

189
3 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-schandel@wanadoo.fr

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

Abonnement 6 numéros : € 35 ou \$ 45

Tous les paiements au nom de A. Schandel .

Comptes (Poste) CCP 1 190 08 S Strasbourg France

Banque : CME 67 code 10278 compte 00012175640

Iban FR76 1027 8019 0000 0121 7564 065

Deutsche Bank Kehl (Germany) 664 700 24 - 0869727

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

GALERIE DES PORTRAITS

ELOISE ET MICKAEL RIGAUT



Photo. - F. NIKITENKO. -

11532

SOMMAIRE

- 11531-Image Vol Libre Ch..Monde OMI
- 11532-Vol Libre -galerie des portraits
E; et M. Rigaut
- 11533 Sommaire -Editorial .
- 11534-35-36-37-38-39-40
Débutants, jeunes - comment
scier et construire ...
A.Schandel .
- 11541-42-43-44-45-46-47-48-49
Championnats du Monde
F1A,B,C 2009 en Croatie texte
résultats, et photos
F. Nikitenko - A. Schandel
- 11552-53-54-55-56
HLG - Wlaler Hach -A.Schandel
Stan Buddenbohm -Mike Page
- 11557-58-59-60-61-62-63
Championnats de France
Indoor ...Andard :M.Piller
- 11564- Editorial suite .
A. Schandel .
- 11565-66-67-68
Championnats de France F1A,B,C
et autres , Résultats et images A.
Schandel
- 11569-70- 72-73-74-75-76
Championnats d'Europe F1 D
Texte et photos T. Marlier
- 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 ile ...
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

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 monture - 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 des papillons.

-le manche doit être fermement serti 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 de serrage et la monture.

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".

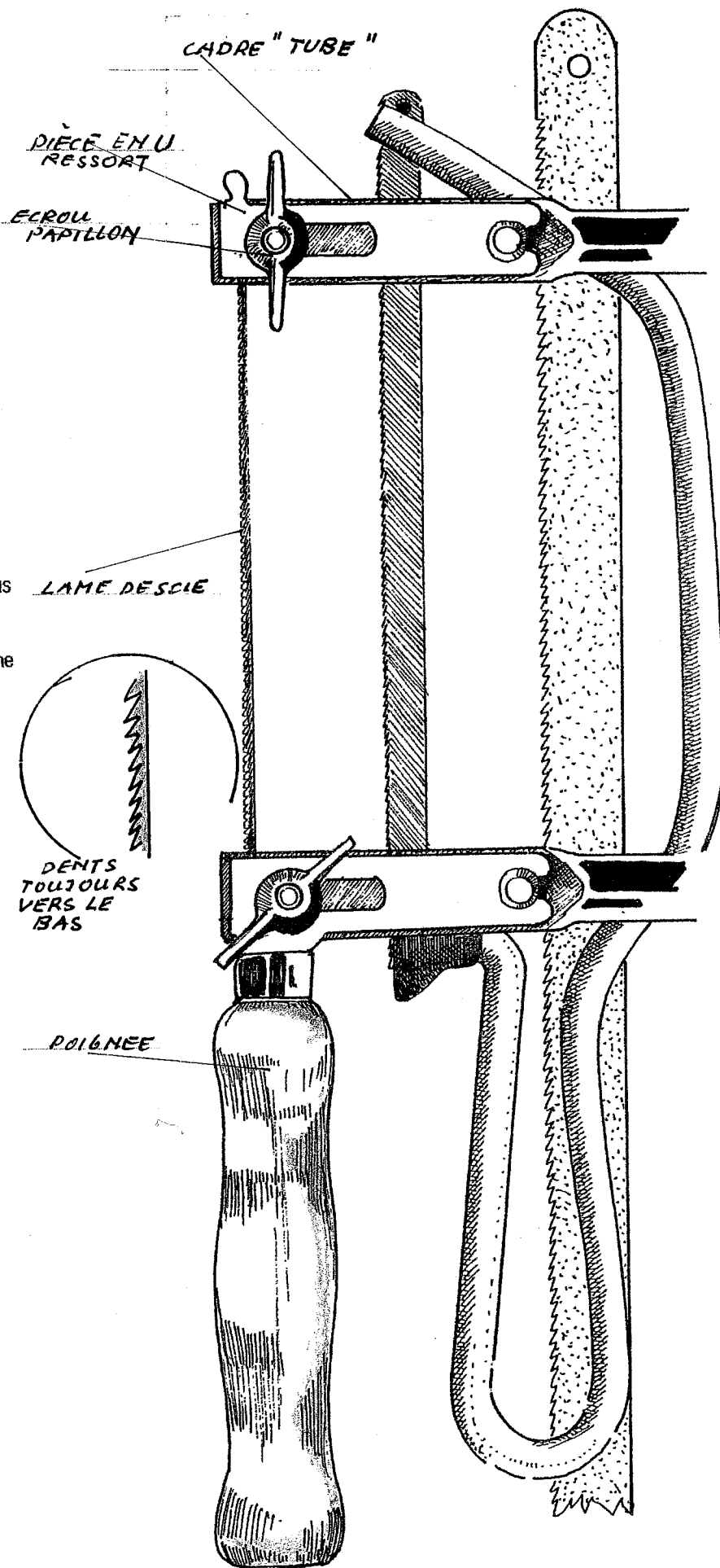
Il faut arriver à scier avec plaisir et non pas que ce soit une peine pour le modéliste et une torture pour la scie. Arrivé à ce stade bien de problèmes majeurs et d'échecs successifs disparaîtront.

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 monture ne doit être ni trop fort ni trop détendu, un juste milieu quoi.

- la scie sera maintenue perpendiculaire sur les deux plans



- DESSINS. A. SCHANDEZ -

11534

JEUNES DEBUTANTS

-la monture 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. Une bonne vieille table avec rebord large fera l'affaire.

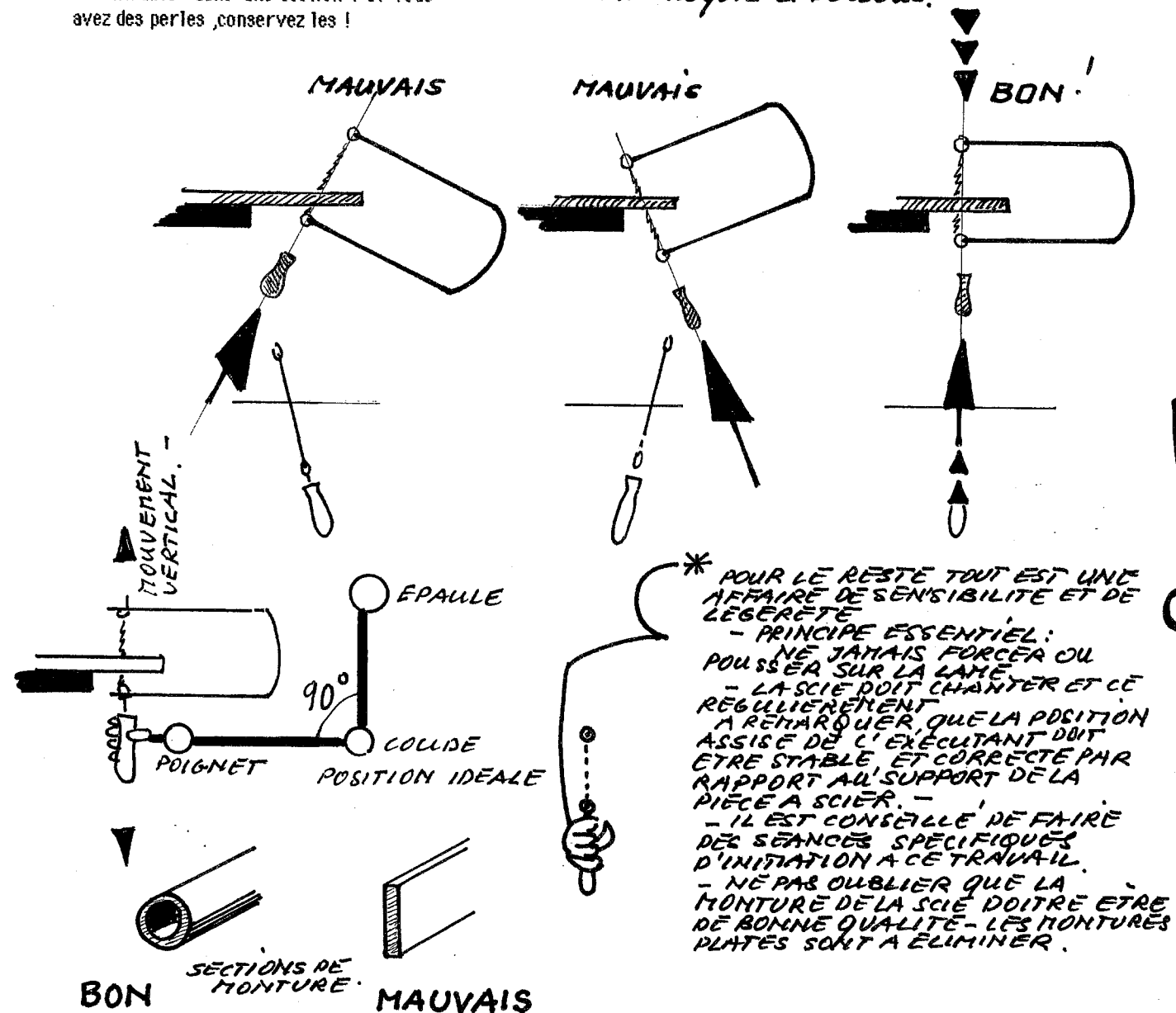
De toute manière PATIENCE et LONGUEUR de TEMPS feront plus que FORCE NI QUE RAGE ! pensez - y ! On rencontre très peu de jeunes et même d'adultes qui savent se servir correctement d'une scie. C'est une race qu'il faut former et entretenir par tous les moyens. Elle est d'un secours inestimable dans une section. Si vous avez des perles, conservez les !

* ILLUSTRATION GÉNÉRIQUE 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 OBEISSENT A DES NORMES PLUS OUTILS GÉOMÉTRIQUES SELON L'HORIZONTALE ET LA VERTICALE !

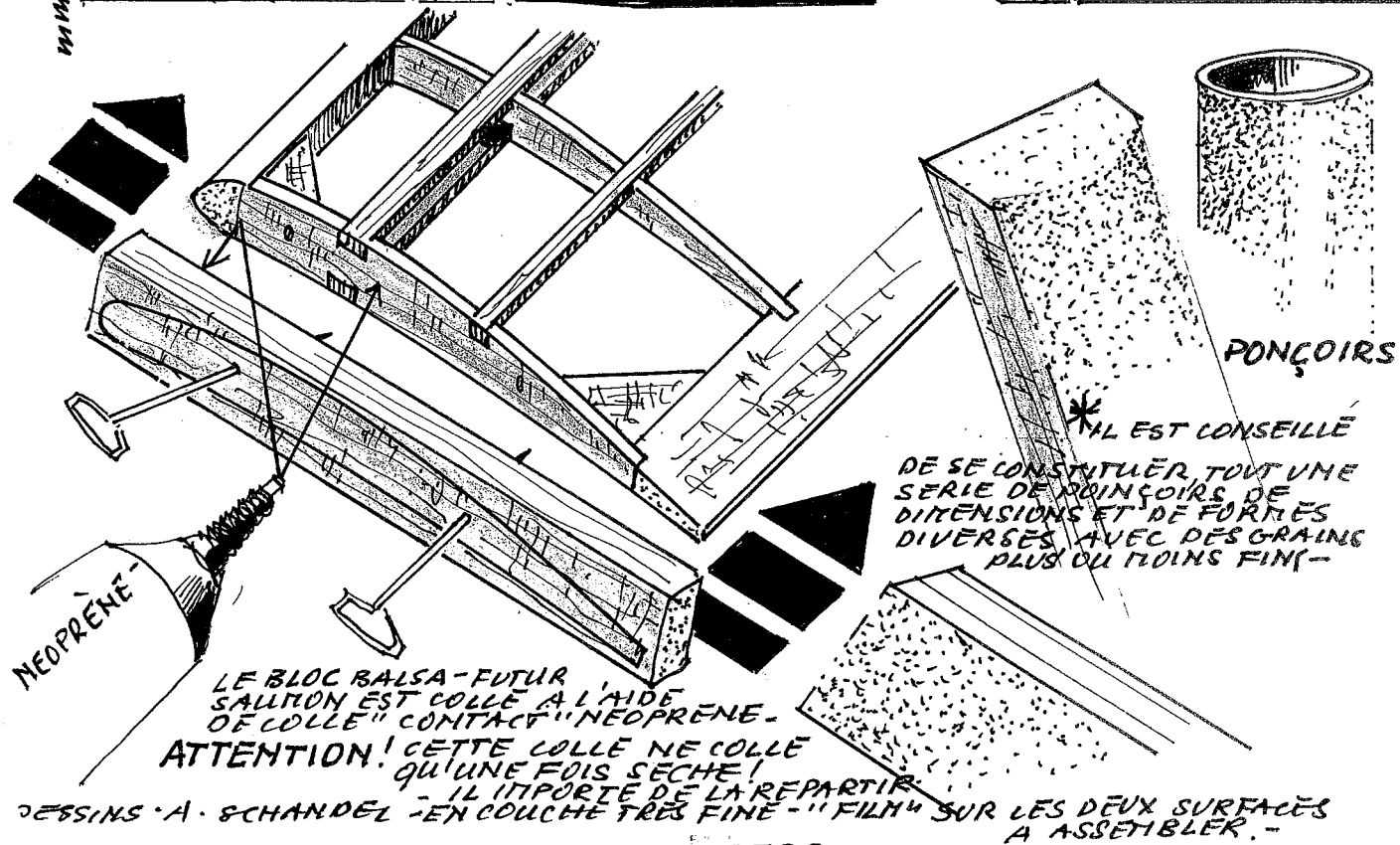
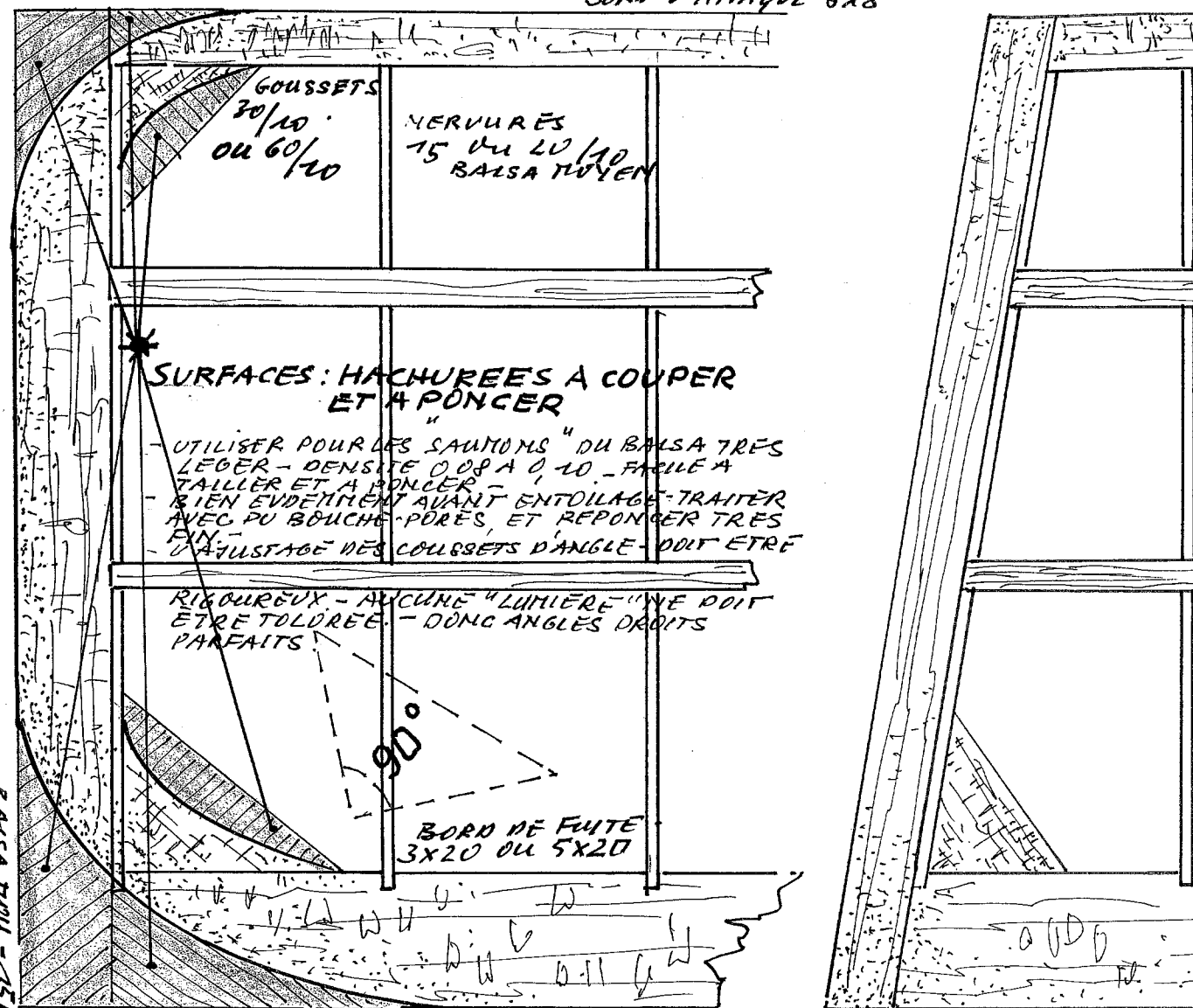
- CES DEUX FACTEURS GARANTISSENT UNE DECOUPE NETTE, PROPRE.

- VOIR CROQUIS CI DESSOUS.

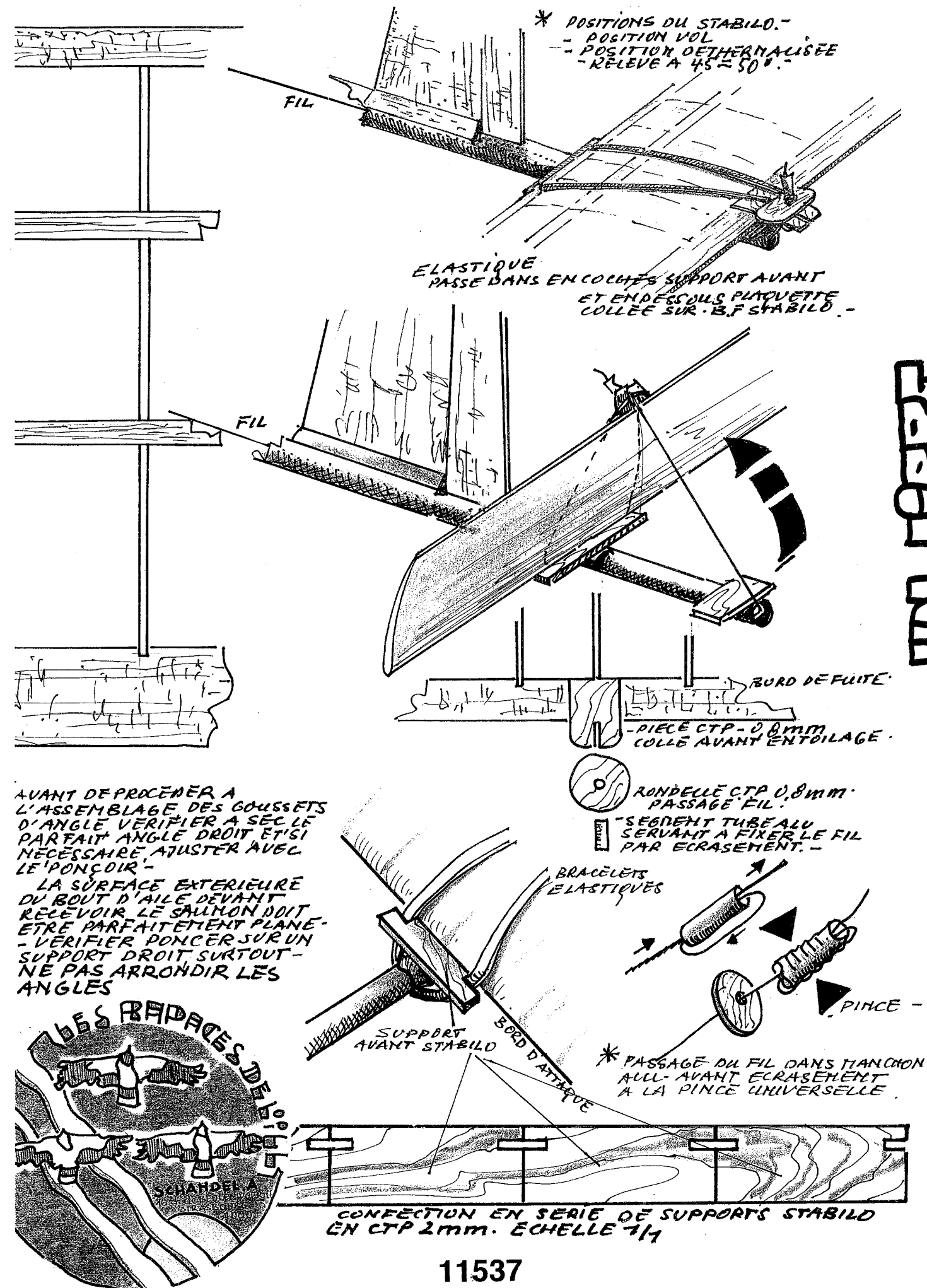


11535

SALMONS D'AILE - ECHELLE 1/1 - EXEMPLES -
BORD D'ATTAQUE 8x8



11536



11537

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.

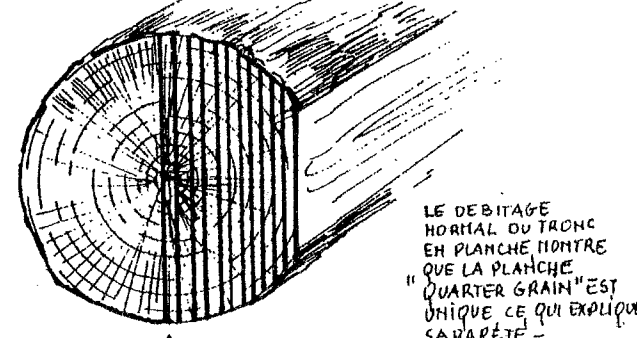
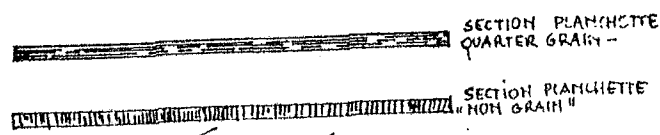
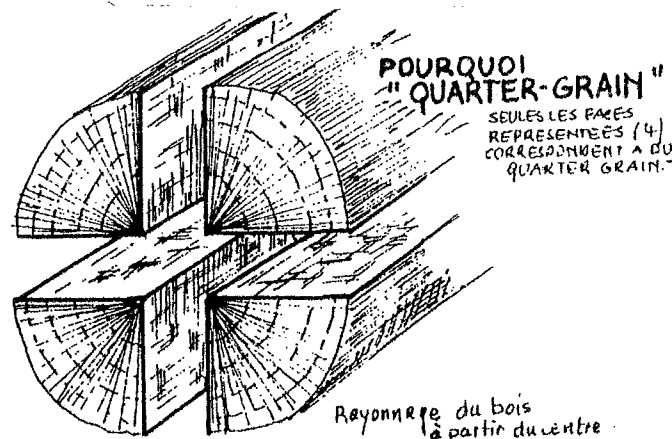
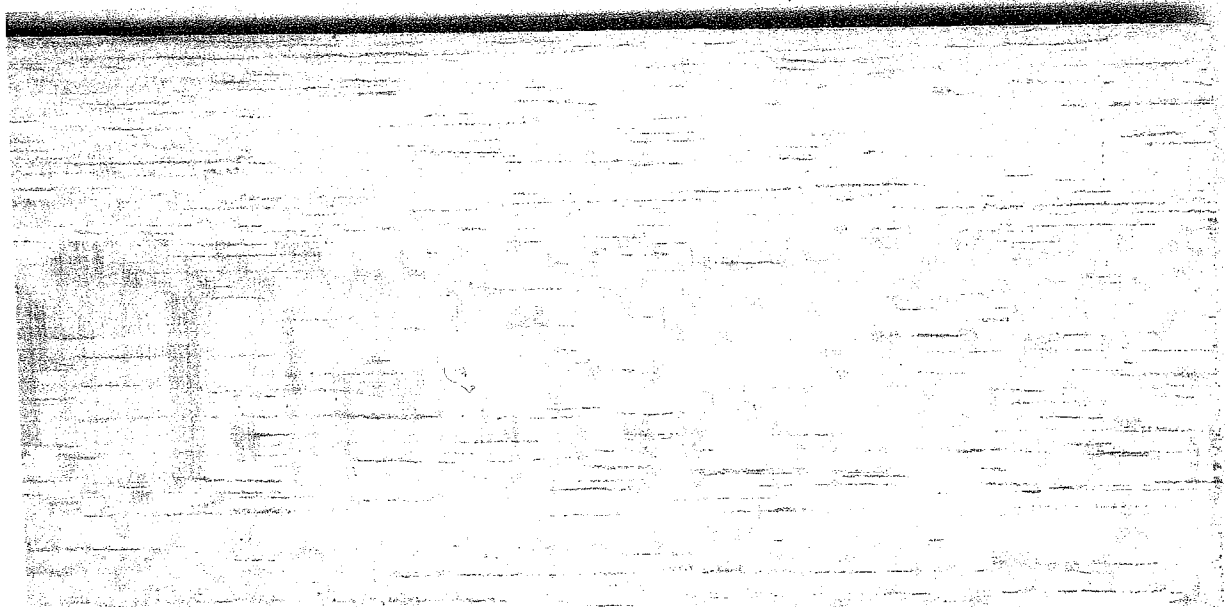


PLANCHE QUARTER-GRAIN



* EXEMPLE DE PLANCHETTE BALSA - QUARTER GRAIN - ECHELLE 1/1. NOTER - SURTOUT - DANS LA PARTIE CENTRALE LES MARQUES-TACHE - CARACTERISTIQUES 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 RESTE 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.

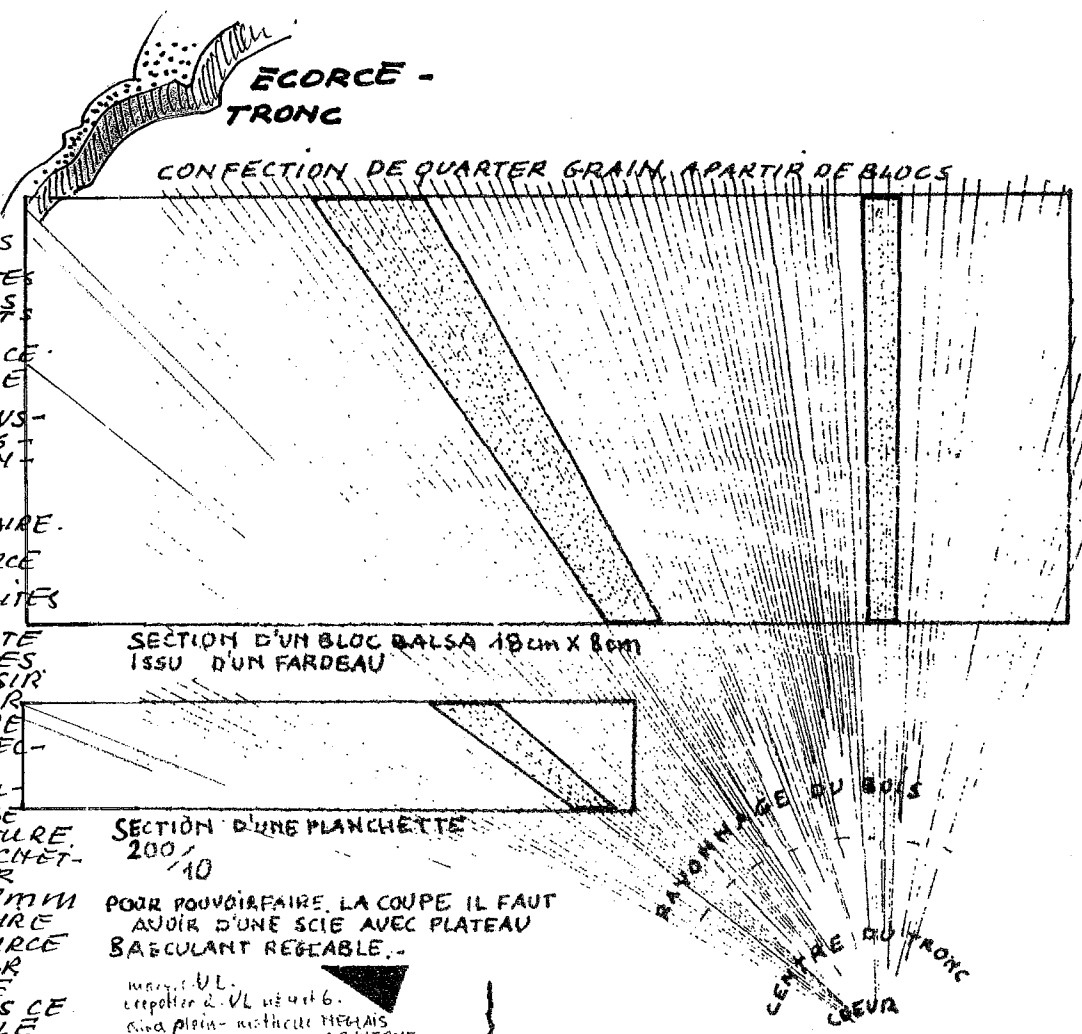
SE PROCURER DES PLANCHETTES BALSA QUARTER GRAIN N'EST PAS CHOSE FACILE. CES PLANCHETTES SONT RARES DANS LES LOTS COURANTS QUE L'ON TROUVE DANS LE COMMERCE. LE POURCENTAGE EST INFIME CAR LA DECOUPE INDUSTRIELLE EST CONSTANTEMENT PERPENDICULAIRE D'ORDRE RAREMENT DANS LE SENS NECESSAIRE.

- DANS LE COMMERCE NON SPECIALISE TOUTES LES QUALITES DE BALSA SONT MELANGEES. POUR BIEN CHOISIR IL FAUT SE SERVIR D'UN PSE LETRE - OU BALANCE ELECTRONIQUE ET VERIFIER VISUELLEMENT L'HOMOGENEITE DE LA TEXTURE. POUR LES PLANCHETTES D'EPaisseur INFERIEURE A 2mm CELA PEUT SE FAIRE DEVANT UNE SOURCE DE LUMIERE PAR TRANSPARENT. AVANTAGE DANS CE CAS LE PRIX EST LE MEME QUEL QUE SOIT LA QUALITE DE LA PLANCHETTE.

DANS LE COMMERCE SPECIALISE ET AVERTI LA QUALITE SE PAIE JUSQU'A 2 A 3x PLUS - DENSITE ET TEXTURE

LA MEILLEURE SOLUTION MAIS LA MOINS COURANTE ET AU DEPART LA PLUS ONEREUSE EST D'ACHETER DES BLOCS BRUTS DE BALSA - AU 1/3 - ET DE FAIRE EN COLLECTIVITE LA DECOUPE. ATTENTION ! - POUSSIERE TRES IMPORTANTE, A ASPIRER OU TRAVALLER EN PLEIN AIR PAR VENT ! PORTER UN MASQUE !

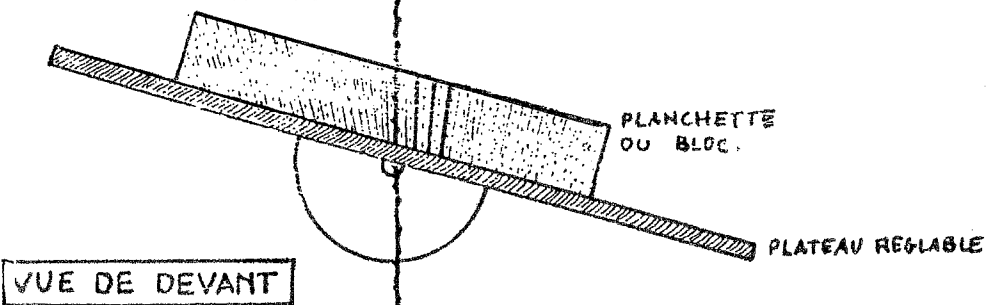
CONFECTION DE QUARTER GRAIN, A PARTIR DE BLOCS



SECTION D'UNE PLANCHETTE 200/10

POUR POUVOIR FAIRE LA COUPE IL FAUT AVOIR D'UNE SCIE AVEC PLATEAU BASCULANT REGLEABLE.

marque UL. Le polier 2. UL ne est 6. C'est plein - machine MEHAI GOUVERNE -



VUE DE DEVANT

LANG DE SCIE

PAS N'IMPORTE QUELLE PLANCHETTE POUR N'IMPORTE QUOI - RIGIDE - parties planes-rigides. SOUPLE - convient pour les courbures. SOUPLE - se rencontre le plus

PLANCHETTES BALSA QUARTER GRAIN !

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

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

Très cordialement,

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 le 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 polyester , soie, mylar, papier japon.

RECOMMANDATIONS COMMUNES AUX DIVERS PROCÉDES

- 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

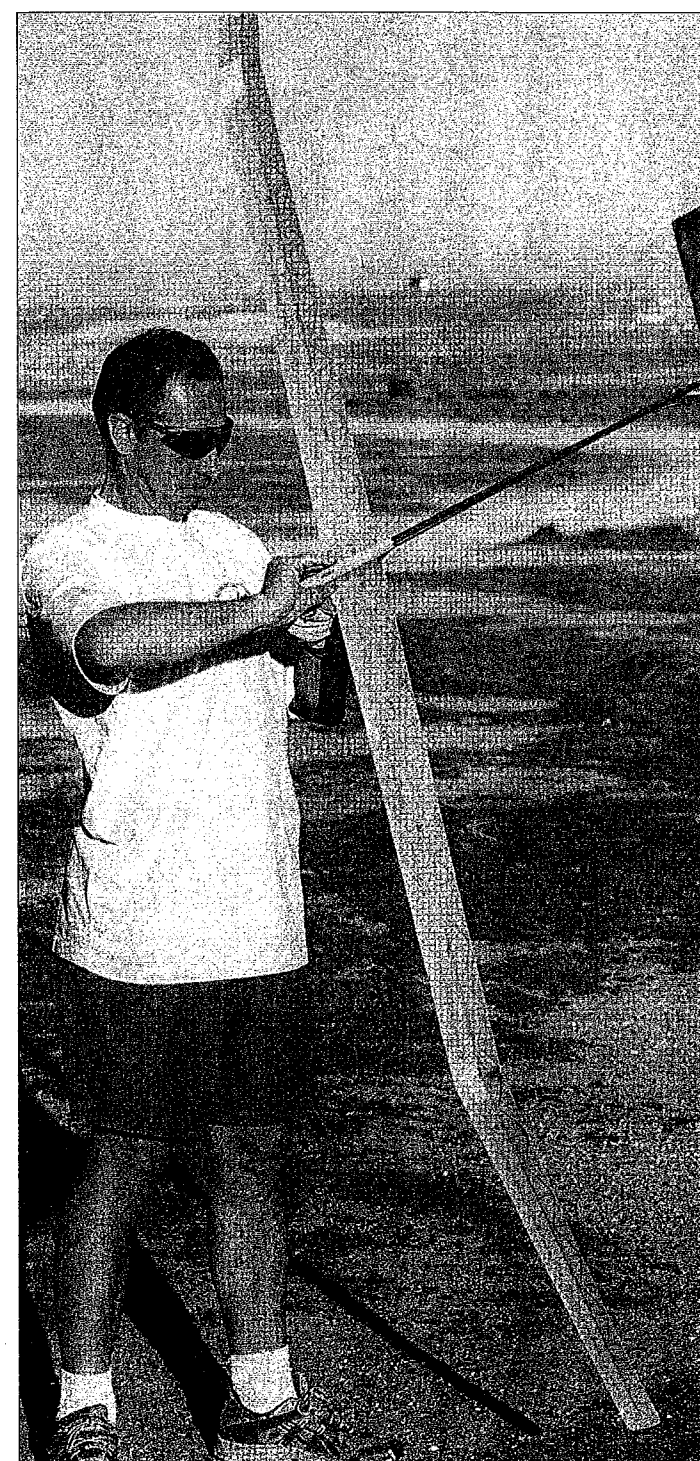
VOL LIBRE

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'élégance et la majesté, coutumières dans cette catégorie . C'est un peu dommage

Quarante pays , ont participé , aux Championnats , dont



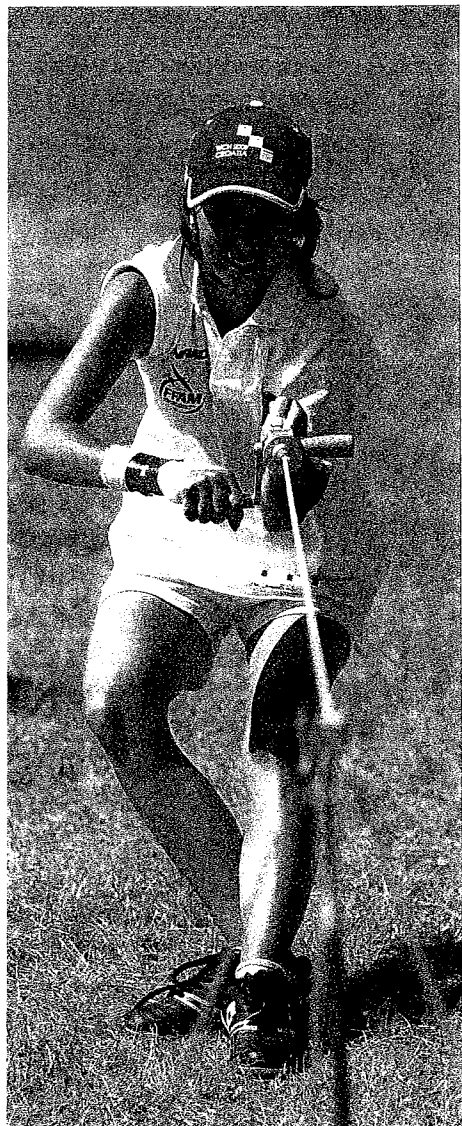
Classement

F1B Individual results

| P16 Individual Results | | | | | | | | | | | |
|------------------------|------------------|-----|------|------|------|----|-------------------|----------------|------|------|--|
| 1 | Minoru Nishizawa | JPN | 1320 | +300 | +328 | 8 | Yunsheng Wu | CHN | 1320 | +270 | |
| 2 | Tomaz Hribar | SLO | 1320 | +300 | +326 | 9 | Bernd Silz | GER | 1320 | +261 | |
| 3 | Charlie Jones | USA | 1320 | +300 | +279 | 10 | Adam Krawiec | POL | 1320 | +253 | |
| 4 | Malik Cabaravdic | BIH | 1320 | +300 | +272 | 11 | Abraham Baruch | ISR | 1320 | +247 | |
| 5 | Slobodan Milic | SRB | 1320 | +300 | +186 | 12 | Ramon Durendez | ESP | 1320 | +240 | |
| 6 | Eloise Rigault * | FRA | 1320 | +289 | | 13 | Eugeniusz Cofalik | POL | 1320 | | |
| 7 | Igor Zilberg | GER | 1320 | +276 | | | 13 | Walter Ehrlich | AUT | 1320 | |

| | | | | | | | | | | |
|----|----------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------|
| 15 | Makoto Taoka | JPN | 238 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 1318 |
| 16 | Viktors Rosonoks | LAT | 237 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 1317 |
| 17 | Feng Yang | CHN | 235 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 1315 |
| 18 | Paul Lagan | NZL | 240 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 173 | 1313 |
| 19 | Yrjo Waltonen | FIN | 229 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 1309 |
| 20 | Anatoliy Zastavenko | UKR | 240 | 180 | 169 | 180 | 180 | 180 | 180 | 1309 |
| 21 | Ante Franic | CRO | 223 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 1303 |
| 22 | Dieter Siebenmann | SUI | 240 | 180 | 180 | 180 | 162 | 180 | 180 | 1302 |
| 23 | Virginijus Ivancikas | LTU | 240 | 180 | 180 | 180 | 180 | 160 | 180 | 1300 |
| 24 | Tony Mathews | CAN | 240 | 180 | 180 | 180 | 180 | 160 | 180 | 1300 |
| 25 | Alexander Andriukov | USA | 213 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 1293 |
| 26 | Valentin Savov | BUL | 240 | 180 | 153 | 180 | 180 | 180 | 180 | 1293 |
| 27 | Cameron Ackerley | CAN | 209 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 1289 |
| 28 | Svetozar Gostojic | SRB | 217 | 172 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 1289 |
| 29 | Batbayar Chimed | MGL | 240 | 180 | 180 | 180 | 148 | 180 | 180 | 1288 |
| 30 | Sodnombajir Shagdar | MGL | 214 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 171 | 1285 |
| 31 | Milan Novy | CZE | 204 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 1284 |
| 32 | Tuvia Fibish | ISR | 240 | 142 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 1282 |
| 33 | Gunnar Wivardsson | SWE | 240 | 180 | 180 | 180 | 180 | 141 | 180 | 1281 |
| 34 | Anatoly Ribchenkov | GEO | 198 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 1278 |
| 35 | Aleksandr Muravtsev | UZB | 232 | 180 | 180 | 180 | 145 | 180 | 180 | 1277 |
| 36 | Oleg Kulakovsky | W/C | 196 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 1276 |
| 37 | Vladislav Urban | CZE | 196 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 1276 |
| 38 | Dusan Slokar | SLO | 195 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 1275 |
| 39 | Roel Lucassen | NED | 240 | 180 | 134 | 180 | 180 | 180 | 180 | 1274 |
| 40 | Radik Khuziev | RUS | 240 | 133 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 1273 |
| 41 | Volodymyr Vivchar | UKR | 193 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 1273 |
| 42 | Dieter Paff | GER | 190 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 1270 |
| 43 | Igor Vivchar | UKR | 189 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 1269 |
| 44 | Pavel Fejt | CZE | 197 | 180 | 171 | 180 | 180 | 180 | 180 | 1268 |
| 45 | Serge Tedeschi * | FRA | 186 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 1266 |
| 46 | Giancarlo Polla | SUI | 185 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 1265 |
| 47 | Shovkat Ismatillaev | UZB | 240 | 180 | 180 | 123 | 180 | 180 | 180 | 1263 |
| 48 | Ivan Kolic | SRB | 240 | 180 | 180 | 121 | 180 | 180 | 180 | 1261 |
| 49 | Andrey Burdov | RUS | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 1260 |
| 50 | Wim Feijth | NED | 240 | 180 | 180 | 180 | 118 | 180 | 180 | 1258 |
| 51 | Brian Martin | GBR | 174 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 1254 |
| 52 | Russell Peers | GBR | 229 | 180 | 180 | 150 | 180 | 153 | 180 | 1252 |
| 53 | Mitsuo Iwata | JPN | 240 | 110 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 1250 |
| 54 | Stanislaw Skibicki | POL | 170 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 1250 |
| 55 | Remo Bovio | ARG | 169 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 1249 |
| 56 | Rudesindo Marquez | ARG | 240 | 180 | 171 | 144 | 180 | 180 | 153 | 1248 |
| 57 | Ismet Yurtseven | TUR | 240 | 160 | 180 | 128 | 180 | 180 | 180 | 1248 |
| 58 | Naci Bitik | TUR | 191 | 154 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 1245 |
| 59 | Valery Afanasyev | RUS | 240 | 180 | 180 | 104 | 180 | 180 | 180 | 1244 |
| 60 | Rolandas Mackus | LTU | 188 | 154 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 1242 |
| 61 | Ismail Sarioglu | TUR | 160 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 1240 |
| 62 | Bela Suranyi | ROU | 218 | 180 | 180 | 180 | 147 | 152 | 180 | 1237 |
| 63 | Gilad Mark | ISR | 157 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 172 | 1229 |
| 64 | David Ackery | NZL | 183 | 180 | 180 | 180 | 180 | 141 | 180 | 1224 |
| 65 | Dietmar Piber | AUT | 134 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 1214 |
| 66 | Ladislav Horak | CAN | 177 | 146 | 180 | 180 | 180 | 170 | 180 | 1213 |
| 67 | Tonu Luman | EST | 188 | 170 | 180 | 180 | 180 | 135 | 180 | 1213 |
| 68 | Luka Hribar | SLO | 180 | 180 | 180 | 180 | 129 | 180 | 180 | 1209 |
| 69 | Terry Bond | AUS | 144 | 180 | 180 | 180 | 163 | 180 | 180 | 1207 |
| 70 | Haris Jusufbasic | BIH | 126 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 1206 |
| 71 | Mario Kusterle | ITA | 194 | 180 | 111 | 180 | 180 | 180 | 180 | 1205 |
| 72 | Ole Torgersen | NOR | 227 | 180 | 180 | 180 | 164 | 180 | 93 | 1204 |
| 73 | Istvan Kocsis | HUN | 208 | 180 | 142 | 130 | 180 | 180 | 180 | 1200 |
| 74 | Tuvshinsaikhan Davaa | MGL | 177 | 122 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 1199 |
| 75 | Harald Meusburger | AUT | 149 | 180 | 180 | 180 | 180 | 145 | 180 | 1194 |
| 76 | Igor Miertus | SVK | 240 | 180 | 180 | 119 | 111 | 180 | 180 | 1190 |

| | | | | | | | | | | |
|-----|--------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------|
| 77 | Ray Jones | GBR | 171 | 180 | 180 | 180 | 180 | 118 | 180 | 1189 |
| 77 | Jozef Petras | SVK | 240 | 180 | 180 | 118 | 180 | 111 | 180 | 1189 |
| 79 | Igor Moistus | EST | 240 | 173 | 106 | 141 | 168 | 180 | 180 | 1188 |
| 80 | Walter Liberatore | ITA | 225 | 180 | 160 | 180 | 180 | 82 | 180 | 1187 |
| 81 | William Jones | AUS | 240 | 117 | 180 | 180 | 180 | 164 | 124 | 1185 |
| 82 | Mihaly Varadi | HUN | 159 | 143 | 180 | 180 | 180 | 180 | 160 | 1182 |
| 83 | Frank Dahlin | DEN | 240 | 180 | 180 | 125 | 180 | 95 | 180 | 1180 |
| 84 | Vinko Tomljanovic | CRO | 240 | 39 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 1179 |
| 85 | Indrek Harjo | EST | 159 | 135 | 180 | 180 | 180 | 162 | 180 | 1176 |
| 86 | Danko Sokolic | CRO | 148 | 125 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 1173 |
| 87 | Wei Yuan | CHN | 240 | 140 | 120 | 180 | 180 | 150 | 159 | 1169 |
| 88 | Demyan Karaulov | UZB | 240 | 180 | 180 | 160 | 180 | 46 | 180 | 1166 |
| 89 | Bruno Murari | ITA | 84 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 1164 |
| 90 | Dag Larsen | NOR | 162 | 180 | 180 | 180 | 180 | 92 | 180 | 1154 |
| 91 | Michel Marquois * | FRA | 188 | 121 | 124 | 180 | 180 | 180 | 180 | 1153 |
| 92 | Mariyana Savova | BUL | 167 | 180 | 180 | 180 | 108 | 180 | 153 | 1148 |
| 93 | Juhani Isotalo | FIN | 240 | 3 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 1143 |
| 94 | Hakan Broberg | SWE | 159 | 180 | 180 | 180 | 81 | 180 | 180 | 1140 |
| 95 | Mirsad Kapetanovic | BIH | 137 | 94 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 1131 |
| 96 | Walt Ghio | USA | 225 | 158 | 180 | 180 | 180 | 5 | 180 | 1108 |
| 97 | Marius Bliujus | LTU | 158 | 136 | 92 | 180 | 180 | 180 | 180 | 1106 |
| 98 | Paul Rossiter | AUS | 151 | 130 | 180 | 180 | 180 | 103 | 180 | 1104 |
| 99 | Consuelo Cantos | ESP | 240 | 124 | 180 | 180 | 180 | 15 | 180 | 1099 |
| 100 | B. Kristensen Jens | DEN | 180 | 116 | 180 | 163 | 180 | 180 | 98 | 1097 |
| 101 | Tolyo Valchev | BUL | 156 | 180 | 180 | 180 | 99 | 115 | 180 | 1090 |
| 102 | Jose Galvan | ARG | 179 | 180 | 180 | 86 | 180 | 180 | 101 | 1086 |
| 103 | Walther Eggimann | SUI | 211 | 140 | 66 | 180 | 180 | 127 | 180 | 1084 |
| 104 | Bror Einar | SWE | 152 | 178 | 180 | 180 | 180 | 88 | 105 | 1063 |
| 105 | Marian Popescu | ROU | 202 | 175 | 180 | 160 | 90 | 180 | 75 | 1062 |
| 106 | Ivan Treger | SVK | 118 | 180 | 180 | 0 | 180 | 180 | 180 | 1018 |
| 107 | Csaba Balisz | ROU | 122 | 180 | 180 | 180 | 180 | 48 | 113 | 1003 |
| 108 | Riku Posa | FIN | 0 | 164 | 180 | 151 | 180 | 145 | 180 | 1000 |
| 109 | Kevin Lamers | NED | 45 | 180 | 180 | 180 | 45 | 180 | 180 | 990 |
| 110 | Jozsef Krasznai | HUN | 211 | 145 | 180 | 166 | 180 | 0 | 0 | 882 |



ELOISE RIGAUT

bien sûr une patrie importante de pays Balkaniques qui ont trouvé leur indépendance suite à l'écèlement 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 passé

Les pays nordiques, se font aussi de plus en

F1B team results

| Team | | | Round by round team places | | | | | | | | | | | | | Team member places | | |
|------|--------------------|--------------|----------------------------|----|----|----|----|----|----|----|--|--|--|--|--|--------------------|----|-----|
| | Country | Abbreviation | Total | 6 | 4 | 3 | 1 | 1 | 1 | | | | | | | 7 | 9 | 42 |
| 1 | Germany | GER | 3910 | | | | | | | | | | | | | 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 | | | | | | | | |
| 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 | 25 | | | | | | 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 |
| 31 | Slovakia | SVK | 3397 | 17 | 12 | 12 | 32 | 33 | 33 | 33 | | | | | | 76 | 77 | 106 |

| | | | | | | | | | | |
|--|---------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------|------|
| 84 | Daniel Trumpf | SUI | 173 | 155 | 180 | 166 | 180 | 75 | 180 | 1109 |
| 85 | Son Sung Hwan | KOR | 210 | 95 | 180 | 180 | 180 | 74 | 1099 | |
| 86 | Yoshinobu Murakami | JPN | 62 | 180 | 157 | 180 | 158 | 180 | 1097 | |
| 87 | B. Jensen Lars | DEN | 210 | 86 | 180 | 180 | 180 | 76 | 1092 | |
| 88 | Phil Ball | GBR | 210 | 122 | 180 | 180 | 83 | 132 | 1087 | |
| 89 | Marco Stranieri | ITA | 127 | 61 | 175 | 180 | 180 | 180 | 1083 | |
| 90 | Tim Nicholson | GBR | 210 | 180 | 180 | 23 | 143 | 164 | 1080 | |
| 91 | Ular Vilul | EST | 210 | 177 | 152 | 180 | 49 | 180 | 1079 | |
| 92 | Szillard Szijarto | ROU | 116 | 129 | 180 | 180 | 180 | 110 | 1075 | |
| 93 | Nikolay Y. Nikolov | BUL | 210 | 180 | 84 | 180 | 180 | 56 | 1070 | |
| 94 | Ganzorig Chimed | MGL | 177 | 106 | 180 | 180 | 180 | 59 | 1062 | |
| 95 | Robert Lesko | CRO | 176 | 180 | 180 | 180 | 80 | 180 | 1046 | |
| 96 | Javier Abad | ESP | 210 | 180 | 180 | 180 | 0 | 100 | 1030 | |
| 97 | Anders Klemetsen | NOR | 129 | 0 | 180 | 180 | 180 | 180 | 1029 | |
| 98 | Christoph Bachmann | SUI | 32 | 104 | 180 | 180 | 180 | 173 | 1029 | |
| 99 | Carlos Ferreira | ESP | 89 | 180 | 68 | 180 | 180 | 180 | 1017 | |
| 100 | David Oldfield | GBR | 156 | 0 | 166 | 180 | 180 | 180 | 1004 | |
| 101 | Amartuvshin Avirmed | MGL | 194 | 149 | 18 | 178 | 91 | 180 | 990 | |
| 102 | Cetin Kargin | TUR | 146 | 48 | 180 | 180 | 75 | 180 | 989 | |
| 103 | Tzvetan Tzvetkov | BUL | 210 | 180 | 81 | 48 | 100 | 180 | 939 | |
| 104 | Atilla Szekelyhidi | HUN | 210 | 180 | 180 | 0 | 180 | 180 | 930 | |
| 105 | Viktor Yundin | UZB | 75 | 129 | 90 | 180 | 180 | 89 | 923 | |
| 106 | Vegar Nereng | NOR | 41 | 180 | 58 | 26 | 180 | 180 | 845 | |
| 107 | Amar-Otgon 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 | Round by round team places | | | | | | | Team member places |
| 1 | Russia | RUS | 3870 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 3 16 |
| 2 | Israel | ISR | 3870 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 10 12 |
| 3 | Slovenia | SLO | 3860 | 16 | 8 | 5 | 5 | 5 | 4 | 9 14 40 |
| 4 | Germany | GER | 3797 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 38 47 48 |
| 5 | Serbia | SRB | 3783 | 1 | 16 | 11 | 8 | 7 | 5 | 13 31 61 |
| 6 | Slovakia | SVK | 3767 | 26 | 23 | 18 | 13 | 10 | 8 | 23 40 63 |
| 7 | Austria | AUT | 3764 | 1 | 19 | 14 | 10 | 7 | 9 | 33 34 66 |
| 8 | Bosnia-Herzegovina | BIH | 3761 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 8 | 28 29 67 |
| 9 | Netherlands | NED | 3754 | 21 | 13 | 19 | 14 | 11 | 10 | 19 53 56 |
| 10 | Latvia | LAT | 3753 | 29 | 24 | 20 | 16 | 13 | 11 | 18 36 69 |
| 11 | Ukraine | UKR | 3742 | 1 | 20 | 15 | 18 | 14 | 12 | 8 27 72 |
| 12 | Czech Republic | CZE | 3735 | 1 | 15 | 10 | 19 | 15 | 13 | 20 55 57 |
| 13 | Finland | FIN | 3730 | 1 | 25 | 22 | 20 | 16 | 14 | 5 7 76 |
| 14 | Argentina | ARG | 3698 | 24 | 18 | 13 | 9 | 6 | 14 | 11 49 71 |
| 15 | Canada | CAN | 3690 | 1 | 1 | 24 | 22 | 21 | 17 | 15 31 81 |
| 16 | USA | USA | 3690 | 1 | 1 | 24 | 22 | 21 | 17 | 22 37 81 |
| 17 | Italy | ITA | 3657 | 25 | 27 | 26 | 24 | 23 | 20 | 4 39 89 |
| 18 | Australia | AUS | 3651 | 1 | 14 | 9 | 11 | 20 | 21 | 45 52 75 |
| 19 | Estonia | EST | 3640 | 1 | 7 | 6 | 6 | 19 | 19 | 26 44 91 |
| 20 | Poland | POL | 3633 | 28 | 26 | 23 | 21 | 25 | 20 | 16 60 78 |
| 21 | France | FRA | 3614 | 20 | 12 | 7 | 25 | 24 | 25 | 46 49 81 |
| 22 | Croatia | CRO | 3610 | 18 | 10 | 8 | 7 | 17 | 15 | 30 42 95 |
| 23 | Sweden | SWE | 3608 | 1 | 21 | 16 | 12 | 9 | 26 | 21 59 80 |
| 24 | Lithuania | LIT | 3606 | 17 | 9 | 21 | 17 | 18 | 16 | 24 64 79 |
| 25 | Denmark | DEN | 3570 | 1 | 22 | 17 | 15 | 12 | 23 | 51 54 87 |
| 26 | Japan | JPN | 3485 | 33 | 29 | 29 | 29 | 27 | 26 | 62 65 86 |
| 27 | Turkey | TUR | 3439 | 30 | 30 | 28 | 26 | 28 | 27 | 35 74 102 |
| 28 | Hungary | HUN | 3437 | 23 | 17 | 12 | 27 | 26 | 24 | 6 57 104 |
| 29 | Switzerland | SUI | 3411 | 32 | 32 | 31 | 28 | 27 | 29 | 43 84 97 |
| 30 | Romania | ROU | 3410 | 27 | 28 | 32 | 30 | 30 | 30 | 68 73 92 |
| 31 | Bulgaria | BUL | 3175 | 19 | 11 | 27 | 31 | 31 | 31 | 70 93 103 |
| 32 | Great Britain | GBR | 3171 | 22 | 31 | 30 | 32 | 32 | 32 | 88 90 100 |
| 33 | FAI (Mongolia) | MGL | 2883 | 31 | 33 | 33 | 33 | 33 | 33 | 94 101 107 |
| 34 | Spain | ESP | 2047 | 34 | 34 | 34 | 34 | 34 | 34 | 96 99 |
| 35 | Norway | NOR | 1874 | 36 | 35 | 35 | 35 | 35 | 35 | 97 106 |
| 36 | New Zealand | NZL | 1147 | 37 | 37 | 37 | 37 | 37 | 36 | 77 |
| 37 | Korea | KOR | 1099 | 35 | 36 | 36 | 36 | 36 | 37 | 85 |
| 38 | Uzbekistan | UZB | 923 | 38 | 38 | 38 | 38 | 38 | 38 | 105 |

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 Fuzcev | RUS | 1320 | +300 | +420 | +408 | | | | |
| 3 | Igor Andruschenko | UKR | 1320 | +300 | +393 | | | | | |
| 4 | Stafford Screen | GBR | 1320 | +300 | +329 | | 12 | Cody Secor | J/W | 1320 +273 |
| 5 | Richard Mathis | USA | 1320 | +300 | +317 | | 13 | Bat-Erdene Bayaraan | MGL | 1320 +267 |
| 6 | Jiongyu Zou | CHN | 1320 | +300 | +270 | | 14 | Yaakov Itzhakov | ISR | 1320 +258 |
| 7 | Damjan Zulic | SLO | 1320 | +300 | +270 | | 15 | Rade Mazalica | BIH | 1320 +226 |
| 8 | Piotr Plachetka | POL | 1320 | +300 | +159 | | 16 | Raimond Naaber | EST | 1320 +225 |
| 9 | Franco Gradi | ITA | 1320 | +300 | +5 | | 17 | Robertas Kiburtas | LIT | 1320 +216 |
| 10 | Kaarlo Kuukka | FIN | 1320 | +287 | | | 18 | Batzorigt Erdenebat | MGL | 1320 +213 |
| 11 | Laszlo Patocs | HUN | 1320 | +283 | | | 19 | Maris Voits | LAT | 1320 +193 |
| 20 | Claus-Peter Wachtler | GER | 240 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 178 | 1318 |
| 21 | Tetsuji Masuda | JPN | 240 | 180 | 180 | 180 | 177 | 180 | 180 | 1317 |
| 22 | Arunas Grasy | LIT | 235 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 1315 |
| 23 | Kazumasa Schizawa | JPN | 240 | 180 | 180 | 180 | 180 | 171 | 180 | 1311 |
| 24 | Frank Schlachta | CAN | 240 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 170 | 1310 |
| 25 | Bernard Boutillier * | FRA | 240 | 180 | 180 | 180 | 180 | 156 | 180 | 1296 |
| 26 | Yury Perchuk | RUS | 240 | 154 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 1294 |
| 27 | Jerzy Wlodarczyk | POL | 240 | 151 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 1291 |
| 28 | Michael Mashlach | ISR | 232 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 146 | 1278 |
| 29 | Claus Grotter | GER | 240 | 152 | 180 | 180 | 180 | 165 | 180 | 1277 |
| 30 | Akio Ezure | JPN | 240 | 180 | 175 | 180 | 180 | 180 | 138 | 1273 |
| 31 | Roy Summersby | AUS | 208 | 180 | 180 | 180 | 180 | 175 | 167 | 1270 |
| 32 | Edin Sahinovic | BIH | 195 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 175 | 1270 |
| 33 | Colin Crowley | AUS | 240 | 180 | 156 | 180 | 180 | 180 | 148 | 1264 |
| 34 | Yunfeng Jing | CHN | 240 | 180 | 123 | 180 | 180 | 180 | 180 | 1263 |
| 35 | Don Chesson | USA | 240 | 121 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 1261 |
| 36 | Eugen Verbitskiy | UKR | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 1260 |
| 37 | Michael Sondhauss | GER | 240 | 180 | 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 |



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

Difficile à suivre tout cela

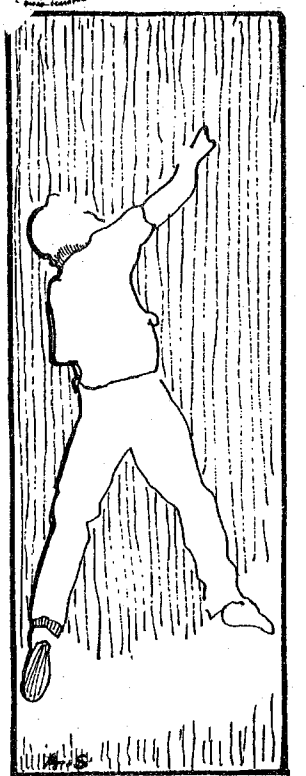
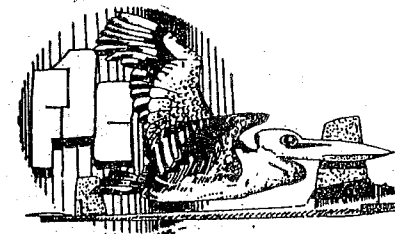
Notons que Makarov, avec son titre de champion du monde, a certainement remis sa notoriété au premier plan, tout en récoltant

un effet PUB qui lui sera bénéfiqueà ne pas en douter .

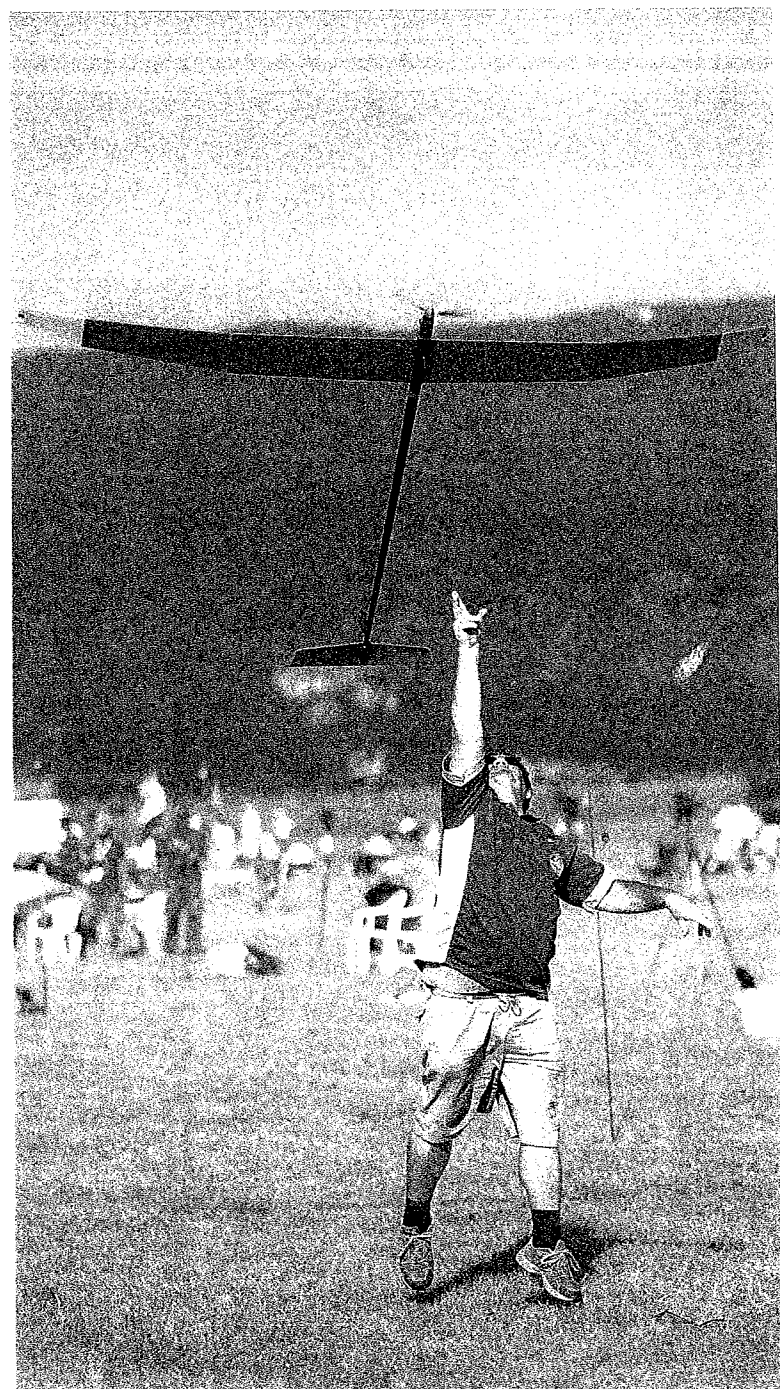
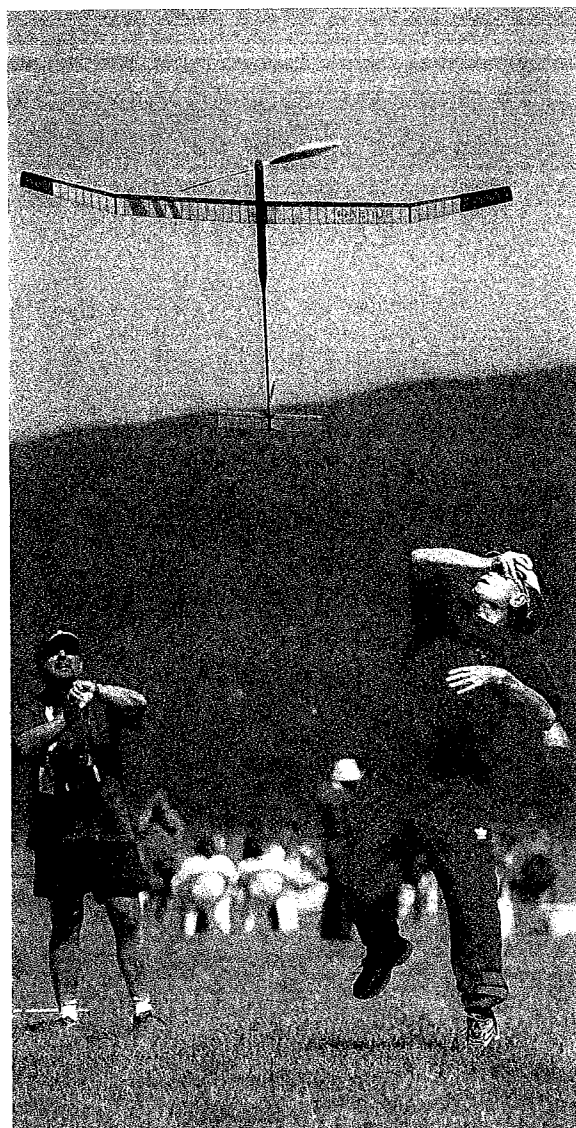
Dans l'ensemble, l'hégémonie de la Russie et de l'Ukraine du passé récent est mise en défaut, avec un rééquilibrage qui ne peut être que salué dans le concert des nations .

Le nombre important de participants aus 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



| | | | | | | | | | | |
|--|----------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------|
| 40 | Juri Roots | EST | 240 | 180 | 169 | 180 | 180 | 116 | 180 | 1245 |
| 41 | Andrea Banci | ITA | 190 | 176 | 180 | 180 | 180 | 180 | 157 | 1243 |
| 42 | Balazs Bauer | HUN | 175 | 180 | 180 | 180 | 180 | 165 | 180 | 1240 |
| 43 | Gabor Zsengeller | HUN | 160 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 1240 |
| 44 | Gil Morris | USA | 240 | 180 | 180 | 180 | 145 | 180 | 131 | 1236 |
| 45 | Shlomo Nagari | ISR | 222 | 180 | 113 | 180 | 180 | 180 | 180 | 1235 |
| 46 | Marek Roman | POL | 165 | 180 | 180 | 170 | 180 | 180 | 180 | 1235 |
| 47 | Branko Bijelic | SRB | 222 | 180 | 106 | 180 | 180 | 180 | 180 | 1228 |
| 48 | Vahur Tiho | EST | 240 | 137 | 180 | 180 | 155 | 153 | 180 | 1225 |
| 49 | Alexandr Drozdov | RUS | 240 | 180 | 104 | 180 | 180 | 180 | 160 | 1224 |
| 50 | Fernando Zito | ARG | 240 | 180 | 180 | 180 | 83 | 180 | 180 | 1223 |
| 51 | Peter Maurer | SUI | 240 | 151 | 180 | 180 | 132 | 180 | 152 | 1215 |
| 52 | Miguel Cantos | ESP | 240 | 180 | 140 | 180 | 99 | 180 | 180 | 1199 |
| 53 | Stevan Janovic | SRB | 221 | 180 | 180 | 163 | 180 | 118 | 153 | 1195 |
| 54 | Reinhard Truppe | AUT | 149 | 180 | 180 | 180 | 180 | 144 | 180 | 1193 |
| 55 | Artem Babenko | W/C | 115 | 180 | 174 | 180 | 180 | 180 | 180 | 1189 |
| 56 | Pavel Matocha | CZE | 170 | 180 | 180 | 180 | 124 | 166 | 180 | 1180 |
| 57 | Alan Jack | GBR | 169 | 180 | 180 | 180 | 152 | 180 | 132 | 1173 |
| 58 | Eduardo Furferi | ARG | 153 | 180 | 180 | 180 | 180 | 103 | 180 | 1156 |
| 59 | Bill East | AUS | 234 | 180 | 180 | 180 | 0 | 180 | 180 | 1134 |
| 60 | Rostislav Pecherskiy | CAN | 189 | 180 | 173 | 44 | 180 | 180 | 180 | 1126 |
| 61 | Giorgio Venuti | ITA | 156 | 180 | 180 | 158 | 180 | 180 | 68 | 1102 |
| 62 | Mauricio Zito | ARG | 238 | 156 | 180 | 180 | 180 | 131 | 31 | 1096 |
| 63 | Tarik Jusufbasic | BIH | 240 | 180 | 180 | 110 | 49 | 153 | 180 | 1092 |
| 64 | Jaroslav Blatny | CZE | 148 | 180 | 41 | 180 | 180 | 180 | 158 | 1067 |
| 65 | Henning Nyhegn | DEN | 240 | 180 | 147 | 97 | 180 | 25 | 180 | 1049 |
| 66 | P. Nikolov Nikolay | BUL | 240 | 131 | 142 | 180 | 155 | 64 | 114 | 1026 |
| 67 | Yury Shvedenkov | CAN | 240 | 180 | 139 | 133 | 180 | 131 | 0 | 1003 |
| 68 | Robert Hegenbart | AUT | 155 | 180 | 114 | 180 | 180 | 180 | 0 | 989 |
| 69 | Karel Berek | CZE | 146 | 180 | 180 | 180 | 120 | 0 | 164 | 970 |
| 70 | Volodymyr Sychov | SLO | 129 | 27 | 180 | 149 | 180 | 63 | 180 | 908 |
| 71 | Pieter De Boer | NED | 171 | 180 | 180 | 129 | 180 | 0 | 0 | 840 |
| 72 | Khishgibat Terbish | MGL | 107 | 155 | 62 | 74 | 95 | 152 | 141 | 786 |
| 73 | Borislav Bardarov | BUL | 174 | 180 | 180 | 180 | 8 | 0 | 0 | 722 |
| 74 | Janko Grosejlo | SLO | 220 | 180 | 110 | 0 | 67 | 0 | 0 | 577 |
| 75 | Hugo Ernst | DEN | 240 | 180 | 26 | 120 | 0 | 0 | 0 | 566 |
| 76 | Thomas Koester | DEN | 209 | 180 | 71 | 0 | 0 | 0 | 0 | 460 |
| 77 | Z. Nikolov Nikolay | BUL | 50 | 180 | 180 | 0 | 0 | 0 | 0 | 410 |
| Number of maximum in each round | | | 46 | 66 | 58 | 61 | 59 | 51 | 49 | |
| Number of full scores up to each round | | | 46 | 39 | 30 | 27 | 24 | 22 | 19 | |



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 Frédéric 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

11546

CROATIE 2009

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

- L'ENVOLEE VERS LE CIEL ACCOMPAGNEE DU GEST AUGUSTE DU LANCEUR RESUME A ELLE SEULE LA BEAUTE... DU VOL LIBRE.

- EN FAI-ICI: WALTER EGGHANN SUISSE - L'EFFORT DE L'ELAN INITIAL AJOUTE ENCORE A LA DYNAMIQUE!

* POUR CEUX QUI ONT ASSISTE DEPUIS LES ANNEES, BO IL EST FACILE DE RECONNAITRE L'IDENTITE DU CONCURRENT CI CONTRE.

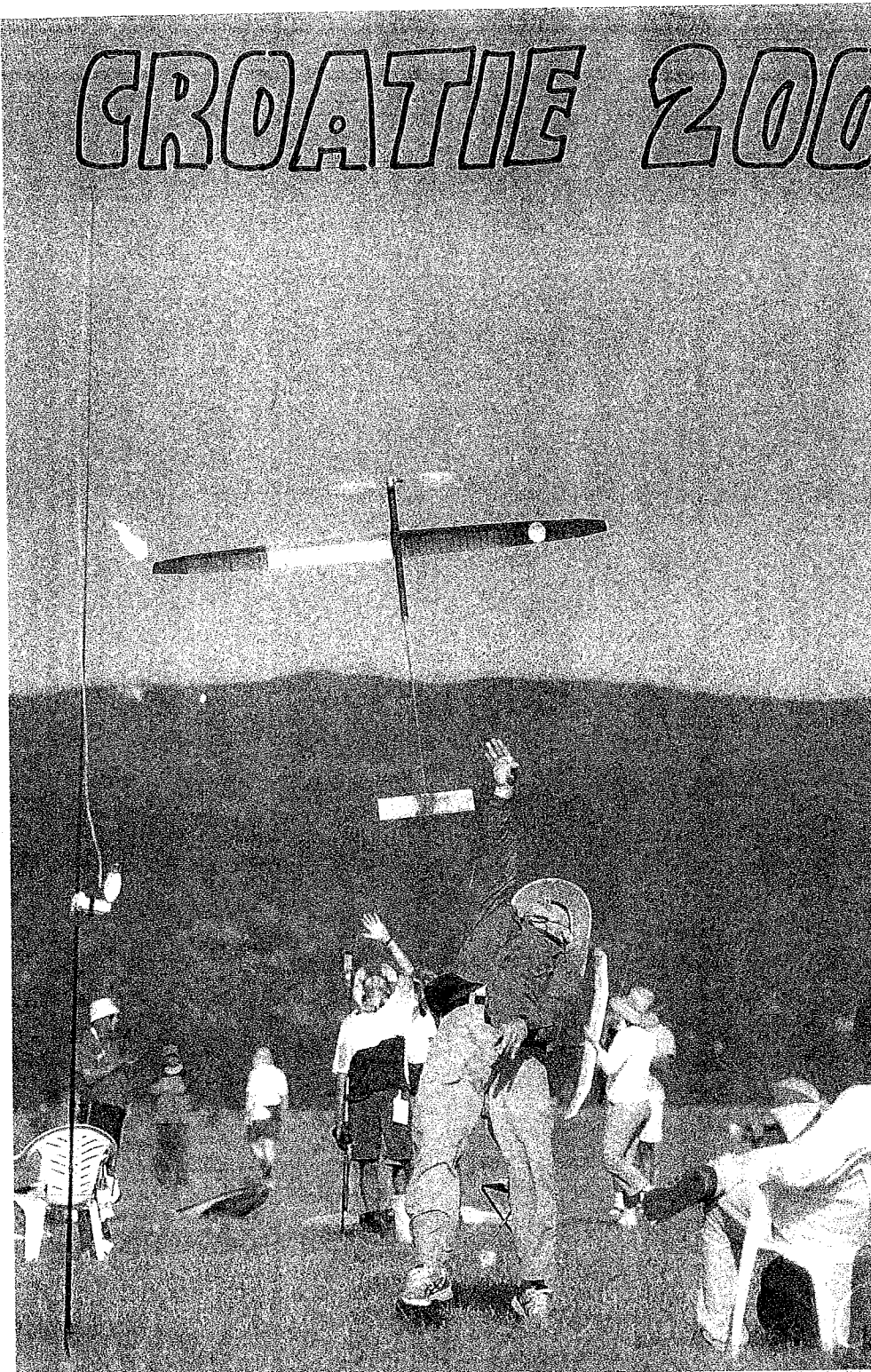
IL SABIT D'ALEX ANDRIUKOU (USA.) LE GESTE EST UNIQUE ET CARACTERISTIQUE

TOUT COMME LE PETIT CERCE BLANC SUR L'INTRADOS.

- L'ARRIERE EXTREME VERS L'ARRIERE POUR ASSURER UNE POUSSEE MAXI

MELICE EN DRAPEAU... LA TENUE VESTIMENTAIRE N'EST PLUS AUSSI SPORTIVE ET

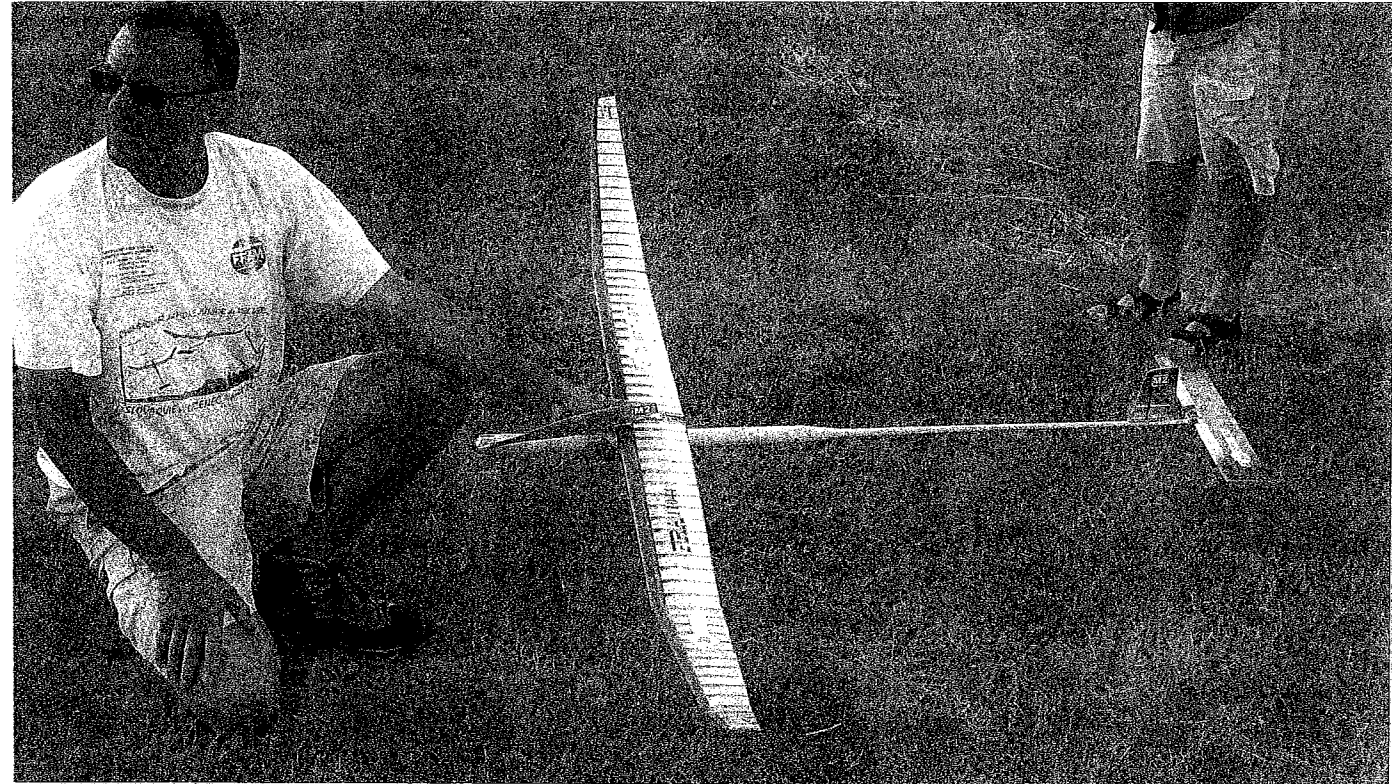
PERMISE QU'A L'EPOQUE CEE! LES TEMPS ET LES COMTEES EN BANQUE ONT CHANGE!



* LES TEMPS ONT EGALEMENT CHANGE POUR CERTAINES NATIONS ASIATIQUES - CHINE - COREE - PARTICULIEREMENT - ELLES NE SONT PLUS LES VEGETES COMME DANS LE PASSES! LES JAPONAIS LEUR NIVEAU GRACE A LEUR PUISSANCE ECONOMIQUE...

11547

VOL LIBRE



Phylos. F. NIKITENKO -

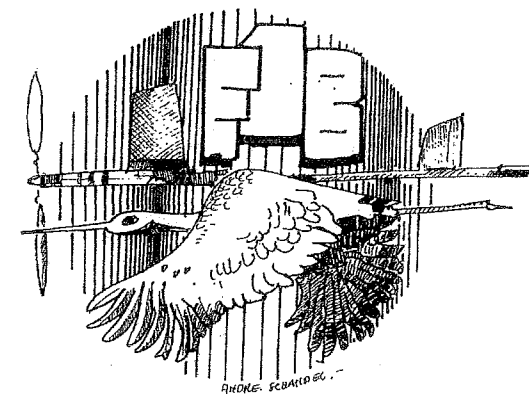
A , rien n'est plus simple visiblement , même avec la minuterie électroniquene véritable usine à programmer .

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 .

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 joviales 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!

SAINTES, 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 fonctionnaient 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 cantonnant exclusivement dans un rôle de grand'mère ne se trouvaient pas au chômage, loin de là!

SAINTES, 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.

SAINTES, 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 bienfaites 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'oeuvre 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.

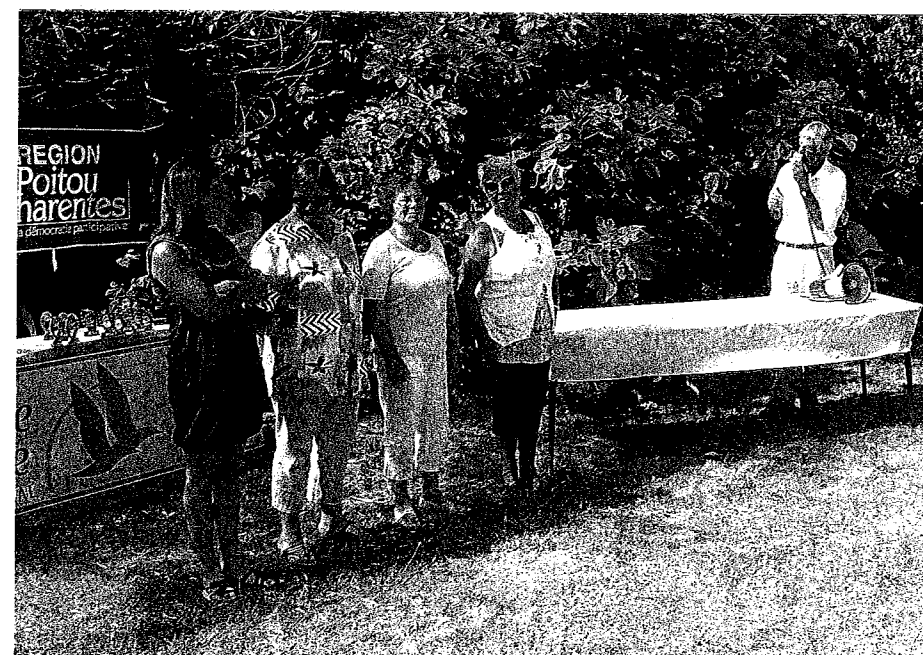
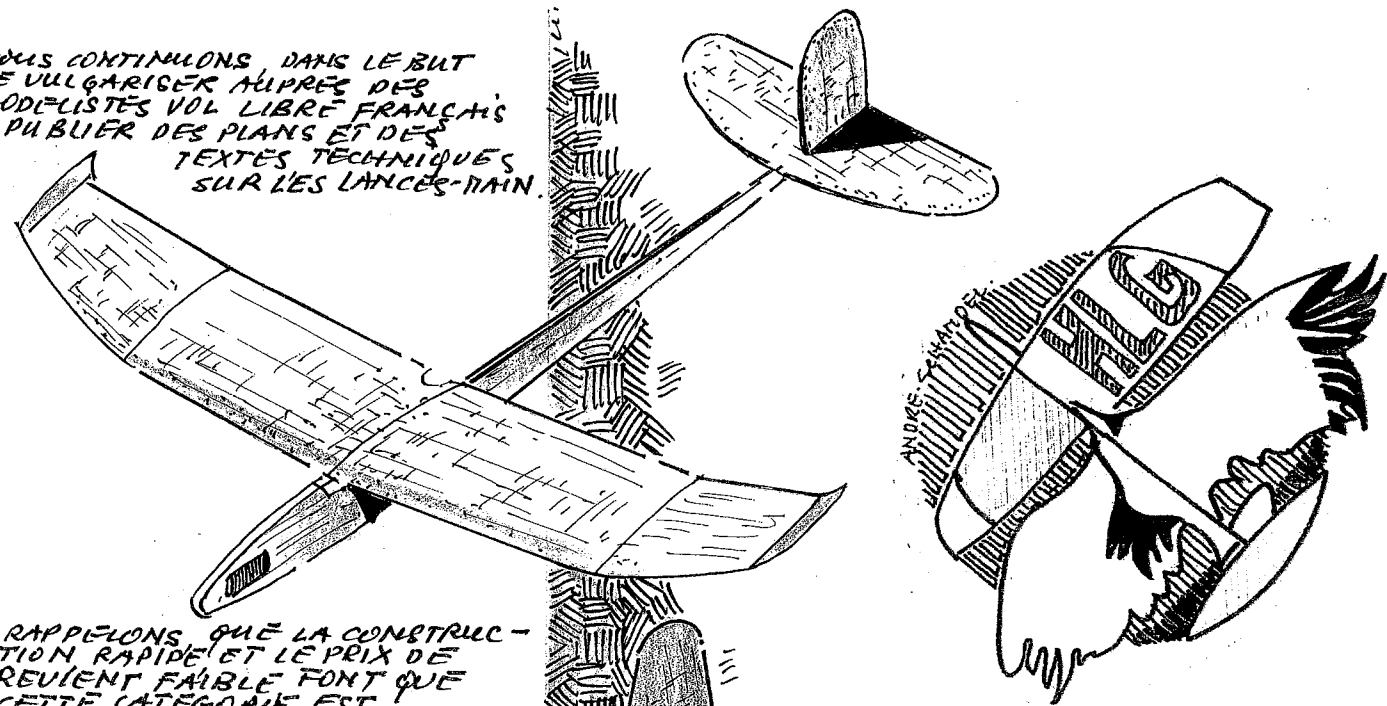


photo... J. SCHNEIDER.

MAIS CONTINUONS DANS LE BUT
DE VULGARISER AUPRES DES
MODELISTES VOL LIBRE FRANÇAIS
A PUBLIER DES PLANS ET DES
TEXTES TECHNIQUES
SUR LES LANCES-DRAIN



RAPPELONS QUE LA CONSTRUCTION RAPIDE ET LE PRIX DE REVIENT FAIBLE FONT QUE CETTE CATEGORIE EST IDEALE POUR L'INITIATION DES JEUNES.

AUTRE AVANTAGE ENORME ! LE BESOIN EN ESPACE EST REDUIT. UN TERRAIN DE FOOTBALL CONVIENT PARFAITEMENT. CELA SE TROUVE PARTOUT

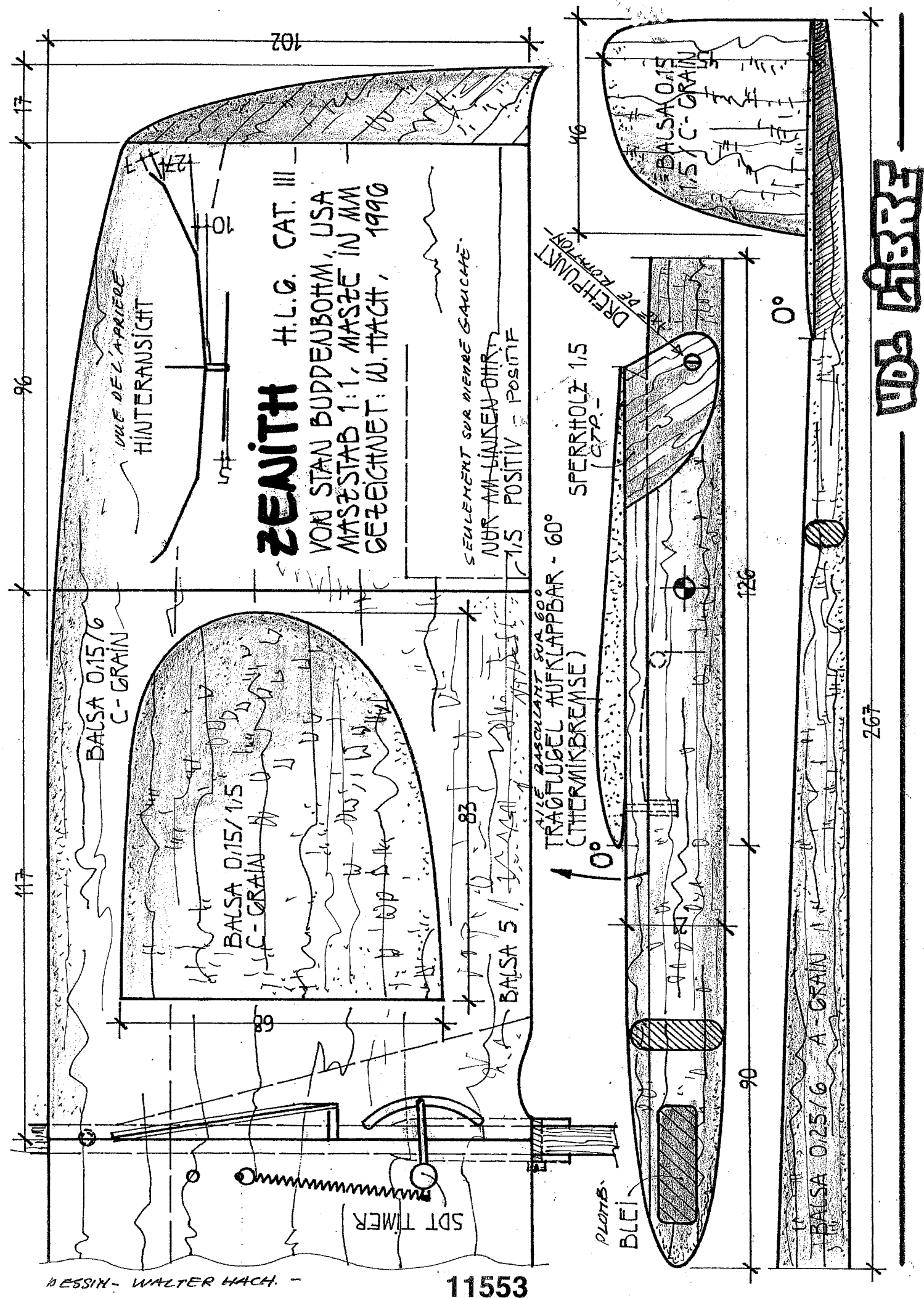
MIKE PAGE



NOTONS QUE L'EMPLOI DU BALS
DE BONNE QUALITE EST PRIMORDIAL
ET QU'IL CONVIENT DONC DE LE
SÉLECTIONNER, SI POSSIBLE DE
L'ACHAT.

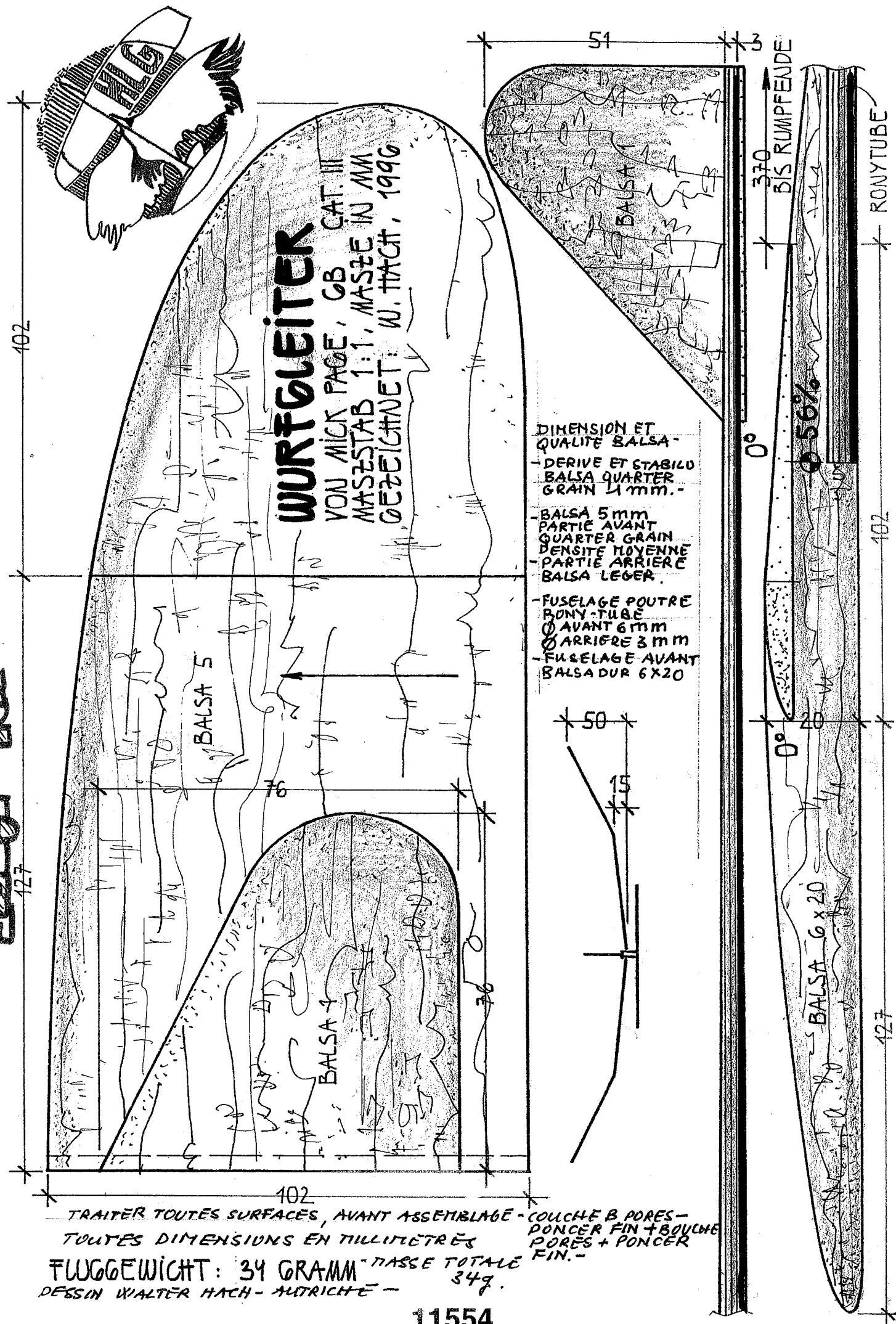
LE PÈSE LETTRE OU LA BALANCE
ELECTRONIQUE SONT UTILES, POUR
RESPECTER LE DEVIS MASSE, POUR
CE GENRE DE CONSTRUCTION.

11552

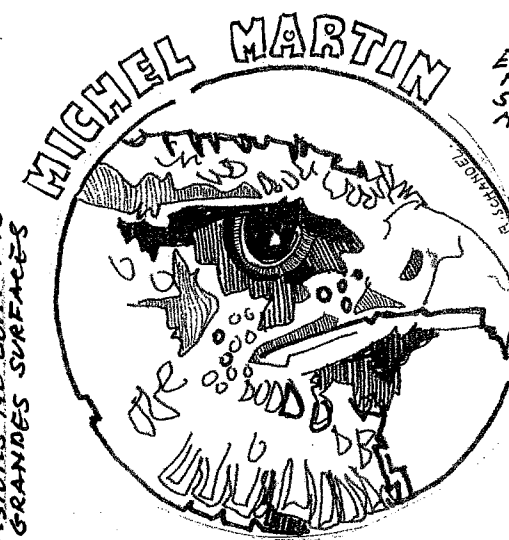
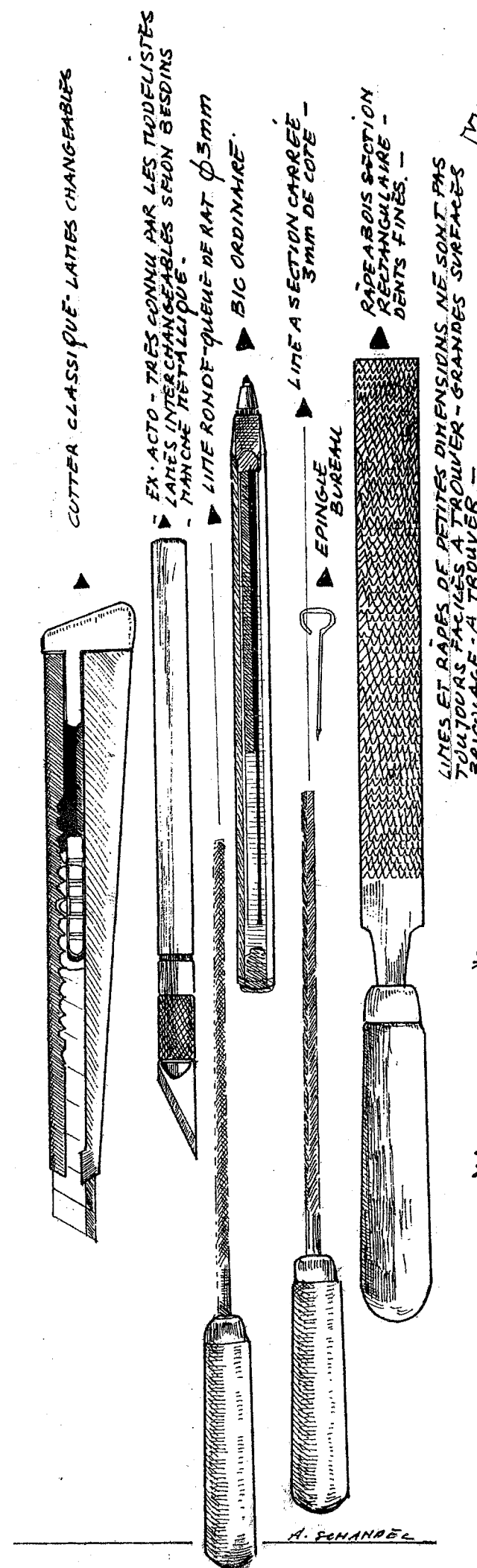


MESSIN - WALTER HACH. -

11553



11554



ELEMENT DE DECORATION
POUVANT ETRE APPOSE
SUR L'AILE FINIE SANS
APPORT DE MATIERE -

*NECESSAIRE-

- PAPIER PELURE
- TRANSPARENT
- (EX DACTYLO)
- TRACEUR ENCRE
- DE CHINE -

1- REPRODUIRE
A L'ENCRE DE
CHINE PAR
TRANSPARENCE
LE BECCIN -

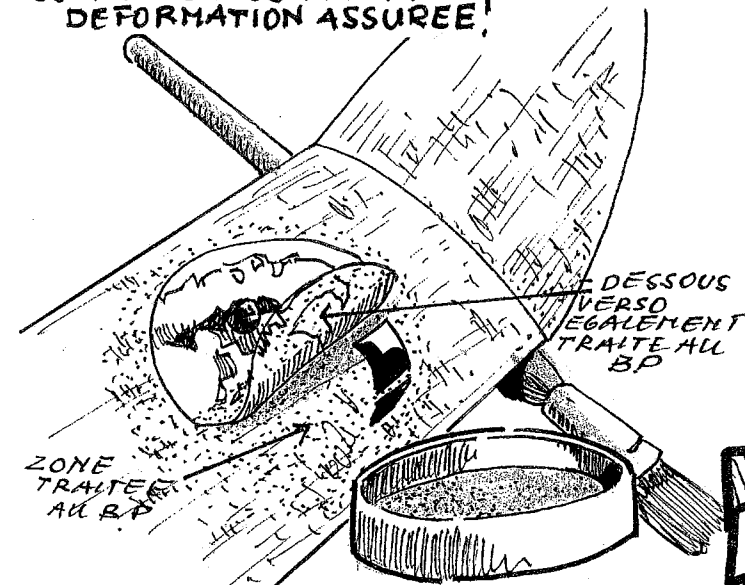
2. DECOUPER -
3- ENDUIRE AVEC
BOUCHE-PORES
L'EMPLACEMENT

4- EN DVI RE LE
VERS DRESSIN
AU BOUCHE PORE

5-POSER NOUVELLE
SUR SUPPORT
6-REPASSER ET
LICER LEGER

COLLCHÉ B.P. SUR
LE TOUT. -

* ATTENTION
- NE JAMAIS UTILISER
DE L'ENDUIT DE TENSION
SUR UN LANCE MAIN.
DEFORMATION ASSUREE



* DESSIN MONTRANT LA MARCHE A SUIVRE
POUR POSER UN DESSIN SUR UNE AILE D'UN
PLANEUR LANCE TAIN. -

- MATERIEL NECESSAIRE UN PINCEAU
BRUSSE 10 A 12 MM. / UN PETIT RECIPIENT
- COUVERCLE CONSERVE - BOUCHE POREE -
ME PAS L'APPLIQUER EN COUCHE EPAISSE.

JUSTE CE QU'IL FAUT. -
- POUR LES COLLEURS D'UDESIN - TOUJOURS
AU VERSO - CRAYONS DE COULEUR OU
GOUACHE - CRAYONS AQUARELLE A EVITER. -

* PONÇAGE DES SURFACES D'AILE -
PROFIL -

PROF. VOIR PAGES SUIVANTES REMARQUET
LES TROUVETTES CIRCULAIRES LORS DU
PONCAGE - PONCAGE TRÈS FIN APRÈS
TRAITEMENT ALBOLUPHE PORES. -

LA DIFFICULTE MAJEURE DE LA CONSTRUCTION RESIDE DANS LA REALISATION, DES DIEBRES. PONCAGE DELICAT DES SURFACES DE CONTACT ENTOURANT LE PANNETON CENTRAL

NOUS REVIENDRONS PLUS EN DETAIL
SUR CES SÉQUENCES DE CONSTRUCTION.

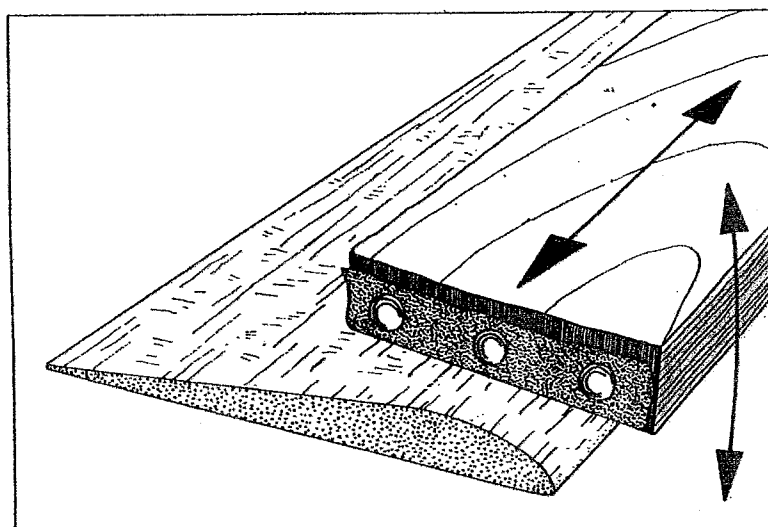
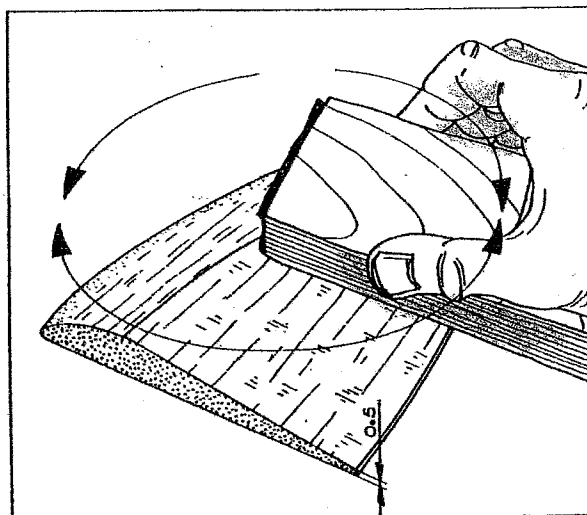
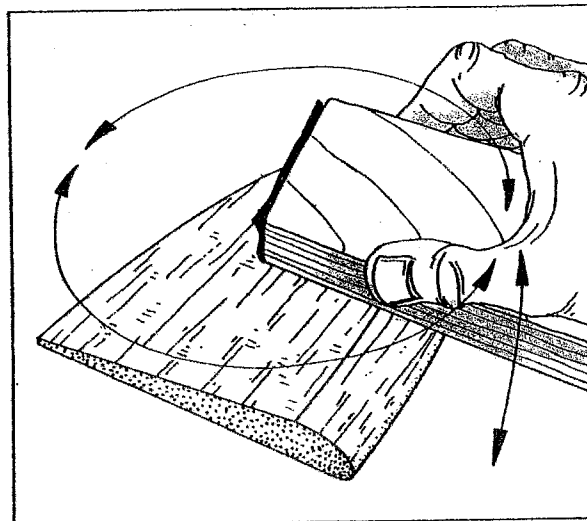
DANS CETTE PERSPECTIVE LA REALISATION DE
PONCHOIRS, AINSI QUE CELLE D'UN ACCESSOIRE
EST NECESSAIRE.

SEAN ABURDE DANS UN
PROCHAIN NUMERO VOL LIBRE.

11555

PONÇOIRS UTILISATION

* ILLUSTRATION DES GESTES A ACCOMPLIR POUR PONCER
FINEMENT DES SURFACES - RELATIVEMENT GRANDES
POUR OBTENIR UN FINISSAGE REGULIER EXEMPT DE
"TOLE ONDULEE"



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

Cet outil précieux, renouvelable à volonté et fort bon marché, est le compagnon inséparable 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 francs.

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.

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'aurait 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'apreté et à l'intérêt de leur compétition... car elle fut âpre et intéressante ! Et puis, vous verrez pourquoi aussi, la fibre sensible n'y 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 !...

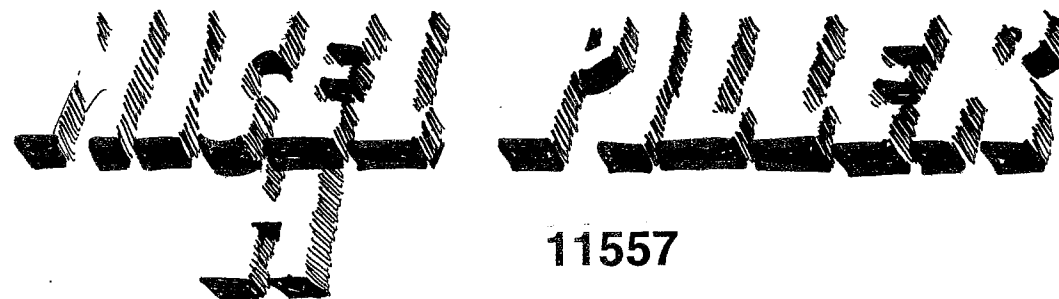
En fait, la salle Jeanne de Laval n'est pas un gymnase, comme c'est souvent le cas, mais c'est ce que l'on appelle une salle polyvalente. LE GROS AVANTAGE est qu'il n'y a pas de cordes lisses pendantes, pas de panneaux de basket ni de tribune ! Mais, il y a une scène... dont le niveau se situe à environ 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 abrégé 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 disposons 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 où 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 caout. Après, on sait mieux voler dans des salles hautes ! Le contraire



VOI L'ERE. F1DISTES. VOI L'ERE. F1DISTES.

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.

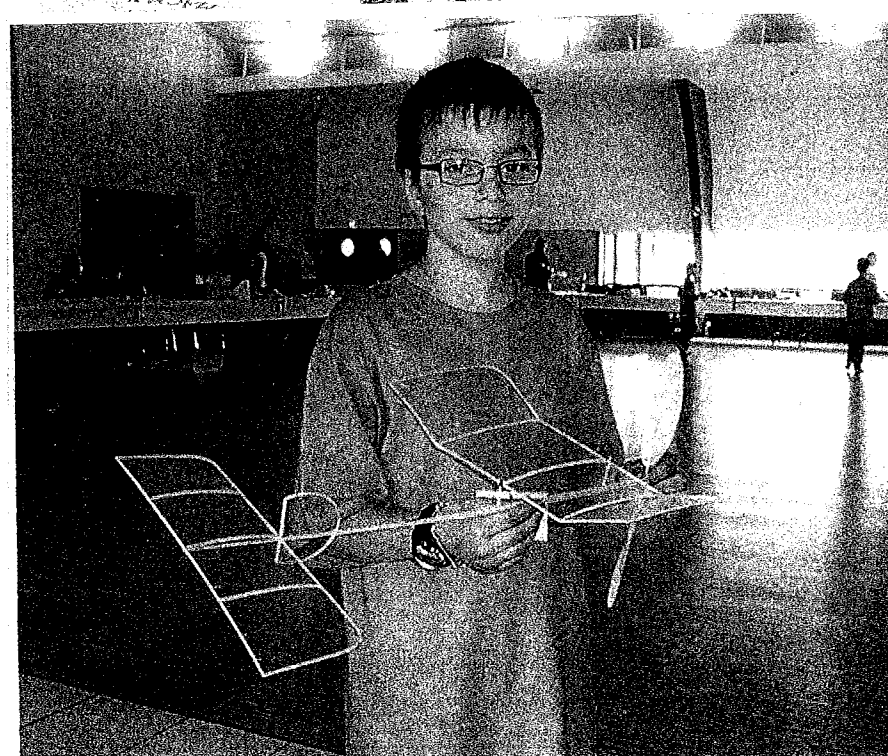
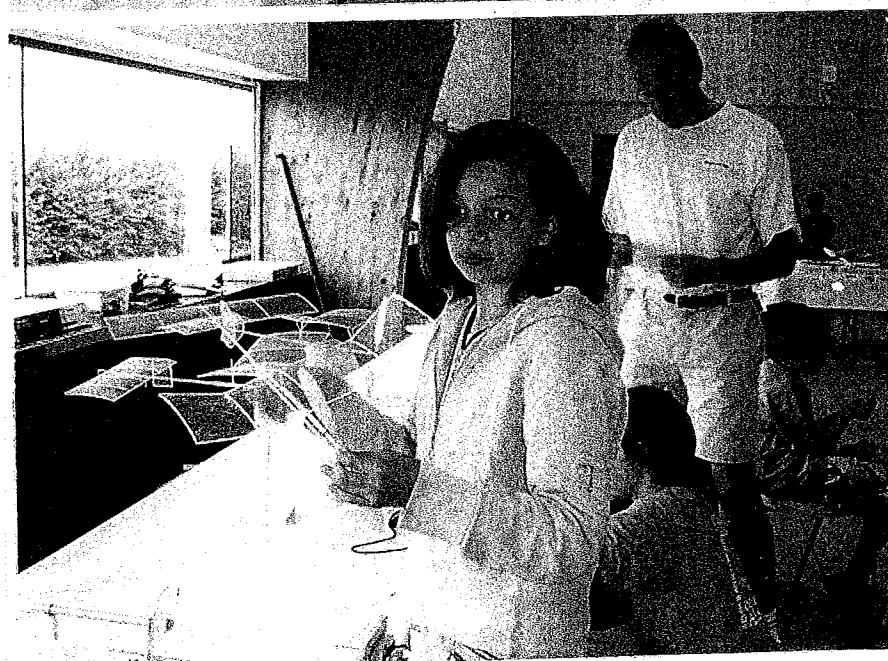
Les cellules familiales et elles peuvent en être fières, semblent donner la mesure.

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...un vue d'imitation ailleurs.

Achat de matériaux, plans 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....



photos: T. MARILIER.

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 pâtée 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 Trautsoff- 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... Domage.

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 dérèglages 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

11 NUMÉROS DIFFÉRENTS - C'EST UNE PROPOSITION S'ENTEND POUR BIEN SUR - N'EST PAS UNE CHOSE SINGULIÈRE PLUS IMPORTANTE CES ANCIENS NUMÉROS VOL LIBRE PEUVENT SERVIR DANS VOS ATELIERS - POUR JEUNES - DANS VOS EXPOSITIONS - ET SURTOUT VONT VIDER LES RAYONNAGES !

ÉCRIRE À LA RÉDACTION - OU MAIL: ANDRE-SCHANNELO@wanadoo.fr.

11561

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 battraï 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'organisateur 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.

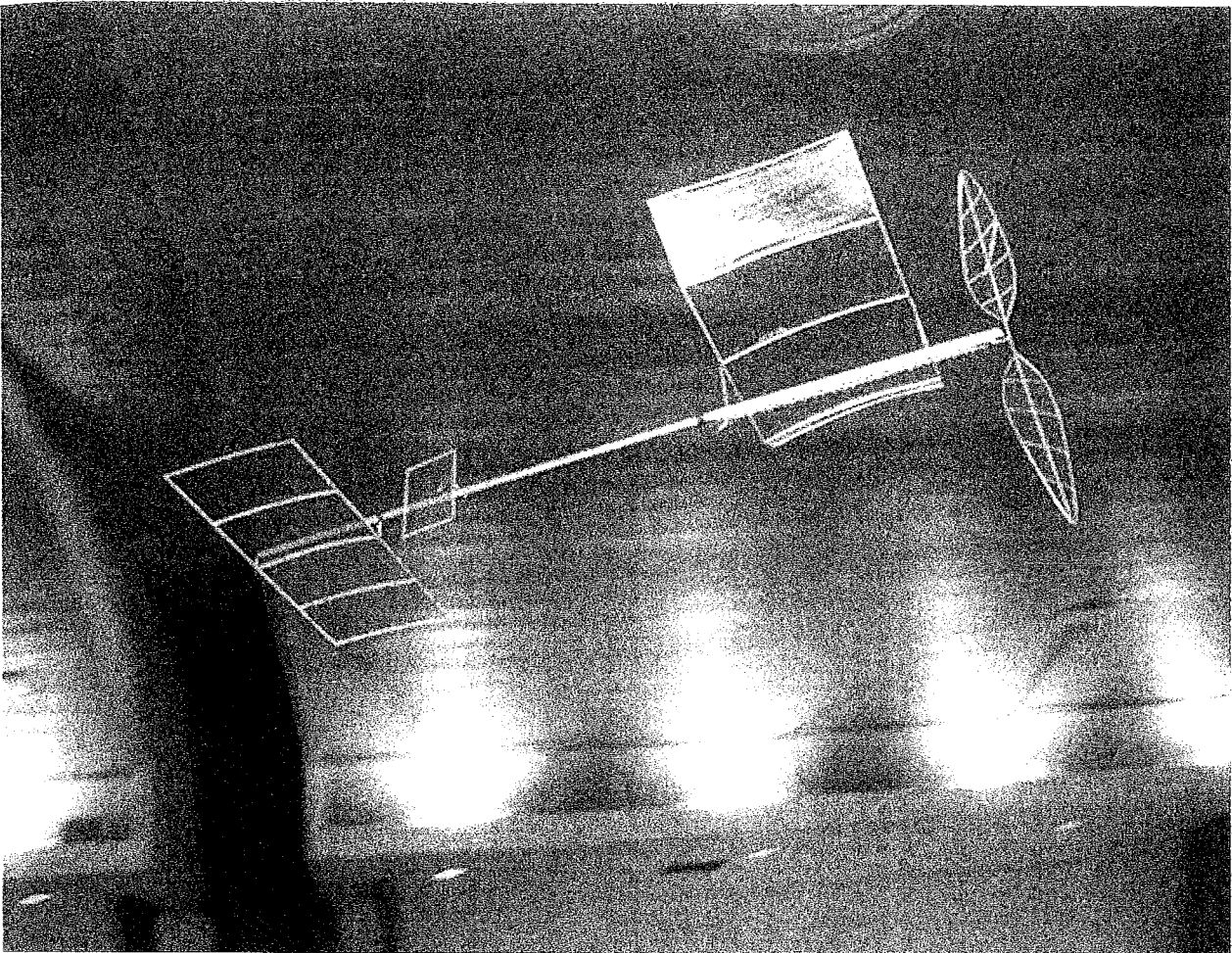
Bonnes vacances à tous.
Michel, Orléans, juin 2009

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 Lilian | 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 MARILLIER

COMME NOUS N'AVONS PAS SOUVENT DES NOUVELLES TOUT COURT OU BONNE VOIR LES CHAMPIONNATS D'EUROPE 2009 NOUS SOMMES PARTICULIEREMENT HEUREUX D'ACCORDER UNE GRANDE PLACE "AU VOL D'INTERIEUR" LES TROIS MEILLEURS DE THIERRY MARILLIER ET DE MICHEL PILLER SONT POUR LES LECTEURS DE VOL LIBRE, INTERESSANTS. LES POINTS DE VUE N'ETANT PAS LES MEMES, NOUS SAVONS QUE LA VERVE DE MICHEL EST SAVOUREUSE ET PROLIFQUE. CELLE DE THIERRY EST QUINÉE PAR LA FILIATION QUI DANS LE PAYSAGE D'ENSEMBLE DU VOL LIBRE, EST PARTICULIEREMENT REMARQUÉE !



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 promenade 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 la discussion va s'animer , autour de sujets comme la nouvelle réglementation - 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

in 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

VOL LIBRE - F1A - F1B - F1C - F1D - F1E - F1F - F1G - F1H - F1I - F1J - F1K - F1L - F1M - F1N - F1O - F1P - F1Q - F1R - F1S - F1T - F1U - F1V - F1W - F1X - F1Y - F1Z - F1AA - F1AB - F1AC - F1AD - F1AE - F1AF - F1AG - F1AH - F1AI - F1AJ - F1AK - F1AL - F1AM - F1AN - F1AO - F1AP - F1AQ - F1AR - F1AS - F1AT - F1AU - F1AV - F1AW - F1AX - F1AY - F1AZ - F1BA - F1BB - F1BC - F1BD - F1BE - F1BF - F1BG - F1BH - F1BI - F1BJ - F1BK - F1BL - F1BM - F1BN - F1BO - F1BP - F1BQ - F1BR - F1BS - F1BT - F1BU - F1BV - F1BW - F1BX - F1BY - F1BZ - F1CA - F1CB - F1CC - F1CD - F1CE - F1CF - F1CG - F1CH - F1CI - F1CJ - F1CK - F1CL - F1CM - F1CN - F1CO - F1CP - F1CQ - F1CR - F1CS - F1CT - F1CU - F1CV - F1CW - F1CX - F1CY - F1CZ - F1DA - F1DB - F1DC - F1DD - F1DE - F1DF - F1DG - F1DH - F1DI - F1DJ - F1DK - F1DL - F1DM - F1DN - F1DO - F1DP - F1DQ - F1DR - F1DS - F1DT - F1DU - F1DV - F1DW - F1DX - F1DY - F1DZ - F1EA - F1EB - F1EC - F1ED - F1EE - F1EF - F1EG - F1EH - F1EI - F1EJ - F1EK - F1EL - F1EM - F1EN - F1EO - F1EP - F1EQ - F1ER - F1ES - F1ET - F1EU - F1EV - F1EW - F1EX - F1EY - F1EZ - F1FA - F1FB - F1FC - F1FD - F1FE - F1FF - F1FG - F1FH - F1FI - F1FJ - F1FK - F1FL - F1FM - F1FN - F1FO - F1FP - F1FQ - F1FR - F1FS - F1FT - F1FU - F1FV - F1FW - F1FX - F1FY - F1FZ - F1GA - F1GB - F1GC - F1GD - F1GE - F1GF - F1GG - F1GH - F1GI - F1GJ - F1GK - F1GL - F1GM - F1GN - F1GO - F1GP - F1GQ - F1GR - F1GS - F1GT - F1GU - F1GV - F1GW - F1GX - F1GY - F1GZ - F1HA - F1HB - F1HC - F1HD - F1HE - F1HF - F1HG - F1HH - F1HI - F1HJ - F1HK - F1HL - F1HM - F1HN - F1HO - F1HP - F1HQ - F1HR - F1HS - F1HT - F1HU - F1HV - F1HW - F1HX - F1HY - F1HZ - F1IA - F1IB - F1IC - F1ID - F1IE - F1IF - F1IG - F1IH - F1II - F1IJ - F1IK - F1IL - F1IM - F1IN - F1IO - F1IP - F1IQ - F1IR - F1IS - F1IT - F1IU - F1IV - F1IW - F1IX - F1IY - F1IZ - F1JA - F1JB - F1JC - F1JD - F1JE - F1JF - F1JG - F1JH - F1JI - F1JJ - F1JK - F1JL - F1JM - F1JN - F1JO - F1JP - F1JQ - F1JR - F1JS - F1JT - F1JU - F1JV - F1JW - F1JX - F1JY - F1JZ - F1KA - F1KB - F1KC - F1KD - F1KE - F1KF - F1KG - F1KH - F1KI - F1KJ - F1KK - F1KL - F1KM - F1KN - F1KO - F1KP - F1KQ - F1KR - F1KS - F1KT - F1KU - F1KV - F1KW - F1KX - F1KY - F1KZ - F1LA - F1LB - F1LC - F1LD - F1LE - F1LF - F1LG - F1LH - F1LI - F1LJ - F1LK - F1LL - F1LM - F1LN - F1LO - F1LP - F1LQ - F1LR - F1LS - F1LT - F1LU - F1LV - F1LW - F1LX - F1LY - F1LZ - F1MA - F1MB - F1MC - F1MD - F1ME - F1MF - F1MG - F1MH - F1MI - F1MJ - F1MK - F1ML - F1MM - F1MN - F1MO - F1MP - F1MQ - F1MR - F1MS - F1MT - F1MU - F1MV - F1MW - F1MX - F1MY - F1MZ - F1NA - F1NB - F1NC - F1ND - F1NE - F1NF - F1NG - F1NH - F1NI - F1NJ - F1NK - F1NL - F1NM - F1NN - F1NO - F1NP - F1NQ - F1NR - F1NS - F1NT - F1NU - F1NV - F1NW - F1NX - F1NY - F1NZ - F1OA - F1OB - F1OC - F1OD - F1OE - F1OF - F1OG - F1OH - F1OI - F1OJ - F1OK - F1OL - F1OM - F1ON - F1OO - F1OP - F1OQ - F1OR - F1OS - F1OT - F1OU - F1OV - F1OW - F1OX - F1OY - F1OZ - F1PA - F1PB - F1PC - F1PD - F1PE - F1PF - F1PG - F1PH - F1PI - F1PJ - F1PK - F1PL - F1PM - F1PN - F1PO - F1PP - F1PQ - F1PR - F1PS - F1PT - F1PU - F1PV - F1PW - F1PX - F1PY - F1PZ - F1QA - F1QB - F1QC - F1QD - F1QE - F1QF - F1QG - F1QH - F1QI - F1QJ - F1QK - F1QL - F1QM - F1QN - F1QO - F1QP - F1QQ - F1QR - F1QS - F1QT - F1QU - F1QV - F1QW - F1QX - F1QY - F1QZ - F1RA - F1RB - F1RC - F1RD - F1RE - F1RF - F1RG - F1RH - F1RI - F1RJ - F1RK - F1RL - F1RM - F1RN - F1RO - F1RP - F1RQ - F1RR - F1RS - F1RT - F1RU - F1RV - F1RW - F1RX - F1RY - F1RZ - F1SA - F1SB - F1SC - F1SD - F1SE - F1SF - F1SG - F1SH - F1SI - F1SJ - F1SK - F1SL - F1SM - F1SN - F1SO - F1SP - F1SQ - F1SR - F1SS - F1ST - F1SU - F1SV - F1SW - F1SX - F1SY - F1SZ - F1TA - F1TB - F1TC - F1TD - F1TE - F1TF - F1TG - F1TH - F1TI - F1TJ - F1TK - F1TL - F1TM - F1TN - F1TO - F1TP - F1TQ - F1TR - F1TS - F1TT - F1TU - F1TV - F1TW - F1TX - F1TY - F1TZ - F1UA - F1UB - F1UC - F1UD - F1UE - F1UF - F1UG - F1UH - F1UI - F1UJ - F1UK - F1UL - F1UM - F1UN - F1UO - F1UP - F1UQ - F1UR - F1US - F1UT - F1UU - F1UV - F1UW - F1UX - F1UY - F1UZ - F1VA - F1VB - F1VC - F1VD - F1VE - F1VF - F1VG - F1VH - F1VI - F1VJ - F1VK - F1VL - F1VM - F1VN - F1VO - F1VP - F1VQ - F1VR - F1VS - F1VT - F1VU - F1VV - F1VW - F1VX - F1VY - F1VZ - F1WA - F1WB - F1WC - F1WD - F1WE - F1WF - F1WG - F1WH - F1WI - F1WJ - F1WK - F1WL - F1WM - F1WN - F1WO - F1WP - F1WQ - F1WR - F1WS - F1WT - F1WU - F1WV - F1WW - F1WX - F1WY - F1WZ - F1XA - F1XB - F1XC - F1XD - F1XE - F1XF - F1XG - F1XH - F1XI - F1XJ - F1XK - F1XL - F1XM - F1XN - F1XO - F1XP - F1XQ - F1XR - F1XS - F1XT - F1XU - F1XV - F1XW - F1XX - F1XY - F1XZ - F1YA - F1YB - F1YC - F1YD - F1YE - F1YF - F1YG - F1YH - F1YI - F1YJ - F1YK - F1YL - F1YM - F1YN - F1YO - F1YP - F1YQ - F1YR - F1YS - F1YT - F1YU - F1YV - F1YW - F1YX - F1YY - F1YZ - F1ZA - F1ZB - F1ZC - F1ZD - F1ZE - F1ZF - F1ZG - F1ZH - F1ZI - F1ZJ - F1ZK - F1ZL - F1ZM - F1ZN - F1ZO - F1ZP - F1ZQ - F1ZR - F1ZS - F1ZT - F1ZU - F1ZV - F1ZW - F1ZX - F1ZY - F1ZZ - F1AA - F1AB - F1AC - F1AD - F1AE - F1AF - F1AG - F1AH - F1AI - F1AJ - F1AK - F1AL - F1AM - F1AN - F1AO - F1AP - F1AQ - F1AR - F1AS - F1AT - F1AU - F1AV - F1AW - F1AX - F1AY - F1AZ - F1BA - F1BB - F1BC - F1BD - F1BE - F1BF - F1BG - F1BH - F1BI - F1BJ - F1BK - F1BL - F1BM - F1BN - F1BO - F1BP - F1BQ - F1BR - F1BS - F1BT - F1BU - F1BV - F1BW - F1BX - F1BY - F1BZ - F1CA - F1CB - F1CC - F1CD - F1CE - F1CF - F1CG - F1CH - F1CI - F1CJ - F1CK - F1CL - F1CM - F1CN - F1CO - F1CP - F1CQ - F1CR - F1CS - F1CT - F1CU - F1CV - F1CW - F1CX - F1CY - F1CZ - F1DA - F1DB - F1DC - F1DD - F1DE - F1DF - F1DG - F1DH - F1DI - F1DJ - F1DK - F1DL - F1DM - F1DN - F1DO - F1DP - F1DQ - F1DR - F1DS - F1DT - F1DU - F1DV - F1DW - F1DX - F1DY - F1DZ - F1EA - F1EB - F1EC - F1ED - F1EE - F1EF - F1EG - F1EH - F1EI - F1EJ - F1EK - F1EL - F1EM - F1EN - F1EO - F1EP - F1EQ - F1ER - F1ES - F1ET - F1EU - F1EV - F1EW - F1EX - F1EY - F1EZ - F1FA - F1FB - F1FC - F1FD - F1FE - F1FF - F1FG - F1FH - F1FI - F1FJ - F1FK - F1FL - F1FM - F1FN - F1FO - F1FP - F1FQ - F1FR - F1FS - F1FT - F1FU - F1FV - F1FW - F1FX - F1FY - F1FZ - F1GA - F1GB - F1GC - F1GD - F1GE - F1GF - F1GG - F1GH - F1GI - F1GJ - F1GK - F1GL - F1GM - F1GN - F1GO - F1GP - F1GQ - F1GR - F1GS - F1GT - F1GU - F1GV - F1GW - F1GX - F1GY - F1GZ - F1HA - F1HB - F1HC - F1HD - F1HE - F1HF - F1HG - F1HH - F1HI - F1HJ - F1HK - F1HL - F1HM - F1HN - F1HO - F1HP - F1HQ - F1HR - F1HS - F1HT - F1HU - F1HV - F1HW - F1HX - F1HY - F1HZ - F1IA - F1IB - F1IC - F1ID - F1IE - F1IF - F1IG - F1IH - F1II - F1IJ - F1IK - F1IL - F1IM - F1IN - F1IO - F1IP - F1IQ - F1IR - F1IS - F1IT - F1IU - F1IV - F1IW - F1IX - F1IY - F1IZ - F1JA - F1JB - F1JC - F1JD - F1JE - F1JF - F1JG - F1JH - F1JI - F1JJ - F1JK - F1JL - F1JM - F1JN - F1JO - F1JP - F1JQ - F1JR - F1JS - F1JT - F1JU - F1JV - F1JW - F1JX - F1JY - F1JZ - F1KA - F1KB - F1KC - F1KD - F1KE - F1KF - F1KG - F1KH - F1KI - F1KJ - F1KK - F1KL - F1KM - F1KN - F1KO - F1KP - F1KQ - F1KR - F1KS - F1KT - F1KU - F1KV - F1KW - F1KX - F1KY - F1KZ - F1LA - F1LB - F1LC - F1LD - F1LE - F1LF - F1LG - F1LH - F1LI - F1LJ - F1LK - F1LL - F1LM - F1LN - F1LO - F1LP - F1LQ - F1LR - F1LS - F1LT - F1LU - F1LV - F1LW - F1LX - F1LY - F1LZ - F1MA - F1MB - F1MC - F1MD - F1ME - F1MF - F1MG - F1MH - F1MI - F1MJ - F1MK - F1ML - F1MM - F1MN - F1MO - F1MP - F1MQ - F1MR - F1MS - F1MT - F1MU - F1MV - F1MW - F1MX - F1MY - F1MZ - F1NA - F1NB - F1NC - F1ND - F1NE - F1NF - F1NG - F1NH - F1NI - F1NJ - F1NK - F1NL - F1NM - F1NN - F1NO - F1NP - F1NQ - F1NR - F1NS - F1NT - F1NU - F1NV - F1NW - F1NX - F1NY - F1NZ - F1OA - F1OB - F1OC - F1OD - F1OE - F1OF - F1OG - F1OH - F1OI - F1OJ - F1OK - F1OL - F1OM - F1ON - F1OO - F1OP - F1OQ - F1OR - F1OS - F1OT - F1OU - F1OV - F1OW - F1OX - F1OY - F1OZ - F1PA - F1PB - F1PC - F1PD - F1PE - F1PF - F1PG - F1PH - F1PI - F1PJ - F1PK - F1PL - F1PM - F1PN - F1PO - F1PP - F1PQ - F1PR - F1PS - F1PT - F1PU - F1PV - F1PW - F1PX - F1PY - F1PZ - F1QA - F1QB - F1QC - F1QD - F1QE - F1QF - F1QG - F1QH - F1QI - F1QJ - F1QK - F1QL - F1QM - F1QN - F1QO - F1QP - F1QQ - F1QR - F1QS - F1QT - F1QU - F1QV - F1QW - F1QX - F1QY - F1QZ - F1RA - F1RB - F1RC - F1RD - F1RE - F1RF - F1RG - F1RH - F1RI - F1RJ - F1RK - F1RL - F1RM - F1RN - F1RO - F1RP - F1RQ - F1RR - F1RS - F1RT - F1RU - F1RV - F1RW - F1RX - F1RY - F1RZ - F1SA - F1SB - F1SC - F1SD - F1SE - F1SF - F1SG - F1SH - F1SI - F1SJ - F1SK - F1SL - F1SM - F1SN - F1SO - F1SP - F1SQ - F1SR - F1SS - F1ST - F1SU - F1SV - F1SW - F1SX - F1SY - F1SZ - F1TA - F1TB - F1TC - F1TD - F1TE - F1TF - F1TG - F1TH - F1TI - F1TJ - F1TK - F1TL - F1TM - F1TN - F1TO - F1TP - F1TQ - F1TR - F1TS - F1TT - F1TU - F1TV - F1TW - F1TX - F1TY - F1TZ - F1UA - F1UB - F1UC - F1UD - F1UE - F1UF - F1UG - F1UH - F1UI - F1UJ - F1UK - F1UL - F1UM - F1UN - F1UO - F1UP - F1UQ - F1UR - F1US - F1UT - F1UU - F1UV - F1UW - F1UX - F1UY - F1UZ - F1VA - F1VB - F1VC - F1VD - F1VE - F1VF - F1VG - F1VH - F1VI - F1VJ - F1VK - F1VL - F1VM - F1VN - F1VO - F1VP - F1VQ - F1VR - F1VS - F1VT - F1VU - F1VV - F1VW - F1VX - F1VY - F1VZ - F1WA - F1WB - F1WC - F1WD - F1WE - F1WF - F1WG - F1WH - F1WI - F1WJ - F1WK - F1WL - F1WM - F1WN - F1WO - F1WP - F1WQ - F1WR - F1WS - F1WT - F1WU - F1WV - F1WW - F1WX - F1WY - F1WZ - F1XA - F1XB - F1XC - F1XD - F1XE - F1XF - F1XG - F1XH - F1XI - F1XJ - F1XK - F1XL - F1XM - F1XN - F1XO - F1XP - F1XQ - F1XR - F1XS - F1XT - F1XU - F1XV - F1XW - F1XX - F1XY - F1XZ - F1YA - F1YB - F1YC - F1YD - F1YE - F1YF - F1YG - F1YH - F1YI - F1YJ - F1YK - F1YL - F1YM - F1YN - F1YO - F1YP - F1YQ - F1YR - F1YS - F1YT - F1YU - F1YV - F1YW - F1YX - F1YY - F1YZ - F1ZA - F1ZB - F1ZC - F1ZD - F1ZE - F1ZF - F1ZG - F1ZH - F1ZI - F1ZJ - F1ZK - F1ZL - F1ZM - F1ZN - F1ZO - F1ZP - F1ZQ - F1ZR - F1ZS - F1ZT - F1ZU - F1ZV - F1ZW - F1ZX - F1ZY - F1ZZ - F1AA - F1AB - F1AC - F1AD - F1AE - F1AF - F1AG - F1AH - F1AI - F1AJ - F1AK - F1AL - F1AM - F1AN - F1AO - F1AP - F1AQ - F1AR - F1AS - F1AT - F1AU - F1AV - F1AW - F1AX - F1AY - F1AZ - F1BA - F1BB - F1BC - F1BD - F1BE - F1BF - F1BG - F1BH - F1BI - F1BJ - F1BK - F1BL - F1BM - F1BN - F1BO - F1BP - F1BQ - F1BR - F1BS - F1BT - F1BU - F1BV - F1BW - F1BX - F1BY - F1BZ - F1CA - F1CB - F1CC - F1CD - F1CE - F1CF - F1CG - F1CH - F1CI - F1CJ - F1CK - F1CL - F1CM - F1CN - F1CO - F1CP - F1CQ - F1CR - F1CS - F1CT - F1CU - F1CV - F1CW - F1CX - F1CY - F1CZ - F1DA - F1DB - F1DC - F1DD - F1DE - F1DF - F1DG - F1DH - F1DI - F1DJ - F1DK - F1DL - F1DM - F1DN - F1DO - F1DP - F1DQ - F1DR - F1DS - F1DT - F1DU - F1DV - F1DW - F1DX - F1DY - F1DZ - F1EA - F1EB - F1EC - F1ED - F1EE - F1EF - F1EG - F1EH - F1EI - F1EJ - F1EK - F1EL - F1EM - F1EN - F1EO - F1EP - F1EQ - F1ER - F1ES - F1ET - F1EU - F1EV - F1EW - F1EX - F1EY - F1EZ - F1FA - F1FB - F1FC - F1FD - F1FE - F1FF - F1FG - F1FH - F1FI - F1FJ - F1FK - F1FL - F1FM - F1FN - F1FO - F1FP - F1FQ - F1FR - F1FS - F1FT - F1FU - F1FV - F1FW - F1FX - F1FY - F1FZ - F1GA - F1GB - F1GC - F1GD - F1GE - F1GF - F1GG - F1GH - F1GI - F1GJ - F1GK - F1GL - F1GM - F1GN - F1GO - F1GP - F1GQ - F1GR - F1GS - F1GT - F1GU - F1GV - F1GW - F1GX - F1GY - F1GZ - F1HA - F1HB - F1HC - F1HD - F1HE - F1HF - F1HG - F1HH - F1HI - F1HJ - F1HK - F1HL - F1HM - F1HN - F1HO - F1HP - F1HQ - F1HR - F1HS - F1HT - F1HU - F1HV - F1HW - F1HX - F1HY - F1HZ - F1IA - F1IB - F1IC - F1ID - F1IE - F1IF - F1IG - F1IH - F1II - F1IJ - F1IK - F1IL - F1IM - F1IN - F1IO - F1IP - F1IQ - F1IR - F1IS - F1IT - F1IU - F1IV - F1IW - F1IX - F1IY - F1IZ - F1JA - F1JB - F1JC - F1JD - F1JE - F1JF - F1JG - F1JH - F1JI - F1JJ - F1JK - F1JL - F1JM - F1JN - F1JO - F1JP - F1JQ - F1JR - F1JS - F1JT - F1JU - F1JV - F1JW - F1JX - F1JY - F1JZ - F1KA - F1KB - F1KC - F1KD - F1KE - F1KF - F1KG - F1KH - F1KI - F1KJ - F1KK - F1KL - F1KM - F1KN - F1KO - F1KP - F1KQ - F1KR - F1KS - F1KT - F1KU - F1KV - F1KW - F1KX - F1KY - F1KZ - F1LA - F1LB - F1LC - F1LD - F1LE - F1LF - F1LG - F1LH - F1LI - F1LJ - F1LK - F1LL - F1LM - F1LN - F1LO - F1LP - F1LQ - F1LR - F1LS - F1LT - F1LU - F1LV - F1LW - F1LX - F1LY - F1LZ - F1MA - F1MB - F1MC - F1MD - F1ME - F1MF - F1MG - F1MH - F1MI - F1MJ - F1MK - F1ML - F1MM - F1MN - F1MO - F1MP - F1MQ - F1MR - F1MS - F1MT - F1MU - F1MV - F1MW - F1MX - F1MY - F1MZ - F1NA - F1NB - F1NC - F1ND - F1NE - F1NF - F1NG - F1NH - F1NI - F1NJ - F1NK - F1NL - F1NM - F1NN - F1NO - F1NP - F1NQ - F1NR - F1NS - F1NT - F1NU - F1NV - F1NW - F1NX - F1NY - F1NZ - F1OA - F1OB - F1OC - F1OD - F1OE - F1OF - F1OG - F1OH - F1OI - F1OJ - F1OK - F1OL - F1OM - F1ON - F1OO - F1OP - F1OQ - F1OR - F1OS - F1OT - F1OU - F1OV - F1OW - F1OX - F1OY - F1OZ - F1PA - F1PB - F1PC - F1PD - F1PE - F1PF - F1PG - F1PH - F1PI - F1PJ - F1PK - F1PL - F1PM - F1PN - F1PO - F1PP - F1PQ - F1PR - F1PS - F1PT - F1PU - F1PV - F1PW - F1PX - F1PY - F1PZ - F1QA - F1QB - F1QC - F1QD - F1QE - F1QF - F1QG - F1QH - F1QI - F1QJ - F1QK - F1QL - F1QM - F1QN - F1QO - F1QP - F1QQ - F1QR - F1QS - F1QT - F1QU - F1QV - F1QW - F1QX - F1QY - F1QZ - F1RA - F1RB - F1RC - F1RD - F1RE - F1RF - F1RG - F1RH - F1RI - F1RJ - F1RK - F1RL - F1RM - F1RN - F1RO - F1RP - F1RQ - F1RR - F1RS - F1RT - F1RU - F1RV - F1RW - F1RX - F1RY - F1RZ - F1SA - F1SB - F1SC - F1SD - F1SE - F1SF - F1SG - F1SH - F1SI - F1SJ - F1SK - F1SL - F1SM - F1SN - F1SO - F1SP - F1SQ - F1SR - F1SS - F1ST - F1SU - F1SV - F1SW - F1SX - F1SY - F1SZ - F1TA - F1TB - F1TC - F1TD - F1TE - F1TF - F1TG - F1TH - F1TI - F1TJ - F1TK - F1TL - F1TM - F1TN - F1TO - F1TP - F1TQ - F1TR - F1TS - F1TT - F1TU - F1TV - F1TW - F1TX - F1TY - F1TZ - F1UA - F1UB - F1UC - F1UD - F1UE - F1UF - F1UG - F1UH - F1UI - F1UJ - F1UK - F1UL - F1UM - F1UN - F1UO - F1UP - F1UQ - F1UR - F1US - F1UT - F1UU - F1UV - F1UW - F1UX - F1UY - F1UZ - F1VA - F1VB - F1VC - F1VD - F1VE - F1VF - F1VG - F1VH - F1VI - F1VJ - F1VK - F1VL - F1VM - F1VN - F1VO - F1VP - F1VQ - F1VR - F1VS - F1VT - F1VU - F1VV - F1VW - F1VX - F1VY - F1VZ - F1WA - F1WB - F1WC - F1WD - F1WE - F1WF - F1WG - F1WH - F1WI - F1WJ - F1WK - F1WL - F1WM - F1WN - F1WO - F1WP - F1WQ - F1WR - F1WS - F1WT - F1WU - F1WV - F1WW - F1WX - F1WY - F1WZ - F1XA - F1XB - F1XC - F1XD - F1XE - F1XF - F1XG - F1XH - F1XI - F1XJ - F1XK - F1XL - F1XM - F1XN - F1XO - F1XP - F1XQ - F1XR - F1XS - F1XT - F1XU - F1XV - F1XW - F1XX - F1XY - F1XZ - F1YA - F1YB - F1YC - F1YD - F1YE - F1YF - F1YG - F1YH - F1YI - F1YJ - F1YK - F1YL - F1YM - F1YN - F1YO - F1YP - F1YQ - F1YR - F1YS - F1YT - F1YU - F1YV - F1YW - F1YX - F1YY - F1YZ - F1ZA - F1ZB - F1ZC - F1ZD - F1ZE - F1ZF - F1ZG - F1ZH - F1ZI - F1ZJ - F1ZK - F1ZL - F1ZM - F1ZN - F1ZO - F1ZP - F1ZQ - F1ZR - F1ZS - F1ZT - F1ZU - F1ZV - F1ZW - F1ZX - F1ZY - F1ZZ - F1AA - F1AB - F1AC - F1AD - F1AE - F1AF - F1AG - F1AH - F1AI - F1AJ - F1AK - F1AL - F1AM - F1AN - F1AO - F1AP - F1AQ - F1AR - F1AS - F1AT - F1AU - F1AV - F1AW - F1AX - F1AY - F1AZ - F1BA - F1BB - F1BC - F1BD - F1BE - F1BF - F1BG - F1BH - F1BI - F1BJ - F1BK - F1BL - F1BM - F1BN - F1BO - F1BP - F1BQ - F1BR - F1BS - F1BT - F1BU - F1BV - F1BW - F1BX - F1BY - F1BZ - F1CA - F1CB - F1CC - F1CD - F1CE - F1CF - F1CG - F1CH - F1CI - F1CJ - F1CK - F1CL - F1CM - F1CN - F1CO - F1CP - F1CQ - F1CR - F1CS - F1CT - F1CU - F1CV - F1CW - F1CX - F1CY - F1CZ - F1DA - F1DB - F1DC - F1DD - F1DE - F1DF - F1DG - F1DH - F1DI - F1DJ - F1DK - F1DL - F1DM - F1DN - F1DO - F1DP - F1DQ - F1DR - F1DS - F1DT - F1DU - F1DV - F1DW - F1DX - F1DY - F1DZ - F1EA - F1EB - F1EC - F1ED - F1EE - F1EF - F1EG - F1EH - F1EI - F1EJ - F1EK - F1EL - F1EM - F1EN - F1EO - F1EP - F1EQ - F1ER - F1ES - F1ET - F1EU - F1EV - F1EW - F1EX - F1EY - F1EZ - F1FA - F1FB - F1FC - F1FD - F1FE - F1FF - F1FG - F1FH - F1FI - F1FJ - F1FK - F1FL - F1FM - F1FN - F1FO - F1FP - F1FQ - F1FR - F1FS - F1FT - F1FU - F1FV - F1FW - F1FX - F1FY - F1FZ - F1GA - F1GB - F1GC - F1GD - F1GE - F1GF - F1GG - F1GH - F1GI - F1GJ - F1GK - F1GL - F1GM - F1GN - F1GO - F1GP - F1GQ - F1GR - F1GS - F1GT - F1GU - F1GV - F1GW - F1GX - F1GY - F1GZ - F1HA - F1HB - F1HC - F1HD - F1HE - F1HF - F1HG - F1HH - F1HI - F1HJ - F1HK - F1HL - F1HM - F1HN - F1HO - F1HP - F1HQ - F1HR - F1HS - F1HT - F1HU - F1HV - F1HW - F1HX - F1HY - F1HZ - F1IA - F1IB - F1IC - F1ID - F1IE - F1IF - F1IG - F1IH - F1II - F1IJ - F1IK - F1IL - F1IM - F1IN - F1IO - F1IP - F1IQ - F1IR - F1IS - F1IT - F1IU - F1IV - F1IW - F1IX - F1IY - F1IZ - F1JA - F1JB - F1JC - F1JD - F1JE - F1JF - F1JG - F1JH - F1JI - F1JJ - F1JK - F1JL - F1JM - F1JN - F1JO - F1JP - F1JQ - F1JR - F1JS - F1JT - F1JU - F1JV - F1JW - F1JX - F1JY - F1JZ - F1KA - F1KB - F1KC - F1KD - F1KE - F1KF - F1KG - F1KH - F1KI - F1KJ - F1KK - F1KL - F1KM - F1KN - F1KO - F1KP - F1KQ - F1KR - F1KS - F1KT - F1KU - F1KV - F1KW - F1KX - F1KY - F1KZ - F1LA - F1LB - F1LC - F1LD - F1LE - F1LF - F1LG - F1LH - F1LI - F1LJ - F1LK - F1LL - F1LM - F1LN - F1LO - F1LP - F1LQ - F1LR - F1LS - F1LT - F1LU - F1LV - F1LW - F1LX - F1LY - F1LZ - F1MA - F1MB - F1MC - F1MD - F1ME - F1MF - F1MG - F1MH - F1MI - F1MJ - F1MK - F1ML - F1MM - F1MN - F1MO - F1MP - F1MQ - F1MR - F1MS - F1MT - F1MU - F1MV - F1MW - F1MX - F1MY - F1MZ - F1NA - F1NB - F1NC - F1ND - F1NE - F1NF - F1NG - F1NH - F1NI - F1NJ - F1NK - F1NL - F1NM - F1NN - F1NO - F1NP - F1NQ - F1NR - F1NS - F1NT - F1NU - F1NV - F1NW - F1NX - F1NY - F1NZ - F1OA - F1OB - F1OC - F1OD - F1OE - F1OF - F1OG - F1OH - F1OI - F1OJ - F1OK - F1OL - F1OM - F1ON - F1OO - F1OP - F1OQ - F1OR - F1OS - F1OT - F1OU - F1OV - F1OW - F1OX - F1OY - F1OZ - F1PA - F1PB - F1PC - F1PD - F1PE - F1PF - F1PG - F1PH - F1PI - F1PJ - F1PK - F1PL - F1PM - F1PN - F1PO - F1PP - F1PQ - F1PR - F1PS - F1PT - F1PU - F1PV - F1PW - F1PX - F1PY - F1PZ - F1QA - F1QB - F1QC - F1QD - F1QE - F1QF - F1QG - F1QH - F1QI - F1QJ - F1QK - F1QL - F1QM - F1QN - F1QO - F1QP - F1QQ - F1QR - F1QS - F1QT - F1QU - F1QV - F1QW - F1QX - F1QY - F1QZ - F1RA - F1RB - F1RC - F1RD - F1RE - F1RF - F1RG - F1RH - F1RI - F1RJ - F1RK - F1RL - F1RM - F1RN - F1RO - F1RP - F1RQ - F1RR - F1RS - F1RT - F1RU - F1RV - F1RW - F1RX - F1RY - F1RZ - F1SA - F1SB - F1SC - F1SD - F1SE - F1SF - F1SG - F1SH - F1SI - F1SJ - F1SK - F1SL - F1SM - F1SN - F1SO - F1SP - F1SQ - F1SR - F1SS - F1ST - F1SU - F1SV - F1SW - F1SX - F1SY - F1SZ - F1TA - F1TB - F1TC - F1TD - F1TE - F1TF - F1TG - F1TH - F1TI - F1TJ - F1TK - F1TL - F1TM - F1TN - F1TO - F1TP - F1TQ - F1TR - F1TS

Classement

Quinze
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'absentsà ne pas
comprendre pourquoi
.....?

11566

PLANEUR A1 F1H

| | | | | | | | | |
|----------------|-------------|-----------------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 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 MONCONTOUROI | 120 | 80 | 120 | 120 | 120 | 560 |
| 4 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 |
| 8 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 | 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 GAGNET | 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 | 180 | 1320 | 221 |
| 2 TEDESCHI | Serge | AC DES LANDES | 240 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 1320 | 182 |
| 3 RIGAUT | Eloïse | AEROMODELISME CLUB THOUARSAIS | 240 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 1320 | 181 |
| 4 BARBERIS | Didier | MAC DE MANDRES | 240 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 141 | | 1281 |
| 5 MORANDINI | Stéphane | VOL LIBRE MONCONTOUROIS | 240 | 180 | 136 | 180 | 180 | 180 | 180 | | 1276 |
| 6 BUISSON | Guy | AC ROMANS SAINT PAUL | 240 | 180 | 180 | 180 | 180 | 131 | 180 | | 1271 |
| 7 MARQUOIS | Gérard | VOL LIBRE MONCONTOUROIS | 240 | 180 | 180 | 180 | 180 | 127 | 180 | | 1267 |
| 8 CHENEAU | Jean Claude | AC SAINTONGE ET AUNIS | 240 | 158 | 160 | 180 | 157 | 180 | 180 | | 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 ROMANAIS | 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 RIGAUT | Michael | 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 | Benoît | VOL LIBRE MONCONTOUROIS | 218 | 64 | 175 | 0 | 0 | 0 | 0 | | 457 |

WAKEFIELD F1B JUNIORS

| | | | | | | | | | | |
|-------------|--------|------------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------|------|
| 1 COUTINEAU | Paul | VOL LIBRE MONCONTOUROI | 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 MONCONTOUROI | 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 ROMANAIS | 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 | HOCQUAUX | 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 | PILLER | 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 | 52 | 256 | |
| 14 | LAINE | Antoine | CAEN AEROMODELES | 53 | 120 | 26 | 56 | 255 | |
| 15 | HAMELIN | Sophie | C A AIRBUS FRANCE TOULOUSE | 12 | 52 | 120 | 56 | 240 | |
| 16 | HAMELIN | Julie | C A AIRBUS FRANCE TOULOUSE | 3 | 80 | 76 | 47 | 206 | |
| 17 | MARCHAND | Brice | SEVRES ANJOU MODELISME | 32 | 1 | 27 | 116 | 176 | |
| 18 | PUJADE | Laurie | C A AIRBUS FRANCE TOULOUSE | 18 | 30 | 46 | 35 | 129 | |
| 19 | IMBERT | Yohan | C A AIRBUS FRANCE TOULOUSE | 20 | 5 | 30 | 23 | 78 | |

PLANEUR SENIORS

| | | | | | | | |
|---------------|-------------|-------------------------------|-----|-----|-----|-----|-----|
| 1 VILLENFIN | Karine | MAC DE MANDRES | 180 | 180 | 180 | 180 | 720 |
| 2 GAUDIN | Jacques | VOL LIBRE MONCONTOUROI | 180 | 180 | 176 | 180 | 716 |
| 3 BAILLY | André | M A C BEAUJOLAIS | 162 | 180 | 180 | 180 | 702 |
| 4 SCHIAVI | Gérard | C A AIRBUS FRANCE TOULOUSE | 180 | 156 | 180 | 180 | 696 |
| 5 SION | Jean Pierre | U.A.LILLE R.TOURCOING | 180 | 180 | 138 | 180 | 678 |
| 6 VAUCELLES | Guillaume | AEROMODELISME CLUB THOUARSAIS | 153 | 180 | 180 | 135 | 648 |
| 7 ECHIVARD | Didier | MAC DE MANDRES | 148 | 180 | 139 | 180 | 647 |
| 8 BRAUD | Lionel | C A AIRBUS FRANCE TOULOUSE | 174 | 180 | 180 | 109 | 643 |
| 9 COFFIN | Pierre Yves | SEVRES ANJOU MODELISME | 180 | 180 | 92 | 180 | 632 |
| 9 MARCHAND | Antoine | SEVRES ANJOU MODELISME | 114 | 158 | 180 | 180 | 632 |
| 11 MARCHAND | Gabriel | SEVRES ANJOU MODELISME | 180 | 90 | 180 | 180 | 630 |
| 12 PITON | Guy | CAEN AEROMODELES | 69 | 180 | 180 | 180 | 609 |
| 13 THELLER | Bernard | SEVRES ANJOU MODELISME | 154 | 109 | 180 | 162 | 605 |
| 14 BERGE | Daniel | MC DE REVEL | 126 | 149 | 137 | 180 | 592 |
| 15 BUREAU | Louis | I C A ROMANAIS | 106 | 133 | 170 | 180 | 589 |
| 16 BROCHARD | Georges | SEVRES ANJOU MODELISME | 159 | 162 | 139 | 126 | 586 |
| 17 DELASSUS | Alain | M J E P ISBERGUES | 164 | 180 | 86 | 148 | 578 |
| 18 BESNARD | Joël | LUDRES AIR MODELE | 136 | 180 | 180 | 78 | 574 |
| 19 DIGUET | Aurélien | AEROMODELISME CLUB THOUARSAIS | 108 | 110 | 170 | 180 | 568 |
| 20 ROBERT | Jean | ASS AMICALE LAIQUE DE NERAC | 120 | 118 | 180 | 145 | 563 |
| 21 VERLENE | Bruno | C A AIRBUS FRANCE TOULOUSE | 128 | 132 | 118 | 180 | 558 |
| 22 CHEFGROS | Gérard | AC SAINTONGE ET AUNIS | 143 | 154 | 74 | 180 | 551 |
| 23 IMBERT | Sébastien | C A AIRBUS FRANCE TOULOUSE | 180 | 132 | 86 | 142 | 540 |
| 24 CANLER | Thierry | CAEN AEROMODELES | 174 | 27 | 149 | 180 | 530 |
| 25 DUCHESNE | Florian | SEVRES ANJOU MODELISME | 125 | 116 | 107 | 180 | 528 |
| 26 VICENTE | Arnaud | MAC DE MANDRES | 180 | 180 | 97 | 68 | 525 |
| 27 DONNET | Jacques | UAC BOURGES | 113 | 180 | 38 | 180 | 511 |
| 28 BOISSIMON | Jean Pierre | AEROMODELISME CLUB THOUARSAIS | 91 | 180 | 41 | 180 | 492 |
| 29 SOLANO | Rosine | C A AIRBUS FRANCE TOULOUSE | 119 | 157 | 144 | 50 | 470 |
| 30 LELEUX | Jacques | C A AIRBUS FRANCE TOULOUSE | 148 | 180 | 75 | 46 | 449 |
| 31 NORGET | Daniel | AC D'EVREUX DES AUTHIEUX | 131 | 113 | 24 | 180 | 448 |
| 32 COURTEILLE | Jean Pierre | CAEN AEROMODELES | 130 | 106 | 67 | 128 | 431 |
| 33 SOLANO | Angel | C A AIRBUS FRANCE TOULOUSE | 123 | 33 | 180 | 80 | 416 |
| 34 PUJADE | Marcel | C A AIRBUS FRANCE TOULOUSE | 117 | 180 | 74 | 28 | 399 |
| 35 MORICEAU | Bertrand | SEVRES ANJOU MODELISME | 164 | 145 | 0 | 70 | 379 |
| 36 TEMPIER | François | UA ORLEANS | 146 | 93 | 72 | 47 | 358 |
| 37 ADJADI | Lucien | AC D'EVREUX DES AUTHIEUX | 152 | 127 | 0 | 0 | 279 |
| 38 GAUDIN | Louis | VOL LIBRE MONCONTOUROI | 161 | 71 | 0 | 0 | 232 |

PLANEUR JUNIORS

| | | | | | | | |
|------------|-----------|----------------------------|-----|-----|-----|-----|-----|
| 1 CHAILLOU | Martin | SEVRES ANJOU MODELISME | 180 | 180 | 180 | 180 | 720 |
| 2 PARIS | Guillaume | CAEN AEROMODELES | 180 | 176 | 180 | 180 | 716 |
| 3 ARRIEULA | Jérôme | ASS ALPHONSE PENAUD | 180 | 180 | 130 | 180 | 670 |
| 4 MAROT | Aymeric | SEVRES ANJOU MODELISME | 180 | 180 | 180 | 80 | 620 |
| 5 MAUSSON | Valentin | SEVRES ANJOU MODELISME | 180 | 180 | 76 | 180 | 616 |
| 6 FOURNIER | Simon | C A AIRBUS FRANCE TOULOUSE | 115 | 180 | 180 | 117 | 592 |
| 7 BARBIER | Antoine | CAEN AEROMODELES | 180 | 82 | 66 | 180 | 508 |

COUPE D'HIVER FIG

| | | | | | | | | | |
|---------------|--------------|-------------------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 1 DUPUIS | Louis | VOL LIBRE MONCONTOUROI | 120 | 120 | 120 | 120 | 120 | 600 | 220 |
| 2 GAUCHET | Antoine | PARIS AIR MODEL | 120 | 120 | 120 | 120 | 120 | 600 | 208 |
| 3 BUISSON | Guy | AC ROMANS SAINT PAUL | 120 | 120 | 120 | 120 | 120 | 600 | 188 |
| 4 CHENEAU | Jean Claude | AC SAINTONGE ET AUNIS | 120 | 120 | 120 | 120 | 120 | 600 | 179 |
| 5 RIGAUT | Michael | AEROMODELISME CLUB THOUARSAIS | 120 | 120 | 120 | 120 | 120 | 600 | 178 |
| 6 MARROT | Pierre | VOL LIBRE MONCONTOUROI | 120 | 120 | 120 | 120 | 120 | 600 | 177 |
| 7 DRAPEAU | Jean Luc | CA AZAY LE BRULE | 120 | 120 | 120 | 120 | 120 | 600 | 172 |
| 8 COUTINEAU | Paul | VOL LIBRE MONCONTOUROI | 120 | 120 | 120 | 120 | 120 | 600 | 130 |
| 9 BESNARD | Annie | LUDRES AIR MODELE | 120 | 120 | 120 | 120 | 120 | 600 | 129 |
| 10 FRUGOLI | Jean Francis | MAC DE MARSEILLE | 120 | 120 | 120 | 120 | 120 | 600 | 106 |
| 11 GARET | Claude | AC ROMANS SAINT PAUL | 120 | 120 | 120 | 120 | 116 | 596 | |
| 12 BOUCHER | René | UAC BOURGES | 120 | 120 | 120 | 112 | 120 | 592 | |
| 13 MARQUOIS | Bernard | VOL LIBRE MONCONTOUROI | 120 | 120 | 104 | 120 | 120 | 584 | |
| 14 LUCISIC | Charles | AC D'EVREUX DES AUTHIEUX | 120 | 120 | 120 | 120 | 102 | 582 | |
| 15 ADJADI | Lucien | AC D'EVREUX DES AUTHIEUX | 120 | 110 | 120 | 120 | 108 | 578 | |
| 16 TISSEROND | Christophe | MAG 2S | 120 | 104 | 120 | 113 | 120 | 577 | |
| 17 JALLET | Yvon | VOL LIBRE MONCONTOUROI | 84 | 120 | 120 | 120 | 120 | 564 | |
| 18 MICHAUD | Bernard | SEVRES ANJOU MODELISME | 120 | 120 | 120 | 120 | 62 | 542 | |
| 19 NERAUDEAU | François | A PONTOIS | 120 | 86 | 107 | 120 | 108 | 541 | |
| 20 MARQUOIS | Gérard | VOL LIBRE MONCONTOUROI | 102 | 88 | 120 | 120 | 102 | 532 | |
| 21 LEE-A-HING | Eric | TOULON MODELISME | 120 | 120 | 120 | 120 | 51 | 531 | |
| 22 CERES | Pascal | AC LES GOELANDS | 90 | 120 | 91 | 120 | 109 | 530 | |
| 23 MATHERAT | Louise | PARIS AIR MODEL | 108 | 120 | 120 | 120 | 55 | 523 | |
| 24 LAVENENT | Henri | A.M.PUJAUT | 120 | 120 | 120 | 112 | 49 | 521 | |
| 25 MARQUOIS | Michel | VOL LIBRE MONCONTOUROI | 120 | 71 | 120 | 120 | 85 | 516 | |
| 25 MILLET | Henri Serge | MAG 2S | 120 | 120 | 44 | 112 | 120 | 516 | |
| 27 BROUTIN | Doris | A C LENS | 120 | 120 | 118 | 120 | 34 | 512 | |
| 28 FOURNIER | Jean Marie | CAEN AEROMODELES | 120 | 46 | 79 | 120 | 120 | 485 | |
| 29 MARCHAND | Bruno | SEVRES ANJOU MODELISME | 120 | 120 | 120 | 120 | 0 | 480 | |
| 29 LATY | Denis | TOULON MODELISME | 120 | 120 | 120 | 120 | 0 | 480 | |
| 31 DREMIERE | Marc | U.A.LILLE R.TOURCOING | 91 | 86 | 120 | 55 | 120 | 472 | |
| 31 MATHERAT | Georges | PARIS AIR MODEL | 120 | 78 | 75 | 120 | 79 | 472 | |
| 31 WEBER | Claude | PARIS AIR MODEL | 120 | 52 | 115 | 119 | 66 | 472 | |
| 34 PAULHE | Pierre | ASS ALPHONSE PENAUD | 66 | 65 | 80 | 120 | 87 | 418 | |
| 35 LATY | Julien | TOULON MODELISME | 34 | 40 | 120 | 108 | 100 | 402 | |
| 36 JACQUEMIN | Benoit | VOL LIBRE MONCONTOUROI | 11 | 9 | 120 | 64 | 69 | 273 | |

Montils 2009

Concours National Modèles Anciens

25^{ème} 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 |
| DUPUIS | 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 | 120 | 0 | 318 | 4 |
| LESSEUR | CHRISTIAN | 0505662 | AAAA | EROS | 83 | 73 | 120 | 0 | 276 | 5 |
| WEBER | CLAUDE | 8407712 | PAM/4A | LO ZIGOLO | 43 | 71 | 78 | 0 | 192 | 6 |
| VACLAV | BAHNIK | 0802449 | PAM | BAGATELLE | 64 | 46 | 80 | 0 | 190 | 7 |
| LEVASSEUR | BERNARD | 8602325 | AAAA | 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 | AAAA | LB51 | 90 | 90 | 90 | 0 | 270 | 1 |
| MARROT | PIERRE | 605134 | VLM | BOY SCOUT | 77 | 78 | 8 | 0 | 163 | 2 |
| ADJADJ | LUCIEN | 605134 | AC EVREUX/4A | BIKINI V 1952 | 8 | 0 | 0 | 0 | 8 | 3 |

* 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 | DUPLEIX | 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 VERNOIS 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 VERNOIS 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 | Clément | 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 | Rémi | AEROMODELISME CLUB THOUARS AIS | | 120 | 120 | 74 | 314 | | | |
| 8 JACQUEMIN | Léonard | VOL LIBRE MONCONTOUROIS | 108 | 88 | 80 | 0 | 276 | | | |

CAOUTCHOUC JUNIORS

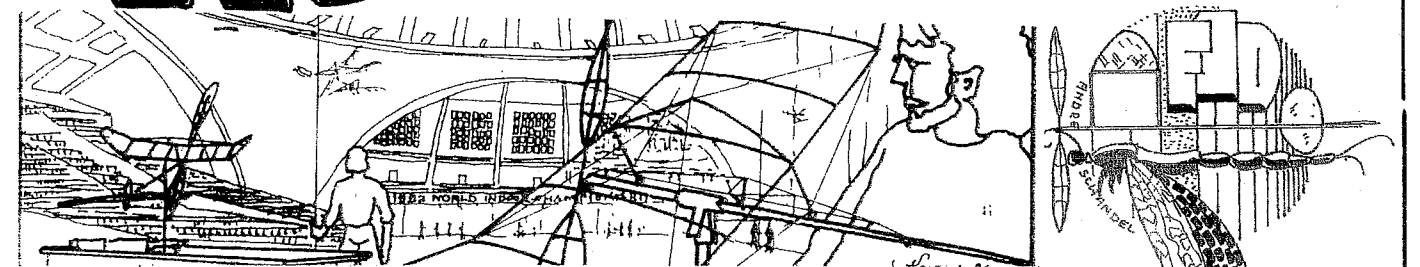
| 1 MAROT | Aymérie | SEVRES ANJOU MODELISME | 67 | 180 | 180 | 180 | 607 | | | |
|------------|---------|------------------------|-----|-----|-----|-----|-----|--|--|--|
| 2 ARRIEULA | Jérôme | ASS ALPHONSE PENAUD | 103 | 102 | 94 | 180 | 479 | | | |

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 | A.M.PUJAUT | 127 | 180 | 180 | 180 | 667 | | | |
| 4 NERAUDEAU | Francis | A PONTAIS | 180 | 146 | 126 | 180 | 632 | | | |
| 5 MAROT | Aymérie | 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 DREMIERE | Marc | U.A.LILLE R.TOURCOING | 101 | 150 | 91 | 180 | 522 | | | |
| 11 TISSEROND | Christophe | MAG 2S | 115 | 114 | 180 | 79 | 488 | | | |
| 12 ARRIEULA | Jérôme | ASS ALPHONSE PENAUD | 103 | 102 | 94 | 180 | 479 | | | |
| 13 FOURNIER | Jean Marie | CAEN AEROMODELES | 105 | 92 | 120 | 111 | 428 | | | |

CHAMPIONNATS EUROPE

F1D BELGRADE SERBIE 5 AU 14-08-09



CLASSEMENT

Senior Individual Results

| | | | | | | | | | |
|----|-------------------|-----|--------|--------|--------|--------|--------|--------|-------|
| 1 | Ivan Treger | SVK | 24.22 | 35.11* | 34.30+ | 34.03 | 33.06 | 31.41 | 69.41 |
| 2 | Dezso Orsovai | HUN | 29.25 | 0.23 | 32.58 | 34.14+ | 33.06 | 34.25* | 68.39 |
| 3 | Lutz Schramm | GER | 13.49 | 32.47 | 34.40* | 22.45 | 33.39+ | 0.31 | 68.19 |
| 4 | Didier Barberis | FRA | 32.09 | 33.48+ | 33.57* | 32.42 | 32.59 | 21.23 | 67.45 |
| 5 | Corneliu Mangala | ROU | 33.55* | 33.25+ | 32.23 | 0.05 | 32.41 | 31.50 | 67.20 |
| 6 | Zoltan Sukosd | HUN | 5.29 | 33.14+ | 33.18* | 31.10 | 29.24 | 30.08 | 66.32 |
| 7 | Andras Rec | HUN | 1.15 | 32.43* | 32.00+ | 1.49 | 15.52 | 12.53 | 64.43 |
| 8 | Slobodan Midic | SRB | 30.39 | 32.07+ | 31.20 | 31.49 | 30.05 | 32.19* | 64.26 |
| 9 | Edward Ciapala | POL | 30.18 | 32.10+ | 32.14* | 29.17 | 30.36 | 0.00 | 64.24 |
| 10 | Mikita Kaplan | CZE | 31.54* | 26.40 | 31.34+ | 18.18 | 25.37 | 29.49 | 63.28 |
| 11 | Mark Bennis | GBR | 28.32 | 31.00+ | 7.34 | 32.11* | 30.28 | 30.57 | 63.11 |
| 12 | Robert Champion | FRA | 29.14 | 30.04 | 30.52+ | 32.02* | 14.31 | 30.20 | 62.54 |
| 13 | Derek Richards | GBR | 25.49 | 27.23 | 31.14+ | 31.35* | 29.41 | 30.42 | 62.49 |
| 14 | Aurel Popa | ROU | 29.07 | 30.27+ | 27.16 | 30.08 | 28.39 | 32.19* | 62.46 |
| 15 | Thierry Marilier | FRA | 30.28+ | 31.56* | 19.30 | 8.40 | 22.37 | 27.23 | 62.24 |
| 16 | Uwe Bundesen | GER | 30.10+ | 4.03 | 28.39 | 31.13* | 27.14 | 23.53 | 61.23 |
| 17 | Klara Kaplanova | CZE | 27.45 | 29.37 | 31.19* | 29.40+ | 24.51 | 29.19 | 60.59 |
| 18 | Karl Schoenfelder | GER | 30.47* | 27.19 | 29.15 | 29.51+ | 29.29 | 1.40 | 60.38 |
| 19 | Slobodan Milic | SRB | 28.16+ | 5.12 | 26.55 | 30.23* | 12.19 | 17.23 | 58.39 |
| 20 | Karol Vins | SVK | 27.25 | 29.42* | 26.42 | 28.21+ | 18.51 | 11.01 | 58.03 |
| 21 | Jerzy Marcewicz | POL | 28.15+ | 29.07* | 27.19 | 26.35 | 24.15 | 26.19 | 57.22 |
| 22 | Dan Amaraitei | ROU | 26.59 | 27.54 | 25.47 | 28.13+ | 15.27 | 28.47* | 57.00 |
| 23 | John Shaw | GBR | 25.02 | 28.38* | 27.10 | 24.54 | 28.06+ | 11.55 | 56.44 |
| 24 | Fabio Manieri | ITA | 23.39 | 27.27+ | 26.55 | 27.41* | 25.40 | 20.27 | 55.08 |
| 25 | Zdenek Cinert | CZE | 23.55 | 26.18* | 25.04+ | 23.04 | 12.13 | 21.31 | 51.22 |
| 26 | Lazar Lucimic | SRB | 22.45 | 25.43* | 25.15+ | 18.34 | 22.18 | 23.48 | 50.58 |
| 27 | Mariusz Rogowski | POL | 23.16 | 24.21+ | 24.09 | 20.34 | 10.17 | 24.53* | 49.14 |
| 28 | Benito Bertolani | ITA | 14.57 | 15.08 | 17.46 | 26.12* | 1.07 | 21.37+ | 47.49 |
| 29 | Gabrio Bendoni | ITA | 4.08 | 16.23 | 16.03 | 22.40+ | 22.12+ | 16.33 | 44.52 |

| | | | | | | |
|---------------------------------------|----|----|----|----|----|----|
| No. of best flights in each round | 3 | 8 | 5 | 8 | 0 | 5 |
| No. of 2nd best flights in each round | 4 | 9 | 7 | 5 | 3 | 1 |
| No. of scoring flights in each round | 7 | 17 | 12 | 13 | 3 | 6 |
| No. flts exceeding 25 min | 19 | 23 | 24 | 19 | 16 | 14 |
| No. flts exceeding 30 min | 8 | 12 | 13 | 11 | 8 | 9 |
| No. flts exceeding 35 min | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 |

Junior Individual Results

| | | | | | | | | | |
|----|---------------------|-----|--------|--------|--------|--------|--------|--------|-------|
| 1 | Gabriela Kaplanova | CZE | 30.22+ | 28.03 | 31.46* | 28.05 | 0.00 | 28.49 | 62.08 |
| 2 | Hugo Marlier | FRA | 29.20 | 27.43 | 30.45* | 30.08+ | 28.47 | 19.52 | 60.53 |
| 3 | Jiri Klimes | CZE | 26.12 | 28.42* | 12.16 | 18.20 | 27.26+ | 26.40 | 56.08 |
| 4 | Jean Trautsoit | FRA | 19.52 | 28.03* | 27.20 | 26.30 | 28.03+ | 26.51 | 56.06 |
| 5 | Lucas Marlier | FRA | 24.55 | 24.13 | 23.33 | 28.03* | 25.00+ | 18.30 | 53.03 |
| 6 | Szymon Goralczyk | POL | 10.06 | 26.18* | 23.15 | 24.16 | 22.51 | 25.44+ | 52.02 |
| 7 | Petr Klimes | CZE | 25.11 | 26.29* | 25.27+ | 25.01 | 24.32 | 0.00 | 51.56 |
| 8 | Krzysztof Muras | POL | 22.16 | 26.35* | 23.37 | 14.37 | 22.34 | 25.18+ | 51.53 |
| 9 | Laurynas Puodziunas | LTU | 21.24 | 24.33+ | 14.40 | 26.03* | 19.06 | 0.09 | 50.36 |
| 10 | Cosmin Dediliuc | ROU | 20.12 | 11.45 | 21.45 | 22.44 | 25.53* | 24.25+ | 50.18 |
| 11 | Tomasz Demidowicz | POL | 24.17 | 25.08* | 24.45+ | 23.49 | 23.55 | 23.41 | 49.53 |
| 12 | Atilla Seprodi | ROU | 21.27 | 24.20+ | 9.42 | 21.29 | 19.58 | 25.22* | 49.42 |
| 13 | Eduard Moraru | ROU | 22.16 | 22.20 | 22.29+ | 23.34* | 19.07 | 15.36 | 46.03 |
| 14 | Martynas Salkauskas | LTU | 15.56 | 18.39 | 15.08 | 24.13* | 21.30+ | 17.56 | 45.43 |
| 15 | Jonas Deveikis | LTU | 19.48 | 18.43 | 18.28 | 19.04 | 21.25+ | 22.19* | 43.44 |

| | | | | | |
|---------------------------------------|----|----|----|----|---|
| No. of best flights in each round | 6 | 2 | 4 | 1 | 2 |
| No. of 2nd best flights in each round | 1 | 2 | 3 | 1 | 5 |
| No. of scoring flights in each round | 1 | 8 | 5 | 5 | 3 |
| No. flts exceeding 20 min | 11 | 12 | 10 | 12 | 9 |
| No. flts exceeding 25 min | 4 | 8 | 4 | 6 | 5 |
| No. flts exceeding 30 min | 1 | 0 | 2 | 1 | 0 |

Junior Team Results

| Country | Abbrev | Total | Round-by-round places |
|---------|--------------------|--------|-----------------------|
| 1 | Czech Republic CZE | 170.12 | 1 1 1 2 1 1 |
| 2 | France FRA | 170.02 | 2 2 2 1 2 2 |

THIERRY MARILIER



Senior Team Results

| Country | Abbrev | Total | Round-by-round places |
|---------|--------------------|--------|-----------------------|
| 1 | Hungary HUN | 199.54 | 10 9 1 1 1 1 |
| 2 | France FRA | 193.03 | 1 1 2 2 2 2 |
| 3 | Germany GER | 190.20 | 7 7 3 3 3 3 |
| 4 | Romania ROU | 187.06 | 2 2 4 4 4 4 |
| 5 | Great Britain GBR | 182.44 | 6 4 6 5 5 5 |
| 6 | Czech Republic CZE | 175.49 | 3 5 5 6 6 6 |
| 7 | Serbia SRB | 174.03 | 5 6 8 7 7 7 |
| 8 | Poland POL | 171.00 | 4 3 7 8 8 8 |
| 9 | Italy ITA | 147.49 | 9 10 10 9 9 9 |
| 10 | Slovakia SVK | 127.44 | 8 8 9 10 10 10 |

16TH DORCOL CUP, BELGRADE, AUG 8-9

F1D 20 flew

| | | | | |
|---|------------|-----|-------|-------|
| 1 | L. Schramm | GER | 35.25 | 36.06 |
|---|------------|-----|-------|-------|

IL Y A 12 ANS..

LAUBENT 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 coffrées 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 changer 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 pas 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 programmeurs ; 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'existait 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 club 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 !

FRAN 701

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

11570

11571

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.

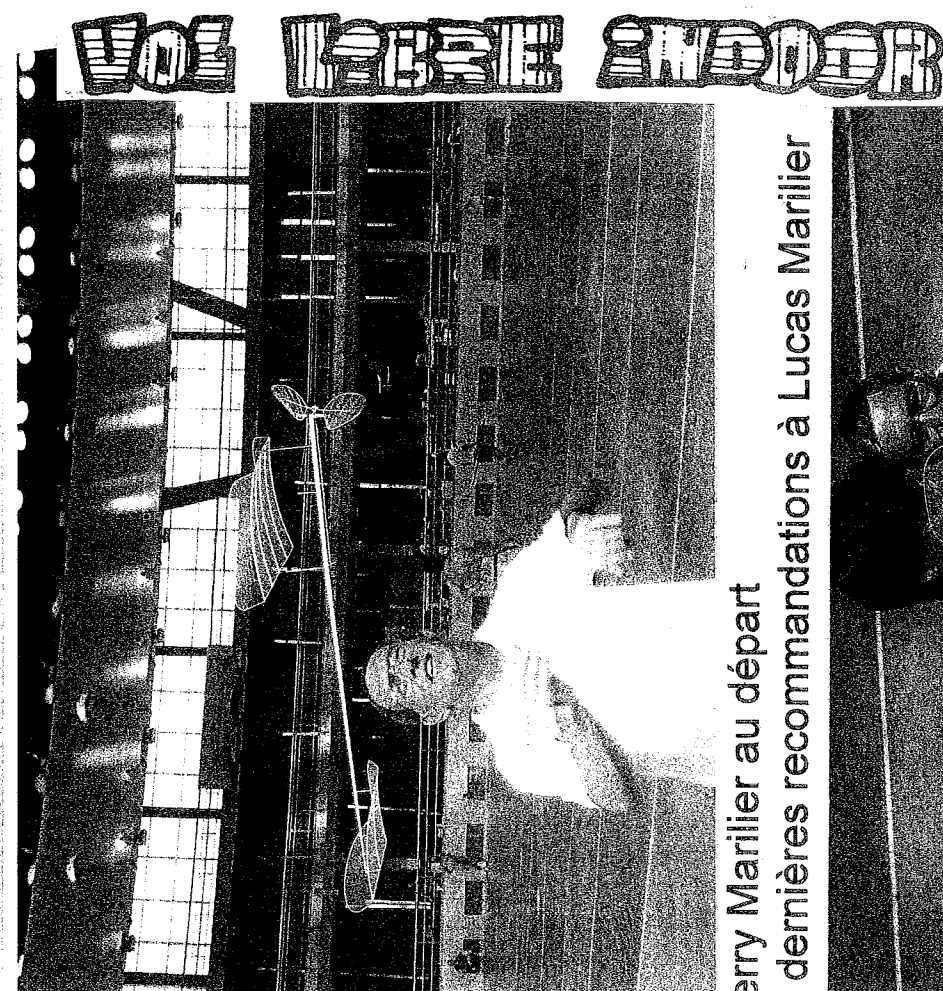
L'organisation Serbe est maintenant bien rodée, après 3 années. L'hébergement avait lieu à l'hôtel «N» où était organisé également le banquet de clôture. Déjeuners et diners étaient servis dans le hall N°1. L'hôtel «N» se situait à 25 mn environ du lieu de la compétition.

L'équipe de France 2009 est constituée de 7 personnes : 3 juniors : (Hugo Marilier, Jean Trautsolt et Lucas Marilier), 3 seniors (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 dynamisme du sympathique Fabio Manieri sera gravement handicapée par le manque de mise au point des modèles

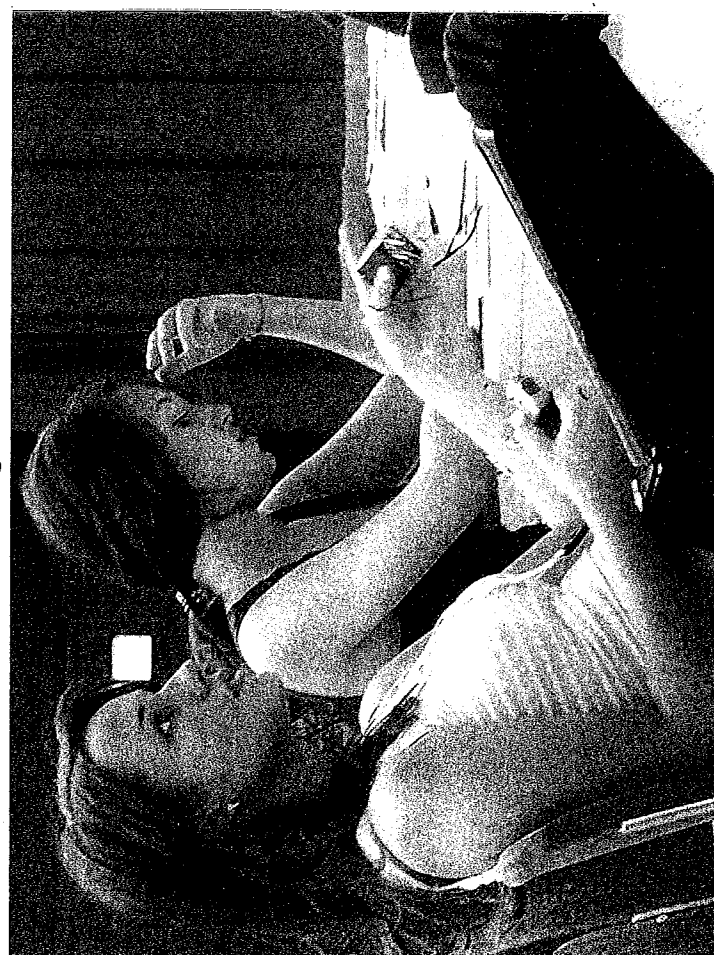
5 équipes juniors : France, Pologne, République tchèque, Lituanie, Roumanie. Notons que la Lituanie n'aligne pas d'équipe senior. Les équipes junior et senior roumaines ne volent pas ensemble, il nous semble que cela handicape les juniors roumains.



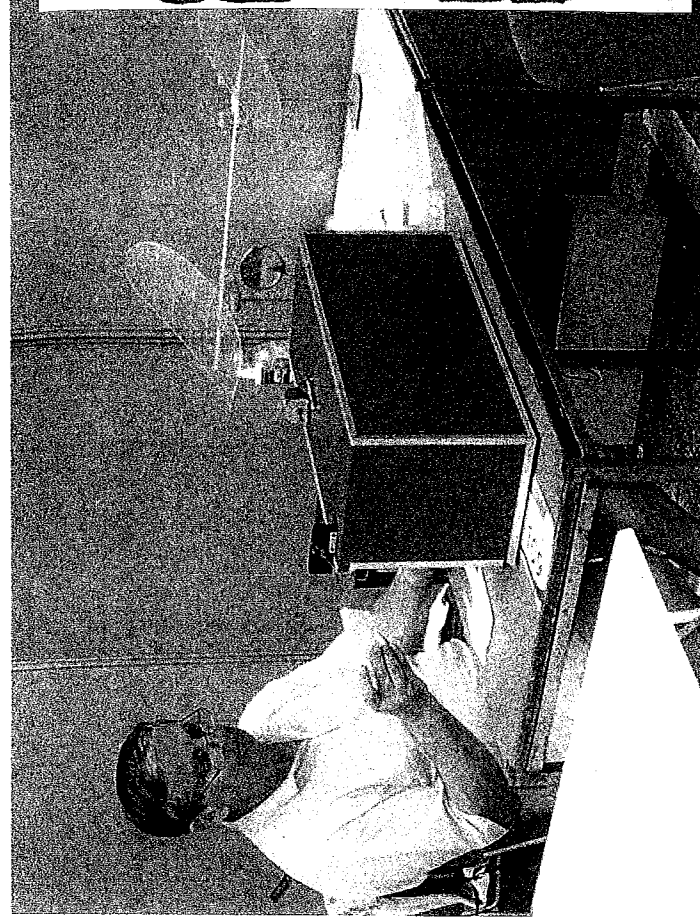
Thierry Marilier au départ
Les dernières recommandations à Lucas Marilier



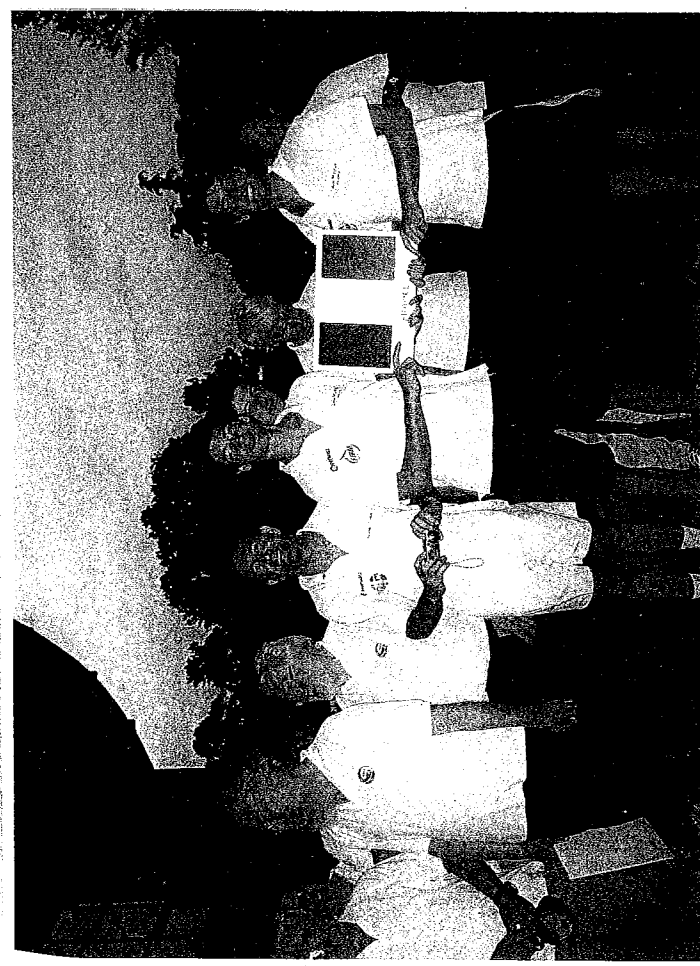
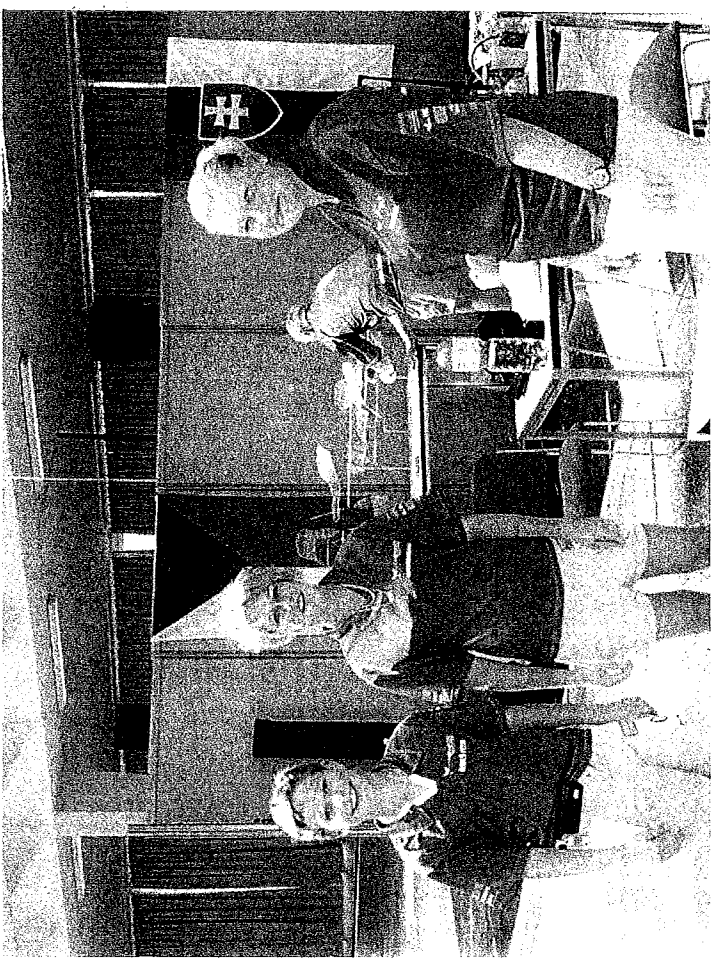
Les juniors roumains
Le double chronométrage



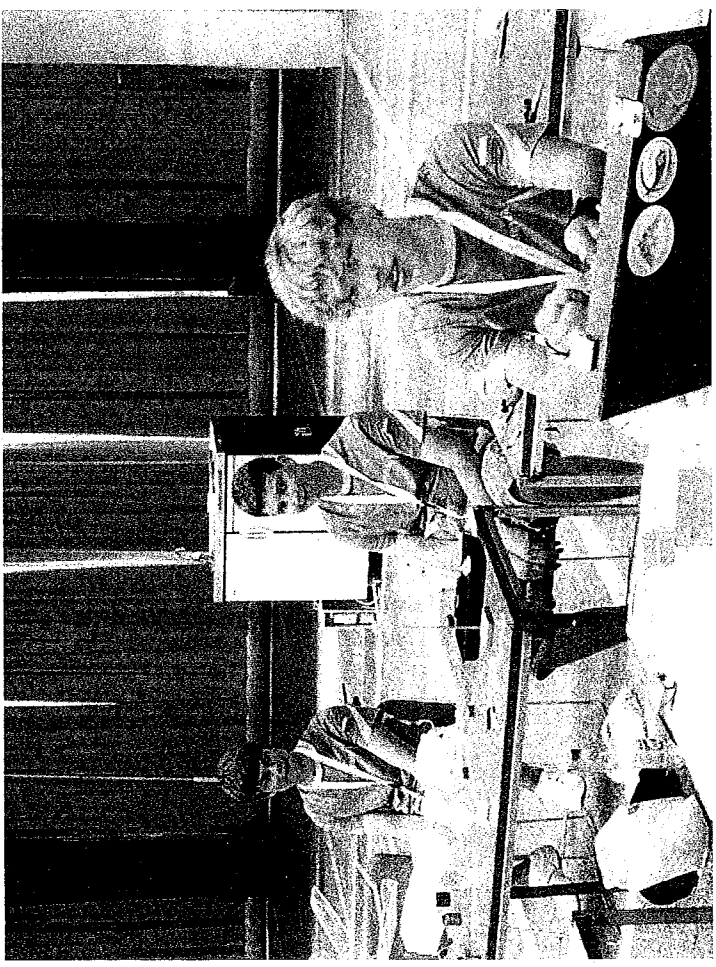
VOL LIBRE



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



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



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'air 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.

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

SUITE DE LA PAGE 11540

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 französischer Seite eine Genugung 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.

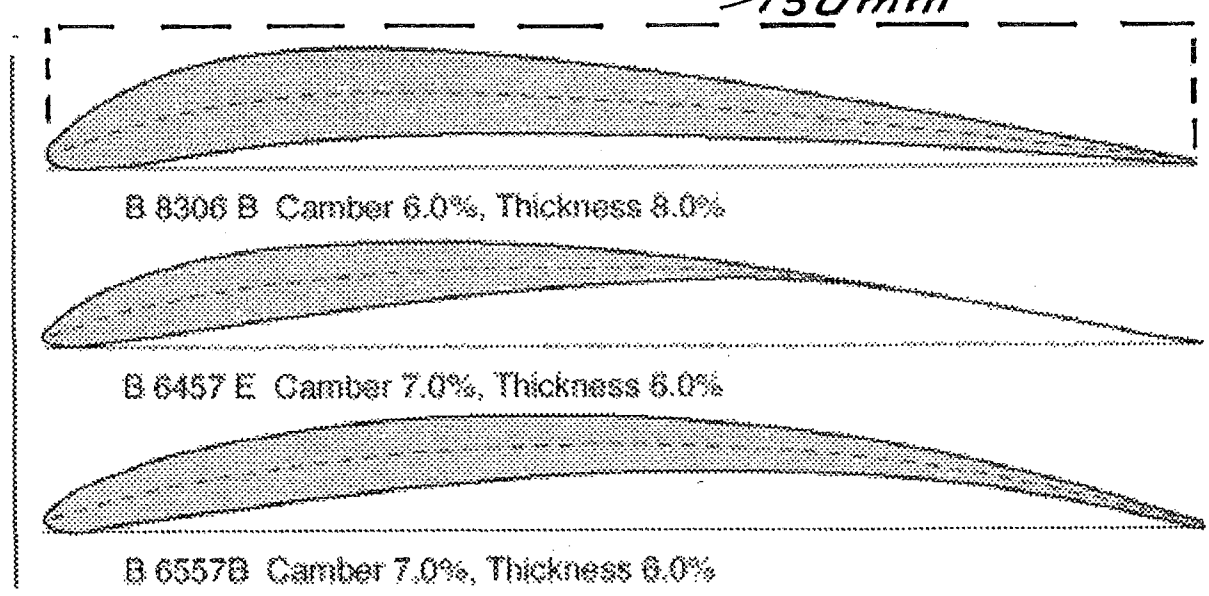
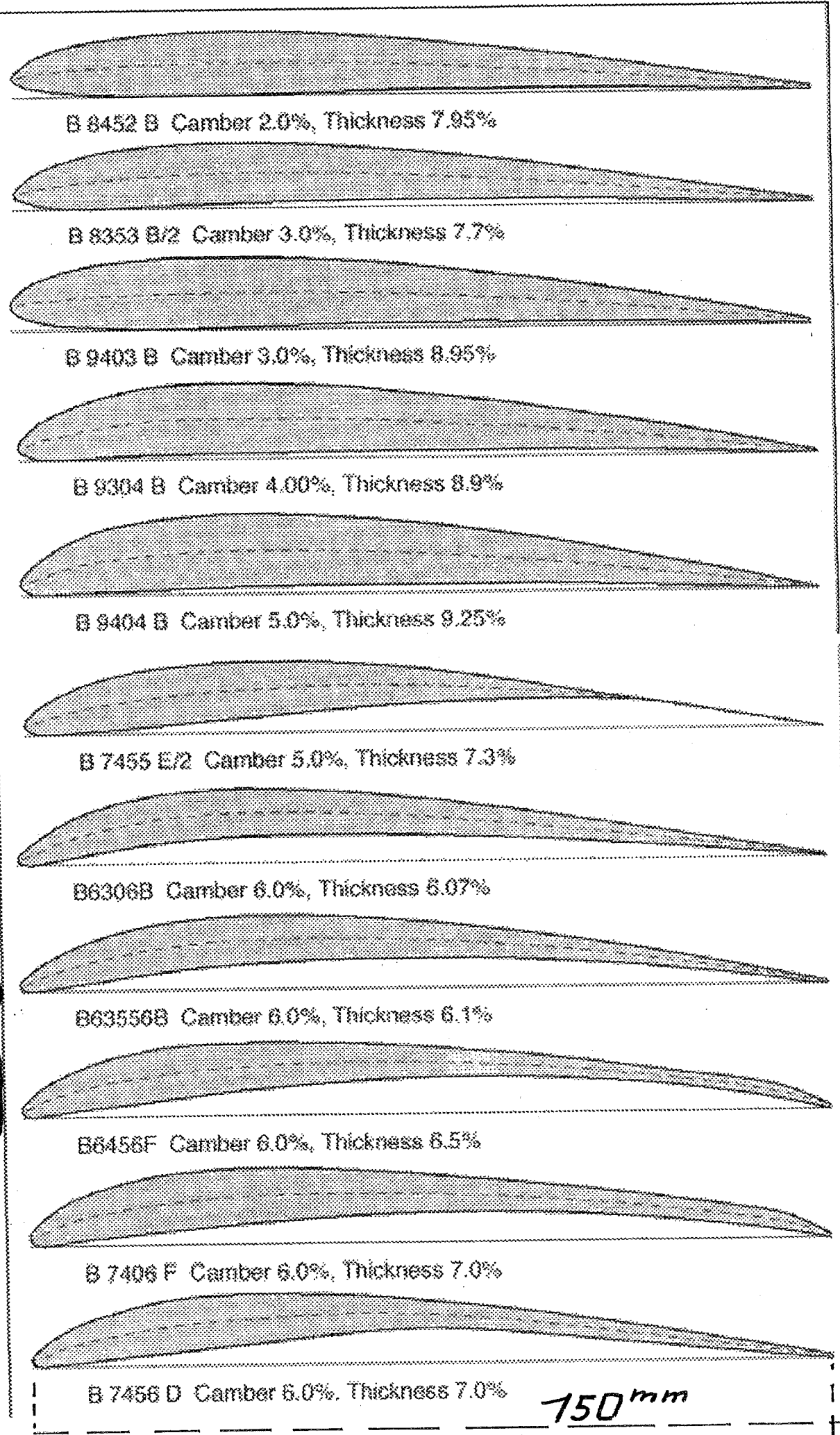
PAYSANT LE ROUX

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 ouvert 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.

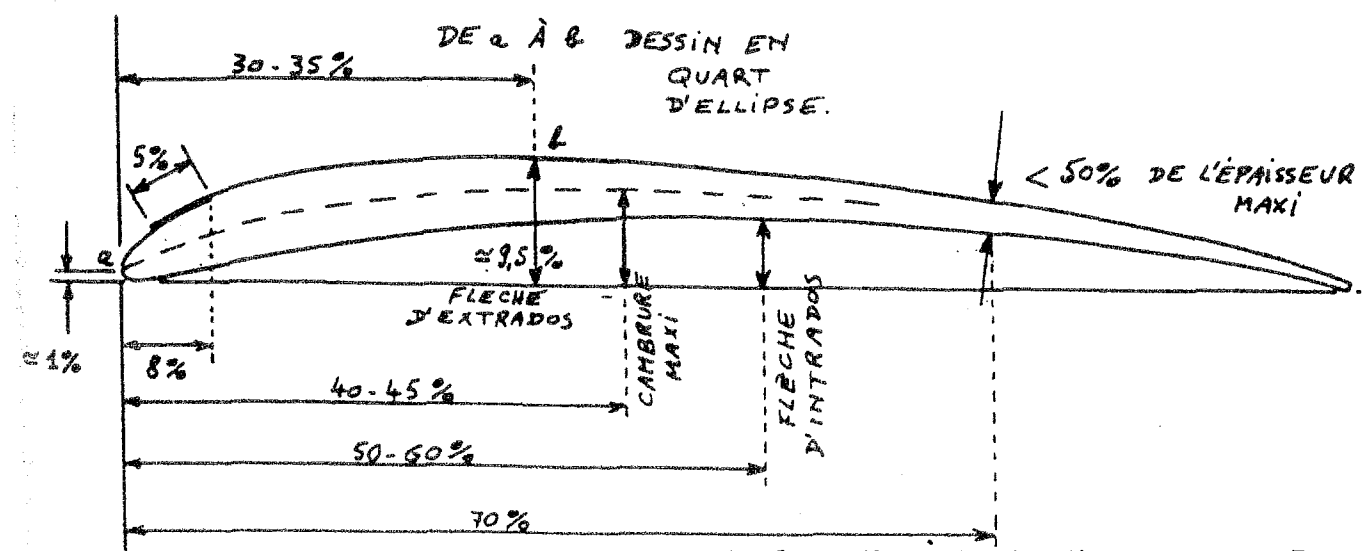


Examples of Benedek airfoils designed for free flight models flying at low values of Reynolds number.

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

PROFILS BENEDEK

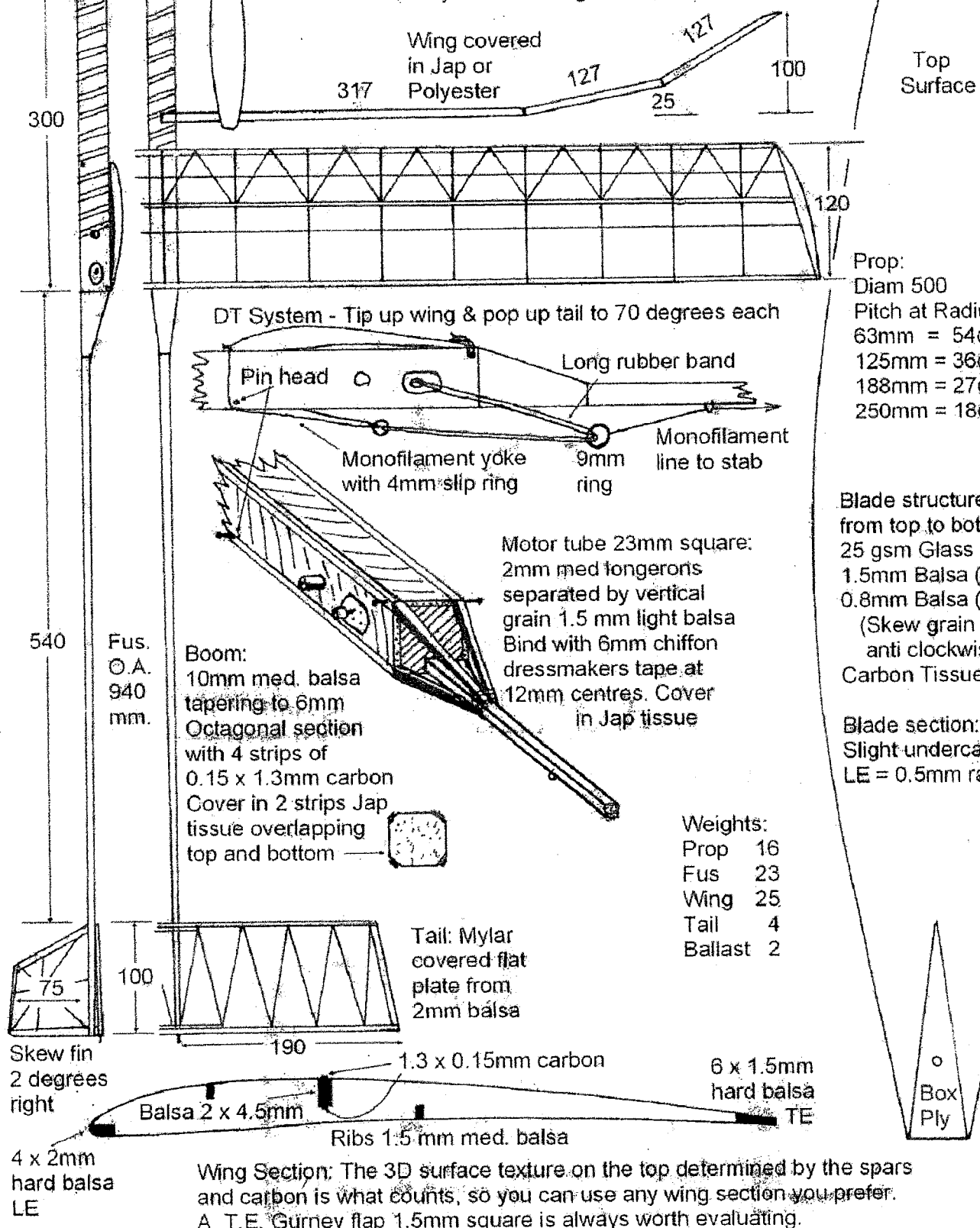
LE DESSIN DE CES PROFILS BENEDEK EST UN PEU DEFORME, CAR REALISE AVEC UN ORDINATEUR - BIEN SUR, CES PROFILS A FAIBLE NOMBRE DE REYNOLDS, SONT POUR LA PLUPART CONNUS DANS LE MONDE DU VOL LIBRE. - LA VARIETE DE CES PROFILS TEMOIGNE DE L'ETENDUE DES RECHERCHES DE BENEDEK DANS CE DOMAINE. - LA CORDE DE TOUTS LES PROFILS EST DE 15 CM OU 150 MM. - LA PLUPART DES "MODELISTES" HAUT NIVEAU " NE SE PREOCCUPENT PLUS DE SAVOIR QUELLE EST LE PROFIL DE LEURS AILES. ACTUELLEMENT EN F1A "MAKAROV" ET EN F1B "ANDRUSKOV" SONT LES DOMINANTS. IL N'EN RESTE PAS MOINS, QUE LA FAMILLE BENEDEK A TOUJOURS SES AMATEURS ET DEFENSEURS. L'UTILISATION DE L'ORDINATEUR ET LA DECOUPE AU LASER FONT QU'ELLES SONT QUAND MEME PLUS SIMPLE, QUE LA TRADITIONNEL BLANC Ponce!



QUELQUES INDICATIONS THEORIQUES SUR LE PROFIL.

COUPER "S"

By Andrew Longhurst GB



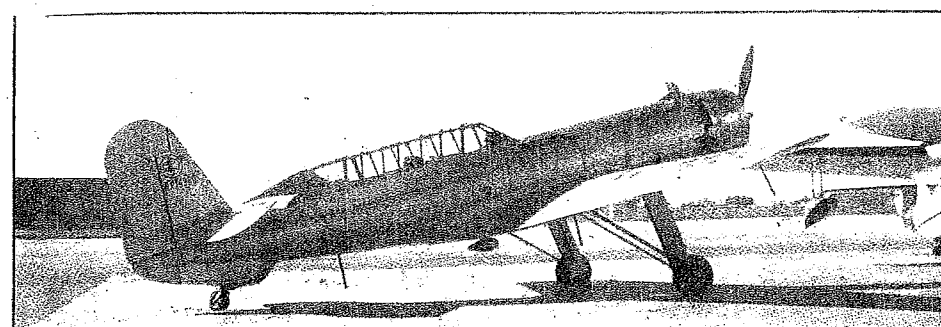
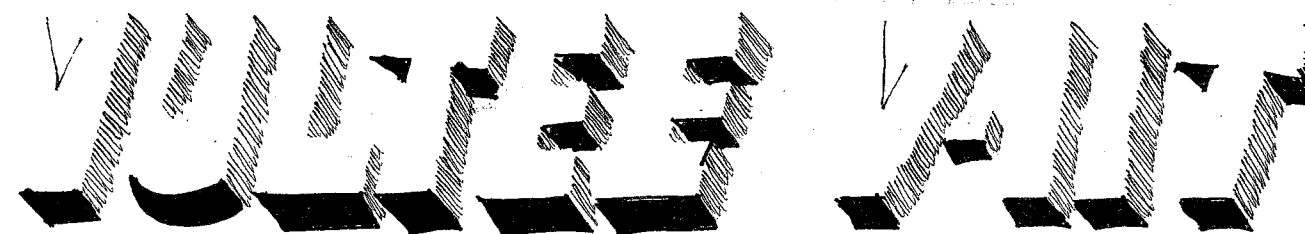
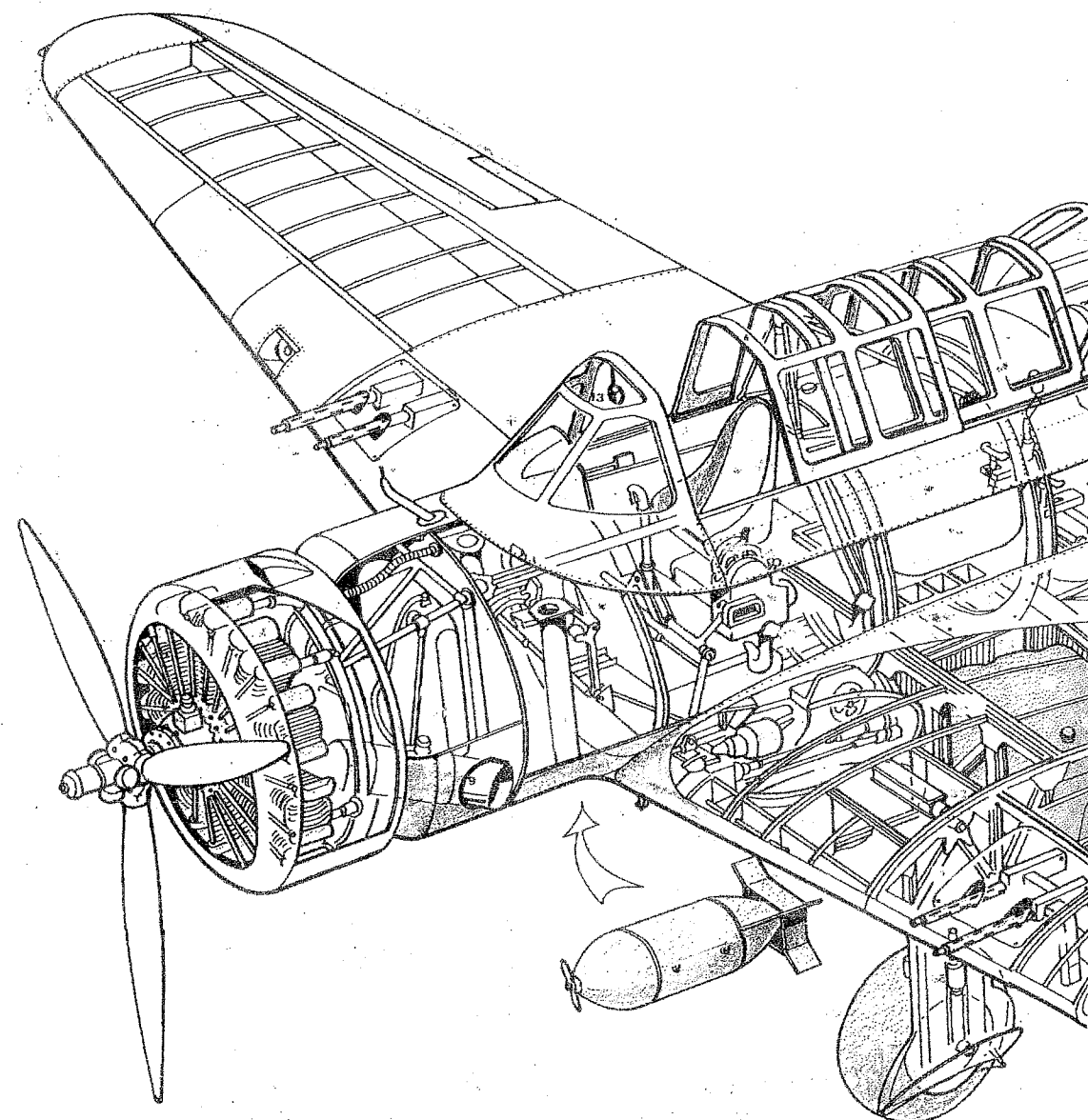
Prop:
Diam 500
Pitch at Radius:
63mm = 54deg.
125mm = 36deg
188mm = 27deg
250mm = 18deg

Blade structure -
from top to bottom:
25 gsm Glass Cloth
1.5mm Balsa (soft)
0.8mm Balsa (med)
(Skew grain 15°
anti clockwise).
Carbon Tissue

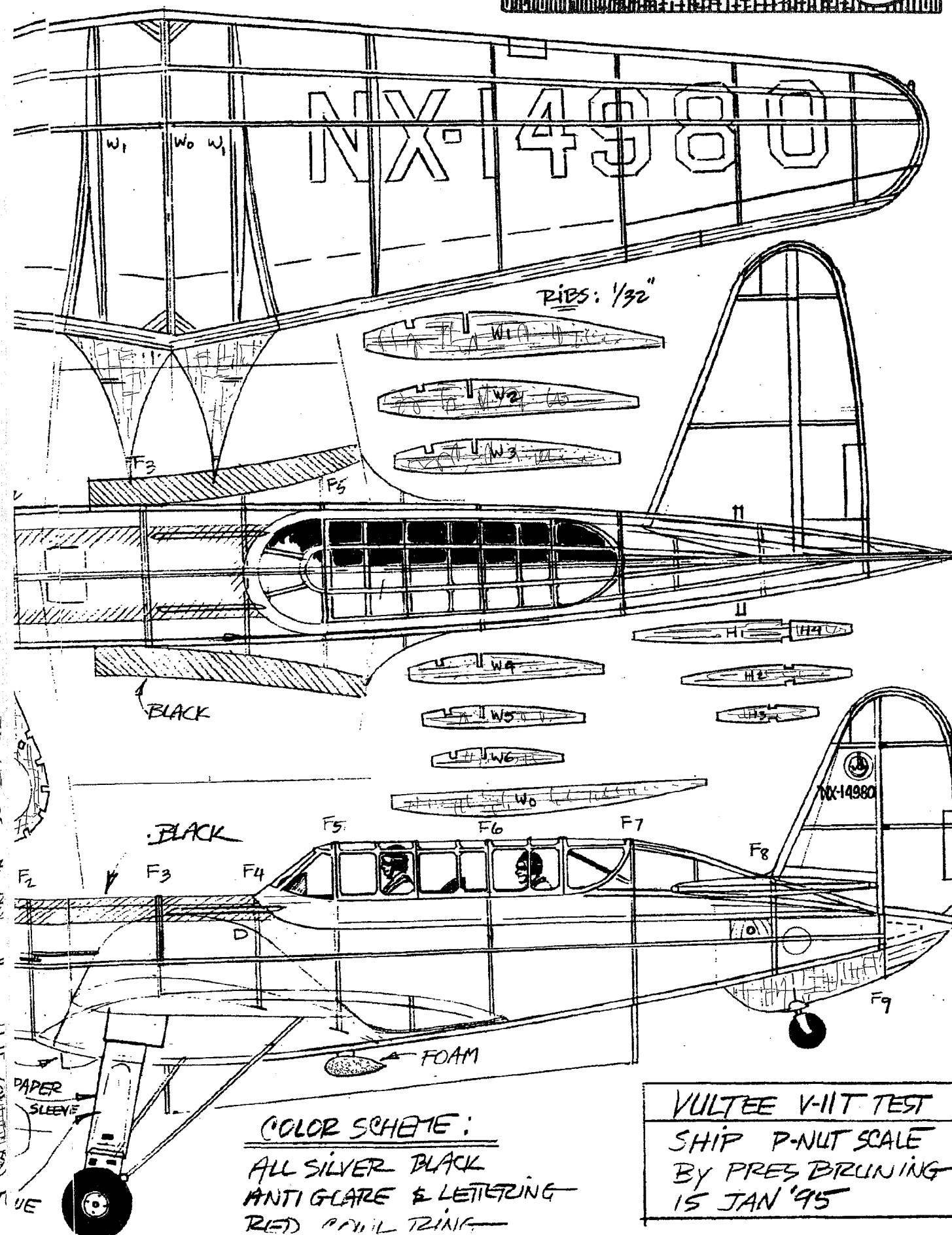
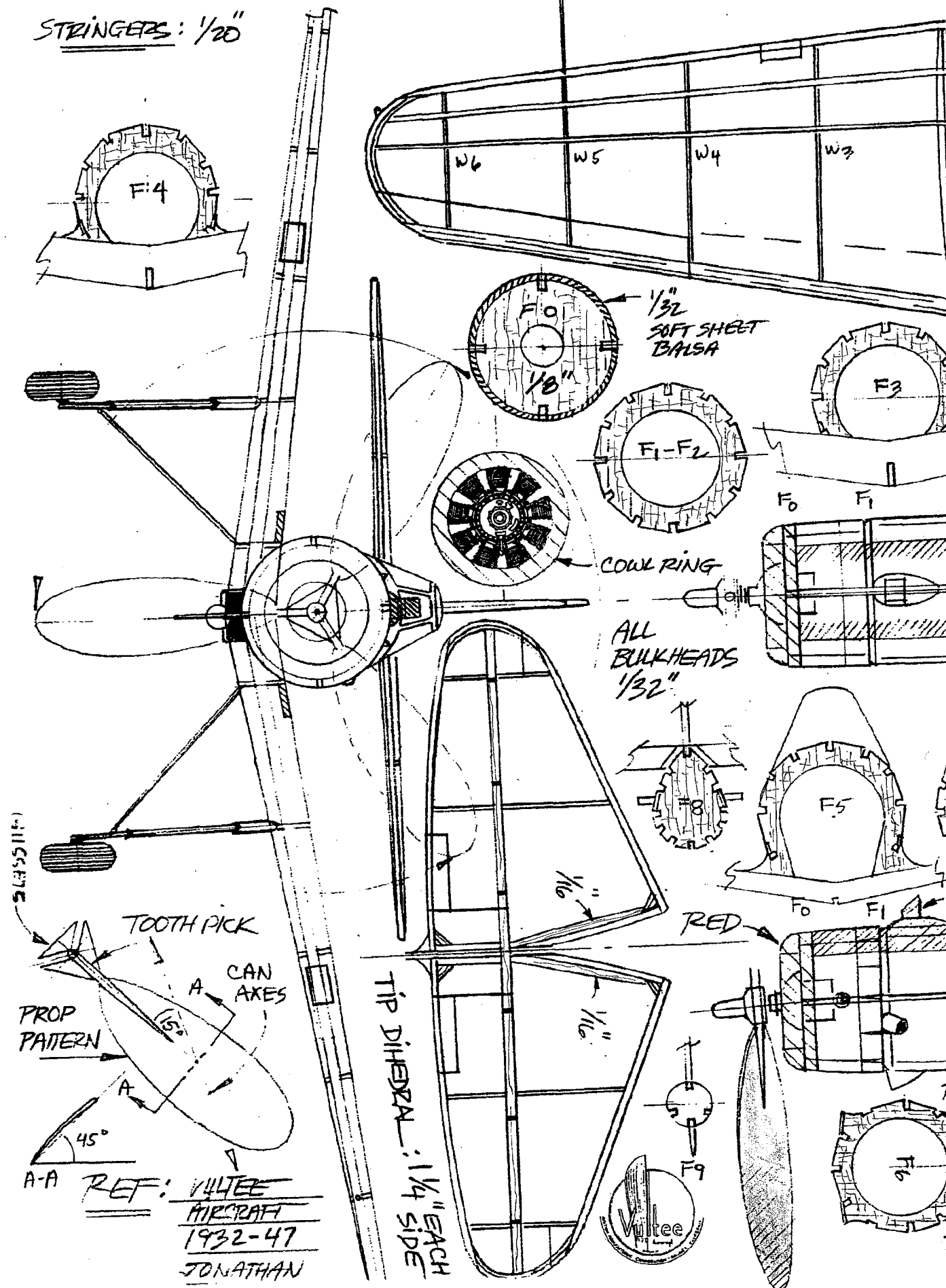
Blade section:
Slight undercamber
LE = 0.5mm radius

Weights:
Prop 16
Fus 23
Wing 25
Tail 4
Ballast 2

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.

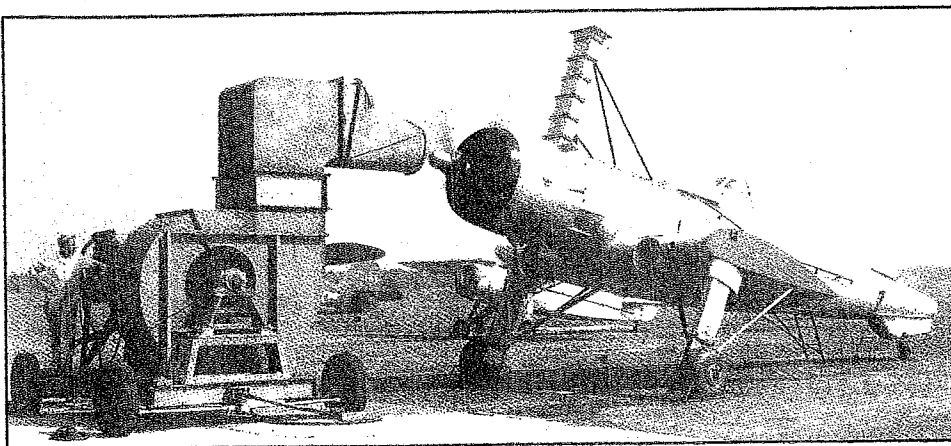


DEPUIS LA DISPARITION D'ENHARDEL FILLON IL N'EST PAS TOUJOURS FACILE DE TROUVER DES DOCUMENTS ET PLANS CONCERNANT CES PETITES MERVEILLES REPRODUISANT LES MACHINES REELLES DU PASSE GLORIEUX DE L'AVIATION - NOUS NE SAVONS PAS QUELS SONT CEUX QUI AUJOURD'HUI ENCORE CONSTRUISENT CE GENRE 'DE MAQUETTES' PEUT ETRE QUELQUES UNS VONT-ILS SE MANIFESTER POUR TENDRE UN DE LEUR "PETITES PASSIONS"? ILS SERONT LES BIENVENUS!



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

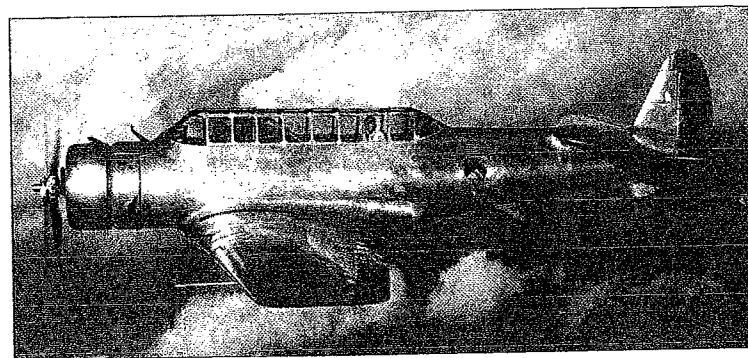
VULTEE V-11T TEST
SHIP P-NUT SCALE
BY PRES BRUNING
15 JAN '95



ant son vol initial au cours de 1935, le prototype du Vultee 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 empen- ; 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 rési- dait 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.



Caractéristiques

Vultee V-11GB

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

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

Performances : vitesse max 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 2 800 kg.

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.

EURO CHALLENGE F1G Coupe d'Hiver 2008/2009

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

| | MIDDLE WALLOP GBR | SISTERON FRA | VIABON FRA | ORENTANO ITA | CAMBRAI FRA | BEAUVOIR S/NORT FRA | MON-CONTOUR FRA | ROCCA DI MEZZO ITA | SCORE (best 5) |
|----|-----------------------|--------------|------------|--------------|-------------|---------------------|-----------------|--------------------|----------------|
| | 30/11/08 | 17-18/01/09 | 22/02/09 | 01/03/09 | 31/05/09 | 24-25/07/09 | 30/07/09 | 05-06/09/09 | |
| 1 | BODIN Jean-Luc | FRA | 1 | 5 | 11 | 13 | 8 | 4 | 41 |
| 2 | PICOL Michel | FRA | 1 | 1 | 6 | 11 | 1 | 7 | 38 |
| 3 | BUISSON Guy | FRA | 10 | 4 | 3 | 8 | 9 | 2 | 35 |
| 4 | ROCCA Mario | ITA | 3 | 13 | 2 | 9 | 1 | 12 | 31 |
| 4 | DUPUIS Louis | FRA | 12 | 2 | 9 | 6 | 7 | 1 | 31 |
| 6 | KUSTERLE Mario | ITA | 9 | 9 | 6 | 6 | 2 | 6 | 30 |
| 7 | MARROT Pierre | FRA | 1 | 7 | 4 | 6 | 10 | 1 | 29 |
| 8 | MANONI Alessandro | ITA | 1 | 9 | 1 | 2 | 5 | 1 | 27 |
| 9 | BERTOLANI Benito | ITA | 6 | 10 | 2 | 5 | 1 | 1 | 21 |
| 9 | CHAUVEAU Gilles | FRA | 8 | 1 | 4 | 1 | 7 | 1 | 21 |
| 9 | LEE-A-HING Eric | FRA | 1 | 1 | 8 | 10 | 1 | 1 | 21 |
| 9 | MILLET Henri-Serge | FRA | 1 | 1 | 8 | 10 | 1 | 1 | 21 |
| 13 | NERAUDEAU Francis | FRA | 8 | 10 | 1 | 5 | 1 | 1 | 17 |
| 14 | GREAVES David | GBR | 12 | 1 | 1 | 3 | 1 | 1 | 15 |
| 14 | FRUGOLI Jean-François | FRA | 11 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 15 |
| 14 | MURARI Bruno | ITA | 1 | 12 | 1 | 1 | 1 | 1 | 15 |
| 17 | LICEN Roberto | ITA | 13 | 11 | 1 | 1 | 1 | 1 | 14 |
| 18 | MANONI Aldo | GBR | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 13 |
| 18 | ALLEN Neil | ITA | 8 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 13 |
| 19 | BRUMAT Franco | ITA | 12 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 12 |
| 21 | WERFL Helmut | GER | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 12 |
| 21 | DEL CROIX Jacques | FRA | 5 | 7 | 1 | 1 | 1 | 1 | 11 |
| 23 | BROWN P. | GBR | 11 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 11 |
| 23 | BOUCHER René | FRA | 10 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 10 |
| 25 | MARQUOIS Gérard | FRA | 10 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 10 |
| 25 | GREY Trevor | GBR | 10 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 10 |
| 25 | BESNARD Annie | FRA | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 10 |

11584

il y A UN SIECLE 100 JAHRE !

Um die hundert Jahre des Gordon Bennet 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 Bennet Geschwindigkeits Pokal gegründet , grösste Veranstaltung in der Flugwelt in Betheny in der Marn .

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 Gelverschwendung 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 Bennet Coupe mit sechzehn Ballons aus dem Jardin des Tuileries in Paris .

Begeisterter Matrose gewann 1866 Gordon Benett die erste Atlantiküberquerung im Boot .

FORTS. S. 11583

Philatélie

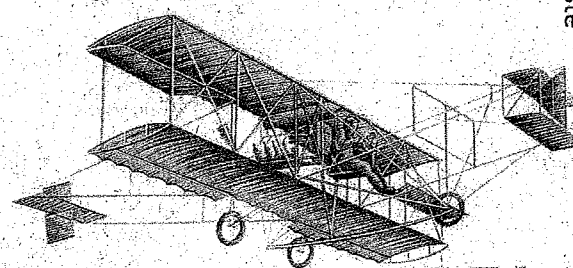
100 bougies pour la Coupe Gordon Bennett d'aviation

■ Afin de célébrer le centenaire de la Coupe Gordon Bennett d'aviation, la Poste a émis le 29 juin un timbre à 0,56 euros.

Création de François Bruere d'après photos du Musée de l'air et de l'espace du Bourget, le timbre, gravé par André Lavergne, est imprimé en taille-douce un poinçon.

Il y a tout juste cent ans était organisée la première Coupe internationale d'aviation de vitesse Gordon Bennett dans le cadre du premier meeting aérien au monde, la Grande semaine de l'aviation, à Bétheny dans la Marne. La victoire de Glenn Hammond Curtiss sur le biplan Herring Curtis marqua alors l'apogée d'une semaine décisive pour l'aviation, au cours de laquelle se sont affrontés pour la première fois les meilleurs

Coupe Gordon Bennett d'aviation 1909-2009



FRANCE

0,56 €

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 événe-

ment a eu un retentissement international.

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

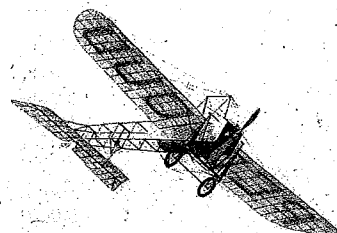
nett, riche éditeur de journal, passionné de sport et flambeur original. Instruit principalement en France où il passe la majeure partie de sa vie, il dirige le fameux International Herald Tribune, fonde le premier club de polo d'Amérique ainsi que la fameuse Coupe Gordon Bennett lancée en grande fanfare dans les jardins des Tuileries 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 Beaulieu-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.

11585

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.

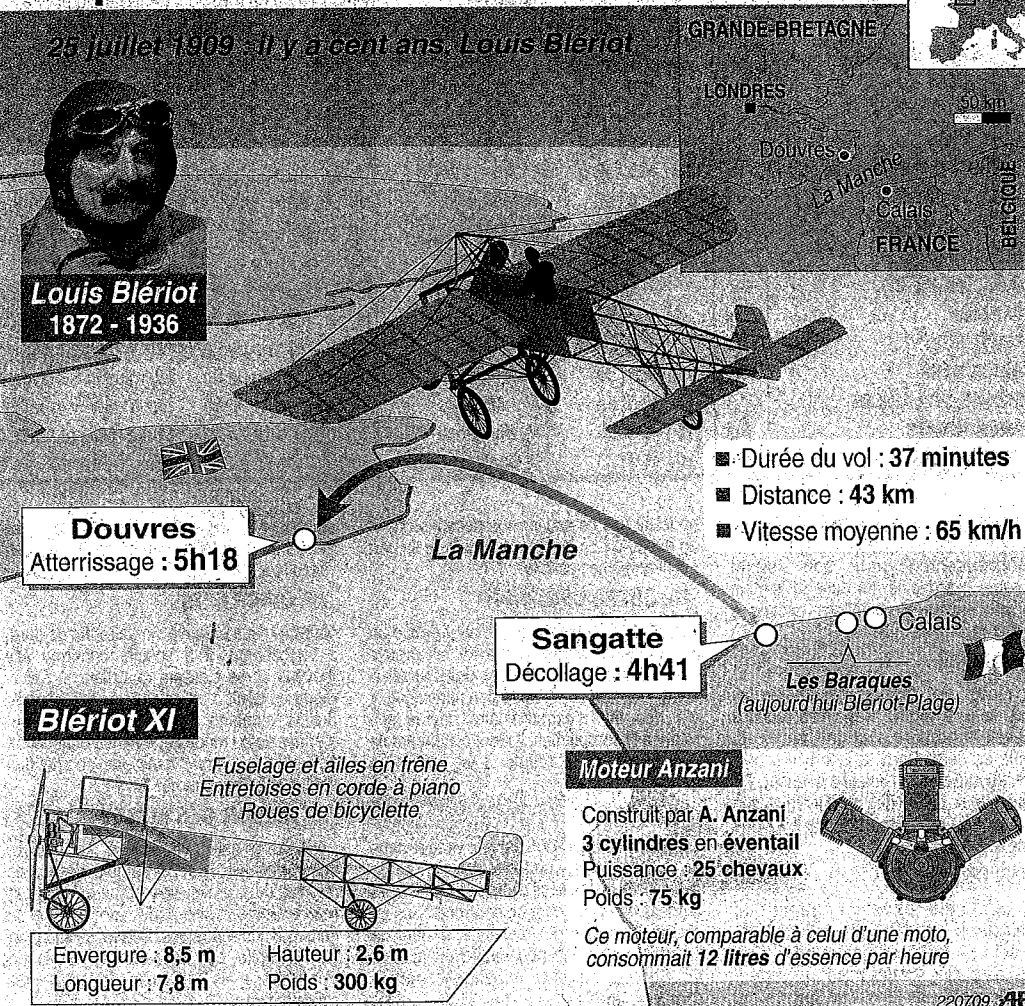
Trois fous de zincs prétendaient à l'exploit

«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 épopée du gamin de Cambrai devenu ingénieur centralien commence en 1908 lorsque le quotidien britannique *Daily Mail* offre 1000 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.

Épaisse 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 monoplan 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 prai-

rie, 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»).

Un héros de l'aéronautique

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 solde 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

Fliegergruppe Schorndorf
- Abt. Modellflug -

www.Modellflug-Schorndorf.de

Bernhard Schwendemann

Fuchshofweg 25

73614 Schorndorf, 23.8.09

07181/45818

BeSchwende@aol.com

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 Schornbach: von Schorndorf in Richtung Winnenden, in Schornbach 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 WURTEMBERG-OUVERT-22 NOVEMBRE 2009 - A. SCHORNDORF - RFA - F1M-X, F1M, F1D-MINI-STICK - SI INTERET 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 Flugfeld von Reims dazu abgehalten, Ende Juni.

England ist keine Insel mehr! Der erste Überflug des Ärmelkanals.

Frankreich feierte die hundert Jahre des Überflugs durch Louis BLERIOT, ertser Pilot der das Kontinent an die Insel band. Dies war der erste grosse Schritt der modernen Flugera.

Viele Veranstaltungen auf beiden Seiten vom Kanal gedenken dem Überflug von Louis BLERIOT, besonders ein Flugballet zwischen Calais und Douvres. Der Enkel von Louis BLERIOT "Dies war der Flug der eine Wendung in der Geschichte der Flugwelt brahte"

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 intéressant pour toutes les classes de vol libre.

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

Michael Marshall

Cher André,

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

Avant hier, j'ai été gâté. Tu m'as fait l'honneur "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 ^{l'avant} le dernier "Vol libre", j'ai également apprécié, comme il se doit, les réflexions de Pierre Pailhe "Darwin était-il modeliste ?"

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

Bien amicalement,

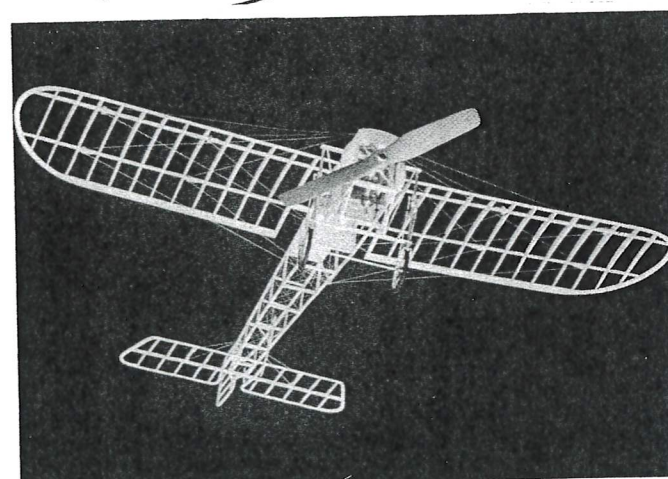
[Signature]

- LOUIS BLERIOT -

Gebrüder Santos Dumont. Als Blériot von 100 000 Personen gefeiert wurde versucht es Latham 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 ABSTÜRZEN ÜBER
DEN ELSASS....
DEUTSCHE ZEUGEN UND EHEMALIGE
LUFTWAFFENPILOTEN HABEN AUCH
ZU DIESEM SPANNENDEN BILDBERICHT
BEIGETRAGEN.
DER VERFASSER VON VOL LIBRE
HAT EBENFALLS ALS ZEUGE JENER
ZEIT MITGEARBEITET.
- SEH GUTES ZEUGNIS.



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

CASA DEI
COLLECTIONS

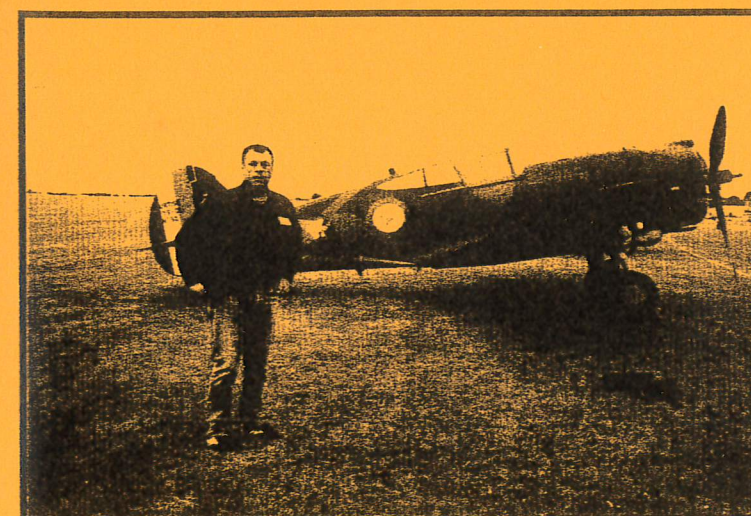
Film hommage aux pilotes
de la Seconde Guerre
Mondiale

« ARCHEOLOGUE AERIEN »

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

La guerre aérienne en Alsace

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 TERCION DE L'EPOQUE
1944 ET D'AUJOURD'HUI
2009 DE
A. SCHANDEL.

VOLO - OM



VOL LIBRE

11590