



194  
01 10

FEVRIER

INTERNATIONAL

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](mailto:andre-schandel@wanadoo.fr)

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

Abonnement 6 numéros : € 35 ou \$ 45

Tous les paiements au nom de A. Schandel .

Comptes ( Poste ) CCP 1 190 08 S Strasbourg France

Banque : CME 67 code 10278 compte 00012175640

Iban FR76 1027 8019 0000 0121 7564 065

Deutsche Bank Kehl ( Germany ) 664 700 24 - 0869727

USA + CANADA : **Peter BROCKS**

9013 East Paradise dr.

SCOTTSDALE AZ 85260 6888 USA

E mail : [brocksarizona@cox.net](mailto:brocksarizona@cox.net)

# GALERIE PORTRAITS

## Walt . GHIO



Photo. F. NIKITENKO. -





- 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. Koso-  
nozhkin .
- 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 .



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 réactions 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 salle .....d'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 EUROPE

JUNIORES 2009

## 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 descendent 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<sup>ème</sup> 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<sup>ère</sup> 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<sup>ème</sup> 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<sup>ème</sup>, 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.

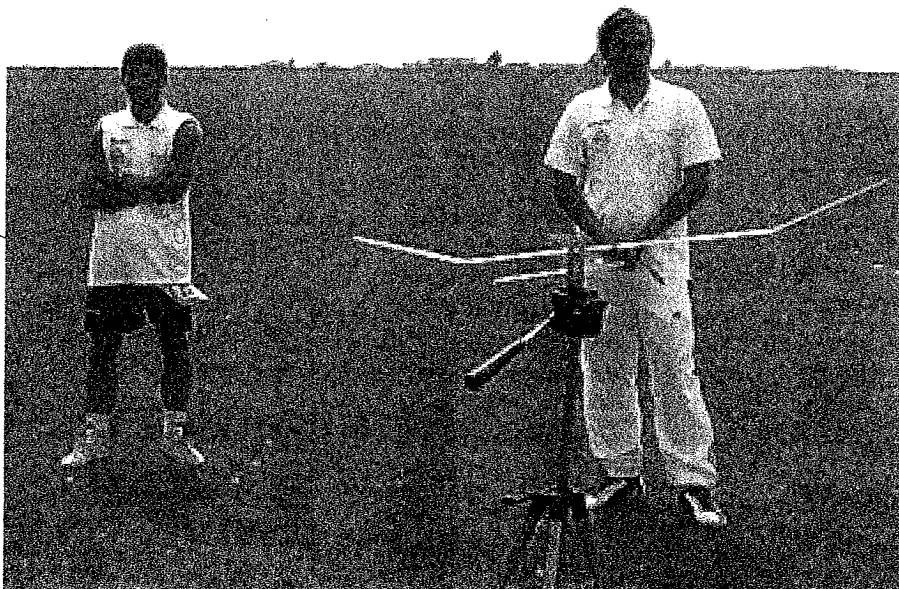
Le vendredi c'est la cérémonie de clôture dans la salle de restaurant. Podiums, remises de médailles, échanges de tee-shirt, dialogues, bonne ambiance excepté que Valentin et Martin se sont fait voler leur sac avec leurs tee-shirt.

Le samedi et dimanche se déroulent les concours inter F1A et F1B sur le même terrain que les Championnats. En F1A, Julien termine 10<sup>ème</sup> au fly-off et Martin 3<sup>ème</sup> 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

**\*BERNARD  
ROUTILLIER -**  
- CEDE GRATUITE  
MENT COLLECTION  
VOL LIBRE DE 0 A  
100 - A PRENDRE  
CHEZ LUI - OU SUR  
TERRAIN. -  
-02 48 55 11 99  
-06 13 05 32 10



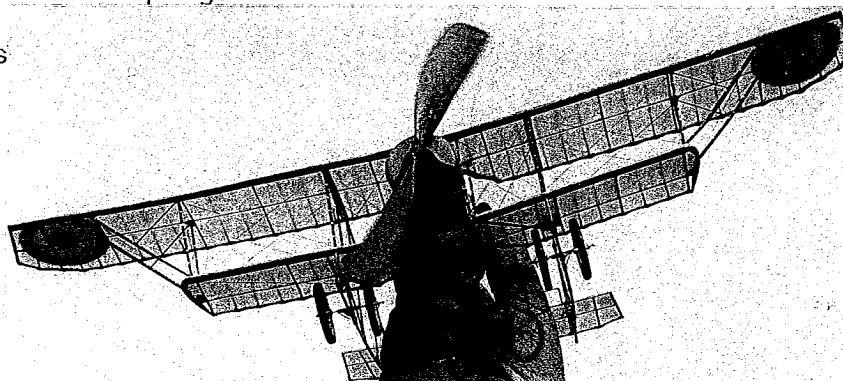
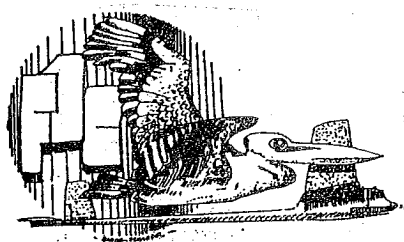
**VOL LIBRE**

#### 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? Wantzenroether .
- 11708- 09- Courrier des lecteurs
- 11710 Image Vol Libre .

#### SUITE - EDITO. -

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 189 ....j'avoue que le courage me manque de faire un tel travail ....de classement en tous genres .



**11655**



F

40

NOUS AVONS CHEZ NOUS TRÈS  
PEU DE FLORELISTES DANS LA  
CATÉGORIE "INDOOR" QUI  
PRATIQUENT LE LANCE-MAIN  
OU CATAPULTE EN SALLE -  
ANGLAIS ET AMÉRICAINS  
ET PLUS GÉNÉRALEMENT LE  
MONDE ANGLO-SAXON PRATIQUENT  
CES CATÉGORIES -

ILS ESSAIENT MÊME EN  
PÉMANENCE À BATTRE DES  
RECORDS INTERNATIONAUX  
NATIONAUX ET DE SALLES -

- LE NOMBRE DE CONCURRENTS  
N'EST D'AILLEURS PAS TRÈS  
ÉLEVÉ - EN EFFET LA  
CONSTRUCTION DE TELS MO-  
DÈLES N'EST PAS À LA PORTEE  
DE TOUT LE MONDE -

- LA POSSIBILITÉ DE CHOIX  
DE Balsa DE TRÈS GRANDE  
QUALITÉ EST UNE CONDITION  
PREMIÈRE -

RARES SONT LES SOURCES  
DE Balsa "INDOOR" DE  
QUALITÉ EXCEPTIONNELLE -  
IL N'EST PAS ÉTONNANT  
QUE LES AMÉRICAINS SONT  
SUR LE DEVANT DE LA SCÈNE -

EN EFFET LES RARES  
SOURCES DE CE Balsa SE  
TROUVENT CHEZ EUX -

- BOB RIENENSTEIN EST UNE  
FIGURE DE PROUE DANS  
CETTE CATÉGORIE, DEPUIS  
DE NOMBREUSES ANNÉES -

- LE MODÈLE PRÉSENTE  
LI DATE LUI DE QUELQUES  
ANNÉES -

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

90

26

77



# FATHER SHOOTER

STANDARD CLASS  
INDOOR CATAPULT GLIDER

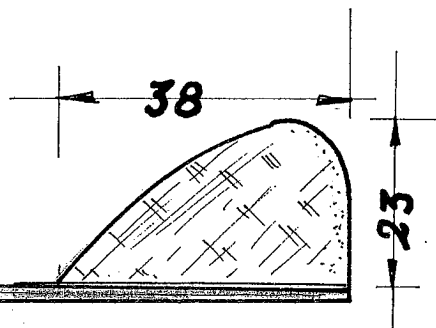
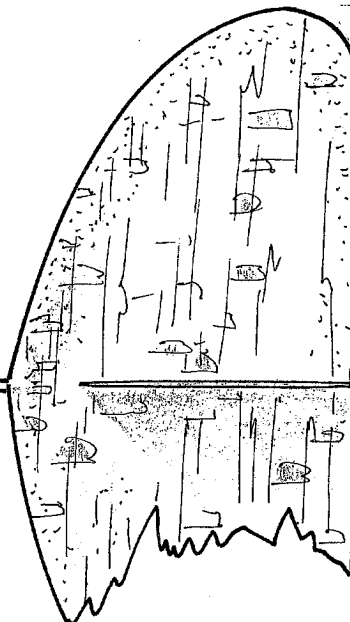
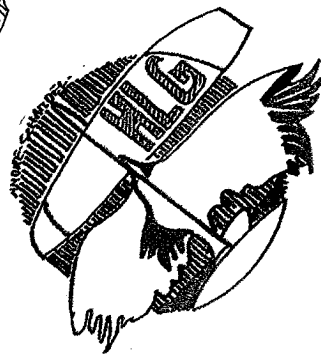
CATEGORY I RECORD HOLDER

**BOB BIENENSTEIN**

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.

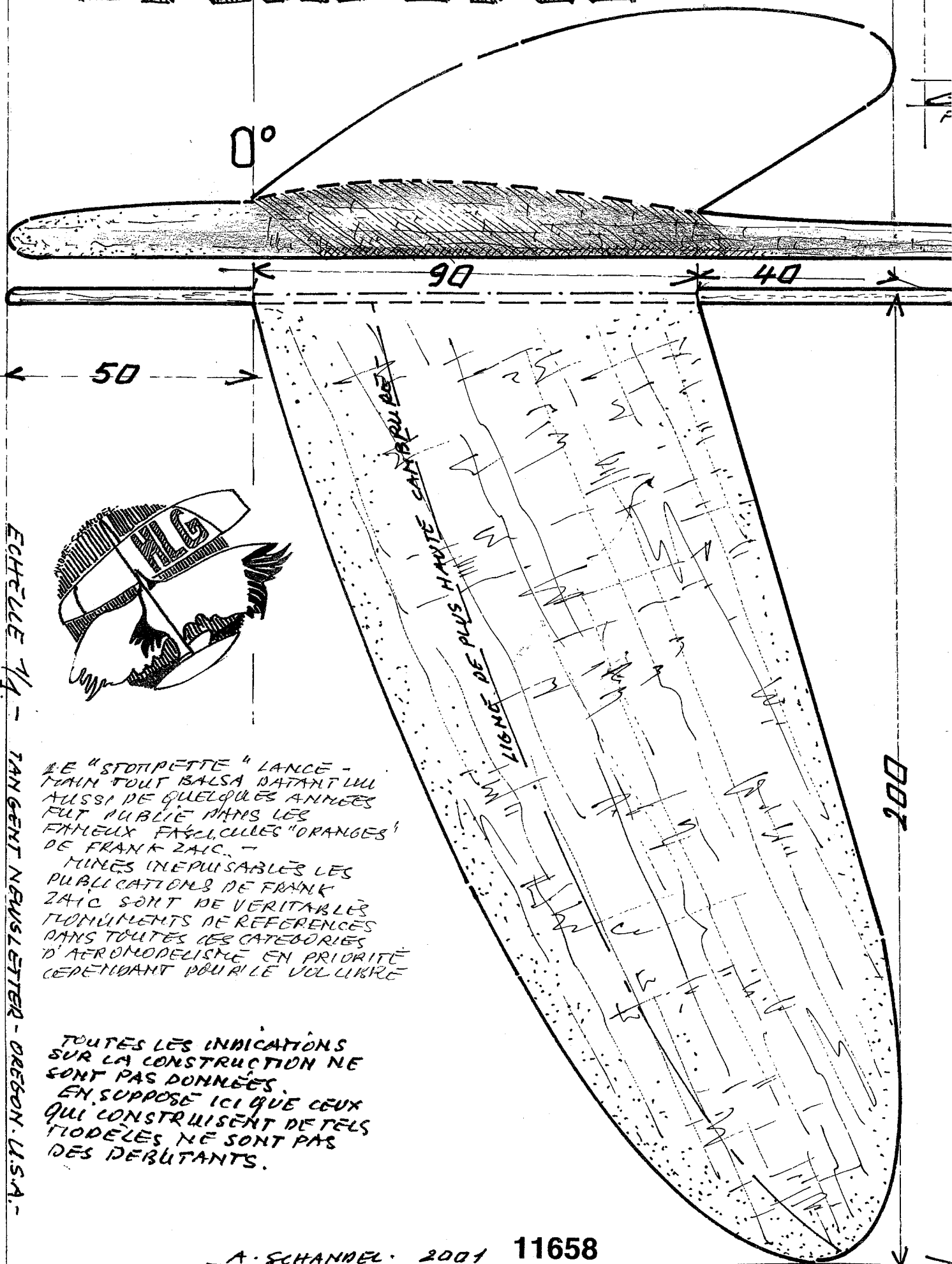


184

INDOOR  
F1D  
FOR  
SERBIA



# STOMPETTE



LE "STOMPETTE" LANCÉ -  
 PAR UN TOUT BALSAS DATANT LUI  
 AUSSI DE QUELQUES ANNÉES  
 FUT PUBLIÉ DANS LES  
 FAMEUX FASCICULES "ORANGES"  
 DE FRANK ZAIC.

MÊMES INÉPUISABLES LES  
 PUBLICATIONS DE FRANK  
 ZAIC SONT DE VÉRITABLES  
 TROUVAILLES DE RÉFÉRENCES  
 DANS TOUTES LES CATÉGORIES  
 D'AÉRONAUTIQUE EN PRIORITÉ  
 CÉPÉNDANT POUR LE VOL LIBRE

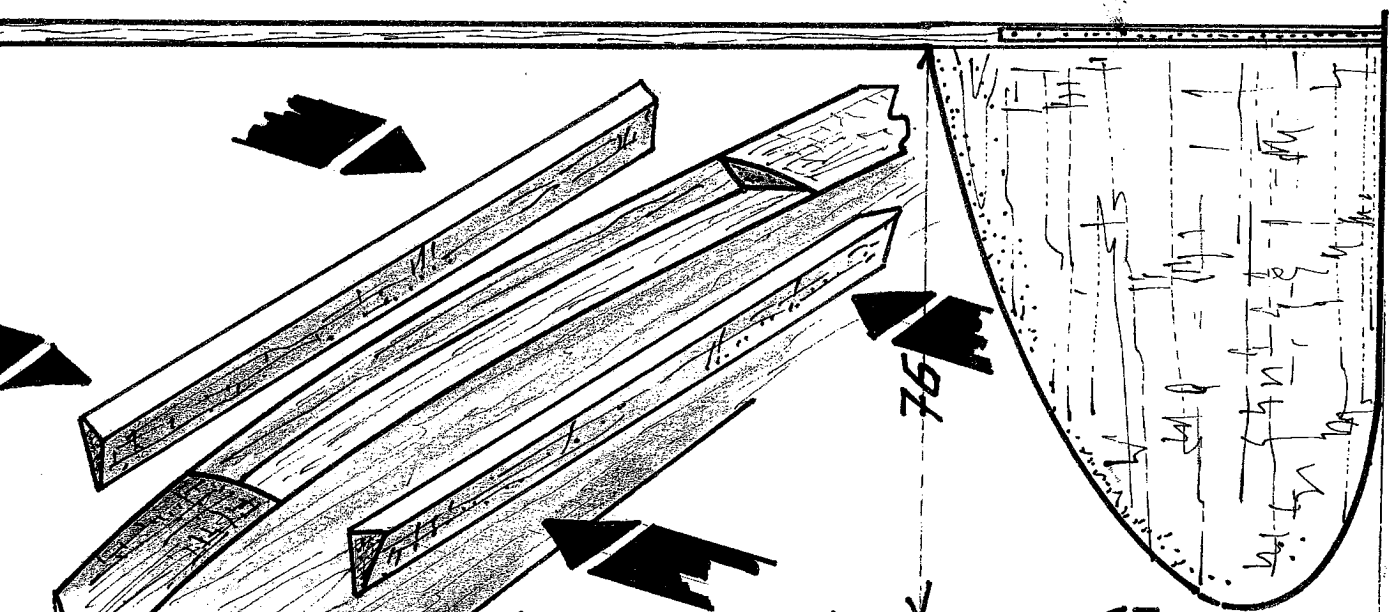
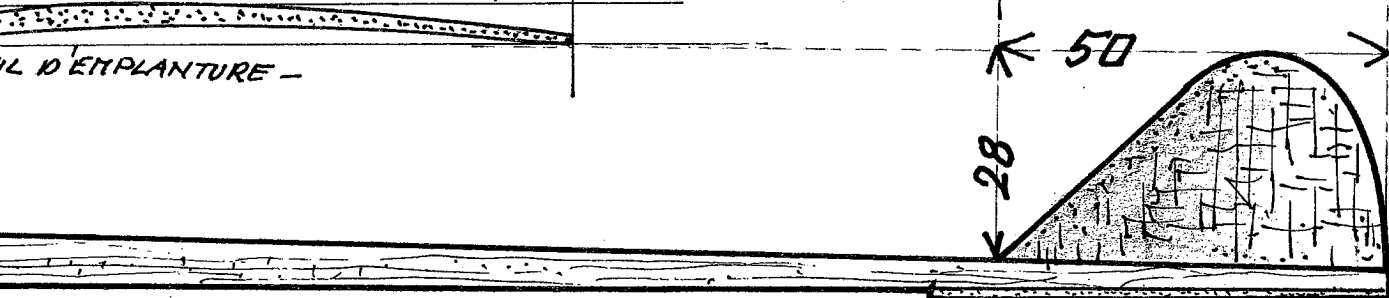
TOUTES LES INDICATIONS  
 SUR LA CONSTRUCTION NE  
 SONT PAS DONNÉES.

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



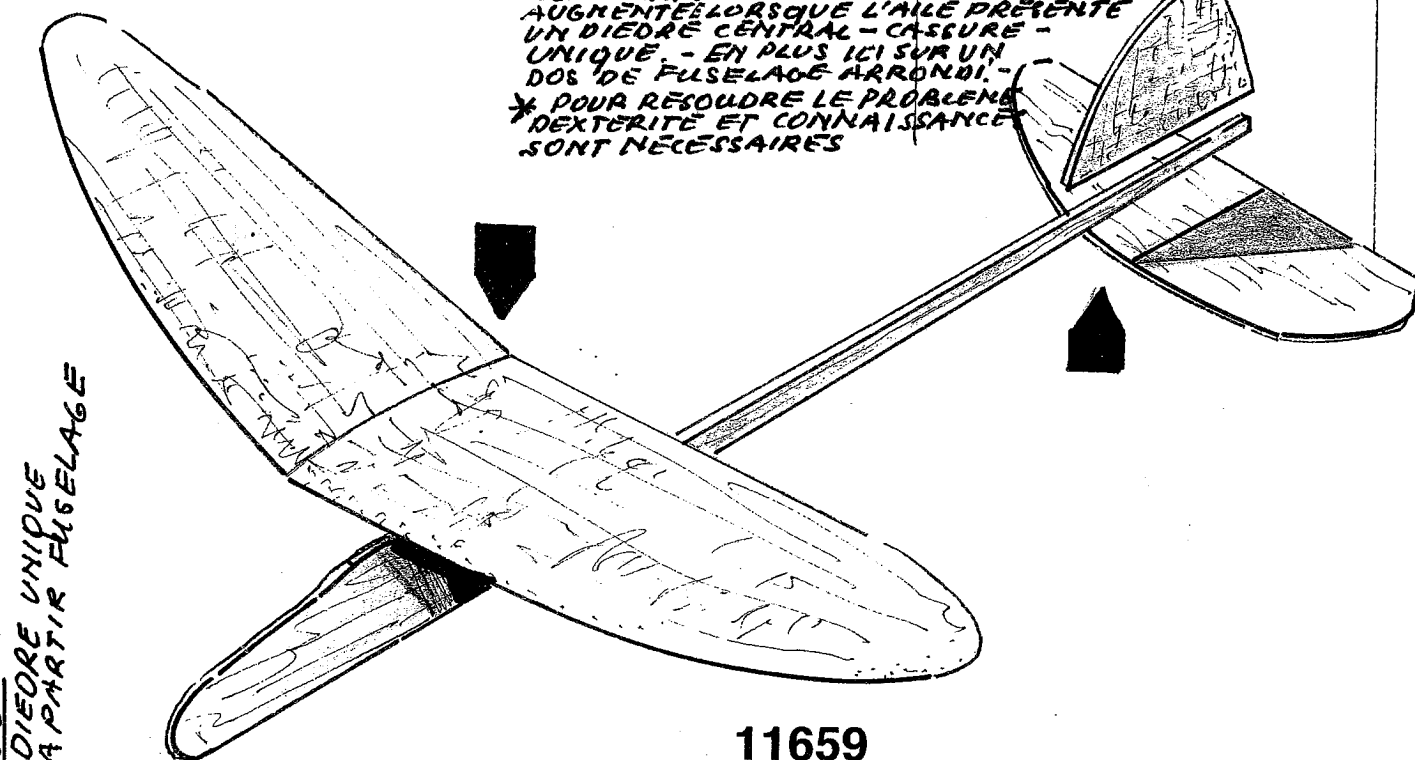
- LE CHOIX DU Balsa EST PRIMORDIAL -  
Balsa "QUARTER GRAIN" SANS DÉFAUTS  
ET DE FAIBLE DENSITÉ -

IL D'EMPLANTURE -



\* PARMI LES DIFFICULTÉS  
NATURELLES DANS LA CONSTRUCTION  
D'UN LANCE-MAIN TOUT Balsa LA  
FIXATION CORRECTE ET SOLIDE DE L'AILE  
SUR LE FUSELAGE EN EST UNE - PAS  
FACILE.  
CETTE DIFFICULTÉ EST ENCORE  
AUGMENTÉE LORSQUE L'AILE PRÉSENTE  
UN DIÈDRE CENTRAL - CASURE -  
UNIQUE - EN PLUS ICI SUR UN  
DOS DE FUSELAGE ARRONDI -  
\* POUR RÉSOUDRE LE PROBLÈME  
DEXTERITÉ ET CONNAISSANCE  
SONT NÉCESSAIRES

60



DIÈDRE UNIQUE  
À PARTIR FUSELAGE

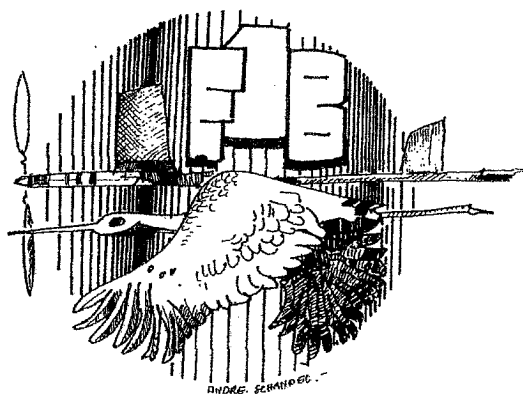
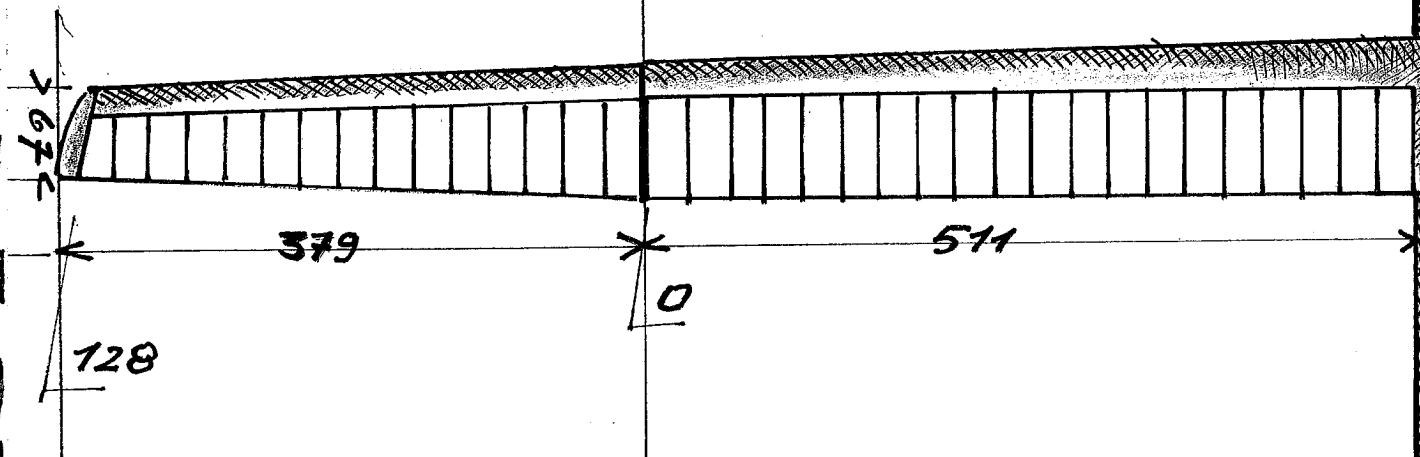
11659

STEFAN  
RENNER  
100%



# MINOU NISHIZAWA

## CHAMPION DU MONDE 2000



DES RENSEIGNEMENTS FOURNIS  
- SUR LES PROFILS  
- SUR LE CENTRE DE GRAVITE' -

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<sup>ème</sup> et 7<sup>ème</sup> 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'Andriukov, pales de Oleg STOEV ? très bonnes pales très effectives, qui malheureusement 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.

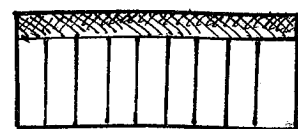
This model was built five years ago, and was flown at the 2005 World Championship (Argentina) and 2007 (Ukraine). In 2009 in Croatia I flew this model in rounds 6 and 7 and both flyoffs.

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.

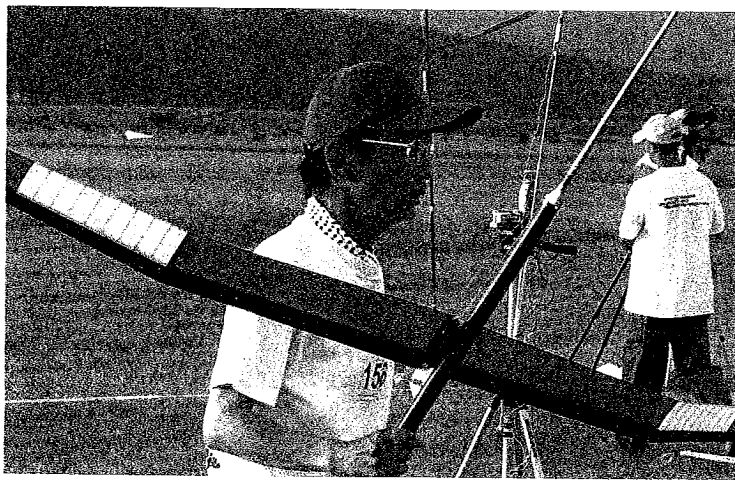
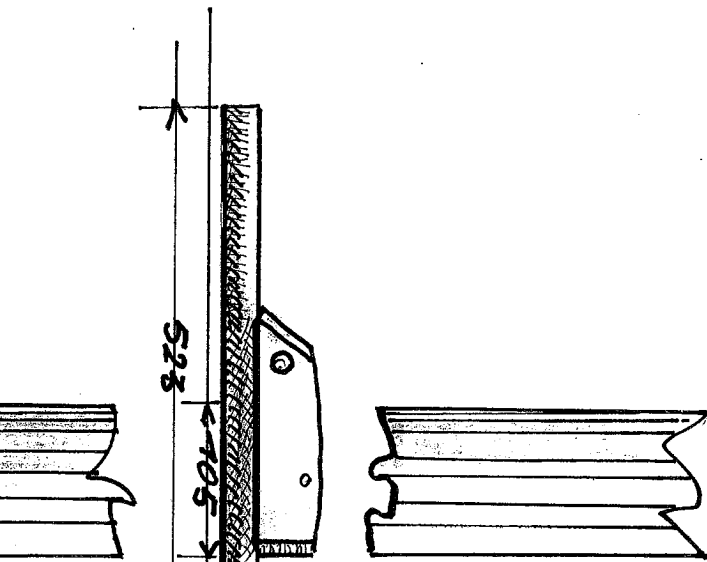
Rubber motors used in official practice in the field were from Tan Super Sport, March 2005. I measured chargeable energy of every rubber motor and I feel that March 2005 is the best of all Tan Super Sport. In the competition I used Tan II, June 2001. Length of the motors is 325 to 335 mm (12.8" to 13.2"),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

DESSIN A. SCHANDÉL D'APRÈS NFES-

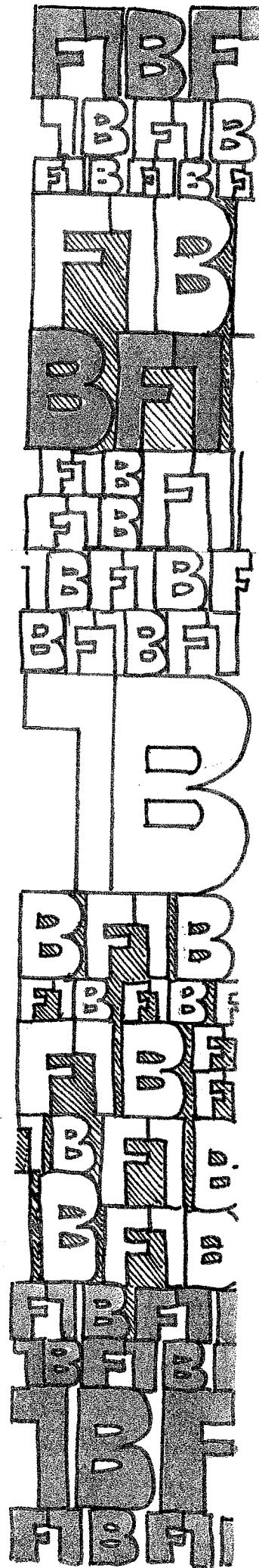
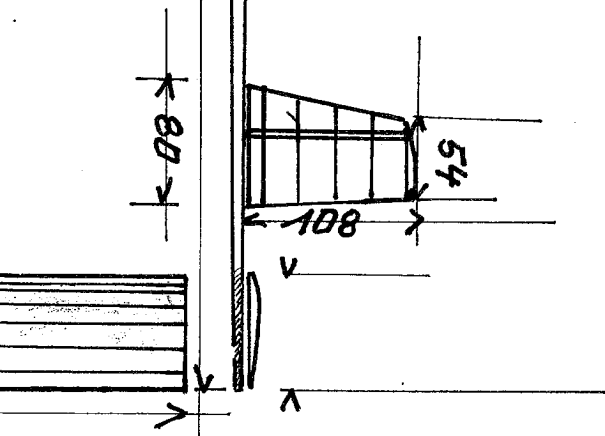
11660







Фот. Ф. М. КИРЕНКО. —



ВОДЯРЕ



# COUPE MONDE

## F1A

1	Per Findahl	SWE	155
2	Tomaz Slokar	SLO	154
3	Kimmo Kulmakko	FIN	148
4	Rene Limberger	USA	144
5	Yuri Titov	RUS	138
6	Roland Koglot	SLO	134
7	Sergey Makarov	RUS	128
8	Robert Lesko	CRO	126
9	Thomas Weimer	GER	123
10	Phil Mitchell	AUS	123
11	Gerhard Aringer	AUT	122
12	Mikhail Kosonozhkin	RUS	115
13	Jan Vosejпка	CZE	115
14	Yalcin Olgun	TUR	109
15	Radoje Blagojevic	SRB	107
16	John Carter	GBR	102
17	Allard van Wallene	NED	101
18	Michael Dvorak	CZE	98
19	Attila Szekelyhidi	HUN	98
20	Milos Bordoski	SRB	98
22	Dirk Halbmeier	GER	92
37	Dietrich Sauter	GER	73
62	Ron Assmuss	GER	54
67	Ansgar Nuettgens	GER	52
81	Jorg Schellhase	GER	46
86	Jens Kuhn	GER	43
87	Helmut Fuss	AUT	43

## 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. Skrzybycki(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

## F1A Junioren

1	Oskar Findahl	SWE	153
2	Anrijs Plume	LAT	151
3	Nikolay Bardarov	BUL	150
4	Ambroz Vrtovec	SLO	126
5	Daniel Rossler	CZE	124
6	Aliaz Ferjancic	SLO	121
7	Alina Sychova	UKR	115
8	Matej Betak	SVK	110
9	Luca Aringer	AUT	110
10	Martin Bohus	SVK	105
11	Tereza Vosejpkova	CZE	101
12	Oliver Cai	USA	101
13	Marek Dohnansky	SVK	96
14	Alexey Khoroshev	RUS	90
15	Miha Lemut	SLO	88
16	Valtteri Niiranen	FIN	83
17	Ivan Zovko	CRO	81
18	Ventzislav Dimitrov	BUL	80
19	Elmin Kerkez	BIH	80
20	Mattias Richter	GER	80
54	Willi Herwig	GER	30

## F1B Junioren

1	A. Warakomska	POL	153
2	Tomas Mackus	LTU	151
3	Paul Coutineau	FRA	150
4	Oskar Findahl	SWE	150
5	Maryana Savova	BUL	150
6	Bartolomej Skrzybycki	POL	140
7	Mirko Peselj	SRB	140
8	Haris Jusufbasic	BIH	100
9	O. Kulakovsky	UKR	90
10	Philipp Seifert	GER	90
11	Hana Drobiszova	CZE	80
12	Plamen Mihaylov	BUL	80
13	Maciej Warakomski	POL	51
14	Anastasia Vivchar	UKR	51
15	Aleksey Lichagin	RUS	50
16	Jurijs Ancans	LAT	50
16	Liav Efrat	ISR	50
16	Sevak Malkhasyan	USA	50
16	B. Bilewicz	POL	50
20	Sergiy Popov	UKR	41

## F1C

1	Reinhard Truppe	AUT	155
2	Gabor Zsengeller	HUN	155
3	Laszlo Patocs	HUN	155
4	Edward Burek	POL	136
5	Pieter De Boer	NED	135
6	Damjan Zulic	SLO	134
7	Juri Roots	EST	133
8	Nikolay Rekhin	RUS	130
9	Alan Jack	GBR	126
10	Atae Yamasaki	JPN	122
11	Artem Babenko	UKR	116
12	Pavel Matocha	CZE	109
13	Franco Gradi	ITA	106
14	Claus Gretter	GER	100
15	Mikhail Kharitonov	RUS	95
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

## F1Q

1	Andreas Lindner	GER	151
2	Klaus Salzer	AUT	150
3	Frank Pollard	USA	100
4	Ron Assmuss	GER	70
5	Anthony Shepherd	GBR	51
6	Oskar Bolko(J)	POL	50
7	Dietrich Sauter	GER	50
8	Matti Lihtamo	FIN	50
9	Wolfgang Gerlach	GER	41
10	Trevor Grey	GBR	41
11	Julie Parker	USA	40
11	Pim Ruyter	NED	40
16	Matthias Tietz	GER	26
17	Peter Lang	GBR	25

## F1P Junioren

1	Adrian Matras	POL	141
2	Maciej Karczmarczyk	POL	140
3	Patryk Strasz	POL	110
4	Maksim Revazov	RUS	50
5	Chinmay Jaju	USA	50

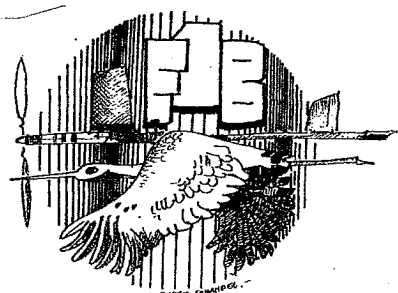
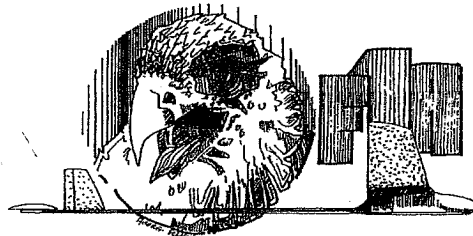


# 2009



## 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	Fraantisek Doupovec	CZE	93
14	Jan Smeringai	SVK	91
15	Adrian Draghici	ROU	91
16	Florian Draghici	ROU	82
17	Dominika Drmlava	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



# MIKHAIL KOSONOVHIN

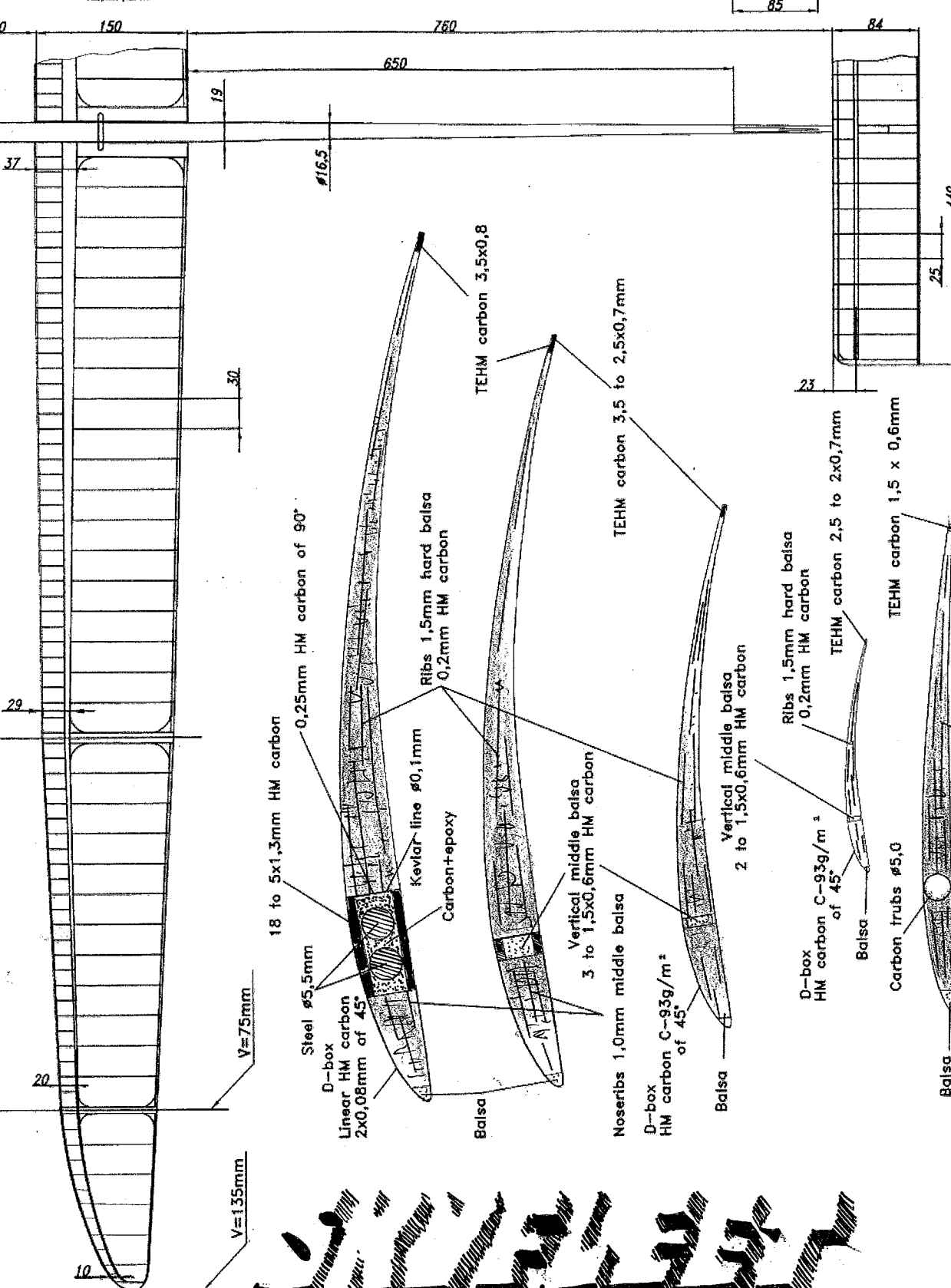
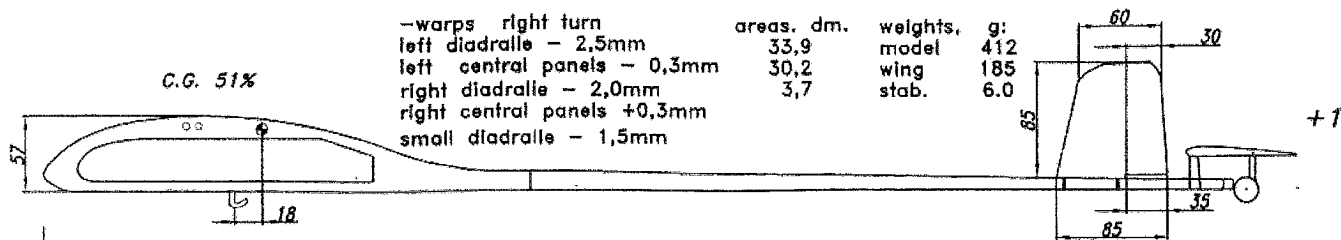
## F-1-A "SKYFLEET" ULTRA LONG ELECTRONIC MODEL

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

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

weights. g:  
model 412  
wing 185  
stab. 6.0

C.G. 51%



WDL HERE



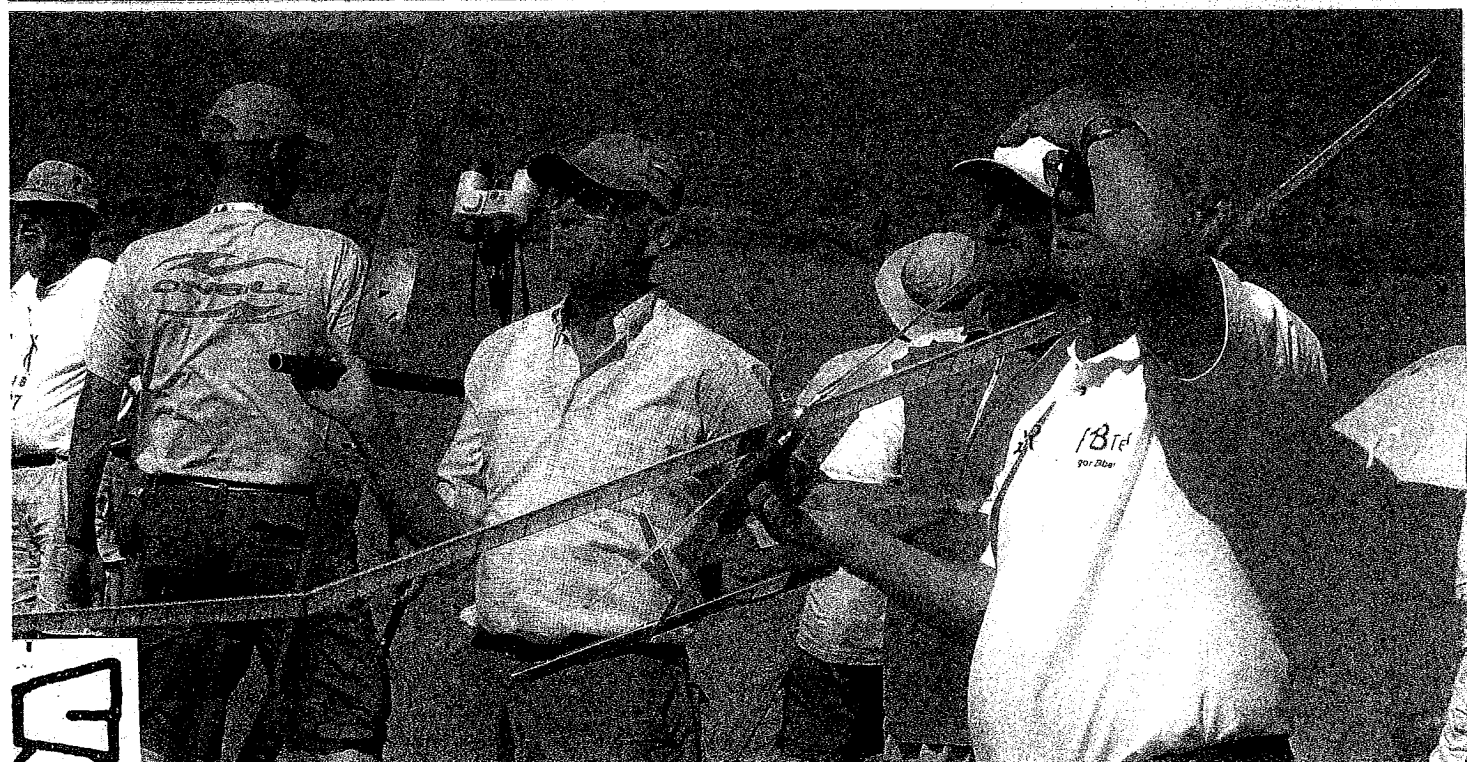
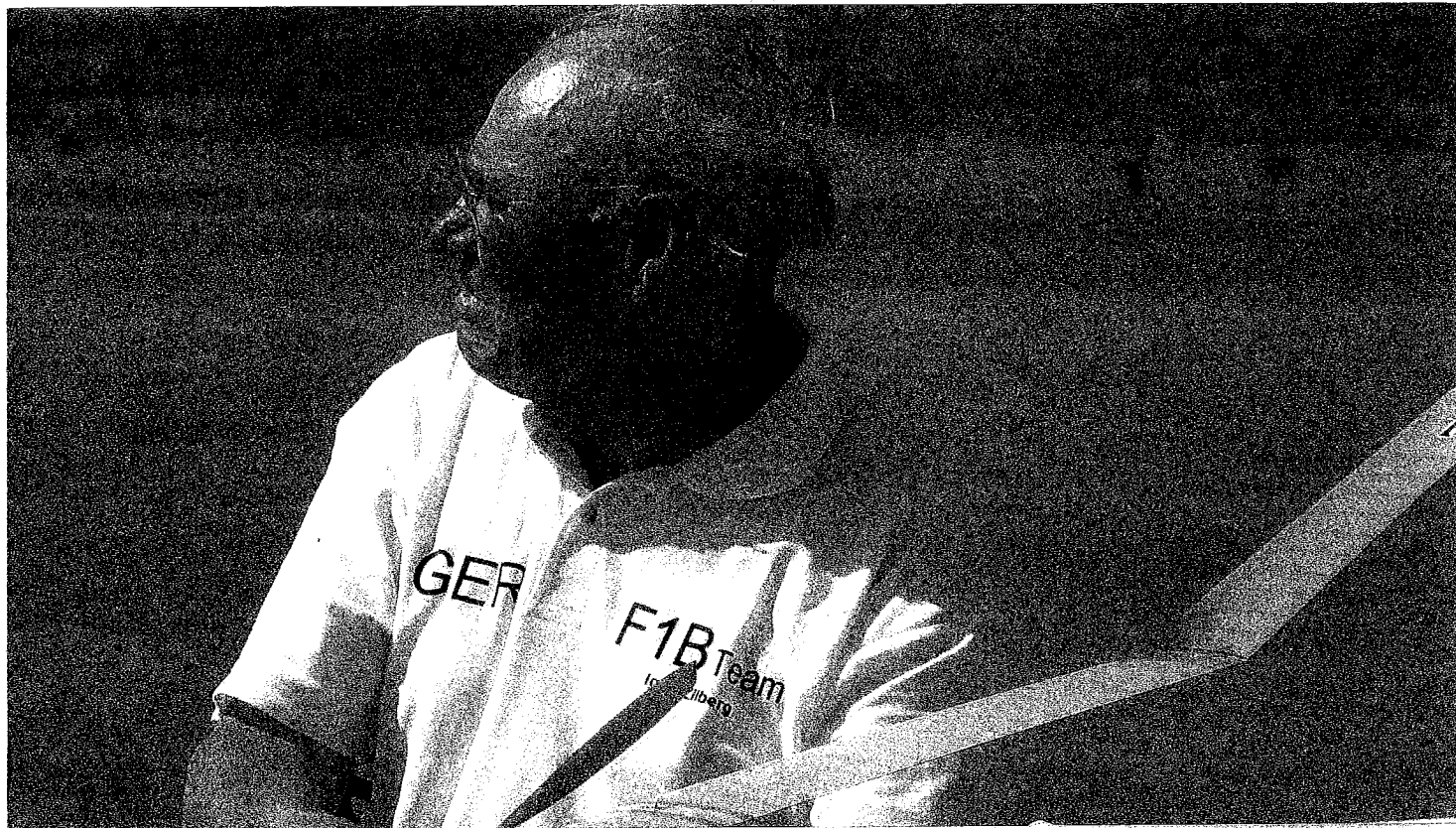


Photo F. NIKITENKO

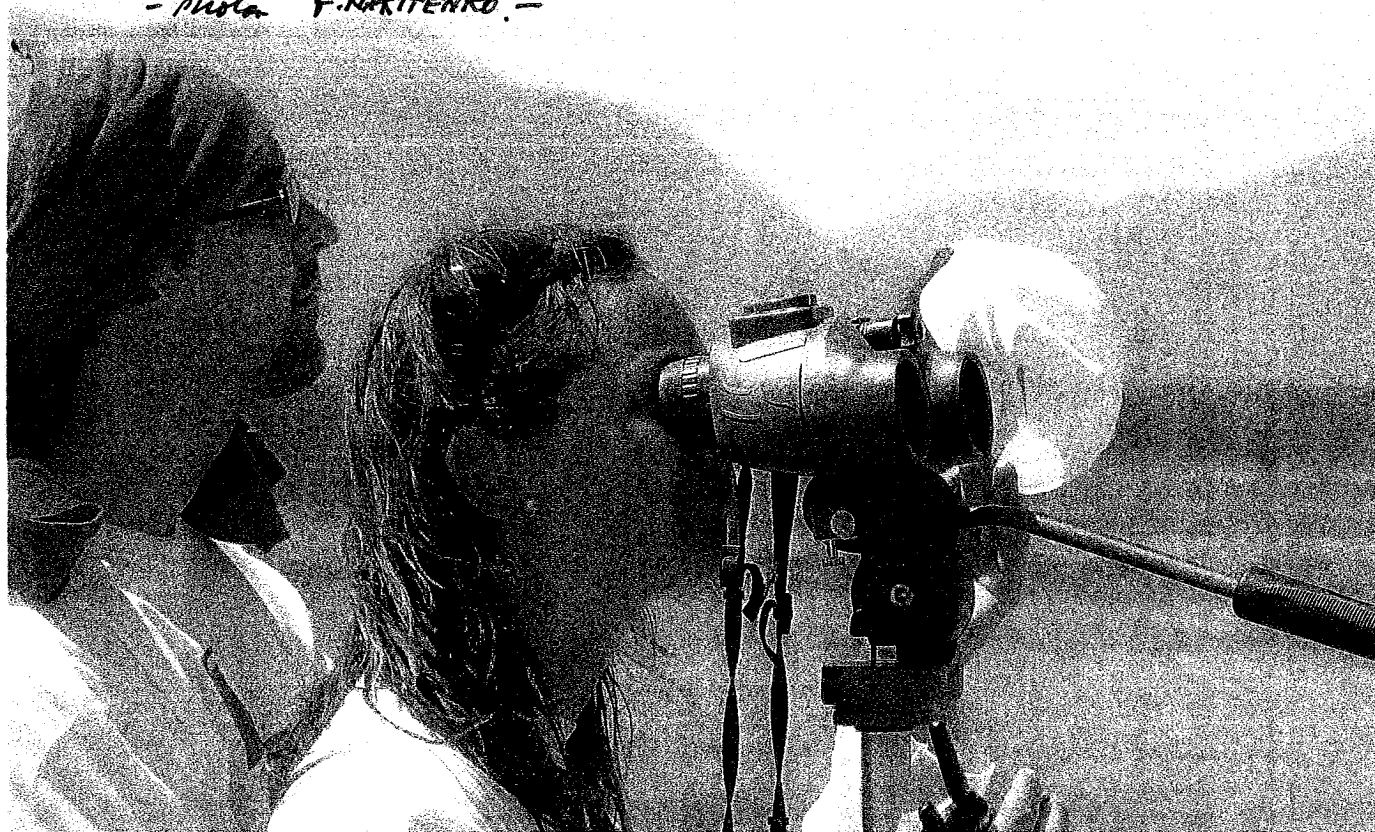
## CHAMPIONNATS DU MONDE 2009 CROATIE

\* AUX CHAMPIONNATS DU MONDE 2009 EN CROATIE LES ALLEMANDS D'UNE MANIÈRE GÉNÉRALE ET EN F1B EN PARTICULIER SE SONT MONTRÉS TRÈS PERFORMANTS - AVEC DES ÉQUIPIERS, COMME IGOR ZILBERG, ANCIENNEMENT URSS, ET B. SÍLZ - RÉCENT

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

VOI  
LIBRE

- photo F. NIKITENKO -



VOI LIBRE

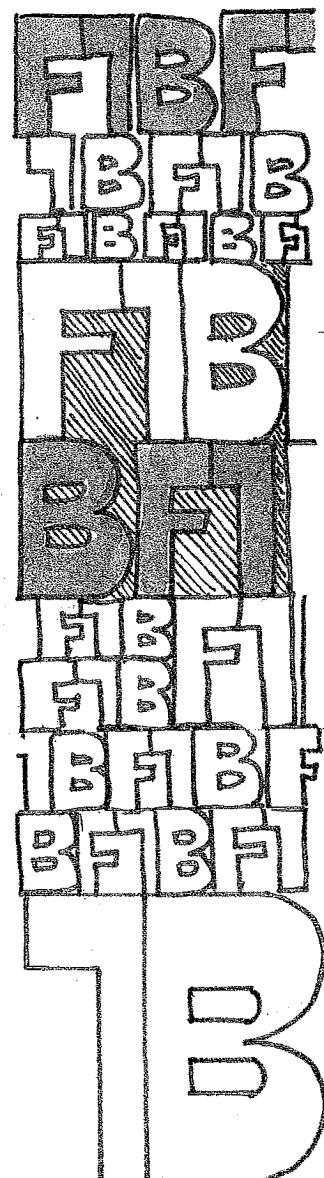
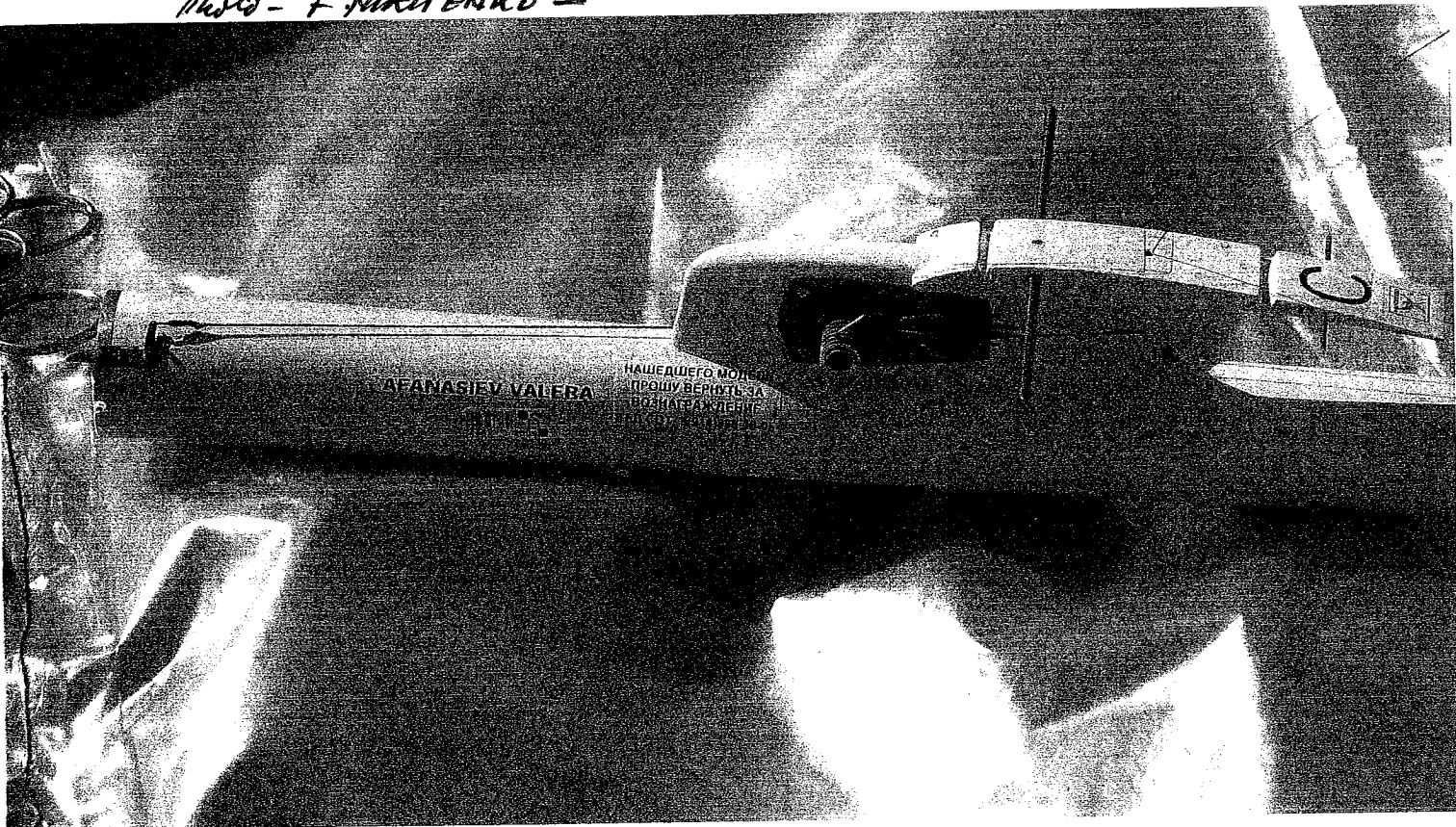


# CH. DU MONDE 2009

NOUS AVONS DEJA RAPPORTE DANS LES V.L. PRECEDENTS, LES MERITES PHOTOGRAPHIQUES DE F. NIKITENKO, NOUS AVANT RAPPORTE UNE VERITABLE MOISSON... L'EFFICACITE DE ELOISE RIGULT TERMINANT A LA 6<sup>ème</sup> PLACE DANS UN MONDE "MACHO" N'EST PAS DUE AU HASARD, ELLE FORNE AVEC SON FRERE UN DUO REDOUTABLE - ICI ON SUIT CE QUI SE PASSE SUR LE TERRAIN, AU LOIN...

CROATIE





\* **STATISTIQUES - COUPE DU MONDE 2009 - ETABLIES PAR FREE FLIGHT NEWS - 6-8 -**  
**NUMBRE DE PARTICIPANTS TOUTES COMPETITIONS CONFONDES :**  
**4169.**

\* **PREMIER TABLEAU -**  
**NUMBRE DE CONCOURS DANS LESQUELS DES CONCURRENTS FUREN CLASSES.**

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

**CONSTATS -**  
**COMME LES DIFFERENTS CHAMPIONNATS MONDE - EUROPE - L'ONT MONTRÉ LES ALLEMANDS SEMBLENT DOMINER LE VOL LIBRE. DANS PRATIQUEMENT TOUTES LES CATEGORIES - SEULE LA CLASSE F1E EST UN PEU MOINS PERFORMANTE. NOTONS QUE MALGRÉ LA TOTALE ABSENCE DE FRANCAIS EN F1C LA FRANCE OCCUPE CEPENDANT LA TROISIEME PLACE - SOMME GÉNÉRALE.**

# STATISTICS OF WORLD CUP 2009

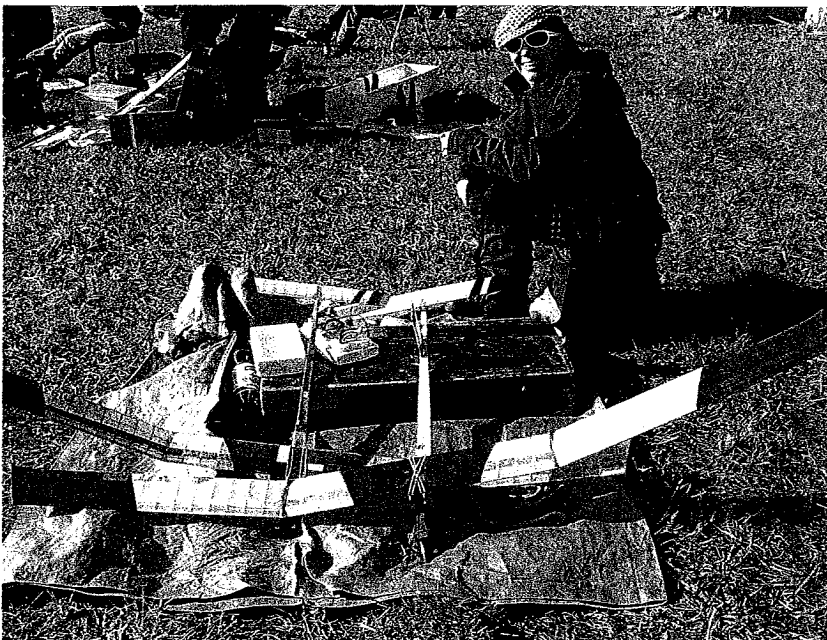
Total number of participants in all competitions: 4169

Number of events in which competitors scored

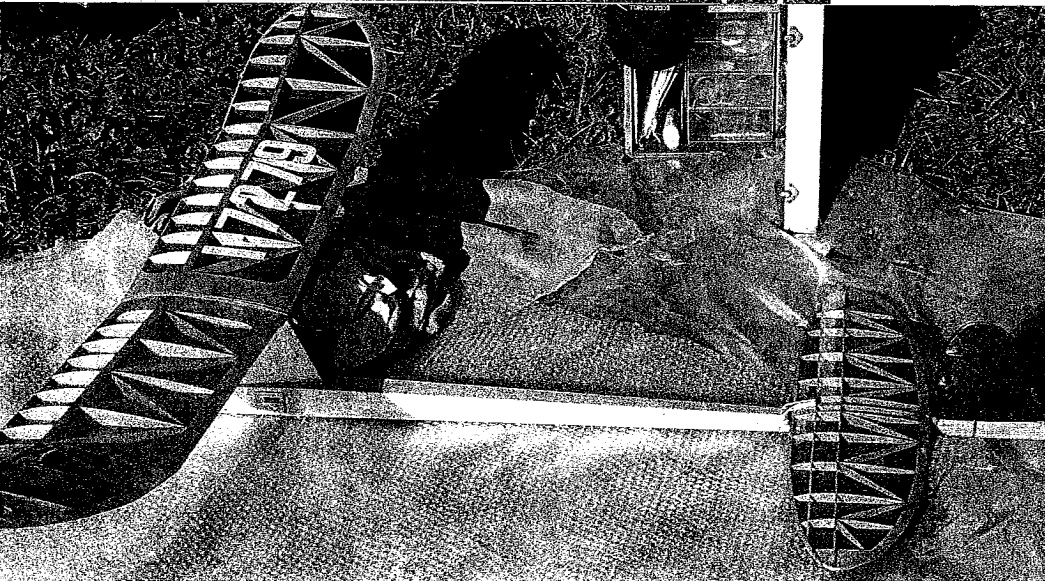
	F1A	F1AJ	F1B	F1BJ	F1C	F1Q	F1PJ	F1E	F1EJ
Number of competitions	42	37	43	35	40	15	7	18	17
Total number of entries	1666	264	962	105	420	49	23	611	140
Number of competitors scoring points:									
in 1 event	217	44	114	17	61	12	3	51	9
in 2 events	64	17	57	3	30	3	0	22	8
in 3 events	31	5	22	4	11	0	1	10	7
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 2	POL 3	ROU 13	ROU 6	GER 33
GER 11	CRO 3	UKR 10	BUL 2	POL 6	AUT 1		FRA* 10	POL 4	POL 29
FIN 9	SVK 3	USA 9	BIH 1	RUS 5	POL 1		SVK 8	FRA* 3	FRA 27
FRA* 9	BIH 2	CZE 7	CZE 1	GER 4	USA 1		POL 7	SVK 3	UKR 24
SLO 9	BUL 2	FRA* 7	FRA* 1	HUN 4			ITA 6	AUT 1	RUS 22
SVK 8	CZE 2	GBR 7	GER 1	ITA 4			CZE 5	CZE 1	USA 21
CRO 7	FIN 2	NED 7	LTU 1	USA 4			GER 5	GER 1	SVK 20
SWE 7	POL 2	AUS 5	SWE 1	EST 3			AUT 4	ITA 1	CZE 19
UKR 7	RUS 2	CRO 5	UKR 1	CZE 2			SUI 1		ROU 15
USA 7	UKR 2	POL 5	SRB 1	AUS 1					CRO 14
BUL 4	AUT 1	RUS 5		AUT 1					SLO 13
CZE 4	EST 1	LTU 4		BLR 1					GBR 12
GBR 4	GER 1	SWE 4		BUL 1					ITA 12
LAT 4	LAT 1	SRB 4		CRO 1					NED 12
NED 4	LTU 1	BIH 3		FIN 1					AUT 11



A. SCHANDL



EURO FLY 2009

EURO FLY 2009

BERNE

11667



### ENTOILER PLASTIQUE.

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

[www.youtube.com/watch?v=1G4Qfv\\_Zcl4&feature=related](http://www.youtube.com/watch?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.

### R D T

C'est le déthermalisation 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 motomodels 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 minuteriers 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>

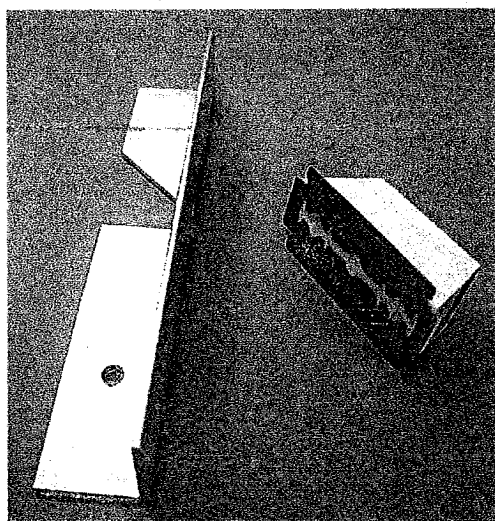
Retrouvez la fabrication du KBKKBK, copie de l'article original. Les planeurs CB ? plein de photos et de conseils. Des astuces anciennes et modernes sur les réglages. Mais encore des vues superbes sur l'aviation "grandeur" proche de nous autres. -- Bon, il faudra naviguer un peu pour trouver tout cela... 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](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 :

[informatique-pda.shop.ebay.fr/Impression-/100669/i.html](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 bigrement alléchant. Aux USA, les sprays pour fleurs servent largement pour imperméabiliser.

# Koster 1966

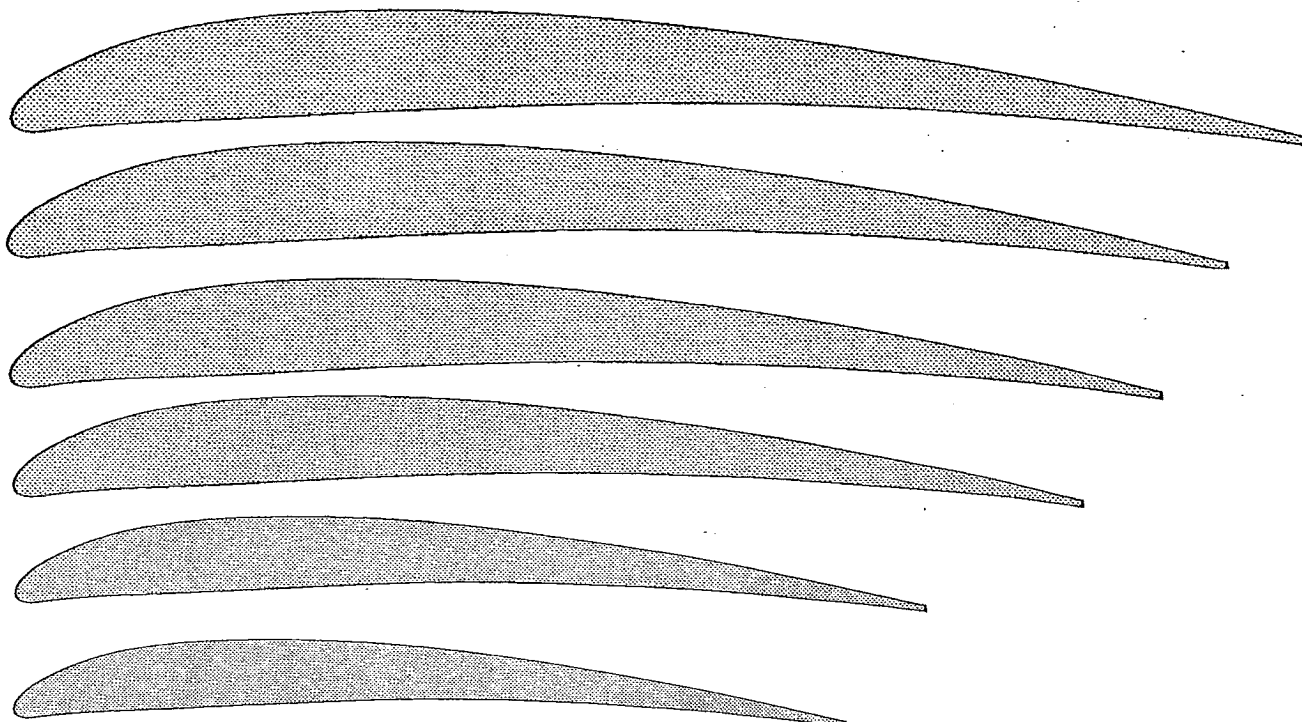
Station	0	1.25	2.5	5	7.5	10	15	20	25	30	40	50	60	70	80	90	95	100
Upper	0	1.6	2.8	4.6	5.9	6.8	8.0	8.8	9.05	9.4	9.2	8.5	7.35	5.95	4.4	2.7	1.75	0.8
Lower	0	0.05	0.1	0.25	0.5	0.8	1.35	1.8	2.15	2.45	2.65	2.6	2.35	1.9	1.4	0.75	0.4	0



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 sehnen 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 Königsreich 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, Dimdl?
- Jo, Dimdl – so hat mich noch niemand genannt! Und Freude blitzte durch ihren Kopf.
- Was ist das „Dimdl“? 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 Dimdl 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 Schafhirte 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 juchuuuu ... 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. Hmmm, 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. Hmmm, 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

VOL I&B&E



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 Schokolad Blumen.

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: MIFRO. U.S. PAGE 11667

- HAUT A GUYCHE -

## 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 sèchant 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 D. 11675 -



**DESIGNED AND DRAWN  
BY BILL GOWEN**

**FOR MORE INFO:**

b.gowen@comcast.net

### GRAPHIC SCALE

PROP BLADE

4  
3  
2  
1  
0

## WING DIHEDRAL

**STAB DIHEDRAL**

## NOTES

**FUSE BUCKLING LOAD 200 GRAMS MIN**

TB DEFLECTION W/1.5G LOAD AT 11.5" 1 1/2" MAX

**ADJUST MS AND TB SIZE AND DENSITY  
TO ACHIEVE THESE RESULTS!**

**TARGET WEIGHTS (GRAMS)**

WING W/TUBES	.21
STAB W/TUBES	.10
FUSE W/POSTS AND HOOKS	.35
TB W/POSTS	.20
PROP	.30
BALLAST	.04
TOTAL	1.20

073" x 040"

24"

.050" TO .024" X .024"

# 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 chronométreurs, 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 Valéry, 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 » poussivent (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 important 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... suite -

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 carressa 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 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, parcequ'il disait que le roi a toujours raison.

Et déjà le prince 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. Hmmm, 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<sup>ème</sup> 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<sup>er</sup> 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-BOSSIEU (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<sup>e</sup> 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 sabatique, 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]. Egalement 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<sup>er</sup> et 3<sup>ème</sup> 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<sup>ème</sup> ex aequo (1 point).



Guy BUISSON (2<sup>ème</sup>) - Mario KUSTERLE (1<sup>er</sup>) - JL BODIN (3<sup>ème</sup>)  
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 Aeromodelistico AGO-TORINO".

Michel PICOL

Photos : Bruno MARCHAND - Alain ROUX - Silvano LUSTRATI



## Euro Challenge F1G Coupe d'Hiver

3<sup>rd</sup> 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 sheduled : CRIVELLE (ITA) on October 2008, ARZAY-BOSSIEU (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 15<sup>th</sup> 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 1<sup>st</sup> and 3<sup>rd</sup> 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 69<sup>th</sup> for a tie.



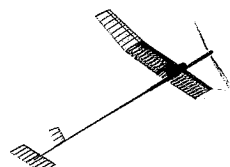
Prize giving on CASTELNUOVO DON BOSCO (ITA) – October 2009  
Jean-Luc BODIN 1<sup>st</sup> (center) - Michel PICOL 2<sup>nd</sup> (left)  
Claude GARET (right) for Guy BUISSON 3<sup>rd</sup>

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. RENNESON

## « OUVRONS 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 le 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<sup>ème</sup> 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'attèlent 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.

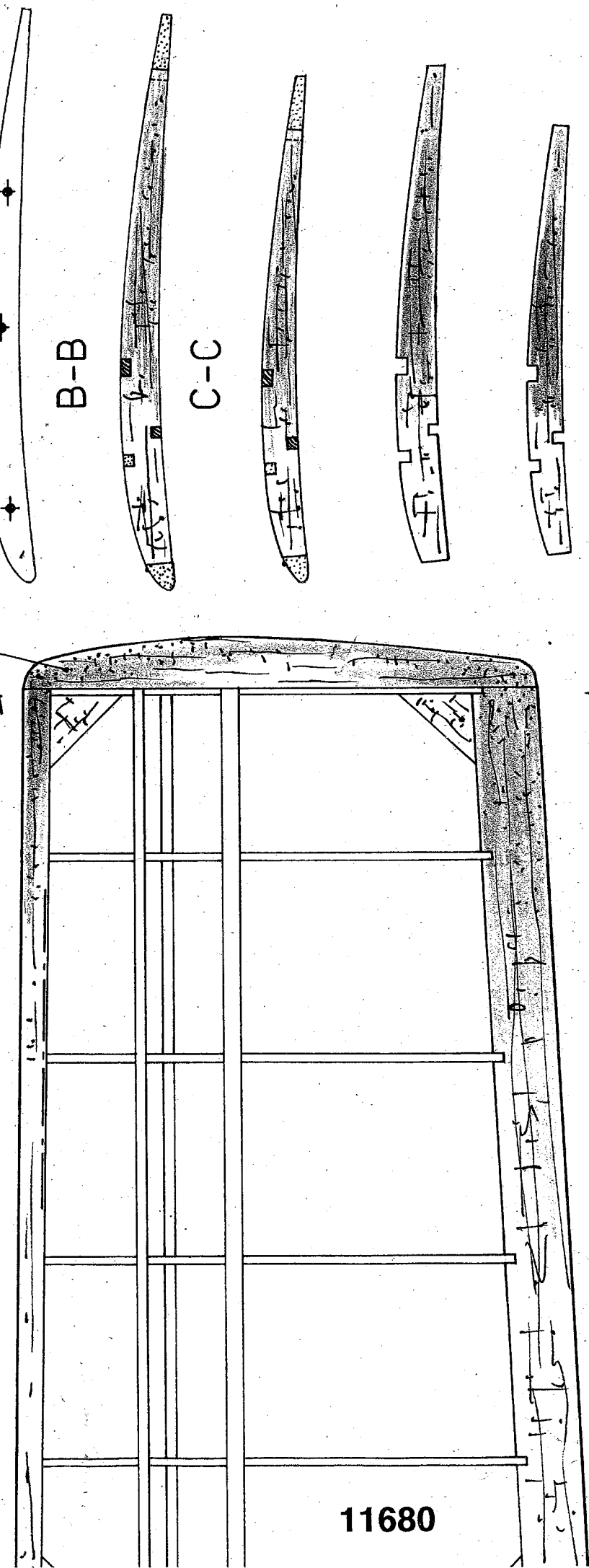
Un vieux de la vieille, à l'origine du P.A.M.

André RENNESSON

Et Bonne année modéliste à tous

\*UNE GRANDE PARTIE LA PLUS GRANDE DES ABONNÉS  
ETRANGERS DE VOL LIBRE EST CONSTITUÉE PAR NOS AMIS  
TRANSALPINS. - CERTAINS D'ENTRE-EUX, PARLENT ET ECRIVENT  
NOTRE LANGUE -  
DANS LE MONDE DU VOL LIBRE ILS ONT TOUJOURS ETE  
REMARQUABLES PAR L'ELEGANCE DES LIGNES DE LEURS MODELES.  
ILS CONTINUENT DANS TOUTES LES CATEGORIES A ASSURER  
CET HERITAGE.  
MENE ET SURTOUT, DANS LES MODELES DU PASSE.....





11680

E

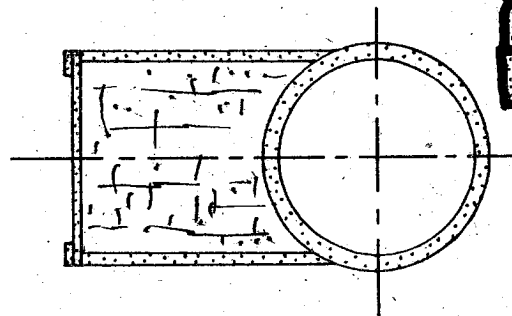
b3

E-E

D-D

C

b - balza  
s - smrk  
p - překližka



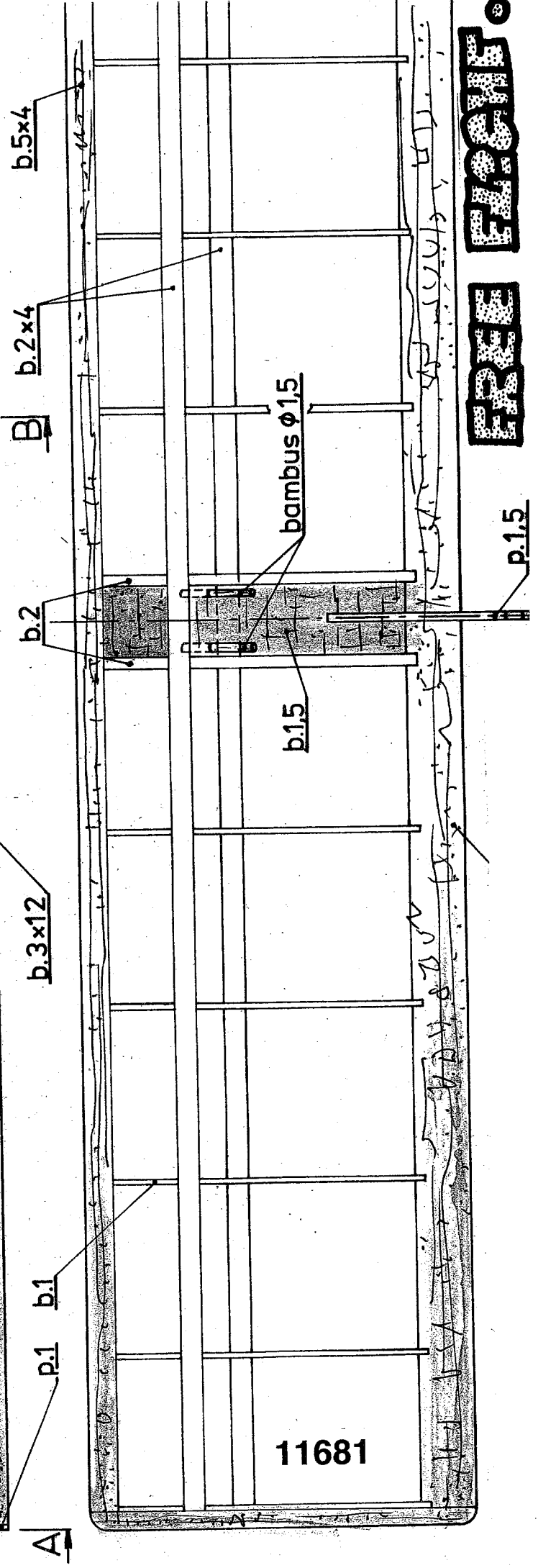
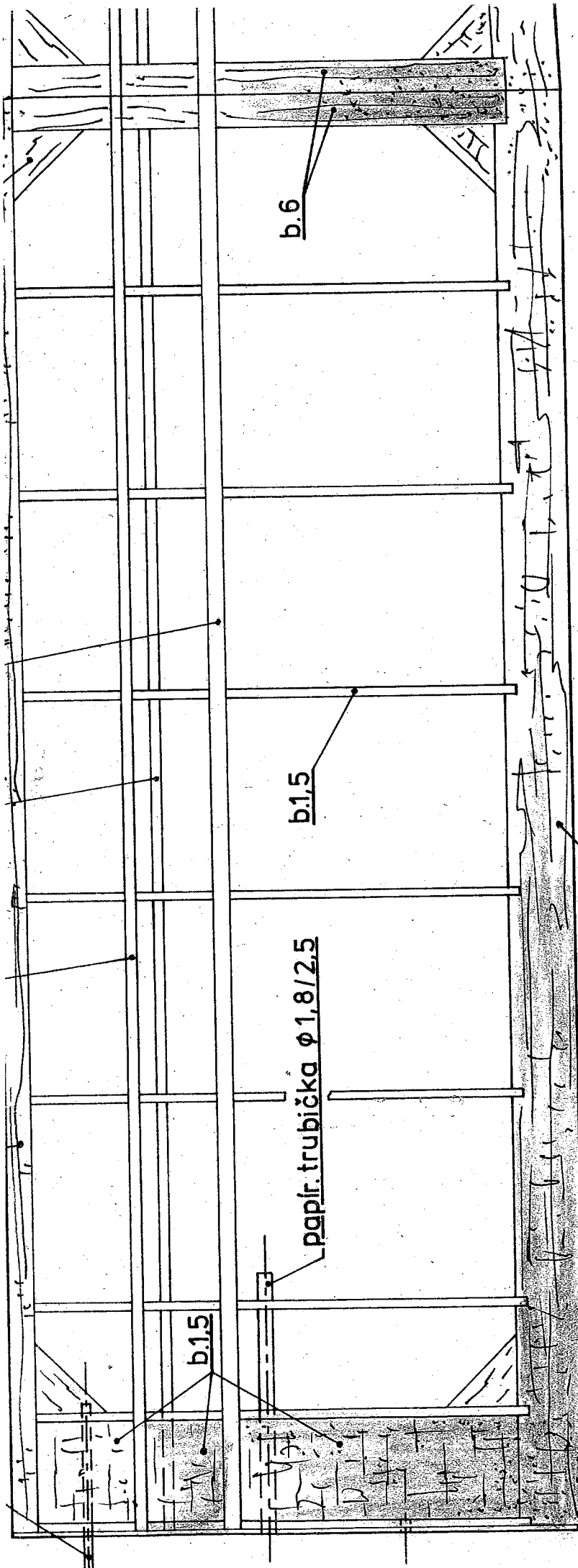
# PEGAS

SOUTĚŽNÍ MODEL KATEGORIE F1G

ROZPĚTÍ: 870mm  
DÉLKA: 830mm  
HMOTNOST: 85g

KONSTRUKCE: Martin a Josef  
VELECHOVI, MK SVČ Lipník 7/Bečvou

**FREE ENTRY**



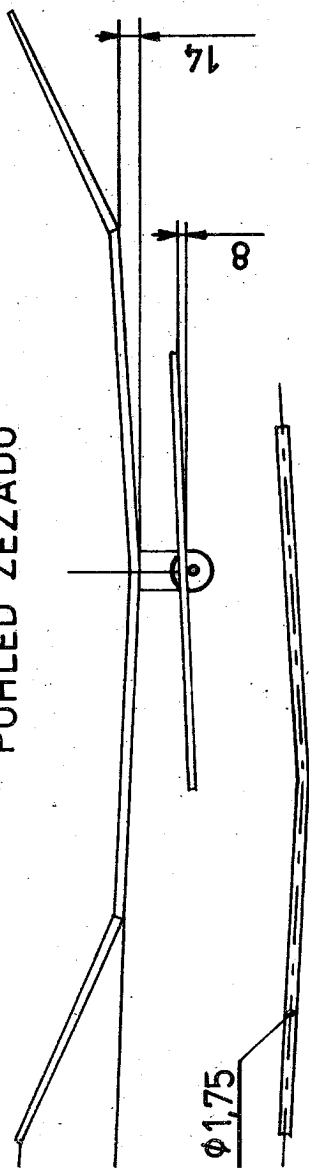
11681

**FREE EPOCH.**



POHLED ZE ZADU

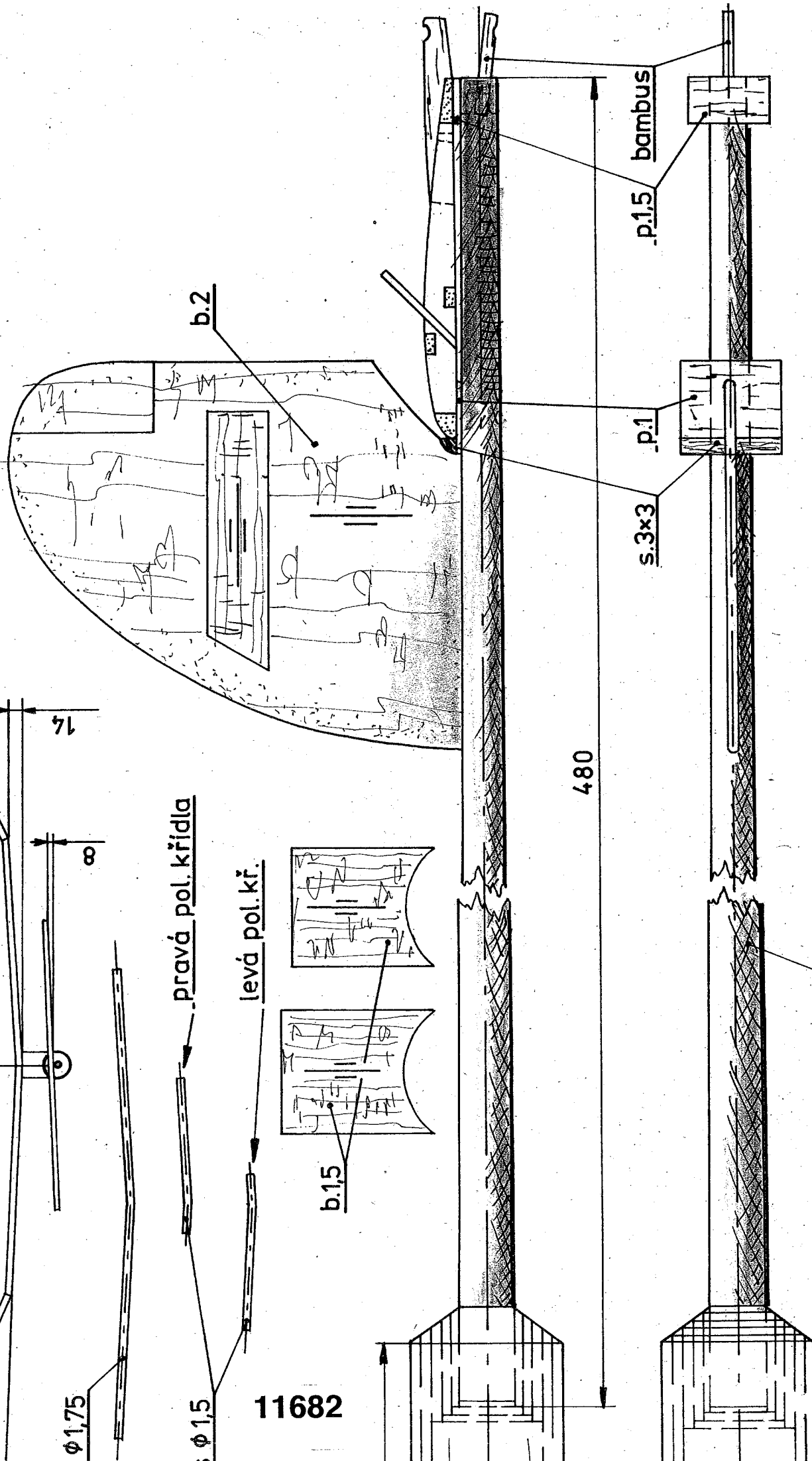
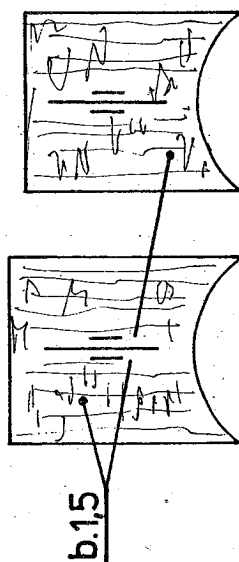
1333

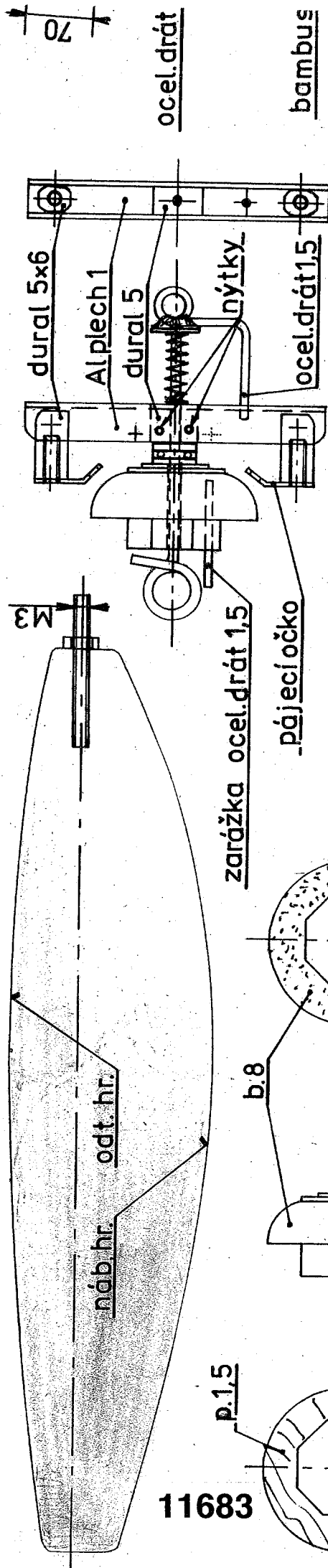


pravá pol. křídla

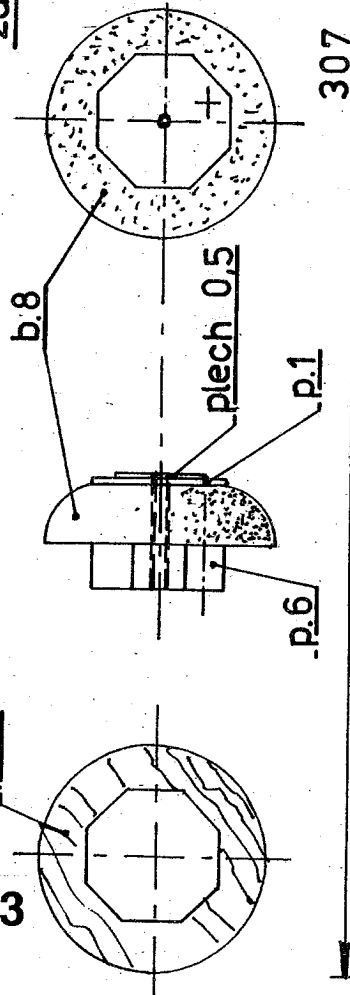
levá pol. kř.

11682





11683



+3°

D

D

p.1,5

b.2

3° vpravo

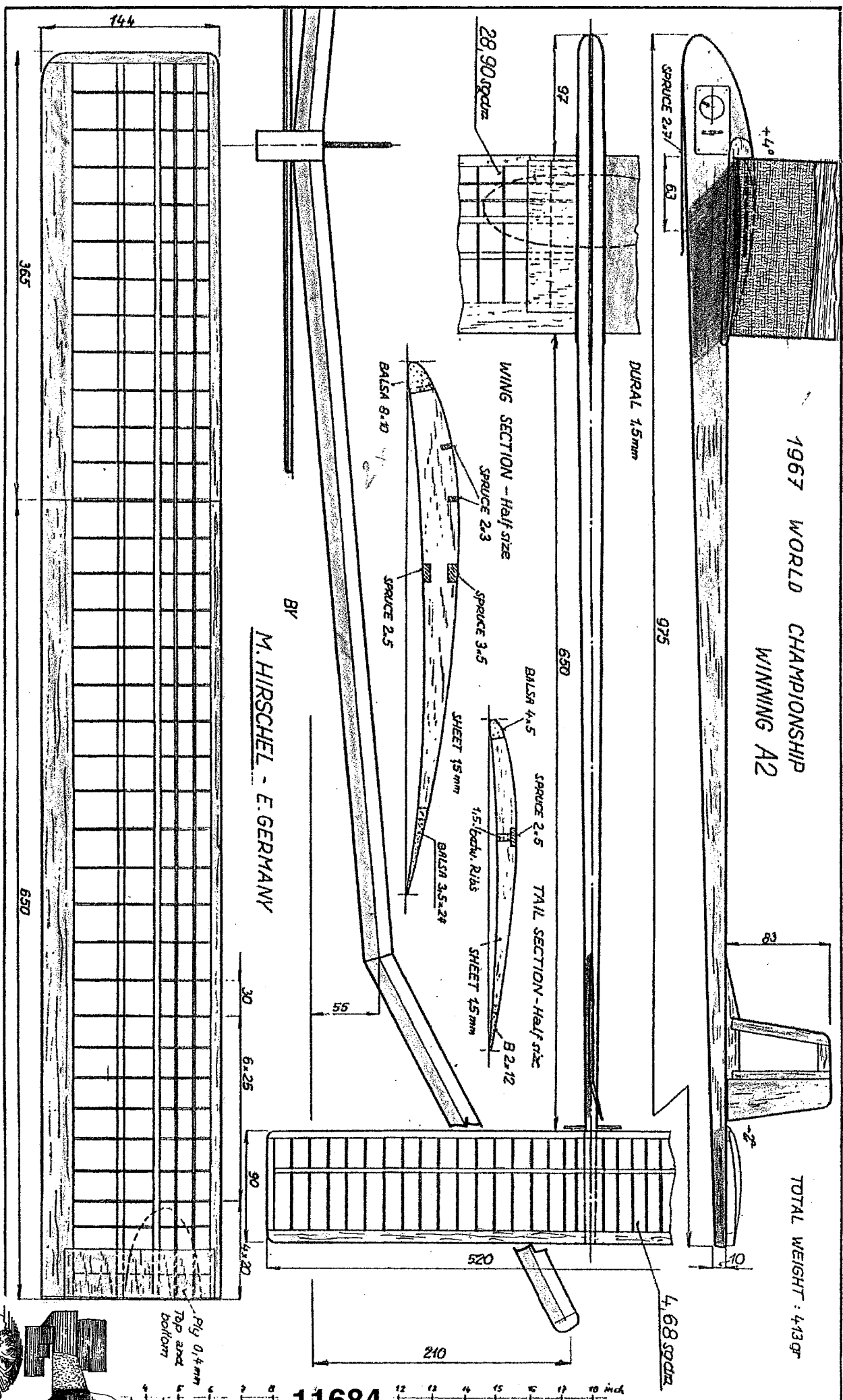
b.10

b.1,5

dural  $\phi 4/6$

• FREE FLIGHT • FREE FLIGHT •

TOTAL WEIGHT: 413g



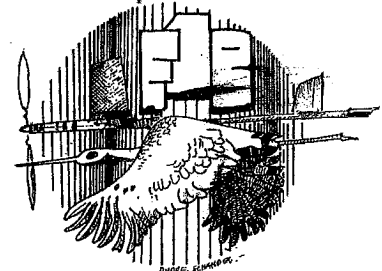
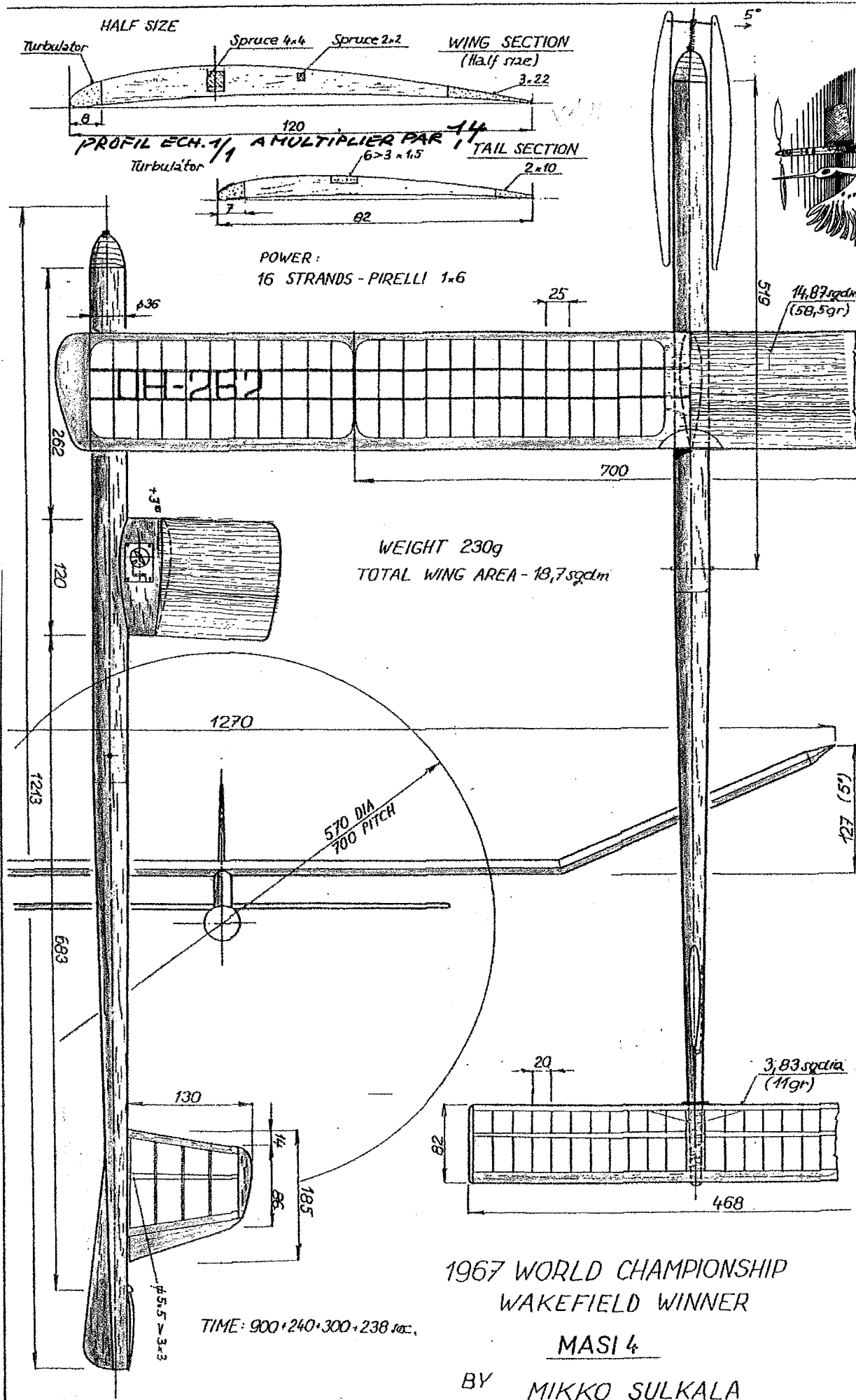
**11684**

# M. HIRSCHFELD 1967

# CHAMPION DU MONDE







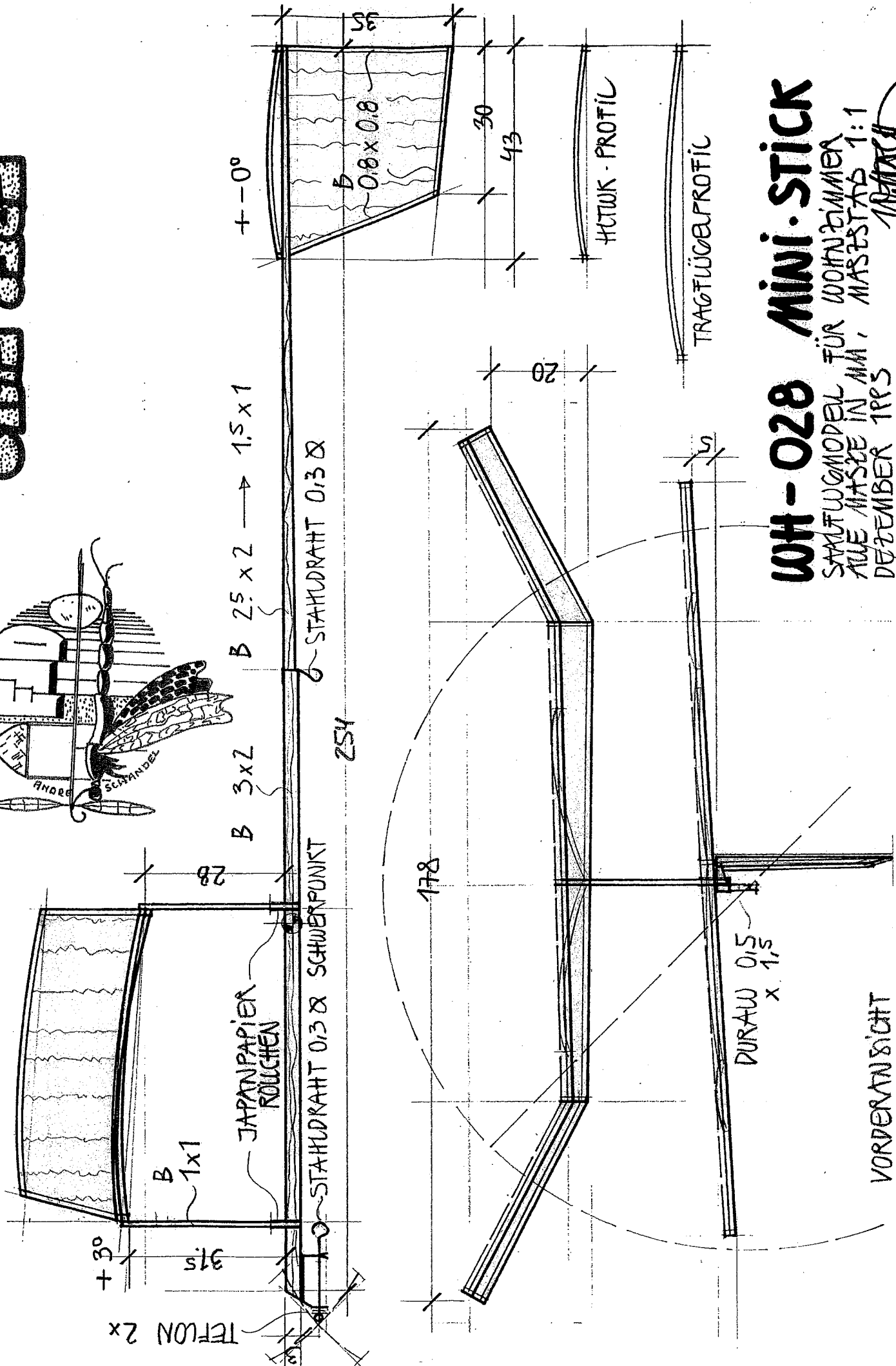
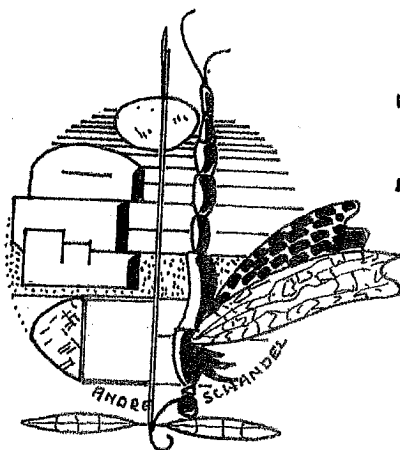
**MIKKO SULKALA 1967**  
 - CHAMPION DU MONDE -  
**FAI**

1967 WORLD CHAMPIONSHIP  
 WAKEFIELD WINNER

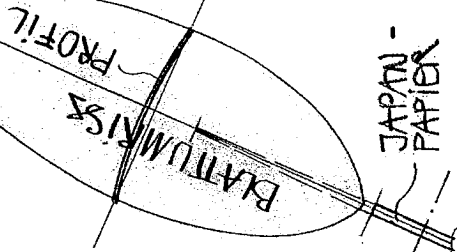
MA5I 4

BY MIKKO SULKALA  
 FINLAND

11685



MOTORZUG NACH LINKS: 2°  
STIEGFUG: LINKS



UMRISS  
STÜCK

B 3x2 B 2,5x2 → 1,5x1

127

MINI-STICK REGELN, MASSE MAX:

EINDECKER, SPANNWEITE 178 MM

TRAGFLÜGELN 63,5

MOTORTRÄGER LÄNGE 127

LEITWERTIGKEITEN LÄNGE 127

HUTUK FLÄCHE: MAX 50%

VOM TRAGFLÜGEL

BESPAUNUNG: PAPIER ODER FOLIE,

KEIN MICROFILM!

LUFTSCHRAUBE: HOLZTURNIER

MINDESTGEWICHT, ZELLE: 0,43 GR

STEUERN: 4 x 10 SEK / FUG

FEHLSART: 15 SEK

ALE MASSE IN MM!

**FREE FUG**

BESPAUNUNG:  
KONDENSATOR -  
PAPIER OD. FOLIE  
2-5 GRAMM/M<sup>2</sup>

188

44

54

45

B 1x1

B 1x1

B 0,8x0,8

127

15

150

11687

63,5



# La colère des anciens

« C'est scandaleux » ;  
« les morts doivent se retourner dans leur tombe » ;  
« lamentable ».  
Georges Masurel, Marcel Audibert et Georges Marcelin, 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.



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

« 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 attise la colère des anciens de

la France Libre. Ils n'en démontent 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 produit 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 Marcelin, 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 : 11675.-

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.

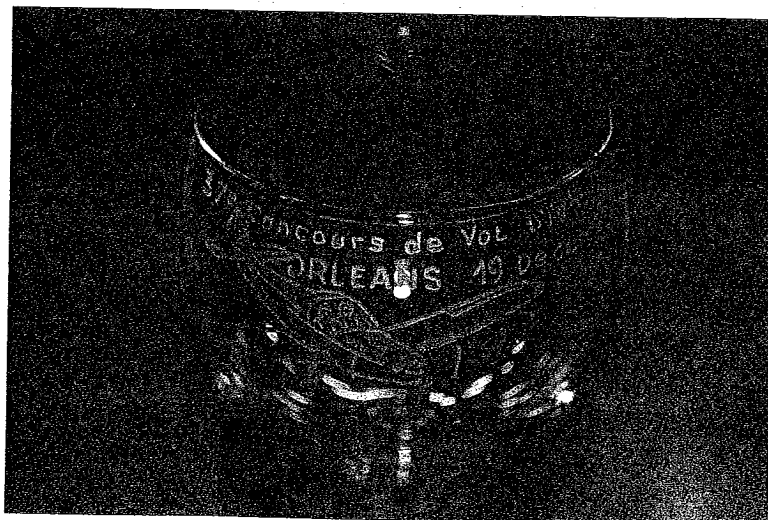
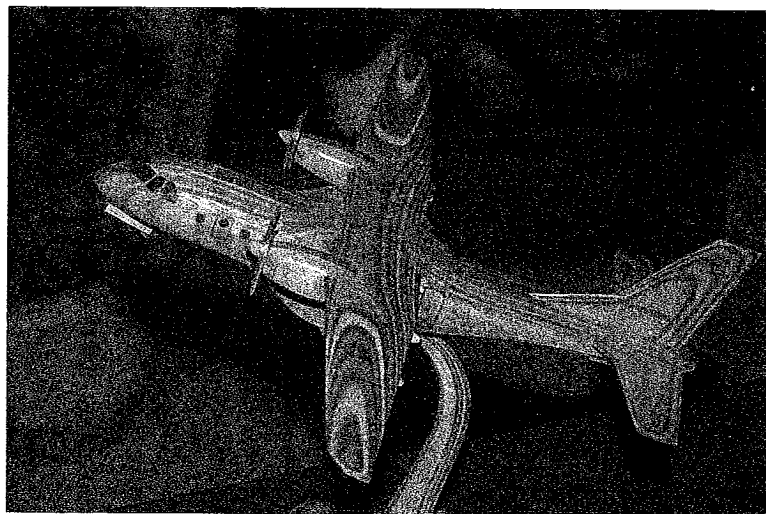
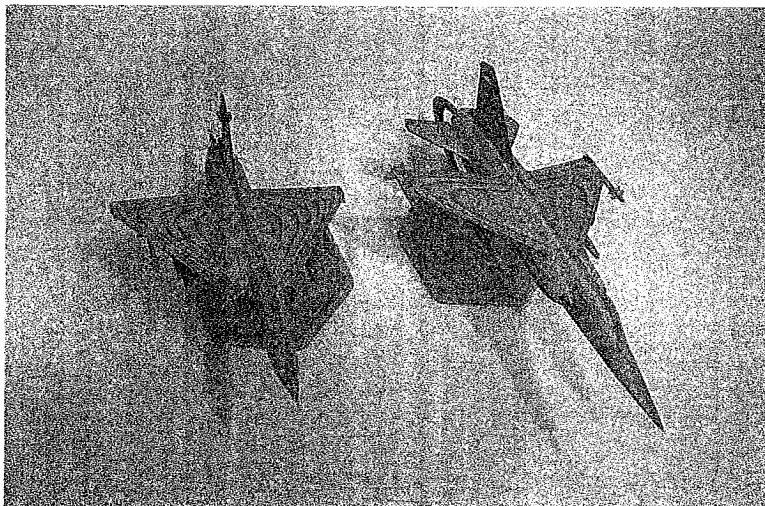
Ceux qui fréquentaient les concours de vol libre indoor Orléanais dans les années 80 s'en souviennent sûrement... Il était celui qui gravait les verres qui étaient offerts en souvenir. Pour ses amis pilotes, il sculptait dans le bois des avions, ceux qu'ils pilotaient. Il avait des doigts d'or !

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 !

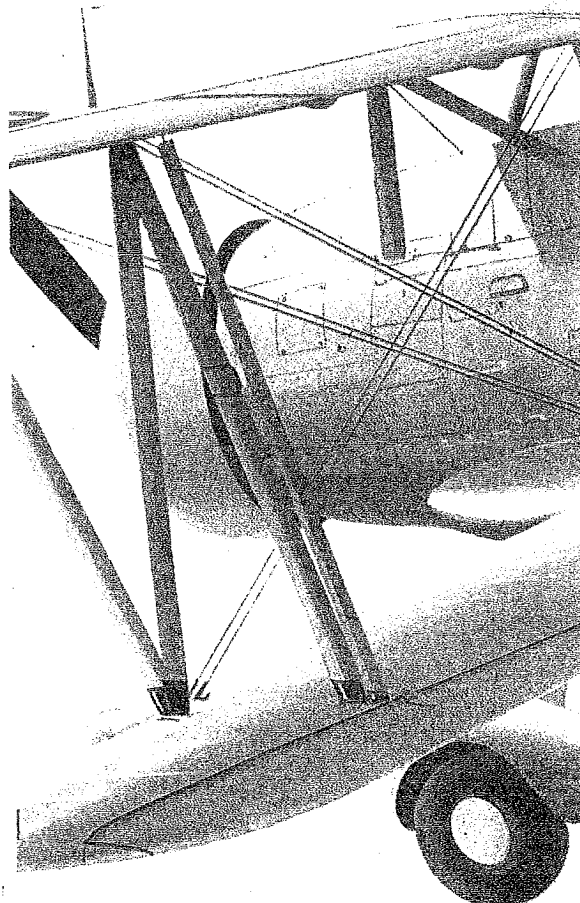
C'est par une météo glaciale qu'une assistance émue lui a rendu un dernier hommage en ce petit cimetière de St Martial près Ribérac le 6 janvier. Une dernière fois, ses potes aviateurs lui ont témoigné leur amitié en faisant un passage en avion au dessus de chez lui. Le ciel couvert ne nous permettra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

Tous ses amis présentent leurs sincères amitiés à sa famille.

Jean-Luc, tu nous manqueras !



## CURTIS SOC-2 SEAGULL



\* HYDRAVION CATAPULTABLE A L'ORIGINE LE "SEAGULL" FUT TOUT AU LONG DE SA CARRIERE ENBARQUE SUR TOUS LES PORTES AVIONS CUIRASSES ET CROISIEURS DE LA MARINE AMERICAINE.

LE SOC 2 ETAIT UNE VERSION TERRESTRE ET LE SOC-3 POUVAIT ETRE MUNI SOIT DE FLUTTEURS SOIT DE ROUES !

ENVERGURE : 10,98m

LONGUEUR : 8,08m

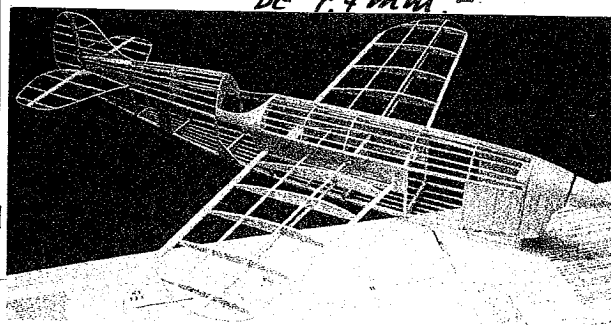
MOTEUR : PRATT-WHITNEY WASP 550 CV

VITESSE MAXI : 270 km/h

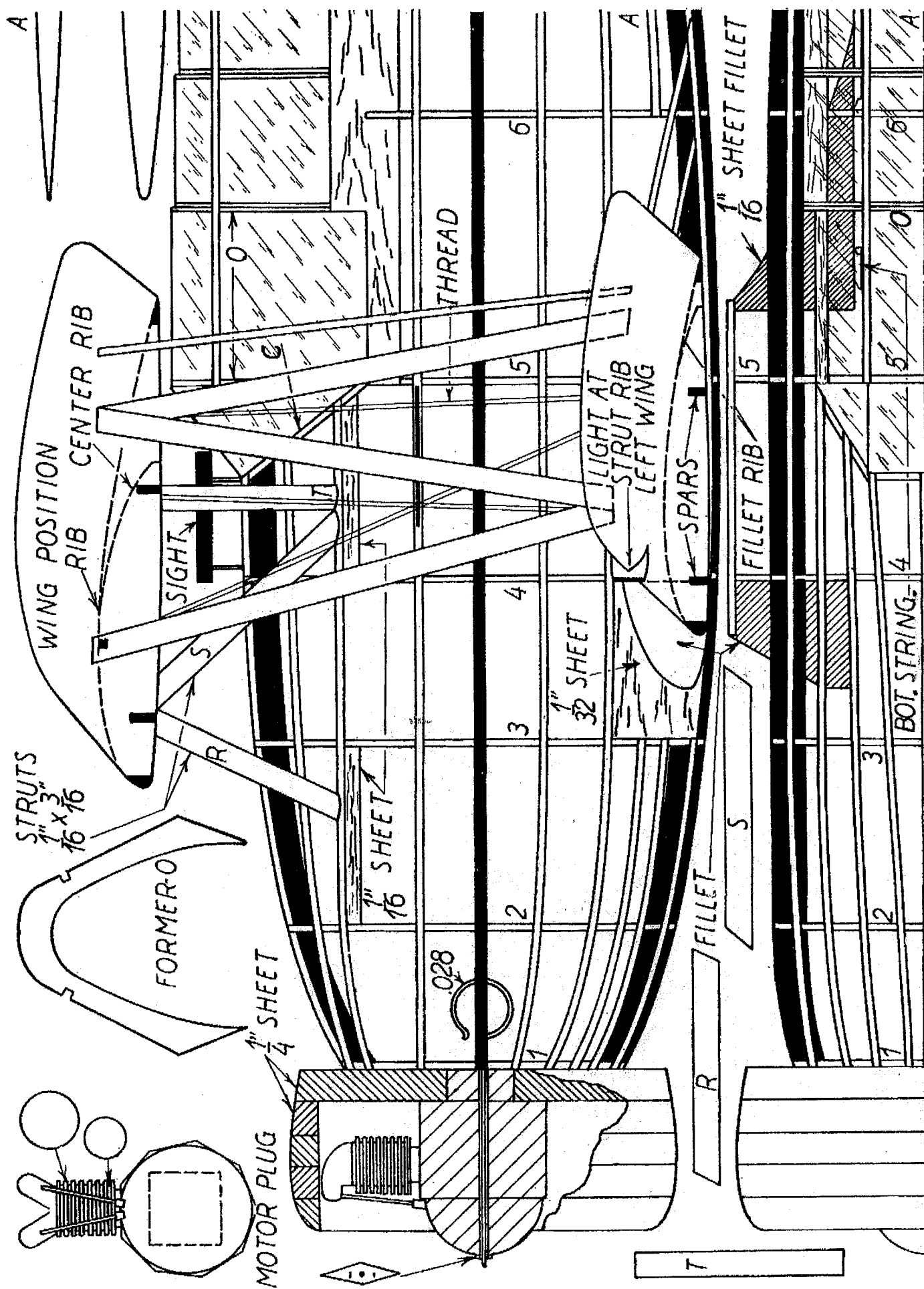
PLAFOND : 4500m

RAYON D'ACTION : 1400 km

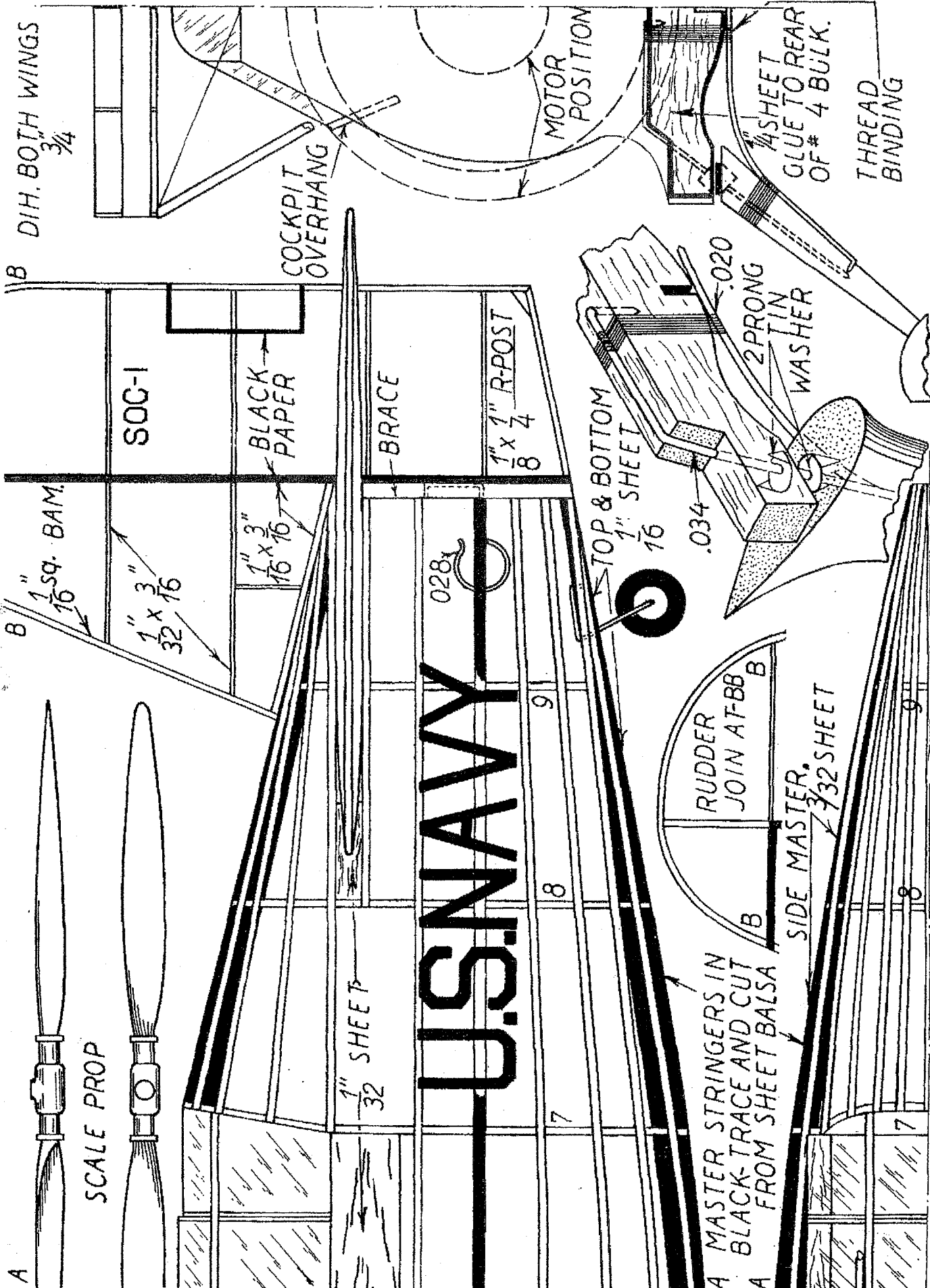
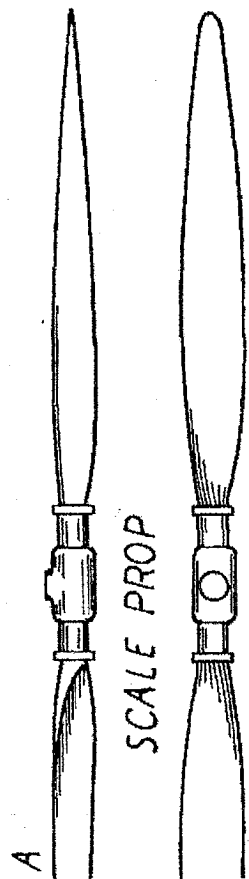
ARMEMENT : 2 MITRAILLEUSES DE 7.7 mm

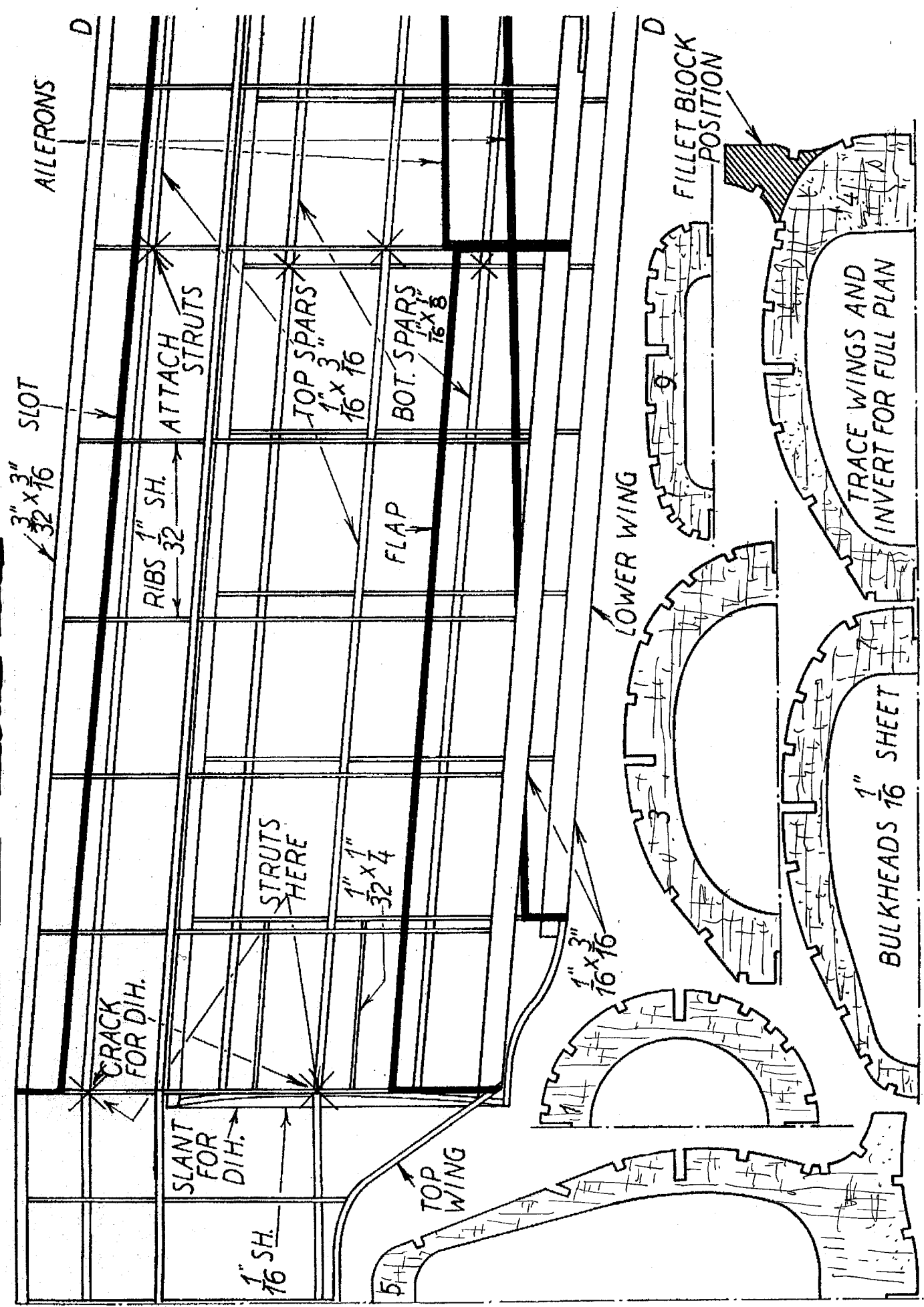


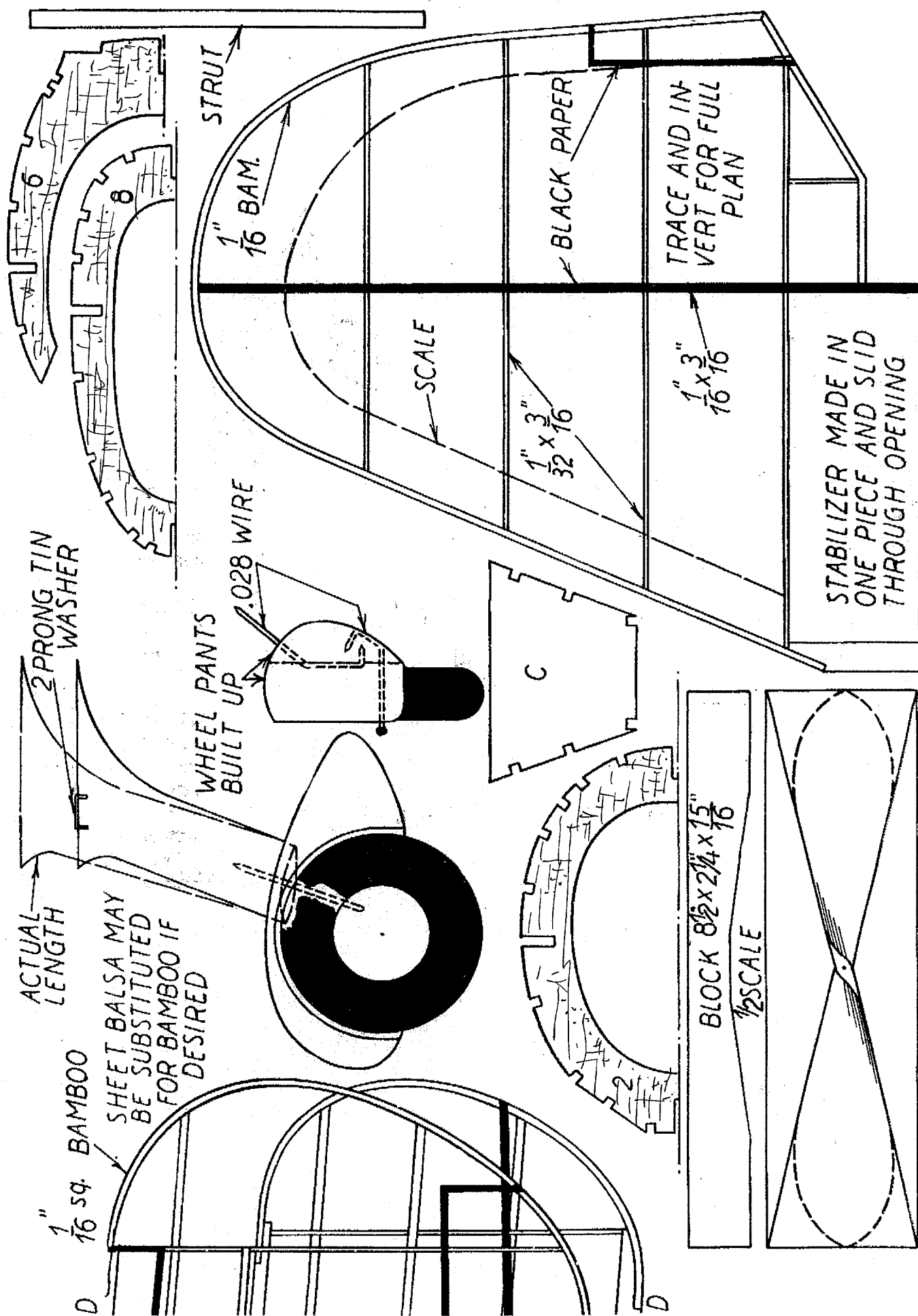
VOI LIBRE. ERRE FUG.











• VOL 123RE • PREP FILE •



# SYMPO 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 Russe dans les années 90, et c'est le tour d'une vaste révolution dans la Communication et l'Electronique 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 débattaient 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 régalié 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.

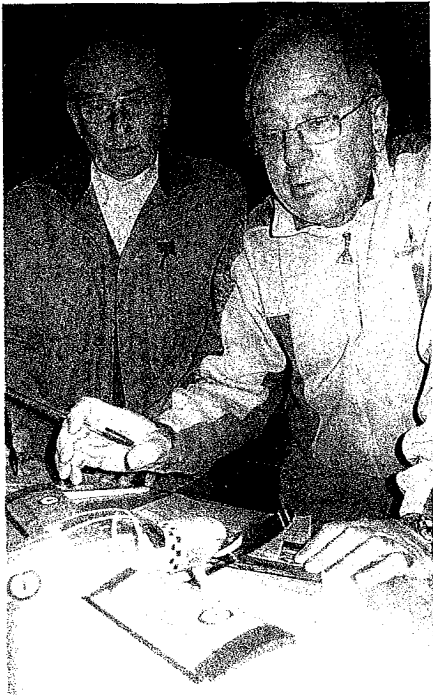
Cela fait plus de 30 ans qu'Orléans organise son concours de vol d'intérieur au Palais des Sports. Au début c'était sous l'impulsion de Jacques DELCROIX, ensuite ce fut sous celle de Jacques BLANCHARD. C'est grâce à cette persévérance que cette rencontre a encore eu lieu cette année. Un grand merci donc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

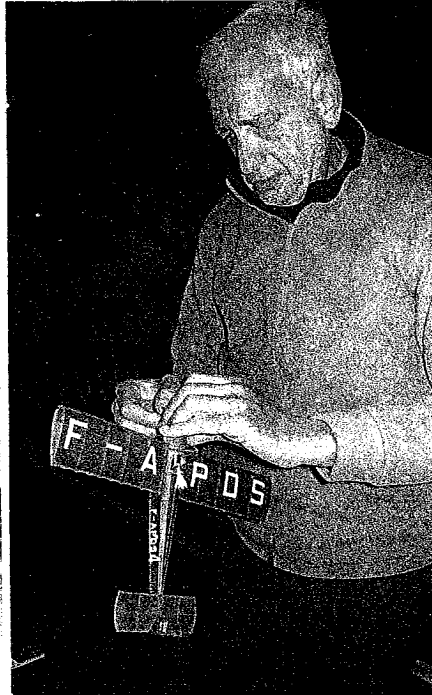
Prenez dates et qu'on se le dise !

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	Junio	Intitulé du club	Modèle	Stat	1 <sup>er</sup> meilleur vol	2 <sup>ème</sup> meilleur vol	total 2 vols	Place Stat	Place vol	Total place
1	BOURDEAU D'HUI Jean-Claude		Les Goélands Montreuil	Farman Moustique 451	43,0	01:26	01:00	02:26	5	1	6
2	CARTIGNY Jacques		Les Goélands Montreuil	Darmstadt D11	45,0	00:56	00:56	01:52	4	2	6
3	DELCROIX Jacques		Paris Air Modèles	Pottier 100	33,5	00:54	00:49	01:43	8	3	11
4	DAVID Christophe		CAM Blériot Cambrai	Sopwith Tabloïd	41,5	00:47	00:39	01:26	6	6	12
5	BESSE François		Les Goélands Montreuil	Conyer Swift	27,0	00:51	00:50	01:41	11	4	15
6	COUVREUX Eric		Toulon Modélisme	MS 406	33,0	00:33	00:33	01:06	9	8	17
7	LEFOULON Nicolas	X	UA Orléans	Pottier 100	26,0	00:20	00:14	00:34	12	9	21

#### Pistachio

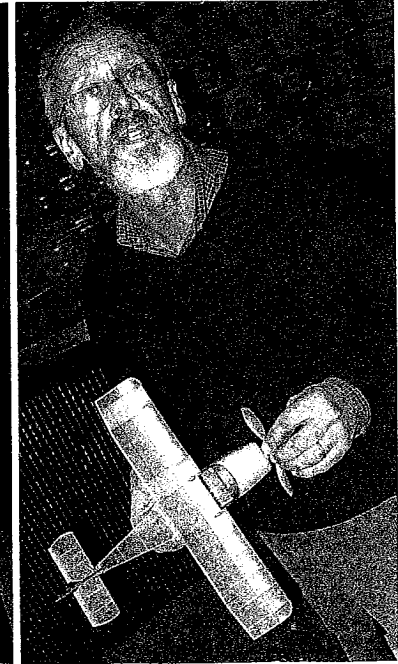
Place	Nom, prénom	Junio	Intitulé du club	Modèle	Stat	1 <sup>er</sup> meilleur vol	2 <sup>ème</sup> meilleur vol	total 2 vols	Place Stat	Place vol	Total place
1	CARTIGNY Jacques		Les Goélands Montreuil	Spitfre XVI	46,0	00:39	00:36	01:15	2	1	3
2	DAVID Christophe		CAM Blériot Cambrai	Blériot 25	37,0	00:36	00:25	01:01	3	2	5



Eric COUVREUX



Christophe DAVID



Jacques DELCROIX

# SPAD XIII

## L'utilisation

Le SPAD ne suscitait à ses débuts qu'une convoitise mitigée des pilotes de chasse habitués aux agiles petits Nieuport. Ils ne furent pas 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 squadrons n° 19 et 23 du RFC et la 5<sup>e</sup> escadrille belge, sans compter les unités en opérations

sur les théâtres extérieurs et de très nombreuses escadrilles italiennes. Le grand as italien, Francesco Baracca remporta sa première victoire à bord d'un SPAD le 13 mai 1917.

En France, le SPAD XIII forma l'ossature de la chasse, aux côtés de quelques SPAD XII commandés sur la demande expresse de Guynemer et de Fonck qui voulaient un canon pour tirer de plus loin... Il constitua aussi la majorité de la dotation des escadrons de chasse américains, avec 16 unités parmi lesquelles le 94<sup>e</sup> escadron de Eddie Rickenbacker et le 27<sup>e</sup> de Franck Luke, et équipa deux squadrons britanniques et la 10<sup>e</sup> escadrille belge.

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 permit de conserver le sigle SPAD de la « Société pour les Avions Deperdussin ». Béchereau était resté chef du bureau d'études, avec Herbémont 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 russe.

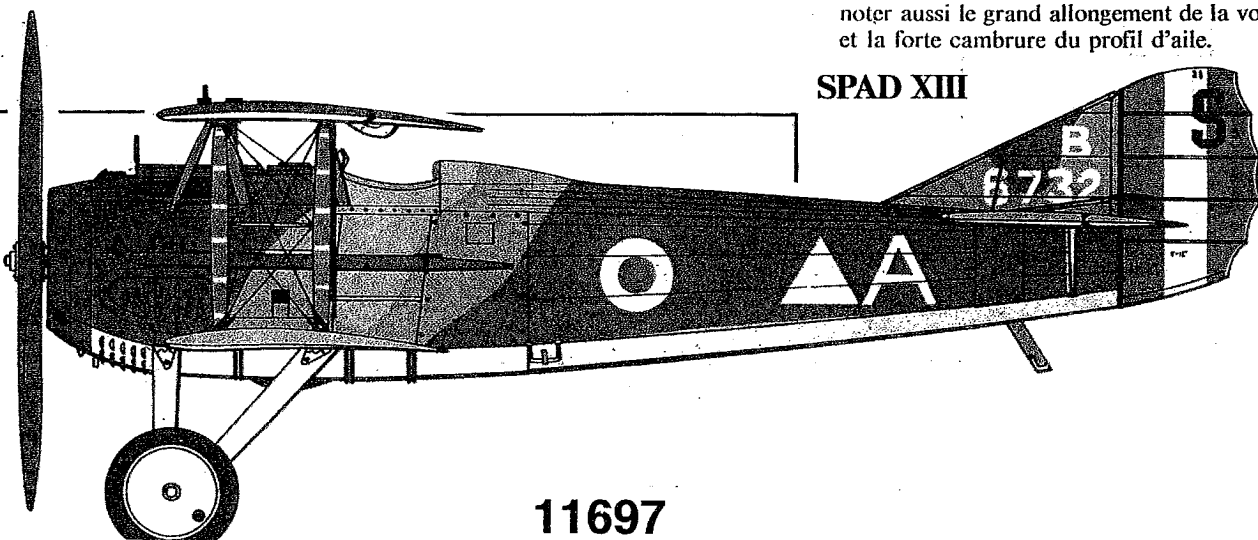
Dès la mise au point du dispositif de synchronisation du tir avec l'hélice, Béchereau redessina son A2 pour en faire un monospace à moteur fixe refroidi par liquide, le SPAD V, qui allait engendrer, avec le moteur Hispano-Suiza, toute une famille de brillants chasseurs.

## 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'aérodynamisme 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. A noter aussi le grand allongement de la voilure et la forte cambrure du profil d'aile.

SPAD XIII



11697

## SUNRISE

**Fliegergruppe Schorndorf**  
- Abt. Modellflug -  
[www.modellflug-schorndorf.de](http://www.modellflug-schorndorf.de)

Bernhard Schwendemann  
Fuchshofweg 25  
73614 Schorndorf, 2.1.10  
07181/45818  
BeSchwende@aol.com

### 36. Sunrise-Wettbewerb in Welzheim BW 5/2010

- Termin:** 28. März 2010, 6.15 Uhr (MESZ)  
**Ort:** Segelfluggelände Welzheim, von Welzheim in Richtung Burgholz (beschildert). Für GPS: 9° 39' 12" Ost / 48° 52' 34" Nord  
**Veranstalter:** Fliegergruppe Schorndorf, Abteilung Modellflug  
**Klassen:** Alle Klassen Freiflug-Ebene, außer Verbrenner; Juniorenwertung (ab 1.1.92)  
**Wertung:** Unbegrenzte Flugzeit, der beste und der schlechteste Flug von mindestens vier, höchstens fünf Flüge werden gestrichen. Dann wird der Durchschnitt gebildet. Notfalls ist ein Nuller der "Streicher".  
**25 m Leine:** Da wir in den letzten Jahren öfters bei schwachem Wind Probleme hatten mit der extrem langen Flugzeit, werden wir in F1A notfalls mit 25 m Hochstartleine zu starten (also nur, wenn der Platz für 50 m nicht ausreicht). Dabei ist dann Ausklinken mit Überfahrt verboten! Bitte entsprechend vorbereiten.  
**Preise:** Wanderpokale für die Tagesbestzeit  
**Startgeld:** Senioren 6 Euro, 2. Klasse 4 Euro  
Junioren 4 Euro, 2. Klasse 2 Euro  
**Anmeldung:** (auch Übernachtung im Naturfreundehaus)  
Bernhard Schwendemann, 07181/45818. Bei Rückfragen am Wettbewerbsmorgen auf dem Gelände: 0173/3680 798.  
**"Spielregel":** Wer sich anmeldet (mit Telefonnummer) wird informiert, falls der Wettbewerb schon am Vorabend wegen schlechten Wetters abgesagt werden muß. Wer sich nicht anmeldet, muß selbst aktiv werden!

• VOL 123RE • FREE FLUG •

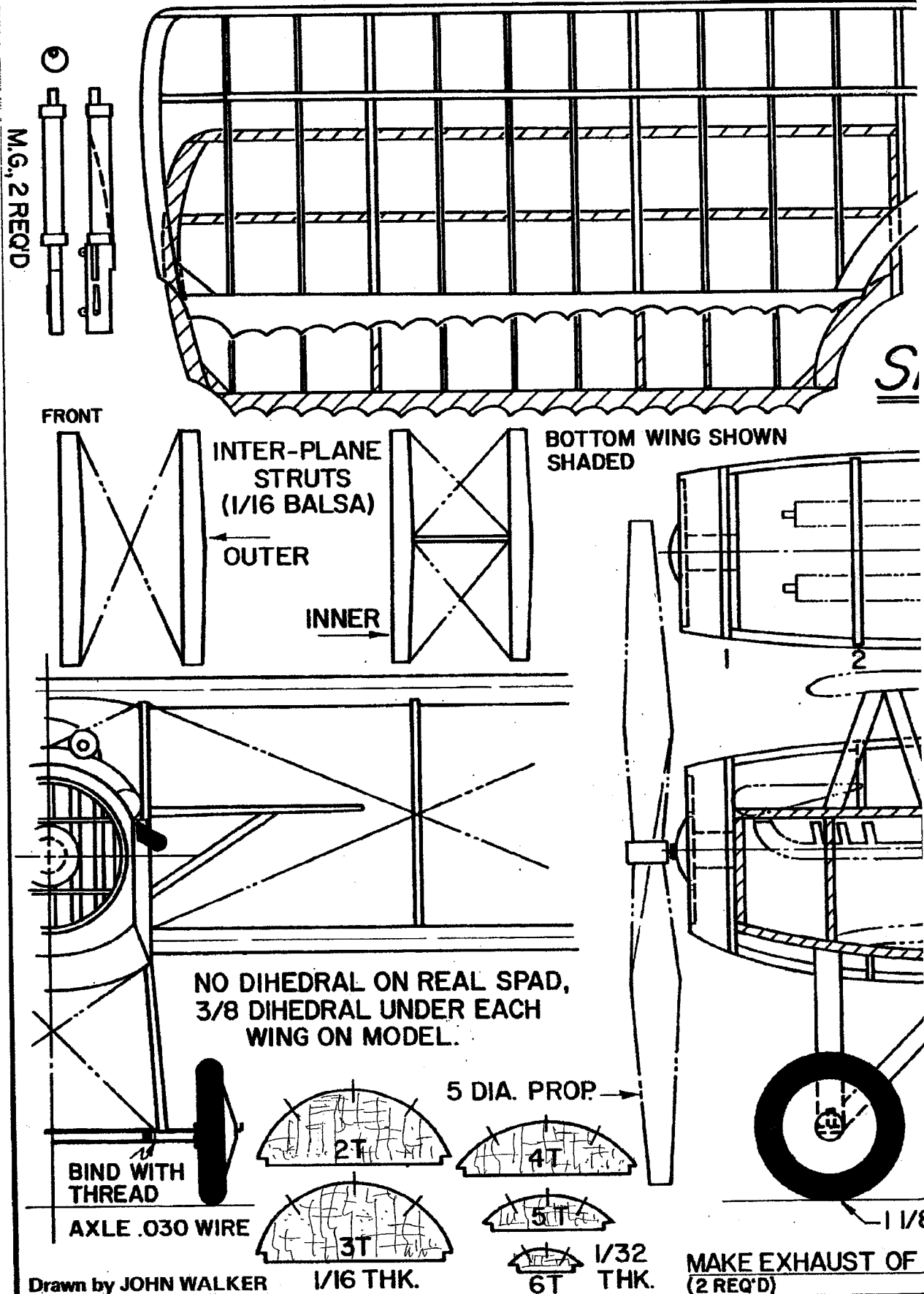


FREE  
VOL  
FREE

FLIGHT  
LIBRE  
FLUG

# SPAD XIII

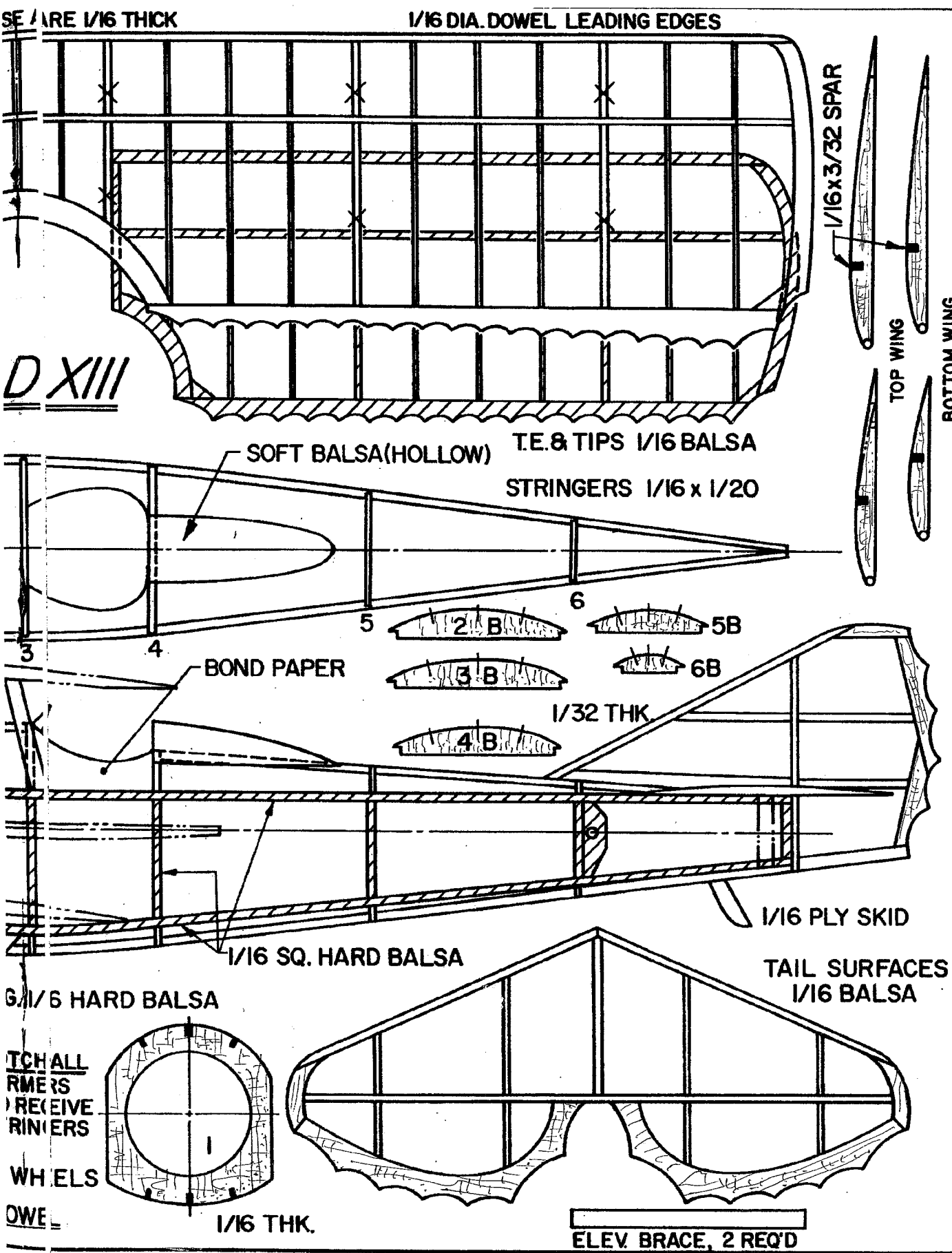
RIBS 1/32 THICK EXCEPT WHERE STRUTS ARE ATTACHED



Drawn by JOHN WALKER



• 1017 • 13831 • FREE • 4715 •



# CALENDAR

## FAI - 2010

### Full listing of CIAM Free Flight Calendar

February 9 Lost Hills, California, USA	California Cup. FIE 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 €30. Contact: Peter Kuttler, Schneeburgstr. 26, 95145 Oberkotzau, Germany, tel: +49 9286 61 87, email: peter-kuttler@web.de	June 11-13 Pazardjik, Bulgaria	Sofia Cup. FIA FIB FIC FIP FIQ. Wor ld Cup event. Entry fee €30. Conta Borislav Bardarov, Zona B5, bl 7A, Sof Bulgaria, tel: +359 888 703 306, fax: +3 61 860 772, email: FIA@abv.bg, we http://www.FIABC.com
February 12-15 Lost Hills, California, USA	Maxmen FIA FIB FIC FIP FIQ. 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, slogb1@gmail.com	April 17 Tass, Hungary	Novohrad Cup Slovakia. FIA FIB FIC FIP. World Cup event. Entry fee senior €30 / junior €20. Contact: Stefan Hubert, Malinovskyho 5, 98403 Lucence, Slovakia, tel: +421 905 145 107, email: ddmis100@hotmail.com	June 20-23 Leningrad, Russia	White Nights Cup. FIA FIB FIC FI 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: stk.fenix@inbox.ru
March 6-7 Säkylä, Pori, Finland	Bear Cup. FIA FIB FIC FIP. 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-Kirkklareli, Turkey	Istanbul Cup. FIA FIB FIC. World Cup event. Entry fee €25. Contact: Ismet Yurtseven, Bulgurlu, Aydinoglu Sokak no.21, 34696 Camlica Uskudar, Istanbul, tel: +90 216 521 1414, fax: +90 216 461 9180, email: ismety@banksoft.com.tr, web: www.turkey-ff.info	June 23-26 St. Petersburg, Russia	Cup of Commonwealth. FIA FIB FI FIP. World Cup event. Entry fee €2 Contact: Yuri Perchuk, Moskovskaya st. apt 12, Leningrad region, Vsevolozhsk 188645, Russia, tel: +7 812 3465340, fax +7 8123804005, e: stk.fenix@inbox.ru
March 13-14 Hranice, Czech Republic	2 FIE Events. 13th: Winter Cup I, 14th: Winter Cup II. FIE World Cup event. Entry fee each event Senior: €30 / Junior €20. Contact: Vojtech Zima, Smetanovo nabr 1840, 753 01 Hranice, Czech Republic, tel: +420 60 45 89 792 / +420 581 60 44 45, email: vozteam@seznam.cz, web: http://www.modelarihranice.ic.cz	April 30 Madzianai, Lithuania	Baltic Cup. FIA FIB FIC FIP FIQ. World Cup event. Entry fee €30 / junior €10. Contact: Rolandas Mackus, Paupio 24, 28140 Utena, Lithuania, tel: +370 687 260 02, fax: +370 389 691 81, email: rolandasmackus@vytrolma.lt, web: http://www.balticcup.lt	June 26 Middletown, New York, USA	New York FIQ World Cup. FIQ. Wor ld Cup event. Entry fee US\$ 20. Conta Aram Schlosberg, 79-0 212 St. Baysid New York 11364, USA, tel: +1 718 479 (78, email: aram.schlosberg1@verizon.n web: http://www.brooklynSkyscrapers.org
March 13-14 Gjovik, Norway	Holiday on Ice. FIA FIB FIC FIQ 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@bbnnett.no web: http://home.online.no-vnrereng	May 1-2 Madzianai, Lithuania	Estonian Free Flight Cup. FIA FIB FIC FIP FIQ. World Cup event. Entry fee Senior €30, Junior €10. Contact: Aavo Koppel, Kreegipuu pst. 4, Maaradu 74117, Estonia, tel: +372 50 48886, fax: +372 697 9599, email: aavo.koppel@hotmail.com, web: http://www.mudellend.ee	June 26 Zrenjanin, Serbia	43rd Memorial Djordje Zigic. FIA FI FIC. World Cup event. Entry fee €3 Contact: Nikola Borovac, Cara Dusana 5 11080 Zemun, Serbia, tel: +381 11 2619 16 fax: +381 112619 164 aborovac@eunets.i
March 19-21 Moravske Toplice, Slovenia	Mura Cup. FIA FIB FIC FIQ. World Cup event. Entry fee €30. Contact: Bogdan Lemut, Borovnjakova 1, 9000 Murska Sobota, Slovenia, tel: +386 41 210 144, fax: +386 2534 8151, email: muracup@siol.net, web: http://www.freeweb.si/ol/muracup	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. FIA FIB FIC FIP FIQ World Cup event. Entry fee €35. Contac Per Findahl, Fagerstavägen 25, 7374 Norberg, Sweden, e: per.findahl@telia.co web: http://www.norbergsff.se
March 20-21 Matfors, Sweden	Matfors VT International. FIA FIB FIC. World Cup. Entry fee Senior €35 / Junior €15. Contact: Mikael Holmbom, Österlo 140, 86013 Stöde, Sweden, tel: +46 76116 9133 mikael.holmbom@matforsmk.se web: http://www.matforsmk.se/matforsvt	May 14-16 Zrenjanin, Serbia	27th Srem Cup. FIA FIB FIC FIQ. 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.akanovapazova.com	July 4-5 Rinkeby, Sweden	Nordic Cup. FIA FIB FIC FIQ. Wor ld Cup event. Entry fee Senior €30 / Junio €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: www.fiu.dk
March 29-31 Narrandera NSW, Australia	Southern Cross Cup - Southern Skies Round 1. FIA FIB FIC. World Cup event. Entry fee AUD\$ 30. Contact: Tahn Stowe, Po Box 4138, Winnale NSW 2260, Australia, tel: +61 247 541 334, fax: +61 247 541 334, e: stowes@ozemail.com.au, web: http://www.nswffs.com.au	May 15-16 Andover, UK	Stonehenge Cup. FIA FIB FIC FIP FIQ. 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@freelightsupplies.co.uk	July 9-11 Kyiv, Ukraine	Anatov Cup. FIA FIB FIC World Cu event, FIG, FIH, FIP. Entry fee €2: Contact: Igor Zavgorodny, V. Getmana s 27, 03056 Kyiv, Ukraine, tel: +380 50 24 07 57, fax: +380 44 457 09 73, emai zivdbox@bignir.net
April 2-4 Narrandera NSW, Australia	AFFS Championships - Southern Skies Round 2. FIA FIB FIC. World Cup event. Entry fee AUD\$ 30. Contact: Phil Mitchell, Po Box 44, Terrigal NSW 2260, Australia, tel: +61 243 843 217, fax: +61 243 678 316, email: filnoels@bigpond.net.au	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 Valastiak, Vrčická 1869, 03101 Liptovský Mikuláš, Slovakia, tel: +421 908 530 339, fax: +421 48 611 2668, email: mvalastiak@inmail.sk	July 10 Tass, Hungary	Vörös Jenő Memorial Contest. FIA FI FIC World Cup event, FIH. Entry fee €30 Contact: Jénő Vörös, Tárogató u. 63, 6721 Szeged, Hungary, tel: +36 20 9 136 463 vorosjeno@invitel.hu www.jenovoros.hu
April 3 Osijek, Croatia	13th Kup Slavonije i Baranje. FIA FIB FIC. Contact: Danko Sokolic, Aeroklub Osijek, Krizancev trg 1, 31000 Osijek, Croatia, tel: +385 31 208 262, fax: +385 31 208 262, email: modelari@osijek.hr, web: http://www.ak-osijek.hr/modelari	May 22 Vsechov, Czech Republic	25th Jihočeský pohár. FIA FIB FIC. World Cup event. Entry fee €40. Contact: Rostislav Kvasnicka, 9. Kvetna 422, 391 02 Sezimovo Ústí, Czech Republic, tel: +420 608 059803, fax: +420 381 292017 email: r.kvasnicka@seznam.cz	July 11 Tass, Hungary	Cup of Szeged. FIA FIB FIC FIQ Contact: Gábor Zsengeller, PO Box 207 6701 Szeged, Hungary, tel: +36 309 5 2100, email: gabezy@castcom.hu, web http://www.faiabc.com
April 9-12 Omarama, New Zealand	Kotuku CUP. FIA FIB FIC. World Cup event. Entry fee €25. Contact: Robert Wallace, 956 Riverslea Rd, South Hastings 4122, New Zealand, tel: +64 6878 4993, fax: +64 6878 4993, e: ffonzrjw@xnet.co.nz, web: http://www.modelflyingnz.org	May 23-27 Samara, Russia	Memorial Mikhail Knyazev. FIA FIB FIC FIP. World Cup event. Entry fee €25. Contact: Dzhamal Bekeyev, Airport Smishlayevka 4-12, Samara 443046, Russia, tel: +7 927 7022071, fax: +7 846 9992874, email: bekeyev@mail.ru	July 15-17 Kirkklareli/Vize, Turkey	Anatolian FF Cup. FIA FIB FIC. Wor ld Cup event. Entry fee €40. Contact: Osmar Sevgi, Altan Gunalp Sitesi no.10/7 Cayyolu, Ankara, Turkey, tel: +90 532 411 1104 or +90 533 812 9471, fax: +90 31 266 4150, email: osman.sevgi@gmail.com web: www.anatoliacup.com
April 9-13 Nalchik, Russia	Naloev Cup. FIA FIB FIC FIP. World Cup event. Entry fee €25. Contact: Andrey Naloev, Shortanova 17a-57, Nalchik 360017, Kabardino-Balkarskaya, Russia, tel: +7 928 910 46 05, fax: +7 866 277 8335, email: naloev@mail.ru	May 28-30 Tass, Hungary	26th Pusztá Cup. FIA FIB FIC FIQ 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 18-25 Vize, Turkey	European Championships FIA FIB FIC.
April 15-18 Omarama, New Zealand	Omarama Cup. FIA FIB FIC. World Cup event. Entry fee €25. Contact: Robert Wallace, 956 Riverslea rd, South Hastings 4122, New Zealand, tel: +64 6878 4993, fax: +64 6878 4993, e: ffonzrjw@xnet.co.nz, web: http://www.modelflyingnz.org	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, Brace Jerkovic 117v, 11000 Belgrade, Serbia, tel: +381 11 3975 598, fax: +381 11 3975 598, email: acrolux@sezapre.rs, web: http://www.acrolux.com	July 30-August 1 Beauvoir-sur- Niort, France	Azay Le Brulé Inter. FIA FIB FIC FIC FIH FIJ FIK. Contact: André Trachez, 11 rte de la Balderie, La Rivière, 79370 Aigonnay, France, tel: +33 6 08 57 35 50 email: andre.trachez@laposte.net
				August 1-7 Salonta, Romania	Junior World Championships FIA, FIB FIP. Web: http://www.firnd.ro
				August 5 Moncontour, France	Moncontour 2min. FIG FIH FIJ. 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	Memorijal Izet Kurtalic. FIA FIB FIC World Cup event. Entry fee €30. Contact Malik Cabaraydic, Gornje Rosulje 3, 71000 Visoko, Bosnia and Herzegovina, tel: +387 61 196 368, fax: +387 32 738 209, email info@aeroklub-izet-kurtalic.ba, web http://www.aeroklub-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-aero@noos.fr, web:  
http://www.poitou-aero.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: aviomodeli55@yahoo.com,  
web: http://www.modelar.org.rs

August 7-8  
Salonta, Romania  
Salonta Cup. FIA FIB FIC FIP. World  
Cup event. Entry fee Senior €30 / Junior  
€20. Contact: Vincze 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

August 9-14  
Belgrader, Serbia  
Indoor World Championships, senior and  
junior web: www.modelar.org.yu

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

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

August 21-22  
Kietrz, Poland  
Kietrz Cup. FIA FIB FIC FIP FIQ.  
World Cup event. Entry fee €30. Contact:  
Piotr Szymanski, ul. Kosciuszki 2a/3, 47-  
100 Raciborz, Poland, tel+48 50 82 81 341,  
email: modelpiotrek@poczta.onet.pl

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: nzanciu@rdsmail.ro,  
web: http://www.fimr.ro

August 22-29  
Turda, Romania  
European Championships FIE. Web:  
www.fimr.ro

August 26-29  
Zülrich,  
Germany  
41st Internationaler Bifel Pokal. FIA FIB  
FIC FIP FIQ. World Cup event. Entry fee  
€35 / Junior €15 / Second Class €77.  
Contact: Peter Mönninghoff, Friedrich  
Ebert str 41, 58332 Schwelm, Germany,  
tel, email: info@eifelpokal.de, web:  
http://www.eifelpokal.de

August 27-28  
Ofakim, Israel  
Negev Open - Israeli free flight  
championship. FIA FIB FIC FIP World  
Cup event, FIG, FIH. Entry fee €25.  
Contact: Aviadi 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. FIE. World Cup event. Entry  
fee Senior €30 / Junior €25. Contact: see  
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 Gupca 4, 10290 Zapresic,  
Croatia, tel+385 95 90 61 550, fax: +385  
133 10403, email: mkz@mk-z.hr, web:  
http://www.mk-z.hr

September 3-5  
Sisak, Croatia  
Siscia Cup. FIA FIB FIC FIQ. World Cup  
event. Entry fee €30. Contact: Zoran  
Zechner, SIA Radica 3, Sisak, Croatia,  
tel+385 95 914 7675, email:  
zoran.zechner@sk.t-com.hr www.amka.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 Conc. Road,  
Clear Creek, On. N0E 1C0, Canada, tel+1  
519 875 27 34, email: rgmcc@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. FIE. 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. FIE. World Cup  
event. Entry fee €30. Contact: Marek  
Lysakowski, ul. Sienkiewicza 8/10, 47-400  
Raaciborz, Poland, tel+48 32 41 92 741,  
fax: +48 32 230 15 94, email:  
mlysakowski@poczta.onet.pl

September 17-19  
Pazardzik,  
Bulgaria

September 25  
Tass, Hungary

September 25  
Tourtenay,  
France

September 26  
Tourtenay,  
France

September 26  
Tass, Hungary

October 1-4  
Lost Hills,  
California, USA

October 1-3  
Prilep, Former  
Yugoslav Rep. of  
Macedonia

October 15-17  
Sentjernej, Novo  
mesto, Slovenia

October 23-24  
Capannori, Lucca

October 30-31  
Arzay - Bossieu,  
France

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

Arva János memorial Contest. FIA FIB  
FIC. Contact: János Arva, Scherer Ferenc  
u. 7, 5700 Gyula, Hungary, tel: +36 20 363  
55 73, email: guti@fafem.hu, web:  
http://faiflab.com

6th Poitou Charentes. FIE. World Cup  
event. Entry fee €20. Contact: André  
Trachez, 6th Poitou Charentes, 11, rde de la  
Balderie, La Rivière, 79370 Aigonnay,  
France, tel+33 6 08 57 35 50, email:  
andre.trachez@laposte.net

Poitou FIE. FIE. World Cup event. Entry  
fee €20. Contact: Gérard Marquis, 16 rue  
Maxime Ridouard, 86330 Moncontour,  
France, tel+33 5 49 22 68 91 or +33 6 13  
32 95 99, e: gerard.marquis@aliceadsl.fr

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.faiflabc.com

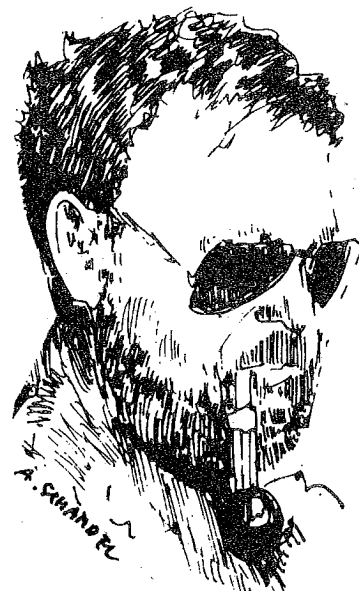
34th Annual Sierra Cup. FIA FIB FIC  
FIP. World Cup event. Entry fee US\$ 45.  
Contact: Mike McKeever, 4252  
Mockingbird Ct, Fair Oaks, CA 95628,  
USA, tel+1 916 967 8475, email:  
vamckeever@aol.com

Oktober World Cup. FIA FIB FIC FIQ.  
World Cup event. Entry fee First: class €30  
/ Second class + Junior €77. Contact:  
Zdravko Todoroski, Kej 4th July 1/5,  
Prilep, Former Yugoslav Rep. of  
Macedonia, tel+389 48 521 711

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

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

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  
Bretigny sur Orge, France, tel+33 1 69 88  
89 12, email: mjp.challine@sfr.fr, web:  
http://aeromodelismeromans.com



Freude über den geglückten 5. Durchgang



# Souvenirs Antiques

De retour  
d'EUROPE

## They're Back From Europe!

Why Not You, Next Year?

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

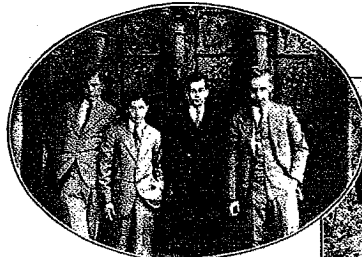
Eh bien pour des modélistes, américains, champions de leur pays .... Récompense, et non des moindres un voyage en Europe de l'époque d'avant guerre, pour les performances accomplies en Vol Libre.

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 claisémés. 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 raconter .... les 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 nuit ..... Incroyable mais vrai .....



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

NO trans-Atlantic flier, no Lindbergh, or Byrd or Chamberlin, ever got more fun from his trip to Europe, and the feting and honors and receptions given him there, than did America's airplane model champions on their prize tour of the world's most famous cities. You have the word of Tom Hill and Aram Abgarian for that—and they know!

Gridding and a bit fagged (and ready to do it all over again), Tom and Aram came down the gangplank from the *George Washington*, big United States liner, in Hoboken on August 17. With them were Merrill Hamburg, secretary of the Airplane Model League of America, and Jack Loughner and Ford Grant of Detroit, two airplane model experts who had made the trip "on their own" with the party of three who were guests of THE AMERICAN BOY. Tom, 16, of Winston-Salem, N. C., and Aram, 15, of Detroit, won the trip at the First National A. M. L. A. Contest in Detroit June 28-30—Aram became world's indoor champion, Tom boy's national outdoor champion.

And what a time they had! Last month THE AMERICAN BOY told how they visited and were entertained in Toronto, Ottawa, Montreal; how they boarded the Canadian Pacific liner *Montcalm*, and launched a tiny white model over the cold, hard-surfaced North Atlantic in memory of men who had tried—and failed—to fly across it.

They first set foot on European soil in Liverpool, and they wasted no time in getting on the boat train for London. They had hardly become accustomed to the queer, small, side-entrance European railroad coach when they were whisked into a station in Europe's biggest city.

S. H. F. Crouch, secretary of the Society of Model Aeronautical Engineers, had made arrangements for an international model contest at Croydon, the famous London airdrome, and they had to put final touches on the outdoor models they had built on the *Montcalm*. The contests were held on a gusty day, with the wind doing loops and whirls and chutes; Tom, Aram and Jack, former national outdoor champion, all "cracked up" models trying to get them into the treacherous air. But Ford Grant, with his third—and last—plane, made a better-than-two-minutes flight, and it won for him the first international title for the "flying stick" type of model.

And then Lady Sophia Heath, Britain's famous air-woman, not

Photos by courtesy of  
Canadian Pacific Steamship Company



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

only presented them the prizes, but invited all the American party to ride with her in her trusty little Moth plane. She entertained the group at tea, and they later were guests of honor at a dinner attended by Sir Sefton Brincker, British air minister.

They found time to see the Tower of London, to thrill in the impressive depths of Westminster Abbey, to see the other sights of the great city; they visited Shakespeare's Stratford-on-Avon. Then they flew to Paris, landed at Le Bourget, and took a honking, hustling French taxi to their hotel looking out across the Seine.

Their time in Paris, too, was jammed. Sidney B. Veit, president of the Paris chapter of the National Aeronautic Association, had made arrangements for them to visit aircraft factories, landing fields, places of historical note. They mounted the Eiffel Tower; they took an excursion to Louis XIV's Versailles where the peace treaty was signed in 1919. They saw the Gothic magnificence of Notre Dame, the gaiety of Paris' cafes and boulevards and theaters, the quaintness of its twisty side streets and musty, ancient buildings.

Here, too, they received another signal honor. They were taken to the Hotel



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 League 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 Mediceis 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 F1A .....

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	Yablonovsky	F1A Enverg. 2400	##	172	Makarov	F1A env.2350	#	180	Van Wallene	F1A ExSpan flaps	#
166	Fantham	F1A Robin III env.2365	#	172	Isaenko	F1A env.2020	#	181	Kosonozhkin	F1A env.2480	#
169	Valéry	F1A Caracal-87	#	172	Isaenko	F1A N-39	#	181	Gloziga	F1A Monika env.2100	#
170	Mikusev	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	Czepa	F1A A2 Zahnstocher Cdm 1951		185	Wienczyk	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	Yablonovsky	F1A Majestic env.2340	#
172	Tchop	F1A env.2100	#	179	Sokolov	F1A 1957		187	Hines etc	F1A Lil' AL env.2200	#
172	Tchop	F1A env.2200	#	179	Topadze	F1A		188	Crisp	F1A Straight-Tow env.1600	#

### ..... PLANS de CAOUTCHOUCS F1B .....

163	Nimpsch	F1B env.1610	#	175	Ivanov	F1B env 1370		176	Salzer	F1B Hybrid Welles	#
165	Jones	F1B N°4-5-6 Se au Ch.M. 2005	#	175	Gorban	F1B env 1530		179	Zapachny	F1B 1959	
166	White	F1B No 22	#	175	Stephanchul	F1B env 1460		179	Matveev	F1B 1959 50 g	
168	Zeri	F1B Coxy	#	175	Stephanchul	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	Andrjukov	F1B env 1330		183	Andrjukov	F1B env.1576	#0
175	Gulugonov	F1B env 1450		175	Andrjukov	F1B AA30 env		184	Ducassou	F1B Affolé-Junior	#
175	Gorban	F1B env 1600	0<	175	Andrjukov	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 F1C .....

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	Kucarov	F1C	
179	Strukov	F1C		179	Verbitsky	F1C BE43		181	Bailey	F1C Move-It env.2140	
179	Schkalikov	F1C		179	Mukhin	F1C					

### ..... PLANS de INDOORS F1D .....

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 F1E .....

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 Naurdyck 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 Käutzchen	T
167	Fillon	Avion formule FAI 1937	#	169	?	ASK-13 silhouette env.440	#	185	Schandel Avenger sandow	T
167	Fillon	Avion entrainement 1937	#	170	Gaggi	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 & Stal	Taylorcraft	#	187	Kirka Crosby CR-4	#
170	Gaggi 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 Bo	Une 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 entrainement 1937	#	179	Simonov	F1A 1957		182	Richaud	CH II-Thon 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	Kucarov	F1C		183	Néglaiss	CH Oizoror 1967	#
168	Fillon	AU Planeur A2 Naurdyck 73	T	180	Bataillou	CH 1955		183	Wantzenriett	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 Altaïr 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	Profil 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	Aljnut	F1A PA79 env.2000	#%
164	Ereimère	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	Profil 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	

林林林林林林林林林林

PLANS de CAOUTCHOUCS WAK ANCIEN		//	Titre					
Delcroix	Gemini 12 1972	#%	167	Dague 1937	#	168	Light	Gagnant de la
Fillon+Zaic	Champion du monde 1937	#	167	Fillon	Aile ellipt. 1938	#	170	Pebol
Fish	1937	#	168	Fillon	Formule Ch d F. 1946	#	174	Krajc

PLANS de CAOUTCHOUCS 130							
Buddenbrow	Enbox	174	Hartman	Square Eagle	184	Heber	Murphy engren
Buddenbrow	Star	176	Mule	Don debiter	186	Gorden	130 corde 120
Valhera	De course	180	Dalton	Pivants	188	Dalton	Mérite

CONCOURS EN COMPLETMENT DETAILLEE									
Schandel	AU Garmisch George I	T	168	Fillon	AU planeur A2 Naudoyet /3	T	174	Fillon	CAC Candron 10
Fillon	AU D'Al 2	T	168	Fillon	AU Hydrocoque env.1220	T	176	Gemy	Les No-Gal
Jedelsky	AU D'Al 1950 Storch	T	168	Fillon	AU Aero 1941 10 cm3	T	176	Hittel	P30 Four de Boma
Fillon	CAC Damm 150	T	168	Fillon	AU Sams-mach 1000	T	177	Bonifant	PLA Proust
Kuhn	AU D'Al Schwan 1952	T	169	Fillon	CAC Simpson 1030	T	177	Sartori	FIE FIE
Schandel	AU D'Al Masloushi zero	T	169	Gallinet	CAC Jucker 0130	T	182	Schandel	AU Sandow's 5'
Riacat	AU D'Al en structure	T	170	Lourmel	EIG 11 65 x 213 dm	T	184	Pailhe	AU Gout BouteA
Matherat	AU D'Al course	T	170	Fillon	CAC Polez 60	T	185	Gheis	AU Rd. planeur K
Fillon	CAC Darmstadt D-18	T	171	Fillon	CAC hike-E	T	185	Schandel	AU Wenger sand
Fillon	EIG Le Tordu	T	173	Schandel	PEA Suefle env.1360	T	186	Aikman	FID Chimera 200
Fillon	CAC Polez 36	T	173	Schandel	PLA Rousserolle env.1360	T	187	Sartori	FIE FIE
Fillon	CAC JP-20 Globe Trotter	T	173	Vincent et	GPLA DVPB-01 Dépron env.750	T	188	Schandel	PLA Planeur Stern
Fillon	MAQ Dewoitine D-560 env.900	T	173	Fillon	CAC Lignel 44 tandem	T	188	Deltcroix	P30 Microbe

11705



# 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 + Mo	Viabon 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	Picol	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 Tapolca	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'Il	182	Dremière	Cambrai 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	Marquis 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 Pokai 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	Woebeking	Coupe F1E à Zlatibor
167	Hach	Aichfeld und Fürstenfeld F1K	176	Schandel	EuroFly Bern 2007	184	Schandel	Ch.Europe F1E Rhön 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 1\$ Réglages classiques HLG		174	Schieferdeck Elypsa struture env.600	#	185	Batiuk	TLG Turn-Up env.915	#
164	Surtees indoor MK-II	#	177	Chudoba Desitka	#	186	Engiela	structure 20 g	#
165	Placek 'Lunak' en structure	T	178	Schoeferdec Sesitka structure	#	187	Stoy	Coot IV-V Indoor	#
169	Kaczorek 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 Nifkin	#	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 F1 H

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 .....

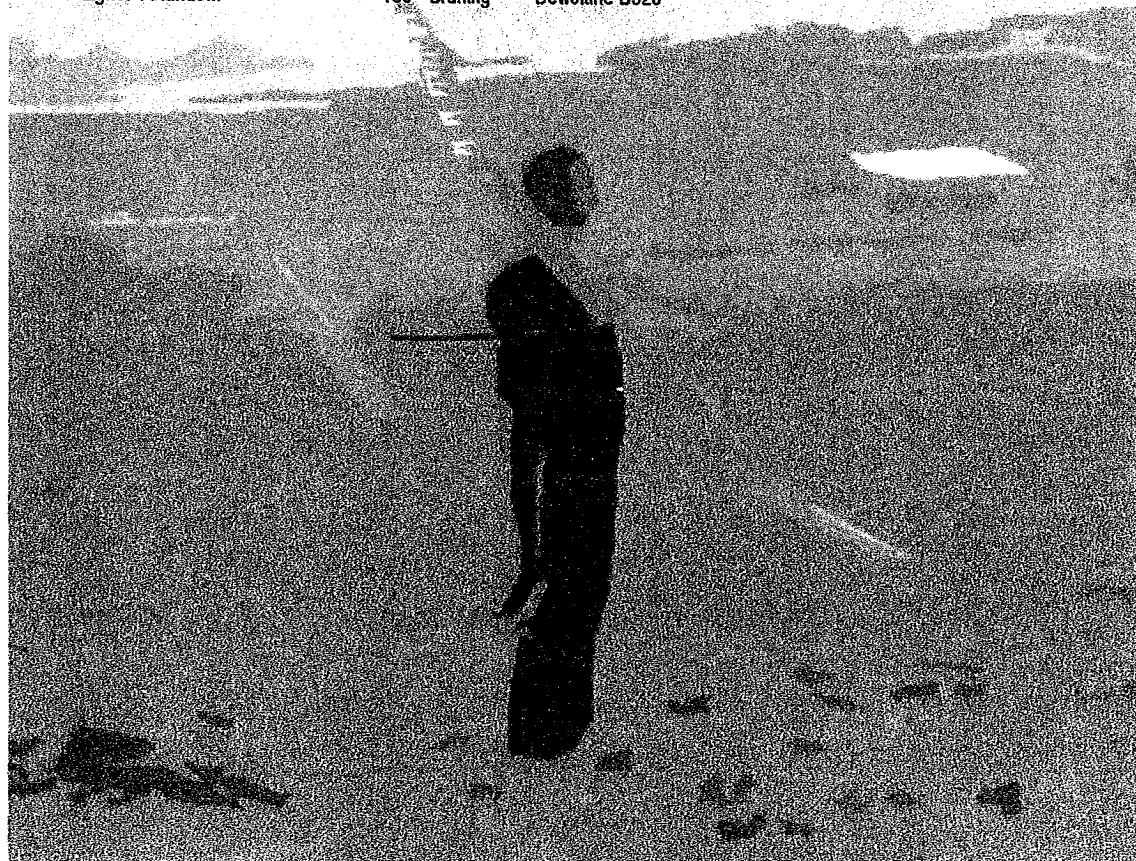
166 Aikman	F1D Chimera	#0	172 Orlov ?	Crochet	185 Bukin	F1G 12 + 1.9 dm2 IV	#<
166 Bailey	F1D F1D 2005	#0	172 Stamov	Crochet	185 Bailey	F1D F1D pas variable	<
167 Fillon	F1G 'Le Tordu'	T<	172 Makarov & K	Crochet et détails	185 Lefever	IND F1M Gnats Whisker	<
169 Dupuis	F1B Grozebul-8 1971	#0<	173 Serres	Equilibrage monopale (1969)	186 Godden	P30 P30 corde 120	<
170 Fournier	F1G 11.65 + 2.13 dm²	T<	175 Gorban	F1B env 1600	186 Aikman	F1D Chimera 2005	T<
170 Siroky	F1G Knize 11 + 2.6 dm²	0	183 Andriukov	F1B env.1576	187 Bailey	IND 35 cm	<
172 Lepp	My towing hook		184 Weber	P30 Multicab engrenage	187 Tregier	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	GPLA DVPB-01 Dépron env.750 T	185 Intgernet	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	Ecoupe d'entretoises	186 Internet	Décalco- Rugosité- Vé CLG	
169 Van Buren	F1K Moto dépron 0.27 cm3	#	173 Internet	Remontages.. Profil Pussycat	186 Thevenon	Fuselages #2	
170 Gaggi	Rainimot 0.12 mm3 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 Hatton	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	188 Aircraft Data	P-51 B	
171 Fillon	Fike-E		180 Fillon	Pipistrelle MB	189 Bruning	Vulture V-IIT	
173 Fillon	Lignel 44 tandem		180 Bruning	Dewoitine D520			



# VOL LIBRE

11707



photo - F. YRONAE -



# VEZEDE.. SUR LE TERRAIN

ONT PARTICIPE A CE NUMERO /

Bertrand MORICEAU - Bob  
BIENENSTEIN - Minou NISHIZAWA -  
FREE FLIGHT NEWS - Mikhail  
KOSONozHKIN - F. NIKITENKO -  
Jean Wantzenriether - Veronika  
SALZER - -Bill GOWEN - Pierre  
PAILHE

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

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

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-timbree. Hélas le timbre n'est pas très joli.

Merci pour les bons moments que vous continuez à procurer à vos lecteurs.

Amicalement

Yours truly,

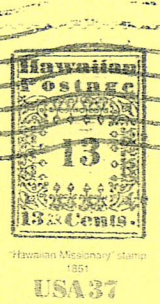
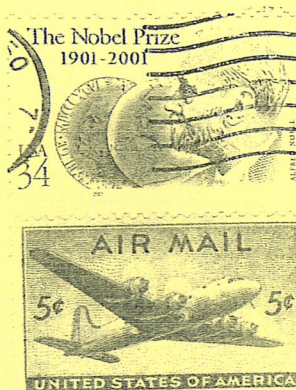
Ernie Powell



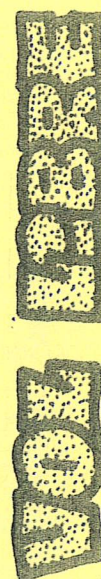
Peter and Brigitte Brocks  
9031 East Paradise Dr.  
Scottsdale, AZ 85260-6888  
U. S. A.

Par Avion

**PAR AVION  
AIR MAIL**



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



## LE MUSEE 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 ?

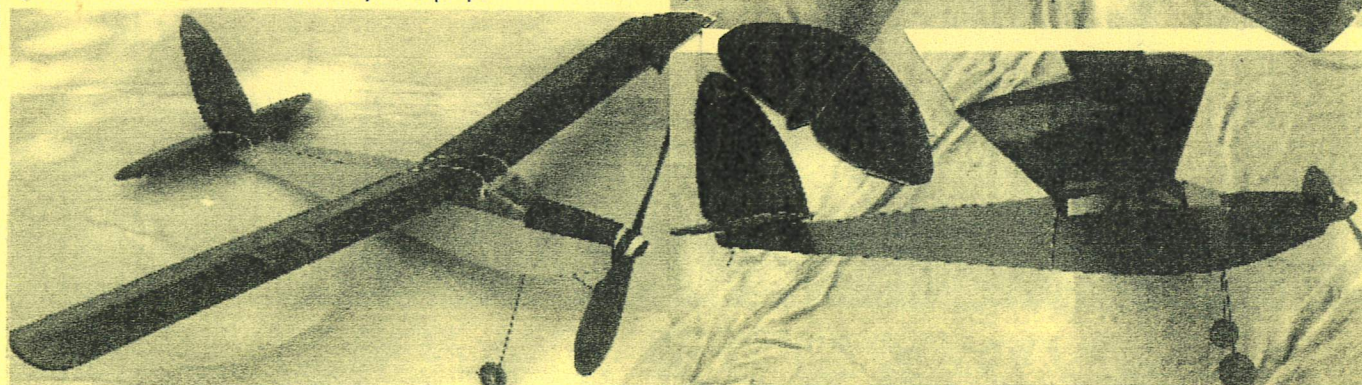
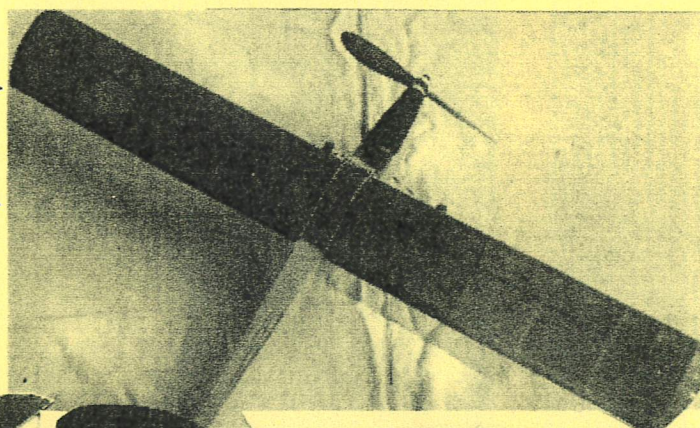




Photo - F. YRONNE -

VOI LIBRE



J. PIERRE DI RIENZO

11710