



194
01 10

FEVRIER

INTERNATIONAL

VOL LIBRE

ANDRE SCHANDEL

16 chemin de Beulenwoerth
67 000 STRASBOURG FRANCE

11651 -

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 PORTRAITS

Walt . GHIO



photo. F. NIKITENKO.

11652



- 11651 - Image Vol Libre
- 11652- galerie des portraits - Vol Libre
Walt GHIO USA
- 11653- Sommaire - Editio
- 11654-55- Ch. du Monde F1 A,B,C
Juniors B. Moriceau .
- 11656 -57 - FEATHER SHOOTER -
Lance main Catapult glider .
- 11658-59 Lancé main STOMPETTE
- 11660-61 F1B champion du Monde
Minou NISHIZAWA _
- 11662 - Résultats Coupe du Monde
2009 .
- 11663 _ F1A - Skyfleet - de M. Koso-
nozhkin .
- 11664-65- Images Vol libre CH. du
Monde Croatie .
- 11666 - Statistiques 2009 -
- 11667- Images Vol libre Eurofly .
- 11668- Astuces J. Wantzenriether
- 11669- Profils Koster 66 et Bendek
8405 b
- 11670-71-72- Princesse du vent ...
V. Salzer .
- 11673- F1 L -09 Bill Gowen .
- 11674- Ouvrons les vannes ... P. Pailhe .
75 -
- 11676-77- Euro Challenge F1 G
Edition 2009 - Michel Picol .
- 11678-79 _ Ouvrons les vannes A.
Rennesson
- 11680-81-82-83-
PEGAS Coupe d'hiver
- 11684- Planeur CH. Monde 67
Hieschel
- 11685- F1B Ch du monde 67
Mikko Sulkala ;
- 11686-87- WH Mini Stick W. Hach .
- 11688- Colère des anciens ...un peu d'
Histoire Normandie Niemen .
- 11689 - Divers ...
- 11690 91-92-93 Seagull SOC 2
- 11694- Sympo 2010 NFFS .



Les températures externes de ce début du mois de février , ne sont nullement propices à notre activité extérieure , le vol plané sur verglas ne faisant pas encore partie du vol libre ainsi que le vol de pente sur congères de neige .

..... Néanmoins pour cette édition de VOL LIBRE 191 , ce n'est pas la matière qui manque , et nous pouvons toujours et encore , nous laisser aller , à la lecture ou à la contemplation , de sujets illustrant notre activité .

L'invitation à OUVRIR LES VANNES , en faveur de ch. de france Vol Libre ouverts , a eu quelques échos , sans toute fois déclencher des réactions vives d'un côté ou de l'autre .

Je dois cependant préciser , qui si la provocation a été jouée , un peu , surtout dans les classes " anciennes " , reléguées dans les champs voisins , il ne s'agissait en aucun cas à mettre sur le banc des accusés les organisateurs des derniers ch. de france du côté de Saintes . Bien au contraire . L'allusion devait porter sur le fait que TOUTES LES FORCES du Vol Libre , jeunes et anciens , devraient être réunies lors des ch. de France .

Le principe , selon Clausewitz , ne pas se disperser mais se concentrer , est ici très valable . Pourquoi dans d'autres pays TOUS et dans TOUTES les catégories , sont admis à une participation sans retenue

Je pense qu'il faut que nous nous mettions à réfléchir , à d'autres formes de ch. de France , à d'autres lieux , à d'autres dates , peut-être Le tout plus favorable à une participation plus massive de toutes les tranches d'âge , et dans toutes les catégories Vol Libre .

Le contenu de ce numéro VL 191 , est particulièrement varié , dans des domaines très différents . Déjà un peu ancien mais pas du tout pratiqué chez nos , les catapultés en salled'une certaine élégance , mais sans aucun doute pas facile à construire , surtout si l'on pense à la qualité du balsa demandée pas simple à trouver .

SUITE PAGE 11655

11653

CHAMPIONNATS EUROPE

Championnats d'Europe Junior 2009

L'équipe de France Junior s'est déplacée au Championnat d'Europe F1A-B-P Junior à Salonta en Roumanie du 3 au 7 août. Composition de l'équipe : 2 responsables Bertrand Moriceau, Mickaël Rigault, 4 concurrents Martin Chaillou, Paul Coutineau, Pierre Edouard Fouquet, Valentin Maussion, 1 supporter Samuel Cesbron et Julien Sion qui habitant en Roumanie s'est proposé de nous aider. Merci Julien on n'est jamais pour la récupe.

Pierre Edouard Fouquet nous prévient la veille de partir (21h15) qu'il ne veut plus venir, sans excuse, préférant « rester chez sa copine » ! Pour nous c'est la consternation, mais de toute façon il faut y aller, alors on verra. A notre arrivée en Roumanie, les organisateurs nous proposent de remplacer Pierre Edouard par un autre concurrent (comme le stipule le règlement) pour ne pas pénaliser le classement par équipe. Paul étant le seul disponible a donc remplacé Pierre Edouard en F1A et utilisera ses modèles. Pierre Chaussebourg est aussi là en tant que président du jury. Nous découvrons notre hébergement dans une école au cœur de Salonta. A première vue ce n'est pas terrible : les sommiers des lits sont en lattes de fer, matelas mous, une épaisse couette est recouverte de drap qui gratte, des sanitaires vétustes, la moitié des lavabos ne fonctionnent pas, les douches sont froides, 6 dans la même chambre ça sent le fauve, il fait très chaud, la première nuit les moustiques attaquent on dormira la fenêtre fermée les jours suivants sous de grosses chaleurs... mais on fera avec, on est des modélistes, on s'adapte et on n'est pas en vacances. Par contre on mange bien et c'est important.

Paul se remémore ses notions de treuillage que lui avait appris Jacques Delcroix et se motive, dès le lundi matin au petit jour jusqu'au soir, avec l'équipe, il s'entraîne à treuiller, et le métier rentre. Le soir a lieu une simple cérémonie d'ouverture dans une salle de sport climatisée où il fait quand même très chaud.

Mardi, jour des F1A levé 5h30, Mickaël, Paul et Valentin filent directement sur le terrain et s'entraînent. Nous avons prévu de leur apporter une partie du petit déjeuner mais ce jour là c'est une omelette, difficile à emporter, alors on fera autrement. Dès le matin il fait chaud et le vent est nul, le si peu qu'il y a tourne sans arrêt ce qui mettra par moment une pagaille sur la ligne de départ. Cette situation rend la compétition difficile, les pompes ne se déclenchent pas, quelquefois les modèles montent très vite et descendent comme si ils avaient déthermalisé (Valentin rate 2 vols de cette manière), alors ça mouline partout et à ce petit jeu nous ne sommes pas assez pour rivaliser avec les Allemands, Russes, Ukrainiens... Martin 18^{ème} rate 1 vol et les fly off de peu suite à une erreur de jeunesse au treuillage. Paul rate 2 vols mais pour un débutant, bien épaulé par Mickaël réalise une bonne performance dont il se souviendra. Quant à Valentin un jour sans. 11 concurrents sont au plein, il n'y aura qu'un départage remporté par un D Grushkovskiy (Ukr) devant A Vrtovec (Slo) et un O Findahl (Sue). Par équipe l'Ukraine avec 3 concurrents au plein termine 1^{ère} devant les Allemands et les Tchèques.

Mercredi c'est le jour des wakes, l'équipe est motivée et croit aux chances de Paul. Comme d'habitude nous sommes les premiers sur le terrain. Ce matin après l'orage de la nuit, il pleut et le vent est calme. Après quelques essais rassurants, l'équipe se met en place et c'est parti. Tout allait bien avant le 6^{ème} vol, Paul part dans un wagon, monte le plus haut et redescend rapidement tandis que les autres continuent à monter, pourquoi ? La récup a beau mouliner, ça n'en fera rien, il se pose à 2'39, la déception est grande dans le camp Français, le silence, tout s'effondre. Paul terminera 10^{ème}, il en rêvera même la nuit en criant dans la chambre « putain si j'avais fait 180 ». 2 fly off suffiront et O Kulakovskiy encore un Ukrainien remporte le titre devant A Lychagin (Rus) et M Niculescu (Rou). Par équipe les Polonais devancent les Allemands et les Ukrainiens.

Jeudi une grasse matinée bien appréciée par l'ensemble de l'équipe. C'est aujourd'hui les F1P, cette catégorie dominée par les Polonais devant les Ukrainiens et les Russes voit la victoire en individuel de M Karczmarczyk (Pol) devant V Dovgopolyy (Ukr) et P Stras (Pol).

Nous passerons cette journée à nous entraîner pour le concours inter de samedi et dimanche. Le soir les Russes nous proposent de faire un match de foot avec des Roumains. L'équipe Franco Roumaine l'emportera 1 à 0 sur les Russes (pourtant fortement encouragés par leurs coachs), avec un but de Moriceau sur une passe de Rigault et tout cela dans une superbe ambiance.

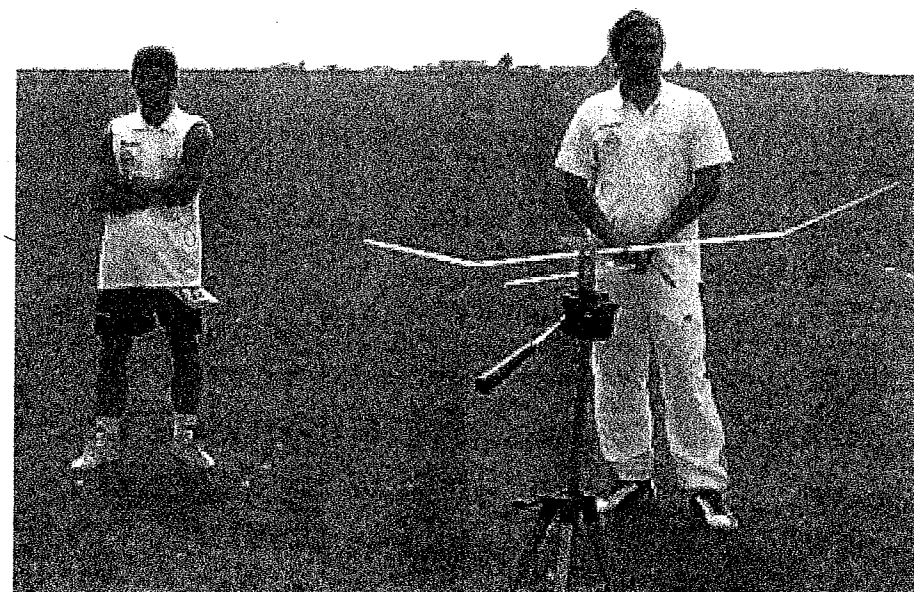
Le vendredi c'est la cérémonie de clôture dans la salle de restaurant. Podiums, remises de médailles, échanges de tee-shirt, dialogues, bonne ambiance excepté que Valentin et Martin se sont fait volé leur sac avec leurs tee-shirt.

Le samedi et dimanche se déroulent les concours inter F1A et F1B sur le même terrain que les Championnats. En F1A, Julien termine 10^{ème} au fly-off et Martin 3^{ème} Junior. En F1B, Paul remporte la compétition et retrouve le moral en pensant maintenant à gagner la coupe du monde. La remise des prix sera contestée par la plupart des concurrents, les Roumains ne respectant pas le classement par catégorie. L'organisation du Championnat était bien quand à celle du concours inter il y a beaucoup de choses à revoir.

Ces championnats se sont déroulés dans une bonne ambiance, on voit des équipes (jeunes et adultes) échanger leur savoir, discuter, s'aider, choses qu'on ne voyait pas il y a quelques années.

Bertrand Moriceau

*BERNARD
ROUTILLIER -
- CEDE GRATUITE
MENT COLLECTION
VOL LIBRE DE O A
100 - A PRENDRE
CHEZ LUI - OU SUR
TERRAIN. -
-02 48 55 11 99
-06 13 05 32 10

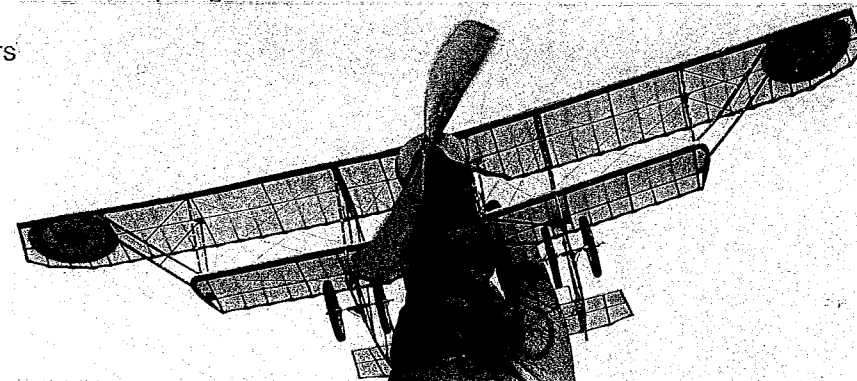
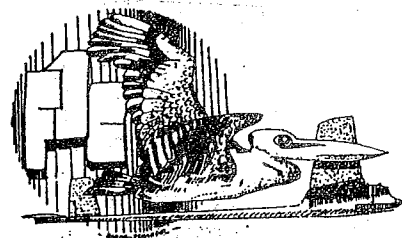


SUITE SOMMAIRE -

- 11695-96- ORLEANS 13 décembre
J.M Prévault
- 11697- 98-99- SPAD III
- 11700-01 - Calendrier FAI Coupe du
Monde. 2010.
- 11702- Souvenirs antiques
Américan boys
- 11703-04-05 06- 07
Sommaire VOL LIBRE 163 à
- 189 - J? Wantzenroither.
- 11708- 09- Courrier des lecteurs
- 11710 Image Vol Libre.

SUITE - EDITO. -

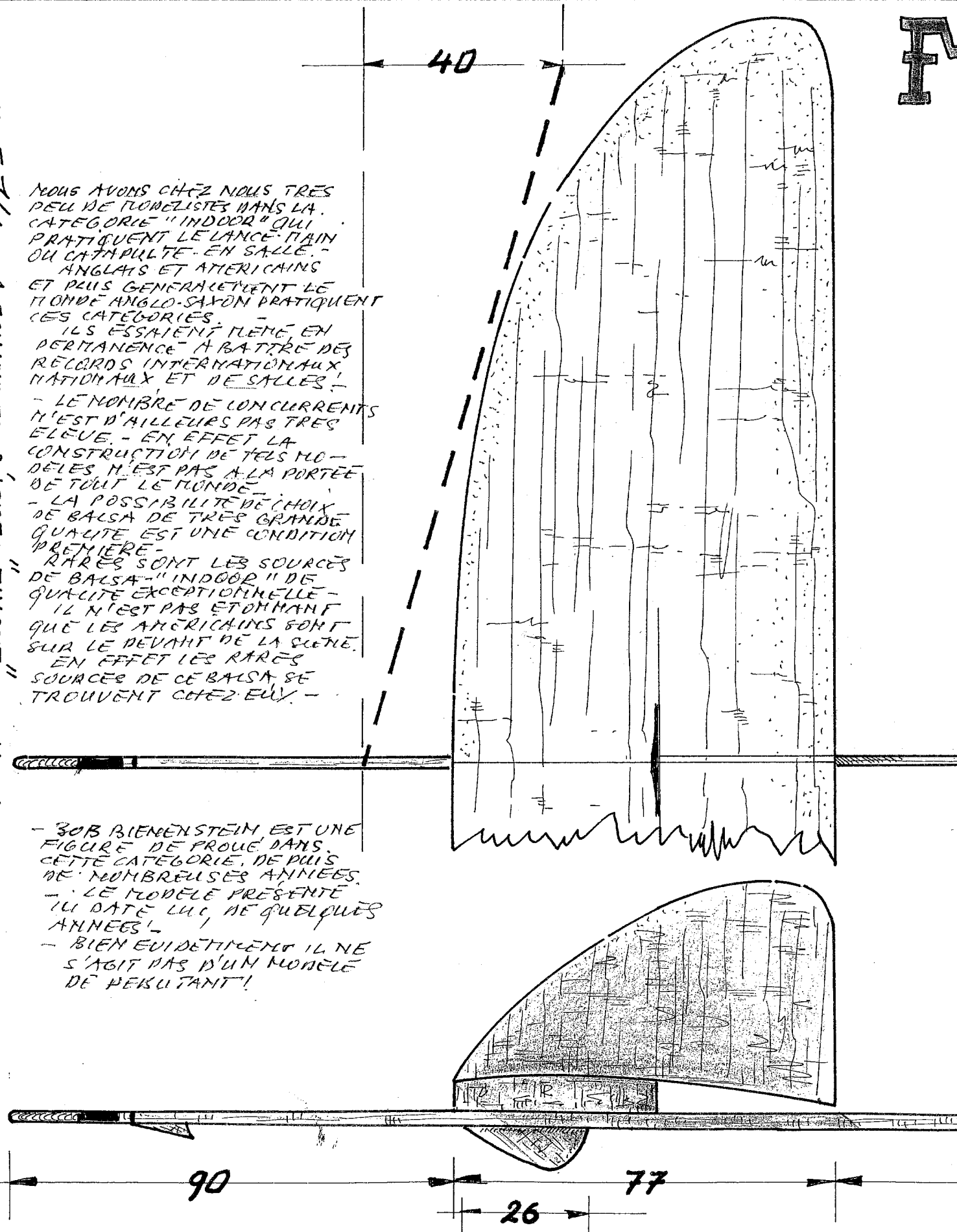
Je tiens plus particulièrement à remercier ici, le travail effectué par notre ami Jean WANTZENRIETHER, qui trouve le courage de nous faire une récapitulation de tout ce qui a été publié dans VOL LIBRE du numéro 163 au 189j'avoue que le courage me manque de faire un tel travailde classement en tous genres.



ECHELLE 1/14 - A. SCHANDEL D'APRES "FLYOFF" 32 - U.S.A.

NOUS AVONS CHEZ NOUS TRES
PEU DE MODELISTES DANS LA
CATEGORIE "INDOOR" QUI
PRACTIQUENT LE LANCE-MAIN
OU CATAPULTE EN SALLE. -
ANGLAIS ET AMERICAINS
ET PLUS GENERALEMENT LE
MONDE ANGLO-SAXON PRACTIQUENT
CES CATEGORIES. -
ILS ESSAIENT MEME EN
PERMANENCE A BATIRE DES
RECORDS INTERNATIONAUX
NATIONAUX ET DE SALLES. -
LE NOMBRE DE CONCURRENTS
N'EST D'AILLEURS PAS TRES
ELEVUE. - EN EFFET LA
CONSTRUCTION DE TELS MO-
DELES N'EST PAS A LA PORTEE
DE TOUT LE MONDE. -
LA POSSIBILITE DE CHOIX
DE Balsa DE TRES GRANDE
QUALITE EST UNE CONDITION
PREMIERE. -
RARES SONT LES SOURCES
DE Balsa "INDOOR" DE
QUALITE EXCEPTIONNELLE. -
IL N'EST PAS ETONNANT
QUE LES AMERICAINS SONT
SUR LE DEVANT DE LA SCENE.
EN EFFET LES RARES
SOURCES DE CE Balsa SE
TROUVENT CHEZ EUX. -

- BOB BIENENSTEIN EST UNE
FIGURE DE PROUE DANS
CETTE CATEGORIE, DEPUIS
DE NOMBREUSES ANNEES.
- LE MODELE PRESENTE
AU DATE LUG, DE QUELQUES
ANNEES. -
- BIEN EVIDEMMENT IL NE
S'AGIT PAS D'UN MODELE
DE DEBUTANT!



11656

F

FATHER SHOOTER

STANDARD CLASS
INDOOR CATAPULT GLIDER

CATEGORY I RECORD HOLDER

BOB BIENENSTEIN



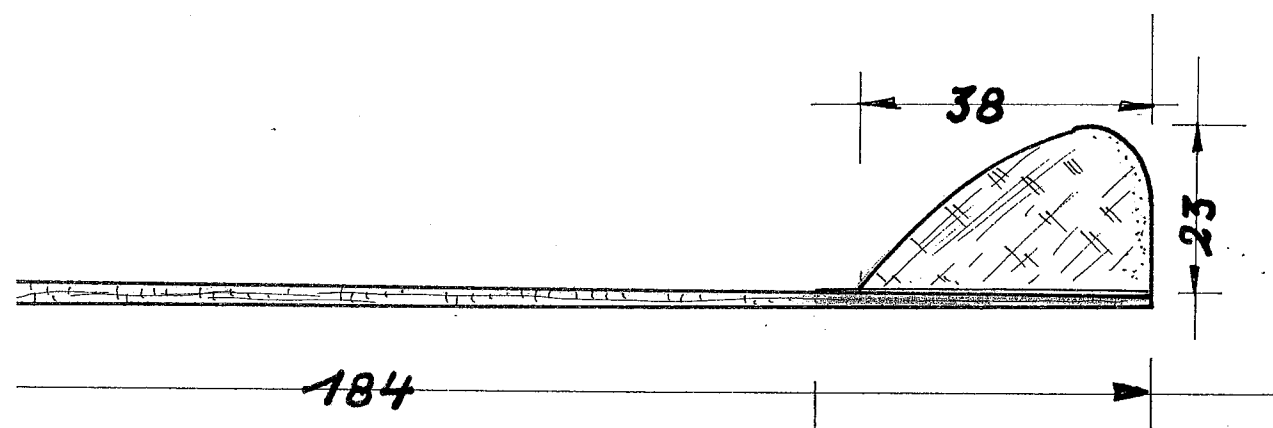
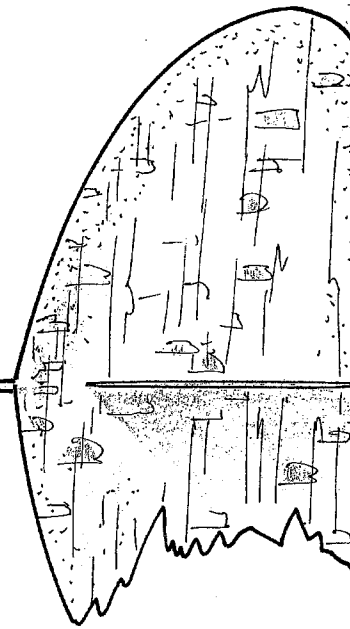
USA F1D Team Selection for Serbia 2010

Hangar #1 NAS Lakehurst, NJ

September 5-6, 2009

	Best	2nd	Total	Final Score
1 Kagan, John	37:31	36:09	73:40	1100.00
2 Kraus, Yaro	36:51	33:56	70:47	1060.86
3 Brown, Steve	33:43	33:28	67:11	1011.99
4 Zaluska, Max	35:07	30:33	65:40	991.40
5 Iacobellis, Tom*	33:48	32:46	66:34	985.62
6 Saks, Ben	32:58	30:59	63:57	964.10
7 Richmond, Jim	00:00	00:00	00:00	100.00
7 Sova, Tom	00:00	00:00	00:00	100.00
9 Bennett, Mark	00:00	00:00	00:00	97.00
10 Cailliau, Larry	00:00	00:00	00:00	96.00
11 Banks, Cezar	00:00	00:00	00:00	94.00
11 Chang, Tim	00:00	00:00	00:00	94.00
13 Norvall, Larry	00:00	00:00	00:00	83.00
14 Ray, Nick	00:00	00:00	00:00	79.00

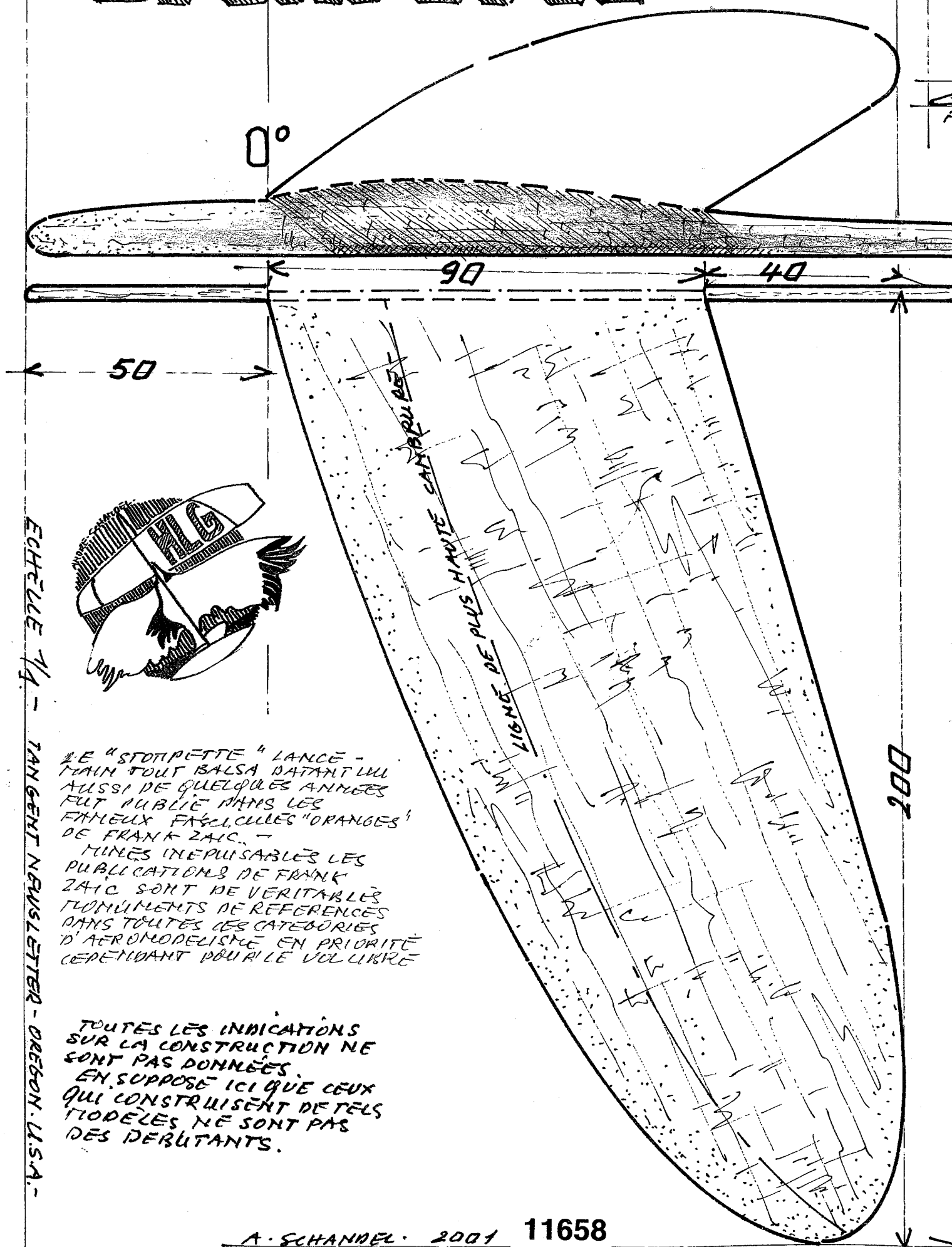
*lower regional score resulted in 5th place in Team Selection.



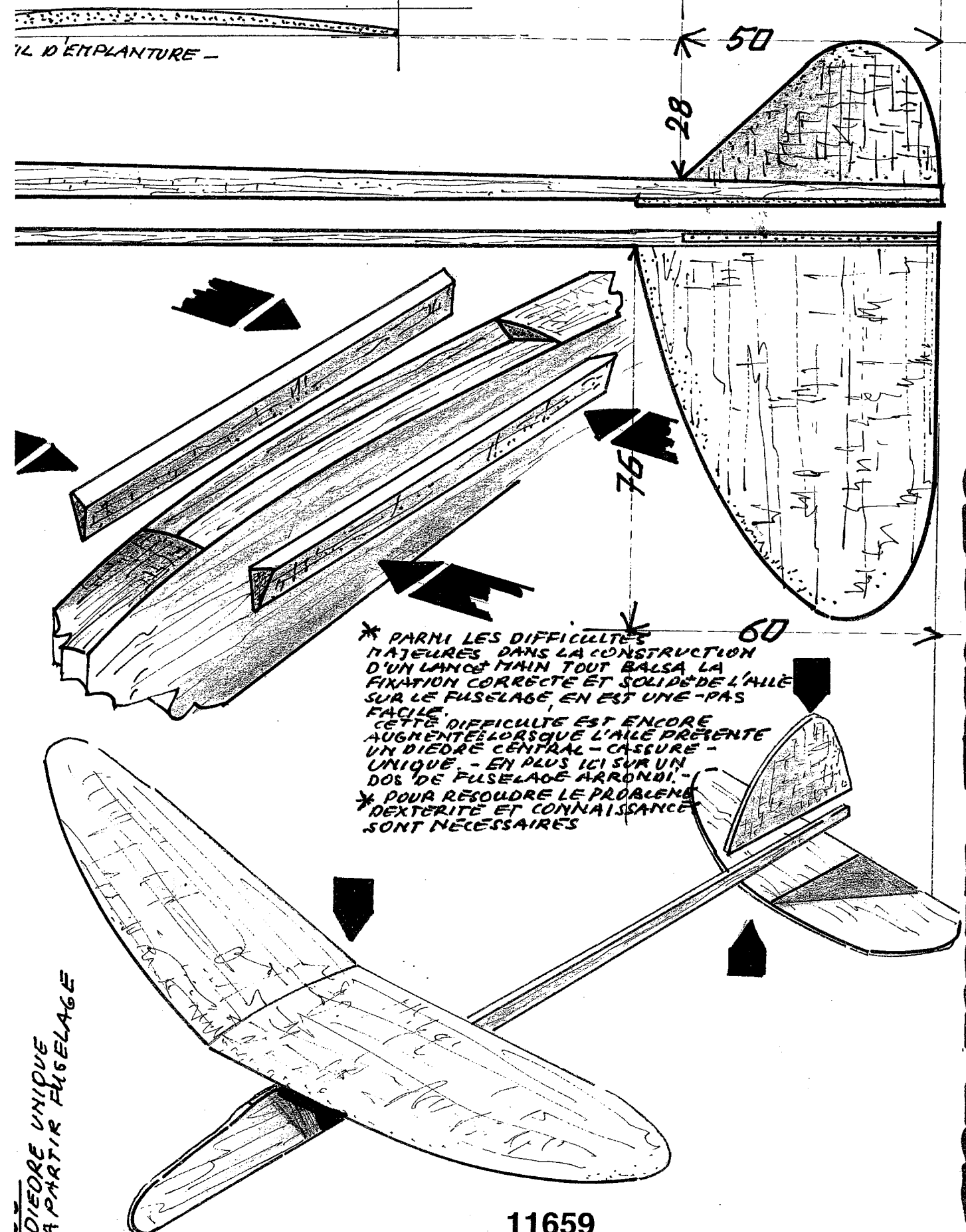
11657

BOB BIENENSTEIN

STOMPETTE

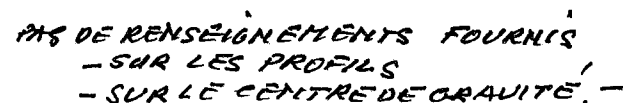


- LE CHOIX DU Balsa EST PRIMORDIAL -
Balsa "QUARTER GRAIN" SANS DÉFAUTS
ET DE FAIBLE DENSITÉ.



2/5

Technical drawing of a tapered shaft. The shaft is divided into two sections by a vertical centerline. The left section has a length of 379 and a diameter of 128. The right section has a length of 511. The total length of the shaft is 890. The shaft is tapered, with the diameter increasing from left to right. The drawing includes a cross-section at the left end showing the internal structure and a hatched area representing the taper.



A diagram of a rectangular structure. The top section is filled with a cross-hatched pattern. Below this, there are several vertical lines dividing the rectangle into sections. At the bottom, there is a horizontal line with an arrow pointing left and the number '37' written below it.

Technical drawing of a pole with dimensions and two photographs of a person.

Dimensions (mm):

- 528
- 405
- 727
- 80
- 108
- 54

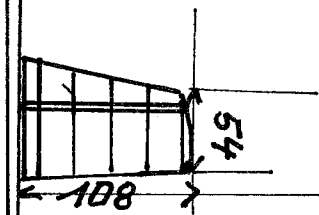
Two photographs of a person (F. Nikitenko) are included:

- Top photograph: A person wearing a white shirt with the number 150, holding a pole.
- Bottom photograph: A person wearing a white shirt with the number 150, holding a pole.

Signature: Ф. НИКИТЕНКО.



Phylog. F. MUKITENKO. —



11661

WOLFBRE

COUPE MONDE

FIA				F1B			
1	Per Findahl	SWE	155	1	Bernd Silz	GER	159
2	Tomaz Slokar	SLO	154	2	Alex Andriukov	USA	159
3	Kimmo Kulmakko	FIN	148	3	Michael Woolner	GBR	148
4	Rene Limberger	USA	144	4	Matvey Leshchov	RUS	146
5	Yuri Titov	RUS	138	5	Ismet Yurtseven	TUR	142
6	Roland Koglot	SLO	134	6	Igor Vivchar	UKR	140
7	Sergey Makarov	RUS	128	7	Viktors Rosonoks	LAT	139
8	Robert Lesko	CRO	126	8	Radoje Blagojevic	SRB	122
9	Thomas Weimer	GER	123	9	Ondrej Párpel	CZE	116
10	Phil Mitchell	AUS	123	10	Russell Peers	GBR	114
11	Gerhard Aringer	AUT	122	11	Rolandas Mackus	LTU	112
12	Mikhail Kosonozhkin	RUS	115	12	Stanislaw Skibicki	POL	109
13	Jan Vosejka	CZE	115	13	Serge Tedeschi	FRA	106
14	Yalcin Olgun	TUR	109	14	Soniboj Sabo	BIH	106
15	Radoje Blagojevic	SRB	107	15	Anatoli Ribchenkov	GEO	106
16	John Carter	GBR	102	16	Aram Schlossberg	USA	103
17	Allard van Wallene	NED	101	17	B. Skrzybycki (J)	POL	101
18	Michael Dvorak	CZE	98	18	Valentin Savov	BUL	101
19	Attila Szekelyhidi	HUN	98	19	Svetozar Gostojic	SRB	100
20	Milos Bordoski	SRB	98	20	Paul Coutineau (J)	FRA	98
22	Dirk Halbmeier	GER	92	21	Michael Seifert	GER	86
37	Dietrich Sauter	GER	73	25	Andreas Gey	GER	85
62	Ron Assmuss	GER	54	29	Peter Monninghoff	GER	82
67	Ansgar Nuettgens	GER	52	43	Peter Windisch	GER	68
81	Jorg Schellhase	GER	46	50	Philipp Seifert (J)	GER	58
86	Jens Kuhn	GER	43	89	Klaus Salzer	AUT	40
87	Helmut Fuss	AUT	43	96	B. Schwendemann	GER	36

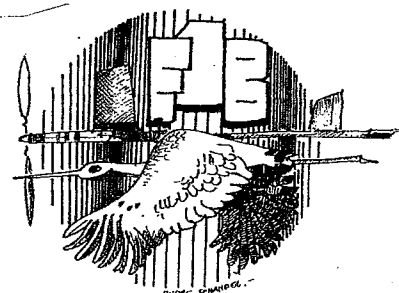
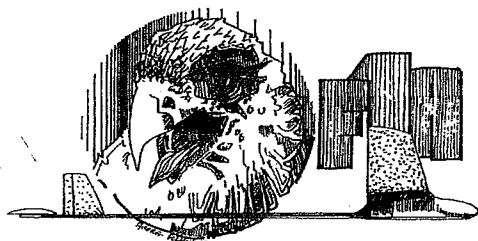
FIA Junioren				F1B Junioren			
1	Oskar Findahl	SWE	153	1	A. Warakomska	POL	153
2	Anrijs Plume	LAT	151	2	Tomas Mackus	LTU	151
3	Nikolay Bardarov	BUL	150	3	Paul Coutineau	FRA	150
4	Ambroz Vrtovec	SLO	126	4	Oskar Findahl	SWE	150
5	Daniel Rossler	CZE	124	5	Maryana Savova	BUL	150
6	Aliaz Ferjancic	SLO	121	6	Bartolomej Skrzybycki	POL	140
7	Alina Sychova	UKR	115	7	Mirko Peselj	SRB	140
8	Matej Betak	SVK	110	8	Haris Jusufbasic	BIH	100
9	Luca Aringer	AUT	110	9	O. Kulakovsky	UKR	90
10	Martin Bohus	SVK	105	10	Philipp Seifert	GER	90
11	Tereza Vosejkova	CZE	101	11	Hana Drobiszova	CZE	80
12	Oliver Cai	USA	101	12	Plamen Mihaylov	BUL	80
13	Marek Dohnansky	SVK	96	13	Maciej Warakowski	POL	51
14	Alexey Khoroshev	RUS	90	14	Anastasia Vivchar	UKR	51
15	Miha Lemut	SLO	88	15	Aleksey Lichagin	RUS	50
16	Valtteri Niiranen	FIN	83	16	Jurijs Ancans	LAT	50
17	Ivan Zovko	CRO	81	16	Liav Efrat	ISR	50
18	Ventzislav Dimitrov	BUL	80	16	Sevak Malkhasyan	USA	50
19	Elmin Kerkez	BIH	80	16	B. Bilewicz	POL	50
20	Mattias Richter	GER	80	20	Sergiy Popov	UKR	41
54	Willi Herwig	GER	30				

F1C				F1Q			
1	Reinhard Truppe	AUT	155	1	Andreas Lindner	GER	151
2	Gabor Zsengeller	HUN	155	2	Klaus Salzer	AUT	150
3	Laszlo Patocs	HUN	155	3	Frank Pollard	USA	100
4	Edward Burek	POL	136	4	Ron Assmuss	GER	70
5	Pieter De Boer	NED	135	5	Anthony Shepherd	GBR	51
6	Damjan Zulic	SLO	134	6	Oskar Bolko (J)	POL	50
7	Juri Roots	EST	133	7	Dietrich Sauter	GER	50
8	Nikolay Rekhin	RUS	130	8	Matti Lihtamo	FIN	50
9	Alan Jack	GBR	126	9	Wolfgang Gerlach	GER	41
10	Atae Yamasaki	JPN	122	10	Trevor Grey	GBR	41
11	Artem Babenko	UKR	116	11	Julie Parker	USA	40
12	Pavel Matocha	CZE	109	11	Pim Ruyter	NED	40
13	Franco Gradi	ITA	106	16	Matthias Tietz	GER	26
14	Claus Grotter	GER	100	17	Peter Lang	GBR	25
15	Mikhail Kharitonov	RUS	95				
16	Jerzy Wlodarczyk	POL	94				
17	Eugene Verbitsky	UKR	88				
18	Manfred Nogga	GER	88				
19	Janos Szecsenyi	HUN	84				
20	Yaroslav Vasilyev	BLR	82				
26	Michael Sondhauss	GER	72				
28	C.-P. Wachtler	GER	67				
33	Peter Maurer	SUI	57				
75	Sigurd Seydel	GER	28				
78	Hans Stetz	GER	27				
85	Dittmar Meissnest	GER	22				



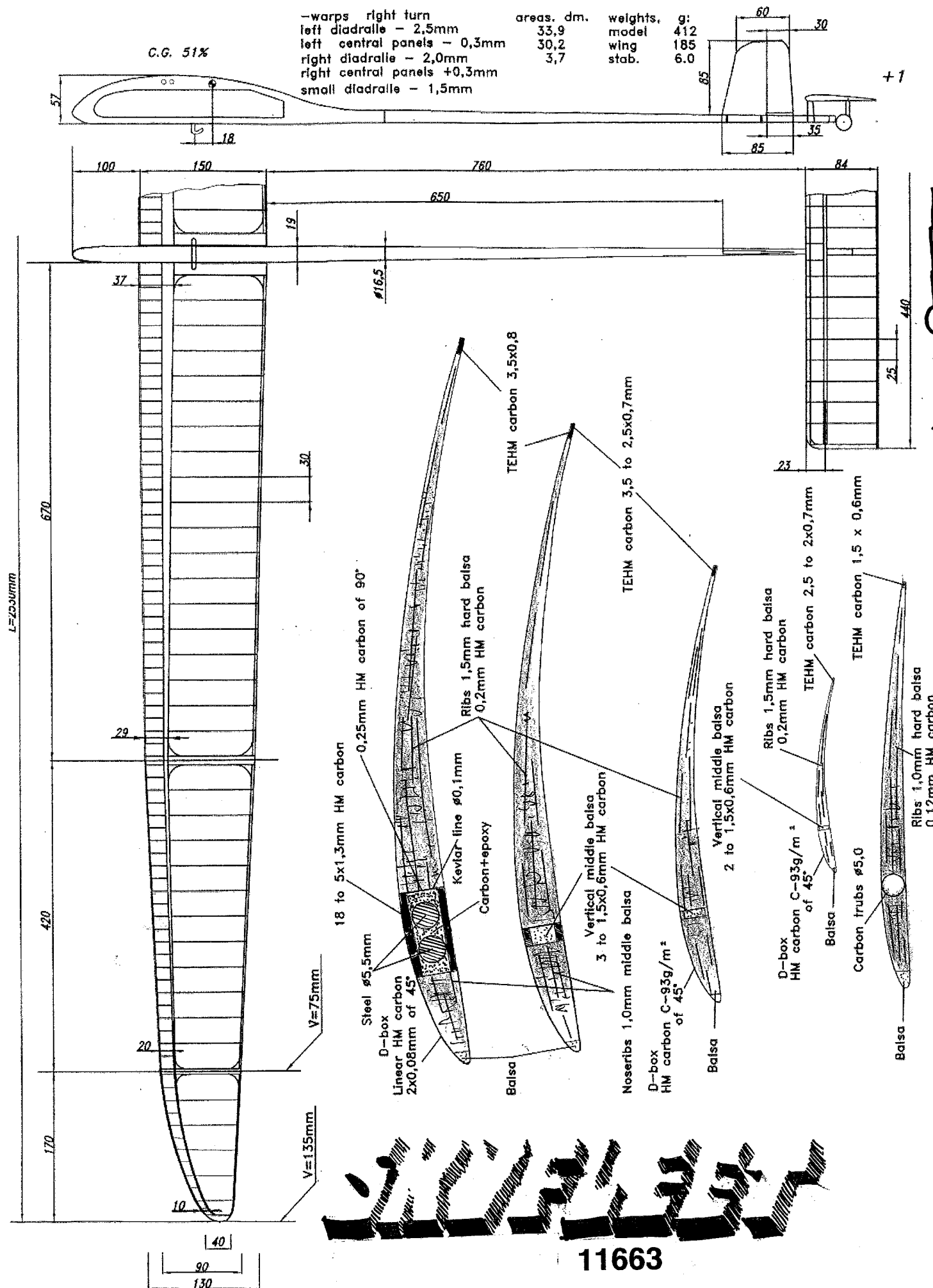
2009

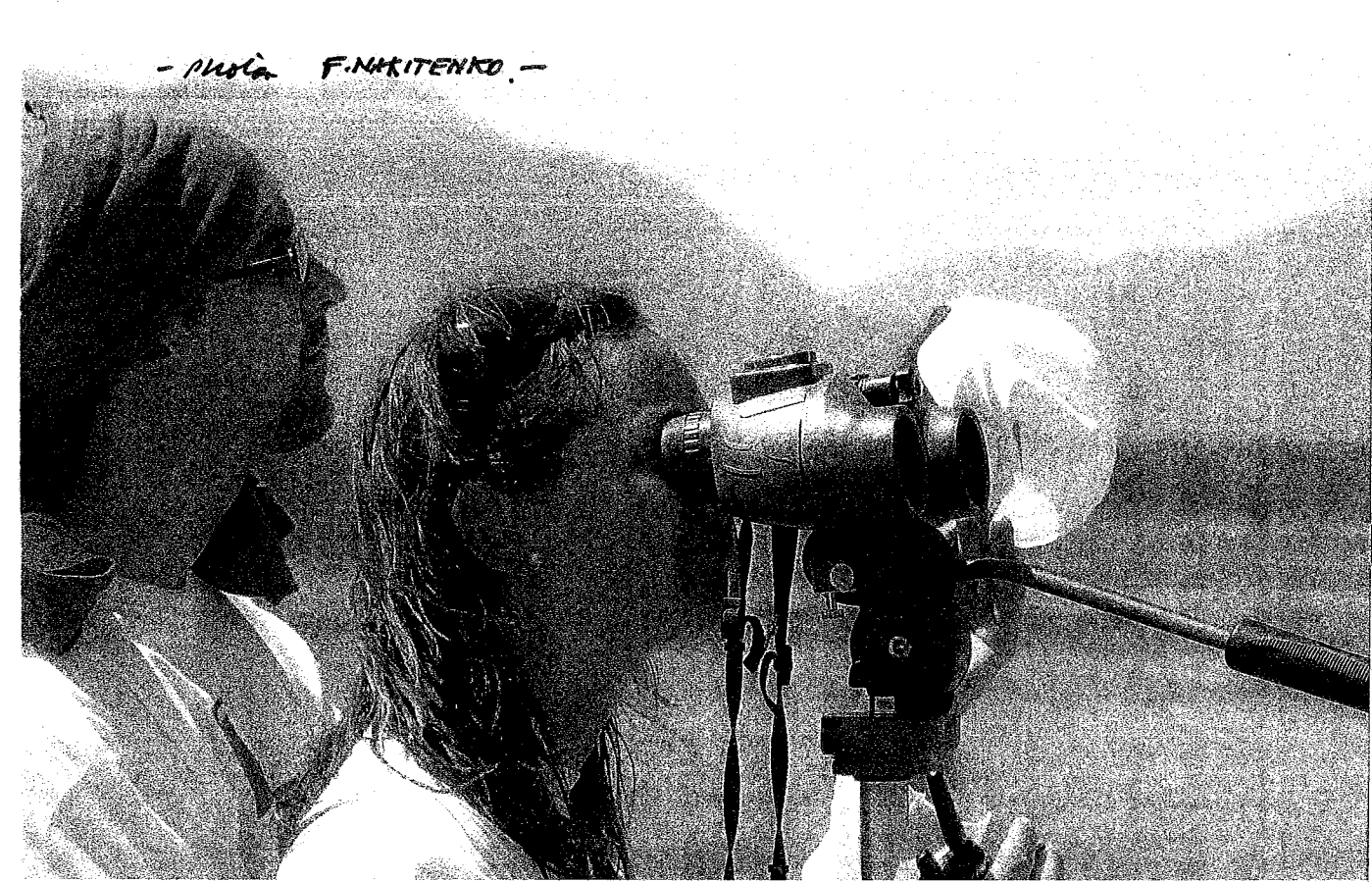
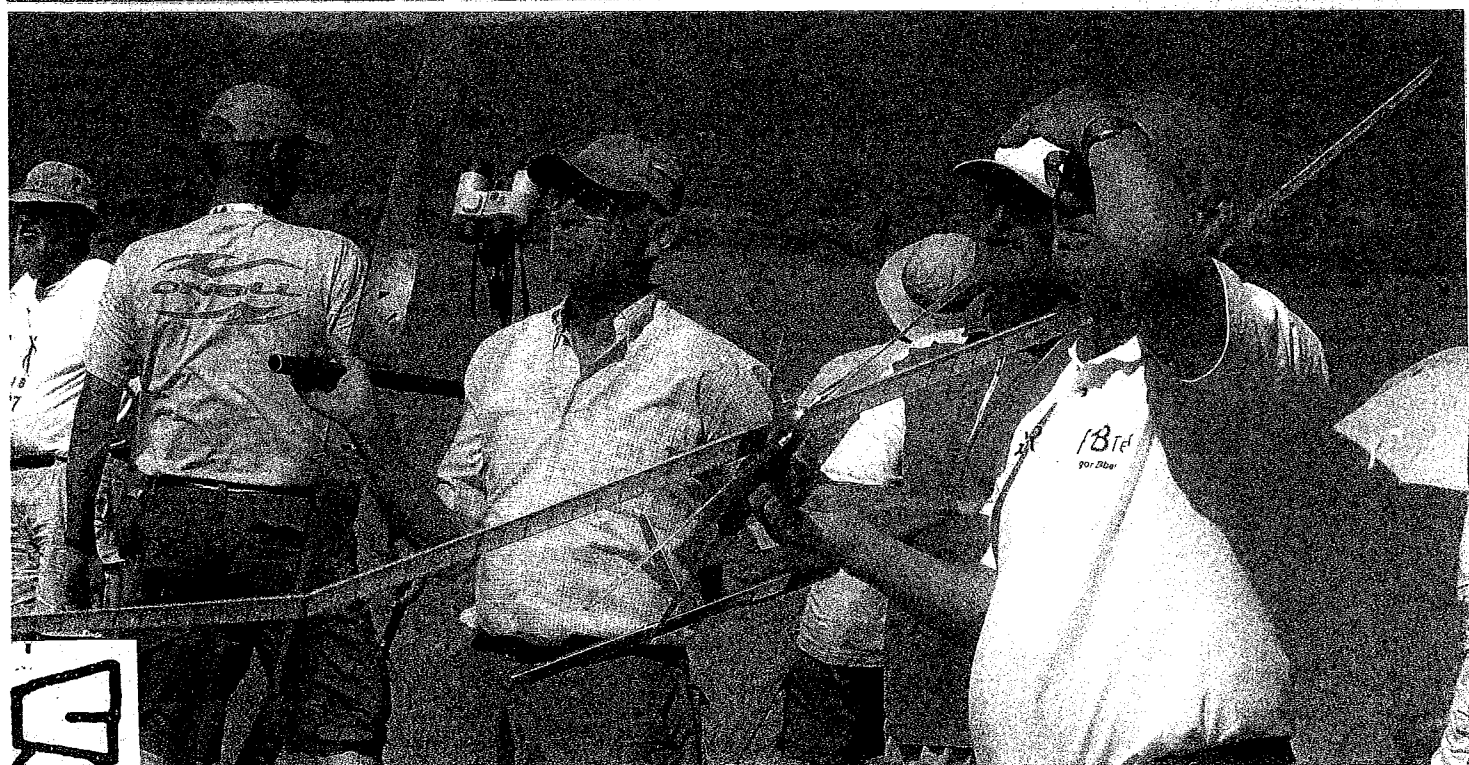
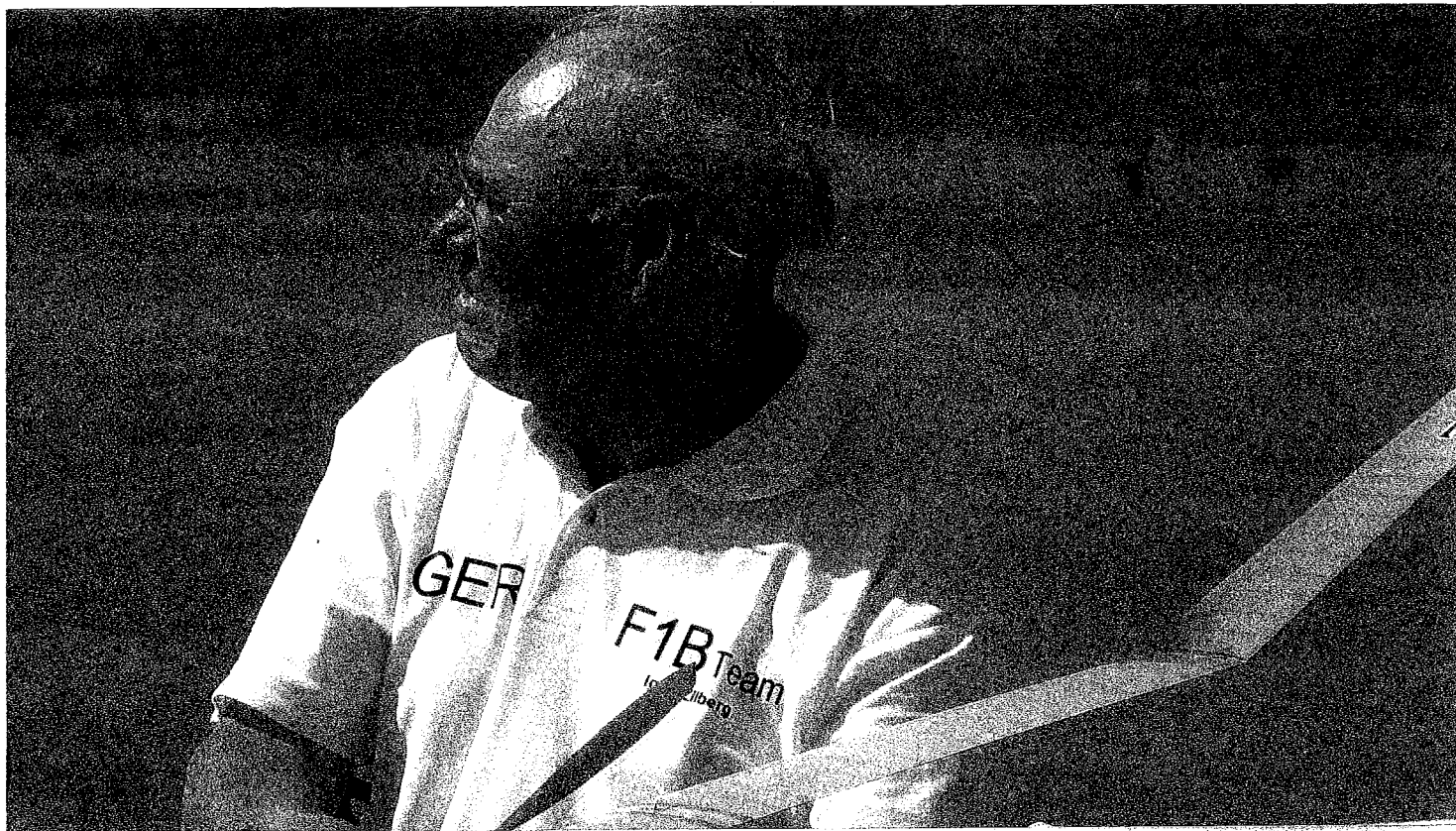
F1E			
1	Stanislaw Kubit	POL	142
2	Maurizio Tomazzoni	ITA	136
3	Alain Roux	FRA	135
4	Marian Popescu	ROU	131
5	Wieslaw Dziuba	POL	120
6	Miroslav Drmla	SVK	110
7	Ivan Treger	SVK	103
8	Edith Mang	AUT	102
9	Jaromir Orel	CZE	98
10	Pierre Chaussebourg	FRA	96
11	Jean-Luc Drapeau	FRA	96
12	Vojtech Zima	CZE	95
13	Frantisek Doupovec	CZE	93
14	Jan Smeringai	SVK	91
15	Adrian Draghici	ROU	91
16	Florian Draghici	ROU	82
17	Dominika Drmlova	SVK	81
18	Norbert Heiss	AUT	81
19	Mihnea Niculescu	ROU	80
20	Jakub Drmla	SVK	78
30	Fritz Mang	AUT	55
32	Mang Armin	AUT	52
34	Peter Kuttler	GER	51



11662

MIKHAIL KOSONOZHKIN F-1-A "SKYFLEET" ULTRA LONG ELECTRONIC MODEL





VOI LIBRE

VOI LIBRE

Photo F. NIKITENKO

CHAMPIONNATS DU MONDE 2009 CROATIE

* AUX CHAMPIONNATS DU MONDE 2009 EN CROATIE LES ALLEMANDS D'UNE MANIÈRE GÉNÉRALE ET EN F1B EN PARTICULIER SE SONT MONTRÉS TRÈS PERFORMANTS - AVEC DES EQUIPIERS, COMME IGOR ZILBERG, ANCIENNEMENT COLÈGUES, GRASS, ET B. SILZ - RÉCENT VAINQUEUR DE LA COUPE DU MONDE 2009 - ILS ONT TERMINÉ PAR ÉQUIPE EN TÊTE - A REMARQUER QUE ZILBERG EST ENCORE REFRACTAIRE A L'ACHAT DE MODELES PROVENANT DE SES ANCIENS COLÈGUES.

- Photo F. NIKITENKO -

CH. DU MONDE 2009 CROATIE

NOUS AVONS DÉTÀ RAPPORTÉ DANS LES V.L. PRÉCÉDENTS, LES MÉRITES PHOTOGRAPHIQUES DE F. NIKITENKO, NOUS AYANT RAPPORTÉ UNE VÉRITABLE MOISSON... ÉLOÏSE RIGAUT TERMINANT À LA 6^{ème} PLACE - L'EFFICACITÉ DE "MACHO" N'EST PAS DUE AU HASARD, ELLE FORNÉ AVEC SON FRÈRE UN DUO REDOUTABLE - ICI ON SUIT CE QUI SE PASSE SUR LE TERRAIN, AU LOIN...

ENTOILER PLASTIQUE.

Epoustouflante, la dextérité de l'ami (RC-iste sans doute) qui vous entoile une aile en transparent et rouge (intrados plat) :

www.youtube.com/watch?v=1G4Qfv_Zcl4&feature=related

Pas besoin de savoir l'anglais -- d'ailleurs ça vient de l'Est... c'est du muet... et qui vous en apprend plein.

EN CARTON.

Les plus anciens se souviendront des maquettes et autres montages bristol coloré à découper et coller... la joie pure des gamins ! Eh bien, tout ça n'est pas perdu, retrouve même un petit regain grâce à Internet et aux sauts lointains qu'il permet. Voici plein de suggestions, de la part d'un authentique fan. Cherchez dans Avions-Espace, mais musez ailleurs aussi, pour explications, vues de montage, et une liste de près de 90 modèles d'avions neufs et anciens :

<http://pierreg.free.fr/carton/>

Avec de la chance, vous trouverez même, en PDF, votre rétro préféré.

RDT

C'est le déthermalisation par radio. Certains de nos collègues US y viennent, pour les catégories "fun" et non-FAI, et leurs responsables vont s'en occuper. Outre ce que nous connaissons -- facilité pour les essais en vol, terrains exigus -- il y a le problème des accidents possibles, sur la route nationale qui passe là où votre taxi va atterrir. Sans parler des motomoteurs qui piquent vers les parkings ou carrément vers les spectateurs -- certains rétros US ont des moteurs de 10 cm3... En parallèle avec une miniaturisation accrue des minuteries électroniques (moins de 3 g, aux dernières nouvelles, pour un timer à une seule fonction) le RDT risque fort de se voir doté très vite de manipulations simplifiées. Piste donc à suivre de près.

"RETROPLANE"...

Vol libre, RC, organisation de grandes rencontres, plein de photos et plans anciens, des tonnes d'articles techniques et reportages, pourvu que ça soit en balsa et papier - enfin, dans ce genre-là ! Et bon nombre de pages en allemand. Un site plus que dynamique... et on se demande pour quelles raisons ils n'ont pas colonisé notre "Vol libre" depuis longtemps...

<http://www.retroplane.net/forum/index.php>

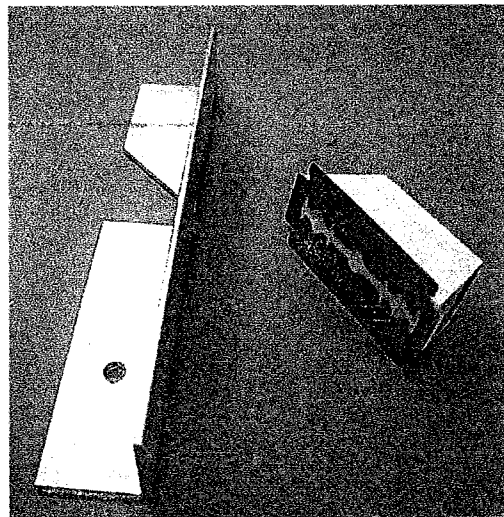
Retrouvez la fabrication du KBKKB, copie de l'article original. Les planeurs CB ? plein de photos et de conseils. Des astuces anciennes et modernes sur les réglages. Mais encore des vues superbes sur l'aviation "grandeur" proche de nous autres. -- Bon, il faudra naviguer un peu pour trouver tout cela... ça manque un peu d'ordre... Des weekends de lecture, d'admiration ou de ... colère.

ENTRETOISES COOL.

Et presque parfaites...

http://www.smallflyingarts.com/Current_Content/cutting_jig/cutting_jig.html

"Maurice" nous explique cela en détail. Si les surfaces à coller ensemble ne sont pas strictement jointives, aucune colle ne sera capable de donner un assemblage solide. Surtout s'il s'agit de baguettes 1,5 mm au carré... la spécialité de l'auteur. Un plan de coupe parfaitement vertical se réalise à l'aide d'une cornière alu, l'angle sur le croquis joint est de 45° - avec un autre à 90° - mais les angles intermédiaires sont faciles à définir à l'œil nu. Une lame rasoir est meilleure qu'un cutter, et il faut scier, non pas appuyer d'en haut. Dernier conseil : couper directement au-dessus de votre plan, vous gagnez en précision à tous les coups.



BATAILLE DE LONGERONS F1A.

"J'ai commencé avec des longerons de stab F1A en tube. Ça marchait super. Actuellement j'ai un longeron Rohacell, avec une semelle carbone dessus et une autre dessous, c'est très stable, aucune D-box n'est nécessaire. J'ai laissé tomber le longeron tube, toujours un peu plus lourd que la solution actuelle." [Max-F1A dans RC-Network]

COULEURS ET NUANCES.

Adresse à retenir, pour les peintres sur bois naturel et autres balsas :

informatique-pda.shop.ebay.fr/Impression-/100669/i.html

C'est bien du site EBay qu'il s'agit, et des cartouches d'encre pour imprimantes. Ici à des prix succulents. Et Ebay français, hé ! -- "Marcel" avait demandé si quelqu'un avait une petite expérience avec les encres d'imprimante. Les couleurs seraient faciles à mélanger, les cartouches de "remplissage" peu chères. Et un achat groupé rendrait les choses encore plus intéressantes. Le choix d'un vaporisateur est à débattre... - De "Wombat" : tester sur papier ! J'utilise le vieux programme MSPaint pour des essais.

En complément... non, personne n'a parlé de mélanger à divers diluants (alcool...), ni des précautions à prendre vu la solubilité de certaines encres dans l'eau (de pluie, entre autres...). Mais voilà l'idée lancée. Un voile d'encre diluée, un pschitt d'enduit cellulo par-dessus, ce serait une peinture d'un poids bigrement alléchant. Aux USA, les sprays pour fleurs servent largement pour imperméabiliser.

Koster 1966

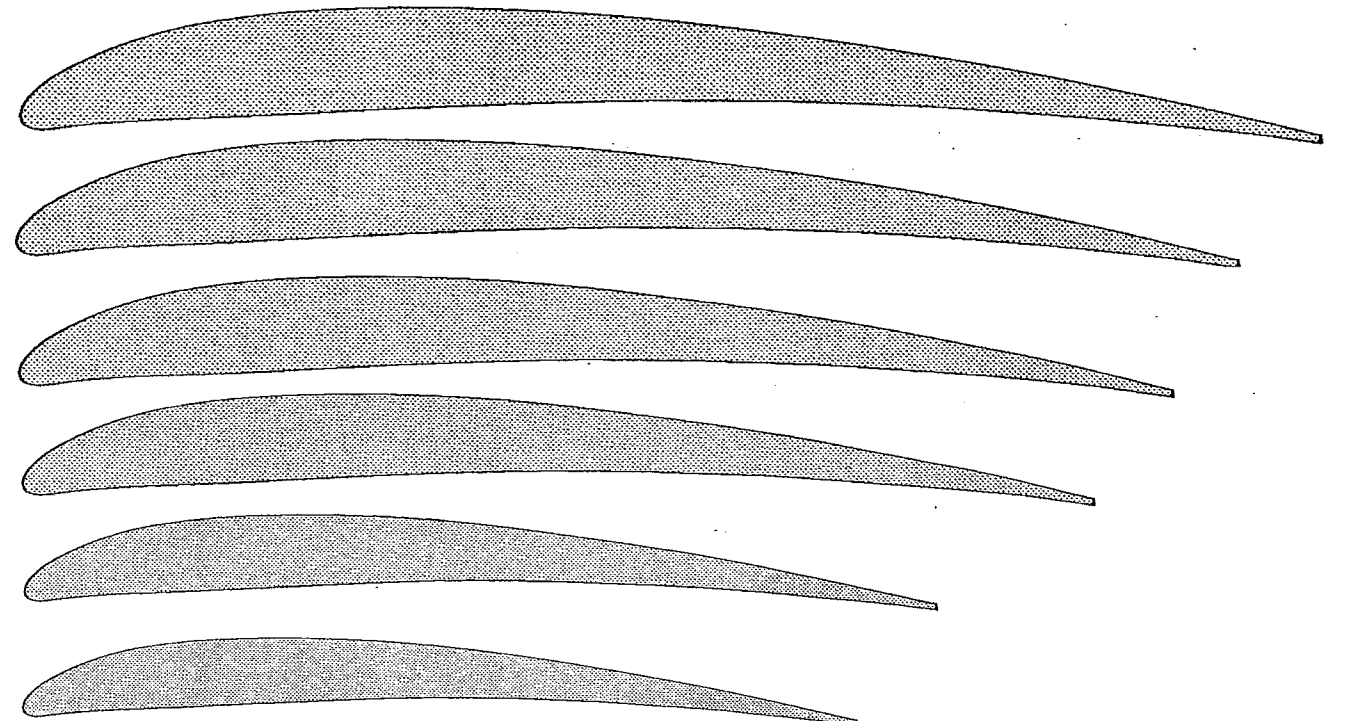
Station	0	1.25	2.5	5	7.5	10	15	20	25	30	40	50	60	70	80	90	95	100
Upper	0	1.6	2.8	4.6	5.9	6.8	8.0	8.8	9.05	9.4	9.2	8.5	7.35	5.95	4.4	2.7	1.75	0.8
Lower	0	0.05	0.1	0.25	0.5	0.8	1.35	1.8	2.15	2.45	2.65	2.6	2.35	1.9	1.4	0.75	0.4	0



Traced by Allan Young

Benedek 8405b

Station	0	1.25	2.5	5	7.5	10	15	20	25	30	40	50	60	70	80	90	95	100
Upper	1.0	2.82	3.9	5.4	6.5	7.45	8.6	9.35	9.75	9.95	9.7	8.95	7.9	6.45	4.65	2.9	1.95	0.7
Lower	1.0	0	0.1	0.35	0.55	0.75	1.1	1.4	1.8	2.1	2.55	2.9	2.8	2.4	1.85	1.0	0.5	0



Die Windprinzessin

ein Märchen von Weltmeisterschaft F1E in Deutschland 2009

Im Windkönigsreich wehte von allen Seiten ein Wind, so wie die Berater des Königs und er selbst es wünschten. Im Windkönigsreich wehte aber auch ein anderer Wind...

- Und nein, und nein, und nein! Du hast nicht recht, Papa! Schreit Prinzessin Windy, fährt fort:
- Ihr habt nicht recht, liebe Berater!
- Könnt ihr nicht nachdenken über unser Volk, über das ihr herrscht?
- Warum geht ihr nicht unter die Menschen um ihre Probleme zu erkennen? Unser Königreich wird nicht überleben, wenn ihr nur auf euch selbst schaut!
Das war dem alten gutmütigen König doch zuviel, und er schrie:

- Raus aus meinem Reich!

Und so begab sich die Prinzessin auf den Weg in die Welt während ihr die Tränen übers Gesicht kullerten. Sie wusste, sie darf dem Vater nicht widersprechen, aber sie wusste auch, man kann nicht über ein Volk herrschen, ohne Rücksicht auf es zu nehmen. Gekleidet wie ein einfaches Mädchen wanderte sie zwischen Bergen und Tälern, rastete auf schönen Plätzen wo sie mit der Natur sprach:

- Sagt mir ihr Vögelchen, die ihr immer für mich gesungen habt, warum sehnen sich die Menschen nach Macht, statt nach Demut?

- Sag mir Sonne, die mich immer so gewärmt hat, warum sagen sich die Menschen nicht schöne Worte statt zu streiten?

- Sag mir Wind, der du mich als Kind so sanft gewiegt hast, warum sind die Menschen grausam wie ein Sturm, zerstörend wie ein Orkan, und rachsüchtig?

Prinzessin Windy saß auf der Wiese zwischen Blumen und goss sie mit Tränen groß wie Erbsen. Sie litt, weil sie das Königsreich verlassen musste, aber sie wusste auch, dass sie dort nicht bleiben konnte. Ihr Herz würde brechen wegen dem Leid und Unrecht das sie dort gesehen hatte.

Plötzlich steht vor ihr ein schöner Dorfbursch.

- Warum weinst du, Dirndl?

- Jo, Dirndl – so hat mich noch niemand genannt! Und Freude blitzte durch ihren Kopf.

- Was ist das „Dirndl“? fragt die Prinzessin den Burschen und trocknete ihr verweintes Gesicht.

- Und wer bist du, dass du mich auslachst? Fragt er sie zurück.

- Ich lache dich nicht aus, guter Mensch, aber ich weiß wirklich nicht, was ein Dirndl ist.

- Hat dich deine Mutter nie so genannt?

- Ich habe keine Mutter mehr, nur einen Vater – er ist König.

- Dein Vater ist also König, das ist gut, hahahaha

Er lachte so, dass aus seinen Augen Tränen groß wie Melonen kugelten. Und wo sie auf die Wiese fielen wuchsen plötzlich wunderschöne Blumen. Der Prinzessin und auch dem Hans verschlug es ob dieser Schönheit den Atem. Sie schauten sich an und lachten und lachten und kugelten sich auf der schönen Wiese. Und der Wind streichelte ihre Gesichter, die Sonne sandte wärmende Strahlen, und die Vögel begleiteten es mit einem glücklichen Gesang.

The princess of winds

A fairy tale from the F1E world championships in Germany 2009

In the kingdom of winds the wind blew from the direction the king and his councilors decreed. But in the kingdom of winds another wind blew, too ...

- And no, and no, and no! you are not right, daddy! Cries princess Windy, and continues

- You are not right, dear councilors!

- Can't you think about our people which you rule?

- Why don't you go among the people to recognize their problems? Our kingdom will not survive if you look only to yourselves!

But that was too much for the good king and he cried:

- Leave my kingdom!

And thus the princess made her way into the world while tears ran down her face. She knew, that she could not contradict her father, but she knew, too, that you cannot reign people without considering their needs. Dressed as a simple girl she walked among hills and valleys, paused on nice places where she talked with nature:

- Tell me you birds, who have always sung for me, why people crave power instead of humility?

- Tell me, sun, who has always warmed me, why do people not tell each other pleasant words, instead of quarreling?

- Tell me, wind, who rocked me softly has a child, why are people are cruel as a storm, destructive like a hurricane, and seek revenge?

Princess Windy sat on a meadow among the flowers and watered them with tears big as peas. She was sad because she had to leave her kingdom, but she knew, too, that she could not stay there. It would break her heart to watch the sorrow and injustice there.

Suddenly a beautiful lad appeared in front of her.

- Why do you cry, lass?

- Jo, lass, nobody ever called me that! Gladness flashed through her head.

- What is that, "lass"? The princess asked the lad and dried her tear-wet face.

- And who are you to ridicule me? He asked back.

- I do not ridicule you, good man, but I really don't know what a lass is.

- Did your mother never call you that?

- I have no mother, just a father – he is king.

- So your father is king, that is good, hahahaha....

He laughed so much that tears big as melons ran from his eyes. And where they hit the grass, beautiful flowers suddenly rose. The princess and Jack, too, where out of words because of this beauty. They looked at each other and laughed and laughed and played on this beautiful meadow. And the wind caressed their faces, the sun sent warming rays, and the birds accompanied them with a happy melody.

Die Prinzessin erzählte Hans ihre Geschichte. Er erzählte ihr was er ist und was er tut. Die Prinzessin staunte, dass er ein Schafhirte war, und dass er auf der Wiese kleine Flugmodelle fliegen ließ. Er erklärte ihr alle Gesetze des Windes und der Modelle. Und damit ihm die Prinzessin auch glaubte, nahm er sie mit auf einen nahen Berg, auf dem die Menschen tatsächlich den Wind nutzten zur Erfüllung ihrer Sehnsucht nach dem Fliegen.

- Dort sind doch liebe Menschen, genau wie du! sagte die Prinzessin.

- Und jeh, schau – dort sind auch Mädchen!

Hans erklärt ihr alles über diesen Modellflugsport, und Windy wundert sich. Angeblich in der Vergangenheit, 1932, flogen hier auf der Wasserkuppe ungefähr 490 Modelle, 2 Jahre später schon 700, und 1935 waren über 1000 in der Luft. Und diese Schönheit zu bewundern kamen über 30.000 Zuschauer. Manche waren im Anzug und Krawatte, weil es für sie eine feierliche Angelegenheit war.

Die Zeiten ändern sich – die Sehnsucht der Menschen zu gewinnen ist stärker als fair zu bleiben, und so greifen sie zu verschiedenen Tricks ...

Plötzlich erhoben sich über die Wiese 3 Modelle, und 3 Buben schauten ihnen gespannt und nervös nach. Windy erhob sich unter dem Modell des Buben Martin aus Mähren (Tschechien) und streichelte es mit zartem Atem solange, dass es am längsten in der Luft blieb. Sie freute sich, dass er seine Modelle allein gebaut und erprobt hatte, und dass er so bescheiden ist, dass er den Titel Weltmeister verdient hat.

- Bei uns im Königreich gibt es nur Bäckermeister, Schustermeister und so, und es gibt keine so jungen Meister dort!

Jui, hat die Prinzessin da applaudiert! Sie war so begeistert von dem Fleiß und dem Einsatz der Jungen und Mädchen aus der ganzen Welt. Und ganz leise hat sie für alle geflüstert:

- Verzeiht mir, ich bin gerecht, aber nur einer von Euch könnte gewinnen, aber bald habt ihr eine neue Chance. Macht weiter so mit Fleiß und Liebe damit eure Welt so schön bleibt.

Die Prinzessin Windy hat das ganze auch am nächsten Tag beobachtet. Zuerst hörte sie mit dem Hans vom Himmel die auf dem Berg stehende traurige, schimpfende, weinende, nach Gerechtigkeit suchende Seele. Es wurde ihr immer mehr und mehr bewusst, wie ihr Vater sein Volk verletzte, weil er immer nur sagte, er ist König, und alles ist so, wie er befiehlt.

Und schon rief die Prinzessin mit Hans den Wind, damit er die Modelle von Ivan, Jaromir, Fritz, Norbert und juchuuuu ... sogar einer Frau, Edith, der einzigen in diesem Wettkampf möglichst lange am Fliegen hielt. Windy applaudiert ihr, bläst unter ihrem Modell, mehr war nicht möglich. Hmmm, die erste, die beste Frau der Welt!

Das Gesicht der Prinzessin fiel in Traurigkeit, ob nicht ihr Vater sie suchen würde. Sie schmiedet Pläne im Kopf, und bittet Hans, mit ihr ins Königsreich zu kommen. Unterwegs berieten Sie, was sie dem König alles sagen wollten.

Der König war begeistert von der Rückkehr seiner Tochter. Er richtete ihr und Hans eine Hochzeit wie sie die Welt noch nicht gesehen hatte. Statt Braten, Kuchen und Torten gab es Schokoladeflugzeuge in allen Größen. Der König war überglücklich mit dem Modellflughobby.

Er schenkte Hans einen Windberg ohne Hindernisse,

The princess told her story to Jack. He told her what he was and did. The princess was astonished that he was a shepherd, and that he flew small model airplanes on the meadow. He explained the laws of the wind and of the planes. And to make her believe he led her to a mountain close by where people in fact used the wind to fulfill their dreams of flying.

- There are nice people, just like you! Said the princess.

- And, jeh, look – there are girls, too!

Jack explained everything about this model airplane sport, and Windy was amazed. It was said that in he past, about 1932, here on the Wasserkuppe about 490 models flew, 2 years later already 700, and 1935 more than 1000 were in the air. And to watch this beauty more than 30.000 spectators came. Some even in suit and tie, because it was a festive event for them.

Times change – the dream of winning is more powerful than to play fair, and thus they use various tricks ...

Suddenly 3 models rose over the meadow and 3 young guys watched tensed and nervously. Windy rose under the plane of young Martin from Morawa (Czechia) and caressed it with her breath so that it stayed airborne the longest. She admired that he had built and tested his plane by himself, and that he was so modest that he had really earned the title of world champion.

- In our kingdom there are only master bakers, or master shoemaker, but no masters as young as he!

Jui, did the princess applaud there! She admired the energy and the commitment of the boys and girls from all over the world so much. And quietly she whispered to all of them:

- Excuse me, I am just, but only one of you could win. But soon you get another chance. Continue with your energy and love that your world will stay so nice.

Princess Windy watched everything on the next day, too. In the beginning she heard together with Jack the sad, cursing, crying soul on the mountain, looking for justice. She realized more and more clearly how her father hurt his people by always only stating that he was king, and all has to be as he orders.

And then the princess called the wind to keep the planes of Ivan, Jaromir, Fritz and juchuuuu ... even of a woman, Edith, the only one in the field, in the air as long as possible. Windy applauds her, blows under her model, more was not possible. Hmmm, the first, the best lady of the world!

The princess' face fell into sadness thinking about her father searching for her. She conceived schemes in her head and asked Jack to accompany her to her kingdom. Traveling they discussed all they wanted to tell the king.

The king was glad about the return of his daughter. He arranged a marriage for her and Jack, the like of which the world had not seen. Instead of roast, cake and sweets there were chocolate airplanes of all sizes. The king was overjoyed with the aero modeling hobby.

He gave a wind-mountain without any obstacles to Jack, where people could fly in all directions until the

auf dem alle Menschen in alle Richtungen fliegen können bis zum Ende ihrer Tage. Der König selbst sorgt für den besten Wind und verspricht, dass keine Modelle verloren gehen oder auf Hochspannungsleitungen verbrennen. Kein Mensch soll mehr schimpfen müssen wegen diesem Sport, dem soviel Zeit, Geld, Reisen, Abwesenheit von der Familie geopfert wird. Und allen Damen, die ihre Ehemänner begleiten, schenkt der König selbst große Schokoladeflowern.

Und Prinzessin Windy sorgt mit Hans für streichelnden Wind, wärmende Sonne und zwitschernde Vögel. So sind der König und sein Volk, einfach alle glücklich und zufrieden.

end of their days. The King himself arranged the best wind always, and promised, that no models would get lost or get burned on high-tension lines. No one should need to quarrel because of this sport, which takes so much time, money, travel and separation from the family. And to all women who accompanied their husbands the king gave huge chocolate flowers.

And princess Windy with Jack provides caressing wind, warming sun and twittering birds. Thus the king and his people, simply everyone, is happy and content.

Conte : princesse du vent

V. Salzer VOIR: MAFU V.S. PAGE 11667 - HAUT A GAUCHE -

La princesse du vent Conte des ch. du monde F1E en Allemagne .

Dans le royaume du vent, le vent venait de tous les côtés, comme le roi et ses conseillers le souhaitaient. Mais dans ce même royaume un autre vent vint aussi s'établir ...

- Et non, et non, et non ! Tu n'as pas raison Papa, crie princesse Windy, et rajoute Vous n'avez pas raisons, chers conseillers.

Ne pouvez vous pas réfléchir sur le peuple qui règne ici ?

Pourquoi n'allez-vous pas parmi les hommes pour reconnaître leurs problèmes ? Notre royaume ne survivra pas si vous ne regardez que vous-mêmes !

C'était de trop pour le vieux et bon roi, et il se mit à crier :

Sortez de mon royaume !

Et ainsi la petite princesse se mit en route sur les chemins du monde, tandis que de grosses larmes coulèrent de ses yeux. Elle s'avait qu'elle ne pouvait pas contredire son père, mais elle savait aussi que l'on ne pouvait pas régner sur un peuple sans tenir compte de son avis.

Habillée comme une jeune fille toute simple elle erra entre montagnes et vallées, fit halte sur de belles places comme la nature les lui imposait.

Dites moi petits oiseaux, vous qui avez toujours chanté pour moi, pourquoi les hommes veulent le pouvoir au lieu d'être humbles ?

Dis moi soleil, toi qui m'a toujours chauffée pourquoi les humains ne prononcent-ils pas que de belles paroles au lieu de se disputer ?

Dis moi le vent, toi qui m'a bercée dans mon enfance, pourquoi les hommes sont cruels comme la tempête, destructeurs comme les ouragans, et ont soif de vengeance ?

Princesse Windy était assise dans un pré entre les fleurs, et pleura à grosses larmes. Elle souffrait parcequ'elle avait dû quitter le royaume, mais elle savait aussi qu'elle ne pouvait pas rester là bas. Son coeur se briserait là bas à la vue de la souffrance et de l'injustice.

Soudain devant elle, un beau garçon. Pourquoi pleure-tu, "Dirndl" ? Ca alors personne ne m'a encore parlé comme cela. La joie remplissait sa tête.

Qu'est ce que cela veut dire "Dirndl" dit-elle en sèchant son visage.

Et qui es-tu toi pour te moquer de moi Demanda-t-il en retour.

Je ne me moque pas de toi mais je ne sais pas trop ce qu'est un "Dirndl", Ta mère ne t'a jamais appelée comme cela ?

Je n'ai plus de mère, et mon père est roi ! Ton père est roi en voilà une bonne Il se mit à rire tellement qu'il en pleura. Et

là où ses larmes tombèrent, brusquement des fleurs merveilleuses se mirent à pousser. La princesse et le jeune homme perdirent la respiration à la vue d'une telle beauté. Ils se regardèrent et riaient, riaient, et se roulèrent dans le pré. Le vent caressa leur visage, le soleil les réchauffait, et les oiseaux les accompagnèrent de leurs chants.

La princesse raconta son Histoire à Jean. Et lui, raconta qui il était et ce qu'il faisait. La princesse était étonnée qu'il était berger, et qu'il faisait voler sur les prés de petits modèles d'avions. Il lui raconta quelles étaient les lois du vent et du modèle.

Et pour certifier ses dires il emmena la princesse sur une montagne voisine où en vérité des humains utilisaient le vent pour satisfaire leur désir de faire voler.

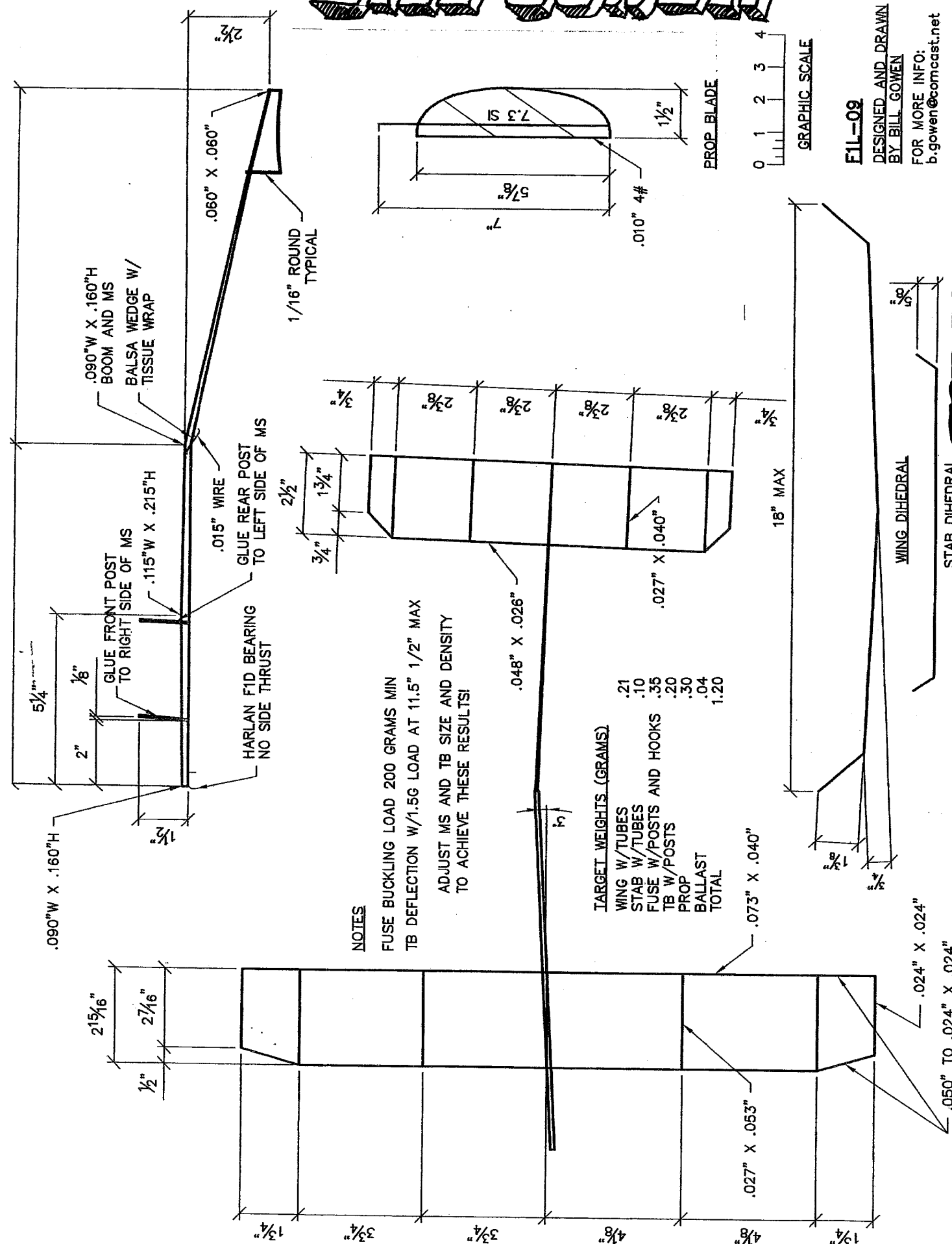
Ils sont gentils comme toi, disait la princesse.

Eh, oui, et regarde il y a aussi des jeunes filles !

SUITE A. 11675.

11672

BILL GOWEN



FIL-09

DESIGNED AND DRAWN
BY BILL GOWEN
FOR MORE INFO:
b.gowen@comcast.net

VOI 12BRE. F1E F1E.

11673

OUVRONS LES VANNES...

-Sélections et championnat : j'ai été intégré dans les consultations de B.B., on aboutit à un résultat très libéral, est-ce qu'il rehaussera le niveau, mystère, mais je doute un peu que le problème soit là. J'ai déjà écrit, chez toi en particulier, des choses sur la difficulté de recrutement... Et cette année, je tire l'échelle et arrête le dit recrutement...

Quant à la non-participation des gens sélectionnés, qui a irrité Alain Roux à Saintes. Je suis partie prenante puisque c'est moi qui envoie la liste des « présélectionnés » (qui sert de base à Alain pour bâtir ses groupes), mais sans trop savoir si tous honoreront la sélection. Tu dis sans prévenir, je ne suis pas tout à fait d'accord, car il y a une façon de prévenir, l'engagement ferme (et payé) que les concurrents adressent plus tard. J'en sais quelque chose, puisque, sélectionnable en planeurs seniors, je ne me suis pas engagé (j'aurais eu 8 vols à faire en même temps, avec le F1G).

Quelles sont les autres défections d'Aquitaine ? surtout des jeunes (chez Robert), population chancelante, manquant d'autonomie -et de motivation ?- mieux, Alain m'avait proposé de repêcher un « cadet », qui finalement n'est pas venu...

De toute façon, avec la méthode de travail d'Alain (que je ne lui reproche pas, il s'en faut), qui mâche le travail dès juin et ne peut guère le modifier au cours de l'été, il ne peut travailler que sur la première liste qu'on lui adresse alors, et qui n'est pas très sûre (Joseph Piquer pouvait-il prévoir que son épouse aurait un gros ennui de santé durant l'été ? Il a été défaillant en effet...). Alain nous « menaçait » d'une nouvelle mesure pour éviter cet inconvénient, mais je ne sais quelle décision il a prise... Au total, je crois que nous avons eu 7 défections par rapport à la première liste... C'est beaucoup... 4 sont le fait des jeunes, 2 pour raison de santé... Qu'il veuille remédier aux déséquilibres qui apparaissent dans les plots au championnat, normal...

Il ya un bémol là dedans : c'est que, quand nous envoyons cette fameuse liste, nous l'accompagnons de la liste des chronomètres, qui est proportionnelle au nombre de sélections possibles... Or, cette dernière liste est difficile à établir : je suis très heureux que notre nombre de qualifiés diminue, je n'ai plus que 2 chronos à fournir ! et les époux Larbaigt s'y collent. Le jour où ils en auront marre (*orthographe ?*), je ne sais pas trop comment je ferais. Et il ne faut pas compter sur moi pour boucher les trous... Quand j'étais plus jeune, plus sûr de mes yeux et affronté à des conditions de compétition moins exigeantes (jumelles, fly-off à rallonges, compétiteurs exigeants eux aussi...), bref, j'ai donné, et je crois pas-mal... (concours locaux, championnats, concours de sélection...). Mais, autour de moi, les rangs des possibles s'éclaircissent... (*c'est le sens de ma chronique sur Darwin, entre autre... perfectionnement, inadaptation...*).

Or, si la liste des concurrents est plus courte, celle des chronos à fournir aussi... En admettant que les chronos proposés soient présents au jour et à l'heure voulue... c'est aussi grave que le fait que les concurrents ne soient pas là. Et c'est dommage, car le système actuel, un chrono « officiel », fourni par les régions, plus la doublure (système Valery, je crois), c'est pas mal... A condition que tout le monde joue le jeu...

-Philatélie : je me demandais pourquoi tu affublais tes enveloppes V.L. de « timbres ». En fait, cela fait longtemps que je n'y fais guère attention, et les collectionneurs me paraissent assez vains. Je l'ai été dans ma jeunesse, mon fils a récupéré ma collection, tout ça dort dans un recoin de la maison... A moins de viser un thème bien précis, ce que tu sembles faire ? Aéronautique, au sens large ? Mais, en effet, cela fait quelques temps que la Poste est transformée en bazar (elle n'est pas la seule...) et qu'on peut avoir quelques doutes sur la recherche d'une clientèle par ces moyens. Passons, ça nous mènerait loin...

-Avenir du vol libre (sans majuscules) : Cela fait longtemps que tu as du souci, à propos des modèles achetés, mais aussi des techniques requises (les deux sont d'ailleurs liés). L'affaire des flaps de Makarov est typique... Là aussi, Darwin... c'est formidable, performant... mais irréalisable par le modéliste « moyen » (ou la « moyenne des modélistes » comme disait Morisset), et de moins en moins volable dans des conditions « normales »... Au-delà de mon âge, c'est bien cela qui m'a conduit à me désintéresser de toute une série de formes de V.L., qui pourtant m'ont intéressé, passionné, dans une vie antérieure...

Résultat, le nombre de pratiquants, de concurrents diminue (voir F1B, F1C, F1D, plus les catégories « nationales »). Et des catégories « promotionnelles » poussivent (beau néologisme que mon correcteur refuse ; je persiste... ça vaut bien le verbe « obstacler » signé Churchill) : P30, peanuts, Sainte Formule... sans guère accrocher de nouveaux, et intéressant à peine quelques temps des anciens...

Ou bien, il faut admettre que le vol libre a complètement changé de signification, est devenu une forme de « sport » où le but est de « gagner » (peu important les moyens à tous les sens du terme...). Ce n'est pas cela qui était le sens de la potion dans la marmite de laquelle (!) je suis tombé il y a... 60 ans..., et que m'avaient concoctée ceux qui m'ont guidé, Loubère, Petiot père et fils, Riffaud, Serres ; Pouliquen, Morisset, Templier et Jossien pour des plus lointains, Valery, Dupuis, Matherat pour des plus récents...

Assez discourir... Aimons le Vol Libre (majuscule S.V.P. !) quand même...

PRINCESSE WINDY... suite -

Jean lui expliqua tout sur le vol libre, et Windy était très étonnée. Ainsi en 1932, ici sur la WASSERKUPPE, 490 modèles volaient, deux ans plus tard 700. En 1935 plus de 1000. Et pour admirer tout cela plus de 30 000 spectateurs. Certains portaient costume cravatte, pour cet instant solennel.

Les temps changent - le désir de gagner de l'emporter est plus fort que rester « fair play », et ainsi on essaie de tricher

D'un coup trois modèles s'élevèrent sur la pente, et trois garçons les suivirent des yeux, nerveux et tendus. Windy se leva et se mit sous le modèle de Martin (Moravie - R. Tchèque) et le carressa de son souffle aussi longtemps qu'il tint l'air. Elle était contente car il avait construit ses modèles lui-même, et il fut tellement humble qu'il avait bien mérité le titre de Champion du monde.

Dans notre royaume il n'y a que des maîtres boulanger, maîtres cordonniers, il n'y pas de maître si jeuneLà, la princesse applaudit, elle était tellement enchanté par le travail et le savoir faire de tous ces jeunes filles et garçons. Tout silencieusement elle soufflait pour tous

Pardonnez moi si je suis juste, car un seul parmi vous peut gagner, mais bientôt vous aurez une nouvelle chance. Continuez avec amour et travail, pour que votre monde reste toujours aussi beau.

Le lendemain la princesse observa encore la même chose. D'abord elle entendit avec Jean les lamentations, les pleurs, d'une âme cherchant la justice. De plus en plus elle se rendit compte, comment son père pouvait blesser son peuple en tant que roi, parcequ'il disait que le roi a toujours raison.

Et déjà la princesse avec Jean appela le vent pourqu'il soutienne les modèles de Jaromir, Ivan, Fritz, Norbert eteh oui d'une femme Edith, la seule dans ce concours, le plus longtemps possible. Windy lui adressa des applaudissements, souffla sous son modèle, faire plus n'était pas possible. Hmmmmm, la première, la meilleure du monde.

Le visage de la princesse, traduisait la tristesse, son père n'était-il pas en train de la chercher ? Elle fit des plans et demanda à Jean de venir avec elle dans le royaume. En cours de route ils se consultèrent pour savoir ce qu'ils allaient dire au roi.

Le roi était enchanté du retour de sa fille. Il prépara pour elle et Jean un mariage comme on en avait encore jamais vu jusque là. A la place des tartes, des rôtis, gateaux, il y avait des avions en chocolat de toutes tailles. Le roi était plus que heureux avec le Vol Libre.

Il fit à Jean le cadeau d'une montagne
SUITE - P. 11688 -

Euro Challenge F1G Coupe d'Hiver

3ème Edition 2008/2009

Après le franc succès des deux précédentes éditions, l'Euro Challenge F1G avait été reconduit par l'organisateur pour la saison 2008/2009. Rappelons que l'initiative de ce Challenge revient à Alessandro MANONI du club AGO-TORINO, sous l'égide de la FAVLI, la Fédération Italienne de Vol Libre.

Après concertation, quelques aménagements avaient été apportés pour cette saison : limitation à 13 du nombre maximum de points attribués au 1^{er} classé de chaque concours, et attribution d'un point à chaque concurrent classé dans la seconde moitié du tableau de chaque concours, ce qui permet de voir figurer tous les participants quel que soit leur degré de réussite.

Dix rencontres étaient inscrites au programme : CRIVELLE (ITA) en Octobre 2008, ARZAY-BOSSIEU (FRA) début Novembre, MIDDLE WALLOP (GBR) fin Novembre, SISTERON (FRA) en Janvier 2009, VIABON (FRA) fin Février, ORENTANO (ITA) en Mars, CAMBRAI (FRA) fin Mai, BEAUVOIR (FRA) et MONCONTOUR (FRA) fin Juillet, enfin ROCCA DI MEZZO (ITA) début Septembre.

Dans le cadre du premier concours de la saison à CRIVELLE (15^e Coppa Guido Fea), la remise des trophées de l'édition 2007/2008 avait eu lieu à l'hôtel-auberge "La Ciocca" à CASTELNUOVO DON BOSCO, au cours d'une soirée banquet très conviviale. Rappelons que le vainqueur, comme celui de l'édition 2006/2007, avait été Helmut WERFL, dont la régularité des résultats avait été encore une fois stupéfiante. Mais il annonçait dans le même temps qu'il prenait une année sabbatique, ce qui laissait quelques espoirs aux outsiders ...



Mario ROCCA – 2MN MONCONTOUR 2009

Concernant les modalités de déroulement des différents concours, les organisateurs et les concurrents n'ont pas bénéficié de conditions égales. Ainsi, sur quelques terrains aux conditions aérologiques généralement favorables, les organisateurs avaient pu fixer a priori des temps de vol de 180 s (CRIVELLE, SISTERON). D'autres organisateurs s'en sont tenus au règlement Inter F1G, c'est-à-dire 3 voire 5 vols de 120 s (2MN MONCONTOUR). Mais de très mauvaises conditions météo ont contraint les organisateurs de la MIDDLE WALLOP à une réduction des temps de vol à 90 s.



Guy BUISSON – VIABON 2009

Au total, ce sont 107 concurrents qui ont participé à cette édition, dont 19 [ITA], 30 [GBR], 54 [FRA]. Egalement quelques concurrents isolés de GER (Helmut WERFL), NED (Anselmo ZERI), USA (Walt GHIO), AUS (Leigh MORGAN). Mais seulement 3 Juniors (Oliver TOLHURST, Julien LATY et Thomas AUBRY) et 3 Féminines. Décidément, le brassage des générations d'une part, et les quotas de parité d'autre part, ne prévalent pas dans notre activité de loisir sportif. C'est le lot de tous les pays d'Europe occidentale.

Le résultat du classement final reflète à la fois l'implication participative, le niveau de réussite et la régularité des concurrents. Ainsi, en haut du tableau, les 1^{er} et 3^{ème} classés ont participé à 9 concours (sur 10). C'est finalement Jean-Luc BODIN qui l'emporte avec 41 points, devant Michel PICOL 38 points et Guy BUISSON 35 points. La suite du classement est encore plus serrée, avec : Mario ROCCA et Louis DUPUIS ex aequo 31 points, Mario KUSTERLE 30 points, Pierre MARROT 29 points, Alessandro MANONI 27 points ... et encore 39 concurrents n'ayant pu participer qu'à un seul concours et classés 69^{ème} ex aequo (1 point).



Guy BUISSON (2^{ème}) - Mario KUSTERLE (1^{er}) - JL BODIN (3^{ème})
ROCCA DI MEZZO 2009

La remise des trophées a eu lieu en soirée à "La Ciocca" le 03 Octobre 2009, après le concours de "La Cagnarata", et avant le traditionnel banquet. On a tous regretté la grande absence, pour raisons de santé, d'Anselmo ZERI.

Aujourd'hui, l'édition 2009/2010 est déjà bien entamée. Nous espérons qu'elle aura le même succès que lors des années passées, toujours dans le même esprit de sportivité et de convivialité qui a prévalu à la mise en place de ce Challenge à participation inter européenne, tel que l'ont souhaité ses initiateurs, Alessandro MANONI et "Il Gruppo Aeromodellistico AGO-TORINO".

Michel PICOL

Photos : Bruno MARCHAND - Alain ROUX - Silvano LUSTRATI

ENGLISH CORNER

Euro Challenge F1G Coupe d'Hiver

3rd Session 2008/2009

After the great success of the two previous sessions, the Euro Challenge F1G had been renewed by the organizer for season 2008/2009. For remind, the idea of this Challenge returns to Alessandro MANONI and his club AGO-TORINO, on behalf of FAVLI, the Italian Free Flight Association.

After an exchange of suggestions, some additional rules were added for this new season : no more than 13 points allocated to the first classified in each event, and one point allocated to each competitor in the second half of the scoreboard, what allows to see all competitors on the page of results, whatever their degree of success.



David GREAVES – VIABON 2009

Ten contests were scheduled : CRIVELLE (ITA) on October 2008, ARZAY-BOSSIEU (FRA) at the beginning of November, MIDDLE WALLOP (GBR) at the end of November, SISTERON (FRA) in January 2009, VIABON (FRA) at the end of February, ORENTANO (ITA) in March, CAMBRAI (FRA) at the end of May, BEAUVOIR and MONCONTOUR at the end of July, finally ROCCA DI MEZZO (ITA) at the beginning of September.



Romain NEVERS – SISTERON 2009

In occasion of the 15th Guido Fea Cup on CRIVELLE, the first contest of the new session, the prize-giving for season 2007/2008 took place at "La Ciocca" on CASTELNUOVO DON BOSCO, in the course of a very convivial party. The winner, also winner of 2006/2007 session, had been Helmut WERFL, which constancy of results were once again astounding. But at the same time, he announced his decision to stop for one year, what gives some hopes to the outsiders ...

Concerning the modalities of different events, the organizers and the competitors did not benefit of equal conditions. So, on some flying sites with suitable weather conditions, the organizers had been able to fix a maximum duration of flights of 180 s (CRIVELLE, SISTERON). Other organizers applied the standard rules for F1G, that is 3 or 5 flights of 120 s (2MN MONCONTOUR). But very bad weather conditions forced the organizers of the MIDDLE WALLOP to reduce the duration of flights to 90 s.

Finally, 107 competitors took part in this session, of which 19 [ITA], 30 [GBR], 54 [FRA]. Also, some alone competitors from GER (Helmut WERFL), NED (Anselmo ZERI), USA (Walt GHIO), AUS (Leigh MORGAN).

Worth to mention the participation of 3 Juniors (Oliver TOLHURST, Julien LATY and Thomas AUBRY) and 3 Females. Undoubtedly, the brewing of generations on one hand, and the quotas of parity on the other hand, do not predominate in our leisure activity. It is really the case in all countries of western Europe.

The result of the total score reflects at the same time involvement, level of success and regularity of competitors. So, in the top of classification, the 1st and 3rd took part in 9 contests (out of 10). Finally, Jean-Luc BODIN is the winner with 41 points, Michel PICOL behind him with 38 points and Guy BUISSON 35 points. The suite of classification is even more narrow, with : Mario ROCCA and Louis DUPUIS for a tie with 31 points, Mario KUSTERLE 30 points, Pierre MARROT 29 points, Alessandro MANONI 27 points ... and still 39 competitors who took part in only one contest and are all classified 69th for a tie.



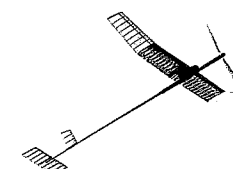
Prize giving on CASTELNUOVO DON BOSCO (ITA) – October 2009
Jean-Luc BODIN 1st (center) - Michel PICOL 2nd (left)
Claude GARET (right) for Guy BUISSON 3rd

The prize-giving took place in the evening of 03 Octobre 2009 at "La Ciocca", after the contest "La Cagnarata", and before the traditional banquet. We all regretted the great absence of Anselmo ZERI, for health reasons.

Today, the 2009/2010 session is already definitely begun. We hope that it will have the same success as during past years, always in the same sportsmanship and friendliness which predominated in the creation of this inter European challenge, such as wished by its creators Alessandro MANONI and "Il Gruppo Aeromodellistico AGO-TORINO".

Michel PICOL

Pictures : Alain ROUX - Luc SAINT MARTIN - Florent BODIN



Réaction à ton article p.11613 de Décembre

Tu as réussi à me faire bondir (relativement, car j'ai dépassé les 80 ans).

- Tout d'abord, évidemment bravo pour ton œuvre André. Bien sûr il y a des critiques sur ta revue : il n'y a rien dedans, il y a des fautes de frappe, il y a trop d'articles en allemand ou anglais, il n'y a pas les articles que l'on attend, etc... Soit tranquille, pour Bayet ou Briot, c'était le même refrain. La critique stérile a toujours été le propre de certains. Mais continue, tu as un maximum de supporters !
- **Concernant notre avenir :**
 - 1) nous savons tous que l'époque est à l'informatique et que la concurrence avec notre hobby est déloyale.
 - 2) nous avons utilisé cette informatique et des nouveaux matériaux pour améliorer nos modèles de compétitions. Mais je pense que nous n'avons pas su rester dans des limites raisonnables. Comme exemple, les motomodèles catégorie F1C ne sont plus des modèles réduits d'avion, mais des engins techniques réservés à quelques spécialistes ayant des moyens financiers au-dessus de la moyenne (un modèle acheté à l'Est valant de 1200 à 1500 Euros et il en faut 4 ou 5 dans la caisse). Ces modèles suscitent toute notre admiration mais doivent rester en réserve et en marge de notre activité.

Il faut revenir à une activité plus ludique et rejeter toute sophistication dans les formules, afin qu'elles restent accessibles à tous les niveaux. Dernier exemple, les P30 avec un multiplicateur peuvent dérouler 2 minutes. Gardons la formule vierge et nous continuerons à nous amuser, sinon le formule sera abandonnée.

Au même titre que les modèles à gaz avec des moteurs tournant plusieurs minutes alors que les chronos s'arrêtent à 2 minutes. La formule est désormais abandonnée par une majorité de modélistes.

Et ce ne sont que les deux derniers exemples.

Les planeurs F1A (voir page 11621) sont des merveilles de technique que tout le monde admire, mais inaccessibles au commun des modélistes. Il faut revenir aux 50 mètres de fil sans « bunt » et ne travailler que sur la valeur technique du modèle.

Des Wakefields F1B sans les 5 fonctions actuelles seront accessibles à tous, et il ne sera plus justifié de les acheter à prix d'or dans les pays de l'Est.

MA CARRIERE :

60 ans de modéliste derrière moi, équipe de France motomodèle, vainqueur finale Championnat de France Wakefield, 2^{ème} modéliste complet derrière Morisset, vainqueur nombreux concours et résultats probants en Coupe d'Hiver ces dernières années, etc.

Un « vieux machin » diront certains, mais avec beaucoup d'années de bénévolat derrière moi.

Quand le C.T.V.L. dont j'ai fait partie quelques années, a proposé de mettre au point un planeur et un coupe d'hiver de début, j'ai pu faire état d'une action sous l'impulsion de Claude SERRE et avec l'appui de la FFAM, dans les collèges de la banlieue Est pendant

6 ans, de la construction de centaines de « BIQUETS » et de « ARO 93 » dans l'ignorance complète du monde modéliste, à part quelques amis qui ont pu partager avec moi les joies de voir tous ces enfants s'éclater sur la pelouse de la Courneuve.

- **Concernant les « modèles anciens »**, vénérons notre ami Bernard LEVASSEUR qui a apporté sa pierre à la formule. Bien sûr, il est un peu bloqué sur certaines évolutions, mais c'est secondaire et on arrivera à le convaincre! Bravo Bernard, tu as apporté beaucoup à notre passion et les critiques n'ont pas apporté le millième de ton travail, surtout avec ta revue (comme André).

En conclusion, je propose donc une commission de modélistes expérimentés et pas bloqués, genre NIKI ou Jean W. et des anciens, qui s'attèlent à une réglementation équilibrée et réaliste. « Vol libre », bien sûr, pourra être le support de ce travail, un peu utopiste, mais ne nous dégonflons pas !

Je me charge de convaincre des « vieux machins » bien enracinés comme Dédé MERITTE, avec un passé prestigieux mais un peu bloqué... Vous voyez que je n'ai peur de rien !

Soyons ouverts et souples, cela peut être notre dernière chance de survie.

Du moins il faut y croire.

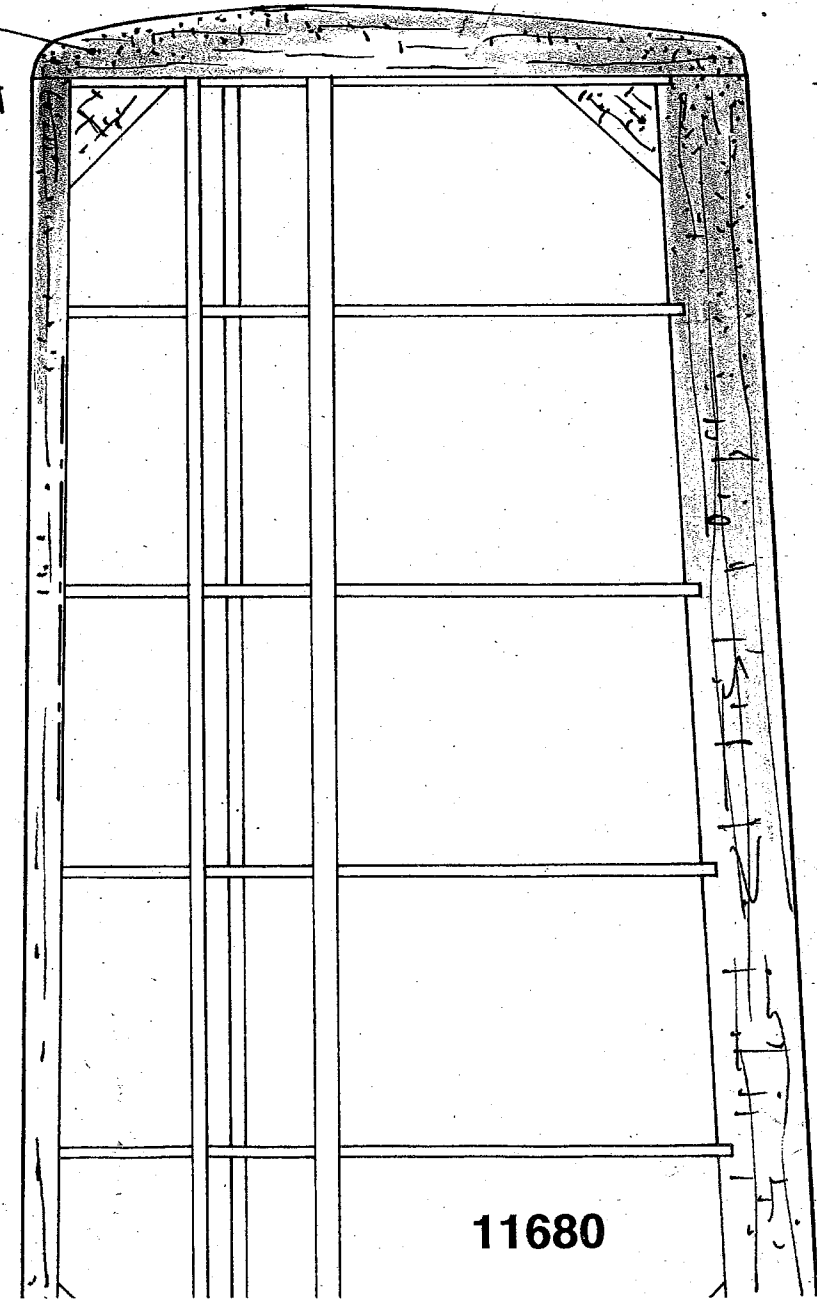
Un vieux de la vieille, à l'origine du P.A.M.

André RENNESSON

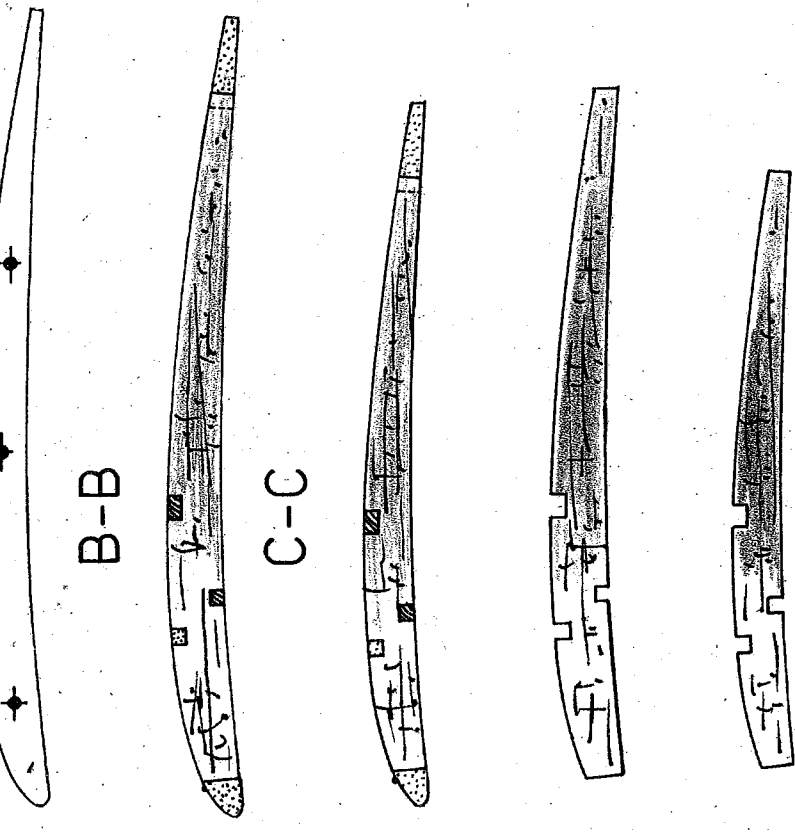
Et Bonne année modéliste à tous

**UNE GRANDE PARTIE LA PLUS GRANDE DES ABONNÉS ETRANGERS DE VOL LIBRE EST CONSTITUEE PAR NOS AMIS TRANSALPINS. - CERTAINS D'ENTRE-EUX, PARLENT ET ECRIVENT NOTRE LANGUE. - DANS LE MONDE DU VOL LIBRE ILS ONT TOUJOURS ETE REMARQUABLES PAR L'ELEGANCE DES LIGNES DE LEURS MODELES. ILS CONTINUENT DANS TOUTES LES CATEGORIES A ASSURER CET HERITAGE. - MEME ET SURTOUT, DANS LES MODELES DU PAPER !....*





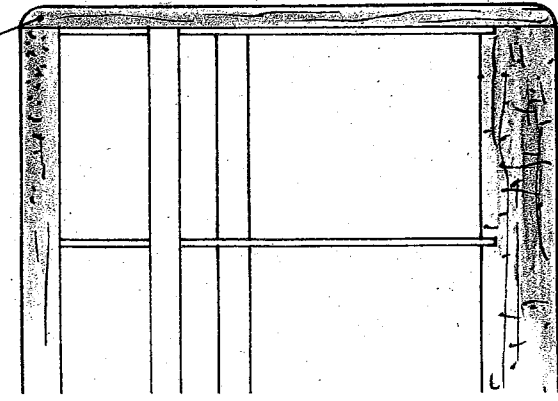
11680



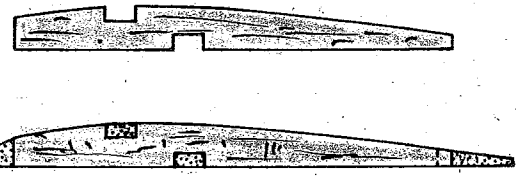
C

E-E

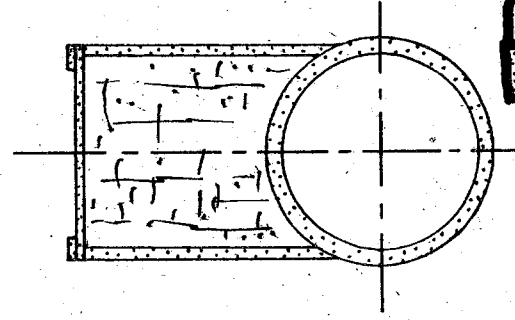
b.3



D-D



b. - balza
s. - smrk
p. - překližka



SOUTĚŽNÍ MODEL KATEGORIE F1G

PEGAS

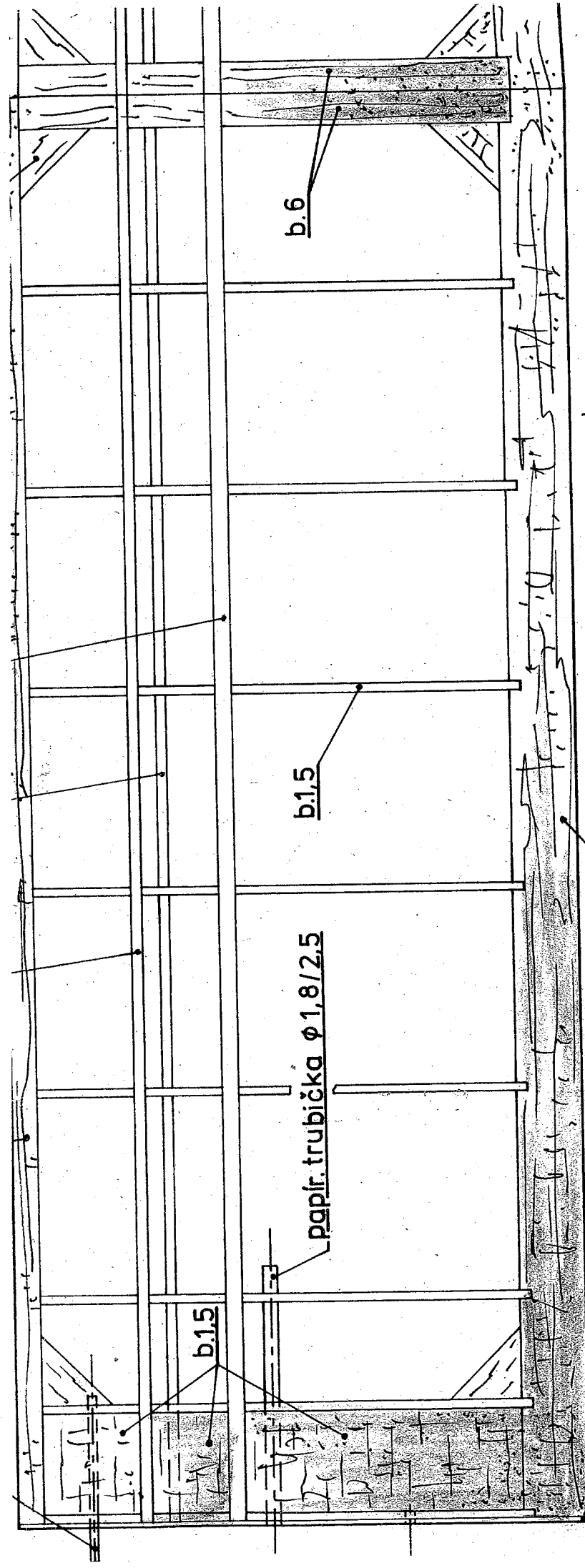
ROZPĚTÍ: 870mm

DÉLKA: 830mm

HMOTNOST: 85g

KONSTRUKCE: Martin a Josef
VELECHOVI, MK SVČ Lipník 7/Bečvou

FREE FLIGHT



A

p.1 b.1

b.3x12

b.2

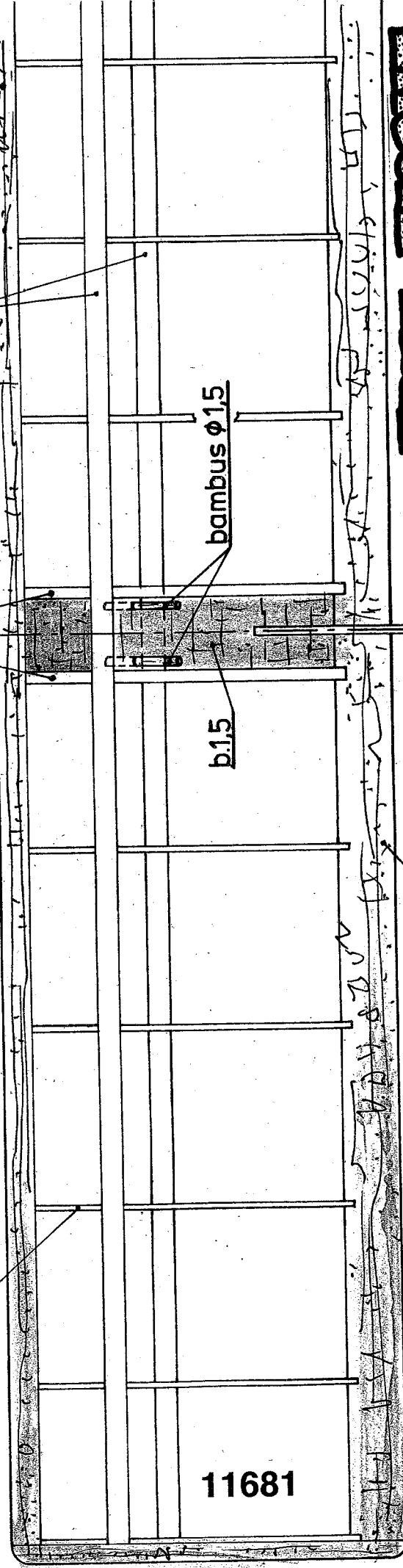
B b.2x4

b.5x4

papr. trubička Ø 1,8/2,5

b.1.5

b.6



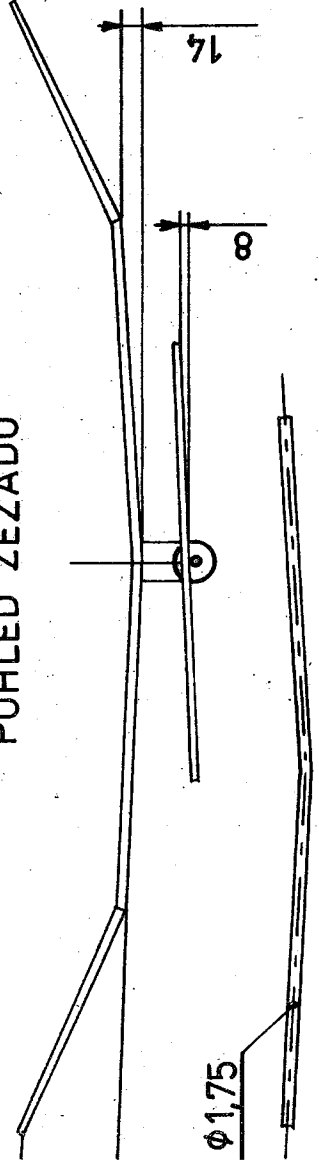
11681

b.1.5

bambus Ø 15

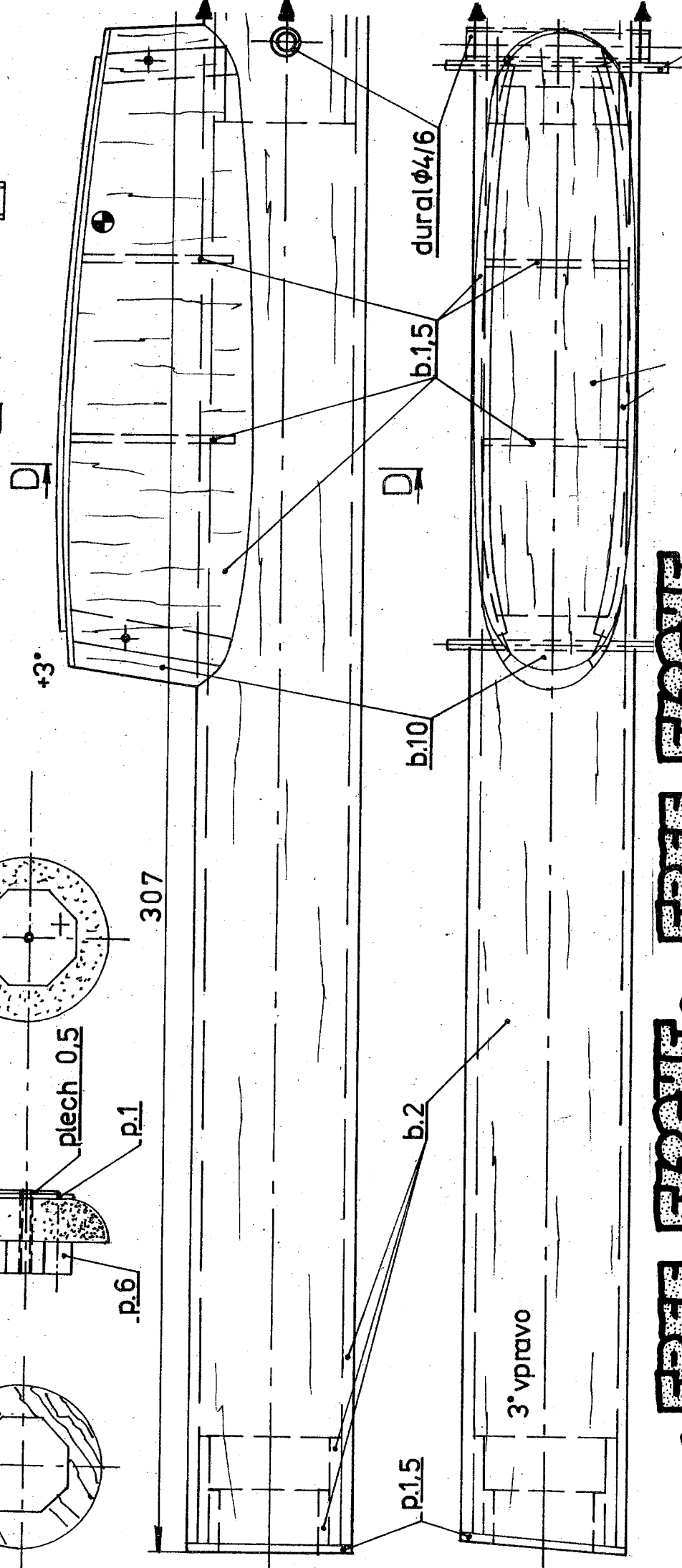
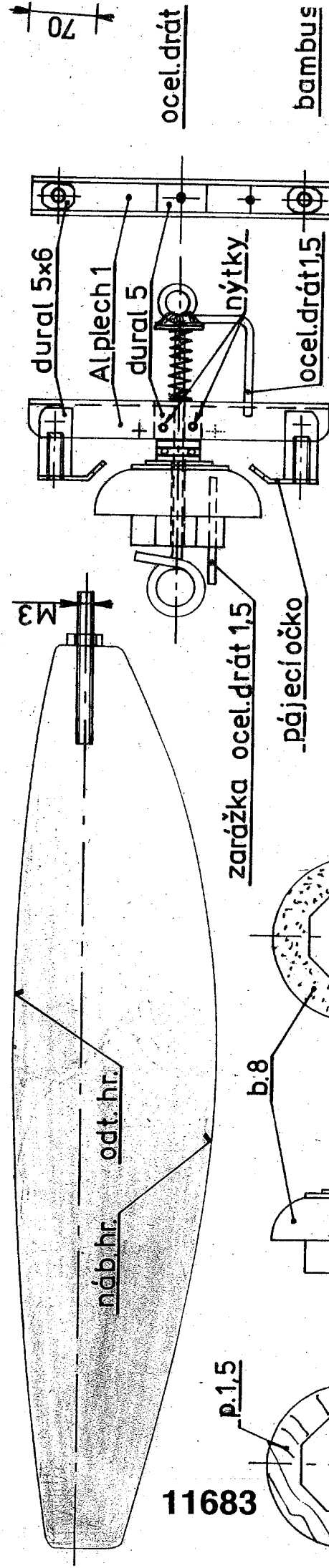
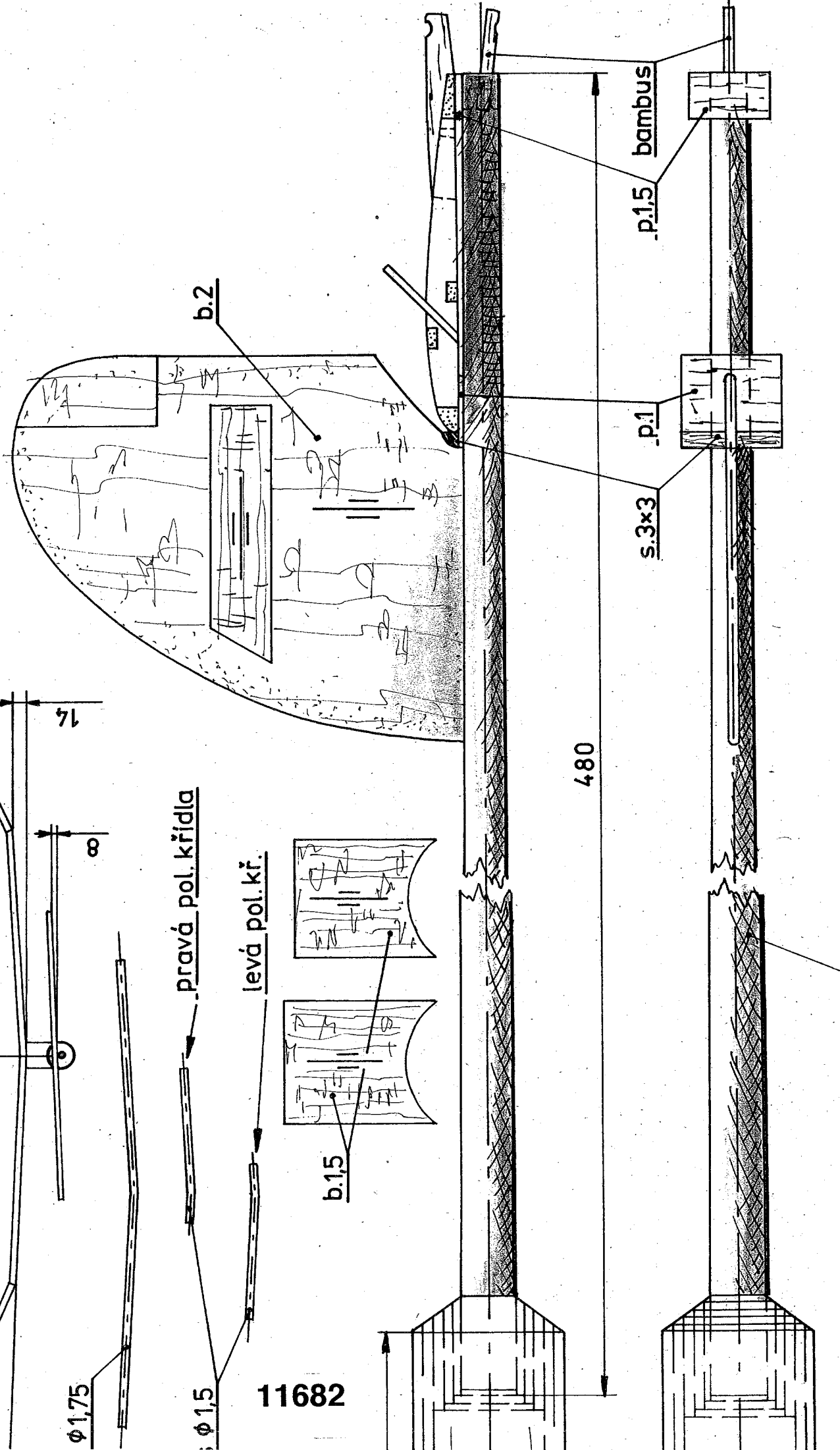
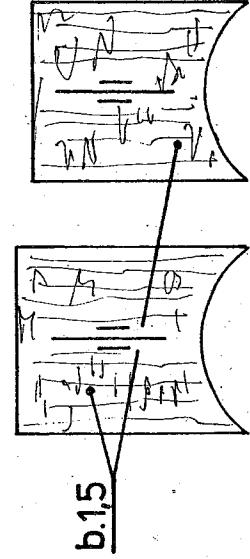
p.1.5

FREE FLIGHT



pravá pol. křídla

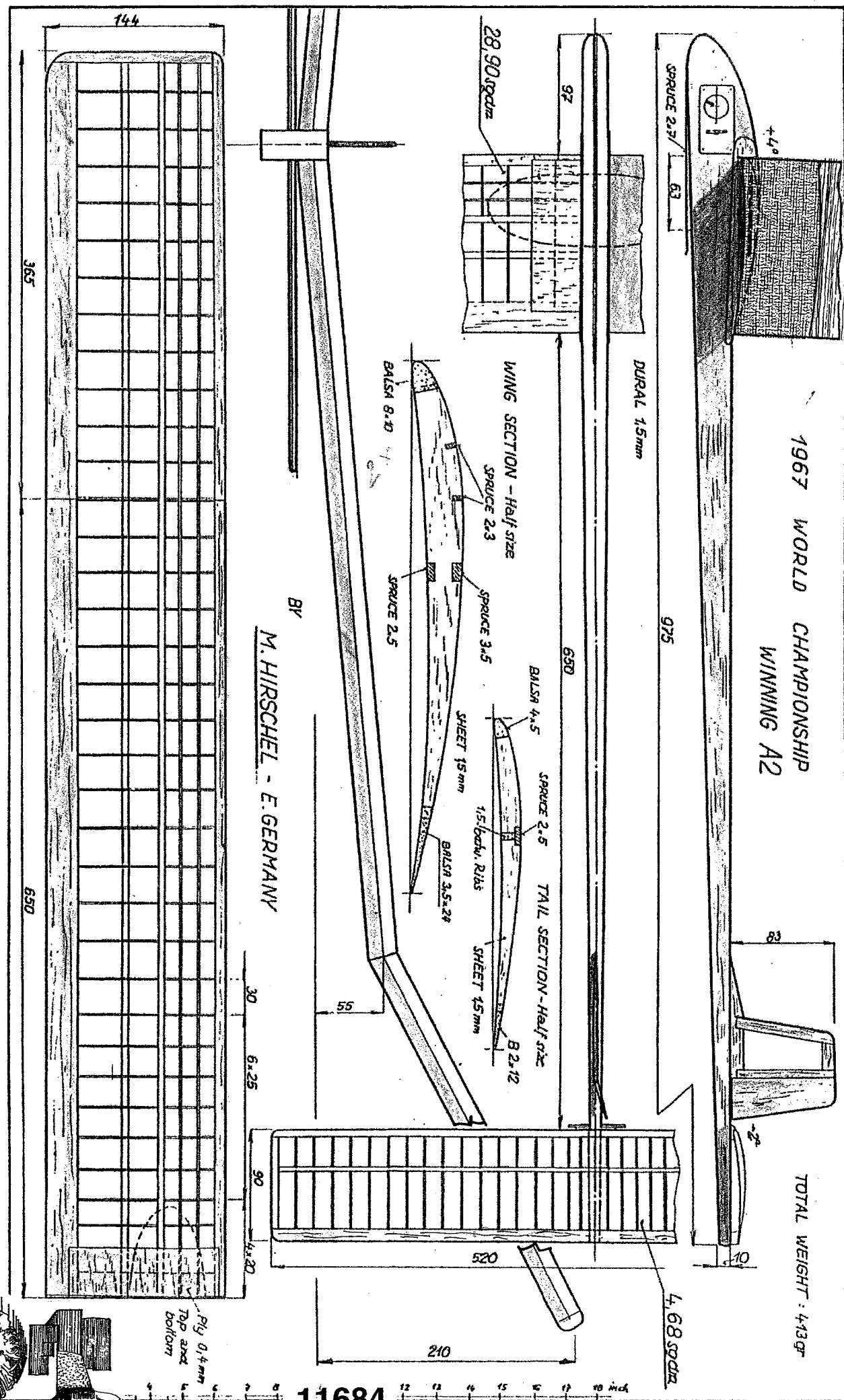
levá pol. kř.



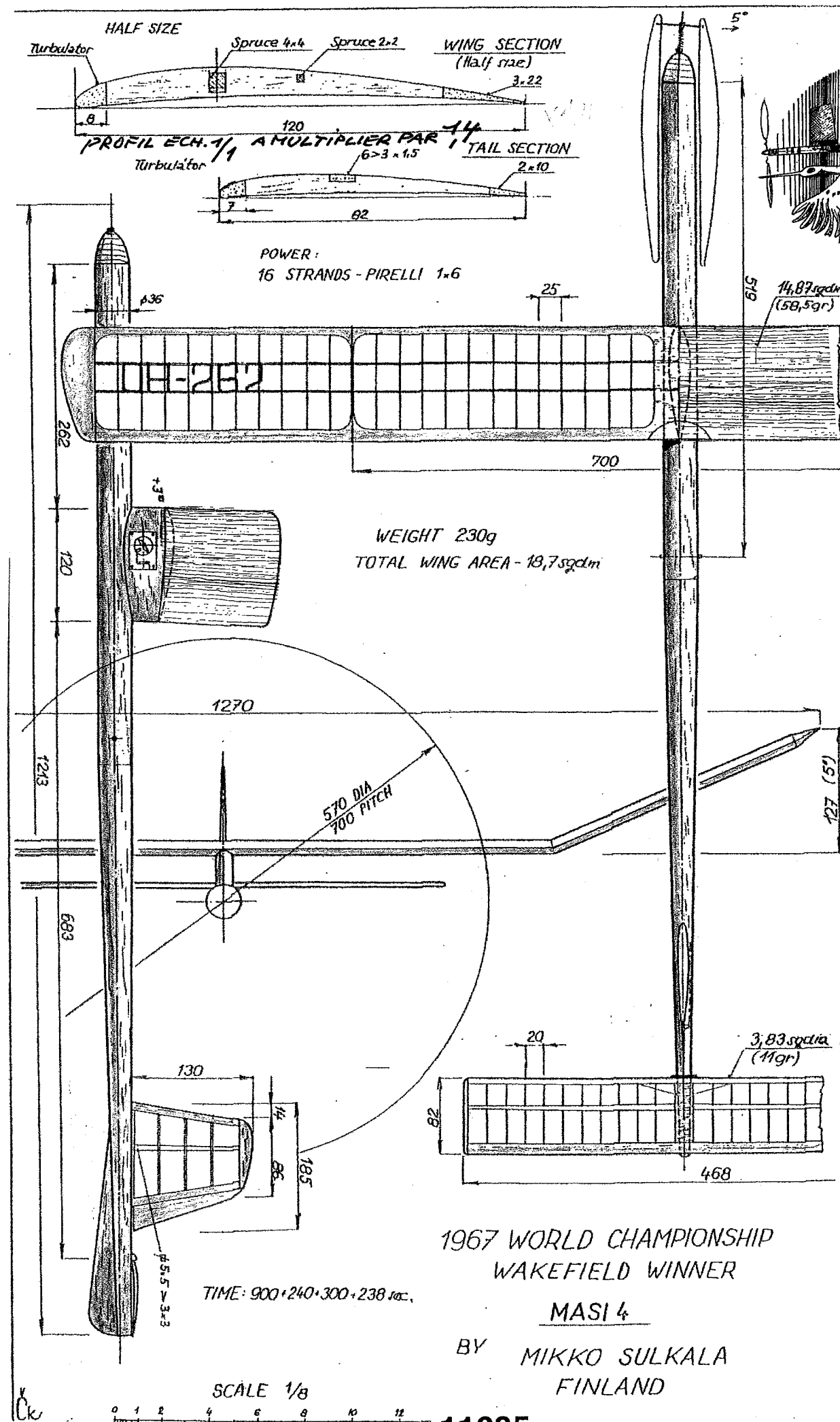
1967

M. HIRSCHL 1967

CHAMPION DU MONDE



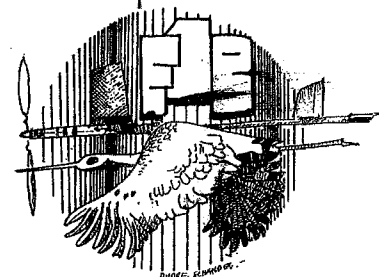
11684



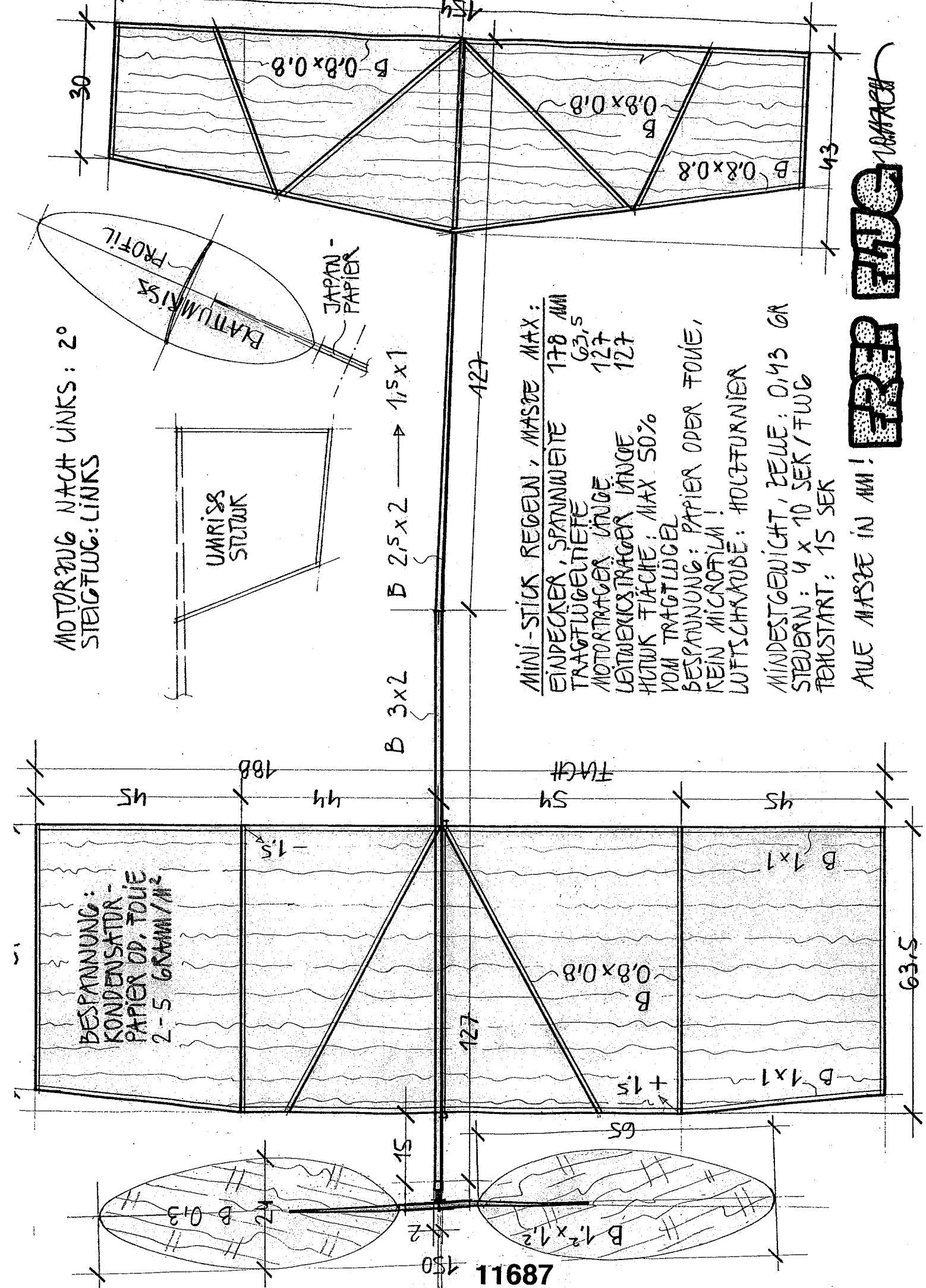
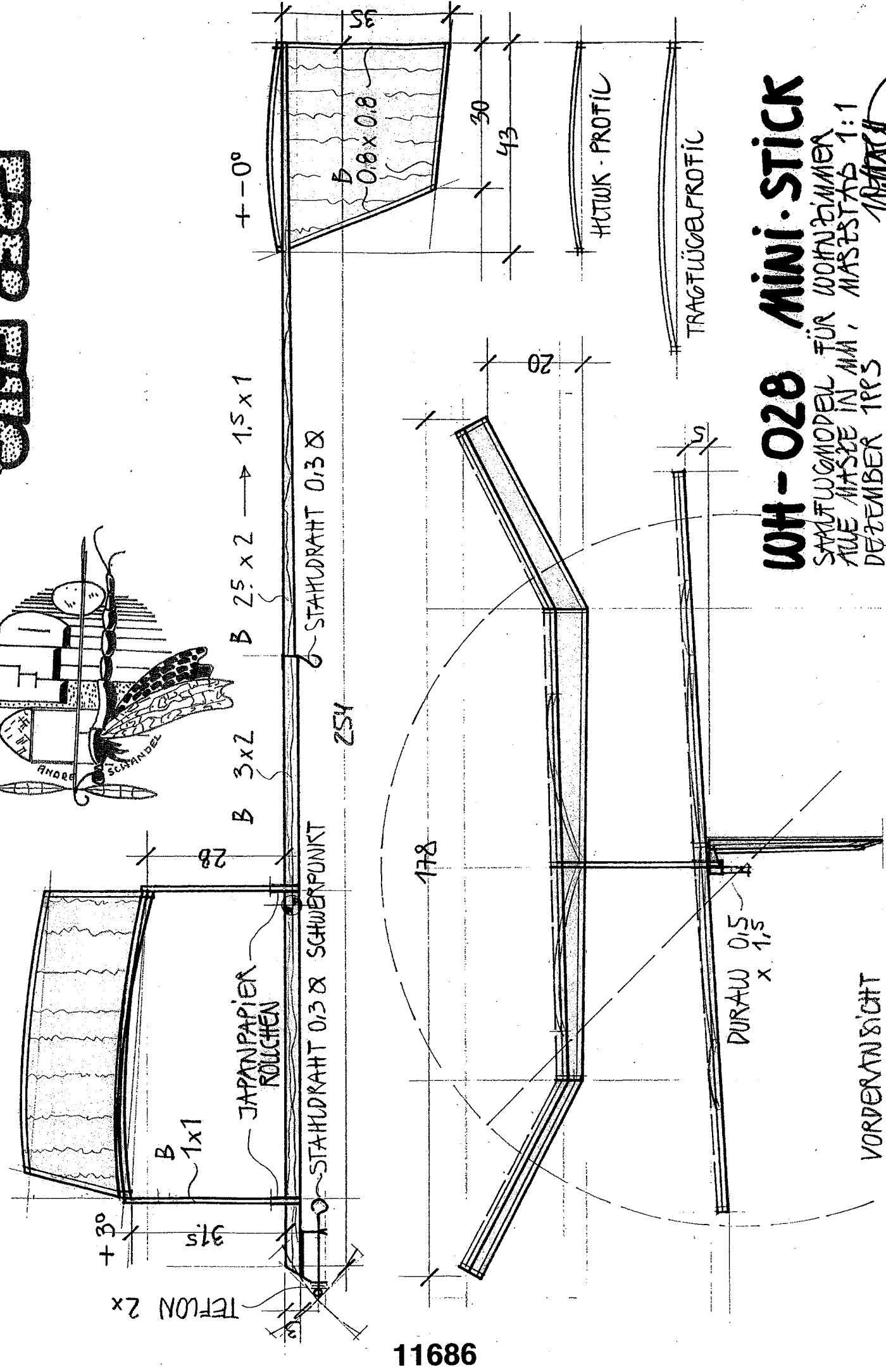
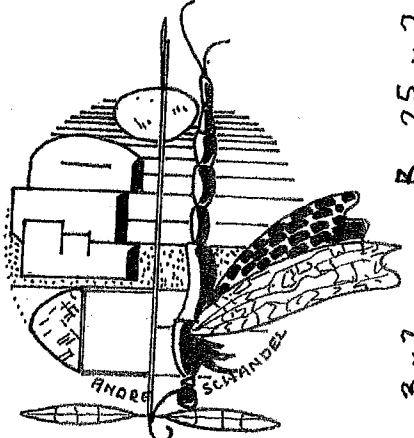
11685

1967 WORLD CHAMPIONSHIP

1967



CHAMPION DU MONDE



MINI-STICK REGEN, MASSE MAX:

EINDECKER, SPANNWEITE	178 MM
TRAGFLÜGELTIEFE	63.5
MOTORTRÄGER LÄNGE	127
LEITWERKSTRÄGER LÄNGE	127
HTWK FLÄCHE: MAX 50%	
VOM TRAGFLÜGEL	
BESPAUNUNG: PAPIER ODER FOLIE,	
KEIN MICROFILM!	
LUFTSCHRAUBE: HOLZTURNIEREN	
MINDESTGEWICHT, ZELLE: 0.193 GR	
STEUERN: 4 x 10 SEK / FLUG	
FEHSTART: 15 SEK	

ALLE MASSE IN MM!

La colère des anciens

« C'est scandaleux » ;
« les morts doivent se retourner dans leur tombe » ;
« lamentable ».
Georges Masurel, Marcel Audibert et Georges Marcelin, trois grands anciens du groupe de chasse Normandie, devenu Normandie-Niemen sur le front de l'Est, ne décoléraient pas à l'issue de la cérémonie de dissolution de « leur » escadron, hier à Meyenheim.



De gauche à droite, Pierre Lorillon, pilote, Georges Masurel, Marcel Audibert et Georges Marcelin, mécaniciens.

la France Libre. Ils n'en démontent pas : la dissolution du Normandie-Niemen, le régiment aux 273 victoires obtenues au prix de 46 tués entre 1943 et 1945, est un affront aux aviateurs qui ont donné leur vie en combattant la Luftwaffe au-dessus des plaines de Russie, des pays baltes et de l'Allemagne orientale. Et de tous ceux qui ont continué à faire briller l'écusson du « Neu-Neu » sur les théâtres d'opération, de l'Indochine en Afrique noire, en passant par les Balkans. Le Normandie-Niemen a été opérationnel sur le champ de bataille jusqu'au 22 mai dernier : il a entretenu jusqu'à cette date un détachement au Tchad.

Jean-Claude Mignon, député-maire UMP de Dammarie-les-

Lys, ville marraine du régiment, partage le sentiment des mécaniciens de la première heure. « Nous avons tout essayé pour que le Normandie-Niemen continue à vivre. La décision de fermer cette unité est proprement incompréhensible, en France et en Russie. Je peux vous dire que les Russes sont stupéfaits ! Là-bas, le Normandie-Niemen est un mythe. En plus, la dissolution se produit à la veille de la grande année franco-russe de 2010 ! Il faut tout faire maintenant pour sauver le musée du Normandie-Niemen, aux Andelys (Eure). Je m'y emploie. Les grands anciens le méritent bien. »

Ces grands anciens sont de moins en moins nombreux. Parmi les pilotes survivants,

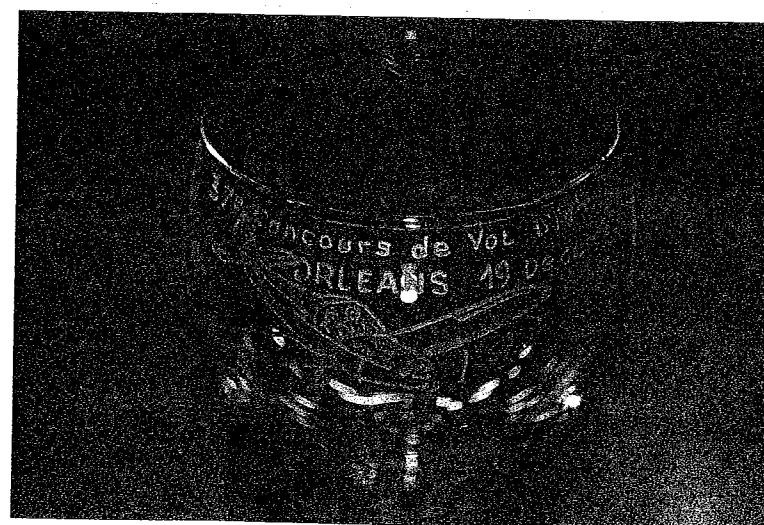
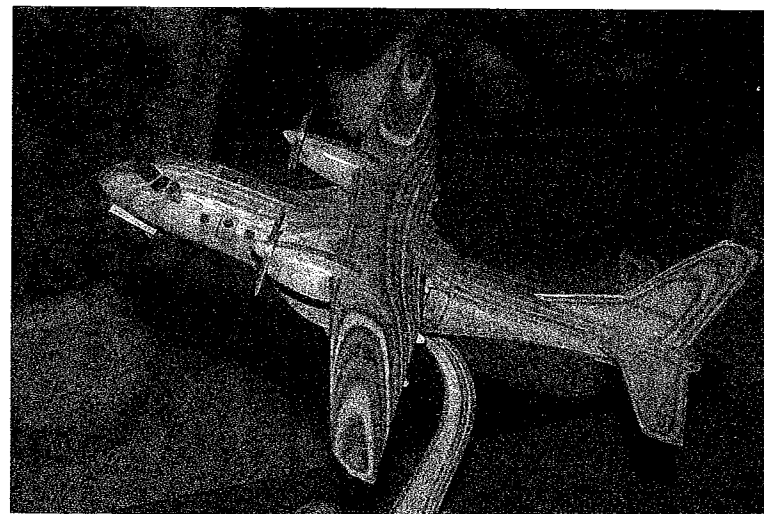
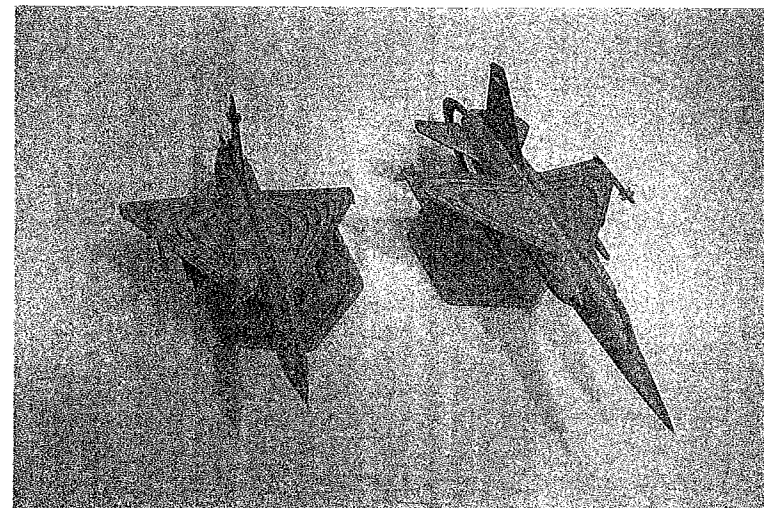
seul Pierre Lorillon, 91 ans, est encore valide. Titulaire de 14 victoires aériennes homologuées et de 4 victoires probables, il fait partie des plus grands as du Normandie-Niemen et de l'aviation française de la Seconde Guerre mondiale. Il a revu avec plaisir, hier un Yak 3 semblable à ceux sur lesquels il a combattu. Étaient également présents quatre mécaniciens qui ont participé à la première des trois campagnes du groupe Normandie, avant d'être relevés fin 1943 par des mécaniciens russes : Georges Marcelin, Georges Masurel, Marcel Audibert, et André Peyronie. Tous étaient volontaires en 1942, à la création du groupe.

P.F.

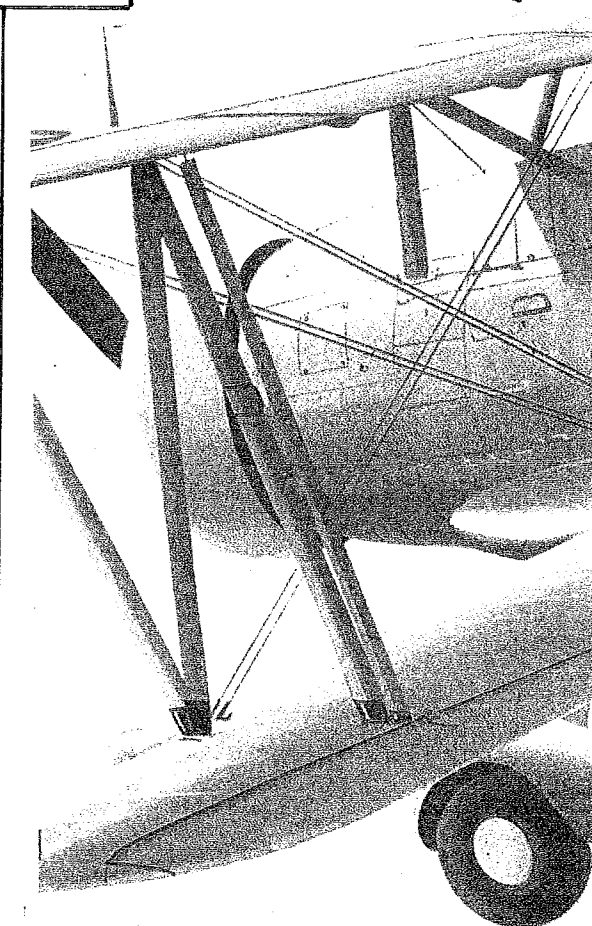
JEAN LUC PERRARD †

Un passionné d'aviation nous a quittés.

Ceux qui fréquentaient les concours de vol libre indoor Orléanais dans les années 80 s'en souviennent sûrement... Il était celui qui gravait les verres qui étaient offerts en souvenir. Pour ses amis pilotes, il sculptait dans le bois des avions, ceux qu'ils pilotaient. Il avait des doigts d'or ! Jean-Luc Perrard avait commencé l'aéromodélisme en culottes très courtes avec l'équipe à Dédé Bonnot, à l'Aéro-Club d'Orléans. Il s'était retiré en Dordogne depuis quelques années où il y coulait une paisible retraite, impliqué dans une multitude d'associations tant sportives et caritatives. Il était apprécié de tous pour sa gentillesse et sa disponibilité. La maladie a fini par avoir raison... il avait 62 Ans ! C'est par une météo glaciale qu'une assistance émue lui a rendu un dernier hommage en ce petit cimetière de St Martial près Ribérac le 6 janvier. Une dernière fois, ses potes aviateurs lui ont témoigné leur amitié en faisant un passage en avion au dessus de chez lui. Le ciel couvert ne nous permettra pas de le voir. Tous ses amis présentent leurs sincères amitiés à sa famille. Jean-Luc, tu nous manqueras !

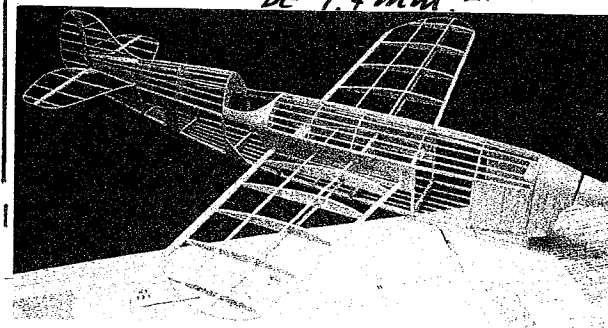


CURTIS
SOC-2
SEAGULL



* HYDRAVION CATAPULTABLE A L'ORIGINE, LE "SEAGULL" FUT TOUT AU LONG DE LA CARRIERE ET BARQUE SUR TOUS LES PORTES AVIONS, CUIRASSES ET CROISSEURS DE LA MARINE AMERICAINE.

LE SOC 2 ETAIT UNE VERSION TERRESTRE ET LE SOC-3 POUVAIT ETRE MUNI SOIT DE FLOTTEURS SOIT DE ROUES.
ENVERGURE: 10,98m
LONGUEUR: 8,08m
MOTEUR: PRATT-WHITNEY WASP 550CV
VITESSE MAXI: 270 km/h
PLAFOND: 4500m
RAYON D'ACTION: 1400 km
ARMEMENT: 2 MITRAILLEUSES DE 7,7 mm.



Un peu d'histoireNORMANDIE NIEMEN

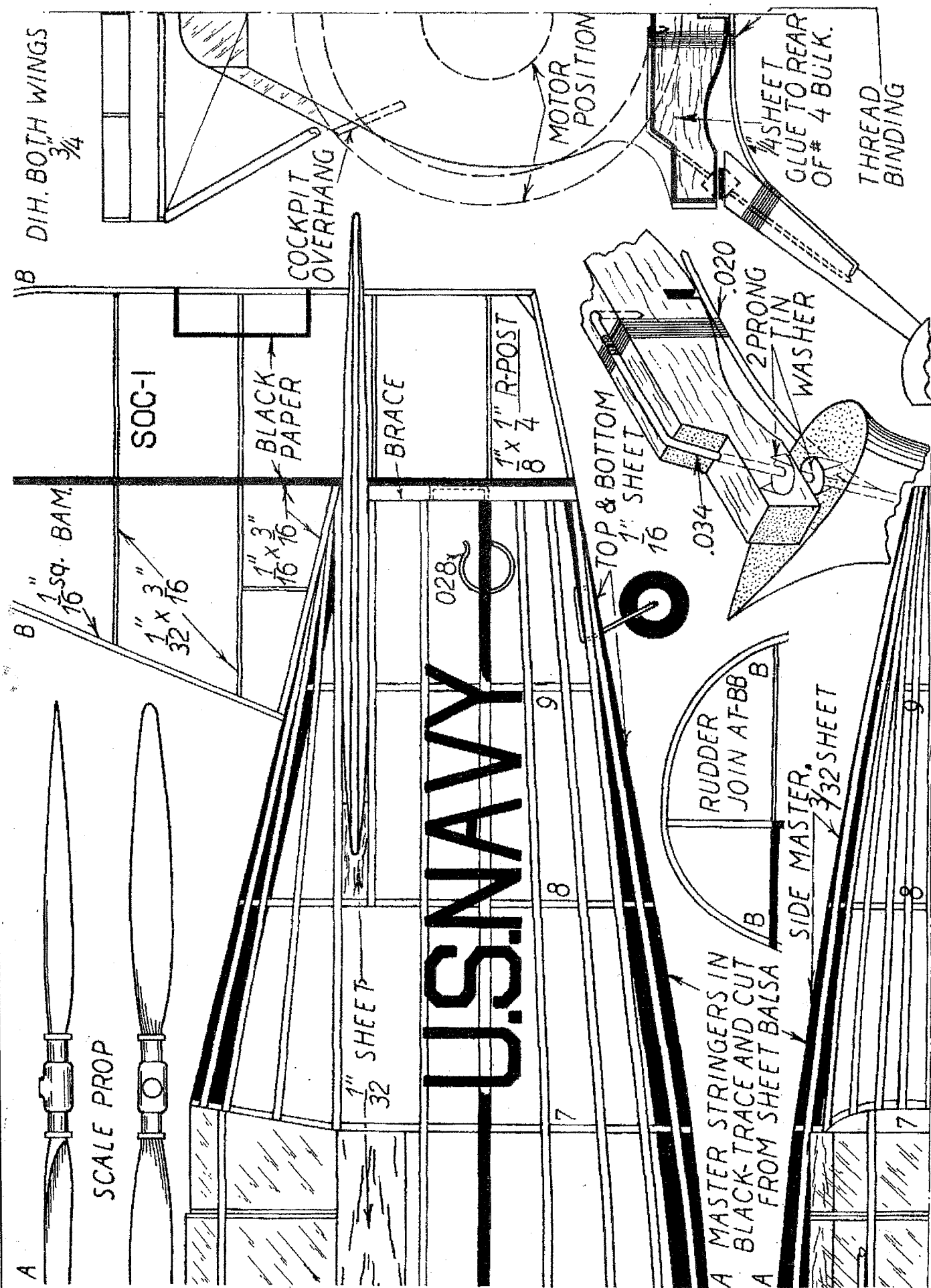
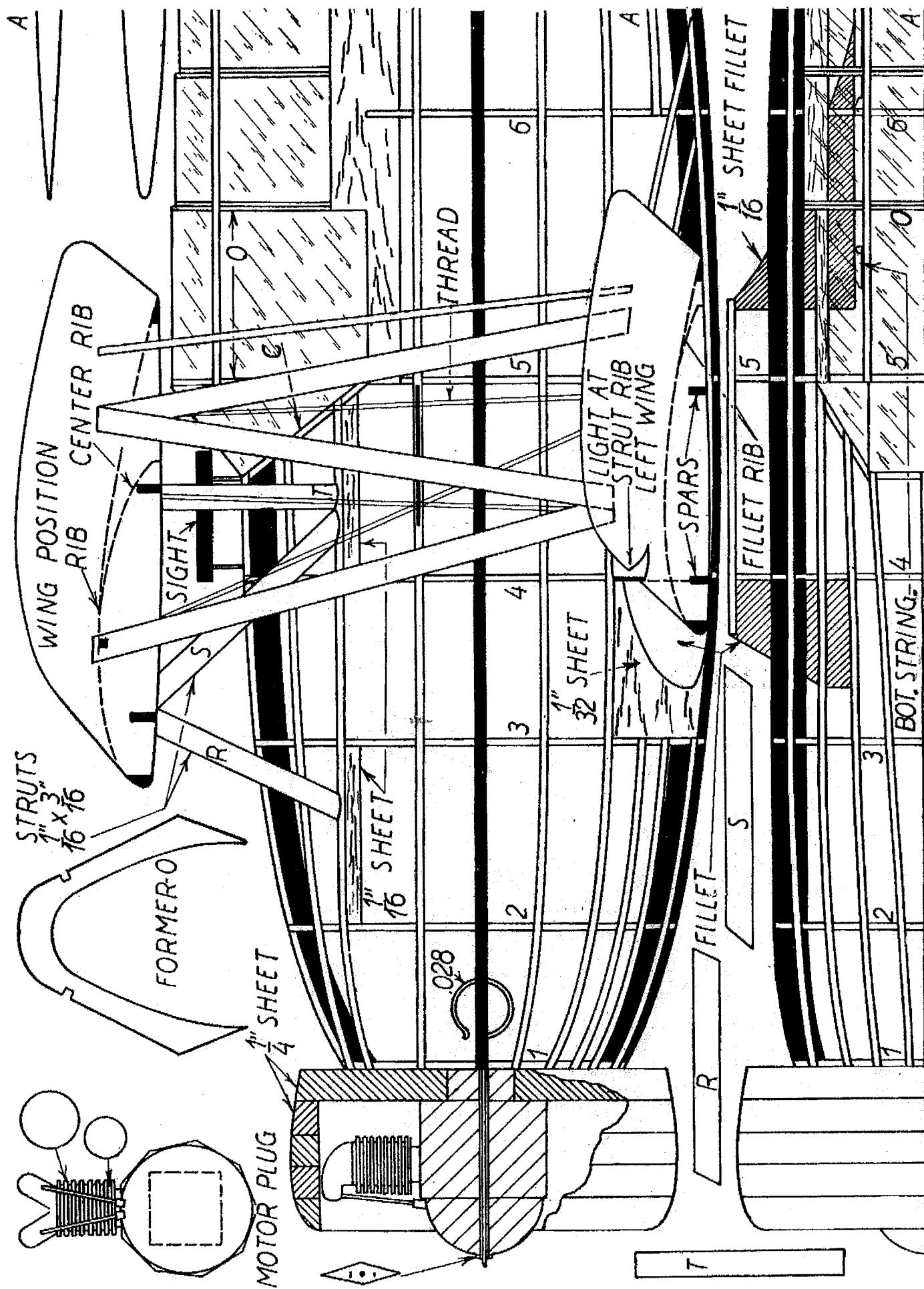
SUITE DE LA PAGE 11675 -

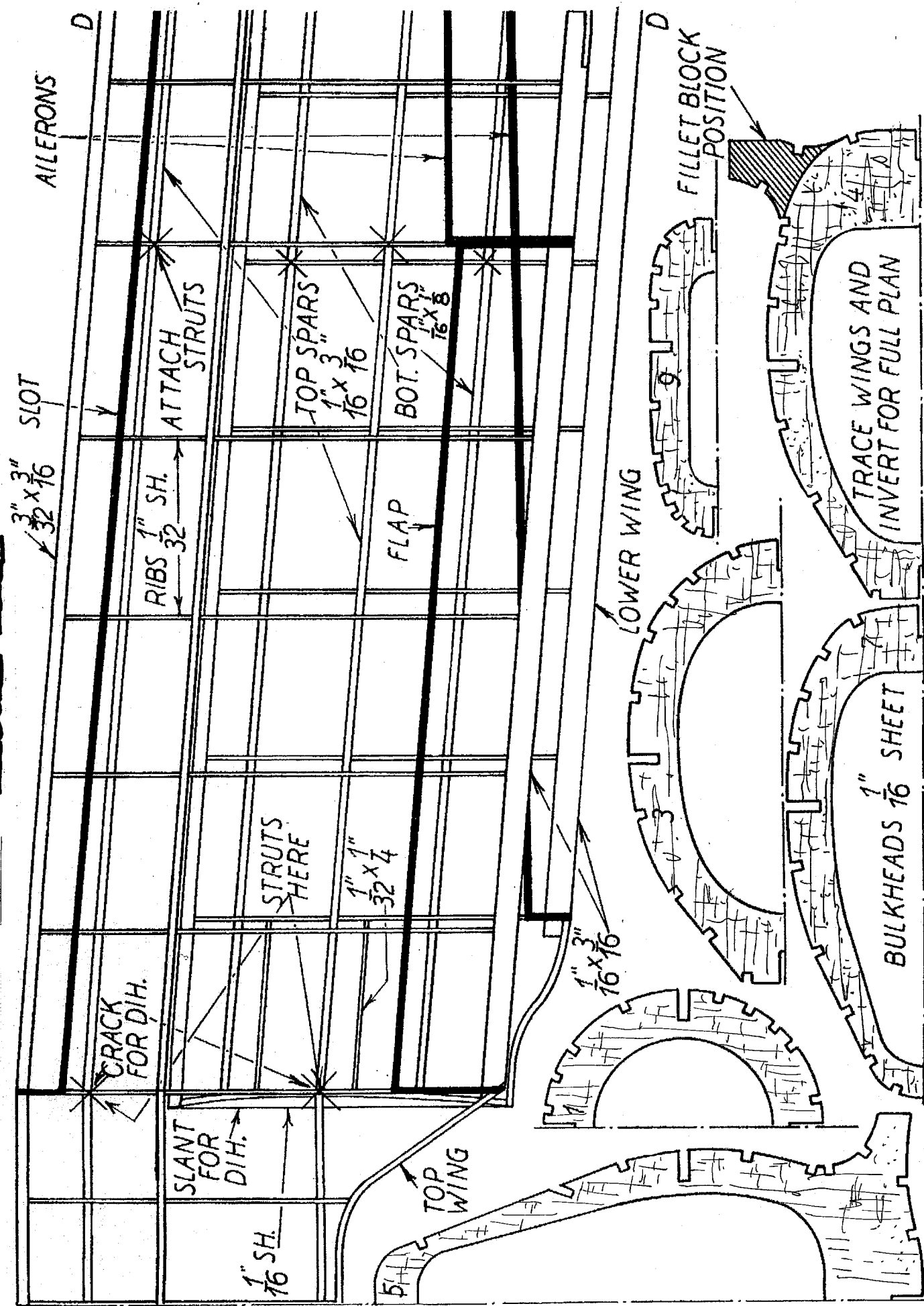
sans vent, où tout le monde pouvait voler dans toutes les directions, jusqu'à la fin de leurs jours.

Le roi lui-même procura le meilleur vent, et promit qu'aucun modèle ne sera perdu ou carbonisé sur une ligne de haute tension. Personne ne devrait plus jurer, à cause de ce sport, pour lequel on sacrifie tant de temps, d'argent, de voyages en l'absence de la famille.

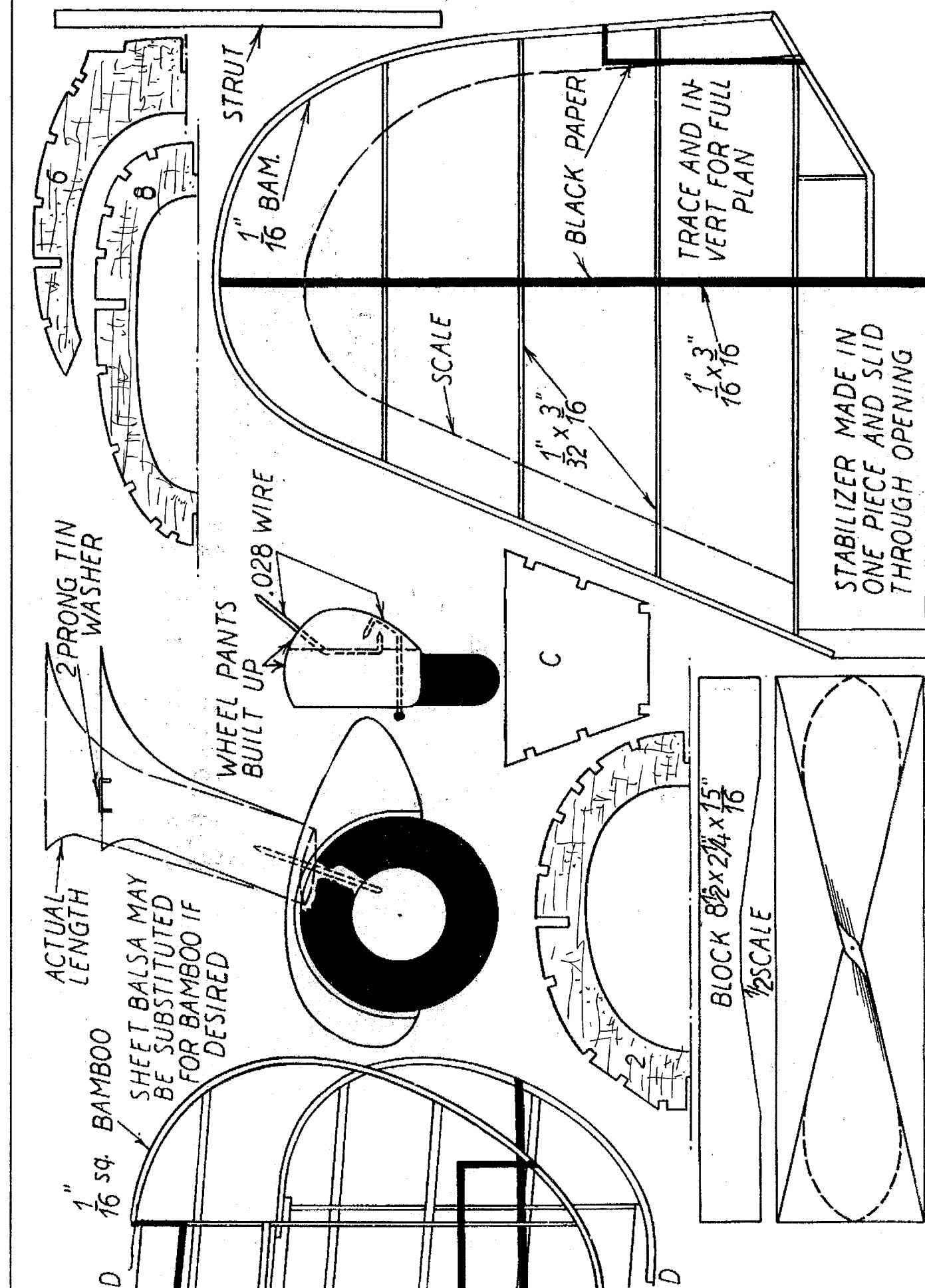
Et à toutes les épouses qui accompagnent leur mari il offrit des bouquets de fleurs en chocolat.

La princesse Windy et Jean, se chargèrent de procurer n un vent caressant, du soleil réchauffant, des oiseaux chanteurs. Ainsi le roi et son peuple, sont tout simplement heureux et contents.





11692



11693

SYMPO 2010 NFFS

A message from Sergio Montes:

This year I had the honour to be appointed Editor for the 2010 NFFS Sympo. This is a great and most influential publication for us Free Flight aficionados, and I would like this issue to be as successful as the past ones. Each Sympo is a mixture of the old and the new, some history and some thoughts for the future, and in the middle is what is happening now. We have lived through the Balsa Wood revolution of the 1930's, the Glow Engine revolution of the 50's, Russian Design revolution of the 90's and now a wide-ranging Publishing and Electronic revolution that is affecting what we build and fly. To reflect on this incredible interesting past and equally fascinating future I need your thoughts and suggestions for articles as well as complete articles, too! I will give special importance on plans for incorporating more young people to Free Flight by emphasizing its many challenges, the craft, and the physical, intellectual and character-building aspects that go with the competition. You can contact me at <montes@iinet.net.au>, where I will be most appreciative of your comments and ideas.

ENGLISH
CORNER

Un appel de Sergio Montes, patron du "Vol Libre" australien Free Flight Quarterly.

Je viens d'avoir l'honneur d'être nommé rédacteur en chef du prochain "Sympo" 2010 de la NFFS (la FFAM américaine dédiée au vol libre). Le Symposium est une publication d'envergure et de large influence, pour nous autres passionnés du vol libre. Aussi j'aimerais que le futur numéro devienne un succès à l'égal des plus anciens. Chaque brochure contient du neuf et du vieux, une part d'Histoire et des vues sur l'Avenir, et au milieu de cela ce qui se passe de nos jours. Nous avons vécu la révolution du Balsa dans les années 1930, la révolution du moteur Glow-plug des années 1950, celle du Design Russe dans les années 90, et c'est le tour d'une vaste révolution dans la Communication et l'Electronique qui est en train de toucher tout ce que nous construisons et faisons voler. Pour refléter quelque peu ce passé d'un incroyable intérêt et ce futur tout autant fascinant, nous avons besoin de vos idées et suggestions pour des articles, et bien entendu aussi des textes complets... Je souhaiterais donner une importance particulière à des projets capables de mettre dans le coup du Vol Libre davantage de jeunes, par exemple en insistant sur les défis à relever, l'habileté constructive, et tout autant les aspects physiques, intellectuels et self-développement qui vont de pair avec la compétition.

On peut me joindre à "montes@iinet.net.au" où vos commentaires et propositions recevront le meilleur accueil.

SERGIO MONTES
montes@iinet.net.au

ORLEANS

ORLEANS, rencontre vol d'intérieur. 13 décembre 2009.

Depuis qu'Orléans a une équipe de basket qui évolue en Pro A, il faut jongler avec le calendrier des rencontres pour obtenir un créneau dans le Palais des Sports pour y faire évoluer nos petits modèles. Après de nombreuses interrogations, le concours traditionnel de fin d'année de vol d'intérieur de l'Union Aéronautique d'Orléans fut tout de même organisé le 13 décembre, au lendemain du match Orléans/Strasbourg. Cette date était à prendre ou à laisser. Nos engins volants pèsent (!) bien peu vis à vis de ce que représente le basket professionnel. On a fait avec. Et aujourd'hui, on ne se plaint pas du tout d'avoir fait ce choix.

Ce dimanche matin, le Palais des Sports respirait encore la folie de la rencontre basket de la veille au soir. La salle avait été débarrassée des panneaux et autres mobiliers publicitaires. Les gradins étaient jonchés de détritus en tous genres, l'air était très instable mais on pouvait tout de même voler ! C'était l'essentiel.

En plus des modélistes locaux, quelques habitués de la rencontre étaient présents de bonne heure. Les Champion, Roch, Bourdeaud'Hui, la bande des Marillier, et autres David et Cartigny débattaient déjà leurs petits avions dès 8h00. Les jeunes de l'école d'aéromodélisme d'Orléans étaient là aussi pour la plupart. Petit à petit, les modèles étaient présentés au statique pour les regards affûtés de Raymond Goudail et Alain Besse. La cheville ouvrière de la rencontre composée de Michel Piller, de Jacques Blanchard et de quelques autres s'activait. L'électricien habilité aux descentes des lustres était à disposition. La rencontre pouvait donc commencer comme prévu au top départ des vols officiels à 9h00.

Cette année, pas de grandes nouveautés dans les modèles. David a ressorti ses Blériot et Sopwith, Delcroix un vieux Pottier 100 de plus de 20 ans d'âge, Champion ses F1L, Roch ses F1M. Qu'importe, c'est toujours un plaisir de voir voler ces petites merveilles. Bourdeaud'Hui a regalé tout le monde avec les vols de son Farman Moustique. Besse aussi, mais à sa manière en perchant dans les lustres par 2 fois son Conyer Swift.

Excepté la Sainte Formule, toutes les catégories étaient représentées malgré la difficulté de faire des vols corrects avec les modèles de durée très légers compte tenu de l'instabilité de l'air du gymnase. On n'apaise pas un tel volume d'un coup de baguette magique ! Pour mémoire, ce gymnase fait 17m de hauteur et il faut du temps pour qu'une « tempête » se calme. L'air de l'après-midi était plus tranquille mais cela n'a pas empêché quelques téméraires de mettre en l'air toute la journée leurs micro 35, F1M, F1L et même F1D ! Qu'ils en soient ici remerciés.

Tous les modélistes ont fait le spectacle car il y avait du monde dans les gradins. Un bon article publié la veille dans la presse locale et quelques affiches ont fait venir du public. Certains ont même été invités à venir se mettre en piste pour envoyer en l'air des modèles. Les modélistes ont été complaisants en répondant aux nombreuses questions. Des contacts ont été pris. Un autre article avec photo dans le journal du lendemain a complété la publicité pour notre activité. Est-ce que tout cela portera ses fruits un jour ? C'est l'avenir qui nous le dira.

Au total il y eu une petite trentaine d'inscrits. Orléans a connu mieux (mais bien pire aussi !). Les présents se sont bien amusés, ils ont eu raison d'être là.

La proclamation des résultats a précédé le verre de l'amitié. On s'est donné rendez-vous en 2010, car on remettra ça, c'est sûr ! Comme cette fois, la date ne sera donnée qu'au dernier moment mais ce n'est pas si embêtant que ça tout compte fait, il suffit de passer l'info. Ce n'est sûrement pas ce petit désagrément qui va arrêter les passionnés.

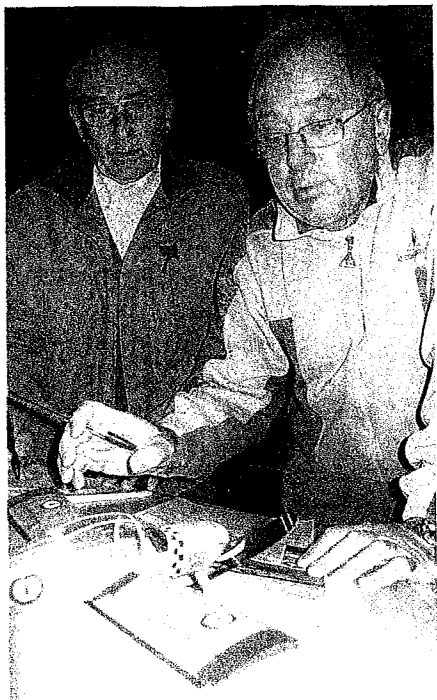
Cela fait plus de 30 ans qu'Orléans organise son concours de vol d'intérieur au Palais des Sports. Au début c'était sous l'impulsion de Jacques DELCROIX, ensuite ce fut sous celle de Jacques BLANCHARD. C'est grâce à cette persévérance que cette rencontre a encore eu lieu cette année. Un grand merci donc à ces deux « Jacques » d'exception.

Maintenant le club d'Orléans entre dans une nouvelle ère, celle de son nouveau Président Michel PILLER. Elle démarre* plutôt bien pour notre activité puisqu'au Palais des Sports d'Orléans les 19, et 20 juin prochains seront organisés les championnats de France de vols d'intérieur de durée.

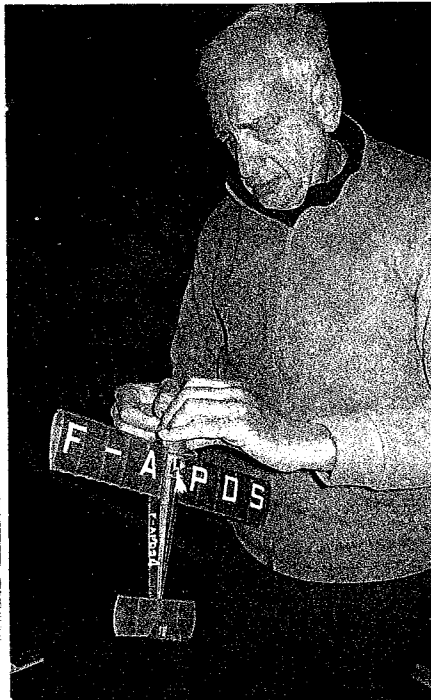
Prenez dates et qu'on se le dise !

Jean Marc Prévault

* Et si cette nouvelle ère démarre si bien c'est grâce à l'héritage laissé par Jacques Blanchard. Merci JB !



Raymond GOUDAIL et Alain BESSE



Jean Claude BOURDEAU D'HUI



Jacques CARTIGNY

F4F

Place	Nom, prénom	Junio	Intitulé du club	Modèle	Stat	1 ^{er} meilleur vol	2 ^{ème} meilleur vol	total 2 vols	Place Stat	Place vol	Total place
1	BOURDEAU D'HUI Jean-Claude		Les Goélands Montreuil	Farman Moustique 451	43,0	01:26	01:00	02:26	5	1	6
2	CARTIGNY Jacques		Les Goélands Montreuil	Darmstadt D11	45,0	00:56	00:56	01:52	4	2	6
3	DELCROIX Jacques		Paris Air Modèles	Pottier 100	33,5	00:54	00:49	01:43	8	3	11
4	DAVID Christophe		CAM Blériot Cambrai	Sopwith Tabloid	41,5	00:47	00:39	01:26	6	6	12
5	BESSE François		Les Goélands Montreuil	Conyer Swift	27,0	00:51	00:50	01:41	11	4	15
6	COUVREUX Eric		Toulon Modélisme	MS 406	33,0	00:33	00:33	01:06	9	8	17
7	LEFOULON Nicolas	X	UA Orléans	Pottier 100	26,0	00:20	00:14	00:34	12	9	21

Pistachio

Place	Nom, prénom	Junio	Intitulé du club	Modèle	Stat	1 ^{er} meilleur vol	2 ^{ème} meilleur vol	total 2 vols	Place Stat	Place vol	Total place
1	CARTIGNY Jacques		Les Goélands Montreuil	Spitfire XVI	46,0	00:39	00:36	01:15	2	1	3
2	DAVID Christophe		CAM Blériot Cambrai	Blériot 25	37,0	00:36	00:25	01:01	3	2	5



Eric COUVREUX



Christophe DAVID



Jacques DELCROIX

L'utilisation

Le SPAD ne suscitait à ses débuts qu'une convoitise mitigée des pilotes de chasse habitués aux agiles petits Nieuport. Ils ne furent pas longs à changer d'avis car, grâce à cet avion fiable et robuste, les pilotes alliés réussirent à rétablir une supériorité aérienne bien compromise à l'époque de la bataille de la Somme.

Parmi les escadrilles célèbres qui en furent dotées, citons la SPA 3 du Groupe des Cigognes où servaient Guynemer et Fonck, et les SPA 8, 12, 13 et 124 ; notons aussi les squadrons n° 19 et 23 du RFC et la 5^e escadrille belge, sans compter les unités en opérations

SPAD XIII

sur les théâtres extérieurs et de très nombreuses escadrilles italiennes. Le grand as italien, Francesco Baracca remporta sa première victoire à bord d'un SPAD le 13 mai 1917.

En France, le SPAD XIII forma l'ossature de la chasse, aux côtés de quelques SPAD XII commandés sur la demande expresse de Guynemer et de Fonck qui voulaient un canon pour tirer de plus loin... Il constitua aussi la majorité de la dotation des escadrons de chasse américains, avec 16 unités parmi lesquelles le 94^e escadron de Eddie Rickenbacker et le 27^e de Franck Luke, et équipa deux squadrons britanniques et la 10^e escadrille belge.

Les SPAD ont été les meilleurs avions de chasse alliés de toute la guerre de 1914-1918. Ils ont marqué le sommet de la technique aéronautique traditionnelle qui s'était dégagée des premières leçons du conflit et seules les innovations apportées dans le camp adverse par le Fokker D VII ont pu permettre à l'avion de chasse de prendre un nouveau départ.

Cet excellent aéroplane avait été conçu par Louis Béchereau, le créateur des rapides monoplans Deperdussin d'avant-guerre. La firme avait dû fermer ses portes à la suite de difficultés financières. Louis Blériot la rouvrit en 1914, sous la raison sociale de « Société pour l'Aviation et ses dérivés ». Ce qui lui permit de conserver le sigle SPAD de la « Société pour les Avions Deperdussin ». Béchereau était resté chef du bureau d'études, avec Herbémont comme adjoint.

Le premier chasseur produit par la nouvelle SPAD fut le biplace A2, machine originale caractérisée par la présence devant le moteur d'une nacelle pour le mitrailleur, ce qui préfigurait les tourelles des bombardiers de l'avenir. Trop complexe et de performances trop modestes, l'avion ne fit qu'une apparition sur les fronts français et russe.

Dès la mise au point du dispositif de synchronisation du tir avec l'hélice, Béchereau redessina son A2 pour en faire un monoplan à moteur fixe refroidi par liquide, le SPAD V, qui allait engendrer, avec le moteur Hispano-Suiza, toute une famille de brillants chasseurs.

Le point de vue technique

Pourtant, la configuration générale du SPAD ne présentait guère de nouveautés spectaculaires, à la seule exception de la voilure à deux couples d'entretoises par demi-aile seulement, dont l'un à l'intersection des croisillons pour réduire la portée des raidisseurs. Ceci lui donnait l'allure d'un biplan à double contreventement alors qu'il était simple en réalité. Cette géométrie donnait à la cellule sa robustesse proverbiale, à laquelle contribuaient d'autres facteurs structurels ; la proximité des deux longerons d'aile par exemple, les dimensions généreuses du bâti moteur prolongé à l'intérieur du fuselage pour supporter aussi le siège du pilote, la robustesse des couples du fuselage, etc., tout cela au prix d'une masse à vide plutôt lourde évidemment.

L'aérodynamique se caractérisait par un bon profil d'ensemble, la section arrondie du fuselage et le dessin réussi du nez, avec son radiateur frontal de forme quasi circulaire. A noter aussi le grand allongement de la voilure et la forte cambrure du profil d'aile.

SUNRISE

Fliegergruppe Schorndorf
- Abt. Modellflug -
www.modellflug-schorndorf.de

Bernhard Schwendemann
Fuchshofweg 25
73614 Schorndorf, 2.1.10
07181/45818
BeSchwende@aol.com

36. Sunrise-Wettbewerb in Welzheim BW 5/2010

Termin:

28. März 2010, 6.15 Uhr (MESZ)

Ort:

Segelfluggelände Welzheim, von Welzheim in Richtung Burgholz (beschilddert). Für GPS: 9° 39' 12" Ost / 48° 52' 34" Nord

Veranstalter:

Fliegergruppe Schorndorf, Abteilung Modellflug

Klassen:

Alle Klassen Freiflug-Ebene, außer Verbrenner; Juniorenwertung (ab 1.1.92)

Wertung:

Unbegrenzte Flugzeit, der beste und der schlechteste Flug von mindestens vier, höchstens fünf Flüge werden gestrichen. Dann wird der Durchschnitt gebildet. Notfalls ist ein Nuller der "Streicher".
Da wir in den letzten Jahren öfters bei schwachem Wind Probleme hatten mit der extrem langen Flugzeit, werden wir in F1A notfalls mit 25 m Hochstartleine zu starten (also nur, wenn der Platz für 50 m nicht ausreicht). Dabei ist dann Ausklinken mit Überfahrt verboten! Bitte entsprechend vorbereiten.

25 m Leine:

Preise:

Wanderpokale für die Tagesbestzeit

Startgeld:

Senioren 6 Euro, 2. Klasse 4 Euro

Anmeldung:

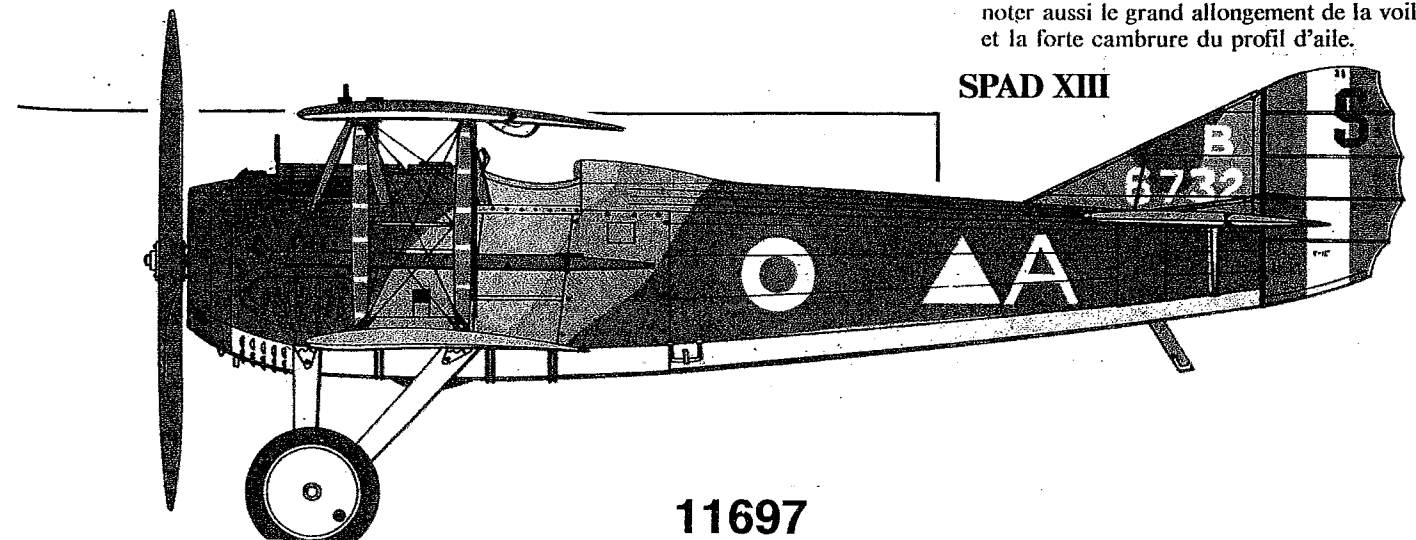
Junioren 4 Euro, 2. Klasse 2 Euro

(auch Übernachtung im Naturfreundehaus)

Bernhard Schwendemann, 07181/45818. Bei Rückfragen am Wettbewerbstermin auf dem Gelände: 0173/3680 798.

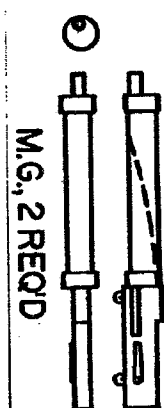
"Spielregel":

Wer sich anmeldet (mit Telefonnummer) wird informiert, falls der Wettbewerb schon am Vorabend wegen schlechten Wetters abgesagt werden muß. Wer sich nicht anmeldet, muß selbst aktiv werden!



SPAD XIII

RIBS 1/32 THICK EXCEPT WHERE STRUTS ARE ATTACHED



FRONT

INTER-PLANE
STRUTS
(1/16 Balsa)

OUTER

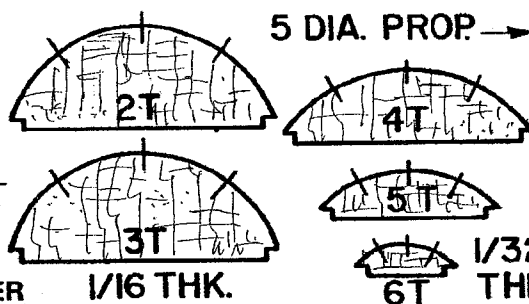
INNER

BOTTOM WING SHOWN
SHADED

NO DIHEDRAL ON REAL SPAD,
3/8 DIHEDRAL UNDER EACH
WING ON MODEL.

BIND WITH
THREAD

AXLE .030 WIRE



1/16 THK.

1/32 THK.

MAKE EXHAUST OF
(2 REQ'D)

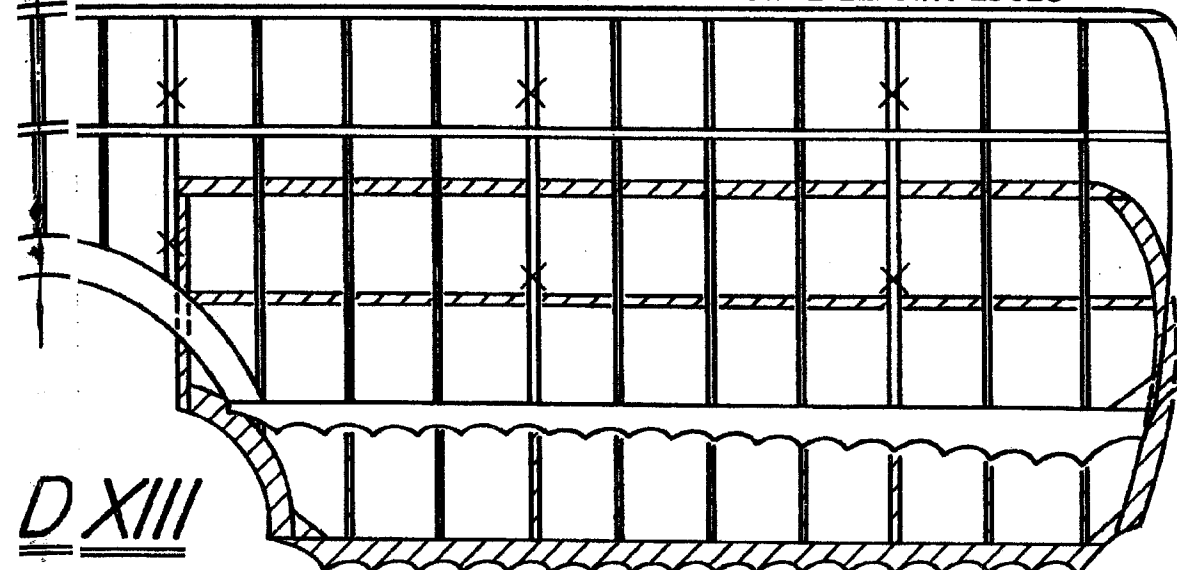
Drawn by JOHN WALKER

11698



SE / ARE 1/16 THICK

1/16 DIA. DOWEL LEADING EDGES



1/16x3/32 SPAR

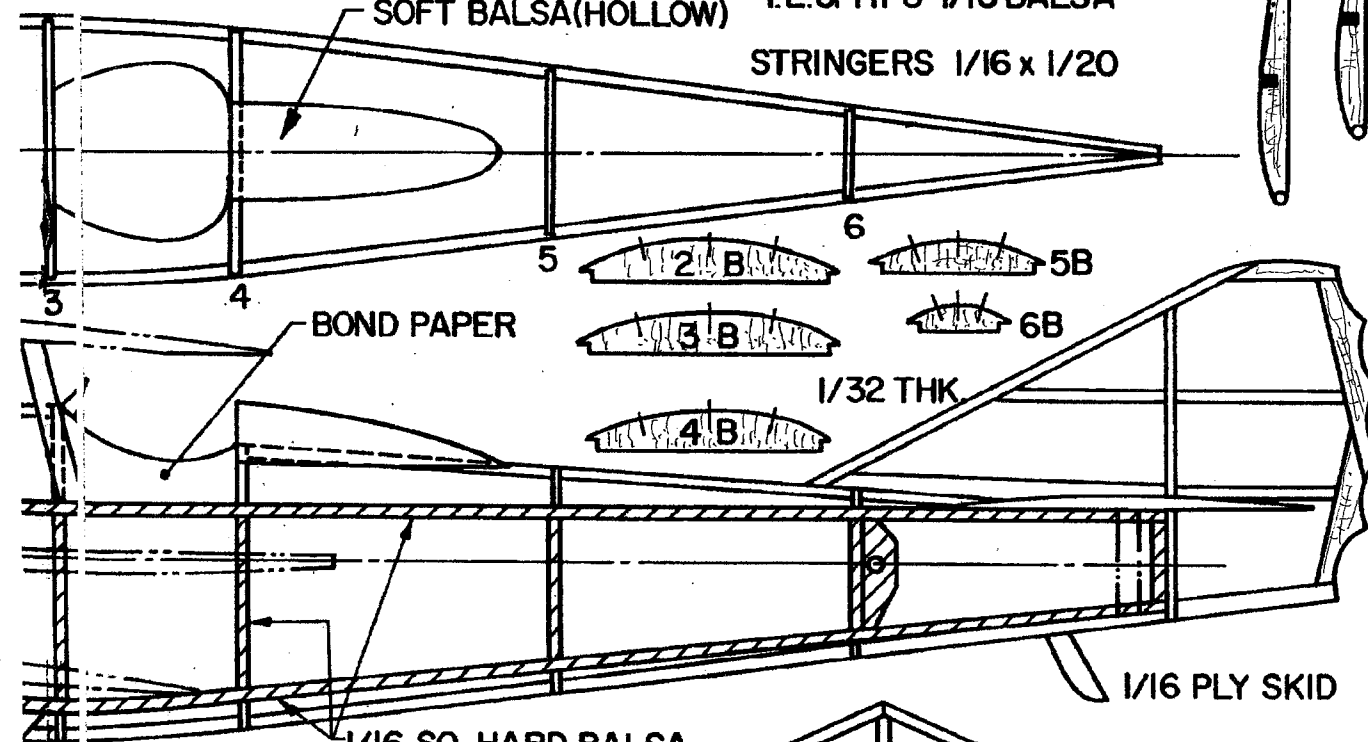
TOP WING

BOTTOM WING

SOFT Balsa (HOLLOW)

T.E. & TIPS 1/16 Balsa

STRINGERS 1/16 x 1/20



BOND PAPER

1/32 THK

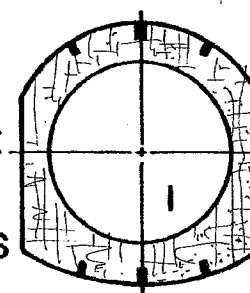
1/16 SQ. HARD Balsa

1/16 PLY SKID

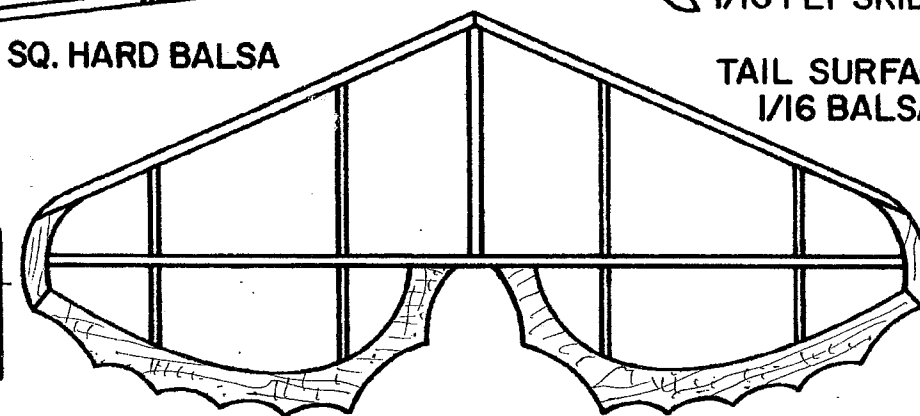
TAIL SURFACES
1/16 Balsa

1/16 HARD Balsa

WHEELS
OWE



1/16 THK.



ELEV. BRACE, 2 REQ'D

11699

CALENDRIER

FBI - 2010

Full listing of CIAM Free Flight Calendar

February 9
Lost Hills,
California, USA
California Cup. FIE World Cup event.
Contact: Jim Parker, 9524 Ruffner Ave,
North Hills, CA 91343, USA, tel: +1 818
892 4110, email: N89015@aol.com

February 12-15
Lost Hills,
California, USA
Maxmen FIA FIB FIC FIP FIQ. World
Cup event. Entry fee US\$ 25. Contact:
George Batiuk, 2221 King St #2, San Luis
Obispo, CA, USA, tel: +1 805 546 8231,
fax: +1 805 546 0700, slob1@gmail.com

March 6-7
Säkylä, Pori,
Finland
Bear Cup. FIA FIB FIC FIP. World Cup
event. Entry fee Seniors €35 / Juniors €15.
Contact: Kim Henriksson, Ymmerstamäki
9, 02750 Espoo, Finland, tel: +358 41 5152
481, email: kim.henriksson@inspecta.fi,
web: http://www.bearcup.net

March 13-14
Hranice, Czech
Republic
2 FIE Events. 13th: Winter Cup I, 14th:
Winter Cup II. FIE World Cup event.
Entry fee each event Senior: €30 / Junior
€20. Contact: Vojtech Zima, Smetanovo
nabr 1840, 753 01 Hranice, Czech
Republic, tel: +420 60 45 89 792 / +420 581
60 44 45, email: vozteam@seznam.cz,
web: http://www.modelarhranice.cz

March 13-14
Gjovik, Norway
Holiday on Ice. FIA FIB FIC FIQ World
Cup event. Entry fee €35. Contact: Tor
Bortne, Jernbaneve 28, 2840 Reinsvoll,
Norway, tel: +47 611 97463 or +47 920
95329 fax: +47 611 52606, email:
tobortne@bnet.no web:
http://home.online.no/~vnereng

March 19-21
Moravske
Toplice, Slovenia
Mura Cup. FIA FIB FIC FIQ. World Cup
event. Entry fee €30. Contact: Bogdan
Lemut, Borovnjakova 1, 9000 Murska
Sobota, Slovenia, tel: +386 41 210 144, fax:
+386 2534 8151, email: muracup@iol.net,
web: http://www.freewebs.siol.net/muracup

March 20-21
Matfors, Sweden
Matfors VT International. FIA FIB FIC.
World Cup. Entry fee Senior €35 / Junior
€15. Contact: Mikael Holmbom, Osterlo
140, 86013 Stöde, Sweden, tel: +46 7616
9133 mikael.holmbom@matforsmk.se
web: http://www.matforsmk.se/matforsvt

March 29-31
Narrandera
NSW, Australia
Southern Cross Cup - Southern Skies
Round 1. FIA FIB FIC. World Cup event.
Entry fee AUD\$ 30. Contact: Tahn Stowe,
Po Box 4138, Winnale NSW 2260,
Australia, tel: +61 247 541 334, fax: +61
247 541 334, e: stowes@ozemail.com.au,
web: http://www.nswffs.com.au

April 2-4
Narrandera
NSW, Australia
AFFS Championships - Southern Skies
Round 2. FIA FIB FIC. World Cup event.
Entry fee AUD\$ 30. Contact: Phil Mitchell,
Po Box 44, Terrigal NSW 2260, Australia,
tel: +61 243 843 217, fax: +61 243 678 316,
email: filmoels@bigpond.net.au

April 3
Osijek, Croatia
13th Kup Slavonije i Baranje. FIA FIB
FIC. Contact: Danko Sokolic, Aeroklub
Osijek, Krizanicev trg 1, 31000 Osijek,
Croatia, tel: +385 31 208 262, fax: +385
31 208 262, email: modelariosijek@net.hr,
web: http://www.ak-osijek.hr/modelari

April 9-12
Omarama, New
Zealand
Kotuku CUP. FIA FIB FIC. World Cup
event. Entry fee €25. Contact: Robert
Wallace, 956 Riverslea Rd, South Hastings
4122, New Zealand, tel: +64 6878 4993, fax:
+64 6878 4993, e: ffonzjw@xnet.co.nz,
web: http://www.modelflyingnz.org

April 9-13
Nalchik, Russia
Naloev Cup. FIA FIB FIC FIP. World
Cup event. Entry fee €25. Contact: Andrey
Naloev, Shortanova 17a-57, Nalchik
360017, Kabardino-Balkarskaya, Russia,
tel: +7 928 910 46 05, fax: +7 866 277 8335,
email: naloev@gmail.ru

April 15-18
Omarama, New
Zealand
Omarama Cup. FIA FIB FIC. World Cup
event. Entry fee €25. Contact: Robert
Wallace, 956 Riverslea rd, South Hastings
4122, New Zealand, tel: +64 6878 4993, fax:
+64 6878 4993, e: ffonzjw@xnet.co.nz,
web: http://www.modelflyingnz.org

April 17-18
Oberkottau,
Germany
2 FIE World Cup events. 17th: Event 1,
18th: Föhrberg Cup. Entry fee each event
€30. Contact: Peter Kuttler, Schnebergstr.
26, 95145 Oberkottau, Germany, tel: +49
9286 61 87, email: peter-kuttler@web.de

April 17
Tass, Hungary
Novohrad Cup Slovakia. FIA FIB FIC
FIP. World Cup event. Entry fee senior
€30 / junior €20. Contact: Stefan Hubert,
Malinovskyho 5, 98403 Lucence, Slovakia,
tel: +421 905 145 107, email:
ddmis100@hotmail.com

April 23-25
Vize-Kirklareli,
Turkey
Istanbul Cup. FIA FIB FIC. World Cup
event. Entry fee €25. Contact: Ismet
Yurtseven, Bulgurlu, Aydinoglu Sokak
no.21, 34696 Camlica Uskudar, Istanbul,
tel: +90 216 521 1414, fax: +90 216 461
9180, email: ismety@banksoft.com.tr,
web: www.turkey-ff.info

April 30
Madzianai,
Lithuania
Baltic Cup. FIA FIB FIC FIP FIQ. World
Cup event. Entry fee €30 / junior €10.
Contact: Rolandas Mackus, Paupio 24,
28140 Utena, Lithuania, tel: +370 687 260
02, fax: +370 389 691 81, email:
rolandasmackus@vytrolma.lt, web:
http://www.balticcup.lt

May 1-2
Madzianai,
Lithuania
Estonian Free Flight Cup. FIA FIB FIC
FIP FIQ. World Cup event. Entry fee
Senior €30, Junior €10. Contact: Aavo
Koppel, Kreegipuu pst. 4, Maaradu 74117,
Estonia, tel: +372 50 48836, fax: +372 697
9599, email: aavo.koppel@hotmail.com,
web: http://www.mudellend.ee

May 1-2
Monte Sisemol-
Gallio, Italy
2 FIE World Cup events. 1st: 5th Coppa
Primavera, 2nd: 30th Coppa Sisemol. Entry
fee each event €50. Contact: Luca Micheli,
Via Bellavista 8, 38068 Rovereto (TN),
Italy, tel: +39 328 327 5876, email:
asw28@tele2.it

May 14-16
Zrenjanin, Serbia
27th Srem Cup. FIA FIB FIC FIQ. World
Cup event. Entry fee €30. Contact: Nikola
Buncic, Cara Dusana 50, 22330 Nova
Pazova, Serbia, tel: +381 63 252 064, fax:
+381 22 321 240, email:
aknovapazova@yahoo.com, web:
http://www.akanovapazova.com

May 15-16
Andover, UK
Stonehenge Cup. FIA FIB FIC FIP FIQ.
World Cup event. Entry fee €35. Contact:
MJ Woodhouse, 2 Marston Lane, Eaton,
Norwich, Norfolk NR4 6LZ, UK, tel: +44
1603 457 754, fax: +44 1603 457 754,
email: mlike@freelightsupplies.co.uk

May 15-16
Liptovsky
Mikulás,
Slovakia
FIE World Cup events. 15th: Liptov Cup,
16th: Nosko Memorial Cup. Entry fee each
event €30 / Junior €15. Contact: Milan
Valastiak, Vrbická 1869, 03101 Liptovský
Mikulás, Slovakia, tel: +421 908 530 339,
fax: +421 48 611 2668, email:
mvalastiak@inmail.sk

May 22
Vsechov, Czech
Republic
25th Jihočeský pohár. FIA FIB FIC.
World Cup event. Entry fee €40. Contact:
Rostislav Kvasnicka, 9. Kvetna 422, 391
02 Sezimovo Ústí, Czech Republic,
tel: +420 608 059803, fax: +420 381 292017
email: r.kvasnicka@seznam.cz

May 23-27
Samara, Russia
Memorial Mikhail Knyazev. FIA FIB FIC
FIP. World Cup event. Entry fee €25.
Contact: Dzhamel Bekeyev, Airport
Smishlayevka 4-12, Samara 443046,
Russia, tel: +7 927 7022071, fax: +7 846
9992874, email: bekeyev@mail.ru

May 28-30
Tass, Hungary
26th Pusztu Cup. FIA FIB FIC FIQ
World Cup event. FIG, FIE. Entry fee
€30. Contact: György Pinkert, Pf. 16, H-
1625, Hungary, tel: +36 66 464 160, fax:
+36 1 221 4071, email: info@cavalloni.hu,
web: http://www.cavalloni.hu

June 5-6
Zlatibor, Serbia
2 FIE World Cup events. 5th: Zlatibor
Cup, 6th: Luxir Cup. Entry fee for each
event €30. Contact: Ljubomir
Radosavljevic, Brace Jerskovice 117v, 11000
Belgrade, Serbia, tel: +381 11 3975 598, fax:
+381 11 3975 598, email:
acrolux@sezapre.rs, web:
http://www.acrolux.com

June 11-13
Pazardzik,
Bulgaria
Sofia Cup. FIA FIB FIC FIP FIQ. World
Cup event. Entry fee €30. Contact: Borislav
Bardarov, Zona B5, bl 7A, Sof
Bulgaria, tel: +359 888 703 306, fax: +3
61 860 772, email: FIA@abv.bg, w:
http://www.FIABC.com

June 20-23
Leningrad,
Russia
White Nights Cup. FIA FIB FIC FI
World Cup event. Entry fee €30. Contact:
Yuri Perchuk, Moskovskaya st 5, apt 1
Leningrad region, Vsevolozhsk 18864
Russia, tel: +7 812 34 65 340, fax: +7 8
380 4005, email: stk.fenix@inbox.ru

June 23-26
St. Petersburg,
Russia
Cup of Commonwealth. FIA FIB FI
FIP. World Cup event. Entry fee €2
Contact: Yuri Perchuk, Moskovskaya st.
apt 12, Leningrad region, Vsevolozhsk
188645, Russia, tel: +7 812 3465340, fa
+7 81213804005, e: stk.fenix@inbox.ru

June 26
Middletown,
New York, USA
New York FIQ World Cup. FIQ. Wor
Cup event. Entry fee US\$ 20. Contact:
Aram Schlosberg, 79-0 212 St. Baysid
New York 11364, USA, tel: +1 718 479 1
78, email: aram.schlosberg1@verizon.n
web: http://www.brooklynscrapers.org

June 26
Zrenjanin, Serbia
43rd Memorial Djordje Zigic. FIA FI
FIC. World Cup event. Entry fee €3
Contact: Nikola Borovac, Cara Dusana 5
11080 Zemun, Serbia, tel: +381 11 2619 1
fax: +381 112619 164 nborovac@eunets.r

July 3
Rinkaby, Sweden
Swedish Cup. FIA FIB FIC FIP FIQ
World Cup event. Entry fee €35. Contact:
Per Findahl, Fagerstavägen 25, 7374
Norberg, Sweden, e: per.findahl@telia.co
web: http://www.norbergsff.se

July 4-5
Rinkeby, Sweden
Nordic Cup. FIA FIB FIC FIQ. Worl
Cup event. Entry fee Senior €30 / Jun
€15. Contact: Bo Nyhega, Bieccvenget
Gadevang, 3400 Hillerød, Denmark, tel: +4
48 26 7306, fax: +45 48 24 10 69, email:
henning@nyhega.dk, web: www.fiu.dk

July 9-11
Kyiv, Ukraine
Antonov Cup. FIA FIB FIC World Cu
event, FIG, FIE, FIP. Entry fee €2.
Contact: Igor Zavgorodniy, V. Getmana s
27, 03056 Kyiv, Ukraine, tel: +380 50 24
07 57, fax: +380 44 457 09 73, email:
zavdbox@bigmir.net

July 10
Tass, Hungary
Vörös Jenő Memorial Contest. FIA FIE
FIC World Cup event, FIE. Entry fee €30
Contact: János Vörös, Tárogató u. 63, 6721
Szeged, Hungary, tel: +36 20 9 136 463
vorosjeno@invitel.hu www.jenovoros.hu

July 11
Tass, Hungary
Cup of Szeged. FIA FIB FIC. World
Cup event. Gábor Zsengellér, PO Box 207
6701 Szeged, Hungary, tel: +36 309 5
2100, email: gabez@eastcom.hu, web
http://www.failabc.com

July 15-17
Kirklareli/Vize,
Turkey
Anatolian FF Cup. FIA FIB FIC. Worl
Cup event. Entry fee €40. Contact: Osman
Sevgi, Altan Gunalp Sitesi no.107
Cayyolu, Ankara, Turkey, tel: +90 532 41
1104 or +90 533 812 9471, fax: +90 31
266 4150, email: osman.sevgi@gmail.com
web: www.anatoliancup.com

July 18-25
Vize, Turkey
European Championships FIA FIB FIC.
Azay Le Brulé Inter. FIA FIB FIC FIC
FIE FIJ FIK. Contact: André Trachez, 11
rte de la Balderie, La Rivière, 7937
Aigonnay, France, tel: +33 6 08 57 35 50
email: andre.trachez@laposte.net

August 1-7
Salonta, Romania
Junior World Championships FIA, FIB
FIP. Web: http://www.fimr.ro

August 5
Moncontour,
France
Moncontour 2min. FIG FIE FIJ. Contact
Gérard Marquis, 16 rue Maxime
Ridouard, 86330 Moncontour, France, tel
+33 5 49 22 68 91, fax: +33 6 13 32 95 99
email: gerard.marquis@aliceadsl.fr

August 6-7
Bosanski
Petrovac, Bosnia
and Herzegovina
Memorial Izet Kurtalic. FIA FIB FIC
World Cup event. Entry fee €30. Contact
Malik Cabaravdic, Gornje Rosulje 3, 7100
Visoko, Bosnia and Herzegovina, tel: +387
61 196 368, fax: +387 32 738 209, email
info@aeroklub-izet-kurtalic.ba, web
http://www.aeroklub-izet-kurtalic.ba

August 6-7
Thouars, France

August 7-8
Belgrade, Serbia

August 7-8
Salonta, Romania

August 9-14
Belgrader, Serbia

August 13-16
Kharkov,
Ukraine

August 15
Kietrz, Poland

August 21-22
Kietrz, Poland

August 22-23
Turda, Romania

August 22-29
Turda, Romania

August 26-29
Zülpih,
Germany

August 27-28
Ofakim, Israel

August 27-28
Turda, Romania

August 28-29
Krbava, Croatia

September 3-5
Sisak, Croatia

September 4-6
Borden, ON,
Canada

September 5
Borden, ON,
Canada

September 11
Toszek, Poland

September 12
Toszek, Poland

Poitou. FIA FIB FIC. World Cup event.
Entry fee Junior €12 / Senior €30 per class.
Contact: Michel Reverault, Organizer, PB
36, 79100 Thouars Cedex, France, tel: +33
549 68 01 55, fax: +33 549 96 13 37,
email: poitou-aero@noos.fr, web:
http://www.poitou-aero.com

17th Dorcel Cup. FID. Contact: Stojkovic
Vojislav, Kralja Petra 70, 11000 Belgrade,
Serbia, tel: +381 11 21 86 443, fax: +381
1121 86443, e: aviomodeli55@yahoo.com,
web: http://www.modelar.org.rs

Salonta Cup. FIA FIB FIC FIP. World
Cup event. Entry fee Senior €30 / Junior
€20. Contact: Vincez Sandor, str M.
Eminecu 35, 475550 Salonta, Romania,
tel: +40 259 374109 mob +407247 18992,
fax: +40 259 37 4109, email:
vincez_sandor@freemail.hu

Indoor World Championships, senior and
junior web: www.modelar.org.yu

Zmiev Cup. FIA FIB FIC. World Cup
event. Entry fee €25. Contact: Mykola
Kovalenko, Firm Idea Nesterova str 2,
Kharkiv 61031, Ukraine, tel: +380 57 775
44 99 / +380 50 595 82 24, fax: +380 57
775 44 98, email: ideainfo@ukr.net

Raciborz Cup. FIA FIB FIC FIP FIQ.
World Cup event. Entry fee €30. Contact:
Marek Lysakowski, ul Zorska 13/5, 47-
400 Raciborz, Poland, tel: +48 783 742 244,
email: mlysakowski@poczta.onet.pl

Kietrz Cup. FIA FIB FIC FIP FIQ.
World Cup event. Entry fee €30. Contact:
Piotr Szymanski, ul. Kosciuszki 2a/3, 47-
100 Raciborz, Poland, tel: +48 50 82 81 341,
email: modelpiotrek@poczta.onet.pl

Memorial Popa Crangu. FIE. World Cup
event. Entry fee Senior €30 / Junior €25.
Contact: Zanciu Mihail, Conu Marius,
Romanian Modelling Federation, OP 6 CP
56, Bucuresti, Romania, tel: +40 2131624 54
or +40 31 80 57 471, fax: +40 213 162 454
+40 31805 7471, e: nizanciu@rdsmail.ro,
web: http://www.fimr.ro

European Championships FIE. Web:
www.fimr.ro

41st Internationaler Eifel Pokal. FIA FIB
FIC FIP FIQ. World Cup event. Entry fee
€35 / Junior €15 / Second Class €77.
Contact: Peter Mönninghoff, Friedrich
Ebert str 41, 58332 Schwelm, Germany,
tel, email: info@eifelpokal.de, web:
http://www.eifelpokal.de

Negev Open - Israeli free flight
championship. FIA FIB FIC FIP World
Cup event, FIG, FIE. Entry fee €25.
Contact: Aviad Levi, Aeroklub of Israel,
POB 26261, Tel Aviv 61263, Israel,
tel: +972 3 517 50 38, fax: +972 3 517 72
80, email: office@aeroklub.org.il

Turda Cup. FIE. World Cup event. Entry
fee Senior €30 / Junior €25. Contact: see
Aug 22-23 entry.

FF CRO Cup. FIA FIB FIC. World Cup
event. Entry fee €30. Contact: Robert
Lesko, Matije Gupca 4, 10290 Zapresic,
Croatia, tel: +385 95 90 61 550, fax: +385
133 10403, email: mkz@mk-z.hr, web:
http://www.mk-z.hr

Sisica Cup. FIA FIB FIC FIQ. World Cup
event. Entry fee €30. Contact: Zoran
Zechner, SIA Radica 3, Sisak, Croatia,
tel: +385 95 914 7675, email:
zoran.zechner@sk-t.com.hr www.amka.hr

Huron Cup. FIA FIB FIC FIQ. World
Cup event. Entry fee €30. Contact: Jerry
McGlashan, R.R. 1, 372 6th Conc. Road,
Clear Creek, On. NOE 1C0, Canada, tel: +1
519 875 27 34, email: rgmcq@hughes.net

Canada Cup. FIA FIB FIC. World Cup
event. Entry fee €30. Contact: Leslie
Farkas, 21 Misty Moor Drive, Richmond
Hill, Ontario L4C6P9, Canada, tel: +1 905
886 6959, fax: +1 905 886 3025, email:
alfolice@sympatico.ca

5th Toszek Cup. FIE. World Cup event.
Entry fee €30. Contact: Roman Sowa, 5th
Toszek Cup, ul. Gliwicka 6, 44-160
Rudziniec, Poland, tel: +48 32 230 38 43,
fax: +48 32 2301594, e: romansowa@op.pl

11th Governor's cup. FIE. World Cup
event. Entry fee €30. Contact: Marek
Lysakowski, ul. Sienkiewicza 8/10, 47-400
Raciborz, Poland, tel: +48 32 41 92 741,
fax: +48 32 230 15 94, email:
mlysakowski@poczta.onet.pl

September 17-19
Pazardzik,
Bulgaria

September 25
Tass, Hungary

September 25
Tourtenay,
France

September 26
Tourtenay,
France

September 26
Tass, Hungary

October 1-4
Lost Hills,
California, USA

October 1-3
Prilep, Former
Yugoslav Rep. of
Macedonia

October 15-17
Sentjernej, Novo
mesto, Slovenia

October 23-24
Capannori, Lucca

October 30-31
Arzay - Bossieu,
France

Bulgaria Cup. FIA FIB FIC FIP FIQ.
World Cup event. Entry fee €30. Contact:
Valentin Savov, Bratia Benderevi str 5,
Goma Oriahovitsa, Bulgaria, tel: +359 888
40 89 40, fax: +359 61 860 772, email:
valio@dir.bg http://www.FIABC.com

Árva János memorial Contest. FIA FIB
FIC. Contact: János Árva, Scherer Ferenc
u. 7, 5700 Gyula, Hungary, tel: +36 20 363
55 73, email: guti@fafem.hu, web:
http://fafifabc.com

6th Poitou Charentes. FIE. World Cup
event. Entry fee €20. Contact: André
Trachez, 6th Poitou Charentes, 11, rue de la
Balderie, La Rivière, 79370 Aigonnay,
France, tel: +33 6 08 57 35 50, email:
andre.trachez@laposte.net

Poitou FIE. FIE. World Cup event. Entry
fee €20. Contact: Gérard Marquis, 16 rue
Maxime Ridouard, 86330 Moncontour,
France, tel: +33 5 49 22 68 91 or +33 6 13
32 95 99, e: gerard.marquis@aliceadsl.fr

1st Cup of Budapest. FIA FIB FIC FIQ.
Contact: László Patócs, Erdélyi u. 4, 1202
Budapest, Hungary, tel: +36 70 502 7225,
email: bakonydekor@t-online.hu, web:
http://www.failabc.com

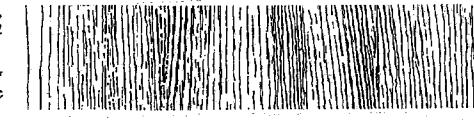
34th Annual Sierra Cup. FIA FIB FIC
FIP. World Cup event. Entry fee US\$ 45.
Contact: Mike McKeever, 4252
Mockingbird Ct, Fair Oaks, CA 95628,
USA, tel: +1 916 967 8475, email:
vamckeever@aol.com

Oktober World Cup. FIA FIB FIC FIQ.
World Cup event. Entry fee First: class €30
/ Second class + Junior €77. Contact:
Zdravko Todoroski, Kej 4th July 1/5,
Prilep, Former Yugoslav Rep. of
Macedonia, tel: +389 48 521 711

Krka Cup. FIA FIB FIC. World Cup
event. Entry fee €30. Contact: Janko
Groselj JR, Devinska 7, 1000 Ljubljana,
Slovenia, tel: +386 733 48222 or +386 4173
1660 fax: +386 733 4222
aeroklub@insert.si www.aeroklub.insert.si

5th FA.VLI World Cup. FIA FIB FIC.
World Cup event. Entry fee €50. Contact:
Maurizio Tomazzoni, Via Rialto 36, 38068
Rovereto (TN), Italy, tel: +39 0464 430230,
email: gatom@tele2.it

6th Philippe Lepage. FIA FIB FIC World
Cup event, FIG. Entry fee 1 cat: €30,
Junior + 2 cat: €15. Contact: Jean-Pierre
Challine, 13, chemin des Chêneaux, 91220
Bretigny sur Orge, France, tel: +33 1 69 88
89 12, email: njp.challine@sfr.fr, web:
http://aeromodelismeromans.com



Freude über den geglückten 5. Durchgang

Soixante-huit

De retour
d'EUROPE

They're Back From Europe!

Why Not You, Next Year?

Toronto, Ottawa, Montréal, Liverpool, Londres, Paris, Versailles, la Suisse, Genève, Venise, Florence, Rome, New York..... Hôtels et visites de toutes les merveilles de ces lieux, réceptions par des officiels d'administrations des politiques et autres célébrités..... tout cela pour qui?

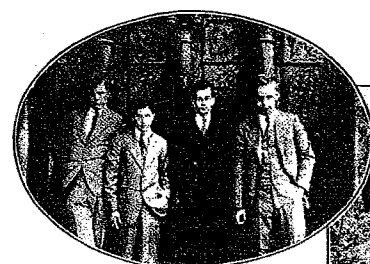
Eh bien pour des modélistes, américains, champions de leur pays.... Récompense, et non des moindres un voyage en Europe de l'époque d'avant guerre, pour les performances accomplies en Vol Libre.

Non on ne rêve pas c'était la réalité, et on peut mesurer le fossé qu'il y a maintenant, entre l'intérêt que l'on portait alors à cette activité, et celui qu'on apporte au même sujet de nos jours.....

Pour être dans une composante comparable, il faudrait aujourd'hui emmener les champions sur la lune.....

Peut-être cela inciterait-il d'autres à regonfler nos rangs de plus en plus claiés. Il nous est difficile d'imaginer, en tel engouement une telle reconnaissance, pour les modélistes de l'époque? Ceci d'autant plus qu'il n'en reste plus, pour nous le raconter....les derniers sont partis depuis longtemps ou dernièrement. Des témoins il y en a plus. Ne restent que les écrits.

La lecture des faits, de cet article paraît aujourd'hui surnaturel, un conte de mille et une nuit.....Incroyable mais vrai.....



Hill, Abgarian, Grant and Loughner paused and posed in the twelfth century entrance to Notre Dame Cathedral.

Photos by courtesy of
Canadian Pacific Steamship Company



At Croydon, London airdrome, American and British model experts competed. Honors were divided.



Lady Heath, famous aviatrix, presented Grant his prize check.

de Ville—we call it City Hall—and asked to sign their names in the famous Gold Book. Heretofore only the great leaders in aviation were listed in the book—Orville Wright's name was the first, and among the more recent were Chamberlin, Byrd, Lindbergh, Costes, le Brix.

Then—after Aram recovered from a bad cold—they left for Geneva. There they were entertained by officials of the World Y.M.C.A., and of the League of Nations; they were shown through the Official English halls by John D. Rockefeller, Jr.

only presented them the prizes, but invited all the American party to ride with her in her trusty little Moth plane. She entertained the group at tea, and they later were guests of Honor at a dinner attended by Sir Sefton Brincker, British air minister.

Their time in Paris, too, was jammed. Sidney B. Veit, president of the Paris chapter of the National Aeronautic Association, had made arrangements for them to visit aircraft factories, landing fields, places of historical note. They mounted the Eiffel Tower; they took an excursion to Louis XIV's Versailles where the peace treaty was signed in 1919. They saw the Gothic magnificence of Notre Dame, the gaiety of Paris' cafes and boulevards and theaters, the quaintness of its twisty side streets and musty, ancient buildings.

Here, too, they received another signal honor. They were taken to the Hotel

After Switzerland and the Alps, then, came Venice—two days in the winding, quiet canals, the brilliance of St. Mark's Square and the Palace of the Doges, the easy smoothness of gondola rides and the fun of splashing in the surf on the famous Lido beach. Florence was the next stop. Here the boys viewed one of the world's finest collections of paintings by Raphael, Titian, da Vinci, scores of others; they walked across the Ponte Vecchio, a bridge made famous by Cellini; they saw castles that have come down unchanged since the warring, bloody days of the Medicis and the Borgias.

And Rome—Rome with its Colosseum, its Forum, its St. Peter's and its pictures of Mussolini everywhere! Rome claimed them for three hot, hurrying days. And if they missed seeing anything, they'd like to know what it was!

Time for returning home was approaching, so they took their one sleeping-car ride in Europe—twenty-eight hours from Rome to Paris. For four days they bought souvenirs and gifts and went to shows and saw the Bastille and the Louvre and the parks and the near-by World War battlefields. Then—regretfully—they boarded the boat train for Cherbourg, and on August 9, they turned toward home again.

Official receptions were not over. In New York dapper "Jimmy" Walker, mayor, received them in his office in the City Hall, to welcome them back to their own country.

And then the party broke up. There were honest tears in Tom Hill's eyes when he said farewell to the others—the kind of tears that no fellow is ashamed of.

"It was the best time I—or any fellow—ever had," said Tom. "Now, next year—"

But none of them is so sure about next year. There will be another national contest next year, and prizes will again include trips to Europe. But—

"You can't tell about model contests," declared Aram. "We all want to try—but lightning can't strike twice in one place!"



Wherever Mr. Hamburg and the boys went, their label-spotted model cases accompanied them! This was in London.

Sammaire V.L. 163 - 189

A votre service :

O Pales, ou bloc d'hélice
Détails divers
< Nez détaillés
% Coordonnées d'un profil
X Polaire de profil
T Construction totalement expliquée

PLANS de PLANEURS F1A

163	Kozonozhkin	F1A "Electronic" env.2300	#	172	Stamov	F1A env.2030	#	179	Averjanov	F1A 1961	#
164	Vollbrecht	F1A env.2130	%	172	Stamov	F1A CB-43 env.2180	#	180	Findhal	F1A Lord-Flash 4 flaps	#
165	Yablonsky	F1A Enverg. 2400	%	172	Makarov	F1A env.2350	#	180	Van Wallene	F1A ExSpan flaps	#
166	Fantham	F1A Robin III env.2365	#	172	Isaenko	F1A env.2020	#	181	Kosonozhkin	F1A env.2480	#
169	Valéry	F1A Caracal-87	#	172	Isaenko	F1A N-39	#	181	Gloziga	F1A Monika env.2100	#
170	Mikusev	F1A Rainbow Warrior env.2005	#	172	Yablokov	F1A env.2250	#	182	Allnutt	F1A PA79 env.2000	#
171	Kantipaylo	F1A Long Bunt env.2350	#	173	Krucky	F1A env.2300	#	183	Allnutt	F1A PA-79 env.1940	#
172	Orlov	F1A env. 2330	#	174	Dilly	F1A Billy Bunter 5 env.2125	#	183	Crisp	F1A Noodle 2008 env.2040	#
172	Lepp	F1A with flapped wing	#	176	Domokova	F1A Ch.M. 2006 juniors	#	185	Larsson	F1A Skylady-II env.1850	#
172	Lepp	F1A AL-28 env.2250	#	176	Czepa	F1A A2 Zahnstocher Cdm 1951	#	185	Wienczyk	F1A 1970 env.1960	#
172	Lepp	F1A AL-31 de 1978 env.2100	#	178	Findhal	F1A Lord-Flash 3	#	186	Assmus	F1A F1A env.2060	#
172	Kochagov	F1A env.2050	#	179	Simonov	F1A 1957	#	187	Yablonsky	F1A Majestic env.2340	#
172	Tchop	F1A env.2100	#	179	Sokolov	F1A 1957	#	187	Hines etc	F1A Lil' AL env.2200	#
172	Tchop	F1A env.2200	#	179	Topadze	F1A	#	188	Crisp	F1A Straight-Tow env.1600	#

PLANS de CAOUTCHOUCS F1B

163	Nimpsch	F1B env.1610	#	175	Ivanov	F1B env 1370	#	176	Salzer	F1B Hybrid Welles	#
165	Jones	F1B N°4-5-6 5e au Ch.M. 2005	#	175	Gorban	F1B env 1530	#	179	Zapachny	F1B 1959	#
166	White	F1B No 22	#	175	Stephanchul	F1B env 1460	#	179	Matveev	F1B 1959 50 g	#
168	Zeri	F1B Coxy	#	175	Stephanchul	F1B env 1520	#	179	Matveev	F1B 80 g	#
169	Dupuis	F1B Grozebul-8 1971	#0<	175	Samokish	F1B env 1420	#	179	Matveev	F1B 1956 80 g	#
175	Usov	F1B env 14440	#	175	Andrjukov	F1B env 1330	#	183	Andrjukov	F1B env.1576	#0
175	Gulugonov	F1B env 1450	#	175	Andrjukov	F1B AA30 env	#	184	Ducassou	F1B Affolé-Junior	#
175	Gorban	F1B env 1600	0<	175	Andrjukov	F1B AA29	#	186	Mihali	F1B env.1450	#
175	Manichev	F1B env 1500	#	175	Feodorov	F1B env 1600	#	186	Vivchar	F1B env.1420	#

PLANS de MOTOS F1C

165	Kanegawa	F1C Yakumo-21 Ch.du M. 2005	#	179	Karpov	F1C	#	179	Morsinski	F1C	#
165	Verbitsky	F1C '72'	#	179	Nakonechni	F1C	#	179	Verbitsky	F1C	#
171	Venuti	F1C GV-62 RID	#	179	Rootsa	F1C	#	179	Jermakov	F1C	#
179	Ablamski	F1C	#	179	Verbitsky	F1C BE35 elliptique	#	179	Kucorov	F1C	#
179	Strukov	F1C	#	179	Verbitsky	F1C BE43	#	181	Bailey	F1C Move-It env.2140	#
179	Schkalikov	F1C	#	179	Mukhin	F1C	#				

PLANS de INDOORS F1D

166	Aikman	F1D Chimera	#0	185	Bailey	F1D F1D pas variable	#	187	Treger	F1D Ch.Monde 2008	#
166	Bailey	F1D F1D 2005	#0	186	Aikman	F1D Chimera 2005	#				

PLANS de PLANEURS AUTOGUIDÉS F1E

167	Kubit	F1E SK-77 Kajetan	#	184	Treger	F1E 2008 env.2380	#	184	Roux	F1E F1E env.2570	#
176	Sartori	F1E tout-bois env 2200	#	184	Eder	F1E 1978 Beginner	#	187	Sartori	F1E F1E	#

REPORTAGES - CLASSEMENTS

163 Petiot 40 ans Français aux Ch. du M. F1B	171 Di Rienzo Curzon 1976-2006	180 Pailhé Gabriel Loubère 1918-2008
163 Frugoli Coppa Italia Due 2005	171 VL Moncontour 2006	180 Lee-A-Hing Eugène Cerny hommage
163 Méritte + MoViabon 2005	171 Schandel Poitou 2006	181 Manoni & PiEuroChallenge F1G 2006-7
164 FAI Ch. du monde 2005 Embalse	171 Schandel Ch.France 2006 St-Rémy	181 Hach Record CLGI Sweep-Up
164 Picol Champ. du monde 2005	171 Pailhe Modèles anciens à St-Rémy	181 Picol Viabon 2008
164 Pailhe Ch.de F. indoor Bordeaux 2005	171 FAI Ch.Monde Juniors 2006	181 Di Rienzo 23e CH M-Bayet
165 VL Echos des Ch. du monde	172 Lepp Viktor Jeskov	181 Frugoli Coppa Italia 2 2008
165 VL Poitou 2005 et '2 minutes'	173 FAI Coupe du monde 2006	181 NFFS Americas Cup 2007
165 ? Balaton Trophy Tapolca	173 FAI Champ. du M. 2006 F1D Stanic	182 FFAM Ch.de France Indoor 2008
165 FAI Ch. d'Europe Juniors 2005	173 Schandel Les Rapaces de l'Il	182 Dremière Cambrai Nierngies 2008
165 FFAM Ch. de France Saintes 2005	173 VL Le Luc 2006 F1G P30	182 FAI Ch.Europe F1E Rhön 2008
165 Dremière La CH du Nord 2005	173 FFAM Ch.de F. F1E	183 FAI Ch.d'Europe 2008
165 Cerny Concours à La Garde	173 Collet Coupe Modela 10ème CO2	183 Piller Ch.deFrance ind.Bordeaux 2008
165 Delcroix Orléans Indoor	173 Wagner Where there is a will	183 Monisset F1G CH Jump 1949
165 VL Ch. du monde F1E : France 1ère	174 Picol Sisteron 2006 F1G P30	183 Piller Coutineau Ch.Monde F1B junior
166 Darrouzes Ch. d'Europe indoor 2005	174 Reverault 1er Concours 'Chouette'	183 Marquois J. Les Ch.Monde Juniors Kiev 2008
166 FAI Coupe du monde 2005	174 Schandel Modélisme aux USA	183 VL Poitou 2008
166 VL Bern Euro Fly 2005	174 Di Rienzo Viabon 2007 F1B WAK	183 VL Ch.France Moncontour 2008
166 Hach Novum Pokal F1K	174 Di Rienzo Coupe M.Bayet 2007 F1G CH	183 Manoni Euro Challenge F1G 2008
166 Biton CheneLe Ch.de France Saintes 2005	176 Dremière Coupe Hauts-de-France	184 Woebeking Coupe F1E à Zlatibor
167 Hach Aichfeld und Fürstenfeld F1K	176 Schandel EuroFly Bern 2007	184 Schandel Ch.Europe F1E Röhn 2008
167 ? Vol de pente à Tourtenay	176 VL Euro Challenge F1G	184 NFFS Americas Cup 2008
167 Bodin Bilan d'une année P30	176 FAI Le Ch. du M. Odessa 2007	184 Piller Ch.Monde juniors 1988
167 Simon Emmanuel Fillon 1917-2005	176 Nikitenko Le Ch. du M. 2007 Odessa	184 PAM Crit.Ph.Lepage Arzay 2008
167 Zwahlen Article des '4A'	177 FAI Ch.d'Europe F1D Belgrade	185 FAI Coupe du monde 2008
167 Delcroix Orléans indoor 2006	177 Salzer Bio brève	185 FFAM Roger Puech RIP
167 Delcroix + Dédé Bonnot	177 FAI Poitou 2007	186 Lee A Hing Challenge P30 2008
167 VL Le Luc 2005	177 FAI Ch. du M. F1E	186 Picol Sisteron 2009 la Coupe
167 VL + Bonnot/Sechaud/Desvignes	177 FFAM Ch.de F. Arzay 2007 □	186 Manoni Euro Challenge F1G 2008
168 Nikitenko Viabon 2006 - La CH	177 Piller 20 ans déjà... 1987	186 PAM Crit.Ph.Lepage 2009
169 Picol CH Alpes Sud Sisteron	178 VL Euro Challenge F1G	187 Galichet Crit.Ph.Lepage 2009 Viabon
169 Piller + André Bonnot	178 Pailhé Commentaires Ch.de F.	188 Marlier Ch.deFrance ind.2009 Andard
170 Dremière La CH Cambrai 2006	178 Cerny Openscale 2007	188 VL Albert Riedlinger RIP
170 Blanchard Orléans 2006 indoor	178 Piller Poitou 2007	189 FAI Ch.duMonde Croatie 2009
170 FAI Ch.d'Europe F1E 2006	178 Roux Champion du monde F1E 2007	189 Piller Ch.France Andard 2009
171 Hach Balaton Trophy 2006 F1K	178 VL Euro Fly 2007 Bern	189 FFAM Ch.France Saintes 2009
171 FAI Ch.Europe Odessa 2006	178 Di Rienzo Arzay 2007 Modèles anciens	189 FAI Ch.Europe Ind. Belgrade 2009
171 Moreau Ch.Europe Odessa 2006	179 FAI Coupe du monde 2007	189 Marlier 1ères médailles en F1D
171 Michaud G.Brochard	180 Picol Sisteron 2008 CH Alpes-Sud	

PLANS de PLANEURS lancés-main HLG

164 Bat Sheet 15 Réglages classiques HLG	174 Schieferdeck Elypsa struture env.600	185 Batiuk TLG Turn-Up env.915
164 Surtees indoor MK-II	177 Chudoba Desitka	186 Engiela structure 20 g
165 Placek 'Lunak' en structure	178 Schoferdec Sestka structure	187 Stoy Coot IV-V Indoor
169 Kaczorek Big-X env.600	180 Buxton Pelicatos indoor	187 Velech Structure 36g
170 Schieferdeck Structure env.550	180 Batiuk Maxine 24	187 Benns TLG Spin-Up env.1040
174 Volny Let Zuzka env.280	181 Romash indoor Niikin	189 Buddenbohn Zenith env.460
174 Volny Let Muska env.240	182 Batiuk TLG Turn-Up record	189 Page 34 g env.440

PLANS de PLANEURS catapultés CLG

166 Nippert Zip env.388	167 Hines BatCat	181 Buddenbohn indoor Sweep Up
-------------------------	------------------	--------------------------------

PLANS de PLANEURS A1 ou F1H

169 Harsfalvi Pelikan-VIII	169 Harsfalvi Pelikan-VIII-b	170 Kantipaylo Bunt env.1500
----------------------------	------------------------------	------------------------------

PLANS de PLANEURS divers

164 Moriceau Planeur cadet Le Vautour	176 Jedelsky Taube 25 dm² 1950	187 Schandel Planeur Avocette env.1440
173 Schandel Sille env.1360	177 Schandel FALCO 1 et 2 débuts	188 Schandel Début Fauvette env.1400
173 Schandel Rousserolle env.1360	179 Sokolov env.3000	188 Schandel Planeur Sterne env.1540
173 Vincent et G1 DVPB-01 Dépron env.750	182 Schandel Falco 3 env.1750	

PLANS de MOTOS CO2 ou F1K

169 Van Buren Moto dépron 0.27 cm3	169 Fenz Evolution	182 Selik CO2 Acorte II
------------------------------------	--------------------	-------------------------

CONSTRUCTION NEZ - PALES - CROCHETS

166 Aikman F1D Chimera	#0	172 Orlov ? Crochet	185 Bukin F1G 12 + 1.9 dm2 IV	#<
166 Bailey F1D F1D 2005	#0	172 Stamov Crochet	185 Bailey F1D F1D pas variable	<
167 Fillon F1G 'Le Tordu'	T<	172 Makarov & K Crochet et détails	185 Lefever IND F1M Gnats Whisker	<
169 Dupuis F1B Grozebul-8 1971	#0<	173 Serres Equilibrage monopale (1969)	186 Godden P30 P30 corde 120	<
170 Fournier F1G 11.65 + 2.13 dm²	T<	175 Gorban F1B env 1600	186 Aikman F1D Chimera 2005	T<
170 Siroky F1G Knize 11 + 2.6 dm²	0	183 Andriukov F1B env.1576	187 Bailey IND 35 cm	<
172 Lepp My towing hook		184 Weber P30 Multicab engrenage	187 Treger F1D Ch.Monde 2008	<

MATÉRIAUX - MOTEURS

163 Montes Le balsa matériau miracle #2	170 Sherrerd Lake flying	180 Internet En altitude Décalco Électriques
165 Internet Le poids d'un P'nut	171 Internet Mèches - Tours maxis	181 Internet Postal Cloud Tramp / Densités
166 Internet Poids entoilage - remontage - bulles	171 Internet Hélice MIL - Timer 0.6 g	182 Internet Avenir P30 / DLG
166 Michaud MéEvaluer son écheveau	173 ? A propos de l'électrique	184 Internet Moteurs fusée- Rapier
168 Zeri La famille 'Cox' F1B	#	185 Vincent et G1 PLA DVPB-01 Dépron env.750 T
168 Fillon Fuselages-Hélices-etc	#	173 Internet Epoxy poissons.. Brins fins
168 Weber Entoilage souple = rigide	#	173 Lavoie Découpe d'entretoises
169 Van Buren F1K Moto dépron 0.27 cm3	#	173 Internet Remontages.. Profil Pussycat
170 Gaggl Rainimot 0.12 mm3 CO2		174 Internet Lubrifiant silicone
170 Sherrerd Vol au-dessus du lac		176 Internet Pré-remonter
		185 Internet Déthermo- Laver minuterie
		185 Thevenon Fuselages #1
		186 Internet Décalco- Rugosité- Vê CLG
		186 Thevenon Fuselages #2
		189 Schandel Art de scier
		189 Schandel Porçoirs

CACAHUETES ou P'NUTS

163 Fillon Blériot XI-2	174 Fillon Caudron 109	181 Aircraft Data Piper J-3 Cub
164 Fillon Caudron 450	174 Marquart NA-5 Charger	182 Aircraft Data racer Goon de Chester
166 Fillon Darmstadt D-18	174 Uleiao Nieuport 161	183 Fillon Spitfire styrofoam
168 Fillon Potez 36	176 Bruning Mitsubishi F1M2 Pete	186 Koutny Racek R7
168 Fillon JP-20 Globe Trotter	176 Mooney Upton Baby Ace	186 Bruning Curtiss P40 N
169 Fillon Stinson 1935	177 Fillon Boisavia B80 Chablis	187 Hatton ABC Robin avec CO2
169 Galichet Junker D1-J9	177 Bruning Nakajima KI-44-II	187 Bruning KI-84 Hayate
170 Fillon Potez 60	178 Fillon Blériot XI-BG	188 Mather Nesmith Cougar
170 Galichet Isaacs Fury Mk-II	178 Bruning Sea Gull	188 Aircraft Data P-51 B
171 Fillon Fike-E	180 Fillon Pipistrelle MB	189 Bruning Vulture V-IIT
173 Fillon Lignel 44 tandem	180 Bruning Dewoitine D520	



VOL LIBRE

photo - F. YRONNE -



VEZEDE.. SUR LE TERRAIN

ONT PARTICIPE A CE NUMERO /
 Bertrand MORICEAU - Bob
 BIENENSTEIN - Minou NISHIZAWA -
 FREE FLIGHT NEWS - Mikhail
 KOSONOVSKIN - F. NIKITENKO -
 Jean Wantzenriether - Veronika
 SALZER - Bill GOWEN - Pierre
 PAILHE

Michel PICOL - André
 RENNESSON - M. J. VELECHOVI -
 Walter HACH - Sergio MONTES - Jean
 Marc PREVAULT - John WALKER -
 Frank ZAIC - Gérard Pierre BES - A.
 SCHANDEL

*Thanks for your beautiful periodical, it gives me
 inspiration to renew my activement in the
 wonderful Free-Flight Sport.*

Cher André,

Comme toujours j'ai admiré votre travail pendant l'année dernière; vivement Vol
 Libre en 2010!

J'ai reçu ce jour le Numéro 189 que je n'ai pas encore eu le temps de savourer.
 J'expédie mon chèque dans une enveloppe pré-timbrée. Hélas le timbre n'est pas très joli.
 Merci pour les bons moments que vous continuez à procurer à vos lecteurs.
 Amicalement

Ernie Powell

11708

Peter and Brigitte Brooks
 9031 East Paradise Dr.
 Scottsdale, AZ 85260-6888
 U. S. A.

Par Avion

**PAR AVION
 AIR MAIL**

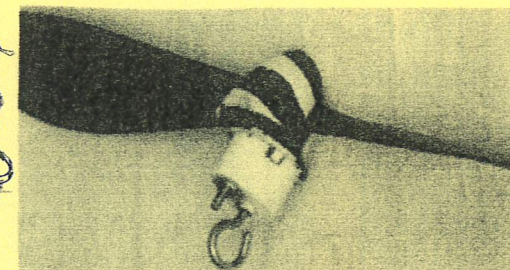


ANDRE SCHANDEL & JACQUELINE
 SCHIRMER
 16 CHEMIN DE BEULENWOERTH
 F-67000 STRASBOURG ROBERTSAU
 FRANCE

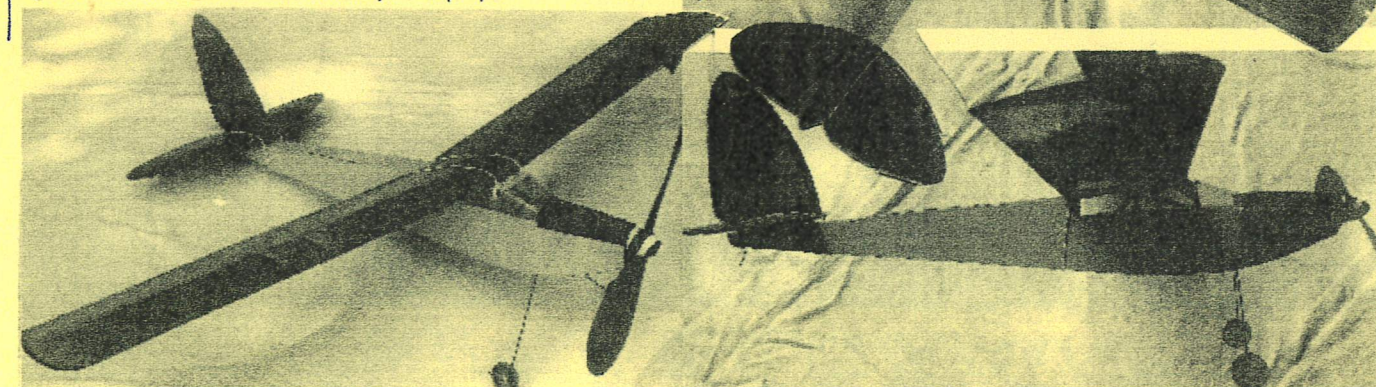
LE MUSEE DE VOL LIBRE

LE COIN DU SPOTTER

Cette nouvelle rubrique est destinée à identifier des
 Trouvailles parfois sorties des greniers ou des puces...
 Elle fait appel aux souvenirs et à l'expérience des an-
 ciens notamment, qui ont pu connaître ces appareils et
 qui, en les identifiant, participeront à la préservation
 de la mémoire modéliste et du patrimoine.
 Tous documents et toutes informations seront donc
 les bienvenus.



Ce petit appareil caoutchouc trouvé en vide-grenier pour quel-
 ques Euros est issu incontestablement d'une boîte de construc-
 tion. Ses dimensions sont : envergure 76, longueur 53, corde 10,
 hélice plastique diamètre 20 avec cône et nez plastique à réduc-
 teur 2/1.
 Profil plat entièrement entoilé en solar (!) dérive surdimension-
 née, profil dérive et stab biconvexe symétrique. Dièdre à l'aile
 très faible.
 Qui reconnaîtra cette boîte, la marque, l'époque ?



11709

Photo - F. YRONNE -

VOL LIBRE



J. PIERRE DI RIENZO

11710