



PHOTO. A. SCHANDEL

VOL LIBRE

1994 2007

SISTERON
VIABON
VOL LIBRE AUX USA
PLUME D'OR 2006 JEAN WANTZENRIETHER
AU FEMININ
SERIE "LANCE MAIN"
PHILATELIE
PEANUTS

AVRIL

INTERNATIONAL

10631

BULLETIN DE LIAISON INTERNATIONAL

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

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

Abonnement 6 numéros : € 35 ou \$ 40 .

Tous les paiements au nom de A. Schadel .

Comptes (Poste) CCP 1 190 08 S Strasbourg France
Banque : CME 67 code 10278 compte 00012175640

Iban FR76 1027 8019 0000 0121 7564 065

Deutsche Bank Kehl (Germany) 664 700 24 - 0869727

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

GALERIE DES PORTRAITS



RAY MONKS IS THE ONLY BRITISH MODEL FLYER TO HAVE FLOWN ON ALL FOUR FREE-FLIGHT TEAMS F1 A,B,C - AND D.
*LE SEUL MODÉLISTE ANGLAIS AYANT ÉTÉ SÉLECTIONNÉ EN ÉQUIPE NATIONALE DANS QUATRE CATÉGORIES F1, A, B, C ET D.
*DER EINZIGE BRITISCHE FREIPLUGFLIEGER DER IN VIER FREIPLUGKLÄSSEN, BEI W.M. FLOG F1 A, B, C UND D.

10632

SOMMAIRE

EDITO

- 10631-Vol Libre 174
- 10632- Galerie des portraits -Vol libre
- 10633- Sommaire Edito
- 10634-35 - Au féminin ...
- 10636- Céhixé Vézède - GPB
- 10637-38-39-40-41-42-43 Lancé Main - ZUZKA- MUSKA ELYPSA
- 10644- 45 - F1J - Vaclav Patek
- 10646- F1B Tenzor II
- 10647-48- e Box 5 F1Q électrique
- 10649- Astuces ...
- 10650 - Profils divers
- 10651-52-53-54- Sisteron 2007 Michel Picol
- 10655-56- 1 er concours Chouette Michel Reverault
- 10657- Plume d'Or 2006
- 10658- Images Vol libre
- 10659- Astuces ... J. Wantzenriether
- 10660- P 30 Square Eagle P.R.Hartman
- 10661-62-63-64-65-66-67-68-69 Vol libre aux USA Isaacson Winter Classic Bob White Maxmen . NFFS et A. Schadel
- 10670-71- 74-75- Viabon 2007 . J.P. Di Rienzo
- 10672-73- F1A - Billy Bunter Martin DILLY .
- 10676- Swedish Cup
- 10677-78-79 Peanut E. Fillon CAUDRON 109
- 10680-81- Gloster Gladiator Mk1
- 10682-83- ED Marquart's NA-S Charger
- 10684-85-Nieuport 161
- 10686- Petites Annonces
- 10687- Philatélie W. Hach
- 10688- Divers
- 10689- Céhixé Vézède GPB
- 10690- Image Vol libre

10633

Nous n'avons plus , comme ce fut le cas , dans un passé plus ou moins lointain, des dessins personnels de modèles utilisés lors des concours , nationaux ou internationaux, et qui illustraient les revues de vol libre pour étoffer notre publication .

Les dessins se font donc rares tout comme les explications techniques et pratiques pouvant inciter les amateurs , à reprendre " nature " ou modifié les modèles proposés dans les ateliers et sur les terrains .

Le "ready to fly " avec l'uniformité des constructions ne donne plus beaucoup de place à l'originalité et à l'imagination personnelle . La rareté des terrains , proches des constructeurs , est un obstacle supplémentaire aux essais personnels .

Il n'est plus possible de faire voler quelque chose rapidement dans un environnement immédiat . Souvent ce n'est pas le modèle qui manque , mais la place pour le faire évoluer .

Nous allons donc parler un peu des modèles " lancé main " qui peuvent ,avec un investissement minimal , déclencher de l'enthousiasme sur des terrains abordables .

Comme ces modèles peuvent en même temps remplir des fonctions pédagogiques sur la construction et le réglage , c'est presque une évidence que de les utiliser dans les ateliers de construction pour jeunes et moins jeunes . Si les premiers construits seront peut être que des modèles d'essais , on peut facilement monter " en grade " pour arriver à la perfection ..

Une chose , essentielle est cependant à retenir, tout lancé main , doit être construit et utilisé proprement , il n'est pas rare alors de trouver la " pompe " à partir d'une hauteur de catapultage approchant les 25 à 30 M .

Nous allons donc dans ce numéro , commencer à présenter , les plus petits de ces petits modèles , avec des indications pratiques , sur les matériaux et les modes de construction .

Il nous est également agréable de souligner l'attribution de la plume d'or , à Jean Wantzenriether , par ses camarades de Jury . Connaissant sa modestie , il est fort probable que cela va le faire rougir .

Fuite doc-10651

AU FEMININ

Aujourd'hui je veux pousser un cri! Vous connaissez sûrement cette expression lancée par Brigitte Bardot au sujet des animaux! Moi, elle me convient parfaitement pour parler des femmes!

D'une certaine catégorie de femmes -beaucoup trop nombreuses à mon gré- que je n'ai jamais vu arpenter le terrain où TOUT se joue: Le concours bien sûr, mais aussi la convivialité, les rigolades entre amis, les "revoyures" d'une année à l'autre avec les anecdotes plus ou moins piquantes qui émaillent certains discours etc...Bref, la bonne partie pour toutes, les concurrentes et les autres, la plus intéressante pour beaucoup de ce hobby en grande majorité masculin!

Je pense à ces femmes un peu oubliées, délaissées pendant des heures! Pas celles qui s'isolent volontairement, un peu par mépris pour l'activité jugée puérile de leurs tendres moitiés, un peu par désir de paix -encore que pour ce faire celles-ci pourraient rester au camping ou au jardin de l'hôtel, où se balader ailleurs plutôt que de respirer la poussière des champs de compétitions- un peu aussi par peur du contact humain avec des bipèdes qu'elles ne tiennent pas à connaître!

Je parle ici de celles qui sont reléguées dans leurs caravanes ou mobil-homes par un compagnon qui ne tient pas à ce qu'elles "comparaissent" en public et qui servent uniquement à préparer les casse-croûte et à donner un coup de main pour les réparations! Vous en connaissez Messieurs? En général vous êtes plutôt fiers si vos compagnes sont sur la "ligne de mire" non?

J'en ai rencontrées deux ou trois, de ces épouses effacées -du même genre que ma mère-, n'osant s'affirmer à côté de ceux à qui pourtant elles souhaitent la victoire, ne serait-ce que pour leur voir un sourire sur le visage à leur retour au "parking"!

La majorité de ces exilées de terrain viennent des pays de l'Est bien sûr et c'est peut-être la barrière de la langue qui les isole, mais j'en doute, le sourire est universel!

J'ai pu parler à une dame allemande dans ce cas et à deux françaises dont j'ignore le nom car je ne me

réclame pas d'une inquisition quelconque, je ne me rappelle même plus de leurs visages, seules leurs paroles timides restent dans ma mémoire. C'étaient invariablement les mêmes!

A ma simple question : "Je vous vois toujours collée à votre voiture et dans son ombre projetée en train de lire ou de tricoter sans répit, cela ne vous dit rien de voir un peu ce qui se passe là-bas à deux cents mètres?"

"Oh non, cela ne m'intéresse pas trop, et puis mon mari n'y tient pas non plus!" Paroles timorées. Un regret peut-être exprimé trop spontanément pour être malhonnête, c'est triste.

Celui qui traîne sa femme dans les concours en la priant de se rendre invisible peut-il penser qu'il lui offre ainsi des vacances? Un changement d'air salutaire en la confinant dans le repli sur soi?

Quel bonheur une femme peut-elle trouver dans un parking de voitures-fût-il en pleine campagne- grillé par le soleil ou transformé de temps en temps en cloaque boueux, sinon en piste ensablée comme un mini-Dakar? Si elle ne se réfugie pas dans l'habitacle comme je suis souvent obligée de le faire à cause du vent, elle mord la poussière à pleines dents, s'accroche aux piquets de son auvent et court après ses mots croisés!

Plus souvent qu'à son tour, elle essuie des rebuffades parce que son cher -qui lui paye un si beau divertissement court lui aussi après son modèle...et ses illusions de gloire, et s'il ne le retrouve pas, bonjour les dégâts!

Pour couronner ce beau catalogue d'avantages à être "de la partie", ces femmes déjà complexées par leur isolement voulu ou forcé doivent se débrouiller pour ne pas être vues au seul moment où elles désirent vraiment s'isoler, vous me suivez? Non, pas là quand même!

Pendant le Championnat de France j'avais placé ma voiture à l'écart du parking pour pouvoir m'échapper plus facilement de temps en temps et pour éviter les nuages de poussière que la conduite irresponsable de certains jeunes participants -se croyant vraiment au Dakar- soulevaient à chacun de leurs nombreux passages! En aucun autre endroit depuis dix ans je n'ai remarqué un tel tohu-bohu

dans les rangs des motorisés! Le vent fort était bien sûr le grand responsable de ces nombreuses sorties de voitures obligées de récupérer loin...

Tout cela pour dire qu'il serait plus agréable pour les dames de se rencontrer aux premières loges, dans ces sympathiques salons à ciel ouvert où l'on cause de tout, de rien, de futilités et....de choses sérieuses aussi s'il le faut, et...de temps en temps...de ces très gentils compagnons qui apprécient notre présence en ces lieux...

Rebellez-vous donc Mesdames, rebiffez-vous, demandez à être admises dans le grand cercle cosmopolite où il se passe toujours quelque chose de plus intéressant qu'à l'ombre d'une voiture...à moins que vous ne soyez vraiment "sauvages" et que vous ne veniez que dans le but non avoué de surveiller votre champion de loin! Dans ce cas, oubliez ce que je viens de dire!

D'aucuns -qui se sentiraient visés, mais je n'en connais pas personnellement- vont sans doute penser en leur for intérieur que je suis aussi de temps en temps près de la voiture, voire dedans quand le temps hélas l'exige, mais j'ai mes raisons alors, qui ne sont en rien semblables à celles de ces femmes de l'ombre qui même installées en plein soleil sont frustrées de tout contact humain pendant des heures! Je n'ai alors aucun moment d'ennui, bien au contraire, car pendant que mon grand moustachu parade sur la ligne de front, moi je me fais draguer dans toutes les langues dans mon camp retranché! Mais oui, mais oui, qu'est-ce que vous croyez donc?

Je crois bien que je n'ai jamais autant écrit dans ces pages sur un même sujet, mais il me tient à cœur tout particulièrement parce que j'ai douloureusement vécu -il y a fort longtemps- cette discrimination dans le sein même de ma propre famille, pauvre maman, heureusement que je ne lui ressemble pas!

C'est avec un très grand plaisir que je vous retrouverai TOUTES dans quelques mois au Poitou! A bientôt

Thanks a lot dear Edna for your nice letter, i am so happy receiving news from a Poitou's friend!

Congratulations for the beginning in your favourite sport this year, it's a pity for

the bad weather, but i think that the meeting with your clubmates was enjoying enough to forget that contretemps!

It seems to me that some women have done the same in others countries of Europe or in the world, perhaps with better weather!

The winter here too was mild, but we had to support too much wind and rain!

My french article don't concern women I know personally, I speak about ones of them which are taken on the fields without permission so stay too closely at her "sportmen"!

Last year in Poitou, I asked one of these women that question:

"At each time i pass between the cars i see you here, aren't you a bit bored in staying always at the same place?"

She looked at me with a vacant stare and said:

"My husband doesn't want my presence, I would disturb him!"

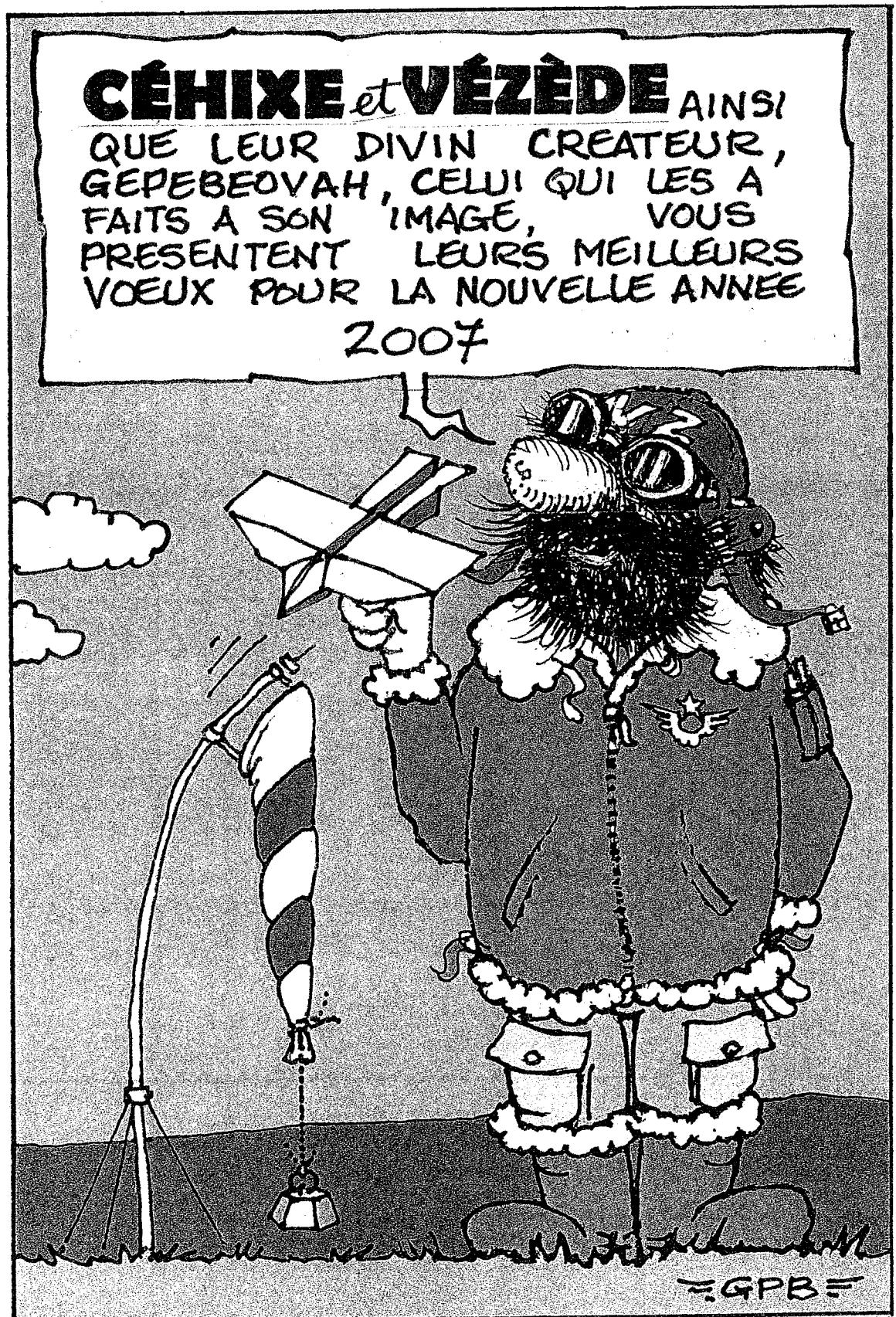
"Come with me, I said, at the "front line", there are interesting other women to meet!" I promised her to avoid the "theatre of operations" in order to save her trouble.

She merely smiled and immersed herself in her book again.

What are you thinking about that? I should be in high glee if I could have an answer or two !

See you later: J.SCH.





LANCE MAIN

La "culture du lancé main" (HLG -hand launch glider) n'est pas très répandue en France , pour ne pas dire qu'elle est actuellement inexisteante , du moins en vol libre .

Elle reprend un peu du poil de la bête en RC avec un mode de catapultage assez sophistiqué , ressemblant fort au lancer du disque .

Je me souviens de l'époque , plusieurs dizaines d'années , où au soleil couchant , sur le terrain de foot de Moncontour envahi par les tentes des concurrents du Poitou , des petits planeurs "lancé main" traçaient leurs arabesques , dans l'air immobile du soir

..... Mais d'une manière définitive et générale , cette catégorie de vol libre est passée chez nous et en d'autres endroits aux oubliettes .

En revanche dans certains pays d'Europe Centrale en Angleterre et aux USA , tout comme en Australie , ces petites merveilles sont l'objet de concours et de recherches , allant jusqu'aux championnats nationaux .

On ne peut certes pas tracer un parallèle avec la catégorie F1E , très , très longtemps délaissée par les Français et qui d'un coup se retrouve projetée au premier plan , grâce à la facilité d'acquisition sur le marché des ces modèles .

Néanmoins , si certains pensaient à confectionner et à vendre des modèles HLG , peut-être que nous les reverrions eux aussi sur les terrainset en compétitions .

N'oublions cependant pas qu'il faut de la masse musculaire à "tours de bras " pour propulser ces petites merveilles à une altitude convenablesans parler des réglages pointus nécessaires pour les faire évoluer durant des temps convenables chronométrés . Dans les deux cas il faut un entraînement continu et performant

Suivant l'exemple de W. Hach (Autriche) et de célèbres personnages d'autre atlantique , nous présentons et

présenterons ...des modèles "lancé main" (HLG) petits et grands , avec des annotations et des croquis devant faciliter leur construction .

Précisons que cette catégorie se pratique à la fois en extérieur et en intérieur , bien sûr pas tout à fait de la même manière , et surtout pas dans le même choix des matériaux de construction , essentiellement balsa et carbone .

Ces "petits avions " comme dirait le spectateur non averti , sont utilisables sur des petits terrains , genre pré ou terrain de foot , et OBLIGATOIREMENT en voulant les faire voler , amènent des sensations et des réglages propres au vol libre de toutes les catégories .

Contrairement à l'impression première la pratique du "lancé main" n'est pas chose facile du tout , du tout ! C'est même difficile essayez donc ! et vous verrez ! .

Nous commençons donc par la publication de dessins de modèles tchèques à la portée , du moins dans la construction de jeunes et de débutants , tout en ne demandant pas un investissement onéreux . Qui nous enverra le premier laphoto de modèles construits ?

WURFGLEITER

Die Kultur der Wurfgleiter ist in Frankreich nicht sehr verbreitet- in Deutschland übrigens auch nicht - um nicht zu sagen dass es sie überhaupt nicht gibt .

In RC gibt es ein Neuanfang mit einer Schleuderart die dem Diskuswurf gleicht .

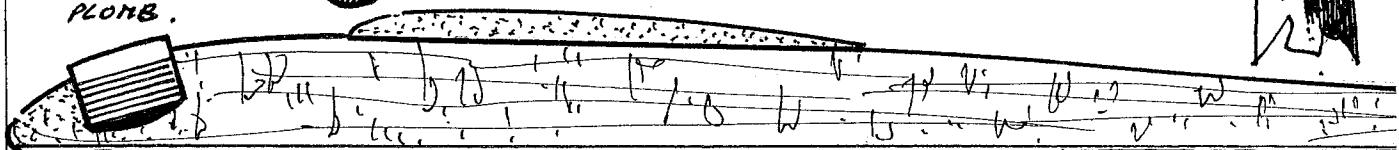
Ich erinnere mich noch an die Zeiten wo bei Sonnenuntergang , auf dem Fussballplatz von Moncontour , über den Zerltern , zahlreiche Wurfgleiter ihre Runden drehten , in der ruhigen Abendluft lange , lange her .

Aber scheinbar definitiv und für immer ist der Wurfgleiter bei uns sowie anderswo in Vergessenheit geraten , warum ?

VOT TeBRE

13.^g

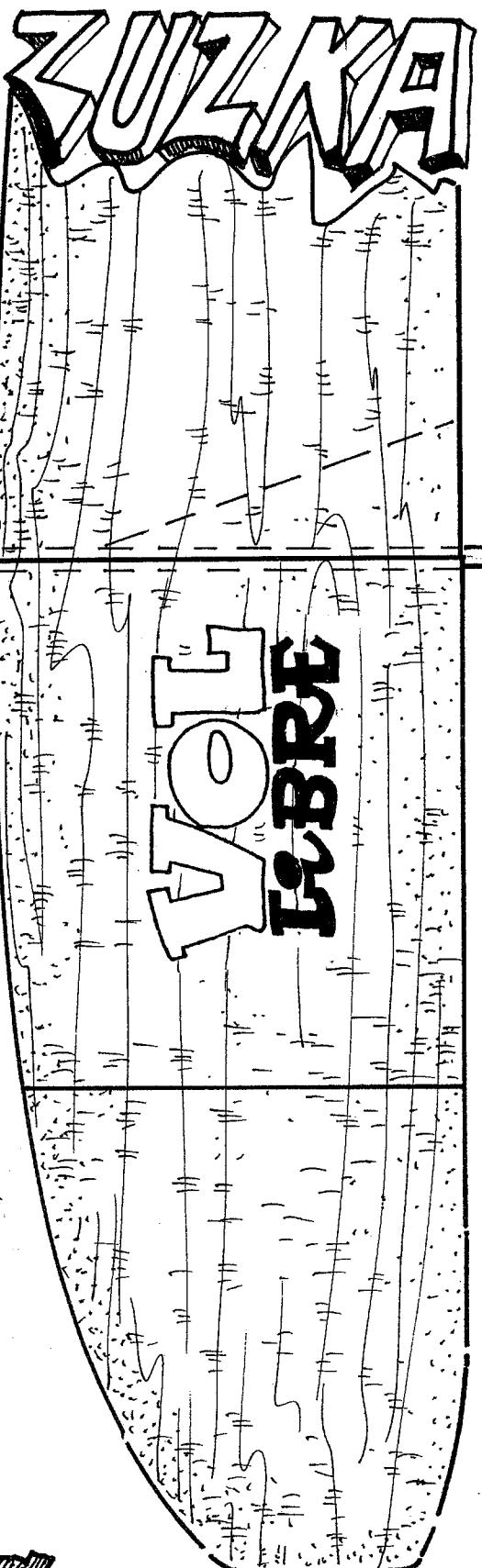
PLOMB.



45 *

67 *

10638



FUSÉLAGE
BALSA MOYEN 4MM
PIN 2x4

AILE
BALSA MOYEN 4MM

STABILISATEUR
BALSA MOYEN 1MM
SI POSSIBLE 1/4 GRAMME

DÉRIVE
BALSA MOYEN 1MM
SI POSSIBLE 1/4 GRAMME

RENFORCE D'AILE
INTRADOS DROIT
BALSA DUR 1,5MM
OU CTP. 0,8MM

* COLLE UHU HART
EN VUITE BOUCHE PORE

X OUTILLAGE
- RÈGLE RETAILLOIR

- CUTTER
- PONÇOIR

GRAIN MOYEN
GRAIN FIN
- PINCEAU DÉCOUPÉ
PLUMB

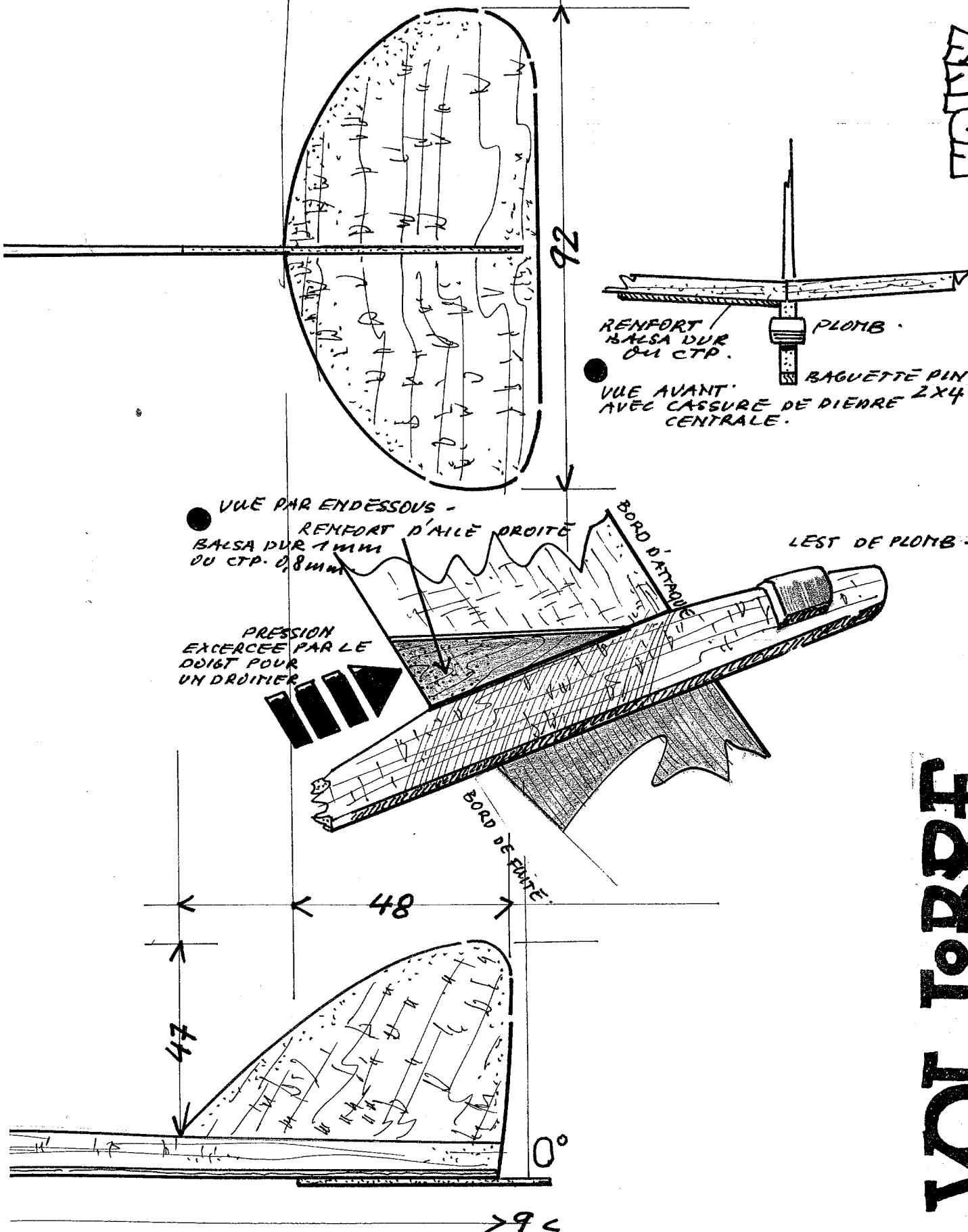
BOUCHE PORES
NITRO-CELLULOIQUE
ATTENTION
INFLAMMABLE

PINCEAU PLAT
12MM
PINCEAU ANTI TOXIQUE
IMMÉDIATEMENT
DANS SOLVANT
EX. ACETONE.

132

50%

* LE PLAN ÉTANT À L'ÉCHEILLE 1/1, IL SUFFIT DE PHOTOCOPIER SUR PAPIER FORT - BRISTOL - POUR AVOIR LES GABARITS GRANDEUR NATURE SERVANT À TRACER LES CONTOURS DES DIFFÉRENTS ÉLÉMENTS DU MODÈLE. BIEN SUR IL FAUT LES RECUPERER AVANT, SOIENCLUSEMENT SUR LA PHOTOCOPIE.



10639

DESSINÉ A. SCHANZEL - 01.07.

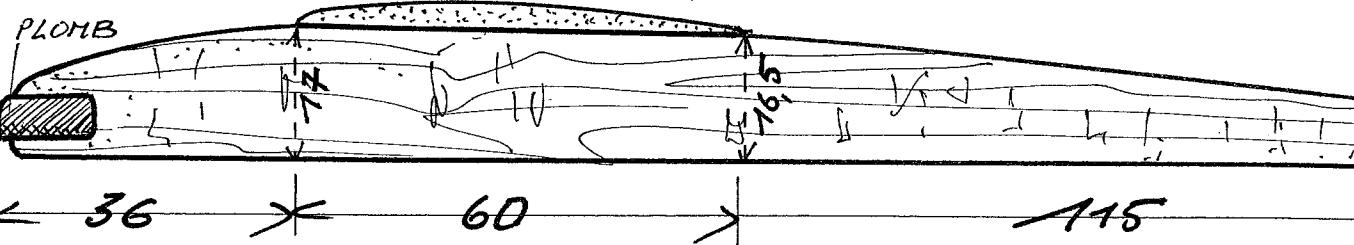
VOT TeBRE

SEP
OCT
NOV
DEC

Echelle 1/1

VOL LIBRE

7g



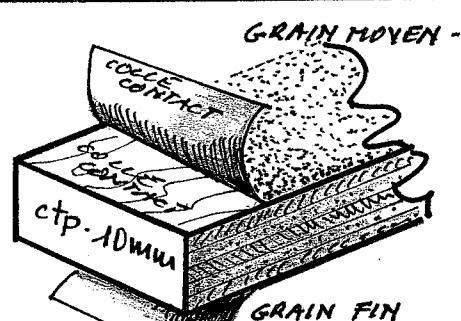
DÉSSIN A. SCHANDORF - 01 07. - 10640



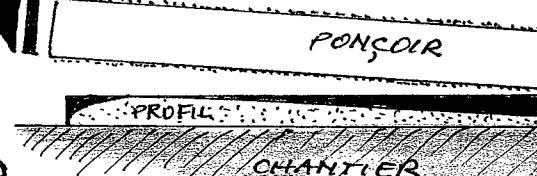
* FUSELAGE - Balsa DUR.
AILLE - Balsa MOYEN
STABILISATEUR - Balsa MOYEN
SI POSSIBLE QUARTER GRAIN - 1 MM
DERIVE - Balsa MOYEN
SI POSSIBLE QUARTER GRAIN - 1 MM
RENFORCE AILE - DOIGT
Balsa DUR
2 MM
LEST PLOMB LAMINE

* COLLE UHU HART
ENDUIT BOUCHE-PORES.-

* OUTILLAGE -
- REGLE METALLIQUE
- CUTTER
- PONÇOIR - UNE FACE GRAIN MOYEN
AUTRE - GRAIN FIN.-



PONÇOIR - CTP. 10 à 12 mm
DEPASSEUR -
L = 20cm
E = 4cm



PONÇOIR

PROFILER
CHANTIER

φ1mm

65

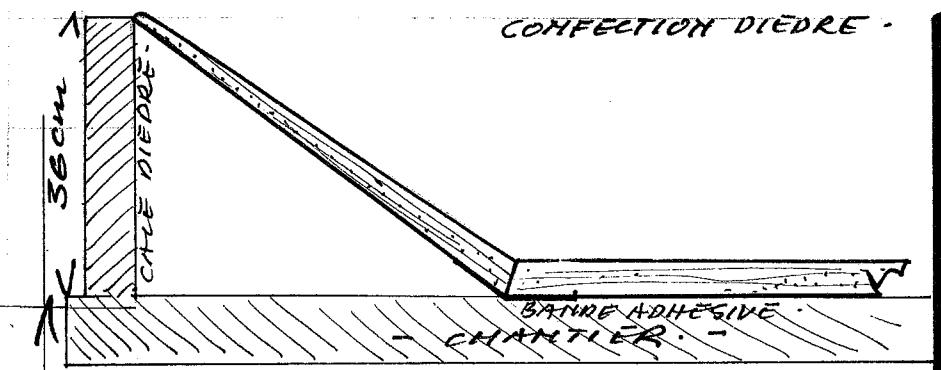
38

0°

44

10641 HOBBY G3

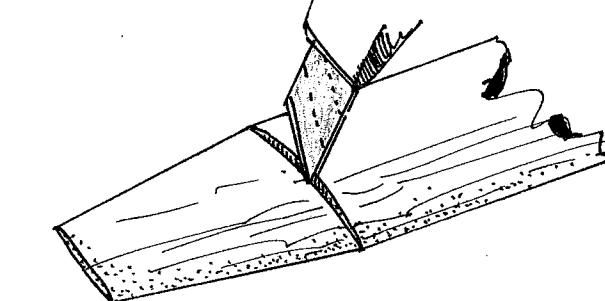
CONFECTION DIÈDRE -



* POUR PRATIQUER L'ENTAILLE DE CASSURE DE DIÈDRE UTILISER UNE LAME DE CUTTER, NEUVE ET UNE REGLE METALLIQUE SOUPLE.
LA BANDE DE PAPIER ADHESIF SERT A EVITER LA CASSURE TOTALE ET DONC LA SEPARATION PIEDRE PANNEAU CENTRAL -

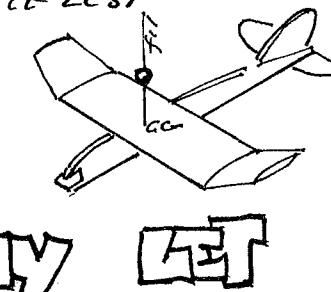
ENTAILLE
CASSURE DIÈDRE.

BANDE ADHESIVE.



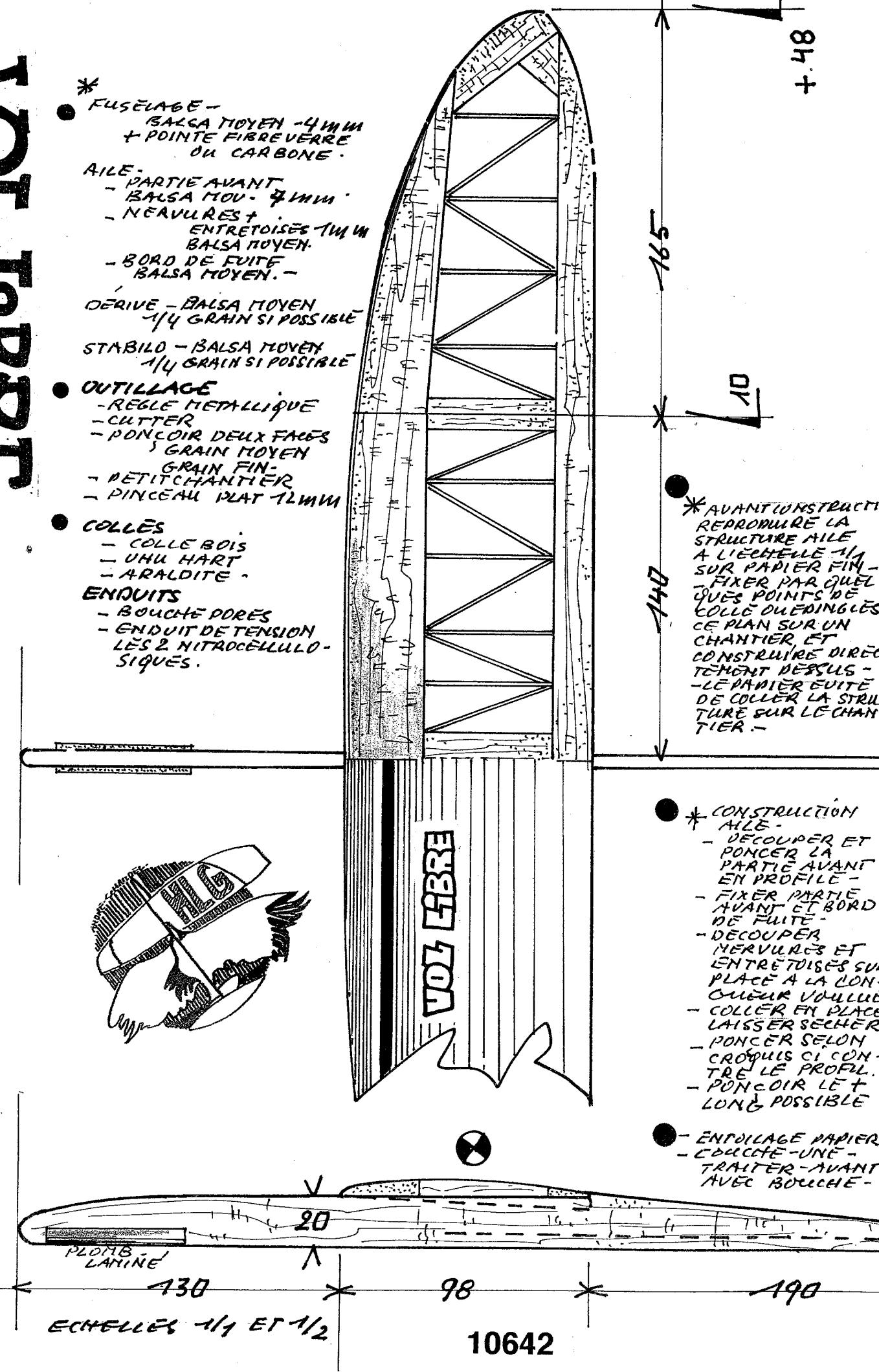
CONSTRUCTION -

* PHOTOCOPIER SUR PAPIER FORT (CRISTOL) LE PLAN CI CONTRE A L'ÉCHELLE 1 DECOUPER AUX CISEAUX, AILLE, STABILISATEUR, LES REPRODUIRE SUR PLANCHETTES DE BALSA EPRAISSEUR ET QUALITES INDIQUEES - DECOUPER LES PIECES AU CUTTER - PONCER FINEMENT TOUTES LES SURFACES PLANES - PONCER, PROFILER L'AILLE - TRAITER TOUTES LES SURFACES AVEC DU BOUCHE-PORES - REPONCER FIN, TOUTES LES SURFACES - FAIRE LES ENTAILLES DE MIEURES ET METTRE SUR CHANTIER COMME INDIQUE PLUS HAUT, APRES AVoir ENCOLLE L'ENTAILLE - APRES SECHAGE ASSEMBLER ET COLLER LES ELEMENTS EN PLACE - NE PAS OUBLIER LE RENFORCE AILE DROITE (DROITIER) GAUCHE (GAUCHE) - EQUILIBRER AVEC PLOMB SUR L'AVANT DU FUSELAGE POUR OBTENIR LE CENTRE DE GRAVITE INDIQUE - DETERMINE PAR UNE EPINGLE PLANTEE AU MILIEU DE L'AILLE, ET UN FIL - COLLER LE LEST

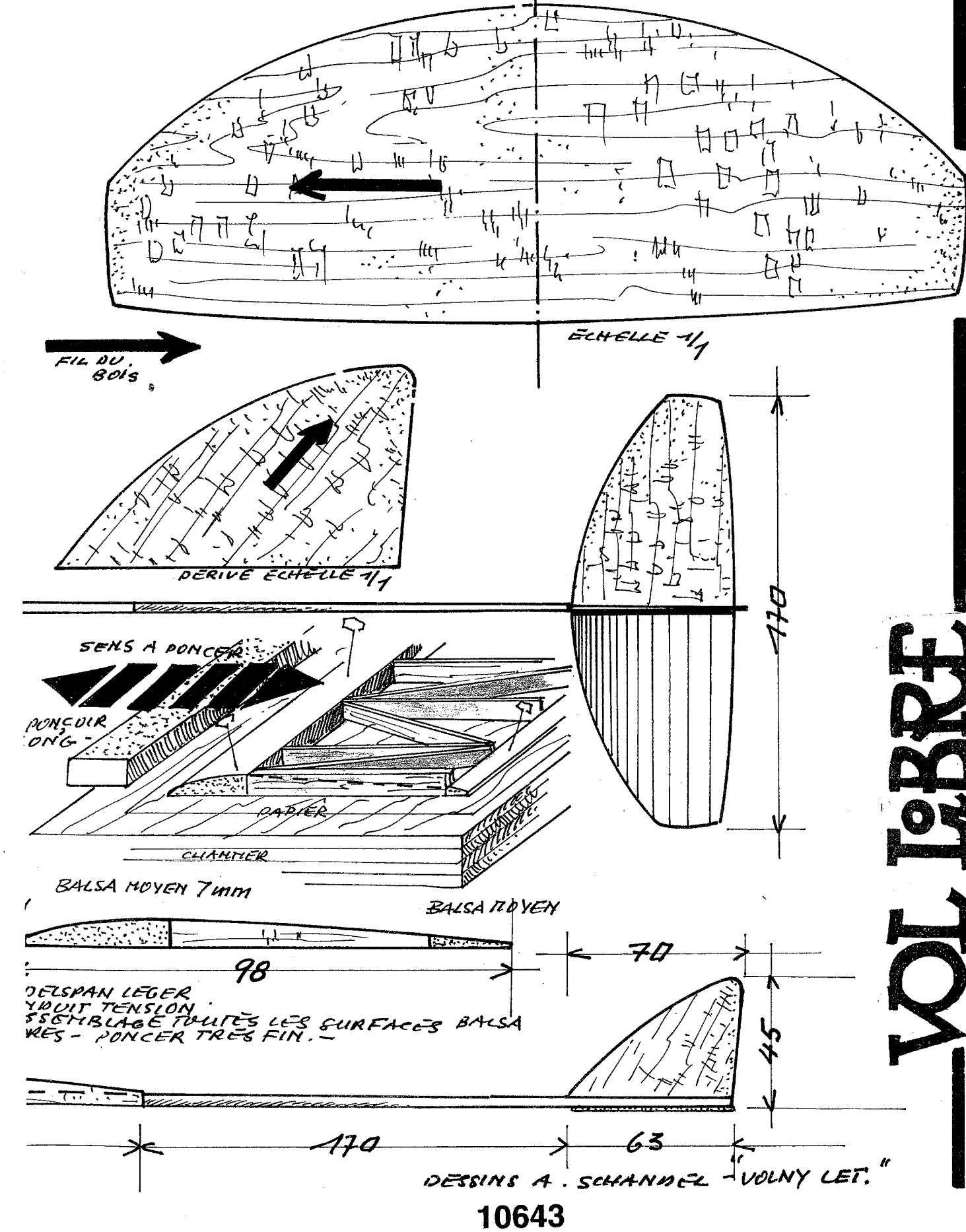


VOL LIBRE

VOL LIBRE



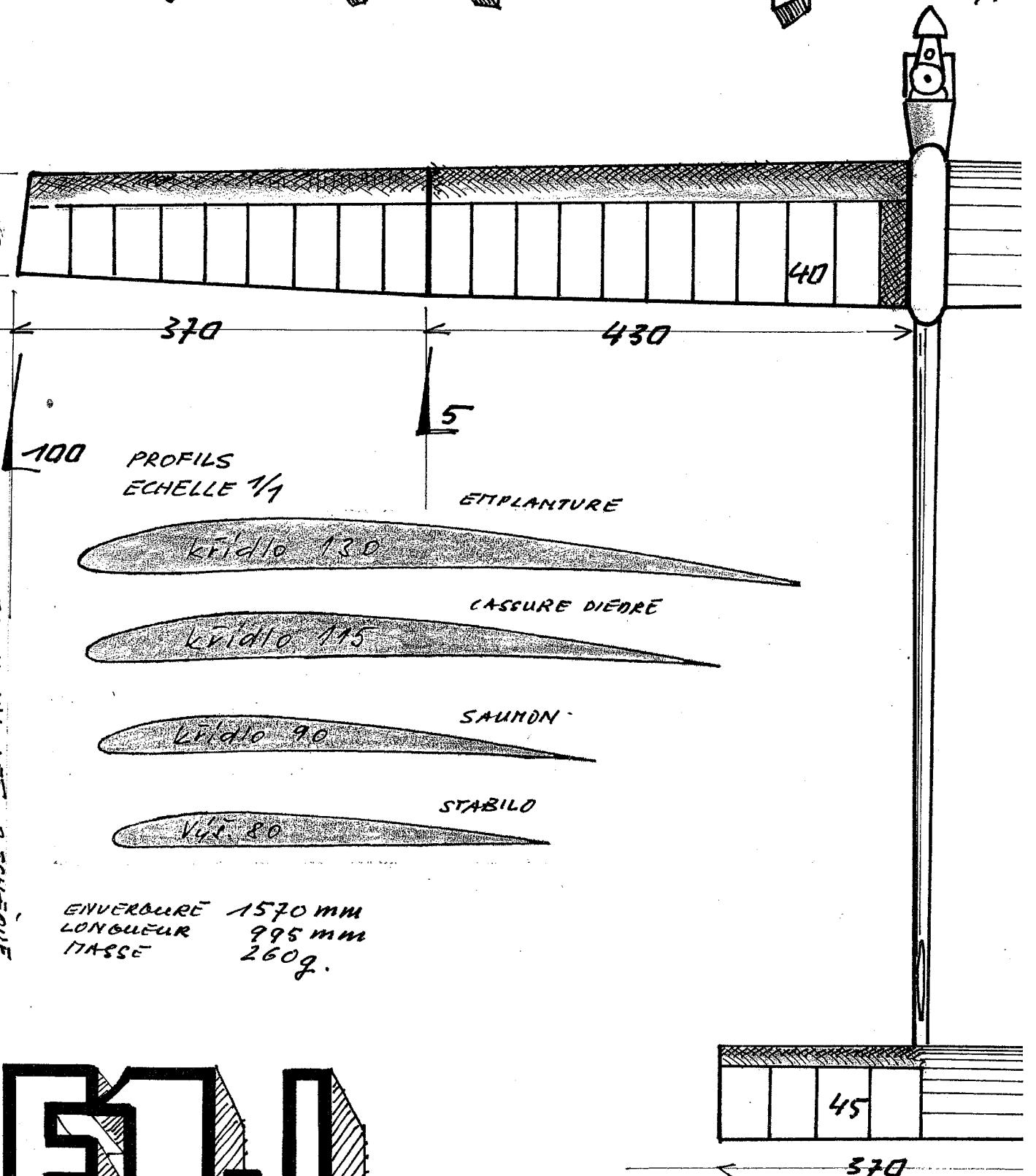
ELYPSA JIBI SCHIFFERDECKER



VOL LIBRE

VÁCLAV PATEK

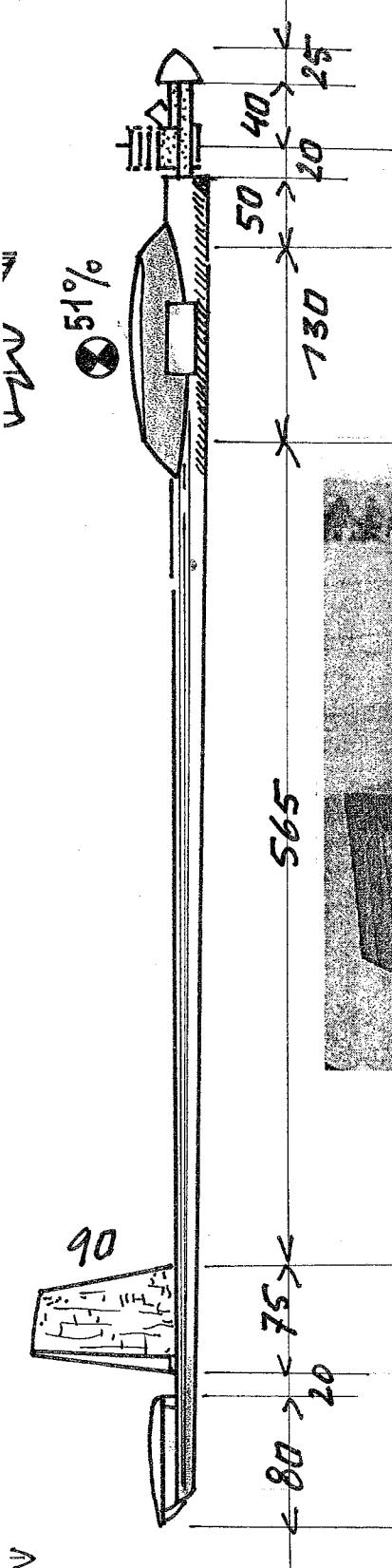
NOTEUR.
0,96



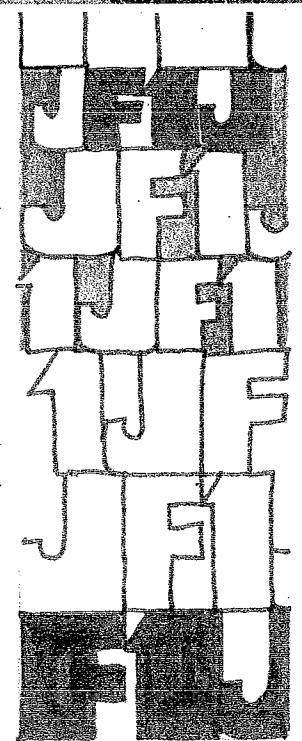
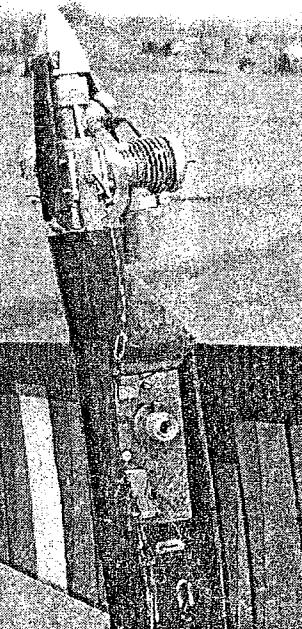
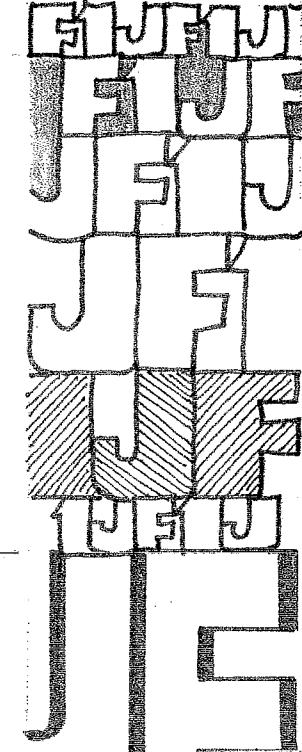
DESSIN: A SCHANDEL ECHELLES 1/5 ET 1/1

10644

ERGEI KUSNAROV



10645



* LA CATEGORIE F1J N'EST ACTUELLEMENT PAS PRATIQUEE EN FRANCE ET RECENTEMENT PEU PARAILLEURS A TRAVERS LE MONDE. RAPPELONS QUE SA CREATION REMONTE A PELL D'ANNES SUITE A LA TENUE DE CHAMPIONNATS DU MONDE JUNIORS. PRESQUE TOUTES LES NATIONS ETAIENT DANS L'INCAPACITE ET LE SONT TOUJOURS DE METTRE SUR PIED UNE EQUIPE COMPLETE F1A, B, C, ETC. LA CATEGORIE C ETANT A LA FOIS TRES ONEREUSE ET D'UNE TECHNIQUE DIFFICILE A MAITRISER FUT ABANDONNEE POUR LES JUNIORS DANS LE BUT DE LA SIMPLIFIER. EN F1J LE RESULTAT SOUHAITE NE FUT PAS ATTEINT. F1J EST AUJOURD'HUI AUSSI ONEREUX ET COMPLIQUE QUE F1C. LES GRANDS S'EN SONT MELES

* F1J WAR FÜR DIE JUGENDLICHEN GEDACHT UM AUS DER TEUREN UND TECHNISCH KOMPLIZIERTEN F1C KLASSE AUSZUTRETEN. DAS ZIEL WURDE NICHT ERREICHT. DIE F1J KLASSE IST HEUTE WIEDER GENAU SO TEUER UND TECHNISCH KOMPLIZIERT WIE IHRE MÜTER F1C. DIE GROSSEN KAMEN!

WURFGLEITER. FORTS. N.

- 10637 -

Im Gegensatz dazu gibt es in Mitteleuropa, England, USA und Australien immer noch Leute die diese Klasse betreiben, bis zu Meisterschften.

Man kann kein Parallel mit F1E zeichnen, Klasse die auch bei uns über Jahrzehnte kein Anklang fand und jetzt plötzlich im Rampenlicht steht, weil Modelle zu kaufen sind.

Jedenfalls wenn einige daran denken auch Wurfgleiter zu bauen und zu verkaufen, könnten diese auch wieder auf dem Gelände erscheinen

Nicht zu vergessen dazu gehört auch die "Muskelkultur" um eine annehmbare Ausgangshöhe zu erreichen, ohne dabei zu erwähnen dass dazu noch ein feines Trimmen kommt das man noch erlernen muss.

Um W. Hach und einigen Persönlichkeiten aus den USA zu folgen haben wir hier einige kleine Wurfgleiter vorgestellt, mit Zeichnungen und Text, um das Bauen zu erleichtern.

Diese Klasse wird "Aussen und Innen" geflogen obwohl die Auswahl von Balsa nicht die gleiche ist.

Diese Modelle können auf kleinen Geländen eingeflogen werden, Wiese, Fussballplatzund unterstellen obligatorisch eine feine Trimmung, die in allen Freiflugklassen gefordert wird.

Im Gegensatz zu dem allgemeinem Glauben ist dies gar nicht so einfach, überhaupt nicht. Probiert Mal! Ihr werdet schon sehen.

Also hier einige Modelle aus Tschechien, die nicht besonders kompliziert sind und deren Kosten gering bleiben. Wer schickt uns die ersten Fotos?

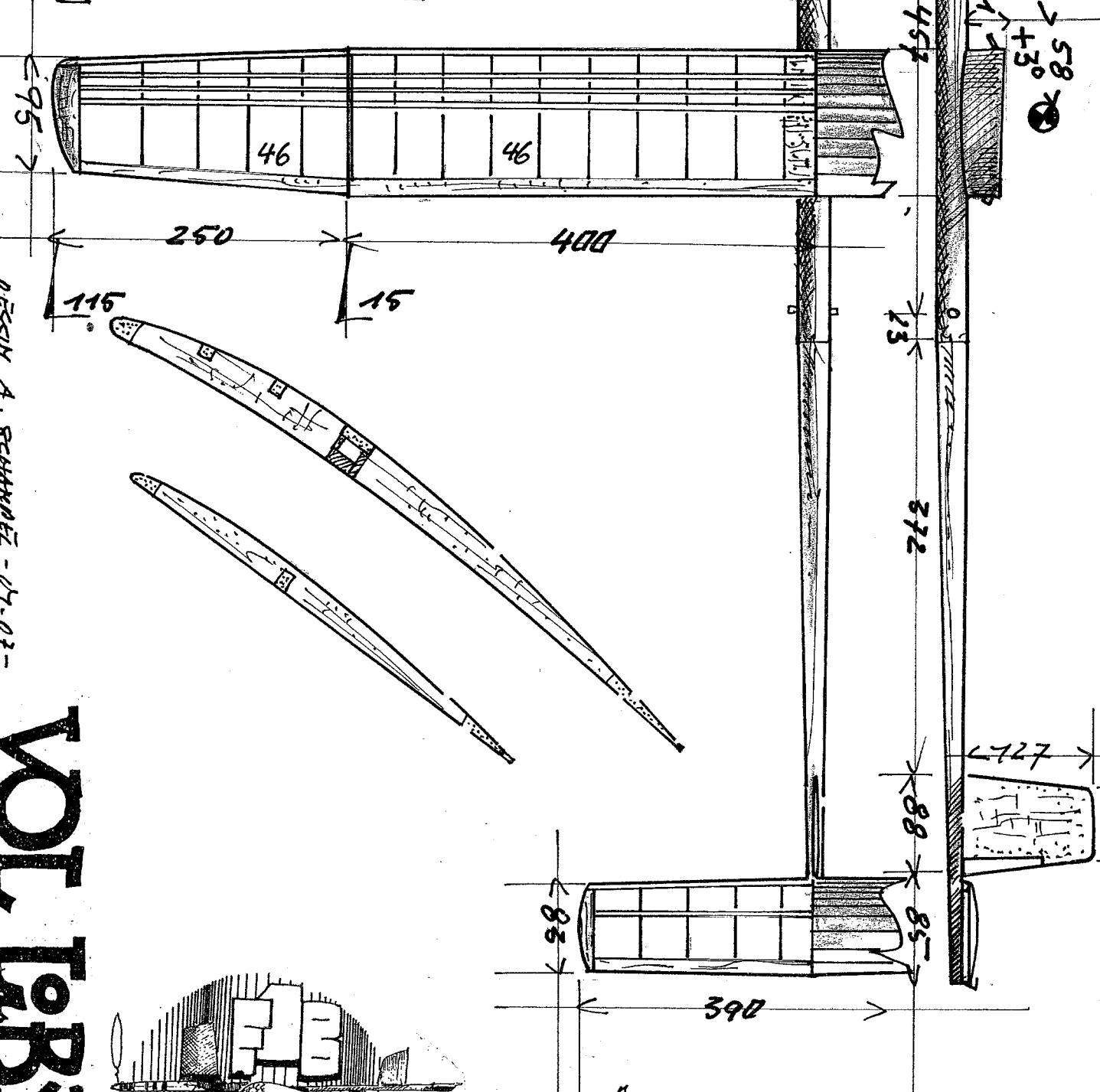
TAROT TOA

0.655m. A. SCAFFAQUE - 0.2.0.4

2KBASIC

TEYZOR II

"APRIS MONOFILE" - 1988



ÉCHELLES 1/1 ET 1/5

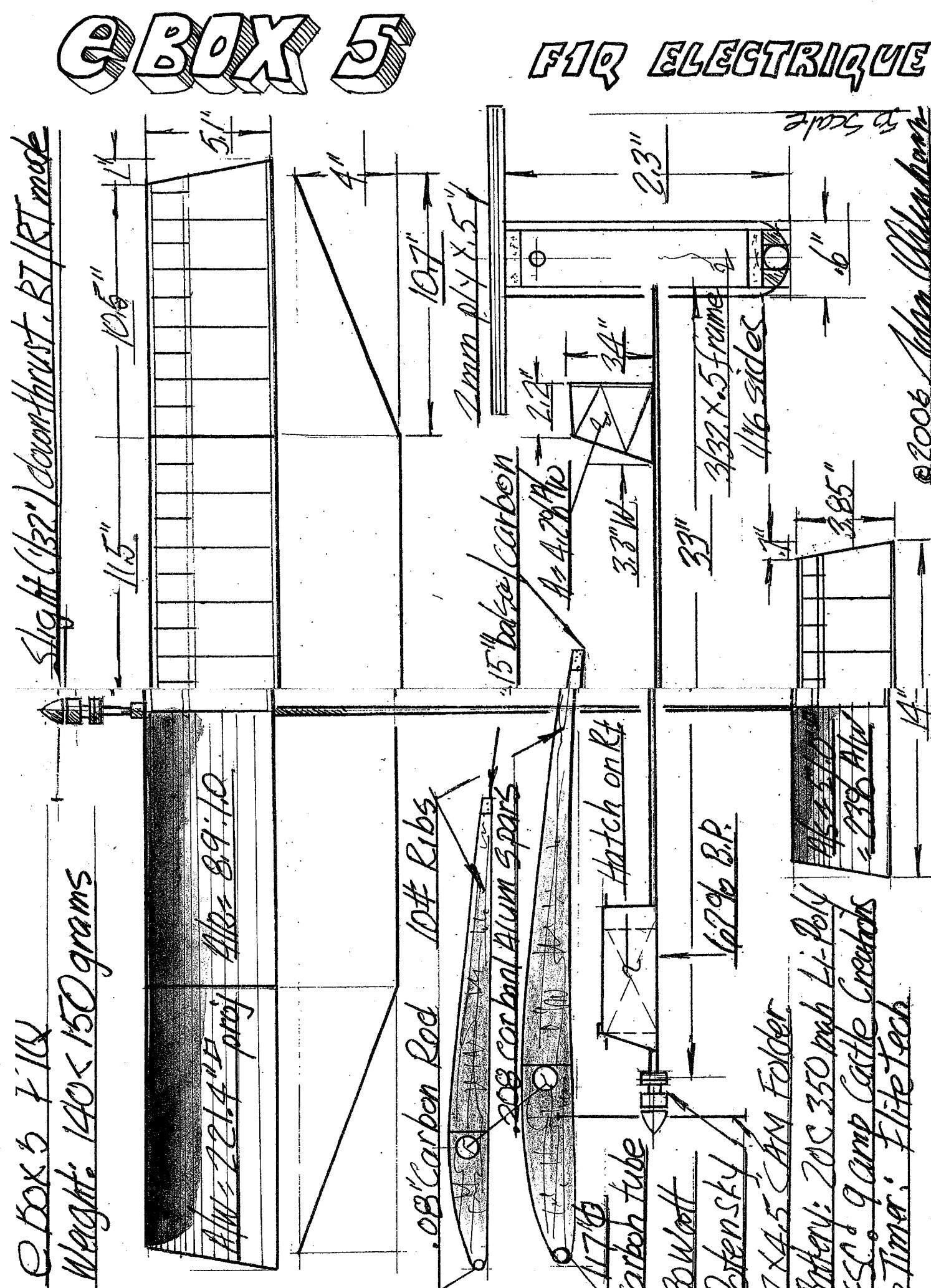
10646

C BOX 5

Slight 1/32" downthrust RT/RT max

Weight 140 < 150 grams

Alt = 21.4" proj 4lb = 0.9.1.0



10647

FIC ELECTRIQUE

2005

John Chisholm

14"

3.65"

.6"

2.3"

1"

116 sides

3/32 X .5 frame

6"

F1Q 3-View: Consensus at El Dorado highlighted the overall simplicity and great performance of this eBox 5 design. It was a winner at the last three contests entered: USFFC, Dual-Club, and now, the FAI at El Dorado. We have been flying F1Q "Light" for the moment, as suggested by Aram Schlosberg and Vic Nippert: 20 second motor run, five rounds, two minute max. Fun.

eBox 5 has very little wood, builds fast, and is quite robust. At five ounces, it outclimbs most familiar rubber types and holds well in glide. Call for more details. (J.O.)

F1Q-3 VILES. - TOUT LE TONNEAU S'EST PLU A RECONNAITRE LA SIMPLICITE ET LA PERFORMANCE DE CE E-BOX 5 - C'EST LE VAISQUELLA DES TROIS PREMIERS CONCOURS ENREGISTRES : USFFC - DUAL CLUB ET MAINTENANT A EL DORADO - NOUS AVONS VOLÉ LEGER POUR LE MOMENT COMME L'AVAIENT SUGGÉRES ARAM SCHLOSBERG ET VIC NIPPERT : 20 SECONDES CINQ VOL'S DEUX MINUTES MAXI - LE E-BOX 5 SE CONSTRUIT RAPIDEMENT AVEC PEU DE BOIS, TOUT EN Etant ROBUSTE AVEC 5 OUNCES IL MONTE PLUS HAUT QUE DES MODELES CLASSIQUES, ET TIENS BIEN AU PLANE.

F1Q - ELEKTRISCH. - AUF DIE DABEI WAREN MÜNSTEE EINSEHEN EINGESTEHEN, DASS DIE EINFACHHEIT UND DIE LEISTUNGEN VON E-BOX 5 SEHR BEINDRUCKEN. ER GEWANN DREI WETTBEWERBE : USFFC, DUAL CLUB UND ZERT DEM FAI EL DORADO. WIR SIND "LEICHT" GEFLOGEN WIE GEWÜNSCHT VON ARAM SCHLOSBERG UND VIC NIPPERT, 20S MOTORLAUF, FÜNF RUNDEN, ZWEI MINUTEN MAX. E-BOX 5 HAT SEHR WENIG HOLZ, IST SCHNELL GESAUT, UND ROBUST. MIT FÜNF OUNCES ÜBERSTEIGT ER ALLE HERKÜMFLICHEN MODELLER, UND HALT SEHR GUT IH GLITZERUNG -



L'AEROMODELISME CLUB THOUARSAIS

A le plaisir de vous inviter à ses

30° JOURNEES INTERNATIONALES DE VOL LIBRE EN POITOU

Qui se dérouleront les

03 et 04 Août 2007 dans la plaine de NOIZE (près de THOUARS 79)

POITOU 2007
BP 36
79101 THOUARS Cedex FRANCE

PETER BROCKS - ALLEMAND - RÉSIDENT AUX U.S.A. - EST ACTUELLEMENT LE NOMÉNDE LE PLUS POLYVALANT LA BAS, ET EN PLUS DE ÇA IL EST TRÈS SOUVENIR AUX PREMIÈRES PLACES EN F1A, FIG, F1E.
PETER BROCKS - DEUTSCHER IN DEN U.S.A. HAT ZUR ZEIT VIEL ERFOLG IN MEHREREN KLASSEN MIT BESTEN PLATZEN IN F1A - FIG - F1E.
BILD UNTER - F1E -

phys. PETER. BROCKS. U.S.A -



Internet

STUCES
et Nicouzes

COLLEZ... COLLI... COLLONS...

Pour des pièces multiples, nervures, entretoises, il y a mieux que d'encoller à la pipette ou autre. Sur un coin du chantier étaler de la colle en une flaque d'une épaisseur d'un millimètre, et trempez dedans le bout à coller. Evidemment cela ne marche que pour une colle à séchage lent.

SUR LE VIF.

L'autre jour j'entrais dans un magasin de bricolage, histoire de voir s'ils avaient du balsa intéressant.

J'entamais une discussion avec un des vendeurs. Ça s'est passé à peu près comme ceci :

- Vous faites quoi, comme vol ?
- Du vol libre, c'est assez modeste de nos jours.
- Parkflyer, ou autrement ?
- Non. Du vol libre. Sans guidage, on laisse juste partir tout seul.
- D'accord. Et avec quel type de radio ?
- Pas de radio. C'est du vol libre.
- Ecoutez, mon vieux. Vous avez l'air à côté. Tous les modèles réduits ont une radio. Sinon, comment vous voulez les diriger ? Vol libre, ça veut dire que vous les menez où vous voulez, pas sur un circuit fixe. C'est comme en natation : le style libre, c'est quand vous nagez comme ça vous plaît.

Mais tous les modèles emmènent une radio.

À la-dessus il m'invite à une de ses sorties d'entraînement. Certains spécialistes de son club sont de vieux connasseurs, avec plus de deux ans de pratique.

J'ai dit merci beaucoup pour les renseignements, et suis parti.

NATIONAUX US 2006.

Organisés par l'AMA. A votre avis, combien de classements en vol libre ? 18 ? 26 ? Vous n'y êtes pas. C'est 43.

www.modelaircraft.org/events/scores.asp

Les dirigeants ont conscience du problème posé par l'organisation de ce mammouth. Ça communique fort, sur Internet entre autres, à ce sujet.

FACE MATTE.

Question. Le papier japon a une face brillante, une autre matte : laquelle doit être à l'extérieur de l'entoilage ? -- Au milieu des réponses classiques concernant un effet de turbulation plus marqué pour la face matte, un intéressant point de vue de Ramon, sur FFML, que voici. J'imagine que la face matte est un

peu plus poreuse, et donc l'enduit qu'on y applique sera mieux amalgamé aux fibres du papier. Alors, un peu plus de solidité finale ? En tout cas ça tend un peu plus après un spray à l'eau, et j'observe que l'entoilage détend moins à l'humidité.

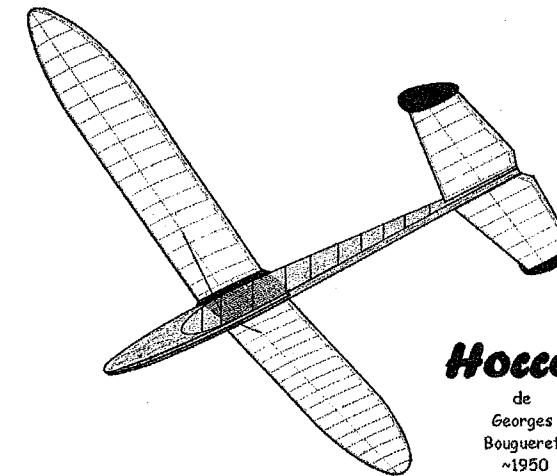
LE MOTEUR ET LA GLISSE.

Un lubrifiant fluide va pénétrer plus facilement dans le moteur caoutchouc, mais il sera aussi éjecté plus vite lorsqu'on remonte ce moteur. En conséquence, si on utilise du silicone comme lubrifiant, il vaut mieux choisir une sorte plus épaisse. Mon choix personnel est une viscosité de 14500 centistokes. Cela ressemble à un sirop d'érable. Laissez-en tomber une goutte sur la surface du produit, elle n'est absorbée qu'après quelques secondes. A l'inverse, je prends du 500 CTS pour graisser les bouts d'écheveau avant de les nouer. Si on noue avec le silicone épais, tout glisse... avec le 500 ça se serre gentiment. - Tapio sur FFML -

NOUVELLES DE LA FFAM...

Vous les trouverez sur le site très officiel : www.moulinsdefrance.org

de la Fédération Française des Amis des Moulins. A eau, à vent, et tout ce qui tourne autour. Malgré des recherches poussées, aucune indication pourtant ne vous sera donnée sur l'aérodynamique de ces splendides machines tournantes.



RÈGLEMENTS FAI.

Vastes échanges sur l'avenir des formules F1A-B-C, apparemment trop performantes pour les terrains existants. D'un côté on propose des réductions de perfo :

câble de 40 m, caout de 25 g, durée moteur réduite - et aussi maître-couple minimum, envergure limitée, thermistors et similaires interdits, suspension des vols pour vent au-dessus de 6 m/s. Ainsi un petit calcul en F1C pour le vent maxi actuel de 9 m/s au sol : à 150 m c'est du 12 m/s, le potentiel des taxis est d'environ 10 minutes, mais à la jumelle on ne suivra que 6 minutes maxi ... où est l'astuce ?

Beaucoup d'intervenants sont contre une réduction de la perfo. Pour ne pas perdre les acquis techniques et théoriques. Pour ne pas perdre l'investissement en argent sur les mécaniques qu'on a à la maison. Parce que les fabricants de caout ne répondront jamais qu'à de grosses demandes (50 tonnes, est-il dit...) et donc ce n'est pas le moment de lésiner sur le poids moteur... Parce que c'est la bulle qui entraîne les modèles au loin, et non la perfo elle-même.

Autres solutions ? Oui, le déthermalisage radio-commandé, mais seulement après 1 minute de vol. Et puis un effort d'imagination, SVP : comment augmenter le nombre de participants aux grandes compétitions ? L'histoire du vent maxi est sans doute à étudier de près, malgré les difficultés techniques et ... familiales (si l'on ne peut voler au jour prévu).

S-7055.PRO
MICHAEL SELIG

SA-7038.PRO
MICHAEL SELIG

S3021.PRO
MICHAEL SELIG

SD-7037.PRO
MICHAEL SELIG

HQW30-90.PRO
HELMUT QUABECK

S-7075
MICHAEL SELIG

SA-7036.PRO
MICHAEL SELIG

SA-7035.PRO
MICHAEL SELIG

HQW25-9.PRO
HELMUT QUABECK

4410.PRO
NACA

HD48.PRO
HANNES DELAGO

MH-32.PRO
MARTIN HEPPERLE

HD49B.PRO
HANNES DELAGO

EDITO SUITE

Je voudrais également souligner , le travail journalistique , quasiment parfait , texte et photos , accompli par Michel Picol sur la rencontre de SISTERON en coupe d'hiver et P 30 .

Les échos sur la publication de la première partie de la SAGA DES CCCP ont été élogieux , et le prochain numéro 175 sera consacré à la catégorie F1B toujours dans le cadre du trentième anniversaire de la publication de Vol Libre .

DEUTSCHE

Es gibt Heute , wie zuvor in der Vergangenheit noch üblich , keine Zeichnungen mehr von Freiflugmodellen , die auf Regionalen Nationalen und Internationalen Wettbewerben im Einsatz sind . Sie sind total aus den Magazinen verschwunden .

Die dazu gehörenden technischen Angaben fehlen also auch und somit ist der Anfänger oder Liebhaber vom Feiflug sozusagen frustriert .

Das " ready to fly " mit dem "Eintopf " lässt nur wenig Spielraum an Fantasie und Persönlichkeit .

Das Fehlen an Raum und Flugfeldern tut noch seines dazu , man kann nicht mehr "feifliegen " .

Eine Möglichkeit bleibt jedoch , und man sollte sie viel mehr benutzen , handgestartete Kleinsegler , die früher viel mehr geflogen wurden , und die in einigen Länder noch geflogen werden .

Sie haben auch noch den Vorteil nicht teuer zu sein und eine pedagogische Grundlage zu haben . Sie bieten sich also gerade dazu an , in Werkstätten von Gross und Klein , alten Hasen und Anfänger gebaut zu werden .

Grundlage , sehr sauber bauen , und eine Ausgangshöhe von 25 bis 30 Meter erreichen . Dazu gehört auch Training zum Wurf , Muskeln sind gefragt !

Wir finden in dieser Nummer einige solche kleinen Segler mit technischen Zeichnungen und Angaben damit sie zum bau einladen

In dieser Ausgabe haben wir auch die Goldene Feder für das Jahr 2006 , die an einen Mitarbeiter von Vol Libre geht über eine Jury von Lesern .

SISTERON

SISTERON
Alpes du Sud den 20-21 Januar 2007

Die erste Ausgabe im Jahr 2006 , hatte einen schönen Erfolg verzeichnen können , und dies trotz einem Wetter das nicht besonders geeignet war für solch einen Wettbewerb .

Aber die Klasseorganisation und das geeignete Umfeld veranlassten die Teilnehmer vom Jahr 2006 wieder zu kommen 25 Teilnehmer haben Diesjahr die Anfahrt genommen . Darunter waren einige Italiener und auch Helmut Werfl .

Dieser Wettbewerb ist Bestand von dem neuen "Eurochallenge " der 10 Wettbewerbe enthält . Die Fanatiker konnten also diesen Wettbewerb nicht auslassen . Und alle die , die mit 10 Gramm Gummi fliegen konnten auch noch dazu in der Klasse P 30 fliegen , alternativ mit FiG . Andere sollten diesem Beispiel folgen .

Freitag sah das ganze nicht so günstig aus , steifer Mistral fegte über das Gelände . Der Einheimige G. Cosnard war jedoch zuversichtlich für das Wochenende , und er sollte recht haben

In Erwartung des Wettbewerbes wurde am Abend um die Tische gefachsimpelt in bester Stimmung .

Samstagmorgen , blauer Himmel , Windstille , ein wares Wunder . Alles wird vorbereitet , und da es noch ein wenig kühl ist , gibt es warmen Wein und Kafe

Um 13 Uhr geht es los .. Abends ist der Helmut schon weit voraus mit seiner Supermaschine

Nachträglich Festessen das den Geschlagenen wieder Mut macht für SonntagSonntag morgen geht es weiter mit dem Erfolg von Helmut WERFL .

Punkt 14 Uhr , Preisverteilung damit die die von Weit kamen noch nach Hause fahren konnten

Die " Coupe des Alpes du Sud " ist nun Bestand von dem " Eurochallenge " und ist von jetzt an nicht mehr zu verfehlen von den Gummidreihern

Sie geht an Jean Wantzenriether , obwohl er selbst im Jury ist . Seine Kollegen haben jedoch entschieden dass er schon lange diese Auszeichnung hätte erhalten sollen . Jetzt ist es geschehen , und wir freuen uns darüber .

Ich möchte auch die sehr schöne Arbeit von Michel Picol (SISTERON 2007) unterstreichen .

FORTS. S. 10656

2^{ème} Coupe d'Hiver des Alpes du Sud Sisteron

20 - 21 Janvier 2007

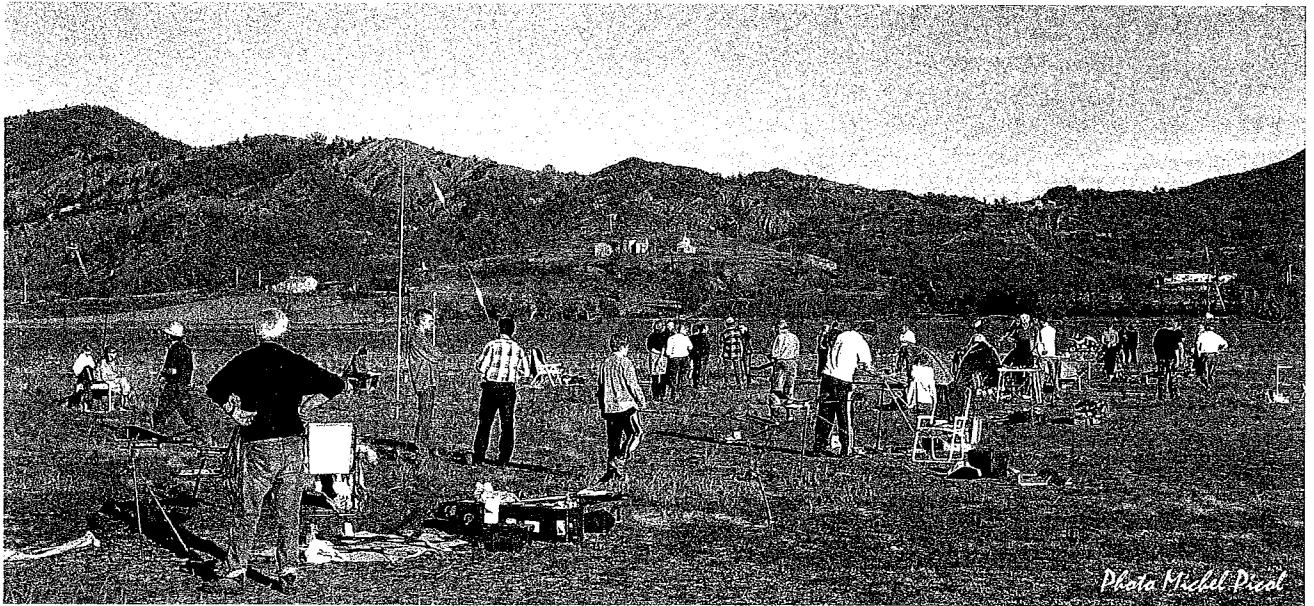


Photo Michel Picot

La première édition, en 2006, de ce concours organisé par Jean-Luc Bodin (AAAA), avait connu un franc succès malgré une météorologie quelque peu capricieuse et contraire aux conditions qui prévalent généralement sur le terrain.

Mais la qualité de l'organisation et l'accueil, tout autant que les commodités de gîte (maisons d'hôtes à proximité) et de restauration sur le terrain (différentes formules étaient proposées lors des modalités d'inscription), ont incité les participants de l'an dernier à récidiver, puisque 25 concurrents ont fait le déplacement cette année. Les provençaux bien sûr, en majorité, quelques franciliens, mais aussi Helmut Werfl ainsi que les transalpins Aldo et Sandro Manoni, Sandro et Ivana Schirru, Mario Rocca et Cesare Gianni.

Le concours faisant partie, dès cette saison, des dix événements retenus pour l'Euro Challenge F1G, les "Efungistes" passionnés ne pouvaient pas rater cette étape. Pour tous les tortilleurs de gomme adeptes des 10 grammes en 14, 12, 10 ou 8 brins, il était par ailleurs possible de concourir à la fois en F1G et en P-30, les rounds étant alternés (une spécificité qui mériterait bien d'être reprise par d'autres organisateurs).

Pour nombre de concurrents, arrivés dès le Vendredi, les conditions météo ne les portaient pas à un franc optimisme puisqu'un fort mistral balayait le terrain, la manche à air flirtant avec l'horizontale. Pourtant, le maître des lieux, Jean Cosnard, était plutôt serein pour la suite du week-end. Eole allait lui donner raison ... En attendant, l'accueil par Michèle au restaurant de l'Aéro-Club "Le Janus", pour le verre de bienvenue et le repas du soir, faisait oublier les inquiétudes de chacun. Autour des tables, les discussions furent particulièrement animées.



Au Janus : Sandro et Ivana Schirru, Mario Rocca

Samedi matin : plein ciel bleu et, divine surprise, le mistral s'est totalement essoufflé dans la nuit. Les stands de remontage se montent et les modèles sortent des caisses. Comme il fait un peu frais, le café et le vin chaud commencent à circuler.



Jean-Luc Bodin

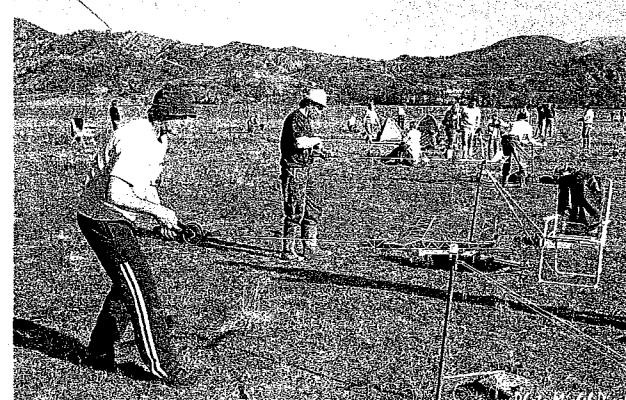
Les plus affûtés des 12 concurrents placés aux trois postes amont pourront profiter de timides mouvements de convection pour obtenir des maxi aux deux premiers vols F1G. Aux trois postes aval, les carottes sont déjà cuites pour certains des 10 autres protagonistes. Dans ce lot, seuls Helmut et Sandro Manoni s'en sortent relativement bien, ne concédant qu'une poignée de secondes. A l'issue du 2^{ème} vol, seuls 4 concurrents auront fait le plein. Au 3^{ème} vol, le peu de vent ayant tourné de 90°, les conditions aéroglyques sont, pour un temps, redistribuées plus équitablement. A la fin de cette première journée, Eric Lee-A-Hing est en tête, étant le seul à avoir fait carton plein. En P-30, où les concurrents auront subi les mêmes avatars (faibles ascendances étroites et fortes descendances), Helmut fait le trou avec son hyper-machine, très au-dessus du lot, à la fois en montée et au plané. Le repas festif du soir, à l'allure de banquet, permet d'effacer chez certains les désillusions de la journée.



Mario Rocca

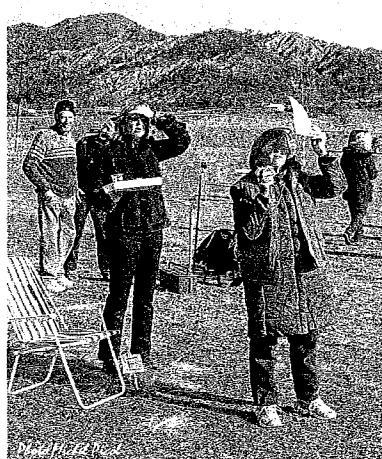
Dimanche matin : reprise des hostilités, après un déplacement de la ligne de départ de cent mètres en amont. Au 4^{ème} vol, à 9h, c'est le calme plat. On retrouve les conditions du Luc, avec un air dense, porteur et peu perturbé, où les temps de vol reflètent plus ou moins la valeur intrinsèque de certains modèles. Au 5^{ème} vol, réduit à 120 s pour cause de vent momentanément rentrant, les maxi sont de sortie (17 au total).

En P-30, la suite de la partie entamée la veille ne fut pas facile non plus ... sauf pour Helmut pour qui les vols de 120 s ne sont qu'une simple formalité. Néanmoins, les suivants immédiats : Francis Frugoli, Henri Lavenent et Denis Laty (qui accroche 3 maxi) ne sont pas très loin et se tiennent dans un mouchoir de poche, à quelques secondes près.



Eric Couvreur et Laurent Sorese au remontage en P-30

D'autres concurrents, à défaut de réussite, n'ont pas manqué d'enthousiasme, puisqu'ils étaient venus avant tout pour le plaisir, comme "Lolo" alias Laurent Sorese, et "Pierre-à-feu" alias Eric Couvreur (lequel eut tous les malheurs avec son modèle). Ce n'était pas non plus le jour, en P-30, pour nos amis italiens. Au plan effectif, le renouveau d'intérêt pour la catégorie ne se dément pas, puisqu'ils étaient 15 partants, dont 12 ayant joué sur les deux tableaux (F1G et P-30).



Appui féminin
au Chronométrage et au Service café



Helmut Werfl en pleine préparation



Helmut Werfl
concentré avant le dernier vol F1G

Au classement provisoire de l'Euro Challenge, Helmut creuse l'écart avec 39 points, devant Louis Dupuis 27 pts, Jean-Luc Bodin 23 pts, Eric Lee-A-Hing 20 pts, Mario Rocca 18 pts, Yann Quellier 17 pts, Denis Laty et Michel Picot 16 pts, Sandro Manoni 15 pts ... Tout n'est pas encore joué, mais ce diable d'Helmut a d'ores et déjà pris une sérieuse option pour le titre. La suite : rendez-vous le 25 Février à Viabon pour la Coupe d'Hiver Maurice Bayet.

Seulement 6 concurrents en CH Anciens, où les vols n'étaient pas cloisonnés (3 vols le Samedi + 3 vols le Dimanche). Les scores sont loin d'être négligeables, compte tenu des conditions aéroglyques. On notera 3 stakhanovistes (F1G + P-30 + CH Anciens) : André Rennesson, Louis Dupuis et Jean Cosnard.

La remise des prix, à 14h pétantes (merci pour ceux qui avaient une longue route de retour), eut lieu dans la salle d'accueil de l'Aéro-Club, en présence du président de l'Aéro-Club Sisteron. Acclamations aux vainqueurs, et chaleureux remerciements aux chronométruses : Evelyne, Gabrielle, Jeannette, Martine, Nadine et ... Gilles, sans oublier le talentueux chef de piste Rémi. Le plus jeune concurrent, Julien Laty (cadet), fut spécialement récompensé, ainsi que le plus malchanceux, Eric Couvreur (kit Ikara offert par Jean Cosnard). De beaux gestes.

Un grand Merci :

- à Jean-Luc Bodin et Martine, pour l'organisation parfaite du concours, et la maîtrise de l'intendance,
- à tous ceux qui leur ont prêté la main pour que cette deuxième édition soit une réussite ; et tout particulièrement :
- à Jean Cosnard, pour la mise à disposition du terrain et des infrastructures de l'Aéro-Club.

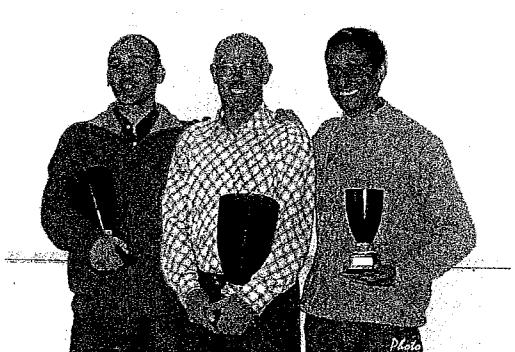
La Coupe d'Hiver des Alpes du Sud est dorénavant un événement incontournable du calendrier des tortilleurs de gomme.

Michel Picot

2^{ème} Coupe d'Hiver des Alpes du Sud

Sisteron

20 - 21 Janvier 2007



Le podium F1G : A. Manoni - H. Werfl - E. Lee-A-Hing



Julien Laty



Le podium P-30 : J.F. Frugoli - H. Werfl - H. Lavenent

Clast	F1G	Nat.	Club	1°	2°	3°	4°	5°	6°	Total
1	WERFL Helmut	GER		175	180	180	180	120	171	1006
2	MANONI Sandro	ITA	AGO Torino	180	169	180	180	120	154	983
3	LEE-A-HING Eric	FRA	Toulon Modélisme	180	180	180	164	120	141	965
4	LATY Denis	FRA	Toulon Modélisme	180	148	130	178	120	180	936
5	DUPUIS Louis	FRA	VL Moncontour	100	180	180	180	120	172	932
6	SCHIRRU Sandro	ITA	FAVL / FIAT	180	180	166	173	120	109	928
7	QUELLIER Yann	FRA	Toulon Modélisme	114	180	159	173	112	180	918
8	MOLINIE Michel	FRA	Paris Air Modèle	112	141	180	180	120	180	913
9	ROCCA Mario	ITA	AC Arezzo	117	175	180	180	120	140	912
10	BODIN Jean-Luc	FRA	AAAA	175	149	180	180	120	107	911
11	PICOL Michel	FRA	Paris Air Modèle	121	152	180	180	120	157	910
12	FRUGOLI Francis	FRA	MAC Marseille	180	180	144	157	117	106	884
13	LAVENENT Henri	FRA	AMC Pujaud	180	180	159	124	120	113	876
14	RENNESSEN André	FRA	Paris Air Modèle	107	121	172	159	120	112	791
15	MARROT Pierre	FRA	Paris Air Modèle	126	127	180	81	120	145	779
16	COSNARD Jean	FRA	AC Riberois	103	138	156	75	120	121	713
17	GIANNI Cesare	ITA	FAVL / FIAT	116	180	131	109	72	102	710
18	NEVERS Romain	FRA	Sèvre Anjou Modélisme	74	93	122	140	120	140	689
19	MANONI Aldo	ITA	AGO Torino	33	180	116	85	110	148	672
20	LATY André	FRA	Toulon Modélisme	99	118	114	111	120	97	659
21	LATY Julien	FRA	Toulon Modélisme	57	141	96	112	120	119	645
22	SCHIRRU Ivana	ITA	FAVL / FIAT	74	88	123	0	0	0	285

Clast	P-30	Nat.	Club	1°	2°	3°	4°	5°	6°	Total
1	WERFL Helmut	GER		120	120	120	120			480
2	FRUGOLI Francis	FRA	MAC Marseille	100	120	116	113			449
3	LAVENENT Henri	FRA	AMC Pujaud	93	120	110	120			443
4	LATY Denis	FRA	Toulon Modélisme	81	120	120	120			441
5	LEE-A-HING Eric	FRA	Toulon Modélisme	86	120	120	102			428
6	NEVERS Romain	FRA	Sèvre Anjou Modélisme	99	120	92	65			376
7	COSNARD Jean	FRA	AC Riberois	109	114	96	52			372
8	QUELLIER Yann	FRA	Toulon Modélisme	74	48	120	120			362
9	SORESE Laurent	FRA	Epervier Sud Luberon	15	107	102	115			339
10	LATY Julien	FRA	Toulon Modélisme	94	73	61	101			329
11	RENNESSEN André	FRA	Paris Air Modèle	69	89	98	60			316
12	SCHIRRU Sandro	ITA	AGO Torino	81	71	77	66			295
13	GIANNI Cesare	ITA	FAVL / FIAT	76	87	0	0			163
14	SCHIRRU Ivana	ITA	FAVL / FIAT	32	113	0	0			145
15	COUVREUX Eric	FRA	Toulon Modélisme	5	9	10	23			47

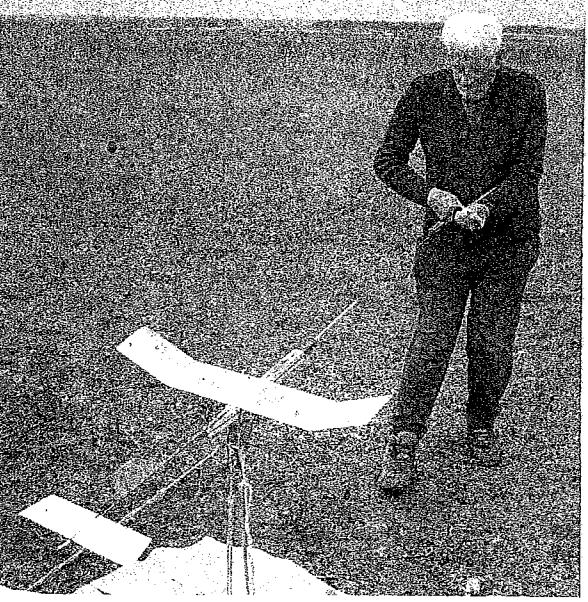
Clast	CH Anciens	Nat.	Club	1°	2°	3°	4°	5°	6°	Total
H.C.	MOLINIE Michel	FRA	Paris Air Modèle	120	120	120	120	119	120	719
1	LEVASSEUR Bernard	FRA	AAAA	88	120	120	80	120	120	648
2	MARROT Pierre	FRA	Paris Air Modèle	120	77	120	120	103	98	638
3	RENNESSEN André	FRA	Paris Air Modèle	94	120	120	120	87	92	633
4	DUPUIS Louis	FRA	VL Moncontour	120	103	120	106	74	101	604
5	COSNARD Jean	FRA	AC Riberois	120	99	84	72	75	72	522

10654

1^{ER} CONCOURS "CHOUETTE"



ENSEMBLE DES PARTICIPANTS



23^{ME} OCTOBRE THOUARS

- L. DUPUIS - J.Y. KELLER ET G. BROCHARD SONT VISIBLEMENT CONTENTS DE METTRE EN ŒUVRE ET EN L'AIR LEUR "CHOUETTE" RAPPELONS QU'LA FORMULE "CHOUETTE" AVAIT ÊTÉ MISE EN PLACE POUR INTRODUIRE UNE CATÉGORIE D'AUTOMODELISME DANS LES RENCONTRES CLAP. C'EST REMONTÉ IL Y A DÉJÀ PAS MAL D'ANNÉES SOUHAITONS A MICHEL REVERAULT LA SUCCÈS DANS SON ENTREPRISE DE REINTRODUIRE LA "CHOUETTE" DANS LES CAMPAGNES DE FRANCE.

MICHEL REVERAULT THOUARS, POITOU NAT DEN VERSUCH GEMACHT DIE "CHOUETTE" (KLEINE EULE) WIEDER IN DIE FR. LANDSCHAFT EINZUFÜHREN. WIE MAN SIEHT MIT EINEM ERSTEN ERFOLG.. DISSES KLEINE GUMMIMODELL WURDE VOR JAHREN FÜR SCHÜLER UND ANFÄNGER VON J. WANTZEN RIETHA ENTWORFEN. WENN PLAN GEWÜNSCHT SIEHE ADRESSE

10655

Classement Classification

NOM et PRENOM	CLUB	VOLS						Total	Place
		1 ^{er} Vol	2 ^{er} Vol	3 ^{er} Vol	4 ^{er} Vol	5 ^{er} Vol			
DUPUIS Louis	VL Moncontourois	120	120	120	120	98	578	1	
REVERAULT Michel	AC Thouarsais	92	75	105	92	68	432	2	
CHABOT Jean Marie	AC Thouarsais	57	66	92	49	82	346	3	
BROCHARD Georges	SA Modélisme	45	36	60	120	58	319	4	
MARQUOIS Bernard	VL Moncontourois	36	76	52	57	34	255	5	
RIGAULT Mickaël	AC Thouarsais	58	54	55	62		229	6	
PHILIPPE Jean Louis	AC Thouarsais	37	42	40	44		163	7	
JALLET Yvon	VL Moncontourois	35	41	13	20	50	159	8	

Premier concours de l'année et premier concours "Chouette".

L'Aéromodélisme Club Thouarsais a organisé le 1er concours de coupe d'hiver du type " CHOUETTE 3 ", modèle unique et conforme au plan publié dans la revue Vol Libre d'André Schandel et conçu par Jean Wantzenriether .

Après un épisode neigeux , le retour du beau temps (ciel brumeux le matin mais dégagé l'après midi) a permis aux concurrents de se déplacer . Les modèles préparés rapidement pour participer à cette première compétition manquaient quelque peu de réglages mais l'esprit de la formule était né .

Un petit regret pour cette première édition : il n'y avait ni cadet ni junior , mais c'est promis le prochaine édition , ils seront présents

Huit concurrents classés , et Jean Maurice Keller s'est contenté de faire des réglages sur sa " Chouette " . Le modèle de Louis Dupuis , spécialiste du caoutchouc, était superbement réglé , malheureusement il n'a pu faire un maxi au dernier vol . Quatre clubs étaient présents : Vol Libre Moncontourois , Sévres Anjou Modélisme , Aéromodélisme Club Thouarsais, et J.M. Keller .

Cette compétition s'est déroulée dans une ambiance bien sympathique . Dès le matin 9 heures , un bon café a rechauffé les participants . La journée s'est terminée par la remise des récompenses et un pot de l'amitié pour la nouvelle année .

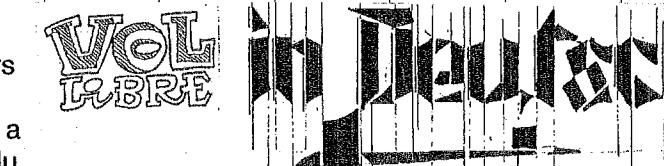
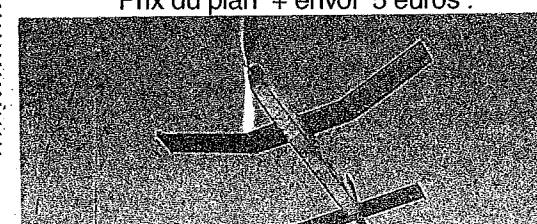
Remerciements aux agriculteurs qui nous ont acceptés sur leurs terrains .

Le plan de la CHOUETTE est disponible auprès de Michèle Reverault 1 Chemin du Grand Corent 79100 ST . Jean de Thouars .

E. mail mreverault@wanadoo.fr

Tél : 05 49 68 01 55

Prix du plan + envoi 5 euros .



Erster Wettbewerb des Jahres und erster Wettbewerb der " Chouette " (Eule)

L'Aéromodélisme Club Thouarsais hat den ersten Wettbewerb CH Chouette organisiert . Einheitsmodelle dessen Plan in Vol Libre von André Schandel publiziert wurde und dessen Entwurf von Jean Wantzenriether stammt .

Nach einer Schneepisode kam das schöne Wetter zurück - ein wenig Nebel am Morgenhimme aber klar am Nachmittag - konnten die Teilnehmer anfahren . Die Modelle ein wenig schnell getrimmt flogen nicht wie gewollt aber die neue Formel war geboren .

Ein kleiner Dämpfer ; es waren keine Jugendliche da , aber sie versprachen dass sie bei der nächsten Ausgabe dabei sein würden .

Acht Teilnehmer wurden platziert und J.M Keller flog sein modell ein .

Die " Chouette " von Louis Dupuis ein Gummispezialist , war bestens getrimmt , schade dass er den letzten Flug nicht voll flog . Vier Vereine waren auf dem Gelände .

Sehr gute Stimmung auf dem Wettbewerb , schon um 9 Uhr Morgens gab es heißen Kaffee der die Teilnehmer aufwärmte , bei der Preisverteilung gab es ein Glas Wein zum Neujahr .

Dank an die Landwirte die das Gelände zur Verfügung stellten .

Den Plan der " Chouette " ist erhältbar bei Michel Reverault 1 Chemin du Grand Cornet 79100 St Jean de thouars
e.mail : mreverault@wanadoo.fr
Preis 5 Euros Porto einbegriffen .

FORTS . VON S . 10651

Der Wiederhall von der Sonderausgabe Vol Libre F1A " Saga CCCP " war gross . Die nächste

Ausgabe von Vol Libre 175 wird sich mit der Klasse F1B der " SAGA CCCP " befassen , immernoch zum 30 ten Geburtstag .

PLUME D'OR 2006

JEAN WANTZENRIETHER

Après de longues années , d'autres membres du jury , ont demandé cette année de transgresser cette loi établie et d'attribuer à Jean Wantzenriether , pour l'ensemble de son oeuvre dans Vol Libre depuis sa création la Plume d'Or 2006 .

J'avoue , que pour moi éditeur de Vol Libre il est certain que sans le soutien , constant et éclairé de Jean , je n'aurai jamais pu maintenir les parutions de Vol Libre , et d'y garder un niveau aussi relevé . Je suis donc tout à fait d'accord

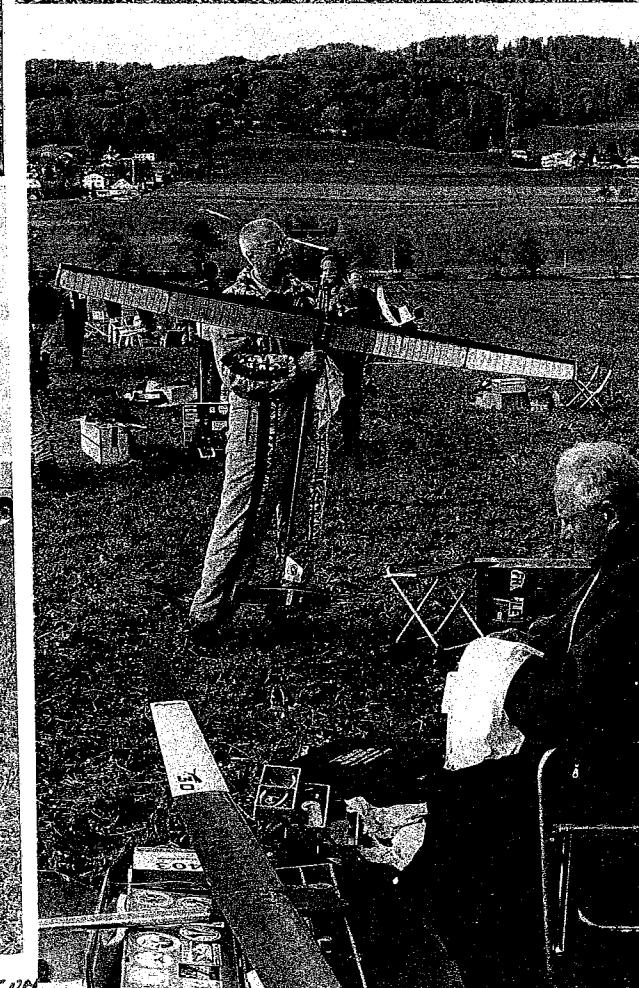
FORTS . 10660

DANS LA SERIE " ATTENTION BETES MECHANIES " " MIKE TURNER " G.B.-

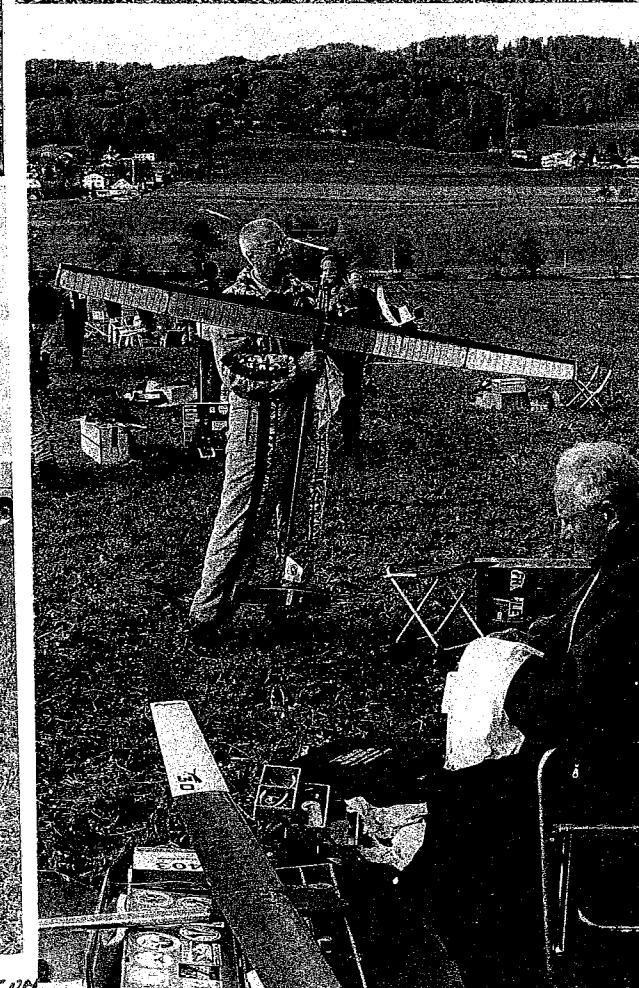
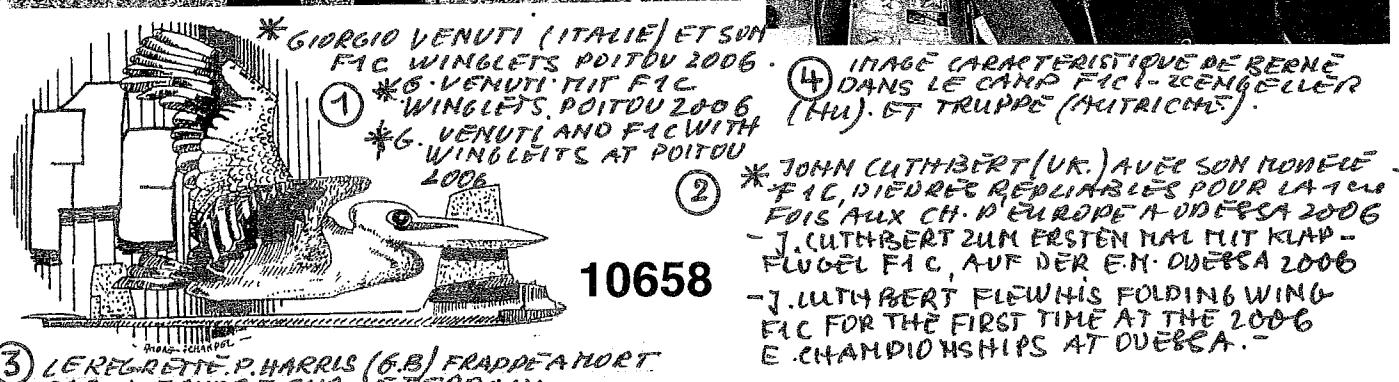


VOL LIBRE

images VOL LIBRE



photos : MARTIN VILLY - U.K. -



1

2

3



JCN ET LES WINGLETS

On a vu des winglets en F1B (chinois...), puis c'est disparu. Sans que soient bien divulguées les raisons. On voit au contraire de plus en plus de winglets en planeurs "grandeur", sans parler des Boeing et similaires. Où est l'astuce ?

Jean-Claude Néglais a été un de nos wakefieldistes de pointe, est passé vélivole, a motorisé une Fauvel AV22, et son fils Benjamin est en équipe de France de vol à voile, voir :

www.ffvv.org/EquipeDeFrance/modules.php?name=Content&pa=showpage&pid=7

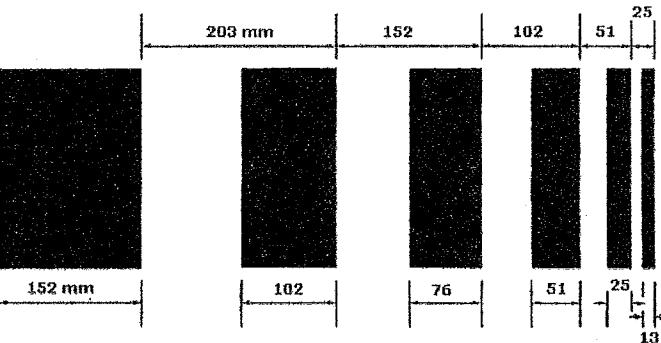
Et donc JCN se retrouve sur les terrains des championnats de vol à voile, avec son intuition de constructeur et des réflexes de modéliste toujours affûtés... Observations. Dans l'équipe de France, la concurrence est rude pour piloter un Cirrus à winglets, et pas le vieux Cirrus dépourvu desdits... car la différence est sensible. Le taxi original, vous avez à le piloter à force de bras, et au bout d'une heure vous n'êtes plus très frais, donc plus très compétitif. Passez sur Cirrus doté de winglets, oh ! mais ça vole tout seul ! Ou presque. Vous maniez le manche du bout des doigts. Dans les petits tabassages votre planeur se rétablit sans votre intervention. Dans la bulle, il grimpe nettement plus vite. Coup d'œil sur d'autres taxis à marginaux travaillés : on retrouve cette aisance de pilotage, sans parler de la perfo (qui nous intéresse moins, ici). -- La question : comment une petite ailette de rien du tout réussit-elle à améliorer

l'air), en ce qui concerne la perfo. Mais le vol en spirale est facilité par une efficacité meilleure des volets. Probablement à cause d'un écoulement plus régulier dans toute la région des bouts d'aile. Cependant à chaque type de planeur un dessin différent des winglets est nécessaire !

Un profil de winglet vol à voile ? Voici : www.mandhsaoring.com/articles/Winglet_Testing.pdf

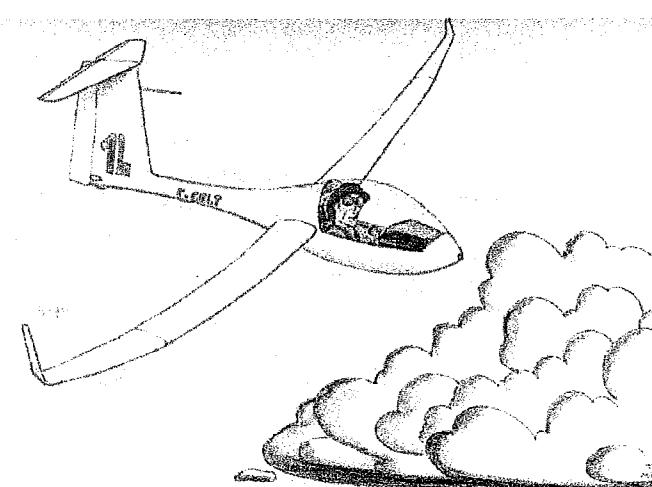
UN ALTIMETRE GRATUIT...

Auteur: inconnu des USA... Vous peignez à l'intrados de votre aile les 6 bandes noires tels que décrits ci-dessous, en respectant dimensions et écarts - mais vous allez du BA au BF, bien entendu. Taxi en



l'air, vous comptez simplement le nombre de bandes que vous distinguez (2 petites n'en feront qu'une, etc) et vous utilisez le tableau ci-dessous pour y lire l'altitude. Si votre taxi est trop petit, supprimez la bande la plus large, et rajustez le tableau. - Tout ceci à adapter à vos rêves et souhaits... Suivant l'acuité de votre vue, il faudra faire des tests ... à l'horizontale, chose pas bien compliquée. Les nombres un peu bizarres rapportés ici viennent simplement de la traduction des pouces et pieds anglais en mesures métriques de chez nous... Voici donc le tableau :

Nombre de bandes visibles	Altitude approximative
6	moins de 61 m
5	61 - 122 m
4	122 - 244
3	244 - 366
2	366 - 518
1	518 - 762
0	plus de 762 m



Heu... pour d'autres croquis avions et planeurs du style ci-contre (c'est pas du GPB, mais ça rappelle rudement, non ? - et vive lui !) (et c'est alsacien) : <http://treusst.free.fr/>

JOUET SEULEMENT ?

bruno.walter1.free.fr/HTML/Card%20modeling.htm vous donne des liens vers plein de maquettes à fabriquer en "carton". Avec un peu de chance et de persévérance, vous aurez à la fois un dessin format PDF et les explications de montage.

Et ci-dessous le profil spécial winglet, dont l'adresse plus haut vous donne les polaires, etc.

PSU94-097 9.7%

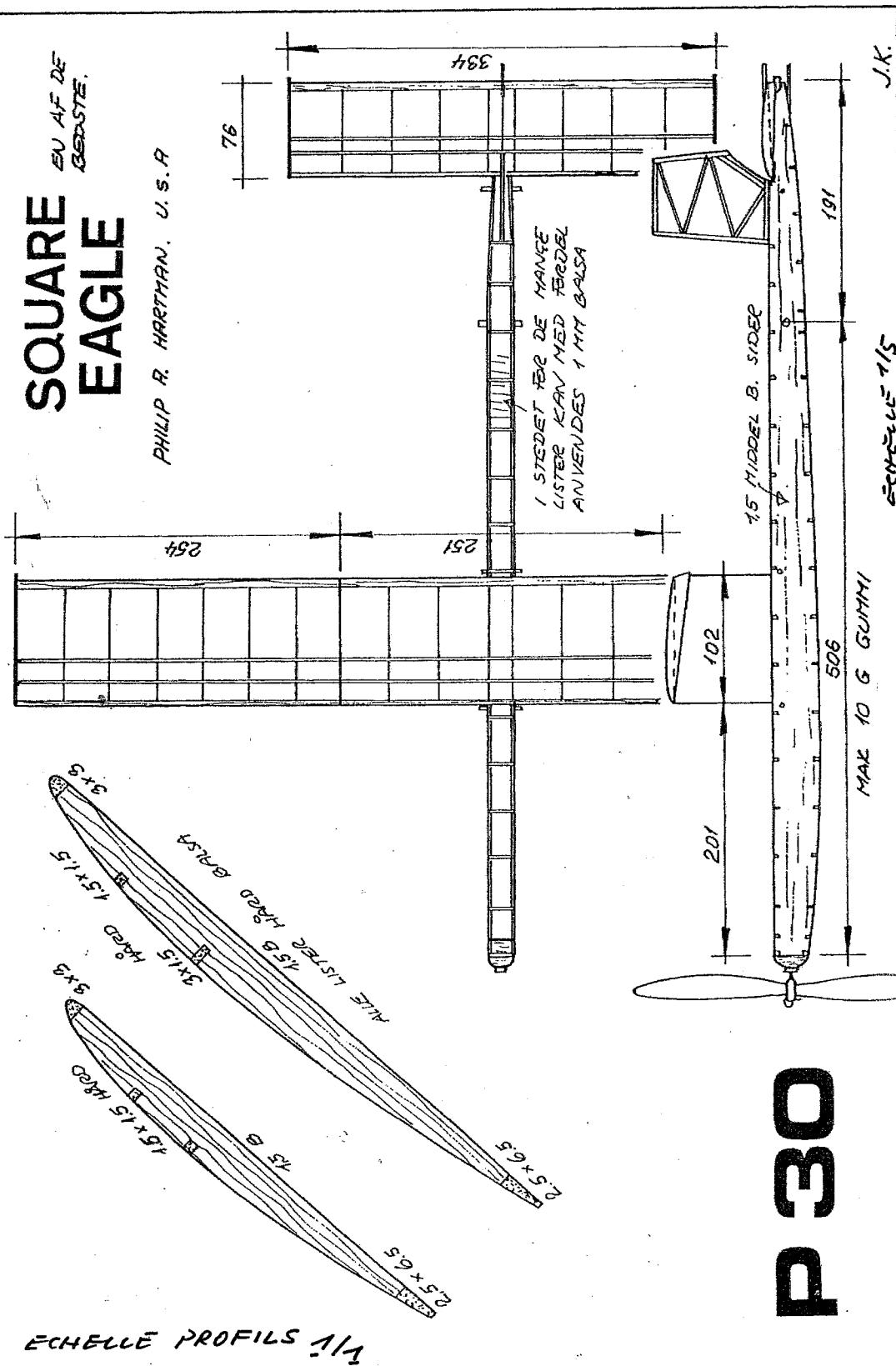
10659

U.S.A.

SQUARE EAGLE

EN AF DE
BERSTE.

PHILIP R. HARTMAN. U.S.A



P 30

ECHELLE PROFILS 1/1

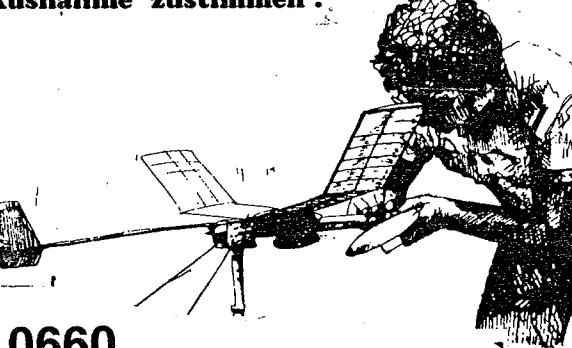
Redaktion von Vol libre teilzunehmen.

Dazu hatte er eine Jury zusammengerufen, bestehend aus Lersern von Vol Libre, die etwas vom Freiflug verstehen.

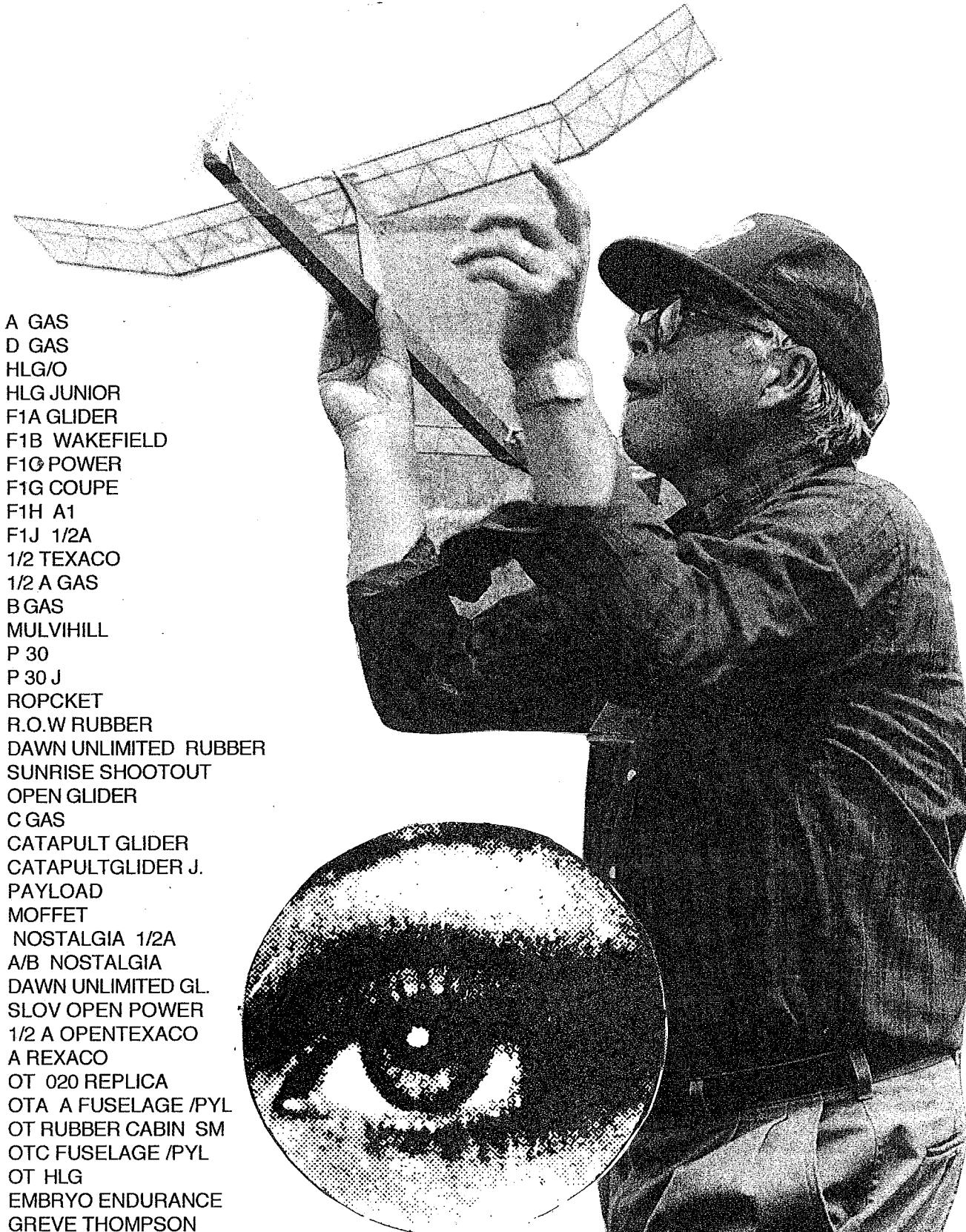
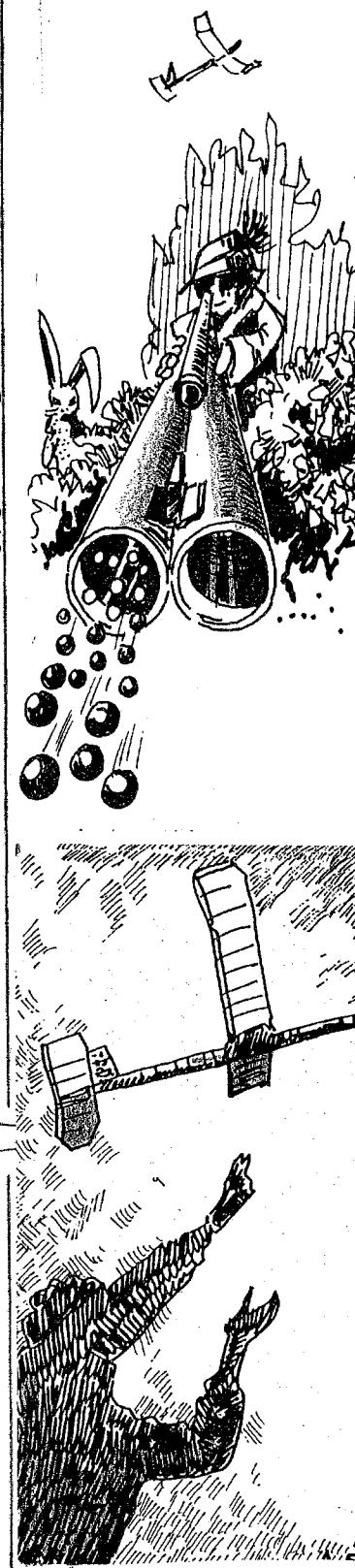
Dazu gehört auch Jean Wantzenriether, der damit, de facto, aus den Anwärtern ausgeschlossen war. Die andern Jurymitglieder haben dieses Jahr jedoch entschieden, trotzdem,

mit Ausnahme, die Goldene Feder Vol libre, Jean Wantzenriether zur erteilen. Dies zum Dank, für seine Gesamtbeteiligung seit dem Erscheinen von Vol Libre über dreissig Jahre.

Ich als Herausgeber von Vol Libre muss eingestehen, dass ich ohne die Hilfe von Jean nie Vol libre über so lange Zeit und mit einem solchen Niveau hätte halten können, ich



F-35



A GAS
D GAS
HLG/O
HLG JUNIOR
F1A GLIDER
F1B WAKEFIELD
F1G POWER
F1G COUPE
F1H A1
F1J 1/2A
1/2 TEXACO
1/2 A GAS
BGAS
MULVIHILL
P 30
P 30 J
ROPCKET
R.O.W RUBBER
DAWN UNLIMITED RUBBER
SUNRISE SHOOTOUT
OPEN GLIDER
C GAS
CATAPULT GLIDER
CATAPULTGLIDER J.
PAYLOAD
MOFFET
NOSTALGIA 1/2A
A/B NOSTALGIA
DAWN UNLIMITED GL.
SLOV OPEN POWER
1/2 A OPENTEXACO
A REXACO
OT 020 REPLICA
OTA A FUSELAGE /PYL
OT RUBBER CABIN SM
OTC FUSELAGE /PYL
OT HLG
EMBRYO ENDURANCE
GREVE THOMPSON

JACK GORE - AVEC P 30

FREE FLIGHT

nfes

10661

ISAACSON WINTER CLASSIC

Saturday weather was OK, air was very solid resulting in many maxouts in the F1 classes. A constant threat of rain resulted in only one $\frac{1}{2}$ hour delay. An indicator of the air is the HLG scores, outstanding flyers but not a single max. Notable was Hal Cover's string of 11, 180s. maxes in Gollywock (we'll go back to Bob White's champagne fly-off next year!).

Sunday was windy and many opted not to fly. This resulted in more pistachio nuts to share!

Just before awards, to resolve the third place tie in F1B, co CD Roger M resurrected the infamous Isaacson tie-breaker, but instead of HLG's we used two Norm F. cat gliders. Ladi Horak and Bob Tymchek launched into a monster thermal, Tymchek's spun in and Ladi was going OOS, luckily the DT brought it down for a 4min.+ flight. Best flight of the day!

Monday, F1E day, had winds over 20mph. We flew two rounds and finished after the world cup on Tuesday.

There were 170 entries in a truly international contest

- Norm Furutani

F1A - 31

PI Name	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Total
1 Mikhail Kochkarev	210	180	180	180	180	180	180	300	310	1900	
2 Peter Brocks	210	180	180	180	180	180	180	300	284	1874	
3 Brian Van Nest	210	180	180	180	180	180	180	300	255	1845	
4 Randy Secor	210	180	180	180	180	180	180	300	232	1822	
5 Sergey Makarov	210	180	180	180	180	180	180	300	232	1822	
6 Chris Lenartowicz	210	180	180	180	180	180	180	282	1572		
7 Kimmo Kulmakkko	210	180	180	180	180	180	180	277	1567		
8 Jim Farmer	210	180	180	180	180	180	180	272	1562		
9 Ken Bauer	210	180	180	180	180	180	180	264	1554		
10 Sergey Smirnov	210	180	180	180	180	180	180	258	1548		
11 Joey Farmer (jr)	210	180	180	180	180	180	180	241	1531		
12 Victor Stamov	210	180	180	180	180	180	180	229	1519		
13 Norm Smith	210	180	180	180	180	180	180	220	1510		
14 Vasily Beschashny	210	180	180	180	180	180	180	218	1508		
15 Rene Limberger	210	180	180	180	180	180	180	211	1501		
16 Don Zink	210	180	180	180	180	180	180	195	1485		
17 Mike McKeever	210	180	180	180	180	180	180	179	1469		
18 Peter Allnutt	210	180	180	177	176	180	180		1283		
19 Jim Parker	210	180	180	171	180	180	180		1281		
20 Hector Diez	210	180	180	180	162	180	180		1272		
21 Mike Thompson	210	180	180	161	180	180	180		1271		
22 Pierre Brun	210	180	180	180	180	180	180		1270		
23 Lee Hines	210	180	180	180	156	180	180		1266		
24 Artem Beschashny (jr)	210	180	180	180	180	180	180	144	1254		
25 Logan Tetrick (jr)	210	180	137	175	180	180	180		1242		
26 Dietmar Schulz	210	180	180	180	180	102	171		1203		
27 Javier Abad	210	110	180	180	161	180	180		1201		
28 Fred Terzian	210	180	180	180	180	59	180		1169		
29 Henning Nyhegn	210	180	180	180	0	180	180		1110		
30 Risto Puhakka	128	180	180	180	0	180	0		848		
31 Ryan McGuckin (jr)	0	0	0	0	0	0	0				

F1B - 33

PI Name	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Total
1 Andrey Burdov	240	180	180	180	180	180	180	300	383	2003	
2 Alex Andriukov	240	180	180	180	180	180	180	300	287	1907	
3 Ladi Horak	240	180	180	180	180	180	180	300	264	1884	
4 Bob Tymchek	240	180	180	180	180	180	180	300	264	1884	
5 Stepan Stefanchuk	240	180	180	180	180	180	180	300	248	1868	
6 Eugeny Gorban	240	180	180	180	180	180	180	300	242	1862	
7 Mike Davis	240	180	180	180	180	180	180	300	232	1852	
8 Sergey Smirnov	240	180	180	180	180	180	180	300	226	1846	
9 Rich Rohrke	240	180	180	180	180	180	180	300	218	1838	
10 Igor Vivchar	240	180	180	180	180	180	180	300	205	1825	
11 Pim Ruyter	240	180	180	180	180	180	180	300	70	1690	
12 Cameron Ackerley	240	180	180	180	180	180	180	300	5	1625	
13 Ron Felix	240	180	180	180	180	180	180	291		1611	
14 Volodumur Vivchar	240	180	180	180	180	180	180	290		1610	
15 Aimee Raymond	240	180	180	180	180	180	180	253		1573	
16 Dick Wood	240	180	180	180	180	180	180	252		1572	

10662

OLD TIM STICK
FAC DIME SCALE
OT RUBBER CABIN
OT B FUSELAGE PYL
OT RUBBER STICK SM
JUMBO SCALE
GOLDEN AGE
FAC POWER SCALE
FAC RUBBER SCALE
OT COMM RUB
FAC PEANUT SCALE
SCALE TEXACO
WM1 MASS LAUNCH
FAC NO CAL
FAC OT GAS /ELEC. CO2

VOILÀ les quelques ! ...catégories vol libre extérieur, qui sont pratiquées lors d'un concours US, le KING ORANGE INTERNATIONAL . Nous ne connaissons pas assez ce qui se passe ailleurs, en Vol Libre , et cela plus particulièrement aux USA . La revue NFFS (National Free Flight Society) en est le reflet . Il y apparaît que lors des différents championnats - qu'ils appellent les NATS - le nombre de catégories pratiquées est aussi pléthorique et laisse rêveur , quand on pense que chez nous , on cherche plutôt à réduire les catégories , surtout anciennes , pour n'accorder que de l'importance aux classes FAI destinées à la compétition .

Alors pourquoi , tant de catégories , Outre Atlantique ?

A vrai dire , on ne sait pas, trop néanmoins on peut penser que là bas , on ne pense pas toujours compétition, mais très souvent , plaisir de voler , et de se rencontrer . Un autre facteur , lui aussi important , est sans aucun doute , et cela est visible sur les photos , le spectacle individuel et collectif .

Par ailleurs la moyenne d'âge des modélistes US semble elle aussi être élevée , et la compétition sportive , avec des efforts physiques

17 Elmer nelson	240	180	180	180	180	180	180	214	1534
18 Blake Jensen	240	180	180	180	180	180	180	205	1525
19 John Clapp	240	180	180	180	180	180	180	190	1510
20 Yrjo Waltonen	240	180	180	180	180	180	180	30	1350
21 Martin Schroedter	240	180	180	180	180	180	180	0	1320
22 Jerry McGlashen	240	180	180	180	180	180	180	0	1320
23 Jack Emery	240	180	180	180	165	180	180		1305
24 George Batiuk	240	180	180	180	180	180	161		1301
25 Bob Piscerchio	240	180	180	180	180	180	149		1289
26 Yuriy Blazhevych	240	180	180	180	146	180	180		1286
27 Mikheev Wikolay	240	180	180	180	180	180	135		1275
28 Mike Mulligan	240	146	180	166	180	180	180		1272
29 Ed Vanland									

13	Peter Brocks	0	0	0	0	0	0
14	Mark Hoffman	0	0	0	0	0	0
15	Jack Emery	0	0	0	0	0	0
16	Stepan Stefanchuk	0	0	0	0	0	0

F1H - 9
PI Name 1 2 3 4 5 6 7 Total Cham.

1	Kimmo Kulmakkko	120	120	120	120	120	180	780
2	Norm Smith	120	120	120	120	120	149	749
3	Victor Stamov	120	120	120	101	120	581	170
4	Mike McKeever	120	120	98	120	120	578	351
5	Brian Van Nest	120	120	120	120	36	516	154
6	Artem Bezchashny (jr)	32	61	0	0	0	93	32
7	Jim Parker	0	0	0	0	0		
8	Mikhail Kochkarev	0						
9	Mike Thompson	0	0	0	0	0		

F1J - 4	PI Name	1	2	3	4	5	6	7	Total	Cham.
1	Ed Carroll	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2	Gil Morris	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3	Bob Gutai	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4	Austin Gunder	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Nostalgia Wakefield - 4	PI Name	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Total
1	Tom Laird	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2	Bernie Crowe	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3	Bud Romak	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4	Mike Mulligan	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

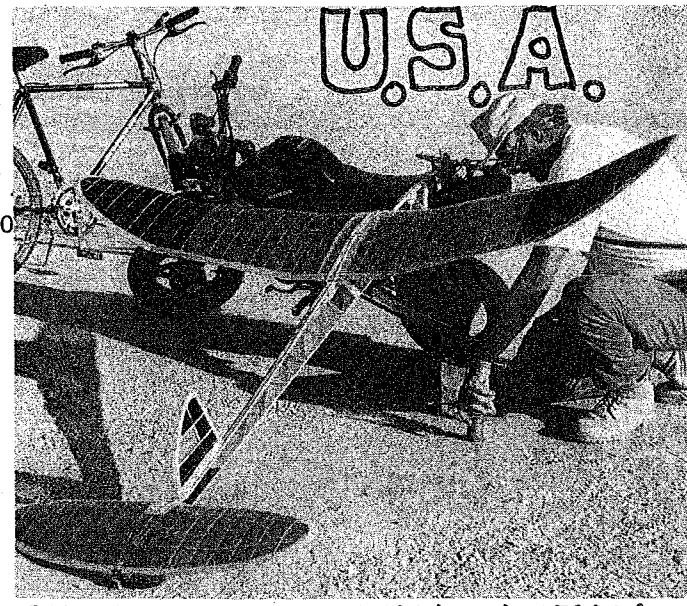
Hand Launch Glider - 7	PI Name	Total
1	Stan Buddenbohm	96 92 68 92
2	Ken Bauer	41 65 47 44 80 55
3	Chinmay Jaju (jr)	45 46 97 40 33
4	Tim Batiuk	54 75 48 48 53 53
5	Dick Peterson	53 50 31 58
6	Lee Hines	43 47 47 46
7	Fred Terzian	0 0 0 0 0

PI Name	1	2	3	4	5	Total
1	Tim Batiuk	41	60	34	90	90
2	Lee Hines	56	69	47	90	315
3	Dave Parsons	40	39	63	61	90
4	Mike Keller	42	90	41	56	293
5	Stan Buddenbohm	32	90	80	48	22
6	Frank Pollard	27	30	48	50	69
7	Chinmay Jaju (jr)	31	22	33	90	40
8	Fred Terzian	37	42	36	62	33
9	Dick Peterson	20	13	29	31	72

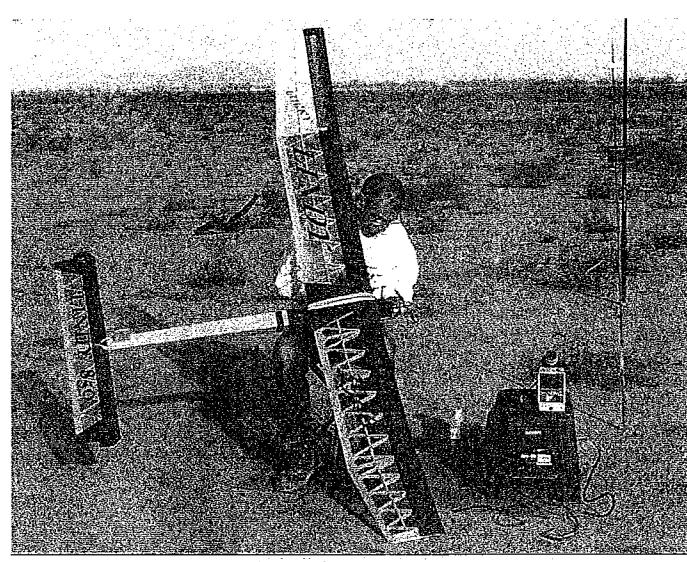
1/2A Nostalgia Gas - 7	PI Name	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Total
1	Norm Peterson NosGas	149	180	180								509
2	Tom Laird NosGas	139	180	180								499
3	Don McNamee	180	180	120								480
Norm Peterson 1/4A	124	98	161									383
Norm Peterson Early	132	119	123									374
Tom Laird Early	137	84	125									346
Jim Hurst NosGas	0	0	0									0

ABC Nostalgia Gas - 5	PI Name	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Total
1	Norm Peterson C	180	9	3								192
Jim Hurst C		0										
Jim Hurst B		0										
Jim Hurst A		0										
Norm Peterson B		0										

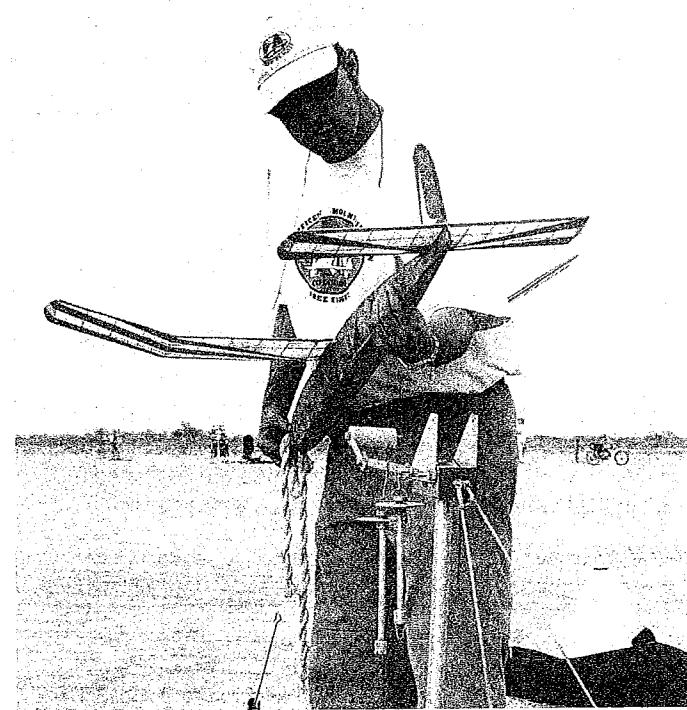
Classic Glider - 3	PI Name	1	2	3	Total
1	Tim Batiuk	119	143	133	395
2	Hector Diez	62	42	115	219
3	Stan Buddenbohm	0	0	0	0



BOB LANGDON WITH THIS WEBRA OF POWERED MODEL TYPE MODEL STAYED IN THE AIR FOR 58 MINUTES.



FRANK RUBERGE (SCOTTSDALE AZ) WITH HIS LUCKY LINDY. FRANK IS A MASTER AT LIGHT BUILDING THIS MODEL REQUIRES 3.5 OZ OF LEAD TO THE XIN WEIGHT



DON DE LOACH (COLORADO SPRINGS) WITH NOSTALGIA RUBBER - HERE IT IS AGAIN

P-30 - 2	PI Name	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Total
1	Andrey Burdov	120	0	0	0	0	0	0	0	0	0	120
2	Chinmay Jaju (jr)	7										7

Mini F1E - 3	Max(s)	60	60	Total
1	Peter Brocks	100.00	100.00	200.00
2	Jack Emery	100.00	21.67	121.67
3	Norm Furutani	54.05	0	54.05

F1E - 7	Max (s)	120	120	120	120	120	Total
</

		1	2	3	4	5	6	7FO1	Total		
1	Kyle Jones	JUSA	210	180	180	180	180	180	200		
2	Anten Bechashny	JUKR	210	180	180	118	180	180	1228		
3	Oliver Cai	JUSA	210	138	180	110	180	180	1178		
4	Timothy Barron	JUSA	180	101	180	180	180	105	1106		
5	Logan Tctrick	JUSA	89	180	180	92	92	180	150		
									963		
									Page 2/4		
F1B		1	2	3	4	5	6	7FO1 FO2 FO3 Total			
1	Vladimir Vivchar	UKR	240	180	180	180	180	300	420	389	2429
2	Alex Andriukov	USA	240	180	180	180	180	300	420	342	2382
3	Blake Jensen	USA	240	180	180	180	180	300	420	318	2358
4	John Sessums	USA	240	180	180	180	180	300	420	308	2348
5	Ladi Horak	CAN	240	180	180	180	180	300	420	306	2346
6	Yrjo Waltonen	FIN	240	180	180	180	180	300	420	292	2332
7	Alexei Bukin	UKR	240	180	180	180	180	300	420	210	2250
8	Aimee Raymond	USA	240	180	180	180	180	300	355	1975	
9	Sergey Smirnov	RUS	240	180	180	180	180	300	314	1934	
10	John Clapp	USA	240	180	180	180	180	300	247	1867	
11	Eugene Gorban	UKR	240	180	180	180	180	300	240	1860	
12	Mike Mulligan	USA	240	180	180	180	180	300	198	1818	
13	Paul Crowley	USA	240	180	180	180	180	288		1608	
14	Charlie Jones	USA	240	180	180	180	180	276		1596	
15	Eddie Vanlandingham	USA	240	180	180	180	180	256		1576	
16	Stephan Stefanichuk	UKR	240	180	180	180	180	250		1570	
17	Pim Ruyter	NED	240	180	180	180	180	194		1514	
18	Aram Schlosberg	USA	240	180	180	180	180	180	187	1507	
19	Yuri Blazhevych	UKR	240	180	180	180	180	180	184	1504	
20	Elmer Nelson	USA	240	180	180	180	180	176		1496	
21	Dave Edmonson	USA	240	180	180	180	180	176		1496	
22	Andrey Burdrov	RUS	240	180	180	180	180	180	169	1489	
23	Ron Felix	USA	240	180	180	180	180	168		1488	
24	Michael Seifert	GER	240	180	180	179	180	180	180	1319	
25	Derek McGuckin	USA	234	180	180	180	180	180	180	1314	
26	Larry Baglini	USA	230	180	180	180	180	180		1310	
27	Brian Van Nest	USA	240	180	169	180	180	180		1309	
28	Rich Rohrke	USA	240	180	180	180	180	155	180	1295	
29	Mike Woodhouse	GBR	240	180	180	180	180	155	180		
30	Igor Vivchar	UKR	240	180	180	151	180	180	180	1291	
31	Walt Gho	USA	240	180	180	180	180	146		1286	
32	Dick Wood	USA	240	180	180	180	145	180	180	1285	
33	Jerry McGlashen	CAN	240	180	180	145	180	180	180	1285	
34	N. Mikheev	RUS	240	180	180	180	180	180	144	1284	
35	Martin Schroedter	USA	240	180	180	180	180	135	180	1275	
36	Sara Radziunas	USA	232	180	141	180	180	180	180	1273	
37	Rolf Seifert	GER	240	180	180	133	180	180	180	1273	
38	Jerry Peck	USA	240	180	180	180	132	180	180	1272	
39	Roger Morrell	USA	240	180	180	130	180	180	180	1270	
40	Bob Tymcheck	USA	240	180	180	180	180	180	1269	1269	
41	Jan Somers	BLG	240	180	180	120	174	180	180	1254	
42	Bob Piserchio	USA	240	148	162	153	180	180	180	1243	
43	Phil Scheiman	USA	240	180	180	106	180	164	180	1230	
44	William Gannon	USA	174	145	180	180	180	180	180	1219	
45	Jeff Schroedter	USA	240	173	81	165	180	180	180	1199	
46	Camron Ackerley	CAN	240	155	180	180	119	176	146	1196	
47	Jack Emory	USA	240	180	180	145	101	180	106	1132	
48	Joel Raymond	USA	164	180	127	180	180	180	17	1028	
49	Al Ulm	USA	240	118	180	180	180	0		898	
										Page 3/4	
F1C		1	2	3	4	5	6	7FO1 FO2 Total			
1	Eugene Verbitsky	UKR	240	180	180	180	180	180	412	2152	
2	Bob Gutai	USA	240	180	180	180	180	401		2141	
3	Guy Menanno	USA	240	180	180	180	180	269		2009	
4	Artem Babenko	UKR	240	180	180	180	180	231		1971	
5	Mat Gewain	USA	240	180	180	180	180	389		1709	
6	Mike Roberts	USA	240	180	180	180	180	382		1702	
7	Norm Poti	USA	240	180	180	180	180	364		1684	
8	Roger Simpson	USA	240	180	180	180	180	342		1662	
9	Faust Parker	USA	240	180	180	180	180	295		1615	
10	Ed Carroll	USA	240	180	180	180	180	292		1612	
11	Yuri Purchuk	RUS	240	180	180	180	180	286		1606	
12	Ed Mathis	USA	240	180	180	180	180	270		1590	
13	Terry Kerger	USA	240	180	180	180	180	264		1584	
14	Gil Morris	USA	240	180	180	180	180	205		1525	
15	Henry Spence	USA	240	180	180	180	180	197		1517	
16	Don Chesson	USA	240	180	180	180	180	170		1490	
17	Ron McBurnett	USA	240	180	180	178	180	180		1318	
18	Peter Watson	GBR	240	180	180	180	168	180		1308	
19	Bucky Servantes	USA	240	180	180	180	180	156		1296	
20	Alan Jack	GBR	240	180	180	180	180	133		1273	
21	Stafford Screen	GBR	240	180	180	180	180	126		1266	
22	Chris Etherington	USA	240	180	180	145	180	148		1253	
23	Frank Schlackta	CAN	240	180	180	180	180	0		1140	
24	Lynn Pulley	USA	240	180	180	162				762	

Cercle fermé et restreint qui est loin de celui qu'on nous avait promis lors de la transgression d'abord et de la suppression ensuite, de la règle du constructeur.



Wie ist es anders

'It would stay right in the sun!' Eddie Vanlandingham (l, Mansfield TX) and Lee Hines (Costa Mesa CA) shade their eyes as best they can while trying to keep a model in sight as it flies directly into the sun.

BULLETIN D'INSCRIPTION ET D'ABONNEMENT A LA AFFS - U.S.A -

IMPORTANT RENEWAL INFORMATION

To continue receiving the NFFS Digest without interruption, your dues should reach the NFFS Membership Office at **least two (2) months before your current expiration date**. For example, if your Digest mailing label says your month of expiration is August, NFFS should receive your payment by June. Do not wait for a reminder from NFFS. You will be late and miss an issue.

If possible, please renew your membership for two years.
International members only – If you renew at least two months before your dues expire, you can now use VISA or Mastercard (on two-year memberships only) by mailing to the address in the application below; by using the shopping cart on our web site freeflight.org; by e-mail to catroper@tampabay.rr.com. No new membership cards sent.

NFFS MEMBERSHIP & RENEWAL APPLICATION

Mail to: NFFS Membership Office
22 Pine Street
Homosassa, FL 34446-4654
USA
Dues include a mandatory \$.50 per year for NFFS membership.

Make checks payable
in U.S. dollars to:
National Free Flight Society

US Residents (Age 19 & over)	2 years	\$48.00
	1 year	\$25.00

Junior Membership (U.S. only)	2 years	\$18.00
Age 18 & under as of July 1 of the current year	1 year	\$10.00

Copy of birth certificate required for new memberships.

All Non-U.S. Residents	2 years	\$56.00
(To use VISA or MasterCard, see Important Renewal Information above.)	1 year	\$29.00

Life Membership US Residents		\$500.00
Non-US Residents		\$550.00

To help reduce expenses of maintaining the NFFS records, PLEASE RENEW FOR TWO YEARS. Thank you!

New Member Renewal Address change

Donation Amount: \$ _____

Current expiration date: Mo. - Yr. _____

PLEASE PRINT

Name: _____ AMA member: Yes No

Address: _____ AMA #: _____

City, State: _____ Zip: _____

Telephone: _____

(IMPORTANT – PLEASE PRINT VERY CLEARLY)

e-mail address _____

Send all renewals, address changes, applications, and
membership questions to the Membership Office.
e-mail: catroper@tampabay.rr.com



*LISTE DES CATEGORIES PRATIQUÉES
AUX CHAMPIONNATS DES U.S.A*

Event/Schedule:

- | | |
|--|--|
| Sunday, August 1 | Tuesday, cont. |
| <input type="checkbox"/> 103 B Gas (O) | <input type="checkbox"/> 142 HH Cat. Glider (J) (S) (O) |
| See Wednesday, August 4
for Jr. and Sr. classes 102-105 | <input type="checkbox"/> 151 Wakefield (J S O) |
| <input type="checkbox"/> 106 Payload (J) (S O) | <input type="checkbox"/> 102, 103, 104, 105 ABCD Gas (J S) |
| <input type="checkbox"/> 128 Moffett (J S O) | <input type="checkbox"/> 102 A Gas (O) |
| <input type="checkbox"/> 150 F1A (A-2) (J) (S O) | <input type="checkbox"/> 140 HL Glider (J) (S) (O) |
| <input type="checkbox"/> 161 Electric B (J S O) | <input type="checkbox"/> 153 F1G (Coupe) (J) (S) (O) |
| Monday, August 2 | <input type="checkbox"/> 155 F1J (1/2A Power) (J) (S) (O) |
| <input type="checkbox"/> 105 D Gas (O) | <input type="checkbox"/> 163-164 CO2 (J S O) |
| See Wednesday, August 4
for Jr. and Sr. classes 102-105 | <input type="checkbox"/> 504 Scale Gas Outdoor (J S O) |
| <input type="checkbox"/> 120 Mulvihill (J) (S) (O) | Wednesday, August 4 |
| <input type="checkbox"/> 122 Dawn Unlimited (J S O) | <input type="checkbox"/> 102, 103, 104, 105 ABCD Gas (J S) |
| <input type="checkbox"/> 152 F1C (Lg. Power) (J S O) | <input type="checkbox"/> 102 A Gas (O) |
| <input type="checkbox"/> 154 F1H (A-1) (J) (S O) | <input type="checkbox"/> 140 HL Glider (J) (S) (O) |
| <input type="checkbox"/> 160 Electric A (J S O) | <input type="checkbox"/> 153 F1G (Coupe) (J) (S) (O) |
| Tuesday, August 3 | <input type="checkbox"/> 155 F1J (1/2A Power) (J) (S) (O) |
| <input type="checkbox"/> 104 C Gas (O) | <input type="checkbox"/> 163-164 CO2 (J S O) |
| See Wednesday, August 4
for Jr. and Sr. classes 102-105 | <input type="checkbox"/> 504 Scale Gas Outdoor (J S O) |
| <input type="checkbox"/> 107 Cargo (J S O) | Thursday, August 5 |
| | <input type="checkbox"/> 101 1/2A Gas (J) (S) (O) |
| | <input type="checkbox"/> 124 P-30 (J) (S) (O) |
| | <input type="checkbox"/> 501 Peanut Scale (J S O) |
| | <input type="checkbox"/> 503 Scale Rubber (J S O) |

All processing will be done 4-7 p.m. the day prior to the event and 7-9 a.m. the day of the event.

Banquet: Tuesday, August 3 at 6:30 PM*

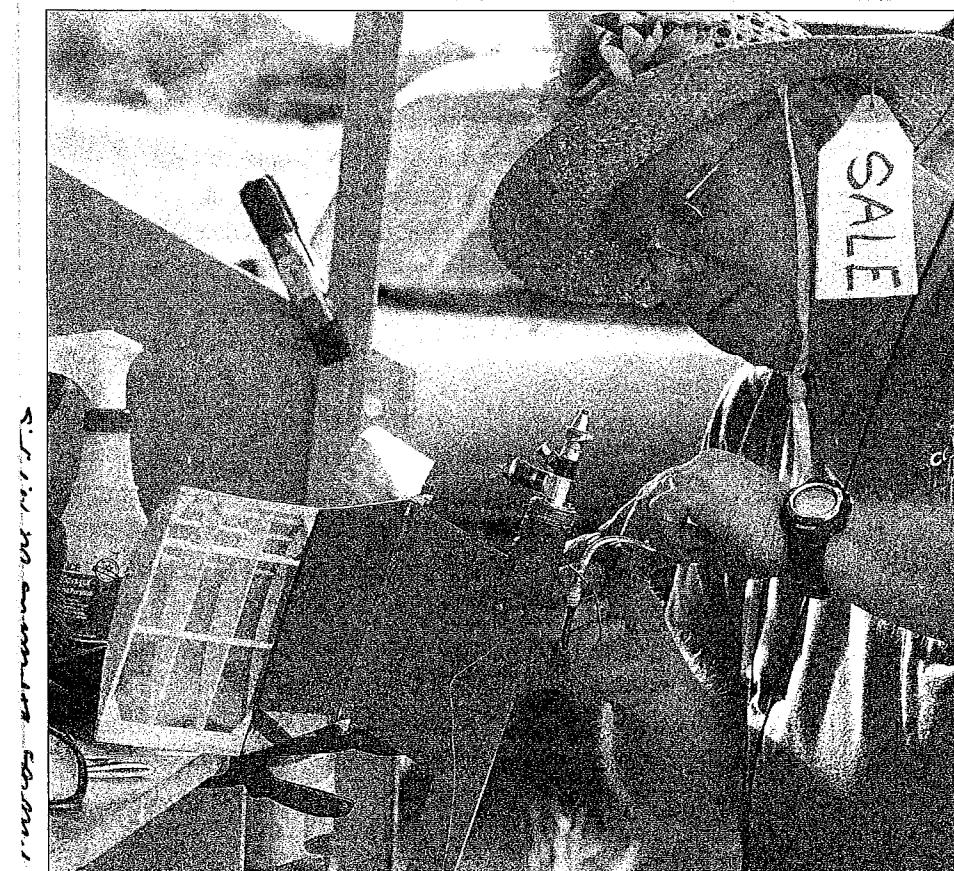
Fees:

Open: \$25 first event, \$8 each additional event
Jr/Sr: \$5 flat fee (any number of events)

*See NFFS entry form for details.



Bob Mattes (Saint Charles MO) takes a break with his big Zeek Nostalgia Gas model. He won C Nostalgia Gas. Bob chairs NFFS Competition Committee, with oversight of the National Cup program. (Mayes photo)



Dean McGinnis (Lakeland FL) was the talk of the Mini Pearl event at Muncie Nats, with this Minnie Pearl hat he specially crafted for the occasion. Dean won Mini Pearl at KOI by eight seconds over Nats winner Dick Covalt. (Mayes pic)

U.S.A. -VON S 10667
FORTS.

F1A, B, C, und Heuer
auch H, G und E. !

Dieser geschlossene Kreis

, von denen die Modelle kaufen können und von denen die sie verkaufen, ist weit entfernt von dem was sich Manche versprochen hatten als die Erbauerregel gestrichen wurde ! Im Gegenteil die Teilnehmerzahlen sinken .

Zu bemerken ist dass Peter Brocks , siet einiger Zeit in verschiedenen Klassen , shr gut fliegt , und sich damit auf den ertsen Plätzen auszeichnet . Bravo Peter " et bonne continuation , nous sommes avec toi " ! .



EN HAUT: BOB MATTES (ST. CHARLES MO) SE REPPOSE UN INSTANT AVEC SON "ZEEK" BIG ZEEK NOSTALGIA GAS. IL FUT LE VAINQUEUR EN C NOSTALGIA GAS.

EN BAS: DEAN MC. GINNIS (LAKELAND FL) FAIT L'OBJET DE CONVERSATION AU MINI PEARL CONCOURS A MUNCIE DURANT LES NATS. IL A FRAPPE FORTE A CETTE OCCASION, DEAN D'ABORD AVEC S' D'AVANCE SUR DICK COVALT.

10669

VIAVON 2007

24 et 25 Février

4 ième Critérium Philippe LEPAGE

22 ième Coupe d'Hiver Maurice Bayet

Jean-Pierre Di Rienzo

Jamais deux sans trois

Ce proverbe résume parfaitement et, malheureusement, les conditions météorologiques qui ont sévi lors de ces deux jours. Les organisateurs, PAM, 4A et UA d'Orléans, avaient espéré pour 2007 une embellie, qui aurait fait oublier la Bérénina des années précédentes. Mais si l'homme propose, dame nature dispose. Les médias avaient donné des prévisions désastreuses pour ce dernier week-end de février, pluie et vent soutenu. Ces prédictions allaient-elles se réaliser ? le samedi ? le dimanche ?

Dès le samedi, aucun doute n'est permis, pour la troisième année consécutive, les conditions météo seront désastreuses. Certains n'hésitent pas à affirmer que c'est encore pire que les années précédentes.

24 Février 2007

4 ième Critérium Philippe LEPAGE

Le samedi, les rafales de vent et la pluie incessante laissent augurer un concours difficile, et qui sera difficile. Un temps de coupe d'hiver, une vraie COUPE D'HIVER pour volibristes courageux, comme diront certains modélistes présents. Dès 9h les précipitations s'atténuent et cessent, malheureusement, le vent en rafales de secteur sud-ouest / ouest, toujours aussi fort 30 à 35 Km/heure, va porter les modèles loin, très loin dans la plaine en direction de Viabon, zone nord. La récupération des wakes sera difficile dans ces champs récemment labourés, dans cette terre de la Beauce, humide et collante.

Et pourtant, malgré ces conditions ingrates et épisantes, le nombre des inscrits qui n'ont pas déclarés forfaits, est relativement important : 25 en F1B et 9 en wakes anciens.

F1B / Wakefield moderne

La participation fut légèrement inférieure à 2006, 27 engagés, mais toujours aussi internationale. Walt Ghio est fidèle comme en 2005 et 2006, et pourtant il vient des USA. Une colonie anglaise n'a pas hésité à traverser la Manche pour concourir. Michaël Woodhouse, David Greaves ancien vainqueur du Critérium Pierre Trébod à Marigny en 1975 devant ...Philippe Lepage, ainsi que Mike Woolner 7^{ème} de la Coupe du monde 2006. Yvan Kolic, serbo-croate, 2^{ème} de la Coupe 2006 est présent. L'incontournable Klaus Salzer est accompagné de son compatriote Harald Meusburger. Anselmo Zéri, infatigable compétiteur est au rendez-vous. Et une importante délégation française : Serge Tedeshi, une nouvelle fois meilleur français, Marquois's family, Stephen Jallet, Guy Buisson, et 2 juniors Paul Coutineau et une charmante demoiselle Eloise Rigault. A noter l'absence de Bernd Silz vainqueur de la Coupe du monde 2006 et du Challenge en 2005, 2006.

Au premier vol, fixé à 210 secondes, 6 concurrents ont réussi le maxi, soit 25%, une hécatombe. En effet en 2006 au troisième vol 17 compétiteurs avaient réalisé 3 maxis, et en 2005 au cinquième vol 18 wakeux avaient engrangé les 5 maxis. Ce premier tour est fatal à certains concurrents qui voient s'envoler leurs espoirs. Trois compétiteurs en resteront là, et des "pointures", Guy Buisson, David Greaves et Michel Picol.

Au deuxième vol, fixé à 180 secondes, 7 concurrents ont réussi le maxi, mais seulement 3 totalisent 2 maxis. De nouveau 3 compétiteurs en resteront là, dont Léa Marquois 2^{ème} en 2006.

Au troisième vol, fixé à 180 secondes, 6 concurrents ont réussi le maxi, mais seulement 3 avec 3 maxis. De nouveau 2 concurrents ne poursuivront pas le concours, dont W.Ghio troisième en 2005, chronométré "0". En fin de matinée Lucien Adjadj des 4A enregistre des pointes de vent à 48Km/h.

Au quatrième vol, fixé à 180 secondes seulement 4 maxis sont chronométrés et 3 compétiteurs totalisent 3 maxis.

Au cinquième vol, fixé à 180 secondes de nouveau 4 maxis sont réalisés, mais il ne reste que 2 concurrents à 5 maxis. Ce tour fut fatal à Michaël Woodhouse, le chrono s'étant arrêté à 92 secondes.

Le Fly-off disputé entre Yvan Kolic et Mike Woolner tourne à l'avantage du britannique qui l'emporte de 3 petites secondes.

Le classement s'établit ainsi :

- | | |
|---------------|---------|
| 1 . Woolner | Mike |
| 2 . Kolic | Yvan |
| 3 . Woodhouse | Michaël |
| 4 . Zéri | Anselmo |
| 5 . Tedeshi | Serge |

Wakefield anciens

Cette catégorie nous offre toujours un merveilleux spectacle. Réalisées en dentelle de balsa, motorisées par 80 grammes de caoutchouc ces machines sont fragiles. Voler dans ce vent, fatal à 4 modèles, est téméraire. Et pourtant neuf audacieux, dont 5 britanniques, vont concourir. Notre vétéran Claude Weber présente courageusement deux wakes. Trois vols sont demandés aux concurrents.

Le premier à tenter un vol, est Jacques Delcroix avec le grand Caméléon de Marc Cheurlot, « long comme un jour sans pain »*, fuselage long de 1,57m tout en baguettes de balsa 3x3 léger, entoilé japon. Le score est faible : 9 secondes. Par une violente rafale il est plaqué au sol, tout l'avant se pliant en accordéon.

Puis nos amis anglo-saxons emboîtent le pas à Jacques. Les remontages des wakes anglais demandent des précautions, pour emmagasiner les 60 à 80 grammes de gomme, mais 50 grammes maxi pour les modèles de nos frenchies (règlement FFAM). Les wakes anglais, présents, sont tous pourvus d'une hélice en roue libre. Si le rendement en plané est inférieur à une hélice repliable l'esthétique en vol est incomparable. Paradoxalement, le premier Wake doté d'hélice repliable se classera à la 4^{ème} place. Alors qu'en fin de matinée, Lucien Adjadj enregistre sur son anémomètre des rafales à 48 Km/h, Michael Marshall, vainqueur de l'édition 2006 réalise un maxi. Son compatriote Chris Stracham, vainqueur en 2005, réédite ce chrono en fin d'après-midi, alors que le vent a faibli.

Lucien Adjadj réalise en matinée deux vols prometteurs. Pour son 3^{ème} vol, Lucien va jouer de malchance. Lors du remontage, les noeuds de l'écheveau montent sur l'anneau. Au lancer un bruit bizarre se fait entendre, mais le PAB 39 continue son vol, puis se met en perte. Verdict du chrono sévère : 48 secondes. Au retour de la récupération le modèle laisse entrevoir les origines de l'incident. L'anneau de l'écheveau s'est décroché de l'axe d'hélice. Libéré, l'écheveau à moitié déroulé s'est tassé au fond, en éventrant le fuselage.

Notre troisième représentant concourt avec une de ses créations, le Garrigou 53, motorisé par seulement 40 grammes de caoutchouc. Roger Garrigou est venu s'entraîner plusieurs fois dans la semaine réalisant de beaux vols. Lors du concours, son modèle ne peut réitérer ses vols d'entraînement, en permanence chahuté, il se rétablit difficilement sous les rafales. Les temps des vols ne reflètent pas la valeur du modèle.

L'omniprésent Claude Weber présente 2 modèles : le New Look de Jacques Morrisset et une de ses créations le Wake 39. Le troisième vol du New Look se déroule dans la tourmente, pluie et rafales de vent. Secoué comme un fétu de paille, il va se poser loin, très loin, totalisant un score de 82 secondes. Quant au Wake 39, très joli wake à cabine, entoilé kraft léger, muni d'une hélice bipale repliable, le troisième vol lui est fatal. Claude lance, semble-t-il, trop verticalement et vent de face. Pris par le vent, le Wake 39 entame un looping et en pleine vitesse percute le sol. Tout l'avant est broyé jusqu'à l'implanture de l'aile.

Le classement s'établit ainsi :

- | | |
|--------------|---------|
| 1 . Stracham | Chris |
| 2 . Marshall | Michaël |
| 3 . Adjada | Lucien |
| 4 . Tyson | Edward |
| 5 . Weber | Claude |

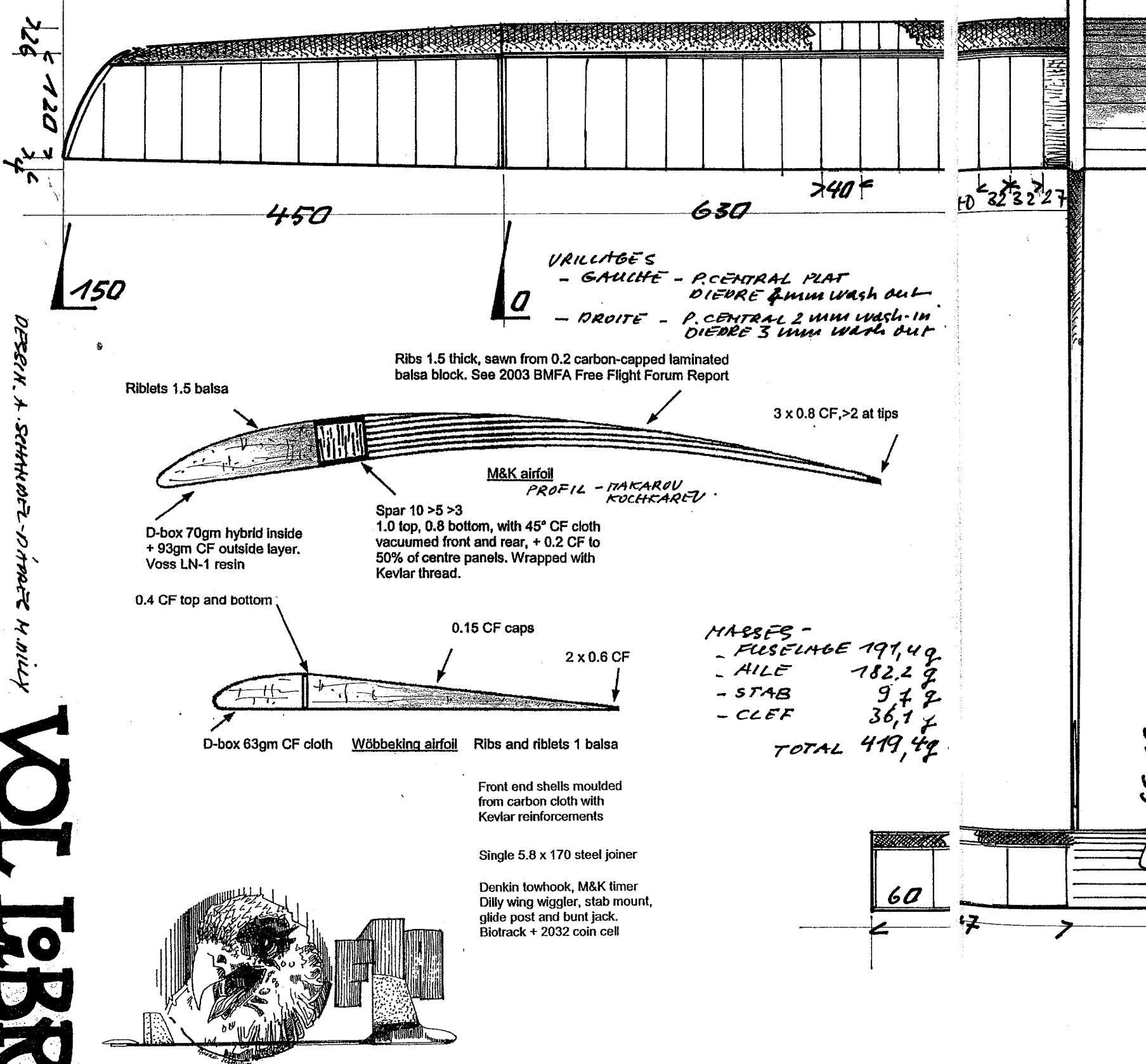
A 17 heures, le concours Wakes anciens est clos, et 18h30 pour les modernes. La remise des prix, présidée humoristiquement par Pierre Marrot, se déroule dans le club house de l'aéro-club, à l'abri des intempéries, un verre de champagne à la main. Riche dotation, coupes et bouteilles de vin, qui feront oublier aux concurrents, nous l'espérons, les affres de la compétition. Lucien Adjadj, premier suivant le règlement FFAM (moins de 50 g de caoutchouc) et 3^{ème} aux classements confondus, se voit doublement récompensé.

* « Long comme un jour sans pain », c'est ainsi que Gérard Pierre-Bès présentait le Wake de Philippe Lepage 3^{ème} au championnat de France 1968, dans le MRA n° 361 de juin 1969. Wake malicieusement baptisé par Philippe : PAM.R2, "bonni soit qui mal y pense" avait dit Henri VIII, roi d'Angleterre.

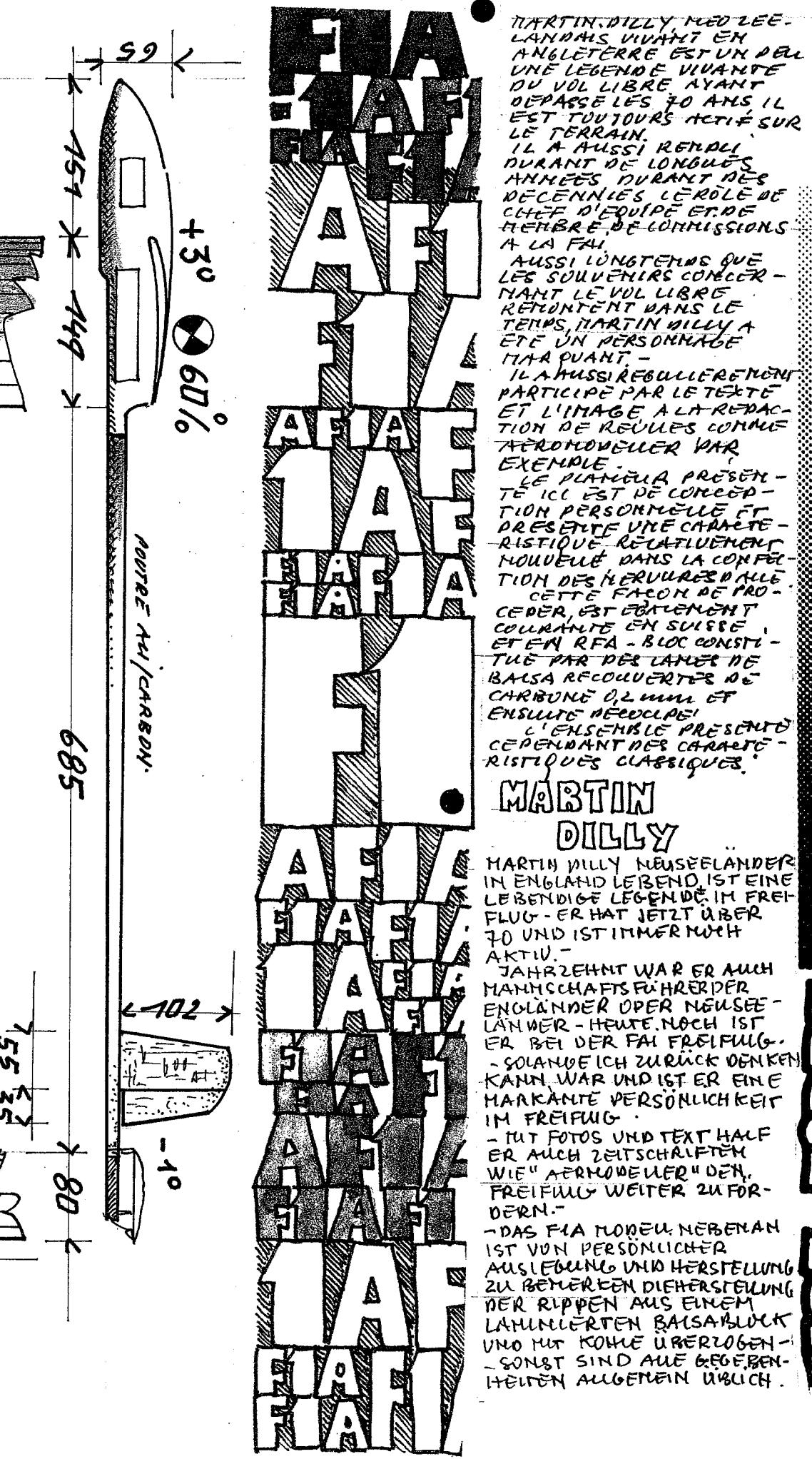
VOL LIBRE

DERRH. + SCHATTNER - DRAZEN M. DILLY

BILLY BUNTER 5 MARTIN DILLY



ÉCHALLES 1/5 ET 1/1 POUR PROFS. - 03-07 10672



10673



A. RENNESSEN A L'ABRI SOUS LA TENTE -

ROBERT GARRIGOU TOUJOURS AUSSI YOUNG !

25 Février 2007

22 ième Coupe d'Hiver Maurice Bayet

Comme le samedi, les conditions météo du dimanche s'avèrent aussi désastreuses. Fortes précipitations et vent de 40 à 50 Km / heure de moyenne avec des pointes à 65 Km/h avait annoncé la veille la miss météo de TF1. Volera ou volera pas, question que se pose les modélistes présents, mais pour certains la réponse est sans appel, ils prennent le chemin du retour. En montant la tente de la régie, pas moins de 10 courageux aident à cette opération, les organisateurs décident, après réflexions de proposer aux concurrents, encore présents, le règlement adopté en 2005.

Après réunion des modélistes dans le club-house, Frédéric Nikitenko, en anglais puis en français, expose le déroulement du concours : 1 seul round, 3 vols à effectuer avec un modèle moderne ou un modèle ancien, fin du round à 14 heures.

Seulement quinze modélistes relèvent le défi, dont 3 juniors du club d'Orléansr !!!!! et 6 anglo-saxons. Voler par un vent de 40 à 50 Km /h de moyenne, qui souffle en rafales, semble irréel, de la folie objectent certains. Et pourtant huit coupistes réussissent les 3 vols demandés par les instances organisatrices. Pour six concurrents le concours se terminent au premier vol, abandon ou coupe d'hiver endommagé à l'atterrissement ou ayant au lancer, violemment percuté la planète, plaqué au sol par une rafale. Avec un vent aussi violent, en rafales, les vrais problèmes se situent avant et juste après le lancer et bien évidemment à l'atterrissement. En vol, les modèles balayés, ballottés comme des fétus de paille sont les jouets du vent. Il faut lancer au bon moment et après !!!!!!! ils se débrouillent. Les grands modèles, même carbone, sont plus exposés. Les modèles aux ailes plus souples ou plus petits sont moins fragiles.

Nos amis d'autre-manche, qui volent avec des modèles anciens, ont prouvé le bien fondé de ce choix : 1^{er}, 3^{ième}, 7^{ième}. Ironie du sort, le modèle de ces 3 concurrents n'est autre que le Fuit 3 de Jean-Pierre Beissac, conçu en 1954. Le fidèle John White présente un Low-Wing de..... René Jossien, et se classe 9^{ième}. Le 5^{ième} britannique, David Greaves ne fait qu'un vol avec une machine moderne, véritable mini-wake. Le 6^{ième} anglo-saxon, Michaël Marshall détruit au lancer son Lo Zigolo de Guido Féa, création de 1951. Plaquée au sol par une rafale à son premier vol, il est irréparable; verdict du chrono : 4 secondes.

Le second de cette dantesque coupe d'hiver, Charles Lusisic du PAM, concourt avec un modèle dont les ailes sont en polystyrène extrudé renforcées carbone, fuselage tout carbone. La souplesse des ailes est impressionnante sous les rafales, il sera pourtant crédité du 2^{ième} meilleur vol, en 101 secondes. A la récupération de son 2^{ième} vol, Pierre Marrot retrouve son coupe d'hiver éparpillé, fuselage endommagé, une partie de l'aile droite broyée, la balise gisant à plusieurs mètres. Le concours est terminé pour Pierre. François Yronde, de l'Association des 4A, se classe en 5^{ième} place avec un coupe créé par Jean Wantzenriether pour les débutants : la Chouette. Après chaque vol, François séchait l'entoilage sur le tableau de bord de son véhicule !!

Le premier junior, qui termine à la sixième place, a fait preuve de persévérance. Suite à des problèmes, fuselage brisé, aidé par les membres du Club d'Orléans, sous la houlette de Jacques Blanchard, il entreprend les réparations. Dans les sanitaires du club-house, il fait sécher la colle, ainsi que l'entoilage détrempe. Le remontage de l'écheveau s'effectue dans le club-house à l'abri des intempéries. Longue attente d'une accalmie sous la protection d'un camping-car, avant de lancer pour un vol, bref et court. Le vent le porte au-dessus de la ferme, dans les rabattants : le chrono s'arrête à 34 secondes

Quant aux autres concurrents, leurs réussites sont diverses. Le tableau des résultats se passe de commentaires : sur 45 vols possibles, 32 sont chronométrés, aucun maxi, 50% des vols chronométrés sont inférieurs à 50 secondes et 7 sont inférieurs à 30 secondes !!!!!!!

Le classement s'établit ainsi :

1. Stracham Chris
2. Lusisic Charles
3. Tolhurst Peter
4. Miard Michel

Comme la veille, la remise des prix, richement dotée, et le vin d'honneur se déroulent dans le club-house présidé par Jean-Pierre Challine. Chacun reçoit son prix, assurément bien mérité.

Il serait impardonnable de clore ce reportage en oubliant de remercier toutes les personnes, membres du PAM, UA d'Orléans et 4A, qui ont œuvré pour le bon déroulement de ces RUBBER DAYS. Et également à notre hôte Alexandre Patte, qui depuis de longues années nous accueille, puisse-t-il le réaliser encore longtemps. Longue vie au Critérium Philippe Lepage et à la Coupe d'Hiver Maurice Bayet.

SWEDISH CUP 2007

Open international World Cup Contest

DATE	17/05/2007 - 18/05/2007		
PLACE	RINKABY, (SWEDEN)		
DISCIPLINES	F1A, F1B, F1C		
SCHEDULE	<p><u>May 17:th (Thursday)</u>. Arrival and registration from 1500. Test flights at the field.</p> <p><u>May 18:th (Friday)</u>. Contest day F1A, F1B and F1C. Briefing on site 7.15. Preliminary start of first round 8.00. Competition in five rounds. Maximum time and length of rounds will be announced during the briefing and is subject to change due to weather conditions.</p>		
TIME KEEPING	No official timekeepers.		
CONTEST RULES	FAI Sporting Code, except for time keeping.		
INTERNATIONAL JURY	FAI-Jury is announced before start of the contest.		
Entry FEE	250 SEK , 350 for 2 or more classes.150 SEK for juniors. Entry fee is paid on registration.		
CONTACT	<table> <tr> <td>Lars-G Olofsson Bronsaldersgatan 66 42163 Vastra Frolunda Sweden Tel. +46 31 473560 friflyq@comhem.se</td> <td>Per Findahl Tel. +46 705 656513 Tel. +46 223 22957 per.findahl@telia.com</td> </tr> </table>	Lars-G Olofsson Bronsaldersgatan 66 42163 Vastra Frolunda Sweden Tel. +46 31 473560 friflyq@comhem.se	Per Findahl Tel. +46 705 656513 Tel. +46 223 22957 per.findahl@telia.com
Lars-G Olofsson Bronsaldersgatan 66 42163 Vastra Frolunda Sweden Tel. +46 31 473560 friflyq@comhem.se	Per Findahl Tel. +46 705 656513 Tel. +46 223 22957 per.findahl@telia.com		

CONTEST DIRECTOR

CAMPING WILL NOT be allowed on the site this year

We recommend <http://www.campenbau.com/camp.de/> "Camp Ahus" which also provides busses.

Also on the same location you can find http://www.ffu.dk/nordic_cup.htm

OV 1183

10676

CAUDRON 109

Biplane léger de sport et d'école , la Caudron 109 était un monoplan parasol propulsé par un Salmson de 40 ch (30 kW).

Le fuselage était constitué par une structure légère en bois de section rectangulaire , entoilée , tandis que la partie centrale de l'aile reposait sur quatre courts mâts de cabane verticaux . Quant aux panneaux externes ; ils étaient haubanés de chaque côté par des mâts en duralumin articulés à la base du fuselage . Toute l'aile était revêtue de toile , et les panneaux extérieurs étaient repliables le long du fuselage en vue de faciliter le transport sur route ou le stockage .

Le train d'atterrissement en tubes d'acier était à essieu brisé . L'élève , ou le passager selon le cas , était installé dans un habitacle à l'air libre situé sous la section centrale de voilure , le pilote instructeur se trouvant assis immédiatement derrière sous un décrochement du bord de fuite . la double commande n'était utilisée que pour l'écolage .

Dessiné par René Talpin , le prototype vole pour la première fois au cours du mois de mai 1925 et connaît un certain succès . Utilisé par les grands pilotes comme Thoret et Delmotte pour battre des records de distance , il fut également populaire auprès des aviatices françaises comme Maryse Bastié et Léna Bernstein . Le C 109 qui remporta le premier concours international de tourisme , en 1925 à Bruxelles , se classe en tête du rally international des avions légers de Zurich en août 1927 .

Sur les quatorze machines construites , six furent achetées par l'aviation militaire française pour effectuer des missions de liaison . Plusieurs dérivés furent réalisés , qui se distinguaient des précédents par des détails mineurs .

Le C/109 2, unique survivant de la série , le C 109 n°6 fut désigné C 109/2 en 1950 après avoir reçu un moteur Salmson 5 Aq de 85 ch et l'immatriculation F-PFLN .

Cet appareil est aujourd'hui conservé au musée de l'Air et de l'Espace

Caractéristiques
monoplan biplace de sport et d'école .

-Moteur

Salmson AD 9 en étoile de 40 ch

Performances

Vitesse maxi au niveau de la mer . 126 km/h autonomie 4 heures .

Masse

à vide 328 kg maxi 555 kg .

Dimensions

envergure 11,50 m longueur 6,15 m hauteur 2,27 m surface alaire 20 m² .

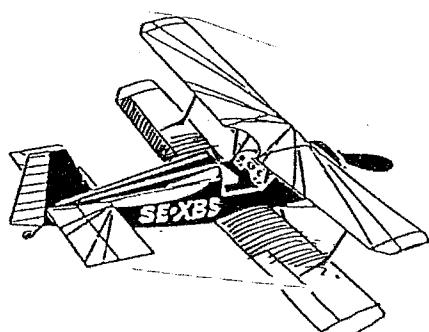
Zweisitzer, leichtes Schul und Sportflugzeug, war die CAUDRON 109 ein Hochdecker mit 40 CV Antrieb .

Der Rumpf rechteckig, bestand aus leichtem Holz mit Überzug . Der Flügel wurde durch vier kurze Maste getragen . Die ganze Tragfläche war Stoffbezogen , und die Ausenteile konnten dem Rumpf entlang geklappt werden , um den Transport zu erleichtern . Das Fahrwerk war aus Stahlrohr . Pilot und Schüler sassen in einer offenen Kanzel unter dem Mittelflügel . Die Doppelsteuerung wurde nur um Schulflug benutzt .

Durch René Tapin gezeichnet flog der Prototyp zum ersten Mal im Mai 1925, und hatte gleich grossen Erfolg . Grosse Piloten wie Thoret und Delmotte schlugen damit Weltrekorde , auch berühmte Damen wie Maryse Bastié und Iena Bernstein flogen das Flugzeug . 1925 wurde die C 109 Turismussieger auf dem internationalen "Salon" in Brüssel , und gewann die Rally der Leichtflugzeuge in Zürich August 1927 .

Von den 14 gebauten Maschinen wurden sechs vom franz. Militär gekauft als Verbindungsflugzeuge . Weitere wurden mit einzelnen Änderungen gebaut .

Eine Maschine ist Heute noch im dem Musée de l'Air et de l'Espace in Paris .



10677



Le CAUDRON 109

Mono ou biplace léger de tourisme à moteur 9 AD SALMSON de 40 CV

1^{er} au Concours International tourisme Bruxelles 1925
1^{er} Rallye International avions légers Zurich 1927
1^{er} Rallye International de Reims 1928



Année
1925

Centrag

1

train à l'échelle

Diedre 12

Doigt cap 3/10
Soudé

Axe
cap 5/10

D

Contours Ailerons

Musée de l'Air
Notice Caudron
Savoir

Documentation:
Aviation Magazine 895.264

Bord de Fuite balsa, 1,2x5 profilé
et festonné

Points fixation
mats

balsa 1x1

balsa 2x1

balsa 1,5x1,5
CP 5/10

Styrofoam
ou balsa tendre

1

2

3

4

5

6

7

balsa 5/10
ou
8 papier
calque

9

Balsa 8/10

Lisses paille Ø 0,5 ou
bois dur 0,5x0,5

Balsa 1x1

10678

Echelle : 1/27,3

Maquette Volante Taille

Peanut longueur 230 mm

Dessiné par E. Fillon

Aéromodéliste

F

Béquille
Bambou

Recouvrement

en papier Japon fin ou condensateur
tendu à l'alcool

F-AITI

Moteur factice 9 cylindres Williams
Souplisseau ou thermofit

Moteur caoutchouc
une boucle de 350 mm de
long poids 15 à 4 gr

Acétate 2/10

Mats balsa
dur profilé
1,5x4

Roue balsa
Ø 24

fil dacron 0,1

Paille Ø 1
+ Balsa 1 profilé

Fil laiton 0,5

Balsa
1x3
profilé

Balsa 1,2x1,2

Contours
stabilo à
l'échelle

balsa 1

balsa 1,2

Balsa
0,6

balsa 1x2

balsa 1,2x1,2

Balsa
1x4
profilé

festonné

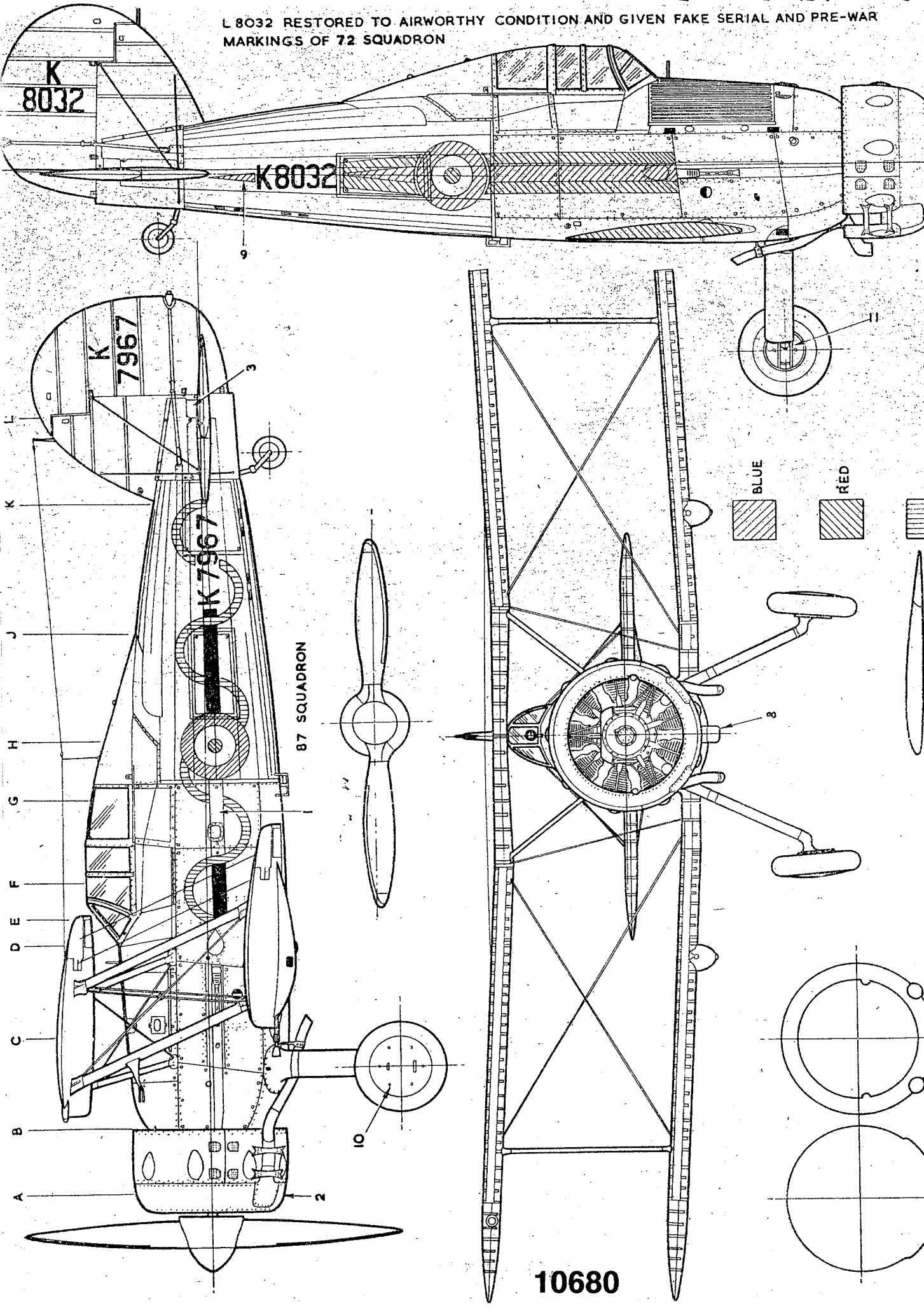
10679

60
60

C
A
B
E

GLOSTER GLADIATOR MKI

L 8032 RESTORED TO AIRWORTHY CONDITION AND GIVEN FAKE SERIAL AND PRE-WAR MARKINGS OF 72 SQUADRON



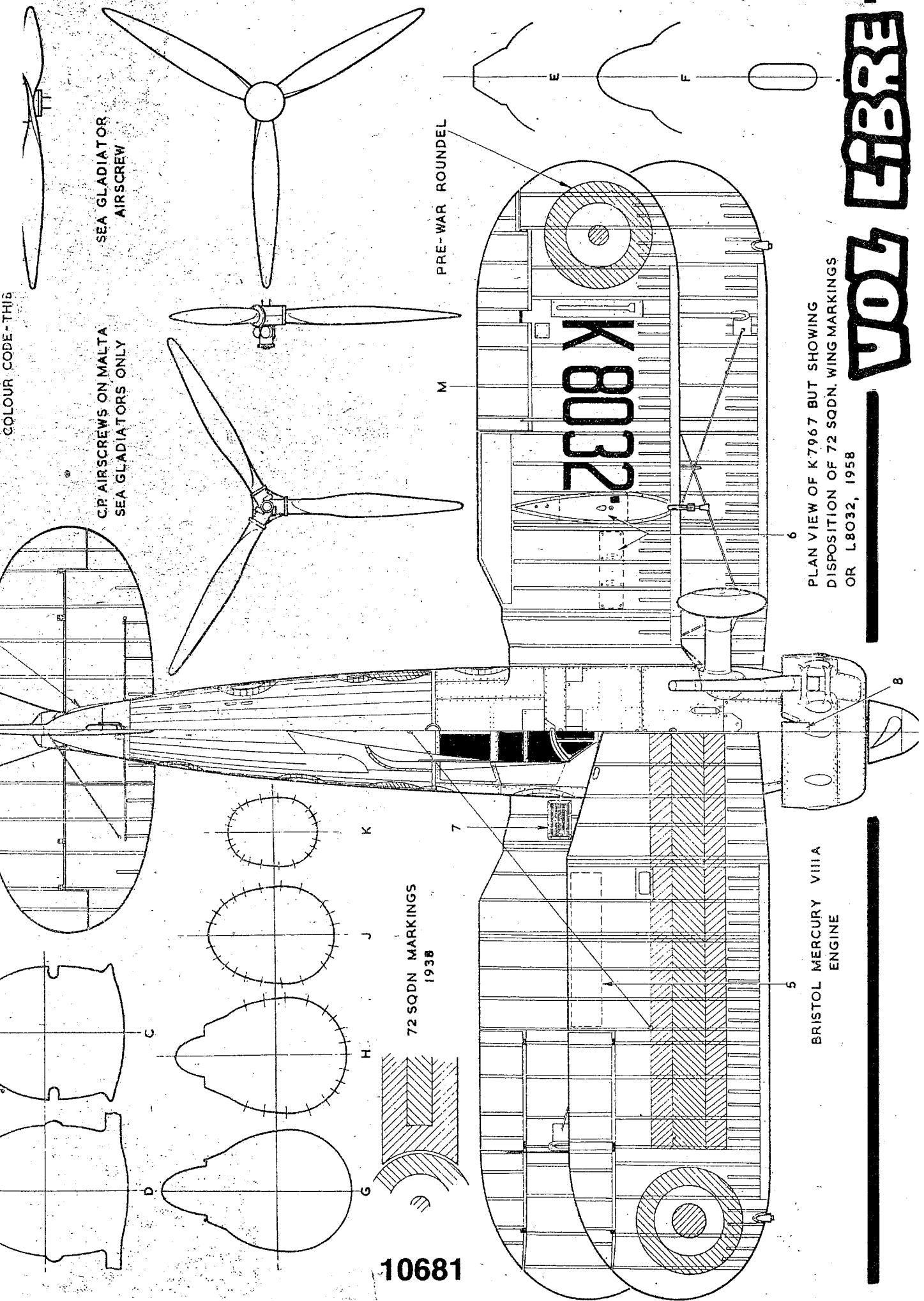
M COLOUR CODE - THIS SHEET

GREEN
BLUE
RED

COLOUR CODE - THIS
RED
BLUE
GREEN

C.P. AIRSCREWS ON MALTA
SEA GLADIATORS ONLY

SEA GLADIATOR
AIRSCREW

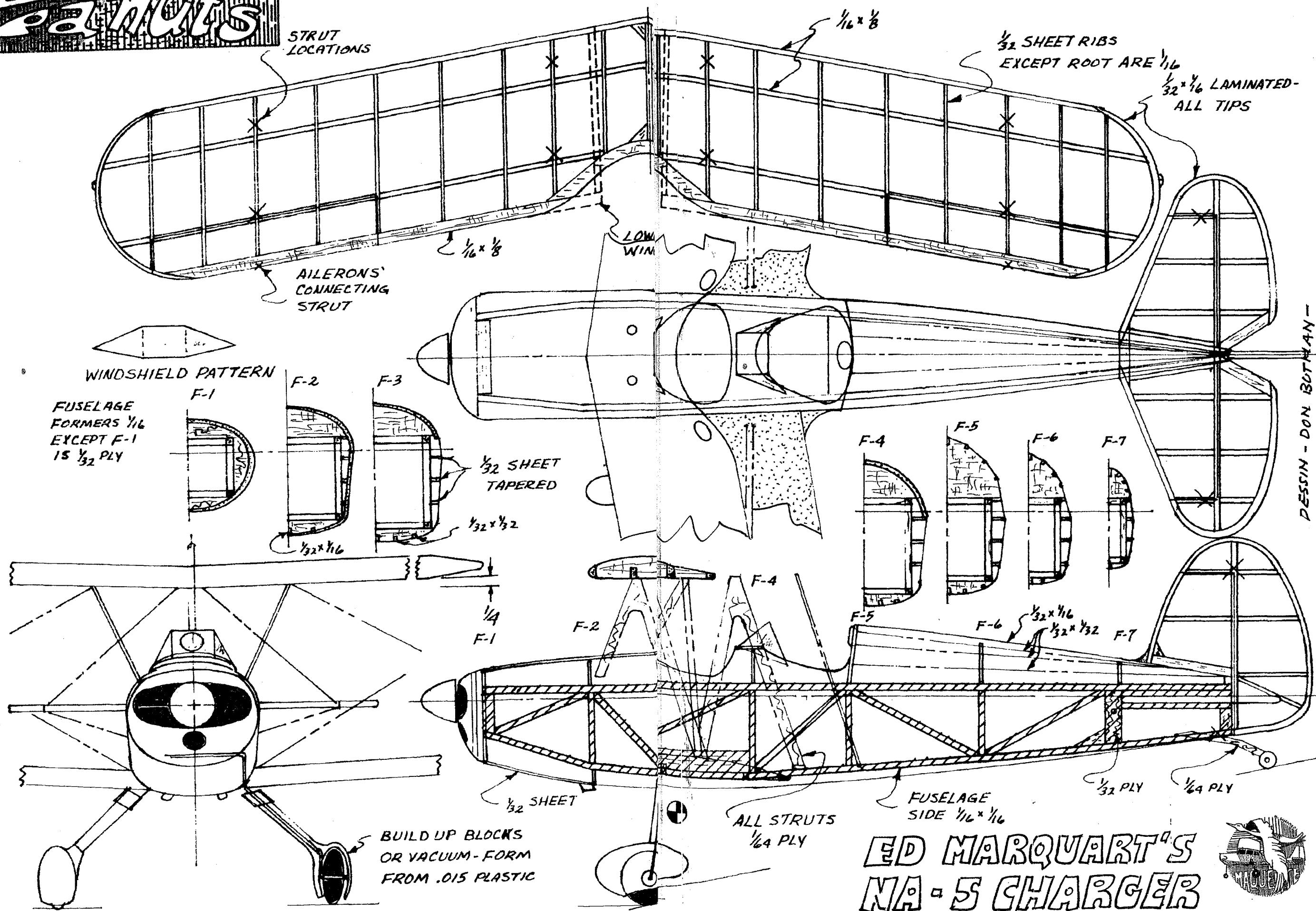


PLAN VIEW OF K7967 BUT SHOWING
DISPOSITION OF 72 SQDN. WING MARKINGS
OR L8032, 1958

BRISTOL MERCURY VIII A
ENGINE

VOY LIBRE

VOY FIBRE

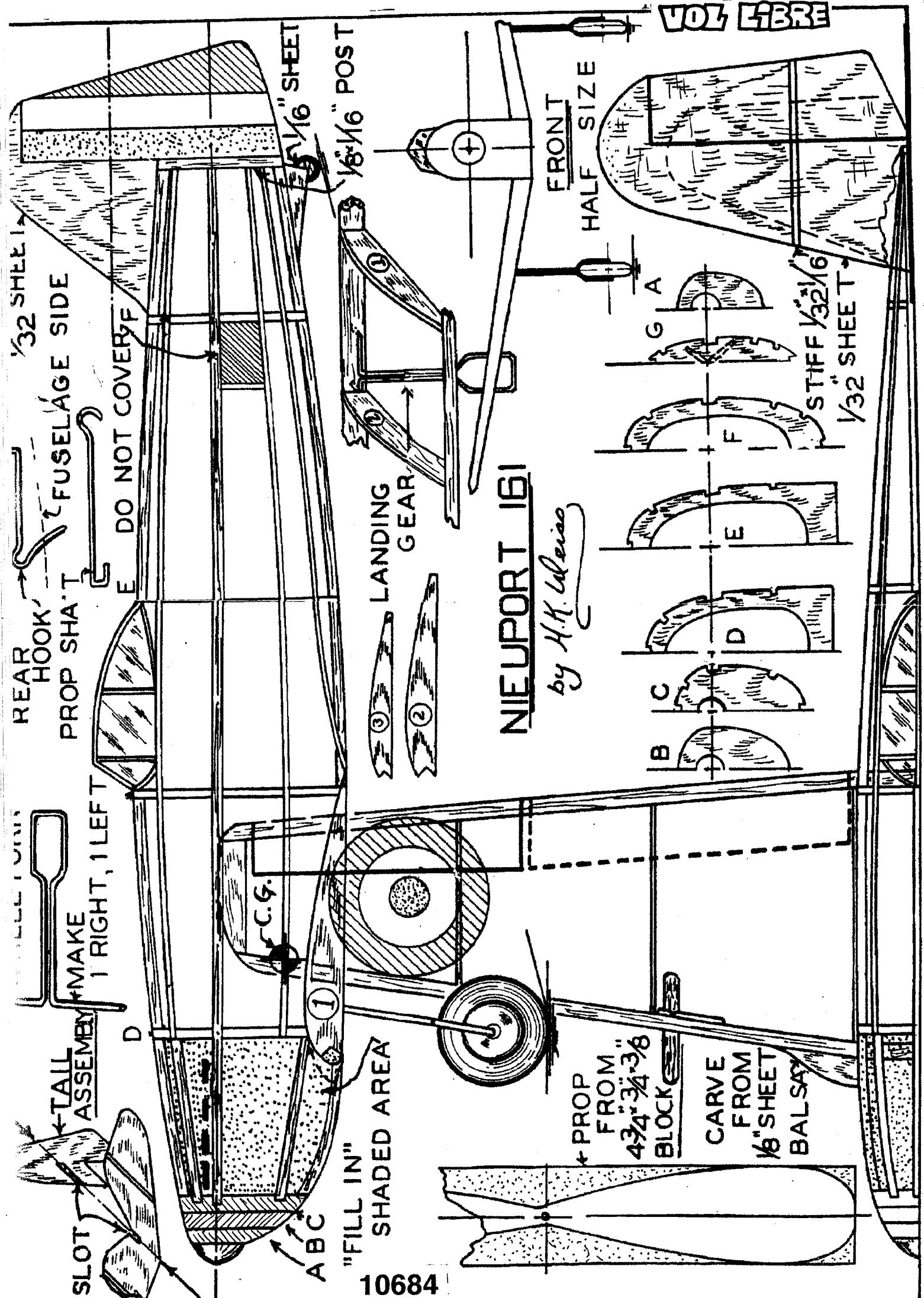


10682

10683



VOY FIBRE

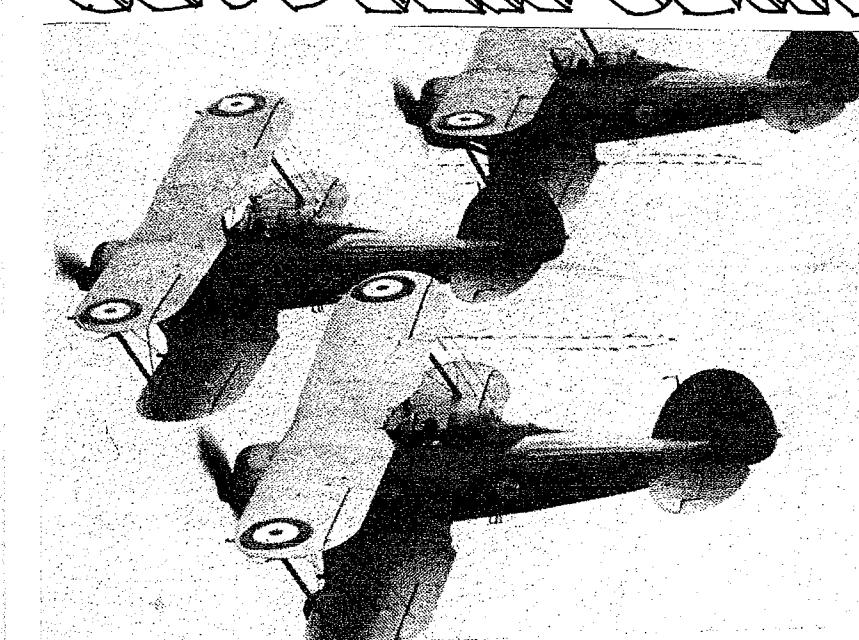


NIEUPORT 161

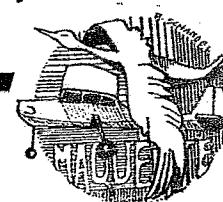
by H.K. Lelieveld

10684

GHOSTER GLADIATOR



* CHASSEUR BIPLAN ANGLAIS
BASE A TERRE -
DIMENSIONS -
ENVERGURE 9,83 m
LONGUEUR 8,36 m
HAUTEUR 3,15 m
SURFACE ALERE 30 m²
PESO 2155 kg
MOTOR: BRISTOL MERCURY
IX NEUF CYLINDRES EN
ETOILE DE 840 CV.
* PERFORMANCES
VMAXI - 402 km/h
MONTEE - 720 m PAR MN.
HAUTEUR TAXI: 10 000 m
AUTONOMIE: 660 KM.
* ARMEMENT
- 4 MITRAILLEUSES BROWNING
0,308 in.
* PREMIER VOL -
SEPTEMBRE 1934
PRISE EN SERVICE
JANVIER 1937.



NIEUPORT 161

Conçu en tant que chasseur le Nieuport 161 fut en fait utilisé comme banc d'essai de divers armements et moteurs.

Construit à la suite d'une spécification de 1935, le Nieuport NI 160 se présentait comme un chasseur monoplace doté d'une aile basse cantilever, d'un train d'atterrissement à large voie et d'un moteur Hispano Suiza 12 X crs développant une puissance de 690 cv. actionnant une hélice bipale en bois.

L'armement se composait d'un canon de 20 mm tirant à travers le moyeu de l'hélice de même que deux mitrailleuses de 7,5 mm montées dans les ailes.

Vol inaugural en octobre 1935, il fut testé ensuite avec une hélice tripale. Le modèle suivant reçut un moteur plus puissant 860 cv et un habitacle modifié. les essais débutèrent en 1936, mais l'avion fut détruit lors d'un accident en septembre.

Une maquette grandeur fut exposé au salon de Paris. Deux autres prototypes furent construits,

L'un d'entre eux atteignit la vitesse de 480 km/h à 4 000 m. L'autre muni de deux dérives, petites, supplémentaires et d'un pas variable ; mais les autorités

officielles ne s'intéressaient plus à ces modèles, dont le dernier fut ferrailé avant d'être terminé.

Deutsch

GEBAUT NACH EINEM AUFRAG 1935 HATTE DER EINSITZIGE JÄGER NIEUPORT NI 160 EINEN TIEFFÜGEL, EIN BREITES FAHRWERK SOWIE EIN HISPANO SUISA 12X CRS MOTOR, DER EINEN PROPELLER AUS HOLZ ANTRIEB.

BEWAFFNET WURDE ER MIT EINER 20 MM KANONE IM MOTOR, UND ZWEI MG 7,5 MM IN DEN FLUGELN. DER JUNGFERTIGKEIT WURDE IM OKTOBER 1935 DURCHGEFÜHRT. DA NÄCHSTER MÄRTER HATTE EIN 860 PS. MÖTÖR, UND EINE GEÄNDERTE KABINENHAUBE. DIES MÄRTER WURDE 1936 DURCH EINEN UNFALL ZERSTÖRT.

EIN NATURGROSSES HOLZ MODELL WURDE AUF DEM PARISER SALON AUSGESTELLT. ANDERE PROTOTYPEN WURDEN HERGESTELLT. EINER DAVON ERREICHTE 480 KM/H IN 4000 M. HÖHE.

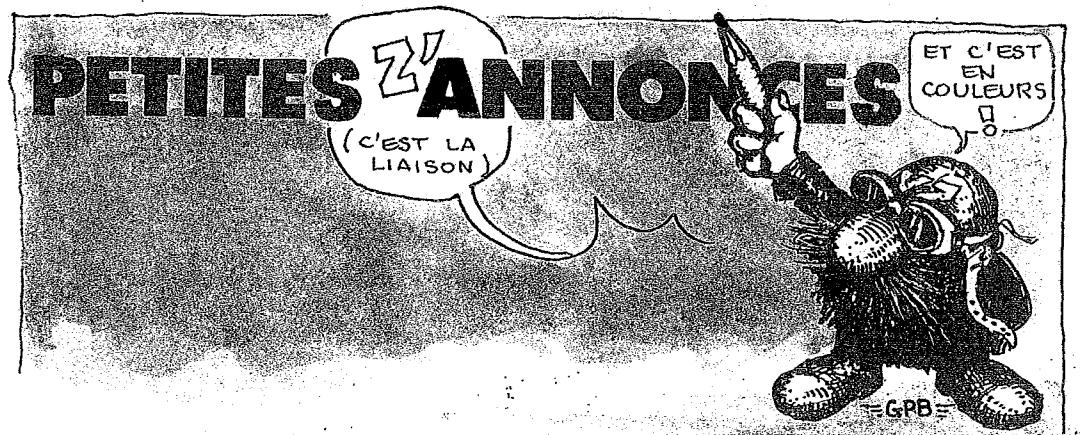
JEDOCH VERLOR DIE NIEUPORT 160 AN INTERESESS UND DAS LETZTE MÄRTER WURDE VERSCHROTTET BEVOR ES FERTIG WAR.



10685

OISEAUX "VOL LIBRE" Vogelflug auf Briefmarken

Sammlung Walter Hach



LE CREATEUR D'UN SITE INTERNET S/L'AEROMODELISME
QUI A CONTACTÉ GPB AU SUJET DU PLANEUR D-UN
SORTI EN BOÎTE CHEZ CHALLENGER EN 1968, EST
PRIÉ DE LE RECONTACTER AU MÊME N° APRÈS
19 HOO - MERCI - GPB -

Bernard BOUTILLIER

a perdu entre Poitou 2006 et concours de sélection une paire de jumelles BREAKER 7 X 50 (type Thouars Poitou) neuves , sans aucun marquage , dans leur housse .

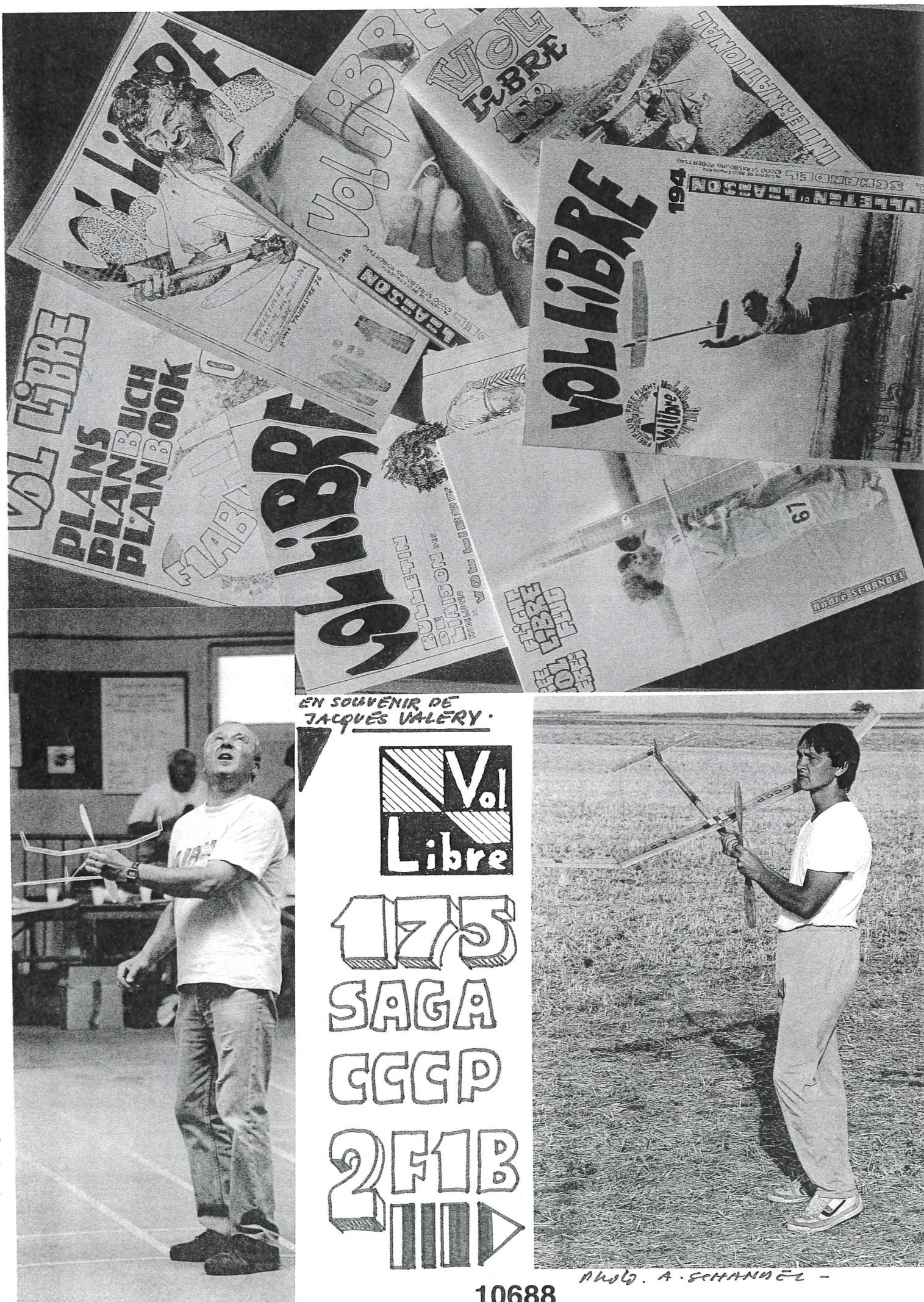
Il ne sait pas quand et où, cela remonte , mais il doit bien y en avoir quelqu'un qui en toute bonne fois , en a une de trop . Cela lui ferait bien plaisir de les récupérer , d'autant plus qu'il n'a jamais eu l'occasion de s'en servir .

E. mail / ab.boutillier@libertysurf.fr

POUR LE PHILATELISTE "COLLECTEUR MÉLANGEUR", LE MONDE ENGLOBAIT TOUT CE QUI VOIE NATURELLEMENT OU ARTIFICIELLEMENT EST TRÈS VASTE ET ÉTENDU. - DISQUEUX INSECTES AVONS SATELLITES ET PLUS LARGEMENT HISTOIRE ET SCIENCES OFFRENT UNE PALETTE, TRÈS ÉTENDUE, ENORMEMENT ÉTENDUE!

PHILATELIE





CÉHIXE by GPB et VÉZÈDE

AH, LA NOSTALGIE ! J'ERROIS MA GD. MÈRE FAISANT SON BON VINAIGRE, ET VERSANT SES RESTES DE PIQUETTE DANS SON VINAIGRIER ! AH, LE BON TEMPS !

L'AVAIT PAS ATTENDU LES ECOLES ET LE BIO, PFTTT !

VOUS FAITES QUOI, CX ?

EUU VOUS VOYEZ, JE REÇUPÈRE MES CHUTES DE BALSA AU LIEU DE LES JETER !

BEN VOUS M'AVEZ DONNÉ UNE IDÉE !... MOI AUSSI JE FAIS MON VINAIGRE !

BALSAMIQUE !

BONNUS

COURRIER

Cher André

Merci pour le dernier envoi fort captivant, et que je dévore toujours avec autant de plaisir

PHOTO - DE LA DERNIÈRE PAGE - COMME ON PEUT LE CONSTATER IL NE S'AGIT PAS A PROPREMENT PARLER D'UN SUJET VOL LIBRE. NÉANMOINS JE SUJET COMME DES CENTAINES D'AUTRES ILLUSTRE LES CHEMINS PAR COURUS AUTRE RETOUR A TRAVERS NOTRE BEAU PAYS POUR NOUS RENDRE SUR LES LIEUX DES RENCONTRES VOL LIBRE ALORS C'EST OÙ ?

FOTO AUF DER LETZTEN SEITE - HAT NICHT DIREKT MIT FREIFLUG ZU TUN, ZEUGT ABER IMMERIN VON AN- UND RÜCKREISEN ZU WETTBEWERBN DURCH UNSER SCHÖNES LAND. SOLCHE BILDER KANN MAN ZU HUNDERTEN MACHEN, SIE ZEUGEN VON KULTUR- UND GESCHICHTE DIE UNS GEHÖREN - UND NUN WO SIND WIR ?

10689

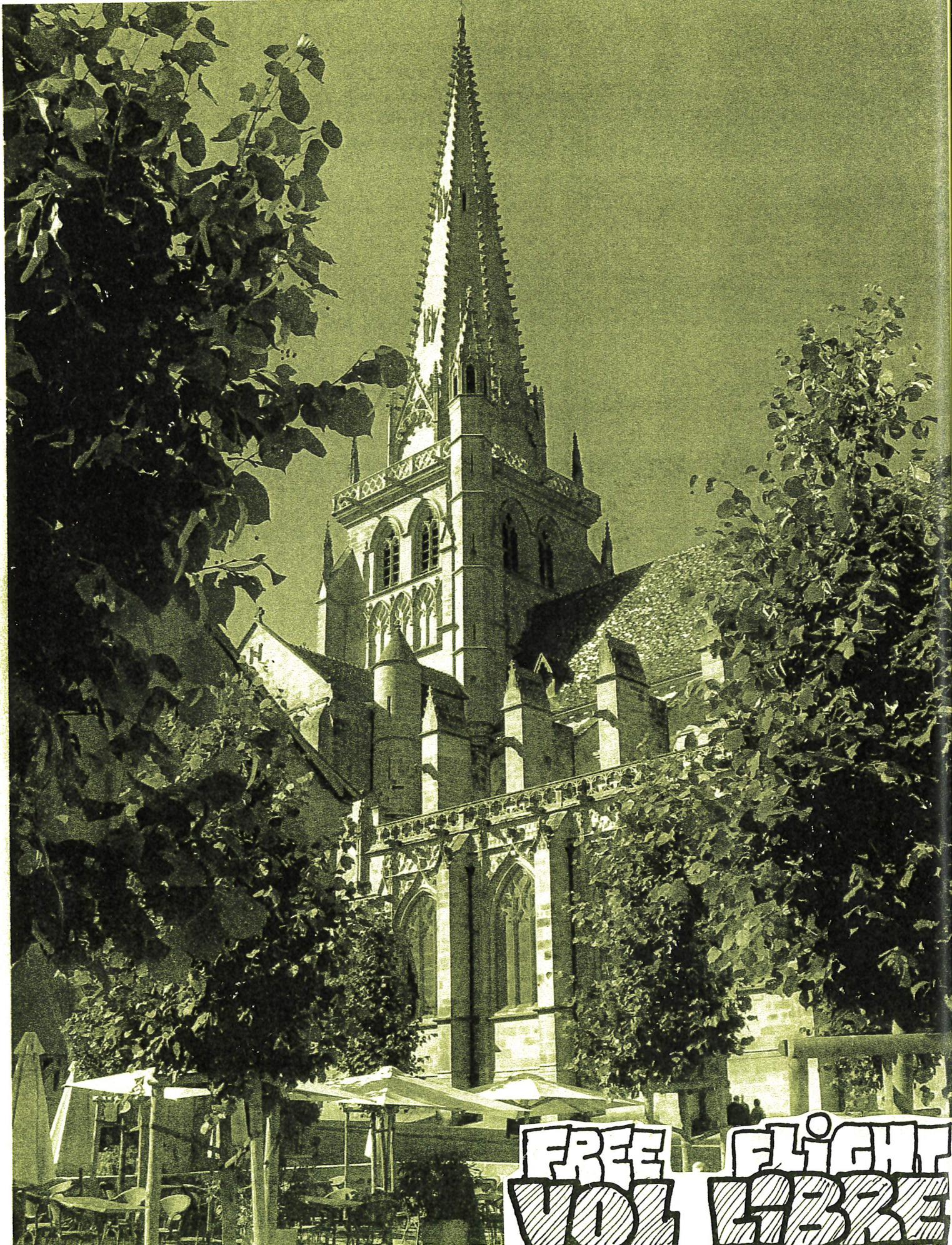


Photo - A - SEGUINEL - 2006.

10690

FREE FLIGHT
VOL FREE
10690
FLUG