

taillée dans un bloc unique ; en vol extérieur, Joe Bilgri (qui fut champion du Monde indoor) utilisait des bipales taillées dans des blocs découpés bout à bout, justement pour éviter cette déformation dissymétrique, alors qu'il utilisait les propriétés de ces variations de pas.

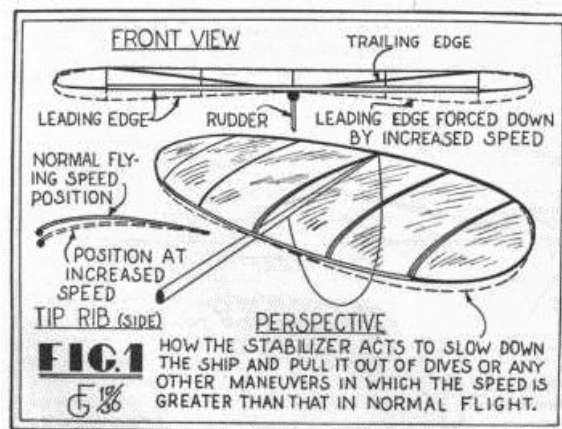
On remarquera que sur ce plan Goldberg fut le premier à utiliser un tube comme poutre moteur.

Une donnée difficile à convertir en mesures métriques, c'est le poids. On a l'impression que ça devrait faire dans les 3 grammes, mais je laisse aux spécialistes des conversions des mesures anglaises, sinon américaines, le soin de retrouver leurs petits. Quant au moteur, il est difficile de l'estimer, à cause de la section qui n'est guère connue. Il encaissait 2000n tours ...

J'ai trouvé dans un document britannique une photo de Goldberg avec vraisemblablement cet engin, crédité d'un vol de 23 minutes... Depuis, certes on a fait mieux. Mais c'était déjà pas mal... Faites-en autant...

A cette époque, les américains faisaient des engins assez variés, y compris avec des fuselages enfermant le moteur et des trains « de décollage »...

Si vous allez faire un tour sur Internet, guidés par l'infâme Google, vous trouverez des photos de Carl Goldberg aux temps de sa jeunesse folle... Avec quelques autres, Frank Zaic, Benedek, O'Donnell, il fut l'un des grands bonhommes du modélisme du XXème siècle...



Utilisation de la souplesse du stab pour stabiliser la vitesse de vol.

The COMET ZIPPER GAS MODEL \$4.50
Kit No. T10

For The Large Bore Motor



CARL GOLDBERG, gas model wizard, whose designing genius made this new model possible.

CONTENTS

FINISHED ALUMINUM MOTOR MOUNTS—fit all motors. A great improvement over old-fashioned wood mounts—come ready to mount in model. READY-FINISHED PLYWOOD FIREWALL and front ring. WING AND ELEVATOR RIBS accurately cut with master dies. WING AND ELEVATOR SPARS furnished tapered for maximum efficiency. STREAMLINED BALSAs WHEELS—lightweights for greatest efficiency. (Airwheels may be used if desired). READY-FORMED LANDING GEAR. COMPLETELY FINISHED MOTOR LOCK FITTINGS hold motor unit securely to fuselage—never need replacement (a new development). Plenty of COLORED BAMBOO PAPER. More than enough CEMENT AND DOPE to finish model completely. ALL NECESSARY HARDWARE—best wire fittings, machine screws, nuts, washers, lock washers, battery clips etc. FULL SIZE PLANS clearly show construction of all details. Nothing left to be worked out.

Folder, "How to Adjust and Fly Gas Models" by Carl Goldberg, with each kit.

SPECIFICATIONS

Wingspan 54" Wing Loading 8.7 oz. per sq. ft.
Overall Length 34 1/2" Wing Airfoil Goldberg G5
Wing Area 3.44 sq. ft. (495 sq. in.) Power Plant Any 1/5 or 1/8 h. p.
Total Weight (with motor) 30 oz. Climb 2000 ft. per min.



Detailed sketch showing detachable motor unit.



COMET MODEL AIRPLANE & SUPPLY CO., 129 W. 29th St., CHICAGO

Goldberg était actif et entreprenant dans tous les domaines. Comme Zaik qui créa Jasco, il monta d'abord un petit magasin qui lui permettait surtout de construire à sa guise. Il travailla ensuite pour Comet, pour qui il dessina le Zipper, le premier motomodèle à pylone, puis pour d'autres entreprises, créant de nombreux modèles qui devinrent des classiques de leur époque.

Mais on est loin de l'histoire de l'indoor !

MICROFIM JC

D'après un article du Zaic Year Book 1964-65, ce serait Bob Clary, alors étudiant au MIT en 1929, qui le premier eut l'idée de verser de l'enduit dilué sur de l'eau. Ensuite, aidé par son ami Jerome Kittel et bien d'autres, il mit au point les méthodes pratiques de récupération et d'utilisation, et testa à peu près tous les adjuvants possibles pour obtenir du microfilm plus souple, moins cassant, plus hydrofuge, etc. L'addition de quelques gouttes d'huile de ricin, (castor oil) permit de réduire la fragilité en provoquant de micro-discontinuités limitant les déchirements, tandis que le dibutyl thalate empêchait le film de devenir trop cassant. Le produit obtenu était dix fois plus léger que les papiers les plus fins alors utilisés. La première utilisation en concours date probablement de 1932, et à Boston, l'utilisation était devenue courante en 1933.

Rappelons qu'en France la première démonstration du microfilm fut faite en fin de 1936 par André Vincré qui avait appris cette technique lors d'un voyage aux US où il participa à la Coupe Wakefield terminant 8^{ème}.