

BULLETIN DE LIAISON INTERNATIONAL

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

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

Abonnement 6 numéros : € 35 ou \$ 40 .

Tous les paiements au nom de A. Schandel .

Comptes (Poste) CCP 1 190 08 S Strasbourg France

Banque : CME 67 code 10278 compte 00012175640

Iban FR76 1027 8019 0000 0121 7564 065

Deutsche Bank Kehl (Germany) 664 700 24 - 0869727

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

GALERIE DES PORTRAITS E. VERBITSKY



11232

SOMMAIRE

- 11231- Image Vol libre A Laty
- 11232- Galerie portraits - Vol libre
- 11233- Sommaire - Edito
- 11234-35-369
Stabilisateur outdoor non commandé . J Wantzenriether
- 11237-38-39
Boîte à chaussures - P. Pailhe
- 11240- Astuces - J Wantzenriether
- 1124-142- Charme du vol de pente magnétique . A. Schandel
- 11243- F1E - Coupe Luxor Serbie
- 11244-45- vue sur Ch. Europe F1E Rhön 2008- A. Schandel
- 11246-47 - Wasserkuppe 2008 A. Schandel
- 11248- Modèle CH . D'Europe 2008 Ivan Treger .
- 11279- Il y a trente ans ...
- 11250-51-52 Championnats Europe F1E Rhön . A. Schandel
- 11253-Images Vol Libre F1E
- 11254-55- Modèle F1E A. Roux 2ème CH. Europe 2008
- 11256 CH. Europe F1E Allemand .
- 11257- 20 Secondes ..pour ou contre ... A. Schandel .
- 11258-59-60 - Multicap P 30 Claude Weber .
- 11261- Au féminin ...J. Schirmer
- 11262-63 - Affolé Junior - J. Valéry L. Ducassou F1B
- 11264- Astuces J. Wantzenriether
- 11265- Retro CH J. Wantzenriether
- 11266 Au féminin suite
- 11267-68-69-70-71
Yes we can nouvelles des USA . America Cup .
- 11272-73-74-7576-77-78-79-80-81-82
83- LESZNO 88 Michel Piller .
- 11284- 5 ème Critérium P. Lepage résultats
- 11285- COMITE SALUT PUBLIC V.L.
- 11286-87-88 50 ans en arrière G.P.B.
- 11288- 89- Courrier des lecteurs .
- 11290 Image Vol libre B. Sion .

EDITO

Nous sommes à la fin de l'année, 2008 , et comme toujours, par habitude , nous formulons les mêmes vœux ...pour l'année à venir

Audela de ce que nous enregistrons , sur les dernières compétitions , toutes catégories confondues , et quelques colonnes sur un passé plus ou moins lointain .. parfois nostalgique..nous vivons depuis quelques semaines , un genre de révolte , pour l'instant peu soutenu , de quelques personnes , à l'encontre de la mort annoncée du Vol libre dans les rangs de nos jeunes . Il suffit de consulter pour cela , les résultats des ch. de France 2008 dans les catégories , cadet et junior .

Il va sans dire , que VOL LIBRE se met sur les rangs dès aujourd'hui, pour essayer de remettre en mouvement ,vers l'avant , toutes les initiatives , qui vont dans ce sens . C'est je pense notre dernière chance, et selon les derniers échos , la mobilisation reste très ..très modeste , dans l'hexagone

Il serait bon également qu'au niveau de la FFAM et du CTVL que l'on se saisisse de ces dernières convulsions , pour intervenir dans l'intérêt de l'aéromodélisme en général et du vol libre en particulier .

La constitution d'un genre de COMITE DE SALUT PUBLIC , pour sauver le vol libre , devrait provoquer l'adhésion de tous les passionnés du vol libre , et surtout des anciens .

Toutes les réflexions , pensées , actions , critiques , propositions et autres suggestions , seront les bienvenues pour reconstituer un tissu de jeunes acquis au vol libre . Les familles qui fournissent actuellement , leurs fils et filles , pour sauver ce qui reste du vol libre ...ne seront pas assez prolifiques pour fournir les bataillons nécessaires au sauvetage des derniers bastions

11233

LE STABILISATEUR OUTDOOR NON COMMANDÉ

...essai de radioscopie...

**Wakefield
Coupe-d'Hiver
P30, Open**

J. Wantzenriether

La question centrale pour ces modèles à grimpée rapide reste celle-ci : comment obtenir un plané parfait après une grimpée réglée au mieux possible ?

Autre formulation : comment obtenir une grimpée parfaite après que le plané ait été réglé parfait ?

Entre les deux formulations la différence est le point de départ du raisonnement - et de l'action sur le terrain. Dans la version 2 on part d'un plané dégrossi en lancé horizontal à la main... c'est la tradition depuis que le moteur caoutchouc existe. Puis on ajuste les calages du nez, on déplace le CG et varie le vé longitudinal jusqu'à "maîtriser" la surpuissance et optimiser la grimpée moyenne (grimpée de croisière, dit-on en anglais). On utilise aussi divers vrillages de l'aile, art difficile et tâtonnant sinon magique. Les taxis modernes n'y coupent pas d'une IV (variation d'incidence, de calage plutôt, pour le stabilisateur), mais cette technique ne nous intéresse pas ici, hé (sauf pour diverses références).

On va s'essayer ici à la version 1 : on considère comme base le réglage de la surpuissance, et on va tenter de faire planer tout ça au mieux. On voit bien le défi : sur le terrain la phase surpuissance n'est pas utilisable au début des essais en vol... il va falloir apprendre à penser "à rebours".

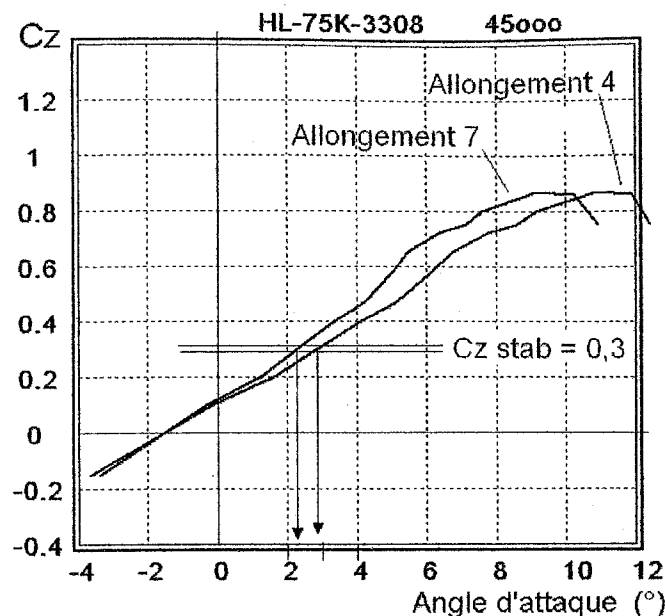
Les résultats obtenus en compétition sont incontestables et internationaux. Avertissement, pourtant : il ne sera pas montré de preuve indiscutable au plan théorique. La preuve ne sera donnée qu'en vol, au lecteur qui voudra bien essayer...

Suivez le guide... nous commençons par la façon de travailler d'un stabilisateur au vol plané.

PLANEUR : UN POINT = A L'AISE...!

Le stabilisateur étudié ici sera carrément celui d'un planeur. Plus précisément d'un modèle qui vole à vitesse constante... nous ne parlerons pas ici des problèmes du bunt ni du treillage tournant. Nous supposons un planeur réglé parfaitement, performance ET stabilité impeccables.

Le graphique ci-dessous met en place d'abord une plage de travail située sur le C_z de 0,30. Ceci correspond à un planeur de compétition F1A ou F1H dont le centrage est à 60 % (pour être précis : à 2 % près en plus ou en moins).



HL 75 - K - 3308

HL... un profil assez typique de nos stabs plus ou moins "personnels". Test de soufflerie tchèque pour profil de moto à flap (K pour Klappe) avec charnière à 75%. L'épaisseur de 8% dépasse celle de nos stabs, mais le Re de 45000 compense cela d'une certaine façon...

Dessignons la courbe de la portance C_z pour deux stabilisateurs de même profil, mais d'allongements différents : 4 et 7. Là encore nous restons dans le concret, car ce sont des allongements usuels.

Le C_z de 0,30 est obtenu par deux angles d'attaque différents, respectivement 2,9 et 2,3 degrés.

Ces valeurs n'ont rien à voir directement avec le calage du stab sur le fuselage, nous sommes bien d'accord. Ces degrés d'angle d'attaque se comptent à partir du flux d'air incident, lequel dépend du calage de l'aile, de la déflexion du flux derrière l'aile, éventuellement aussi du sillage de l'aile. -- La différence de 0,6° correspond cependant à une "cale" de 1 mm sous le bord de fuite du stabilo (pour une corde de 90 mm). Or la pratique du vol nous apprend qu'une "cale" de 0,3 mm se fait déjà parfaitement remarquer...

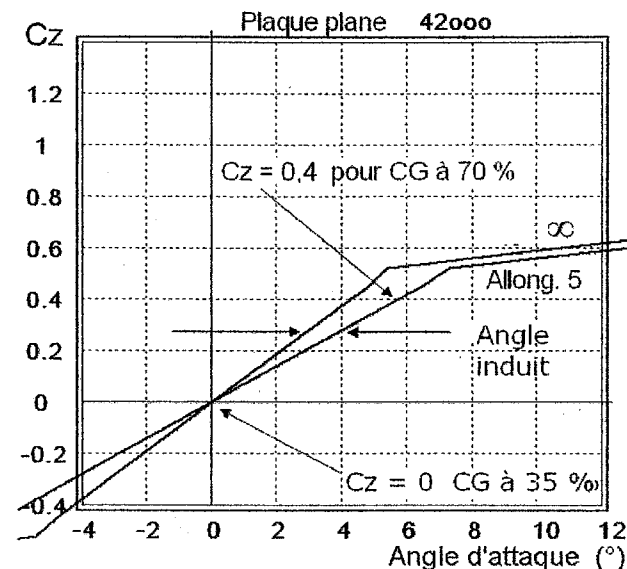
Moralité immédiate : mieux vaut ne pas s'amuser avec l'allongement d'un stabilisateur.

La suite de notre réflexion nous conduira beaucoup plus loin que cette première constatation. Mais d'abord un petit détour par la théorie... désolé pour les copains allergiques, mais on va faire passer celle-ci dans un minimum de calculs et un maximum de dessins.

2 OU 3 NOTIONS UTILISÉES ICI...

Voici la courbe de portance du profil "Plaque plane". En France on dit aussi "profil planche". Le nombre de Reynolds (Re en abrégé) est de 42000, valeur souvent adoptée par les ingénieurs des souffleries comme étant le minimum pour avoir des résultats à peu près sûrs. Bien que nos stabilisateurs, au plané, volent à des Re inférieurs, nous serons obligés d'en passer par là. A noter d'entrée que les "plaques" (plane comme ici, ou creuse comme la 417a) sont peu sensibles aux Re. Plus on épaissit un profil, plus il sera sensible... et au-delà de 8%

d'épaisseur nous n'y toucherons ni en théorie ni en pratique. La plaque utilisée ici fait 2,9 % d'épaisseur. Au-delà de 4 % ce n'est plus une "plaque".



La courbe de la plaque plane est un peu spéciale. C'est une ligne droite dans la partie utile pour nos stabs, entre les C_z de -0,54 et +0,54. Deux courbes sont dessinées ici. Celle du haut, désignée par le signe "infini", représente le schéma d'une aile d'allongement infini. (Schéma, car une telle aile ne peut évidemment ni être construite, ni entrer dans une soufflerie. Dans ces dernières on utilise des "éprouvettes" d'un allongement entre 4 et 6, et on recalcule leurs coefficients pour un allongement infini. Ce qui donne notre courbe du haut). A partir de laquelle on va de nouveau calculer la courbe de nos ailes ou stabilisateurs d'allongement "fini"... ici vous avez la plaque d'allongement 5, valeur assez proche de celle de nos stabilisateurs de vol libre de compétition. Les aérodynamiciens nous mettent cependant en garde : plus l'allongement est faible, plus le C_z maximum diminue ; et en-dessous de 3 on ne peut plus rien calculer (c'est le cas des ailes delta ou rondes, pour lesquelles des tests de soufflerie spéciaux sont nécessaires). En fait nos stabilisateurs ne volent jamais "tout en haut de la poire" comme le font les ailes au plané.

Nous appellerons "3D", trois dimensions, ce qui concerne nos voilures réelles, et "2D", deux dimensions, ce qui concerne une aile infinie.

Le calcul de l'angle d'attaque pour nos allongements normaux est le suivant :

$$\text{angle 3D} = \text{angle 2D} + \text{angle induit}$$

et l'angle induit :

$57,3 \times C_z / (3,14 \times \text{allongement})$ en degrés. Les spécialistes ajoutent des coefficients pour tenir compte de la forme de l'aile en plan, etc. Ces précisions sont sans intérêt pour nous.

Résultat : une différence de quelque 1,5 degré entre l'infini et nos stabs... à la hauteur du C_z moyen de nos stabs, c'est-à-dire 0,30. Nous verrons ce qu'il en est avec d'autres profils que la plaque plane.

Vers $C_z = 0,54$ la courbe fait un coude brutal et au-delà de cette valeur le C_z n'augmente quasiment pas. En d'autres termes : un empennage attaqué sous 8°, ou plus, est incapable d'augmenter sa portance, et celle-ci reste au niveau de 0,54. Très gê-

nant pour un stabilo. En effet, supposons un taxi réglé avec un stab planche et un CG à 70% : le stab n'a que 2 degrés d'efficacité pour corriger les cabrés du modèle... en cas de cabré sévère la traînée augmentera, mais pas la portance, le redressement du modèle devient un problème. -- Le graphique montre que l'emplacement idéal du CG, pour un stab planche, est dans les 35%. Là le point de travail du stabilo se trouve au milieu de la portion droite de la courbe, il y a autant de débattement possible vers le bas que vers le haut : c'est l'idéal. Bravo aux maquettes, qui sont centrées vers les 35% de façon très générale !

(Intéressant : une DÉRIVE profilée "planche", et d'un allongement inférieur à 4, se retrouve souvent sur nos avions à moteur caoutchouc. Pendant la grimpée en surpuissance il se produit un très fort moment de lacet à droite, la dérive est violemment projetée vers la gauche. Or elle a un C_z qu'elle ne peut pas dépasser... sa portance est donc limitée en C_z , et ne dépend plus que de l'aire totale de la dérive. On a là un moyen très efficace pour régler le virage initial de la grimpée -- trop de surface, et le modèle part tout droit et même sur la gauche... pas assez de surface, et le modèle roule violemment à droite. Sur le terrain, ô bonheur, ça se règle à la simple lame de rasoir... Notez que le braquage du volet n'y fait rien, à droite comme à gauche : le flux décroche sur l'ensemble de la dérive, seule l'aire de la dérive compte... pendant toute la surpuissance).

Un à-côté non dénué d'importance, mais pas représenté ici : la traînée d'une "planche" est minimale pour $C_z = 0$. C'est-à-dire juste au centre de la partie rectiligne de la courbe. Ceci est une règle assez générale pour tous nos profils, plats ou creux : la traînée minimale se situe vers le milieu de la plage d'utilisation normale d'un stab.

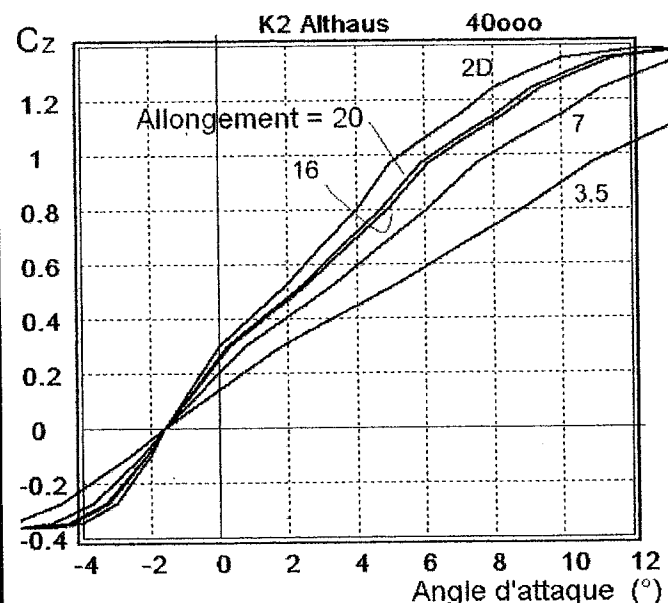
ET AVEC DU CREUX ?

Un extrados bombé a comme capacité première de hausser le C_z maximum, et par le fait le C_z de travail de la voilure. Maxi utile pour la plaque plane : 0,54 -- et pour le K2 : 1,37...

Et le creux de l'intrados ? Il sert surtout à garder le profil mince... pour nous éviter des ennuis avec les Re (danger d'écoulement sous-critique) et pour diminuer la traînée. Il provoque des décollements aux attaques très faibles (négatives), ce qui augmente encore une fois la traînée ; un caoutchouc en début de grimpée développe ce phénomène sur l'aile.

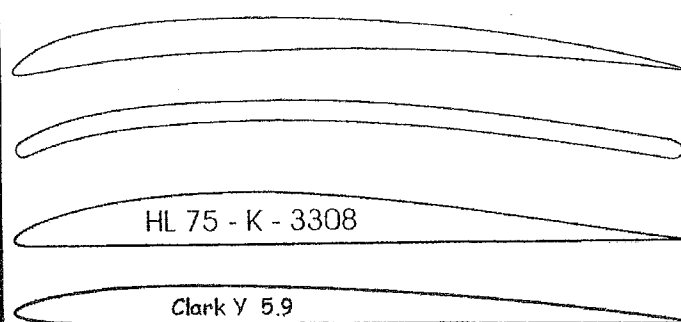
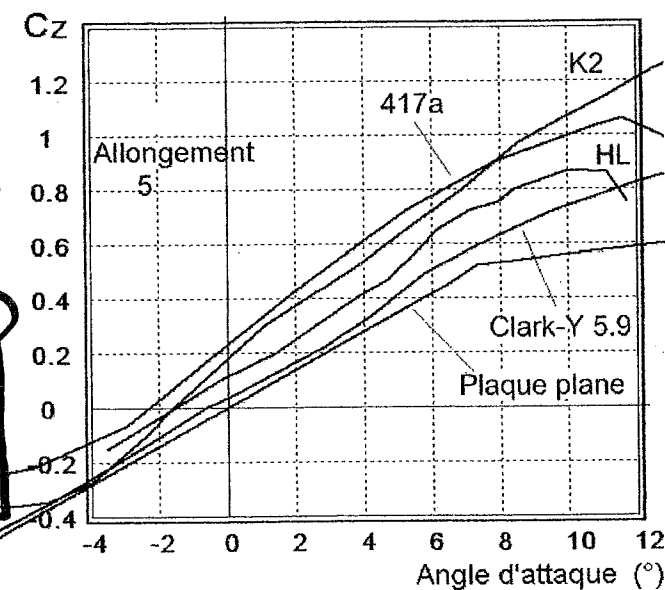
Le graphique du K2 montre une plage de C_z où la courbe est grosso modo rectiligne, surtout aux faibles allongements. La plage va de -0,2 à 1 et son centre se trouve vers $C_z = 0,4$. Nous avons là un profil de stab typique pour des CG de planeur situés vers les 65 à 75 %. (Planeurs de compétition FAI, très fins, mais dépourvus de bunt et autres accélérations... nous restons bien dans l'hypothèse d'un seul régime de vol...)

Autre fait mis en valeur par le graphique : entre deux allongements d'aile la différence est imperceptible dans le dessin de la courbe, mais entre deux allongements de stabilo, elle est énorme. A négliger



cela on s'enfonce dans le "n'importe-quoi", pour le dessin comme pour le réglage de nos modèles.

On remarque qu'il y a une limite inférieure pour la portance : en-dessous de $C_z = -0,3$ ce profil ne fournit plus de travail. C'est le danger qui guette tous les stabs dont le creux démarre près du bord d'attaque. La situation dangereuse se produit dans les gros piqués du modèle : le stab ne peut plus donner de redressement à cabrer, le piqué devient un régime de vol stable... jusqu'au sol. Chose qui n'arrive pas avec un stab plaque plane, où le C_z négatif va jusqu'à $-5,4^\circ$... et encore moins aux profils symétriques ou semi-biconvexes (avec leur intrados convexe) : leur portance "vers le bas" redresse le modèle bien avant la formation d'un régime stable.



Comparons à présent des profils divers, à un allongement valable pour nos stablos.

Comme prévisible, plus l'extrados est bombé plus le C_z maxi (ou de décrochage) est élevé, mais ceci concerne principalement l'utilisation sur une aile. La partie quasi rectiligne de la courbe se situera plus haut, ainsi que le milieu de cette partie, là où nous mettrons le C_z d'utilisation normal. Ainsi pour la Plaque creuse 417a ce C_z sera de 0,4, ce qui correspond sur un Nordique à un CG vers 70 %.

Plus intéressant. Dans la partie basse, en-dessous de $C_z = 0,2$, la pente des courbes est quasiment la même pour les trois profils les moins développés, et peut être exprimée par la pente de la Plaque plane. Pente, ou gradient de la portance : augmentation de C_z , divisée par augmentation de l'angle d'attaque...

en math on écrit $dC_z/d\alpha$, et cela donne pour la Plaque plane, entre les angles 0° et 6° :

$$(0,42 - 0) / (6 - 0)$$

soit 0,07 C_z par degré. Faisons la même opération pour la Plaque creuse 417a, entre les angles de -2° et $+6^\circ$:

$$(0,77 - 0,03) / (8) = 0,09 \text{ } C_z \text{ par degré}$$

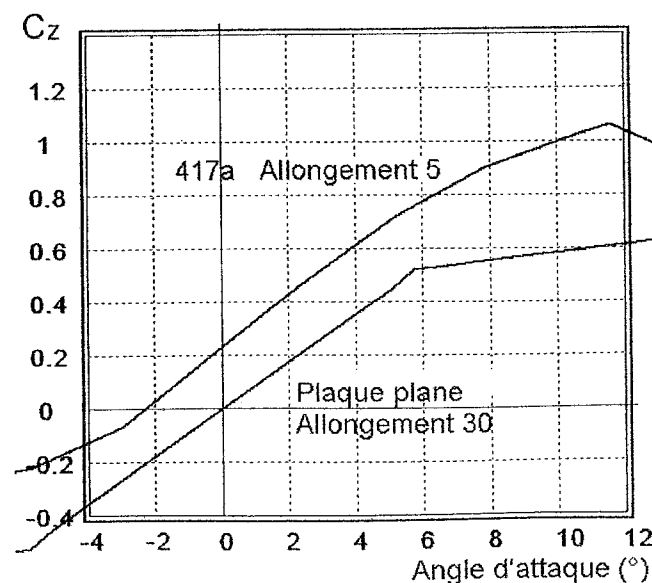
Bon... ces valeurs ne disent rien par elles-mêmes, mais nous remarquons que la pente de la 417a est plus raide d'environ 25 %... Moralité : il est probable que cela se répercutera sur nos réglages, non ? Par ailleurs sachons que les plaques du style 417a sont les profils de stab les plus développés qui aient pu être utilisés sur nos taxis à nous, planeurs ou caoutchouc.

(Petit détour pour les amateurs entraînés. Si nous calculons en radians et sur la base d'un allongement infini, nous avons pour la Plaque plane un gradient de 5,39... soit un peu en-dessous des $2 \times \pi$ (= 6,28) parfois utilisés par la théorie. La 417a de son côté fait 2,6 π ... un bond considérable.)

Le profil K2 semble très proche de la 417a. Sa minceur en est une des causes, mais surtout un creux prononcé de la partie arrière.

Qu'en est-il de la partie des courbes située entre les C_z de 0,2 et 0,5 ? C'est l'aspect le plus passionnant et le moins étudié de notre affaire... Il ouvre le prochain chapitre de cette contribution...

Petit exercice pour voir si on a compris. Pour que la Plaque plane atteigne le gradient d'un stab 417a, quel allongement faut-il lui donner ? Réponse sur le graphique ci-dessous. Et pareil pour tous les autres profils classiques... (à suivre... la grimpe)



BOITE A CHAUSSURES. B

Depuis pas mal d'années, je faisais faire, au cours de stages pour des gosses, des modèles d'intérieur rustiques, peu performants, mais robustes et vite faits. J'étais cependant préoccupé par deux données : la première, la déception du jeune qui apprend que son modèle est involable en extérieur. La 2^{ème}, ces modèles, qui obéissaient à la règle des indoors 35cm, étaient incommodes à transporter. Aussi, cette année, je tentais de proposer autre chose.

Un modèle d'abord étudié pour voler dehors, ensuite destiné à rentrer démonté dans une boîte à godasses standard, de un peu plus de 30cm de long. Le résultat a été honorable, sans plus, j'en ai donné l'essentiel dans le bulletin du CERVIA (publication artisanale consacrée aux modèles « indoor », contacter Jacques Cartigny 270 rue de Vaugirard 75015 PARIS). En particulier les vols extérieurs furent décevants, même en choisissant bien son jour d'évolution.

Cet été, j'en ai fait construire un à ma petite fille. Mais j'équipais le modèle d'une hélice en plastique de Peck-Polymers (couleur marron), au lieu de l'hélice en balsa plus grande (pales plates, non vrillées). Le déroulement est beaucoup plus rapide, mais la montée est franche et se défend bien dans un vent déjà marqué.

Toutes les baguettes des voilures sont en 2x2 plutôt dur. On monte l'aile à plat, avec bords d'attaque et de fuite (qui restent carrés, au diable les écoulements !...). On casse à l'ongle les deux baguettes, sans les détacher, on colle le raccord avec une goutte de cyano pour donner le dièdre, puis on met en place nervure centrale et longeron. Pas de renfort en dehors de deux minuscules bouts de japon collés sous les cassures (astuce dérivée des indoors...). Entoilage dessus dessous en japon de couleur, d'après vos réserves et les goûts des enfants...

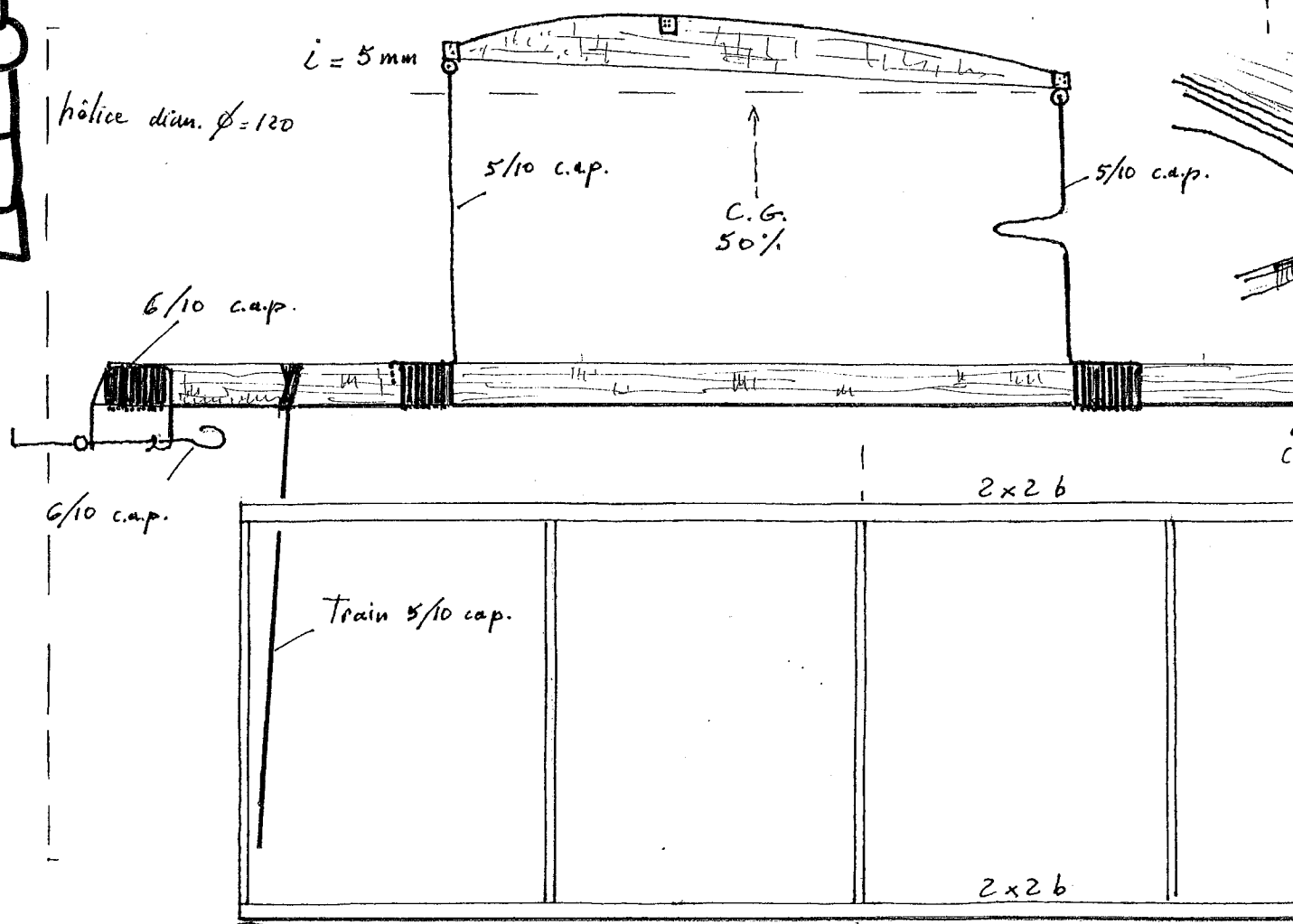
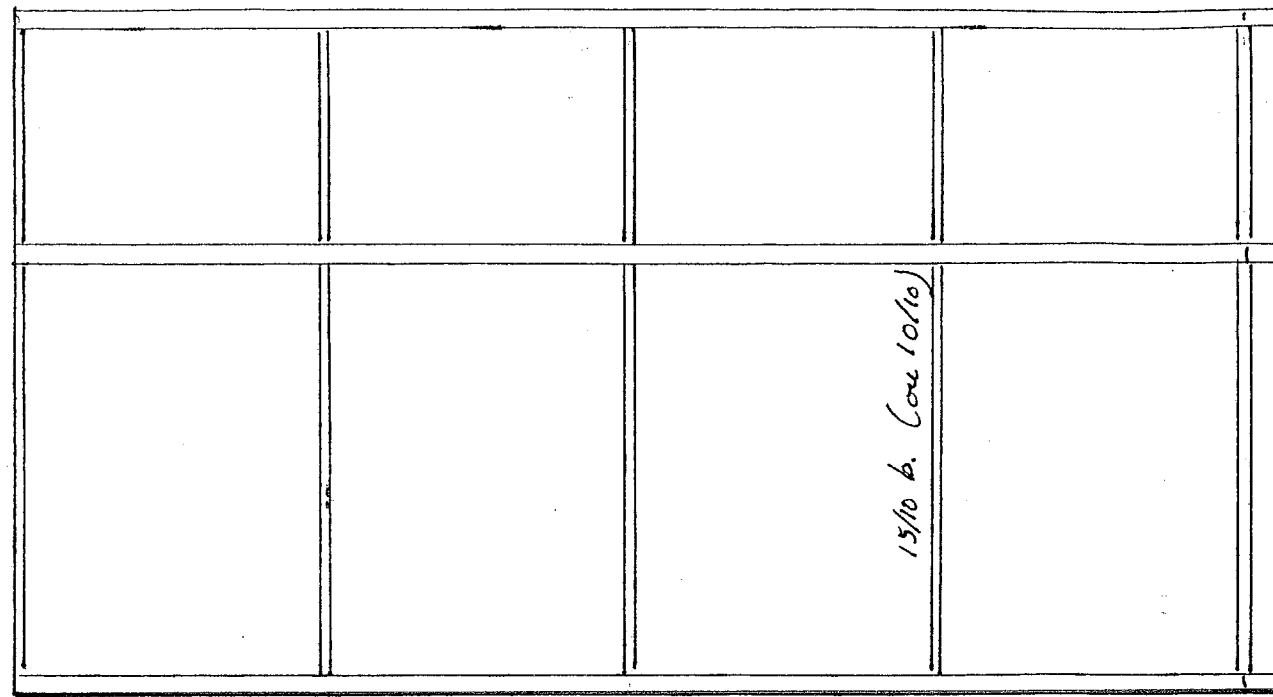
Collages : le mieux pour les montages est la Uhu Hart diluée. La cyano pour quelques récupérations. Entoilage, japon, à la blanche diluée 50/50, ou bien système du Glatfix, puis un voile d'eau et séchage sur cale.

Les cordes à piano sont façonnées par le moniteur, les gosses n'y arrivent pas... A plus forte raison la queue de cochon qui tient l'hélice. L'hélice est montée simplement, la roue libre rustique de construction marche très bien, l'arrière de l'hélice a un arrondi qui fait butée.

Pour pouvoir rentrer dans la boîte, l'arrière du fuselage est démontable grâce à un tube de récup. de stylo-bille, qui s'emmanche dans un cure-dent soigneusement collé au 6x3 du porte-écheveau. Dérive et stab sont collés d'office, le tube permet de régler le tilt pour virage à droite. L'incidence se règle en jouant sur les pliures des c.a.p. Le train est là pour faire joli, et aussi pour affiner le centrage; faire quelques essais préliminaires avant de le ligaturer.

Par rapport à un stage, la construction chez moi par ma petite fille a été plus facile, parce qu'on peut coller quelque chose, et reprendre le tout une heure après. De même pour le séchage de l'eau des voilures, à faire par panneaux successivement. Dans un stage de 4 ou 5 jours de 2 à 3 heures, c'est plus difficile à gérer. Le moteur est une boucle de Tan refendu à 2mm à peu près. Remontage à la main par le jeune, impossible de le casser... Réglage inexistant avec le C.G. et les calages indiqués. En pratique, avec montée et plané à droite, il n'y a pas besoin ni de piqueur, ni de virage au moteur.

PAILHE

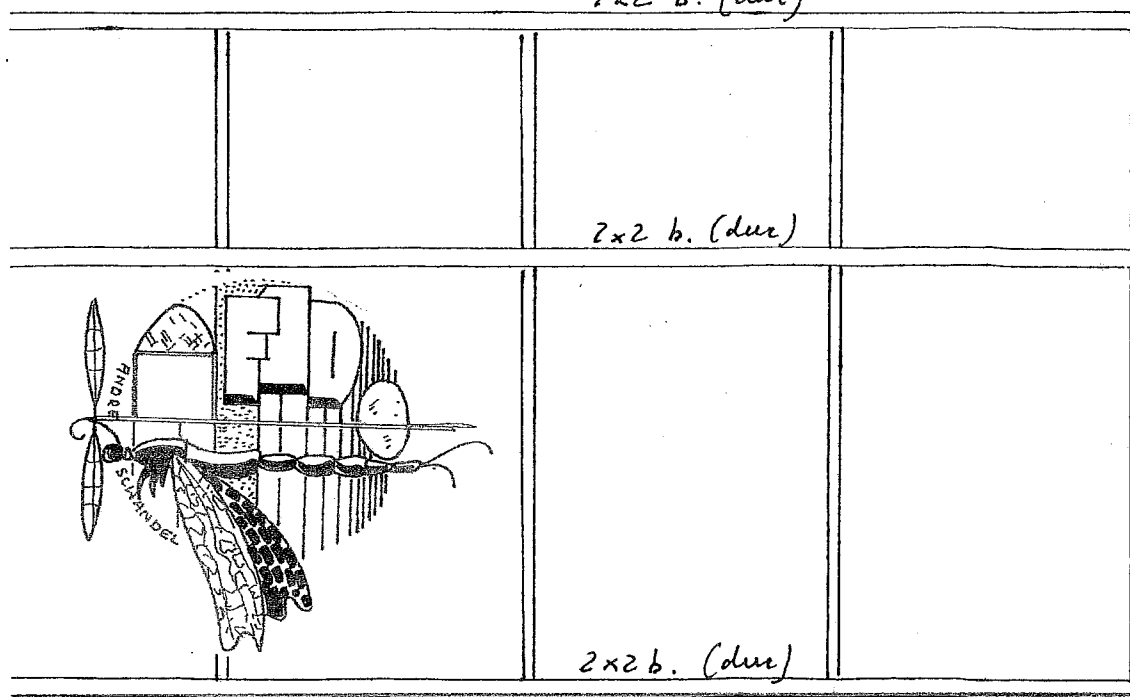


① Roues: 2 épaisseurs 5/10 centre-collis plus tube papierroulé.

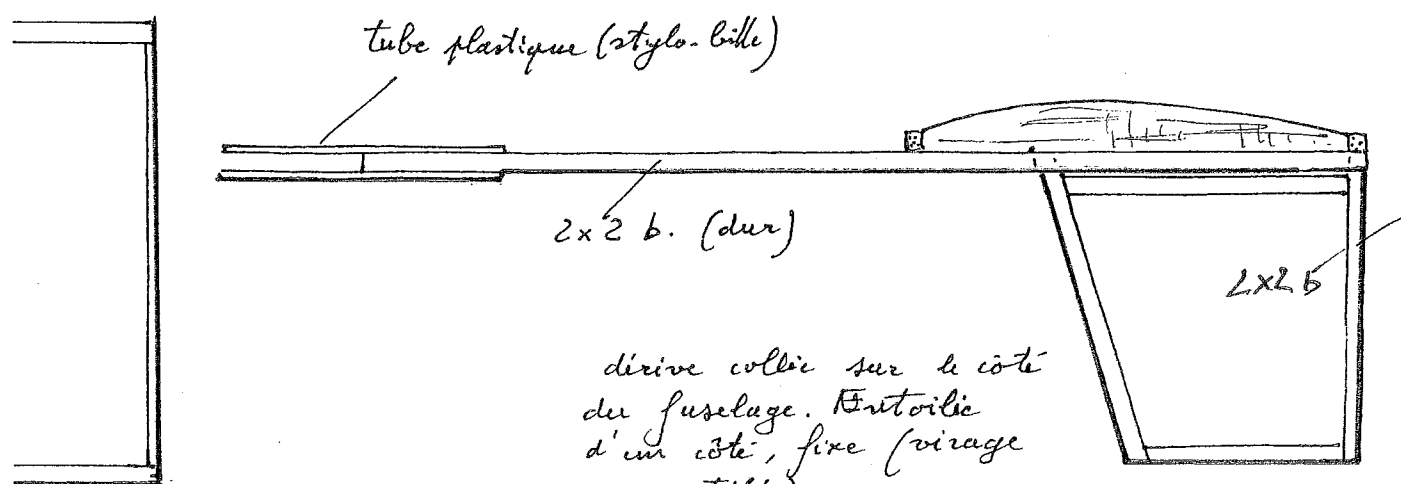
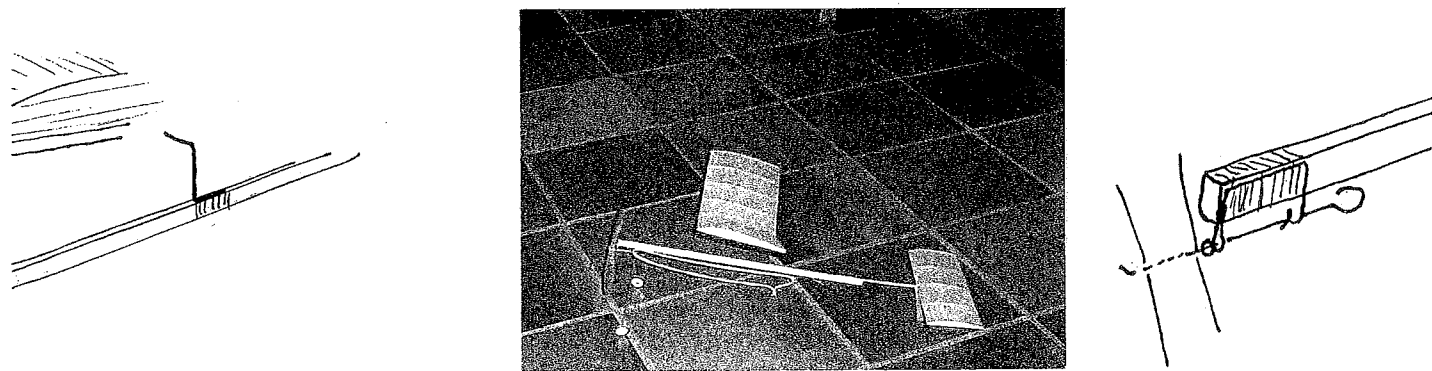


PIERRE PAILHE

2x2 b. (dur)



dièdre: 40 mm



derrière collée sur le côté du fuselage. Entoilée d'un côté, fixe (virage par tilt).

PAILHE Pierre Juillet 2008



PIERRE PAILHE

HISTOIRE...

Planeurs F1A : toute leur histoire, en anglais, par un maître de la question (et merci à Julien S. pour l'adresse Internet) :

http://www.gregorie.org/freeflight/f1a_history/

Quelques vieux plans pour le plaisir, le développement des crochets... le vrai musée du planeuriste FAI. Passez donc aussi au chapitre Freeflight pour d'autres super aventures.

DES KARMANN ?

Peu de réponses à cette question : comment réaliser des Karmann et autres filets ? En dehors, bien entendu, d'un simple contour balsa pas très réaliste. Henry propose ceci :

Du papier filtre à café. Plutôt solide lorsqu'il est mouillé. Je découpe d'après le plan, puis je mouille. Il faut alors ajuster au mieux. Toujours humide, encoller le pourtour, appliquer comme du papier ordinaire. Cela va rétrécir un peu au séchage.

UN FORUM "DE" enfin !

C'était bien caché, et révélé maintenant : en Allemagne un lieu d'échanges pour le vol libre, grosses et petites catégories. C'est hébergé par, SVP, un forum dédié à la radiocommande !

www.rc-network.de

Suivre "Forum", puis dans "Modellflug", cliquer "Freiflug". C'est encore un peu neuf, mais déjà : comment fonctionnent les vrillages d'aile F1A, etc.

MIKE WOODHOUSE

Qui ne connaît cette source de matériaux hitech et autres, pour la compétition en particulier ? Mike vient de réorganiser son affaire, et il y aurait lieu d'y jeter un coup d'œil fureteur.

www.freeflightsupplies.co.uk

Attendues entre autres de nouvelles minuteriers de Pologne, dont la description fait saliver...

VOLET.

Ne jetez pas vos "bords de fuite", baguettes taillées en biseau... ça peut servir d'aileron à l'aile ou à l'empennage. Un petit rectangle, longueur à tester. La partie pointue vers l'avant, collé sur ou sous le bord de fuite de votre voilure : c'est moins agressif (dangereux !) qu'un volet découpé, ça se ponce à volonté pour des réglages très fins. Et ça n'affaiblit pas la structure. [Hank sur FFML]

DLG pour les curieux...

... car c'est en allemand et radio ! Rendez-vous à :

<http://www.schmeissgeier.net>

chez l'ami Werner Starck, radiomodéliste et fan du discus. Un survol historique vous intéressera, ainsi que des données d'altitude, durée, etc. A tout pren-

dre, en radio c'est moins performant qu'en vol libre... dès qu'il n'y a pas de thermique à votre disposition.

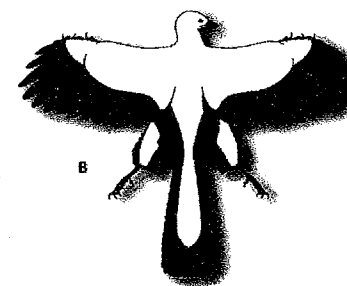
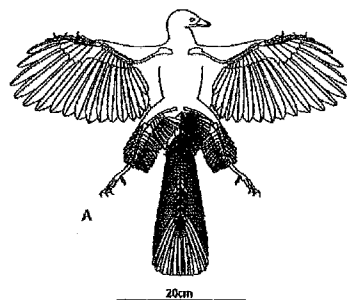
CLG : PLUS SIMPLE PAS POSSIBLE.

Big Paulie est fana des Catapultés de 12 pouces (305 mm) et nous livre sa méthode (sur SFA) :

"Je construis tous mes planeurs avec 0°-0°, puis j'ajoute des baguettes triangulaires de 16 x 8 x 1,5 mm sur l'extrados du stab à droite. Je les ponce doucement jusqu'à ce que la tendance au looping disparaisse. Jusqu'à présent ça a très bien marché pour moi, et les réglages sont parfaitement stables du jour au lendemain."

ARCHÉOTÉRYX

Notre ancêtre à tous... (tous les modélistes, bien sûr) vivait il y a 150 millions d'années (Jurassique). Mais on ne sait toujours pas avec certitude comment il volait. les hypothèses se sont succédées et combattues. La meilleure semble bien être -- d'après www.futura-sciences.com -- que l'archéoptéryx utilisait l'effet de sol. En effet, d'après la configuration du squelette et des muscles la possibilité d'un vol battu prolongé n'est pas évidente. Par ailleurs l'habitat de l'animal était la plaine plus ou moins sèche, avec peu de plantations et de l'herbe rase. On imagine un animal coureur sur ses longues pattes, sautant pour attraper des insectes, augmentant son efficacité prédatrice en acquérant des plumes, puis la capacité de battre des ailes et de stabiliser le vol. De nos jours l'effet de sol est utilisé par les cormorans, guillemots et autres canards marins... au-dessus de l'eau bien entendu. Il faut que la hauteur de vol soit inférieure à la demi-envergure, et alors l'économie d'énergie peut atteindre 15 %. -- Une foule de renseignements et de références vous attend également sur fr.wikipedia.org



L'IMPLACABLE ÉCLAT DU F1D

Vidéo pour qui n'a pas une idée bien nette de l'indoor :

www.youtube.com/watch?v=5pOhbJPtPXM&feature=related

JEUNES ET... MOINS JEUNES.

Doug : Comment tu veux expliquer à ton neveu une notion comme "dans le sens des aiguilles d'une montre" ? Il n'a jamais vu que des montres à propulsion électrique. Et pour les aiguilles... c'est dans quel sens, un affichage digital ? -- Tout ceci à propos du remontage d'un moteur caoutchouc.

LE CHARME DU VOL DE PENTE MAGNETIQUE CATEGORIE F1 E .

Cette catégorie a été instaurée après la deuxième guerre mondiale, par Hans GREMMER, enfant de la Rhön, où viennent d'avoir lieu les ch. d'Europe de cette catégorie Les prochains ch. du Monde se tiendront sur les mêmes sites.

J'ai personnellement été très longtemps en contact avec H. GREMMER, en participant à la publication d'un livre dont il était l'auteur, avec des illustrations à la plume sur différents sujets. Son ouvrage est très complet, sur le vol de pente magnétique. Texte en allemand, pour ceux que cela intéresse écrire à VOL LIBRE pour plus de renseignements.

Je n'avais jusqu'à présent jamais assisté à des vols ou des compétitions de vol de pente magnétique. J'avoue que la réalité est bien supérieure à ce que l'on peut imaginer ou rêver.

Dans un premier temps, le fait que l'on soit obligé d'aller sur une pente si minime qu'elle soit, vous transporte en vue d'un paysage, dominé. On est dans la position vol d'oiseau si l'on peut dire. Bien sûr en moyenne ou haute montagne, le paysage ne peut-être que superbe. C'est donc une catégorie qui profite d'un environnement plutôt pittoresque.

Dans un deuxième temps, tout les vols se font à partir d'une zone de lancer, relativement réduite, les concurrents sont en file indienne en attente de faire le vol. On a donc une vision ponctuelle, concentrée sur tout ce qui se passe en

contre bas. Le lieu d'observation permet de voir le concurrent, son modèle, son lancer, et le vol sur fond de paysage.

Dans un troisième temps on peut deviner que les réglages, différents selon la force et la direction du vent, sont des plus fins, avec modification de masse du modèle si nécessaire. Le concurrent doit donc posséder une sensibilité extrême aux conditions atmosphériques, tout comme une connaissance parfaite de son modèle. L'expérience des conditions aérologiques, sur un site topographique, souvent différent, est déterminante; L'observation du relief proposé, amène à une réflexion subtile...il faut pour ainsi dire imaginer par avance la ligne de vol que suivra le modèledans le courant d'air.

Dans un quatrième temps, une fois le modèle en vol, il révèle sa beauté insérée dans un paysage, dont il suit les lignes et les courbes comme guidé par une main invisible. On peut dire qu'un vol réussi est comme une intégration parfaitement réussie dans le paysage selon les conditions aérologiques.

Dans un cinquième temps, l'ensemble du déroulement d'un concours, des vols, respire une sorte de calme indicible, qui vous laisse en admiration, devant les capacités de vol d'un modèle à quelques mètres d'altitudeAutre avantage, pratiquement toujours, l'endroit de retour au sol peut-être observé par le concurrent à l'oeil ou aux jumelles..

Dans un sixième temps, les modèles restent simples, en dehors du système de guidage magnétique, toujours identique. Pas d'accessoires compliqués, onéreux, sophistiqués .. on reste dans les principes de base, chacun peut s'exprimer, comme il veut, avec SA CONSTRUCTION, SON ORIGINALITE.



Alors pourquoi cette catégorie, ne trouve-t-elle pas plus d'amateurs la question est ouverte.

Peut-être ceux qui la pratiquent depuis peu de temps chez nous peuvent apporter une réponse ? Nous sommes intéressés.

N'est-ce pas là aussi un façon de mettre en place, un plan de recrutement de jeunes. Les sites ne devraient pas manquer dans notre belle Franceau relief si variérêvons toujours

2008

Contests included in the results

				F1E	F1Ejun
CA	California Cup	USA	Feb 12	10	0
HA	Winter Cup I	CZE	Mar 15	23	7
HB	Winter Cup II	CZE	Mar 16	17	5
FB	Föhrberg Cup	GER	Apr 12	45	8
SW	Swiss-Cup F1E	SUI	Apr 13	45	8
CP	3rd Coppa Primavera	ITA	May 3	26	6
CS	28th Coppa Sisemol	ITA	May 4	25	6
MS	Mikulas Cup of Hungary	HUN	May 10	32	6
CV	Cavalloni Cup of Hungary	HUN	May 11	27	6
LX	Luxor Open	SRB	Jun 7	12	0
PC	Memorial Popa Crangu	ROU	Jun 12-13	43	13
TC	Turda Cup	ROU	Jun 13-14	39	11
TZ	3rd Toszek Cup	POL	Aug 23	38	10
GC	9th Governor's Cup	POL	Aug 24	32	10
LP	Liptov Cup	SVK	Sep 6	32	8
NM	Nosko Memorial Cup	SVK	Sep 7	26	7
BN	Berner F1E Cup	SUI	Sep 14	57	8
RH	Rhön World Cup	GER	Sep 19	69	20
PE	4th Poitou Charentes	FRA	Sep 27	20	4
PU	Poitou F1E	FRA	Sep 28	19	5

RETOUR AU SOL DU MODELE OBSERVE, PAR LES CONCURRENTS, AU SOLEIL COULCHANT.

Classement

WORLD CUP F1E FINAL POSITIONS

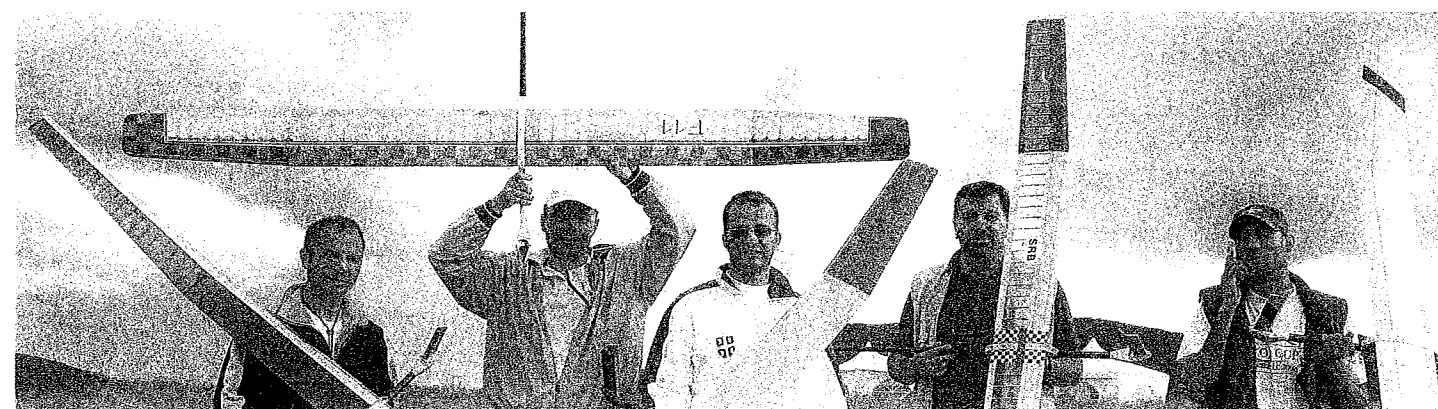
Top 4 results given for each competitor.

1	Jaromir Orel	CZE	150	MS-1	TZ-1	PC-2	FB-3
2	Ivan Treger	SVK	140	RH-1	LP-2	HB-2	BN-4
3	Florian Draghici	ROU	140	TC-1	NM-1	BN-3	CP-4
4	Adrian Draghici	ROU	120	PC-1	FB-2	CP-5	NM-7
5	Wieslaw Dziuba	POL	118	HA-1	MS-2	TC-5	LP-5
6	Vojtech Zima	CZE	114	HB-1	TC-3	LX-3	FB-4
7	Alain Roux	FRA	109	LX-1	PU-2	PC-11	PE-9
8	Stanislaw Kubit	POL	101	RH-3	SW-3	HB-3	TZ-4
9	Frantisek Doupovec	CZE	99	HA-2	CV-3	RH-6	TZ-1
10	Fritz Mang	AUT	95	LP-1	FB-6	SW-8	MS-1
11	Marian Popescu	ROU	91	CS-2	LX-4	RH-7	PC-5
12	Jean-Luc Drapeau	FRA	90	PE-1	BN-7	PC-12	RH-2
13	Dominika Drmllova (J)	SVK	83	CP-2	HB-4	TZ-12	CV-1
14	Norbert Heiss	AUT	80	GC-1	CV-11	LP-14	
15	Katarzyn Szymanska(J)	POL	77	TZ-2	RH-11	LP-12	GC-7
16	Herbert Schmidt	GER	76	FB-1	SW-6		
17	Piotr Tendera	POL	75	GC-2	MS-3		
18	Marek Lysakowski	POL	75	CV-2	NM-6	TZ-15	LP-1
19	Frantisek Kratena	CZE	74	NM-3	CV-4	HA-11	
20	Milan Valastiak	SVK	69	LP-4	CV-6	HA-5	BN-9
21	Jan Smeringai	SVK	69	NM-2	HA-9	BN-18	HB-8
22	Milan Mravec	SVK	68	PC-4	HB-5	MS-8	TZ-1
23	Amedeo Berto	ITA	68	CP-1	RH-14		
24	Pierre Chaussebourg	FRA	68	CS-4	TC-7	PU-6	PC-2
25	Amin Mang (J)	AUT	67	GC-3	MS-9	LP-10	CV-1
26	Edith Mang	AUT	62	SW-7	LP-6	HA-6	GC-1

F1E-Junior

1	Armin Mang	AUT	153	MS-1	GC-1	LP-1	HA-2
2	Jakub Drmla	SVK	143	CV-1	NM-1	BN-2	GC-3
3	Katarzyna Szymanska	POL	135	TZ-1	RH-2	LP-2	GC-2
4	Dominika Drmllova	SVK	132	CP-1	HB-1	TZ-3	LP-3
5	Jakub Matisek	SVK	111	NM-2	MS-2	HB-3	PC-6
6	Andrei Anca	ROU	108	TC-1	SW-3	FB-4	PC-5
7	Matthias Seren	GER	82	BN-1	FB-3	RH-7	SW-2
8	Jan Winkler	CZE	73	HB-2	RH-3		

COUPE LUXOR F1E À ZLATIBOR, SERBIE



En 2007 j'avais été invité par l'Aéroclub de Serbie à visiter les collines dans les environs de Zlatibor, pour voir si elles étaient valables pour les F1E. De Belgrade nous avons roulé 230 km vers le Sud sur la route principale vers le Montenegro. Zlatibor se révéla comme une populaire résidence d'été et d'hiver avec hôtels, pensions et restaurants à une altitude d'environ 1000 m au-dessus de la mer, avec environnement de collines et de montagnes couvertes d'herbe, et quelques rares bosquets de pins de petite taille. L'aspect arrondi des collines rappelle la Rhön en Allemagne, mais la terre recouvrant le sol pierreux est si mince que des arbres ne peuvent y grandir, laissant la place à une "alpe" verte et jaune de grande beauté.

A parcourir les routes principales on imagine pouvoir disposer de centaines de pentes utilisables pour y planer, mais la compétition de son côté requiert un accès facile. Deux endroits semblaient particulièrement prometteurs. L'un situé très près du village, guère plus qu'une vallée peu profonde, une cuvette d'environ un kilomètre de diamètre. Le site semble idéal pour des vols de réglage, ou pour terminer un flyoff, et c'est utilisable pour des vents de tous les azimuts. L'autre site, à environ 4 km de distance, est réellement vaste, avec des pentes de différentes raideurs et pour toutes les directions du vent. Seuls les vols vers le sud-ouest ne sont pas très recommandables, à cause d'un lac très allongé scintillant gracieusement - et dangereusement - à environ 2 km.

En 2008, Ljubomir Radosavljevic, une force vive au sein de l'Aéroclub de Serbie, se laisse encourager à organiser une première Coupe du monde en Serbie (7 juin) ainsi qu'un Open international (8 juin). Il pense que deux Coupes du monde auraient été plus attractives, et il se prépare à en organiser deux en 2009. 12 concurrents ont fait le voyage, c'est peu mais... il y avait là certains de la plus haute volée, dont le vainqueur de la CM 2007 Marian Popescu et celui du Championnat du monde 2007 Alain Roux. Tout était prêt à la perfection, y compris un gros van avec de jeunes aides bien briefés, une grande tente et une restauration adéquate. Météo instable et directions changeantes du vent. Régulier cependant vers 11 h, et sur le grand site au sud de Zlatibor démarra le premier concours F1E en pays de Serbie. Le vent du nord-est venait en direct sur la plus forte pente de l'ensemble, mais ne dépassait guère les 2 ou 3 m/s et les modèles descendaient gentiment pour faire leur 5 minutes à l'aise. Au deuxième vol le vent passait un peu plus au nord, et les moins expérimentés voyaient leur planeur déviés dans un vent de travers. Le round n'était pas terminé qu'une soudaine bourrasque menaçait les ébats. Dès que tout le monde eut fini son vol le concours fut interrompu.

A 16 heures les conditions redevinrent celles de fin de matinée. le soleil faiblard et l'herbe mouillée avaient peine à engendrer quelque thermique, mais la pente régulière et une vallée bien encaissée orientée nord vers Zlatibor vous donnaient des vols à plus de 30 minutes... expérience faite par votre reporter quand son modèle refusa de déthermaliser. Après 5 vols, seul Alain Roux avait le plein, cinq maxis à 5 minutes. A sa propre grande surprise le Serbe Bosko Latic fait deuxième, pour sa première sortie en F1E, et relègue Vojtech Zima (CZE) à la 3ème et Marian Popescu (ROM) à la 4ème position. Remise des prix lors du banquet, lequel libéralement offert par nos hôtes de l'Aéroclub de Serbie. Cela se passait en un excellent restaurant, pas très éloigné du superbe hôtel réservé pour aides et concurrents.

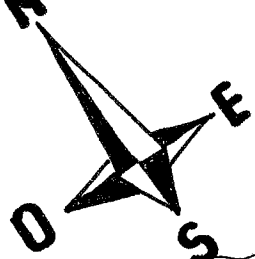
Un gros merci à Claudio Bognolo ! Les cinq concurrents serbes, très emballés à l'idée de leur première en F1E, avaient commandé le kit de Claudio, le "UGO-2" tout bois. L'un d'eux utilisait ses ailes F1C à lui, les autres ont sorti du kit des machines très compétitives, parfaitement adaptées aux collines de Zlatibor. L'excellence du planeur italien se révéla en particulier à la fin de l'Open du 8 juin.

Ce second concours a dû être interrompu comme le premier après deux vols, à 13 h. Mais contrairement à la veille à 16 h, quand la bourrasque fut partie, la pluie ne cessa pas complètement. Cependant un round sous vent d'est de plus de 7 m/s se montra parfait, avec une ascendance très régulière et des modèles atterrissant sur la colline même. Vers 18 h enfin le vent disparaît et le crachin s'arrête. Dernier vol... mais où placer le départ ? En dépit d'un léger souffle d'ouest les participants ont voulu changer après tous ces jours de pilotage : on décide des vols vers le sud, les modèles descendront la longue pente d'herbe sans thermique perceptible, et le maxi sera de 5 minutes.

Marian est le premier au départ. Après 5:15 min son modèle de facture toute moderne atteint la pente sud-ouest en face, dévié de la trajectoire prévue par un vent de travers. Le taxi de Pierre se mit en perte sévère et touchait à 77 s. Alain descendit dans la vallée, atterrit à 4:05 min au-delà du ruisseau qui alimente le lac déjà cité. Ljuba avec son UGO-2 jaune et bleu atterrit plus à gauche, ramassant 4:22 et gardant les pieds secs... pas de ruisseau à traverser. Le dernier à partir est Denic Kremic. Habitant pas loin, il est pilote de planeur RC et c'est sa pente... Son UGO-2 fait les 4:51 avant de se poser sur la rive gauche, et voilà une deuxième place bien méritée, pour le deuxième concours de son pilote et devant des rivaux de classe mondiale.

(De Gerhard Wöbeking pour FFn)
Photo : l'équipe serbe, évidemment...

CHAMPIONNAT D'EUROPE



KALTENSUNDHEIM

11244

RHÖN GER

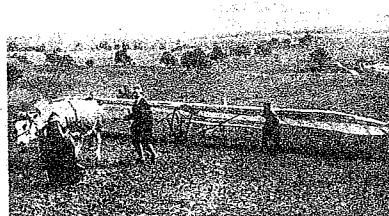
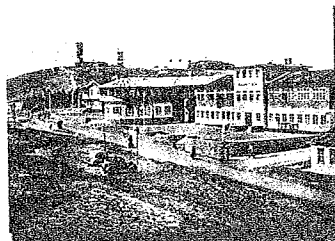
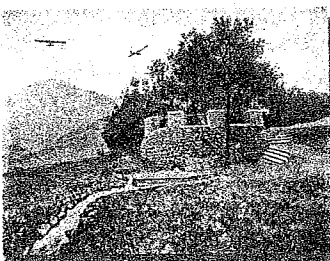


RHÖN, MASSIF MONTAGNEUX D'ALTITUDE
YENNE COMPORTE EN SON CENTRE LA
NEUSE WASSERKUPPE BERCEAU DU VOL
VOILE - LA COMPETITION SE DEROLLE
PENDANT A UNE VINGTAINNE DE KILOMETRES.

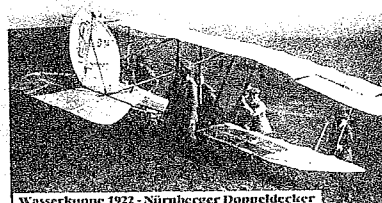
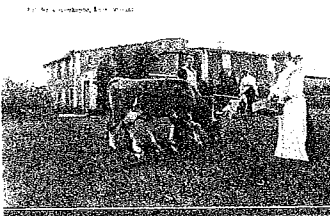
H. SCHAMMEL - 2008-09

11245

HERE FOR



Wasserkuppe



Wasserkuppe 1922 - Nürnberger Doppeldecker

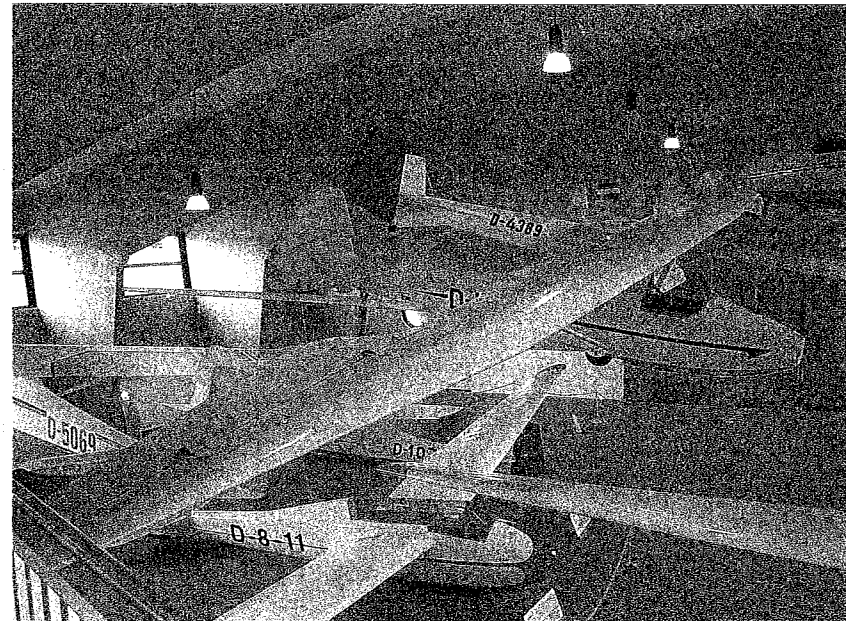
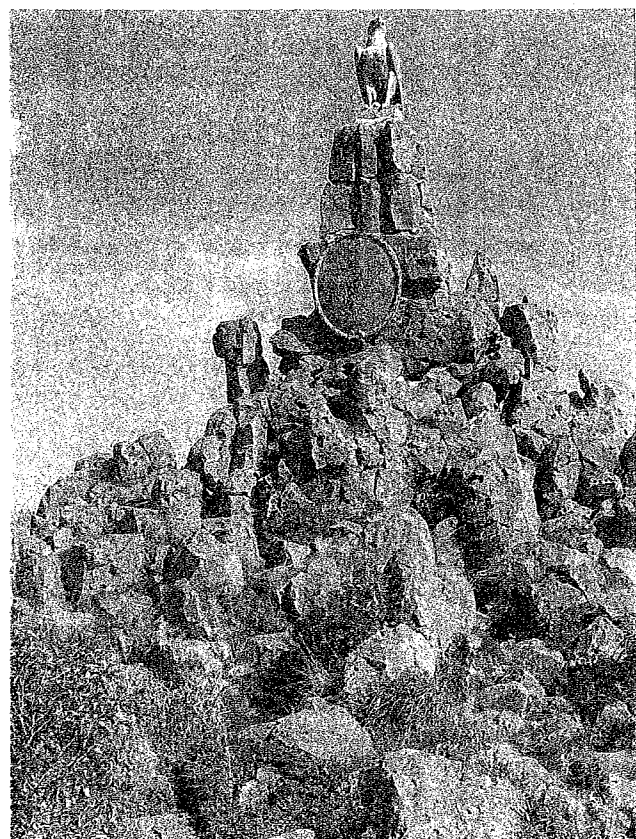


PHOTO A. SCHANDEL -
- MONUMENT A LA GLOIRE DES AVIATEURS -
- UNE TRÈS PETITE PARTIE DU MUSÉE -

appartenaient encore il y a peu de temps, à des modélistes allemands bien connus, autrefois à l'ouest et à l'est, maintenant en RFA. Une collection de moteurs, modèles réduits, magnifique et très étendue, des débuts jusqu'à nos jours.

Mais bien entendu le régal pour l'œil et le connaisseur ce sont les planeurs vol à voile, de leur origine jusqu'à nos jours. Donc des années vingt du siècle dernier jusqu'au début de celui d'aujourd'hui. Les uns plus curieux, originaux, plus beaux que les autres, avec leur histoire, leur performances, et un trombinoscope des pionniers, pionnières, du vol à voile durant cette période. Une galerie internationale de portraits impressionnante.

La partie la plus effervescente, celle des années trente et de la deuxième guerre mondiale, est traitée de façon discrète et sans aucun débordement dans la gloriole. Tous les symboles de l'époque ont été évités ou effacés, pour ne point rappeler ce passé encombrant.

WASSERKUPPE

Lieu mythique pour les passionnés de l'aviation et plus particulièrement du vol à voile.

Le sommet, en ballon domine la région, vers tous les points cardinaux. C'est également un lieu d'excursion très prisé, en toutes saisons, en famille.

Pour nous bien sûr la perle c'est le musée historique du vol à voile, qui comporte aussi un secteur important consacré à l'aéromodélisme en général et au vol libre. Beaucoup des modèles Vol Libre exposés

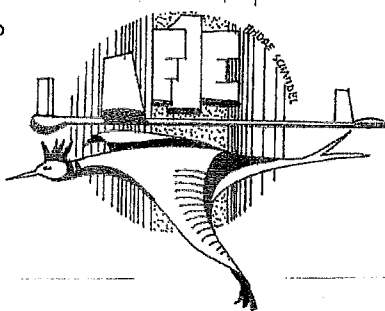


En tous les cas si un jour vous passez par là, il faut absolument rendre visite au musée WASSERKUPPE dédié au vol à voile. Vous en avez pour plusieurs heures, votre argent, et n'oubliez pas votre appareil photo

PHOTO A. SCHANDEL

VOLLIBRE

PHOTO MONTRANT LE CHAMPION D'EUROPE SUR LA PENTE DE WESTENSUNDHEIM VENDREDI TOUR DU CONCOURS COUPE DU MONDE - A REMARQUER L'ALLONGEMENT ET L'ENVERGURE DU NOSELE, LES DEUX SONT IMPRESSIONNANTS.



EDDY

CHAMPIONNATS d'EUROPE - Vol De Pente Magnétique- F1E 2008 dans la RÖHN . RFA .

Comme nous l'avons déjà souligné dans le dernier numéro de VOL LIBRE , cette catégorie , vol libre , a été , carrément ignorée en France jusqu'au début de ce siècle .

Nous avons dans les premiers numéros de VOL LIBRE essayé de lancer cette discipline , avec des articles et des plans , venant de Hans GREMMER (RFA) père de cette catégorie . Sans écho .

Aujourd'hui , l'équipe de France est la championne du Monde 2007 , et la championne d'Europe 2008 . Alain Roux premier aux ch. du Monde et deuxième aux ch. d'Europe . Du jamais vu !

Nous aurons sans doute encore l'occasion de revenir sur ce revirement miraculeux , allant du néant aux sommets les plus hauts .

Revenons aux Championnats d'Europe :

Situation géographique .

Le massif de moyenne montagne de la Rhön , est situé au centre de l'Allemagne actuelle , dans un triangle joignant trois régions : le Hesse , la Bavière et la Thuringe . Le sommet le plus élevé est la WASSERKUPPE (956 m) . Région relativement peu peuplée , réserve naturelle , agricole et touristique . La topographie de ces moyennes montagnes se prête très bien au vol de pente , grandeur nature ou en modélisme .

Passé historique : - La Wasserkuppe et ses environs , peuvent être considérés comme le berceau Allemand et même mondial du vol à voile , après la première guerre mondiale .

Dans les années trente , ce creuset du vol à voile , a été exploité par le régime du 3^{ème} Reich , naissant , pour en faire un énorme centre de formation de jeunes pilotes , passant par la construction des planeurs , leur treuillage sur les pentes - au sandow - le pilotage , et l'acquisition de valeurs morales , nécessaires à une guerre future La Wasserkuppe en était le symbole , et un monument à la gloire des aviateurs y fut érigé . Il existe encore aujourd'hui , tout comme certains baraquements , servant à l'hébergement des masses de jeunes alors sur les lieux .

Dans l'histoire plus récente ce même sommet , situé en face du point le plus avancé , des armées du bloc de l'est , pendant la guerre froide , fut transformé par les forces US , en un haut lieu d'observation et d'espionnage , vers l'est , avec des moyens électromagnétiques gigantesques et secrets . Zone interdite . Le dôme radar domine toujours encore les lieux , mais est vidé de toute substance .

Conditions météorologiques et autres

La mi septembre , fut caractérisée par des courants d'air venant du nord - nord-est : conséquence températures très basses , le matin proches du gel ! Sur la première partie de la semaine , le vent était même violent , gênant considérablement les concurrents des compétitions diverses . Le tout en limite d'un retour d'est humide pas fameux tout cela .

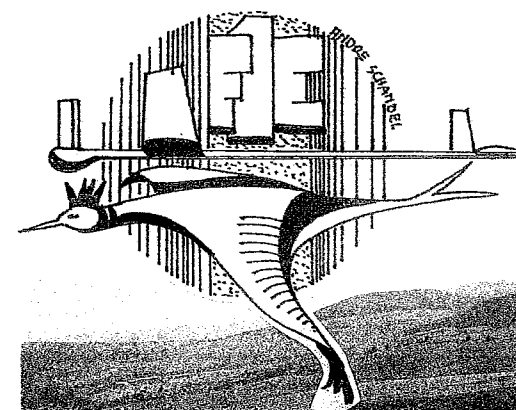
Les organisateurs , allemands sous la direction de G. WÖBBEING , étaient très embarrassés pour déterminer les pentes utilisables jour après jour , et n'eurent pas toujours la main heureuse : on vola sur pente avec le vent dans le dos : ce qui est contraire au principe même du vol de pente .

Il faut reconnaître que déplacer sur d'autres lieux , à des kilomètres toute une caravane de concurrents , ce n'est pas facile non plus . Alors

Néanmoins les conditions de vol sont pareilles pour tous les participants ...et finalement se sont quand même les meilleurs qui l'emportent ...en la circonstance les Français . Bravo .

André
Schmidel

11250



perdus de vue , ou qui aspiraient bizarrement à basse altitude les modèles , en leur infligeant des temps de vol très bas , de l'ordre de quelques dizaines de secondes . J. Orel (Tchèque) en fut la première victime .

Comme signalé précédemment , lors de la compétition des séniors , les trois derniers vols se firent vent dans le dos . Il importait donc pour les concurrents de tenter de descendre la pente de départ le mieux possible , afin de rejoindre le fond de cuvette des pentes remontrées à l'opposé . Peu ont réussi à le faire , soit l'Allemand , soit le Slovaque . Le plein , Alain Roux échoua de peu , à en faire autant .

Entre temps , J.L. Drapeau , avait accroché , sur la limite droite , à un mètre près , le toit d'un abri , le mettant hors course , pour les premières places , mais n'empêchant pas l'équipe de France de terminer en tête .

Dans l'ensemble , il faut remarquer , que la moyenne d'âge des concurrents semble être élevée , que les modèles conservent encore pour la grande majorité , des caractéristiques personnelles des propriétaires .

Le monotype n'a pas encore percé de façon définitive dans la catégorie .

Le concours de vendredi , international Coupe du Monde , fut plus calme , et les derniers vols de toute beauté , pour le spectateur . Soleil , vent léger de face , thermiques , température enfin agréable , vols magnifiques en altitude .

En soirée , dans un village voisin , remise des prix , avec un banquet , fort cher , trente euros ! Buffet à longue queue et d'attente La remise des prix initialement prévue en fin de repas , avait provoqué des remous à l'égard de G. Wöbbeing qui finalement céda pour la remettre en début , de banquet .

Choix des pentes , pour les ch. d'Europe , juniors et Séniors .

La Wasserkuppe ne se prêtant pas à une compétition , avec des vents , nord , nord-est , les organisateurs ont choisi des pentes situées à une vingtaine de kilomètres au nord de la Wasserkuppe , sur les communes de Kaltensundheim et Kaltenwestheim .

Dans les deux cas l'aire de départ était située devant une cuvette assez vaste à distance (voir dessin sur deux pages) , mais sur un genre de petit col , encadré par des bois plus ou moins importants .

Bois qui causèrent des pertes , par

DER "CHARME" VOM HANGFLUG .

DIESE KLASSE DIE NACH DEM ZWEITEN WELTKRIEG , VON HANS GREMMER , KIND DER RHÖN , EINGEFÜHRT WURDE , HATTE IHRE EUROPA MEISTERSCHAFT GENAU IN DER RHÖN . DIE NÄCHSTEN W. MEISTERSCHAFTEN WERDEN AUCH 2009 DORT GEHALTEN .

11251

VOL LIBRE



Photo A. SCHANNEL

DEUTSCH

ICH SELBST WAR ETLICHE JAHRE IN VERBINDUNG MIT H. GREMMER, INDEM ICH AN SEINEM BUCH ÜBER HANGFLUG, MIT ZEICHNUNGEN TEILNAHM. DAS BUCH, UMFANGREICH, UND BESTENS DOKUMENTIERT, GIBT EINE SEHR GUTE EINSICHT IN DEN MAGNETHANGFLUG.

ICH HATTE BIS HEUTE NOCH NIE HANGFLUG - MAGNET - GESEHEN IM ODER AUF DEM GELÄNDE. ICH HABE MICH ALSO ENTSCLOSSEN, AUF DIE E. M. ZU FAHREN, UND ICH WURDE NICHT ENTtäUSCHT. ES WAR SCHÖNER ALS ERWARTET.

ZUM ERSTEN, DA MAN GEZWUNGEN IST AUF EIN HANG ZU STEIGEN, SEI ER AUCH NOCH SO KLEIN, BRINGT DIES EINE ANÜBERSICHT ZUR LANDSCHAFT, EINE ART VOGELSICHT. BEI MITTEL ODER HOCHGEBIRGE IST DIE LANDSCHAFT EINDRUCKSVOLL. MAN IST ALSO IN EINER MALERISCHEN POSITION.

ZUM ZWEITEN, ALLE FLÜGE STARTEN VON GLEICHER STELLE, DIE TEILNEHMER STEHEN "SCHLANGE" UM ZU FLIEGEN. MAN HAT EINE GESAMMTANSICHT AUS DER HÖHE ÜBER PILOTEN UND MODELLE. MANN; MODELL, START, FLUG ÜBER GELÄNDE SIN GUT ZU SEHEN.

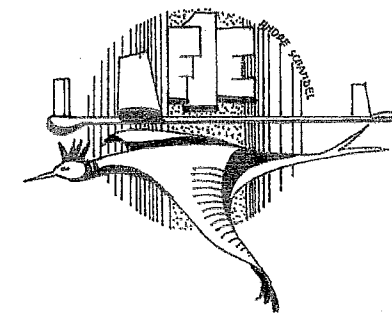
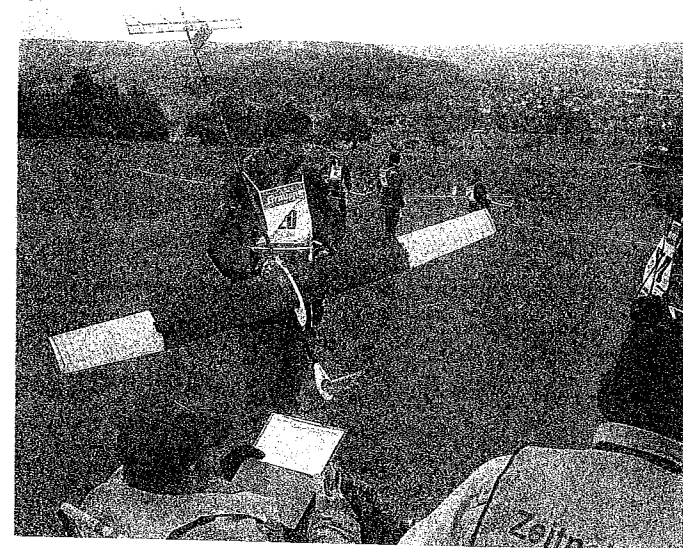
ZUM DRITTEN, MAN KANN AHNEN DASS TRIMMUNG, EINSTELLUNG ZU WIND, GEWICHTBELASTUNG, NICHT EINFACH ZU HANDHABEN SIND. DER PILOT MUSS EXTREM FEINFÜHLIG SEIN, ZU WETTERLAGE, UND TOPOGRAFIE, ER MUSS SEIN MODELL SEHR GUT KENNEN. ÜBUNG IM GELÄNDE, IN DER LUFT, ÖFTERS VERÄNDERT, IST GEFRAGT. DIE BEOBACHTUNG DER LINIEN DES GELÄNDES IST GEFRAGT, UM IM VORAUSS DIE FLUGLINIE VOM MODELL ZU ERSPÄHEN; IN DEM WIND

ZUM VIERTEN, EINMAL IN DER LUFT, ERSCHEINT DIE ELEGANZ VOM MODELL IN DER LANDSCHAFT INSERIIERT. EIN GELUNGENER FLUG IST IN DIE LANDSCHAFT EINGELIEDERT.

ZUM FÜNFTEN, DER GANZE WETTBEWERB, LÄUFT SANFT DAHIN, OHNE HEKTIK, SO WIE DAS FLUGZEUG DURCH DIE LUFT GLEITET. DIE LANDUNG IST AUCH MEISTENS ZU BEOBACHTEN, WAS IMMERHIN SCHON EIN VORTEIL IST MIT AUGE ODER FERNROHR.

ZUM SECHSTEN, DIE MODELLE SIND VON EINFACHER GESTALTUNG, AUSSER DER STEUERUNG, IMMER DIE GLEICHE. KEINE KOMPLIZIERTE ZUBEHÖRE, MAN BLEIBT BEI DEN GRUNDREGELN, UND JEDER KANN SICH PERSÖNLICH AUSDRÜCKEN, IM ORIGINAL WAS HEUTE NICHT MEHR, AN DER TAGESORDNUNG IST LEIDER.

WARUM ALSO HAT DIESSE KLASSE NICHT MEHR ANHÄNGER DIE FRAGE BLEIBT OFFEN. WER HAT DIE ANTWORT ?



VOL DE PRÉSENTE MAGNETIQUE

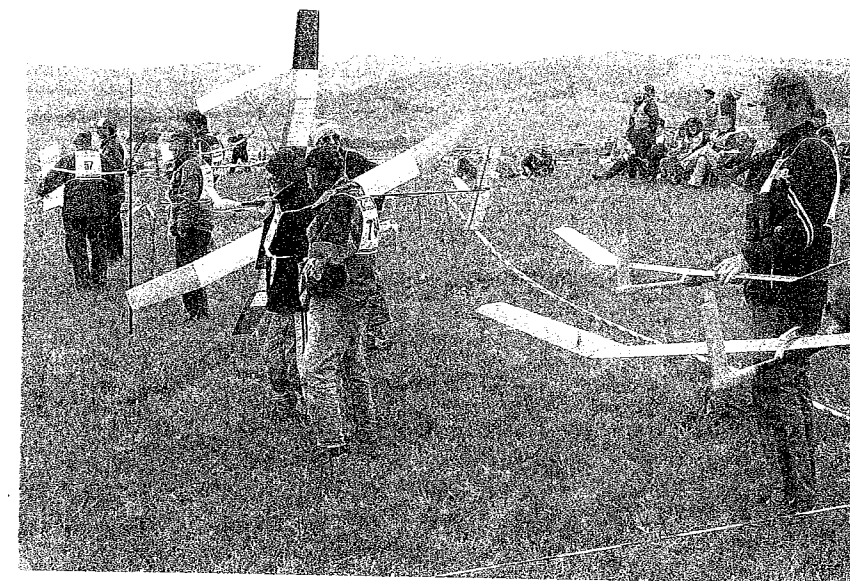


Photo M. REVERAULT

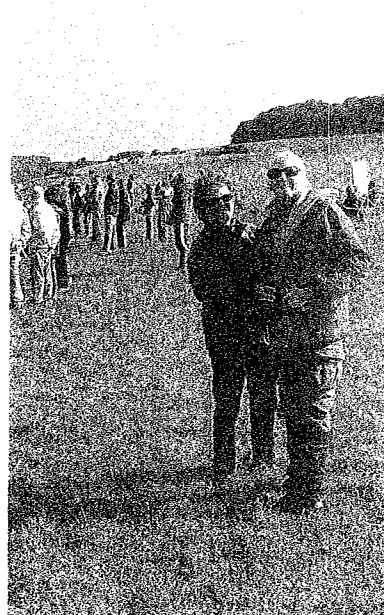
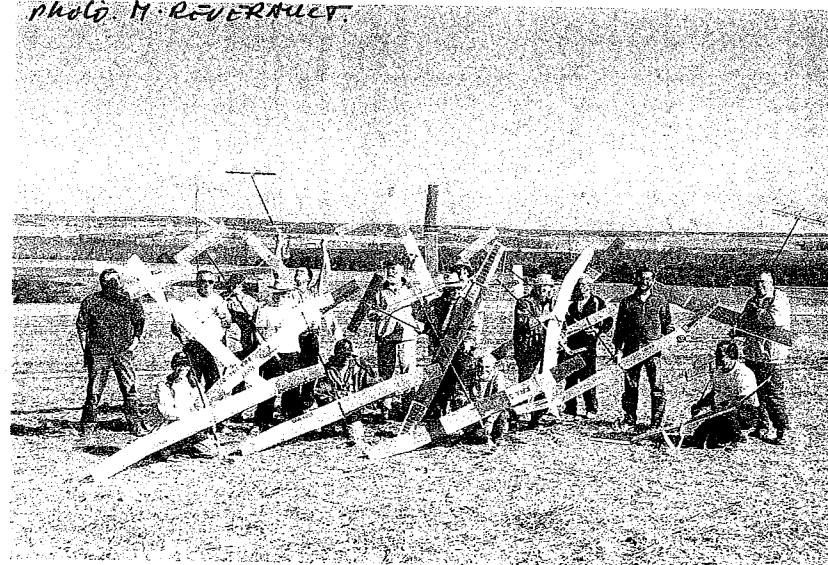


Photo A. SCHANNEL



AUX CHAMPIONNATS D'EUROPE - F1E DANS LA RHÔNE - R.F.A. -
* STEFANO PARZIANI - JUNIOR - ITALIE - 2EME AU CLASSEMENT
* ANDRE TRACHEZ + FILS ALEXANDRE - ASSISTES DE J.L. DRAPEAU -
* LE FUTUR VAINQUEUR IVAN TREGER - PREMIER PLAN - PIERRE
CHAUSSEBOURG AVEC LE CHEF - J.M. CHABOT - AIRE DE DEPART -
* RETROUVAILLES ENTRE FEMMES - J. SCHIRNER ET B. BOUVERES -
* LE CERCLE DES CONCURRENTS F1E AU POUVOIR - 09-08 -

Europameister schaften F1E 2008 Rhön.

Wie wir es schon öfters gesagt haben war die Klasse F1E in Frankreich in der Vergangenheit gleich Null, und dies bis vor einigen wenigen Jahren.

Als VOL LIBRE in den Jahren 1970 erschien, haben wir versucht diese Klasse ins Leben zu rufen, vergeblich. Trotz Artikeln von Hans GREMMER Vater dre Klasse.

Heute ist die Mannschaft aus Frankreich, Weltmeister 2007 und EuropaMeister 2008. Alain ROUX war W.M 2007 und Zweiter der E.M 2008 in der oder auf der Rhön. Noch nie gesehen!

Wir werden noch über das Warum in der Zukunft sprechen.

E.M in der Rhön / Mittelgebirge, in der Mitte von Deutschland, im Dreieck Hessen, Thüringen, Bayern, liegt die Wasserkuppe als höchster Punkt (956 m) Region relativ wenig besiedelt, Naturpark, bieten sich die Hänge gerade so an, für Hangflug, gross und kelin.

Historisch ist diese Gegend sehr gut bekannt, als Wiege vom Segelflug in Deutschland und sogar der Welt nach dem ersten Weltkrieg. Im dritten Reich, besonders als Fliegerschule, für Jugend allbekannt. Die Wasserkuppe war eine Art Symbol der Wiederauferstehung der Flieger die man brauchte um im nächsten Krieg in der Luftwaffe zu dienen.

Einige Merkmale gibt es Heute noch, von jener Zeit.

André Schandel

Vor einigen Jahren war die Wasserkuppe, ein vorgeschobener Beobachtungspunkt, der Amerikaner, gegenüber dem Ostblok. Radar mit geheimer Zone, verboten, Heute leer und verlassen.

Die Wetterlage war nicht gerade günstig, mit Nord-Ost Strömung, und niedrigen Temperaturen. Morgens war man nahe dem Gefrierpunkt. Zudem kam noch ein starker Wind, der den Teilnehmern zu schaffen machte.

Die Organisation, unter Leitung von G. Wöbeking hatte es nicht leicht, und lag unter Kritik, man flog mit Rückenwind...was ja nicht dem Hangflug entspricht. Aber den ganzen Zirkus, nach kilometer weiten Orte zu befördern ist ja auch nicht leicht.

Das Wetter ist ja schliesslich das gleiche für Alle.

Die Besten waren die Franzosen!

Die Hänge in Kallensundheim, und in Kallenswestheim, waren vor einer Niederung gelegen, umgeben von Wald zum teil sehr dicht, in der Nähe vom Startplatz.

Einige Modelle flogen ausser Sicht oder wurden von den Bäumen verschluckt kurz nach dem Start.

Freitag, wurden jedoch sehr gute Wetterbedingungen gefunden; die einen sehr schönen Wettbewerb erlaubten. Man konnte sich so recht freuen, und mit Genugung den Flügen zusehen. Schön...schön....



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 Schandel
16 chemin de
Beulenwoerth
67 000 STRASBOURG
France

tél : 03 88 31 30 25

e.mail : schandel@wanadoo.fr

Comptes : poste CCP 1 190 08
Strasbourg
banque : CME 67 code 10278
compte 12175640

IBAN : FR 76 1027 8019 0000 0121
7564 065

DB Kehl: 664 70024 0869727

Demande d'abonnement :

NOM
Prénom
Adresse

à partir du N°

20 SEC

POUR ou CONTRE 20 secondes - FAUX DEPART.

Depuis pas mal de temps, mois, années, ...la QUESTION revient à l'ordre du jour des modélistes Vol Libre, et de la CIAM à Genève.

Les derniers temps nous assistons à un nouveau pique, international, mondial. Réseau internet, avec quelques grands des catégories F1A, B et C, sur la question.

Rappelons que dans le passé la règle des 20 secondes avait été l'objet de modifications, dans le sens aller retour. Pourquoi donc toute cette agitation?

Parceque, depuis plusieurs années la télécommande est venue s'inviter dans la danse pour des raisons de sécurité, plus particulièrement en F1C. Bien entendu en F1A et F1B cette raison de sécurité ne peut être invoquée. La dessus sont intervenus quelques incidents pour illustrer le malaise que pouvait susciter un retour au sol, dans l'intervalle des 20 secondes, qualifié ensuite de faux départ : donc vol à recommencer.

De façon claire : le constat d'un départ raté entraine par télécommande un retour au sol, à l'initiative du concurrent. Faux départ : donc vol à refaire !

Il s'agit de savoir si l'on autorise l'utilisation de la télécommande pour intervenir au début d'un vol F1A ou F1B pour le réduire, afin de le mettre en dessous de la barre des 20 secondes.

Alors **OUI ou NON.**

Chacun selon ses convictions et ses moyens répond :

Finalement c'est la majorité d'abord nationale - CTVL - puis internationale qui devra en décider et pas seulement les

membres de la CIAM qui souvent ne représentent pas la majorité des modélistes de leur pays.

Les arguments POUR ou CONTRE seraient exposés à tous les niveaux.

En France il faudrait organiser un référendum auprès de tous ceux qui pratiquent ces catégories, et ensuite rapporter le résultat à la CIAM à Genève.

Le tout demande, de la volonté "politique" (FFAM) pour le faire, car ce sera lourd à organiser et à mobiliser. Cela est cependant nécessaire afin de clore les débats de façon définitive.

Quelques éléments de réflexion :

-VOL LIBRE - libre de toute intervention extérieure un fois livré aux éléments naturels.

-tout le monde peut faire une erreur au départ d'un vol.

-un 2ème essai doit être possible, comme dans d'autres disciplines sportives.

-si les 20 secondes sont maintenues, on trouvera toujours un ou plusieurs compétiteurs - cela c'est déjà vu dans le passé - pour exploiter, malhonnêtement cet espace de temps, avec un faux départ radio commandé.

On ne pourra jamais faire les poches des concurrents, pour trouver un émetteur actionné par une main baladeuse.

-tout le monde n'a pas les moyens, ou tout simplement la volonté, pour installer sur son modèle un ensemble radio.

-revenir à zéro, mettrait tout le monde sur un pied d'égalité. Eliminerait des premières places, les malchanceux, les étourdis. Les ambitieux abandonneront en quittant les lieux, l'égo froissé.

-revenir à zéro supprime toutes les discussions, toutes les vérifications douteuses, honteuses, toutes les rumeurs.

-revenir à zéro, facilite le travail des jurys.

-rester aux 20 secondes veut dire tout simplement autoriser l'emploi de la TELECOMMANDE, donc l'intervention dans les 20 secondes du début du vol, de façon officielle (si autorisée) ou illicite.

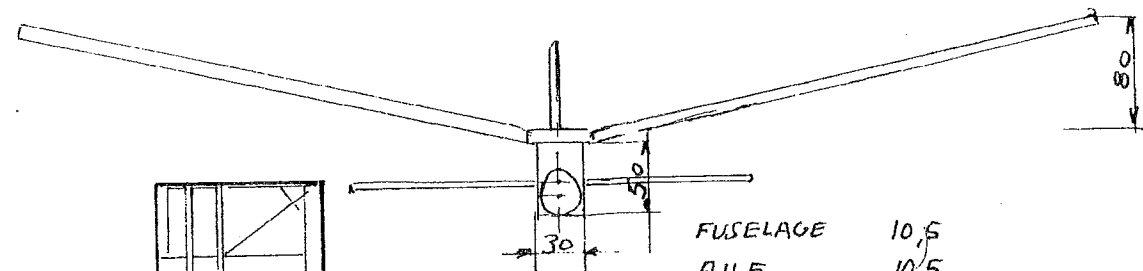
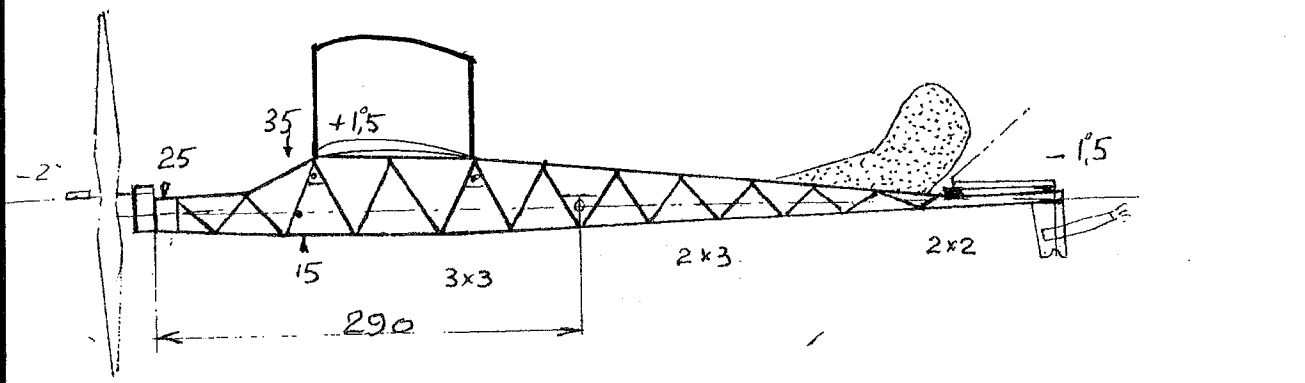
-garder les 20 secondes veut aussi dire, ajouter un gadget supplémentaire, peut-être onéreux, sur le modèle - avantage à ceux qui ont les moyens

-et les jeunes dans tout cela ?

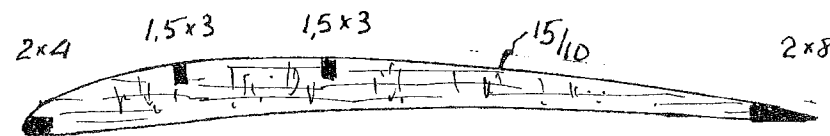
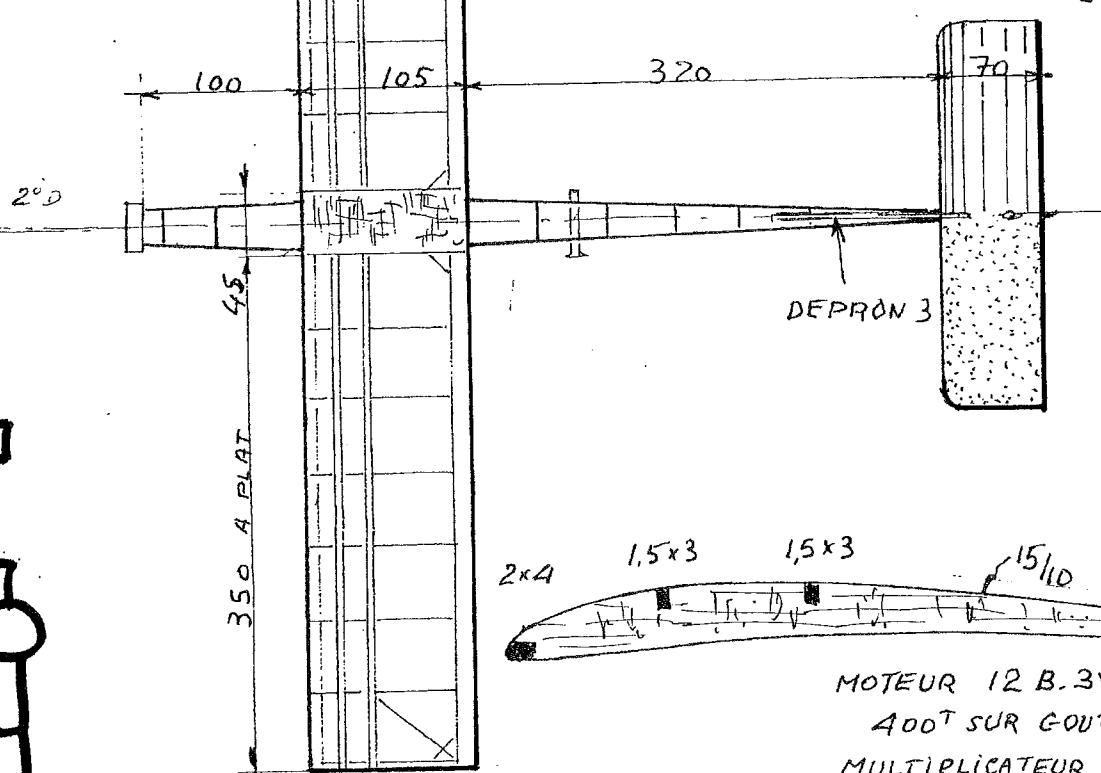
ALORS REAGISSEZ : pour ou contre.

André Schandel

DEUTSCH



FUSELAGE	10,5
AILE	10,5
STABILD	2,5
MULTIPLR.	6,5
HELICE	7
MOTEUR	10
LEST	4
	51 g



MOTEUR 12 B.3Y1 7AN II SPORT
400T SUR GOUTTIERE. CROCHET
MULTIPLICATEUR 1/3 INVERSE
DROITE DROITE

MULTICAB - P 30 Amélioré - perfectionné - sophistiqué

Pourquoi pas, tout est permis, mais pourquoi cet engouement ?

La formule de P30, déjà ancienne mérite qu'on en respecte les caractéristiques. Elle est simple et à la portée d'amateurs et jeunes débutants. Accessible grâce à l'obligation d'utiliser les hélices du commerce, article difficile à réaliser soi-même. Aussi pourquoi s'acharner à perfectionner la formule avec des multiplicateurs, incidence variable, commande de volet, minuterie mécanique ou électronique, et tout et tout... ? Ceci tue carrément le principe et le réserve aux nantis, au commerce, aux super champions.

Pourtant... j'aime bien aussi contourner le problème et m'exercer à la mécanique. J'ai donc créé un P30 adapté. Je ne sais pas encore si l'équipement d'un multiplicateur est bénéfique. Certes, le temps de déroulement est un peu supérieur à la prise directe. La difficulté est surtout de construire léger.

Voici donc un P 30 qui ne pèse que 51 gr. complet. La configuration est différente car le centrage du modèle oblige à un nouveau dessin. En conservant la géométrie du modèle à fuselage présenté dans Vol Libre n°155 centrage et bras de levier, il a fallu rogner le nez à cause du poids multiplicateur et moteur caoutchouc, donc un modèle différent.

La masse de 51 gr. totale oblige à tirer au maximum sur la structure. Aussi, la dérive est fixe, le stabilo est en Dépron, l'aile à simple dièdre, le multiplicateur réduit à sa plus simple expression ! (pas facile on va voir)

Le multiplicateur

Voilà le principal. Je propose ici une réalisation très simplifiée de cette mécanique, à la portée même d'un débutant, sans outillage ou presque (petit tour).

Ce multiplicateur ne pèse que 6.5 gr. avec roue libre pour hélice O 25 de 6 à 7 gr.

Ce modèle a un rapport de 1/3 mais on peut aller au-delà de 1/3 par le choix des pignons qu'on trouve dans le commerce ; pignons en matière plastique, assez costauds, silencieux. Le plus difficile est de repercer plus grand le trou d'axe, de le reboucher et de le repercer bien concentrique ! Puis de percer deux trous taraudés pour le serrage sur l'axe moteur.

Réalisation du boîtier - façonné dans du bois dur épaisseur 9 mm

Percer les trous avec précision, entraxe selon choix des pignons. Présenter les pignons avec leur axe O 2 et 1.5 et vérifier l'engrènement qui doit être libre mais avec un léger jeu. Tracer et tailler le pourtour à 0.5 ou 1 mm. Enduire de paraffine ce noyau et enrouler 3 à 5 spires de papier d'emballage kraft humide, enduit de colle vinylique. Bien sécher. Araser au disque jusqu'au noyau, démouler. On obtient une ceinture en forme très rigide et légère. Avec le noyau, percer deux plaques rectangulaires de bouleau de 8/10. Placer les pignons munis de leur axe, centrer la ceinture pour que les pignons soient libres, ne pas oublier la rondelle téflon, coller par l'extérieur à la cyano, placer la deuxième plaque et la coller. Couper aux ciseaux les pourtours, poncer ; c'est fini. C'est étanche, léger (6.5 gr) Ça tourne dans le contre plaqué ; ça s'use pas trop ; ça durera quelques dizaines de vols ou plus !

Utilisation

Le modèle terminé pèse 51 gr. : fuselage 10.5 - aile 10.5 - stab 2.5 - mécanique 6.5 - moteur 10 - hélice 7 - lest 4 gr. pour aider au centrage.

Il est recommandé de remonter le moteur à l'envers, à l'extérieur avec la gouttière (Vol Libre n°164) Attention, le crochet est à faire à l'envers.

Pour accrocher le nez, bloquer avec une broche le grand pignon, armer la roue libre. Retirer la broche et balancer le modèle au ciel. Que le Diable l'emporte !

Fournitures - Axe acier O2 et CAP 1.5 - dural O4x5 - vis TC 2x8 - C.A.P 0.7 - Contreplaqué bouleau 8/10 - papier Kraft - bois dur (chêne) - 2 vis M 2x5 ou mieux vis alène 2x4 - rondelle téflon 2x6x0.5 - hélice grise ou jaune - pignons 12 dents et 36 dents plastique. Prix 5 à 6 euros pièce.

Chez HPC à LISSIEU LYON Tél.04 78 47 01 05

CL.WEBER

C. WEBER

11258

C.WEBER

11259

LIBRE

LIBRE

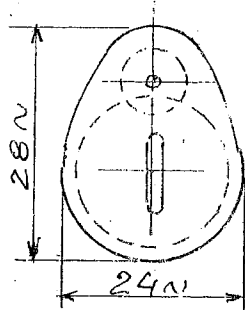
MULTIPLICATEUR pour P 30

Masse 6 gr.5 Rapport 1/3

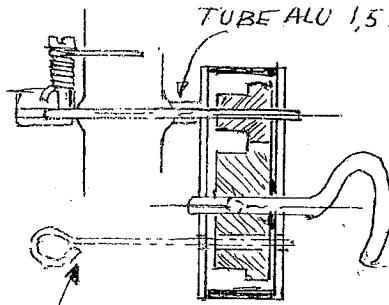
HELICE REPERCEE $\phi 1,6$

TUBE ALU 1,5x2=4

DURAL OU LAITON

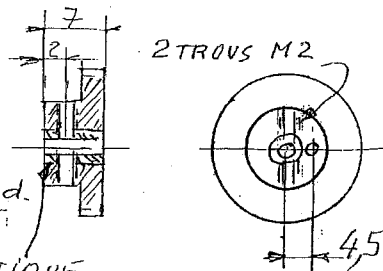


BROCHE DE BLOCAGE
POUR AIDE AU REMONTAGE



PREPARATION PIGNON 36d

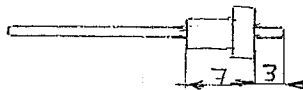
FOURREAU PLASTIQUE
REPERCE BIEN CONCENTRIQUE $\phi 2$



PREPARATION PIGNON 12d

FOURREAU PLASTIQUE

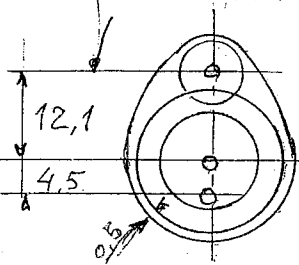
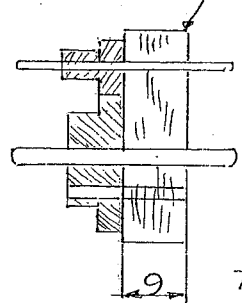
REPERCE 1,4 BIEN CONCENTRIQUE
ENTRE A FORCE



CEINTURE DU BOITIER

BLOC BOIS DUR

ENTRAIXE TRES PRECIS



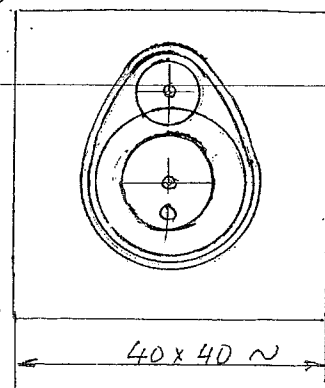
TRACER POUR TOUR

2 FLASQUES C.P.

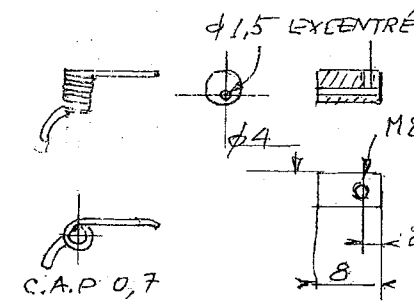
BOULEAU 0,8

PERCER AVEC LE
BLOC BOIS DUR

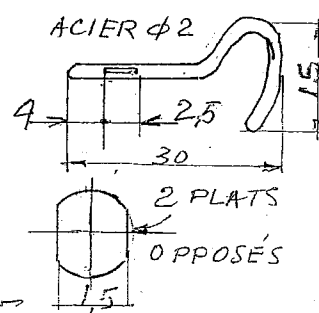
CALAGE ET MISE
EN PLACE COLLER
CYANO



11260

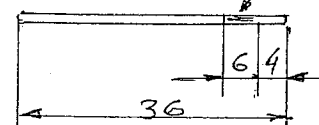


C.A.P 0,7
7 SPIRES A DROITE

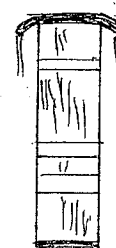


C.A.P 1,5

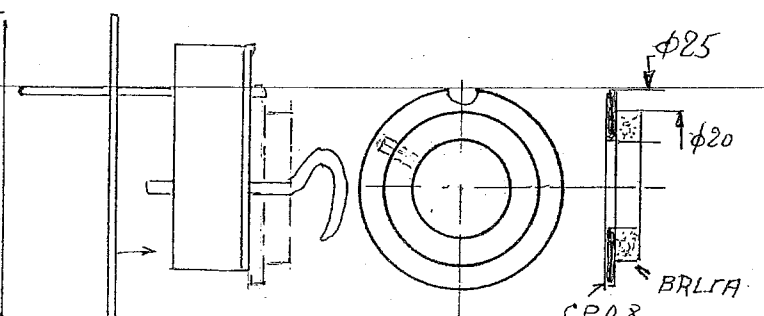
LA TRANCHE
D'UNE LIME



sur NOYAU BIEN PARAFINE
3 A 5 COUCHES DE PAPIER
KRAFT LARGEUR ~ 15
COLLE VINYL BLANCHE
LAISSER BIEN SECHER



ARASER SUR DISQUE
ABRASIF ET DEMOULER



ADAPTATEUR
AU FUSELAGE



Ce 19 septembre 2008

Aperçu (un peu frisquet) de la Rhön!

Des pentes verdoyantes à l'entour coiffées de bosquets sombres...
Les fleurs de fin de saison ondulent au gré du vent léger et on a tendance à oublier les petits 2° du matin!
Au loin, des chaînes de montagnes bleues à perte de vue...

Dans l'immense clairière de conifères qui nous tient lieu de parking au sommet d'une dénivellation de deux cents mètres à peu près où, au soleil bienfaiteur et sans les deux couches de vestes superposées j'écris ces lignes, je me trouve pour la première fois depuis ce matin hors de ma voiture! Que c'est bon!

Pendant que les autres se gèlent dans le "trou" où a lieu la compétition -une sorte de cassure dans la configuration du terrain- où un vent glacial fait rage, je profite -avec quelques autres dames- d'un semblant d'été indien. Mais il faudrait quand même quelques degrés de plus pour que le terme soit justifié!

C'est la première fois que je me trouve dans un tel décor de Heidi pour une compétition de vol libre! La douceur de ce paysage valonné à l'infini contraste avec celui de Bern -très beau aussi- parce qu'aucun glacier ne scintille à l'horizon. De près ou de loin, pas d'alpage, on se croirait dans nos Vosges!

Un français est champion d'Europe en individuel, l'Equipe de France avec un grand E est première dans la même catégorie, on ne sera pas venus pour rien, même si certains allemands rencontrés deci, delà, ne comprennent pas trop bien notre fierté cocorico, à nous, les alsaciens qui parlent allemand, même si c'est, pour ma part, avec un léger accent français, ben voyons!

Nous avons passé beaucoup, oui beaucoup de temps à expliquer à certains Allemands de l'ex R.D.A. (dont l'un d'eux aime passionnément la France) une infime partie de notre histoire alsacienne si chaotique depuis deux siècles. Ils nous ont rendu la pareille avec la leur avant et après la chute du Mur! Un échange historique des plus intéressants!

Mais les femmes dans tout cela? Elles ont toutes tablé sur un climat clément au soleil, à 1000 mètres d'altitude, comme c'est souvent le

cas au mois de septembre! Que nenni! Shorts et autres pantacourts sont soigneusement restés pliés dans les bagages!

J'ai bien vu quelques stoïques sur la ligne de front, dont les françaises accompagnatrices de nos champions et une amie américo-allemande, mais dans l'ensemble, je ne les distinguais pas bien des hommes, car le rembourrage des corps surmontés de bonnets enfoncés jusqu'aux yeux conférerait aux silhouettes grelottant dans la grisaille des deux premiers jours, une allure unisexe!

J'ai observé à partir de la voiture idéalement placée pour le championnat d'Europe juste en face de la "rampe de lancement", deux femmes suisses, assises pendant des heures devant le spectacle volant, emmitouffées jusqu'aux yeux et emballées dans des couvertures! Il y en a qui ne reculent devant rien...

Aujourd'hui, dans le meilleur des cas, en milieu de journée, on ne se pèlera pas encore comme des oignons, peut-être pourra-t-on juste enlever une couche du "barda" qui pèse sur le dos!

Mais le soleil est là, tout nous sourit

Amicalement vôtre Jacqueline

P.S. Pour ceux qui la connaissent et l'apprécient, je viens de recevoir une lettre d'Edna Flynn qui m'explique (ce dont on se doutait) que ce sont des raisons de santé qui les ont empêchés, son mari et elle de participer au concours du Poitou et qu'ils ont été désolés de ne pas pouvoir rencontrer tous leurs amis à cette occasion; Ils comptent bien être présents l'année prochaine, c'est ce que nous leur souhaitons de tout coeur;

C'est le voeu que nous formulons également pour notre cher Albert Koppitz.

Jusqu'au mois d'août prochain tant de choses sont possibles, heureusement que nous ne les connaissons pas d'avance.



J. SCHIRMER -

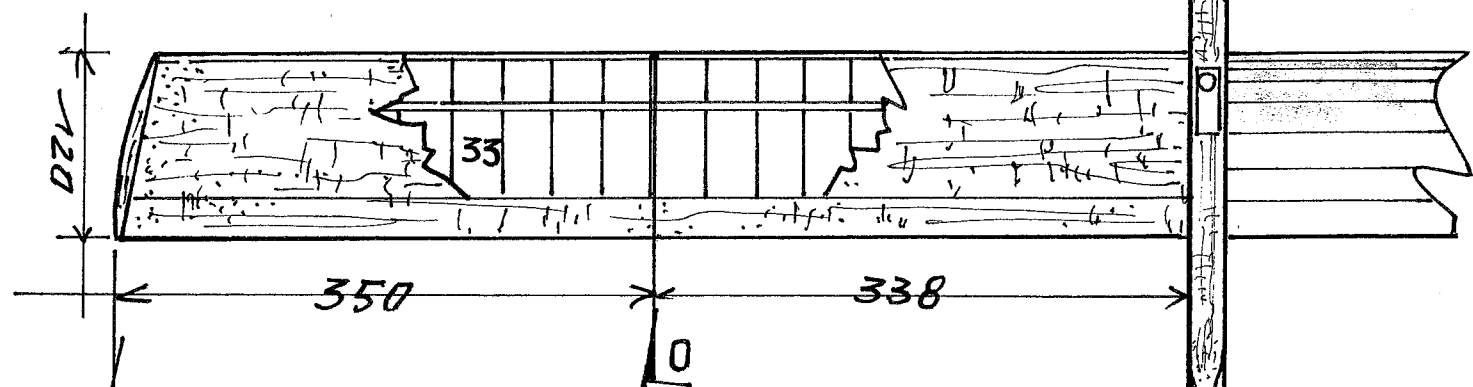
At last I am able to write a little report about our week passed in Germany at the European championship in F1E, the first of this sort of event I've never seen before. It took place in a marvellous mountains country: The Rhön;

11261

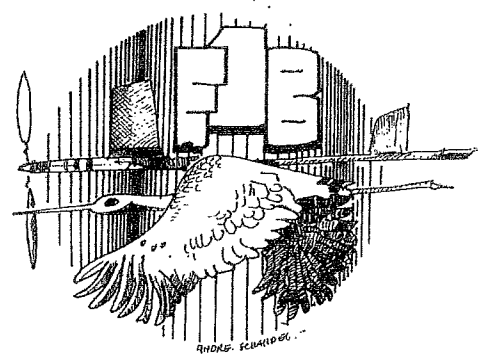
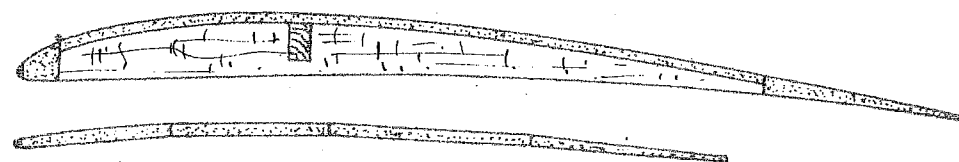
Suite P. 11266. -



1990



L'AFFOLE "JUNIOR" TRAHIT LA PATERNITE DE JACQUES VALERY. -
L'ORIGINALITE DES LIGNES GENERALES EN PARTICULIER
L'EMPENNAGE PAPILLON ET LA SOUS DERIVE, DONNENT
CETTE ELEGANCE, INTROUVABLE PARTOUT AILLEURS.
ON MESURE, MALGRE LES ANNEES PASSES DEPUIS, TOUT LE
TALENT ET L'IMAGINATION, DE L'AMI JACQUES.

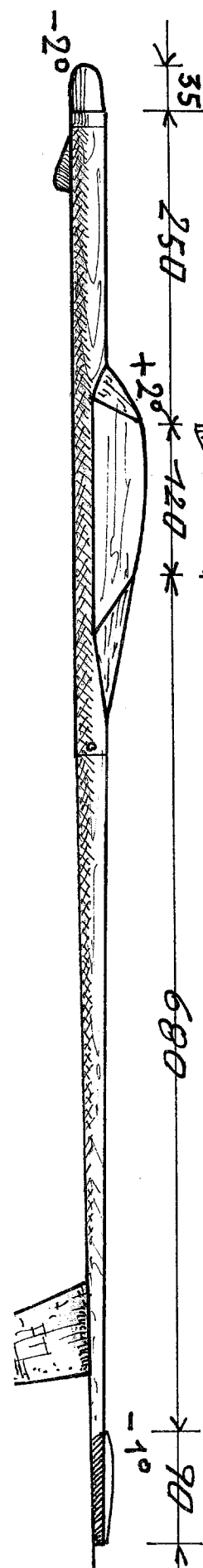


DESSIN A. SCHANDLER.

11262

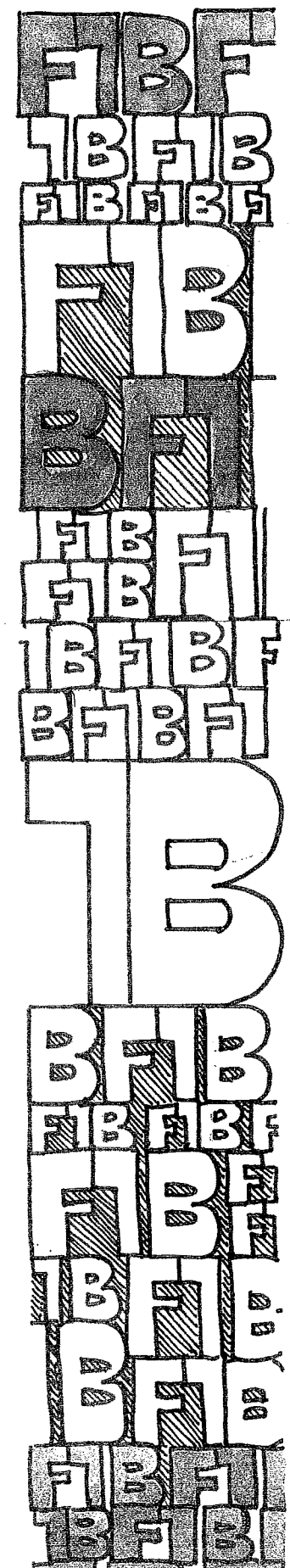
38

400



ECHELLES 1/1 ET 1/5

11263



1990

LES INDISPENSABLES JETS.

Ils sont revenus en force, les moteurs fusées... Qui ne se souvient des Jetex de la belle époque ? Cela s'appelle autrement, à présent, et c'est plus spectaculaire : Rapiers, voilà le nom à retenir. Et sur Internet, c'est carrément un B47 en démonstration :

www.youtube.com/watch?v=0yAB5GHQvTw

Sur nos listes vol libre il a été reporté que ce même B47 s'est crashé alors qu'il n'avait que 4 moteurs en marche... sur 6 possibles. Du coup l'ami Ben nous dresse le petit tableau suivant.

"Ces maquettes de transsoniques sont surmotorisées, et ressemblent en cela aux "vrais" : il n'est pas si aisé de faire voler des taxis pas faits pour le vol lent. () Un des modèles les plus stables et faciles semble être le Focke-Wulf "Flitzer" (projet des années 1944 qui n'est pas sorti des usines). Divers "Mig 15" ont très bien volé en Jetex, grâce à des empennages généreux et une aile médiane. Et des spécialistes ont constaté que le "Sabre" était dur-dur à régler.

Une des difficultés est que malgré tout le soin apporté à la fabrication les moteurs ne donnent pas le même rendement à quelques mois d'intervalle. Le Rapiers L2 est donné pour 140 mN de poussée, mais peut aussi n'en sortir que 120. Ces petits 20 % de différence peuvent changer complètement le vol, suivant la configuration du modèle. A l'opposé des moteurs caoutchouc, un Rapiers donne le maximum de puissance en fin de combustion, et cela ne pardonne pas lorsqu'il y a le moindre dérèglement. Le moteur fusées est sans doute l'un des propulseurs les plus difficiles à maîtriser."

www.jetex.org vous en dira plus... avec la dédicace : 1948-2008, 60 ans de Jetex...

et aussi groups.yahoo.com/group/Jet-Ex-Press/

Bon, il y a aussi des "vol libre" non maquettes, et c'est eux qui vous donneront le plus de plaisir...

FLANCS ÉGAUX.

Pour fuselages "casse". Assemblez d'abord un flanc, sur papier paraffiné posé sur le plan, avec des épingles pour maintenir. Quelle que soit la colle, le flanc restera légèrement plaqué au papier : ne les séparez pas ! Soulevez papier et flanc en un bloc, retournez-le et fixez-le sur le chantier, papier en haut. Assemblez maintenant le second flanc, le premier servant de "plan", et les trous d'épingle sont là pour placer les nouvelles épingles. Après séchage dégager du chantier, utiliser une lame rasoir neuve pour couper le pa-

pier au ras de la structure, poncer pour obtenir un contour parfait. A présent seulement, désolidariser les deux flancs.

LAMINAGE...

Si vous aimez le style Spitfire... ou pour les empennages les jolies ellipses, juste une idée tirée de :

<http://tpbweb.com/media/catalog/620.pdf>

Pour tremper les baguettes balsa, utiliser un tube plastique d'électricien ou autre, fermé à une extrémité par un chapeau plastique... On garde les baguettes, le tube et l'eau toute la nuit... sans déranger ceux de la maison qui utiliseraient la baignoire.

GENESEO...

C'est l'un des concours phares aux USA, organisé ce juillet 2008. Une bien belle participation des Rapiers... dont le magnifique Panther tout orange ci-dessous (noter la boule de pâte à modeler sur le nez... mais oui, ça vole). 30 participants contre 5 en 2007... ils étaient partout sur le terrain, toute la journée, récoltant les curiosités et les applaudissements. Il y avait de quoi : ailes volantes - Cutlass, BV 212 - et autres F.117 n'avaient pas effrayé les constructeurs. Vainqueur un Canadien français avec un biplan polonais grand allongement et bipoutre : vols réguliers et beaucoup de points de présentation... 2ème un XB.51 bi-moteur. 3ème un BV P.215... On a bien regretté l'absence du B47 de Chris Starleaf évidemment, mais le taxi va être reconstruit pour l'an prochain !

Bon. Pour ceux qui en veulent plus, voici quelques adresses.

Chez Mike Woodhouse:

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

cliquer "Reviews" puis sur la 3e page "Rapiers & Jetex".

Interview de l'inventeur des Rapiers (en anglais) avec les débuts en 1997 à l'occasion d'une convalescence de trois mois à la maison...

minimakety.cz/rapiers/other/Interview-2007/index-en.php avec nombre de photos de concours dans l'Est européen. Admirez le panache majestueux de fumée blanche derrière chaque taxi en vol...

Et plein la vue ici :

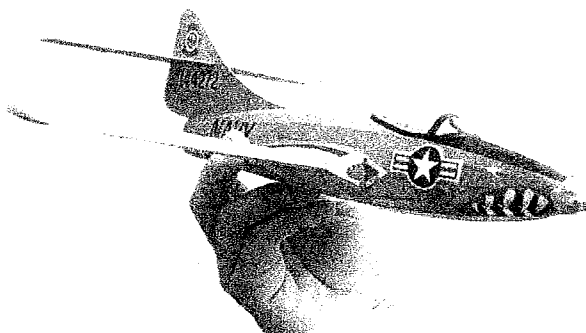
<http://www.ffscale.co.uk/>

avec des maquettes superbes (caoutchouc aussi) et quelques intéressantes notes sur les réglages.

Et du côté de nos cousins grands-bretons, quelques vidéos fort instructives. Y compris le son, car les Rapiers font ça en musique :

<http://www.jetex.org.uk/>

Bien beau, tout ça. Mais si vous rêvez d'une belle montée structurée, et d'un plané longue durée, oubliez tout ! Le but de nos amis maquetistes est de réussir une trajectoire juste correcte, plafonnant à 15 mètres, en quelques 40 secondes de vol total. Votre compilateur se rappelle ses vols en Jetex 50 sur taxi double-dièdre style moto inter (1960): là oui, mais vous serez seul sur le terrain...



Rétro

Jacques Delcroix :

L'ENTICULAIRE

Pamela
de Alain Landeau, P.A.M.

Vainqueur du "MRA" 1964

HÉLICE:
410 / 410
large 42
6 brins. 6x1
Pirelli
20 s de
grimpée

CG 66 %
3 x 3 partout
+ coffrage 1 mm
0°

Env. proj. 920
Cordes 110-80
9,56 dm² proj.

320 x 90
2,88 dm²

Aile > Stab 415 mm

3 x 3 pin

-3 mm

Dièdre 90
Aile en une pièce

Hélice
440 / 620
32 - 35 s

Ø 33

Aile 115 x 1020 proj.
Stab 80 x 375
Aile > stab 548 mm

CG 48 %

5 mm

1 mm

1.5

1 mm

Avec Jean-Pierre Beissac, Alain Landeau est l'un des spécialistes les plus confirmés des années 1960. Il émigrera au F1C et au F1B avec le même succès... l'homme est bourré de gènes modélistes, et souvent a fait partie des diverses équipes de France.

Ses Coupe-d'Hiver se caractérisent par un profil d'aile assez peu cambré. L'extrados n'a que 7% à son maximum pour Pamela, et 7% également pour Pamyscaphe, vainqueur de la Coupe 1965 avec cette fois une aile de 12 dm². Le but est évident : moins de traînée en grimpée, et meilleure pénétration au plané (moins de réaction longitudinale dans les coups de vent, et donc vitesse de vol plus égale).

Autre caractéristique : une aile de construction très légère. C'est devenu un must pour "l'École de Paris" et ses leaders, y compris en wak ou moto : le modèle est fabuleusement avantage dans le thermique léger... il accroche là où les concurrents passent tout droit... combien de fois Landeau, Lepage et d'autres ont pu boucler le maxi après une grimpée très mitigée, suivie d'un plané hors du commun !



photo by Tiffany O'Dell

Team members, from left, Ken Bauer, Brian Van Nest, Mike McKeever, Jim Parker and Steve Spence, pose for a picture after the World Championships in Ukraine this summer.

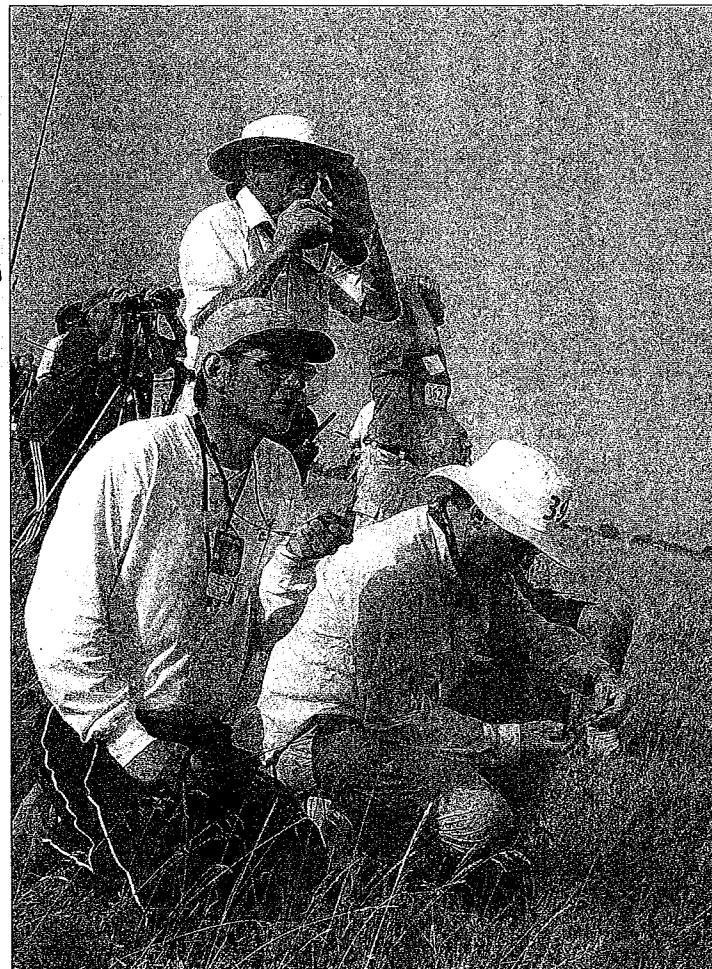


photo by Tiffany O'Dell

From top, John Malkin, Blake Jensen and Roger Morrell react to Morrell dropping his first flight at the 2007 World Championships. Only 15 flyers out of 99 made the 4-minute max in the first round.



*UNE DES CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES DES AMÉRICAINS CONSISTE, VISIBLEMENT À AVOIR UN ESPRIT D'ÉQUIPE TRÈS PRONONCÉ - PAR AILLEURS ILS SONT TOUJOURS DANS LEUR TENUE VESTIMENTAIRE ADAPTÉS AUX MILIEUX AMBIAIENTS - TERRAINS - MÉTÉO - *COMME SIGNALÉE, DANS LES IMAGES ET TEXTES, LA VARIÉTÉ, DE LEURS

11268



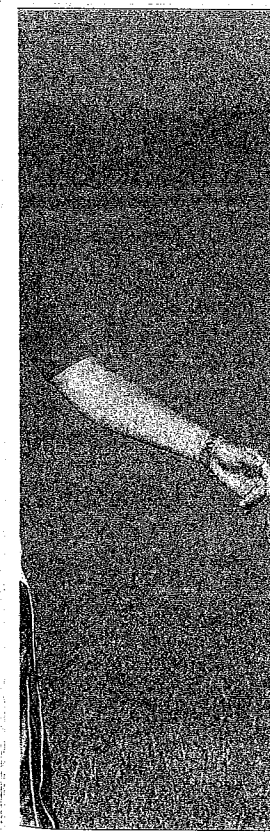
John Oldenkamp (San Diego CA), a staunch proponent of the emerging electric classes, including F1Q. His hat sports his NFFS Hall of Fame badge. (John Delevoryas)

U.S.A.



photo by Don De

Reid Simpson (Athens, TX) readies his F1P, an all-balsa model reminiscent of 1970's F1Cs.



Left: Anthony Ferrario (L) holding his F1P model, and Cody Secor (R). Both of California, the pair were Silver and Gold medalists respectively at the 2006 Junior F1P World Championships.



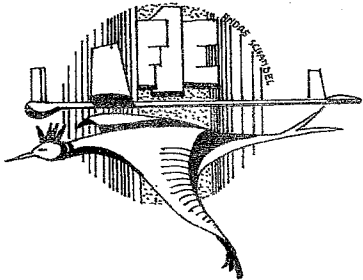
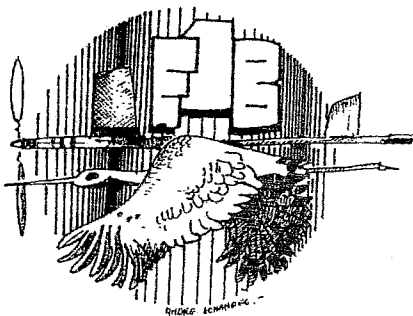
Vance Gilbert has earned a reputation for building difficult subjects and making them fly—and fly well. Here, he launches his Avia BH 25, a Czech airliner from the Golden Age of aviation. (Bob Clemens photo)

11269

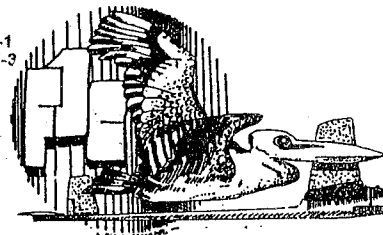
VOZ LIBRE

F1E
1 Brooks, Peter 97 Ike-3* Cal-1 BAI-4* MMM-1 DC-1 AZC-2
2 Siffert, Bob 69 Ike-2 Cal-2 AZC-1
3 Ioerger, Tom 49 Ike-1 Cal-4 AZC-4
4 Wood, Dick 40 BAI-5 DC-2 AZC-3
5 VanNest, Brian 29 Ike-4 Cal-3
6 Furutani, Norm 27 Ike-5 Cal-5* BAI-2
7 Parsons, Dave 25 BAI-1
8 Hannah, Bruce 15 BAI-3
9 0

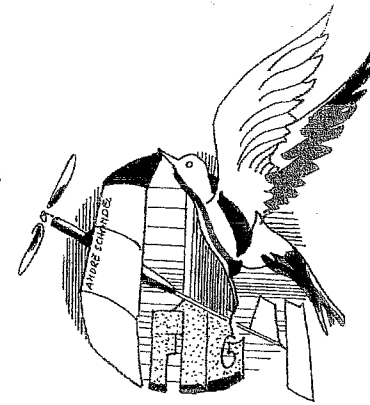
F1B
1 Crowley, Paul 106 SWR-5* MM-1 Hcu-1 IFA-3* HC-2 AFA-1 CFA-3*
2 Jensen, Blake 95 BAI-1 MMM-2 NWF-5* NW2-1 CFA-2
3 Batiuk, George 91 BAI-3 MMM-1 NWF-2 NW2-4* DC-1 Scu-4*
4 Vanlandingham, Ed 86 SCT-3* McL-1 TCC-1 MMM-3 DC-2
5 Simon, Greg 81 SWR-3 Hcu-5* IFA-2 HC-1 AFA-4
6 McGlashan, Jerry 67 EFF-1 ESF-1 AFA-3
7 Emery, Jack 65 SWR-2 MM-4 NCA-1
8 Bradley, Jim 62 SWR-4 IFA-1 McL-2
9 Clapp, John 62 EFF-2 Sky-2 ESF-2
10 Andriukov, Alex 60 USO-1 CFA-1
11 Horak, Ladi 57 Ike-3 MM-2 HC-4 Scu-3*
12 Morrell, Roger 57 MM-3 HC-5 Scu-1
13 Belfield, Mark 55 NCA-2 BAI-4 NW2-1
14 Mulligan, Mike 55 Ike-1 SCA-3* Scu-2
15 Radziunas, Sarah 53 Sky-1 SCA-1
16 Wood, Dick 48 SCA-2 SCT-1
17 Reinhart, Pete 45 SCT-4 TCC-2 DC-3
18 Biedron, Bob 44 SWR-1 USO-4
19 Shailor, John (Jr) 44 Hcu-2 AFA-2
20 Davis, Mike 41 Ike-2 NCA-3
21 Ghio, Walt 41 NWF-1 NW2-3
22 Vaccaro, Tom 38 Sky-3 SCA-2
23 Saks, Dave 38 SCA-1 CFA-5
24 Rohrke, Rich 36 NWF-3 CFA-4 Scu-5
25 Brown, Gerald 35 SCT-2 TCC-3
26 Jensen, Gene 30 IFA-4 MMM-5 NWF-3
27 Schlossberg, Aram 29 Sky-4 HC-3
28 Nelson, Elmer 25 Ike-4 MM-5
29 Simon, Evan (Jr) 25 Hcu-3 IFA-5
30 Jones, Charles 25 USO-2
31 Peck, Jerry 24 BAI-2
32 Shailor, Bill 20 USO-3
33 Seymour, John 19 Hcu-4 AFA-5
34 Schroedter, Amy 16 Ike-5 NCA-5
35 Allen, Carol 16 SCA-3
36 Harden, Edd 15 McL-3
37 Troutman, Mark 15 SCT-5 TCC-4



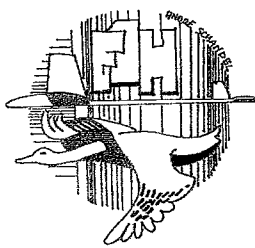
F1C
1 Chesson, Don 94 SWR-1 Ike-3 SCT-1 USO-1 Scu-4*
2 McBurnett, Ron 82 BAI-4 NWF-2 NW2-1 Scu-1
3 Gewain, Matt 75 SCA-1 BAI-1 USO-5 CFA-3
4 Roberts, Mike 72 MM-4 BAI-2 NWF-1 NW2-2* Scu-2
5 Simpson, Roger 72 Ike-1 MM-3 NCA-1
6 Poti, Norm 69 MM-5* Hcu-1 IFA-1 USO-4* Scu-3
7 Parker, Faust 66 McL-1 TCC-2 USO-2
8 Etherington, Chuck 68 SWR-2 MMM-1 DC-2
9 Spence, Henry 61 SCT-2 TCC-1 USO-3
10 Sarvalles, Bucky 60 MM-2 Hcu-3 AFA-2 Scu-5*
11 Morris, Gil 60 Hcu-2 IFA-3 AFA-1
12 Pulley, Lynn 49 SWR-3 Ike-4 SCA-2
13 Happersett, Ken 48 MM-1 SCA-3* BAI-3
14 Solomon, Roland 45 MMM-2 DC-1
15 Ellington, Jeff 42 Ike-2 CFA-2
16 Carroll, Ed 42 SWR-5 SCA-4 CFA-1
17 Mathis, Dick 33 SWR-4 Ike-5 MMM-3
18 Troutman, Mark 30 SCT-3 TCC-3
19 Shvedenkov, Yuri 25 HC-1
20 Johannes, Dave 21 SCA-5 DC-3
21 Loriecki, John T 20 IFA-2
22 Loriecki, John F 20 IFA-4
23 Ginder, Fred 8 BAI-5



F1G
1 O'Dell, Tiffany 100 SWR-1 Ike-3 BAI-2* MMM-1 NWF-1 NW2-2* CFA-3*
2 Jones, Charlie 89 SWR-2 HC-4 CFA-1 Scu-1
3 VanNest, Brian 83 SWR-4 Ike-4 MM-1 NW2-1
4 Brooks, Peter 81 SWR-5* BAI-1 MMM-4 DC-2 CFA-2
5 Ioerger, Tom 79 IFA-2 SCA-4* HC-1 AFA-3 Scu-3
6 Vanlandingham, Ed 73 SCT-4 McL-1 TCC-1 CFA-4
7 Allen, Carol 72 Sky-2 SCA-1 HC-3 USO-5
8 Belfield, Mark 70 MM-4 NCA-1 BAI-3 NWF-3 NW2-3* CFA-5* Scu-5*
9 Ghio, Walt 70 MM-3 NCA-2 NWF-2 NW2-4
10 Sechrist, Dave 61 IFA-3 USO-3 AFA-1
11 Clapp, John 61 Sky-3 HC-2 ESF-1
12 DeLoach, Don 60 SWR-3 Ike-5 MMM-3 USO-4
13 Edmonson, Dave 51 MM-2 DC-1
14 Reinhart, Pete 45 SCT-1 TCC-2
15 Buss, Bill 42 Sky-1 SCA-3
16 Emery, Jack 38 NCA-3 Scu-2
17 Markos, Chuck 35 Hcu-1 AFA-4
18 Simon, Greg 31 IFA-4 AFA-2
19 Tymchek, Bob 30 Ike-1
20 Brown, Gerald 30 SCT-3 TCC-3
21 Vaccaro, Tom 30 USO-1
22 Hatschek, Bob 27 Sky-5 SCA-2
23 Parkyn, Chris 26 IFA-1
24 Davis, Mike 25 Ike-2
25 Gerszewski, James 25 USO-2
26 Reynolds, Randy 22 MMM-2
27 Wood, Dick 20 SCT-2
28 Crowley, Paul 20 Hcu-2
29 Klingaman, Jerry 20 McL-2
30 Sisk, Marc 18 MMM-5 DC-4
31 Schroedter, Aimee 16 MM-5 IFA-5
32 Batiuk, George 16 DC-3
33 Konefes, Ed 15 Hcu-3
34 Hepler, Eric 15 McL-3
35 Lacey, David 11 Sky-4
36 Masterman, Paul 10 Hcu-4
37 Davis, Troy (Jr) 10 NCA-4
38 Hepler, Tom 10 McL-4
39 Rousseau, Don 6 SCA-5
40 Murphy, Jerry 6 DC-5
41 Vernon, Ted 5 NW2-5



F1H
1 McKever, Mike 104 SWR-1 Ike-3* MM-4* NCA-1 BAI-3* USO-1 NWF-1
NW2-1* Scu-5*
2 VanNest, Brian 100 SWR-5* Ike-1 MM-5* BAI-2 Sky-2* MMM-2* HC-1
USO-4* NWF-3* NW2-2* CFA-1
3 Paillet, Jean 95 Hcu-1 IFA-2 Sky-3* McL-1 SCA-4* ESF-1 AFA-2*
4 Thompson, Mike 92 Ike-4 MM-3 BAI-5* MMM-1 CFA-3 Scu-1
5 Parker, Jim 89 SWR-2 Ike-2 BAI-1 NWF-2 NW2-3* Scu-3*
6 Siffert, Bob 82 Ike-5 IFA-1 Sky-1 SCA-1 HC-2* USO-2* AFA-1*
CFA-4* Scu-2*
7 Hines, Lee 78 SWR-3 MM-2 TCC-2 MMM-4* USO-5* NWF-4* DC-2
CFA-2* Scu-4*
8 Davis, Jon 38 MM-1 BAI-4
9 Phelan, Dennis 30 Sky-4 SCA-2
10 Sisk, Marc 30 MMM-3 DC-3
11 Smith, Norm 26 SWR-4 NWF-5 NW2-4
12 Fedor, Mike 25 TCC-1
13 Edmonson, Dave 25 DC-1
14 Jones, Kyle (Jr) 18 HC-3* USO-3
15 Troutman, Mark 15 TCC-3
16 Radziunas, Kathy 15 SCA-3
17 Berry, Dan 10 TCC-4
18 Brown, Gerald 5 TCC-5



F1Q
1 Crowe, Bernie 85 SWR-1 Ike-2 BAI-2 NWF-2 NW2-2*
2 Wood, Dick 80 MM-2 SCT-2 BAI-3 DC-1
3 Pollard, Frank 75 Ike-1 MM-1 BAI-1* NWF-1 NW2-1*
4 Berry, Dan 75 SCT-1 TCC-1 USO-1
5 Ivers, Rich A 45 Sky-1 USO-2
6 Parker, Julie 40 SCT-3 McL-1
7 Ivers, Dick J 35 Sky-2 USO-3
8 Reinhart, Pete 20 DC-2
9 Oldenkamp, John 15 Ike-3
10 Lupazelli, Ed 10 USO-4
10 Fedor, Mike 10 SCT-4
12 Troutman, Mark 5 SCT-5
12 Mays, Jim 5 USO-5

F1J
1 Parker, Faust 102 SWR-1 SCT-1* McL-1 TCC-1 USO-1
2 Paillet, Jean 95 EFF-1 IFA-4* Sky-2* McL-2 SCA-1 USO-5* ESF-3*
AFA-1
3 Rounsaville, Dave 95 MM-3* BAI-1 Sky-1 SCA-2 USO-3* ESF-1
4 Hanford, Bob 66 SCT-2 TCC-2 DC-1
5 Morris, Gil 65 Ike-2 MM-5* Hcu-1 IFA-2
6 Johannes, Dave 62 MM-2 DC-2 Scu-2
7 Roberts, Mike 60 NWF-1 NW2-1 SCA-4
8 Loriecki, John T 45 Hcu-2 IFA-1
9 Robertson, Tony 37 Ike-1 MM-4
10 Parsons, Dave 35 CFA-2 Scu-3
11 Gunder, Austin 27 MM-1
12 Jaju, Chinmay(Jr) 25 NCA-1
12 Kerger, Terry 25 CFA-1
12 Poti, Norm 25 Scu-1
15 Spence, Steve 21 USO-2
16 Mollendorf, Joe 20 ESF-2
17 Parker, Jim 16 TCC-3
18 Mennano, Guy 15 Ike-3
18 Loriecki, John F 15 IFA-3
18 Pacelli, Brian(Jr) 15 SCA-3
18 Bell, Tom 15 DC-3
22 Fedor, Mike 11 TCC-4
22 Spence, Henry 11 USO-4
24 Kerr, Tom 10 SCA-4
25 Troutman, Mark 6 TCC-5

F1P
1 Rounsaville, Dave 96 MM-2 BAI-1 Sky-1 SCA-2* USO-2* ESF-1
2 Hanford, Bob 95 SWR-1 SCT-1 TCC-2 USO-4* DC-1
3 Pacelli, Brian(Jr) 61 Sky-2 SCA-1 USO-3
4 Robertson, Tony 51 Ike-1 MM-5 DC-2
5 Parsons, Dave 40 Ike-3 Scu-1
6 Secor, Randy 36 Ike-2 MM-3

ceux qui font les compétitions internationales , dans les catégories reines F1 A,B et C, avec des modèles - chers - achetés chez les producteurs des pays de l'est , ou chez des immigrés, ex pays de l'est et de ceux qui restent sur la note loisir , avec des modèles d'une variété infinie , personnels et originaux .

A souligner également , comme exemple , le soutien financier de ceux qui représentent

le pays , avec des collectes , entre modélistes , et ce plus particulièrement pour les équipes juniors ; qui ces dernières années ont obtenus d'excellents résultats .

A travers les images , tirées de NFFS, caractéristiques , on reconnaît , les terrains immenses , la logistique de récupération très motorisée et coûteuse , sans doute , sans parler d'écologieles tenues adaptées à l'activité tout comme certains physiques ,jambes arquées inclusesils ont la dégaine .

En revanche le milieu Vol libre USA ne semble pas avoir assimilé la composante noire du pays , peut être que maintenant les choses vont évoluer

in Deutsch
YES
WE
CAN

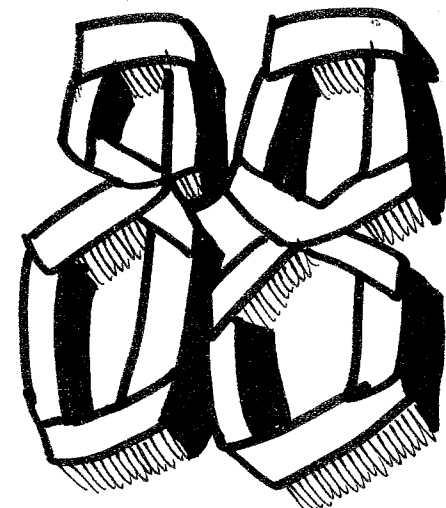
Wie im Vorjahr haben wir , hier eine Gesamtansicht vom Freiflug in den USA . Mit den Ergebnissen vom Americ Cup , und einigen Bildern , die mehr oder weniger original von den Freiflugflieger in den Staaten .

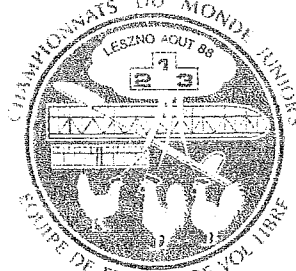
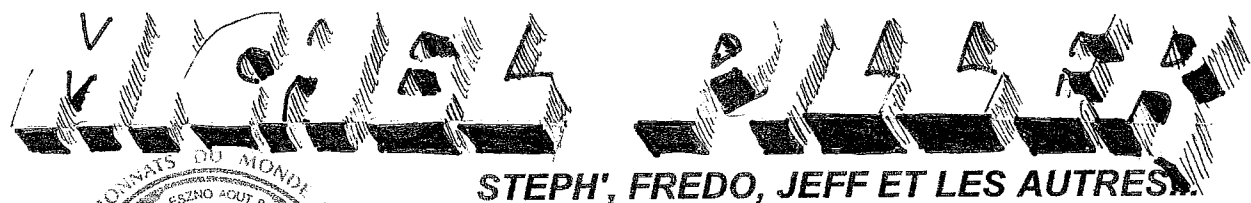
Die Zeitschrift National Free Flight Society , feierte den 40 sten Geburtstag .Glückwunsch

Jeden Monat erscheint die Zeitschrift , und berichtet über Veranstaltungen und Personen aus den Staaten . Sehr wenig Technik und Pläne vom imensen Land .

PORTS.-S. 11273

LEZARD
JUNIORS





STEPH', FREDO, JEFF ET LES AUTRES. OU... RENCONTRES D'UN PREMIER TYPE ! PREMIERS CHAMPIONNATS DU MONDE DE VOL LIBRE POUR JUNIORS VINGT ANS APRES... LESZNO - POLOGNE du 6 au 16 Août 1988

Toutes les histoires commencent traditionnellement par "Il était une fois"... Celle-ci n'échappera pas à la règle.

Séquence nostalgie ou flashback historique ? Un peu des deux mon yeut'nant ! Mais qu'on ne s'y trompe pas, ce n'est pas de l'old-timerisme et si nostalgie il peut y avoir, ce n'est que pour se remémorer une courte période de notre vie qui, pour ceux qui y étaient, est gravée au plus profond de leur mémoire ! Et puis pour l'aspect historique, indéniablement, c'est un morceau d'anthologie. Cela valait bien un titre comme ça, et disons que comme c'était la première fois, cela revêt une symbolique toute particulière.

...Aujourd'hui, les championnats du Monde ou d'Europe pour juniors sont devenus incontournables...

...Aujourd'hui, il ne viendrait à l'idée de personne de ne pas y envoyer une équipe de France...

...Aujourd'hui, pour les concurrents, ce n'est ni une promenade hygiénique ni une affaire ordinaire... pas plus que ça ne l'était voici vingt ans !... Bien sûr les moyens ne sont plus les mêmes mais en parallèle la compétition est devenue autrement plus difficile... Mais chacun sait que "à vaincre sans péril on finit par triompher sans gloire".

...Aujourd'hui, avec le recul, on peut affirmer que ces championnats pour les juniors sont une réelle réussite... Parmi les preuves tangibles, celle qu'ils existent encore et qu'ils se sont même multipliés dans d'autres disciplines aéromodélisme, RC, VCC. Et puis en indoor aussi. Cet été, Hugo Marilier et Jean Trotsault de Mandres représenteront la France aux championnats du monde en F1D junior en Serbie (NDLR : les résultats viennent de tomber, les juniors finissent quatrièmes par équipe).

...Aujourd'hui quoi qu'il en soit, ces compétitions font bel et bien partie de notre paysage et de notre calendrier du jeune et moins jeune modéliste qui se veut de haut niveau, ou qui souhaite y accéder... Et ça, je pense que personne ne peut le contester.



Photo. H. PILLER.

11272

...Et pourtant, il a fallu commencer un jour. À vous jeunes gens qui lisez ces lignes, si tout paraît à présent du plus naturel et évident qui soit, sachez que c'était il y a vingt ans... Une idée géniale, semble-t-il lancée par l'Aéro-Club de Pologne... Un terrain, bien mais pas particulièrement exceptionnel... Une équipe organisatrice d'une grande efficacité et, de façon plus globale, sans doute une forte volonté de faire vivre aux participants une aventure inédite. Et avec tout cela une fantastique alchimie qui nous a amenés où nous en sommes.

...Aujourd'hui enfin, aidées par la technique, une certaine routine, une certaine habitude ont pu finir par s'installer... Sans sombrer dans le passéisme, il me semble pertinent de mentionner que dans ces années là, les ordinateurs personnels faisaient à peine leur apparition, qu'ils coûtaient de véritables fortunes et que la rédaction des courriers et des rapports se faisait soit à la main, soit avec une bonne vieille Remington... portable ou non ! Le prédécesseur d'Excel s'appelait Multiplan et le papa de Word Visawrite... oublié tout ça ! Le processeur dans le vent à l'époque (Apple II, Commodore 64...) s'appelait Motorola 6802 codé sur 8 bits et cadencé à quelque chose comme 1Mhz... une vraie Ferrari ! Les spécialistes comprendront... De toute façon, la mémoire se baladait entre 64 et 128 Ko !!! Bref, des chiffres qui donnent le tournis !

Les téléphones portables, à peine dignes de ce nom, faisaient eux-mêmes à peine leur apparition et, pour certains pesaient plusieurs kilos !... et la seule fonction dont ils disposaient était la fonction... téléphone !!! Mais si, mais si...

Donc, tout ça pour dire que beaucoup de choses ont changé en peu d'années, mais probablement les plus importantes mutations concernent-elles les changements géopolitiques intervenus à la fin des années 80 en Europe. Nous y reviendrons.

Voilà, c'était juste pour recaler un peu le débat et comme on dit, le contexte !

Si la Fédé a rapidement donné son aval au CTVL pour la participation de la France, il n'en a pas moins fallu trouver de quoi envoyer des concurrents à un niveau suffisant (ce qui à l'époque ne courait pas les terrains en F1A et encore moins en F1B), des aménagements administratifs et financiers et un encadrement suffisamment efficace. Je dois dire qu'à cette occasion, une complicité et une unicité se sont mises en place et se sont révélées d'une grande efficacité ! De nos jours, organiser un concours de sélection en F1A avec suffisamment de concurrents est relativement facile. Ce n'est plus le cas en F1B, les sources s'étant taries. Le problème du junior, c'est justement qu'il ne le reste pas et le cas de l'équipe de Wake 2008 est révélateur ! Il va falloir y réfléchir... Maintenant...

Pour ce qui concerne la géopolitique, en dehors de l'aspect purement communautaire de l'Europe qui s'est agrandie, le fait majeur date probablement du 9 novembre 1989, chute du mur de Berlin. Sans entrer dans les détails, la seule viable des solutions que nous avons envisagées était d'y aller en auto, nécessitant la traversée de l'Allemagne de l'Est en plusieurs étapes dont une ne pouvant qu'être Berlin. Comme aucune difficulté ne nous retenait alors, nous avions constitué une sorte de comité d'organisation de l'équipe de France composé des Michel (Caillaud, Reverault et moi-même) et quelques conseillers pas forcément modélistes ni participants mais tout de même très impliqués. Les mois précédant notre voyage n'ont pas été de trop pour y réfléchir et l'organiser, en dehors bien entendu de la préparation purement sportive "normale". Le défi était de taille car le Bloc de l'Est était réputé ne pas être une partie de plaisir à traverser, à fortiori lorsqu'on le fait avec des jeunes et un tel déplacement ne laisse pas de place à l'improvisation. Inconscients des risques, nous ne l'étions pas, preuve en est que tout s'est déroulé comme nous l'avions prévu, pour la part administrative au moins... Et ce n'était pas la moindre ! Préventifs, nous y avons passé beaucoup de temps... tickets de carburant, visas, autorisations pour les jeunes, échanges avec les consulats des pays traversés, et j'en passe...

...Tout a commencé un certain soir de septembre 1986, au hasard de la discussion, un certain Alex Gouillon me glissait que la Pologne avait émis l'idée d'organiser des championnats du Monde junior, sans doute pour 1988... Cette idée m'apparut géniale et mon sang ne fit qu'un tour. En effet, compte tenu des résultats de notre petite mais efficace équipe Orléanaise (du genre de celle du SAM aujourd'hui), qui à l'époque défrayait la chronique et envahissait les podiums, faut-il le rappeler, je me dis que c'était un truc tout à fait taillé pour nous, que j'allais me pencher sur la question et la soumettre à mes gars dès le Samedi suivant. Dont acte...

De semaine en semaine, le projet se concrétisait et j'apprenais que les instances fédérales l'avaient accueilli très favorablement et avaient chargé le CTVL d'organiser un concours de sélection en octobre 87 en vue de constituer une équipe F1A et F1B junior. Ainsi fut fait, et de ce concours ressortaient quatre "héros" dont deux d'Orléans. Il ne nous restait alors que dix mois pour tout faire, tout apprendre des techniques nouvelles (qui aujourd'hui feraient sans doute sourire mais nous n'en étions qu'aux prémices de grandes mutations), harmoniser une machine, pour nous le Classic de Hermann Motsch avec un nouveau système de treuillage et une nouvelle philosophie de la compèt' pour des juniors. C'était un challenge ambitieux, sans précédent, et rien ne s'est fait tout seul. Il nous a fallu déployer une énergie considérable, aidés cependant en cela par nos amis et par les parents des jeunes, de par leur patience, leur tolérance, leur engagement et parfois même leur abnégation.

Mon envie était grande de présenter ma candidature au poste de chef d'équipe, de plus j'y avais été quelque peu encouragé. Bien que ne faisant pas partie du comité directeur, la Fédé m'accordait sa confiance. L'affaire était lancée et pendant des semaines et des semaines, nous allions réfléchir, couper, poncer, entoiler (NDLR : à l'époque et sans outrecuidance excessive, les gamins construisaient leurs modèles y-compris les crochets verrouillés ! On était quand même des salauds !!! Quoique, il n'y avait que le zoom !) puis voler, réparer parfois, modifier, re-réfléchir, voler encore et toujours pendant des heures, tourner, régler, s'entraîner à la récup' lors de concours régionaux ou inter-tous ceux d'Europe occidentale y passèrent- afin de nous mettre dans le coup, pour finalement représenter le plus dignement possible notre pays ces fameux 11 et 13 août 1988.

Je pense sincèrement, avec le recul et sans fausse modestie, que nous n'avons pas usurpé la confiance que l'on avait placée en nous, d'ailleurs personne n'usurpe rien en équipe... Par contre, nous pouvons nous vanter un peu d'avoir été les pionniers d'une nouvelle ère dans l'approche du Vol Libre junior. Mes propos tentent de traduire toute la richesse modéliste, culturelle et relationnelle, tant dans l'équipe qu'envers les autres pays que nous avons rencontrés et ce ne

Es besteht eine gewisse Einigkeit in den Ansichten der Freiflieger aus dem Land, obwohl, wie bei uns die Altersstufen immer höher sind. Sie sind jedoch sehr aktiv, und beweisen eine grosse Vitalität, über ganz Amerika, mit einer Vielfalt von Klassen die uns ins Staunen bringt: über fünfzig, wo gibt es das schon ?

Wir haben das klassische Exempel, von Freiflieger die in den Klassen F1 A,B, und C, in aller Welt mitfliegen, mit gekauften Modellen, und anderen die zum Spass fliegen, mit persönlichen Modellen die immer im Original geflogen werden. Klassische Wettbewerbsmodelle werden - teuer gekauft - im Osten oder bei Eingewanderten aus dem

11273

sont pas les résultats obtenus depuis par des juniors en championnats de France ou du Monde qui me contrediront... L'actualité très très récente ne fait que me conforter à ce sujet.

Tous ces instants, d'une extrême intensité, j'ai également tenté de les faire ressentir tels que je les ai sauvegardés chaque soir, là bas sur mon petit bloc-notes et tels que je les ai aussi gravés soigneusement quelque part au plus profond de ma mémoire et ce de façon indélébile. Le moment me semblait venu d'en sélectionner quelques extraits essentiels et de vous les soumettre... C'est en quelque sorte une tranche de ma vie, de dix jours, que je n'oublierai jamais. Cela semble peu mais c'est toutefois suffisant pour créer des liens indissolubles avec des gens venant des quatre coins du monde (qui est rond rappelons-le !) et qui en fait sont constitués de la même matière que nous et qui partagent aussi les mêmes passions... Je pense qu'il en a été de même pour les autres des onze équipes de France qui sont passées. Le Vol Libre est une (parfois) cruelle mais merveilleuse école de la vie qui rend fort de cette philosophie et de cette humilité nous obligeant à nous remettre en question à chaque instant. Cela peut servir toute une vie, et j'ai des preuves personnelles ! Une préparation pour un tel événement ne se limite jamais à la seule équipe, témoin Bruno, qui n'avait pas pu en être mais qui décrocha de haute lutte le titre de champion de France F1A quelques jours après. Je me dis alors qu'il y avait un juste retour des choses et surtout du travail. Il avait été l'un des principaux entraîneurs de l'équipe...

...Une poulette et deux coqs en F1A comme le montre le motif de l'autocollant dessiné par Jacques Delcroix pour l'occasion... et un autre coq en F1B, Rappelons la composition de notre sympathique petit groupe :

- Stéphanie Reverault dite Steph' (fille de son père !), Frédéric Boulanger dit Frédo et Jean-François Rault dit Jeff ou JeanJean : Concurrents F1A
- Stéphane Landeau (fils de l'illustre et dit aussi Steph') : Concurrent F1B
- Michel Piller et Michel Reverault : Chef d'équipe et adjoint
- Catherine, Laetitia et Michel Caillaud : Supporters et récupérateurs, les indispensables en équipe...
- Alain Landeau (l'illustre) : Aide de Stéphane
- Bruno Isambert, Nicolas Bonnot, Fabien Richon : Supporters et récupérateurs à coup de bicross
- Jacques Richon : Chronométrateur officiel Français

...et tous je les remercie pour leur gentillesse, leur bonne volonté et leur aide précieuse avec une attention toute particulière à la récup' qui a de loin le rôle le plus ingrat, le plus obscur mais aussi l'un des plus importants lors de ce genre de compétition. Sans tout ce monde, il va de soi que l'aventure aurait revêtu un tout autre aspect et il n'est même pas certain qu'elle eut pu avoir lieu... Et doivent être remerciés aussi, Jean-Claude Rey alors Président, le comité directeur et le secrétariat de la FFAM pour les démarches administratives avec une attention particulière pour Joëlle Not appréciée de tout le monde chef d'équipe ou non, les parents des jeunes, TOUS ceux qui de près ou de loin nous ont aidés et supportés en France et qui auraient sûrement voulu nous accompagner et enfin, même si sa modestie doit en souffrir, Pilou, ma mère qui elle aussi a eu un rôle important de soutien et de... dactylographie ! (à l'époque je n'avais pas d'ordinateur ni de machine à écrire... elle oui !).

Quoi qu'il en soit, en écrivant ces lignes, l'émotion est toujours intacte, même vingt ans après.

Le mot de la fin de ce long avant-propos sera... "J'y étais".

En avant pour le grand voyage... Amusez vous bien à LESZNO (prononcer Lèchno) et longue vie au Vol Libre ainsi qu'aux Championnats du Monde Junior...

Samedi 6 Août. À l'aube d'une grande aventure :

Orléans, 5h30 du mat', la cordée, ou plutôt le célèbre et emblématique Ford Transit bleu que les Isambert ont aimablement mis à notre disposition, accompagné du Toyota' des Cacaill et de l'Espace des Reverault, s'ébranle doucement vers sa destinée. Le sort en est maintenant jeté et rien ne peut plus nous retenir. L'équipe est au mieux, dans sa tête et aussi physiquement... C'est déjà pas mal. Notre rêve né voici presque deux ans devient une réalité et prend petit à petit sa forme définitive. Tout va maintenant aller très vite, très très vite !

Autoroute A10 jusqu'à Paris où nous récupérons Alain et Stéphane. Ça promet d'être chaud car le soleil est radieux... Lille... Gent en Belgique... Duisbourg, Essen pour enfin arriver à Dortmund en Allemagne où nous sommes attendus pour passer la nuit à l'auberge de jeunesse... Les mecs d'un côté les nanas de l'autre (même pour les couples !) comme dans toutes les auberges de jeunesse !

Dimanche 7 Août. Des murmures sur un mur :

Pour le moment tout se passe comme sur des roulettes. Aujourd'hui direction Berlin Ouest via Hannovre, heureusement que l'autoroute est une institution en Allemagne.....

ZOLL Ein kilometer !... nous'annonce un panneau...

Voici un premier point de contrôle, une petite cahute où... il n'y a personne. Nous avançons... vingt à l'heure... Derrière la côte nous découvrons un paysage d'apocalypse !!! Il n'y a plus qu'une seule voie de circulation, un grillage barbelé délimite le no man's land, miradors, chiens... C'est d'un sinistre ! Au bout, cette route s'élargit en une vaste plate-forme, comme un péage. Pas le choix du chemin, des voies sont réservées au transit pour Berlin. C'est donc ça les frontières d'Allemagne de l'Est ? Un douanier arrive, sinistre aussi. Après les contrôles administratifs de rigueur, nous ne reverrons pas nos passeports avant une demi-heure. Ils seront tamponnés, vérifiés, retamponnés, recontrôlés... Nous avançons à tout petit pas. C'est vraiment impressionnant. Nous arrivons péniblement au pavillon de fouille où il y a une fosse, des outils et tout ce qu'il faut pour démonter entièrement une auto. Un kilomètre plus loin, il y a la dernière station où nous passons sans problème. Cela a duré 1 heure 15 pour pas plus de trois kilomètres entre les deux stations extrêmes. C'était le poste frontière de Helmstedt et je dois dire que de ma vie, j'avais rarement vu et je peux même dire jamais, quelque chose d'aussi lugubre et opprimant... Un panneau minable nous indique que la vitesse est limitée à cent sur

Osten - um an FAI Wettbewerben mitzufliiegen

Man muss auch unterstreichen dass die Freilieger in den USA sehr bereichschaftsfähig sind um mit Geld allen den beizustehen die auf VMM mit fliegen , durch Spenden und anderes mehr , besonders für

die Junioren , die gute Ergebnisse in den letzten Jahren erreichten .

Die Bilder der NFFS zeigen , die grosse Weite von Geländen , eine reiche Logistik zur Rückholarbeit - nicht besonders naturfreundlich , und Piloten , die gut in den Wilden Westen passen , krumme Beine , schöne Hütees fehlen noch die Pistolen

l'autoroute. Ça va être gai ! En plus ça a l'air sérieux, personne ne dépasse la limite, d'ailleurs la police est omniprésente et roule... à cent ! Nous serons prudents...

Ici t'as pas l'droit de tomber en panne ! Il n'y a pas de bande d'arrêt d'urgence. La route s'écoule tranquillement, lentement mais sûrement... y'a pas le choix ! Jusqu'à ce qu'une grande plaque mal arrimée sur le toit d'une auto juste devant nous ne se détache ! C'est passé pour nous mais un carambolage s'en suit derrière dans lequel, heureusement, ni le Toyota' ni l'Espace ne seront impliqués ! OUFFF...

Nous arrivons à l'échangeur pour Berlin Ouest. Eh là, l'Espace -qui avait pris la tête- est arrêté... Michel s'est fait gauler par les flics... N'ayant pas le droit de m'arrêter, je suis obligé d'aller jusqu'à la prochaine aire de stationnement pour l'attendre. J'en profite pour réparer la fuite du radiateur du Transit... C'est bien le moment ! Enfin, ils arrivent. En fait, Michel s'est trompé de route et le temps de s'arrêter sur le bord et de faire le point, il avait les flics sur le dos... Trente Marks d'amende pour la ligne blanche sur le côté et un détour de quarante bornes pour revenir. On s'en sort bien, vu notre niveau en Allemand !

Nous arrivons au poste-frontière de Berlin qu'il faut encore une bonne heure à passer, puis en ville par la Kurfürstendamstrasse, les Champs Élysées locale et enfin à l'auberge de jeunesse où nous sommes attendus par le frère de Bruno alors en stage à Berlin.

Après le repas, nous regardons le plan de la ville. Le mur de la honte n'est pas loin. Nous sortons...

...Sur notre gauche, une zone barbelée est interdite pour cause de minage. Ah voici le mur...

Quoi, c'est pas plus haut ?!... C'est quand même pas ça qui pose tant de problèmes à tout le monde depuis trente ans ? Eh bien si !!!

Je monte sur l'une des estrades le long du mur et là je comprends mieux. Il y a en fait deux murs "parallèles" distants de cent cinquante ou deux cents mètres. Entre les deux, RIEN... Un no man's land avec miradors, véhicules militaires et... plein de lapins !... Ah, et puis des mines. Derrière le deuxième mur, c'est l'Est de Berlin, qui encercle l'Ouest... La face du mur est bariolée et couverte de graffiti, nous en trouvons même de gens apparemment d'Olivet ! On peut voir les anciennes rues, les anciens trottoirs qui de part et d'autre butent sur le mur, comme si la vie s'arrêtait là... Passage obligé à la porte de Brandeburg, au parc Tiergraten et à la fameuse tour cassée, vestiges d'une église consacrée à Guillaume I et détruite pendant la guerre. Très impressionnant... Nous rentrons...

Dodo, demain à cette heure-ci nous serons arrivés à Leszno.....

Lundi 8 Août. La terre promise :

Petit déj' et, avant le départ, nous profitons d'être dans un pays, enfin une enclave, "civilisé" pour faire quelques provisions de jambon, de lait... Sait t-on jamais !!!

Nous quittons Berlin, qui m'a un peu fait penser à une oasis... La vie, la liberté au beau milieu de l'enfer. Pour repasser en RDA vers la Pologne, nous avons de nouveau droit au contrôle des passeports et au cérémonial des miroirs sous la voiture pour le cas où l'on essaierait de passer un gus ou un colis !

Et la route défile paisiblement... L'autoroute parfois n'est même plus bitumée alternant terre battue, ornières et plaques en béton souvent disjointes et même pas de niveau ! Nous approchons de la frontière Polonaise. L'autoroute s'est transformée en une piteuse route à deux petites voies ! Encore un pont, sur l'Oder, et ce sera le poste frontière de Frankfurt. Moins laborieux qu'en Allemagne de l'Est, tout se passe super bien, en fait nous sommes attendus... Je pense... Et puis il faut dire que nous avons essayé de tout prévoir au mieux côté formalités, y compris l'heure à laquelle nous estimions arriver à la frontière. Ça a l'air de payer.

Juste avant de redémarrer je m'agenouille et j'embrasse la terre. Qu'elle soit promise... On ne sait jamais, le Pape le fait bien lui... Si des fois ça pouvait pousser un peu le sort ! Il fait un temps superbe, chaud avec plein de cumulus. Ça commence plutôt bien...

Notre "petite" équipe passe les obstacles un à un et je suis quand même content que nous ayons eu aussi peu de problèmes pour en arriver là.

Nous arrivons aux alentours de Leszno par un patelin qui s'appelle Lostau, ça promet et un autre qui s'appelle Lasocice... Etrange pays mais je doute que ça ait la même signification que pour nous !..... Et voilà le terrain, pas très grand. A la porte du camp, deux superbes panneaux géants à l'effigie du First Free-Flight World Championships for Juniors 1988. Je me dis que ça ferait bien au club un truc comme ça ! Il est 17h30... J'avais annoncé 18 heures ! Pas mal non, après trois jours d'un voyage de plus de mille six cents kilomètres semé d'embûches, tout le monde est synchro et à l'heure !

Je passe sur les formalités d'enregistrement avec Dorothy notre guide et interprète officiel (connue dans le monde modéliste, quelques années après elle épousera Pavel Vlodarczyk, l'un des organisateurs de ce championnat), ainsi que sur notre installation dans les dortoirs de l'aéroclub de Leszno, très bien et très confortable au demeurant.

Le repas, correct également, se prend en commun à la salle à manger avec les Polonais, les Allemands de l'Est, les Turcs, etc. Chaque nation a sa table avec le petit drapeau qui va bien, délicate attention. Après quoi, nous ferons une brève réunion, entre nous, juste le temps de dire que nous sommes ici pour nous battre, que nous irons jusqu'au bout et de mettre sur pieds une petite stratégie. Rien que du très banal, quoi.

C'est le moment pour Michel et moi de partir pour le palais de Rydzyna, autre site d'hébergement. C'est dans un gigantesque parc et nous avons du mal à comprendre comment il peut y avoir un truc aussi luxueux et somptueux dans un village où les gens crèvent la dalle... Sans doute l'histoire y est-elle pour quelque chose... Sols et colonnes sont en marbre, les plafonds sont sculptés... Les organisateurs nous informent sur le déroulement du championnat, la météo locale et ils insistent sur l'aspect fraternel et amical que devra revêtir cette rencontre. Je préfère quand c'est Pierre (Chaussebourg), membre du jury qui prend la parole. la traduction est plus claire !

Was jedoch zu fehlen scheint , ist der schwarze Mann.....dies kann sich jetzt auch ändern

Allez on rentre à Leszno car demain y'a du travail. Tout est bien calme quand nous arrivons, même le temps. Il devrait faire beau, tant mieux !

A demain...

Mardi 9 Août. The show is going on... :

Au programme de cette première journée, un peu d'entraînement à la découverte du terrain puis la cérémonie d'ouverture.

Les machines n'ont pas souffert du voyage et, hormis les ajustements toujours nécessaires à la dernière minute, tout va bien... y-compris l'équipe qui, avec de nombreuses séances d'entraînement et beaucoup de concours inter, sont bien rodés ! Alain et Stéphane sont restés à Rydzyna pour peaufiner les modèles et les caout'. Stéphane ne vole que le dernier jour. Fabien, Nicolas et Bruno chauffent les bicross, Cathy et moi les talkies-walkies pour la récup' tandis que Cacaill, de son regard d'aigle, observe les réglages et les treuillages.

Tout semble au mieux. Pourvu que ça dure.

Repas de midi... Même si c'est souvent la même chose qui revient, il ne faut pas se plaindre dans un pays comme la Pologne. Manger de la viande à chaque repas, c'est loin d'être nul, même s'il n'y a pas de rabe ! Y'a sans doute bien des Polonais qui se contenteraient de moins que ça ! Par contre nous avons souvent à boire du thé chaud. Ça désaltère bien mais nous aimerions aussi bien avoir de l'eau. Hélas nous en avons peu car elle doit être bouillie pour être consommable. Par ailleurs, nous gardons nos quelques cinquante litres d'eau minérale française pour la compèt'. Il y a aussi à boire des fruits, souvent des fraises ou des pommes, bouillis dans l'eau. Ça donne du goût, c'est pas mauvais. Cet après-midi, ce sera la cérémonie d'ouverture. Sera t-elle aussi réussie que celle de Thouars l'année dernière ?

L'équipe... s'écoupe... de sa tenue FFAM (casquette, survêt', macaron cousu sur le pantalon par Cathy) et nous prenons place sur le côté du hangar. Notre jeune accompagnateur Polonais nous attend pour le défilé avec la plaque du pays, Francja et notre drapeau que je porterai en tête de l'équipe pour le défilé. La fanfare démarre et nous voilà partis. Chaque pays part au signal, passe devant la tribune et va se ranger en face sur la pelouse. Pas mal, c'est réglé comme du papier à musique ! Nous allons avoir droit aux traditionnels discours. Toute l'équipe organisatrice vient compléter le défilé et prêter serment sur le drapeau de la FAI.

Pierre ayant décrété ces championnats ouverts, nous allons avoir droit à un meeting aérien, un vrai, d'une rare qualité. Les Polonais ont vraiment décidé de taper haut ! Tous les sports aériens pratiqués tant à Leszno qu'en Pologne figureront au programme ! Aéromodélismes de tous poils, voltige vol à voile à plusieurs planeurs, voltige avec un Zlin 50, montgolfières aux couleurs des nations présentes qui réussiront à se poser exactement où elles avaient décollé ! Y'a pas un poil de vent. Un temps vraiment idyllique, impossible de rêver mieux !... Un show aérien absolument exceptionnel, inimaginable, inoubliable, d'une absolue perfection !

Pierre me raconte une anecdote incroyable prouvant, si cela était encore nécessaire, que le vol libre est une passion pouvant aller beaucoup plus loin que ce que l'on peut imaginer mais est t-il bien utile de le redire ? Quand Emmanuel Fillon a gagné la coupe Wakefield (ancêtre du championnat du Monde) en 1937, la France a donc dû l'organiser en 1938, c'était la règle. Ça s'est tenu à Guyancourt, encore des champs à l'époque ! Le pépé que nous avons devant nous, Ian Buri, est en train de faire voler LE wake qui a fait CETTE coupe Wakefield. Tout est d'origine, y'a même encore l'étiquette **EN FRANÇAIS**, s'il vous plaît au cas où il l'aurait perdu. Mais là n'est pas tout. Pierre me dit que quand les événements sont devenus inquiétants en Pologne et avant de partir à la guerre, Ian Buri a caché son modèle ainsi que quelques autres objets précieux dans le four à pain d'une maison dont il a muré la gueule... Plusieurs années après, une fois la guerre terminée, il est revenu... La maison était en ruines mais le four comme par miracle avait résisté. Il l'a démuré et c'est intacts qu'il a retrouvé tous les objets qu'il y avait déposés... Y compris bien sûr son précieux wake qu'il a dû s'empresse de faire revoler !!! Fantastique histoire d'amour entre un homme et sa machine, conçue de son intelligence et construite de ses mains. Vol libre quand tu nous tiens !... L'aviation fait partie intégrante de la vie des gens là-bas, il faut dire que Leszno est le centre national Polonais de vol à voile.

Je crois que tous ceux qui auraient pu imaginer que ces championnats du monde pour juniors seraient des mini-championnats ou des championnats au rabais se sont bien gourés !

En l'honneur de tout ça, il y a une fête ce soir dans le parc du palais à Rydzyna avec force danses folkloriques, buffet campagnard, boom... Je dois dire qu'il fait bon vivre dans ce parc superbe. Le temps est merveilleux et cette ambiance de pré-championnat du monde, une sorte de calme avant la tempête attendue, est vraiment fantastique et me ravit !

Mercredi 10 Août. Prêts pour... :

...le petit déj'... Le système est bien rôdé. Cacaill collecte les tickets et fait la queue. Quand il a les gamelles, il nous appelle et nous allons l'aider à les ramener à la table... CQFD.

Nous partons faire quelques essais sur le terrain... Il n'y a qu'à sortir du bâtiment dortoir et faire un pas en avant ! Quel pied ! Le vent est toujours nul ou presque. Nous ne prenons pas de risque car finalement nous sommes prêts autant que faire se peut.

Je vois qu'il va être temps d'aller au contrôle, moment tant attendu. Pour nous, ce sera une simple formalité, tout ayant été préparé voici déjà plusieurs semaines, que ce soit pour les modèles ou pour les câbles des planeuristes. Apparemment, certains d'autres pays, et non des moindres, ne peuvent pas en dire autant ! Quant à Stéphane, aucun souci non plus. Durée totale du contrôle de la France : douze minutes !

Nous passerons le reste de l'après-midi à visiter Leszno et à nous entraîner sereinement, au vol, à la récup', à la tactique... et puis n'oublions pas Tonton Jacky qui lui s'entraîne au chronométrage.

C'est curieux car je pense que tout le monde prend très au sérieux ces championnats du monde, même si c'est pour les juniors. D'ailleurs y'a pas de junior qui compte ! La qualité n'attend pas le nombre des années.

...Dernières recommandations, derniers ajustements, dernières infos météo qui confirment le beau temps pour demain.

Nous convenons de nous réveiller à 5 heures 15 afin de pouvoir nous préparer sans précipitation, nous échauffer et nous entraîner un peu.

Voilà, bonne nuit à tous. Demain ce sera LE GRAND JOUR. Notre rêve qui a pris naissance voici dix neuf mois bientôt arrive à sa concrétisation. Je suis à la fois très impatient et très serein. Aucune peur, aucune fébrilité appréhension ou angoisse ne m'habite. Je sais que j'ai avec moi des gens extraordinaires d'une grande compétence et d'une volonté incroyable, que ce soit ceux et celle de l'équipe ou les autres... Oui, je pense que nous serons loin d'être ridicules. Je suis sûr que tout mon petit monde va se défoncer. Nous avons tout prévu dans les moindres détails et ça, le sérieux de notre préparation, ça devrait payer. Que Dieu, s'il existe, nous entende. De toutes façons, le sort en est jeté et notre seule issue, une fois de plus, sera la fuite en avant... Nous y sommes habitués.

Allez, la nuit est belle et je m'endormirai sans fermer les rideaux pour contempler au dessus de moi un magnifique ciel étoilé, ce ciel qui demain sera notre terrain d'évolution. Tout le monde semble bien dormir. Quel calme...

Jeudi 11 Août. Le grand jour :

BiBiBeep ...! Il est 5 heures 15 du matin. Le jour pointe à peine. Je me lève et je regarde par la fenêtre la rangée de drapeaux représentant toutes les nations présentes. Il y en dix neuf plus trois, pour la FAI l'Aéro-Club de Pologne et la Pologne. Pas un seul ne bouge. Il y a encore quelques étoiles visibles dans le petit matin. Il fait un temps magnifique... Ça promet. Cette journée, nous l'avons attendue, nous l'avons aussi préparée pendant des mois, répétée, voulue... Pour le moment tout est calme...

...Le couloir du centre de vol à voile, encore silencieux voici cinq minutes est soudain pris de convulsions et d'une extraordinaire animation, celle des grandes occasions. "Tout le monde est là pour le petit déj' ? Ce matin, re-jambonoefstomatethé ! Pas vraiment varié le menu mais bon malgré tout.

Le terrain commence à s'animer et il est maintenant inondé de soleil. Rapide check-list, un ou deux vols d'essai suffisent, rien n'a bougé et nous sommes fin-prêts. Les dés sont maintenant jetés. La machine est en marche, c'est parti et rien ne nous arrêtera plus maintenant. Nous n'en n'avons d'ailleurs pas du tout envie !

8 heures. Nous avançons vers la ligne qui est maintenant en place. Il y a de la musique : Black, Wonderfull life. Pourquoi pas ? Morceau bien choisi en tous cas ! Il faut maintenant nous laisser et vous mettre en place pour la récup' car nous partons dès la fusée". Les bicross sont en forme, nous aussi. Nous sommes maintenant livrés à nous mêmes.

8 heures 29... Tout est paré et calme...

PAN !... Il est 8h30 pétantes et le premier championnat du monde junior vient de commencer...

Premier vol, quasiment sans vent et bien entendu quelques difficultés pour treuiller. Maxi pour tout le monde... mais pas sans quelques anicroches... À cause de je ne sais trop quoi, le modèle de Stéph' va se planter treuil tendu dans le cerceuil des Finlandais... Un peu de dégâts mais plus de peur que de mal... ça leur apprendra à fermer leur caisse !

Plein également au deuxième vol... Nous commençons à maîtriser le suçage (après tout, c'est la vie !) et la tactique du "derrière la ligne"...

Du temps mou de ce matin, ça chauffe et nous sommes passés à des conditions franchement thermiques. Les pompes sont de plus en plus puissantes et aussi de plus en plus traîtres ! La méfiance est de rigueur. Ça peut monter très haut et se poser avant trois minutes ! Témoin ce qui arrive à Stéph' au troisième vol. Même en moulinant vers la fin, nous ne pourrions pas faire mieux que 175.

Au quatrième vol, le vent souffle à environ quatre mètres par seconde, ça nous permet de passer derrière la ligne tout de suite. Jeff va aller sucer... On y va... On y est... Superbe largage en plein d'dans. A la récup, ça gueule un peu car ça va haut et il faut courir mais je sais au fond de moi même qu'ils préfèrent aller loin et que ce soit pour des maxis. Max aussi pour les deux autres.

"Voilà la récup', vous pouvez rentrer, on va aller au Kasskrout'. Vous avez bien travaillé ce matin", il ne se passe pas plus de trois minutes entre le posé et le message de récupération. Bravo à tous, c'est fantastique de voler dans ces conditions. C'est vraiment du travail de pros ! Tous, nous avons une pêche d'enfer. Ils sont déchaînés mes gars et mes nanas et j'aime les voir comme ça.

À l'interruption de midi, Jeff et Frédo ont quatre max' et il ne manque que cinq secondes à Stéph'. Il en reste vingt deux au plein et nous sommes quatrièmes. Je pavoise. C'est une impression extraordinaire d'être à la tête d'une telle équipe et de se savoir supportés par les autres. J'ai une grande pensée très émue pour tous ceux qui sont restés en France... Comme ils doivent penser à nous aujourd'hui, à Orléans et à Thouars.

Cet après-midi, le vent a nettement forci. L'anémomètre indique quatre à cinq mètres par seconde avec des pointes à six. Quelques nuages aussi sont au rendez-vous, il fait chaud et ça sent l'orage. La récup' est en place. On repart... Frédo s'aligne. Il treuille un moment et me dit qu'il y a quelque chose. Il tourne et il accélère mais trop fort. La bulle aurait suffi à elle seule ! Le Classic s'engage fortement et va se vautrer au sol en trente cinq secondes. J'ai rarement autant souhaité qu'un modèle aille au tapis en moins de vingt secondes. Pas moyen de mouliner ni de raccrocher, il est trop loin à cause du vent. Le verdict est implacable. Frédo s'effondre et notre classement par équipes aussi... Stéph ne pourra faire mieux que 111. Le soleil revenu, Jeff fera le maxi.

Au sixième vol, 132 pour Frédo et 135 pour Stéph' sous l'œil de Tonton Jacky qui nous chronomètre en compagnie de Magda, une charmante Polonaise avec qui nous avons rapidement sympathisé. Je suis avec Jeff, très mobile au treuil, derrière la ligne bien sûr. Nous sommes au calme avec à proximité pas mal d'autres planeurs en guise de lièvres... "Eh Jean-François, y'en a un qui vient de larguer, là à gauche... Vite il faut y aller, c'est bon". Jeff se défonce, il coure, il fait encore un tour ou deux peut-être, en vent latéral... Il accélère... J'ai soudain la sensation qu'il aurait dû aller un peu plus

LAUREAU J. Pierre

5 rue Berthelot - 93360 Neuilly Plaisance

Tels : 01 43 04 07 07 - 01 43 02 19 86 06 71 62 33 05

Em : jean-pierre.laureau@wanadoo.fr

11277

COMITE DE SALUT PUBLIC VOL LIBRE 11276

vers le lièvre, faire un tour de plus par exemple, mais quand le processus est lancé, c'est irréversible et il faut y aller. Le planeur que l'on voulait sucer était un peu plus sur la gauche et l'Albinos de JeanJean (nom donné à son planeur, rapport à sa couleur !) tourne à droite. Ça restera en bordure, pourtant c'était bon. Le vent est maintenant trop fort et le planeur trop loin pour que nous puissions mouliner. Je suis toujours avec Jeff et je rembobine son treuil. Ma montre indique deux minutes. Nous rentrons vers la ligne... Je regarde les chronos officiels, ils ont encore le nez en l'air... Pourvu que... Nous tournons toujours le dos à l'Albinos... deux minutes quarante... VITEU... Top... Eh merde ! Ils viennent d'arrêter. Ma montre m'indique deux minutes quarante trois. Ce sera le temps officiel... Je jette le treuil par terre. Pauvre c..... euh, imbécile, comme si ça allait changer quelque chose et comme si c'était de sa faute ! Ces dix-sept secondes pèseront lourd, il ne restait plus que quinze scores parfaits à 900 et après ce vol, il n'en restera plus que dix. Ça fait quelque chose... Cacaill l'a suivi jusqu'à cent soixante quinze mais derrière une petite butte... Bon voilà, nous avons brûlé notre dernière cartouche et notre chance de ramener un titre de champion du Monde en planeur vient de s'évanouir. La récup' marche et pédale toujours aussi bien...

Nous attaquons le septième et dernier vol. Plus de contact radio, les accus sont à plat (nous n'en avions qu'un par appareil à l'époque ! et c'était une grande première que d'avoir des TW de ce niveau, les Yaesu de la Fédé pour qui connaît). Je déclenche la procédure prévue dans ce cas : agitation des drapeaux façon sémaphores... JeanJean et Frédo feront le maxi au dernier vol, quant à Stéphan, dérangée par un Allemand de l'Est qui est venu mouliner sous son planeur, elle fera 84.

Sept restent au plein : Maarten Van Dijk, Lepp le fils du grand, deux Coréens, un Tchèque, un Argentin et un Danois. Le huitième a 1259 (NDLR. comme quoi c'est pas nouveau non plus, hein) ! Sept maxis moins une seconde !!! Les boules !

Le ciel s'est couvert pour le fly-off et j'avoue que le temps de ranger, je ne l'ai pas bien suivi. Je réalise maintenant l'étendue de la catastrophe ! Les choses seront vite réglées. Van Dijk l'emportera devant l'un des Coréen et Lepp. Les trois premiers sont dans dix secondes ! Quand je vois le temps qu'a fait Van Dijk, je me les bouffe encore plus ! 189. Je suis horrifié ! J'imagine Jeff au fly-off largué sous Van Dijk. Le Classic pouvait parfaitement faire une seconde de plus que lui, c'est pas dur pour lui dans ces conditions ! Bon, de toute façon ça ne sert à rien de refaire l'histoire...

Jean-François finit treizième, Frédo est trente deuxième et Stéphanie trente quatrième. La France termine neuvième par équipes. Il y avait cinquante quatre engagés et dix neuf nations. La distribution des trophées a lieu sur le terrain juste après la fin du concours. Le podium est sur une petite remorque et c'est vite installé. Une fois ces festivités terminées, tout le monde s'en retourne qui au centre de vol à voile, qui au palais de Rydzyna, qui à Rokosovo en un long convoi, sorte de migration, d'exode, de transhumance à laquelle nous sommes habitués. J'ai une paire de boules... LA... ! comme c'est pas permis. Nous sommes sans doute passés tout près de la gloire...

Le repas du soir sera animé. Beaucoup de discussions dans toutes les langues, quelle ambiance. J'en raffole. Nous décidons d'aller faire un tour à Rydzyna histoire d'être avec les autres et pis y'aura bien un p'tit coup à boire chez les Hollandais... Ça s'arrose Maarten...

Il y a une animation terrible au palais ce soir. C'est normal. Nous arrivons à trouver la piaule où se sont terrés les Hollandais. Nous parlons beaucoup, tous... Français, Allemand, Anglais, les trois mélangés, de modèles réduits, d'avions, re de modèles réduits et plein d'autres trucs... Tout le monde est actif à la conversation et c'est bien comme ça. Quelle ambiance extraordinaire ces championnats, l'occasion de rapprocher des peuples normalement si distants par la langue, la politique... Oui, la soirée est chaude en tous points. J'espère que tout le monde en profite pour s'éclater, pour s'en mettre plein la tête de ces souvenirs que l'on garde gravés pour le restant de ses jours. L'instant est si riche que nous n'avons pas envie de partir, pourtant il est tard. Allez salut Maarten et encore bravo pour ta gamelle !

Nous prenons la bétailière et tout le monde dort à moitié. Même au centre de vol à voile, c'est calme. Nous nous couchons et moi, avant de plonger dans le sommeil réparateur, je distille les grands moments de cette merveilleuse et pourtant morne journée. Tant de jours, de mois et même d'années de préparation, de travail pour ces quelques heures claquées comme ça et pour ces... dix sept malheureuses secondes... C'est pas cher payé !

Le ciel est étoilé, il fait chaud, le genre de belle nuit d'été quoi. A demain, pour nous ce sera repos ou promenade car nous n'avons pas d'équipe F1C.....

Vendredi 12 Août. La pause... La pause...

Déjà les bruits de moteurs ainsi que les effluves de l'huile de ricin brûlée nous parviennent... J'aime aussi ces "nuisances". Le ciel est couvert ce matin et il va même pleuvoir quelques gouttes, dommage mais en fait ce ne sera pas méchant. Par contre, il n'y a pas un poil mais alors pas un poil de vent.

Avec les autres, nous avons décidé de passer notre journée en promenade. Nous ne regarderons que le premier vol. Alors là bonjour la disparité. Les Coréens font grosse impression avec leurs motos à flaps. Les Soviétiques sont aussi les vedettes mais l'attroupement le plus gros est autour de l'Américaine Mélinda Anderson. C'est "l'autre" nana du championnat du monde et elle vole en F1C et croyez moi c'est pas mal du tout (là aussi, il faut recalculer l'histoire car les juniors volaient avec des F1C, c'est tout à leur honneur. Il n'y a pas si longtemps qu'ils sont passés au F1P) ! Nous partons tous en balade. Ah non, Alain et Stéphan préfèrent rester pour figurer les modèles. Et puis Tonton Jacky, encore chrono restera aussi. C'est sans aucun scrupule que nous l'abandonnons ici mais ... en compagnie de Magda son aide chrono ! A ce soir...

Nous nous dirigeons vers Poznań à une centaine de kilomètres d'ici. C'est là qu'au printemps dernier avaient eu lieu de sérieuses manifestations sous le couvert de Solidarnosc ce qui m'avait un moment fait craindre le pire pour notre voyage (on saura plus tard que Poznań a sans doute été le lieu où a réellement pris le mouvement qui a conduit petit à petit à la démolition du système Soviétique-Bloc de l'Est (le) avec un certain Lech Walesa). Là, c'est calmé mais devant la misère des villages que nous traversons, nous comprenons un peu mieux le mouvement de révolte de ce peuple. Pour

l'anecdote, nous trouvons deux petites places pour nos véhicules au milieu des FIAT 127 ou équivalent fabriquées ici sous licence. Nos voitures "presque de l'an 2000" font toujours le grand étonnement des Polonais... L'autre soir, Michel Reverault aurait fait une fortune, hélas de Zlotys (!), s'il avait fait payer pour visiter son Espace à Rydzyna. Une grappe de gamins gravite autour de et dans l'Espace (sans pour autant être en orbite !). Vitres électriques, sièges tournants, tout y passe !

Notre promenade nous révélera les longues files d'attente aux magasins d'alimentation dans lesquels il n'y a d'ailleurs quasiment rien. Il paraît qu'un paquet de café s'achète ici une fortune, de même que les fruits. C'est vraiment révoltant ! Nous, nous trouvons un magasin d'articles importés et accessible seulement à ceux qui ont des devises. Le Zloty n'est pas toujours bien vu non plus en Pologne. Nous en profitons pour acheter quelques menues friandises... Rien de bien spécial pour nous mais pour un Polonais ce doit être terrible. Faut dire que c'est quand même cher malgré nos devises. Nous payons en Dollars US et la nénette nous rend une partie de la monnaie en Dollars bien sûr mais aussi le reste en Marks, en Francs français et fait l'appoint avec quelques Zlotys... Rendu calculé presque de tête et en plus y'a pas d'erreur ! Pas mal !

Après trois tours de fly-off, deux Coréens se sont emparés du podium suivis par un Allemand de l'Est. Règlement de compte en famille ! Mélinda Anderson est cinquième. Au loin j'aperçois la bétailière qui vient vers moi. Les Landeau ont dû voler. En effet... "Ben voilà on a essayé les nouveaux wakes et mis à part un peu de vé en plus tout était réglé à l'atelier, conformément aux calculs de Stéphane !!!". Donc ces magnifiques et aussi ultramodernes wakes marchent bien (il faut dire que Stéphane avait déjà à l'époque imaginé des modèles extrêmement avant-gardistes tant dans les matériaux que dans les options techniques) ! Rendez-vous demain matin.

Notre soirée sera paisible, nous allons seulement rendre visite aux piaules voisines chez nos copains Polonais, Piotr Kacorek (dont la traduction est Pierre Petitcanard (!)), qui parle bien Français et avec qui nous entretenons d'excellentes relations. Il est connu avec son frère Jerzy pour être formateur de beaucoup de jeunes et auteurs de beaucoup de plans au graphisme caractéristique (Vol Libre en passe régulièrement).

Je regarde le ciel vers l'Ouest juste avant de me coucher. Je cache un peu mon inquiétude. J'ai peur que demain ne soit pas aussi beau qu'hier, par exemple... Même si un anticyclone continue à nous protéger, je crains la dégradation un jour trop tôt. Bah, la peur n'évite pas le danger... Je m'endors...

Samedi 13 Août. Une journée en Landeau et en lambeaux :

C'est reparti pour un tour !!! Dernier jour de compétition, les Wakes.

Ma crainte d'hier soir se confirme. Non seulement le ciel est chargé mais en plus il y a déjà un fort vent du Sud Ouest... Comme si ça ne pouvait pas attendre encore une journée ! Stéphan et moi nous regardons d'un regard marri... Quelle galère va encore bien pouvoir nous arriver ?!

Tout le monde est sur le pont. Stéphan déballe son nouveau Wake à incidence d'aile et centrage variables à l'arrêt moteur. Il n'y a pas un seul morceau de balsa dedans, à part peut être les nervures des saumons. Tout est en mousse polystyrène et, stratifiée sur ce noyau, une couche de tissu de verre avec une peau dural 3/100^e... A l'arrêt du moteur, l'aile recule avec la cabane coulissante dans une double rainure inclinée ce qui fait que et le calage de l'aile et la position du centre de gravité changent entre la montée et le plané. Quelle beauté et quelle ingéniosité. Vraiment du travail de... Landeau... Quel truc fantastique ! Ah voici les pales d'hélice en rohacell/verre/carbone ! J'allais oublier !!! Bon allez, assez de sentiments contemplationnistes, maintenant c'est l'heure. L'anémomètre indique déjà un bon quatre mètres par seconde, à 8h30...

PAN !... On y va quand même. Stéphan remonte et attend. Dans l'impression générale de "pas mauvais", Stéphan balance... dans des rouleaux. Ça montera normalement suivi d'un bon plané mais ça restera en bordure et le taxi se posera avant trois minutes... cent vingt deux aux chronos officiels. Ça commence bien !

Le vent n'a pas l'air de vouloir se calmer.

Maxi ensuite, dans un vent lentement mais constamment croissant. Les modèles vont loin, à plus de deux kilomètres, ce qui ne facilite pas la récup' (je rappelle que nous n'avions pas de balises à l'époque).

Au quatrième vol, avec cette vitesse du vent, la compé' devrait déjà être suspendue. Le wake de Stéphan est encore à bonne hauteur quand il déthermalise !!! Non, y'a pas d'erreur, c'est bien lui. Ça fera 164. Dommage quand même de mécher trop court un jour comme ça !

C'est l'interruption de midi. L'ambiance n'est pas des meilleures chez les Français et pendant ce temps le vent continuera de souffler fort et ce de plus en plus.

14 heures, la récup' s'est remise en place au bout du monde. Heureusement qu'ils sont là, sans eux rien ne serait possible. Quel rôle ingrat ils ont... Le pétard ne partira pas... Le vent est monté jusqu'à dix mètres par seconde à certains moments. Le jury décide de différer le cinquième vol jusqu'à 14h30, le vent s'étant "stabilisé" à sept mètres par seconde ! Le round repris, personne ne part... Soudain, comme si le PAN du pétard l'avait réveillé, le vent se remet à souffler de plus belle. Neuf, dix, onze mètres par seconde... On a dépassé la limite réglementaire au delà de laquelle le jury peut neutraliser le concours. Je cours vers Pierre... "Que fait t-on ?... OH jury, c'est dément, y'a maintenant treize... Personne n'a encore volé au cinquième vol... VITEU... VIIIITEUUU. Si quelqu'un lâche, le vol sera officialisé... Arrêtez, on coure à la catastrophe et les gamins vont vider leurs caisses... Quatorze mètres"... PAN !... OUFFFFFF !!!!! Ce vol est suspendu jusqu'à ce que le vent retombe un peu. Le jury qui était entouré des chefs d'équipes retrouve peu à peu sa quiétude et tout le monde remballage, provisoirement...

Nous glandons. Quelle tristesse. Il y a bien des accalmies à sept mètres par seconde mais tellement courtes. Pierre me dit que si le vent tombe à moins de six plus de quinze minutes d'affilée le vol repartira. La ligne est calme...

BLANCHARD Jacques

5 impasse de Billaudes 45190 Messas

tels/ 02 38 44 59 04 - 06 73 52 25 08

Em: blanchardjacques@wanadoo.fr

COMITE DE SALUT PUBLIC VOL LIBRE

11278

11279

...Il est 16h05 et le vent s'est un peu calmé : six mètres avec de courtes pointes à huit. Le vol va repartir. Nous sommes prêts. Stéphan balancera dans l'accalmie et se posera à 161. Rien à dire, tant les conditions sont épouvantables. Les rounds sont limités à quarante cinq minutes, vu les deux heures de retard que nous avons prises. Le sixième vol se fera sans problème.

Nous nous alignons pour le dernier vol. Il y en a encore trois au plein. Stéphane partira bien... Son modèle est encore à quelques mètres d'altitude quand... il déthermalise trop tôt, pour se poser encore à 164, la loi des chiffres, quoi ! Dommage !!! chaque fois il aurait fait le Maxi et sans risque de perdre ! Le terrain est dégagé et la récup' efficace...

Le tableau d'affichage est complètement chamboulé. Les "encore premiers" au sixième vol sont relégués hors du podium et ceux qui n'y croyaient plus se retrouvent en tête ! Comme quoi un championnat du Monde ou d'autre chose se joue jusqu'au dernier vol. Stéphane termine douzième et la France douzième aussi avec un seul représentant. C'est un Tchèque qui gagne sans avoir fait le plein. Les pays de l'Est sont encore au plus haut des classements ! Impressionnant.

Il est temps de remballer, écheveaux et résultats... J'attends que le Toyot' revienne me chercher, bien assis sur le seau qui nous a servi de conteneur à treuils et à écheveaux pendant ce championnat (et qui continuera à le faire plusieurs années par la suite). En fait, c'était un pot de chambre ! Faut dire qu'on en a bien ch... ! Le vent n'est pas vraiment tombé et ce championnat se termine... Déjà... Dommage, c'était vraiment super.

La cérémonie des trophées est terminée et nous rentrons en file indienne vers la douche et la bouffe. La soirée ne sera pas autant animée que celle de jeudi. De toute façon, nous sommes tous très fatigués... Alors AU LIT et demain nous irons nous promener, c'est la journée touristique...

Dimanche 14 Août. Ils ont donné dans le panneau... :

"Petite" grasse matinée ce matin, petite parce qu'il faut quand même aller déjeuner et puis il ne faudrait pas rater le bus du voyage touristique ! Nul ne sait où nous allons aller mais aujourd'hui il fait très beau !!! GRRR... Dommage qu'hier il y ait eu tant de vent.

Visite du château... mais lequel ? Il faut mettre des chaussons à l'entrée ! Arrêtez, ça me rappelle la maison !

...Il va être temps de nous préparer pour la cérémonie de clôture qui se passe au palais de Rydzyna... Re-discours, danses folkloriques, et blablas en tous genres... C'est enfin le discours de clôture, très protocolaire. Pierre Chaussebourg prend la parole pour dire combien des championnats du monde pour juniors ont été une réussite dans un esprit d'une grande fraternité et enfin pour les déclarer clos... Ovation... Emotion... Vivement 90 si l'expérience est renouvelée. Au jour d'aujourd'hui, c'est le plus grand projet que j'ai réalisé et ayant abouti et c'est aussi mes meilleurs souvenirs, les plus forts et les plus intenses qu'ils soient modélistes ou humains... Je crois pouvoir dire que je ne suis pas le seul. Tous ces mois de préparation et d'espérances pour ces quelques malheureuses heures mais quelles heures. Elles justifient à elles seules tous nos efforts...

Voilà donc terminée la fête et pour qu'elle soit complète jusqu'au bout, un superbe feu d'artifice sera tiré dans ce parc magnifique du palais de Rydzyna, en notre honneur à tous, qui couronnera la soirée et mettra un point final à ces merveilleux championnats... Il n'y a de toute façon aucun mot suffisamment fort pour décrire ce que nous avons ressenti et vécu. Les Polonais ont placé très haut la barre et il faudra s'accrocher si l'on veut que les deuxièmes du nom en 90 ressemblent à quelque chose ! Amis de Pologne, votre accueil nous a touchés et j'espère de tout cœur que nous nous reverrons.

Il est temps de rentrer, ce n'est pourtant pas l'envie de rester qui nous manque. Il va nous falloir redescendre sur la terre, du nuage sur lequel nous étions perchés depuis une semaine...

Lorsque je sors du repas des officiels, je trouve l'équipe de France en pleine effervescence ! Les gars me disent qu'ils n'ont pas pu piquer la grande banderole des championnats que nous convoitions pendant les festivités mais ils ont gaulé aux Hollandais (!) le panneau de bois qui doit faire au moins deux mètres de diamètre, peint à la main par Jerzy Kacorek, qui représente le logo des championnats, c'est l'un des deux panneaux qu'il y avait à l'entrée du terrain. Les naïfs Hollandais avaient demandé à Fafa, Bruno et Jeff de le leur garder pendant qu'ils allaient chercher la clé de leur camion ! **ERREUR MONUMENTALE !!!!!!!** Là d'ssus, l'Anton Jacky est arrivé et comme il ne rate pas une occasion, il s'est joint à nous pour résoudre un problème d'importance : comment passer l'objet au nez et à la barbe des Hollandais ?... Le problème, est que si l'on met ça bêtement dans l'Espace ou le Toyot', ça va se voir et les boys à Breeman ne vont pas manquer de nous le reprendre... Pourtant, il faut le passer... Creusons nous la tête... "J'ai une idée", dis-je !". Je vais aller chercher la bétailière, et l'on va mettre le panneau plié en deux dedans entre les matelas en mousse et le toit (que les prévoyants parents Isambert nous avaient installés, au cas où...). Vu que le Transit couche là, ils ne vont se douter de rien et demain matin, les Landeau passeront sans encombre avec leur précieux chargement pour nous amener ça incognito" at home ! CQFD, sitôt dit sitôt fait et voilà la bétailière chargée de son inestimable trophée de guerre garée juste à côté de celle des... Hollandais !!! Ni vu ni connu, ils peuvent bien nous fouiller maintenant !!! Nous sommes censés nous l'être faite piquer par d'autres pendant un moment d'inattention... Le parc reprend son calme peu à peu... Nous partons...

Et puis nous voilà couchés pour la dernière fois ici. Demain à cette heure-ci, nous devrions être loin...

Lundi 15 Août. There's a long way from home... :

Ce matin, conformément aux jours de "grands retours", c'est les grosses boules pour tout le monde.

Alain et Stéphane, qui ont le Transit sont en retard. Soit dit en passant, j'espère qu'ils ne se sont pas fait gauler par les Hollandais... Une à une les équipes descendent et partent...

Les amis Polonais et Allemands de l'Est viennent nous voir. Quelques dernières photos avant de partir et nous prenons la route.

Allez au revoir. Vous nous avez offert une semaine exceptionnelle. Ce précédent dans l'histoire du vol libre restera gravé dans nos esprits à tous.

Nous ne repasserons pas par Berlin, décidant de tirer directement vers Essen, ce qui ne fera que deux frontières difficiles à traverser, au lieu de quatre.

Frankfort... aux portes de l'horreur. Le Toyot' et l'Espace sont encore là... Je nous croyais en retard ! Petite anecdote, les Hollandais sont également là, juste à côté de nous... Ils ont fouillé l'Espace et le Toyot' en nous demandant si nous ne leur avions pas pris un petit souvenir !... "Quel petit souvenir ?!!! Non, je ne vois pas"... Enfin les voilà repartis, Eh ils ont déjà un champion du Monde...

Nous n'aurons pas de problème pour passer la frontière et la route se déroule tranquillement au rythme effréné d'un kilomètre toutes les trente six secondes !

Comme on ne peut que suivre cette minable autoroute sans sortir, nous finissons par arriver au poste frontière de Helmstedt. Il nous faudra de nouveau une bonne heure pour traverser le rideau de fer. Re-miroirs sous la voiture et re-ouverture des caisses. En plus, ce grand gaillard de douanier a trouvé le moyen de se cogner la tête dans le coin du hayon de l'Espace... 'L'était pas content ! Nous avançons jusqu'à la dernière cahute et... VOILAAAA... OUFFFFFFFFF, nous sommes à l'Ouest. Le reste du chemin vers Essen n'est maintenant plus qu'une simple formalité !

Nous nous installons dans l'auberge de jeunesse dans laquelle nous étions à l'aller. Quelle épopée. Pour le moment l'aller et le retour se passent aussi bien que possible. Il reste demain, encore huit cents kilomètres mais ceux là sont faciles et confortables. Du gâteau !

Mardi 16 Août. Et pour finir... :

Allemagne, Belgique... Nous piquons par l'autoroute du Nord à fond sur PARIS pour y déposer les Landeau.

Lorsque nous arrivons à Orléans, les Cacaill et les Reverault sont déjà repartis. Il faut décharger la bétailière et rentrer. Nous avons des tas, des centaines, des milliers de choses à raconter sur tous ces merveilleux souvenirs et ce même si les résultats ne furent pas tout à fait à la hauteur de nos ambitions... Nous y sommes allés, nous en sommes revenus sans la moindre anicroche que ce soit humainement ou matériellement et si nous ne ramenons pas de titre, il s'en est fallu d'un cheveu. Nous n'avons pas à rougir de notre prestation.

Après-demain ce sera la reprise du boulot mais il faudra aussi préparer le critérium du Poitou et les championnats de France, les deux prochains week-ends où là encore, d'autres grands, très grands moments nous attendent... Mais c'est là une autre histoire que nous ne sommes pas censés savoir ni même imaginer..... (Voir plus loin, quand même...).

Jeudi 9 Novembre 1989. ...TION SPECIALE... EDITION SPECIALE... EDI... :

Alors en déplacement professionnel, arrivant à l'hôtel, presque machinalement, j'allume la télé. Au journal de vingt heures, l'on peut voir des gens grimés sur un mur. La caméra donne du champ à l'image... Des graffitis, des peintures, des dessins apparaissent sur ce mur... "Mais ça ressemble à... Y aurait t-il une manif à Berlin ???...!!! Est-ce bien Berlin ?"... Voici la porte de Brandebourg... C'EST bien Berlin... "Mais qu'est ce qu'y foutent tous juchés sur le mur de Berlin alors que normalement c'est impossible... les Vopos devraient déjà avoir tiré !". Le présentateur du journal annonce que plusieurs milliers de Berlinoises de l'Est ont pu passer en toute liberté à l'Ouest et vice-versa. Plusieurs portes ont été ouvertes entre les deux villes, dont le fameux "Check-Point-Charlie". On dit même que certains ont déjà pris des pelles et des pioches et ont commencé à casser le mur.

Voici quinze mois, nous nous promenions au pied du mur, côté Ouest lors de notre bref séjour à Berlin, étape d'un soir de notre voyage en Pologne... Tous autant que nous étions, avions été profondément marqués par ce que nous avions vu. Ce soir, devant ce téléviseur, en voyant ces gens hurler leur joie, en voyant ce vent de liberté enfin retrouvée souffler ainsi et balayer presque trente ans de brimades, un frisson me parcourt l'échine ! Je n'ai pourtant pas de lien spécial avec ces gens là mais ma joie est grande pour eux.

Ce moment, des hommes et des femmes l'attendaient depuis tellement longtemps !... Je me demande si je ne rêve pas ! Les images du poste frontière de Helmstedt, de Berlin et de son mur me traversent la tête. Tout est encore bien frais et bien présent dans mon esprit et ça avait été la sensation la plus forte que j'avais jamais éprouvée au cours des trente premières années de ma vie ! Depuis plusieurs semaines, déjà, le système de certains pays de l'Est commençait sérieusement à vaciller... Et puis... Ce soir... Ce grand soir... J'aurais aimé y être. Il devait y régner une ambiance folle...

Voilà, j'ai pensé que cet évènement valait bien cette petite édition spéciale...

Nous sommes le 9 Novembre 1989, cette journée entre dans l'histoire de l'humanité... Le mur de Berlin n'existe plus...

Michel PILLER, juillet 2008

Et puis allez, un petit bonus qui a vingt ans, lui aussi.

Vendredi 26 août 1988 :

C'est le deuxième jour des championnats de France, à Ambérieux. Une journée à la météo de rêve et qui me laissera d'autres souvenirs absolument inoubliables !

Free Flight Quarterly

Free Flight Quarterly – Recipient of an NFFS Special Award in 2007, Free Flight Quarterly is an international English language magazine devoted exclusively to Free Flight matters. Now in its seventh year, FFQ is published in Australia by Edi-

tor Sergio Montes, and covers many aspects of endurance and scale models with articles that, by virtue of their intrinsic interest or technical complexity, are not often published elsewhere. Annual subscription rate (four issues, airmail) is US \$36. Subscriptions or renewals may be placed via PayPal at the website www.freeflightquarterly.com or via check payable to Chris Stoddart or Free Flight Quarterly and mailed to Chris Stoddart, 8400 Woodbrook Dr., Knoxville TN, 37919.

Pourtant, ça avait mal commencé... Au largage de mon planeur, j'avais mis le pied dans un trou de terrier, ce qui m'avait provoqué une belle entorse à la cheville et valu de passer une bonne partie de la journée à l'hôpital !

En revenant au terrain la cheville bandée, j'apprends que Frédo Boulanger et Bruno Isambert avaient fait le plein, sept maxis en planeur inter. Ces jeunes m'épatent à abattre des maxis comme ils le font !

Frédo ne fera que le premier tour de fly-off à quatre minutes, ce qui n'est déjà pas si mal pour un gamin qui n'a commencé le vol libre que voici moins de deux ans ! Bruno a toujours le plein ! Je passerai rapidement sur les tours à cinq et six minutes, réalisés avec une certaine facilité... en apparence. En apparence seulement car l'exercice est loin de l'être.

Ils sont quatre prétendants au titre... dont trois pas des blaireaux... Jean-Luc Drapeau, Jean-René Allais, Jacques Leleux et Bruno sont au départ pour ce vol à sept minutes qui, à cause de l'heure avancée sera le dernier pour ce soir.

On déroule... OUIIIINN. C'est parti... Il décolle le premier et tout de suite va tourner quelques minutes au fond, bien à l'aise. Je recommence à craquer comme à Beauvoir, y'a deux ans au cours de cet épouvantable fly-off où il avait débâillé à quatorze ans toute la science d'un futur champion (il avait alors fait une démonstration inoubliable de treuillage de son Cobaye qui ne l'avait gratifié que de la sixième place en planeur cadet. Amère déception...). Aujourd'hui, ce n'est plus en planeur cadet mais en planeur inter qui se bat... Il accélère... Fausse alerte... Il doit être crevé pour n'avoir pu accélérer assez pour déverrouiller. Pourvu que le crochet ne se soit pas ouvert comme pour Frédo y'a quinze jours à Leszno... Non... Il fait un tour de plus... OUFFFFF. Re-accélération, cette fois pour de bon. Le largage se fait calmement avec une légère abattée. Pourvu que ces quelques secondes perdues ne lui manquent pas tout à l'heure... Les autres sont encore au treuil. Le Coconut's (nom donné à son planeur d'inspiration New-Look de Michel Caillaud) est dans quelque chose mais ça ne monte pas... Ça le soutient tout au plus, et encore... D'ailleurs quand il passe au-dessus des autres, personne n'y croit car pas un ne largue sous lui. Certes ça ne descend pas mais ça fera difficilement les 7 minutes si ça ne trouve pas rapidement quelque chose à se mettre sous la dent !

... Je regarde ma montre... 45 secondes... P.... que c'est long ! Seulement 45 secondes... 1 minute... 1 minute 30... "Allez, vas-y Coconut's, elle est là... Faut la prendre, allez encore... Oui c'est ça, monte encore, encore... Ca y est"... Au bout de 2 minutes environ, le Coconut's se trouve suffisamment haut pour profiter d'une zone beaucoup plus favorable... Ca allonge, ça plane comme un aigle et ça exploite chacune des molécules d'air qui se trouve là et maintenant, ça monte régulièrement. C'est vraiment superbe. Avec Jeff je prends la voiture une dernière fois. Il est là son planeur, à une centaine de mètres d'altitude et il continue à monter dans le ciel... Je dis à Jean-François que Bruno a dû prendre un sérieux billet pour le titre car y'aura pas de la place pour tout le monde là haut à cette heure-ci...

3 minutes 30, la moitié. Là je ne rêve plus, c'est du réel. Il est dedans. La durée du round doit être dépassée et tout le monde a dû larguer. Nous ne savons pas ce qu'ont fait les autres.

... 7 minutes... Ça y est pour lui... OUAICH !!!

Le temps de sortir du terrain et nous arrivons à 8 minutes. L'équipe de récup' postée à l'extérieur ne pourra pas le récupérer, il est dans le terrain, y'a pratiquement pas un poil de vent. Je récupère tout le monde pour revenir vers la ligne, sept dans la Golf. Emblématique et Sacrée Golf ! On a du mal à imaginer, outre les kilomètres, d'une part ce qu'elle a pu contenir de personnes, de bagages, et d'autre part ce qu'elle a vu de pleurs, qu'ils soient de joie ou de tristesse... ! Je pense que Bruno est seul à avoir fait les sept minutes. Sur le chemin nous croisons Bernard Bochet, il nous applaudit... Nous avons compris. Nous sommes le 26 août 1988, il est 19h30 et Bruno est ce soir sacré champion de France F1A. Un an après JeanJean, le titre reste à Orléans ! Après une lutte acharnée, jusqu'à 7 minutes, ce qui -m'a-t-on dit- ne s'était encore jamais vu à un fly-off en planeur inter de championnat de France, Bruno vient de concrétiser six années de travail et de volonté. Son planeur a déthermalisé à plus de deux cents mètres d'altitude au bout de 7mn20, quatre cent quarante secondes, une éternité.

Nous arrivons... Il m'attend sur la ligne au milieu du chemin avec le bras en l'air en signe de victoire. Il est radieux... Tu parles ! J'arrête et je sors de la Golf. Qu'importe la cheville pété... Je le serre dans mes bras... Tant de déboires, de déceptions et parfois de larmes purgées aujourd'hui. 43 minutes, 2580 secondes de vol chronométré (NDLR : à ce jour, en 2008) il semble que Bruno détienne toujours le record de durée officielle avec un vol de sept minutes effectivement enregistré en fly-off de Championnat de France. Jean René Allais avait légèrement passé les sept minutes à Marigny je crois, mais -pas suivi jusqu'au sol- le temps enregistré par les chronos avait été inférieur).

Notre joie est vraiment très grande. Des moments rares d'une incroyable intensité. Je crois que ce vendredi, je ne l'oublierai jamais... Il vaut à lui seul Beauvoir 86 et ce fly off maudit, le Poitou 87 avec six maxis et un dernier vol raté dans la tourmente et la pluie qui avait gorgé d'eau son Super Cobaye, Cambrai 88 où il avait pulvérisé son planeur tout neuf ! Il fallait bien que ça lui arrive un jour à lui aussi de gagner. Tu nous as offert encore ce soir du beau spectacle. Tout vient à point à qui sait attendre, mais surtout c'est une preuve éclatante que le travail paye un jour ou l'autre et c'est très bien ainsi... Bravo encore bonhomme...

Voilà, il va falloir penser à rentrer. Les héros sont de nouveau fatigués (Ils le sont de plus en plus souvent depuis quelques mois !). Comme par hasard, nous serons les derniers à quitter le terrain.

Il est 20 heures 30, le ciel est tout rouge par le coucher de soleil... Nous saluons Guy Buisson. Il y a une dizaine de kilomètres pour retourner à Pont d'Ain, notre villégiature. Pendant le trajet, je me demande si je rêve... Non, tu ne rêves pas, c'est bien le tour de Bruno, après le Jeff, deux années consécutives pour nous.

En arrivant au camping, cérémonie habituelle... Bruno monte sur le toit de la Golf et nous faisons le tour du propriétaire avec force concert de klaxon ! GE-NI-AL.

Après une petite bouffe et la douche, il reste quelques bricoles à préparer pour le championnat de demain, fiches de vols et classeurs... etc... J'aiderai à l'organisation, de toutes façons je ne pourrai pas faire grand chose d'autre, vu mon indisponibilité à courir. Le temps semble se maintenir, tant mieux.

Quand nous nous couchons, le ciel est d'une grande pureté et y'a pas un poil de vent ! A croire que tous les éléments se sont réunis pour que la fête, le plaisir et la joie soient complets.

Voilà, ce coup là c'est fini !

Photo M. PILLER -



VOLBRIEF

5ei Philippe LEPAGE -Open Rhône-Alpes 2008
1er et 2 Novembre 2008 – Arzay et Bossieu - 38260- France

1	TEDESCHI	Serge	FRA 0668	180120150120	120	690	93
2	YURTSEVEN	Ismet	TUR 007	180120150120	120	690	0
3	MORRELL	Roger	USA 100068158120150120	120	668		
4	TRUMPF	Rudolf	SUI 11207	180120150	98	114	660
5	GHIO	Walt	USA 15325	150120150120	120	660	
6	BUISON	Guy	FRA 504	138120150120	120	648	
7	RIGAULT	Eloïse	FRA 4842	130120150120	120	640	
8	MORANDINI	Stéphane	FRA 768	180120150120	67	637	
9	MORANDINI	Myriam	FRA 770	134120140120	120	634	
10	LEE-A-HING	Eric	FRA 1196	180120143	58	120	621
11	WARAKOMSKA	(J) Aleksandra	POL 6535	134120117120	120	611	
12	SEIFERT	Marcus	GER 2679	85120150120	120	595	
13	MARQUOIS	Michel	FRA 11044	130120129	90	120	589
14	MORANDINI	Wilfried	FRA 765	137120150	58	120	585
15	BARBERIS	Didier	FRA 551	180120150	6	120	576
16	MARQUOIS	Bernard	FRA 7065	104120150	89	56	559
17	MARQUOIS	Gérard	FRA 11045	159120150	61	52	542
18	MATHERAT	Georges	FRA 0263	135120	81	79	120 535
19	MARQUOIS	Emeline	FRA 1170	134	91150120	6	501
20	SKIBICKI	Stanislaw	POL 3076	180120130			430
21	FAASSEN	Michel	NED-65	93	128120150		398
22	MARQUOIS	Léa	FRA 1202	123120150			393
23	ZERI	Anselmo	NED 22	62120150			332
24	COUTINEAU	(J) Paul	FRA1173	75120	45		240
25	WOOLNER	Mike	GBR 57957	164			164
26	EVATT	Mike	GBR 031373157				157
27	SEIFERT	Michaël	GER 1863	143			143
28	SÜLTLER	Rolf	GER	131			131

FIC									
1	NOGGA	Manfred	GER 2347	180120150120	120	690521			
2	SEREN	Johannes	GER 2964	180120150120	120	690399			
3	ZSENGELLER	Gabor	HUN 0178	180120150120	120	690313			
4	SEREN	Paul	GER 2757	180120140120	120	680			
5	KRUPKE	Reinart	AUT 712	180120137120	120	677			
6	KUUKKA	Kaarle	FIN 2851	180120150	72	120	642		
7	REVERAULT	Michel	FRA 110	180120132	86	120	638		
8	MAURER	Peter	SUI 3278	155120150	0	120	545		
9	BOUTILLIER	Bernard	FRA 265	180120150	15	346			
10	MARROT	Pierre	FRA 702	22120150	29	321			
11	DEBOER	Peter	NL 35411	180	180				
12	DIGUET	Aurélien	FRA 4810	5	5				

5ei Philippe LEPAGE -Open Rhône-Alpes 2008
1er et 2 Novembre 2008 – Arzay et Bossieu - 38260- France

F1A					
1	STAMOV	Victor	UKR	121	210180240240 240 11010420
2	KREETZ	Ivo	NED	104	210180240240 240 11103383
3	LIHTAMO	Matti	FIN	359	210180240240 240 1110376
4	SEREN	Paul	GER	2757	210180240240 240 1110285
5	MORICEAU	Bertrand	FRA	26065	210180240240 240 1110214
6	MOREAU	François	FRA	898	210180229240 240 1099
7	ABERLENC	Frédéric	FRA	23116	210180217240 240 1087
8	VAN WALLENE	Allard	NED	62620	210180215240 240 1085
9	SEREN	Daniella	GER	2963	210153233240 240 1076
10	POURIAS	Fabien	FRA	1554	210110214240 240 1074
11	KOGLOTT	Roland	SLO	141001	210180240193 240 1063
12	VAN DIJK	Maarten	NED	50	210125240240 240 1055
13	PICARD	Luc	FRA	1338	160172240240 240 1052
14	BURGI	Walter	SUI	5346	176180205240 240 1041
15	BERNARD	Edgar	FRA	1018	210180156240 240 1026
16	TRACHEZ	Bernard	FRA	14105	210180160214 240 1004
17	MARQUOIS	Camille	FRA	1169	190180240240 149 999
18	SION	Julien	FRA	1150	210180123240 240 993
19	BERNARD	Boris	FRA	30048	210180119240 240 989
20	BACHMANN	Christoph	SUI	11858	21018122240 240 983
21	NÜTTGENS	Ansgar	GER	74	162180157240 240 979
22	KREETZ	Ron	NED	21349	200180118240 240 978
23	BAILLY	André	FRA	790	192180120240 240 972
24	FOUQUET	Pierre-Edoua	FRA	4801	154180167240 231 972
25	RAGOT	Emmanuel	FRA	888	152180240155 240 967
26	ECHIVARD	Didier	FRA	5055	210145172123 240 955
27	MAUSSON	Valentin	FRA	707	171180122240 230 943
28	RIGAUULT	Mickael	FRA	4856	210120152215 240 937
29	SEREN	Johannes	GER	2964	210180240185 118 933
30	GREUB	Martin	SUI	10715	210121203173 194 901
31	SEREN	Matthias	GER	3333	183180156240 125 884
32	BOCHET	Bernard	FRA	583	123180150169 240 862
33	CHAILLOU	Martin	FRA	659	148130170240 172 860
34	BERNARD	Gilles	FRA	8075	99158189154 240 840
35	BREEMAN	Cenny	F	5801	2111923240 240 834
36	CHALLINE	Jean-Pierre	FRA	113	201123240 20 240 833
37	CESBORN	Samuel	FRA	28028	207103129150 225 814
38	BOCHET	Alain	FRA	568	210 95215 98 933 811
39	VAUCELLES	Guillaume	FRA	4814	41177174235 176 803

F1A Juniors

1	FOUQUET	Pierre Edouard	FRA 4801	154180167240	231	972
2	MAUSSION	Valentin	FRA 707	171180122240	230	943
3	SEREN	Johannes	GER 2964	210180240185	118	933
4	SEREN	Matthias	GER 3333	183180156240	125	884
5	CHAILLOU	Martin	FRA 659	148130170240	172	860

5ei Philippe LEPAGE -Open Rhône-Alpes 2008
1er et 2 Novembre 2008 – Arzay et Bossieu - 38260- France

F1G				
1	DUPUIS	Louis	FRA	120120120120 240 720191
2	MANONI	Aldo	ITA	120120120120 240 720141
3	MARQUOIS	Gérard	FRA	120120109110 240 699
4	MANONI	Alessandro	ITA	120120120120 178 658
5	CHAUVEAU	Gilles	FRA	120120120120 160 640
6	MARROT	Pierre	FRA	120120120120 125 605
7	GHIO	Walt	USA	120120120120 125 605
8	BODIN	Jean-Luc	FRA	100120120120 140 600
9	EVATT	Mike	GBR	120107117120 129 593
10	NEVERS	Romains	FRA	120120120120 110 590
11	GALICHET	Antoine	FRA	120120120120 105 585
12	MARQOUIS	Bernard	FRA	120109120120 112 581
13	MATHERAT	Georges	FRA	113120120120 102 575
14	BUSSON	Guy	FRA	120115120120 98 573
15	ZERI	Anselmo	NED	120120120120 87 567
16	MATHERAT	Louise	FRA	120113 85120 112 550
17	FRUGOLI	Jean-François	FRA	103 92120120 108 543
18	LEE-A-HING	Eric	FRA	53120120120 101 514
19	DJIAN	Michel	FRA	93120120 96 75 504
20	MARQUOIS	Michel	FRA	77120120120 62 499
21	PICOL	Michel	FRA	120120120 77 0 437
22	WEBER	Claude	FRA	28 68120 87 109 412
23	JALLET	Yvon	FRA	86 69101 74 79 409



Photos F. NIKITENKO -
LOUIS DUPUIS - 1 EN F16 -
GABUR SZENGELLER F16 3ème -



Nul ne doit ignorer que le vol libre est en train de mourir, faute de relève. Il suffit de regarder les résultats des Championnats de France 2008 : vol d'intérieur : 16 cadets, 4 juniors. Vol d'extérieur : 11 cadets, 9 juniors.

Quelle est la solution ?

Après quelques discussions sur les terrains avec des formateurs (espèce en voie de disparition), nous constatons que les jeunes de maintenant sont plus difficiles à "accrocher" à une activité comme la notre. Fait de société actuelle, les jeunes sont plus dispersifs face à tous les loisirs qui sont à leur portée (jeux vidéo, télé, etc...) Il faut réduire le temps de la construction pour qu'ils puissent vite voler, source de motivation et donc plus de chance de les garder.

Nous (Clubs d'Orléans, Thouars, Ludres et Mândres) avons donc eu l'idée de commander des kits de chez Hobby , un des rares constructeurs à en produire. Une personne bien attentionnée , que je remercie , a eu l'idée d'en parler à Mr Bordier (directeur FFAM) pour essayer de créer une subvention de ces kits destinés aux jeunes licenciés , comme il en existe en radio commande.

Il nous a demandé de nous adresser au CTVL. Pas de validation de celui pour le moment, mais il nous propose de monter un projet 2009 visant à doter des clubs formateurs de ce types de kits.

Ce dossier doit contenir :

- Des informations sur le ou les fabricants potentiels
- Des propositions de kits (kit planeur pour débutant, kit junior ; planeur, wak , pourquoi pas caoutchouc type F1G ou P30)
- Nombre de jeunes envisagés, budget, etc ...

Jacques Blanchard et moi-même sommes volontaires pour établir ce dossier, mais ceux qui désirent animer cette action seront les bienvenus. Tous les avis, propositions, idées et soutiens seront bons à prendre.

Il en va de l'avenir de notre passion.

Amicalement,

→ J.P. LAUREAU. ←

CH. MONDE 1981 - BURGOS, ESP " "
GERARD P.BES., ALAIN LANDEAU, L. DORING

G.P.B. PARTICIPE RÉGULIÈREMENT A.V.L. AVEC HONOUR... MERCI.-!



EN ILLUSTRATION DES PAGES SUIVANTES... DE GERARD PIERRE BÈS.
SOUVENIRS, SOUVENIRS... LE BARBU C'EST M... -

CE 1^{er} DESSIN, ENVOYÉ AU
MRA, AVAIT ÉTÉ REFUSÉ
PAR P.R. CAR "IL TIRAIT
TROP LA COUVERTURE A
NOUS" (LE V.L....) ALORS
QU'IL SERRAIT POURTANT
L'HISTOIRE AU PLUS PRES. !

11286

[illegible]

ET TOUT ÇA,
SYSTÈME DE NAV. AUTOMATIQUE 28 AXES,
HORIZON ARTIFICIEL HYPER-SPATIAL,
ANNULATEUR DE MASSE
CONTRÔLEUR GRAVIFIQUE
BIGEOTRON CYCLOTRANQUÉ A INVERSEUR
DE POLARISATION PHOTONIQUE,
CONTRÔLEUR DE VISION PARAMÉTRIQUE,
ET MÊME
RADIOCOMMANDE ! ET POURTANT, ILS
L'AVAIENT DÉJÀ INVENTÉE !

**BETON
PLOMB
BETON
PLOMB
BETON
PLOMB
SAIS-CRAFT**

**EQUIPE
DE
FRANCE
VOL LIBRE
1981**

**ET, À 43 PARSES ET
À 1237 ANNÉES TERRESTRES
DE LÀ ...**

GPB 89

L'HISTOIRE DU MOIS en arrière

Attendez c'est pas tout, ça serait trop simple. Pierre me dit aussi "vois-tu, ce mec-là quand il a su que la guerre arrivait pour eux aussi, et que ça sentait le chaud et qu'il fallait devoir y aller, il a pris ce qui avait de plus précieux au monde, ce dont vous vous doutez, son Wake historique, a mis tout ça dans un vieux four à pain (eh ! froid bien sûr) et a muré la gueule dudit four... Sait-on jamais a-t-il dû se dire ?

Commença, se déroula, et fini la guerre.. Au retour de cette horreur, de cet enfer sa première pensée fut pour le four à pain et son précieux contenu... Quand il arriva la maison était détruite comme tant d'autres, mais le four, sa voûte et le reste avait résisté. Lorsqu'il en eut fait sauter le bouchon, il retrouva intacts tous ses merveilleux objets et, bien sûr, son Wake qui avait ainsi résisté aux attaques de

hommes et qu'il s'efforçait de faire revoler !

Et ce pépé, nous l'avions là... sous nos yeux avec son modèle. Quelle fantastique histoire d'amour entre un homme et sa machine volante imaginée de sa tête et construite de ses mains.

Mais au fait je vous raconte ça... C'est de la petite histoire, celle qui fait la grande... Elle est tellement belle...

Ne croyez-vous pas que chacun de vous aurait pu ou a pu ou a peut-être dû en faire autant ?

Le nom de cet homme ? Yan Buri, bravo à lui, un grand bravo...

Avec l'aimable autorisation des 4A.
Illustration de Gérard Pierre-Bès.

Avec l'aimable autorisation des 4A.
Illustration de Gérard Pierre-Bès.

GEB 91

QUENERAL ! ON ME ZIGNALE
UNE ARME ZEGRETE
GACHEE ZOUS LES
DEGOMBRES EN BOLOGNE
ACHTUNG ! ZOYBZ
FICHILANT, KOMBRIS ?

?

BZZIIII!!!

FOUS AFEZ
ENTENDU,
FOUS, LÂ-PAS?
ACHTUNG!

JA, JA, JA !
JA WOHL!
JA, JA ...
JA WOHL, MEIN
FÜHR ...
SCHEIÐE ! IL
A RAGROGÉ !

GPB ZIGNALE QU'EIN CHOLI DEZZIN A
ETE BREZEDAMMENT FAIT ZUR ZETTE
HIZDOIRE , ET QUE LE CHEF L'A BAS
FOULU ... ZI FOUS DROUFEEZ ZELUI-
LA DE MAUFAIS GOÛT , L'ITEE EST
DU CHEF ... ICH REDIRE DOUTE
REZBONZABILITÉ , ACHT ! PPFFT !

CÉHIXE *by GPB* et VÉZÈDE

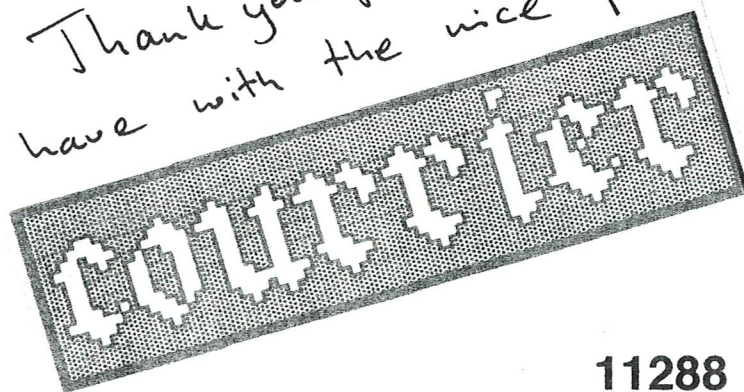


quelques lignes pour accompagner le cheque de rattrapement par le n° 184 à 189
Comme chaque année, je m'empresse de régler car la lecture de vol libre est un
très plaisir.

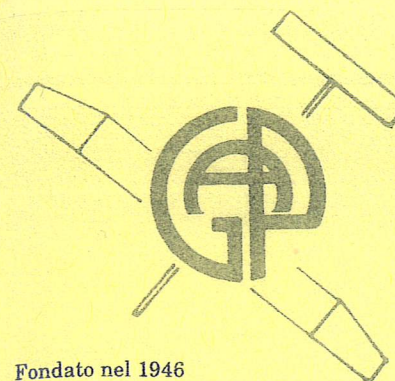
Von draussen, vom Flugfeld komm'ich her,
Ich muss Euch sagen, da ist es öd' und leer!
Kein Freiflieger rennt dort im Kreis herum
Und ich glaub', ich weis', warum?
Es ist Weihnachtszeit, die Kalte,
Und genau wie ich es halte,
Baut der Freiflieger lieber an seinem Modell
Damit die Winterszeit vergeht recht schnell.
So send'ich Euch ein frohes Fest
Mit den Wünschen allerbest.
Für's neue Jahr Gesundheit und ein gutes Buch,
Sowie: Holm-und Rippenbruch

L'attente de VL est toujours po
un moment de bonheur
Merci et bonne continuation

rosiudo
Thank you for your beautiful periodical, my contact
I have with the nice free-flight sport today.



11288



GRUPPO
AEROMODELLISTI
PISTOIESI

Fondato nel 1946

Aero Club di Arezzo

COPPA ITALIA DUE Coupe d'hiver Capannori 1 Marzo 2009 EURO CHALLENGE F1G 2008/2009

Uscita Altopascio (Toscana) su autostrada A11- Strada provinciale per Bientina.

Guy Buisson vincitore edizione 2008

Informazioni/contatti:

Vito Facchini

039 0573.734176 - 039 335 5871274

e-mail vfacchini@alice.it

Egizio Corazza (inglese, francese, spagnolo)

039 0573.450990



In Deutsch WEIBLICH

J. SCHIRNER

Es war das erste Mal dass ich Magnetik
Freiflug sah; Es war sehr interessant und
während der Europameisterschaft konnte ich
alles vom Wagen aus beobachten, denn dieser
stand weniger als zehn meter vom Ort.

Ich musste manche Stunden im Auto
verbringen so wie andere Frauen Links und
Recht von mir, die lasen oder in Kreuzwörter
vertieft waren, denn das Wetter war nicht nur
kalt sondern auch sehr wintig.

Als wir morgens gegen zehn Uhr zu dem
Flugplatz kamen -eine schöne grüne Wiese mit
noch welchen Blumen- konnten wir 2 bis 4 Grad
geniessen in dem schönen Gebirge das bis neun
hundert Meter hoch war;

Die Landschaft war wunderbar, grüne
und blaue Berge so weit man sehen konnte, fast
kein Verkehr auf den schönen Strassen,
besonders auf der Röhnhochstrasse wo wir
wohnten.

Ich habe nicht viele Bekannte getroffen
ausser zwei Französinnen und Frau Brigitte
Brocks die nicht im Poitou war dieses Jahr.

Während diesen fünf Tagen, habe ich
wieder mit der deutschen Sprache Bekanntschaft
gemacht, das war sehr nötig und man sagte sogar
das ich gut spreche...Mit einem leichten
französischen Accent!

Wir waren sehr stolz auf den Sieg von
der Französischen Mannschaft, und den Zweite
Rang gewonnen von A.Roux.

Ich bewunderte besonders zwei Schweitzerinnen,
die den ganzen Tag auf dem Feld sassen, mit
einer Wolldecke auf den Knien. Alle hatten
Winterkleider und dicke Mützen, in dieser Höhe,
mitte September war es schon Winter trotz den
vielen Blumen die die Wiesen garnierten.

Das war ein schönes Erlebnis.



11289



*Ally
or
Felling*

VOLLIBRE

11290