

VOL LIBRE

195
05 10

INTERNATIONAL
TAPPIOLI



photo: A. SCHNEIDER

11891

BULLETIN DE LIAISON INTERNATIONAL

ANDRE SCHANDEL

16 CHEMIN DE BEULENWOERTH
67000 STRASBOURG
FRANCE

TEL + FAX - 03 88 31 30 25

E mail : andre-schadel@wanadoo.fr

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

Abonnement 6 numéros : € 36 ou \$ 45

Tous les paiements au nom de A. Schadel .

Comptes (Poste) CCP 1 190 08 S Strasbourg France
Banque : CME 67 code 10278 compte 00012175640

Iban FR76 1027 8019 0000 0121 7564 065

Deutsche Bank Kehl (Germany) 664 700 24 - 0869727

USA + CANADA : Peter BROCKS

9013 East Paradise dr.

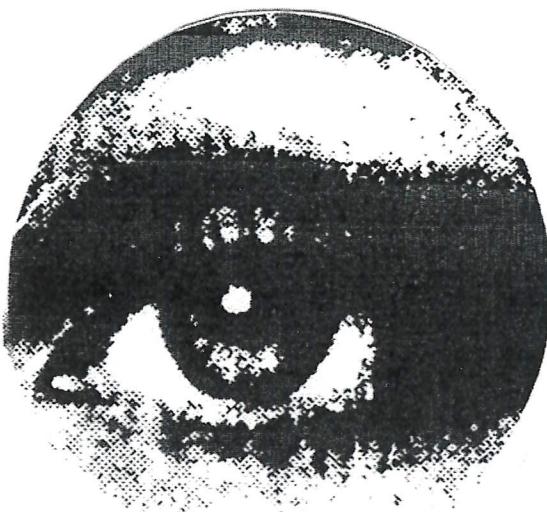
SCOTTSDALE AZ 85260 6888 USA

E mail : brocksarizona@cox.net

CALERIE PORTRAITS

photo. F. NIKITINE.

SOMMAIRE



EDITO

En ce début d'automne et de "froidures", et le retard pris sur la publication du numéro 194, il est temps de rassembler les esprits pour l'édition du numéro 195.

Depuis l'annonce de l'arrêt de la publication avec le numéro 200 un courrier anormalement nombreux m'est parvenu, à propos de cette décision, je le répète mûrement réfléchie.

Les très nombreux témoignages de satisfaction, passée, et de regrets futurs ne pourront pas infléchir ma décision.

Néanmoins, dans les coulisses certaines choses se tramant, pour une suite possible, de Vol Libre, entre d'autres mains et en d'autres lieux. On vous tiendra au courant de l'évolution de l'affaire.

Ce n'est pas une OPA, mais un certain nombre d'aménagements sont à prévoir, pour rester dans la ligne éditoriale qui fut la mienne.

Nous en saurons plus d'ici la fin de l'année.

Le décès d'Anselmo ZERI a eu un écho mondial dans la sphère restreinte du Vol Libre.. Toutes les publications concernant notre activité relatent des témoignages, personnels de

- 114891 - Image Vol libre
- 114892- Vol Libre Galerie des portraits .
- 114893 -94 - 95 - Sommaire Edito .
- 114897-98 -99 Nokoline P 30
- 11900-001 PA 84 Fai 1 Peter Allnutt
- 11903- UPSTART MK 4
- 11902- ANTONOV 2
- 11904 Au Féminin / J. Schirmer
- 11905 - Crochets ...compliqués ...
NFFS
- 11906 - Axr et pales indoor .
- 11907- Astuces et niouzes J.W.
- 11908 09 - Divers sur sur Indoor ...
J. kaczorek .
- 11910-11- JGP 30 Simple model
J Godden
- 11912-- rappel sur Anselmo ZERI
- 11913- 14 Souvenirs Antiques Franc
ZAIC .
- 11915 Lancaster HK 568 _
- 11916-17-18-19
Didier Chevenard ...réflexions ..
- 11920 - 21 Courrier P. Pailhe
- 11922-23 Lancaster HK 568 en Anglais
H Rothera .
- 11924-25 Images Championnats de
France indoor 2010
- 11626 - Liquidation totale
- 11927 _ Eurochallenge 2010 .
- 11928-29 - IKAR Modèle débutant
Polonais .
- 11230 Astuces et Niuzes ... J.W.
- 11931-32 - Retour sur modèles Chinois
- 11933- Vol Libre dans le grand Nord...

tous ceux qui ont rencontré Anselmo à un moment ou un autre , dans sa carrière de modéliste , sur tous les terrains du monde .

La reconnaissance de sa classe est unanime . Il y a malheureusement de temps à autre un départ foudroyant , de personnages relativement jeunes ... Valéry , Rapin .. Zéri ! Pour les anciens , comme nous , nous savons ce qui nous attend

A part cela que pouvons nous rapporter , sur les modélistes "made in France " et leurs exploits de cette année ? Pas grand chose , résultats tout aussi discrets , sur la scène internationale , que leur enthousiasme à nous relater leurs expériences retenues lors de leur participation aux concours internationaux divers . Mais cela on le sait depuis longtemps

La conjoncture économique , sociale et politique actuelle , ne sera pas favorable , du tout , au développement d'activités , de loisirs , comme la nôtre , en particulier pour les jeunes . Austérité , restrictions , abandons ... étant des mots qui ne sont nullement favorables , au recrutement des jeunes Même l'Education Nationale est amputée , handicapée le futur de la Nation , " en ce pays " , comme aiment le dire les politiques pour ne pas dire en France .

En attendant des jours meilleurs et des résultats tout autant , une pensée à ceux qui ne sont pas au TOP de leur forme , je pense à G. Mathérat , en convalescence

Deutsch

Es ist Herbst , Zeit zum Pilze sammeln , obwohl die Kälte schon da ist . Es ist auch Zeit an die nächste Ausgabe von Vol Libre zu denken für den Herausgeber nachdem die 194 schon verspätet erschien .

Seit der Entscheidung mit der Nummer 200 auzuhören , ist eine Flut , sonst ungewöhnlich , von Briefen , bei mir gelandet . Mein Entschluss ist unwiederruflich durchdacht .

Die vielen Anerkennungen über die Vergangenheit und das Leiden in der Zukunft , können mich nicht umstimmen ...;

Es gibt jedoch ein gewisses Flüstern in den Kulissen ... über eine Übernahme von Vol Libre , irgendwo anders Wir werden Euch auf dem Laufenden halten , in naher Zukunft .

Gewisse Sachen müssen noch geklärt werden , um die jetzige Linie - Vol Libre - zu erhalten . Ende Jahr wissen wir mehr .

Der Tod von Anselmo ZERI hat in der Freiflugwelt viel Leid hinterlassen über die ganze Welt . Nachrufe von all denen die ihn gekannt hatten . Einstimmig seine grosse Klasse ist anerkannt .

Von Zeit zu Zeit , leider gibt es solche Nachrichten über den zu frühen Tod einiger in Frankreich J. Valéry , F. Rapin . Wir Alte wissen ja was uns erwartet

Sonst gibt es auf der französische Seite nicht viel zu berichten über Erfolge im vergangenen Jahr, zum Gegenteil von Deutschland Sehr diskrete Ergebnisse auf der internationalen Szene gleichso bei der Berichterstattung . Dies ist aber schon lange üblich .

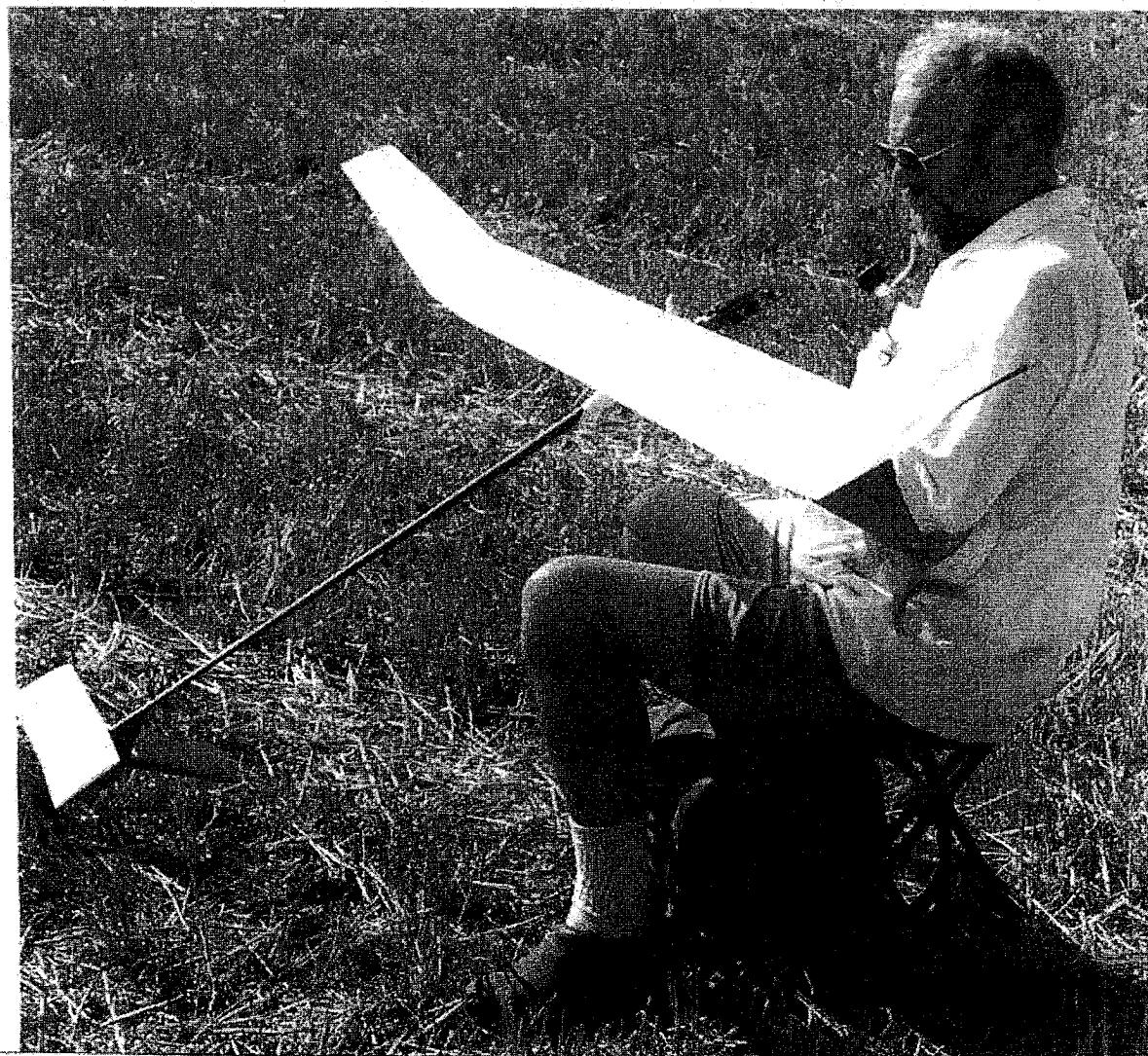
Die Wirtschaftslage , die soziale Politik , in Frankreich sprechen nicht für eine jugendliche schöne FreiflugaufstehungElend weit und breit ...

In Erwartung auf bessere Zeiten ein Gedanke an alle die in Genesung sind wie G. Matherat.

- 11934- Lancé main ..;Mike Reeves .
 11935- Image Vol libre 1948 .
 11936- Jouk Boxe '36
 1193 - Astuces Niouzes J.W.
 11938-39 - peanut FIAT G.50
 11940-41 De Havilland Tiger Moth
 MC /Allister
 11942-43 1913 Otto Renndecker
 Benno Sabel .
 11944- Philatélie ...
 11945-46-47- Profils divers ...
 11948-49 Courrier des lecteurs .
 11950 Images Vol libre ;

Ont participé à ce numéro : Josef Hakar - Peter

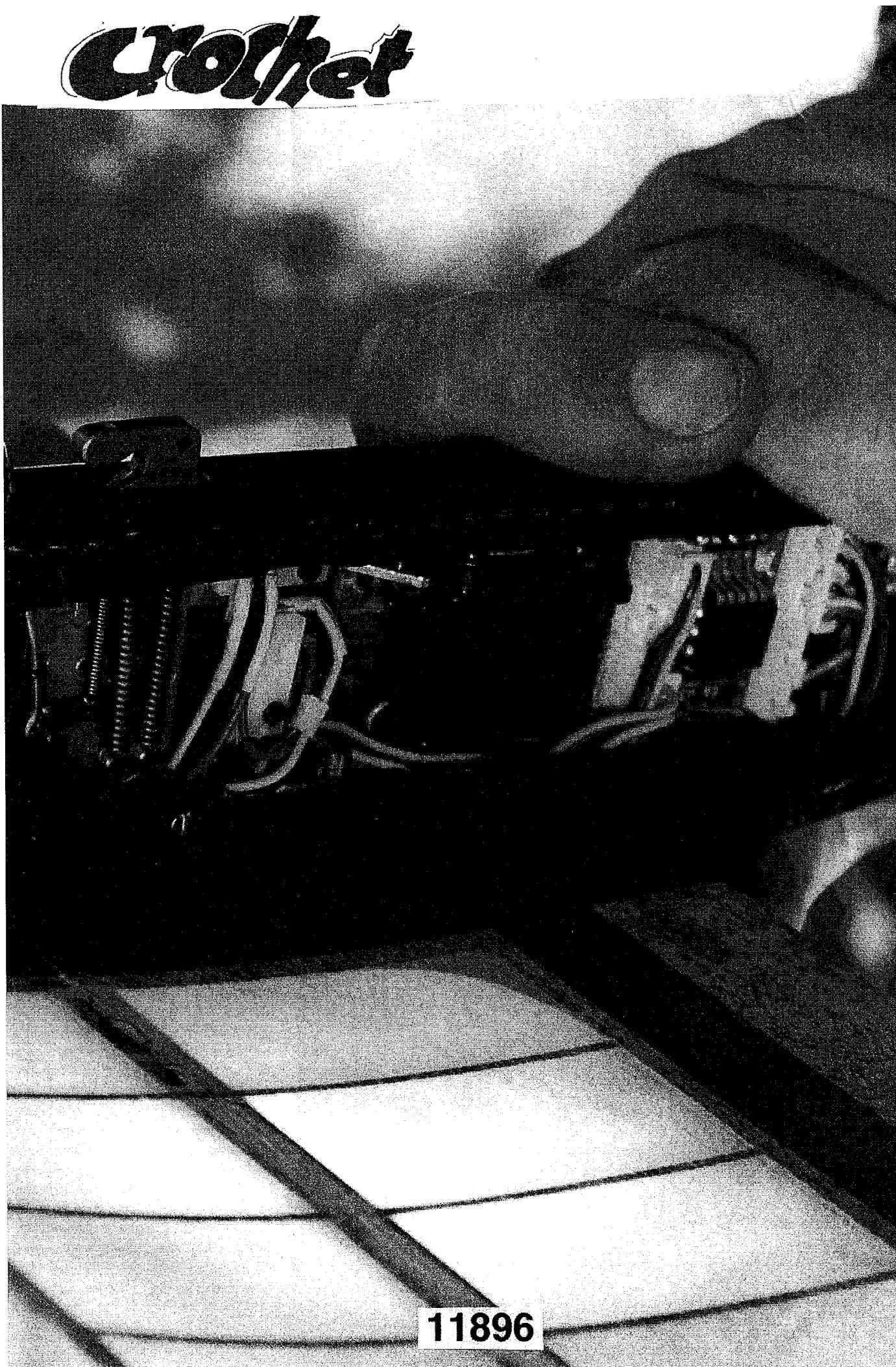
Numero : Josef Hakar - Peter Allnutt - FFN - Jacqueline Schirmer - National Free Flight Society - J. Kaczorek - Jean Wantzenriether - J. Godden - A. Zeri - Franc ZAIC - Harold Rothera - Didier Chevenard - Pierre Pailhe - T. Marilier - V. Prochazka - MC. Allister - Benno Sabel - + Lecteurs



Philip A. Stettinius, Jr.

DE BOER

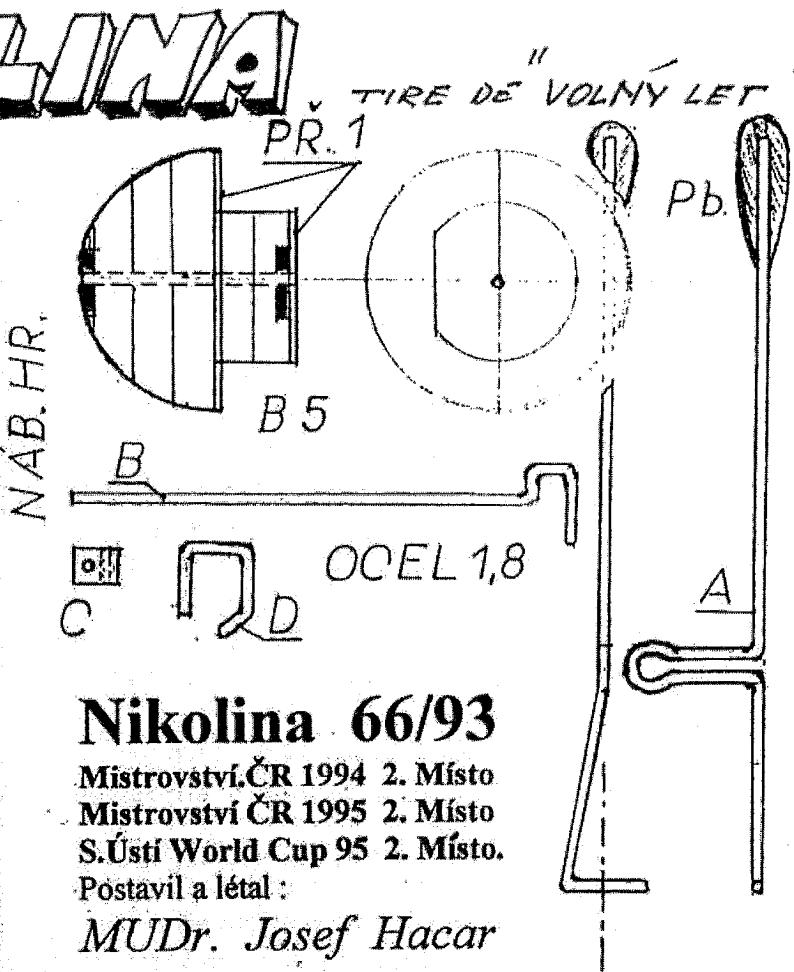
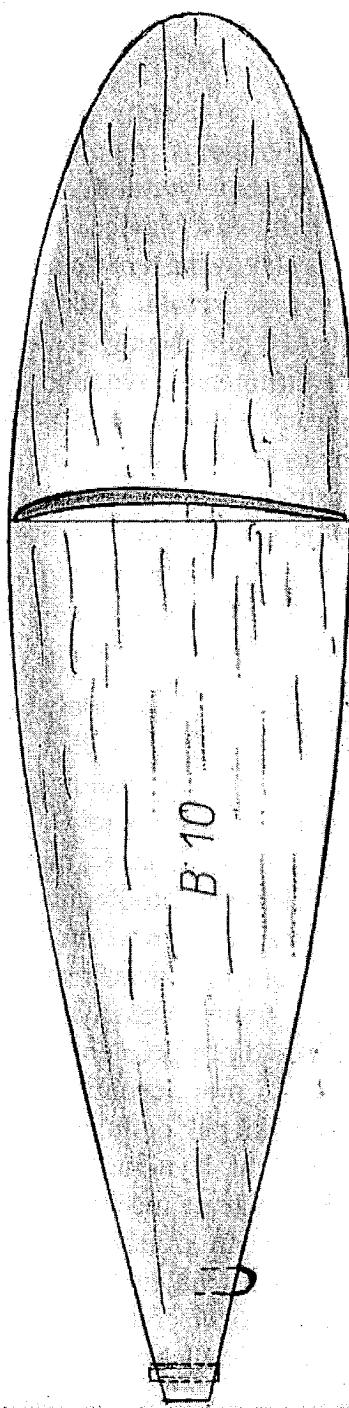
Cochet



11896

NIKOLINA

TIRE DE VOLNÝ LET



Nikolina 66/93

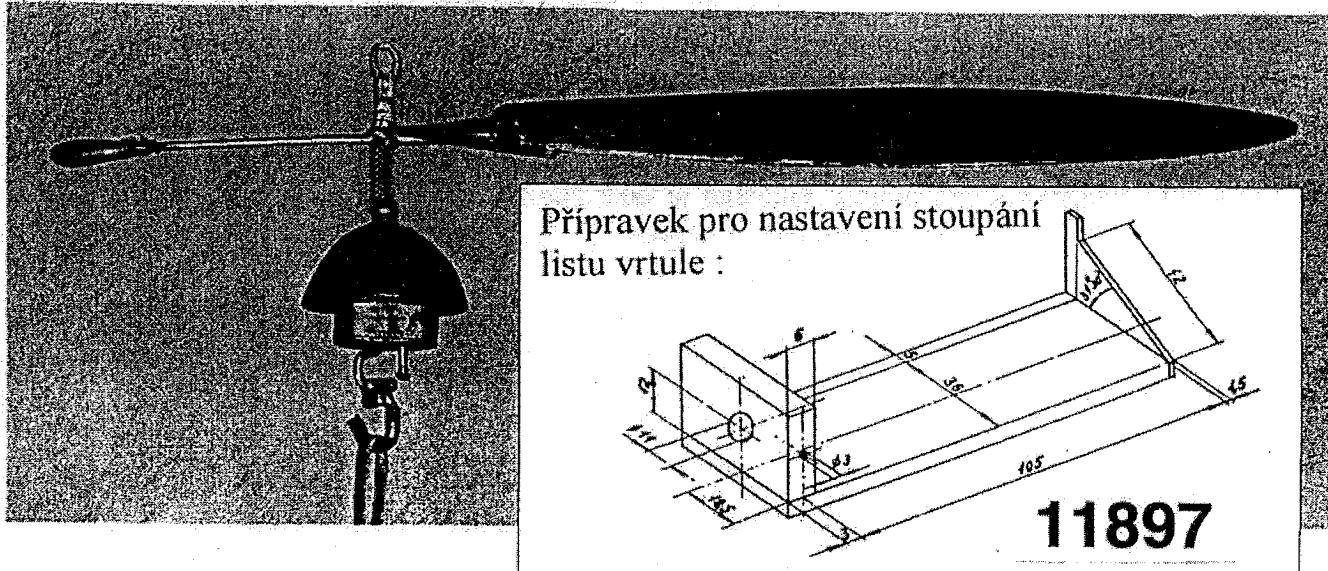
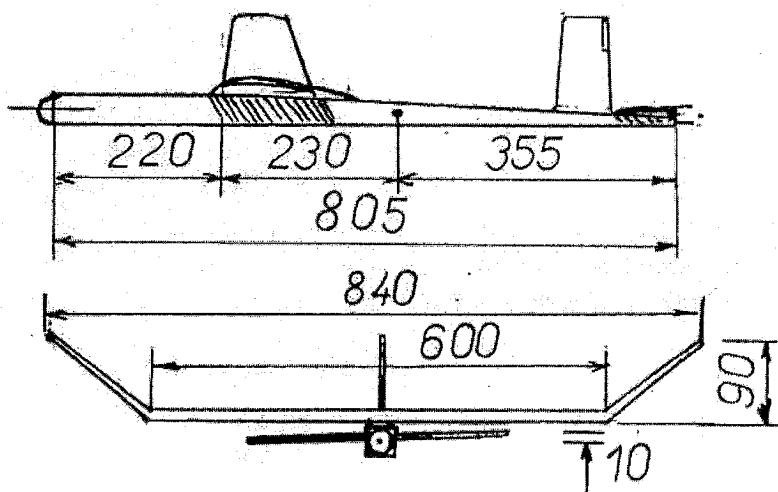
Mistrovství ČR 1994 2. Místo

Mistrovství ČR 1995 2. Místo

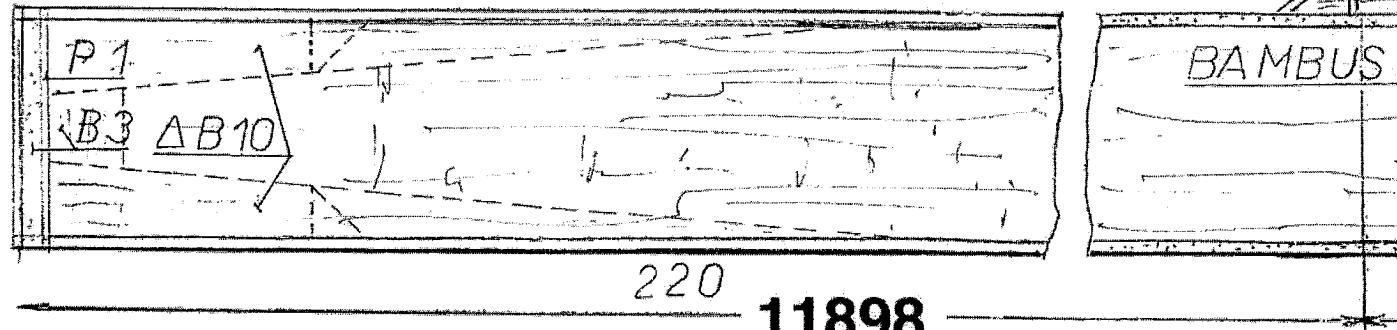
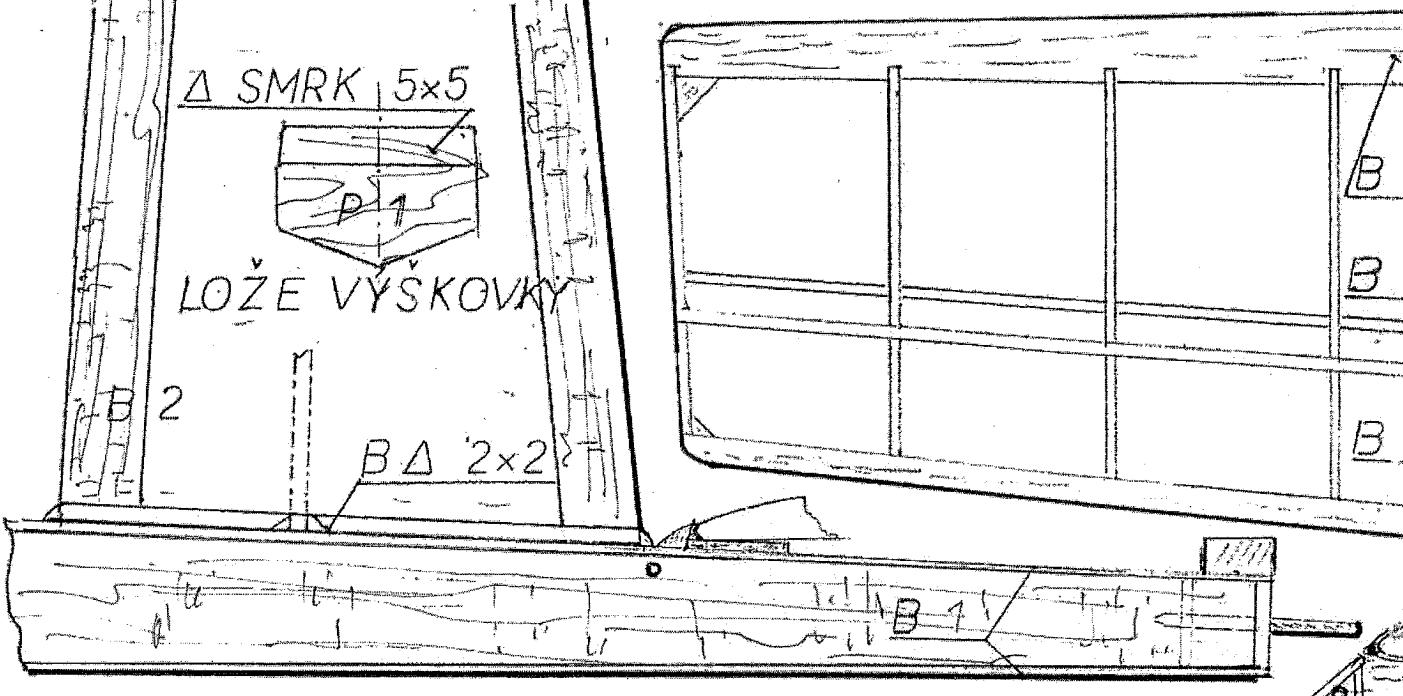
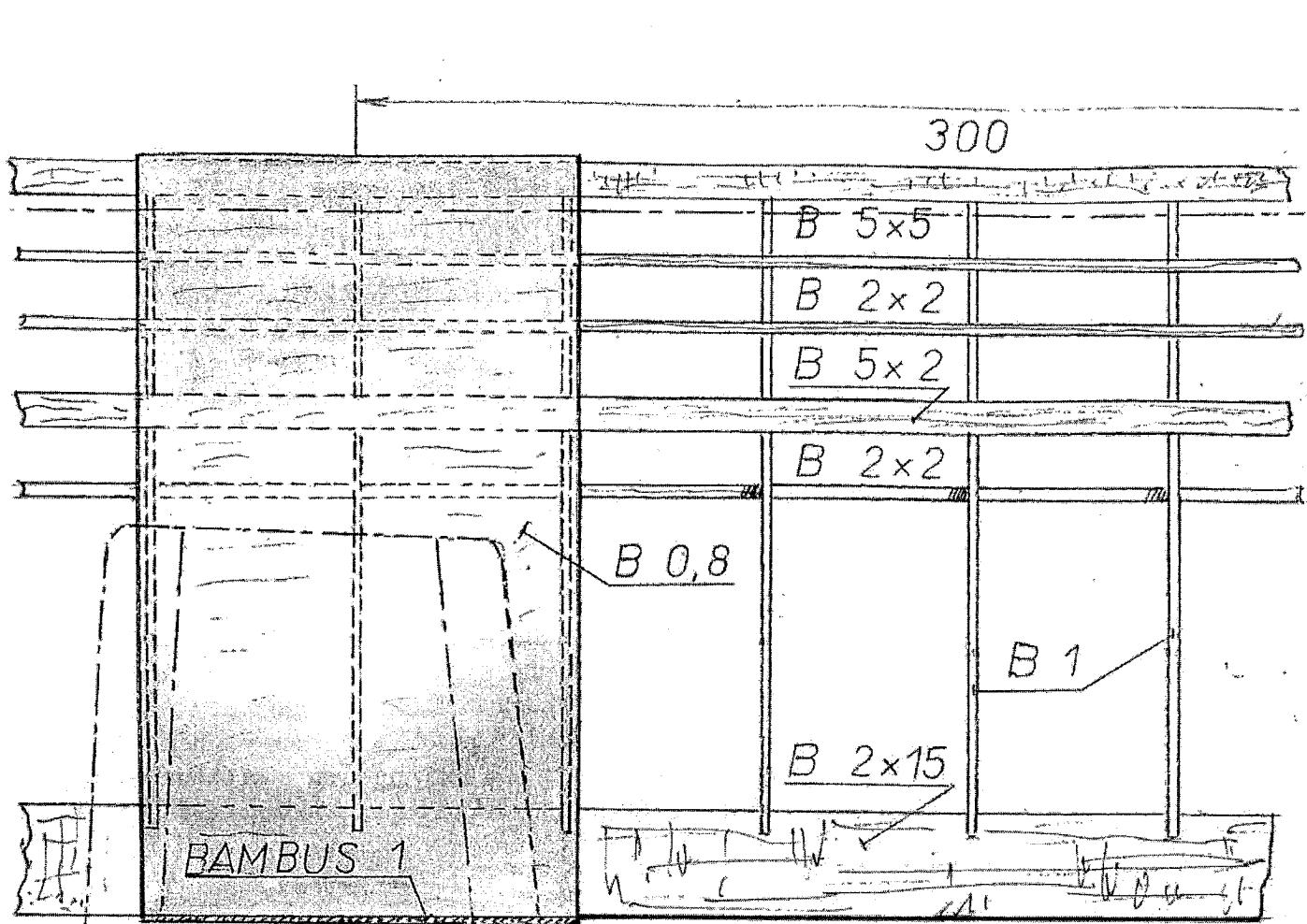
S.Ústí World Cup 95 2. Místo.

Postavil a létal:

MUDr. Josef Hacar



300



220

11898

TURBULÁTOR \varnothing 0,8

B 4

B 3

2x10

2x2

4x5

P1

AL \varnothing 5

VÝŠKOVKA
SPOLEČNOST

KŘÍDLO
AILE

\varnothing 2

B 2

B 1

P 1

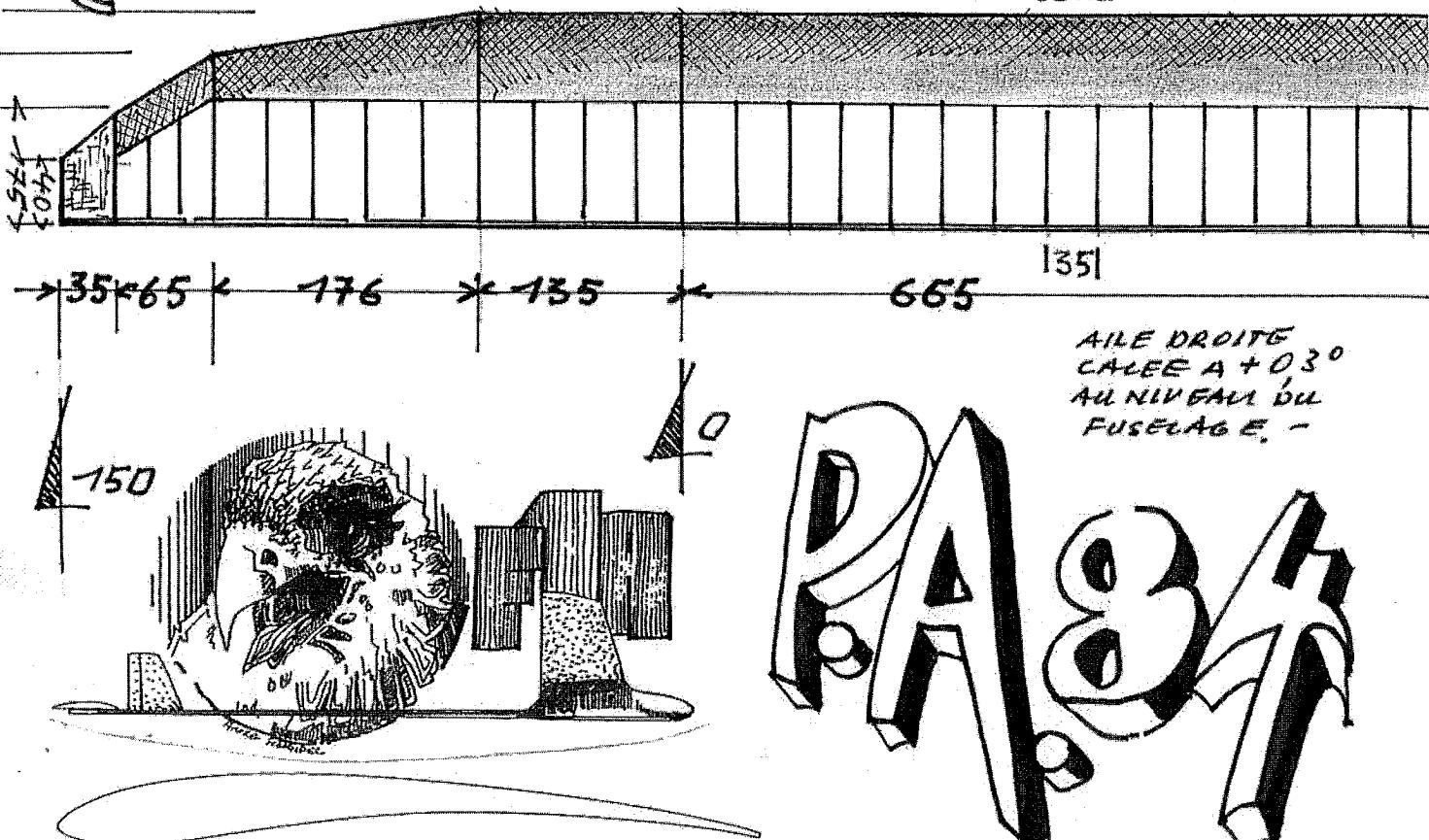
110

130

11899

SAUJON-
BALSA

D. BOIS - CARBONE - SEUL EXTRADOS.

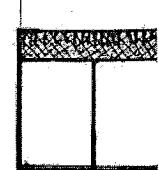


AILE DROITE
CALEE A + 03°
AU NIVEAU DU
FUSELAGE. -

BE9050							
Nose radius=0.8 Upper surface max= 8.09 at 35							
Camber max= 5.00 at 50 Max thickness= 8.96 at 17 Area= 490							
X	0	1.25	2.5	5	7.5	10	12.5
YU	0.000	1.656	2.536	3.833	4.826	5.585	6.189
YL	0.000	-1.197	-1.665	-2.204	-2.466	-2.538	-2.447
X	15	20	25	30	35	40	45
YU	6.673	7.373	7.806	8.033	8.091	7.998	7.785
YL	-2.221	-1.519	-.696	0.116	0.870	1.543	2.103
X	50	60	70	80	90	95	100
YU	7.480	6.672	5.646	4.357	2.660	1.634	0.375
YL	2.511	2.836	2.671	2.102	1.202	0.549	-375

PETER
ALLNUT

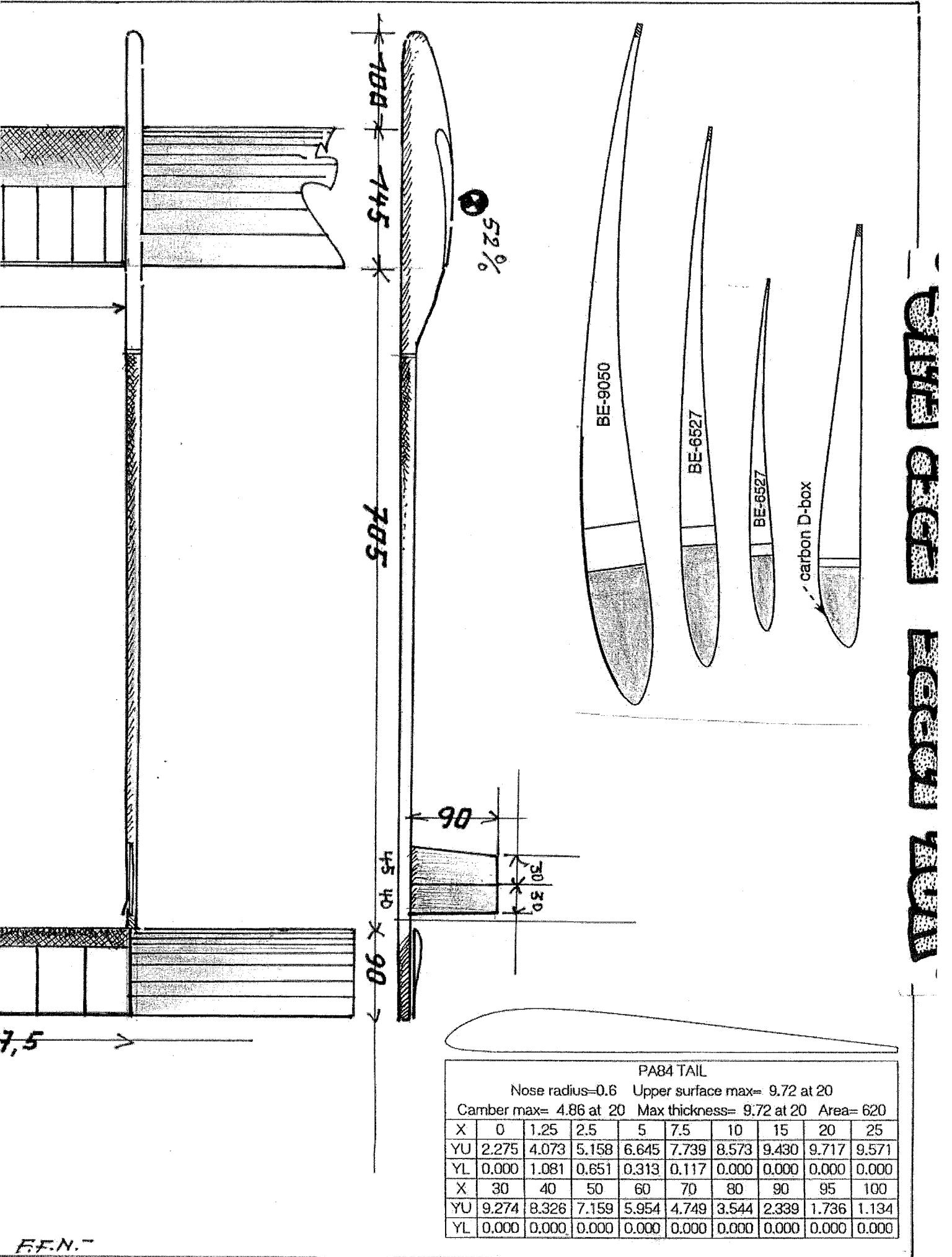
BE6527							
Nose radius=0.5 Upper surface max= 5.08 at 35							
Camber max= 2.78 at 55 Max thickness= 6.49 at 20 Area= 370							
X	0	1.25	2.5	5	7.5	10	12.5
YU	0.000	1.326	1.964	2.799	3.390	3.815	4.140
YL	0.000	-.957	-1.326	-1.741	-1.951	-2.047	-2.058
X	15	20	25	30	35	40	45
YU	4.393	4.748	4.960	5.061	5.077	5.014	4.884
YL	-2.001	-1.737	-1.356	-.904	-.438	0.025	0.452
X	50	60	70	80	90	95	100
YU	4.704	4.235	3.641	2.865	1.745	1.048	0.254
YL	0.812	1.279	1.355	1.124	0.618	0.220	-.255



2

DESSIN. A SCHANNER D'APRES-

11900



11901

• ECTE EGG • ECKER YCA

V - TORM - SCHEMA

TRIMMUNG:
RECHTS / RECHTS

BALSA 1,5
0,08 / C - GRAIN

KÖTHE 0,15

TRACHTWÜGELTEIL
FIX MIT RUMIFF VERLENT

102

NUT AUF UNTERSEITE,
TRACHTWÜGEL - FLAPS STEUERN
SICH BEIM WURF AUF GERINGERE
EINSTELLWINKELDIFFERENZ!

KÖTHE 0,15
BALSA 0,5
0,08 / C - GRAIN

126

11902

UPSTART MK 4

KAT. I WURFTWÄLTER / THALE
VON MARK DRELA, CHICAGO
MAßSTAB 1:1, MEERSEE IN NEW
ZEELAND: W. HAGT, 1996

KÖTHE 1,5

FUGGEWICHT: 5,7 GRAMM
BESTE FUGZEIT: 93,7 SEK.

BALSA 0,5
C - GRAIN
0,08

172

FLAP

PROFIL STEIGFLUG
PROFIL SCHIFFLUG

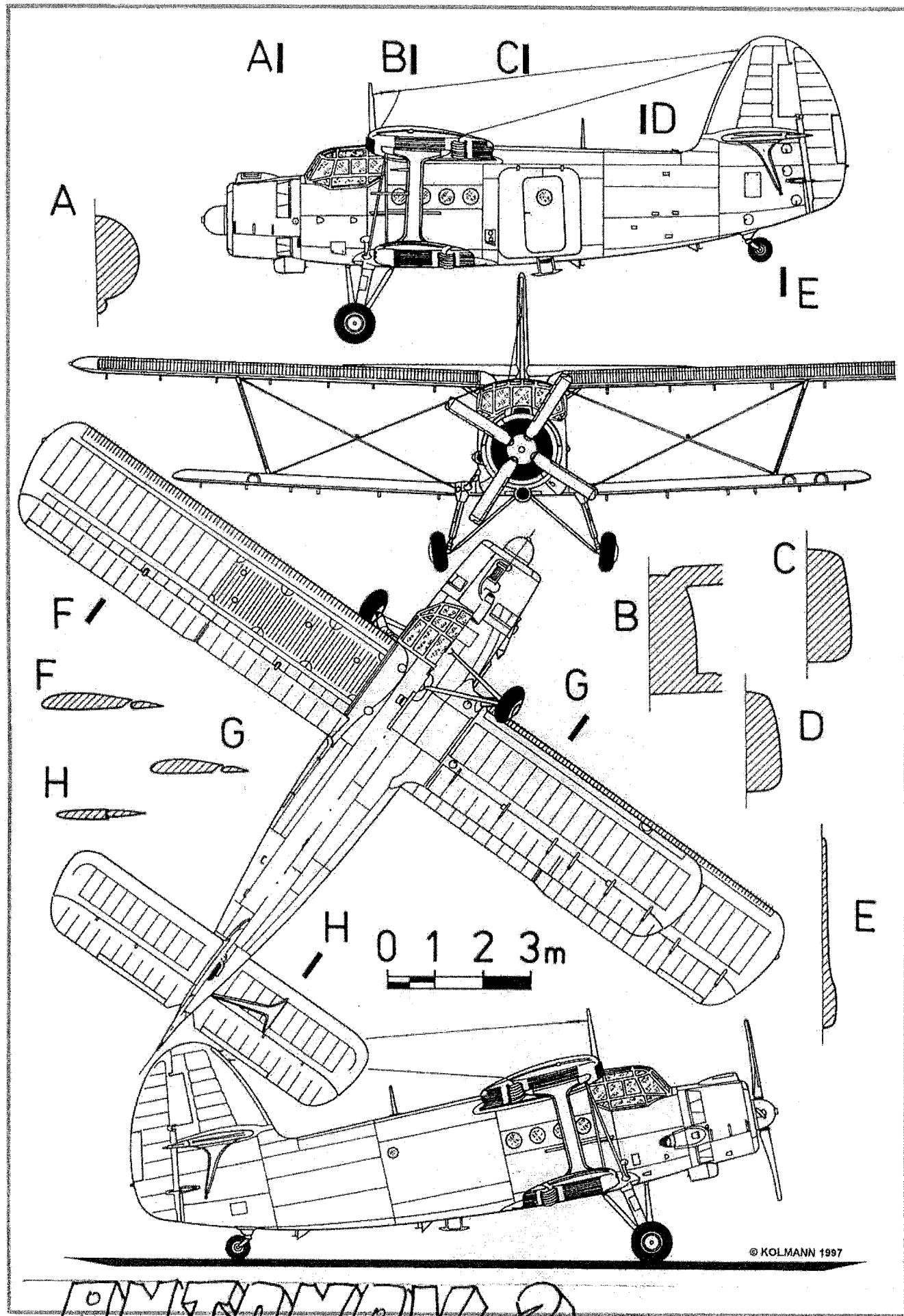
+ 1° BEW. + 4°
AUSSENFADE / KÖTHE 0,15

FINGERGRIFF

90

75

102



ANTONOV 2

11903

ANTONOV

ANTONOV

AU REVENU

Eh oui, c'est dit et cela va être fait! Un jour André m'a annoncé: "Dans un an j'arrête mon journal!" Cela m'a beaucoup étonnée, le sachant tellement à l'aise dans son univers "avionnaire" envahi de documentation; de dessins; de projets; de plans; de brouillons de textes; de maquettes de toutes tailles pendant du plafond et squattant toutes les surfaces planes de son "bureau-atelier-bibliothèque- et siège d'internet", où il est très malaisé (et non conseillé) de s'aventurer!

"J'irai jusqu'au n° 200, c'est décidé'
SANS APPEL!

Hélas, le "pilote" de Vol libre" votre cher journal, est depuis deux ans en proie à des turbulences familiales qui assombrissent considérablement son ciel et troublent un atterrissage incertain.

Pour l'instant, son petit modèle fragilisé réussit à se maintenir dans la bulle malgré un problème physique surajouté, encombrant son look et sa dynamique.

C'est pour cela que vous ne nous avez pas vus au Poitou cette année pour la première fois! J'avais demandé à nos amis Matherat de vous rendre compte de cette situation.

Ces derniers mois ma modeste participation à la rédaction a disparu dans le brouillard et un ciel toujours chargé de gros nuages depuis tant d'années déjà que je me suis mise à l'aimer ce fond noir - jusqu'à l'inclure dans mes tableaux-, au point de me méfier du soleil et du temps radieux! Mes plus belles peintures -me disent certains, mais ont-ils raison ?- sont celles avec des horizons tourmentés, des ambiances mélancoliques voire tristes sans être sinistres...

...ma vie n'a été qu'une longue bataille, gagnée année après année, et ce n'est pas fini...heureusement:

Mes billets dans Vol libre ont été appréciés de certains lecteurs, hommes et femmes, sûrement aussi critiqués - à bon escient peut-être) par d'autres, et je vous prie d'excuser mes fautes de frappe ou d'orthographe, mes erreurs de syntaxe...

André dit toujours; "il vaut mieux faire "à peu près que pas faire du tout", alors j'ai rédigé mes petits articles avec

mon cœur et ma mémoire, comme je peins, sachant très bien que "qui expose s'expose," plus encore aux critiques qu'aux compliments!

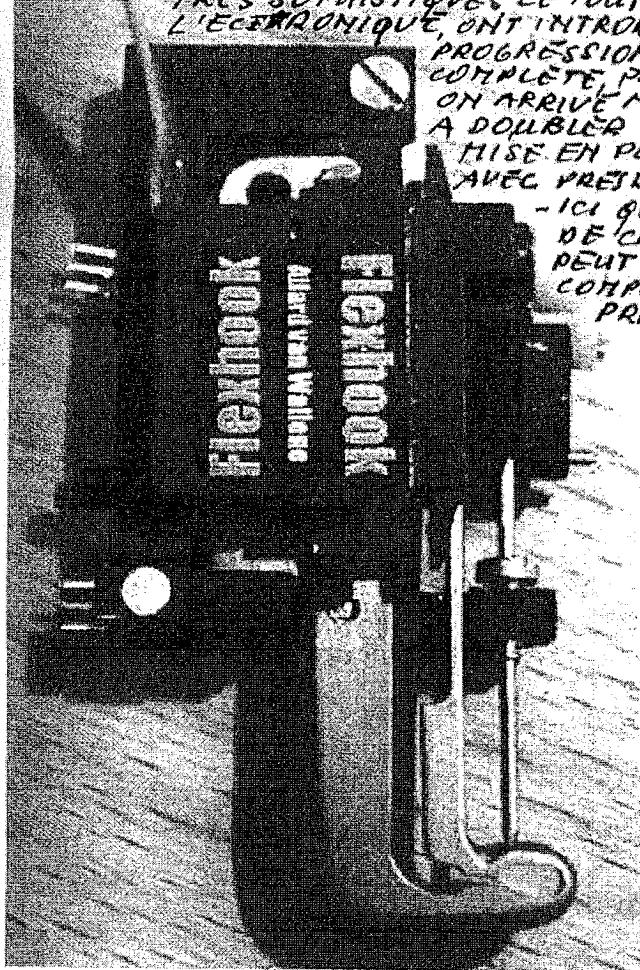
Si mes traductions étaient "incertaines" ou approximatives, là aussi j'ai fait de mon mieux, sans prise de tête toutes fois. Même en réussissant à m'exprimer (dès fois en petit nègre) dans quatre langues étrangères, je n'en possède aucune correctement, voilà!

Ceci est donc probablement mon dernier "écrit", en français.

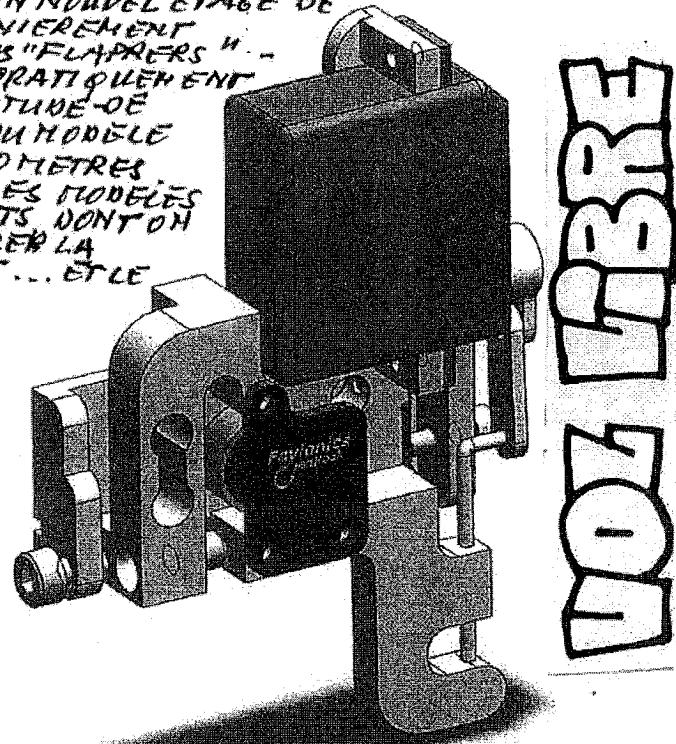
J'ai beaucoup d'amis parmi les volibristes depuis 14 ans que j'arpente les terrains en tous sens avec mon Homme, ils seraient trop nombreux à énumérer ici, je leur dis à tous, non pas adieu, mais au revoir, car un de ces 4 -comme on dit- vous nous verrez apparaître au détour d'un champ de maïs...ou de tournesols!



L'EVOLUTION GENERALE DANS LA CATEGORIE F1A - PLANEURS - SEMBLAIT UN MOMENT STAGNER APRES L'INTRODUCTION DU BUNT. LE GAIN DE QUELQUES DIZAINES DE METRES AMENA DES TEMPS DEPASSANT LARGEMENT LES TROIS MINUTES - LES INCIDENCES VARIABLEES SUR LES AILES AINSI QUE DES CROCHETS TRES SOPHISTIQUEES LE TOUT PROGRAMME ET COMMANDE PAR L'ELECTRONIQUE, ONT INTRODUIT UN NOUVEL ETAGE DE PROGRESSION NERNIEREMENT COMPLETE PAR DES "FLAPPERS" - ON ARRIVE AINSI PRATIQUEMENT A DOUBLER L'ALTITUDE DE MISE EN PLANE DU MODELLE AVEC PRESQUE 100 METRES - ICI QUELQUES MODELES DE CROCHETS DONT ON PEUT DEVINER LA COMPLEXITE... ET LE PRIX !



FlexHook

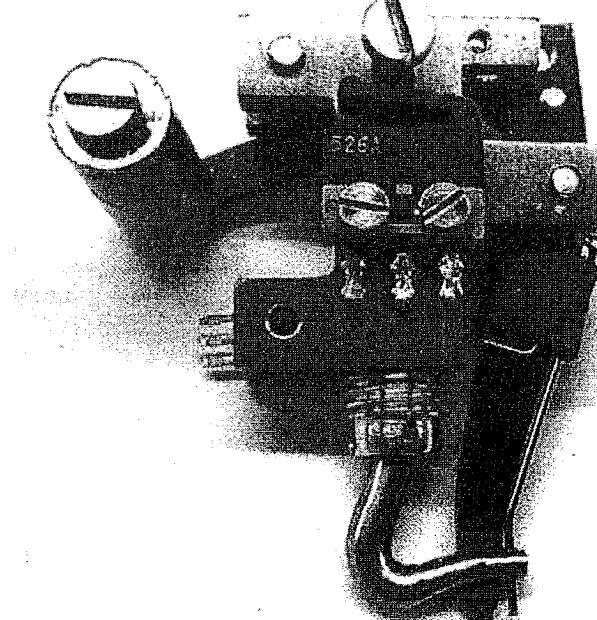


Figs 10a, 10b: renHook design

renHook

Moving parts are a source of failure and a switch is full of them. Most of the current electronic towhook designs are rather complex, with many moving parts. The towhook undergoes a lot of wear and tear during a contest season and should be a rather robust and simple and hence reliable part of the glider. In recent developments by Ken Bauer & Victor Stamov towhooks use a strain gauge to measure load on a specially designed part of the tow hook, which deforms elastically under load (load cell). The change in the strain gauge's electrical resistance is converted into a digital value to achieve a similar effect as with normal switches. However, strain gauge hooks still use at least one switch to detect forward position of the hook to reset the timer and detect straight tow.

Problems have been encountered in the temperature change sensitivity of the strain gauge and proper bonding of the strain gauge to the load cell. Favionics has long been thinking how to simplify the modern electronic F1A towhook and in collaboration with Victor Stamov, has invented a new hook, called the 'renHook' (Figs. 10a, 10b). 'Ren' stands for 'Rotary Encoder'. The renHook replaces all switches, Hall sensors and strain gauges with just one single magnetic rotary encoder. The encoder itself is mounted on a pivoting frame of the renHook while the magnet



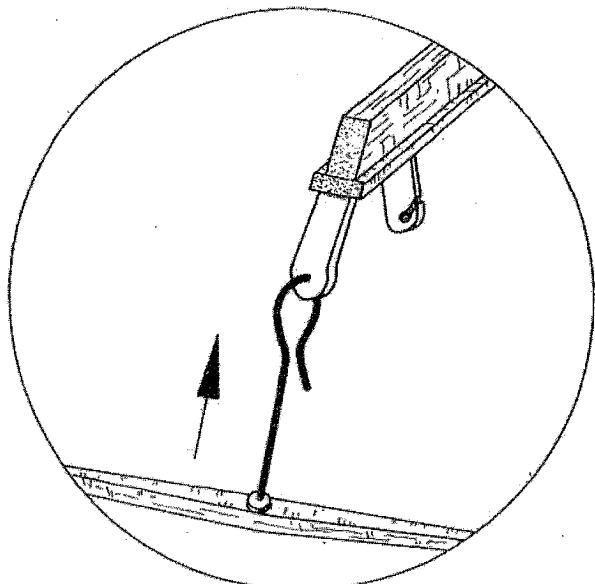
Inertia hook with one micro-switch and two Hall elements and dual latch system.

PAR OPPOSITION A LA COMPLEXITE DES ELEMENTS - CROCHETS DE LA PAGE PRECEDENTE, ON PEUT ICI DANS LA CATEGORIE INDOOR ADMIRER LA SIMPLICITE DES AXES DE ROTATION ET DES PIEDS DE PALES.

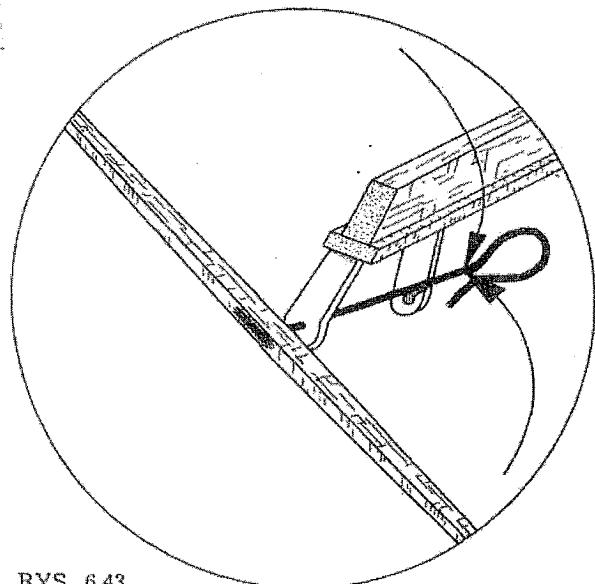
ATTENTION CETTE SIMPLICITE APPARENTE NE DIT PAS NOUS TROMPER PAR LA REALISATION DE PIECES, PARFAITES DEMANDE UN SAVOIR FAIRE ET UNE DEXTERITE PAS TOUJOURS FACILES -

NOTONS ICI EGALLEMENT LE SAVOIR DESSINER - DANS LA CLARETE ET LA SIMPLICITE - DE NOTRE AMI KACZOREK.

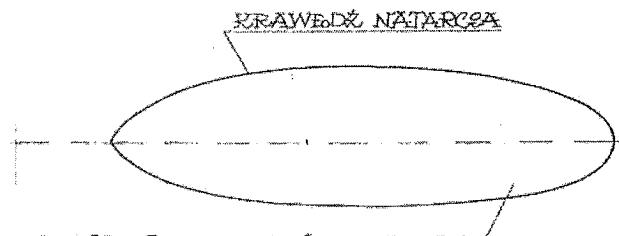
FOR
KACZOREK
SIMPLIFIES



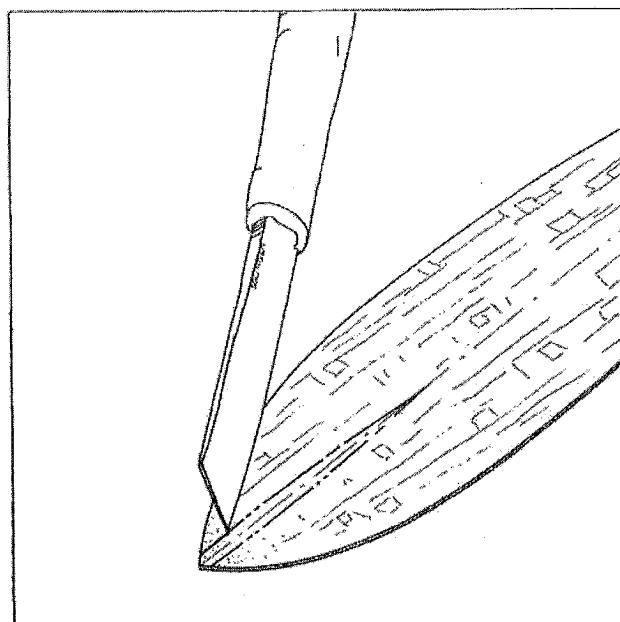
RYS. 6.42.



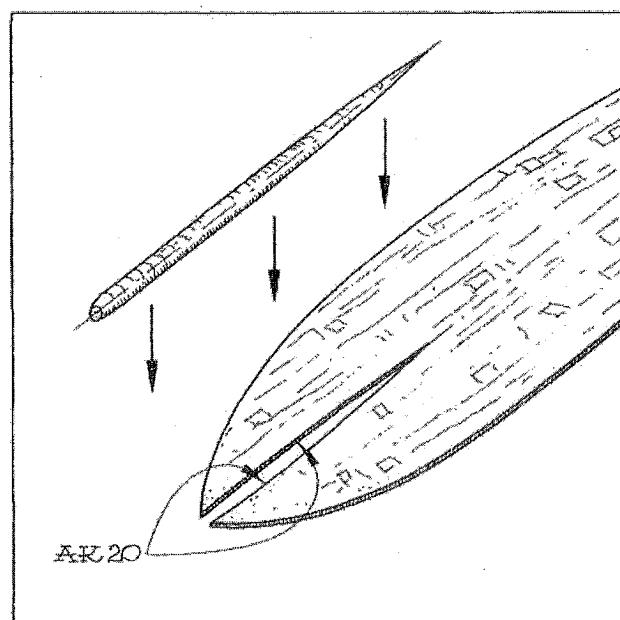
RYS. 6.43.



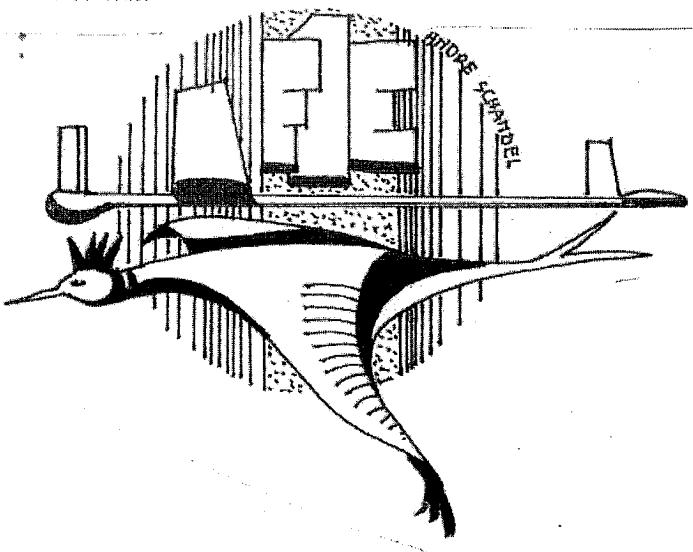
RYS. 6.44.



RYS. 6.45.



RYS. 6.46.

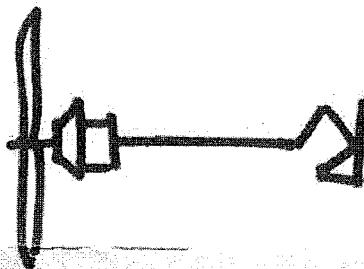


Internet

STUCES et Nicuzes

CROCHET ANTI-GLISSE...

ou un autre nom qui vous plaira. C'est pour les petits, Cacahuètes et ce genre, pour empêcher l'écheveau de se décenter et de glisser où il ne faut pas. Astuce connue, reprise pour nous par Tom sur SFA Forum.



INDOOR EN PUBLIC.

La construction d'un F1M en paroles (allemandes) et images, en vue du prochain championnat national. Et en plusieurs chapitres détaillés. L'intéressant sur ce site : DBrehm se fait gentiment critiquer sur ses choix par les fans connectés.

www.rc-network.de/forum/showthread.php?t=225961

On part d'un kit livré par Alfred Klinck, un vieil ami de Vol Libre, et on suit. C'est fait par des passionnés, et voici une de leurs devises :

Tradition ist nicht das Bewahren der Asche sondern die Weitergabe des Feuers — La tradition, ce n'est pas conserver la cendre, mais transmettre le feu.

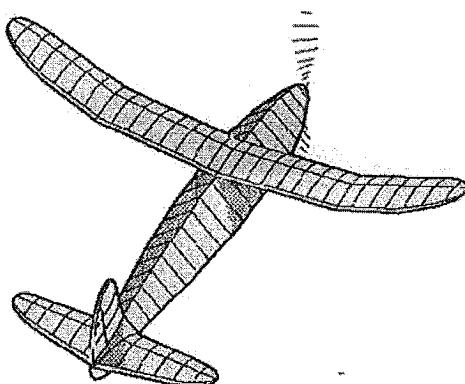
VRILLAGES A L'AILLE.

Le sujet est revenu à la surface sur le site FFML. Deux artistes du wak précisent leur pratique.

M. Woodhouse. Je vole droite-droite, et ne suis de loin pas le seul à utiliser ces vrillages. Les deux marginaux en négatif d'un degré environ. Panneau central aux vrillés "à l'envers"... même calage au centre, panneau central droit vrillé négatif de 1/2 degré, panneau central gauche positif de 1/2. Avec le wing wiggler je mets du positif à droite pour la grimpée.

Pourquoi ? Ce réglage est plus sensible aux thermiques, le plané est baladeur avec resserrement dans la bulle. Il arrive même que ça spirale à gauche. Y a-t-il danger de piqué en spirale ? Non : la traînée au bout extérieur va supplanter l'effet de virage dû aux portances. (NDLR : grand allongement à l'aille !)

La spirale plané est un équilibre entre vrillages et braquage de dérive. Un virage à droite trop accentué peut être corrigé en augmentant le positif du panneau gauche. La traînée alors sera plus grande que la portance et ouvrira la spirale.



A propos, c'est là la redoutable façon de nos amis ukrainiens...

T. Linkosalo. Le mode d'action des vrillages est affaire de stabilité directionnelle. Vriller en négatif fait diminuer de concert portance et traînée, et l'effet principal va dépendre du modèle.

Pour les planeurs, avec fuselage court et dérive plutôt petite, la traînée asymétrique aura l'effet majeur, et mettre en positif l'aile intérieure marche bien.

En F1B, long fuselage et grosse dérive nécessaire en grimpée, il est parfaitement possible de vriller négatif l'aile intérieure. Cependant ceci donne un roulis vers l'extérieur du virage lorsque le modèle fait des décrochages (du fait de la stabilité directionnelle plus grande le changement de portance est plus marqué que le changement de traînée), et la seule façon de lutter contre cette "sortie de virage en roulis" est d'ajouter du volet de dérive. Massivement. D'après mon expérience, on aboutit à un réglage sûr, mais très serré, et donc peu bullique.

En introduisant le calage d'aile commandé, Andrijkov a abouti à une nouvelle solution : vrillage négatif sur l'aile intérieure. Il y a 20 ans, j'en discutais avec lui, et il expliquait : quand le modèle plane sur une trajectoire en spirale, avec le négatif intérieur les deux demi-ailles attaquent l'air sous le même angle. Je ne pense pas que le différentiel d'attaque est bien grand, et mon explication concerne le comportement en décrochage : l'aile intérieure devrait avoir assez de négatif pour que, lors d'un décrochage, la tendance du modèle soit une inclinaison vers l'intérieur du virage, ce qui aidera à retrouver le plané normal. En conséquence, il semble que les modèles de grande envergure (si on veut les faire voler en air chahuté) demandent plus de négatif que les ailes ramassées.

(NDLR - Sur ces waks modernes, le roulis induit après un décrochage est amené par la reprise de vitesse du taxi en léger piqué. Pour les planeurs, le

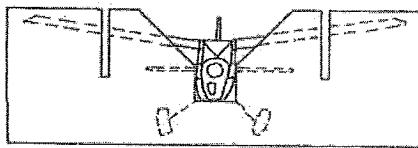
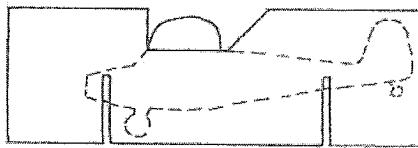
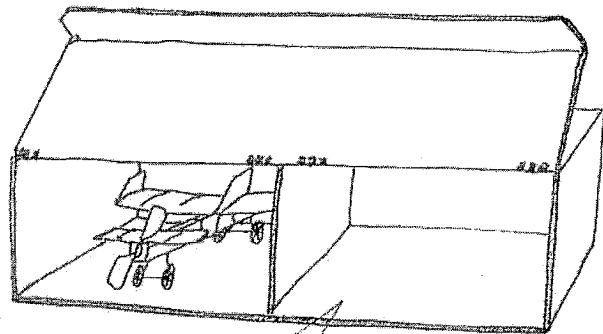
virage resserré est introduit avant le décrochage, en phase "portance maxi", où l'aile intérieure produit plus de traînée et donc du lacet plus ou moins brutal.)

NOS 'JETEX' EN SUR-SIS ?

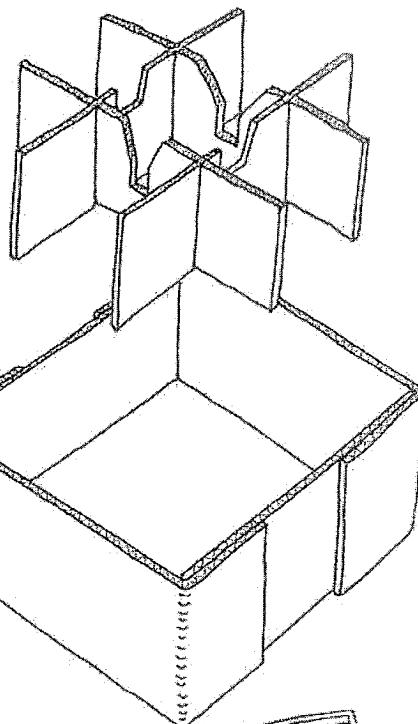
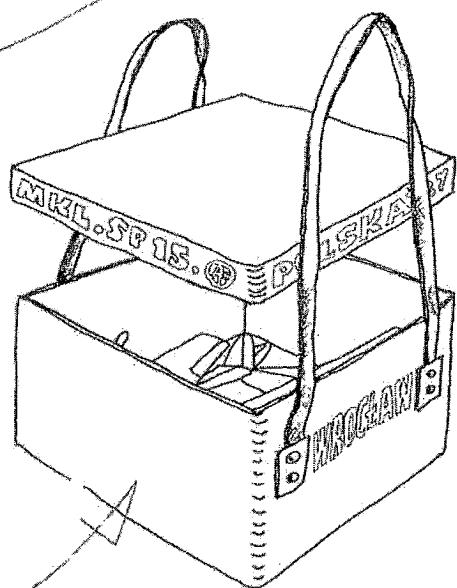
Dr. Zigmund vient de confirmer une nouvelle pas très agréable. Sa fabrication de moteurs "Rapier" en République tchèque est interrompue pour l'instant, suite à des problèmes d'organisation dans

l'usine où ils étaient conditionnés. - D'un autre côté, donner une licence de fabrication à une firme "occidentale" ferait tripler le prix. Enfin, pour les USA la législation sur les "explosifs" et autres carburants est plutôt restrictive, de sorte que les particuliers, même à travers EBay, ne peuvent faire sans problèmes les expéditions qu'ils souhaitent. - Serions-nous en train de vivre les derniers vols des petits modèles "à réaction". Les maquettistes surtout s'inquiètent. Après une récente revitalisation de ce domaine dans divers pays... Snif. Affaire à suivre.

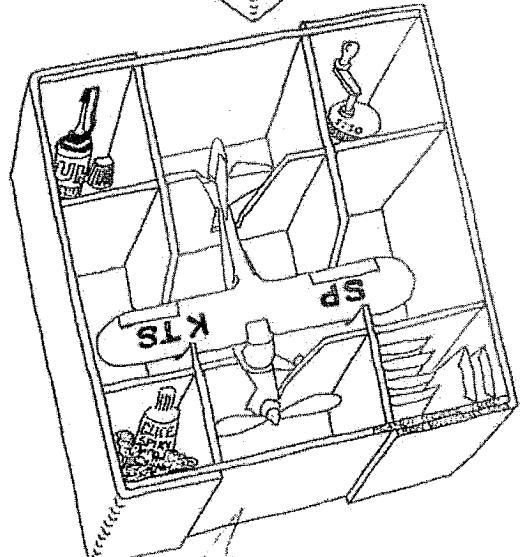
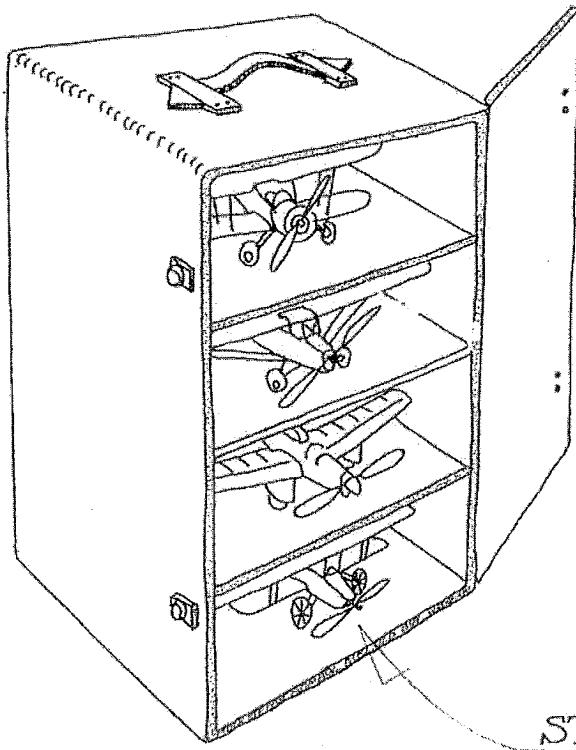
W
O
L
F
R
E
D
E
R
S
C
H
U
L
Z
E
R
S
T
E
L
L
A
N
G
E
R
S
C
H
U
L
Z
E
R
S
T
E
L
L
A
N
G
E
R
S



SKLEJKA



TEXTURA



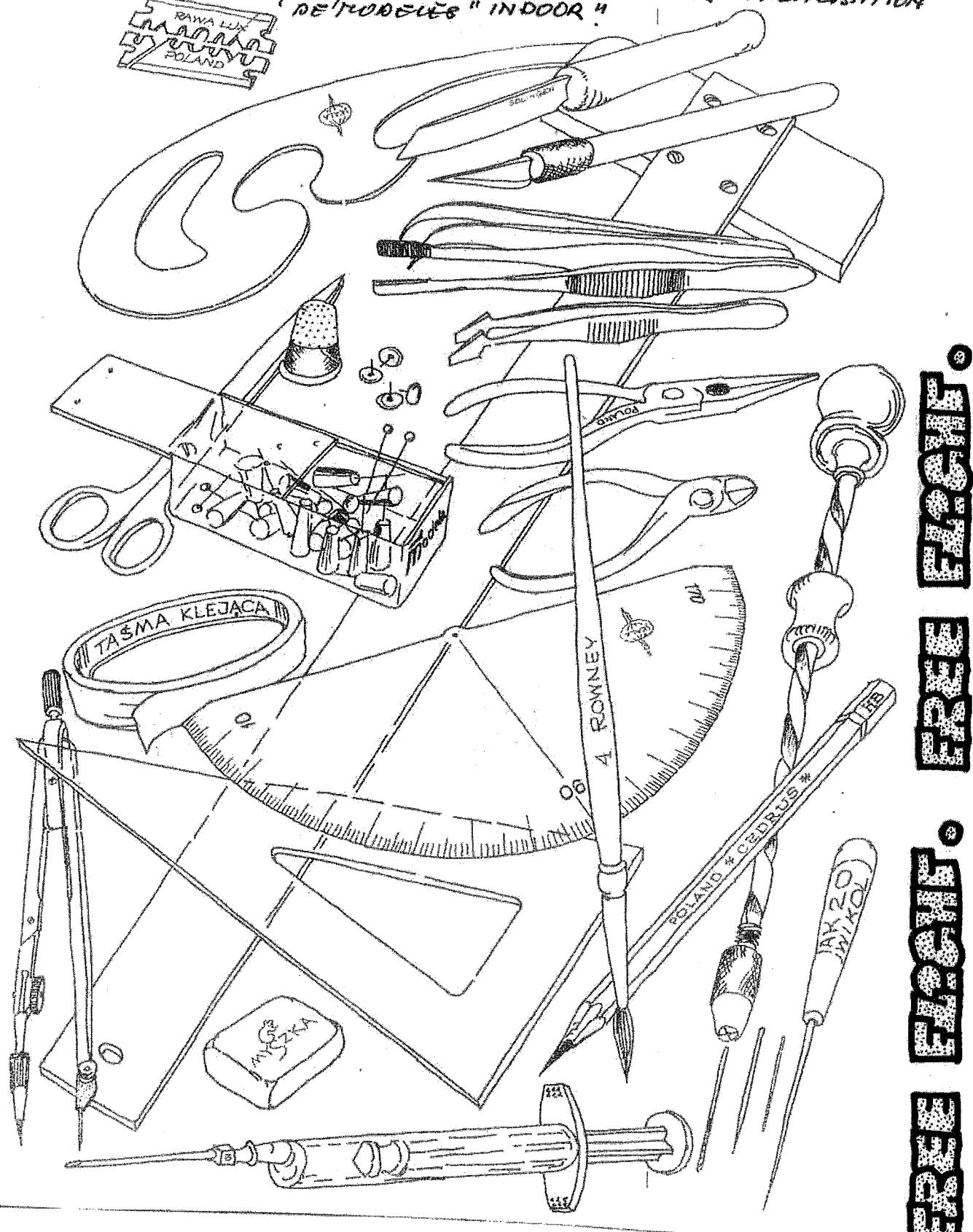
STYROPAN

TEXTURA
PALASTA

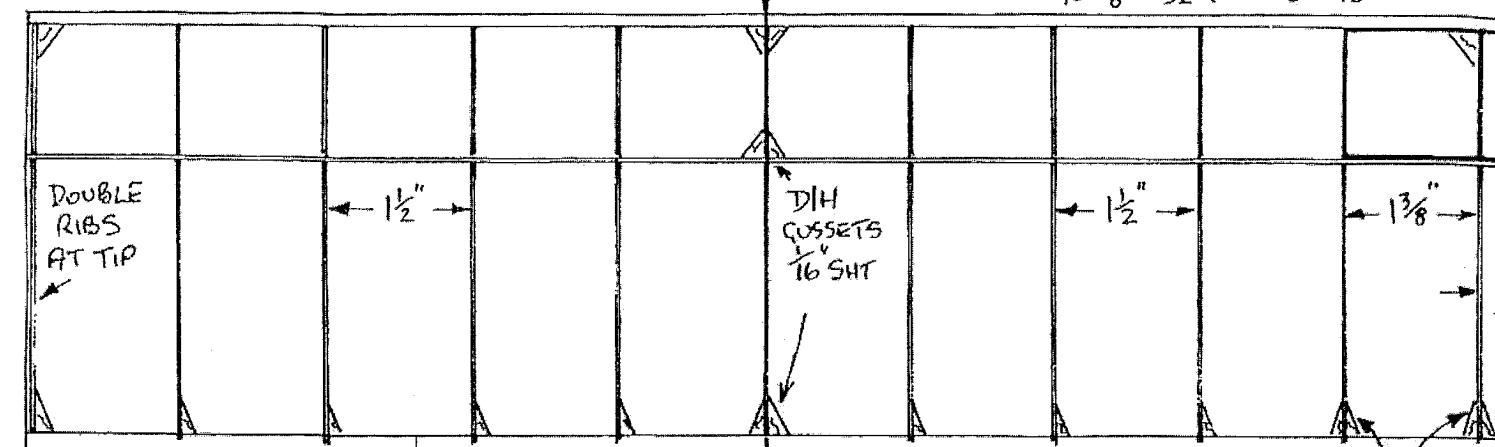
11908

J. KACZDOREK

QUELQUES OUTILS UTILISÉS POUR LA RÉALISATION
DE "MODÈLES INDOOR"



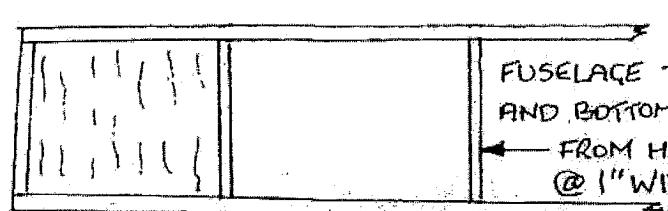
JERY KACZDOREK, FIT LONGTEMPS DANS LES PREMIERES ANNÉES DE LA PUBLICATION DE VOL LIBRE UN FOURNISSEUR ASSIDU D'EXCELLENTS DESSINS DE MODÈLES POLONAIS DE TOUTES CATEGORIES. IL EST ÉGALEMENT AUTEUR DE PLUSIEURS OUVRAGES POLONAIS CONCERNANT LA VULGARISATION DU VOL LIBRE PAR AILLEURS LES REVUES POLONAISES SUR L'AÉROMODELISTE FIRENT APPEL À SON ART DU CRAYON ET DE LA PLUME. —



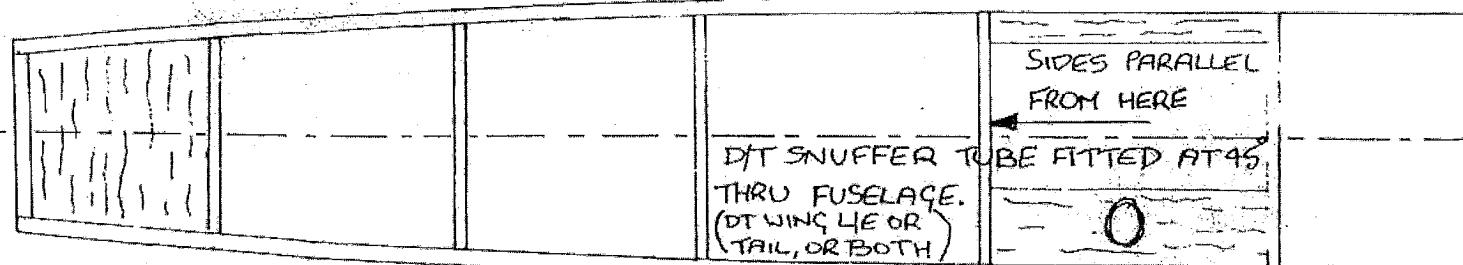
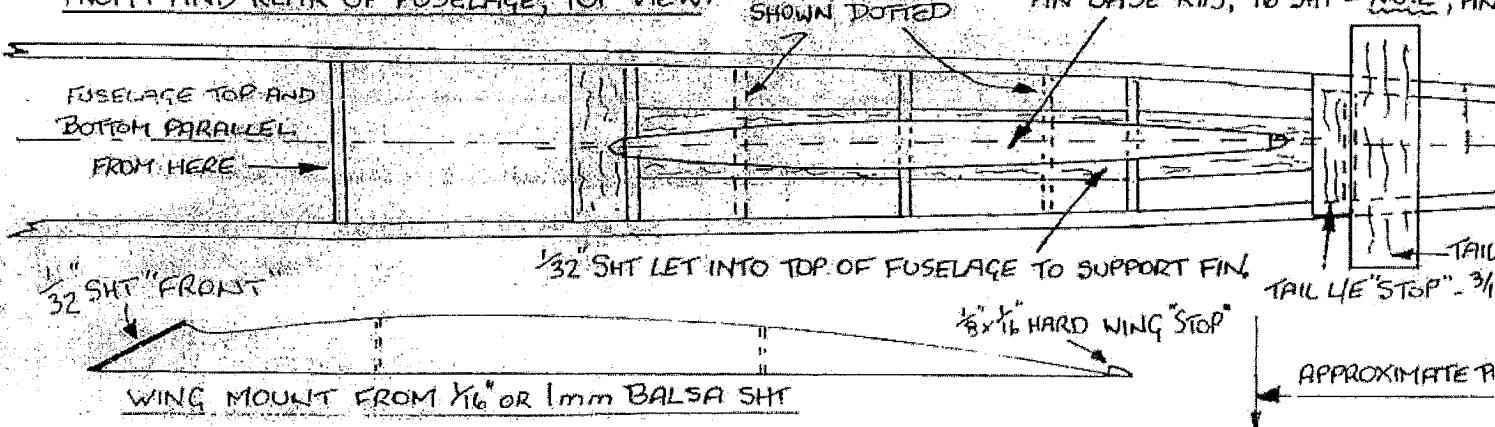
NOTE - SLIGHT ($\frac{1}{8}$ " - $\frac{3}{16}$ ") WASHOUT
THIS PANEL ONLY
- ALL OTHERS "FLAT".
 $3\frac{1}{2}$ TIP DIHEDRAL
(CENTRE PANEL IS FLAT
- NO CENTRE DIH BREAK)

DIH JOINT.

T/E, $\frac{3}{8}'' \times \frac{1}{16}''$ $\frac{1}{16}$ SHT GUSSETS
FLUSH WITH TOP SU



FULL-SIZE WING RIB. CUT TO IT
(NOTE - SECTION DRAWN TO SCALE
OF WING-RIB TEMPLATE)

FIN BASE RIB, $\frac{1}{16}$ SHT - NOTE, FIN

NOTE - FAIR AMOUNT OF
DOWNTHERST AND RIGHT SIDETHRUST.

J G P 30

SIMPLE P30 MODEL

DESIGNED BY J. GODDEN

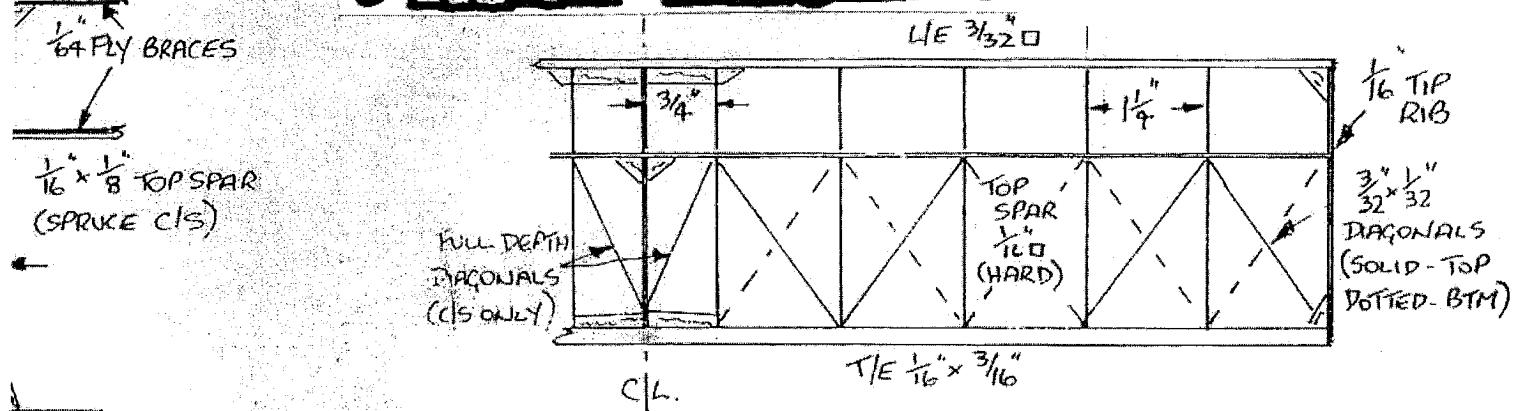
IDEAL FLYING WEIGHT = 46 to 50gms

SCALE - FULL SIZE (EXCEPT WING AND TAIL)

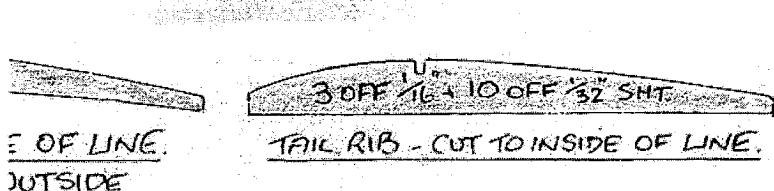
FUSELAGE SIDES
PARALLEL FROM
@ $1\frac{1}{2}$ " DEEP HERE

11910

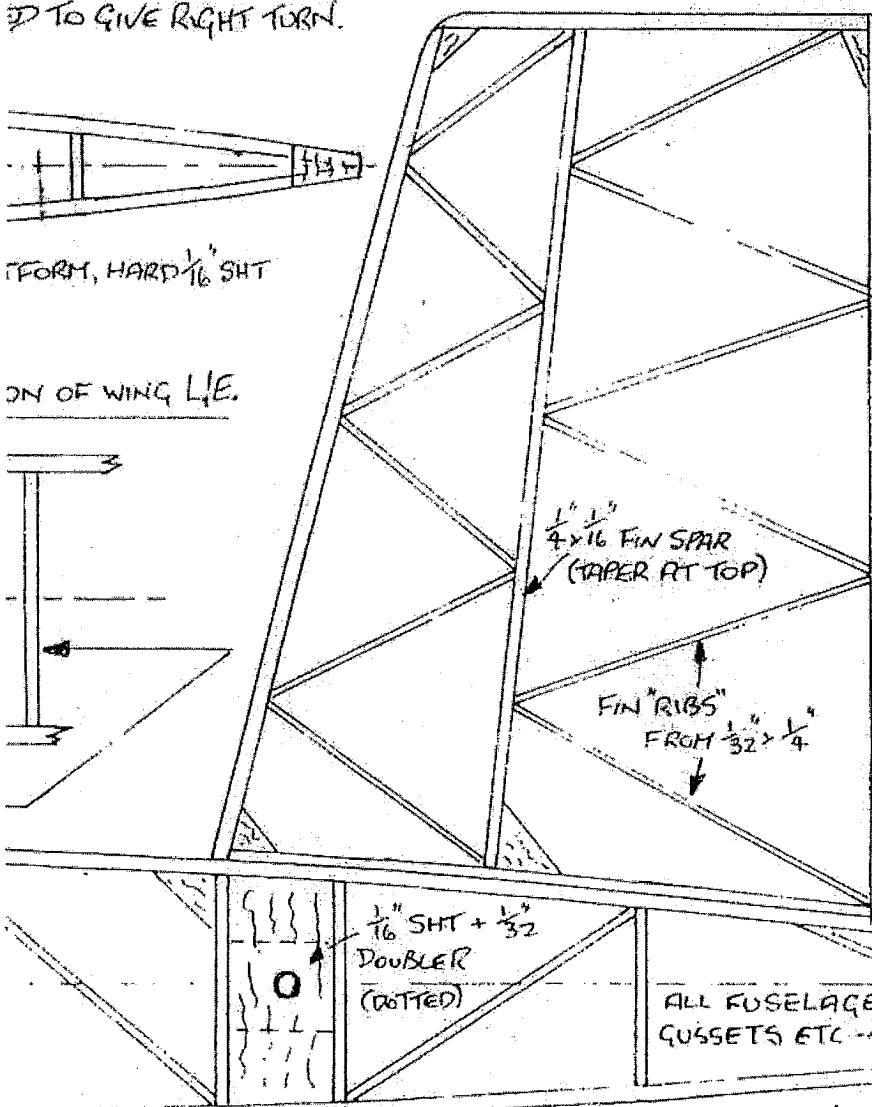
• GREEN FLIGHT.



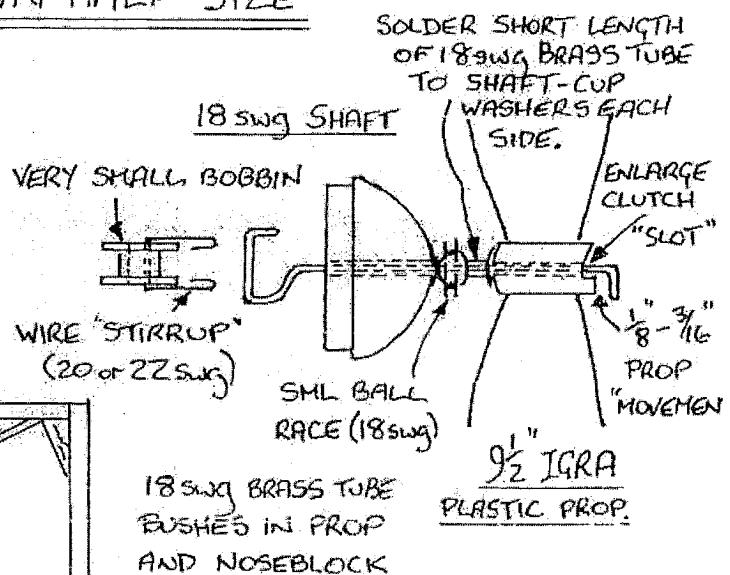
WING AND TAIL "HALVES", DRAWN HALF SIZE



② To give right turn.



DIAGONALS FITTED IN THESE 2 BAYS (W/L) BOTH SIDES.



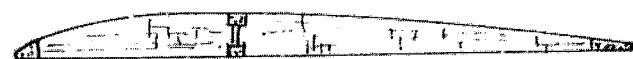
NOTES

- ①. DO NOT FIX WING-MOUNT TO FUSELAGE UNTIL MODEL IS COMPLETE AND FULLY ASSEMBLED WITH RUBBER MOTOR INSTALLED.
- ②. MOVE WING AND MOUNT FORE AND AFT UNTIL MODEL BALANCES AT A POINT 1 3/4" (38%) FROM TIE OF WING.
- ③. FIX MOUNT TO FUSELAGE AND FIT SUITABLE DOWELS FOR WING FIXING IN FUSELAGE FIN OUTLINE 3 1/32" □

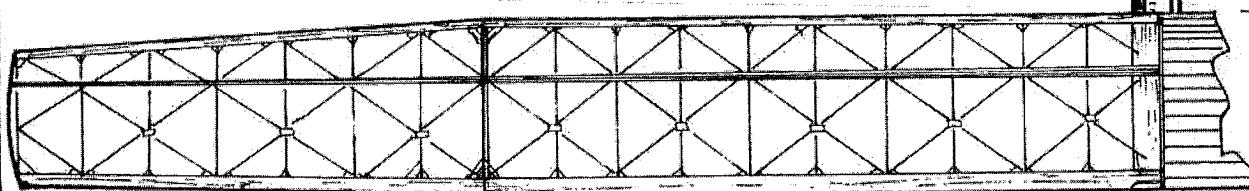
REAR TAIL SUPPORT TO GIVE SLIGHT NEG. INCIDENCE

LONGERONS 3 1/32" □ OR 2 mm □
SPACERS 3/32" x 1/16" OR 2 x 1.5 mm.

RETOUR SUR LE PASSE ET LA DISPARITION D'ANSELMO ZERI. IL A TOUT AU LONG DE SA CARRIERE DE MODELISTE CONSTRUIT SES MODELES, LUI MEME NON SEULEMENT, IL A TOUJOURS TROUVE DES NOUVEAUTES ORIGINALES.



TOUS CELE NE L'A PAS EMPÊCHÉ DE FIGURER DANS L'ELITE F1B DE FAÇON EFFICACE ET DE MANIÈRE, ELEGANTE.



+110
320

NEBVURE
D'OB
1983

422
ANSELMO ZERI

20

VOL
ESSEN

ESSEN

H. SCHANDORF

11912 ECHALLE 1/5 - 1/1

46'

+120'
695%

FUSEAU ET REVERSEUR CARBONE + BOUTS + TIENS F.O.U.

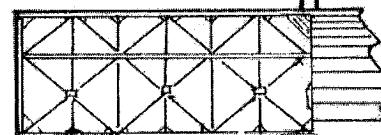
+1/4' montee / 3 sec
- 51' montee - 3 sec



715

725

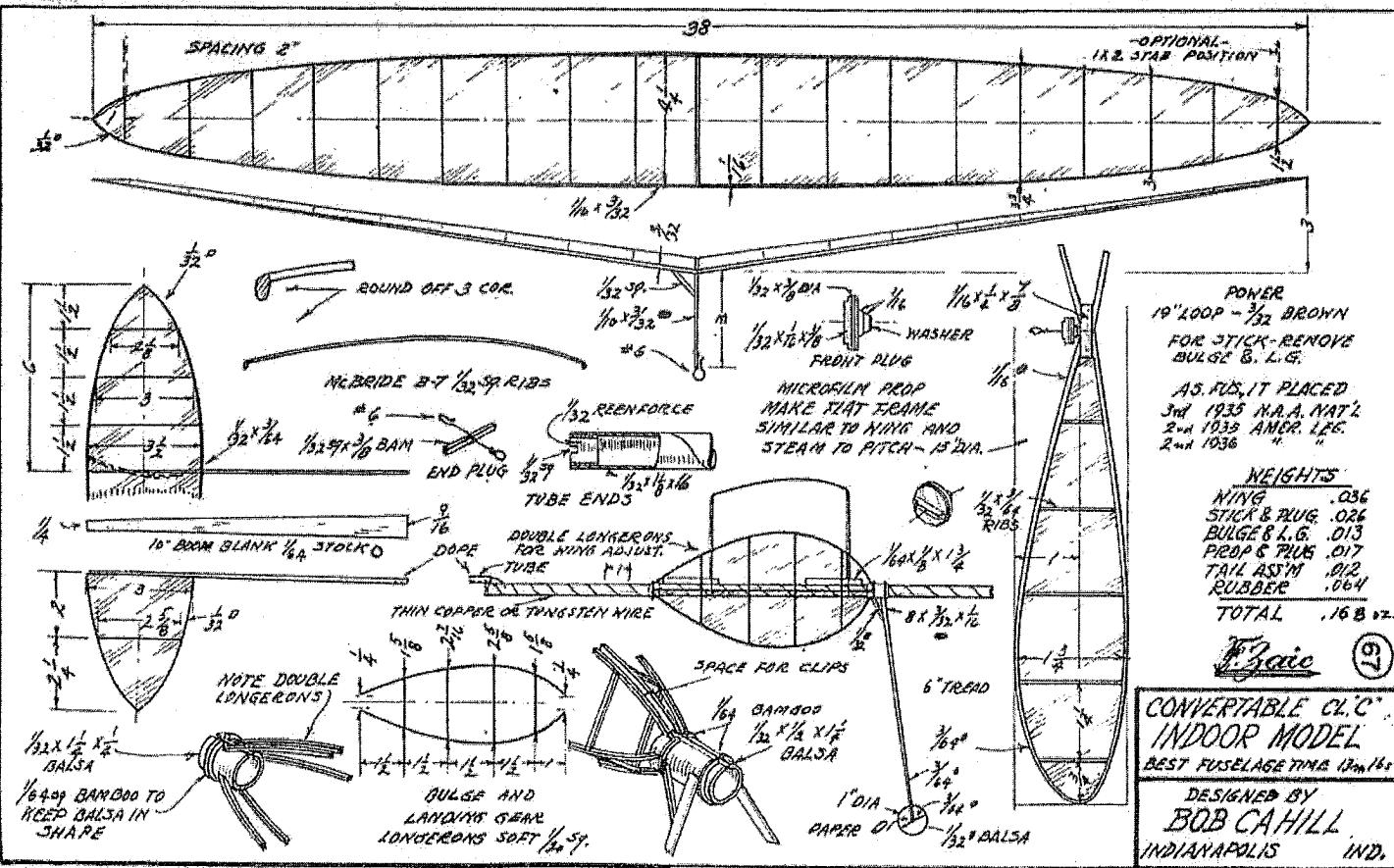
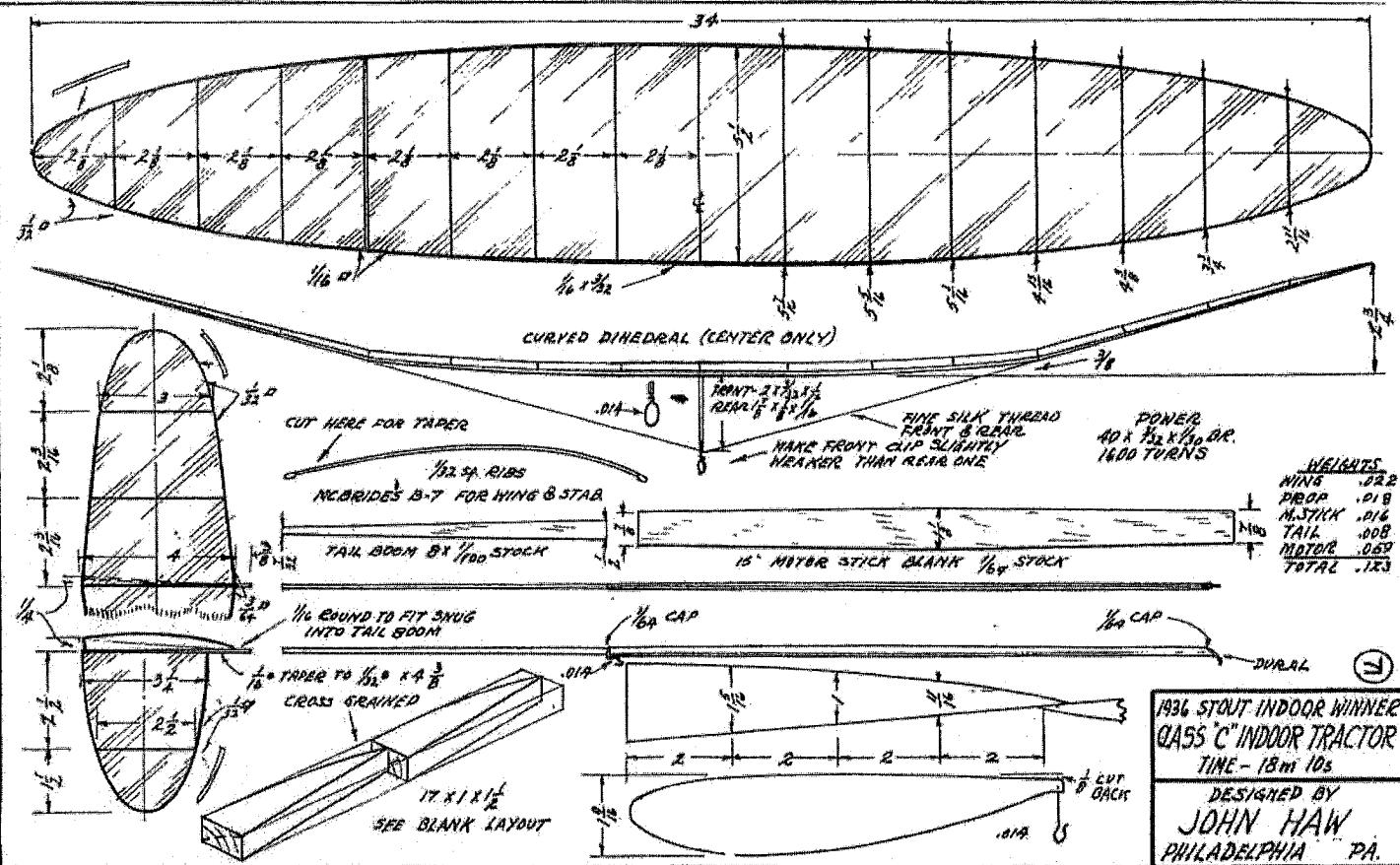
80

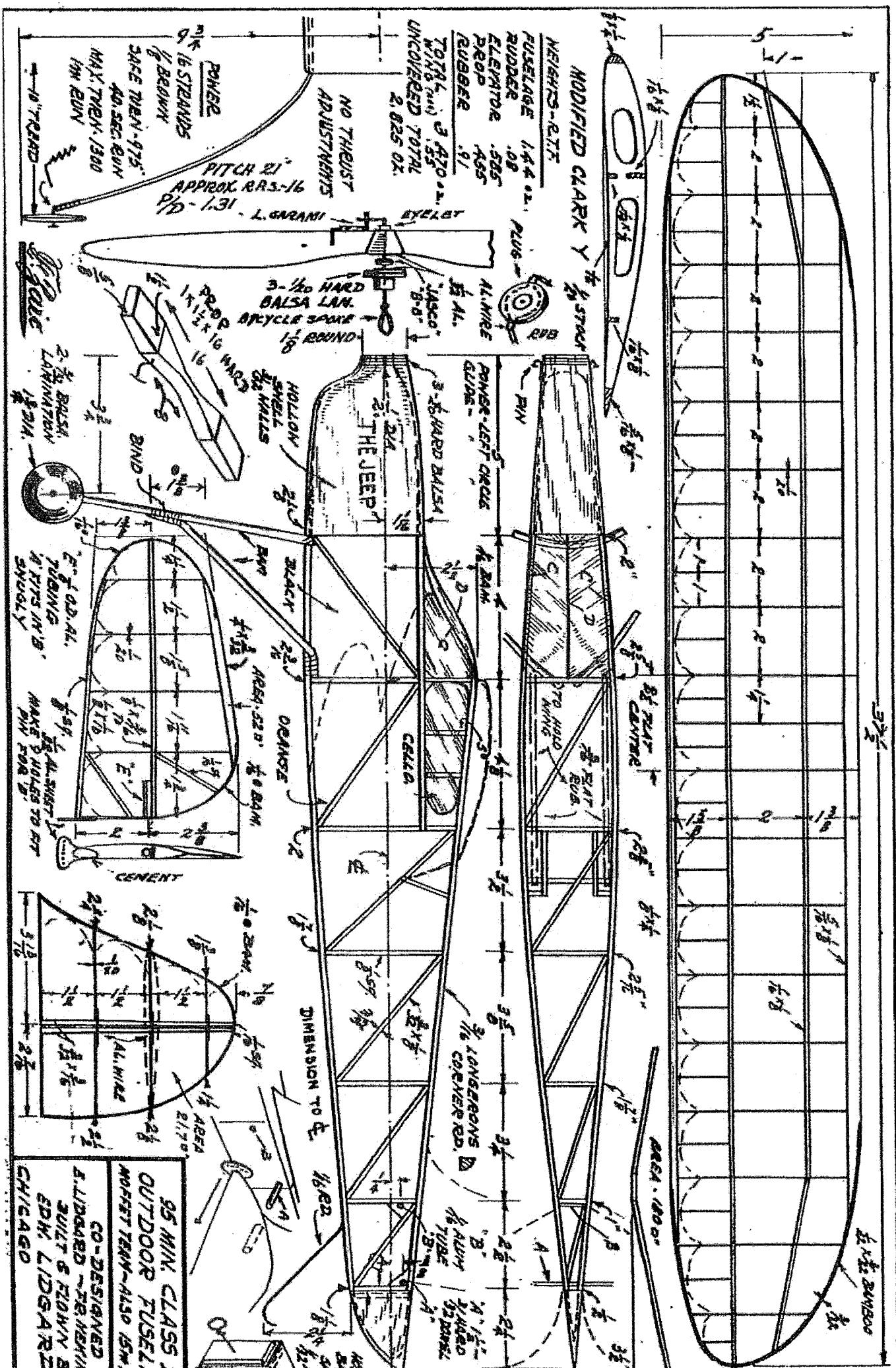


375

Souvenirs Antiques

PLANS TIRES DU YEAR BOOK - 1936-37 DE FRANC 2AIC. -





11914

LANCASTER HK 568

Un panneau commémoratif concernant un équipage de Lancaster HK 568 a été récemment érigé dans une forêt dans les environs de Strasbourg. Le panneau est installé au bord du sentier des trois sapins tout proche du site du crash du Lancaster dans la nuit du 24 au 25 juillet 1944. Les membres de l'équipage étaient :

Flying Officer Keith Owen Whitehouse RNZAF

Pilot Officer Jack Thomas Millner RAAF
Warrant Officer Keat Dunning RNZAF

Sergeant Berhard Leighton RAFVR

Flight Sergeant Ray Steele Horsford RAFVR

Flight Sergeant George Alfred Badge Taverner RAAF

Sergeant Robert Charels Baker RAFVR

Trois Neozélandais, trois Anglais et deux Australiens. Le HK 568 décolla de sa base de Mepal dans la Cambridgeshire à 21 h 51 le 24 Juillet 44. Le dernier contact fut établi à 02 h 10 à 7 km au nord est de Strasbourg, au retour de mission de Stuttgart.

Le panneau a été dessiné par André Schandel, un Directeur d'école en retraite, qui apporta la contribution définitive à la découverte du lieu du crash. Les DNA (Dernière Nouvelles d'Alsace) ont décrit dans leur édition du 18 octobre 2009 la découverte du site.

La recherche débuta avec Patrick Baumann qui établit une documentation sur tous les avions alliés tombés sur le nord est de la France pendant la 2ème guerre mondiale. Un historien américain Sam Cole, à la recherche d'avions américains en Alsace, crut savoir qu'un B 17 avait été perdu aux environs de Strasbourg

. Il fit appel à Patrick Baumann, qui lui fit un appel public par l'intermédiaire des DNA le 19 septembre 2008. André Schandel répondit à cet appel en signalant qu'en 1947 à l'âge de 12 ans avait vu les restes d'un avion dans la forêt de la Robertsau, après que les Allemands avaient récupéré l'aluminium de l'avion. A la fin de septembre 2008 Baumann, Pope, Schandel et quelques amis, firent des recherches avec un détecteur de métaux, au nord du Château de Pourtalès sur le site resté dans le souvenir de A. Schandel.

Initialement les recherches restèrent vaines, mais le hasard fit qu'un promeneur Georges Brumter passa par là, et put indiquer l'emplacement exact. G. Brumter avait lors du crash dans la nuit du 24 juillet 44 assise de loin au crash, et se rendit le lendemain matin sur les lieux.

Ici le détecteur de métal réagit, et révéla

des morceaux de métal significatifs, des cartouches 7,7 mm. Comme ce ne furent pas des 12,7 munition classique des Américains il ne pouvait s'agir que d'un avion anglais, sans confusion possible. Les Américains volaient de jour les Anglais la nuit. Le B 17 ne fut pas trouvé mais le Lancaster

En premier lieu on se rendit sur le cimetière militaire de Strasbourg Cronenbourg, où se trouvent les tombes des sept membres d'équipage André Schandel éditant une revue d'aéromodélisme internationale, avec des abonnés à travers le monde entier, demanda à l'un d'eux Harold Rothera en Angleterre de faire des recherches au service de Renseignement de la RAF au Musée de Hendon. Celui-ci produisit la note qui définitivement permit d'identifier, de façon certaine le HK 568. Tous les détails fouris étaient connus par P. Baumann, seul le nom du site du crash avait été mal orthographié par la RAF. Y figurait le district Rupprichtsall, dénomination allemande Rupprechtsau, pour la Robertsau, d'où l'impossibilité de trouver le site.

Entre temps A. Schandel a écrit au Maire de Strasbourg, en lui proposant d'ériger sur le site un panneau de commémoration, pour rappeler le sacrifice des jeunes membres de l'équipage. Le 21 octobre 2009 le mémorial fut inauguré en présence de P. Baumann, le panneau informe également de la mort de 55000 membres d'équipage perdus par le Bomber Command (RGA) tout au long de la guerre.

Un bonne soixantaine de personnes, y assistèrent, Eléonor Fuller, représentante permanente de GB au Conseil de L'Europe tout comme l'adjointe au Maire de la Ville de Strasbourg et une délégation d'élèves du Collège de la Robertsau récitant un poème exprimant leurs remerciements à l'équipage.

Les promeneurs et passant peuvent dans la verdure environnante découvrir les traces des quatre moteurs, laissées par eux dans la terre.

**QUELQUES EXPLICATIONS SUR
LE LANCASTER HK 568-PERDU
PAR LE BOMBER COMMAND-RAF.
DANS LA NUIT DU 24 JUILLET 44**
**LE PANNEAU COMMEMORATIF
EST, DEPUIS SON INSTALLATION
RÉGULIÈREMENT FLEURI PAR DES
PROMENEURS ET PASSANTS.
BEAUCOUP S'ARRETTENT POUR
PRENDRE CONNAISSANCE DE
L'HISTOIRE DE L'AVION ET DE SON
ÉQUIPAGE, CE QUI LES INCITE
AUSSI À FAIRE UN TOUR DANS
L'HISTOIRE, LE PASSE DE L'ÉPOQUE
LA 2^e GUERRE MONDIALE.**

Didier Chevenard
Le Bourg
69640 Jarnioux

M André Schandel
16 ch. de Beulenwoerth
67000 Strasbourg

Samedi 2 Octobre 2010

Cher ami modéliste

Ayant abandonné la scène modéliste en 1964, j'ai eu le plaisir immense de trouver votre revue. Par la lecture des anciens numéros (merci à André Bailly du MACB qui me les a prêté) et des nouveaux, j'ai pu commencer rapidement à me mettre à niveau.

Laissez les gens sans jugeote critiquer le prix de la revue; si pour avoir des annonceurs le prix à payer est de transformer la revue en catalogue, non merci!!!

Je comprends aussi qu'à un certain âge on ait envie de laisser tomber, surtout si vous faites cela tout seul.

Parlons d'abord du futur de la revue:

J'observe que 95% des modélistes utilisent internet: cela permet de rester en relation avec les gens que l'on voit sur les terrains et cela permet aussi d'acheter des fournitures (merci Mike Woodhouse) ou du caoutchouc, voire des appareils complets (Vladimir a fait une belle percée en F1A comme on pouvait le voir aux Championnats).

Le futur est donc sans aucun doute un "Vol Libre" virtuel.
C'est le moment de lancer le volontariat pour créer le blog correspondant.
Pourquoi pas une association "Vol Libre" pour s'en charger?

Maintenant je voudrais lancer une réflexion sous forme de tribune si vous êtes d'accord.

Le besoin: les nouveau vol libristes sont le plus souvent soit de nouveaux retraités, soit des tout jeunes portés par leurs ainés.

Les premiers rechercheraient des disciplines qui leur permettent de moins courir, tout simplement pour continuer à pratiquer. Cela écarte le F1A et plébiscite les formules à maxi de 2 minutes.

Ajoutons que la pénurie de terrains vient conforter ce besoin.

Les seconds eux ont besoin de modèles plus simples et plus accessibles financièrement.

Le succès actuel du F1E (nombre de pratiquants en croissance!), admirablement porté par nos champions nationaux, est un exemple de cette évolution. On court moins pour lancer, même s'il faut marcher pour la récupération (mais on peut être aidé), et les appareils artisanaux sont encore compétitifs compte tenu de la liberté de la formule. Cela ne résout pas totalement le problème du budget pur les plus jeunes.

Le F1G Coupe d'Hiver en est un autre exemple; heureusement qu'il y a encore un Bernard Michaud pour démontrer qu'on peut être compétitif avec un modèle "fait maison", mais c'est de plus en plus difficile (voir la complexité des derniers appareils de Georges Matherat). Et puis un débutant aura du mal à faire bloc avant et hélice!

Le planeur F1H est bien pour les juniors mais son treuillage difficile l'écarte pour les seniors.

J'ai cru un moment que le F1K était une réponse. Malheureusement les fournisseurs de moteurs ont disparu. Après plusieurs semaines passées à tenter d'obtenir quelques moteurs CO2 pour faire une saison avec les collègues de la région, sur Ebay ou en téléphonant en Angleterre et aux USA, force est de constater qu'ils sont devenus introuvables et de plus en plus chers (spéculation?). Dommage pour les jeunes.

Finalement je crois qu'il y a un réel besoin à inventer une sorte de Coupe d'Hiver ou F1K électrique.

La catégorie F1E telle que définie n'a pas d'avenir hors le High Tech. Soyons réalistes: les développeurs de sources d'énergie électrique sont dirigés par les besoins émergents de l'automobile: or pour emmener une voiture sans la sur-motoriser, il faut pouvoir fournir de fortes accélérations à l'accélération et se recharger le plus vite possible (en particulier pour récupérer l'énergie de freinage)! Donc plus d'ampères, donc moins de résistance interne pour le système de stockage d'énergie électrique. Avec une formule basée sur le poids de la batterie, on fera des engins qui seront vite plus puissants (même sur 10 secondes!) qu'un F1C!

Donc le résultat est:

- sur-motorisation,
- mécanismes complexes de transition,
- construction High Tech
- coût astronomique
- et durée éphémère de l'état de l'art.

Par contre l'électrique a pour avantage

- d'être facile à mettre en œuvre sur le terrain
- de puiser dans toute la panoplie de l'offre présente sur le marché pour la motorisation
- d'être propre et d'un coût d'utilisation négligeable.

Les F1G comme les F1K ont une motorisation d'environ 30g.
Le F1G est sur-motorisé au départ donc demande des réglages pointus.
Le F1K, moins puissant a en général une cellule plus légère et plus petite donc plus accessible à des débutants.

Un "Coupe Electrique" devrait:

- être compétitif en construction légère (balsa ou même Dépron comme pour certains F1K), ce qui encourage les débutants.
- Ne pas être sur-motorisé donc ne pas exiger des systèmes complexes de mise en transition.
- Etre économique.

Ma proposition est la suivante:

- **Intensité limitée** à 5 ou 10 ampères en max 2 éléments (voire 6 NiMh pour les nostalgiques). Le fusible automobile distribué en début de concours peut être un moyen de contrôler la formule.
- **Poids maxi limité** à 70 ou 80 g.
- **Maxis de 2 min.**

J'ai exploré 2 voies

- motorisation de faible puissance (5 ampères en 1 élément) mais réductée pour avoir une grande hélice. Cela donne 20 à 25 g pour la motorisation qui pourrait motoriser une cellule de 40 g genre P30 ou F1K.
- motorisation de 10 ampères en 2 éléments de 30 g qui avec 300g de poussée pourrait motoriser un coupe d'hiver.

En ce qui concerne le budget le tableau ci-dessous fait une comparaison avec le F1K ou le F1G. On reste en dessous de 60 euros, minuterie comprise pour l'électrique, et le seul matériel à investir est le chargeur.

Pour en avoir parlé autour de moi je sais que l'idée d'un Coupe Electrique est attrayante.

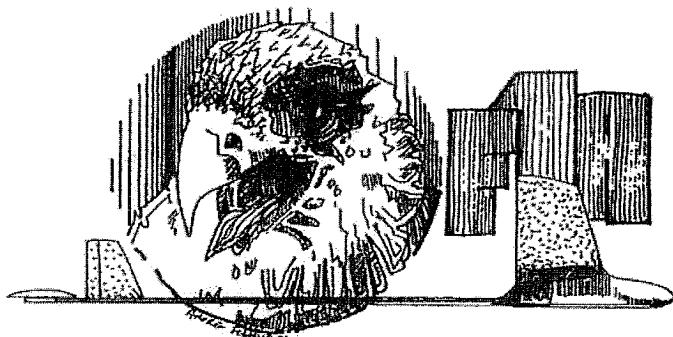
Merci de lancer le débat afin d'enrichir la réflexion.

Pour ma part je lance dès maintenant des essais pour essayer de mieux cerner les limites de poids et d'ampérage.

J'en communiquerai les résultats.

Très cordialement.

Didier Chevenard
MACB



Comparaison budget motorisation F1G, F1K, Coupe Elec

	Source	Coût	Euros		Source	Coût	Euros
F1G				CoupElec 5 A 70g			
Bloc avant	FFS	£ 55		Minuterie	Zigras	\$ 30	
Hélice	FFS	£ 50		Micro servo	HK	\$ 4	
Minuterie (base Tomy)	FFS	£ 19		moteur 5A réducté 60g poussée	HK	\$ 19	
Total Euros par appareil			1 40	Alimentation 5A	HK	\$ 10	
Remontoir	FFS	£ 75		Batterie 1S 450 mA	HK	\$ 3	
Total € première mise en œuvre			85	Total Euros par appareil			50
Cauchoic: 450g par saison	FFS	£ 25		Chargeur Lipo	HK	\$ 30	
Total par saison			30	Total € première mise en œuvre			22
F1K				Cout d'utilisation négligeable			
Moteur Modela	BSS	\$ 80		CoupElec 10A 80g			
Minuterie	FFS	£ 19		minuterie	Zigras	\$ 30	
Total Euros par appareil			80	micro servo	HK	\$ 4	
Bouteille Paintball	PB	€ 26		moteur 300g poussée	HK	\$ 10	
Raccord	BSS	\$ 80		Alim 10A	HK	\$ 10	
Total € première mise en œuvre			85	Batterie 2S	HK	\$ 4	
Recharge CO2	PB	?		Total Euros par appareil			43

Sources: FFS (Mike Woodhouse), Zigras (BSD Micro), HK (Hobby King), BSS (Black Sheep Squadron), PB (Paint Ball)

Je viens de lire ton dernier n° et de découvrir ta volonté de cesser de t'occuper de ta revue, après tant d'années, c'est compréhensible mais y aura-t-il une suite? Je le souhaite de tout cœur.

Tu as fait une œuvre extraordinaire pour défendre et soutenir le Vol Libre, sois-en remercié vivement.

Ne soyons pas trop nostalgiques: ton travail est la mémoire du vol libre, un grand merci.

Je te souhaite une bonne santé et peut-être à bientôt.

Jean-Claude



Cher André.

Un brin de tristesse en lisant ton annonce de l'arrêt de ta participation à la confection de Vol Libre (en espérant qu'il y ait un repreneur...en sommes nous au stade des entreprises en mal de faillites ?).

C'est un peu l'occasion de regarder en arrière. T'avouerais-je que, au départ, ta publication me laissait perplexe. Il me paraissait dangereux pour notre activité de se refermer dans un canard réservé au seuls initiés. Certes, on entendait partout « enfin une publication qui s'occupe de nous ! ». Certes, les dérivés des diverses revues qui se consacraient à l'aéromodélisme n'étaient pas enthousiasmantes pour nos habitudes, notre idéal (pas de gros mots S.V.P.). Mais, ce faisant, je craignais qu'on disparaisse des revues « grand public », et que, à terme, ce soit signer notre propre disparition. En publiant « Vol Libre », tu donnais aux pratiquants un bulletin riche et fédérateur, mais tu les enfermais dans une confrérie, en attendant que ce soit « une secte », comme disait l'un d'entre-nous dont je tairais le nom (il ne parlait pas de toi, mais de nous). Certes, notre disparition complète n'a pas encore eu lieu. Mais, la courbe n'est guère optimiste...

Les revues grand public accompagnaient le mouvement. Au citoyen de base qui demandait des renseignements sur le vol libre, les mieux intentionnées renvoyaient vers toi (cela m'a été affirmé en son temps). Quant aux annonceurs, ils firent rapidement pression pour que ces mêmes revues arrêtent de parler de ces dinosaures qui ne leur faisaient rien gagner, au sens « propre ». Et comme nous représentions de plus en plus (ou plutôt de moins en moins) une clientèle négligeable, les revues ont mis les pouces ; là aussi, propos qui m'ont été rapportés par des personnes parfaitement fiables...

Une fois cette hésitation de départ avalée, on a suivi ta publication. Elle a été notre lien, notre poumon. Et à chaque conversation, chaque rencontre, chaque championnat, chacun soulignait tes mérites, ton professionnalisme, ton dévouement. Les applaudissements étaient mérités, ils étaient, en plus, sincères. On pouvait parfois critiquer tel ou tel point, mais on baissait vite la garde : faites-en autant... Ta collection complète, c'est toujours avec plaisir que j'y jette un œil, même si les premières années peuvent paraître balbutiantes, maladroites, mais ce serait en oubliant l'époque. Ce coup d'œil rétrospectif souligne la progression technique au fil des ans. Il est vrai que les moyens aussi évoluaient et proposaient des solutions de plus en plus raffinées, pour peu que le secrétaire-rédacteur-éditeur-composeur-correcteur-imprimeur-enveloppeur-et coursier (pour finir), veuille se donner la peine de suivre le « progrès ». Là aussi, faites-en autant... Et même, allez-y si vous voulez, André Schandel vous cédera volontiers les manettes... voire vous donnera quelques conseils et tuyaux.

Il reste que tu constates, d'une part une diminution du nombre de tes abonnés, d'autre part une régression de la « participation » des vol-libristes à la rédaction, soit sous la forme technique, soit sous la forme reportage.

Sur le premier point, ça rejoint ce que je disais plus haut. Nos difficultés à recruter ont une incidence directe sur le nombre de tes « clients ». Ces difficultés sont d'ordre divers (beaux sujets de conversations de comptoirs entre nous...ah ! ma pauv'dame !), notre disparition des revues grand-public n'étant qu'un élément.

Pour le deuxième point, là aussi, les raisons sont multiples. Il y a la crainte de dire des c..., et en plus de mal les dire... Mais aussi, peut-être, de ne pas avoir grand-chose à dire...

Développer des aspects techniques ? On est arrivé à un point où les évolutions sont rarissimes, cantonnées à des détails très précis et difficilement exportables (souvent ils demandent des ateliers, des techniques et des moyens peu courants), où les solutions manquent totalement de variétés. Un plan ressemble à un autre plan... On s'est bloqué nous même (voir ce que j'ai raconté sur Darwin...). Des tentatives de diversification comme celles du grand Georges (et Dieu sait, si on regarde sa production sur 60 ans, il en a fait de telles tentatives ! et les fuselages courts ! et les flextruc ! et les C.H. géants ! et la monopale !...), ces diversifications donc sont rarissimes, et ne trouvent guère d'écho... Mais, du diable ! elles permettent au grand Georges de conserver un brin de personnalité, de fantaisie, le tout avec des intentions, des idées, contrôlés par une réflexion serrée, puis des essais critiques... Pour les reportages, raconter une compétition prend difficilement l'allure d'une épopee, même si un Piller se bat pour donner de l'élan à un compte-rendu. Alors, la « matière » s'amincit. Remarque, c'est pareil ailleurs : le « Cervia » (spécialisé dans l'indoor) connaît la même difficulté ; quant aux revues R.C. elles ne valent pas beaucoup mieux malgré leurs aspects « luxueux » et même si les pratiquants trouvent encore de la variété dans leurs réalisations, à condition de ne pas sombrer dans le commercial ; ce qui est, hélas pour eux, souvent le cas.

Quant au prix, c'est un mauvais argument. Je sais bien que, au temps de la réduction du pouvoir d'achat... Mais, un week-end fait largement dépenser autant de carburant que ne coûte ta revue. Dans laquelle, il n'y a pas de pub (officielle ou masquée...) et, du coup, toutes les pages sont « consommables »... Ca aussi, les radins l'oublient...

Après, il y a la lassitude, l'âge, les pépins de santé, que l'on espère légers, même si, avec l'âge, on sait qu'ils se multiplient au lieu de s'additionner... J'en sais quelque-chose. J'ai arrêté d'animer un atelier : ça devait faire 30 ans que je le faisais, au moins ; j'ai formé (sic) des centaines (je dis bien, centaines) de jeunes, pour un résultat mince (ça, j'en suis largement responsable). Je crois avoir donné : club (s), région, fédé, concours, championnats, sélections, stages, démonstrations, courriers, kilomètres, transports, photocopies, outillage, matériel et matériaux... Je n'en tire pas gloire, et tâche de ne pas jouer aux anciens combattants. D'autant que je sens bien que tout ça, je l'ai fait mal et qu'il n'y a pas toujours lieu d'en être fier ; et même peut-être que j'ai tout faux... Mais je n'ai plus le « jus », et, surtout, je constate que, depuis quelques années, les efforts sont vains. Plus de recrutement, guère de « touches » lors des meetings, expos et autres, amenuisement des troupes (études, arrêts divers sans espoir de retour). En plus, sur le plan personnel, grosses fatigues sur le terrain...comme on dit en béarnais : « lou bieilhé », c'est-à-dire le fait de devenir vieux, à compléter par une autre expression béarnaise « bieilhé, cagué ! », là, je pense que je n'ai pas besoin de traduire.

Arrêtes de regarder ton nombril, dirait mon ami Corindon. Simplement, considérons que je, tu, nous, avons fait un truc qui était sensationnel, plaisant, formateur, riche même, osons les gros mots, que nous ne regrettons pas de l'avoir fait, même si ce n'est pas souvent avec de la gloire, même si nous avons eu des déceptions, des échecs. Nous y avons rencontré des gens d'une diversité incroyable, et cette diversité était une richesse et nous a comblés. Et en même temps ces gens barbotaien comme nous dans la marmite... Le bonheur d'avoir fait cela émerge, nous sommes heureux de l'avoir fait, en espérant que, tant qu'il y aura de la vie, nous continuerons à le faire, à nous faire plaisir. Et dans tout ça, Vol Libre aura été l'enveloppe amie qu'on trouvait dans sa boîte aux lettres, notre tour de ralliement, notre oxygène...

Merci pour ces 34 années de Vol Libre...

PAILHE

11921

LANCASTER HK 568

COMMEMORATION OF THE AIRCREW OF AVRO LANCASTER HK 568

VOL LIBRE

A commemorative plaque to the aircrew of the Lancaster bomber HK 568 has recently been erected in Robertsau Forest, outside Strasbourg. The panel, beside the Trois Sapins path, is close to the site where the aircraft crashed in the early hours of the 25th July 1944 and where the seven members of the aircrew lost their lives.

They belonged to No. 75(NZ) Squadron of the Royal Air Force: three Englishmen, two New Zealanders and two Australians -

Flying Officer Keith Owen Whitehouse RNZAF
Pilot Officer Jack Thomas Milliner RAAF
Warrant Officer Keat Dunning RNZAF
Sergeant Bernard Leighton RAFVR
Flight Sergeant Ray Steele Horsford RAFVR
Flight Sergeant George Alfred Badge Taverner RAAF
Sergeant Robert Charles Baker RAFVR

HK 568 took off from its Mepal base in Cambridgeshire at 21.51 hrs on the 24th July 1944. The last fix on the plane was at 02.10 hrs, 7 km north-east of Strasbourg, when it was returning from its bombing mission to Stuttgart,

The commemorative plaque was designed by Andre Schandel, a retired local headmaster and artist, who made an important contribution to the discovery of the plane and to its identification. The newspaper DNA (Dernieres Nouvelles d'Alsace) describes, in its 18th October 2009 edition, how the search for the crash site had had an unexpected outcome.

That search had begun when Patrick Baumann, who has documented Allied air losses in Eastern France, was asked for help by an American air historian, Sam Cole, who was trying to locate an American B17 Flying Fortress bomber, believed to have been lost in the Strasbourg region. In turn, Baumann appealed to compatriots' memories in the DNA newspaper of the 19th September 2008. Andre Schandel responded, recalling that in 1947, at the age of 12, he had seen the remains of a crashed aircraft in Robertsau Forest, though by that time the bulk of the plane had been scavenged, initially by the Germans and then by scrap metal dealers. Thus, in late September 2008, Baumann, Pope, Schandel and friends set out, with a metal detector, to try to rediscover the plane in the part of the forest, north of the Chateau de Portales, remembered by Schandel.

Initially, their search was disappointing, but by good fortune, a passer-by, Georges Brumter, was able to point them to the correct spot. M. Brumter had actually seen the bomber crash, during a night-time air-raid alert in July 1944, and had gone to the site the following morning. In the area known to Brumter,

300 metres north of the Chateau de Portales and close to the Trois Sapins path, the metal detector revealed bits of metal and, significantly, cartridge cases. Significantly, because these were 7.7mm shell cases, not the 12.5 mm ammunition carried by Flying Fortresses. Any lingering, but unlikely, possibility that an American day-time bomber, a B17, had been involved in a night-time crash, could be dismissed. However, the British night-time bomber, the Avro Lancaster, was armed with 7.7 machine guns... The search for a B17 had unearthed a previously unlocated Lancaster.

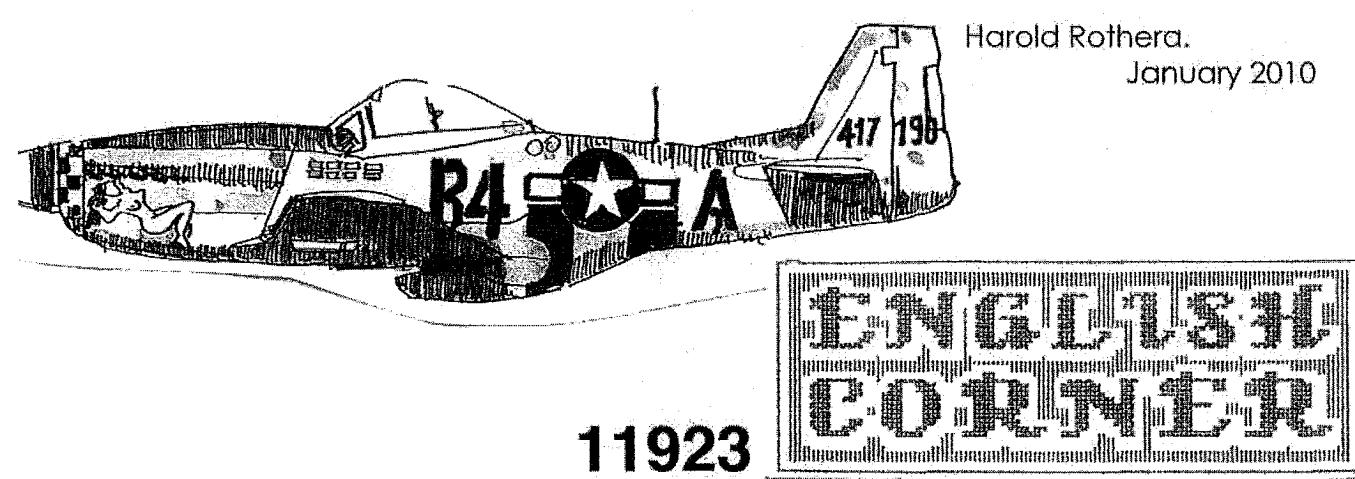
Further evidence began to fall into place. In the French National Cemetery at nearby Cronenbourg were the graves of seven members of an aircrew. Andre Schandel, who edits and produces an aero modelling magazine with subscribers throughout the world, asked one of them, Harold Rothera, to pursue enquiries in Britain. At this point, the Department of Research and Information Services at the Royal Air Force Museum, Hendon, produced the final piece of corroborating evidence, in the shape of a copy of the Loss Card for Lancaster HK 568. Details of the aircrew and of the mission itself, as indicated above, were shown on the card. Most significantly for Patrick Baumann, the card noted the last fix as the 'Town District of Rupprechtsall'. He was familiar with Bomber Command's Loss Cards, but had never associated Robertsau with the curiously-named Rupprechtsall.

Within days of the location of the aircraft's remains and before its identification, Andre Schandel had written to the mayor of Strasbourg proposing some form of marking of the site as a reminder to passers-by of the sacrifice made by young airmen of that era. Thanks to the interest of the City Council, one year later, on the 21st October 2009, the memorial plaque, with Lancaster HK 568 depicted, was unveiled by Patrick Baumann, President of the Association of Aerial History in Eastern France. In commemorating the airmen and their mission, the panel also informs passers-by that Bomber Command lost 55,000 aircrew in World War Two.

There were some sixty people at the unveiling, including Eleanor Fuller, the Permanent Representative of the United Kingdom at the Council of Europe, the Deputy Mayor of Strasbourg and a group of local secondary school pupils, who recited a poem that they had written, expressing their thanks to the seven airmen.

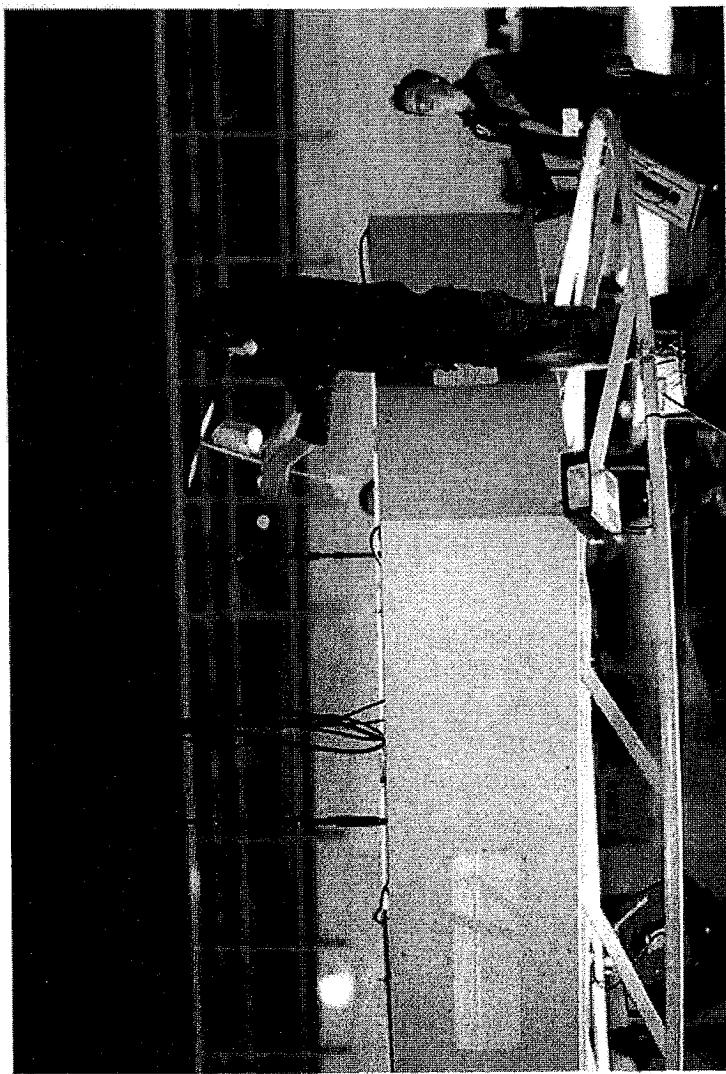
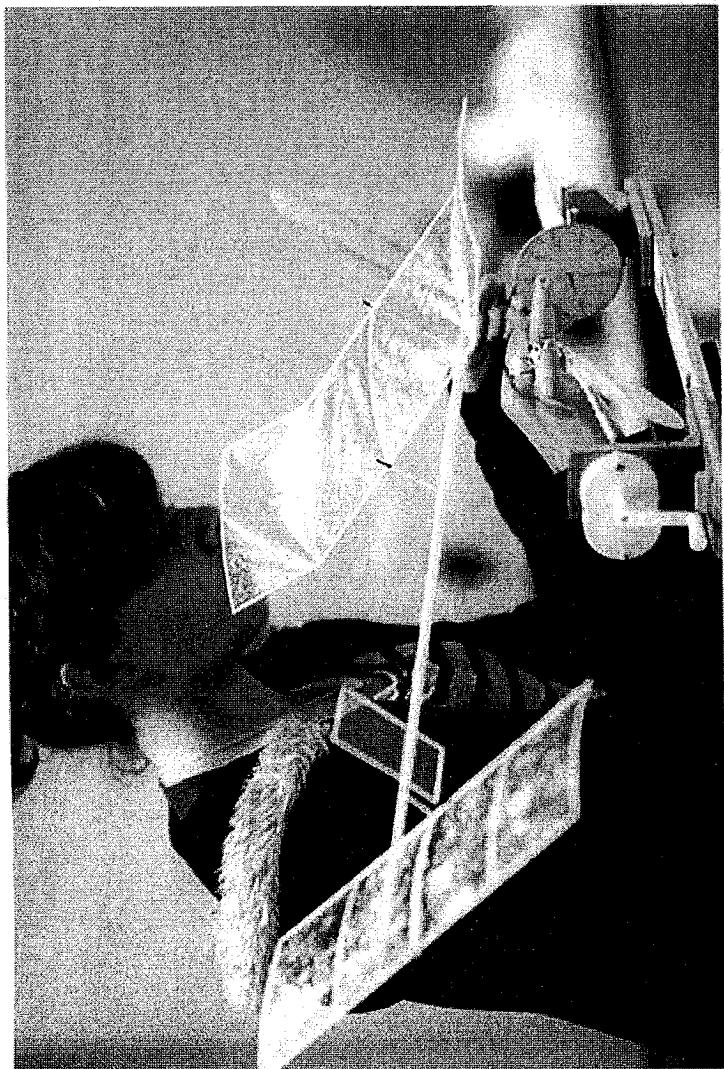
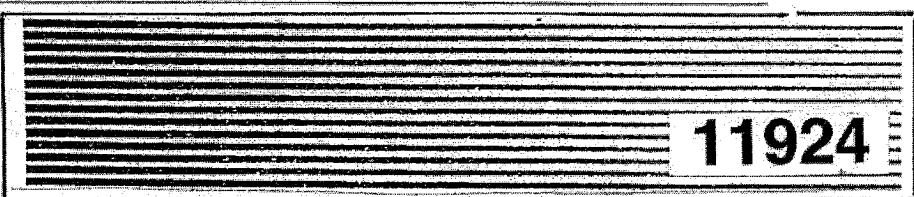
Observant passers-by, now aware of the site of the crashed HK 568, might just be able to make out nearby, gouged in the carpet of greenery, the imprint of four large, propeller-equipped engines.

Harold Rothera.
January 2010





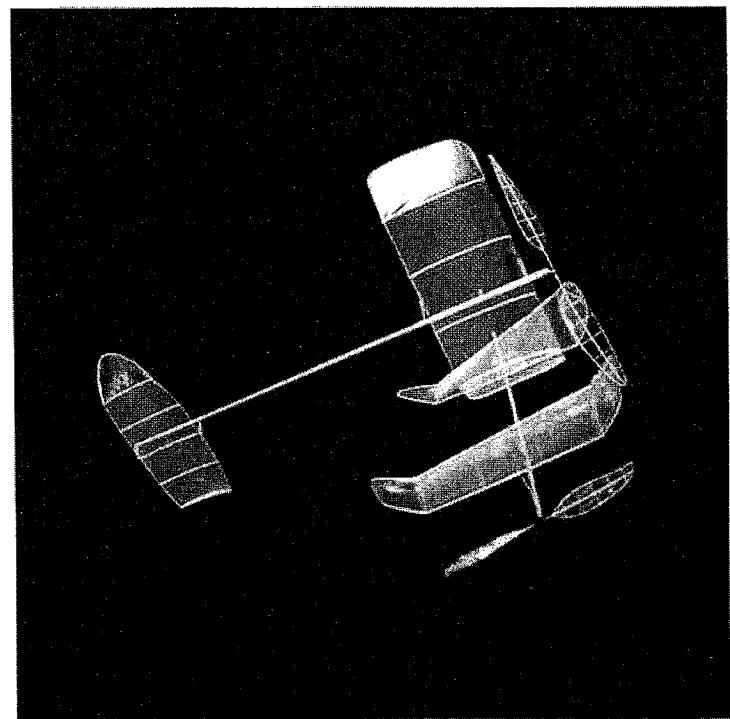
Amélie
TRANONON
F1D
Junior



Nicolas BROUANT
2^{ème} F1D Junior
5^{ème} Micro 3S Junior

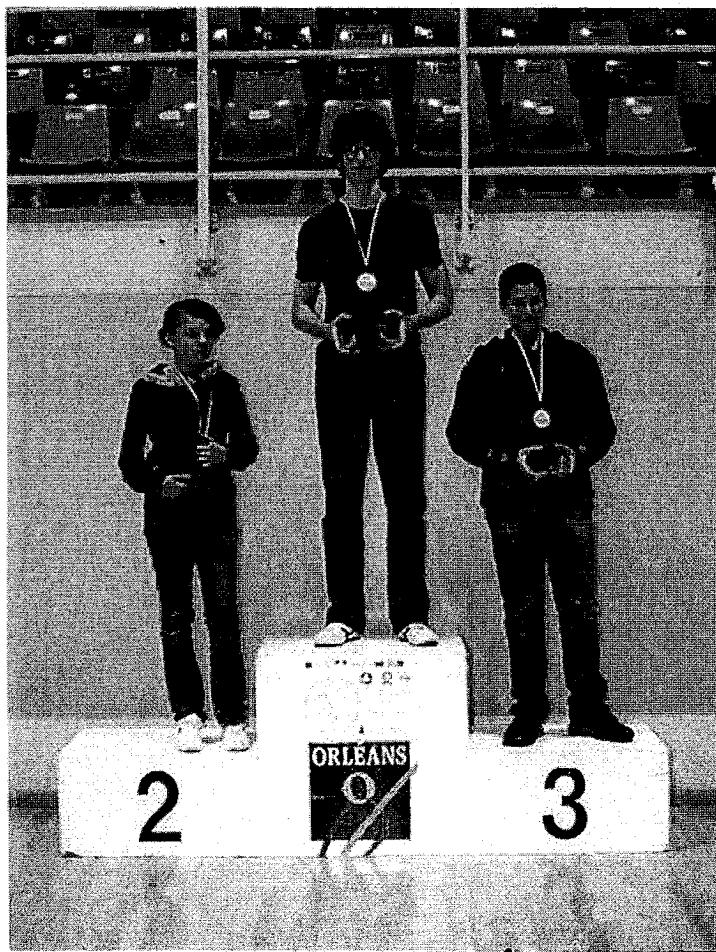
On récupère les modèles
sur les quilles.

CHAMPIONNATS DE FRANCE EN SALLE 2010

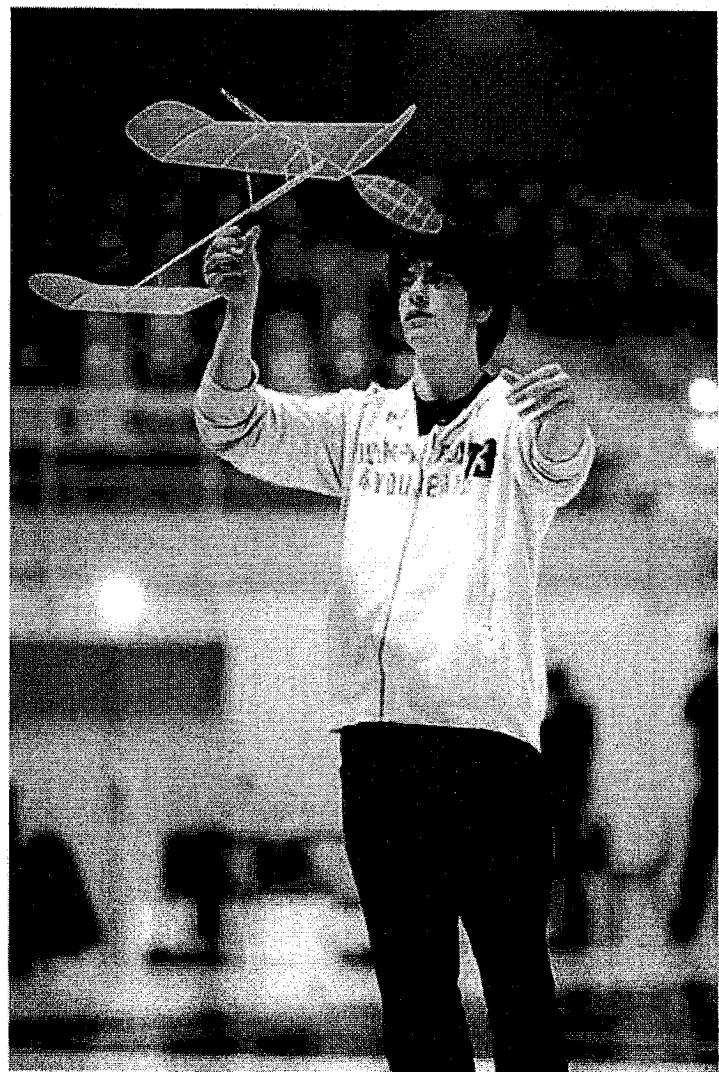


collision
en Vol.

Lucas MARILIER



Nicolas TRANCHON



Lucas MARILIER

Le podium F1D Junior

11925



ATTENTION

LIQUIDATION TOTALE ANCIENS NUMEROS VOL LIBRE

En prévision d'arrêt de la publication , et d'un déménagement probable , il est possible de faire l'acquisition d'anciens numéros VOL LIBRE en vrac mais non les mêmes , au prix de 1 euro le numéro plus frais de port (poste) . Dans la limite des disponibles . Ce qui signifie 16 numéros (3 kg) = 16 € + 6,25 € Total 22,25 € en France .

Etranger Europe (5 kg) 25 numéros .25€ plus 8,23 € = 33,23 €

ACHTUNG

Totaler Ausverkauf von alten VOL LIBRE .

In Anbetracht eines probablem Umzug und dem Aufhören der Ausgaben , können vergangene Ausgaben (nicht die Gleichen) zum Preis von einem Euro plus Porto (Post) erhältlich sein 25 Ausgaben 25 € plus 8,35 € = 33,23 Euro .

11926

EUROCHALLENGE

2010

EURO CHALLENGE F1G Coupe d'Hiver 2009/2010

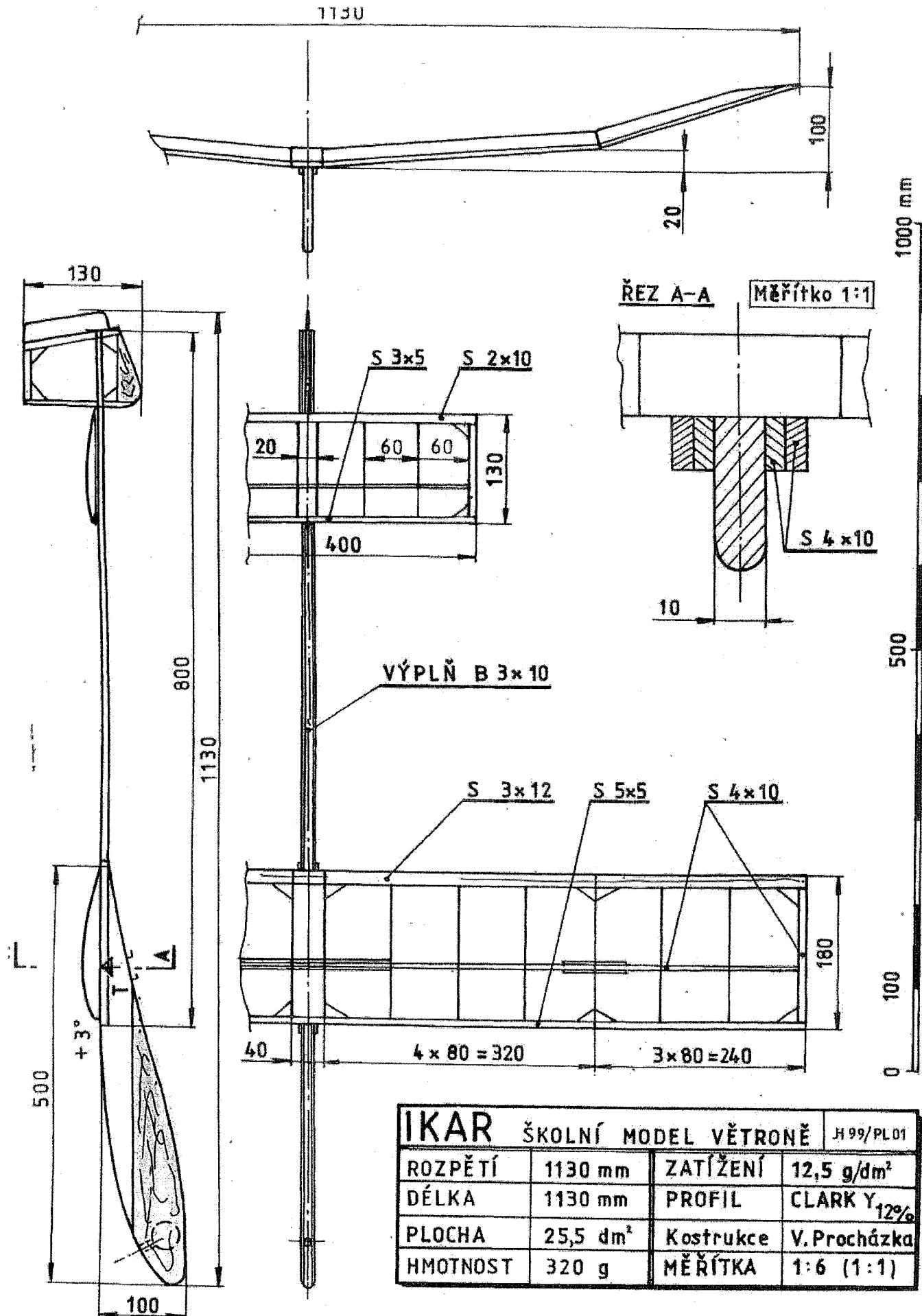
SCORE : Max 13 points in each event (+ 1 point for each classified competitor)

	TORINO CRIVELLE	MUHLE- THURNEN	MIDDLE WALLOP	SISTERON	VIABON	ORENTANO	CAMBRAI	BEAUVIOR SAINORT	MON- CONTOUR	ROCCA DI MEZZO	
	ITA	SUI	GBR	FRA	FRA	ITA	FRA	FRA	FRA	ITA	
AGO TORINO	W Eggimann			AMCP	PAM	GAP	MAC LENS	CA AZAY LE BRULIE	VL MON- CONTOUR	AC ROMA	
04/10/09	01/11/09	06/12/09		23-24/01/10	28/02/10	14/03/10	23/05/10	30/07-01/08/10	05/08/10	05/09/10	
											Report : 06-07/02/10 Annulation (Tempête) Enseignement)
											Report : 25/04/10 (Inondations) Report : 24/10/10 EC 2010/2011
1	DUPUIS Louis	FRA	11	10				2	5	11	39
2	PICCOL Michel	FRA	10	5				5	6		26
3	KUSTERLE Mario	ITA	13	1							19
4	BODIN Jean-Luc	FRA	4	12				1	1		18
5	BUSSON Guy	FRA		9				4	1		15
6	MARSHALL Michael	GBR			2						14
7	VAUGHN Roy	GBR									13
8	BERTOLANI Benito	ITA	12								12
8	DRAPEAU Jean-Luc	FRA		7				4	1		12
8	LICEN Roberto	ITA	9							3	
11	STEFANCHUCK Stepan	UKR		11							11
11	JALLET Yvon	FRA						1	10		11
11	BRUMAT Franco	ITA	7						7		10
14	MANONI Alessandro	ITA	2	1							9
15	MATHERAT Louise	FRA	1	6				2			9
15	CHAPMAN Christopher	GBR							9		9
17	REBELLA Carlo	ITA	8								8
17	BODIN Florent	FRA		8							8
17	TYSON Edward	GBR							8		8
17	MATHERAT Georges	FRA	1	1				6			8
21	BENAZZI Luca	ITA	J							7	7
21	LIBERATORE Walter	ITA		1						6	7
23	LARUELLE Jacques	FRA	6								6
23	HALL Peter	GBR		6							5
25	LAVENENT Henri	FRA	5								5
25	LONGHURST Andrew	GBR		5							5
25	BOUCHER René	FRA							5		5
28	GHIO Walt	USA		4							4
28	GREY Trevor	GBR		4							4
28	GREAVES David	GBR							4		4
28	MARQUOIS Gérard	FRA							4		4
28	MILLET Henri-Serge	FRA						3	1		4
28	CHAUVEAU Gilles	FRA	1	1				1	1		4
28	FIEGL Bruno	ITA	3							1	3
35	RIGAULT Mickael	FRA		3							3
35	BROWN Peter	GBR		3							3
35	BROUTIN Doris	FRA						3			3
35	LEE-A-HING Eric	FRA	1	1							3
35	LATY Denis	FRA		1					1	1	3
35	TOLHURST Peter	GBR		1					1	1	3
41	COUTINEAU Paul	FRA	J	2							2
41	MANION Gavin	GBR							2		2
41	MURARI Bruno	ITA									2
41	GARET Claude	FRA	1	1							
41	NERAudeau Francis	FRA						1	1		
41	NEVERS Romain	FRA	1						1		
41	EVATT Mike	GBR		1						1	
41	SELVA Renata	ITA	F	1							1
41	ROCCA Mario	ITA		1							1
41	FIUSSELLO Mauro	ITA	1								1
41	BATTISTINI Bruno	ITA	1								1
52	MARQUOIS Bernard	FRA		1							
52	BEALES William	GBR			1						
52	CORAZZA Ezio	ITA	1								
52	FRUGOLI Jean-Francis	FRA	1								
52	SCHIRRU Sandro	ITA	1								
52	DELORENZI Giambattista	ITA	1								
52	LIBERATORE Walter	ITA		1							
52	LATY Julien	FRA	J	1							
52	SCHALKOVSKI Josef	GER		1							
52	BUKIN Alexei	UKR		1							
52	BEALES David	GBR			1						
52	WILLIS Spencer	GBR			1						
52	CHALLIS Ted	GBR			1						
52	CARTER Peter	GBR			1						
52	STRINGER Geoff	GBR			1						
52	MARROT Pierre	FRA						1			

130VIISS

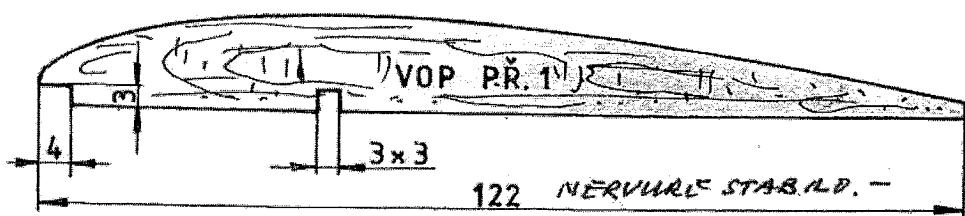
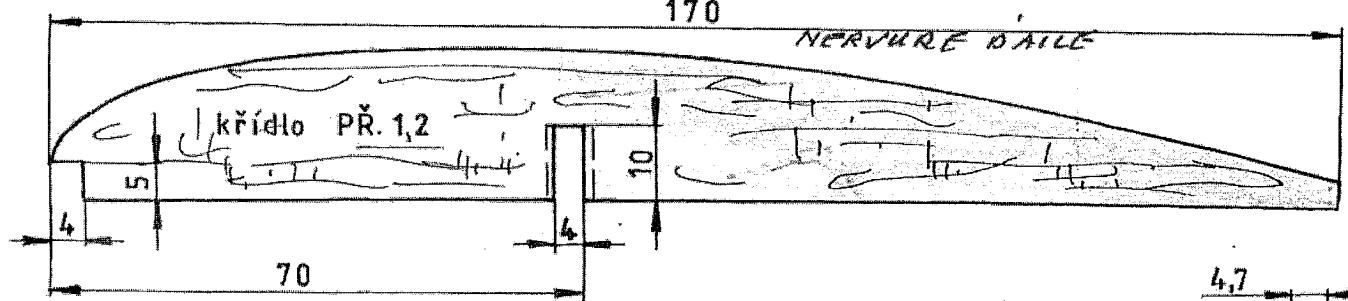
DUPVIISS

11927

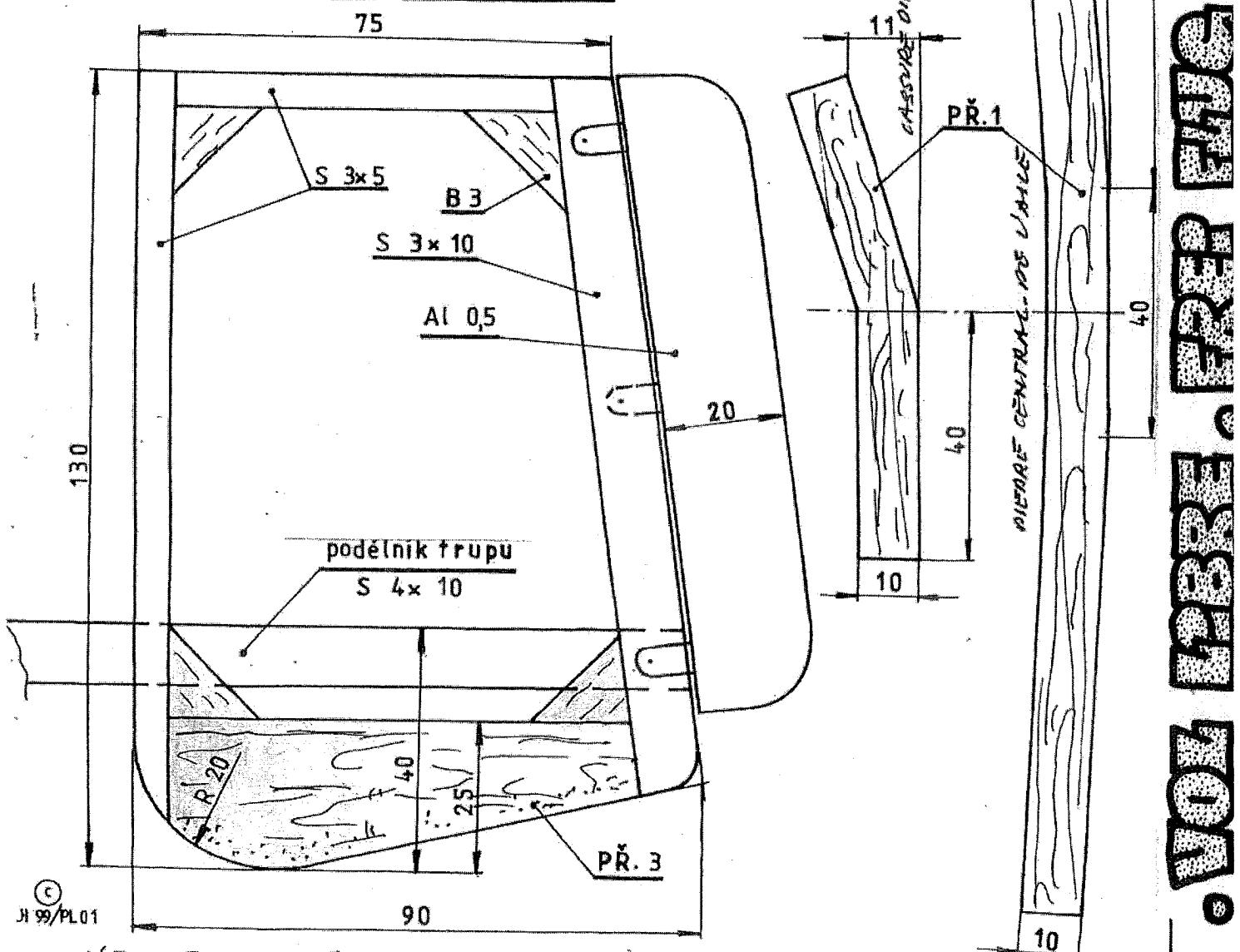


IKAR ŠKOLNÍ MODEL VĚTRONĚ		J 99/PL01
ROZPĚTÍ	1130 mm	ZATÍŽENÍ 12,5 g/dm ²
DĚLKA	1130 mm	PROFIL CLARK Y _{12%}
PLOCHA	25,5 dm ²	Kostrukce V. Procházka
HMOTNOST	320 g	MĚŘÍTKA 1:6 (1:1)

11928



IKAR ŠKOLNÍ MODEL VĚTRNÉ



L'ENTRÉE DANS LE MONDE DU VOL LIBRE TOUT COMME POUR LA PEINTURE
OU LA MUSIQUE... SE FAIT DURANT L'ENFANCE, D'où DANS LE TEMPS
L'IMPORTANCE D'UNE STRUCTURE COMME LE FEU CLAD.
DANS CERTAINS EX-PAYS DE L'EST MAINTENANT AUSSI GAGNÉS PAR LE
MERCANTILISME, ON TROUVÉ ENCORE DES MODÈLES, SIMPLES POUR
DEBUTANTS. — VOLA CI-DESSUS. —

Internet @ **STUGES** *et Niouzes*

RDT... PAS RDT...

Débat vif et prospectif sur les RDT - Remote De-Thermalizing, déthermalisé commandé par ondes radio. On peut imaginer depuis chez nous les arguments. Y compris celui-ci : la règle ne prévoit pas de déthermaliser lors d'un concours "lancé en masse", donc je ne participe que si les autres concurrents inactivent leur DT. -- Bref, mise au point de la part du chef de la liste FFML : les RDT sont autorisés sur les taxis AMA, FAI, et SAM. Pour les FAC pas encore de prise de position du club responsable, le Flying Aces Club. Argument en faveur du système Airtek de Ken Bauer : ce n'est pas de la radiocommande, il s'agit d'une fonction unique, dans une seule direction, et irréversible.

F1A-STANDARD...

C'est la formule simplifiée mise à l'honneur en Allemagne. Désormais les "Standard" pourront concourir au Championnat national en même temps que les F1A habituels, et être inclus dans le classement. Mais ils auront aussi un classement à part, à la manière dont sont distingués les Juniors. Et un même concurrent pourra faire les deux catégories en même temps...

Les restrictions sont les suivantes. Une seule fonction de minuterie en plus du déthermalisage. Fonction irréversible, bien entendu. Flappers interdits.

(de Thermiksense 2/2010)

DÉ-TALQUER ?

Carrol. - J'ai toujours lavé le talc de mon caout avant d'appliquer le lubrifiant. Mon copain Tom me dit que c'est inutile... et il réussit plus de tours que moi. D'après lui ce n'est pas du talc, mais une espèce de silicone.

Jim. - Jamais eu d'ennui.

Pete. - Pas vu de différence, et j'ai cessé de laver. De toute façon ma femme me prend gentiment pour un fou. Mais je suis preneur d'une opinion prouvée, à propos du caout...

Bill. - Il y a plusieurs années c'était du talc, lequel est plutôt abrasif. Les outils de la manufacture s'émoussaient. Solution : une fine couche de silicone. Les batches récents sont légèrement graisseux et le restent après lavage. Conclusion : laver ou pas, guère de différence.

Ed. - Je pense être comme la plupart : laver, c'est du travail, alors...

Carrol - Laver un moteur de 29,7 grammes vous fait gagner 0,2 gramme. Le talc, vrai ou simili, pèse trois fois plus lourd que notre lubrifiant.

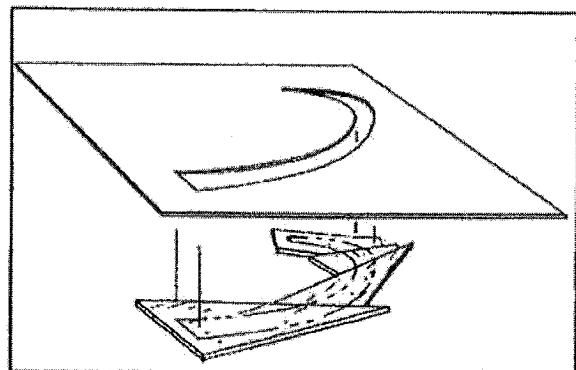
Aram. - Un écheveau neuf peut perdre 0,15 g. au lavage. Cela dépend aussi de la porosité. A l'usine on ajoute un graissage pour empêcher les plaques de coller entre elles. Mais ce n'est certainement pas celui que j'utilise pour mes taxis. -- Petit calcul : laver et re-lubrifier peut permettre deux tours de plus à l'écheveau... les deux meilleurs, donc ça vaudrait la

peine, s'il n'y avait pas bien d'autres facteurs en jeu.

-- Coup de fil... le lubrifiant d'usine serait un silicone soluble dans l'eau, avec un peu de talc. -- [De NFFS Online]

VOTRE PROCHAIN BF

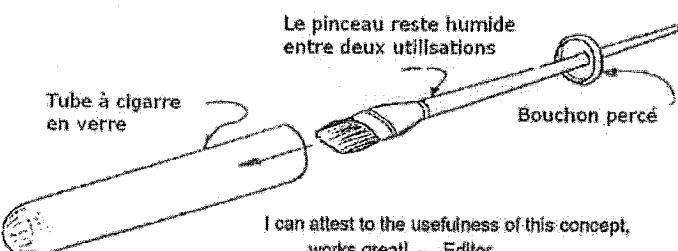
Le croquis ci-joint est paru en 1985 dans FF Digest, reproduisant une astuce bord de fuite tirée d'une boîte de construction. Inutile de... faire un dessin, ça se comprend sans autre détour. L'astuce est belle-



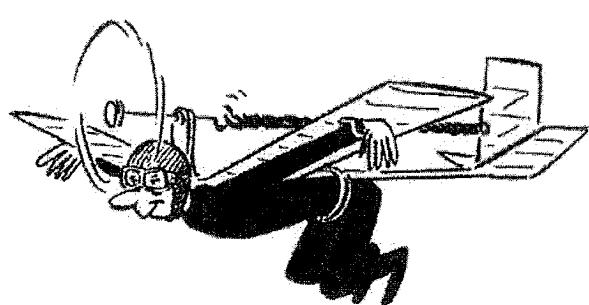
ment rappelée par Jim O'Reilly dans une des intéressantes copies de bulletins de club, sur le site NFFS :

www.freeflight.org/Community/ClubNewsletters/
et plus précisément PMAC avril 2010. P pour Phoenix.

Et Wichita septembre 2009 :



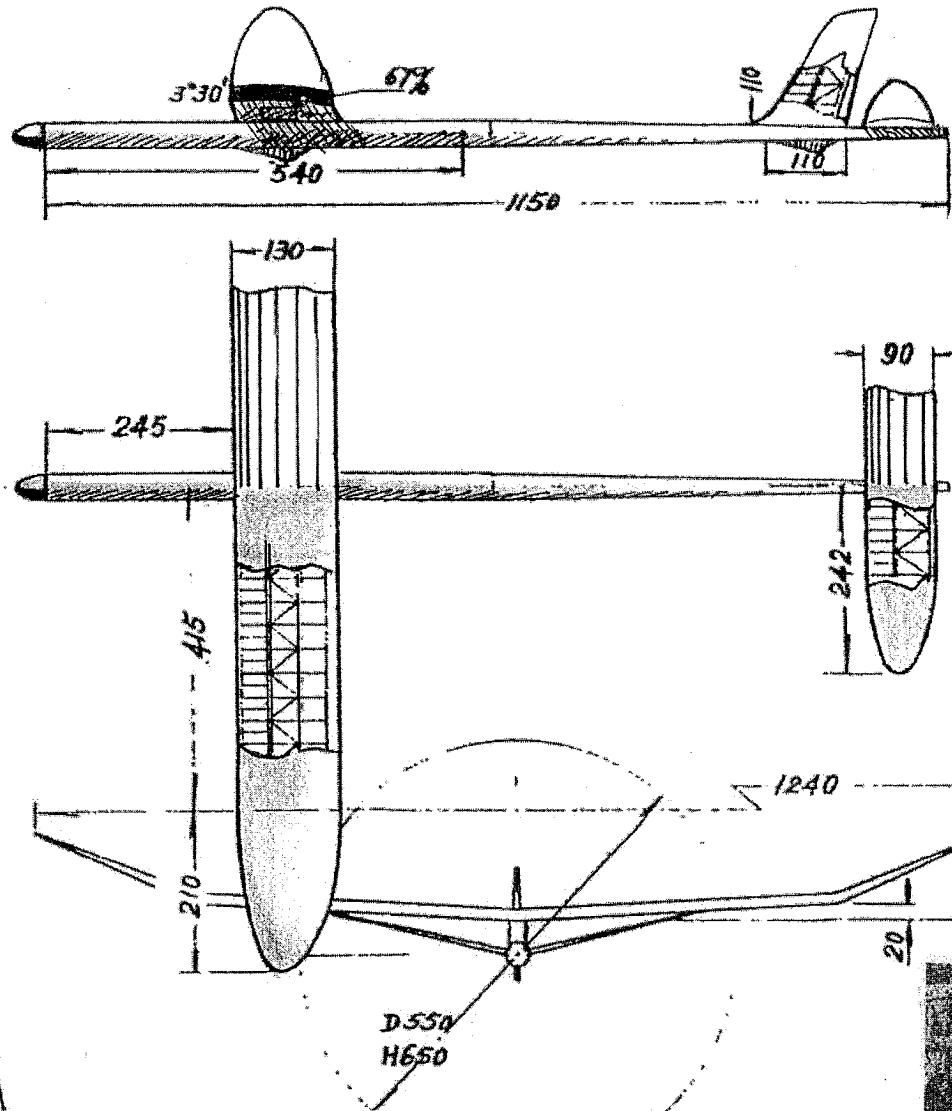
Evidemment le tube contient une dose de diluant. Autre configuration, française celle-ci : une bouteille ketchup... ou d'asperges... avec le pinceau complètement dedans, éventuellement le manche coupé à la longueur voulue. Pas un manche plastique... qui se diluerait lui-même... en bois SVP. La garantie est donnée cette fois par une utilisation centenaire, dauphinoise et matherassienne (pour ceux qui savent).



ENCORE...

Ce croquis vient d'un autre numéro du PMAC, juillet 2007, à trouver à l'adresse déjà mentionnée. Dans le même numéro, plusieurs pages sur la détection de bulle, façon US, écrites par notre ami Peter Brocks... détourné maxi-payant pour qui veut apprendre !

FIBRE
ONE



FIB YI XIANGMING



机翼型 M1:1
Wing Airfoil

X	0	1.25	2.5	5	7.5	10	15	20	25	30	40	50	60	70	80	90	95	1
Y ₁	0.9	2.3	3.3	4.54	5.53	6.42	7.54	8.23	8.84	9.15	9.23	5.54	5	6.7	5	3	1.76	
Y ₂	0.9	0.12	0	0.22	0.5	0.89	1.33	1.8	2.26	2.7	3.4	3.5	3.75	3.4	2.3	1.3	0.6	



水平尾翼型 NACA—4406 M1:1

机型 面积 15.00 dm² Stab. Airfoil

Wing Area

水平尾翼面积

Stab. Area

3.78 dm²

总升力面积 18.78 c

Total Area

飞 行 重 量

Flying Wt.

234 c

设计者: 衣向明

Competitor
Yi Xiangming

运动员: 衣向明

Yi Xiangming

比例 Scale

M1:10

FIB

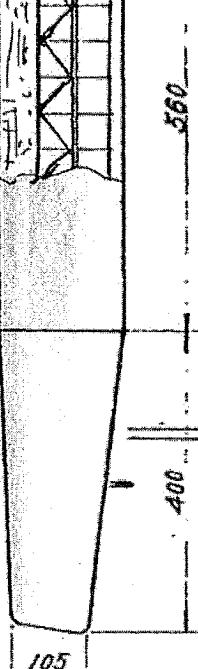
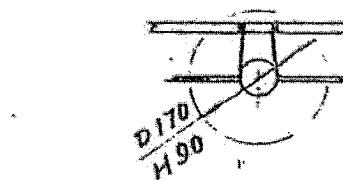
B-15

11931

中华人民共和国参加1979年世界 Aeromodel Team of the People's Republic
航空模型锦标赛代表队 of China participating in the 1979 FF W/C

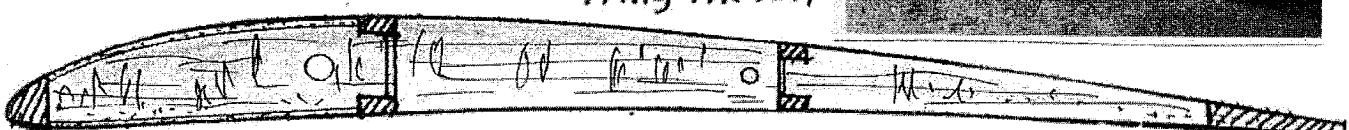
101

FIC GAO QINFEI



机型面积: 31 dm^2
 Wing Area
 水平尾翼面积: 6.5 dm^2
 Stab. Area
 螺旋桨: D170×P90
 Propeller
 发动机: ROSSI-15
 Engine

Wing Airfoil



X	0	12.5	25	5	7.5	10	15	20	25	30	40	50	60	70	80	90	95	100
y_e	0	1.79	0.63	3.87	4.71	5.68	6.8	7.48	7.9	7.96	7.94	7.16	6.33	5.00	3.84	2.48	/	0.53
y_t	0	-0.95	-1.05	-1.05	0.95	-0.74	0.42	0	0.26	0.53	0.87	1.00	1.20	1.30	1.00	0.56	/	0

FIC GAO QINFEI

设计者: 高勤飞 Designer:
Gao Qinfei

运动员: 高勤飞 Competitor:
Gao Qinfei

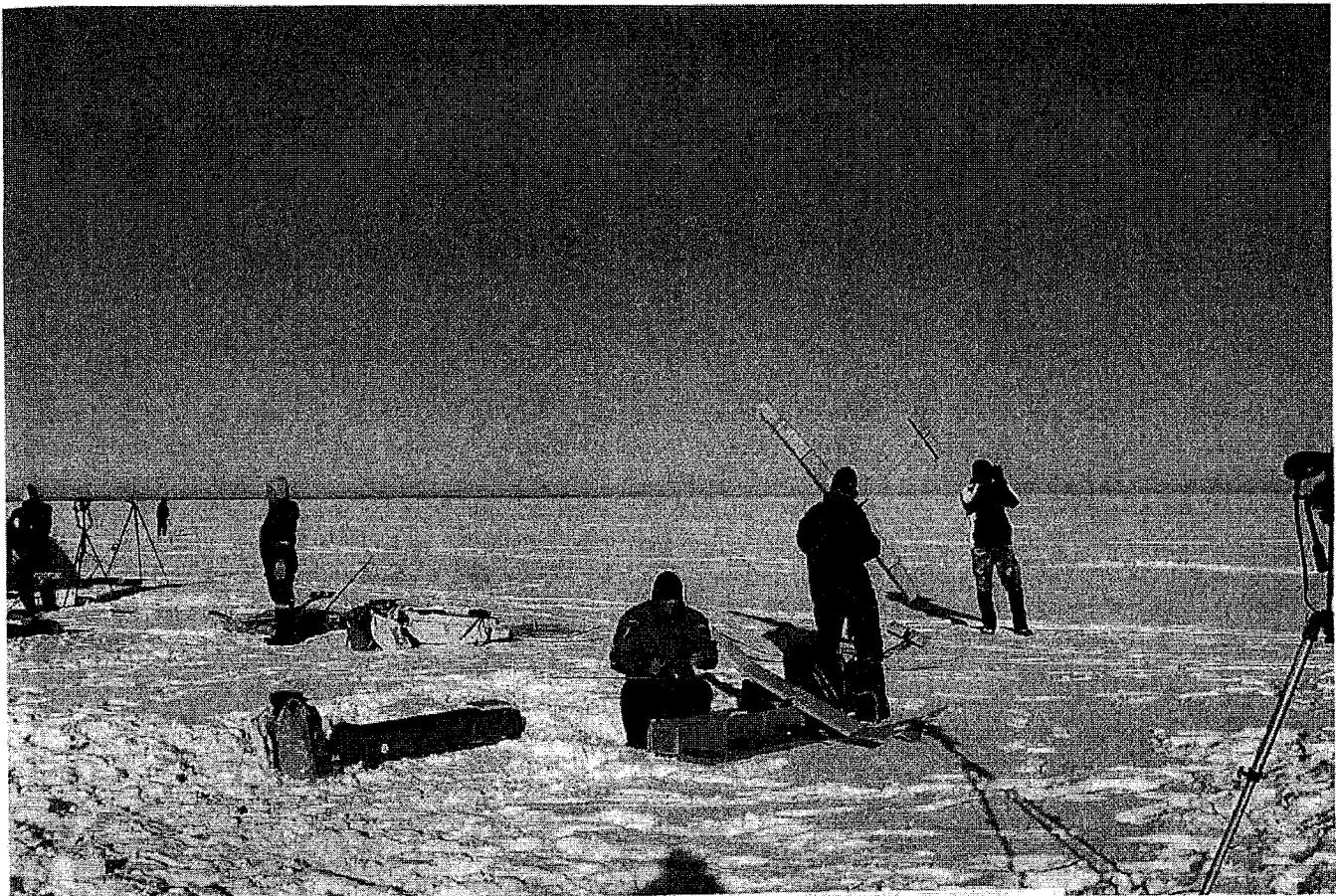
比例 Scale

M 1:10

FIC

B-21 (B-22)

中华人民共和国参加1979年世界Aeromodel Team of the People's Republic
航空模型锦标赛代表队 of China participating in the 1979 FF W/cr



Maintenant que l'hiver le froid la neige sont à nos portes en guise de mise en bouche hivernale quelques images belles, de concours normiques, sur lac gelé..!

11933

LA FÊTE DE LA NEIGE

EXCELSIOR

FUSELAGE
 $\frac{1}{2}$ SIZE

$\frac{3}{32} \times \frac{1}{4}$
0°

$\frac{3}{32} \times \frac{1}{4}$

$\frac{5}{16}$
 $\frac{3}{32}$

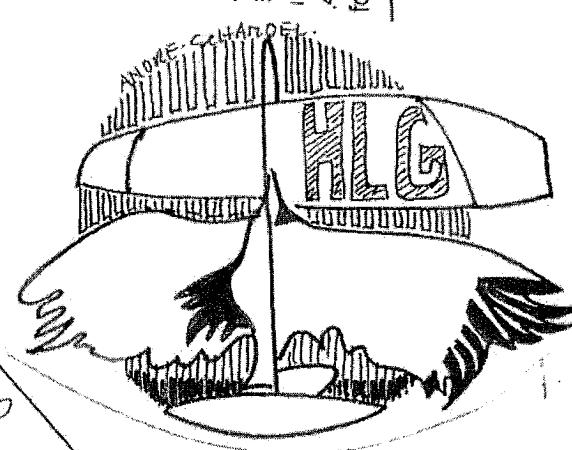
$2\frac{3}{8}$

CG 50%
FLYING WT. 4 GM.

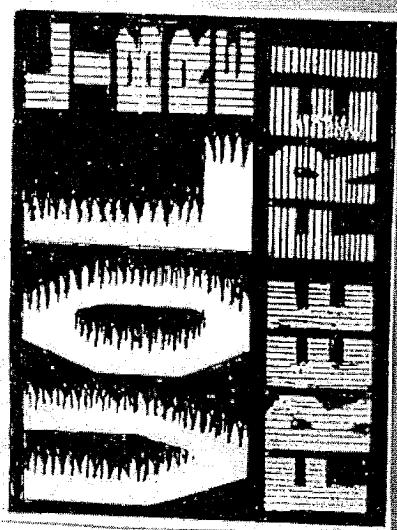
FRONT VIEW
(NO SCALE)

$1\frac{1}{2}$
 $\frac{1}{4}$

WING SECTION
(.075 UNDERCAMBER)



) Mike Reeves' Cat. I HLG, a former
older, from May 1986 NFFS Digest.
.4 seconds was set at Bedford
ford, Texas, in the Spring of 1985.



11935

RS 33 VM Finar Motor 5 cm³

1948: Roarer Stamm

AMERICAN AIRLINES AIRPORT REPORT

800-400 m W Pantier + Vokro + Exit Ramp

RECORD

Digitized by srujanika@gmail.com

Ph. M. W. H. C. B. T.

Mr. & Mrs. G. H. Smith

Ward's Birds of the Cedar

July 7

三

Mr. Fred Windsor (Est. 1911)

W. Kämpf

Gesetzliche Kanzlei

Tunis

200

三

卷之三

四

卷之三

卷之三

that year

105
106

卷之三

Camden Twp Cemetery

三

1990 X

Dr. A. Wickeramp

Internet

STUCES et Nicuzes

2 PLANS -- 2 INCIDENCES

Biplans à l'honneur : quelle inci pour chacune des ailes ? Dave sur le bulletin WHAM du club de Wichita : Zéro de calage de l'aile supérieure par rapport à la ligne de traction, zéro pour celle-ci, et 1,5 degré de positif à l'aile du bas. Le stabilo est d'habitude calé à zéro ou un peu en négatif. Les raisons : Un biplan vole surtout sur l'aile inférieure, et celle du dessus est surtout là à faire de la traînée. Si elle se trouve à un angle faible, il y aura moins de traînée. Si le modèle décroche, l'aile du bas décroche en premier. Celle du haut résiste au décrochage. garde de la portance, pourra ramener le nez vers l'horizontale, et le taxi récupère. D'un autre côté l'auteur trouve que la pénétration dans le vent est meilleure. -- Commentaire : tout le monde ne fait pas ainsi...

BULLETINS.

Plein, plein de copies de certains numéros des revues de club anglophones sur le site de la NFFS - la FFAM américaine pour le vol libre :

www.freeflight.org/Community/ClubNewsletters/Index.htm

Surtout des comptes-rendus, bien évidemment, mais aussi des photos, quelques astuces et conseils de construction. Et globalement une image d'ambiance qui donne à penser : beaucoup de copains âgés, beaucoup de passionnés de zincs du passé... Y a des domaines où nous sommes doucement solidaires sans le savoir :-)

ATTERRI AU LOIN...

Votre étiquette est bien en place sur le taxi ? Et vous y avez écrit quoi ? Conseil dans "BigglesNews-2010.pdf", même adresse que plus haut : inscrivez votre numéro de téléphone portable... En effet, voilà votre modèle atterri à 2 miles, un passant sympa voit l'adresse, il ramasse le taxi dans l'idée de le mettre à l'abri et de vous contacter de chez lui. Vous arrivez 15 minutes plus tard : plus de modèle ! Avec le portable vous auriez eu la chance qu'on vous appelle de suite.

BIG PUSSYCAT.

Un petit indoor façon P30, tout décrit en photos, la construction de tous les détails ou presque... et de quoi rendre attractif l'apprentissage de l'anglais :

www.oaklandclouddusters.org/Default.aspx?pagId=171266

PILOTE DE F1E...?

Une première sur Internet : caméra embarquée sur un pla-

neur de vol de pente à guidage magnétique.

www.youtube.com/watch?v=CQHITNNi7IU&NR=1

Cela vient des amis de Oberhausen, un haut lieu du F1E en Allemagne. La caméra est fixée juste devant l'aile, vue imprenable sur les mouvements du volet de dérive avant, et sur l'horizon devant le taxi. L'auteur commente : on constate une correction permanente de la trajectoire par le volet, dans doute est-ce dû à un vrillage dans l'aile. Et ne tarit pas d'éloges sur l'excellence de la caméra. GUNCAM der Firma Dreidee Innovations GmbH, Recklinghausen... 15 grammes, jusqu'à 2 heures de fonctionnement. Bon, il y a deux vidéos, la seconde bien plus développée.

LES NATIONALS US 2010

Tenez-vous bien... 67 catégories en vol libre. Ci-dessous quelques superbes photos, un compte-rendu magnifiquement présenté. Les reporters nous font remarquer un intérêt croissant pour les catégories "FAC", vieux modèles et autres taxis à la construction simplifiée. A nos yeux de frenchies : pas mal de vétérans et autres cheveux gris... mais n'est-ce pas la loi... internationale ?

www.modelaircraft.org/files/080210.pdf et les suivants : 080310 080410 080510 080610 et 080710.

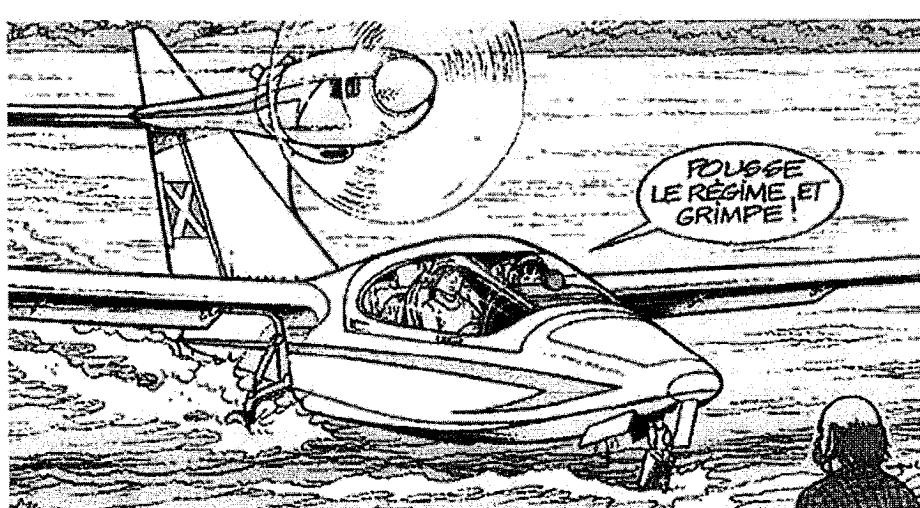
BE... QUELS RÉSULTATS ?

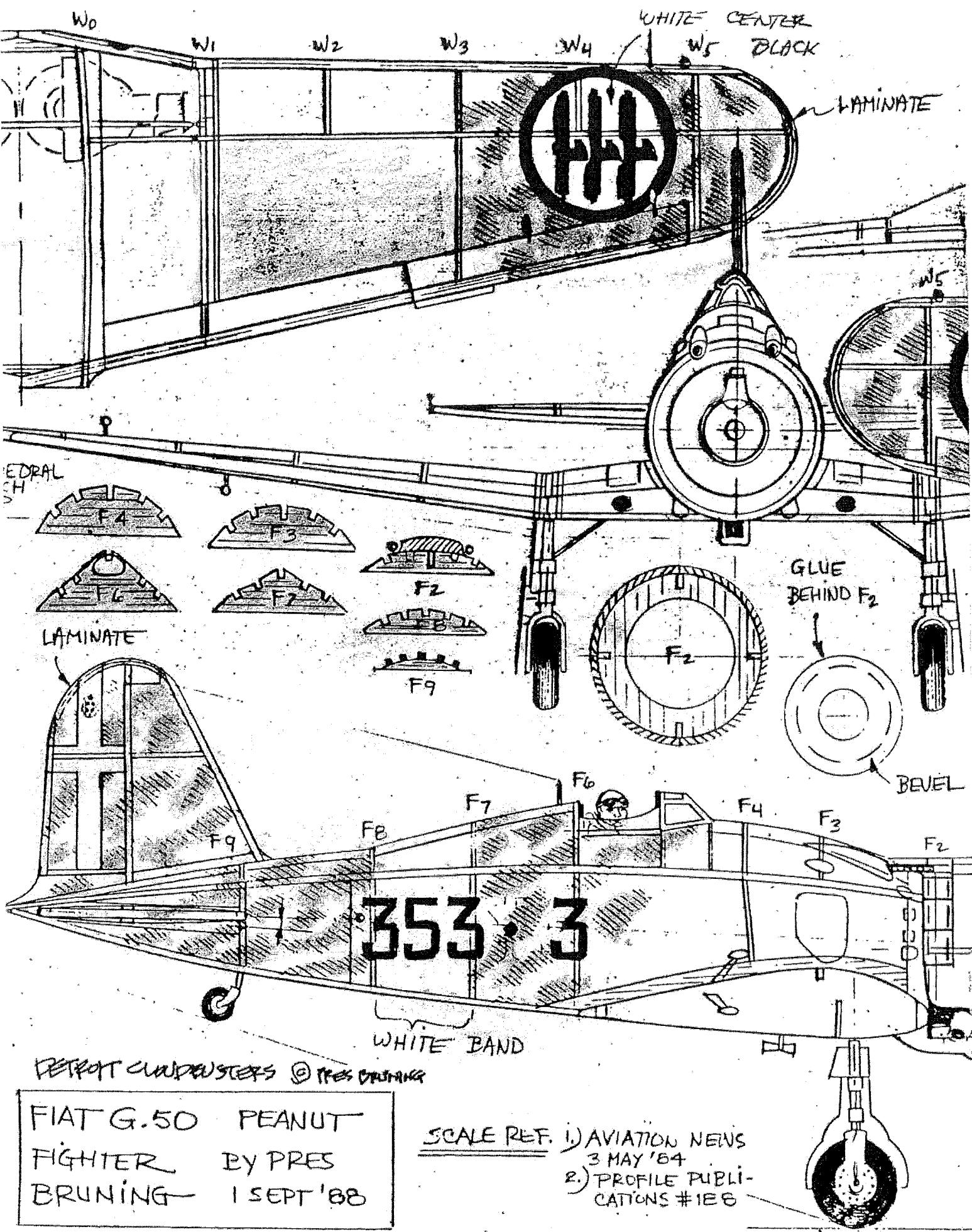
Les échos sont rares et pas trop flatteurs, en ce qui concerne les profils d'aile F1A type "faible traînée". Un petit reportage sur RC-Network, en date du 18 août, se veut plus positif :

Roland Koglot à la Coupe Salonta utilisait pour les 7 vols son aile perso, plus mince que les BE originaux. Tous les largages au-delà de 96 m. et des maxis ensuite. Au flyoff il a pris son flapper. Il raconte que ça va jusqu'à 4 m/s de vent, mais ça n'assure plus à la rencontre de grosses pompes. Ses témoins parlent d'une régularité impressionnante dans les catapultages, pas un seul de travers.

YOKO REVIENT...

Ceux qui ne connaissent pas, passez votre chemin. Les fans, c'est pour le 12 novembre, oui, 2010. On aura attendu un bout de temps, mais ça y est, notre dessinateur favori (avec Bergèse et quelques autres) donne rendez-vous à toute la bande... Khâny, tous, quoi ! <http://yokotsunoinfos.blogspot.com/>





11938

* CAMOUFLAGE PATTERN:
GREEN ON TAN BACKGROUND
GREY UNDERNEATH

PROTOTYPE
CANOPY

WING COWL

WHITE SPINNER

45°

PRO

EGG H.
Egg H.

W₄

W₃

W₂

W₁

W₀

W₀

W₁

Egg H.
Egg H.

CUT ON 15°

PATTERN
BLADE

COTTAGE
CHEESE CAN /
BLADES
1/16" ALUM. TUBE

TOOTH PICK

F₀
F₁
F₂
E
BAND
IT

F₂F₁F₀

LAMINATE

H₂

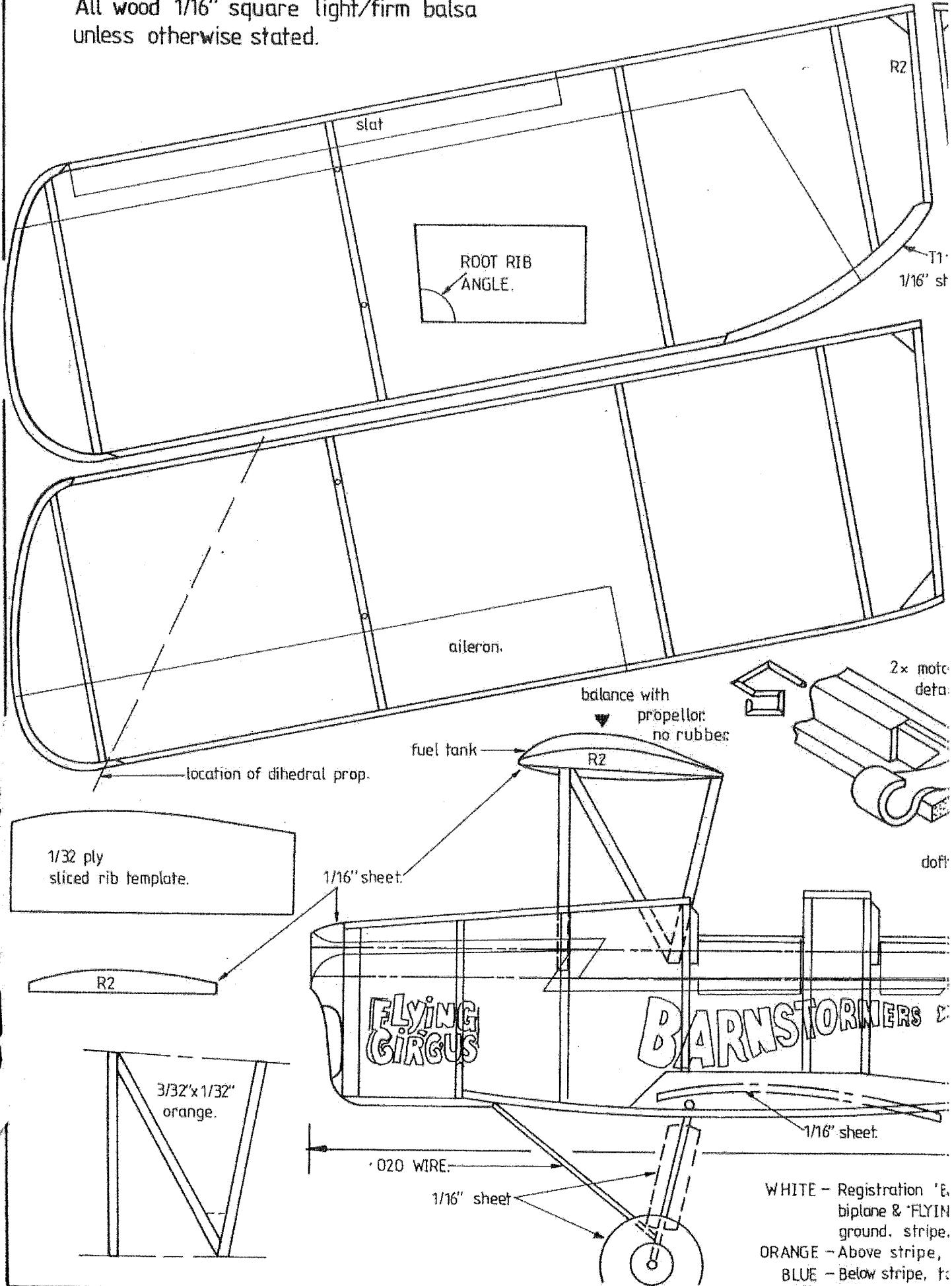
H₁

H₁

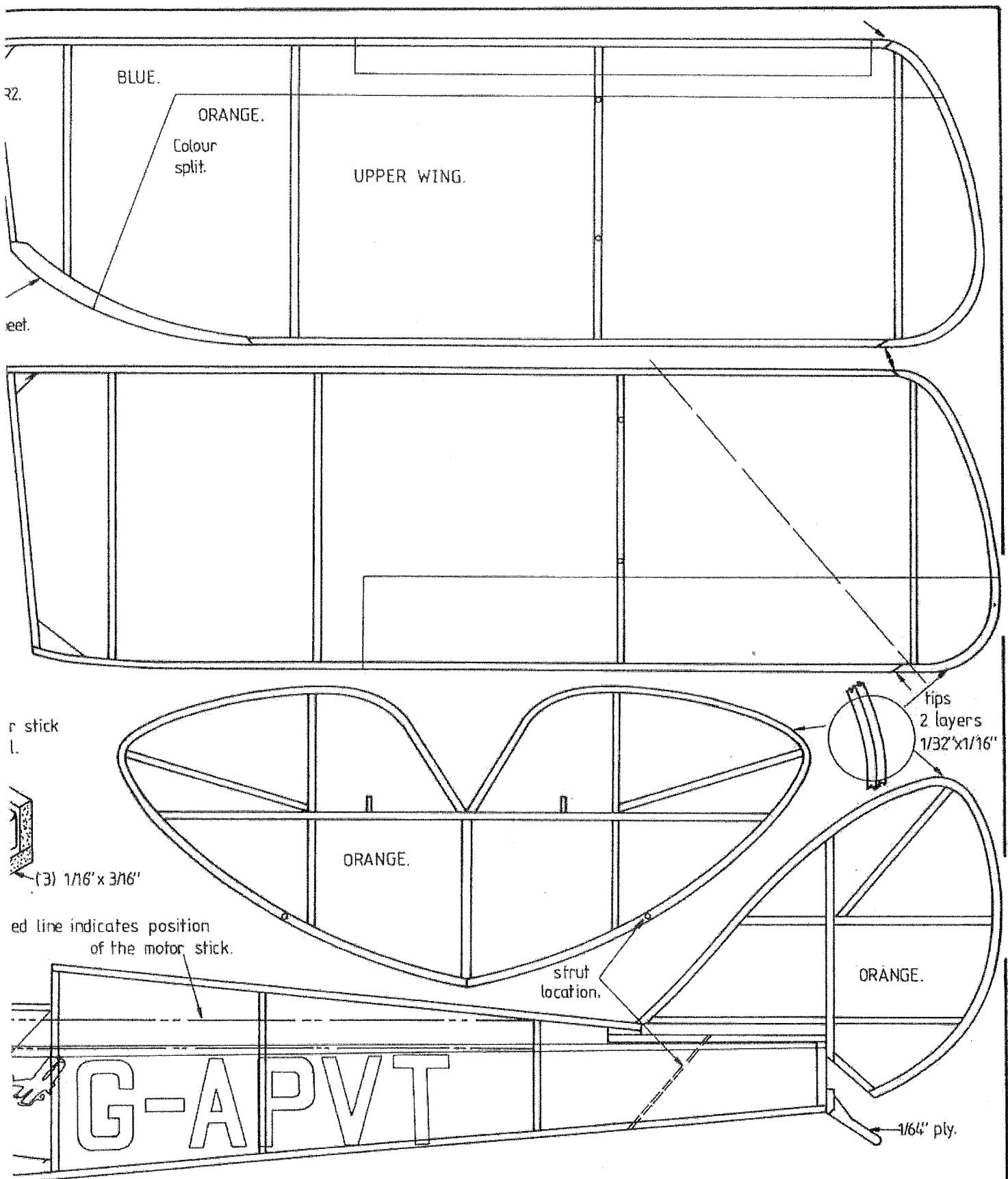
H₂

11939

All wood 1/16" square light/firm balsa
unless otherwise stated.



11940



MOTOR STICK LENGTH.

ARNSTORMERS'
G CIRCUS' back-

1/32" sheet interplane strut. orange.

biplane & 'FLYING CIRCUS'.
link, fairings, wheel hub.

no cal/profile scale

DE HAVILLAND TIGER MOTH

by G.A. McAllister.

11941

21

2000 60.6

Paper tube
Epoxy
0.5 mm diameter
steel wire connectors
(see also front view)

Paper tube
Epoxy

Argus 6 cylinder
100 h.p. engine

0.8 mm balsa

Polyamid

Roofmate foam

All dimensions are metric

Paper (red)

Documentation:
Deutschl. Eroberung der Luft, 1918
by W. Hackenberger
Luftfahzeug-Motoren Jahrbuch, 11

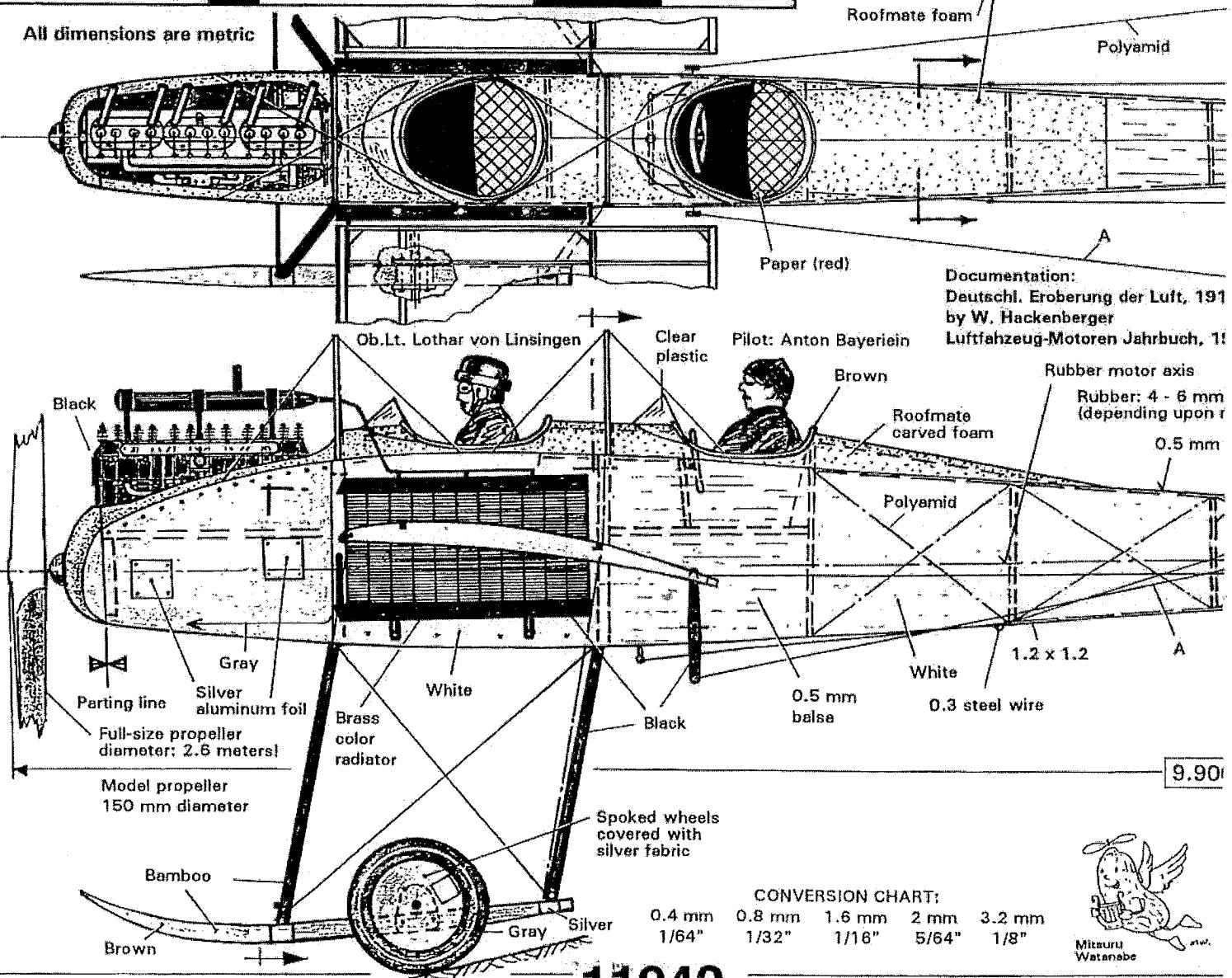
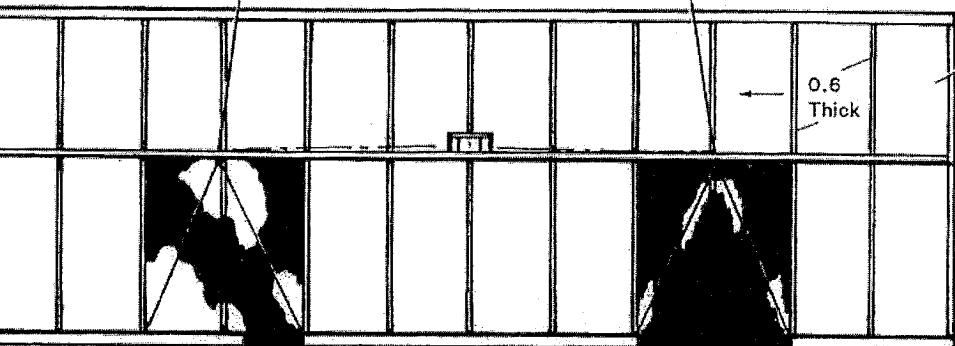
Rubber motor axis

Rubber: 4 - 6 mm
(depending upon r)
0.5 mm

1.2 x 1.2



Mitsuru
Watanabe



11942

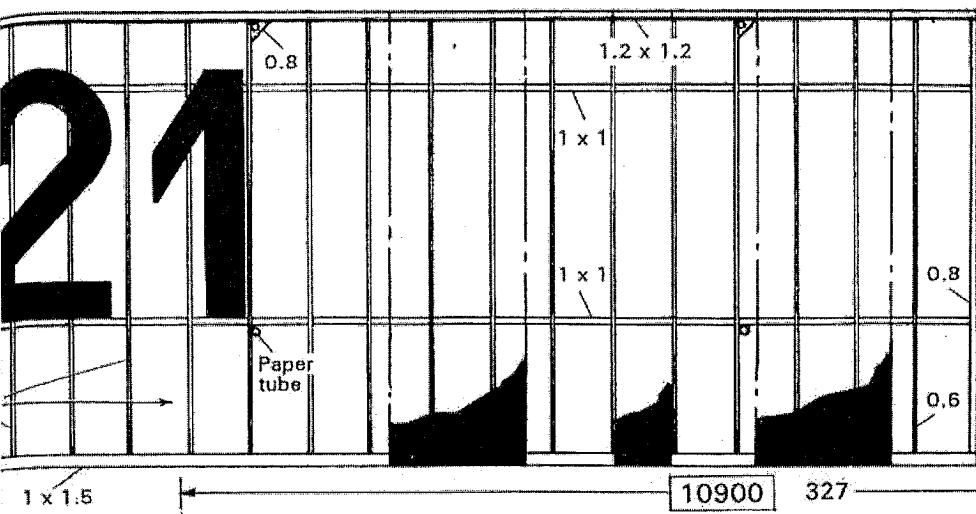
SPECIFICATIONS:

Luftfahrthistoriker
via Karlo Eisele - Frankfurt / Main
Wing span: 10900 mm
Length: 9900 mm (overall)
Fuselage height: ca. 820 mm
Fuselage width: ca. 720 mm
Propeller: 2.6 m diameter
Engine: Argus 6 cylinder
100 horsepower

1.1.99

Frankfurt/Main

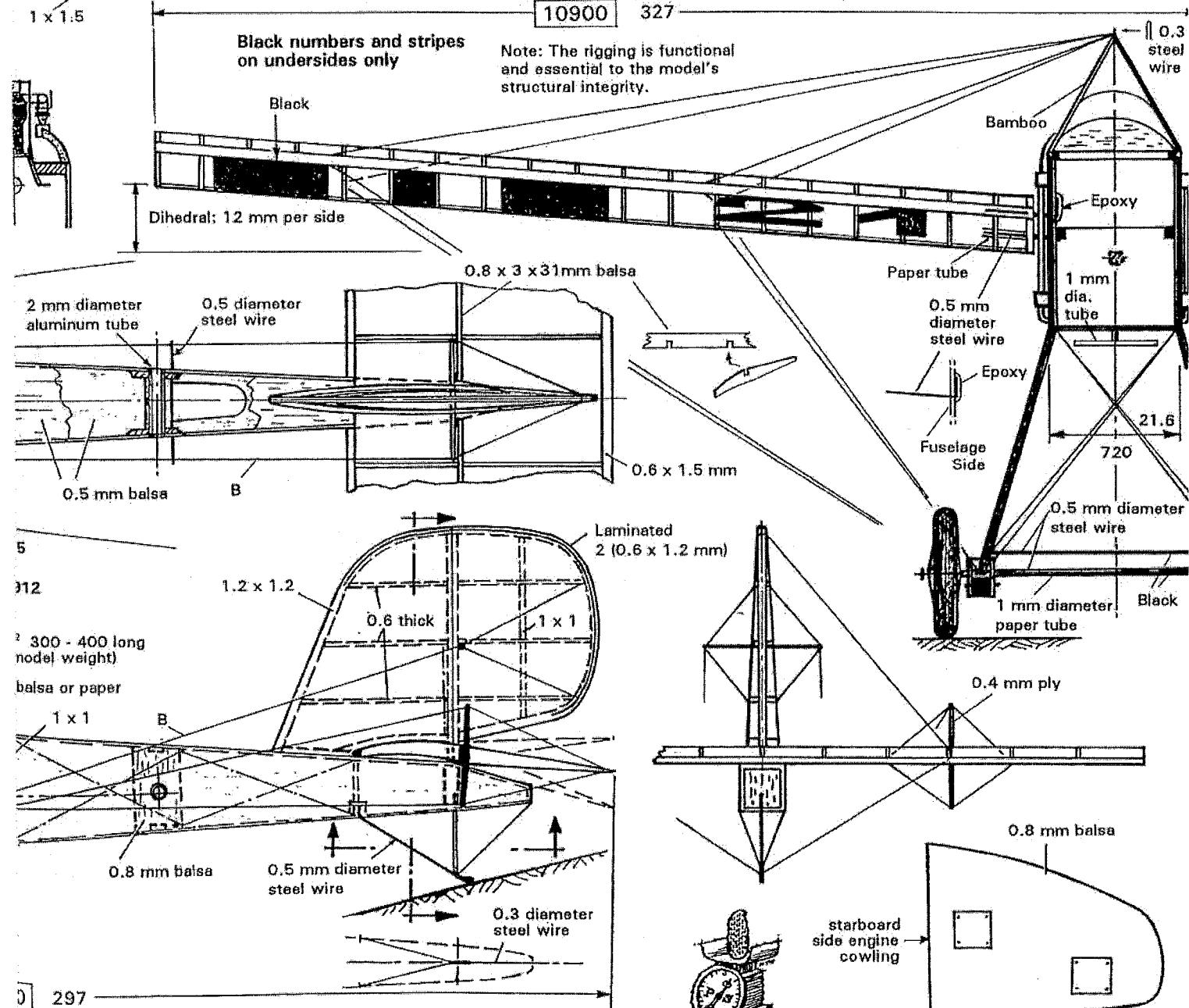
Benno Sabel



10900 327

Black numbers and stripes
on undersides only

Note: The rigging is functional
and essential to the model's
structural integrity.



1913 OTTO Renneindecker

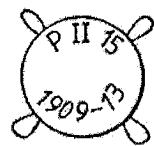
Designed by Hauptmann Wildt

Manufactured by Flugmaschinenwerk Gustave Otto
Winner of the August 30 and 31, 1913 "Rund um Berlin" race
with a time of 3 hours 1 minute and 54 seconds
3 laps equaled 306 kilometers Prize: 28 145,14 Marks

PEANUT SCALE MODEL

by Benno G. Sabel, of Germany
Scale: 1:33 1/3

Simply undo staples for
access to this plan.



Six figures de l'aviation à l'honneur

Invention majeure du XX^e siècle, l'aviation représente également une formidable aventure humaine.

Pour illustrer cette thématique, la Poste émet le 18 octobre un bloc de six timbres à 0,58 € + 1,92 € de don à la Croix-Rouge : une création de James's Prunier pour rendre hommage à six figures emblématiques de l'avion dans ses premiers battements d'ailes.

Hubert Latham tout d'abord, qui a été le premier à traverser la Manche en ballon en 1905. Réaliser le même exploit en tant qu'aviateur ne lui a pas été permis par l'Histoire : après deux tentatives infructueuses, il céde l'exploit à Louis Blériot. Célèbre notamment pour ses audacieux virages, il reste encore dans les mémoires comme le premier à suivre les rives de la Seine et doubler la Tour Eiffel en avion.

Les frères Orville et Wilbur Wright, pionniers américains de l'aviation, sont chercheurs, concepteurs, constructeurs et pilotes.



Après des vols de mise au point sur planneurs, ils effectuent en 1903 le premier vol motorisé et contrôlé d'un aéronef. En 1905, ils parviennent aux premiers vols qualifiés de stables, de longue du-

rée, avec virages inclinés et non dérapés.

Henri Farman, d'origine britannique, est aviateur et constructeur d'avions français. Au-dessus du terrain d'Issy-les-Moulineaux, il ef-

fectue le premier vol officiel en circuit d'un kilomètre à bord d'un aéroplane Voisin. Il est aussi l'auteur du terme aileron désignant les volets disposés au bout des ailes.

Jules Védrines est un as de l'aviation. Ouvrier d'abord, il devient mécanicien ayant de passer son brevet de pilote et de se lancer en 1911 dans le survol de Paris, à basse altitude et à arroser la capitale d'une pluie de fleurs. Mobilisé pendant la Grande Guerre, il signe alors ses avions d'une tête de vache, en souvenir de ses origines limousines.

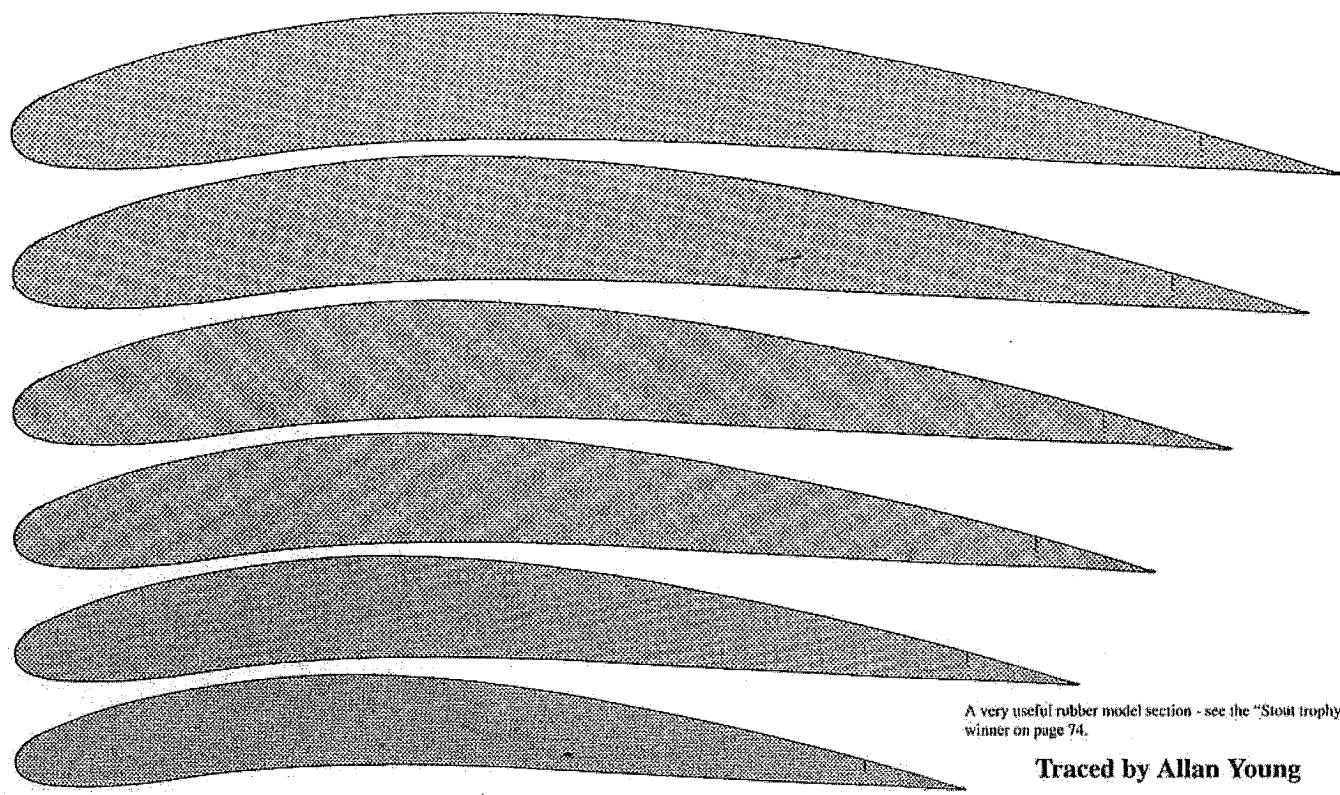
Leon Delagrange construit son premier avion en 1906. S'enchaînent ensuite une kyrielle de records de distance (3925 m), et de temps de vol (6 minutes 30). Son épouse est aussi la première femme à quitter le sol en qualité de passagère.

Il faudra attendre Elise Deroche pour voir la première aviatrice brevetée en France et dans le monde, le 8 mars 1910. La Poste lui rend aussi hommage avec un timbre à son effigie.



EIFFEL 431

Station	0	1.25	2.5	5	7.5	10	15	20	25	30	40	50	60	70	80	90	95	100
Upper	3.0	5.0	5.78	7.10	8.11	8.9	10.45	11.4	-	12.32	12.2	11.5	10.0	8.0	5.7	3.0	1.32	0
Lower	3.0	1.16	0.56	0.14	0	0.3	0.82	1.5	-	2.5	2.8	2.5	1.8	1.2	0.8	0.4	0.14	0



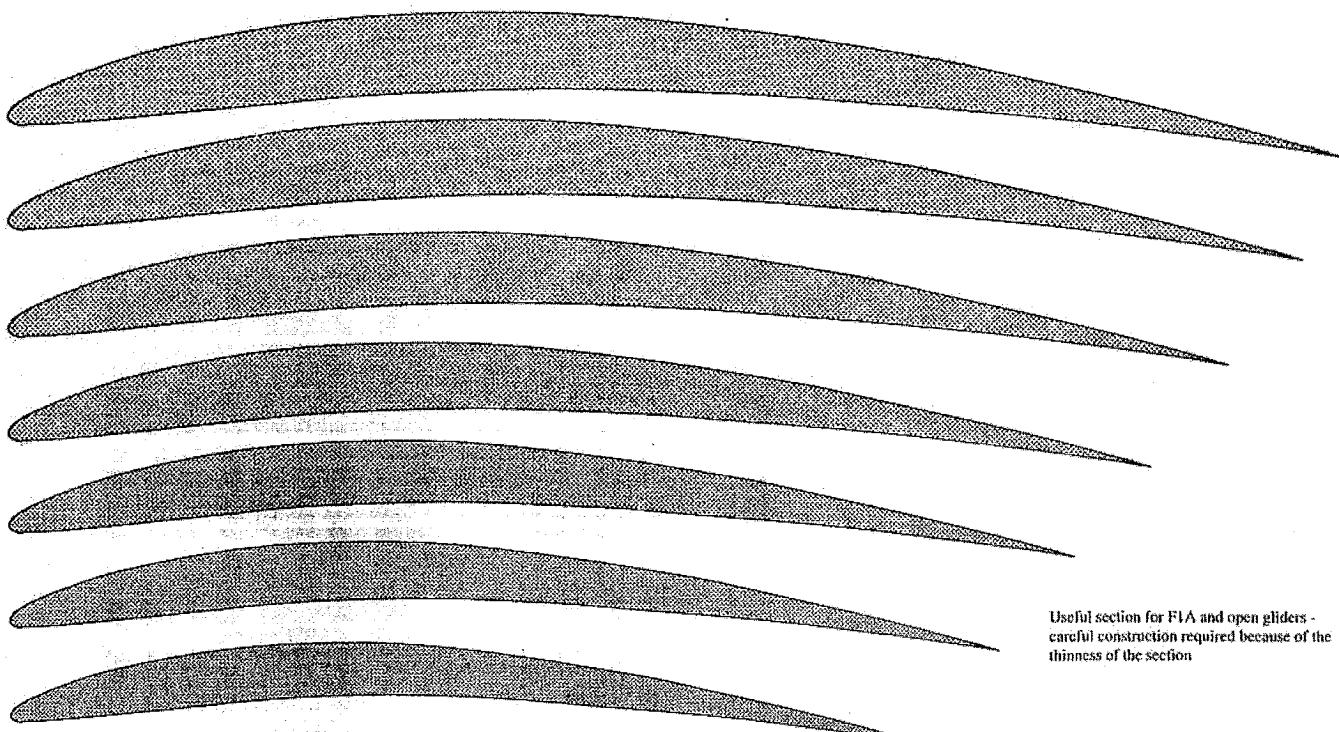
A very useful rubber model section - see the "Stout trophy" winner on page 74.

Traced by Allan Young

AIRFOILS

NACA 6406

Station	0	1.25	2.5	5	7.5	10	15	20	25	30	40	50	60	70	80	90	95	100
Upper	0	1.45	2.16	3.32	4.24	5.06	6.39	7.42	8.16	8.64	8.90	8.40	7.64	6.35	4.66	2.58	-	0.06
Lower	0	-0.52	-0.55	-0.36	-0.06	0.28	0.97	1.61	2.16	2.64	3.10	3.14	3.05	2.66	2.02	1.11	-	0.06

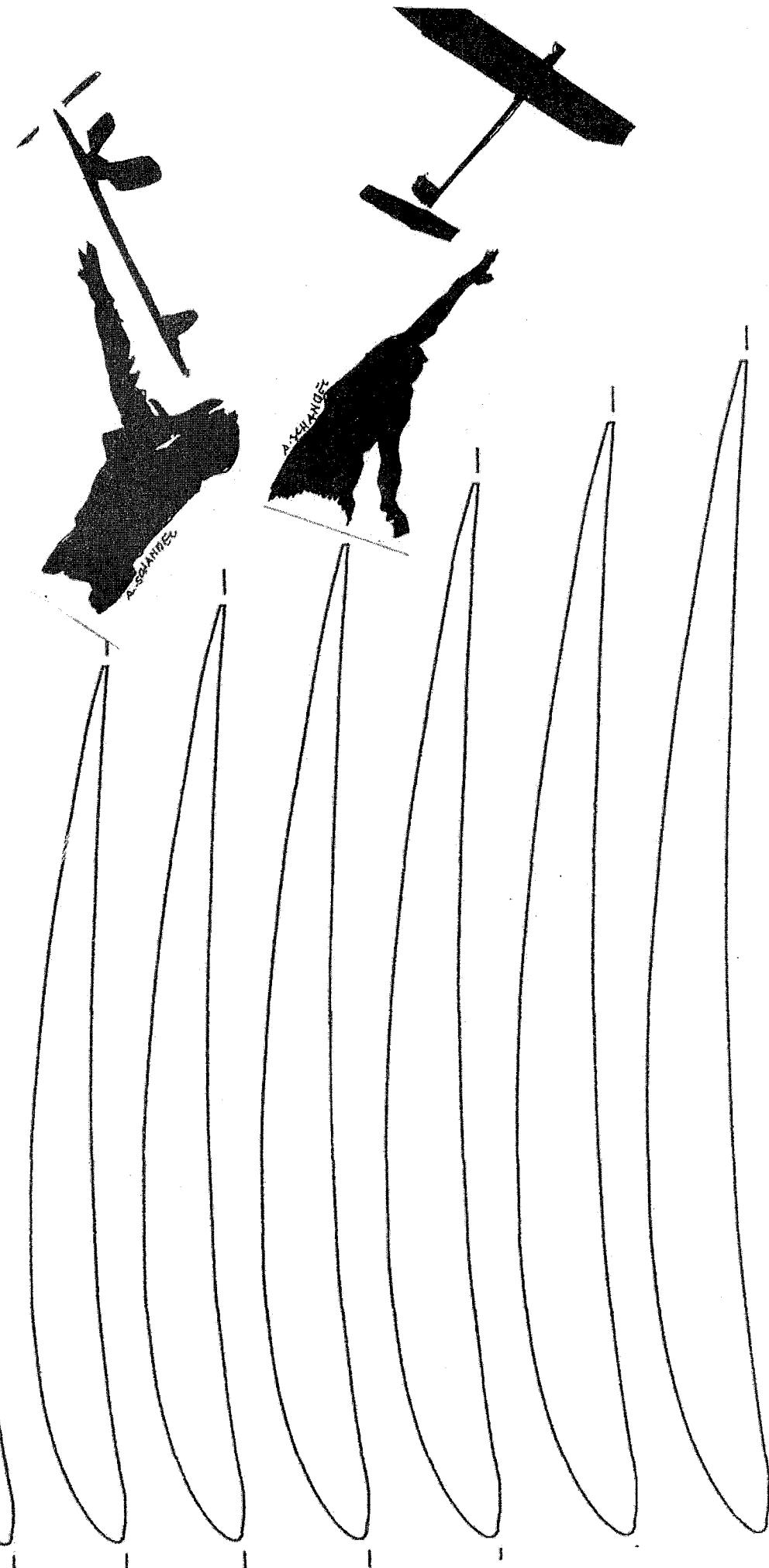


Useful section for F1A and open gliders - careful construction required because of the thinness of the section

Traced by Allan Young

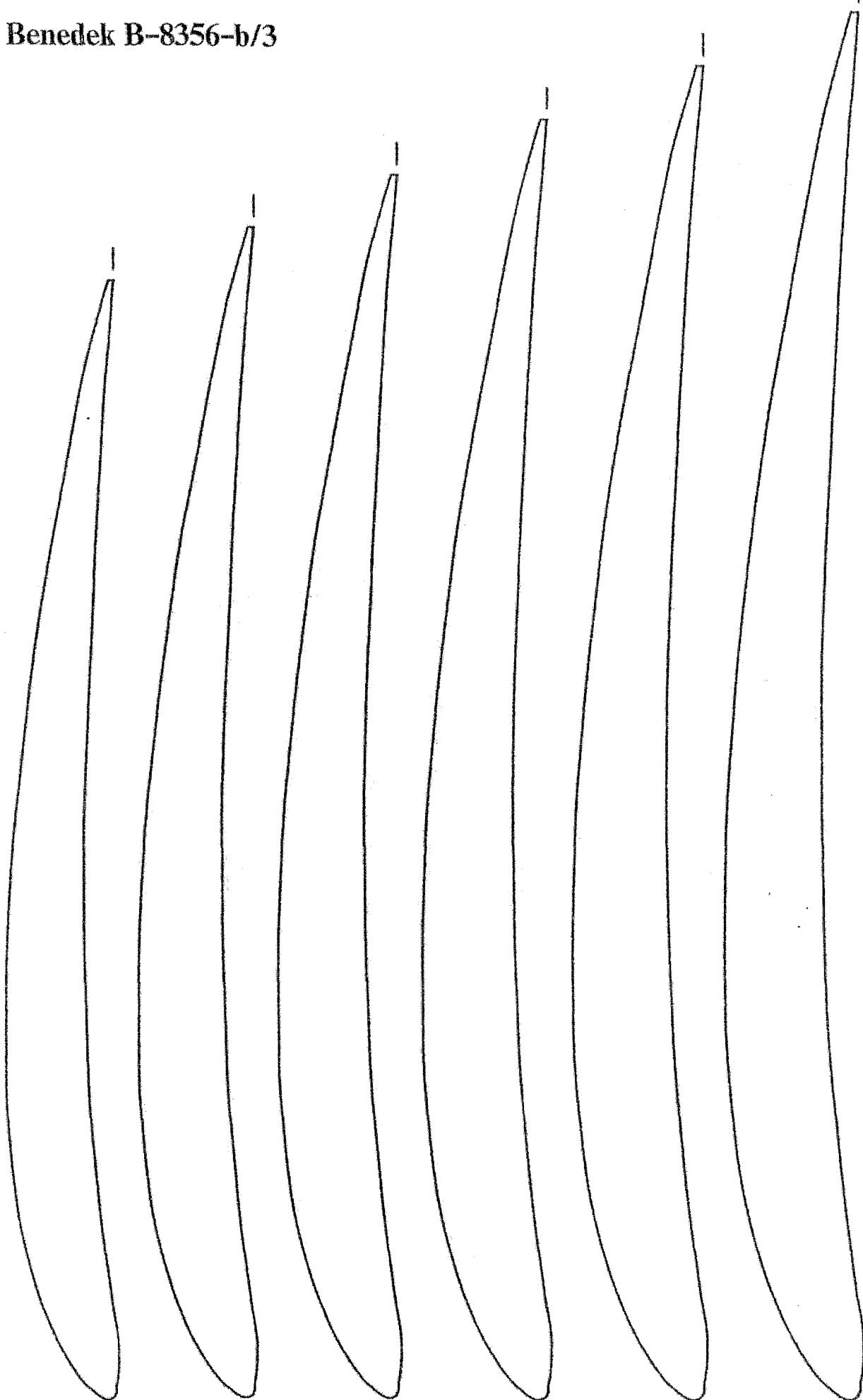
Benedek B-8356-b/3

Xo	Yo	Xu	Yu
0.000	1.100	0.000	1.100
0.200	1.660	0.200	0.560
0.400	1.970	0.400	0.400
0.600	2.220	0.600	0.300
0.800	2.450	0.800	0.260
1.250	2.950	1.250	0.250
2.500	3.950	2.500	0.050
5.000	5.450	5.000	0.050
7.500	6.550	7.500	0.450
10.000	7.450	10.000	0.800
15.000	8.700	15.000	1.450
20.000	9.400	20.000	1.950
25.000	9.850	25.000	2.400
30.000	10.000	30.000	2.850
40.000	9.900	40.000	2.900
50.000	9.300	50.000	2.900
60.000	8.250	60.000	2.600
70.000	6.900	70.000	2.100
80.000	5.050	80.000	1.550
90.000	3.150	90.000	0.900
95.000	2.000	95.000	0.450
100.000	0.550	100.000	0.000



Please accept my sincere thanks for the production of this magnificent publication over the past
35 years or so.

11946



SEE
THE
WORLD!
TRAVEL
MAGAZINE
VOL LIBRE

Vol Libre has been a source of delight and inspiration over the years and will be sorely missed.

11947

Apropos,

B'est avec grande tristesse que j'ai découvert dans VL n° 193 le petit carton rouge, avis de décès de ce magnifique outil technique et de communication qui est Vol Libre. Il est vrai que le nombre de ses abonnés décroît constamment: comme nous, ils prennent de l'âge, puis disparaissent (notre cœur viendra, c'est inéluctable). Après tout le travail que tu as fourni pour maintenir cette incomparable revue, il est normal que tu penses un peu au repos. Et puis, quand on voit dans quel marasme sombre le vol libre... Il n'en demeure pas moins que la pilule est difficile à avaler. Je te prie donc

avec tous mes remerciements pour l'énorme travail que tu as fourni depuis tant d'années, et tous mes encouragements pour faire face à tes ennuis.



A SCHAREN

~~Vol Libre~~

Si je comprends bien, hélas,
les informations contenues dans Vol Libre 193,
que je viens de recevoir, la parution de la
revue cessera avec le N° 200.

Quelle perte pour tous les
modélistes du monde entier!
Tu n'as trouvé personne pour
poursuivre l'important travail que tu as
effectué depuis 1977.

Espresso cependant quelques un
va réagir à cette annonce et, d'une manière
différente peut-être poursuivra ton action.
C'est ce que je souhaite de toutes mes forces.

Ci-joint donc le dernier
abonnement à cette revue passionnante.

Merci pour tout ton travail.

Fame retraite et bonne route.

Fais au plaisir, Patrick

SAN DIEGO ORBITEERS
Howard Haupt / Editor
3860 Ecochee Avenue
San Diego, CA 92117-4622



VIA AIR MAIL

Category: Exchange Dues Due: na
Vol Libre
Andre Schandel
16, Chemin du Beutenwoerth
67000 Stransbourg, Robertsau FRANCE

WHAT'S HAPPENING - JULY / AUG. 2005

JULY 29

Orbiteer monthly meeting at Scripp's Ranch Community Center,

Lieber André

Ich verstehe Deinen Entschluss, mit „Vol Libre“ aufzuhören, sehr gut, kann ihn auch- mit grossem Bedauern – nachvollziehen, möchte aber vor allem ein grosses DANKE an Dich weitergeben für all das Wunderbare, das Du in den vielen Jahren vermittelstest und selber geschaffen hast. Zum grossen Glück kann man ja die Hefte aufheben und sich – selbst noch im hohen Alter , sofern es die Augen zulassen – immer wieder daran erfreuen. Du hast ja jede Ausgabe mit Deinem einmaligen grafischen Touch zu einem Kunstwerk werden lassen, was „Vol Libre“ von allen anderen Modellbau-Publikationen weit abhebt und zum nur in der Freiflugszene denkbaren Kultblatt hat werden lassen.

Ich wünsche Dir, dass Du nunmehr auch noch einiges, was Du weitergegeben hast, für Dich nutzen und Dich vermehrt dem aktiven Freiflug zuwenden kannst.

Ich möchte das Ende von Vol Libre nicht noch mit Schulden trüben. Du legst mir ein Memo für 193 – 200 über EUR 48 bei. Hast Du meine Ueberweisung an die Deutsche Bank Offenburg vom 25.08.2010 über EUR 36 erhalten? Wieviel wäre dann noch zu bezahlen?

Nochmals Danke Danke Danke und alles Gute

Peter

11949

VOL LIBRE



VOL LIBRE



Photo: F. MERTENS - IVOF - 2009

11950