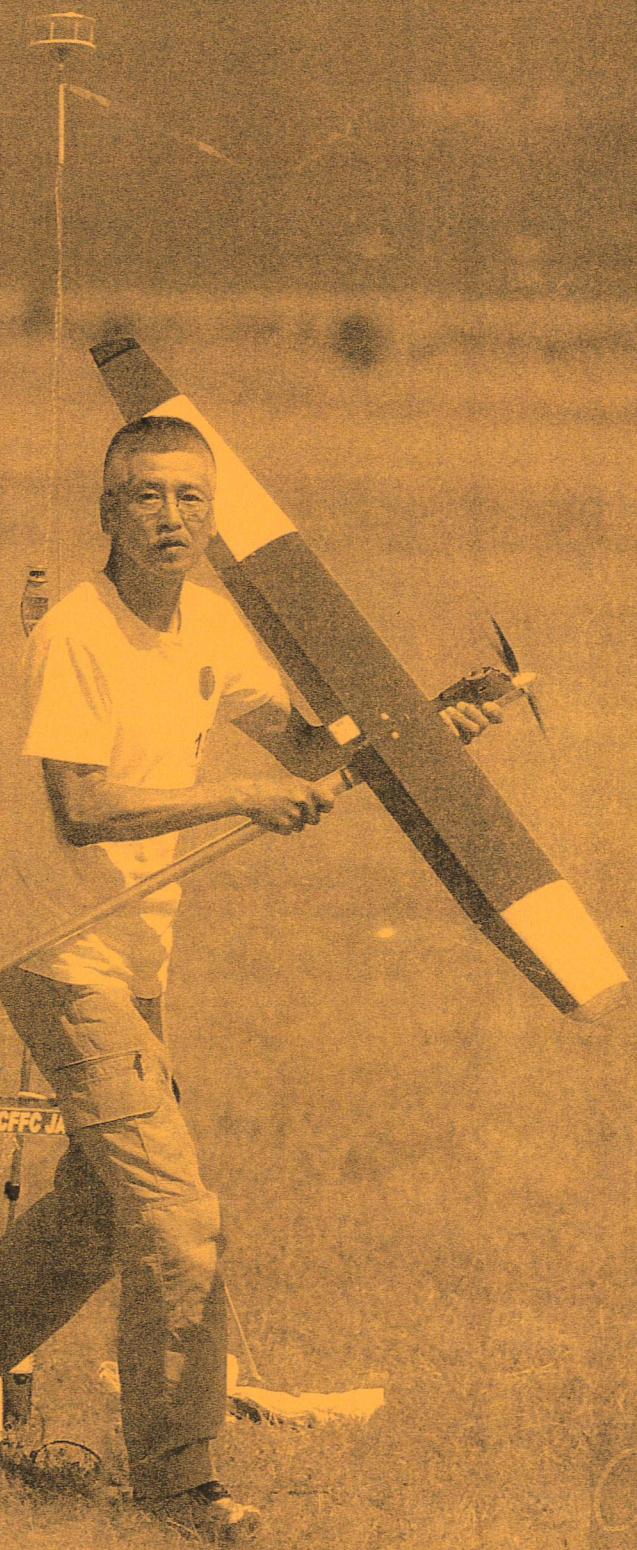


189
5 09



OCTOBRE 2009

INTERNATIONAL

photo -

VOL LIBRE

11531

BULLETIN DE LIAISON INTERNATIONAL

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

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

Abonnement 6 numéros : € 35 ou \$ 45

Tous les paiements au nom de A. Schadel .

Comptes (Poste) CCP 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

CALERIE DES PORTRAITS

ELDISE et MICHAEL RIGAULT



PHOTO. - F. NIKITENKO. -

11532

SOMMAIRE

- 11531-Image Vol Libre Ch..Monde OMI
- 11532-Vol Libre -galerie des portraits E; et M. Rigault
- 11533 Sommaire -Edfitorial .
- 11534-35-36-37-38-39-40 Débutants, jeunes - comment scier et construire ...
A.Schadel .
- 11541-42-4344-45-46-47-48-49 Championnats du Monde F1A,B,C 2009 en Croatie texte résultats, et photos F. Nikitenko - A. Schadel
- 11552-53-54-55-56 HLG - Walter Hach -A.Schadel Stan Buddenbohm -Mike Page
- 11557-58-59-60-61-62-63 Championnats de France Indoor ...Andard :M.Piller
- 11564- Editorial suite . A. Schadel .
- 11565-66-67-68 Championnats de france F1A,B,C et autres , Résultats et images A. Schadel
- 11569-70- 72-73-74-75-76 Championnats d'Europe F1 D Texte et photos T. Marilier
- 11571- 12 ans plus tard .. Laurent Dupriez .
- 11577- Compléments divers
- 1178-79- Profils Bendek
- 11580 COUPER " S " CH A. Longhurst .
- 11581-82-83- 84 P. nut Scale VULTEE V-II T test
- 11585- 100 bougies pour la coupe Gordon Bennett Aviation (DNA)
- 11588-87- L'Angleterre n'est plus une île ... Louis BLERIOT (DNA)
- 11588 - Courrier des lecteurs .
- 11589- Guerre aérienne en Alsace 39-45 Patrick Baumann ..
- 11590- Image VOL LIBRE OMI
- 11550 - 51. AU FEMININ

EDITO L. BLERIOT



Photo. A. SCHANDEL.

On commence aujourd'hui avec un sujet qui n'est pas directement lié à notre activité Vol Libre , mais qui néanmoins fut à l'origine du monde de l'aviation , il a y un siècle .

Louis BLERIOT et la première traversée de la Manche , méritent bien un petit détour , par le nord de la France .

11533

LE SCIEUR

SCIE A DECOUPER

On ne peut travailler correctement qu'avec une scie à découper, elle même correcte. Toutes celles que vous trouverez dans le commerce ne le sont pas, attention. Qu'est ce qu'une bonne scie ? :

- la mouture -bras et arc- doit être de section tubulaire (tube) - et présenter un effet de ressort à l'avant sans se déformer.

- les écrous de serrage (papillon) en fonte- ne jamais utiliser des pinces pour serrage et desserrage ; papillons cassés pas de vis déformé. Si vous manquez de puissance, aidez vous d'un vieux chiffon lors des manipulation des papillons.

- le manche doit être fermement serré et bien s'adapter à votre main

- la lame doit être maintenue non pas par l'écrou, mais par une pièce métallique en forme d'U et portant des rainures, pièce engagée entre les écrous serrage et la mouture.

Savoir scier, comme il faut n'est pas une mince affaire, encore que c'est la plus importante des activités du modéliste. Il faut donc posséder cet outil à fond et le manier avec une grande dextérité; en un mot il faut "l'avoir en main".

En effet c'est avec cette scie que se confectionnent les PROFILS de base (tôle, alu, c.t.p.) qui sont à l'origine de la réussite dans la construction des ailes et du stabilo. Scier, cela ne s'apprend pas en quelques minutes ou heures, cela n'est pas non plus acquis par instinct ! Il faut s'entraîner. Vous saurez scier après des heures et des heures de découpage, quand vous ne casserez plus de lames et lorsqu'à votre oreille votre scie "chante".

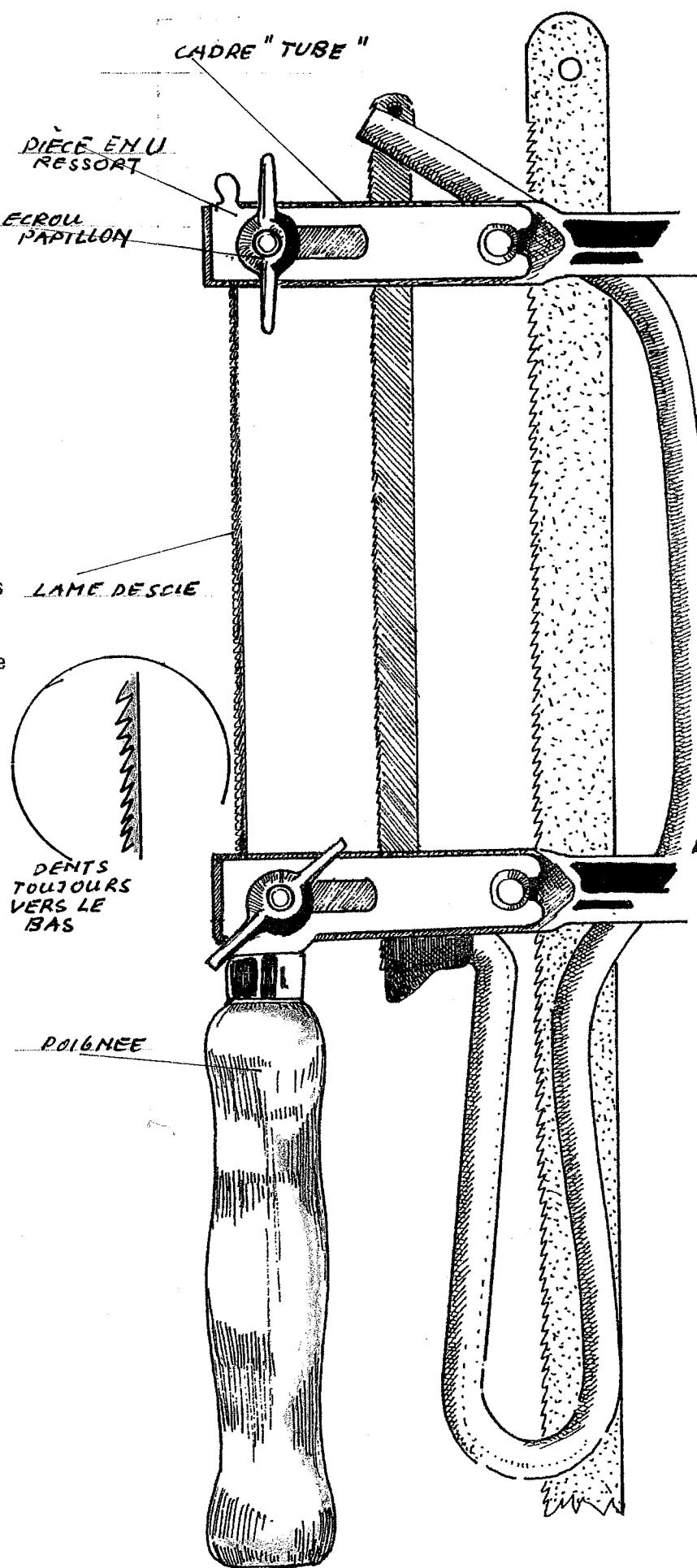
Il faut arriver à scier avec plaisir et non pas que ce soit une peine pour le modéliste et une torture pour la scie. Arrivé à ce stade bien de problèmes majeurs et d'échecs successifs disparaîtront.

Alors commençons par les choses les plus simples et pourtant les plus importantes :

- les dents de scie sont dirigées vers le bas et vers l'avant !

- l'effet de ressort -tension- de la mouture ne doit être ni trop fort ni trop détendu, un juste milieu quoi.

- la scie sera maintenue perpendiculaire sur les deux plans



- DESSINS. A. SCHANDZEL -

- la mouture sera toujours parallèle à l'avant bras

- le support doit être stable, fixe et horizontal.

- à mon avis les supports conseillés et vendus ne correspondent nullement aux possibilités d'un néophyte, elles ne font qu'augmenter les difficultés, en imposant des contraintes supplémentaires. Un bonne vieille table avec rebord large fera l'affaire.

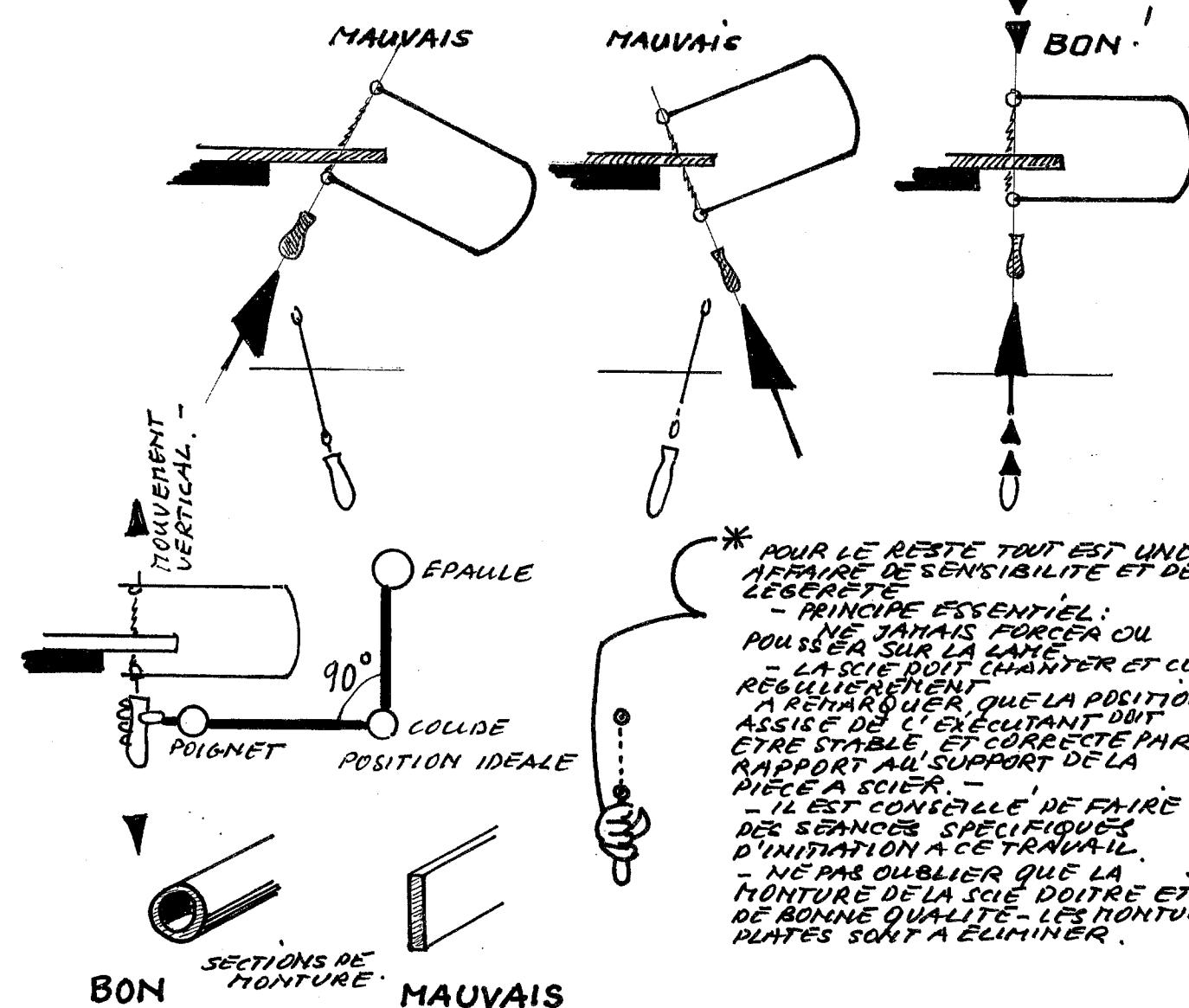
De toute manière PATIENCE et LONGUEUR de TEMPS feront plus que FORCE NI QUE RAGE ! pensez-y !

On rencontre très peu de jeunes et même d'adultes qui savent se servir correctement d'une scie. C'est une race qu'il faut former et entretenir par tous les moyens. Elle est d'un secours inestimable dans une section. Si vous avez des perles, conservez les !

SIEUNES DEBUTANTS

* ILLUSTRATION SCHÉMATIQUE DES DIFFÉRENTES POSITIONS POSSIBLES - BONNES ET MAUVAISES - DANS L'UTILISATION DE LA SCIE A DECOUPER.

- LA BONNE UTILISATION EST OBTENUE LORSQUE LES GESTES ET POSITIONS OBÉISSENT A DES NORMES PLUS OUVERTES GÉOMÉTRIQUES SELON L'HORIZONTALE ET LA VERTICALE !
- CES DEUX FACTEURS GARANTISSENT UNE DECOUPE NETTE, PROPRE.
- VOIR CROQUIS CI DESSOUS.



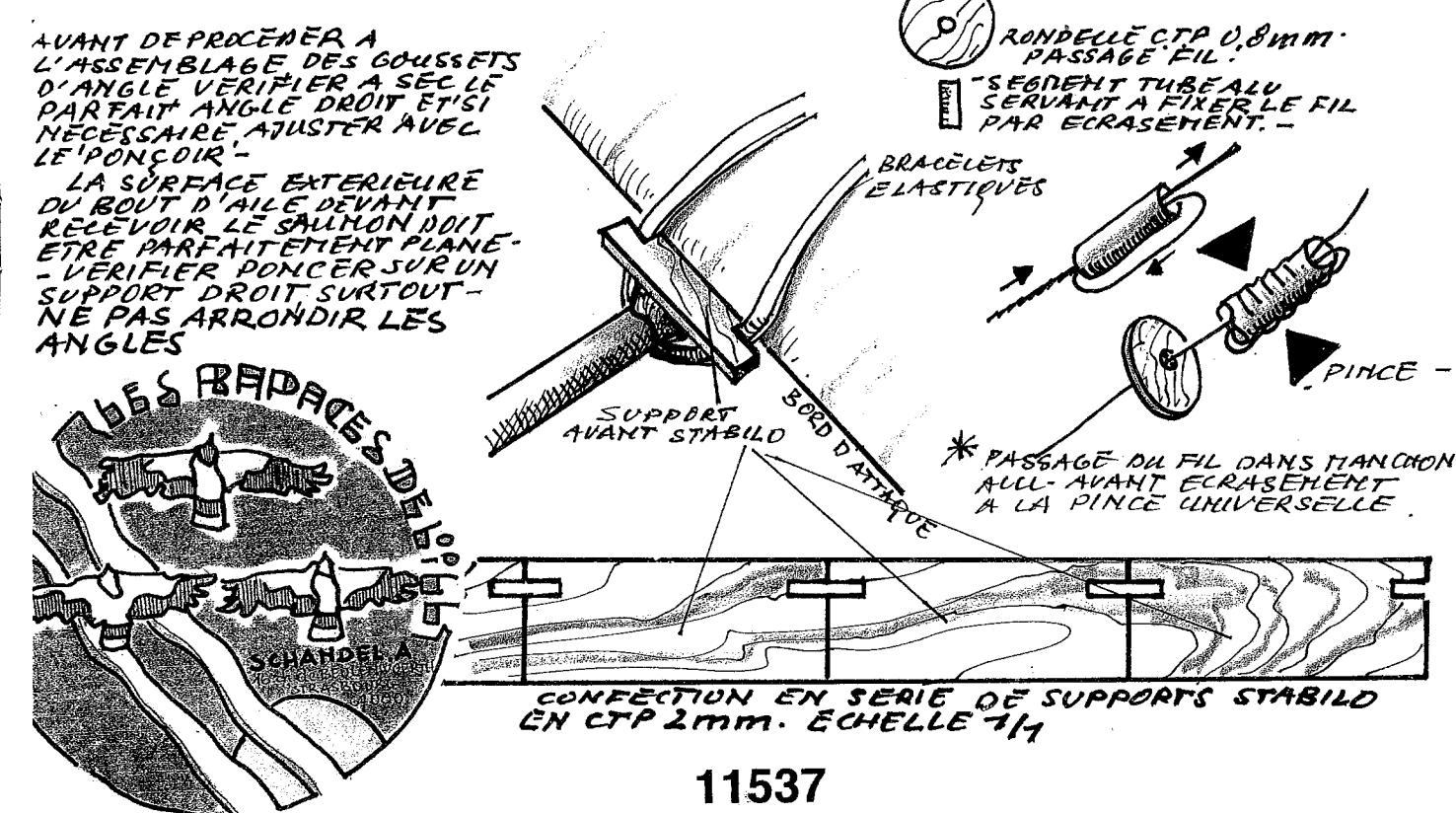
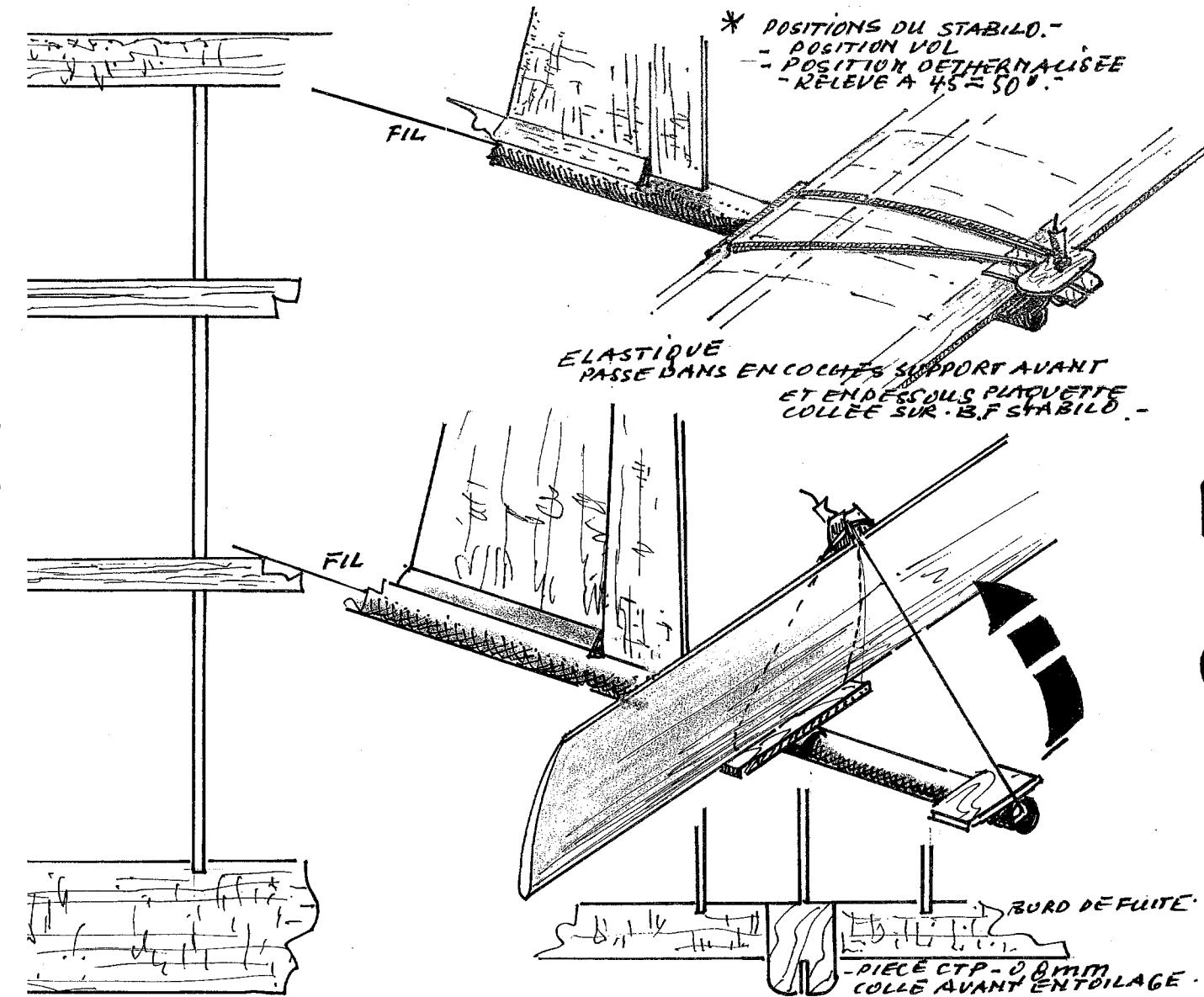
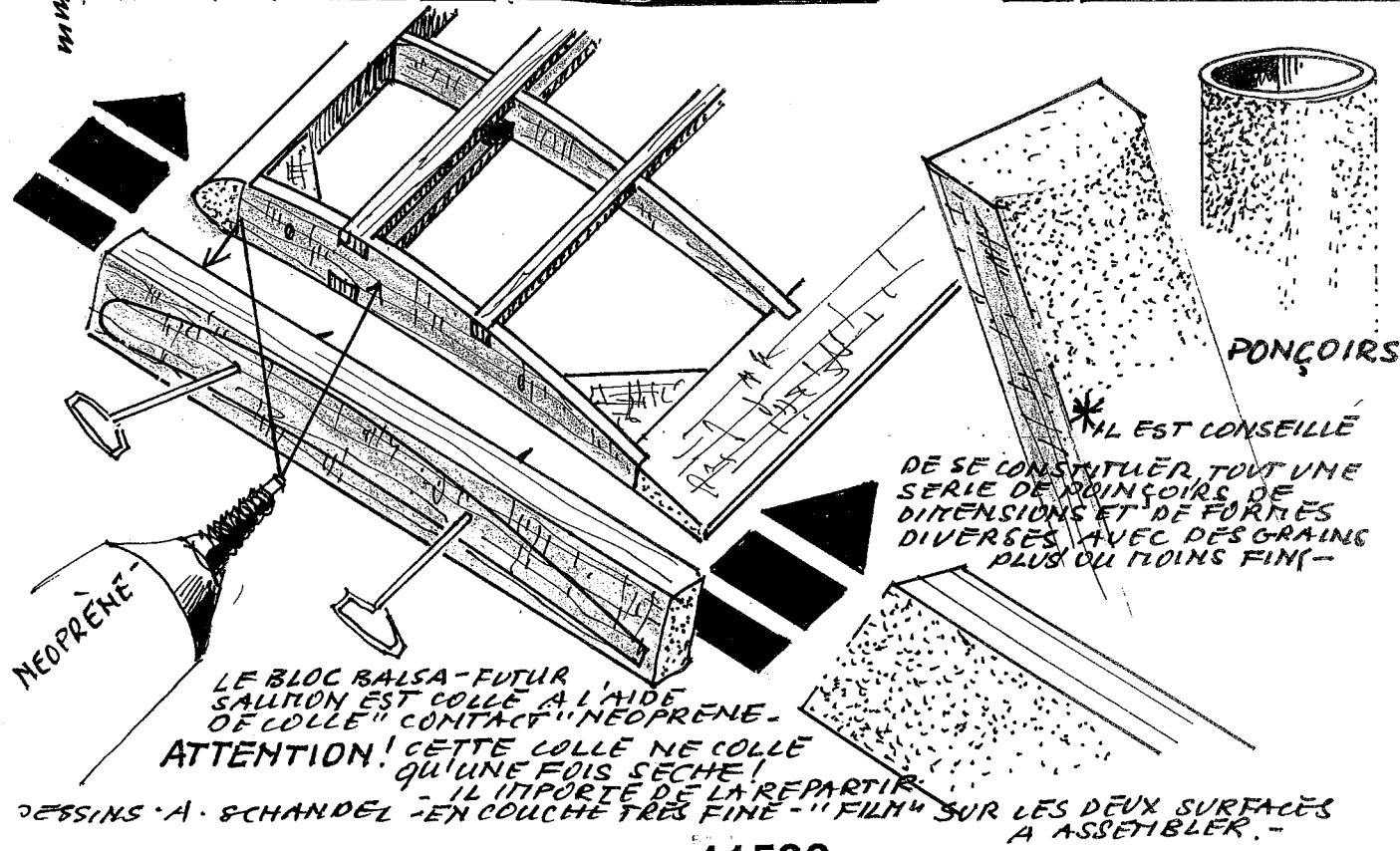
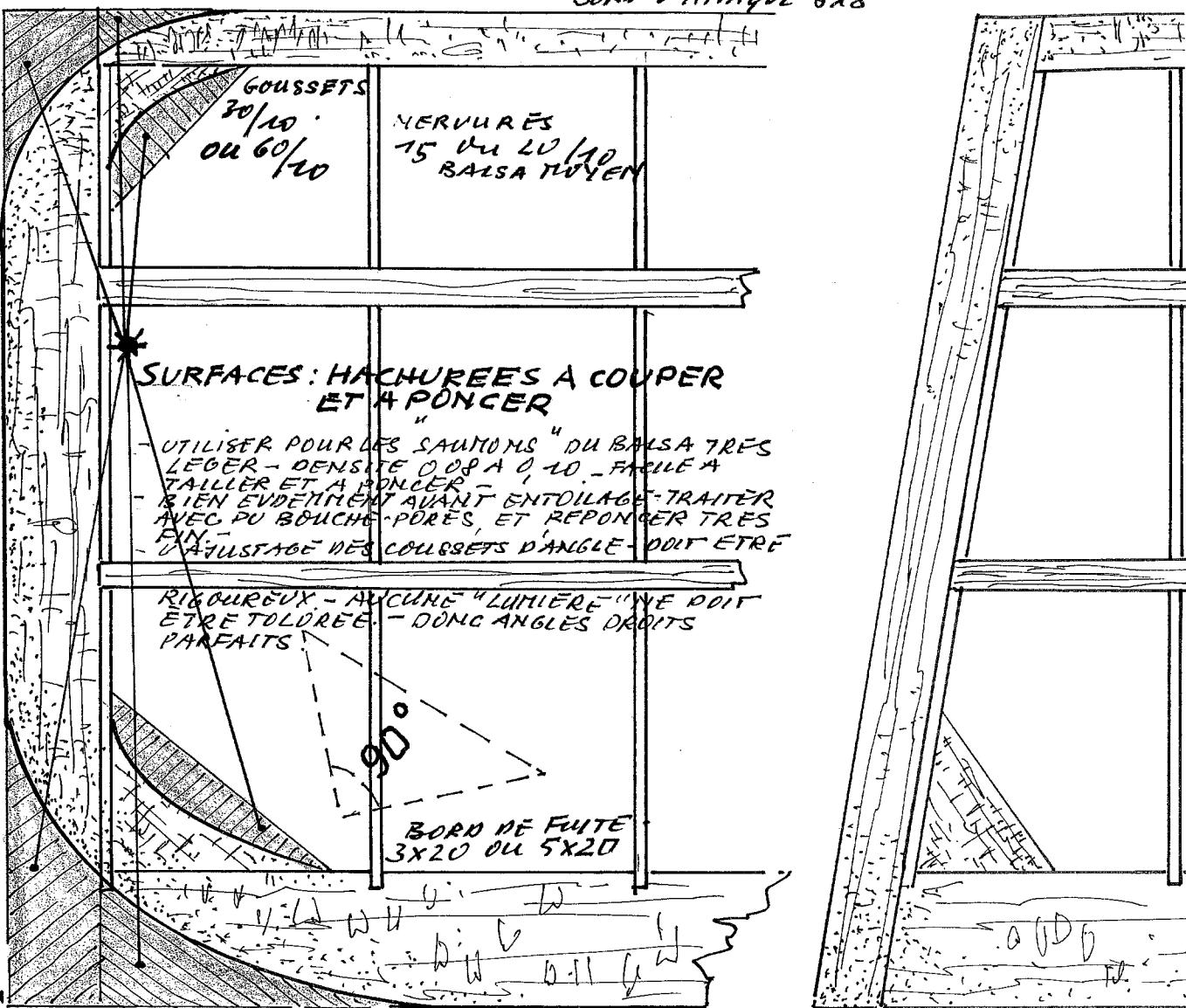
* POUR LE RESTE TOUT EST UNE AFFAIRE DE SENSIBILITÉ ET DE LÉGÈRETÉ

- PRINCIPE ESSENTIEL : NE JAMAIS FORCER OU POUSSER SUR LA LAME RÉGULIÈREMENT A REMARQUER QUE LA POSITION ASSISE DE L'EXÉCUTANT DOIT ÊTRE STABLE ET CORRECTE PAR RAPPORT AU SUPPORT DE LA PIÈCE A SCIER.

- IL EST CONSEILLÉ DE FAIRE DES SÉANCES SPÉCIFIQUES D'INITIATION A CET TRAVAIL.

- NE PAS OUBLIER QUE LA MONTURE DE LA SCIE DOIT ÊTRE DE BONNE QUALITÉ - LES MONTURES PLATES SONT À ÉLIMINER.

SAUVEURS D'AILLE - ECHELLE 1/1 - EXEMPLES -
BORD D'ATTQUE 8x8

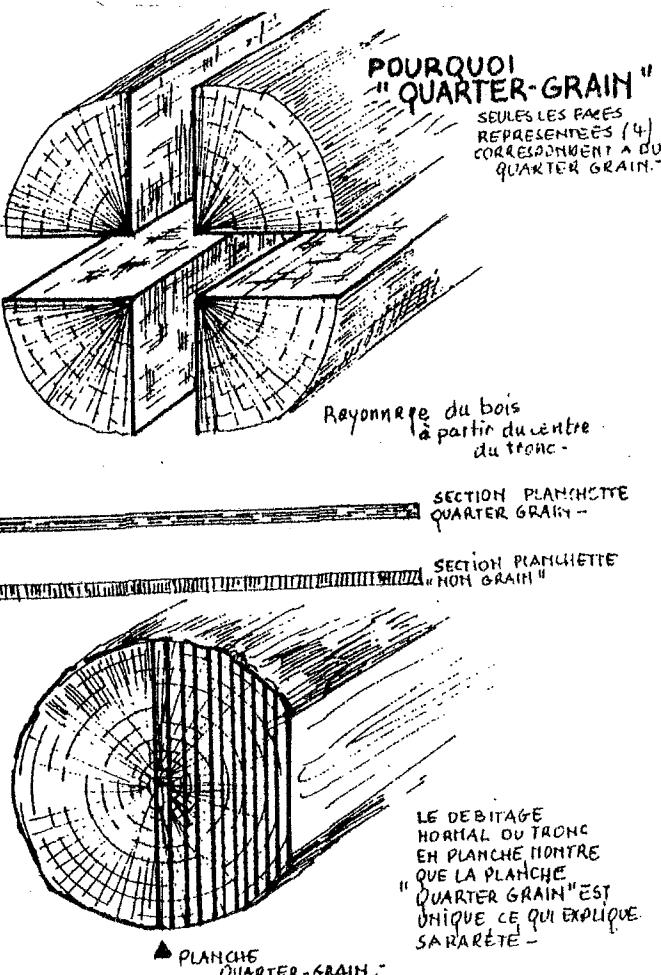


Alaudine Scienze

LE BALSA

Ce sont les conquistadors espagnols, qui les premiers au XVI^e siècle ont fait la découverte de ce bois. Il était utilisé par les indigènes du Pérou et de l'Equateur pour la fabrication d'embarcations : appelées en espagnol BALSA ce qui signifie bateau. Les qualités de flottabilité du balsa furent à nouveau prouvées 400 années plus tard par le fameux périple du "KON TIKI" faisant la traversée Pérou-Tahiti.

L'arbre proprement dit se trouve en forêt naturelle en Equateur, il y pousse en l'espace de six ans à une hauteur de 20 mètres, pour un diamètre d'environ 50 à 60 cm. La croissance très rapide explique la faible densité, de l'ordre de 0,08 à 0,15 pour les premières années pour monter ensuite à 0,30 (un dm³ de balsa pèse 80 g, 150g à 300g- pour les densités indiquées ci dessus). Sur le plan de la structure, il présente un aubier allant de la couleur brun sombre au centre vers des teintes rosées et blanc jaunâtre vers l'extérieur. Sous le microscope la texture du balsa ressemble à des nids d'abeilles, et ce sont ces alvéoles qui lui donnent sa légèreté et ses qualités de flottabilité et d'isolant. Malgré sa faible densité ses qualités de résistance sont remarquables et, de plus, il est facile à travailler. Il absorbe cependant facilement l'humidité, et les bactéries. Il faut donc le traiter après la coupe, et pour nous, avec du bouche-pores dans les structures.



* EXEMPLE DE PLANCHETTE BALSA QUARTER GRAIN - ECHELLE 1/1
NOTER SURTOUT - DANS LA PARTIE CENTRALE LES MARQUES TACHES -
CHARACTERISTIQUES DU BALSA QUARTER GRAIN -
EN BORDURE SUPERIEURE ET INFERIEURE ON RETROUVE
DEJA, LE FIL DU BOIS CLASSIQUE.

- L'EMPLOI DU BALSA A FORTEMENT DIMINUE CES DERNIERES ANNEES AVEC L'APPARITION DU KEVLAR ET DU CARBONE.
- LE BALSA RESISTE CEPENDANT UN COMPOSANT DE BASE - AUSSI BIEN EN VOL LIBRE D'EXTERIEUR QUE D'INTERIEUR - ,
LORS DE L'ACHAT FAIRE UN TRI SUR LA QUALITE, ET LA MASSE.

ÉCORCE - TRONC

CONFECTIION DE QUARTER GRAIN A PARTIR DE BLOCS

SE PROCURER DES PLANCHETTES BALSA QUARTER GRAIN N'EST PAS CHOSE FACILE - CES PLANCHETTES SONT RARES DANS LE LOTUS COURANT, OUEL ON TROUVE DANS LE COMMERCE. LE POURCENTAGE EST INFINI CAR LA DECOUPE INDUSTRIELLE EST CONSTAMENT PERPETUELLE, DONC RAREMENT DANS LE SENS NECESSAIRE.

- DANS LE COMMERCE NON SPECIALISE, TOUTES LES QUALITES DE BALSA TOUT COMME LA DENSITE SONT MELANGEES. - POUR BIEN CHOISIR, IL FAUT SE SERVIR D'UN PESE LETTRE OU BALANCE ELECTRONIQUE ET VERIFIER VISUELLEMENT L'ELEMENT D'HOMOGENEITE DE LA TEXTURE. POUR LES PLANCHETTES D'EPATISSEUR INFERIEURE A 1MM CELA PEUT SE FAIRE DEVANT UNE SOURCE DE LUMIERE PAR TRANSPARENCE. AVANTAGE DANS CE CAS, LE PRIX EST LE MEME QUELLE QUE SOIT LA QUALITE DE LA PLANCHETTE.

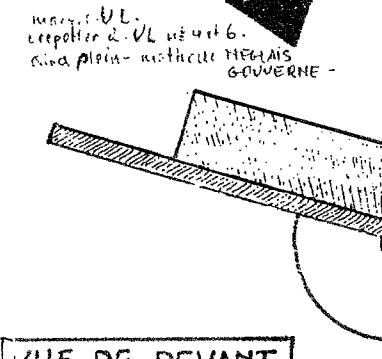
DANS LE COMMERCE SPECIALISE ET AVENTI LA QUALITE SE PAIE JUSQU'A 2 A 3 X PLUS DENSITE ET TEXTURE

LA MEILLEURE SOLUTION DAIS LA MOINS COURANTE ET AU DEPART LA PLUS ONEREUSE, C'EST D'ACHETER DES BLOCS BRUTS DE BALSA - ALL 13 - ET DE FAIRE EN COLLECTIVITE LA DECOUPE ATTENTION ! POUSSEUR TRES IMPORTANTE A ASPIRER OUTRA VAILLER EN PLEIN AIR PAR VENT ! PORTER UN MASQUE !

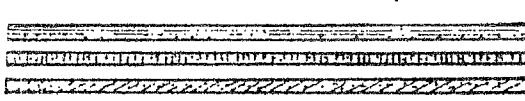
SECTION D'UNE PLANCHETTE 200/10

POUR POUVOIR FAIRE LA COUPE, IL FAUT AVOIR D'UNE SCIE AVEC PLATEAU REGULABLE -

MARGE VL.
Lepotier & VL n° 416.
Gros plan - Réguleur régulais Gouverne -



VUE DE DEVANT



PAS IMPORTE QUELLE PLANCHETTE POUR N'IMPORTER QUOI !
► RIGIDE - parties planes-rigides -
► SOUPLE - convient pour les courbes -
► + SOUPLE - se rencontra le plus

PLANCHETTES BALSA QUARTER GRAIN !

J'ai de plus en plus l'impression que la politique de la FFBS (version JC Rey) qui a consisté à flinguer ouvertement le CAAFS a contribué largement à la mort du vol libre. A deux*, nous aurions sans doute été plus forts !

Je crains malheureusement que les effets que nous affectionnons les uns et les autres sur le terrain ne puissent faire sortir le vol libre de son créneau "pour les seuls initiés".

ENTOILAGE

ROLE DE L'ENTOILAGE .

- 1 - Augmenter la solidité et la rigidité des surfaces portantes. (obtenues par la tension du revêtement)
- 2 - Assurer en grande partie les respect du profil choisi. Eliminer les plis et les irrégularités.
- 3- Protéger l'ensemble contre l'humidité et assurer une surface propre et relativement lisse.

L'entoilage peut se faire avec un certain nombre de matériaux : modelspan, papier polyesther , soie, mylar, papier japon.

RECOMMANDATIONS COMMUNES AUX DIVERS PROCEDES

- 1 - Travailler sur une grande surface lisse et propre (sans poussières) dégagée de tout obstacle (notamment outils)
- 2 _ Utiliser des outils adaptés - cutter- lame à

rasoir, règle métallique longue , pinceaux minces et larges mais souples.

3 - Procéder par étapes , commencer par entoiler l'extrados ensuite l'intrados. Le faire toujours séparément et non pas d'un seul tenant .

4 - Laisser sécher complètement après la pose .

5 - Fixer sur chantier tous les panneaux traités à l'enduit de tension . Laisser sécher dans cette position le plus longtemps possible.

ENTOILAGE AU MODELSPAN

Le modelspan est un papier poreux spécifique pour le modélisme qui existe en deux épaisseurs et différentes couleurs:

fin : 12 g au m²

épais: 24 g au m²

Il est important de le stocker à plat ou enroulé ,pour éviter les plis.

Le léger sera utilisé pour les dièdres et le stabilo (économie de masse) .Le lourd sur les panneaux centraux, encore que l'on peut le remplacer avantageusement par deux couches de léger.

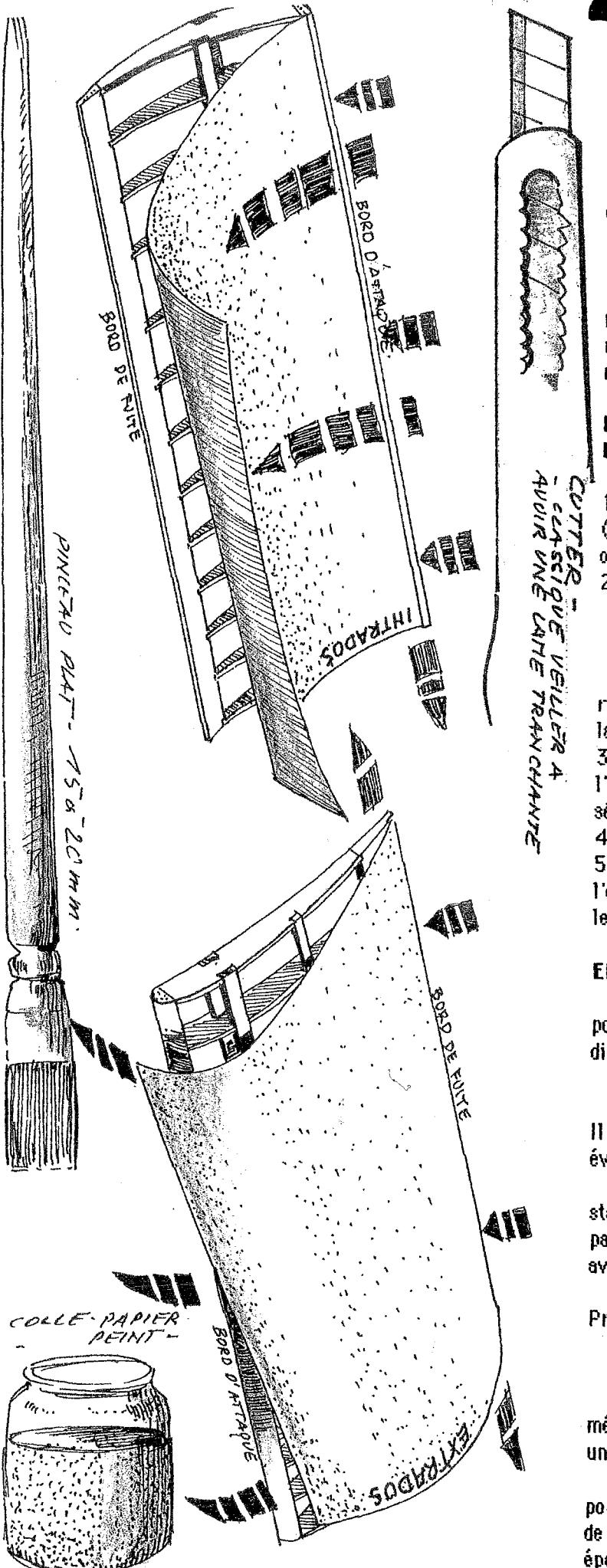
Pratique.

Commencer par le stabilo pour se faire la main. Ensuite panneaux centraux et dièdres.

Tailler le papier en panneaux avec règle métallique et rasoir dans le sens des fibres, prévoir un supplément de 5mm sur tout le pourtour .

Préparer un pot de colle , papier peint (eau + poudre) genre Perfax, remuer pour avoir une masse de colle homogène (sans grumeaux) et légèrement épaisse.

SUITE P. 11572

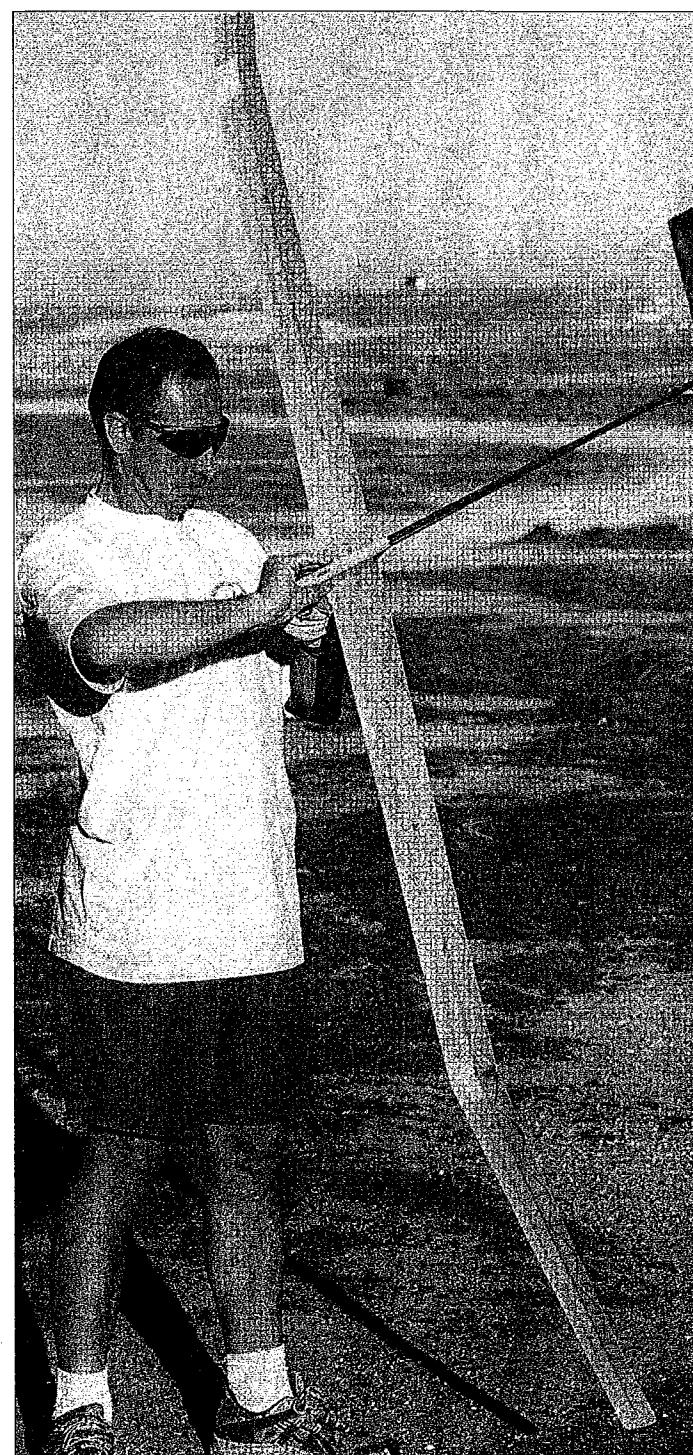


CHAMPIONNATS DU MONDE

CROATIE 2009

S. MAKAROV

VOL LIBRE



Les championnats du Monde 2009 , tenus en Croatie ce été n'ont été que la confirmation, de ce que nous savons depuis des années.

A savoir que dans les catégories F1A - planeurs - et F1B - wakefield - Les modèles utilisés par pratiquement tous les concurrents , sont originaires des écuries-usines - de productions de Russie ou d'Ukraine . Seule la catégorie F1C présente encore , pour certains , des aspects personnels et originaux .

Néanmoins , les constructions dièdres repliés pendant la montée augmentent aussi en nombre . Ce fait et cela est visible sur les photos , entraîne une sorte d'amputation " des modèles qui avec leurs bras raccourcis perdent l'élegance et la majesté, coutumières dans cette catégorie . C'est un peu dommage

Quarante pays , ont participé , aux Championnats , dont

- GENESE - FRESCHE - ESSIGE - ERBE

Cassette n°



**ELOISE
BIGAULT**

bien sûr une patrie importante de pays Balkaniques qui ont trouvé leur indépendance suite à l'éclatement de la Yougoslavie . Ce phénomène avait déjà été constaté , quelques années plus tôt , sur le pourtour de la Mer Baltique . Apparition donc de petits pays , au présent , alors qu quelques anciens " gros morceaux " comme la Chine , la Corée du Nord ont perdu leur lustre d'antan , tout comme la curiosité qu'ils suscitaient par le

Les pays nordiques , se font aussi de plus en

F1B team results		Abbreviation	Total	Round by round team places							Team member places		
Country				6	4	3	1	1	1	1	7	9	42
1	Germany	GER	3910	6	4	3	1	1	1	1	10	13	53
2	Poland	POL	3890	8	6	5	3	3	2	2	1	15	53
3	Japan	JPN	3888	1	7	6	4	4	3	3	1	15	53
4	Serbia	SRB	3870	4	2	2	5	5	4	4	5	27	48
5	Ukraine	UKR	3851	13	8	10	8	7	5	5	19	40	43
6	Israel	ISR	3831	9	11	11	10	9	6	6	11	32	63
7	Czech Republic	CZE	3828	18	13	14	12	11	7	7	31	36	44
8	Slovenia	SLO	3804	14	9	7	6	12	9	8	2	38	68
9	China	CHN	3804	2	3	8	7	6	8	8	8	17	87
10	Canada	CAN	3802	12	15	13	11	10	10	10	23	27	66
11	Russia	RUS	3777	7	10	9	16	15	12	11	40	49	59
12	FAI (Mongolia)	MGL	3772	11	18	17	13	14	11	12	29	30	74
13	France	FRA	3739	15	20	23	20	17	13	13	6	45	91
14	Turkey	TUR	3733	19	22	19	21	18	14	14	56	58	61
15	Austria	AUT	3728	30	26	22	18	16	15	15	13	65	75
16	USA	USA	3721	5	5	4	2	2	16	16	3	25	96
17	Uzbekistan	UZB	3706	3	1	1	9	8	17	17	35	47	88
18	Great Britain	GBR	3695	24	17	16	15	13	18	18	51	52	77
19	Bosnia-Herzegovina	BIH	3657	31	31	30	27	23	20	19	4	70	95
20	Croatia	CRO	3655	16	32	31	28	24	21	20	21	84	86
21	Switzerland	SUI	3651	10	14	24	22	19	22	21	22	46	103
22	Lithuania	LTU	3648	22	27	28	25	22	23	22	23	60	97
23	Argentina	ARG	3583	20	16	15	24	21	19	23	55	56	102
24	Estonia	EST	3577	21	25	27	30	28	24	24	66	79	85
25	Italy	ITA	3556	31	29	32	29	25	27	25	71	80	89
26	Bulgaria	BUL	3531	25	19	21	17	30	26	26	25	92	101
27	Netherlands	NED	3522	29	24	25	23	31	29	27	39	50	109
28	Australia	AUS	3496	28	30	29	26	26	28	28	69	81	98
29	Sweden	SWE	3484	26	21	18	14	20	25	29	33	94	104
30	Finland	FIN	3452	34	33	33	33	32	32	30	19	93	108

WORLD CHAMPIONSHIP RESULTS

F1A Individual results									
1	Sergey Makarov	RUS	1290	+300	+420	21	Mikael Holmbom	SWE	1290
2	Yaron Kraus	ISR	1290	+300	+371	22	Ken Bauer	USA	1290
3	Yury Titov	RUS	1290	+300	+360	23	Milos Hudecovic	SVK	1290
4	Massimiliano Gobbo	ITA	1290	+300	+346	24	Rimas Indrisonis	LTU	1290
5	Jari Valo	FIN	1290	+300	+332	25	Per Findahl	W/C	1290
6	Attila Notaros	HUN	1290	+300	+320	26	Anton Zaseka	EST	1290
7	Kimmo Valkonen	FIN	1290	+300	+317	27	Victor Stamov	UKR	1290
8	Yuriy Grushkovskyy	UKR	1290	+300	+298	28	Haris Hadzilahajdarevic	BIH	1290
9	Roland Koglot	SLO	1290	+300	+297	29	Edin Sabanovic	BIH	1290
10	Lior Bachar	ISR	1290	+300	+295	30	Roberto Baric	CRO	1290
11	Ramiro Gonzalez	ARG	1290	+300	+283	31	Todor Boyadzhiev	CAN	1290
12	Michael Furman	ISR	1290	+300	+273	31	Nikola Dordevic	SRB	1290
13	Milos Bordoski	SRB	1290	+300	+271	33	Rudolf Holzlitzinger	AUT	1290
14	Bojan Gjerek	SLO	1290	+300	+264	34	Helmut Fuss	AUT	1290
15	Peter Allnutt	CAN	1290	+300	+259	35	Yalcin Olgun	TUR	1290
16	Kamil Halicki	POL	1290	+300	+257	36	Abolins Gundars	LAT	1290
17	Sergey Kozyrev	RUS	1290	+300	+257	37	Steve Spence	USA	1290
18	Berzins Viesterus	LAT	1290	+300	+250	38	Uwe Rusch	GER	1290
19	Antoon Van Eldik	NED	1290	+300	+240				
20	Dusan Fric	CZE	1290	+300	+75				
39	Vittorio Brussolo	ITA	210	174	180	180	180	180	1284
40	Daniel Terlep	SLO	200	180	180	180	180	180	1280
40	Ivan Bezak	SVK	210	170	180	180	180	180	1280
42	Marko Butkovic	CRO	210	180	164	180	180	180	1274
43	Martin Greub	SUI	210	180	180	180	180	180	1273
44	Anti Kordemets	EST	210	180	180	176	180	165	1271
45	Vin Morgan	AUS	210	180	180	152	180	180	1262
46	Bernard Gilles *	FRA	210	180	180	180	180	150	1260
47	Thomas Weimer	GER	210	180	180	180	180	147	1257
48	Max Herwig	GBR	210	180	180	180	180	180	1250
49	Pablo Ysasi	ARG	164	180	180	180	180	180	1244
49	Vincent Crogueenec *	FRA	164	180	180	180	180	180	1244
51	Thomas Koester	DEN	210	180	180	158	180	154	1242
52	Neil Murray	AUS	210	180	180	180	180	128	1238
53	Ivi Kreetz	NED	157	180	180	180	180	180	1237
54	Ole Vestergaard	DEN	210	180	180	180	180	126	1236
55	Jan Vosejinka	CZE	210	118	180	180	180	180	1228
56	Ron Kreetz	NED	210	180	117	180	180	180	1227
57	Bohuslav Ryz	CZE	210	180	180	107	180	180	1217
57	Tamas Horvath	HUN	137	180	180	180	180	180	1217
59	Robert Hellgren	SWE	210	180	180	180	180	96	1206
60	Bartlomiej Modrzewski	POL	210	180	180	180	95	180	1205
61	Mica Tica	SRB	210	113	180	180	160	180	1203
62	Daizo Ikoma	JPN	210	180	180	88	180	180	1198
63	Ivan Treger	SVK	117	180	180	180	180	180	1197
64	Vidas Dimavicius	LTU	210	180	130	180	135	180	1195
65	Shoji Shirai	JPN	110	180	180	180	180	180	1190
66	Manfred Gruncis	AUT	210	101	180	180	180	153	1184
67	Robert Bjelajac	BIH	210	180	180	180	180	71	1181
68	Marian Popescu	ROU	210	180	64	180	180	180	1174
69	Anrijs Plume	LAT	93	180	180	180	180	180	1173
70	Borislav Bardarov	BUL	172	180	180	94	180	180	1166
71	Carlos Helman Juan	ARG	183	180	180	180	180	81	1164
72	Vasyl Beschansyy	UKR	210	95	180	137	180	180	1162
73	Bela Suranyi	ROU	210	107	124	180	180	180	1161
74	Osman Sevgi	TUR	153	180	180	180	180	107	1160
75	Philip Mitchell	AUS	210	119	180	180	102	180	1151
76	Kim Henriksson	FIN	210	40	180	180	180	180	1150
77	Robert Wallace	NZL	111	140	180	180	176	180	1147
78	Czeslaw Ziobor	POL	97	141	180	180	180	180	1138
79	Mantvidas Latvernas	LTU	188	180	131	180	180	82	1121
80	Sofia Holmbom	SWE	210	87	180	180	95	180	1112
81	Chris Lenartowicz	CAN	210	180	0	180	180	180	1110
81	Emmanuel Ragot *	FRA	210	180	180	0	180	180	1110
81	Lee Hines	USA	210	180	0	180	180	180	1110

plus discrets

En revanche, les Allemands, premières au classement par nations sur l'ensemble des trois catégories, affinent de plus en plus, une régularité, étonnante

1er en F1B 2 è me en
F1C et 4 ème en F1A

A noter aussi la montée en puissance quasiment continue d'Israël ... ce qui n'est pas nouveau .

Et la France me
direz vous !

Une satisfaction , la sixième place d'Eloise Rigault , qui confirme ses tres belles prestations sur les dernières années .

C'est à mon
savoir aussi la première
fois qu'une
concurrente
FEMININE occupe
une telle place
d'honneur.

Pour le reste , il suffit d'un vol raté pour se retrouver au milieu du tableau sans avoir démarqué .

...sans avoir demandé .
Inexplicable
pour le moment ,
l'isolement de B.
Boutillier en F1C 'Où
sont les temps où la
France était au premier
rang en F1C ?

lang en 111 TO
Que se passe
t-il Défections
abandons , lutte
intestines , lassitude
manque de moyen
? Où est la vérité ?

Au niveau technique, l'évolution continue, sur la fuite en avant que nous connaissons depuis des années, augmentation des prix, augmentation de gadjet électroniques, modifications sur le

Classification

un effet PUB qui lui sera bénéfique à ne pas en douter .

Dans

l'ensemble , l'hégémonie de la Russie et de l'Ukraine du passé récent est mise en défaut , avec un rééquilibrage qui ne peut être que salué dans le concert des nations .

Le nombre important de participants aux différents " fly-off" montre que les conditions de vol , météo , étaient très favorables , avec du beau temps sur toute la compétition . il a fait chaud

Le terrain , un rêve , rappelant l'immensité , et les espaces de Livno il y a plus de trente ans



surfaces portantes pendant certaines phases du vol , surtout pendant la montée ... flappers , bras raccourcis , incidences variables ... etc ..

Difficile à suivre tout cela

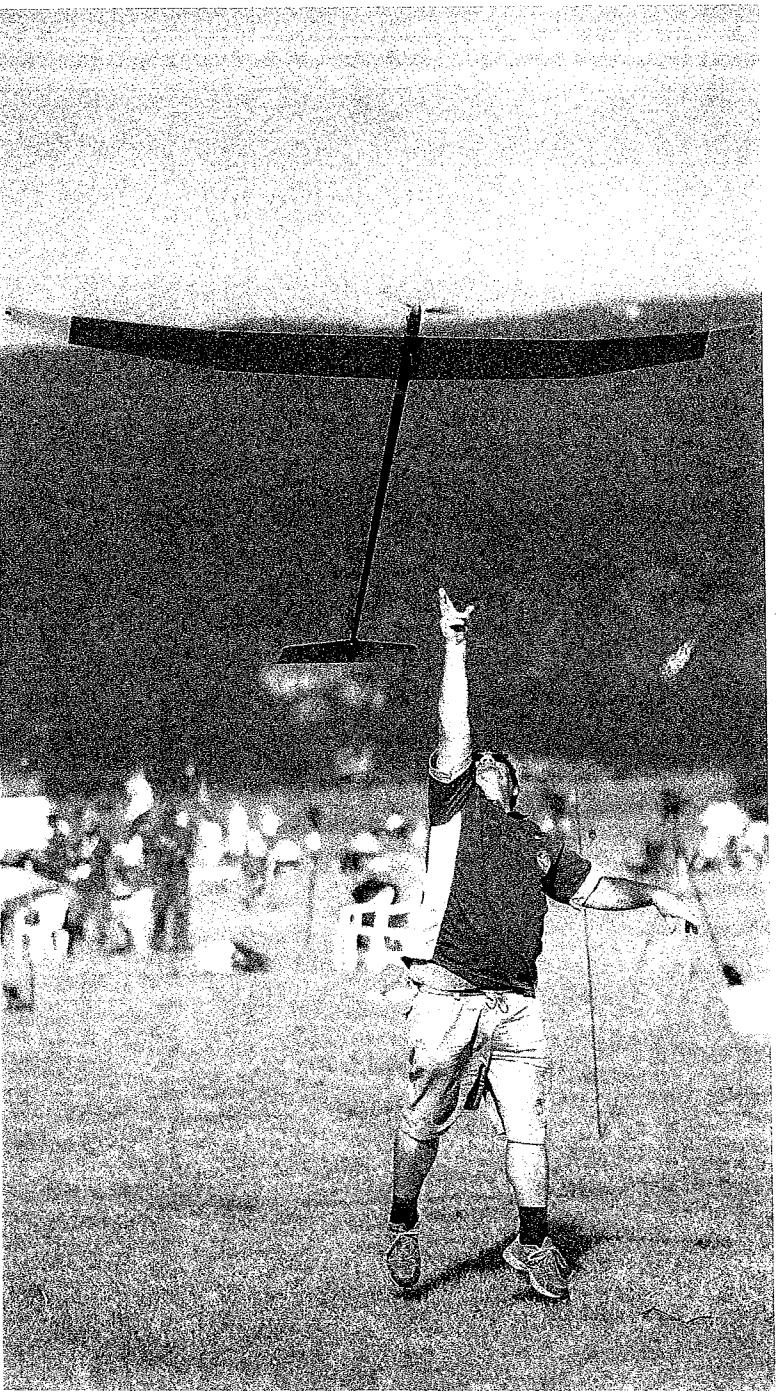
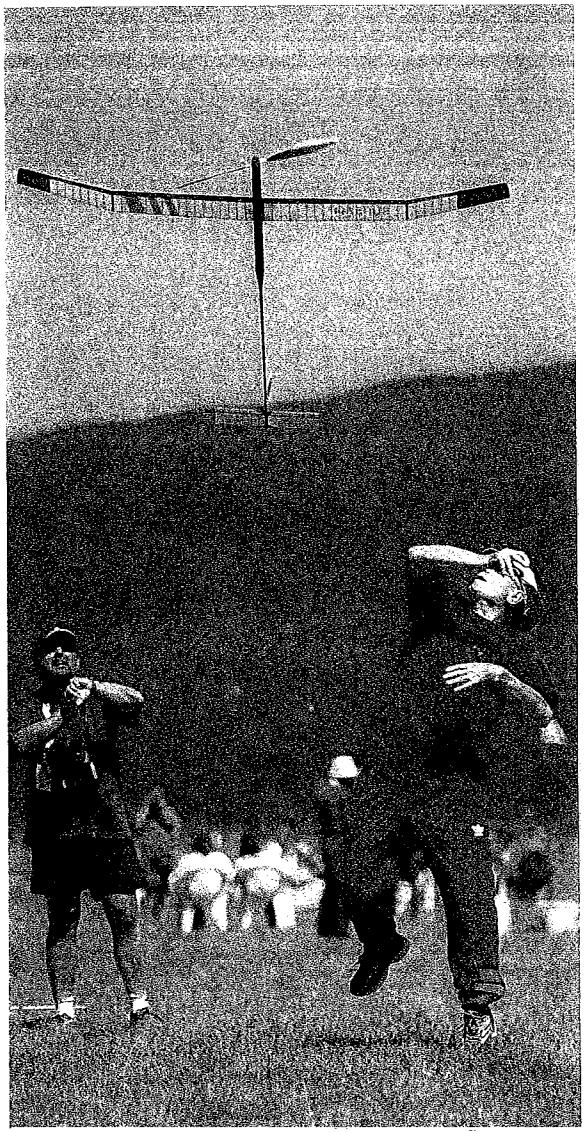
Notons que Makarov , avec son titre de champion du monde , a certainement remis sa notoriété au premier plan , tout en récoltant

84	Daniel Trumpf	SUI	173	155	180	166	180	75	180	1109
85	Son Sung Hywan	KOR	210	95	180	180	180	74	1099	
86	Yoshinobu Murakami	JPN	62	180	157	180	158	180	180	1097
87	B. Jensen Lars	DEN	210	86	180	180	180	76	180	1092
88	Phil Ball	GBR	210	122	180	180	83	132	180	1087
89	Marco Stranieri	ITA	127	61	175	180	180	180	180	1083
90	Tim Nicholson	GBR	210	180	180	23	143	164	180	1080
91	Ular Vihul	EST	210	177	152	180	49	180	131	1079
92	Szillard Szijarto	ROU	116	129	180	180	180	110	180	1075
93	Nikolay Y. Nikolov	BUL	210	180	84	180	180	56	180	1070
94	Ganzorig Chimed	MGL	177	106	180	180	59	180	1062	
95	Robert Lesko	CRO	176	180	180	180	80	180	70	1046
96	Javier Abad	ESP	210	180	180	180	0	100	180	1030
97	Ander Klemetsen	NOR	129	0	180	180	180	180	180	1029
97	Christoph Bachmann	SUI	32	104	180	180	173	180	180	1029
99	Carlos Ferreira	ESP	89	180	68	180	180	140	180	1017
100	David Oldfield	GBR	156	0	166	180	180	180	142	1004
101	Amartuvshin Avirmed	MGL	194	149	18	178	91	180	180	990
102	Cetin Kargin	TUR	146	48	180	180	75	180	180	989
103	Tsvetan Tzvetkov	BUL	210	180	81	48	100	180	140	939
104	Attila Szekelyhi	HUN	210	180	180	0	180	180	0	930
105	Viktor Yundin	UZB	75	129	90	180	180	89	180	923
106	Vegar Nereng	NOR	41	180	58	26	180	180	180	845
107	Amar-Otgont Avirmed	MGL	124	76	132	82	151	180	86	831
Number of maximum in each round			78	80	88	92	92	88	93	
Number of full scores up to each round			78	64	56	48	46	41	38	

F1A team results		
Country	Abbreviation	Total
1 Russia	RUS	3870
2 Israel	ISR	3870
3 Slovenia	SLO	3860
4 Germany	GER	3797
5 Serbia	SRB	3783
6 Slovakia	SVK	3767
7 Austria	AUT	3764
8 Bosnia-Herzegovina	BIH	3761
9 Netherlands	NED	3754
10 Latvia	LAT	3753
11 Ukraine	UKR	3742
12 Czech Republic	CZE	3735
13 Finland	FIN	3730
14 Argentina	ARG	3698
15 Canada	CAN	3690
16 USA	USA	3690
17 Italy	ITA	3657
18 Australia	AUS	3651
19 Estonia	EST	3640
20 Poland	POL	3633
21 France	FRA	3614
22 Croatia	CRO	3610
23 Sweden	SWE	3608
24 Lithuania	LTU	3606
25 Denmark	DEN	3570
26 Japan	JPN	3485
27 Turkey	TUR	3439
28 Hungary	HUN	3437
29 Switzerland	SUI	3411
30 Romania	ROU	3410
31 Bulgaria	BUL	3175
32 Great Britain	GBR	3171
33 FAI (Mongolia)	MGL	2883
34 Spain	ESP	2047
35 Norway	NOR	1874
36 New Zealand	NZL	1147
37 Korea	KOR	1099
38 Uzbekistan	UZB	923
Number of maximum in each round		
Number of full scores up to each round		

NB Mongolia is a temporary member of FAI and formally their flyers competed under the FAI flag

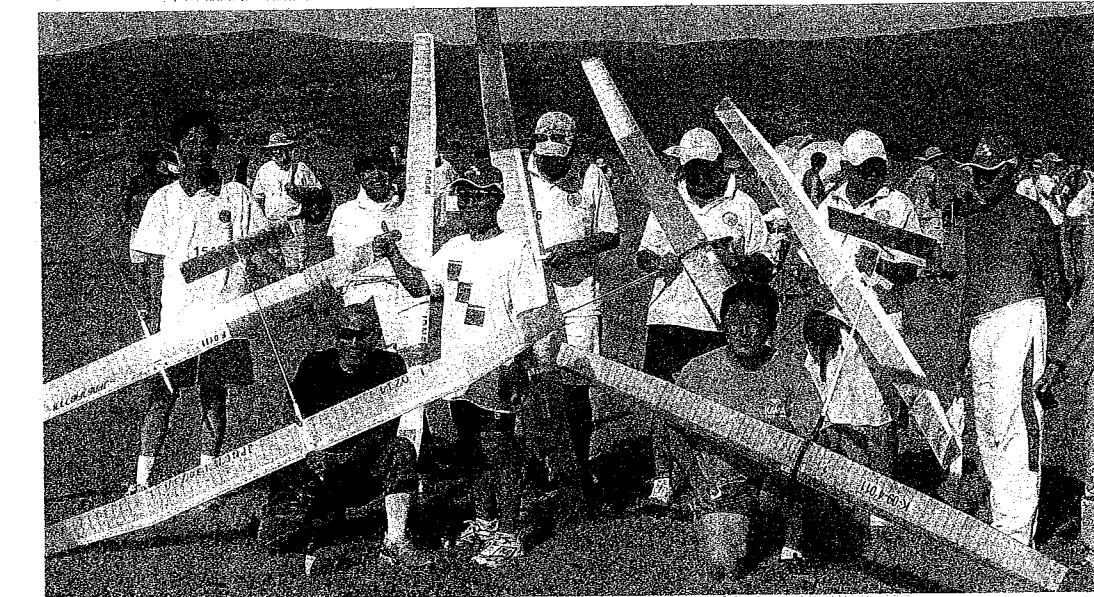
F1C individual results										
1	Peter Watson	GBR	1320	+300	+420	+418				
2	Leonid Fuzeev	RUS	1320	+300	+420	+408				
3	Igor Andruschenko	UKR	1320	+300	+393					
4	Stafford Screen	GBR	1320	+300	+329					
5	Richard Mathis	USA	1320	+300	+317					
6	Jiongyu Zou	CHN	1320	+300	+270					
7	Damjan Zulic	SLO	1320	+300	+270					
8	Piotr Plachetka	POL	1320	+300	+159					
9	Franco Gradi	ITA	1320	+300	+5					
10	Kaarle Kuukka	FIN	1320	+287						
11	Laszlo Patocs	HUN	1320	+283						
20	Claus-Peter Waechter	GER	240	180	180	180	180	178	1318	
21	Tetsuji Masuda	JPN	240	180	180	177	180	180	1317	
22	Arunas Grasys	LTU	235	180	180	180	180	180	1315	
23	Kazumasa Sekizawa	JPN	240	180	180	180	171	180	1311	
24	Frank Schlichta	CAN	240	180	180	180	180	170	1310	
25	Bernard Boutilier*	FRA	240	180	180	180	156	180	1296	
26	Yury Perchuk	RUS	240	154	180	180	180	180	1294	
27	Jerzy Włodarczyk	POL	240	151	180	180	180	180	1291	
28	Michael Mashiach	ISR	232	180	180	180	180	146	1278	
29	Claud Gretter	GER	240	152	180	180	165	180	1277	
30	Akio Ezure	JPN	240	180	175	180	180	138	1273	
31	Roy Summersby	AUS	208	180	180	180	175	167	1270	
32	Edin Sahinovic	BIH	195	180	180	180	180	175	1270	
33	Colin Crowley	AUS	240	180	156	180	180	148	1264	
34	Yunfeng Jing	CHN	240	180	123	180	180	180	1263	
35	Don Chesson	USA	240	121	180	180	180	180	1261	
36	Eugen Verbitskiy	UKR	180	180	180	180	180	180	1260	
37	Michael Sondhauss	GER	240	180	180	180	180	116	1256	
38	Borys Ivanov	UKR	240	180	180	136	180	154	180	1250
39	Dragan Lakic	SRB	240	180	180	180	107	180	180	1247



Les moyens modernes de transmission d'images par INTERNET nous permettent, très rapidement, d'avoir des images, quasiment immédiats, sur les grandes compétitions, vol libre.

Je tiens tout particulièrement à remercier Fredéric NIKITENKO, reporter sur place aux championnats du Monde en Croatie, pour les très nombreuses images qu'il a captées sur place avec don, et perspicacité, comme il le fait depuis de longues années déjà.

D'autres images ont été prises par OMRI, entendez par là un des organisateurs croates, images également d'excellente qualité. Nous aurons encore l'occasion d'en voir quelques unes dans les prochaines numéros, c'est toujours un grand plaisir de voir que vol libre et photos vont très bien ensemble



* NUL NE PEUT CONTESTER QUE LES IMAGES DES CATEGORIES FAIR ET C SONT BIEN PLUS SPECTACULAIRES QUE CELLES DE FAI !

- L'ENVOLÉE VERS L'ESPACE ACCOMPAGNÉE DU GESTE AUGUSTE DU LANCEUR RESUME A ELLE SEULE LA BEAUTÉ... DU VOL LIBRE.

- EN FAIR-ICI, WALTER EGGIMANN SUISSE - L'EFFORT DE L'ÉLAN INITIAL AJOUTE ENCORE A LA DYNAMIQUE !

* POUR CEUX QUI ONT ASSISTÉ DEPUIS LES ANNÉES 80, IL EST FACILE DE RECONNAÎTRE L'IDÉALITÉ DU CONCOURS CI-CONTRE. IL S'AGRÉE D'ALEX ANDRIUKOLOV (USA). LE GESTE EST UNIQUE ET CARACTÉRISTIQUE TOUT COMME LE PETIT CERCLE BLANC SUR L'INTRADOS. -

- EXTRAITÉ VERS L'HARRIERE POUR ASSURER UNE POUSSÉE MAXI HELICE EN DRAPEAU... LA TENUE VESTIMENTAIRE N'EST PLUS ADOUBLÉE SPORTIVE ET DÉPOUILLÉE QU'A L'ÉPOQUE CCP, LES TEMPS ET LES CONSTATS EN BANQUE ONT CHANGÉ !

* LES TEMPS ONT ÉGALEMENT CHANGÉ POUR CERTAINES NATIONS ASIATIQUES - CHINE - CORÉE - PARTICULIÈREMENT - ELLES NE SONT PLUS LES VÉDETTE COMME DANS LE PASSÉ, LES JAPONAIS EUX MAINTIENNENT LEUR NIVEAU GRÂCE À LEUR PLUSSANCE ÉCONOMIQUE... !

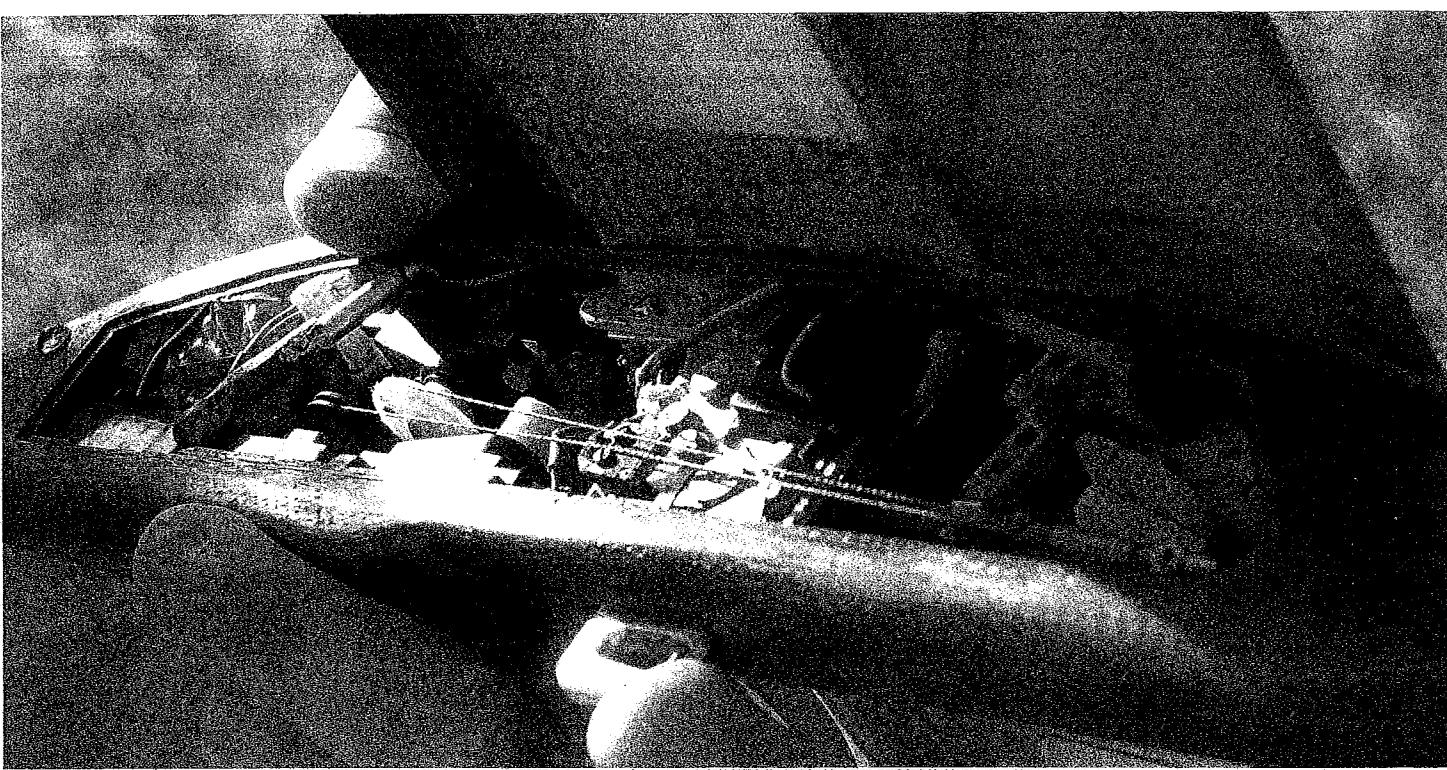
VOL LIBRE

Photos. F. NIKITENKO
IMAGES DES CHAMPIONNATS
du Monde 2009 .

Je voudrais d'abord encore une fois remercier Frédéric NIKITENKO , pour son reportage photos , de ces championnats et de ce qui s'est passé avant et après

Un événement photographique approchant les mille images . Et le tout d'une qualité exceptionnelle, techniquement et dans la recherche de la bonne position du sujet ... Bon nous savons depuis longtemps que notre reporter , attitré , de l'équipe de France connaît son art

Merci donc encore à lui , au nom de tous les lecteurs de VOL LIBRE .

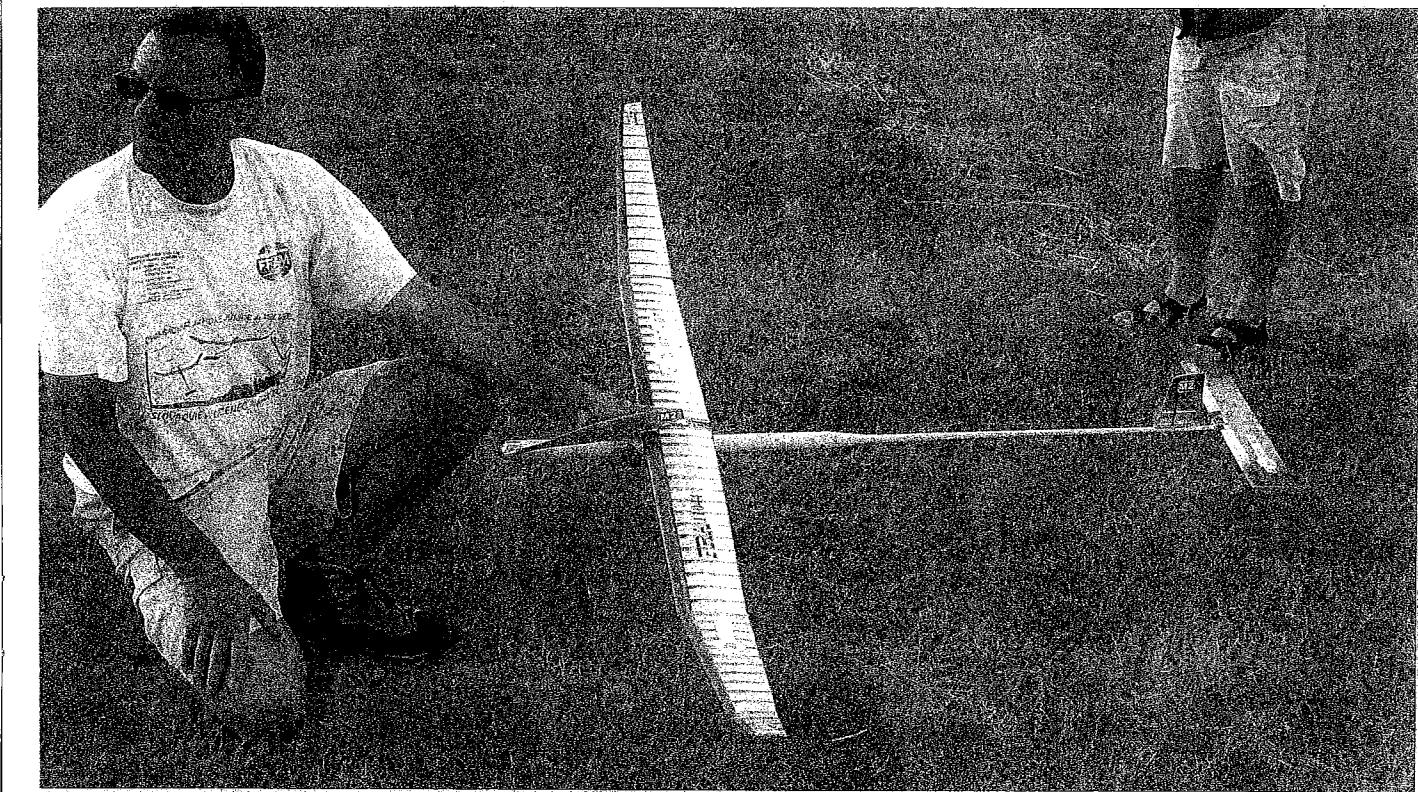


Pour rajouter ,aussi , qu'il ne le fait pas seulement , sans penseril nous livrera dans le prochain numéro , quelques réflexions générales sur le vol libredans le monde et surtout chez nous.

Je pense moi qu'il va ouvrir une large porte donnant sur une réflexion générale , s'adressant à tous vue la situation difficile que nous vivons actuellement en vol libre . Il fait un appel , et je m'y associe entièrement , pour , à tous les niveaux , susciter des commentaires , des propositions , , à publier dans Vol Libre et à soumettre au CTVL -FFAM

Revenons aux images ci dessus , dans le camp des Français .

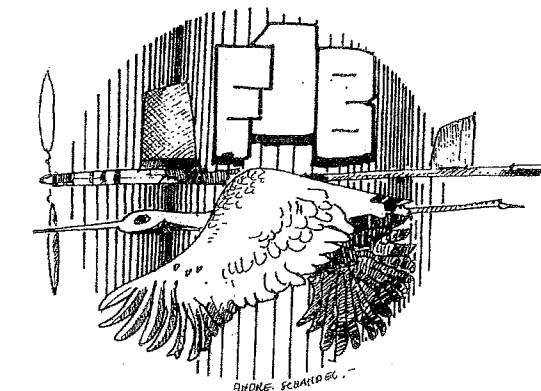
E. Ragot à la pointe de la technique F1



A , rien n'est plus simple visuellement , même avec la minuterie électroniquene véritable usine à programmer .

En F1B , le Clan Marquis , est à nouveau mis à contribution , comme de coutume depuis de longues années , au masculin et au féminin , c'est selon

Il n'est plus nécessaire de présenter Serge Tedeschi le " géant des Alpes " descendu dans les Landes Eternel jeune , qui fait figure , de permanent durant les dernières , dans l'équipe de France , tout comme sur les podiums des CH. de France . il approche pourtant des 80avec grand dynamisme . Parfois il se mêle encore aux jeunes en planeurquel souffle ,et quel secret de jouvence ...où sont ses secrets?



AU FEMININ

Bonjour à toutes et à tous,

Me revoilà pour un "petit billet" que quelques personnes ont cherché en vain dans le dernier numéro! A Monsieur Weber qui m'a demandé de le faire "même si c'est court, trois lignes suffisent", j'adresse mes excuses car je n'ai jamais été une championne du résumé, déjà au collège je devais ramer pour faire un condensé de mes idées -ou de celles d'autres beaucoup plus illustres que moi!

Pour lui seul donc : C'était formidable, il faisait très chaud, le vent le dernier jour était un peu fort, des modèles se sont perdus.

Bien entendu je blague car pour les autres je vais m'"étaler" davantage. Il est vrai que des concurrents ont perdu l'un de leurs modèles -et je suis bien en peine de dire s'ils les ont retrouvés ou pas, le seul fait marquant est que je n'ai pas vu une seule fois une accompagnatrice passer pour le bouc émissaire de ce genre de désagrément -comme cela m'est arrivé par le passé à deux ou trois reprises.

Il est vrai que fuyant le soleil par trop meurtrier, nous nous sommes garés un peu à l'écart du parking officiel sur les champs, à l'ombre de l'un des rares arbres du coin, qui a servi de salon où l'on cause. C'était très sympathique! La preuve en est que pendant les trois jours je ne suis pas arrivée à lire le journal régional que j'avais apporté d'Alsace!

J'ai aussi pu faire la connaissance d'autres dames que je n'avais encore jamais rencontrées et avec lesquelles je me suis découvert des affinités. Certaines conversations à bâtons rompus étaient riches d'enseignements et le plaisir était partagé!

Avec Louise Matherat nous avons rendu une visite des plus joyeuses et des plus conséquentes à Mr Bureau qui avait installé son annexe de cave dans le haut du terrain! J'ai pu constater que ce genre de "produits dérivés" du vol libre ne laissait pas indifférent!

De suaves petites vapeurs de cognac et de pineau des Charentes flottant sur le championnat de France, ce n'était pas désagréable du tout!

SAINTE, comme l'étaient toutes ces dames oeuvrant souvent dans l'ombre pour que la réussite de la manifestation soit assurée, celles de la buvette qui vu le zèle du thermomètre fonctionnait fort bien; celles qui officiaient comme aides précieuses aux compétiteurs -aussi bien avec le chronomètre que comme "femmes à tout faire"- et aussi celles qui se cantonnaient exclusivement dans un rôle de grand'mère ne se trouvaient pas au chômage, loin de là!

SAINTE, vous y avez pris plaisir tout comme moi, humble observatrice fainéante bien installée dans mon fauteuil et supervisant cette ruche bien ordonnée où toutes les abeilles ailées ou non étaient à leur place. et si complaisaient.

SAINTE, une jolie ville aussi que j'ai revue avec plaisir après plus de quarante ans et qui naturellement à part la partie historique présentait quelques changements! En bien naturellement!

Comme il ne faut pas abuser dans le genre admiratif sirupeux, je tiens à préciser pour faire contre-poids à ce délire d'éloges, qu'il eût été préférable pour nous d'y séjourner avec quelques degrés de moins! La chaleur cette année a pesé un peu plus lourd sur nos épaules, mais nous avons maintenu le cap c'est l'essentiel non?

Le petit camping non loin du terrain a séduit quelques modélistes qui ont moins souffert de la chaleur sous les bienfaisantes frondaisons! Nous y avons apprécié la toute relative fraîcheur par un après-midi cuisant, près du campement chic des Matherat où comme à son habitude "la Minouche" tenait table ouverte...

Je vais revenir aux compliments. La distribution des prix en plein air au Club house de l'aéroport était judicieux, surtout pour ceux ou celles qui comme nous ont trouvé un arbre aux branches hospitalières

Je me demande ce que peut encore éprouver Janine Tedeschi en voyant son "gamin de mari" monter pour une énième fois sur le podium? N'est-elle pas un peu blasée par tant de victoires? Auxquelles elle a contribué largement à sa façon!

Monsieur Bureau avait bien vu pour le pot de l'amitié, mais les "concocteurs" du repas de clôture ont fait encore mieux! Dommage qu'il n'y ait pas eu plus de convives, car un Allemand aurait pu dire que nous avons vécu comme Dieu en France!

Trônant au beau milieu des tablées face au terrain d'aviation croûlant de soleil, à l'ombre du grand hangar, entre les couples Weber et Buisson, nous n'étions pas tristes! Et quel repas! Rabelais aurait pu nous amener Pantagruel et Gargantua pour finir les plats!

Des hors d'œuvre jusqu'à plus faim avec du pâté si goûteux qu'on en oublie n'importe quel régime; des grillades délicieuses au choix proposées non stop par la souriante et discrète Madame Cheneau bien secondée par Madame Millet...et...ne soyons pas sectaires Mr Millet et d'autres personnes du sexe..fort?

Fromages, desserts, cafés et rires ont clos ce très, très bon moment qui s'est étalé jusqu'à 17 heures!

Pour nous! Car pour les petites fourmis en cuisine et à la logistique c'était loin d'être terminé.

Bravo et merci à toutes celles et ceux qui se sont autant investis pour nous procurer du plaisir;

On reviendra, c'est promis...aussi longtemps que nos jambes nous porteront!

LE POITOU, n'en parlons pas puisque nous n'y étions pas...pour la première fois!

Un peu -beaucoup- réticents pour faire la presque-même traversée de la France en l'espace d'une quinzaine, nous avons été confrontés à l'épineux problème du choix!

Nous avons donc opté, plus justement LUI a opté, (car comme pour la plupart de mes chères "collègues accompagnatrices", la parole ne m'est que rarement donnée en ce qui concerne le vol libre) pour le championnat de France, c'est ainsi! J'ai regretté de ne pas avoir pu rencontrer certaines de mes amies étrangères et bien entendu : le fameux repas moules-frites de Pas-de-Jeu dont certains, sadiquement m'ont fait l'apologie, et dont la renommée n'est d'ailleurs plus à faire!

Ce n'est que partie remise!

A bientôt sur les terrains suisses, ou pour celles qui n'y seront pas, peut-être dans ces pages;

Jacqueline

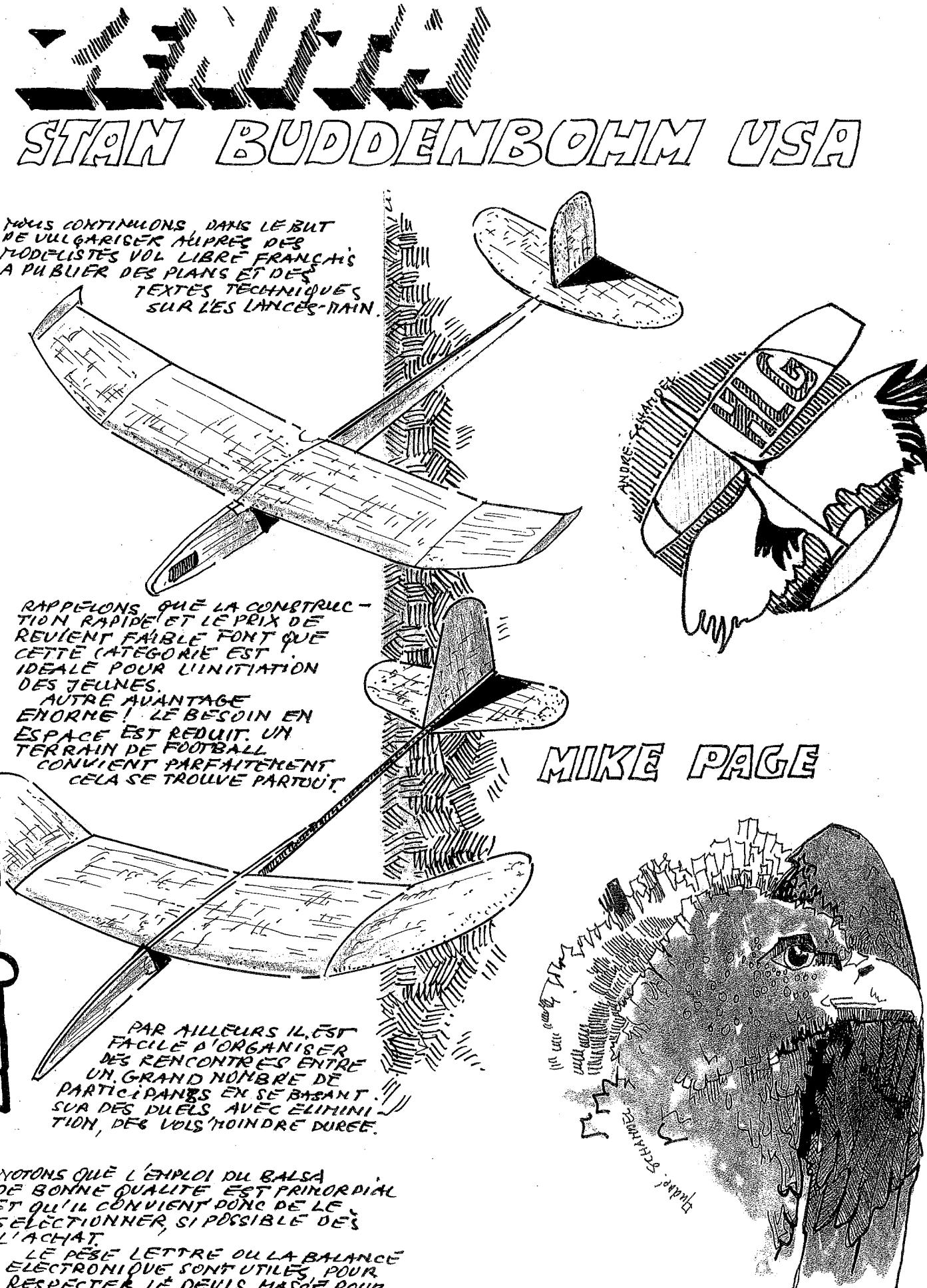
Ich bedauere dass ich Frau De Boer nicht treffen konnte, ich wollte mit ihr von dem schönen Holland sprechen, wo wir im Frühjahr waren, in den Blumen versanken!

Ich hoffe dass ich Sie in Bern treffen werde, wie alle zwei Jahre im November.

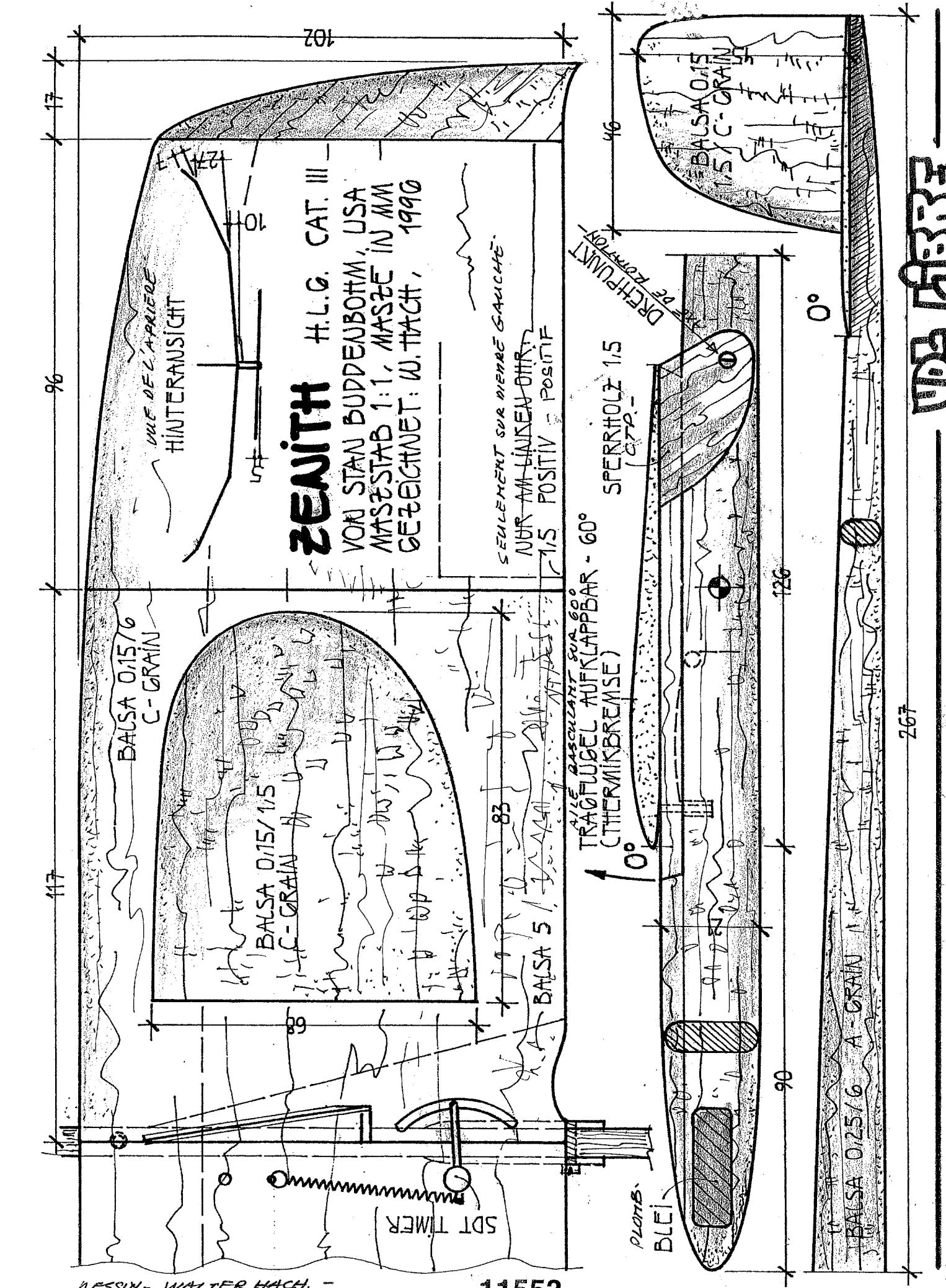
Grüsse und bis bald.



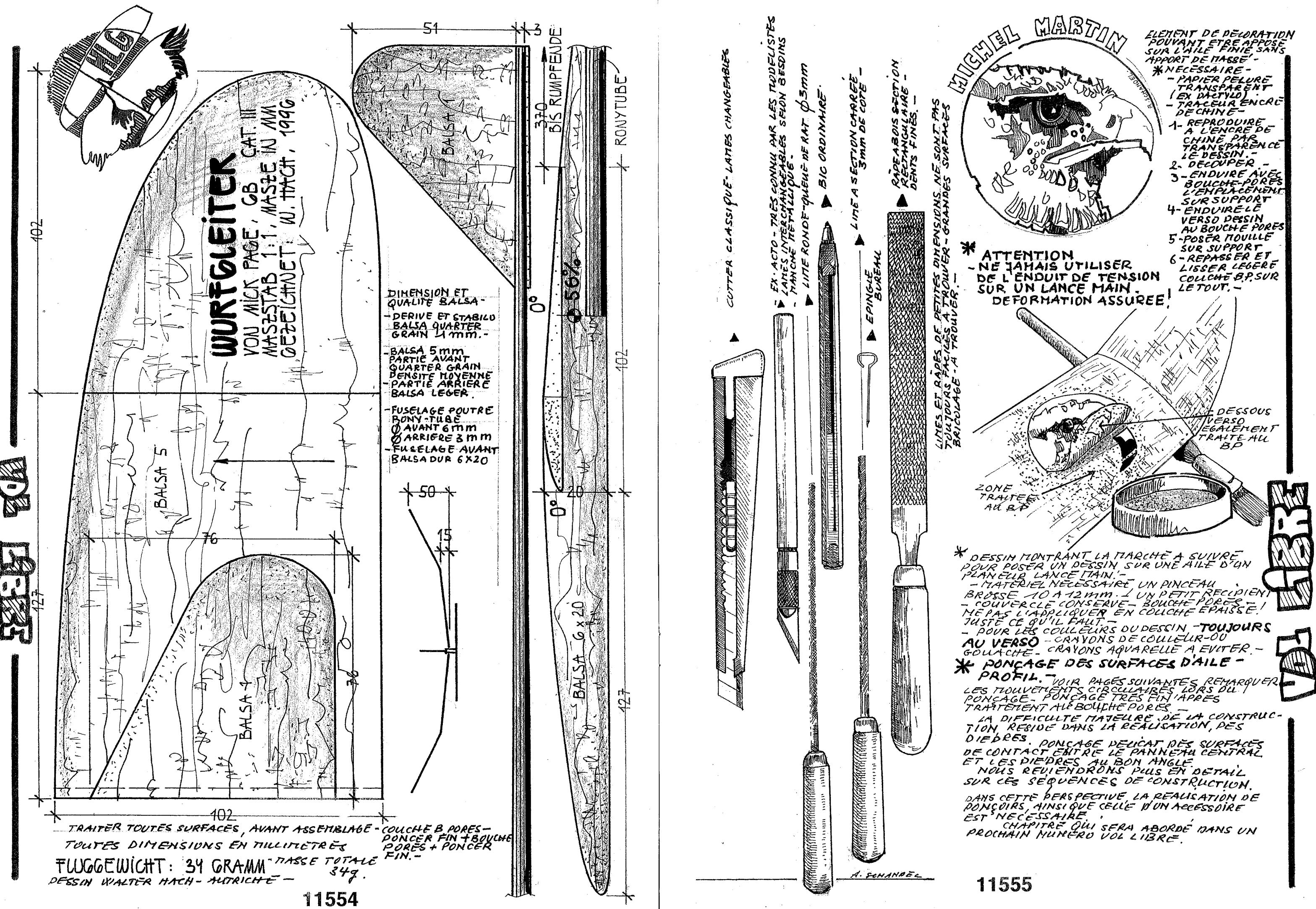
photo... J. SCHNEIDER



11552

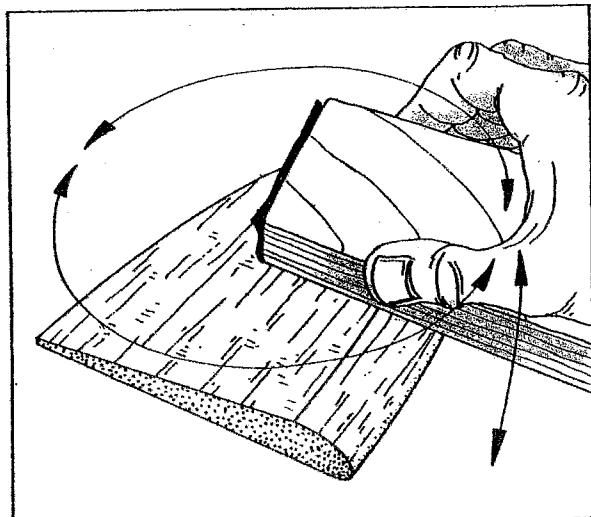


11553



PONÇOIRS UTILISATION

* ILLUSTRATION DES GESTES A ACCONTOURER POUR PONCER
SURFACES RELATIVEMENT GRANDES
POUR OBTENIR UN FINISSAGE RÉBULLIÉ ET CHATOUX



Cet outil précieux, renouvelable à volonté et fort bon marché, est le compagnon inseparable de tout modéliste.

Il peut prendre toutes les formes ; essentiellement parallélépipède rectangle, cylindre, d'autres formes n'étant pas exclues.

Le ponçoir donne naissance à des formes et traite les surfaces de tout ce qui est bois.

La manipulation du ponçoir est un geste qui s'acquiert avec l'habitude, geste qui est à la fois dur et souple, fin, ample et serré. Pour tout jeune modéliste, l'apprentissage du maniement du ponçoir est à la base de la réussite.

Les ponçoirs, de dimensions diverses (très petits, petits, moyens, grands, très grands) sont fabriqués à partir de planchettes de bois dur (contre plaqué), sur lesquelles on fixe ou colle du papier de verre dans toute la gamme des grains existants. Il est préférable de coller, pour avoir une meilleure prise en main et des angles droits.

La colle utilisée sera la colle de contact, ce qui permettra, avec un vieux couteau, d'enlever, lors d'une usure totale ou partielle, le papier de verre et de le remplacer par du nouveau.

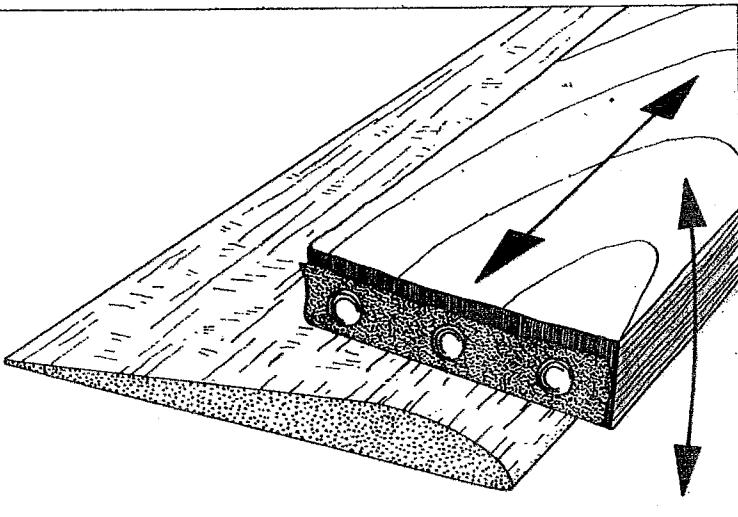
Les croquis ci contre montrent les gestes de base qu'il faut avoir pour poncer, en particulier le tour de main circulaire, pour éviter l'érosion intempestive à certains endroits quand on ponce uniformément (grand défaut chez les jeunes).

Il est bon de frapper de temps en temps pendant le travail, avec le ponçoir sur un objet dur (rebord de table) afin d'éliminer la poussière de bois accumulée entre les grains.

Il faut bien sûr utiliser les grains adaptés au but recherché, attention les ponçoirs tout neufs mordent bien et arrachent vite le balsa ; méfiance pour les mains malhabiles, un bord d'attaque est vite mangé !

En collectivité, associer tout le monde à la confection des ponçoirs lorsque cela est nécessaire.

Blocs de nervures, bords d'attaque, bords de fuite, fuselages, dérives, coffrages, saumons, etc... tout ce beau monde passe sous le ponçoir plus ou moins longuement.



Le ponçoir est avec le cutter l'outil roi du modéliste.

CHAMPIONNATS DE FRANCE INDOOR...

ANDARD (49) 6 ET 7 JUIN 2009

... petite bourgade du Maine et Loire, à une encablure d'Angers où, in-extremis, nos amis du Sèvres-Anjou Modélisme ont accepté de prendre en charge l'organisation de ces championnats. Qu'ils en soient naturellement et d'entrée de jeu chaleureusement remerciés et félicités !

Oui, in-extremis ou presque, car cette décision, pour tardive qu'elle ait été, ne nous a pas moins soulagés de la perspective de ne pas avoir de championnat et ce même si l'on a pu craindre quelques réserves concernant la salle que tout le monde sait... pas très haute ! Nous y reviendrons...

Autant le dire tout de suite, nous avons assisté à un très beau championnat, d'autant que la météo n'a pas permis de faire voler quoi que ce soit dehors... Donc, pas de regret et vive l'indoor !

En avant propos, je me justifierai de l'orientation -euh... marquée- de ce récit sur le championnat des jeunes pour deux raisons évidentes relatives d'une part au nombre de concurrents "important par rapport au plateau global" mais surtout à l'appréciation et à l'intérêt de leur compétition... car elle fut âpre et intéressante ! Et puis, vous verrez pourquoi aussi, la fibre sensible n'est... euh... pas pour rien !

Parlons maintenant de la salle...

Okay, j'avoue !!! J'avoue avec un certain embarras m'être dit que, par rapport à Bordeaux, je craignais devoir y rentrer en me courbant et y souffrir de claustrophobie ! Bon, d'accord, j'exagère... Pardon Bertrand et les autres d'avoir eu des pensées impures !

N'y étant allé qu'une seule fois, l'an dernier, je craignais quelque peu une certaine étroitesse de la salle et, avec le souvenir d'un plafond voûté, par voie de conséquence, une zone de vol utilisable plus réduite qu'il n'en est réellement. Finalement, tant la longueur que la largeur et que la forme de cette salle apparaissent très honorables... Pas si voûté que ça le plafond, si bien que je n'en sortirai pas voûté moi-même !...

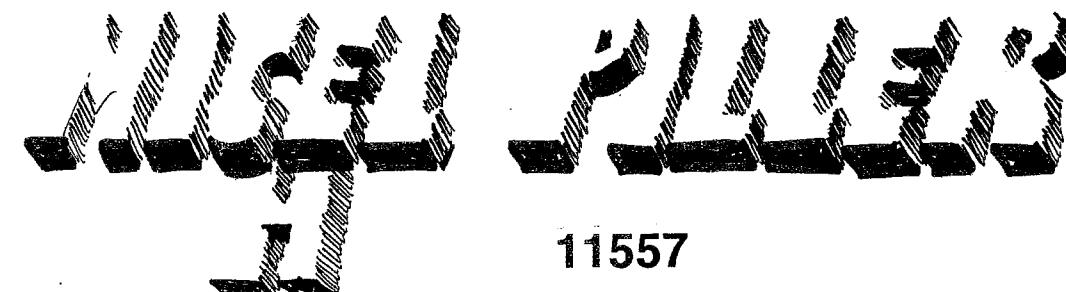
En fait, la salle Jeanne de Laval n'est pas un gymnase, comme c'est souvent le cas, mais c'est ce que l'on appelle une salle polyvalente. LE GROS AVANTAGE est qu'il n'y a pas de cordes lisses pendantes, pas de panneaux de basket ni de tribune ! Mais, il y a une scène... dont le niveau se situe à environ un mètre du sol, et il y a un courant d'air qui sera sensible le matin du deuxième jour. Il "suffit" de savoir guider !

Je craignais également les rebords, des deux côtés, tout le long de la salle. Placés comme des mezzanines pour accueillir les éclairages aux deux-tiers de la hauteur, ils sont un obstacle idéal pour y percher un modèle et abréger un vol de plusieurs minutes ! MAIS, car il y a un heureux mais, nos amis du S.A.M avaient mis en place des cadres grillagés qui ont empêché nos modèles de s'y percher. Il faut leur rendre hommage à ce sujet car vu la longueur de la salle, ils ont dû y passer beaucoup de temps tant à préparer qu'à mettre en place ! Résultat, les modèles ont buté dessus mais pas un seul ne s'est perché ni même accroché ! Merci infiniment, il fallait y penser.

On finit par s'habituer à la hauteur ! La grande hauteur... A la réflexion, je me suis ensuite dit que voler à Bordeaux -trente-sept mètres- ou à Ecausseville -trente et un mètres- était un luxe que nous ne pouvions nous permettre qu'exceptionnellement. Le nombre et la disponibilité des salles de cette taille et de cette hauteur en France -et même sans doute à l'étranger- est extrêmement restreint, à fortiori si l'on cherche qu'elles nous soient confiées gracieusement. Pour nous-mêmes Orléanais qui disposions du palais des sports quasi systématiquement depuis plus de vingt ans et dont le plafond respectable culmine à dix-sept mètres, nous avons dû nous en passer cette année pour notre traditionnel concours d'été... pour cause de match de basket... Prenant du merle faute de grive, Jacques Blanchard a pu trouver deux gymnases plutôt bas dans lesquels nous avons pu nous entraîner et drainer quelques jeunes au printemps...

Alors que faire ? Attendre d'avoir des grandes salles gratos une ou deux fois par siècle et, donc ne pas voler, ou bien accepter de concourir dans des salles conventionnelles avec certes quelques inconvénients et la frustration de ne pas exploiter les performances de nos modèles. Pour moi, le choix est fait, d'autant que des aménagements réglementaires peuvent être mis en place pour limiter les performances, par exemple l'écheveau partiel ! Le seul gros souci étant pour les F1Distes qui vont en équipe car il faut bien un moment ou l'autre voler plein écheveau et régler pour les salles hautes du genre de celle de Serbie ou de la mine de sel à Slanic...

Et puis, depuis que je suis revenu un peu aux affaires... modélistes, j'ai peu à peu appris à mieux gérer la masse des modèles, ainsi que l'énergie que l'on y embarque... Y'avait du boulot !!! Ceci est particulièrement vrai en Micro35 où ni la masse du modèle -hormis pour les cadets et juniors- ni celle du caoutchouc ne sont sujettes à limitation. On peut donc faire ce que l'on veut dans ce domaine et, si les choix d'hélice, de moteur et de remontage peuvent se révéler parfois délicats, cela offre toutefois un immense sujet de réflexion et cela rend la catégorie particulièrement passionnante ! Donc, avis aux amateurs, voler dans des salles basses apprend beaucoup et, notamment que l'on emmène souvent beaucoup, beaucoup trop de caoutchouc. Après, on sait mieux voler dans des salles hautes ! Le contraire





La situation actuelle que nous connaissons, concernant le vol libre extérieur et intérieur, avec la manque de jeunes... incite certains à prendre des choses en main....

Achat de "kits" pour débutants et expérimentation des modèles.

Dans la région parisienne, un ou des ateliers de construction de modèles en salle fonctionnent avec succès... comme nous avons pu le constater aux récents ch. d'Europe.

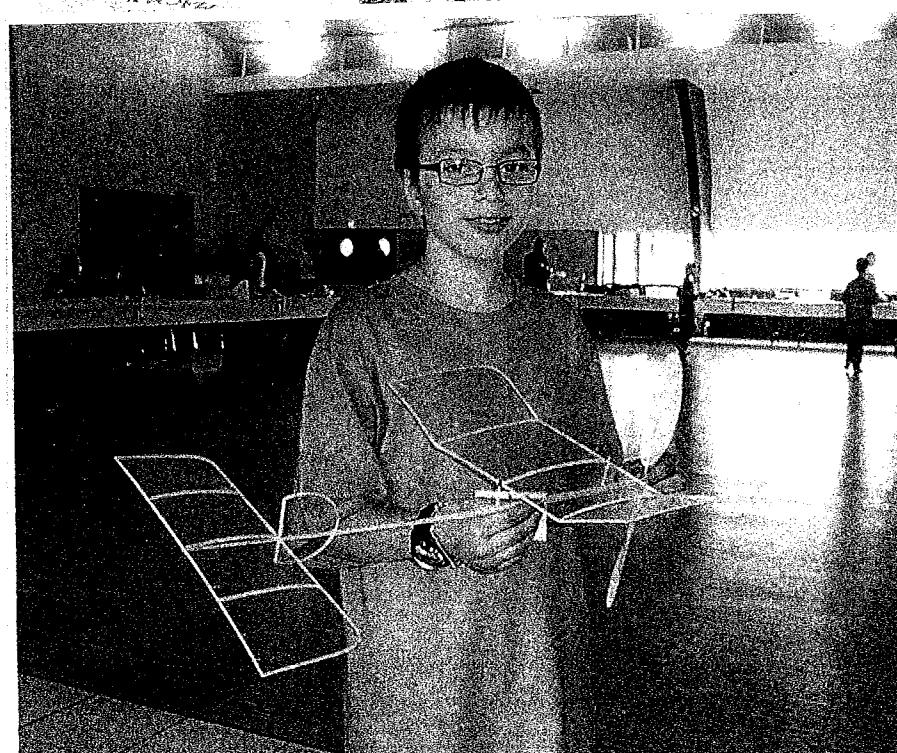
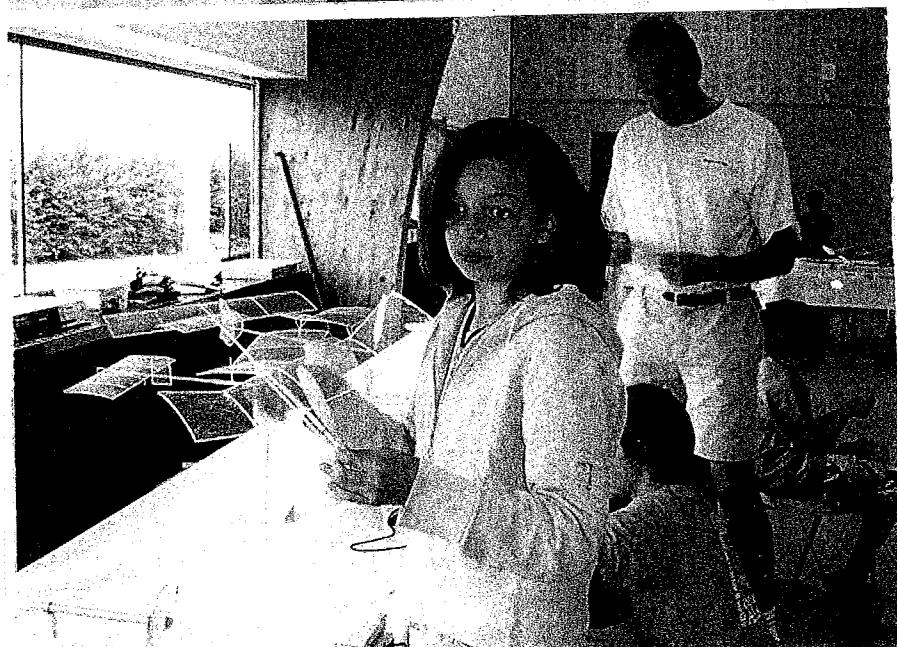
Les cellules familiales et elles peuvent en être fières, semblent donner la mesure.

Tout cela prouve bien que si animation il y a, les jeunes ne sont pas forcément réfractaires, à notre activité. Cela d'autant plus que là nous ne sommes pas à la merci de la météo, mais à la recherche de salles, qui existent sur tout le territoire.

Peut-être les MARILIER, Laureau et autres peuvent-ils donner leur manière de procéder... une vue d'imitation ailleurs.

Achat de matériaux, plans de construction, vols... idées. Sur un plan plus large, mais également favorable aux ateliers de jeunes, on peut inciter à la construction de modèles "lancé main".

Les vols en nombre de participants sont toujours spectaculaires, et apportent de nombreuses expériences aux jeunes et vieux....



Il faudra donc, en l'occurrence, ce week-end se contenter de sept mètres !

Vendredi 5 juin. Les essais.

Là encore, je tiens à remercier les organisateurs qui ont pu nous permettre l'accès à la salle dès le vendredi 05 juin à partir de 15 heures pour quelques essais. Ce n'est pas souvent le cas ! J'en conviens, tout le monde n'a pas pu en bénéficier, notamment chez les jeunes. Moi-même, père indigne, j'ai personnellement fait sécher un après-midi d'école à mon fils ! Tu parles d'un exemple !!!

Ceci dit, comment faire lorsque la compèt' commence le samedi matin justement par les cadets et qu'il n'y qu'à peine plus d'une heure pour régler ?!

Au risque de paraître une fois de plus vanito-présomptueux (!), notre équipe Orléanaise était venue avec la ferme intention de mettre -gentiment s'entend- la pâtee au SAM qui rafle -à juste titre- les podiums depuis (trop) d'années ! Mais force est de constater qu'à l'issue de cette séance d'essais, l'objectif me paraissait encore bien lointain... très lointain, nos meilleurs vols d'essai pour les jeunes se situant aux alentours de 4mn30... Je suis conscient qu'il en faudra plus ! C'est pas bon pour le moral !

La nuit porte conseil et l'on verra bien demain !

Samedi 6 juin. Première manche.

C'est la grande fébrilité en ce début de la première série de vols en Micro35 cadets et juniors ! La durée du round a été allongée par le Jury, empiétant sur d'autres séries comme le F1M et le F1L. En effet, réunis, les cadets et les juniors n'en étaient pas moins de 27 à voler dans le même groupe. Une recommandation avait également été émise, celle de ne pas partir à plus de quatre en même temps, compte-tenu des dimensions de la salle et du trafic aérien à son sommet. À peu près appliquée avec bonheur le premier jour, celle-ci le sera beaucoup moins le second, provoquant nombre de collisions en série.

Si le SAM, club régional de l'étape était en toute logique le mieux représenté, le M.A.C Mandres ne présentait pas moins de huit concurrents, et pas des moindres ! Les habitués des salles -Hugo et Lucas Marilier et Jean Trautsolt- auxquels s'ajoutaient quelques têtes nouvelles dont je reparlerai ultérieurement. Enfin les "plus petits joueurs" : Orléans avec huit inscrits et enfin un jeune de chez Pierre Pailhé. À titre très personnel mais je sais que c'est partagé par certains, je déplore un peu l'absence de Doriane Daussin qui, l'an dernier, seule fille en cadet, avait un peu titillé Lucas en terminant deuxième. Elle a choisi un autre loisir... Dommage.

À l'issue du premier tour de vol, les deux inséparables Hugo et Jean se retrouvent à égalité en 35 junior... Et ça vole haut... enfin, façon de parler ! Ça dépasse largement sept minutes et ça frise les huit ! Lucas, passé junior cette année est troisième, mais il accuse quand même plus de deux minutes de retard sur le second à cause d'un troisième vol complètement foiré. Deux Marilier en lice, quatre gars de Mandres en tête. Soyons objectifs, tout cela n'a vraiment rien d'anormal. Les trois premiers pratiquent le F1D depuis plusieurs saisons et cette expérience est irremplaçable... qu'elle soit individuelle ou au niveau du club.

Dans le coin Sud-Ouest de la salle, Le clan des cadets Orléanais et celui de ceux de... Mandres volent quasiment de concert, se regardant du coin de l'œil.

Le couteau entre les dents, notre jeune Florian Maurin plombe un premier vol de plus de six minutes, quasiment à égalité avec Lilian Laureau qui le mène de deux secondes. La tendance est donnée, je vous l'avais dit, ça va chauffer ! Hélas pour Florian, il cassera son caoutchouc et nous n'arriverons pas à retrouver une bonne motorisation.

Vu la hauteur du plafond, il faut de l'audace pour voler longtemps et, en l'occurrence, il faut remonter fort pour plafonner le plus longtemps possible... certes, c'est très risqué au devant des casses et des dérégagements possibles, mais il n'y a pas le choix. Sébastien -l'autre Laureau- améliore le meilleur temps mais c'est finalement Thomas... Euh Piller, qui fera le meilleur vol de la journée. D'une courte tête, il prend la tête à la mi-concours avec seulement quinze secondes d'avance !

Malchanceux, Nicolas Lefoulon notre autre espoir Orléanais, contre toute attente, se fera par deux fois "aspirer" vers le côté de l'entrée. Son modèle ne pourra se sortir des touchettes le faisant "dégouliner" le long du mur. Notre surprise vient d'un jeune licencié de l'année, Léo Teyssonnière qui se place à une honorable septième place.

L'interruption de midi permettant de faire quelques vols d'essai, je surveille soigneusement l'évolution de Sébastien et de Lilian. Ce dernier arrivera à faire un vol de plus de six 6mn45. Je me tourne vers Thomas en lui disant que demain, si les conditions sont les mêmes, il faudra trouver au moins trente secondes quelque part pour espérer avoir une chance de leur résister...

Il reste à faire voler les Micro35 Senior. Robert Champion, plante d'entrée de jeu deux vols à plus de onze minutes. Il me demande quand on envisage de faire des micro35 légers pour le concurrencer... Robert s'ennuie, c'est clair ! Son modèle, nous dira-t-il, fait 0,6 gramme...

Notre sort est réglé ! Pierre-Yves Coffin et moi nous battons pour les miettes ! Il a trente-huit secondes d'avance sur moi lorsque nous terminons la journée... A demain... Il faut aussi que je me creuse la cervelle pour trouver des secondes ! Moi qui pensais dormir tranquille !

VOIR D'ABORD PAGE 11560

— CETE PROPOSITION S'ENTEND POUR BIEN SUR CES NUMÉROS DIFFÉRENTS — LA MEILLEURE CHOSE SINON MÊME, PLUS IMPORTANTE CES ANCIENS NUMÉROS VOL LIBRE PEUVENT SERVIR DANS VOS ATELIER — POUR JEUNES — DANS VOS EXPOSITIONS — ET SURTOUT VONT VIDÉER VOS RAYONNAGES ! —
ECRIVEZ A LA RÉDACTION. — OU MAIS : ANDRE-SCHANNEL@wanadoo.fr.

Classement

MICRO 35 JUNIORS

Nom Prénom	Intitulé du club	Vol 1	Vol 2	Vol 3	Vol 4	Vol 5	Vol 6	Meilleurs vols		
								1	2	Total
1 MARILIER Lucas	MAC de Mandres	7:30	5:33	1:46	8:24	8:29	8:35	8:35	8:29	17:04
2 MARILIER Hugo	MAC de Mandres	0:28	7:29	7:39	8:22	8:23		8:23	8:22	16:45
3 TRAUTSOLT Jean	MAC de Mandres	7:56	6:43	7:12	8:02	8:24	5:04	8:24	8:02	16:26
4 BROUANT Nicolas	MAC de Mandres	5:40	0:16	6:09	0:20	0:31	7:57	7:57	6:09	14:06
5 AVOT Arnaud	Sèvres Anjou Modélisme	4:07	4:36	3:49	4:09	5:23	6:14	6:14	5:23	11:37
6 BOUQUET Nicolas	U.A. Orléans	5:12	5:05	4:00				5:12	5:05	10:17
7 VARRON Maxime	Sèvres Anjou Modélisme	3:29	4:30	5:10	3:20	3:10	3:22	5:10	4:30	9:40
8 DUCEPT Maxime	Sèvres Anjou Modélisme	4:21	4:51	2:33	3:09	1:41	4:31	4:51	4:31	9:22
9 TRANCHON Nicolas	MAC de Mandres	3:51	3:49	3:04	3:23	4:05	4:01	4:05	4:01	8:06

EZB

Nom Prénom	Intitulé du club	Vol 1	Vol 2	Vol 3	Vol 4	Vol 5	Vol 6	Meilleurs vols		
								1	2	Total
1 CHABOT Jean Marie	A.C. Thouarsais	10:20	0:07	7:10	4:34	1:16	8:00	10:20	8:00	18:20
2 COFFIN Pierre-Yves	Sèvres Anjou Modélisme	5:50	6:42	6:50	4:05	7:52	1:49	7:52	6:50	14:42
3 CHAMPION Robert	C.A. de Touraine	1:16	1:41	6:58	5:30	6:57	2:13	6:58	6:57	13:55
4 MORICEAU Bertrand	Sèvres Anjou Modélisme	4:39	5:31	4:30	4:29	6:55	6:04	6:55	6:04	12:59
5 AVOT Arnaud (J)	Sèvres Anjou Modélisme	4:13	2:01	5:47	2:21	1:07	2:32	5:47	4:13	10:00
6 MARCHAND Antoine	Sèvres Anjou Modélisme	0:23	1:20	5:08	0:09	0:43		5:08	1:20	6:28

BEGINNER

Nom Prénom	Intitulé du club	Vol 1	Vol 2	Vol 3	Vol 4	Vol 5	Vol 6	Meilleurs vols		
								1	2	Total
1 CHAMPION Robert	C.A. de Touraine	8:26	8:43	8:25	8:49	9:15	9:48	9:48	9:15	19:03
2 CHABOT Jean Marie	A.C. Thouarsais	6:53	7:30	7:47	6:46			7:47	7:30	15:17
3 PAILHE Pierre	Ass. A. Alphonse Penaud	6:33	6:27	6:43	7:20	6:24	6:45	7:20	6:45	14:05

MICRO 35 SENIORS

Nom Prénom	Intitulé du club	Vol 1	Vol 2	Vol 3	Vol 4	Vol 5	Vol 6	Meilleurs vols		
								1	2	Total
1 CHAMPION Robert	C.A. de Touraine	11:41	11:08					11:41	11:08	22:49
2 COFFIN Pierre-Yves	Sèvres Anjou Modélisme	7:39	8:18	7:49	7:23	9:36	9:03	9:36	9:03	18:39
3 PILLER Michel	U.A. Orléans	7:43	6:07	7:46	7:57	9:17	8:45	9:17	8:45	18:02
4 MARCHAND Antoine	Sèvres Anjou Modélisme	5:17	4:46	5:33	6:09	6:52	6:16	6:52	6:16	13:08
5 MARCHAND Catherine	Sèvres Anjou Modélisme	5:15	5:51	6:00	5:39	6:59	3:55	6:59	6:00	12:59
6 DUCHESNE Florian	Sèvres Anjou Modélisme	4:30	5:35	5:41	4:33	5:09	5:25	5:41	5:35	11:16
7 MARCHAND Gabriel	Sèvres Anjou Modélisme	4:21	1:50	5:33	5:03	5:18	4:42	5:33	5:18	10:51
8 MORICEAU Bertrand	Sèvres Anjou Modélisme	1:31	4:13	4:56	4:48	5:04	3:17	5:04	4:56	10:00
9 BLANCHARD Jacques	U.A. Orléans	3:10	4:56	5:03	4:56	3:42	0:16	5:03	4:56	9:59

F1D SENIORS

Nom Prénom	Intitulé du club	Vol 1	Vol 2	Vol 3	Vol 4	Vol 5	Vol 6	Meilleurs vols		
								1	2	Total
1 BARBERIS Didier	MAC de Mandres	9:48	10:09	10:23	10:24			10:24	10:23	20:47
2 MARILIER Thierry	MAC de Mandres	6:50	7:39	7:12	7:49	7:12	6:53	7:49	7:39	15:28
3 CHAMPION Robert	C.A. de Touraine	6:32	6:46	6:45	5:47	4:09	5:22	6:46	6:45	13:31
4 CHABOT Jean Marie	A.C. Thouarsais	5:32	4:30	6:01	1:36	4:58	3:41	6:01	5:32	11:33
5 PILLER Michel	U.A. Orléans	5:23	5:10	5:27	4:57			5:27	5:23	10:50
6 PAILHE Pierre	Ass. A. Alphonse Penaud	2:04	3:12	2:38	2:07	2:16	2:31	3:12	2:38	5:50

F1D JUNIORS

Nom Prénom	Intitulé du club	Vol 1	Vol 2	Vol 3	Vol 4	Vol 5	Vol 6	Meilleurs vols		
								1	2	Total
1 MARILIER Hugo	MAC de Mandres	6:57	6:28	7:07	6:35	7:36	7:50	7:50	7:36	15:26
2 TRAUTSOLT Jean	MAC de Mandres	4:51	7:45	7:33	0:06</					

N'oublions pas les juniors chez qui ça fume aussi... Rappelons-nous que Lucas était quelque peu à la ramasse la veille. MAIS, lui aussi a une arme secrète et il cache bien son jeu ! A moins qu'il ne soit comme le coq Gaulois, qu'il réagisse lorsqu'il est les deux pieds "dedans" ! Toujours est-il que, sans doute piqué au vif, il pose délicatement trois vols de beaucoup plus de 8mn, prenant la tête confortablement et ne laissant guère de chance à Hugo et Jean qui se sont sans doute retrouvés démunis devant cette situation ! Bravo Lucas, tu avais fait pareil l'an dernier en Micro35 cadet en déposant Doriane ! L'expérience F1D a causé et comme quoi, quand on veut, on peut !

Podiums donc intégralement aux couleurs de Mandres...

Les catégories F1L et F1M ne verront pas leur hiérarchie changée, pas plus que le F1D.

...Ben en fait, ce sera pareil en Micro35 senior. Robert ayant largement assuré la veille avec seulement deux vols, je me battrai avec Pierre-Yves qui finalement restera devant moi de 37 secondes. Je te salue humblement pour tes deux très beaux vols à plus de 9mn. Même avec le taux de descente très faible de mon Mach5, je n'arriverai pas à faire plus de 9mn18. Je n'aurai d'autre choix que de m'en satisfaire.

Voilà... C'est fini... Déjà...

Les féloches, avant de partir...

- Notre cuisinière, Catherine Marchand qui termine 5^{ème} en Micro35 Senior.

- Toute l'équipe du SAM dont les remarquables talents d'organisateurs ont fait que ce championnat fut un beau championnat et ce même si la salle n'est pas aussi haute qu'on le souhaiterait. Personnellement, je préfère cela plutôt que pas de championnat. Et puis merci pour les superbes tee-shirts bleu-turquoise, je commençais à n'avoir plus rien de correct à me mettre sur dos !

- L'efficacité de l'équipe de Mandres qui sur douze places potentielles de podium, en a remporté dix ! Ce n'est, encore une fois, que le juste retour de leur travail.

- Les membres de l'association qui ont réalisé les superbes trophées sur ardoise véritable, dont l'Anjou en est pays d'origine.

Mais il ne faut pas non plus se cacher la faible participation dans toutes les catégories et tranches d'âges, si l'on excepte le F1D, ni les conséquences de la nouvelle réglementation intégrant le nombre de concurrents pour la définition, ou non, d'un titre de champion de France.

À l'année prochaine, on va construire plus léger et à bientôt aussi à ceux du vol d'extérieur, que ce soit au critérium du Poitou pour les uns ou aux championnats de France du côté de Saintes pour d'autres.

Bonnes vacances à tous.

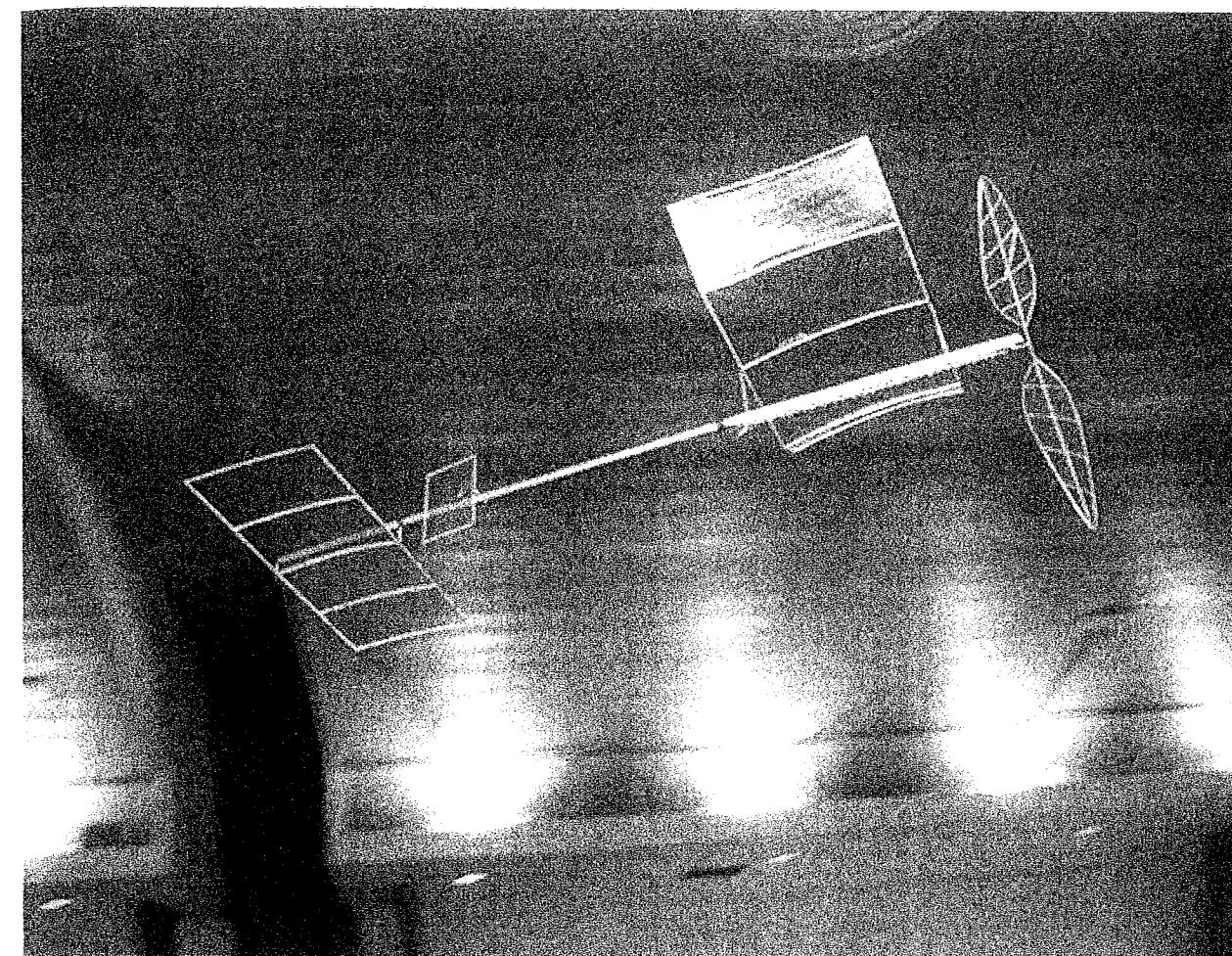
Michel, Orléans, juin 2009

MICRO 35 CADETS. -

Nom Prénom	Intitulé du club	Vol 1	Vol 2	Vol 3	Vol 4	Vol 5	Vol 6	Meilleurs vols			Total
								1	2		
1 LAUREAU Sébastien	MAC de Mandres	5:55	6:14	5:57	6:12	6:21	6:51	6:51	6:21		13:12
2 LAUREAU Lillian	MAC de Mandres	6:08	5:27	5:03	5:32	6:52	1:44	6:52	6:08		13:00
3 PILLER Thomas	U.A. Orléans	5:31	6:17	6:09	6:29	6:30	6:09	6:30	6:29		12:59
4 TRANCHON Amélie	MAC de Mandres	2:10	2:35	2:49	5:40	6:33	5:05	6:33	5:40		12:13
5 DEGEZ Augustin	Sèvres Anjou Modélisme	5:40	4:35	5:24	0:05	5:51		5:51	5:40		11:31
6 TEYSONNIERE Leo	U.A. Orléans	4:39	5:00	5:40	4:54	5:43	4:06	5:43	5:40		11:23
7 CARCANO Romain	Sèvres Anjou Modélisme	4:42	5:31	4:28	5:44	5:03	5:37	5:44	5:37		11:21
8 MAURIN Florian	U.A. Orléans	6:06	4:14	4:39	4:36	4:55	4:08	6:06	4:55		11:01
9 MAROT Vincent	Sèvres Anjou Modélisme	4:43	1:06	2:11	4:25	5:47	5:07	5:47	5:07		10:54
10 ARNOUX Pierre-Alexis	Sèvres Anjou Modélisme	3:14	1:04	4:25	3:22	1:54	6:13	6:13	4:25		10:38
11 GASNIER Mathis	Sèvres Anjou Modélisme	2:16	5:00	2:04	5:14	3:10	4:15	5:14	5:00		10:14
12 BAZILE Hugo	Sèvres Anjou Modélisme	2:30	3:52	1:40	3:52	5:41	4:04	5:41	4:04		9:45
13 LEFOULON Nicolas	U.A. Orléans	5:21	3:05	0:37	4:12	3:36	4:12	5:21	4:12		9:33
14 BRAUD Valentin	Sèvres Anjou Modélisme	2:14	0:55	5:42	3:19	2:32	2:16	5:42	3:19		9:01
15 COMBI Guillaume	Sèvres Anjou Modélisme	2:18	3:54	2:50	4:04	4:22	4:37	4:37	4:22		8:59
16 ENGRAND Lou	AAA Penaud	3:37	4:12	3:42	4:14	1:58	3:03	4:14	4:12		8:26
17 WERTH Quentin	Sèvres Anjou Modélisme	4:08	3:16	4:01	3:39	2:47	4:00	4:08	4:01		8:09
18 DUBLE François	Sèvres Anjou Modélisme	3:57	3:59	3:08	3:27	3:56	3:58	3:59	3:58		7:57

MICHEL PILLER ET THIERRY MARILIER

COMME NOUS N'AVIONS PAS SOUVENT DES NOUVEAUX TOUT COURT OU BONNES VOIR LES CHAMPIONNATS D'EUROPE 2009, NOUS SOMMES PARTICULIÈREMENT HEUREUX D'ACORDER UNE GRANDE PLACE AU VOL D'INTÉRIEUR. LES TÉMOIGNAGES DE THIERRY MARILIER ET DE MICHEL PILIER SONT POUR LES LECTEURS DE VOL LIBRE, INTÉRESSANTS. LES POINTES DE VUE N'ETANT PAS LES MÊMES, NOUS SAVONS QU'LA VERVE DE MICHEL EST SAVOUREUSE ET PROLIFIQUE. CELLE DE THIERRY EST QUINCE PAR LA FIXATION QUI DANS LE CASSEZ D'ENSEMBLE DU VOL LIBRE, EST PARTICULIÈREMENT REMARQUABLE !



EDITO SUITE

DE LA PAGE 11533

Il y un an , nous avons , parcouru la Côte d'Opale du Havre à Dunkerque sous le soleilcomme quoi il peut faire aussi beau là haut

Sur le chemin du retour , nous avons passé une nuit et une journée à Cambrai , ville qui nous était familière , du temps des concours internationauxEn promenant nous avons découvert la maison natale de Louis BLERIOT , voir la photo

De retour à Strasbourg comme lors de chaque envoi de Vol Libre , nous passons au guichet philatélique de la poste centrale , le préposé , se nomme Blériot , et il a de la famille à Cambraialors , nous lui remettons cette photo , et il est bigrement content

Plus loin on trouvera plus d'informations sur cette traversée mémorableaccueilli , Blériot , à la gare du nord par 100 000 personnes , oui vous avez bien lu cent mille ... Où aujourd'hui un évènement aéronautique peut-il réunir autant de monde

L'été 2009 fut particulièrement fertile en championnats internationaux et ce n'est pas encore fini . Championnats du monde F1A,B,C séniors et juniors , Ch. d'Europe en F1 D - en salle - avec des résultats très encourageants- pour la France - la première fois sur le podium Dans ce chapitre soulignons la participation de Thierry Marilier avec textes et photos à la rédaction de ce numéro 189 VL , Il a des raisons familiales pour le faire tant mieux pour lui et pour nous

Championnats de France à Saintes par de chaudes journées.... entre les vignes Bien entendu l'organisation sur place et celle sportive , ont été sans défaillance , J.C Cheneau et A. Roux sont connaisseur en la matière .

Ce qui a frappé tout le monde , présent à ces championnats c'est la diminution , inquiétante , surtout au niveau des cadets et juniors , des effectifsOn peut toujours penser que ce n'est pas nouveau , mais là c'est dramatique

A remarquer que même une partie non négligeable , de qualifiés pour ces championnats ne s'est pas déplacé , A. Roux à fait part de sa déception d'une telle conduite , qui perturbe tout le travail des

organisateurset le rend pour partie inutile .

Nous saluons aussi le retour dans cette édition de la chronique " Au Féminin " toujours , paraît-il très attendue , par les lecteurs masculins

A noter aussi que tout doucement un certain nombre de réflexions , commence à apparaître , dans nos colonnes , c'est un bon signe , cela commence à bouger . et il est probable que dans les prochains numéros le discussion va s'animer , autour de sujets comme la nouvelle règlementation - CTVL - pour la qualification aux championnats de France et pour l'équipe de France F1 E -(vol de pente magnétique) !

La partie , notions de base , pour la construction , balsa, continue , pour les jeunes et débutants avec des croquis

IM Deutsch

*Wir Freiflieger ,
gehören ohne Zweifel , einer
Familie an die weit über den
Freiflug alle die begeistert die an
der grossen Flugwelt Interesse
haben .*

In dieser Ausgabe von VOL LIBRE haben wir einiges , zum Überflug des Ärmelkanals vor hundert Jahren : Louis BLERIOT flog zu jener Zeit von Calais nach Douvres (Frankreich England) und öffnete damit eine neue Zeit . Louis BLERIOT wurde in Cambrai geboren , und ich hatte das Glück sein Geburtshaus vor einer Zeit zu sehen und zu fotografieren . Wenn man so bedenkt dass zu jener Zeit , für diesen Erfolg hundert tausend Menschen am pariser Nordbahnhof einen Empfang veranstalteten muss man sich fragen was Heute zu tun wäre um eine solche Zahl von Personen zu begeistern ?

Wir haben also in dieser Ausgabe Louis BLERIOT gedacht .

Im Geschehen der Sommerzeit haben wir natürlich die WM in Kroatien , wo die Deutschen besonders erfolgreich waren . Erste Nation in dem Gesamtklassement : was könnte man noch besser machen ?

CHAMPIONNATS DE FRANCE SAINTES 2009 15 16 17 AOUT

VOL LIBRE

PLANEUR F1A

	Camille	VOL LIBRE MONCONTUROIS	210	180	180	180	180	180	180	1290	265
1 MARQUOIS	Gilles	CAEN AEROMODELES	210	180	180	180	180	180	180	1290	226
2 BERNARD	François	LUDRES AIR MODELE	210	180	180	180	180	180	180	1290	169
3 MOREAU	Jean Pierre	MAC DE MANDRES	190	180	180	180	180	180	180	1270	
4 LAUREAU	Bernard	CA AZAY LE BRULE	187	180	180	180	180	180	180	1267	
5 TRACHEZ	Didier	MAC DE MANDRES	208	180	180	180	180	180	136	1244	
6 ECHIVARD	Emmanuel	LUDRES AIR MODELE	210	180	180	180	180	180	132	1242	
7 RAGOT	Vincent	SEVRES ANJOU MODELISME	210	180	180	180	180	128	180	1238	
8 CROGUENNEC	Antoine	SEVRES ANJOU MODELISME	210	180	180	180	180	104	180	1214	
9 MARCHAND	Thierry	CAEN AEROMODELES	210	180	180	180	180	90	1200		
10 CANLER	Frédéric	CAEN AEROMODELES	210	180	180	180	180	88	1198		
11 DUJARDIN	Lionel	C A AIRBUS FRANCE TOULOUSE	117	180	180	180	180	180	180	1197	
12 BRAUD	Fabien	SEVRES ANJOU MODELISME	210	180	180	180	180	79	180	1189	
13 POURIAS	Edgar	CAEN AEROMODELES	210	180	180	180	180	75	180	1141	
14 BERNARD	Bertrand	CA AZAY LE BRULE	210	180	180	29	180	180	180	1139	300
15 POUZET	Jean	MAC DE MANDRES	210	97	180	180	180	180	112	1139	279
16 GODINHO	Valentin	SEVRES ANJOU MODELISME	190	180	180	180	180	56	168	180	1134
17 MAUSSION	Philippe	CA AZAY LE BRULE	210	180	112	180	180	80	91	1133	
18 DRAPEAU	Jean Pierre	PARIS AIR MODEL	170	180	180	86	143	180	180	1119	
19 CHALLINE	Thierry	C A AIRBUS FRANCE TOULOUSE	115	180	180	180	180	180	103	1118	
20 HAMELIN	Gabriel	SEVRES ANJOU MODELISME	210	180	180	71	133	155	1109		
21 MARCHAND	Alain	AERO VENOIS VOL LIBRE	155	180	78	180	180	144	180	1097	
22 BOCHET	Bernard	AERO VENOIS VOL LIBRE	210	180	180	151	33	163	180	1097	
23 BOCHET	Jean Pierre	U.A.LILLE R.TOURCOING	159	180	68	178	180	180	149	1094	
24 SION	Boris	CAEN AEROMODELES	210	180	133	81	128	180	180	1092	
25 BERNARD	Sebastien	C A AIRBUS FRANCE TOULOUSE	175	180	122	180	151	82	180	1070	
26 IMBERT	Guillaume	CAEN AEROMODELES	210	180	180	80	98	98	118	1046	
27 PARIS	Bertrand	U.A.LILLE R.TOURCOING	169	180	98	180	180	51	180	1038	
28 SION	Guillaume	AEROMODELISME CLUB THOUARSAIS	104	180	180	180	102	132	160	1038	
29 VAUCELLES	Alain	MJCPR ISBERGUES	177	127	170	104	126	152	179	1035	
30 DELASSUS	André	M A C BEAUJOLAIS	128	180	180	103	79	180	180	1030	
31 BAILLY	Martin	SEVRES ANJOU MODELISME	96	180	70	180	180	130	180	1016	
32 CHAILLOU	Jean Luc	CA AZAY LE BRULE	210	50	124	85	180	180	180	1009	
33 DRAPEAU	Bruno	C A AIRBUS FRANCE TOULOUSE	197	168	180	90	43	180	134	992	
34 VERLEENE	Yvon	VOL LIBRE MONCONTUROIS	138	171	74	180	180	80	66	989	
35 JAULET	Laurent	AC ROMANS SAINT PAUL	123	180	163	90	144	180	100	980	
36 THEVENON	Gilles	UAC BOURGES	153	180	102	180	180	83	91	969	
37 RAVARD	Florian	SEVRES ANJOU MODELISME	200	111	180	180	57	25	180	933	
38 DUCHESNE	Robert	CA DE TOURNAINE	210	180	180	145	119	62	0	896	
39 CHAMPION	Laurent	AC DES LANDES	172	180	180	180	0	0	0	892	
40 LARBAIGT	Samuel	SEVRES ANJOU MODELISME	119	180	112	180	62	49	129	831	
41 CESBRON	Antoine	CAEN ABROMODELES	66	180	180	69	180	0	138	813	
42 BARBIER	Francis	LUDRES AIR MODELE	105	124	98	63	154	73	180	797	
43 CHANTOME	Jean Loic	SEVRES ANJOU MODELISME	201	180	180	93	0	0	0	654	
44 HARSCOUT	Bertrand	SEVRES ANJOU MODELISME	130	180	180	156	0	0	0	646	
45 MORICEAU	Serge	SEVRES ANJOU MODELISME	101	83	97	180	0	0	0	461	
46 TEDESCHI	Pierre	AC DES LANDES	204	180	58	0	0	0	0	442	
47 CHAUSSEBOURG	Pierre Yves	CERCLE MODELISTE RULLICOIS	87	71	114	68	0	0	0	340	
48 COFFIN	Jean Pierre	SEVRES ANJOU MODELISME	92	136	81	0	0	0	0	309	
49 BOISSIMON	Mickael	ABROMODELISME CLUB THOUARSAIS	133	110	0	0	0	0	0	243	
50 RIGAULT		AEROMODELISME CLUB THOUARSAIS	66	180	180	69	180	0	138	813	

PLANEUR F1A JUNIORS

1 MAUSSION	Valentin	SEVRES ANJOU MODELISME	190	180	180	180	56	168	180	1134
2 PARIS	Guillaume	CA								

CLOS SEURIN 2009

juniors Quinze juniors toutes catégories confondues dont des doublettes. Vingt sept cadets , toutes catégories , et là aussi des doublettes . Avons nous déjà été aussi bas ?

Absence d'un nombre important de sélectionnés, inscrits pour les Championnats, sur les lignes de départ , occasionnant un dérèglement et des perturbations dans la programmation des vols . Chronos inoccupés , concurrents isolés , sur les postes, bref des inégalités sensibles . Du travail inutile de la part des organisateurs dans la préparation administrative des championnats . A. Roux a souligné , le peu de respect et d'esprit sportif de la part des absents . Aucune excuse !

Et les anciens qui font bande à part, ou sont obligés de la faire , à distance respectueuse du reste de la compétition pestiférés, exclus de la famille Vol libre ? Pour avoir de vieux os ou des appareils anciens ?

Repas de cloture, organisé par le club local et de très belle facture, pour 18 €, prix imbattable , vin compris et là aussi un nombre important d'absents à ne pas comprendre pourquoi

11566

PLANEUR A1 FIH

1 BERNARD	Gilles	CAEN AEROMODELES	120	120	120	120	120	600
2 ROBERT	Jean	ASS AMICALE LAIQUE DE NERAC	118	114	120	120	120	592
3 DUJARDIN	Frédéric	CAEN AEROMODELES	120	111	109	120	120	580
4 MARQUOIS	Camille	VOL LIBRE MONCONTOUROIS	120	80	120	120	120	560
5 MOREAU	François	LUDRES AIR MODELE	120	120	120	80	120	560
6 ECHIVARD	Didier	MAC DE MANDRES	120	75	120	120	114	549
7 CHAUSSEBOURG	Pierre	CERCLE MODELISTE RULLICOIS	120	120	120	120	63	543
8 COFFIN	Pierre Yves	SEVRES ANJOU MODELISME	111	120	120	120	46	517
9 CANLER	Thierry	CAEN AEROMODELES	120	120	114	120	43	517
10 BERNARD	Boris	CAEN AEROMODELES	115	97	120	120	50	502
10 UZUREAU	Emmanuel	SEVRES ANJOU MODELISME	82	62	120	118	120	502
12 COURTEILLE	Jean Pierre	CAEN AEROMODELES	91	108	103	120	74	496
13 BROCHARD	Georges	SEVRES ANJOU MODELISME	80	113	120	120	62	495
14 CHEFGROS	Yoann	AC SAINTONGE ET AUNIS	76	120	93	120	59	468
15 MORICEAU	Bertrand	SEVRES ANJOU MODELISME	103	77	120	120	41	461
16 MARCHAND	Bruno	SEVRES ANJOU MODELISME	86	83	63	120	47	399
17 MAROT	Aymeric	SEVRES ANJOU MODELISME	60	120	101	68	44	393
18 BERNARD	Edgar	CAEN AEROMODELES	120	24	120	120	120	384
19 DUCHESNE	Florian	SEVRES ANJOU MODELISME	75	86	54	85	51	351
20 CHEFGROS	Gérard	AC SAINTONGE ET AUNIS	84	93	32	84	36	329
21 CHAILLOU	Martin	SEVRES ANJOU MODELISME	68	81	42	23	36	250
22 GAIGNET	René	AC SAINTONGE ET AUNIS	4	53	63	84	26	230

WAKEFIELD F1B

1 COUTINEAU	Paul	VOL LIBRE MONCONTOUROIS	240	180	180	180	180	180	1320	221
2 TEDESCHI	Serge	AC DES LANDES	240	180	180	180	180	180	1320	182
3 RIGAULT	Elodie	AEROMODELISME CLUB THOUARSAIS	240	180	180	180	180	180	1320	181
4 BARBERIS	Didier	MAC DE MANDRES	240	180	180	180	180	141	1281	
5 MORANDINI	Stéphane	VOL LIBRE MONCONTOUROIS	240	180	136	180	180	180	1276	
6 BUSSION	Guy	AC ROMANS SAINT PAUL	240	180	180	180	180	131	1271	
7 MARQUOIS	Gérard	VOL LIBRE MONCONTOUROIS	240	180	180	180	180	127	1267	
8 CHENEAU	Jean Claude	AC SAINTONGE ET AUNIS	240	158	160	180	157	180	120	1255
9 MARQUOIS	Bernard	VOL LIBRE MONCONTOUROIS	224	180	150	180	166	180	169	1249
10 MARQUOIS	Michel	VOL LIBRE MONCONTOUROIS	238	151	180	180	114	180	147	1190
11 MARQUOIS	Emeline	VOL LIBRE MONCONTOUROIS	190	180	105	180	159	180	180	1174
12 LEE-A-HING	Eric	TOULON MODELISME	193	117	180	180	180	121	180	1151
13 LATY	Julien	TOULON MODELISME	206	165	176	180	128	180	104	1139
14 MORANDINI	Wilfried	VOL LIBRE MONCONTOUROIS	240	180	180	180	106	180	71	1137
15 MORANDINI	Myriam	VOL LIBRE MONCONTOUROIS	199	180	180	114	95	157	180	1105
16 BOIZIAU	Jacques	MAC DE LOIRE ATLANTIQUE	167	180	122	180	90	180	131	1050
17 BESNARD	Annie	LUDRES AIR MODELE	180	115	147	180	180	180	40	1022
18 BUREAU	Louis	I.C.A ROMANAI	139	114	162	180	117	180	128	1020
19 DE ROLAND	Michel	AC DES LANDES	150	105	146	173	170	73	180	997
20 MATHERAT	Georges	PARIS AIR MODEL	213	180	121	121	94	82	180	991
21 GARET	Claude	AC ROMANS SAINT PAUL	160	76	158	180	180	33	178	965
22 RIGAULT	Mickael	AEROMODELISME CLUB THOUARSAIS	25	180	180	180	57	0	0	622
23 MARQUOIS	Didier	VOL LIBRE MONCONTOUROIS	101	0	93	111	180	6	0	491
24 JACQUEMIN	Benoit	VOL LIBRE MONCONTOUROIS	218	64	175	0	0	0	0	457

WAKEFIELD F1B JUNIORS

1 COUTINEAU	Paul	VOL LIBRE MONCONTOUROIS	240	180	180	180	180	180	1320	221
2 LATY	Julien	TOULON MODELISME	206	165	176	180	128	180	104	1139

MOTOMODELE F1C

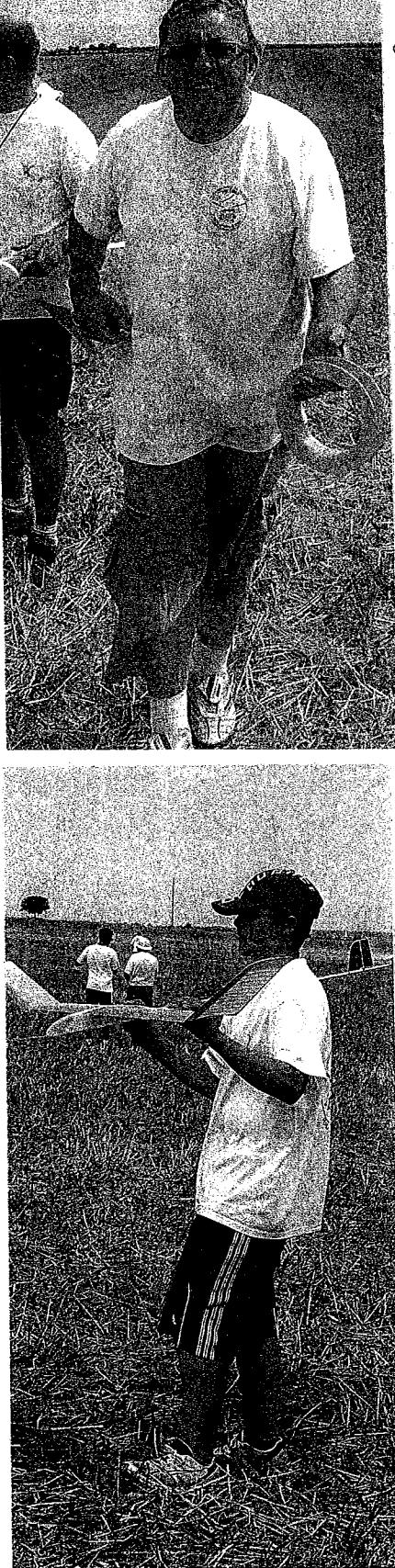
1 MARROT	Pierre	VOL LIBRE MONCONTOUROIS	240	180	180	180	160	180	180	1300
2 DIGUET	Aurélien	AEROMODELISME CLUB THOUARSAIS	233	180	180	180	180	114	180	1247
3 POUYADOU	Laurent	I.C.A ROMANAI	240	180	180	180	180	102	112	1174
4 BOUTILLIER	Bernard	UAC BOURGES	240	180	0	180	180	180	0	960

PLANEUR CADETS

1 COUTURE	Loïc	CAEN AEROMODELES	120	120	120	120	480	109
2 LAUREAU	Sébastien	MAC DE MANDRES	120	120	120	120	480	76
3 MAURIN	Florian	UA ORLEANS	120	104	120	91	435	110
4 ROCQUAUX	Antoine	LUDRES AIR MODELE	75	120	120	120	435	100
5 MOREAU	Bastien	LUDRES AIR MODELE	120	115	76	120	431	
6 UKIAN	Yovan	AC D'EVREUX DES AUTHIEUX	120	51	120	114	405	
7 PILIER	Thomas	UA ORLEANS	120	120	120	34	394	
8 LAUREAU	Lilian	MAC DE MANDRES	87	120	55	120	382	
9 PRIMAU	Félix	AEROMODELISME CLUB THOUARSAIS	120	82	120	57	379	
10 MOREAU	Thomas	LUDRES AIR MODELE	120	62	71	90	343	
11 GROSJEAN	Jules	LUDRES AIR MODELE	111	120	20	38	289	
12 VERLENNE	Robin	C A AIRBUS FRANCE TOULOUSE	69	56	58	80	263	
13 BARDON	Théo	AEROMODELISME CLUB THOUARSAIS	44	40	120	5		

Montils 2009

Concours National Modèles Anciens

25^e année de l'Association des Amateurs d'Aéromodèles Anciens

CONCOURS NATIONAL 2009

CLASSEMENT GENERAL PLANEUR

NOM	PRENOM	LICENCE	CLUB	MODELE	VOL1	VOL2	VOL3	VOL4	TOTA	CLA
ADJADJ	LUCIEN	605134	AC EVREUX/4A	JABIRU	120	120	120	0	360	1
PAILHE	PIERRE	9104672	AAAPENAUD/4A	GOETZ 1952	98	103	110	0	311	2
DI RIENZO	J. PIERRE	0710307	AMCL/4A	DIPLOMATE II	55	120	0	0	175	3

CONCOURS NATIONAL 2009

CLASSEMENT GENERAL COUPE D'HIVER

NOM	PRENOM	LICENCE	CLUB	MODELE	VOL1	VOL2	VOL3	VOL4	TOTA	CLA
MARQUOIS	GERARD	0910361	VLM	LO ZIGOLO	120	120	120	143	503	1
DUFUIS	LOUIS	8505031	VLM/4A	LO ZIGOLO	120	120	120	135	495	2
ADJADJ	LUCIEN	605134	AC. EVREUX/4A	JUMPING	120	115	120	0	355	3
PAILHE	PIERRE	9104672	AAAPENAUD/4A	BRUSQUET	78	120	0	0	318	4
LESOEUR	CHRISTIAN	0508662	AAA	EROS	83	73	120	0	276	5
WEBER	CLAUDE	8407712	PAM/4A	LO ZIGOLO	43	71	78	0	192	6
VACLAV	BAHNICK	0802449	PAM	BAGATELLE	64	46	80	0	190	7
LEVASSEUR	BERNARD	8602325	AAA	GARAP	69	56	0	0	125	8
DI RIENZO	J. PIERRE	0710307	AMCL/4A	BASPLUM	33	59	24	0	116	9

CONCOURS NATIONAL 2009

CLASSEMENT GENERAL MOTOMODELE

NOM	PRENOM	LICENCE	CLUB	MODELE	VOL1	VOL2	VOL3	VOL4	TOTA	CLA
LEVASSEUR*	BERNARD	8602325	AAA	LB51	90	90	90	0	270	1
NARROT	PIERRE	8602325	VLM	BOY SCOUT	77	78	8	0	163	2
ADJADJ	LUCIEN	605134	AC. EVREUX/4A	BIKINI V 1952	8	0	0	0	8	

* Temps limité à 90secondes (temps moteur 17s + plané) (pour le plaisir)

CONCOURS NATIONAL 2009

CLASSEMENT GENERAL WAKEFIELD

NOM	PRENOM	LICENCE	CLUB	MODELE	VOL1	VOL2	VOL3	VOL4	TOTA	CLA
CARLES	MAURICE	8501654	AC. LANDES/4A	KORDA	120	120	120	0	360	1
ADJADJ	LUCIEN	6051349	AC. EVREUX/4A	DUPLEX	120	120	105	0	345	2
DI RIENZO	J. PIERRE	0710307	AMCL/4A	TOTO	90	47	112	0	249	3
WEBER	CLAUDE	8407712	PAM/4A	NEW LOOK	80	120	0	0	200	4

Sur 37 appareils engagés :

22 ont volé

19 sont classés

MOTOMODELE CO² FIK

(Concours National)

1 BOCHET	Bernard	AERO VENOIS VOL LIBRE	107	120	120	120	120	587
2 GAUDIN	Louis	VOL LIBRE MONCONTOUROIS	120	120	120	120	71	551
3 GAUDIN	Jacques	VOL LIBRE MONCONTOUROIS	120	91	96	120	120	547
4 NORGET	Daniel	AC D'EVREUX DES AUTHIEUX	99	120	120	53	87	479
5 BOCHET	Alain	AERO VENOIS VOL LIBRE	116	120	28	46	23	333

CAOUTCHOUC CADETS

1 LATY	Julien	TOULON MODELISME	120	120	120	120	480
2 TISSEROND	Maxime	MAG 2S	97	120	120	120	457
3 DAVID	Clement	VOL LIBRE MONCONTOUROIS	120	120	96	120	456
4 ROBERT	Alexandre	VOL LIBRE MONCONTOUROIS	120	107	120	89	436
5 MORANDINI	Julie	VOL LIBRE MONCONTOUROIS	118	120	100	78	416
6 TISSEROND	Juliette	MAG 2S	106	58	88	120	372
7 BARDON	Remi	AEROMODELISME CLUB THOUARSAIS	120	120	74	314	
8 JACQUEMIN	Leonard	VOL LIBRE MONCONTOUROIS	108	88	80	0	276

CAOUTCHOUC JUNIORS

1 MAROT	Aymeric	SEVRES ANJOU MODELISME	67	180	180	180	607
2 ARRIEULA	Jerome	ASS ALPHONSE PENAUD	103	102	94	180	479

CAOUTCHOUC SENIORS

1 DUPUIS	Louis	VOL LIBRE MONCONTOUROIS	180	180	180	180	720
2 MILLET	Henri Serge	MAG 2S	180	180	160	150	670
3 LAVENENT	Henri	AM.PUJAUT	127	180	180	180	667
4 NERAudeau	Francis	A PONTOIS	180	146	126	180	632
5 MAROT	Aymeric	SEVRES ANJOU MODELISME	67	180	180	180	607
6 CERES	Pascal	AC LES GOELANDS	120	119	180	173	592
7 PAILHE	Pierre	ASS ALPHONSE PENAUD	180	180	108	115	583
8 FRUGOLI	Jean Francis	MAC DE MARSEILLE	180	98	116	180	574
9 BROUTIN	Doris	A C LENS	151	113	180	126	570
10 DREMERE	Marc	U.A.LILLE R.TOURCOING	101	150	91	180	522
11 TISSEROND	Christophe	MAG 2S	115	114	180	79	488
12 ARRIEULA	Jerome	ASS ALPHONSE PENAUD	103	102	94	180	479
13 FOURNIER	Jean Marie	CAEN AEROMODELES	105	92	120	111	428

* ANDRE' BAILLY TOUJOURS DETERMINE EN FIN, MALGRE SON AGE AVANCE' - CLASSE -35.-

* GUILLAUME PARIS PAS AUTANT AVANCE EN AGE MAIS UNE FIGURE DE PROPRE PARMI LES JEUNES DE CAEN. --

CHAMPIONNATS EUROPE

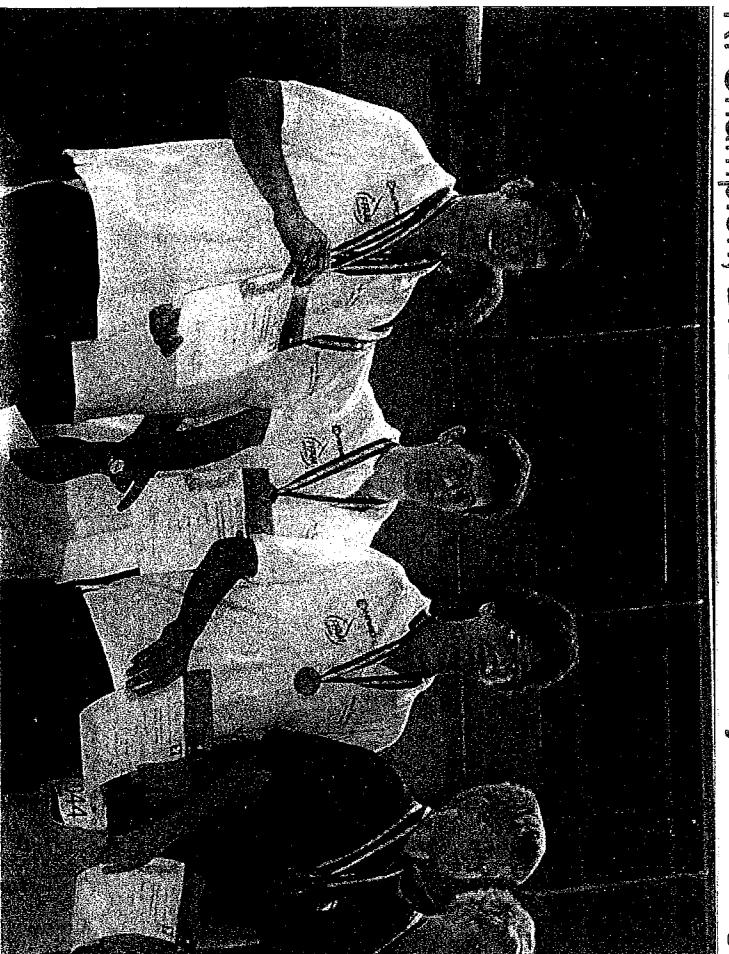


CLASSEMENT

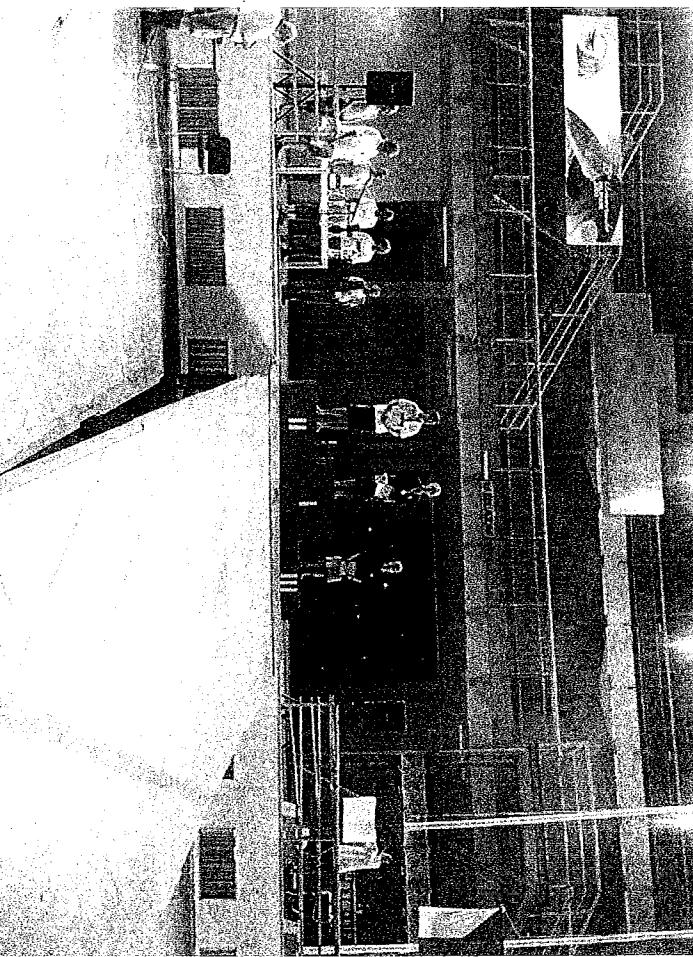
Senior Individual Results

1 Ivan Treger	SVK	24.22	35.11*	34.30+	34.03	33.06	31.41	69.41

<tbl_r cells="9" ix="3" maxcspan="1" maxrspan="1"



L'équipe de France après la remise des médailles. De gauche à droite derrière B. Boutillier, T. Marilier, R. Champion, D. Barberis, devant les juniors de g. à d : Lucas Marilier, H. Marilier, J. Trautsoff



IL YA 12 ANS...

GAUBENT DUPRIEZ

12 ans plus tard

Mon dernier championnat de France en FIA remonte au siècle dernier en 1997 à Pamproux. Je « buntais » avec un modèle aux ailes coiffées de balsa recouvert de tissus de verre 20g (ça ne « flutté » pas). Je n'attribuais pas mon niveau, loin d'être haut, à la qualité de mon matériel, mais plutôt à mon facteur humain. Après une absence forcée, je suis revenu au Poitou en 2007. Et là qu'est ce que j'ai vu ? J'ai pris peur ! Je me suis interrogé sur les raisons de m'y remettre. J'ai vu des servos, des radios commandes, des modèles à des prix exorbitants. Bref je me suis dit impossible de revenir.

Puis un jour j'ai changé de vélo de course. J'en ai acheté un en carbone avec des dérailleurs dernier cri. Et bien croyez moi les côtes étaient toujours aussi dures à monter.

J'ai transposé ce constat au vol libre et c'est toujours aussi dur de trouver des pompes !

C'est avec cet œil là que je me suis assis dans mon fauteuil de chronométreur au Poitou cette année. J'ai observé et écouté les concurrents, leur façon de treuiller, les modèles ; leurs réflexions et voici mon constat.

En général :

On retrouve les mêmes sur les podiums, il n'y a plus de maxi, on pense toujours que c'est en ayant matériel du gagnant qu'on gagnera.

Maintenant sur l'évolution du matériel :

Bien entendu j'ai été admiratif devant les ailes à flaps d' Allard Van Vallen, devant l'électronique, les programmateurs ; mais ces modèles au bout du câble ont perdu de leur sensibilité.

J'ai constaté que les concurrents treuillaient tout en force et ne recherchaient que la performance de largage. J'ai vu des tas de beaux largages « en plein à côté ». Je me suis même dit, en voyant qu'il n'existe plus que trois quatre types de modèle, c'est le moyen de voir la valeur du concurrent. Et en effet carbone, électronique, programmation fait bien rigoler les « dégueulantes »

En conclusion

Il faut rappeler que notre sport est motivé par deux intérêts : la recherche de la pompe et la recherche technique. En supprimer un dénaturerait notre passion. Rappelez-vous quand les premiers thermistores sont arrivés sur les terrains, tout le monde s'est passionné pour trouver le plus sophistiqué (il y avait celui avec plusieurs sondes pour voir l'évolution de la pompe etc...), ils sont-ils où aujourd'hui ?

On ne va pas plus loin avec un vélo en carbone sans jambe, comme on ne fait pas plus de maxi avec un modèle sophistiqué sans flaire.

Quand à la polémique « faut-il réglementer » je ne la trouve pas justifiée. Par contre ouvrons celle « doit-on continuer à ce faire prendre pour des gogos par certains vendeurs » ?

Je serais partisan pour que les hautes instances internationales, au lieu de gratter la tête sur des règlements dangereux pour notre avenir, réunissent nos inventeurs et fabricants pour leur demander de mettre au point des modèles performants accessibles en prix (100 euros max) destinés aux jeunes, aux clubs et à ceux qui n'ont pas envie de se ruiner mais qui veulent se faire plaisir. Mais laissons les inventeurs inventer, il nous font rêver et progresser.

Lancer une grande campagne mondiale via internet sur notre sport serait judicieux. Nous avons un siècle de retard.

Ah ! il y a une chose qui n'a pas changé sur les terrains 12 ans plus tard, ce sont les copains même avec quelques poils blancs par-ci par-là, tous toujours jeunes et quel accueil !

EX-CHAMPION

Pour la première fois des médailles ont été gagnées par une Equipe de France en vol libre d'intérieur F1D !

Le championnat d'europe de vol libre d'intérieur a eu lieu du 9 au 14 août 2009, dans le hall N°1 du parc des expositions de Belgrade, en Serbie.

Ce championnat d'europe catégorie F1D a été précédé du concours international «Dorcol Kup» (F1D et Micro 35) du 6 au 8 août. L'équipe de France complète comportant les juniors et les seniors a participé aux deux compétitions.

5 Août : arrivée des équipes de France en avion par un vol direct et location du minibus

6 Août : Inscription des 6 concurrents à la «dorcol Kup» (40 euros)

7 Août : 3 premiers vols de la «dorcol Kup»

8 Août : 3 derniers vols et remise des prix de la «dorcol Kup»

9 Août : Pour nous, ce sera une journée d'entraînement jusqu'à minuit, et d'arrivée des autres équipes.

10 Août : Entraînement officiel, réunion des chefs d'équipe et des chronométreurs, puis cérémonie protocolaire d'ouverture du Championnat d'europe.

11 Août : 1^{er} et 2^{ème} vol officiel.

12 Août : 3^{ème} et 4^{ème} vol officiel.

13 Août : 5^{ème} et 6^{ème} vol, remise des prix, cérémonie protocolaire de clôture et banquet.

14 Août : départ des participants. Pour nous : Retour à Roissy vers 11H30 par un vol direct.

L'aéro club de Serbie organise la compétition sous l'égide de la FAI. Le jury est constitué de :

Gerdhard Wöbbeking (GER), Président

Ian Kaynes (GBR), membre

Srdjan Pelagic (SRB), membre. Les langues officielles sont l'anglais et le serbe.

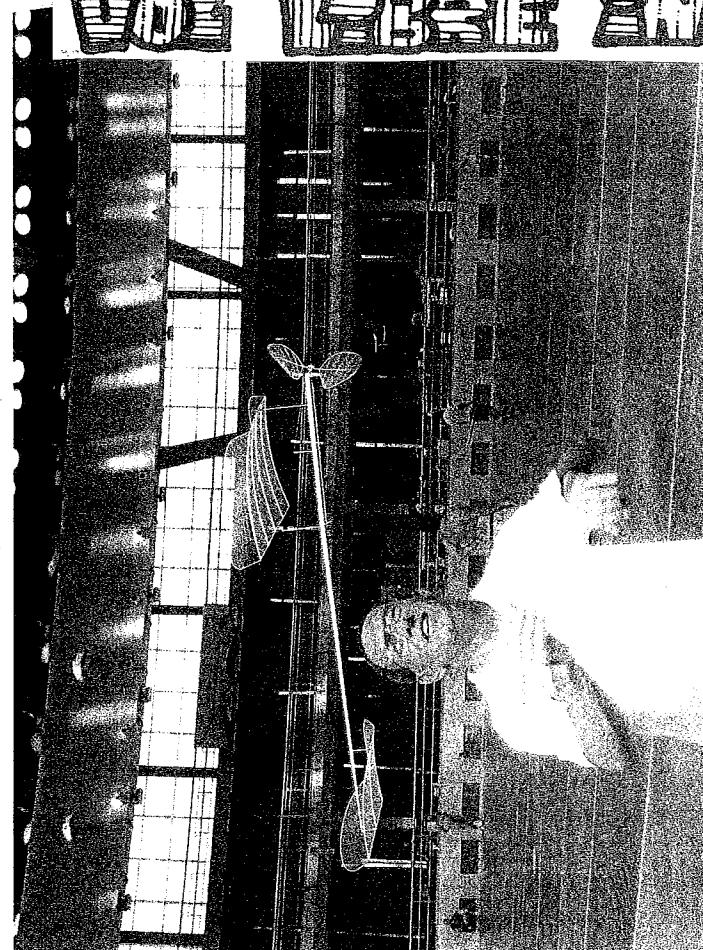
L'organisation Serbe est maintenant bien rodée, après 3 années. L'hébergement avait lieu à l'hôtel «N» où était organisé également le banquet de clôture. Déjeuners et diners étaient servis dans le hall N°1. L'hôtel «N» se situait à 25 mn environ du lieu de la compétition.

L'équipe de France 2009 est constituée de 7 personnes : 3 juniors : (Hugo Marilier, Jean Trautsohl et Lucas Marilier), 3 séniors (Robert Champion, Didier Barberis et Thierry Marilier). Le chef d'équipe est Bernard Boutillier. L'équipe est la même qu'en 2008 pour le championnat du monde. Notons que sur les 6 sélectionnés, 5 viennent du modèle air Club de Mandres les roses. Robert de l'AC Touraine.

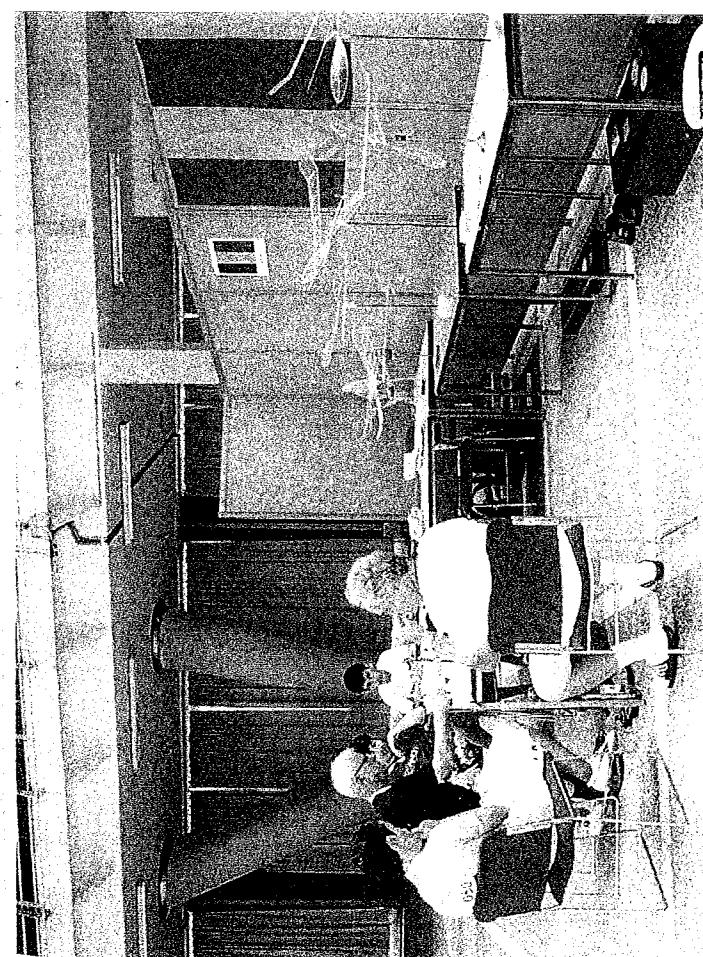
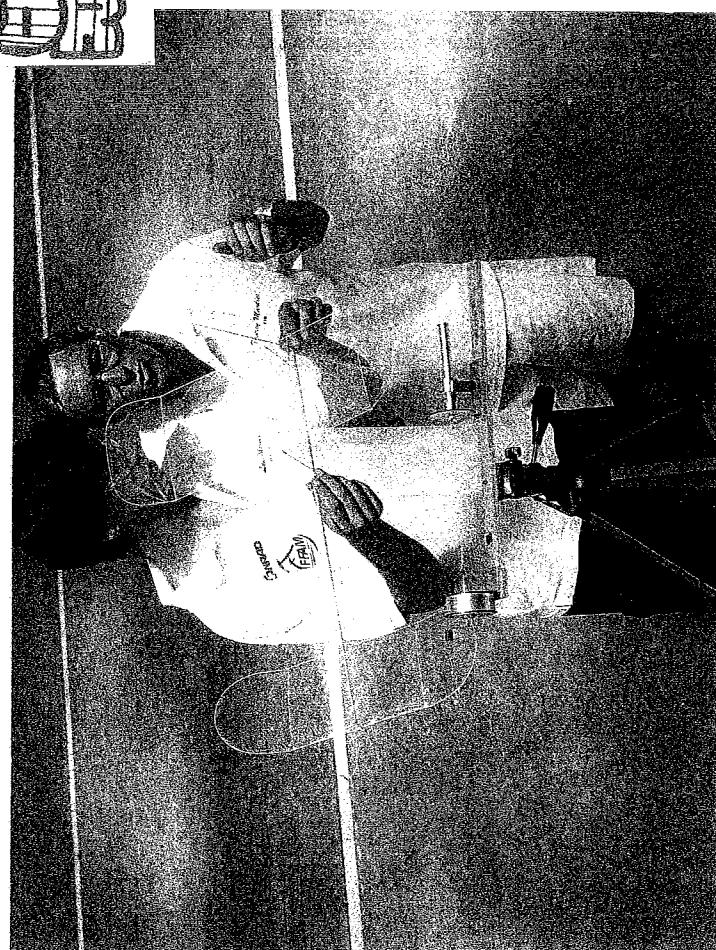
Cette fois nous venons avec l'intention de mettre l'équipe de France Junior sur le podium. C'est un projet mûri depuis deux ans au club de Mandres, après la participation très honorable de Hugo Marilier au championnat d'europe 2007. Participer à la Dorcol Kup permet de mettre les modèles au point. Le championnat de France 2009 a montré l'effort de ce club en direction de la pratique du vol libre d'intérieur et de la catégorie F1D.

10 équipes seniors : Allemagne, Italie, France, Pologne, République Tchèque, Serbie, Slovaquie, Grande Bretagne, Roumanie, Hongrie. L'équipe Italienne, malgré le dynamique du sympathique Fabio Manieri sera gravement handicapée par le manque de mise au point des modèles

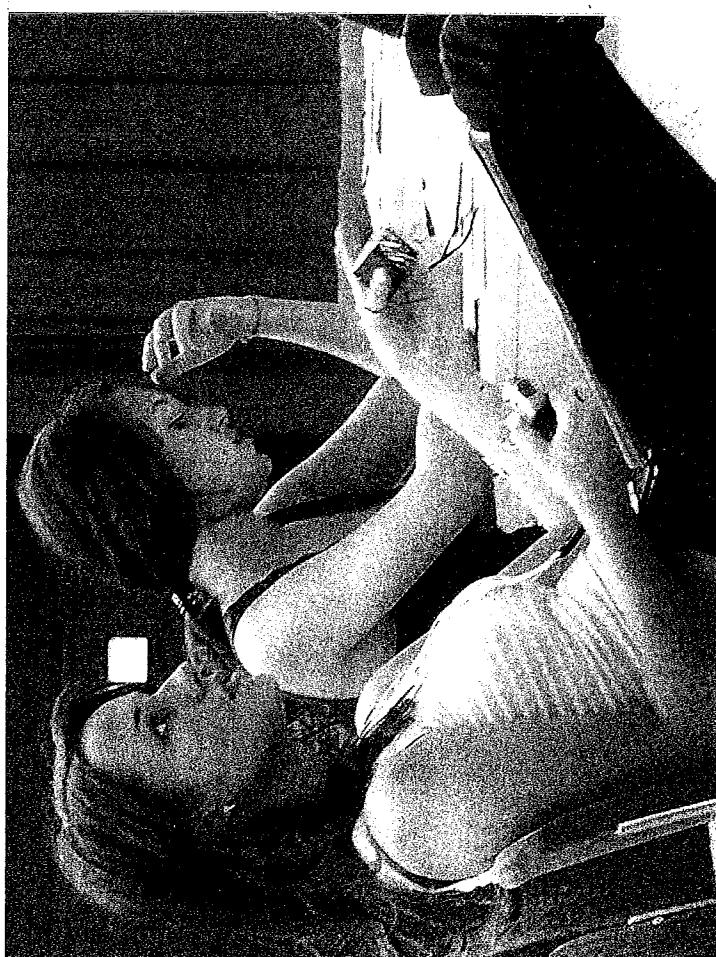
5 équipes juniors : France, Pologne, République tchèque, Lituanie, Roumanie. Notons que la Lituanie n'aligne pas d'équipe senior. Les équipes junior et senior roumaines ne volent pas ensemble, il nous semble que cela handicape les juniors roumains.



Thierry Marilier au départ
Les dernières recommandations à Lucas Marilier



Les juniors roumains
le double chronométrage



VOL LIBRE

Le hall N°1 du Parc des expositions de Belgrade :

D'une hauteur maximale de 28 mètres. L'espace de vol au sol est très grand, le hall est composé de murs verticaux surmontés d'une coupole à la forme très plate. Toute la coupole est constituée de plaques ajourées de fenêtres circulaires.

Dans la partie centrale de la salle, le plafond est plat, de couleur crème. Le guidage est impossible car on ne peut pas glisser le ballon au-dessus du modèle. Le jury a décidé d'interdire le guidage dans la partie centrale plate, portant seulement 6 détecteurs d'incendie.

Le modèle de vol libre d'intérieur, catégorie internationale F1D :

A une envergure maximale de 550mm, corde maximale d'aile et d'empennage : 200mm, envergure maximale de l'empennage : 450mm, masse minimale du modèle : 1,2 gr sans le moteur caoutchouc, masse maximale du moteur caoutchouc : 0,6 gr

Tous les modèles des séniors et tous les modèles des juniors, sont maintenant tractés par des hélices à pas variable.

L'énergie nécessaire au vol est fournie par le moteur caoutchouc de 200mm de long, une boucle formée d'un brin de caoutchouc entre 1,23 et 1,3mm de largeur sur 1mm d'épaisseur.

Le réglage consiste à adapter la section du moteur élastique dont les caractéristiques mécaniques sont très variables entre 1,23 et 1,3mm de large, le grand pas et le petit pas de l'hélice, et les différents calages des voilures.

En même temps, les déformations du modèle sous les efforts du moteur élastique, et sous les efforts du vol, ne doivent pas l'empêcher de voler convenablement.

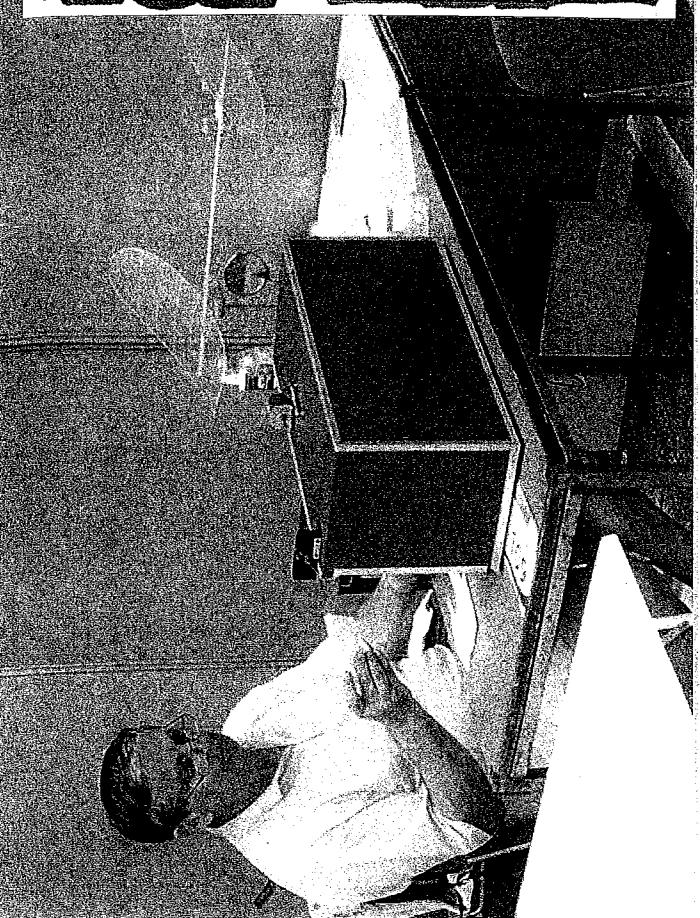
Le classement se fait par la somme des temps réalisés aux deux meilleurs parmi les 6 vols officiels.

Les créneaux de vol sont variables : les deux premiers jours vols de 1 à 4 : premier vol de la journée de 13h. De 17h à 18h : arrêt du concours et revol. Second vol de 18h à 22h30. Pour le troisième jour de compétition, contraint par la remise des prix, la cérémonie de clôture et le banquet, les créneaux de vol ont été avancés, 5^{ème} vol de 10h à 13h, 6^{ème} vol de 14h à 18h. Cérémonie de clôture à 19h et banquet à l'hôtel « n » à 21h.

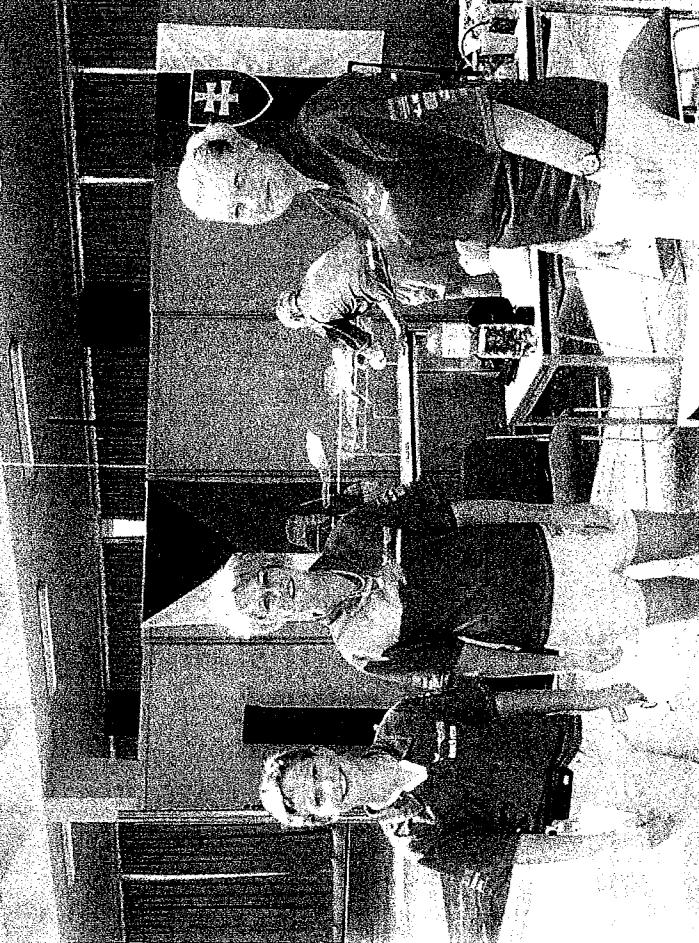
On peut croire que le fait de voler en salle permet de s'affranchir de la météorologie extérieure, il n'en est rien, dans la matinée l'aire de la salle est réchauffé par le soleil intense extérieur et des mouvements convectifs existent. Ainsi lorsque le vol de 13h commence, pratiquement aucun avion ne prend l'air avant 15h, heure à laquelle l'atmosphère interne est suffisamment stable pour autoriser de longs vols avec le moins de guidage au ballon possible. Le simple examen des créneaux de vol montre que le 5^{ème} vol a lieu tôt dans la matinée, (de 10h à 13h) et que l'air dans le hall ne sera pas stabilisé vraiment surtout dans la partie haute de la salle, ainsi nous savons que les résultats devront être acquis dans les autres vols.

Nous avons eu nos incidents de compétition : 4 trappes d'aspiration sont placées sur le pourtour de la partie centrale, l'aspiration a perturbé le vol de quelques modèles et les bouches en ont avalé quelques-uns, dont le mien au quatrième vol officiel, évidemment mon meilleur modèle est définitivement perdu.

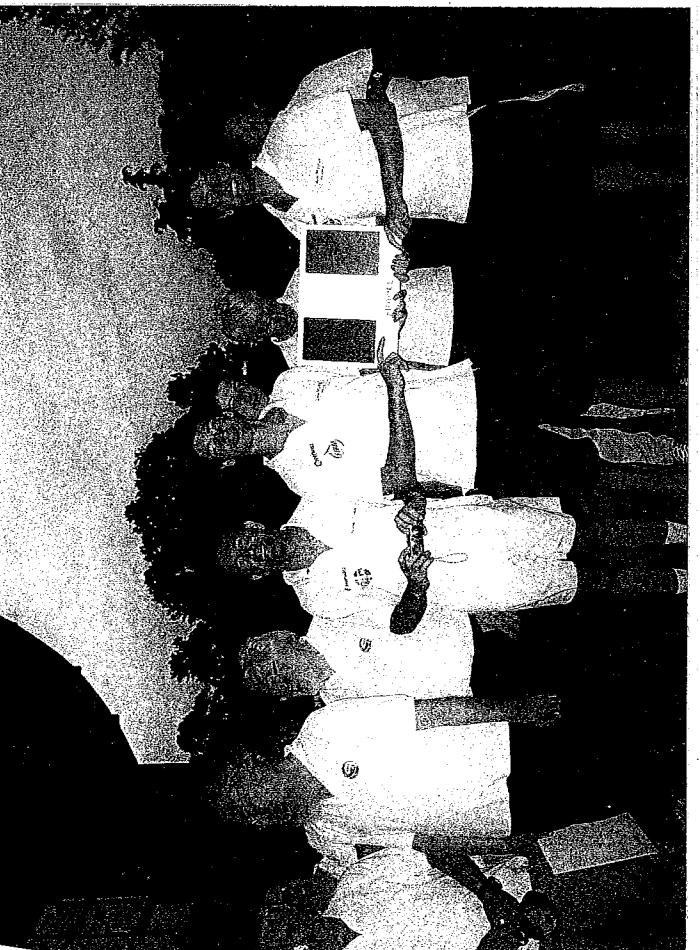
Ces immenses salles ne sont pas étanches, au 4^{ème} vol la pluie a fait son apparition à l'extérieur et une goutte d'eau est tombée sur le modèle de Jean, cassant l'empennage (bagette de 0.5 sur 0.6 mm) et le revêtement, obligeant Jean assisté de Thierry à faire une réparation sur-le-champ, il est des moments où il faut savoir construire et réparer rapidement des modèles si délicats. Le modèle a pu être utilisé pour le vol officiel suivant.



Lutz Schramm, Allemagne 3^{ème}
L'équipe junior de la république tchèque



La cérémonie d'ouverture à la nuit tombante
Les juniors de Lituanie



Résultats du championnat d'europe de vol libre d'intérieur :

Classement Senior : (29 participants)

			Meilleur vol	Second vol	Total
1	Ivan Treger	SVK	35.11	34.30	69.41
2	Dezso Orsovai	HUN	34.25	34.14	68.39
3	Lutz Schramm	GER	34.40	33.39	68.19
4	Didier Barberis	FRA	33.57	33.48	67.45
5	Corneliu Mangalea	ROU	33.55	33.25	67.20
6	Zoltan Sukosd	HUN	33.18	33.14	66.32
7	Andras Ree	HUN	32.43	32.00	64.43
12	Robert Champion	FRA	30.52	32.02	62.54
15	Thierry Marilier	FRA	31.56	30.28	62.24

Classement par équipes (10 pays) : 1^{er} :Hongrie, 2^{ème} France, 3^{ème} : Allemagne

Classement Junior : (15 participants)

			Meilleur vol	Second vol	Total
1	Gabriela Kaplanova	CZE	31.46	30.22	62.08
2	Hugo Marilier	FRA	30.45	30.08	60.53
3	Jiri Klimes	CZE	28.42	27.26	56.08
4	Jean Trautsolt	FRA	28.03	28.03	56.06
5	Lucas Marilier	FRA	28.03	25.00	53.03
6	Szymon Goralczyk	POL	26.18	25.44	52.02
7	Petr Klimes	CZE	26.29	25.27	51.56
8	Krzysztof Muras	POL	26.35	25.18	51.53
9	Laurynas Puodziunas	LTU	26.03	24.33	50.36

Classement par équipes (5 pays) : 1^{er}: République tchèque, 2^{ème} : France, 3^{ème} : Pologne.

Trois médailles d'argent ont été gagnées par l'équipe de France en vol libre d'intérieur au championnat d'europe.

Notons les deux places de quatrième en individuel, et les deux petites secondes de vol qui placent le junior jean Trautsolt au bas du podium.

Pour l'équipe de France la compétition a commencé avec de bons vols au-dessus de 30mn en senior et de 25mn en junior et les espoirs de médaille se sont concrétisés au fil des vols.

Ce championnat a concrétisé l'engagement de thierry aux côtés de l'équipe junior, malgré la lourde tâche qui consiste à encadrer les 3 juniors pendant la compétition, en même temps que faire des vols au dessus de 30mn. Le jeu en vaut la chandelle et il est très satisfaisant, après s'être dépensé sans compter pour la formation puis l'entraînement de cette équipe, puis de constater que les résultats sont là. Voler dans des espaces de grande hauteur (Bordeaux, Ecausseville) est indispensable pour s'entraîner à de telles compétitions.

Une fois de plus les modélistes européens nous ont demandé quand aurait lieu de nouvelles compétitions à Bordeaux, le nouveau président de l'ASCPA à Bordeaux Lac est-il abonné à vol libre ? Sinon, Jean pierre Darrouzès, peux-tu lui en parler ? Cela relancerait l'activité aujourd'hui faible de tout le sud Ouest.

Cette histoire s'arrête en partie là car Hugo et jean ne seront plus juniors l'an prochain, et absorbés par leurs études. Mais ceci est une autre histoire.

Thierry Marilier

Nous commencerons par l'extrados.
Passer la colle avec un pinceau large sur les éléments de la structure, sauf longerons.

Poser, le long du bf (sans le dépasser), le modelspan tout en le maintenant hors contact avec la structure, pour le reste.

Laisser ensuite épouser lentement en l'accompagnant, la structure de l'extrados.

Tirer si nécessaire au niveau du ba. sur le papier pour faire disparaître les plis.

Replier au niveau du ba. le supplément de papier après avoir encollé le ba sur l'intrados.

Encoller la structure intrados.

Poser cette fois ci le modelspan de la même manière mais en commençant au bord d'attaque pour finir sur le bord de fuite.

Ne pas replier le supplément de papier.

Laisser sécher.

Lorsque l'ensemble est bien sec, passer une première couche d'enduit de tension (nitrocellulosique) dilué à environ 30% . avec un pinceau large et souple . Attention passer partout , mais de façon régulière et uniforme (pas de paquets ni de flaques d'enduit en particulier entre les nervures). Laisser sécher. Passer une deuxième couche et poser en même temps les décorations (enduit non dilué) . Pour le stabilo ces deux couches seront suffisantes . Dès qu'il est sec (ou bout de quelques minutes) , mettre le stabilo sur chantier , pour éviter toute déformation.

Pour l'aile on passera une troisième couche , légèrement diluée , laisser sécher (quelques minutes ,sec au toucher) et mettre immédiatement sur chantier , et laisser pendant plusieurs jours , et même semaines si possible

On pourra finalement rajouter une couche finale d'enduit (non tendeur) pour augmenter l'imperméabilité du recouvrement . La pose de l'enduit devra se faire par une température supérieure à 18 ° et par atmosphère pauvre en humidité (sinon traces blanchâtres sur le revêtement). Lieu ventilé, en l'absence de toute source de feu !

ONT participé à ce numéro 189 VOL LIBRE

Frédéric NIKITENKO - Walter HACH - Thierry MARILIER - Laurent DUPRIEZ - BENEDEK - Andrew LONGHURST - Pres BRUNING - D.N.A. - Bernhard SCHWENDEMANN - Patrick BAUMANN - Jacqueline SCHIRMER - André SCHANDEL

FORTS. VON S. 11564.

Also Gratulation an alle die die dabei waren .

Was kann sonst noch dazu gesagt werden . die Modelle sind zu über 90 Prozent aus den schon lang bekannten "Ställen " aus dem Osten , die immernoch sehr teuer kommen für Alle die sich dort ihre Modelle beschaffen .

Natürlich wird auch noch ein wenig , sehr wenig selbst gebaut , aber dies sind die Ausnahmen .

In Frankreich , bei der Meisterschaft, in Saintes (Westfrankreich) , bei grosser Hitze, ging die Zahl der Teilnehmer wieder zurück , und dies besonders bei den Jugendlichen . Man kann sie schon an den Fingern der einen oder zwei Händen zählen ein Niedergang der unaufhaltsam scheint Oder besser gesagt ist . Was tun ? Die grosse Frage ? ohne Antwort !

Man sollte sich doch ernsthaft an einen Tisch setzen und Nachdenken , oder besser noch handeln

Auf französicher Seite eine Genugtung im Saalfliegen , wo zum ersten mal Podiumplätze zu verzeichnen sind , sogar bei den Jugendlichen , dies ist neu ! .

Sonst haben wir wie üblich einige Anleitungen für Jugendliche und Anfänger in dieser Ausgabe , um Anreiz zu erzeugen , selbst etwas zu unternehmen , auf schöner Ebene .

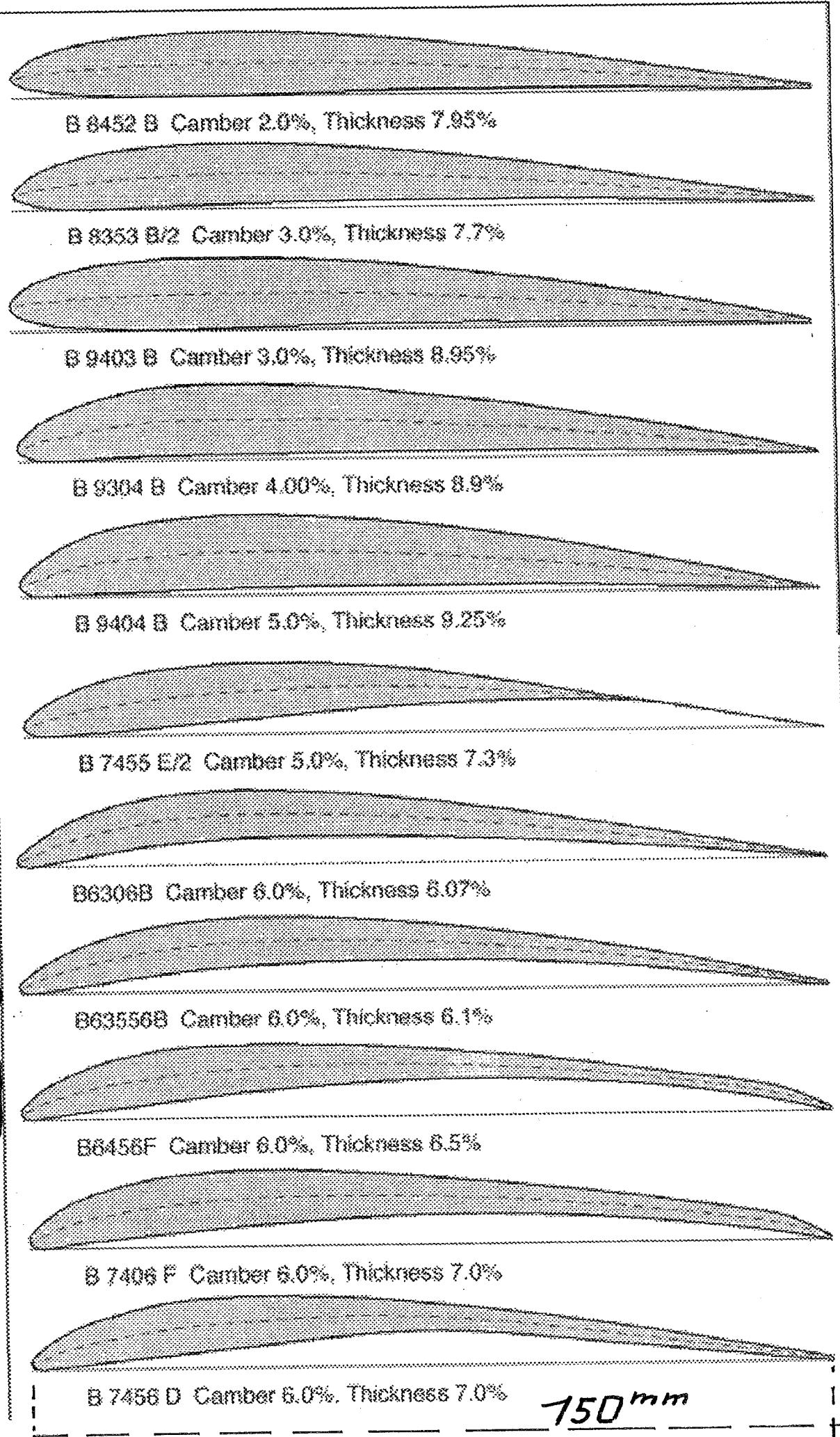
PAYSANT LE ROUX

CHAMPION DU MONDE

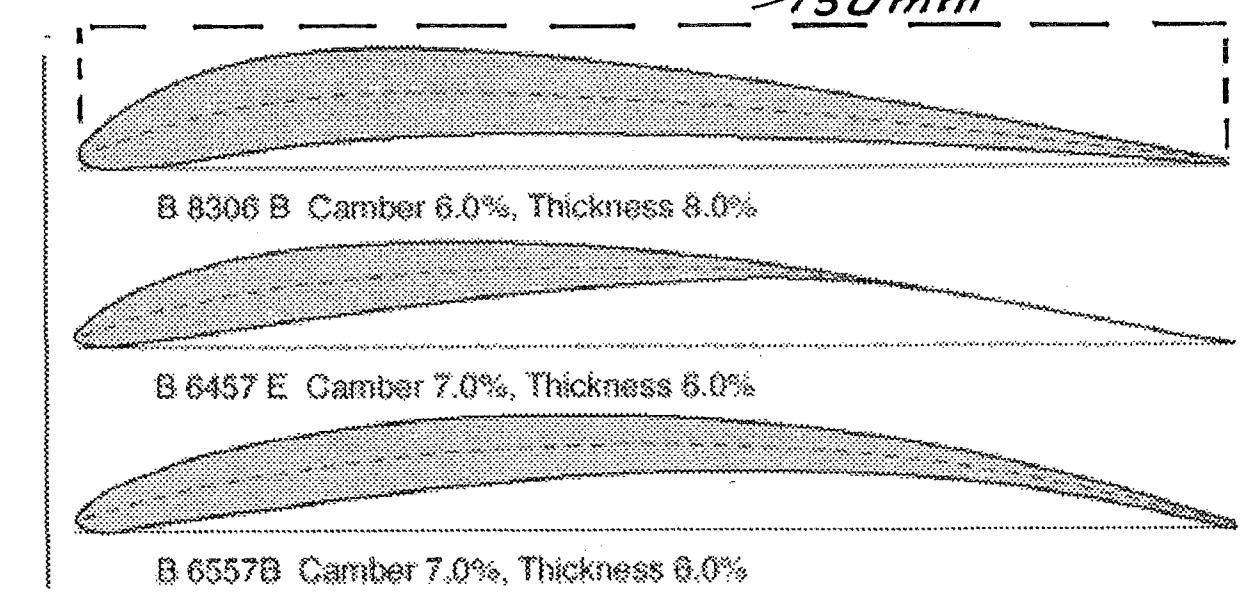
Il m'est très agréable de signaler à tous les lecteurs de VOL LIBRE, que la famille PAYANT le ROUX vient une nouvelle fois se distinguer aux CH. du Monde R.C Accro , en remportant la compétition , à deux sur le podium dont la première place .

Il faut le faire Bravo ! Nous n'avons pas souvent l'occasion de signaler d'autres compatriotes dans d'autres disciplines de l'AEROMODELISME .

Nous le faisons ici d'autant plus volontiers, que la famille Payant le Roux est depuis longtemps un abonné fidèle à Vol Libre . Félicitations encore une fois .



150 mm

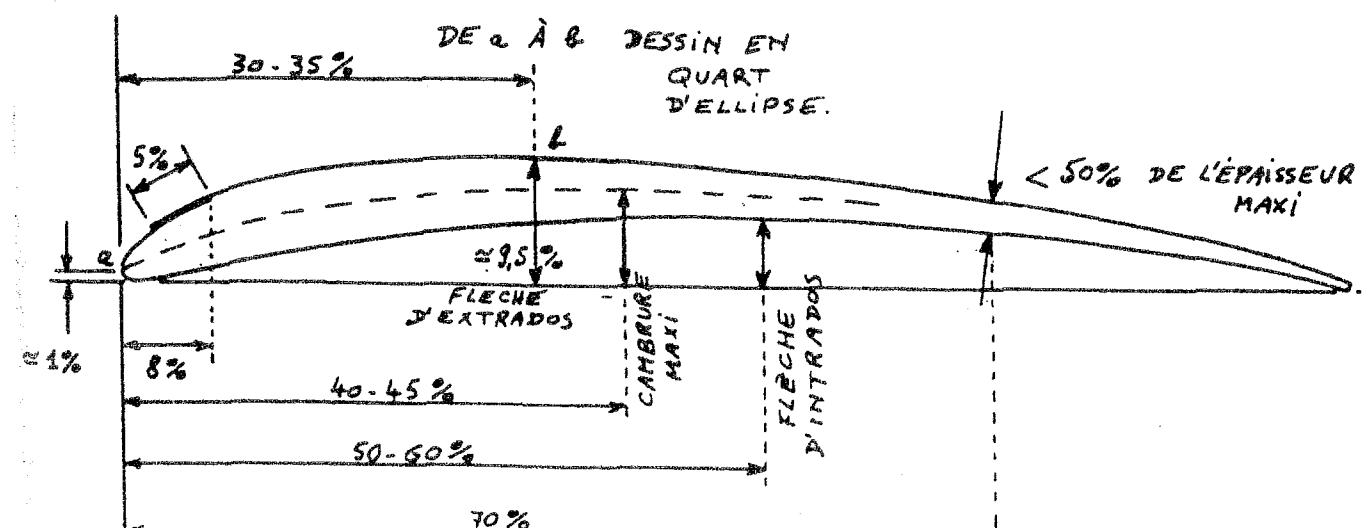


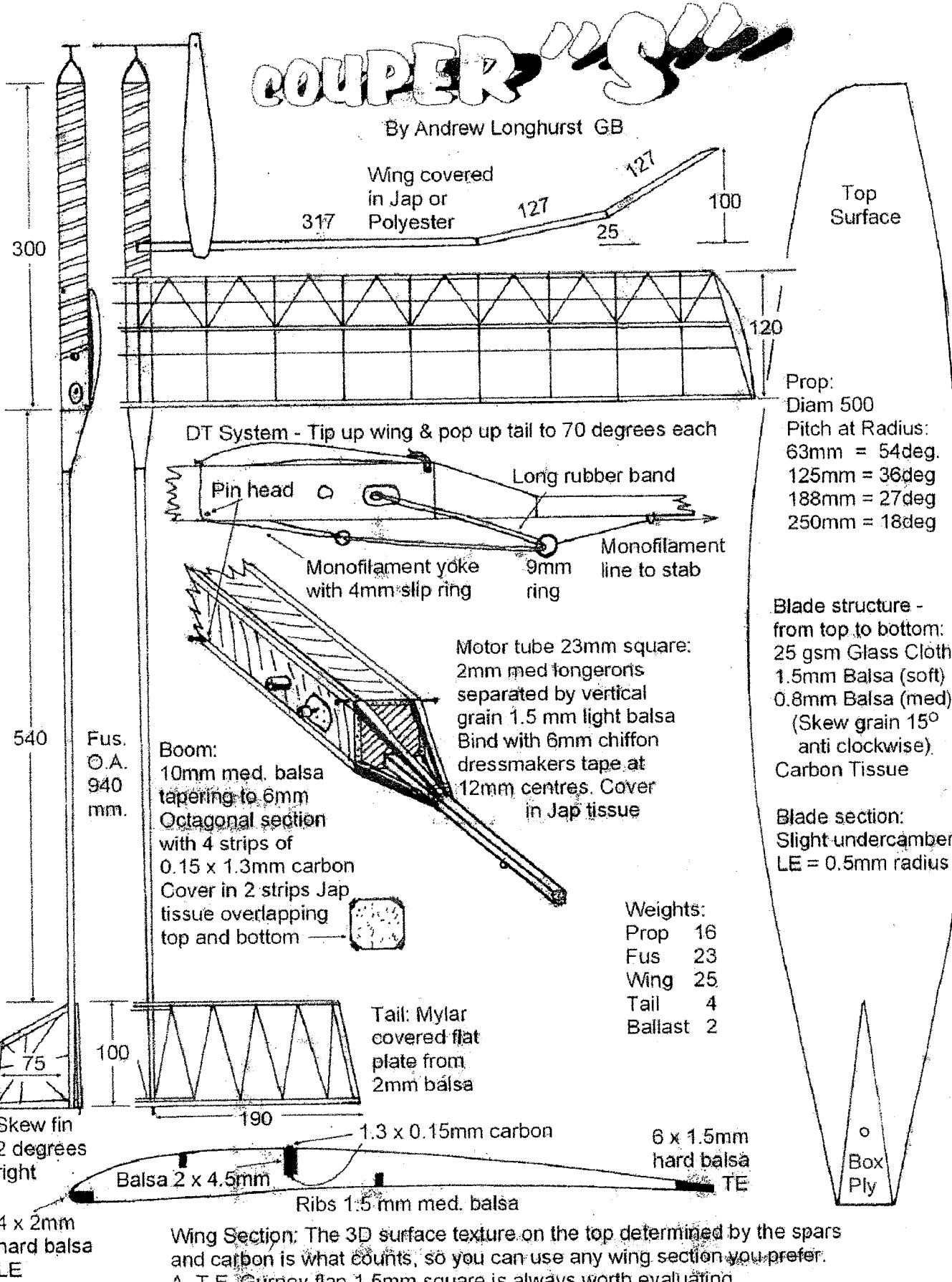
Examples of Benedek airfoils designed for free flight models flying at low values of Reynolds number.

* EXEMPLES DE PROFILS BENEK DESSINÉS POUR DES MODÈLES VOL LIBRE AVEC UN FAIBLE NOMBRE DE REYNOLDS. -

PROFILS BENEDEK

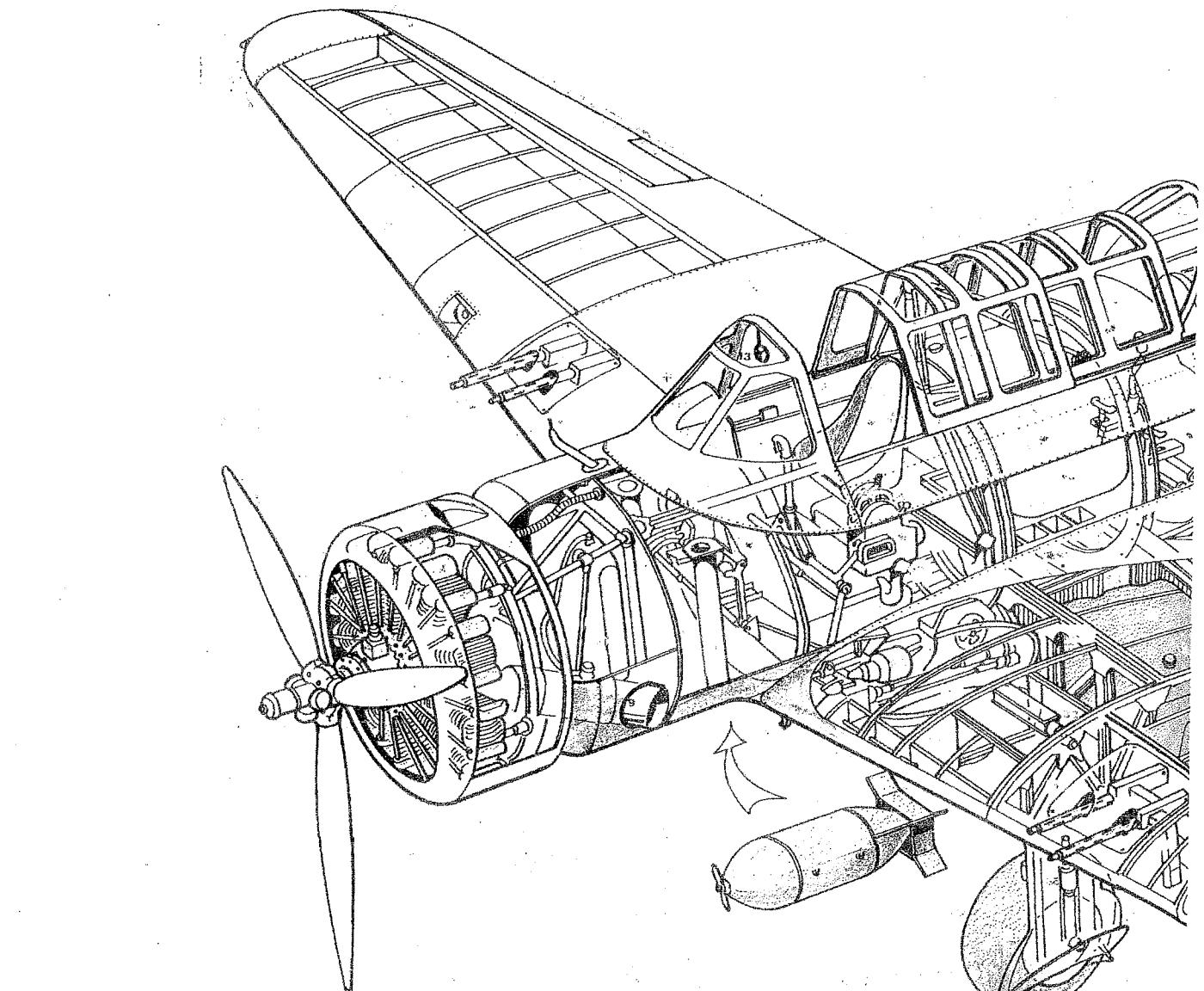
LE DESSIN DE CES PROFILS BENEDEK EST UN PEU DEFORMÉ, CAR RÉALISÉ AVEC UN ORDINATEUR.
BIEN SÛR, CES PROFILS A FAIBLE NOMBRE DE REYNOLDS, SONT POUR LA PLUVENTE CONNUS DANS LE MONDE DU VOL LIBRE. LA VARIÉTÉ DE CES PROFILS TÉMOIGNE DE L'ETENDUE DES RECHERCHES DE BENEDEK DANS CE DOMAIN.
LA CORDE DE TOUS LES PROFILS EST DE 15 CM OU 150 MM.
LA PLUVENTE DES MODÉLISTES "HAUT NIVEAU" NE SE PRÉOCUPPENT PLUS DE SAVOIR QUELLE EST LE PROFIL DE LEURS AILES ACTUELLEMENT EN FIA "MAKAROV" ET EN FAB "ANDRIJUKOV" SONT LES DOMINANTS.
IL N'EST PAS MOINS, QUE LA FAMILLE BENEDEK A TOUJOURS été AMATEURS ET DEFENSEURS. L'UTILISATION DE L'ORDINATEUR ET LA DÉCOUPÉ A LA LASER FONT QU'EN TOUT EST QUAND MÊME PLUS SIMPLE, QUE LE TRADITIONNEL BLOC' PONCE!





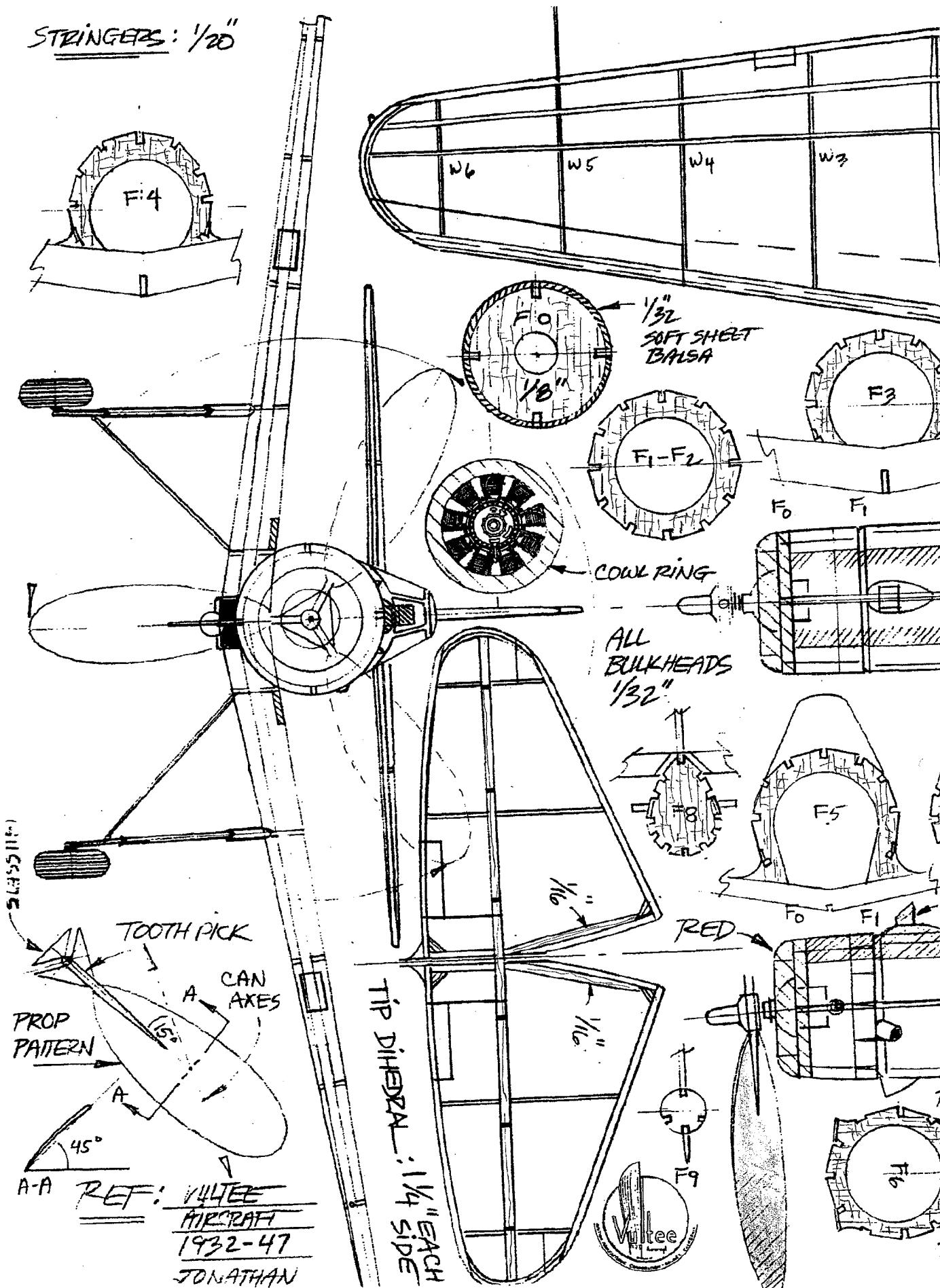
Wing Section: The 3D surface texture on the top determined by the spars and carbon is what counts, so you can use any wing section you prefer. A T.E. Gurney flap 1.5mm square is always worth evaluating.

Trim: Flies right/right against slight left rolling warp produced by anti-clockwise skew of inner dihedral brace. CG must be no further back than 60% of chord. Right glide induced by fin skew, tail tilt and prop fold bias. Kill stall with slight right thrust. Heavy weather version can be produced by deleting two centre wing bays, moving tail forward 50mm and scaling prop down to 450mm diam.



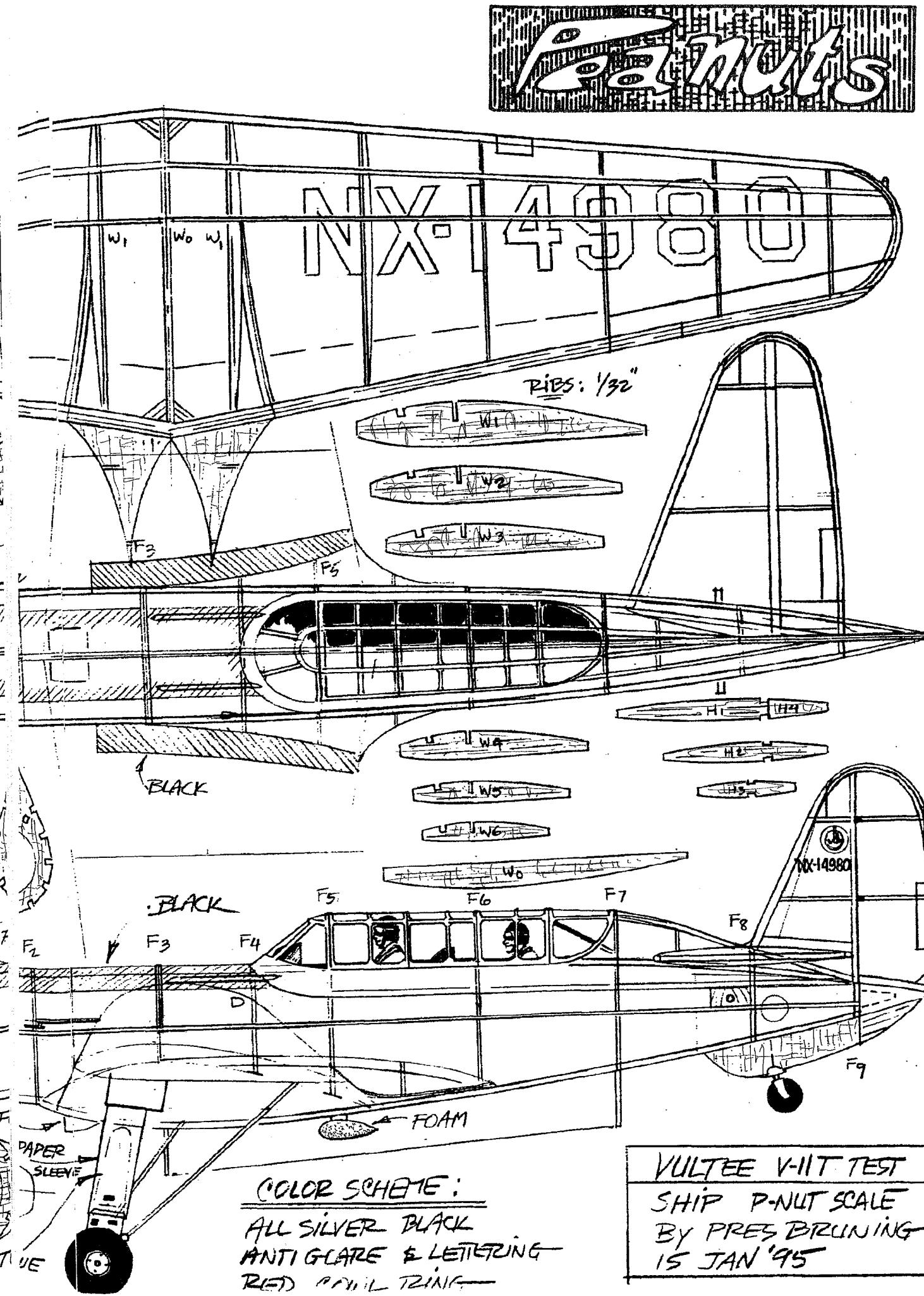
DEPUIS LA DISPARITION D'EMMANUEL FILION, IL N'EST PAS TOUJOURS FACILE DE TROUVER DES DOCUMENTS ET PLANS CONCERNANT CES PETITES MERVEILLES REPRODUISANT LES MACHINES RÉELLES DU PARADIS GORGUEUX DE L'AVIATION. NOUS NE SAVONS PAS QU'ELS SONT CUIX QUI AUJOURD'HUI ENCORE CONSTRUISSENT CE GENRE DE MAQUETTES. PEUT ÊTRE QUELQUEUNS VONT-ILS SE MANIFESTER, POUR TÉMOIGNER DE LEUR "PETITES PASSIONS"? ILS SERONT LES BIENVENUS!

THE
SCHOOL
OF
THE
ARTS



A-A REF: KILLE
AIRPORT
1932-47
JONATHAN

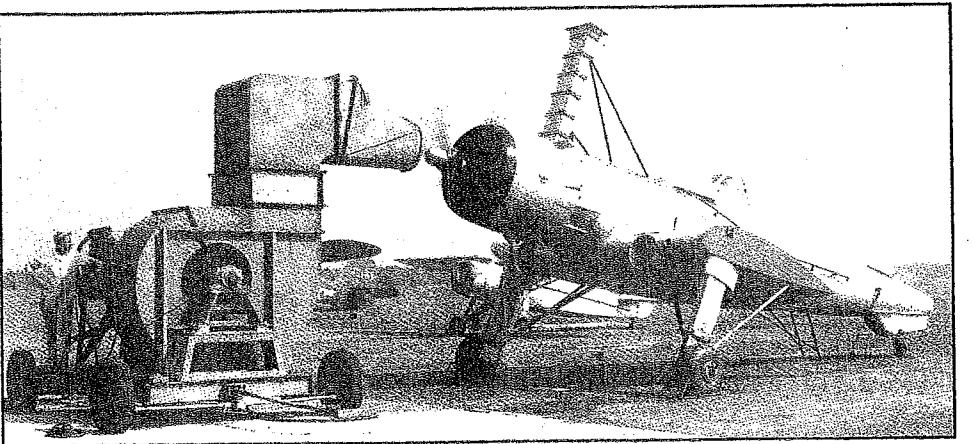
11582



COLOR SCHEME:
ALL SILVER BLACK
ANTI GLARE & LETTERING
RED PAINT TRIM

VULTEE V-11 T TEST
SHIP P-NUT SCALE
By PRES BRUNING
15 JAN '95

11583



ant son vol initial au cours de 1935, le prototype du Vultee à avion d'attaque, s'écrasa au septembre de la même année. ant la voilure et le train d'at-ge du V-1A avec un empennage un fuselage nouveau, cet l était pourvu d'une longue sous laquelle prenait place en un équipage de deux mem- cette machine succéda le qui effectua son premier vol

quelque temps plus tard et dont la principale caractéristique résidait dans son moteur SGR-1820-G2 Cyclone de 1 000 ch (746 kW). Un autre des prototypes expérimentés par Vought fut le triplace V-11GB, qui ne fit l'objet d'aucune production.

Présentant une grande ressemblance avec le V-11G, le Vultee V-11GB disposait d'un poste de tir ventral qui pouvait s'escamoter dans la partie inférieure du fuselage.

Le gouvernement nationaliste chinois commanda trente V-11G qui furent utilisés contre l'armée japonaise, l'Union soviétique achetant de son côté un V-11GB en vue de produire cet appareil sous licence en tant que BSh (en fait, trente et un exemplaires seulement quittèrent les chaînes d'assemblage). Cet échec relatif était dû au fait que, avec son moteur M-62 de 920 ch (686 kW), l'avion affichait des performances médiocres. Les machines réalisées par les Soviétiques furent rebaptisées PS-43 et employées pour le transport rapide du courrier, celles qui survécurent jusqu'à la Seconde Guerre mondiale étant réservées aux missions de liaison. De son côté, la Turquie fit l'acquisition de quarante V-11GB, qu'elle réceptionna en 1937, le dernier client étant le Brésil avec dix-huit V-11GB

et huit exemplaires d'une version à flotteurs destinée au torpillage et au bombardement.

Impressionné par le succès de l'avion à l'exportation, l'US Army Air Corps acheta sept V-11GB à des fins d'évaluation sous l'appellation de YA-19. Ces appareils furent livrés en 1939, deux d'entre eux étant employés comme bancs d'essai de moteurs sous la dénomination de XA-19A (Avco Lycoming O-1230-1 de 1 275 ch) et de XA-19B (Pratt & Whitney R-2800-1 Double Wasp de 1 800 ch). Quant au V-12, il quitta le sol en 1939 avec un moteur Pratt & Whitney Twin Wasp et diverses améliorations aérodynamiques. La Chine nationaliste en commanda un exemplaire, qui reçut un Wright Cyclone 9 de 1 050 ch (783 kW) et fut désigné V-12C. Armé de deux mitrailleuses de 12,7 mm

et d'une arme du même type de 7,62 mm, cet avion pouvait emporter une charge de bombes maximale de 490 kg. Les Chinois construisirent sous licence vingt-cinq V-12C, avant de s'intéresser au V-12D, qui disposait d'un moteur Wright GR-2600-A5B de 1 600 ch (1 193 kW) et d'un armement identique à celui du V-12C. Deux licences de construction furent accordées aux autorités chinoises, qui réalisèrent une cinquantaine de ces machines avant la destruction de l'usine CAMCO par l'aviation japonaise. Les appareils non assemblés furent expédiés en Inde, où Hindustan Aircraft assura leur montage.

Affichant une vitesse maximale de 370 km/h, le Vultee V-11GB avait un plafond pratique de 7 010 m et atteignait un poids à vide équipé d'environ 2 800 kg.

Caractéristiques

Vultee V-11GB

Type : avion triplace d'attaque (Etats-Unis)

Moteur : 1 Wright SGR-1820-C Cyclone en étoile développant une puissance maximale de 1 000 ch (746 kW)

Performances : vitesse maximale 370 km/h ; plafond pratique, 7 010 m ; distance franchissable 1 970 km

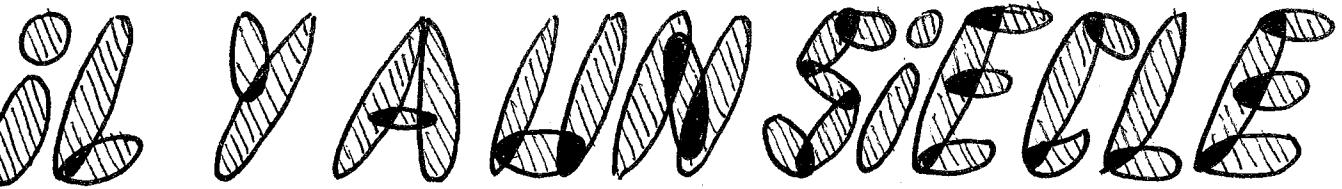
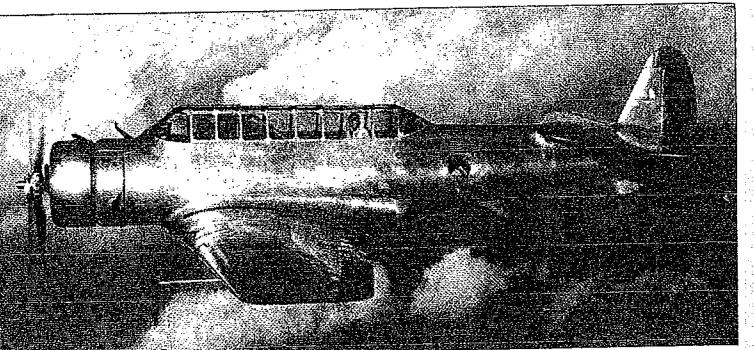
Poids : à vide équipé, 2 800 kg maximal au décollage, 5 190 kg

Dimensions : envergure, 15,24 m ; longueur, 11,42 m ; hauteur, 3,0

surface alaire, 35,67 m²

Armement :

6 mitrailleuses Browning de 7,62 mm, plus une charge de bombes en soute de 2



100 JAHRE!

Um die hundert Jahre des Gordon Bennett Pokals, zu feiern hat dir Fr Post im Juni eine 0,56€ Briefmarke geschaffen.

Von François Bruere und André Lavergne im Kupferstich angefertigt, nach einem Foto aus dem Musée de l'air in Bourget.

Vor genau hundert Jahren wurde der erste internationale Gordon Bennett Geschwindigkeits Pokal gegründet, größte Veranstaltung in der Flugwelt in Bétheny in der Marne.

Der Sieg von Glenn Hammond auf einem Doppeldecker Herring Curtis, war der

Höhepunkt dieser Fliegerwoche, wo sich die besten Piloten jener Zeit trafen. Organisiert in einer Zeit wo die Fliegerrei noch in Kinderschuhen stand, wurde dieser Pokal weltweit bekannt.

Hinter dem Pokal der den Namen von James Gordon Bennet trägt, verbirgt sich ein reicher Zeitungsmann der Sport und Gelverschwendungen liebte.

Gebildet in Frankreich wo er meistens lebte, leitete er den famosen Herald Tribune, gründete den ersten Poloklub in Amerika, so wie die bekannte Gordon Bennett Coupe mit sechzehn Ballons aus dem Jardin des Tuilleries in Paris.

Begeisterter Matrose gewann 1866 Gordon Benett die erste Atlantiküberquerung

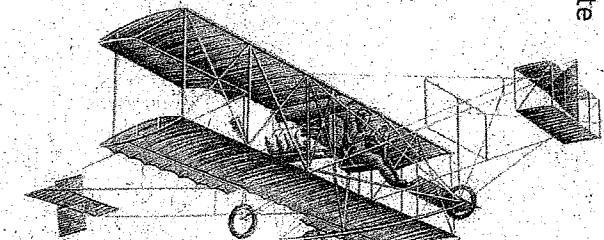
FORTS.S.-11587

Philatélie

100 bougies pour la Coupe Gordon Bennett d'aviation

Coupe Gordon Bennett d'aviation 1909-2009

La Poste



0,56 €

FRANCE

nett, riche éditeur de journal, passionné de sport et flambeur original. Instruit principalement en France où il passe la majeure partie de sa vie, il dirige le fameux International Herald Tribune, fonde le premier club de polo d'Amérique ainsi que la fameuse Coupe Gordon Bennett lancée en grande fanfare dans les jardins des Tuilleries en France, avec seize ballons participants. Fervent marin, Gordon Bennett remporte en 1866 la première course transocéanique en bateau.

Il s'éteint en 1918 à Beauville-sur-mer et est inhumé au cimetière de Passy à Paris. La Coupe Gordon Bennett a subsisté jusqu'à aujourd'hui et cette année, pour commémorer le centenaire, la Grande semaine de l'aviation s'est déroulée sur la base aérienne de Reims les 27 et 28 juin.

James Gordon Bennett, riche éditeur de journal, a donné son nom à la coupe d'aviation qu'il a fondé il y a tout juste 100 ans.

pilotes et les meilleurs avions du monde.

Organisé à une époque où l'aviation n'en est encore qu'à ses débuts, cet événement a eu un retentissement international.

Derrière la Coupe qui porte son nom, se cache, ou plutôt se révèle James Gordon Ben-



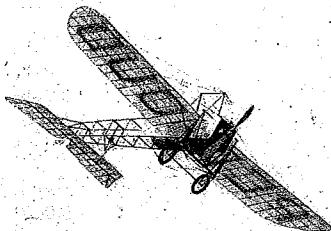
EURO CHALLENGE F1G Coupe d'Hiver 2008/2009

SCORE : Max 13 points in each event [+1 point for each classified competitor]

	MIDDLE WALLOP CBR	SISTERON FRA	VIABON FRA	ORENTANO ITA	CAMBRAI FRA	BEAUVOIR SMIORT FRA	MON-CONTOUR ITA	ROCCA DI MEZZO ITA	SCORE (best 5)
1 BODIN Jean-Luc	FRA	1	5		11	13	8	4	41
2 PICOL Michel	FRA	1	1	6	11	7	9	5	38
3 BUISSON Guy	FRA	10	1	3	8	2	3	5	35
4 ROCCA Mario	ITA	3		13					31
4 DUPUIS Louis	FRA		12	2	9		7	1	31
6 KUSTERLE Mario	ITA	9		9				6	29
7 MARBOT Pierre	FRA	1	7	4	6	6	6	2	27
8 MANONI Alessandro	ITA	1	9		2	5			21
9 BERTOLANI Benito	ITA	6		10		4			21
9 CHAUVEAU Gilles	FRA		8	1			10	1	21
9 LEE-A-HING Eric	FRA	1	1	8			5	6	21
9 MILLET Henri-Serge	FRA			10			8	1	17
13 NERAUDEAU Francis	FRA			8			3		15
14 GREAVES David	GBR			12				1	15
14 FRUGOLI Jean-Francis	FRA	11	1	1		1			15
14 MURARI Bruno	ITA	1		12		1			14
17 LICEN Roberto	ITA	13			1				13
18 MANONI Aldo	ITA		11				1		13
18 ALLEN Neil	GBR				3			2	13
18 BRUMAT Franco	ITA	8							12
21 WERFL Helmut	GER	12							12
21 DELCROIX Jacques	FRA			5	7				11
23 BROWN P.	GBR		11						11
23 BOUCHER René	FRA			10					10
25 MARQUOIS Gérard	FRA			10					10
25 GREY Trevor	GBR								10
25 BESNARD Annie	FRA						9		10

L'Angleterre n'est plus une île

La France célèbre samedi le centenaire du franchissement de la Manche par Louis Blériot. Le premier aviateur à avoir relié le continent à l'île devait jeter les bases de l'aéronautique moderne.



Ce Blériot XI d'époque a volé (la vedette aux gros avions) lors du Salon du Bourget en juin dernier à Paris. (Photo AFP)

De nombreuses manifestations marquent cet anniversaire de part et d'autre de la Manche, avec en particulier un ballet de Blériot XI, l'avion mythique de Louis Blériot, prévu samedi entre Calais (Pas-de-Calais) et Douvres.

«La traversée de la Manche par Blériot a marqué un tournant dans l'histoire de l'aviation. On est passé des balbutiements du vol à une technique concrète et pérenne», explique Louis Blériot, petit-fils de l'aventurier et co-organisateur des festivités avec les collectivités locales.

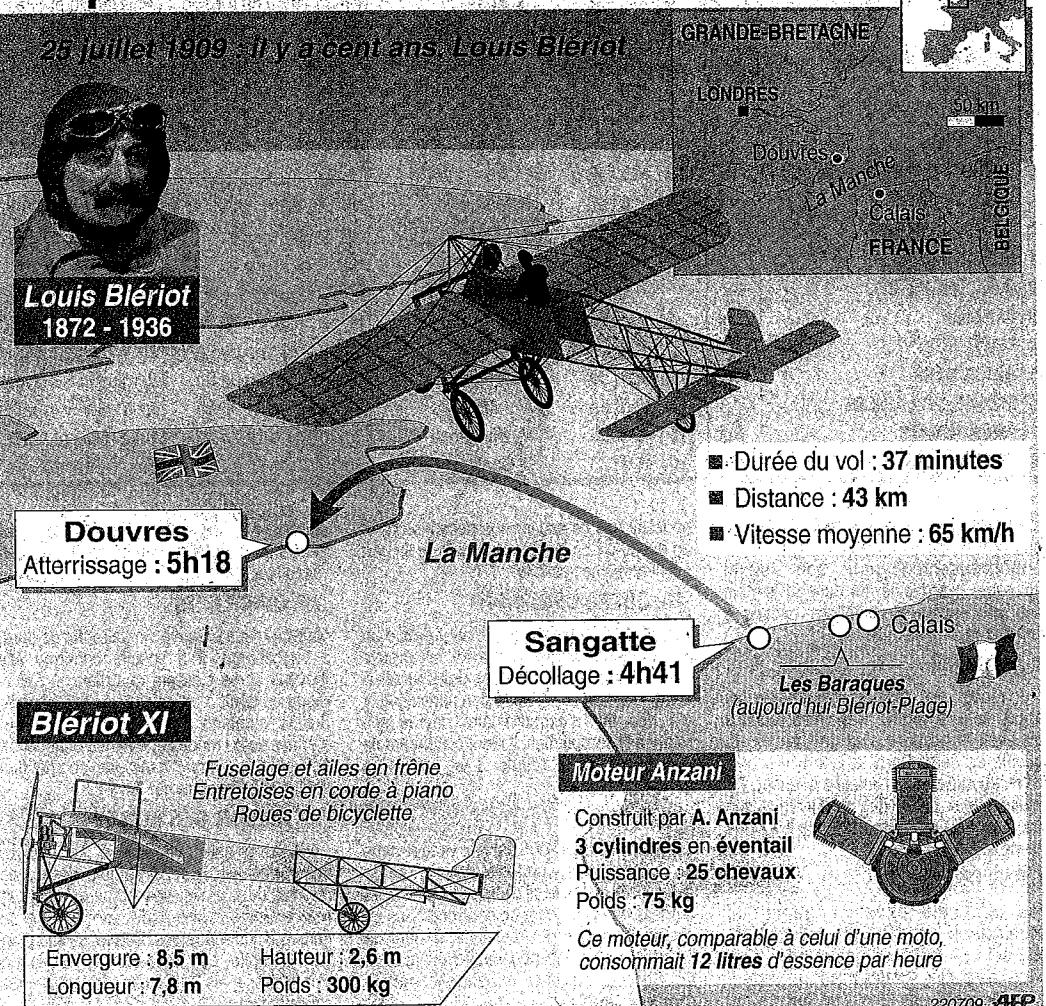
Trois fous de zincs prétendaient à l'exploit

«La commande des appareils se fait toujours sur le même principe: un palonnier (barre transversale sous les pieds qui commande le gouvernail) et un manche pour l'inclinaison longitudinale et latérale», analyse-t-il.

La formidable épopee du gamin de Cambrai devenu ingénieur centralien commence en 1908 lorsque le quotidien britannique *Daily Mail* offre 1.000 livres sterling au pilote qui ouvrira une voie aérienne entre les deux rives du «Channel».

Trois fous de zincs prétendent à l'exploit: le comte Charles de Lambert, un aristocrate russe d'origine française, le Britannique Hubert Latham et Louis Blériot. Après avoir inventé le phare de voiture, le jeune industriel

La première traversée de la Manche



se fixe une ambition: concevoir une machine volante.

Confronté à des avaries de moteur, Lambert jette rapidement l'éponge. Latham, qui a déjà accompli en 1905 une traversée de la Manche en ballon, tente sa chance le 19 juillet mais échoue à quelques kilomètres des côtes.

Epaisse moustache barrant son visage, bonnet d'aviateur vissé sur la tête et combinaison intégrale, Louis Blériot s'élance à son tour, le 25 juillet à l'aube, à bord du Blériot XI, un monoplano de toile et de bois propulsé par un moteur de 25 chevaux. Parti du hameau des Baraques à Sangatte (Pas-de-Calais, rebaptisé Blériot-Plage en 1936), il pose son aéroplane dans une prairie, au pied du château-fort qui domine le port de Douvres (Grande-Bretagne). Le lendemain, le *Daily Mail* titre: «England is no longer an island» («L'Angleterre n'est plus une île»).

Blériot aura attendu dix ans avant de faire voler un «plus lourd que l'air». Mais il n'aura mis que 37 minutes pour entrer en héros dans la légende de l'aéronautique, aux côtés des Clément Ader, Santos-Dumont ou des frères Wright.

Pour Latham, en revanche, c'est l'échec d'une vie. Sa

deuxième et dernière tentative, le 27 juillet - alors que Blériot est acclamé par 100 000 personnes à son arrivée à la gare du Nord - se soldera par un fiasco... à seulement 500 mètres des côtes.

Louis Blériot s'éteint le 1^{er} août 1936 à Paris à l'âge de 64 ans. Son avion, acquis par le journal *Le Matin* en août 1909, est exposé au Musée des arts et métiers, à Paris. Samedi, plusieurs Blériot XI d'époque - mais aussi des modèles réduits et des ULM - franchiront le «Channel», escortés par la patrouille de France.

Programme des manifestations sur les sites www.franchissons-lepas.fr et www.dover2009.com

Bernhard Schwendemann
Fuchshofweg 25
73614 Schorndorf, 23.8.09
07181/45818
BeSchwende@aol.com

Fliegergruppe Schorndorf - Abt. Modellflug -

www.Modellflug-Schorndorf.de

Baden-Württembergische Saalflug-Meisterschaft 2009

31. Saalflug-Wettbewerb Schorndorf

22. November 2009

Am 22. November veranstaltet die Fliegergruppe Schorndorf die baden-württembergische Saalflug-Meisterschaft 2009 in den Klassen F1M (Beginner) und F1M-X (Beginner limited). Geflogen wird ausserdem F1D-Mini-Stick. Der Wettbewerb beginnt um 11 Uhr (Training ab 9 Uhr) in der 6 m hohen Brühlhalle im Schorndorfer Stadtteil Schorndorf in Richtung Winnenden, in Schorndorf am Ortsende links. In den Pausen sind Saalflug-Demonstration und -Erklärungen für die Zuschauer geplant. Nähere Auskünfte bei Bernhard Schwendemann, Fuchshofweg 25, 73614 Schorndorf, 07181/45818, BeSchwende@aol.com, www.Modellflug-Schorndorf.de

CHAMPIONNAT INDOOR DU BADE WÜRTTEMBERG OUVERT - 22 NOVEMBRE 2009 - A. SCHORNDORF - RFA. -
F1M-X; F1M; F1D-MINI-STICK. - SI INTERÉT S'ADRESSER A L'ADRESSE CI DESSUS.

GORDON BENNETT...

1918 verstarb er in Beaulieu sur Mer und wurde auf dem Friedhof Passy begraben

Der Pokal überlebte bis Heute, und dieses Jahr wurde eine grosse Woche der Flieger auf dem Fugfeld von Reims dazu abgehalten, Ende Juni.

Die wichtigsten Steuerinstrumente sind immer noch die Gleichen.

Die fantastische Geschichte des kleinen Louis begann in Cambrai 1908 als der Daily Mail einen 1000 Pfund Preis ausschrieb, für eine Überquerung des Ärmels.

Drei verrückte Typen versuchten es Charles Lambert, Hubert Latham, und Louis Blériot.

Nachdem der junge Ingenieur einen Scheinwerfer erfunden hatte, nahm er sich vor ein Flugzeug zu bauen

Charles Lambert gab auf nachdem er Probleme mit dem Motor hatte; Hubert Latham hatte 1905 in einem Ballon den Ärmel überquert, scheiterte aber am 19. Juli einige Kilometer vor der Küste.

Louis BLÉRIOT versuchte es am 25. Juli bei Sonnenaufgang. Mit Fliegermütze und Schnurrbart an Bord seiner Blériot XI, aus Holz und Leintuch, Er startete in les Baraques - Pas de Calais - um am Fuss der Festung, über dem Hafen von Douvres zu landen.

Am nächsten Morgen titelte der Daily Mail "England is no longer an island"

Blériot hatte zehn Jahre gewartet um in 37 Minuten, als Held in die Geschichte einzugehen, neben Clément Ader und den

FORTS: 5. 11588

C'est toujours un plaisir de recevoir votre magazine plein de plans, photos et articles intéressants pour toutes les classes de vol libre.

Je vous prie de croire, Cher Monsieur Schandl à mes sentiments les meilleurs.

Michael Marshall

Cher André,

C'est toujours avec un réel plaisir que je découvre dans mon courrier "Vol Libre International".

Aujourd'hui, j'ai été gâté. Tu m'as fait l'honneur d'un peu trop grand "de publier mes réflexions concernant la disparition du CLAP. Merci beaucoup. J'espère qu'un jour "que nous ne verrons peut-être pas" cette activité recommencera dans les écoles primaires, les lycées et les collèges.

Dans le dernier "Vol Libre", j'ai également apprécié, comme il se doit, les réflexions de Pierre Paillé "Darwin était-il modéliste ?"

Poursuis avec courage et confiance la publication du "Vol Libre" et merci encore,

Bien amicalement,

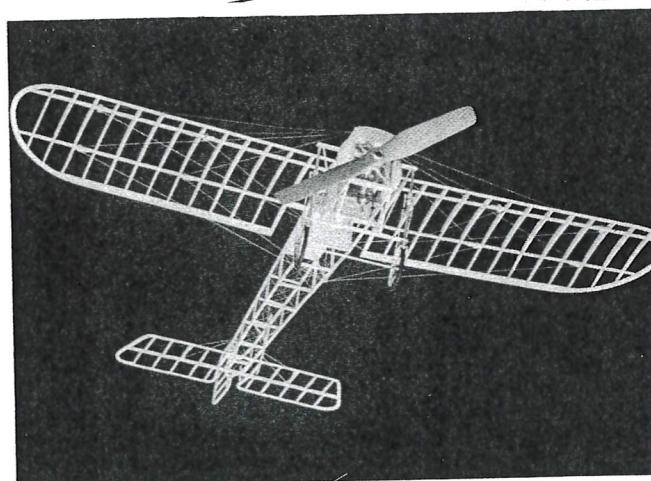


- LOUIS BLERIOT -

Gebrüder Santos Dumont . Als Blériot von 100 000 Personen gefeiert wurde versucht es Lantham noch einmal am 27 Juli, es endete in einem Fiasko , 500 Meter vor der Küste .

Blériot starb in Paris 1936 im Alter von 64 Jahre . Sein Flugzeug , von der Zeitung LE MATIN gekauft 1909 ist im Musée des Arts et Métiers in Paris ausgestellt .

* SEITE 11589 - NEBENAN -
EIN BERICHT ÜBER DEN LUFTKRIEG
1939 - 45 - MIT 400 ABSTÜRLZEN ÜBER
DEUTSCHES SPANNENDEN BILDERBERICHT
DEUTSCHE ZEUGEN UND EHREHALIGE
LUFTWAFFEPILOTEN HABEN AUCH
ZU DIESEM SPANNENDEN BILDERBERICHT
BEIGETRAGEN . -
DER VERFASSER VON VOL LIBRE
HAT EBENFALLS HES ZEUGE TENER
ZEIT MITGEARBEITET .
- SEHR GUTES ZEUGNIS .



- UN MODELE - PEANUT DE
L'AVION DE BLERIOT . -
- EIN MODELL - PEANUT
VON DEM FLUGZEUG VON
BLERIOT . -

CASADEI
DUCTIONS

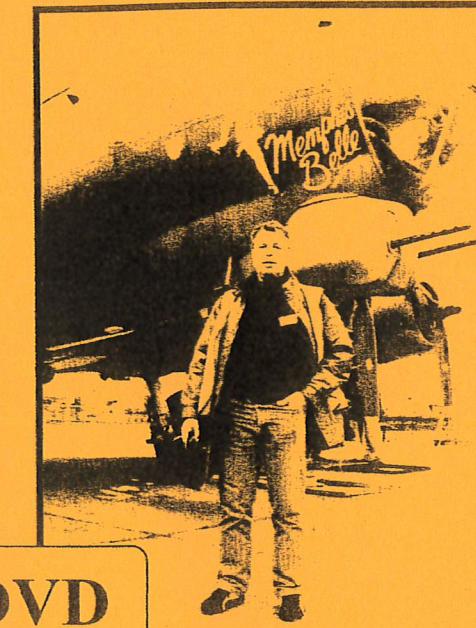
Film hommage aux pilotes
de la Seconde Guerre
Mondiale



DVD

« ARCHEOLOGUE AERIEN »

Réalisé par Denis Becker
Produit par
Marie Mitterrand & Jean-Baptiste Martin



La guerre aérienne en Alsace

Prix de vente
15 € +
3 € de port

Ce documentaire de 52 mn + bonus, réalisé pour FR 3 par Denis Becker et produit par Marie Mitterrand est le résultat de 25 années de recherches sur les crashes d'avions durant la seconde guerre mondiale et donne un aperçu du travail fait par Patrick Baumann, son frère Marc, ses amis ainsi que des chercheurs Allemands et Américains. Un document exceptionnel avec de très belles images d'avions tels que le Spitfire, P 51 Mustang, Yak ou Mirage F1.



Pour vos commandes
téléphonez à
Patrick BAUMANN

06 07 43 61 87
ou par mail à

PATJET@ORANGE.FR

AVEC LA PARTICIPATION
COMME PILOTE DE L'ÉPOQUE
- 1944 ET D'AUJOURD'HUI
2009 DE
A. SCHANDL .



Moto - ori

VOL LIBRE

11590