



photo. A. SCHANDLER

# VOL LIBRE

174 207

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

AVRIL

INTERNATIONAL

10631

だんご



## 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. Schandel . paraît tous les deux mois .

Abonnement 6 numéros : € 35 ou \$ 40 .

Tous les paiements au nom de A. Schandel .

Comptes ( Poste ) CCP 1 190 08 S Strasbourg France

Banque : CME 67 code 10278 compte 00012175640

Iban FR76 1027 8019 0000 0121 7564 065

Deutsche Bank Kehl ( Germany ) 664 700 24 - 0869727

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

## 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 MODELISTE ANGLAIS AYANT ETÉ SÉLECTIONNÉ EN ÉQUIPE NATIONALE  
DANS QUATRE CATEGORIES F1 A, B, C ET D.  
\*DER EINZIGE BRITISCHE FREIFLIEGER, DER IN VIER FREIFLUGKLASSEN, BEI W.M. FLOG  
F1 A, B, C UND D.

10632

## SOMMAIRE

## EDITO

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.

10633

Suite page 10651

- 10631-Vol Libre 174
- 10632- Galerie des portraits -Vol libre
- 10633- Sommaire Edito
- 10634-35 - Au féminin ...
- 10636- Cehixe Vézède - GPB
- 10637-38-39-40-41-42-43
- Lancé Main - ZUZKA- MUSKA
- ELYPSE
- 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. Schandel
- 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- Céhixe Vézède GPB
- 10690- Image Vol libre



# 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 salubre 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 chéri -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.



photo. Sch. J.

-VOL LBBRE-

**CÉHIXE et VÉZÈDE** AINSI  
QUE LEUR DIVIN CREATEUR,  
GEPEBEOVAH, CELUI QUI LES A  
FAITS A SON IMAGE, VOUS  
PRESENTENT LEURS MEILLEURS  
VOEUX POUR LA NOUVELLE ANNEE  
2007



# LANCÉ 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 inexistante, 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 terrains .....et 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 convenable ....sans 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'outre 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 Zertlern, zahlreiche Wurfgleiter ihre Runden drehten, in der ruhigen Abendluft .... lange, lange her.

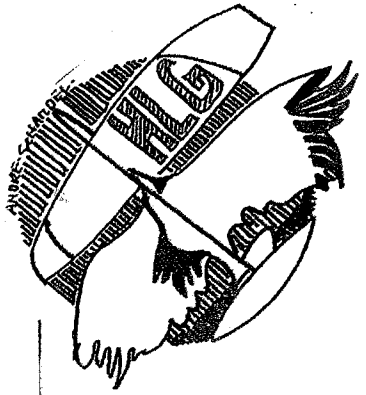
Aber scheinbar definitiv und für immer ist der Wurfgleiter bei uns sowie anderswo in Vergessenheit geraten, warum ?

SUITE PAGE 10645

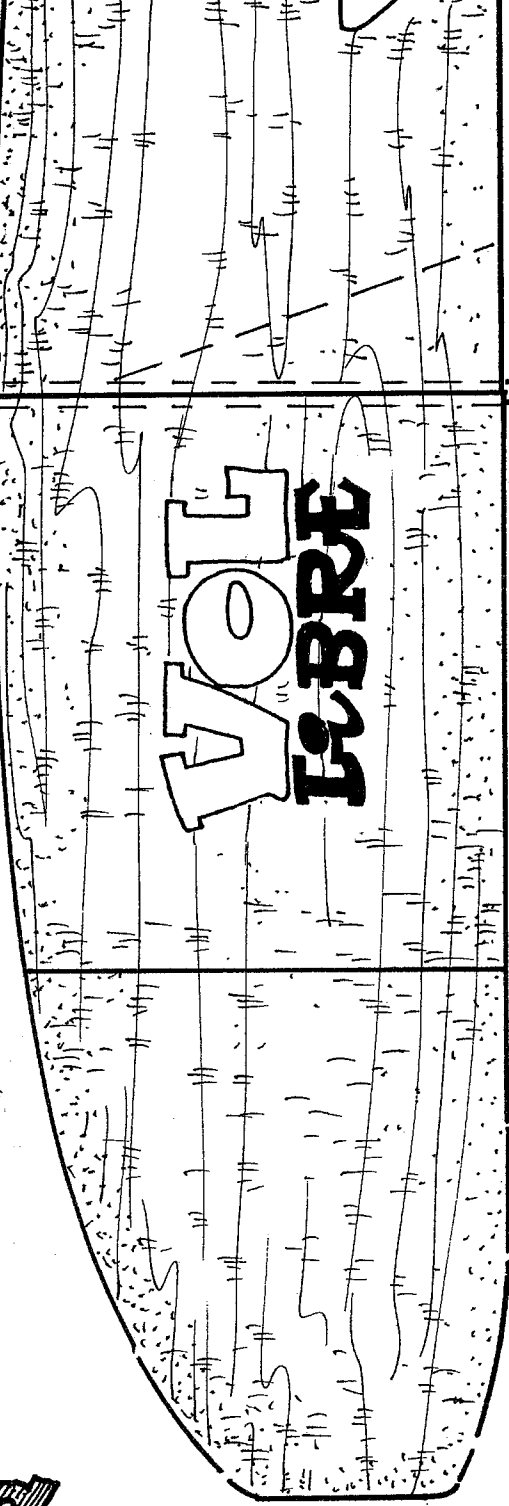


Echelle 1/1

**VOL LIBRE**



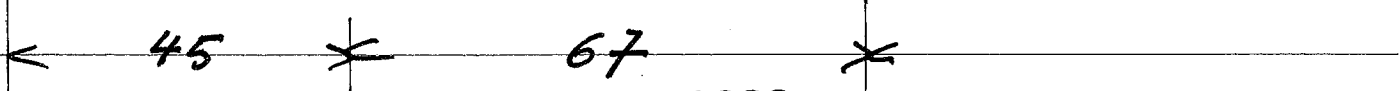
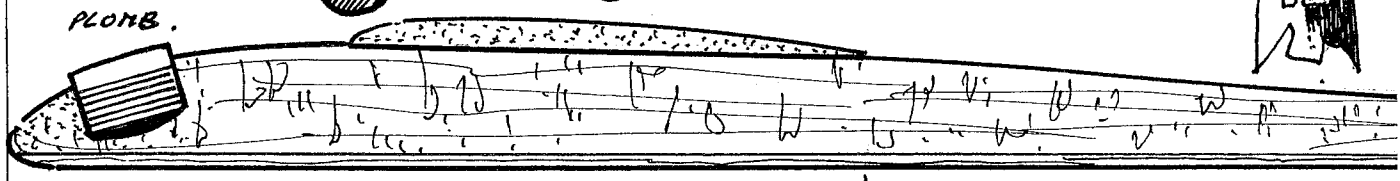
**ZUZKA**



**VOL LIBRE**

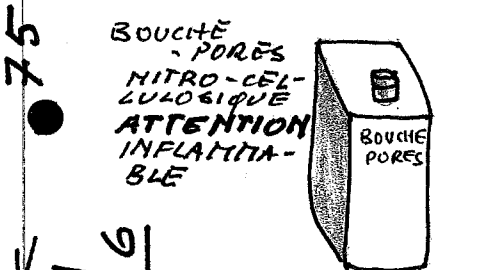
**13g**

50°

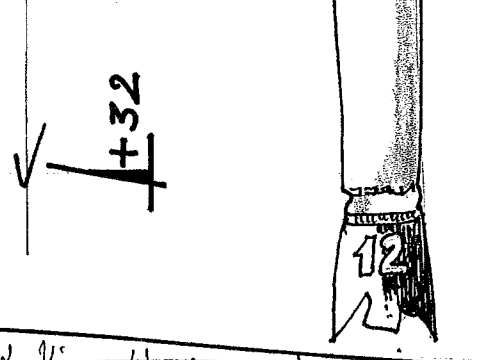


- FUSÉLAGE -  
Balsa moyen 4mm  
PIN 2x4
- AILE -  
Balsa moyen 4mm
- STABLO  
Balsa moyen 1mm  
SI POSSIBLE 1/4 GRAIN
- DERIVE  
Balsa moyen 1mm  
SI POSSIBLE 1/4 GRAIN
- RENFORT D'AILE  
INTRADOS DROIT  
Balsa dur 1,5mm  
OU CTP 0,8mm
- \* COLLE UHU MARTH  
ENDUIT BOUCHE PORE

- X OUTILLAGE  
- REGLE METALLIQUE  
- CUTTER  
- PONCOIR  
GRAIN MOYEN  
GRAIN FIN  
- PINCE -> DECOUPER  
PLOMB

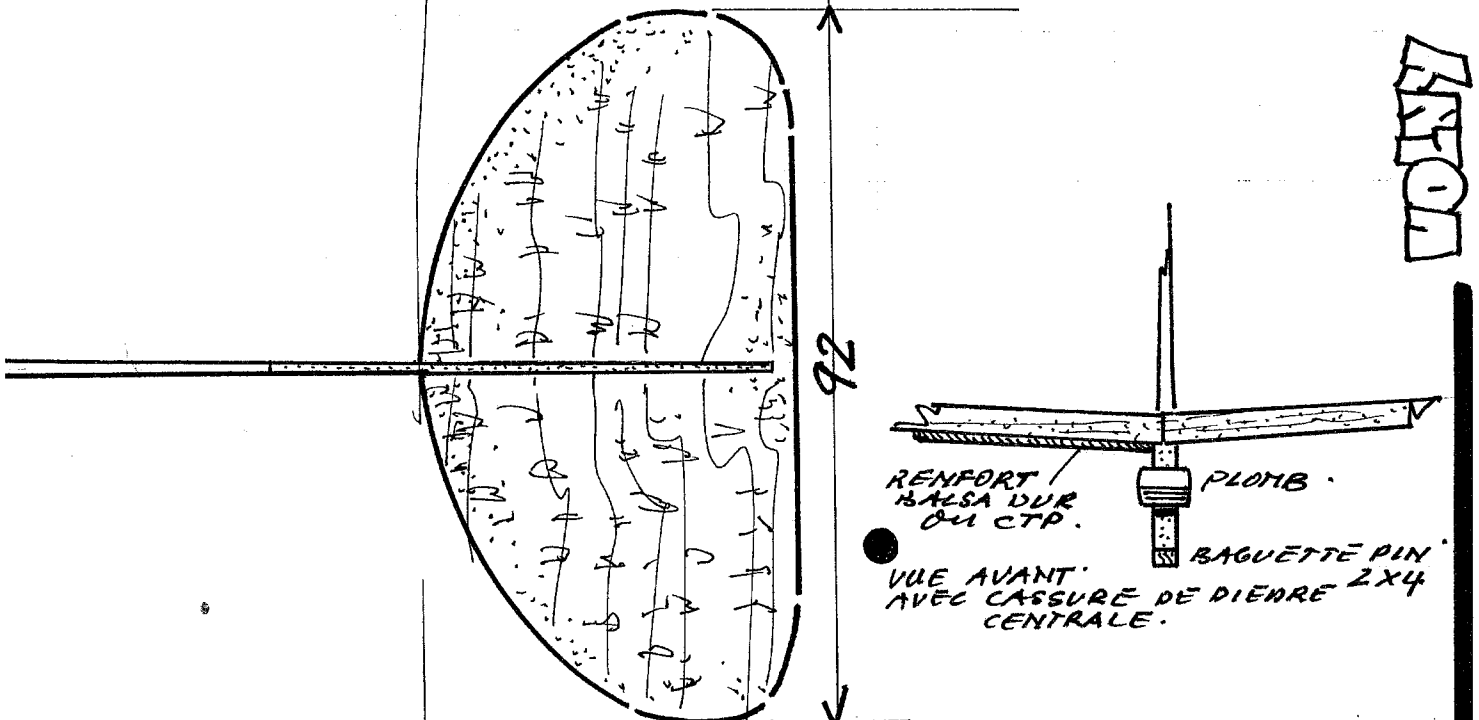


- BOUCHE PORES  
NITRO-CELLULOBIQUE  
**ATTENTION INFLAMMABLE**
- PINCEAU PLAT  
12mm  
PINCEAU  
AIE TOYER  
IMMEDIATEMENT  
DANS SOLVANT  
EX. ACETONE

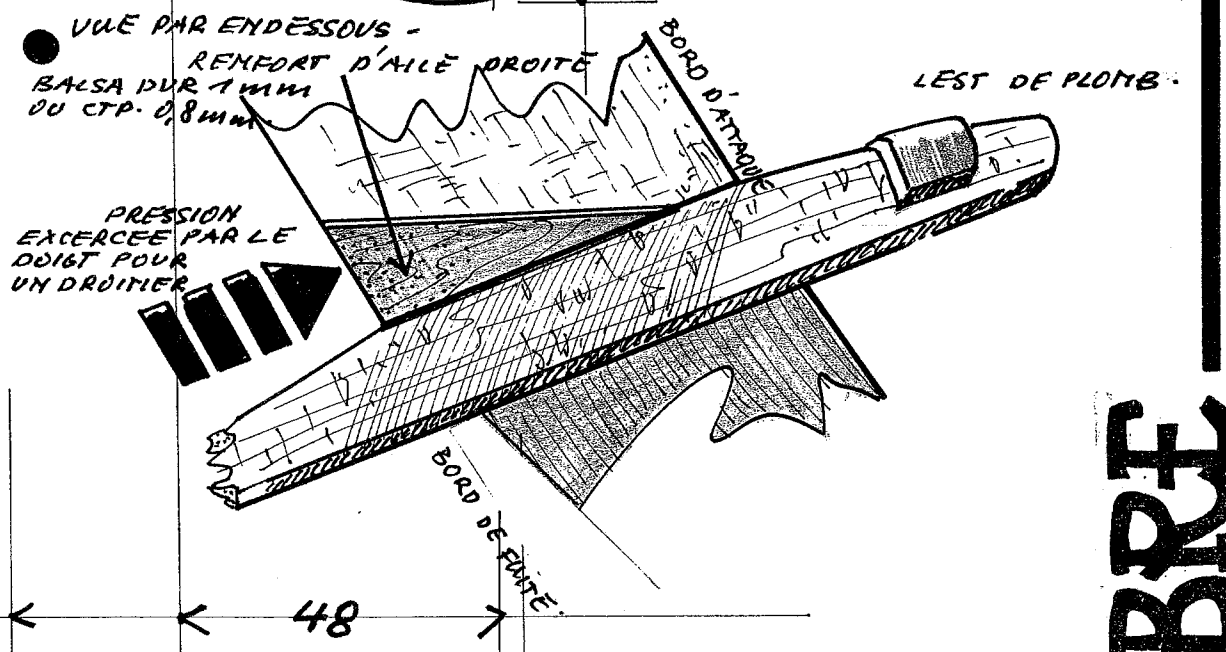


10638

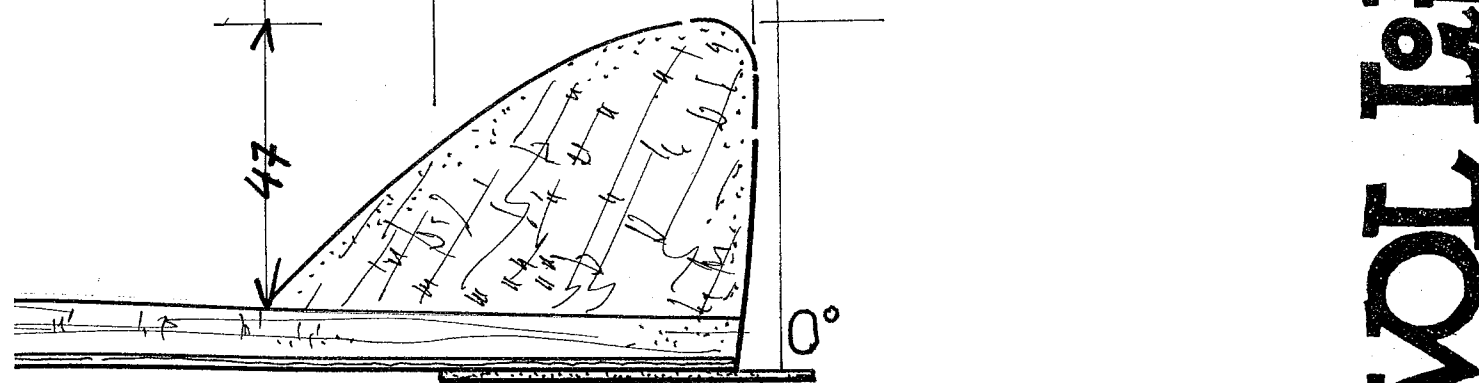
\* LE PLAN ETANT A L'ECHELLE 1/1 IL SUFFIT DE PHOTOCOPIER SUR PAPIER FORT - BRISTOL - POUR AVOIR LES GABARITS GRANDEUR NATURE SERVANT A TRACER LES CONTOURS DES DIFFERENTS ELEMENTS DU MODELE. - BIEN SUR IL FAUT LES DECOUPER AVANT, SOIGNEUSEMENT SUR LA PHOTOGRAPHIE.



- RENFORT Balsa dur ou CTP.
- PLOMB
- BAGUETTE PIN
- VUE AVANT  
AVEC CASSURE DE DIERRE 2x4 CENTRALE.



- VUE PAR ENDESSOUS -  
RENFORT D'AILE DROITE  
Balsa dur 1mm  
OU CTP 0,8mm
- BORD D'ATTAQUE
- LEST DE PLOMB
- PRESSON  
EXERCÉE PAR LE  
DOIGT POUR  
UN DROINER
- BORD DE FENTE

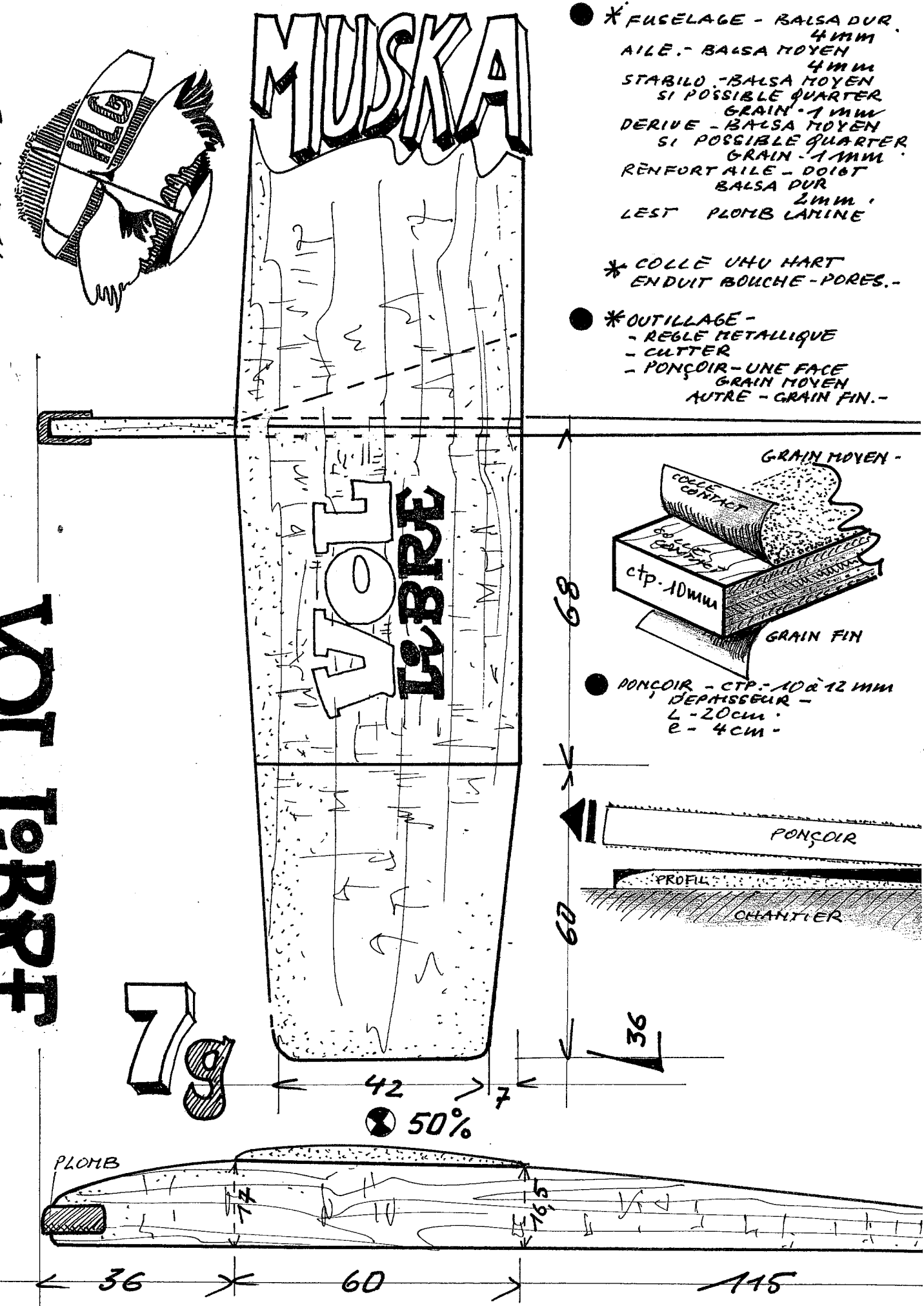


10639 DESSINS A. SCHANDLER - 01.07.

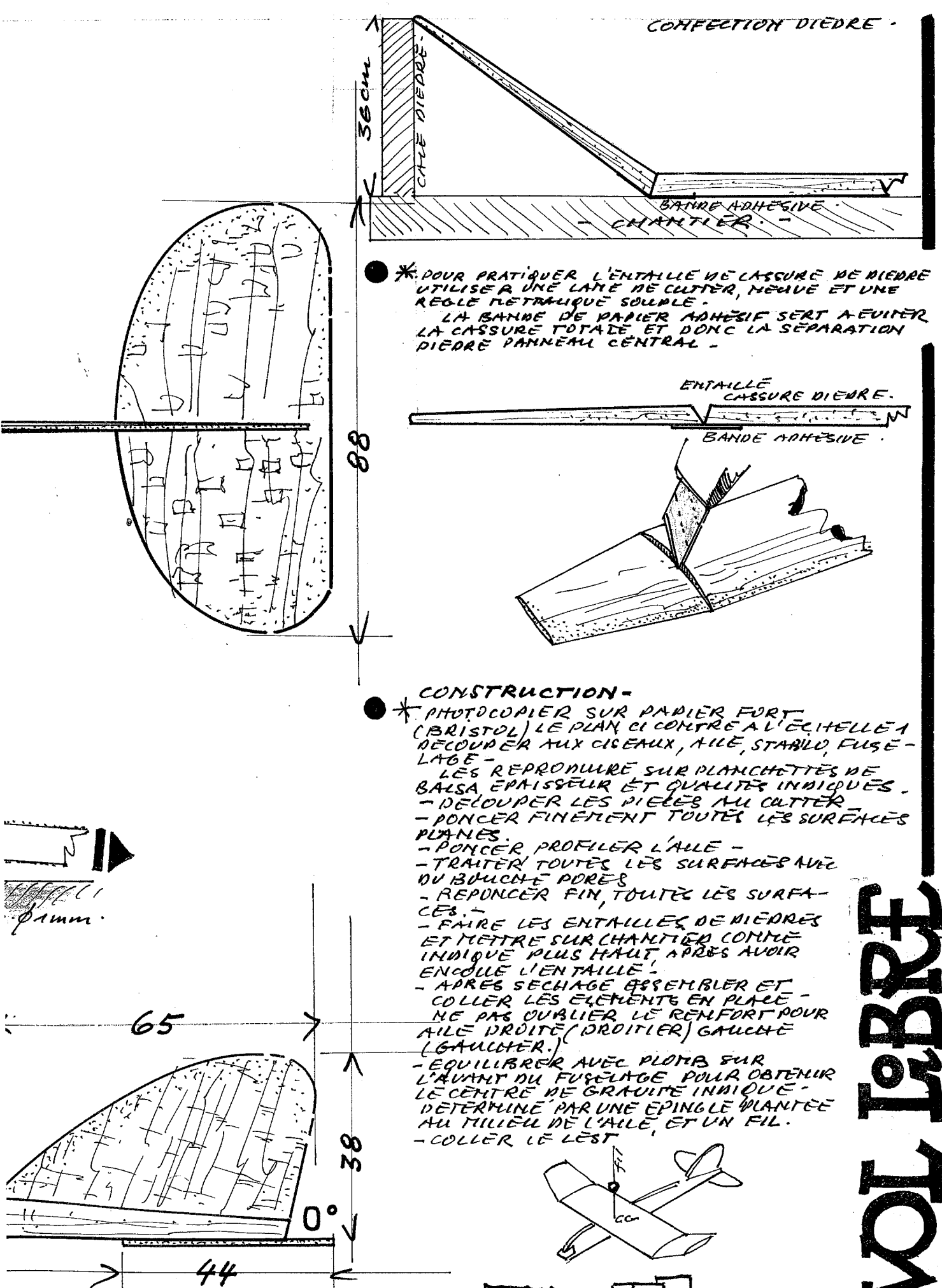
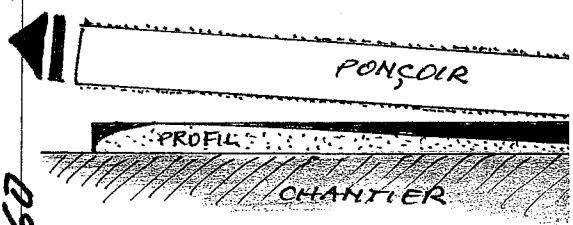
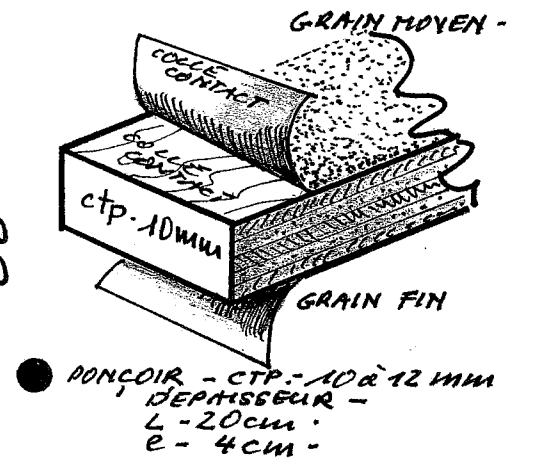
**VOL LIBRE**

**VOL LIBRE**





- \* FUSELAGE - Balsa dur 4mm
- AILE - Balsa moyen 4mm
- STABILIS - Balsa moyen si possible quarter grain 1mm
- DERIVE - Balsa moyen si possible quarter grain 1mm
- RENFORT AILE - DOIGT Balsa dur 2mm
- LEST - PLOMB LAMINE
- \* COLLE UHU HART ENDUIT BOUCHE-PORES.
- \* OUTILLAGE -
  - REGLE METALLIQUE
  - CUTTER
  - PONÇOIR - UNE FACE GRAIN MOYEN AUTRE - GRAIN FIN.



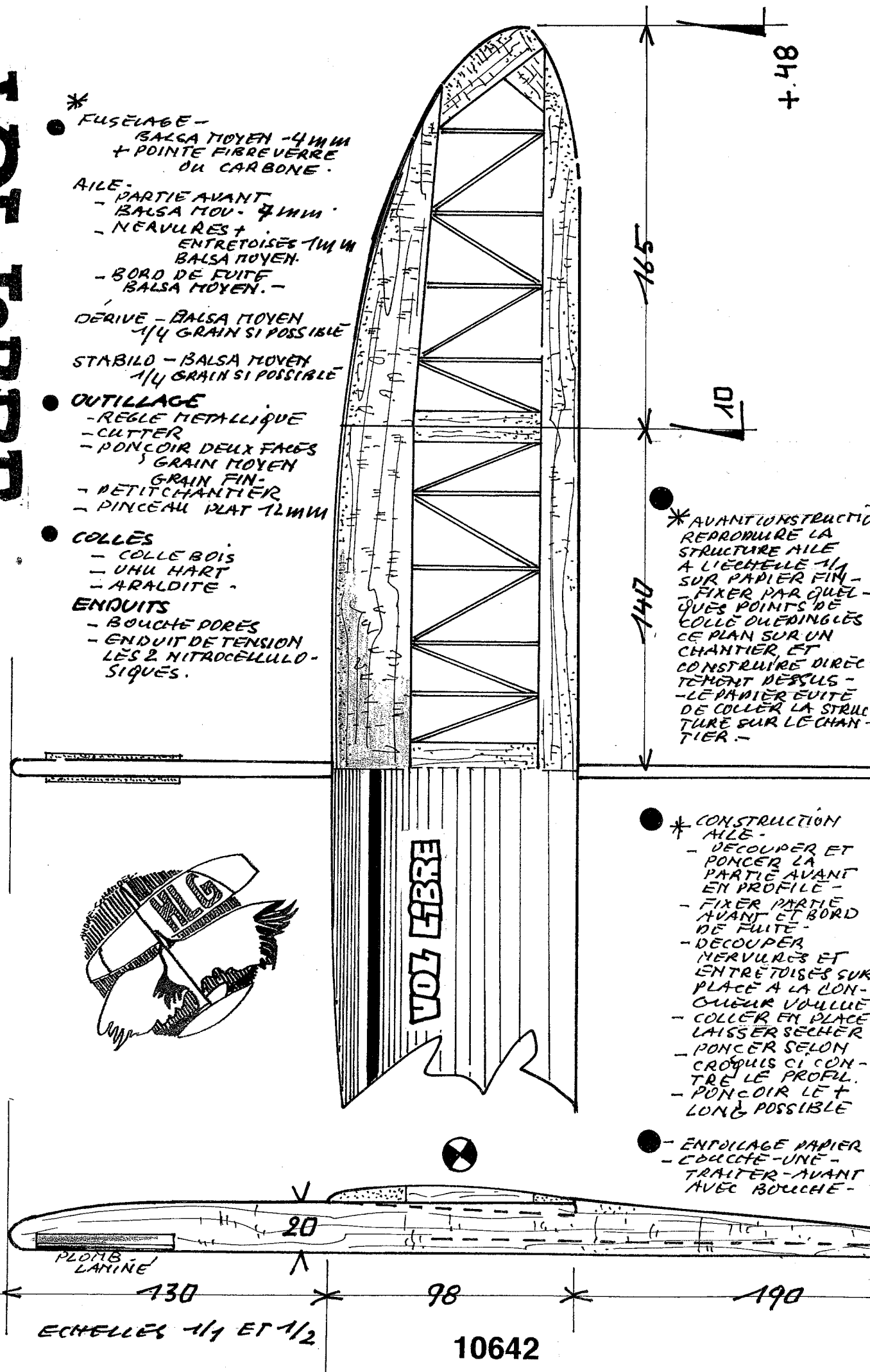
- \* POUR PRATIQUER L'ENTAILLE DE CASSURE DE DIEDRE UTILISER UNE LAME DE CUTTER, MEULE ET UNE REGLE METALLIQUE SOUPLE.
- LA BANDE DE PAPIER ADHESIF SERT A EVITER LA CASSURE TOTALE ET DONC LA SEPARATION DIEDRE PANNEAU CENTRAL.

- CONSTRUCTION -
- \* PHOTOCOPIER SUR PAPIER FORT (BRISTOL) LE PLAN CI CONTRE A L'ECHELLE 1
- RECUPERER AUX CISEAUX, AILE, STABILIS, FUSELAGE
- LES REPRODUIRE SUR PLANCHETTES DE Balsa epaisseur et qualite indiquées.
- DECOUPER LES PIECES AU CUTTER
- PONDER FINEMENT TOUTES LES SURFACES PLANES
- PONDER PROFILER L'AILE
- TRAITER TOUTES LES SURFACES AVEC DU BOUCHE PORES
- REPONDER FIN TOUTES LES SURFACES
- FAIRE LES ENTAILLES DE DIEDRES 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 RENFORT POUR AILE DROITE (DROITIER) GAUCHE (GAUCHER)
- EQUILIBRER AVEC PLOMB SUR L'AVANT DU FUSELAGE POUR OBTENIR LE CENTRE DE GRAVITE INDIQUE
- DETERMINE PAR UNE EPINGLE PLANTEE AU MILIEU DE L'AILE, ET UN FIL
- COLLER LE LEST

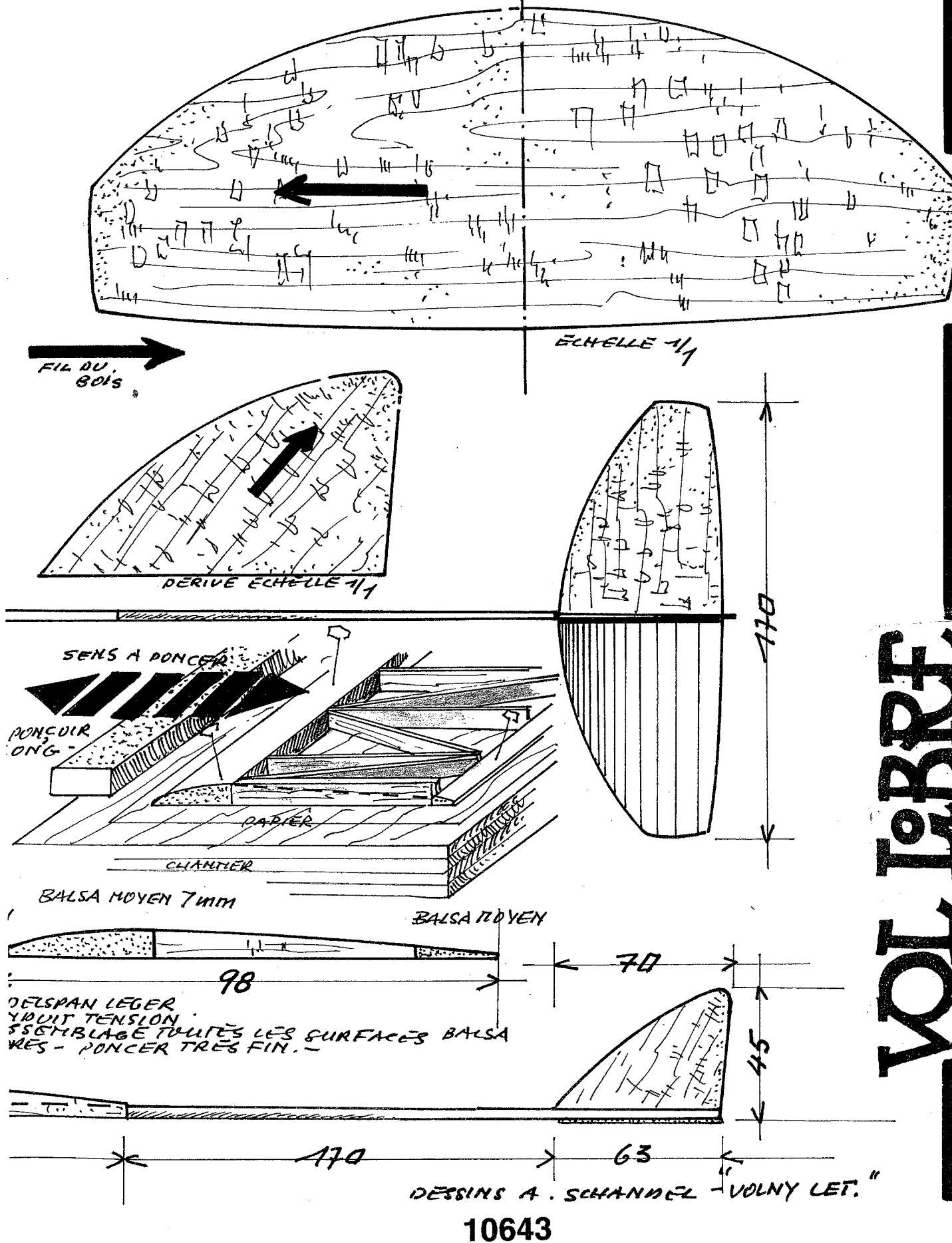


# VOL LIBRE

- \* FUSELAGE -  
Balsa moyen 4mm  
+ pointe fibre verre  
ou carbone.
- AILE -  
PARTIE AVANT  
Balsa moy. 7mm  
- NERURES +  
ENTRETOISES 1mm  
Balsa moyen.  
- BORD DE FUITE  
Balsa moyen.
- DERIVE - Balsa moyen  
1/4 grain si possible
- STABILD - Balsa moyen  
1/4 grain si possible
- OUTILLAGE  
- REGLE METALLIQUE  
- CUTTER  
- PONCOIR DEUX FACES  
GRAIN MOYEN  
- PETIT CHANTIER  
- PINCEAU PLAT 12mm
- COLLES  
- COLLE BOIS  
- UHU HART  
- ARALDITE
- ENDUITS  
- BOUCHE PORES  
- ENDUIT DE TENSION  
LES 2 NITROCELLULO-  
SIQUES.



## ELYPSE JIRI SCHIEFERDECKER



# VOL LIBRE

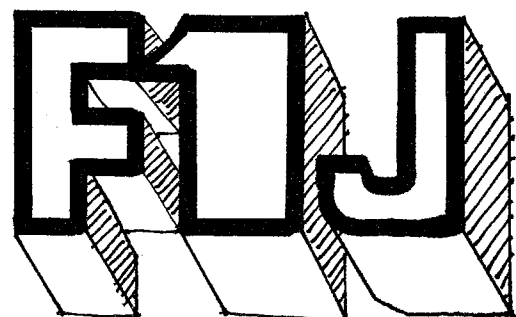
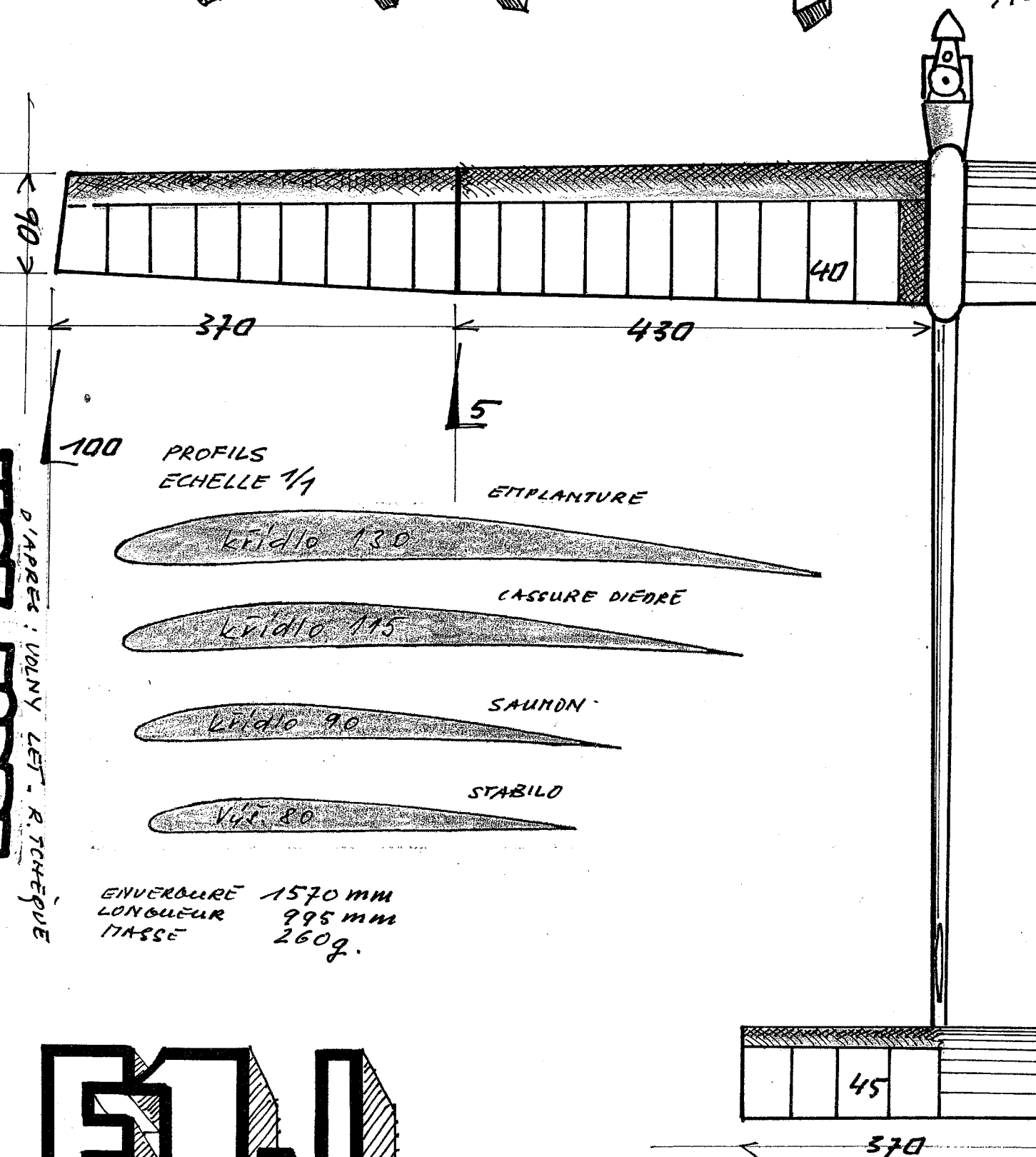
10642

10643



# VÁCLAV PATÉK

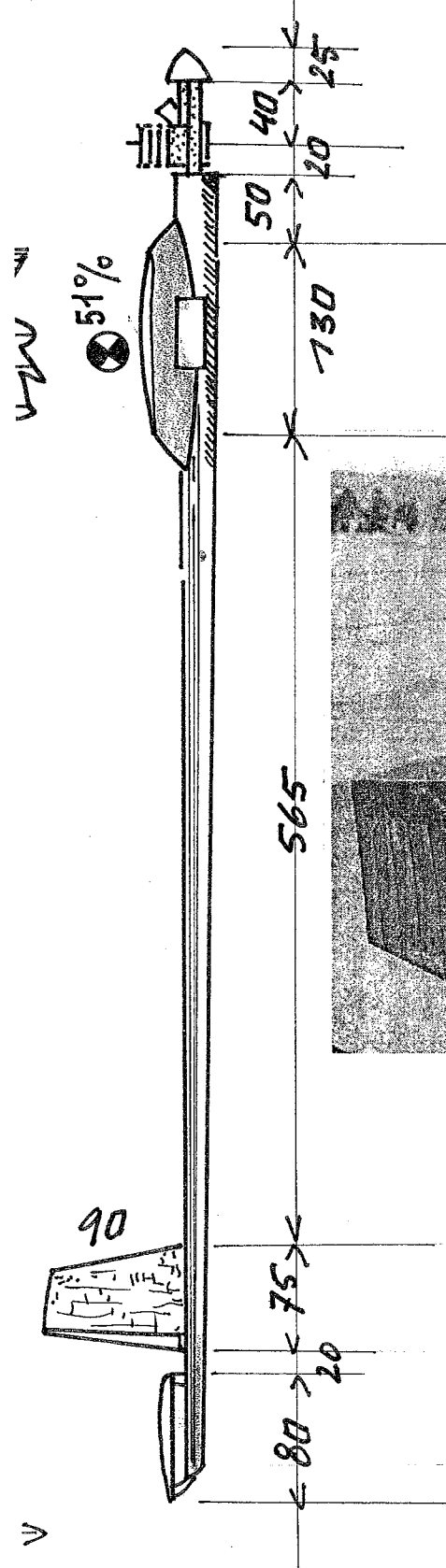
NOTEUR.  
0,98



DESSIN : A. SCHANDERL ECHELLES 1/5 ET 1/4

10644

ERGET KUSNAROV



90

10645

\* LA CATEGORIE F1J N'EST ACTUELLEMENT PAS PRATIQUEE EN FRANCE ET RELATIVEMENT PEU PARAILLEURS A TRAVERS LE MONDE. RAPPELONS QUE SA CREATION REMONTE A PEU D'ANNEES 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, LA CATEGORIE C ETANT A LA FOIS TRES ONEREUSE ET D'UNE TECHNIQUE DIFFICILE A MAITRISE. FUT MODIFIEE 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 COMPLEXE QUE F1C. - LES GRANDS S'EN SONT MELES \*

F1J WAR FÜR DIE JUGENDLICHEN GEDACHT UM AUS DERTEUREN UND TECHNISCH KOMPLIZIERTEN F1C KLASSE AUSZUTRETEN. DAS ZIEL WURDE NICHT ERREICHT DIE F1J KLASSE IST HEUTE WIEDER GENAU SO TEUER UND TECHNISCH KOMPLIZIERT WIE IHAE MITTER F1C. DIE GROSSEN KAMEN!

## WURFGLEITER . FORTS . V.

- 10637 -

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

Man kann kein Parallel mit FIE 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.

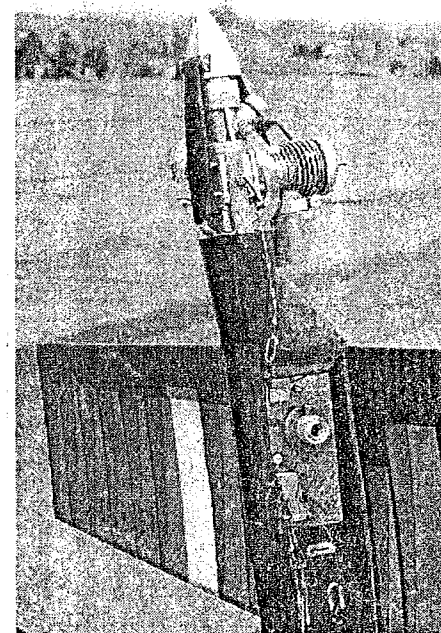
Um W. Hach und einigen Persönlichkeiten aus den USA zu folgen haben wir hier einige kleine Wurfgleiter vorgestellt, mit Zeichnungen und Text, um das Bauen zu erleichtern.

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, Fussballplatz .... und 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.

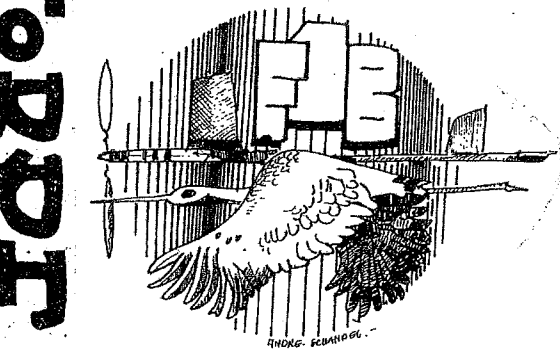
Also hier einige Modelle aus Tschechien, die nicht besonders kompliziert sind und deren Kosten gering bleiben. Wer schickt uns die ersten Fotos?



ERGET KUSNAROV

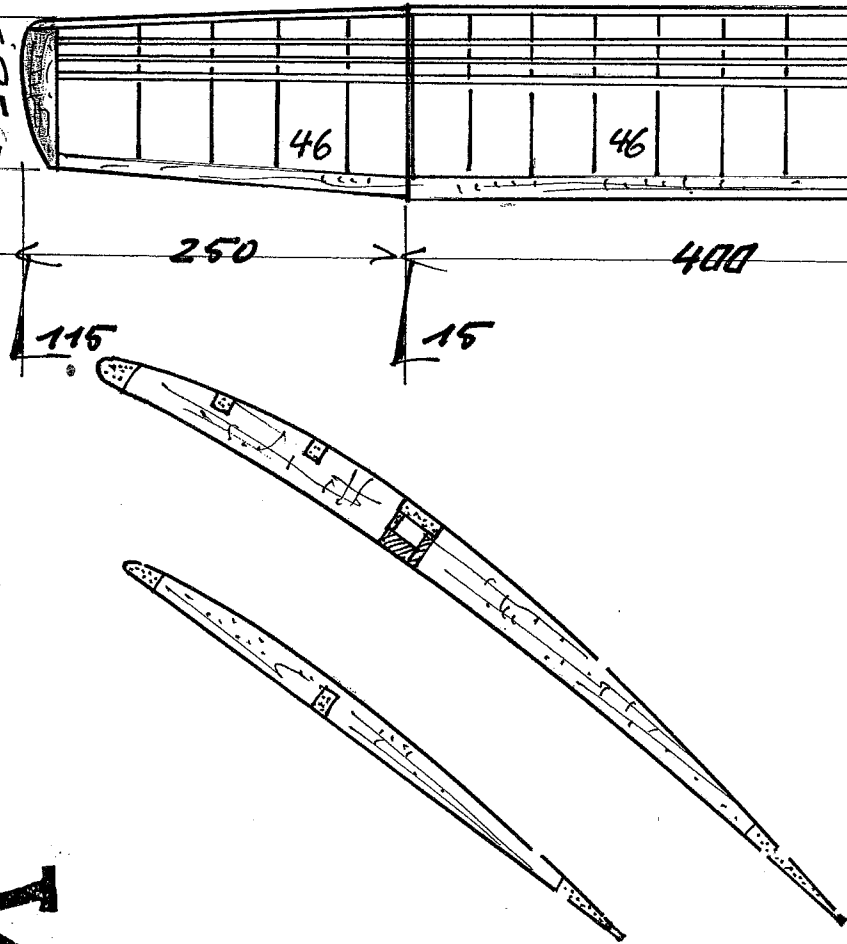


# VOI IBRE



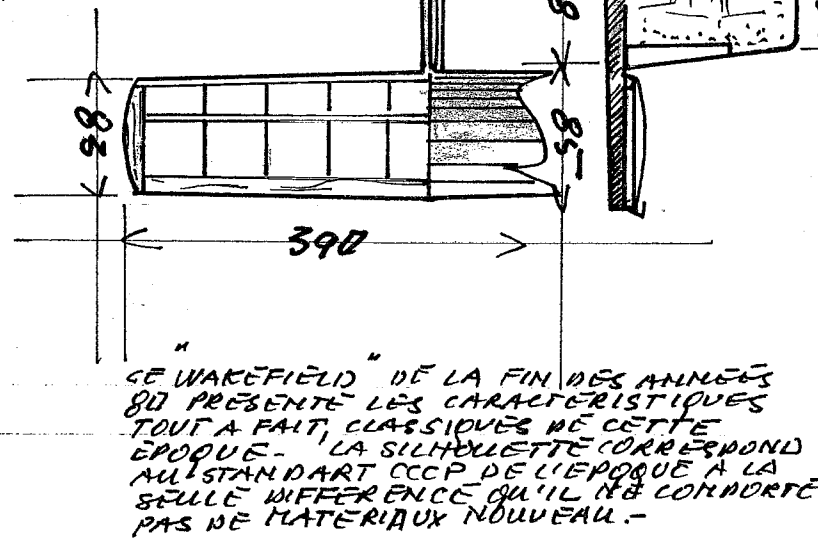
ECHÈLLES 1/1 ET 1/5

DESSIN. A. SCHMIDT - 07-07-



## KRAJC TENZOR II

D'APRÈS MONÉLAR 1988



"CE WAKEFIELD" DE LA FIN DES ANNÉES 80 PRÉSENTE LES CARACTÉRISTIQUES TOUT À FAIT CLASSIQUES DE CETTE ÉPOQUE. LA SILHOUETTE CORRESPOND AU STANDARD CCP DE L'ÉPOQUE À LA SEULE DIFFÉRENCE QU'IL NE COMPORTE PAS DE MATÉRIEL NOUVEAU.

DIAMÈTRE  
HELICE  
580  
PAS  
720

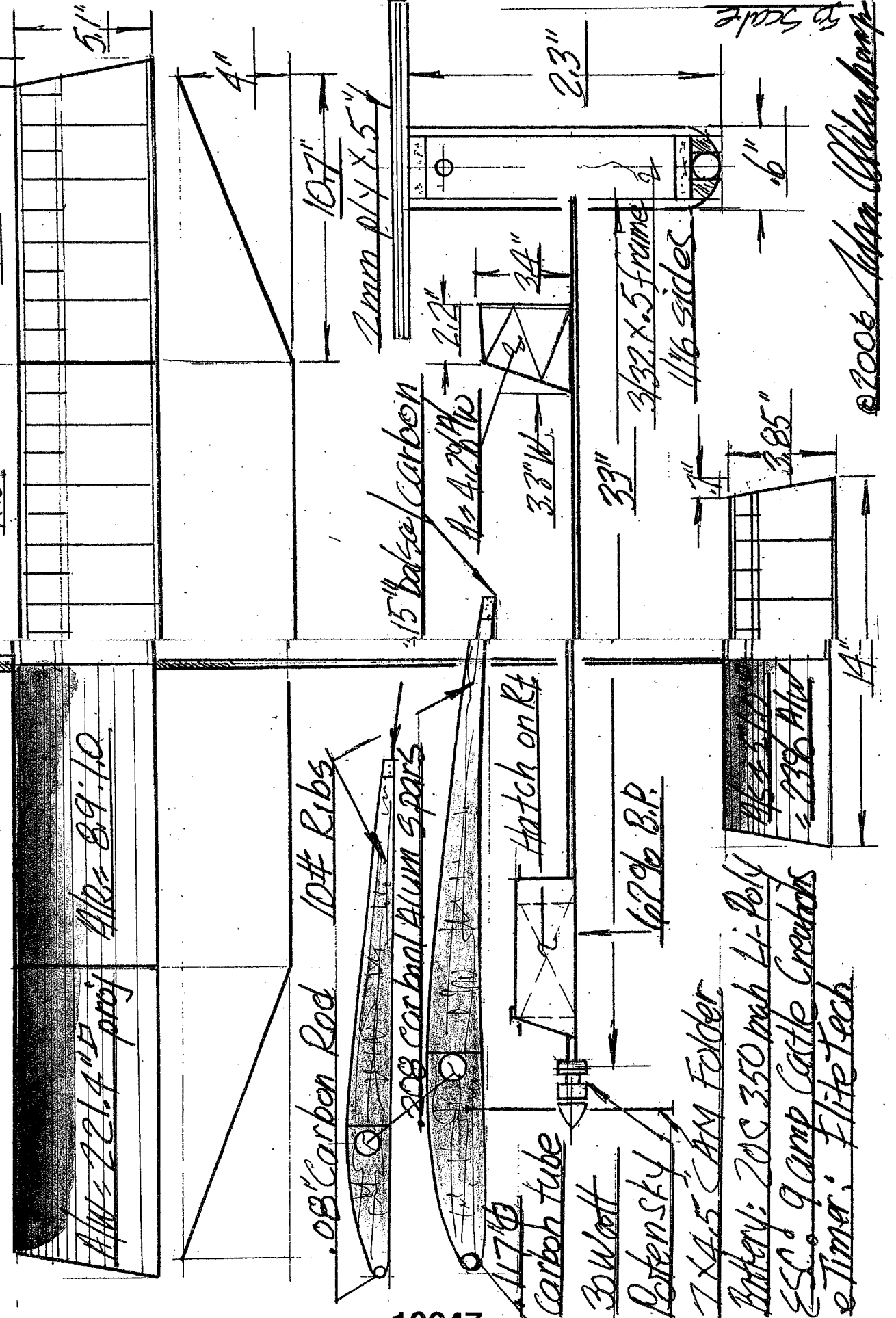
34  
+30  
85

10646

## BOX 5

## F1Q ELECTRIQUE

Box 5 F1Q  
Weight: 140-150 grams



10647

©2006 Adam Olsenberg



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 VUES: - TOUT LE MONDE S'EST PLU A RECONNAITRE LA SIMPLICITÉ ET LA PERFORMANCE DE CE EBOX 5 - C'EST LE VAINQUEUR DES TROIS DERNIERS CONCOURS ENREGISTRÉS: USFFC - DUAL CLUB ET MAINTENANT A EL DORADO - NOUS AVONS VOLÉ LEGER POUR LE MOMENT (ON NE L'AVAIENT SUGGÉRÉ ARAM SCHLOSBERG ET VIC NIPPERT). 20 MOTEUR Cinq vols, deux minutes maxi - LE EBOX 5 SE CONSTRUIT RAPIDEMENT AVEC PEU DE BOIS, TOUT EN ETANT ROBUSTE - AVEC 5 OUNCES IL MONTE PLUS HAUT QUE DES MODELES CLASSIQUES, ET TIENT BIEN AU PLANE.

F1Q - ELEKTRISCH: - ALLE DIE DABEI WAREN MUSSTEN EINSEHEN, EINGESTEHEN DASS DIE EINFACHHEIT UND DIE LEISTUNGEN VON EBOX 5 SEHR BEEINDRUCKEN. - ER GEWANN DREI WETTBEWERBE: USFFC, DUALCLUB UND JETZT DEN FAI EL DORADO. WIR SIND "LEICHT" GEFLUGEN WIE GEWUNSCHT VON ARAM SCHLOSBERG UND VIC NIPPERT. - 20 S MOTORLAUF, FÜNF RUNDEN, ZWEI MINUTEN MAX. - EBOX 5 HAT SEHR WENIG HOLZ, IST SCHNELL GEBAUT UND ROBUST. MIT FÜNF OUNCES ÜBERSTIEGT ER ALLE HERKÖMLICHEN MODELLE, UND HALT SEHR GUT IM GLEITFLUG -



L'AEROMODELISME CLUB THOUARSAIS

A le plaisir de vous inviter à ses

30<sup>e</sup> JOURNEES INTERNATIONALES DE VOL LIBRE EN POITOU

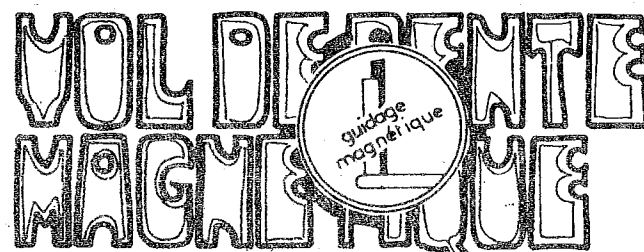
Qui se dérouleront les

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

POITOU 2007

BP 36

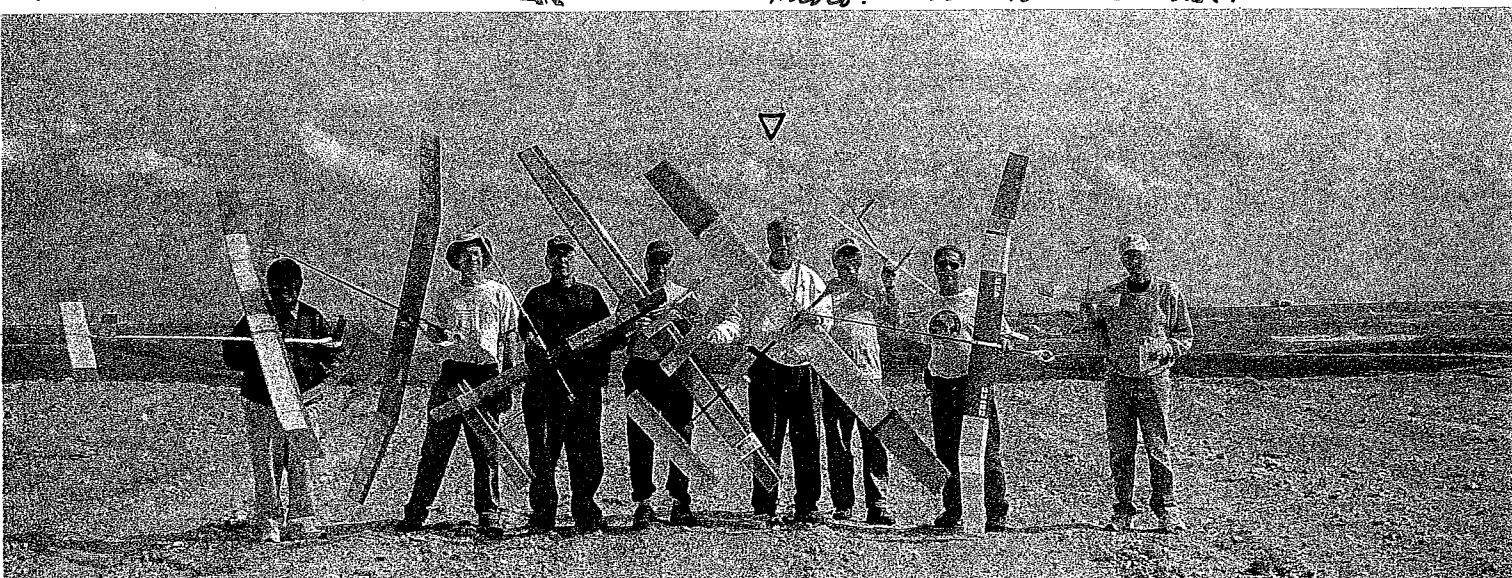
79101 THOUARS Cedex FRANCE



PETER BRÜCKS - ALLEMAND - RÉSIDANT AUX U.S.A. - EST ACTUELLEMENT LE MODÉLISTE LE PLUS POLYVALENT LA BAS, ET EN PLUS DE CELA IL EST TRÈS SOUVENT AUX PREMIÈRES PLACES EN F1A, FIG, F1E.

PETER BRÜCKS - DEUTSCHER IN DEN U.S.A. HAT ZUR ZEIT VIEL ERFOLG IN MEHREREN KLASSEN MIT BESTEN PLATZEN IN F1A - FIG - F1E. BILD UNTEN - F1E -

PHOTO: PETER BRÜCKS. U.S.A. -



### 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 plait. Mais tous les modèles emmènent une radio.

Là-dessus il m'invite à une de ses sorties d'entraînement. Certains spécialistes de son club sont de vieux connaisseurs, 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](http://www.modelaircraft.org/events/scores.asp)

Les dirigeants ont conscience du problème posé par l'organisation de ce mammoth. 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.

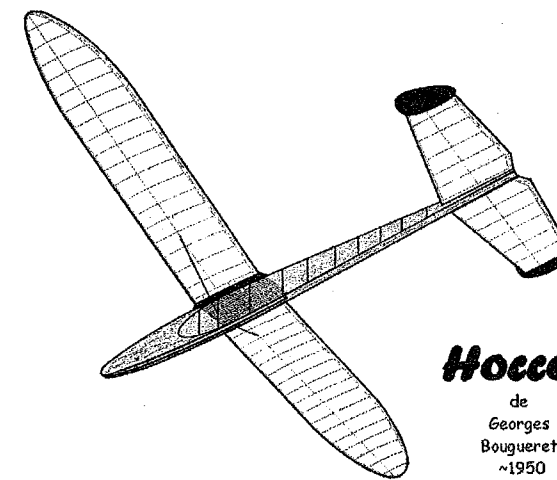
Un lubrifiant fluide va pénétrer plus facilement dans le moteur caoutchouc, mais il sera aussi éjecté plus vite lorsqu'on remonte ce moteur. En conséquence, si on utilise du silicone comme lubrifiant, il vaut mieux choisir une sorte plus épaisse. Mon choix personnel est une viscosité de 14500 centistokes. 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'échecaveau 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](http://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.



### REGLEMENTS 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 :

cable 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 déthermalisation 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

10650

## 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 .

## DEUTSCH

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 "ferifliegen " .

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 pädagogische 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 kleine 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 verzeichnete 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 FrG . 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 .

Samstagsmorgen , 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 Sonntag ....Sonntag 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 Gummidrehern ....

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

10651



## 2<sup>ème</sup> Coupe d'Hiver des Alpes du Sud Sisteron 20 - 21 Janvier 2007

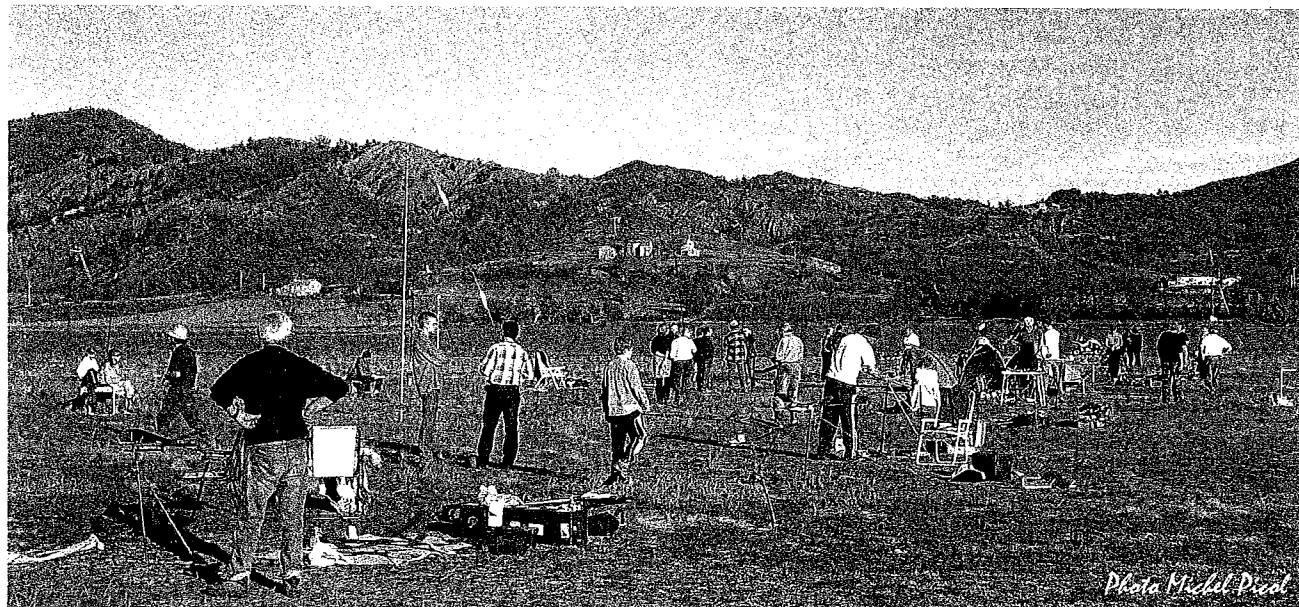


Photo Michel Picot

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 essouffé dans la nuit. Les stands de remontage se montent et les modèles sortent des caisses. Comme il fait un peu frisquet, le café et le vin chaud commencent à circuler.

A 13h, début des vols à 180 s en F1G, en alternance avec les vols à 120 s en P-30. Et cela commence par des surprises, car une particularité apparaît : les conditions aérologiques s'avèrent très différentes le long de la ligne de départ à plots non tournants (ce ne sont pas les concurrents qui tournent entre chaque vol, mais les chronomètres). Ainsi, les mylars restent totalement muets du côté piste, et frétilent quelque peu de l'autre bord.



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<sup>ème</sup> vol, seuls 4 concurrents auront fait le plein. Au 3<sup>ème</sup> vol, le peu de vent ayant tourné de 90°, les conditions aérologiques 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<sup>ème</sup> 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<sup>ème</sup> vol, réduit à 120 s pour cause de vent momentanément rentrant, les maxi sont de sortie (17 au total).

C'est finalement le dernier vol à 180 s qui fera toute la différence, puisque seuls trois maxi seront enregistrés, obtenus encore aux plots de départ amont, les conditions particulières de la veille étant encore plus marquées durant cette période. Helmut, à force de patience attentive, n'obtiendra que 171 s, un temps néanmoins suffisant pour finir en tête, les prétendants Sandro Manoni et Eric Lee-A-Hing n'obtenant pas mieux, avec 154 s et 141 s respectivement. Ce sera le classement final.



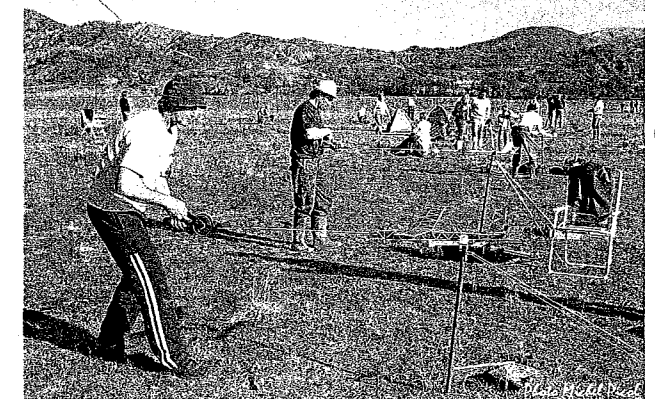
Helmut Werfl en pleine préparation



Helmut Werfl concentré avant le dernier vol F1G

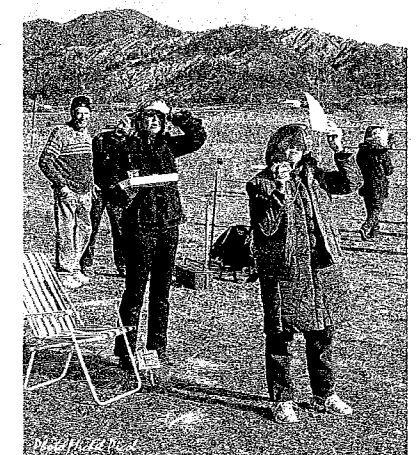
Au classement provisoire de l'Euro Challenge, Helmut creuse l'écart avec 39 points, devant Louis Dupuis 27 pts, Jean-Luc Bodin 23 pts, Eric Lee-A-Hing 20 pts, Mario Rocca 18 pts, Yann Quellier 17 pts, Denis Laty et Michel Picot 16 pts, Sandro Manoni 15 pts... Tout n'est pas encore joué, mais ce diable 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.

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

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 aérologiques. 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 chronométreuses : 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

VOL LIBRE

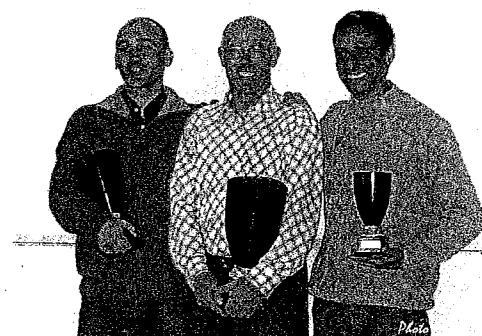
VOL LIBRE



# 2<sup>ème</sup> Coupe d'Hiver des Alpes du Sud

Sisteron

20 - 21 Janvier 2007



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



Julien Laty



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

Clast	FIG	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	FAVLI / 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 Pujaut	180	180	159	124	120	113	876
14	RENNESON 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 Ribierois	103	138	156	75	120	121	713
17	GIANNI Cesare	ITA	FAVLI / 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	FAVLI / FIAT	74	88	123	0	0	0	285

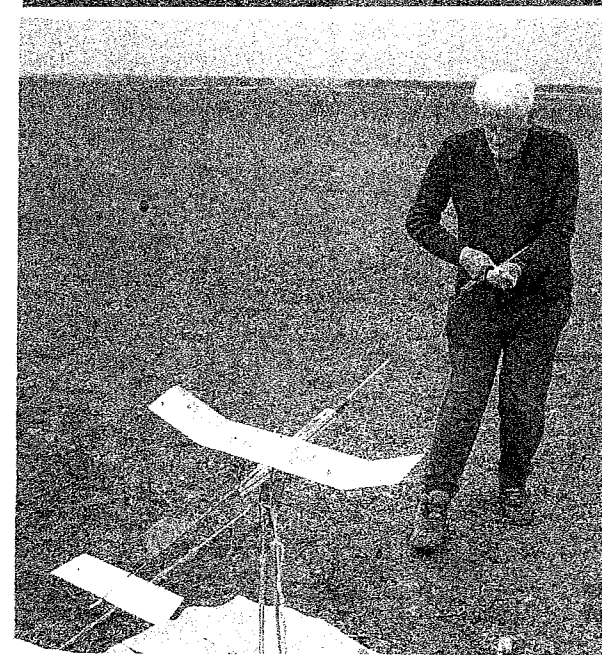
Clast	P-30	Nat.	Club	1°	2°	3°	4°	5°	6°	Total
1	WERFL Helmut	GER		120	120	120	120			480
2	FRUGOLI Francis	FRA	MAC Marseille	100	120	116	113			449
3	LAVENENT Henri	FRA	AMC Pujaut	93	120	110	120			443
4	LATY Denis	FRA	Toulon Modélisme	81	120	120	120			441
5	LEE-A-HING Eric	FRA	Toulon Modélisme	86	120	120	102			428
6	NEVERS Romain	FRA	Sèvre Anjou Modélisme	99	120	92	65			376
7	COSNARD Jean	FRA	AC Ribierois	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	RENNESON 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	FAVLI / FIAT	76	87	0	0			163
14	SCHIRRU Ivana	ITA	FAVLI / 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	RENNESON 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 Ribierois	120	99	84	72	75	72	522

# 1<sup>ER</sup> CONCOURS "CHOUVETTE"



ENSEMBLE DES PARTICIPANTS



28 01 07  
THOUARS

- L. DUPUIS - J.M. KELLER ET G. BRUCHARD SONT VISIBLEMENT CONTENTS DE METTRE EN ŒUVRE ET EN L'AIR LEUR "CHOUVETTE"  
- RAPPELONS QUE LA FORMULE "CHOUVETTE" AVAIT ETE MISE EN PLACE POUR INTRODUIRE UNE CATEGORIE CAOUTCHOUC DANS LES RENCONTRES CLAP. CELA REMONTE IL YA DEJA PAS MAL D'ANNEES - SOUHAITONS A MICHEL REVERAULT LA REUSSITE DANS SON ENTREPRISE DE REINTRODUIRE LA "CHOUVETTE" DANS LES CAMPAGNES DE FRANCE.

MICHEL REVERAULT THOUARS, POITOU HAT DEN VERSUCH GEMACHT DIE "CHOUVETTE" (KLEINE EULE) WIEDER IN DIE FR. LANDSCHAFT EINZUFÜHREN. WIE MAN SIEHT MIT EINEM ERSTEN ERFOLG. ...

DIESES KLEINE GUMMI MODELL WURDE VOR JAHREN FÜR SCHÜLER UND ANFÄNGER VON J. WANTZENRIETHER ENTWORFEN - WENN MAN GEWÜNSCHT SIEHE ADRESSE VON M. REVERAULT -

10655

10654

VOL LOIRE



Classement Classement

NOM et PRENOM	CLUB	VOLS					Total	Place
		1 <sup>er</sup> Vol	2 <sup>e</sup> Vol	3 <sup>e</sup> Vol	4 <sup>e</sup> Vol	5 <sup>e</sup> Vol		
DUPUIS Louis	VL Moncontourais	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 Moncontourais	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 Moncontourais	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.

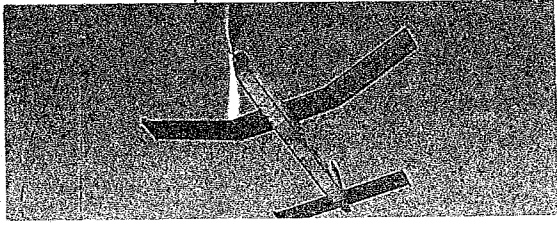
Un petit regret pour cette première édition : il n'y avait ni cadet ni junior, mais c'est promis la prochaine édition, ils seront présents.

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 Moncontourais, 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 réchauffé 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 Michel Reverault 1 Chemin du grand Corrent 79100 ST. Jean de Thouars. E. mail mreverault@wanadoo.fr Tél : 05 49 68 01 55 Prix du plan + envoi 5 euros.



VOL LIBRE in Deutsch

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 Morgenhimmel 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 versprochen dass sie bei der nächsten Ausgabe dabei sein würden.

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

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

Sehr gute Stimmung auf dem Wettbewerb, schon um 9 Uhr Morgens gab es heißen Kafe 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 erhaltbar 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. 10657

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'aurais jamais pu maintenir les parutions de Vol Libre, et d'y garder un niveau aussi relevé. Je suis donc tout à fait d'accord

que l'exception qui confirme la règle de la Plume d'Or soit Jean WANTZENRIETHER.

Jedes Jahr, im Frühling, wird ein Mitarbeiter von Vol Libre, durch die Goldene Feder ausgezeichnet. Diese Auszeichnung wurde von dem verstorbenen René Jossien, eingeführt, um andere Freiflieger dazu bewegen auch an der

Notre ami René JOSSIEN avait pensé, il y a déjà pas mal d'années, à instaurer, sur une année, la Plume d'Or, pour distinguer l'auteur d'une participation à la rédaction de VOL LIBRE sur les six numéros de l'année passée. Il avait, pour cela, constitué un jury comprenant quelques lecteurs fidèles et avertis de Vol Libre. Dans ce jury il avait également appelé Jean Wantzenriether, pour ces compétences techniques.

Il était donc sous entendu que notre ami Jean ne pouvait pas être lui-même désigné comme Plume d'Or de Vol Libre.

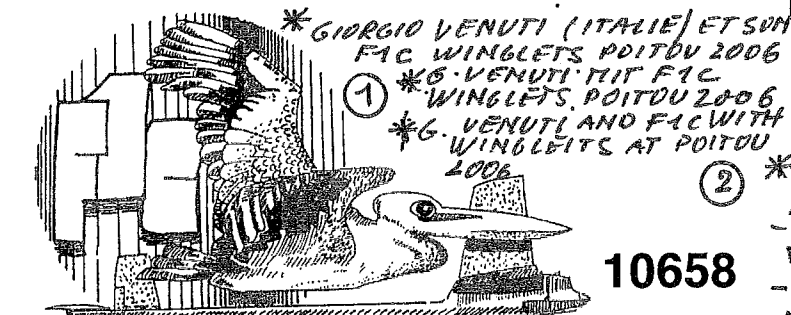
DANS LA SERIE "ATTENTION BETES MECHANTES" "MIKE TURNER" G.B.-



VOL LIBRE



# images VOL LIBRE



③ LEREGRETTE P. HARRIS (G.B) FRAPPE A MORT PAR LA Foudre SUR LE TERRAIN.

④ IMAGE CARACTERISTIQUE DE BERNE DANS LE CAMP FIC - ZENGELE (HU). ET TRUPPE (AUTRICHE).

② \*JOHN CUTHBERT (UK.) AVEC SON MONNE FIC, DIEBRE REGULARIS POUR LA 1<sup>re</sup> FOIS AUX CH. D'EUROPE A OVERSEA 2006 - J. CUTHBERT ZUM ERSTEN MAL MIT Klap-FLUGEL FIC, AUF DER EM. OVERSEA 2006 - J. CUTHBERT FLEW HIS FOLDING WING FIC FOR THE FIRST TIME AT THE 2006 E. CHAMPIONSHIPS AT OVERSEA.

## @STUCES Internet et Nouvelles

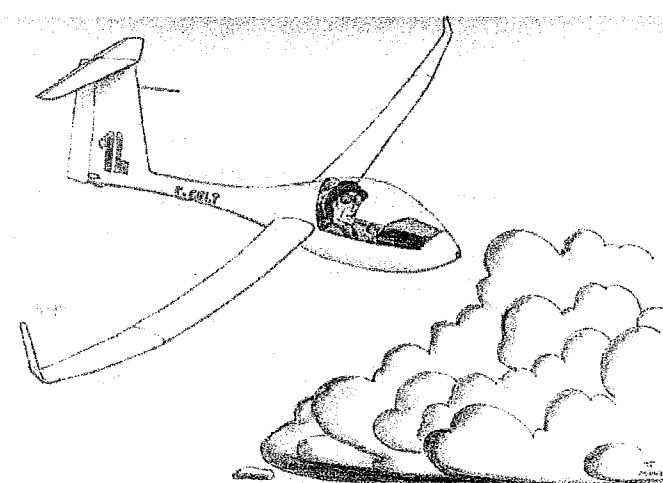
### JCN ET LES WINGLETS

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 Négais 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](http://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'oeil 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



autant des machines déjà sophistiquées par elles-mêmes ? On a l'impression que les ingénieurs sont en train de redécouvrir les recettes de nos modèles de vol libre. Efficacité d'un grand dièdre, stabilité inhérente, etc. On n'a pas la réponse... on vous signale simplement les faits, vus par l'oeil du modéliste.

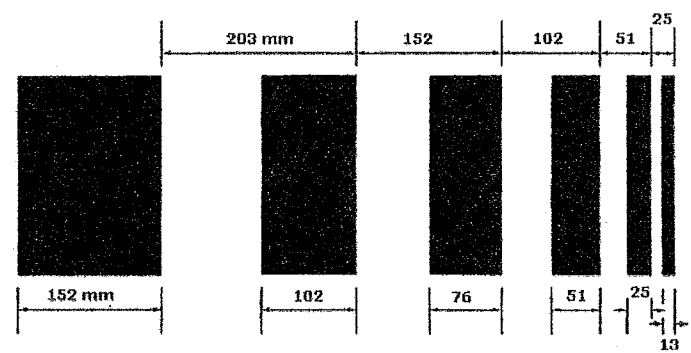
Et du côté vol à voile (allemand) une page technique sur les (rares) possibles améliorations de perfo : [www.dg-flugzeugbau.de/leistung-d.html](http://www.dg-flugzeugbau.de/leistung-d.html) fait le tour de la question winglets. Peu intéressant pour les grands allongements (plus de 18 m d'enver-

gure), 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.mandhsoaring.com/articles/Winglet\\_Testing.pdf](http://www.mandhsoaring.com/articles/Winglet_Testing.pdf)

### UN ALTIMETRE GRATUIT...

Auteur: inconnu des USA... Vous peignez à l'intrados de votre aile les 6 bandeaux noirs 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/>

### JOUE SEULEMENT ?

[bruno.walter1.free.fr/HTML/Card%20modeling.htm](http://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.

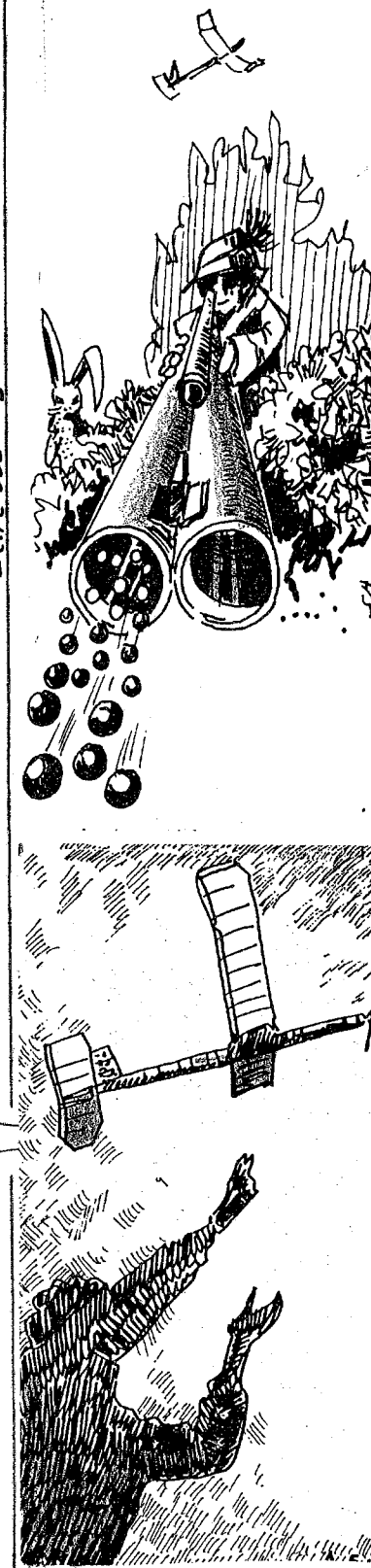
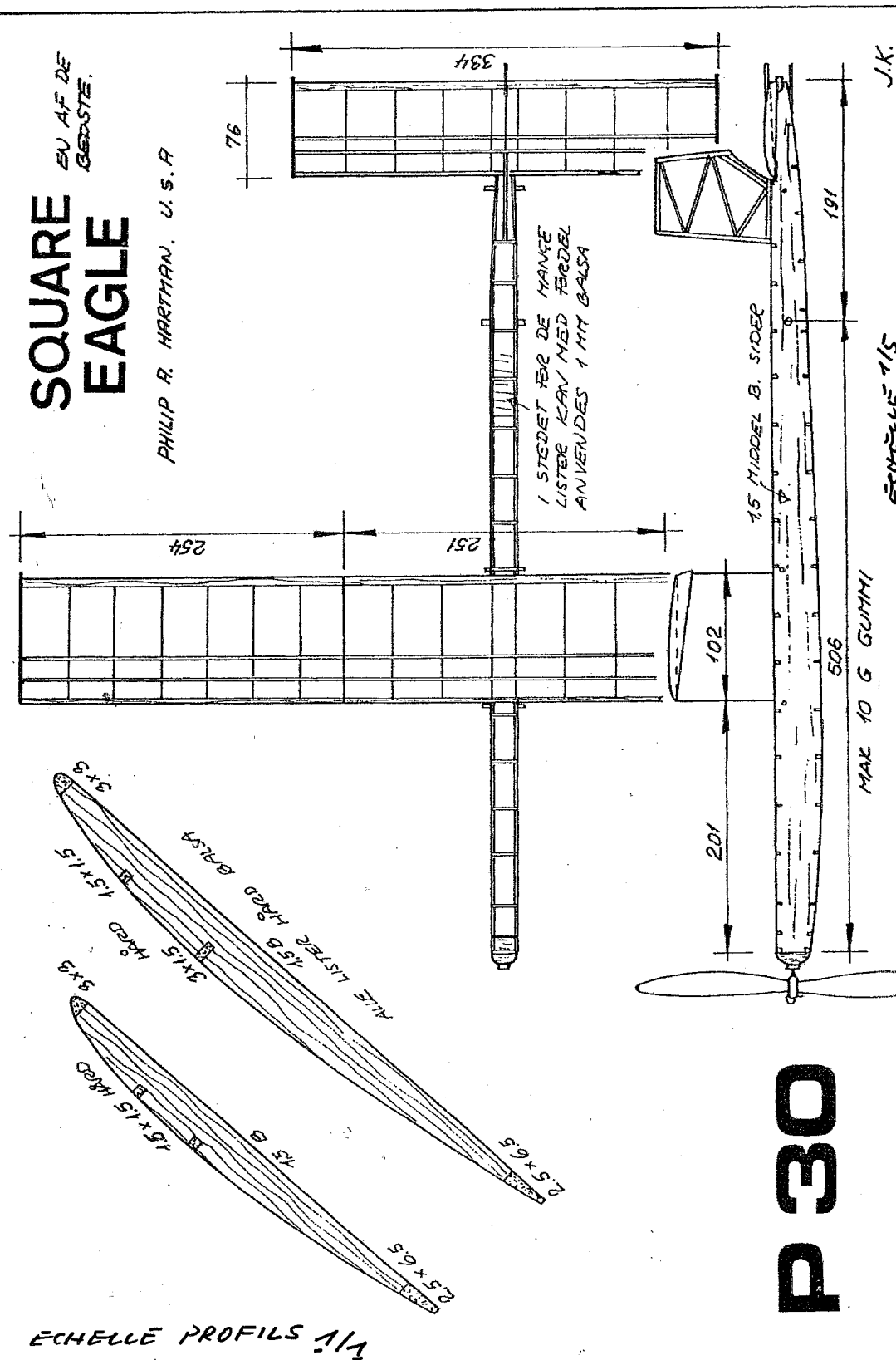
Et ci-dessous le profil spécial winglet, dont l'adresse plus haut vous donne les polaires, etc.



# SQUARE EAGLE

EN AF DE  
BEDSTE.

PHILIP R. HARTMAN, U.S.A.



Redaktion von Vol libre teilzunehmen.

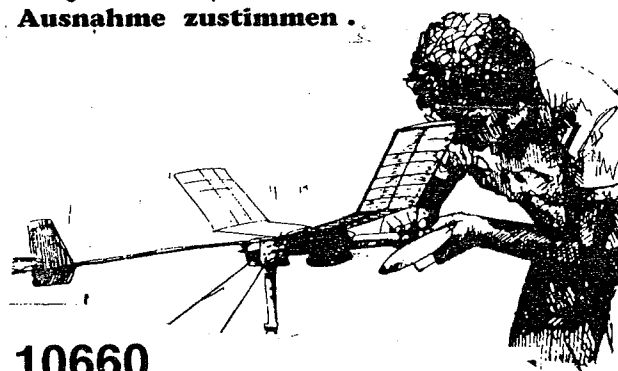
Dazu hatte er eine Jury zusammengerufen, bestehend aus Lesern von Vol Libre, die etwas vom Freiflug verstehen.

Dazu gehört auch Jean Wantzenriether, der damit, de facto, aus den Anwärtern ausgeschlossen war. Die andern Jurymitglieder haben dies 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

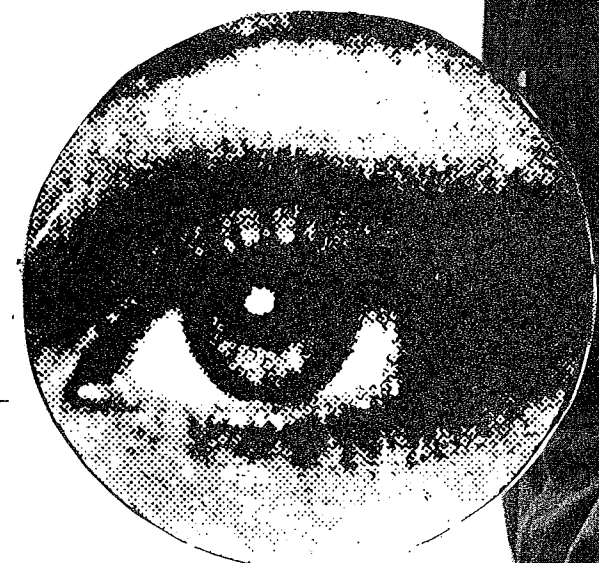
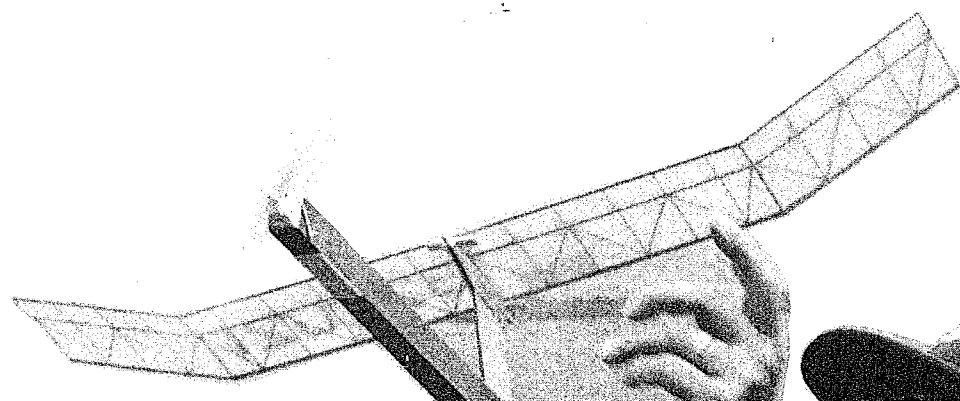
kann der Entscheidung der Jury nur, für diese Ausnahme zustimmen.



10660

U.S.A.

- 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
- B GAS
- 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 P30

FREE NEWS FLIGHT

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 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 Brooks	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 Kulmakko	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 Beschasny	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	161	180	180	180	180			1271	
22 Pierre Brun	210	180	180	180	180	180	160			1270	
23 Lee Hines	210	180	180	180	156	180	180			1266	
24 Artem Beschasny (jr)	210	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			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 Volodumir 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	

OLD TIMT 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

VOILA 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 ce 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 , o n ne sait  
pas, trop néanmoins on peut  
penser que là bas , on ne  
pense pas tpujours  
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	165	180	180			1305	
24 George Batiuk	240	180	180	180	180	180	161		1301	
25 Bob Piserchio	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 Vanlandingham	240	180	180	180	75	180	180		1215	
30 Roger Morrell	240	180	180	29	180	180	180		1169	
31 Alexei Bukin	240	180	130	180	180	148	0		1058	
32 Mark Hoffman	217	39	180	180	134	180	90		1020	
33 Derek McGuckin	240						240			

## F1C - 17

PI Name	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Total
1 Ed Carroll	240	180	180	180	180	180	180	300	503	2123	
2 Eugene Verbitsky	240	180	180	180	180	180	180	300	422	2042	
3 Bob Gutai	240	180	180	180	180	180	180	300	356	1976	
4 Yury Perchuk	240	180	180	180	180	180	180	300	337	1957	
5 Dick Mathis	240	180	180	180	180	180	180	300	333	1953	
6 Guy Mennano	240	180	180	180	180	180	180	300	0	1620	
7 Roger Simpson	240	180	180	180	180	180	180	300	0	1620	
8 Jeff Ellington	240	180	180	180	180	180	180	103		1423	
9 Norm Poti	240	180	180	180	180	180	180	27		1347	
10 Don Chesson	240	180	180	180	180	180	180	0		1320	
11 Doug Joyce	208	180	180	180	180	180	180			1288	
12 Artem Babenko	240	180	126	180	180	180	180			1266	
13 Gil Morris	150	180	180	180	180	180	180			1230	
14 Bucky Servaites	240	180	180	180	180	180	23			1163	
15 Ron McBurnett	240	180	180	163	0	180	180			1123	
16 Matt Gewain	240	180	180	180	149	0	0			929	
17 Lynn Pulley	240	180	180	180	120	0	0			900	

## F1P 4

PI Name	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Total
1 Cody Secor	240	180	180	180	180	180	180	300	420	2040	
2 Anthony Ferrario	240	180	180	180	180	180	180	289		1609	
3 Rocco Ferrario	240	180	180	180	180	180	180	20		1340	
4 Dave Parsons	123	119	0	0	0	0	0			242	

## F1Q - 1

PI Name	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Total
1 Frank Pollard	180	180	180	180	180	180	180	180	180	117	1737

## Moffett - 2

PI Name	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Total
1 Bud Romak	120	120	180	240	225						885
2 Bernie Crowe	55	0	0								55

## Gollywock - 6

PI Name	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	Total
1 Hal Cover	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	1980
2 Bob Goldie	180	180	180	180	180	150						1050
3 Wes Funk	180	180	180	180	180							900
4 Bernie Crowe	139	180	180	169	168							836
5 Mik Mikkelsen	180	180	180	155	0							695
6 Bud Romak	180	180										360

Note: Next year we will return to the Champagne Fly-off format

## F1G - 16

PI Name	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Total	Cham.
1 Kurt Van Nest	120	120	120	120	120	180					780	280
2 Ed Van Landingham	120	120	120	120	120	152					752	223
3 Mark Belfield	120	120	120	120	120	140					740	274
4 Tiffany O'Dell	117	120	120	120	120						597	117
5 Andrey Burdov	120	120	120	120	110						590	132
6 Alexei Bukin	120	120	120	92	120						572	162
7 Dick Wood	97	120	120	75	119						531	97
8 Eugeny Gorban	120	57	0	0	0						177	137
9 John Clapp	120	0	0	0	0						120	137
10 Elmer Nelson	88	0	0	0	0						88	88
11 Larry Bagalini	0	0	0	0	0						0	0
12 Sergey Smirnov	0	0	0	0	0						0	0

importants , n'est plus possible

Un autre aspect  
apparaît à la lecture des lettres  
interclubs, - quelques feuillets -  
et des grandes parutions , la  
solidarité , et le sentiments  
d'appartenance à une "  
communauté particulière vol  
libre , qui génère des prises de  
positions des échanges , de  
manière générale , et une  
participation active aux activités

Réunions de club ,  
repas en communs , festins  
mêmes lors de grandes  
occasions , dons et quêtes  
pour les jeunes et les équipes  
nationales , forums de  
discussions sur règlements ,  
en cours ou à changer .....bref  
un mélange de club ,  
d'association , agissant pour le  
bien commun .....</



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

F1H - 9									
PI	Name	1	2	3	4	5	6	7	Total Cham.
1	Kimmo Kulmakko	120	120	120	120	120	120	180	780
2	Norm Smith	120	120	120	120	120	149		749 130
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 Bezchasny (jr)	32	61	0	0	0	0	93	32
7	Jim Parker	0	0	0	0	0	0		
8	Mikhail Kochkarev								
9	Mike Thompson	0	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
2	Bernie Crowe	0	0	0					0
3	Bud Romak	0	0	0					0
4	Mike Mulligan	0	0	0					0

Hand Launch Glider - 7									
PI	Name								Total
1	Stan Buddenbohm	96	92	68	92				280
2	Ken Bauer	41	65	47	44	80	55		200
3	Chinmay Jaju (jr)	45	46	97	40	33			188
4	Tim Batiuk	54	75	48	48	53	53		182
5	Dick Peterson	53	50	31	58				161
6	Lee Hines	43	47	47	46				140
7	Fred Terzian	0	0	0	0				0

PI	Name	1	2	3	4	5			Total
1	Tim Batiuk	41	60	34	90	90			315
2	Lee Hines	56	69	47	90	48			310
3	Dave Parsons	40	39	63	61	90			293
4	Mike Keller	42	90	41	56	63			292
5	Stan Buddenbohm	32	90	80	48	22			272
6	Frank Pollard	27	30	48	50	69			224
7	Chinmay Jaju (jr)	31	22	33	90	40			216
8	Fred Terzian	37	42	36	62	33			210
9	Dick Peterson	20	13	29	31	72			165

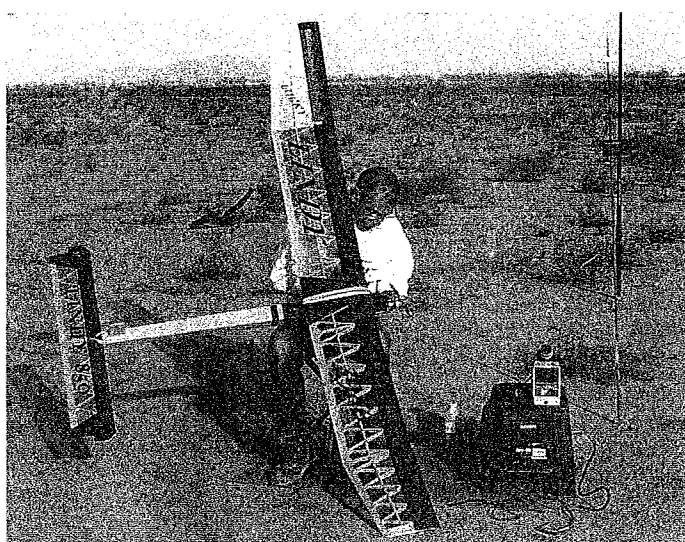
1/2A Nostalgia Gas - 7									
PI	Name	1	2	3	4	5	6	7	8 9 10 Total
1	Norm Peterson NosGas	149	180	180					509
2	Tom Laird NosGas	139	180	180					499
3	Don McNamee	180	180	120					480
	Norm Peterson 1/4A	124	98	161					383
	Norm Peterson Early	132	119	123					374
	Tom Laird Early	137	84	125					346
	Jim 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 HIS WEBRA. OF POWERED MODEL. THE MODEL STAYED IN THE AIR FOR 58 MINUTES.



FRANK RUBERGE (SCOTTSDALE AZ) WITH 350 LUCKY LINDY. FRANK IS A MASTER AT LIGHT BUILDING. THIS MODEL REQUIRES 63.5 OZ OF LAD TO INEXH. WEIGHT.



DON DE LOACH (COLORADO SPRINGS) WITH NOSTALGIA RUBBER - HERE HE LOVES HIS AREA.

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

Mini F1E - 3									
Max(s)	60	60							Total
1	Peter Brooks	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	Brian Van Nest	100.00	100.00	100.00	72.50	34.17			406.67
2	Peter Brooks	100.00	65.83	51.17	100.00	43.33			360.33
3	Norm Furutani	94.17	0	49.17	60.83	100.00			304.17
4	Ian Kaynes	100.00	44.17	21.67	25.83	69.17			260.84
5	Dick Wood	47.50	30.00	54.17	13.33	27.50			172.50
6	Dave Parsons	100.00	0	0	0	100.00			
7	Walt Ghio	19.17	0	0	0	19.17			

## BOB WHITE MAXMAN 2007

Bob White Maxman International 2007

Page 1/4

F1A		1	2	3	4	5	6	7	FO1	Total	
1	Victor Stamov	UKR	210	180	180	180	180	180	180	180	1555
2	Alan Jack	GBR	210	180	180	180	180	180	180	246	1536
3	Sergey Smirnov	RUS	210	180	180	180	180	180	180	232	1522
4	Kyle Jones	JUSA	210	180	180	180	180	180	180	200	1490
5	Sergei Makarov	RUS	210	180	180	180	180	180	180	197	1487
6	Mike McKeever	USA	210	180	180	180	180	180	180	185	1475
7	Mikhail Kockarev	RUS	210	180	180	180	180	180	180	171	1461
8	Brian VanNest	USA	210	180	180	180	180	180	180	145	1435
9	Steve Spence	USA	210	180	180	180	180	180	180	60	1350
10	Andrew Barron	USA	210	180	180	180	180	180	180	0	1290
11	Kimmo Kulmakko	FIN	210	180	180	174	180	180	180		1284
12	Hector Diez	USA	210	180	169	180	180	180	180		1279
13	Chris Edge	GBR	210	180	176	180	180	180	180		1270
14	Michael Thompson	USA	210	180	180	180	152	180	180		1262
15	Rene Limberger	LUX	210	180	180	180	180	142	180		1252
16	Pierre Brun	USA	210	180	180	134	180	180	180		1244
17	Ken Baure	USA	210	180	180	180	126	180			1236
18	Anten Bechasny	JUKR	210	180	180	118	180	180	180		1228
19	Peter Allnutt	CAN	210	148	134	180	180	180	180		1212
20	Vasily Bechasny	UKR	210	180	180	100	180	180	180		1210
21	Peter Brooks	USA	210	180	171	180	102	180	180		1203
22	Jim Parker	USA	210	180	180	84	180	180	180		1194
23	Norm Smith	USA	210	132	180	180	122	180	180		1184
24	David Oldfield	GBR	210	180	180	74	180	180	180		1184
25	Henning Nyhegn	DEN	183	180	180	180	96	180	180		1179
26	Oliver Cai	JUSA	210	138	180	110	180	180	180		1178
27	Dichter Schulz	GER	210	180	180	95	126	180	180		1151
28	Aram Schlosberg	USA	65	180	180	180	180	180	180		1145
29	Chris LenOrtowicz	CAN	210	180	180	71	180	180	139		1140
30	Lee Hines	USA	210	159	180	180	84	180	130		1123
31	Leslie Farkas	CAN	210	135	180	180	115	180	119		1119
32	Jon Davis	USA	210	180	180	66	110	180	180		1106
33	Timothy Barron	USA	180	101	180	180	180	105	180		1106
34	Glen Ulm	USA	179	180	180	180	66	136	180		1101
35	Ed Carroll	USA	210	180	93	180	180	116	90		1049
36	Risto Puhokka	USA	210	180	180	180	180	86	0		1016
37	Logan Tctrick	JUSA	89	180	180	92	92	180	150		963
38	Dave Edmonson	USA	102	176	129	136	180	134	101		958
39	Javiar Abad	SPN	92	180	180	180	136				948
40	Don Zink	USA	210	180	180	55					625
41	Tyler Secor	USA	210	180	66	158					614

SUITE DE LA PAGE 10663

STEPHANCHUK, Evgeny  
GORBAN, Volodumur  
VIVCHAR, Alexei BUKOV,  
Evgeny VERBITSKY, Artem  
BABENKO, Vladimir VIVCHAR  
..... sont des noms qui non  
seulement sonnent bien, et  
que l'on retrouve en tête de  
liste, mais sont également les  
marques d'une sélection,  
maintenant bien établie : celle  
du marché des modèles de  
compétition du Vol Libre.

En effet en dehors de  
quelques rares exeptions  
tous les concurrents sont ou  
bien des clients directs ou  
indirects des personnes citées  
plus haut, ou elles mêmes qui  
en d'autres circonstances ne  
seraient pas présentes. On  
peut donc presque affirmer  
que ces concours sont des  
concours d'insiders, entre les  
familles de différentes marques  
de fabrication.

Nous sommes là au  
sommet mondial de la qualité  
des modèles de compétition  
F1 A,B,et plus récemment H,G  
et E !



F1A Juniors	1	2	3	4	5	6	7FO1	Total
1 Kyle Jones JUSA	210	180	180	180	180	180	200	1490
2 Anten Bechasny 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	180	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	180	300 420 389	2429
2 Alex Andriukov USA	240	180	180	180	180	180	300 420 342	2382
3 Blake Jensen USA	240	180	180	180	180	180	300 420 318	2358
4 John Sessums USA	240	180	180	180	180	180	300 420 308	2348
5 Ladi Horak CAN	240	180	180	180	180	180	300 420 306	2346
6 Yrjo Waltonen FIN	240	180	180	180	180	180	300 420 292	2332
7 Alexei Bukin UKR	240	180	180	180	180	180	300 420 210	2250
8 Aimee Raymond USA	240	180	180	180	180	180	300 355	1975
9 Sergey Smirnov RUS	240	180	180	180	180	180	300 314	1934
10 John Clapp USA	240	180	180	180	180	180	300 247	1867
11 Eugene Gorban UKR	240	180	180	180	180	180	300 240	1860
12 Mike Mulligan USA	240	180	180	180	180	180	300 198	1818
13 Paul Crowley USA	240	180	180	180	180	180	288	1608
14 Charlie Jones USA	240	180	180	180	180	180	276	1596
15 Eddie VanlandinghamUSA	240	180	180	180	180	180	256	1576
16 Stephan Stefanchuk UKR	240	180	180	180	180	180	250	1570
17 Pim Ruyter NED	240	180	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	180	176	1496
21 Dave Edmonson USA	240	180	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	180	168	1488
24 Michael Seifert GER	240	180	180	179	180	180		1319
25 Derek McGuckin USA	234	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	155	180		1295
28 Mike Woodhouse GBR	240	180	180	180	180	155	180	1295
30 Igor Vivchar UKR	240	180	180	151	180	180		1291
31 Walt Ghio USA	240	180	180	180	180	146		1286
32 Dick Wood USA	240	180	180	180	145	180		1285
32 Jerry McGlashen CAN	240	180	180	145	180	180		1285
34 N. Mikheev RUS	240	180	180	180	180	144		1284
35 Martin Schroedter USA	240	180	180	180	135	180		1275
36 Sara Radziunas USA	232	180	141	180	180	180		1273
37 Rolf Seifert GER	240	180	180	133	180	180		1273
36 Jerry Peck USA	240	180	180	132	180	180		1272
39 Roger Morrell USA	240	180	180	130	180	180		1270
40 Bob Tymcheck USA	240	180	180	180	180	129		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		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	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	420 412	2152
2 Bob Gutai USA	240	180	180	180	180	180	420 401	2141
3 Guy Menanno USA	240	180	180	180	180	180	420 269	2009
4 Artem Babenko UKR	240	180	180	180	180	180	420 231	1971
5 Mat Gewain USA	240	180	180	180	180	180	389	1709
6 Mike Roberts USA	240	180	180	180	180	180	382	1702
7 Norm Poti USA	240	180	180	180	180	180	364	1684
8 Roger Simpson USA	240	180	180	180	180	180	342	1662
9 Faust Parker USA	240	180	180	180	180	180	295	1615
10 Ed Carrol USA	240	180	180	180	180	180	292	1612
11 Yuri Purchuk RUS	240	180	180	180	180	180	286	1606
12 Ed Mathis USA	240	180	180	180	180	180	270	1590
13 Terry Keger USA	240	180	180	180	180	180	264	1584
14 Gil Morris USA	240	180	180	180	180	180	205	1525
15 Henry Spence USA	240	180	180	180	180	180	197	1517
16 Don Chesson USA	240	180	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	180	1308
19 Bucky Servartes 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.



MEL LYNE (VANCOUVER) SHOWS US HIS YBAR BOB'S SELECTION AS THE SMALL NOSTALGIA MODEL. MEL'S MODEL IS AN ENLARGED VERSION FOR A .15 SIZED ENGINE.

U.S.A.

Wie ist es anderswo?

Wenn man die Liste der Feiflugklassen, die in den USA betreiben werden, anschaut, fällt es besonders auf dass sie besonders lang ist ... Es ist nicht selten dass bei den NATS (US A Meisterschaft) bis zu dreissig Klassen ausgetragen werden ... Zur gleichen Zeit versucht man bei uns die Klassen im Freiflug zu reduzieren, um die Oberhand bei der

F1P		1	2	3	4	5	6	7FO1	FO2	Total		
1 Cody	Secor	JUSA	240	180	180	180	180	180	180	420	430	2170
2 Anthony	Ferrario	JUSA	240	180	180	180	180	180	180	420	399	2139
3 Rocco	Ferrario	USA	240	180	26						446	
F1Q		1	2	3	4	5			Total			
1 Frank	Pollard	USA	180	180	100	180	180			820		
2 Aram	Schlosberg	USA	110	63	130	89	110			502		
F1H		1	2	3	4	5FO1	FO2	Total				
1 Sergi	Makarov	RUS	120	120	120	120	120	240	295		1135	
2 Mike	McKeever	USA	120	120	120	120	120	240	285		1125	
3 Kimmo	Kulmakko	FIN	120	120	120	120	120	240	202		1042	
4 Lee	Hines	USA	120	120	120	120	120	240	156		996	
5 Jon	Davis	USA	120	120	120	120	120	240	152		992	
6 Anten	Beschasny	JUKR	120	120	120	120	120	240	149		989	
7 Jim	Parker	USA	120	120	120	120	120	0		600		
8 Mikhail	Kochkarev	RUS	120	120	120	88	120			568		
8 Victor	Stamov	UKR	120	88	120	120	120			568		
10 Michael	Thompson	USA	120	62	120	120	120			542		
11 Brain	Van Nest	USA	104	51	120	120	120			515		
12 Vasily	Beschasny	UKR	120	120	107	120	31			498		
13 Kyle	Jones	JUSA	120	120	120	120	16			496		
14 Norm	Smith	USA	120	113	13	88	120			454		
Page 4/4												
F1J		1	2	3	4	5FO1	FO2	FO3	Total			
1 Stafford	Screen	GBR	120	120	120	120	120	240	360	465		1665
2 Mike	Roberts	USA	120	120	120	120	120	240	360	429		1629
3 Bob	Gutai	USA	120	120	120	120	120	240	360	404		1604
4 Guy	Menanno	USA	120	120	120	120	120	240	358			1198
5 Faust	Parker	USA	120	120	120	120	120	240	340			1180
6 Gil*	Morris	USA	120	120	120	120	120	240	318			1158
7 Peter	Watson	GBR	120	120	120	120	120	240	316			1156
8 Alan	Jack	GBR	120	120	120	120	120	240	291			1131
9 Dave	Rounsaville	USA	120	120	120	120	120	240	222			1062
10 Norm	Poti	USA	120	120	120	120	120	169			769	
11 Cody	Secor	USA	120	120	120	120	120	118				718
12 Ed	Carroll	USA	120	120	21						261	
13 Ken	Oliver	USA	120	120	0						240	
F1G		1	2	3	4	5FO1	FO2	FO3	Total			
1 Dick	Wood	USA	120	120	120	120	120	240	360	262		1462
2 Stephan	Stefanchuk	UKR	120	120	120	120	120	240	360	259		1459
3 George	Schroedter	USA	120	120	120	120	120	240	360	219		1419
4 Alexei	Bukin	RUS	120	120	120	120	120	240	211			1051
5 Eddie	Vanlandingham	USA	120	120	120	120	120	240	0			840
6 Andrey	Burdrov	RUS	120	120	117	120	120				597	
7 Paul	Crowley	USA	120	113	120	120	120				593	
8 Mark	Belfield	USA	120	120	110	120	120				590	
9 Peter	Brocks	USA	120	120	105	120	120				585	
10 Walt	Ghio	USA	120	100	120	120	120				580	
11 John	Clapp	USA	120	120	90	120	120				570	
12 Larry	Bagalini	USA	120	71	120	120	120				551	
13 Elmer	Nelson	USA	120	74	111	119	120				544	
14 Kunt	VanNest	USA	120	120	64	120	117				541	
15 Eugene	Gorban	UKR	120	120	74	120	94				528	
16 Wes	Funk	USA	120	98	120	120	65				523	
17 William	Gannon	USA	120	67	76	120	120				503	
18 Tiffany	O'Deill	USA	120	60	120	77	120				497	
19 Aimee	Raymond	USA	120	120	10	120	120				490	
20 Jeff	Schroedter	USA	120	120	120						360	
21 Rich	Rohrke	USA	90	101							191	
22 Jack	Emery	USA	120	23							143	
23 Charlie	Jones	USA	120								120	

Organisation zu so recht, aber man behalten, von den kann Vermutungen Zeitnehmern gar nicht machen .... dort wird zu sprechen .... nicht nur zum Gewinnen geflogen, also nicht

Also warum so nur Leistungssport ! viel Klassen in den USA man versucht sich ? Freude zu bereiten sich zu treffen, und

Man weiss nicht auch gemeinschaftlich zu feiern.

U.S.A.

Nicht zu vergessen, dass auch dort, noch mehr als bei uns, die Freiflieger in einem hohen Durchschnittsalter sind, und dass körperliche Anstrengungen, nicht mehr gut überwältigt werden können.

Es kommt auch zu Tage, durch, Vereinsbriefe dass man viel enger zusammenhält, und dadurch das Gemeinschaftsgefühl viel höher liegt als bei uns. Es wird viel geschrieben, diskutiert, über Regeln und andere Sachen die den Freiflug betreffen.

Um dies alles ein wenig zu untermauern, haben wir in diesem Heft, die Liste der Teilnehmer von zwei Klassiker der USA im Freiflug: den Maxmen und den Isaacson Wettbewerb.

Bei näherer Betrachtung sieht man dass auch einige zweitklassige Klassen vertreten sind. Die Namen der Teilnehmer und die Zeiten die geflogen wurden, spiegeln den sehr hohen Stand dieser Wettbewerbe dar.

Kochkarev, Makarov, Stamov, Burdov, Andriukov, Stephanchuk, Vivchar, Verbitsky, Babenko, Gorban, sind nicht nur Namen die gut klingen, sondern auch Namen die Marken von Modellen vertreten, die jetzt zu kaufen sind. Das ist die Endstation von Weltklassenmodellen in

FORTS. S. 10669



'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 NFFS - 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](http://freeflight.org); by e-mail to [catroper@tampabay.rr.com](mailto: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

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

Dues include a mandatory \$.50 per year for NFFS membership.

US Residents (Age 19 & over)	2 years	\$48.00
	1 year	\$25.00
Junior Membership (U.S. only) Age 18 & under as of July 1 of the current year Copy of birth certificate required for new memberships.	2 years	\$18.00
	1 year	\$10.00
All Non-U.S. Residents (To use VISA or MasterCard, see Important Renewal Information above.)	2 years	\$56.00
	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](mailto:catroper@tampabay.rr.com)



### LISTE DES CATEGORIES PRATIQUES AUX CHAMPIONNATS DES U.S.A Event/Schedule:

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

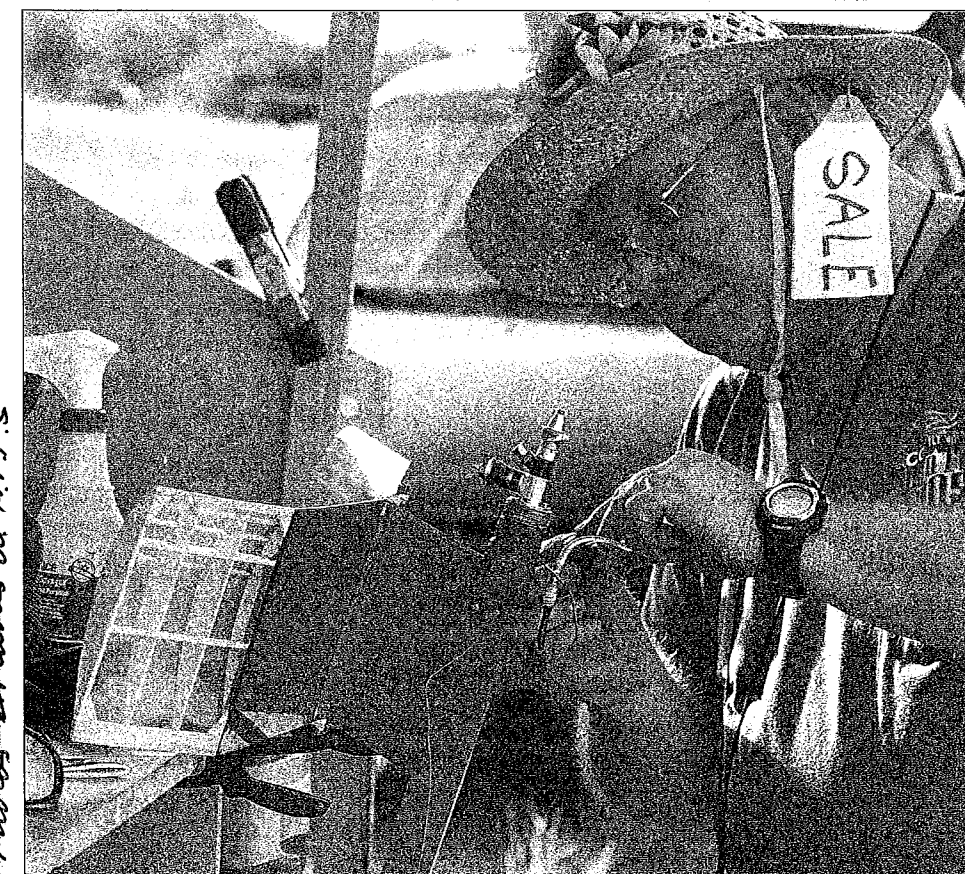
Open: \$25 first event, \$8 each additional event

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. - Vol. 5-10667 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, seit einiger Zeit in verschiedenen Klassen, sehr gut fliegt, und sich damit auf den ersten Plätzen auszeichnet. Bravo Peter "et bonne continuation", nous sommes avec toi " ! !



\* EN HAUT: BOB MATTES (ST. CHARLES MO) SE REPOSE UN INSTANT AVEC SON "TOPIC" BIG ZEEK NOSTALGIA GAS. IL FUT LE VAINQUEUR EN C NOSTALGIA GAS.  
\* CI CONTRE: DEAN MC. GINNIS (LAKELAND FL.) FUT LE SUJET DE CONVERSATION AU MINI PEARL CONCOURS A MUNCIE DURANT LES NATS. IL A FRAPPE FORT A CETTE OCCASION. DEAN GAGNA AVEC 8 S D'AVANCE SUR DICK COVALT.



# VIABON 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 embelli, qui aurait fait oublier la Bérézina 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 épuisantes, 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<sup>ème</sup> de la Coupe du monde 2006. Yvan Kolic, serbo-croate, 2<sup>ème</sup> 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<sup>ème</sup> 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<sup>ème</sup> 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<sup>ème</sup> vol, Lucien va jouer de malchance. Lors du remontage, les nœuds 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 fêtu 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'emplanture de l'aile.

Le classement s'établit ainsi :

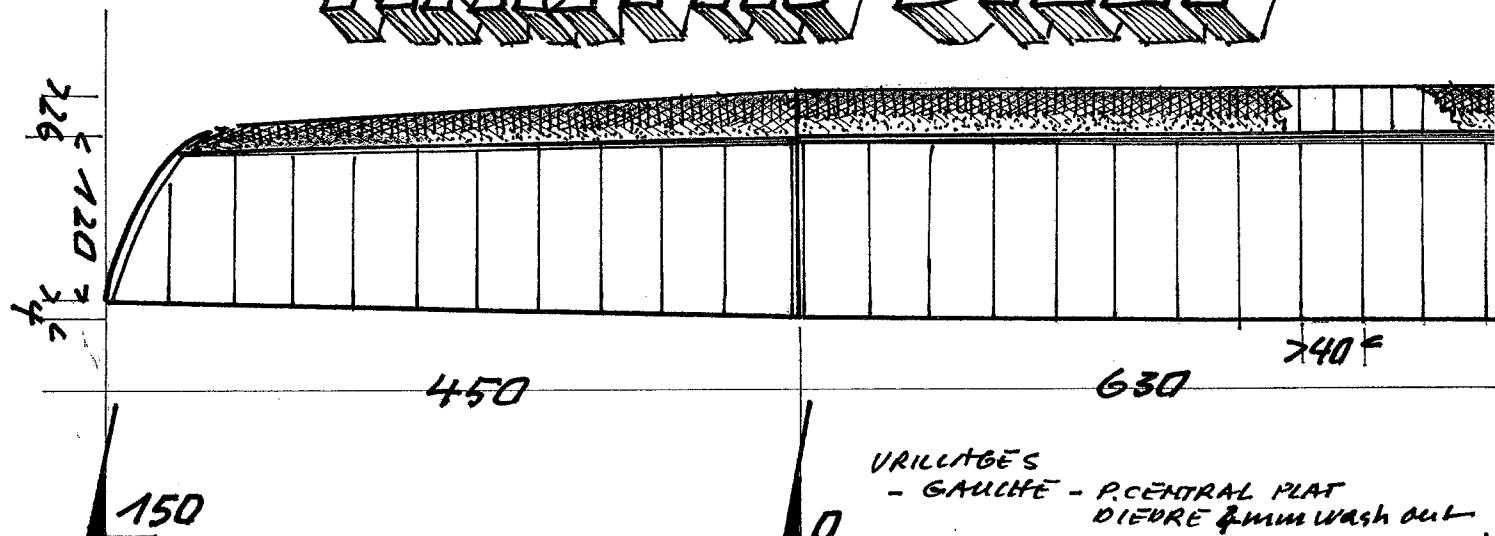
- |             |         |
|-------------|---------|
| 1. Stracham | Chris   |
| 2. Marshall | Michaël |
| 3. Adjada   | Lucien  |
| 4. Tyson    | Edward  |
| 5. Weber    | Claude  |

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<sup>ème</sup> 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<sup>ème</sup> au championnat de France 1968, dans le MRA n° 361 de juin 1969. Wake malicieusement baptisé par Philippe : PAM.R2, " honni soit qui mal y pense" avait dit Henri VIII, roi d'Angleterre.



# BILLY BUNTER 5 MARTIN DILLY



VRILLAGES  
- GAUCHE - P. CENTRAL PLAT  
DIEDRE 3mm wash out  
- DROITE - P. CENTRAL 2mm wash-in  
DIEDRE 3mm wash out

Ribs 1.5 thick, sawn from 0.2 carbon-capped laminated balsa block. See 2003 BMFA Free Flight Forum Report

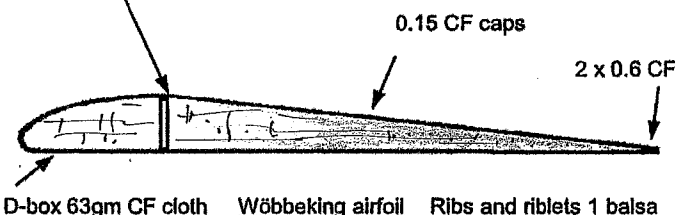
Riblets 1.5 balsa



Spar 10 > 5 > 3  
1.0 top, 0.8 bottom, with 45° CF cloth  
vacuumed front and rear, + 0.2 CF to  
50% of centre panels. Wrapped with  
Kevlar thread.

D-box 70gm hybrid inside  
+ 93gm CF outside layer.  
Voss LN-1 resin

0.4 CF top and bottom



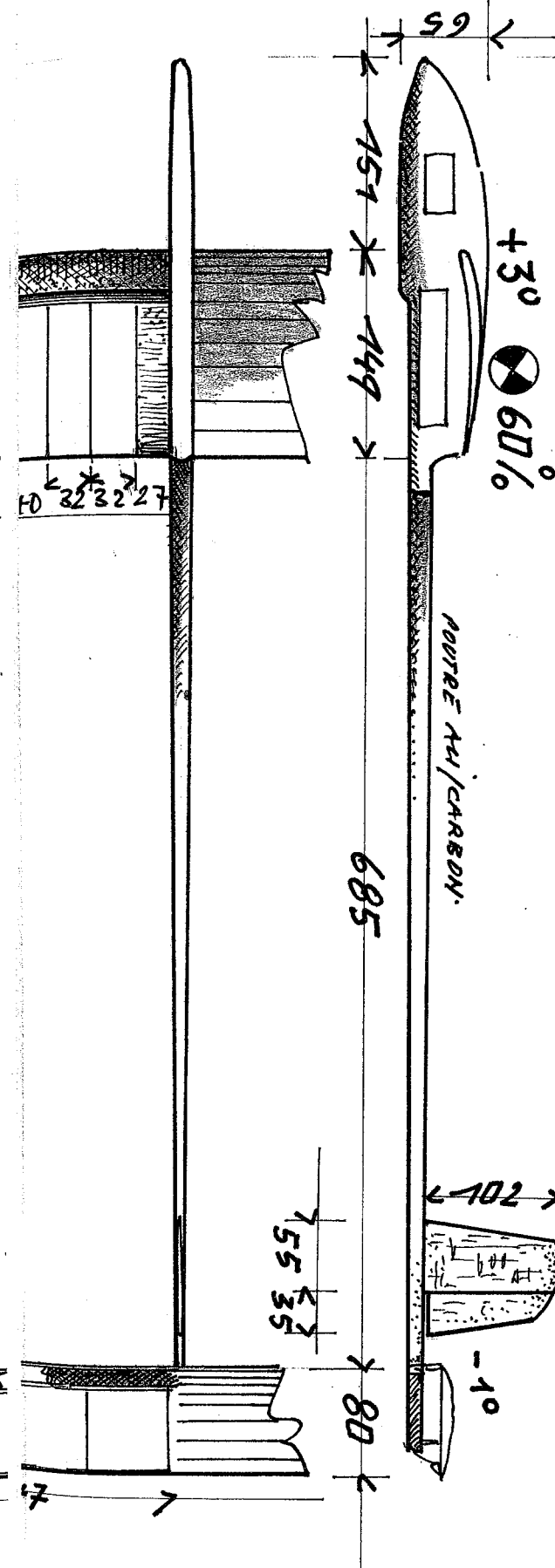
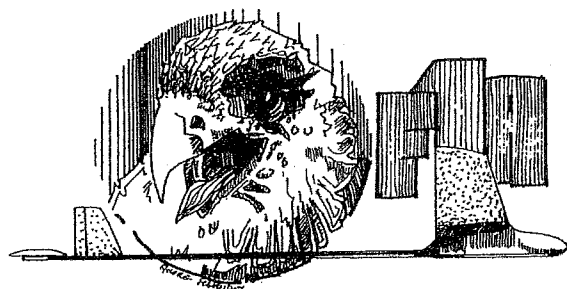
D-box 63gm CF cloth Wölbeking airfoil Ribs and riblets 1 balsa

MASSES -  
- FUSELAGE 191,4g  
- AILE 182,2g  
- STAB 9,7g  
- CLEF 36,1g  
TOTAL 419,4g

Front end shells moulded  
from carbon cloth with  
Kevlar reinforcements

Single 5.8 x 170 steel joiner

Denkin towhook, M&K timer  
Dilly wing wiggler, stab mount,  
glide post and bunt jack.  
Biotrack + 2032 coin cell



+30° 60%

NOUVEAU CARBON.

MARTIN DILLY NEUSEELANDER  
LANDAIS VIVANT EN  
ANGLETERRE EST UN DES  
UNE LEGENDE VIVANTE  
DU VOL LIBRE AYANT  
DEPASSE LES 70 ANS IL  
EST TOUJOURS ACTIF SUR  
LE TERRAIN.  
IL A AUSSI RENDU  
DURANT DE LONGUES  
ANNEES DURANT DES  
DECENNIES LE ROLE DE  
CHEF D'EQUIPE ET DE  
MEMBRE DE COMMISSIONS  
A LA FAI.

AUSSI LONGTEMPS QUE  
LES SOUVENIRS CONCERNENT  
LE VOL LIBRE  
RETOURNENT DANS LE  
TEMPS, MARTIN DILLY A  
ETE UN PERSONNAGE  
MARQUANT.  
IL A AUSSI REBOUTE EN  
PARTICIPE PAR LE TEXTE  
ET L'IMAGE A LA REDAC-  
TION DE REVUES COMME  
AEROMODELIER PAR  
EXEMPLE.  
LE PLANEA PRESEN-  
TE ICI EST DE CONCEPTION  
PERSONNELLE ET  
PRESENTE UNE CARACTE-  
RISTIQUE RELATIVEMENT  
NOUVELLE DANS LA CONFE-  
TION DES NEUSEELANDER.  
CETTE FACON DE PRO-  
CEDER, EST EGALEMENT  
COURANTE EN SUISSE  
ET EN RFA - BLOC CONSTI-  
TUE PAR DES LAMES DE  
BALSA RECOUVREES DE  
CARBONE 0.2mm ET  
ENSUITE RECOUVREES  
L'ENSEMBLE PRESENTE  
CEPENDANT DES CARACTE-  
RISTIQUE CLASSIQUES.

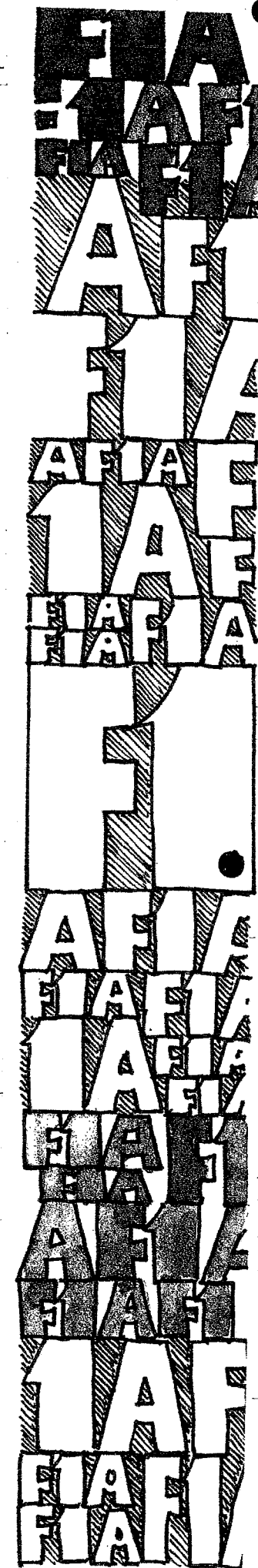
## MARTIN DILLY

MARTIN DILLY NEUSEELANDER  
IN ENGLAND LEBEND, IST EINE  
LEBENDIGE LEGENDE IM FREI-  
FLUG - ER HAT JETZT ÜBER  
70 UND IST IMMER NOCH  
AKTIV.

JAHREZEHNT WAR ER AUCH  
MANNSCHAFTSFÜHRER DER  
ENGLÄNDER ODER NEUSEE-  
LÄNDER - HEUTE NOCH IST  
ER BEI DER FAI FREIFLUG.  
- SOLANGE ICH ZURÜCK DENKEN  
KANN, WAR UND IST ER EINE  
MARKANTE PERSÖNLICHKEIT  
IM FREIFLUG.

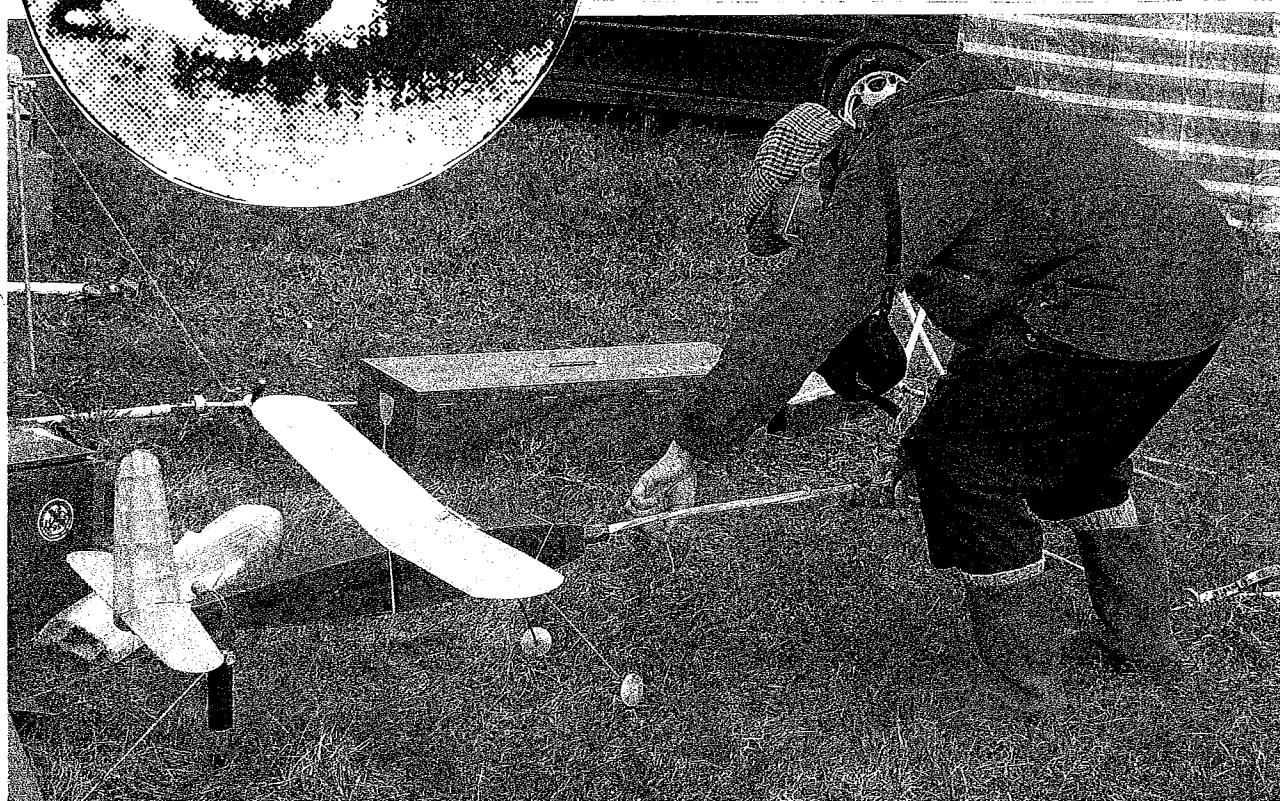
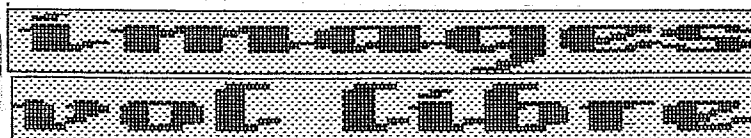
- MIT FOTOS UND TEXT HALB  
ER AUCH ZEITSCHRIFTEN  
WIE "AEROMODELIER" DEN  
FREIFLUG WEITER ZU FÖR-  
DERN.

- DAS FIA MODELL NEBENAN  
IST VON PERSÖNLICHER  
AUSLEBUNG UND HERSTELLUNG  
ZU BEMERKEN. DIE HERSTELLUNG  
DER RIPPEN AUS EINEM  
LAMINIERTEN BALSABLOCK  
UND MIT KOLLE ÜBERZOGEN -  
SONST SIND AUF BEGEBEN-  
HEITEN ALLGEMEIN UNÜBLICH.

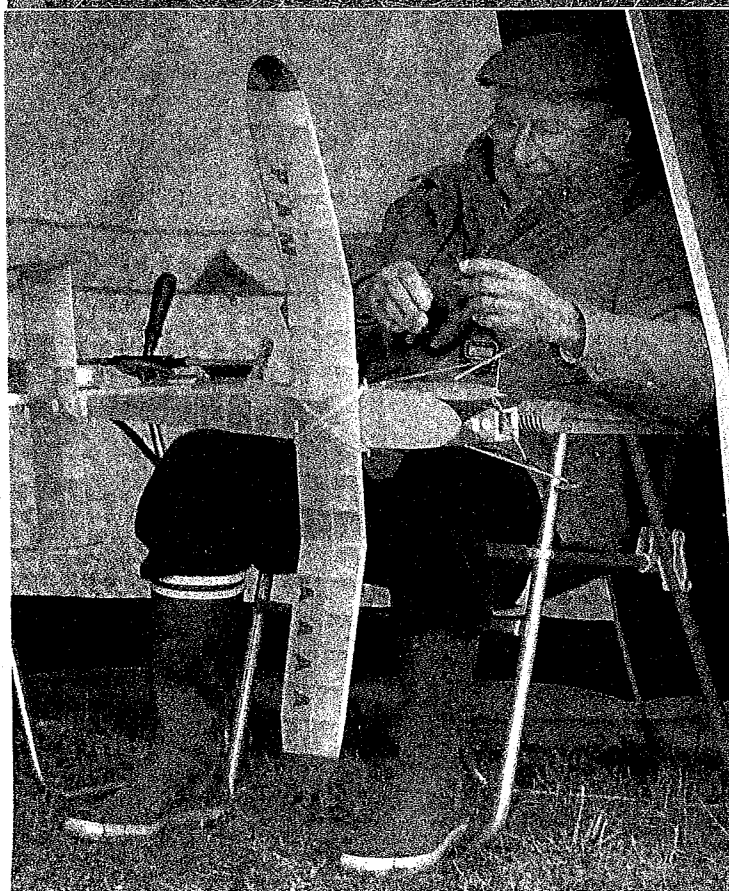


VOL LIBRE

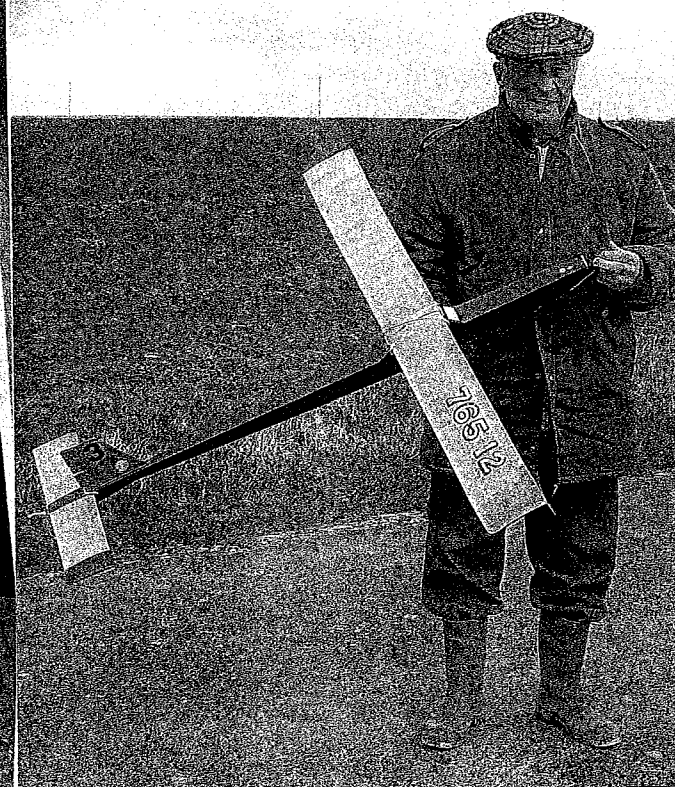




PIERRE - JEAN PIERRE DU RICHARD



A. RENNESSON A L'ABRI SOUS LA TENTE



ROGER GARRIGOU TOUJOURS MUSSI JEUNE!

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 termine au premier vol, abandon ou coupe d'hiver endommagé à l'atterrissage 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'atterrissage. 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'outre-manche, qui volent avec des modèles anciens, ont prouvé le bien fondé de ce choix : 1<sup>er</sup>, 3<sup>ème</sup>, 7<sup>ème</sup>. 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<sup>ème</sup>. Le 5<sup>ème</sup> britannique, David Greaves ne fait qu'un vol avec une machine moderne, véritable mini-wake. Le 6<sup>ème</sup> anglo-saxon, Michaël Marshall détruit au lancer son Lo Zigolo de Guido Féa, création de 1951. Plaqué 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<sup>ème</sup> meilleur vol, en 101 secondes. A la récupération de son 2<sup>ème</sup> 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<sup>ème</sup> 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** May 17:th (Thursday). Arrival and registration from 1500. Test flights at the field.

May 18:th (Friday). 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.

**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.

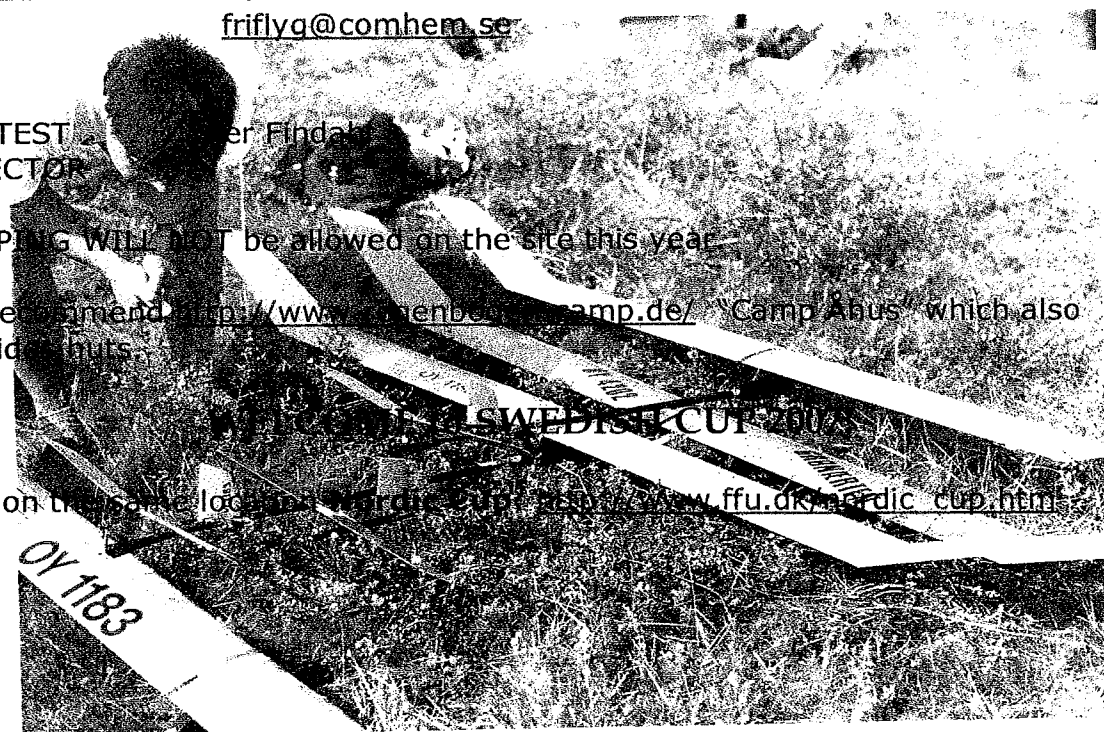
**CONTACT** Lars-G Olofsson Per Findahl  
 Bronsaldersgatan 66 Tel. +46 705 656513  
 42163 Vastra Frolunda Tel. +46 223 22957  
 Sweden per.findahl@telia.com  
 Tel. +46 31 473560  
 friflyg@comhem.se

**CONTEST DIRECTOR** Per Findahl

**CAMPING** WILL NOT be allowed on the site this year

We recommend <http://www.menbercamp.de/> "Camp Abus" which also provides huts.

Also on the [www.flyer.dk/mordic\\_cup.html](http://www.flyer.dk/mordic_cup.html)



## CAUDRON 109

Biplace léger de sport et d'école ; la Caudron 109 était un monoplane 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'atterrissage 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'écologie .

Dessiné par René Talpin , le prototype vole pour la première fois au cours du mois de mai 1925 et connut un certain succès . Utilisé par les grands pilotes comme Thoret et Delmotte pour battre des records de distance , il fut également populaire auprès des aviatrices 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

**Caracteristiques**  
 monoplane 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 .

DEUTSCH  
 DEUTSCH

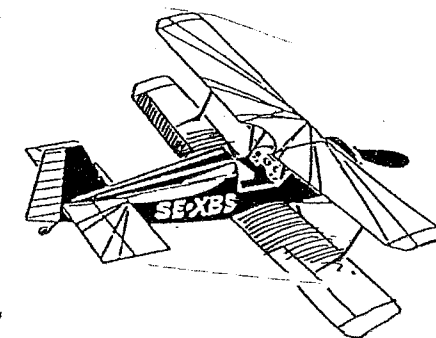
Zweisitzer, leichtes Schul und Sportflugzeug, war die CAUDRON 109 ein Hochdecker mit 40 CV Antrieb .

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 Léna 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 .



VOLBRE





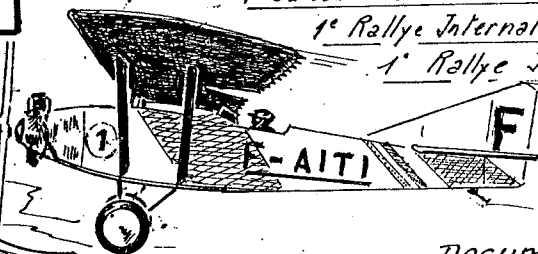
# Le CAUDRON 109

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

1<sup>er</sup> au Concours International tourisme Bruxelles 1925

1<sup>er</sup> Rallye International avions légers Zurich 1927

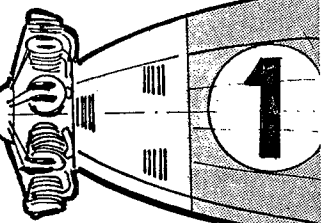
1<sup>er</sup> Rallye International de Reims 1928



Documentation:  
Aviation Magazine 895.264  
Musée de l'Air.  
Notice Caudron  
Savoir

Année  
1925

Centrag



train à l'échelle

Dièdre 12

Doigt cap 3/10  
Soudé  
Axe cap 5/10

Bord de fuite balsa 1,2 x 5 profilé  
et festonné

Points fixation  
mats

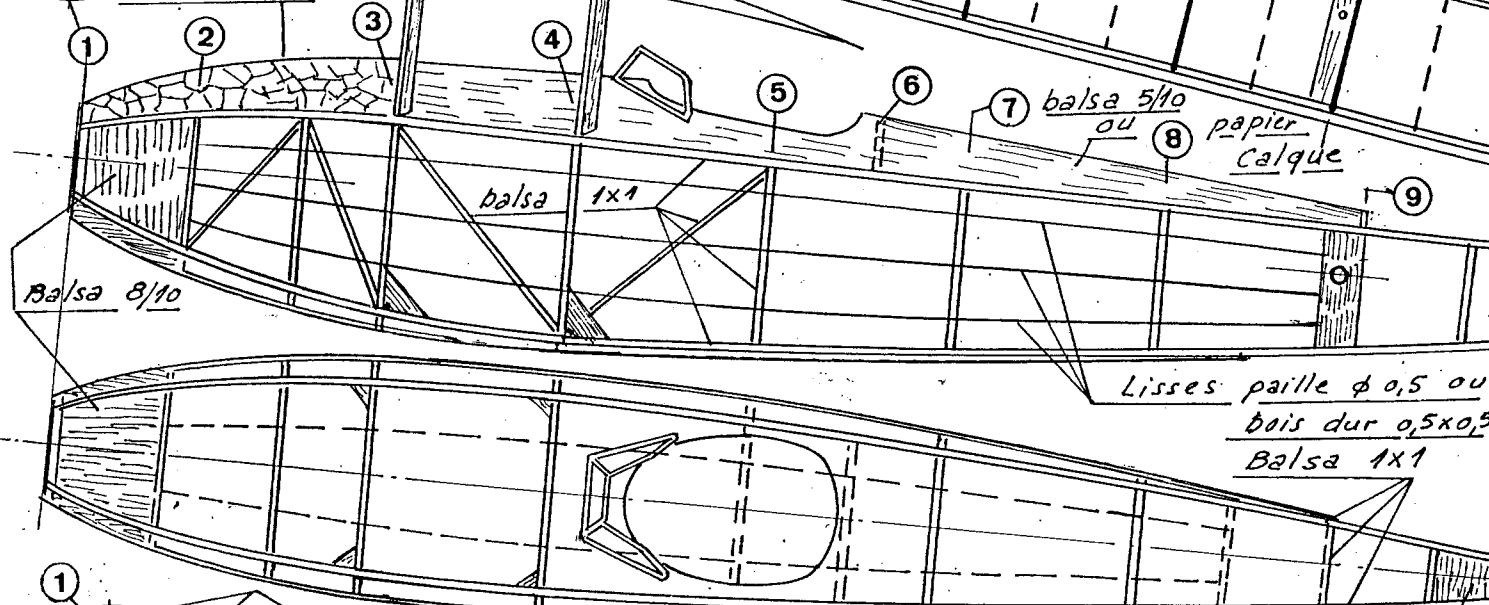
Contours Ailerons

balsa 1x1

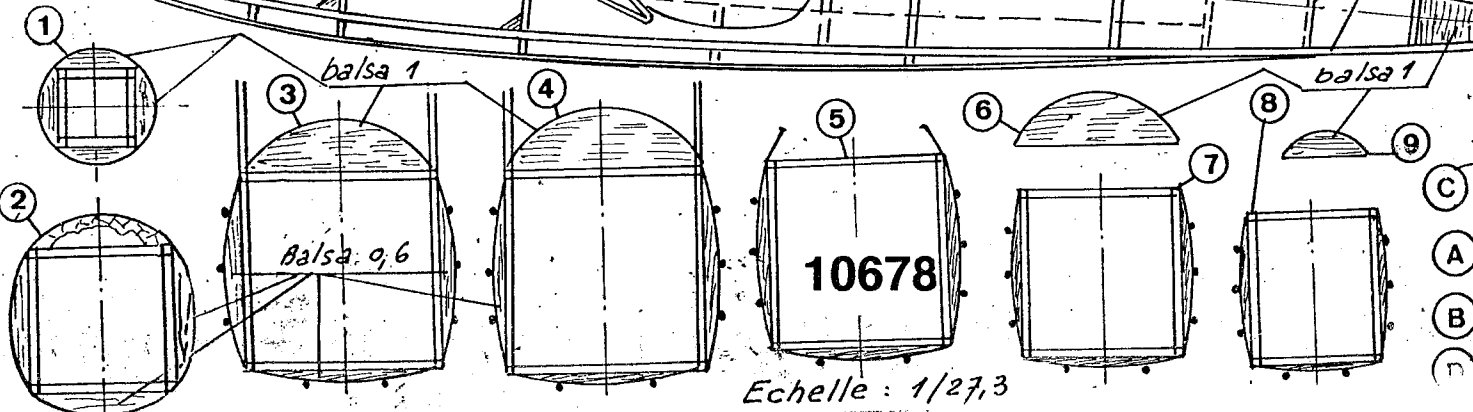
balsa 2x1

balsa 1,5x1,5  
cp 5/10

Styrofoam  
ou balsa tendre

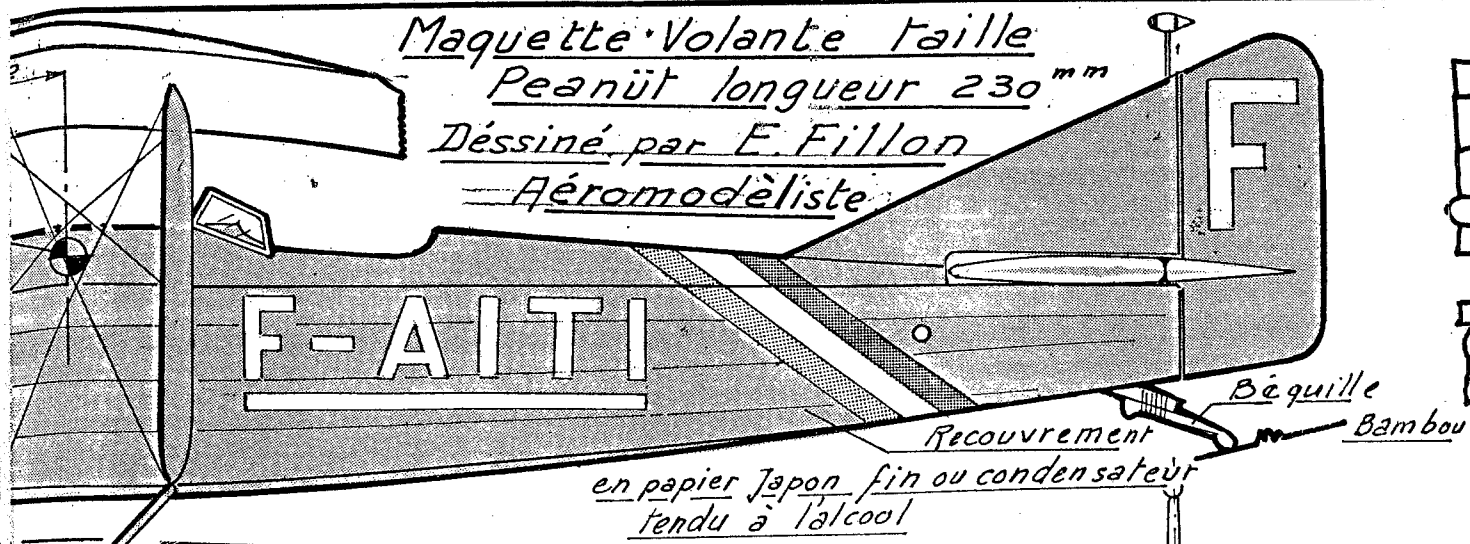


Lisses paille  $\phi$  0,5 ou  
bois dur 0,5x0,5  
Balsa 1x1



Echelle : 1/27,3

Maquette Volante Taille  
Peanüt longueur 230 mm  
Dessiné par E. Fillon  
Aéromodéliste



Béquille  
Bambou

Recouvrement  
en papier Japon fin ou condensateur  
tendu à l'alcool

Moteur factice 9 cylindres Williams  
Souplisseau ou thermofit

Moteur caoutchouc  
une boucle de 350 mm de  
long poids 1,5 à 4 gr

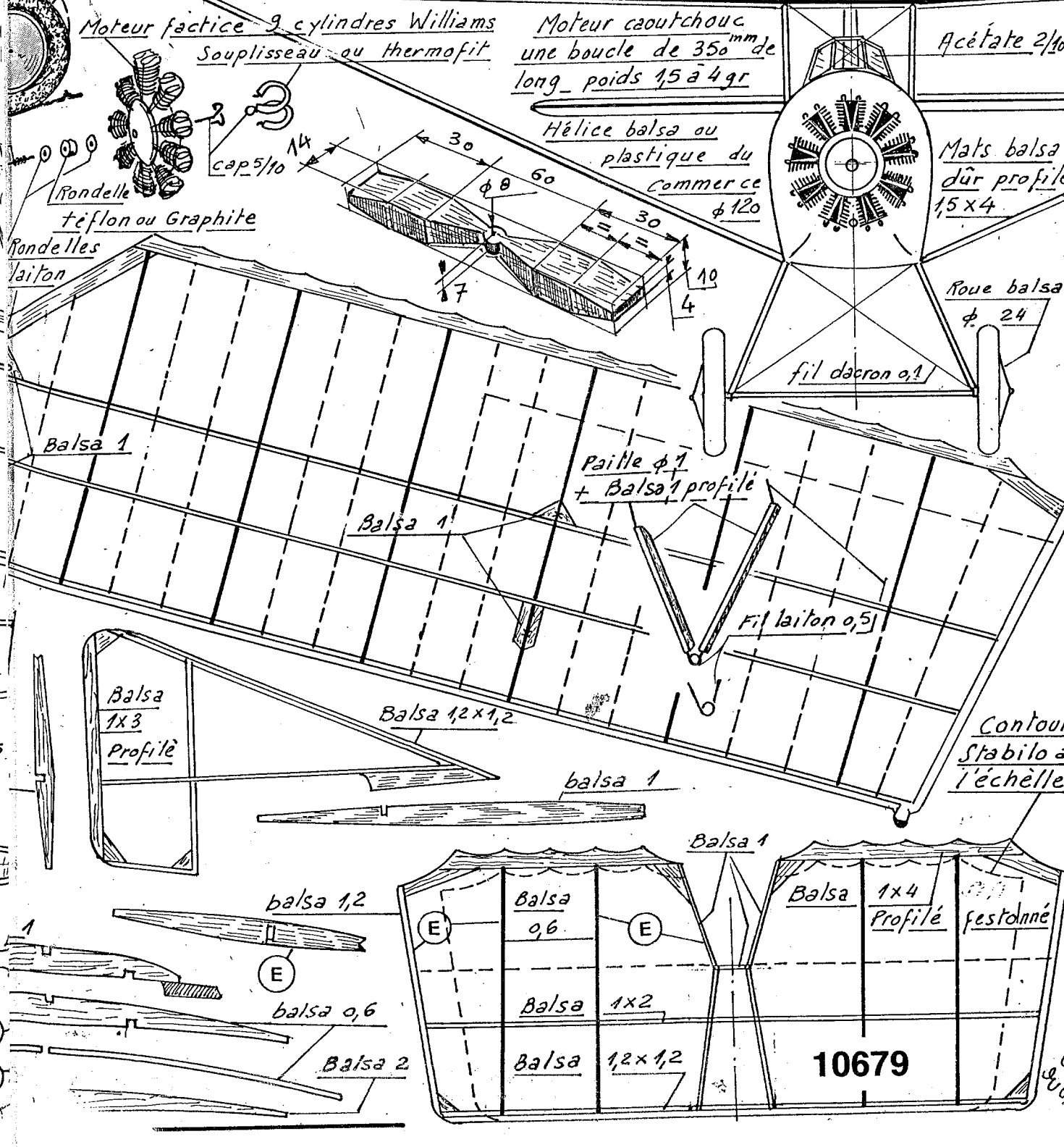
Acétate 2/10

Hélice balsa ou  
plastique du  
commerce  
 $\phi$  120

Mats balsa  
dur profilé  
1,5x4

Roue balsa  
 $\phi$  24

fil dacron 0,1



Balsa 1

Balsa 1

Paille  $\phi$  1  
+ Balsa 1 profilé

Fil laiton 0,5

Balsa  
1x3  
Profilé

Balsa 1,2x1,2

balsa 1

Contours  
Stabilo à  
l'échelle

balsa 1,2

balsa 0,6

Balsa 2

Balsa 1

Balsa 0,6

Balsa 1x2

Balsa 1,2x1,2

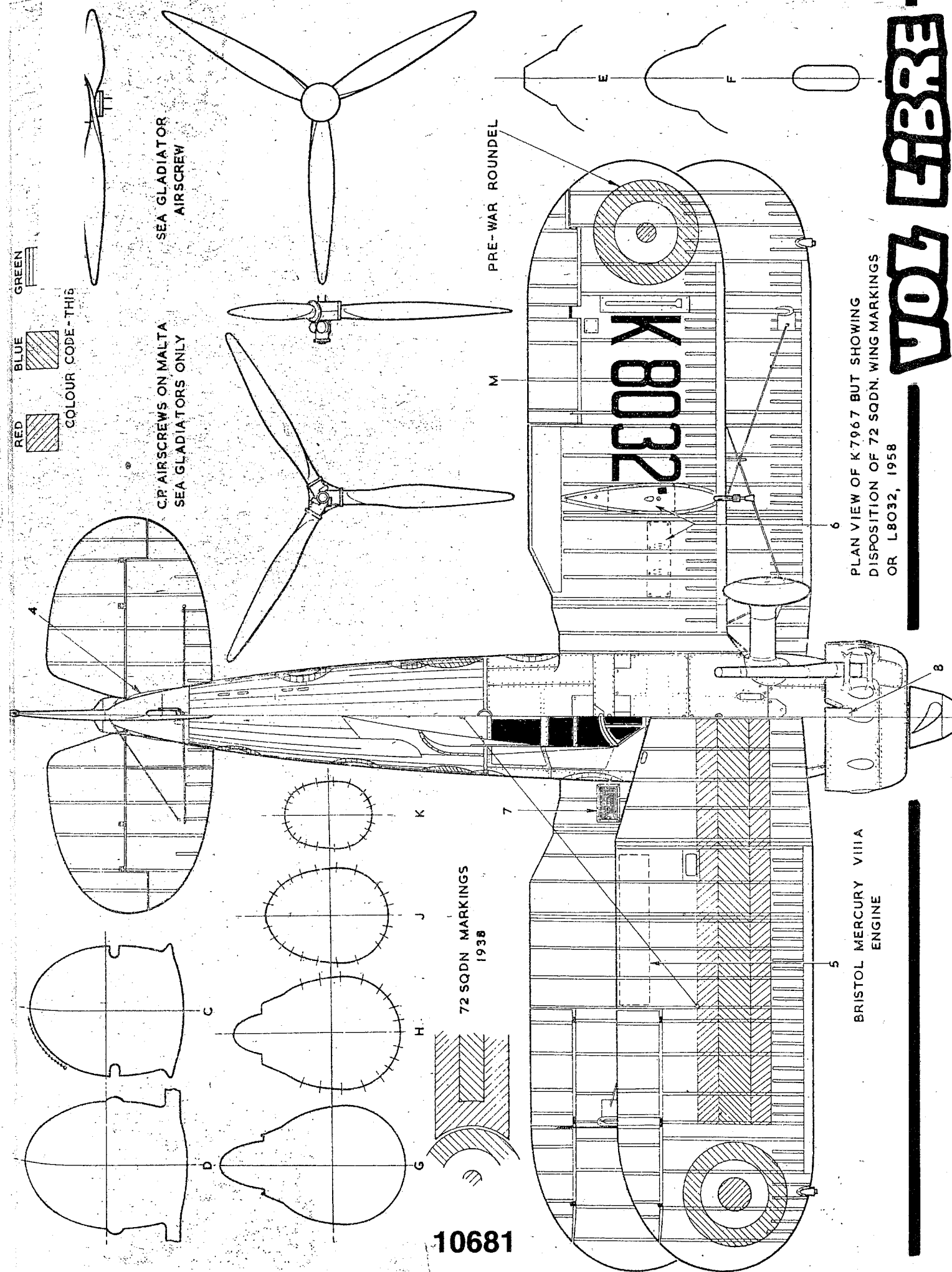
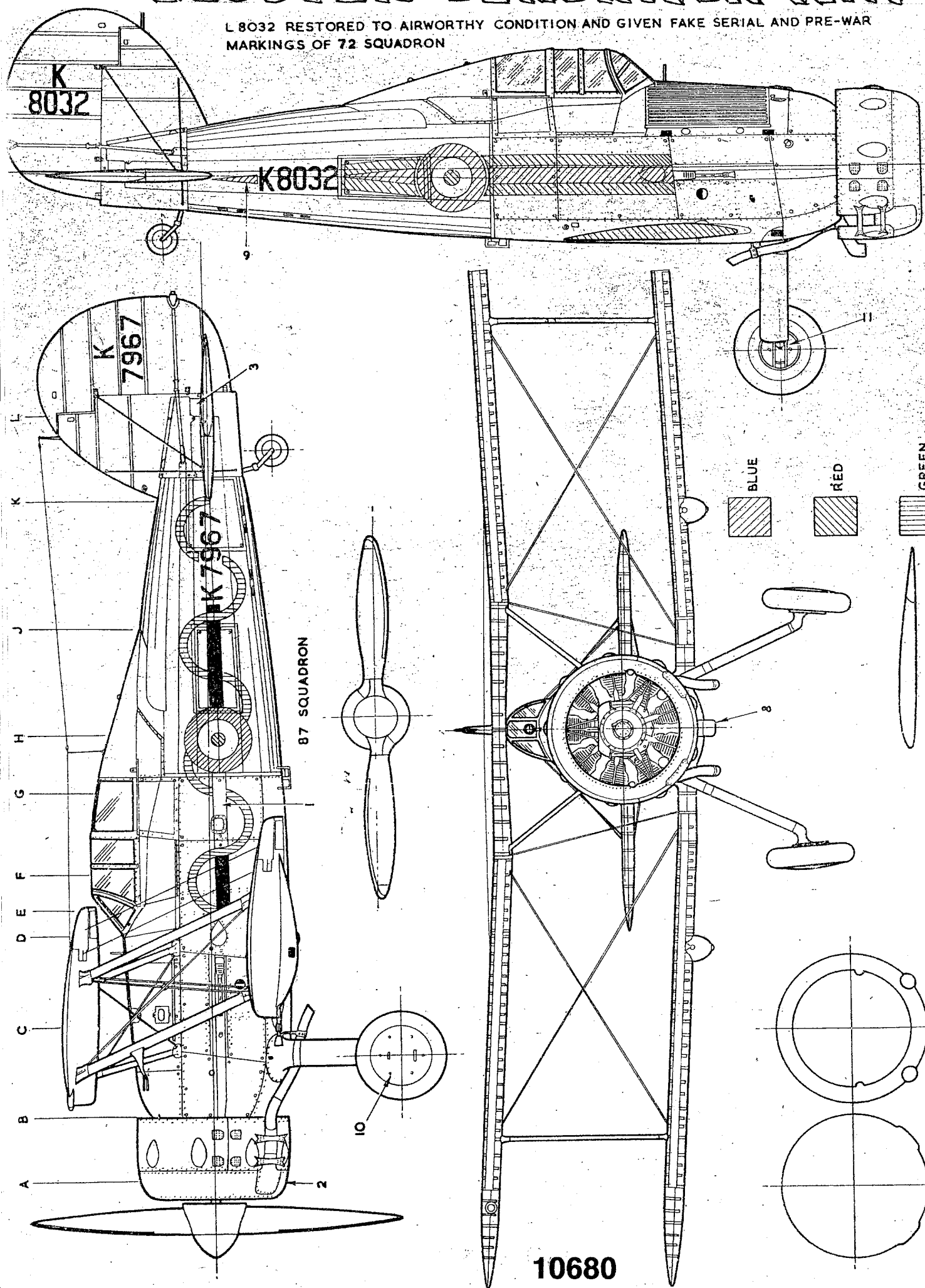
Balsa 1x4  
Profilé festonné

10679



# GLOSTER GLADIATOR MK I

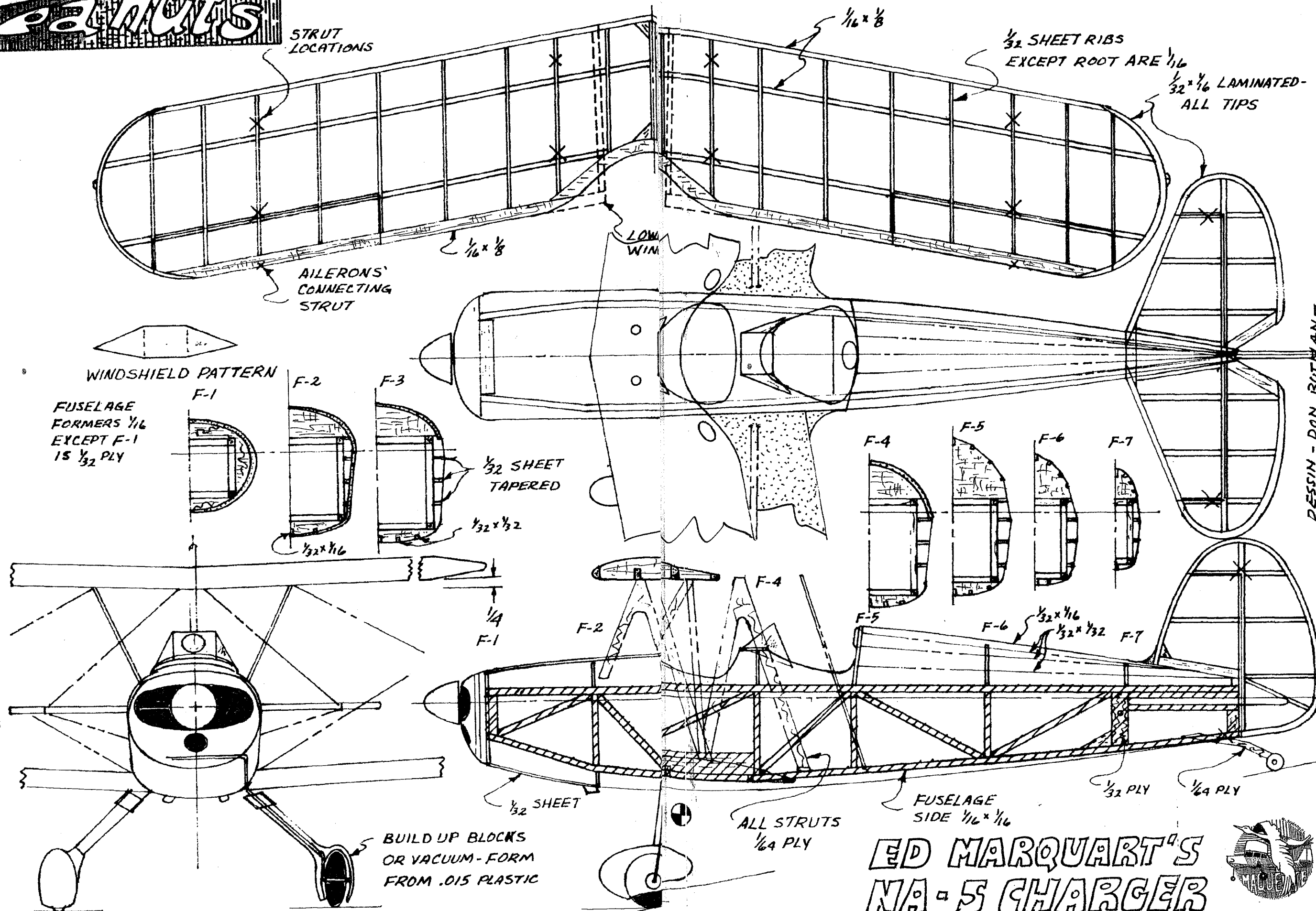
L 8032 RESTORED TO AIRWORTHY CONDITION AND GIVEN FAKE SERIAL AND PRE-WAR MARKINGS OF 72 SQUADRON



PLAN VIEW OF K 7967 BUT SHOWING  
DISPOSITION OF 72 SQDN. WING MARKINGS  
OR L 8032, 1958

BRISTOL MERCURY VIII A  
ENGINE

— **VOZ LIBRE** —

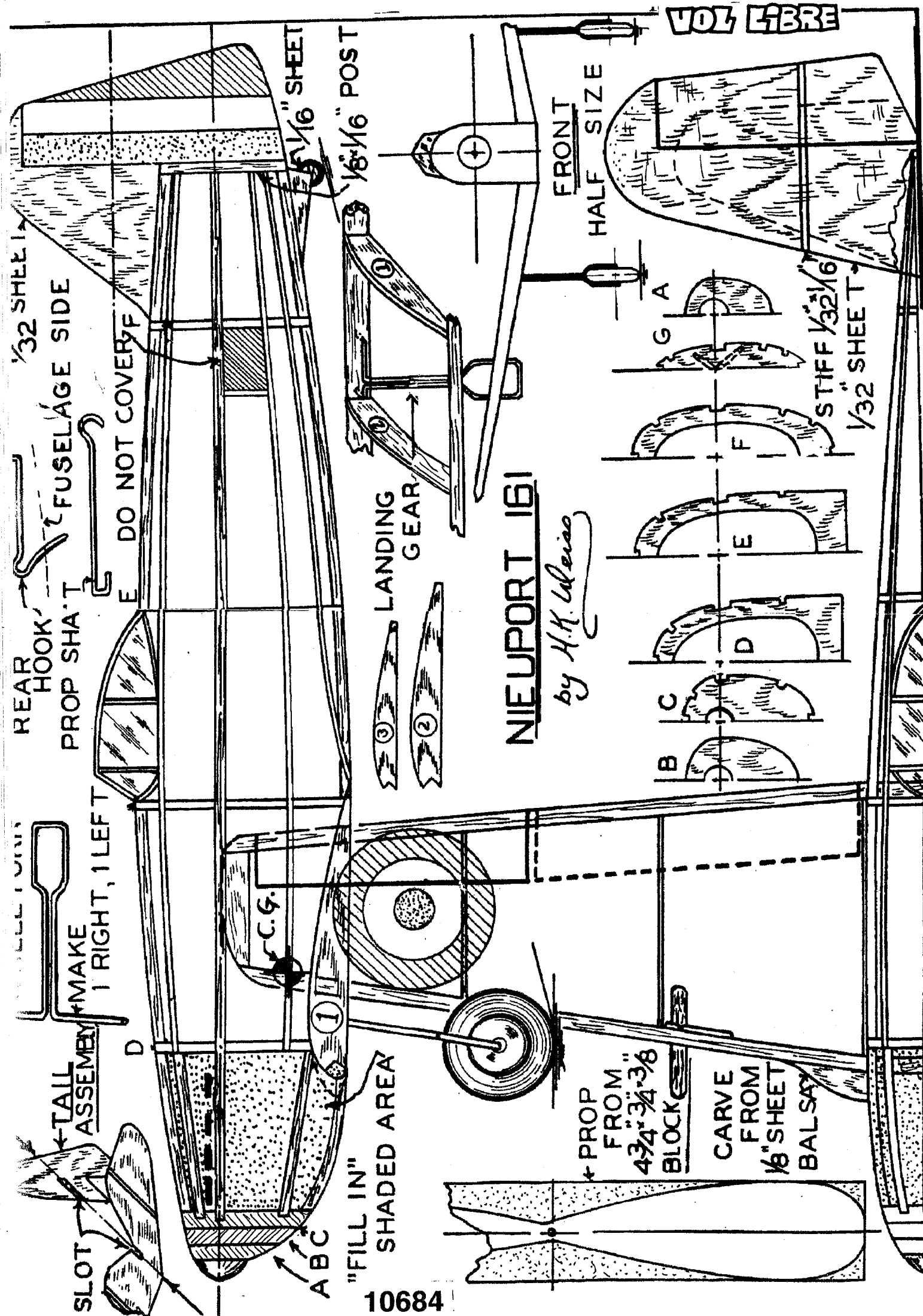


DESIGN - DON BOWMAN

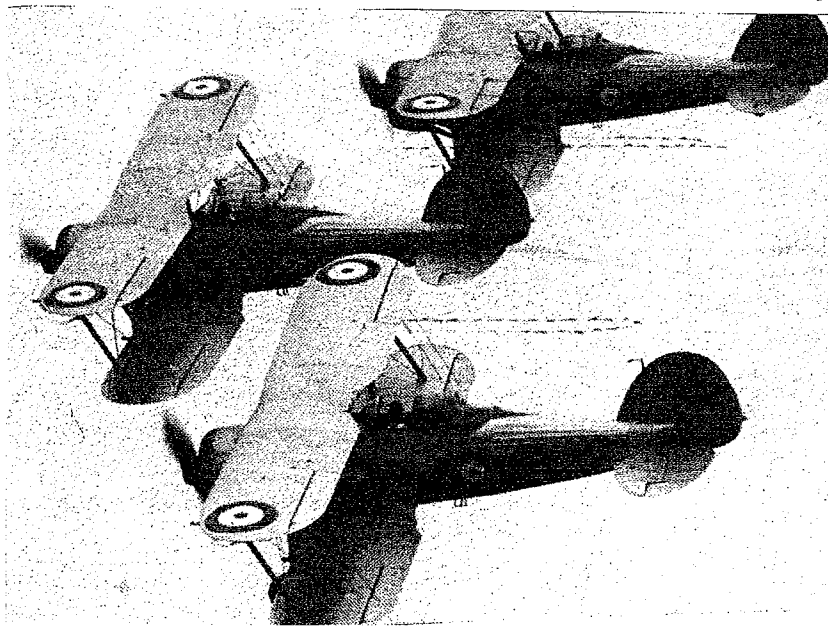
**ED MARQUART'S  
NA-5 CHARGER**







# GLOSTER GLADIATOR



\* CHASSEUR BIPLAN ANGLAIS  
BASE A TERRE -  
DIMENSIONS -  
ENVERGURE 9,83 m  
LONGUEUR 8,36 m  
HAUTEUR 3,15 m  
SURFACE ALAIRE 30 m<sup>2</sup>  
MASSE 2455 kg.  
MOTEUR: BRISTOL MERCURY  
IX NEUF CYLINDRES EN  
ETOILE DE 840 CV.-  
\* PERFORMANCES  
V<sub>MAXI</sub> - 402 km/h  
MONTÉE - 720 m PARTIN -  
HAUTEUR MAXI - 10 000 m  
AUTONOMIE - 660 km -  
\* ARMEMENT  
- 4 MITRAILLEUSES BROWNING  
0,303 in -  
\* PREMIER VOL -  
SEPTEMBRE 1934  
MISE 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.

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

Construit à la suite d'une spécification de 1935, le Nieuport NI 160 se présentait comme un chasseur monoplace doté d'une aile basse canteliver, d'un train d'atterrissage 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 exposée 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

## Deutsch

GEBAUT NACH EINEM AUFTRAG 1935 HATTE DER EINSITZIGE JÄGER NIEUPORT NI 160 EINEN TIEFFÜGEL EIN BREITES FAHRWERK, SOWIE EIN HISPANO SUIZA 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 FLÜGELN.

DER JÜNGERFLUG WURDE IM OKTOBER 1935 DURCHFÜHRT. DA NÄCHSTES MUSTER HATTE EIN 860 PS MOTOR, UND EINE GEÄNDERTE KABINENHAUBE. DIES MUSTER WURDE 1936 DURCH EINEN UNFALL ZERSTÖRT.

EIN NATURGRÖßES 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 INTERESSE UND DAS LETZTE MUSTER WURDE VERSCHROTET BEVOR ES FERTIG WAR.



10685

**VOL LIBRE**

# PETITES ANNONCES

(C'EST LA LIAISON)

ET C'EST EN COULEURS !



LE CREATEUR D'UN SITE INTERNET S/L'AEROMODELISME QUI A CONTACTE **GPB** AU SUJET DU PLANEUR D-UN SORTI EN BOITE CHEZ CHALLENGER EN 1968, EST PRIE DE LE RECONTACTER AU MEME N° APRES 19 H00 - 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 " COLLECTIONNEUR " LE MONDE ENJOUBANT TOUT CE QUI VOLE NATURELLEMENT OU ARTIFICIELLEMENT EST TRÈS VASTE ET ENORME . - OISEAUX INSECTES AVIONS SATELLITES ET PLUS LARGEMENT HISTOIRE ET SCIENCES OFFRENT UNE PALETTE TRÈS ETENDUE, ENORMEMENT ETENDUE !

## PHILATELIE

- ci DEPOSES - PACIFIQUE 1944-45 - B-47 - ZERO - DUMBLESS - ET BLQ INITIALES DANS UN BOUE ! -



# OISEAUX "VOL LIBRE" COLLECTION WALTER HACH. Vogelflug auf Briefmarken

Sammlung Walter Hach



VOL LIBRE

VOL LIBRE





EN SOUVENIR DE  
JACQUES VALÉRY.



175  
SAGA  
CCCP  
2F1B  
III

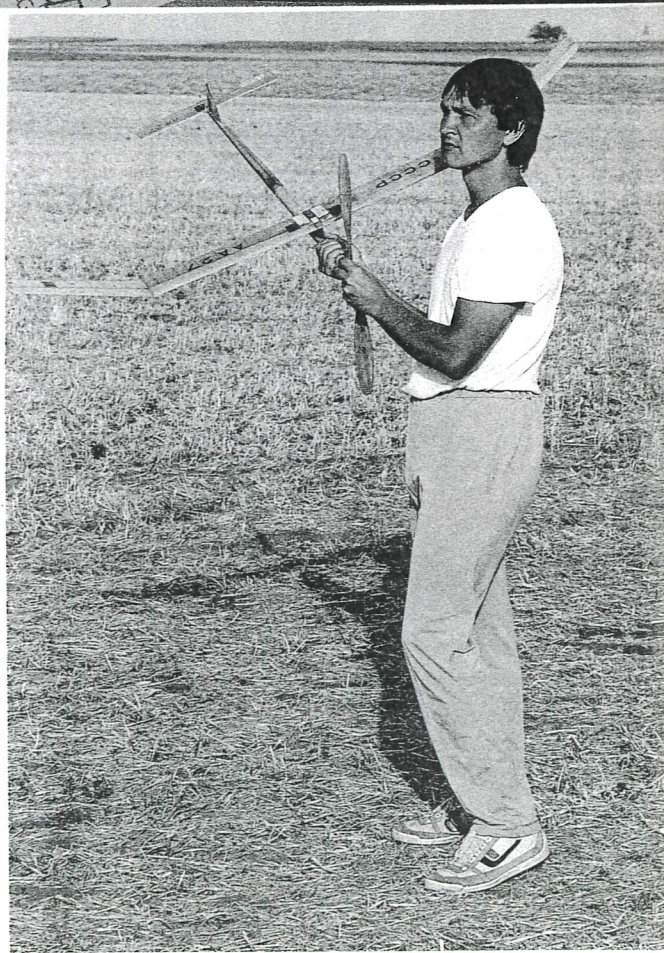
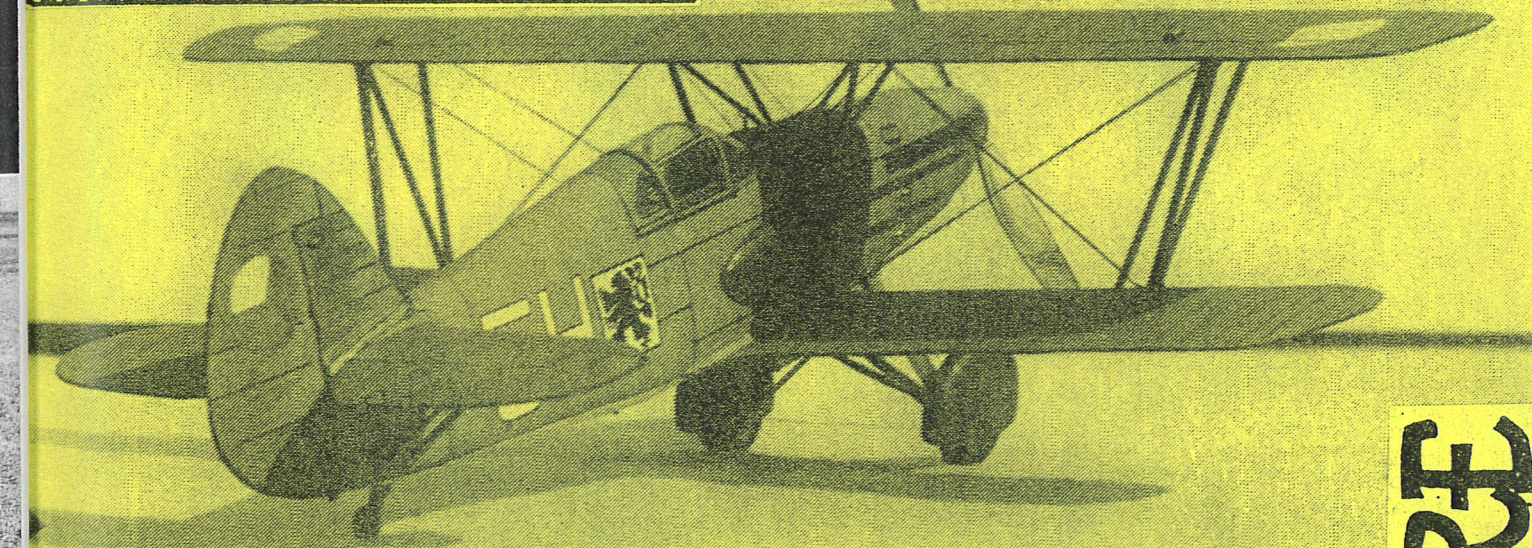


Photo. A. SCHANNÉL -

10688

# CÉHIXE by GPB et VÉZÈDE



## COURRIER

*Cher André  
Merci pour le dernier envoi  
fort captivant, et que je devore  
toujours avec autant de plaisir*

PHOTO - DE LA DERNIÈRE PAGE -  
COMME ON PEUT LE CONSTATER IL  
NE S'AGIT PAS À PROPREMENT  
PARLER D'UN SUJET VOLLIBRE.  
NEANMOINS CE SUJET COMME DES  
CÉHIXE ET AUTRES ILLUSTRE  
LES CHÉMINES PARCOURUS AUJOURD'HUI  
RETOUR À TRAVERS NOTRE BEAU  
PAYS POUR NOUS RENDRE SUR LES  
LIEUX DES RENCONTRES VOLLIBRE  
ALORS C'EST OUI!

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

10689

VOL LIBRE



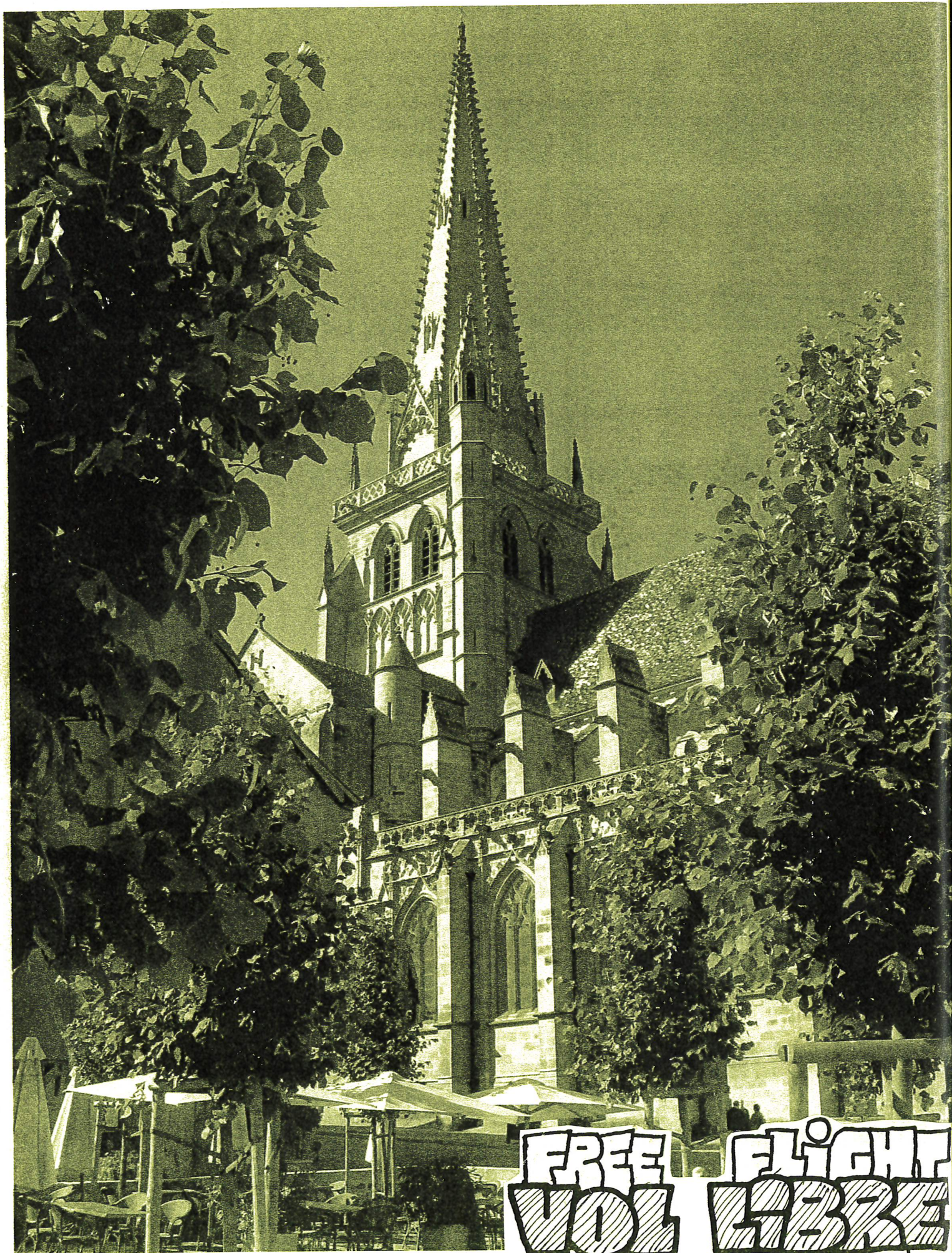


PHOTO - A. SCHANNÖL - 2006.

10690

FREE  
VOL  
FREE

FLIGHT  
FREE  
FLUG