

19
01 10

INTERNATIONAL
FESTIVAL

FESTIVAL



VOL LIBRE

ANDRE SCHANDEL

16 chemin de Beulenwoerth
67 000 STRASBOURG FRANCE

11651 -

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

GALERIE PORTRAITS

Walt. GHIO



Photo. F. NIKITENKO -

11652

SOMMAIRE

- 11651 - Image Vol Libre
- 11652- galerie des portraits - Vol Libre
Walt GHIO USA
- 11653- Sommaire - Edito
- 11654-55- Ch. du Monde F1 A,B,C
Juniors B. Moriceau .
- 11656 -57 - FEATHER SHOOTER -
Lance main Catapult glider .
- 11658-59 Lancé main STOMPETTE
- 11660-61 F1B champion du Monde
Minou NISHIZAWA _
- 11662 - Résultats Coupe du Monde
2009 .
- 11663 _ F1A - Skyfleet - de M. Kosonozhkin .
- 11664-65- Images Vol libre CH. du
Monde Croatie .
- 11666 - Statistiques 2009 -
- 11667- Images Vol libre Eurofly .
- 11668- Astuces J. Wantzenriether
- 11669- Profils Koster 66 et Bendek
8405 b
- 11670-71-72- Princesse du vent ...
V. Salzer .
- 11673- F1 L -09 Bill Gowen .
- 11674- Ouvrons les vannes ... P. Pailhe .
75 -
- 11676-77- Euro Challenge F1 G
Edition 2009 - Michel Picol .
- 11678-79 _ Ouvrons les vannes A.
Rennesson
- 11680-81-82-83-
PEGAS Coupe d'hiver
- 11684- Planeur CH. Monde 67
Hieschel
- 11685- F1B Ch du monde 67
Mikko Sulkala ;
- 11686-87- WH Mini Stick W. Hach .
- 11688- Colère des anciens ...un peu d'
Histoire Normandie Niemen .
- 11689 - Divers ...
- 11690 91-92-93 Seagull SOC 2
- 11694- Sympo 2010 NFFS .

EDITO

Les températures externes de ce début du mois de février , ne sont nullement propices à notre activité extérieure , le vol plané sur verglas ne faisant pas encore partie du vol libre ainsi que le vol de pente sur congères de neige .

Néanmoins pour cette édition de VOL LIBRE 191 , ce n'est pas la matière qui manque , et nous pouvons toujours et encore , nous laisser aller , à la lecture ou à la contemplation , de sujets illustrant notre activité .

L'invitation à OUVRIR LES VANNES , en faveur de ch. de france Vol Libre ouverts , a eu quelques échos , sans toute fois déclencher des ré&actions vives d'un côté ou de l'autre .

Je dois cependant préciser , qui si la provocation a été jouée , un peu , surtout dans les classes " anciennes " , reléguées dans les champs voisins , il ne s'agissait en aucun cas à mettre sur le banc des accusés les organisateurs des derniers ch. de france du côté de Saintes . Bien au contraire . L'allusion devait porter sur le fait que TOUTES LES FORCES du Vol Libre , jeunes et anciens , devraient être réunies lors des ch. de France .

Le principe , selon Clausewitz , ne pas se disperser mais se concentrer , est ici très valable . Pourquoi dans d'autres pays TOUS et dans TOUTES les catégories , sont admis à une participation sans retenue

Je pense qu'il faut que nous nous mettions à réfléchir , à d'autres formes de ch. de France , à d'autres lieux , à d'autres dates , peut-être Le tout plus favorable à une participation plus massive de toutes les tranches d'âge , et dans toutes les catégories Vol Libre .

Le contenu de ce numéro VL 191 , est particulièrement varié , dans des domaines très différents . Déjà un peu ancien mais pas du tout pratiqué chez nos , les catapultés en salled'une certaine élégance , mais sans aucun doute pas facile à construire , surtout si l'on pense à la qualité du balsa demandée pas simple à trouver .

SUITE PAGE - 11655

CHAMPIONNATS D'EUROPE

J
U
N
I
O
R
S

2
0
0
9

Championnats d'Europe Junior 2009

L'équipe de France Junior s'est déplacée au Championnat d'Europe F1A-B-P Junior à Salonta en Roumanie du 3 au 7 août. Composition de l'équipe : 2 responsables Bertrand Moriceau, Mickaël Rigault, 4 concurrents Martin Chaillou, Paul Coutineau, Pierre Edouard Fouquet, Valentin Maussion, 1 supporter Samuel Cesbron et Julien Sion qui habitant en Roumanie s'est proposé de nous aider. Merci Julien on n'est jamais pour la récup.

Pierre Edouard Fouquet nous prévient la veille de partir (21h15) qu'il ne veut plus venir, sans excuse, préférant « rester chez sa copine » ! Pour nous c'est la consternation, mais de toute façon il faut y aller, alors on verra. A notre arrivée en Roumanie, les organisateurs nous proposent de remplacer Pierre Edouard par un autre concurrent (comme le stipule le règlement) pour ne pas pénaliser le classement par équipe. Paul étant le seul disponible a donc remplacé Pierre Edouard en F1A et utilisera ses modèles. Pierre Chaussebourg est aussi là en tant que président du jury. Nous découvrons notre hébergement dans une école au cœur de Salonta. A première vue ce n'est pas terrible : les sommiers des lits sont en lattes de fer, matelas mous, une épaisse couette est recouverte de drap qui gratte, des sanitaires vétustes, la moitié des lavabos ne fonctionnent pas, les douches sont froides, 6 dans la même chambre ça sent le fauve, il fait très chaud, la première nuit les moustiques attaquent on dormira la fenêtre fermée les jours suivants sous de grosses chaleurs... mais on fera avec, on est des modélistes, on s'adapte et on n'est pas en vacances. Par contre on mange bien et c'est important.

Paul se remémore ses notions de treuillage que lui avait appris Jacques Delcroix et se motive, dès le lundi matin au petit jour jusqu'au soir, avec l'équipe, il s'entraîne à treuiller, et le métier rentre. Le soir a lieu une simple cérémonie d'ouverture dans une salle de sport climatisée où il fait quand même très chaud.

Mardi, jour des F1A levé 5h30, Mickaël, Paul et Valentin filent directement sur le terrain et s'entraînent. Nous avons prévu de leur apporter une partie du petit déjeuner mais ce jour là c'est une omelette, difficile à emporter, alors on fera autrement. Dès le matin il fait chaud et le vent est nul, le si peu qu'il y a tourne sans arrêt ce qui mettra par moment une pagaille sur la ligne de départ. Cette situation rend la compétition difficile, les pompes ne se déclenchent pas, quelquefois les modèles montent très vite et descendant comme si ils avaient déthermalisé (Valentin rate 2 vols de cette manière), alors ça mouline partout et à ce petit jeu nous ne sommes pas assez pour rivaliser avec les Allemands, Russes, Ukrainiens... Martin 18^{ème} rate 1 vol et les fly off de peu suite à une erreur de jeunesse au treuillage. Paul rate 2 vols mais pour un débutant, bien épaulé par Mickaël réalise une bonne performance dont il se souviendra. Quant à Valentin un jour sans. 11 concurrents sont au plein, il n'y aura qu'un départage remporté par un D Grushkovskiy (Ukr) devant A Vrtovec (Slo) et un O Findahl (Sue). Par équipe l'Ukraine avec 3 concurrents au plein termine 1^{ère} devant les Allemands et les Tchèques.

Mercredi c'est le jour des wakes, l'équipe est motivée et croit aux chances de Paul. Comme d'habitude nous sommes les premiers sur le terrain. Ce matin après l'orage de la nuit, il pleut et le vent est calme. Après quelques essais rassurants, l'équipe se met en place et c'est parti. Tout allait bien avant le 6^{ème} vol, Paul part dans un wagon, monte le plus haut et redescend rapidement tandis que les autres continuent à monter, pourquoi ? La récup a beau mouliner, ça n'en fera rien, il se pose à 2'39, la déception est grande dans le camp Français, le silence, tout s'effondre. Paul terminera 10^{ème}, il en rêvera même la nuit en criant dans la chambre « putain si j'avais fait 180 ». 2 fly off suffiront et O Kulakovskiy encore un Ukrainien remporte le titre devant A Lychagin (Rus) et M Niculescu (Rou). Par équipe les Polonais devancent les Allemands et les Ukrainiens.

Jeudi une grasse matinée bien appréciée par l'ensemble de l'équipe. C'est aujourd'hui les F1P, cette catégorie dominée par les Polonais devant les Ukrainiens et les Russes voit la victoire en individuel de M Karczmarczyk (Pol) devant V Dovgopolyy (Ukr) et P Stras (Pol).

Nous passerons cette journée à nous entraîner pour le concours inter de samedi et dimanche. Le soir les Russes nous proposent de faire un match de foot avec des Roumains. L'équipe Franco Roumaine l'emportera 1 à 0 sur les Russes (pourtant fortement encouragés par leurs coachs), avec un but de Moriceau sur une passe de Rigault et tout cela dans une superbe ambiance.

Le vendredi c'est la cérémonie de clôture dans la salle de restaurant. Podiums, remises de médailles, échanges de tee-shirt, dialogues, bonne ambiance excepté que Valentin et Martin se sont fait volé leur sac avec leurs tee-shirt.

Le samedi et dimanche se déroulent les concours inter F1A et F1B sur le même terrain que les Championnats. En F1A, Julien termine 10^{ème} au fly-off et Martin 3^{ème} Junior. En F1B, Paul remporte la compétition et retrouve le moral en pensant maintenant à gagner la coupe du monde. La remise des prix sera contestée par la plupart des concurrents, les Roumains ne respectant pas le classement par catégorie. L'organisation du Championnat était bien quand à celle du concours inter il y a beaucoup de choses à revoir.

Ces championnats se sont déroulés dans une bonne ambiance, on voit des équipes (jeunes et adultes) échanger leur savoir, discuter, s'aider, choses qu'on ne voyait pas il y a quelques années.

Bertrand Moriceau



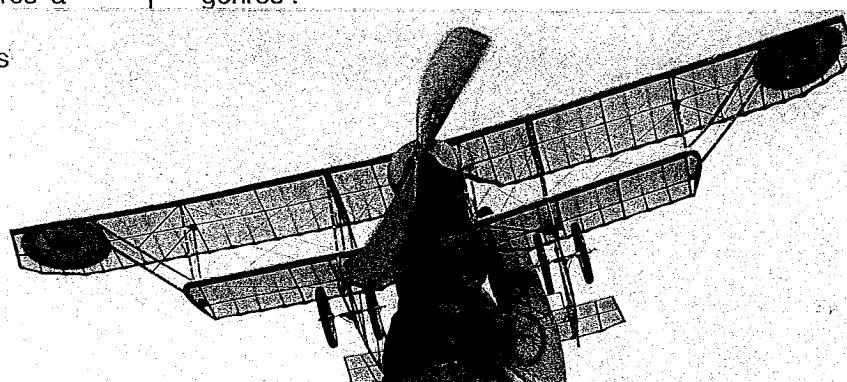
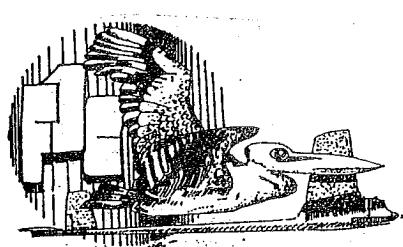
VOL LIBRE

SUITE SOMMAIRE -

- 11695-96- ORLEANS 13 décembre J.M Prévault
- 11697- 98-99- SPAD III
- 11700-01 - Calendrier FAI Coupe du Monde . 2010 .
- 11702- Souvenirs antiques Américan boys
- 11703-04-05 06- 07 Sommaire VOL LIBRE 163 à 189 - J? Wantzenroither .
- 11708- 09- Courrier des lecteurs
- 11710 Image Vol Libre .

SUITE - EDTO. -

Je tiens plus particulièrement à remercier ici , le travail effectué par notre ami Jean WANTZENRIETHER , qui trouve le courage de nous faire une récapitulation de tout ce qui a été publié dans VOL LIBRE du numéro 163 au 189j'avoue que le courage me manque de faire un tel travailde classement en tous genres .



NOUS AVONS CHEZ NOUS TRES
PEU DE FLAMETTES DANS LA.
CATÉGORIE "INDOOR" QUI
PRATICQUENT LE LANCE MAIN
OU CAMPULTE EN SALLE.
ANGLAIS ET AMÉRICAINS
ET PLUS GÉNÉRALEMENT LE
MONDE ANGLO-SAXON PRATICQUENT
CES CATÉGORIES.

ILS ESSAIENT MÊME EN
PERMANENCE À BATTRE DES
RÉCORDS INTERNATIONAUX
NATIONAUX ET DE SALLES!

- LE NOMBRE DE CONCURRENTS
N'EST D'AILLEURS PAS TRES
ELEVÉ. - EN EFFET LA
CONSTRUCTION DE TELS MO-
DELES N'EST PAS À LA PORTÉE
DE TOUT LE MONDE.

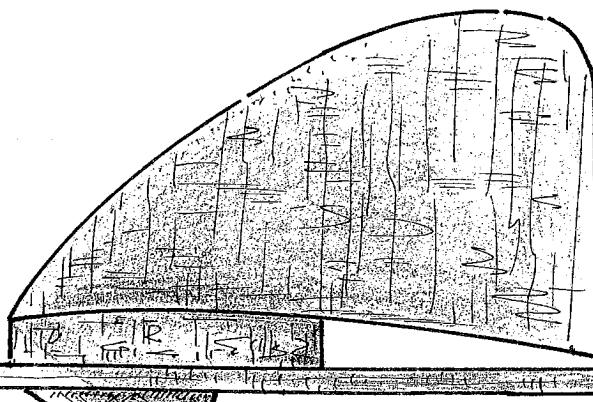
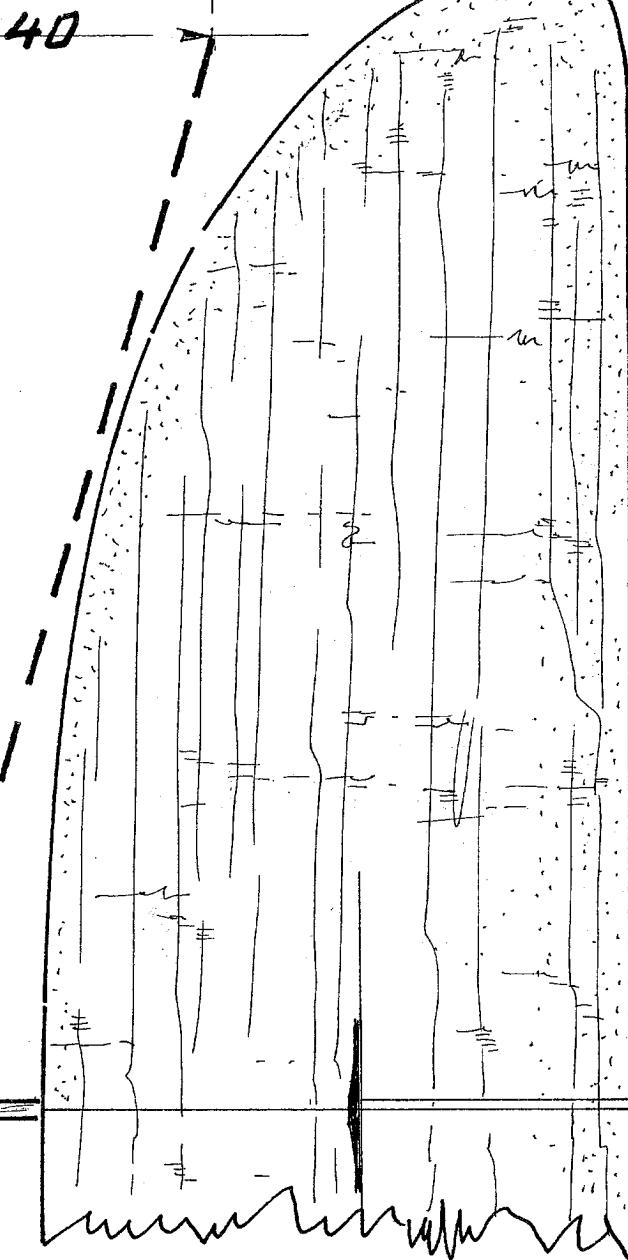
- LA POSSIBILITÉ DE CHOIX
DE BALSA DE TRES GRANDE
QUALITÉ EST UNE CONDITION
PREMIÈRE.

RARES SONT LES SOURCES
DE BALSA "INDOOR" DE
QUALITÉ EXCEPTIONNELLE.
IL N'EST PAS ÉTOMNANT
QUE LES AMÉRICAINS SOIENT
SUR LE DEVAIS DE LA SCÈNE.
EN EFFET LES RARES
SOURCES DE CE BALSA SE
TROUVENT CHEZ EUX.

- BOB BIENENSTEIN EST UNE
FIGURE DE PROUVE DANS
CETTÉ CATÉGORIE, DEPUIS
DE NOMBREUSES ANNÉES.

LE MODÈLE PRÉSENTE
IL DATE LUI, NE QUELQUES
ANNÉES.

- BIEN ÉVIDEMMENT IL NE
S'AGIT PAS D'UN MODÈLE
DE PESANT!



FATHER SHOOTER

STANDARD CLASS
INDOOR CATAPULT GLIDER

CATEGORY I RECORD HOLDER

BOB BRIENENSTEIN



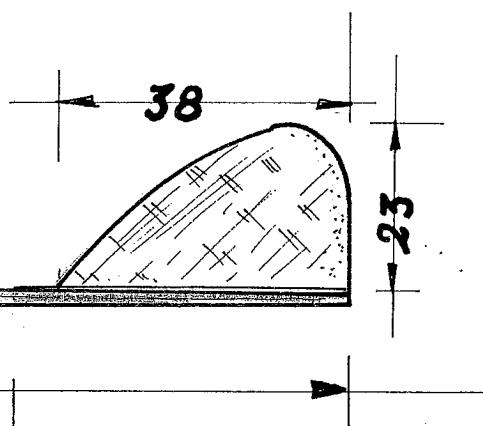
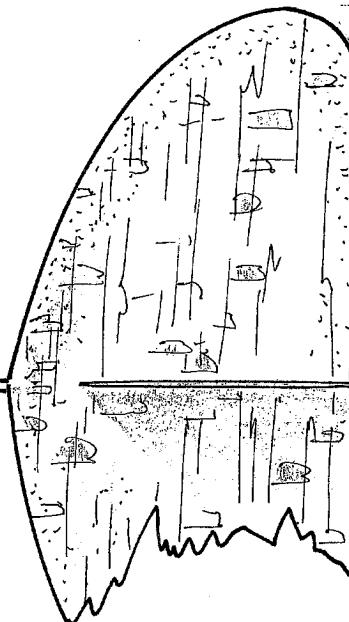
USA F1D Team Selection for Serbia 2010

Hangar #1 NAS Lakehurst, NJ

September 5-6, 2009

| | Best | 2nd | Total | Final Score |
|--------------------|-------|-------|-------|-------------|
| 1 Kagan, John | 37:31 | 36:09 | 73:40 | 1100.00 |
| 2 Kraus, Yaro | 36:51 | 33:56 | 70:47 | 1060.86 |
| 3 Brown, Steve | 33:43 | 33:28 | 67:11 | 1011.99 |
| 4 Zaluska, Max | 35:07 | 30:33 | 65:40 | 991.40 |
| 5 Iacobellis, Tom* | 33:48 | 32:46 | 66:34 | 985.62 |
| 6 Saks, Ben | 32:58 | 30:59 | 63:57 | 964.10 |
| 7 Richmond, Jim | 00:00 | 00:00 | 00:00 | 100.00 |
| 7 Sova, Tom | 00:00 | 00:00 | 00:00 | 100.00 |
| 9 Bennett, Mark | 00:00 | 00:00 | 00:00 | 97.00 |
| 10 Cailliau, Larry | 00:00 | 00:00 | 00:00 | 96.00 |
| 11 Banks, Cezar | 00:00 | 00:00 | 00:00 | 94.00 |
| 11 Chang, Tim | 00:00 | 00:00 | 00:00 | 94.00 |
| 13 Norvall, Larry | 00:00 | 00:00 | 00:00 | 83.00 |
| 14 Ray, Nick | 00:00 | 00:00 | 00:00 | 79.00 |

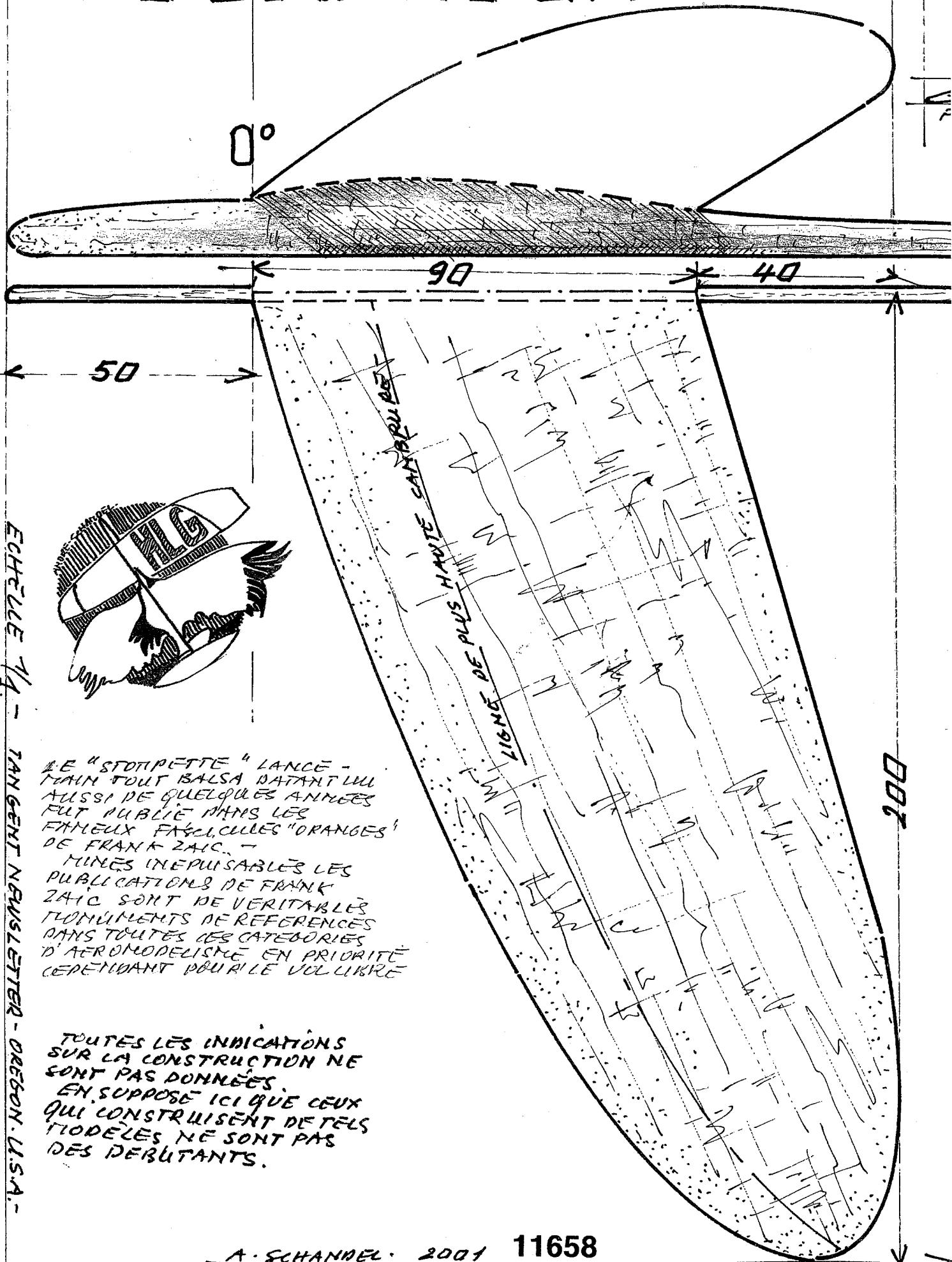
*lower regional score resulted in 5th place in Team Selection.



184

11657

STOMPETTE



LE "STOMPETTE" LANCE-TRAIN tout Balsa datant lui aussi de quelques années fut publié dans les fameux fascicules "ORANGES" de FRANK ZAIC.

MINES INÉPUISABLES LES PUBLICATIONS DE FRANK ZAIC SONT DE VÉRITABLES MONUMENTS DE RÉFÉRENCES DANS TOUTES LES CATEGORIES D'AÉROMODELISME EN PRIORITÉ CEPTÉDANT POUR LE VOL LIBRE

TOUTES LES INDICATIONS SUR LA CONSTRUCTION NE SONT PAS DONNÉES.

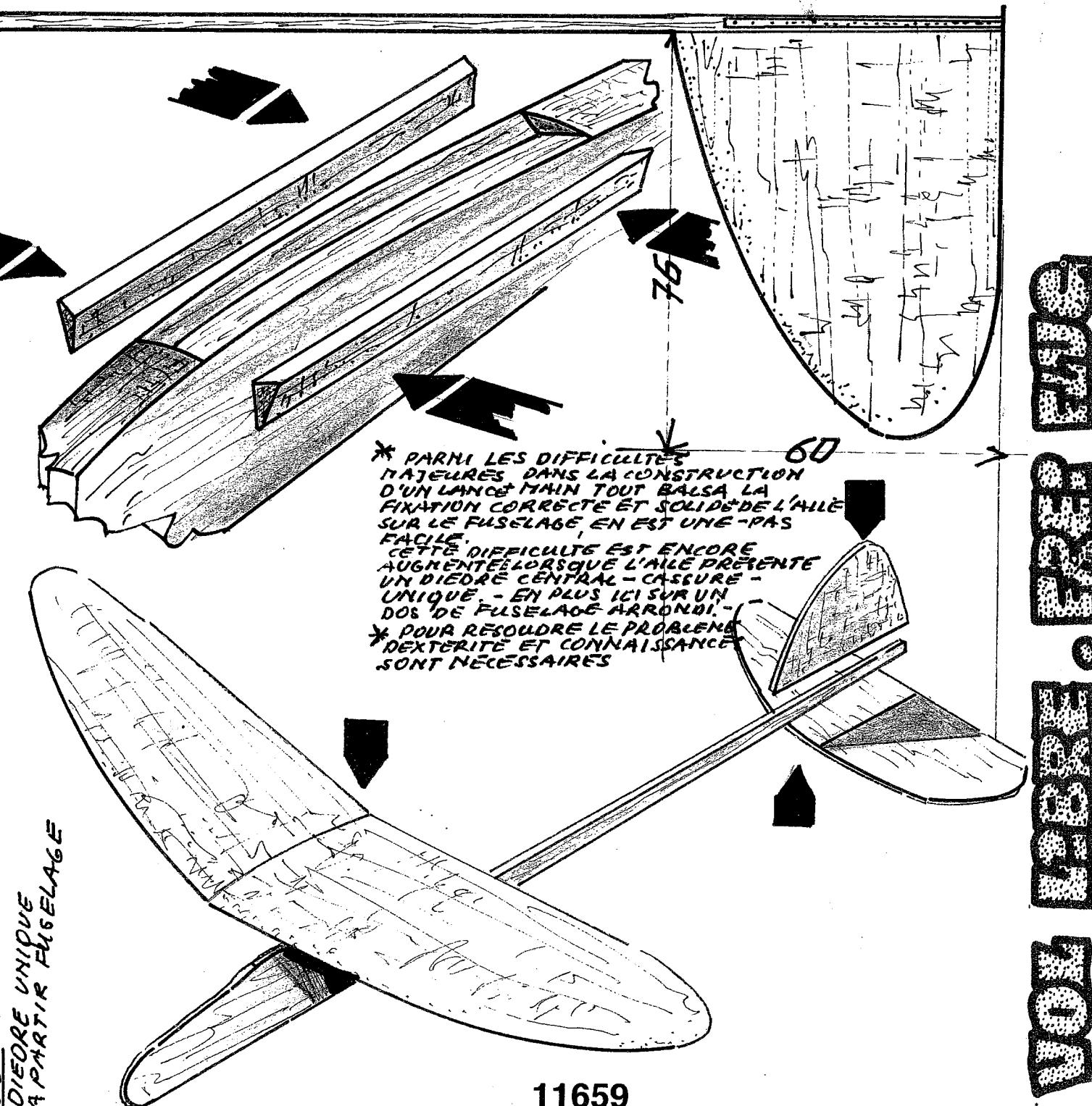
EN SUPPOSÉ ICI QUE CEUX QUI CONSTRUISENT DE TELS MODÈLES NE SONT PAS DES DÉBUTANTS.

- LE CHOIX DU BALSA EST PRIMORDIAL -
BALSA "QUARTER GRAIN" SANS DÉFAUTS
ET DE FAIBLE DENSITE -

AIL D'EMPLANTURE -

< 50

< 28

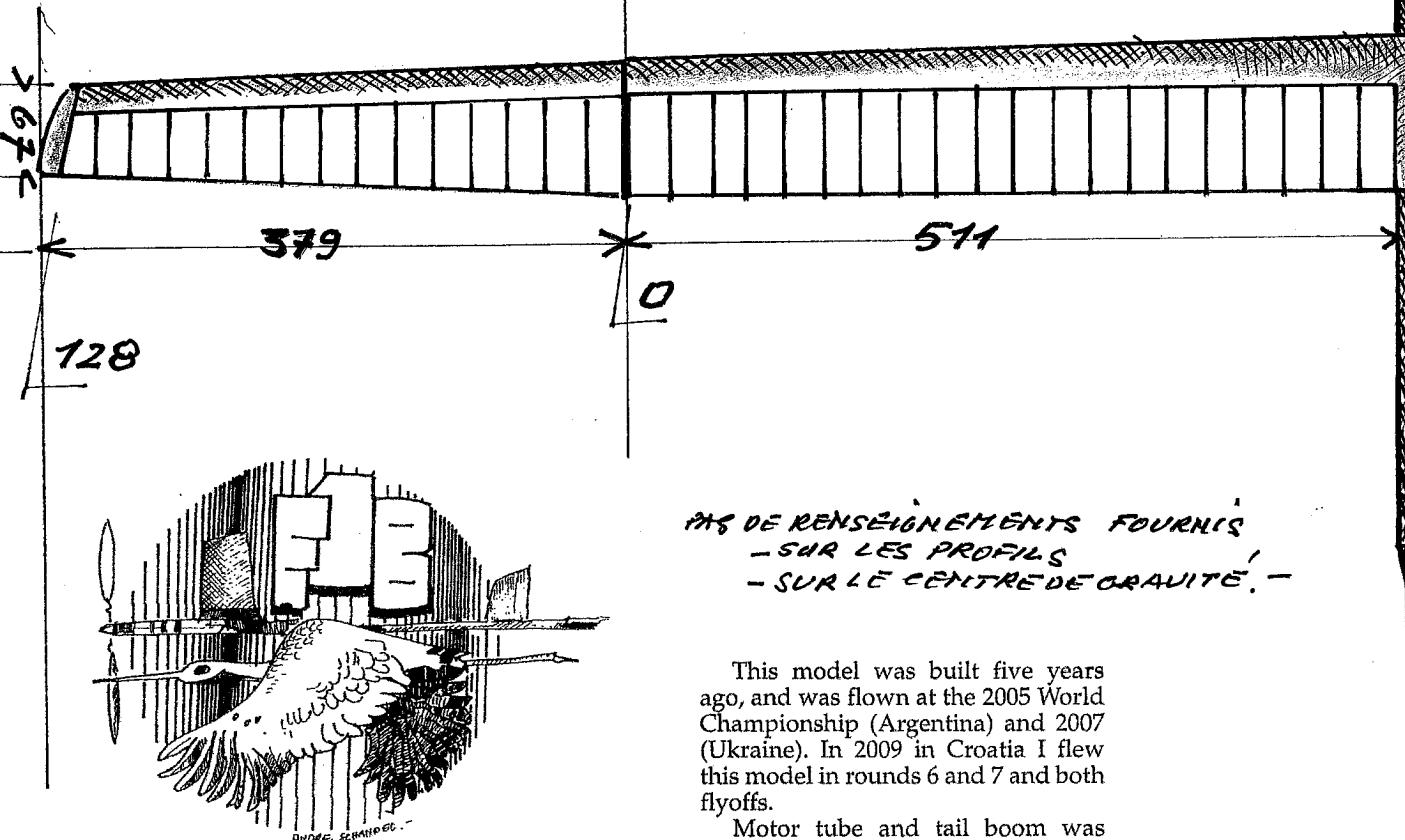


DÉODRE UNIQUE
A MATER FUSELAGE

11659

MINOU MISHUKOV

CHAMPION DU MONDE 2005



Modèle construit il y a cinq ans pour les Ch du monde 2005 en Argentine et 2007 en Ukraine .

Cette année j'ai volé avec ce modèle aux 6 èmè et 7 vol ainsi qu'aux deux fly-off.

Le fuselage est de A. Andriukov , la cabane est de construction personnelle, en ctp et carbone .

Aile et stabilo sont de mon compatriote Masaru Ito de Seto . Ailes particulièrement rigides et fines , recouvert de Fibafilm ., produit par Solarfilm et C . Nez pas variable d'Andrukov , pales de Oleg STOEV ? très bonnes pales très effectives , qui malaheureusement ne sont plus en production.

Le caoutchouc utilisé est celui commun sur les terrains , TAN SUPER SPORT , mars 2005

. Ce dernier est ressorti après tests comme étant le meilleur . Durant la compétition j'ai utilisé du TAN II de juin 2001 .

Moteur de 325 à 335 mm avec un nombre de tours autour de 380 à 400 .

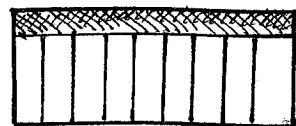
This model was built five years ago, and was flown at the 2005 World Championship (Argentina) and 2007 (Ukraine). In 2009 in Croatia I flew this model in rounds 6 and 7 and both flyoffs.

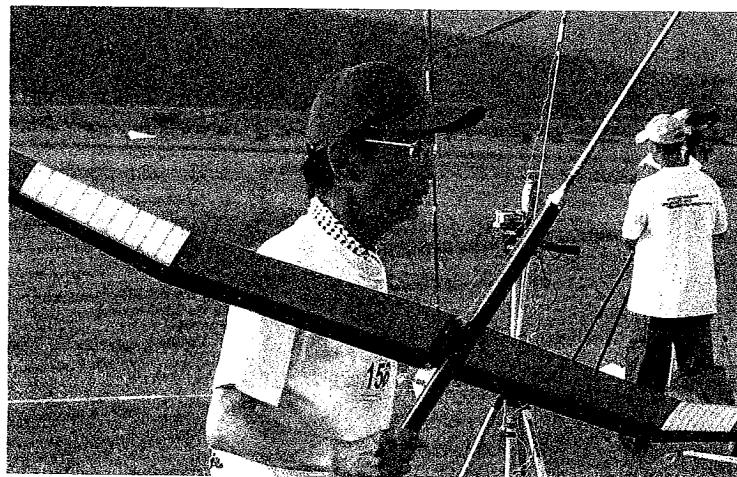
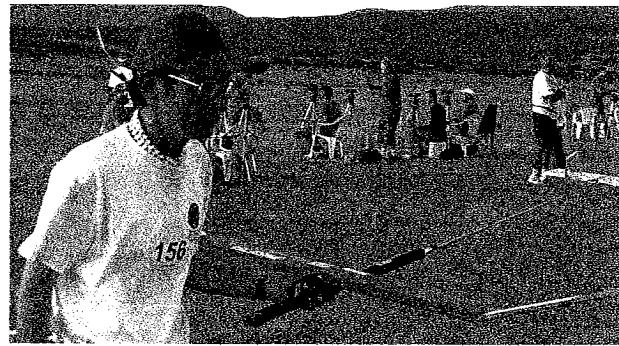
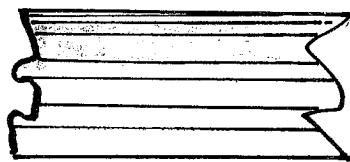
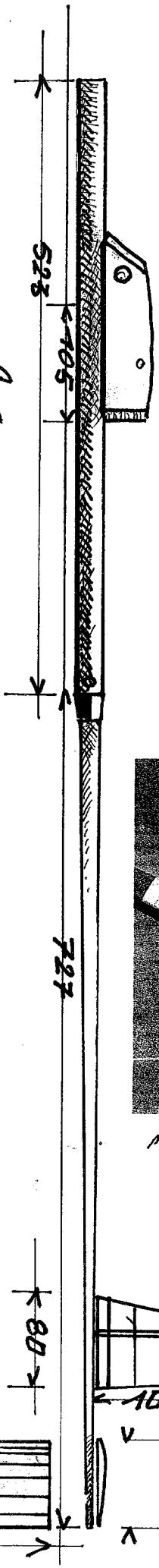
Motor tube and tail boom was supplied from Alexander Andriukov. Pylon was built by myself using plywood and carbon fiber cloth. Wing and tail plane was built by Masaru Ito in Seto, Japan. Wing span is 1800 mm. This wing is very accurate, fine and rigid. On the lower surface of the wing Fibafilm is used, and on the upper surface Airspan is used. Both films are produced by Solarfilm Co. The tail plane is covered with 10-micron (1/4-mil, or .00025") mylar film. Front end is Andriukov's variable pitch; prop blades are supplied by Oleg Stoev. The blades are very fine and produce intensive thrust, but regrettably are no longer produced.

Rubber motors used in official practice in the field were from Tan Super Sport, March 2005. I measured chargeable energy of every rubber motor and I feel that March 2005 is the best of all Tan Super Sport. In the competition I used Tan II, June 2001. Length of the motors is 325 to 335 mm (12.8" to 13.2"), and number of turns is 380 to 400. ↗

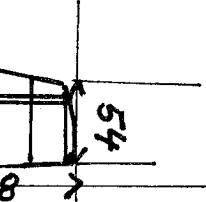
DESSIN N° SCHANDORF D'APRÈS NFFS-

11660





Мех. Ф. МИЦЕНКО. —



11661

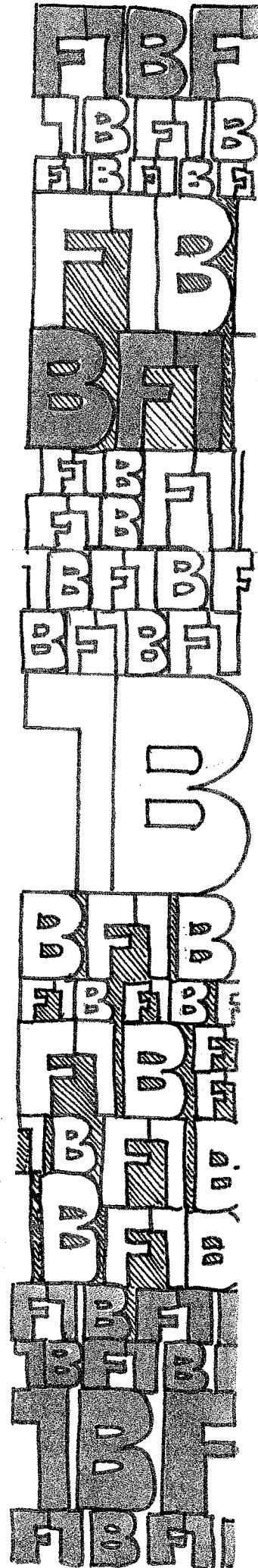


ФОТО А. БРЕСТЕ

COURSE MONDE

F1A

| | | | |
|------------------------|-----|------|------------------------|
| 1 Per Findahl | SWE | 155 | F1B |
| 2 Tomaz Slokar | SLO | 154 | 1 Bernd Silz |
| 3 Kimmo Kulmakko | FIN | 148 | 2 Alex Andriukov |
| 4 Rene Limberger | USA | 144 | 3 Michael Woolner |
| 5 Yuri Titov | RUS | 138 | 4 Matvey Leshchov |
| 6 Roland Koglot | SLO | 134 | 5 Ismet Yurtseven |
| 7 Sergey Makarov | RUS | 128 | 6 Igor Vivchar |
| 8 Robert Lesko | CRO | 126 | 7 Viktors Rosonoks |
| 9 Thomas Weimer | GER | 123 | 8 Radoje Blagojevic |
| 10 Phil Mitchell | AUS | 123 | 9 Ondrej Parpel |
| 11 Gerhard Aringer | AUT | 122 | 10 Russell Peers |
| 12 Mikhail Kosonozhkin | RUS | 115 | 11 Rolandas Mackus |
| 13 Jan Vosejka | CZE | 115 | 12 Stanislaw Skibicki |
| 14 Yalcin Olgun | TUR | 109* | 13 Serge Tedeschi |
| 15 Radoje Blagojevic | SRB | 107 | 14 Soniboj Sabo |
| 16 John Carter | GBR | 102 | 15 Anatoli Ribchenkov |
| 17 Allard van Wallene | NED | 101 | 16 Aram Schlossberg |
| 18 Michael Dvorak | CZE | 98 | 17 B. Skrbicky (J) |
| 19 Attila Szekelyhidi | HUN | 98 | 18 Valentin Savov |
| 20 Milos Bordoski | SRB | 98 | 19 Svetozar Gostojic |
| 22 Dirk Halbmeier | GER | 92 | 20 Paul Coutineau (J) |
| 37 Dietrich Sauter | GER | 73 | 24 Michael Seifert |
| 62 Ron Assmuss | GER | 54 | 25 Andreas Gey |
| 67 Ansgar Nuettgens | GER | 52 | 29 Peter Monninghoff |
| 81 Jorg Schellhase | GER | 46 | 43 Peter Windisch |
| 86 Jens Kuhn | GER | 43 | 50 Philipp Seifert (J) |
| 87 Helmut Fuss | AUT | 43 | 89 Klaus Salzer |
| | | | 96 B. Schwendemann |

F1A Juniores

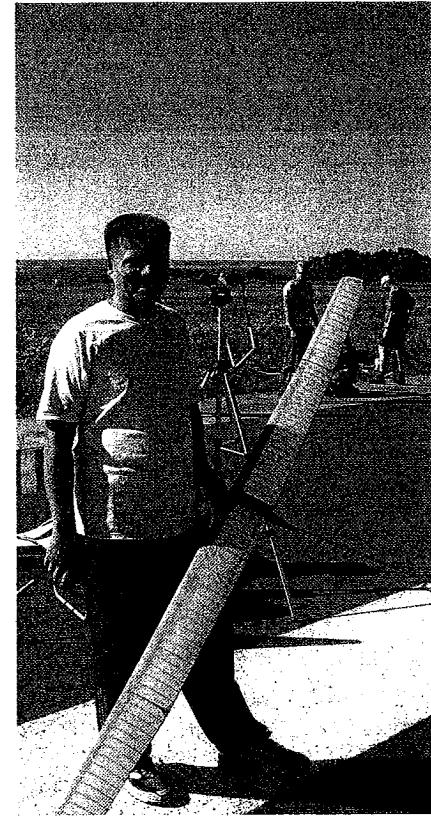
| | | | |
|-----------------------|-----|------|-----------------------|
| 1 Oskar Findahl | SWE | 153 | F1B Juniores |
| 2 Anrijs Plume | LAT | 151 | 1 A. Warakomska |
| 3 Nikolay Bardarov | BUL | 150 | 2 Tomas Mackus |
| 4 Ambroz Vrtovec | SLO | 126* | 3 Paul Coutineau |
| 5 Daniel Rossler | CZE | 124 | 4 Oskar Findahl |
| 6 Aliaz Ferjancic | SLO | 121 | 5 Maryana Savova |
| 7 Alina Sychova | UKR | 115 | 6 Bartolomej Skrbicky |
| 8 Matej Betak | SVK | 110 | 7 Mirko Peselj |
| 9 Luca Aringer | AUT | 110 | 8 Haris Jusufbasic |
| 10 Martin Bohus | SVK | 105 | 9 O. Kulakovskiy |
| 11 Tereza Vosejkova | CZE | 101 | 10 Philipp Seifert |
| 12 Oliver Cai | USA | 101 | 11 Hana Drobiszova |
| 13 Marek Dohnansky | SVK | 96 | 12 Plamen Mihaylov |
| 14 Alexey Khoroshev | RUS | 90 | 13 Maciej Warakomski |
| 15 Miha Lemut | SLO | 88 | 14 Anastasia Vivchar |
| 16 Valtteri Niiranen | FIN | 83 | 15 Aleksey Lichagin |
| 17 Ivan Zovko | CRO | 81 | 16 Juris Ancans |
| 18 Venzislav Dimitrov | BUL | 80 | 16 Liav Efrat |
| 19 Elmin Kerkez | BIH | 80 | 16 Sevak Malkhasyan |
| 20 Mattias Richter | GER | 80 | 16 B. Bilewicz |
| 54 Willi Herwig | GER | 30 | 20 Sergiy Popov |

F1C

| | | | |
|-----------------------|-----|-----|--------------------|
| 1 Reinhard Truppe | AUT | 155 | F1Q |
| 2 Gabor Zsengeller | HUN | 155 | 1 Andreas Lindner |
| 3 Laszlo Patocs | HUN | 155 | 2 Klaus Salzer |
| 4 Edward Burek | POL | 136 | 3 Frank Pollard |
| 5 Pieter De Boer | NED | 135 | 4 Ron Assmuss |
| 6 Damjan Zulic | SLO | 134 | 5 Anthony Shepherd |
| 7 Juri Roots | EST | 133 | 6 Oskar Bolko (J) |
| 8 Nikolay Rekhin | RUS | 130 | 7 Dietrich Sauter |
| 9 Alan Jack | GBR | 126 | 8 Matti Lihtamo |
| 10 Atae Yamasaki | JPN | 122 | 9 Wolfgang Gerlach |
| 11 Artem Babenko | UKR | 116 | 10 Trevor Grey |
| 12 Pavel Matocha | CZE | 109 | 11 Julie Parker |
| 13 Franco Gradi | ITA | 106 | 11 Pim Ruyter |
| 14 Claus Gretter | GER | 100 | 16 Matthias Tietz |
| 15 Mikhail Kharitonov | RUS | 95 | 17 Peter Lang |
| 16 Jerzy Wlodarczyk | POL | 94 | |
| 17 Eugene Verbitsky | UKR | 88 | |
| 18 Manfred Nogga | GER | 88 | |
| 19 Janos Szecsenyi | HUN | 84 | |
| 20 Yaroslav Vasilyev | BLR | 82 | |
| 26 Michael Sondhauß | GER | 72 | |
| 28 C.-P. Wachtler | GER | 67 | |
| 33 Peter Maurer | SUI | 57 | |
| 75 Sigurd Seydel | GER | 28 | |
| 78 Hans Stetz | GER | 27 | |
| 85 Dittmar Meissnest | GER | 22 | |

F1B

| | | |
|------------------------|-----|-----|
| 1 Bernd Silz | GER | 159 |
| 2 Alex Andriukov | USA | 159 |
| 3 Michael Woolner | GBR | 148 |
| 4 Matvey Leshchov | RUS | 146 |
| 5 Ismet Yurtseven | TUR | 142 |
| 6 Igor Vivchar | UKR | 140 |
| 7 Viktors Rosonoks | LAT | 139 |
| 8 Radoje Blagojevic | SRB | 122 |
| 9 Ondrej Parpel | CZE | 116 |
| 10 Russell Peers | GBR | 114 |
| 11 Rolandas Mackus | LTU | 112 |
| 12 Stanislaw Skibicki | POL | 109 |
| 13 Serge Tedeschi | FRA | 106 |
| 14 Soniboj Sabo | BIH | 106 |
| 15 Anatoli Ribchenkov | GEO | 106 |
| 16 Aram Schlossberg | USA | 103 |
| 17 B. Skrbicky (J) | POL | 101 |
| 18 Valentin Savov | BUL | 101 |
| 19 Svetozar Gostojic | SRB | 100 |
| 20 Paul Coutineau (J) | FRA | 98 |
| 24 Michael Seifert | GER | 86 |
| 25 Andreas Gey | GER | 85 |
| 29 Peter Monninghoff | GER | 82 |
| 43 Peter Windisch | GER | 68 |
| 50 Philipp Seifert (J) | GER | 58 |
| 89 Klaus Salzer | AUT | 40 |
| 96 B. Schwendemann | GER | 36 |

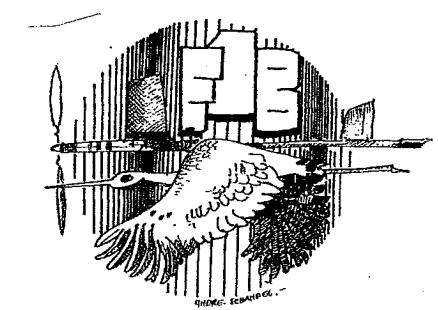


2009



F1E

| | | |
|------------------------|-----|-----|
| 1 Stanislaw Kubit | POL | 142 |
| 2 Maurizio Tomazzoni | ITA | 136 |
| 3 Alain Roux | FRA | 135 |
| 4 Marian Popescu | ROU | 131 |
| 5 Wieslaw Dziuba | POL | 120 |
| 6 Miroslav Drmla | SVK | 110 |
| 7 Ivan Treger | SVK | 103 |
| 8 Edith Mang | AUT | 102 |
| 9 Jaromir Orel | CZE | 98 |
| 10 Pierre Chaussebourg | FRA | 96 |
| 11 Jean-Luc Drapeau | FRA | 96 |
| 12 Vojtech Zima | CZE | 95 |
| 13 Frantisek Doupovec | CZE | 93 |
| 14 Jan Smernigai | SVK | 91 |
| 15 Adrian Draghici | ROU | 91 |
| 16 Florian Draghici | ROU | 82 |
| 17 Dominika Drmlova | SVK | 81 |
| 18 Norbert Heiss | AUT | 81 |
| 19 Mihnea Niculescu | ROU | 80 |
| 20 Jakub Drmla | SVK | 78 |
| 30 Fritz Mang | AUT | 55 |
| 32 Mang Armin | AUT | 52 |
| 34 Peter Kuttler | GER | 51 |



11662

MIKHAIL KOSONOZHGIN

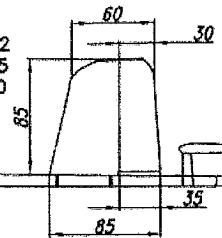
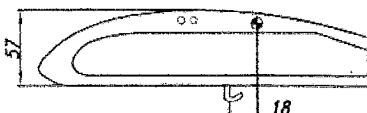
F-1-A "SKYFLEET" ULTRA LONG ELECTRONIC MODEL

C.G. 51%

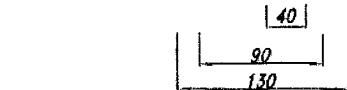
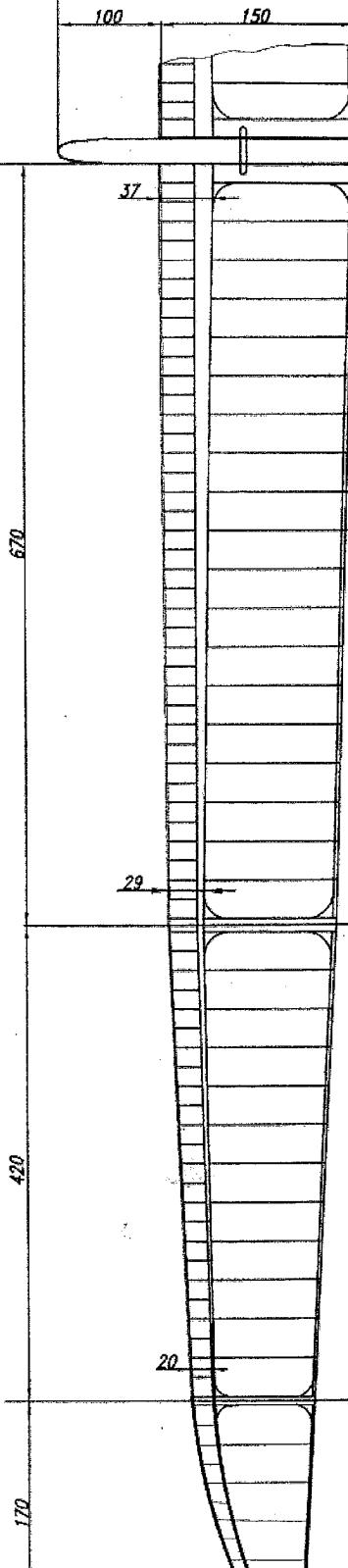
-warps right turn
left diadrall - 2,5mm
left central panels - 0,3mm
right diadrall - 2,0mm
right central panels +0,3mm
small diadrall - 1,5mm

areas, dm.
33,9
30,2
3,7

weights, g:
model 412
wing 185
stab. 6,0



+1



18 to 5x1,3mm HM carbon
0,25mm HM carbon of 90°
Steel #5,5mm
D-box HM carbon
2x0,08mm of 45°
Linear HM carbon
2x0,08mm of 45°
Kevlar line ø0,1mm
Ribs 1,5mm hard balsa
0,2mm HM carbon
Carbon+epoxy

TEHM carbon 3,5x0,8

TEHM carbon 3,5 to 2,5x0,7mm

Ribs 1,5mm hard balsa
0,2mm HM carbon

TEHM carbon 2,5 to 2x0,7mm

TEHM carbon 1,5 x 0,6mm

Ribs 1,0mm hard balsa
0,12mm HM carbon

Noseribs 1,0mm middle balsa

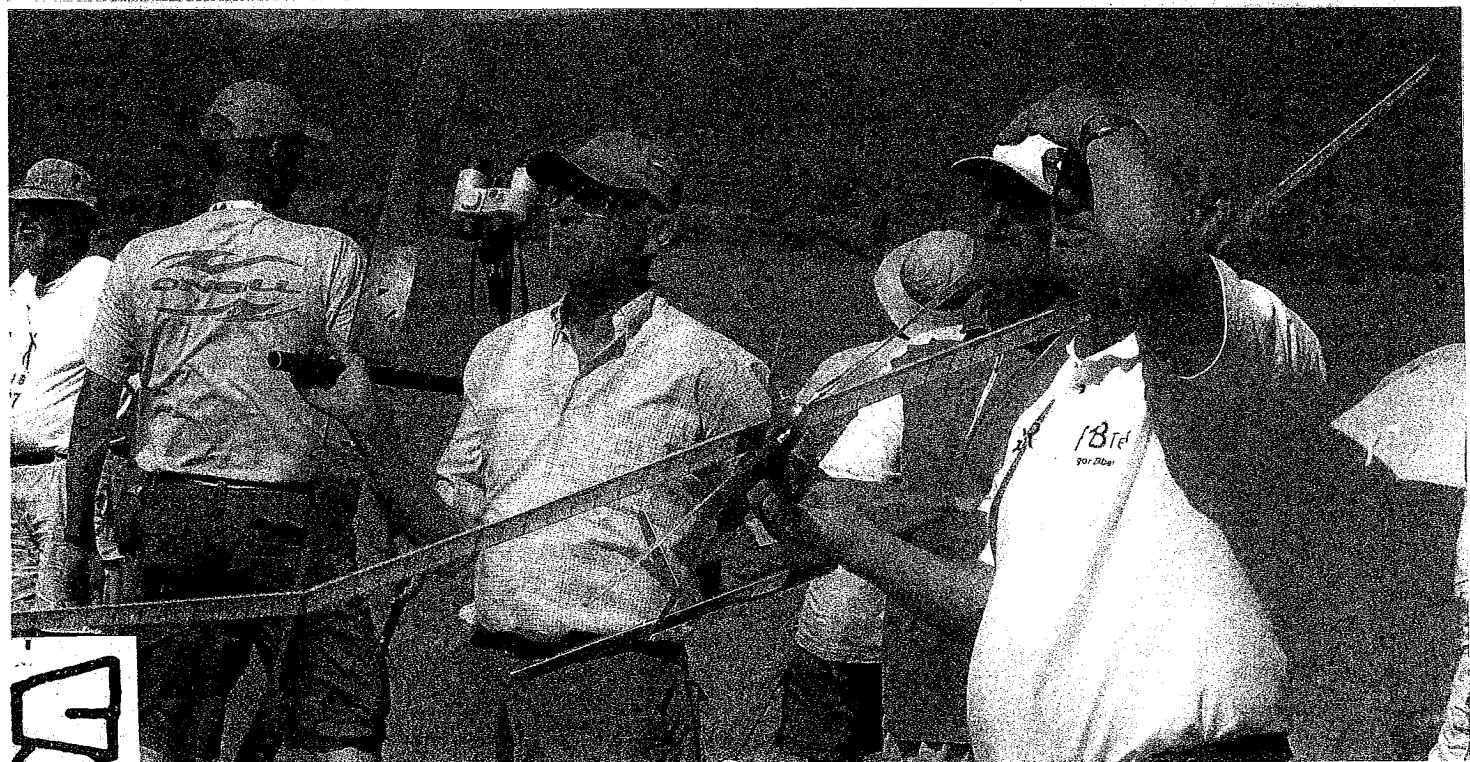
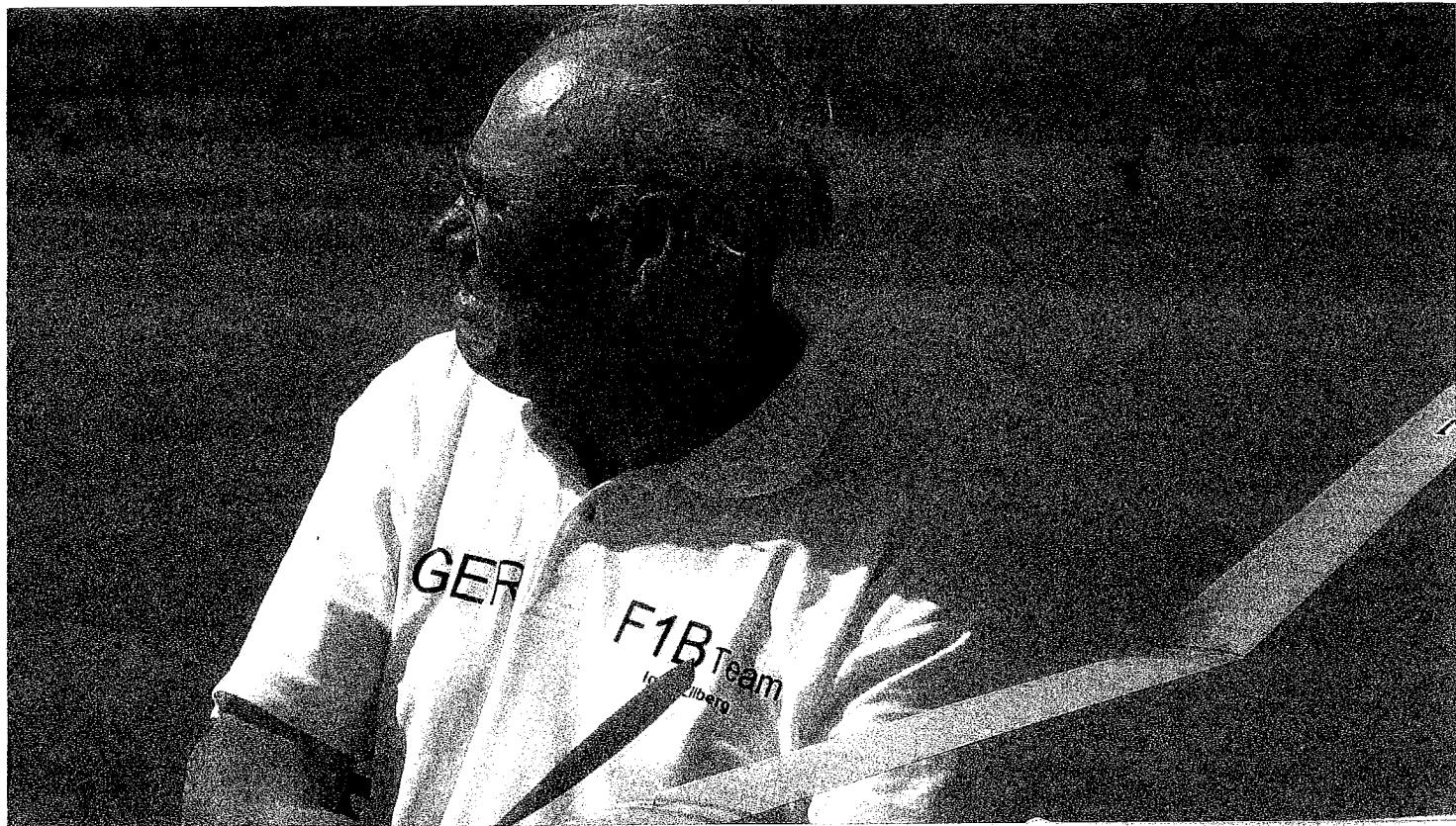
Vertical middle balsa
3 to 1,5x0,6mm HM carbon

Vertical middle balsa
2 to 1,5x0,6mm HM carbon

Balsa
D-box
HM carbon C=93g/m²
of 45°

Balsa
Carbon trubs ø5,0

11663



Photos : F. NIKIENKO

CHAMPIONNATS DU MONDE 2009 CROATIE

LE TEAM ZILBERG

* AUX CHAMPIONNATS DU MONDE 2009 EN CROATIE LES ALLE -. MAINS D'UNE MANIÈRE GÉNÉRALE ET EN F1B EN PARTICULIER SE SONT MONTRE'S TRES PERFORMANTS -

AVEC DES ÉQUIPIERS, COMME IBOUR ZILBERG ANCIENNEMENT UASS, ET B. SIZZ - RÉCENT

VAINQUEUR DE LA COUPÉ DU MONDE 2009 - ILS ONT TERMINÉ PAR ÉQUIPE EN TÊTE - A REMARQUER QUE ZILBERG EST ENCORE REFRACTAIRE A L'ACHAT DE MODÈLES PROVENANT DE SES ANCIENS COLLEGUES .

- Photo F.NIKITENKO -

NOZ VIBRE

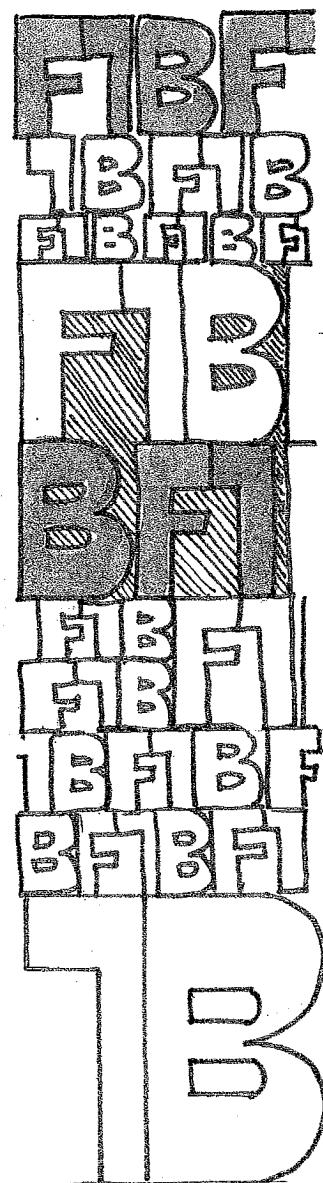
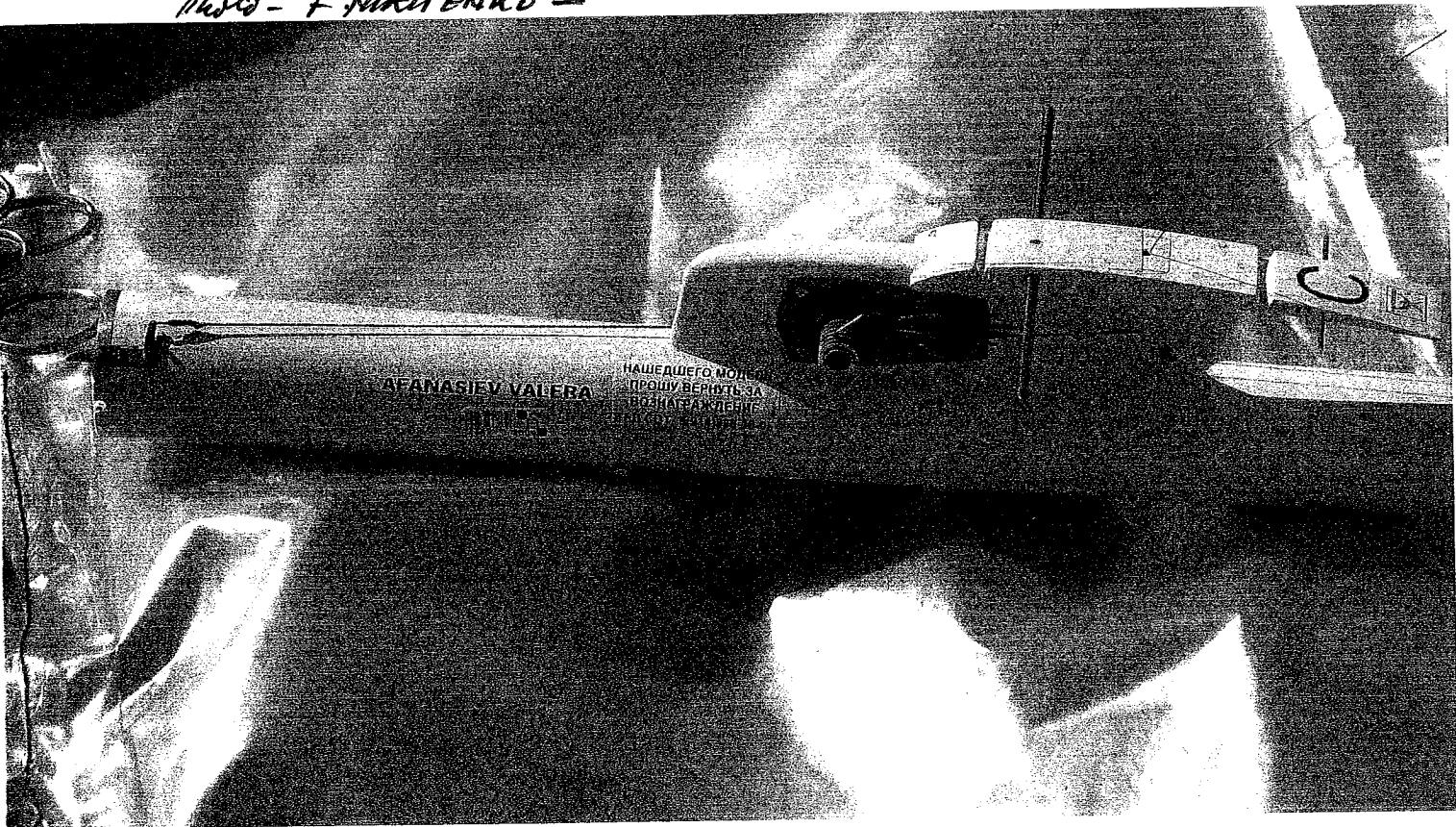


CH. DU MONDE 2009

NOUS AVONS DEJA RAPPORTÉ DANS LES V.L.
PRÉCEDENTS, LES MERITES PHOTOGRAPHIQUES
DE F. NIKITENKO, NOUS AYANT RAPPORTÉ UNE
VÉRITABLE POISSONN. - "ÉLOÏSE RIGAULT TERMINANT À LA 6^e PLACE
L'EFFICACITÉ DE "MACHO" N'EST PAS DUE AU HASARD, ELLE
DANS UN MONDE "MACHO" UN'EST PAS DUE AU HASARD, ELLE
FORMÉ AVEC SON FRÈRE UN DUO REDOUTABLE -
ICI ON SUIT CE QUI SE PASSE SUR LE TERRAIN, AU LOIN....

GROATIE

PHOTO - F.NIKITENKO -



* STATISTIQUES - COUPE DU MONDE 2009 - ETABLIES PAR FREE FLIGHT NEWS. - G-3 -
NOMBRE DE PARTICIPANTS TOUTES COMPETITIONS CONFONDUES :
4169. -

* PREMIER TABLEAU. -
NOMBRE DE CONCOURS DANS LESQUELS DES CONCURRENTS FURENT CLASSEES. -

* DEUXIEME TABLEAU. - EN BAS. -
NOMBRE DE CONCURRENTS PAR PAYS AVEC AU MOINS DEUX PARTICIPATIONS - CLASSEMENT SUR LES 15 PREMIERS PAYS. -

CONSTATS -
COMME LES DIFFERENTS CHAMPIONNATS MONDIALS - EUROPE - L'ONT MONTRÉ LES ALLEMANDS SEMBLENT DOMINER LE VOL LIBRE. DANS PRATIQUEMENT TOUTES LES CATEGORIES - SEULE LA CLASSE F1C EST UN PEU MOINS PERFORMANTE. NOTONS QUE MALGRE LA TOTALE ABSENCE DE FRANCAIS EN F1C, LA FRANCE OCCUPE CEpendant LA TROISIEME PLACE - SOMME GENERALE. -

STATISTICS OF WORLD CUP 2009

Total number of participants in all competitions: 4169

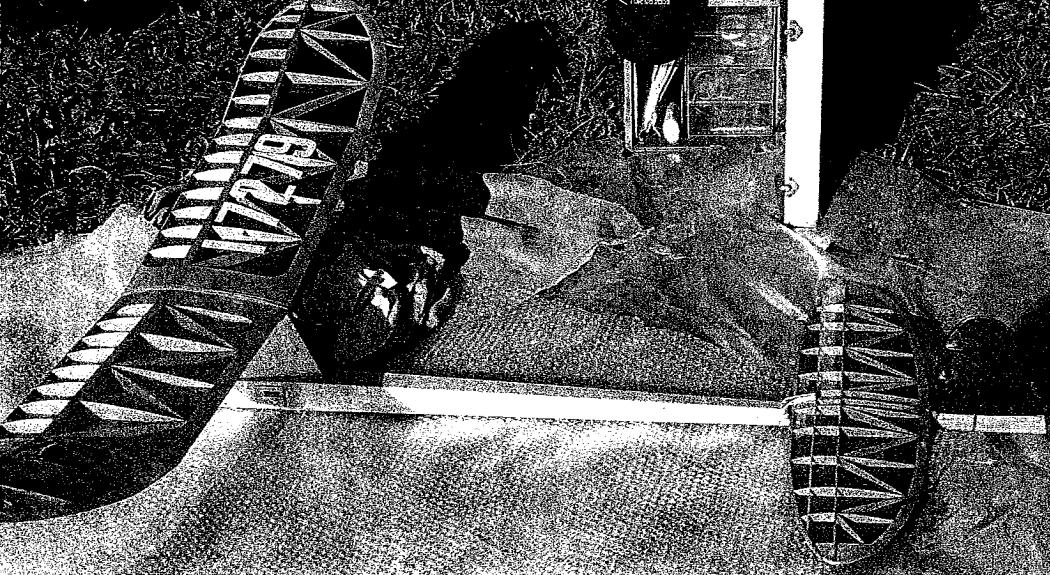
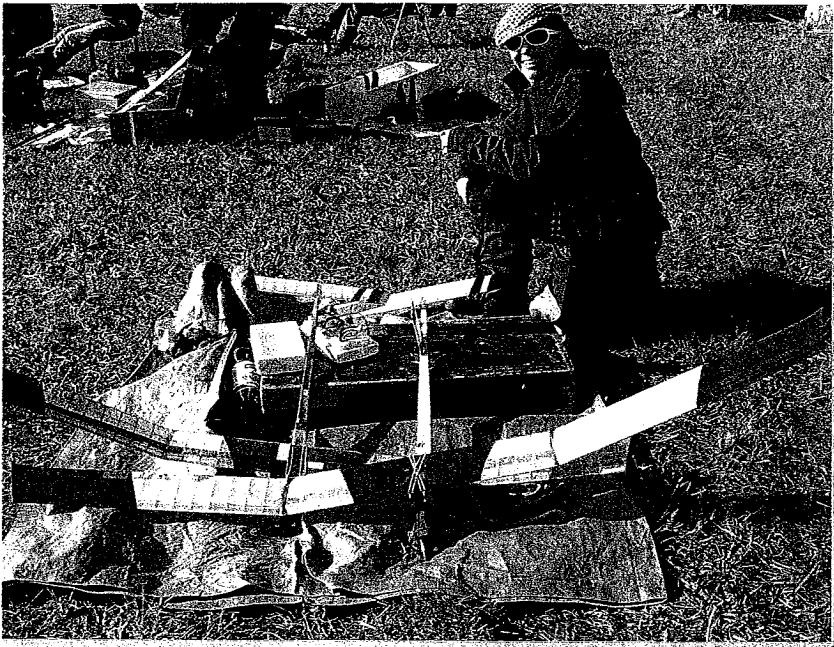
Number of events in which competitors scored

| | F1A | F1AJ | F1B | F1BJ | F1C | F1Q | F1PJ | F1E | F1EJ |
|--|------|------|-----|------|-----|-----|------|-----|------|
| Number of competitions | 42 | 37 | 43 | 35 | 40 | 15 | 7 | 18 | 17 |
| Total number of entries | 1666 | 264 | 962 | 105 | 420 | 49 | 23 | 611 | 140 |
| Number of competitors scoring points: | | | | | | | | | |
| in 1 event | 217 | 44 | 114 | 17 | 61 | 12 | 3 | 51 | 9 |
| in 2 events | 64 | 17 | 57 | 3 | 30 | 3 | 0 | 22 | 8 |
| in 3 events | 31 | 5 | 22 | 4 | 11 | 0 | 1 | 10 | 7 |
| in 4 events | 15 | 6 | 10 | 3 | 5 | 0 | 2 | 7 | 2 |
| in 5 events | 20 | 1 | 5 | 1 | 3 | 1 | 0 | 4 | 0 |
| in 6 events | 6 | 2 | 6 | 2 | 1 | 1 | 0 | 5 | 2 |
| in 7 events | 2 | 1 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 | 0 |
| in 8 events | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 1 |
| in 9 events | 1 | 0 | 2 | 0 | 1 | 0 | 0 | 2 | 0 |
| in 10 events | 1 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| in 11 events | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| in 12 events | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| in 13 events | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| in 14 events | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Total number of competitors scoring World Cup points | 361 | 76 | 224 | 30 | 113 | 17 | 6 | 110 | 29 |

Number of competitors per country, only those scoring points in 2 or more events. Top 15 countries given.

| | F1A | F1A Junior | F1B | F1B Junior | F1C | F1Q | F1P Junior | F1E | F1E Junior | All ... | |
|------|-----|------------|-----|------------|-----|------|------------|-----|------------|---------|----|
| RUS | 12 | SLO | 4 | GER | 10 | POL | 3 | UKR | 7 | GER | 33 |
| GER | 11 | CRO | 3 | UKR | 10 | BUL | 2 | POL | 6 | AUT | 29 |
| FIN | 9 | SVK | 3 | USA | 9 | BIH | 1 | RUS | 5 | POL | 27 |
| FRA* | 9 | BIH | 2 | CZE | 7 | CZE | 1 | GER | 4 | SVK | 24 |
| SLO | 9 | BUL | 2 | FRA* | 7 | FRA* | 1 | HUN | 4 | CZE | 22 |
| SVK | 8 | CZE | 2 | GBR | 7 | GER | 1 | ITA | 4 | GER | 21 |
| CRO | 7 | FIN | 2 | NED | 7 | LTU | 1 | USA | 4 | GER | 20 |
| SWE | 7 | POL | 2 | AUS | 5 | SWE | 1 | EST | 3 | CZE | 19 |
| UKR | 7 | RUS | 2 | CRO | 5 | UKR | 1 | CZE | 2 | GER | 15 |
| USA | 7 | UKR | 2 | POL | 5 | SRB | 1 | AUS | 1 | GER | 14 |
| BUL | 4 | AUT | 1 | RUS | 5 | | | AUT | 4 | GER | 13 |
| CZE | 4 | EST | 1 | LTU | 4 | | | SUI | 1 | CZE | 12 |
| GBR | 4 | GER | 1 | SWE | 4 | | | | | SLO | 12 |
| LAT | 4 | LAT | 1 | SRB | 4 | | | | | GBR | 12 |
| NED | 4 | LTU | 1 | BIH | 3 | | | | | ITA | 12 |
| | | | | | | | | | | NED | 12 |
| | | | | | | | | | | AUT | 11 |

11666



NEW FACE!

EURO FLY 2009
BERNIE

Internet

STUCES et Nicazés

ENTOILER PLASTIQUE.

Epoustouflante, la dextérité de l'ami (RC-iste sans doute) qui vous entoile une aile en transparent et rouge (intrados plat) :

w w w . y o u t u b e . c o m / w a t c h ? v=1G4Qfv_Zcl4&feature=related

Pas besoin de savoir l'anglais -- d'ailleurs ça vient de l'Est... c'est du muet... et qui vous en apprend plein.

EN CARTON.

Les plus anciens se souviendront des maquettes et autres montages bristol coloré à découper et coller... la joie pure des gamins ! Eh bien, tout ça n'est pas perdu, retrouve même un petit regain grâce à Internet et aux sauts lointains qu'il permet. Voici plein de suggestions, de la part d'un authentique fan. Cherchez dans Avions-Espace, mais musez ailleurs aussi, pour explications, vues de montage, et une liste de près de 90 modèles d'avions neufs et anciens :

<http://pierreg.free.fr/carton/>

Avec de la chance, vous trouverez même, en PDF, votre rétro préféré.

RDT

C'est le déthermalisage par radio. Certains de nos collègues US y viennent, pour les catégories "fun" et non-FAI, et leurs responsables vont s'en occuper. Outre ce que nous connaissons -- facilité pour les essais en vol, terrains exigus -- il y a le problème des accidents possibles, sur la route nationale qui passe là où votre taxi va atterrir. Sans parler des motomodèles qui piquent vers les parkings ou carrément vers les spectateurs -- certains rétros US ont des moteurs de 10 cm³... En parallèle avec une miniaturisation accrue des minuteries électroniques (moins de 3 g, aux dernières nouvelles, pour un timer à une seule fonction) le RDT risque fort de se voir doté très vite de manipulations simplifiées. Piste donc à suivre de près.

"RETROPLANE"...

Vol libre, RC, organisation de grandes rencontres, plein de photos et plans anciens, des tonnes d'articles techniques et reportages, pourvu que ça soit en balsa et papier - enfin, dans ce genre-là ! Et bon nombre de pages en allemand. Un site plus que dynamique... et on se demande pour quelles raisons ils n'ont pas colonisé notre "Vol libre" depuis longtemps...

<http://www.retroplane.net/forum/index.php>

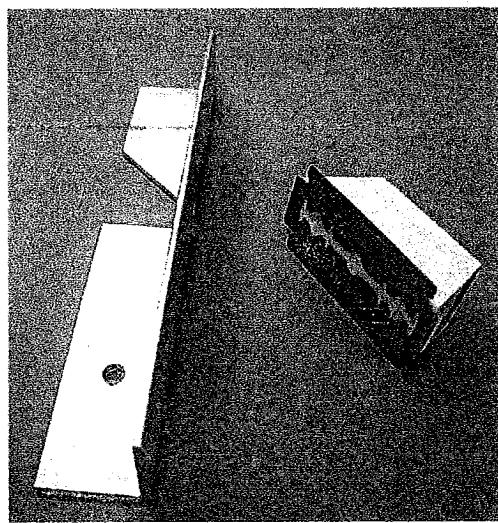
Retrouvez la fabrication du KBKBK, copie de l'article original. Les planeurs CB ? plein de photos et de conseils. Des astuces anciennes et modernes sur les réglages. Mais encore des vues superbes sur l'aviation "grandeur" proche de nous autres. -- Bon, il faudra naviguer un peu pour trouver tout cela... ça manquez un peu d'ordre... Des weekends de lecture, d'admiration ou de ... colère.

ENTRETOISES COOL.

Et presque parfaites...

http://www.smallflyingarts.com/Current_Content/cutting_jig/cutting_jig.html

"Maurice" nous explique cela en détail. Si les surfaces à coller ensemble ne sont pas strictement jointives, aucune colle ne sera capable de donner un assemblage solide. Surtout s'il s'agit de baguettes 1,5 mm au carré... la spécialité de l'auteur. Un plan de coupe parfaitement vertical se réalise à l'aide d'une cornière alu, l'angle sur le croquis joint est de 45° - avec un autre à 90° - mais les angles intermédiaires sont faciles à définir à l'œil nu. Une lame rasoir est meilleure qu'un cutter, et il faut scier, non pas appuyer d'en haut. Dernier conseil : couper directement au-dessus de votre plan, vous gagnez en précision à tous les coups.



BATAILLE DE LONGERONS F1A.

"J'ai commencé avec des longerons de stab F1A en tube. Ça marchait super. Actuellement j'ai un longeron Rohacell, avec une semelle carbone dessus et une autre dessous, c'est très stable, aucune D-box n'est nécessaire. J'ai laissé tomber le longeron tube, toujours un peu plus lourd que la solution actuelle." [Max-F1A dans RC-Network]

COULEURS ET NUANCES.

Adresse à retenir, pour les peintres sur bois naturel et autres balsas :

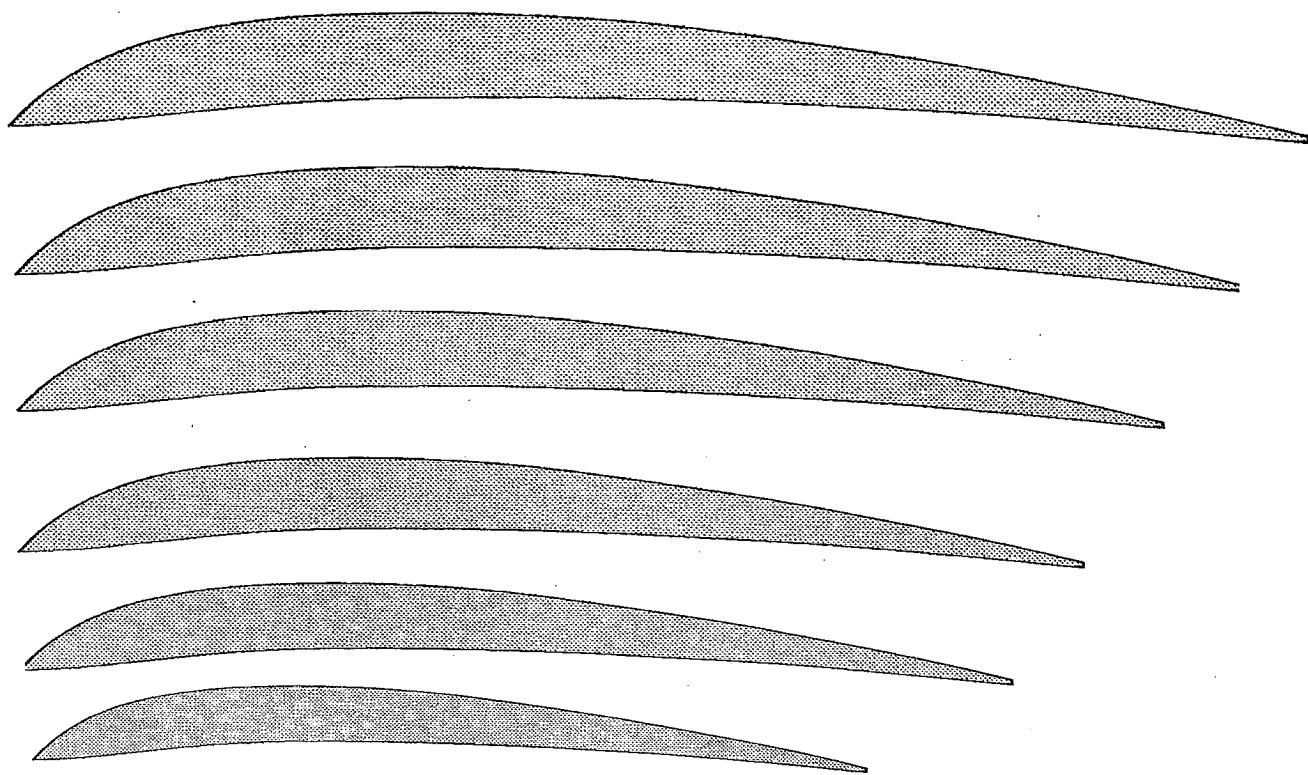
<http://informatique-pda.shop.ebay.fr/Impression-/100669/i.html>

C'est bien du site EBay qu'il s'agit, et des cartouches d'encre pour imprimantes. Ici à des prix succulents. Et Ebay français, hé ! -- "Marcel" avait demandé si quelqu'un avait une petite expérience avec les encres d'imprimante. Les couleurs seraient faciles à mélanger, les cartouches de "remplissage" peu chères. Et un achat groupé rendrait les choses encore plus intéressantes. Le choix d'un vaporisateur est à débattre... - De "Wombat" : tester sur papier ! J'utilise le vieux programme MSPaint pour des essais.

En complément... non, personne n'a parlé de mélanger à divers diluants (alcool...), ni des précautions à prendre vu la solubilité de certaines encres dans l'eau (de pluie, entre autres...). Mais voilà l'idée lancée. Un voile d'encre diluée, un pschitt d'enduit cellulo par-dessus, ce serait une peinture d'un poids bien-grement alléchant. Aux USA, les sprays pour fleurs servent largement pour imperméabiliser.

Koster 1966

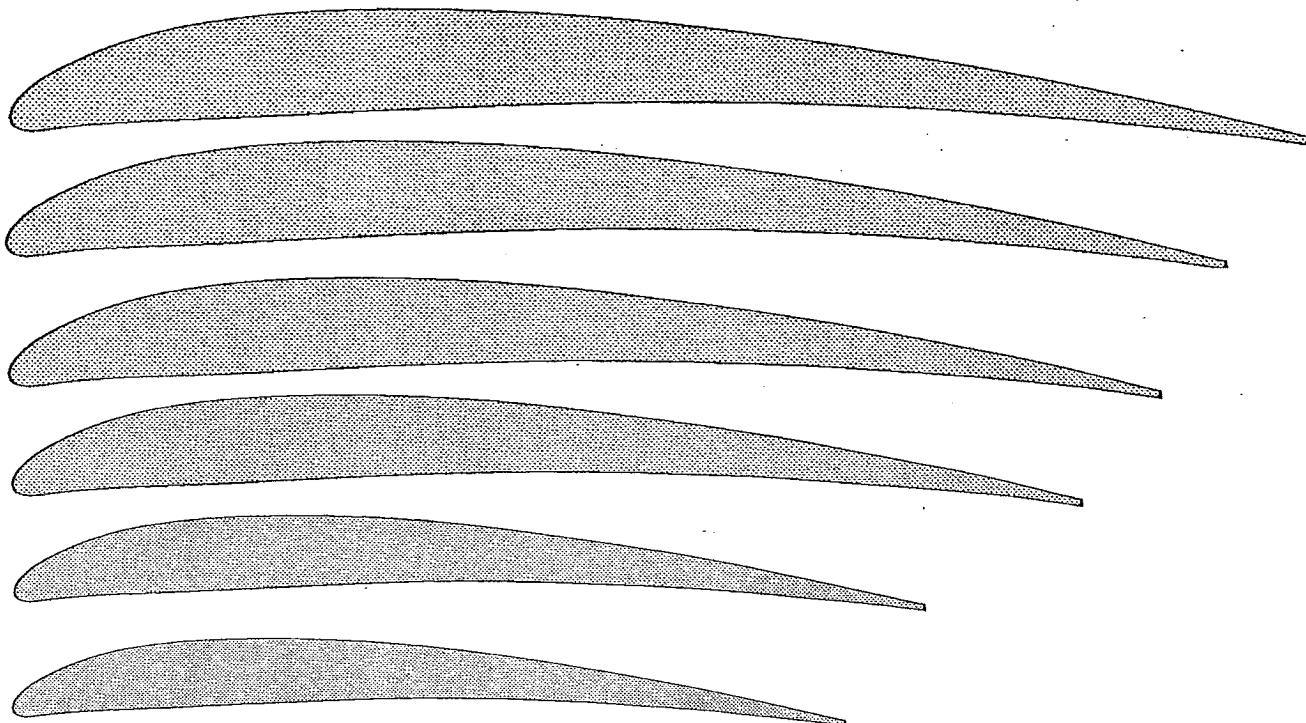
| Station | 0 | 1.25 | 2.5 | 5 | 7.5 | 10 | 15 | 20 | 25 | 30 | 40 | 50 | 60 | 70 | 80 | 90 | 95 | 100 |
|---------|---|------|-----|------|-----|-----|------|-----|------|------|------|-----|------|------|-----|------|------|-----|
| Upper | 0 | 1.6 | 2.8 | 4.6 | 5.9 | 6.8 | 8.0 | 8.8 | 9.05 | 9.4 | 9.2 | 8.5 | 7.35 | 5.95 | 4.4 | 2.7 | 1.75 | 0.8 |
| Lower | 0 | 0.05 | 0.1 | 0.25 | 0.5 | 0.8 | 1.35 | 1.8 | 2.15 | 2.45 | 2.65 | 2.6 | 2.35 | 1.9 | 1.4 | 0.75 | 0.4 | 0 |



Traced by Allan Young

Benedek 8405b

| Station | 0 | 1.25 | 2.5 | 5 | 7.5 | 10 | 15 | 20 | 25 | 30 | 40 | 50 | 60 | 70 | 80 | 90 | 95 | 100 |
|---------|-----|------|-----|------|------|------|-----|------|------|------|------|------|-----|------|------|-----|------|-----|
| Upper | 1.0 | 2.82 | 3.9 | 5.4 | 6.5 | 7.45 | 8.6 | 9.35 | 9.75 | 9.95 | 9.7 | 8.95 | 7.9 | 6.45 | 4.65 | 2.9 | 1.95 | 0.7 |
| Lower | 1.0 | 0 | 0.1 | 0.35 | 0.55 | 0.75 | 1.1 | 1.4 | 1.8 | 2.1 | 2.55 | 2.9 | 2.8 | 2.4 | 1.85 | 1.0 | 0.5 | 0 |



Die Windprinzessin

ein Märchen von Weltmeisterschaft F1E in Deutschland
2009

Im Windkönigsreich wehte von allen Seiten ein Wind, so wie die Berater des Königs und er selbst es wünschten. Im Windkönigsreich wehte aber auch ein anderer Wind...

- Und nein, und nein, und nein! Du hast nicht recht, Papa! Schreit Prinzessin Windy, fährt fort:
 - Ihr habt nicht recht, liebe Berater!
 - Könnt Ihr nicht nachdenken über unser Volk, über das Ihr herrscht?
 - Warum geht Ihr nicht unter die Menschen um ihre Probleme zu erkennen? Unser Königreich wird nicht überleben, wenn Ihr nur auf Euch selbst schaut!
- Das war dem alten gutmütigen König doch zuviel, und er schrie:
 - Raus aus meinem Reich!

Und so begab sich die Prinzessin auf den Weg in die Welt während ihr die Tränen übers Gesicht kullerten. Sie wusste, sie darf dem Vater nicht widersprechen, aber sie wusste auch, man kann nicht über ein Volk herrschen, ohne Rücksicht auf es zu nehmen. Gekleidet wie ein einfaches Mädchen wanderte sie zwischen Bergen und Tälern, rastete auf schönen Plätzen wo sie mit der Natur sprach:

- Sagt mir Ihr Vögelchen, die Ihr immer für mich gesungen habt, warum sehn sich die Menschen nach Macht, statt nach Demut?
- Sag mir Sonne, die mich immer so gewärmt hat, warum sagen sich die Menschen nicht schöne Worte statt zu streiten?
- Sag mir Wind, der du mich als Kind so sanft gewiegt hast, warum sind die Menschen grausam wie ein Sturm, zerstörend wie ein Orkan, und rachsüchtig?

Prinzessin Windy saß auf der Wiese zwischen Blumen und goss sie mit Tränen groß wie Erbsen. Sie litt, weil sie das Königreich verlassen musste, aber sie wusste auch, dass sie dort nicht bleiben konnte. Ihr Herz würde brechen wegen dem Leid und Unrecht das sie dort gesehen hatte.

- Plötzlich steht vor ihr ein schöner Dorfbursch.
- Warum weinst du, Dirndl?
 - Jo, Dirndl – so hat mich noch niemand genannt! Und Freude blitzte durch ihren Kopf.
 - Was ist das „Dirndl“? fragt die Prinzessin den Burschen und trocknete ihr verweintes Gesicht.
 - Und wer bist du, dass du mich auslachst? Fragt er sie zurück.
 - Ich lache dich nicht aus, guter Mensch, aber ich weiß wirklich nicht, was ein Dirndl ist.
 - Hat dich deine Mutter nie so genannt?
 - Ich habe keine Mutter mehr, nur einen Vater – er ist König.
 - Dein Vater ist also König, das ist gut, hahahaha ...
- Er lachte so, dass aus seinen Augen Tränen groß wie Melonen kugelten. Und wo sie auf die Wiese fielen wuchsen plötzlich wunderschöne Blumen. Der Prinzessin und auch dem Hans verschlug es ob dieser Schönheit den Atem. Sie schauten sich an und lachten und lachten und kugelten sich auf der schönen Wiese. Und der Wind streichelte ihre Gesichter, die Sonne sandte wärmende Strahlen, und die Vögel begleiteten es mit einem glücklichen Gesang.

The princess of winds

A fairy tale from the F1E world championships in Germany 2009

In the kingdom of winds the wind blew from the direction the king and his councilors decreed. But in the kingdom of winds another wind blew, too ...

- And no, and no, and no! You are not right, daddy! Cries princess Windy, and continues
 - You are not right, dear councilors!
 - Can't you think about our people which you rule?
 - Why don't you go among the people to recognize their problems? Our kingdom will not survive if you look only to yourselves!

But that was too much for the good king and he cried:

- Leave my kingdom!

And thus the princess made her way into the world while tears ran down her face. She knew, that she could not contradict her father, but she knew, too, that you cannot reign people without considering their needs. Dressed as a simple girl she walked among hills and valleys, paused on nice places where she talked with nature:

- Tell me you birds, who have always sung for me, why people crave power instead of humility?
- Tell me, sun, who has always warmed me, why do people not tell each other pleasant words, instead of quarreling?
- Tell me, wind, who rocked me softly has a child, why are people are cruel as a storm, destructive like a hurricane, and seek revenge?

Princess Windy sat on a meadow among the flowers and watered them with tears big as peas. She was sad because she had to leave her kingdom, but she knew, too, that she could not stay there. It would break her heart to watch the sorrow and injustice there.

Suddenly a beautiful lad appeared in front of her.

- Why do you cry, lass?
- Jo, lass, nobody ever called me that! Gladness flashed through her head.
- What is that, "lass"? The princess asked the lad and dried her tear-wet face.
- And who are you to ridicule me? He asked back.
- I do not ridicule you, good man, but I really don't know what a lass is.
- Did your mother never call you that?
- I have no mother, just a father – he is king.
- So your father is king, that is good, hahahaha....

He laughed so much that tears big as melons ran from his eyes. And where they hit the grass, beautiful flowers suddenly rose. The princess and Jack, too, where out of words because of this beauty. They looked at each other and laughed and laughed and played on this beautiful meadow. And the wind caressed their faces, the sun sent warming rays, and the birds accompanied them with a happy melody.

Die Prinzessin erzählte Hans ihre Geschichte. Er erzählte ihr was er ist und was er tut. Die Prinzessin staunte, dass er ein Schäfer war, und dass er auf der Wiese kleine Flugmodelle fliegen ließ. Er erklärte ihr alle Gesetze des Windes und der Modelle. Und damit ihm die Prinzessin auch glaubte, nahm er sie mit auf einen nahen Berg, auf dem die Menschen tatsächlich den Wind nutzten zur Erfüllung ihrer Sehnsucht nach dem Fliegen.

- Dort sind doch liebe Menschen, genau wie du! sagte die Prinzessin.

- Und jeh, schau – dort sind auch Mädchen!

Hans erklärt ihr alles über diesen Modellflugsport, und Windy wundert sich. Angeblich in der Vergangenheit, 1932, flogen hier auf der Wasserkuppe ungefähr 490 Modelle, 2 Jahre später schon 700, und 1935 waren über 1000 in der Luft. Und diese Schönheit zu bewundern kamen über 30.000 Zuschauer. Manche waren im Anzug und Krawatte, weil es für sie eine feierliche Angelegenheit war.

Die Zeiten ändern sich – die Sehnsucht der Menschen zu gewinnen ist stärker als fair zu bleiben, und so greifen sie zu verschiedenen Tricks ...

Plötzlich erhoben sich über die Wiese 3 Modelle, und 3 Buben schauten ihnen gespannt und nervös nach. Windy erhob sich unter dem Modell des Buben Martin aus Mähren (Tschechien) und streichelte es mit zartem Atem solange, dass es am längsten in der Luft blieb. Sie freute sich, dass er seine Modelle allein gebaut und erprobt hatte, und dass er so bescheiden ist, dass er den Titel Weltmeister verdient hat.

- Bei uns im Königreich gibt es nur Bäckermeister, Schustermeister und so, und es gibt keine so jungen Meister dort!

Jui, hat die Prinzessin da applaudiert! Sie war so begeistert von dem Fleiß und dem Einsatz der Jungen und Mädchen aus der ganzen Welt. Und ganz leise hat sie für alle geflüstert:

- Verzeiht mir, ich bin gerecht, aber nur einer von Euch könnte gewinnen, aber bald habt ihr eine neue Chance. Macht weiter so mit Fleiß und Liebe damit eure Welt so schön bleibt.

Die Prinzessin Windy hat das ganze auch am nächsten Tag beobachtet. Zuerst hörte sie mit dem Hans vom Himmel die auf dem Berg stehende traurige, schimpfende, weinende, nach Gerechtigkeit suchende Seele. Es wurde ihr immer mehr und mehr bewusst, wie ihr Vater sein Volk verletzte, weil er immer nur sagte, er ist König, und alles ist so, wie er befiehlt.

Und schon rief die Prinzessin mit Hans den Wind, damit er die Modelle von Ivan, Jaromir, Fritz, Norbert und juchuuu ... sogar einer Frau, Edith, der einzigen in diesem Wettkampf möglichst lange am Fliegen hielt. Windy applaudiert ihr, bläst unter ihrem Modell, mehr war nicht möglich. Hmmmm, die erste, die beste Frau der Welt!

Das Gesicht der Prinzessin fiel in Traurigkeit, ob nicht ihr Vater sie suchen würde. Sie schmiedet Pläne im Kopf, und bittet Hans, mit ihr ins Königsreich zu kommen. Unterwegs berieten Sie, was sie dem König alles sagen wollten.

Der König war begeistert von der Rückkehr seiner Tochter. Er richtete Ihr und Hans eine Hochzeit wie sie die Welt noch nicht gesehen hatte. Statt Braten, Kuchen und Torten gab es Schokoladeflugzeuge in allen Größen. Der König war überglücklich mit dem Modellflughobby.

Er schenkte Hans einen Windberg ohne Hindernisse,

The princess told her story to Jack. He told her what he was and did. The princess was astonished that he was a shepherd, and that he flew small model airplanes on the meadow. He explained the laws of the wind and of the planes. And to make her believe he led her to a mountain close by where people in fact used the wind to fulfill their dreams of flying.

- There are nice people, just like you! Said the princess.

- And, jeh, look – there are girls, too!

Jack explained everything about this model airplane sport, and Windy was amazed. It was said that in the past, about 1932, here on the Wasserkuppe about 490 models flew, 2 years later already 700, and 1935 more than 1000 were in the air. And to watch this beauty more than 30.000 spectators came. Some even in suit and tie, because it was a festive event for them.

Times change – the dream of winning is more powerful than to play fair, and thus they use various tricks ...

Suddenly 3 models rose over the meadow and 3 young guys watched tensed and nervously. Windy rose under the plane of young Martin from Morawa (Czechia) and caressed it with her breath so that it stayed airborne the longest. She admired that he had built and tested his plane by himself, and that he was so modest that he had really earned the title of world champion.

- In our kingdom there are only master bakers, or master shoemaker, but no masters as young as he!

Jui, did the princess applaud there! She admired the energy and the commitment of the boys and girls from all over the world so much. And quietly she whispered to all of them:

- Excuse me, I am just, but only one of you could win. But soon you get another chance. Continue with your energy and love that your world will stay so nice.

Princess Windy watched everything on the next day, too. In the beginning she heard together with Jack the sad, cursing, crying soul on the mountain, looking for justice. She realized more and more clearly how her father hurt his people by always only stating that he was king, and all has to be as he orders.

And then the princess called the wind to keep the planes of Ivan, Jaromir, Fritz and juchuuu ... even of a woman, Edith, the only one in the field, in the air as long as possible. Windy applauds her, blows under her model, more was not possible. Hmmmm, the first, the best lady of the world!

The princess' face fell into sadness thinking about her father searching for her. She conceived schemes in her head and asked Jack to accompany her to her kingdom. Traveling they discussed all they wanted to tell the king.

The king was glad about the return of his daughter. He arranged a marriage for her and Jack, the like of which the world had not seen. Instead of roast, cake and sweets there were chocolate airplanes of all sizes. The king was overjoyed with the aero modeling hobby.

He gave a wind-mountain without any obstacles to Jack, where people could fly in all directions until the

VOLLE BREITE

auf dem alle Menschen in alle Richtungen fliegen können bis zum Ende ihrer Tage. Der König selbst sorgt für den besten Wind und verspricht, dass keine Modelle verloren gehen oder auf Hochspannungsleitungen verbrennen. Kein Mensch soll mehr schimpfen müssen wegen diesem Sport, dem soviel Zeit, Geld, Reisen, Abwesenheit von der Familie geopfert wird. Und allen Damen, die ihre Ehemänner begleiten, schenkt der König selbst große Schokoladeblumen.

Und Prinzessin Windy sorgt mit Hans für streichelnden Wind, wärmende Sonne und zwitschernde Vögel. So sind der König und sein Volk, einfach alle glücklich und zufrieden.

end of their days. The King himself arranged the best wind always, and promised, that no models would get lost or get burned on high-tension lines. No one should need to quarrel because of this sport, which takes so much time, money, travel and separation from the family. And to all women who accompanied their husbands the king gave huge chocolate flowers.

And princess Windy with Jack provides caressing wind, warming sun and twittering birds. Thus the king and his people, simply everyone, is happy and content.

Conte : princesse du vent

V. Salzer

VOIR. MUSEO. V.S. PAGE 11667
- HAUT A GRUICHE -

La princesse du vent Conte des ch.du monde F1E en Allemagne .

Dans le royaume du vent , le vent venait de tous les côtés , comme le roi et ses conseillers le souhaitaient . Mais dans ce même royaume un autre vent vint aussi s'établir ...

- Et non ,et non, et non ! Tu n'as pas raison Papa, crie princesse Windy , et rajoute

Vous n'avez pas raisons , chers conseillers .

Ne pouvez vous pas réfléchir sur le peuple qui règne ici?

Pourquoi n'allez-vous pas parmi les hommes pour reconnaître leurs problèmes ? Notre royaume ne survivra pas si vous ne regardez que vous-mêmes !

C'était de trop pour le vieux et bon roi, et il se mit à crier :

Sortez de mon royaume !

Et ainsi la petite princesse se mit en route sur les chemins du monde , tandis que de grosses larmes coulèrent de ses yeux . Elle s'avait qu'elle ne pouvait pas contredire son père , mais elle savait aussi que l'on ne pouvait pas régner sur un peuple sans tenir compte de son avis .

Habillée comme une jeune fille toute simple elle erra entre montagnes et vallées , fit halte sur de belles places comme la nature les lui imposait .

Dites moi petits oiseaux , vous qui avez toujours chanté pour moi , pourquoi les hommes veulent le pouvoir au lieu d'être humbles ?

Dis moi soleil , toi qui m' a toujours chauffée pourquoi les humains ne prononcent-ils pas que de belles paroles au lieu de se disputer ?

Dis moi le vent , toi qui m'a bercée dans mon enfance , pourquoi les hommes sont cruels comme la tempête, destructeurs comme les ouragans , et ont soif de vengeance ?

Princesse Windy était assise dans un pré entre les fleurs , et pleura à grosses larmes . Elle souffrait parcequ'elle avait dû quitter le royaume , mais elle savait aussi qu'elle ne pouvait pas rester là bas . Son coeur se briserait là bas à la vue de la souffrance et de l'injustice .

Soudain devant elle , un beau garçon .

Pourquoi pleure-tu, "Dirndl " ?

Ca alors personne ne m'a encore parlé comme cela . La joie remplissait sa tête .

Qu'est ce que cela veut dire "Dirndl " dit-elle en séchant son visage .

Et qui es-tu toi pour te moquer de moi

Demanda-t-il en retour .

Je ne me moque pas de toi mais je ne sais pas trop ce qu'est un " Dirndl " ,

Ta mère ne t'a jamais appelée comme cela ?

Je n'ai plus de mère , et mon père est roi !

Ton père est roi en voilà une bonne

Il se mit à rire tellement qu'il en pleura . Et là où ses larmes tombèrent, brusquement des fleurs merveilleuses se mirent à pousser . La princesse et le jeune homme perdirent la respiration à la vue d'une telle beauté . Ils se regardèrent et riaient , riaient , et se roulèrent dans le pré . Le vent caressa leur visage , le soleil les réchauffait , et les oiseaux les accompagnèrent de leurs chants .

La princesse raconta son Histoire à Jean . Et lui , raconta qui il était et ce qu'il faisait . La princesse était étonnée qu'il était berger , et qu'il faisait voler sur les prés de petits modèles d'avions . Il lui raconta quelles étaient les lois du vent et du modèle .

Et pour certifier ses dires il emmena la princesse sur une montagne voisine où en vérité des humains utilisaient le vent pour satisfaire leur désir de faire voler .

Ils sont gentils comme toi , disait la princesse .

Eh , oui , et regarde il y a aussi des jeunes filles !

SUITE P. 11675 -

OUVRONS LES VANNES...

-Sélections et championnat : j'ai été intégré dans les consultations de B.B., on aboutit à un résultat très libéral, est-ce qu'il rehaussera le niveau, mystère, mais je doute un peu que le problème soit là. J'ai déjà écrit, chez toi en particulier, des choses sur la difficulté de recrutement... Et cette année, je tire l'échelle et arrête le dit recrutement...

Quant à la non-participation des gens sélectionnés, qui a irrité Alain Roux à Saintes. Je suis partie prenante puisque c'est moi qui envoie la liste des « présélectionnés » (qui sert de base à Alain pour bâtir ses groupes), mais sans trop savoir si tous honoreront la sélection. Tu dis sans prévenir, je ne suis pas tout à fait d'accord, car il y a une façon de prévenir, l'engagement ferme (et payé) que les concurrents adressent plus tard. J'en sais quelque chose, puisque, sélectionnable en planeurs seniors, je ne me suis pas engagé (j'aurais eu 8 vols à faire en même temps, avec le F1G).

Quelles sont les autres défections d'Aquitaine ? surtout des jeunes (chez Robert), population chancelante, manquant d'autonomie -et de motivation ?- mieux, Alain m'avait proposé de repêcher un « cadet », qui finalement n'est pas venu...

De toute façon, avec la méthode de travail d'Alain (que je ne lui reproche pas, il s'en faut), qui mâche le travail dès juin et ne peut guère le modifier au cours de l'été, il ne peut travailler que sur la première liste qu'on lui adresse alors, et qui n'est pas très sûre (Joseph Piquer pouvait-il prévoir que son épouse aurait un gros ennui de santé durant l'été ? Il a été défaillant en effet...). Alain nous « menaçait » d'une nouvelle mesure pour éviter cet inconvénient, mais je ne sais quelle décision il a prise... Au total, je crois que nous avons eu 7 défections par rapport à la première liste... C'est beaucoup... 4 sont le fait des jeunes, 2 pour raison de santé... Qu'il veuille remédier aux déséquilibres qui apparaissent dans les plots au championnat, normal...

Il ya un bémol là dedans : c'est que, quand nous envoyons cette fameuse liste, nous l'accompagnons de la liste des chronométrateurs, qui est proportionnelle au nombre de sélections possibles... Or, cette dernière liste est difficile à établir : je suis très heureux que notre nombre de qualifiés diminue, je n'ai plus que 2 chronos à fournir ! et les époux Larbaigt s'y collent. Le jour où ils en auront marre (*orthographe ?*), je ne sais pas trop comment je ferais. Et il ne faut pas compter sur moi pour boucher les trous... Quand j'étais plus jeune, plus sûr de mes yeux et affronté à des conditions de compétition moins exigeantes (jumelles, fly-off à rallonges, compétiteurs exigeants eux aussi...), bref, j'ai donné, et je crois pas-mal... (concours locaux, championnats, concours de sélection...). Mais, autour de moi, les rangs des possibles s'éclaircissent... (*c'est le sens de ma chronique sur Darwin, entre autre... perfectionnement, inadaptation...*)

Or, si la liste des concurrents est plus courte, celle des chronos à fournir aussi... En admettant que les chronos proposés soient présents au jour et à l'heure voulue... c'est aussi grave que le fait que les concurrents ne soient pas là. Et c'est dommage, car le système actuel, un chrono « officiel », fourni par les régions, plus la doublure (système Valery, je crois), c'est pas mal... A condition que tout le monde joue le jeu...

-Philatélie : je me demandais pourquoi tu affublais tes enveloppes V.L. de « timbres ». En fait, cela fait longtemps que je n'y fais guère attention, et les collectionneurs me paraissent assez vains. Je l'ai été dans ma jeunesse, mon fils a récupéré ma collection, tout ça dort dans un recoin de la maison... A moins de viser un thème bien précis, ce que tu sembles faire ? Aéronautique, au sens large ? Mais, en effet, cela fait quelques temps que la Poste est transformée en bazar (elle n'est pas la seule...) et qu'on peut avoir quelques doutes sur la recherche d'une clientèle par ces moyens. Passons, ça nous mènerait loin...

-Avenir du vol libre (sans majuscules) : Cela fait longtemps que tu as du souci, à propos des modèles achetés, mais aussi des techniques requises (les deux sont d'ailleurs liés). L'affaire des flaps de Makarov est typique... Là aussi, Darwin... c'est formidable, performant... mais irréalisable par le modéliste « moyen » (ou la « moyenne des modélistes » comme disait Morisset), et de moins en moins volable dans des conditions « normales »... Au-delà de mon âge, c'est bien cela qui m'a conduit à me désintéresser de toute une série de formes de V.L., qui pourtant m'ont intéressé, passionné, dans une vie antérieure...

Résultat, le nombre de pratiquants, de concurrents diminue (voir F1B, F1C, F1D, plus les catégories « nationales »). Et des catégories « promotionnelles » poussent (beau néologisme que mon correcteur refuse ; je persiste... ça vaut bien le verbe « obstacler » signé Churchill) : P30, peanuts, Sainte Formule... sans guère accrocher de nouveaux, et intéressant à peine quelques temps des anciens...

Ou bien, il faut admettre que le vol libre a complètement changé de signification, est devenu une forme de « sport » où le but est de « gagner » (peu importent les moyens à tous les sens du terme...). Ce n'est pas cela qui était le sens de la potion dans la marmite de laquelle (!) je suis tombé il y a... 60 ans..., et que m'avaient concoctée ceux qui m'ont guidé, Loubère, Petiot père et fils, Riffaud, Serres ; Pouliquen, Morisset, Templier et Jossien pour des plus lointains, Valery, Dupuis, Matherat pour des plus récents...

Assez discourir... Aimons le Vol Libre (majuscule S.V.P. !) quand même...

PRINCESSE WINDY *ooo sure*

Jean lui expliqua tout sur le vol libre , et Windy était très étonnée . Ainsi en 1932, ici sur la WASSERKUPPE , 490 modèles volaient , deux ans plus tard 700 . En 1935 plus de 1000. Et pour admirer tout cela plus de 30 000 spectateurs . Certains portaient costume cravatte, pour cet instant solennel .

Les temps changent - le désir de gagner de l'emporter est plus fort que rester " fair play ", et ainsi on essaie de tricher

D'un coup trois modèles s'élevèrent sur la pente , et trois garçons les suivirent des yeux , nerveux et tendus . Windy se leva et se mit sous le modèle de Martin (Moravie - R. Tchèque) et le caressa de son souffle aussi longtemps qu'il tint l'air Elle était contente car il avait construit ses modèles lui-même , et il fut tellement humble qu'il avait bien mérité le titre de Champion du monde .

Dans notre royaume il n'y a que des maîtres boulanger , maîtres cordonniers , il n'y a pas de maître si jeune Là , la princesse applaudit , elle était tellement enchanté par le travail et le savoir faire de tous ces jeunes filles et garçons . Tout silencieusement elle soufflait pour tous

Pardonnez moi si je suis juste , car un seul parmi vous peut gagner , mais bientôt vous aurez une nouvelle chance . Continuez avec amour et travail , pour que votre monde reste toujours aussi beau .

Le lendemain la princesse observa encore la même chose . D'abord elle entendit avec Jean les lamentations , les pleurs , d'une âme cherchant la justice . De plus en plus elle se rendit compte , comment son père pouvait blesser son peuple en tant que roi , parce qu'il disait que le roi a toujours raison .

Et déjà la princesse avec Jean appela le vent pourqu'il soutienne les modèles de Jaromir , Ivan , Fritz , Norbert et eh oui d'une femme Edith , la seule dans ce concours , le plus longtemps possible . Windy lui adressa des applaudissements , souffla sous son modèle , faire plus n'était pas possible . Hmmmm , la première , la meilleure du monde .

Le visage de la princesse , traduisait la tristesse , son père n'était-il pas en train de la chercher ? Elle fit des plans et demanda à Jean de venir avec elle dans le royaume . En cours de route ils se consultèrent pour savoir ce qu'ils allaient dire au roi .

Le roi était enchanté du retour de sa fille . Il prépara pour elle et Jean un mariage comme on en avait encore jamais vu jusque là . A la place des tartes , des rôtis , gateaux , il y avait des avions en chocolat de toutes tailles . Le roi était plus que heureux avec le Vol Libre .

Il fit à Jean le cadeau d'une montagne
SUITE . P-11688.-



Euro Challenge F1G Coupe d'Hiver

3^{ème} Edition 2008/2009

Après le franc succès des deux précédentes éditions, l'Euro Challenge F1G avait été reconduit par l'organisateur pour la saison 2008/2009. Rappelons que l'initiative de ce Challenge revient à Alessandro MANONI du club AGO-TORINO, sous l'égide de la FAVLI, la Fédération Italienne de Vol Libre.

Après concertation, quelques aménagements avaient été apportés pour cette saison : limitation à 13 du nombre maximum de points attribués au 1^{er} classé de chaque concours, et attribution d'un point à chaque concurrent classé dans la seconde moitié du tableau de chaque concours, ce qui permet de voir figurer tous les participants quel que soit leur degré de réussite.

Dix rencontres étaient inscrites au programme : CRIVELLE (ITA) en Octobre 2008, ARZAY-BOSSEAU (FRA) début Novembre, MIDDLE WALLOP (GBR) fin Novembre, SISTERON (FRA) en Janvier 2009, VIABON (FRA) fin Février, ORENTANO (ITA) en Mars, CAMBRAI (FRA) fin Mai, BEAUVOIR (FRA) et MONCONTOUR (FRA) fin Juillet, enfin ROCCA DI MEZZO (ITA) début Septembre.

Dans le cadre du premier concours de la saison à CRIVELLE (15° Coppa Guido Fea), la remise des trophées de l'édition 2007/2008 avait eu lieu à l'hôtel-auberge "La Ciocca" à CASTELNUOVO DON BOSCO, au cours d'une soirée banquet très conviviale. Rappelons que le vainqueur, comme celui de l'édition 2006/2007, avait été Helmut WERFL, dont la régularité des résultats avait été encore une fois stupéfiante. Mais il annonçait dans le même temps qu'il prenait une année sabattique, ce qui laissait quelques espoirs aux outsiders ...



Mario ROCCA - 2MN MONCONTOUR 2009

Concernant les modalités de déroulement des différents concours, les organisateurs et les concurrents n'ont pas bénéficié de conditions égales. Ainsi, sur quelques terrains aux conditions aérologiques généralement favorables, les organisateurs avaient pu fixer a priori des temps de vol de 180 s (CRIVELLE, SISTERON). D'autres organisateurs s'en sont tenus au règlement Inter F1G, c'est-à-dire 3 voire 5 vols de 120 s (2MN MONCONTOUR). Mais de très mauvaises conditions météo ont contraint les organisateurs de la MIDDLE WALLOP à une réduction des temps de vol à 90 s.



Guy BUISSON - VIABON 2009

Au total, ce sont 107 concurrents qui ont participé à cette édition, dont 19 [ITA], 30 [GBR], 54 [FRA]. Également quelques concurrents isolés de GER (Helmut WERFL), NED (Anselmo ZERI), USA (Walt GHIO), AUS (Leigh MORGAN). Mais seulement 3 Juniors (Oliver TOLHURST, Julien LATY et Thomas AUBRY) et 3 Féminines. Décidément, le brassage des générations d'une part, et les quotas de parité d'autre part, ne prévalent pas dans notre activité de loisir sportif. C'est le lot de tous les pays d'Europe occidentale.

Le résultat du classement final reflète à la fois l'implication participative, le niveau de réussite et la régularité des concurrents. Ainsi, en haut du tableau, les 1^{er} et 3^{ème} classés ont participé à 9 concours (sur 10). C'est finalement Jean-Luc BODIN qui l'emporte avec 41 points, devant Michel PICOL 38 points et Guy BUISSON 35 points. La suite du classement est encore plus serrée, avec : Mario ROCCA et Louis DUPUIS ex aequo 31 points, Mario KUSTERLE 30 points, Pierre MARROT 29 points, Alessandro MANONI 27 points ... et encore 39 concurrents n'ayant pu participer qu'à un seul concours et classés 69^{ème} ex aequo (1 point).



Guy BUISSON (2^{ème}) - Mario KUSTERLE (1^{er}) - JL BODIN (3^{ème})
ROCCA DI MEZZO 2009

La remise des trophées a eu lieu en soirée à "La Ciocca" le 03 Octobre 2009, après le concours de "La Cagnarata", et avant le traditionnel banquet. On a tous regretté la grande absence, pour raisons de santé, d'Anselmo ZERI.

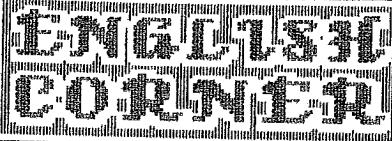
Aujourd'hui, l'édition 2009/2010 est déjà bien entamée. Nous espérons qu'elle aura le même succès que lors des années passées, toujours dans le même esprit de sportivité et de convivialité qui a prévalu à la mise en place de ce Challenge à participation inter européenne, tel que l'ont souhaité ses initiateurs, Alessandro MANONI et "Il Gruppo Aeromodellistico AGO-TORINO".

Michel PICOL

Photos : Bruno MARCHAND - Alain ROUX - Silvano LUSTRATI

Euro Challenge F1G Coupe d'Hiver

3rd Session 2008/2009



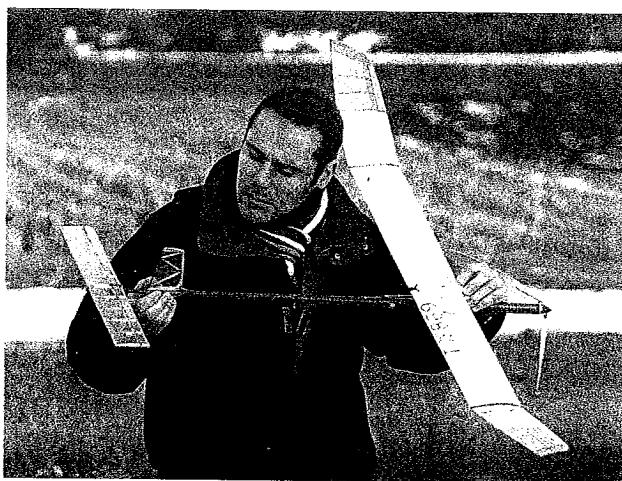
After the great success of the two previous sessions, the Euro Challenge F1G had been renewed by the organizer for season 2008/2009. For remind, the idea of this Challenge returns to Alessandro MANONI and his club AGO-TORINO, on behalf of FAVLI, the Italian Free Flight Association.

After an exchange of suggestions, some additional rules were added for this new season : no more than 13 points allocated to the first classified in each event, and one point allocated to each competitor in the second half of the scoreboard, what allows to see all competitors on the page of results, whatever their degree of success.



David GREAVES – VIABON 2009

Ten contests were scheduled : CRIVELLE (ITA) on October 2008, ARZAY-BOSIEU (FRA) at the beginning of November, MIDDLE WALLOP (GBR) at the end of November, SISTERON (FRA) in January 2009, VIABON (FRA) at the end of February, ORENTANO (ITA) in March, CAMBRAI (FRA) at the end of May, BEAUVOIR and MONCONTOUR at the end of July, finally ROCCA DI MEZZO (ITA) at the beginning of September.



Romain NEVERS – SISTERON 2009

In occasion of the 15th Guido Fea Cup on CRIVELLE, the first contest of the new session, the prize-giving for season 2007/2008 took place at "La Ciocca" on CASTELNUOVO DON Bosco, in the course of a very convivial party. The winner, also winner of 2006/2007 session, had been Helmut WERFL, which constancy of results were once again astounding. But at the same time, he announced his decision to stop for one year, what gives some hopes to the outsiders ...

Concerning the modalities of different events, the organizers and the competitors did not benefit of equal conditions. So, on some flying sites with suitable weather conditions, the organizers had been able to fix a maximum duration of flights of 180 s (CRIVELLE, SISTERON). Other organizers applied the standard rules for F1G, that is 3 or 5 flights of 120 s (2MN MONCONTOUR). But very bad weather conditions forced the organizers of the MIDDLE WALLOP to reduce the duration of flights to 90 s.

Finally, 107 competitors took part in this session, of which 19 [ITA], 30 [GBR], 54 [FRA]. Also, some alone competitors from GER (Helmut WERFL), NED (Anselmo ZERI), USA (Walt GHIO), AUS (Leigh MORGAN).

Worth to mention the participation of 3 Juniors (Oliver TOLHURST, Julien LATY and Thomas AUBRY) and 3 Females. Undoubtedly, the brewing of generations on one hand, and the quotas of parity on the other hand, do not predominate in our leisure activity. It is really the case in all countries of western Europe.

The result of the total score reflects at the same time involvement, level of success and regularity of competitors. So, in the top of classification, the 1st and 3rd took part in 9 contests (out of 10). Finally, Jean-Luc BODIN is the winner with 41 points, Michel PICOL behind him with 38 points and Guy BUISSON 35 points. The suite of classification is even more narrow, with : Mario ROCCA and Louis DUPUIS for a tie with 31 points, Mario KUSTERLE 30 points, Pierre MARROT 29 points, Alessandro MANONI 27 points ... and still 39 competitors who took part in only one contest and are all classified 69th for a tie.

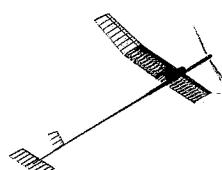


Prize giving on CASTELNUOVO DON BOSCO (ITA) – October 2009
Jean-Luc BODIN 1st (center) - Michel PICOL 2nd (left)
Claude GARET (right) for Guy BUISSON 3rd

The prize-giving took place in the evening of 03 Octobre 2009 at "La Ciocca", after the contest "La Cagnarata", and before the traditional banquet. We all regretted the great absence of Anselmo ZERI, for health reasons.

Today, the 2009/2010 session is already definitely begun. We hope that it will have the same success as during past years, always in the same sportsmanship and friendliness which predominated in the creation of this inter European challenge, such as wished by its creators Alessandro MANONI and "Il Gruppo Aeromodellistico AGO-TORINO".

Michel PICOL
Pictures : Alain ROUX - Luc SAINT MARTIN - Florent BODIN



A RENNES COM

« OUVRON LES VANNES »

Réaction à ton article p.11613 de Décembre

Tu as réussi à me faire bondir (relativement, car j'ai dépassé les 80 ans).

- Tout d'abord, évidemment bravo pour ton œuvre André. Bien sûr il y a des critiques sur ta revue : il n'y a rien dedans, il y a des fautes de frappe, il y a trop d'articles en allemand ou anglais, il n'y a pas les articles que l'on attend, etc... Soit tranquille, pour Bayet ou Briot, c'était le même refrain. La critique stérile a toujours été le propre de certains. Mais continue, tu as un maximum de supporters !
- **Concernant notre avenir :**
 - 1) nous savons tous que l'époque est à l'informatique et que la concurrence avec notre hobby est déloyale.
 - 2) nous avons utilisé cette informatique et des nouveaux matériaux pour améliorer nos modèles de compétitions. Mais je pense que nous n'avons pas su rester dans des limites raisonnables. Comme exemple, les motomodèles catégorie F1C ne sont plus des modèles réduits d'avion, mais des engins techniques réservés à quelques spécialistes ayant des moyens financiers au-dessus de la moyenne (un modèle acheté à l'Est valant de 1200 à 1500 Euros et il en faut 4 ou 5 dans la caisse). Ces modèles suscitent toute notre admiration mais doivent rester en réserve et en marge de notre activité.

Il faut revenir à une activité plus ludique et rejeter toute sophistication dans les formules, afin qu'elles restent accessibles à tous les niveaux. Dernier exemple, les P30 avec un multiplicateur peuvent dérouler 2 minutes. Gardons la formule vierge et nous continuerons à nous amuser, sinon la formule sera abandonnée.

Au même titre que les modèles à gaz avec des moteurs tournant plusieurs minutes alors que les chronos s'arrêtent à 2 minutes. La formule est désormais abandonnée par une majorité de modélistes.

Et ce ne sont que les deux derniers exemples.

Les planeurs F1A (voir page 11621) sont des merveilles de technique que tout le monde admire, mais inaccessibles au commun des modélistes. Il faut revenir aux 50 mètres de fil sans « bunt » et ne travailler que sur la valeur technique du modèle.

Des Wakefields F1B sans les 5 fonctions actuelles seront accessibles à tous, et il ne sera plus justifié de les acheter à prix d'or dans les pays de l'Est.

MA CARRIERE :

60 ans de modéliste derrière moi, équipe de France motomodèle, vainqueur finale Championnat de France Wakefield, 2^{ème} modéliste complet derrière Morisset, vainqueur nombreux concours et résultats probants en Coupe d'Hiver ces dernières années, etc.

Un « vieux machin » diront certains, mais avec beaucoup d'années de bénévolat derrière moi.

Quand le C.T.V.L. dont j'ai fait partie quelques années, a proposé de mettre au point un planeur et un coupe d'hiver de début, j'ai pu faire état d'une action sous l'impulsion de Claude SERRE et avec l'appui de la FFAM, dans les collèges de la banlieue Est pendant

6 ans, de la construction de centaines de « BIQUETS » et de « ARO 93 » dans l'ignorance complète du monde modéliste, à part quelques amis qui ont pu partager avec moi les joies de voir tous ces enfants s'éclater sur la pelouse de la Courneuve.

- Concernant les « modèles anciens », vénérons notre ami Bernard LEVASSEUR qui a apporté sa pierre à la formule. Bien sûr, il est un peu bloqué sur certaines évolutions, mais c'est secondaire et on arrivera à le convaincre! Bravo Bernard, tu as apporté beaucoup à notre passion et les critiques n'ont pas apporté le millième de ton travail, surtout avec ta revue (comme André).

En conclusion, je propose donc une commission de modélistes expérimentés et pas bloqués, genre NIKI ou Jean W. et des anciens, qui s'atteleront à une réglementation équilibrée et réaliste. « Vol libre », bien sûr, pourra être le support de ce travail, un peu utopiste, mais ne nous dégonflons pas !

Je me charge de convaincre des « vieux machins » bien enracinés comme Dédé MERITTE, avec un passé prestigieux mais un peu bloqué... Vous voyez que je n'ai peur de rien !

Soyons ouverts et souples, cela peut être notre dernière chance de survie.

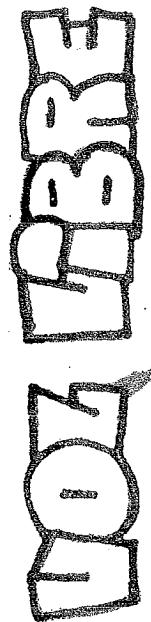
Du moins il faut y croire.

Un vieux de la vielle, à l'origine du P.A.M.

André RENNESSON

Et Bonne année modéliste à tous

*UNE GRANDE PARTIE LA PLUS GRANDE DES ABONNÉS ÉTRANGERS DE VOL LIBRE EST CONSTITUÉE PAR NOS AMIS TRANSAUPIENS.- CERTAINS D'ENTRE-EUX, PARLENT ET ÉCRIVENT NOTRE LANGUE.- DANS LE MONDE DU VOL LIBRE, ILS ONT TOUJOURS été REMARQUABLES PAR L'ELEGANCE DES LIGNES DE LEURS MODELES. ILS CONTINUENT DANS TOUTES LES CATÉGORIES À ASSURER CET HÉRITAGE, MÊME ET SURTOUT, DANS LES MODÈLES DU PASSE!....



EXCELINE

FREE

VELECHHOVÍ, MK SVČ Lipník /yBečvou

KONSTRUKCE: Martin a Josef

HMOTNOST: 85g

ROZPĚTÍ: 830mm

ROZPĚTÍ: 870mm

PEGAS

SOUTĚŽNÍ MODEL KATEGORIE FIG

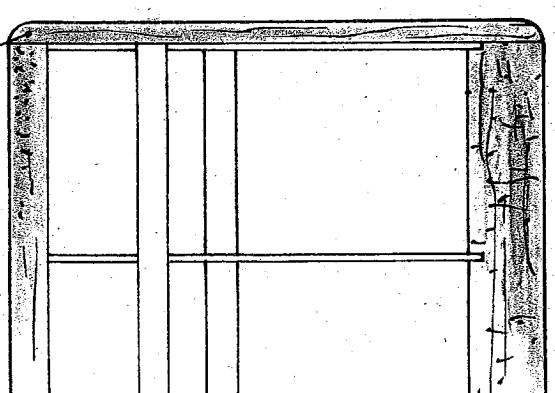
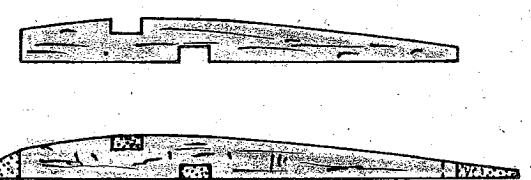
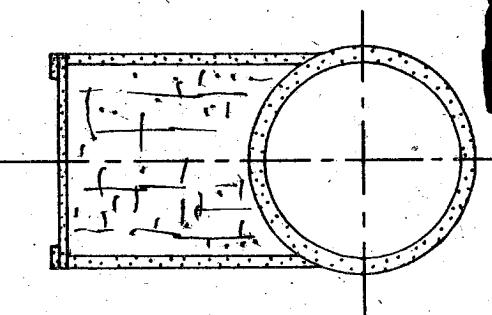
C

D-D

E-E

b.3

E



b. - bažza
s. - smrk
p. - překližka

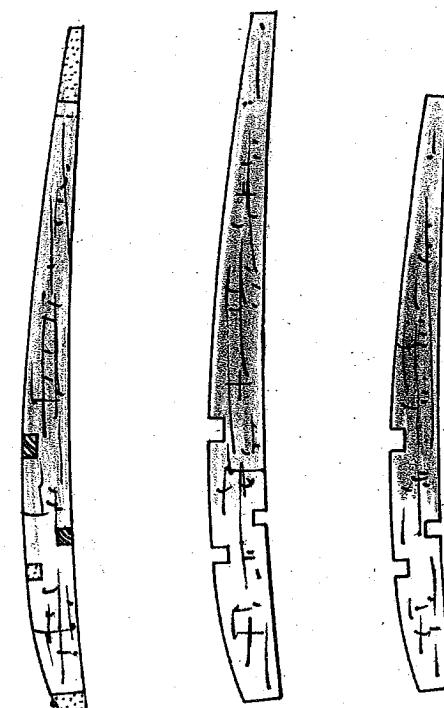
DĚLKA:

830mm

870mm

B-B

C-C



11680

ESE

ESE

P.1.5

11681

A

b.1

b.3x12

b.2

B

b.5x4

b.1.5

bambus φ15

papír trubička φ1.8/2.5

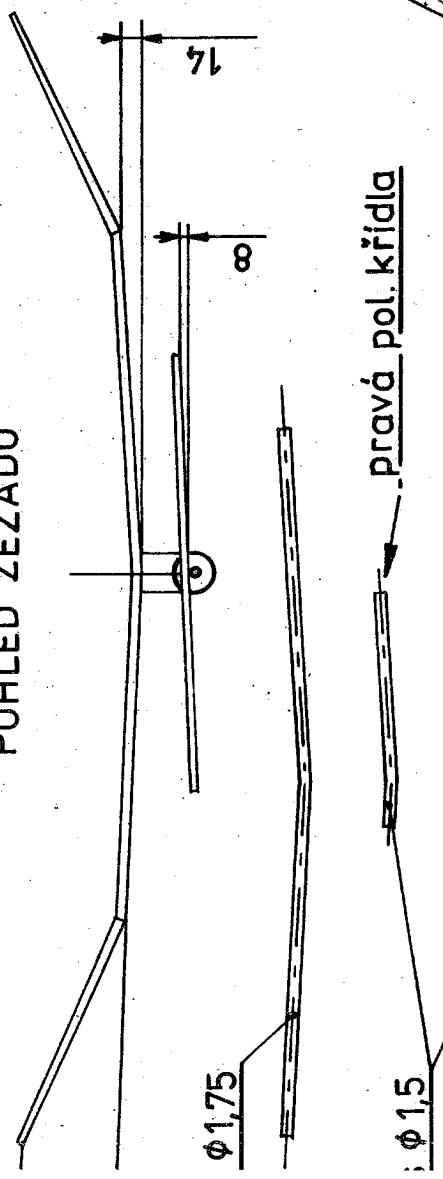
b.1.5

b.6

b.1.5

• EXCELSIOR

POHLED ZEZADU

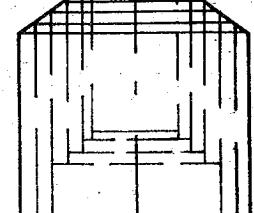
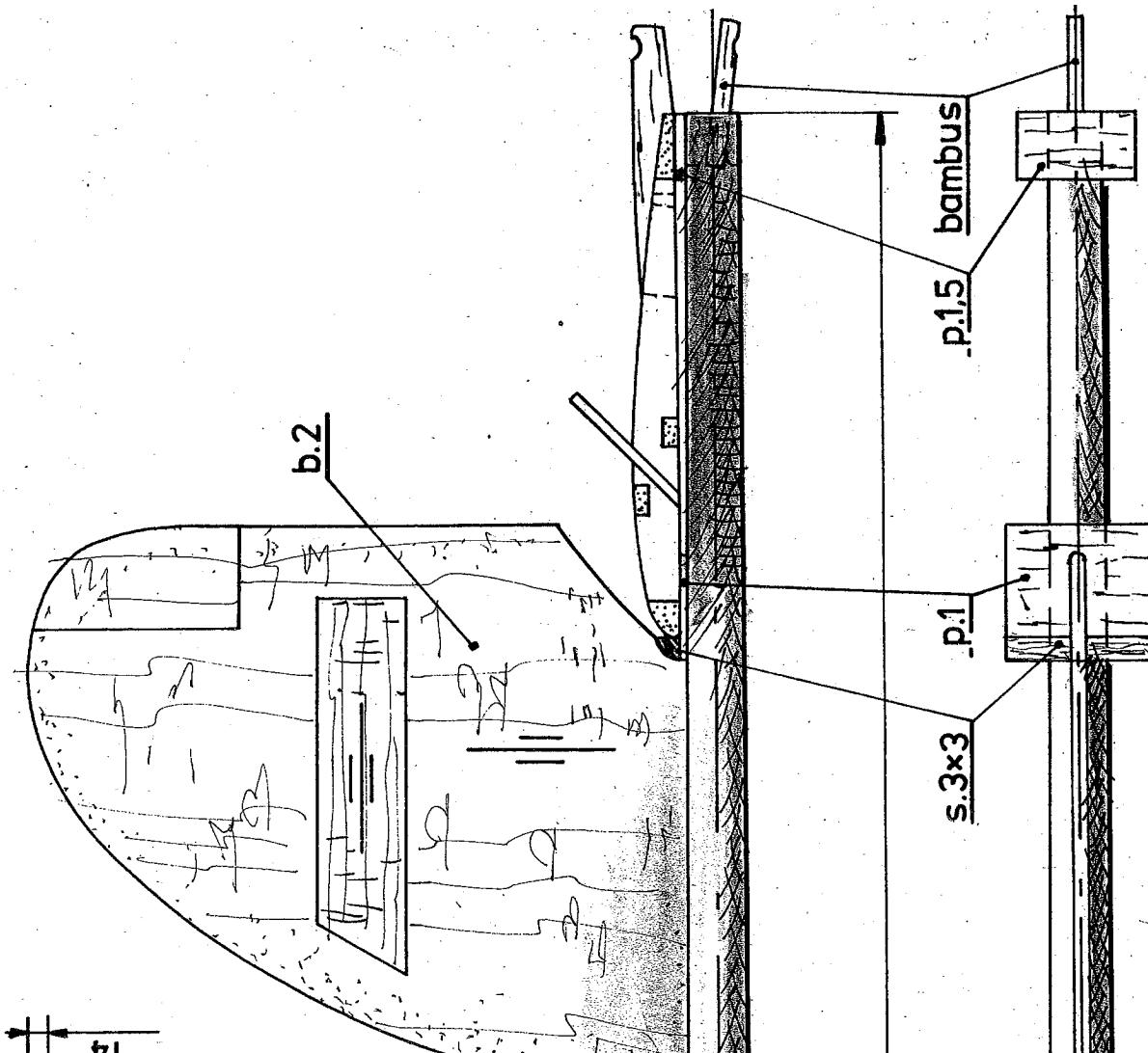


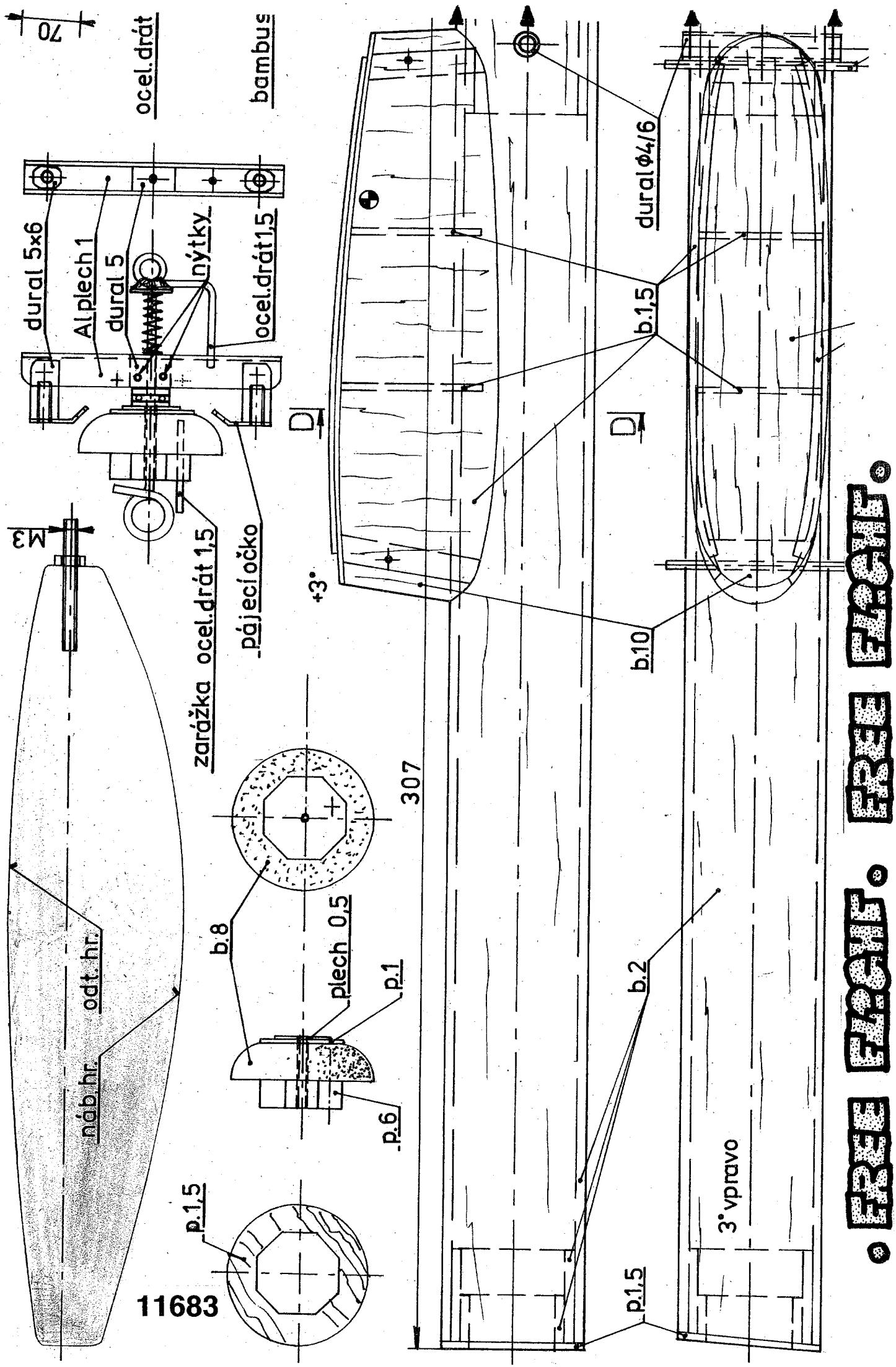
pravá pol. křídla

levá pol. kř.

b.15

11682





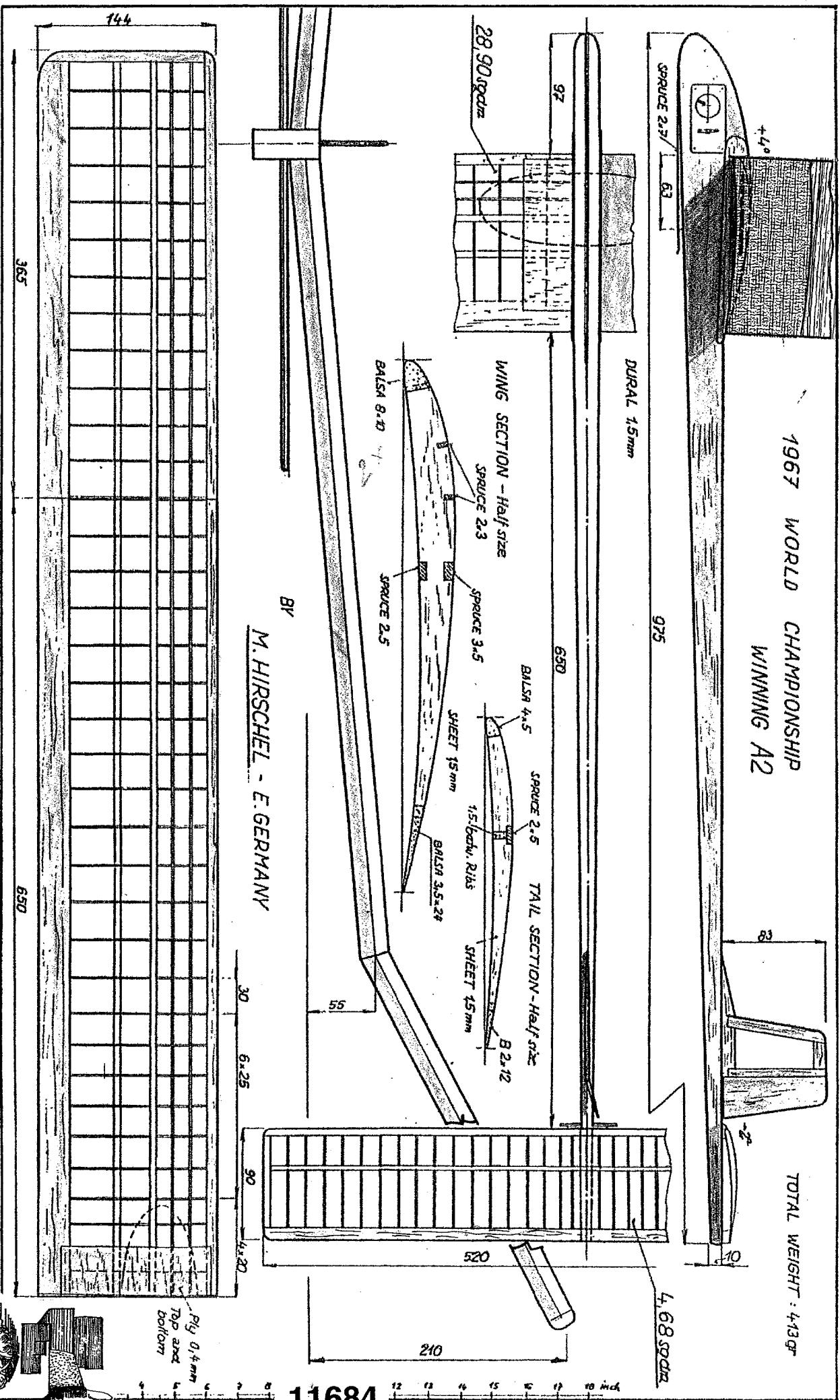
EREE EEE

EREE EEE

EERE EEE

**1967 WORLD CHAMPIONSHIP
SWIMMING 13**

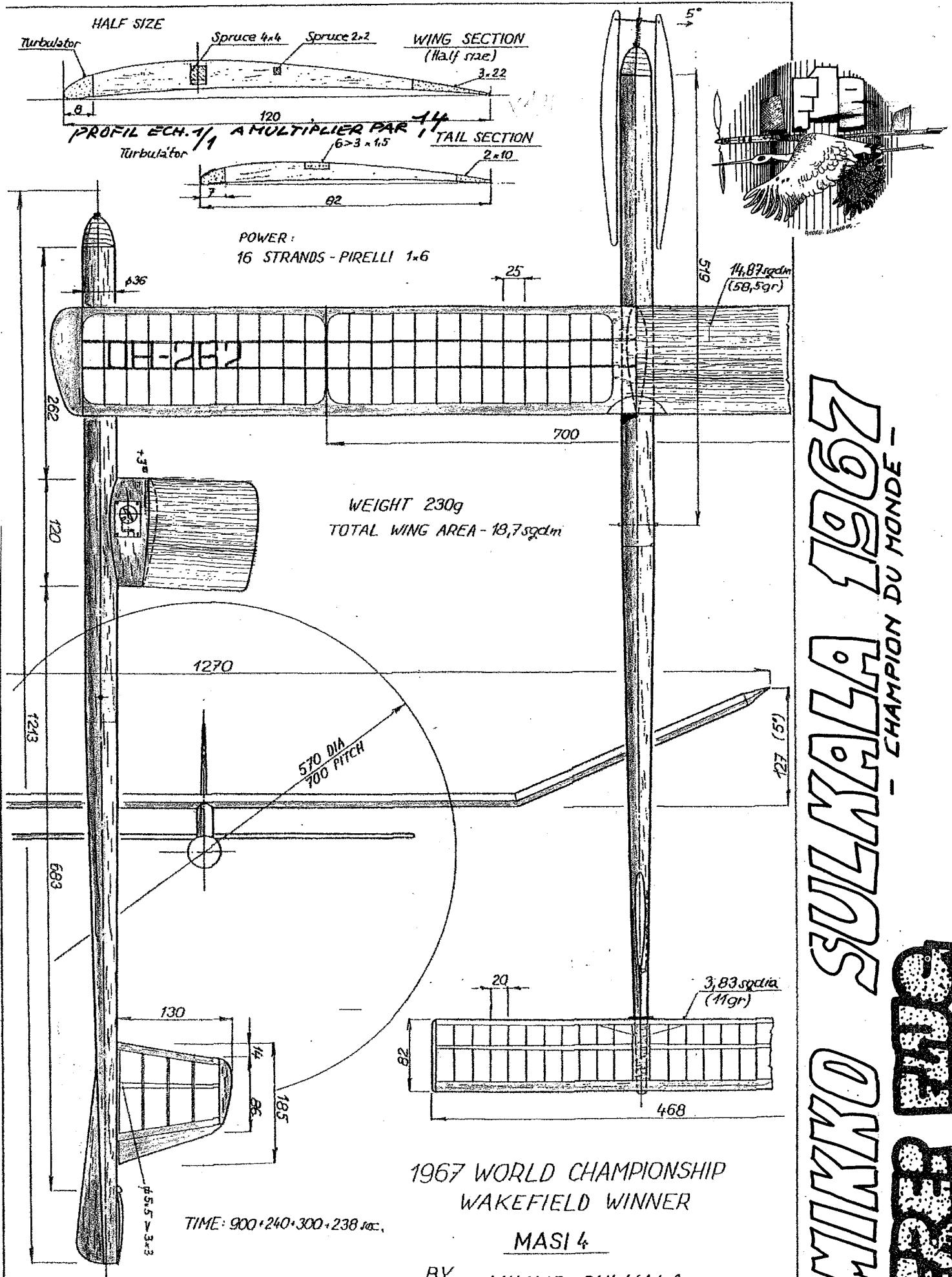
TOTAL WEIGHT: 413gr



11684

M. HIRSCHER 1967 CHAMPION DU MONDE





YALIA 1967 - CHAMPION DU MONDE -

KALA - CHAMPION

**MIKKO S
EER ERS**

1967 WORLD CHAMPIONSHIP
WAKEFIELD WINNER

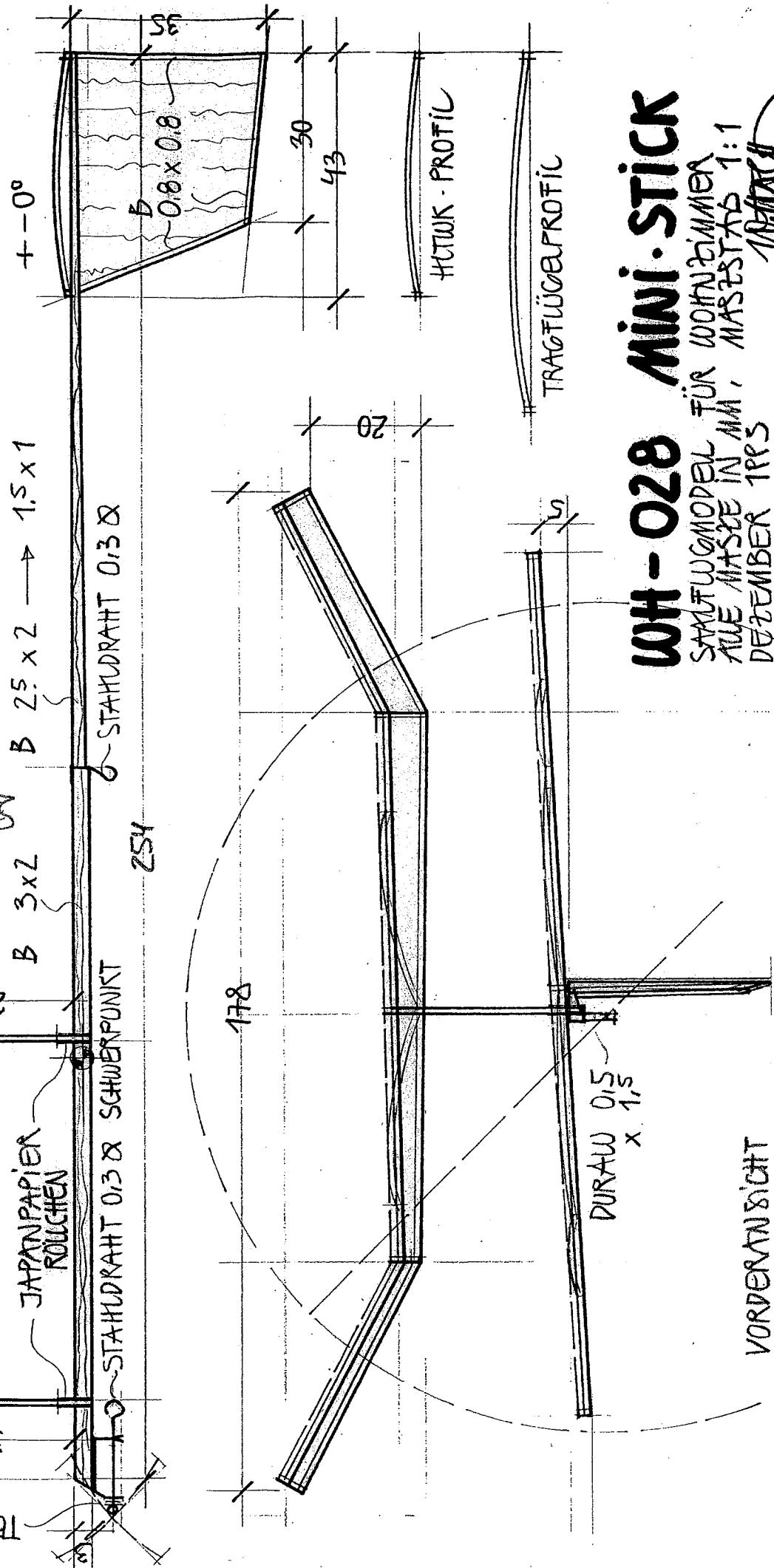
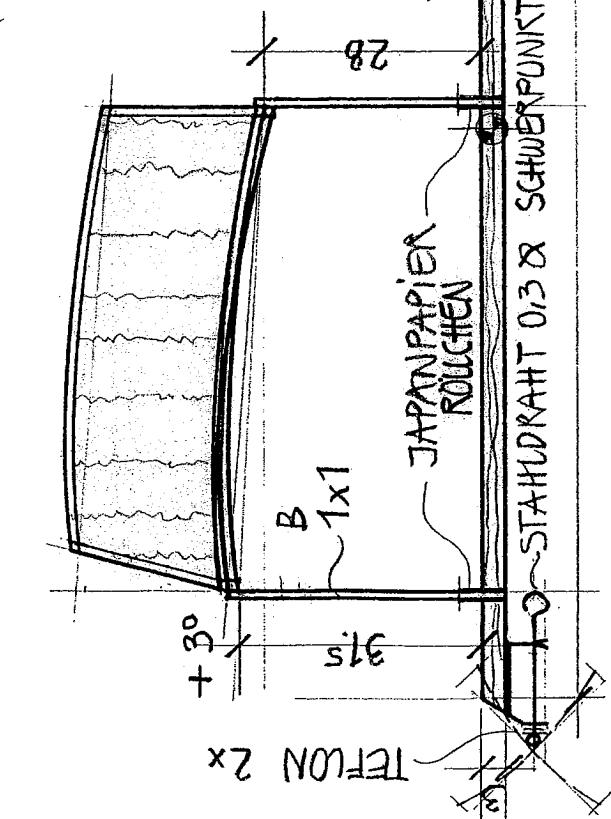
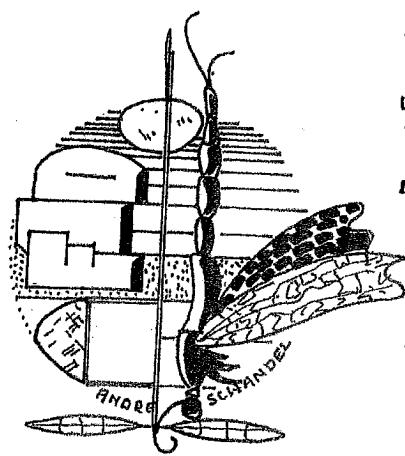
MASI 4

BY MIKKO SULKALA
FINLAND

SCALE 1/8

11685

STYLICHE



WTH - 028 Mini-STICK
STAHLFLUGMODER FÜR WOHNZIMMER
AUE WÄLZE IN MM, MASSTAB 1:1
DEZEMBER 1985

MOTOR RULE MARCH UNKS : 2°
STAG FIVE: LINKS

BESPRANNUNG:
KONDENSATUR-
PAPIER OP. TOLIE
2 - 5 GRAMM / M²

PROFILE

BLATTUM RIS

- JAPAN -
- PAPER

UNRISS
ST. TAK

$$B \quad 3 \times 2 \quad | \quad B \quad 2,5 \times 2 \quad \rightarrow \quad 1,5 \times 1$$

122

**MINI-STICK REGEN , MASSE MAX :
EINDECKER , SPANNWEITE 178 MM**

TRACTEURS & TRACTEURS
MOTORISÉS. VILLE.
VÉHICULES & TRACTEURS

HUTUK FLÄCHE: MAX 50%

VOM TRÄGT LICEL BESPIELNUNG: PAPIER ODER TÖKÉ!

DESIGN YOUR OWN
REIN MICROFLUIDIC
NEXT GENERATION

DO NOT USE: #0 CEFURONEX

MINDESTGEWICHT, BELUE: 0,43 GR
STAVORN: 4 X 10 SEK / FWG

TESTSTART: 15 SEK

AUE MITBETRÄGT

100

G
E
R
M

四

३५

11687

La colère des anciens

« C'est scandaleux » ; « les morts doivent se retourner dans leur tombe » ; « lamentable ». Georges Masurel, Marcel Audibert et Georges Marcellin, trois grands anciens du groupe de chasse Normandie, devenu Normandie-Niemen sur le front de l'Est, ne décoléraient pas à l'issue de la cérémonie de dissolution de « leur » escadron, hier à Meyenheim.

« Après l'escadron Lorraine en 2005, après l'escadron Alsace à l'été dernier, c'est le troisième groupe de la France Libre du général de Gaulle qui est rayé de la carte », remarque Georges Masurel, qui refuse d'y voir un hasard. Les traditions des faibles forces aériennes du général de Gaulle ne sont plus représentées aujourd'hui au sein de l'armée de l'air que par le groupe de ravitaillement en vol Bretagne et par l'escadron Ile-de-France, qui a pour missions d'entraîner et de « transformer » les pilotes de Mirage 2000. L'escadron Ile-de-France est également chargé de la défense aérienne, mais en mission secondaire, ce qui augmente la colère des anciens de



De gauche à droite, Pierre Lorillon, pilote, Georges Masurel, Marcel Audibert et Georges Marcellin, mécaniciens.

la France Libre. Ils n'en démontrent pas : la dissolution du Normandie-Niemen, le régiment aux 273 victoires obtenues au prix de 46 tués entre 1943 et 1945, est un affront aux aviateurs qui ont donné leur vie en combattant la Luftwaffe au-dessus des plaines de Russie, des pays baltes et de l'Allemagne orientale. Et de tous ceux qui ont continué à faire briller l'écusson du « Neu-Neu » sur les théâtres d'opération, de l'Indochine en Afrique noire, en passant par les Balkans. Le Normandie-Niemen a été opérationnel sur le champ de bataille jusqu'au 22 mai dernier : il a entretenu jusqu'à cette date un détachement au Tchad.

Jean-Claude Mignon, député-maire UMP de Dammarie-les-

Lys, ville marraine du régiment, partage le sentiment des mécaniciens de la première heure. « Nous avons tout essayé pour que le Normandie-Niemen continue à vivre. La décision de fermer cette unité est proprement incompréhensible, en France et en Russie. Je peux vous dire que les Russes sont stupéfaits ! Là-bas, le Normandie-Niemen est un mythe. En plus, la dissolution se produisit à la veille de la grande année franco-russe de 2010 ! Il faut tout faire maintenant pour sauver le musée du Normandie-Niemen, aux Andelys (Eure). Je m'y emploie. Les grands anciens le méritent bien. »

Ces grands anciens sont de moins en moins nombreux. Parmi les pilotes survivants,

seul Pierre Lorillon, 91 ans, est encore valide. Titulaire de 14 victoires aériennes homologuées et de 4 victoires probables, il fait partie des plus grands as du Normandie-Niemen et de l'aviation française de la Seconde Guerre mondiale. Il a revu avec plaisir, hier un Yak 3 semblable à ceux sur lesquels il a combattu. Étaient également présents quatre mécaniciens qui ont participé à la première des trois campagnes du groupe Normandie, avant d'être relevés fin 1943 par des mécaniciens russes : Georges Marcellin, Georges Masurel, Marcel Audibert, et André Peyronie. Tous étaient volontaires en 1942, à la création du groupe.

P.F.

Un peu d'histoire NORMANDIE NIEMEN

SUITE DE LA PAGE : 11688 -

sans vent , où tout le monde pouvait voler dans toutes les directions , jusqu'à la fin de leurs jours .

Le roi lui-même procura le meilleur vent , et promit qu'aucun modèle ne sera perdu ou carbonisé sur une ligne de haute tension . Personne ne devrait plus jurer , à cause de ce sport , pour lequel on sacrifie tant de temps , d'argent , de voyages en l'absence de la famille .

Et à toutes les épouses qui accompagnent leur mari il offrit des bouquets de fleurs en chocolat .

La princesse Windy et Jean , se chargèrent de procurer un vent caressant , du soleil réchauffant , des oiseaux chanteurs . Ainsi le roi et son peuple , sont tout simplement heureux et contents .

JEAN LUC PERRARD

Un passionné d'aviation nous a quittés.

Ceux qui fréquentaient les concours de vol libre indoor Orléanais dans les années 80 s'en souviennent sûrement... Il était celui qui gravait les verres qui étaient offerts en souvenir. Pour ses amis pilotes, il sculptait dans le bois des avions, ceux qu'ils piloteraient. Il avait des doigts d'or !

Jean-Luc Perrard avait commencé l'aéromodélisme en culottes très courtes avec l'équipe à Dédé Bonnot, à l'Aéro-Club d'Orléans. Il s'était retiré en Dordogne depuis quelques années où il y coulait une paisible retraite, impliqué dans une multitude d'associations tant sportives et caritatives. Il était apprécié de tous pour sa gentillesse et sa disponibilité.

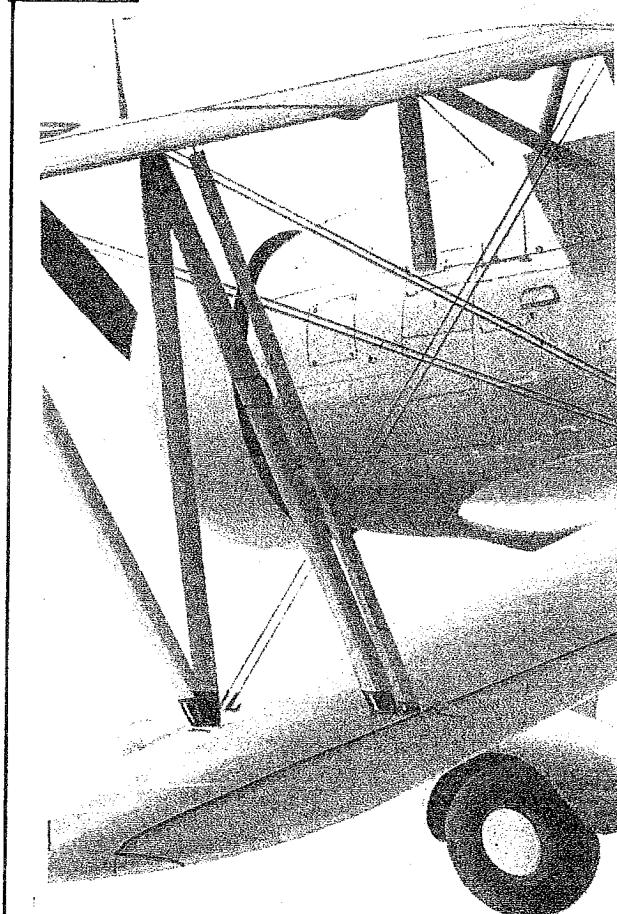
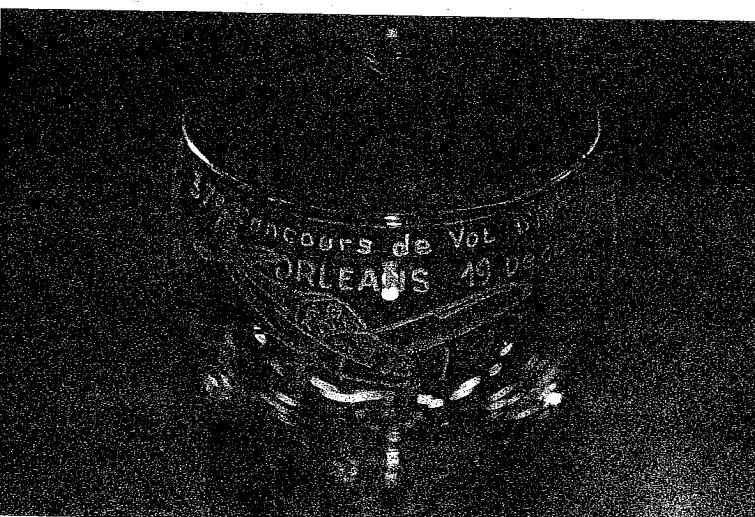
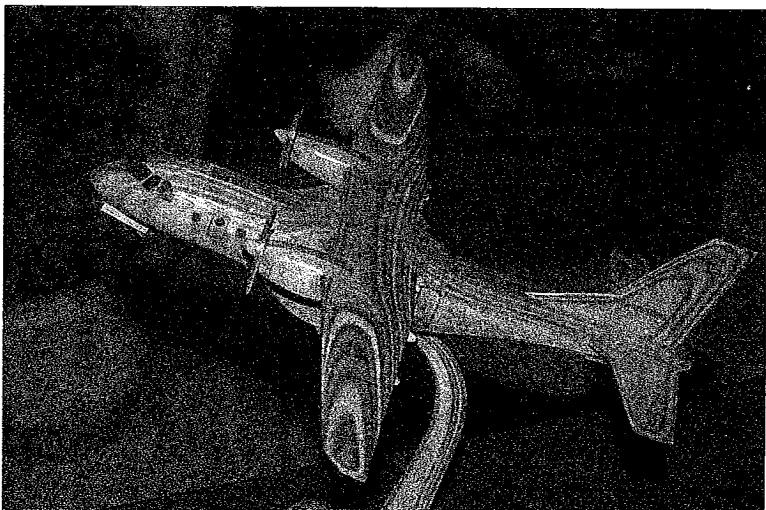
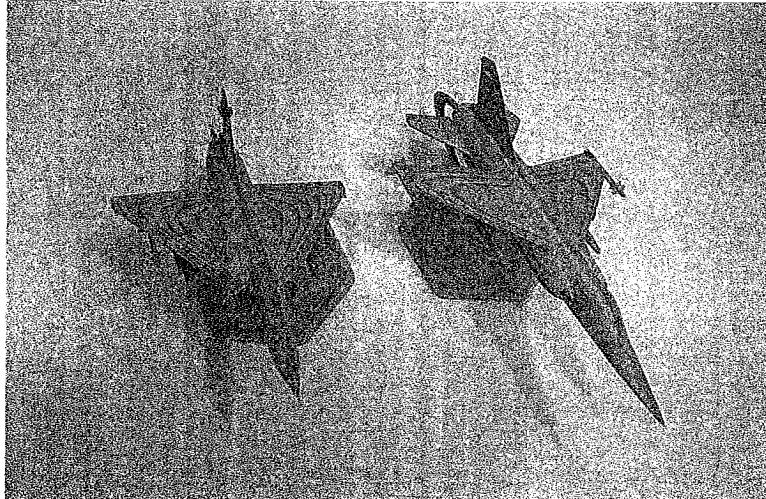
La maladie a fini par avoir raison... il avait 62 Ans !

C'est par une météo glaciale qu'une assistance émue lui a rendu un dernier hommage en ce petit cimetière de St Martial près Ribérac le 6 janvier. Une dernière fois, ses potes aviateurs lui ont témoigné leur amitié en faisant un passage en avion au dessus de chez lui. Le ciel couvert ne nous permettra pas de le voir.

Tous ses amis présentent leurs sincères amitiés à sa famille.

Jean-Luc, tu nous manqueras !

**CURTISS
SOC - 2
SEAGULL**

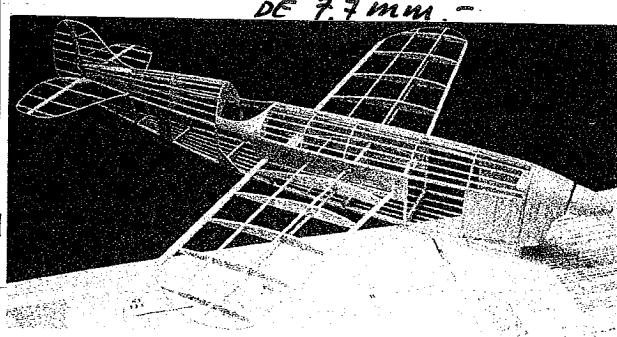


* HYDRAVION CATAPOULTABLE A L'ORIGINE LE "SEAGULL" FUT TOUT AU LONG DE SA CARRIERE EN BARQUE SUR TOUS LES PORTES AVIONS CUIRASSÉS ET CROISEURS DE LA MARINE AMÉRICaine.

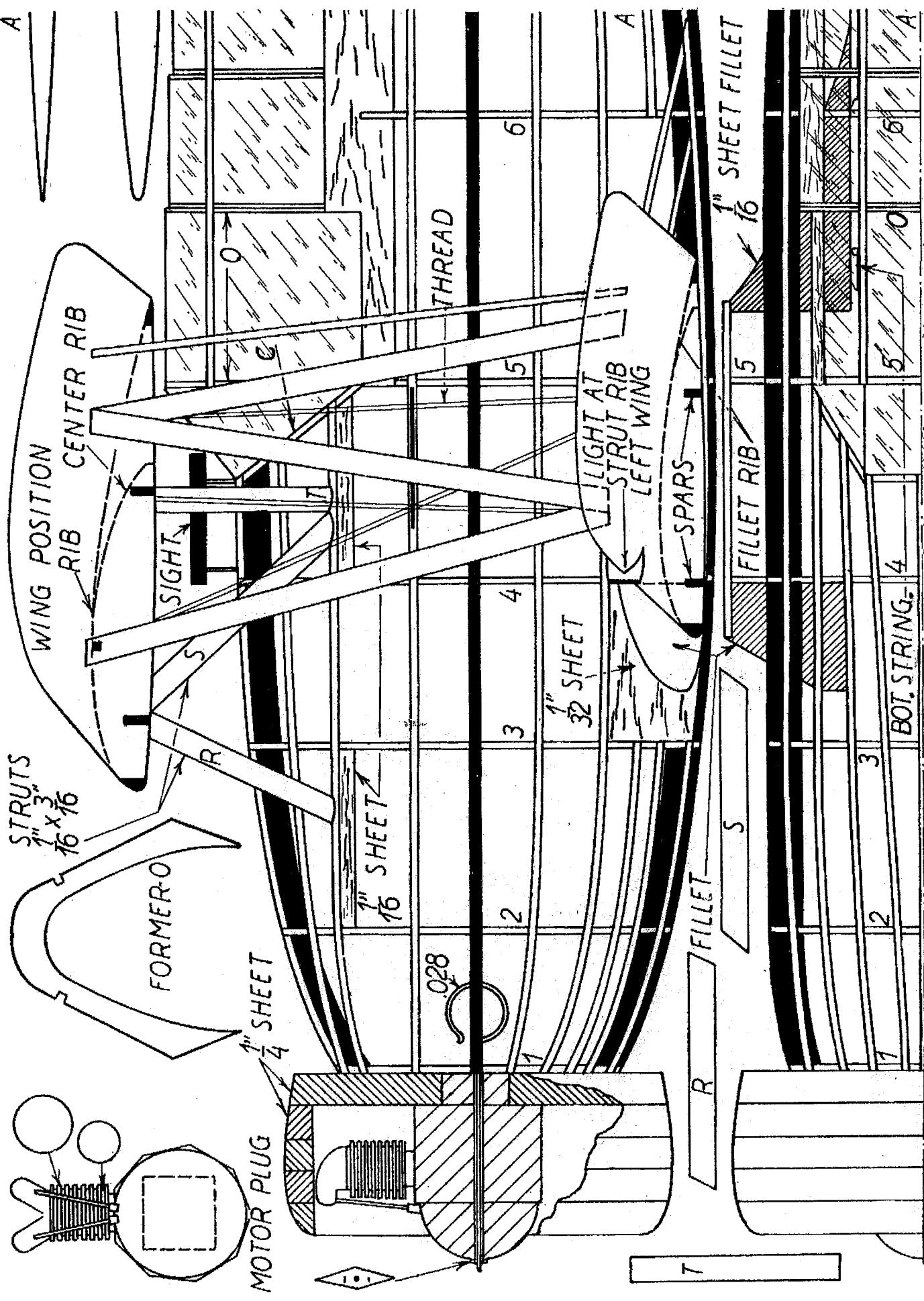
LE SOC-2 ETAIT UNE VERSION TERRESTRE ET LE SOC-3 POUVAIT ÊTRE MUNI SOIT DE FLÛTTEURS SOIT DE ROUES.

ENVERGURE : 10,98m
LONGUEUR : 8,08m
MOTEUR : PRATT-WHITNEY WASP 550 CV

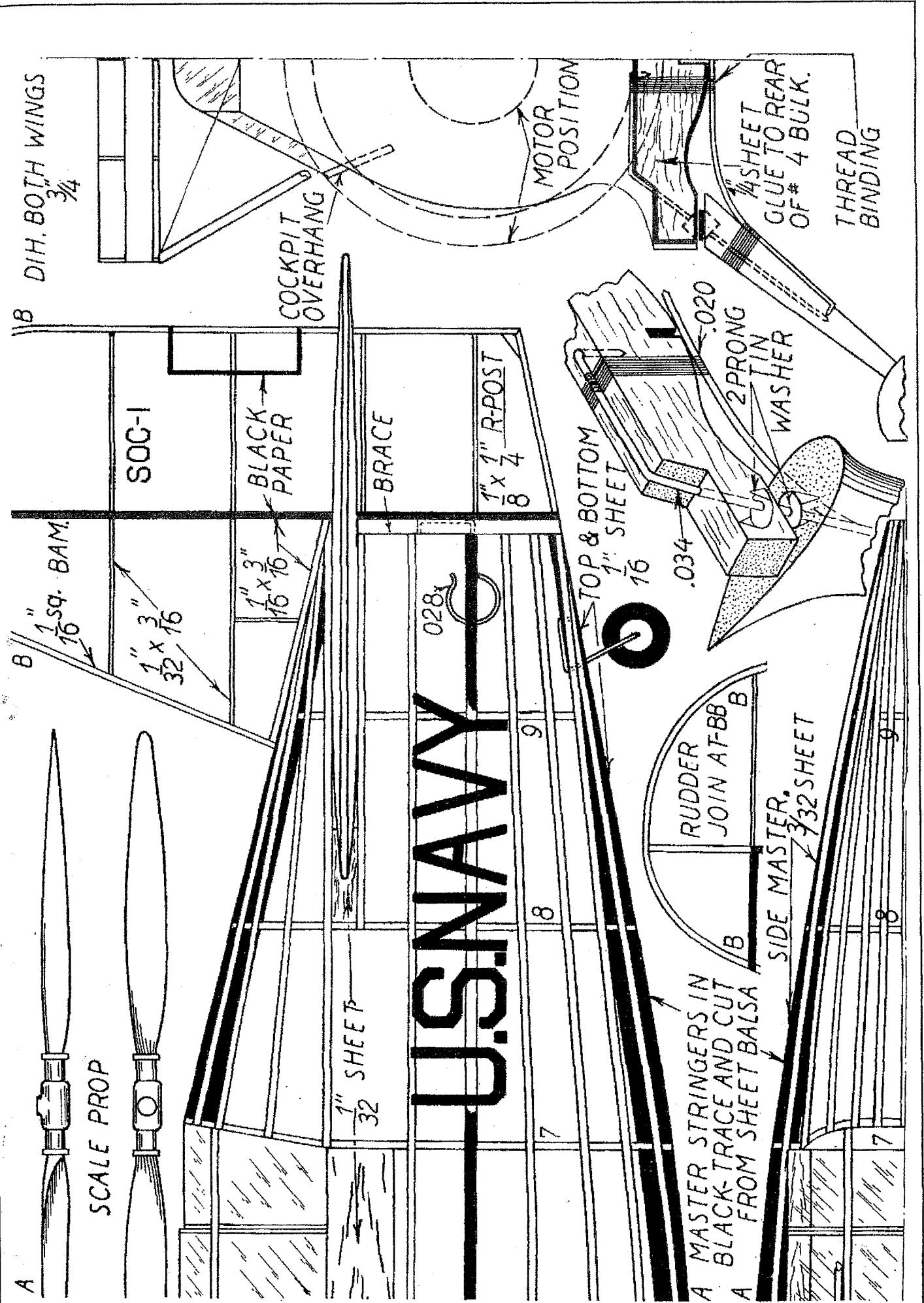
VITESSE MAXI : 270 Km/h.
PLAFOND : 4500m.
RAYON D'ACTION : 1400 Km.
ARMEMENT : 2 MITRAILLEUSES DE 7,7 mm.



CONCOURS DE VOL
ORLEANS 1988

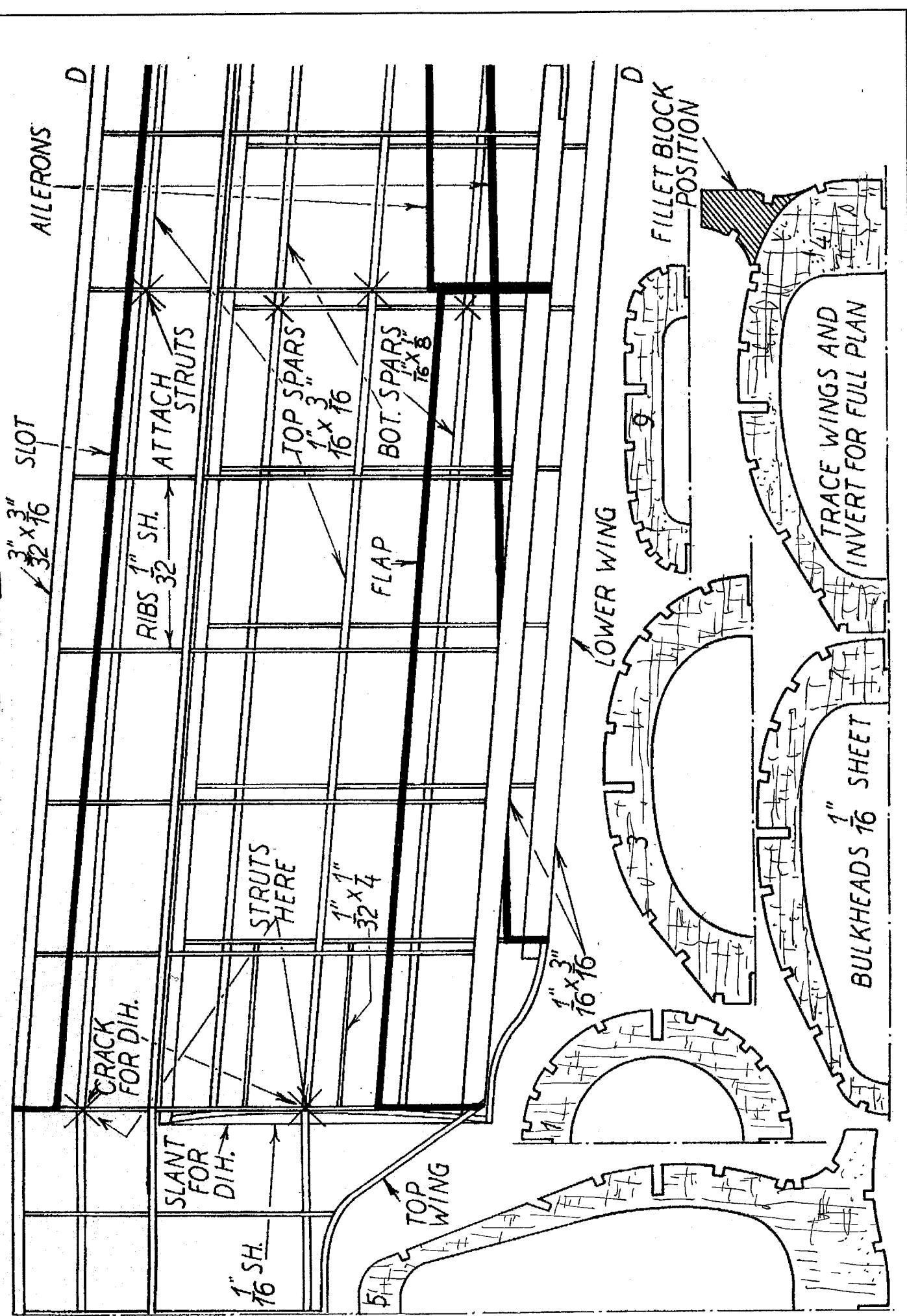


11690

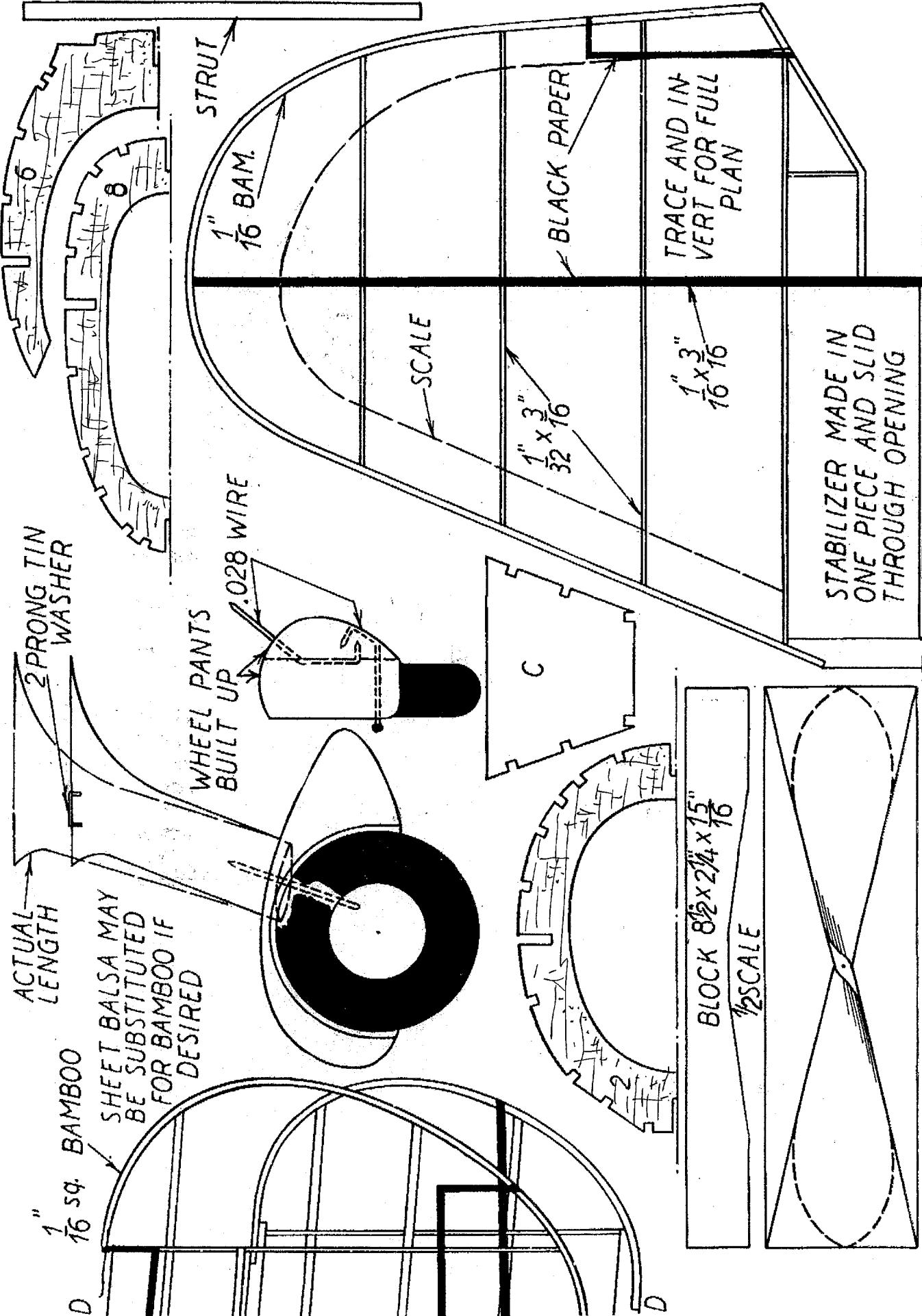


11691

11692



11692



• WOODEN FUSELAGE
 • FIBERGLASS FUSELAGE
 • FIBERGLASS WHEELS

SYMPHO 2010 NFFS

A message from Sergio Montes:

This year I had the honour to be appointed Editor for the 2010 NFFS Sympo. This is a great and most influential publication for us Free Flight aficionados, and I would like this issue to be as successful as the past ones. Each Sympo is a mixture of the old and the new, some history and some thoughts for the future, and in the middle is what is happening now. We have lived through the Balsa Wood revolution of the 1930's, the Glow Engine revolution of the 50's, Russian Design revolution of the 90's and now a wide-ranging Publishing and Electronic revolution that is affecting what we build and fly. To reflect on this incredible interesting past and equally fascinating future I need your thoughts and suggestions for articles as well as complete articles, too! I will give special importance on plans for incorporating more young people to Free Flight by emphasizing its many challenges, the craft, and the physical, intellectual and character-building aspects that go with the competition.

You can contact me at <montes@iinet.net.au>, where I will be most appreciative of your comments and ideas.

Un appel de Sergio Montes, patron du "Vol Libre" australien Free Flight Quarterly.

Je viens d'avoir l'honneur d'être nommé rédacteur en chef du prochain "Sympo" 2010 de la NFFS (la FFAM américaine dédiée au vol libre). Le Symposium est une publication d'envergure et de large influence, pour nous autres passionnés du vol libre. Aussi j'aimerais que le futur numéro devienne un succès à l'égal des plus anciens. Chaque brochure contient du neuf et du vieux, une part d'Histoire et des vues sur l'Avenir, et au milieu de cela ce qui se passe de nos jours. Nous avons vécu la révolution du Balsa dans les années 1930, la révolution du moteur Glow-plug des années 1950, celle du Design Russé dans les années 90, et c'est le tour d'une vaste révolution dans la Communication et l'Électronique qui est en train de toucher tout ce que nous construisons et faisons voler. Pour refléter quelque peu ce passé d'un incroyable intérêt et ce futur tout autant fascinant, nous avons besoin de vos idées et suggestions pour des articles, et bien entendu aussi des textes complets... Je souhaiterais donner une importance particulière à des projets capables de mettre dans le coup du Vol Libre davantage de jeunes, par exemple en insistant sur les défis à relever, l'habileté constructive, et tout autant les aspects physiques, intellectuels et self-développement qui vont de pair avec la compétition.

On peut me joindre à "montes@iinet.net.au" où vos commentaires et propositions recevront le meilleur accueil.

SERGIO MONTES
montes@iinet.net.au

ORLEANS

ORLEANS, rencontre vol d'intérieur. 13 décembre 2009.

Depuis qu'Orléans a une équipe de basket qui évolue en Pro A, il faut jongler avec le calendrier des rencontres pour obtenir un créneau dans le Palais des Sports pour y faire évoluer nos petits modèles. Après de nombreuses interrogations, le concours traditionnel de fin d'année de vol d'intérieur de l'Union Aéronautique d'Orléans fut tout de même organisé le 13 décembre, au lendemain du match Orléans/Strasbourg. Cette date était à prendre ou à laisser. Nos engins volants pèsent (!) bien peu vis à vis de ce que représente le basket professionnel. On a fait avec. Et aujourd'hui, on ne se plaint pas du tout d'avoir fait ce choix.

Ce dimanche matin, le Palais des Sports respirait encore la folie de la rencontre basket de la veille au soir. La salle avait été débarrassée des panneaux et autres mobiliers publicitaires. Les gradins étaient jonchés de détritus en tous genres, l'air était très instable mais on pouvait tout de même voler ! C'était l'essentiel.

En plus des modélistes locaux, quelques habitués de la rencontre étaient présents de bonne heure. Les Champion, Roch, Bourdeaud'Hui, la bande des Marillier, et autres David et Cartigny déballaient déjà leurs petits avions dès 8h00. Les jeunes de l'école d'aéromodélisme d'Orléans étaient là aussi pour la plupart. Petit à petit, les modèles étaient présentés au statique pour les regards affûtés de Raymond Goudail et Alain Besse. La cheville ouvrière de la rencontre composée de Michel Piller, de Jacques Blanchard et de quelques autres s'activait. L'électricien habilité aux descentes des lustres était à disposition. La rencontre pouvait donc commencer comme prévu au top départ des vols officiels à 9h00.

Cette année, pas de grandes nouveautés dans les modèles. David a ressorti ses Blériot et Sopwith, Delcroix un vieux Pottier 100 de plus de 20 ans d'âge, Champion ses F1L, Roch ses F1M. Qu'importe, c'est toujours un plaisir de voir voler ces petites merveilles. Bourdeaud'Hui a régale tout le monde avec les vols de son Farman Moustique. Besse aussi, mais à sa manière en perchant dans les lustres par 2 fois son Conyer Swift.

Excepté la Sainte Formule, toutes les catégories étaient représentées malgré la difficulté de faire des vols corrects avec les modèles de durée très légers compte tenu de l'instabilité de l'air du gymnase. On n'apaise pas un tel volume d'un coup de baguette magique ! Pour mémoire, ce gymnase fait 17m de hauteur et il faut du temps pour qu'une « tempête » se calme. L'air de l'après-midi était plus tranquille mais cela n'a pas empêché quelques téméraires de mettre en l'air toute la journée leurs micro 35, F1M, F1L et même F1D ! Qu'ils en soient ici remerciés.

Tous les modélistes ont fait le spectacle car il y avait du monde dans les gradins. Un bon article publié la veille dans la presse locale et quelques affiches ont fait venir du public. Certains ont même été invités à venir se mettre en piste pour envoyer en l'air des modèles. Les modélistes ont été complaisants en répondant aux nombreuses questions. Des contacts ont été pris. Un autre article avec photo dans le journal du lendemain a complété la publicité pour notre activité. Est-ce que tout cela portera ses fruits un jour ? C'est l'avenir qui nous le dira.

Au total il y eu une petite trentaine d'inscrits. Orléans a connu mieux (mais bien pire aussi !). Les présents se sont bien amusés, ils ont eu raison d'être là.

La proclamation des résultats a précédé le verre de l'amitié. On s'est donné rendez-vous en 2010, car on remettra ça, c'est sûr ! Comme cette fois, la date ne sera donnée qu'au dernier moment mais ce n'est pas si embêtant que ça tout compte fait, il suffit de passer l'info. Ce n'est sûrement pas ce petit désagrément qui va arrêter les passionnés.

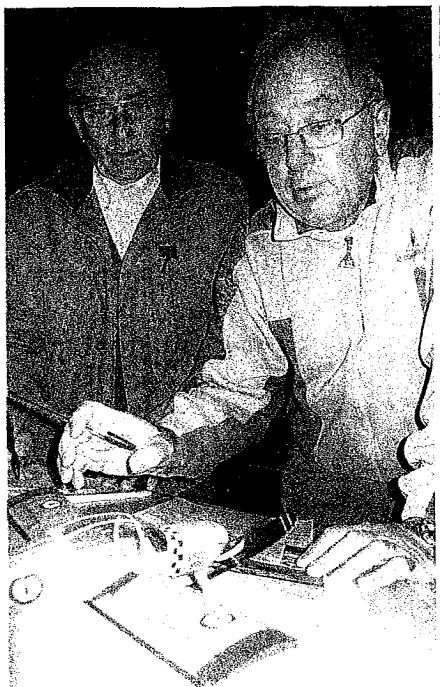
Cela fait plus de 30 ans qu'Orléans organise son concours de vol d'intérieur au Palais des Sports. Au début c'était sous l'impulsion de Jacques DELCROIX, ensuite ce fut sous celle de Jacques BLANCHARD. C'est grâce à cette persévérance que cette rencontre a encore eu lieu cette année. Un grand merci donc à ces deux « Jacques » d'exception.

Maintenant le club d'Orléans entre dans une nouvelle ère, celle de son nouveau Président Michel PILLER. Elle démarre* plutôt bien pour notre activité puisqu'au Palais des Sports d'Orléans les 19, et 20 juin prochains seront organisés les championnats de France de vols d'intérieur de durée.

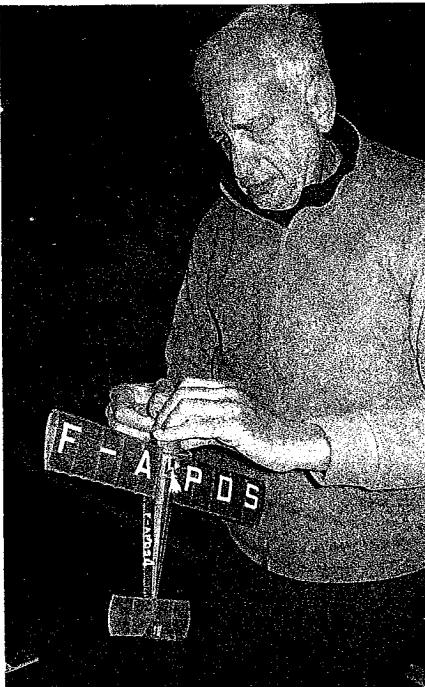
Prenez dates et qu'on se le dise !

Jean Marc Prévault

* Et si cette nouvelle ère démarre si bien c'est grâce à l'héritage laissé par Jacques Blanchard. Merci JB !



Raymond GOUDAIL et Alain BESSE



Jean Claude BOURDEAU D'HUI



Jacques CARTIGNY

F4F

| Place | Nom, prénom | Junior | Intitulé du club | Modèle |
|-------|----------------------------|--------|------------------------|----------------------|
| 1 | BOURDEAU D'HUI Jean-Claude | | Les Goélands Montreuil | Farman Moustique 451 |
| 2 | CARTIGNY Jacques | | Les Goélands Montreuil | Darmstadt D11 |
| 3 | DELCROIX Jacques | | Paris Air Modèles | Pottier 100 |
| 4 | DAVID Christophe | | CAM Blériot Cambrai | Sopwith Tabloid |
| 5 | BESSE François | | Les Goélands Montreuil | Conyer Swift |
| 6 | COUVREUX Eric | | Toulon Modélisme | MS 406 |
| 7 | LEFOULON Nicolas | X | UA Orléans | Pottier 100 |

| Stat | 1 ^{er} meilleur vol | 2 ^{ème} meilleur vol | total 2 vols | Place Stat | Place vol | Total place |
|------|------------------------------|-------------------------------|--------------|------------|-----------|-------------|
| 43,0 | 01:26 | 01:00 | 02:26 | 5 | 1 | 6 |
| 45,0 | 00:56 | 00:56 | 01:52 | 4 | 2 | 6 |
| 33,5 | 00:54 | 00:49 | 01:43 | 8 | 3 | 11 |
| 41,5 | 00:47 | 00:39 | 01:26 | 6 | 6 | 12 |
| 27,0 | 00:51 | 00:50 | 01:41 | 11 | 4 | 15 |
| 33,0 | 00:33 | 00:33 | 01:06 | 9 | 8 | 17 |
| 26,0 | 00:20 | 00:14 | 00:34 | 12 | 9 | 21 |

Pistachio

| Place | Nom, prénom | Junior | Intitulé du club | Modèle |
|-------|------------------|--------|------------------------|--------------|
| 1 | CARTIGNY Jacques | | Les Goélands Montreuil | Spitfire XVI |
| 2 | DAVID Christophe | | CAM Blériot Cambrai | Blériot 25 |

| Stat | 1 ^{er} meilleur vol | 2 ^{ème} meilleur vol | total 2 vols | Place Stat | Place vol | Total place |
|------|------------------------------|-------------------------------|--------------|------------|-----------|-------------|
| 46,0 | 00:39 | 00:36 | 01:15 | 2 | 1 | 3 |
| 37,0 | 00:36 | 00:25 | 01:01 | 3 | 2 | 5 |



Eric COUVREUX



Christophe DAVID



Jacques DELCROIX

L'utilisation

SPAD XIII

Le SPAD ne suscitait à ses débuts qu'une sur les théâtres extérieurs et de très nombreux convois mitigée des pilotes de chasse habiles escadrilles italiennes. Le grand as italien, tués aux agiles petits Nieuport. Ils ne furent Francesco Baracca remporta sa première victoire longs à changer d'avis car, grâce à cet avion fiable et robuste, les pilotes alliés réussirent à rétablir une supériorité aérienne bien compromise à l'époque de la bataille de la Somme.

Parmi les escadrilles célèbres qui en furent dotées, citons la SPA 3 du Groupe des Cigognes où servaient Guynemer et Fonck, et les SPA 8, 12, 13 et 124 ; notons aussi les squadrions n° 19 et 23 du RFC et la 5^e escadrille belge, sans compter les unités en opérations

Les SPAD ont été les meilleurs avions de chasse alliés de toute la guerre de 1914-1918. Ils ont marqué le sommet de la technique aéronautique traditionnelle qui s'était dégagée des premières leçons du conflit et seules les innovations apportées dans le camp adverse par le Fokker D VII ont pu permettre à l'avion de chasse de prendre un nouveau départ.

Cet excellent aéroplane avait été conçu par Louis Béchereau, le créateur des rapides monoplans Deperdussin d'avant-guerre. La firme avait dû fermer ses portes à la suite de difficultés financières. Louis Blériot la rouvrit en 1914, sous la raison sociale de « Société pour l'Aviation et ses dérivés ». Ce qui lui permet de conserver le sigle SPAD de la « Société pour les Avions Deperdussin ». Béchereau était resté chef du bureau d'études, avec Herbemont comme adjoint.

Le premier chasseur produit par la nouvelle SPAD fut le biplace A2, machine originale caractérisée par la présence devant le moteur d'une nacelle pour le mitrailleur, ce qui préfigurait les tourelles des bombardiers de l'avenir. Trop complexe et de performances trop modestes, l'avion ne fit qu'une apparition sur les fronts français et russes.

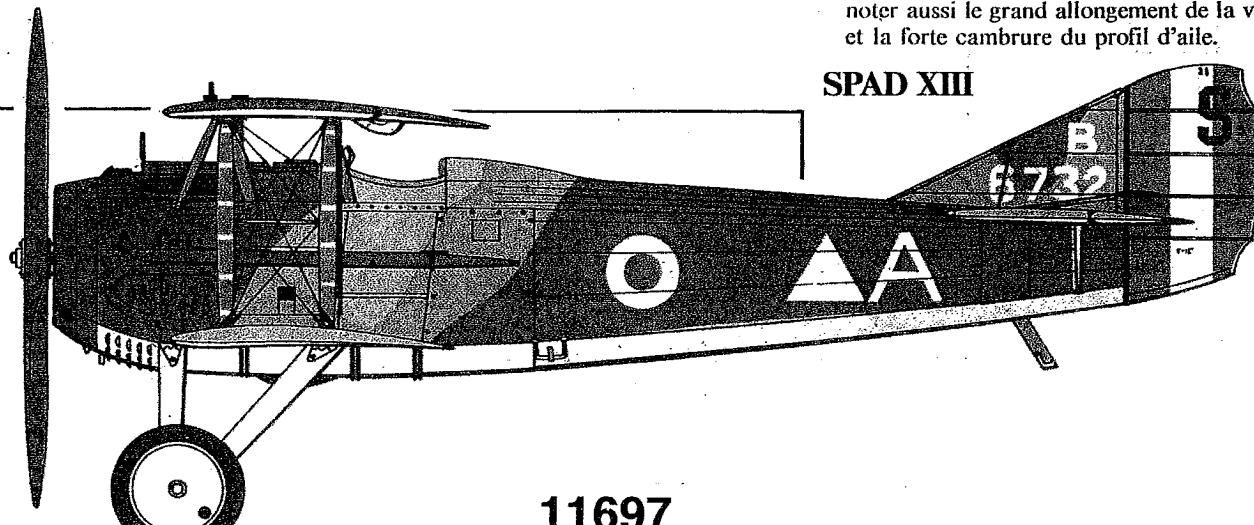
Dès la mise au point du dispositif de synchronisation du tir avec l'hélice, Béchereau redessina son A2 pour en faire un monoplace à moteur fixe refroidi par liquide, le SPAD V, qui allait engendrer, avec le moteur Hispano-Suiza, toute une famille de brillants chasseurs.

Le point de vue technique

Pourtant, la configuration générale du SPAD ne présentait guère de nouveautés spectaculaires, à la seule exception de la voilure à deux couples d'entretoises par demi-aile seulement, dont l'un à l'intersection des croisillons pour réduire la portée des raidisseurs. Ceci lui donnait l'allure d'un biplan à double contreventement alors qu'il était simple en réalité. Cette géométrie donnait à la cellule sa robustesse proverbiale, à laquelle contribuaient d'autres facteurs structurels ; la proximité des deux longerons d'aile par exemple, les dimensions généreuses du bâti moteur prolongé à l'intérieur du fuselage pour supporter aussi le siège du pilote, la robustesse des couples du fuselage, etc., tout cela au prix d'une masse à vide plutôt lourde évidemment.

L'aérodynamique se caractérisait par un bon profil d'ensemble, la section arrondie du fuselage et le dessin réussi du nez, avec son radiateur frontal de forme quasi circulaire. À noter aussi le grand allongement de la voilure et la forte cambrure du profil d'aile.

SPAD XIII

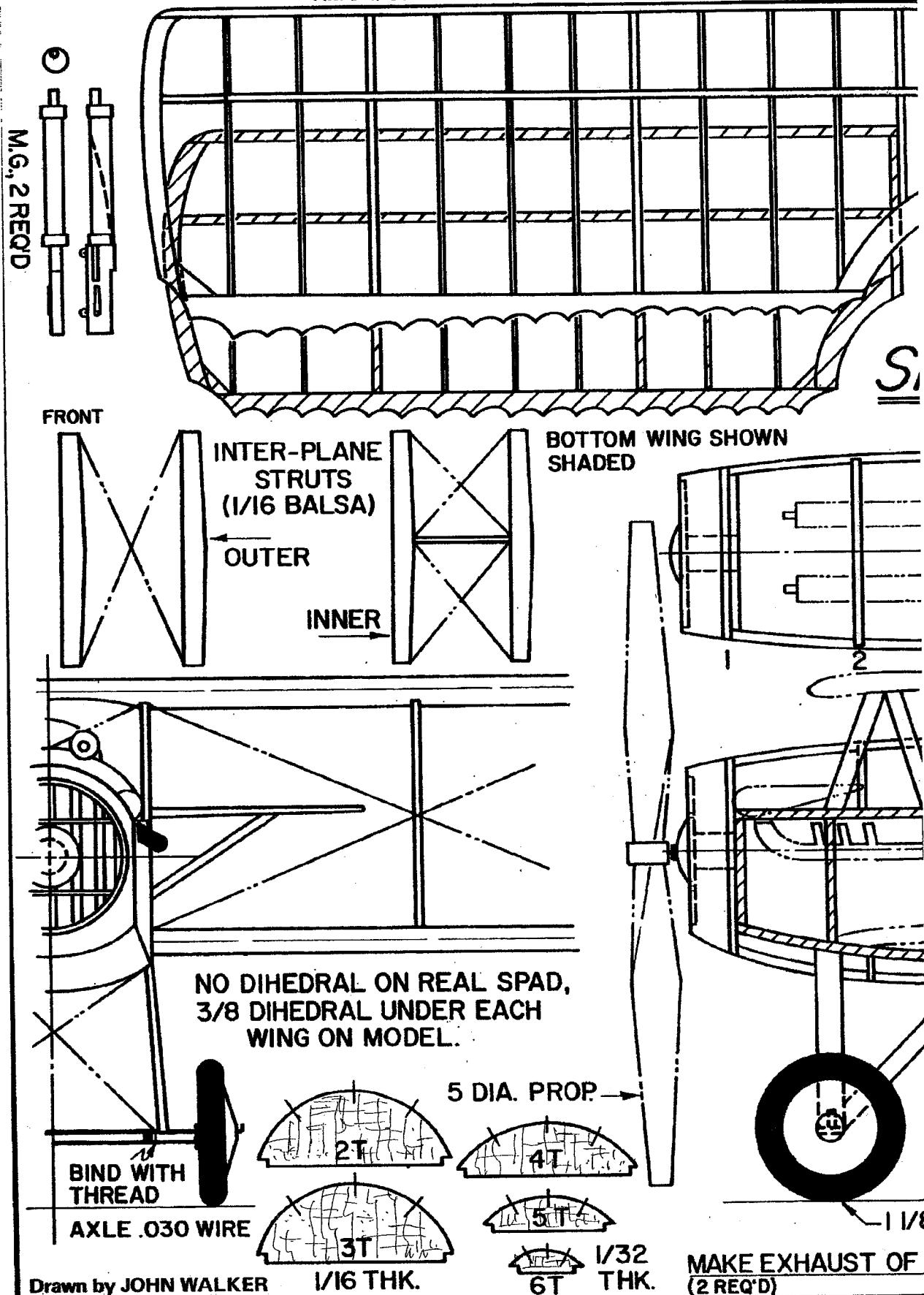


FREE
VOL
EREO

FLIGHT
LIBRE
FLUG

SPAD XIII

RIBS 1/32 THICK EXCEPT WHERE STRUTS ARE ATTACHED

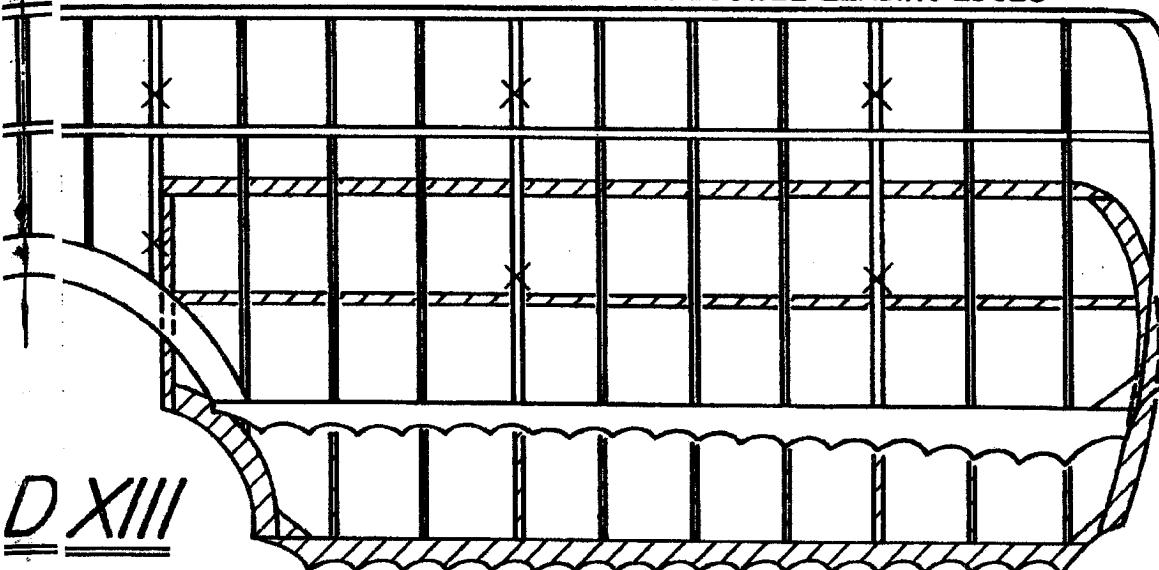




PENNUS
LINEAR
WING
KIT
1/16
SCALE

SF ARE 1/16 THICK

1/16 DIA. DOWEL LEADING EDGES



1/16x3/32 SPAR



TOP WING

BOTTOM WING

D XIII

SOFT BALSA(HOLLOW) T.E. & TIPS 1/16 BALSA

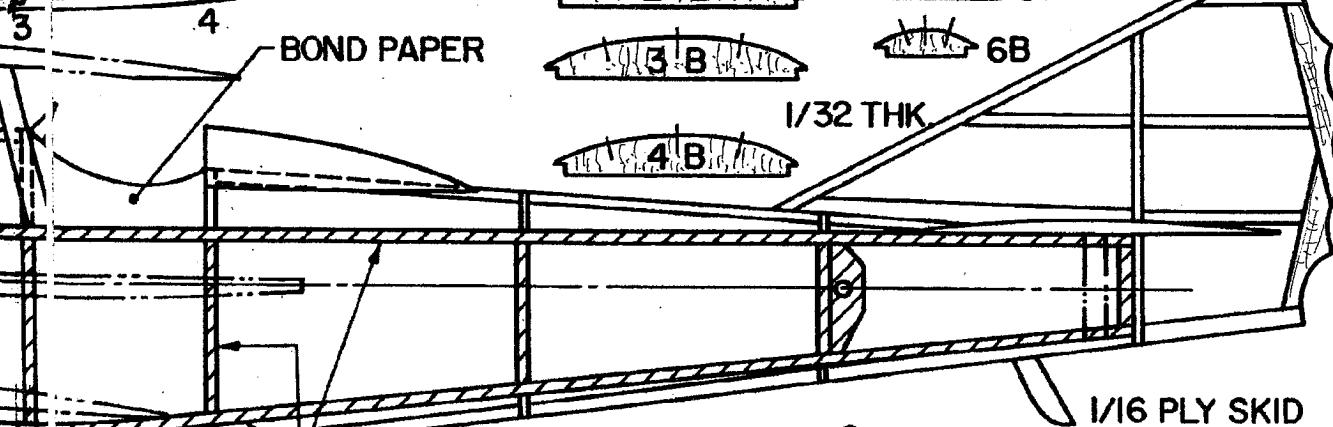
STRINGERS 1/16 x 1/20

5 1/2B 6 5B

3B 6B

1/32 THK

4B



1/16 PLY SKID

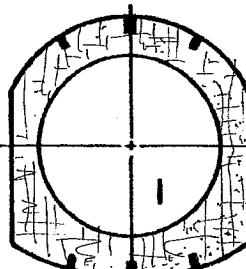
1/16 SQ. HARD BALSA

TAIL SURFACES
1/16 BALSA

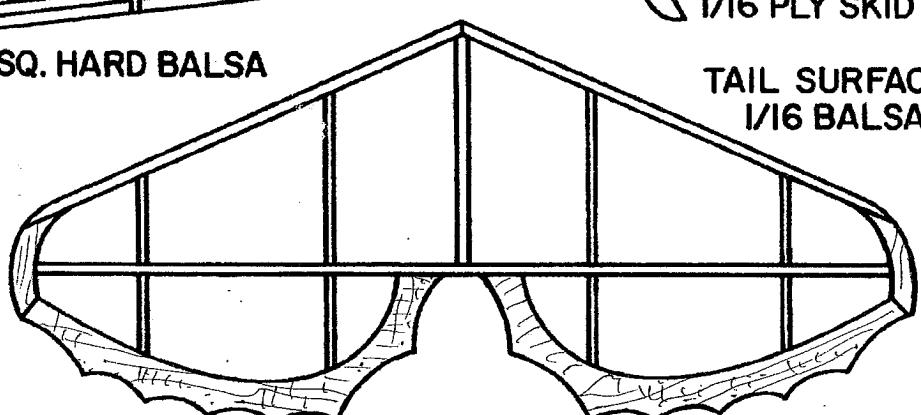
6 1/16 HARD BALSA

TC ALL
RMMERS
RECEIVE
RINERS

WHEELS
DOWEL



1/16 THK.



ELEV. BRACE, 2 REQ'D

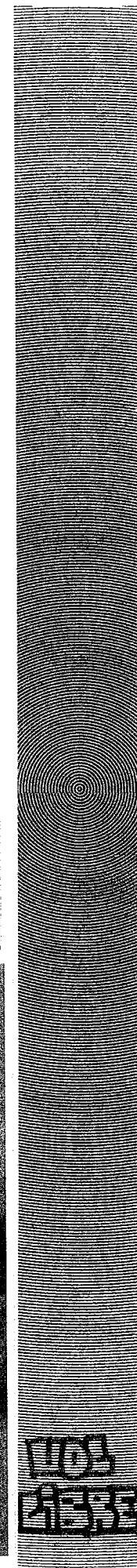
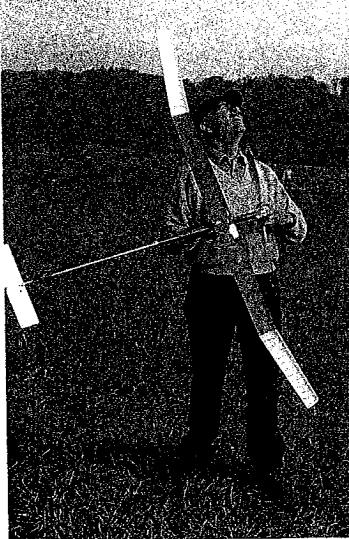
CALENDAR

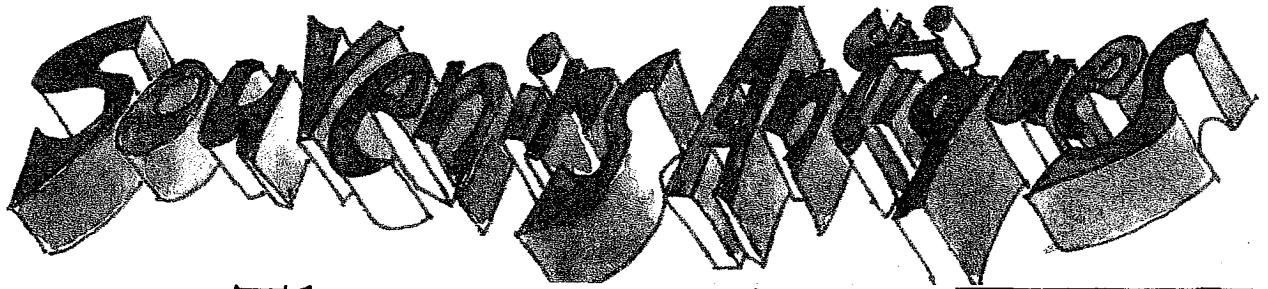
FEB - 2010

Full listing of CIAM Free Flight Calendar

| | | | | | |
|---|--|--|---|--|--|
| February 9 Lost Hills, California, USA | California Cup. F1E World Cup event. Contact: Jim Parker, 9524 Ruffner Ave, North Hills, CA 91343, USA, tel: +1 818 892 4110, email : N89015@aol.com | April 17-18 Oberkotzau, Germany | 2 FIE World Cup events. 17th: Event 1, 18th: Föhrberg Cup. Entry fee each event €30. Contact: Peter Kuttler, Schneebergstr. 26, 95145 Oberkotzau, Germany, tel:+49 9286 61 87, email: peter-kuttler@web.de | June 11-13 Pazardzik, Bulgaria | Sofia Cup. F1A F1B F1C F1P F1Q. Wor Cup event. Entry fee €30. Conta Borislav Bardarov, Zona B5, bl 7A, Sof Bulgaria, tel:+359 884 703 306, fax: +3 61 860 772, email: FIA@abv.bg, we http://www.F1ABC.com |
| February 12-15 Lost Hills, California, USA | Maxmen F1A F1B F1C F1P F1Q. World Cup event. Entry fee US\$ 25. Contact: George Batiuk, 2221 King St #2, San Luis Obispo, CA, USA, tel:+1 805 546 8231; fax:+1 805 546 0700, slobg1@gmail.com | April 17 Tass, Hungary | Novohrad Cup Slovakia. F1A F1B F1C F1P. World Cup event. Entry fee senior €30 / junior €20. Contact: Stefan Hubert, Malinovskeho 5, 98403 Lučenec, Slovakia, tel:+421 905 145 107, email: ddm100@hotmail.com | June 20-23 Leningrad, Russia | White Nights Cup. F1A F1B F1C F1 World Cup event. Entry fee €30. Conta Yuri Perchuk, Moskovskaya st 5, apt 1 Leningrad region, Vsevolozhsk 18864 Russia, tel:+7 812 34 65 340, fax: +7 8 380 4005, email: st.kfenix@inbox.ru |
| March 6-7 Säkylä, Pori, Finland | Bear Cup. F1A F1B F1C F1P. World Cup event. Entry fee Seniors €35 / Juniors €15. Contact: Kim Henriksson, Ymmerstanmäki 9, 02750 Espoo, Finland, tel+358 41 5152 481, email: kim.henriksson@inspecta.fi, web: http://www.bearcup.net | April 23-25 Vize-Kirkarelci, Turkey | Istanbul Cup. F1A F1B F1C. World Cup event. Entry fee €25. Contact: Ismet Yurtseven, Bulgarlu, Aydinoglu Sokak no.21, 34696 Camlica Uskudar, İstanbul, tel:+90 216 521 1414, fax: +90 216 461 9180, email: ismety@banksoft.com.tr, web: http://www.turkey-ff.info | June 23-26 St. Petersburg, Russia | Cup of Commonwealth. F1A F1B F1 F1P. World Cup event. Entry fee €22 Contact: Yuri Perchuk, Moskovskaya st. apt 12, Leningrad region, Vsevolozhsk 188645, Russia, tel:+7 812 3465340, fa +7 81213804005, e: st.kfenix@inbox.ru |
| March 13-14 Hranice, Czech Republic | March 13-14 Hranice, Czech Republic | March 13-14 Gjovik, Norway | March 13-14 Moravske Toplice, Slovenia | March 19-21 Moravske Toplice, Slovenia | March 20-21 Matfors, Sweden |
| March 13-14 Gjovik, Norway | 2 FIE Events. 13th: Winter Cup I, 14th: Winter Cup II. FIE World Cup event. Entry fee each event Senior: €30 / Junior €20. Contact: Vojtěch Zima, Smetanova nab. 1840, 753 01 Hranice, Czech Republic, tel:+420 60 45 89 792 / +420 581 60 44 45, email: voziteam@seznam.cz, web: http://www.modelarihrajnice.ic.cz | April 30 Madziunai, Lithuania | Baltic Cup. F1A F1B F1C F1P F1Q. World Cup event. Entry fee €30 / junior €10. Contact: Rolandas Mackus, Paupia 24, 28140 Utēna, Lithuania, tel:+370 687 260 02, fax: +370 389 691 81, email: rolandas.mackus@vytrolma.lt, web: http://www.balticcup.lt | June 26 Middletown, New York, USA | New York F1Q World Cup. F1Q. Wor Cup event. Entry fee US\$ 20. Conta Aram Schlosberg, 79-2 212 St. Bayard New York 11364, USA, tel:+1 718 479 78, email: aram.schlosberg1@verizon.net web: http://www.brooklynSkyscrapers.org |
| May 1-2 Madziunai, Lithuania | Holiday on Ice. F1A F1B F1C F1Q World Cup event. Entry fee €35. Contact: Tor Bortne, Jernbanev 28, 2840 Reinsvoll, Norway, tel:+47 611 97463 or +47 920 95329 fax: +47 611 52606, email: tobortne@bbnet.no web: http://home.online.no~vnereeng | May 1-2 Monte Sisemol - Gallio, Italy | Estonian Free Flight Cup. F1A F1B F1C F1P F1Q. World Cup event. Entry fee Senior €30, Junior €10. Contact: Aavo Koppel, Kreigipuu pst. 4, Maaraud 74117, Estonia, tel:+372 50 48886, fax: +372 697 9599, email: aavo.koppel@hotmail.com, web: http://www.mudelendl.ee | June 26 Zrenjanin, Serbia | 43rd Memorial Djordje Zigic. F1A F1 F1C. World Cup event. Entry fee €3 Contact: Nikola Borovac, Cara Dusana 5 11080 Zemun, Serbia, tel:+381 11 2619 16 fax:+381 11 2619 164 nborovac@eunet.si |
| May 1-2 Monte Sisemol - Gallio, Italy | 2 FIE World Cup events. 1st: 5th Coppa Primavera, 2nd: 30th Coppa Sisemol. Entry fee each event €50. Contact: Luca Micheli, Via Bellavista 8, 38068 Rovereto (TN), Italy, tel:+39 328 327 5876, email: asw28@tele2.it | May 1-2 Monte Sisemol - Gallio, Italy | 2 FIE World Cup events. 1st: 5th Coppa Primavera, 2nd: 30th Coppa Sisemol. Entry fee each event €50. Contact: Luca Micheli, Via Bellavista 8, 38068 Rovereto (TN), Italy, tel:+39 328 327 5876, email: asw28@tele2.it | July 3 Rinkaby, Sweden | Swedish Cup. F1A F1B F1C F1P F1Q World Cup event. Entry fee €35. Contac Per Findahl, Fagerstagvägen 25, 7374 Norberg, Sweden, e: per.findahl@telia.co web: http://www.norbergsfk.se |
| May 14-16 Zrenjanin, Serbia | 27th Srem Cup. F1A F1B F1C F1Q. World Cup event. Entry fee €30. Contact: Nikola Buncic, Cara Dusana 50, 22330 Nova Pazova, Serbia, tel:+381 63 252 064, fax: +381 22 321 240, email: aknovapazova@yahoo.com, web: http://www.aknovapazova.com | May 14-16 Zrenjanin, Serbia | 27th Srem Cup. F1A F1B F1C F1Q. World Cup event. Entry fee €30. Contact: Nikola Buncic, Cara Dusana 50, 22330 Nova Pazova, Serbia, tel:+381 63 252 064, fax: +381 22 321 240, email: aknovapazova@yahoo.com, web: http://www.aknovapazova.com | July 4-5 Rinkeby, Sweden | Nordic Cup. F1A F1B F1C F1Q. Wor Cup event. Entry fee Senior €30 / Juni €15. Contact: Bo Nyhegn, Biecevenget Gadevang, 3400 Hillerød, Denmark, tel:+4 48 26 7306, fax: +45 48 24 10 69, emai henning@nyhegn.dk, web: http://www.ftu.dk |
| May 15-16 Andover, UK | Stonehenge Cup. F1A F1B F1C F1P F1Q. World Cup event. Entry fee €35. Contact: MJ Woodhouse, 2 Marston Lane, Eaton, Norwich, Norfolk NR4 6LZ, UK, tel:+44 1603 457 754, fax: +44 1603 457 754, email: mike@freeflightsupplies.co.uk | May 15-16 Liptovsky Mikulas, Slovakia | FIE World Cup events. 15th: Liptov Cup, 16th: Nosko Memorial Cup. Entry fee each event €30 / Junior €15. Contact: Milan Valastíak, Vŕbička 1869, 03101 Liptovsky Mikulas, Slovakia, tel:+421 908 530 339, fax: +421 48 611 2668, email: mvlastiak@inmail.sk | July 9-11 Kyiv, Ukraine | Antonov Cup. F1A F1B F1C World Cu event, FIG, FIH, FIP. Entry fee €2: Contact: Igor Zavgorodniy, V. Getmana 5 27, 03056 Kyiv, Ukraine, tel:+380 50 24 07 57, fax: +380 44 457 09 73, emai zividbox@bigmir.net |
| May 15-16 Liptovsky Mikulas, Slovakia | 25th Jihoceský pohár. F1A F1B F1C. World Cup event. Entry fee €40. Contact: Rostislav Kvásnicka, 9, Kvaterna 422, 391 02 Sezimovo Usti, Czech Republic, tel:+420 608 059803, fax: +420 381 292017 email: r.kvasnicka@seznam.cz | May 22 Vsetín, Czech Republic | 25th Jihoceský pohár. F1A F1B F1C. World Cup event. Entry fee €40. Contact: Rostislav Kvásnicka, 9, Kvaterna 422, 391 02 Sezimovo Usti, Czech Republic, tel:+420 608 059803, fax: +420 381 292017 email: r.kvasnicka@seznam.cz | July 10 Tass, Hungary | Vörös Jenő Memorial Contest. F1A F1 F1C World Cup event, FIG, FIH. Entry fee €30 Contact: Jenő Vörös, Tárogató u. 63, 6721 Szeged, Hungary, tel:+36 20 9 136 463 vorosjeno@invitel.hu www.jenovorus.hu |
| May 22 Vsetín, Czech Republic | Stonehenge Cup. F1A F1B F1C F1P F1Q. World Cup event. Entry fee €35. Contact: MJ Woodhouse, 2 Marston Lane, Eaton, Norwich, Norfolk NR4 6LZ, UK, tel:+44 1603 457 754, fax: +44 1603 457 754, email: mike@freeflightsupplies.co.uk | May 22 Vsetín, Czech Republic | Stonehenge Cup. F1A F1B F1C F1P F1Q. World Cup event. Entry fee €35. Contact: MJ Woodhouse, 2 Marston Lane, Eaton, Norwich, Norfolk NR4 6LZ, UK, tel:+44 1603 457 754, fax: +44 1603 457 754, email: mike@freeflightsupplies.co.uk | July 11 Tass, Hungary | Cup of Szeged. F1A F1B F1C F1Q World Cup event. Entry fee €30. Contact: Gábor Zsengellér, PO Box 207 6701 Szeged, Hungary, tel: +36 309 5 2100, email: gabez@casticom.hu, web http://www.failabc.com |
| May 23-27 Samara, Russia | Memorial Mikhail Knyazev. F1A F1B F1C F1P. World Cup event. Entry fee €25. Contact: Dzhamel Bekeyev, Airport Smishlayskeva 4-12, Samara 443046, Russia, tel:+7 927 7022071, fax: +7 846 9992874, email: bckeev@mail.ru | May 23-27 Samara, Russia | Memorial Mikhail Knyazev. F1A F1B F1C F1P. World Cup event. Entry fee €25. Contact: Dzhamel Bekeyev, Airport Smishlayskeva 4-12, Samara 443046, Russia, tel:+7 927 7022071, fax: +7 846 9992874, email: bckeev@mail.ru | July 12-25 Vize, Turkey | Anatolian FF Cup. F1A F1B F1C. Work Cup event. Entry fee €40. Contact: Osmat Sevgi, Altan Gunalp Sitesi no.10/7 Cayolu, Ankara, Turkey, tel:+90 532 41 1104 or +90 533 812 9471, fax: +90 31 266 4150, email: osman.sevgi@gmail.com web: http://www.anatoliancup.com |
| May 28-30 Tass, Hungary | 26th Puszta Cup. F1A F1B F1C F1Q World Cup event, FIG, FIH. Entry fee €30. Contact: György Pinkert, Pf. 16, H- 1625, Hungary, tel:+36 66 464 160, fax: +36 1 221 4071, email: info@cavalloni.hu, web: http://www.cavalloni.hu | May 28-30 Tass, Hungary | 26th Puszta Cup. F1A F1B F1C F1Q World Cup event, FIG, FIH. Entry fee €30. Contact: György Pinkert, Pf. 16, H- 1625, Hungary, tel:+36 66 464 160, fax: +36 1 221 4071, email: info@cavalloni.hu, web: http://www.cavalloni.hu | July 12-25 Vize, Turkey | European Championships F1A F1B F1C. |
| June 5-6 Zlatibor, Serbia | 2 FIE World Cup events. 5th: Zlatibor Cup, 6th: Luxir Cup. Entry fee for each event €30. Contact: Ljubomir Radosavljevic, Braca Jerkovic 117v, 11000 Belgrade, Serbia, tel:+381 11 3975 598, fax: +381 11 3975 598, email: aerolux@sczapr.re, web: http://www.aerolux.com | June 5-6 Zlatibor, Serbia | 2 FIE World Cup events. 5th: Zlatibor Cup, 6th: Luxir Cup. Entry fee for each event €30. Contact: Ljubomir Radosavljevic, Braca Jerkovic 117v, 11000 Belgrade, Serbia, tel:+381 11 3975 598, fax: +381 11 3975 598, email: aerolux@sczapr.re, web: http://www.aerolux.com | August 1-7 Salonta, Romania | Azay Le Brûlé Inter. F1A F1B F1C F1C F1H F1J F1K. Contact: André Trachez, 11 rue de la Balderie, La Rivière, 79370 Aigonnay, France, tel: +33 6 08 57 35 50 email: andre.trachez@laposte.net |
| August 5 Moncontour, France | August 1-7 Moncontour, France | Junior World Championships F1A, F1B F1P. Web: http://www.fmrd.ro | | | |
| August 6-7 Bosanski Petrovac, Bosnia and Herzegovina | Moncontour 2min. FIG F1H F1J. Contact Gérard Marquis, 16 rue Maxime Ridouard, 86330 Moncontour, France, tel +33 5 49 22 68 91, fax: +33 6 13 32 95 99 email: gerard.marquis@aliceadsl.fr | | | | |
| August 6-7 Bosanski Petrovac, Bosnia and Herzegovina | Memorial Izet Kurtalic. F1A F1B F1C World Cup event. Entry fee €30. Contact Malik Cabaravdic, Gornje Rosulje 3, 71000 Visoko, Bosnia and Herzegovina, tel:+38 61 196 368, fax: +387 32 738 209, email info@akroklub-izet-kurtalic.ba, web http://www.akroklub-izet-kurtalic.ba | | | | |

| | | | |
|-------------------------------------|--|--|--|
| August 6-7 Thouars, France | Poitou. FIA FIB FIC. World Cup event. Entry fee Junior €12 / Senior €30 per class. Contact: Michel Reverault, Organizer ; PB 36, 79100 Thouars Cedex, France, tel+33 549 68 01 55, fax: +33 549 96 13 37, email: poitou-acro@noos.fr, web: http://www.poitou-acro.com | September 17-19 Pazardzik, Bulgaria | Bulgaria Cup. FIA FIB FIC FIP FIQ. World Cup event. Entry fee €30. Contact: Valentin Savov, Bratia Benderevi str 5, Gorna Oriahovitsa, Bulgaria, tel+359 888 40 89 40, fax: +359 61 860 772, email: valio@dir.bg http://www.FIABC.com |
| August 7-8 Belgrade, Serbia | 17th Dorcol Cup. FID. Contact: Stojkovic Vojislav, Kralja Petra 70, 11000 Belgrade, Serbia, tel: +381 11 21 86 443, fax: +381 1121 86443, e: aviomodel55@yahoo.com, web: http://www.modelar.org.rs | September 25 Tass, Hungary | Árva János memorial Contest. FIA FIB FIC. Contact: János Árva, Scherer Ferenc u. 7, 5700 Gyula, Hungary, tel: +36 20 363 55 73, email: guti@safem.hu, web: http://fiababc.com |
| August 7-8 Salonta, Romania | Salonta Cup. FIA FIB FIC FIP. World Cup event. Entry fee Senior €30 / Junior €20. Contact: Vinceze Sandor, str. M. Eminescu 35, 475550 Salonta, Romania, tel+40 259 374109 mob +407247 18992, fax: +40 259 37 4109, email: vincze_sandor@freemail.hu | September 25 Tourtenay, France | 6th Poitou Charentes. FIE . World Cup event. Entry fee €20. Contact: André Trachez, 6th Poitou Charentes, 11, rte de la Balderie, La Riviére, 79370 Aigonnay, France, tel+33 6 08 57 35 50, email: andre.trachez@laposte.net |
| August 9-14 Belgrader, Serbia | Indoor World Championships, senior and junior web: www.modelar.org.yu | September 26 Tourtenay, France | Poitou FIE. FIE . World Cup event. Entry fee €20. Contact: Gérard Marquois, 16 rue Maximie Ridouard, 86330 Moncontour, France, tel+33 5 49 22 68 91 or +33 6 13 32 95 99, e: gerard.marquois@aliceadsl.fr |
| August 13-16 Kharkov, Ukraine | Zmiev Cup. FIA FIB FIC. World Cup event. Entry fee €25. Contact: Mykola Kovalenko, Firm Idea Nesterova str 2, Kharkiv 61031, Ukraine, tel+380 57 775 44 99 / +380 50 595 82 24, fax: +380 57 775 44 98, email: ideainfo@ukr.net | September 26 Tass, Hungary | 1st Cup of Budapest. FIA FIB FIC FIQ. Contact: László Patócs, Erdélyi u. 4, 1202 Budapest, Hungary, tel: +36 70 502 7225, email: bakonydekor@t-online.hu, web: http://www.faiabc.com |
| August 15 Kietrz, Poland | Raciborz Cup. FIA FIB FIC FIP FIQ. World Cup event. Entry fee €30. Contact: Marek Lysakowski, ul/ Zorska 13/5, 47-400 Raciborz, Poland, tel+48 783 742 244, email: mlysakowski@poczta.onet.pl | October 1-4 Lost Hills, California, USA | 34th Annual Sierra Cup. FIA FIB FIC FIP. World Cup event. Entry fee US\$ 45. Contact: Mike McKeever, 4252 Mockingbird Ct, Fair Oaks, CA 95628, USA, tel+1 916 967 8475, email: vanckeever@aol.com |
| August 21-22 Kietrz, Poland | Kietrz Cup. FIA FIB FIC FIP FIQ. World Cup event. Entry fee €30. Contact: Piotr Szymanski, ul. Kościuszki 2a/3, 47-100 Raciborz, Poland, tel+48 50 82 81 341, email: modelpiotrek@poczta.onet.pl | October 1-3 Prilep, Former Yugoslav Rep. of Macedonia | Oktober World Cup. FIA FIB FIC FIQ. World Cup event. Entry fee First: class €30 / Second class + Junior €???. Contact: Zdravko Todoroski, Kej 4th July 1/5, Prilep, Former Yugoslav Rep. of Macedonia, tel+389 48 521 711 |
| August 22-23 Turda, Romania | Memorial Popa Crangu. FIE . World Cup event. Entry fee Senior €30 / Junior €25. Contact: Zanciu Mihail, Conu Marius, Romanian Modelling Federation, OP 6 CP 56, Bucuresti, Romania, tel+40 2131624 54 or +40 31 80 57 471, fax +40 213 162 454 +40 31805 7471, e: mizanciu@rdsmail.ro, web: http://www.frmd.ro | October 15-17 Sentrinej, Novo mesto, Slovenia | Krka Cup. FIA FIB FIC. World Cup event. Entry fee €30. Contact: Janko Groselj JR, Devinska 7, 1000 Ljubljana, Slovenia, tel+386 733 48222 or +386 4173 1660 fax:+386 733 4222 aeroklub@insert.si www.aeroklub.insert.si |
| August 22-29 Turda, Romania | European Championships F1E. Web: www.frmd.ro | October 23-24 Capannori, Lucca | 5th FAVLI World Cup. FIA FIB FIC. World Cup event. Entry fee €50. Contact: Maurizio Tomazzoni, Via Rialto 36, 38068 Rovereto (TN), Italy, tel+39 0464 430230, email: gactom@tele2.it |
| August 26-29 Zülpich, Germany | 41st Internationaler Eifel Pokal. FIA FIB FIC FIP FIQ. World Cup event. Entry fee €35 / Junior €15 / Second Class €??. Contact: Peter Mönnighoff, Friedrich Ebert str 41, 58332 Schwelm, Germany, tel, email: info@eifelpokal.de, web: http://www.eifelpokal.de | October 30-31 Arzay - Bossieu, France | 6th Philippe Lepage. FIA FIB FIC World Cup event, FIG. Entry fee 1 cat: €30, Junior + 2 cat: €15. Contact: Jean-Pierre Challine, 13, chemin des Chêneaux, 91220 Brétigny sur Orge, France, tel+33 1 69 88 89 12, email: mjp.challine@sfr.fr, web: http://aeromodelismeromans.com |
| August 27-28 Ofakim, Israel | Negev Open - Israeli free flight championship. FIA FIB FIC FIP World Cup event, FIG, FIIH. Entry fee €25. Contact: Aviad Levi, Aeroclub of Israel, POB 26261, Tel Aviv 61263, Israel, tel+972 3 517 50 38, fax: +972 3 517 72 80, email: office@aeroclub.org.il | | |
| August 27-28 Turda, Romania | Turda Cup. F1E. World Cup event. Entry fee Senior €30 / Junior €25. Contact: sec Aug 22-23 entry. | | |
| August 28-29 Krbava, Croatia | FF CRO Cup. FIA FIB FIC. World Cup event. Entry fee €30. Contact: Robert Lesko, Matije Gupea 4, 10290 Zapresic, Croatia, tel+385 95 90 61 550, fax: +385 133 10403, email: mkkz@mkk-z.hr, web: http://www.mkk-z.hr | | |
| September 3-5 Sisak, Croatia | Siscia Cup. FIA FIB FIC FIQ. World Cup event. Entry fee €30. Contact: Zoran Zeclher, SIA Radica 3, Sisak, Croatia, tel+385 95 914 7675, email: zoran.zeclher@skl-t.com.hr www.anika.hr | | |
| September 4-6 Borden, ON, Canada | Huron Cup. FIA FIB FIC FIQ. World Cup event. Entry fee \$30. Contact: Jerry McGlashan, R.R. 1, 372 6th Cone. Road, Clear Creek, On. N0E 1C0, Canada, tel+1 519 875 27 34, email: rgmcq@hughes.net | | |
| September 5 Borden, ON, Canada | Canada Cup. FIA FIB FIC. World Cup event. Entry fee \$30. Contact: Leslie Farkas, 21 Misty Moor Drive, Richmond Hill, Ontario L4C6P9, Canada, tel+1 905 886 6959, fax: +1 905 886 3025, email: aljolie@sympatico.ca | | |
| September 11 Toszek, Poland | 5th Toszek Cup. F1E . World Cup event. Entry fee €30. Contact: Roman Sowa, 5th Toszek Cup, ul. Gliwicka 6, 44-160 Rudziniec, Poland, tel+48 32 230 38 43, fax: +48 32 2301594, e: romansowa@op.pl | | |
| September 12 Toszek, Poland | 11th Governor's cup. F1E . World Cup event. Entry fee €30. Contact: Marek Lysakowski, ul. Sienkiewicza 8/10, 47-400 Raciborz, Poland, tel+48 32 41 92 741, fax: +48 32 230 15 94, email: mlysakowski@poczta.onet.pl | | |





De retour d'EUROPE

Toronto, Ottawa, Liverpool, Londres, Paris, Versailles, la Suisse, Genève, Venise, Florence, Rome, New York Hotels et visites de toutes les merveilles de ces lieux, réceptions par des officiels d'administrations des politiques et autres célébrités tout cela pour qui ?

Eh bien pour des modélistes, américains, champions de leur pays

Récompense, et non des moindres un voyage en Europe de l'époque d'avant guerre, pour les performances accomplies en Vol Libre.

Non on ne rêve pas c'était la réalité, et on peut mesurer le fossé qu'il y a maintenant, entre l'intérêt que l'on portait alors à cette activité, et celui qu'on apporte au même sujet de nos jours

Pour être dans une composante comparable, il faudrait aujourd'hui emmener les champions sur la lune

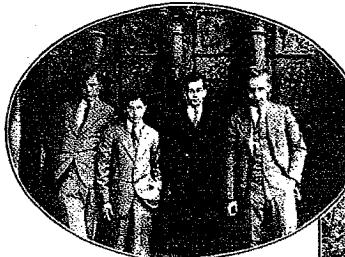
Peut-être cela inciterait-il d'autres à regonfler nos rangs de plus en plus clairsemés. Il nous est difficile d'imaginer, en tel engouement une telle reconnaissance, pour les modélistes de l'époque ? Ceci d'autant plus qu'il n'en reste plus, pour nous le raconterles derniers sont partis depuis longtemps ou dernièrement. Des témoins il y en a plus. Ne restent que les écrits

La lecture des faits, de cet article paraît aujourd'hui surnaturel, un conte de mille et une nuitIncroyable mais vrai

They're Back From Europe!

Why Not You, Next Year?

*Photos by courtesy of
Canadian Pacific Steamship Company*



Hill, Abgarian, Grant and Loughner paused and posed in the twelfth century entrance to Notre Dame Cathedral.



At Croydon, London airfield, American and British model experts competed. Honors were divided.



Lady Heath, famous aviatrix, presented Grant his prize check.

de Ville—we call it City Hall—and asked to sign their names in the famous Gold Book. Heretofore only the great leaders in aviation were listed in the book—Orville Wright's name was the first, and among the more recent were Chamberlin, Byrd, Lindbergh, Costes, le Brix.

Then—after Aram recovered from a bad cold—they left for Geneva. There they were entertained by officials of the World Y.M.C.A., and of the League of Nations; they were shown through the official English halls by John D. Rockefeller, Jr.

After Switzerland and the Alps, then came Venice—two days in the winding, quiet canals, the brilliance of St. Mark's Square and the Palace of the Doges, the easy smoothness of gondola rides and the fun of splashing in the surf on the famous Lido beach. Florence was the next stop. Here the boys viewed one of the world's finest collections of paintings by Raphael, Titian, da Vinci, scores of others; they walked across the Ponte Vecchio, a bridge made famous by Cellini; they saw castles that have come down unchanged since the warring, bloody days of the Medici and the Borgias.

And Rome—Rome with its Colosseum, its Forum, its St. Peter's and its pictures of Mussolini everywhere! Rome claimed them for three hot, hurrying days. And if they missed seeing anything, they'd like to know what it was!

Time for returning home was approaching, so they took their one sleeping-car ride in Europe—twenty-eight hours from Rome to Paris. For four days they bought souvenirs and gifts and went to shows and saw the Bastille and the Louvre and the parks and the near-by World War battlefields. Then—regretfully—they boarded the boat train for Cherbourg, and on August 9, they turned toward home again.

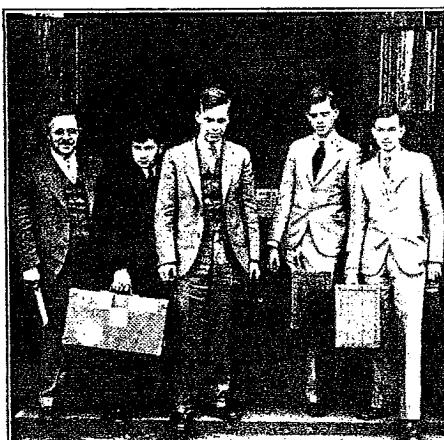
Official receptions were not over. In New York dapper "Jimmy" Walker, mayor, received them in his office in the City Hall, to welcome them back to their own country.

And then the party broke up. There were honest tears in Tom Hill's eyes when he said farewell to the others—the kind of tears that no fellow is ashamed of.

"It was the best time I—or any fellow—ever had," said Tom. "Now, next year—"

But none of them is so sure about next year. There will be another national contest next year, and prizes will again include trips to Europe. But—

"You can't tell about model contests," declared Aram. "We all want to try—but lightning can't strike twice in one place!"



Wherever Mr. Hamburg and the boys went, their label-spotted model cases accompanied them! This was in London.

Sommaire V.L.

163 - 189

A votre service :

- O Pales, ou bloc d'hélice
- # Détails divers
- < Nez détaillés
- % Coordonnées d'un profil
- X Polaire de profil
- T Construction totalement expliquée

..... PLANS de PLANEURS F 1 A

| | | | | | | | | | | | |
|-----|-------------|-------------------------------|----|-----|----------|-----------------------------|---|-----|-------------|---------------------------|----|
| 163 | Kozonozhkin | F1A "Electronic" env.2300 | # | 172 | Stamov | F1A env.2030 | # | 179 | Averjanov | F1A 1961 | |
| 164 | Vollbrecht | F1A env.2130 | #% | 172 | Stamov | F1A CB-43 env.2180 | # | 180 | Findhal | F1A Lord-Flash 4 flaps | # |
| 165 | Yablonsky | F1A Enverg. 2400 | #% | 172 | Makarov | F1A env.2350 | # | 180 | Van Wallene | F1A ExSpan flaps | # |
| 166 | Fantham | F1A Robin III env.2365 | # | 172 | Iсаenko | F1A env.2020 | # | 181 | Kosonozhkin | F1A env.2480 | # |
| 169 | Valéry | F1A Caracal-87 | # | 172 | Iсаenko | F1A N-39 | # | 181 | Gloziga | F1A Monika env.2100 | # |
| 170 | Miklusev | F1A Rainbow Warrior env.2005# | | 172 | Yablokov | F1A env.2250 | # | 182 | Allnutt | F1A PA79 env.2000 | #% |
| 171 | Kantipaylo | F1A Long Bunt env.2350 | # | 173 | Krucky | F1A env.2300 | | 183 | Allnutt | F1A PA-79 env.1940 | # |
| 172 | Orlov | F1A env. 2330 | # | 174 | Dilly | F1A Billy Bunter 5 env.2125 | # | 183 | Crisp | F1A Noodle 2008 env.2040 | # |
| 172 | Lepp | F1A with flapped wing | # | 176 | Domokova | F1A Ch.M. 2006 juniors | | 185 | Larsson | F1A Skylady-II env.1850 | # |
| 172 | Lepp | F1A AL-28 env.2250 | # | 176 | Czepea | F1A A2 Zahnstocher CdM 1951 | | 185 | Wiencky | F1A 1970 env.1960 | # |
| 172 | Lepp | F1A AL-31 de 1978 env.2100 | # | 178 | Findhal | F1A Lord-Flash 3 | | 186 | Assmus | F1A F1A env.2060 | # |
| 172 | Kochagov | F1A env.2050 | # | 179 | Simonov | F1A 1957 | | 187 | Yablonsky | F1A Majestic env.2340 | # |
| 172 | Tchop | F1A env.2100 | # | 179 | Sokolov | F1A 1957 | | 187 | Hines etc | F1A Li'l AL env.2200 | # |
| 172 | Tchop | F1A env.2200 | # | 179 | Topadze | F1A | | 188 | Crisp | F1A Straight-Tow env.1600 | # |



..... PLANS de CAOUTCHOUCS F 1 B

| | | | | | | | | | | | |
|-----|-----------|-------------------------------|-----|-----|-------------|--------------|---|-----|------------|-------------------|----|
| 163 | Nimpisch | F1B env.1610 | # | 175 | Ivanov | F1B env 1370 | | 176 | Salzer | F1B Hybrid Welles | # |
| 165 | Jones | F1B N°4-5-6 5e au Ch.M. 2005# | | 175 | Gorban | F1B env 1530 | | 179 | Zapachny | F1B 1959 | |
| 166 | White | F1B No 22 | # | 175 | Stephanchuk | F1B env 1460 | | 179 | Matveev | F1B 1959 50 g | |
| 168 | Zeri | F1B Coxy | # | 175 | Stephanchuk | F1B env 1520 | | 179 | Matveev | F1B 80 g | |
| 169 | Dupuis | F1B Grozebul-8 1971 | #0< | 175 | Samokish | F1B env 1420 | | 179 | Matveev | F1B 1956 80 g | |
| 175 | Usov | F1B env 14440 | | 175 | Andrijukov | F1B env 1330 | | 183 | Andrijukov | F1B env.1576 | #0 |
| 175 | Gulugonov | F1B env 1450 | | 175 | Andrijukov | F1B AA30 env | | 184 | Ducassou | F1B Affolé-Junior | # |
| 175 | Gorban | F1B env 1600 | 0< | 175 | Andrijukov | F1B AA29 | # | 186 | Mihali | F1B env.1450 | |
| 175 | Manichev | F1B env 1500 | | 175 | Feodorov | F1B env 1600 | | 186 | Vivchar | F1B env.1420 | |



..... PLANS de MOTOS F 1 C

| | | | | | | | | | | | |
|-----|-------------|-----------------------------|---|-----|------------|---------------------|--|-----|-----------|----------------------|--|
| 165 | Kanegawa | F1C Yakumo-21 Ch.du M. 2005 | | 179 | Karpov | F1C | | 179 | Morsinski | F1C | |
| 165 | Verbitsky | F1C '72' | # | 179 | Nakonechni | F1C | | 179 | Verbitsky | F1C | |
| 171 | Venuti | F1C GV-62 RID | # | 179 | Rootsa | F1C | | 179 | Jermakov | F1C | |
| 179 | Ablamski | F1C | | 179 | Verbitsky | F1C BE35 elliptique | | 179 | Kucerov | F1C | |
| 179 | Strukov | F1C | | 179 | Verbitsky | F1C BE43 | | 181 | Bailey | F1C Move-It env.2140 | |
| 179 | Schkatlikov | F1C | | 179 | Mukhin | F1C | | | | | |



..... PLANS de INDOORS F 1 D

| | | | | | | | | | | | |
|-----|--------|--------------|----|-----|--------|----------------------|------|-----|--------|-------------------|--|
| 166 | Aikman | F1D Chimera | #0 | 185 | Bailey | F1D F1D pas variable | | 187 | Treger | F1D Ch.Monde 2008 | |
| 166 | Bailey | F1D F1D 2005 | #0 | 186 | Aikman | F1D Chimera 2005 | < T< | | | | |



..... PLANS de PLANEURS AUTOGUIDÉS F 1 E

| | | | | | | | | | | | |
|-----|---------|------------------------|---|-----|--------|-------------------|--|-----|---------|------------------|---|
| 167 | Kubit | F1E SK-77 Kajetan | # | 184 | Treger | F1E 2008 env.2380 | | 184 | Roux | F1E F1E env.2570 | # |
| 176 | Sartori | F1E tout-bois env 2200 | # | 184 | Eder | F1E 1978 Beginner | | 187 | Sartori | F1E F1E | T |

..... PLANS de SANDOW et divers.....

// Titre

| | | | | | | | | | | | |
|-----|----------|----------------------------|---|-----|----------|---------------------------|---|-----|------------------------------------|---|---|
| 163 | Schandel | Sandow Kawanishi 'George' | T | 167 | Fillon | Moto 'Pataclé' 10 cm3 | # | 178 | Wildcat F4F sandow | | # |
| 163 | Jedelsky | Planeur 1950 Storch | T | 168 | Fillon | Planeur A2 Naudryck 73 | T | 180 | Oldenkamp Minibox e36.4 électrique | | # |
| 164 | Galichet | Jetex 50 Alouet'3 | # | 168 | Fillon | Planeur 1941 La Charrue | # | 182 | Salzer F1Q Q-Ship-1 | | # |
| 164 | Kühr | A2 SuperSchwan 1952 | T | 168 | Fillon | Hydrocoque env.1220 | T | 182 | Schandel sandow P51 | T | |
| 165 | Schandel | Sandow Mitsubishi Zero | T | 168 | Fillon | Moto 1941 10 cm3 | T | 184 | Pailhé Caout. BoiteAChaussures | T | |
| 166 | Seren | FIP Champion d'Europe 2005 | % | 168 | Fillon | Semi-maq. L'Hypo | T | 185 | Thiele Kit planeur Käutzen | T | |
| 167 | Fillon | Avion formule FAI 1937 | # | 169 | ? | ASK-13 silhouette env.440 | T | 185 | Schandel Avenger sandow | T | |
| 167 | Fillon | Avion entraînement 1937 | # | 170 | Gaggl | Canard Ministick 0.12 mm3 | # | 186 | Boehm - StaThe Hangar Rat | # | |
| 167 | Fillon | Hydravion env.1000 | # | 178 | Cybulski | Moto 1cm3 | # | 187 | Zaic Caout Flash X-18 env.420 | # | |
| 167 | Fillon | Planeur env. 1480 | # | 178 | Kulic | Moto 1 cm3 | | | | | |

..... PLANS de MAQUETTES

// Titre

| | | | | | | | | | | | |
|-----|-----------|-------------------------|---|-----|--------------------------|-------------------|---|-----|------------------------------|---|---|
| 168 | Fillon | Dewoitine D-560 env.900 | T | 173 | Lellon & Sta Taylorcraft | | # | 187 | Kirka Crosby CR-4 | | # |
| 170 | Gaggl CO2 | Farman Moustique 1919 | | 174 | ? | Gloster Gladiator | # | 187 | MRA RWD-8 | | # |
| 171 | Koutny | | # | 176 | Helio Stallion NoCal | | # | 188 | Stahl Blackburn Skua env.645 | T | |
| 173 | Roe | Pou du Ciel 1935 | # | 182 | ? | Gulfhawk | # | | | | |

..... PLANS de INDOOR divers.....

| | | | | | | | | | | | |
|-----|----------|------------|---|-----|---------|-------------------|---|-----|--------|-------|---|
| 183 | Delcroix | F1L ou EZB | # | 185 | Lefever | F1M Gnats Whisker | < | 187 | Bailey | 35 cm | < |
|-----|----------|------------|---|-----|---------|-------------------|---|-----|--------|-------|---|

..... RETRO

| | | | | | | | | | | | |
|-----|-------------|----------------------------|----|-----|------------|----------------------------|---|-----|-------------------------------------|--|---|
| 163 | Delcroix | WAK Gemini 12 1972 | #% | 168 | Fillon | AU Moto 1941 10 cm3 | T | 181 | Sauvage CH 12 dm2 vainqueur 1971 | | # |
| 163 | American | BoUne page MR de 1916 | | 170 | Petiot | WAK 1961 | # | 181 | Matherat Les Trumeaux 1975 | | # |
| 163 | Jedelsky | AU Planeur 1950 Storch | T | 171 | Arnold | La dérive avant | | 181 | De Grivel CH Kikako repliable | | # |
| 164 | Galichet | AU Jetex 50 Alouet'3 | # | 171 | Beuermann | A1-F1H Greif-II | | 181 | Matherat CH Outdoor 18+4 dm2 1965 | | # |
| 164 | Kühr | AU A2 SuperSchwan 1952 | T | 178 | Di Rienzo | Arzay 2007 Modèles anciens | | 181 | Girard CH Cadet 17+4 dm2 1965 | | # |
| 167 | Fillon+Zaic | WAK Champion du monde 1937 | # | 178 | Cybulski | AU Moto 1cm3 | | 181 | Coviaux CH AileVolante 19 dm2 1965 | | # |
| 167 | Fish | WAK 1937 | # | 178 | Kulic | AU Moto 1 cm3 | | 181 | Matherat CH S-Outdoor 24+6 dm2 1965 | | # |
| 167 | Dague | WAK 1937 | # | 179 | Pailhé | Et avant Lepp... | | 182 | Valéry CH Titaf 1965 | | # |
| 167 | Fillon | AU Avion formule FAI 1937 | # | 179 | Sokolov | PLA env.3000 | # | 182 | Serres CH Excentric 1968 | | # |
| 167 | Fillon | AU Avion entraînement 1937 | # | 179 | Simonov | F1A 1957 | | 182 | Richaud CH II-Thor 1963 | | # |
| 167 | Fillon | WAK Aile ellipt. 1938 | # | 179 | Matveev | F1B 80 g | | 182 | Cheurlot CH Colibri 1959 | | # |
| 167 | Fillon | AU Hydravion env.1000 | # | 179 | Matveev | F1B 1956 80 g | | 183 | Morisset CH Jump 1949 | | # |
| 167 | Fillon | AU Planeur env. 1480 | # | 179 | Jermakov | F1C | | 183 | Sargentini CH 1968 | | # |
| 167 | Fillon | AU Moto 'Pataclé' 10 cm3 | # | 179 | Kucerov | F1C | | 183 | Néglaïs CH Oizorar 1967 | | # |
| 168 | Fillon | AU Planeur A2 Naudryck 73 | T | 180 | Bataillou | CH 1955 | | 183 | Wantzenriet CH Toutes-Aures-04 1976 | | # |
| 168 | Fillon | AU Planeur 1941 La Charrue | # | 180 | Coviaux | CH Flop-flop 1966 26+6 dm2 | # | 183 | Pierre-Bes CH SuperTricolore 1967 | | # |
| 168 | Fillon | AU Hydrocoque env.1220 | T | 181 | Tichtinsky | CH Altair 1955 | # | 184 | Landeau CH Pamela 1964 | | # |

..... AÉRODYNAMIQUE.....

| | | | | | | | | | | | |
|-----|-----------|----------------------------|--|-----|------------|------------------------------|--|-----|------------------------------|--|---|
| 164 | MRoo7 | Rhaps.#11 Allongement stab | | 173 | Internet | Remontages.. Profil Pussycat | | 184 | MRoo7 Stab outdoor #1 | | # |
| 164 | Internet | Boomerangs etc | | 174 | Internet | Winglets.. Altimètre maison | | 185 | MRoo7 Stab outdoor #2 | | # |
| 169 | Internet | Pas variable inutile? | | 176 | Internet | Discus Launch Glider | | 186 | MRoo7 Stab outdoor #3 | | # |
| 169 | Hoebinger | Turbulateur à rondins | | 177 | Internet | DLG profils et construction | | 187 | MRoo7 Stab outdoor #4 | | # |
| 171 | Internet | Hélice MIL - Timer 0.6 g | | 180 | Siebenmann | Profils pour le stab | | 189 | Benedek 14 profils corde 152 | | |

..... VOL et RÉGLAGES

| | | | | | | | | | | | |
|-----|------------|--------------------------------------|---|-----|------------|---------------------------------|---|-----|---|--|---|
| 164 | MRoo7 | Rhaps.#11 Allongement stab | | 170 | Sherrerd | Vol au-dessus du lac | | 181 | DeLoach Envoyer son lancé-main | | # |
| 164 | Bat Sheet | 19HLG Réglages classiques HLG | | 170 | Sherrerd | Lake flying | | 182 | Allnutt F1A PA79 env.2000 | | # |
| 164 | Cremière | Histoire vécue de balise | | 171 | Internet | Mèches - Tours maxis | | 182 | Schlossberg Ailes F1A cambrure variable | | # |
| 165 | Internet | Poncoir... Virage HLG | | 171 | Arnold | La dérive avant | | 182 | Internet Thermiques US | | # |
| 165 | Internet | Le poids d'un P'nut | | 174 | Internet | Winglets.. Altimètre maison | | 183 | Internet Jets sandow- Stabs- Altitude | | # |
| 165 | Delcroix | Orléans Indoor | | 176 | Internet | Pré-remonter | | 183 | Internet Tilt- Pylon- | | # |
| 166 | Internet | Poids entoilage - remontage - bulles | | 176 | Internet | Discus Launch Glider | | 184 | MRoo7 Stab outdoor #1 | | # |
| 166 | Michaud Mé | Evaluer son écheveau | | 176 | Salzer | F1B Hybrid Welles | # | 184 | Schandel Pour/contre faux-départ | | # |
| 168 | Zeri | La famille 'Coxy' F1B | # | 176 | Cerny | Les No-Cal | T | 185 | MRoo7 Stab outdoor #2 | | # |
| 169 | Internet | Pas variable inutile? | | 177 | Internet | DLG au lancé | | 185 | Internet Déthermalo- Laver minuterie | | # |
| 169 | Internet | Vz du Playboy A2 (1967) | | 177 | Internet | DLG profils et construction | | 186 | Internet Décalco- Rugosité- Vé CLG | | # |
| 169 | Hoebinger | Turbulateur à rondins | | 179 | Internet | Décollage Moffet | | 186 | MRoo7 Stab outdoor #3 | | # |
| 170 | Internet | Couple gyroscopique? | | 180 | Crisp | DLG Rotator | # | 187 | MRoo7 Stab outdoor #4 | | # |
| 170 | Internet | Réglages CLG | | 180 | Siebenmann | Profils pour le stab | | 187 | Internet La saga des HTL | | # |
| 170 | Koptonak | 10 étapes réglage maquette | | 180 | Internet | En altitude Décalco Électriques | | 187 | Internet Attaque du stab - Avenir du VL | | # |

..... ORGANISATION - FORMATION - VOL LIBRE

| | | | | |
|-----------------|--------------------------------|------------------|-----------------------------------|---|
| 163 VL | Plume d'Or 2004 | 170 Schirmer | + Sabine Hach | 182 Salzer VeronConte tchèque |
| 163 Delor | FFAM une nouvelle page | 171 Schirmer | Le Poitou cette année | 182 Kiehnle & HePhilatélie Luffahrt |
| 163 Internet | Les P30: pour débutants? | 172 Schandel | Saga CCCP F1A | 182 Laetitia Gille-Poème pour F. Rapin |
| 163 Moriceau | Une belle leçon | 172 ? | Forming principles of aerom. SSSR | 183 Schirmer Concours ordinaire ? |
| 163 Allegret | Toutes vérités bonnes à dire | 172 ? | Sélections URSS | 183 Pailhé Dinosaures ? |
| 163 American | BoUne page MR de 1916 | 173 Schirmer | 10 ans... | 183 VL Philatélie Heroes del Aire |
| 163 ? | Le VL en Allemagne 1999-2004 | 173 Matherat | Nervure d'Or 2006 | 184 Internet Archéoptéryx- Adresses Net |
| 164 Schirmer | Poésie des 2 Anciens... | 173 Schandel | Chiffres pour 3 ans de VL... | 184 Schandel Le charme du F1E |
| 164 Gallet | Usines Luftwaffe 1942 | 174 Schirmer | Compagnies effacées ? | 184 Schandel Pour/contre faux-départ |
| 164 Andre | Débutants à Nijmegen | 174 Schandel | Modélisme aux USA | 184 Schiemer La Röhn |
| 165 Schirmer | Poitou | 174 Hach | Collection timbres d'oiseaux | 184 Laureau Comité de salut public |
| 165 Di Rienzo | Humour - Loi de Murphy | 175 Schandel | Saga CCCP F1B | 185 Blanchard CTVAL et FFAM |
| 165 Schandel | Le grand silence | 176 Cerny | Les No-Cal | 186 Delcroix Vos cadets en P30 |
| 165 VL | Sommaire des n° 128 à 162 | 176 Schandel | Philatélie | 186 Schirmer Après l'hibernage |
| 166 Schirmer | Des récups et des gadoues... | 177 Schirmér | Après le Poitou... | 186 Laureau Salut public... |
| 166 Schandel | Points du règlement. | 177 Schandel | Philatélie | 187 Pailhé Darwin modéliste ? |
| 166 VL | + Bob White | 177 Piller | 20 ans déjà... 1987 | 187 Schandel Vol de pente magnétique #1 |
| 166 Schandel | Philatélie Airbus A 300 B | 178 Schirmer | Fin octobre 2007 | 187 Internet Attaque du stab - Avenir du VL |
| 167 Lee A Hing | Challenge France P30 | 178 Schandel | Philatélie | 188 Reverault Hobby Junior pour début |
| 167 VL Louis Du | Nervure d'Or 2005 | 179 Schandel | Philatélie | 188 FFN Convention GB pour l'avenir |
| 167 Schirmer | Balsa at home... | 180 VL | Nervure d'Or 2008 Findhal | 188 VL Plumes variables ? |
| 167 Schandel | Philatélie Guillaumet-Codos | 180 Eggimann | Anomalies... | 188 Schandel Vol de pente magnétique #2 |
| 168 Andre-Chen | Plume d'Or 2005 | 180 Schandel | Philatélie Pionniers | 188 Rainaud CLAP UFOLEP etc |
| 168 Carles | Nouvelles du Sud-Ouest | 181 Zeri | Compétition équitable ? | 188 VL Philatélie Heroes del Aire |
| 168 Schirmer | Printemps | 181 Salzer Veror | Drei Nüsse | 189 Schirmer Rabelais... à Saintes |
| 169 Schandel | Philatélie Santos-Dumont | 181 Schandel | Philatélie Machines volantes | 189 La Poste Timbre Gordon Bennett |
| 170 Sandra | Associations: Rapaces de l'Ill | 182 FAI | CIAM à Lausanne 2008 | 189 Blériot Le Centenaire |



..... PLANS de COUPE-d'HIVER CH ou F1G

| | | | | | | | |
|-----------------|--------------------------------------|------------------|-----------------------------|---|------------------|-------------------------|---|
| 163 Greaves | CH 80g Coupe 14-15 | 181 De Grivel | CH Kikako repliable | # | 183 Morisset | CH Jump 1949 | # |
| 167 Fillon | 'Le Tordu' | T< 181 Matherat | CH Outdoor 18+4 dm2 1965 | # | 183 Sargentini | CH 1968 | # |
| 169 Renneson | Théo 12.8 + 3.1 dm ² | # 181 Girard | CH Cadet 17+4 dm2 1965 | # | 183 Néglais | CH Oizorar 1967 | # |
| 170 Fournier | 11.65 + 2.13 dm ² | T< 0 181 Coviaux | CH Aile-Volante 19 dm2 1965 | # | 183 Hall | Hurry-Up 13+3 dm2 | # |
| 170 Siroky | Knize 11 + 2.6 dm ² | 181 Matherat | CH S-Outdoor 24+6 dm2 1965 | # | 183 Wantzenrieff | CH Toutes-Aures-04 1976 | # |
| 176 Delcroix | Le-Grand-Marc 14 dm ² | # 182 Wilkes | Torqueback à flaps | # | 183 Pierre-Bes | CH SuperTricolore 1967 | # |
| 180 Murari | CH-2005 12,6+2,5 dm ² | 182 Valéry | CH Titaf 1965 | # | 184 Landau | CH Pamela 1964 | # |
| 181 Tchitsinsky | CH Altaïr 1955 | # 182 Serres | CH Excentric 1968 | # | 184 Delcroix | CH Lentigulaire 1975 | # |
| 181 Sauvage | CH 12 dm ² vainqueur 1971 | # 182 Richaud | CH II-Thon 1963 | # | 185 Bukiñ | 12 + 1.9 dm2 IV | # |
| 181 Matherat | Les Trumeaux 1975 | # 182 Cheurlot | CH Colibri 1959 | # | 186 Broutin | Chif 2.13.5-3.2 | # |

#

PLANS de CAOUTCHOUCS WAK ANCIEN // Titre

| | | | | | | | |
|-----------------|------------------------|----|-------------|---------------------|---|------------|-----------------|
| 163 Delcroix | Gemin 12 1972 | #% | 167 Dague | 1937 | # | 168 Light | CH Jump 1949 |
| 167 Fillon-Zaid | Champion du monde 1937 | # | 167 Fillion | Aile ellipt. 1938 | # | 169 Peitor | CH 1968 |
| 167 Fish | 1937 | # | 168 Fillion | Formule Ch d'F 1946 | # | 170 Krac | CH Oizorar 1967 |

Gagnant de la Coupe 1935 #
Tenzo-II 1988 env.1250 #

#

PLANS de CAOUTCHOUCS P30

| | | | | | | | |
|---------------|-----------|----|--------------|----------------|---|--------------|--------------------|
| 163 Budenberg | Wakbox | T< | 167 Hartmann | Square Eagle | # | 174 Weber | Multicab engrenage |
| 164 Budenberg | start | T< | 167 Millet | Coupe débuteur | # | 176 Condren | P30 contre 120 |
| 166 Jäller | Desjousse | T< | 168 Delcroix | Pivote | # | 178 Delcroix | Mimie |

< < T

..... CONCOURS COMPLÉTEMENT DÉTAILLÉE

| | | | | | | | |
|--------------|-------------------------------|-------------|-------------------|-------------------------------|------------------|--------------|------------------|
| 163 Schandel | Wak 1968 | 163 Fillion | Wak 1968 | 170 Schandel | Wak 1968 | 176 Schandel | Wak 1968 |
| 163 Fillion | Wak 1968 | 163 Fillion | Wak 1968 | 171 Fillion | Wak 1968 | 177 Schandel | Wak 1968 |
| 163 Jäller | Wak 1968 | 163 Fillion | Wak 1968 | 172 Fillion | Wak 1968 | 178 Schandel | Wak 1968 |
| 164 Fillion | Wak 1968 | 163 Fillion | Wak 1968 | 173 Fillion | Wak 1968 | 179 Schandel | Wak 1968 |
| 164 Kull | Wak 1968 | 163 Fillion | Wak 1968 | 174 Fillion | Wak 1968 | 180 Schandel | Wak 1968 |
| 165 Schandel | Wak 1968 | 163 Fillion | Wak 1968 | 175 Fillion | Wak 1968 | 181 Schandel | Wak 1968 |
| 165 Fichel | Wak en structure | 163 Fillion | Wak en structure | 176 Fillion | Wak en structure | 182 Schandel | Wak en structure |
| 166 Matherat | course | 163 Fillion | course | 177 Fillion | Wak en structure | 183 Schandel | Wak en structure |
| 166 Fillion | Ac-Darmstadt D-18 | 163 Fillion | Ac-Darmstadt D-18 | 178 Fillion | Wak en structure | 184 Schandel | Wak en structure |
| 167 Fillion | FIG Le Tordu | T< | 163 Fillion | FIG Le Tordu | T | 185 Schandel | Wak en structure |
| 168 Fillion | CAC Polez 36 | T | 163 Fillion | CAC Polez 36 | T | 186 Schandel | Wak en structure |
| 168 Fillion | CAC JP-20 Globe Trotter | T | 163 Fillion | CAC JP-20 Globe Trotter | T | 187 Schandel | Wak en structure |
| 168 Fillion | MAQ Dewoitine D-560 env.900 T | T | 163 Fillion | MAQ Dewoitine D-560 env.900 T | T | 188 Schandel | Wak en structure |

T T T T T T T T

..... REPORTAGES - CLASSEMENTS

| | | | | | | | | |
|-----|-------------------------|----------------------------------|-----|-----------|-----------------------------|-----|--------------|--------------------------------|
| 163 | Petiot | 40 ans Français aux Ch.du M. F1B | 171 | Di Rienzo | Curzon 1976-2006 | 180 | Pailhé | Gabriel Loubère 1918-2008 |
| 163 | Frugoli | Coppa Italia Due 2005 | 171 | VL | Moncontour 2006 | 180 | Lee-A-Hing | Eugène Cerny hommage |
| 163 | Méritte + MoViabon 2005 | | 171 | Schandel | Poitou 2006 | 181 | Manoni & Pic | EuroChallenge F1G 2006-7 |
| 164 | FAI | Ch. du monde 2005 Embalse | 171 | Schandel | Ch.France 2006 St-Rémy | 181 | Hach | Record CLGI Sweep-Up |
| 164 | Picol | Champ. du monde 2005 | 171 | Pailhé | Modèles anciens à St-Rémy | 181 | Pic | Viabon 2008 |
| 164 | Pailhé | Ch.de F. indoor Bordeaux 2005 | 171 | FAI | Ch.Monde Juniors 2006 | 181 | Di Rienzo | 23e CH M-Bayet |
| 165 | VL | Echos des Ch. du monde | 172 | Lepp | Viktor Jeskov | 181 | Frugoli | Coppa Italia 2 2008 |
| 165 | VL | Poitou 2005 et '2 minutes' | 173 | FAI | Coupe du monde 2006 | 181 | NFFS | Americas Cup 2007 |
| 165 | ? | Balaton Trophy Tapoca | 173 | FAI | Champ.du M. 2006 F1D Slanic | 182 | FFAM | Ch.de France Indoor 2008 |
| 165 | FAI | Ch.d'Europe Juniors 2005 | 173 | Schandel | Les Rapaces de l'Ill | 182 | Dremière | Cambray Niergnies 2008 |
| 165 | FFAM | Ch. de France Saintes 2005 | 173 | VL | Le Luc 2006 F1G P30 | 182 | FAI | Ch.Europe F1E Rhön 2008 |
| 165 | Dremière | La CH du Nord 2005 | 173 | FFAM | Ch.de F. F1E | 183 | FAI | Ch.d'Europe 2008 |
| 165 | Cerny | Concours à La Garde | 173 | Collet | Coupe Modela 10ème CO2 | 183 | Piller | Ch.deFrance ind.Bordeaux 2008 |
| 165 | Delcroix | Orléans indoor | 173 | Wagner | Where there is a will | 183 | Morisset | F1G CH Jump 1949 |
| 165 | VL | Ch.du monde F1E : France 1ère | 174 | Picol | Sisteron 2006 F1G P30 | 183 | Piller | Coutineau Ch.Monde F1B junior |
| 166 | Darrouzes | Ch. d'Europe indoor 2005 | 174 | Reverault | 1er Concours 'Chouette' | 183 | Marquois J. | Les Ch.Monde Juniors Kiev 2008 |
| 166 | FAI | Coupe du monde 2005 | 174 | Schandel | Modélisme aux USA | 183 | VL | Poitou 2008 |
| 166 | VL | Bern Euro Fly 2005 | 174 | Di Rienzo | Viabon 2007 F1B WAK | 183 | VL | Ch.France Moncontour 2008 |
| 166 | Hach | Novum Pokal F1K | 174 | Di Rienzo | Coupe M.Bayet 2007 F1G CH | 183 | Manoni | Euro Challenge F1G 2008 |
| 166 | Biton Chene | Le Ch.de France Saintes 2005 | 176 | Dremière | Coupe Hauts-de-France | 184 | Woebbeling | Coupe F1E à Zlatibor |
| 167 | Hach | Aichfeld und Fürstenfeld F1K | 176 | Schandel | EuroFly Bern 2007 | 184 | Schandel | Ch.Europe F1E Röhn 2008 |
| 167 | ? | Vol de pente à Tourtenay | 176 | VL | Euro Challenge F1G | 184 | NFFS | Americas Cup 2008 |
| 167 | Bodin | Bilan d'une année P30 | 176 | FAI | Le Ch. du M. Odessa 2007 | 184 | Piller | Ch.Monde juniors 1988 |
| 167 | Simon | Emmanuel Fillon 1917-2005 | 176 | Nikitenko | Le Ch. du M. 2007 Odessa | 184 | PAM | Crit.Ph.Lepage Arzay 2008 |
| 167 | Zwahlen | Article des '4A' | 177 | FAI | Ch.d'Europe F1D Belgrade | 185 | FAI | Coupe du monde 2008 |
| 167 | Delcroix | Orléans indoor 2006 | 177 | Salzer | Bio brève | 185 | FFAM | Roger Puech RIP |
| 167 | Delcroix | + Dédé Bonnot | 177 | FAI | Poitou 2007 | 186 | Lee A Hing | Challenge P30 2008 |
| 167 | VL | Le Luc 2005 | 177 | FAI | Ch.du M. F1E | 186 | Picol | Sisteron 2009 la Coupe |
| 167 | VL | + Bonnot/Sechaud/Desvignes | 177 | FFAM | Ch.de F. Arzay 2007 □ | 186 | Manoni | Euro Challenge F1G 2008 |
| 168 | Nikitenko | Viabon 2006 - La CH | 177 | Piller | 20 ans déjà... 1987 | 186 | PAM | Crit.Ph.Lepage 2009 |
| 169 | Picol | CH Alpes Sud Sisteron | 178 | VL | Euro Challenge F1G | 187 | Galichet | Crit.Ph.Lepage 2009 Viabon |
| 169 | Piller | + André Bonnot | 178 | Pailhé | Commentaires Ch.de F. | 188 | Marilier | Ch.deFrance ind.2009 Andard |
| 170 | Dremière | La CH Cambrai 2006 | 178 | Cerny | Openscale 2007 | 188 | VL | Albert Riedlinger RIP |
| 170 | Blanchard | Orléans 2006 indoor | 178 | Piller | Poitou 2007 | 189 | FAI | Ch.duMonde Croatie 2009 |
| 170 | FAI | Ch.d'Europe F1E 2006 | 178 | Roux | Champion du monde F1E 2007 | 189 | Piller | Ch.France Andard 2009 |
| 171 | Hach | Balaton Trophy 2006 F1K | 178 | VL | Euro Fly 2007 Bern | 189 | FFAM | Ch.France Saintes 2009 |
| 171 | FAI | Ch.Europe Odessa 2006 | 178 | Di Rienzo | Arzay 2007 Modèles anciens | 189 | FAI | Ch.Europe Ind. Belgrade 2009 |
| 171 | Moreau | Ch.Europe Odessa 2006 | 179 | FAI | Coupe du monde 2007 | 189 | Marilier | 1ères médailles en F1D |
| 171 | Michaud | G.Brochard | 180 | Picol | Sisteron 2008 CH Alpes-Sud | | | |

..... PLANS de PLANEURS lancés-main HLG

| | | | | | | | | | | |
|-----|--------------------------------------|----------------------|-----|--------------|-------------------------|--------------------|-----|--------|---------------------|----------------------|
| 164 | Bat Sheet 19 Réglages classiques HLG | | 174 | Schieferdeck | Elypsa struture env.600 | # | 185 | Batiuk | TLG Turn-Up env.915 | # |
| 164 | Surtees | indoor MK-II | # | 177 | Chudoba | Desika | # | 186 | Engiela | structure 20 g |
| 165 | Placek | 'Lunak' en structure | T | 178 | Schoferdec | Sestka structure | # | 187 | Stoy | Coot IV-V Indoor |
| 169 | Kaczkorek | Big-X env.600 | # | 180 | Buxton | Pelicatoo indoor | # | 187 | Velech | Structure 36g |
| 170 | Schieferdeck | Structure env.550 | # | 180 | Batiuk | Maxine 24 | # | 187 | Benns | TLG Spin-Up env.1040 |
| 174 | Volny Let | Zuzka env.280 | # | 181 | Romash | indoor Nikin | # | 189 | Buddenbohn | Zenith env.460 |
| 174 | Volny Let | Muska env.240 | # | 182 | Batiuk | TLG Turn-Up record | # | 189 | Page | 34 g env.440 |

..... PLANS de PLANEURS catapultés CLG

| | | | | | | | | | | | |
|-----|---------|-------------|---|-----|-------|--------|---|-----|------------|-----------------|---|
| 166 | Nippert | Zip env.388 | # | 167 | Hines | BatCat | # | 181 | Buddenbohn | indoor Sweep Up | # |
|-----|---------|-------------|---|-----|-------|--------|---|-----|------------|-----------------|---|

..... PLANS de PLANEURS A1 ou F1H

| | | | | | | | | | | | |
|-----|-----------|--------------|---|-----|-----------|----------------|---|-----|------------|---------------|---|
| 169 | Harsfalvi | Pelikan-VIII | # | 169 | Harsfalvi | Pelikan-VIII-b | # | 170 | Kantipaylo | Bunt env.1500 | # |
|-----|-----------|--------------|---|-----|-----------|----------------|---|-----|------------|---------------|---|

..... PLANS de PLANEURS divers

| | | | | | | | | | | | |
|-----|--------------|--------------------------|---|-----|----------|---------------------|---|-----|----------|---------------------------|---|
| 164 | Moriceau | Planeur cadet Le Vautour | # | 176 | Jedelsky | Taube 25 dm² 1950 | # | 187 | Schandel | Planeur Avocette env.1440 | # |
| 173 | Schandel | Sitelle env.1360 | T | 177 | Schandel | FALCO 1 et 2 débuts | T | 188 | Schandel | Début Fauvette env.1400 | # |
| 173 | Schandel | Rousserolle env.1360 | T | 179 | Sokolov | env.3000 | # | 188 | Schandel | Planeur Sterne env.1540 | T |
| 173 | Vincent et G | DVPB-01 Dépron env.750 | T | 182 | Schandel | Falco 3 env.1750 | T | | | | |

..... PLANS de MOTOS CO2 ou F1K

| | | | | | | | | | | | |
|-----|-----------|----------------------|---|-----|------|-----------|---|-----|-------|---------------|---|
| 169 | Van Buren | Moto dépron 0.27 cm3 | # | 169 | Fenz | Evolution | # | 182 | Selik | CO2 Acorte II | # |
|-----|-----------|----------------------|---|-----|------|-----------|---|-----|-------|---------------|---|

..... CONSTRUCTION NEZ - PALES - CROCHETS

| | | | | | | | | | | | |
|-----|----------|------------------------------------|-----|-----|-------------|-----------------------------|----|-----|---------|-----------------------|----|
| 166 | Aikman | F1D Chimera | #0 | 172 | Orlov ? | Crochet | | 185 | Bukin | F1G 12 + 1.9 dm2 IV | #< |
| 166 | Bailey | F1D F1D 2005 | #0 | 172 | Stamov | Crochet | | 185 | Bailey | F1D F1D pas variable | < |
| 167 | Fillon | F1G 'Le Tordu' | T< | 172 | Makarov & K | Crochet et détails | | 185 | Lefever | IND F1M Gnats Whisker | < |
| 169 | Dupuis | F1B Grozebul-8 1971 | #0< | 173 | Serres | Equilibrage monopale (1969) | < | 186 | Godden | P30 P30 corde 120 | < |
| 170 | Fournier | F1G 11.65 + 2.13 dm ² | T< | 175 | Gorban | F1B env 1600 | 0< | 186 | Aikman | F1D Chimera 2005 | T< |
| 170 | Siroky | F1G Knize 11 + 2.6 dm ² | 0 | 183 | Andrijukov | F1B env.1576 | #0 | 187 | Bailey | IND 35 cm | < |
| 172 | Lepp | My towing hook | | 184 | Weber | P30 Multicab engrenage | < | 187 | Treger | F1D Ch.Monde 2008 | < |

..... MATÉRIAUX - MOTEURS

| | | | | | | | | | | | |
|-----|-----------|--------------------------------------|---|-----|--------------|------------------------------|---|-----|----------|---------------------------------|--|
| 163 | Montes | Le balsa matériau miracle #2 | | 170 | Sherrerd | Lake flying | | 180 | Internet | En altitude Décalco Électriques | |
| 165 | Internet | Le poids d'un P'nut | | 171 | Internet | Mèches - Tours maxis | | 181 | Internet | Postal CloudTramp / Densités | |
| 166 | Internet | Poids entoilage - remontage - bulles | | 171 | Internet | Hélice MIL - Timer 0.6 g | | 182 | Internet | Avenir P30 / DLG | |
| 166 | Michaud | Mé!Evaluer son écheveau | | 173 | ? | A propos de l'électrique | | 184 | Internet | Moteurs fusée- Rapier | |
| 168 | Zeri | La famille 'Coxy' F1B | # | 173 | Vincent et G | PLA DVPB-01 Dépron env.750 T | | 185 | Internet | Déthermalo- Laver minuterie | |
| 168 | Fillon | Fuselages-Hélices-etc | # | 173 | Internet | Epoxy poisseux.. Brins fins | | 185 | Thevenon | Fuselages #1 | |
| 168 | Weber | Entoilage souple = rigide | | 173 | Lavoie | Découpe d'enfretoses | # | 186 | Internet | Décalco- Rugosité- Vé CLG | |
| 169 | Van Buren | F1K Moto dépron 0.27 cm ³ | # | 173 | Internet | Remontages.. Profil PussyCat | | 186 | Thevenon | Fuselages #2 | |
| 170 | Gaggl | Rainimot 0.12 mm ³ CO2 | | 174 | Internet | Lubrifiant silicone | | 189 | Schandel | Art de scier | |
| 170 | Sherrerd | Vol au-dessus du lac | | 176 | Internet | Pré-remonter | | 189 | Schandel | Ponçoirs | |

.....CACAHUETES ou P'NUTS.....

| | | | | | | | | | | | |
|-----|----------|---------------------|--|-----|----------|----------------------|--|-----|---------------|-----------------------|--|
| 163 | Fillon | Blériot XI-2 | | 174 | Fillon | Caudron 109 | | 181 | Aircraft Data | Piper J-3 Cub | |
| 164 | Fillon | Caudron 450 | | 174 | Marquart | NA-5 Charger | | 182 | Aircraft Data | racer Goon de Chester | |
| 166 | Fillon | Darmstadt D-18 | | 174 | Uleiao | Nieuport 161 | | 183 | Fillon | Spitfire styrofoam | |
| 168 | Fillon | Potez 36 | | 176 | Bruning | Mitsubishi F1M2 Pete | | 186 | Koutny | Racek R7 | |
| 168 | Fillon | JP-20 Globe Trotter | | 176 | Mooney | Upton Baby Ace | | 186 | Bruning | Curtiss P40 N | |
| 169 | Fillon | Stinson 1935 | | 177 | Fillon | Boisavia B80 Chablis | | 187 | Halton | ABC Robin avec CO2 | |
| 169 | Galichet | Junker D1-J9 | | 177 | Bruning | Nakajima Ki-44-II | | 187 | Bruning | KI-84 Hayate | |
| 170 | Fillon | Potez 60 | | 178 | Fillon | Blériot XI-BG | | 188 | Mather | Nesmith Cougar | |
| 170 | Galichet | Isaacs Fury Mk-II | | 178 | Bruning | Sea Gull | | 189 | Bruning | Vultee V-IIT | |
| 171 | Fillon | Fike-E | | 180 | Fillon | Pipistrelle MB | | | | | |
| 173 | Fillon | Lignel 44 tandem | | 180 | Bruning | Dewoitine D520 | | | | | |



VOL LIBRE

photo - F. YRONNE -



VEZEDE.. SUR LE TERRAIN

ONT PARTICIPE A CE NUMERO /
Bertrand MORICEAU - Bob
BIENENSTEIN - Minou NISHIZAWA -
FREE FLIGHT NEWS - Mikhail
KOSONOZHIN - F. NIKITENKO -
Jean Wantzenriether - Veronika
SALZER - Bill GOWEN - Pierre
PAILHE

Michel PICOL - André
RENESSON - M. J. VELECHOVI -
Walter HACH - Sergio MONTES - Jean
Marc PREVAULT - John WALKER -
Frank ZAIC - Gérard Pierre BES - A.
SCHANDEL .

Cher André,

Comme toujours j'ai admiré votre travail pendant l'année dernière; vivement Vol Libre en 2010!

J'ai reçu ce jour le Numéro 189 que je n'ai pas encore eu le temps de savourer.
J'expédie mon chèque dans une enveloppe pré-timbrée. Hélas le timbre n'est pas très joli.
Merci pour les bons moments que vous continuez à procurer à vos lecteurs.
Amicalement

Thanks for your beautiful periodical, it gives me
inspiration to renew my activement in the
wonderful Free-Flight Sport.

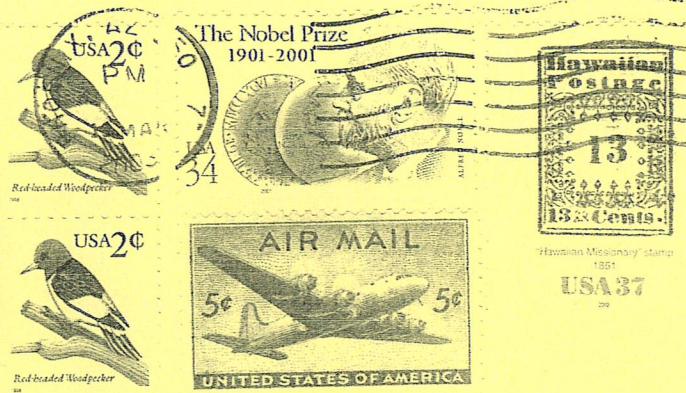
Yours truly,

Ernie Purcell

Peter and Brigitte Brocks
9031 East Paradise Dr.
Scottsdale, AZ 85260-6888
U.S.A.

Par Avion

PAR AVION AIR MAIL



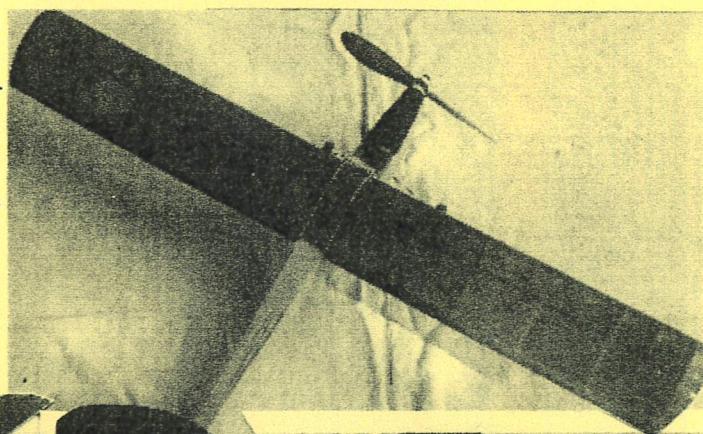
ANDRE SCHANDEL & JACQUELINE
SCHIRMER
16 CHEMIN DE BEULENWOERTH
F-67000 STRASBOURG ROBERTSAU
FRANCE

LE MUSÉE DE VOL LIBRE

LE COIN DU SPOTTER

Cette nouvelle rubrique est destinée à identifier des Trouvailles parfois sorties des greniers ou des puces... Elle fait appel aux souvenirs et à l'expérience des anciens notamment, qui ont pu connaître ces appareils et qui, en les identifiant, participeront à la préservation de la mémoire modéliste et du patrimoine.

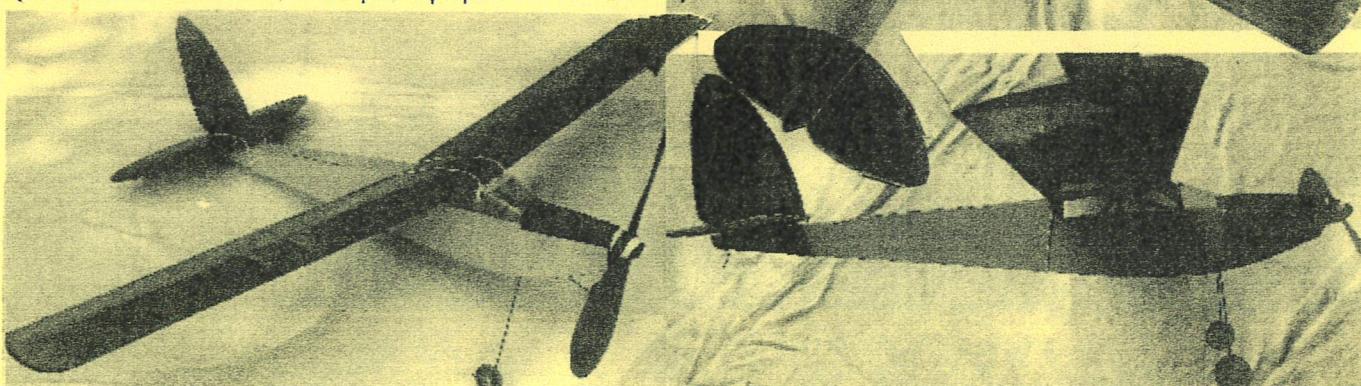
Tous documents et toutes informations seront donc les bienvenus.



Ce petit appareil caoutchouc trouvé en vide-grenier pour quelques Euros est issu incontestablement d'une boîte de construction. Ses dimensions sont : envergure 76, longueur 53, corde 10, hélice plastique diamètre 20 avec cône et nez plastique à réducteur 2/1.

Profil plat entièrement entoilé en solar (!) dérive surdimensionnée, profil dérive et stab biconvexe symétrique. Dièdre à l'aile très faible.

Qui reconnaîtra cette boîte, la marque, l'époque ?



VOL
TOBRE

Photo - F. YRONNE -



PIERRE DI RIENZO

11710