

VOL LIBRE

183
508



Photo: - B. SIEHL -

11171

INTERNATIONAL. ジャパン

BULLETIN DE LIAISON INTERNATIONAL

ANDRE SCHANDEL
16 CHEMIN DE BEULENWOERTH

67000 STRASBOURG
FRANCE

TEL + FAX - 03 88 31 30 25
E mail : andre-schadel@wanadoo.fr

Publication fondée en 1977 par A. Schadel , paraît tous les deux mois .
Abonnement 6 numéros : € 35 ou \$ 45

Tous les paiements au nom de A. Schadel .
Comptes (Poste) CCP 1190 08 S Strasbourg France
Banque : CME 67 code 10278 compte 00012175640

Iban FR76 1027 8019 0000 0121 7564 065

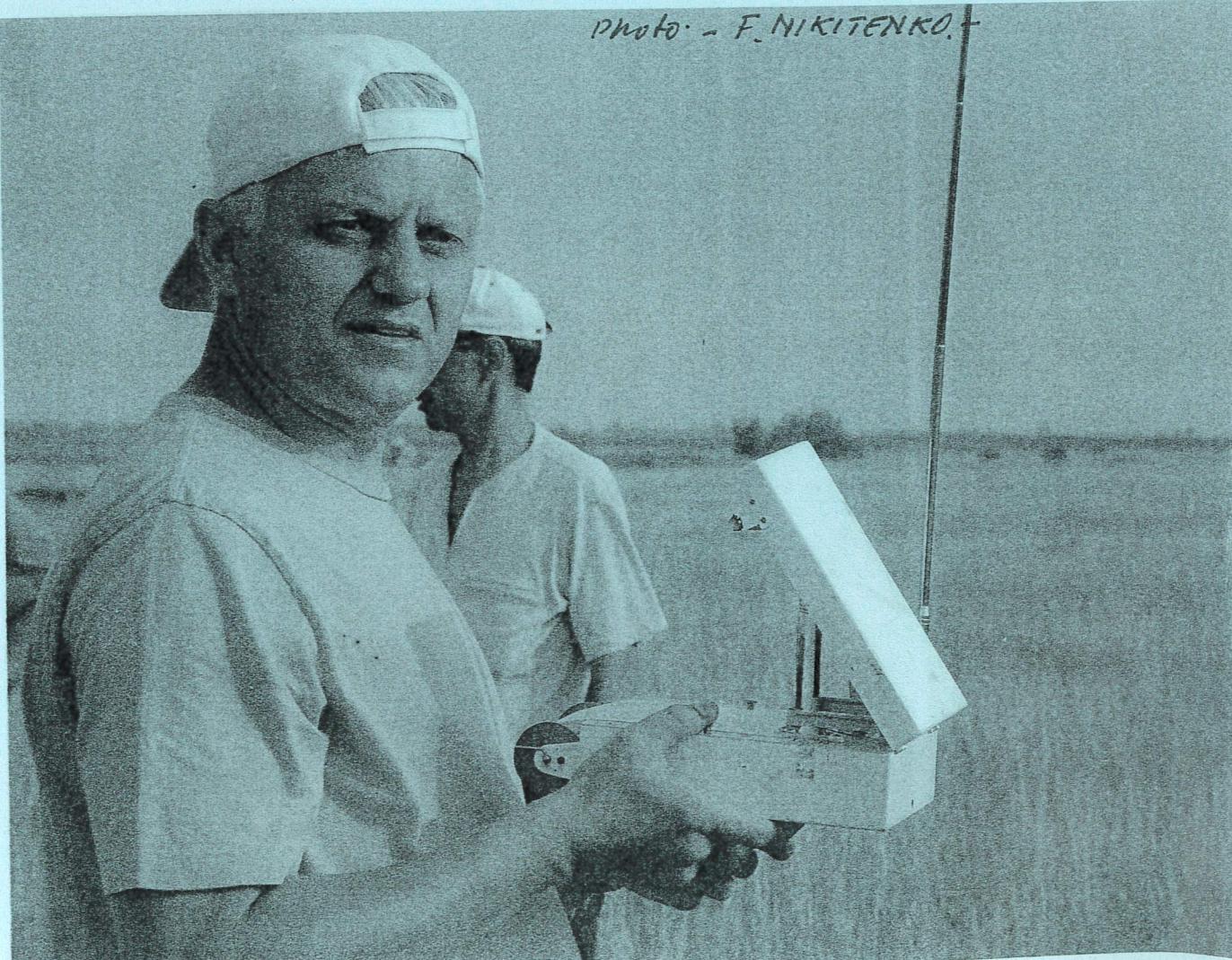
Deutsche Bank Kehl (Germany) 664 700 24 - 0869727

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

O. KULAKOVSKIY GALERIE DES PORTRAITS

PLUSIEURS FOIS CH. D'EUROPE
DU MONDE

Photo - F. NIKITENKO



SOMMAIRE

EDITO

Si l'été 2008 ne fut pas particulièrement , chaud et beau , nous pouvons cependant , malgré toutes les morosités ambiantes , tirer un bilan très positif , sur le plan international , concernant les résultats des modélistes français en Vol Libre . .

Aux CH. d'Europe F1A B. et C. en Bulgarie fin août , les planeuristes - Ragot et Trachez dans les Fly-off - décrochent la troisième place sur le podium , derrière Israël et Hongrie (surprenant) mais de vant les Russes et d'autres grands de l'est .

Un Champion du monde junior , un F1B , s'il vous plaît , Paul COUTINEAU à Kiev (Ukraine) et une équipe Championne d'Europe en F1 E , à Kaltensundheim (RFA) Equipe constituée par A. Roux - qui termine 2 ème en individuel - P. Chaussebourg et j. Luc Drapeau . Ces excellents résultats sont aussi à mettre en relation avec les liens très resserrés , entre les Français et les Roumains , en particulier avec M. Popescu . Les Roumains , pratiquent la F1E depuis des décennies , avec grand succès et de nombreux titres .

On peut remarquer que ce très bon résultat , fait suite à d'autres des années précédentes quasiment sortis du néant F1 E en France , depuis de très longues années .

Par ailleurs au Poitou , F. Moreau - F1A - et D. Barberis - F1 B - mettent fin à une hégémonie étrangère pratiquement permanente , depuis toujours .

Est- ce -que tout cela , n'est cependant pas l'arbre qui cache la forêt ?

SUITE PAGE 11180

- 11171- Image Vol libre E. Marquois.
- 11172- VOL LIBRE Galerie des portraits
- 11173 - Sommaire Edito .
- 11174-75- AU FEMININ J. Schirmer .
- 11176-77 PA 79 F1A de P. Allnutt
- 1178-79 - F1B d'Alexandre Andriukov .
- 11180-81 - Championnats d'Europe F1A F1B F1C Résultats
- 11182-83-84-85-86
Championnats France en salle
Bordeaux M. Piller .
- 11187- F1A Crispy model e A. Crisp
- 11188-89 RETRO CH . Jean
Wantzenriether .
- 11190- HURRY UP coupe d'Hiver
Peter Hall .
- 11191- Astuces J. Wantzenriether
- 11192-93 F1H de T. Weimer .
- 11194-95- F1L qu'est-ce que c'est
Jacques Delcroix .
- 11196- Images Vol Libre
- 11197 - Paul Coutineau
- 11198-99-200-201-202-203
Championnats du Monde Juniors
Jocelyne Marquois .
- 11204- Ch. du Monde F1D résultats .
- 11205 - Astuces 2 J. Wantzenriether
- 11206-07-08 -09 10-11
Poitou 2008 A. Schadel
- 112123- Retro CH J. Wantzenriether .
- 11213-14-15-16-17-18-19
Championnats de France 2008
Moncontour . A. Schadel
- 11220- Concours Sélection 2008-2009
- 11221 _ EURO CHALLENGE 2008
Résultat final .
- 11222-23-24-25
Supermarine Spitfire Cacahuète
E. Fillon
- 11226- Dinosaures ? P. Paihe
- 11227- Philatélie + VEZEDE .
- 11228- Ch. D'Europe F1E
Résultats .
- 11229- 20 ans déjà G. Pierre Bes
- 11230- Image Vol libre P. Chaussebourg

AU FEMININ

Un concours ordinaire?

Un championnat de France comme tous les autres durant tant d'années? Oui et non...

On a du plaisir à retrouver les mêmes têtes que l'année d'avant, c'est réconfortant, et de plus en plus au fur et à mesure qu'on avance en âge; mais on déplore de ne pas en revoir certains comme cette année, malades, en indisponibilité provisoire, ou, trois fois hélas, disparus à jamais du paysage poitevin... mais sûrement pas des mémoires!

Je pense tout particulièrement au couple Rapin si sympathique, assis à notre table l'année dernière à Pas de Jeu lors du du désormais emblématique repas de clotûre : frites-moules!

J'ai écrit en son temps à l'épouse du cher disparu combien leur double silhouette manquera sur les terrains. Je l'ai comme tant d'autres vécu ce dernier mois d'août. Nous regretterons longtemps ce tandem de la bonne humeur que nous avions plaisir à revoir chaque année à la même place! Hélas, rien n'est certitude...

Les Flynn, une année de plus n'étaient pas présents et je n'ai pas de nouvelles d'Edna depuis longtemps...

Un autre "pilier" des terrains était absent, le seul champion du club alsacien qui restait, car certaines caisses doivent être cadenassées par des toiles d'araignées!

Comment un petit homme si discret -car tout le monde aura deviné qu'il s'agit d'Albert Koppitz- pouvait-il créer un si grand vide? Depuis douze ans que j'assiste à ces manifestations, c'est la première fois que j'ai pu regretter sa petite silhouette arpantant le terrain. Je ne suis pas la seule à qui il a vraiment manqué, même s'il ne croit probablement pas ce que je dis, et je

veux espérer que c'était l'unique fois qu'il nous a fait faux bond!

Je ne vais pas parler de la pluie - très rare- et du beau temps souvent au rendez-vous. Les gens qui me demandaient pourquoi je n'avais pas fait d'articles régulièrement ces derniers mois comprendraient que la source est tarie!

Ce n'est pas le cas, mais depuis la réflexion stupide d'un homme à sa compagne: "Fais attention à ce que tu lui dis, sinon tu va te retrouver dans "Vol libre m'a un peu refroidie sinon découragée. Je n'ai pas trop de goût pour les banalités à répétition et TOUT LE MONDE sait que je ne reproduis que des choses aimables ou amusantes qui justement me sont racontées dans ce but. Mes opinions personnelles, si de temps en temps elles peuvent déranger quelqu'un sont assumées comme telles...

Je me suis réjouie des performances féminines, surtout de celle d'une concurrente de l'Est de la France que malheureusement nous ne voyons plus sur le terrain de Sarrebourg -et pour cause justement d'absence de terrain- au courant de l'année. Bravo encore à Annie Besnard

A-t-on encore besoin de féliciter Emeline Marquois, super-star des podiums?

Félicitations à Eloïse Rigault aussi et surtout pour sa fraîche apparition en robe, une jolie fleur dans cette belle journée.

Nous venons de rentrer d'un voyage d'une semaine dans la Röhn en Allemagne, où nous avons assisté- une première pour moi- au Championnat d'Europe de vol de pente magnétique dans un magnifique paysage, et à la victoire de l'équipe de France! Mais chut, il paraît que c'est pour le prochain numéro!

En attendant je vous salue toutes et tous (parce qu' »ils » sont nombreux à me lire) très cordialement.

Jacqueline

Hello ! It's raining, it's windy today and I remember the rather nice weather we've had in Poitou ! Only from time to time I 've to sit in the car, you now why !

I've meet my friends except Edna Flynn, once again she and her husband missed the usual event in Poitou, what's a pity ! I hope that will be the last time, and I 'd be very happy if I could receive any news from my dear friend Edna !!

It seems to me there were one or two girls on the fields who have a gateway to success in free flight. For one of them the part is tailor-made for her. I thionk so, but only time will tell...

I've had a little « adventure » during that competition . After two hours passed in the car reading, writing and making crosswords, I decided to go for a walk. Beyond the sunflowers, there was a pathway in which I found a model totally dislocated with the timer still in function !

First I was surprised and so afraid thay I jumped into the ditch ! At last, recognizing the untamed engin, I couldn't pick up it, because of my umcomfortable position ! I laughed a lot about myself trying to drag out of the ditch. It was difficult because my laugh and...I am over the hill !

A young man appeared suddenly, he was out of breath, and seeing his model dismanteld on the ground he cried with an ugly face : « That's no laughing matter » I 'd explain the true reason of my hilarious « attitude » but he misunderstood and went off in a huff !

I hope that in the future he'd learn to practise that sport with more self-control.

Oh,la,la ! Rereading my text, I made a mistake and the rest of my page is gone ! The german text has disappeared without trace, I am sorry about that and don't feel myself able enough to start again !

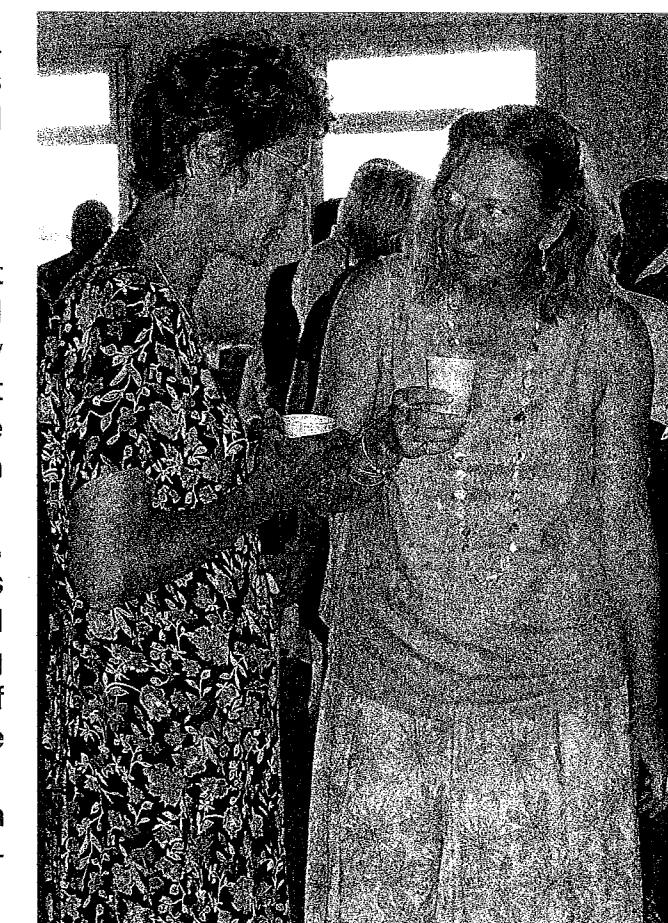
Yours sincerely J.SCH.

Es tut mir wirklich Leid, ich wollte mein Text noch einmal lesen und dabei habe ich ein falscher Handgriff gemacht und mein deutsches Blatt is verschwunden ! Wir haben es nicht vertiggebracht es wieder zurück zu holen und ich habe kein Willen mehr es wieder zu schreiben .

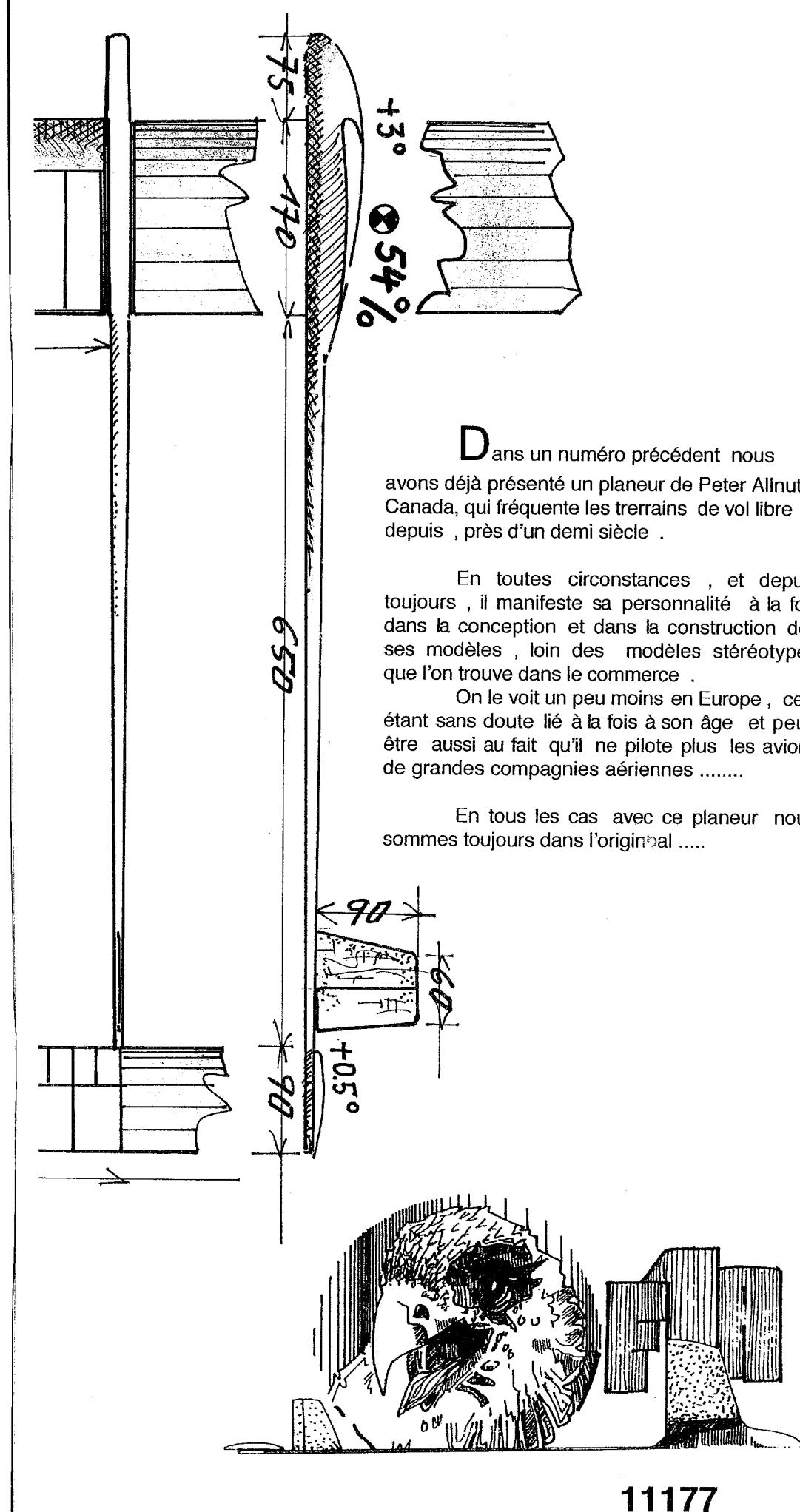
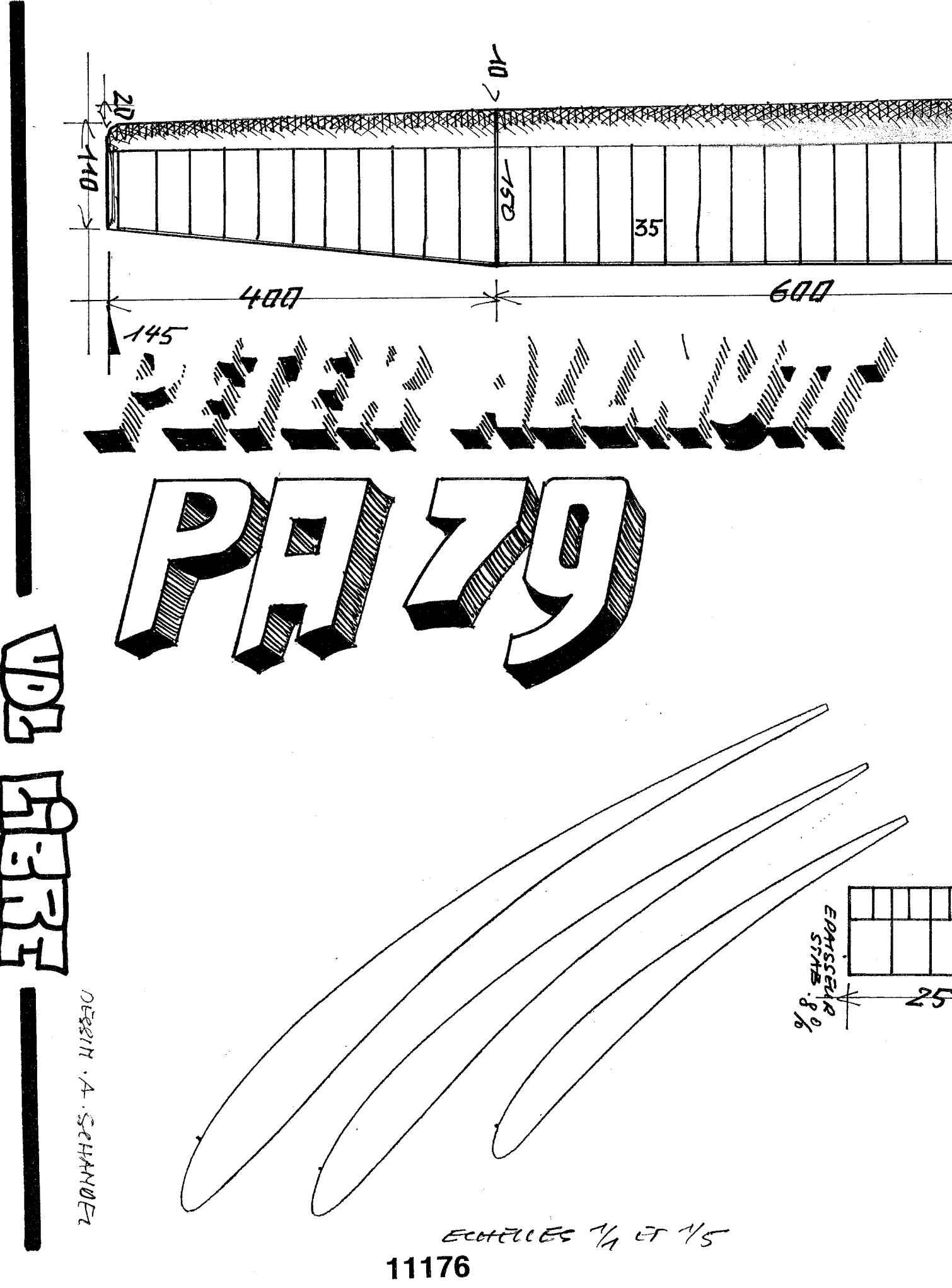
Da nächste Mal werde ich bei Hand schreiben es ist sicherer für mich.

Viele Grüsse an alle.

ENTRE FEMMES LES YEUX DANS LE YEUX...



Mélo - A. Stettini

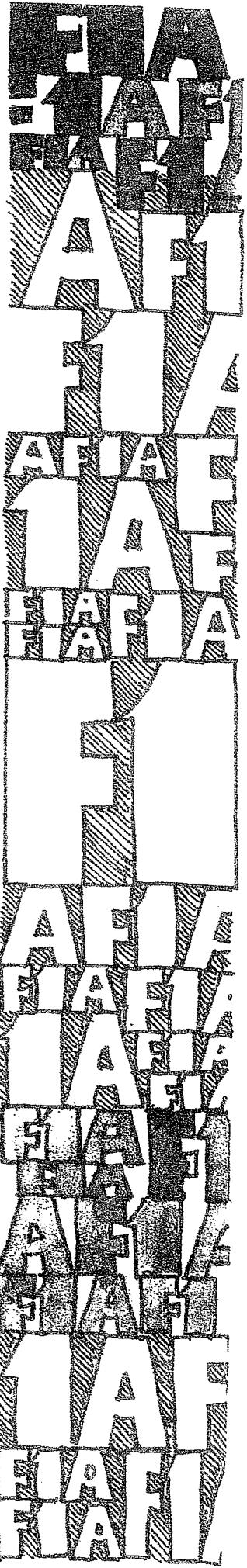


Dans un numéro précédent nous avons déjà présenté un planeur de Peter Allnutt, Canada, qui fréquente les terrains de vol libre depuis , près d'un demi siècle .

En toutes circonstances , et depuis toujours , il manifeste sa personnalité à la fois dans la conception et dans la construction des ses modèles , loin des modèles stéréotypés que l'on trouve dans le commerce .

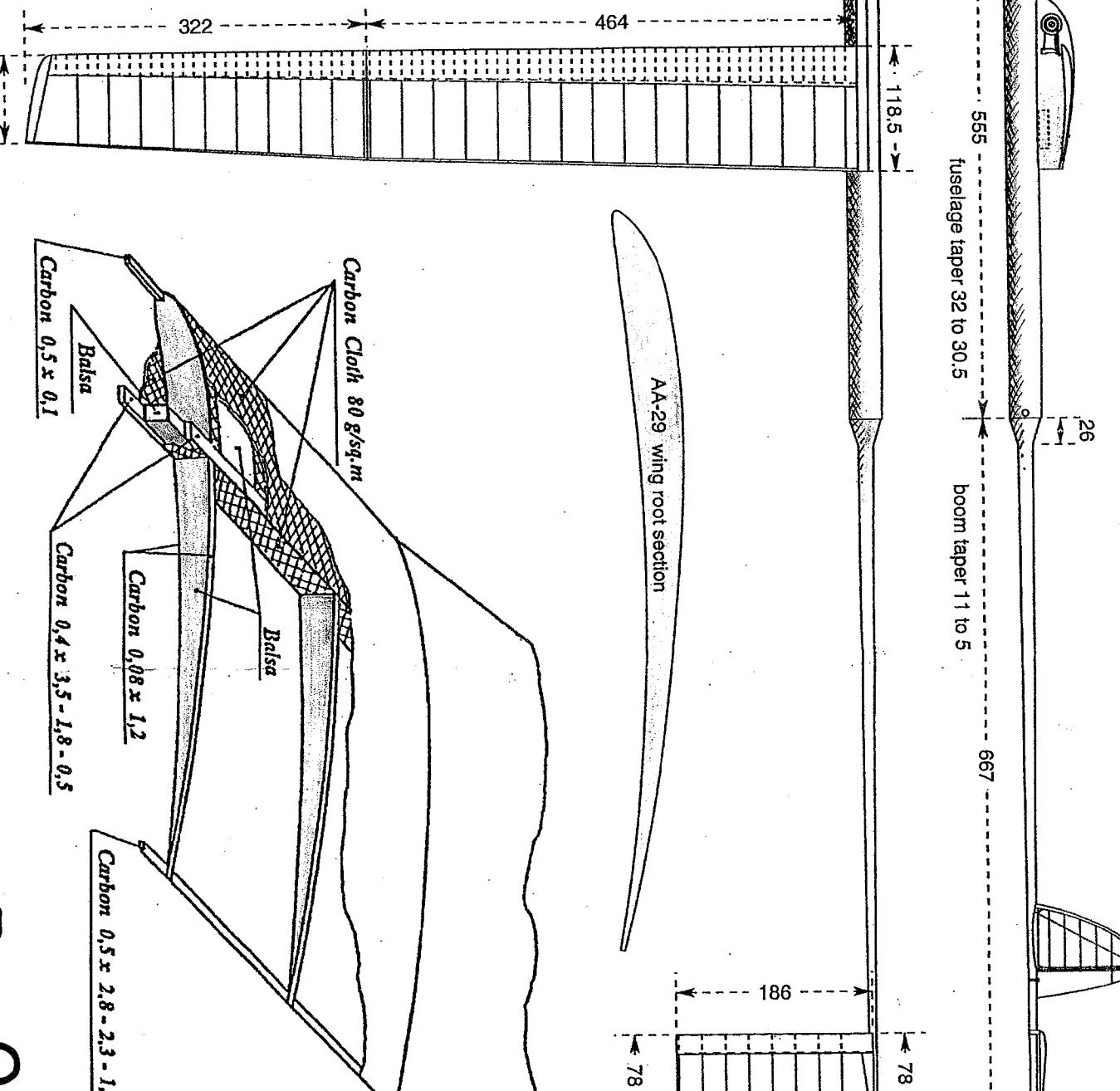
On le voit un peu moins en Europe , cela étant sans doute lié à la fois à son âge et peut-être aussi au fait qu'il ne pilote plus les avions de grandes compagnies aériennes

En tous les cas avec ce planeur nous sommes toujours dans l'original



DIHEDRAL
Inner sections flat
Tips 113

Wing at 1° on fuselage
0.5° at right dihedral
-0.5° at right tip
0.5° at left tip
left inner flat
Tail at -2°

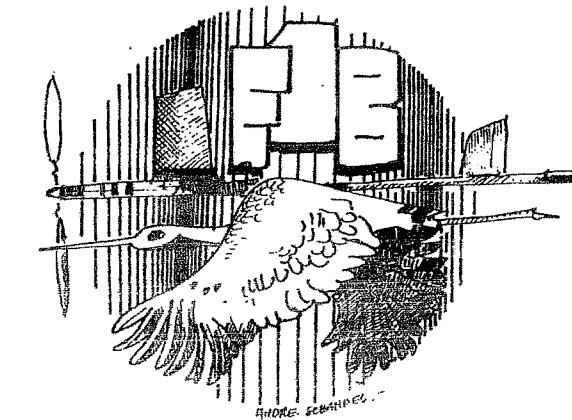


CLIMB PROFILE

t=0 launch
t=0.8 height 8m prop starts
t=4s height 40m VIT
t=45s height 140m rudder & wing wiggler

Radius	50	80	110	140	170	200	230	260	275	290	300
Pitch	645	660	670	685	700	720	730	755	730	680	630
Blade width	14.48	21.46	30.01	37.86	41.97	42.40	39.66	33.94	29.63	23.32	17.86
Angle	64.03	52.71	41.11	37.91	33.24	29.81	26.80	24.81	22.90	20.47	18.48

Andriukov prop



* ALEXANDRE ANDRIUKOV, COMME NOUS L'AVONS DEJA PRÉSENTÉ DANS VOL LIBRE SAGA CCCP SPECIAL F1B, LE CURSUS D'ALEXANDRE EST À LA FOIS MOUVEMENTÉ ET ATYPIQUE. CE CHEMIN L'A FAIT PASSER PAR TROIS NATIONALITÉS: RUSSE UKRAINIEN AMÉRICAIN!

DU DEBUT DES ANNÉES 80 JUSQU'À CE JOUR LA RECHERCHE ET L'ÉVOLUTION DANS LA CATÉGORIE F1B L'ONT MENÉ AU SOMMET DE CETTE CATÉGORIE.

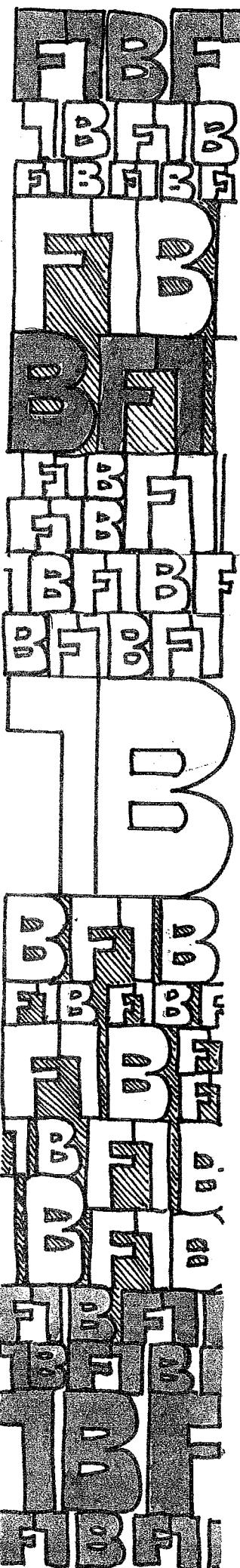
LES MULTIPLES TITRES DE CHAMPION DU MONDE D'EUROPE ET AUTRES VICTOIRES EN COURS INTERNATIONAUX LUI ONT FAIT UNE RÉPUTATION D'INTOUCABLE.

TOUS LES SUCCÈS L'ONT AMENÉ AVEC QUELQUES COMPLICES A COMMERCIALISER SON SAVOIR FAIRE A TRAVERS LE MONDE ET PLUS PARTICULIÈREMENT AUPRÈS DES MODÉLISTES A GRAND POUVOIR D'ACHAT, EN MAJORITÉ AUX USA. CE CONSTAT L'AMENÉ A S'INSTALLER EN CALIFORNIE ET A DENONIER LA NATIONALITÉ U.S.

AUJOURD'HUI UN RÉSEAU DE VENTE INTERNATIONAUX A PARTIR DES U.S. A COMMERCIALISÉ DES MODÈLES COMPLETS PRÉTS A VOLER, OU DES PIÈCES DÉTACHÉES, REPERTORIÉES DANS UN CATALOGUE IMPORTANT.

INUTILE DE PRÉCISER QU'IL EST LE PLUS CHER SUR LE MARCHÉ ET QU'IL SE PAYER UN OU PLUSIEURS FAB MARQUE. ANDRIUKOV COÛTE ETRE TRÈS CHER, MAIS L'AFFAIRE MARCHÉ FAIT LE FAIT QUE LA PARTICIPATION D'ALEXANDRE AUX COMPÉTITIONS SOIT DE PLUS EN PLUS RARE.

NOUS AVONS ICI LE DERNIER MODÈLE F1B EN VENTE.



En effet en jetant un regard, sur les résultats des Championnats de France - Moncontour - surtout chez les jeunes, on constate que nous sommes, au bord du précipice, avec un nombre de participants approchant du zéro absolu ! Voir les commentaires dans les pages consacrées au sujet.

Nous retrouvons aussi dans ce numéro, les pages AU FEMININ, et je rajoute, que nous apprécions le texte concernant les CH. du Monde Juniors, livré par Jocelyne Marquois. A noter aussi une augmentation des concurrentes féminines, sur l'ensemble des compétitions en France. Bien ! Très bien

Nous reviendrons en détail sur les CH. d'Europe F1E dans le prochain numéro, avec un reportage photos, et une partie historique sur la RHÖN " (RFA) berceau du vol à voile mondial .

Actuellement, au niveau mondial, beaucoup de discussions sur la règles des 20 s - faux départ - et la mise sur un pied d'égalité de la catégorie F1P avec le F1C ! Pour ou contre ? Les arguments sont vifs ! en France peu d'échos ,

CHAMPIONNATS D'EUROPE

F1A

1	Lior Bachar	ISR	1290	+300	+328
2	Per Findahl	E/C	1290	+300	+323
3	Juha Heikkinen	FIN	1290	+300	+304
4	Attila Szekelyhidi	HUN	1290	+300	+291
5	Itai Shichman	ISR	1290	+300	+286
6	Ivan Treger	SVK	1290	+300	+282
7	Ron Assmuss	GER	1290	+300	+280
8	Yaron Kraus	ISR	1290	+300	+273
9	Michael Bleuer	SUI	1290	+300	+271
10	Emmanuel Ragot	FRA	1290	+300	+268
11	Marco Stranieri	ITA	1290	+300	+265
12	Nikolay Y Nikolov	BUL	1290	+300	+262
13	Yalcin Olgun	TUR	1290	+300	+252
14	Laszlo Kis-Pal	HUN	1290	+300	+244
15	Bernard Trachez	FRA	1290	+300	+240
16	Czeslaw Ziobor	POL	1290	+300	+237
17	Vasyl Bezchansky	UKR	1290	+300	+236
18	Chris Edge	GBR	1290	+300	+223
19	Mike Cook	GBR	1290	+300	+222
20	Mica Tica	SRB	1290	+300	+220
21	Roberto Baric	CRO	1290	+300	+219
22	Sergey Makarov	RUS	1290	+300	+215
23	Christoph Bachmann	SUI	1290	+300	+201
24	Vidas Dimavicius	LTU	1290	+300	+179
25	Victor Stamov	UKR	1290	+299	
26	Bohuslav Ryz	CZE	1290	+189	
27	Attila Notaros	HUN	1290	+172	
28	Damjan Zulic	SLO	1290	+168	
29	Radoje Blagojevic	SRB	1290	+157	
30	Robert Lesko	CRO	1290	+150	
31	Massimiliano Gobbo	ITA	1290	+150	
32	Evgeny Tsoy	RUS	1290	+128	
33	Yuri Titov	RUS	1290	+102	
34	Didier Echivard	FRA	1290	+92	
35	Ardo Parna	EST	1290	+91	
36	Bela Suranyi	ROU	1290	+35	

11180

37	Antoon van Eldik	NED	1282		
38	Vegar Nereng	NOR	1281		
39	Dietrich Sauter	GER	1280		
40	Bartłomiej Modrzewski	POL	1280		
41	Anrijs Plume	LAT	1278		
42	Matjaz Cernigoj	SLO	1277		
43	Robert Hellgren	SWE	1273		
44	Ivan Bezak	SVK	1272		
45	Roland Koglot	SLO	1267		
46	Jon van Kuijk	NED	1265		
47	Janis Zarins	LAT	1264		
48	Cetin Kargin	TUR	1264		
49	Peter Williams	GBR	1260		
50	Dusan Ibejch	CZE	1256		
51	Helmut Fuss	AUT	1255		
52	Viorel Ciucu	ROU	1253		
53	Daniel Crintescu	ROU	1253		
54	Miroslav Pitlanic	SVK	1253		
55	Anti Kordemets	EST	1247		
56	Milos Bordoski	SRB	1246		
57	Michal Dvorak	CZE	1238		
58	Gundars Abolins	LAT	1226		
59	Franz Wutzl	AUT	1221		
60	Tzvetan Tzvetkov	BUL	1213		
61	Kimmo Kulmakkko	FIN	1202		
62	Vesa Varuski	FIN	1183		
63	Borislav Bardarov	BUL	1180		
64	Heinz Bleuer	SUI	1176		
65	Dmytro Grygoryev	UKR	1168		
66	Thomas Weimer	GER	1167		
67	Mikael Holmbom	SWE	1167		
68	Rimas Indrisonis	LTU	1165		
69	Ants Selgoja	EST	1162		
70	Marko Butkovic	CRO	1154		
71	Giorgio Sacchi	ITA	1148		
72	Robert Bjelajac	BTH	1144		
73	Tarik Jusufbasic	BTH	1135		
74	Win Bellen	NED	1130		
75	Anders Klemetsen	NOR	1097		
76	Goran Trogen	SWE	1070		
77	Osman Sevgi	TUR	1056		
78	Sergey Plotko	BLR	1034		
79	Kamil Halicki	POL	1014		
80	Latuena Mantuydas	LTU	1001		
81	Nemanja Bajic	BIH	971		
82	Ingolf Steffensen	NOR	550		



SERGEI
MAKAROV

F1A Team Results

Country	Abbrev	Team member places
1 Israel	ISR	1 5 8
2 Hungary	HUN	4 14 27
3 France	FRA	10 15 34
4 Russia	RUS	22 32 33
5 Great Britain	GBR	18 19 49
6 Slovenia	SLO	28 42 45
7 Serbia	SRB	20 29 56
8 Slovakia	SVK	6 44 52
9 Romania	ROU	36 52 52
10 Czech Republic	CZE	26 50 57

F1B

1	Gilad Mark	ISR	1320	+300	+342
2	Anatoliy Zastavenko	UKR	1320	+300	+299
3	Vladislav Urban	CZE	1320	+300	+268
4	Ivan Kolic	SRB	1320	+300	+242
5	Hakan Broberg	SWE	1320	+300	+218
6	Henk van Hoorn	NED	1320	+300	+202
7	Luka Hribar	SLO	1320	+300	+163
8	Igor Vivchar	UKR	1320	+300	+152
9	Ismail Sariglu	TUR	1320	+300	+130
10	Tarik Jusufbasic	BIH	1320	+299	
10	Pim Ruyter	NED	1320	+299	
12	Anatoli Ribchenkov	GEO	1320	+290	
13	Jan Cihak	CZE	1320	+281	
14	Serge Tedeschi	FRA	1320	+280	
15	Philipp Seifert	GER	1320	+270	
16	Naci Bitik	TUR	1320	+262	
17	Bernd Silz	GER	1320	+258	
18	Stanislaw Skibicki	POL	1320	+256	
19	Rolandas Norkunas	LTU	1320	+255	
20	Milan Novy	CZE	1320	+251	
21	Valentin Savov	BUL	1320	+242	
22	Malik Cabaravdic	BIH	1320	+233	
23	Tor Bortne	NOR	1320	+229	
24	Klaus Salzer	AUT	1320	+211	
25	Tapio Linkosalo	FIN	1320	+183	
26	Shmulik Kuflik	ISR	1320	+133	
27	Janne Isotalo	FIN	1320	+118	

11180

Country	Abbrev	Total
1 Leonid Fuzyev	E/C	1320
2 Balazs Bauer	HUN	1320
3 Gabor Zsengeller	HUN	1320
4 Laszlo Patocs	HUN	1320
5 Jerzy Wladarczyk	POL	1320
6 Giorgio Venuti	ITA	1320
7 Alan Jack	GBR	

BORDEAUX... LA FETE AUX MICROS... 7 ET 8 JUIN 2008

C'est là que nous nous sommes réunis, une fois de plus, au stade vélodrome de Bordeaux pour la grand'messe des micros 35, des F1-choses et autres cacahuètes,

Je dis nous et une fois de plus mais... si pour certains c'est bien le cas, pour autant que ça puisse surprendre, ce n'est pas le mien. Mes diverses participations aux championnats de France indoor ne m'avaient jamais emmené dans cette salle qui, il faut bien le dire, en dehors du fait qu'elle est magnifique, offre des possibilités de vol assez incroyables. Certes, beaucoup me l'avaient fait comprendre mais le mieux était quand même de m'en rendre compte par moi-même.

Entrons donc un peu dans les détails. Comme chacun vit ce genre d'épreuve à sa manière, eh bien c'est justement comme je l'ai moi-même personnellement vécu que je m'en vais la raconter, non sans y intégrer les pérégrinations de notre petite (trop) équipe Orléanaise... Charité bien ordonnée... et le reste...

Je donnerai également volontairement une certaine audience à la compétition du côté des jeunes car comme cela est souvent le cas, c'est la plus disputée et la plus passionnante, même si les vols ne sont évidemment pas les plus longs ni les plus "beaux" !

...Donc, équipe Orléanaise constituée de quatre dont trois "voleurs". Doriane Daussin (honneur aux filles) et Guillaume Combi, en micro 35 cadet et tous deux participants déjà en 2007 à Mandres, votre serviteur en micro 35 senior et enfin Jacques Blanchard concurrent en coaching-chronométrage... notre Président de partout, qu'on aime bien... mmmmmhhhhh !!!.

Je ne perdrai pas de temps à chercher à quand remonte ma dernière participation à un championnat de France indoor... Ça pourrait faire peur et déstabiliser les âmes les plus sensibles de nous ! Ce championnat m'aura au moins permis de me replonger dans l'ambiance toute particulière du vol en salle et ce n'est pas pour me déplaire.

Arrivés la veille, nous attaquons les essais dès 8 heures ce samedi. Le premier vol est prévu pour 9h30. Le temps est à l'orage ce matin et il pleut... Nos amis Anglais qui arrivent à pied en même temps que nous seront trempés ! Étrange image de Bob Bailey et Cie en train de courir au milieu du rond point ! Par contre, pas un poil de vent. De toutes façons, on s'en fiche à l'intérieur me direz-vous... Pas tant que ça parfois !

La compétition démarre par les cadets en micro 35. S'il faut bien commencer par quelque chose, il faut admettre qu'attaquer par ça est un peu dur ! Mais c'est parti...

Quatre clubs sont représentés dans cette discipline : L'ASC Pessac, régional de l'étape et qui nous accueille, Le MAC Mandres, Le Sèvres Anjou Modélisme et l'UA Orléans... c'est nous... À noter une bonne participation des jeunes, ceux de l'ASC Pessac (3), de Mandres (6) et du SAM (9).

De notre côté, les trois premiers vols confirment les excellents essais de Doriane, réalisés quelques minutes auparavant. Encore et toujours en lutte avec Lucas Marilier (déjà l'an dernier), elle prend l'avantage avec 20mn42, et avec seulement une poignée de secondes d'avance sur lui. C'est pas beaucoup mais c'est encourageant ! C'est de toute façon infiniment mieux et surtout plus prometteur qu'en 2007. Les trois premiers sont dans un mouchoir d'environ 1mn30, aux alentours de vingt minutes. Un écart s'est déjà creusé avec les autres, dont notre Guillaume, un peu en retrait avec 12mn20, mais là aussi encourageant pour lui... On va mettre le turbo !

Alors sans fanfaronnade outrancière, nous ne sommes quand même pas mécontents de ce qui arrive car ces derniers temps nous avions quand même mis un peu les bouchées doubles pour tenter de participer honnêtement à ce championnat. D'un autre côté, nous connaissons bien Lucas et ne doutons pas un instant de ses possibilités à améliorer. Pratiquant le F1D depuis déjà un certain temps, il a plus d'un tour dans son sac.

Tout ce petit monde et leur encadrement fourmille à la recherche du réglage et du point de lâcher les meilleurs pour tirer au mieux son épingle du jeu... Des casses, des réparations en cata, des heurs et des malheurs, des rires et des déceptions jalonnent cette matinée qui, disons-le, débute en fanfare !

La deuxième manche, le lendemain, va nous réservé quelques surprises... Le modèle de Doriane que nous avions laissé sur les réglages d'hier soir, se révèle étrangement

complètement déréglé notamment au niveau de l'hélice. Grand mystère ! Le temps accordé aux essais de ce matin ne nous ayant pas permis de remettre tout en ordre, elle n'a pas pu améliorer ses temps de la veille, d'autant que Lucas, de son côté et comme il était prévisible, lui l'a fait, ce qui lui permet de reprendre la tête. Il nous aurait fallu un vol de plus car au dernier elle n'est pas montée aussi haut qu'il aurait été possible... Cent-cinquante ou deux-cents tours de plus auraient probablement permis de faire un peu mieux et d'aller titiller l'amis Lucas, vu l'écart qui les sépare... 2mn11 ! De toutes façons, y'a pas photo comme on dit et personne n'a démerité, pas non plus le troisième, le jeune Nicolas Brouant également de Mandres, qui améliore légèrement et conserve sa place. Les grands changements sont pour les suivants dont l'écart se creuse avec le trio de tête, que l'on peut qualifier de "vingtminutistes en deux vols". Notre deuxième jeune, Guillaume, gagne quatre places et termine sixième. Nous sommes satisfaits malgré tout. Les Mach 5 ont bien volé !

Alors, entre nous maintenant... Non, vraiment entre nous, approchez-vous car c'est un peu confidentiel... Juste avant le début du championnat, en croisant mon excellent ami Bertrand Moriceau et en catimini, je lui avais lâché un truc du genre : "cette année, vous allez en baver" (en fait, j'ai utilisé une autre effusion que je ne relaterai pas ici !), rapport à la branlée que les Samistes nous avaient mis l'an dernier ! C'est évidemment en tout bien tout honneur, Bertrand, hein... à l'année prochaine... On aime bien ce genre de combat.

Les autres catégories ne sont pas en reste... En micro 35 junior, par exemple, Jean Trotsault arrivé depuis peu dans les salles, et Hugo Marilier tous deux de Mandres se tirent une sacrée bourre... Jean, déjà en tête le samedi, confirme et l'emporte d'un cheveu, quatre secondes !... Mais, dit la légende, il semblerait qu'un incident technique ait malencontreusement écourté l'un des vols d'Hugo ! La loi de la compétition est dure mais c'est la loi. À noter qu'eux aussi pratiquent le F1D et qu'ils représenteront les couleurs de notre pays aux prochains championnats du Monde à Belgrade au mois d'août. La seule chose que l'on puisse déplorer pour cette catégorie est la faible participation... Quatre concurrents seulement ! Mais où sont donc passés les juniors ? Alors bravo aux deux membres du SAM qui ont participé et ce même si leurs résultats sont un cran en dessous. Allez-y les petits...

Et puisque nous sommes dans les micro 35, allons-y pour les seniors avec, là aussi, une participation modeste. J'ai connu des années plus fournies !

Le classement du samedi sera celui du dimanche soir ! Ni Robert Champion ni moi-même ne pourrons quoi que ce soit contre l'ami Jean-Francis que je n'hésite pas à qualifier de spécialiste du Micro 35 en France. En gros, il nous met dix minutes dans les dents au général avec notamment un très beau vol à plus de vingt-deux minutes ! Bravo à toi Jean-Francis... Robert termine second, et moi-même troisième après moult soucis dans la deuxième manche, du genre rupture de l'avant de mon fuselage, de l'aile... Bref, du bien courant qui, naturellement n'arrive que le jour d'un championnat ! C'est bien connu, cela s'appelle la loi de l'emmerdeur maximum dite de Murphy ou du bloc de balsa qui tombe sur la chemise du côté encollé... Alors, je n'ai pas pu faire le sixième vol. Heureusement que, grâce à un peu de chance et de pif, j'avais pu retrouver des réglages corrects et sans doute des conditions de vol favorables tout en haut de la pointe de diamant vitrée du vélodrome, et réaliser ainsi un temps qui me rapproche du clan des vingtminutistes, mais en un seul vol. C'est la vie !

...On arrive parfois à se surprendre soi-même ! Sans pavoiser outre mesure, ce n'est pas particulièrement mon genre, ce soir du 8 juin 2008, je me permets quand même d'afficher une certaine satisfaction... Voici moins de cinq mois, le 13 janvier, lors de ma reprise du vol d'intérieur à Andard, je n'osais imaginer que je terminerais troisième de ce championnat... Alors que j'avais du mal à passer quatre minutes trente (moins que les cadets !!!), Robert m'avait alors dit "il faut vraiment que tu descenes les sections pour gagner du poids" (il faut dire que mon Trapèze pesait plus de deux grammes !)... Ce que j'ai fait... pour en arriver à un micro de forte inspiration Mach 5×10^{-3} de Jacques Delcroix sorti d'atelier à 884 mg (je m'étais fixé un gramme). L'effet fut fulgurant pour moi, je découvrais ou redécouvrais le monde du moins de un gramme. Le même Robert, à l'entraînement de la Pentecôte à Ecausseville (séance hautement utile et enrichissante) m'avait suggéré de réduire sérieusement la masse de caoutchouc embarqué... Je n'osais croire à ce qu'il me disait, convaincu qu'il en fallait beaucoup pour voler longtemps ! Ce que j'ai également fait. Merci de tout cœur Robert pour tes (toujours) excellents conseils. J'aurais presque eu des scrupules si j'étais passé devant toi à Bordeaux !

Heureusement que la logique est respectée, ce résultat était pour moi inespéré ne serait-ce que quarante-huit heures avant... et puis vingt-huit secondes derrière toi, cela me satisfait.

Voilà, je ne parlerai plus de moi !

N'oublions pas Fabien Pourias que je craignais quelque peu à Bordeaux au vu de ses vols de plus de douze minutes à Mandres sous plafond de neuf mètres... ni Jacques Delcroix qui, lui aussi a eu son lot de misères !

Ce dernier prendra d'ailleurs sa revanche en EZB (F1L) où il gagne, je dirais les doigts dans le nez ! Là aussi, la séance d'essais au hangar à dirigeables d'Ecausseville a porté ses fruits. Jean-Francis termine second mais assez loin quand même, suivi de Bertrand Moriceau beau troisième. Personnellement, ne volant pas dans cette catégorie, j'avoue avoir beaucoup de mal à imaginer comment une machine aussi flexible et déformable peut bien voler aussi longtemps !

En Beginner (F1M), maître Robert l'emporte assez facilement devant Maurice Carles qui, pourtant, n'est pas né de la dernière pluie dans le royaume des caoutchoutistes. Et le troisième n'est autre que Jacques Delcroix. On peut là aussi déplorer la faible participation dans cette catégorie.

Enfin, venons-en à la catégorie reine qui somme toute était assez bien représentée, le F1D qui cette année ne réunissait pas moins de huit concurrents, c'est pas si mal par les temps qui courent ! En tête d'une courte longueur le samedi soir, Robert se fera dépasser le dimanche par ce diable de Didier Barberis qui a plus d'un tour dans son écheveau ! En fait, bien énervé sans doute, il ne lui laissera aucune chance avec deux vols de plus de trente deux minutes... Total plus d'une heure au général ! Bravo Didier. Vient ensuite le trio Champion Frugoli Marilier (Thierry) à un peu plus de dix minutes et enfin Jean et Hugo que l'on encourage bien fort !!!...

À noter, en parallèle à ce championnat, une compétition de maquettes (cacahuètes et pistaches) dans laquelle aucun Français n'était engagé, ainsi qu'un concours de Sainte Formule... Levons les yeux au ciel en mémoire de son regretté créateur. Et puis, n'oublions pas le concours inter en F1D où les trois premières places ne sont pas tricolores mais il s'en est fallu de très peu !

Voilà, dimanche soir arrive... C'est déjà fini... C'est l'heure du podium, moment de recueillement, de discussion, de réflexion. Chacun se jure bien de remettre ça l'année prochaine... et de gagner ! na-tu-rel-le-ment !!!

Loins les tracas du quotidien... Avec en tête, seulement la beauté et la magie de ces étranges machines diaphanes de quelques grammes volant plusieurs dizaines de minutes dans cette superbe salle avec seulement quelques décigrammes de caoutchouc... Même avec l'expérience des années, je n'arrive pas à me raisonner et continue à considérer cette activité comme exceptionnellement incroyable ! Un moment, Jacques et moi comptions un paquet de modèles en vol et nous avions estimé qu'ils pourraient sans doute tenir dans une enveloppe timbrée (non recommandé !) au tarif courrier normal ! Caoutchouc compris !

Il reste un peu plus de quatre cents kilomètres. Nous arriverons tôt demain matin... et c'est reparti.

Pour résumer, l'on pourrait dire de façon banale que c'était un beau championnat... On peut toutefois regretter la faible participation dans certaines catégories... et puis à peine assez de temps pour les essais...

Enfin, pratique que nous n'appliquons pas dans nos contrées et qui nous a un peu déroutés, l'attente du posé de tous les modèles de la catégorie précédente pour lancer la suivante. Si tout le monde ne peut qu'en penser du bien, il apparaît quand même que certains -sans les caffers- sont coutumiers du départ dans la dernière minute... Et évidemment, pour un vol long... long mais illoooonnnnggg..... Alors la compète pend quand même beaucoup de retard et met les patiences à rude épreuve... Peut-être faudrait-il l'anticiper dans le programme...

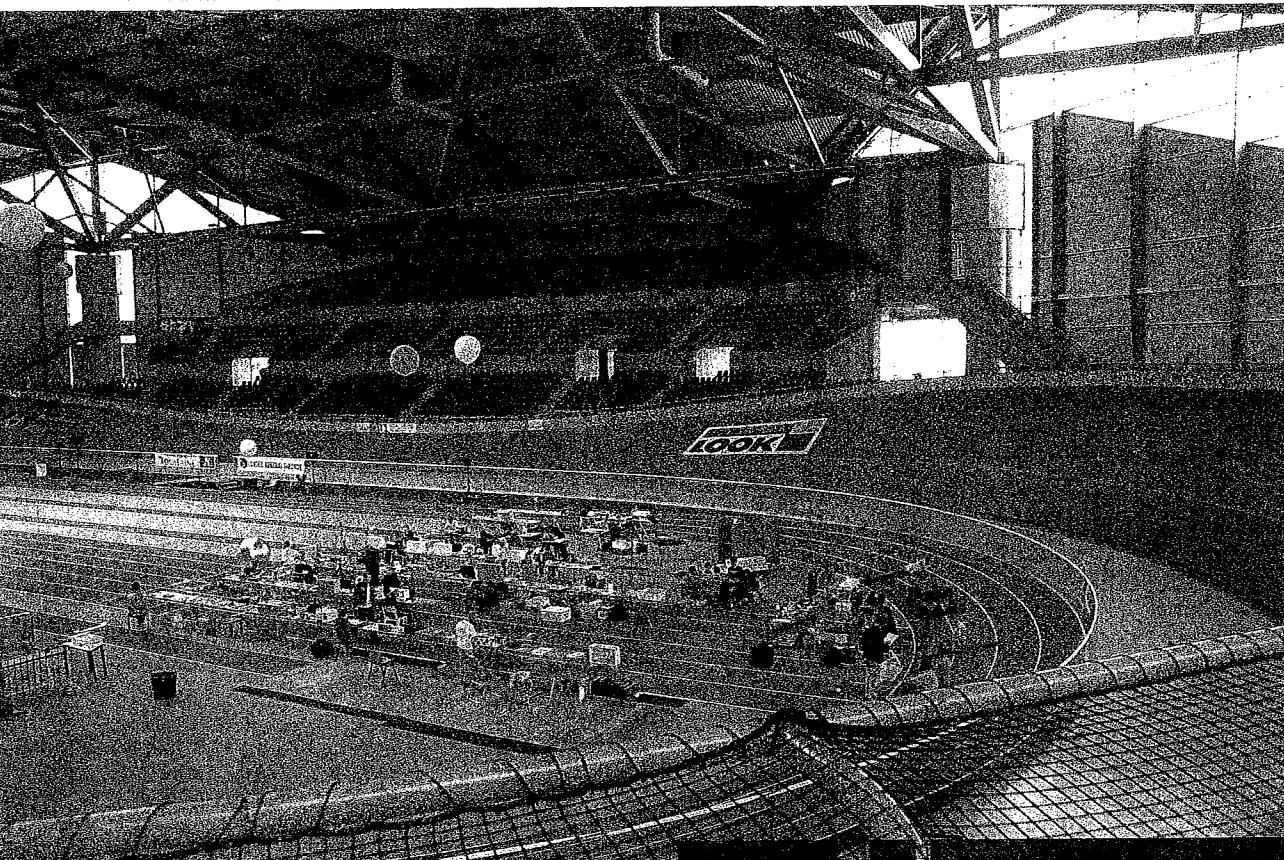
Quoi qu'il en soit, un grand MERCI à l'ASCPA, à Jean-Pierre Darrouzés, à toute la sympathique équipe qui s'est bien donnée pour que ce championnat soit réussi et aux officiels...

À l'année prochaine, peut-être encore dans cette salle bénie des Dieux, l'une des deux plus belles en France actuellement, l'autre étant le hangar d'Ecausseville dont on craint qu'elle devienne plus qu'incertaine.

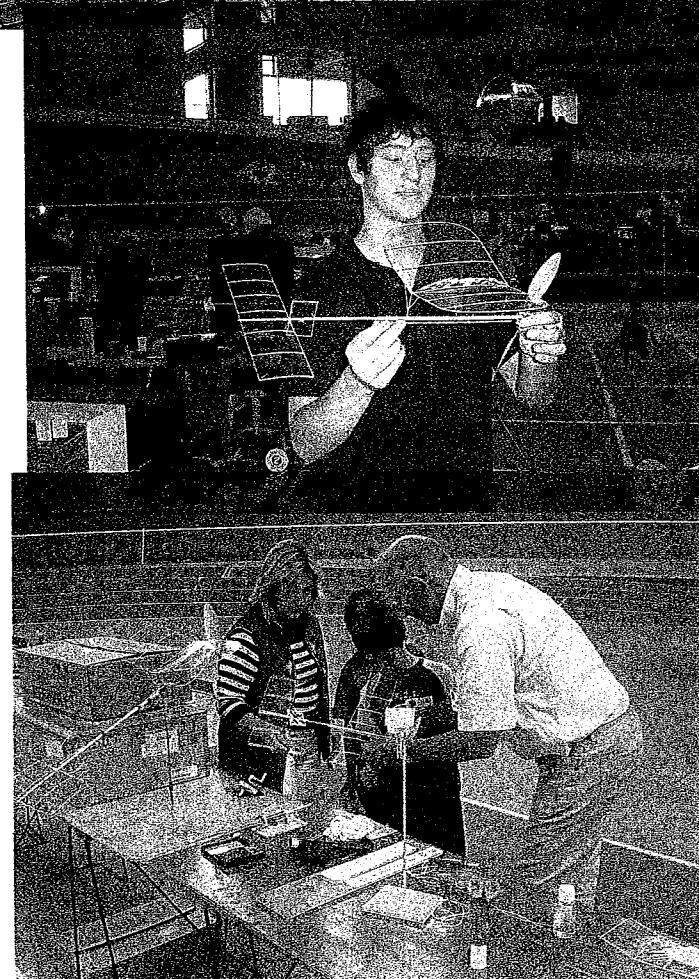
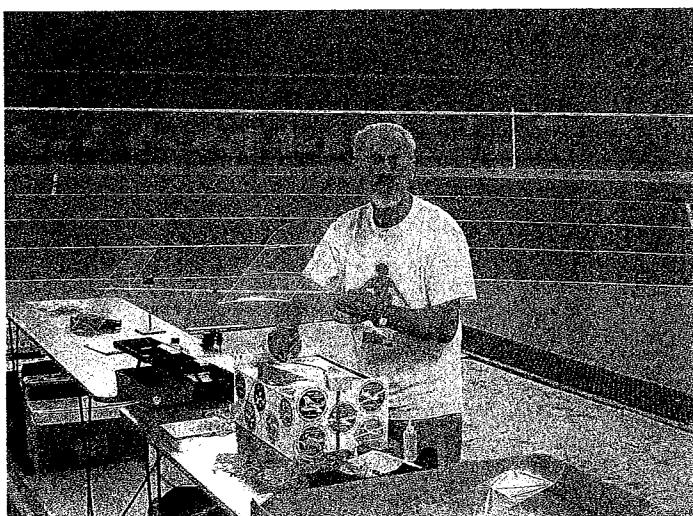
À bientôt aussi à ceux du vol d'extérieur, la grand' messe se tiendra cette année encore dans l'antre du Vol Libre, le Poitou.

Bonnes vacances.

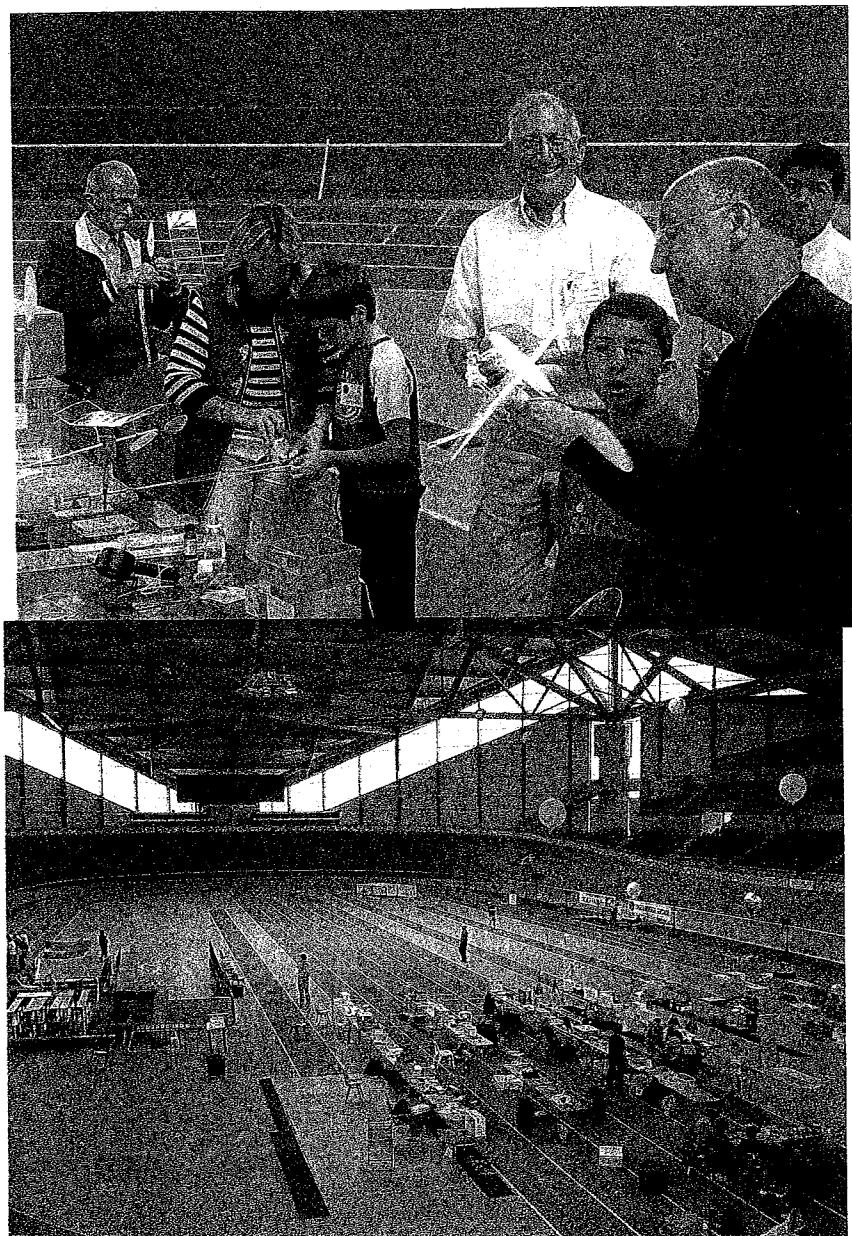
Michel, Orléans, juin 2008



Photos. M. PILLER - T. MARILIER. —



*QUELQUES IMAGES DES CHAMPIONNATS DE FRANCE - EN SALLE - A BORDEAUX -
- LE REPORTAGE DE M. PILLER AINSI QUE CES IMAGES SONT UN PEU DECALÉS
DANS LE TEMPS
MAIS LES IMPÉRATIFS D'IMPRESSION
ET DE MISE EN PAGE FONT QUE PARFOIS
NOUS NE SOMMES PAS AU JOUR LE JOUR.
- LES VOLS D'ENSEMBLE DE VÉLO -
DRONE DE BORDEAUX SONT IMPRESSIONNANTS, ET MONTRENT BIEN L'ESPACE
VOLUME - UTILISABLE PAR LES CONCURRENTE
S DES CHAMPIONNATS.
- J. DELCROIX, M. MARILIER ET J.P. DARROZÉS
SONT OCCUPÉS LORS DE LA PRÉPARATION
DES MODÈLES.



BORDEAUX CHAMPIONNATS DE FRANCE INDOOR

VOL LIBRE

Bulletin de liaison international pour l'ensemble du monde de l'aéromodélisme vol libre.

Publié depuis 1977 (31 ans actuellement au 182 ème numéro avec 11 170 pages).

Chaque numéro comporte 60 pages avec une parution tous les deux mois.

Abonnement sur 6 numéros (12 mois) 35 €, frais de port inclus.

ABONNEMENT

Auprès de

André Schandl

16 chemin de

Beulenwoerth
67 000 STRASBOURG

France

tél : 03 88 31 30 25

e.mail : andre
schandl@wanadoo.fr

Comptes : poste CCP 1 190 08
Strasbourg

banque : CME 67 code 10278
compte 12175640

IBAN : FR 76 1027 8019 0000 012
7564 065

DB Kehl: 664 70024 0869727

Demande d'abonnement

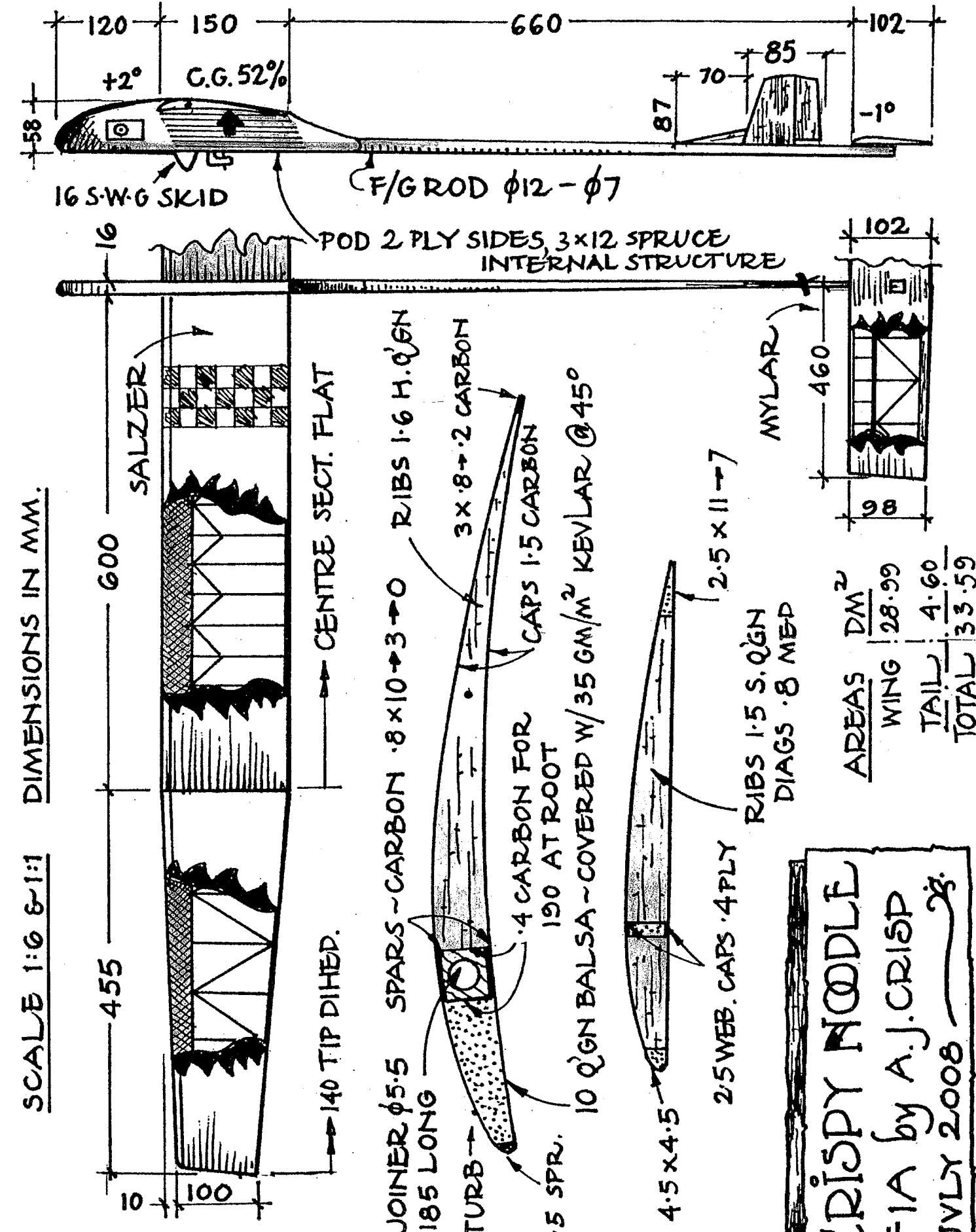
NOM
Prénom
Adresse

à partir du N°

jusqu'au N°

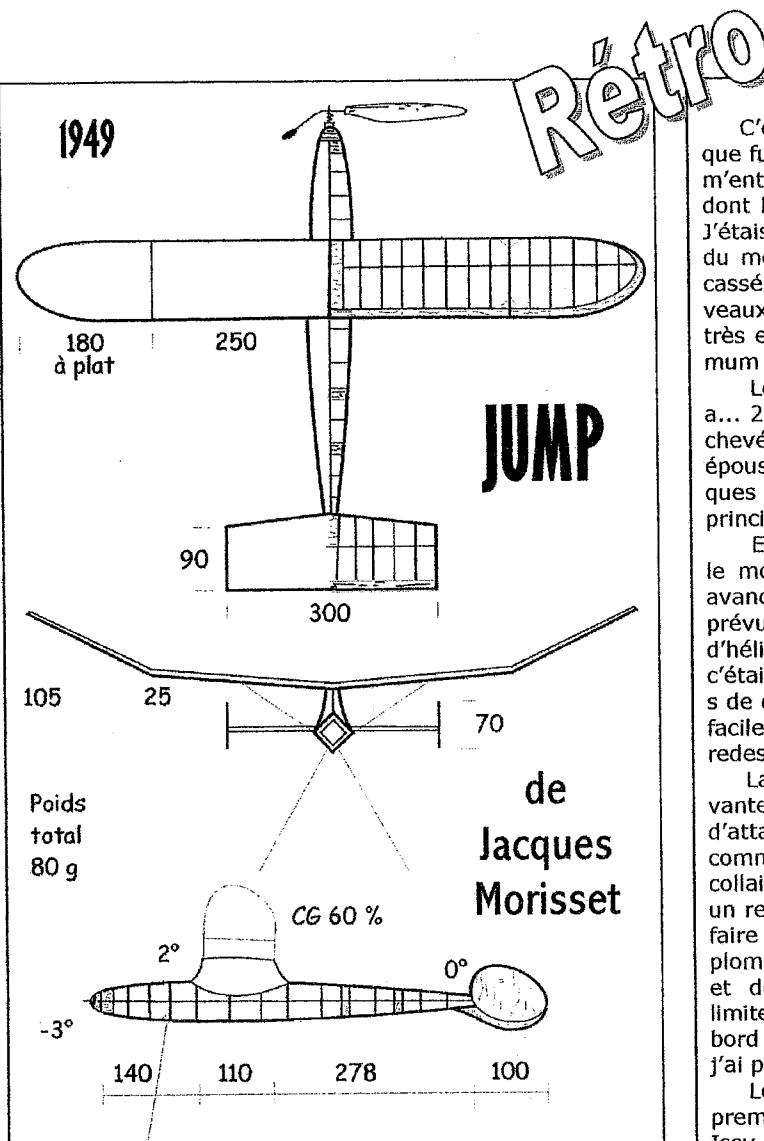
11186

SCALE 1:6 & 1:1 DIMENSIONS IN MM.

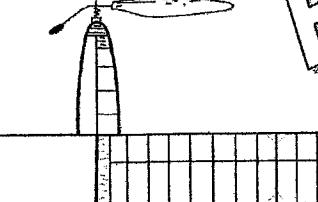


CRISPY NOODLE
F1A by A.J. CRISP
JULY 2008

11187



1949



JUMP

de
Jacques
Morisset

Un air familier ? Hé, comment faire autrement... JUMP semble être l'ancêtre de dizaines de taxis champions, y compris chez les grands frères du wakefield... après le "New Look" du même auteur. D'après les documents de l'époque la formule générale autour du "pylon" serait empruntée aux motomodèles chez qui elle donnait une stabilité très appréciée à la grimpée en spirale, et ça venait des USA. Le reste... est tellement logique que nous avons du mal à croire que ça date d'il y a 60 ans. La page d'écriture ci-contre, du grand Jacques lui-même, est d'une succulence rare, si l'on veut bien se rappeler que les profils "à turbulence" commençaient à peine à être connus (Schmitz : 1942 ?) et que notre ami fut l'un des premiers en France à nous y rendre attentifs.

Jacques Morisset

C'est seulement la veille de la Coupe d'Hiver 1949 que fut réglé (?) le Jump. En réalité, depuis trois mois, je m'entraînais ferme avec un autre modèle (celui-là même dont le plan 3 vues est paru dans le M.R.A. de janvier). J'étais ainsi bien au point en ce qui concerne la question du moteur à force d'avoir remonté, rodé, usé et même cassé (volontairement) une bonne douzaine d'écheveaux, je vous assure que j'avais les 10 gr de gomme très en main et que j'étais en mesure d'en tirer le maximum le jour du concours.

Le modèle avait été construit en grande partie il y a... 2 ans, en vue de la Coupe d'Hiver. Il était resté inachevé, en haut d'une armoire, et après un très sérieux époussetage, son entoilage ne fut que l'affaire de quelques soirées. L'appareil étant très classique, devait en principe se régler tout seul.

En réalité, j'eus de sérieux ennuis. Prévu pour 15 g, le modèle, en n'en recevant que 10, vit son centrage avancé à 55-60 %, au lieu des 70-75 % primitivement prévus. D'où un angle piqueur très prononcé à l'axe d'hélice, et bien supérieur à celui espéré (1°). De plus, et c'était là le point noir, le plané était désastreux : avec 30 s de déroulement, le Jump aurait dû atteindre 75 s assez facilement. Or, s'il montait correctement, par contre il redescendait en 20 ou 25 s...

La seule explication résidait dans la supposition suivante: le longeron étant encastré à l'intrados, et le bord d'attaque arrondi, l'écoulement devait rester laminaire ; comme le profil était assez cambré, la couche limite décollait très rapidement, d'où un régime hypo-critique et un rendement désastreux. La seule chose que je pouvais faire (c'était le samedi soir !) était de coller un fil à l'aplomb du bord d'attaque, pour réaliser une sorte d'arête, et déclencher l'écoulement "hyper-critique" à couche limite turbulente. (En général, je prévois tout de suite un bord d'attaque à arête vive, je devais être distrait quand j'ai poncé l'aile !)

Le remède réussit au-delà de toute espérance, car au premier vol d'essai avec 100 tours le dimanche matin à Issy, le Jump accrocha tout de suite une légère ascendance et se révéla excellent en plané. Lancé même simplement en plané, il pompait déjà au ras du sol (il est vrai qu'à cette heure-là, il "pompait des briques"). Il ne restait plus qu'à prendre le départ, j'eus la chance de partir au bon moment et d'accrocher au premier vol.

Pour ceux d'entre vous qui le construiraient, je conseillerais donc les modifications suivantes :

1) Bord d'attaque constitué par un 2.5 x 2.5 sur angle, avec arête laissée vive. Peut-être aurait-on même intérêt à placer le longeron à l'extrados.

2) Centrage reculé 70 %. Les 80 g n'étant pas atteints avec une construction normale (poids du modèle, entièrement peint : 74 g), on doit mettre du lest (amovible pour le cas d'un concours avec poids du moteur libre)

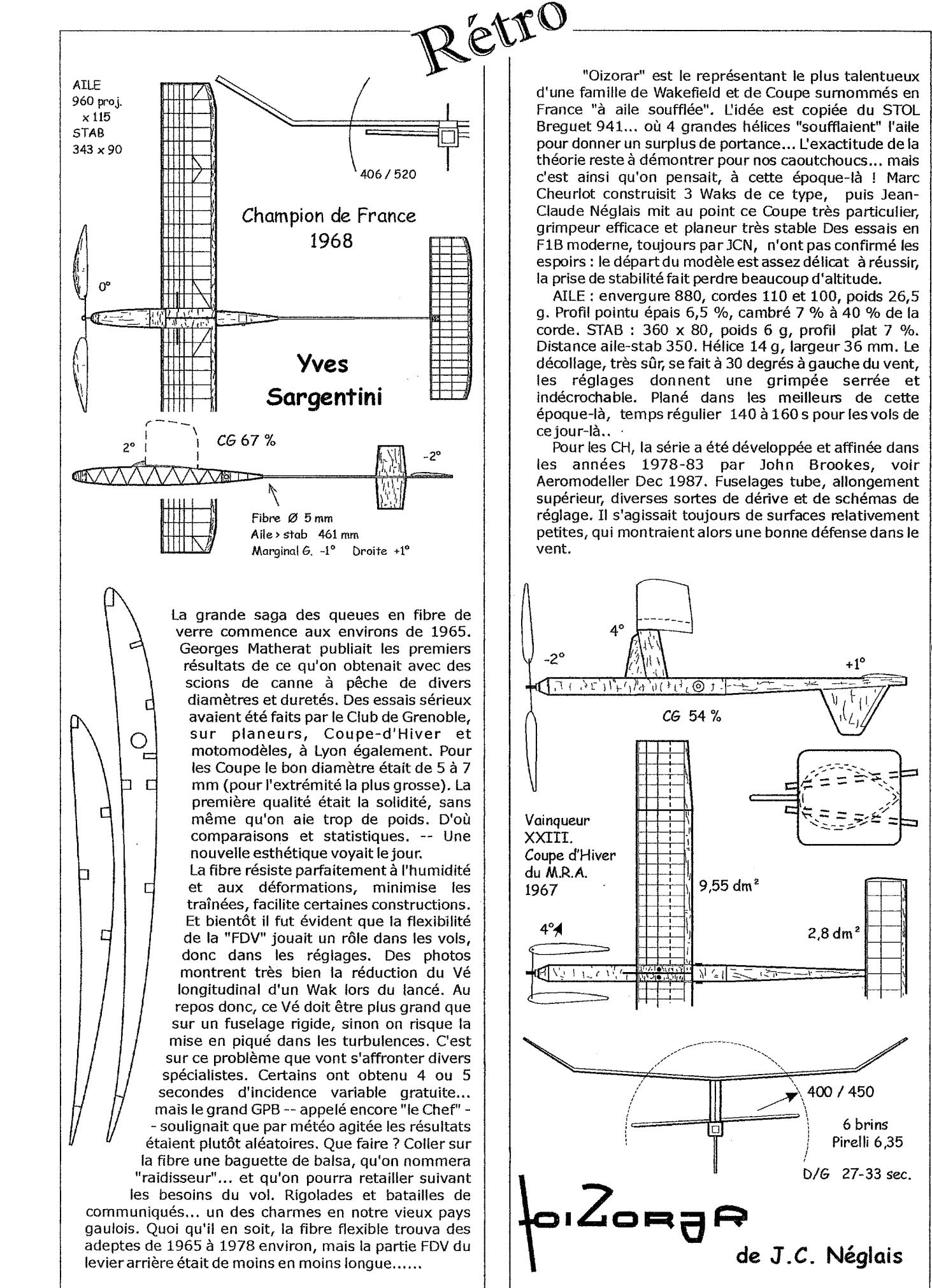
3) Le maître couple est surabondant. On peut donc le réduire, tout en restant évidemment au-dessus de la limite imposée : $L^2/200$.

4) Le train gagnerait sans doute à être constitué par une mono-jambe repliable.

5) Un cône à l'avant ne ferait pas de mal non plus.

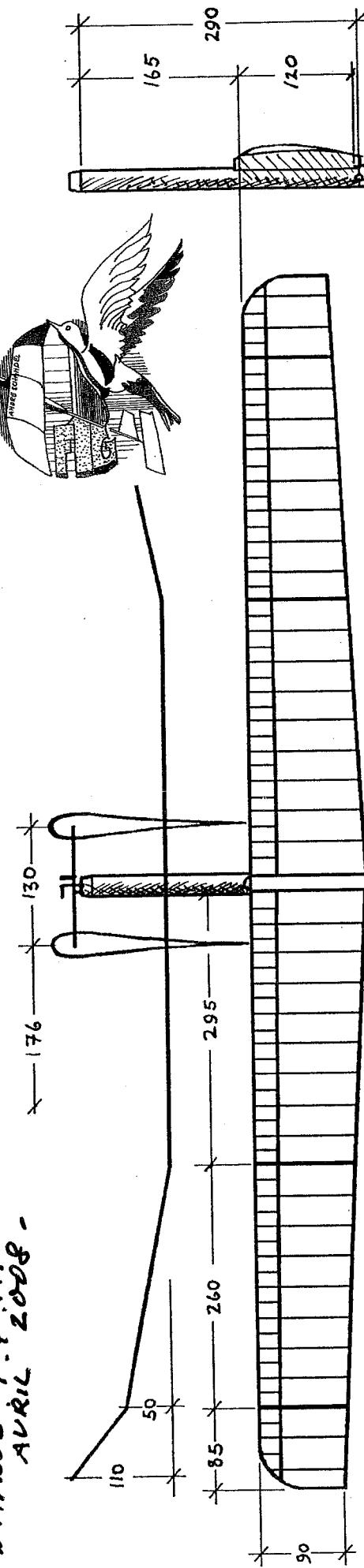
6) En "formule libre" reculer la broche et mettre 20 g de gomme sur 55 à 60 cm de longueur, ou même 25 g sur 70 cm environ.

A titre indicatif, en effet à la Coupe d'Hiver le modèle (avec 6 g de lest) volait avec un moteur de 10 g x 31 cm de longueur et remonté à 460 tours. En faisant attention au poids, on doit d'ailleurs pouvoir sortir facilement la cellule à 60 g, ce qui lui donnerait un poids total maximum de 80 à 85 g.



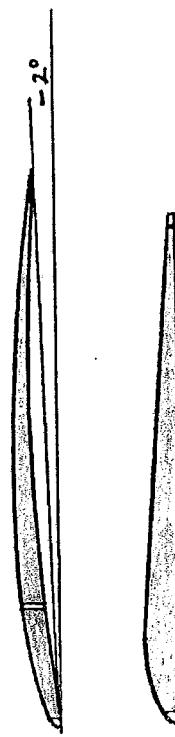
11189

épreuves F.F.N.
AVRIL 2008



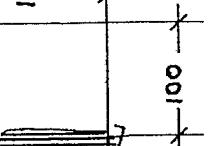
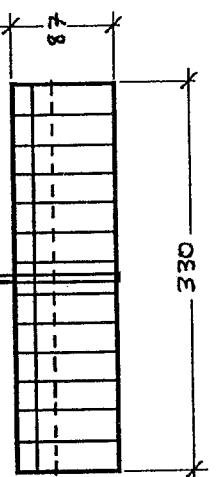
11190

wing area	13.4 dms ²	wing span	1300 mm
average chord	103	aspect ratio	12.6
washout root-tip	2°	decalage	5°
tail plane area	2.87	tp/ a.r.	3.8
moment arm c.g. to quarter chord t.p.			665
c.g. position	46% m.a.c.	p.d. ratio	1.2
prop. diameter	480		
thrust offset	3° right 1° down		
motor	250 mm X 12 strands average Super Sport		
motor run	50-55 secs,		
v.i.t.	4° for 4secs. w.w.		2° for 8 secs.
flying weights	wing 27.1 gms. tailplane 2.3		
fuselage including all bits and transmitter	30.4		
prop.	15.4	motor	10
		total	85.2



HURRY UP

F1G by Peter Hall



CÂBLES

Pour volet commandé, minuterie... "Après essai de tout ce qui est possible, je reviens au monofilament pour les câbles à traction directe. Mais avec des précautions. J'utilise en majorité du fil 10 kilos. Sur des longueurs de 2 ou 3 mètres, je coince un bout dans un étau, l'autre dans une pince et j'étire fortement. Cet étirement enlève une bonne partie de l'élasticité initiale. " [John sur Freeflight.org]

ÇA NE VRILLE PLUS.

Vue de jadis : un stabilo "planche" en structure... qui ne reste plane même pas une journée. L'entoilage papier, même très peu enduit, vous vrille ça vite fait, dès que vous cherchez un peu de résistance à la flexion et à l'humidité. La plaie des maquettistes. -- Vue moderne : la même structure, cette fois entoilée mylar : on reste bien plat. Andrew Longhurst, un quasi-pro du Coupe d'Hiver en Grande Bretagne, est enchanté, et a mis un stab en "Plaque plane" sur tous ses F1G récents. 2 mm d'épais, pas plus. Meilleure sécurité au plané (hé, la météo est anglaise aussi!), le passage après la surpuissance est meilleur, et avec un CG suffisamment avancé ça grimpe jusqu'en fin de moteur.

JET CAT

(Ce qui veut dire : maquette de jet catapultée. "Vol Libre" présente de temps à autre ce genre de taxi, lancé au sandow, fuselage planche... du plus bel effet en vol. Echange sur FFML, autour du thème comment régler la grimpée :)

La grimpée est énormément facilitée par un calage 0°/0°. On dit parfois que la transition est plus difficile, que le modèle pique aussi droit qu'il est monté. C'est vrai qu'en maquette on ne peut pas mettre un dièdre aussi prononcé qu'en catapulté classique. Je cherche en fait un réglage où mes gamins se trouveront à l'aise. [Wout]

Je ne vois pas pourquoi un Jet aurait plus de problème avec un 0/0 que les HLG. Ceux-ci utilisent les 0/0 depuis toujours. [Paul]

Les HLG et CLG classiques ont beaucoup plus de dièdre, et un bras de levier plus long : cela doit faire une belle différence pour la transition. [Wout]

Pour moi, j'éviterais le réglage 0/0. Là, il suffit d'un minimum pour que la transition ne se fasse pas et le vol se termine en piqué. Si vous avez du 0/0, ajoutez donc des flaps Gurney, à titre d'essai. De même il suffit parfois d'un poil de volet de dérive à gauche pour réussir la transition, disons 1 mm à 1,5 mm. -- Si vous arrivez à un vol de 20 secondes, vous êtes sur la bonne voie : en-

Internet
STUCES
et Nicouzes

core un effort et vous ferez bien mieux. [Dohrm]

Ça ne "passe" pas, avec du 0/0. La plupart des Jet Cats par ici ont l'aile à zéro. Le stab est très souvent plus bas que l'aile. Mais comme il est légèrement profilé, du négatif est nécessaire. Un 0/0 strict vous paie exactement de ce que Dohrm a expliqué : droit vers le zénith, puis droit sur la planète. Plutôt gênant sur du béton. [Lee C]

Le seul que j'ai construit a été excellent : un BAKA de Yokosuka. 30 s de vol en moyenne, frôlant parfois les 60. A un concours local les Jets n'étaient pas terribles, et se contentaient de 15 à 20 s. [Don]

Mon dernier taxi de ce genre planait terrible... mais la musique du piqué sur la piste me reste dans la tête. En indoor vous avez sans doute vos chances avec un 0/0. Mais en extérieur peu de gens sont bons avec cela : il s'agit ici de se placer devant un joli parterre de concurrents. OK : on ne parle pas d'un vé extraordinaire... juste un rien ! [Dohrm]

LES PÉ-TRENTISTES SE REBIFFENT

C'était dans l'air depuis quelque temps. On ne voulait plus voir en concours P30 des machines aussi alambiquées que des F1B et autres Coupes à IV... Les voix se faisant plus sonores, les instances sportives de Grande Bretagne ont pris la bête par les cornes. Et proposent de petites limitations pour éviter que la formule devienne une affaire de spécialistes d'où seraient automatiquement exclus les débutants... c'est pour eux en effet que le P30 a été lancé il y a une trentaine d'années... Donc :

Interdiction des engrenages.

Pas de mobilité aux voitures sauf le déthermalisage. Poids mini de la cellule 40 g (c'était libre jusqu'à présent).

RARÉFACTION.

Que devient la perfo si la pression atmosphérique diminue ? demande Andrew.

Parmi les réponses plus ou moins théoriques, voici des aspects vécus...

A Denver nous sommes à 2000 m d'altitude, atteindre le maxi est plutôt rare : 10 à 20% de perte de durée, les planeurs volent plus vite, les moteurs à combustion interne perdent également 10 à 20 % d'efficacité. Mais les thermiques sont les plus forts que j'ai jamais vus, peut-être de 300 m par minute. Un vol déthermalisé normal de 10 minutes n'est pas rare. [Don]

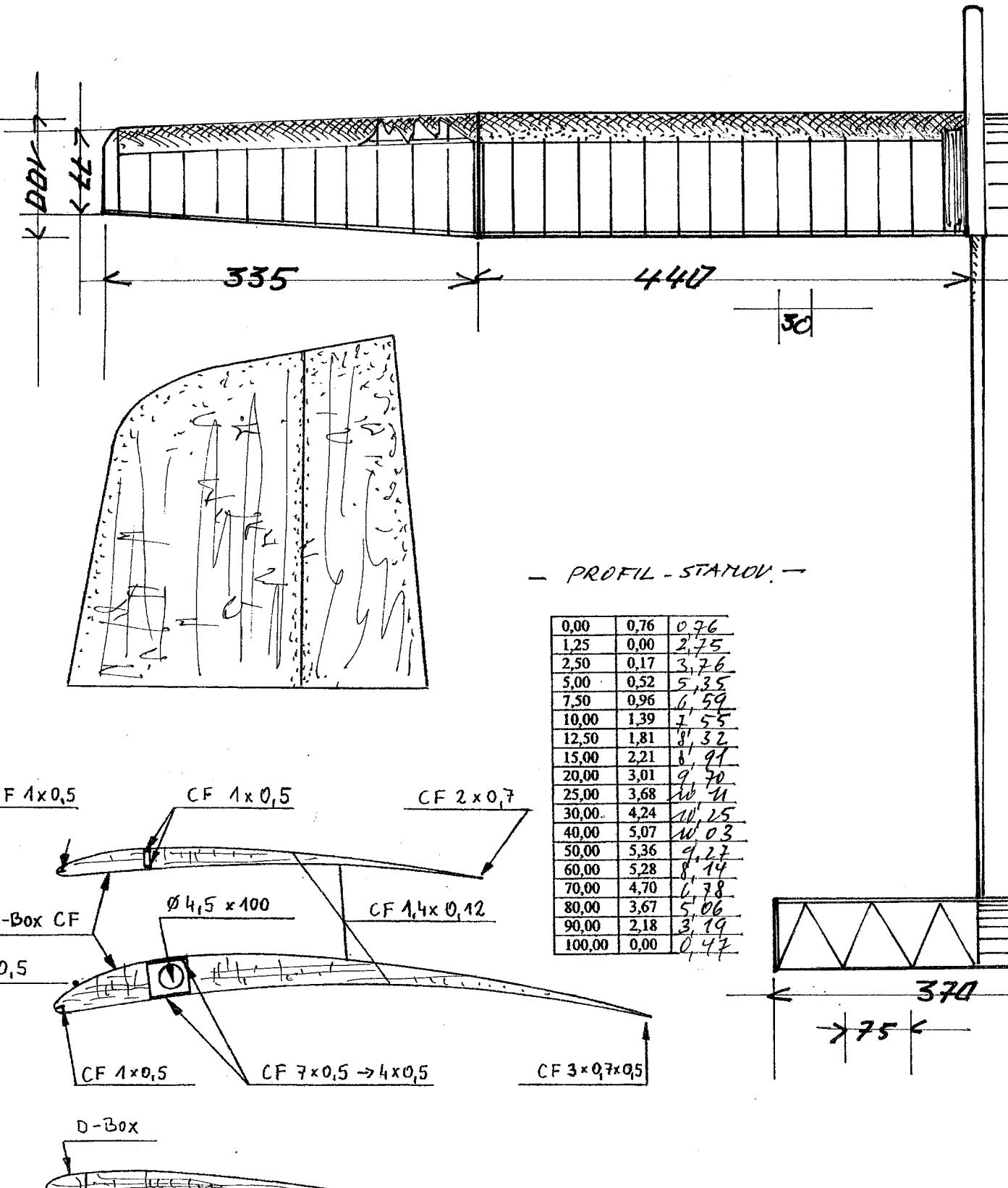
En Bolivie j'ai fait du vol circulaire à 4000 m. Il faut voler plus vite, mais ça tourne ! Certains moteurs pourtant ne veulent rien savoir... Et certains loopings ressemblent très peu à ce que nous connaissons en plaine ! [Doug]

A cette altitude les pilotes de planeurs doivent utiliser l'oxygène... [dgbj]

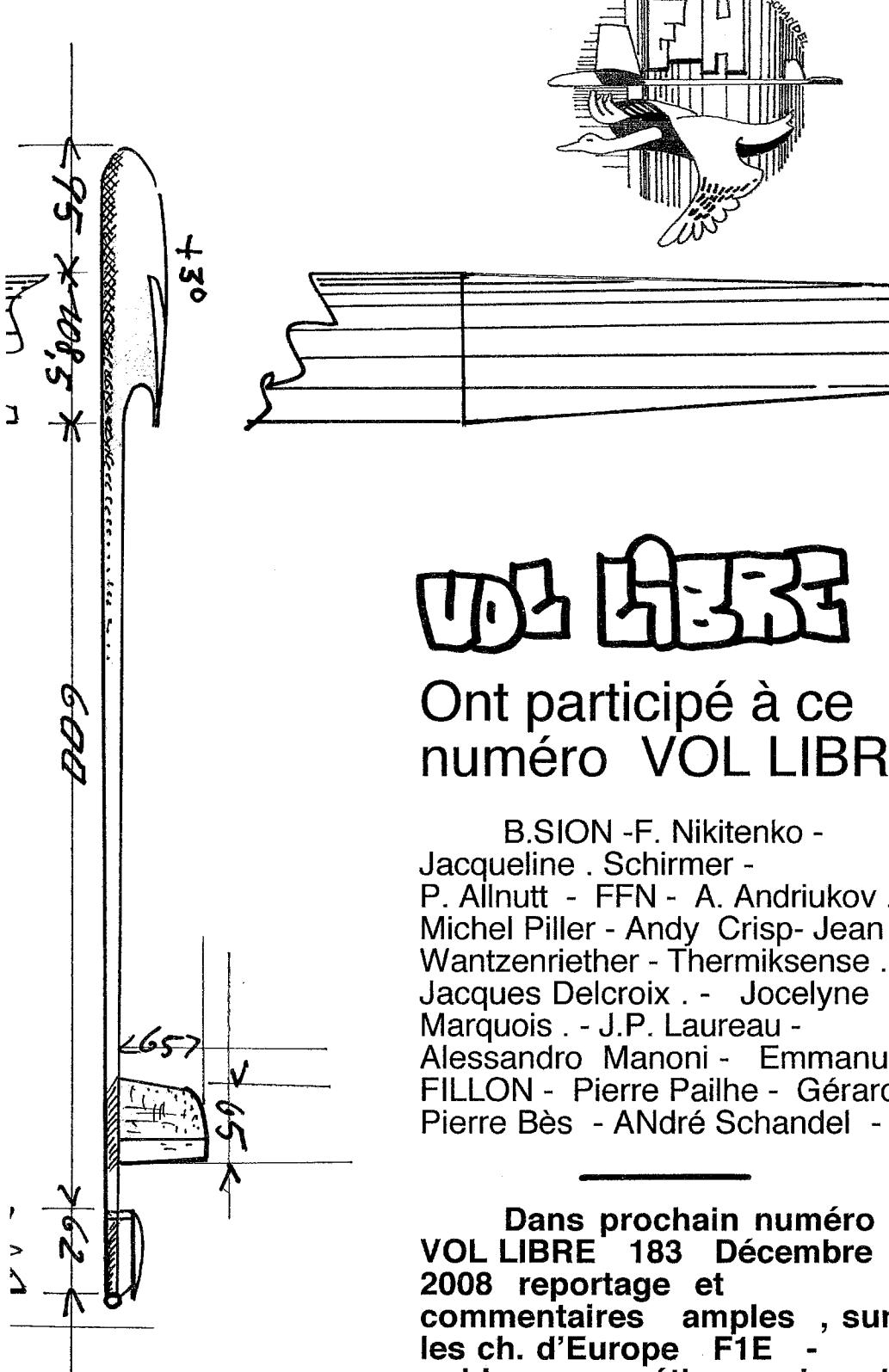
A Denver on voit aussi les plus catastrophiques descendances... un moto Rossi .21B arrivant à 170 m en 9 secondes, et par terre en moins de 80 s. Il est bien plus utile d'en connaître un bout sur l'aérodynamique que d'avoir un taxi super. [Don]

.... Voir aussi Vol Libre n° 19 une étude complète de Arthur Schaeffler, 1963 (NDT)

CHAMPION R.F.A. 2007



DESSIN A. SCHANDEL D'APRES "THERMIKSENSE" 4
ECHELLES 1/5 ET 1/1



VOL LIBRE

Ont participé à ce
numéro VOL LIBRE

B.SION -F. Nikitenko -
Jacqueline . Schirmer -
P. Allnutt - FFN - A. Andriukov .
Michel Piller - Andy Crisp- Jean
Wantzenriether - Thermiksense . -
Jacques Delcroix . - Jocelyne
Marquois . - J.P. Laureau -
Alessandro Manoni - Emmanuel
FILLON - Pierre Pailhe - Gérard
Pierre Bès - ANDré Schandel -

Dans prochain numéro
VOL LIBRE 183 Décembre
2008 reportage et
commentaires amples , sur
les ch. d'Europe F1E -
guidage magnétique - dans la
Rhön . **EQUIPE DE**
FRANCE
CHAMPIONNE
D'EUROPE .

"F1L"? QU'EST CE QUE C'EST?

Voilà quelque temps me semble-t-il, que je n'ai pas trouvé de plan de vol libre d'intérieur "durée" (les autres catégories : micro 35, et F1D Beginner + F.D) dans ces colonnes, je ne parle des plans de peanut's et en particulier de la "mine" des plans dessinés par Emmanuel FILLON... Simple! Personne n'envoie plus rien. En tant que modéliste vol libre pratiquant en extérieur et en intérieur et après deux jours exceptionnels passés au velodrome de Bordeaux je me sens comme un devoir de reprendre ce qui fut comme une sorte d'habitude... Maintenant si des plans sont dessinés ils sont adressés à l'excellent bulletin créé par Edmond ROCH, maintenant repris par Jacques CARTIGNY... publicité gratuite : Jacques CARTIGNY, 270 RUE de VAUGIRARD 75015 PARIS "les cahiers du CERVIA" 4 bulletins par an pour la somme de 20 EUROS (chèque à libeller au nom de Jacques CARTIGNY).

Il est capital que cesse l'ignorance totale entre vol libre d'intérieur et d'extérieur. Je me souviens de la cérémonie de clôture à DELME dans le gymnase où j'avais avec moi un petit "machin" d'une vingtaine de centimètres et qqs centigrammes qui a tenu les jeunes et les moins jeunes en haleine quand il partait accroché à l'hélice avant de retrouver une assiette de vol qui le faisait grimper jusqu'au plafond où, même, il lui est arrivé de se coincer deux fois dans les poutrelles (certains n'avaient pas compris pourquoi j'étais venu aussi avec une canne à pêche).

Depuis plus de vingt ans, j'ai un faible pour cette catégorie réputée facile à construire (Easy build, c'était le surnom de la formule venue des Etats Unis aussi appelée EZBar avant de devenir F1L). Inconvénient : pas le moindre haubanage, pas le moindre raidisseur... donc un appareil particulièrement souple. À la limite, la poutre supportant le "moteur" peut, à plein remontage se tordre de façon irrémédiable et rendre tout vol impossible. Le bois de la mémoire, il faut changer la poutre. Le départ est souvent pour le moins incertain tant que centrage et angles idéaux n'ont pas été trouvés et je n'ai pas parlé de l'hélice : diamètre et pas, ni de l'échappau : 36 cm peuvent être plus efficaces que 40 pour une même section : meilleur couple plus longtemps, le modèle pourra se poser au dernier tour alors qu'avec l'échappau plus long (et plus lourd) le modèle se posera plus tôt et avec une multitude de tours inexploités.

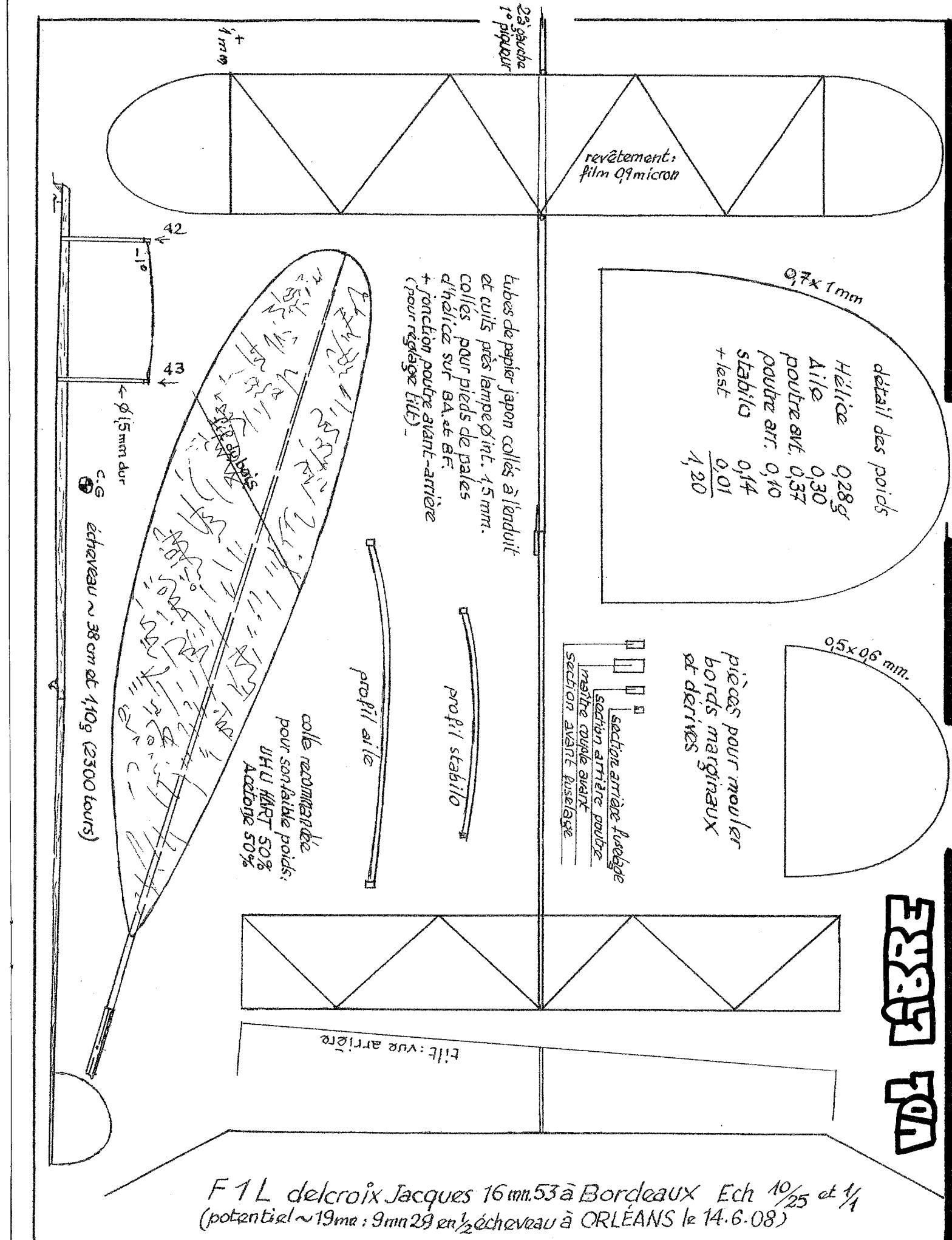
La multiplicité et la complexité de ces variables ne doit pas forcément vous décourager. Avant d'être un encouragement à pratiquer ces catégories, ce papier souhaite vous éclairer sur ce qui pour vous peut paraître tout à fait hermétique. Je vous détaillerai cependant quelques "détics" de la formule : ① préparer B.A et B.F. dégrassifs - par exemple 1,5mm au carré au centre d'minusant à 0,8x0,8 à la cassure du dièdre ② même chose pour le stabilo en plus fin encore ③ affiner le balsa (quarter grain de préférence déjà trouvé(?)) dans du 7/10 plume jusqu'à voir à travers, après ponçage doux et soigné, les gros caractères du journal ④ concernant les poutres, trouver (ça existe) du balsa léger et raide, peut-être au milieu d'une planche! J'ai personnellement dû raccourcir la poutre arrière de mon F1L car elle était trop souple. Appreciation du très distingué Edmond ROCH : "Jacques, on dirait que ton modèle pratique la masturbation permanente! Pendant que j'en suis aux "indiscrétions", je vais en rajouter! Il manquait au moins deux figures reconnues et performantes dans cette catégorie à Bordeaux qui pourront sans difficultés se reconnaître. Les intéressés ont tout simplement refusé de présenter leur licence à leur médecin pour qu'il y appose Tampon et Visa. Je ne comprends pas... comment, par ce refus, se priver de pouvoir faire voler ses modèles sous 37 mètres de plafond à Bordeaux? Nous ne sommes déjà pas très nombreux à pratiquer et à nous déplacer, alors si de plus nous nous laissons séduire par de tels arguments, nous allons dans le mur et certaines catégories vont à coup sûr disparaître..."

Vous avez mis à peu près cinq minutes pour lire ce texte, trois fois moins de temps que les vols de mon modèle à Bordeaux. Pour cinq minutes, il vous suffit de construire un "TRAPEZE" (volant bien sûr) sans doute paru ici comme le MACH 5 10-3. Le premier est le modèle d'initiation et de démonstration idéal, le second s'est déjà taillé un beau palmarès en cadet et junior avec des vols à 10, 11 et 12 mn construit à plus d'1,8 la règle pour cadets et juniors. A signaler que le même plan a servi à Michel PILLER, construit à environ 0,9 g pour dépasser les 19 minutes!

J. delcroix, 41 Allée du Coudray, 45160 OLIVET

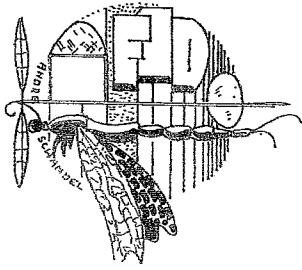
J. Delcroix

11194

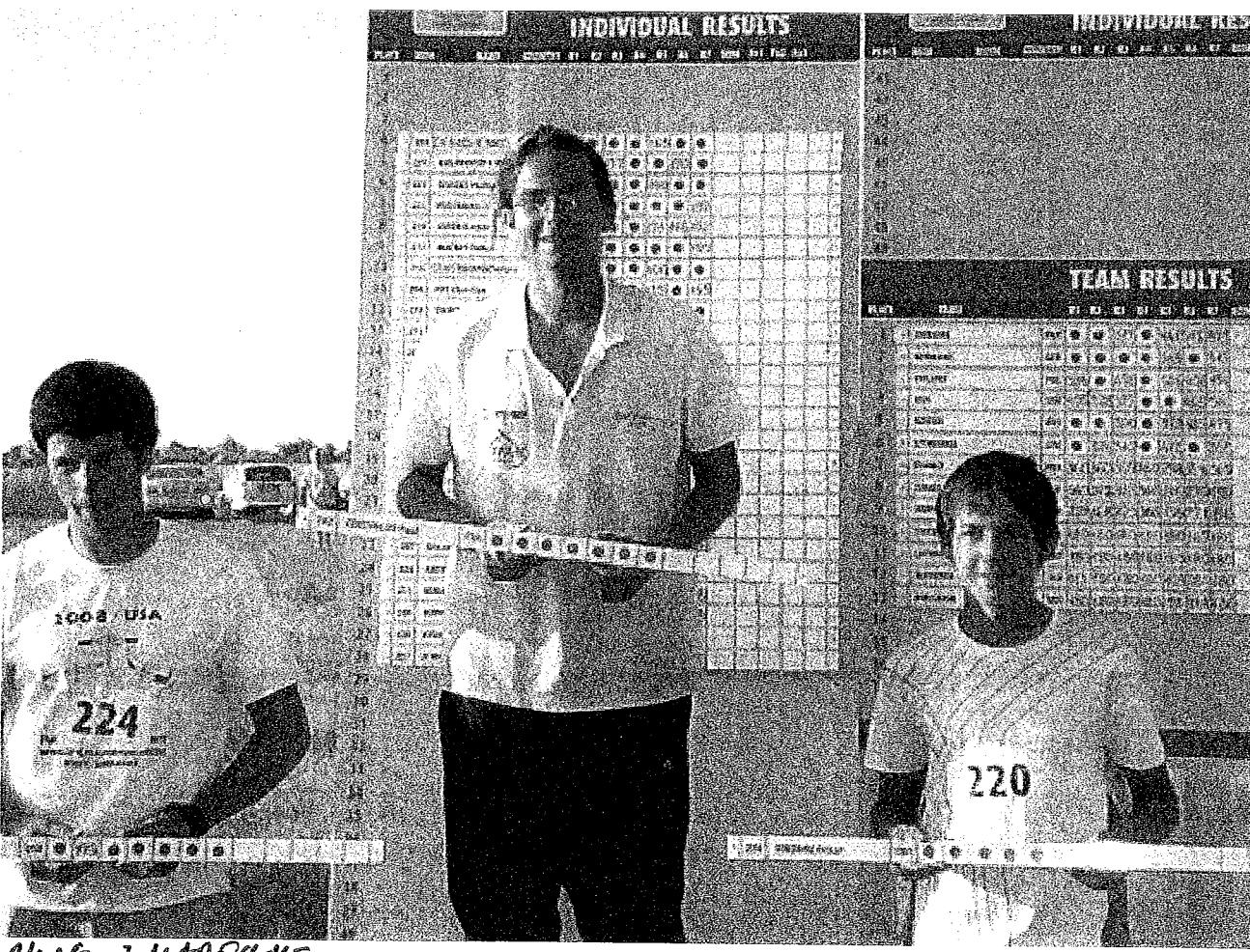


F1L delcroix Jacques 16 mn.53 à Bordeaux Ech 10/25 et 1/1 (potentiel ~19 mn : 9 mn 29 en 1/2 échappau à ORLÉANS le 14.6.08)

11195



KIEV 2008 SUR LE PODIUM



11196

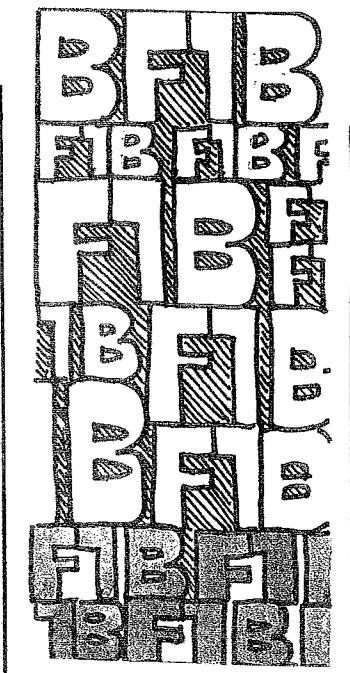


PHOTO A. SCHANDALIS -

PAUL COURTEAU

Jeudi 31 juillet 2008, 18h10 précises...

DringDring au téléphone... Tiens, C'est Alain (Roux)... Oh Oh, me dis-je, nous sommes en période de championnats du Monde juniors (jour des Wakes), à Kiev (où nous aurions dû aller en 1994), et je ne vois qu'une (bonne) raison pour qu'Alain m'appelle de la sorte...

... La dépêche, laconique, n'est pas encore sèche... "Paul est Champion du Monde".

L'ex chef d'équipe que je suis sent soudain un frisson monter en lui... Bien sûr que le premier réflexe c'est... "YOUPIIIIIII, COCORICO, WOOUAHHHHHHH" à tout rompre... mais pas d'effacement, gardons le contrôle de nos effusions. De toute façon, les clients du Leclerc du coin où je me trouve ne comprendraient pas !

Je redépose sur le champ mes courses pas encore payées et je file chez Jacques Delcroix à qui je ne résiste pas d'annoncer la nouvelle. C'est à moins d'un kilomètre. Il voulait avec Paul une relation quasi fusionnelle (et je sais ce que cela signifie !). Il avait été à ses débuts membre de notre club d'Orléans pendant trois ans et l'avait quitté suite à un déménagement, intégrant d'office comme passionné du caout' le VL Moncontourais, club dans lequel il fait une brillante carrière. Jacques, un peu éberlué pendant quelques secondes me lâche "J'ai tout de suite vu que c'était un bon" ! Jacques, je sais que ce soir là tu étais un homme heureux !!!

... Mais très franchement, peut-on s'étonner de tout cela ? Paul n'a fait de cesse de montrer ses qualités et son expérience croissante, que ce soit en indoor ou à l'extérieur. Témoin son titre de champion de France F1B 2007, sa troisième place en 2006 aux mêmes championnats du monde, prémisses de ce qui vient d'arriver. LE TRAVAIL PAYE, un point c'est tout ! que ce soit à titre individuel ou collectif. Et pis c'est bien ainsi, NA !

Et puis, toute magnifique et difficile qu'ait été cette victoire, elle ne doit pas faire oublier les autres, Émeline Marquois, Samuel Machefert à seulement 14 secondes du Podium en F1A et ses coéquipiers Édouard et Valentin, ainsi que tous les autres qui, de près ou de loin, ont à un moment ou à un autre concouru à ces résultats... C'est un beau travail d'équipe, bravo à tous. La nuit a dû être courte. J'ai raté ça... J'aurais aimé être avec vous pour vivre ces instants. J'étais partant mais il n'en a rien été, notre jeune Orléanais ayant décliné la sélection... Dommage car, que l'on soit patriote ou non, je ne connais personne qui puisse contenir son émotion lorsque l'on envoie la Marseillaise pour une première marche de podium, ou qui puisse se retenir d'en fredonner les paroles !

Pour autant que je sache, le seul Français champion du Monde Wakefield, était Emmanuel Fillon... c'était en 1937 en Angleterre. Soixante et onze ans après, il en a deux, enfin ! faudra fêter ça !

Je ne sais pas pourquoi, un pressentiment peut-être, j'attendais les résultats de ce championnat pour boucler le papier qui suit... Vous allez comprendre pourquoi cela revêt pour moi beaucoup d'importance... et pour maintenant d'autres aussi, vous allez voir.

Allez, couché les poils des bras... Et ça va pas êt' facile ! À nous donc...

— MICHEL PILLER. —

11197

FIBF JUNIORS

F1A

1	Guy Zach	ISR	1260	+300	+297
2	Tomas Slokar	SLO	1260	+300	+294
3	Timothy Barron	USA	1260	+300	+254
4	Samuel Machefer	FRA	1260	+300	+240
5	Dmitriy Grushkovskyy	UKR	1260	+300	+225
6	Henrik Kulcsar	HUN	1260	+300	+218
7	Rok Siftar	SLO	1260	+300	+191
8	Petr Svoboda	CZE	1260	+300	+183
9	Kyle Jones	USA	1260	+231	
10	Egor Parkhaev	RUS	1260	+215	
11	Janar Sell	EST	1260	+183	
12	Johannes Seren	GER	1260	+170	
13	Martin Bohus	SVK	1260	+145	
14	Alim Naloev	RUS	1260		
15	Ambroz Vrtovec	SLO	1260		
16	Mikk-Kaspar Vahtra	EST	180	177	180
17	Oliver Cai	USA	180	180	180
18	Marek Jurina	CZE	180	164	180
19	Przemyslaw Gumienny	POL	157	180	180
20	Kamil Baran	SVK	180	180	180
21	Alexander Sychev	UKR	180	180	180
22	Janis Zarins	LAT	180	180	180
23	Aurimas Bernotas	LTU	180	180	180
24	Norbert Wolf	HUN	180	108	180
25	Jozef Rogovsky	SVK	180	99	180
26	Denis Sinsky	RUS	180	180	180
27	Edouard Gaide	FRA	180	180	180
28	Paulius Budovas	LTU	180	135	180
29	Willi Herwig	GER	180	78	180
30	Tomasz Drodzinski	POL	180	180	180
31	Alexey Sahno	UKR	69	180	180
32	Oskar Bolko	POL	180	81	180
33	Tamas Horvath	HUN	180	180	109
34	Penttila Topi	FIN	180	180	47
35	Roei Miron	ISR	180	180	180
36	Matan Amar	ISR	180	40	180
37	Emilis Zilinskas	LTU	180	180	180
38	Andris Plume	LAT	180	180	147
39	Jurijs Rubenciks	LAT	180	180	3
40	Martin Lietz	GER	31	180	180
41	Tereza Vosejkova	CZE	180	180	115
42	Mikael Henriksson	FIN	180	37	69
43	Valentia Maussion	FRA	180	78	96
44	Nikolay Bardarov	BUL	180	29	77
45	Gi Lee Hyung	KOR	76	91	69
	Number of maximums		41	32	38
	Number of full scores		41	29	26

F1A Team Results					
Country	Abbrev	Total	Round-by-round team place	Team member place	
1 Slovenia	SLO	3780	1 1 1 1 1 1	2 7 15	
2 USA	USA	3773	1 1 1 1 1 2	3 9 17	
3 Russia	RUS	3698	1 1 1 1 5 4	10 15 26	
4 Slovakia	SVK	3650	1 7 5 4 3 5	13 20 25	
5 Ukraine	UKR	3619	12 9 7 6 6 5	5 21 31	
6 Hungary	HUN	3567	1 6 11 10 8 7	6 23 33	
7 Poland	POL	3520	11 11 9 8 7 10	19 30 32	
8 Czech Republic	CZE	3519	1 5 5 4 3 3	8 18 41	
9 Israel	ISR	3458	1 12 10 9 9 9	1 35 36	
10 Lithuania	LTU	3443	1 10 8 7 10 8	23 28 37	
11 Germany	GER	3442	13 13 13 12 11 11	12 29 39	
12 France	FRA	3398	1 8 12 11 11 12	4 27 43	
13 Latvia	LAT	3286	1 1 4 13 13 12	22 38 39	
14 Estonia	EST	2517	14 14 14 14 14 14	11 16	
15 Finland	FIN	2109	14 15 15 15 15 15	34 42	
16 Bulgaria	BUL	870	16 16 16 16 16 16	44	
17 Korea	KOR	633	17 17 17 17 17 17	45	

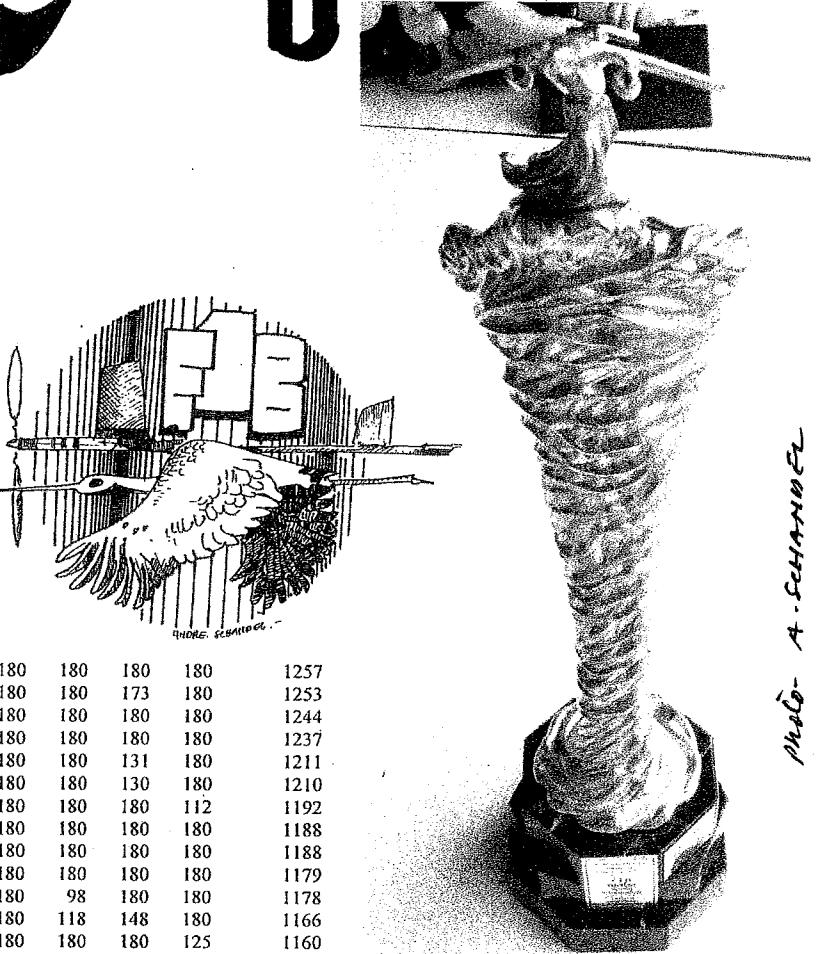


Photo: A. Schmitz

LA COUPE
DU MONDE
KIEV

UKRAINE

2008

FIBF
FIBF

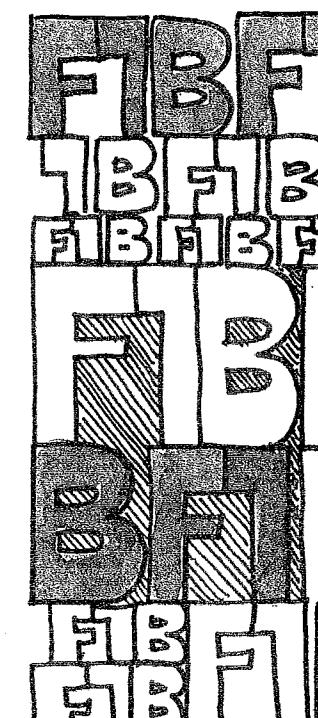
11198

F1B

1	Paul Coutineau	FRA	180	180	180	180	180	180	1260
2	Evan Simon	USA	180	179	180	180	180	180	1259
3	Oskar Findahl	SWE	180	180	180	180	167	180	1247
4	Romans Demchenko	LAT	180	180	180	180	163	180	1243
5	Alexander Kulakovskyy	UKR	180	180	157	180	170	180	1227
6	Phillip Seifert	GER	180	180	180	140	180	180	1220
7	Nikita Plis	UKR	180	180	180	180	171	180	1217
8	Kacper Osyda	POL	180	180	180	180	146	172	1209
9	Tomas Mackus	LTU	180	180	180	180	180	105	1185
10	Sergey Serebrianik	RUS	180	180	180	100	180	180	1180
11	Christian Fux	GER	180	180	180	125	180	155	1180
12	Ilia Smirnov	RUS	180	180	140	180	122	180	1162
13	Bartlomiej Skibicki	POL	156	180	180	175	110	180	1161
14	Daniel Seifert	GER	180	180	180	80	180	180	1160
15	John Slokar	USA	180	180	102	180	153	180	1155
16	Aleksandra Warakomska	POL	180	180	110	180	180	142	1152
17	Sergey Popov	UKR	180	180	180	81	165	180	1146
18	Emeline Marquois	FRA	180	180	129	180	118	174	1141
19	Tomaz Slokar	SLO	113	180	180	103	180	180	1116
20	Benediktas Rukas	LTU	180	161	104	180	180	128	1113
21	Paul Coutineau	RUS	180	180	180	99	180	113	1112
22	Maryana Savova	BUL	180	180	180	98	114	180	1112
23	Hadar Golani	ISR	180	163	152	180	113	180	1078
24	Michelle Radzunas	USA	135	169	97	180	180	132	1044
25	Tadas Mikalauskas	LTU	180	180	58	180	52	180	948
26	Amit Kupferschmid	ISR	180	180	180	103	90	90	941
27	Jun Park Hyung	KOR	49	161	180	180	23	97	38
28	Won Jeong Ji	KOR	180	7	45	180	133	124	43
	Number of maximums		24	22	18	28	11	15	15
	Number of full scores		24	20	14	14	4	3	1



POL
PAUL
COUTINEAU



11199

50 GÉLÉNIE MERQUOIS

Championnats du monde Juniors Vol Libre à KIEV UKRAINE

Le jeudi 24 juillet, comme prévu, le rassemblement de toute l'équipe a eu lieu à 9h à Roissy. Embarquement à 11h55 sans difficultés, voyage agréable malgré quelques turbulences qui n'auront pas manquées de marquer celles ou ceux qui n'avaient jamais pris l'avion.

Arrivés à 16h30 (1h de décalage avec la France) à Kiev avec une température de 35° (chaud et orageux), Victor Stamov, organisateur ukrainien, nous attendait comme prévu. Avec lui, recherche des véhicules de location avec des formalités administratives plutôt très longues. 1h30 après, (ouf !) réception des voitures et chargement des bagages et des caisses et enfin c'est le départ pour l'hôtel Prolisok de l'autre côté de Kiev à 61,2km. Il fallait traverser Kiev (il était 18h environ), mais grâce à une vue aérienne de la région préparée en France avec une route tracée par Google Earth (comme si on l'avait déjà fait), on a pu faire ce 1^{er} trajet de plus de 60km en Ukraine sans une faille (merci Michel M.).

Il est à noter, que si le langage de l'anglais peut sembler très important pour certains, avec un peu de bon sens, on arrive assez facilement à se faire comprendre ou à comprendre son interlocuteur.

Arrivés à l'hôtel (il est 19h20), là encore, Victor Stamov nous prend en charge et nous installe dans l'hôtel (merci Victor, il est partout !). Une fin de journée sans surprise, ou tout le monde attendait le repas avant un bon lit. On ne peut regretter que la justesse des repas en quantité et en manque de fromage et de dessert (un peu juste pour nos jeunes juniors et pour les moins jeunes aussi). La nuit fut bonne et réparatrice.

Le vendredi matin, réveil à 7h, mais le vent, déjà fort, a permis un petit déjeuner tranquille. 8h15, départ pour la découverte du terrain de vol situé à 43km de l'hôtel. Là encore, pas de panique, pas de carte routière mais toujours avec les vues aériennes de Google Earth, le trajet a été facile. Découverte du terrain, beau terrain pour du vol libre, imaginez des jachères à pertes de vue sur 360°. Le vent est assez fort mais l'entraînement sera quand même de rigueur jusqu'à 14h. L'après midi, le vent devenu très fort a permis à l'équipe de France et ses responsables d'organiser cette grande semaine sportive très importante (pour tout le monde). Rentrée à l'hôtel et prise du dîner, mais là encore et ce sera comme ça toute la semaine, bonne nourriture mais en très faible quantité (obligation d'acheter un complément).

Le Samedi 26, c'était le concours inter F1B avec nos 2 juniors (malheureusement pas trois), Paul, Emeline et 2 seniors, Gérard M et Michel M. Bonne journée, beaucoup de vent (20km/h avec rafales de 28km/h) mais une bonne équipe récupération, digne de ce nom. Cette journée aura permis de découvrir notamment la météo locale. L'entente a été parfaite au sein de toute l'équipe.

Le Dimanche 27, au tour des F1A avec ses 3 juniors (ce coup-ci ils sont bien 3) avec 1 senior, Fabien, Bertrand ayant choisi de manager plutôt que de voler.

5h, départ pour le terrain, à 7h, le vent soufflait déjà à 18km/h, à 9h, 20km/h, 10h 30km/h et à 11h on dépassait les 30km/h avec des rafales à 49km/h. Les organisateurs du concours décident de stopper la compétition au 4^{ème} vol. Gérard et Bertrand avaient déjà décidé d'arrêter de faire voler les juniors.

Vers 16h, reprise des vols, et pour 2 rounds. Malgré que le vent soit encore très fort, Fabien essaie de continuer mais abandonne assez vite à cause du vent. Edouard veut voler, réussit son vol mais son planeur est perdu de vue à plus de 4km. Tout le monde part à la recherche, mais en fin de soirée (la nuit tombe vite), on abandonne et tout le monde rentre à l'hôtel pour un grand repos bien mérité.

Lundi 28, le beau temps est installé et le vent parti (en France probablement !). Fabien et Samuel décident de partir seuls à la recherche du planeur d'Edouard qui, lui, restera avec ses coéquipiers pour s'entraîner. GPS, talkies, boussole, antennes directionnelles accompagneront nos 2 chercheurs. Vers 11h, bonne nouvelle, le planeur d'Edouard est retrouvé et, cerise sur le gâteau, en très bon état (bravo Fabien et Samuel). Très bonne journée d'entraînement, efficace et idéale pour donner quelques coups de tournevis aussi bien en F1B qu'en F1A.

Après une bonne douche méritée, vers 19h, ce fut la cérémonie d'ouverture des championnats du monde. Contrairement aux habitudes des pays de l'est qui ne font aucun effort (cérémonie généralement bâclée), c'était une cérémonie d'ouverture digne de ce nom.

Mardi 29, lever très tôt et entraînement jusqu'à 10h, ensuite contrôle des modèles. A noter aucune remarque des contrôleurs.

Mercredi 30, journée de championnat en F1A avec un 1^{er} round à 9h. Arrivée de l'équipe sur le terrain à 7h30. Un temps idéal, ciel bleu et vent très faible.

Le chef d'équipe, Gérard Marquois et son adjoint, Bertrand Moriceau, décident, d'un commun accord avec les 3 juniors planeuristes, de jouer l'efficacité. Ils préfèrent attendre un moment très bon pour larguer rapidement plutôt que de tourner trop longtemps et risquer un faut départ. Le 1^{er} round confortera cette décision, maxi pour tous. Au 2^{ème} round, même scénario, mais faute de bulle, Valentin ne fera que 78.. 3^{ème} round, même météo, 2 maxi et valentin, par un largage moyen, fera 96. Le 4^{ème} round, la bulle pour tous (3 beaux vols). Au 5^{ème} round, c'est Edouard qui loupe, avec seulement 118. Samuel, lui, est toujours au plein, malgré quelques figures fantaisistes au largage. Le 6^{ème} round, toute l'attention est portée sur Samuel (eh oui !), il faut s'appliquer. Son vol ressemble aux vols précédents mais il reste au plein. Valentin et Edouard, feront respectivement 78 et 148. Arrive le dernier round, et pour Samuel, il ne faut pas le louper. Il part presque tout de suite du début du round et fera son maxi. C'est gagné, mais ils seront 15 au fly-off.

Le 1^{er} fly-off est programmé à 19h avec le maxi à 5mn. Pendant l'heure et demie d'attente, avec l'aide de Fabien et Samuel C, l'équipe décide de prendre son grand taxi et ce sera une bonne décision car Samuel M fera ses 5mn (et avec un bon largage).

Le 2^{ème} fly-off est prévu à 19h45, ce sera plus dur, la nuit et la fraîcheur arrivent à grands pas. Samuel, après avoir bien tourné et très bien largué, fera 240s. Il ne lui manque que 15 secondes pour monter sur la 3^{ème} marche du podium (dommage mais bien joué quand même). C'est tout de même un bon résultat pour cette jeune équipe planeuriste qui n'avait encore jamais participé à une telle compétition.

Jeudi 31, journée des F1B, les 2 juniors, Paul C et Emeline M, ne pouvaient, hélas, ne jouer que la place individuelle, faute de 3^{ème} compétiteur.

Arrivés tôt le matin pour tester le temps, même temps que la veille mais avec un vent un peu plus fort. L'expérience des 2 juniors, acquise lors des dernières années en grands championnats, a permis de libérer le chef (Gérard M) qui a pu se concentrer sur la recherche de la bulle en observant continuellement la météo. Les 2 premiers rounds confirmeront cette expérience. Au 3^{ème} round, Emeline, malgré un très bon lancer, ne fera que 129, du principalement à une défaillance du modèle lors de la montée (décision immédiate de changer d'appareil au round suivant).

Au 5^{ème} round, Emeline ne fera que 118 après une belle montée, la bulle s'étant dissoute, tout les modèles partis en même temps se retrouvent à terre très rapidement. Paul, lui, continue à accumuler les maxis, mais des vols avec des planés douteux obligent l'équipe de récupération (tous, compétiteurs, supporters) de « mouliner » sous le modèle pour le remettre dans une autre bulle. Le 6^{ème} round se passe bien.

Le dernier round, (Paul ne le savait pas), 3 seulement étaient au plein et il était dedans (mais bouche cousue). Par 2 fois, il explosera son moteur sur la ligne de départ et l'obligea même à changer de modèle. Ouf, revenu sur la ligne avec un nouveau modèle remonté, alors qu'il ne reste que 30mn et qu'Emeline n'a pas encore volé, Paul part et dans une belle bulle. Aux 180s annoncées par le chrono, c'est la joie, Paul est au plein et sur le podium (on ne sait pas encore qu'il est champion).

Il reste 7mn pour faire voler Emeline. Très vite prête, elle arrive à son plot de départ et 5mn reste pour partir. Un bon moment s'annonce, Emeline lâche et fera le maxi.

On apprend très rapidement que Paul est le seul à être au plein, donc il devient le nouveau champion du monde junior 2008 F1B. Paul ne le sait toujours pas, étant parti sous son modèle. Quand toute l'équipe se retrouve, c'est l'explosion de joie, Paul est bien champion du monde. Quel moment d'émotion !

Si un 3^{ème} compétiteur junior F1B eut été présent, et avec un résultat moyen, on aurait pu prétendre à une place sur le podium par équipe. On ne peut que regretter cette absence alors que des propositions sérieuses avaient été émises.

La fin du séjour a été marquée par la fête (eh oui) et une cérémonie de clôture très bien organisée, où, enfin, on a pu entendre une marseillaise et une belle marseillaise.

C'est probablement la finalisation de plusieurs années de formation de juniors en F1B au sein du club du Vol Libre Moncontourais. On pense notamment à Benjamin M, Stephen J, Léa M, Didier M qui ne sont jamais montés sur un podium en individuel (simplement par manque du zeste de chance). A noter quand même qu'ils sont montés sur la 2^{ème} marche en Allemagne et la 3^{ème} marche en Slovaquie mais au classement par équipe. Aujourd'hui, on espère que beaucoup d'autres juniors, wackeux ou planeuristes, atteindront cette marche suprême pour dire, qu'en France, on a des juniors qui en veulent pour devenir champion du monde. Le Vol Libre Moncontourais, lui, continuera de former des jeunes au vol libre, dans cette optique là, mais aussi pour pérenniser le vol libre.



EQUIPE DE FRANCE JUNIORS AU COMPLET A KIEV. -
F1A. - SAMUEL MACHEFERT - EDOUARD GAIDE - VALENTIN MAUSSION. -
F1B - PAUL COUTINEAU - EMELINE MARQUOIS -
DEUX CHEFS - GÉRARD MARQUOIS - BERTRAND MORICEAU -

Le titre de champion du monde Junior en F1B, remporté par Paul Coutineau, est un fleuron pour les modélistes français en Vol libre. Rappelons que le dernier titre ch. du Monde F1B fut remporté par le regretté E. Fillon avant la deuxième guerre mondialeet à l'époque, ce n'était point un ch. de Monde mais la coupe Wakefield.

Le fait que Paul soit un ancien d'Orléans et de Jacques DELCROIX - une récompense pour lui - maintenant transféré à Moncontour actuel centre de gravité de la catégorie, n'est pas étranger à sa réussite.

Les résultats, dans la constance, obtenus lors de rencontres internationales confirment les qualités de Paul Coutineau, et

pour lui l'avenir semble assuré, nous aimerions que d'autres suivent ses traces ... jeunes.

FAI Junior World Championship Indoor class F1D

1	Justin Young	USA	33.24*	32.50+	29.03	32.13	17.13	31.02	66.14
2	Timothy Chang	USA	27.17	15.38	30.19+	0.00	30.40*	15.09	60.59
3	Gabriela Kaplanova	CZE	26.44	29.38+	25.32	29.24	27.46	29.45*	59.23
4	Szymon Goralczyk	POL	24.27	25.20	28.28+	29.39*	25.44	27.33	58.07
5	Ciprian Pascu	ROU	25.14	2.33	26.02	27.26+	26.31	27.57*	55.23
6	Petr Klimes	CZE	9.49	22.57+	22.03	21.37	21.01	28.52*	51.49
7	Hugo Marillier	FRA	25.11*	22.54	23.04	15.23	23.39	24.46*	49.57
8	Attila Seprodi	ROU	0.00	22.18	23.21	21.11	23.46+	25.37*	49.23
9	Robert Horak	CZE	23.54	24.48*	23.54	23.52	20.04	24.28*	49.16
10	Krzysztof Muras	POL	20.42	22.54	23.31+	25.20*	22.54	8.48	48.51
11	Tomasz Demidowicz	POL	21.37	23.50+	23.17	23.35	24.33*	23.26	48.23
12	Martynas Salkauskas	LTU	23.27+	23.17	22.26	23.53*	12.59	6.33	47.20
13	Cosmin Dediluc	ROU	0.00	23.12	23.17+	23.45*	20.43	0.00	47.02
14	Jonas Deveikis	LTU	16.33	9.46	22.32+	24.02*	21.40	8.44	46.34
15	Jean Trautsohl	FRA	6.06	22.41+	14.04	21.29	21.33	23.30*	46.11
16	Lucas Marillier	FRA	21.32	21.31	22.06+	21.48	22.33*	6.09	44.39
17	Simas Laurikenas	LTU	13.19	13.07	5.24	21.13+	0.00	22.34*	43.47
No. of best flights in each round			2	1	0	5	3	6	
No. of 2nd best flights in each round			1	5	6	2	1	2	
No. of scoring flights in each round			3	6	6	7	4	8	
No. flights exceeding 20 min			11	13	15	15	14	11	79
No. flights exceeding 25 min			5	3	5	5	4	6	28
No. flights exceeding 30 min			1	1	1	1	1	1	6

Junior Team results

Country	Abbrev	Total	Round-by-round places
1. Czech Republic	CZE	160.28	3 2 1 2 2 1
2. Poland	POL	155.21	1 1 2 1 1 2
3. Romania	ROU	151.48	6 6 3 3 3 3
4. France	FRA	140.47	5 3 4 4 4 4
5. Lithuania	LTU	137.41	4 5 6 5 5 5
6. USA	USA	127.13	2 4 5 6 6 6

FAI World Championship Indoor class F1D

1	Ivan Treger	SVK	34.31	36.23*	35.00	32.09	34.16	35.25+	71.48
2	Lutz Schramm	GER	36.18*	34.42	9.36	29.44	33.27	35.01*	71.19
3	John Kagan	USA	34.27	34.15	35.38*	35.15+	18.04	34.01	70.53
4	James Richmond	USA	34.56*	10.17	19.55	14.22	33.10+	32.42	68.06
5	Doug Schaefer	USA	1.13	32.19	31.44	34.24*	32.32	33.30+	67.54
6	Aurel Popa	ROU	31.30	31.55	33.05+	30.27	31.18	34.01*	67.06
7	Lawrence Cailliau	W/C	15.57	34.06*	5.50	29.33	31.31	32.20+	66.26
8	Derek Richards	GBR	24.11	30.30	32.38+	33.27*	30.38	32.12	66.05
9	Dider Barberis	FRA	32.30+	22.27	33.16*	29.11	29.16	28.03	65.46
10	Dezso Orsovai	HUN	33.03*	32.33	0.00	0.00	32.35+	10.54	65.38
11	Mark Benns	GBR	29.43	31.56+	33.17*	31.18	30.15	31.15	65.13
12	Andras Recs	HUN	31.05	31.30	8.06	31.41+	32.49*	15.49	64.30
13	Corneliu Mangalea	ROU	30.34	32.47*	30.56+	7.35	27.14	28.42	63.43
14	Robin Bailey	GBR	13.27	30.57	31.06+	32.28*	27.50	6.11	63.34
15	Tomasz Momot	POL	24.01	27.48	28.44	31.21+	0.49	32.06*	63.27
16	Uwe Bundesen	GER	27.42	0.00	28.49	31.38*	29.47	31.28+	63.06
17	Slobodan Midic	SRB	28.16	18.06	30.51+	31.00*	30.25	30.44	61.51
18	Edvard Ciapala	POL	27.33	30.08+	29.58	29.19	26.34	30.39*	60.47
19	Zoltan Sukosd	HUN	30.16+	30.23*	0.00	0.00	0.00	0.00	60.39
20	Robert Champion	FRA	19.31	29.16	28.46	30.00+	27.20	30.07*	60.07
21	Mikita Kaplan	CZE	14.25	25.44	0.00	27.38	28.22+	31.25*	59.47
22	Fabio Manieri	ITA	30.06*	26.05	22.22	28.24	28.32+	28.31	58.38
23	Slobodan Milic	SRB	29.12+	11.24	25.01	23.59	29.14*	4.32	58.26
24	Karol Vins, Ing.	SVK	14.54	28.50+	29.31*	15.07	27.13	18.48	58.21
25	Rainer Lotz	SUI	24.14	27.27+	26.01	27.25	28.07*	26.58	55.34
26	Hideyo Enomoto	JPN	26.26	25.47	27.10+	28.00*	25.38	9.15	55.10
27	Thierry Marillier	FRA	25.22	17.08	19.23	26.02	27.12+	27.56*	55.08
28	Dan Amorantei	ROU	24.56	27.43*	27.06+	24.57	10.43	25.00	54.49
29	Klara Kaplanova	CZE	12.34	26.23	27.50*	26.36+	25.21	1.01	54.26
30	Jerzy Markiewicz	POL	25.29	23.30	27.23*	0.00	26.04+	18.57	53.27
31	Ljubomir Radosavljevic	SRB	22.55	25.04	26.50*	22.23	9.40	26.30+	53.20
32	Benito Bertolani	ITA	6.28	18.56	18.05	3.32	26.30*	26.13+	52.43
33	Zdenek Cinert	CZE	24.14	27.28*	24.34	25.01+	20.13	21.30	52.29
34	Rimas Steponenas	LTU	10.22	25.01+	10.54	25.53*	0.00	0.00	50.54
35	Mario Gialanella	ITA	3.41	22.18+	16.12	15.22	26.35*	17.50	48.53
36	Yoshiharu Nakajo	JPN	23.11	19.14	23.07	24.28*	23.15+	19.51	47.43
37	Ernestas Dambrauskas	LTU	20.29+	8.09	18.56	24.10*	0.00	19.54	44.39
38	Okutusugu Sasaki	JPN	21.47	21.34	22.11*	21.07	8.06	22.01+	44.12
No. of best flights in each round			4	6	8	9	5	6	
No. of 2nd best flights in each round			4	6	7	6	7	8	
No. of scoring flights in each round			8	12	15	15	12	14	
No. flights exceeding 25 min			19	26	22	24	28	23	142
No. flights exceeding 30 min			11	14	10	12	11	15	73
No. flights exceeding 35 min			1	1	2	1	0	2	7

Senior Team results

Country	Abbrev	Total	Round-by-round places
1 USA	USA	206.53	7 5 2 2 1 1
2 Great Britain</			

Anfänger - Modell F1H „Käuzchen“, Bau und Test

von Egon Reutlinger

Durch die Empfehlung der Thermiksense erhielt ich einen Baukasten des Herstellers Claus Thiele als Versuchsobjekt. Schon beim Auspacken hatte ich den besten Eindruck.

1. Das Holz war von guter Qualität,
2. die gefrästen Teile sauber und passgenau.
3. Die Teile sind handwerklich gekonnt verarbeitet: z.B. die Randbögen von Höhen- und Seitenleitwerk in Quermaserung, um einen Verzug zu verhindern. Dann die angeleimte Fahne aus Abachi an der Endleiste.

Alles gut durchdacht. Zum Schluss noch die Nasenleiste aus einem Buche-Rundstab:

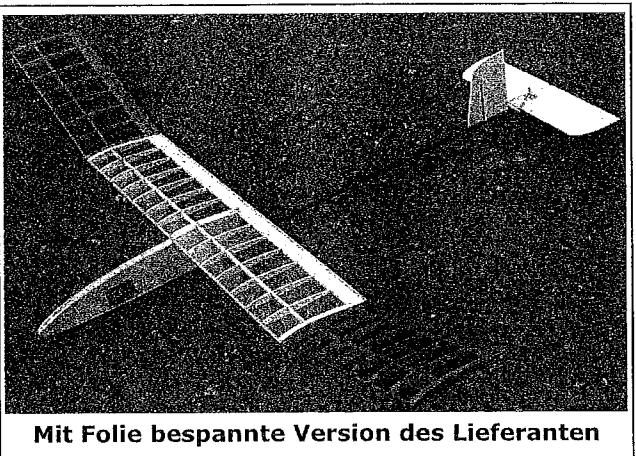
- Stabil gegen Schläge von vorn.
- Das genaue Verschleifen entfällt, was sonst bei noch unerfahrenen jungen Modellfliegern zum Schluss der Werkstattleiter machen muss.
- Das Pendelleitwerk ist ideal für Schüler und Anfänger: Das exakte Einbauen des Scharniers (Gewebestreifen / Röhrchen) entfällt, und man braucht nur ein und denselben Gummi oder Feder für Schlepp und Kurvenflug.

Da alles sauber gelängt und ausgefräst ist, braucht man die Teile nur noch mit feinem Sandpapier verputzen.

Ein gutes Baubrett, darauf lege ich ein großes Millimeterpapier (gab's beim Frühschoppen von W.G.), darüber eine Frischhaltefolie. Nun kann darauf rechtwinklig gebaut werden. Wenn man sich an die Anleitung hält, kann nichts schief gehen.

Nach dem 2. Lackanstrich und dem Auswiegen ging es auf den Platz zum Fliegen. Die ganze Woche Regen und Wind! Endlich Windstille, aber Kaltluft und feuchter Boden. Erster Handstart gerade aus, leicht koplastig. Die Trirmschraube 1 1/2 Umdrehungen hoch, der 2. Start klappte. Noch ein paar Versuche, dann stellte ich das SLW auf Kurve, bis ich einen Kreis mit ca. 20m Radius hatte.

Dann ging es nach meiner harten Methode weiter, wie ich Modelle für Anfänger teste, die noch nicht richtig schleppen können und das Ausbrechen erst zu spät be-



Mit Folie bespannte Version des Lieferanten

merken. Mit leicht nach rechts geneigter Fläche werfe ich nun das Käuzchen wie in Wurfgleiter Manier mit aller Kraft, um zu testen, wie lange es braucht, um nach diesem Ausbrechen wieder in normale Fluglage zu kommen.

Nach ca. 10 solcher Starts versuchte ich den ersten Hochstart an 25 Leine (der Platz ist zu klein). Nach Korrektur des SLW-Ausschlags wegen leichtem Ausbrechen flog das Modell sofort 48 -58 sec bei 10 Hochstarts. Leider wurde es

immer schwerer wegen der Feuchte, und der zweimalige Spannlackanstrich war auch zuwenig.

Meiner Meinung nach fliegt das „Käuzchen“ mit 50m Schnur und trockener Luft zwischen 130 - 150 Sek.

Das Modell ist als Einstieg, oder auch als Werkstatt - Gruppenprojekt nur zu empfehlen, da auch der Preis stimmt.

Modellbau Claus Thiele, Tel. 035955-43269 webmaster @modellbau-thiele.de, www.modellbau-thiele.de

„Käuzchen“, mit Kiefer-Holm oder mit CFK-Rohrholm: 26,30€ (10er Pack: 196.--€), mit Japan-Bespannpapier + 1,20 bzw. +2.--€.

Spannweite 1140mm, Länge 920mm, Masse 250gr.

Crosserfliegen

PLANEUR F1A

1 MOREAU François	FRA	1260	300	420	280			
2 LIMBERGER René	USA	1260	300	420	266			
3 COOPER John	GBR	1260	300	420	265			
4 CROGUENNEC Vincent	FRA	1260	300	420	220			
5 BELLEN Win	NED	1260	300	420	200			
6 TRACHEZ Bernard	FRA	1260	300	235				
7 FUSS Helmut	AUT	1260	300	184				
8 VAN DIJK Maarten	NED	1260	300	157				
9 KOSONOZHIN Mikhail	RUS	1260	266					
10 OLDFIELD David John	GBR	1260	194					
11 MADELIN Gary	GBR	1260	171					
12 VAUCELLES Guillaume	FRA	1260	122					
13 FOUCET Pierre Edouard	FRA	1260	115					
14 RIGAULT Mickaël	FRA	1260	112					
15 JACK Richard	GBR	1260	112					
16 BERNARD Gilles	FRA	1260	95					
17 KREETZ Ivo	NED	180	180	180	180	180	172	1252
18 VAN DE KERKHOF Bram	NED	180	180	163	180	180	180	1243
19 SEREN Daniela	GER	180	169	180	171	180	180	1240
20 VAN ELDIK Antoon	NED	180	180	180	180	160	180	1240
21 MAASSEN Jurgen	NED	176	180	163	180	180	180	1239
22 MARQUOIS Camille	FRA	180	180	180	180	180	153	1233
23 KONGSTAD Karsten	DEN	180	180	180	137	180	180	1217
24 SEREN Paul	GER	180	180	180	136	180	180	1216
25 POURIAS Fabien	FRA	180	180	180	180	135	180	1215
26 NYHEGN Henning	DEN	128	180	180	180	180	180	1208
27 NIELSEN Leif	DEN	180	180	180	180	126	180	1206
28 TRIBE Peter	GBR	180	180	180	116	180	180	1196
29 STOFFELS Horst	GER	180	180	180	104	180	180	1184
30 SCHULZ Dietmar	GER	180	180	180	104	180	180	1184
31 SION Julien	FRA	180	180	103	180	180	180	1183
32 EDGE Christopher	GBR	180	180	180	180	180	100	1180
33 GAL-OR Eyal	ISR	180	170	110	180	180	180	1180
34 VAN WALLENE Allard	NED	180	180	99	180	180	180	1179
35 PARIS Guillaume	FRA	180	180	180	116	180	180	1179
36 BACHMANN Christoph	SUI	180	180	95	180	180	178	1173
37 BRAUD Lionel	FRA	180	180	180	180	180	89	1169
38 VIDEC Ben	GER	180	180	180	85	180	180	1165
39 CANLER Thierry	FRA	180	177	180	180	180	83	1160
40 BREEMAN Cenny	BEL	180	180	153	180	106	180	1159
41 JENSEN Steffen	DEN	180	180	180	72	180	180	1152
42 SEREN David	GER	180	180	124	120	180	180	1144
43 WIJNHOVEN Niels	NED	180	180	180	116	123	180	1139
44 SEREN Matthias	GER	180	180	180	66	180	170	1136
45 BERNARD Boris	FRA	180	154	180	180	80	180	1134
46 COLLEDGE Bill	GBR	180	180	180	54	180	180	1134
47 GODINHO Jean	FRA	180	180	180	106	125	180	1131
48 ECHIVARD Didier	FRA	180	180	180	135	85	180	1120
49 ROSEN Mark	NED	171	180	180	180	146	66	1103
50 CHALLINE Jean Pierre	FRA	180	62	180	180	166	149	1097
51 JACK Alan	GBR	180	180	180	82	107	180	1089
52 CHAUSSEBOURG Pierre	FRA	180	180	150	180	85	131	1086
53 SEREN Johannes	GER	180	180	180	180	180	0	1080
54 CHAMPION Robert	FRA	180	180	66	113	180	180	1079
55 OXAGER Tom	DEN	180	180	180	165	180	0	1065
56 LIMBERGER Siegfried	GER	180	180	180	108	180	160	1063
57 OXAGER Mille	DEN	176	110	180	180	128	107	1061
58 THEVENON Laurent	FRA	180	180	125	180	180	57	1047
59 MORICEAU Bertrand	FRA	180	180	180	46	74	180	1020
60 BARBIER Antoine	FRA	152	180	84	180	180	39	995
61 BOCHET Bernard	FRA	180	180	93	0	180	180	993
62 IMBERT Sébastien	FRA	158	180	44	180	143	128	981
63 KREETZ Ron	NED	180	180	180	131	106	75	974
64 VAN DE VEN Kees	NED	180	180	147	118	180	70	952
65 DRAPEAU Jean Luc	FRA	180	180	120	180	43	45	928
66 JENSEN Esben	DEN	169	137	180	180	132	55	910
67 MARCHAND Antoine	FRA	117	180	85	180	62	81	885
68 BAUTISTA Luis	NED	118	180	180	180	0	0	838
69 BEALES David	GBR	180	114	88	180	180	0	836
70 BOCHET Alain	FRA	180	180	127	74	0	180	827



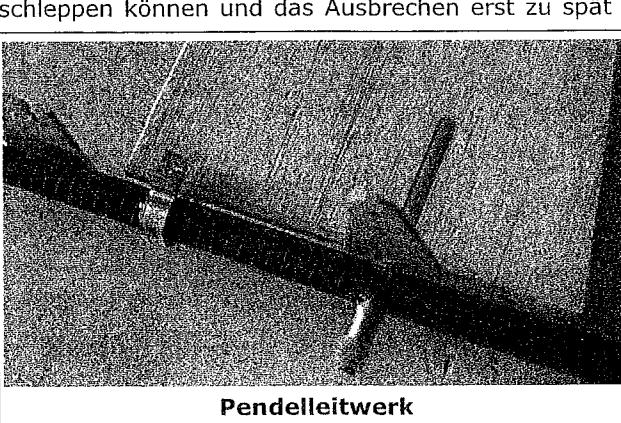
Trente plus un , égal trente et un , le concours international du Poitou est maintenant plus qu'à l'âge adulte , il est commencé à être vénérable .

C'est le rendez-vous de l'été pour tous les modélistes ouest européens , et plus particulièrement pour nos amis Anglais , qui ce pendant franchissent de moins en moins la Manche . Quelques anciens , pour des raisons de santé et d'âge , sont restés sur leur île .

Le Poitou , c'est aussi , une géologie , une végétation , et une météorologie , qui se distinguent par des caractéristiques locales : pleine chaude , tournesols , maïs , soleil et l'après-midi vent . Bien sûr , on peut s'en douter , moins il y de tournesols - cette année ils étaient hauts et verts - mieux cela vaut . Du maïs il y en avait pratiquement pas .

Le poitou c'est aussi une organisation sportive et logistique parfaitement, rodée , réglée , sous la houlette de toute l'équipe de Thouars , souple et efficace , discrète .

Le nombre de participants , fut cette année , moyen , mais ce qui change par



Pendelleitwerk</p

71 BRAWN David	GBR	105	180	180	180	180	0	0	825
72 HULSHOF Willem	NED	180	169	180	67	39	180	0	815
73 THOREAU Gaël	FRA	180	180	165	180	109	0	0	814
74 PUJADE Marcel	FRA	180	12	180	100	167	34	85	758
75 JELLIS Peter	GBR	153	160	68	180	180	0	0	741
76 DUJARDIN Frédéric	FRA	130	0	180	92	180	152	0	734
77 LAUREAU Jean Pierre	FRA	180	0	180	180	75	27	84	726
78 RAGOT Emmanuel	FRA	180	180	124	147	0	0	0	631
79 SCHIAVI Gérard	FRA	180	180	38	54	64	80	2	598
80 DILLY Martin	GBR	38	180	180	180	0	0	0	578
81 TEDESCHI Serge	FRA	180	180	32	0	0	0	0	392
82 BACHMANN Gottfried	SUI	25	180	71	23	4	0	0	303
83 DUCASSOU François	FRA	60	180	0	0	0	0	0	240
84 SION Bertrand	FRA	180	25	9	0	0	0	0	214

PLANEUR F1A Juniors

1 FOUQUET Pierre Edouard	FRA	1260	115						
2 PARIS Guillaume	FRA	180	180	180	116	180	180	163	1179
3 SEREN Matthias	GER	180	180	180	66	180	170	180	1136
4 SEREN Johannes	GER	180	180	180	180	180	180	0	1080
5 BARBIER Antoine	FRA	152	180	84	180	180	180	39	995

PLANEUR F1A Dames

1 SEREN Daniela	GER	180	169	180	171	180	180	180	1240
2 MARQUOIS Camille	FRA	180	180	180	180	180	180	153	1233
3 OXAGER Mille	DEN	176	110	180	180	128	107	180	1061

WAKEFIELD F1B

1 BARBERIS Didier	FRA	1260	300	420					
2 VAN HOORN Henk	NED	1260	300	268					
3 MARQUOIS Gérard	FRA	1260	300	259					
4 SILZ Bernd	GER	1260	265						
5 HELMBRECHT Heiko	GER	174	180	180	180	180	180	180	1254
6 LAMERS Kevin	NED	180	180	180	180	158	180	180	1238
7 SCHODER Hans	SUI	180	180	180	180	151	180	180	1231
8 ZERI Anselmo	NED	180	180	180	180	172	156	180	1228
9 TEDESCHI Serge	FRA	180	180	180	180	147	180	180	1227
10 BILLAM Adam	GBR	180	180	180	144	180	180	180	1224
11 RUYTER Pim	NED	180	180	180	180	180	138	180	1218
12 WOODHOUSE Michaël	GBR	180	180	180	148	161	180	180	1209
13 WILLEMS Gerard	NED	180	180	116	180	180	180	180	1196
14 ULDERINK Richard	NED	180	180	180	180	105	180	180	1185
15 GREAVES David	GBR	128	180	180	159	180	164	180	1171
16 LUCASSEN Roel	NED	176	116	180	180	172	151	180	1155
17 BUISSON Guy	FRA	163	180	180	180	180	74	180	1137
18 MARQUOIS Michel	FRA	180	180	180	180	135	86	180	1121
19 MATHERAT Georges	FRA	180	153	143	180	132	177	141	1106
20 RIGAULT Eloise	FRA	180	146	144	113	171	180	144	1078
21 TRUMPF Rudolf	SUI	139	127	147	119	180	180	180	1072
22 MARQUOIS Emeline	FRA	118	105	180	114	180	180	180	1057
23 VOSKENS Frans	NED	103	117	180	180	180	104	180	1044
24 ELLIOT Raymond	GBR	98	76	108	128	180	176	177	943
25 VAN EEDEN Ton	NED	138	121	152	180	98	54	180	923
26 FELJTH Wim	NED	180	152	172	106	180	113		903
27 MORANDINI Wilfried	FRA	139	180	94	180	122	180		895
28 BESNARD Annie	FRA	168	180	115	77	180	142	8	870
29 GREIMEL Vérona	AUT	148	177	180					505
30 EVATT Michaël	GBR	140	180	0	105	74			499
31 GUSTAVO Jorge	POR	133	180	0	180	4			497
32 WOOLNER Mike	GBR	174	170	152					496
33 VAUGHN Roy	GBR	134	180	94					408
34 BILLAM John	GBR	180	180	6					366
35 GARET Claude	FRA	143	83	81	47				354
36 TYSOM Edward	GBR	118	97	96					311
37 PISERCHIO Robert	USA	3							3

WAKEFIELD F1B Juniors

1 LAMERS Kevin	NED	180	180	180	180	158	180	180	1238
2 BILLAM Adam	GBR	180	180	180	144	180	180	180	1224
3 MARQUOIS Emeline	FRA	118	105	180	114	180	180	180	1057

rapport à une longue série d'absentéisme , c'est la victoire en F1A et B de Français : F. Moreau en planeur et D. Barberis en wake .

Il est vrai que les deux ont toujours été dans le peloton de tête , aux places d'honneur , mais là ils ont atteint le sommet . Bravo . Cela fait plaisir .

Notons qu'en F1B les éternels , premiers , SILZ et ZERI , sont eux cette fois aux places d'honneur . Le premier ayant , nul n'est infaillible , loupé son premier fly-off sur une erreur de minuterie

Si jeudi le concours des deux minutes , sous l'égide du Club Moncontourais , s'est déroulé dans une atmosphère très ventilée , entraînant de nombreuses pertes et casses , on peut qualifier vendredi et samedi - Poitou- de paisibles et reposants , pour les concurrents .

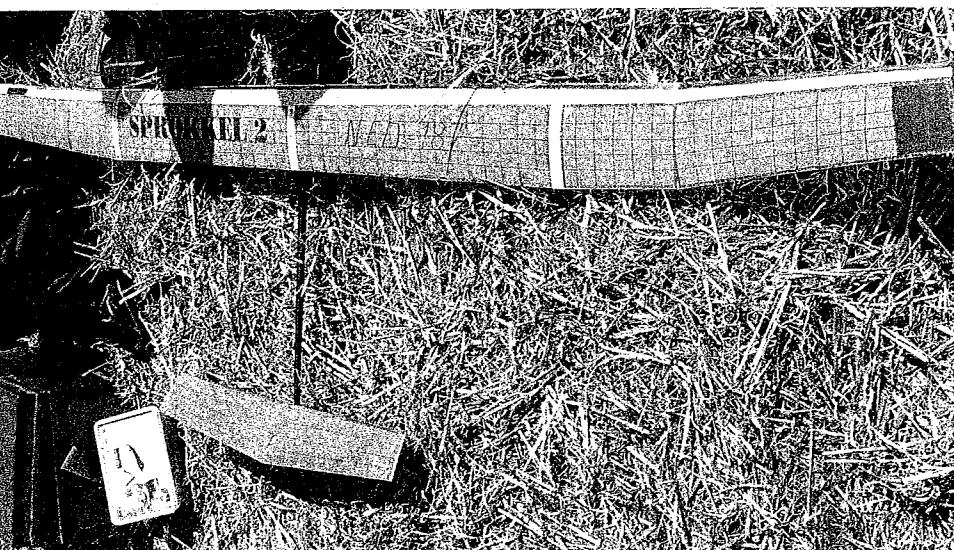
Dimanche fut consacré à la remise des récompenses , et au maintenant déjà fameux , repas ,moules frites , dans la petite commune de Pas de Jeu

Ambiance très sympathique, amicale , et fraternisation générale .

Ein und Dreisig Jahre alt , ist jetzt der POITOU . Eine beachtliche Zahl , für einen internationalen Freiflugwettbewerb . Der einzige ?

Es ist Sommerzeit , und die Freiflieger wünschen sich schönes ruhiges Wetter um nicht im Stress zu agieren .

Nachdem es Donnerstag , bei dem Zweiminutenwettbewerb in Moncontour kräftig geblasen hatte , war Man gespannt ob das fast immer , gute Wetter im Poitou dasein wird . In der Tat



JOUR DES F1B
- LA TRIBU DES MARQUOIS EN MAILLOT JAUNE EN ATTENTE ET EN' OBSERVATION POUR LE 1^{er} VOL DE L'APRES MIDI REMARQUER L'ECIEL PARISÉ DE COMPOSITIONS NUAGEUSES ORIGINALES . L'ETENDUE DE LA PLAINTE EST VISIBLE LE SOL EST ÉGALEMENT TRES CARACTÉRISTIQUE POUR LA COMPÉTITION DU POITOU .

GUY BUISSON N'EST JAMAIS SEUL SUR LE TERRAIN . A CONSIDÉRER L'ENSEMBLE DES ACCÉS DAIRES UTILES DANS TOUTES LES PHASES DE LA COMPÉTITION AVEC EN SUPPLÉMENT UN ANIMAL CHIEN- EN RECHERCHE DE TRUFFES - ON PEUT PENSER QUE LA LOGISTIQUE NE LUI FAIT PAS DEFAUT .

NOUS AVONS PU VOIR
SUR LA PAGE
PRÉCÉDENTE LA
LOGISTIQUE LOURDE
-SURTOUT POUR LA
RECUPÉRATION -
DE GUY BUISSON...
NOUS AVONS ICI
L'ILLUSTRATION DU
PETIT NÉCESSAIRE
EN F1A - TENTÉ
CAISSE SIEGES,
SUPPORTS DE MODÈLES
ASSURANT LA
SÉCURITÉ DU MODÈLE
AU SOL EN POSITION
D'ATTENTE.



LA TRUPPE AUTRICIEN
FIDÈLE AU POITOU
DANS LA CATÉGORIE
F1C. C'EST UN BON
VIVANT... EN TOUTES
CIRCONNANCES.
ICI, IL SE FAIT
REGBONFLER A
L'APRÈS DE SA
VOITURE DONT LE
COFFRE N'EST PAS
UN MODÈLE POUR LE
RANGEMENT



LES MOULES
FRITES + ROSE -
VIN BLANC SONT
DORÉNAVANT LORS
DE LA CLOUTURE
DU POITOU, INCON-
TOURNABLES.
LES LANGUES
SE DÉLIENT...



WAKEFIELD F1B Dames

1 RIGAULT Eloïse	FRA	180	146	144	113	171	180	144	1078
2 MARQUOIS Emeline	FRA	118	105	180	114	180	180	180	1057
3 BESNARD Annie	FRA	168	180	115	77	180	142	8	870
4 GREIMEL Vérona	AUT	148	177	180					505

MOTOMODELE F1C

1 SEREN Paul	F1P	GER	180	169	180	180	180	179	1248
2 TRUPPE Reinhard	AUT	180	180	180	180	140	180	180	1220
3 REVERAULT Michel	FRA	180	177	180	179	146	180	160	1202
4 DE BOER Pieter	NED	180	180	180	180	180	180	115	1195
5 MAURER Peter	SUI	137	180	180	131	132	180	180	1120
6 SEREN Johannes	F1P	GER	180	180	180	136	180	104	1080
7 MARROT Pierre	FRA	180	180	165	30	180	180	77	992
8 CHAPMAN Paul	GBR	180	0	169	180	180	180	9	898
9 DIGUET Aurélien	FRA	39	157	92	93	76	152	10	619
10 BAILEY John	GBR	180	93						273



FRANÇOIS MOREAU NORMAND PERDU
DANS L'EST N'EST PLUS A PRÉSEN-
TER. IL CARACOLE DEPUIS DES
ANNÉES DANS LE HAUT DES CLASSE-
MENTS SUR LA SCÈNE INTERNATIONALE.
LE POITOU 2008 LUI A PERMIS DE
MONTER SUR LA MARCHÉ LA PLUS
HAUTE DEVANT UN PARTERRE
TRES FOURNI.



es kam so, und der Verlauf an beiden Tagen war recht angenehm.

Praktisch das anerkannte Poitouwetter ; Sonne einige Schönwetterwolken , mit mässigem Wind am Nachmittag wie üblich . Einige Sonnenblumenfelder , dieses Jahr , grün und hoch , bewirkten manchmal Mühe bei der Rückholarbeit .

Die Engländer und die Holländer waren stark vertreten , auch üblich , Deutsche eher selten .

Die Organisation und Leitung -sportlich und logistisch - waren auch wie immer hervorragend . Also Im Westen Nichts Neues

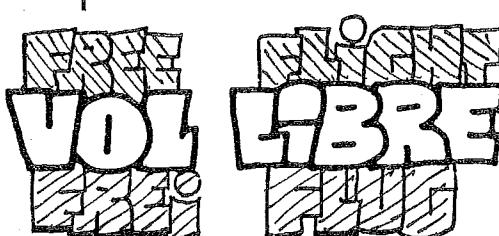
Doch, doch es gab etwas Neues , die Sieger in den Klassen F1A und B waren Franzosen , was überhaupt nicht üblich ist .

Sogar die Könige oder Kaiser der F1B Klasse , SILZ und ZERI , im Poitou , mussten etwas zurücktreten . Bernd SILZ hatte sich an seinem Zeitschalter vergriffen beim ersten Stechen ! Es trifft nicht nur Anfänger

In F1A gewann François Moreau der auch seit Jahren zur Spitze der Freiflieger in Frankreich zählt . Er war schon sehr oft nahe dem Treppchen und auch auf den unteren Stufen von dem

Sonntag in Pas de Jeu , schöne Siegerehrung, mit Apéritif . Nachdem Essen unter Zelt , mit den famosen Moules Frites , und Wein nach belieben ...

Viele Freundschaften wurden geknüpft , oder verlängert , es ging brüderlich her ...und alle hoffen sich im kommenden Jahr wieder zu sehenim Poitou .



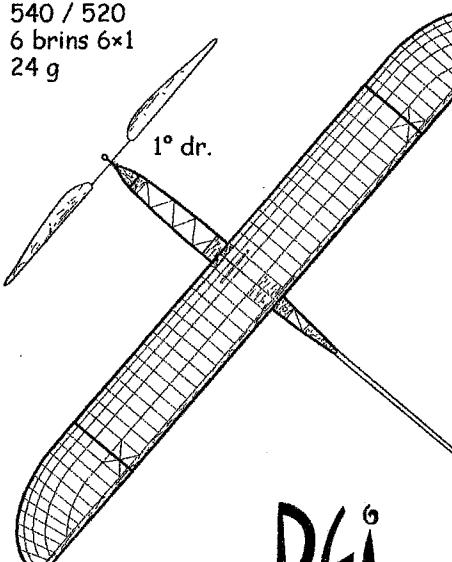
TOUTES AURES 04

1976

J. Wantzenriether

100 grammes

HÉLICE
540 / 520
6 brins 6x1
24 g



AILE 1220 x 125
14.4 dm² proj.
34 g

-2°
-4,5°
Dièdre 30-150
DÉRIVE 110 x 100
Aile > stab 585

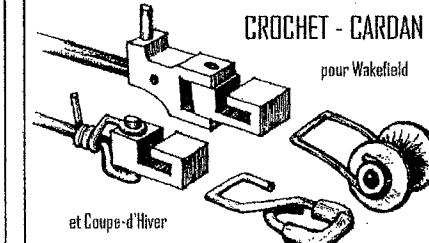
Tous longerons
balsa 2x1

Un parmi beaucoup, dont les champions du monde Ben Izhak et Bob White... un modèle autour du concept PGI. Piqueur : l'axe de traction est fixe et passe par le CG (vue latérale). Centre de Gravité assez arrière, pour avoir un vé longitudinal plutôt faible. Enfin Incidence ou calage de l'aile : on diminue le calage de l'aile par rapport à la traction pour augmenter l'angle de grimpée à puissance moyenne... et inversement pour diminuer (l'écart moyen est de 2° en wak, CH, P30).

Ça marche dans toutes les configurations, inci variable ou non, etc... mais le but est de rendre l'IV inutile. Le modèle devient très peu sensible aux variations de dureté de la gomme. -- "Toutes-Aures" plane à droite par tilt au stabilo et calage des pales, la dérive étant strictement à zéro. Aucun vrillage à l'aile. Tout cela donne une plus grande sécurité en réglage droite-droite fixe. -- Ce modèle reste une bête "tactique", le profil d'aile plat ne pouvant concurrencer les profils creux. La hauteur du profil est de 9 mm, valeur découlant de plusieurs tests CH sur profils plats et creux.

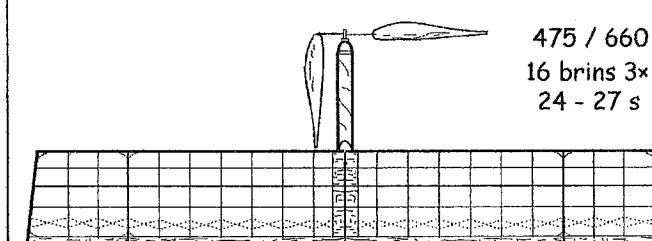
Une amélioration du PGI s'obtient par un travail patient sur le dessin du stabilisateur (concept TOP). De nombreux essais ont montré qu'un gradient de portance assez faible donnait une adaptation automatique du modèle aux conditions extrêmes de la grimpée (surpuissance) et du plané. Le gradient du stabilo se manipule par le dessin du profil (préférer un classique "plan convexe", ou alors tester un "Woebeking") et plus facilement par l'allongement (entre 3,5 et 4 pour profil classique). Essais en vol indispensables : un allongement trop petit se manifeste par un cabré trop mou dans les rafales (thermiques) et au pire par une mise en piqué entretenue... construire alors un stabilo d'allongement plus grand ! -- Si l'on réduisait sur ce modèle l'allongement du stab, on obtiendrait après réglage : un vé longitudinal plus petit, un CG plus arrière, la possibilité de démarrer en ligne droite et de grimper en spirale plus large.

"Toutes-Aures" s'inspire de Landreau, Pierre-Bès et autres pour le profil plat, de Jedelsky pour les marginaux. La poutre arrière est un roseau de diamètre 7 mm, amovible sur baïonnette FDV.



La mode des "8 brins" (de 6x1) est probablement due à Alain Landreau en 1967. Gérard Pierre-Bès va s'emparer de cette idée, et la développer sur 3 modèles dotés de divers profils à l'aile et au stabilo. La leçon qu'il en tire - à côté d'un titre de vice-champion de France 1970 - est multiforme. Il faut grimper vite et haut, avec une surface d'aile confortable, absolument éviter la descendante où un tel taxi ne se défend guère, garder précisément de la pénétration en usant de profils peu bombés. Vous faites alors 30 secondes de mieux qu'un modèle classique (de l'époque, NDLR). Ce que le plan ci-dessous vous cache, c'est la fulgurance de l'entoilage tout rouge-orange fluo... beau comme un camion ! En 1976 le modèle aura grandi, 16 + 3,5 dm² en voilures trapézoïdales et 4 exemplaires, mais le grand Chef avouera que le vol est moins à l'aise dans les chahutages

Notre GPB ne s'en tiendra pas à récolter les places d'honneur en CH et en Wak. Ses textes et ses dessins vont encourager bien des contemporains à la petite mécanique : crochets-cardans pour remontage sans l'hélice, tubes en 5 couches balsa-kraft indestructibles à l'explosion (enroulement en spirales opposées), pour ne parler que du plus connu. Dessins d'humour et de combat égaleront nos revues parisiennes... car il s'est trouvé des gens à lui répliquer sur ses explications aérodynamiques, et à lui opposer faits et théories. De ce remue-ménage chacun pourra profiter, d'autant que Gérard est pilote vélivole, donc doté d'une base pas si commune dans notre petit monde.



SUPER TRICOLORE 04

Gérard
Pierre-Bès
1967

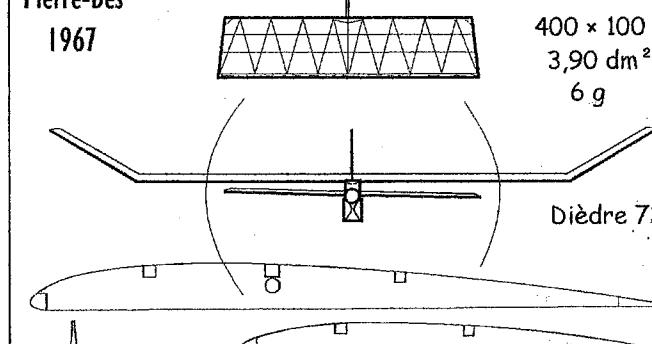
475 / 660
16 brins 3x1
24 - 27 s

960 proj. x 150
14,40 dm²
24 g

Aile > stab
480 mm

400 x 100
3,90 dm²
6 g

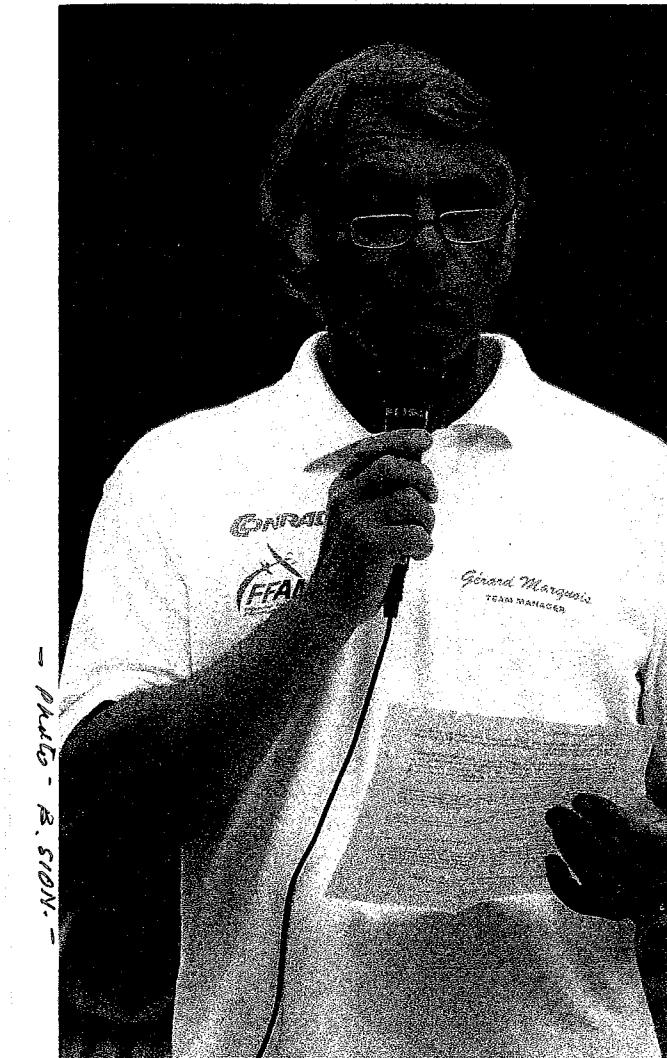
Dièdre 72



CG 50 %
2°
FDV Ø 4,8
Nez 18 g
Tube KBBK Ø 22
Maître couple polystyrène
Poids fuselage 23 g
DÉRIVE 110 x 95



MONCONTOUR



GERARD MARQUOIS

GERARD MARQUOIS, MONCONTOUR AVEC TOUTE SA FAMILLE DERRIÈRE LUI EST MAINTENANT DEPUIS DES ANNÉES RONPUL A L'ORGANISATION DE COMPÉTITIONS INTERNATIONALES OU DE CHAMPIONNATS DE FRANCE. TOUT ÇA NE L'IMPÉDE PAS D'ÊTRE PRÉSENT SUR LE TERRAIN OU DE REMPLIR DES FONCTIONS LORS DES DÉPLACEMENTS D'ÉQUipes DE FRANCE AUX CHAMPIONNATS INTERNATIONAUX. -



NOTRE DAME D'OR, voilà un autre nom entrant dans le registre, religieux, après d'autres comme ST REMY. Un petit village non loin de MONCONTOUR, pour permettre aux modélistes Vol Libre français, d'y concourir pour les titres de Champion de France 2008.

Tout cela est en particulier dû, à la tribu MARQUOIS bien implantée en ces lieux, et ayant des atomes crochus avec les "gens" de la terre et la catégorie F1B (Merci Louis Dupuis)

Nous savons tous maintenant que le vol libre, discipline de l'aéromodélisme, a choisi son camp, si l'on peut dire : les terres agricoles et non plus les terrains aéronautiques

L'exclusion, même l'expulsion, l'abandon aussi de notre part, du monde de l'aviation est aussi l'un des

SUITE PAGE 11214

PLANEUR CADETS

1	MOREAU	Thomas	120	120	120	120	480	187
2	TIERCELIN	Sylvain	120	120	120	120	480	136
3	BITARD	Florian	120	116	94	118	448	
4	HORREAU	Pierre Etienne	120	117	90	120	447	
5	MOREAU	Bastien	120	120	120	74	434	
6	HAMELIN	Julie	96	120	90	120	426	
7	MAURIN	Florian	91	81	120	90	382	
8	MAROT	Aymeric	91	118	48	120	377	
9	BLANCHET	Victor	76	68	102	77	323	
10	VERLENNE	Robin	75	68	59	104	306	
11	BARDON	Théo	37	74	42	63	216	

PLANEUR JUNIORS

1	LELEUX	Philippe	113	180	180	180	653	
2	BARBIER	Antoine	175	106	180	180	641	
3	ADON	Charly	160	107	180	180	627	
4	FOURNIER	Simon	168	138	86	180	572	
5	CHAILLOU	Martin	130	126	85	180	521	
6	ARRIEULA	Jérôme	113	96	125	180	514	
7	MAUSSON	Valentin	179	128	80	110	497	
8	PARIS	Guillaume	160	109	92	104	465	

CAOUTCHOUC CADETS

1	MAROT	Aymeric	120	120	120	120	480	
2	TISSEROND	Maxime	109	120	115	120	464	
3	BARDON	Rémi	102	115	120	120	457	
4	TISSEROND	Juliette	84	97	120	120	421	
5	DAVID	Clément	49	113	120	120	402	
6	LATY	Julien	85	71	120	120	396	

CAOUTCHOUC JUNIORS

1	ARRIEULA	Jérôme	114	120	120	120	474	
---	----------	--------	-----	-----	-----	-----	-----	--

CAOUTCHOUC SENIORS

1	FRUGOLI	Jean Franci	180	180	180	180	720	300
2	BROUTIN	Doris	180	180	180	180	720	218
3	DELACROIX	Jacques	180	180	180	180	720	166
4	NERAUDEAU	Francis	180	180	180	162	702	
5	MILLET	Henri Serge	167	180	162	180	689	
6	LATY	André	175	180	180	109	644	
7	TISSEROND	Christophe	126	114	180	180	600	
8	FOURNIER	Jean Marie	119	180	119	178	596	
9	PAILHE	Pierre	164	141	180	100	585	
10	LAVENENT	Henri	136	107	180	117	540	
11	DREMIERE	Marc	134	174	115	112	535	
12	CERES	Pascal	62	158	180	57	457	
13	LEE-A-HING	Eric	135	63	78	180	456	
14	DUPUIS	Louis	180	58	180	33	451	

MOTOMODELE CO² F1K

1	GAUDIN	Jacques	120	120	92	120	120	572
2	GAUDIN	Louis	92	111	120	120	120	563
3	NORGET	Daniel	85	120	120	57	70	452
4	BOCHET	Bernard	45	62	42	120	120	389
5	BOCHET	Alain	16	120	101	19	44	300
6	COLLET	Bernard	52	59	62	63	41	277

LOUIS DUPUIS, FIGURE EMBLÉMATIQUE DU VOL LIBRE EN FRANCE DEPUIS UN DEMI SIECLE.. EST TOUJOURS PRÉSENT TOUT EN SACRIFIAN QUE SON EMPREINTE RESTERA PLUS PARTICULIÈREMENT A MONCONTOUR AVEC LE CLAN MARQUOIS....

facteurs, l'une des causes qui font que nous sommes isolés et ignorés, par le public, l'administration et les instances supérieures. On ne voit plus un président de la FFAM !

Cela devrait être un élément de réflexion à la fois à la FFAM et au CTVL

Nous existons de moins en moins en allant "sur le plancher des vaches" malgré l'aspect bucolique et pour certains touristique .

Il est vrai, que pour les modélistes Français, "enfiler" de fin de semaine en fin de semaine, Curzon

SUITE PAGE 11213

LOUIS DUPUIS

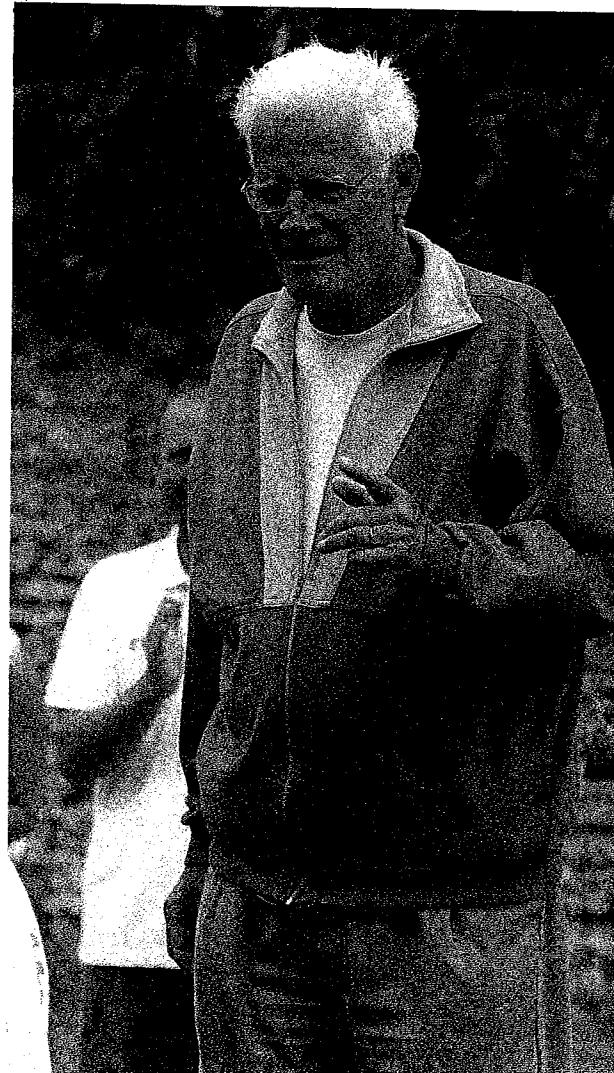


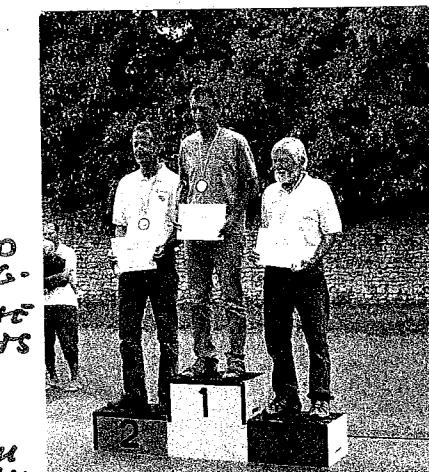
Photo - B. SION

Photo - A. SCOTT



NOTRE DAME D'OR

*NOTRE DAME D'OR EN FACE DE L'ENTREE DU PARKING POUR LA CEREMONIE DE LA REMISE DES PRIX - EN D'AUTRES TEMPS A DÉFAUT DE DEPLACER LE PRES. DE LA FFAM UN PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE EUT ETE ENCHANTE PAR DE TELLES BOSES...



QUELQUES PODIUMS -

- F1A
1 - GROGUENNÉC
2 - RACOT
3 - TRACHEZ
- F1H - PLANEURS
1 - MOREAU -
2 - GILLES BERNARD
3 - CHAUSSEBOURG -

- EN BAS A GAUCHE -

- PLANEURS CADETS
1 - MOREAU, T
2 - TIERCELIN, S
3 - BITARD, F
THOMAS MOREAU FILS DE F. MOREAU TOUT COMME BASTIEN MOREAU TOUT EN ETANT PETIT PAR LA TAILLE SEMBLE AVOIR UN GRAND AVENIR DEVANT LUI.

- PODIUM SURPRISE EN F1B !

1 - LEE-A-HING ..
2 - RIGAULT ELOISE ..
3 - SERGE TEMESCHI

NOTONS QU'ERIC A DÉDIE SON TITRE A EUGENE CERNY DONT IL ETAIT LE DOUILIN

A DROITE SUR LA PHOTO PAUL COUTINNEAU : CHAMPION DU MONDE F1B JUNIOR TOUT FRAIS....



11215



CHAMPIONNATS DE FRANCE 2008

, Beauvoir sur Niort , le Poitou, Moncontour et les championnats de France , peut ressembler à un marathon , mais l'ensemble se déroulant dans un périmètre géographique relativement réduit , limite le kilométrage de façon importante .

Les conditions météorologiques , ont encore été favorables , malgré quelques craintes , et les trois jours de compétitions ont pu se dérouler

dans des conditions normales , sans aucun incident particulier .

REAMARQUES GENERALES

Une paupérisation de plus en plus importante dans les catégories

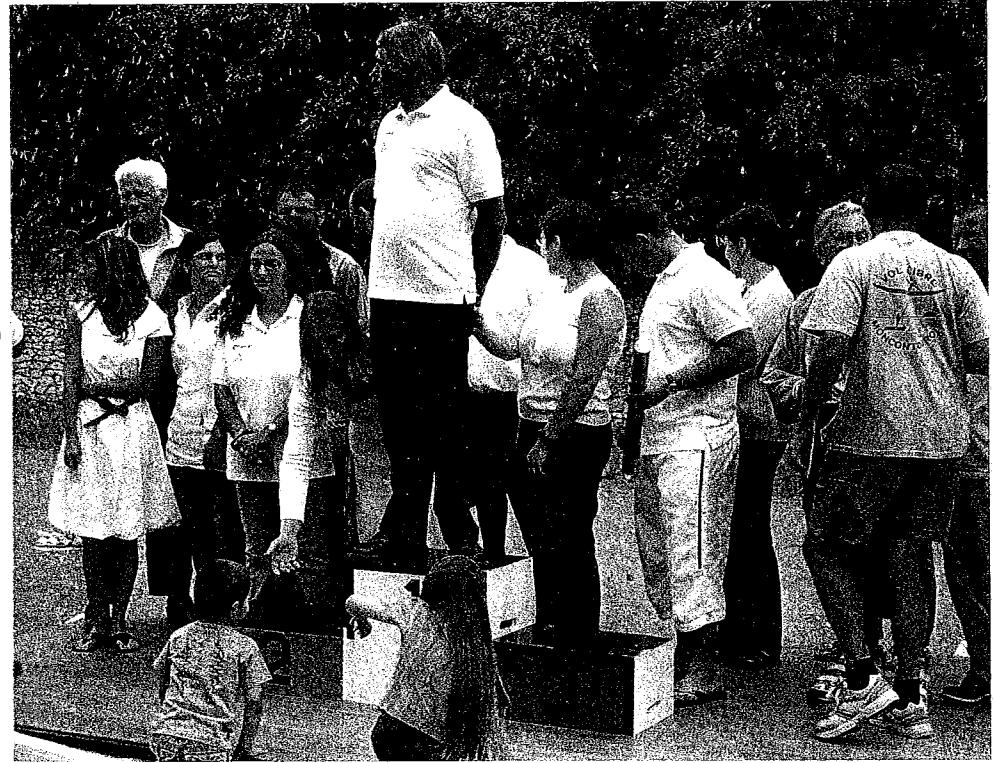


Photo. A. SCHANDORF

LES CLUBS EN BONNE SANTE AVEC UNE RELEVE QUI NE MANQUE PAS DE TALENT. LE SAM DE B. MORICEAU ET DE GEORGES BROCHARD FAIT TOUS LES ANS UNE BELLE MOISSON AUX CH. DE FRANCE - THOUARS ET MONCONTOUR EN PONT DE HEME ET ON A PRESQUE FAIT LE TOUR DE FRANCE . EN TOUTS LES CAS ILS FONT PLAISIR A VOIR - LOUIS DUPUIS ET SON EPOUSE CLAUDE SONT EGALLEMENT RECOMPENSEES...

Classement

MOTOMODELE F1C

1 POUYADOU	Laurent	210	180	180	180	180	180	180	1290
2 ROUX	Alain	210	166	161	180	180	180	180	1257
3 MASCARD	Henri	210	180	164	175	180	144	180	1233
4 REVERAULT	Michel	210	180	158	180	106	180	180	1194
5 BOUTILLIER	Bernard	210	180	180	180	13	157	165	1085
6 DIGUET	Aurélien	136	150	99	84	121	93	78	761

PLANEUR F1A

1 CROGUENNEC	Vincent	210	180	180	180	180	180	180	1290	300
2 RAGOT	Emmanuel	210	180	180	180	180	180	180	1290	300
3 TRACHEZ	Bernard	210	180	180	180	180	180	180	1290	300
4 BERNARD	Boris	205	180	180	180	180	180	180	1285	
5 CHAMPION	Robert	201	180	180	180	180	180	180	1281	
6 DRAPEAU	Jean Luc	194	180	180	180	180	180	180	1274	
7 HARSCOUET	Jean Loic	210	161	180	180	180	180	180	1271	
8 MARQUOIS	Camille	197	172	180	180	180	180	180	1269	
9 CHAILLOU	Martin	187	180	180	180	180	180	180	1267	
10 BERNARD	Edgar	185	180	180	180	180	180	180	1265	
11 BRAUD	Lionel	181	180	180	180	180	180	180	1261	
12 ECHIVARD	Didier	210	180	180	180	180	133	180	1243	
13 BERNARD	Gilles	210	180	132	180	180	180	180	1242	
13 MARTINEAU	Alban	190	180	152	180	180	180	180	1242	
15 MAUSSION	Valentin	201	135	180	180	180	180	180	1236	
16 LAUREAU	Jean Pierre	173	160	180	180	180	180	180	1233	
17 FOUCET	Pierre Edouard	185	180	166	160	180	180	180	1231	
18 LARBAIGT	Laurent	174	180	153	180	180	180	180	1227	
19 BOCHET	Bernard	183	180	180	131	180	180	180	1214	
20 GODINHO	Jean	130	180	177	180	180	180	180	1207	
21 DELASSUS	Alain	210	180	180	180	180	93	180	1203	
22 CANLER	Thierry	199	180	180	180	180	101	180	1200	
23 BOCHET	Alain	198	180	156	180	118	180	180	1192	
24 SION	Julien	200	155	180	180	172	180	123	1190	
25 ABERLENC	Frédéric	210	180	172	117	145	180	180	1184	
26 BAILLY	André	170	167	180	120	180	180	180	1177	
27 VAUCELLES	Guillaume	200	180	180	75	180	180	180	1175	
28 RIGAULT	Mickael	210	180	180	62	180	180	180	1172	
29 COFFIN	Pierre Yves	173	180	114	180	180	180	153	1160	
30 THOREAU	Gaël	153	176	113	161	172	180	180	1135	
31 CHANTOME	Francis	135	180	180	179	180	96	180	1130	
32 SION	Jean Pierre	172	180	180	180	153	72	180	1117	
NC CHABOT	Sylvain	161	180	124	180	129	155	180	1109	
33 BOISSIMON	Jean Pierre	149	146	180	180	180	80	180	1095	
34 POURIAS	Fabien	143	138	180	180	180	180	93	1094	
35 CHASSEBOURG	Pierre	210	122	180	180	98	180	122	1092	
36 VERLEENE	Bruno	93	121	180	149	180	180	180	1083	
37 TIERCELIN	Sylvain	117	180	119	176	180	127	180	1079	
38 CHALLINE	Jean Pierre	210	168	73	180	97	161	180	1069	
39 MARCHAND	Antoine	205	180	180	180	73	180	65	1063	
40 BERGE	Daniel	161	130	37	180	180	180	180	1048	
NC BESNARD CHABOT	Anne	157	111	180	159	79	180	180	1046	
41 BARBIER	Antoine	144	110	67	180	180	180	180	1041	
42 JALLET	Yvon	175	115	180	86	180	117	180	1033	
43 MOREAU	François	210	180	180	118	180	90	68	1026	
44 TIERCELIN	Jean Marc	168	122	180	180	180	117	70	1017	
45 IMBERT	Scébastien	102	125	160	132	180	79	180	958	
46 MARCHAND	Gabriel	128	180	180	51	180	112	122	953	
47 PARIS	Guillaume	155	145	85	23	180	180	180	948	
48 MACHEFERT	Samuel	180	180	54	141	134	180	58	927	
49 CHABOT	Jean Marie	148	141	180	98	157	163	28	915	
50 MORICEAU	Bertrand	170	89	105	51	74	100	180	769	
51 SION	Bertrand	124	90	82	66	71	180	83	696	
52 THEVENON	Laurent	172	170	180					522	
53 TEDESCHI	Serge								50	

PLANEUR F1A JUNIORS

1 CHAILLOU	Martin	187	180	180	180	180	180	180	1267
2 MAUSSION	Valentin	201	135	180	180	180	180	180	1236
3 FOUCET	Pierre Edouard	185	180	166	160	180	180	180	1231
4 TIERCELIN	Sylvain	117	180	119	176	180	127	180	1079
5 BARBIER	Antoine	144	110	67	180	180	180	180	1041
6 PARIS	Guillaume	155	145	85	23				

CLASSÉMENT

COUPE D'HIVER FIG

1 MICHAUD	Bernard	120	120	120	120	120	600	240	360
1 BROUTIN	Doris	120	120	120	120	120	600	240	183
1 DJIAN	Michel	120	120	120	120	120	600	240	164
4 CHENEAU	Jean Claude	120	120	120	120	120	600	185	
5 DUPUIS	Louis	120	120	120	120	120	600	159	
6 LATY	Denis	120	120	120	120	120	600	154	
7 MORANDINI	Wilfried	120	120	120	120	120	600	122	
8 BOUCHER	René	120	120	120	120	120	600	114	
9 BESNARD	Annie	120	120	120	120	120	600	104	
10 NERAudeau	Francis	120	120	120	120	120	600	101	
11 FRUGOLI	Jean Francis	120	120	120	120	120	600	97	
12 UZUREAU	Eugène	120	120	120	120	120	600	0	
13 MILLET	Henri Serge	117	120	120	120	120	597		
14 LEE-A-HING	Eric	120	120	120	120	108	588		
15 DRAPEAU	Jean Luc	120	120	120	105	120	585		
16 LAVENENT	Henri	117	115	112	120	120	584		
17 GARET	Claude	120	101	120	120	120	581		
18 MARQUOIS	Bernard	116	120	115	120	107	578		
19 BUISSON	Guy	120	120	110	120	100	570		
20 LUCISIC	Charles	120	120	108	120	96	564		
21 LATY	Julien	111	120	99	96	120	546		
22 MARQUOIS	Michel	103	120	120	120	80	543		
23 DELCROIX	Jacques	120	120	120	62	120	542		
24 RENNESSON	André	120	118	120	101	72	531		
25 MATHERAT	Georges	116	120	85	98	106	525		
26 JALLET	Yvon	96	120	79	120	101	516		
27 MARQUOIS	Emeline	92	120	120	77	94	503		
28 TISSEUROND	Christophe	93	114	120	120	54	501		
29 GRAVOUIL	Christian	99	86	76	117	113	491		
30 MARQUOIS	Jocelyne	79	113	74	120	98	484		
31 CERES	Pascal	107	100	120	88	63	478		
32 LATY	André	63	120	85	114	0	382		
33 COUTINEAU	Paul	120	120	32	84	0	356		
34 FOURNIER	Jean Marie	54	18	96	57	120	345		
35 MORANDINI	Myriam	120	101	52	0	0	273		
36 MATHERAT	Louise	39	99	77	0	0	215		
37 BLANCHARD	Jacques	20	0	0	0	0	20		

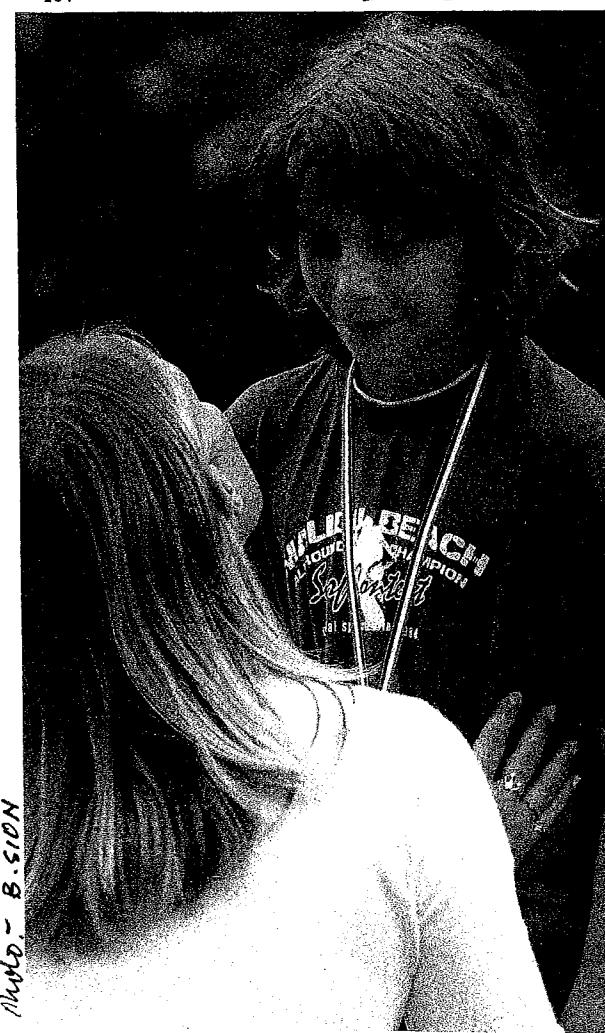
WAKEFIELD F1B

1 LEE-A-HING	Eric	205	173	180	180	180	180	180	1278
2 RIGAULT	Eloise	194	180	180	180	180	180	180	1274
3 TEDESCHI	Serge	210	180	180	149	180	180	180	1259 300
4 MARQUOIS	Emeline	179	180	180	180	180	180	180	1259 270
5 MORANDINI	Stéphane	210	180	180	180	180	131	180	1241
6 MARQUOIS	Michel	198	180	180	141	180	180	180	1239
7 MARQUOIS	Gérard	210	180	180	128	180	180	180	1238
7 CHENEAU	Jean Claude	210	180	180	128	180	180	180	1238
9 MARQUOIS	Benjamin	210	180	177	180	180	180	126	1233
10 MORANDINI	Myriam	143	180	180	180	162	180	180	1205
11 BARBERIS	Didier	210	180	180	180	68	180	180	1178
12 MORANDINI	Wilfried	210	180	180	180	180	100	143	1173
13 MATHERAT	Georges	208	141	180	180	180	99	180	1168
14 BUREAU	Louis	133	134	180	122	180	180	180	1109
15 BUISSON	Guy	110	180	180	130	180	130	180	1090
16 MARQUOIS	Bernard	210	135	180	104	180	180	89	1078
17 DE ROLAND	Michel	127	141	180	70	180	180	180	1058
18 COUTINEAU	Paul	210	180	180	112	92	4	103	881
19 RIGAULT	Mickaël	188	180	180	164	97	0		809
20 BOIZIAU	Jacques	147	91	101					339
21 GARET	Claude	10	27						37

WAKEFIELD F1B JUNIORS

1 MARQUOIS	Emeline	179	180	180	180	180	180	180	1259
2 COUTINEAU	Paul	210	10	180	112	92	4	103	711

THOMAS MOREAU

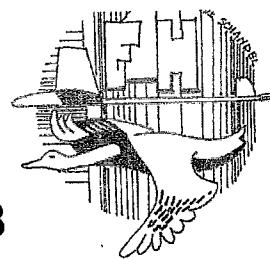


LA FAMILLE MOREAU
COMPTÉ UN AUTRE CH. DE F.
EN PLANEUR CADET
BEAU GOSSE... AVEC DE
L'Avenir.

positivement, améliorés le tableau, sombre. Quelques rayons de lumière....

Dans cette situation, commenter le déroulement des vols, paraît dérisoire.

On pourra donc tout simplement se reporter, dans ces pages à la lecture des résultats, et en tirer, ses propres conclusions



11218

PLANEUR SENIORS

1 BUVAT	Michel	180	180	180	180	720	130
2 MARQUOIS	Bernard	180	180	180	180	720	99
3 SCHIAVI	Gérard	180	180	180	172	712	
4 DELASSUS	Alain	180	163	180	180	703	
5 BAILLY	André	180	180	152	180	692	
6 BESNARD	Joël	146	180	180	180	686	
7 CANLER	Thierry	139	180	176	180	675	
8 LELEUX	Jacques	176	180	156	145	657	
9 BRAUD	Lionel	180	117	180	180	657	
10 GAUDIN	Jacques	180	174	169	126	649	
11 MARQUOIS	Camille	180	180	180	97	637	
12 JALLET	Yvon	149	162	132	180	623	
13 COFFIN	Pierre Yves	180	158	180	92	610	
14 VAUCELLES	Guillaume	135	180	165	129	609	
15 BERGE	Daniel	96	152	180	180	608	
16 PITON	Guy	180	140	86	180	586	
17 RAVARD	Gilles	180	48	175	180	583	
18 RIGAULT	Mickaël	122	169	180	110	581	
19 PUJADE	Marcel	180	180	12			

CONCOURS NATIONAL
Modèles Anciens

CLASSEMENT GENERAL PLANEUR

NOM	PRENOM	LICENCE	CLUB	MODELE	VOL1	VOL2	VOL3	TOTA	CLA
PAILHE RENNESON	PIERRE ANDRE	9104672 0702122	AAAPENAUD/4A PAM/4A	DENZIN 1953 EXPERIMENTAL	100 42	120 39	120 57	340 138	1 2

CLASSEMENT GENERALE COUPE D'HIVER

NOM	PRENOM	LICENCE	CLUB	MODELE	VOL1	VOL2	VOL3	TOTA	CLA
DJIAN	MICHEL	9801280	PAM/4A	GARAP	120	120	120	360	1
DELACROIX	JACQUES	0702121	PAM	JUMP	120	120	83	323	2
DUPUIS	LOUIS	8505031	VI. MONCONTOUR	LO ZIGOLO	112	120	85	317	3
PAILHE	PIERRE	9104672	AAAPENAUD/4A	BRUSQUET	70	120	120	310	4
RENNESON	ANDRE	0702122	PAM/4A	KIM II	64	120	120	304	5
LEVASSEUR	BERNARD	8602325	AAAA	GARAP	83	77	120	280	6

Comme nous l'avons remarqué dans le compte rendu des ch. de France dans les catégories jeunes - cadets - juniors - les effectifs sont en chute libre , et le crash final , n'est pas loin .

Si l'entrée dans le vol libre est très clairsemée , on peut en dire autant sinon plus , pour la sortie

Les anciens , où sont - ils ?

Question sans réponse , ou peut-être le fait que les catégories , ne soit pas reconnues , comme des vraies catégories , voir dans les pays anglo-axons , est - il aussi à l'origine d'une désertification quaisement acquise . *SUITE PAGE 1126* -

SELECTION 2008

CHAMPIONNATS DU MONDE

PLANEUR F1A

Pla	Noms Prénoms	CH FRANCE 2008							S-CHF
		vol1	vol2	vol3	vol4	vol5	vol6	vol7	
	temps de vol max	180	180	180	180	180	180	180	1260
1	RAGOT Emmanuel	189	180	180	180	180	180	180	1260
2	BERNARD Gilles	180	180	180	180	180	180	180	1260
3	CROGUENNEC Vincent	172	180	180	136	180	180	180	1208
4	TRACHEZ Bernard	162	180	178	134	180	180	180	1194
5	BERNARD Edgar	168	180	180	180	180	180	180	1195
6	BERNARD Boris	180	180	180	180	180	180	180	1164
7	ECHIVARD Didier	180	180	148	151	180	90	180	1109
8	HARSCOUET Jean Loïc	180	172	156	90	180	93	180	1056
9	MARQUOIS Camille	180	180	54	180	180	118	60	952
10	MAUSSION Valentin	149	180	180	180	107	97	78	974
11	BRAUD Lionel	85	180	35	173	114	180	119	886
12	LAIRBAIGT Laurent	160	56	109	162	180	105	106	896
13	LAUREAU Jean Pierre	171	180	180	180	0	49	108	868
14	DRAPEAU Jean Luc	180	180	76	180	0	0	692	
15	MARTINEAU Alban	134	0	0	0	0	0	0	131

WAKEFIELD F1B

Pla	Noms Prénoms	CH FRANCE 2008							S-CHF
		vol1	vol2	vol3	vol4	vol5	vol6	vol7	
	temps de vol max	180	180	180	180	180	180	180	1260
1	RIGAULT Eloise	180	180	180	180	126	180	180	1206
2	TEDESCHI Serge	180	178	135	180	139	180	180	1172
3	MARQUOIS Michel	180	180	180	180	180	86	180	1166
4	CHENEAU Jean Claude	180	180	172	180	180	83	180	1155
5	MORANDINI Stéphane	156	180	117	180	157	180	180	1150
6	LEE A HING Eric	172	180	115	180	120	162	109	1038
7	MORANDINI Wilfrid	180	180	165	169	97	121	150	1062
8	MARQUOIS Emeline	180	116	180	186	180	117	103	982
9	MARQUOIS Gérard	180	139	180	100	125	97	180	1001

PLANEUR F1A JUNIORS

Pla	Noms Prénoms	CHF 07							S-CHF
		vol1	vol2	vol3	vol4	vol5	vol6	vol7	
	temps de vol max	210	180	180	180	180	180	180	1290
1	CHAILLOU Martin	1267							1267
2	MAUSSION Valentin	1236							1236
3	FOUQUET Pierre Edouard	1231							1231
4	TIERCELIN Sylvain	1079							1079
5	BARBIER Antoine	1041							1041
6	PARIS Guillaume	948							948

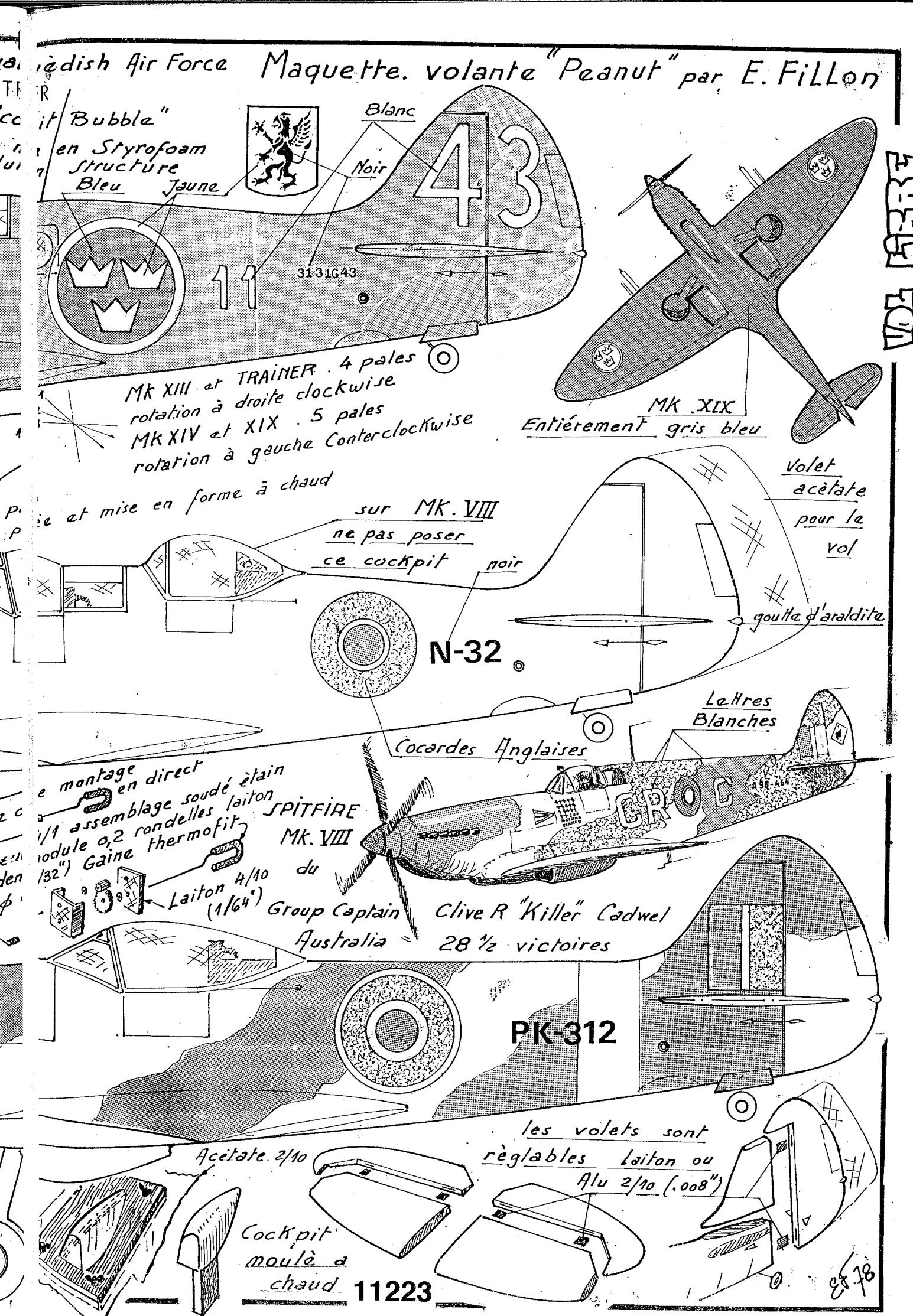
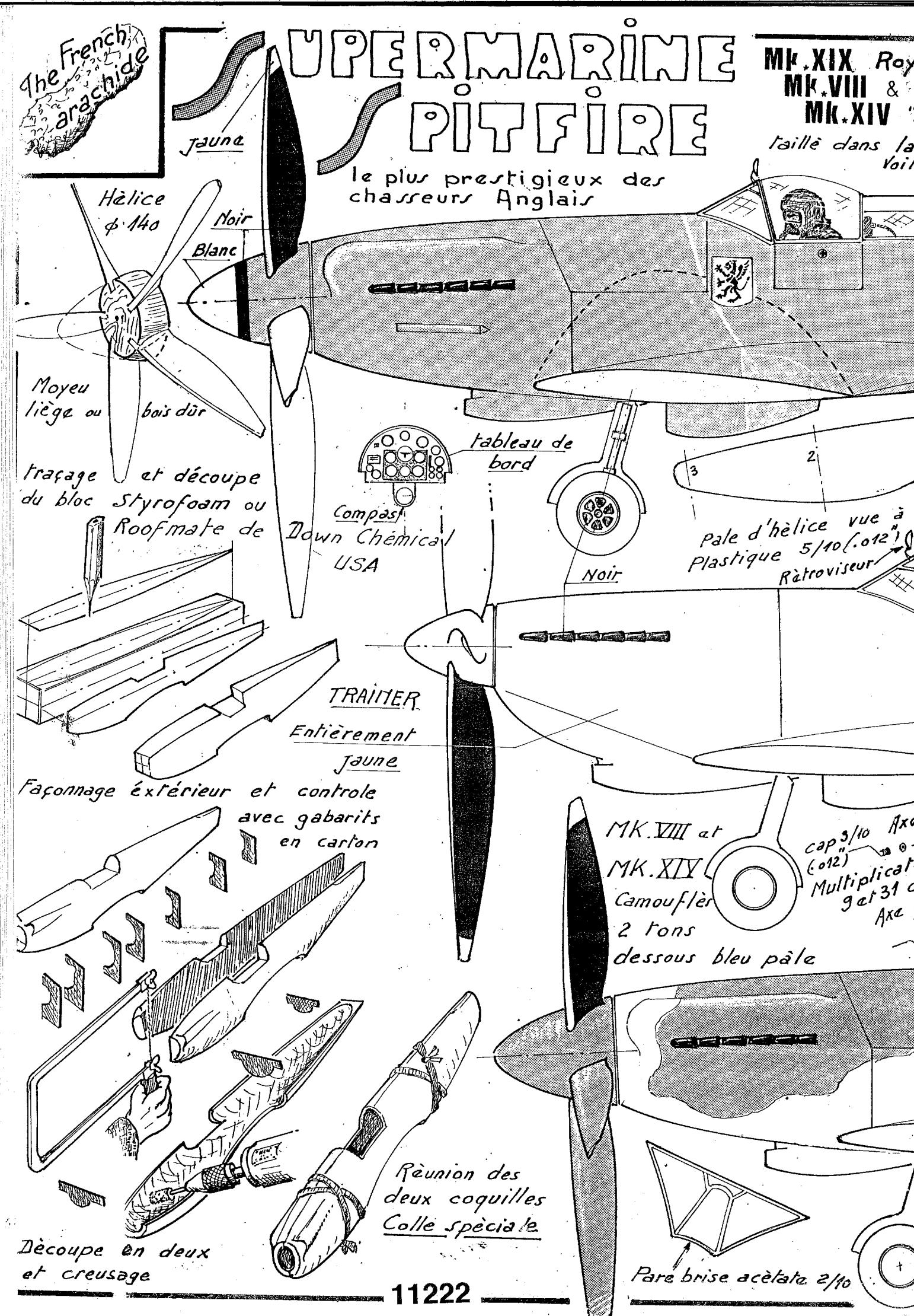
ÉLOÏSE RIBAULT FIRMÉ
SES EXCELLENCEES
PERFORMANCES PLS
ANNÉES PASSÉES PAR LA
PREMIÈRE PLACE AU
CONCOURS DE SÉLECTION -
VOIR PHOTOS PAGE
PRÉCÉDENTE -

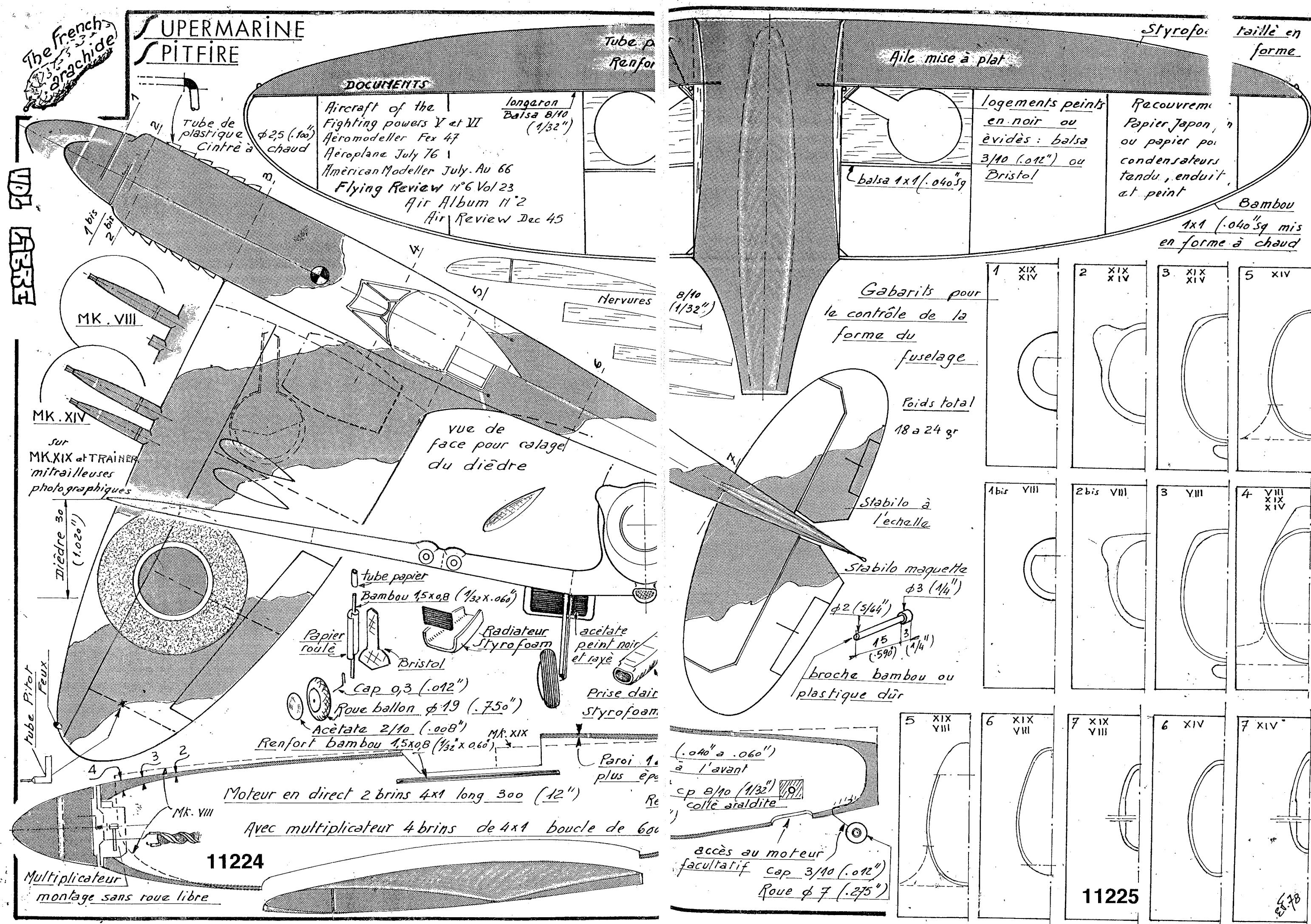
EURO CHALLENGE

- CLASSEMENT FINAL -

2008

	TORINO CRIVELLE	MIDDLE WALLOP	SISTERON	VIABON	ORENTANO	CAMBRAI	BEAUVOR SNIORT	MON- CONTOUR	ROCCA DI MEZZO	SCORE (best 5)
07/10/07	02/12/07	26-27/01/08	24/02/08	16/03/08	08/06/08	01-02/08/08	07/08/08	13-14/09/08		
ITA	GBR	FRA	ITA	FRA	FRA	ITA	FRA	FRA	ITA	69
										57
										37
										31
										30
										30
										24
										24
										24
										19
										19
										17
										17
										17
										17





Salut à tous ! ?

Je persiste à animer mon atelier, malgré le blocage qu'il y a au point de vue recrutement.

-il y a des moments où on se demande à quoi ça rime de faire construire un engin à des gosses (voire à des ados). Il est si facile de faire « glisser » des modèles de nos caisses vers celles des jeunes (cela est visible au championnat...), voire de faire chauffer les Cartes Bleues. Je continue à le faire parce que je persiste à penser que c'est une bonne école de formation générale, mais, il y a des jours où on n'en est pas convaincu...

-réduire notre hobby à la course aux titres, coupes et médailles n'est pas ma vision. Mais, sans doute suis-je dans le faux ? Il y a un ou deux lustres (au sens propre...), j'avais entendu une conversation entre Niki et Boutilier, à propos des modèles achetés qui commençaient à apparaître. Bernard n'était pas chaud, Niki lui répondait que si le recrutement pouvait se faire comme cela, pourquoi pas ? et qu'il préférait un jeune, modèle acheté en main, plutôt que pas de jeune du tout... Inconvénient, n'arrive t'on pas au même résultat tout de même ?

-le nombre de cadets-juniors au Championnat 2008 frisait le ridicule. Si je regarde ma contribution : cette année, j'avais 3 juniors licenciés (plus un cadet-stage, sans lendemain) ; deux étaient qualifiés (ce n'est pas difficile, même en cas de météo mauvaise), le 3^{ème} n'a pas fait assez de concours (et était mal équipé). Le plus grand (rentre en terminale), pas disponible pour le championnat, emploi du temps de l'été trop chargé (ce qui pose incidemment le problème de la date...), bref, je viens avec un jeune... qui se retrouve tout seul en caout... Est-ce ma faute ? Alors que je suis persuadé que le caout est une catégorie plus facile à aborder sur le terrain que le planeur...

-le C.T.V.L. continue à se triturer les méninges sur les questions de règlement, catégories, concours, etc, sommé d'ailleurs de le faire par la fédé, laquelle ne se rend pas encore compte du défaut fondamental à la base : le volume global des licenciés, encore honorable, lui masque la réalité, que la R.C. commence à voir arriver... Mais je pense que le problème n'est pas là, je l'ai dit à Anne Besnard-Chabot sur le terrain, c'est bien celui du recrutement, de notre renouvellement. Mais, où est la solution ? Nous ne savons pas, et les conversations avec mes divers collègues ne donnent rien : tout le monde sèche.

-il y a un défaut de base, notre manque de contacts avec le grand public, commandé par deux faits concomitants : disparition dans les revues en kiosque, pratique sur des terrains éloignés et dans des zones désertes, ce qui fait que le hasard des promenades dominicales ou cynophiles ne nous permettent pas d'établir des contacts fréquents et réguliers. Ce que la R.C. fait encore... présence dans des revues trouvables en kiosque, pratique fréquente (tous les jours ?) sur des terrains proches des zones peuplées... Là aussi, jusqu'à quand ? Mon ancien club R.C. s'est progressivement éloigné de la ville, refoulé par les nuisances. Les terrains, pourtant petits, sont introuvables à proximité...

Il m'arrive très souvent de penser que je ne suis pas dans le vrai, que ce que je pense et dis n'est que des c.... et qu'il vaudrait mieux jeter l'éponge... Continuer à pratiquer tant qu'on peut, que cela nous amuse encore, et puis basta...

SALUT NÉ LA DATE 11220

Le CTVL et la FFAM devraient peut-être envisager, dans une perspective positive, la reconnaissance et l'encouragement à ces catégories "vintage" en les incluant officiellement à tous les niveaux des concours fédéraux y compris pour les P 30.

Nous sommes tous des dinosaures...

PAILHE

11226

VEZÈDE

by GPB

LA NOSTALGIE,
C'EST QUAND TU
TE RETOURNES
SUR TON PASSE...

ET QUE TU
VOIS TON
AVENIR
EN FACE...



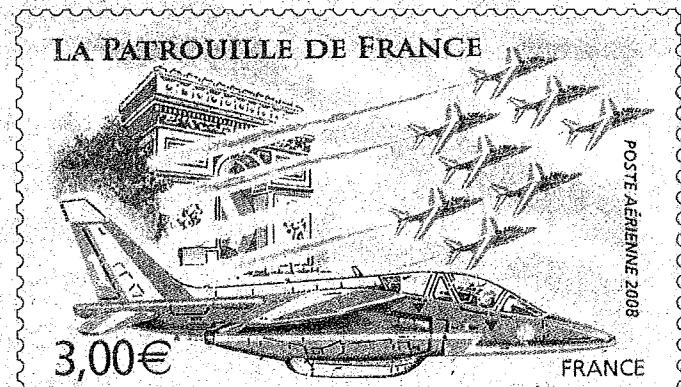
PHILATELIE

Patrouille de France : le panache de l'armée de l'air

Mondialement connue et appréciée, la Patrouille de France évoque sans détour le panache des défilés du 14 juillet. La Poste rend ce mois-ci hommage à l'ambassadrice de l'aéronautique française, voire de la France en général.

Le 15 septembre a en effet été émis un timbre à 3 euros, représentant en premier plan l'appareil emblématique de la flotte depuis 1981, l'Alphajet, en démonstration sur les Champs Elysées. Une création de Pierre-André Cousin, gravure de Claude Jumelet, disponible aussi en mini-feuille de dix unités.

Même si elle relève du domaine militaire, la Patrouille de France n'est pas destinée à la guerre, et son rôle se résume à la présentation. Créée



3,00 €

en 1931, son patronyme date en fait de 1953, selon l'expression d'un commentateur évoquant une patrouille acrobatique de France, à propos d'une formation de quatre avions à réaction lors d'un meeting à Alger.

L'expression est passée à la postérité et la flotte a gardé son cachet. Avec près de cinquante meetings par an de mai à octobre, dont certains à l'étranger, les contraintes sont multiples : des vols quotidiens, des week-ends déca-

lés... ce qui rend le métier particulièrement difficile à gérer avec une vie de famille.

Pour le recrutement, les exigences sont lourdes elles aussi : 1 500 heures de vol et une qualification de chef de patrouille. Quant à la sélection, elle se fait par cooptation, l'équipe en place votant pour les nouveaux arrivants, parmi une vingtaine de noms triés par l'état-major. Et les femmes dans tout cela ?

La Patrouille de France s'apprête en effet à accueillir cette année le premier de ses membres appartenant à la gent féminine. Une première qui semble révolutionner les opinions. Alors, même lorsqu'ils l'ont à l'envers, les pilotes devront comme à leur habitude garder encore la tête froide. A Mach 0,85 on peut parler d'un vrai défi.

11227

CHAMPIONNATS D'EUROPE

NUVIO A. SCHARENBERG

F1E European Championships

	Country	Abbrev	Total
1	Ivan Treger	SVK	500.00
2	Alain Roux	FRA	483.33
3	Herbert Schmidt	GER	461.25
4	Rene Pfister	SUI	456.67
5	Pierre Chaussebourg	FRA	456.25
6	Edith Mang	AUT	443.33
7	Adrian Draghici	ROU	443.33
8	Florian Draghici	ROU	440.00
9	Claudio Bognolo	ITA	436.25
10	Helmut Schubert	GER	435.83
11	Reinhard Mang	AUT	420.01
12	Bosko Lacinic	SRB	414.58
13	Stanislaw Kubit	POL	408.75
14	Daniel Bildea	ROU	408.75
15	Ivan Crha	CZE	407.92
16	Marian Popescu	E/C	404.58
17	Pavol Polonec	SVK	399.58
18	Vojtech Zima	CZE	394.17
19	Jaromir Orel	CZE	393.75
20	Fritz Mang	AUT	385.83
21	Edi Mauri	ITA	383.75
22	Amedeo Berto	ITA	376.25
23	Jean-Luc Drapeau	FRA	360.83
24	Balazs Sarusi Kiss	HUN	360.83
25	Jozef Morgala	POL	353.33
26	Franciszek Kanczok	POL	342.92
27	Milan Mravec	SVK	306.67
28	Kurt Bleuer	SUI	297.49
29	Ian Kaynes	GBR	287.92
30	Heinz Bleuer	SUI	276.66
31	Stevan Janovic	SRB	246.24
32	Steve Philpott	GBR	243.33
33	Friedhelm Mehr	GER	227.92
34	Doug Bartle	GBR	175.42

F1E Team results

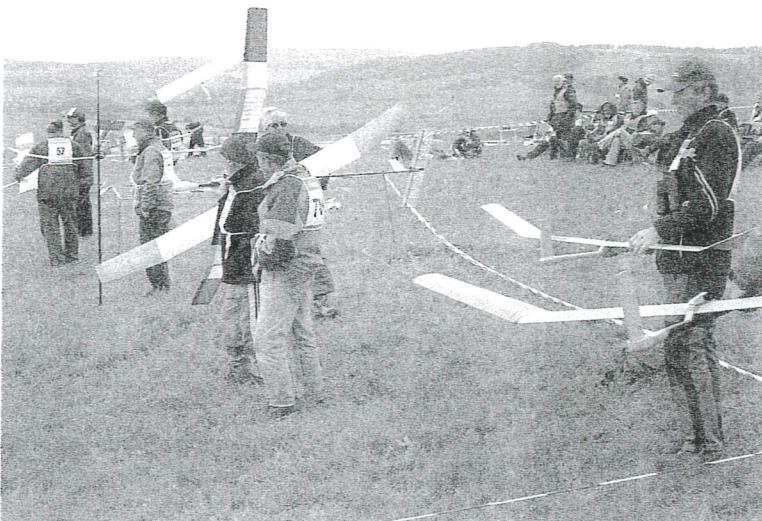
Country	Abbrev	Total
1 France	FRA	1300.41
2 Romania	ROU	1292.08
3 Austria	AUT	1249.17
4 Slovakia	SVK	1206.25
5 Italy	ITA	1196.25

F1E Junior Championships

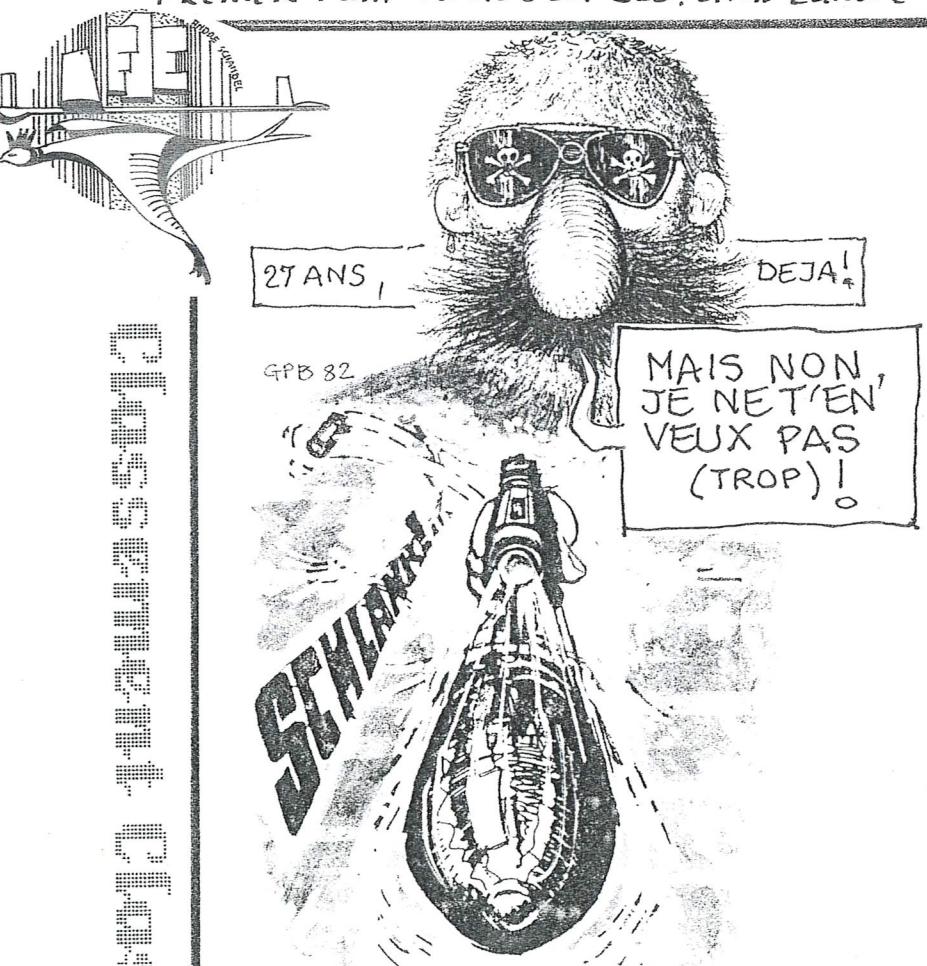
	Country	Abbrev	Total
1 Andrea Marchiori	ITA	452.84	
2 Stefano Parziani	ITA	439.09	
3 Christian Andrist	SUI	434.42	
4 Mihnea Niculescu	ROU	429.33	
5 Ionut Vlat Craciun	ROU	414.42	
6 Alexandre Trachez	FRA	411.17	
7 Josef Filip	CZE	410.91	
8 Aymeric Marot	FRA	409.42	
9 Jan Winkler	CZE	407.92	
10 Andrei Anca	ROU	407.33	
11 Dominika Drmova	SVK	404.75	
12 Armin Mang	AUT	391.50	
13 Petr Blaták	CZE	389.83	
14 Giulia Sartori	ITA	385.84	
15 Christian Winkler	GER	371.08	
16 Katarzyna Szymanska	POL	364.67	
17 Aurelie Trachez	FRA	356.34	
18 Mateusz Kanczok	POL	336.00	
19 Krzysztof Jezewski	E/C	335.92	
20 Jakub Drmala	SVK	329.59	
21 Karol Benisz	POL	323.82	
22 Doroty Sarusi Kiss	HUN	285.32	
23 Florian Winkler	GER	271.66	
24 Jakub Matisek	SVK		
25 Matthias Seren	GER		
Number of maximums			
Number of full scores			

F1E Junior Team results

Country	Abbrev	Total
1 Italy	ITA	1391.50
2 Romania	ROU	1282.93
3 Czech Republic	CZE	1230.08
4 France	FRA	1211.58
5 Poland	POL	1086.43
6 Slovakia	SVK	1029.24
7 Germany	GER	985.31
8 Switzerland	SUI	452.84
9 Austria	AUT	407.33
10 Hungary	HUN	329.59



CHAMPIONNATS D'EUROPE F1E - KALTENSUNDHEIM -
PREMIER PLAN. 1. TREGER SLO. CH. D'EUROPE



Mais quel rapport y a t-il donc entre ces deux histoires... ? Ben, on pourrait résumer ça par les formules suivantes :

« c'est le CHU qui se gausse de l'Aide Humanitaire » (c'est joli !) ... ou :

« c'est celui qui dit qui fait » ... ou bien :

« faites ce que je dis, ne faites pas ... etc » ou encore

« y en a qui cherchent le bâton pour se faire battre... »

(et c'est pas moi qui ai commencé, hein !)

Toujours pas compris ? et bien voilà, je balance !

Un des trois chronos de la deuxième histoire, était justement celui qui écrit la première sept ans après (heu, 27—20 ...) OUARF—OUARF—OUARF !

20 ANS DEJA Michel PILLER

SPECIALISTE DE SCIENCE-FICTION, GPB VOUS PROPOSE 2 HISTOIRES QUI SE SONT PASSEES DANS 2 UNIVERS PARALLELES ...

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

10865
VOLE

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

27 ANS DEJA GPB

ET LORSQU'ON OUVRE POUR LUI UNE BRECHE DANS LES COULOIRS DU TEMPS, IL S'Y PRECIPITE COMME DANS UN TROU D'HUMOUR NOIR

C'était il y a 27 ans...
Les Championnats de France 80 à Lézignan

VOLE

CHRONOS ? (TIENS, A PROPOS DE CE QUI FÂCHE : QU'IL - JE VEUX DIRE QUEL OFFICIEL - DU TYPE DE CEUX SI POINTILLEUX QUAND C'EST LE CONCOURS QUI EST EN FAUTE - QUEL OFFICIEL S'EST ENQUIS, A DEMANDE, A CONSTATÉ, S'EST APERÇU ENFIN QUE CERTAINES EQUIPES DE CHRONOS N'ÉTAIENT PAS

TOUT DE MÊME... IL Y A QUAND MÊME DES CHOSES ELEMENTAIRES ! QUI DIT VENT VIOLENT (ET IL N'A ETE QUESTION QUE DE ÇA, PENDANT 3 JOURS...) DIT DISTANCE, ET QUI DIT DISTANCE, CORSE DE VÉSÉRALITÉ, DIT VISIBILITÉ DIMINUÉE... ET TOUT ÇA NOUS CONDUIT À LA SEULE CHOSE IMPORTANTE : JUMELLES !

ET VOYEZ LA LOGIQUE DE LA CHOSE : CELUI QUI ÉTAIT LE PLUS HAUT ET LE PLUS LOIN (+ DE 300 M. APRÈS L'AUTOROUTE, A RAS DE LA RIVIÈRE) SE RETROUVE 3^{ME}, CELUI QUI S'EST POSÉ SUR LE TERRAIN S'EST RETROUVE 2^{ME}, ET CELUI QUI ÉTAIT DANS UNE POSITION INTERMÉDIAIRE A 150 OU 200 M. EN AVANT DU PREMIER CITE, DANS LE MILIEU DES VIGNES, S'EST RETROUVE 1^{ER}... TOUT ÇA, NON PAS À CAUSE DES CHRONOS (ENFIN, SI, UN PEU, TOUT DE MÊME) MAIS DES JUMELLES !

MAIS DANS VOTRE CANDEUR (MAIS SI !) VOUS COMPRENEZ CAR VOUS CONNAISSEZ LA METICULOSITÉ HABITUELLE DES OFFICIELS - VOUS NE POUVEZ COMPRENDRE AUTREMENT - VOUS N'AURIEZ PAS L'IDÉE DE COMPRENDRE CHRONOS N'AVAIENT PAS DE JUMELLES... VOUS DITES ALORS QUE C'EST TROP TÉTÉ, MAIS VOUS DITES LE RISQUE DU MÉTIER, ET LA PHILOSOPHIE QUE C'EST LE RISQUE DU MÉTIER, ET LA PHILOSOPHIE ALIAS JE-M'EN-FOUTISME FAIT LE RESTE... MAIS SI, 15 JOURS APRÈS VOUS APPRENEZ QUE LES AUTRES AVAIENT DES JUMELLES, VOUS LA FAITES QUAND VOTRE RECLAMATION ? UNE RECLAMATION SANS APPEL, QUI, DANS LE DOMAINE JUDICIAIRE, FAIRAIT POUR CASSE UN JUGEMENT POUR VICE DE PROCÉDURE... HEIN !

ET QUEL OFFICIEL EST VENU, A VOTRE RETOUR, COMME C'ÉTAIT SON DEVOIR, VOUS INFORMER DE CETTE SITUATION ANORMALE CRÉÉE PAR UNE DÉFICIENCE DE L'ORGANISATION, AFIN DE VOUS FERMETTE DE PRENDRE VOTRE DÉCISION EN TOUTE CONNAISSANCE DE CAUSE ? ...

MAIS LES JUMELLES Y AVAIT PLUS DE JUMELLES ? MAIS LES SPECTATEURS AUTOUR EN AVAIENT, DES JUMELLES... ET PUIS SI L'ORGANISATEUR DES EQUIPES N'AVAIT PAS SES LUNETTES... MES BRAVES CHRONOS POUVAIENT TRES BIEN SE METTRE À BEUGLER, COMME DES PUTOIS (LES PUTOIS, ÇA PEUGELE ?) HALT STOP KATASTROPHE ! RIEN NE VA PLUS, ON N'A PAS DE JUMELLES !

Paraphrasons le premier texte, pour voir :
— c'est pas vrai quand même que les trois chronos ensemble n'ont pas vu qu'ils étaient les seuls sans jumelles... (mais sans jumelles, comment pouvaient-ils voir qu'ils n'en avaient pas hein ?)
— y a t-il besoin de trois chronos pour ne pas voir une telle énormité ?
— C'EST TRES GRAVE, car en fait, on VOLE un titre de Champion de France au concurrent...
— Et s'il avait pu être informé à temps par des officiels un peu « couillus » pour poser une réclamation ?
— Enfin, les chronos sont souverains, m'enfin quand même...

SURTOUT QU'À CE MOMENT-LÀ, LES COPAINS ET SPECTATEURS ON L'A SUIVI, TON TAXI, JUSQU'AU BOUT, ET MÊME LES CHRONOS SONT REVENUS DÉTHERMALISÉ 60 SECONDES APRÈS QU'IL A ARRÊTÉ LEUR PENDULE.

MAS ILS AVAIENT ARRÊTÉ LES CHRONOS ! ET IL EST ÉVIDENT QUE, SUR LE PLAN RÉGLEMENTAIRE, LE FAIT QUE LES CHRONOS AIENT REVU, EN VOL, LE TAXI 50 SECONDES APRÈS L'ARRÊT OFFICIEL, N'EST AUCUNEMENT UNE PRAUVE QUE LE TAXI VOLAIT TOUJOURS... C'EST COMME QUI DIRAIT SIMPLEMENT UN ELEMENT QUI TENDAIT À FAIRE SUPPOSER L'EXISTENCE DU TAXI. TOUJOURS EN VOL, SANS PLUS...

VOL LIBRE

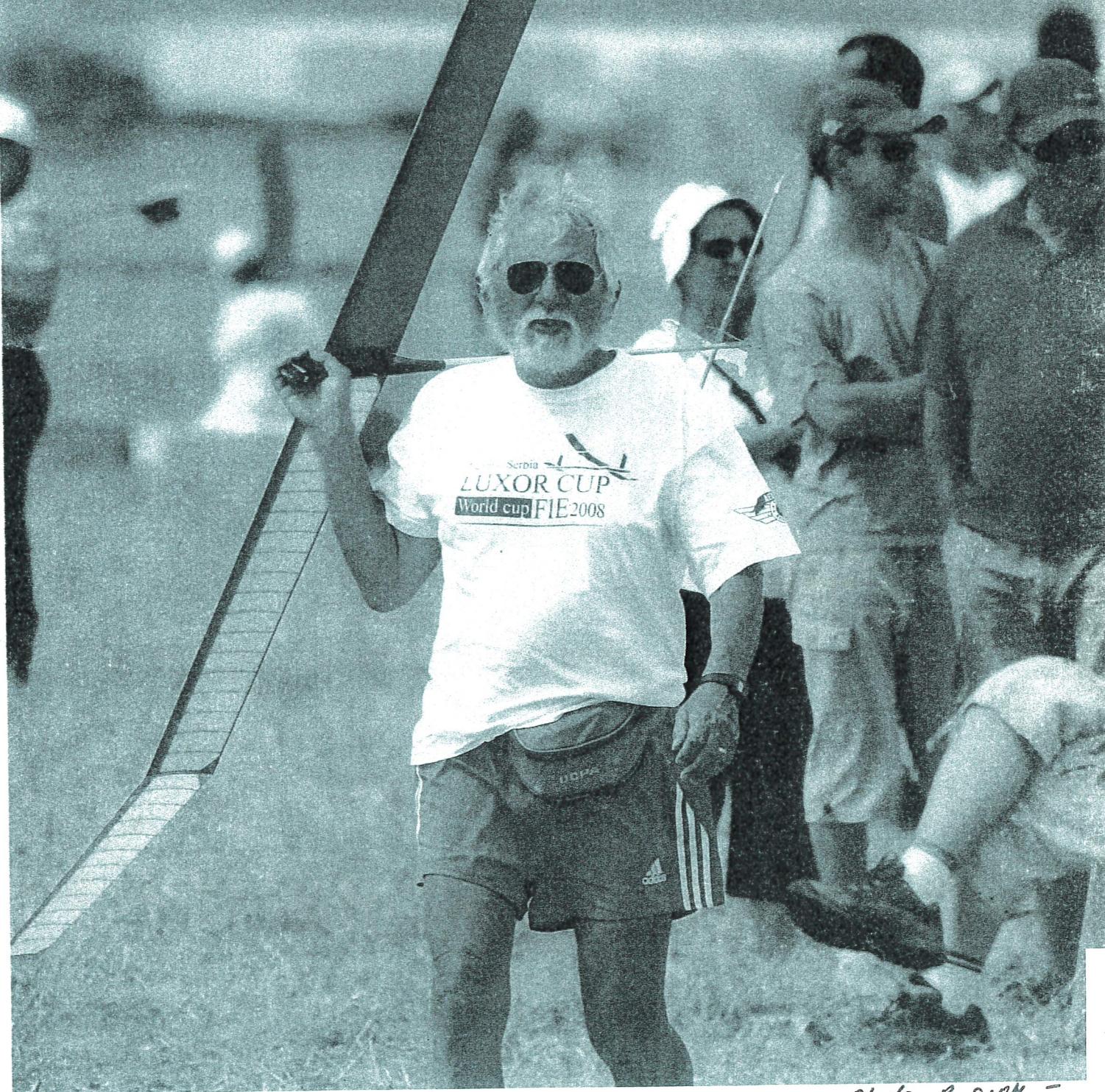


Photo: B. SION.



11230