

# Vol Libre



photo. F. NIKITENKO. -

## 177

## 5 07

CHAMPIONNATS DU MONDE ODESSA UKR

POITOU 30

CHAMPIONNATS DE FRANCE ARZAY

CHAMPIONNATS DU MONDE F1E

SERIE FALCO...

.. IL Y A 20 ANS ...

## OCTOBRE

# INTERNATIONAL - 大いなる翼



## 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 MICHEL REVERAULT



10812

## SOMMAIRE

- 10811- Image Vol Libre 177
- 10812- Vol Libre -galerie des Portraits
- 10813- Sommaire Edito
- 10814- championnats d'Europe F 1D Belgrade
- 10815- Astuces et nouzes .
- 10816-17 - lancé main DESITKA de Michal Chudoba
- 10818- Astuce et nouzes
- 10819-20-21-22 -23-24-25-26-27-28-29
- 30- FALCO Série plmaneurs Falco 1 et 2 .
- 10831- Klaus SALZER -
- 10832- Divers
- 10833-34-35 - 36- POITOU 2007
- 10837- NOCAL ...
- 140838-39-40-41  
Images ch. du Monde ODESSA 2007
- 10842- CHAMPIONNATS DU MONDE F1E - Roumanie .
- 10843-44-45-46-4748-49-  
Championnats de Fance 2007 Arzay .
- 10850-51- Au Féminin.....
- 10852- Philatélie et avions .
- 10853- Petites annonces .
- 10854-55- Le BOISAVIA B 80 Chablis
- 10856-57- 58-Nakajima ki 44-II
- 10859-60-61-62-63-64-65-66-67-58-69  
70-71- Vingt ans déjà ....
- 10872- EUROCHALLENGE 2007
- 10873- Cehixe et Vézède..
- 10874- Image Vol libre .

### ONTParticipé à VOL LIBRE 177 :

F. Nikitenko - Jean Wantzenriether -Michal Chudoba  
.- Alain ROUX - Klaus Salzer -  
FFN - Thermiksense - Jacqueline Schirmer - Gerrad Pierre Bes -  
Martin Dilly - Emmanuel FILLON -  
Michel Piller - Alessandro Manoni -  
Fritz Wilkening .- André Schandel

10813

## EDITO

### ATTENTION ERREUR dans l'édition VOL LIBRE 176 .

Le concours inter EURO-FLY  
Berne 2007 aura lieu les 27 et 28  
Octobre 2007 et non les 3 et 4  
novembre comme annoncé .

### ACHTUNG

**Fehler in Vol Libre  
176 . Betrifft den  
Wettbewerb Euro Fly in  
Bern .**

Falsches Datum .

Der Wettbewerb findet nicht den 3 und 4  
November statt , sondern den 27 und 28  
Oktober .

Cela est une habitude , sans doute  
depuis que le vol libre existe , que  
la période estivale , est la plus  
prolifique en compétitions  
diverses et championnats de  
France d'Europe et du Monde . Il  
ne faut donc pas s'étonner que  
les pages résultats et photos sont  
particulièrement nombreuses .

Et encore nous ne les avons pas tous  
...les résultats .

Pour y apporter un peu plus de  
consistance littéraire et technique , un début de  
séries de planeurs ( FALCO - Rapaces de l'III -  
envolés ...) et sur un ton un peu plus nostalgique  
," Il y a déjà vingt ans " de Michel Piller ,  
s'intercalent entre résultats et photos .

SUITE PAGE 10814

VOL LIBRE



# CHAMPIONNATS D'EUROPE F1D BELGRADE SERBIE.

## Senior Individual results

1	Lutz Schramm	GER	29.51	33.44*	27.55	30.27	31.09	31.50+	65.34
2	Robin Bailey	GBR	11.01	31.24+	30.16	32.42*	14.12	31.02	64.06
3	Cornelia Mangalea	ROU	15.34	24.40	29.22	32.33*	10.02	31.18+	63.51
4	Dezso Orsovai	HUN	27.44	11.54	26.50	32.06*	31.44+	31.25	63.50
5	Daniel Medina Mangas	ESP	23.23	30.40+	10.08	32.56*	24.54	29.49	63.36
6	Ivan Treger	SVK	29.56	17.56	31.25*	31.18+	30.08	29.29	62.43
7	Tomasz Momot	POL	25.45	3.03	23.44	30.45*	27.30	30.06+	60.51
8	Mikita Kaplan	CZE	24.54	26.50	13.27	30.17+	28.12	30.28*	60.45
9	Andras Ree	HUN	28.34	30.04+	27.40	30.38*	0.00	29.18	60.42
10	Didier Barberis	FRA	28.49+	29.46*	1.56	11.59	26.32	26.20	58.35
11	Zoltan Sukosd	HUN	26.27	29.00+	27.44	25.41	27.49	29.29*	58.29
12	Derek Richards	GBR	26.07	29.05+	27.17	4.25	18.33	29.10*	58.15
13	Slobodan Midic	SRB	26.36	28.46+	29.27*	5.08	25.15	28.30	58.13
14	Aurel Popa	ROU	16.15	15.51	7.56	26.49	27.33+	28.30*	56.03
15	Josef Kubes	CZE	25.57+	29.21*	24.20	0.09	21.01	8.09	55.18
16	Angel Diaz Garcia Manuel	ESP	23.22	29.21*	24.26	25.46+	5.59	25.23	55.07
17	Klara Kaplanova	CZE	18.54	23.09	25.36+	25.35	0.00	29.11*	54.47
18	Mark Benns	GBR	6.06	25.58	25.37	27.19*	15.30	26.01+	53.20
19	Edvard Ciapala	POL	25.38+	27.37*	4.46	24.43	0.00	16.01	53.15
20	Jerzy Markiewicz	POL	23.07	26.33*	8.19	20.56	0.20	25.32+	52.05
21	Thierry Marilier	FRA	22.00	24.40+	23.28	16.14	22.37	27.17*	51.57
22	Hugo Marilier	FRA	23.55	14.41	25.18+	25.51*	23.55	25.00	51.09
23	Ljubomir Radosavljevic	SRB	20.21	24.59*	23.18	24.35+	23.19	22.41	49.34
24	Vasile Nicora	ROU	24.16*	1.23	10.08	10.11	6.20	22.49+	47.05
25	Slobodan Milic	SRB	15.54	21.32*	19.53	20.22+	12.13	1.08	41.54

No. of best flights in each round	1	8	2	8	0	6
No. of 2nd best flights in each round	3	7	2	5	2	6
No. of scoring flights in each round	4	15	4	13	2	12
No. flights exceeding 20 min	19	19	17	19	14	22
No. flights exceeding 25 min	11	14	12	15	9	20
No. flights exceeding 30 min	0	4	2	9	3	6

## Senior Team results

Country	Abbrev	Total	Team member places				
1 Hungary	HUN	183.01	1	1	1	1	1
2 Great Britain	GBR	175.41	8	6	2	2	2
3 Czech Republic	CZE	170.50	4	2	4	3	3
4 Romania	ROU	166.59	6	8	7	7	4
5 Poland	POL	166.11	3	5	5	4	5
6 France	FRA	161.41	2	3	3	5	6
7 Serbia	SRB	149.41	5	4	6	6	7
8 Spain	ESP	118.43	7	7	8	8	8
9 Germany	GER	65.34	10	9	9	9	9
10 Slovakia	SVK	62.43	9	10	10	10	10

## Junior Individual results

1	Gabriela Kaplanova	E/C	25.29+	4.16	28.01*	25.21	0.00	0.00	53.30
2	Klaudia Kwiciak	POL	10.50	25.14*	17.43	24.17+	0.00	0.00	49.31
3	Tomasz Demidowicz	POL	15.36	20.18	24.51*	21.25	0.00	24.22+	49.13
4	Robert Horak	CZE	22.01	23.23+	16.23	22.39	0.00	24.36*	47.59
5	Jan Klik	CZE	21.42+	21.27	19.08	20.05	22.49*	20.25	44.31
6	Krzysztof Muras	POL	21.06+	21.52*	20.11	18.50	3.38	10.06	42.58
7	Paul Dascalu	ROU	20.46+	20.30	21.54*	1.09	0.00	0.00	42.40
8	Andrius Laurikenas	LTU	7.44	9.25	17.42	20.09+	6.54	21.42*	41.51
9	Ciprian Pascu	ROU	19.18	20.02+	13.15	3.53	19.05	20.16*	40.18
10	Stefan Pavelka	SRB	19.23+	18.40	18.08	2.35	11.00	20.36*	39.59
11	Alexandru Dascalu	ROU	1.19	20.16*	19.20+	18.35	5.51	19.04	39.36
12	Simas Laurikenas	LTU	15.57	17.51	18.01	19.21+	18.07	19.30*	38.51
13	Filip Nikolic	SRB	15.01	15.26	1.50	18.33+	14.04	19.33*	38.06
14	Luka Pavelka	SRB	11.55	18.05+	4.52	15.16	15.10	19.41*	37.46
15	Jonas Develkis	LTU	12.49	16.54+	6.07	17.52*	14.55	12.27	34.46
16	David Sanda	CZE	15.32	16.05+	9.26	9.45	18.18*	15.32	34.23

No. of best flights in each round	3	3	1	2	7
No. of 2nd best flights in each round	5	5	1	4	0
No. of scoring flights in each round	5	8	4	5	2
No. flights exceeding 15 min	11	14	11	12	5
No. flights exceeding 20 min	5	8	4	6	1
No. flights exceeding 25 min	1	1	1	0	0

## Junior Team results

Country	Abbrev	Total	Team member places				
1 Poland	POL	141.42	2	2	1	1	1
2 Czech Republic	CZE	126.53	1	1	3	3	2
3 Romania	ROU	122.34	4	3	2	2	3
4 Serbia	SRB	115.51	3	4	4	5	5
5 Lithuania	LTU	115.28	5	5	5	4	5

Tout cela fait que dans ce numéro nous avons quatre pages en plus ..... cela s'est produit à l'insu de la rédaction unique et non infaillible .....

Notons en passant que Les Journées Internationales du Poitou en sont à leur trentième édition ..... et brillent toujours d'un grand éclat dans le concert des concours de la Coupe du monde qui tentent à se multiplier d'année en année.

Dans le prochain numéro 178 nous retrouverons la troisième partie de la SAGA des CCCP consacrée à la catégorie F1C.

Wie immer zu Sommerzeit, haben wir im Freiflug viel zu berichten über Meisterschaften aller Art, National, Europa, Welt, in fast allen Klassen ... mit Ranglisten und Fotos ... Es fehlt uns also nicht an "Futter" für hungrige Freiflieger die Vol libre lesen!

Dazu kommen noch Weltkuppwettbewerbe wie Poitou. Dieser Wettbewerb findet schon zum 30. Mal statt ..... und ist jetzt ein Stern am Himmel des Freiflug's .... Bernd SILZ wird sicher nicht das Gegenteil behaupten ... er der zum dritten Mal in Reihenfolge dies Jahr wieder auf dem obersten Treppchen stand!

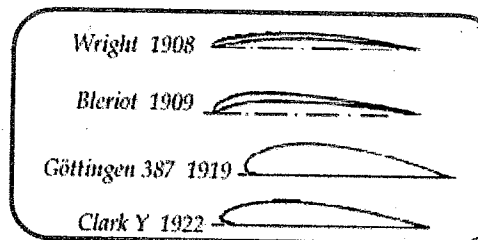
Um nicht nur in Ranglisten und Berichten zu sein, haben wir auch einige Texte und Zeichnungen über ein Folge von Segler der ausgestorbenen "Rapaces de l'III" sowie eine Rückkehr FÜR 10864



## PREMIERS PROFILS.

Curieux de la préhistoire de notre science ? Rejoignez l'encyclopédie (anglaise avec beaucoup de dessins) :

[www.desktopaero.com/appliedaero/preface/welcome.html](http://www.desktopaero.com/appliedaero/preface/welcome.html) et cliquez 5.1 Airfoil history.



## SPIN-UP 36 : un DLG

Notre ami Len Surtees a décidé de mettre à la poubelle son DLG perso et de produire en kit un lancé-disque de toute première bourre, le Spin-Up de 36 pouces (envergure 91 cm) tout-balsa de Mark Benns et provisoire record du monde.

<http://www.stingaeroproducts.com/index.php>

Aucun gri-gri, à part le déthermalo.

Et si vous avez l'idée d'essayer la bête : il y a un concours postal mondial pour toutes classes : HLG, CLG et DLG, débutant en juillet 2007... Pas d'hésitation, en Australie ils seront en hiver et nous en été ! Même adresse, cliquer Home.

## DLG ENCORE.

[www.smallflyingarts.com](http://www.smallflyingarts.com) s'enrichit de notes de construction et de vol. Cliquer SFA Forum, Free Flight, Gliders, et vous avez "Buddenbohm" pour un tout-balsa avec photos gros plan, "Diskgusting" pour des vues plus théoriques. A ce sujet, la vision de notre ami anglais John Barker :

"Je n'ai pas encore construit ou fait voler un DLG. Pire, je n'ai rien pu lire à propos de la mécanique du lancé (bien que certainement les amis de la RC aient fait un gros travail à ce sujet). Donc ce qui suit n'est que ma propre interprétation des choses. (J'y suppose le pilote d'être droitier).

Lorsque le planeur est accéléré en un cercle pour le largage :

(a) L'aile extérieure va se mouvoir plus vite, et donc produire davantage de portance et de traînée que l'aile intérieure. La portance inégale va faire rouler le planeur vers l'intérieur, et la traînée asymétrique va essayer de déporter le nez vers l'extérieur.

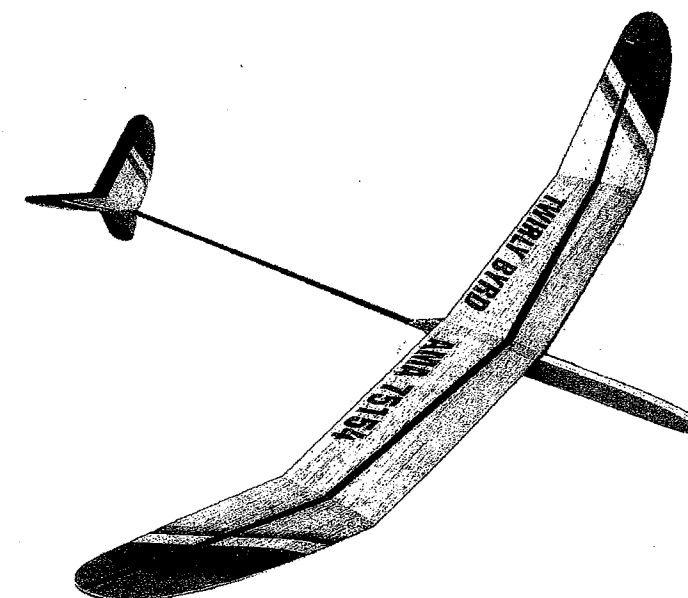
(b) Le piton de lancement doit agir à la façon d'un guide-câble de vol circulaire, c'est-à-dire que pendant la trajectoire en cercle le centre du cercle, le piton et le CG du taxi vont essayer de s'aligner en ligne droite. Ainsi, si le piton est en avant du CG le planeur va partir en lacet vers l'intérieur, de sorte que le dièdre donnera plus de portance et de traînée sur l'aile extérieure - et l'inverse si le piton est en arrière du CG.

(c) Le "circular airflow" agissant sur la dérive va produire du lacet vers l'extérieur. [NDLR - sur une trajectoire circulaire, le flux d'air incident n'est plus rectiligne, mais courbé, ce qui change les incidences "effectives" entre aile et empennages]

Lorsque le planeur est largué, il va progresser le long d'une tangente à angle droit avec la ligne "centre du cercle -- CG". Si à ce moment le nez est chassé vers l'extérieur, le dièdre produira un roulis vers la droite - et inversement un lacet vers l'intérieur donnera du roulis à gauche. A ce point de l'affaire, le dièdre a un effet déstabilisant, et personnellement je suis d'avis de n'en mettre pas plus que nécessaire. Il me semble intéressant que le planeur subisse le moins possible de lacet au moment du largage, et donc que les divers moments de lacet soient neutralisés. Comme (a) et (c), ci-dessus, tendent tous deux à faire sortir du cercle, je conclus qu'il faut une position avancée du piton.

Voyons à présent la dérive. Avec un rayon de cercle d'environ 120 cm et un bras de levier de 50 cm, le "circular airflow" sur la dérive sera d'à peu près 24 degrés, propulsant le nez du planeur vers l'extérieur. Si à ce moment le planeur ne vire pas vers l'extérieur de façon très nette, la dérive se trouvera complètement décrochée.

Je ne comprends pas bien l'affirmation selon laquelle un empennage papillon agirait comme une dérive dans une partie du vol, et non pour une autre partie (encore que... j'aurais des choses à dire à ce sujet). Je ne suis pas certain d'être très libre face aux DLG de la RC, où la stabilité spirale est relativement de peu d'effet, alors qu'elle est vitale pour moi. Mon sentiment est que je dois neutraliser les moments de lacet, et utiliser le moins possible de surface de dérive. Je n'ai rien contre le fait de répartir la dérive au-dessus et en-dessous du fuselage, mais ne suis pas certain que c'est nécessaire. Un calcul rapide laisse entendre que la pression de l'air sur la dérive ne dépassera jamais les 60 g.

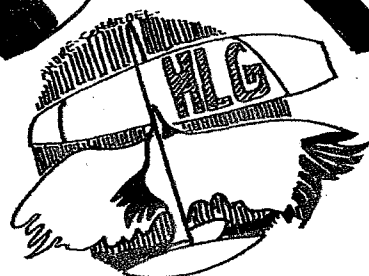


Tout ceci n'est pas un savoir bien organisé... juste une collection de quelques pensées (et probablement d'ignorances)."

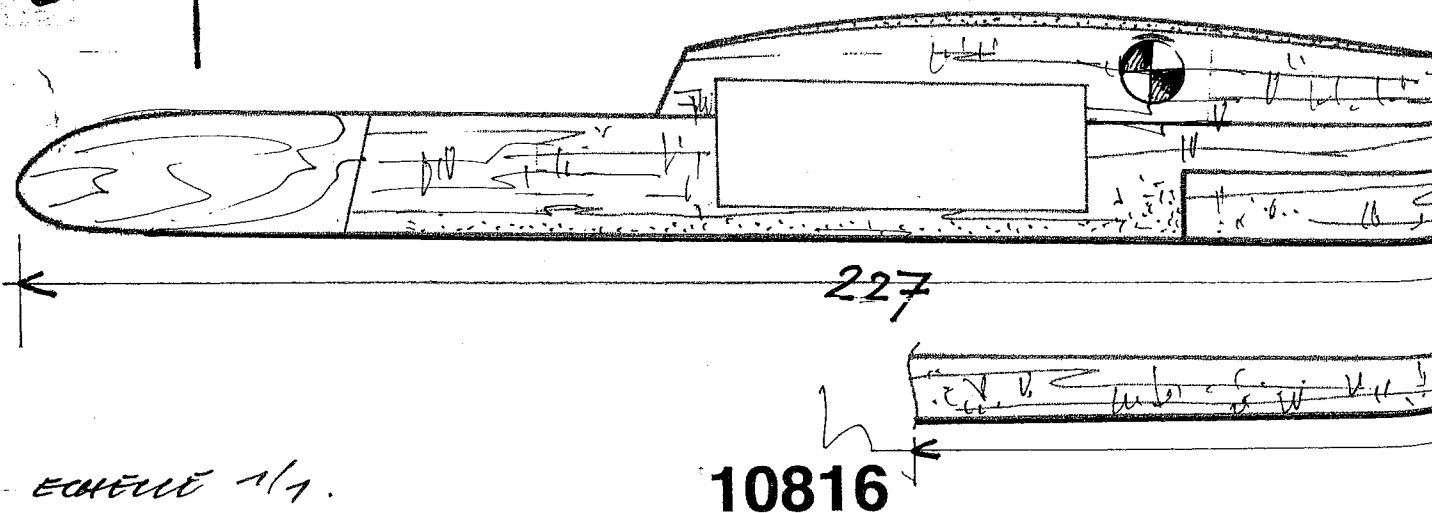
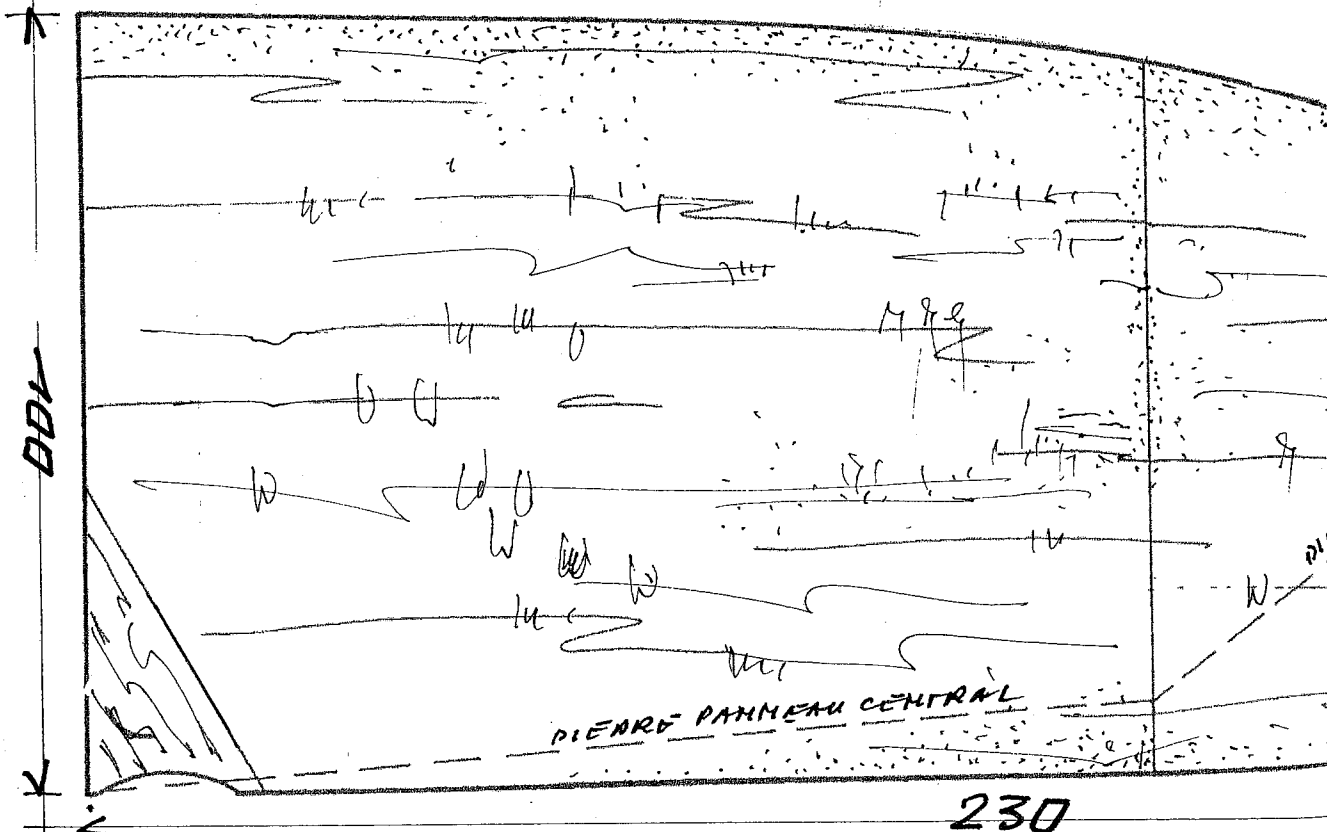
[ Photo : envergure 91 cm, corde 100 mm -- le renfort carbone sur l'aile s'est avéré inutile ]

# MICHAL CHUDOBA

## DESÍTKA

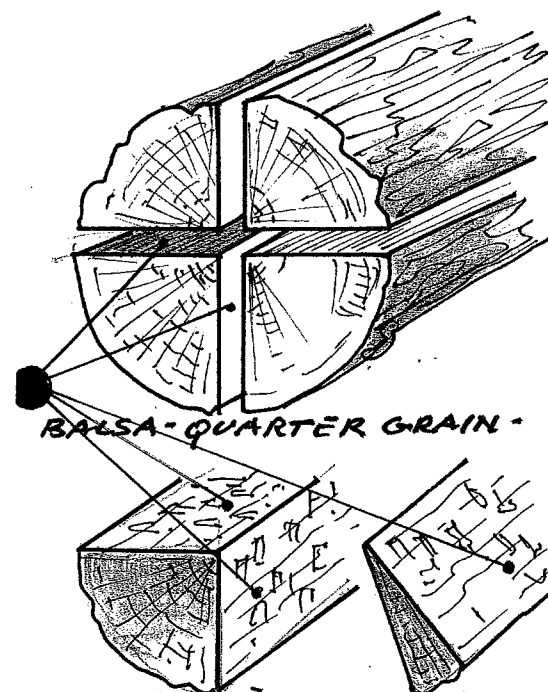


AILES :  
AILE : 3,4 dm<sup>2</sup>  
STAB : 0,4 dm<sup>2</sup>  
TOTAL : 3,8 dm<sup>2</sup>  
MASSE : 11,2 g  
CHARGE ALAIRE : 2,95 g/dm<sup>2</sup>



ECHELLE 1/1.

10816

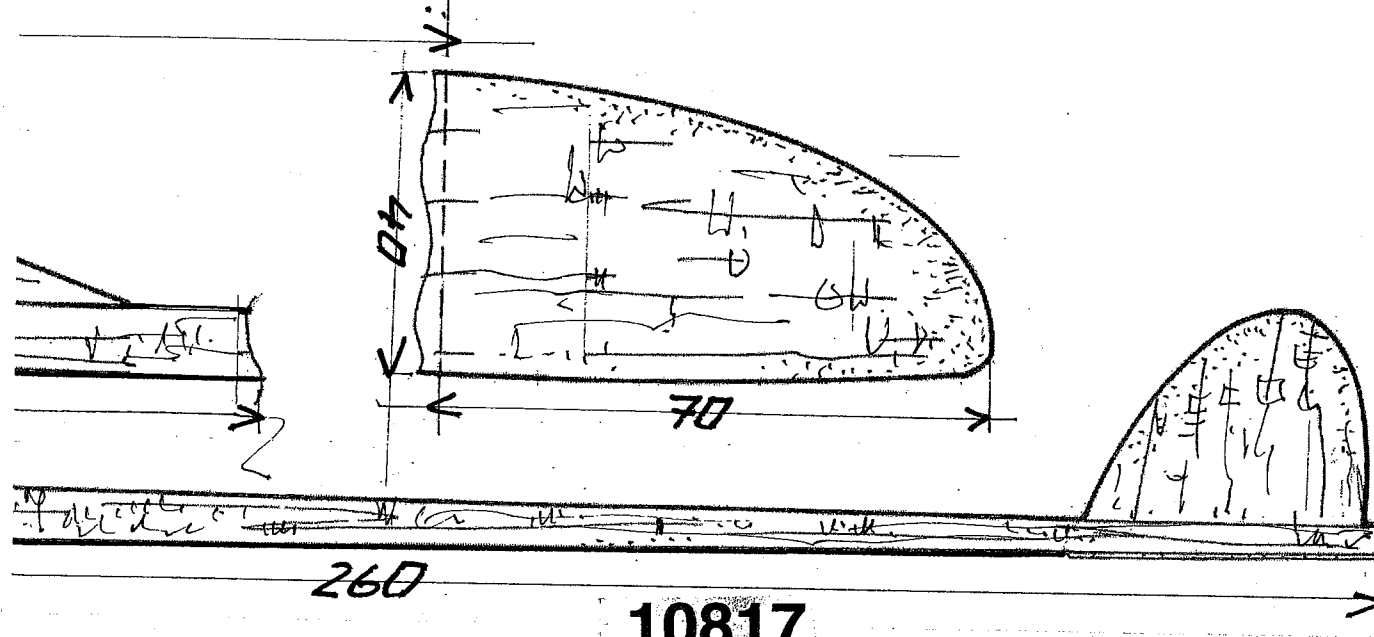


\* LE LANCÉ MAIN EN SALLE EST UNE CATÉGORIE ASSEZ PEU PRATIQUEE EN FRANCE PAS DU TOUT. CATÉGORIE DIFFICILE DÉMARRANT DU BOIS Balsa PARTICULIÈREMENT SÉLECTIONNÉ. - DENSITÉ FAIBLE ET POURTANT DE BONNE RIGIDITÉ. - LA SPÉCIFICITÉ "QUARTER GRAIN" S'IMPOSE. - AUX U.S.A ET EN ANGLETERRE DES REVENDEURS SE SONT SPÉCIALISÉS DANS LA VENTE DE MATÉRIAUX PROPRES AU VOL D'INTÉRIEUR. - CES MATÉRIAUX SONT PAR AILLEURS RARES DONC ONÉREUX. - AUTRE FREIN À LA PRATIQUE DU LANCÉ MAIN LE MANQUE DE SALLES EST FLAGRANT POUR ESSAIS ET COMPÉTITIONS. - IL EST PEU PROBABLE QUE CELA VA CHANGER DANS LES PROCHAINS TEMPS!

\* LE MODÈLE PRÉSENTÉ CI CONTRE, PEUT ÉGALEMENT ÊTRE CATAPULTE EN SALLE. LANCE ET CATAPULTE SE PRATIQUENT COURAMMENT AU JAPON ET AUX U.S.A.

\* D'OÙ VIENT LA DÉNOMINATION "QUARTER GRAIN"? TOUT SIMPLEMENT DU DÉCOUPAGE DU TRONC EN QUATRE SELON LA VERTICALE ET L'HORIZONTALE. \* LES PLANIQUETTES QUI RÉCORRESPONDENT À CETTE DÉCOUPE SONT DES "NON GRAIN" POUR LE NUR INITIE. TOUTES CES DÉNOMINATIONS SUR LA QUALITÉ DU FIL DU BOIS DANS LES PLANIQUETTES Balsa N'ONT PAS UNE GRANDE IMPORTANCE - POUR LES CONNaisseurS, ET CERTAINS REVENDEURS CELA A UNE INCIDENCE À LA FOIS SUR LE CHOIX DE L'ACHAT ET LE PRIX DU REVENDEUR. - LE "QUARTER GRAIN" EST RARE PUNC EN PRINCIPE CHER!

\* LA PRATIQUE DU LANCÉ MAIN EN SALLE EST TRÈS PEU RÉPANDUE EN FRANCE POUR LES RAISONS QUE TOUT LE MONDE CONNAIT. LA CONSTRUCTION DES MODÈLES EN DEHORS DU CHOIX DU Balsa, SIGNIFIE PLUS HAUT COMPORTE PAR RAPPORT À CEUX DE L'EXTÉRIEUR DES CARACTÉRISTIQUES DE FINESSE ET DE FINITION PLUS POINTUES. L'ABSENCE PRESQUE CERTAINE DE COURANTS ASCENDANTS EN SALLE EXIGE UN MODÈLE D'UNE EXTREME LÉGÈRETÉ ET UN PROFIL D'AILE FIN ET CREUX GARANT D'UNE EXCELLENTE PORTANCE. LA CONFECTION DE L'AILE SERA L'OBJET D'UN SOIN PARTICULIER ET CELA NE SERA PAS CHOSE FACILE! RIEN QUE LA CASSURE DE DIEDRE. .... AU BON ANGLE.



10817



## VOS ÉPINARDS...

... il y a quoi dedans ? Sous une forme plus policée, les gars du DLG radio-commandé se sont posé la question de l'énergie emmagasinée dans un taxi au moment du largage et au sommet de la transition. Le bilan est très complexe à synthétiser. En termes plus simples de vitesse et d'altitude, voici les résultats de mesures faites à l'aide d'altimètres embarqués et de radars au sol (mais oui, il y a des spécialistes de ces joujoux dans nos rangs !).

Meilleure altitude sans vent : 40 m

Idem avec vent de 10 m/s : 58 m

Vitesse de largage : 32 m/s sans vent

Les largages habituels se font entre des vitesses de 24 et 32 m/s. Les altitudes atteintes sont alors respectivement de 24 à 40 m.

Bon, d'accord, c'est un peu arrondi. Vous préféreriez des pieds et des mph bien américains....?

Pour ce qui est maintenant des DLG de vol libre, on peut imaginer que la performance sera un peu moindre, vu les nécessités de la stabilisation automatique.

## PETER... OLÉ !

Peter Brocks, notre ami talentueux traducteur pour Vol Libre, s'est fait plaisir au récent "Coupe du Monde" Isaacson Winter Classic, février 2007. En F1A 2ème derrière Kochkarev et devant 28 grands tels Stamov, Van Nest, McKeever... Premier en F1E "mini", 2ème encore en F1E classique, ces derniers scores par temps pas beau du tout. Nos félicitations, of course.

## IMPERMÉABLE ?

Comment savoir si un entoilage Polyspan est prêt à recevoir la couche de finition anti-méthanol ? Brooks Goodnow : Trois couches de nitro dilué 50/50. Laissez sécher 24 heures. Appliquez vos lèvres sur l'entoilage et aspirez : si rien ne passe, c'est bon, sinon rajoutez une couche. Puis l'anti-méthanol. -- Hank : "Ça marchait du temps du papier japon, et c'est toujours valable ?" -- Jim : "Un vieux comme moi qui est obligé d'apprendre ça...!" -- Là-dessus une bonne trentaine de messages, les uns décrivant des taxis à entoilage poreux qui n'ont pu voler correct, de rares autres mettant en doute que la porosité soit la seule cause...

## PROFIL D'AILE POUR DLG.

La question vient - enfin ! - d'être débattue, expérience à l'appui. L'ami Ployd conseille une épaisseur de 7,5 %, avec bien entendu un intrados plat. Plus mince, cela ne résiste pas vraiment au flutter et autres contraintes. D'autres modélistes appuient cette constatation. -- "L'inconvénient d'un profil aussi épais est un gain d'altitude moindre. Mais j'ai adopté ce style selon la vieille idée que plus d'épaisseur donne plus de plané. D'un autre côté, avec ma construction en structure on dispose d'un longeron de plus

grande hauteur." -- Petite rectification d'un autre listier : C'est une plus grande courbure d'extrados qui augmente la portance... ce qui est bien entendu réalisé par l'épaisseur dans le cas d'un profil "plat".

"M. Drela me disait que la partie la plus importante d'un HLG ou DLG sera le dessin du nez. Si c'est correct, vous aurez un écoulement laminaire sur toute la plage des vitesses, grimpée et plané. Ce qui réduit nettement la traînée et donc signifie plus d'altitude." [ Olbill ] --

[ NDT : rappelons qu'un lancé-main ou catapulté est réglé pour planer à un Cz assez nettement en dessous de celui de la meilleure vitesse de chute, relire Barker, Vol Libre 158 ]

## ELG .... ?

En fait E-HLG. Lancé-main électronique. Ça se passait le 14 janvier, concours de lancés-main, temps calme et froid. Six DLG sont sur les rangs, et aussi Lee Hines avec un Sweepette 22-8, excusez du peu, et quelques autres classiques. Tous, tous, battus par Ken Bauer et son nouveau "Bunter". Le dessin est classique, 50 g pour une envergure de 600 mm. Mais une IV sur la poutre arrière, vous l'aviez deviné, pour la transition. Électronique maison, servo, et ça vous donne un degré de Vé en plus pour le plané, et là vous battez tout le monde en thermique, départ vent dans le dos si nécessaire, et aussi par temps venteux. Les maxis étaient fixés à 120 secondes. Chapeau, Messieurs, si vous/ permettez. - C'était une news de Free Flight Digest, un journal papier pour changer un peu...

## LE TOUT PREMIER FLY-OFF

Cranfield, Angleterre, 1953. A la poursuite du célèbre trophée Wakefield, 3 modélistes ont réussi leurs 3 vols à 300 s. Eliseo Scotto d'Argentine, Joe Foster des USA, et Hugh O'Donnell (14 ans) de Grande Bretagne ont fait "le plein" -- encore que cette expression ne figurât pas au dictionnaire de vol libre.

Débat entre les organisateurs, qui décident de 3 vainqueurs, les honneurs devant être répartis également entre les 3 concurrents. Puis quelqu'un demanda lequel emporterait la coupe chez lui... On décida d'un vol supplémentaire pour trancher la question. Le Fly-Off était né !

Au "Winter Classic" de cette année, l'événement devait être joyeusement commémoré, avec la copie des taxis originaux, respectivement X5, Power/Weight, et Maxie, aux mains de J. Livotto, H. Cover et B. Crowe qui nous fait part de tout ceci.

## "NEW-LOOK" .... ET AUTRES

Les jeunes... vont sans doute penser à Dior et sa haute-couture. Les vieux savent que New-Look était un superbe wakefield, créé en 1950 par Jacques Morisset, avec plein de nouveautés. Grande cabane sous l'inspiration des motos américaines, profils très minces... aspect quelque peu emprunté aux meilleurs Coupe-d'Hiver de l'époque, et des succès à la pelle ! L'ami Ramon Alban est un fan de ce taxi, et lui consacre quelques belles pages avec photos sur un site rempli de souvenirs et de conseils old-timer. Vous y avez aussi des reportages sur les récentes rencontres OT "européennes". Un must pour les aficionados. [www.vintagemodelairplane.com](http://www.vintagemodelairplane.com)

# FALCON SERIE



Comme il a été précisé dans VOL LIBRE 173, les RAPACES de l'ILL connurent entre 1962 et 1985 une période très faste dans le développement du vol libre, particulièrement parmi les jeunes de 10 à 16-18ans.

Pour faire face à la demande de construction de très nombreux jeunes, nous avons dû trouver des solutions qui dépassaient de loin la construction individuelle, du moins pour les nouveaux venus.

En effet la confection de nervures modèles, liée au maniement de la scie à découper, avec précision n'est pas du tout le "fort" des jeunes. Nous avons donc instauré pour eux, une ligne de production qui permettait de gommer les erreurs individuelles, sur toutes les parties difficiles à réaliser.

Les modèles proposés et construits de la même manière dans les grandes lignes devaient répondre à quelques critères de base, permettant une construction aisée et un maniement sûr en atelier et sur le terrain.

Ceci impliqua quelques sacrifices au niveau de la légèreté, mais assura en contre-partie de la solidité.

Donc emploi de contreplaqué, assez fréquent, balsa moyen, et pin de bonne qualité. Les structures des surfaces portantes comportaient des profils assez épais ainsi que des renforcements nombreux.

Le fuselage comporte une partie avant assez massive, capable de résister aux chocs sans trop de dommages, et

une partie arrière constituée par une poutre en fibre de verre bon marché, portant la dérive et les supports de stabilo, ces derniers en contreplaqué.

Le crochet de treuillage de conception simple en corde à piano - diamètre 1,5 à 2 mm - était fixé sous le fuselage à l'aide de colle araldite, avec un curseur mobile - domino électrique dénudé - permettant un réglage par rapport au centre de gravité. Un emplacement était prévu pour une minuterie, lorsque le constructeur avait les moyens d'en acheter une.

Les deux modèles présentés dans ces pages, **Falco 1** et **Falco 2** se suivent et se ressemblent dans les grandes lignes.

Pour le 2 la forme du fuselage varie légèrement, et l'aile comporte une partie avant, sur les panneaux centraux, coffrée avec du balsa 1 mm. Cette opération de coffrage est une étape de construction à franchir, pour, sur d'autres modèles l'étendre afin d'obtenir une rigidité accrue de la structure.

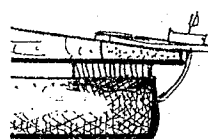
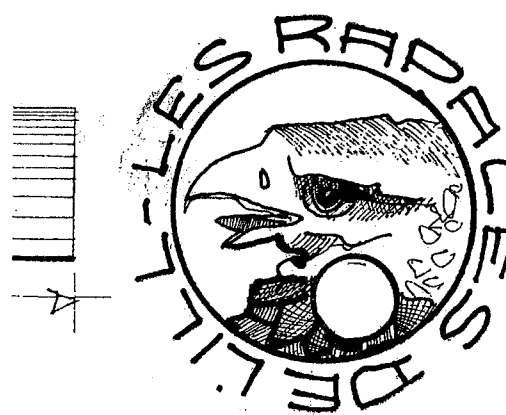
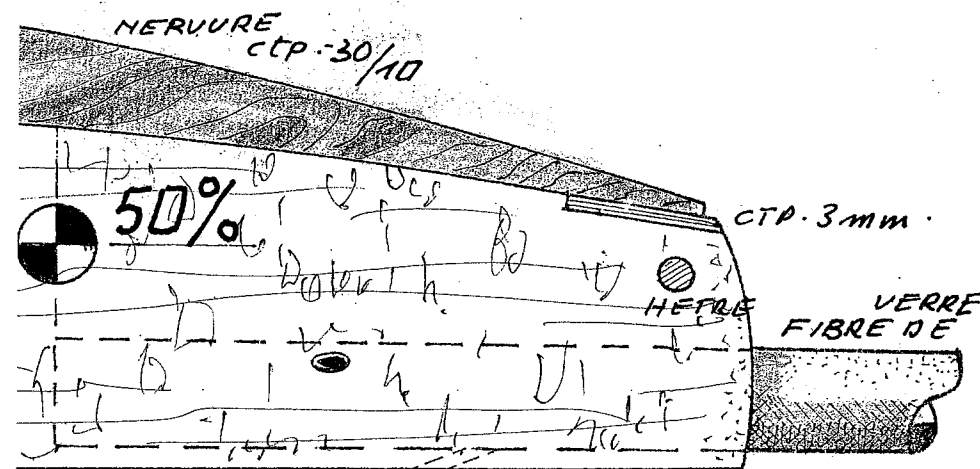


**Vol. 138E**



10820

# VOZ WERKE

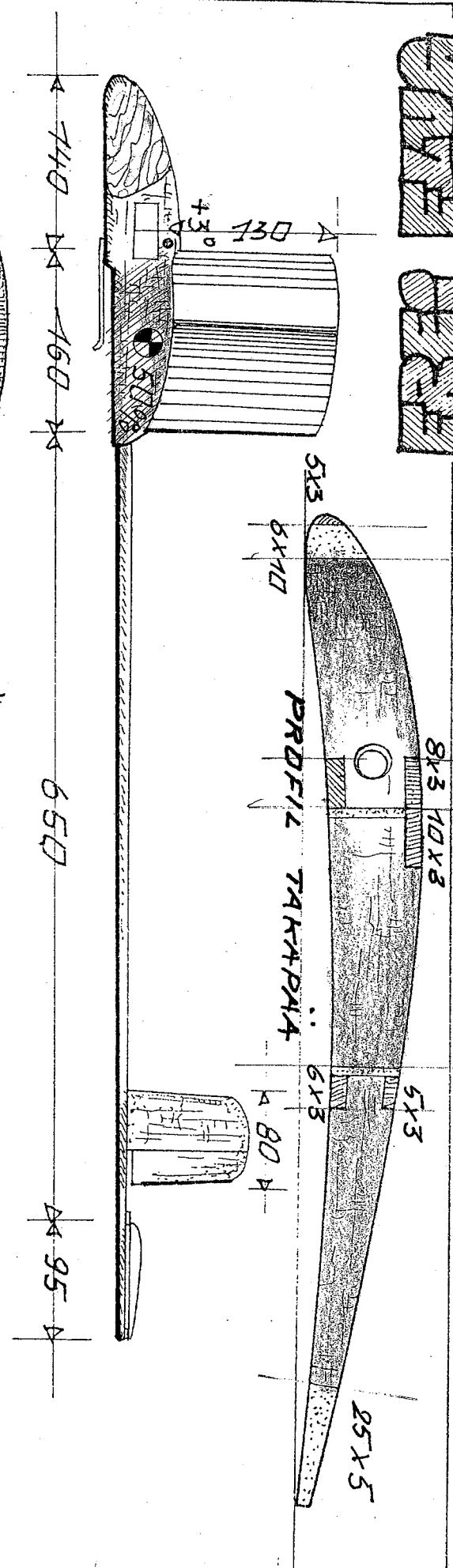


**FREE**

# RIGHT

# WHA

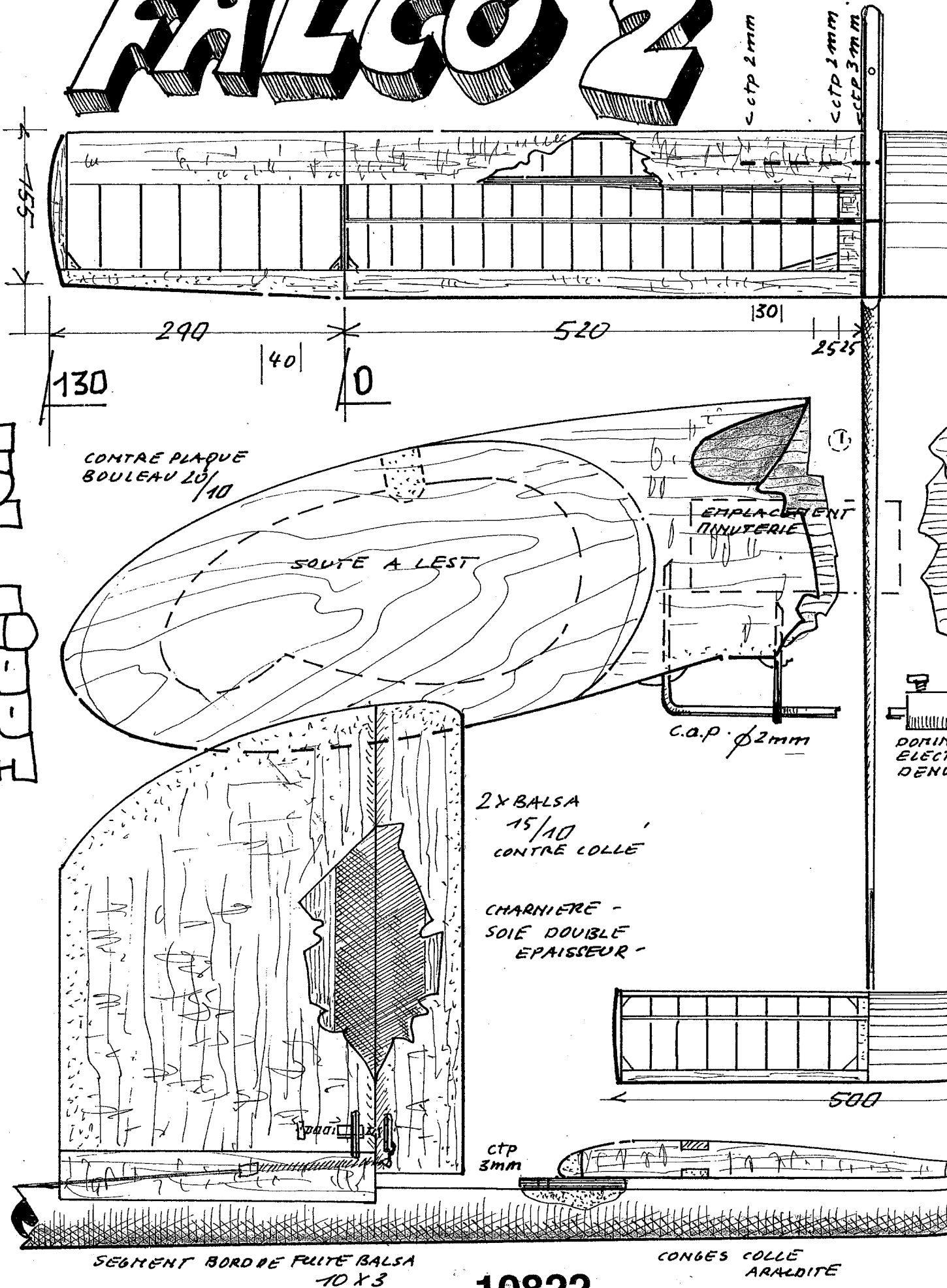
# BBB



**10821**



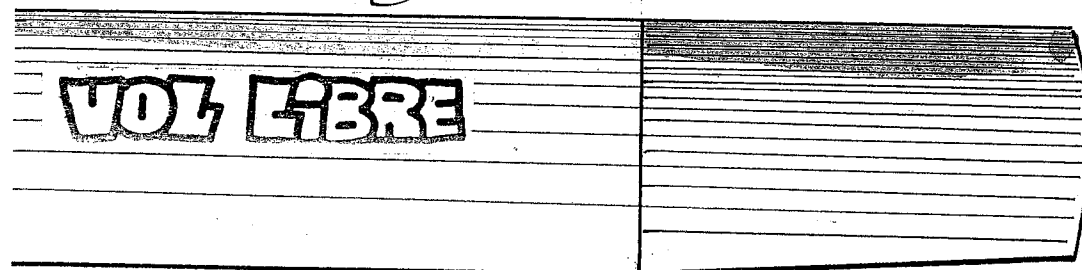
# FALCO 2



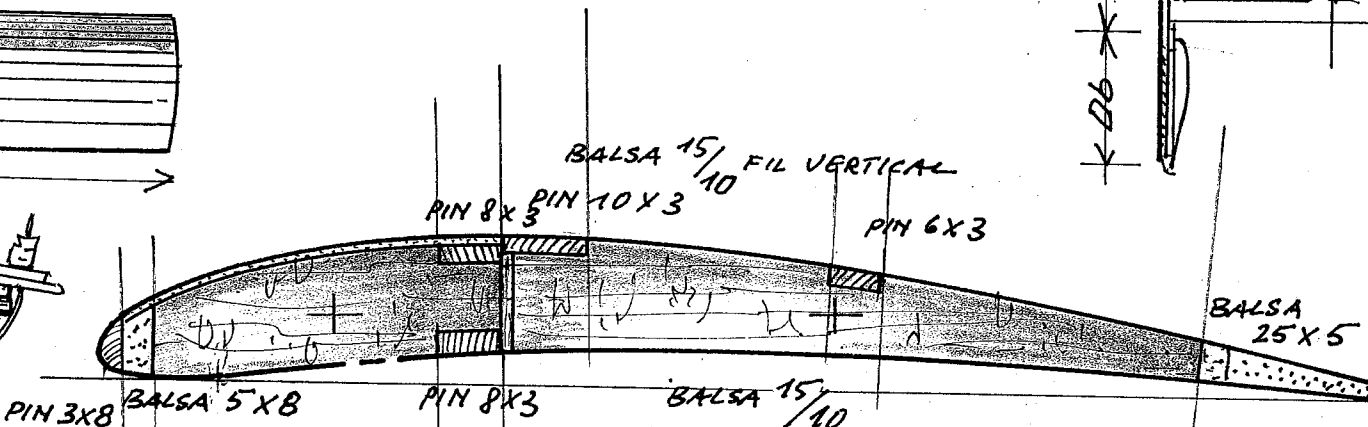
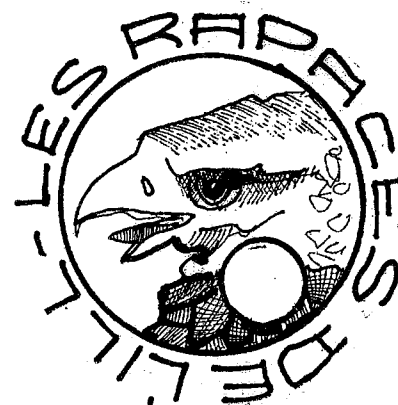
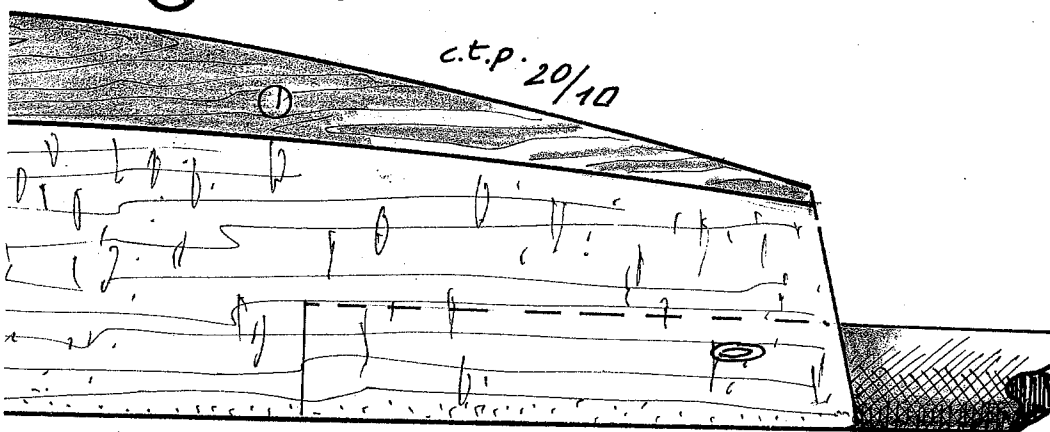
10822

# VOL LIBRE - FREP FLUC

IG ALSACE  
LES RAPACES  
de 1944



50%



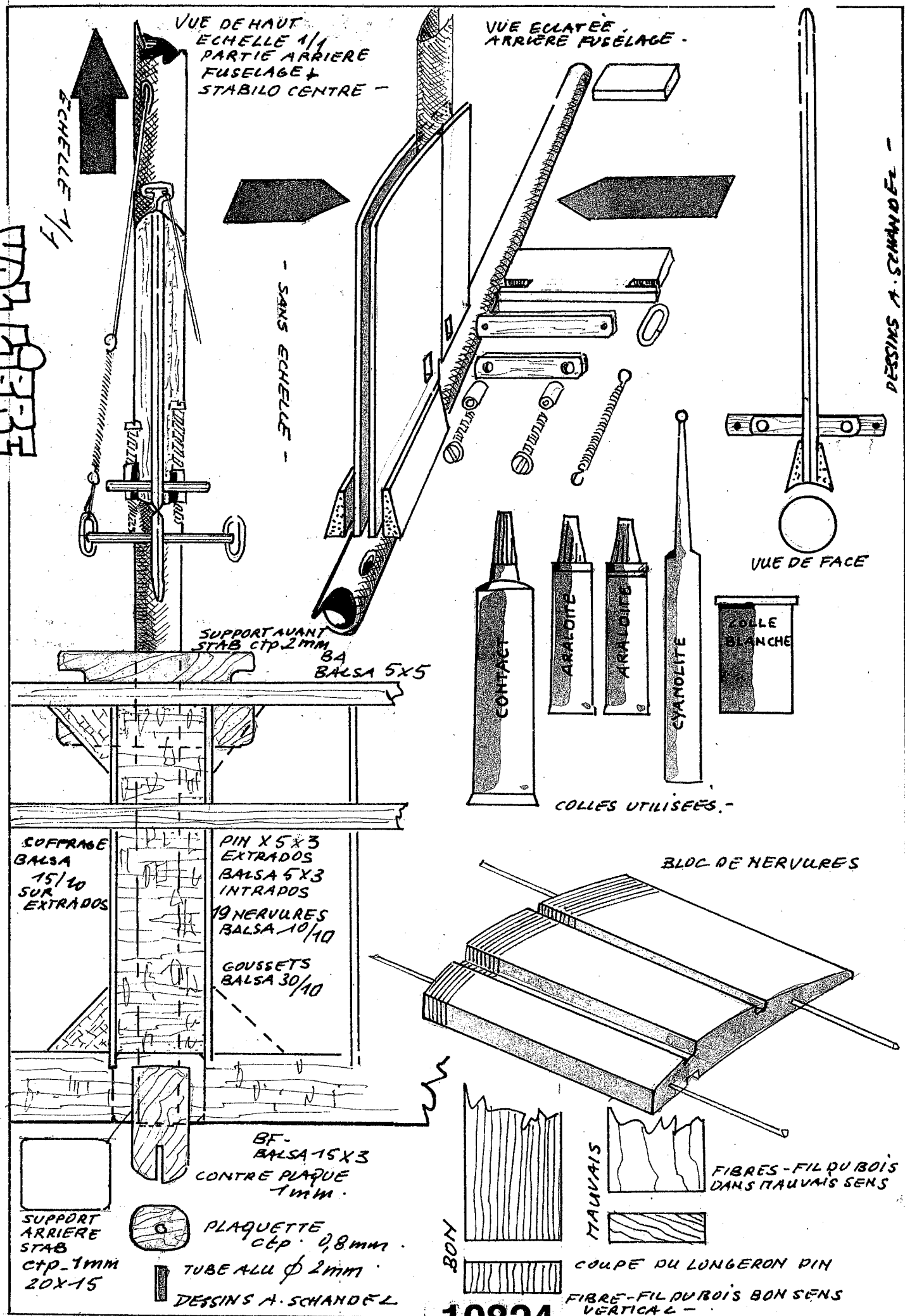
DESSINS - ANDRE SCHANDEL - 02-05

10823

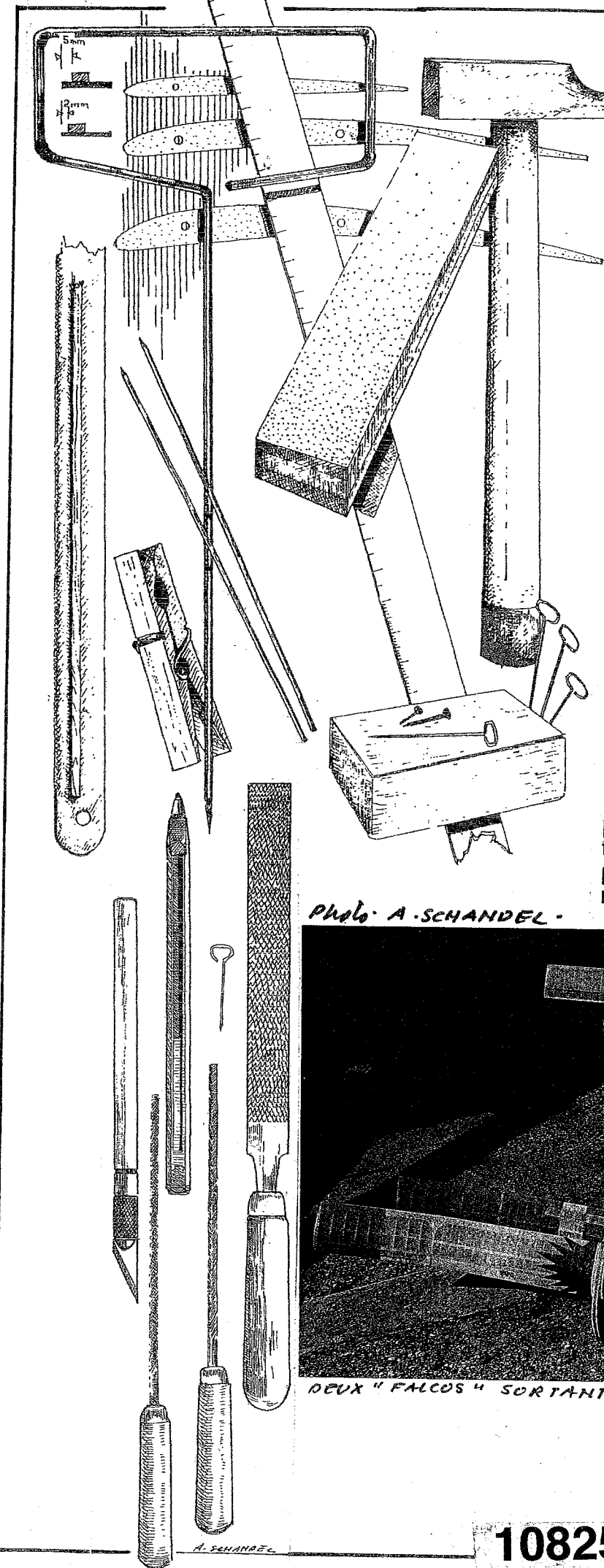
1/12 1/12 1/12 1/12

VOL LIBRE





DESSINS A. SCHANDEL



Dans l'outillage individuel et collectif, il est utile de réaliser des outils en nombre et en usage spécifique, avec des moyens simples existant dans l'atelier.

### Exemples sur les croquis ci contre

- des pointes pour percer le balsa, fabriquées à partir de cap de différents diamètres.

- un ensemble de scies à métaux de différentes épaisseurs pour tailler les encoches pour nervures sur les bords de fuite. La profondeur de l'encoche étant limitée par une baguette de bois dur (pin) collée sur le côté. N'utiliser que des lames neuves, pour leur mordant.

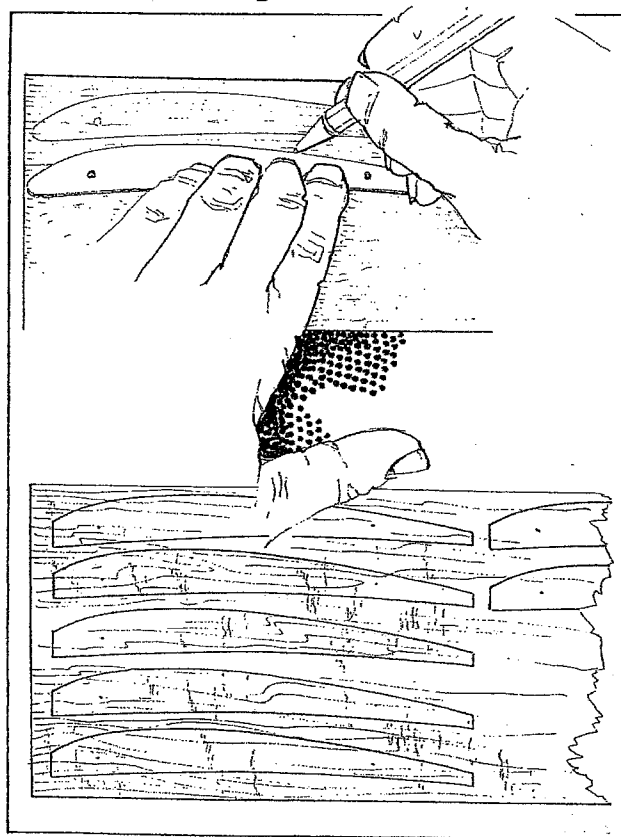
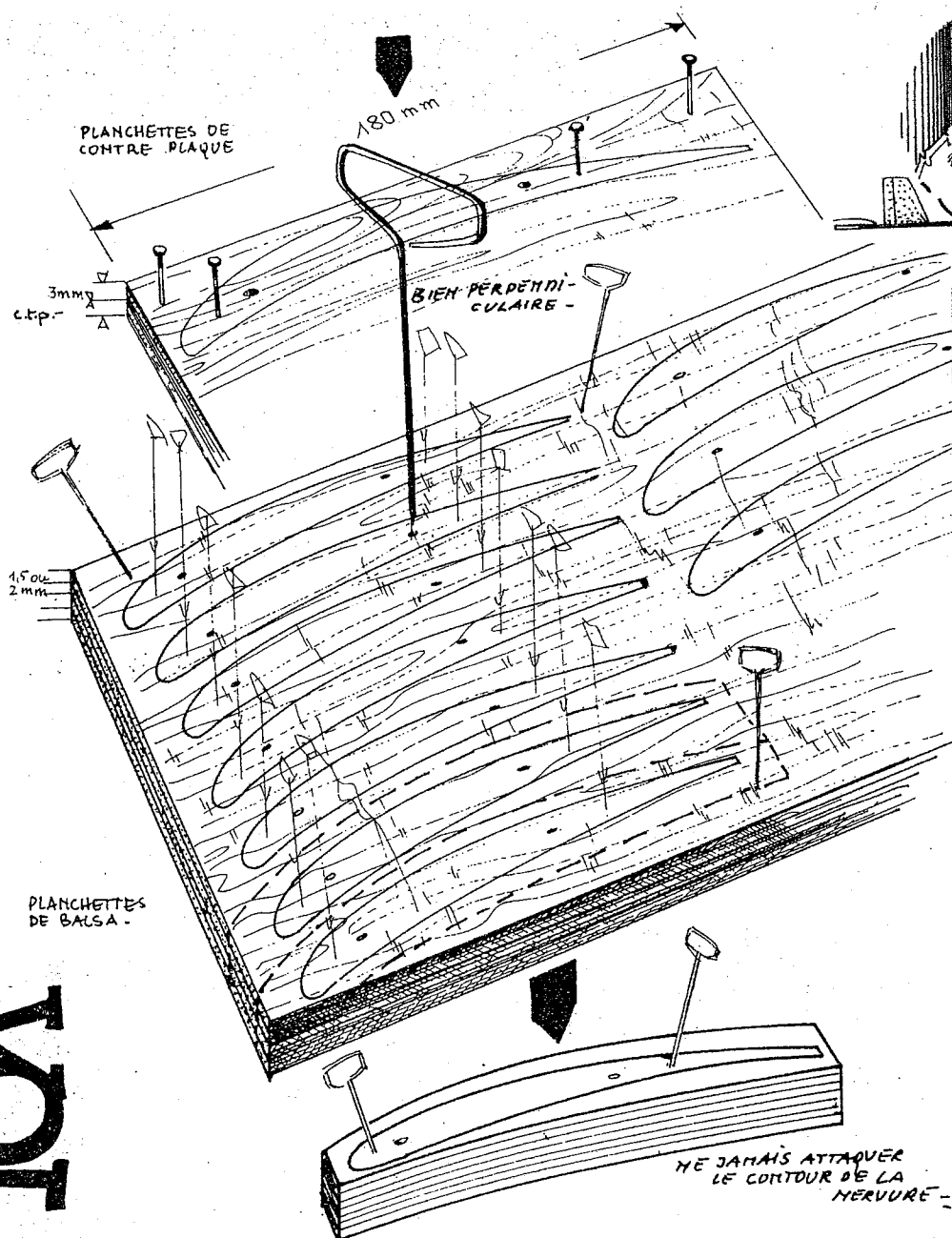
- une série de ponçoirs, avec des grains variés, du plus fin au plus gros

- des nervures modèles en alu ou autre matériau dur (ne peuvent être réalisées que par des modélistes expérimentés)

Pour les reste on trouvera, dans le commerce ou au fond des tiroirs, des pinces à linge, des épingles de bureau (éviter celles à tête en verre qui éclatent sous la pression).

Le marteau qui figure ici sera très peu utilisé. Limes et râpes peuvent se trouver en grande surface, éviter les productions chinoises car de très mauvaise qualité.





REPRODUCTION  
DU DESSIN DES  
NERVURES SUR  
PLANCHETTE  
BALSA -  
RESPECTER SANS  
FIBRE DU BOIS.

L'animation d'un groupe de jeunes modélistes, dans un atelier, impose un certain nombre de contraintes, vu le nombre et le jeune âge, pour maintenir une occupation permanente, garantie d'ambiance de travail et non de récréation .....

On peut, et même on doit, introduire des gestes de base INDIVIDUELS, qui garantissent d'une part la connaissance de pratiques, et qui occupent le temps d'autre part, aussi de façon INDIVIDUELLE. Il est certain que plus tard, quand il seront grands, beaucoup de ces procédures de construction peuvent être envisagées de façon plus collective.

#### Exemple :

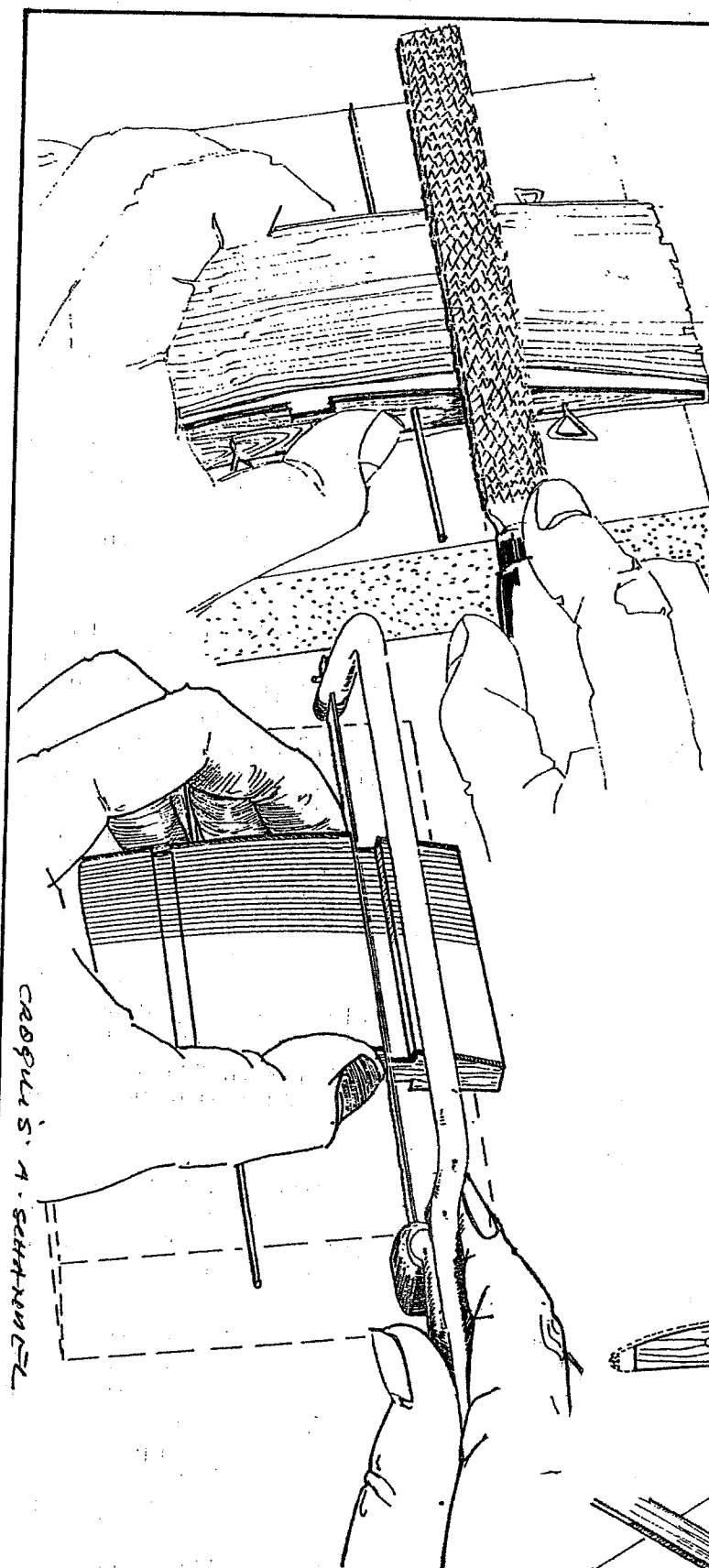
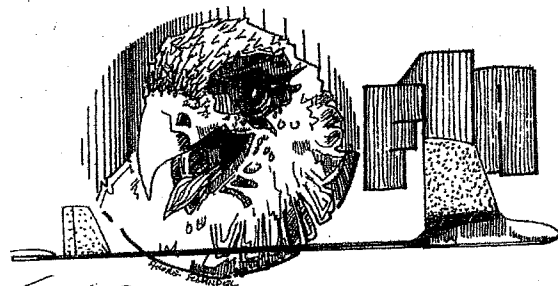
- à titre individuel on peut demander de tracer une à une, et de façon correcte, toutes les nervures nécessaires à la construction de surfaces portantes.

Toujours individuellement découper ces mêmes nervures en respectant les consignes données. En particulier respecter le contour.

Ces deux opérations peuvent être exécutées, sur un ensemble de planchettes superposées et épinglées, avec un découpage à la scie de blocs successifs (voir dessin ci-contre) Gain de temps appréciable pour la collectivité.

RETENIR que tout apprentissage (pédagogie) exige application et occupation dans le temps. Temps libre, sans occupation = distraction et récréation chez les jeunes. Il importe de temps en temps de les introduire, sous une forme utile dans ou hors de l'atelier.

10826



\* UNE LONGUE EXPERIENCE DETENE  
QU'UNE PRATIQUE REGULIERE SONT  
NECESSAIRES A UNE BONNE REAISA-  
TION D'UN BLOC DE NERVURES.  
ON NE PEUT DONC PAS DEMANDER  
AUX JEUNES - 10 A 15 ANS DE REUSSIR  
SANS DIFFICULTES CE TRAVAIL QUI  
DEMANDE FORCE, ADRESSE, COUD NOUILL  
ET TEMPS.  
POUR LE MAINTIEN UN ETAIL COULISSANT  
HORIZONTALEMENT PEUT ETRE UTILISE.  
ATTENTION CEPENDANT A L'ECRASEMENT  
OU A LA DEFORMATION.

DESSINS A. SCHANDEL

La confection des nervures, d'un planeur, sous forme de bloc, est pour ainsi dire la pièce maîtresse de l'aile.

De la qualité de ce bloc de nervures dépend la qualité de l'aile.

Il convient donc d'accorder une attention toute particulière, dans le choix du bois, du profil, dans la réalisation des nervures modèles - en contre plaqué - et dans la finition du ponçage du bloc.

Ce travail peut prendre beaucoup de temps, et surtout n'est pas à la portée de tout jeunes modélistes ou de débutants un peu maladroits. Il convient donc de leur préparer un certain nombre d'éléments à l'avance pour éviter d'une part le découragement et d'autre part le gaspillage de matériel particulièrement onéreux.

Nous reprendrons sous d'autres chapitres la réalisation des nervures modèles.

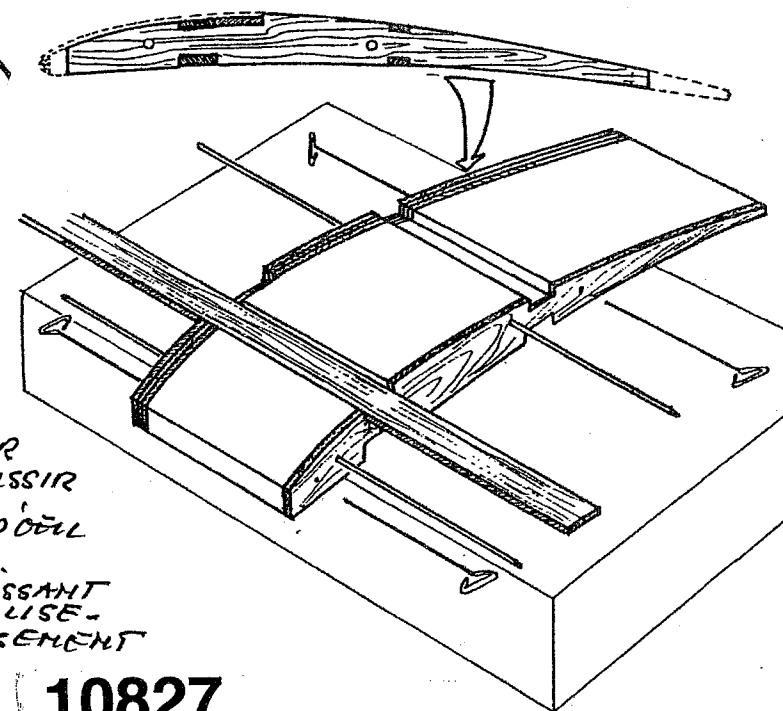
Nous avons ici une illustration - croquis ci-contre - de quelques étapes de la confection du bloc.

Choisissez pour les nervures d'ailes, des planchettes balsa 20 ou 15/10 (2 mm ou 1,5 mm d'épaisseur) de balsa moyen, pour les ailes et 1,5 à 1 mm pour le stabilo.

Balsa moyen veut dire qu'il ne doit pas être trop dur, alors très difficilement ponçable, ni trop mou, car alors friable. Densité 0,1 à 0,12.

Travailler sur un bloc de bois dur, maintenir fermement - peut aussi se faire dans un étau droit - et avec une râpe à bois dégrossir le bloc, dessus dessous. Approcher régulièrement à 1 mm du contour des nervures modèles.

Finir le ponçage au ponçoir d'abord gros grain, puis grain fin jusqu'au niveau des modèles. Vérifier constamment.



10827



# **• VOL LIBRE • FREP FLUG •**

La réalisation des encoches, pour le lit des longerons, est particulièrement délicate pour tout débutant, et il convient d'avoir des outils particulièrement adaptés aux différentes opérations.

Le choix de la section des longerons en bois dur est capital, pour la rigidité de l'aile. Choisir le fil du bois - visible sur la section, toujours dans les sens-vertical- offrant le plus de résistance à la flexion ( Voir illustration pages précédentes ). La scie servant à entailler le bloc, doit elle aussi être facile à manier, et avoir une découpe nette et tranchante. Une petite, lime à bois, de section carrée ou rectangulaire finira le travail. Vérifier soigneusement avec les longerons l'encastrement exact, ne pas tolérer du jeu, ni un serrement, déformant les nervures.

Un bloc doit être un ensemble, à la fois net et d'une géométrie impeccable. Un bloc réussi fait plaisir à la vue et au toucher !

Durant toutes les opérations, une concentration de l'attention est nécessaire, ce qui n'est pas toujours facile à obtenir des jeunes. La vérification, du parallélisme des cordes à piano est également importante tout en assurant par des épingles une rigidité supplémentaire.

\* VUE DU HAUT ET DE PROFIL D'UN BLOC DE NERVURES EN FINITION. -  
TOUTES LES SURFACES ET LES ANGLES DE COUPE SONT NETS. - PAS DE DEFORMATIONS, D'IRREGULARITES OU D'AFFAISSEMENTS -  
ON PEUT UN PEU AVANT L'ETAT FINAL, TRAITER LE BLOC AVEC LE PASSAGE D'UNE TRES LEGERE COUCHE DE BOUCHE POREE. CELA DONNE UNE CERTAINE RIGIDITE A L'ENSEMBLE.

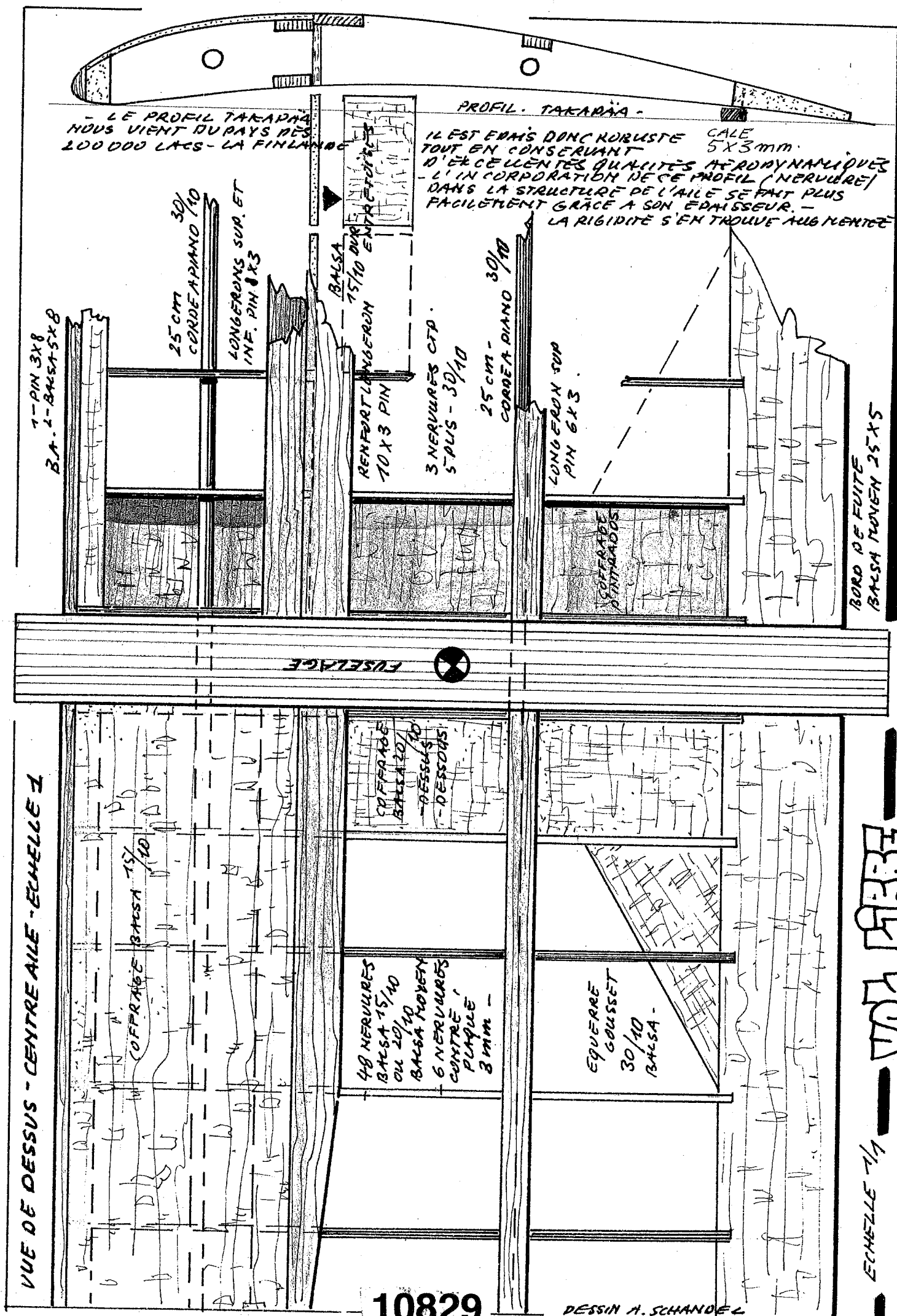
VUE RACCORD FUSELAGE AILES PAR EN-DESSOUS. -  
- ON PEUT VOIR CLAIEMENT LE COU-  
FRAGE INFERIEUR  
DU PREMIER ESPACE,  
LES RENFORTS VER-  
TICAUX ENTRE LE  
LONGERON SUPERIEUR  
ET INFERIEUR. LE  
PASSAGE DES CORDES  
A PIANO DANS LES  
NERVURES D'ENPLA-  
TURES SANS TUBE  
AUX GUIDES. NON  
NECESSAIRE A CE  
NIVEAU.

ON DISTINGUE EGA-  
LEMENT LE CROCHET  
DE TRESSILLAGE  
CORDE A PIANO,  
AVEC DOMINO ELECTRI-  
QUE MOBILE POUR  
REGLAGE.



PHOTO - A. SCHANDEL -

10828



10829

DESSIN A. SCHANDEL

**• VOL LIBRE •**

ECHELLE 1/4



CASSURE DE DIEDRE

ECHELLE REELLE

\* ASSEMBLAGE PANNEAU CENTRAL - DIEDRE A L'AIDE DE DEUX SEGMENTS DE BORD DE FUITE 20 X 5 mm.

SEGMENTS B.F. 20 X 5 - 170 mm EN Balsa DUR. - COLLES SUR DERNIERE NERVURE PANNEAU CENTRAL ET PREMIERE DU DIEDRE - A LA COLLE BLANCHE

ASSEMBLAGE - ELEMENTS DE L'AVANT DU FUSELAGE -

VUE ARRIERE FUSELAGE

cap Ø 3 mm.

FUSELAGE - VUE ARRIERE - ECHELLE 4/1

A SUIVRE -

- 5 ELEMENTS
- 1 - ARE CENTRALE CONTRE PLAQUE 1 mm PORTANT LA SOUTE A L'EST ET L'ENCOCHE POUR LA POUTRE. PREVOIR SI NECESSAIRE L'EMPLACEMENT DE LA MINUTERIE
  - 2 - FLANCS, Balsa 30/10 NOVEN
  - 2 - JOUES CONTRE PLAQUE 5 PLUS - 20/10 -
  - ASSEMBLAGE DE TOUTES LES PARTIES AVEC DE LA COLLE DE CONTACT APRES PREPARATION DES DEUX JOUES.

• FREE FLIGHT. FREE FLIGHT.

10830

DESSINS A. SCHANDEL

# KLAUS SALZER

Photo: A. SCHANDEL



Né à Francfort en Allemagne 1942, j'y ai vécu jusqu'en 1993 ( cela s'entend à mon accent ).

A la fin de ma scolarité, j'ai fait des études à l'université technologique de Darmstadt, pour un diplôme comme ingénieur en économie. Des activités professionnelles dans les secteurs de la recherche, des ordinateurs et de la logistique m'ont amené à mon activité actuelle, de moniteur entraîneur libre sur PC, pour tous les programmes de la bureautique.

Je pratique l'aéromodélisme depuis l'âge de treize ans. Au début en vol circulaire, ensuite le vol libre dans toutes catégories motorisées et en planeur. Mes occupations professionnelles m'ont amené en Autriche et depuis 1973 je suis membre du club de Wiener Neustadt. ce fut également le début de ma " carrière " internationale dans la catégorie F1A ensuite en F1E et F1B. Dans toutes ces catégories je fus champion national et depuis cette année nommé trente deux fois en équipe nationale.

Mes plus grands succès furent le titre de ch. d'Europe F1E 1988, champion du Monde dans cette classe en 1989, et vainqueur de la Coupe du monde en F1E 1989.

Ma philosophie en vol libre, paraît être assez contradictoire : d'une part j'utilise et je vends des poutres en fibre de verre et du recouvrement en polyester depuis les années 60, et d'autre part je me fais remarquer aujourd'hui encore par mes constructions en balsa, car je ne suis pas partisan des modèles " prêt à voler " actuels.

Au fond de mon coeur je suis constructeur au moins à 50 % et pas seulement concurrent en vols. J'aime mettre en pratique mes propres idées.

J'ai été très surpris d'être nommé comme référent dans mon pays et je suis au service de tous ceux qui s'adressent à moi [freiflug@lycos.at](mailto:freiflug@lycos.at).

Geboren 1942 in Deutschland im Raum Frankfurt/Main lebte ich auch bis 1993 dort (man hört es heute noch an der Sprache). Nach dem Schulabschluss studierte ich Wirtschaftsingenieurwesen an der TH Darmstadt mit dem Abschluss als Diplom-Wirtschaftsingenieur. Berufstätigkeiten im Bereich der EDV, der Fördertechnik, als Mitarbeiter eines Wirtschaftsverbandes, und als Konsulent im Bereich innerbetrieblicher Logistik mündeten in meiner derzeitigen freiberuflichen Tätigkeit als PC-Trainer für alle Standardprogramme im Büro.

Modellflug betreibe ich seit meinem 13. Lebensjahr, anfangs Fesselflug, dann aber meist Freiflug in allen Motor und Seglerklassen. Ein beruflicher Einsatz in Österreich 1973 führte mich zum Modellflugclub Wiener Neustadt, dem ich seither anhöre. Dies war auch gleichzeitig der Beginn meiner internationalen "Karriere", zunächst nur in der Seglerklasse F1A, dann auch Hangflug (F1 E) und jetzt Gummimotormodelle (F1B). In allen diesen Klassen wurde ich mehrfach Staatsmeister und bin dieses Jahr insgesamt zum 32. Mal für die Nationalmannschaft nominiert.

Meine größten Erfolge sind die Titel des Europameisters in F1 E 1988, des Weltmeisters in dieser Klasse 1989, und des Weltcup-Gesamtsiegers F1 E 1989.

Meine Philosophie als Modellflieger erscheint vielen widersprüchlich: Einerseits benutzte (und verkaufte) ich Glasfaser-Holme und Polyester Bespannvlies schon in den 60er Jahren, andererseits falle ich in der heutigen Freiflugszene dadurch auf, dass meine Modelle überwiegend aus Balsa Holz gebaut sind, und dass ich den Kauf von fertigen Flugmodellen für mich ablehne. Im Grunde meines Herzens bin ich zu mindestens 50% Modellbauer und nicht nur Modellflieger, und probiere gerne meine eigenen Ideen aus.

Die Nominierung zum Fachreferent kam für mich überraschend, und ich bitte um Eure Geduld in der Anfangsphase! Für Hilfe und Anregungen bin ich dankbar, und habe für diese Aufgabe eine eigene Mail-Adresse eingerichtet: über [freiflug@lycos.at](mailto:freiflug@lycos.at) bin ich jederzeit erreichbar. Einige Rundschreiben habe ich über diese Adresse schon versandt ... natürlich nur an Freiflieger, deren E-mail - Adressen ich kenne! Schickt mir Eure, damit ich sie in meine Liste aufnehmen kann.

10831

Auf gute Zusammenarbeit Euer

Klaus W. Salzer

EXPERIMENTAL FLIGHT



# DIVERS

**Pierre CHAUSSEBOURG - Pascal  
LENOTRE**

Nous avons appris avec une certaine inquiétude que l'état de santé de Pierre Chaussebourg et de Pascal Lenôtre, était critique durant cet été. Les deux ont été victimes de crises cardiaques, nécessitant des interventions lourdes à l'hôpital.

Nous souhaitons à tous les deux  
un prompt et définitif rétablissement ,  
avec un retour à la normale .

Dans un registre différent, **René ALLAIS et son épouse ont été**, lors du voyage aller aux championnats de France, vers Arzay, victimes d'un accident de circulation, qui les a empêchés de participer à la compétition, mais qui heureusement n'a pas eu des suites au niveau de leur santé physique. Nous espérons que le choc psychologique passé, ils retrouveront la joie de vivre et de les rencontrer à nouveau sur les terrains.

**AEROMODELE**, publication officielle de la Fédération Française d'Aéromodélisme, dernière édition, ne contenait aucun élément sur le Vol Libre ! Il est un peu, même beaucoup, dommage, qu'on ne trouve aucune référence au vol libre dans la publication de la FFAM.

N'existe-t-il au sein du CTVL personne qui puisse se charger de maintenir une rubrique vol libre dans toutes les parutions ?

Nous n'avons pas non plus des nouvelles sur l'avancement des travaux concernant la mise en place de l'étude de modèles destinés aux jeunes et pouvant servir comme " monotype " dans une catégorie précise . Une personne a même été désignée pour se charger de cette entreprise .

NON RESPECT de la réglementation FAI concernant, l'immatriculation des modèles utilisés lors de compétitions internationales , reste toujours sur le devant de la scène .

Nous avons l'année dernière publiée des photos démontrant ce fait , et prouvant la non intervention des organisateurs . Cette année encore , dans une moindre mesure , des concurrents de pays de l'est ont encore volé avec des modèles non immatriculés en échappant à topute disqualification .

## DEVINETTE .....VOL LIBRE

Dans les serniers nuémros de VOL LIBRE sur la dernière page se trouvaient des photographies de monuments - le même en la circonstance - vus lors de voyages à travers la France sur le chemin de destination de concours .

La question avait été posée , à savoir où se trouvait cette belle église - cathédrale - ?

Aucune réponse n'est parvenue à la rédaction . Nous avons donc levé le secret il s'agit de la cathédrale ST Lazare avec sa fontaine monumentale de la Renaissance . Alors si vous passez par là allez la voir cela vaut le coup .....

**AUTUN !**

## EQUIPES NATIONALES et MAILLOTS

La fréquentation des Journées Internationales du Poitou , est comme cela est souhaité internationale . Le fait qu'avant ce concours les championnats du Monde se soient déroulés à Odessa - Ukraine - a donc joué en faveur d'une participation de membres d'équipes nationales au concours du Poitou . Comme c'est souvent le cas à la fin des championnats du monde un échange de maillots d'équipes nationales se pratique entre les concurrents .

Nous avons donc pu voir sur le terrain une grande variété de maillots d'équipes ayant participé aux CH. du Monde .

D'une manière quasi générale , nous avons constaté que, comme d'habitude , pratiquement toutes les inscriptions sur le textile étaient rédigés en Anglais , qu'est ce qui pousse donc , toutes les nations , à vouloir se montrer en Anglais ? Remarquons que la France est l'une des rares exeptions à ne pas suivre cette mode .

\* WIE IM VORJAHRE GAB ES WIEDER DIESEN  
SOMMER WETTBEWERBSTEILNEHMER  
DIE MIT MODELLEN FLOGEN DIE KEINE  
KENNZEICHEN TRUGEN. -  
MAN MUSS SICH IMMER WIEDER FRAGEN  
WIE SO ETWAS MÖGLICH IST.  
WIE KANN MAN WILLKÜRICH REGELN,  
INTERNATIONALE NICHT BEACHTEN,  
OHNE JEDE FOLGE!

\*ANDERE BEMERKUNG!  
IMMER NOCH ODER, WIEDER TRAGEN  
"NATIONALMANNSCHAFTEN BEI DER W.M.  
"TRICOTS" MIT ENGLISCHEN AUFSCHRIF-  
TEN. WARUM NUR!  
HAT MAN ANGST SICH ZUR EIGENEN  
SPRACHE ZU ERKENNEN? "  
VIELLEICHT SOLLTE MAN ÜBERHAUPT  
NUR NOCH ENGLISCH SPRECHEN!  
SIND WIR NICHT ALLE ENGLÄNDER!  
AUSD. MIT WARE AM PLATZ SICH ZUR  
EIGENEN SPRACHE ZU ERKENNEN."

The top half of the page features large, stylized 3D lettering. On the left, 'Poi-tou' is written in a bold, blocky font with a 3D effect. To its right, '2007' is also in a similar 3D font. Below '2007', the number '30' is prominently displayed in a large, 3D font. To the right of '30', the word 'ANNEE' is written in a smaller, stylized font. Below 'ANNEE', the years '03', '04', and '08' are listed vertically. In the center, there is a small logo featuring a bird (possibly a duck or goose) flying towards a stylized building or structure. Below the logo, the text 'F1A' is written in a bold, blocky font. At the bottom, there is a table with two columns of names and a row of numbers.

	SLO	1290	300	293
1 KOGLÖT Roland				
2 FUSS Helmut				

Rank	Name	NOC	1290	300	293					
1	KOGLIOT Roland	SLO	1290	300	293					
2	FUSS Helmut	AUT	1290	300	212					
3	VAN WALLENE Allard	NED	1290	300	190					
4	CROGUENNEC Vincent	FRA	1290	286						
5	POUZET Bertrand	FRA	1290	283						
6	RAGOT Emmanuel	FRA	1290	269						
7	BELLEN Win	NED	1290	265						
8	MITCHELL Phil	AUS	1290	249						
9	MAASSEN Jurgen	NED	1290	237						
10	VAN DE VEN Kees	NED	1290	191						
11	VAN DE KERKHOF Bram	NED	1290	181						
11	BARTLE Douglas	GBR	1290	181						
13	VAN DIJK Maarten	NED	1290	137						
14	MOREAU François	FRA	1290	128						
15	ABERLENC Frédéric	FRA	1290	123						
16	COOK Mike	GBR	1290	105						
17	OXAGER Tom	DEN	1290	81						
18	KONGSTAD Karsten	DEN	210	178	180	180	180	180	180	1280
19	KREETZ Ron	NED	187	180	180	180	180	180	180	1260
20	THEVENON Laurent	FRA	202	180	164	180	180	180	180	1260
21	SION Julien	FRA	206	180	180	180	180	154	180	1260
22	TRACHEZ Bernard	FRA	175	180	180	180	180	180	180	1255
23	BREEMAN Cenny	BEL	210	180	140	180	180	180	180	1250
23	WIJNHOFEN Niels	NED	170	180	180	180	180	180	180	1250
25	VAN ELDIK Antoon	NED	210	153	166	180	180	180	180	1249
26	GODINHO Jean	FRA	168	180	180	180	180	180	180	1248
27	BEZCASNY Vasyi	UKR	210	180	136	180	180	180	180	1246
28	CHALLINE Jean Pierre	FRA	210	180	180	131	180	180	174	1235
29	COLLEDGE Bill	GBR	210	180	114	180	180	180	180	1224
30	JENSEN Esben	DEN	140	180	180	180	180	180	180	1220
31	RIGAULT Mickaël	FRA	210	180	104	180	180	180	180	1214
32	JENSEN Steffen	DEN	210	180	180	180	180	180	103	1213
33	STOFFELS Horst	GER	151	160	180	180	180	180	180	1211
34	NIELSEN Leif	DEN	210	180	127	180	180	180	153	1210
35	TRUMPF Daniel	SUI	210	128	180	144	180	175	180	1197
36	SEYDEL Sigurd	GER	165	180	180	180	180	127	180	1192
36	KREETZ Ivo	NED	209	83	180	180	180	180	180	1192
38	TEDESCHI Serge	FRA	210	180	80	180	180	180	180	1190
39	HULSHOF Willem	NED	178	180	180	98	180	180	180	1176
40	BACHMANN Christoph	SUI	70	180	180	180	180	180	180	1150
41	LARBAIGT Laurent	FRA	63	180	180	180	180	180	180	1143
42	OLDFIELD David John	GBR	210	180	180	180	180	23	180	1133
43	DUCASSOU François	FRA	161	124	152	180	180	150	180	1127
44	NYHEGN Henning	DEN	151	180	180	70	180	180	180	1127

Poitou, mois  
d'août, un  
concours Inter  
incontournable  
.... depuis  
maintenant  
trente ans !

Finalement le concours inter du Poitou a le même âge que VOL LIBRE !

Les plus anciens parmi nous , se souviennent des concours de Marigny le Grand ( Marne du côté de Sézanne, ) où pendant une semaine les fanas campaient sur le terrain, dans une sorte de communion vol libre , la base OTAN et ses structures plus ou moins abandonnées s'y prêtaient .

Les Anglais avaient déjà commencé à coloniser les hôtels et restaurants alentours .....et les repas de clôture , se terminaient tard dans la nuit , que dis-je tôt le matin , avec pour certains la g...de bois , ayant abusé de la sangria .....en entrée.

Et d'un coup cette belle  
rencontre s'arrêta, faute  
d'organisateurs .....

Alors l'intérêt se reporta du côté du Poitou, où Michel Quintard releva le défi, pour lancer les Journées Internationales du Poitou.



....dans les champs d'Assais et le périmètre de son collège ....Trois ans plus tard , les thouarsais prirent la succession avec un déplacement dans la plaine de Noizé.....

Une légende venait de naître ...elle dure encore aujourd'hui ...

Même les championnats du monde sont venus par là en 1987, consacrant quelques grands noms de l'époque : Bob White (F1B ) V. Chop ( F1A ) et E. Verbitsky ( F1C ) ( voir les numéros Vol Libre Saga CCCP

Tenir pendant trente ans, sur un concours, maintenant haut lieu de la coupe du monde , n'est pas une mince affaire ...il faut des personnages bien trempés pour mener en continuité une telle organisation, à la fois sportive et logistique .

Une équipe sans faille suivant l'évolution dans le temps ..qui passe .

Moncontour fut longtemps le lieu de rassemblement de tous ceux qui volaient et campaient ....en communion avec le vol libre . De nombreuses histoires drôles , et parfois moins drôles y ont trouvé leur origine , un livre suffirait-il ?

Le club de Thouars , avec les Boissimon , Roux , Reverault et autres ...à la tête a su maintenir le haut niveau du concours et s'adapter à toute évolution.....On ne peut que féliciter toute l'équipe , pour le chemin parcouru et l'énorme travail accompli ....

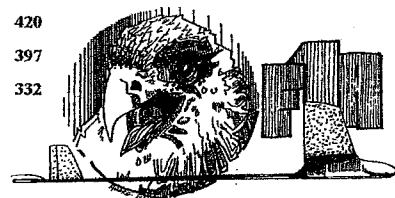
Cette année donc , pour son anniversaire , dans un été quasiment pourri , l'anniversaire profita de conditions météo ,des plus classiques pour le Poitou : beau temps , chaud ( supportable ) avec vent en début d'après midi .....pour les deux jours et la remise des prix .

La participation fut un succès P. 10835

45 BÖCKLE Bernd	GER	68	152	180	180	180	180	180	1120
46 JACK Richard	GBR	210	180	115	180	74	180	180	1119
47 GRUENEIS Manfred	AUT	210	180	180	142	156	65	180	1113
48 DE BOER Pieter	NED	210	180	180	180	180	0	180	1110
49 TRIBE Peter	GBR	210	180	180	0	180	175	180	1105
50 JACK Alan	GBR	210	104	180	180	65	180	180	1099
51 DILLY Martin	GBR	156	180	180	98	121	180	178	1093
52 BEST Kristine	AUS	156	180	149	180	180	62	180	1087
53 MORGAN Vin	AUS	210	180	152	157	180	180	7	1066
54 PERRY Peter	GBR	178	180	143	180	180	116	58	1035
55 MARCHAND Antoine	FRA	101	180	180	159	124	180	111	1035
56 CRISP Andrew	GBR	127	180	180	180	180	180	2	1029
57 DRAPEAU Ameline	FRA	158	92	139	180	160	180	114	1023
57 KAMP Wilhelm	AUT	75	153	138	138	180	159	180	1023
59 RAPIN François	FRA	128	121	180	180	180	50	180	1019
60 DUJARDIN Frédéric	FRA	183	45	180	32	180	180	180	980
61 WILKENING Fritz	GER	210	129	170	180	180	31		900
61 SION Bertrand	FRA	189	136	0	180	112	103	180	900
63 BOCHET Bernard	FRA	198	180	101	180	180			839
64 SCHIAVI Gérard	FRA	206	163	180	90	180			819
65 POURIAS Fabien	FRA	178	180	105	180		140		783
66 NICHOLSON Tim	GBR	210	180	180	180				750
66 FOUQUET Pierre Edouard	FRA	56	180	180	37	117	180		750
68 CHAMPION Robert	FRA	184	180	180	180				724
69 COOPER John	GBR	210	180	133	180				703
70 MACHEFERT Samuel	FRA	125	165	180	180				650
71 THOREAU Gaël	FRA	151	65	180	180				576
72 POWWETSEN Stephan	NED	97	128	180	148				553
73 BREEMAN Sander	BEL	210	180	149					539
74 BACHMANN Gottfried	SUI	210	180	145					535
75 SCHODER Hans	SUI	198	180	127					505
76 DARMON Stuart	GBR	203	125	56					384

## F1B

1 SILZ Bernd	GER	1320	300	420					
2 ZERI Anselmo	NED	1320	300	397					
3 VAN HOORN Henk	NED	1320	300	332					
4 RUYTER Pim	NED	1320	242						
5 MORREL Roger	USA	1320	240						
6 ULDERINK Richard	NED	1320	201						
7 TEDESCHI Serge	FRA	1320	197						
8 SCHODER Hans	SUI	240	171	180	180	180	180	180	1311
9 BARBERIS Didier	FRA	226	180	180	180	180	180	180	1306
10 BILLAM Adam	GBR	240	180	180	180	161	180	180	1301
11 PISERCHIO Robert	USA	240	176	154	180	180	180	180	1290
12 PICOL Michel	FRA	240	180	148	180	180	180	180	1288
13 TRUMPF Rudolf	SUI	240	180	180	180	180	138	180	1278
14 CHENEAU Jean Claude	FRA	240	177	180	180	180	180	140	1277
15 MARQUOIS Léa	FRA	240	180	173	180	180	127	180	1260
16 MATHERAT Georges	FRA	216	180	135	180	180	180	180	1251
17 CRINS Erik	NED	240	180	180	110	180	180	180	1250
18 KOLIC Ivan	SEB	240	180	167	180	180	110	180	1237
19 CHAPMAN Christopher	GBR	240	129	180	180	180	141	180	1230
19 GREAVES David	GBR	240	180	180	180	180	90	180	1230
21 LUCASSEN Roel	NED	240	180	180	139	180	180	126	1225
22 VOSKENS Frans	NED	240	152	105	180	180	180	180	1217
23 MARQUOIS Benjamin	FRA	240	180	160	180	88	180	180	1208
24 WILLEMSSEN Gerard	NED	240	180	180	62	180	180	180	1202
25 MORGAN Leigh	AUS	183	180	128	180	160	180	180	1191
26 FEIJTH Wim	NED	240	180	180	180	114	106	180	1180



27 FAASSEN Michiel	NED	240	180	100	150	180	180	119	1149
28 GREIMEL Véréna	AUT	223	86	180	103	180	180	180	1132
29 RAPIN François	FRA	185	138	180	180	180	180	80	1123
30 MORANDINI Wilfried	FRA	77	180	180	180	180	90	180	1067
31 COETSIER Noud	NED	232	180	180	180	113	180	0	1065
32 VAN BEDE Ton	NED	102	180	180	73	180	162	180	1057
33 BUISSON Guy	FRA	240	108	116	31	180	180	180	1035
34 EVATT Michael	GBR	105	180	114	92	180	180	180	1031
35 BILLAM John	GBR	156	167	180	7	0	0	0	510

## F1C

1 WATSON Peter	GBR	1320	300	420	458				
2 FAUX Ken	GBR	1320	300	420	405				
3 TRUPPE Reinhard	AUT	1320	300	398					
4 ROUX Alain	FRA	1320	247						
5 BAILEY John	GBR	1320	140						
6 REVERAULT Michel	FRA	201	180	180	180	180	180	180	1281
7 JACK Alan	GBR	240	180	180	180	135	180	180	1275
8 GRETTER Claus	GER	240	180	129	180	180	180	180	1269
9 MARROT Pierre	FRA	240	180	180	180	180	180	122	1262
10 SYCHOV Volodimir	SLO	240	180	180	180	99	180	130	1189
11 NYHEGN Henning	DEN	179	157	180	180	180	180	91	1147
12 YAMASAKI Atae	JPN	240	180	180	3	180	180	180	1143
13 DE BOER Pieter	NED	240	180	125	150	173	85	167	1120
14 SYCHOVA Svetlana	UKR	240	167	180	163	109	0	0	859

### PLANEUR F1A Juniors

1 MARCHAND Antoine	FRA	101	180	180	159	124	180	111	1035
2 FOUQUET Pierre Edouard	FRA	56	180	180	37	117	180		750
3 MACHEFERT Samuel	FRA	125	165	180	180				650

### PLANEUR F1A Dames

1 BEST Kristine	AUS	156	180	149	180	180	62	180	1087
2 DRAPEAU Ameline	FRA	158	92	139	180	160	180	114	1023

### WAKEFIELD F1B Juniors

1 ULDERINK Richard	NED	1320	201						
2 BILLAM Adam	GBR	240	180	180	180	161	180	180	1301

### WAKEFIELD F1B Dames

1 MARQUOIS Léa	FRA	240	180	173	180	180	127	180	1260
2 MORGAN Leigh	AUS	183	180	128	180	160	180	180	1191
3 GREIMEL Véréna	AUT	223	86	180	103	180	180	180	1132

peu moindre que d'habitude - championnats d'Europe Juniors en Serbie .

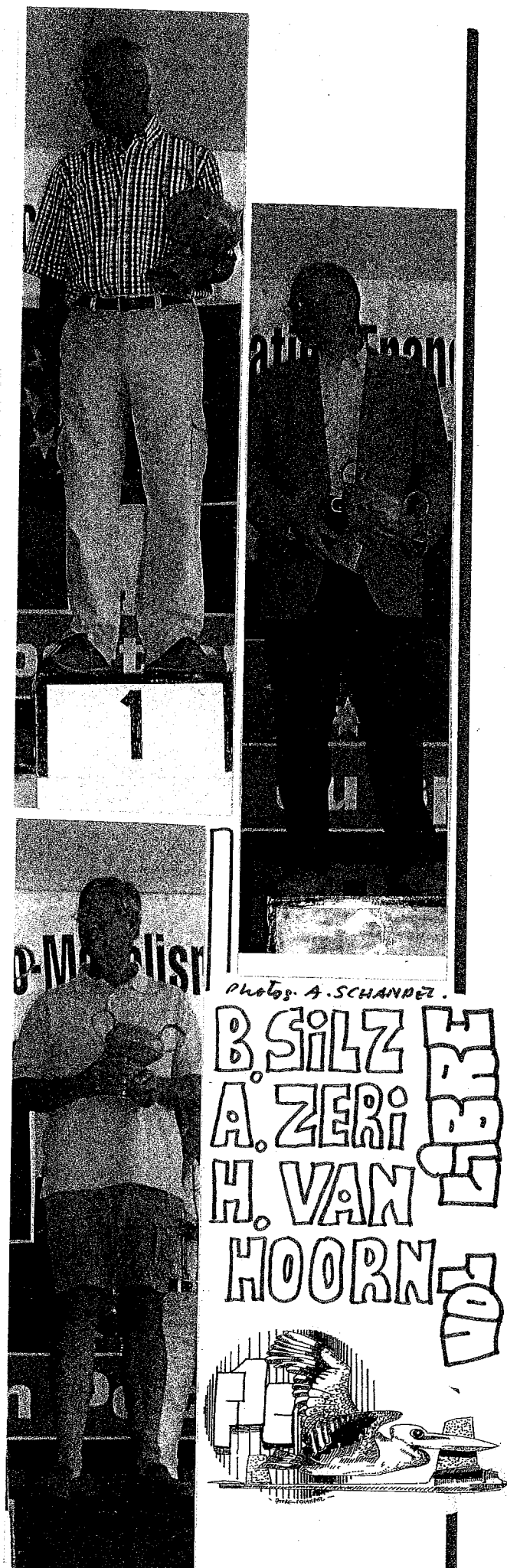
La première journée F1B et F1C , vit une participation très moyenne, avec des vainqueurs très connus , plus particulièrement en F1B avec un duel maintenant habituel , SILZ ( GER ) et ZERI ( NL ) . On ne sait plus très bien qui détient le plus grand nombre de victoires ,

Zeri peut-être ...ce jour ce fut SILZ .

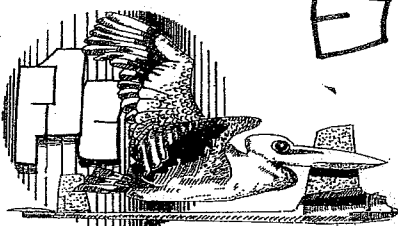
En planeur , samedi , le nombre de participant fut un peu plus élevé ....

La remise des prix , à Pas de jeu , fut marquée par , une reconnaissance particulière et personnelle à tous ceux qui dans les trente ans de Poitou ont apporté une pierre à l'édifice ...geste sympathique

10835



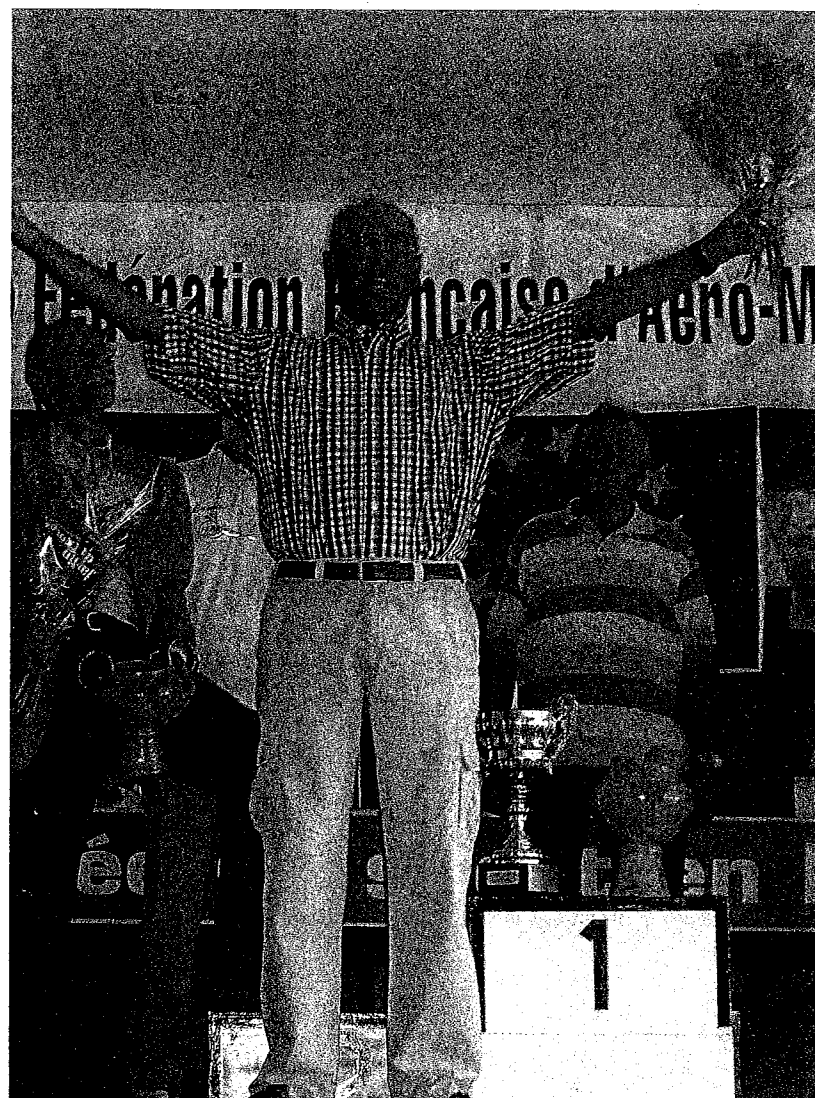
PHOTOS A. SCHANDER.  
B. SILZ  
A. ZERI  
H. VAN  
HOORN





# POITOU 30 ANS B. SILZ

photo A. SCHÄNDEL



SO EIN TAG SO  
WUNDERSCÖN WIE  
HEUTE SO EIN TAG DURFTE NICHT  
VERGEHN....

\*"UNE JOURNÉE AUSSI MERVEILLEUSE  
QU'AUJOURD'HUI, UNE TELLE JOURNÉE  
NE DEVAIT JAMAIS PASSER...."

CHANSON ENTONNÉE PAR LE  
VAINQUEUR EN F1 B. BERND  
SILZ (GER.) C'EST UN RÉCIDIVISTE  
CAR DÉJÀ EN 2006 IL ÉTAIT  
PREMIER. IL EST EN TRAIN PEU  
N. PEU DE CONQUÉRIR L'EMPIRE  
D'ANSELMO ZERI. - 2<sup>ème</sup> CETTE  
ANNÉE

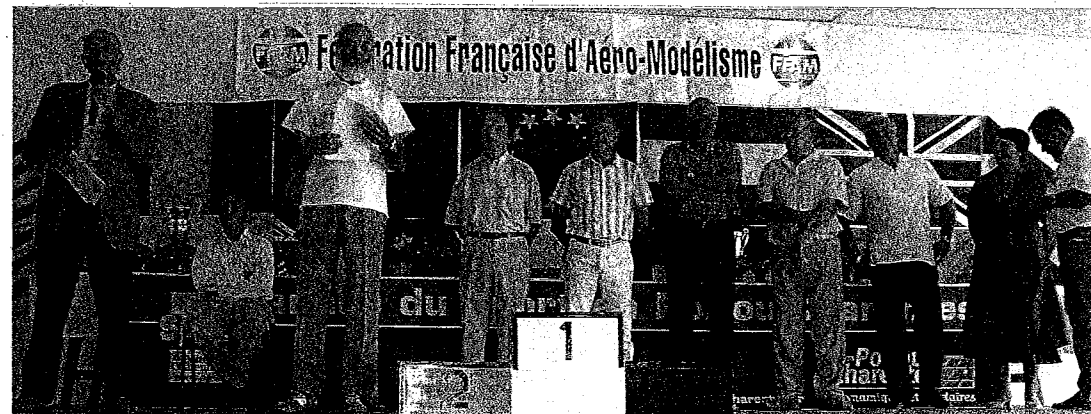
NOTONS EN PASSANT QUE SILZ  
FAISAIT PARTIE D'UNE CÉLÈBRE  
CHORALE DE RAYENCE TRÈS  
CONNUE POUR SES INTERPRE-  
TATIONS LORS DES GRANDES  
FÊTES DU CARNAVAL RHENAN.

\*B. SILZ ZUM DRITTEN MAL, SIEGER  
IM POITOU! UND DIES VOR ANSELMO  
ZERI DER ETWA ACHT MAL AUF  
DEM 'ÖBERSTEN TREPPCHEN STAND.  
"SO EIN TAG SO WUNDERSCÖN  
WIE HEUTE.... KÖNNTE DER  
MEISTERSANGER AUSTIAINZ MIT  
VOLLER BRUST ANSTIMMEN...."

\*A L'OCCASION  
DU TRÉNTIÈME  
ANNIVERSAIRE  
DU POITOU UN  
CERTAIN NOMBRE  
DE PERSONNES  
FURENT CITÉES  
ET HONORÉES,  
POUR LEUR  
PARTICIPATION  
PASSÉE OU PRÉ-  
SENTE AU CON-  
COURS CÉLÈBRE  
DU POITOU.

MICHEL REVE-  
RAULT FAIT ICI  
L'APPEL DEVANT  
UN PARTERRE DE  
NOTABLES ET  
ZERI QUI FAIT  
OFFICE DE TRA-  
DUCTEUR -  
LE PRÉSIDENT  
D'HONNEUR  
BOISSIMON ASSIS  
ÉCOUTE AVEC ÉMOTION ET ATTENTION LES DIFFÉRENTS DISCOURS.

\*PREISVERTEILUNG IN ABHÄNGIGKEIT DES SPIELGESCHICKS. - MICHEL REVERAULT UND ANSELMO  
ZERI VERLEIHEN ZUM 30STEN POITOU URKUNDEN AN PERSONEN DIE IN  
VERGANGENHEIT UND HEUTE DARZU BEITRUGEN DIESEN WETTBEWERB  
AUF HOHEM NIVEAU ZU HALTEN. J. BOISSIMON, EHRENPRESIDENT, WORT  
SITZEND ZU.



## AERO MODELISME THOUARS POITOU

# NoCal

### Compléments...

Le précédent article NoCal donnait un plan de modèle pour extérieur... reconnaissable à une structure renforcée. Un déthermalo était même prévu : aile pivotant sur son BF, et BA relevé, actionnement par mèche. A vous de voir... A noter que les plans sont souvent réduits à un minimum, sans les détails que tous les aficionados connaissent...

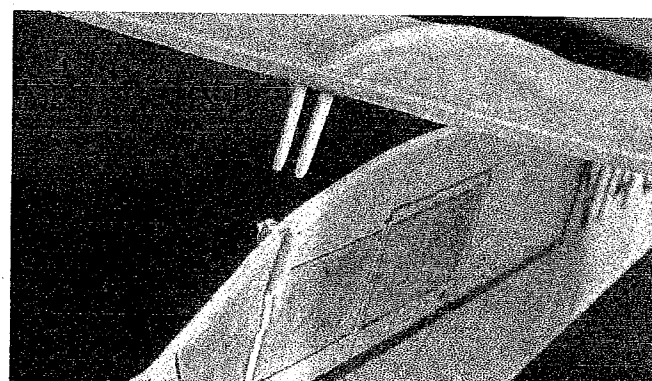
Les extraits suivants piqués sur Internet concernent plutôt des modèles indoor, au poids assez travaillé...

### Jhood

Une bonne chose chez les NoCal : la construction est vraiment rapide... Et toutes les parties sont terminées sur le chantier. Ma cellule sans moteur ni entoilage fait environ 2 grammes. Le tube porte-moteur devrait faire 1 gramme. Et le tout entoilé Esaki environ 6 grammes.

### Hatz Lyman

J'ai vu quelque part un Hosler Fury avec l'aile réglable en incidence, fixée dans des tubes papier.



### J. Barker

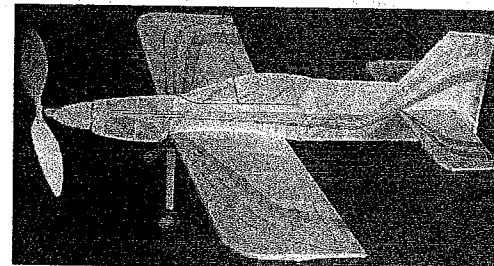
Mon vieux Fike a une fixation de ce genre, toujours alerte après 10 ans de service. De chaque côté du fuselage sont collés deux tubes papier, au BA et au BF. Dans chacun des quatre se glisse un téton (vertical) fixé à l'aile.

### Quelques cellules à succès :

Typhon, Hostler Fury, Cessna CR3 racer, Shinden canard, Corsair, Texan, Miles Libellula, P47, GeeBee mod.D, B25, Sukhoi27, un certain nombre de bimoteurs... et un essai de Rotodyne absolument dingue : bimoteur, rotor 4 pales, 21 g tout de même et sans caout. -- Temps de vol divulgués : 100 s, 120 s et plus sous 10 mètres de plafond, un vol exceptionnel a atteint 230 s par le super spécialiste Michael Heinrich.

### Maurice

J'ai laissé tomber le cintrage de baguettes mouillées : à mon avis trop de stress dans la structure et ça affaiblit le balsa. Je préfère coller des secteurs de 1,5 mm qui seront évidées ensuite à l'emporte-pièce. Ces secteurs semblent renforcer l'ensemble de la structure, pour très peu d'ajout de poids. En général je ponce la structure à la section inférieure... construction 1,5 mm et ponçage à 1,0 mm. Dérive et stab à 0,8 mm. On peut avoir une structure en dessous de 1 g. -- Le plané de mon B25 est tout-à-fait sympathique. Planés d'essai de tous mes modèles sans l'hélice, afin de noter toutes les particularités. Une fois ceci fait, il n'y a plus guère de problème au moteur.



### Une vidéo : le Cessna racer en vol

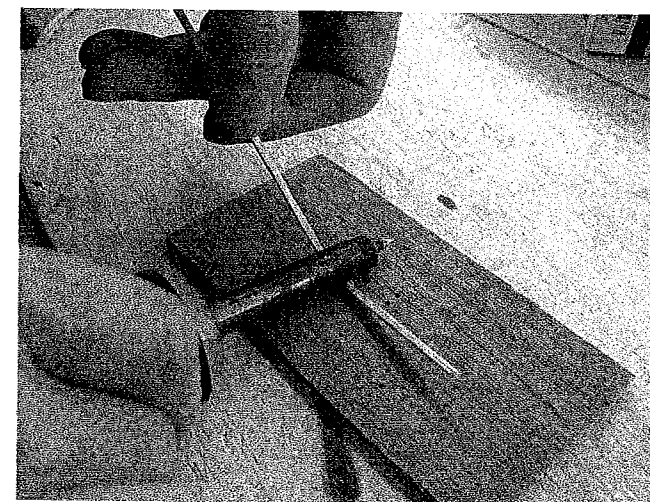
video.google.com.au/  
videoplay?docid=5072216477987866360  
(pour qui ne connaît pas trop : taper les 2 lignes ci-dessus sans intervalle dans la fenêtre d'adresse).

### J. Barker

J'ai construit mon Hosler Fury avec seulement 305 mm d'envergure, parce que la longueur du fuselage rendait un grand taxi inapte à virer dans ma salle trop petite. Structure nue 4,2 g, il faudra 7 dm² de papier, soit environ 0,8 g - et je pense m'en sortir à quelques 5,5 g total.

### Paul Bradley :

Comment cintrer des lisses balsa ?  
Voir : <http://www.parmodels.com> Cliquer : Some Techniques... puis : A technique for wet forming...  
L'anglais vous fait hurler ? Cliquez donc sur chacune



des photos, vous aurez un agrandissement fort suggestif. La partie voulue des baguettes est mouillée (fréquemment) à l'eau, on pose dessus le manche (enfin, le tube métal qui tient le fer...) d'un fer à souder 25 watt, ça donne de la vapeur qui facilite le cintrage même sur très petits diamètres.



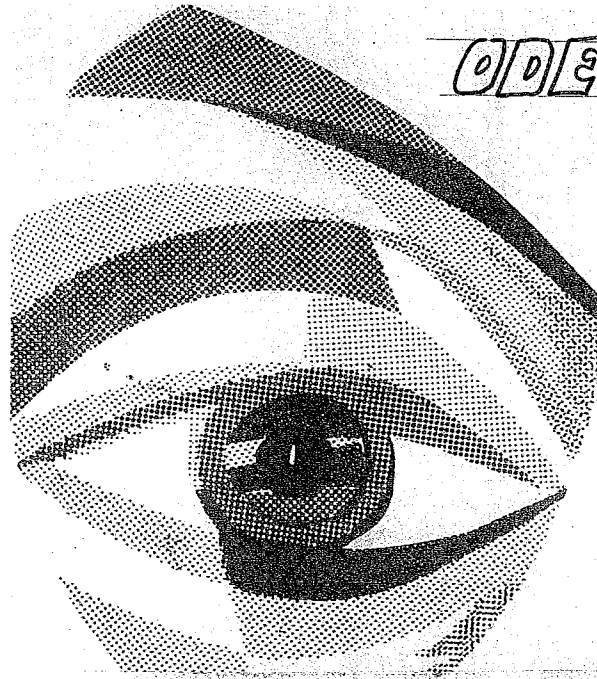
# ODESSA EN MONDE 2007



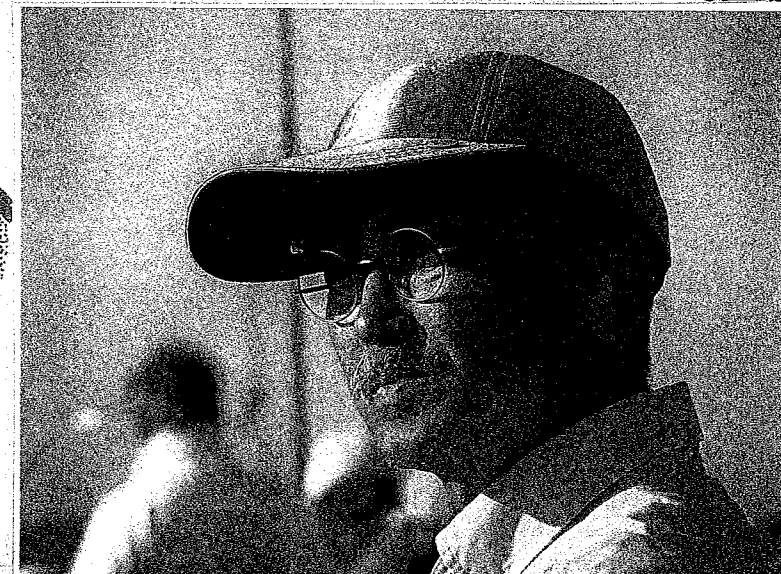
## REPORTAGE PHOTOS F. NIKITENKO



10838



# ODESSA ODESSA ODESSA



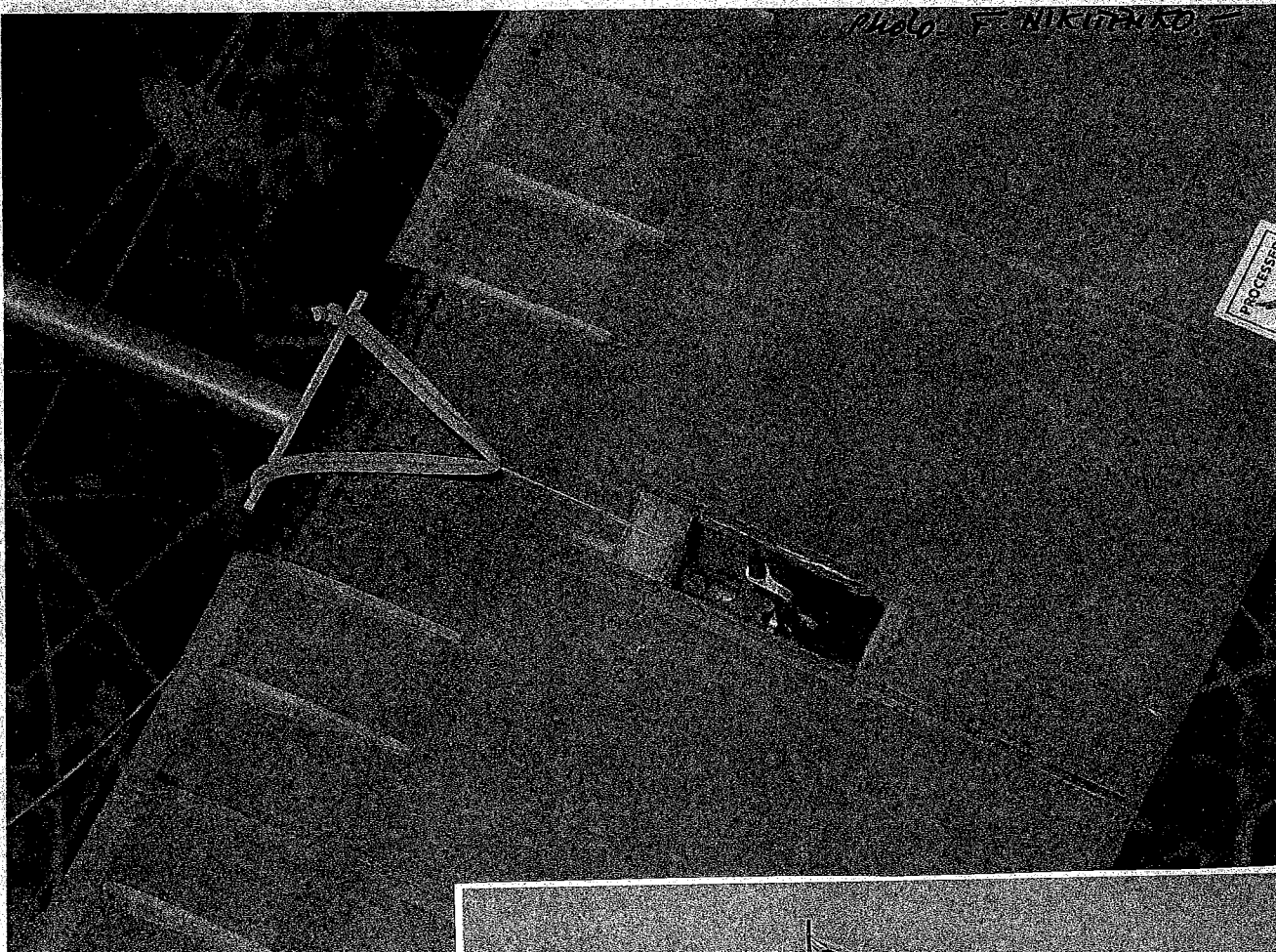
DUALO. F. NIKITENKO.

- \* EST-CE LE RETOUR DES ASIATIQUES SUR LE DEVANT DE LA SCENE ?  
TOUJOURS EST-IL QUE CHINOIS ET COREENS EN COMPAGNIE DES JAPONAIS, POINTENT A NOUVEAU DANS LES CHAMPIONNATS DU MONDE A HAUT NIVEAU. - LES JAPONAIS ONT, MEME REUSSE, EN FIB, A RAVIR LA PREMIERE PLACE AUX UKRAINIENS.
- NUL DOUTE QUE CES PAYS, VONT REPRENDRE LA PLACE QU'ILS AVAIENT JAMIS !
- ILS APPORTENT AUSSI, SUR LE TERRAIN UN CERTAIN EXOTISME QUI EVEILLE TOUJOURS LA CURIOSITE. - LES FEMMES JAPONAISES, PORTENT TOUJOURS UNE TENUE "ANTI-SOLEIL" POUR ENTRETEENIR LEUR PALEUR.
- \* IST ES DIE RÜCKKEHR DER ASIATEN AUF DIE FREITFLUGBÜHNE?  
INNERHIN SIND CHINESEN - KOREANER - JAPANER, WIEDER AUF FORDEREN PLÄTZEN. IN FIB HABEN DIE JAPANER DEN HAHNSCHATSTITEL GEHOLT !
- SIE BRINGEN AUCH EINIGE EXOTISCHE FARBEN AUF DAS GELANDE. BESONDERS AUFFAUEND, DIE SONNENSCHREKEN FRAUEN. SIE LIEBEN DIE BLEICHGESICHTE !

10839

FRIBI 70N





\*GROS PLAN SUR LA PARTIE CENTRALE D'UN STABULO MODERNE. - UTILISATION DE CARBONE POUR LE SEUL LONGERON (TUBE), POUR LES RENFORTS AUX POINTS D'ATTACHE ET POUR LE BORD DE FUTE - A REMARQUER LA FENETRE CENTRALE PERMETTANT LE BON FONCTIONNEMENT DU MECANISME VARIATIONS D'INCIDENCE - REVETEMENT MYLAR TRANSPARENT. ENSEMBLE SOBRE ET PRESENT EXCELTE -

\*MITTELSTÜCK VON EINEM MODERNEN HÖHENLEITWERK. GUT ZU ERKENNEN DIE KÖHLEN TEILE, DIE SAUBER EINGEBAUT SIND. - ZU BEMERKEN KLEINES FENSTER IN DER MITTE DAS DEN FREIEN ABLAUF DER EINZELNEN VERSTELLUNGEN ERLAUBT.

\*VUES SUR LE TERRAIN DE LA COMPETITION. - DRAPEAUX AU VENT ET FORTE CONCENTRATION HUMAINE SUR LA LIGNE DE DEPART.

\*BILDER AUF DEM GELANDE. FAHNEN WEHEN IM WIND. LEUTE DRÄNGEN SICH AUF DER STARTLINIE. INTENSIVE TÄTIGKEIT IST ZU ERKENNEN.

ODESSA -  
ODESSA -

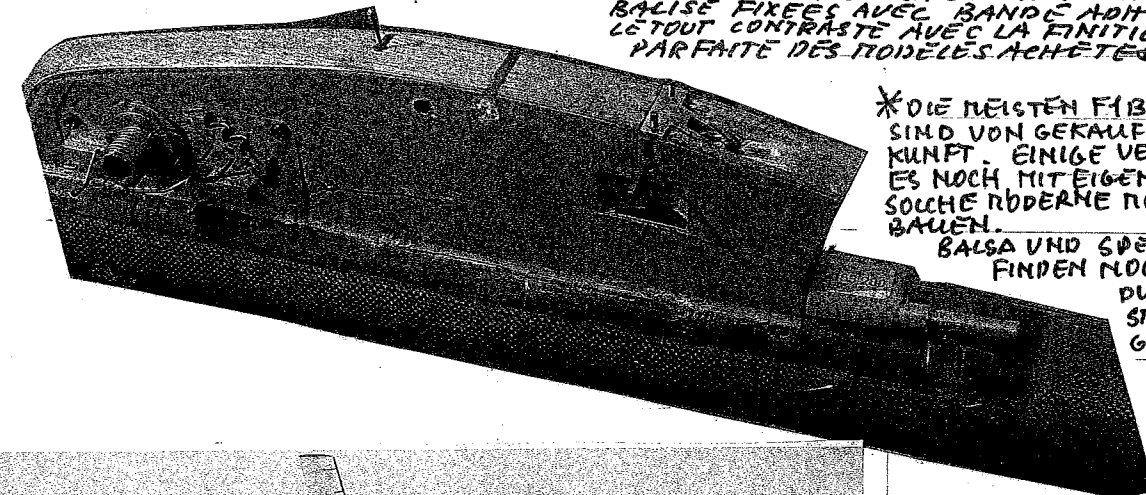


10840

photo F. NIKITENKO -

## ODESSA - ODESSA -

\*SI D'UNE MANIERE GENERALE DANS LA CATEGORIE FIB LA PRESQUE TOTALITE DES MODELES UTILISES EST D'ORIGINE "PRET A VOLER" IL RESTE QUELQUES CONCURRENTS QUI TOUT EN INSTALLANT, TOUTES LES FONCTIONS MODERNES RESTENT ENCORE DANS UN ASSEMBLAGE, PERSONNEL ET "ARTISANAL". ICI CASANE EN Balsa ET CTP, CASANE ET BALISE FIXEES AVEC BANDE ADHESIVE - LE TOUT CONTRASTE AVEC LA FINITION PARFAITE DES MODELES ACHETES.



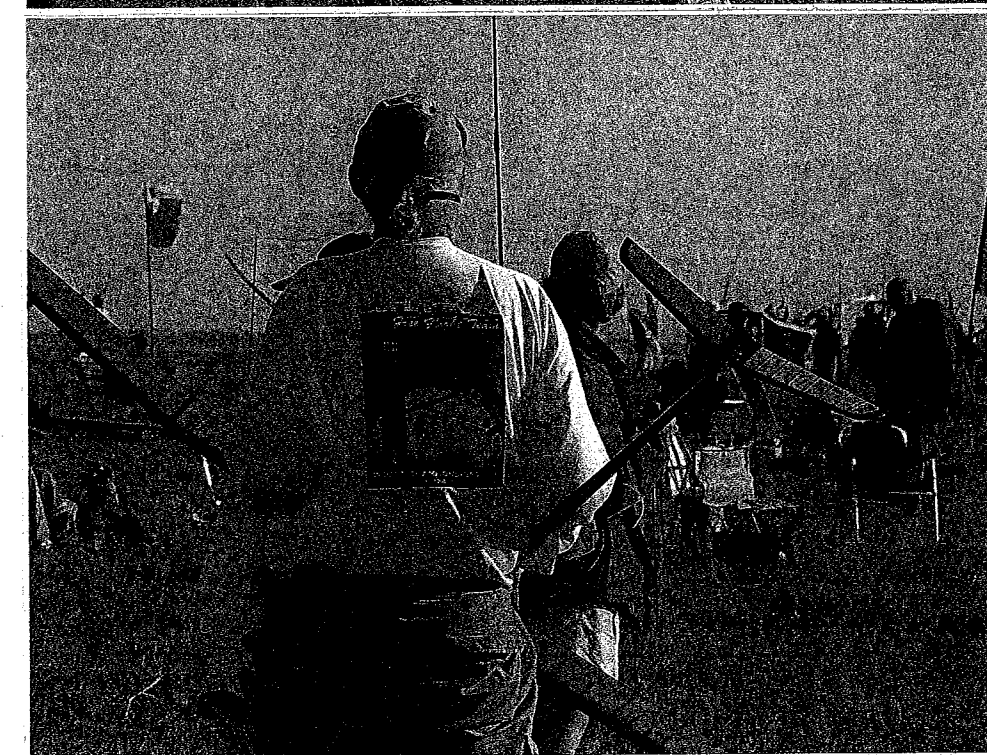
\*DIE MEISTEN FIB MODELE SIND VON GEKAUFTER HERKUNFT. EINIGE VERSUCHEN ES NOCH MIT EIGENER "KUNST" SOLCHE MODERNE MODELE ZU BAUEN. Balsa UND SPERRHOLZ FINDEN NOCH ANWENDUNG - KLEBE STREIFEN GLEICHFALLS.



\*PETITE VISITE DANS LE CAMP DE L'EQUIPE FIB D'ITALIE - MODELE DE FACTURE UNIVERSELLE MONOTYPE, ALORS QUE NOUS ARRIVONS DANS LE TEMPS LA BEAUTE ET L'ORIGINALITE DES REALISATIONS, RAREES ET EN MENTELLE DES TRANS-ALPINS.

\*IM FELD DER ITALIENER - UNIVERSAL FIB MODELL WIE DIE MEISTEN AUF DER W.M. VOR ZEITEN BEWUNDERTEN WIR DIE MASCHINEN DER ITALIENER. - ELEGANT UND ORIGINALITÄT WAREN BEI INNHEN VERBEREITET. .... JETZT AUCH MONOTYP..

\*JE VOUDRAIS ENCORE UNE FOIS SOULIGNER L'IMPORTANCE ET LA QUALITE DU REPORTAGE PHOTOS DE FRED. NIKITENKO SUR CES CHAMPIONNATS DU MONDE A ODESSA. - REPORTAGE COLOSSALE ET D'UNE VARIETE EXTRAORDINAIRE DANS TOUTS LES DOMAINES QUI ILLUSTRENT NOTRE ACTIVITE. TECHNIQUE, CLIMAT, HUMAINE, ARTISTIQUE SPORTIVE, ET MEHE TOURISTIQUE. TOUT CELA TEMOIGNE D'UNE PRESENCE ET DE LA CONNAISSANCE DE LA MATIERE ET DU TERRAIN. CHAPEAU! "NIKI"



10841

ODESSA -



# CHAMPIONNATS DU MONDE FIE

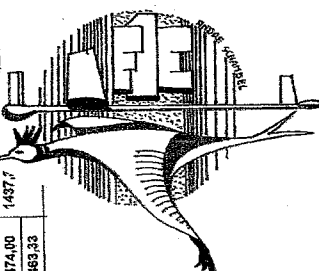
Place	Name	Nat.	1 Round		2 Round		3 Round		4 Round		5 Round		Total %
			Sec.	%	Sec.	%	Sec.	%	Sec.	%	Sec.	%	
1	Adrian Sacan	ROU	300	100	300	100	300	100	300	100	300	100	600,00
2	Mateusz Kanczok	POL	300	100	300	100	300	100	282	94,34	300	100	487,34
3	Armin Mang	AUT	300	100	285	95	300	100	263	87,67	300	100	479,34
4	Peter Berna	HUN	288	96	284	94,67	300	100	252	84	300	100	468,00
5	Vojtech Ludvig	CZE	300	100	230	76,67	270	90	300	100	300	100	468,00
6	Krzysztof Jezewski	POL	185	61,67	235	78,34	254	84,67	300	100	300	100	465,00
7	Mihnea Niculescu	ROU	238	79,34	254	84,67	300	100	284	94,67	300	100	462,01
8	Guillaume Vaucelles	FRA	300	100	276	92	280	93,34	250	83,34	300	100	462,01
9	Cristian Andrist	SLO	300	100	264	88	300	100	217	72,34	281	93,67	447,34
10	Alexandre Trachez	FRA	273	91	245	81,67	282	94,00	222	74	300	100	444,01
11	Dominka Dmítova	SVK	281	93,67	210	70	295	98,34	240	80	300	100	442,01
12	Cludia Satoru	ITA	270	90	228	76,34	273	91	300	100	238	79,33	435,67
13	Julia Maria Petcu	ROU	233	77,67	300	100	250	83,34	219	73	300	100	434,01
14	Zbigniew Beniaz	POL	195	65	300	100	300	100	300	100	208	69,33	433,66
15	Andrea Marchiori	ITA	139	46,34	300	100	300	100	260	86,67	300	100	433,01
16	Dominka Andrist	SLO	167	55,67	239	79,67	300	100	275	91,67	300	100	427,01
17	Jakub Malasek	SVK	57	19	273	91	280	93,34	300	100	300	100	403,34
18	Serai Kias Dorofiya	HUN	78	25,34	293	97,67	84,34	28,34	300	100	300	100	392,35
19	Aurelie Trachez	FRA	300	100	3	1	300	100	253	84,34	300	100	385,34
20	Josef Filip	CZE	200	66,67	203	67,67	285	95,00	210	70	248	82	384,66
21	Jakub Dmla	SVK	166	55,34	130	43,34	289	96,34	282	94	273	91	380,02
22	Zoltan Garmolyi	HUN	300	100	300	100	105	35	127	42,34	192	64	341,34
23	Matthias Soren	GER	239	79,67	300	100	40	13,34	79	26,34	300	100	319,35
24	Jan Winkler	CZE	192	64	131	43,67	44	14,67	156	52,00	300	100	231,01

Place	Team Name	Competitors	1 Round		2 Round		3 Round		4 Round		5 Round		Total Score	%
			Sec.	%	Sec.	%	Sec.	%	Sec.	%	Sec.	%		
1	ROMANIA	Adrian Sacan, Mihnea Niculescu, Krzysztof Jezewski	233	77,67	300	100	250	83,34	219	73	300	100	500,00	434,01
2	POLAND	Mateusz Kanczok, Zbigniew Beniaz, Alexandre Trachez	195	65	300	100	300	100	300	100	208	69,33	1368,00	
3	FRANCE	Aurelie Trachez, Guillaume Vaucelles	300	100	276	92	280	93,34	250	83,34	300	100	1396,02	

# FIE

2007  
29 AOÛT  
TURDA  
ROUMANIE

SI SURTOUT LES CHAMPIONNATS D'EUROPE ET DU MONDE SENIORS ET JUNIORS LES PRESTATIONS FRANÇAISES ONT ÉTÉ ASSEZ DISCRETES. LA BONNE NOUVELLE, MAÏS EN ARRIVÉE EN DERNIÈRE MINUTE AVEC LE TITRE DE CHAMPION DU MONDE D'ALAIN ROUX EN FIE - VOL DE PENTE MAGNETIQUE TRÈS TRÈS LONGUE EN CONNU ET IGNORÉ EN FRANCE. ET D'UN COUP VOILA CETTE CATÉGORIE



Place	Name	Nat.	1 Round		2 Round		3 Round		4 Round		5 Round		Fly Off 1		Fly Off 2		Total %
			Sec.	%	Sec.	%	Sec.	%	Sec.	%	Sec.	%	Sec.	%	Sec.	%	
1	Alain Roux	FRA	300	100	300	100	300	100	300	100	300	100	386	100	386	100	500,00
2	Stanislav Kubit	CZE	300	100	300	100	300	100	300	100	300	100	199	100	199	100	500,00
3	Werner Ackermann	GER	300	100	300	100	300	100	300	100	300	100	181	100	181	100	500,00
4	Rene Pfister	SUI	300	100	300	100	300	100	300	100	300	100	147	100	147	100	500,00
5	Jean Luc Drapreau	FRA	300	100	300	100	300	100	300	100	300	100	37	100	37	100	500,00
6	Adrian Draghici	ROU	300	100	300	100	300	100	300	100	300	100					484,67
7	Karl-Heinz Riehlbusch	GER	284	94,67	300	100	300	100	300	100	300	100					480,67
8	Marian Popescu	ROU	300	100	300	100	300	100	272	90,67	300	100					480,67
9	Franklek Douvenc	CZE	288	96,34	300	100	300	100	300	100	300	100					480,34
10	Florian Draghici	ROU	300	100	284	94,67	300	100	300	100	300	100					480,00
11	Tom Jeager	USA	300	100	284	94,67	300	100	300	100	300	100					480,00
12	Anatole Berio	ITA	249	83	300	100	300	100	300	100	300	100					483,00
13	Piotr Szymanski	POL	245	81,67	300	100	300	100	300	100	300	100					481,67
14	Milan Marzec	SVK	245	81,67	300	100	300	100	300	100	300	100					481,67
15	Fritz Wang	AUT	241	80,34	300	100	300	100	300	100	300	100					480,34
16	Robert Siffert	USA	289	96,34	300	100	300	100	244	81,34	300	100					477,68
17	Jan Smrkal	SVK	300	100	300	100	300	100	224	74,67	300	100					474,67
18	Andrea Tschenz	SUI	300	100	300	100	300	100	244	81,34	278	92,68					474,00
19	Jean Marie Chabot	FRA	300	100	271	90,34	300	100	247	82,34	300	100					472,68
20	Claudio Bogliolo	ITA	300	100	281	93,67	277	92,34	254	84,67	300	100					470,68
21	Franciszek Kanczok	POL	300	100	289	96,34	300	100	215	71,67	300	100					468,01
22	Edith Mang	AUT	300	100	231	77	300	100	268	89,34	300	100					466,67
23	Jaromir Orel	CZE	300	100	250	83,34	300	100	248	82,67	300	100					466,34
24	Giuseppe Bario	ITA	248	82,67	280	93,34	300	100	300	100	300	100					466,01
25	Heinz Kraft	AUT	270	90	300	100	300	100	300	100	190	63,33					465,00
26	Henri Bleuer	SUI	300	100	300	100	300	100	300	100	174	58					463,33
27	Vojtech Zima	CZE	300	100	300	100	300	100	240	80	300	100					463,00
28	Josef Morgala	POL	282	94	300	100	300	100	231	77	300	100					463,34
29	Vince Morgan	USA	252	84	300	100	300	100	237	79	300	100					463,00
30	Jozsef Barina	HUN	300	100	212	70,67	300	100	176	58,67	300	100					462,00
31	Milan Valasek	SVK	268	89,34	300	100	282	94	238	79,34	187	55,68					458,00
32	Serai Kias Balazs	HUN	288	96	294	98	228	76,34	300	100	144	48					418,34
33	Doug Barrie	GBR	216	72	284	94,67	195	65	300	100	300	100					405,67
34	Jan Keyser	GER	81	27	211	70,34	300	100	300	100	300	100					397,34
35	Zoltan Demeter	HUN	249	83	46	15,34	188	62,67	300	100	300	100					320,01
36	Klaus Hofer	GER	189	63	277	92,34	56	18,67	242	80,67	19	6,33					261,07

Place	Team Name	Competitors	1 Round		2 Round		3 Round		4 Round		5 Round		Total Score	%
			Sec.	%	Sec.	%	Sec.	%	Sec.	%	Sec.	%		
1	ROMANIA	Marian Popescu, Adrian Draghici, Florian Draghici	300	100	300	100	300	100	272	90,67	300	100	490,67	1478,67
2	FRANCE	Alain Roux, Jean Marie Chabot, Jean Luc Drapreau	300	100	271	90,34	300	100	247	82,34	300	100	472,68	1472,68
3	SWITZERLAND	Rene Pfister, Andreas Tschenz, Heinz Bleuer	300	100	300	100	300	100	244	81,34	278	92,68	474,00	1437,7

DEPUIS PEU VENU AU PREMIER RANG AVEC UN TITRE DE CH. DU MONDE PAR EQUIPE IL A 2 ANS ET DAINTE MANT EN INDIVIDUEL - ALAIN ROUX QUI REMPLAÇAIT PIERRE CHANGSEBOURD FAIT A DONC ROUSSE UN COUP DE MAÎTRE - IL A DÉJÀ GAGNÉ 4 PIERRE ET UN A FAIT ÉCARTER AU PORTABLE LA "MAGNETIQUE" - L'ÉQUIPE DE FRANCE - ROUX - DRAPEAU - CHABOT - EST ENCORE SUR LE PODIUM AVEC LE BRONZE - BRAVO !

10842

# CHAMPIONNATS DE FRANCE ARZAY 2007

11-12-13  
08 07

## PLANEUR F1A

1	RAGOT	Emmanuel	137	LUDRES AIR MODELE	1290	300	244																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						</
---	-------	----------	-----	-------------------	------	-----	-----	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----



Les championnats de France 2007, une semaine après le concours international du Poitou, ont profité d'une météo toute aussi belle que celle du Poitou.

Entre les deux pour maintenir les craintes et le suspense, il pleuvait, pleuvait .....et les températures étaient automnales fraîches quoi.

Le terrain agricole de la commune d'Arzay (Isère) était connu par certains qui y avaient déjà concouru, lors d'un concours de sélection. La découverte de ce terrain est due à l'ami Georges Mathérat, qui réside à un jet de pierre des lieux. C'est là que depuis bien des années il essaie ses modèles.

L'utilisation de ce lieu dans le sud est de la France apporte, une variante agréable, à tous ceux qui sous les cieux, du sud, de l'est et du centre, ont très souvent de longues distances à parcourir pour rallier l'ouest, principalement

L'organisation logistique, à la base de la réussite d'un championnat était assurée par l'A.C. Romans. Disons le tout de suite : ce fut quasi parfait comme infrastructure, sortie du néant sur des champs de chaume.

## PLANEUR A1 F1H

1	MOREAU	François	137	LUDRES AIR MODELE	120	120	120	120	600
2	BERNARD	Edgar	90	CAEN AEROMODELES	111	120	120	120	591
3	CHAILLOU	Martin	698	SEVRES ANJOU MODELISME	168	120	120	120	588
4	RIGAULT	Mickaël	48	AEROMODELISME CLUB THOUARSAIS	120	120	103	120	583
5	BROCHARD	Georges	698	SEVRES ANJOU MODELISME	87	119	100	120	546
6	DUJARDIN	Frédéric	90	CAEN AEROMODELES	102	120	120	120	544
7	NEVERS	Romain	698	SEVRES ANJOU MODELISME	82	120	99	120	541
8	CANLER	Thierry	90	CAEN AEROMODELES	102	120	32	120	514
9	ROBERT	Jean	73	ASS AMICALE LAIQUE DE NERAC	78	120	68	120	506
10	UZUREAU	Emmanuel	698	SEVRES ANJOU MODELISME	56	82	120	120	498
11	BERNARD	Boris	90	CAEN AEROMODELES	92	120	120	120	489
12	CHEFGROS	Gérard	156	AC SAINTONGE ET AUNIS	83	95	66	120	484
13	COURTEILLE	Jean Pierre	90	CAEN AEROMODELES	89	72	64	120	465
14	MAROT	Ayméric	698	SEVRES ANJOU MODELISME	56	74	37	120	407
15	GUIBERT	Gaëtan	698	SEVRES ANJOU MODELISME	57	57	61	110	405
16	COFFIN	Olivier	698	SEVRES ANJOU MODELISME	44	119	60	36	379
17	TELLER	Bernard	698	SEVRES ANJOU MODELISME	49	54	66	120	354
18	MORICEAU	Bertrand	698	SEVRES ANJOU MODELISME	77	66	62	70	344
19	MARCHAND	Antoine	698	SEVRES ANJOU MODELISME	30	114	43	120	341
20	MARCHAND	Gabriel	698	SEVRES ANJOU MODELISME	96	82	0	0	178
21	RIGAULT	Eloïse	48	AEROMODELISME CLUB THOUARSAIS	52	85	39	0	176

## WAKEFIELD F1B

1	COUTINEAU	Paul	77	VOL LIBRE MONCONTOUROI	240	180	180	180	180	180	1320
2	TEDESCHI	Serge	333	AC DES LANDES	240	180	180	180	180	171	1311
3	CHENEAU	Jean Claude	156	AC SAINTONGE ET AUNIS	240	180	180	180	180	161	1301
4	RIGAULT	Eloïse	48	AEROMODELISME CLUB THOUARSAIS	218	180	180	180	180	180	1298
5	MARQUOIS	Emeline	77	VOL LIBRE MONCONTOUROI	205	180	180	180	180	180	1285
6	MARQUOIS	Gérard	77	VOL LIBRE MONCONTOUROI	234	180	140	180	180	180	1274
7	MORANDINI	Wilfried	077	VOL LIBRE MONCONTOUROI	240	180	180	180	132	180	1272
8	BUISSON	Guy	315	AC ROMANS SAINT PAUL	228	166	131	180	180	180	1245
9	PICOL	Michel	68	PARIS AIR MODEL	240	178	180	180	102	180	1240
10	MARQUOIS	Bernard	77	VOL LIBRE MONCONTOUROI	227	126	166	180	180	170	1229
11	DUCASSOU	François	333	AC DES LANDES	240	180	148	180	180	95	1203
12	BARBERIS	Didier	612	MAC DE MANDRES	191	180	180	180	159	126	1196
13	MARQUOIS	Michel	78	VOL LIBRE MONCONTOUROI	214	144	180	180	107	180	1185
14	MORANDINI	Stéphane	078	VOL LIBRE MONCONTOUROI	240	162	108	180	180	151	1182
15	RAPIN	François	75	AIR MODELE CHATEAUROUX	240	143	129	180	180	117	1169
16	MARQUOIS	Benjamin	77	VOL LIBRE MONCONTOUROI	240	180	180	180	59	140	1159
17	MARQUOIS	Léa	77	VOL LIBRE MONCONTOUROI	186	180	128	180	167	130	1151
18	MATHERAT	Georges	68	PARIS AIR MODEL	240	144	180	180	104	121	1149
19	BOIZIAU	Jacques	70	MAC DE LOIRE ATLANTIQUE	160	180	180	163	136	137	1136
20	CHARPENTIER	Nicolas	194	UA ORLEANS	148	135	112	90	180	144	989

## WAKEFIELD F1B JUNIORS

1	COUTINEAU	Paul	77	VOL LIBRE MONCONTOUROI	240	180	180	180	180	180	1320
2	RIGAULT	Eloïse	48	AEROMODELISME CLUB THOUARSAIS	218	180	180	180	180	180	1298
3	MARQUOIS	Emeline	77	VOL LIBRE MONCONTOUROI	205	180	180	180	180	180	1285
4	CHARPENTIER	Nicolas	194	UA ORLEANS	148	135	112	90	180	144	989

## MOTOMODELE F1C

1	ROUX	Alain	48	AEROMODELISME CLUB THOUARSAIS	240	180	180	180	156	180	1296
2	MASCARD	Henri	574	C A AIRBUS FRANCE TOULOUSE	240	180	180	133	180	180	1273
3	REVERAULT	Michel	48	AEROMODELISME CLUB THOUARSAIS	240	180	180	180	96	180	1174
4	BOUILLIER	Bernard	107	UAC BOURGES	171	180	89	144	180	180	1073
5	BRAIRE	Lucien	315	AC ROMANS SAINT PAUL	62	93	54	167	130	53	620

## PLANEUR CADETS

1	FERRAND	Martin	137	LUDRES AIR MODELE	480	148			
2	MOREAU	Thomas	137	LUDRES AIR MODELE	480	145			
3	GAUCHER	Arthur	183	MJC BRON	120	120	120	110	470
4	TIERCELIN	Sylvain	698	SEVRES ANJOU MODELISME	120	120	104	120	464
5	ECHIVARD	Cyrielle	612	MAC DE MANDRES	120	120	99	120	459
6	FOUQUET	Pierre Edouard	48	AEROMODELISME CLUB THOUARSAIS	120	120	73	120	433
7	MOREAU	Bastien	137	LUDRES AIR MODELE	120	60	120	120	420
8	CHAILLOU	Martin	698	SEVRES ANJOU MODELISME	120	92	120	81	413
9	ARRIEULA	Jérôme	580	ASS ALPHONSE PENAUD	45	120	120	120	405
10	MAROT	Aymeric	698	SEVRES ANJOU MODELISME	115	110	120	56	401
11	PARIS	Guillaume	90	CAEN AEROMODELES	62	74	120	120	376
12	AVOT	Arnaud	698	SEVRES ANJOU MODELISME	71	56	120	103	350
13	RAGOT	Emeline	137	LUDRES AIR MODELE	101	120	66	62	349
14	HORREAU	Pierre EtienN	698	SEVRES ANJOU MODELISME	86	59	103	27	275
15	HAMELIN	Julie	574	C A AIRBUS FRANCE TOULOUSE	88	56	60	46	250

10844

## PLANEUR JUNIORS

1	BERNARD	Boris	90	CAEN AEROMODELES	150	150	147	180	627
2	RIGAULT	Eloïse	48	AEROMODELISME CLUB THOUARSAIS	123	141	180	180	624
3	JACQUES GAGE	Thibaud	187	MJC BRON	135	150	142	138	565
4	MARCHAND	Antoine	698	SEVRES ANJOU MODELISME	132	150	80	180	542
5	FOURNIER	Simon	574	C A AIRBUS FRANCE TOULOUSE	150	121	180	85	536
6	COFFIN	Olivier	698	SEVRES ANJOU MODELISME	150	149	111	117	527
7	GUIBERT	Gaëtan	698	SEVRES ANJOU MODELISME	95	112	123	180	510
8	DE MARTINI	Amandine	186	MJC BRON	77	150	96	180	503
9	LELEUX	Philippe	574	C A AIRBUS FRANCE TOULOUSE	118	143	113	127	501
10	MACHEFERT	Samuel	686	I C A ROMANAIS	132	102	144	109	487
11	VAUCELLES	Guillaume	48	AEROMODELISME CLUB THOUARSAIS	150	105	135	94	484
12	CHARPENTIER	Nicolas	194	UA ORLEANS	150	84	180	52	466
13	MARQUOIS	Camille	77	VOL LIBRE MONCONTOUROI	50	68	180	148	446
14	BARBIER	Antoine	90	CAEN AEROMODELES	150	118	73	95	436
15	MAUSSON	Valentin	698	SEVRES ANJOU MODELISME	85	87	170	93	435
16	GAIDE	Edouard	698	SEVRES ANJOU MODELISME	33	135	73	180	421
17	BULTEL	Ayméric	50	U.A.LILLE R.TOURCOING	73	48	83	180	384
18	FIRMIN	Mathieu	50	U.A.LILLE R.TOURCOING	63	68	102	87	320

## CAOUTCHOUC CADETS

1	MAROT	Ayméric	698	SEVRES ANJOU MODELISME	120	120	120	120	480
2	ARRIEULA	Jérôme	580	ASS ALPHONSE PENAUD	118	101	120	120	459
3	MORANDINI	Julie	077	VOL LIBRE MONCONTOUROI	109	114	112	120	455
4	TISSEROND	Maxime	44	MAG 2S	92	120	120	120	452
5	LATY	Julien	249	TOULON MODELISME	120	25	120	120	385
6	FERRAND	Martin	137	LUDRES AIR MODELE	76	63	92	68	299

## CAOUTCHOUC JUNIORS

1	GUIBERT	Gaëtan	698	SEVRES ANJOU MODELISME	156	180	180	180	696
2	MARQUOIS	Camille	77	VOL LIBRE MONCONTOUROI	142	151	180	180	653
3	RIGAULT	Eloïse	48	AEROMODELISME CLUB THOUARSAIS	180	180	41	146	547
4	CHARPENTIER	Nicolas	194	UA ORLEANS	86	120	180	129	515

## PLANEUR SENIORS

1	DELAUSSUS	Alain	622	M J E P ISBERGUES	180	180	180	180	720
2	PIQUER	Joseph	333	AC DES LANDES	177	180	180	180	717
3	BRAUD	Lionel	574	C A AIRBUS FRANCE TOULOUSE	180	180	173	180	713
4	DONNET	Jacques	107	UAC BOURGES	172	180	180	180	712
5	SCHIAVI	Gérard	574	C A AIRBUS FRANCE TOULOUSE	148	180	180	180	688
6	RIGAULT	Mickaël	48	AEROMODELISME CLUB THOUARSAIS	140	180	180	180	680
7	COFFIN	Pierre Yves	698	SEVRES ANJOU MODELISME	180	180	122	180	662
8	BESNARD	Joël	137	LUDRES AIR MODELE	134	180	163	180	657
9	ROBERT	Jean	73	ASS AMICALE LAIQUE DE NERAC	180	180	180	115	655
10	TIERCELIN	Jean Marc	698	SEVRES ANJOU MODELISME	98	180	180	180	638
11	SOLANO	Angel	574	C A AIRBUS FRANCE TOULOUSE	180	180	96	178	634
12	BROCHARD	Georges	698	SEVRES ANJOU MODELISME	92	180	180	180	632
13	ECHIVARD	Didier	612	MAC DE MANDRES	180	180	180	90	630
14	BAILLY	André	973	M A C BEAUJOLAIS	109	160	180	180	629
15	MARQUOIS	Bernard	77	VOL LIBRE MONCONTOUROI	88	180	180	180	628
16	BERGE	Daniel	533	MC DE REVEL	180	78	180	180	618
17	JALLET	Yvon	77	VOL LIBRE MONCONTOUROI	120	180	180	135	615
18	MORICEAU	Bertrand	698	SEVRES ANJOU MODELISME	128	180	180	82	570
19	MEIGNOTTE	Raphael	50	U.A.LILLE R.TOURCOING	116	180	93	180	569
20	IMBERT	Sébastien	574	C A AIRBUS FRANCE TOULOUSE	132	180	180	67	559
21	REVERAULT	Michel	48	AEROMODELISME CLUB THOUARSAIS	180	180	72	126	558
22	RIGAULT	Grégory	48	AEROMODELISME CLUB THOUARSAIS	105	180	87	180	552
23	TEILLER	Bernard	698	SEVRES ANJOU MODELISME	145	144	82	172	543
24	BERGE	Yvan	574	C A AIRBUS FRANCE TOULOUSE	163	72	156	147	538
25	BUVAT	Michel	107	UAC BOURGES	53	111	180	180	524
26	FARRUGIA	Clément	73	ASS AMICALE LAIQUE DE NERAC	69	84	180	180	513
27	CHEFGROS	Gérard	156	AC SAINTONGE ET AUNIS	61	180	180	89	510
28	VERLEENE	Bruno	574	C A AIRBUS FRANCE TOULOUSE	94	53	180	180	507
29	NORGET	Daniel	243	AC D'EVREUX DES AUTHIEUX	104	119	89	180	492
30	GAUDIN	Louis	77	VOL LIBRE MONCONTOUROI	77	180	180	46	483
31	VILLENNIN	Karine	612	MAC DE MANDRES	105	180	180	0	465
32	LELEUX	Jacques	574	C A AIRBUS FRANCE TOULOUSE	180	114	75	76	445
33	PUJADE	Marcel	574	C A AIRBUS FRANCE TOULOUSE	119	115	77	128	439
34	SION	Jean Pierre	50	U.A.LILLE R.TOURCOING	91	76	90	180	437
35	MARCHAND	Gabriel	698	SEVRES ANJOU MODELISME	59	180	71	75	385



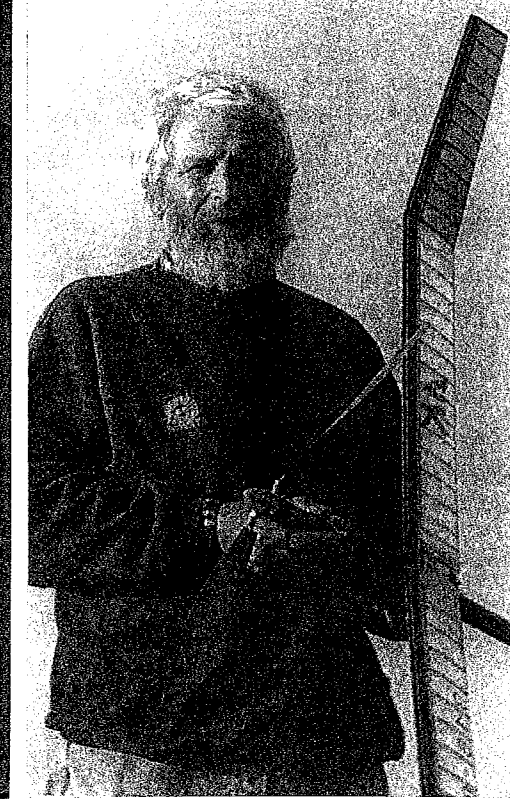
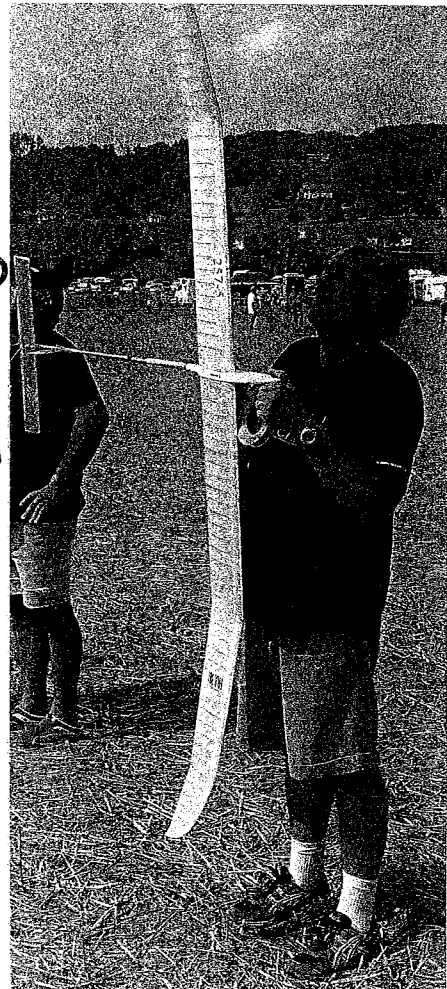


Photo. A. SCHANDER

10846

CAOUTCHOUC SENIORS				
1 BROUTIN	Doris	19	A C LENS	180 180 180 175 715
2 NERAUDEAU	Francis	426	A PONTOIS	180 161 180 180 701
3 MILLET	Henri Serge	44	MAG 2S	180 145 180 180 685
4 GUIDICI	Guy	566	MAC NICE ET DU SUD EST	180 180 180 134 674
5 LATY	André	249	TOULON MODELISME	131 180 180 180 671
6 DUPUIS	Louis	77	VOL LIBRE MONCONTOUROI	180 180 124 180 664
7 DREMIERE	Marc	50	U.A.LILLE R.TOURCOING	180 180 106 175 641
8 FOURNIER	Jean Marie	90	CAEN AEROMODELES	88 180 180 180 628
9 DELCROIX	Jacques	68	PARIS AIR MODEL	167 151 125 158 601
10 LEE-A-HING	Eric	249	TOULON MODELISME	164 161 115 140 580
11 PAILHE	Pierre	580	ASS ALPHONSE PENAUD	172 180 90 126 568
12 LAVENENT	Henri	31	A.M.PUJAUT	171 113 175 92 551
13 FRUGOLI	Jean Francis	814	MAC DE MARSEILLE	152 114 74 180 520
14 CERES	Pascal	178	AC LES GOELANDS	131 180 165 43 519

COUPE D'HIVER FIG				
1 FRUGOLI	Jean Francis	814	MAC DE MARSEILLE	600 240
2 MARQUOIS	Bernard	77	VOL LIBRE MONCONTOUROI	600 152
3 BESNARD	Annie	137	LUDRES AIR MODELE	600 91
4 NEVERS	Romain	698	SEVRES ANJOU MODELISME	120 120 116 120 120 596
5 MILLET	Henri Serge	44	MAG 2S	115 117 120 120 120 592
6 BROUTIN	Doris	19	A C LENS	120 110 120 120 120 590
7 DJIAN	Michel	68	PARIS AIR MODEL	120 120 108 120 120 588
8 LEE-A-HING	Eric	249	TOULON MODELISME	120 120 120 109 109 578
9 GALICHET	Antoine	68	PARIS AIR MODEL	96 120 120 120 120 576
10 CHENEAU	Jean Claude	156	AC SAINTONGE ET AUNIS	120 120 120 120 89 569
11 DUPUIS	Louis	77	VOL LIBRE MONCONTOUROI	120 120 120 108 92 560
12 MATHERAT	Georges	68	PARIS AIR MODEL	120 109 89 120 120 558
13 BODIN	Jean Luc	437	A.A.A.A	120 107 120 120 89 556
14 QUELLIER	Yann	249	TOULON MODELISME	98 120 120 103 113 554
15 MARROT	Pierre	68	PARIS AIR MODEL	120 120 120 108 83 551
16 MATHERAT	Louise	68	PARIS AIR MODEL	98 120 90 119 120 547
17 GRAVOUIL	Christian	698	SEVRES ANJOU MODELISME	120 84 102 120 120 546
17 BUISSON	Guy	315	AC ROMANS SAINT PAUL	120 120 120 120 66 546
19 LAVENENT	Henri	31	A.M.PUJAUT	120 120 120 63 120 543
20 PICOL	Michel	68	PARIS AIR MODEL	120 63 120 119 120 542
21 GUIDICI	Guy	566	MAC NICE ET DU SUD EST	99 93 107 120 120 539
22 MARQUOIS	Gérard	77	VOL LIBRE MONCONTOUROI	92 120 120 113 87 532
23 LARUELLE	Jacques	566	MAC NICE ET DU SUD EST	116 87 120 120 84 527
24 NERAUDEAU	Francis	426	A PONTOIS	120 120 97 67 120 524
25 CERES	Pascal	178	AC LES GOELANDS	99 113 114 79 115 520
26 BOUCHER	René	107	UAC BOURGES	120 120 76 76 120 512
27 DRAPEAU	Jean Luc	257	CA AZAY LE BRULE	120 120 57 94 120 511
27 LATY	Denis	249	TOULON MODELISME	120 120 80 71 120 511
29 MORANDINI	Wilfried	77	VOL LIBRE MONCONTOUROI	87 112 103 85 120 507
30 LATY	André	249	TOULON MODELISME	90 100 120 75 120 505
31 WEBER	Claude	68	PARIS AIR MODEL	115 69 120 90 99 493
32 MARQUOIS	Michel	78	VOL LIBRE MONCONTOUROI	84 120 98 70 120 492
32 JALLET	Yvon	77	VOL LIBRE MONCONTOUROI	120 120 76 56 120 492
34 UZUREAU	Eugène	699	SEVRES ANJOU MODELISME	0 120 120 120 120 480
34 RENNESSON	André	69	PARIS AIR MODEL	120 0 120 120 120 480
36 PAILHE	Pierre	580	ASS ALPHONSE PENAUD	61 120 84 90 120 475
37 MORANDINI	Myriam	77	VOL LIBRE MONCONTOUROI	120 95 61 104 88 468
38 MIARD	Michel	68	PARIS AIR MODEL	66 113 120 91 75 465
39 DELCROIX	Jacques	68	PARIS AIR MODEL	55 120 82 120 58 435
40 FOURNIER	Jean Marie	90	CAEN AEROMODELES	100 59 120 120 27 426
41 LATY	Julien	249	TOULON MODELISME	46 120 120 99 5 390
42 BLANCHARD	Jacques	194	UA ORLEANS	23 73 90 82 64 332
43 DREMIERE	Marc	50	U.A.LILLE R.TOURCOING	66 59 32 95 51 303

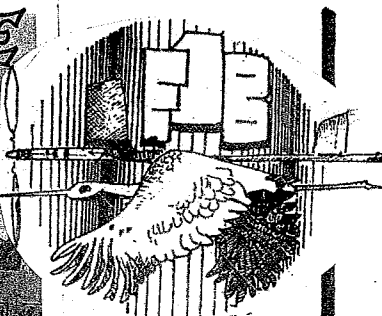
MOTOMODELE CO² FIK				(Concours National)					
1 LESIEUR	Jean Michel	873	A M V EOLE	120	120	120	120	120	600
2 GAUDIN	Louis	77	VOL LIBRE MONCONTOUROI	120	120	117	120	120	597
3 NORGET	Daniel	243	AC D'EVREUX DES AUTHIEUX	120	120	120	71	120	551
4 BOCHET	Alain	448	AERO VERNOIS VOL LIBRE	100	120	120	120	49	509
5 BOCHET	Bernard	448	AERO VERNOIS VOL LIBRE	99	120	52	79	64	414
6 COLLET	Bernard	90	CAEN AEROMODELES	76	75	113	53	67	384

\* FAISANT FIGURE D'ANCIENS, DANS LEURS CATEGORIES RESPECTIVES, J.L. DRAPEAU ET GUY BUISSON SONT TOUJOURS BONNE FIGURE SUR LE TERRAIN, ET SONT MAINTENANT DEJA DES FIGURES ENSEMBLIERES.

Photo. A. SCHANDER



RIGAULT ELOISE  
- UN BEAU SOURIRE -

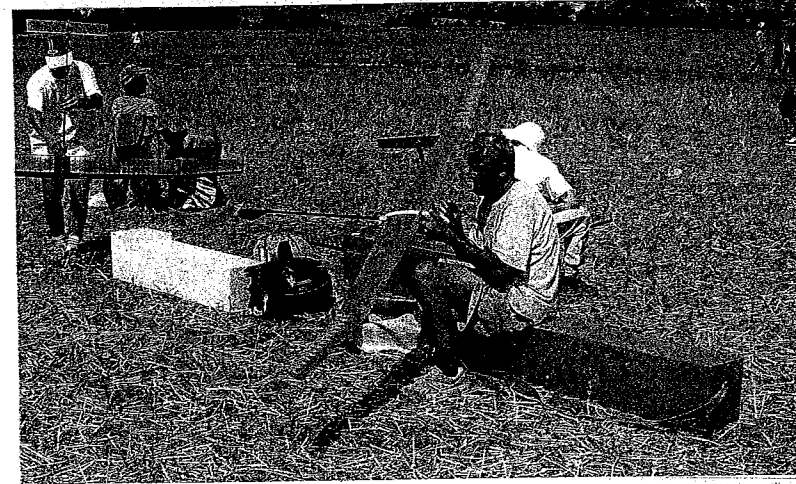


1
2
3
4
5
6
7
8

NEVE FAMILLE!

\*TABLEAU RESULTAT F1B -  
- TROIS JUNIORS DANS LES CINQ PREMIERS, DONT DEUX FILLES. L'UNE D'ELLES, RIGAULT ELOISE, ICI SUR LA PHOTO, NE DEPART PAS DUTOUT LE TABLEAU!  
- SUR L'ENSEMBLE DES VINGT PARTICIPANTS CLASSES, NOTONS QUE HUIT, SONT DE LA FAMILLE MARQUOIS ET ASSOCIES. UN AUTRE RECORD! NEUF SONT DU CLUB DE MONCONTOUR!  
- INQUIETANT CEPENDANT LA DIMINUTION RAPIDE ET CONTINUE DU NOMBRE DE CONCURRENTS DANS CETTE CATEGORIE JADIS TRES PRISEE!

\*LIONEL BRAUD PROMENE TOUJOURS, DANS LES CATEGORIES PLANEURS, SON BEAU PHYSIQUE SUR LE TERRAIN.



10847



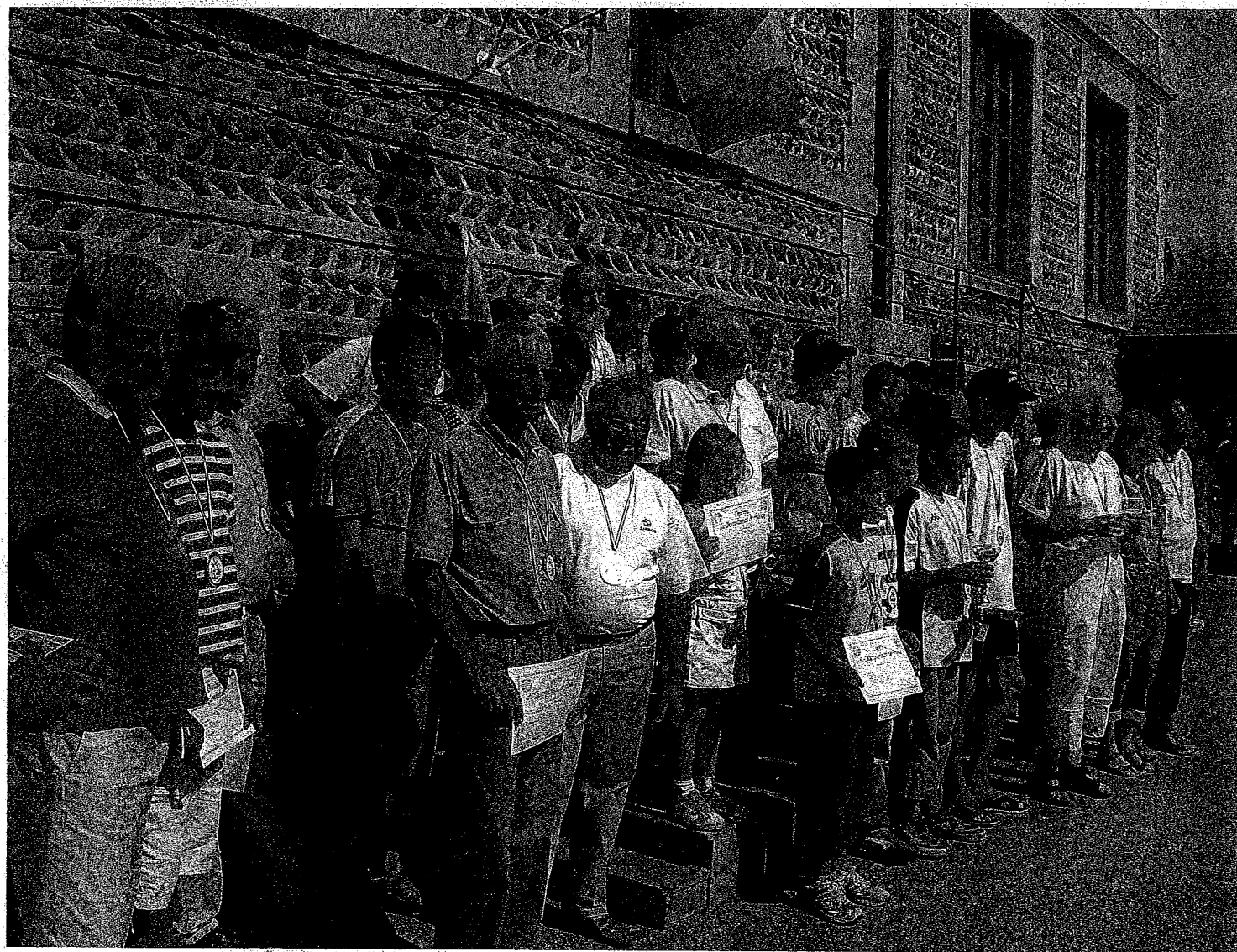
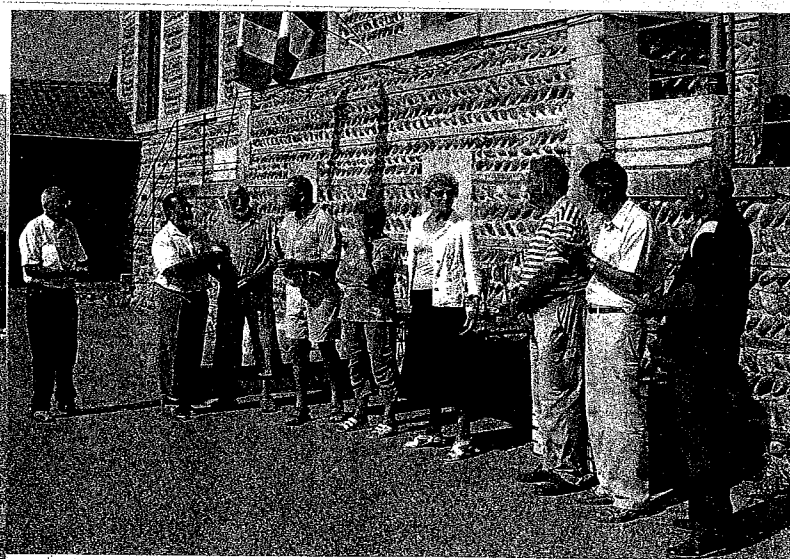


Photo. A. SCHANDEL



\* LOUR DE L'ÉCOLE DE ROSSIEL - DIMANCHE  
MATIN SOUS LES RAYONS D'UN SOLEIL ARDANT  
TOUS LES MÉDAILLÉS GRANDS PETITS HOMMES  
FEMMES ET ENFANTS, REUNIS SOUS LE DRAPEAU  
TRICOLORE  
\* OFFICIELS ET ORGANISATEURS REUNIS DEVANT  
LES PARTICIPANTS - H. DRENIÈRE - A. ROUX - G.  
BUISSON - L. THEVENON - DE LA G. VERS LA DROITE  
LES QUATRE PREMIERS S'ADRESSANT AUX NAÏVES  
ET RESPONSABLES LOCAUX.  
\* GUY BUISSON ÉGALEMENT SUR LE TERRAIN.  
ET SEMBLE-T-IL SUIVI UNE CURIE D'AMALGRIS-  
SEMENT RAPIDE POUR RETROUVER SA SVELTES-  
SE NATURELLE PRÊTE MAIN FORTE AUX  
CONCURRENTE. —

10848



\* ENTRE LE  
CONCOURS INTER-  
DU POITOU ET  
LES CH. DE FRANCE  
DES PLUIES  
CONSTANTES ET  
D'IMPORTANCE  
SE SONT ABATTUES  
SUR L'EST ET LE  
SUD-EST DE LA  
FRANCE -  
- LES TERRES  
AGRICOLES A  
ARZAY ÉTAIENT  
GORGÉES D'EAU  
ET DES SILLONS  
DE FLOISSONNEUSE  
BATTUE FURENT  
AUTANT DE  
FOSSES ANTI-  
VOITURE -  
- JACQUES  
DELETOIX CH-  
BOURBE FUT  
SECOURU GRÂCE  
A L. THEVENON  
PAR UN AGRICUL-  
TEUR ET SON  
TRACTEUR.....

Photo. A. SCHANDEL - \* LANDWIRTSCHAFT UND FREIFLUG SIND SEIT JAHREN ENG VERBUNDEN.  
DA DER FREIFLUG SOZUSAGEN AUS DER FLIEGERWELT VERBANNIT WURDE, HAT ER BEI  
DEN LANDWIRTSCHAFTEN UND DEREN FELDER ZUFLUCHT GEFUNDEN. UND WENN AUS  
VERSEHEN EIN FREIFLIEGER IN SUMPFE VERSINKT, IST EIN TRAKTOR VON GROSSE HILFE.  
HIER AUF DER FR. MEISTERSCHAFT IN ARZAY. -

◀ SEITE. 10848. - OBEN - DIE SIEGER ALLER KLASSEN, GROSS UND KLEIN, JUNG UND ALT. !

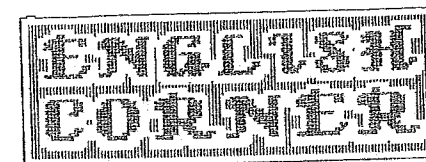
M.J. WOODHOUSE,  
12 MARSTON LANE,  
EATON, NORWICH,  
NORFOLK, NR4 6LZ, U.K.

Tel/Fax: (01603) 457754

e-mail: [mike@freeflightsupplies.co.uk](mailto:mike@freeflightsupplies.co.uk)

Web site: <http://www.freeflightsupplies.co.uk>

- TOUT POUR LE VOL LIBRE -  
- ALLES FÜR DEN FREIFLUG -  
- ALL THINGS FOR FREEFLIGHT



## SAGA CCP NUMEROS SPECIAUX

F1A et F1B parus F1C à paraître fin de l'année.  
Chaque Numéro comporte 60 pages exclusivement  
consacrées aux modèles F1A et F1B de l'époque.  
Des plans originaux, de très nombreuses photos,  
prises sur les terrains et des commentaires.

Normalement inclus dans l'abonnement. Pour les  
non-abonnés 10€ le numéro frais de port inclus.

Pour tout renseignement et commande voir  
intérieur page de couverture.

Hors Europe 12 \$ pièce entrer en contact avec  
Peter Brocks USA.

10849

LIBRE  
VOL



## D'UNE COMPETITION...L'AUTRE...

Après le concours au Poitou, nous avons erré dans les brumes du Massif Central, pour rejoindre celles du Rhône, et le parapluie a "chauffé" entre nos deux rendez-vous, divinement ensoleillés, eux, sur les terrains de vol !

En passant -après la visite du magnifique Musée des Tapisseries à Aubusson- par les caves de Saint-Nectaire ou celles de Crozes-Hermitage - en fait situées à Tain-on pouvait trouver des endroits encore au sec (si ce terme convient à certaines dégustations précitées) dans notre chère et si belle France!

Sans canicule et sans une goutte d'eau, que demander de plus au Concours International du Poitou comme au Championnat de France ? Ce n'est qu'entre les deux manifestations que nos pique-niques ont pris l'eau!

Une chance de ...non, je ne le dirai pas, j'ai l'insigne honneur de pouvoir écrire dans un journal correct, alors pas d'égards de langage!

A ce propos, je voudrais rassurer certains messieurs qui ne me font apparemment pas confiance. Un jour, j'ai entendu ces mots curieux de la part d'un mari à sa femme qui, sourire en coin, s'apprêtait à me faire une confidence:

"Fais attention à ce que tu lui dis, ce sera dans "Vol Libre" la prochaine fois!"

Tout le monde a pourtant pu constater que jamais je n'ai relaté les paroles de qui que ce soit, à moins qu'on ne me l'ait demandé! Je n'emets ici que mes opinions personnelles, que j'assume bien entendu, et sans citer de noms!

Nous ne sommes pas dans un magazine people ou un quelconque journal à sensations! Si je transcrivais ici certaines histoires croustillantes qu'il m'a été donné d'entendre, on me lirait certes avec encore plus d'intérêt que celui qu'on me manifeste si gentiment sur les terrains.

Rassurez-vous, je me garde même d'illustrer mes propos par des photos de personnes ne désirant pas y figurer!

Pas de danger Mesdames de voir votre portrait à la une cette année, j'avais pour la première fois en dix ans oublié

mon appareil, et lorsque je me servais de celui d'André, j'ignorais qu'il n'y avait pas glissé de pellicule! Lui aussi d'ailleurs l'a ignoré jusqu'à la fin du concours et continuait allègrement à mitrailler dans tous les coins du terrain...en vain!

Mr. Reverault m'a promis toute une série de clichés féminins, pris par lui-même. Si Internet nous les restitue correctement -et si lui, pense à sa promesse -vous vous reconnaîtrez peut-être sur l'une d'elles dans le prochain numéro.

Les rarissimes femmes qui m'ont envoyé des articles, l'ont fait dans le but de les voir publiées, je leur en sais gré et les remercie encore. J'attends de stylo ferme les nouveaux écrits de Madame De Boer afin d'en faire la traduction pour des parutions futures.

Je veux tout particulièrement ici me faire l'écho de toutes ces dames pour applaudir à la formidable mise en place de ces petits "édicules" tant souhaités au Poitou que l'organisation du Championnat de France a bien voulu mettre à notre disposition sur le terrain d'Arzay.

C'était une excellente initiative et de notre part à toutes, un grand, très grand merci! Monsieur Roux a bien fait de le signaler lors de la distribution des prix, ses propos ont d'ailleurs recueilli un tonnerre d'applaudissements, pas vrai?

J'ajoute un codicille personnel à cette grosse tartine de louanges : l'heureuse découverte pour moi et mon étonnement devant un genre de toilettes - aussi publiques que mon ignorance avouée-encore jamais vues auparavant, propres et inodores! Fameux, on demande à y revenir!

Cette année, l'entraide entre femmes a encore une fois bien fonctionné. Ne leur en déplaise, elles sont souvent plus débrouillardes que ces messieurs! (Je vais me faire taper dessus, j'ai peur!!)

J'ai été le témoin... et le maillon nécessaire pour mettre en marche une solidarité qui a résolu en deux temps trois mouvements des problèmes - dont l'un très terre à terre qui ont mis les nerfs de deux épouses de concurrents à rude épreuve.

Pour le problème "terre-à-terre", je devrais dire plutôt "boue-à-boue", une dame, désespérée de voir filer leur après-midi touristique prévu ce jour, après une vaine attente de trois heures pour qu'on extirpe leur voiture du borbier dans lequel son compagnon s'était fourré, s'était adressée à moi "parce qu'elle ne connaissait personne!"

"On" lui avait dit qu'il fallait attendre la fin des vols pour les secourir. J'ai été sur la ligne des concurrents qui bien sûr ne devaient pas être dérangés c'était compréhensible, mais je n'ai trouvé personne capable de me donner une information.

Pendant que sa dulcinée se désolait de plus belle, son "chauffeur" malheureux essayait des "trucs" avec l'aide d'une pelle sortie de je ne sais où de notre voiture et les conseils plutôt inefficaces du propriétaire dudit ustensile!

Mr Delcroix, dans sa fâcheuse posture, ruminait à haute voix et rongait son frein -enlisé- et non en silence,, dans une attente stérile, tandis que Madame agissait. Comme elle revenait vers moi, je lui ai dit: "Nous allons nous adresser à une femme". Je l'ai accompagnée jusqu'à chez Mme Buisson qui bien que chargée d'un bébé, a relayé ma demande à qui de droit ( paraît-il introuvable avant) et en moins d'une demi-heure Mr Thevenon a débrouillé un tracteur qui a très facilement sorti la voiture d'embarras!

Quel soulagement pour Mme Joëlle ! Après un nettoyage conséquent de l'auto et de son conducteur qui avait fait un travail considérable de dégagement, ils pourraient encore un peu profiter de cet après-midi programmé hors du terrain!

Le jour de la remise des prix une autre dame se désolait devant l'hôtel quand nous en sommes sortis, son mari avait égaré la clé de sa voiture et la sienne ne la faisait pas démarrer! Elle était triste de ne pas pouvoir assister à la petite fête de la victoire de son époux qui devait monter sur le podium, car les autres concurrents logeant dans cet hôtel étaient déjà partis!

Nous-mêmes, prêts à rentrer au bercail sitôt la cérémonie terminée ne pouvions pas les emmener à Bossieu ayant la voiture trop encombrée!

Finalement elle s'était faite une raison pour ne pas participer à la fête car

les recherches de la fameuse clé (sûrement pas perdue, je parle en connaissance de cause) étant restées vaines.

J'ai eu l'idée d'appeler Minouche, c'était le seul numéro que je possédais et elle n'habitait pas loin, avec un peu de chance quelqu'un serait encore à la maison. Bingo, elle m'a répondu ! Bien qu'étant à la bourre pour se préparer parce qu'elle logeait d'autres concurrents, elle a répondu à ma prière en disant qu'elle viendrait chercher le couple en difficulté!

Les remerciements que j'ai récoltés par des femmes dans ces deux cas je les dédie entièrement à Mmes Buisson et Matherat qui ont rendu... possibles et positives mes interventions!

Comme quoi...

Je me rends compte que j'ai trop bavardé au sujet du Championnat de France, mais je n'ai pas grand-chose à dire sur le féminin du Poitou, car vu le beau temps et mes intéressantes retrouvailles sur le terrain, je n'ai pas pris l'ombre d'une note!

Je déplore seulement l'absence des Flynn, l'entrain et la joie de vivre qui se dégagent de la personne d'Edna ont manqués à cette manifestation. Les problèmes de genoux de son mari sont sûrement pour beaucoup dans ce renoncement.

Je vous salue Mesdames...et Messieurs (ne m'en veuillez pas trop, c'était de bon coeur), à bientôt.

Jacqueline

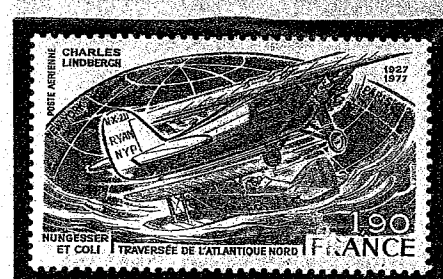
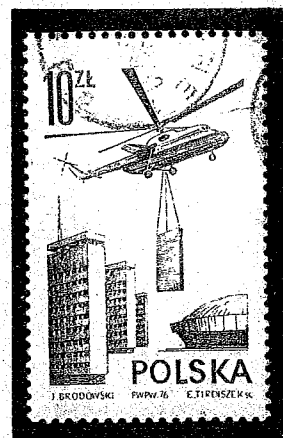
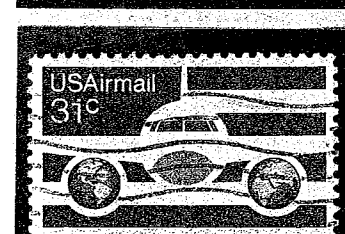
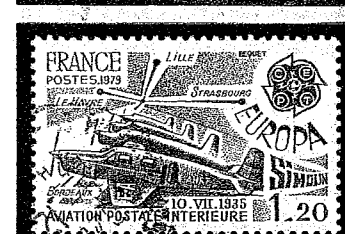
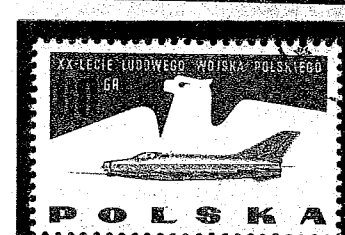
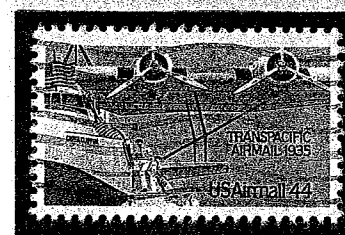




# PHILATELIE

COLLECTION A. SCHANDEL

# AVIONS



VOL LIBRE

## PETITES ANNONCES

(C'EST LA LIAISON)

ET C'EST EN COULEURS



FELICITATIONS!

Anne et Sylvain



\* ROBERT GREBOT EST A LA RECHERCHE D'UN MODEL CAOUTCHOUC CB 3550 (PLAN) DE GUILLEMYARD ANNEE 1935 - MODELE MAGAZINE 3011 - PRIERE DE PRENDRE CONTACT AVEC LUI - TEL. 03 84 65 21 44 - APRES 18H - ADRESSE - 87 FAUGOURG DES PERRIERES - 7010 GRAY -

\* JDE LIBRE DISPOSE D'UN CERTAIN NOMBRE DE NUMEROS DU PASEE (DEPUIS TRENTE ANS) QUI PEUVENT ACREMENTER EXPOSITIONS ET COLLECTIONS DE CLUB. - PEUVENT ETRE EXPEDIES AU PRIX D'UN EURO PAR NUMERO + FRAIS D'EXPEDITION. - Ecrire a la redaction. -

ILS SONT DES NOTRES...

ANNE BESNIARD ET SYLVAIN CHABOT SE SONT DONNES LE OUI SAINTE 8 SEPTEMBRE 2002 COMME D'AUTRES QUI SE SONT RENCONTRES SUR LE TERRAIN... VOL LIBRE.

## COUPE EUROPA MIDDLE WALLOP

### EUROCHALLENGE 2007 COUPE EUROPA

This year's Coupe Europa will be held on December 2nd., starting at 10 a.m. at Middle Wallop.

The F1G event for the Aeromodeller Trophy will again be one of 12 international contests counting for the Euro Challenge, organised by the Italian AGO Torino club and running till September 2008. Vintage Coupe d'Hiver will be for the AAA Cup.

There will be awards for top junior and lady competitors and national teams will compete for the Flitehook Europa Trophy, with the three top-scoring F1G flyers from each nation making up its team. Organisation will again be in the hands of Croydon & DMAC.

First entry - £5 (8 Euro); additional class £3 (5 Euro). An indoor prizegiving with refreshments is planned. The Museum of Army Flying makes an admission charge at the gate, with non-flying family members free. Those not competing in the contests will be most welcome to use the airfield for trimming.

For further information and pre-entry forms please contact David Beales on +44 (0)20 8858 2714 or e-mail; addickab@aol.com or phone or fax Martin Dilly on +44 (0)20 8777 5533, e-mail; martindilly@compuserve.com, or at 20, Links Road, West Wickham BR4 0QW.

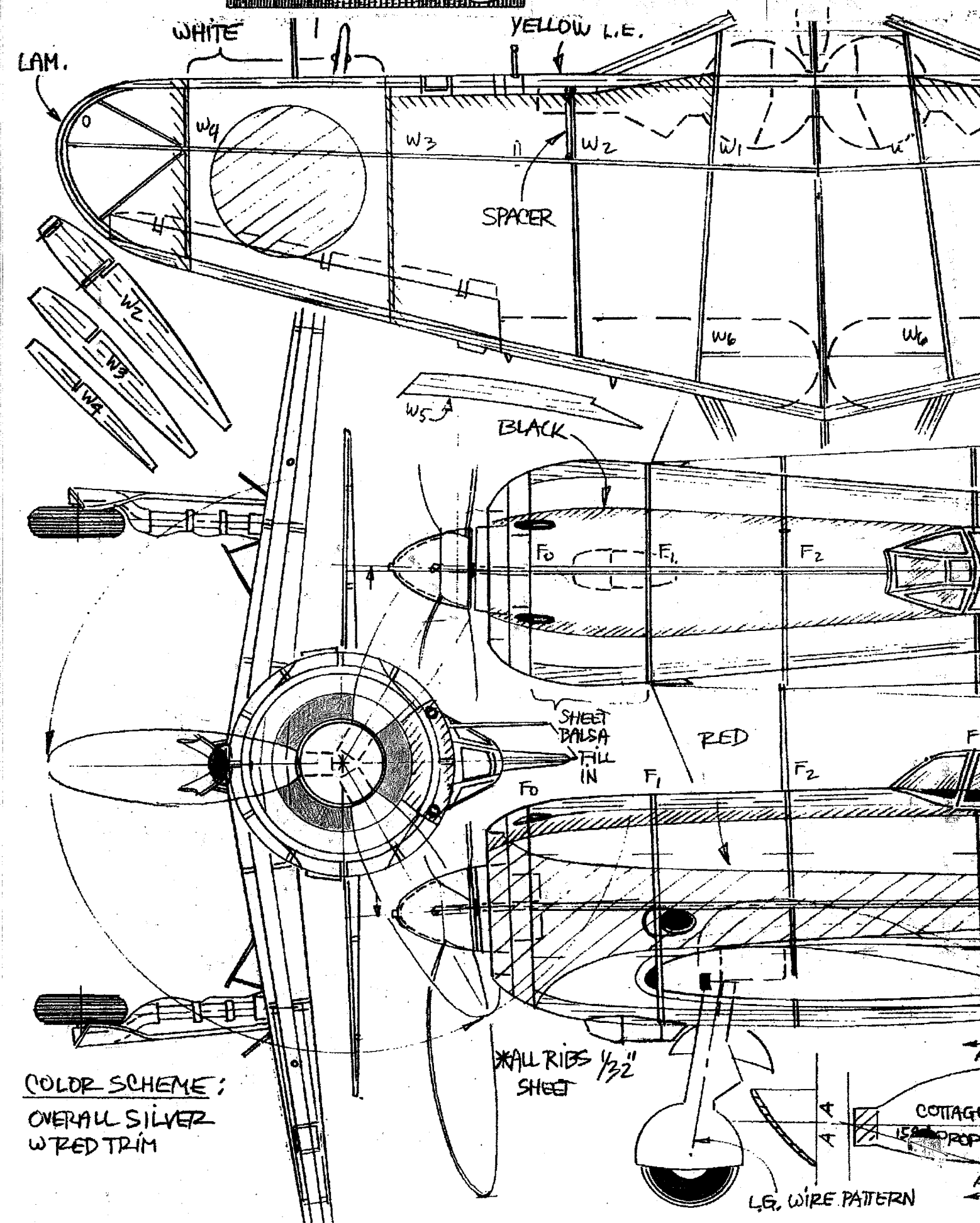
10852

10853

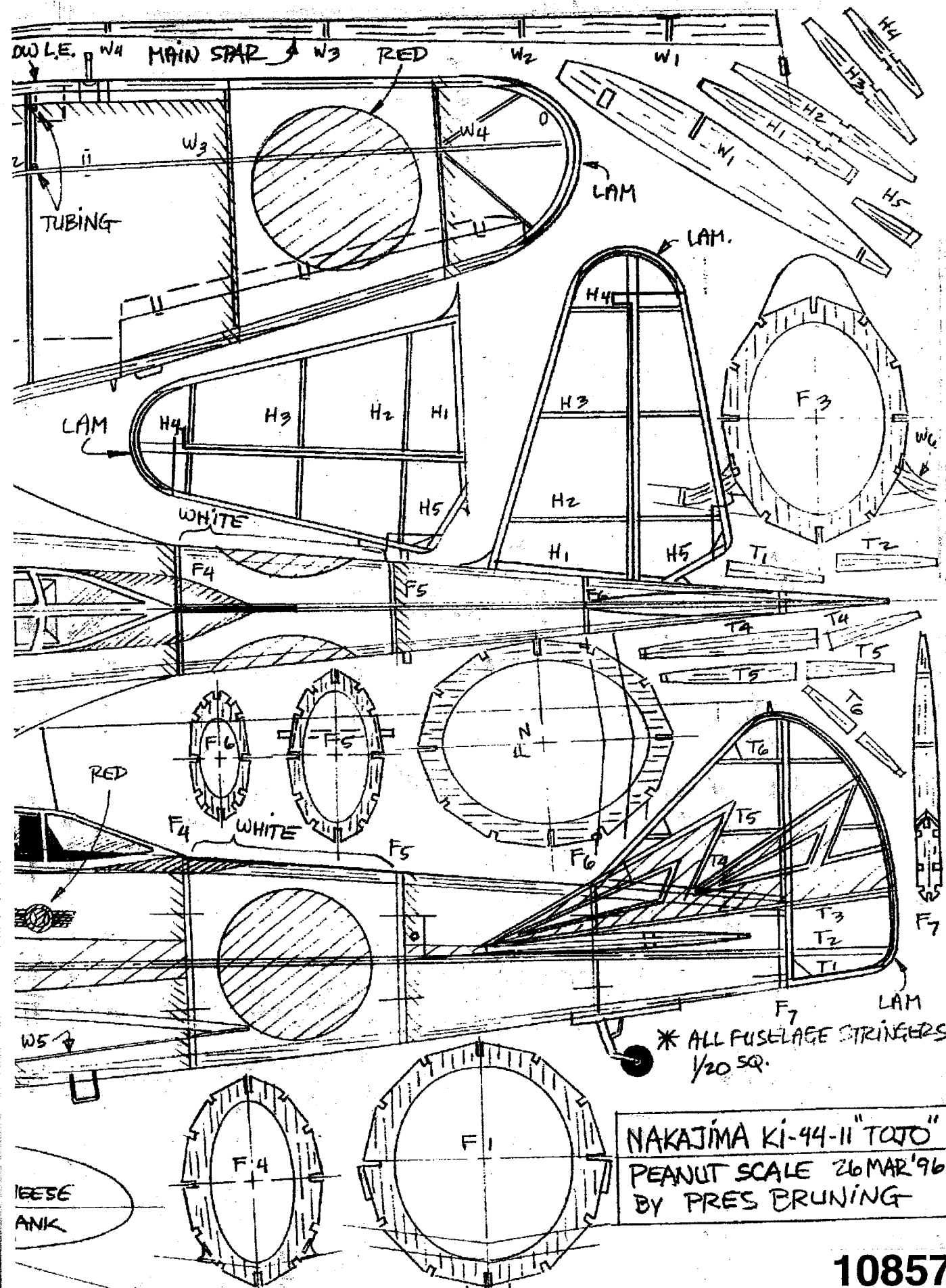








10856



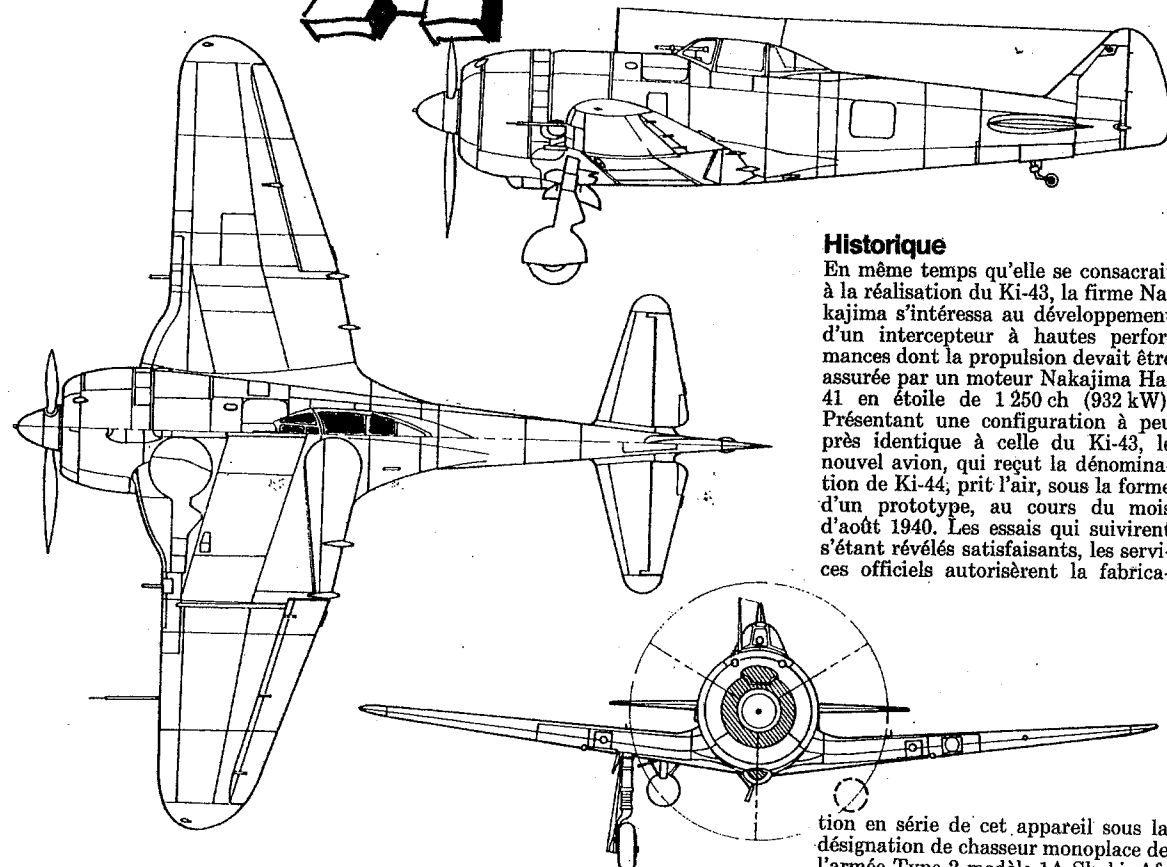
NAKAJIMA KI-44-II "TOTO"  
PEANUT SCALE 26 MAR '96  
BY PRES BRUNING

10857

**NAKAJIMA KI-44-II**



# NAKAJIMA Ki 44



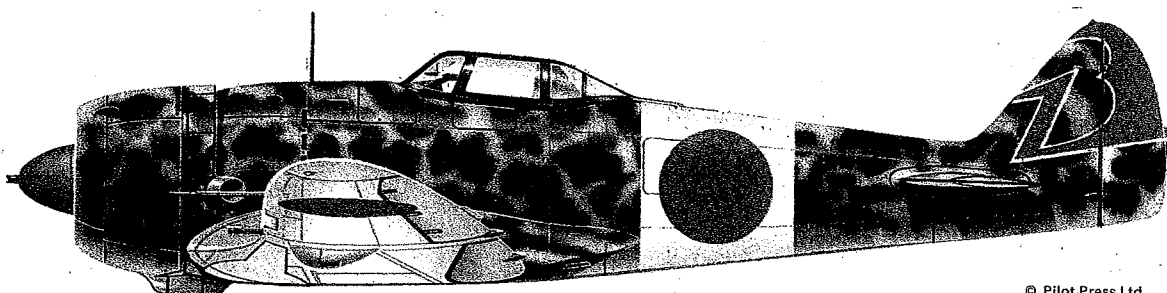
## Historique

En même temps qu'elle se consacrait à la réalisation du Ki-43, la firme Nakajima s'intéressa au développement d'un intercepteur à hautes performances dont la propulsion devait être assurée par un moteur Nakajima Ha-41 en étoile de 1 250 ch (932 kW). Présentant une configuration à peu près identique à celle du Ki-43, le nouvel avion, qui reçut la dénomination de Ki-44, prit l'air, sous la forme d'un prototype, au cours du mois d'août 1940. Les essais qui suivirent s'étant révélés satisfaisants, les services officiels autorisèrent la fabrica-

tion en série de cet appareil sous la désignation de chasseur monoplace de l'armée Type 2 modèle 1A Shoki. Affichant une vitesse ascensionnelle supérieure à celle de ses prédécesseurs, le Ki-44 n'en avait pas moins de nombreux défauts - vitesse d'atterrissage trop élevée, manœuvrabilité réduite, forte charge alaire pour son époque - qui suscitèrent des critiques parmi les pilotes de première ligne. L'efficacité dont l'avion administra la preuve lors des missions d'interception auxquelles il prit part atténua cependant ces critiques.

Quand la production du Ki-44 prit fin, au terme de l'année 1944, 1 225

\*DIESES TAGESFLUGZEUG WURDE IN 1225 EXEMPLAREN GEBAUT. DER ENTWURF ENTSPRACH EINER NACHFRAGE NACH HOHER STEIGGESCHWINDIGKEIT. ES VIEL IN KRITIK WEGEN HOHER LADUNGSGESCHWINDIGKEIT, HOHER FLACHENBELASTUNG UND GERINGER WENDIGKEIT.



© Pilot Press Ltd.

machines de toutes versions avaient quitté les chaînes d'assemblage. Utilisé dans le cadre de la défense aérienne des îles japonaises, le Shoki reçut le nom de code allié de « Tojo ».

## Versions

**Ki-44** : prototype et avions de présérie armés de 2 mitrailleuses de 7,7 mm et de 2 autres de 12,7 mm  
**Ki-44-Ia** : version de série initiale pratiquement identique au Ki-44  
**Ki-44-Ib** : identique au Ki-44-Ia, mais équipé de 4 mitrailleuses de 12,7 mm  
**Ki-44-Ic** : identique au Ki-44-Ib, mais équipé de carénages de roues de train différents  
**Ki-44-II** : prototype et avions de

présérie équipés du moteur Ha-109 plus puissant

**Ki-44-IIa** : version de série initiale dotée d'un armement identique à celui du Ki-44-Ia

**Ki-44-IIb** : version de série majeure disposant de l'armement du Ki-44-Ib

**Ki-44-IIc** : version de série du Ki-44-II disposant de 4 canons de 20 mm ou de 2 canons de 40 mm et de 2 mitrailleuses de 12,7 mm

**Ki-44-IIId** : version de série équipée du moteur Nakajima Ha-145 en étoile de 2 000 ch (1 491 kW) et armée de 4 canons de 20 mm

**Ki-44-IIIf** : version de série finale dotée de 2 canons de 20 mm et de 2 autres de 37 mm ; identique au Ki-44-IIId

## Caractéristiques

**Nakajima Ki-44-IIb**

**Type** : monoplace de chasse (Japon)

**Moteur** : 1 Nakajima Ha-109 en étoile de 1 520 ch (1 133 kW)

**Performances** : vitesse maximale à 5 200 m, 605 km/h ; plafond pratique, 11 200 m ; distance franchissable, 1 700 km

**Poids** : à vide, 2 105 kg ; maximal au décollage, 2 995 kg

**Dimensions** : envergure, 9,45 m ; longueur, 8,80 m ; hauteur, 3,25 m ; surface alaire, 15 m<sup>2</sup>

**Armement** : 4 mitrailleuses de 12,7 mm tirant vers l'avant

# 20 ANS DEJA

## Michel PILLER

PHOTO. A. SCHATTNER -



10858

10859

VOI IBBE-



## C'était il y a vingt ans... Les Championnats du Monde à Moncontour

### Prologue

Parmi les grands moments que le Vol Libre m'a offert, 1987 n'est sans doute pas, avec le recul, l'année qui fut la plus riche... Là dessus, 1988 a de loin le record, sans doute pour longtemps encore, avec les championnats du Monde junior en Pologne et la victoire de Bruno Isambert à Ambérieu en F1A.... 1987 fut cependant une grande année modéliste, l'année d'un grand championnat du Monde, mais elle représente aussi une étape importante dans la progression de notre club, l'U-A Orléans... La victoire de Jean François Rault fut en fait la première incursion dans une série de grands succès et de grandes premières...

Au bout du compte il reste pour ceux qui ont vécu ces pérégrinations, et malgré les avatars et les années qui passent, le souvenir d'une aventure fabuleuse et de moments d'une intensité difficile à partager... Pour ce qui me concerne en tous cas... Et puis, à l'époque, au milieu du chaos et de ce qui frisait parfois le procès d'intention (si, si...), j'avais donné rendez-vous aux parents des gamins les plus actifs dans dix ans pour voir un peu... Non pas dix, mais vingt ans après, qu'en est-il ? Tous ont fait leur chemin, familial et professionnel. C'est la vie ! L'un est architecte et il lui arrive de construire des maquettes et de grands projets aussi. Presque contre toute attente, un autre est pilote dans l'armée de l'air (certes pas de chasse comme il le souhaitait, mais il suit une très belle carrière). Un troisième est ingénieur chez un grand constructeur automobile. Un autre encore a été ingénieur chez un grand motoriste aéronautique Français. Il fait à présent son chemin, en indépendant au Mexique... Et enfin le plus jeune du lot a commencé dans les instances sportives. Il a bien sûr créé une activité de Vol Libre... Au vu de ce que pensaient ses parents à ce moment là, c'est presque miraculeux ! Donc, ceux là sont disons bien partis, et malgré que je n'y sois pas pour grand chose, j'en tire une certaine satisfaction... Probablement que Dominique (Bonnot) aussi. Nonobstant que l'amitié est restée absolument intacte... A moins qu'elle ne se soit renforcée...

Donc, douze ans après avoir vécu cela alors que je portai mes impressions au fil des événements sur un "bout de papier", et au hasard de mes déménagements j'ai retrouvé mes notes et je me suis décidé à mettre tout cela au propre. A vrai dire, plus que la mise au propre, je confesse que j'en ai profité pour me faire quelques petites (ou pas trop petites parfois) poussées d'adrénaline !!! Les souvenirs sont incroyablement frais et précis. Ouf, ma mémoire n'est pas si mauvaise !

L'anniversaire des Championnats du Monde en France est la bonne occasion de vous livrer quelques souvenirs du "haut de ma lorgnette de l'époque", non sans avoir quand même condensé un peu le récit car il y a des choses qui ne vous, euh, ne vous regardent pas !!!!!!!!!!!!! Mais tout est incroyablement frais dans mon esprit. Les images sont encore d'une grande netteté...

Avant de nous rendre dans ce haut lieu modéliste du Poitou, je pense nécessaire de rappeler un petit détail de l'histoire qui n'est pas sans importance... En 1987, le mur de Berlin n'était pas encore tombé... Cela n'interviendra que deux ans plus tard... Et puis aussi, vous allez lire quelques noms d'amis qui nous ont quittés depuis. En toute humilité, c'est avec beaucoup d'émotion que je leur dédie ce récit. Tous ont largement œuvré pour que vive le Vol Libre.

Allez, c'est parti pour trois semaines de durs mais intenses moments. Recalons les horloges... Nous sommes le 5 août 1987, à Osny, du côté de Pontoise pour ma part...

### 6 Août 1987, Jeudi :

Ça y est, c'est les vacances, alors là, ça motive. Il faut préparer les affaires. Pas question d'oublier quoi que ce soit, car là j'y pars 3 semaines. Il fait un temps merveilleux... Grand soleil et pas un seul petit souffle de vent.

14 heures, départ pour Prissé la Charrière. Tous les copains sont là : Dominique, Frédo, Fabien, Nicolas, Bruno... Je suis déjà à l'aise ici !... C'est presque tout confort, ce camping. Y'a même la musique dans les tentes et les caravanes Orléanaises ! Tout irait bien s'il n'y avait ce foutoir absolument inextricable chez les BONNISAMBERTORICHON...

Voilà donc les vacances commencées... Que tout cela va t-il bien pouvoir nous réserver ? De grands ou de fichus moments ? Des pleurs ou des larmes de joie ? Allez, on rentre dedans, on croque à pleines dents.

En fait, les quelques jours qui vont venir seront réservés à la "semaine" Vol-Libriste organisée par Jean-Luc Drapeau, un incontournable de toute première qualité, "à l'ombre des ailes du Moulin de Raimbault"... Donc, j'en viens immédiatement au plus important...

### 10 Août 1987, Lundi :

10860

C'est le moment de nous replier vers Moncontour qui sera pendant les deux semaines à venir notre fief, notre villégiature. Heureusement que nous nous sommes levés de bonne heure, car ranger tout le merdier accumulé et laissé à s'entasser pendant une semaine, n'est pas une mince affaire. Il ne faudra pas loin de la matinée pour laver, ranger, plier les tentes...

Puis commence la transhumance. Un long convoi de... deux voitures !!! s'ébranle !

Bon allez, on décharge vite la voiture car il faut que nous allions à la réunion pré-contrôle pour le championnat du Monde. C'est au lycée Jean Moulin à Thouars.

Nous voyons en passant que les gens de l'aéroclub ont déjà commencé à monter la tribune... Ça promet aussi... Si seulement le temps pouvait se maintenir encore une semaine comme cela...

Nous voici à Thouars. Ah, voici une flèche, "Lycée Jean Moulin".

Nous retrouvons bien sûr tout notre petit monde. Et puis, y'a des voitures Danoises, Hollandaises, Italiennes, mais aussi de location pour ceux qui sont venus en avion. Déjà, des têtes connues, telles celles des Néo-Zélandais et des Australiens, bien sûr, mais aussi, les Anglais (Ken Faux, Martin Cowley, etc.). C'est Cathy Caillaud et Sylvie Roux qui les reçoivent, tandis que Laëtitia, toujours là au bon moment, les conduit vers les dortoirs. DIEU que tout cela sent t-il bon ! Dominique et Bruno ont déjà reluqué le tee-shirt Américain. Superbe... Mais celui là, il a l'air d'être "cher". Il faudra plus qu'un autocollant pour le gagner ! Je crois que tout ça se verra au repas de clôture.

En attendant, nous allons au gymnase où est installée la salle de contrôle. Jacques Valery nous y fait son petit briefing, questions diverses... Licences FAI à contrôler, poids, coup de tampon... Allez, on passe à la répétition générale. Sous les yeux du chef contrôleur, Michel Iribarne pour les F1C, nous contrôlons des modèles "fictifs" (en fait, les miens, les siens...), pour voir si en un quart d'heure chaque équipe peut passer. Pas de problème... Faut dire que c'est pas très compliqué. Je suis avec Philippe Martin, de Poitiers, et chaque équipier doit passer doit passer devant deux contrôleurs. Ah, il faut aussi vérifier que le moteur ne touche pas l'échappement, etc. etc.

Donc, demain ce sera le grand jour. Rituel de chaque championnat du Monde, cette séance de contrôle peut être l'occasion rêvée et rare de voir tous les modèles qui seront amenés à être présentés.

Tout cela n'a pas duré très longtemps, et nous serons donc libres assez tôt. Nous allons en profiter pour aller rôder du côté du camping, à l'hippodrome de Thouars. C'est un peu dans le style du terrain de foot de Moncontour... très modéliste, quoi... D'ailleurs, y'a le car des Coréens qui les a carrément bennés là, avec leurs valises, leurs caisses et tout le merdier ! Nous voyons quelques têtes connues... Les Bardin qui nous offrent l'apéro, mais aussi André Schandel, Marc Cheurlot... Bref, passons, je ne les citerai pas tous.

Et puis, le temps passant, il nous faut rentrer. Les Richon sont là avec des amis, les Boulanger ont monté leur tente... Y'a plus que nous qui n'avons pas monté la nôtre !... Bah, à trois, y'en a pas pour longtemps. Sitôt dit, sitôt fait, le tout suivi d'un petit repas entre copains. Ça semble bien commencer...

En attendant, nous allons nous coucher pas trop tard, quelque chose comme 23 heures 30, car demain le contrôle aura besoin de moi à 8 heures. Il me faudra laisser la Golf en dehors du camping, car les portes ne sont ouvertes que de 7 heures 30 à 22 heures. Ça risque de ne pas être triste pour les jours à venir !

Bonne nuit...

### 1 Août 1987, Mardi :

Aujourd'hui, nous allons voir le grand spectacle du contrôle. Tous les modélistes inscrits, de toutes les nations présentes vont nous débiter leurs merveilles... ou leurs horreurs !

Je pars seul, Dominique me rejoindra avec le reste de la meute dans la matinée. En fait, il est d'abord allé chercher avec Jacques Richon la caravane à Dédé Bonnot restée à Beauvoir.

Le contrôle, c'est pas très compliqué, il faut regarder si les gars ont leur licence FAI à jour, si les modèles sont au poids, contrôler la fiche FAI des caractéristiques, l'immatriculation, la lettre OACI, l'étiquette... Un coup de tampon officiel là dessus, et le tour est joué ! Las, la vie serait simple si tout le monde faisait les choses sérieusement. Il n'y a qu'un quart d'heure par équipe pour tout faire. Pour les motos et les planeurs, cela suffit en général largement, mais en Wake il y a aussi les écheveaux à peser... Tous ne sont pas confectionnés ! Et puis, il y a ceux qui viennent avec des modèles pas prêts : pas d'étiquette FAI, pas au poids, lest pas collé à l'intérieur... Il y en aura toute la journée, des comme ça !

Les Coréens arrivent en rangs d'oignons. Ça marche comme d'habitude, pratiquement au coup se sifflet, et ils repartent sans avoir rien eu à trafiquer sur leur matériel ! Pareil pour les Russes, les Chinois qui au demeurant étaient un peu à la bourre ! Rare, non ? D'ailleurs ces derniers, avant de se retirer ont donné à tous les gens du contrôle, un tee-shirt, une casquette et des autocollants de leur pays ou de leur équipe. Très très "public relation", ces gens là ! C'est vraiment de l'organisation ! Bizarrerie, un mec comme Thomas Koster a réussi à se présenter avec des motos même pas au poids !!! Un gus d'une telle

Deux Golf GTI (celle de Domi et la mienne) qui ont sillonné la France et l'Europe...

10861

VOL LIBRE

VOL LIBRE



notoriété ! Par contre, et soit dit en passant, il a sur ses modèles, un système radio pour faire déthermaliser son modèle... Il peut même arrêter le moteur ! Pourquoi ? Eh bien parce qu'aux essais, par exemple, si ça se passe mal, il stoppe le moteur et fait déthermaliser tout de suite. Rassurant, non ? Ou encore, en cas de faux départ pour temps moteur trop long, il déthermalise tout de suite, pouvant gagner un temps précieux pour repartir. Ceci dit, le résultat n'est pas garanti, et en général cela fait malgré tout vingt-deux ou vingt-trois secondes ! L'avenir nous le fera voir ! Alors, légal ou pas légal ? Aucun point de la bible ne fait allusion à un tel système. Après moult réflexion, discussion, pavoisement... je dirais même presque tentative d'influence par l'intéressé, le jury le déclarera donc légal... Est ce que cela le restera longtemps ? C'est une autre histoire. En tous cas, Bravo Thomas, c'est encore toi qui fais l'innovation... Après les minuterics électroniques à microprocesseur, voici le Motomodèle Vol Libre radio-protégé.

Passent les Soviétiques. Verbitsky, Moukhine, Strukov... Comme les Chinois, ils ont ailes et stabilos avec peau métallique. Le tout pour sept cent cinquante et un grammes ! Il n'y a vraiment rien de bien révolutionnaire dans leurs machines, mais tout est parfait, la fonctionnalité, la finition, et le reste. Rien n'est laissé au hasard... Même la caisse est fonctionnelle ! Takavouar ! C'est très beau à voir, en tous cas. A côté, les Américains font un peu amateurs ! Ailes sur cabane haute, modèles pas beaux et démodés, ils ne semblent pas dans le coup ! Par contre, ils sont tous équipés de Nelson, et sans doute pas les plus mauvais de la série. La tâche va être dure pour les petits Français. Que faire pour battre tout ce petit monde ? Copier bêtement ce qui marche... Cela irait sans doute, mais pour faire au moins aussi bien que les meilleurs... Que faudrait-il alors inventer pour faire mieux ? That's the question...

Je pense à deux choses. D'abord c'est super et cela fait du bien de se trouver de ce côté là de la barrière, et ensuite, nous allons sans doute assister à un très beau Championnat du Monde, si le temps daigne rester comme ça...

Le "petit rituel" des contrôles se termine. Il est 17 heures. Le temps d'aller faire quelques courses. L'aéroclub de Thouars est déjà prêt pour la cérémonie d'ouverture de demain. "Tiens, si l'on s'arrêtait pour voir les essais", dis-je... Nous apprenons déjà que Denis Ferrero a planté deux motos, dont un est irréparable. Niarrggg... Sinon, nous rencontrons Andy Crisp, le génial inventeur du Flashback. D'ailleurs, il en treuille un avec un crochet russe. Il dit l'avoir perdu en 1977, récupéré en 1986 !!! Intact, la preuve il vole. J'ai tout de même l'impression que le modèle n'a pas passé neuf années dehors, mais il faut vraiment s'appeler Crisp et Flashback pour faire ça ! Il y a de l'ambiance aux essais, mais les favoris ont déjà rangé leurs modèles, ou sinon, ils ne font pas ou plus voler les meilleurs. Evidemment, vu que j'étais au contrôle toute la journée, je n'ai rien vu des essais officiels.

A part cela, la soirée sera calme, on se racontera notre journée vue chacun de notre lucarne... Et puis, il y a Claude Weber, Emmanuel Fillon, et Eugène Cerny de Toulon, qui font voler des cacahuètes et des maquettes 66 sur le terrain de jeux du camping. Ça a un impact terrible sur les mômes, et il y a rapidement un attroupement incroyable autour d'eux.

Bientôt, il faudra ranger car la nuit se pointe...

### 12 Août 1987, Mercredi :

Ce matin, c'est la dernière phase de préparation des Championnats du Monde. La journée commence par une réunion d'information des chronos, au lycée Jean Moulin. Robert Champion nous avait déjà envoyé un extrait du code sportif FAI, mais il subsiste, malgré une lecture soignée, un certain nombre de points obscurs. Robert sera notre chef chrono pour tout le temps de ces championnats. Sont également présents à cette réunion, Michel Caillaud qui sera le directeur sportif de la compétition, Sandy Pimenoff, Yan Kaynes et Pierre Chaussebourg, les trois membres du jury. La réunion durera plus de 2 heures 30 ! Nous sommes environ une centaine... Des vrais gosses pour certains au vu des questions parfois stupides qui sont posées.

Il faut que j'aille chercher les autres, car cet après midi c'est la cérémonie d'ouverture au terrain de l'aéroclub de Thouars. Il fait très beau, mais aussi très chaud. Bien sûr, comme à l'accoutumée, la cérémonie commence par le traditionnel déballage des discours, remerciements et cirage de pompes en tous genres... Présidents divers, maires des environs, Jean Claude Rey le président de la Fédé... La minute de silence, car nous apprenons une bien triste nouvelle. Nikolaï Nakonechny est mort. Il était champion du Monde sortant en F1C, et il habitait du côté de Kiev... Tchernobyl ??? Pas Tchernobyl ??? Mystère... Egalement, Tony White, l'épouse de Bob est décédée cette année. Ce sont des nouvelles bien dures pour notre petit monde du Vol Libre.

C'est maintenant le défilé des nations. Tous ceux que nous n'avons pas encore vus les jours précédents passent devant nous. Ça me fait comme à Livno, cette impression de fraternité qui envahit le terrain me fait frissonner... Il y a même un Néo-Zélandais qui porte un kiwi en peluche sur la tête !

Voilà à présent toutes les équipes rangées. Comme à l'habitude pour le pays accueillant le championnat, l'équipe de France a fermé la marche du défilé...

Après la proclamation du président Rey, voilà donc ces Championnats du Monde 1987 officiellement ouverts. A partir de demain, et durant trois jours, tout ce petit monde va s'affronter en un combat titanesque... Trois seulement seront couronnés pour la postérité. Ça devrait être super.

Après tout ce cinéma, nous allons avoir droit à une démonstration de tous les "aéromodélismes" présents en France. C'est d'abord la radio commande... Un beau programme de voltige pas dégueulasse du tout. Puis, le vol circulaire. Jean Paul Perret et les gars des trois frontières nous font une petite démonstration de combat comme moi je n'en avais vu qu'une seule fois, à Marville lors de championnats de France voici quelques années. Viennent ensuite les micro-fusées, ou plutôt les "modèles spatiaux", pour continuer. C'est incroyable, une accélération terrible... Trois ou quatre cents mètres d'altitude en seulement quelques secondes, avec à la clé une descente au bout d'un parachute. Ah, oui, la navette spatiale aussi est de la fête. Pour ma part, c'était la première fois que je voyais de tels engins. Enfin, le Vol Libre, pour terminer la représentation. Voici cinquante ans exactement, à quelques pas de Londres, Emmanuel Fillon remportait la coupe Wakefield, équivalent d'aujourd'hui du titre de champion du Monde. C'est le seul français à l'avoir gagnée, le seul français à avoir un jour connu l'ivresse du titre de champion du Monde Wakefield. Aussi, y a-t-il une démonstration, hélas trop courte, de Wakes anciens. Daniel Paboïs et bien d'autres ont reconstruit des modèles de l'époque, mais Emmanuel Fillon, lui a non seulement la réplique de son appareil champion du Monde 1937, mais il a aussi LE modèle original. Eh bien, ça vole encore, et même plutôt bien. L'hélice est en roue libre, le train d'atterrissage (obligatoire à l'époque) est escamotable, le maître couple imposé est bien respecté... Hélas, quelques écheveaux n'ont pas supporté le soleil et la chaleur, et y'a des explosions qui font mal. Quelle différence avec les Wakes modernes !!! Juste après cela, il y a une démonstration de Vol Libre par les jeunes modélistes de la région.

Ceci dit, tout semble bien organisé, on verra demain. Pour le moment, nous rentrons au camping. Il y a toujours Fillon et Eugène, ainsi que Claude Weber qui font voler des cacahuètes, des maquettes 66, et d'autres choses bizarres (!) sur l'aire de jeux du camp. Alors, le troupeau de gamins se forme autour d'eux.

A part tout cela, la journée fut calme !!! Des journées calmes comme on aimerait en vivre plus souvent...

### 3 Août 1987, Jeudi :

C'est le premier jour de ces championnats du Monde, la plus grande fête du Vol Libre. Ce matin, il fait un temps magnifique pour les F1A, et ça promet d'être superbe.

J'ai rendez-vous à 7 heures 30 pour l'appel des chronos. C'est Tonton Bob le chef des chronos. 7 heures 40, nous commençons la réunion d'information. Il en manque déjà pas mal à l'appel... Des gens qui sont en retard et qui foutent une pagaille infernale dans l'organisation. Heureusement que Robert a bien fait son travail, il a prévu pas mal de remplaçants. De toutes façons, Cacaill qui officie aussi en tant que chef de piste lancera la fusée à l'heure... Il n'y aura pas de dérogation à cela !

Le temps est IDEAL pour ce genre de compétition. En fait, je n'ai dû chronométrer que deux vols ratés aujourd'hui ! De toute façon, Noizé, c'est le terrain à pompes par excellence. Après le septième vol, il reste vingt huit ex-æquo à mille deux cent soixante... Le vingt neuvième a mille deux cent cinquante neuf !!! Il doit être furieux. Il y a des dixièmes de secondes qui peuvent avoir des conséquences incalculables.

Vingt huit fly off... Il faut organiser la ligne avec, si possible trois chronos par poste.

Au deuxième tour, il en reste encore vingt sept ! Au troisième, il y en a encore vingt deux... Ça n'est qu'au vol à quatre cent vingt (six minutes quand même), que ça commence à se préciser. Plus que neuf, dont Chop et Horejsi, s'iou plait... Quand même !

Ils en sont à sept minutes... Là, personne ne les fera. L'activité thermique commence à baisser sérieusement, et ça ne restitue pas encore vraiment...

3 minutes 57, ce sera le temps de Chop. Le voilà donc champion du Monde pour la deuxième fois. Le deuxième est le non moins célèbre Yvan Horejsi.

"Quoi ? Qu'y a-t-il ?" ... Il y a encore deux ex-æquo pour la troisième place... Ils ont fait tous les deux cent quatre vingt sept à ce vol !!! Mes amis, quel fly off. Il s'agit d'un Allemand de l'Est et d'un Belge. Ce dernier a des ailes entièrement en plastique, du genre à noyau de polystyrène avec peau stratifiée.

Robert demande des chronos pour ce vol à huit minutes... Allez, Okay Robert, je suis à ta disposition... Après tout, c'est génial d'être dans la fête. Malgré la poussière soulevée par les voitures de ceux qui partent avant la fin (les pöövres), nous suivrons l'Allemand 4 minutes 11, et le Belge "seulement" 3 minutes 38. C'est la première fois qu'un championnat du Monde se termine par un départage à huit minutes en planeurs, et de surcroît pour la troisième place.

Quand nous repartons, c'est avec dans la tête des images extraordinaires et que nous nous racontons nos observations. Y'a vraiment des gars qui maîtrisent... Incroyable, c'est impressionnant. Le gain d'altitude au largage... Déjà l'élongation du câble, ça fait facilement deux ou trois mètres, alors avec en plus le coup de bunt, ça peut bien faire douze ou treize mètres ! C'est bien sûr loin d'être négligeable. Beaucoup ont du plastique ou du dural... Il semble même qu'un hollandais ait un thermistor à bord de son modèle, avec un émetteur. Cela lui permet de savoir en temps réel si son planeur est ou non dans une



WM  
1987

1987 WM, eingefügt ; dies hat wieder zur Folge dass es vier Seiten mehr sind als gewöhnlich ....ohne dass der Herausgeber es bemerkt hat .....

Die nächste Ausgabe VOL LIBRE 178 wird sich mit der dritten Ausgabe Saga CCCP befassen in der Klasse F1C .....und somit wir der 30 ste Geburtstag von VOL LIBRE Ende Jahr 2007 vorüber sein

Vor zwanzig Jahren ....wurden die WM in Frankreich - Thouars - ausgetragen ..... Es war ein heisser Sommer , der Wettbewerb Poitou hatte auf gleichem Gelände statt gefunden ....und es war auch schon so heiss ....wir waren braungebrannt wie Haselnüsse .....Michel PILLER der damals bei der sehr erfolgreichen Jugendgruppe in Orléans tätig war , hatte sich die markantesten Ereignisse dieser WM notiert . er hat sie , mit ein wenig Wehmut wieder ausgegraben , um die Geschichte vom Freiflug ein wenig zu bereichern .....

Für ihn , er gehörte auch der Organisation an , war die ganze Sache atemberaubend, besonders die Stechen früh Morgens , damals gab es noch den "OSTBLOCK " uns die SAGA der CCP war am Anfang ihres Höhepunktes . CHOP und VERBITSKY , trugen die Titel in F1A und C davon , nur der weltbekannte Bob White , gewann damals seinen ersten und letzten Welttitel in F1B , mit einem klassischen Modell mit Doppelleitwerk und Lunte .....

Immernoch fliegen Teilnehmer am Weltcup bei FAI Wettbewerben mit Modellen die keine Kennnummern tragen . Und dies ohne jede Strafe seitens der Organisatoren und Jürs . Es waren weniger dieses Jahr wie im Vorjahr aber immerhin gibt es sie immer noch . Wann wird man den Mut haben dies nicht mehr zu dulden !.

FOTS 5-10867.-

\* QUELQUES IMAGES DE L'EPOQUE 1987- C'EST LA NETE CLASSIQUE DU POITOU... CE QUI EST REMARQUABLE ET RELATIVEMENT NOUVEAU C'EST LA METHODE DE LANCER EN F1C ET F1B A LA VERTICALE EN DECOLLANT DU SOL AVEC L'ELAN....

10864

zone d'air chaud ! Et puis tous ces planeurs tournant en même temps au treuil, ça c'est un spectacle que nous ne sommes pas prêts d'oublier. Au passage, il faut quand même savoir que les Italiens avaient tous leurs gars au fly off ! C'est d'ailleurs eux qui sont champions du Monde par équipe. Les Chinois avaient même leurs quatre représentants à douze cent soixante (trois titulaires plus le champion du Monde sortant) !!! Quel niveau...

Que de chemin entre le Cobaye et... ça !... No comment.

Eh bien, ça commence bien ce championnat du Monde 87... Si les deux jours restants sont comme cela, ça risque encore de ne pas être triste. Si le temps se maintient, la compèt' sera belle car il y a un sacré plateau.

Quand nous arrivons au camping, Dédé est prêt à se coucher ! Nous, nous cassons la croûte, et ensuite c'est la douche bien appréciée et s'ensuit le repos bien mérité du guerrier !

Demain, ce sera le déballage de la cavalerie... Rossi, Nelson... Du bon temps pour les oreilles.

Aujourd'hui, nous n'avons pas vu nos jeunes. Ils ont fait la récup' des Japonais, et ils repartent avec tout un tas de gadgets... En plus, ils leur ont payé à boire et à manger !

#### 4 Août 1987, Vendredi :

Aujourd'hui, je suis chrono remplaçant, ou de réserve... Théoriquement... Il faut néanmoins que je sois à l'appel à 7 heures 30. Bien m'en a pris, car il y a encore beaucoup de "titulaires", ou prétendus l'être, qui sont en retard. Je suis avec Christian Guidel. Y'avait bien longtemps qu'on ne l'avait pas vu... Entre-Temps, il a eu une petite fille voici quelques mois.

Déjà, lorsque nous sommes arrivés tout à l'heure, les essais battaient leur plein. Ça monte comme des fusées dans tous les sens parfois... Autant certains montent bien, autant d'autres descendent bien...

Le temps semble un peu orageux vers l'Ouest, mais les nuages se dissipent assez vite, pour laisser la place à un ciel bleu, parfait pour une telle occasion. Le vent reste somme toute très raisonnable, mais le soleil est terrible. Gare à celui qui n'a pas son bob, sa casquette ou sa crème solaire. Alain Roux n'a fait que 170 au premier vol, dommage. Denis Ferrero a encore quelques montées parfois acrobatiques. Quand à Lulu Braire, il a des motos plutôt conventionnels et râblés montant en tire-bouchon, assez fiables et réguliers. Ça manque juste d'un peu de punch. Il faudrait un Nelson là dessus et une montée un peu plus droite. Il semble bien qu'une page soit vraiment définitivement tournée dans le domaine du moto inter.

Ce soir, à l'issue des sept vols réglementaires, il reste vingt-quatre ex-æquo... Dans le tas, bien sûr nous retrouvons toujours les équipes top niveau... URSS, Allemagne de l'Est, Chine, etc...

Huit seront éliminés au premier tour de fly-off.

Huit autres le seront au deuxième. Ça commence à élaguer très sérieusement. Vraiment, chaque championnat du Monde est différent des autres. Et puis, de plus en plus, les sept vols de la journée font office d'éliminatoires. Le concours ne commence réellement qu'au fly-off... Et c'est tant mieux... pour le spectacle, l'ambiance et le bonheur de tous.

Il reste encore quatre ex-æquo après le fly-off à six minutes, dont un Allemand de l'Est et les trois Soviétiques.

La ligne de départ a été isolée et remaniée. Comme chaque fois, pour les grandes occasions, je prends cent cinquante à deux cents mètres de recul... On y voit souvent mieux la qualité des montées et des transitions.

PAN ! C'est parti, ils ont un quart d'heure pour voler. C'est la guerre des nerfs, tous les quatre se regardent en chien de faïence. Le Russe Moukhine démarre et balance assez rapidement. Ça monte super bien, mais le frein de son moteur fonctionne mal, et à la transition il fait une bonne demi-seconde de bidouillis... Moi, je trouve 7,8 secondes de temps moteur. Normalement, il va se ruer sur son deuxième modèle pour repartir... Mais qu'est ce qu'il fout ?! C'est pas vrai quand même que les quatre chronos ensemble n'aient pas compté le faux dépi... En plus, je ne suis pas le seul à avoir trouvé plus de sept. D'accord, 7,8 c'est sans doute un peu trop car avec la distance, ça allonge le temps, mais 7,3-7,5 c'est tout à fait plausible. Y a t-il besoin de quatre chronos pour ne pas voir une telle énormité ! Ils ont dû tous commettre l'erreur de regarder le moto et d'arrêter le chronomètre au moment du bunt, et non à celui de l'arrêt du son. C'est TRES grave, car en fait Moukhine n'a fait "que" six minutes et quelques... Euh, il est quand même neuf heures moins le quart du soir, oui ! Et s'il avait pu repartir pour un deuxième essai, qui dit qu'il n'aurait pas pu faire le maxi ? Enfin, les chronos sont souverains, m'enfin quand même.

Pendant ce temps, l'Allemand de l'Est Thomas a fait six minutes quarante neuf... Peu après, Verbitsky balance comme une bête ! Ça monte tout droit, tout droit comme un ! Le passage plané sera parfait. Probablement sa plus belle montée de la journée, au bon moment. C'est vraiment très haut. Son compatriote Strukov lui emboîte le pas tout de suite. Mouais, pas pourri non plus. Ça allonge, ça allonge... Bon sang que ça plane bien... Il faut dire aussi que nous avons contrôlé leurs modèles à sept cent cinquante et un grammes avant hier ! Non, c'est vraiment magnifique.

10865



Ils sont posés, nous pouvons aller voir qui est champion du Monde... Hein, quoi ? Y'a encore deux ex-æquo à sept minutes ?! C'est Verbitsky et Strukov. C'est pas vrai quand même, encore deux ex-æquo à sept minutes, à presque neuf heures du soir, et deux Russes... Quel championnat mes amis ! Je pense à Frédo, Dominique, Jean François et Fabien pour qui c'est le premier. Y'z'ont vraiment pas loupé leur coup ceux là. En plus, il fait vraiment un temps merveilleux, l'équipe d'organisation est maintenant bien rodée et tout tourne super bien.

REUNION... Le jury tranche... Il est tard et il va bientôt faire nuit. Voler serait tant inutile que suicidaire. Le rendez-vous est fixé à demain matin pour régler tout ça au cours du vol à huit minutes. C'est la première fois dans l'histoire du Vol Libre qu'un fly-off de championnat du Monde dépasse le tour à sept minutes en F1C ! INCROYABLE.

Nous rentrons au camping, non sans discuter sur ce que nous avons vu et sur les pronostics pour demain... Il est 21 heures 30 lorsque nous arrivons. Heureusement, Edith Riberolle, spécialement pour les modélistes, a pu avoir les clés des douche, normalement fermées à cette heure ci. Nous pouvons ainsi nous décrasser.

Ce que je peux dire, c'est que j'ai comme une sensation de grand découragement et une très grande déprime quand je vois le niveau atteint. Russes, Chinois et une poignée d'autres ont compris des choses qu'il va falloir mettre en œuvre si l'on veut y arriver... Je pensais voir les Chinois sur le podium, car tout au long de la journée, ce sont eux qui avaient les montées les plus belles mais surtout les plus régulières et reproductibles. En plus, esthétiquement, l'image d'un modéliste remontant sa minuterie en se mirant dans le revêtement poli de son aile... C'est vraiment inoubliable... Quoi que les ailes satinées anodisées (ambres pour Verbitsky), c'est pas dégueu non plus...

Robert m'a demandé d'être chrono demain matin. En fait, il aura d'autres personnes qui feront cela. De toutes façons, ça m'arrange un peu, car je souhaite voir tranquillement et en toute quiétude ce fly-off qui de toutes façons sera historique.

Vite, la nuit, dépêche-toi de laisser la place au soleil...

#### 15 Août 1987, Samedi :

Viiiiiiiiteu, au terrain. Le concours des motos n'est pas encore terminé. Le jour est à peine levé quand nous partons... Une étrange ambiance règne sur le terrain du Poitou...

7 heures 15 : Strukov et Verbitsky sont sur place depuis longtemps, et ils ont déjà monté deux modèles, il n'y en aura pas besoin de plus, quoi qu'il arrive... Nous y voyons à peine dans le lointain. Les chronos ne vont pas se régaler, d'autant que le vent souffle sensiblement plus fort que les jours précédents. Il faut toutefois voler tôt pour éviter l'influence thermique qui pourrait perturber le fly-off.

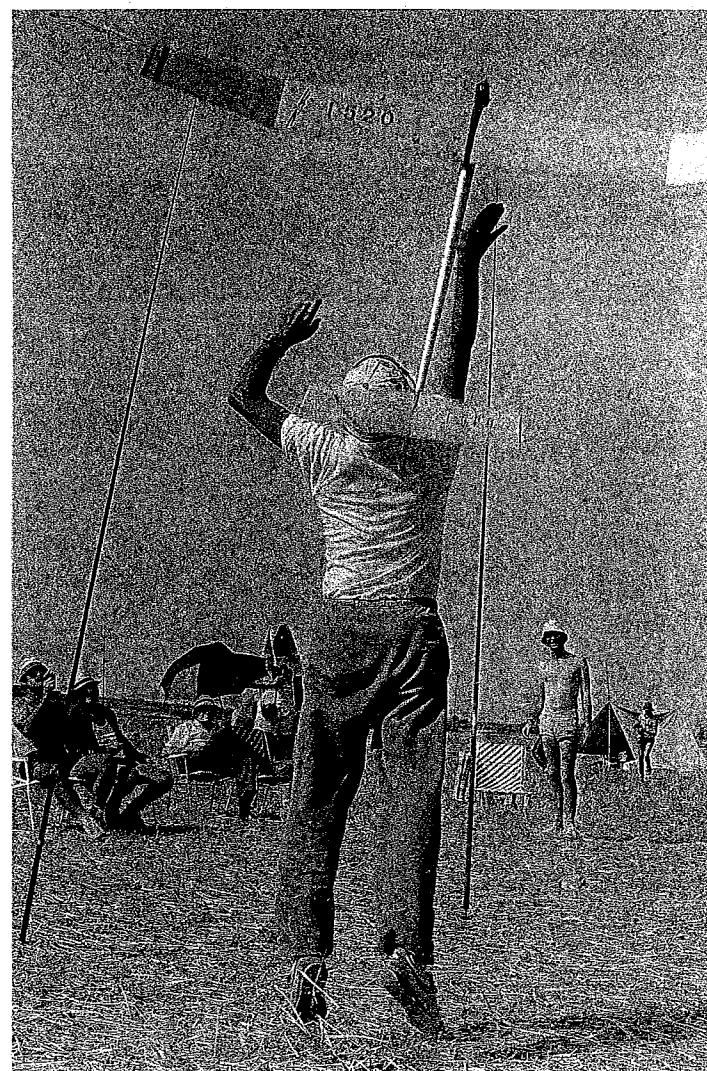
7 heures 30 : Fusée verte... "pétante" ! Verbitsky balance tout de suite son moto. Ça monte très haut, mais toutefois pas tout à fait avec la classe d'hier soir. Ça passe un poil à gauche... Strukov le suit tout de suite. Deux motos planent dans le petit matin... Strukov est perdu de vue assez tôt... La couleur de son modèle y est sans doute pour quelque chose. C'est donc Verbitsky qui est sacré champion du Monde... Tout le monde le félicite... Mais une tempête couve... Strukov juge en effet qu'il a été lésé. En réalité, il a dû faire plus qu'Eugène, aussi dépose t-il une réclamation.

REUNION du Jury : Chaussebourg, Pimmenoff et Kaynes se concertent... Verbitsky et Strukov sont appelés au parloir... Rumeur dans la foule : Verbitsky, virtuel champion du Monde accepte de remettre son titre en jeu, lui qui jamais depuis vingt ans qu'il figure en haut des classements n'a été sacré champion du Monde, se remet totalement en cause... Les quelques fanas, dont je suis, venus tôt ce matin en sont babas, Mé Du Sés !!! C'est sans doute cela l'apanage d'un grand champion !

Les modèles sont revenus. Tout est OK, les chronos sont prêts...

C'est reparti. Le soleil est très voilé, et l'on ne peut pas vraiment constater d'activité thermique à proprement parler... Ce tour de vol sera le bon. Strukov, parti le premier se posera à 6 minutes 49, c'est déjà pas mal. Quant à Verbitsky, les chronos particulièrement vigilants le suivront pratiquement jusqu'au bout, et il plantera un vol que l'on peut qualifier d'historique de Huit minutes et quarante secondes... Il est à peine plus de 8 heures du matin !!! La barre est placée très très très haute. Cette fois, le résultat est définitif et c'est le délire. L'Eugène a enfin réussi à décrocher la plus grosse coupe sur cette planète. Décidément, nous vivons probablement l'un des plus beaux, des plus fantastiques et des plus "à rebondissement" de tous les championnats du Monde jamais disputés dans l'histoire du Vol Libre... Et c'est en France ! Qui sera-ce ce soir ? Un Russe encore ? Un célèbre ou un focard ? Bien entendu, "URSS est championne du Monde par équipes, suivie de l'Allemagne de l'Est et de... la Chine !

Il va bientôt être 8 heures 30 et la piste s'est mise en place, là bas, pour les wakes. Le vent est déjà



\* CHAMPIONNATS DU MONDE 1987 -  
THOUARS - POITOU FRANCE -  
ILLUSTRATION DE LA JOURNÉE  
F1C - PAR BEAU TEMPS  
REMARQUER LES ATTITUDES  
QUASI IDENTIQUES DE DEUX  
CONCURRENTS EN F1C. -

## DEUTSCH POITOU

Die "Journées Internationales du Poitou" hatten dies Jahr 30 Jahre ...schon werden einige sagen.

Dieser Wettbewerb ist zu einem der best besuchten Wettbewerbe geworden. Über Jahre zog er die meisten Teilnehmer in Europa an ...und es gibt viele Geschichten dir mit ihm verbunden sind. Der hohe Standart ist durch eine lange Praxis garantiert, und die Organisatoren unter der Leitung von A. Roux und M.Reverault, beide selbst Flieger in F1C, läuft wie vom Band.

Dieses Jahr hatten wir wieder ein klassisches Poitouwetter, Sonne, Wärme und Nachmittags frischer Wind...Es hatte zuvor die ganze Woche geregnet ...somit gab es kein Staub. Die Sieger in den verschiedenen Klassen sind keine Unbekannte. B. Silz errang zum dritten Mal in Reihenfolge den Sieg in F1B, vor A. Zeri der auch schon acht oder neunmal Sieger im Poitou war. Sehr sympathische Siegerehrung, gefolgt von "Moules Frites" und Wein nach Wunsch ....Bemerkung : wenig deutsche Teilnehmer ....zu Weit ?

## FRANZ. Meisterschaft in Arzay, S.O. von Lyon.

Es hatte, nach dem Poitou wieder die ganze Woche gergnet, und es war zu befürchten dass die Meisterschaft auch ins Wasser fiel...Aber wie durch ein Wunder, kam die Sonne am Samstag wieder als Gast in die Landschaft. Der Boden war noch durchnässt, einige unvorsichtige Fahrer, lagen in überfluteten Furchen fest, Traktoren von Landwirten wurden eingesetzt ...

Allgemein festzustellen, die Zahl der Teilnehmer nimmt stetig ab, bei der FR. Meisterschaft. In den Gummiklassen ist dies besonders, zu bemerken.

Etliche Vereine die durch Persönlichkeiten gelenkt werden, holen sich praktisch alle Titel. Dies ist noch unterstrichen durch Familien, in den Vereinen, die bis zu fünf Mitglieder in der selben Klasse haben ....siehe Familie Marquois aus Moncontour.

Man kann und sollte sich Sorgen machen über die Zukunft vom Freiflug, in den oberen Schichten. Es scheint aber dass dies nicht der Fall sei.



il y a du vent, des chaumes par terre, et si les pompes sont terribles, les dégueulantes sont tout aussi impitoyables.

Malgré quelques avatars pour l'équipe de France, Louis Dupuis arrive à boucler le plein. Ils sont seize, quand même, dont les trois Chinois, bien sûr...

Après m'être occupé un peu de contrôle volant dans la journée, je reprends du service chrono pour les fly-off. Robert me demande en effet de me mettre à sa disposition ! Heureusement, car en fait, je me suis presque un peu ennuyé aujourd'hui... Peut-être les moments d'hier et de ce matin étaient-ils trop intenses ? Et puis, il me manque le son des motos. Il y a bien eu une petite neutralisation au septième vol pour laisser la place quelques instants à la Patrouille de France, mais cela ne suffit quand même pas à donner de l'animation. Les gars ont fait une verticale terrain à basse vitesse et en formation serrée... Leur manière de nous dire bonjour. Ils viennent faire une reconnaissance du terrain pour le meeting de demain à l'occasion de la cérémonie de clôture. Puis, ce soir, ils iront à la base de Poitiers... Superbe spectacle en prévision.

Il y a un australien incroyable : Peter Fauser. Il remonte son écheveau au couple-mètre et il met des tours, mais des tours... Il a une hélice très style Soviétique, avec départ retardé, en drapeau et pas variable, etc. Très chouette.

...Ça élaque. Plus que douze ex-æquo après le vol à cinq minutes. Huit à six, et deux à sept. Un polonais Rozicky et... Bob White, en personne.

Je suis dans les quatre chronos qui devront prendre Bob pour ce fly-off à sept minutes... Chouette !

Les Américains forment une superbe équipe. Rozicky partira le premier des deux, et il ratra complètement son lâcher. Ça repliera à moins de cinquante mètres, pour faire un petit 175, seulement. Alors, serein, Bob lancera tranquillement dans une petite pompinette, en assurant le coup. Armé de mes fidèles jumelles, je le vois se poser à 5 minutes 05. La moyenne des quatre chronos arrondie à la seconde inférieure, comme le veut le règlement, donnera deux cent quatre vingt quinze. Qu'importe de toute façon ce résultat réel, Bob White est champion du Monde, et de beaucoup. Peut-être est ce le plus célèbre des modélistes, au moins des wakeux, qui vient de gagner de haute lutte la plus belle des coupes du Vol Libre : La Coupe Wakefield, qui depuis 1927, date à laquelle l'a créée Lord Wakefield, voyage de pays en pays et reçoit, gravé sur une plaque le nom de chacun des vainqueurs... Comme déjà dit, Emmanuel Fillon l'avait gagnée en 1937, voici cinquante ans !

Tout le monde se rue sur Bob pour le féliciter, selon le rituel bien connu et émouvant. Quelques mois après la mort de sa femme qui le supportait efficacement dans chacune de ses compétitions, Bob est sacré. On ne compte plus le nombre de fois où il a été Max-Men, et bien d'autres choses... Ce soir c'est vraiment la consécration aussi pour lui, probablement le wakeux le plus célèbre du monde qui volait avec un modèle somme toute simple, celui qu'on lui connaît avec bouts arrondis, aile haute sur cabane. Quels beaux vainqueurs...

Aujourd'hui c'est la Chine qui gagne par équipes, suivie par l'URSS ! Incroyable, cette supériorité des pays de l'Est.

Pour la dernière fois, nous repartons vers Moncontour; son camping et son lac... Après avoir retardé le plus possible ce cruel moment, nous reprenons la longue file de voitures processionnaires. Les organisateurs ont déjà commencé à remballer et à démonter... Là, c'est vraiment fini ! Ah non, demain il va y avoir la cérémonie de clôture, ah et puis après c'est le Poitou...

Ce soir, ce sera calme. Tout le monde est triste, et aussi sûrement un peu fatigué. Mais tout le monde est aussi plein de toutes ces fantastiques images qu'il va falloir distiller, analyser, apprécier. Il faudra des mois... On s'en souviendra sûrement des années...

Dans deux ans, ce sera le mondial en Argentine, et en 1991, peut-être tout cela se passera-t-il en Chine... On en cause en effet de plus en plus<sup>2</sup>.

Allez, au lit. La journée de demain sous des apparences calmes risque malgré tout d'être intense.

#### 16 Août 1987, Dimanche :

Je reconduis mon pote Xavier Gronnier à la gare de Thouars. Nous voilà donc partis et une fois encore, notre cœur se serre quand nous déboulons à Saint Jouin de Marnes pour y redécouvrir la plaine. Toutes les images de ces derniers jours nous reviennent à l'esprit ! Tout est calme et les agriculteurs ont déjà repris leur défilé.

A Thouars, Tout le monde dort aussi. Quelques voitures de modélistes sont visibles devant les hôtels... Certains doivent cuver leur nuit, d'autres doivent préparer la troisième mi-temps !

Quand je reviens à Moncontour, beaucoup des amis sont déjà levés, et y'a même des beaufs<sup>3</sup> qui jouent déjà aux boules ! à huit heures du mat<sup>1</sup> ! y manque que le Ricard, et encore<sup>3</sup>...

10868

<sup>2</sup> En fait, ce ne sera pas le cas...

<sup>3</sup> "Ricard par temps bleu, Ricard joyeux" comme dirait Dubosc dans Camping !

# CÉHIXE by GPB et VÉZÈDE

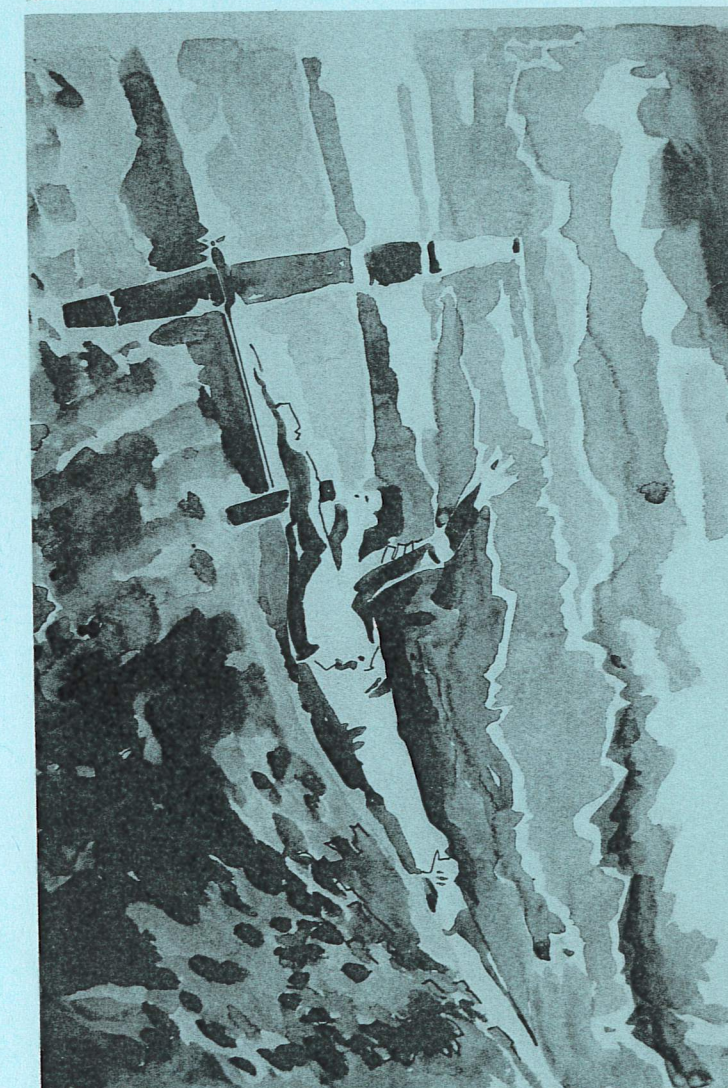


PHOTO ET AQUARELLE - A. SCHÄNDEL -  
\* VOUS ÊTES AMATEUR DE VOL LIBRE ET D'ART  
RENSEIGNÉ VOUS - A LA REDACTION POUR  
L'ACQUISITION D'AQUARELLES ORIGINALES  
FORMAT 38 x 30 cm SUR TOUTES CATEGORIES.  
ENVOI PHOTO ÉDITEUR POSSIBLE -  
PRIX SANS CADRE - E 60 -  
\* SIE HABEN INTERESSE AN FREIFLUG UND KUNST  
ORIGINALAQUARELLEN IN ALLEN FREIFLUGKLASSEN  
FORMAT 30 x 38 cm ODER MEHR SIND ZU HABEN -  
E 60 OHNE RAHMEN - SCHREIBEN AN A. SCHÄNDEL  
FARBPHOTOS BEI BESTELLUNG -

FICART!



10873



# Vol 101

