

178 6 07

INTERNATIONAL - 雑誌



Photo: F. WIKITISHKO

ASTUCES
STATISTIQUES CH. FRANCE
SESTKA HLC
LORD FLASH 3
F4F J.D. FOSS

DECEMBRE

Vol Libre

10875

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 \$ 45 .

Tous les paiements au nom de A. Schandel .

Comptes (Poste) CCP 1 190 08 S Strasbourg France

Banque : CME 67 code 10278 compte 00012175640

Iban FR76 1027 8019 0000 0121 7564 065

Deutsche Bank Kehl (Germany) 664 700 24 - 0869727

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

GALERIE DES PORTRAITS FREDERIC ABERLENG



Photo: Michel REVETRAUT -
CHAMPIONNATS DE FRANCE
2007

10876

SUITE DU N. VOL LIBRE 177 -

Aujourd'hui, ça va être la journée glandage. Un peu de repos ne fera pas de mal avant le coup de feu. En plus, il fait une chaleur terrible. Nous ferons tout de même une petite partie de tennis, histoire de se marrer un poil.

Déjeuner puis douche et c'est l'heure d'aller faire un tour aux cérémonies de clôture. Nous assistons à un meeting aérien à l'Aéro-club de Thouars. Il fait super orageux. Nous avons droit à pas mal de petites évolutions... Une nénette qui vole debout sur l'aile d'un petit biplan, et en maillot de bain. Pas frileuse la gamine ! Et puis, il y a les trois MARTINI qui nous font avec leurs Pilatus une démonstration de voltige à couper le souffle. Et puis, pour terminer tout cela en apothéose, les championnats du Monde de Vol Libre valaient bien leur déplacement... La Patrouille de France qui nous a tout débarrassé ! Tout. En plus, pour une fois, le commentaire était bien fait. Nous avons eu aussi le plaisir d'avoir le retour son de l'avion du leader. Quels pilotes ces gars là ! En plus, avec l'Alpha-Jet, cela donne du très très beau spectacle, tant devant nos yeux que derrière nous pour les regroupements. D'ailleurs, je me demande si la réelle science de leurs évolutions n'est pas justement dans ce qui se passe derrière nous et que pour ainsi dire personne ne regarde !... Eclatement final avec les traînées tricolores, comme un bouquet et c'est bien la fin. Les avions s'éloignent... Allez, salut les gars, rentrez bien et bien le bonjour à Gilles Chauveau, à Salon⁴ !

L'orage semble se développer encore. Il est grand temps de passer à la cérémonie protocolaire et à la remise des trophées.

Toutes les équipes vont de nouveau défiler et se ranger comme elles l'ont déjà fait mercredi. Nous avons droit, bien sûr, aux éternels et classiques discours. C'est long et fastidieux, d'autant que la pluie commence à tomber à petites gouttes ! C'est le délire quand Chop, Horejsi, Verbitsky et Bob White montent sur le podium... Vous avez gagné, bien sûr mais bravo aussi aux autres qui eux aussi ont fait le spectacle. Dans ce grand show, tout le monde a sa place à tenir et est dans une certaine mesure indispensable, les bons comme les mauvais, les chronos comme les contrôleurs... Et même les ramasseurs de fiches !

Rompez, c'est terminé ! Je me retourne pour voir deux gros tas de coupes, l'un à gauche, c'est l'URSS, et l'autre à droite, c'est la Chine !!! Les autres ? Eh bien il ne leur reste pour ainsi dire RIEN ! D'ailleurs, la Chine a remporté le nouveau challenge perpétuel mis en jeu par la France depuis cette année : le Challenge France ! Cela ne s'invente pas. Il récompense l'équipe qui a fait le plus gros total dans les trois catégories... NO COMMENT !!!!!!!

Nous nous séparons de nos amis étrangers en pensant que nous ne nous reverrons que dans deux ans... C'est dur, mais quelle joie ce sera dans deux ans⁵.

Nous avons juste le temps de boire un petit coup avec Cathy et la meute, et nous retournons une dernière fois au lycée Jean Moulin, qui fut notre PC pendant une semaine. Tout le monde se prépare maintenant pour aller au repas de clôture. Nous avons réussi à y avoir trois places in-extrémis pour Bruno, Domi et moi-même...

Le repas se passe à l'orangerie du château de Thouars. Le site est vraiment superbe. Et puis, déjà l'ambiance est établie... Troc d'autocollants, de tee-shirts, de casquettes... de fuselages, de TOUT ! Et c'est ÇA L'AMBIANCE que l'on ne trouve dans aucun autre concours, aussi grand et international soit-il... A part, peut-être, Marigny à la grande époque... The "World-Contest", disait-on. C'est tout de même très spécifique à un championnat du Monde, et nous ne reverrons sans doute pas cela en France avant une vingtaine⁶ ou une trentaine d'années. Alors vite, profitons-en...

Apéro, c'est du Kir à la mûre. Ça commence bien. Après, nous commençons le repas par du Saint Pierre à la sauce Champagne. Ça continue bien ! En plus, c'est copieux... Les serveurs n'hésitent pas à passer deux ou trois fois... Canard au vinaigre de framboises, puis sorbet trou normand tout à fait dans le style "La Poutrière"⁷. Pendant ce temps, bien sûr, l'ambiance monte. Toujours le troc, les échanges, les ventes, etc. Les Cacaill sont isolés à l'autre bout de la salle, leur table qui ne comporte que des organisateurs est un peu à part. Nous les surprendrons même un moment donné en train de chialer comme des madeleines... Sans doute une façon de libérer leur fatigue et la pression présente depuis des mois, et particulièrement cette semaine. Ils ont bien donné.

Un moment, Sandy Pimenoff prend la parole, comme pour haranguer le peuple. Il décerne et dédicace deux de ses bouquins à Alain Roux et à Stéphane Château. C'est un recueil de superbes photos de son pays, la Finlande.

Maintenant, c'est Bob White, déjà pas mal entouré qui vient nous proposer de boire à son titre... dans la coupe Wakefield. Comment ? Si l'on veut ? Bien sûr qu'on veut bien ! Je tiens dans mes mains la plus prestigieuse et probablement la plus belle de toutes les coupes du modèle réduit. Il lui manque le socle, mais elle est déjà très lourde. Faut dire qu'elle est en argent massif. Ce qu'il y a dedans ? C'est un horrible mélange de vin et de beaucoup d'eau ! Et il y a sûrement encore bien d'autres choses à moitié

10869 (VL 177)

Le grand Gilles Chauveau alors monit⁸ à Salon de Provence...

En fait, deux ans plus tard, nous serons à la veille de voir sauter le mur de Berlin... à trois mois près...

Vingt ans après, toujours rien... à l'exception des Championnats du Monde Junior en 2004, à quelques encablures de Moncontour !

Petit clin d'œil à un célèbre et fameux restaurant orléanais alors tenu par l'ancien chef cuisinier du paquebot France...

COUPE DU MONDE SEPTEMBRE 2007

FAI FREE FLIGHT WORLD CUP

Best 4 results shown

F1A

1	R Koglot	SLO	157	PZ-1	PT-1	DZ-1	VK-2
2	B Ryz	CZE	126	VK-1	PZ-2	DZ-3	BK-4
3	P Findahl	SWE	123	DK-1	SH-2	VK-3	BL-5
4	P Mitchell	AUS	123	AC-1	SC-1	BS-6	PT-8
5	M Bordjowski	SRB	111	SM-2	PB-2	SF-3	VJ-6
6	Y Kraus	ISR	107	BS-1	IS-1		
7	R Blagojevic	SRB	102	SM-1	SL-4	PB-4	
8	I Bezak	SVK	101	VJ-2	SW-3	LC-4	DZ-6
9	D Zulic	SLO	96	SF-1	VK-4	PB-5	SM-9
10	N Nikolov	BUL	95	SC-2	PB-3	AC-4	
11	A Persson	SWE	94	BS-2	BC-3	ME-7	DK-14
12	A Notaros	HUN	94	VJ-1	SL-2		

F1A-Junior

1	J Zarins	LAT	155	BC-1	PZ-1	SE-1	ES-1
2	M Meisalu	EST	132	DK-1	BL-2	BC-2	ES-4
3	J Rogovsky	SVK	115	PZ-2	LC-2	VS-3	BK-3

F1B

1	I Kolic	SRB	158	BS-1	IK-1	DZ-1	PL-2
2	I Vivchar	UKR	152	IC-1	SM-1	AN-1	ID-8
3	M Woolner	GBR	144	PL-1	BC-1	SH-2	
4	B Silz	GER	126	PT-1	VS-2	VK-3	PZ-4
5	V Urban	CZE	124	LC-1	VK-1	PZ-6	VS-5
6	R Blagojevic	SRB	122	SF-1	SL-2	VJ-3	
7	O Findahl (J)	SWE	122	SH-1	DK-2	ME-3	
8	V Vivchar	UKR	117	MM-1	PZ-2	IS-6	
9	V Savov	BUL	111	PB-1	SF-2	IC-5	SM-5
10	J Krasznai	HUN	103	PZ-1	SL-1		
11	R Peers	GBR	93	BS-2	BC-4	SH-5	ES-9
12	S Molchanov	UKR	91	ES-2	AN-3	BL-6	

F1B-Junior

1	O Findahl	SWE	150	ME-1	SH-1	DK-1	VJ-1
2	T Mackus	LTU	140	BL-1	PZ-1	ES-2	SE-2
3	O Kulakovskyy	UKR	100	ID-1	BS-1		

F1C

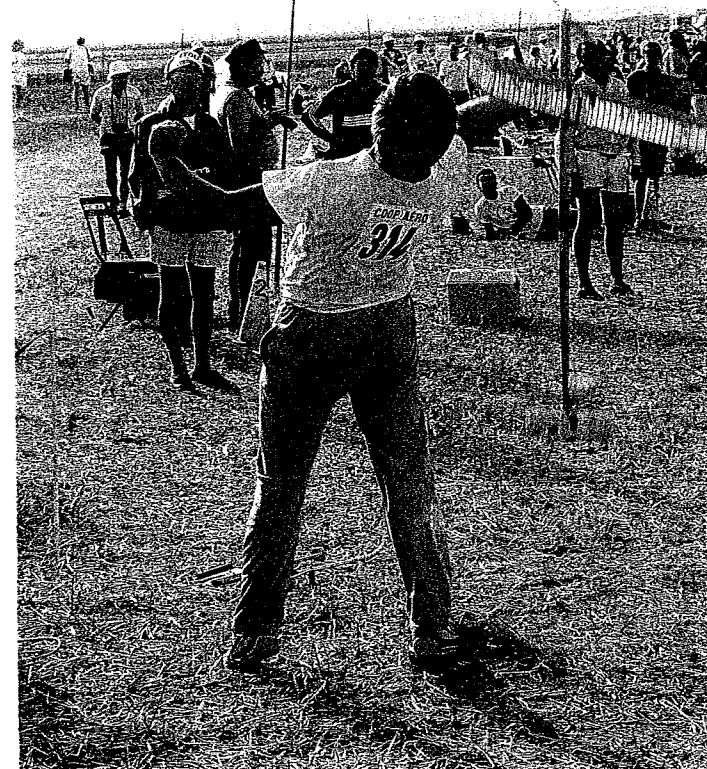
1	R Truppe	AUT	156	VS-1	SW-1	SF-1	
2	G Zsengeller	HUN	154	LC-1	VK-1	DZ-1	
3	E Verbitsky	UKR	146	MM-1	AN-1	IC-1	
4	D Zulic	SLO	133	SM-1	SF-2	IC-1	PB-2
5	V Semenyaga	UKR	133	ID-1	BL-2	DZ-2	
6	A Babenko	UKR	126	PZ-1	AN-2	ID-3	MM-
7	B Bauer	HUN	122	VJ-1	SL-1	LC-5	
8	J Cuthbert	GBR	121	DK-1	ES-2	SH-3	BL-4
9	A Jack	GBR	109	SC-1	AC-2	PT-7	
10	P Watson	GBR	102	PT-1	SH-1		
11	J Roots	EST	102	SE-2	BL-3	BC-3	
12	V Sychoy	SLO	97	ES-1	AN-4	BL-6	PZ-8

F1E

1	M Popescu	ROU	152	TC-1	CP-1	FB-2	OB-7
2	S Kubit	POL	140	OB-1	HA-1	PC-3	CS-5
3	F Mang	AUT	112	MS-1	OB-2	HA-11	PC-17
4	F Draghici	ROU	105	PC-2	CP-2	FB-9	CS-6
5	V Zima	CZE	96	HB-1	TC-9	CV-6	CS-7
6	A Draghici	ROU	96	PC-1	CP-5	FB-8	OB-1
7	I Treger	SVK	86	MS-2	HA-2	CV-17	
8	D Drmlava	SVK	76	MS-4	TC-6	HA-5	
9	M Sowa	POL	75	CV-2	PC-11	HA-12	MS-6
10	I Crha	CZE	72	FB-1	CV-7	MS-12	OB-1

F1E-Junior

1	D Drmlava	SVK	148	HA-1	CP-1	MS-1	
2	J Drmla	SVK	123	CV-1	HA-2	CP-3	TC-5
3	J Matisek	SVK	91	CS-1	MS-5	TC-7	CV-6



*SANS AUCUN DOUTE A L'EPOQUE 1987
AUX CH. DU MONDE DEUX DES PERSONNAGES
DES PLUS IMPORTANTS -
EUGENE VERBITSKY ET ALEXANDRE ANDRIUKOV
DANS LES CATEGORIES F1C ET F1B. TOUS DEUX
SOUS LA BANIERE CCCP -
*OHNE ZWEIFEL ZU JENER ZEIT 1987 BEI DER W.M.
ZWEI DER WICHTIGSTEN TEILNEHMER IN F1C UND F1B.
E. VERBITSKY UND A. ANDRIUKOV. DAMALS UNTER DEM
BANNER DER CCCP.

10870 (VL 177)

inavouables... Bah, qu'importe, le geste a son symbole et c'est sûrement cela l'essentiel. Il y a dans ces moments là un échange extraordinaire avec les étrangers.

Il fait vraiment très très lourd, et de plus en plus. Les orages menaçants de cet après-midi ont fini par se développer et par se concrétiser. Maintenant, ça craque de partout et il pleut des cordes.

Il est plus de 3 heures du matin, et nous nous préparons à partir pour rentrer à Moncontour. Beaucoup d'entre nous sont d'ailleurs déjà rentrés, probablement à cause de la fatigue. Nous avons tous les boules. Cette fois tout est bien fini, nous pouvons tirer le rideau. Une semaine extraordinaire et d'une exceptionnelle intensité vient de se passer. Ces championnats du Monde se sont déroulés dans les meilleures conditions. Tout était là au bon moment. Les gens, le temps... L'ambiance... Après l'extraordinaire championnat de 1985 sur le non moins extraordinaire terrain de Livno, l'édition 1987 a tenu ses promesses et Noizé c'est vraiment fantastique aussi. Merci à vous, Thouarsais et autres heureux membres du comité d'organisation. Puisse la France nous proposer un truc comme cela bientôt.

Nous rentrons au camping sous une pluie battante. Je n'aurai pratiquement pas besoin de mes phares, tellement l'orage est violent... Inouï... Ça éclaire de partout et nous voyons la plaine presque comme en plein jour.

La pluie diluvienne s'est calmée lorsque nous arrivons au camping. Vite, il faut en profiter car cela devrait ne pas durer. Nous devrions avoir juste le temps d'aller à la tente. Génial... Nous sortons de la voiture, et, arrivés au niveau du tourniquet de la clôture, ça éclaire fort et immédiatement ça craque un grand coup. C'est sûrement tombé dans le camping ! Instantanément, nous entendons la pluie qui se remet à tomber non loin sur les arbres... Vite... "Repli stratégique" d'urgence. Nous arrivons à la voiture juste à temps... Dominique pousse Bruno dans la Golf, à l'arrière... CRRRAAKKK... Merde ! La fibre... Il vient de s'asseoir sur la fibre de planeur qu'il avait achetée il n'y a même pas deux heures et laissée sur le siège !!! Dommage, elle était belle !

Après quelques minutes, la pluie s'est de nouveau calmée, et nous pouvons rentrer à la tente, pour de bon cette fois, encore sous le coup de tout ce qu'il vient de se passer. Pour tous, je crois que cela restera l'un des plus beaux championnats du Monde de toute l'histoire du Vol Libre. En tout cas, il restera au moins comme un tournant de la compétition, une nouvelle génération de compétition...

Nous nous endormons en pensant à l'avenir, au Poitou la semaine prochaine, puis aux championnats de France, puis la sélec' le 4 octobre... Et qui sait, peut-être aussi... la Pologne en 88. Nous n'avons pas encore fini de nous régaler...

Dodo, et cette fois ci, j'espère ne pas être réveillé de trop bonne heure... Ah, si, flûte, il faut que je sois à 9 heures au lycée pour voir Jean Luc. Mince, y'a vraiment pas moyen de dormir le matin ici !

7 Août 1987, Lundi :

8 heures 30... Bip. Bip... Tout est calme ce matin. On dirait que la vie s'est arrêtée. L'orage est calmé, la fibre de Bruno est bien morte... Je file vers le lycée Jean Moulin où Jean Luc est censé m'attendre afin que je lui remette des rouleaux de film. En fait, je ne le trouverai pas ! Où peut-t-il bien être ? Je vais aller faire un tour au camping de l'hippodrome... Prêt à reprendre la Golf, je me dis que c'est drôle, il semble qu'il manque quelque chose... Non, je ne rêve pas, c'est la galerie. Pourtant, je ne l'avais pas démontée hier soir. Alors, c'est qu'on me l'a piquée... C'est pas possible quand même ! Une vielle brêle comme ça ! Les voleurs ne sont vraiment pas intelligents, en plus d'être malhonnêtes ! Me l'a-t-on prise sur le parking de l'orangerie, ou à côté du camping ? Pourtant, hier soir, pendant que je venais chercher des autocollants et des tee-shirts, elle y était encore ! Mystère et boules de gomme ! De retour au camping, on me dira que Jean Marie Chabot, lui, s'est fait piquer ses essuie-glaces. Avec l'orage d'hier, il a dû se régaler pour rentrer !!! N'empêche que ça me met dans le caca. Pour trimballer la caisse, il va falloir racheter des arceaux... En plus, c'étaient ceux que Jacques Delcroix m'avait donnés. Ils en avaient vu des concours... C'était sentimental, quoi !!!

Furieux à plus d'un titre, je rentre... Cinquante kilomètres pour RIEN... Je trouve Jean Luc au camping de Moncontour !!! Quel hasard !

Ce matin, le vent est très faible, le ciel est gris et l'atmosphère moite. Le calme après la tempête, en quelque sorte. Calme partout, d'ailleurs... Nous allons peut-être pouvoir nous reposer, et nous consacrer un peu à nous... D'abord, il y a la lessive à faire... Une semaine sans avoir le temps de laver quoi que ce soit, cela fait des traces ! Et puis Bruno, Domi et les autres ont du travail sur leurs modèles pour préparer le Poitou. Il faut aussi que je répare mon A1 que j'ai cassé à Beauvoir.

Le camping commence à se peupler, car l'hippodrome sera fermé ce soir et tous ceux qui y ont séjourné doivent en partir. Et puis le terrain de foot aussi se remplit.

Cet après midi, le temps est repassé au beau fixe, et il fait même de nouveau chaud. Nous allons aller voir les Cacaill à leur bungalow. C'est un peu après l'hippodrome. En fait, il n'y a que Cathy, et nous la surprenons même en plein sommeil. Les autres sont à l'hippodrome pour finir de ranger. Tout le monde a bien les glandes. La rupture est pénible... Quand est ce qu'on recommence ?!!!

10871 (VL 177)

Voilà donc le reste de la soirée qui se passera sans problème. Même si nous nous ennuyons, ça fait du bien de vivre un peu au calme. Si demain il fait beau, nous irons faire quelques essais à l'AéroClub de Thouars. Heureusement, j'ai pu trouver des arceaux pour poser la caisse sur le toit de la Golf. En fait, on peut même en mettre trois petites, si l'on s'y prend bien... Il nous faudra de la place pour le futur...

Vol Libre quand tu nous tiens

...J'écris ces dernières lignes, et il pleut à Pontoise ce 7 décembre 1987...

Rédigé en été 1987 au fil de l'eau et de l'air. Mis au propre et mis en forme avec beaucoup d'émotions de septembre à novembre 1999 à Talant, Pichanges... et ailleurs bien souvent...

Michel PILLER

EURO CHALLENGE

EURO CHALLENGE 2006/2007 F1G COUPE D'HIVER - FINAL RESULT

* best 5 events out of 10 are considered to calculate final score

		TORINO CRIVELLE	MANIAGO	LE LUC	MIDDLE WALLOP	SISTERON	VIABON	ORENTANO	CAMBRAI	BEAUVOIR S/MORT	MONCONT.	SCORE
WERFL HELMUT	GER	9	(4)	14		11		9	(7)		17	60
BODIN JEAN-LUC	FRA	10		11		(2)		7	5		16	49
PICOL MICHEL	FRA			15		1			6	8	10	40
MANONI ALESSANDRO	ITA	5				10		11			6	32
DUPUIS LOUIS	FRA	11		9		7			4			31
LEE A HING ERIC	FRA	4		7		9				9		29
ROCCA MARIO	ITA	14	1			3						18
BUISSON GUY	FRA									3	15	18
MICHAUD BERNARD	FRA										18	18
QUELLIER YANN	FRA			12		5						17
VAUGHN ROY	GBR				5						12	17
LATY DENIS	FRA			8		8						16
FRUGOLI JEAN FRANCIS	FRA	3		3				10				16
SCHIRRU SANDRO	ITA	2				6		8				16
BRUMAT FRANCO	ITA	13						2				15
MURARI BRUNO	ITA	6	5					3				14
BOUCHER RENE	FRA										14	14
MAURI EDI	ITA	7	6									13
GALICHET ANTONIE	FRA			13								13
LAVENENT HENRI	FRA	1						5			7	13
BESNARD ANNIE	FRA										13	13
FACCHINI VITO	ITA	12										12
GASTALDO GIULIO	ITA			10				1				11
DARMON STUART	GBR										11	11
LICEN ROBERTO	ITA	8	2							10		10
BILLAM ADAM	GBR									2	2	10
TOLHURST PETER	GBR						6					9
GREAVES DAVID	GBR										9	8
STRACHAM CHRIS	GBR						8					8
BROUTIN DORIS	FRA								8			8
MARROT PIERRE	FRA						1		3	4		8
MANONI ALDO	ITA		3	1							4	8
MANION GAVIN	GBR										8	8
LOVATO MARIO	ITA		7									7
LUSISIC CHARLES	FRA						7					7
NERANDEAU FRANCIS	FRA									7		7
LONGHURST ANDREW	GBR				6							6
LARUELLE JACQUES	FRA			6								6
CHAUVEAU GILLES	FRA							6				6
MILLET HENRI SERGE	FRA									6		6
THOMSON DAVID	GBR											6
GIUDICI GUY	FRA			5								5
MIARD MICHEL	FRA					5						5
MATHERAT LOUISE	FRA											5
WHITEHEAD BERT	GBR				4							4
CORAZZA EGIZIO	ITA			4								4
MOLINIE MICHEL	FRA					4						4
YRONDE FRANCOIS	FRA						4					4
REBELLA CARLO	ITA							4				4
TAYLOR DAVE	GBR					3						3
BEALES DAVID	GBR					1		2				3
CHARPENTIER NICOLAS	GBR							3				3
RENNESON ANDRE	FRA			2								3
BILLAM JOHN	GBR											3
WILKES ROGER	GBR					2						2
DJIAN MICHEL	FRA								2			2
JALLET YVON	FRA										2	2
TISSEROND CHRISTOPHE	FRA										1	1

Number of competitors

27

13

29

11

22

15

22

15

19

36

50 models

33 models

10872 (VL-177)

Sommaire

Edito

- 10875- Image Vol libre
10876- VOL LIBRE - Galerie portraits
10877 -78 -Sommaire - Edito
10869-70-71-71 Rappel sur V.L. 177
10879-80-81- Statistiques sur ch. de France - P. Pailhe
10882 OPENSACLE 2007 E. Cerny .
10883- Astuces J. Wantzenriether
10884-85- Lancé main SESTKA _ Jiri Schieferdecker
10886-87 - F1A Ch. du Monde 2007 Per Findhal .
1088-89-90 Poitou 30 ième Michel Piller .
10891- Images VOL LIBRE Champions du Monde F1E
10892- EURO FLY Berne 2007 A. Schandel
10893 - CH. de France F1E
10894- Voeux ! A. Schandel
1089596-97 - CH. de France Modèles Anciens J.P DI RIENZO
10898-99- AU FEMININ J. Schirmer.
10900-01 - RETRO - Motos 1968 polonais .
10902- EURO CHALLENGE 2008 . A. Manoni .
10903 -Image Vol Libre ch. de France
10904- Divers .
10905- Concours sélection France Novum Kupa F1 K Tapolca
10906-907- BLERIOT GOUIN Peanut - E. Fillon .
10908-909- Peanut "SEA GULL " Pres Bruning
10910- Courrier des lecteurs .
10911- Astuces J. Wantzenriether .
10912- Profil Thomann .
10913-14-15-16-17-18-19 -20-21-22-23-24-25-26-27- F 4 F modèle catapulté - dossier historique JJ FOSS Guadalcanal 1942 André Schandel

En cette fin de saison VOL LIBRE , beaucoup de résultats trouvent également leur "finalité" pour l'année 2007 . Année il faut bien le dire qui nous a réservé quelques surprises , heureuses pous nous Français avec le titre individuel de CH. du Monde en F1E .

Pour le reste on peut noter comme déjà en deux mille six , un méli-mélo , dans toutes les compétitions internationales . Cela est réjouissant . Ce qui l'est moins c'est que le nombre des concurrents est toujours en diminution , c'est particulièrement visisble aux CH. de France en F1B .

Je reviens aussi sur la parution du dernier numéro VOL LIBRE 177, je pense que certains abonnés ont dû s'apercevoir que le texte de M. Piller était amputé de sa fin et que la pagination présentait sur les dernières pages une erreur .

Explications : chaque numéro sort sur soixante pages (60) sous sa forme actuelle . Sans trop me soucier de normes techniques (possibilités de machine àagrafer - maximum quinze feuilles -) j'avais prévu et intégré deux feuilles (4 pages en plus lors du numéro 177) . Ces quatre pages, n'ayant pu être prises en charge par l'agrafeuse , j'ai dû les reprendre chez l'imprimeur , et les réintroduire dans ce numéro . Vous retrouvez donc la fin du texte de M. Piller ici et la remise à jours de la pagination .

Autre modification initialement non prévue , l'édition que vous avez entre vos mains , n'est pas celle qui était prévue , SAGA CCCP F1C , pour marquer et finir l'année 2007 avec le trentième anniversaire de VOL LIBRE . ce numéro spécial est reporté sur le début de l'année 2008 , pour pouvoir y apporter quelques éléments supplémentaires d'information .

A propos des éditions Saga CCCP , nous appris qu'un des personnages des plus importants de l'époque Victor Jeskov- manager général des équipes CCCP - est décédé fin du mois de septembre cette année . Les anciens de l'époque que nous avons pu rencontrer entre temps , étaient tous affectés par sa disparition .

10877

VOL LIBRE

Nous avons par ailleurs des reportages, dans ce numéro, sur les statistiques des dernières manifestations nationales - ch. de France, concours de sélection, et internationales.

On trouvera également une rubrique, déjà connue sous un volume plus réduit, sur des maquettes catapultées d'avions ayant un passé historique. La nouvelle formule, augmentée en volume, par un événement historique réel et vécu, constitue un petit bloc qui peut plaire ou sembler sans grand intérêt, pour un lecteur VOL LIBRE. Il serait souhaitable d'avoir des opinions, des réactions, des abonnements à ce sujet, pour savoir s'il est opportun de continuer dans cette voie.

Am Ende der Saison 2007 im Freiflug, finden wir in dieser Ausgabe von Vol Libre, einige Endresultate, die, die einen erfreuen und die, die anderen vergessen. So ist es auch im Leben.

Festzustellen ist immer noch dass die Zahl der Freiflieger, in Frankreich und anderswo stetig abnimmt. Dies war besonders sichtbar auf der Fr. Meisterschaft in F1B.

In der letzten Ausgabe von VOL LIBRE gab es einige kleine Fehler die ihren Ursprung in technischen Problemen bei der Erfassung des Heftes fanden. Ich hatte vier zusätzliche Seiten beim Druck eingebracht, die von der Maschine nicht gefasst werden konnten. Ich habe also diese Seiten hier wieder eingegliedert. Text von M. Piller.

Es war zuerst vorgesehen dass die dritte Nummer SAGA CCCP, F1C, noch dieses Jahr erscheinen würde. Es ist nicht möglich da noch einige Informationen fehlen. Der 30. Geburtstag von Vol Libre wird also auf 2008 übergreifen.

Es ist auch zu berichten - SAGA CCCP - dass der kleine Viktor Jeskov, Grossmanager in jener Zeit - Ende September 2007 verstorben ist. Alle die ihn kannten und die wir angetroffen haben, vermissen ihn.

Ausser den letzten Ergebnissen, Wettbewerbe, Jahr 2007 haben wir in dieser Ausgabe, eine weitere nicht ganze, Neuheit die kleine geschleuderte Modelle betrifft, mit Ausgang von wirklichen Flugzeugen die in die Geschichte eingegangen sind. Frage, an den Leser, wie kommt diese Fassung an? weitermachen.....

- 10928- Philatélie - Satellites ...
A. Schandel
10929- Cehixe -Vézède ...
GPB.
10930 Images Vol Libre Arzay
M. REVERAULT.

Ont participé à ce numéro

/ Jean Wantzenriether - Walter Hach - Michel Piller - Michel Reverault - Gerard Pierre Bes - Jacqueline Schirmer - J. Pierre Di Rienzo - Eugène Cerny - W. VON KAMP - E. Fillon - Pers Bruning - Alain Roux - Alessandro Manoni - J. Kaczorek -F.F.N -Per Findhal - Jiri Schiefendecker - Frederic Nikitenko -André Schandel

JACQUES DELCROIX -
* D'AEROMODELER 426 NUMEROS
CEDE 426 NUMEROS
1954 - AVEC DES ANNEES "PAUVRES"
1973 - 1972 - 1971 - LE TOUT JUSQU'EN
1996 - PRIX: 1€ PAR NUMERO COLLECTION
INDISSOCIABLE. DONC LE TOUT 426€.
* FOR SALE: AEROMODELER - 426 ISSUES
- ONE EURO = ONE ISSUE! FROM 1954 TO 1996 -
* JACQUES DELCROIX, VERKAUFT 246
AUSGABEN DER BRITISCHEN ZEITSCHRIFT
"AEROMODELER" JAHRGÄNGE 1954 → 1996
EIN EURO DIE NUMMER - DAS GANZE UNTEIL -
BAR 426€.
DELCROIX JACQUES
41 ALLEE DU COUDRAY
45160 OLIVET - FRANCE



20 ANS DEJA
DE MICHEL PILLER.. V.L. 177. - SUITE ET FIN
10878

STATISTIQUES CHAMPIONNATS DE FRANCE PIERRE PAILLE

Quelques commentaires sur le Championnat de France de Vol Libre

Les notes ci-jointes ont été établies à partir du tableau des qualifications que le C.T.V.L. a adressé à tous les concurrents, ainsi que des résultats diffusés à la remise des récompenses. Il ne semble pas qu'il y ait trop d'erreurs, à part celle qui donne à Galichet un sacré coup de vieux... Moi-même en ai commis probablement dans les petits comptes que j'ai fait. Veuillez m'en excuser, mais je fais partie de la tranche des nés entre 35 et 39... Ceci peut expliquer cela...

L'âge du capitaine...

Sur ce tableau, les tranches d'âge ont été représentées en reprenant les années de naissance des qualifiés, regroupées par tranches de 5 ans; les statisticiens « lisseraient » les données d'une façon différente, mais le résultat reste lisible. Sur une courbe, on verrait une « double cloche » que je pense caractéristique de notre activité.

année	20-	25-	30-	35-	40-	45-	50-	55-	60-	65-	70-	75-	80-	85-	90-	95-	00
	24	29	34	39	44	49	54	59	64	69	74	79	84	89	94	99	
nombre	2	4	7	21	12	14	14	17	6	4	7	10	0	19	31	9	3

La tranche la plus nombreuse est celle des nés entre 90 et 94 (17%), soit ayant entre 13 et 18 ans. On pourrait penser, un peu rapidement, que c'est bien, cela peut représenter l'avenir. Mais l'observation des autres tranches permet de se poser la question de façon différente, en se demandant: et si on reprenait les mêmes données dans les années antérieures, qu'est ce que cela donnerait quant au devenir de ces « jeunes pousses »?

A l'autre bout, la 2^{ème} tranche la plus nombreuse est celle des nés entre 35 et 39, soit les plus que sexagénaires: 11,6%...

Une tranche est absente: les 80-84, ce qui est significatif, en première analyse, des difficultés de l'insertion professionnelle, voire familiale. Cependant, il faudrait comparer ce « trou » avec la statistique d'ensemble de la F.F.A.M., pour voir si c'est bien cela, ou bien une question d'orientation de l'activité modéliste... Ajoutons à ce « trou » que les tranches voisines, 60-74, sont également sous-représentées. Ce qui montre bien que nous avons peu de sportifs « dans la force de l'âge ».

En d'autres termes, nous avons 2 types de pratiquants: des « jeunes », cadets, juniors essentiellement, dont on ne sait pas trop ce qu'ils vont devenir, et puis des mûrs (en attendant qu'ils ne soient blets...), qui probablement pratiquent depuis longtemps; chez les plus âgés, il y en a qui pratiquent depuis avant la Guerre... (d'Algérie, au moins...).

Et ces « mûrs » sont largement les plus nombreux. La « cloche » de la courbe des âges est nettement large pour les nés entre 35 et 59, soit les plus de 50 ans, en gros. 91 concurrents, soit la moitié, sont nés avant 1960. Les statisticiens débutants diraient que la médiane se situe là.

Aux deux extrémités, le (la) plus jeune a 7 ans, les deux plus âgés 85 ans, ce qui ne les empêche pas de voler, et bien. Au dernier vol des caout. F.L., l'un d'eux, Guidici, était en tête ex-aequo, avec 3 maxis. Sa dernière montée lui donna bon espoir, las ! une bonne descendance le priva d'un podium, alors que son collègue Broutin (encore un jeune) dévalait lui aussi, mais sauvait sa mise avec 175''. Pour revenir à Guidici, il faut remarquer sa construction, impeccable, qui montre qu'il n'a pas perdu la main. Et pour les vols, c'est pareil...

C'est en caout. F.L. que les anciens se retrouvent, ce qui se comprend, accessoirement en FIG (pas vrai Frugo ?). En revanche, on en trouve beaucoup moins en F1A, même si quelques vieux renards, qui se reconnaîtront, se glissent dans les premiers. Cela se comprend quand on voit l'exigence physique des treuillages actuels.

Les absents ont toujours tort.

Il y avait 180 personnes qualifiées, représentant, en tout, 283 participations possibles. Au résultat, il en reste 156 présents (236 classements) alors que 24 modélistes n'avaient pas fait le déplacement. Ce sont surtout les jeunes qui manquent, 7 planeurs juniors et 3 planeurs cadets, 1 caout. cadet et 3 caout. juniors. Ceci illustre bien une des difficultés pour les jeunes, l'autonomie du déplacement. Ou bien les parents sont complices et font le déplacement, ou bien c'est le moniteur qui monte un charter... Accessoirement, la date n'était peut-être pas la meilleure ; pour les adultes ou les « seniors » comme on dit, ce n'est pas grave, pour les jeunes, c'est plus difficile (dans notre C.R.A.M. cela a été net). Cette histoire de date n'est pas nouvelle. Une fois la question du terrain résolue, on se débat dans les vacances, les retours etc...

Clubs.

Chez les planeurs cadets, 8 clubs sont représentés (pour 15 classés), mais Sèvres Anjou en a 5 et Ludres 4. Pour le reste, c'est des unités... Ceci voudrait-il dire qu'il n'y a guère que 2 clubs qui font un gros efforts vers les très jeunes ? En junior, c'est à peu près pareil, 9 clubs, 5 juniors pour le SAM, 2 à Thouars, 2 à Lille, 2 à Caen, mais en particulier 2 à Bron, qui en avait un en plus en cadets. Je sais bien qu'ils habitaient à côté, mais ils se sont également déplacés plus loin par le passé (sous une autre étiquette). On ne peut que féliciter Garelli.

A part ce dernier cas, on remarque le travail bien connu du SAM qui fait largement la course en tête, mais aussi la montée en puissance de l'équipe de Ludres, qui, outre les bien classés en cadets, rafle la mise en F1A... Bravo Moreau et Besnard ! De quoi démentir le propos pessimiste du distingué rédac-chef, éditeur, illustrateur, etc... de Vol-Libre... Pour le reste, les conversations en marge des pistes cadets-juniors tournent au concert de lamentations, Microsoft et l'abominable Mac sont maudits...

Enfin, même si ça n'est pas nouveau à repérer, l'équipe de Moncontour doit consommer des quantités astronomiques de Tan, d'une part parce qu'ils sont nombreux, d'autre part parce qu'ils remontent abusivement le dit caout...

Par ailleurs, d'un point de vue plus large, on remarque que, soit il y a de gros clubs (quand ce ne sont pas des familles...), SAM, Moncontour, Ludres, Airbus-Toulouse, PAM... soit trop souvent des isolés, plus ou moins perdus dans un club R.C.. Là aussi, il

faudrait faire un tableau complété par une courbe asymptotique.

Tout ceci pourrait, devrait, être complété par une ou plusieurs cartes, qui permettraient de voir plus clair sur la question des régions actives ou, au contraire inexistantes. Par quels mystères la Champagne est absente, et ceci depuis longtemps ?

Il aurait aussi été bon de triturer beaucoup plus les résultats, par âge, par club, etc... A qui en aurais-je donné le goût ?

PAILHE



* A EUX DEUX ILS FONT 172 ANS
SI JE NE ME TROMPE...
ILS PARTICIPENT ENCORE ET
TOUJOURS AUX COMPETITIONS

* LES IMAGES CI CONTRE MONTRENT
A LA FOIS L'ETENDUE DU TER-
RAIN DANS LE SENS EST-OUEST
ET LE BEAU TEXAS DONT LES
CH. DE FRANCE ONT PU PROFI-
TER.

- LA REMISE DES PRIX DANS
LA COUR DE LA MAIRIE-ECOLE
S'EST DEROULEE DANS UNE
AMBIANCE A LA FOIS DETENUE
ET FESTIVE. DES PECHEES
RONDES ET TUTEUSES ONT
ETE REMISES AUX VAINQUEURS

* FR. HEISTERSCHAFT - 2004 -
DIE BEIDEN, WEBER + GUIDICI,
HABEN ZUSAMMEN 172 JAHRE.
SIE SIND INNMERNOCH GUT ZU FUSS
UND FLIEGEN... FLIEGEN !
- DAS GELANDE VON ARZAY...



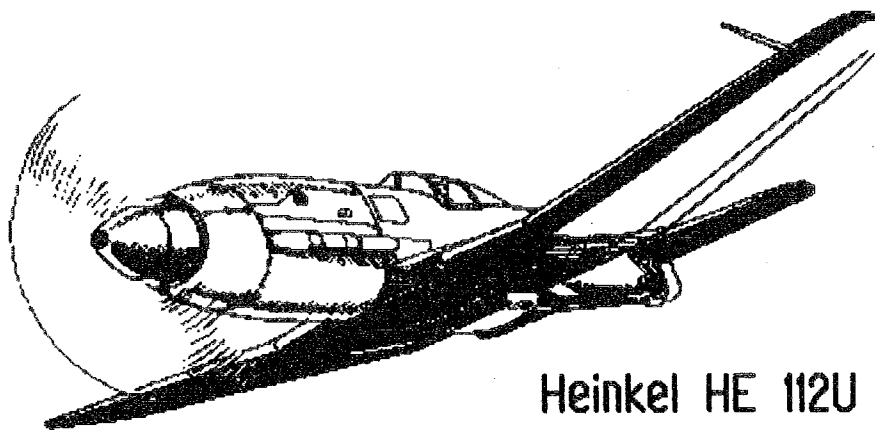
- Photo - H. REVERAULT -



"L'International de Mini-Maquettes et Old-Timers" s'est déroulé selon la tradition le dernier weekend de mai - aéroport de Medlanki près de Brno.

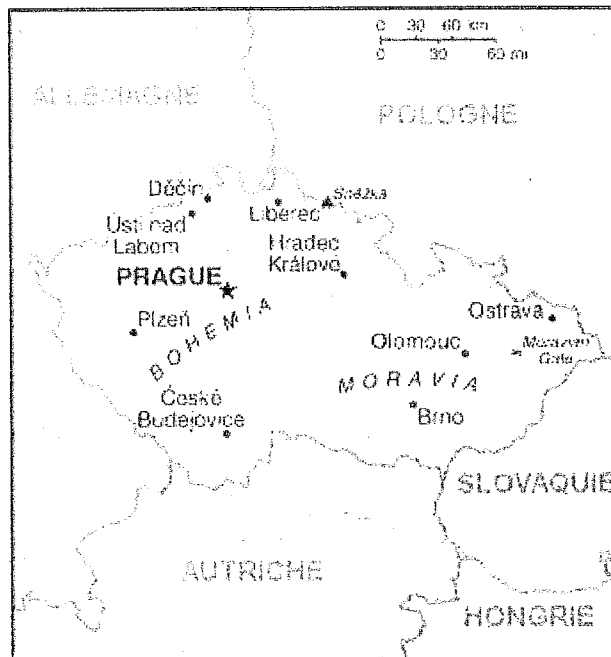
Le samedi était farci d'orages en beaucoup d'endroits -- mais beau soleil sur place, avec un vent du sud forçant, et donc de mauvais vols chez les débutants et même chez les experts. Une trentaine de maquettes au 1/20 et 36 oldtimers (plans d'avant 1954) s'étaient exposés pour le statique au Restaurant de l'Aéro-club. Nombre assez faible - malgré un grand battage remarqué cette année sur l'Internet américain - mais plus de la moitié des concurrents avaient moins de 15 ans. De bien jolis prix offerts par Vilen Petric, Computer Press, UMC Brno Medlanki...

Ceux qui ont pu profiter du vent faible en début de journée ont fait des vols magnifiques, qui leur assuraient de bonnes places au classement final. Plus tard il fallait tomber sur une accalmie, ainsi Pavel Stranik avec son superbe Arsenal VG 39 a traversé tout le terrain et s'est posé dans les bois... introuvable. Maruska Koutny - oui, la petite-fille du grand K - volait avec un vieux Zlin 226 Akrobat, 50 secondes, puis avec un Kingcobra P63, 3 secondes... puis dut vite rentrer à la maison, victime d'une grosse allergie au pollen. Ses 50 secondes, doublées d'un excellent statique juniors, lui vaudront tout de même la première place, sans autre vol officiel. Trois petits malins firent aussi de beaux temps ce samedi, mais leurs Dornier Comet ne leur permettaient pas de gros points en statique, et réclamaient de par leur maxi haut perché des vols trop parfaits. -- Plus grands, les oldtimers se révélaient moins sensibles et bouclaient leur maxi à 90 s, déthermalisant à haute altitude.



Heinkel HE 112U

Le dimanche se payait un vent encore plus fort, dans les 11 m/s. Quelques rares accalmies permirent de beaux vols. En oldtimer après 3 vols il restait 5 concurrents pour un flyoff. Le nouveau règlement prévoyait un vol sans déthermalisation... ce qui prédisait la perte certaine du modèle, car les trois minutes portaient sur les bois ou le terrain militaire. Un prix de 5000 couronnes, 172 euros, attendait le gagnant... mais c'est la raison qui l'a emporté, et l'on se partagea le prix en 5. Pour la bonne bouche on terminera par un vol sans remontage, plané seul : gagnant Vlastik Simek. Jan Suchy récolte 3000 couronnes et le



prix Petrik pour les moins de 15 ans.

En maquettes 1/20 le concours restera plein de suspense jusqu'au dernier vol. Cinq seniors avaient des chances pour la finale. Petr Kolar s'était amélioré avec son dernier vol, son Mustang P51 D était de toute beauté, mais il lui manqua 3 secondes pour dépasser le Kingcobra P63 C de Koutny. 3ème place à Jiri Hermanek et son Arsenal VG 39 C1.

Le vent aura faussé nettement les débats. Ainsi, les taxis à grimpée longue étaient implacablement désavantagés au profit de ceux qui "arrachaient" et parvenaient vite à des couches d'air moins turbulentes. Ainsi, également, la tactique jouera un trop grand rôle. On a parlé plus haut de Stranik... un beau maxi, puis trois zéros, appareil perdu. Le futur vainqueur Lubomir Koutny réussit le seul autre maxi du concours, lequel s'ajoutait à un statique presque parfait... notre ami donc n'a pas fait tous ses vols possibles, mais juste "assuré" avec un vol à 34 s. Pendant le même temps ses proches rivaux devaient se risquer sur davantage de vols, sans grand espoir de faire un chrono concurrentiel. Le dimanche fit lever un vent tel que les vols décollés furent supprimés.

Rappelons quelques points du règlement. Chaque modèle est coté statiquement d'après difficulté, soin, détails. Puis un "maxi" lui est attribué, également suivant difficulté à faire voler (aile basse, etc), et un coefficient va enfin multiplier les secondes de vol suivant la taille réelle du modèle (entre autres). Détails dans VL 115. 2 vols lancés à la main, 2 vols décollés, le meilleur de chaque espèce étant retenu. -- Sur le tableau des modèles 2007, le statique obtenu s'échelonna entre 97 points, le bimoteur Mig-D de Koutny, et 75 points d'un... Lacey, en passant par les 91 d'un Mustang, 95 d'un Airacobra, 90 d'un Caudron Simoun, 94 d'un Dewoitine 520, 89 d'un Zlin XII. Du côté des vols, à part les deux maxis déjà cités, la moyenne en lancé à la main tourna autour des 40 à 50 secondes. Dans le vent, hé, n'oubliez pas ! <http://minimakety.cz/index-en.php>

@STUCES Internet et Nouvelles

THERMIQUE MON BEAU SOUCI...

Un petit tour chez les lanceurs de roquettes, ça vous va ? Ces amis ont leur vue perso sur les thermiques, leur fonctionnement, leur détection :

www.apogeerockets.com/education/detecting_thermals.asp
C'est en anglais... mais il y a des dessins.

PAS DUR QUI VEUT...

"Répétez après moi : Le spruce est trop flexible pour un fuselage HLG, ou pire DLG. Le balsa dur est de la raideur qu'il vous faut."

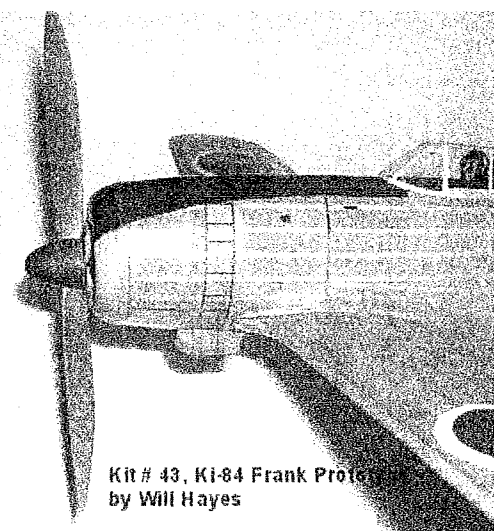
C'est le grand Lee des Sweepette qui écrit. Ajoutant : "Je me demandais pourquoi ça grimpait moins haut lorsque je lançais plus fort, en indoor. Bon, si votre balsa n'est pas assez raide, carbonisez les 2 flancs, cela donnera plus de résistance." - Carboniser ? Nous interpréterons révérencieusement par : coller une mince bande de fibre de carbone unidirectionnel.

POUR ACHARNÉS... ou qui veulent y tâter.

Z'en ont, de la chance, les maquetistes US. Un fournisseur de boîtes de constructions, plans, accessoires comme canopy et cône d'hélice... voyez donc le site de Diels Engineering :

pageproducer.acninc.net/dielsengr/index.html

Les photos sont splendides, alléchantes, bref... Ca-cahuètes, échelle 1/24, et divers, surtout chasseurs monomoteurs. Par de réels pratiquants.



Dans un autre ordre d'idées, Wout Moerman nous révèle le secret de sa peinture alu sur voilures de Spitfire : entoilage Esaki blanc, spray argent DupliColor pour jantes auto. Le résultat est un fini semi-mat très régulier, contrairement au brillant d'un entoilage mylar. Si vous êtes inscrit sur la liste, voyez 3 photos bien faites dans la section... photos, de FFScale chez Yahoogroups.

PINCEAUX.

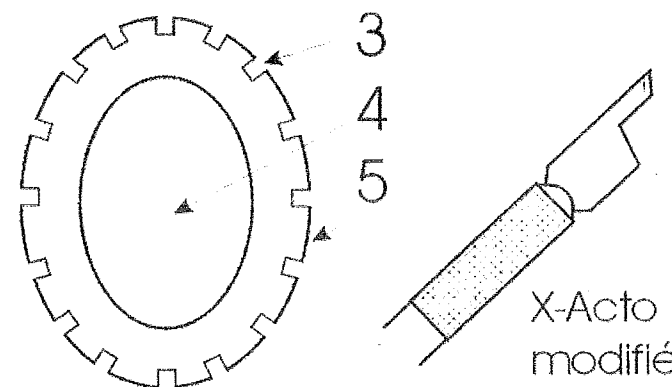
Ne jamais laisser mariner dans le diluant un pinceau de qualité artiste ! Tremper 15 secondes, puis essuyer au papier ménager. Refaire l'opération. Puis laver avec soin à l'eau et au savon. Rincer. Ranger dans un récipient, manche en bas. Cela vous fera des années. [Boris].

DILUANTS AUX USA.

Y a des problèmes lorsqu'on veut diluer l'enduit... En réalité nous n'achetons plus le traditionnel enduit d'aviation des années 1970, tendeur ou pas, acéto ou nitro. Depuis les lois sur les produits dangereux, on nous propose divers composés d'uréthane. Seules les manufactures agréées par l'aviation ont gardé les anciennes productions. Parfois donc les anciens diluants (et solvants) ne sont plus adaptés. Parfois aussi il faut 6 couches d'enduit ou davantage pour obtenir un fini impeccable sur du balsa. [Joe et Homer].

COUPLES FRAGILES.

Maquetistes et rétroistes, vous vous arrachez les cheveux parce que les couples balsa à éviter, c'est pas de la tarte et ça casse toujours au pire moment. L'ami Maurice sur SFA livre ses tours de main.



1/ Copier sur planchette balsa le dessin du couple (photocopier, déposer sur la planchette avec dessin par-dessous, humecter au diluant en frottant légèrement).

2/ Pour renforcer le balsa en vue de la découpe, "entoiler" au stick avec une feuille translucide (silkspon 000) et laisser sécher.

3/ Découper en tout premier les encoches sur le pourtour. D'abord les 2 faces parallèles, à la lame bien aiguisée. Puis, pour dégager le fond de l'entaille, utiliser une lame X-Acto retravaillée à la Dremel pour donner un mini-ciseau, largeur de 1,5 mm par exemple : enfoncer la lame, puis la retourner pour dégager complètement l'entaille).

4/ Découper le ou les évidements dans le couple. En plusieurs morceaux.

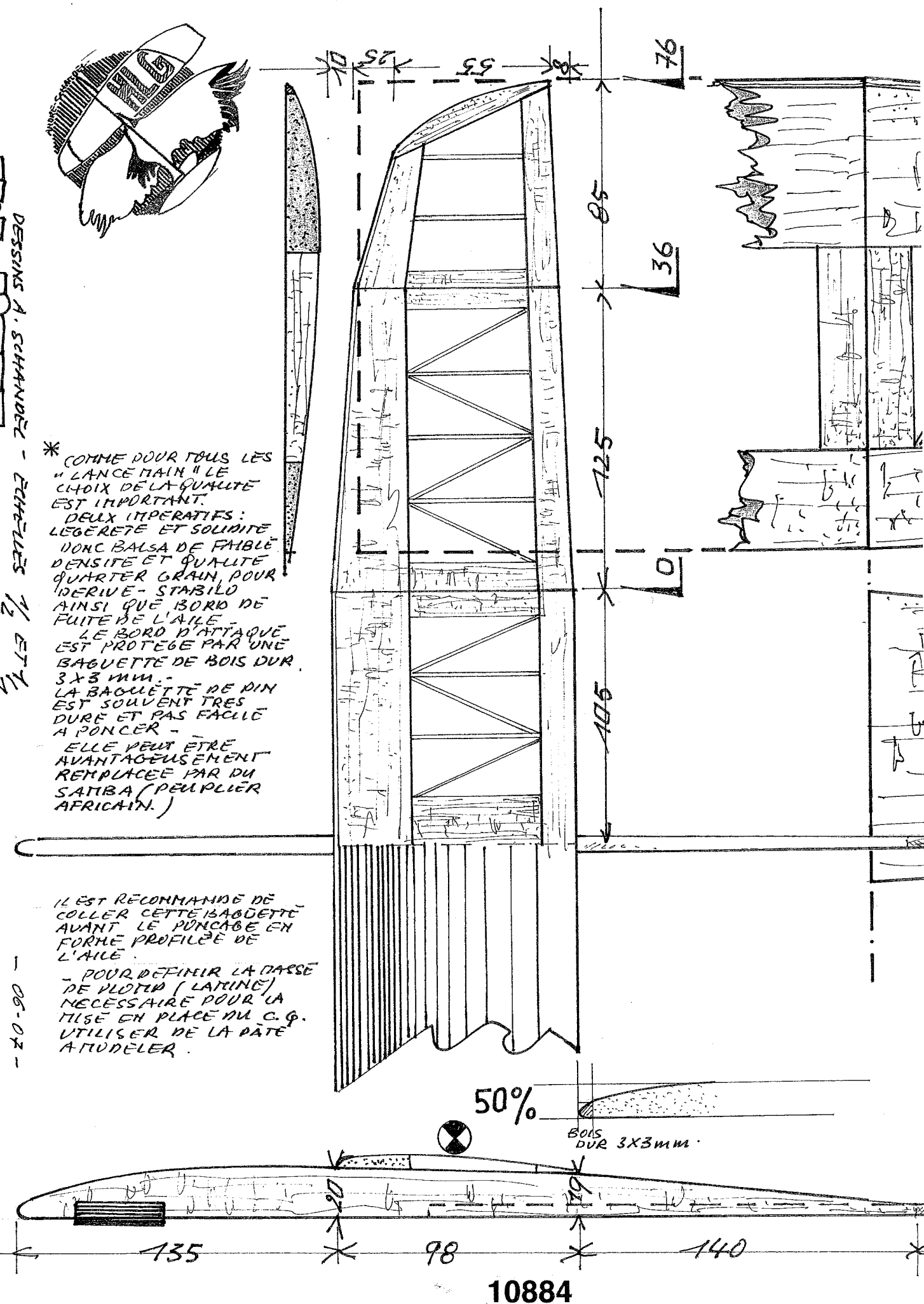
5/ Découper le pourtour du couple. Par petites lignes droites, pas en épousant les courbes. Attention : faire glisser la lame, et non pas appuyer verticalement.

6/ Nettoyer les encoches : au papier abrasif collé sur baguette, ou à la simple lime à ongles. (L'histoire ne dit pas comment retirer le papier de renfort... mieux vaudrait le laisser, non ?)



* COMME POUR TOUTES LES "LANCERAINES" LE CHOIX DE LA QUALITÉ EST IMPORTANT. DEUX IMPÉRATIFS : LÉGÈRETÉ ET SOLIDITÉ. DONC Balsa de faible densité et qualité QUARTER GRAIN POUR DÉRIVE-STABILIS. AINSI QUE BORD DE FUIITE DE L'AILE. LE BORD D'ATTAQUE EST PROTÉGÉ PAR UNE BAGUETTE DE BOIS DUR 3x3 mm. LA BAGUETTE DE PIN EST SOUVENT TRÈS DURE ET PAS FACILE À PONCER. ELLE PEUT ÊTRE AVANTAGEUSEMENT REMPLACÉE PAR DU SATIBA (PEUPLIER AFRICAIN.)

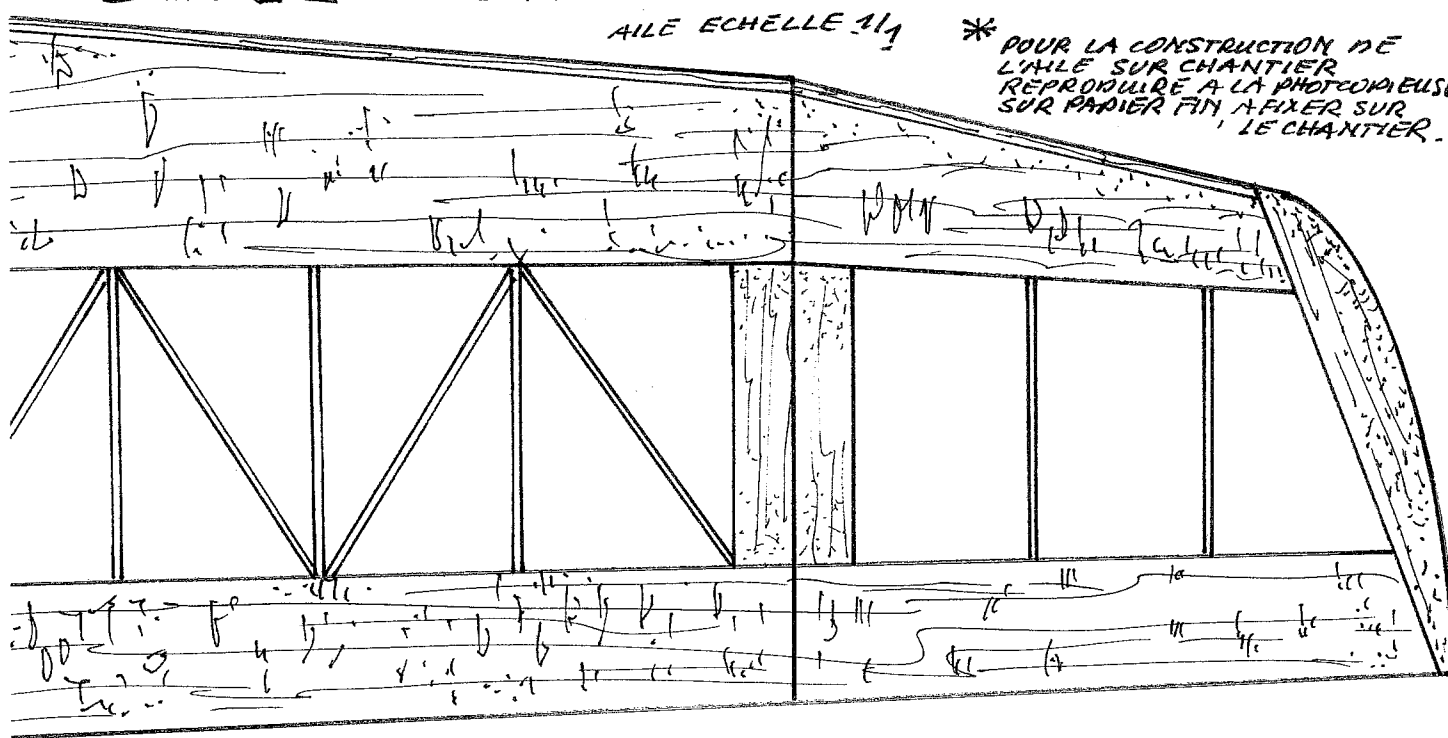
IL EST RECOMMANDÉ DE COLLER CETTE BAGUETTE AVANT LE PONCAGE EN FORME PROFILÉE DE L'AILE. - POUR DÉFINIR LA DASSE DE VOTIV (LATINE) NÉCESSAIRE POUR LA MISE EN PLACE DU C.G. UTILISER DE LA PÂTE À MOUDER.



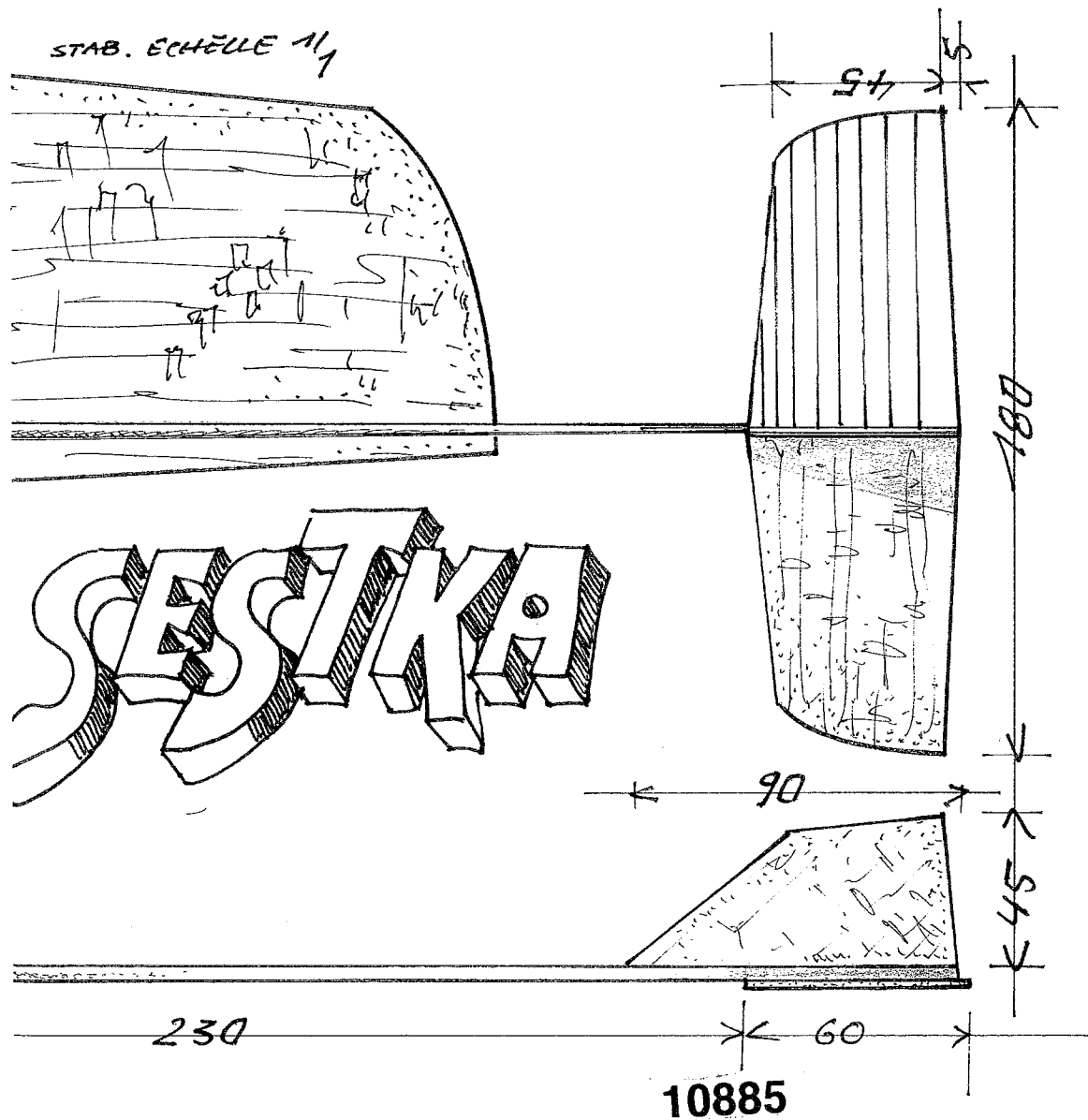
JIRI SCHIEFERDECKER

AILE ÉCHELLE 1/1

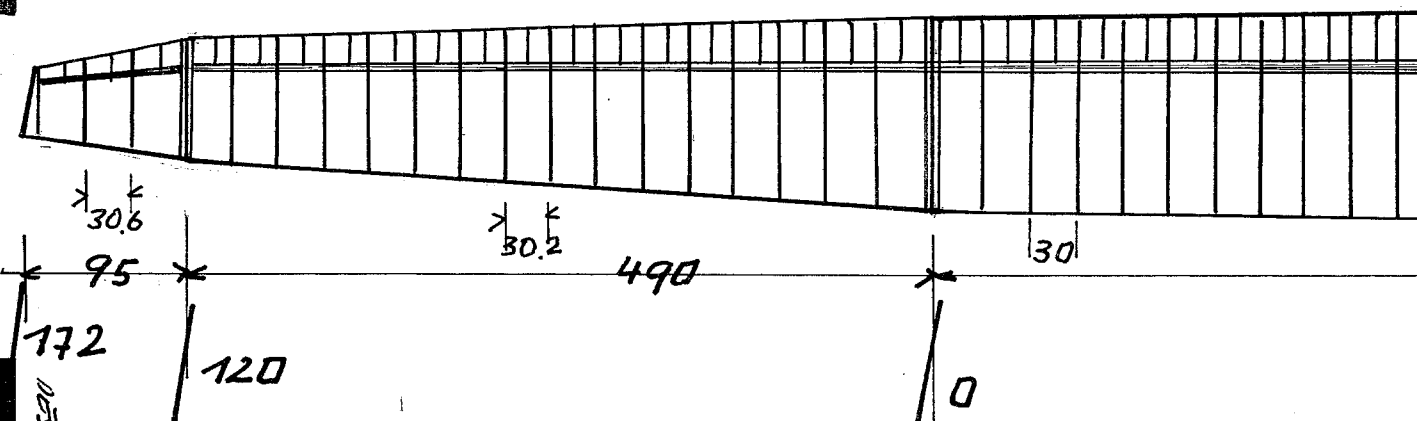
* POUR LA CONSTRUCTION DE L'AILE SUR CHANTIER REPRODUIRE À LA PHOTOGRAPHIE SUR PAPIER FIN À FIXER SUR LE CHANTIER.



STAB. ÉCHELLE 1/1



LORD FLASH 3

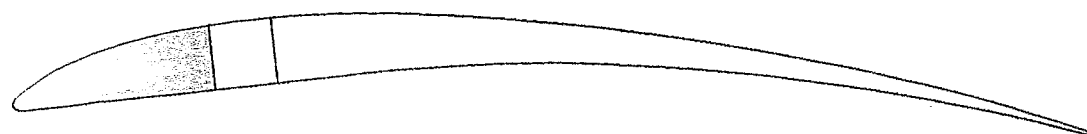
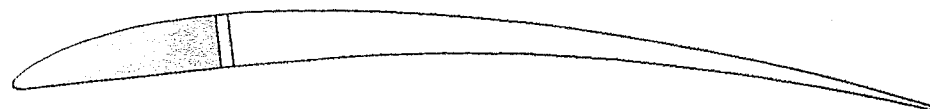
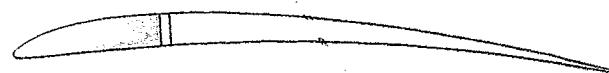
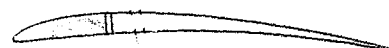


CHAMPION DU MONDE 2007 - ODESSA - UKRAINE
WELTMEISTER 2007 IN ODESSA.



* WIR HABEN KEINE WEITERE ANGABEN ÜBER DIESES MODELL BESONDERS WAS DEN SCHWERPUNKT ANGEHT. ZU BEMERKEN DIE ORIGINALEN UMRISSE UND DIE GESAMTKONZEPTION DES MODELLS, DAS VON DEN HEUTIGEN MONOTYPEN ABWEICHT.

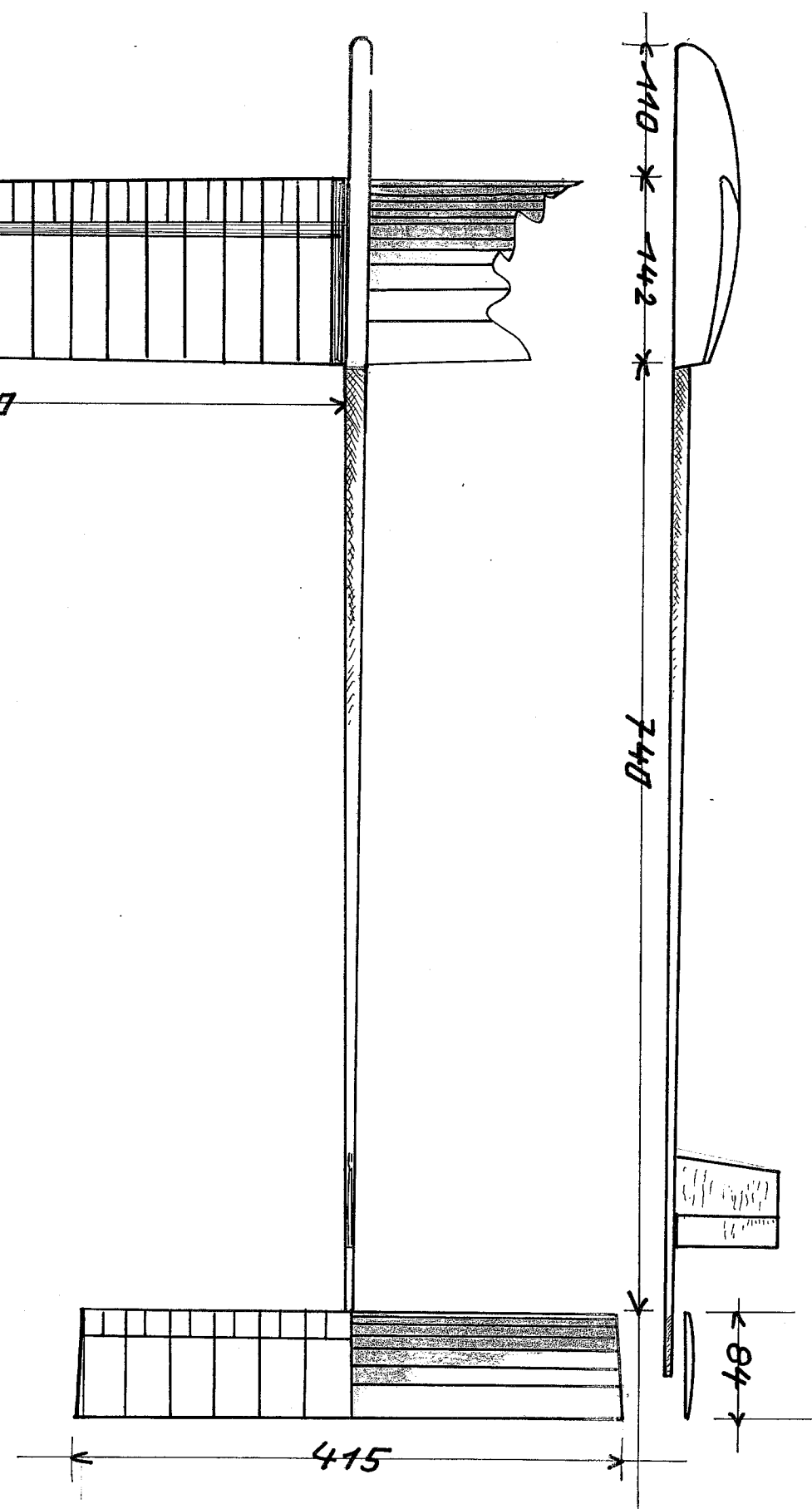
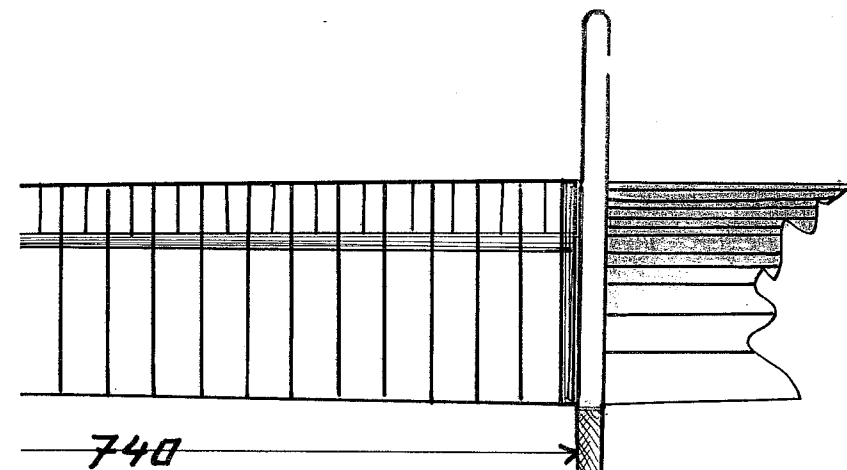
* NOUS N'AVONS PAS D'AUTRES INFORMATIONS CONCERNANT LE MODELE - PAS D'INDICATION SUR LE CENTRE DE GRAVITE - CE DERNIER DOIT SE SITUER AUX ENVIRONS DE 50% - REMARQUONS L'ORIGINALITE DES FORMES ET DE LA CONCEPTION D'ENSEMBLE QUI SE DISTINGUENT DES PLANEURS MONOTYPES ACTUELLEMENT EN COURS.



PROFILS ECHELLE 1/1

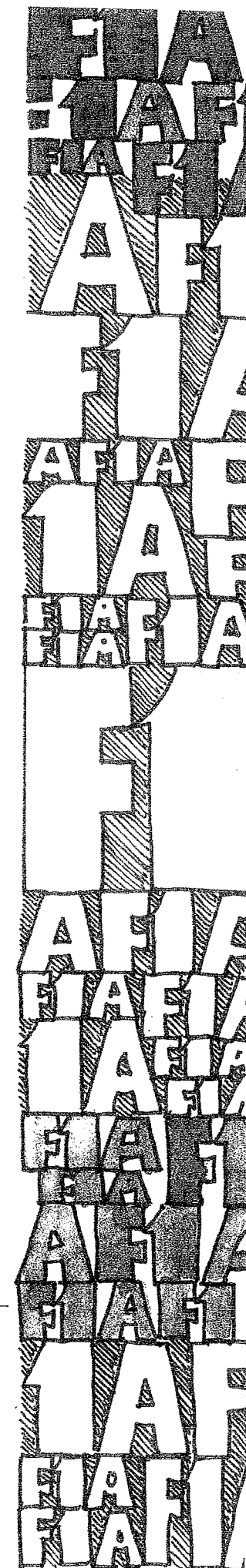
PER FINDAHL SUEDE

10886



* NOUS N'AVONS PAS BEAUCOUP D'INDICATIONS SUPPLEMENTAIRES SUR CET MODELE DE PER FINDAHL, QUI FIGURE DANS UNE SERIE DE "LORD FLASH". MANQUE L'INDICATION DU C.G. AINSI QUE LES INCIDENCES (ANGLES). A NOTER L'ORIGINALITE DES LIGNES ET DE LA CONCEPTION DU MODELE. CELA EST UNE CARACTERISTIQUE DU SUEDOIS.

10887



VOI LIBRE

30^{EME} CRITERIUM INTERNATIONAL DU POITOU PLAINE DE NOIZE LES 3 ET 4 AOUT 2007

Pour ceux qui ne s'en seraient pas rendu compte, la météo de la fin du printemps et du début de l'été ne nous a pas vraiment remplis d'allégresse, c'est le moins que l'on puisse dire ! et ce ne sont pas le mois d'avril (déjà bien loin) et ses quelques jours à 30 ou 35 degrés qui pourra nous faire oublier ça !

Alors, beau temps ou pas beau temps pour les grands rendez-vous d'été ? "That's the question" comme dirait l'autre !

De vous à moi, pour du bol, on a eu du bol ! Pour le Poitou et après aussi pour les championnats de France. Oserais-je dire que ce fut un critérium "très beau"... Allez, j'ose !!! Et que les anciens qui n'ont pas la nostalgie me jettent la première pierre... Tout ça c'est du passé... Mais sans anticiper, il faut admettre que cette trentième édition du Poitou, c'en fut une bonne !

Déjà, pour commencer, afin que le lectorat ne soit pas trop surpris d'un certain enthousiasme juvénile perceptible dans mes propos je tiens à préciser que personnellement je n'avais pas mis sérieusement les pieds sur un terrain et particulièrement celui de Noizé depuis un nombre d'années que je tairai ! Disons que pour des raisons quelque-peu professionnelles ayant conduit à une migration en pays Bourguignon pour certaines et délibérément choisies pour d'autres, sans perdre tout à fait le contact avec le milieu (prononcer avec un accent Corse, ça fait plus "Milieu" !) j'ai fait une pause d'une bonne vingtaine d'années... Comme on dit, c'est parfois (hélas) un mal nécessaire. Mon retour dans la région Centre (pour les mêmes raisons !!!) n'ayant pas manqué de me rapprocher des coins où le Vol Libre a encore un (trop) petit droit de cité, je n'ai pas manqué l'occasion moi non-plus de me propulser vers les terrains où l'on vole. Voilà donc, pour vous expliquer le pourquoi de mon exaltation passionnée. Connaissant que trop l'envers du décor (sous-entendu les jours où il fait un temps de M...), je me réjouis donc d'avoir pu fêter et profiter dans de telles conditions de ce magnifique anniversaire du seul vrai concours inter complet en France... Pourvu que tout cela dure !

Beaucoup de choses ont changé dans notre petit monde du Vol Libre... La technique, bien sûr... mais surtout dans l'intervalle des amis et non des moindres ont disparu. L'ambiance n'est plus la même certes mais, malgré tout, on retrouve une certaine fraternité qui n'est pas sans me rappeler les instants rares et intacts que j'ai vécus vers la fin des années 80. Revenir sur les terrains les ravive avec force intensité. En fait, insidieusement, entraîné dans la spirale de ce monde de cinglés et de brutes, on finit par accepter de se passer de ses plus grandes passions, presque à en oublier les copains qui tous ont été des acteurs importants et les valeurs les plus sûres qu'ils représentent... Fin (presque) de la séquence nostalgie...

Commençons par le plus important... Le camping... Si ce n'est pas ce qui fait un beau concours, cela peut largement y contribuer. Voilà, pour revenir aux nostalgiques cités au début, vers les années 74, lorsque j'ai commencé à fréquenter les concours inter, on allait au Critérium Pierre Trébod (bien orthographié cette fois !), sur l'aérodrome de Marigny le Grand et, à l'époque, le camping était organisé non loin des bâtiments militaires, dans la pinède. Ce sont pour moi, alors gamin de tout juste seize ans, des souvenirs magiques. Il en fut de même, à peine plus tard, lorsque fut créé le critérium du Poitou et que le camping se tenait d'abord au collège d'Airvault puis à Moncontour... sur le fameux terrain de foot. Il faut bien dire que toutes spartiates qu'aient pu être ces villégiatures, elles furent toutes à l'origine de très grands moments humains et modélistes et de souvenirs impérissables. Peu à peu, la suppression de ces terrains et la dilution naturelle faisant leur effet, on avait peu à peu assisté à la perte d'une partie importante de l'ambiance...

V'là t-y pas que j'apprends que tout ça semblait reprendre, déjà l'an dernier... Un truc du genre ambiance terrain de foot comme on aime. Comment cela était-il possible ? Pour faire simple (!), toujours à l'affût d'un coup d'éclat et grands organisateurs qu'ils sont devant l'éternel, nos amis Thouarsais reluquaient depuis un moment un terrain de camping fermé depuis plusieurs années, à Pas de Jeu, petit village à quelques kilomètres de Oiron que nous connaissons bien. Après moult hésitation des élus locaux sous réserve que les quelques

menus travaux de remise en état soient pris en charge par les modélistes et avec l'aide du Comité des fêtes de Pas de Jeu chargé entre autres des grillades du soir, la municipalité consentit à nous en ouvrir les portes. Eh bien à mon avis, c'est tout simplement génial !!!

... Ambiance modéliste garantie... Arbres pour l'ombre... Plus de soucis avec les horaires d'accès du petit matin et du soir et... vraiment, tout confort assuré (douches chaudes, sanitaires nickel...). Le tout pour un prix défiant toute concurrence. Et pis, cerise sur le gâteau, quelqu'un qui reste sur terrain dans la journée, assurant une discrète surveillance. Si ça ce n'est pas un trait de génie !!! Bravo à Michel Reverault et à tous ceux qui ont œuvré pour cela...

Ceci étant dit, place à la compèt'.

Vendredi, jour des wakes et des motos...

Ça commence mal pour moi... J'ai raté le premier vol ! Je me suis laissé dormir mais ce n'est pas grave, en fait je ne suis pas inscrit ! Pour mon retour sur les terrains, j'ai décidé de venir en simple observateur et de me remplir les yeux sans la "contrainte" du vol. En plus, le (vieux) planeur -en bois- que j'ai reconditionné, n'est pas réglé... moi non plus d'ailleurs. Il faut y aller mollo car trop d'adrénaline d'un coup pourrait conduire à des effets secondaires et à dépendance ! Et puis il faut laisser les autres gagner !

Vent faible et température qui monte, qui monte, développant de "gentils nuages" d'été, seront les maîtres mots de la météo d'aujourd'hui.

Première constatation, le plateau F1C n'est pas très fourni... Quatorze concurrents, quand même. Pourtant, il y a des nouvelles têtes. Nouvelles pour la catégorie mais pas vraiment des nouveaux pour le Vol Libre... Pieter De Boer célèbre pour sa pipe qui treuille toute seule ! Pierre Marrot qui vole avec un modèle F1P et enfin une dame, Ukrainienne, Svetlana Sychova fait rare voire exceptionnel en F1C. Et puis, il a le cortège des habitués... Pour ne citer que les plus connus Watson, Faux, Jack, Bailey qui constituent une forte représentation Britannique puis pour les Français, Roux, Reverault...

Beaucoup de modèles avec moteur "réducté". Jusque là, je me refusais à employer ce barbarisme mais le voilà maintenant entré dans le vocabulaire du F1Ciste... Au même titre que "déthermaliser" qu'on n'imagine plus ne pas utiliser. Il faut bien admettre que si l'efficacité est impressionnante, la mise en œuvre n'est apparemment pas si évidente. L'hélice tourne moins vite certes mais elle est aussi très grande et rien que le démarrage et le réglage nécessitent une certaine concentration... Et puis toutes ces pales ! On va finir par ressortir les concepts propfan à moitié avortés des années 80 !

En F1B, la plus grosse représentation était Néerlandaise. Il faut dire que beaucoup de modélistes étaient en Ukraine aux Championnats du Monde et en Serbie aux Championnats d'Europe Junior. Alors, évidemment, ça réduit le nombre des concurrents, surtout dans les troupes Françaises et les juniors.

Les conditions aérologiques ne sont pas si faciles qu'il pourrait y paraître car ils ne sont "que" cinq en motomodèle et sept en Wake à avoir fait le plein. Tout les badauds, ou presque, se retrouvent à regarder le départage, qui est bien souvent le meilleur moment de la journée.

Il faudra trois vols pour départager les F1C et c'est Peter Watson qui l'emporte d'une assez belle longueur devant Ken Faux, loin de démeriter car il volait avec des modèles sans réducteur (Na, j'lai pas utilisé !). Troisième Truppe et quatrième Alain Roux qui a cassé un modèle tip top aux essais du flyoff et a été obligé de voler en "conventionnel".

Étant moi-même chrono des Wakeux pour le premier départage, j'ai pu apprécier la qualité des vols des modèles actuels de cette catégorie. Au programme, des têtes chenuées comme Silz, Zeri, Ruyter et l'infatigable Serge Tedeschi qui même s'il rate son flyoff ne démerite pas non plus. "And the winner is"... l'Allemand Silz seul à faire un score... euh complètement complet, suivi pas loin d'Anselmo Zeri qui, depuis des années se trouve lui aussi dans les grands coups.

La journée est passée bien vite. J'aurais aimé faire plus de vols d'essai avec mon planeur mais je n'en ai pas eu le temps ! Vivement la retraite !!!

Le temps est venu de rentrer au camping et de se reposer parce que les émotions ça fatigue ! Demain sera un autre jour.

Au moment de quitter la piste de départ... "Eh, Michel"... Je me retourne, c'est Alain qui essaie de compléter sa liste de chronos pour demain et il faut bien admettre qu'il y a des trous... "Tu pourrais chronométrer demain matin ?" me demande t-il, le bougre... Bon, ben oui, si t'as besoin... Me voilà donc embobiné là d'dans... Moi qui voulais faire du tourisme !

Samedi, jour des planeurs...

...De bonne heure et de bonne humeur, donc, sur le terrain pour cette journée qui s'annonce magnifique et qui le sera. Pas un nuage à l'horizon et la petite fraîcheur du matin sera vite oubliée tant le soleil va taper... Sortez les crèmes à bronzer et les bobs !

Le premier vol, fixé à trois minutes trente, semble pour certains une simple formalité ! Ça bunte à peu près partout mais au fil de la journée, à mon poste, j'ai pu repérer quelques modélistes résistants avec des planeurs en bois et papier plutôt dignes du musée. Il est clair que balancé dans la même bulle ou la même dégueulante qu'un planeur moderne, le résultat sera comparable d'une technologie à l'autre !... La différence, c'est quand même le matin ou le soir car en quelques années, le potentiel d'un F1A de deux-trente ou deux-quarante-cinq a quasiment doublé ! Et pourtant, les contraintes réglementaires sont les mêmes... On y a juste mis de l'électronique mais surtout des matériaux qui ont permis d'améliorer les cellules. Quand on voit la flèche prise par les ailes à l'accélération, comparé à la raideur dont on peut juger en statique... C'est impressionnant !

Chaleur et vent faible rendent l'aérologie parfois difficile à décrypter et si certaines pompes font monter très haut, larguer à côté conduit à des vols qui parfois dépassent à peine la minute ! Qu'on le veuille ou non, la loi est dure mais c'est la loi. Au bout du compte, ils seront dix-sept à frapper à la porte du flyoff, dont cinq Français. Le dix-huitième ne s'est fait couillonner que de deux secondes pour participer au flyoff ! Dommage pour lui...

Magnifique flyoff, notamment de nos amis Vincent Croguennec, Bertrand Pouzet et Emmanuel Ragot qui malgré une folle traversée du terrain pour aller chercher un petit coin pour larguer ne passera pas au deuxième tour.

Il continue à faire un temps merveilleux et on attend avec impatience que les modèles soient revenus pour lancer le deuxième flyoff.

C'est parti et coup de théâtre... Allard Van Wallene, plutôt dans le genre favori large à quelque chose comme vingt-cinq ou trente mètres, en pleine accélération... Câble cassé ou incident technique ??? Certes, le résultat est sans appel mais malgré cela, son modèle volera plus de trois minutes, à vingt-deux secondes du deuxième.

La cause est entendue, le trio gagnant, donc est : Koglot, Fuss et Van Wallene. De beaux gagnants en tous cas.

Les héros sont fatigués, il faut ranger et la longue procession se dirige qui vers son hôtel, son gîte ou le camping. C'était vraiment une belle journée et pour cette édition "collector" du Poitou, nous avons été bénis par les Dieux... Merci les Dieux !!!

Lundi... Troisième mi-temps

Le moment le plus difficile pour moi arrive... Remballer et revenir sur la terre...

Si précédemment j'ai pu vanter les technologies les plus récentes, je dois dire que j'ai été très perplexe lorsque notre proche voisin a commencé à replier sa tante Quechua, vous savez de celles, modernes, qui se déplient en deux secondes montre en main !... Mais là, même notice en main, ce qui au demeurant ne sert à rien, ça m'a vraiment semblé être le bazar ! Après une bataille de près d'une demi-heure, l'intervention d'un "spécialiste" bien entraîné résoudra le problème... en quelques secondes aussi. Ce n'est qu'une question d'habitude !

...Non contents de mettre à notre disposition un camping génial comme ça, à une cinquantaine de mètres, la municipalité de Pas de Jeu nous permet aussi d'utiliser la salle polyvalente pour y faire la cérémonie de clôture.

Bonne aubaine que la cérémonie de cette trentième édition pour faire un peu d'histoire et pour rappeler sur le podium quelques uns des créateurs de ce concours, les Boissimon, Reverault, Poussard, Roux et j'en oublie, qu'ils mexcusent... Et puis un grand moment d'émotion à la pensée de ceux, disparus, mais qui n'en restent pas moins bien présents dans nos souvenirs... Sans eux, il va de soi que tout cela n'existerait pas !


La cause est entendue pour cette année... Tous les éléments sont réunis pour que le Poitou reste ce grand rendez-vous du Vol Libre qu'il est encore.

À l'année prochaine.

Michel. Piller. Orléans septembre 2007

A. ROUX - FRA - 1. SÉC. - ROUX -

A. ROUX - FRA - 1. SÉC. - ROUX -



FIE 2007

CHAMPIONS DU MONDE FIE 2007

* DANS UN PAYS RÉCENT LES MODÉLISTES FRANÇAIS, VOL LIBRE FIE SE DIS-TINGUENT PAR ÉQUIPE ET INDIVIDU - ÉVÉNEMENT - CHAMPION DU MONDE PAR ÉQUIPE IL Y A DEUX ANS CHAMPION DU MONDE INDIVIDUEL ALAIN ROUX CETTE ANNÉE - 2007 ! - NOTONS, QU'ALAIN ROUX COACHMENT SPECIALISTE FIE, ÉTAIT VENU REN-PLACER PIERRE CHAUDREBOURG MALADE EN DERNIÈRE MINUTE. CES RÉSULTATS SONT D'AUTANT PLUS SIGNIFICATIFS QU'ILS SORTENT UN PEU DU NÉANT ! FIE PEU PRATI-QUE CHEZ NOUS. -

* SEIT WENIGEN JAHREN SPRICHT MAN IN FIE VON DEN FR. FIE FREIFLIEGER - 2006 - W. MEISTER IN DER MANNSCHAFTS WERTUNG - 2007 A. ROUX WELTMEISTER IN DIESER KLASSE - DIES IST BESONDERS ZU BEMERKEN DA FIE IN FRANKREICH BIS HEUTE UNBEKANNT WAR, UND IMMER NOCH NUR IN SEHR KLEINEM RAHMEN GEFLOGEN WIRD. -

* VOL DE PENTE GUIDAGE MAGNETIQUE



Photo: W. VON KAMP. -

EURO FLY 2007

BERNE

Comme c'est maintenant , la coutume " tolérée " un certain nombre de concurrents , participait à la compétition , sans licence FAI et sans les immatriculations réglementaires sur leurs modèles come le Code Sportif FAI le stipule .

Il est difficile de comparer ces agissements ,d'origines mercantiles avec les "jeux interdits " dans d'autres sports , dopage , drogue , corruption , mais nous sommes là aussi dans la tricherie ...acceptée . W. Eggimann en est conscient et désolé

Samedi soir , selon une habitude , presque séculaire ...nous avons pu nous " nourrir " d'une choucroute locale craquante et acidulée.....A la prochaine .

Um eine Woche vorverlegt war der EURO FLY wieder einmal mit ruhigem Wetter gesegnet .

In der Frühe Dunst und Frische , Nachmittags Sonne und Windstille.

Einzigster Schatten , der herrliche Hintergrund der berner Oberalpen war verwischt im Nebel.

Die Geografie des Ortes ist allen bekannt die seit Jahren , Jahrzehnten , hier fliegen . Enges Tal auf Moorgrund, Kohl , und Pappeln, am Ufer eines Gebirgsbaches . Nichts scheint hier , für den Freiflug auf so hohem Niveau , geeignet zu sein . Risiko, immer wieder verwicklicht , in einem hohen Baum am Ufer des Baches zu landen . Bach der selbst ab und zu auf seinen Wellen ein Modell trägt ! Es war auch diesmal wieder so ...und so konnten einige Freiflieger auch als Gebirgsteiger ihre Klasse zeigen (L. Thevenon und D. Siebenmann) ... frei in der Luft pendeln um ein Modell zu ernten

Schweizer Organisation , wie immer , sehr gut , es kann nicht anders sein bei Eggimann und Co . Die frisch gemähten Wiesen waren heuer nicht mit Kuhfladen übersät und dadurch wurde das " Wiesengleiten " vermieden . Die betretbaren Zonen waren sichtbar gezeichnet .

Der Wettbewerb in allen Klassen verlief bei ruhiger Luft ,auf dem Gelände zwischen Mais , Kohl ...und Pappeln auch .

Avancé d'une semaine , le concours , EUROFLY de Berne , profita comme souvent d'une météo très favorable . Matin brumeux et frais , après-midi ensoleillé . Seule ombre au tableau , si l'on, peut dire , il manquait le décor , magnifique , la chaîne enneigée des Alpes de l " Oberland " bernois , effacée par la brume .

La géographie des lieux est bien connue par ceux qui tous les deux ans , fréquentent le concours . Fond de vallée tourbeux . Rien ne semble à priori , ici, favoriser la pratique du vol libre sur un niveau international , à la fin de la saison FAI Coupe du Monde .

Souvent , d'ailleurs , la décision finale se fait ici . Le nombre de participants est toujours élevé, et les risques sont réels et confirmés , à chaque édition , de planter un modèle un haut d'un peuplier doré , bordant la rivière aux eaux froides , charriant elle même parfois , un visiteur aillé , tombé du ciel .

Ce fut encore le cas cette année , et quelques spécialistes de haute montagne , harnachés selon les règles de l'art , ont pu montrer leur aptitude à vaincre la peur du vide (L. Thevenon et D. Siebenmann) pour dénicher des modèles " sur arbre perchés " !

L'organisation suisse , sous la baguette de W. Eggimann, qui lui aussi ne rajeunit pas , est toujours exemplaire . Les prés , fraîchement fauchés ne présentèrent pas cette année , le tapis de bouses glissantes , malodorantes , et persistantes ...dans les reliefs des semelles de chaussures . Les zones fréquentables par les concurrents , étaient délimitées par des bandes de signalisation ...comme sur les champs de mines et on les respecte .

L'ensemble de la compétition F1A,B,C et G se déroula pratiquement sur place , sans vent ...mais , choux et peupliers étant les seules obstacles à craindre .

10892

Zugleich waren auch , wie jetzt schon üblich etliche Teilnehmer im Wettbewerb die keine FAI Sportlizenz haben , und andere deren Modelle keine Kennzeichen trugen , wie von dem CODE SPORTIF FAI gefordert !

Man könnte einen Vergleich ziehen mit anderen Sportarten die auch ausGeldinteresse betrügen , und fälschen Wann wird dies aufhören?

Classement

F1A 73 flew

1	M Kosonozhkin	RUS	1020	+413
2	L Nielsen	DEN	1020	+370
3	R Koglot	SLO	1020	+324
4	F Moreau	FRA	1020	+292
5	A Maurer	SUI	1020	+269
6	J Hempel	GER	1020	+235
7	M Bleuer	SUI	1020	+230
8	O Pshenychnyy	UKR	1020	+220
9	A Rink	GER	1020	+216
10	J Challine	FRA	1020	+206
11	A Van Wallene	NED	1020	+191
12	B Honig	GER	1020	+178
13	S Rump	GER	1020	+20
14	L Malila	FIN	1018	
14	L Thevenon	FRA	1018	
16	D Schulz	GER	1016	
17	R Assmuss	GER	1015	
18	M Seren (J)	GER	1010	
19	I Yablonovsky	UKR	1008	
20	V Kapitza	UKR	1001	
21	M Van Dijk	NED	996	
22	R Walliser	GER	994	
23	C Thom	GER	985	
23	G Vaucelles (J)	FRA	985	

F1B 58 flew

1	H Schoder	SUI	1080	+390
2	O Kulakovsky	UKR	1080	+379
3	M Woolner	GBR	1080	+368
4	Y Blazhevich	UKR	1080	+298
5	R Mackus	LTU	1080	+285
6	I Kolic	SRB	1080	+221
7	G Marquois	FRA	1080	+220
8	B Silz	GER	1072	
9	E Marquois (J)	FRA	1062	
10	P Windisch	GER	1058	
11	Y Waltonen	FIN	1053	
12	F Voskens	NED	1052	
13	T Seren	GER	1050	
14	E Rigault (J)	FRA	1047	
14	D Paff	GER	1047	
14	V Rosonoks	LAT	1047	
17	W Ghio	USA	1044	
18	A Seifert	GER	1035	
19	S Tedeschi	FRA	1032	
20	S Stefanchuk	UKR	1024	
21	K Salzer	AUT	1022	
22	I Yurtseven	TUR	1020	

F1C 24 flew

1	R Truppe	AUT	1080	+420
2	C Wachtler	GER	1080	+226
3	A Roux	FRA	1080	+224
4	M Nogga	GER	1080	+210
5	J Roots	EST	1072	
6	R Stabler	GER	1068	
7	K Kuukka	FIN	1055	
8	G Zsengeller	HUN	1049	
9	C Gretter	GER	1044	
10	A Lindner	GER	1034	
11	S Seydel	GER	1029	
12	V Sychoy	SLO	981	

F1A-Junior 9 flew

1	M Seren	GER	1010
2	G Vaucelles	FRA	985
3	J Zarins	LAT	982

F1B-Junior 7 flew

1	E Marquois	FRA	1062
2	E Rigault	FRA	1047
3	R Demeenco	LAT	1016

Championnats de F

Pos	Noms	Prénoms	CLUB	Total
1	VAUCELLES	Guillaume	AC THOUARSAIS	4714
2	DRAPEAU	Jean Luc	CA AZAY LE BRULE	4266
3	ROUX	Alain	AC THOUARSAIS	3992
4	TRACHEZ	André	CA AZAY LE BRULE	3890
5	CHAUSSEBOURG	Pierre	C M RULLICOIS	3631
6	TRACHEZ	Sabine	CA AZAY LE BRULE	3444
7	TRACHEZ	Alexandre	CA AZAY LE BRULE	3278
8	CHABOT	Jean Marie	AC THOUARSAIS	3070
9	CHAMPION	Robert	CA DE TOURAINE	3036
10	BROCHARD	Georges	SEVRES ANJOU MOD	2877
11	JALLET	Yvon	V L MONCONTOUR	2892
12	MAROT	Aymeric	SEVRES ANJOU MOD	2713
13	REVERAULT	Michel	AC THOUARSAIS	2275
14	TRACHEZ	Aurélien	CA AZAY LE BRULE	2104

JUNIORS F1E

Pos	Noms	Prénoms	CLUB	Total
1	VAUCELLES	Guillaume	AC THOUARSAIS	4714
2	TRACHEZ	Alexandre	CA AZAY LE BRULE	3278
3	MAROT	Aymeric	SEVRES ANJOU MOD	2713
4	TRACHEZ	Aurélien	CA AZAY LE BRULE	2104

VOL DE FRANCE
MAGNETIQUE
CHAMPIONNATS
DE FRANCE

10893



* Meilleurs Voeux

* Frohe Feste

* Felices Fiestas

* Season's Greetings

* Поздравляю

* Felicite

2008

Arzay 10/11/12 août 2007

MODELES ANCIENS

20^{ème} Championnats de France

Parallèlement aux Championnats de France de modèles d'extérieurs organisés par le Club de Romans et Laurent Thévenon, l'Association des Amateurs d'Aéromodèles Anciens organisait, sous la houlette de son président Bernard Levasseur, les 20^{èmes} championnats de France de modèles anciens.

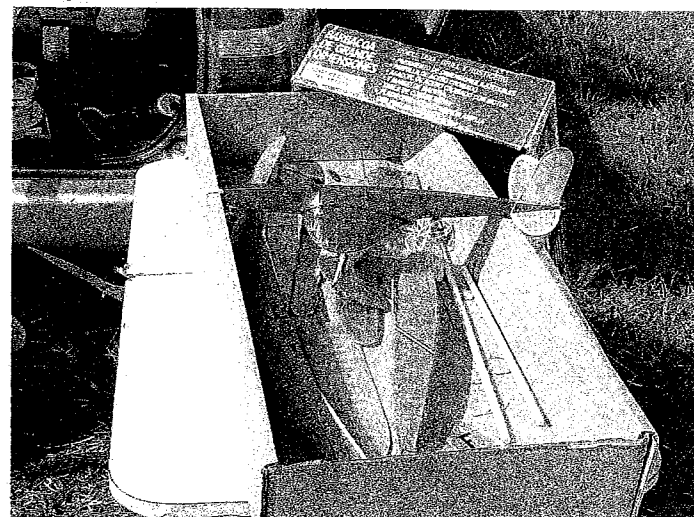
Malgré une météo difficile, capricieuse et la position géographique de la plaine d'Arzay, excentrée à l'est de l'hexagone, au nord du département de l'Isère, ces 20^{èmes} Championnats furent un succès. Succès autant par le nombre de modèles engagés, pas moins de 30 toutes catégories confondues, que par l'ambiance qui régna pendant ces trois jours. Sereine, conviviale et décontractée, que demander de plus ?

Afin de ne pas pénaliser les concurrents désireux de participer aux catégories modernes, compétiteurs performants comme notre ami Doris Broutin vainqueur en caoutchouc senior, les hostilités débutèrent la veille du Championnat moderne, soit le vendredi 10 août. Dès huit heures du matin, une dizaine de concurrents étaient présents, prêts à en découdre. Mais une pluie fine et persistante, accompagnée d'un vent du nord encore faible accentuant l'impression de fraîcheur, incita les organisateurs à reporter les vols. Si certains ont préféré rejoindre la chaleur de leur foyer, ou visiter la région, les modélistes encore présents sur le site ont papoté de..... ?

Après la pause déjeuner, ce Championnat était officiellement déclaré ouvert, la pluie ayant cessé toutes velléités, mais le vent par contre forci. Les premiers vols pouvaient débuter sous le contrôle des deux chronométrateurs "officiels" de l'Association 4A, Robert Guilloteau et Bernard Levasseur. Emmitouflés dans leur parkas pour résister aux assauts du vent froid du vendredi, ils se

livrèrent à un strip-tease au fur et à mesure de l'amélioration des conditions météorologiques, qui devinrent idylliques à partir du dimanche : soleil, chaleur et vent faible. Pas d'incidents à déplorer, si ce n'est la perte d'un des planeurs de votre chroniqueur le vendredi, pris dans une thermique monstrueuse. Posé à 6 Kms du site dans un champ de tournesol il fut retrouvé, après des heures de recherche, le dimanche à 16h. Merci la balise, et les amis modélistes.

En planeurs, catégorie Nordique, la victoire est décrochée par Lucien Adjadj, qui présente un Jub-Jub 6 de Jean-Pierre Templier. Lucien réalise trois maxis sur les trois vols requis. Modèle performant conçu en 1952 (VL n° 57). Pierre Pailhé le talonne à 4 secondes, avec son Goetz 1952 (VL n° 53), frère jumeau du Jub-Jub. Ils représentaient alors la quintessence du planeur en France. Fuselage rectangulaire entièrement coffré, double dérive, envergure voisine de 1,75 m, aile à double dièdre, bord d'attaque coffré. Et, de plus parfaitement réglés. En troisième position, inattendue et inespérée, votre serviteur, qui concourt avec un nordique créé en 1951 par Roland Quesnel. Modèle à dièdre simple, envergure de 1,66m, esthétique raffinée avec son fuselage cabine et de section en losange, haubans, double dérive. Il ne totalisait qu'une dizaine de vols de réglage, réalisés les jours précédents le concours. Puis, suivent le vainqueur 2006, André Rénesson et son Expérimental, étudié par Jacques Morisset en 1948, et de nouveau votre chroniqueur avec



un Siriustus 1952 de Jean Fontaine. Ce planeur, préfigure les modèles des années 60 et au de là.

Comme de coutume les coupes d'hiver sont, sans conteste, les plus nombreux engagés et classés. Pierre Marrot remporte le titre avec son Jumping II, qu'il a élaboré en 1952. Coupe d'hiver classique des années 50, avec une surface alaire de 10 dm², fuselage rectangulaire et une particularité : une d'aile de forme en plan rappelant un milan, flèche négative pour le premier tronçon rectangulaire et flèche positive pour le dièdre de forme trapézoïdale. Ce même modèle permet à Michel Djian de devancer de trois petites secondes Louis Dupuis. Louis qui présente, depuis des années, son modèle fétiche un Lo Zigolo, de 1953, du champion italien Guido Féa. Coupe d'hiver joliment décoré en rouge et blanc, réentoilage ou modèle neuf ? Les quatrième et cinquième places sont enlevées par Bernard Levasseur et son éternel Garap, sa conception de 1952 et Michel Djian avec un Bagatelle, dessiné en 1955 par Claude Lambert.

En motomodèles, catégorie toujours la plus pauvre en concurrents, en pôle position nous retrouvons l'éternel vainqueur, pratiquement, depuis des décennies, le président Levasseur. Comme "on n'est jamais mieux servi que par soi même", notre zident vole avec une de ses créations, en coupe d'hiver également. Cette année le LB51, conçu naturellement en 1951, ne fait pas "d'étincelles", suite à des problèmes de coupe carburant. Ses scores sont médiocres. Petit modèle, aile double dièdre de forme rectangulaire juchée sur une haute cabane, fuselage coffré de section rectangulaire bras de levier avant réduit, double dièdre et double dérive : simple mais efficace. Lucien Adjadj avec un Bikini V, création de Jacques Morisset de 1952, n'a pu réaliser qu'un seul vol. La minuterie commandant le coupe carburant insistait pour fonctionner après quelques secondes de vol. Parions que son détaillant modéliste sera tout heureux de le revoir et lui vendre la poignée d'hélices que notre ami a cassé, en faux départ.

En wakes, contrairement aux années précédentes la participation fut faible, seulement deux concurrents. Fait très rare. Claude Weber notre toujours dynamique et

infatigable doyen, ravit de haute lutte la première place à lui-même. Son premier modèle est un New-Look dessiné en 1951 par Jacques Morisset. Wake classique à fuselage carré sur angle, double dièdre, double dérive et bien évidemment train rétractable comme l'exigeait le règlement. Rappelons que le décollage du sol fut imposé jusqu'en 1956 inclus. En deuxième position Claude présente un modèle étudié en 1939 par lui-même. Baptisé Wake 1939, cette jolie machine à fuselage cabine, de section hexagonale possède un train rentrant dans un logement à l'aide d'un ingénieux mécanisme à élastique. En troisième position l'omniprésent Lucien Adjadj vole avec son PAB39, qui lui a permis de terminer premier français au Challenge Philippe Lepage en février à Viabon (VL n° 174). Modèle à fuselage très ventru, hélice à roue libre, train fixe, aile de forme rectangulaire à double dièdre et bien évidemment double dérive.

La remise des prix, officiée par le président B. Levasseur s'est déroulée sur le site de vol, le dimanche soir. La traditionnelle photo de famille des participants et accompagnateurs est venue clore ces 20^{èmes} Championnats de France de modèles anciens.

Une constatation s'impose : les concurrents en modèles modernes et accompagnateurs n'ont pas semblés intéressés par les modèles anciens. Hormis le vendredi après-midi, les vols s'étant déroulés sur la plateforme officielle, les spectateurs qui nous ont honoré de leur présence n'étaient pas modélistes, ou si peu et se comptent sur les doigts d'une seule main. Et pourtant comme l'a si bien exposé Pierre Pailhé dans son reportage des Championnats 2006 : venez grossir les rangs des amateurs de belles machines, avec lesquelles on se régale les doigts, l'imagination, et parfois même la poésie."

Je terminerai ce reportage par mes remerciements aux modélistes qui m'ont témoigné leur amitié et soutien lors de la perte de mon planeur et bien évidemment Doris Broutin, Jean-Luc Drapeau, Guy Filliol, Christian Lesoeur et Emmanuel Ragot pour le prêt de matériel ou l'aide pendant les heures de recherches.

Jean-Pierre Di Rienzo

Hello!

Ach, wie schön war das Wetter dieses Jahr in Bern! Fast kein Nebel auf dem Feld, nur die Berge konnten wir nicht so bewundern wie in der Vergangenheit, die verschwanden in einem leichten Schleier wie sich eine schöne schüchterne Jungfrau verbergen kann!

Diesmal gab es kein unendliches Sitzen in den Wagen, die Frauen waren fast alle an der Luft, manche gingen spazieren in der so schönen Spätjahrlandschaft.

Frau Seren strickte Socken, so schöne Halbstrümpfe mit feinen Nadeln (was für eine Arbeit!) und so feiner Wolle -oh Schreck- gibt es noch sowas Heut zu Tag? Ich war bewundernd, weil Sie sogar eine Flechte hineinstrickte!

Wie jedesmal hatte ich Schwierigkeiten um das Schweizerdeutsch zu verstehen und auch mit meinem approximativen Ausprechen in dieser Sprache mich fertigzufinden. Aber schon an dem ersten Tag ging es besser nach einem Würstleinessen mit Deutschen zusammen in der Mittagssonne!

Trotzdem war es auch kalt, aber windlos, doch da war schon wieder ein französisches Modell hoch auf einem Baum! Stundenlang haben sie versucht es herunterzuholen, aber nur "Retter Thevenon" hat es fertiggebracht am Samstagabend. Angeschirrt wie ein Bergsteiger ist er an einem glatten Seil in die Höhe geklettert um das ungehorsame Modell abzuplücken mit Mühe und Not.

Dieser Held hat geschwitzt,...und vielleicht auch der Eigentümer von dem kleinen Flieger, der doch mit zwei oder drei kleinen Wunden vom Baum herunter kam..

Schade dass am Samstag Abend die vorgesehenen Darbietungen nicht stattgefunden haben. Das war immer so schön gewesen! Da blieb uns nur der kräftige Gesang von der "Biene"! (B.Silz)

Jetzt ist der Winter wirklich da für eine Weile, die kleine Modelle können ruhen.

Ich wünsche allen ein schönes Weinachtsfest und viel Glück im neuen Jahr!

Salut!

Ce fut un bon et agréable séjour cette année fin octobre 2007 entre les excellentes pâtisseries bernoises et les gros choux, que nous aurions volontiers prolongé un peu!

Temps magnifique, sans vent, très peu de brouillard matinal -seules les montagnes au loin restaient voilées- sans une goutte de pluie...Il faisait froid certes, mais en cette saison à la porte de l'hiver quoi de plus normal?

Ce qui ne gâtait rien, c'était la rassurante promiscuité -même des hommes me l'ont affirmé, oui, oui- de quelques champs de maïs encore sur pieds tout autour du terrain! Et ceci pour la première fois, alors, que demande le peuple?

C'était un festival de couleurs, entre le ciel bleu ou laiteux et les prés encore bien verts, une véritable orgie de teintes automnales allant de l'or le plus pur aux marrons profonds en passant par les rouges chauds. Surtout quand le tout était baigné par la clarté douce du soleil déclinant. On en deviendrait lyrique.

Il est vrai que personnellement j'observe plus la nature environnante que l'évolution gracieuse des modèles

scintillant sur le ciel à perte de vue, et je viens de vous "peindre" un aspect de ce terrain de concours que j'ai toujours considéré comme l'un des plus beaux - sinon le plus beau- de tous ceux que j'ai eu la joie de voir.

Cette année pas de retraites féminines -ou si peu- dans les voitures afin de se préserver du temps, on pouvait même s'attabler pour déguster soupes et saucisses...à l'extérieur!

Domage, samedi soir dans la grande salle "choucroutesque" nous n'avons pas pu apprécier le spectacle pourtant prévu au programme, pourquoi? Nous l'ignorons toujours. Mais nous en avons eu un, très fort quelques heures auparavant qui en rappelait d'autres de par le passé...

Les pieds vissés dans les bottes molles de cette partie herbeuse du terrain qui longeait la petite rivière, la nuque ankylosée dans une position de tête à l'horizontale et les yeux perforant les branches encore feuillues de cet arbre qui s'étirait interminablement vers le ciel, trois femmes attentives autant qu'intéressées -et plusieurs hommes bien sûr- suivaient la « fulgurante ascension d'une star de la récup d'objets volants identifiés et haut perchés!

A cet endroit, cela devient une habitude, qu'après avoir durant des heures, épuisé tous les moyens aussi simples qu'inefficaces, un jeune homme endosse son habit de "Sauveur Thévenon"!

Aussi à l'aise sur sa corde raide que nous sur le plancher des vaches, il joue Zorro à l'heure suisse et comme toujours il réussit sans se laisser démonter par les commentaires qui fusent du sol, car le public à ses pieds ne reste pas silencieux. Chacun y va de ses encouragements ou de ses craintes., tous sont "suspendus"(en fait il n'y a que

lui qui l'est et dans une bien inconfortable posture) à chacun de ses gestes de Spiederman dominant le monde du vol libre!

Quand enfin il a déniché le petit oiseau malheureux ou imprudent dans l'opacité verte, il l'a descendu en deux ou trois pièces -on ne peut pas trop demander quand même- et c'est Madame qui l'a immédiatement ausculté après réception et a fait un diagnostic précis du malade. Le viseur d'élite qui voulait nous procurer le spectacle d'un intermède alpin dans la verdure a d'abord pensé à exprimer la mort de sa sœur angoissée!

Nous étions tous ravis de l'heureux dénouement, solidaires comme toujours!

Sur ce, c'est un peu prématuré peut-être : Joyeux Noël et Bonne Année ;

HOW DO YOU DO ?

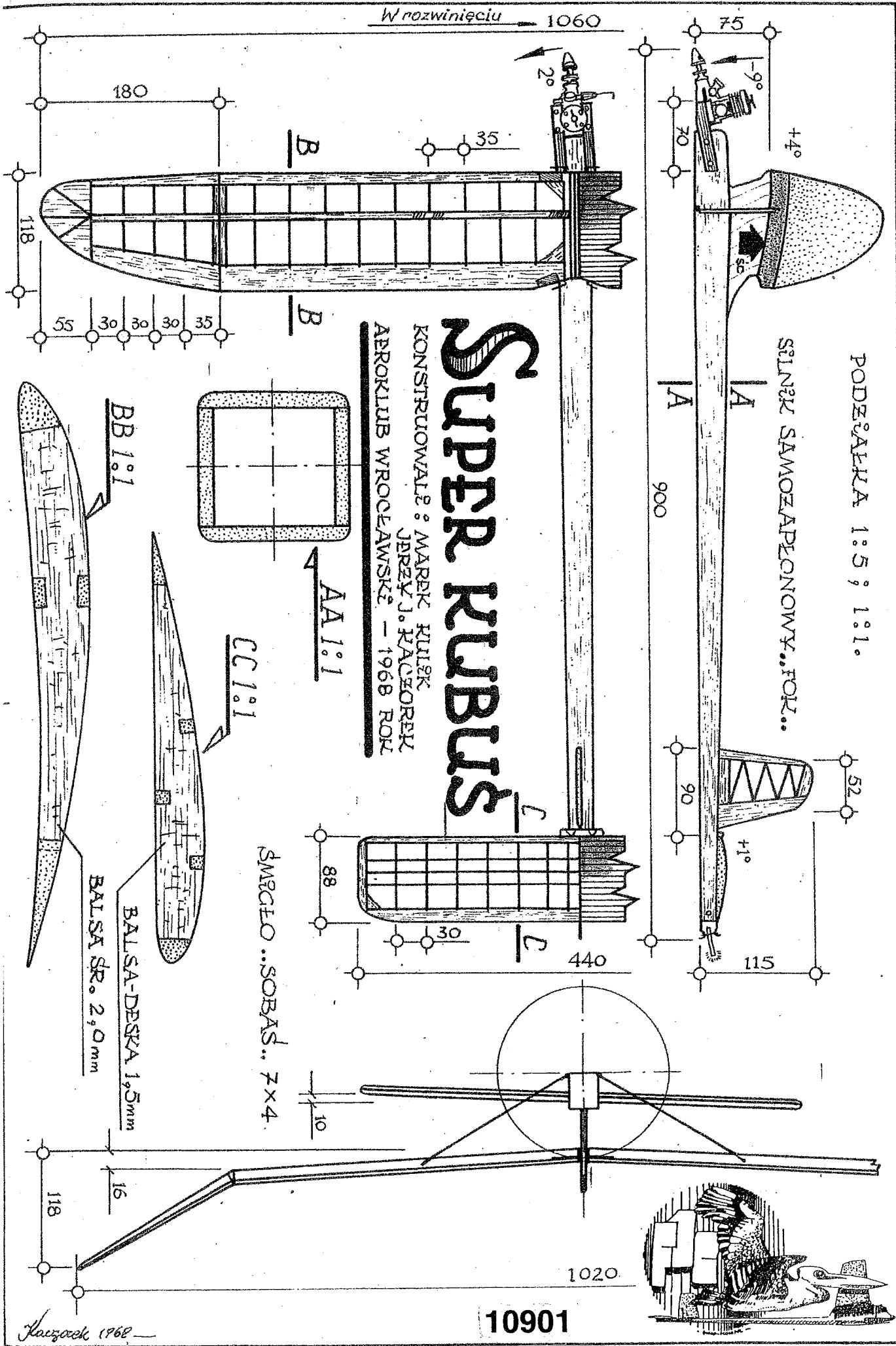
We have had so a nice weather in Switzerland this year, all people was enjoying about that ! No wind, no rain, no mud, the sun was often high in the sky, it was a great pleasure to stay on the fields during the whole days !

Thanks a lot for Edna's letter, she explained why we couldn't met in Poitou in August. I hope that all is O.K. again for her and Joe. I'll write her soon.

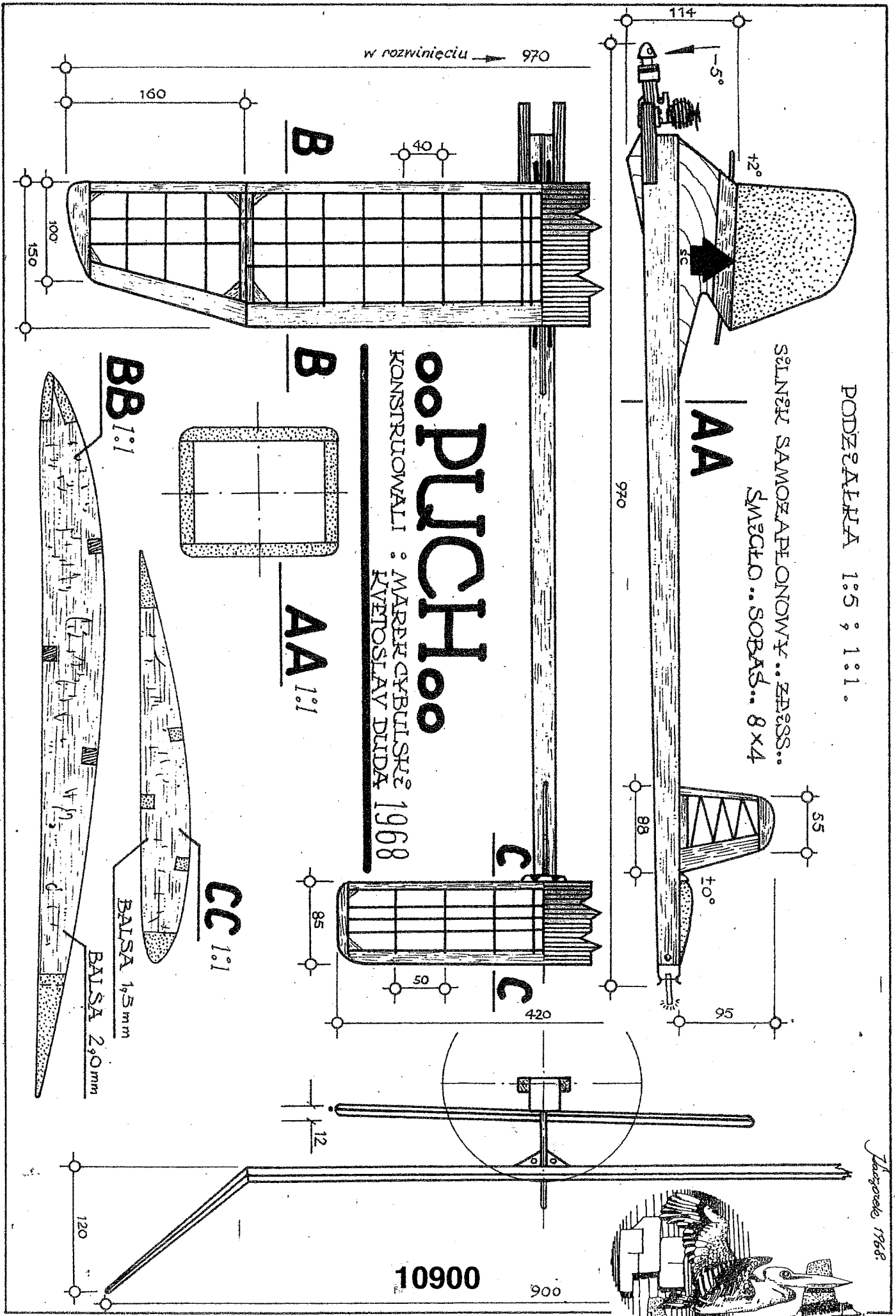
We have seen an interesting and spectacular model-rescue, as we did two years ago ! Like a wistiti, a young man climbed at the top of a big tree with a mountainer equipment...What a pity for Mss De Boer, she missed a lot of funny pictures...

I wish you nice Christmas festivities and a happy New Year.

Lequering

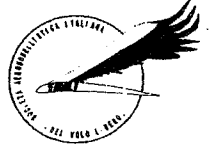


CONNAISSONS BIEN PAR VOL LIBRE GRÂCE A SES NOMBREUSES PARTICIPATIONS.
PÉSSINS D'UNE GRANDE CLARETE, ECRITURE SANS FAILLE...



DEUX MODÈLES POLONAIS DE 1968 NOTORISÉS AVEC
DES 1 cm3 - LE DESSIN TRAHIT LA MAIN DE J. KACZOREK QUE NOUS

EURO CHALLENGE



F.A.V.L.I. SOCIETA' AEROMODELLISTICA ITALIANA DEL VOLO LIBERO
GRUPPO AEROMODELLISTICO AGO TORINO

EURO CHALLENGE F1G Coupe d'hiver 2007 / 2008

La "Société Aéromodéliste Italienne de Vol Libre" (FAVLI) et le Club "AGO TORINO" mettent en compétition un EURO CHALLENGE, reconnaissance internationale réservée aux modélistes de la catégorie F1G Coupe-d'hiver.

Le prix, tout symbolique, se verra attribué au modéliste qui dans la saison 2007/2008 totalisera le plus grand nombre de points, sur la base de ses classements dans les concours les plus importants disputés en Europe et reconnus par notre organisation.

Calendrier

La saison 2007/2008 débutera le 7 octobre 2007 à l'occasion de la Coppa Fea de Turin, et se terminera le 14 septembre 2008 inclus.

Liste des concours (reconnus pour le classement final)

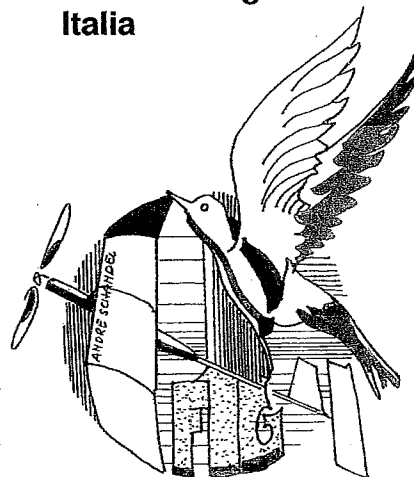
- Coppa Fea, Torino, Italie, 7 octobre 2007
- Coupe Provence-Côte-d'Azur, Le Luc, France, 2 décembre 2007
- Coppa Europa, Middle Wallop, UK, 2 décembre 2007
- Coupe des Alpes du Sud, Sisteron, France, janvier 2008
- Coupe Philippe-Lepage, Viabon, France, février 2008
- Coppa Italia, Orentano, Italie, mars 2008
- Trofeo Italcantieri, Maniago, Italie, avril / mai 2008
- Coupe de Printemps de Haut de la France, Cambrai, France Juin 2008
- Azay-le-Brûlé International, Beauvoir-sur-Niort, France, juillet 2008
- 2 minutes, Moncontour, France, août 2008

EURO CHALLENGE F1G COUPE-D'HIVER, se veut une reconnaissance symbolique entre les passionnés de la catégorie et n'a aucune valeur de championnat continental ou de manifestation officielle FAI. Son but est de maintenir et augmenter l'intérêt pour la catégorie, et de favoriser la participation aux différentes manifestations en Europe, tout en exaltant les particularités et le prestige de chacun des concours concernés.

Référence organisation, gruppo AGO Torino c/o :

alessandro_manoni@hotmail.com

Alessandro Manoni
Via Leopardi 34
10097 Collegno TO
Italia

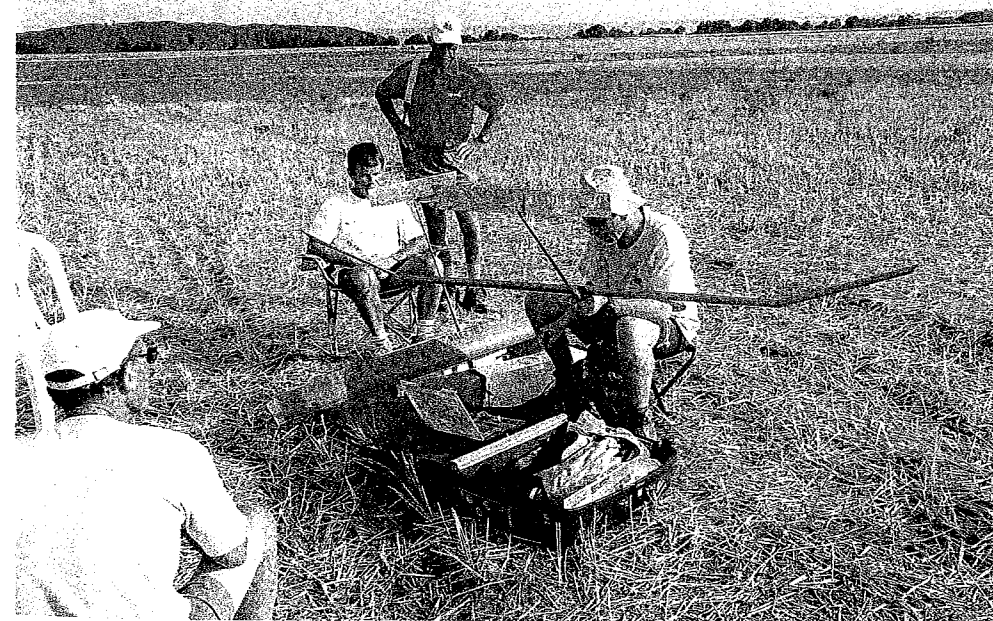


10902

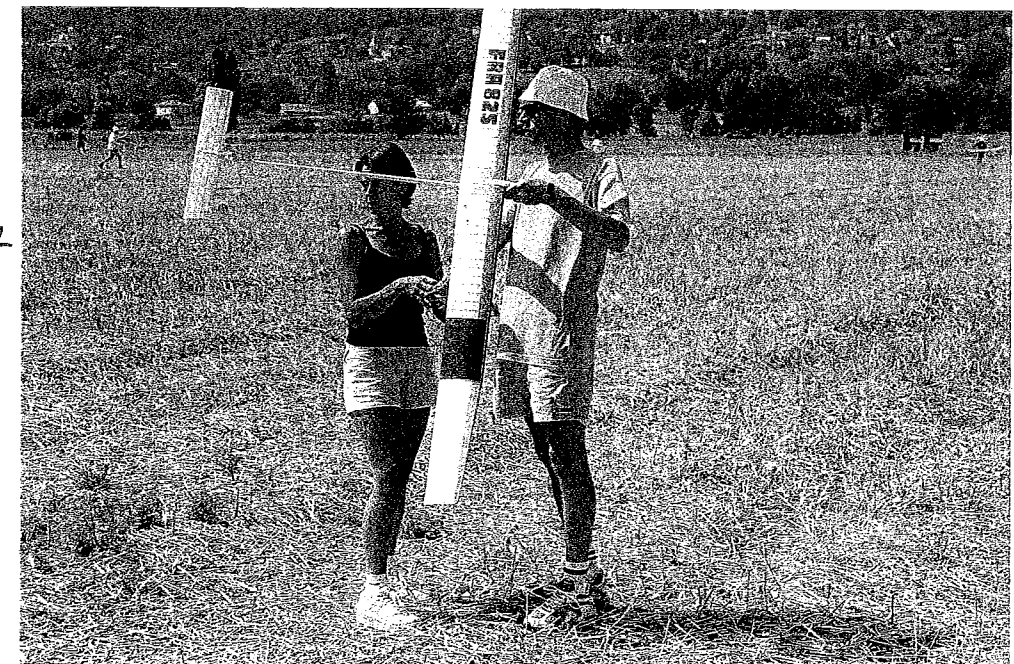
Photo G.P. 1978

ARZAY CHAMPIONNATS DE FRANCE 2007

CHAMPIONNATS DE FRANCE - 2007 -
Arzay - MICHEL REVERAULT -



* BILDER DER FRANZ.
MEISTERSCHAFT IN
ARZAY VON MICHEL
REVERAULT
AUF DIESEM WEITEN
GELÄND, SÜDDSTLICH
VON LYON, SOLL AUF
ZWEI JAHRE, IN AB-
WECHSLUNG MIT BERN,
ZUR GLEICHEN JAHRES-
ZEIT, EIN WECHSELN
WETTBEWERB STATT-
FINDEN.
- HIER ZWEI FIA
FLIEGER FREDERIC
ABERLENE - IN GELB -
UND ALAIN DELASSUS
IN BLAU -
BEIDE SPITZENFLIEGER
IN DIESER KLASSE IN
FRANKREICH -



10903

VOI
LIBRE

VOI
LIBRE



Photo - MICHEL REVERAULT.-



Photo - Michel REVERAULT.-

ARZAY

* SOUS UN SOLEIL RADIEUX COUR DE LA PAIRIE REMISE DES PRIX - EN ATTENDANT CELA DISCUTE FERME - ABERLENC-COUPLE BERNARD ET J.P. CHALLINE -
* SUR LE CHEMIN VERS LES LIGNES DE DEPART ON PORTE UN PEU TOUT SE METTRE DANS DE BONNES CONDITIONS -
* CEUX-LA SEMBLANT OU FATIGUES OU CONSTERNES, DUBITATIFS... EN TOUTES CAS CE N'EST PAS UNE BANDE DE JOYEUX LURONS...
* JOURNEE FIA SUR LA LIGNE DE DEPART LES PREPARATIFS VONT BON TRAIN...
* AU FEMININ, GLORIA GODINHO EST TOUJOURS FIDELE AU PORTE JEAN NA PAS DE SOUCIS A SE FAIRE... ELLE VEILLE...
* EINIGE BILDER VON DER FR MEISTERSCHAFT IN ARZAY, BEI SCHÖNEM WETTER....

FREEZON



CONCOURS SELECTION EQUIPES DE FRANCE 2008

PLANEUR F1A

	vol1	vol2	vol3	vol4	vol5	vol6	vol7	Total	vol1	vol2	vol3	vol4	vol5	vol6	vol7	Total	TOTAL
la	180	180	180	180	180	180	180	1260	210	180	180	180	180	180	180	1290	2550
1 ECHIVARD Didier	180	180	180	180	180	180	164	1244	210	180	102	157	180	180	180	1189	2433
2 ABERLENC Frédéric	180	180	180	180	80	180	180	1160	196	180	158	180	180	180	180	1254	2414
3 RAGOT Emmanuel	180	166	161	180	135	180	180	1182	210	180	126	180	180	170	180	1226	2408
4 TRACHEZ Bernard	180	162	180	128	126	180	180	1136	210	180	134	180	180	180	180	1244	2380
5 MOREAU François	156	180	58	180	180	180	180	1114	202	180	139	177	180	161	180	1219	2333
6 MARQUOIS Camille	108	180	180	180	114	141	180	1083	210	180	152	166	180	180	180	1248	2331
7 BERNARD Edgar	180	117	136	180	180	180	135	1108	164	180	180	180	104	180	180	1168	2276
8 DELASSUS Alain	180	114	180	142	166	180	180	1142	208	180	120	142	180	180	110	1120	2262
9 BERNARD Boris	78	180	180	129	101	142	180	990	210	180	180	180	180	124	180	1234	2224
0 POURIAS Fabien	180	93	74	180	161	180	134	1002	166	160	180	180	160	158	129	1133	2135
1 BOCHET Bernard	81	70	180	76	137	173	136	853	169	105	180	180	143	180	180	1137	1990
2 DUJARDIN Frédéric	180	26	73	110	180	66	109	744	210	124	165	180	100	180	180	1139	1883
3 GODINHO Jean	180	180	180	94	85	142	144	1005	178	41						219	1224
4 RIGAUT Mickael	69	85	55	48				257								0	257

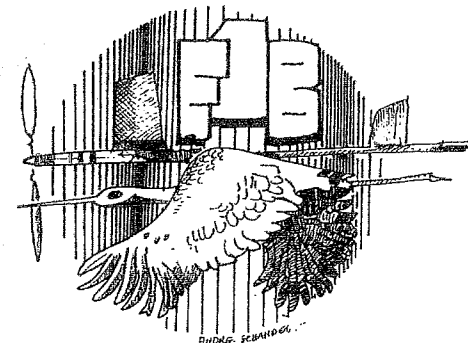
WAKEFIELD F1B

	vol1	vol2	vol3	vol4	vol5	vol6	vol7	Total	vol1	vol2	vol3	vol4	vol5	vol6	vol7	Total	TOTAL
la	180	180	180	180	180	180	180	1260	210	180	180	180	180	180	180	1290	2550
1 MORANDINI Wilfrid	164	180	180	180	180	180	180	1244	200	180	179	180	180	180	180	1279	2523
2 COUTINEAU Paul	180	180	180	180	180	140	180	1220	193	165	128	180	166	180	180	1192	2412
3 TEDESCHI Serge	110	180	180	180	105	180	180	1115	210	180	180	180	180	180	180	1290	2405
4 MARQUOIS Gérard	124	180	129	180	113	180	154	1060	196	180	176	180	180	180	180	1272	2332
5 RIGAUT Eloise	180	180	56	146	153	131	180	1026	180	180	125	180	180	180	180	1205	2231
6 MARQUOIS Emeline	180	180	81	180	121	88	96	926	180	180	180	180	180	180	180	1260	2186

PLANEUR F1A JUNIORS

	CHF 07	vol1	vol2	vol3	vol4	vol5	vol6	vol7	Total
a	210	180	180	180	180	180	180	180	1290
1 MAUSSION Valentin	1235	209	180	180	180	180	159	180	2503
2 GAIDE Edouard	1192	155	177	153	180	133	136	180	2306
3 MACHEFERT Samuel	1235	87	133	104	177	180	75	180	2171
4 TIERCEIN Sylvain	1165	210	180	76	128	120	166	117	2162
5 FOUQUET Pierre Edouard	966	154	180	101	180	180	131	180	2072
6 PARIS Guillaume	1019	113	119	47	160	105	104	180	1847
7 BARBIER Antoine	970	128	50	100	180	180	94	90	1792

CHF 07
879
782
716
607
772
596
644



NOVUM KURA F1K TAPOLCA

Star. szá.	Név	Szü. év	Korosztály	ig.sz.	Klub	Os	1.	2.	3.	4.	5.	Os	1.	2.	Os	1.	2.	Os	1.
24	Rainer Gaggi	1966		2200570010	SFC Klagenfurt	AUT	120	120	120	120	120	600	120	120	840	1			
16	Németh Ferenc	1981		0376	ZVMK	HUN	120	120	120	120	120	600	120	114	834	2			
21	Wildburger Matthias	1979		610086144	ASKÖ Judenburg	AUT	120	120	120	120	120	600	120	39	759	3			
17	Sümegi Szabolcs	1983		2096	ZVMK	HUN	120	120	120	120	120	600	120	19	739	4			
18	Dr. Németh László	1955		1726	Savaria SE	HUN	120	120	120	120	120	600	120	7	727	5			
8	Bádovszky László	1952		0079	BMSE	HUN	120	120	120	120	120	600	119		719	6			
2	Merth Miklós	1944		0369	Zalalövő MK	HUN	120	120	120	120	120	600	4		604	7			
29	Mandi Renato	1958		2200570002	SFC Klagenfurt	AUT	120	116	120	120	120	596			596	8			
1	Erdei Sándor	1982		0359	Zalalövő MK	HUN	120	120	120	120	115	595			595	9			
28	Karl Heinz Gruber	1958		2200570001	SFC Klagenfurt	AUT	120	115	120	120	117	592			592	10			
27	Lenk Sándor	1981		0361	Zalalövő MK	HUN	73	120	120	120	120	553			553	11			
3	Lenk László	1986		1015	Zalalövő MK	HUN	120	102	106	103	120	551			551	12			
19	Može Slavko	1964		S5-7.007	Aero Novo Mesto	SLO	120	120	62	117	120	539			539	13			
23	Wildburger Kurt	1957		610086150	ASKÖ Judenburg	AUT	120	120	120	55	84	499			499	14			
4	Németh Bertold	1977		3034	Zalalövő MK	HUN	120	120	33	26	97	396			396	15			
22	Wildburger Mario	1959			ASKÖ Judenburg	AUT	120	104	50	21	84	379			379	16			

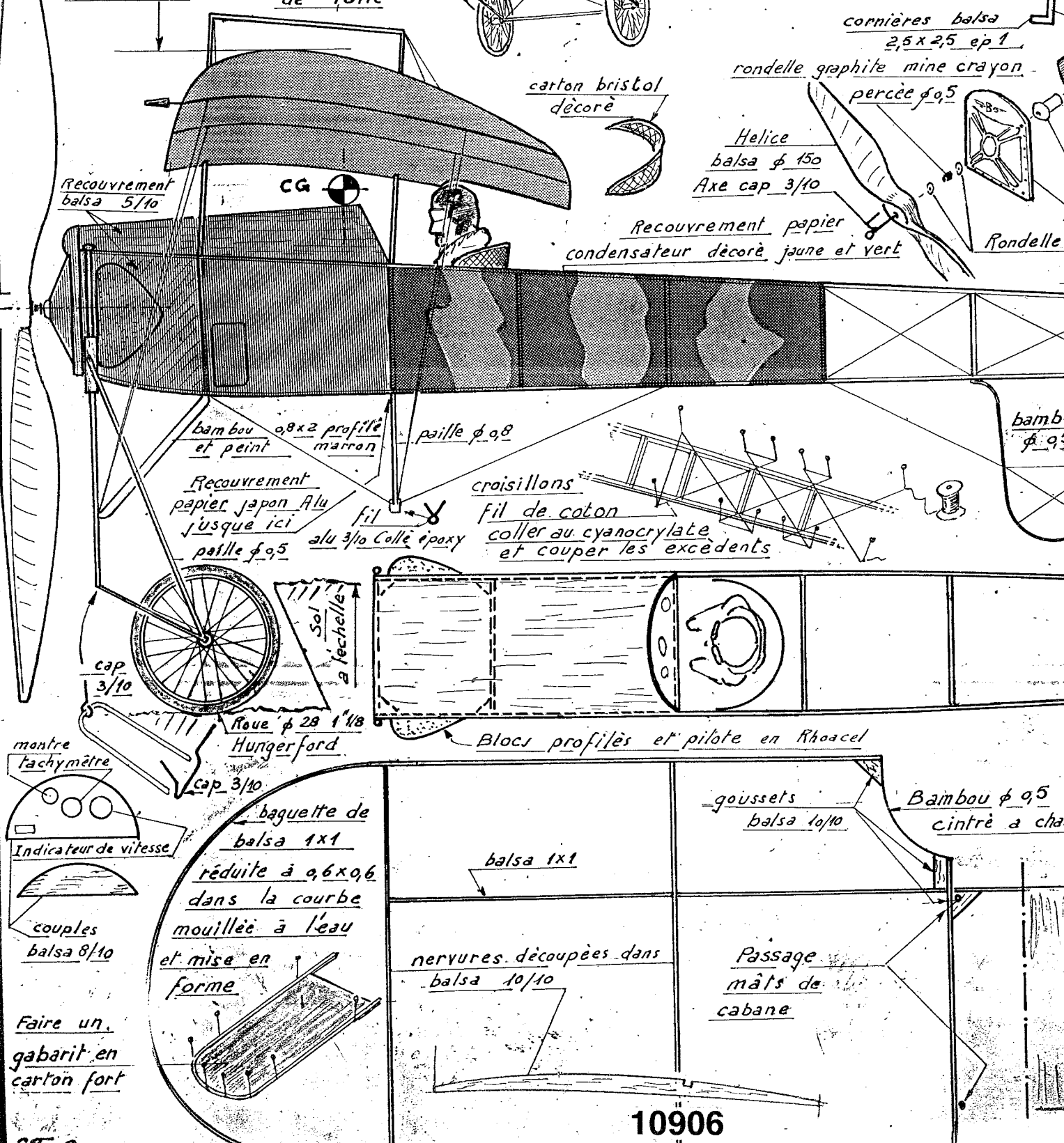


Le XI-BG

du Royal Naval Air Service

Poids
moteur

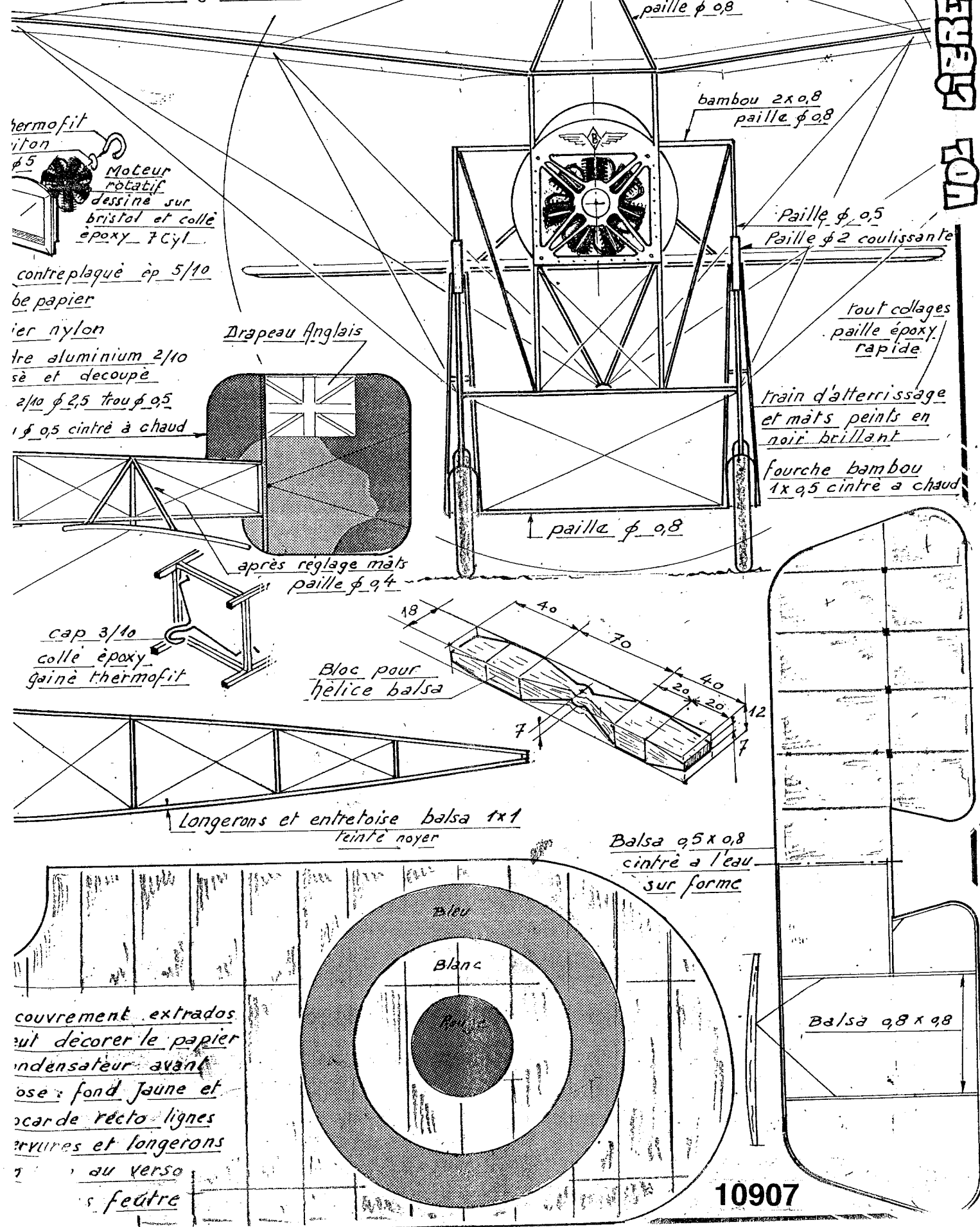
Documents
connaissance de
l'Histoire n°1
- Hachette
Aviation Magazine
n° 673
Dièdre 20



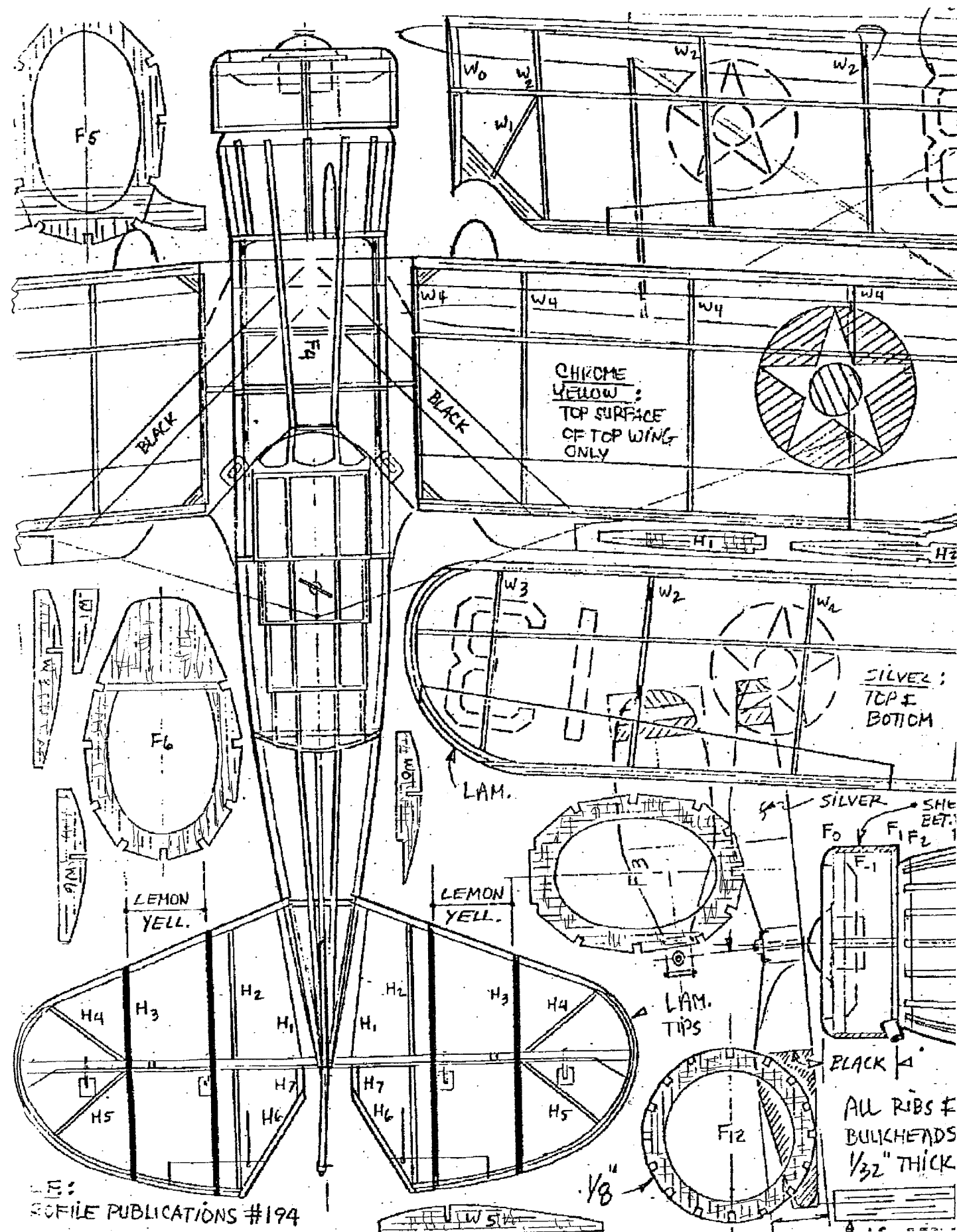
RIOU-GOUIN

Maquette volante taille "Peanut"
par EFillon

aoutchouc : 5,2 gr avec \approx 6,1 gr
ucle long 330 en 1x1
Remontage 11 à 1300 tours



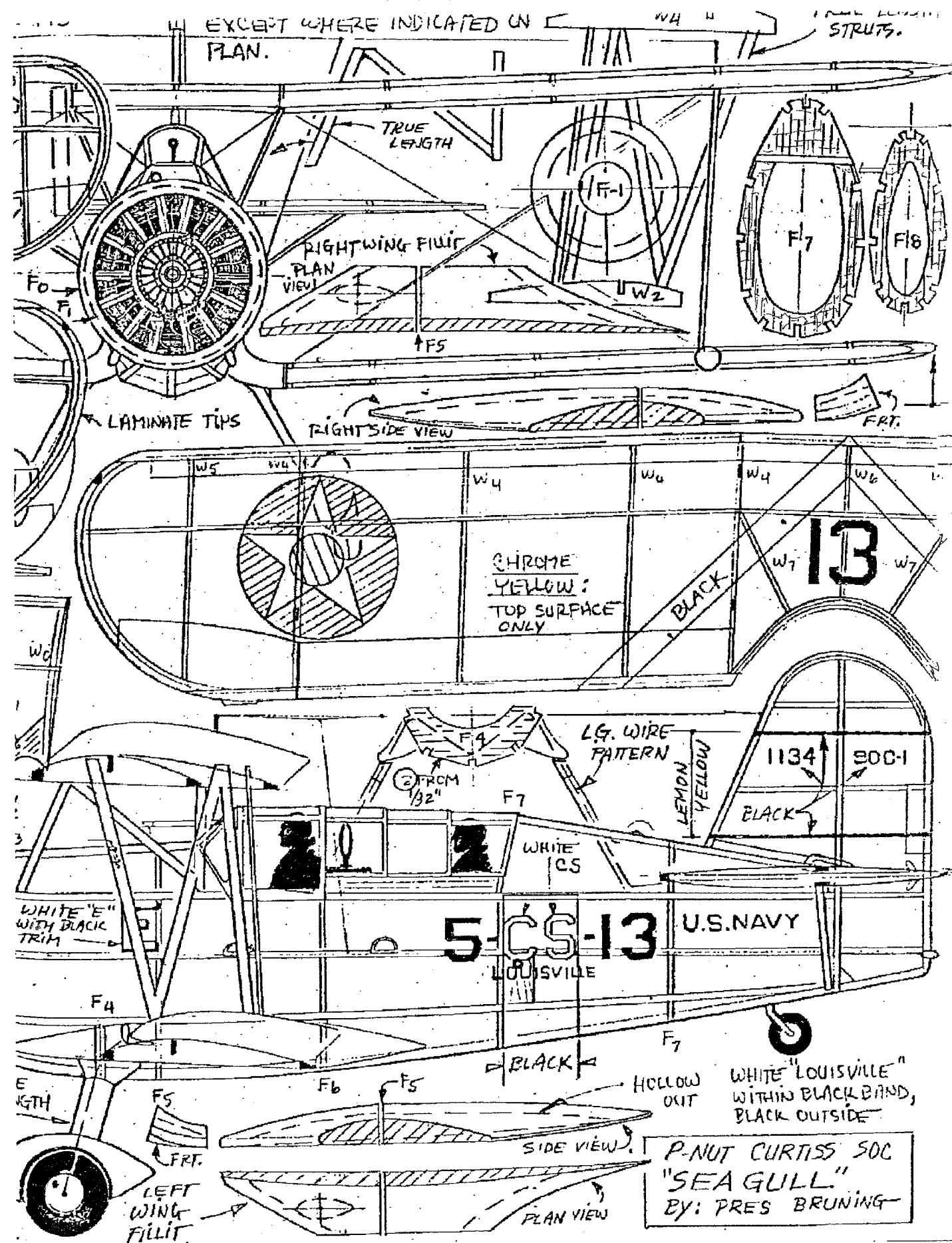
VOL LIBRE SEA GULL



10908



VOL LIBRE



10909

Dans le calendrier COUPE DU MONDE F1AB figure tous les deux ans, en fin de saison, le concours EUROFLY de Berne (années impaires). Se déroula cette année.

Dans ce même calendrier figure également le Critérium P. Lepage, fin du mois de février, mais uniquement en F1B (wakefield) tous les ans, organisé par le Pam à Viabon.

Après un accord entre la PAM et le club de Romans, il a été décidé de porter sur le calendrier international, toutes les années paires (donc 2008 en premier) un concours F1A, sur le site d'Arzay, un concours Coupe du monde complet fin du mois d'octobre, début novembre, alternativement avec Berne.

Notons qu'Arzay se situe à une cinquantaine de km au sud est de Lyon. Les ch. de France 2007 se sont déroulés sur ce site.

Viabon sera maintenu, selon les mêmes modalités que jusqu'à ce jour, toutes les années impaires comme l'Eurofly de Berne.

Nous publierons dans un prochain numéro, comme d'habitude le calendrier complet des concours F1A Coupe du Monde pour l'année 2008.

Eurofly, F1A Wettbewerb des Weltpokals im Freiflug, findet alle zwei Jahre in Bern (CH) statt.

Dieser Wettbewerb der letzte im Jahre in Europa, findet bei ungeraden Jahreszahlen statt, also war er auch 2007 besetzt.

In dem selben Kalender, F1A Fai, gibt es auch Ende Februar ein Wettbewerb in Frankreich, Critérium P. Lepage, aber nur in CH und F1B.

Nach Gesprächen zwischen den Klubs PAM (Paris) und Romans, hat man sich entschlossen alle geraden Jahre (also 2008) in Abwechslung mit Bern Ende des Jahres einen kompletten F1A Wettbewerb in Arzay zu veranstalten.

Arzay liegt etwa 50 km süd östlich von Lyon, und die fr. Meisterschaft 2007 wurde dort ausgetragen, mit Erfolg. Das Gelände ist weit und breit mit sehr wenigen Hindernissen.

Wir werden wie immer in der nächsten Ausgabe den kompletten Kalender des Weltpokals veröffentlichen.



DÉTHERMALISME LÉGER...

Ramon sur FFML - Un stab relevé est notoirement inefficace dans les ascendances sévères pour les P30 et autres légers. Solution (plus simple que les manipulations sur l'aile): les deux étages. Après 30 secondes de descente normale, stab relevé, la mèche coupe complètement le caout de retenue du stab, lequel se trouve largué et rattaché à l'arrière du fuselage simplement par un fil. Descente à la verticale, mais le stab virevoltant fait tout de même office de modeste parachute. Et si le taxi n'était pas bien haut, il aura tout le temps de descendre en douceur pendant les 30 secondes du 1er étage.

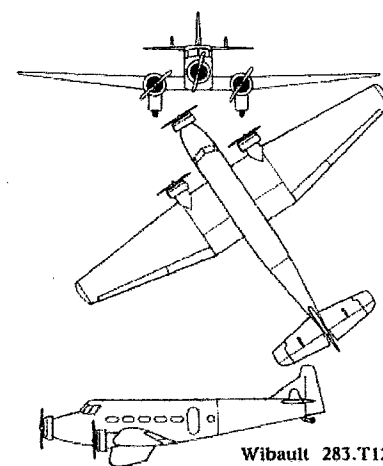
UNITÉS DE MESURE.

Entendu régulièrement sur les terrains: "Le CG est à 54 %, à un cheval près". On comprend bien. Mais quelle est la définition exacte du cheval en question? Vous trouverez la réponse à:

pifometrie.indriya.org/chapitre4_3.php

Ainsi que la définition d'autres unités d'usage fréquent sinon indispensables pour exprimer notre pensée. Par exemple:

4.3.5. La poussière: Unité d'ajustage de haute précision. Compte tenu de son extrême finesse, elle est toujours utilisée au pluriel pour affiner la mesure grossière d'une grandeur par un système con-



ventionnel. On dira: diamètre 32 mm et des poussières.

(Hélas le document n'est pas encore terminé. On mentionne entre autres, dans les unités maritimes, le "corne-cul" sans préciser davantage.)

CORDE A P... ROBLEMES.

Pareil aux USA que chez nous: la CAP des magasins modélistes est devenue molle, les axes de nez se tordent, les trains se déforment... La solution d'acheter des cordes d'instrument de musique, ou de la CAP dans les quincailleries, se heurte au fait que c'est présenté en rouleaux, donc pas droit. Y a-t-il un moyen de la rendre droite, comme on fait par exemple pour du fil de cuivre? En étirant un bon coup. Un tour d'horizon effectué sur FFML est négatif, si l'on tient compte des moyens à notre disposition de modélistes. Chauffage, passage sous des rouleaux redresseurs: vraiment pas pour nous.

RÉCHAUFFEMENT.

Milieu janvier 2007 les lacs ne sont toujours pas gelés en Finlande, nous écrit Tapio Linkosalo. On craint pour les classiques: Holiday On Ice, etc.

DOCU MAQUETTES:

www.oldbeacon.com/plans/plans.htm

vous abreuve de plans, croquis et photos de centaines d'avions depuis 1919... d'un peu tous les pays du monde. Ne cherchez pas de détails. Mais si vous n'avez aucune idée de ce qu'était le Wibault 283... ou le Savoia Marchetti Untel, vous serez tiré d'affaire.

ROUES A RAYONS...

De Vance sur FFML: allez donc faire un tour chez un marchand de jouets... les motos miniatures, parfois, ont de superbes roues pour nos maquettes, parfois même pas cher. Si besoin, remplacer le caoutchouc par un "pneu" balsa ou foam.

BLOC HÉLICE MAQUETTE.

Bill Henn dans FFscale. -- Avec les années et l'expérience, je me base sur le dessin d'hélice décrit ci-dessous. Le pas est trop faible pour les maquettes d'intérieur, mais cela marche parfaitement chez moi pour l'extérieur. Sur tous mes modèles, avec le changement d'échelle voulu, du Cacahuète au Géant, poids de gomme imposé ou libre.

Longueur 254 mm

Largeur 31,7 mm

Épaisseur 19 mm

Épaisseur au marginal 9,5 mm

Cassure à 0,3 R (soit 7,6 mm de l'axe); l'épaisseur diminue de ce point jusqu'au marginal avec une légère concavité.

Pas de creux pour l'intrados.

Le pas relatif à 0,3 R est de 1,1. Diminuant un peu vers le marginal.

J'ai testé beaucoup d'autres pas, de creux, de turbulateurs, de Gurney flaps, etc., mais rien ne marchait aussi bien. -- Façonner le moyeu seulement après tout le reste. Le profil au marginal devrait faire 2,4 mm d'épaisseur. Progressivement plus épais vers l'intérieur. -- Terminer avec une couche d'enduit dilué 50/50, poncer fin, puis recouvrir de cyano et polir. -- L'hélice commerciale la plus proche de ceci serait une tchèque jaune. -- Bien entendu, pour avoir la meilleure performance il faut adapter le moteur - ce qui est une autre histoire...

TITANIS WALLEN

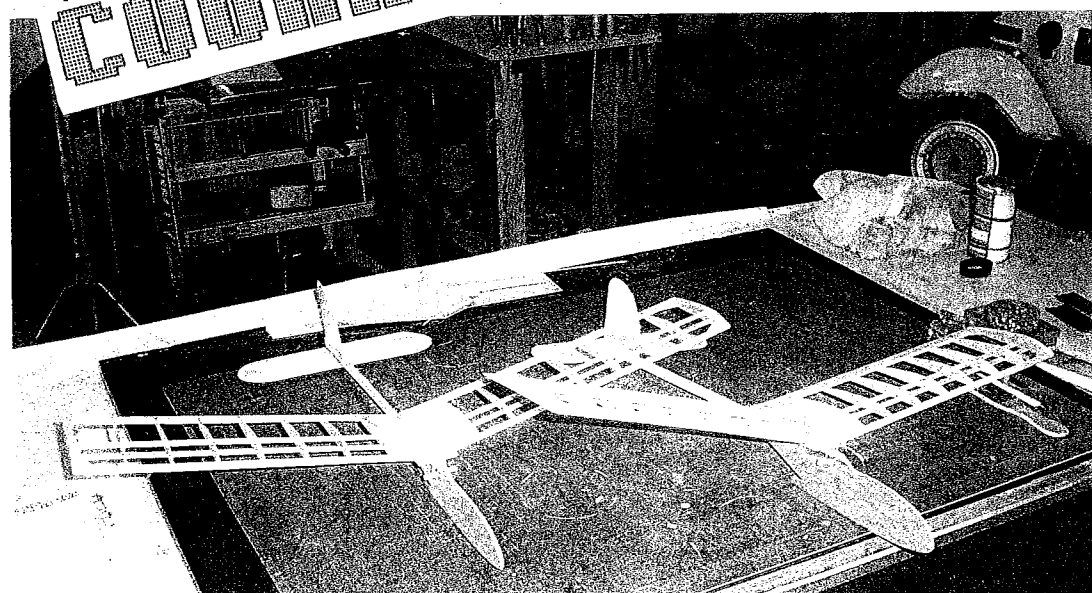


Dommage, il ne volait pas. Mais avec 165 kilos et 2 mètres de haut, à 2 millions d'années de chez nous, c'est un sacré carnivore nord-américain que nous présente LiveScience.com. Le plus gros oiseau connu, capable d'une bonne vitesse à la course. Une terreur...

et encore grand merci pour votre formidable travail d'archives et de mémoire du Vol Libre
Bien chaleureusement
J. Claude

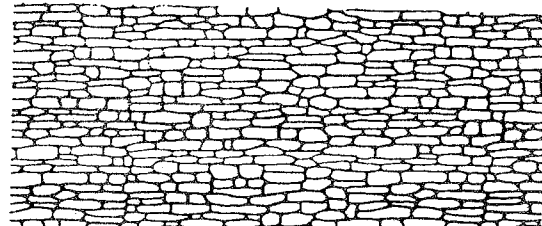
CORRIER

PETITS PLANEURS
RÉALISÉS AVEC
DES PLANS
PUBLIÉS DANS
VOL LIBRE.



THOMANN

%	0	125	25	5	75	10	15	20	25	30	40	50	60	70	80	90	95	100
EX	1,0	2,8	3,8	5,3	—	6,8	—	8,5	—	9,1	9,2	8,7	7,8	6,3	4,6	2,5	—	9,4
IN	1,0	0	0	0,6	—	1,5	—	3,2	—	4,3	4,9	4,8	4,3	3,6	2,5	1,2	—	0



PROFILS TRACÉS PAR
A. SCHANDLER

THOMANN F4

%	0	125	25	5	75	10	15	20	25	30	40	50	60	70	80	90	95	100
EX	0,68	3	3,9	5,4	6,8	7,4	8,6	9,4	—	10,2	10,2	9,8	9,0	7,7	5,8	3,7	1,4	0
IN	0,68	0,1	0,5	0,9	1,4	1,9	2,7	3,4	—	4,5	4,9	4,9	4,6	3,9	3	1,6	0,7	0



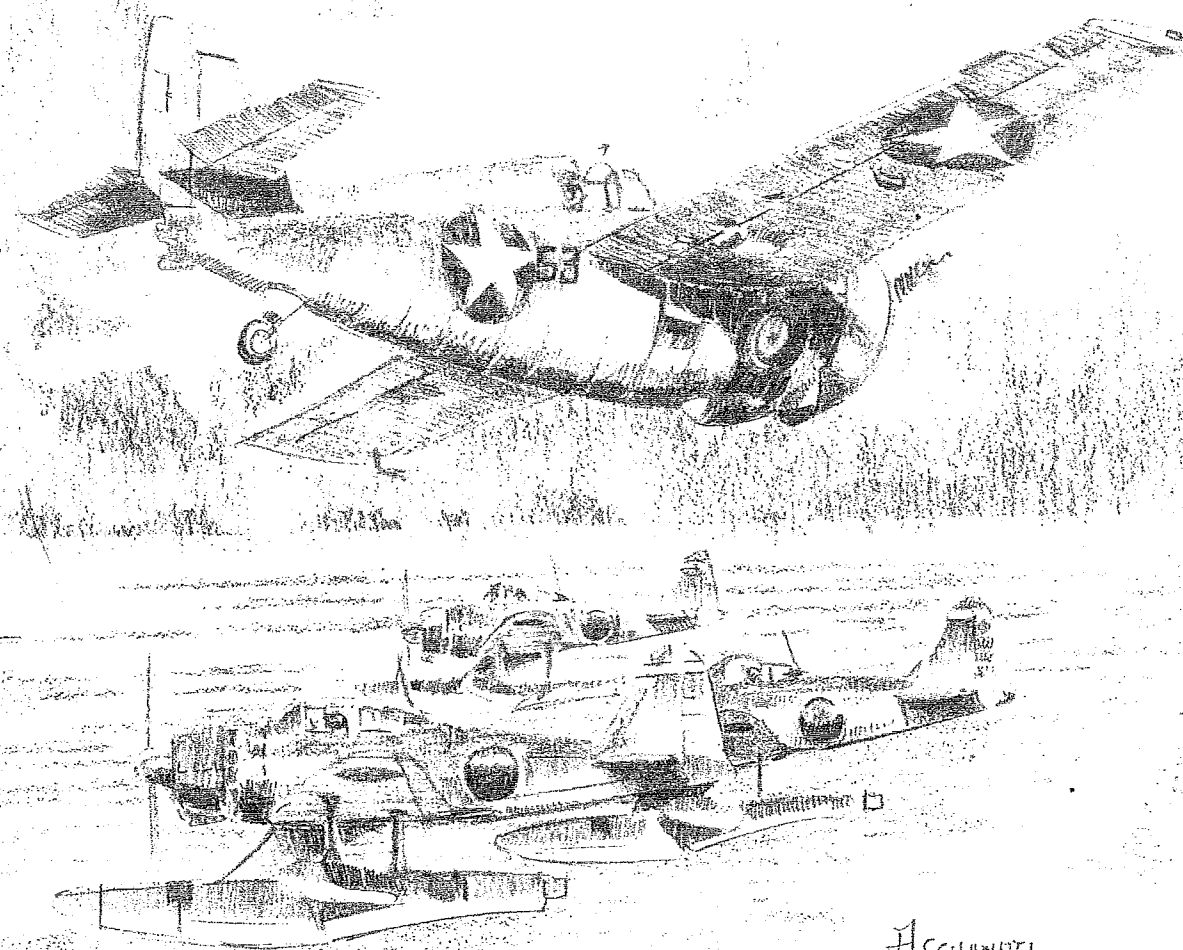
VOL LIBRE

10912

J.J. FOSS

F4 F

GUADALCANAL 1942



SCHANDLER
09 05

GUADALCANAL - NOVEMBRE 1942 RENCONTRE DU F4F DE FOSS AVEC DES A6M2-N.11 JAPONAIS AU NORD DE L'ILE FLORIDA -

10913

André SCHANDLER

VOL LIBRE

HENDERSON FIELD...

Le pilote le plus glorieux de l'Aéronavale Américaine et sans aucun doute Joseph Jacob FOSS de Sioux Falls dans le Dakota du sud.

Aucun pilote n'a abattu autant d'avions ennemis au-dessus du pacifique. FOSS fut le premier à atteindre le score obtenu durant la première guerre mondiale par le capitaine Eddie Rickenbacker avec 22 avions et 4 ballons abattus.

Après la guerre Foss continua sa carrière avec succès dans la politique et dans le football américain.

Il fut mêlé aux jours les plus difficiles de la guerre aérienne au-dessus du Pacifique. Quatre jours après le départ du meilleur pilote de l'Aéronavale US le capitaine John Smith, avec 23 avions abattus en deux mois, Foss arriva à Guadalcanal au début octobre durant la période octobre novembre 1942, Foss joua un rôle capital comme officier opération dans la 421 unité de chasse de la Marine. Sur l'île, on peut mesurer l'importance tenue par cette unité dans la défense des lieux avec quelques chiffres.

Durant la durée opérationnelle cette unité atteignit sur le front le nombre de victoires le plus élevé jamais atteint sur ce théâtre d'opération. Le prix payé fut très lourd sur les quarante machines et pilotes ayant décollé à 700 km de là, du porte avion LONG ISLAND, pour atterrir sur Henderson Field, seule la moitié restait au bout de cent jours.

Quelques jours après l'arrivée de Foss, la situation sur Guadalcanal était désespérée. L'amiral Chester Nimitz cdt. en Chef de la Flotte du Pacifique se déclarait incapable d'assurer la sécurité et le soutien logistique des troupes débarquées sur l'île infernale. Les combats avaient atteint un point critique!

Foss et les autres pilotes étaient soumis quotidiennement, sur Henderson Field, au pilonnage de l'artillerie lourde des grands vaisseaux japonais, à distance de vue. Quelques pilotes furent tués, entre autres l'instructeur de Foss Ed. Miller, de l'école de pilotage de Pensacola.

A la mi-octobre la situation logistique devint intenable et les Japonais débarquèrent des renforts en hommes et matériels, en toute quiétude sur la plage de Tassafaronga à vingt kilomètres.

Durant les mois d'octobre et novembre, la situation resta critique et la défense de l'île ne tenait qu'à un fil. Les Japonais essayèrent de reconquérir l'île par tous les moyens. S'en suivirent des

engagements des forces navales et aériennes des deux camps, qui furent sans doute les plus violents de la guerre.

Les Japonais mirent en action, surtout de nuit, des convois de croiseurs, et destroyers, pour transporter des renforts en hommes et matériel. La marine américaine essuya quelques revers sévères et sanglants, dans l'incapacité de contrôler les eaux autour de Guadalcanal, elle laissa le soin de la défense à l'aviation de marine, basée sur l'île. Les Américains perdirent deux porte-avions, un cuirassé deux croiseurs et quatre destroyers.

Le 7 novembre 42, un avion de reconnaissance, annonça lors d'une mission de reconnaissance, une formation de navires japonais au nord de l'île Florida, mettant le cap sur Guadalcanal. Les défenseurs de l'île devaient intervenir de suite et de jour pour empêcher des débarquements nocturnes. Les commandants d'unités de l'aéronavale se réunirent immédiatement au PC. pour monter une opération de bombardement, accompagnée d'une couverture de chasseurs. Foss avec son unité de F 4 F Wilcat fut dans le coup. Chacun de ses huit appareils emportait une bombe de 100kg. Les bombardiers avaient des bombes de 250 et 500 kg.

L'après-midi du 7 octobre 42 le ciel au-dessus de Guadalcanal était couvert, ça et là des éclairs annonçaient l'arrivée d'orages. Dans les tentes sous les palmiers en bordure de Henderson Field, une activité intense régnait. Foss et ses camarades se préparaient précipitamment à la mission d'interception.

Le rôle des chasseurs était de provoquer la DCA des navires, pour donner du champ libre aux bombardiers.

Foss s'attacha dans son F 4 F gris et bleu, portant le numéro 50. Prêt! l'hélice commence à tourner, en crachant de la fumée par les pipes d'échappement. Les autres machines se mettent également en route, et tous se dirigent vers la tête de piste. Sept bombardiers, trois avions torpilleurs et vingt trois chasseurs de l'Aéronavale ainsi que huit P 39 décollent, dans un grondement d'enfer. Tous les pilotes ont pour mission d'empêcher les navires japonais, coûte que coûte, de débarquer des renforts. La formation américaine en route vers les vaisseaux ennemis, soutenait non seulement les troupes au sol, mais se dirigeait également vers une bataille aérienne.

Foss met plein gaz, le moteur rugit il monte vers un ciel gris. Tout le monde prend le cap nord, laissant derrière lui le récif blanc de corail de Guadalcanal. Les Japonais se trouvent au nord de l'île Florida, qui commence à apparaître à l'horizon. Foss arme ses six mitrailleuses 12, 7 mm alimentées par des obus perforants, incendiaires et traceurs.

Après 20 mn de vol l'altitude de 3 000 m

est atteinte. La formation est disciplinée et Foss scrute le ciel dans toutes les directions. Les chasseurs bombardiers sont étagés à ses côtés, tous les regards sont fixés sur l'espace maritime au nord de Florida. 30 mn après l'envol 4 000 puis 4 500 m sont atteints, ils sont toujours en dessous de la couverture nuageuse. Avec l'altitude la visibilité augmente. Foss voit maintenant au delà de 30 km. Pas de navires en vue, Florida est déjà loin dans leur dos. Les bombardiers et leur protection continuent de monter.

A droite, à gauche, en avant que de l'eau... et soudain il découvre en premier, non pas des navires! la main gauche sur les gaz, la droite sur le manche, toujours en montée, quelques points suspects, à droite devant. Il enfonce le bouton émission "avions ennemis à deux heures!" Ses compagnons ont également découvert les six silhouettes de Zéros munies de flotteurs, qui descendent dans un virage à gauche et à droite. Foss ordonne à ses huit chasseurs de se débarrasser des bombes pour devenir plus mobiles. Instinctivement il amorce un virage à droite, les autres restent en protection des bombardiers. Il avance lentement le levier des gaz jusqu'à l'arrêt, sans perdre de vue les chasseurs ennemis, qui visiblement n'ont pas encore remarqué la présence des F 4 F.

Foss reconnaît maintenant distinctement, la couleur sable et les disques rouges sur les ailes. Il s'approche rapidement des adversaires qui ont pris un cap S.O. sans se douter que la mort les guette dans leur dos. Manche en avant car les Japonais se dérobent rapidement vers le bas, sans avoir aperçu les Wildcats.

Foss s'est choisi l'ailier gauche, chaque pilote de sa formation s'est choisi une victime. Les adversaires tournent à gauche, Foss les suit tout en sachant qu'il doit tirer bien en avant. Doigt sur la détente, un coup d'oeil en arrière, les autres suivent. Les ailes du japonais commencent à apparaître dans les cercles lumineux de son viseur. Il n'est pas encore assez près! L'avion ennemi ne fait aucune manoeuvre défensive. La distance est bonne, les cercles sont remplis. Le Wildcat s'ébroue sous le recul des armes. Le traceurs pointent le Zéro, pendant quelques secondes il ne se passe rien, lorsque les coups s'enfoncent dans la cellule. Foss garde son avance de 70°. D'un coup la machine se désintègre en l'air, les réservoirs ont explosé, des débris volent partout, Foss les évite de justesse et suit les restes dans leur chute vers la mer. Surpris il voit en-dessous de lui un parachute s'ouvrir, le pilote a pu sauver sa vie. Les autres Wildcats suivent leur victime, Foss observe son ami "Danny Doyle" poursuivre un Zéro jusqu'au niveau de la mer.

Lorsqu'il jette un coup d'oeil sur son altimètre, 2 000 m il découvre la flotte. L'écume des étraves laisse reconnaître trois lignes de navires. Trois bâtiments dans chaque ligne, celle du milieu mène en avant. Un croiseur et dix destroyers. La visibilité est maintenant excellente. Foss observe les



bombardiers qui se mettent en formation d'attaque. Il rassemble par radio sa formation et commence la remontée, pour avoir un avantage tactique, mais seulement six des ses chasseurs l'ont rejoint, et les navires ennemis sont proches. Foss à l'intention de faire une attaque fictive contre la flotte pour distraire la DCA et ainsi favoriser bombardiers et torpilleurs. Doyle qui avait poursuivi un Zéro au ras de l'eau, manque à l'appel. Il ne peut l'attendre. Il faut qu'il agisse. Il ordonne d'attaquer dans l'ordre inverse de la formation, ce qui veut dire que le dernier amorce en premier l'attaque.

Lorsqu'il bascule, la flotte adverse commence à se disloquer. Pendant la descente Foss découvre devant lui, une tache sombre. Avion non identifié venant rapidement du nord. Ami ou ennemi?

Pendant que les autres poursuivent leur attaque, Foss garde un oeil sur la cible. Les contours identifient un hydravion biplace PETE. Foss amorce, brutalement un virage à droite, mais l'avion passe si près de lui, qu'il évite d'un cheveu la collision. L'adversaire a dû friser la crise cardiaque, ou a-t-il voulu faire une attaque suicide? Il réduit les gaz et semble rester immobile en l'air. Foss toujours en virage, se trouve sous le feu du mitrailleur arrière, qu'il voit clairement le viser. Il se voit dans une situation folle. Comme des coups de marteau sur sa machine! Quelques trous s'ouvrent sur le capot moteur et les ailes. Un impact sur la verrière de son habitacle, laisse un orifice de la taille d'une noix. Ayant été pris en défaut Foss va encaisser de nombreux impacts. Il termine son virage et pousse le manche en avant pour s'échapper à la verticale et en avant. Maintenant il suit son instinct de chasseur, ramène le manche en arrière, pour une remontée rapide. Il va attaquer par en-dessous. De plus en plus à la verticale, il met plein gaz et exploite le surplus de vitesse acquis au cours de la descente. L'ennemi entre dans les cercles lumineux du collimateur. Foss doit arriver rapidement en position de tir, car sa machine ne pourra pas tenir longtemps cet angle de montée. Feu! Les traçantes montrent que les armes sont bien ajustées. Les projectiles sengouffrent dans le fuselage du biplace. Un panache de fumée s'étire le long du fuselage brun et vert. Un champignon jaune et sa deuxième victime explose.

Foss observe l'ouverture de deux parachutes. Deuxième victoire aérienne. Alors que tout cela aurait pu se terminer très mal.

Des avions tournoient dans tous les sens. Les navires semblent désorientés, une colonne de fumée noire monte d'un destroyer, un croiseur montre également des signes d'avarie. Il ne reste plus beaucoup de temps à la réflexion et à l'observation, car en bas à gauche Foss remarque quelque chose qui bouge. Encore un biplace! Un coup d'oeil aux instruments, car il craint que son moteur a subi des dommages. Rien d'anormal! Vite derrière!

Pendant qu'il pousse la poignée des gaz en avant, il amorce un virage à gauche et vers le bas.

Moteur : un Pratt et Whitney R-1830-86 Twin Wasp de 14 cylindres double étoile refroidi par air. Deux turbosuperchargeur. Hélice tripale à vitesse constante Curtiss Electric de 2,97 m de diamètre. réservoir interne de 545 l, et 220 l de réservoir laruable.

Performances : vitesse maxi, configuration lisse 441 km/h niveau de la mer. 515 km/h à 5 735 m d'altitude. Vitesse de montée 9,9 m/s = 3 000 m 5 à 6 mn. Altitude maxi 10 300 m. Autonomie 1 335 km avec res. sup. 2000 km.

Masses : à vide 2676 kg, chargé 3 621 kg. Masse maxi 3978 kg.

Dimensions : Envergure 11,59 m, longueur 8,85 m, hauteur 3,44 m, surface portante 24,15 m²

Armement : six mitrailleuses 0,5 inches Colt Browning M-2 avec 430 coups par arme.

WILDCAT F4F-F

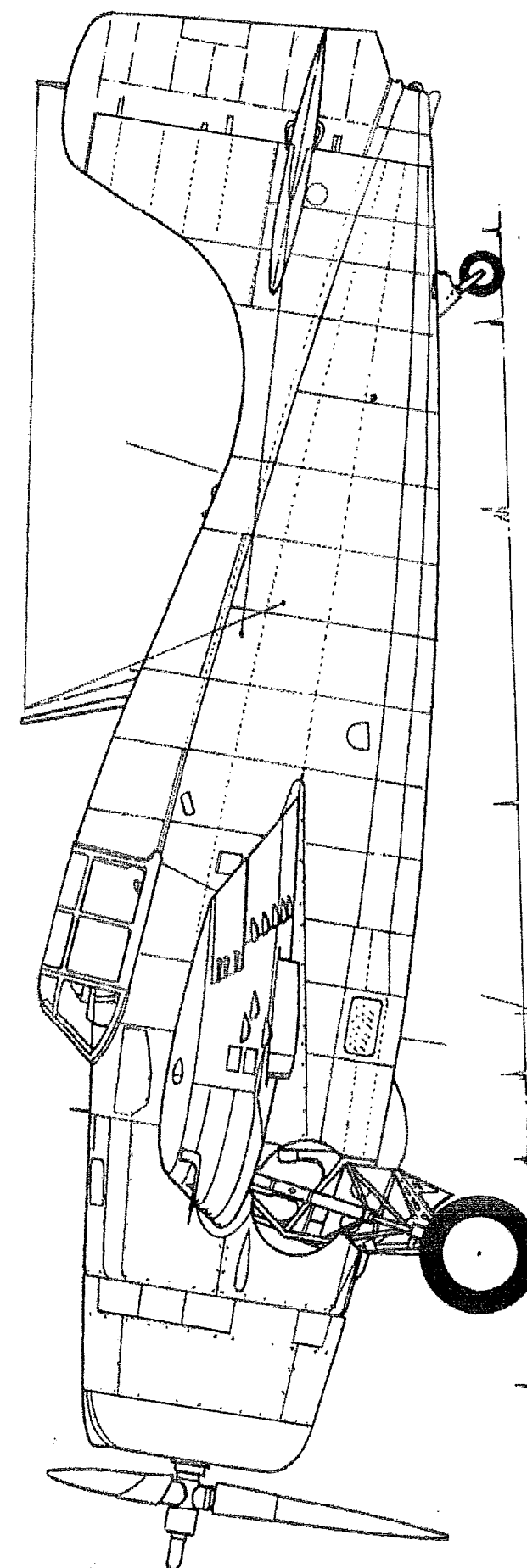
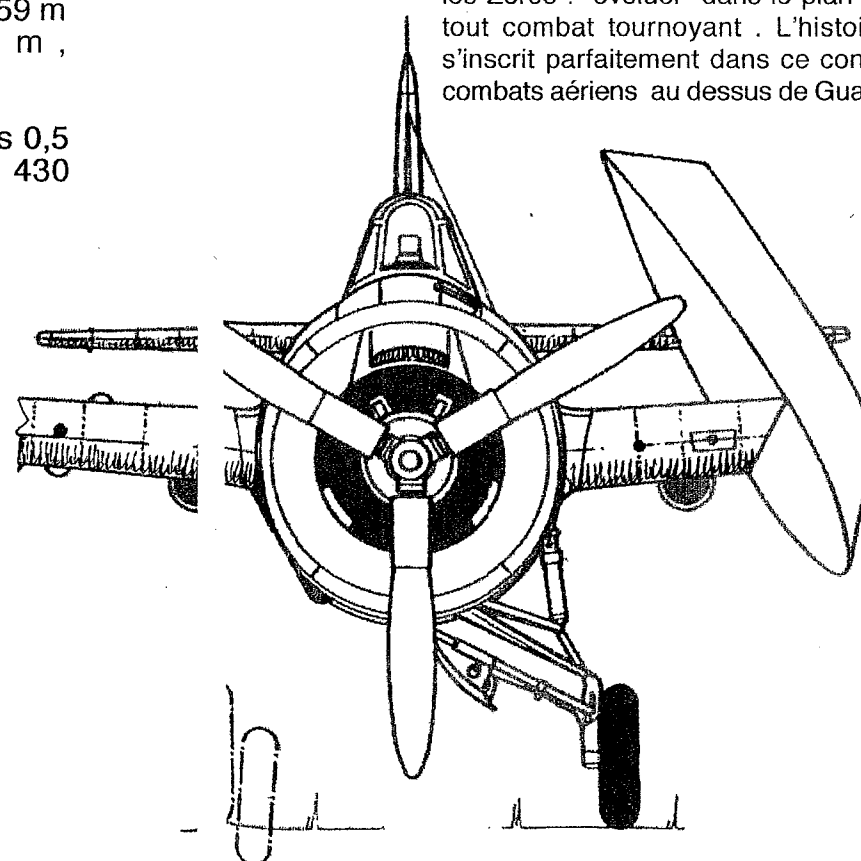
A la recherche d'un chasseur monoplan, pour ses porte-avions, l'US Navy commanda au milieu des années 30 à différents constructeurs des avions de ce type.

Grumman, un peu spécialiste dans la construction d'avions destinés à l'utilisation maritime, présenta le prototype XF 4 F-2 en 1937, entre les mains du pilote L.Hall.

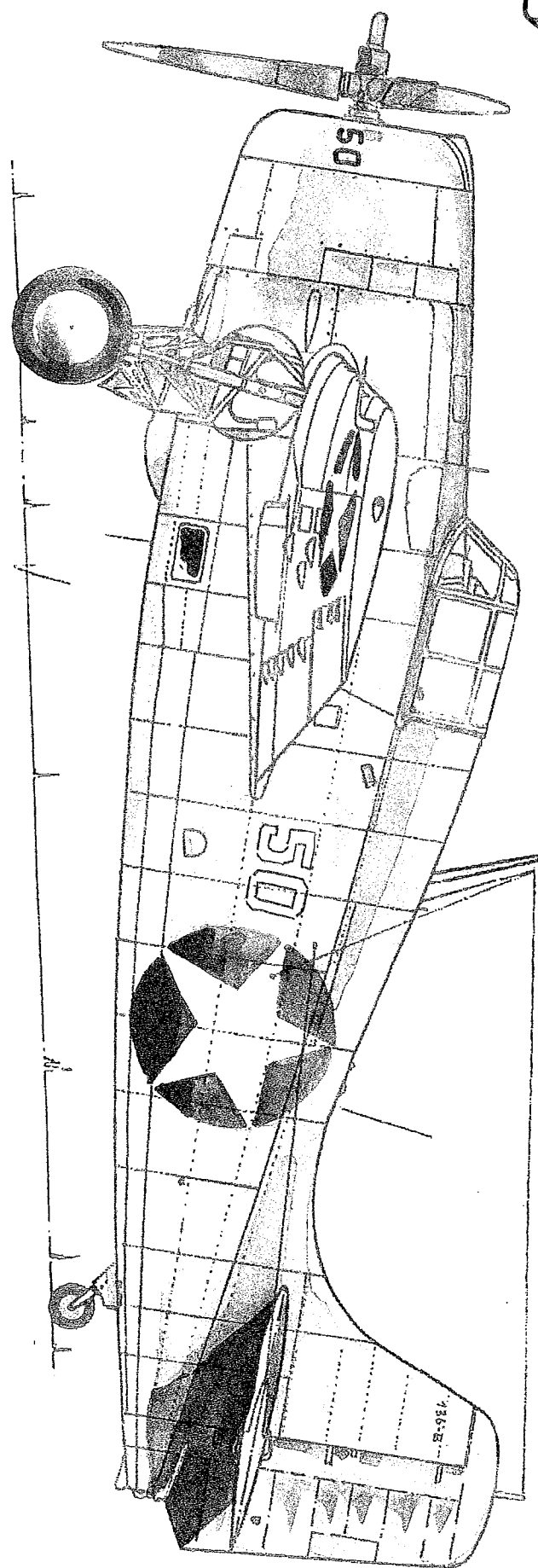
Construit à près de 8 000 exemplaires, essentiellement chez General Motors le WILDCAT fut dans le Pacifique à partir de Pearl Harbour, le seul opposant à l'invasion nippone soutenue par le fameux ZERO de Mitsubishi, virtuose du ciel.

Les aviateurs américains durant toutes les heures sombres du début de la guerre du Pacifique, ne purent compter que sur ce "petit gros, maladroit sur ses pattes" pour contrer les Japonais. Toutes les grandes batailles aéronavales décisives suite à l'agression de Pearl Harbour, furent menées par le Wildcat qui devint par là non seulement le seul secours, mais également celui qui sortit le plus d'as et qui remporta le plus grand nombre de victoires au sein de la Navy dans la Pacifique tout comme sur l'Atlantique, où il fut utilisé par les Anglais sous le nom de Martlet.

Les qualités de vol ne furent pas des meilleures, et la voie très étroite du train rendait l'avion instable au décollage et à l'atterrissage par vent de travers. Rapidement les américains durent trouver la bonne tactique pour affronter les Zéros : évoluer dans le plan vertical, éviter tout combat tournoyant. L'histoire de FOSS s'inscrit parfaitement dans ce contexte lors des combats aériens au dessus de Guadalcanal.



GRUMMAN F4F



En tout une bonne vingtaine de versions différentes furent construites à plus ou moins grande échelle, la plus prolifique étant le F4F FM2.

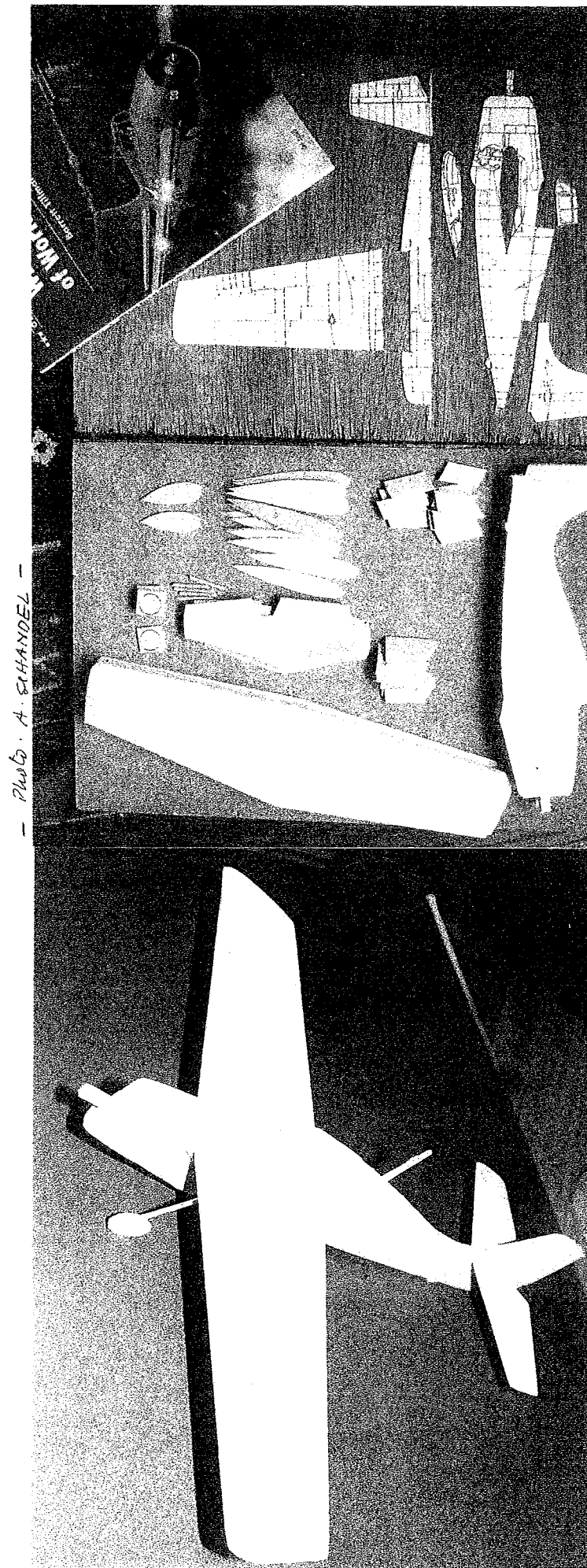


Photo A. SCHADEL

La silhouette du biplace grossit dans son collimateur. Le vent siffle par l'orifice de l'habitacle, et provoque d'importantes vibrations. Mais Foss se concentre exclusivement et entièrement sur son adversaire. La vitesse croît très rapidement.

Foss s'approche par l'arrière sur un léger angle de descente. Le mitrailleur arrière ne l'a pas encore découvert. Il s'approche de plus en plus et pour la troisième fois dans cette mission presse sur la détente des armes.

Son avion se secoue et les coups s'enfilent comme des perles sur un fil, dans le ventre de l'ennemi. Le grand biplace commence à se désintégrer, pendant que Foss arrive à une distance idéale continue de tirer. L'avion atteint se redresse une dernière fois, avant d'exploser. Foss s'écarte pour éviter les débris.

Plus bas il voit des Wildcats qui commencent à se rassembler, il prend le cap sud et donne sa position au reste de sa formation. Il rejoint un autre F4F qui glisse vers lui. Il a été sérieusement touché, il lui fait des signes avec la main pour qu'il se rapproche. Il lui fait comprendre qu'il va l'accompagner chez lui. Deux chasseurs handicapés sur la route du sud.

Les conditions météo se détériorent, aussi Foss pouvait encore une fois constater qu'il avait de bons yeux et qu'il pouvait leur faire confiance. Par l'arrière il voit arriver en échelon serré, sur lui, des chasseurs. Maintenant son moteur commence à avoir des ratés. Les coups encaissés par le mitrailleur arrière japonais se font sentir. Avec une drôle de sensation, au niveau de l'estomac, il enfonce à fond, les gaz ! Le moteur réagit mais ne tourne pas rond. Foss se retourne. Aucun doute se sont des Zéros, il sont nombreux à vouloir s'occuper des deux handicapés !

Foss porte tous ses espoirs sur les bancs de nuages devant lui. Le mauvais temps est sa seule chance ! Juste maintenant le moteur s'arrête. Un grand silence... et il se remet en marche. D'autres arrêts moteur se succèdent continuellement, avec de nouveaux retours... Foss pousse le manche en avant, avec son compagnon ils glissent vers le prochain nuage... Les Zéros s'approchent, plus d'une douzaine ! Foss pense à son copain qui essaie également de plonger dans le nuage sauveur. Ils sont tout près, mais les poursuivants aussi. Ils sont maintenant beaucoup trop proches. Il faut qu'il se sorte de leur ligne de mire ; il amorce brutalement une descente verticale, et se retrouve dans une masse grise, juste à temps, avec un moteur vomissant. Il redresse dans le nuage, dans l'espoir que ses adversaires n'ont pas pu le suivre. L'altimètre indique 2 100 m... 1 800 m. Aussi longtemps qu'il est dans la grisaille rien ne peut lui arriver.

L'altimètre tourne 1 400 m... 1 200... 1 000... un bruit sourd, le moteur rend l'âme. Se remet en marche, les instruments de bords s'affolent. La pluie claque contre la verrière. Soudain Foss se retrouve en dessous de la couche nuageuse. Il jette un coup d'oeil en arrière... pas de Zéro ! (Il ne savait pas encore alors, que les Zéros avaient abattu

son camarade).

D'un coup la pluie tropicale, lui prend pratiquement toute vue... Confusément il distingue une ligne de côtes sur une île. Cela doit être Malaita, île allongée au sud des Salomons. Tous les indicateurs sont dans le rouge ! A 8 ou 10 km sur la côte Foss distingue une petite agglomération, vaguement, à travers le rideau de l'averse tropicale. Il se dirige vers là, sans savoir si cette partie de la côte est amie ou ennemie. Lorsqu'il atteint la plage il amorce un virage à droite pour se mettre en parallèle avec la plage. Cette fois le moteur s'arrête définitivement ! Ouvrir la cabine, manche au ventre, son avion est secoué, il est obligé d'amerrir. La pluie l'ayant sauvé des Japonais va-t-elle maintenant l'empêcher de l'être par les habitants du village ?

L'altimètre indique 300 m. Il s'apprête à se poser dans les eaux peu profondes, à un kilomètre de la plage.

Il observe le sens des vagues, pour se poser de façon parallèle, comme on le lui a appris à l'école. Mais son WILDCAT, est bien fatigué, et il se retrouve bien vite au dessus de la cime des vagues. Manche en arrière ! jusqu'au ventre, mais l'avion s'écrase dans un bruit effroyable. La verrière est propulsée en avant et se verrouille ! Durant quelques fractions de secondes Foss se demande, s'il va se retourner, sur le dos, ou s'il va entrer dans l'eau et sombrer ? Il constate que sa machine prend rapidement de l'eau. L'eau éclabousse les ailes, et monte jusqu'à la verrière. Il coule ! Verrière fermée, et attaché par le harnais Foss est prisonnier.

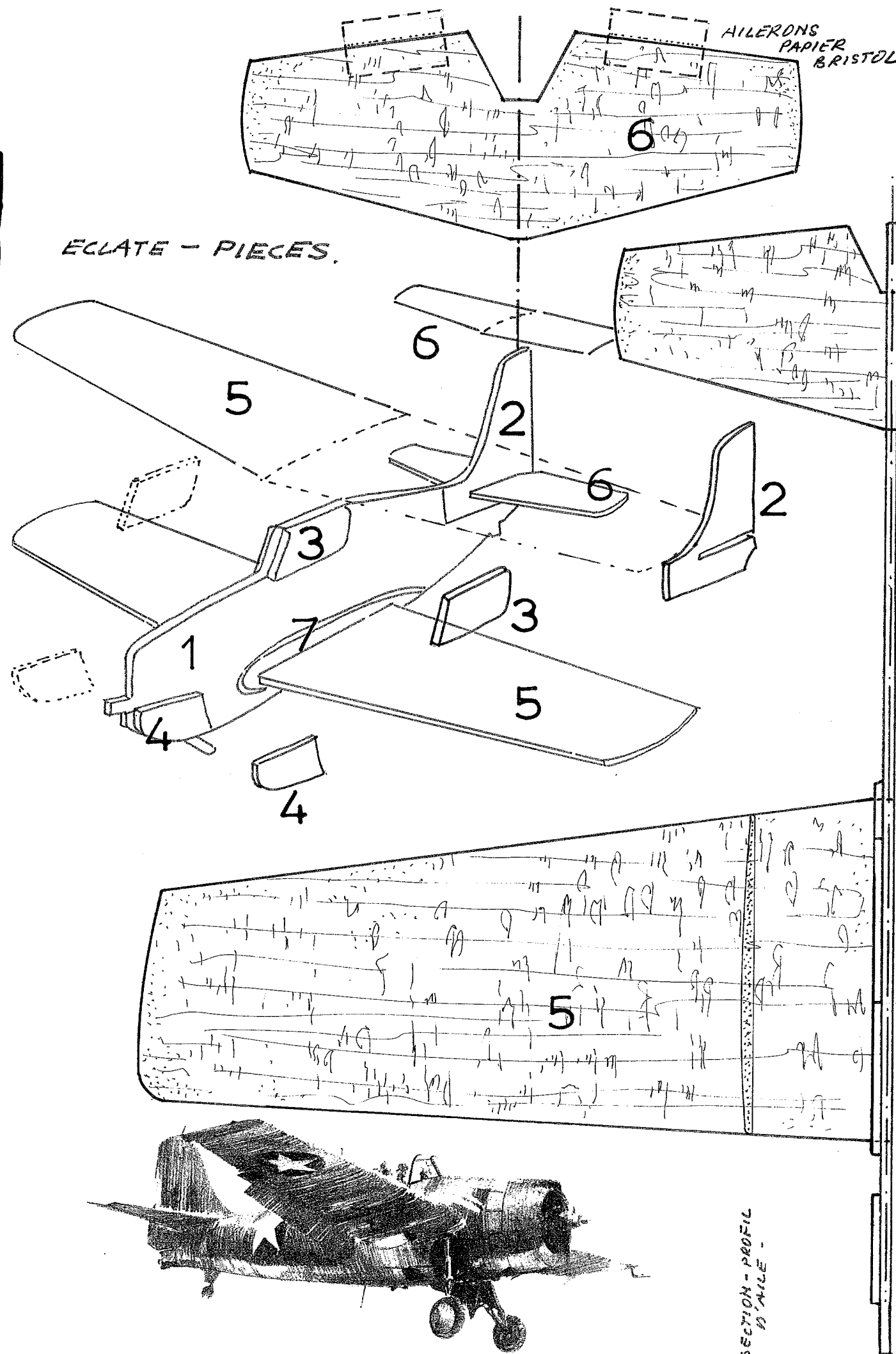
Avec des efforts désespérés il essaie d'ouvrir la verrière. Elle résiste ! Les eaux se referment audessus de lui. Il libère la partie supérieure du parachute mais oublie la partie inférieure. Pendant qu'il essaie d'ouvrir le cockpit, son parachute aspire l'eau comme une éponge. Le niveau monte à l'intérieur. Tout prend une coloration vert foncé. Il s'enfonce de plus en plus sans pouvoir se libérer !

Il est pris de panique ! Il s'accroche avec l'énergie du désespoir à la poignée d'ouverture de la verrière... et l'arrache de sa fixation. Il peut enfin sortir ! Il est empêtré dans le parachute, qui fait obstacle à la remontée en surface. Il est obligé d'avaler de l'eau et ne peut plus respirer. Il se rend compte que ses chances de survie sont minimes s'il ne réussit pas à gagner la surface. Le parachute remonte avec lui, l'obligeant à faire des mouvements de la tête, pour s'en écarter. Dans l'énervement et comme instinctivement il actionne le bouton de sécurité du parachute, qui se libère et se gonfle aussitôt. Le tronc de Foss émerge finalement, en dernière seconde il peut respirer.

De longues minutes s'écoulent avant qu'il retrouve ses esprits et sa respiration. Il a avalé beaucoup d'eau. Il essaie de se calmer après avoir échappé à la mort du marin, à l'intérieur de son avion. Il est à quelques kilomètres de la côte.

Durant les "briefings" d'opération, on

ECLATE - PIECES.



- 1- FUSELAGE - BALSAMOYEN 30/10
- 2- DERIVE - BALSAMOYEN 20/20
- 3- CABINE - BALSAMOYEN 15/10
- 4- RENFORTS ANCRAGE CATAPULTE Balsa DUR 15/10
- 5- AILE - BALSAMOYEN 20/10
- 6- STABLO - EMP. PROFONDEUR
Balsa DUR 10/10
- 7- RENFORTS ASSISE AILE
BALS. MOYEN 15/10

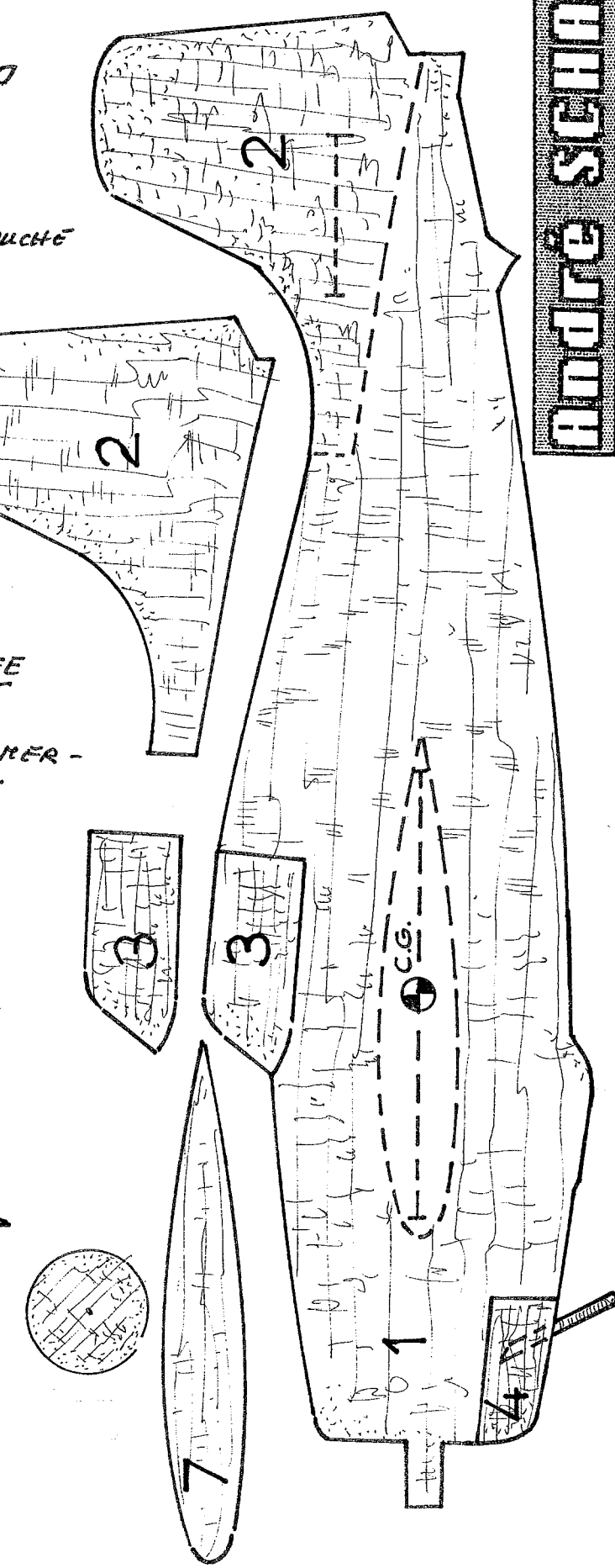
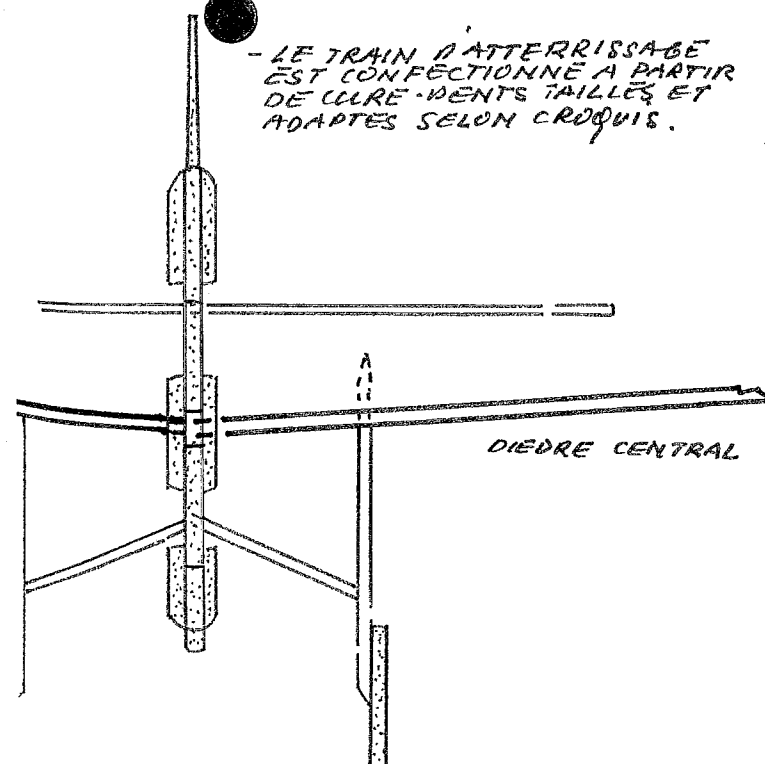
* APRES UN PREMIER PONCAGE DE TOUTES
LES SURFACES AU PAPIER TRES FIN
IL EST RECOMMANDE DE PASSER UNE COUCHE
DE BOUCHE-PORES.

- **BOUCHE-PORES.**
- C'EST UN PRODUIT CHIMIQUE LIQUIDE
CELLULOSIQUE CONTENANT EN
SUSPENSION DES PARTICULES
SOLIDES, LUI DONNANT SA COLO-
RATION JAUNE NACRE.
- **ATTENTION !**
- HAUTEMENT INFLAMMABLE
ET VOLATILE.
- TOXIQUE EN RESPIRATION
DIRECTE - TRAVAILLER DANS
UN LOCAL VENTILE OU EN
PLEIN AIR.
ROLES DU BOUCHE-PORES -
- COMME SON NOM L'INDIQUE IL
OBSTRUE AVEC SES PARTICULES
SOLIDES LES PORES DU BOIS -
- LE Balsa EN A ENORMEMENT
- IL SOLIDIFIE LA SURFACE TRAITEE
ET LA REND IMPERMEABLE. TOUT
EN REDRESSANT LES FIBRES DU
BOIS PLUS OU MOINS LIBRES -
- UN AUTRE PONCAGE VA LES GOMMER -
ET RENDRE LA SURFACE LISSE.

● COLLES

- COLLE UHU MARI
- COLLE CONTACT

- LE TRAIN D'ATERRISSAGE
EST CONFECTIONNE A PARTIR
DE CLIPS DENTS TAILLES ET
ADAPTES SELON CROQUIS.



fournissait toujours quelques indications sur les principaux courants marins, de la région, en particulier entre les îles. Si les courants lui sont contraires il ne pourra jamais rejoindre la nage la côte. De temps en temps avec le mouvement des vagues, il apercevait, la ligne de côte, tout en essayant de déterminer le sens du courant, et d'aviser ce qu'il pouvait faire.

Ne pouvant rien définir il commence à nager de façon constante mais économe vers la côte. Il commence à se fatiguer et se souvient que dans ces eaux les requins sont assez fréquents. Il libère une capsule jaune antirequin! Tout en nageant il s'aperçoit que la couleur jaune ne le quitte pas, ce qui tente à prouver qu'il n'avance guère! Il commence à avoir des doutes, sur sa survie, vers cette heure le jour baisse vite, et la pluie ne facilite pas la vision.

Cela fait longtemps qu'il s'efforce de rejoindre la côte, sans résultat apparent. Mais il ne se décourage pas, malgré le peu de progrès. Il nage, nage! la nuit commence à tomber. Combien de temps est-il dans l'eau? Il est toujours éloigné du rivage, il sait maintenant qu'il ne pourra pas l'atteindre.

Il essaye de se décontracter en ouvrant une autre capsule antirequin, et se conforte avec le sentiment positif d'avoir descendu trois adversaires, durant sa dernière sortie. Il repense au terrain de Henderson Field, qui lui paraît dans la situation actuelle - avoir été d'un grand luxe! Accroché à sa veste de sauvetage il se laisse balancer par les eaux, dans la nuit tombante du Pacifique.

Il laisse défiler les images, du passé lointain et récent... La nuit est maintenant totale. La pluie a cessé. Un grand silence autour de lui... pas de lumières vers la côte. Le temps passe, et Foss pense qu'à ce jeu il a perdu... Sa veste va-t-elle tenir le coup? les requins vont-ils le laisser tranquille....

Soudain il perçoit une faible lumière, il redouble d'attention, c'est clair, c'est une lumière. Il libère une autre capsule, et croit voir des requins qui tournent autour de lui... La lumière en direction du village s'accroche, et maintenant cela lui est égal que ce soit des amis ou des ennemis, l'essentiel est de retrouver la terre ferme. Foss fait du bruit avec les jambes, et voit arriver droit sur lui une embarcation d'indigènes. Il plonge un moment, et en remontant il entend les occupants parler un anglais approximatif. La nuit est totale. Il se rend compte qu'il se trouve entre l'embarcation et son flotteur. Son cœur bat à se rompre et il essaie de prendre conscience de ce qui se déroule autour de lui. Il voit les occupants s'affairer, et soudain il entend distinctement " Nous allons voir ici"

Il se met à crier " je suis là! " La lumière s'éteint, il voit des indigènes armés de gourdins, menaçants.....Foss crie " ami, aviateur, américain... " Un des occupants lui tend la main. C'est Tommy Robinson, le propriétaire d'une scierie australienne, qui le hisse à bord....Un prêtre est également à bord. On le ramène vers la terre ferme,

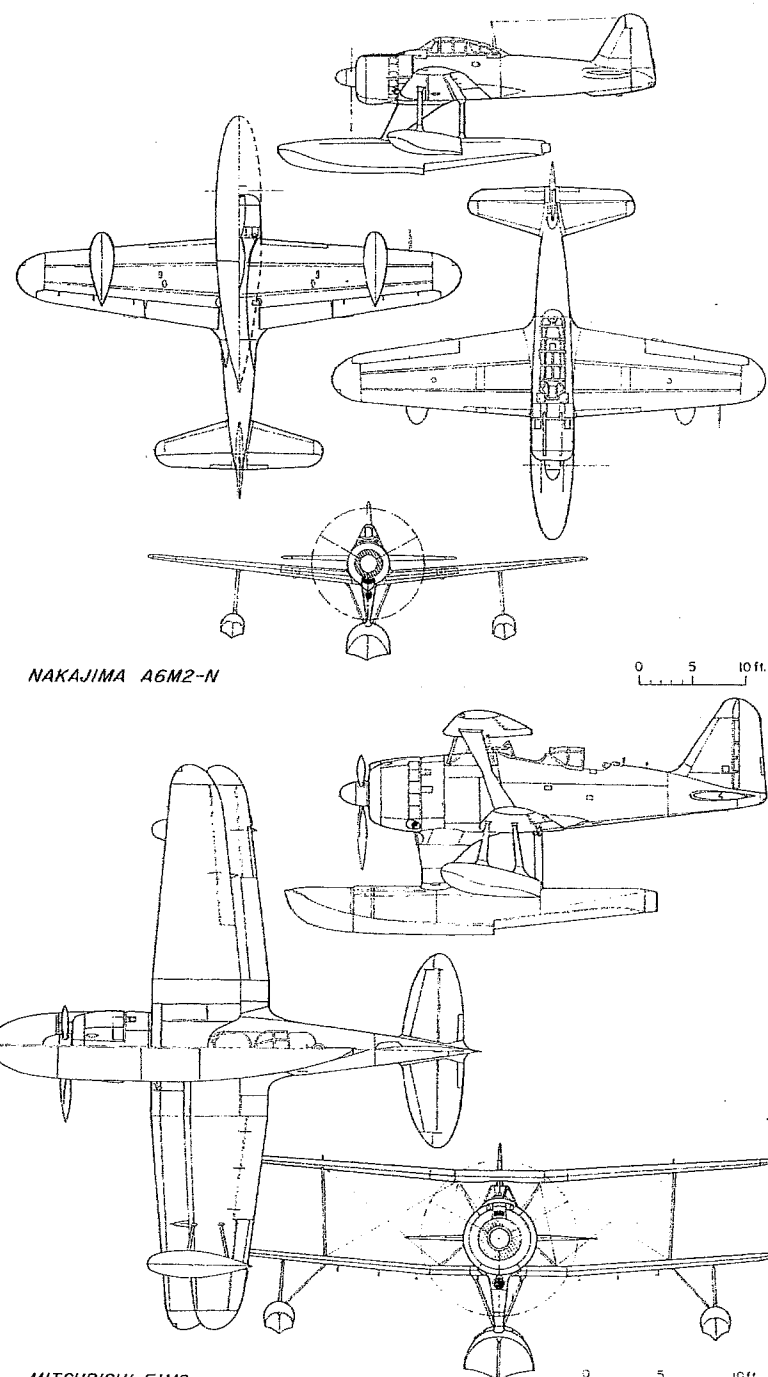
on lui offre un lit, Foss s'endort complètement épuisé.

Le jour se lève Foss est sur une île de rêve et il rêve... la paix retrouvée de revenir ici en vacances!

Il se rend néanmoins compte qu'il devra retourner à Guadalcanal. Le jour suivant un dimanche, ses camarades le retrouvent lors d'une reconnaissance, et un Catalina vient le cueillir pour le ramener sur sa base.

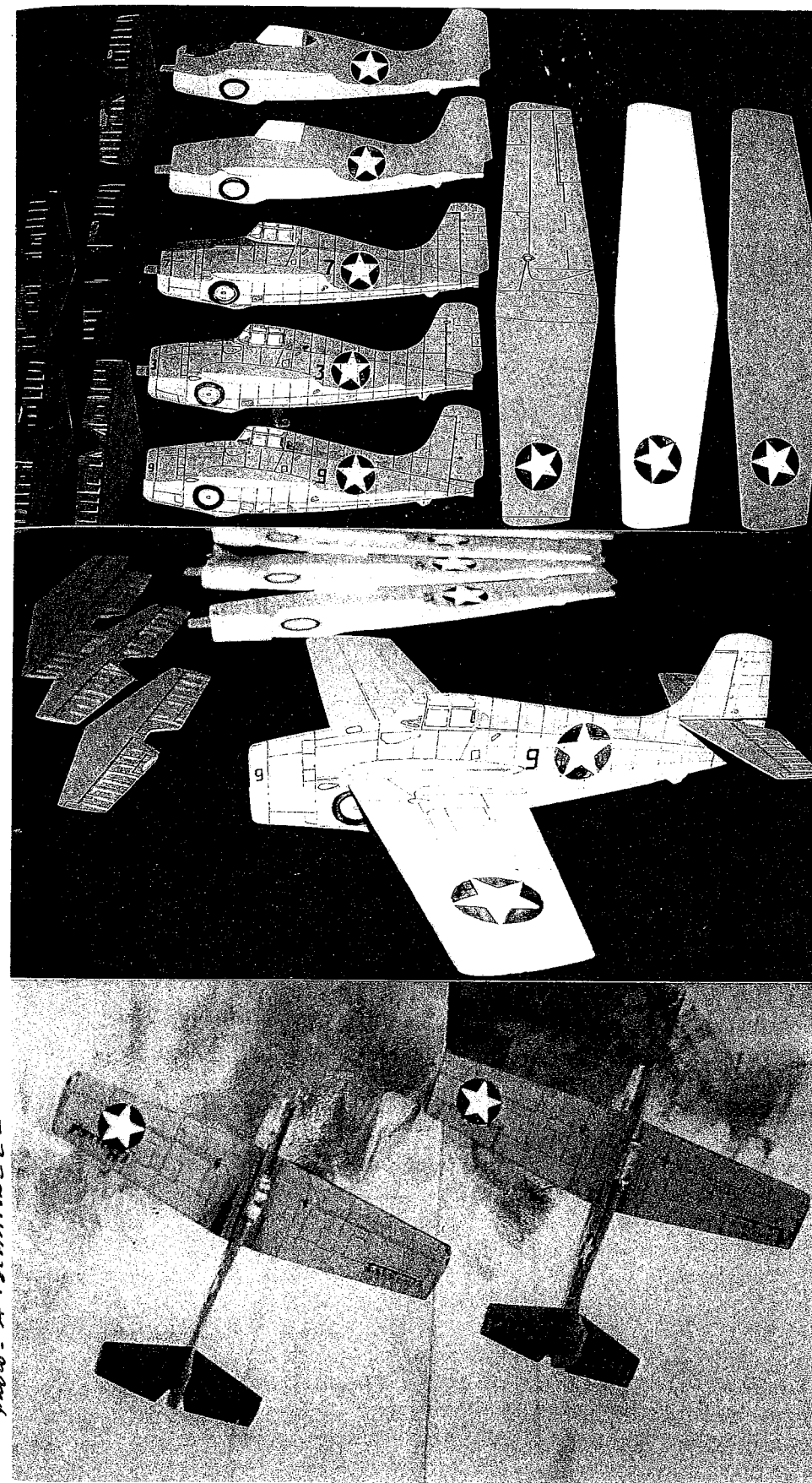
Oubliant toutes ses frayeurs il se déclara prêt à reprendre les opérations dès le lundi matin.

Ce qu'il ne savait pas encore alors, c'est que la côte de Malaita était infestée par des crocodiles, auxquels il a échappé grâce au fait qu'il n'avait pas pu rejoindre la côte à la nage..... La chance lui avait sourit, finalement!



NAKAJIMA A6M2-N

MITSUBISHI F1M2



* LA CONSTRUCTION EN SERIE OFFRE L'AVANTAGE DE FAIRE QUELQUES ECONOMIES DE TEMPS ET DE POUVOIR AVANCER PLUS RAPIDEMENT DANS LA FINITION DE LA PEINTURE - CAMOUFLAGEMENT - LE TRACÉ DES LIGNES EST LUI ÉGALEMENT PLUS FACILE AU PLURIEL.

* NOUS AVONS ICI EN ILLUSTRATION LES DIFFÉRENTS STADES D'AVANCEMENT SUR CINQ FUSELAGES PEINTS DANS LES TROIS TONALITÉS DE GRIS EN USAGE SUR LES PORTE-AVIONS DANS LES EAUX DU PACIFIQUE. UNE DIFFICULTÉ MAJEURE CONSISTE DANS LE DESSIN DE L'ÉTOILE - IL CONVIENT DE CONFECTIONNER DES GABARITS CARTON - CARTON, APRÈS LES AVOIR DESSINÉES.

E TAPES DE CONSTRUCTION :

1-Photocopier sur papier de fort grammage - bristol p.ex.- l'ensemble du plan éléments

2- Découper très soigneusement aux ciseaux, les différents éléments;

3-Reproduire sur les planchettes de balsa correspondant aux épaisseurs indiquées, les différentes parties en suivant le contour de la pièce avec un stylo à bille. Attention de respecter le fil du bois indiqué. Ne pas oublier que le balsa coûte très cher il qu'il est utile d'occuper le plus de surface possible sur les planchettes, sans perdre de place.

4-Découper au cutter les pièces dans les planchettes. Pour les lignes droites se servir d'une règle métallique comme guide.

5- Poncer avec du papier verre fin les pièces sans trop insister. Vérifier leur justesse avec les modèles en carton.

6- Traiter tous les éléments sur toutes les surfaces avec du bouchepores. Laisser sécher, reponcer très fin.

7-Vérifier l'ajustage parfait des éléments fuselage. Assembler fuselage et dérive - gouvernail de direction - avec colle forte. Après séchage poncer la partie arrière à plat sur support, pour un amincissement régulier de l'ensemble.

8-Finir le fuselage avec l'ajout des renforts d'aile, et de catapulte, et de l'habitacle en collant soigneusement sans excès de colle

8-Vérifier les contours de l'aile avec le modèle carton.

9-Poncer l'aile sur support planchette en la profilant légèrement. B.a. arrondi, b.f. effilé.

10- Traiter anouveau l'aile avec bouche- pores, reponcer très fin et légèrement.

11-Mêmes opérations avec la stabilo - gouvernail de profondeur.

12-Déterminer avec le modèle carton, sur le fuselage, par superposition, les positions de l'aile et du stabilo. Se servir d'une épingle pour ce faire en perçant à travers le carton.

13- Découper, avec précision, à l'aide d'une règle métallique, les fentes pour le passage de l'aile et du stabilo dans le fuselage. Sans doute l'opération la plus difficile sur l'ensemble de la construction. Les extrémités sont à soigner tout particulièrement. L'utilisation d'une lime à ongle est primordiale pour tous les ajustages à l'intérieur des fentes de passage.

14-Assembler fuselage, aile et stabilo à sec SANS COLLER, apporter des corrections si nécessaire. Vérifier en particulier, le parallélisme et les angles droits, de face de profil et de haut. Trois plans.

Dans le cas où vous souhaitez une finition bois - balsa - vous pouvez après une dernière vérification assembler et coller les trois parties principales, fuselage, aile, stabilo. Vérifier constamment que les différentes parties restent dans la position souhaitée, durant quelques minutes. (temps de séchage de la colle).

Dans le cas où vous voulez peindre - camoufler - votre maquette, vous n'assemblez surtout pas ! Car une fois assemblé votre avions sera pratiquement impossible à peindre dans le détail, toutes les lignes droites étant coupées. Et à main levée, bonjour les difficultés.

15- Passer une couche de blanc de peinture de base diluée (vinylique) avec un gros pinceau aquarelle, sur toutes les pièces.

16-Préparer dans de petites quantités, les mélanges de couleur nécessaires pour le camouflage (par ex. dans bouchons plastiques de bouteilles de lait) Peinture vinylique non diluée + gouache en tube en plus ou moins grande quatité) Faire des essais sur papier.

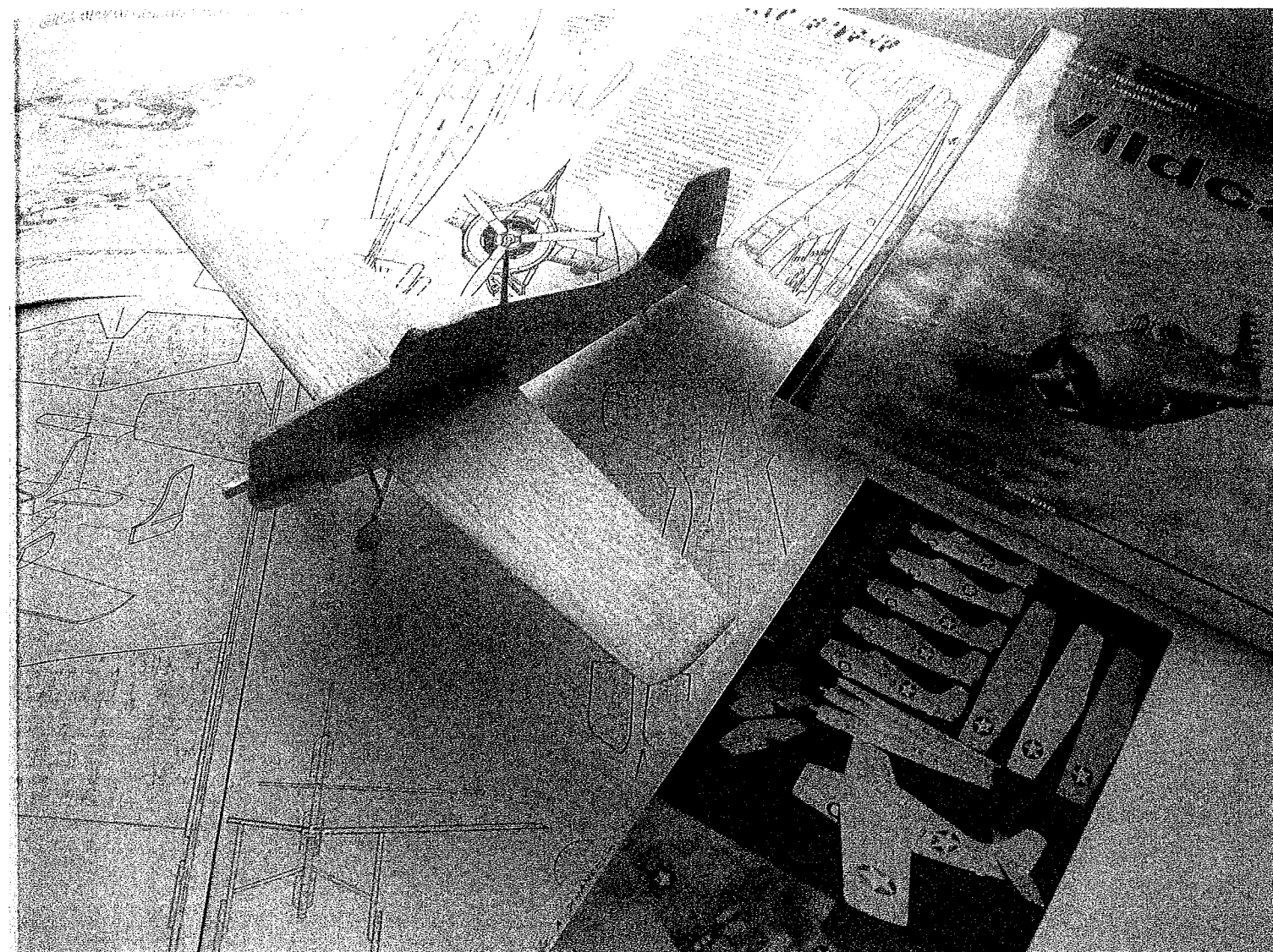
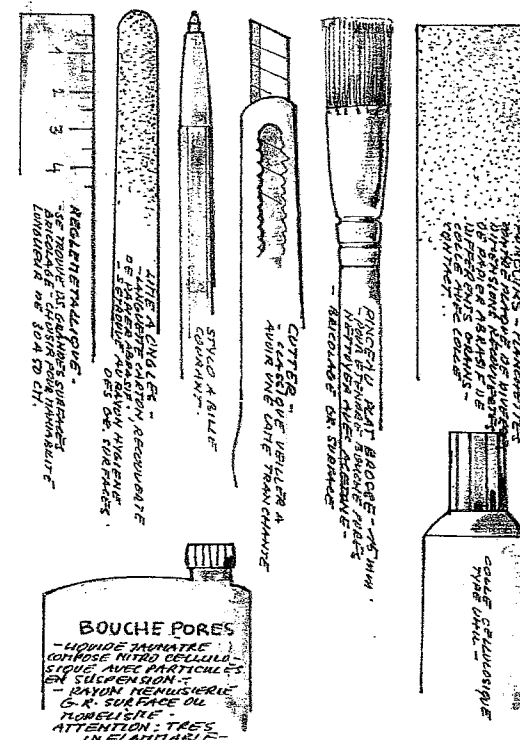
17-Après séchage, rajouter les détails, avec gouache pure -cocardes -immatriculations, vitrage etc....Avec une petite règle tracer les lignes de joints et de rivets selon le plan triptique, à l'aide de traceurs (noir) d'épaisseur de trait différent (0,05 -0,1- 0,2 - 0,3 -0,5 -0,8 et 1). L'ensemble de ces tracés

*OUTILLAGE NÉCESSAIRE A LA RÉALISATION DES MODÈLES - A NOTER QUE LES OUTILS SONT SIMPLES D'USAGE COURANT ET PAS DU TOUT ONÉREUX - LE SEUL OUTIL A RÉALISER SOI-MÊME ÉTANT LE PONCHOIR, MAIS DE CONFECTION FACILE.

donnera le réalisme au. Attention c'est un travail minutieux qui prend beaucoup de temps ! Plus que l'on pense... Pour ne pas se perdre dans le dédale des panneaux et lignes de rivets, il est conseillé d'utiliser des photocopies -carton - de même échelle que les pièces à traiter pour effectuer un sans faute.

17- lorsque toutes les pièces sont réalisées, effectuer l'assemblage final avec quelques points de colle aux bons endroits. Maintenir pendant quelques minutes les éléments collés pour les fixer en bonne position.

18- Apporter avec un pinceau fin les dernières touches ; traces de salissures, huile, échappement, et autres



COMPOSITION ET PHOTO - ANDRÉ SCHANDEL - 2006 -

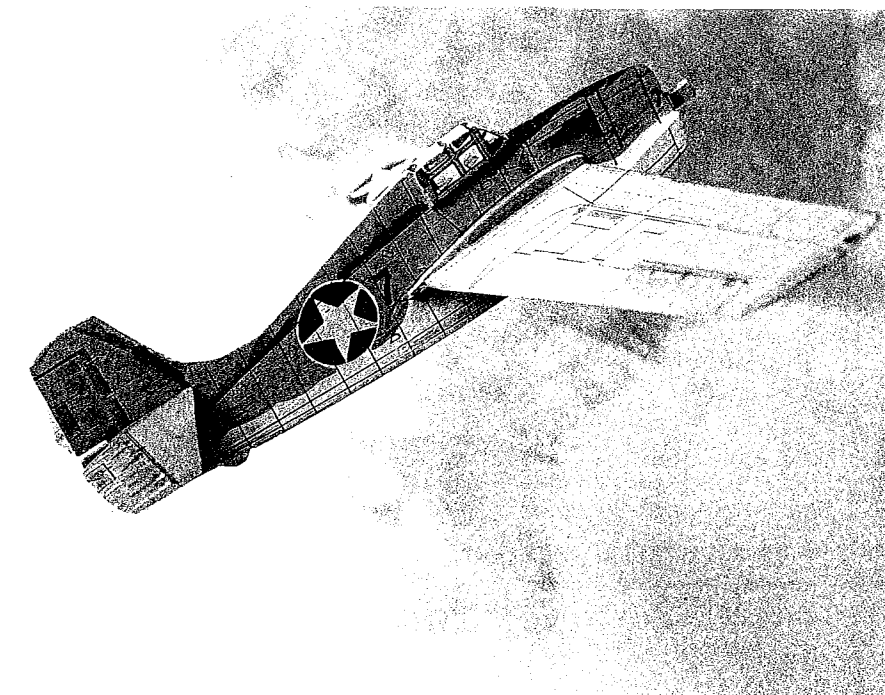
19- Lorsque tout est sec, vaporiser de la la que de cheveux sur l'ensemble du modèle. Les couleurs deviennent plus foncées, et se fixent.

REMARQUES

Ces semi maquettes d'avions catapultées n'ont évidemment pas des qualités de vol performantes, il faut se contenter de vols de quelques secondes, après un réglage progressif à chaque essai, pour apporter les corrections nécessaires.

Pour commencer essayer d'obtenir le centre de gravité indiqué, avec l'ajout de petites quantités de pâte à modeler sur le nez du fuselage.

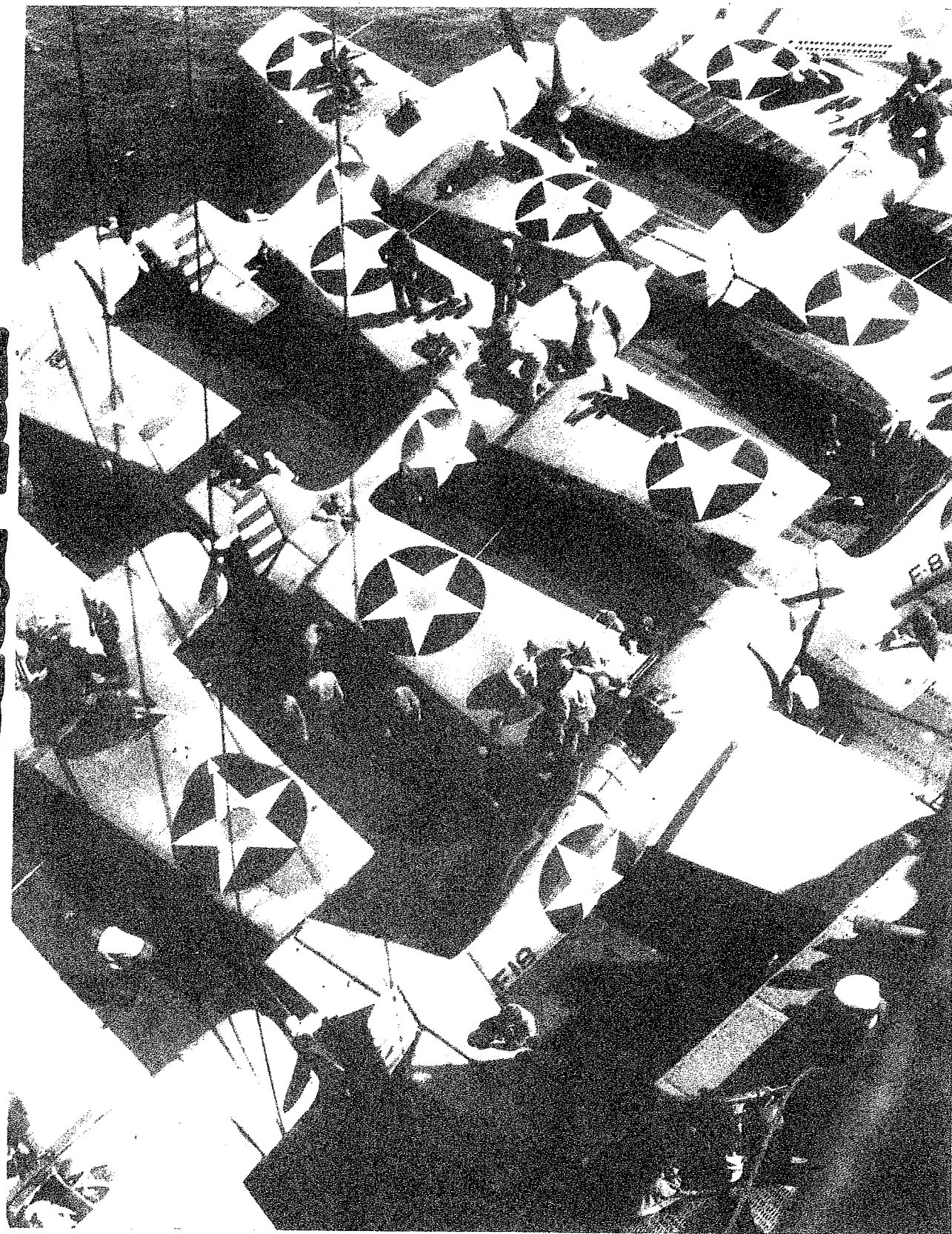
Le bon angle d'incidence au départ nul



UN F4F-F - TOUT NEUF SORTI D'USINE... A 12 000 PIEDS AU DEBUT DE LA COUCHE NUAGEUSE.....

s'obtient avec le rajout de petits ailerons - rectangles de bristol - au bord de fuite du gouvernail de profondeur, train d'atterrissage, bidons, bombes, roquettes etc.... car au retour

Si vous les utilisez pour le vol, abstenez vous de monter sur la maquette tous les accessoires, train d'atterrissage, bidons, bombes, roquettes etc.... car au retour



au sol, tout cela très fragile se casse. Pour les modèles d'expositions ou de collection, en statique, il faut évidemment les monter. Cela fait plus réel.

REGLAGES VOLS

Choisissez un terrain d'évolution en herbe.

Munissez vous d'une boucle de caoutchouc d'environ 25 à 30 cm de diamètre. Restes d'écheveau

de moteur caoutchouc coupe d'hiver et F1B. On peut également se confectionner cet élément avec des bracelets de caoutchouc achetés dans le commerce en les assemblant sur la longueur voulue.

Tenez délicatement la partie arrière du modèle entre le pouce et l'index, pour pouvoir étirer l'élastique.

L'angle de catapultage

se situe aux environs de 60 à 70°. Commencez par des envois timides pour voir ce qui se passe, et essayez par essais avancés en tâtonnant, en augmentant la tension de l'élastique.

10926

MAQUETTES CATAPULTÉES

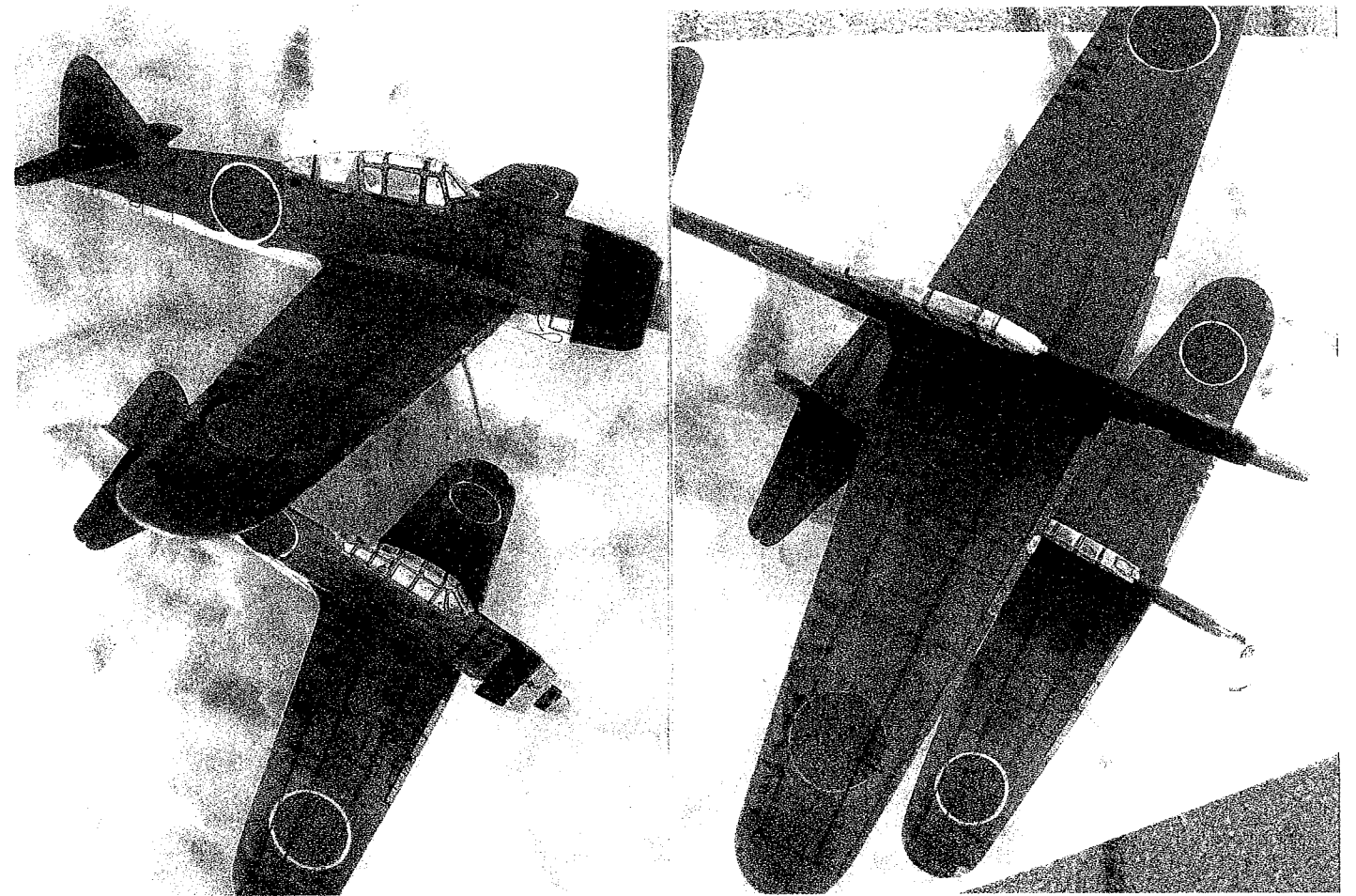
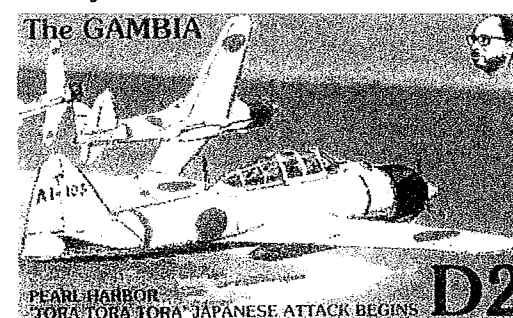


Photo. A. SCHÄNKE



Fondato nel 1946

Il GRUPPO AEROMODELLISTI PISTOIESI organizza la COPPA ITALIA DUE, gara per la categoria di aeromodelli COUPE D'HIVER, aperta a tutti gli aeromodelisti nazionali ed esteri, purché coperti da assicurazione RCT personale o collettiva DA ESIBIRE a mezzo: documenti Aero Club 2007, lettere ufficiali di richiesta rinnovo in corso documenti Aero Club, oppure copie POLIZZE RCT PERSONALI; la mancata esibizione comporta l'esclusione dalla partecipazione alla gara.

La gara avrà luogo in data 16 Marzo 2008 sul campo denominato di "Orentano" nel comune di Capannori in Toscana (uscita consigliata di Altopascio su autostrada A11, proseguendo poi sulla strada provinciale in direzione Bientina).

VITO FACCHINI VIA ADA NEGRI 20 - 51039 QUARRATA (PT) - PLUS D'INFORMATION - 0573.734176 - 335.5871274

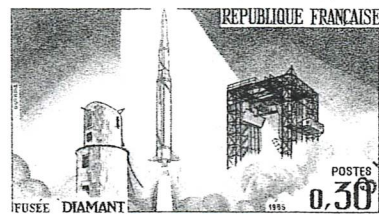
e-mail: vfacchinialice.it - EGIZIO CORAZZA - 0573 450990

PIERRE GERINI - RECHERCHE DES MOTEURS (AEROMODELLISME) FRANÇAIS
- SUCHT FÜR MODELMOTOREN - SEHR GUT BEZAHLT, WENN IN GUTEM ZUSTAND.
GERINI PIERRE
9 CH. DU MOULIN - CP 102
CH - 1110 MORGES - TEL. FAX + 41-21-801 34 44
F.M. - polytechnique@ticino.com - 10927

PHILATELIE

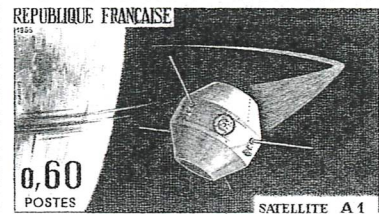
FREE
VOL
EREI

FLIGHT
LIBRE
FLUG

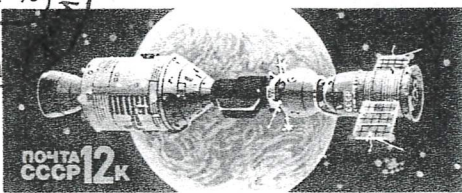
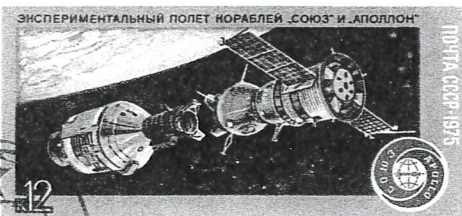


MISE
SUR ORBITE
DU PREMIER
SATELLITE FRANÇAIS

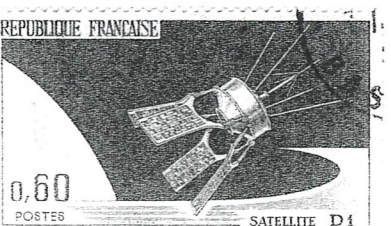
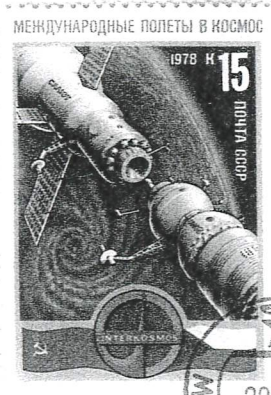
46 NOVEMBRE 1965
0.30 POSTES



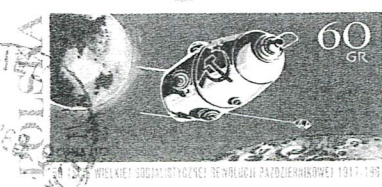
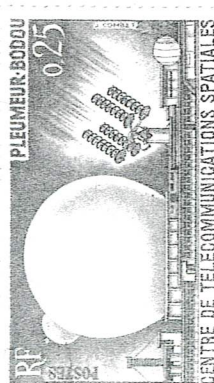
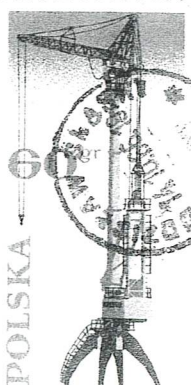
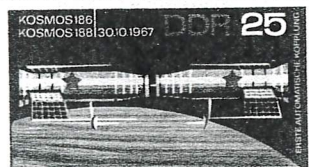
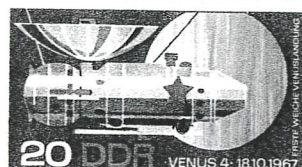
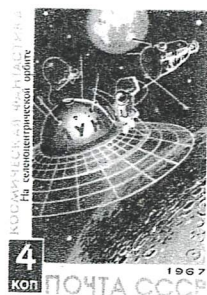
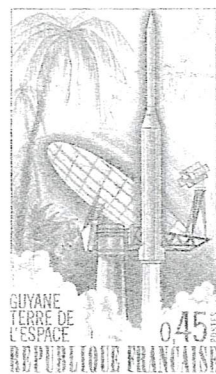
COLLECTION
PERSONNELLE
A. SCHANDEL -
PERSONLICHE
SAMMLUNG
A. SCHANDEL -



АПОЛЛОН СОЮЗ 1975



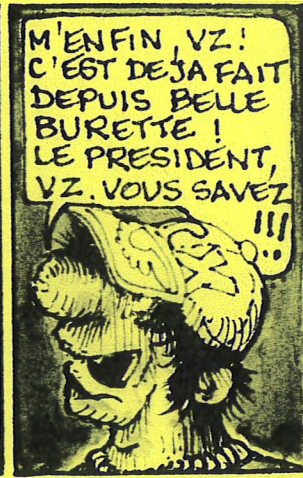
SATELLITES



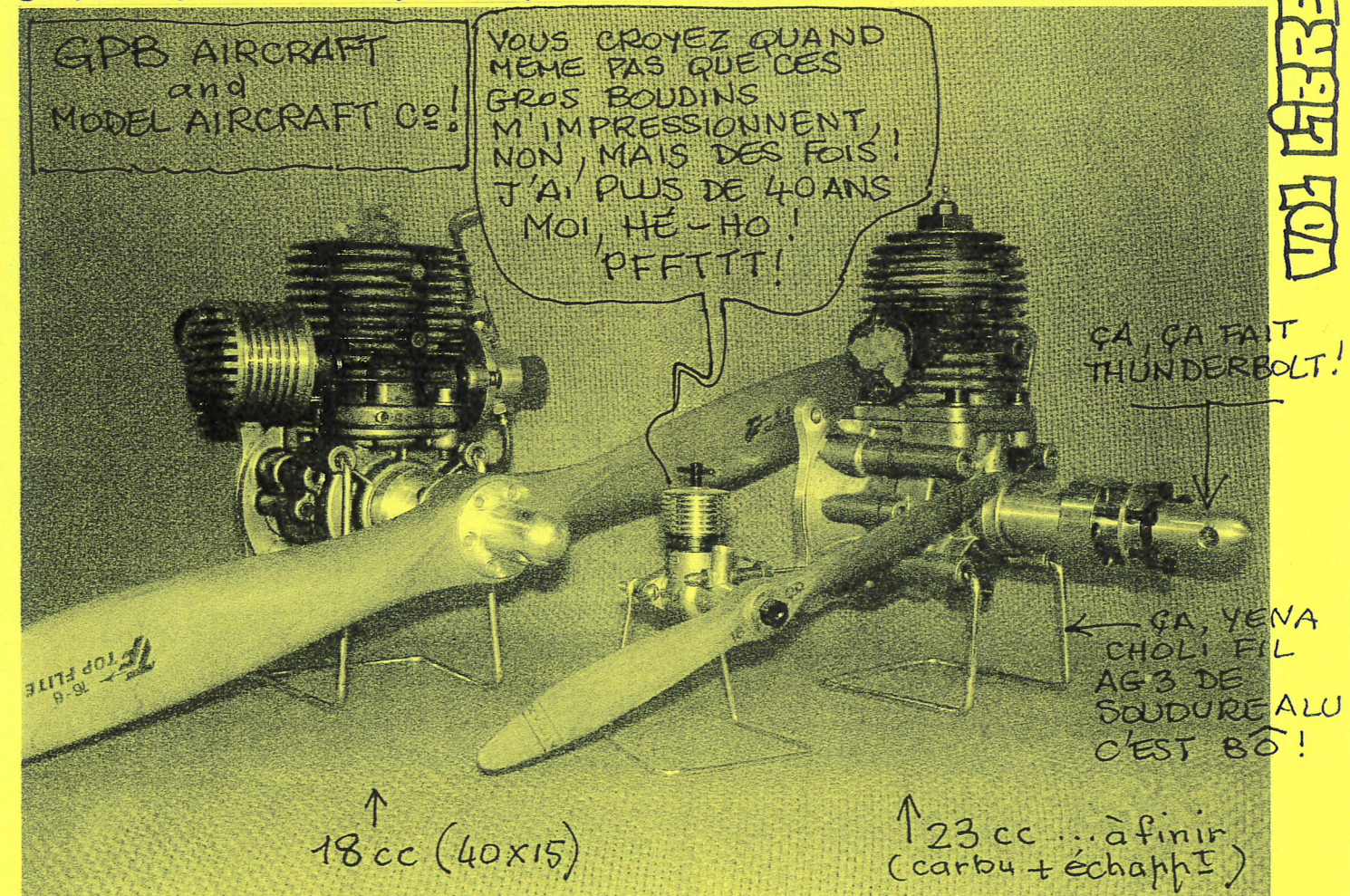
COLLECTION A. SCHANDEL.

10928

CÉHIXE by GPB et VÉZÈDE



GERARD PIERRE BES (G.P.B) AVANT ET A TOUJOURS, BEAUCOUP DE L'ORDRE A SON ARC - IL FUT LONGTEMPS IL YA LONGTEMPS UN EMINENT CONCURRENT UN F18, UN DESSEINATEUR HORS DU COMMUN, UN COLLECTIONNEUR AVISE, ET EFFICACE, PERE DE CÉHIXE ET VÉZÈDE AGAYANT NOS PAGES.



"ROBIN"/JAPAN, de débroussailleuse, Avionisés... ⊕ S.Tigre 0,8 cc ...
En attente: un M^c CULLOCH de 36 cc. de tronçonneuse! a big one

10929

FREE
VOL
LIBRE



— Photos - MICHEL REVERAULT. —



ARZAY

CHAMPIONNATS DE FRANCE 2007

* - JOURNÉE F1A. - LES TIJES SONT SÉRIEUSES À LA FOIS CHEZ LES CONCURRENTS ET LES CHRONOMÈTRES. T. CANCER (CAEN). AU DÉPART.

* RETOUR DE RÉCUPÉRATION - PRESQUE AU PAS - INVERSE - LE GRAND BOCHET ET LE PETIT CHALLINE, DÉTERMINES OU RÉSOUMÉUX, SILENCIEUX OU BAVARDS ?