

PHOTO: F. NIKITENKO

MIKE EVITT



FEBRIER

VOL LIBRE

1021

1 06

10211

VOL LIBRE

R.1081EN -

BULLETIN DE LIAISON INTERNATIONAL

ANDRÉ SCHANDEL

16 CHEMIN DE BEULENWOERTH

7000 STRASBOURG FRANCE

Tél + fax -- 03 88 31 30 25
E-Mail : andre-schadel@wanadoo.fr

167
01 06

Publication créée en 1977 par A. Schadel . Paraît tous les deux mois .
Abonnement pour six numéros : € 35 ou \$ 40 pour les pays situés hors Europe .

Tous les Paiements au nom de André Schadel
Comptes : (Poste) CCP 1190 08 S Strasbourg France
Banque : CME 67 code 10278 n°de compte : 00012175640

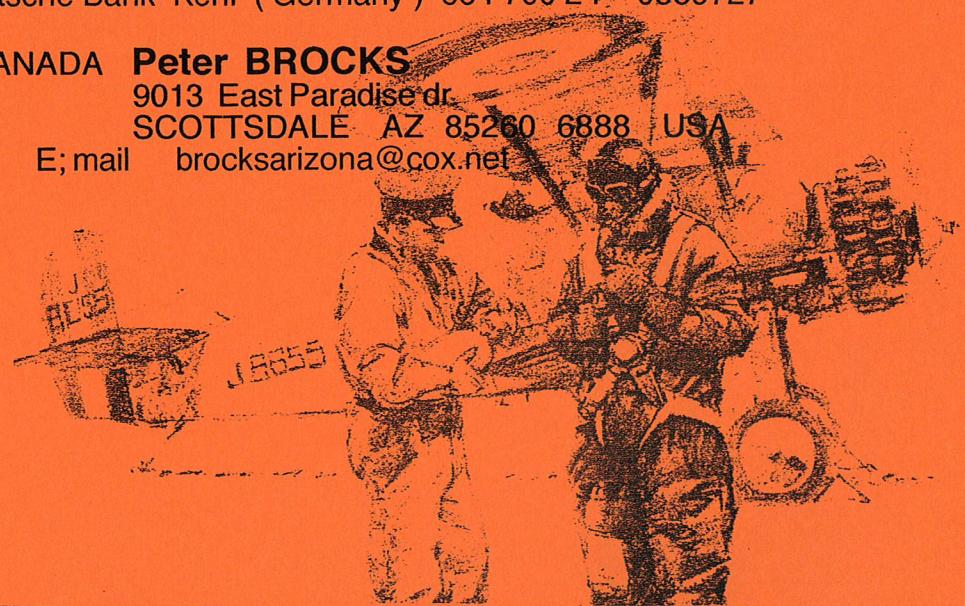
Iban : FR76 1027 8019 0000 0121 7564 065

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

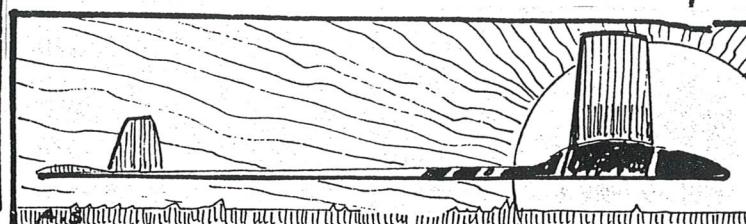
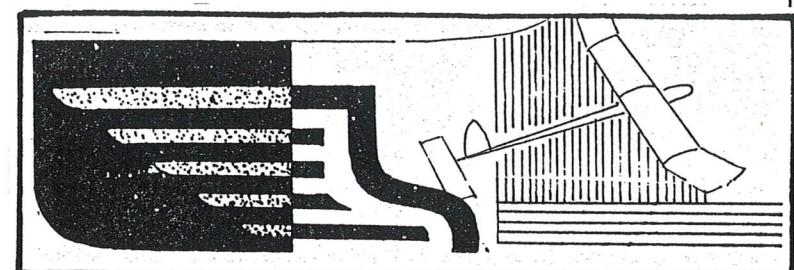


VOL LIBRE

10212

SOMMAIRE

- 10211- Mke Evatt - Image VOL LIBRE
- 10212- Vol Libre 167 -
- 10213- Sommaire EDITO
- 10214-15 - Calendrier international
Coupe du Monde 2006
- 10216 P 30 Challenge FRANCE
- 10217 Nervure d'Or 2005 Louis Dupuis
- 10218-19-20
CO 2 - Aichfeld et Fürstenfeld
Walter Hach
- 10221- Vol de pente magnétique
TOURTENAY France 2005
- 10222-23-24
Bat Cat Lancé main catapulté de
Lee HINES USA
- 10225- Vous avez dit P 30 Stab de
Werfl J.L Bodin et Jean Wantzen
- 10226 - Oui ou nonRèglement
CIAM A. Schadel
- 10227 à 10254 MANU FILLON
avec la participation de J.A Simon
des 4 A - Pierre Pailhe .
- 10255 - 56 ORLEANS 2005 Décembre
Jacques Delcroix .
- 10257 - 58 - Au Féminin Jacqueline Sch.
- 10258-59 - SK 77 KAJETAN
F1E de Stanislas KUBIK Ch.
Europe 2005
- 10260-61- Sacré D2D2 .. en souvenir de
André BONNOT J. Delcroix .
- 10262 - LELUC 2005 J. Wantzenriether
- 10263- Profils USNPS 2 - XGD M2
- 10264-65- Philatélie
- 10266 - Petites annonces
- 10267- Super D Flapper USA .
- 10268- André BONNOT -Michel
SECHAUD- Marcel DESVIGNES
- 10269 - Courrier des lecteurs .
- 10270 _ Images VOL LIBRE Berne
2005 .



EDITO

La rédaction de VOL LIBRE remercie tous ses abonnés qui par des paroles ou des écrits , ont exprimé les meilleurs voeux et les encouragements, toujours bienvenus , en ce début d'année .

Pour le début da lannée 2006 , nous avons de ce numéro ,consacré , comme annoncé , une première partie au souvenir de Manu FILLON , qui fut un des premiers et des plus importants piliers du vol libre en France .

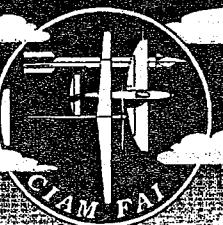
Seul à avoir remporté, et d'Angleterre , la célèbre Coupe Wakefield . Nous aurons dans le prochain numéro , 168 la deuxième partie , le tout représentant 60 pages . Nous sommes bien sûr loin d'avoir fait le tour de tout ce que ce modéliste profilique a pu , imaginer , dessiner , et réaliser . Nous savons aussi maintenant que son fils Noël , va protéger et gérer , l'énorme héritage "modélistique" que lui a laissé son père .

Il reste qu'il nous est pas facile de faire preuve d'un grand optimisme et de manifester de grandes joies en ce début d'année . Nous enregistrons depuis quelque temps des pertes de plus en plus nombreuses dans nos rangs . Ce qui prouve bien , tout en étant une évolution naturelle , que nous avançons tous en âge et que du même coup la relève fait de plus en plus défaut .

En parlant de relève notons que la Nervure d'Or 2005 de VOL LIBRE a été attribuée à Louis DUPUIS , qui tout en présentant une carrière nationale et internationale de premier ordre , a réussi en même temps à entraîner dans son sillage d'autres plus jeunes que lui et de leur fournir une formation de base très solide . Il suffit de regarder du côté de Moncontour pour s'en apercevoir . Un grand bravo à Louis .

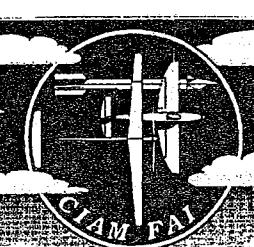
10213

INTERNATIONAL AIR MODELLING CHAMPIONSHIP



February 15 to 16	California Cup. F1E. World Cup event. Lost Hills, California, USA	Entry fees: Senior: US\$25, junior: US\$10. Contact: Lee R. Hines, 376 Magnolia Street, Costa Mesa, USA, tel: +1 949 645 4850 CA 92627	April 29	Rana near Louny, Czech Republic	Open International. F1E. World Cup event. Entry fees: €35 - €15 - €10. Contact: Milos Nechanicky, SNP 2063, 440 01 Louny, Czech Republic, tel: +420 415 655 894	June 17 to 18	Turda, Romania	Memorial Popa Crangu. F1E. World Cup event. Entry fee €30 - €25. Contact: M. Zanciu, Romanian Modelling Federation, OP 6-CP 56, Bucuresti, Romania, tel: +40 213 162 454, fax: +40 213 162 454, email: mzanciu@modellism.mci.ro
February 18 to 19	Maxmen International. F1A, F1B, F1C. World Cup event. Entry fee US\$25 per event. Contact: George Batuik, 835 Capito Way #5, San Luis Obispo, California 93401, USA, tel: +1 805 545 0700, fax: +1 805 545 0700, email: slobg@charter.net		April 30	Madzniunai, Lithuania	Baltic Cup. F1A, F1B, F1C. World Cup event. Contact: Rolandas Mackus, Taikos 19-12, LT 28158 Utena, Lithuania, tel: +370 687 260 02, fax: +370 689 69 181, email: rolandasmackus@vytrolma.lt Web: http://www.aromodeling.lt	June 17	Aradac - Zrenjanin, Serbia and Montenegro	Djordje zigic. F1A, F1B, F1C. World Cup event. Entry fee €30. Contact: Nikola Borovac, Cara Dusana 57, 11080 Zemun, Serbia and Montenegro, tel: +381 11 61 9164, fax: +381 11 61 91 64, email: vssce@sbz.co.yu Web: http://www.vsi.org.yu
February 25	Philippe Lepage. F1B. World Cup event. Viabon, France	Entry fee €30.00. Contact: Pierre-Olivier Templier, 3, Rue des Brisaciers, 770990 Collegien, France, tel: +33 1 60 35 93 58, email: pierre-olivier.templier@wanadoo.fr	April 30	Rana near Louny, Czech Republic	Open International. F1E. World Cup event. Entry fees: €35 - €15 - €10. Contact: Milos Nechanicky, SNP 2063, 440 01 Louny, Czech Republic, tel: +420 415 655 894	June 19 to 24	Turda, Romania	FAI European Championship F1E. Seniors & Juniors.
March 11	Bear Cup. F1A, F1B, F1C. World Cup event. Pori, Finland	Entry fee €25. Contact: Kari Lindgren, Muoniamiehenkatu 5, 28610 Pori, Finland, tel: +358 2 6324 988, email: pipolindgren@dnainet.net web: http://www.kolumbus.fi/porink	May 5 to 6	Gallio (Vicenza), Italy	1st Coppa Primavera. F1E. World Cup event. Entry fees: €30. Contact: Maurizio Tomazzoni, Via Rialto 36, 38068 Rovereto TN, Italy, tel: +39 464 430 230, fax: +39 464 430 230, email: info@gar-rovereto.it, Web: www.gar-rovereto.it	June 22 to 23	Turda, Romania	Turda Cup. F1E. World Cup event. Entry fees: €30 - €25. Contact: M. Zanciu, see Turda Cup details June 17-18.
March 18 to 19	Holiday on Ice. F1A, F1B, F1C. World Cup event. Entry fee €35. Contact: Tor Bortne, Jernbanvei 28, 2840 Reinsvoll, Norway, tel: +47 611 97 463 or 920 95 329, fax: +47 611 98 351 or 611 52 606, email: margit.bortne@2i.net web: http://home.online.no/~mvereng/		May 6 to 7	Gallio (Vicenza), Italy	6th Coppa Mont Sisemol. F1E. World Cup event. Entry fees: €30. Contact: Maurizio Tomazzoni, Via Rialto 36, 38068 Rovereto TN, Italy, tel: +39 464 430 230, fax: +39 464 430 230, email: info@gar-rovereto.it Web: http://www.gar-rovereto.it	June 24 to 25	Bjelopole, Croatia	Memorijal Viljima Kmocha. F1A, F1B, F1C, FIH. World Cup event. Entry fees: not indicated. Contact: Damir Kmoch, A.G. Matosa 6, 10410 Velika Gorica, Croatia, tel: +385 01 6252 035, fax: +385 01 3310 403, web: http://www.mk-z.hr
March 19	7th Trofeo AGO. F1K. Entry fee €20. Crivelle, TO, Italy	Contact: Sandro Schirru, Via Cavour 5, 10095 Grugliasco, Italy, email: fa1616@yahoo.it	May 6 to 7	Bordeaux, France	7th Concours Int. De Vol libre intérieur. FID, FIL, FIM. Entry fees: €20. Contact: Jean-Pierre Darrouze, 32, Av. du Maréchal de Latte de Tassigny, 33610 Cestas, France, tel: +33 5 5607 6566, email: darrouzejp@aol.com	June 26 to 30	Penza, Russia	Open Championships of Russia. F1A, F1B, F1C. World Cup event. Entry fee €25. Contact: Mikhail Kochkarev, 88-8 Volokolamskoe Sh, 125424 Moscow, Russia, tel: +7 095 158 49 05, fax: +7 095 158 490 5, email: kochkarev@pol.ru
April 1 to 2	Istanbul FF Cup. F1A, F1B. World Cup event. Entry fee €20. Tekirdag-Corlu, Turkey	Contact: Ismail Samoglu, Bulgrulu Mah. Aydinoglu Sk. No 29, 34696 Camlica-Uskudar Istanbul, Turkey, tel: +90 216 521 14 14, fax: +90 216 461 91 80, email: isarioglu@banksoft.com.tr Web: http://www.turkey-ff.info	May 13 to 14	Andover, UK	Stonehenge Cup. F1A, F1B, F1C, F1Q. World Cup event. Entry fees: €35. Contact: M. Woodhouse, 12 Marston Lane, Eaton, Norwich, Norfolk, NR4 6LZ, UK, tel: +44 1603 457 754, fax: +44 1603 457 754, email: mike@freeflightsupplies.co.uk	June 30 to July 1	Gliwice, Poland	16th Black Cup Contest. FIG, FIH, F1J. Entry fee €20. Contact: Stanislaw Kubit, Ul. Rybnicka 84, 44-100 Gliwice, Poland, tel: +48 32 232 18 22, email: gbit@digipl
Event to be confirmed			May 13 to 14	Vojka, Serbia and Montenegro	23rd Srem Cup. F1A, F1B, F1C. World Cup event. Entry fees: €30. Contact: Radivoj Blagojevic, Pinkijeva 10, 22330 Nova Pazova, Serbia and Montenegro, tel: +381 63 35 22 92, email: b.milos@ptt.yu Web: www.aknovapazova.com	July 1 to 2	Aradac - Zrenjanin, Serbia and Montenegro	Luxor Cup. F1A, F1B, F1C. Entry fee €13. Contact: Ljubomir Radosavljevic, Brace Jerkovic 117c, 11000 Beograd, Serbia and Montenegro, tel: +381 11 397 65 57, fax: +381 11 397 65 57, email: dlakic@ptt.yu Web: www.vsj.org.yu
April 8	Föhrlberg Cup. F1E. World Cup event. Oberkotzau, Germany	Entry fee €30. Contact: Peter Kuttler, Schneebergstr. 26, 95145 Oberkotzau, Germany, tel: +49 (0) 9286 61 87, email: peter-kuttler@web.de	May 19 to 21	Vsechov, Czech Republic	Open International. F1A, F1B, F1C. World Cup event. Entry fees: €35. Contact: Rostislav Kvashnicka, Svetopomoc 694, 391 02 Sezimovo Usti, Czech Republic, tel: +420 608 059 803, fax: +420 381 276 579, email: r.kvashnicka@seznam.cz	July 7 to 9	Kyiv, Ukraine	Antonov Cup. F1A, F1B, F1C, FIG, FIH. Entry fee €20. Contact: Sergiy Skalko, Av. Peremogi 12, of 160, 01135 Kyiv, Ukraine, tel: +380 44 496 07 40, fax: +380 44 496 07 40, email: info@aviamodel.org.ua
April 9	World Cup FIE. FIE. World Cup event. Oberkotzau, Germany	Entry fee €30. Contact: Peter Kuttler, Schneebergstr. 26, 95145 Oberkotzau, Germany, tel: +49 (0) 9286 61 87, email: peter-kuttler@web.de	May 20	Liptovsky Mikulas, Slovak Republic	7th Mikulas Cup of Hungary. F1E. World Cup event. Entry fees: €30. Contact: Gyorgy Pinkert, Pf 16H, 1625, Hungary, tel: +36 1 221 4071, fax: +36 1 221 4071, email: info@cavalloni.hu	July 8 to 9	Tass, Hungary	Voros Jenö Memorial Contest. F1A, F1B, F1C. World Cup event. Entry fee €25. Contact: Jeno Vörös, Tarogato str. 63, 6726 Szeged, Hungary, tel: +36 20 9 136 463, email: vorosjen@eastcom.hu
April 14 to 17	Australian Free Flight Championships. F1A, F1B, F1C. World Cup event. Entry fee AU\$20. Naranderra, NSW, Australia	Contact: Phil Mitchell, PO Box 44, Terrigal NSW 2260, Australia, tel: +61 2 43 84 32 17, fax: +61 2 43 67 8316, email: filnoels@bigpond.net.au	May 21	Liptovsky Mikulas, Slovak Republic	3rd Cavalloni Cup of Hungary. F1E. World Cup event. Entry fees: €30. Contact: Gyorgy Pinkert, Pf 16H, 1625, Hungary, tel: +36 1 221 4071, fax: +36 1 221 4071, email: info@cavalloni.hu	Event to be confirmed		8th Open Internacional Copa Tabarea. FIG, FIL, FIM, FIN. Entry fee 30. Contact: Luis Font Bellot, C/ Tucumán 28, 03005 Alicante, Spain, tel: +34 67 53 94 369, fax: +34 9651 20 919
April 18 to 19	Southern Cross Cup. F1A, F1B, F1C. World Cup event. Entry fee AU\$20. Naranderra, NSW, Australia	Contact: Tann Stowe, PO Box 138, Winnalee NSW 2777, Australia, tel: +61 24 75 41 334, fax: +61 24 75 41 334, email: stowes@ozemail.com.au	May 25	Lucenec, Slovak Republic	Novohrad Cup. F1A, F1B, F1C. World Cup event. Entry fees: €30 - €20. Contact: Stefan Hubert, Malinovskeho 5, 98403 Lucenec, Slovak Republic, tel: +421 47 433 0213, email: butorova@stonline.sk Web: http://www.znos.org	July 16 to 23	Odesa, Ukraine	FAI European Aeromodelling Championship FIA, F1B, F1C.
April 22	City Cup of Lucenec. F1A, F1B, F1C. World Cup event. Entry fees: €30 - €20. Lucenec, Slovak Republic	Contact: Stefan Hubert, Malinovskeho 5, 98403 Lucenec, Slovak Republic, tel: +421 47 433 0213, email: butorova@stonline.sk Web: http://www.znos.org	May 26 to 28	Pazardzik, Bulgaria	Sofia Cup. F1A, F1B, F1C. World Cup event. Entry fee €30. Contact: Valentin Hristov Savov, Bratia Benderevi str. 5, Gorna Oriahovitsa, Bulgaria, tel: +359 888 408 940, fax: +359 618 603 55, email: modelist@dir.bg Web: http://www.odessa.cupfiae.com	July 28 to 30	Beauvois-sur-Niort, France	Azay le Brule Inter. F1A, F1B, F1C, FIG, FIH, F1J. Entry fee €14. Contact: Andre Trachez, 20, Rue du Grand Port, 79000 Niort, France, tel: +33 5 49 68 0155, email: andre.trachez@laposte.net
April 24 to 26	Kotuku Cup. F1A, F1B, F1C. World Cup event. Entry fee NZ\$40. Contact: Robert Wallace, 956 Riverslea Rd South, Hastings, New Zealand, tel: +64 6 878 49 93, fax: +64 6 878 49 93, email: robandtina@freenet.co.nz		June 3 to 4	Tass, Hungary	21st Puszta Cup. F1A, F1B, F1C, FIG, FIJ, F1K. World Cup event. Entry fee €30. Contact: Gyorgy Pinkert, Pf 16H, 1625, Hungary, tel: +36 1 221 4071, fax: +36 1 221 4071, email: info@cavalloni.hu	August 3 to 5	Noizé, Thouars, France	Poitou. F1A, F1B, F1C, FIG, FIH, F1J, F1K. World Cup event. Entry fee €45. Contact: Michel Reverault, 1, ch. Du Grand Cornet, 79100 Saint Jean de Thouars, France, tel: +33 5 49 68 0155, email: poitou-aero@noos.fr web: http://www.poitou-aero.com
April 28 to 30	Omarama Cup. F1A, F1B, F1C. World Cup event. Entry fee NZ\$40. Contact: Chris Murphy, 5-126 Bishop St, St Albans, Christchurch 8001, New Zealand, tel: +64 3 374 33 84, fax: +64 3 374 33 94, email: chrismurphy@inet.net.nz		June 9 to 11	Kharkiv, Ukraine	Kharkiv Cup. F1A, F1B, F1C. World Cup event. Entry fee US\$25. Contact: Victor Vishnyakov, Str. Saperna 30, apt. 125, 61033 Kharkiv, Ukraine, tel: +380 57 712 07 11, fax: +380 57 707 10 11, email: elena@lin.com.ua	September 23 to 24	Toszek, Poland	Summer Cup Open International World Cup Contest. F1A, F1B, F1C. World Cup event. Entry fee €25. Contact: Robert Radwanski, Ul. Dmowskiego 7/19, 37-450 Stalowa Wola, Poland, tel: +48 15 844 45 15, fax: +48 15 844 01 18, email: rradwan@wp.pl

INTERNATIONAL AIR MODELLING CHAMPIONSHIP



August 11 to 13	Stalowa Wola, Poland	Summer Cup Open International World Cup Contest. F1A, F1B, F1C. World Cup event. Entry fee €25. Contact: Robert Radwanski, Ul. Dmowskiego 7/19, 37-450 Stalowa Wola, Poland, tel: +48 15 844 45 15, fax: +48 15 844 01 18, email: rradwan@wp.pl	September 23 to 24	Toszek, Poland	Open International World Cup Contest. F1E. World Cup event. Entry fees: €30 - €15. Contact: Roman Sowa, Ul. Gliwicka 6, 44-160 Rudziniec, Poland, tel: +48 32 230 38 43, email: gbit@digipl
August 17 to 20	Beograd, Serbia and Montenegro	14th Dorcol Cup. F1D. Entry fee €40. Contact: Vojislav Stojkovic, Kralja Petra 70, 11000 Beograd, Serbia and Montenegro, tel: +381 11 18 96 27, fax: +381 11 26 25 387, email: aviomodel5@yahoo.com web: http://www.aviodar.org.yu	September 30	Tass, Hungary	Arva Janos Memorial Contest. F1A, F1B, F1C. Entry fee €20. Contact: Arva Janos, Ferenc ut. 7, 5700 Guyla, Hungary, tel: +36 66 464 160, email: miklost@hu.intern.net
August 18 to 20	Borne, Germany	3rd Salzland Cup. F1A, F1B, F1C. World Cup event. Entry fees: €30 senior / €15. Contact: Michael Thoma, Hermann-Blenk Str. 28, 38108 Braunschweig, Germany, tel: +49 531 2 35 40 56, fax: +49 531 2 35 40 11, email: m.thoma@daec.de	September 30	Tourtenay, France	1st Poitou Charentes. F1E. World Cup event. Entry fee €30. Contact: André Trachez, 20 Rue du Grand Port, 79000 Niort, France, tel: +33 6 08 57 35 50, email: andre.trachez@laposte.net
August 21 to 25	Borne, Germany	FAI Junior World Championship. F1A, F1B, F1P.	October 1	Tourtenay, France	Poitou. F1E. World Cup event. Entry fees: €30 - €15. Contact: Michel Reverault, 1, ch. Du Grand Cornet, F - 79100 Saint Jean de Thouars, France, tel: +33 6 08 57 35 50, email: m.reverault@wanadoo.fr
August 25 to 26	Ofakim, Israel	Arava Open. F1A, F1B, F1C, FIH. World Cup event. Entry fee €25. Contact: Michael Furman, 67 Hayarkon St, PO Box 26261, 61261 tel Aviv, tel: +972 3 517 5038, fax: +972 3 517 7280 Israel, email: office@aeoclub.org.il web: http://www.aeoclub.org.il	October 2 to 7	Slanic Prahova, Romania	23rd FAI World Championship F1D.
August 31 to Sept 3	Zülpich, Germany	37th Internationaler Eifel Pokal. F1A, F1B, F1C. World Cup event. Entry fees: €30 senior / €15. junior, second class €15. Contact: Peter Mönnighoff, Friedrich-Ebert Str 41, 58332 Schwelm, Germany, email: moennighoff-peter@t-online.de	October 6 to 7	Martin, Slovak Republic	Open International. F1E. Entry fee €30. Contact: Jaroslav Kostan, Zataurciaska 47,

P30 Challenge France

Chers Amis Modélistes,

Le Sud vous parle ... Quelques caoutchouteux ont mis leurs idées en commun pour essayer - pour réessayer devrions-nous dire - de relancer le P30 en France. En effet, partout à travers le monde et l'Europe, cette catégorie est pratiquée, sauf dans notre Hexagone. Bien évidemment, ce n'est pas un Gaulois qui l'a inventée ; c'est peut-être la raison pour laquelle nous ne le pratiquons pas !!

Chez nous, dans le Sud, J.F.Frugoli se bat pour que cette catégorie vive, et elle vit : la preuve au Luc, concours que maintenant bien des coupe d'héritiers connaissent. Beaucoup ont des P30 dans leurs caisses et ne volent pas avec, ou peu. Partout, des essais ont été faits pour lancer le P30, notamment dans l'Ouest, en vain. Alors, à vos chantiers, Messieurs et gentes Dames qui n'avez pas encore de P30.

L'idée commune est la suivante : organiser un Challenge France P30, Senior/ Junior/ Cadet. Règlement P30. Catégorie P30. 3 vols de 2 minutes.

Tout Club affilié à la Fédération peut rajouter cette catégorie dans ses concours.

Dans chaque concours, le participant se verra attribuer un nombre de points en rapport avec son classement et le nombre des participants. Comme exemple ci-après :

7 concurrents...

Classement des concurrents :

1 ^{er}	2 ^{ème}	3 ^{ème}	4 ^{ème}	5 ^{ème}	6 ^{ème}	7 ^{ème}
-----------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------

Points obtenus :

7 pts	6 pts	5 pts	4 pts	3 pts	2 pts	1 pt
-------	-------	-------	-------	-------	-------	------

Chaque résultat de concours sera envoyé pour centralisation - voir ci-après (y compris concours à l'étranger). Le classement final sera calculé sur l'année civile. Pour 2005 tous les concours ont compté, tandis qu'à partir de 2006 il ne sera retenu que les 4 meilleurs résultats (en nombre de points obtenus).

Nervure d'Or - Louis DUPUIS

Dans l'attribution de la "Nervure d'Or" de Vol Libre depuis plus de vingt ans, nous avons toujours tenu compte de l'impact de la personne désignée, sur le monde de l'aéromodélisme vol libre à le fois par les résultats sportifs, l'activité au profit des jeunes, ou les progrès techniques pratiques et théoriques, apportés par le récipiendaire. Cette année nous sommes heureux de pouvoir décerner notre distinction à Louis DUPUIS, qui à vrai dire est reconnu comme ayant agi et agissant encore dans tous les domaines cités plus haut. Ses très nombreuses sélections en équipe de France, pour les championnats d'Europe et du Monde, ainsi que son engagement et sa réussite au sein du club de Moncontour sont des preuves évidentes, de l'envergure du personnage Louis DUPUIS.

Jedes Jahr bezeichnet VOL LIBRE einen Anwärter auf die "Goldene Rippe".

Dies ist eine Auszeichnung, für diejenigen die auf sportlichem Gebiet, jugendlicher Förderung, und auf praktischer wie theoretischer Ebene viel geleistet haben. Louis DUPUIS ist auf all diesen Gebieten tätig und tätig gewesen. Seine zahlreichen Auswahlen in der fr. Mannschaft auf W.M. und E.M., sowie seine erfolgreiche Arbeit im Klub von Moncontour, sind Beweise dafür. Unsere Glückwünsche an ihn.

Pour clôturer l'année : dans le cadre du concours au Luc sera disputée une grande finale, qui ne se substitue pas au concours P30 organisé par J.F. FRUGOLI, mais qui servira uniquement de support au calcul des points, lesquels seront attribués de manière identique aux concours régionaux.

Pour l'année 2005 :

1^{er} concours à Curzon (85) le 9 juillet, suivi de 4 autres les jours d'après. Remise des prix au "Côtes d'Aix" aux bons soins des sudistes.
Fin d'année 2005 : le concours au Luc

Pour l'année 2006 :

du 1^{er} janvier jusqu'au Luc 2006

Ce que vous devez encore savoir :

Renseignements techniques / règlement :

J.F. Frugoli - MAC Marseille

Tél : 04.91.06.72.92

H. Lavenant - AMC Pujaud

Tél : 04.42.50.15.24

Mail : henri.lavenant@wanadoo.fr

Centralisation des résultats :

Eric Lee-A-Hing - Toulon Modélisme

Tél : 04.94.30.71.01

Mail : ericleeahing@tele2.fr

Coordination :

J.L. Bodin - SAM

Tél : 04.90.45.43.60

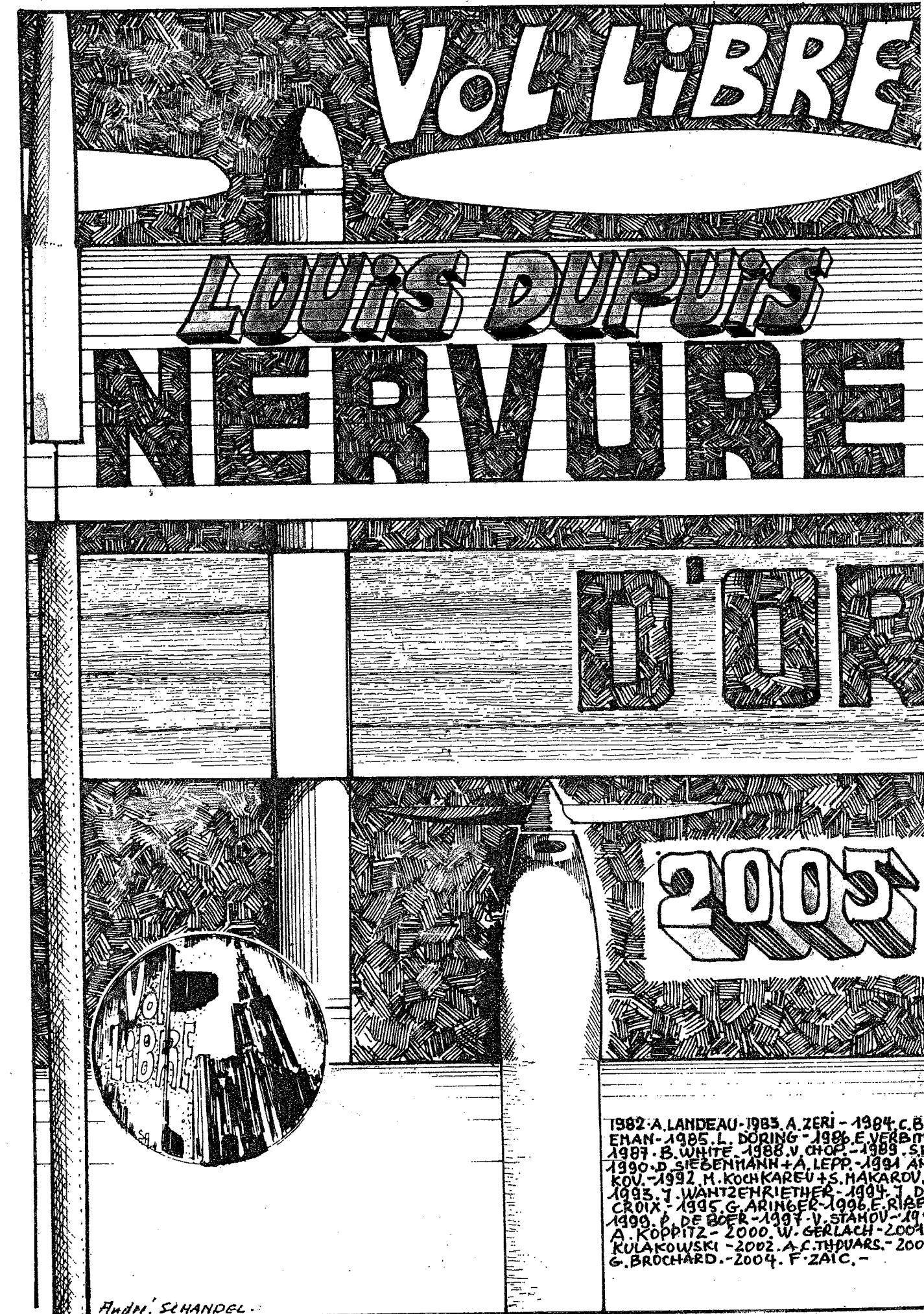
Mail : jl.bodin@hotmail.fr

Récompenses : 1 Coupe Challenge par catégorie. - Gain définitif si gagnée 3 fois.

Ce mini-règlement n'est pas figé. Si vous avez des suggestions (hé, pour 2007....) n'hésitez pas.

A bientôt avec un P30 à la main

Nos amitiés. Eric.





Aichfeld und Fürstenfeld – Pokalfliegen

Ausklang der F1K Freiflugsaison 2005 in Österreich

Den Abschluß der F1K Wettbewerbe in Mittel-europa bildeten auch heuer wieder der AICHFELD POKAL sowie der FÜRSTENFELD POKAL Wettbewerb. Beide Veranstaltungen konnten mit ansehnlicher - auch internationaler - Beteiligung punkten (wesentlich mehr als 2004) und waren ausgezeichnet organisiert und geleitet. Auch das Wetter spielte mit und dementsprechend positiv wirkte sich dies auf die Stimmung und Leistungen aus. Dafür sei hier den Veranstaltern samt Helfern und den Wettbewerbern vielmals gedankt.

AICHFELD - POKALFLIEGEN, KLASSE F1K 29. 10. 2005 FREIFLUGGELÄNDE BEI JUDENBURG / WALTERSDORF

Bei herrlichem Herbstwetter flogen F1B und F1K Modelle gemeinsam (Sonntag F1A). Es war wolkenlos, Temp. + 5° - 18°, Wind 0 - 3 m/s, umlaufend, am Vormittag zerrissene, nachmittags flächige Thermik. Schon im ersten Gründurchgang schafften 14 von insgesamt 20 Teilnehmern aus Österreich, Slowenien und Ungarn ein 120 Sek. Max, und nach 5 Durchgängen gelangten immer noch 13 Teilnehmer ins Fly-off.

Nach 3 Stechdurchgängen mit 2, 4 und 6 Minuten Motorvorlauf siegte einmal mehr RAINER GAGGL vor seiner Gattin MIYUKI NAKAMOTO und GÜNTER TRIEB. Piloten aus Österreich sowie aus den Nachbarländern wurden gesondert bewertet (Gästeklasse). Hier belegten TOMAS SZTEBLAK, SZABOLES SÜMEGI und ISTVAN HARSFALVI aus Ungarn die ersten 3 Plätze.

Die Ehrung der Sieger fand während eines angenehmen Aufenthaltes im Gasthaus BERR im nahen Wasendorf statt. Neben den Siegerpokalen hatten die Veranstalter für jeden Teilnehmer Präsente bereitgestellt, welche sicher in angenehmer Erinnerung bleiben werden.

FÜRSTENFELD - POKALFLIEGEN, Klasse F1K 12.11.2005, FREIFLUGGELÄNDE BEI ALTENMARKT

Auch hier herrschte gutes Freiflugwetter mit Hochnebel, Temp. + 2° - 6°, leichtem SSO-Wind mit 1-2 m/s, mit wenig und meist schwacher Thermik. Wie beim Aichfeld - Pokalfliegen starteten F1B und F1K Piloten am gleichen Tag (Sonntag F1A). Das Gelände war infolge einer vorangegangenen Schönwetterperiode relativ trocken und Landungen in einem hohen Maisfeld inmitten des sonst abgeernteten Fluggeländes konnten auf Grund des konstanten Windes weitgehend vermieden werden. Von den 21 Teilnehmern aus Österreich, Slowenien und Ungarn kamen 9 ins Stechen, das abermals RAINER GAGGL nach 2, 4 und 5 Minuten Motorvorlauf für sich entscheiden konnte. Allerdings rückte ihm diesmal HILDA FENZ, gekonnt gemanagt von ihrem Gatten HEINZ FENZ, in einem spannenden

Duell gewaltig auf den Pelz. Auf Platz 3 landete MIYUKI NAKAMOTO und sorgte damit für eine starke Leistung der F1K Pilotinnen.

Letztendlich erwies sich RAINER GAGGL auch heuer wieder als die Ausnahmeerscheinung im F1K Freifluggeschehen. Er beherrschte seinen selbstkonstruierten, pleuellosen CO₂ Motor RAINIMOT-85 mm³ auch bei niedrigen Temperaturen optimal. Das Modell AUFFIAFFU und die große CARBON - Luftschaube, Ø 320 mm, Steigung 480 mm, sind ganz hervorragend mit dem Motor abgestimmt.

Mit seiner bewundernswerten Ruhe und Überlegtheit im Wettbewerbseinsatz war RAINER der würdige Sieger dieses letzten F1K Wettbewerbs 2005.

Für eine weitere positive und erfreuliche Überraschung sorgte der erst 9 jährige THOMAS TRIEB aus Judenburg: mit 5 Maximalflügen (als einziger) schlug er die seit Jahren sieggewohnte Jugend aus Ungarn - 2. Platz ZOLTAN MARTINCO, 3. Platz TOMAS SZTEBLAK – und war damit Sieger in der Jugendklasse geworden. Eine Augenweide waren seine fulminanten Schleuderstarts, die muß man einfach gesehen haben. Ganz groß war dann Abends seine Freude beim Erhalt des Siegerpokals während der Ehrung der Wettbewerbsteilnehmer, wie immer bei einem geselligen Beisammensein im ALTENMARKTER DORFHaus.

Mit anerkennenden Ansprachen vom ALTENMARKTER BÜRGERMEISTER, dem VERANSTALTERTEAM, vom ONF Delegierten GOTTFRIED SCHIFFER und unserem Freiflugfachreferenten WILHELM KAMP fand die F1K Saison 2005 mit Freunden aus den Nachbarländern einen gelungenen Schlußpunkt. Auf Wiedersehen 2006.

Mödling, 11/2005

Walter Hach



Offizielle Ergebnisliste Fürstenfeld - Pokalfliegen

Veranstalter:
Wettbewerbsklasse:
Wettbewerbsort:
Wettbewerstermin:

SFC-Fürstenfeld, Sektion Modellflug
F1K, F1K/J
Freifluggelände Altenmarkt bei Fürstenfeld
12.11.2005

Klasse:	F1K	(NWI 32/2005) 12.11.2005	Nat.	1. DG	2. DG	3. DG	4. DG	5.	Ges.Zeit	
1.	Gaggl Rainer	OEAC	A	120	120	120	120	120	1080	
2.	Fenz Hilda	OEAC	A	120	120	120	120	120	985	
3.	Nakamoto Miyuki	OEAC	A	120	120	120	120	120	683	
4.	Sümege Szaboles	Zalaegerszeg	H	120	120	120	120	120	634	
5.	Fenz Heinz	OEAC	A	120	120	120	120	120	631	
6.	Trieb Günther	MFSC Judenburg	A	120	120	120	120	120	621	
7.	Hach Walter	MFC-Wr. Neustadt	A	120	116	120	120	120	611	
8.	Hach Renate	MFC-Wr. Neustadt	A	120	120	110	102	120	596	
9.	Salzer Klaus	Klaus	Kurt	MFSC Judenburg	A	120	120	91	120	572
10.	Wildburger Istvan	Zalaegerszeg	H	94	120	120	96	120	550	
11.	Harstfalvy Ferenc	Zalaegerszeg	H	88	120	98	120	120	546	
12.	Nemeth Matthias	MFSC Judenburg	A	77	120	120	120	44	481	
13.	Wildburger Slavko	Novo Mesto	SLO	72	108	120	120	3	423	

Klasse:	F1K/J	(NWI 33/2005) 12.11.2005	Nat.	1. DG	2. DG	3. DG	4. DG	5. DG	Ges.Zeit
1.	Trieb Thomas	MFSG Judenburg	A	120	120	120	120	120	600
2.	Martinco Zoltan	Zalaegerszeg	H	120	120	117	120	120	597
3.	Szteblak Tamas	Zalaegerszeg	H	120	120	120	120	101	581
4.	Mozé Matic	Novo Mesto	SLO	75	101	120	105	120	521
5.	Zalatnai Gergo	Zalaegerszeg	H	101	120	120	120	26	487
6.	Varga Adam	Zalaegerszeg	H	29	8	79	114	107	337
7.	Guargyfalvay Richard	Zalaegerszeg	H	25	92	84	58	42	301

Offizielle Ergebnisliste: Aichfeldpokalfliegen 2005 F1K

Veranstalter: MFSG ASKÖ Judenburg
Ort: 8750 Judenburg, Waltersdorf

Datum: 29.10.2005
Wettbewerbsnummer: NW 28/2005

RANG	Start-	Teilnehmer:	Club:	Ld.	E/J	1.Du	2.Du	3.Du	4.Du	5.Du	Summe	1.St.	2.St.	3.St.	Summe	
1	13	Gaggl Rainer	Aero-Club	K	E	120	120	120	120	120	600	120	120	120	360	
2	1	Nakamoto Miyuki	Aero-Club	K	E	120	120	120	120	120	600	120	120	106	346	
3	3	Trieb Günter	MFSG Judenburg	St	E	120	120	120	120	120	600	120	58	178	178	
4	9	Wildburger Kurt	MFSG Judenburg	St	E	120	120	120	120	120	600	120	26	146	146	
5	8	Wildburger Matthias	MFSG Judenburg	St	E	120	120	120	120	120	600	120	22	142	142	
6	7	Hach Walter	MFC-Wr. Neustadt	NÖ	E	120	120	120	120	120	600	120	10	130	130	
7	6	Hach Renate	MFC-Wr. Neustadt	NÖ	E	120	120	120	120	120	600	120	4	124	124	
8	12	Fenz Heinz	Aero-Club	St	E	120	120	120	120	120	600	94	0	94	94	
9	15	Fenz Hildegard	Aero-Club	St	J	35	120	120	109	115	120	584	0	0	0	0
10	18	Trieb Thomas	MFSG Judenburg	St	J	35	120	120	68	120	120	463	0	0	0	0
11	20	Salzer Klaus	MFC-Wr. Neustadt	NÖ	E	7	118	120	0	0	0	245	0	0	0	0

Gästeklasse

1	2	Szteblak Tomás		H	J	120	120	120	120	120	600	120	95	215
2	4	Sümege Szabolcs		H	E	120	120	120	120	120	600	120	39	159
3	5	Harsfalvi István		H	E	120	120	120	120	120	600	120	23	143
4	10	Zalatnai Gergő		H	J	120	120	120	120	120	600	105	0	105
5	11	Györgyfalvay Richárd		H	J	120	120	120	120	120	600	100	0	100
6	14	Martinov Zoltán		H	J	116	120	120	120	120	596	0	0	0
7	16	Moze Matic		SLO	J	85	99	120	117</					

W. HACH. AICHFELD

La fin des concours F1K en Europe centrale fut marquée par les deux concours de Aichfeld et de Fürstenfeld.

Les deux ont connu une très bonne fréquentation, nettement meilleure qu'en 2004 - avec une excellente organisation. Même la météo fut de la partie et l'ambiance générale fut donc parfaite. Pour tout cela on peut remercier l'ensemble des organisateurs et leurs aides.

Coupe d'AICHFELD le 29 10 05.

Par un temps magnifique "d'été indien", on vola le samedi dans les catégories F1B et F1K. Ciel dégagé, température de 5 à 18°, vent de 0 à 3 m/s. de toutes directions. Thermiques isolés le matin plus étendus l'après midi. Dès le premier vol 14 des 20 participants de Slovénie, Hongrie et Autriche, firent le maxi. Après cinq vols, il en restait encore 13 pour le fly-off. Après trois fly-off ce fut encore R. Gaggl, qui remporta la palme, devant son épouse Miyuki Nakamoto et G. Trieb. La remise des prix se fit dans le restaurant Berr à la satisfaction de tous.

Coupe de Fürstenfeld le 12 11 05.

Là aussi le beau temps était au rendez-vous. Vent faible de 1 à 2 m/s, avec peu ou très faibles thermiques. Comme à Aichfeld F1B et F1K volèrent le même jour. Le terrain était relativement sec après une période de beau temps et un champ de maïs put être évité.

Des 21 participants 9 purent atteindre le fly-off, et une nouvelle fois R. Gaggl put l'emporter devant deux féminines Hilda Fenz, et Miyuki Nakamoto. Finalement Rainer Gaggl se montre comme un personnage "extraordinaire" dans la catégorie F1K. Il maîtrise parfaitement son propre moteur CO 2 Rainimot 83 mm³, qui tourne même très bien par température basse. Le modèle "Auffi-Auffi" - monte monte - avec sa grande hélice carbone de 230 mm de diamètre et d'un pas de 480, est parfaitement adapté à son moteur.

Rainer lui-même d'un calme absolu, se

FÜRSTENFELD

montra en grand maître, en cette fin de saison.

Une autre surprise - positive - fut la prestation du jeune Thomas Trieb, qui dans la catégorie jeunes fut le seul à atteindre cinq maxis, en battant les vainqueurs habituels hongrois. Il maîtrise parfaitement le lancer catapulté d'une manière très élégante et efficace. Il rayonnait de joie le soir à la remise des prix, dans la maison communale de Altenmarkter.



Photo: W. HACH.

THOMAS TRIEB

DROIT DE REPONSE - FFAM _ Bruno DELOR

Suite à la publication dans VOL LIBRE N° 166, du compte rendu de JP. Darrouzes sur les ch. d'Europe 2005 de vol d'intérieur F1D, Bruno DELOR Président de la FFAM tient à préciser aux lecteurs de Vol Libre, que les affirmations contenues dans cet article sont inexactes. La publication dans V.L. 166 d'un article dont vous êtes le signataire implique une réaction formelle de ma part car vous mettez en cause injustement le FFAM. Il s'agit d'une récidive puisque vous aviez déjà jugé opportun de critiquer en public la FFAM à l'occasion de la cérémonie de clôture du CH. D'Europe F1D, propos qui ont désagréablement surpris certains participants (dont les représentants de la FAI) et qui m'ont été rapportés par des sources différentes.

.... Dans ce contexte, je considère que vos écrits et propos sont totalement déplacés, ce que différents courriers ou rapports diffusés au niveau de la FAI confirment ...

VOL D'INTERIEUR MAGNETIQUE TOURTENEY



Les deux premiers concours F1E organisés en France depuis une entrée en matière assez plateuse des équipiers de France dans cette catégorie - Champions du monde par équipe - se sont déroulés à Tourtenay, les 1er et deux octobre 2005. Briefing du matin, samedi, à 8 h 30 et début de la compétition à 11 heures. La pluie fine avait cessé. Elle n'apparaîtra plus durant les deux jours. Malheureusement un vent de travers de l'ordre de 45° soufflait à 5-7 m/s. Ce n'est qu'à partir du 5ème vol qu'il s'établissait face à la côte de 30 m d'altitude, sud-ouest. Maxis à 120 s.

Marian Popescu (ROM) fut le seul à faire le plein. Remise des prix et banquet au "Pigeonnier" dans une cave pratiquement sous le lieu du concours.

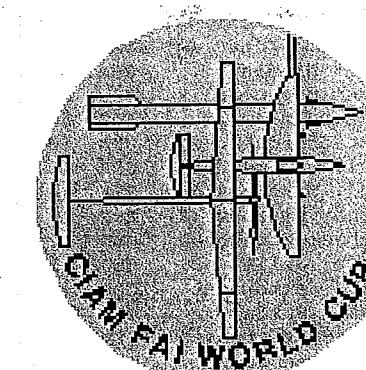
Si le lieu de la remise des prix fut original, les récompenses le furent également sous la forme de pièces de bronze pour les vainqueurs, la coupe des dames fut remportée par Brigitte Drapeau

Dimanche deuxième rencontre sur le même lieu pour la coupe Melusine. Le vent du nord venait carrément de côté, et les conditions de vol furent encore plus difficiles que samedi. Le site de départ fut reporté après le 2ème vol au nord ouest pour y faire le troisième et dernier vol sous un vent fort.

Pour amener une décision rapide le maxi fut fixé à 240 s. Pierre Chaussebourg fit un 236 s qui lui donna la première place ainsi que la coupe challenge pour l'ensemble des deux concours.

Les 20 participants de quatre nations se promirent de revenir l'année prochaine. Il y aura alors en plus du site de cette année, un autre à 10 km de là disponible pour vent du nord.

Toutes les côtes ont un profil en S d'une hauteur d'environ 30 mètres. L'environnement direct est dégagé de tout obstacle, et permet de faire des vols de l'ordre de 4 à 5 mn.



Coupe Melusine F1E

1.Okt.,Tourtenay / FRA. Code:CM					
F1E (20)					
1 Pierre Chaussebourg	FRA 277%	ROM 500%			
2 Alain Roux	FRA 266	2 Pierre Chaussebourg	FRA 487	3 Michel Reverault	FRA 472
3 Marian Popescu	ROM 252	4 Claudio Bognolo	ITA 233	4 Victor Paireli	ROM 466
4 Claudio Bognolo	ITA 233	5 Jean Luc Drapeau	FRA 206	5 Maurizio Tomazzoni	ITA 458
5 Jean Luc Drapeau	FRA 199	6 Brigitte Drapeau	FRA 199	6 Brigitte Drapeau	FRA 446
6 Brigitte Drapeau	FRA 199	7 Claude Binet	FRA 191	7 Alain Roux	FRA 422
7 Claude Binet	FRA 191	8 Gunnar Dresler (J)	GER 191	8 Gunnar Dresler (J)	GER 416
8 Gunnar Dresler (J)	GER 191	9 Alexandre Trachez (J)	FRA 186	9 Jean Luc Drapeau	FRA 415
9 Alexandre Trachez (J)	FRA 186	10 Maurizio Tomazzoni	ITA 183	10 Claudio Bognolo	ITA 406
F1E-Junior (4)					
1 Gunnar Dresler	GER 191	1 Gunnar Dresler	GER 191	1 Gunnar Dresler	ER 416
2 Alexandre Trachez	FRA 186	2 Alexandre Trachez	FRA 186	2 Alexandre Trachez	RA 358

2005

World cup 2005 F1E

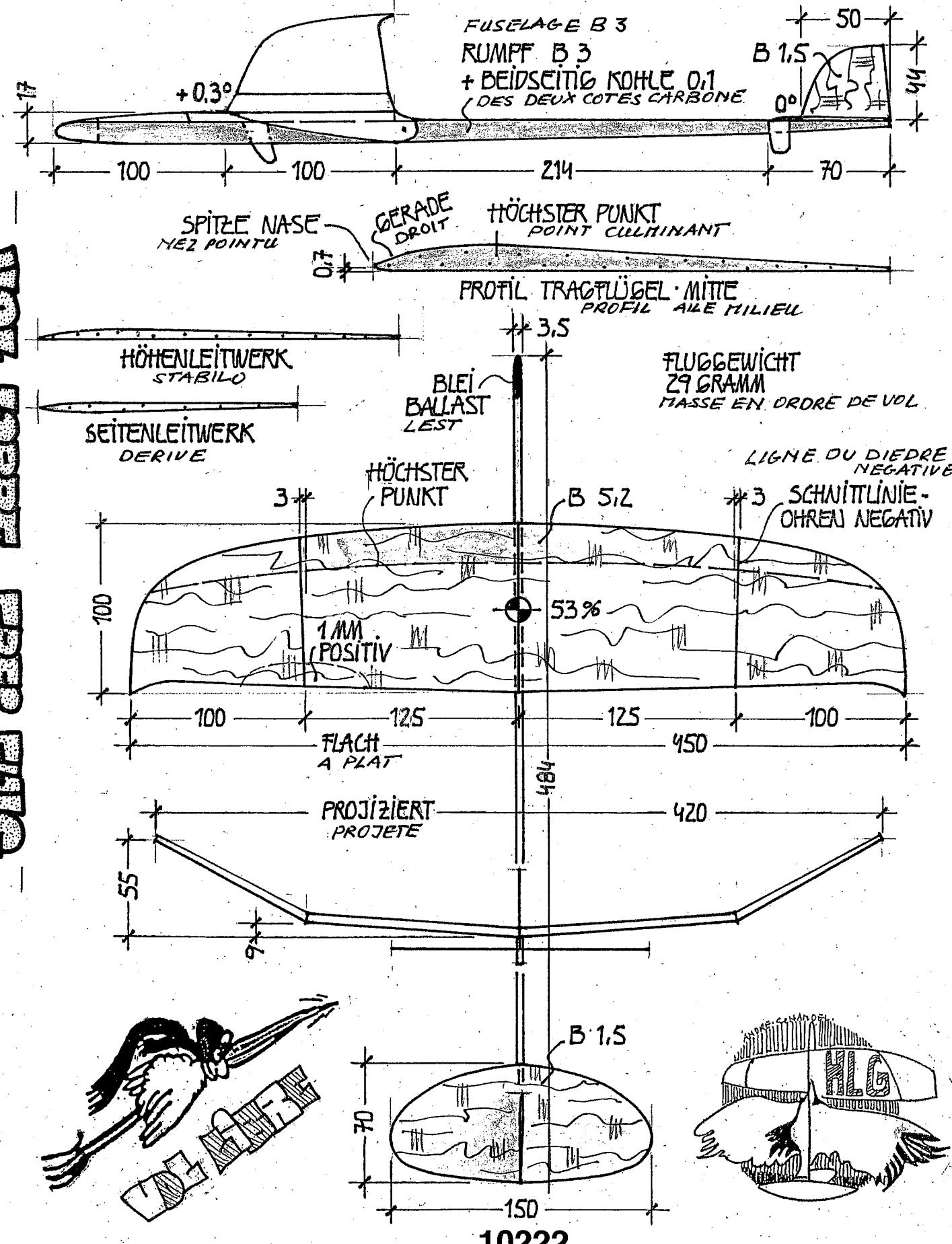
	PT	WB
1 Marian Popescu	ROM 158	10
2 Vojtech Zima	CZE 147	6
3 Stanislav Kubit	POL 118	7
4 Alain Roux	FRA 105	5
5 Ivan Treger	SVK 105	2
6 Ivan Crha	CZE 101	4
7 Fritz Mang	AUT 91	4
8 Frantisek Doupovec	CZE 87	6
9 Edith Mang	AUT 85	5
10 Jaromir Orel	CZE 84	5
11 Pierre Chaussebourg	FRA 84	4
12 George Arghir	ROM 82	7
13 Victor Paireli	ROM 74	7
14 Daniel Petcu	ROM 68	6
15 Giuseppe Berto	ITA 68	2
16 Sebastian Ionita	ROM 66	2
17 Daniel Bildea (J)	ROM 66	5
18 Claudio Bognolo	ITA 66	4
19 Wieslaw Dziuba	POL 65	5
20 Franciszek Kanczok	POL 60	4
21 Cristian Faur (J)	ROM 59	5
22 Adrian Draghici (J)	ROM 58	3
23 Frantisek Kratena	CZE 58	2
24 Helmut Schubert	GER 57	3
25 Andrei Moisescu (J)	ROM 56	7
26 Robert Sifleet	USA 53	2
27 Maurizio Tomazzoni	ITA 52	3
28 Jean-Marie Chabot	FRA 48	3
29 Milan Valastik	SVK 47	2
30 Paul Bere	ROM 46	3
31 Jan Smelingai	SVK 45	3
32 Peter Brocks	USA 44	3
33 Helmut Kraft	AUT 44	1
34 Milan Mravec	SVK 43	4
35 Zoltan Demeter	HUN 43	1
36 Jean Luc Drapeau	FRA 42	4
37 Franco Brumat	ITA 41	1
38 Peter Nosko ml.	SVK 36	2
39 Peter Nosko	CZE 36	2
40 Jiri Blazek	POL 33	2
41 Jozef Wojtek	SVK 31	4
42 Stefan Kuchta	FRA 31	1
43 Michel Reverault	ROM 30	4
44 Florian Draghici	GER 27	1
45 Siegfried Puttner	GER 26	1
46 Gerhard Viktor	ITA 26	1
47 Romeo Sartori	GER 21	1
50 Werner Ackermann	ITA 21	1
54 Gianfranco Maggi	FRA 20	2
57 Brigitte Drapeau	ITA 20	1
59 Michele Del Fabro	POL 19	1
62 Jozef Morgala	HUN 19	1
63 Gyorgy Pinkert	FRA 19	1
64 Claude Binet	ITA 19	1
65 Mauro Agosti	ITA 19	1
68 Peter Kuttler	GER 18	2
68 Gunnar Dresler (J)	GER 18	2
72 Alexandre Trachez (J)	FRA 17	1
74 Marco Tomazzoni	ITA 16	1
75 Laszlo Kovacs	HUN 15	1
76 Kurt Bleuer	SUI 14	1

First Poitou Charentes

1.Okt.,Tourtenay / FRA. Code:PE		
F1E (20)		
1 Marian Popescu	ROM 500%	
2 Pierre Chaussebourg	FRA 487	
3 Michel Reverault	FRA 472	
4 Claudio Bognolo	ITA 466	
5 Jean Luc Drapeau	FRA 458	
6 Brigitte Drapeau	FRA 446	
7 Alain Roux	FRA 422	
8 Gunnar Dresler (J)	GER 416	
9 Jean Luc Drapeau	FRA 415	
10 Claudio Bognolo	ITA 406	
F1E-Junior (4)		
1 Gunnar Dresler	ER 416	
2 Alexandre Trachez	RA 358	

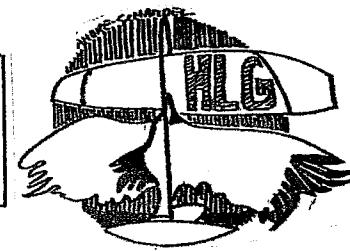
BAT CAT FREIFLUG-KATAULGLEITER

KONSTRUKTION: LEE HINES, U.S.A./2003, MASZSTAB 1:3+1:1, MASZE IN MM
GEZEICHNET: W.HACH, 1/2005 ECHELLES



BAT CAT, ein Katapultgleiter

von LEE HINES, USA



unter der Höhenleitwerks-Vorderkante und ein Schleuderhaken am Rumpf angebracht.

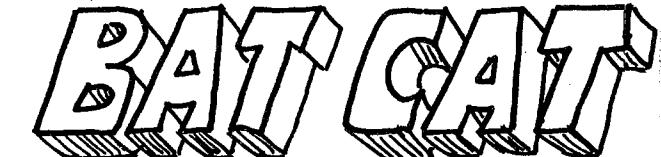
FINISH

Das Modell wurde mit 2 dünnen Schichten MINI-WAX-URETHANE Spray versiegelt (nach dem Aufsprühen verreiben). Nach völliger Trocknung (mindestens 10 Stunden oder mehr) mit Nassschleifpapier 400 glätten, abschließend Lackierung mit Leuchtfarbe. Das flugfertige Modell sollte ca. 22-30 Gramm wiegen, genau gebaut und mit richtiger Schwerpunktlage werden beim Einfliegen nur geringe Korrekturen nötig sein.

Ich hoffe, ihr BAT-CAT bereitet ihnen viel Freude und lange Flüge.

Übersetzung: Franz Czerny, Walter Hach

Mödling, 7/2005



Lee HINES le légendaire créateur du lancé main SWEEPETE dans les années 60 du siècle dernier , donne quelques indications sur son modèle BAT CAT . Actuellement il participe avec succès aux concours F1A .

Ce planeur remarquable est une combinaison réussie entre les qualités du Swee Cat 18 MK1 et le VEE -17 de Stan Buddenbohm, l'actuel détendeur du record de la catégorie .

Bat Cat a déjà remporté de beaux succès

Construction .

Fuselage à la Stan Buddenbohm , sandwich balsa carbone , méthode développée pour le vol d'intérieur . Balsa moyen - dens . de 0,15 à 0,20 - recouvert des deux côtés par du carbone 0,1 mm . Après durcissement et sortie de forme découpe et ponçage , les arêtes sont recouvertes d'un film de colle cyano .

Aile balsa léger de 6 mm -dens; de 0,8 à 0,10 . Aile confectionnée d'un seul tenant . Vers l'extérieur amincissement du profil, avec

point le plus élevé à 5,2 >>> 3 mm . L'intrados est relevé de 0,7 mm vers le bord d'attaque , de là une droite conduit au point le plus haut du creux , pour aller avec une autre droite jusqu'au bord de fuite . Les dièdres ne sont pas fixés parallèlement au fuselage , mais avec un décalage oblique de 3 mm , ce qui provoque un vrillage négatif . Sur le dièdre gauche le bord de fuite est incliné de 1 mm vers le bas , pour une incidence positive afin d'éviter les glissades . L'aile sert de déthermallo , avec un relèvement de 45°

Gouvernes

Balsa 1,5 mm léger , poncé . Dérive profil symétrique , stabilo intrados plat .

Assemblage .

Après ajustage et collage de la dérive , pour virage à gauche (volet environ 1,5 mm d'ouverture) un guide pour le déthermallo , une prise de doigt, et un crochet de catapultage sont montés .

Finition

L'ensemble du modèle a été traité avec deux couches de spray cire Uréthane . Après séchage total , au minimum 10 heures - poncer avec papier abrasif fin , ensuite enduire avec couleur fluo . Le modèle en état de vol devrait peser environ 20 à 30 g . Bien construit et avec un CG juste , le réglage ne devrait pas poser de problèmes , et les corrections seront minimales .

Dear « Freefighters ».

We are delighted, my brother and me, to send you a software which allow you to design your own glider in a very short time.

Thanks to "F1A Tracer?", you can design your own airfoil and then you can save the coordinates in *.dat size file. Then, with the coordinate file (*.dat), you can test your airfoil in the numerical blower Xfoil (that you can download on this website : <http://raphael.mit.edu/xfoil/>). So you can change the drawing of your airfoil to reach the better performances you can hope. (Cd, Cl, lower rate of fall ?)

When your airfoil is planned, you can design the plan of your next glider. The soft calculate the total area that is very convenient.

In conclusion, when the total designing of the glider is done, you can have a general idea of your glider clicking on 3D viewer?.

We use this software, which we designed during approximately 4 months, to design all of our own gliders and we think that it can help everyone you like designing his own glider like us. What we like in free flight, it's designing gliders (airfoil?) and then testing our creation in the fields.

Thanks to this soft, it is very easy to share plans : you have just to send by mail the *.pla file which is the plan file. But of course, if you prefer to send the *.jpg plan file, you can do it clicking on ?save plane jpg?.

There is just one problem. To use this soft, you need to have a quite recent graphic board in your computer with 128 Mo of memory at least we think, of course you can test the soft to see if it works well but if you haven't a recent computer you can have some problems. If you have some question, please send us it ; we will be very happy to answer you. Please send your email to this both adress at the same time : juliension@tiscali.fr and sionbertrand@yahoo.fr. But we will be very happy if you send us your suggestions about the soft and if you tell us what you think about it. We envisage to make another version so we need to know what you think about the software. Thank's.

To download this soft : please click on this link : http://termirc.free.fr/f1a_tracer_v1beta.rar

We hope this soft will be a good means for you to design new gliders.

Chers « vol libristes ».

Nous sommes ravi, mon frère et moi, de vous envoyer ce logiciel de conception de planeurs vol libre F1A. Grâce à ce logiciel, vous pouvez concevoir vos propres planeurs en un rien de temps. En premier lieu, vous pouvez dessiner votre profil. Ensuite, sauvegarder ses coordonnées en fichier *.dat afin de pouvoir le tester dans une soufflerie numérique comme Xfoil (que vous pouvez télécharger sur ce site : <http://raphael.mit.edu/xfoil/> et que nous utilisons pour tester les profils que nous élaborons).

Ensuite, vous pouvez dessiner le plan de votre prochain planeur et pour finir, le visualiser avant même de l'avoir construit en image de synthèse grâce à la fonction « 3d viewer ».

Nous utilisons maintenant ce logiciel pour concevoir tous nos planeurs. Ce que nous aimons dans le vol libre, c'est concevoir nos propres profils que nous testons en soufflerie (nous utilisons Xfoil) et ensuite, testons ces profils en grande natures ce qui nous permet de voir les différences entre les résultats théoriques et les résultats expérimentaux. (et il y a bien souvent des différences non négligeables).

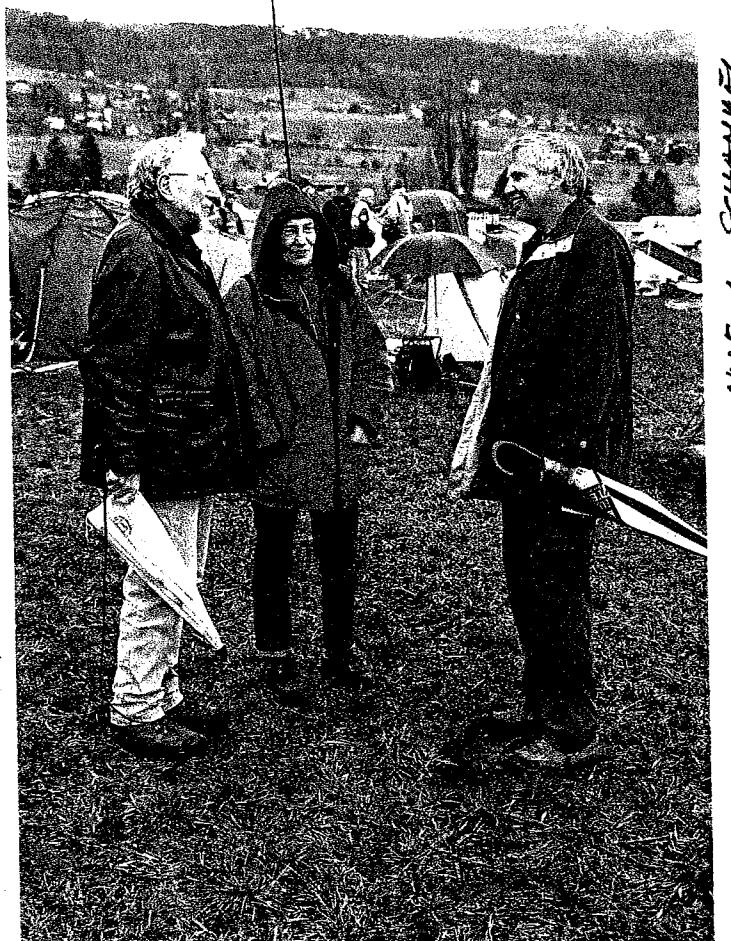
Grâce à ce logiciel, il est très facile de s'échanger des plans par mail grâce au système de fichier pla. Plus besoin de scanner son plan : juste envoyer une copie du fichier pla par mail.

Par contre, la programmation du logiciel nous oblige à utiliser plutôt la mémoire de la carte graphique plutôt que la RAM du pc. Ainsi, ceux qui ont une carte graphique pas assez récente ne pourront malheureusement pas utiliser le logiciel. Mais rien n'empêche d'essayer ?

Nous ne sommes pas encore parvenu à régler ce problème de mémoire.

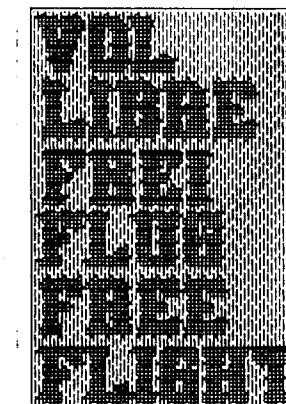
Bien sûr, nous attendons avec impatience votre avis par rapport à ce logiciel. N'hésitez pas à nous envoyer des suggestions afin d'améliorer le logiciel et si vous avez des questions nous serions ravis de vous répondre. Veuillez nous écrire à ces 2 adresses en même temps : juliension@tiscali.fr et sionbertrand@yahoo.fr. Merci.

Vous pouvez télécharger le logiciel en cliquant sur ce lien : http://termirc.free.fr/f1a_tracer_v1beta.rar



BERNE 2005 - QUAND QUELQUES "GRANDS ESPRITS" DU VOL LIBRE SE RENCONTRENT. R. HOFSSÄSS (CFA) ET P. SIEBENMANN (CH.) EN CONVERSATION. -

**POUR LES
FANAS
D'INFORMATIQUE
CALCULS-PROFILS
PLANS SUR SITE
ET PAR MAIL. -
CONTACTEZ
LES
FRERES
SION**



VOUS AVEZ DIT P30 ?

Décembre, mois de réjouissances ! Eh oui, ce fut le cas ce dimanche 4 décembre.

Toute la fine fleur des C.H.istes s'est retrouvée au Luc en région PACA à l'occasion de la Coupe d'Hiver "Provence - Côte d'Azur".

Mais notre propos n'est ni les C.H., dont vous parlera certainement notre ami Henri Lavenent, ni le concours P30 organisé par Jean-Francis et Jeanette Frugoli qui, eux non plus, ne manqueront pas de vous narrer la superbe empoignade entre gens de bonne compagnie.

Ce qui nous amène aujourd'hui, c'est le bilan d'une idée lancée en juin 2005 d'un Challenge P30 basé sur les résultats de concours organisés à travers la France entière et recensés par notre ami Eric Lee-A-Hing, président de Toulon Modélisme. Le départ, pour une première année, fut donné lors des concours de Curzon cet été. Par enchantement, les P30 fleurissent de toutes parts et les empoignades sont rudes.

Le bilan porte sur 10 concours, ayant eu lieu dans l'"Ouest", en Ile de France, ainsi qu'en PACA. Nombre de fiches ouvertes : 44. Ce qui semble, pour un premier galop d'essai, un signe encourageant.

Donc, je disais : la finale a eu lieu au Luc, car ce dernier concours de l'année était comptabilisé pour la remise de ce Challenge : 11 participants, un temps superbe, de beaux modèles et une remise de Challenge effectuée par Eric Lee-A-Hing, responsable et centralisateur des résultats pour la future année 2006.

La saison est donc lancée. Elle finira en décembre 2006. Volez et envoyez vos résultats à Eric. Le rè-

glement peut vous être fourni sur simple demande auprès d'Eric Lee-A-Hing (tél. 04.94.30.71.01 - mail ericleeahing@tele2.fr).

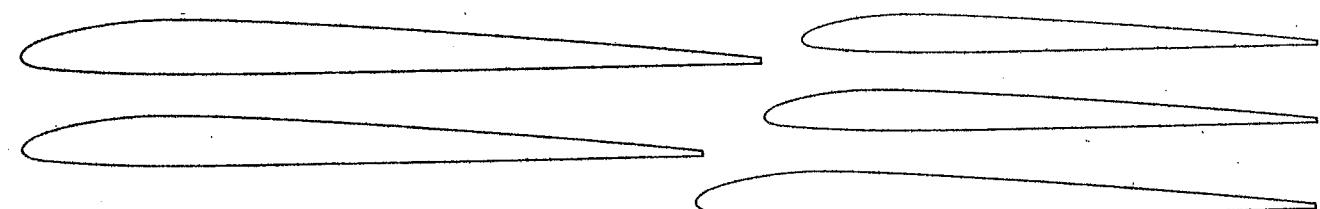
Je voudrais terminer en ajoutant que ce Challenge n'est en quelque sorte que le prolongement de ce qu'avait voulu faire Jean-Francis Frugoli il y a quelques années : lancer le P30 en France. Il n'y a que nous, les Français, qui y sommes réticents ! Alors, construisez, volez, et puis les résultats vous les passez en "caoutchouc senior". Ça vous fait un temps de sélection, et surtout venez nous voir dans le Sud en décembre. C'est sympa !

A l'année prochaine Jean-Luc Bodin

Résultats du Challenge 2005

1 ^{er}	- MATHERAT Georges - 23 points
2 ^{ème}	- RENNESSON André - 20 points
3 ^{ème}	- LAVENENT Henry - 18 points
4 ^{èmes ex aequo}	- BINET Claude et LEE-A-HING Eric - 13 points
6 ^{èmes ex aequo}	- LARUELLE Jacques et ROTHIER Michel - 11 points
8 ^{ème}	- FRUGOLI Jean-Francis - 10 points
9 ^{èmes ex aequo}	- LATY André et MILLET Serge - 7 points
11 ^{èmes ex aequo}	- CERNY Eugène et DUPUIS Louis - 6 points
13 ^{ème}	- AIME Roger - 5 points
14 ^{ème}	- QUELLIER Yann - 4 points
15 ^{èmes ex aequo}	- COUVREUX Eric et WEBER Claude - 1 point

Le stab à Wera



Épaisseur maxi 7.50 % à 20 % de la corde
Cambrure maxi 1.66 % à 30 % de la corde

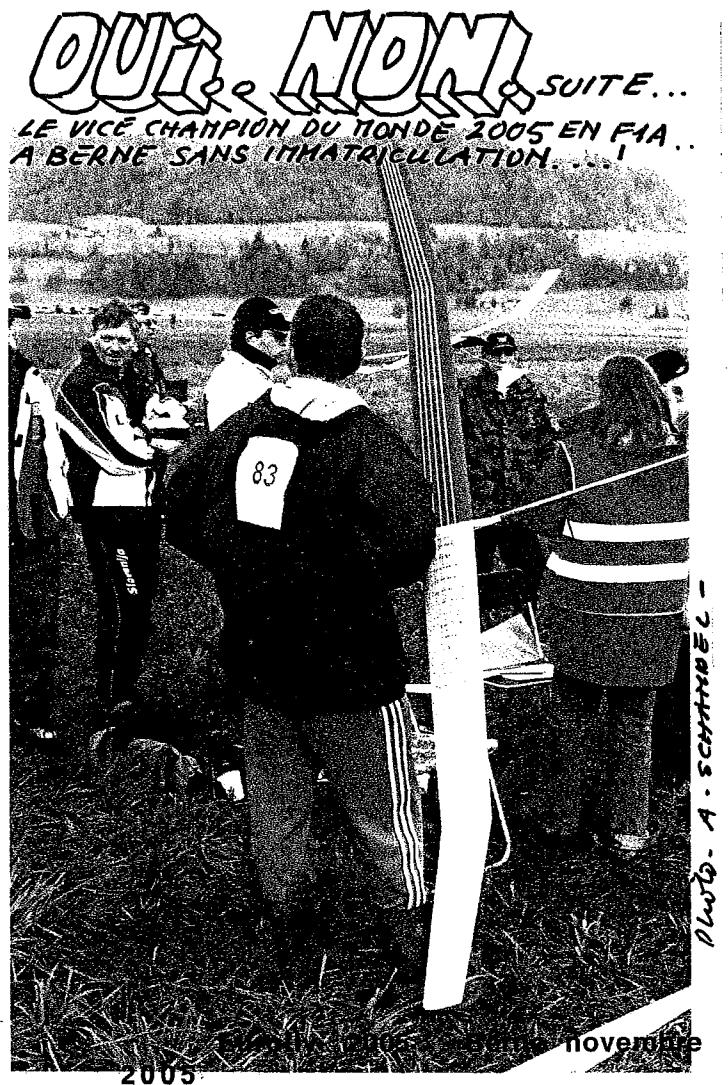
Rayon du nez : 0.85 %

Les dessins ci-dessus ne sont pas signés par notre excellent ami... ils sont déduits d'un dessin à petite échelle paru dans le sympo NFFS 2004.

Rappelons toute l'histoire : Helmut débute en Coupe d'Hiver, et son mentor Rainer Lotz le presse de fabriquer de suite plusieurs stabs, car de cet appendice dépendent beaucoup de choses. Effectivement, ce n'est qu'après bien des essais que Helmut peut se dire satisfait de la stabilité du taxi, en plané comme en grimpée. La même aventure se répètera sur son modèle n°2, dont

voici le stabilo. On note l'allure biconvexe, l'épaisseur maxi reportée plutôt en avant, le nez du genre camus. Le stab original est coffré sur le quart avant. Helmut travaille intensivement du turbulisateur sur le stab... jusqu'à quatre exemplaires s'il le faut, le but étant un vol quasi insensible aux turbulences, nez bien cabré.

Notre ami a continué en 2005 ses raids ravageurs en divers pays d'Europe. Gageons qu'il nous en dira plus sur ses nouvelles trouvailles à la première occasion.



2005
Quelques commentaires de W.
Eggimann, organisateur, de ce concours Coupe
du monde FAI .

A mon avis le côté sportif de concours FAI Coupe du monde , manque de rigueur dans l'observation et la sanction dans l'application du règlement . Un grand nombre de modèles ne sont pas immatriculés, ou de façon insuffisante . Lors de l'Eurofly des chronométreurs ont constaté que de jeunes modélistes , compétiteurs , utilisaient successivement le même modèle pour effectuer leurs vols . Après un premier passage réussi de ce genre , l'organisateur est intervenu pour arrêter cette pratique .

Pera Kolic , a essayé une nouvelle fois d'occuper seul un poste de départ en inscrivant des concurrents fictifs sur ce même poste ! Ces derniers ne se présentant pas, et pour cause , le poste revient au seul Mr. Kolic pour l'ensemble du round . Après avoir réussi cette manœuvre en Italie , le responsable de l'Eurofly, en incorporant Ivan Kolic sur un poste complet après un dernier essai de celui-ci de se rattacher à un poste russe incomplet, a annihilé cette tentative . La réaction d'Ivan parle d'elle même , arrêt après deux vols et départ du terrain !

Wie schon in der letzten Ausgabe in VOL LIBRE erschienen, hat auch Walter Eggimann in Thermiksense 05 04 bemängelt , dass bei Wettbewerben der Worldcup , die Regeln von Teilnehmern nicht beachtet werden , besonders wenn es um Immatrikulation der Modelle geht .

Hier ein noch anderer Beweis vom EuroFly Bern 2005 , der Vice Weltmeister 2005 fliegt mit einem Modell ohne jede Kennzeichnung , hätte also disqualifiziert werden müssen . Er war aber nicht der einzige es gab andere mehr !.

EFLY in Deutsch

Erste Ausgabe Jahrgang 2006, im Moment ist es noch ziemlich kalt , Ende Februar steht aber der Wettbewerb von VIABON (FRA) schon vor der Tür . Und die Modellflieger wanderung wird wieder beginnen . Die , die wieder nach Weltcup Ausschau halten , werden viel reisen müssen . Es fehlt nicht an Wettbewerben !

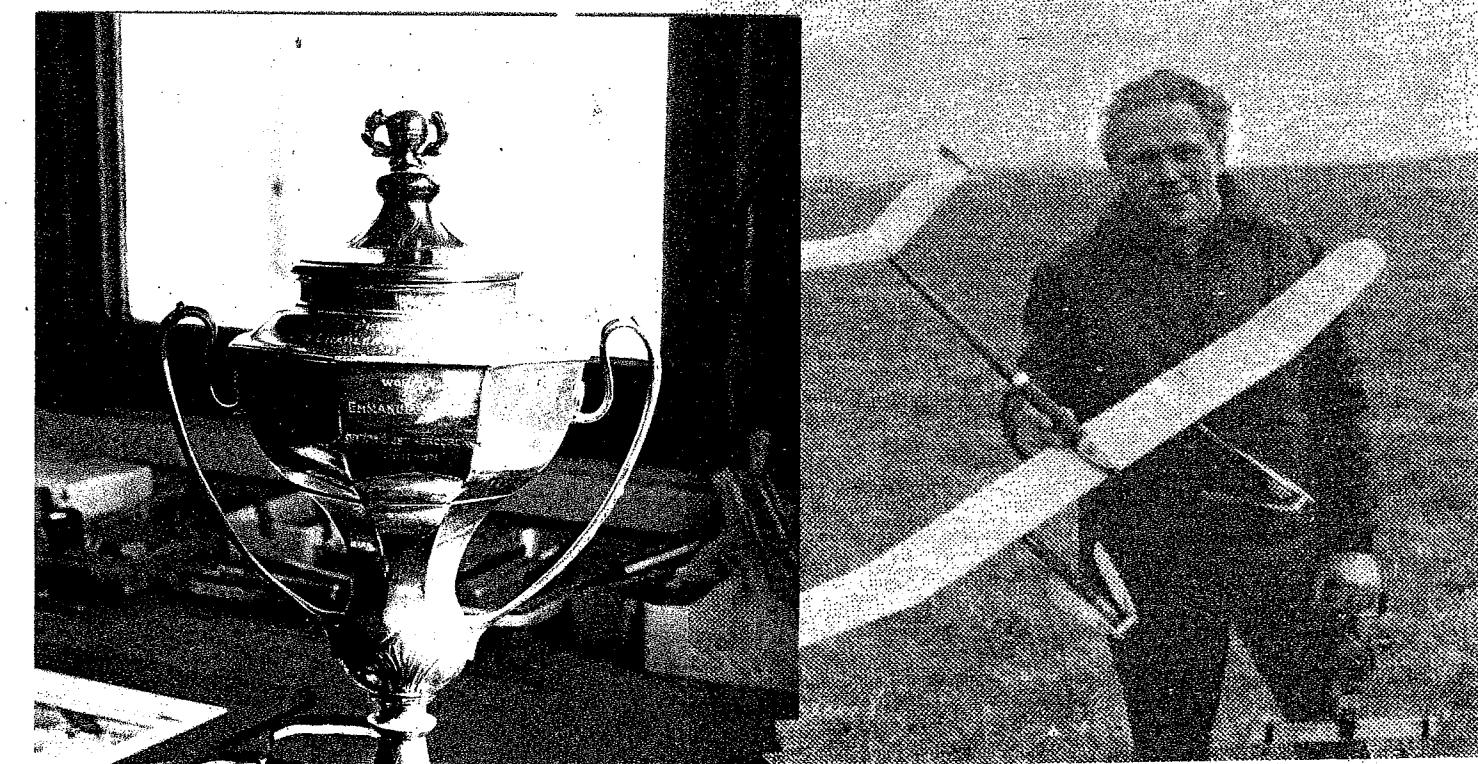
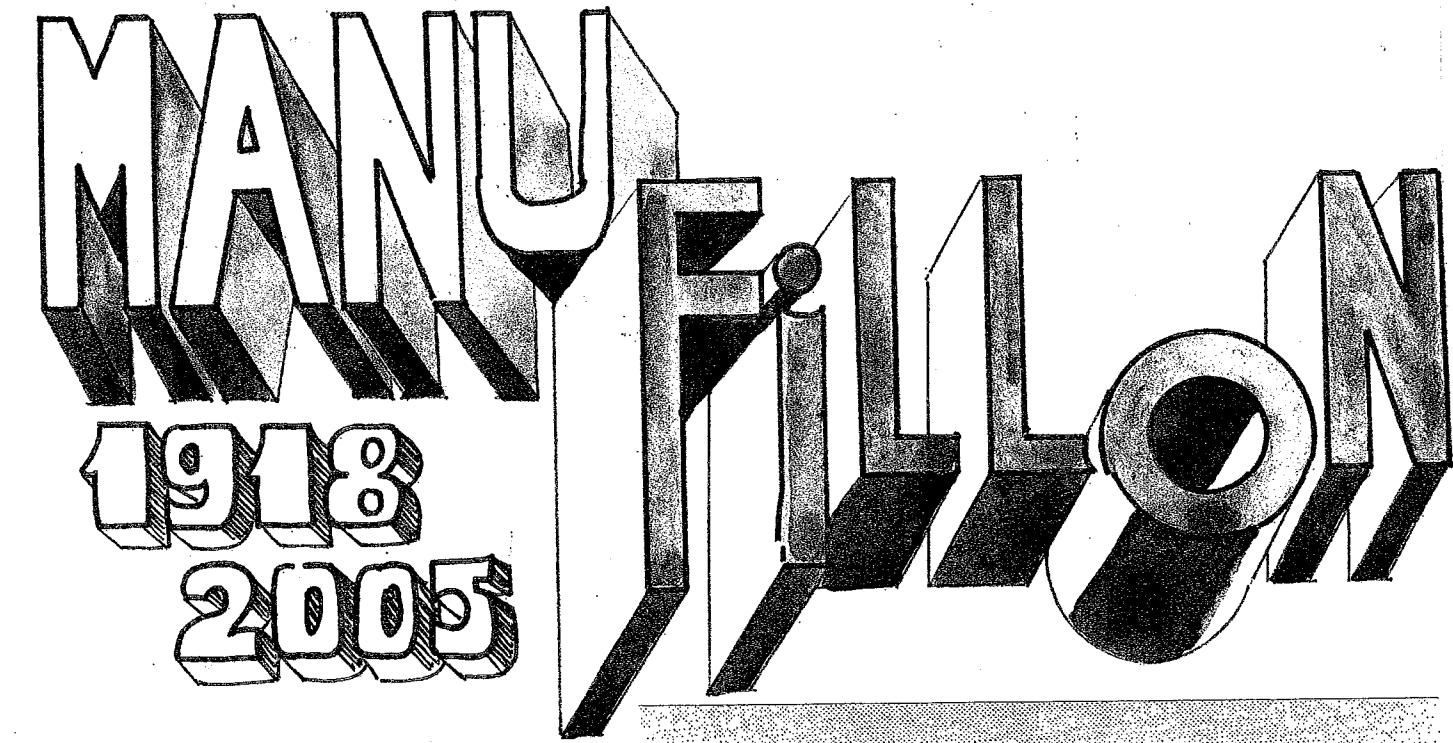
Wir wünschen allen viel Erfolg und Freude , und bedanken uns auch für Wünsche die bei der Redaktion angekommen sind , über Brief, Telefon , E. Mail Bei Möglichkeit wird geantwortet .

Wie schon angekündigt , ist in dieser Ausgabe der erste Teil (Von zwei) über Manu Fillon , der so etwas wie ein Pionier des Freifluges in Frankreich war . Er hat ein immenses Werk hinterlassen das sein Sohn Noël verwaltet wird . Der zweite Teil über Manu FILLON wird in der nächsten Nummer erscheinen .

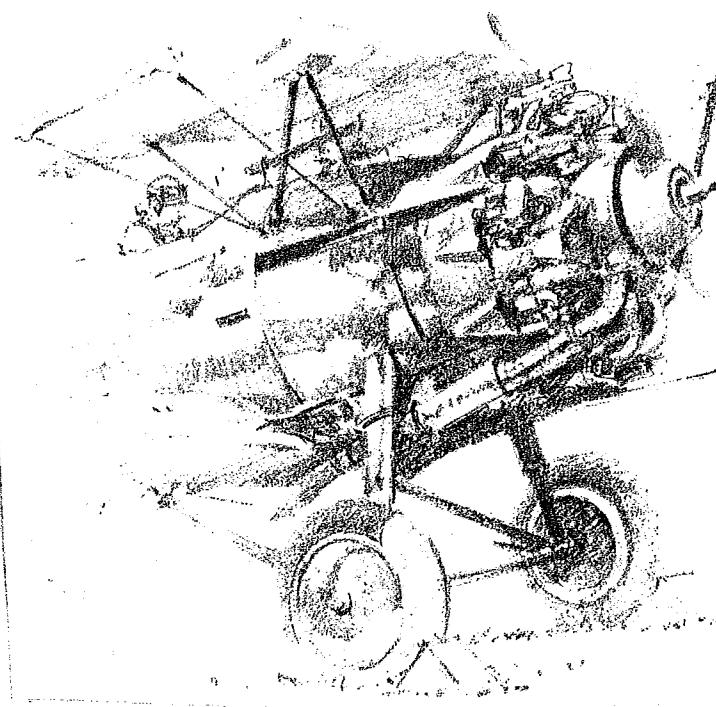
Die GOLDENE RIPPE geht dieses Jahr an Louis DUPUIS aus Westfrankreich , ein Mann der auf vielen Gebieten tätig war und immer noch ist . Er ist nicht nur sehr oft in der fr. Mannschaft gestanden , er hat auch in F1B und Coupe d'Hiver hohe Leistungen gebracht , und zu gleicher Zeit unendlich viel an Jugendarbeit geleistet , siehe die Erfolge vom Verein aus Moncontour wo eine Grossfamilie - Marquis - den Ton angibt . Wir wünschen LOULOU DUPUIS noch viele Erfolge in Zukunft .

VOL LIBRE 167

ONT PARTICIPE à ce numéro /
Fréd. NIKITENKO - FFN - Eric
Lee A Hing - Walter Hach -
Thermiksense - Lee Hines - Jean
Wantzenriether - Jean Andre SIMON -
Pierre PAILHE - LES 4 A - MRA -
Manu FILLON - Jacques Delcroix -
Stanislas KUBIK - Jacqueline Schirmer -
G.Pierre BES - NNFS - A. Schandl .



2



10228

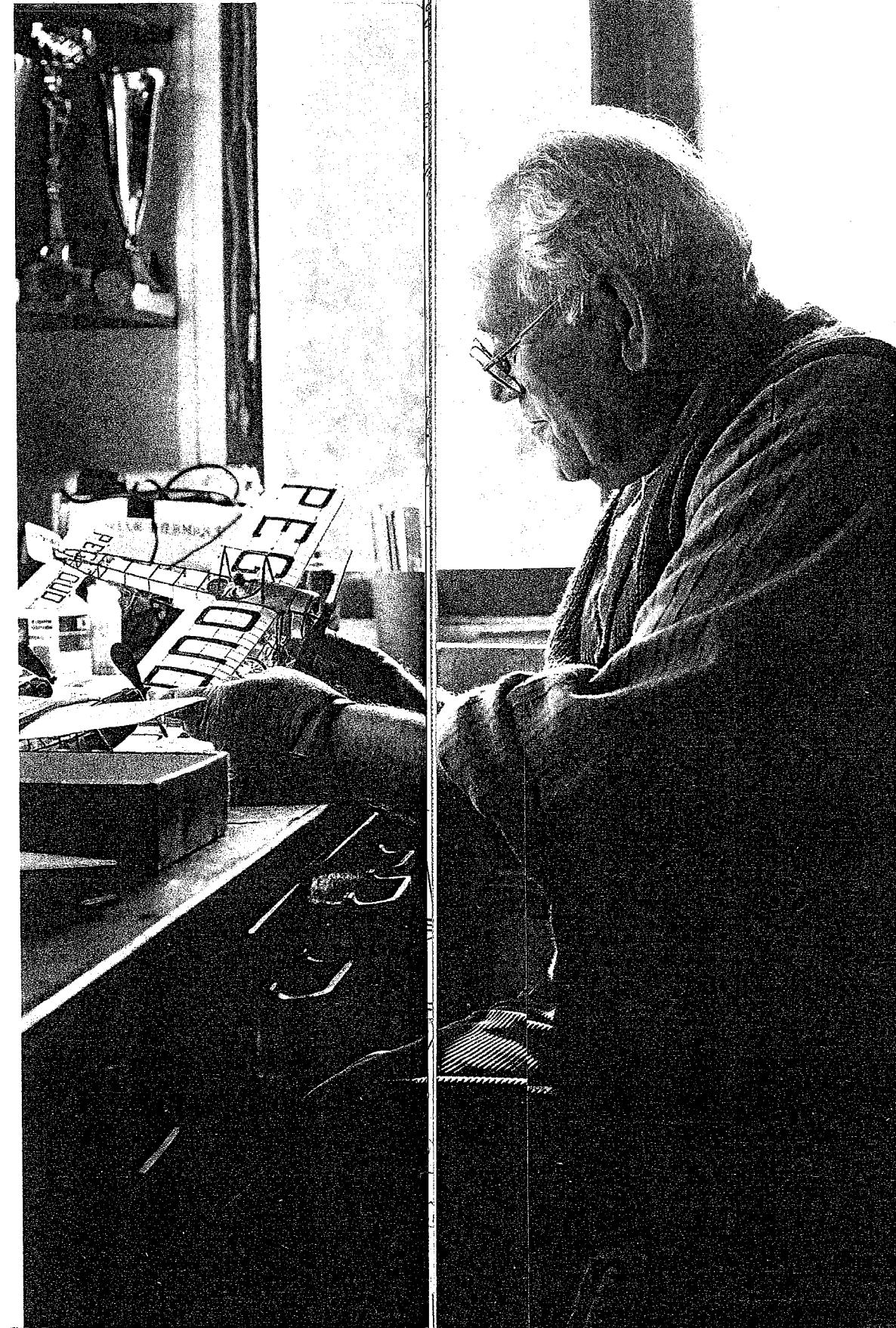


Photo - J. ANDRE SIMON.

VOL LIBRE

3

...Il nous parut si important , lui qui ne gouverna pas mais pesa et fonda sa marque , que nous crûmes , quand nous descendîmes dans la fosse , au long des cordes qui craquaient , non enselever un cadavre , mais engranger une provision .

Et nous ne l'enterrâmes point , mais le scellâmes dans la terre , enfin devenu ce qu'il est cette assise ...

Mon Père était du sang des aigles

Antoine de Saint Exupéry "CITADELLE"

10229

4 JEAN ANDRE

EMMANUEL FILLON - 1917 – 2005.

LA PAGE N'EST PAS TOURNEE.

Emmanuel Fillon avait vingt sept ans lorsque disparut, au large des côtes méditerranéennes, l'écrivain et pilote auteur des lignes qui suivent, extraites de son chef d'œuvre « Citadelle ».

« ... Il nous parut si important, lui qui ne gouverna pas mais pesa et fonda sa marque, que nous crûmes, quand nous le descendîmes dans la fosse, au long de cordes qui craquaient, non ensevelir un cadavre, mais engranger une provision.

Il pesait, suspendu, comme la première dalle d'un temple.

Et nous ne l'enterrâmes point, mais le scellâmes dans la terre, enfin devenu ce qu'il est, cette assise...

Mon Père était du sang des aigles. » (Antoine de Saint Exupéry.)

Comment mieux exprimer ce que je ressens, sachant la disparition d'un tel homme ?

Laisser rouler le flot de l'émotion ? S'agripper tel un naufragé à des bouées littéraires ? Porter le regard sur sa vie, ou le peu que j'en sache, et engranger la provision ?

Cette ultime proposition s'avérera difficile pour ceux qui demeurent, car Emmanuel Fillon a commencé à pratiquer le modélisme en 1925. Tout n'était que balbutiements.

Ce n'était cependant pas l'âge de pierre, plutôt le troisième âge du fer, celui de l'industrie.

Qu'on se souvienne des énormes progrès accomplis en moins de vingt ans, le « culte des As » le véritable engouement pour l'aviation et les exploits des aviateurs.

Emmanuel Fillon a vu le jour à cette époque, en 1917, dans cette ambiance. Et durant plus de trois quarts de siècle, il ne déviera jamais, ne bâtira jamais d'autres appareils que ceux nés de son crayon.

« Pour se faire plaisir, disait-il, être heureux avec un modèle qui vole, qu'on a construit de ses propres mains, avec son cerveau et ce qu'il y a aux alentours... Comprenez ? »

Je ne veux pas écrire une « nécro ». Surtout pas ! Mais comment s'y prendre ? Peut-être comme il l'aurait fait : Par petites touches.

« Je dessine d'abord sur de petits bouts de calque les formes générales de l'appareil. Puis j'habille avec les couples, les nervures, les lisses. Chaque pièce fait l'objet d'une réflexion. Quelle fonction mécanique, quels efforts, quel matériau, quelle section, quel poids ?

Ensuite, j'agence mes petits dessins sur un grand format et je retrace directement par-dessus, à l'encre de Chine. Puis j'équilibre le tout en ajoutant de petits croquis à main levée, pour montrer un détail de montage, un tour de main particulier.

L'écriture, ce n'est pas mon truc. Un petit dessin, c'est tout de suite plus clair. Comprenez ? »

Comme c'est vrai ! J'essayais il y a quelques jours d'expliquer à l'un de mes élèves la construction d'une aile en feuille de laurier, à dièdre elliptique, avec bords d'attaque et de fuite en lamellé-collé. Et puis le déclic : La compilation des articles d'Emmanuel Fillon. Rien de plus aisément. L'explication tient en trois petits dessins. Et tout y est.

C'est ainsi que je l'ai vu. S'exprimant simplement sur des sujets complexes, avec précision et netteté. Une netteté d'esprit, calme, bien campée, qui frôlait parfois l'intransigeance. Quoi qu'à bien y réfléchir ?

Ainsi de ses opinions sans aucune complaisance : « le gros de la troupe ? Beaucoup de suiveurs convertis à l'abrutissoir, traduisez : la télévision. Comprenez, il est tellement plus facile de jouer à la vidéo pour se croire à la fois modéliste et pilote.

Moi, je connais deux sortes de modélistes. Ceux qui font de la compétition et ceux qui n'en font pas. Je ne parle pas des assembleurs de kits.

Si vous achetez un petit placard, par correspondance, et que vous l'assembliez en suivant scrupuleusement la notice, vous n'allez tout de même pas prétendre être devenu ébéniste, non ? Eh bien le modélisme c'est pareil. »

5 SIMON

Je me souviens de ces paroles comme si elles dataient d'hier. Si on doit un jour graver dans le marbre quelque chose qui évoque le modélisme, pourquoi pas celles-là ?

A propos de marbre, nous avions bien ri lorsque j'avais avancé cette proposition farfelue : offrir une panoplie de sculpteur à certains « grandissimes personnages. »

Il leur serait alors possible de sculpter dans le marbre de Carrare le socle sur lequel assurément on visserait un jour leur statue coulée dans le bronze.

Emmanuel Fillon eut un petit rire puis répondit : « Alors ne me faites jamais un tel cadeau. Moi, je crois en avoir assez fait. Mais si toutefois cela les intéresse. Mais, bah ! Comprenez ? »

Trop modeste, trop attentif à autrui pour s'occuper de sa propre gloire. Vous comprenez ?

Il avait cette façon-là, de commencer ou finir ses phrases par « comprenez ? ». Comme un homme qui éprouve sans cesse le besoin de comprendre, de faire comprendre. Et d'être compris.

Et cela sur un ton très doux, presque chantant, en inclinant la tête pour chercher dans votre regard le petit éclat qui montre que, justement, la lumière s'est faite.

Je ne vais pas vous faire le coup du « Emmanuel Fillon, sa vie, son œuvre. »

Mais si un jour quelqu'un peut nous dire, à l'unité près, combien d'appareils il a créé, ce sera assurément une grande nouvelle.

Car s'il ne fut pas exactement le génial précurseur en tous domaines, il fit partie de tous les « pelotons de tête. » Des exemples ? Le styréofam, la propulsion électrique, les turbines, les émetteurs FM à commandes proportionnelles, le thermoformage, le vol de pente, les hydravions, les voitures tournantes... liste non exhaustive... Rien n'a échappé à sa curiosité. Avec cependant une énorme distinction : Il s'est exprimé à l'intention d'autrui sur tout ce qu'il a fabriqué et mis en vol.

Depuis ses premiers pas jusqu'en 1937 où il était quasiment Champion du Monde ; 1941 où il commença à enseigner l'aéromodélisme ; 1942, début de ses contributions au magazine « Le MRA » qui dureront jusque dans les années 80 ; mais encore sur ses vieux jours, retiré à Saint Raphaël, il s'est toujours appliqué à tout noter, tout compiler, tout classer, abordant des sujets de plus en plus difficiles.

Il a réuni un patrimoine exceptionnel, inégalable. Un Musée à lui seul, une Encyclopédie.

Il n'a par contre que rarement parlé de certaines recherches très particulières. Les impasses, les choses qui agacent.

« Les machins qui ne marchent pas, mais qui intriguent, qui excitent l'intellect. L'hélicoptère de Vinci, par exemple. Le Grand Léonard... J'ai construit cet hélicoïde en reproduisant les épures d'époque.

Juste pour savoir, bien que dès le départ je fus persuadé que ça ne marcherait jamais.

Regardez : Le grand inventeur avait prévu une nacelle à la base, équipée de cabestans qu'actionneraient quatre hommes mettant en rotation la vis aérienne.

Mais c'est une ânerie. D'abord, qui peut affirmer que cet appareil serait assez puissant pour emmener son propre poids, celui de la nacelle et celui des pousseurs de cabestan ?

De plus, De Vinci n'a pas songé que toute action engendre une réaction. On appelle ça un ingénieur ? Si jamais ça avait pu décoller, la nacelle se serait immédiatement mise à tourner dans le sens contraire à la giration espérée...

Bon. J'ai résolu le problème. Un tube balsa dans lequel j'ai installé le moteur caoutchouc et, à la base, une turbine tangentielle solidaire du tout. Mais ce truc est instable ! C'est évident. Ça ne marchera jamais. Il est impossible de le stabiliser.

La stabilité, c'est le préliminaire à toute chose lorsqu'on veut que ça vole. Comprenez ?

Mais n'en parlez pas, s'il vous plaît. Il y a tellement de gens qui idolâtrent le « Grand Léonard »... Ça me ferait des ennuis... Bon allez, hop ! Dans son carton. On range le bidule et on oublie. Tant pis, c'était une belle expérience. »

Voilà comment, par l'expérimentation, Emmanuel Fillon tordait le cou à certains mythes.

Il en va de même pour le « Givaudan – Vermorel. » Un appareil à deux voitures annulaires en tandem construit par un industriel lyonnais vers 1909. Une cacahuète dont il n'a parlé qu'à quelques initiés.

« L'aile annulaire est une solution bien séduisante. Mais il est difficile de contrer le couple de renversement. Comprenez ? Bien entendu, cet appareil n'a jamais décollé, heureusement pour son

pilote. Je sais pourquoi. J'ai une petite idée là-dessus. Ca amènerait à reconstruire toute la machine... Peut être avec deux hélices contrarotatives. L'une devant, l'autre à l'arrière. Mais je n'ai guère le temps d'y réfléchir. Il doit pourtant y avoir une solution. »

L'Eole de Clément Ader fut par contre une grande réussite. Sans se concerter, Emmanuel et son ami Claude Weber avaient abordé le même sujet, au même moment. Ils adoptèrent les mêmes solutions. Les deux appareils ont volé, magnifiquement. Le Gouverneur du Musée de l'Air fit le déplacement pour voir la chose évoluer dans les airs d'une façon parfaitement stable.

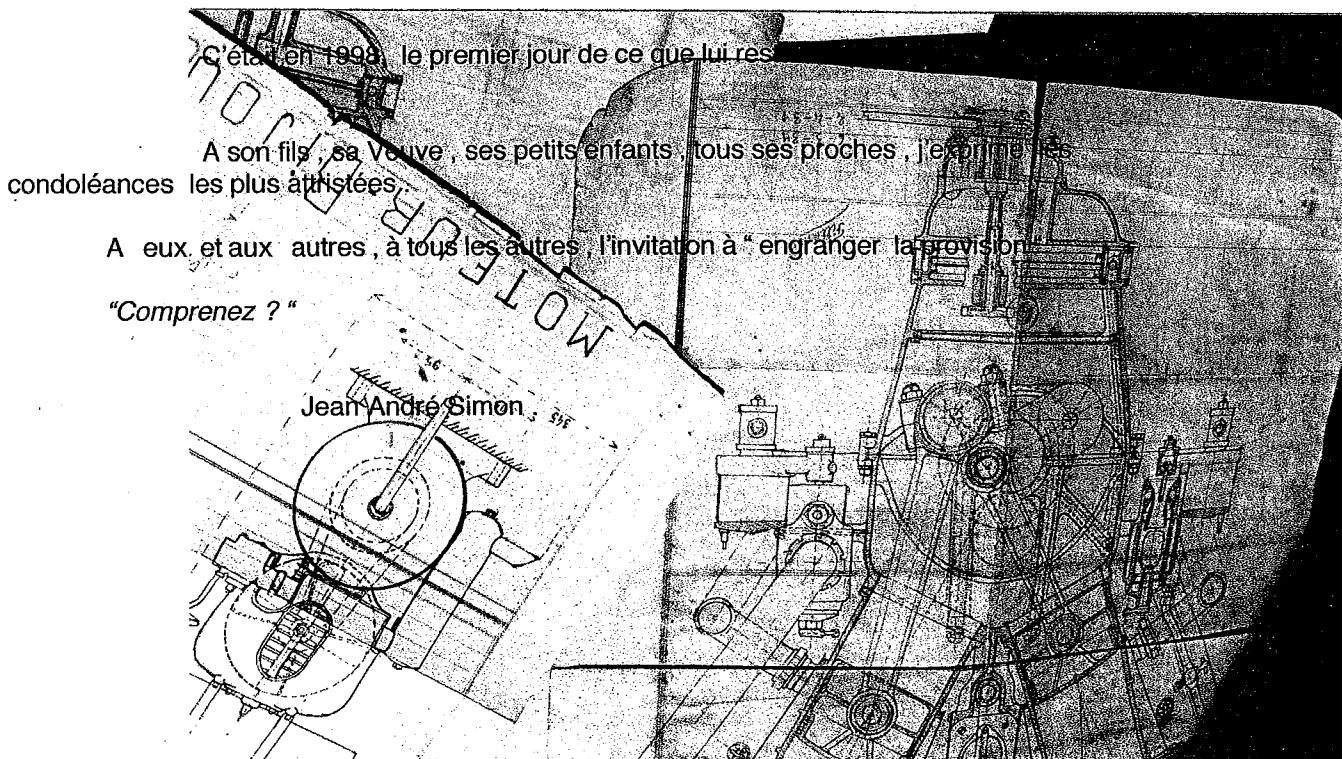
« Adér était un ingénieur et il ne faut pas le prendre pour un imbécile. Que l'Eole n'aït reçu aucune gouverne n'a aucune importance. Ce n'était pas le but recherché. La question, en 1890, c'était de montrer qu'avec un moteur on pouvait résoudre le problème du rapport poids - puissance. Et c'est tout. Le seul petit détail, c'était peut-être le profil... »

Il existe quelque part dans ses cartons le plan de l'Avion N° III. Mais il n'est pas possible de tout relater, faute de place. Les hélicoptères, les micro-indoors électriques, les voitures battantes... Lors de ma visite à Saint Raphaël, je m'étais presque enfui au bout de la troisième journée, parce que « l'éponge saturait » ça allait éclater, comprenez ? J'avais resserré mon propos pour respecter le format de deux pages qu'on me proposait. Deux pages ! Une gageure. Presque une injure.

Je l'avais consulté avant de rendre le « bon à tirer. » A part deux ou trois bricoles, l'ensemble était correct. Il était pourtant atteint dans sa modestie. Très gentiment, il m'avait répondu : « Après ça, je n'ai plus qu'à disparaître. Je vais avoir de la peine à entrer dans mes chaussures. Bah, enfin... »

Qui, à présent que sa voix s'est tue, dira, apprendra, transmettra tout ce qu'il a réalisé ? Car c'est non seulement par l'immensité de son œuvre qu'Emmanuel Fillon mérite une place insigne au Panthéon des modélistes. C'est pour l'attitude qu'il a toujours cultivée : Explorer. Construire. Transmettre.

« Le disciple croit toujours dérober le savoir que le maître dispense. Je ne sais plus qui a dit ça, Lao Tseu ou Machiavel. Mais j'en ai assez fait, vous savez ? Je crois avoir dit tout ce que j'avais à dire. Il y a une chose cependant que j'aimerais : Faire un livre sur les cacahuètes. Comprenez, nous écrivons à notre manière l'histoire de l'aéronautique. J'ai tout ce qu'il faut pour faire un très gros bouquin... Peut-être même plusieurs... »



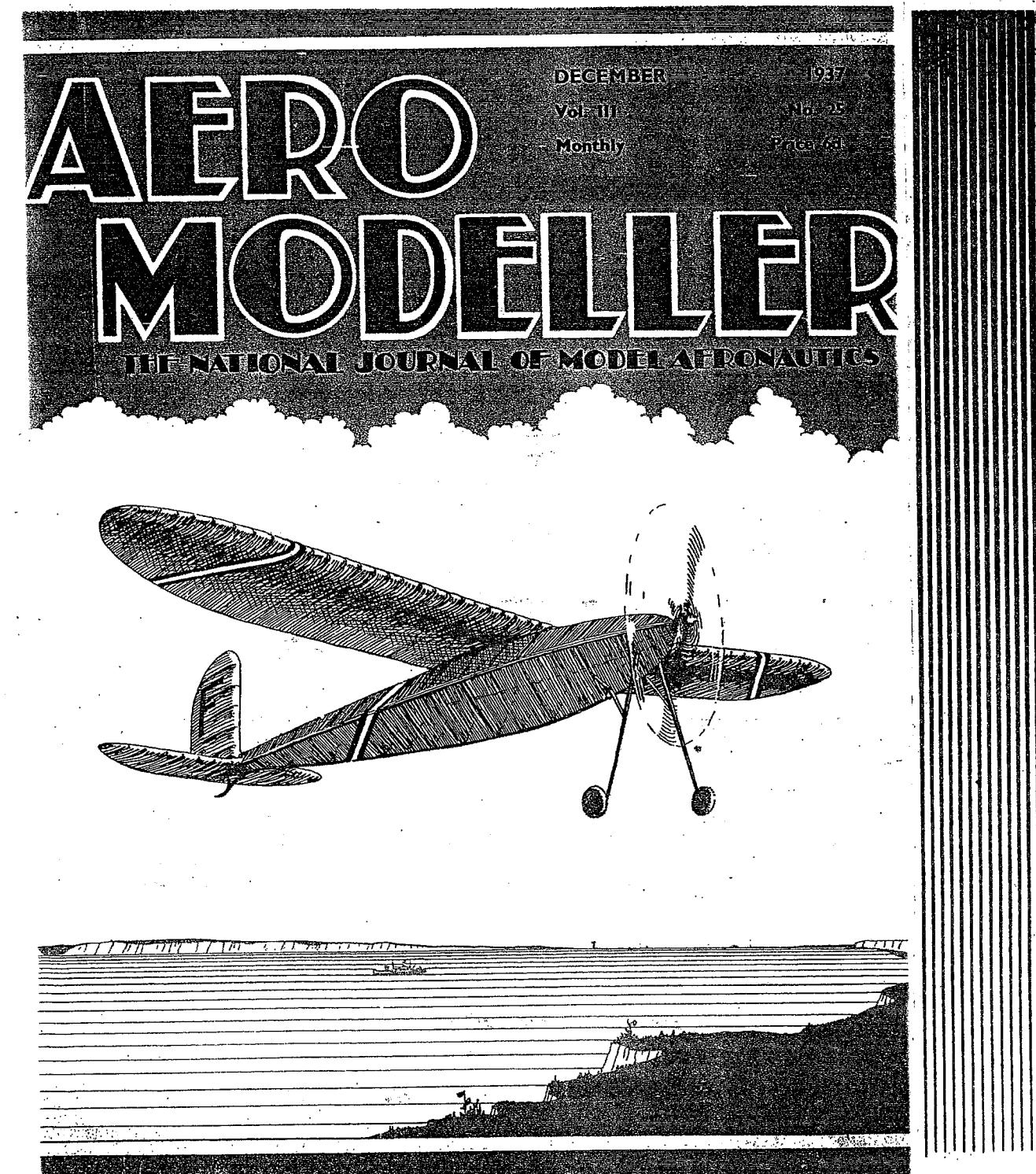
C'était en 1998, le premier jour de ce que lui réservait l'avenir.

A son fils, sa veuve, ses petits-enfants, tous ses proches, j'exprime mes condoléances les plus attristées.

A eux, et aux autres, à tous les autres, l'invitation à "engranger la provision".

Comprenez ?

Jean André Simon



La Coupe Wakefield, 1937, vue par Emmanuel FILLON lui-même.

Lors de la publication des quatre numéros spéciaux VOL LIBRE -1979-sur les championnats du monde , dans le volume 1, Manu FILLON , nous fit un texte sur sa victoire en 1937 à Londres

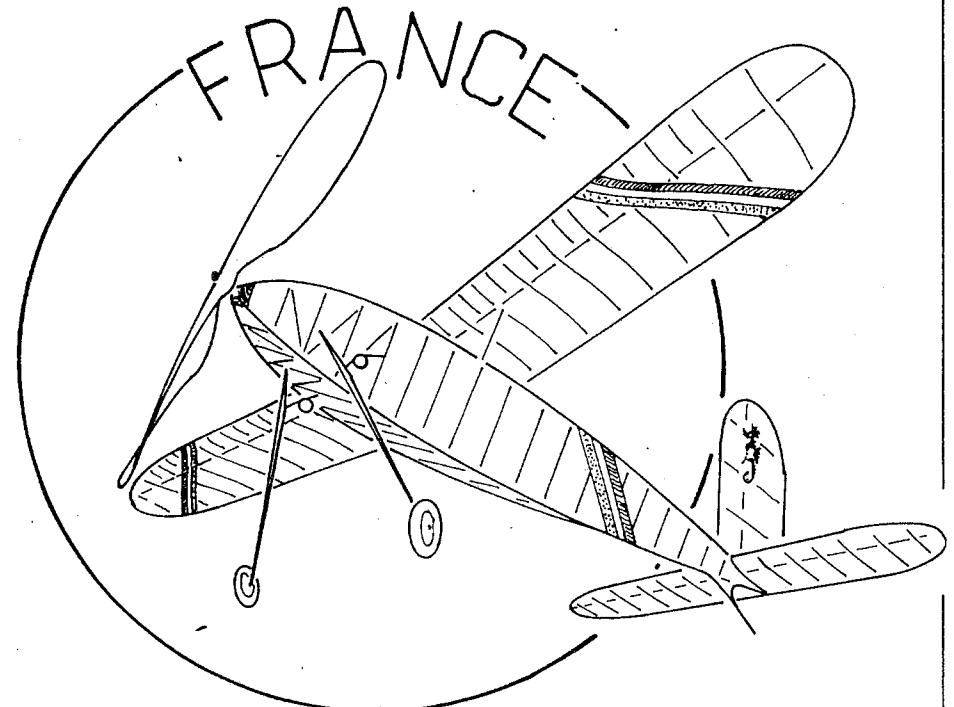
“ Bricoleur , amateur d'aviation , lecteur des Ailes , c'est vers le début des années trente que j'ai commencé à réaliser des modèles réduits d'avion . Tous de conception personnelle et comme tout débutant qui se respecte , des maquettes volantes dont le poids était souvent un sérieux handicap en vol .

Ayant en 1934 adhéré au club de l'Escadre de la Rose des Vents , présidée par Mr Charles Weber , j'ai pris contact avec d'autres modélistes et commencé à m'intéresser à la compétition . Après quelques rencontres inter-club , il en résultait des appareils , plus simples , plus légers et surtout mieux adaptés à la performance en durée . Volant très souvent au Polygone de Vincennes j'y ai acquis très rapidement toutes les finesse de la mise au point , et n'hésitais pas à voler par tous les temps même en hiver .

Premier succès à Rouen en 1936 où je coiffais inextrémis l'as du moment :Mr Vincré . Deuxième succès à la première Coupe

1937.1987
CINQUANTENAIRE
WAKEFIELD

1^{er} Aout 1937 Aérodrome FAIREY LONDRES



22 Plans reconstitués d'après souvenirs, photos, documents et Revues d'époque : Aéromodeller. Model Aeroplane Constructor. Model Airplane New. Air Trials. Year Book. Modelflug. le MRA La Vie Aérienne. l'Air pour les Jeunes. Bulletin MACF. Bulletin SAM et les précieux renseignements envoyés par des correspondants que je tiens tout particulièrement à remercier

de Maquettes Volantes du MRA le 20 juin à Vincennes, gagnée avec une réduction du FARMAN Moustique 451

. Je n'étais donc pas tout à fait novice, quand les règlements de la Coupe Wakefield 1937 furent divulgués dans le club. Je n'avais toutefois aucune expérience de ce genre de modèle et la presse française d'alors n'avait jamais présenté d'appareil de cette formule. Les avions que j'avais précédemment réalisés correspondaient à la formule libre ou FAI de cette époque. C'est donc suivant le règlement et m'inspirant de ce qui me paraissait valable parmi les meilleurs appareils de l'époque vus lors des concours que je décidais de concevoir mon Wakefield.

Toujours par manque d'expérience et de place ; je dessinais tous les éléments séparément sans pour autant faire un plan d'ensemble ou de trois vues. Ce n'est donc qu'après réalisation et essassembly que je me suis rendu compte de l'importance d'un wake. J'avais choisi pour le fuselage une section carrée sur angle, mode nous venant des USA à cette époque et appelée " DIAMOND ". De construction entièrement en balsa 3 X 3 collé à la cellulosique le fuselage ne comportait aucun caissonnage de renfort ni à l'arrière ni à l'avant. Pour l'aile une seule pièce monolongeron à terminaison elliptique ; je choisis le profil RAF 32 qui me paraissait moins fragile du bord de

L'équipe de France à la Wakefield - 1937

Le modèle de M^r E. Fillon

Classé 1^{er} avec
253,23 sec de moyenne sur 2 vols

Caractéristiques

Envergure = 1,18 m
Surface = 13,53 dm²
Profil = RAF 32
Dièdre = 100 mm
Envergure Stab = 0,64 m
Surface Stab = 6,02 dm²
Profil = Naca M6
Longueur = 1 m
Mâitre couple = 100 x 100
Hélice = 500 mm
Pas Hélice = 650 mm

Nervures 1,5 mm
Longeron 10x3

Roue Ø 45

Bord d'attaque
3x3

Bord de fuite 10x3

Longerons et entretoises 3x3

Poids Cellule = 140 gr

Poids moteur = 88 gr

Longueur moteur = 1,15 m en 3,17

+ 5°

+ 3°

Construction balsa

Recouvrement Japon orangé

Longeron 10x3

Longerons et entretoises 3x3

Poids Cellule = 140 gr

Poids moteur = 88 gr

Longueur moteur = 1,15 m en 3,17

+ 5°

+ 3°

Éliminatoires Coupe Wakefield le Thillay 11 Juillet 1937 classé 2^e

Coupe Internationale Wakefield Londres 1 Aout 1937 classé 1^{er}

Coupe de l'Exposition Guyancourt 12 Aout 1937 classé 7^e

Diplôme de Médaille d'or de l'Exposition Internationale 1937

Coupe de Paris formule Wakefield 1 Aout 1943 classé 1^{er}

Dessiné par E. Fillon 1986

fuite que l'Eiffel 400 alors employé ce qui me permit un allégement aisément de toutes les nervures . Pour le stabilo je préférerais un biconvexe dissymétrique autostable . Le NACA M6 au Clark Y presque universellement utilisé au plan fixe à cette époque . Quelques timides essais à Vincennes me permirent de constater que l'appareil , bien centré n'était pas vicieux et très stable , et c'est sans aucune appréhension que je me suis présenté le 11 juillet aux éliminatoires au Thillay .

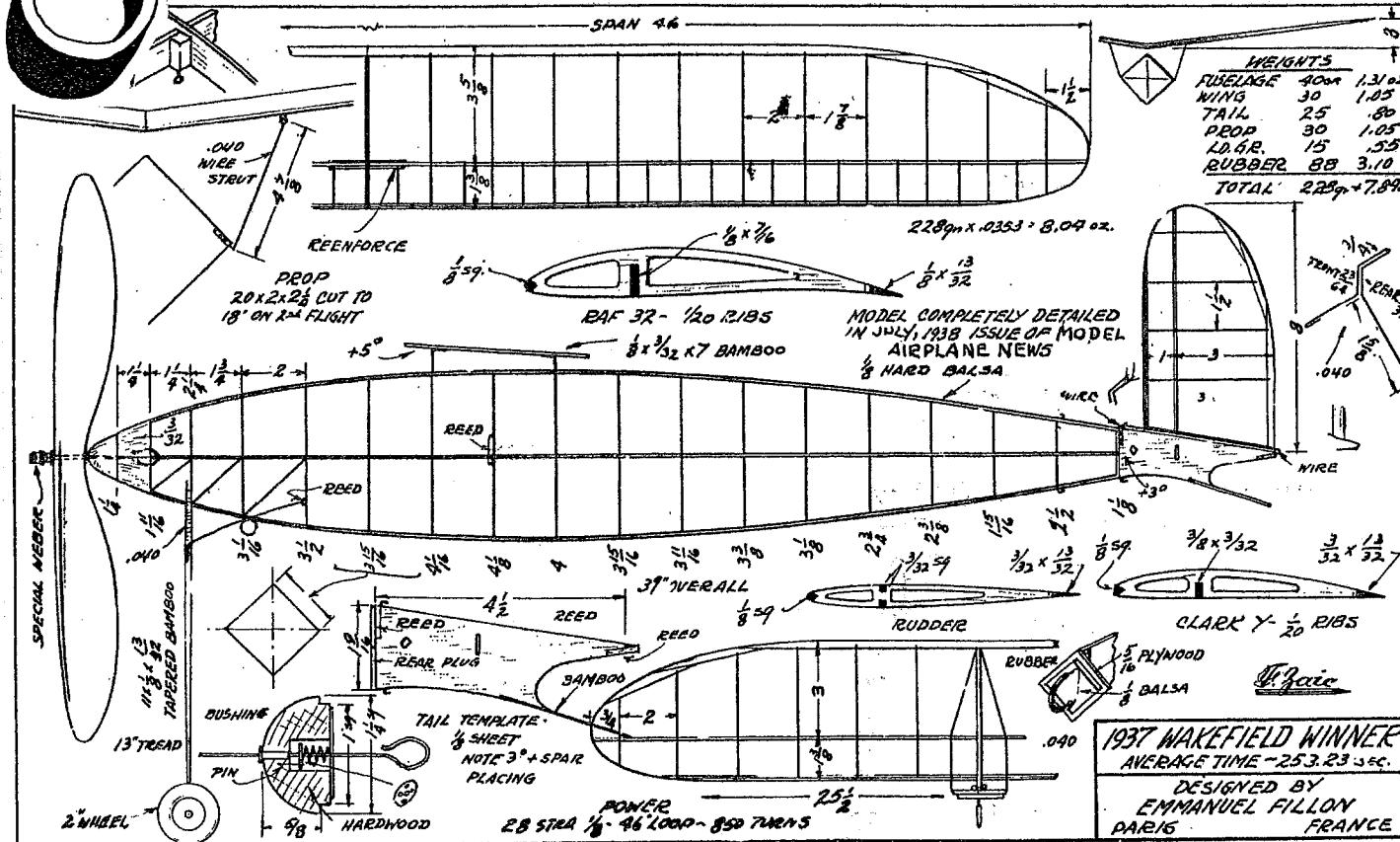
Il faut dire que les journaux aéronautiques et revues de l'époque n'annonçaient la Coupe Wakefield en quelques lignes que comme un concours international en Angleterre sans le parer du titre de championnat du monde , qui lui sera attribué par la suite > .

Le vent assez violent ce jour là , élimina quelques concurrents dont certains au décollage ; mais la pratique du vol par tous les temps m'a servi et c'est sans problème que j'obtins ma qualification dans l'équipe de France .

Il est évident que parmi les autres sélectionnés modélistes d'un club parisien , je faisais figure d'intrus , j'étais le plus jeune de l'équipe et on me tint à l'écart .

Départ pour l'Angleterre le 31 juillet ; train , bateau , retrain , gare Victoria , puis car et hôtel , à Rissel Square , toujours à l'écart .

Le lendemain matin , petit déjeuner et départ en car à l'aérodrome Fairey . Le Père Amiard nous servant d'interprète et pendant la traversée de Londres , nous indiquant les sites et monuments caractéristiques de la capitale



anglaise. Arrivée sur l'aérodrome, terrain bien dégagé, barrières tenant les visiteurs à distance des concurrents, beau temps avec un petit vent frais.

Nous déballons et assemblons nos appareils. Le manager nous donne ses instructions et nous indique le numéro de tél. du poste mobile installé sur le terrain "Feltham 22 53" que nous inscrivons sur nos appareils. Quelques essais avant l'ouverture de la compétition, me font voir que, quoique toujours stable et bien réglé mon wake a de la peine à monter et plafonne à basse altitude, l'air est-il peu porteur ? mais le remontage était aussi faible

Le tirage au sort donne la France n° 1, dans l'ordre des départs, et c'est Ducros qui à l'honneur de prendre le premier vol de la Wake 37, il ne fera que 97 s ça n'a pas l'air de porter beaucoup. Lorsque vient mon tour de prendre le départ, remontage 700 tours et je fais 76 ce qui n'est pas brillant, il faut réfléchir et faire quelque chose.

Chaque nation passe son tour pour les premiers vols et ceux-ci se déroulent sans performance exceptionnelle, puis c'est la pause.

J'en profite pour sortir mon caoutchouc et retailler mon hélice, pour avoir un déroulement plus rapide, je taille surtout au centre, partie qui travaille en moulinet sans donner de traction utile, un petit coup de papier de verre une goutte de vernis, et me voici prêt à affronter le second tour.

A mon tour de partir !

Remontage 800 tours (il faut ce qu'il

faut et le MRL devient dur comme un boyau de chat), posé sur la piste l'appareil lâché décolle franchement et monte rapidement, c'est la bulle ; il est dedans, l'hélice passe en roue libre, ça chahute mais ça monte toujours, il s'éloigne. Je prends mes jambes à mon cou et pars dans la campagne anglaise. J'ai beau essayer d'expliquer aux braves gens que je rencontre "Model Airplane Foutu le Camp" ils ne comprennent pas, je cours, je saute les fossés, je contourne des enclos, je me perds et je me retrouve et de guerre lasse et désespéré je reprends le chemin du terrain dans le sens inverse, abattu et harrassé, et dès que l'on m'aperçoit, on vient au devant de moi, on m'acclame, on me porte en triomphe ...!

C'est la France qui gagne

C'est l'équipe de France qui a gagné !!

Je fais enfin partie de l'équipe de France, merci Messieurs !

L'appareil retrouvé grâce au n° de Tél. est là, seule l'hélice est cassée, j'ai encore un vol à faire, mais trop tard et d'ailleurs inutile ; même divisé par trois, mon temps des deux vols est nettement supérieur au deuxième concurrent (heureusement car je n'avais qu'une hélice) - l'appareil a été suivi 11' 23" avant de disparaître dans les nuages.

Ca y est, je serais le premier Français et encore à ce jour le seul, malheureusement, dont le nom figure sur le grand compotier d'argent offert par Lord Wakefield banquet, discours, honneurs, on me remet une réduction de la

dédouanée). C'est fini dans deux mois je pars au régiment ; je reviendrai en perm' pour la remise officielle à l'Aéro Club de France en présence de Michel Wibault président du CFMRA.

Quant à la recette du succès :

- un appareil simple et bien réglé
- un excellent caoutchouc (comme on en, trouve plus)
- un entraînement intensif sur le terrain
- et bien sûr la pompe qui arrive au bon moment !

Car à cette époque il n'était pas question d'attendre l'ascenseur de service et de palcer le modèle dedans, quitte à attendre une heure et de se déplacer à l'autre bout du terrain.

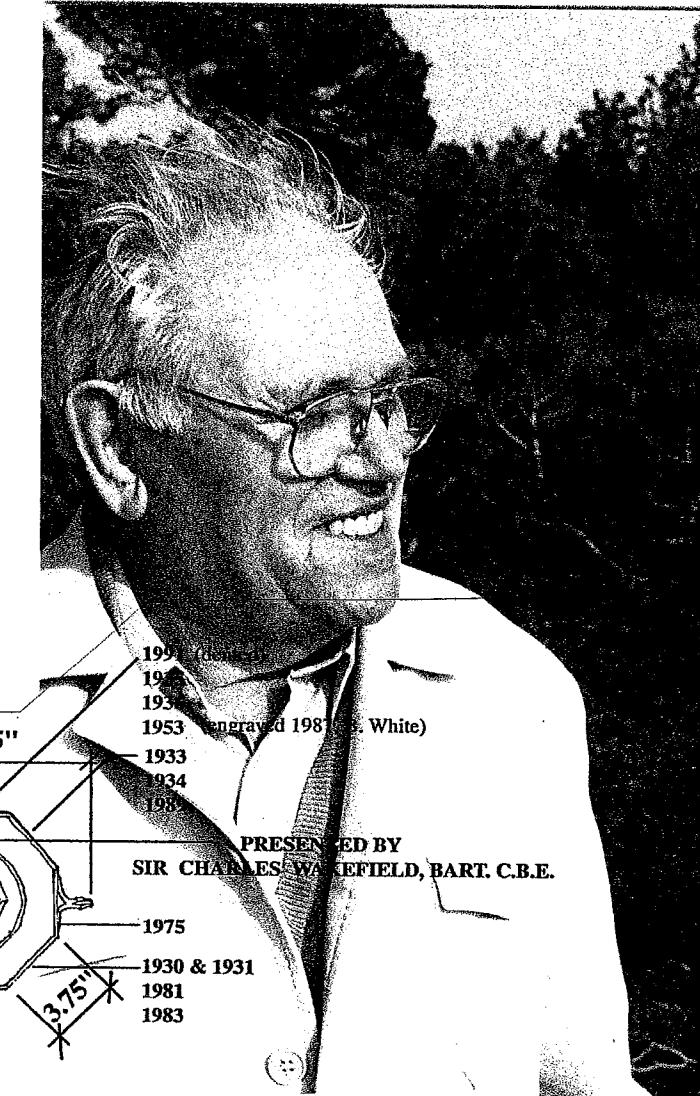
A l'appel de son nom on avait trois minutes pour remonter et prendre le départ sur une piste posée à même le sol, l'appareil reposant en trois points et sans poussée, ou le vol était compté 0 !

A l'issue de cette vieille histoire qu'il me soit permis d'associer et de remercier le Père AMIARD sympathique curé modéliste animateur de l'Escadrille des Cèdres de Flers de l'Orne qui servit d'interprète à l'équipe de France et Mr. Ch. Weber, président de mon club l'Escadre de la Rose des vents

St. Raphaël 08 79

Coupe en argent massif gravée à mon nom, les Anglais font bien les choses ! Puis ce sont les adieux le départ et retour en France. L'accueil des membres du club à la gare du Nord.

C'est le Père AMIARD qui dans quelques temps ramènera en France le Grande Coupe (



QUE DISSENT LES ANGLAIS ?

Avec la disparition de "Manu" Fillon le 19 août, la France vient de perdre son père spirituel en aéromodélisme, un phare pour l'ensemble du vol libre et un maître pionnier dont la curiosité aéronautique ne connaît pas de bornes.

A 19 ans il était sélectionné dans l'équipe de France pour la Wakefield 1937 qui avait lieu le 1er août sur l'aéroport de Fairey (aujourd'hui mieux connu comme Heathrow). Cadet au milieu de seniors à longue expérience, on ne le reconnaissait par son blouson et un bérét parisien que comme le représentant le plus jeune des modélistes du continent. Au milieu des équipes de onze pays ayant envoyé 48 concurrents, son premier vol fut modeste, et son chef d'équipe M. Denois lui conseilla de rogner quelques 25 mm à chaque bout d'hélice pour augmenter son angle de grimpée.

Fait regrettable, les temps réels du concours ne furent jamais publiés, mais le résultat final lui donnait une moyenne de 253,23 secondes – soit au moins une minute de plus que Ralph Bullock, second avec 194,53. On peut supposer sans crainte que le deuxième vol de Fillon, qui a parcouru plus de 18 miles derrière son modèle, était de plus de 5 minutes en vue des chronométrateurs officiels. Officieusement le vol a été suivi pendant plus de 11 minutes. Le fuselage carré sur angle avec ses bandes tricolores fut retrouvé et de cet indicible moment de victoire internationale l'avenir d'Emmanuel Fillon était scellé. De bien des façons ce succès rappelait celui du vainqueur de la Wakefield de l'année précédente, lorsque notre Bert Judge entamait une remarquable carrière dans l'industrie modélistique. Pour Manu cependant il y avait une différence fondamentale, car dès son retour à la maison il était recruté dans les forces armées françaises à l'occasion de la crise mondiale en cours.

Sa disparition sous l'uniforme ouvrira une autre crise. Frank Zaïc, lui-même placé 22ème, ne put arriver à prendre les mesures de l'appareil vainqueur. Un arrangement fut concocté pour lui permettre de dessiner l'avion en détail quand il passerait par Paris. Un petit plan 3 vues dans Aeromodeller de septembre 1937 donnait une idée, avec une hélice de 432 mm, mais un plan complètement coté dans Model Airplane News de juillet 1938, par F. Zaïc, détaillait le tout, y compris l'hélice originale de 500 mm et le combiné bloc arrière + stabilo + dérive + biquille. Ce dessin sera bien entendu inséré dans le Year Book 1938. Manu Fillon a été le seul Français à jamais remporter la Wakefield. La publication de son style de fuselage "diamond" fit souffler un vent frais en un temps où le débat était rude sur les avantages des fuselages caisse et ceux des "streamlined" – un débat qui a continué après guerre.

Les Semaines internationales d'Eaton Bray ont été l'occasion d'échanges inégalés entre modélistes, de nouvelles inspirations et conceptions, ainsi qu'une entrée dans l'activité moto, pour bien des modélistes à l'activité muselée par les années de guerre. Parmi les visiteurs, Fillon fut facilement reconnu comme le Champion, à l'égal de son récent planeur qui portait ce nom-là. On avait là l'élegance personnifiée, et le dièdre elliptique de ses ailes restera un challenge pour les connaisseurs. Pourtant Emmanuel lui-même était si discret et modeste que très peu de gens purent le connaître vraiment, ou même simplement se rendre compte qu'il était là en personne. Maurice Bayet, fondateur et directeur du magazine "Modèle Réduit d'Avion" expliquait comment la victoire à la Wakefield avait été valorisée par un poste intéressant dans l'industrie aéronautique française, où la nature calme de l'homme, sa grande intelligence et son intégrité furent hautement appréciées. Comme en contraste, ses contributions à l'aéromodélisme furent sans nombre, marquées de futurisme et d'un vrai sens visionnaire. Centrées au départ sur le Coupe d'Hiver, elles incluront toutes les disciplines vol libre FAI du planeur et du caoutchouc.

Chacun des dessins de Fillon méritait une étude détaillée. Notre ami avait un don pour l'innovation. Sa plume plus qu'active profitait d'un sens aigu à rendre intéressante n'importe quelle illustration technique, en y incluant de petits détails significatifs. Un travail reconnaissable de très loin ! Après son départ en retraite à St-Raphaël dans le Sud, le rythme de son activité ne fit que croître, spécialement quand il fut initié aux maquettes "Cacahuètes" (ou Peanuts) par le club des Flightmasters de Californie. Beaucoup de ses cacahuètes personnelles représentaient les avions légers des années 1930, l'Age d'Or comme on dit. Il se régala aussi bien de taxis non conventionnels. "Aeromodeller" a publié son Hegi "Cuparosa" échelle grandeur en février 1981, il y eut ensuite un "Polikarpov" en août 82, et un "Hawker Fury" en avril 83, tous à l'envergure réglementaire de 13 pouces. Peut-être

E. FILLON DANS SES JARDINS



Photo: J. Anne-Simon -

le summum fut-il son "Hélico" de juillet 1985, un hélicoptère cacahuète avec rotor de 13 pouces, avec hélice du queue couplée et un fuselage styréofam. Il adorait présenter ce modèle avec les autres maquettes du hall de réservation du Bourget, avant que le Musée de l'air n'y prît place. C'était typique de son humour personnel.

En 1987 il se mit à un album qui devait représenter son merci personnel pour ce qui arriva en 1937 et ce qui suivit pendant 50 ans de carrière dans l'aviation, grandeur et modèles. Un travail de Romain pour dessiner les détails de 22 modèles venus d'Allemagne, de Grande Bretagne, du Canada, des USA, de Belgique, de Suède, des Pays-Bas et bien sûr de la patrie française. Dans bien des cas il s'agit pour ces modèles de l'unique documentation à leur sujet, extraite de notes personnelles et de nombreuses recherches dans moultes publications de tous pays. Cela n'a jamais été imprimé, mais à sa manière discrète Manu en envoyait des photocopies à des connaissances proches, et l'on voit parfois resurgir un de ces plans au détour d'une revue, hommage à un grand bonhomme...

EF avait dressé pour les amis une liste de ses plans, certains publiés dans diverses revues, d'autres non.

Voici les rubriques telles présentées par l'auteur lui-même :

Maquettes volantes taille "Peanuts" : 54 appareils français, 21 étrangers – répartis en 12 monoplans ailes médianes et hautes, 20 monoplans parasol, 9 monoplans cabine, 7 monoplans ailes basses, 17 biplans, 2 sesquiplans, 2 tandem, 2 bimoteurs, 4 formules spéciales.

Appareils divers : 4 Sainte-Formule, 1 ornithoptère, 1 hélicoptère, 1 à turbine, 1 Eole, 1 wakefield, 2 planeurs, 2 Coupe-d'Hiver, 1 P30.

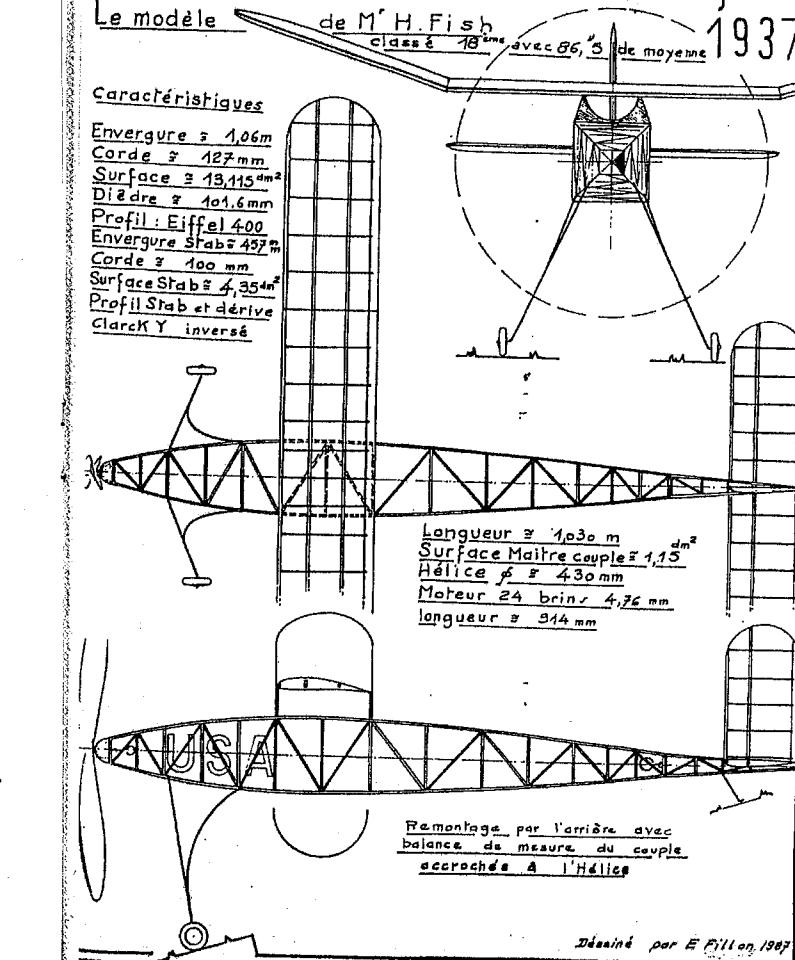
Maquettes diverses de 750 à 1540 mm d'envergure, publiées principalement en encart dans le MRA : 27 appareils.



Photo: J.A. Simon -

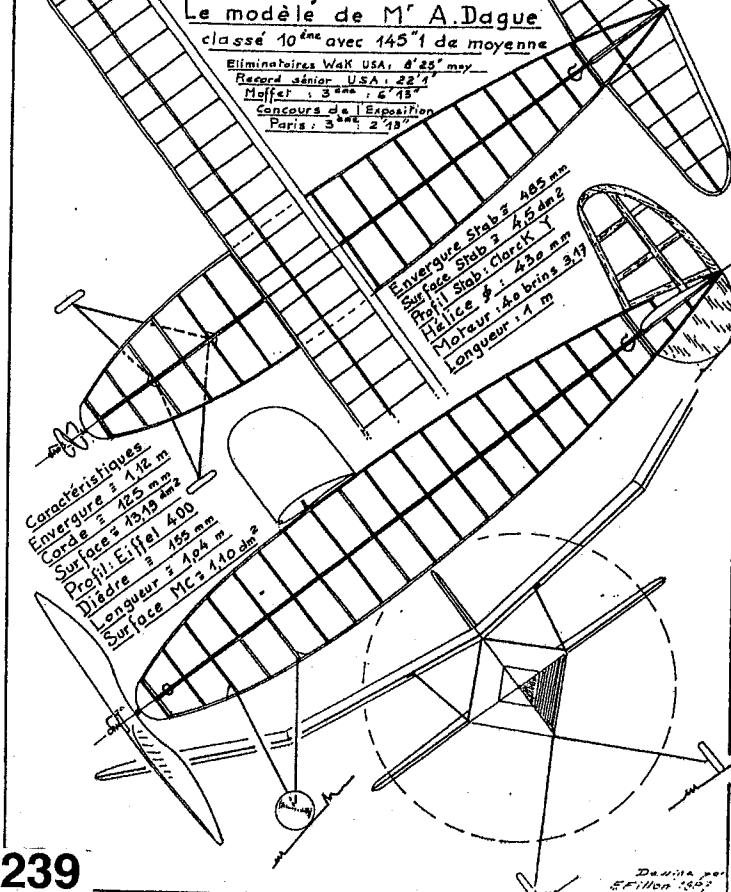
RETORETO

L'équipe des U.S.A à la Wakefield



Dessiné par E. Fillon 1987

L'équipe des U.S.A à la Wakefield 1937



Dans la publication "The wakefield international cup - A History 1911 to 1995", de Charles Dennis Rushing USA , au chapitre 11 est rapporté le succès de Manu Fillon , avec d'abord quelques critiques et réticences sur l'origine du dessin de la construction de Fillon .

(en ces temps là , le compétiteur devait être l'auteur de son modèle)

This year the Wakefield Rules were again changed by the S.M.A.E., first: the total minimum weight would now be 8.01 ounces, including the rubber motor; second: the total wing area would be from 190 to 210 square inches; third: the stabilizer area would be 33% of the total wing area; fourth: power will be by rubber power only; fifth: flight time will be the average of three flights, flight time is unlimited. These changes were made, by The S.M.A.E., late in the flying season of 1936 but to this day confusion reigns as to the actual existence of these "OFFICIAL WAKEFIELD RULES", they simply cannot be found! In fact in an AeroModeller article published in 1986, Mike Kemp writes "It appears that not even The S.M.A.E. have a complete set of the (Wakefield) rules from 1928 to 1950." The Wakefield Rules are of course the fundamental bases for the design of the species "WAKEFIELD" and are the basic reason d' être, for the Event in the first place! In this book I have attempted to summarize these rules by year, but I have experienced some frustration in exactly fixing the actual dates of the changes by The S.M.A.E., so please bare with me, I promise to make corrections in future revisions of this book. The "Rules", of course have always affected the performance of species Wakefield, and therefore any change in the rules has a ripple effect in the flight performance characteristics. Often changes were made to the rules that were not only questionable, but given the authority, of the governing body, these changes became irrefutable. The changes to the original rules brought to a close what I have classified as the "Antique Era", and ushered in a new design concept I classify as the "Vintage Era". This was a Wakefield some authors have classified as the "Classic Wakefield", a species half rubber motor, half airframe, a period analyzed by Martyn Pressnell in his AeroModeller article "Yesterdays Wakefields". Developed to its fullest potential these "pre-1951" Wakefield's could easily out perform any gasoline powered aeromodell, both in the power climb, and the glide, a phenomena that may have led to the revisions of the rules by C.I.A.M., which limited the weight of the rubber motor to 80 grams, in 1954, and deleted the classic R.O.G. rule in 195. The 1937 Wakefield Cup Contest was held in Great Britain, at Fairley's Aerodrome, on Sunday August 1, 1937. This time the Wakefield Contest was truly an international event. To Fairley's this year there were Wakefield teams from Great Britain, France, Canada, Sweden, Belgium, Holland, Germany, Norway, New Zealand, South Africa, and The United States of America. In every way this was the first "Wakefield International Cup Contest".

En effet les Anglais , ayant sans doute mal digéré d'avoir été battus sur leur propre terrain , mettait en doute la paternité de Manu Fillon sur son modèle qui ressemblait à celui de A. Vincré .

Après coup il se sont excusés d'avoir mis en, avant ces doutes et ont reconnu définitivement la victoire de Manu FILLON , dans un article paru dans AEROMODELLER de l'époque (début 1938)

English fair play

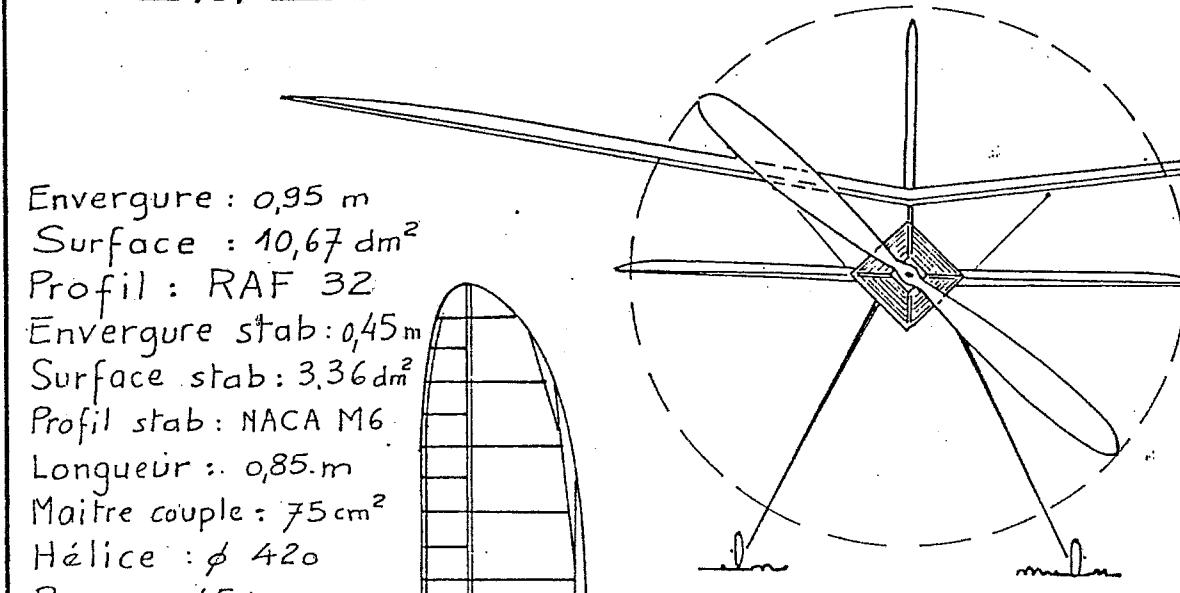
The only records I have been able to locate, were provided by Emmanuel Fillon, in 1987, and one page of results in the September 1937 AeroModeller. This is the same Emmanuel Fillon who in fact was declared The 1937 Wakefield Cup Champion. Emmanuel was 20 years of age, and he was the first Frenchman, and the last, to be declared the Wakefield Cup Champion. Fillon's Wakefield design is still clouded with controversy. In December 1937 AeroModeller published the drawings of the: "WINNER OF THE 'WAKEFIELD' CUP 1937" The AeroModeller Editors also made a point of underlining the title block with the statement: "THIS MODEL WAS DESIGNED BY MONSIEUR A. VINCRE". Now I don't mean to imply that the controversy began with this publication, it did not. Undoubtedly Monsieur Vincré was not without allies at the Modèle Air Club de France, in the person of none other than President Monsieur F. Cartier, who slipped the drawings over to the anxious AeroModeller Editorial Staff. Next came "The Retraction" by AeroModeller, in February, 1938, on page 110, which I shall be pleased to reprint here in its entirety: **THE WAKEFIELD WINNER.** "And now we have to sort out a "bit of a tangle." Monsieur Emmanuel Fillon, of France, won the Wakefield Cup in 1937. That we all know. Well , some while back, (December 1937 to be exact- author) Mons. Cartier, President of Modèle Air Club de France, kindly offered us permission to publish drawings of Mons. Vincré's model, which won the Coup de France, 1937, and which was described as being "ALMOST IDENTICAL" with Mons. E. Fillon's Model. (Actually AeroModeller said Fillon's Wakefield was: "AN EXACTLY SIMILAR MACHINE" author) It now appears that in certain quarters the impression has been gained that Mons. E. Fillon developed his model from Mons. Vincré's. This of course is definitely not the case, Mons. Fillon has asked us to state that his model was entirely designed and constructed by himself, and that it was placed second in the " Equip de France " (which equals our English eliminating trials), at which competition Mons. Vincré was not a competitor. In our September issue we published a small sketch of Mons. Fillon's model, and on comparison with the drawing given in the December issue, it will at once be seen that whilst the models are of a similar shape their sizes are different, as also certain details. We regret having unwittingly added to the confusion by stating, in the notice on our drawing in the December issue, that the models were identical ("EXACTLY SIMILAR" author) for which we offer our apologies to Mons. Fillon, who was the winner of the Wakefield Cup Competition of 1937. But hold! Hold very tight, Mons. Fillon! We are coming after it this summer!

Vous voulez en savoir et voir , plus contactez Noël FILLON fils de son père Manu Fillon :

E. mail << noel.fillon@tiscali.fr >>

Site pour plans - archives (depuis 1930) - croquis et dessins
<http://plans-fillon.atomysk.com>

Avion formule FAI 1937 Type Record de France



Envergure : 0,95 m

Surface : 10,67 dm²

Profil : RAF 32

Envergure stab : 0,45 m

Surface stab : 3,36 dm²

Profil stab : NACA M6

Longueur : 0,85 m

Maitre couple : 75 cm²

Hélice : Ø 420

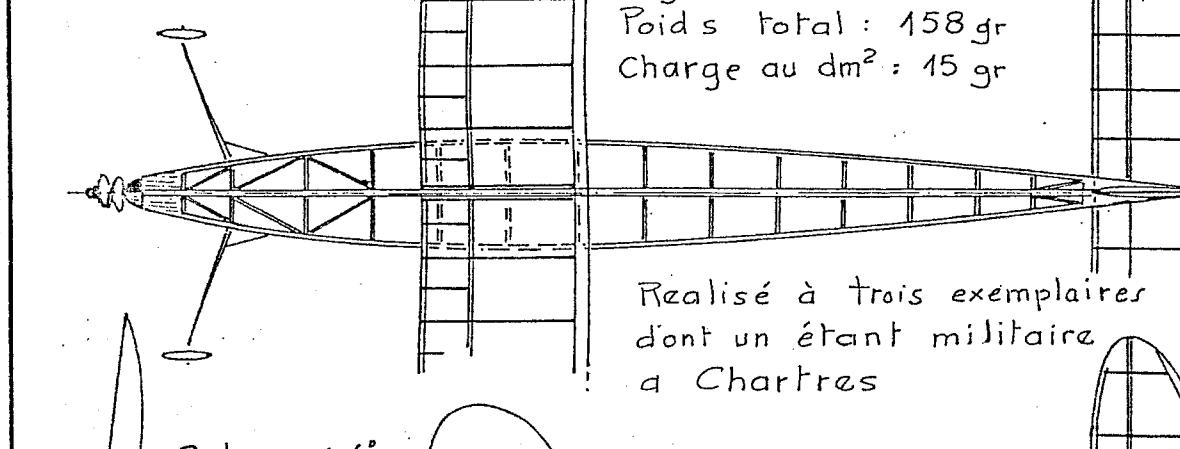
Pas : 450

Moteur 20 brins 3,17 MRL

long 90 cm remontage 115°

Poids total : 158 gr

Charge au dm² : 15 gr



Realisé à trois exemplaires
dont un étant militaire
à Chartres

Calage : + 6°

Calage : + 3°

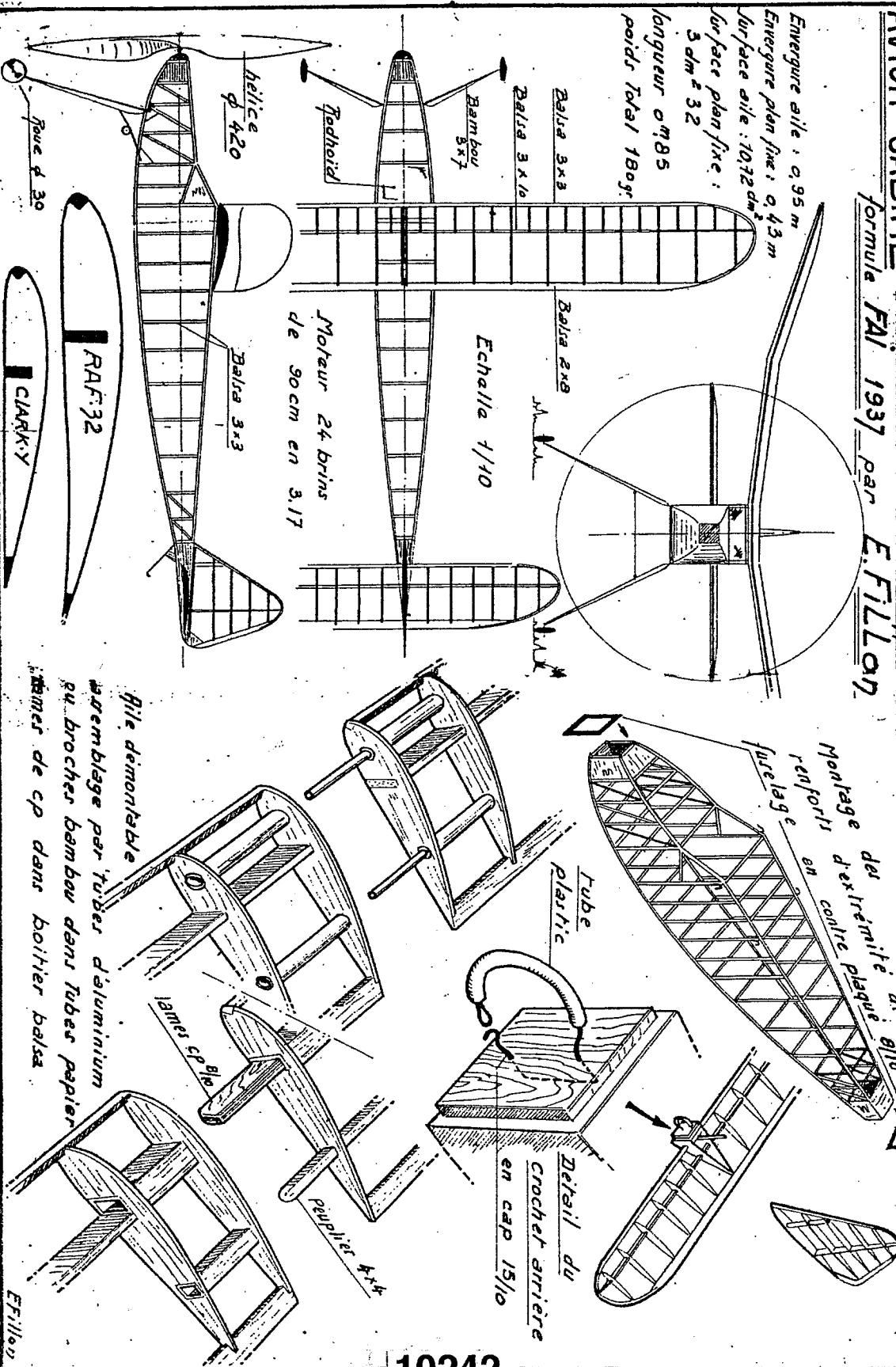
Classé 8^{me} Concours de Compiègne 1937
Perdu à Vincennes 29 Juillet 1937 suivi 10^e retrouvé
commisariat des Guinze Vingt fin Aout
Classé 1^{er} Concours Aviation Populaire 3 Sep. Vincennes 8 '15
perdu a atterri à Choisy le Roi 11 km de vol

Manu Fillon hatte 27 Jahre als der Schriftsteller und Pilot, von dem die folgende Aussage stammt, im blauen Mittelmeer verschwand. Die Worte stammen aus seinem Roman die Zitadelle.

Er war schwer zu tragen wie der erste Stein eines Tempels Wir begruben ihn nicht, wir versiegelten ihn in der Erde, endlich wurde er was er war, ein Grundstein

*Mein Vater hatte Adlerblut
(Antoine de ST. Exupéry)*

*Wie könnet man besser aussprechen was ich
empfinde , wissend von dem Dahingehen soch ein
Mannes ?*



-1024-

Sich der Emotion hingeben ...Sich an den literarischen Rettungsringen festhalten ...den Blick auf sein Leben wenden , von dem ich nichts weiss , als dass er Provisionen sammelte ...

Diese letzte Feststellung wird sich nur schwer durchsetzen, denn Manu Fillon begann Flugmodellbau 1925 !

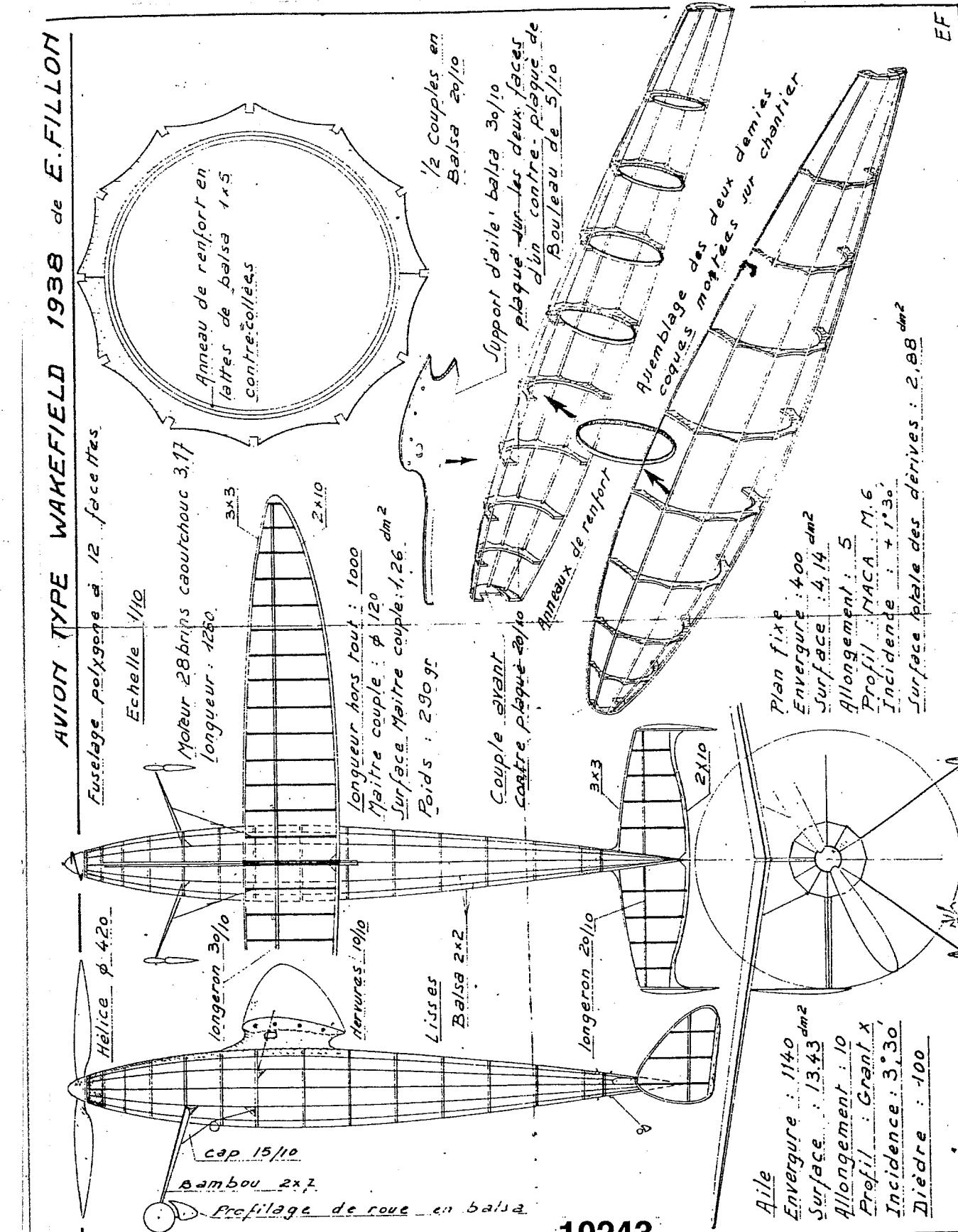
Man sollte sich erinnern an die enormen Fortschritte die man in weniger als zwanzig Jahre zu jener Zeit vollbracht hatte ... an den

Man sollte sich erinnern an die enormen Fortschritte die man in weniger als zwanzig Jahre zu jener Zeit vollbracht hatte ... an den

Kult den man den damaligen Experten widmete,
Fliegen war eine Welt

Manu Fillon erblickte das Licht der Welt 1917 in dieser " Ambiance ", und über ein Dreivierteljahrhundert , wird er niemals abweichen , er wird nie ein Flugzeug bauen das er nicht selbst gezeichnet hat .

*Um sich Freude zu bereiten, mit
einem Modell das vom eigenem Hirn
erdacht und von eigener Hand gebaut*



-10243

18

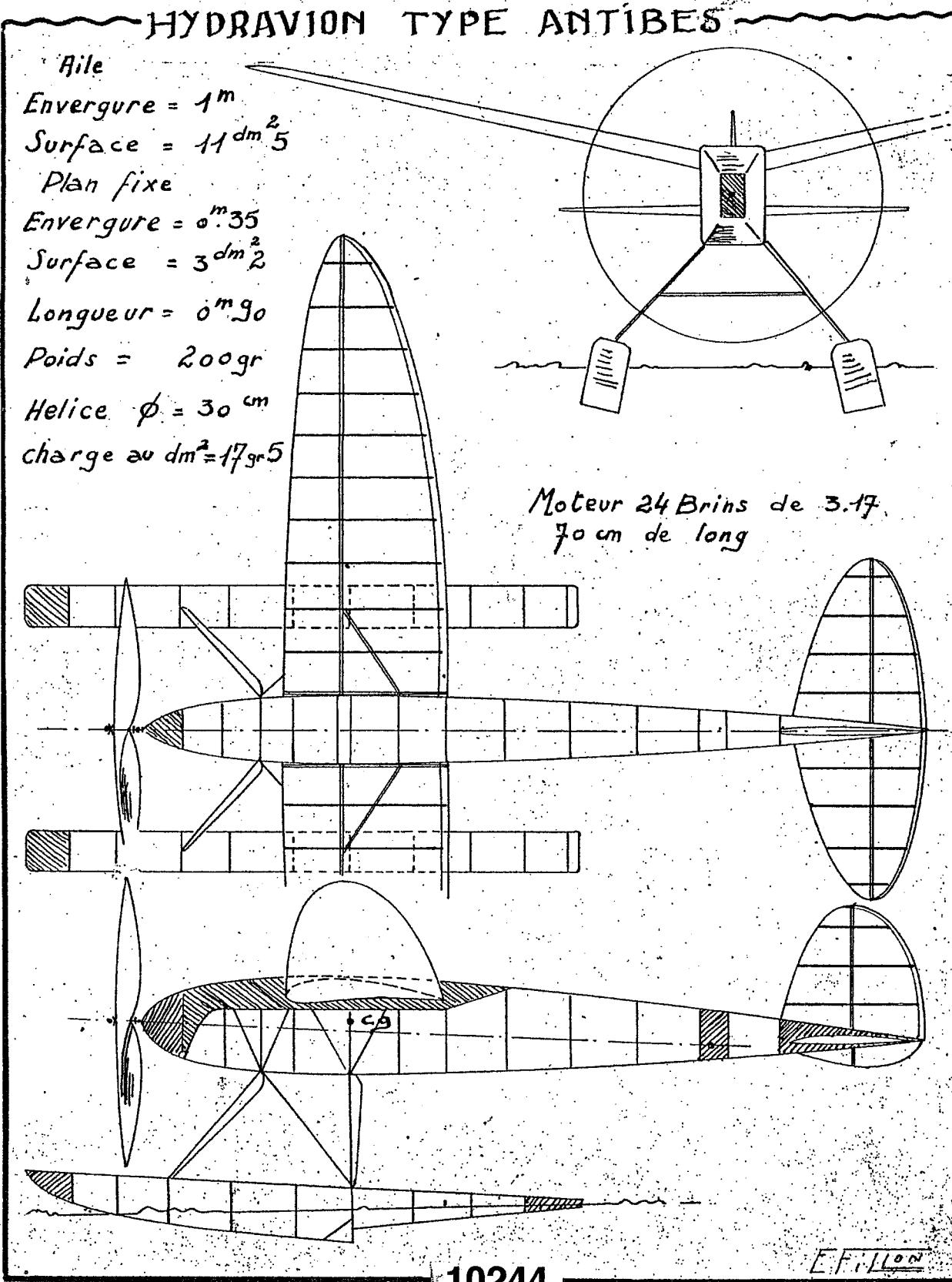
HISTOIRE

und fliegt ... Versteht Ihr .

Dies sind Worte von Jean A. Simon der Manu Fillon in diesen Seiten würdig .

Mit dem Tod von Manu Fillon am 19 August 2005 hat Frankreich seinen geistlichen Vater vom Modellflugbau verloren , ein Leuchtturm des Freiflug's und ein Pioniermeister der fliegerischen Kuriosität , er kannte keine Grenzen

Jede Zeichnung von Manu Fillon , ist einer näheren Betrachtung würdig . Unser Freund hatte das Talent der Innovation . Seine Feder mehr als aktiv , hatte einen wunderbare Führung , um jeden Detail technisch darzustellen . Eine Arbeit die von weitem erkennbar war . Nachdem er im Ruhestand nach Süden zog -St. Raphaël , nahm sein Arbeitsrythmus noch zu , besonders was die " Peanuts " angeht .



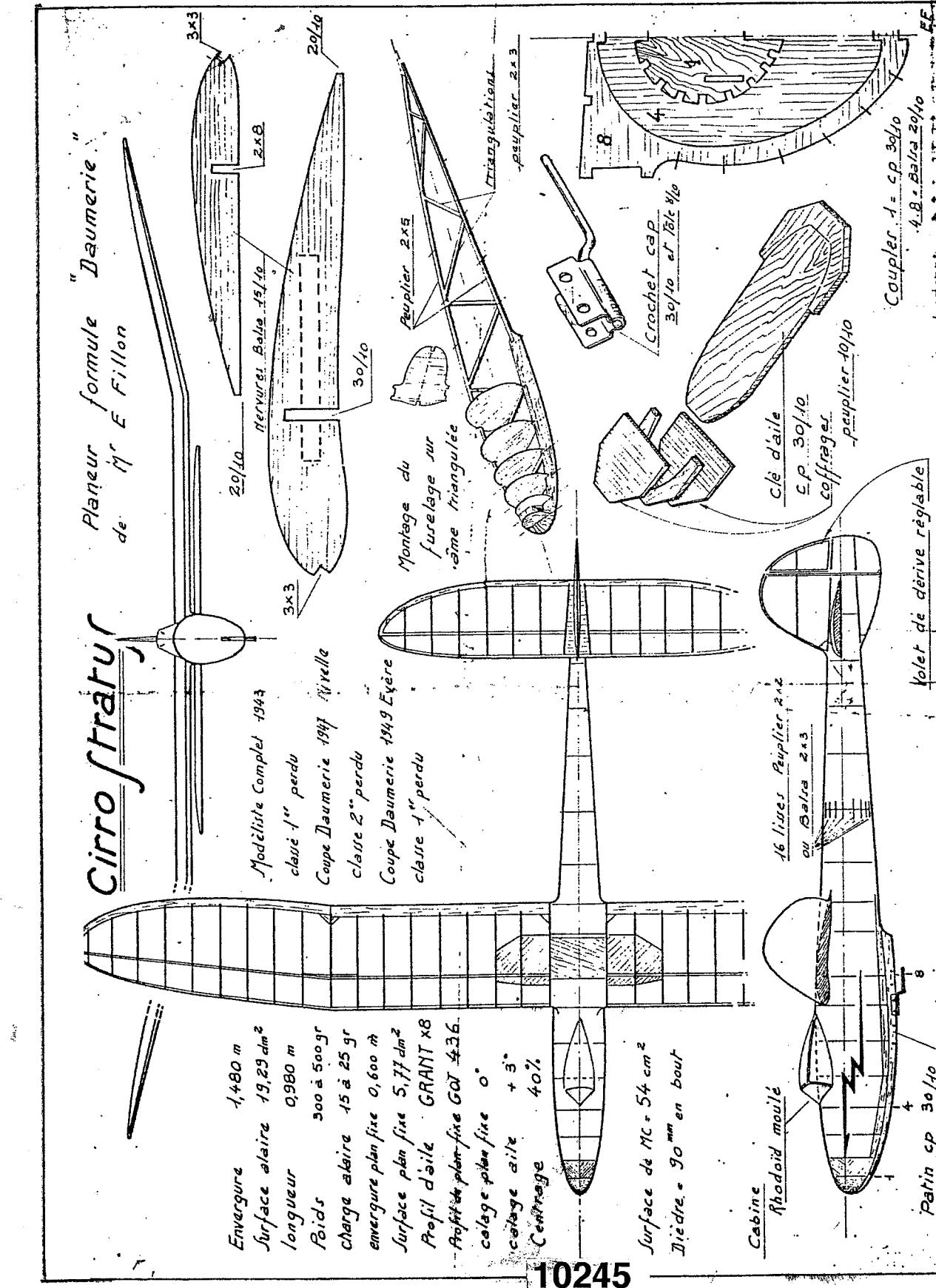
1987 brachte er ein Album , das fünfzig Jahre Fliegerei , gross und klein darstellte . Eine Riesenarbeit 22 Modelle mit Details zu zeichnen aus Deutschland , Grossbritanien , Kanada , USA , Belgien , Schweden , Holland und natürlich Frankreich . In den meisten Fällen handelte es sich um die einzigen Zeichnungen die von diesen Modellen existieren , nachdem er Nachforschungen und eigene Notizen überarbeitet hatte .



En 1987, les 4 A avaient déjà sorti un numéro spécial Manu Fillon de son vivant à l'occasion du cinquantenaire , du gain de la Coupe Wakefield de Manu en 1937 en Angleterre.

19

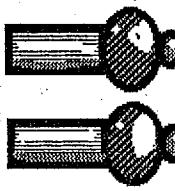
Je crois qu'il est utile de reprendre le texte pondu par la plume de Serge Zwahlen à l'époque



HISTOIRE

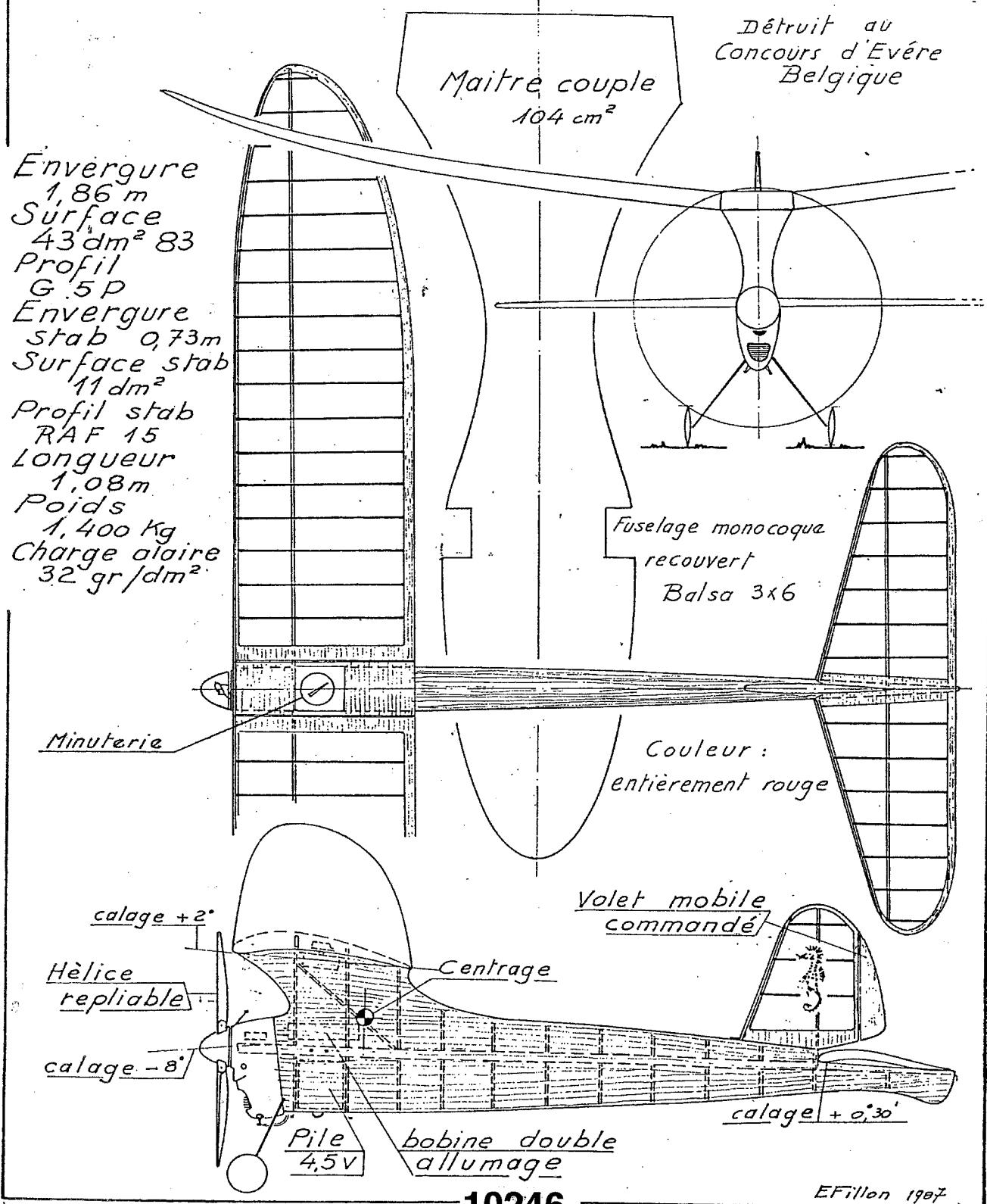
Pour tout le monde c'est aussi évident que $1 + 1 = 2$. Dans l'ambiance du jubilé c'est ce qui marque le plus. Il faut se souvenir qu'à l'époque on considérait que les Anglais avaient une certaine avance

sur nous en matière de modèles réduits d'avions, et que beaucoup de nouveautés nous venaient de chez eux. Les visites des modélistes anglais en France étaient toujours un évènement marquant. Et voilà qu'un jeune



Motomodèle "le Paraclé" 10 cm CHAMPION DE FRANCE 1947

Moteur à essence double allumage Super Cyclone



10246

EFillon 1947

Français se permettait de battre les "British" chez eux ! C'était (très) nettement plus fort que de jouer au bouchon.

Bien sûr il y eut des amis pour dire qu'il avait eu de la veine ... mais il n'était ni chef de gare, ni marié et la suite de sa carrière allait démontrer qu'il était extrêmement doué pour ne rien laisser au hasard.

C'est d'ailleurs pour ne rien laisser au hasard que "Manu" contrairement à d'autres, de l'époque empirique, s'est plongé dans les programmes des sports aériens en y lisant mécanique des forces et autres traités d'aérodynamique. Pour certains réfractaires ce n'était pas nécessaire, pour faire voler

un modèle . Jusqu'à un certain niveau , peut-être , mais au-delà ? Les progrès enregistrés et la disparition des réfractaires allaient montrer que ce n'était pas superflu, même pour les surdoués du modélisme .

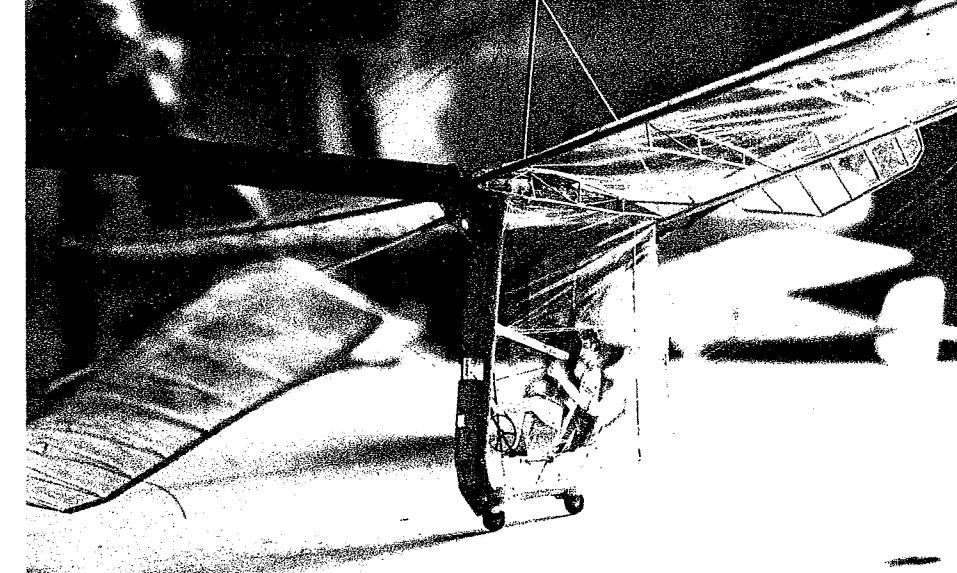
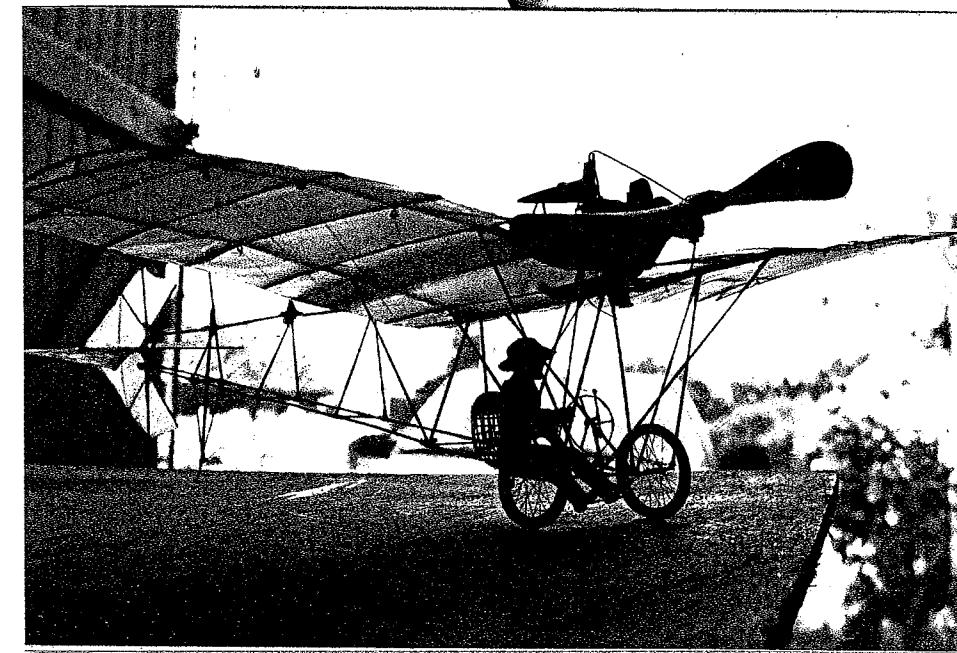
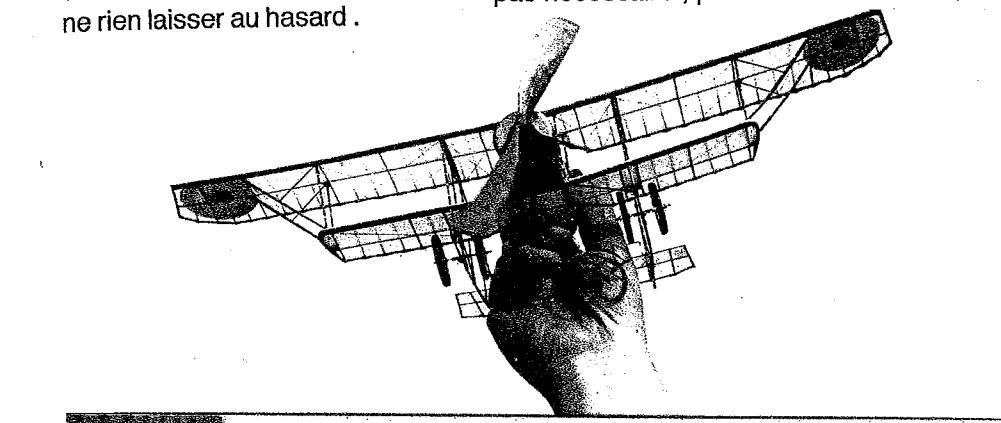
Doué , c'est certainement la qualificatif qui va le mieux à "Manu" avez vous vu ses cacahuètes à turbines mues par des écheveaux de caoutchouc je crois que rien ne résume mieux ses qualités d'imagination, d'astuces , et d'habileté manuelle . A l'époque où , pour faire un fuselage carré sur angle , on assemblait les deux flancs sur des cales de forme , lui a eu l'idée de pendre quatre baguettes au plafond avec une masse au bout : on y introduisait alors couples et entretoises et le fuselage prenait ainsi forme tout seul simple , non ?

Vous préférez les constructions plus alambiquées ? Prenez le plan de son "National" 42-43 ou de son "Champ". Je crois que ces fuselages avec leurs karmans resteront dans les annales .

Pour concevoir une telle architecture , il ne faut pas se mélanger les méninges .

Quant à la réalisation , si aujourd'hui les modélistes disposent de scies sauteuses électriques , souvenez qu'alors c'était la scie à découper à main qui travaillait le contre plaqué ...une corvée pour beaucoup .

C'était pourtant simple . (Ben voyons) Au concours de l'A.S.A.R.P. (Association des Sports Aériens de la Région Parisienne) "Manu" en faisait la démonstration avec une chute de ctp de 50/10, tout en donnant les explications nécessaires , il avançait dans la matière et sans dessin préalable , il découpaient un Mickey qui ne nécessitait qu'un léger ébavurage avant peinture ! Toutes ces démonstrations étaient étonnantes et donnaient une impression de facilité incitative . Et puis parler de " Manu " pour les anciens de la "Rose des Vents" , c'est forcément évoquer la maman

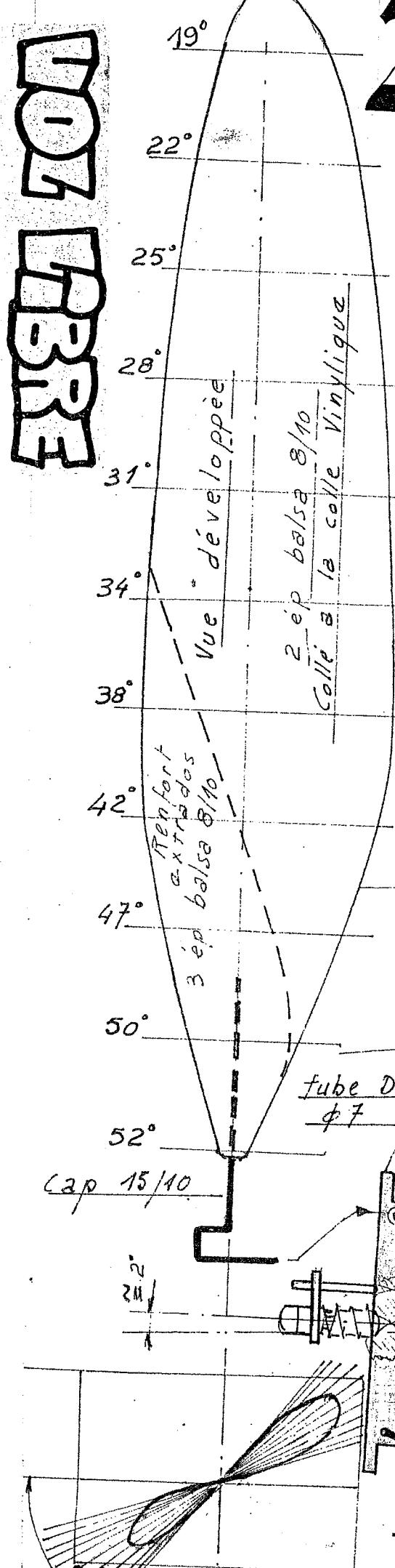


Photos - J.A. SIMON -

EQUIPE 100

22

Balsa 4x4 profilé 4

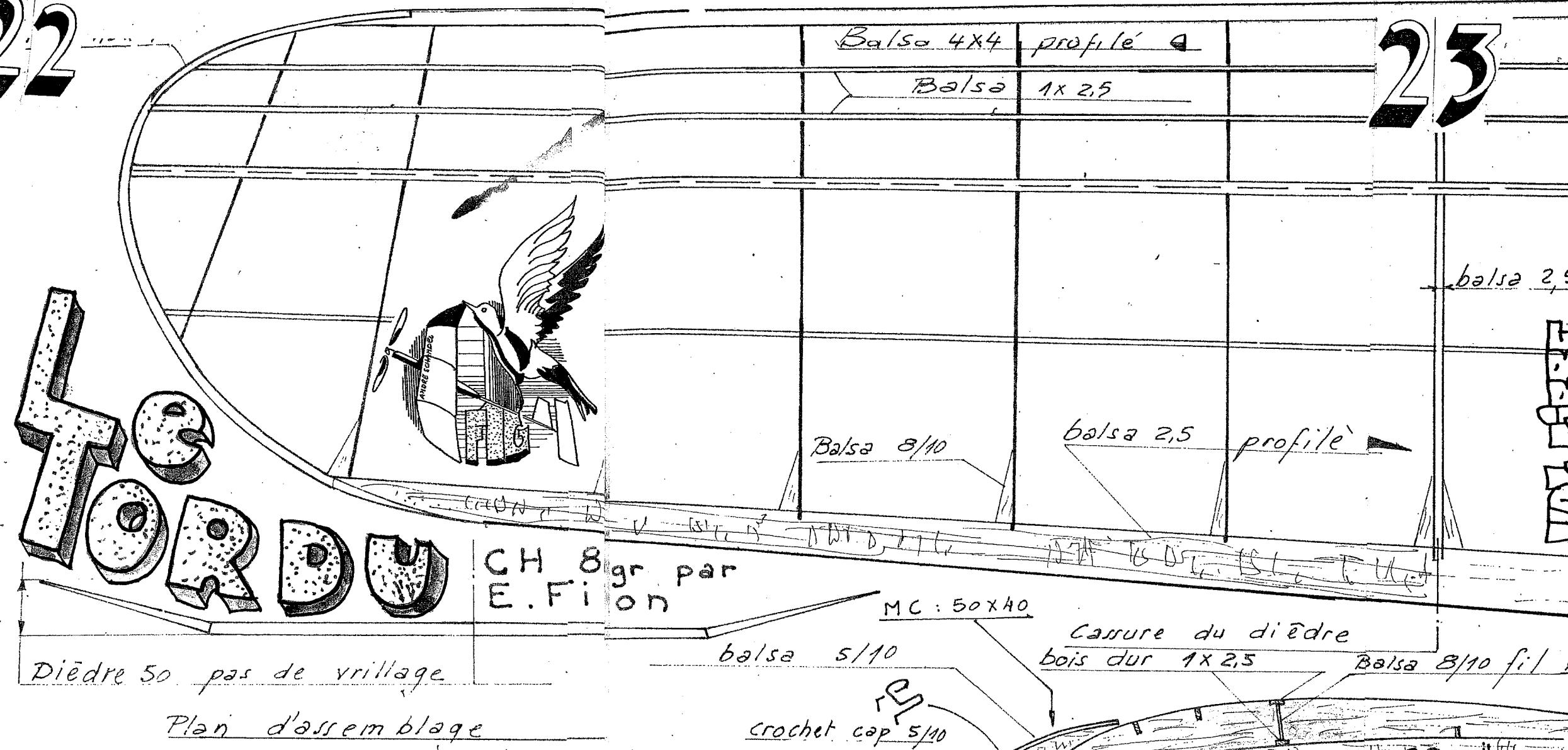


23

Balsa 1x2,5

balsa 2,5

EQUIPE 101

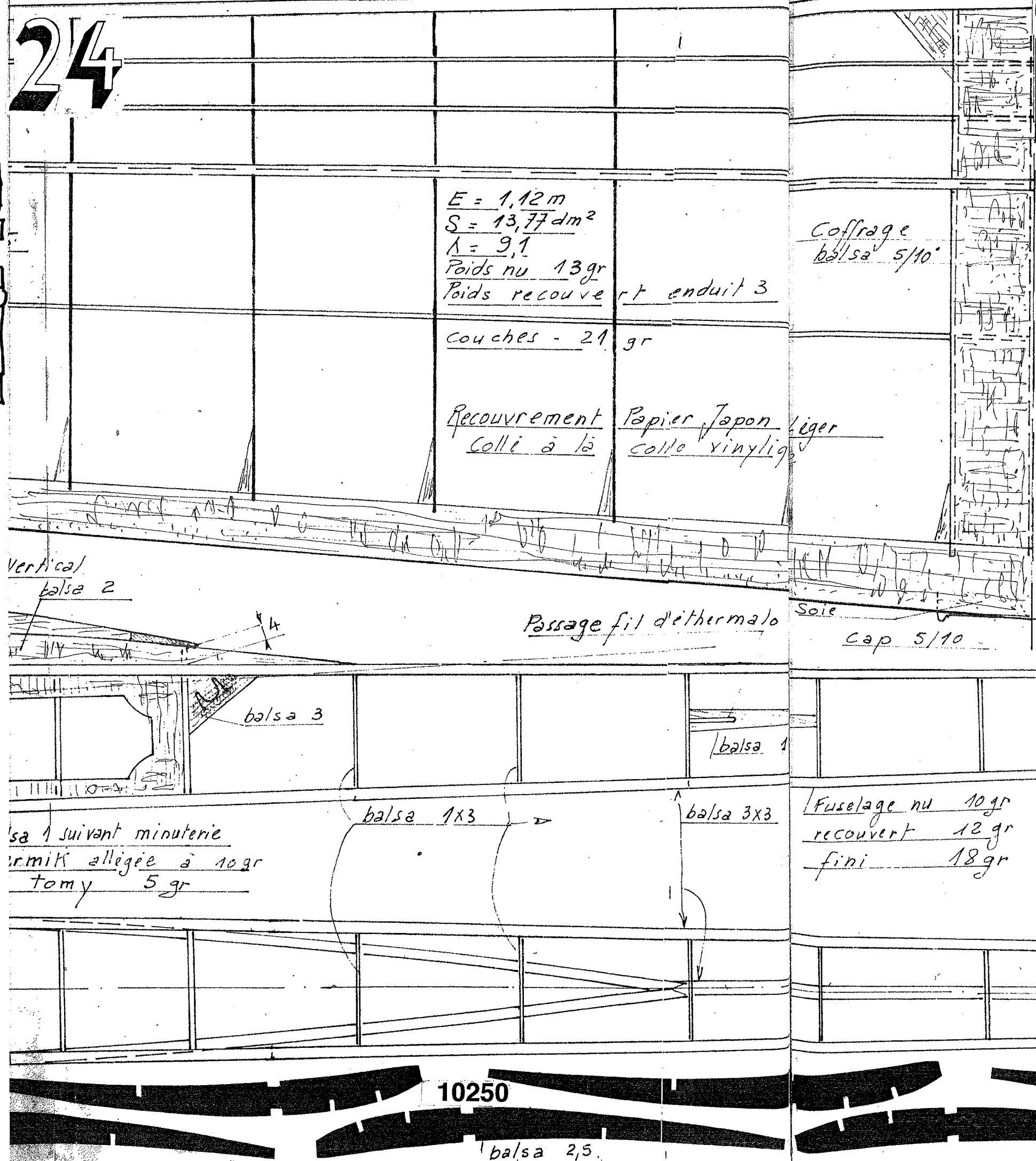


10248

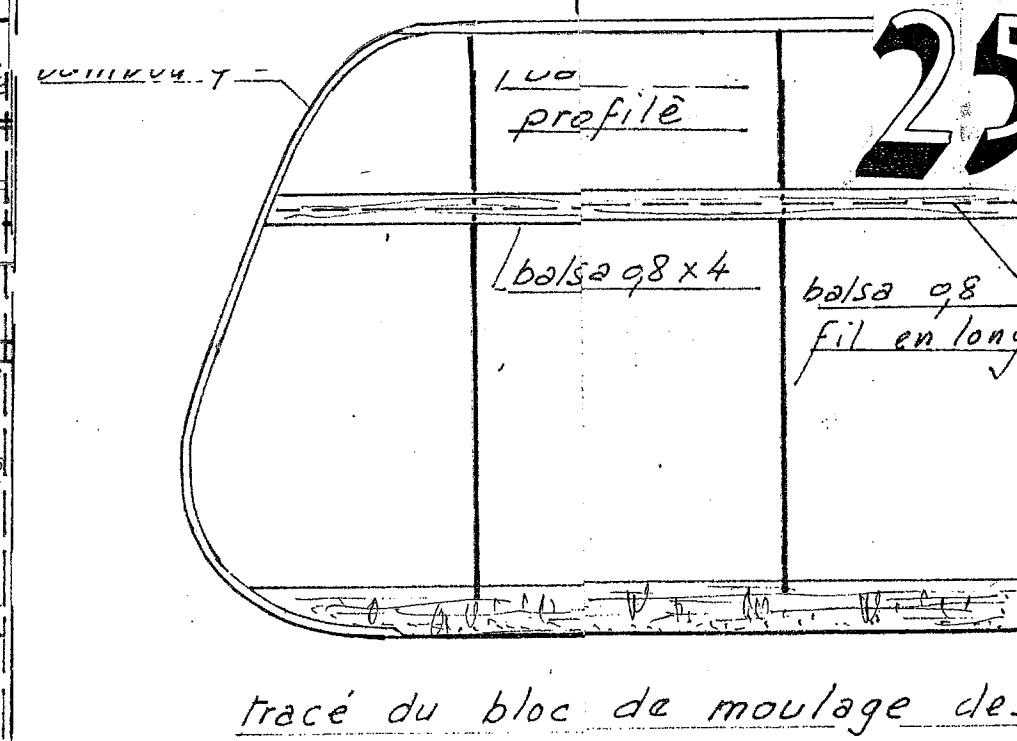
10249

24

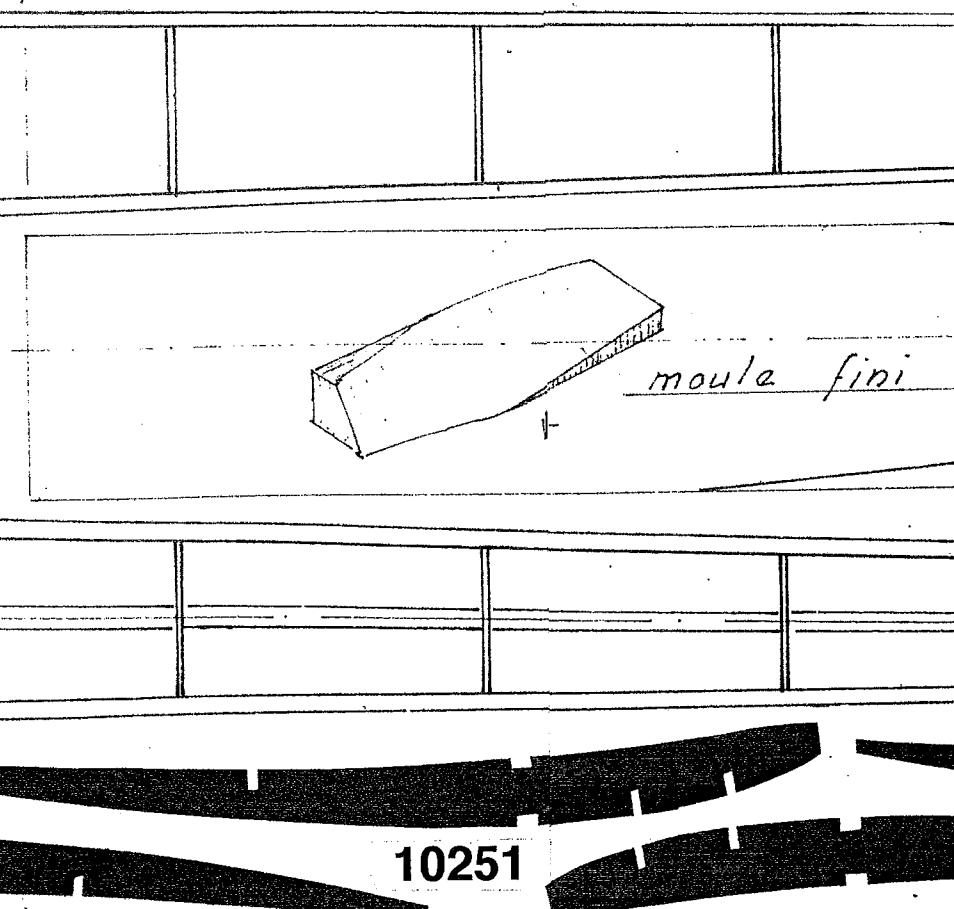
FILETAGE



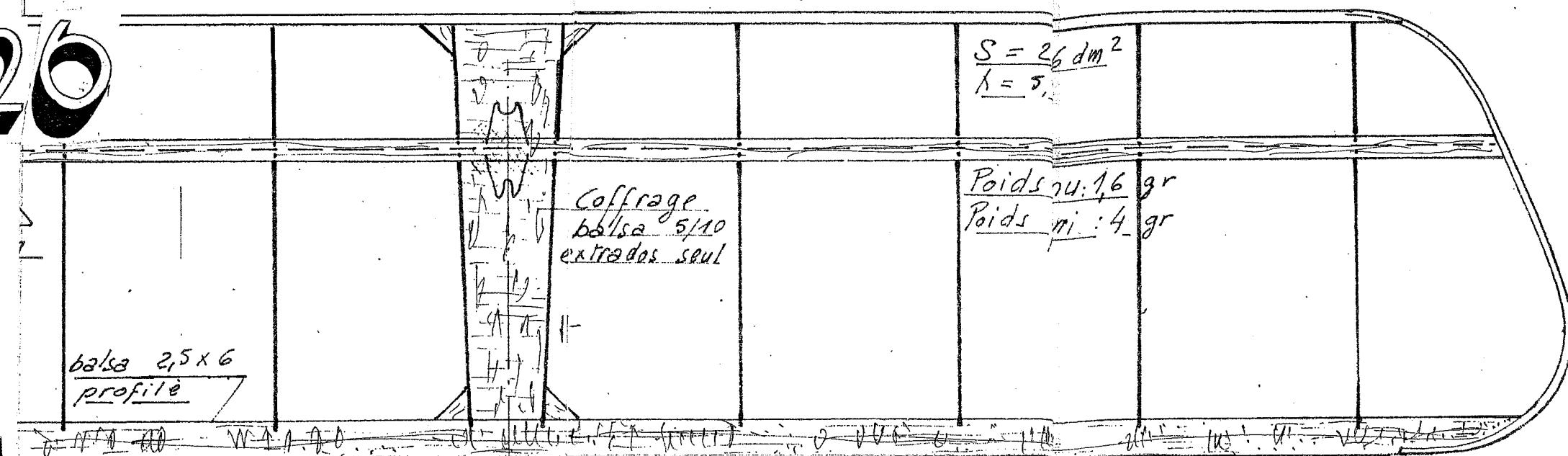
25



FILETAGE



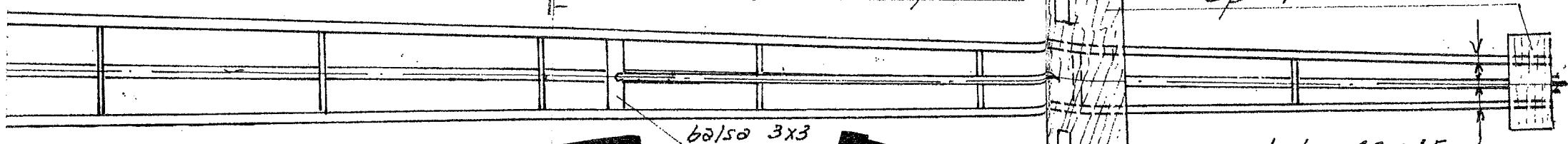
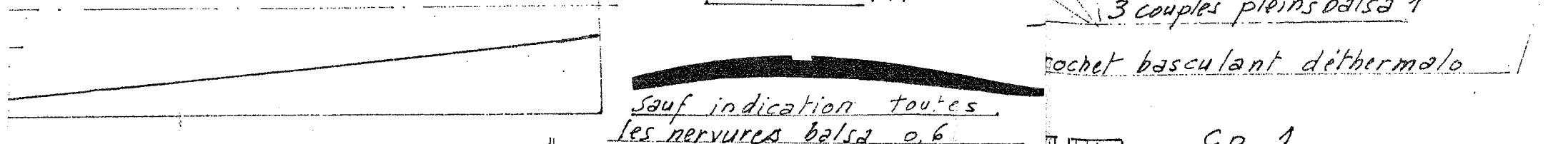
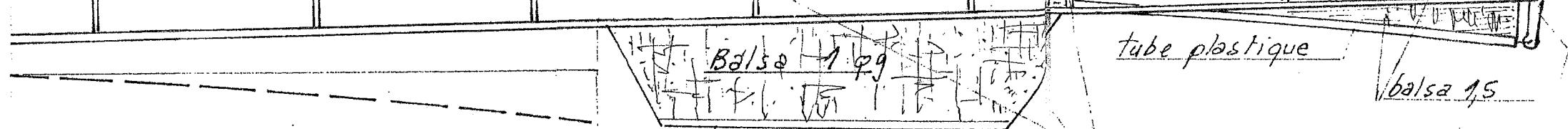
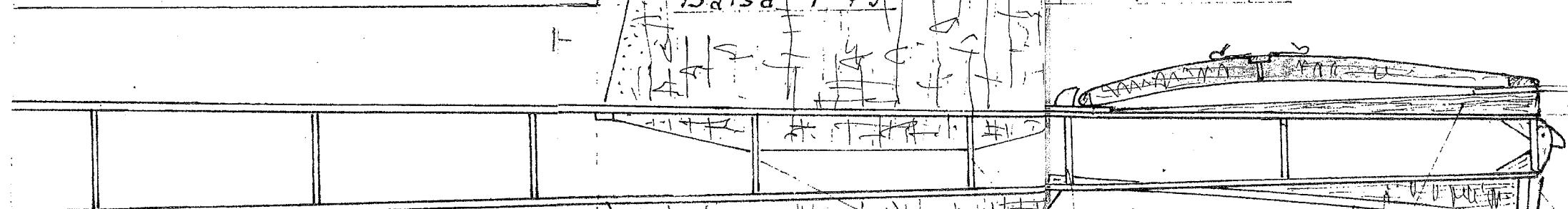
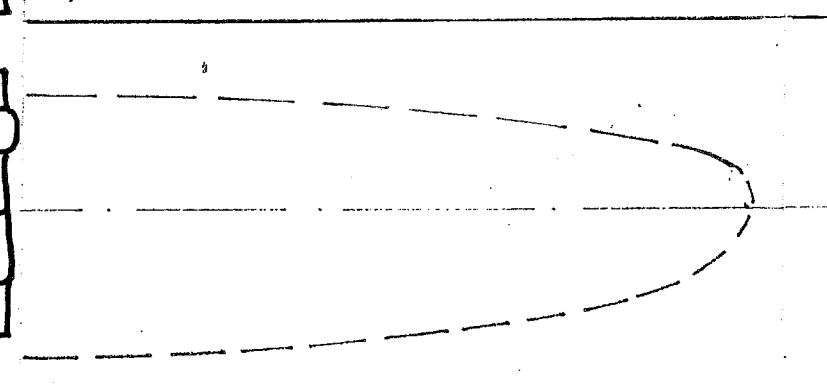
26



TOU

FREE

pales d'hélice - 35 x 50 x 230



10252

FREE
FLIGHT
FIRE
FREE
FLIGHT
FIRE

27

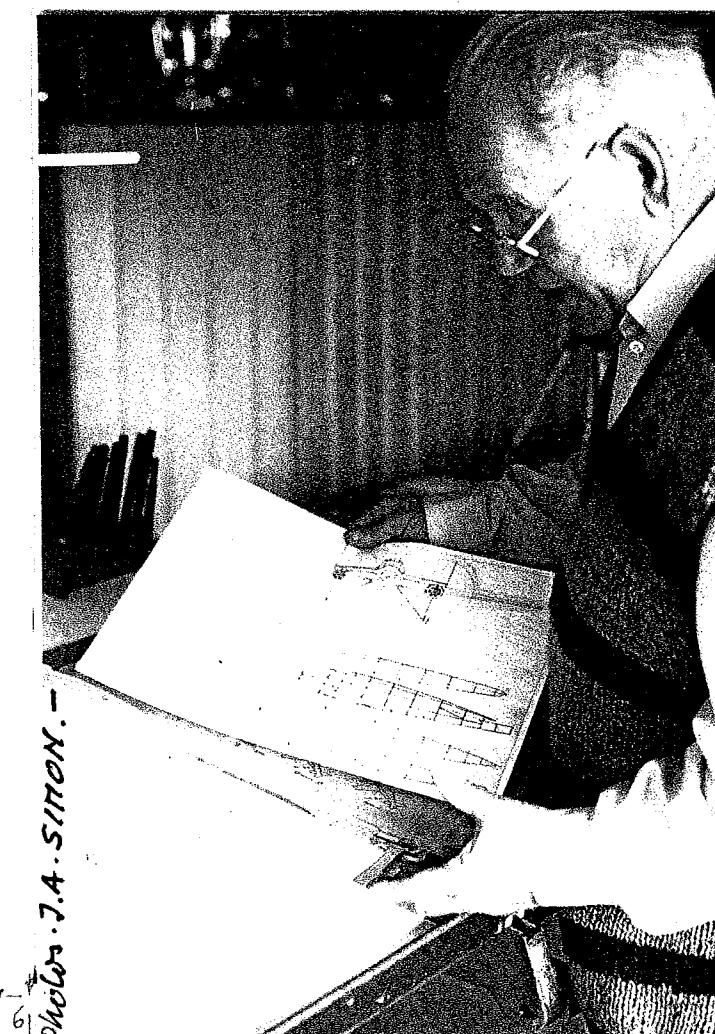
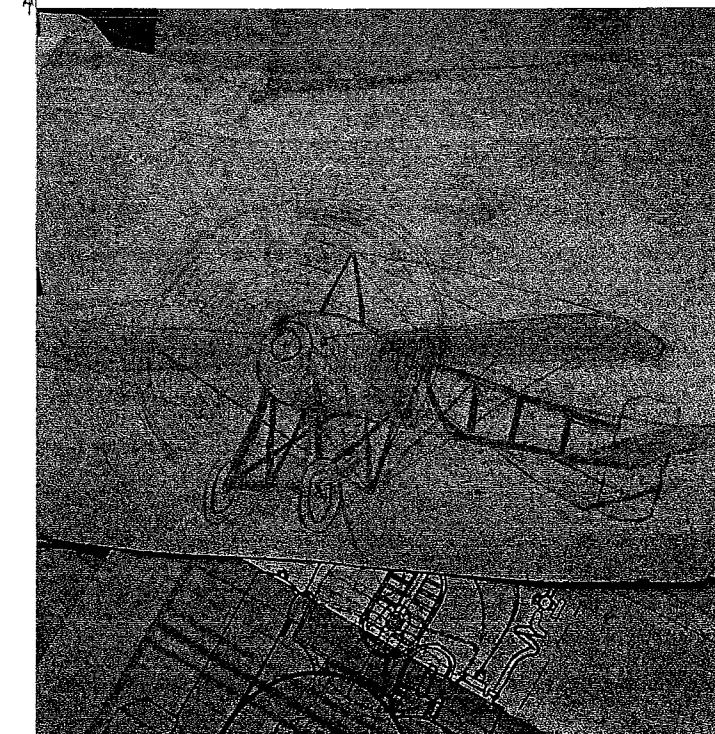


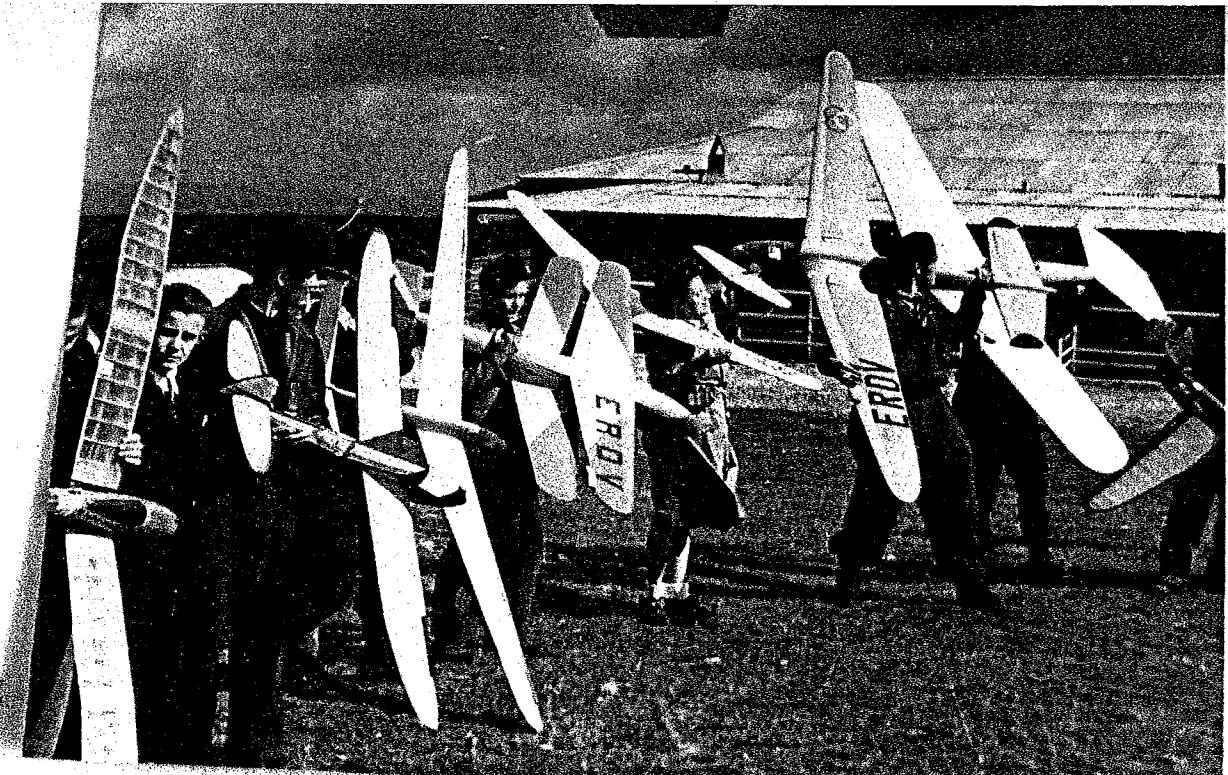
Photo J.A. SIMON.



10253

UN ESPACE DE TEMPS IMPORTANT ENTRE LA REALISATION DES DESSINS EN HAUT A PLUS DE SOIXANTE ANS EN BAS UN "BLERIOT" CROQUE A L'AGE DE HUIT ANS - 1925.

TOU



MONTAGNE NOIRE

- 1943 -

Fillon. Un jeune modéliste ne pouvait rêver avoir une mère qui fasse mieux équipe avec lui quand "Manu" passait la nuit à construire. Sa mère ne se contentait pas de faire du café, elle collait, ponçait, entoilait... sur le terrain même elle lançait, récupérait, ou réparait et pensait à tout... Inoubliable la maman Fillon.....

Mais puisqu'on parle de son côté famille, et sans quitter la branche, savez-vous que "Manu" a aussi sur ce plan, quelque chose d'exceptionnel ?

Il est le seul modéliste à avoir fait sa noce à la Fédération !!! Non, pas "avec la Fédé", non là il serait plutôt critique comme l'on sait. Non mais "à" la Fédération sise alors avenue Raymond Poincaré. Et ça aussi c'est une performance, car si cet ancien hôtel particulier était un cadre parfait, il n'y avait que la cuisine qui soit appropriée à faire un grand repas de noces.

Vu les difficultés d'après guerre, et le manque de tout, cela n'était pas simple. Entre autre chose je me souviens que "Manu" a dû transporter tout en voiture à bras de la colline de Pantin à celle de Chaillot.

Rude randonnée, mais quelle noce mes amis ! Du beau monde, modéliste mais

aussi aéronautique, pas guindé du tout, s'il vous plaît avec en prime des talents... (Tiens c'est vrai, Ladieu déclamant les Vignes du Seigneur... l'eussiez-vous cru ? et moi chantant l'air de la calomnie, puisque j'avais paraît-il mauvaise langue).

Le tout étant couronné par un ballet de modéliste hérité de la petite aviation belge.

Les plus hautes autorités dansant ce petit ballet. Cela aussi reste mémorable.

Bref, que l'on prenne la question par un bout ou par l'autre, par le milieu ou en diagonale, si je pouvais élire un "Monsieur Modéliste" je voterai sans hésitation : **FILLON**.

Serge Zwahlen.

Manu FILLON, oui notre maître à tous, et le mot est à mon sens pas usurpé, car qui touche à presque toutes les disciplines de notre sport avec autant de bonheur et de réussite ?

Qui en effet sait faire voler des cacahuètes, des Coupes d'Hiver, des motos ; des wakefields, des planeurs, des vols circulaires, des maquettes à moteur ou à caoutchouc, des vols libres



radio assistés, sans oublier tous ses "engins spéciaux", qui vont des ailes volantes aux flèches et autres bizarries et j'en passe....

Et qui possède au plus haut point "l'Art", car élevé à ce

PALAIS des SPORTS, 18 DÉCEMBRE 2006... ORLÉANS bien sûr..

Que se passe-t-il ? On pourrait croire que tout se ligue contre nous à commencer par le ministre de l'éducation qui fixe les vacances "de Noël" au 16 décembre au soir... 9 jours avant Noël, record battu. Celà nous supprime des concurrents et du public. Mais ce n'est pas tout. Depuis déjà quelques jours on nous menace d'une épidémie de gastro qui nous vaudra aussi quelques absences. Du coup nous sommes loin du total escompté dans la catégorie cacahuètes en particulier.

Tant pis pour les absents : la journée a encore paru trop courte à tous. Certains venaient faire voler leur dernier modèle pour la première fois et quand on réfléchit à la multiplicité de réglages possibles à commencer par le pas des pales d'hélice, l'orientation de l'axe moteur, en piqueur ou cabrer, en virage plus ou moins prononcé, le centrage, l'incidence du stabilisateur, et aussi la section du moteur (pas moins de 7 paramètres) on comprend que les cacahuètes ont maintes raisons de ne pas voler très bien du premier coup.

Bonne idée d'être venus de BORDEAUX, ROY, PAGENAUD, sous la conduite de J. P. DARROUZES. Ces trois-là ont bien aimé et nous les reverrons chez nous car ils adhèrent à notre projet et ressentent l'ambiance particulière née de la convergence de trois des quatre coins de la FRANCE. Huit clubs de la région de GRENOBLE, de BORDEAUX... de Mont-contour, de CAMBRAI, MONTREUIL, MANDRES, TOURS et CAEN et aussi... du PAM (10 clubs au total)

Nous comptons bien voir plus de monde dans la catégorie reine à ORLEANS les 17 et 18 juin 2006... Je pense aux peanut. Mais nous aimerais aussi voir plus de 5^e formule... les meilleurs... mais aussi les débutants. A noter les performances obtenues par J. M. FOURNIER dans cette catégorie... avec un 5^e Etique : 3 min 25 s... cela commence à faire !

Une question a été posée lors du vin d'honneur à l'issue du concours. Certains ne se voient pas passer deux jours sur place. La solution ? Peut-être tout simplement faire 2 concours en deux jours pour ceux qui peuvent se déplacer et ne viennent pas de si loin qu'ils soient contraints de passer trois nuits sur place... trois nuits d'hôtel ! Il ne faut pas oublier le côté dépenses. Nous en savons qqch., nous les organisateurs qui cherchons à ne pas perdre d'argent avec l'organisation de ces journées de concours. On pourrait le premier jour insister sur les vols de durée : M 35-EZB et peut-être 5^e Formule mais aussi envisager une compétition monotype avec la catégorie "RAT de HANGAR"... Cependant l'expérience BAKIROL a fait ses preuves à ANDARD d'où je reviens. Elle permet un temps de construction réduit, un investissement pour le matériel minime et ne rend pas nécessaire la préfabrication de certaines pièces.

Après l'abandon du concours de durée international pour cause de participation française insuffisante, BORDEAUX ne supportant pas la concurrence, nous cherchons la bonne formule pour ce concours dans lequel nous voulons installer à demeure les championnats de FRANCE de cacahuètes. S'agit il du 49^e ou du 50^e concours indoor que nous organisons ? Pour en avoir le cœur net j'ai repris ma collection de badges... seul le premier concours n'y avait pas eu droit (en 1979). Les 17 et 18 juin nous en seront à notre 49^e édition et nous fêterons la cinquantaine le 17 décembre 2006. J'assume...

Intéressante initiative : Thierry MARILLIER avait inscrit les fistons en F1D Beginner. Contrairement à moi, il pense que cette catégorie est bien faite pour eux. Il faut dire que personnellement j'utilise de grosses sections difficiles à remonter... et c'est là une erreur pour des jeunes qui ont du mal pour "tourner la manivelle". Ceci prouve au moins une chose. Toute rencontre est l'occasion d'échanges et sans ce brassage d'idées, on n'avance pas ! Je ne saurais trop conseiller aux retraités et à ceux qui peuvent prendre quelques jours en juin d'en profiter pour visiter notre région rendue justement célèbre par les incomparables châteaux de la LOIRE et leur étonnante diversité.

On aurait aimé voir un peu plus de public sur les gradins... cette journée nous a tout de même valu de séduire et d'inscrire au club notre premier élément féminin depuis une éternité...

Entre-temps et avant de trinquer... nous avons rendu un dernier hommage à notre "SACRÉ DÉDÉ", par une double minute de silence, le temps d'un "maxi".... Il en avait aligné 4 aux championnats de FRANCE quatre mois plus tôt... Adieu DÉDÉ !

g Delanoë

ORLÉANS n°1 CONCOURS 18 DÉCEMBRE 2005

MICRO 35 CADET

1 COUTINEAU Paul	U.A. ORLÉANS	4.42	4.43	3.42	4.18	5.01	01.51	9.44
2 CRIBELLIER Antoine	U.A. ORLÉANS	3.20	4.07	4.04	3.22	5.05	1.51	9.12
3 LE FOULON Nicolas	U.A. ORLÉANS	1.42	1.49	2.52	2.00	3.00	1.49	5.52
4 AVON Romain	U.A. ORLÉANS	1.48	2.02	2.25	1.56	1.41	1.24	4.27
5 MONFEUILlard Tom	U.A. ORLÉANS	1.42	0.44	1.46	1.36	—	—	3.28

MICRO 35 JUNIOR

1 GAUTIER Stanislas	U.A. ORLÉANS	5.25	4.41	01.27	2.28	4.33	—	10.06
2 DELANNOY Damien	U.A. ORLÉANS	3.52	1.48	3.27	4.08	2.38	2.13	8.00

MICRO 35 SENIOR

1 CHAMPION Robert	CATouraine	1.47	3.02	5.02	5.27	—	—	10.29
2 DELCROIX Jacques	U.A. ORLÉANS	4.32	3.54	5.00	4.29	3.00	—	9.32
3 PRÉVAIL Jean Marc	U.A. ORLÉANS	3.38	3.51	—	—	—	—	7.29
4 DARROUZES Jean Pierre	ASSCPA	1.39	4.26	0.51	—	—	—	6.05

F1 M BEGINNER

1 CHAMPION Robert	C.A.Touraine	3.58	5.51	6.20	7.17	8.39	9.27	18.06
2 MARILLIER Lucas	MAC.MANDRES	3.56	4.54	4.38	5.01	5.18	4.32	10.19
3 MARILLIER Hugo	MAC.MANDRES	3.13	3.17	3.23	5.31	3.40	4.32	10.03
4 DELCROIX Jacques	U.A. ORLÉANS	3.26	2.39	4.13	2.07	4.25	4.07	8.38
5 PRÉVAIL J. Marc	U.A. ORLÉANS	3.18	3.46	2.11	—	—	—	7.04

SAINTE FORMULE

1 FOURNIER J. Marie	Gren Aéromodels	S ETIQUÉE	3.25	3.12	—	—	—	6.37
2 ROY Richard	ASSCPA	Saintol	2.13	2.17	1.58	2.05	4.30	
3 ADJAD Lucien	PAM	S PLAIT	1.52	2.22	1.52	0.55	4.14	
4 PAGENAUD Christophe	ASSCPA	Saintol	1.37	1.05	1.18	1.35	3.12	
5 DARROUZES J. Pierre	ASSCPA	Saint P°	0.38	1.33	0.37	—	2.11	

PISTACHIO

1 DAVID Christophe	CAMBRAI	BLÉRIOT 25	51.5	2	33	27	36	48	84	1	3
2 CARTIGNY Jacques	MONTRÉVIL	NAKAIIMA	49	3	28	25	0	37	65	2	5

CACAHUÈTES

1 BACHELIER Thierry	M.E.B	JUNGMANN	65.5	1	64 ²	70 ³	72 ³	76 ³	149	3	4
2 CARTIGNY Jacques	Montreuil	Lati 299 ^a	63	2	34	27	35	31	69	7	9
3 PETIT André	Montreuil	Mar. 733	57	5	43	52	47	41	100	5	10
4 DAVID Christophe	CAMBRAI	Tabloid	56.5	7	55 ²	54	36	52	109	4	11
5 DELCROIX Jacques	U.A. ORLÉANS	P. 80	46	11	90 ²	66	60 ²	64 ²	157	2	13
6 ROY Richard	ASSCPA	14 bis	46	10	—	20	14	—	34	8	18

Another BACHELIER MMX 5.565 vols 166. CARTIGNY Lati 299 et 61. vols 86 - CARTIGNY plancheis LD457,5 vols - PETIT P 47D stat. 57 DELCROIX TREMPIS 48

Hello!

Für das schöne Bild auf der anderen Seite, könnte man sagen: endlich ist unsere Oberfotografin auch einmal aufgenommen worden! So ein schönes Bild habe ich selten im Poitou gemacht, es ist nur schade das man hier die lustigen Farben von Frau De Boers Kleid nicht sehen kann! Zwischen Hellgrün und Hellblau, vielleicht Türkis?

Ich wollte Ihr das Bild in der Schweiz schenken, aber ich konnte Sie nicht finden in dem dicken Nebel in dessem wir herumturnten! Das ist eine faule Ausrede glaubt ihr, aber ich habe Sie auch nicht an dem Festabend gesehen, wie noch andere Frauen die ich vermisste...

Gott sei Dank dass wir dieses Jahr in Bern ein Rettungsort hatten, ein angenehmer Treffpunkt in dieser grossen Scheune! Besonders an dem ersten Tag wo

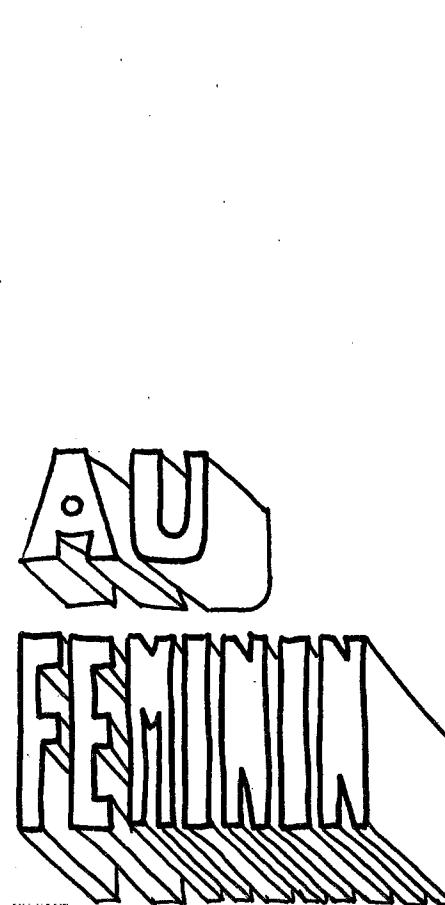
es geregnet hat! Und die Kuchen waren so lecker!

Ich bedauerte nur das die vielen schönen jungen Zeitnehmer die so strahlend rot angekleidet waren, so viel rauchten! An dem zweiten Morgen war in der Scheune so viel Nebel wie draussen!

Das bleibt doch immernoch das schönste Flugfeld das ich in diesen allen Jahren betreten habe. Trotz dem grauen Himmel und den Wolken die diesmal nur sehr kurze Anblicke auf die wunderbare Gletscherwand im Hintergrund bieteten.

Der Sauerkrautabend hat auch immer voller Erfolg und eine gute Stimmung herrscht zwischen den Konkurrenten und ihren Supporterinnen. Wir werden natürlich wiederkommen;

Viele Grüsse.



Je crois avoir dépassé mon quota de lignes avec mes bavardages sur le dernier concours en Suisse, mais comme il ne se passe plus rien à l'extérieur je n'ai pas grand chose à dire ayant un rapport avec le vol libre! Je serai donc brève en espérant que pour toutes et tous l'année a commencé plutôt bien que mal et en vous souhaitant de continuer de même jusqu'à notre prochaine rencontre!

Je reste tout de même dans un environnement très vol libre car autour de moi, dans le salon-bureau-atelier-biblio-thèque où je tape ces lignes je peux dénombrer une vingtaine de petits avions accrochés ou posés un peu partout : la plupart en balsa bien sûr, quelques uns très jolis d'ailleurs en ferraille!

Sans compter les nombreuses représentations en peinture ou en photo sur les innombrables ouvrages louant l'activité du ciel. J'évolue dans un temple dédié à l'aéromodélisme, qui dit mieux?

C'est une drogue dont l'overdose n'est pas mortelle, sinon je ne serai plus capable d'en parler ici, je resterai donc, Amicalement vôtre!

Jeh.

Per le donne italiane che non incontro più..

C'è molto tempo che non ho scritto qualche linea in italiano. Cio non mi fa progredire nel uso di questa bella lingua che mi piace tantissimo!

E un po colpa loro, care Signorine! Mi pare che siete svanite dei campi di volo libero già uno o due anni, sbaglio? Forse che non le piace più le condizioni spesso difficili che impigliano certi concorsi e cio lo capisco perfettamente. Talvolta anch'io sospiro e vorrei essere altrove, in un luogo più "sereno"!

Ma, che fare per permettere ai nostri appassionati di toccare il cielo col dito?

Noi, povere accompagnatrici tanto dedicate al loro piacere, sopportiamo -col sorriso se possibile-i più cattivi tempi!

Ma... Abbiamo anche delle compensazioni è giusto di dirlo, perché c'è del turismo da fare in ogni paese in quale possiamo trovarci grazie al volo libero, e spesso ci stiamo tanto bene nella compagnia degli aeromodellisti, di qualche nazione che siano! Le hai un po stimolate? Hem...

Arrivederci presto!

Once again a bad weather in Bern!

During our last competition in 2005, it was raining the whole saturday between Kirchenturnen and Mühlenturnen and we couldn't continue our nice "wife meeting" on the field because a ragged wind and only five minutes a big rain from bursted clouds obliged us to staying often in our cars!

We could not tell each others a lot of very amusing stories about freeflight!

Fortunately I've had there a marvellous observation post, when, suddenly a rash model came to perch on the top of a high poplar, very close by my refuge!

It seems to me the salvage lasted hours! The "tree rescuer" -a french boy equipped like a rock-climber, took up step by step with his safety harness towards the model... which flout him! At the same time the owner of the "dissident", in a religious silent -perhaps was he inward praying- payed a lot of attention to that ascent. I leaved my car in order to follow that adventure as some as other onlookers did! Finally the climber reached the rest aera of the balsa -bird and when he had

finished his delicate task, divided up the model to take it down at last, the face of the unfortunated modelist looked eloquently! With a great smile he collected piece after piece... his "treasure" which has certainly made him very anxious...

The second day we were on the fields early in the morning and could turn around the country without seeing each others because a thick fog!

Fortunately we could wait for the beginning of the flying activities -nearly at midday- in the barn, which offered in addition to a welcome shelter, a lot of delicious cakes!

Another french model perched on a poplar, but I have just missed that unusual fact and I was a bit disappointed, because the models relief was, according to the opinion of the modelist's wife, a very funny story!

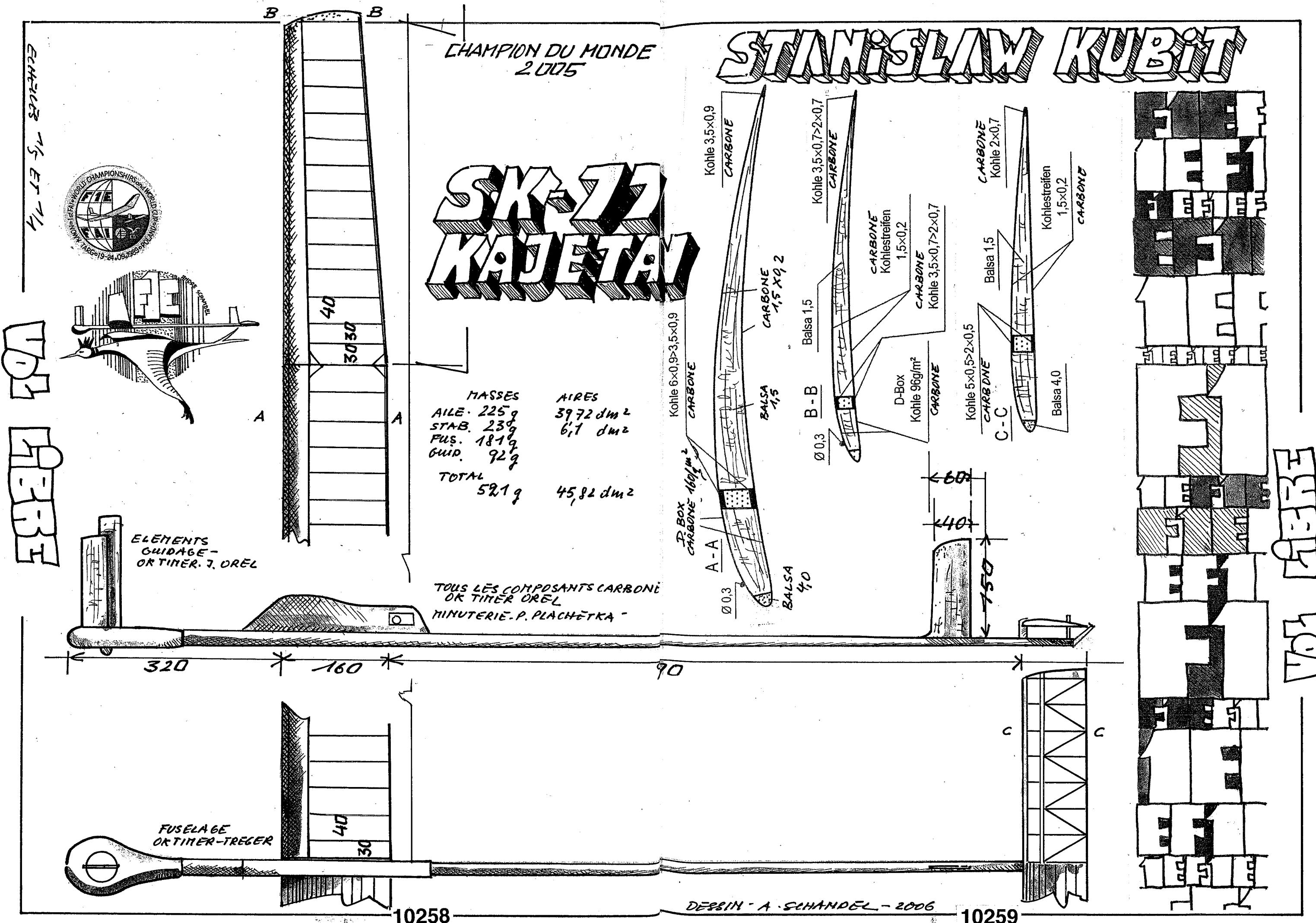
So, I missed to take any particular snapshots!

This is one of the nicest pictures I've never taken in Moncontour! It's a pity that the delicate colours of mrs Be Boer's clothing don't appear!

See you later !



Photo - J. SCH.



SACRÉ DÉDÉ !

Vous l'avez, bien sûr, croisé sur les terrains de vol libre... et vous ne le verrez plus.. Dédé, c'était DÉDÉ, avec une charge affective exceptionnelle. Il était unique avec sa casquette de marin, toujours vissée sur la tête, à l'atelier comme au soleil ou sous la pluie! Des générations de jeunes, passés par "notre école" ne sont pas prêts d'oublier ses tonitruants "DEBOUT LES LIONS" par lesquels il réveillait les membres de l'équipe dont les tentes étaient agglutinées autour de son installation ... dès 6 heures du matin.

Il avait tout connu et souvent anticipé sur l'évolution du vol libre. C'est lui qui, le premier avait treuillé mon prototype du COBAYE en 1972 à BAIGNEAUX-BOUARD (à moins de 5 Km de VIABON déjà!) et ce jour là, il avait adhéré à mon projet de développer les modèles à profil JEDELSKI pour l'initiation tout au moins. Il avait ses idées sur l'évolution des crochets pour planeur, et en avait dessiné un, particulièrement original, avec... un gros et long clou! Très vite, en caout, il s'était converti à l'I.V. et ses subtilités. Il était aussi fasciné par les vertus du carbone ...

C'était un gars "en béton", qui paraissait... indestructible. Toujours là, toujours prêt, toujours attentif, toujours curieux, mais aussi critique, pour faire le tri des bonnes et des mauvaises idées, des bonnes et des moins bonnes solutions. Beaucoup lui doivent la découverte de VIABON, puis la normalisation de nos rapports avec Alexandre PATTE, propriétaire des lieux et devenu un véritable ami... Certains q ont vécu un mémorable et très beau concours de sélection quand la BEAUCHE était moins envahie par le maïs -

L'histoire a commencé à l'arrière saison 1994... C'est aussi l'époque où DÉDÉ a réalisé que nous sommes tous, un jour, attendus au bout de notre "sillon". Il n'a rien dit, a combattu comme pour tout dans sa vie de travailleur infatigable. Quand il rentrait chez lui, c'était pour retrousser ses manches et, attaquer son jardin, à l'ombre de l'ancien aérodrome de SARAN, qu'il avait, de longues années, surveillé de ses fenêtres quand il n'en transformait pas un coin en terrain d'essais.... ou bien, il descendait dans la fosse installée dans son garage pour inspecter, entretenir, réparer les voitures du club!!! (Pas toujours toutes neuves, dont quelques G.R.I.)

S'il ne doit nous rester qu'un souvenir... ce sera son sourire! Regardez cette photo! si André SCHANDEL a pu en tirer quelque chose... DÉDÉ n'a plus de JIDEL à mettre au bout du fil à l'issue d'un stage... Alors, il prend le câble de treuillage entre les dents et ouvre ses bras en guise d'ailes... Cette fois là il n'a pas pris son envol... Hélas, le 12 décembre à 9h... juste après le lever du soleil dans un ciel tout bleu...

Qui, parmi les lecteurs, pourrait recevoir l'hommage des modélistes lu 4 jours plus tard, à SARAN lors de la cérémonie? Ils ne sont pas légion. Un autre dicton est aussi évocateur... le gamin qui a lâché l'avion s'appelle Sébastien fils d'Alexandre PATTE ... " DÉDÉ!"

Tu fus passionné des choses de l'air, passionné du miracle du vol, passionné de la transmission de ton savoir et de tes découvertes. Voilà bien quarante ans que tu évolues en compagnie des jeunes et des plus jeunes! Plus de temps encore, que tu conçois, dessines, fabennes tes modèles. Tu ne comptais pas le temps que tu passais au club, les kilomètres que tu parcourais pour te rendre sur les terrains de vol libre, transportant des jeunes aux quatre coins de la France, leur montrant comment assembler, puis mettre en œuvre leur planeur ou leur avion, les faisant passer devant toi pour participer dans les meilleures conditions météo aux rencontres sportives.

Tu leur offrais, avec Odette, l'hospitalité pas loin de ta tente ou de ta caravane lors des compétitions nationales lointaines, heureux de sentir s'éveiller de véritables vocations, heureux de te sentir jeune parmi les jeunes. Ces dix dernières années, tu as tenu une place capitale et prépondérante dans la découverte d'un site pour le vol libre. Tu étais vigilant sur la météo, les cultures auprès desquelles nous pouvions faire évoluer nos avions, sur le respect de l'environnement et sur le respect de chacun.

Tous les modélistes de vol libre des régions CENTRE, CENTRE OUEST, OUEST et de la région PARISIENNE te doivent des satisfactions incomparables, des journées de concours inoubliables. Ton souvenir restera toujours gravé dans leur mémoire.

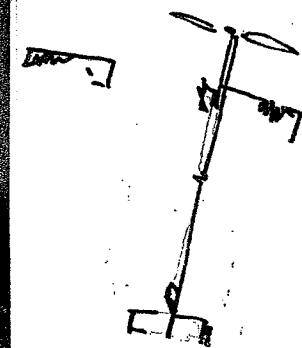
Merci DÉDÉ. Dommage que tu nous abandonnes si vite... "

U.A. ORLÉANS VOL LIBRE C.M.



DEDE BONNOT

DEUX PHOTOS ILLUSTRENT BIEN LE PERSONNAGE "DEDE BONNOT" EN BONNE COMPAGNIE AVEC ATTEL-FAMILLE-JEUNES ET PRET A S'ENVOLER QUAND TOUS LES MODELES SONT PERDUS.



Alexander ANDRIUKOV
2766 Currier Ave

Simi Valley, CA 93065

Phone - fax (805) 577 1349

Cell phone (805) 4042050

E-mail andriukov@pacbell.net

Internet site <http://home.pacbell.net/andriukov/>



le luc 2005

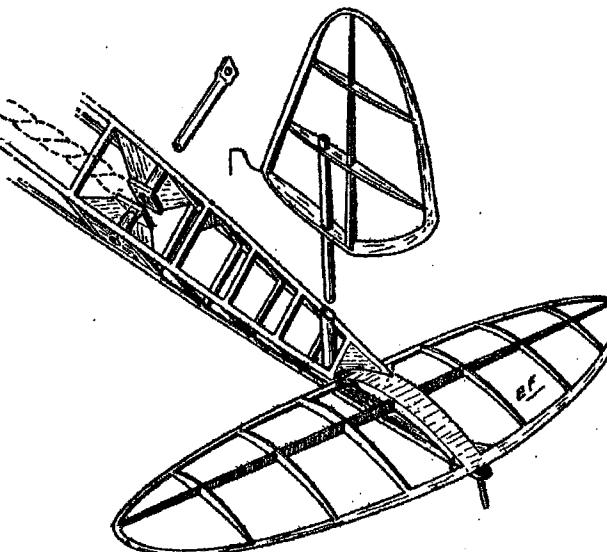
Le 4 décembre

C'est donc encore Helmut qui a gagné. Ses deux modèles aux premières places... et nous, derrière, on rame. Et encore, cette année les Italiens ne sont pas venus, car ils ont eu des problèmes de circulation avec la neige.

Ennus de santé pour certains, de circulation pour d'autres, et la prévision météo était des plus mitigées. Ceux qui sont venus ne regretteront pas le déplacement, car on a eu un temps de rêve, le matin le ciel était un peu couvert, le vent très très faible n'avait pas de direction précise, et vers 11h les thermiques n'entraînaient pas les modèles très loin. Le concours s'est donc déroulé sans incident.

Pour la 4ème place (qui donnait le droit d'obtenir la coupe du 3ème puisque Helmut avait déjà la 1ère) il aurait fallu départager Georges et Jean-Luc. Georges avait rangé son matériel et Jean Luc n'a pas voulu voler tout seul. On a donc tiré au sort... et Georges sera 4ème, Jean-Luc 5ème.

Comme il faisait beau (température de 21°C) on a mangé sur le terrain (grosses victuailles) et



c'est la tombée de la nuit qui nous a fait partir. Sur le retour certains ont essuyé une petite pluie, on a vraiment eu de la chance.

Les scores du premier vol sont à étudier. Après Werfl, intouchable à 240, on dégringole à 185 et 174 secondes. Il y a du pain sur la planche. Un œil impartial et lointain, celui d'A. Koppitz qui voit voler Helmut en Allemagne, nous confirme que ses taxis ne montent guère plus haut que les meilleurs autres, mais que le plané est d'un niveau supérieur. -- Les 16 meilleurs vols dépassent encore les 150 s, mais ensuite on semble plafonner autour des 130. A méditer.

La journée comportait l'habituelle confrontation en P30. La quantité des modélistes ne progresse guère sur ce front. Mais les idées chauffent, au vu du plaisir monstre que délivrent ces petits pièges... voyez donc le challenge qui vous est soumis par les Toulonnais et autres excellents Sudistes, et que vous trouverez en d'autres pages.

----- Dessin E. Fillon 1956 -----

Coupe d'Hiver "Provence - Côte d'Azur"

Challenge Jacques-Pouliquen 2005

- WERFL Helmut, GER, 240 120 120 480
- WERFL Helmut, 240 120 120 480
- RENNESSEN André, 4A, 201 120 120 441
- MATHERAT Georges, Gillonay 185... 425 -- 5. BODIN Jean Luc, Sèvre-Anjou, 185... 425 -- 5. BODIN Jean Luc, 174... 414 -- 6. LAVENENT Henri, Pujaut, 414 -- 6. SCHIRRU Sandro, AGO Torino, 414 -- 9. LARUELLE Jacques, MACNSE, 400 -- 10. FRUGOLI Jean Francis, Marseille, 394 -- 11. MILLET Henri Serge, MAG 2S, 393 -- 12. MATERAT Georges, 392 -- 12. LEE A HING Eric, Toulon, 392 -- 14. LAVENENT Henri, 390 -- 15. MOLINIE Michel, PAM, 389 -- 16. PICOL Michel, PAM, 384 -- 17. QUELLIER Yann, Toulon, 382 -- 18. DUPUIS Louis, Moncontour, 379 -- 19. RENNESSEN André, 377 -- 20. CHALLINE Jean Pierre, PAM, 375 -- 21. FRUGOLI Jean Francis, 373 -- 22. LARUELLE Jacques, 372 -- 23. NERAudeau Francis, AC Pons, 371 -- 24. GOTRA Adrien, MACNSE, 358 -- 25. GOTRA Adrien, 353 -- 26. MILLET Henri Serge, 346 -- 27. SCHIRRU Sandro, 330 -- 28. PICOL Michel, PAM, 325 -- 29. NERAudeau Francis, 305 -- 30. MATHERAT Louise, Gillonay, 302 -- 31. CHALLINE Jean Pierre, 299 -- 32. DUPUIS Louis, Moncontour, 150

Spécial P30

- LAVENENT Henri, AMC Pujaut, 120 120 120 360
- RENNESSEN André, 4A, 120 107 120 347
- FRUGOLI J-Francis, Marseille, 120 120 107 347
- LARUELLE Jacques, MACNSE, 342 -- 5. MILLET Henri Serge, MAG 2S, 337 -- 6. ROTHIER Michel, Toulon, 293 -- 7. AIME Roger, Marseille, 245 -- 8. DUPUIS Louis, Moncontour, 241 -- 9. CERNY Eugène, Toulon, 230 -- 10. LEE A HING Eric, Toulon, 200 -- 11. COUVREUX Eric, Toulon, 183 -- 12. NERAudeau Francis, AC Pons, 135

10262

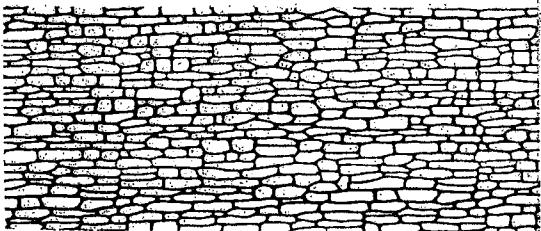
USNPS 2

%	0	1,25	2,5	5	7,5	10	15	20	25	30	40	50	60	70	80	90	95	100
EX	0,80	2,3	3,28	4,72	5,66	6,32	7,16	7,76	7,98	7,92	7,6	6,96	5,92	4,48	2,82	1,97	0,82	
IN	0,80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

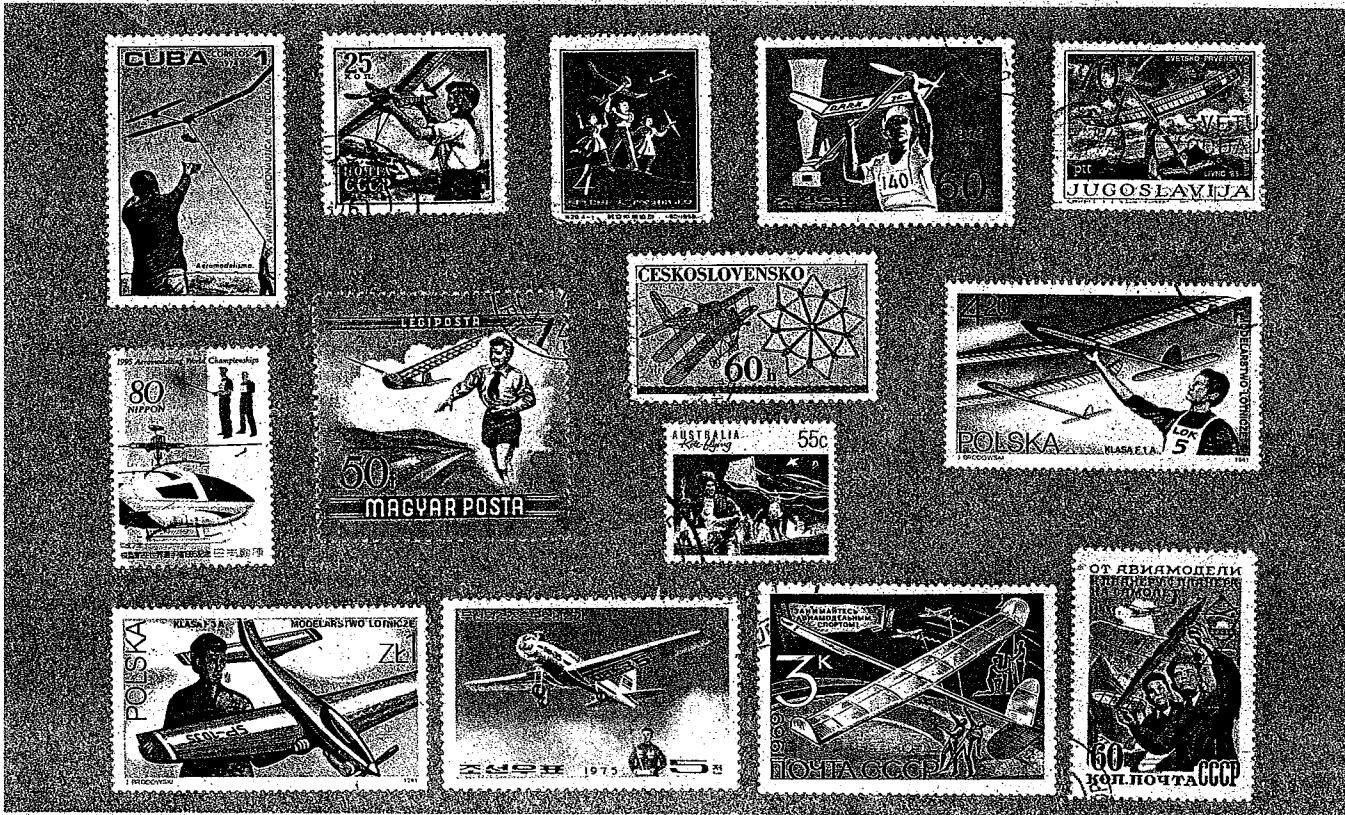
PROFILS DESSINÉS
PAR A. SCHANDORF

XGD M2

%	0	1,25	2,5	5	7,5	10	15	20	25	30	40	50	60	70	80	90	95	100
EX	0,85	2,42	3,48	4,72	5,61	6,37	7,33	8,9	8,25	8,30	8,18	7,63	6,88	5,70	4,87	2,51	0,85	
IN	0,85	0,19	0	0,18	0,48	0,97	1,58	2,06	2,54	2,88	3,33	3,48	3,12	2,91	2,24	1,21	0	



10263



CALENDRIER INTERNATIONAL MODIFICATIONS

2006 FAI COMPETITION CALENDAR

Compared to the provisional FAI calendar published last month, the additional World Cup competitions shown below have been accepted on the finalised 2006 calendar. Also the Turkish World Cup competition on April 1-2 is confirmed, and so also is the Indoor open international in Spain on July 8-9.

March 25-26 Matfors ME International. FIA, FIB, F1C World Cup event. Entry fee €25. Contact: Mikael Holmboe, Osterlo 140, 860 13 Sweden, tel +46 70 399 1813, fax +46 6017 5112.

April 29-30 Estonian Free Flight Cup. FIA, FIB, F1C World Cup event. Entry fee €25. Contact: Aavo Koppel, Kreegipuu Puisteestee 4, Maardu 74117, Estonia, tel: +372 504 88 86, fax: +372 640 57 01, email: aavo.koppel@suprema.com Web: http://www.mudzilend.ee

June 16-17 Swedish Cup. FIA, FIB, F1C World Cup event. Entry fee €30 – 20. Contact: Magnus Solerling, Tegnergatan 32 C, 75227 Uppsala, Sweden, tel +46 70 820 9112, email: f1b@kth.se

June 19-20 Nordic Cup of Denmark. FIA, FIB, F1C World Cup event. Entry fee SEK 250. Contact: Bo Hyggen, Birkeveget 2, DK-3400 Hillerød, Denmark, tel +45 482 67306, fax: +45 482 41069.

August 12 Mostar Cup. FIA, FIB, F1C. World Cup event. Entry fee €25. Contact: Sonibjo Sabo, Stjepana Radivo 76 b, 88000 Mostar, BH, Bosnia and Herzegovina, tel: +387 36 326 438, fax: +387 36 326 438, email: info@hak-mostar.com web: http://www.hak-mostar.com

September 8-10 Von Hafe Cup. FIA, FIB, F1C World Cup event. Entry fee €35. Contact: Anibal Paiva, Praça Carlos Alberto 63-3, 4000 Porto, Portugal, tel +351 9624 61036, fax +351 2233 93749, email: anibalpaiva@netcabo.pt

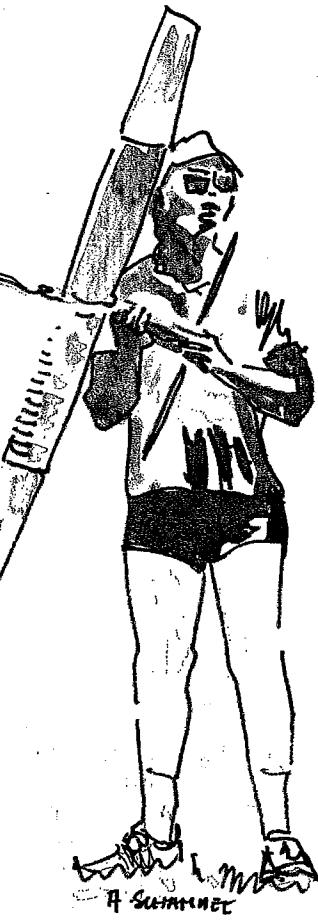
The Arava International in Israel has been changed to August 4-5. FIP is added to the events at the Puszta Cup Note also corrections to the Black Sea Cup contact information:

July 13 - 16 Black Sea Cup of Belarus. FIA, FIB, F1C, FIG, F1H, F1J. World Cup event. Entry fee €50. Contact: Belarussian Federation of Air Sport. Tel: Stavov, Symyrendo str. 34, apt 127, 20134 Kyiv, Ukraine, tel: +380 44 402 7932, +380 97 987 4280 or +380 67 75 1663, fax: +380 44 402 7932, email: fia@hotolacable.com, stamov@hotmail.com web: http://www.odessa-cup.farlep.net

The F1E World Cup events have not changed, the revised summary of all FIABC World Cup events is now given below. Competitions are for all three classes F1A FIB F1C except as shown.

World Cup summary F1A, F1B, F1C

Feb 18-19	Lost Hills	USA	Maximen International		
Feb 25	Viabon	FRA	Philippe Lepage F1B		
Mar 11	Pori	FIN	Bear Cup		
Mar 18-19	Gjovik	NOR	Holiday on Ice		
Mar 25-26	Osterlo	SWE	Matfors ME		
Apr 1-2	Tekirdag	TUR	Istanbul FF Cup F1A F1B		
Apr 14-17	Naranterra	AUS	Australian FF Championships		
Apr 18-19	Naranterra	AUS	Southern Cross Cup		
Apr 22	Lucenec	SVK	City Cup of Lucenec		
Apr 24-26	Omarama	NZL	Kotuku Cup		
Apr 28-30	Omarama	LTU	Omarama Cup		
Apr 29-30	Mazdiunai	LTU	Estonian Free Flight Cup		
Apr 30	Mazdiunai	LTU	Baltic Cup		
May 13-14	Andover	GBR	Stonehenge Cup		
May 13-14	Vojka	SCG	23rd Srem Cup		
May 19-21	Vsechov	CZE	Open International		
May 25	Lucenec	SVK	Novohrad Cup		
May 26-28	Pazarzik	BUL	Sofia Cup		
Jun 3-4	Tass	HUN	21st Puszta Cup		
Jun 9-11	Kharkiv	UKR	Kharkiv Cup		
Jun 17	Zrenjanin	SCG	Djordje Zicic		
Jun 16-17	Rinkaby	SWE	Swedish Cup		
Jun 19-20	Rinkaby	SWE	Nordic Cup of Denmark		
Jun 24-25	Bielopolje	CRO	Memorijal Vilima Knocha		
Jun 26-30	Penza	RUS	Championships of Russia		
Jul 7-9	Kyiv	UKR	Antonov Cup		
Jul 8	Tass	HUN	Vörös Jenő Memorial Contest		
Jul 13-16	Odessa	UKR	Black Sea Cup of Belarus		
Aug 3-5	Noizé	FRA	Poitou		
Aug 4-5	Ofakim	ISR	Arava Open		
Aug 11-13	Stalowa Wola POL	Sep 14-17	Sisak	CRO	Siscia Cup
Aug 12	Mostar	BIH	Summer Cup	RUS	Aviaprom Cup
Aug 18-20	Borne	GER	Mostar Cup	ITA	2nd Favili World Cup
Aug 31-S 3	Zülpich	GER	Pazardzik	BUL	Bulgaria Cup
Sep 2-4	Borden, ON CAN	Sep 22-24	Anatolian FF Cup	TUR	FIA F1B
			37th Eifel Pokal	Oct 14-15	30th Annual Sierra Cup
			Canada Cup	Oct 20-22	Krka Cup



Paul CODOS geboren 1896, stieg 1917, erster Weltkrieg, in die Fliegerei ein. Zuerst in der Akrobatschule, dann als Versuchspilot, und Pistenchef in Miramas. 1920 begann er seine Karriere mit Glanzleistungen: Nachtflüge Paris-London, Paris-Marseille und 1929 Weltrekord mit Costes über geschlossenen Weltflug. 1932 Paris-Hanoï-Paris und 1933 Überflug vom Nordatlantik. Chef pilot von Air France, arbeitet er an einer Fluglinie nach Nordamerika. Generalinspektor der Air France, wurde er 1943 von der Gestapo verhaftet und 1944 freigesetzt. Er ist 1960 verstorben.

10264

Henri GUILLAUMET

Paul CODOS



Dessiné et gravé en taille-douce par Jacques COMBET

Format horizontal 27 x 48 (dentelé 13)



VENTE

anticipée, le 24 février 1973 à BOUY (Marne) et IVIERS (Aisne);
générale, le 26 février 1973.

Ce timbre de la série « Poste aérienne » présente deux prestigieuses figures des débuts de l'aviation civile entre les deux guerres.

Paul Codos, né en 1896, engagé volontaire dès le début des hostilités, ne passa qu'en 1917 dans l'aviation, où il fut successivement moniteur à l'école d'acrobate de Pau, puis pilote d'essai, convoyeur, enfin chef de piste à Miramas.

Commencée aux Messageries aériennes en 1920, sa carrière civile est jalonnée par d'audacieux exploits. On cite notamment en 1926 une série de vols de nuit réalisés commercialement sur Paris-Londres et Paris-Marseille, et, en 1929 avec Costes, le record du monde de distance en circuit fermé; c'est ensuite avec Robida en 1932, la liaison rapide Paris-Hanoï-Paris, et en 1933 avec Rossi, la traversée de l'Atlantique-Nord.

Chef pilote d'Air-France, il travaille en 1936 avec Castex à l'établissement d'un service régulier avec l'Amérique du Nord, et l'escale qu'il prévoit alors aux Açores, dans l'île de Terceira, sera reprise ensuite par les Américains. La valeur technique et sportive de ses réussites fait de Codos à cette époque un des aviateurs les plus populaires en Europe et en Amérique.

Inspecteur général d'Air-France en 1938, il a cessé de naviguer quand il est arrêté par la Gestapo en 1943. Libéré peu après il s'engage en avril 1944 dans les rangs de l'Armée de la Libération. Commandeur de la Légion d'honneur depuis 1934, Codos a pris sa retraite en 1952 et est mort en 1960.

Paul CODOS geboren 1896, stieg 1917, erster Weltkrieg, in die Fliegerei ein. Zuerst in der Akrobatschule, dann als Versuchspilot, und Pistenchef in Miramas. 1920 begann er seine Karriere mit Glanzleistungen: Nachtflüge Paris-London, Paris-Marseille und 1929 Weltrekord mit Costes über geschlossenen Weltflug. 1932 Paris-Hanoï-Paris und 1933 Überflug vom Nordatlantik. Chef pilot von Air France, arbeitet er an einer Fluglinie nach Nordamerika. Generalinspektor der Air France, wurde er 1943 von der Gestapo verhaftet und 1944 freigesetzt. Er ist 1960 verstorben.

Henri Guillaumet, né en 1902, ne peut s'engager qu'au lendemain de la guerre dans l'aviation militaire. À la fin de son contrat, il passe en 1926 dans l'aviation commerciale chez Latécoère : il est affecté d'abord à la fameuse liaison Casablanca-Dakar, puis au tronçon, devenu lui aussi légendaire, qui doit survoler l'Amérique du Sud de Buenos Aires à Santiago du Chili.

C'est sur cette ligne que, le 13 juin 1930, il capote en pleine cordillère des Andes. Les souffrances qu'il endura alors et l'énergie qu'il déploya nous ont valu quelques-unes des plus belles pages de son ami Saint-Exupéry. Sur le timbre, l'avion écrasé dans la montagne rappelle cet épisode.

Il réalisa ensuite en 1934 avec Mermoz, sur l'Arc-en-ciel de l'ingénieur Couzinet, sa première traversée de l'Atlantique-Sud, performance qu'il devait renouveler quatre-vingt-quatre fois dans la suite.

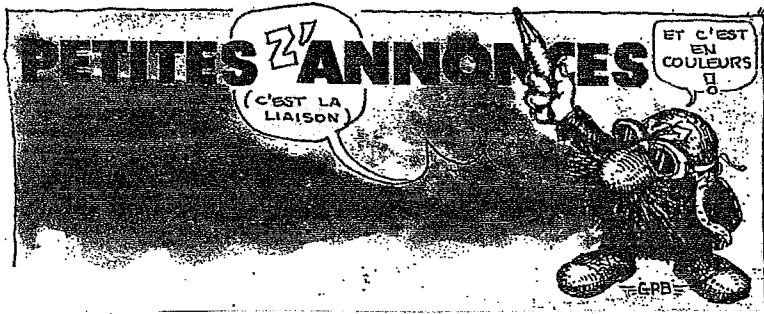
Le Latécoère 521, qu'on voit en haut du timbre, lui permit ensuite de réaliser, à partir de 1938 pour Air-France, un certain nombre de traversées d'étude de l'Atlantique-Nord, dont une liaison directe New York-Biscarrosse, la seule par hydravion et d'établir des records de vitesse et d'altitude par rapport à la charge transportée.

Un chasseur italien devait abattre, en novembre 1940, au-dessus de la Méditerranée, ce pilote complet, méthodique et audacieux, apprécié de tous pour sa gentillesse et ses qualités d'homme.

Henri Guillaumet 1902 geboren konnte sich nur nach dem Weltkrieg in die Fr. Luftwaffe einfügen. 1926 wechselte er zu Latécoère, und flog auf der Linie Casablanca-Dakar und später über die Anden von Buenos Aires nach Santiago de Chile. 1930 muss er in den Anden notlanden, und was er dort erleben musste brachte ST. Exupéry, sein Freund, dazu einige seiner schönsten Zeilen zu schreiben. Er überquerte danach den Südatlantik, mit Mermoz, 24 Mal. Mit dem LATECOÈRE 521 flog er ab 1938 für Air France eine direkte Linie New York - Biscarrosse. Ein italienischer Jäger schoss H. Guillaumet im November 1940 über dem Mittelmeer ab.

10265

VOL LIBRE



Recherche de documents :

Duranteau Richard recherche plans du Stampe Modèle D (Mod .Mag 226) et ARP 8 de Peroisset (Mod .Mag 246 présumé) appeler au 06 78 25 00 70.

CONCOURS

Vous organisez un concours important national ou international , VOL LIBRE vous propose gratuitement de vous réaliser la page de couverture de l'annonce ou de celle des résultats .

Adresssez nous , si possible longtemps en avance , à la rédaction .

Sie organisieren einen Freiflug wettbewerb auf nationaler oder internationaler Ebene , VOL LIBRE steht ihnen zur Fertigung zur Herstellung einer Titelseite (Einschreibung - Ergebnisse) und dies gratis . Bitte redaktion anschreiben .

Concours " Bear Cup "

Concours coupe du monde FAI le 11 03 2006 sur le lac Pyhäärvi à Säkylä à 120 km au nord ouest d'Helsinki . Hebergement à 5 m du lac . Pour plus de renseignements s'adresser à Teppo SARPILA , tel : 0175 4675570 E.mail : Arpila@AOL.COM .

Caoutchouc

FAI Model Supply P.O. Box 366, Sayre , PA 188-40-0366 USA Fax: 001-570-882-9873 ; faimodelsupply@CQservices.com ou

Michael J. Woodhouse , 12 Marston Lane , Eaton, Norwich , Norfolk NR4 6LZ Angleterre WWW.freeflightsupplies.co.uk .

CONCOURS DE SELECTION équipe de France 2006. Sur les deux journées prévues une seule a pu être utilisée , le samedi , dimanche , brouillard et vent ontats obtenus sur les 7 vols du samedi .

F1A : françois MOREAU , Bertrand POUZET , Frederic ABERLENC (rempl . E. Ragot ou F. Pourias -

F1B Serge TEDESCHI , jean Claude CHENEAU , François DUCASSOU rempl. P.O. Templuer

F1C Alain ROUX , Bernard Boutillier , Laurent POUYADOU rempl. M. Reverault Chef d'équipe B. Boutillier .

7 ème TROFEO AGO

Concours international F1K (CO 2) à Grivelle (proche de Turin) le 19 mars 2006 . Le 18 aura lieu un concours E 30 (électrique) renseignements auprs de Sandro SHIRRU tel : 00 39 011 7801 788, fax 00 39 011n 7808 983 E/ mail fai 16@yahoo.it.

HOLIDAY ON ICE

HOLIDAY ON ICE is the World Cup event held at Gjovik in Norway on March 18-19. The F1A B C competition will be flown in 5 rounds starting at 9.00 on Saturday March 18 after a briefing at 8.45. If conditions are difficult the competition may extend over the two days, if it can be completed on the Saturday then Smalliday on Ice will be run on Sunday for F1G F1H and P30 with 3 flights. Entry fee is NOK €35 or €50 for two or more classes, which can be paid on arrival if entry form has been returned before March 8th. Late entries will pay €15; junior fee is €20. Bed and breakfast in the youth hostel cost NOK 265, lunch bag NOK 50, or from Friday evening to Sunday morning complete B&B, lunch bag and Saturday dinner costs NOK 650. You cannot use your own sleeping bag bring your own bed linen or pay an extra NOK 75 to rent bed linen. Lodging and meals paid direct to the youth hostel. Remember that the frozen lake is usually covered with snow and there may be water under the snow so please bring warm and waterproof boots . The surface may be slippery. Contact Tor Bortne, Jernbanev 28, 2840 Reinsvoll, Norway, tel +47 6119 7463, fax +47 6119 8351; email margit.bortne@c2i.net web page http://home.online.no/~vnereng/ including entry form

SAGA CCCP !



Skyzilla! Gieskieng's Super D Flapper



Gieskieng holds Skyzilla, as Deb Norkosky holds him up. The model's 10-ft wings fold to 6 ft during the

climb. Power is OS Max 61, in a cowled, mid-thrust configuration. Stay tuned for testing results.

[Denver CO's Bill Gieskieng has done it again! This time, it's Skyzilla. Following is a description of Skyzilla by the NFFS Hall of Famer (AKA <Skykieng@i70West.com>—Ed.]

"Skyzilla is a Super D. It is a rakish mid-thrust layout powered by a cowled OS Max .61. That black thing securing the stab is a hefty carbon boom. The wing has six panels and is a 'partial folder.' (the tips, when folded, don't quite reach the root).

"The model features a 6-ft wingspan going up in the

* Nous connaissons depuis pas mal de temps , dans d'autres catégories d'aéromodélisme , des versions dites "petit gros " "gros " et peut-être " géant " .

On a parfois l'impression que le modéliste pourrait monter à bord de sa machine En vol libre cette option n'était jusqu'à ce jour pas encore apparue ... c'est maintenant semble-t-il chose faite , au regard de l'engin tenu par Gieskieng (USA) .

Il est vrai qu'aux USA les catégories de vol libre foisonnent , et que, comme ailleurs là bas , l'extraordinaire ou même le gigantisme sont monnaie courante Bien sûr à considérer la photo ci dessus on peut être sidéréLes dièdres peuvent être repliéset dépliés . Etonnant tout cela

* Wir wissen schon seit einiger Zeit dass es im Flugmodellbau Klassen gibt in denen man glauben könnte dass der Erbauer und Pilot einsteigen müsste . Es gibt "kleine Grosse" "Grosse" und auch schon "Giganten".

Im Freiflug gab es bis jetzt noch keine solche Maschinen . Wie auf diesem Foto sichtbar , ist man jetzt auch hier (USA -wo sonst schon ?) mit Gigantenmodellen im Feld . Wie jeder weiss gibt es in den Staaten zahlreiche Freiflugklassen , die bei uns überhaupt nicht zu Tage treten .

Die "Skyzilla" von Giesking ist auf jeden Fall ausser Mass

**André BONNOT
Michel SECHAUD**

Une rubrique qu'il m'est toujours difficile d'aborder, car douloureuse et pourtant d'actualité....

Sont définitivement partis André "Dédé" BONNOT et Michel SECHAUD.

La douleur pour les familles et le cercle des amis et connaissances, est égale quelque soit la personne évoquée, bien que certains soient plus connus que d'autres. Il en est ainsi, pour les deux que je viens de citer, Michel Séchaud 72 ans, est décédé le 30 11 2005 à Vannes.

Personnellement je ne l'ai pas connu, et l'écho de sa disparition est donc dans ces lignes, moins grand que celui du départ de Dédé Bonnot 71 ans, mais tout aussi douloureux.

Ce dernier a été jusqu'aux derniers jours, un de ces piliers de club - en l'occurrence - à Orléans, qui lorsqu'ils partent mettent le "bâtiment entier" en danger de ruine ...

Il fut avec J. Delcroix et autres Michel Piller à la tête, pendant une longue période, de l'éclosion de nombreux jeunes, qui en tant que cadets ou juniors s'approprièrent de titres de champions de France toutes catégories au nez et à la barbe des "moustachus" le "grand Dédé", communiqua sa flamme non seulement aux autres mais aussi à ses propres enfants et à son épouse Odette. Ceux qui pratiquent ce genre d'activité savent ce que cela signifie comme engagement personnel et familial.

Nous exprimons ici nos plus sincères condoléances aux deux familles en nous associant à leur tristesse et douleur..

Odette Bonnot, nous prie de transmettre dans nos lignes ses remerciements et ceux de sa famille, pour tous les témoignages, très nombreux, et très touchant, manifestés lors des obsèques de son mari. Présences nombreuses de modélistes paroles, mots, fleurs et autres signes d'émotions, ont été bien au delà de l'ordinaire Merci de tout coeur .



POITOU 2005 - ANDRE BONNOT (A GAUCHE) EN CONVERSATION AVEC A. RENNEZ (DROITE)

MARCEL DESVIGNES

Malheureusement l'année 2006 débute, comme s'est terminée celle de 2005, par des annonces de décès.

Nous venons d'apprendre la disparition de Marcel DESVIGNES, après de longues années de maladie d'insuffisance respiratoire. Membre du PAM il a toujours manifesté une gentillesse exemplaire, plus particulièrement dans sa fameuse camionnette, où il servait l'apéritif à tous ceux qui passaient. Il vient donc rallonger la liste de tous ceux qui dernièrement sont partis définitivement.

Nous exprimons ici à sa famille et à ses amis nos plus sincères condoléances

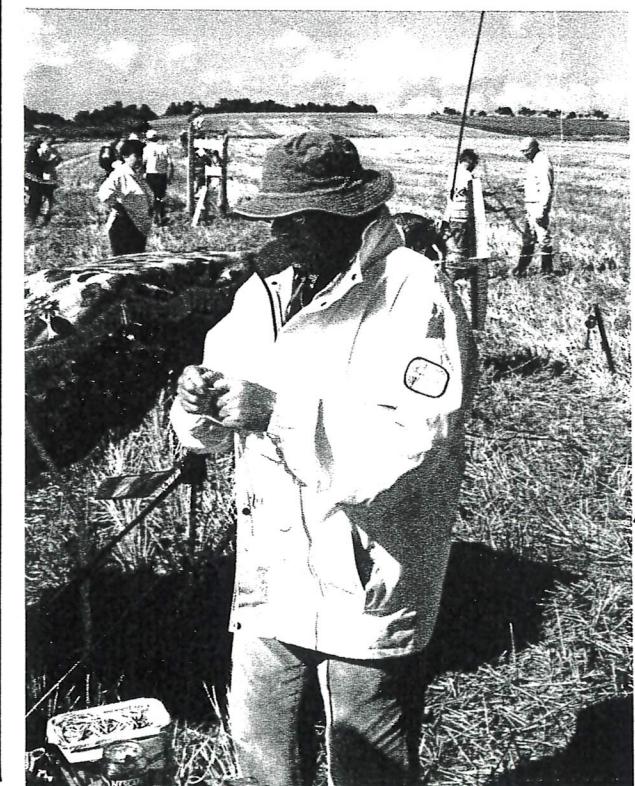
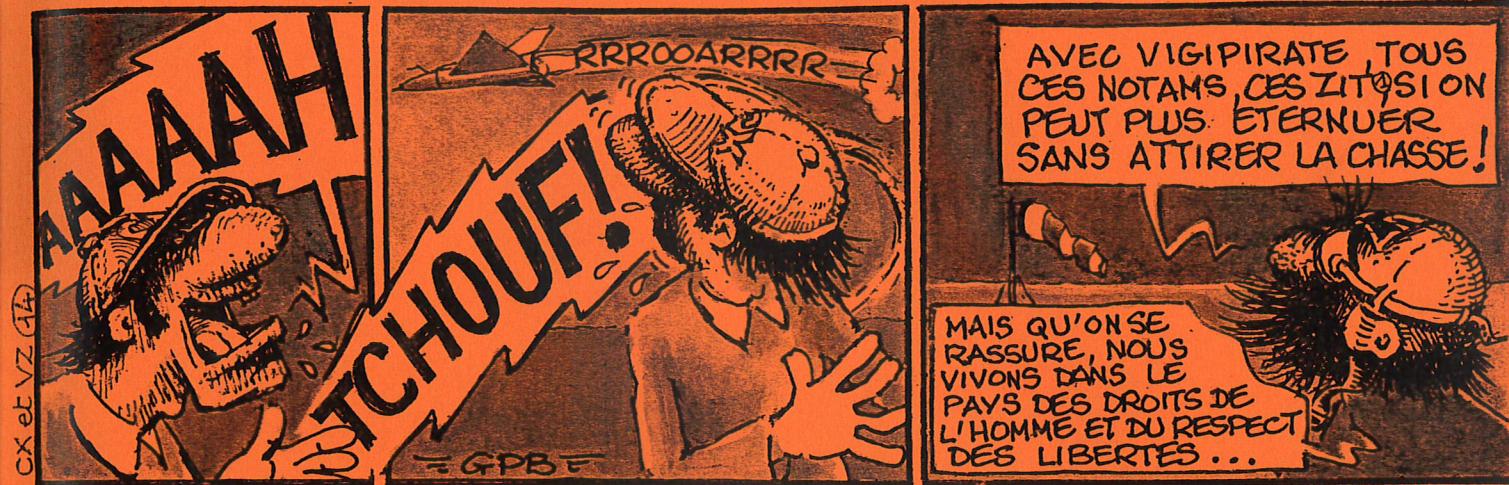


Photo - A. SCHAUD

CÉHIXE by GPB et VÉZÈDE



AVEC VIGIPIRATE, TOUS CES NOTAMS CES ZONES PEUT PLUS ETERNUER SANS ATTIRER LA CHASSE!

MAIS QU'ON SE RASSURE, NOUS VIVONS DANS LE PAYS DES DROITS DE L'HOMME ET DU RESPECT DES LIBERTÉS ...

① ZONES D'INTERDICTION TOTALITAIRES

Per qualsiasi informazione contattare:
Vito Facchini
0573.734176 - 335.5871274
e-mail vfacchini@alice.it
Egizio Corazza (inglese, francese, spagnolo)
0573 450990

... toutes, votre revue qui est un feu la nôtre, et toutes les amies modélistes. Faites nous réer le core, tous ceux qui ne pratiquent plus, mais qui ont eu core l'odeur des balles dans leur mémoire et la nostalgie des usages.

Merci,
Merci, encore, pour toutes ces pages magiques qui font rire.

Amicament

François AIRELE

GRUPPO
AEROMODELLISTI
PISTOIESI

COPPA ITALIA DUE coupe d'hiver

"Orentano" 5 Marzo 2006

Il GRUPPO AEROMODELLISTI PISTOIESI organizza la COPPA ITALIA DUE, gara per la categoria di aeromodelli COUPE D'HIVER, aperta a tutti gli aeromodellisti nazionali ed esteri, purché coperti da assicurazione RCT personale o collettiva DA ESIBIRE a mezzo documenti Aero Club 2006, lettere ufficiali di richiesta rinnovo in corso documenti Aero Club, oppure copie POLIZZE RCT PERSONALI; la mancata esibizione comporta l'esclusione dalla partecipazione alla gara.

La gara avrà luogo in data 5 Marzo 2006 sul campo denominato di "Orentano" nel comune di Capannori in Toscana (uscita consigliata di Altopascio su autostrada A11, proseguendo poi sulla strada provinciale in direzione Bientina).

Le iscrizioni dovranno essere preannunciate alla Segreteria del GAP - Vito Facchini, via Ada Negri, 20, 51039 QUARRATA (PT) - telefono 0573.734176 - cell. 335.5871274 - e-mail vfacchini@alice.it - entro la data del 2 Marzo 2006.

Non saranno accettate, per alcun motivo, iscrizioni sul campo non preavvisate.

Le quote di iscrizione sono fissate in Euro 30 per un solo modello e Euro 40 per due modelli iscritti allo stesso nome; per concorrenti di età inferiore ai 18 anni la quota è fissata in Euro 5. Le quote di iscrizione saranno versate sul campo al ritiro dei cartellini di lancio.

VOL LIBRE

BERNE 2005

11.7.05



Photo - A. SCHANDER -

10270