

BERND SILLZ

**BFB
BFB
BFB
BFB
BFB
BFB
BFB
BFB**



INTERNATIONAL

**VOL
LOBRE**

197

1

11

FEDERATION

BULLETIN DE LIAISON INTERNATIONAL

ANDRE SCHANDEL
16 CHEMIN DE BEULENWOERTH
67000 STRASBOURG
FRANCE

TEL + FAX - 03 88 31 30 25
E mail : andre-schandel@wanadoo.fr

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

Abonnement 6 numéros : € 35 ou \$ 40 .

Tous les paiements au nom de A. Schandel .

Comptes (Poste) CCP 1 190 08 S Strasbourg France

Banque : CME 67 code 10278 compte 00012175640

Iban FR76 1027 8019 0000 0121 7564 065

Deiutsche Bank Kehl (Germany) 664 700 24 - 0869727

USA + CANADA : **Peter BROCKS**

9013 East Paradise dr.

SCOTTSDALE AZ 85260 6888 USA

E mail : brocksarizona@cox.net

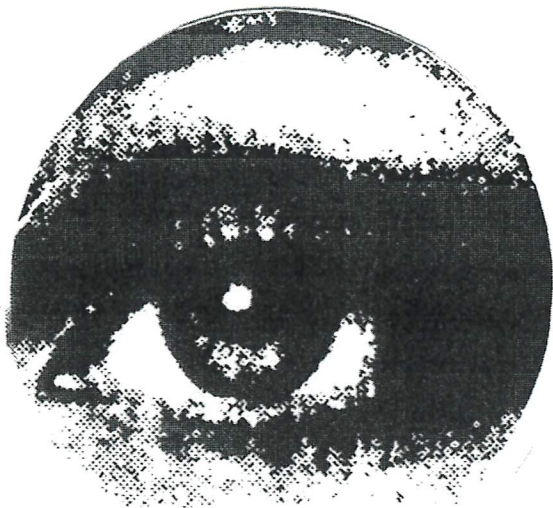
GALERIE DES PORTRAITS

ELLES SE RECONNAITRONT....

photo - R. AUILLOTEAU -



SOMMAIRE



- 12011- Image vol libre B. Silz
- 12012- Vol libre portraits galerie <;
- 12013- 14- Sommaire Edito .
- 12015 Au féminin J. Schiirmer
- 12017-18- Ivan Treger .F1 D
Record du monde
- 12018 Nouveau VOL LIBRE
Australie .
- 12019 Ron Moulton Décédé
- 12020 - Anciens VOL LIBRE Edito
- 12021 Astuces niquizes J.W.
- 12022 _ VEZEDE GPB .
- 12023 Lee Hines Mean Machine
- 12024-25- Profil B 9404 .
- 12025-6 JAK _ 12 R
- 12027- Vol Libre M. Coviaux .
- 12028-29-30-31-32-33-34-3536
Planeur formule libre BRUANT
et CHEVALLIER _ Plans et
détails - A. Schandel .
- 12037- Cloud tramp CH. H Grant
- 12028-29 - WILGA _
- 12040-41-42-43-44-45-46-47
Nakajima B6 N 2 -
maquette catapultée . H. Graupner
décédé .
- 12048-49-50-51-52
Planeur standart Jedelsky
STIEGLITZ
- 12053 Images vol libre
- 12054-55- Fank ZAIC - Planeurs
- 12058-59- Fairchild PT 19 Peanut .
NFFS

EDITO

A la sortie de l'hiver - encore que tout n'est pas terminé- les concours sur le terrain vont reprendre , et l'animation va gagner peu à peu le monde du vol libre .

Les modèles construits - ou achetés - pendant la saison hivernale , vont retrouver leur place dans la caisse , débarrassés de la poussière de l'atelier , pour enfin retracer les courbes gracieuses dans le ciel . Le printemps est bientôt à la porte .

Retrouver le terrain , c'est aussi retrouver les copains , le soleil et la pluie...le vent et tout ce qui s'en suit .

La chasse aux secondes , au niveau national et international, recommence , pour ceux qui aiment la compétition . Bonne chance donc à eux , mais aussi à tous ceux qui " volent " pour le plaisir dans la nature .

En ce qui concerne VOL LIBRE comme vous pouvez , le constater dans le présent numéro , la relève " australienne " s'est confirmée.

Vous possédez maintenant toutes les informations et données pour continuer , avec le 201 VLT , à vous informer "humainement " sur tout ce qui se passe en vol libre à travers le monde .

12013-14- Sommaire Edito .
 12015 Au féminin J. Schiirmer
 12017-18- Ivan Treger .F1 D
 Record du monde
 12018 Nouveau VOL LIBRE
 Australie .
 12019 Ron Moulton Décédé
 12020 - Anciens VOL LIBRE Edito
 12021 Astuces niquizes J.W.
 12022 _ VEZEDE GPB .
 12023 Lee Hines Mean Machine
 12024-25- Profil B 9404 .
 12025-6 JAK _ 12 R
 12027- Vol Libre M. Coviaux .
 12028-29-30-31-32-33-34-3536
 Planeur formule libre BRUANT
 et CHEVALLIER _ Plans et
 détails - A. Schandel .
 12037- Cloud tramp CH. H Grant
 12028-29 - WILGA _
 12040-41-42-43-44-45-46-47
 Nakajima B6 N 2 -
 maquette catapultée . H. Graupner
 décédé .
 12048-49-50-51-52
 Planeur standart Jedelsky
 STIEGLITZ
 12053 Images vol libre
 12054-55- Fank ZAIC - Planeurs
 12058-59- Fairchild PT 19 Peanut .
 NFFS

SUITE

PG-12018

12013

SUITE PG-12014

Je souhaite ici que tous les fidèles ; jeunes et anciens , vont reprendre leur abonnement , afin de permettre à la nouvelle équipe , et à la nouvelle édition , de prendre racine , en FRANCAIS s'il vous plaît , de l'autre côté du monde .

Tout cela n'est possible , et non voué à l'échec, que si les modélistes FRANCAIS participent activement au contenu de VLT . Nous savons que cela n'est pas forcément dans nos gènes et qu'il faudra faire un effort soutenu , pour surmonter notre paresse épistolaire, connue .

Sans aucun doute la nouvelle équipe pourra s'appuyer , sur des procédés plus modernes - internet - que ceux qui étaient à la mode jusqu'à présent . Cela devrait faciliter la communication , surtout avec les jeunes , et donner un visage revisité à VOL LIBRE nouvelle moulure .

L'installation d'un site , devant permettre un échange rapide et efficace entre la rédaction , les correspondants et les lecteurs .

N'oublions pas non plus qu'un des piliers , du passé et du présent , J. Wantzenriether est le garant chez nous de l'esprit vol libre .

Quant à moi , je serai occasionnellement également participant à la composition : sans doute pour l'aspect "artistique " et des croquis explicatifs Bien sûr cela suppose que temps et santé seront à ma disposition

DEUTSCH

Winter klingt aus - oder nicht - die Treffen auf dem Feld werden kommen , sicher , und die Freiflugwelt kommt in Bewegung .

Die gebauten - oder gekauften Modelle, über den Winter , werden ihren Platz in der Kiste wieder findenentstaubt hoffen sie bald wieder schöne Arabesken in den Himmel zu zeichnen.

Der Lenz steht vor der Tür .

Das Flugfeld widerzufinden , bringt uns auch wieder zu unseren Freunden , bei Wind , Sonne , und Regen

Die Jagd auf Sekunden ist angesagt um bei den Meister und Meisterschaften zu bestehen für Alle die auf Wettkampf eingestellt sind ... aber auch für Diejenigen die nur zur FREUDE fliegen .

Was VOL LIBRE anbelangt , so können wir jetzt davon ausgehen dass die Australier einsteigenund weitermachen , siehe diese Ausgabe .

Sie haben es jetzt in der Hand über die 200 Ausgabe zu springen , um weiter zu wissen was es so gibt auf aller Welt in Sache Freiflug .

Ich , als ALTER Herausgeber wünsche natürlich dass so viel möglich Freiflieger weiter VOL LIBRE treu bleiben

... Das alles ist nur möglich wenn so viel mögliche Freiflieger

F.S. 72020

AU FEMININ

Well, it has been announced and it will happen!

The other day, André told me: "In a one year time, I'll withdraw from my magazine."

I felt surprised, knowing how much he likes to be in his flying universe, surrounded with documents, drawings, drafts, projects, model airplanes of all sizes hanging from the ceiling and taking possession of each and every even surface of his "office-studio-library-and web-workroom", in which it's uneasy (and unadvisable) to adventure oneself!

"I'll go up to number 200, I've made up my mind. " NO APPEAL!

Our life has been an uncertain sky, cloudy and dark as the background in my paintings, the more melancholy the better, some way, whether right or not...My whole life has been an everlasting battle, fought and won year after year, and it is going on alike...or so do I hope.

My articles in "Free Flight" have been appreciated by some readers, both men and women, criticized by others, rightly maybe, and I beg your pardon for my mistakes...

André always says: "Half a loaf is better than no bread", I have therefore written my articles with my heart and memory, as I paint, ready to hear more criticisms than praises...This one should be my last news-work.

I've made a lot of friends among the freeflyers, walking about in the fields with my Fellow man for 14 years, they are too many to be quoted here, I bid them all farewell, not adieu, since you'll see us coming some day across a corn or sunflowers field!

I'll never forget all those marvellous times I have passed among all of you ,

Sincerely, your

Pois, disse-o e ha-de fazê-lo!

Um dia, o André declarou: "daqui a um ano, deixa o meu jornal. Fiquei muito admirada, visto ele estar tanto à vontade no seu universo dos aviões, apinhado de documentos, desenhos, plantas, rascunhos, modelos reduzidos de todos os tamanhos pendurados do tecto, invadindo todas as superfícies planas no "escritório-biblioteca-e-sede-da-Net" dele, onde é difícil (e nada aconselhável) aventurar-se.

"Vou até ao número 200, já decidi. "

SEM RECURSO!

Infelizmente, há anos que turbulências familiares escurecem o céu do piloto do seu "Voo Livre" e ameaçam-lhe a aterragem. Sem falar dos problemas de saúde. por isso, pela primeira vez, não fomos ao poitou em 2010. Tinha pedido aos nossos amigos Matherat para vos manter informados.

Contudo, continua a dar conta do recado.

Quanto à minha modesta participação na redacção, foi engolida pelo nevoeiro e por um céu sempre carregado de nuvens, há já muito tempo que comecei a gostar deste fundo negro, ao ponto de reproduzi-lo nos meus quadros.

Até aqui o texto é traduzido pela minha filha Pascale.

Por mais voluntariosa que eu seja, o português não aprende-se com facilidade a minha idade, mas as coisas estão a melhorar, acho que é uma grande pena que não poderiam julgar dos meus progressos, já que isto é o meu último artigo nesta língua no Vol libre.

Até breve! Viremos em vossos braços no mês Agosto.

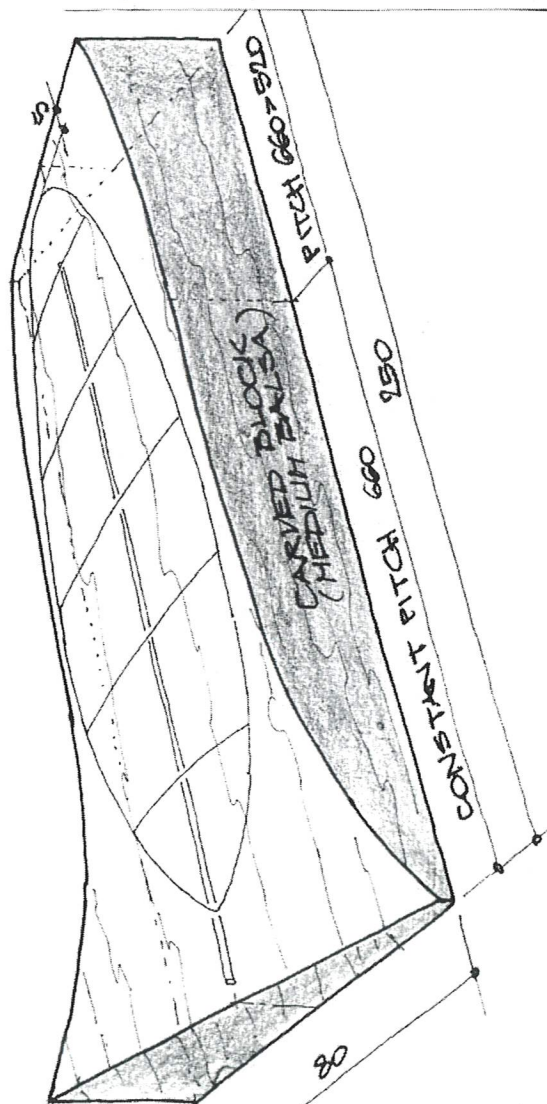
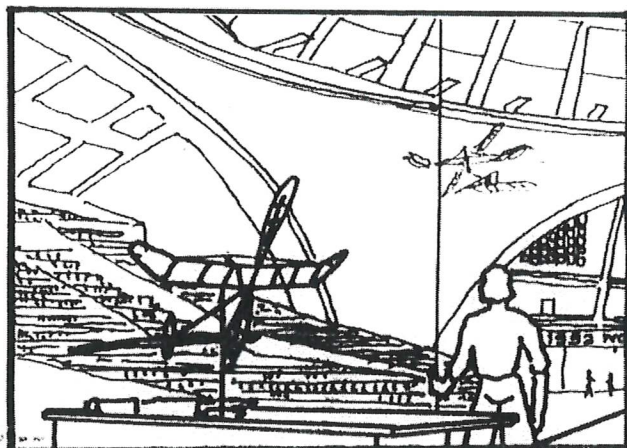
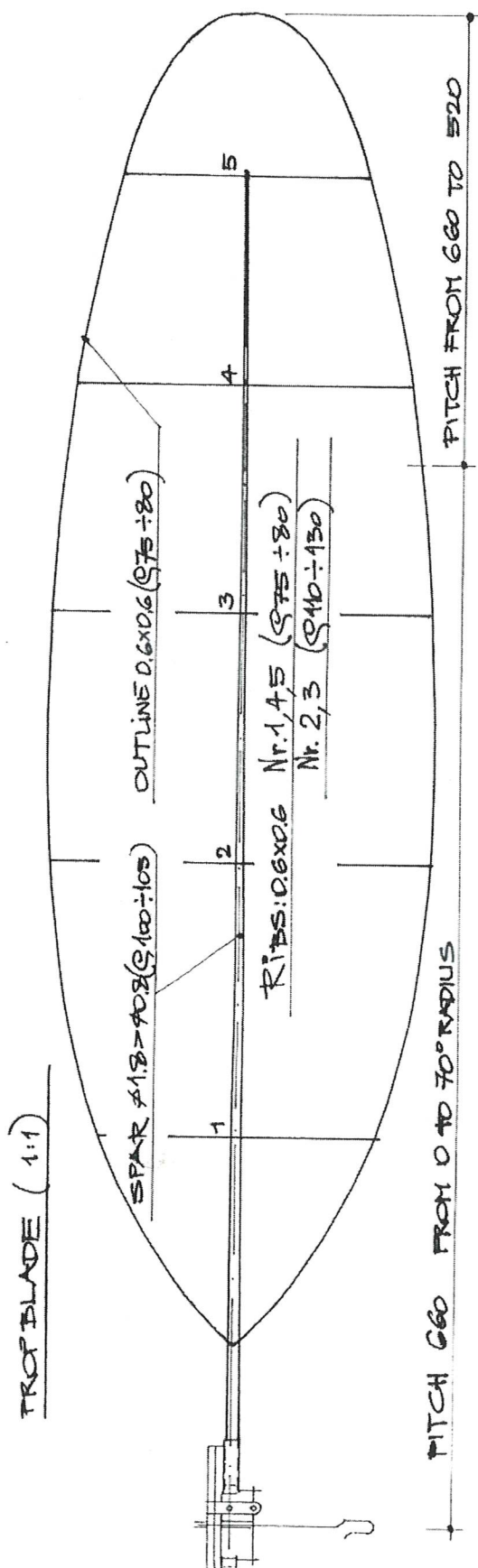
Afectuosamente

Jacqueline

12015

VOL LIBRE

IVAN TREGER



IVAN TREGER, MODELISTE SLOVAQUE, EST UN MULTITALENT. IL EXCELLE, DANS LES CATEGORIES F1A - F1E - F1F. IL A REMPORTE DANS UN PAYS RECENT PLUSIEURS TITRES DE CHAMPION D'EUROPE ET DE CHAMPION DU MONDE. - IL EST RARE SINON IMPOSSIBLE DE UN MODELISTE EQUIVALENT EN D'AUTRES LIEUX.

12017

VOL LIBRE

**Le VOL LIBRE
nouveau
est en route...**

Vol libre Trimestriel



Numéro 1. Juin 2011

André Schandel se voyant, à notre regret à tous, obligé de passer la main, la publication de "Vol Libre", après le numéro 200, sera reprise par une nouvelle équipe. Basé en Australie, mais rédigé à 95% en français, "Vol Libre Trimestriel" (VLT) est prêt à enregistrer votre abonnement...

Votre correspondant en France : Jean Wantzenriether. Rédaction et abonnements assurés par Mme Jimena Strk en Australie. Le bulletin poursuivra les rubriques traditionnelles telles "Astuces et Niouzes". On retrouvera une bonne couverture des questions techniques et des résultats de concours. Le magazine, de 40 pages, sera imprimé et expédié d'Australie quatre fois par an, avec un premier numéro en Juillet 2011.

Abonnement annuel 31 Euros ou 40 \$ US, envoi par avion compris. Paiement par PayPal de préférence, mais d'autres moyens sont à l'étude. VLT aura son site Internet pour les questions d'actualité et les détails de parution :

www.vollibretrimestriel.com/wordpress

Vos articles et vos communiqués... en français, anglais, allemand... seront reçus avec joie par :

Jean Wantzenriether

6 rue de l'Eglise

57430 KAPPELKINGER

FRANCE

Tél. 03 87 05 65 62

Email : jwantzjwantz@orange.fr

Pour les articles en anglais, espagnol, italien... ainsi que pour les abonnements et renseignements généraux :

Jimena Strk

Maison VLT

1 / 13 Jindabyne Rd

Kingston Beach TAS 7050

AUSTRALIA



12060 Courrier des lecteurs .

12067 _ Astuces Niouzes J.W.

12063-64- Farman F 451

Moustique "

12064 Souvenirs Antiques .

12065 -66- Images VOL LIBRE

12067-68-69- Courrier Vol libre .

12070- Image VOL LIBRE

Cathédrale dse Strasbourg .

**VOL
LIBRE
Trimestriel**

12018

RON MOULTON
(GB)

Ron MOULTON, autre personnage légendaire, du modélisme, vient de disparaître à l'âge de 86 ans.

Ron Moulton, est bien entendu beaucoup plus connu dans les sphères anglo-saxonnes que chez nous, ne fut-il pas le journaliste phare du très fameux AEROMODELLER anglais.

Si Frank Zaic fut surtout réputé aux USA pour ses écrits et dessins, Ron Moulton le très "british" se fit une place majeure chez nos copains anglais, à la fois par ses écrits mais aussi par ses qualités de photographe dans le célèbre AEROMODELLER. Tout ce qui touchait au monde de l'aviation grandeur et aux modèles réduits l'intéressait au plus haut point. Il commença sa carrière de modéliste à neuf ans, pour ensuite bourlinguer à travers le monde, comme journaliste spécialisé en aéronautique. Il a également, rempli un certain nombre de fonctions dirigeantes et administratives au niveau national et international, avec une grande efficacité. Il a été récipiendaire des plus hautes distinctions d'organismes anglais et internationaux, concernant l'aéronautique. entre autres il est détenteur du diplôme Paul Tissandier de la FAI. Il serait fastidieux d'énumérer ici toutes les distinctions qui lui furent attribuées. Reporter photo et auteur de livres dans la presse aéronautique, il laisse un héritage important dans ce domaine, et restera une figure

dominante de l'aéromodélisme en grande Bretagne et ailleurs.

DEUTSCH

Ron MOULTON, eine Freiflugmodelllegende in England ist gestorben.

Jahrzehnte lang war die Zeitschrift AEROMODELLER, aus England, die Bibel aller Flugzeugmodellbauer in allen Klassen. RON MOULTON war eine der treibenden Kräfte in dieser Zeitschrift, mit Text und Bild.

Er war ein begabter Fotoreporter, von All dem was flog, gross und klein, grob und fein. Seine Berichte und Bücher sind Heute noch gefragt.

Er fing schon sehr jung an sich mit Modellflug zu beschäftigen, und zog dann mit Leidenschaft durch die ganze Welt, um mit Bild und Text, über das breite Feld der Flugwelt zu berichten. Es wurde sein Beruf.

Er hat auch, und zugleich, hohe Ämter in Grossbritannien und in der CIAM übernommen, was ihm nationale und internationale Anerkennungen brachte sowie Auszeichnungen z.B. das Diplome Paul Tissandier. Es wäre zu lang alle diese Auszeichnungen aufzuzählen.

Er lässt ein grosses Werk hinter sich, und wird wie viele andere Grössen eine tiefe Leere in G.B. hinterlassen und anderswo auch.



Aero
Modeller

Editorial Director

D. J. LAIDLAW-DICKSON

EDITOR

R. G. MOULTON

Advertisement Manager

ROLAND SUTTON

INCORPORATING

MODEL AIRCRAFT

12019

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 probablen 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 .

FORTSETZUNG VON S. 12074.

an der Redaktion teilnehmen , was nicht im Voraus gesichert ist sind wir nicht ein wenig bekannt schreibfaul zu sein Aufwachen ist die ParoleAufwachen

Ohne Zweifel wird die neue Mannschaft - nicht crew , nein nein Manschaft, ein wenig moderner in der Form sein - nicht layout , nein nein und was noch mehr der Sache , Kraft geben wird ist , Internet das beherrschen die Australier besser als ich Nicht zu vergessen dass

eine der tragenden Figur J. Wantzenriether ist und bleibt , ein Garant von Wissen im Fach Freiflug .

Was mich anbelangt so werde ich als Gast , ab und zu , auch zur Stelle sein , um den Hauch " KUNST " weiter zu führen . Also " rendez vous " in VLT ab mitte Sommer 2011 .



DES PLANS DES PLANS DES PLANS...

Et des photos en quantité sur quelques grands concours. Ce blog vaut le détour, même s'il est un peu orienté Histoire. Et espagnol d'Amérique.

<http://volarlibrementeerubber.blogspot.com/>

CE QUI INTÉRESSE...

... les plus jeunes venus en spectateurs ? C'est Dave qui le rappelle sur FFML. "J'ai dû fournir des modèles de début à ma fille pour ses petits copains. Leur demande concerne des taxis avec des roues ! Les non-modélistes se laissent fasciner par les décollages, eh oui. Jadis la plupart des catégories demandaient un départ du sol, et tout le monde était en admiration. Nous autres, on préfère lancer à la main, question sécurité. Mais quand vous volez devant les "civils", n'oubliez pas que vous ferez un tabac si vous leur faites vivre l'excitation d'un décollage."

- NDLR - Rappel : notre regretté collaborateur toulonnais Eugène Cerny a dit cent fois la même chose... autour de ses petits modèles de démonstration. -

VOS NERVURES DE SPITFIRE...

... ou de tout autre voilure à cordes inégales. Sur FFML 'Hank in Omaha' rappelle un vieux truc, pour qui possède sur son photocopieur une commande réduction/agrandissement. Par rapport à la nervure d'origine, calculer le pourcentage de réduction, introduisez-le dans la machine, et c'est parti. -- Et cela marche bien sûr dans l'autre sens pour agrandir un "trois vues" dans le but d'en tirer un contour de No-Cal. Suprême élégance : prévoyez une surface de stab et/ou de dérive un peu plus grande... car chacun sait que cela profite bien à nos maquettes, par rapport aux plans d'origine. - Bon, évidemment, si vous avez un ordinateur et un programme de dessin, tout cela vous fera sourire. Ce qui est tout bénéf aussi.

40 ANS D'ÉCART.

Une bonne suggestion d'un ami nommé Julien :

Championnat du monde en 1971 :

www.youtube.com/watch?v=AG9fijQgK5Y

www.youtube.com/watch?v=LF3Gxft_biQ&feature=related

Championnat du monde en 2009 :

www.youtube.com/watch?v=IADi2BFqfuw

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

www.youtube.com/watch?v=E_Btla2SXDA&feature=related

LE F1D POUR TOUS...

Vous n'en avez jamais construit ? Aucune raison d'y échapper : vous avez tout sur un forum super, photos et explications, avis d'experts mondiaux, outils, colles, etc :

http://www.hippocketaeronautics.com/hpa_forum/index.php?topic,4553.0.html

DÉTHERMALO AILE VOLANTE.

L'opération semble tout sauf évidente, d'où un long échange sur FFML Précisions : il s'agit de petits appareils, HLG, CLG, électriques... ailes volantes donc, et par des acharnés des trucs pas simples. Mais ça vaut le détour. Ici la solution en Jetex de Howard Metcalfe mise au point début 2006. Il s'agit tout bonnement de reculer assez le CG pour empêcher le vol plané. On réalise cela en détachant le nez de l'appareil, et en le laissant pendre sous l'aile, dans l'axe, au bout d'un fil. La vitesse est cassée, ça vous donne une descente style parachute. -- On évite ainsi les virages trop "engagés" et autres cabrioles.

A voir en bas de page ici :

www.jetex.org/scripts/yabb2/nph-YaBB.pl?num=1122318788/120

PHOTOS MAGNÉTIQUES

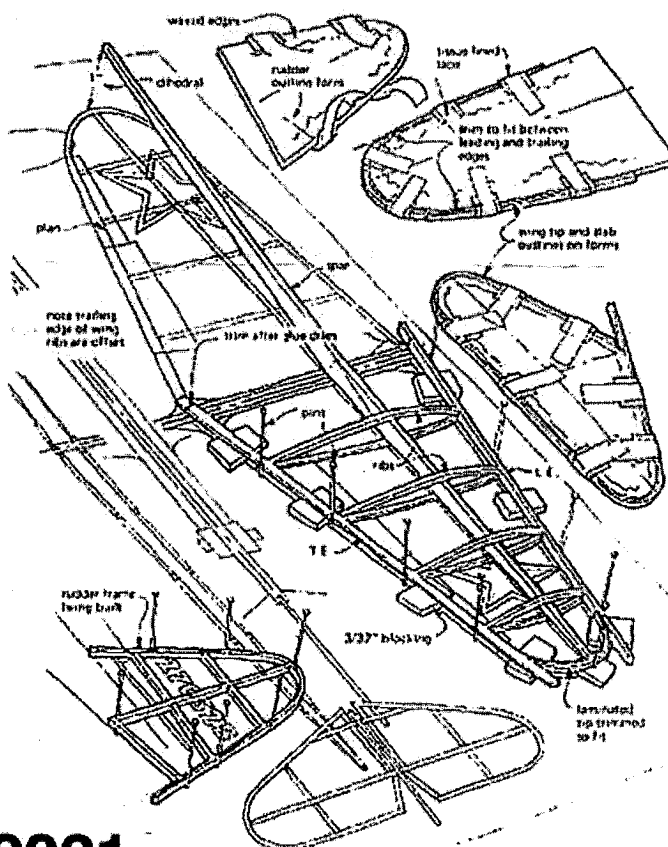
www.rc-network.de/magazin/artikel_10/art_10-079/art_079-01.html

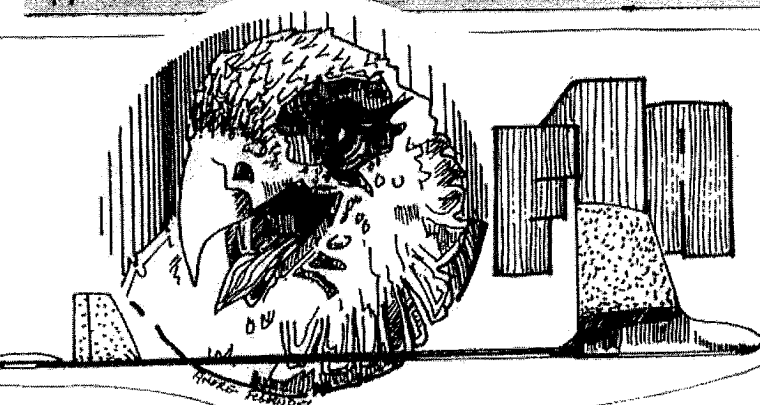
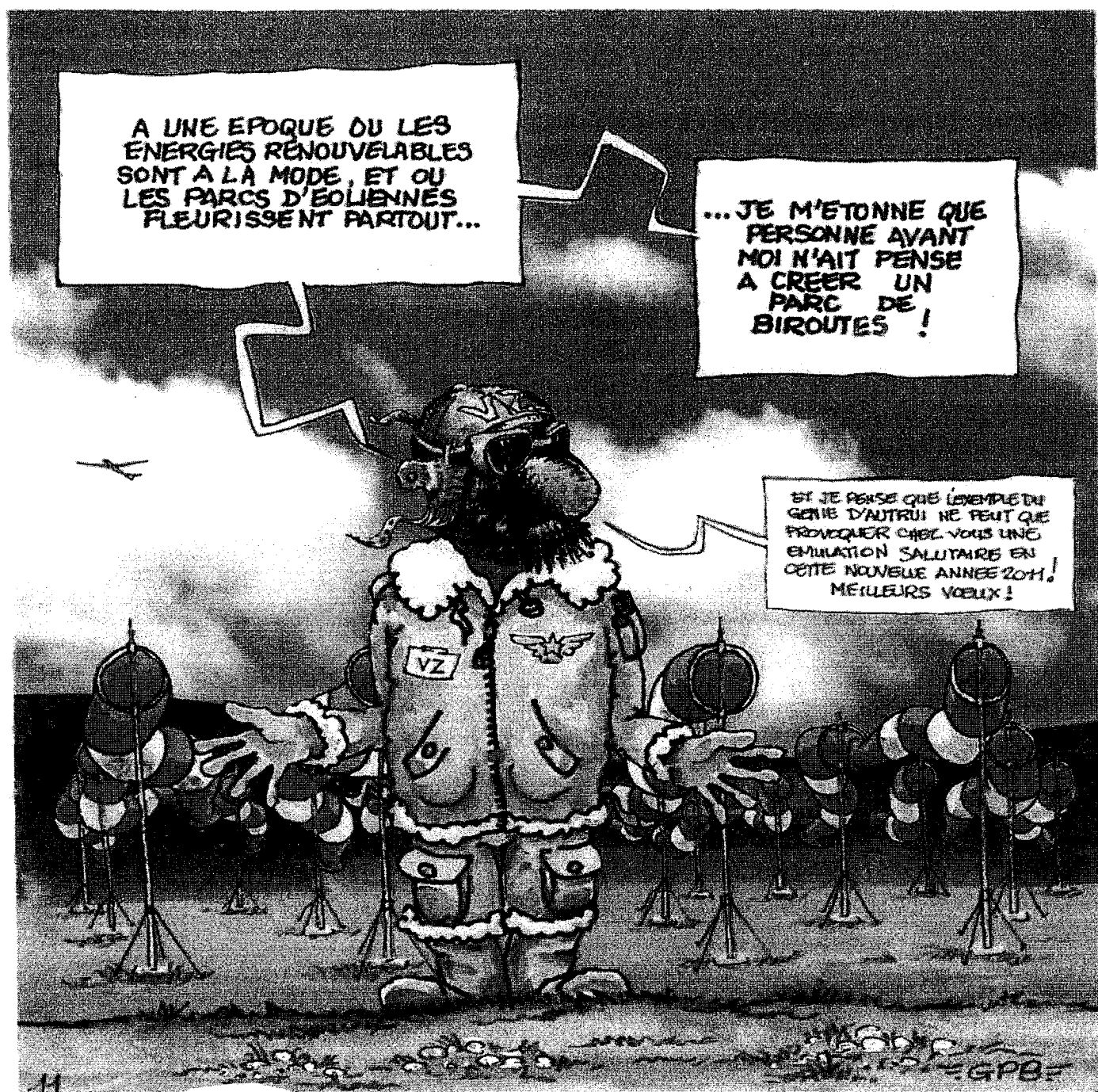
Vues très parlantes - mais commentaires en allemand - sur une tête de guidage F1E. Plan du dispositif, comment équilibrer l'aimant, et première approche de trajectoire programmée en succession de virages et lignes droites. A l'intention de ceux qui n'ont pas pu voir cela sur les terrains.

DANSE AU BOUT DU FIL...

Encore un site RC qui héberge du vol libre... Youpi ! Ici une animation 2004 sur le fonctionnement d'un mécanisme de bunt, crochet et guignols haute technologie. Utile à montrer pour qui n'a jamais vu. Puis la vision d'un "mitrailleur arrière" sur F1A... caméra embarquée depuis le treuillage jusqu'à l'atterro dans les ronces. Ma Doué, quel terrain, aussi !

www.rcgroups.com/forums/showthread.php?t=1264532



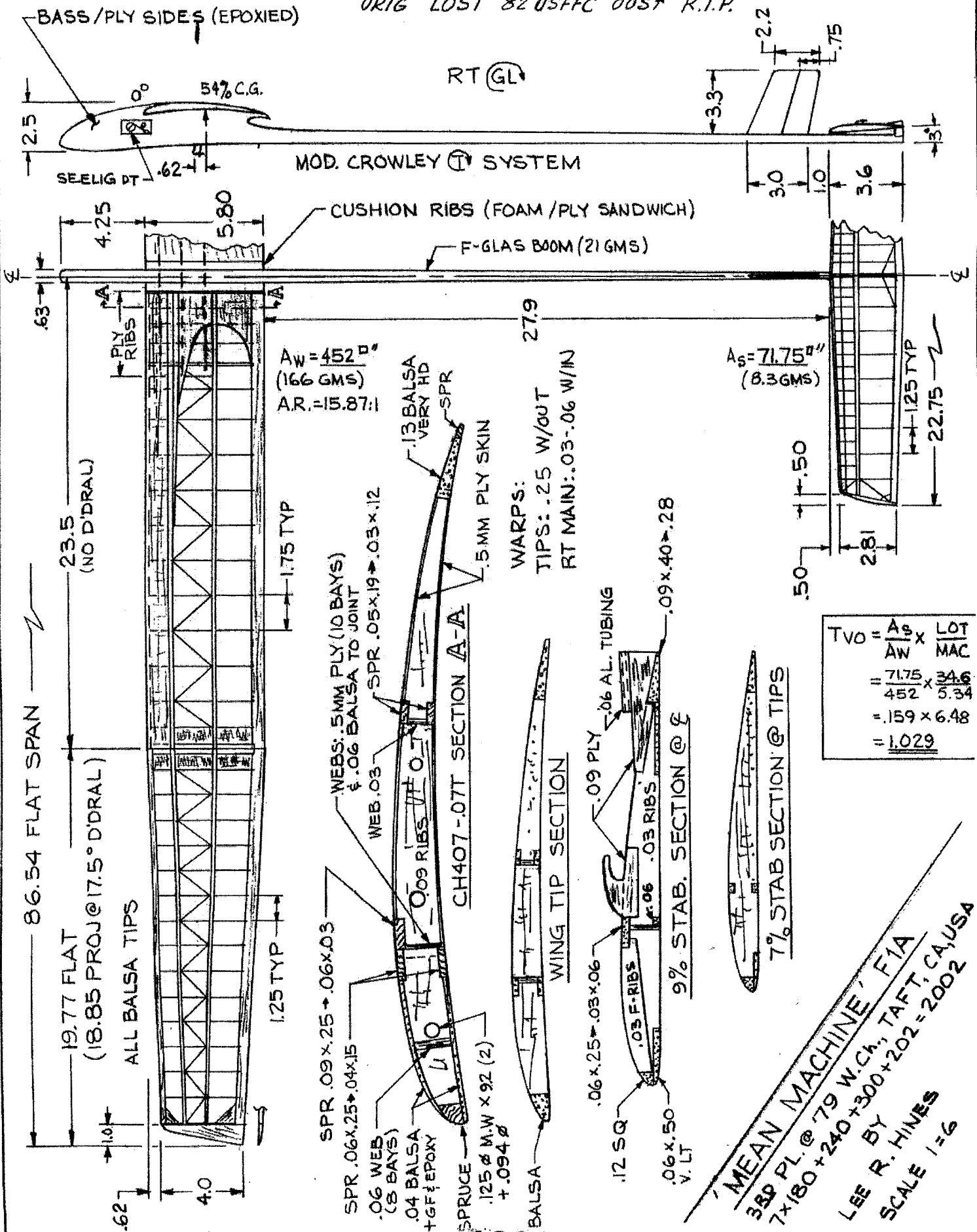


QUANT A A. LANDEAU ON NE SAIT PAS TROP S'IL EST PERDU SUR UNE ILE... CELLE DE LA CITE A PARIS EN TOUS LES CAS... IL A DISPARU, DU MODELISME VOL LIBRE. ALORS QUE VIENT FAIRE CETTE HEAN MACHINE DE LEE DANS CE MURRO? EN BIEN IL VIENT IL LUSTRE UNE DES DERNIERES CONSTRUCTIONS CLASSIQUES DU GRAND CLASSIQUE AVANT L'ARRIVEE MASSIVE DES MATIERES COMPOSITES ET LA CONSTRUCTION QUASI INDUSTRIELLE DES GRANDS CLASSIQUES DEL'ET NOUS RETROUVONS ICI LE TOUT BOIS, Balsa, PIN, FLEURE ENCORE L'IMAGINATION ET LE SAVOIR FAIRE... ALORS POUR TOUS CEUX QUI VOUDRAIENT ENCORE PERSONNELLEMENT DANS LA DENTELLE VOILA UN PLANEUR QUI PEUT ETRE PROCURERA DE GRANDES TOIES A LA CONSTRUCTION ET EN VOL... MAIS... PAR UN MAIS IL Y A... NOUS AVONS TOUJOURS CES UNITES DE MESURES ANGLAIS-SAXONNES, BARBARES DOMINANT DANS LES DECIMALES... QUE NOUS N'ARRIVONS PLUS A MAITRI- SER... UN PEU...

* IL EST POSSIBLE QUE DANS LES ANNEES 70 DU SIECLE DERNIER CE MODELE FIA DE LEE HINES AIT PARU DANS UN VOL LIBRE DE L'EPOQUE. - TAFT FUT EN 1972 LE RENDEZ-VOUS DES CH. DU MONDE. C'EST LA QUE L'EQUIPE DE FRANCE EN FIC SI RES SOUVENIRS SONT BONS, A REMPORTER LE TITRE DE CHAMPION DU MONDE. - DEPUIS DEUX DES CHAMPION DE L'EPOQUE NOUS SONT QUITTES. - D. FERRERO ET H. IRIBARNE -

LEE HINES U.S.A.

ORIG LOST '82 USFFC 0051 R.I.P.



$$TVO = \frac{A_s}{A_w} \times \frac{LOT}{MAC}$$

$$= \frac{71.75}{452} \times \frac{34.6}{5.34}$$

$$= .159 \times 6.48$$

$$= 1.029$$

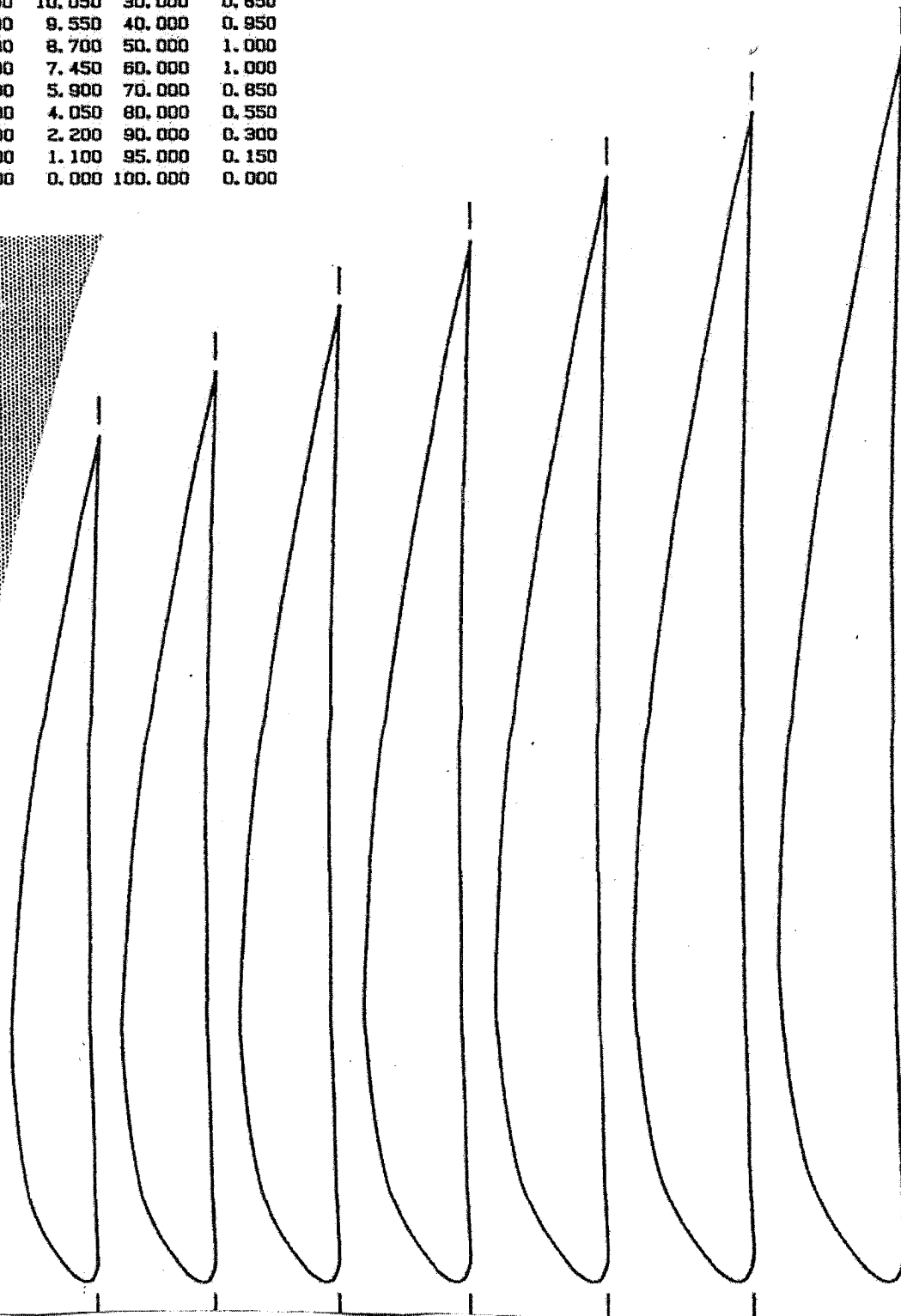
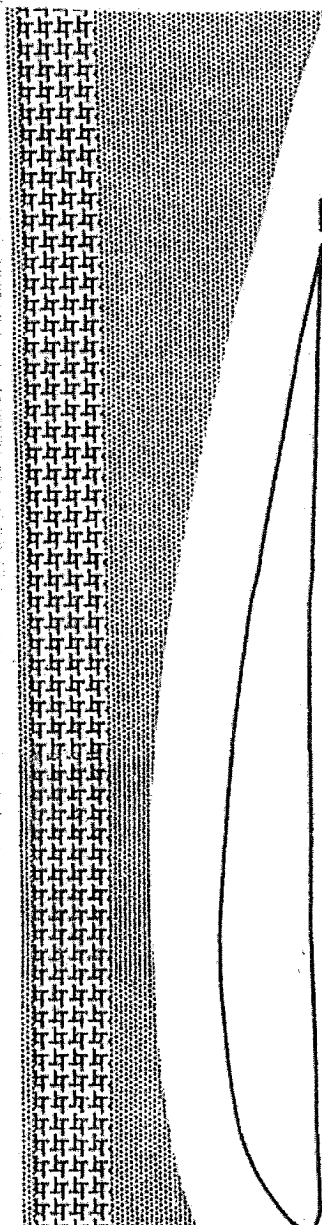
'MEAN MACHINE' F1A
 380 PL @ 79 W.Ch., TAFT, CA, USA
 7x180+240+300+202=2002
 BY LEE R. HINES
 SCALE 1=6

Benedek B-9404-b

Xo	Yo	Xu	Yu
0.000	1.400	0.000	1.400
0.200	2.010	0.200	0.800
0.400	2.330	0.400	0.600
0.600	2.590	0.600	0.480
0.800	2.870	0.800	0.370
1.250	3.300	1.250	0.200
2.500	4.250	2.500	0.000
5.000	5.950	5.000	0.150
7.500	7.200	7.500	0.250
10.000	8.050	10.000	0.350
15.000	9.000	15.000	0.450
20.000	9.600	20.000	0.600
25.000	10.000	25.000	0.750
30.000	10.050	30.000	0.850
40.000	9.550	40.000	0.950
50.000	8.700	50.000	1.000
60.000	7.450	60.000	1.000
70.000	5.900	70.000	0.850
80.000	4.050	80.000	0.550
90.000	2.200	90.000	0.300
95.000	1.100	95.000	0.150
100.000	0.000	100.000	0.000

PROFIL
BENEDEK

107
1333

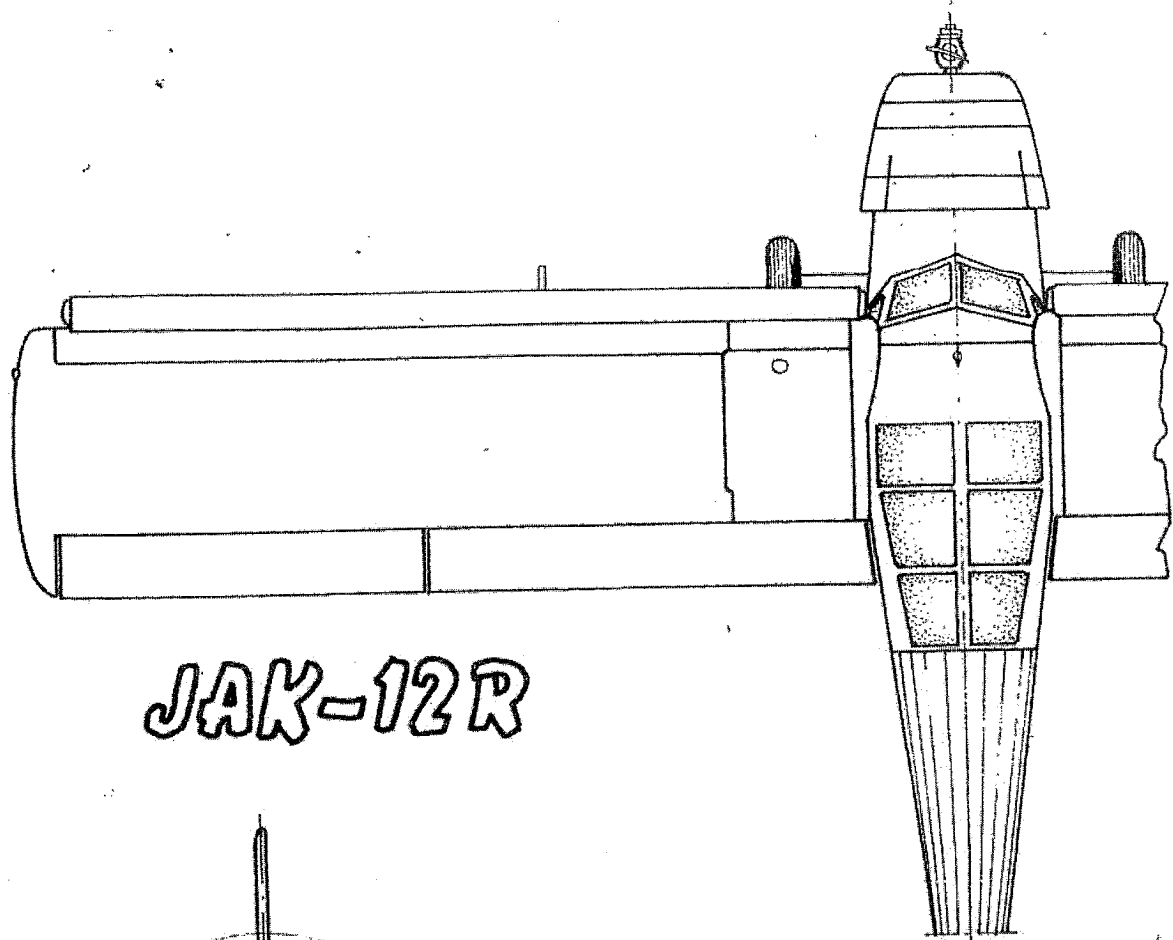


enedek B-9404-b

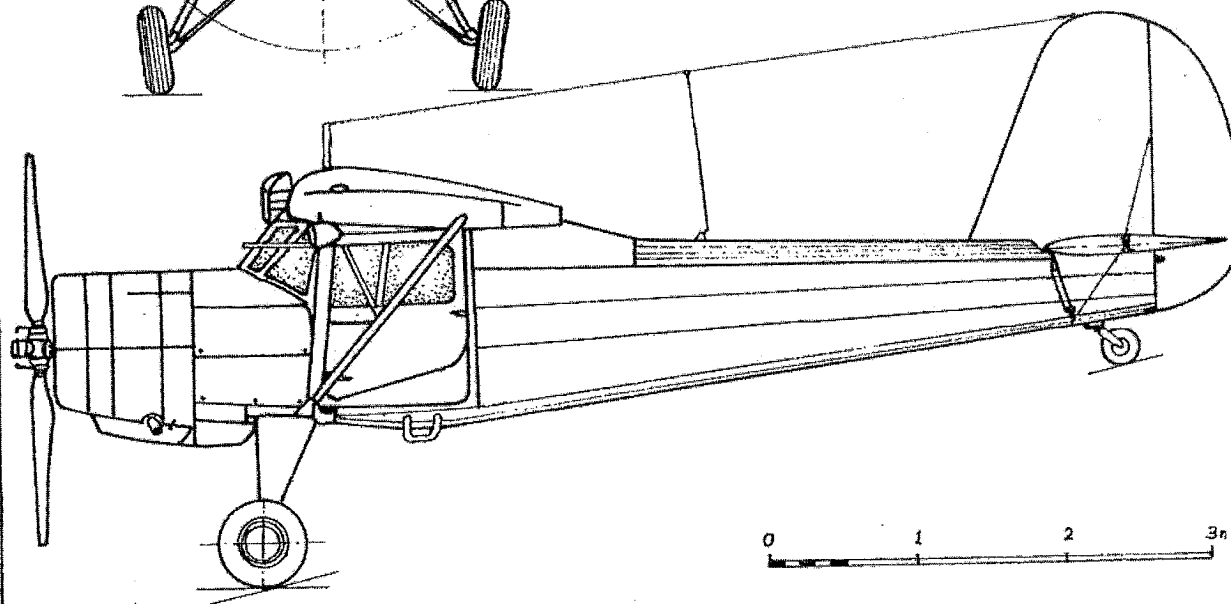
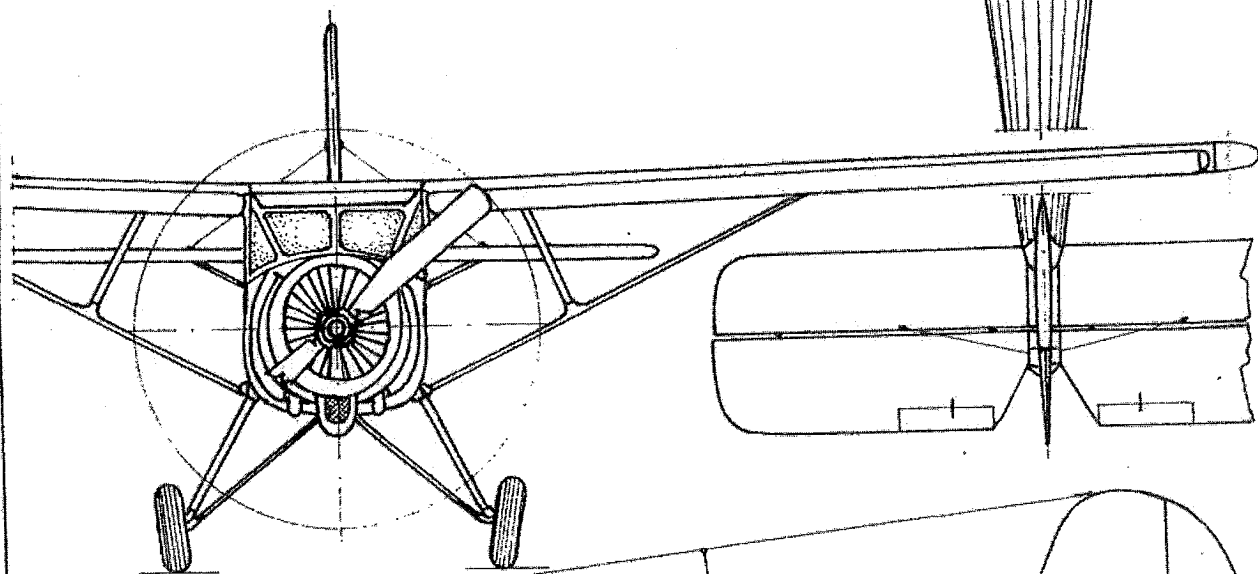
B-9404

DATE RECEIVED FOR

12025



JAK-12R



0 1 2 3m

12026

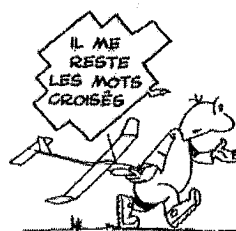
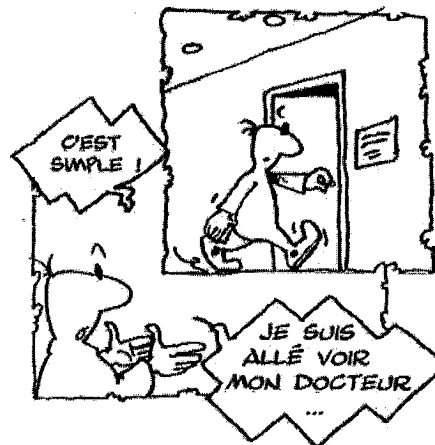
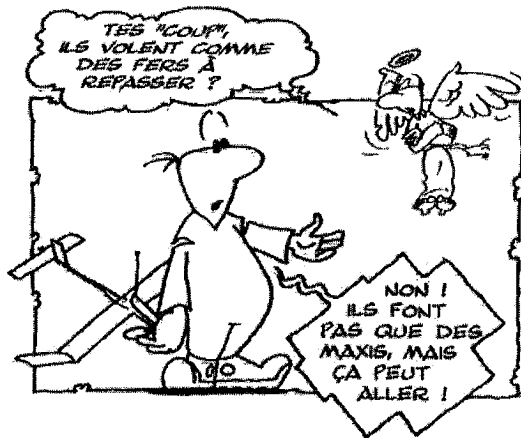
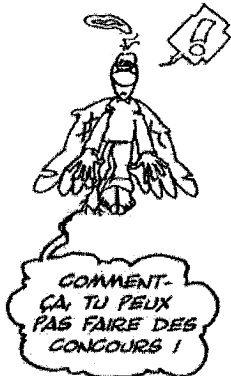
VOY LIBRE

MICHEL COMTEAUX

VOL LIBRE



m.c.



FIN
(HÉLAS !)

LIBRE ZON

VOLEZ LIBRE

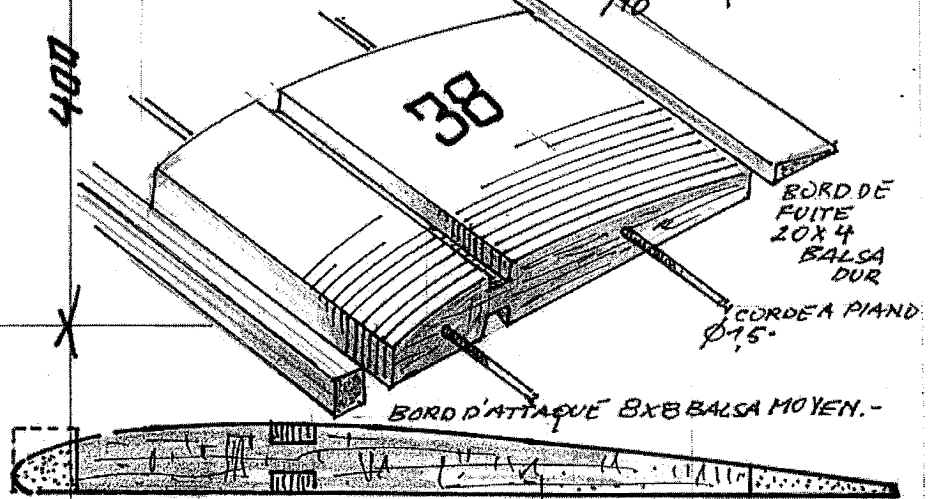
BRUANT

* UN DES ATTRAITES SPECIFIQUES DU VOL LIBRE EST LE FAIT QU'A PARTIR DE CONNAISSANCES BASIQUES ON PEUT LASSER ALLER, DANS LES REGLES CONNUES, L'IMAGINATION, LA CREATION.



● DEUX PETITS PLANEURS DONT CERTAINS ELEMENTS SONT DE CONSTRUCTION IDENTIQUES. - QUELQUES VARIANTES QUI PERMETTENT DE DIFFERENCIER

BLOC DE 36 + 2
NERVURES Balsa MOYEN 20/40



PROFIL AILE 1/1

DESIGN & CONCEPTS - A. SCHANDEL -

1

50%

150 * 120 > 400 * 80 > ECHELLE 1/10

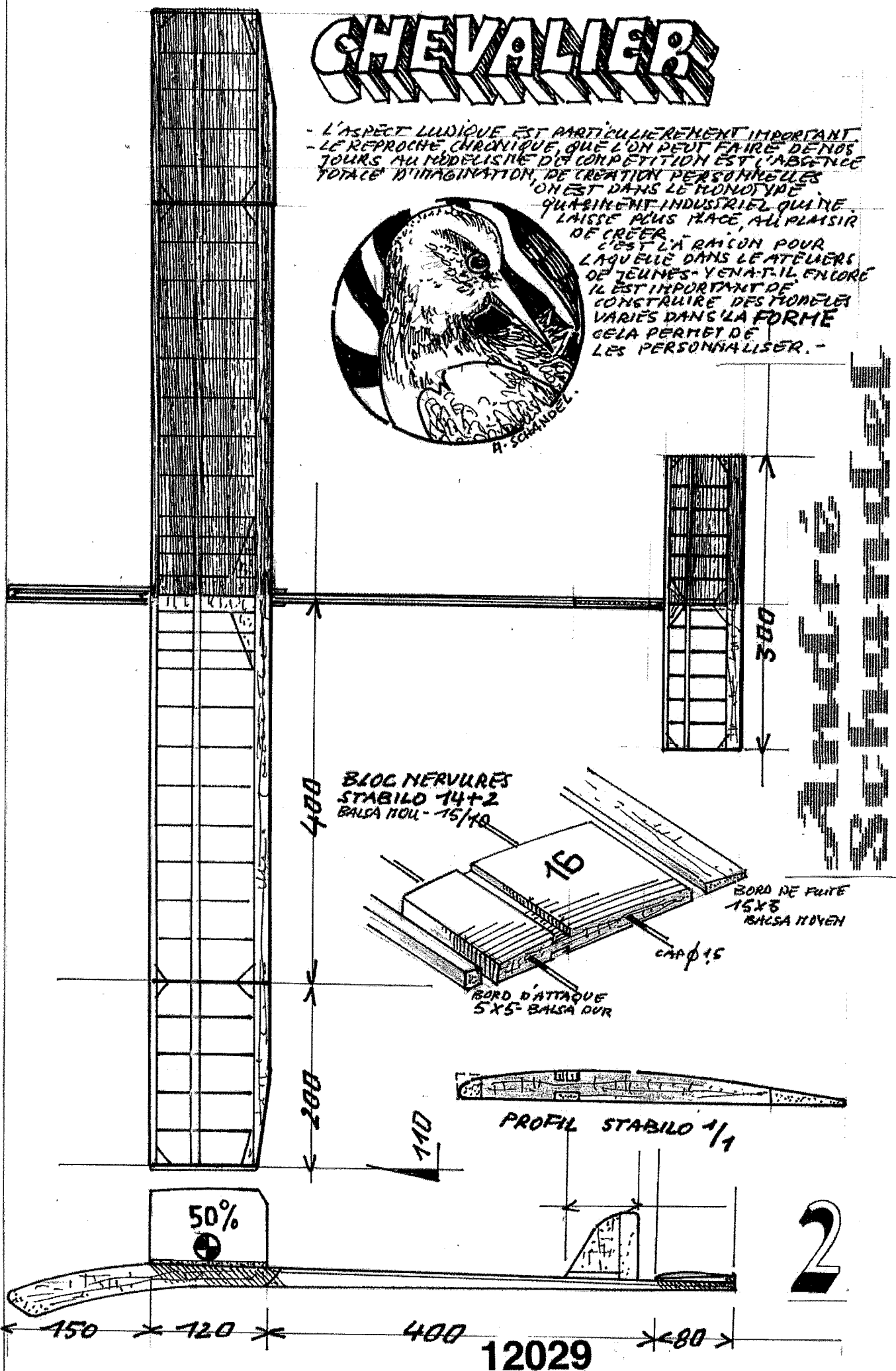
12028

CHEVALIER

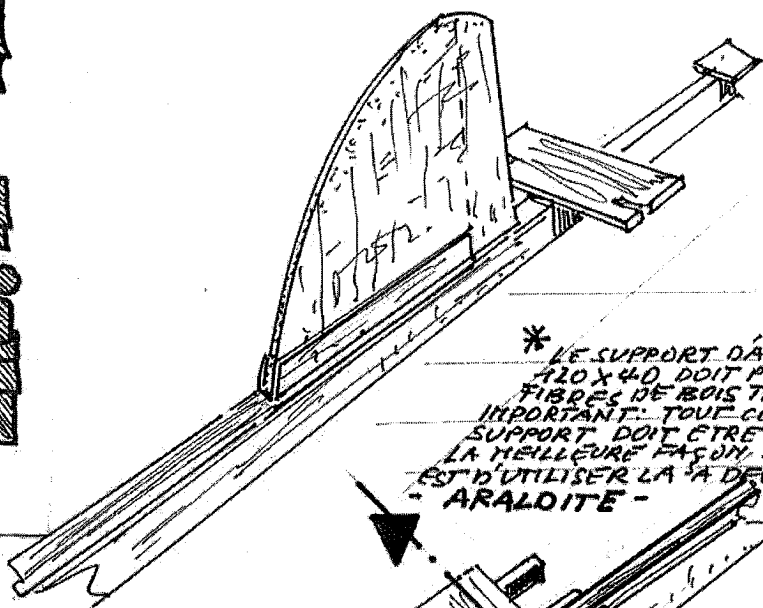
- L'ASPECT LUDIQUE EST PARTICULIEREMENT IMPORTANT
- LE REPROCHE CHRONIQUE, QUE L'ON PEUT FAIRE DE NOS JOURS AU MODELISME DE COMPETITION EST L'ABSENCE TOTALE D'IMAGINATION, DE CREATION PERSONNELLE



ON EST DANS LE MONOTYPE QUARINEMENT INDUSTRIEL QUI NE LAISSE PLUS PLACE AU PLAISIR DE CREER. C'EST LA RAISON POUR LAQUELLE DANS LE ATELIER DE JEUNES-VENA-T-IL ENCORE IL EST IMPORTANT DE CONSTATUER DES MODELES VARIES DANS LA FORME CELA PERMET DE LES PERSONNALISER.



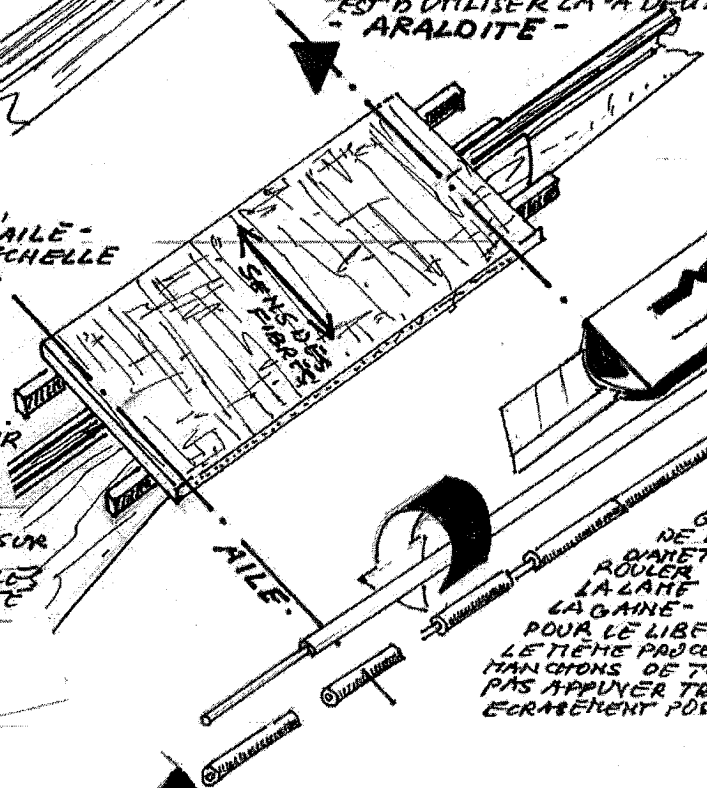
VOI LIBRE



* LE SUPPORT DAILE PUNCHETTE BALSA DUR 420 X 40 DOIT PRESENTER UN SENS DE FIBRES DE BOIS TRANSVERSAL. IMPORTANT: TOUT COLLAGE CONCERNANT LE SUPPORT DOIT ETRE SOLIDE ET RIGIDE - LA MEILLEURE FAÇON D'OBTENIR CES QUALITES EST D'UTILISER LA A DEUX COMPOSANTS - ARALDITE -

SUPPORT DAILE - NON A L'ECHELLE

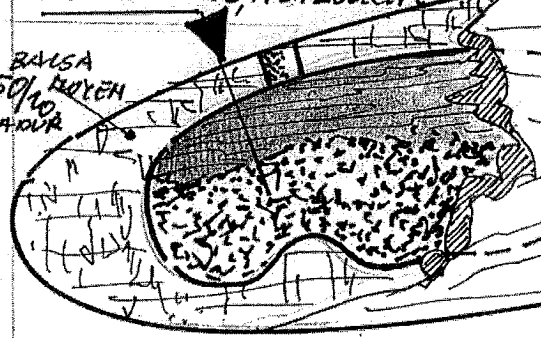
* POUR OBTENIR UN SUPPORT STABLE BASQUETTES SUR SUPPORT ET SUPPORT SUR FUSELAGE SERONT COLLES A L'ARALDITE



* TUBES GUIDE FIL CONFECTION DE MANCHONS GUIDE FIL A PARTIR DE GAINÉ DE FIL ELECTRIQUE DE DIFFERENTS DIAMETRE - ROULER LE FIL SUR UNE PLANCHE SOUS LA GAINE D'UN CUTTER, POUR SECTIONNER LA GAINÉ - TIRER ET GLISSER LE MANCHON POUR LE LIBERER DU FIL DE CUIVRE. - LE TENIR PARCELS EST VALABLE POUR DES MANCHONS DE TUBE ALL - ATTENTION NE PAS APPUYER TROP FORT SUR LE CUTTER! ECRASEMENT POSSIBLE.

* SOUTÈ A L'EST - LEST BILLES DE PLOMB OU PLOMB COLLE A LA LOUCHE

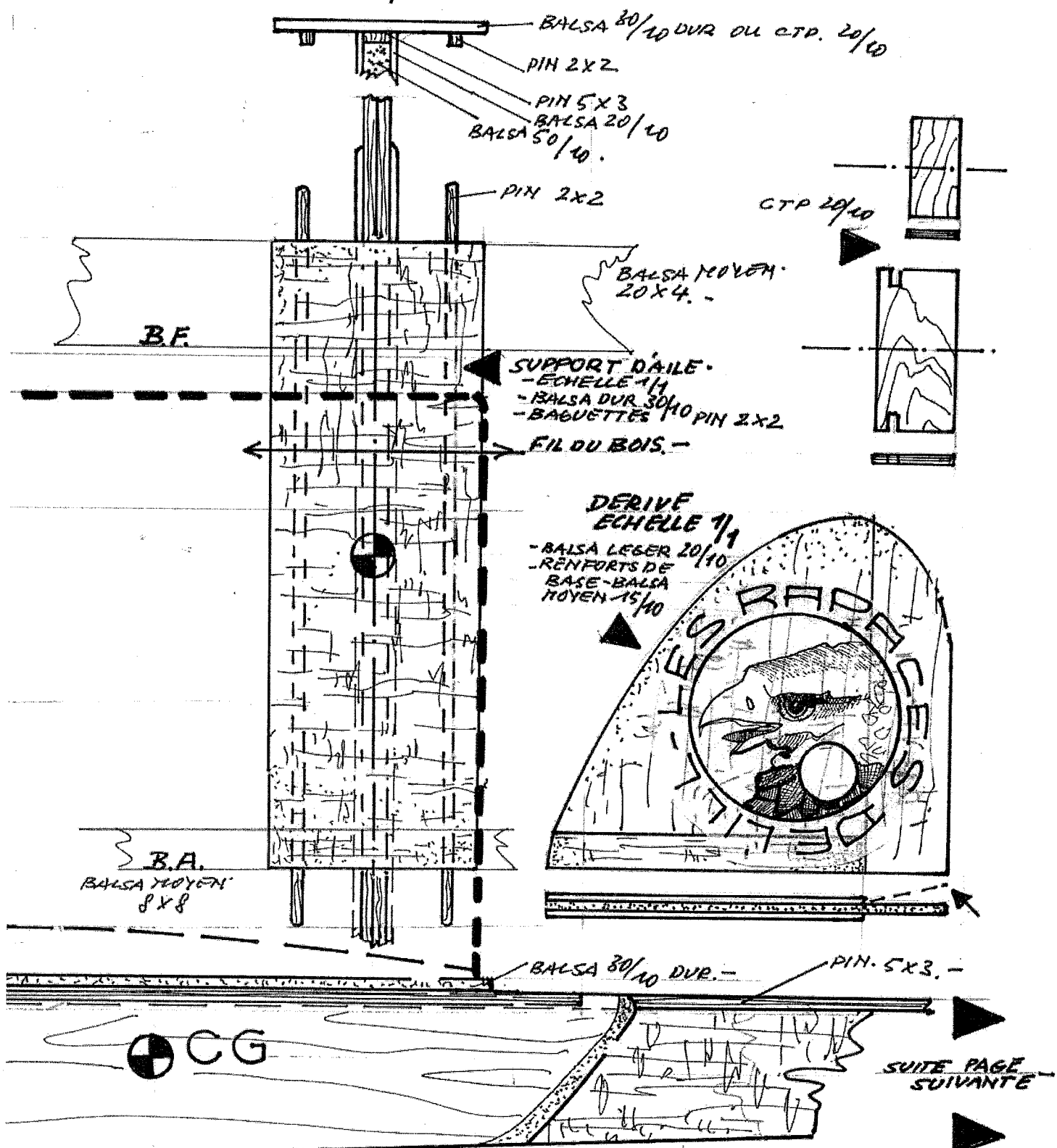
BALSA 50/40 MOYEN DUR



EMPILE 1/1

Ø 51

BALSA 20/40 MOYEN A DUR



ELEMENTS FUSELAGE:

- UTILISER PHOTOCOPIEUSE POUR TOUTES LES PIECES ECHELLE 1/1
- EFFECTUER LES COPIES, SUR PAPIER EPAS - GENRE BRISTOL 1/1
- DECOUPER AUX CISEAUX ET REPRODUIRE SUR PLANCHETTES A L'AIDE D'UN STYLO A BILLE.
- DECOUPER AU CUTTER EN UTILISANT UNE REGLE METALLIQUE

DESSINS
ECHELLE

1/1

BRUN ROUGE NOIR

BLEU
CIEL

JAVNE

BRUN
ROUGE

BLANC

BRUN.

A. SCHANDEL

LA DECORATION D'UN MODELE EST SOUVENT
ABSENTE OU PEU REUSSIE. - LES JEUNES ONT
SOUVENT ENVIE D'EN RAJOUTER, ET DU COUP
MOUVADISSENT LE MODELE.

LE MEILLEUR MOYEN LEGER EST DE SE FAIRE
SES PROPRES DECALCOMANIES.

POUR CELA IL VOUS FAUT DU PAPIER PELURE
DES GOVACHES, ET DES TRACEURS D'ENCRE DE
CHINE. - PAR TRANSPARENCE REPRODUIRE LE
DESSIN A L'ENCRE DE CHINE SUR LE PAPIER
PELURE. - AVEC DE LA GOVACHE, METTRE LE
DESSIN EN COULEUR AU VERSO

* APERCU FUSELAGE
ECLATE.

BLEU
NOIR

BLEU
CIEL

BRUN
ROUGE

BRUN FONCE
ROUGE

JAVNE

SCHANDEL

* POURQUOI DES NOMS D'OISEAUX POUR DES
PLANEURS ? TOUT SIMPLEMENT PARCEQU'ILS
EVOLENT DANS LE MEME MILIEU. EN GRANDEUR
NATURE (VOL A VOILE) IL EN EST SOUVENT DE
MEME PAR MILLEURS LES RAPACES DE L'ILL
EN ONT FAIT UN PEU LEUR DEVISE.

400

GUIDE FIL
ENVELOPPE
CABLE ELECTRIQUE -
COLLE ARAIDITE -

5

ECHELLE 1/1

12032

LIBRE
VOL

MATERIEAUX

FUSELAGE.

- Balsa dur 50/40
- CTP. 15/10
- ou Balsa dur 15/40
- Baguette pin 5x3
- Baguette pin 2x2
- Balsa 15/10 MOYEN
- SI POSSIBLE
- QUARTER GRAIN
- Balsa MOYEN 30/40
- CAP. - Ø 1,5 E1

AILE

- Balsa MOYEN 15/40
- BORD DE FUITE
- Balsa 20x4
- BORD D'ATTAQUE
- Balsa 8x8
- LONGERONS PIN 5x8

STABILIS.

- Balsa 10/40 ou 15/40
- B.A. 5x5
- B.F. 15x3
- LONGERONS
- PIN 5x2 ET
- Balsa 5x2

COLLES.

- COLLE BLANCHE
- NEUVIER.
- COLLE CONTACT
- NEOPRENE
- COLLE ARAIDITE.

LES DEUX PETITS PLANEURS SONT
DE CONCEPTION IDENTIQUE - LA STRUCTURE
DE L'AILE ET DU STABILIS. EST LA MEME.
LE MODE DE CONSTRUCTION DU FUSELAGE
EN DEHORS DE LA SILHOUETTE EST LE

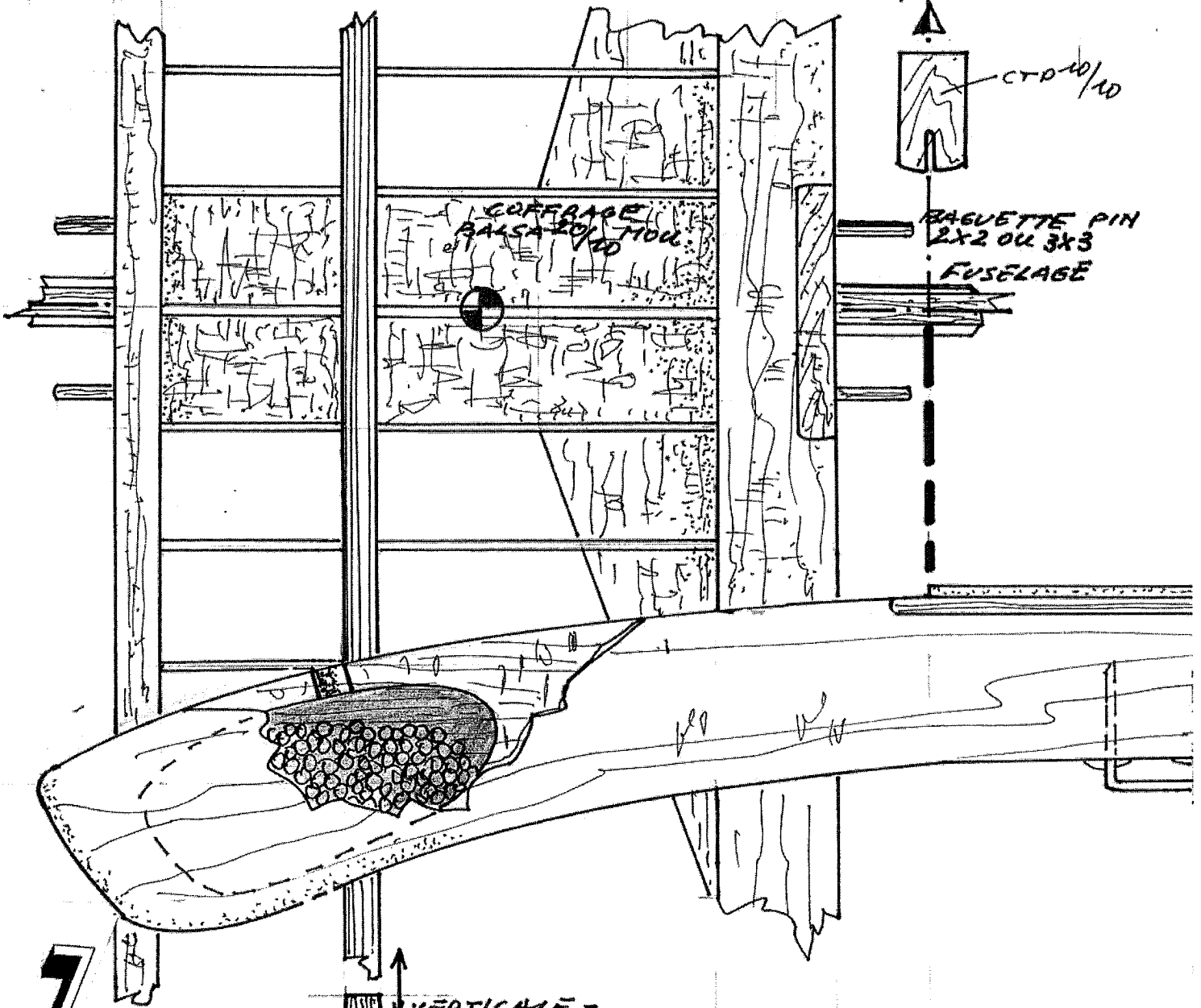
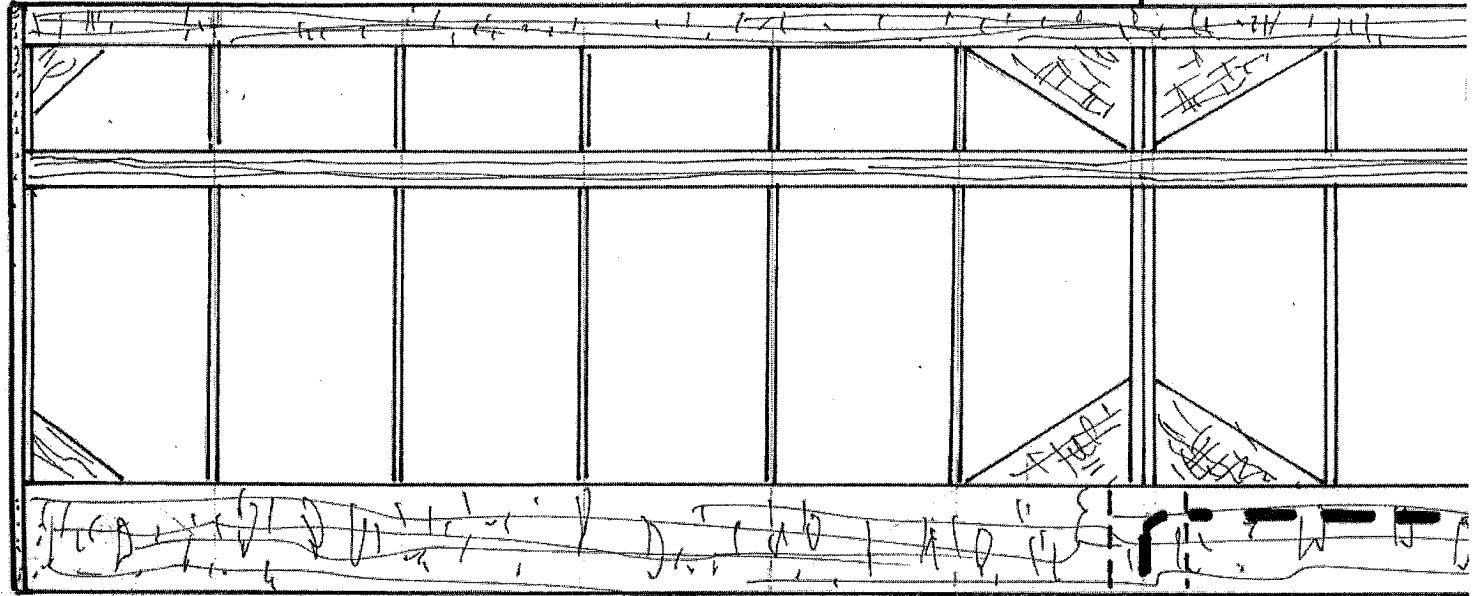
MEME -
LES DEUX SE PRESENTENT TRÈS
BIEN A LA CONSTRUCTION EN
SÉRIE, POUR DES GROUPES

POSITION DU STABILIS
POUR DÉTERMINER.

CALE Balsa DUR
CORRESPONDANT A L'ANGLE
D'INCIDENCE - AILE → STABILIS
D'ENVIRON 30°

80

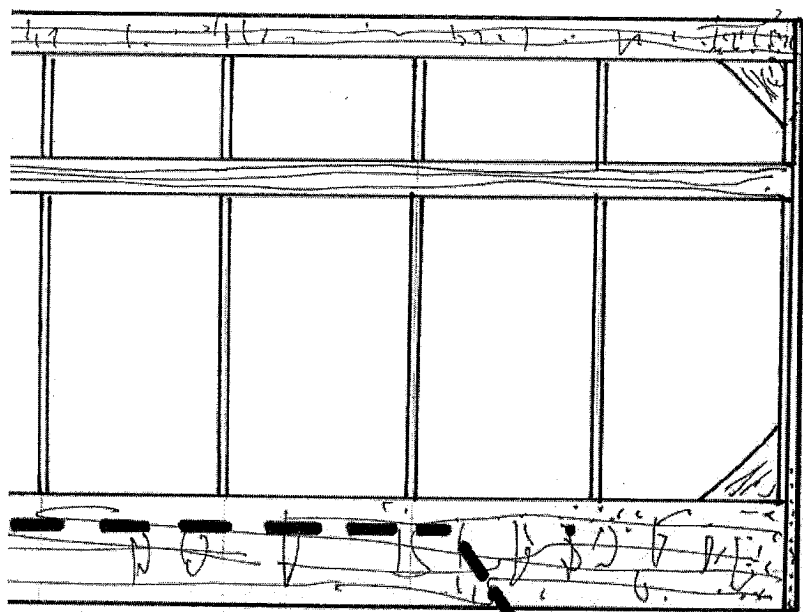
PLAN DU STABLO - LE MÊME POUR LES DEUX MODÈLES - ECHELLE 1/1



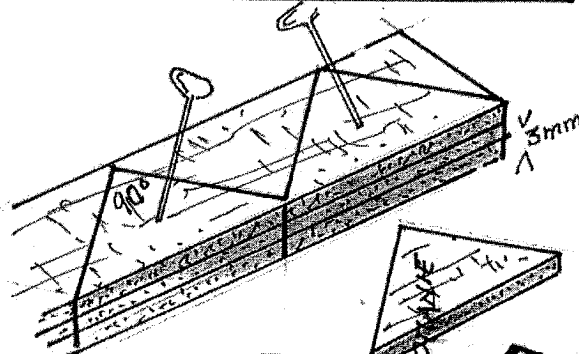
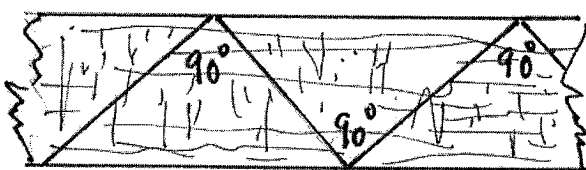
7

↑ VERTICALE -
POUR TOUTS LES LONGERONS TOUJOURS VEILLER
À CE QUE LE SENS DES FIBRES DU BOIS
SOIT DANS LA VERTICALE POUR CONTRARIER
LA FLEXION. -

12034

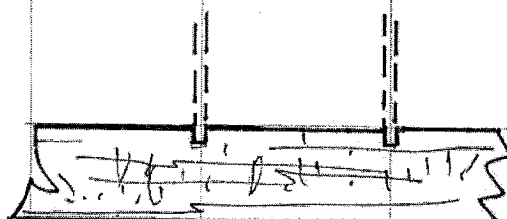
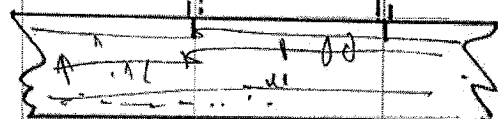


CONFECTION GOUSSETS BALSA
EQUERRE 90° - 3mm.

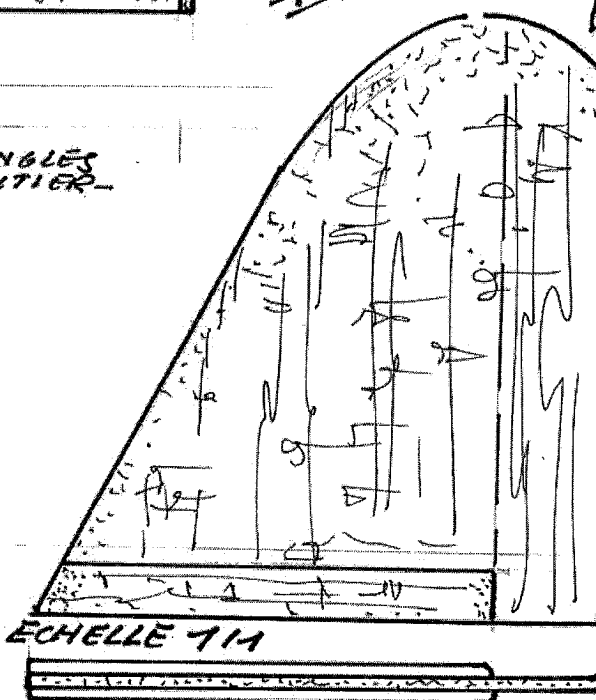


① FIXATION NERVURES
SUR BORD DE FUTE -
DEUX SOLUTIONS.

SIMPLEMENT BORD A BORD
EN VEILLANT A L'ANGLE DROIT
ET EN FIXANT BA ET BF AVEC EPINGLES
SUR CHANTIER.



② PRATIQUER SUR LE BF. DES
ENCOCHES PERMETTANT
D'INTRODUIRE LA QUEUE
DE NERVURE.



ECHELLE 1/14

NOM, COMPOSE DE LETTRES TOUVANT ETRE UTILISE EN DECHIFFRE

CHEVALIER

CG

FREE FLIGHT
VOL LIBRE

8

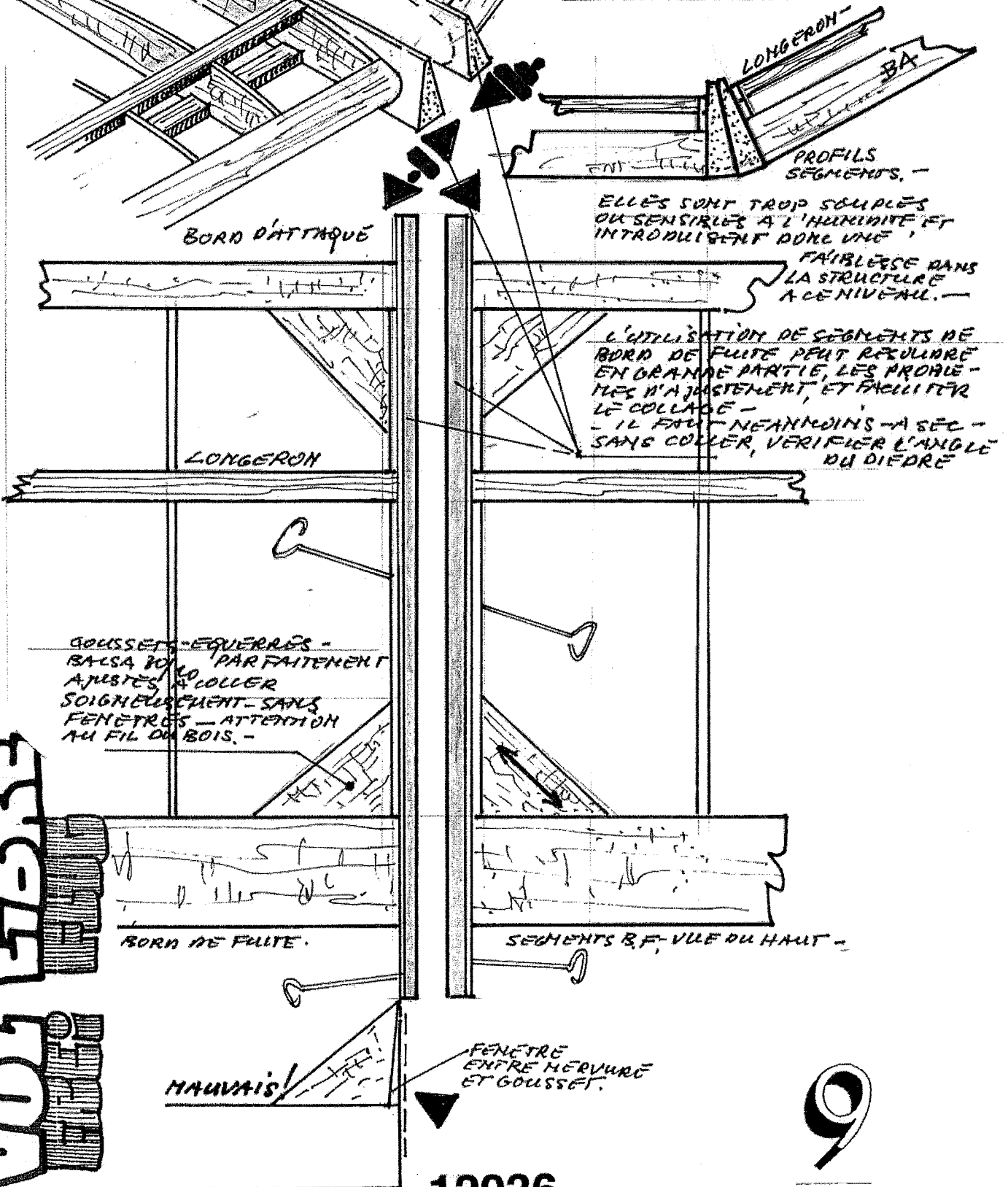
CROQUIS - DESSINS - A. SCHANDEL

12035

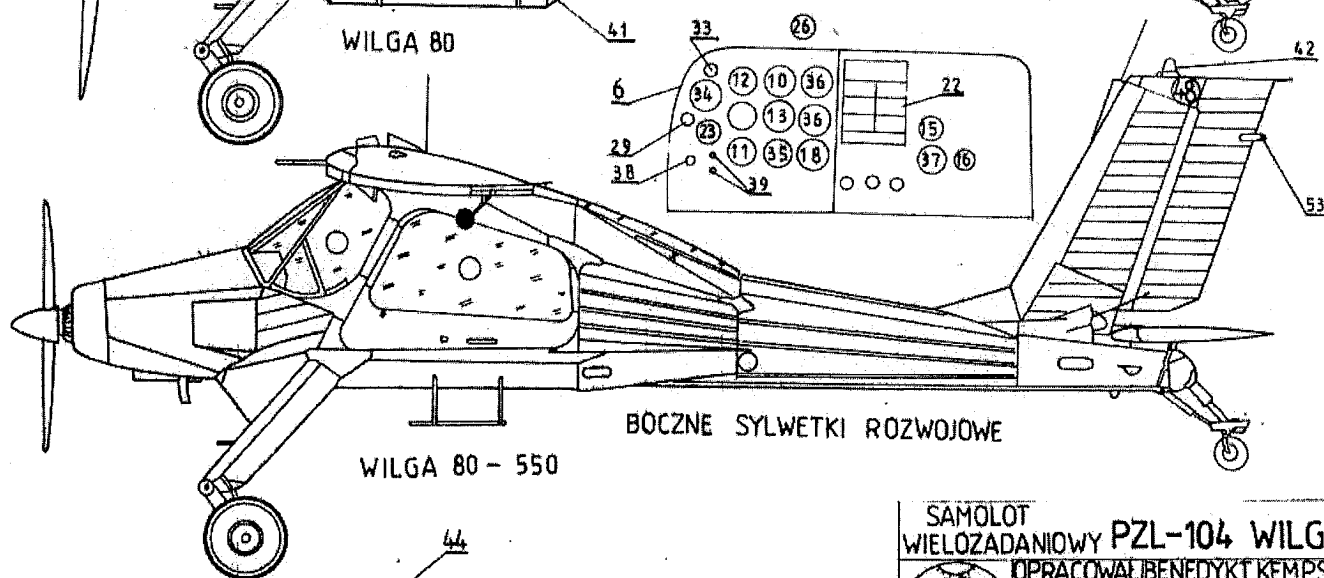
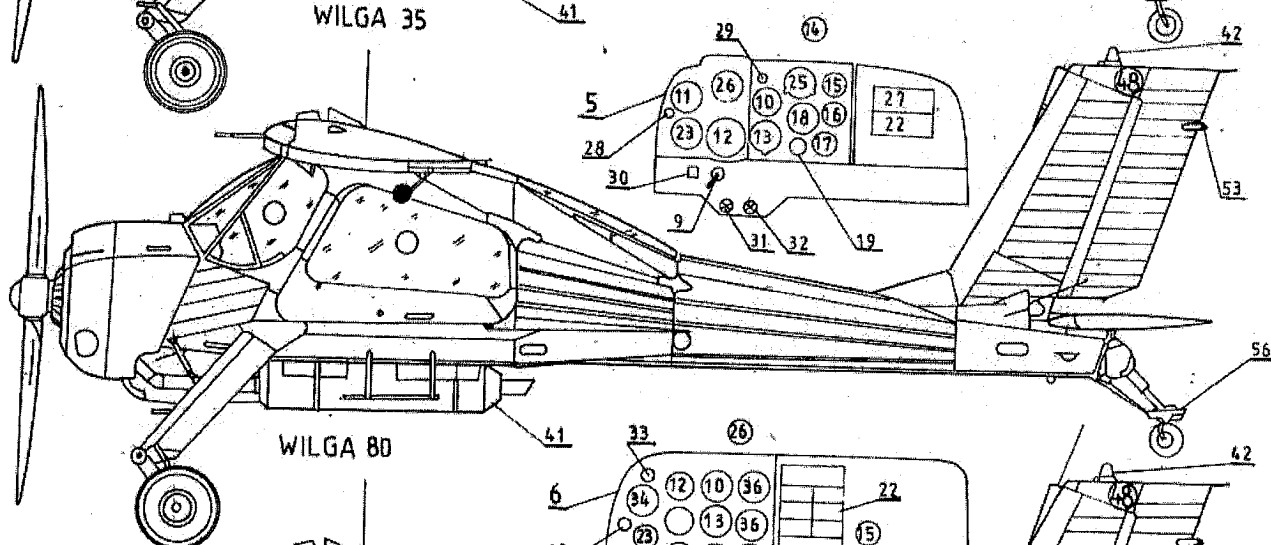
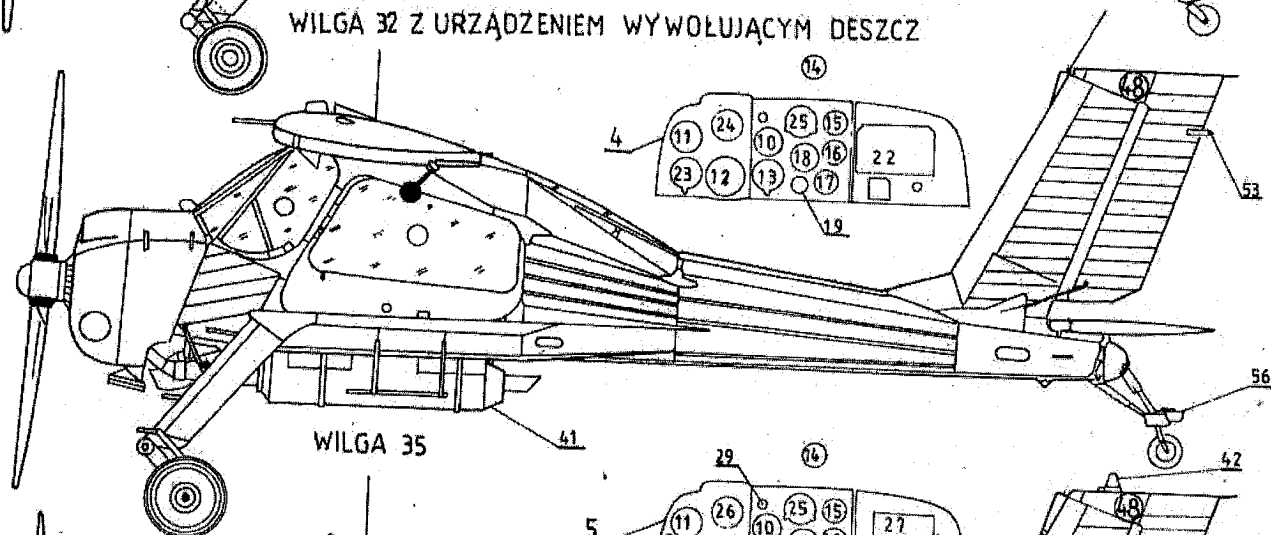
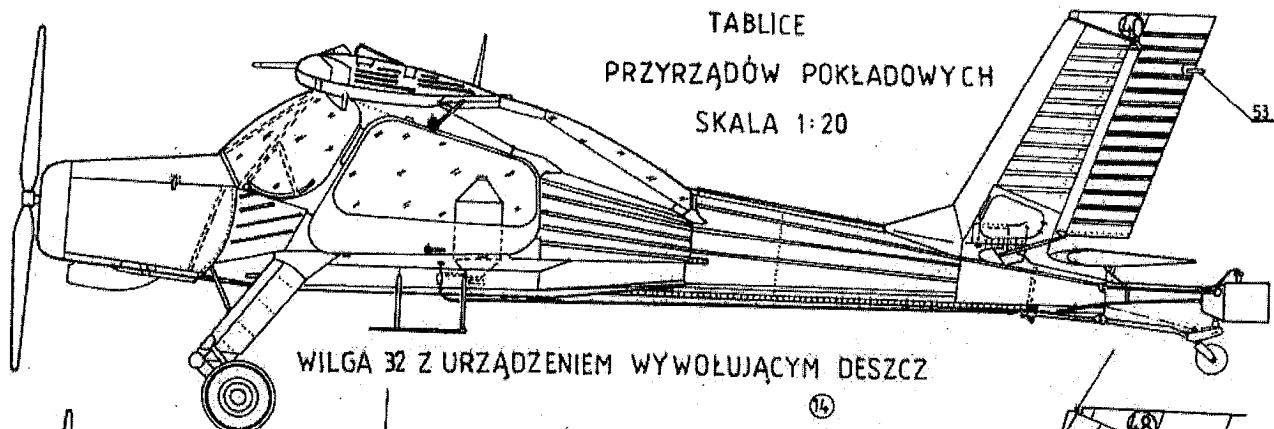
DIEDRE, CASSURE DE VIEDRE.

*UNE DES PRINCIPALES DIFFICULTÉS, DANS LA CONSTRUCTION D'UN PLANEUR RÉSIDE DANS LA RÉALISATION, JUSTE, DES DIEDRES.

- OBTENIR LE BON ANGLE - METTE DES DEUX CÔTÉS, DE LA SOLIDITÉ ET UN RACCORD PARFAIT ENTRE LE PANNEAU CENTRAL ET LE DIEDRE - N'EST PAS CHOSE FACILE -
- LA PRÉCISION DES PARTIES À JOINDRE DOIT ÊTRE PARFAITE.
- ATTENTION AUSSI AUX COLLES UTILISÉES - ÉVITER LES COLLES DE CONTACT ET DE TIÈME LA BLANCHE DES MENUISIERS.



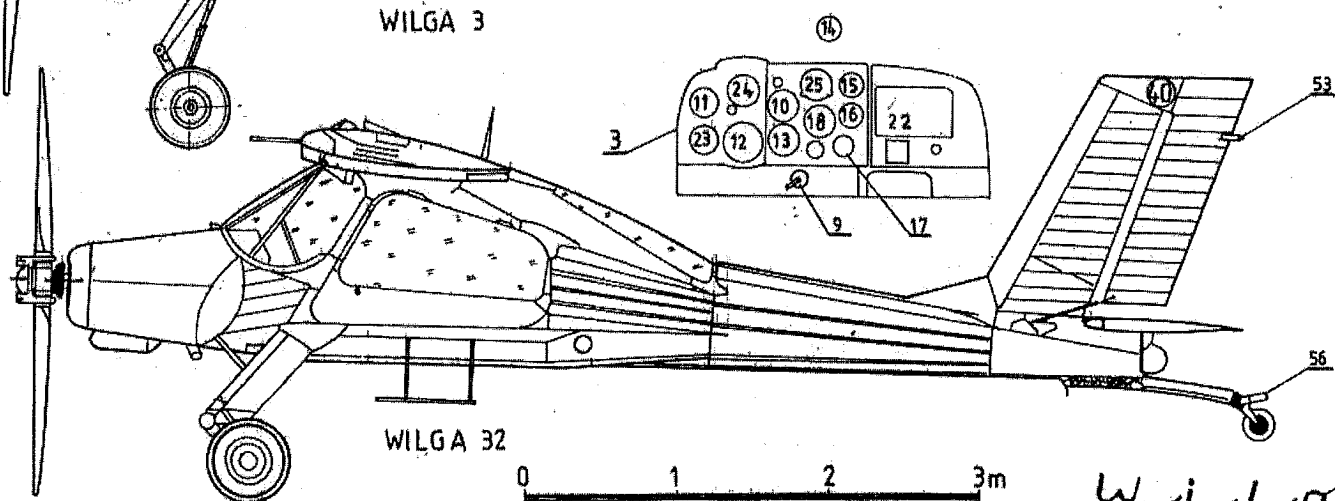
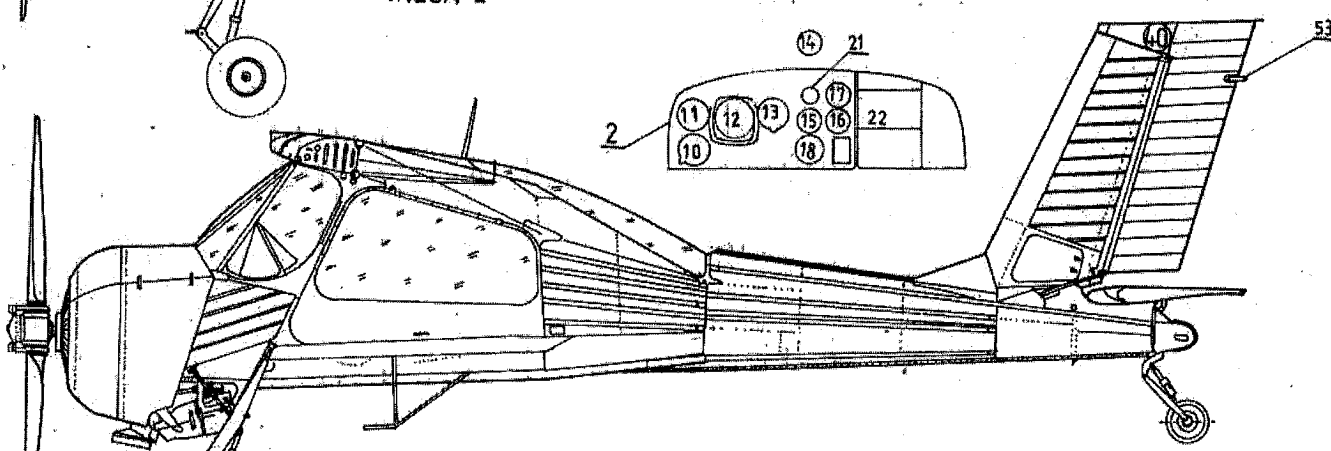
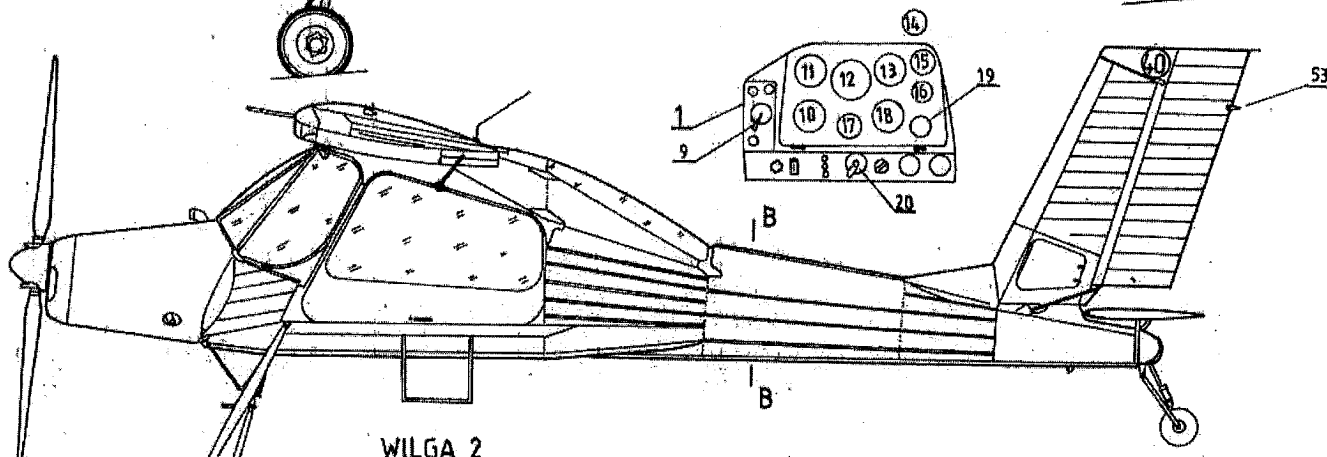
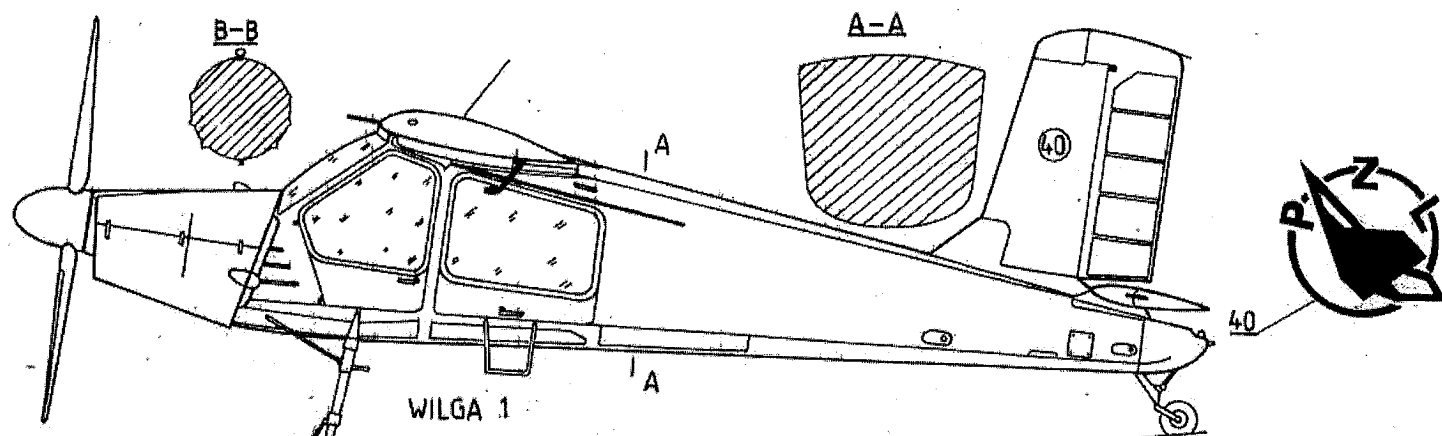
TABLICE
PRZYRZĄDÓW POKŁADOWYCH
SKALA 1:20



BOCZNE SYLWETKI ROZWOJOWE

**PZL-104 WILGA-35A
80**

SAMOLOT WIELOZADANIOWY PZL-104 WILGA			
OPRACOWAŁ BENEDYKT KEMPSKI			
KREŚLIŁ CZARNY PRZEMYSŁAW			
SKALA	DATA	IL. ARK.	NR RYS.
1:50	07.94r	3	1



0 1 2 3m

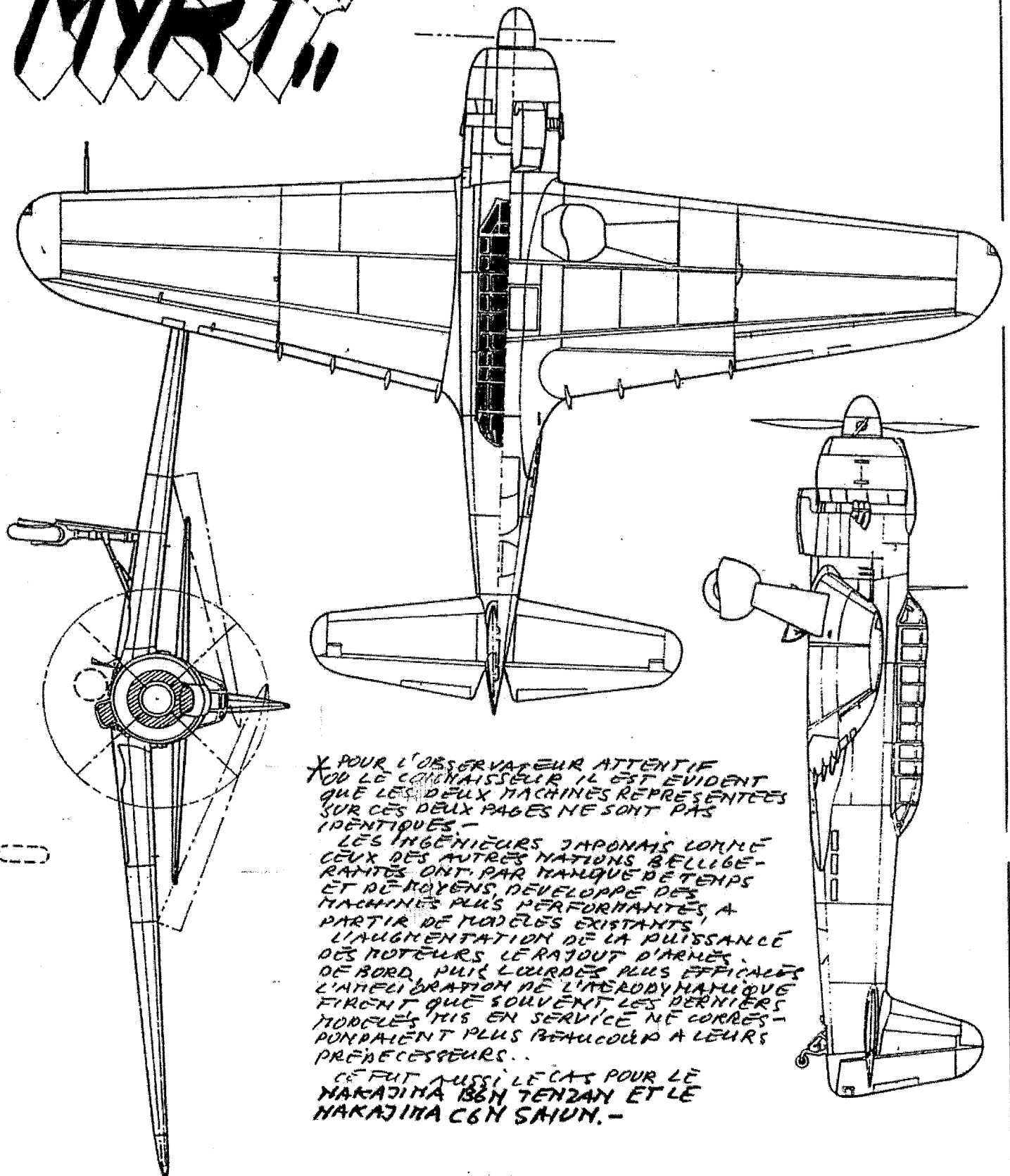
Wilga 43

13-7 704

NAKAJIMA B6N2

"MYRT"

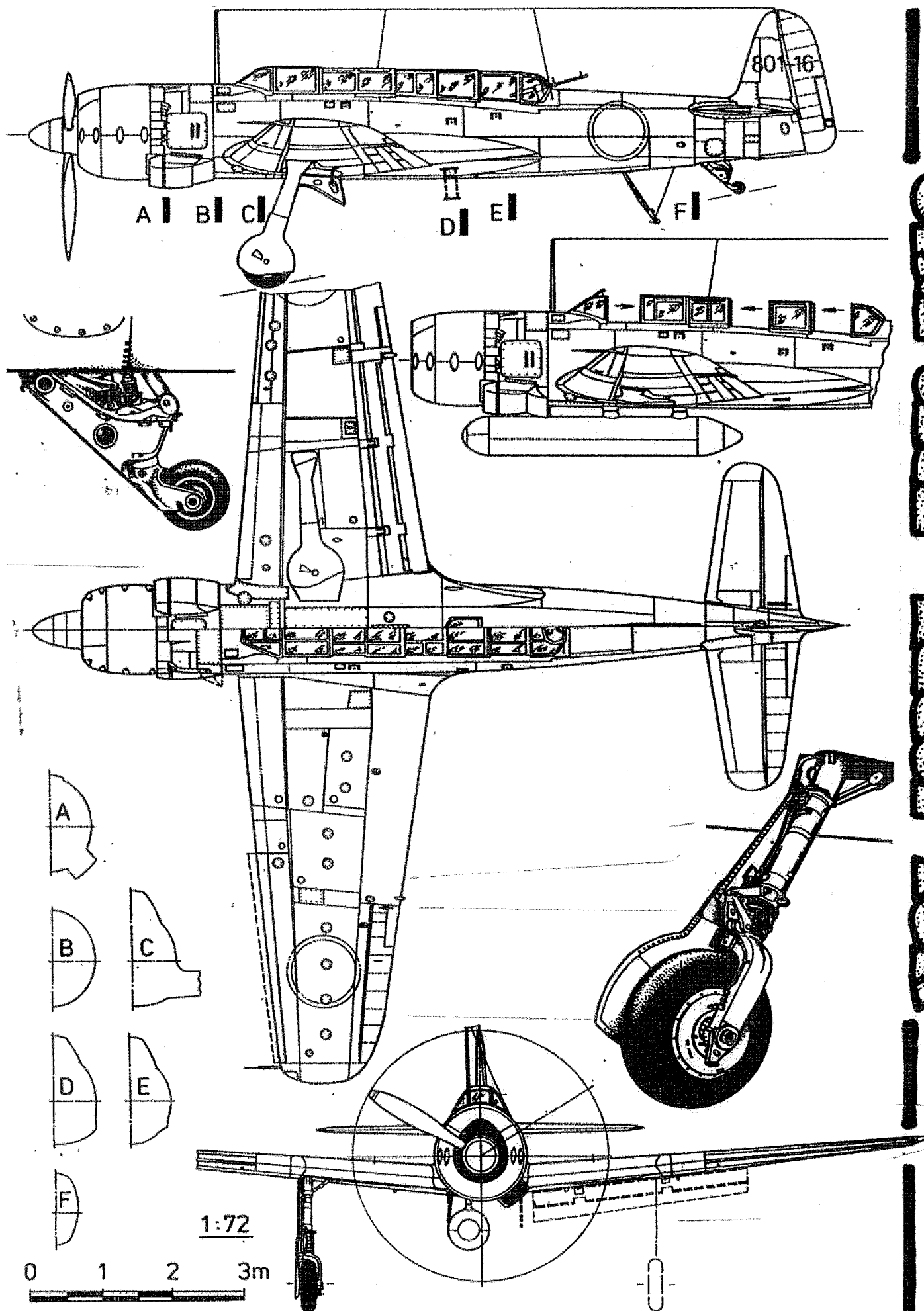
VOI
LIBRE



X POUR L'OBSERVATEUR ATTENTIF
OU LE CONNAISSEUR IL EST EVIDENT
QUE LES DEUX MACHINES REPRESENTÉES
SUR CES DEUX PAGES NE SONT PAS
IDENTIQUES -

LES INGÉNIEURS JAPONAIS LOIN DE
CEUX DES AUTRES NATIONS BELLIGE-
RANTES ONT PAR MANQUE DE TEMPS
ET DE MOYENS DEVELOPPÉ DES
MACHINES PLUS PERFORMANTES A
PARTIR DE MODELES EXISTANTS.
L'AUGMENTATION DE LA PUISSANCE
DES MOTEURS LE AJOUT D'ARMES
DE BORD, PLUS LOURDES PLUS EFFICACES
L'AMÉLIORATION DE L'AÉRODYNAMIQUE
FIRENT QUE SOUVENT LES DERNIERS
MODELES MIS EN SERVICE NE CORRÉ-
PONDAIENT PLUS BEAUCOUP A LEURS
PRÉDÉCESSEURS.

CE FUT AUSSI LE CAS POUR LE
NAKAJIMA B6N TENZAN ET LE
NAKAJIMA C6N SHUN.



12041

!! SUPER 8 !!



POUR TOUS CEUX QUI NE CONNAISSENT PAS TRÈS BIEN L'HISTOIRE DE LA 2^{ME} GUERRE MONDIALE ET PLUS PARTICULIÈREMENT LE "CÔTÉ PACIFIQUE" RAPPELONS QUE L'EMPIRE DU SOLEIL LE VANT LONGTEMPS PLONGÉ DANS L'OBSCURITÉ S'EST RÉVEILLÉ BRUTALEMENT LE 7 DÉCEMBRE 1941 À PEARL HARBOR.

- LES AMÉRICAINS ONT PAYÉ TRÈS CHER À L'ÉPOQUE LEUR ATTITUDE UN PEU HAUTAIN ET IGNORANTE SUR LES CAPACITÉS DE L'AVIATION JAPONAISE.

- IL FAUT RAJOUTER QUE LES JAPONAIS ENTRETENAIENT SOIGNEUSEMENT CETTE IMAGE D'INFÉRIORITÉ QUI NE POUVAIT QUE SERVIR LEURS INTENTIONS BELLIGÈRES ET CONQUÉRANTES DANS LE PACIFIQUE.

PAR AILLEURS LES JAPONAIS N'AVAIENT NON SEULEMENT DES INGÉNIEURS TRÈS QUALIFIÉS EN AÉRONAUTIQUE MAIS AUSSI UNE INDUSTRIE MÉTALLURGIQUE SPÉCIALISTE DANS LE TRAITEMENT DES MÉTAUX RARES.

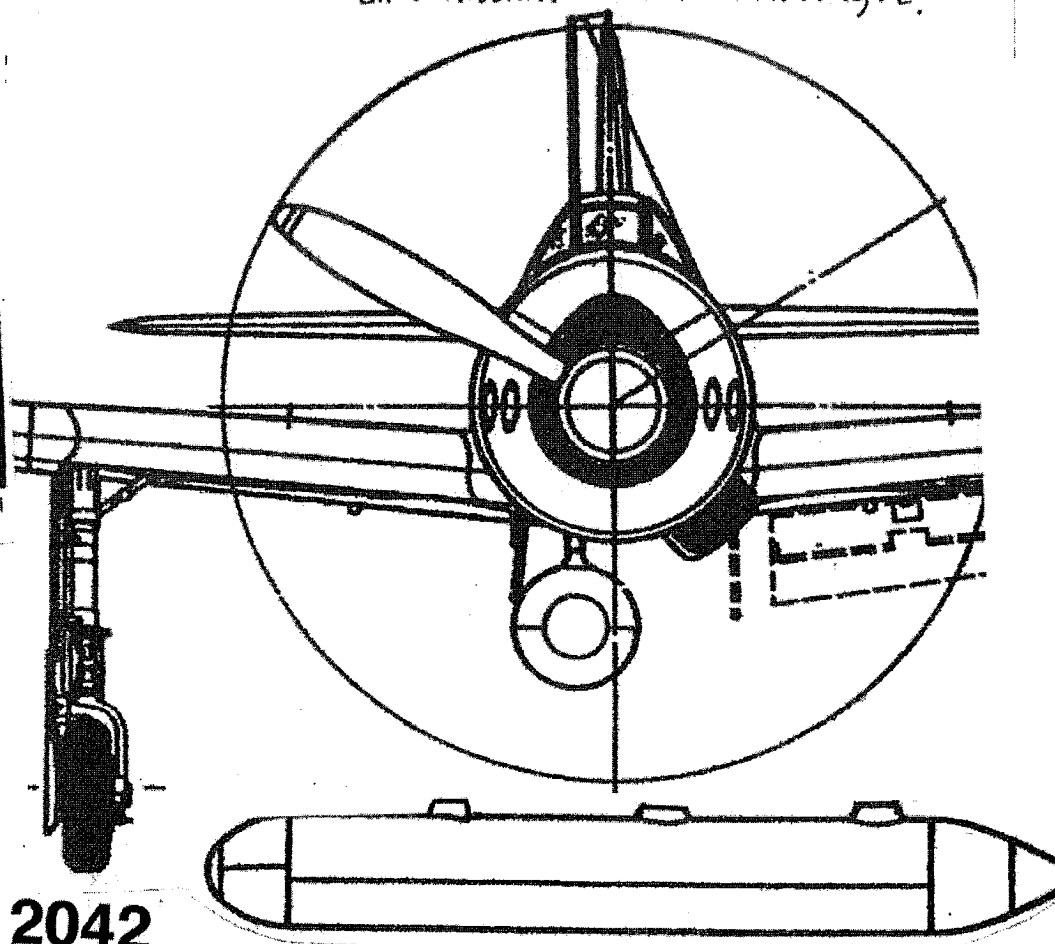
- EN RÉVANCHE LA DIVISION DES FORCES AÉRIENNES JAPONAISES EN TERRE ET MER ARIÈRE DES CONFLITS AUX NIVEAUX DES CONSTRUCTEURS TOUT COMME AU NIVEAU DES UTILISATEURS.

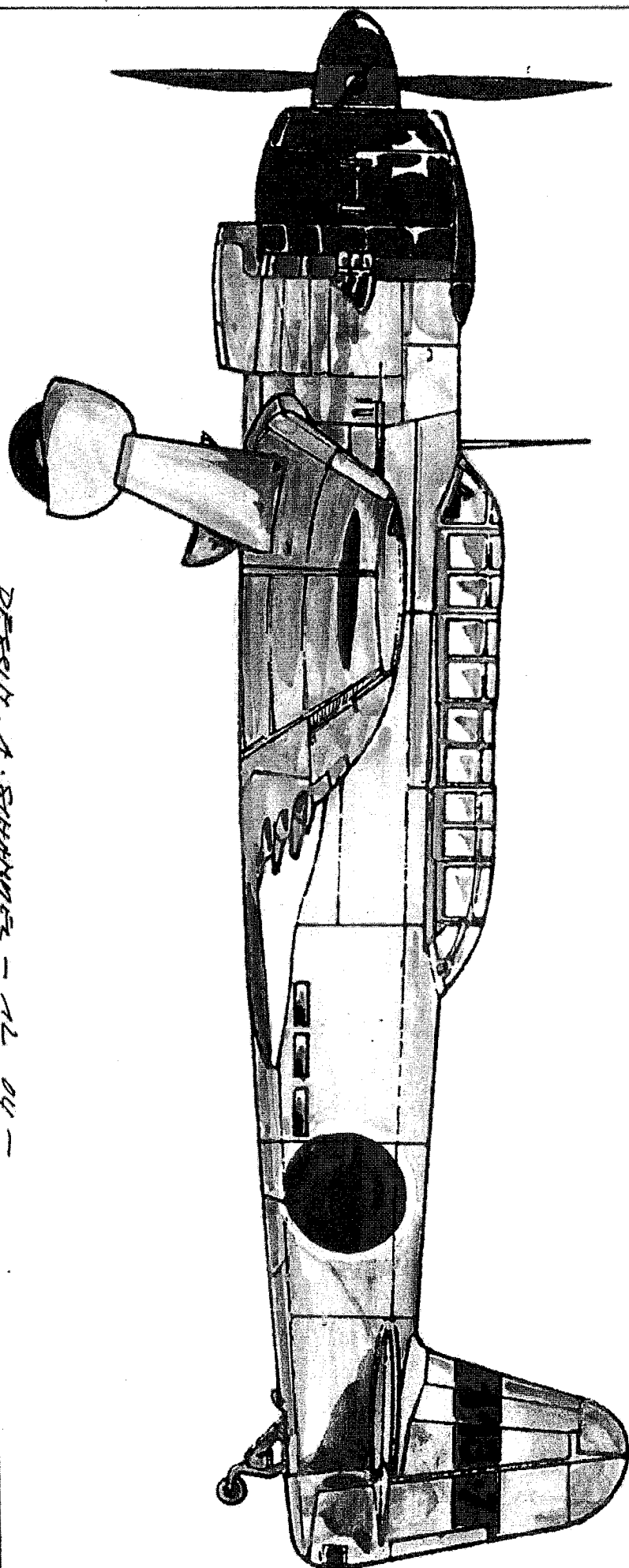
- LE BILAN GÉNÉRA DES CONFLITS DANS LES ÉTATS MAJORS, SUR TERRE, MER ET AIR.

- AU DÉBUT DU CONFLIT LES JAPONAIS VOLAIENT DE SUCCÈS EN SUCCÈS TOUT EN RÉVEILLANT LE GÉANT AMÉRICAIN. - LE ROULAGE COMPRESSEUR DE CE DERNIER ALLAIT SE METTRE EN ROUTE EN FINISSANT PAR L'ARME ATOMIQUE.



1920年、343空戦団301飛行隊時代の杉田重雄。その戦死は全軍布告された。





DESIGN. A. SCHMIDT - 12 04 -

Sur le théâtre d'opération du Pacifique, face aux immenses espaces maritimes, l'Aéronavale Japonaise, se rendit très vite compte, qu'il fallait sur les porte avions, des avions de reconnaissance " longue portée ", pour pouvoir détecter les forces adverses le plus loin possible.

Au printemps 42 le haut commandement, lança une demande chez Nakajima, pour un avion de reconnaissance triplace sur porte avion, les performances requises étaient très élevées.

Les ingénieurs Yasuo Kukuda et Yoshio Yamamoto, devaient faire preuve de beaucoup d'ingéniosité pour trouver une réponse adéquate, en passant par une double motorisation, finalement abandonnée au profit d'un moteur en étoile 18 cylindres Nakajima Homare.

Le fuselage fut réalisé sur un diamètre très réduit, et en supprimant tout obstacle générant de la traînée. L'aile au profil laminaire, contenait quatre réservoirs protégés et deux non protégés, pour une capacité totale de 1320 litres. Pour diminuer le vitesse d'atterrissage des volets combinés sur bord d'attaque et bord de fuite furent installés.

L'équipage de trois hommes était installé dans un long habitacle vitré, des caméras obliques et verticales, situées derrière des fenêtres dans le fuselage. En défense une seule mitrilleuse de 7,92 mm servie par l'opérateur radio. le moteur Nakajima Homare 11, fournissait une puissance de 1820 cv et activait une hélice quadripale à vitesse constante.

Les premiers essais montrèrent de très bonnes qualités aérodynamiques et de maniabilité. En revanche le moteur montrait des faiblesses en particulier à haute altitude.

Bois de construction

- balsa 30/10 - 3 mm
- balsa 20/10 -2 mm
- balsa 15 ou 10/10 - 1,5 ou 1 mm
- baguette ronde hêtre diamètre 2 mm

-cure dent

Le choix du balsa doit se faire sur balsa moyen et balsa dur *.

Outillage

- photocopieuse
- papier carton - bristol
- stylo à bille
- cutter
- ciseaux
- règle métallique
- sous main chantier par ex CTP 30 X 50 cm
- ponçoir grain moyen et fin *
- papier verre , moyen et fin
- pinceauxbrosse et petit gris *.
- feutre fin ou Rotring 0,2 0,5
- vrille *

Autres matériaux

- bouche pores*
- colle rapide cyano
- peinture blanche vinylique * (bât .
- gouaches
- fixateur cheveux lacque* .
- pâte à modeler
- bracelets élastiques *

CONSTRUCTION Séquences

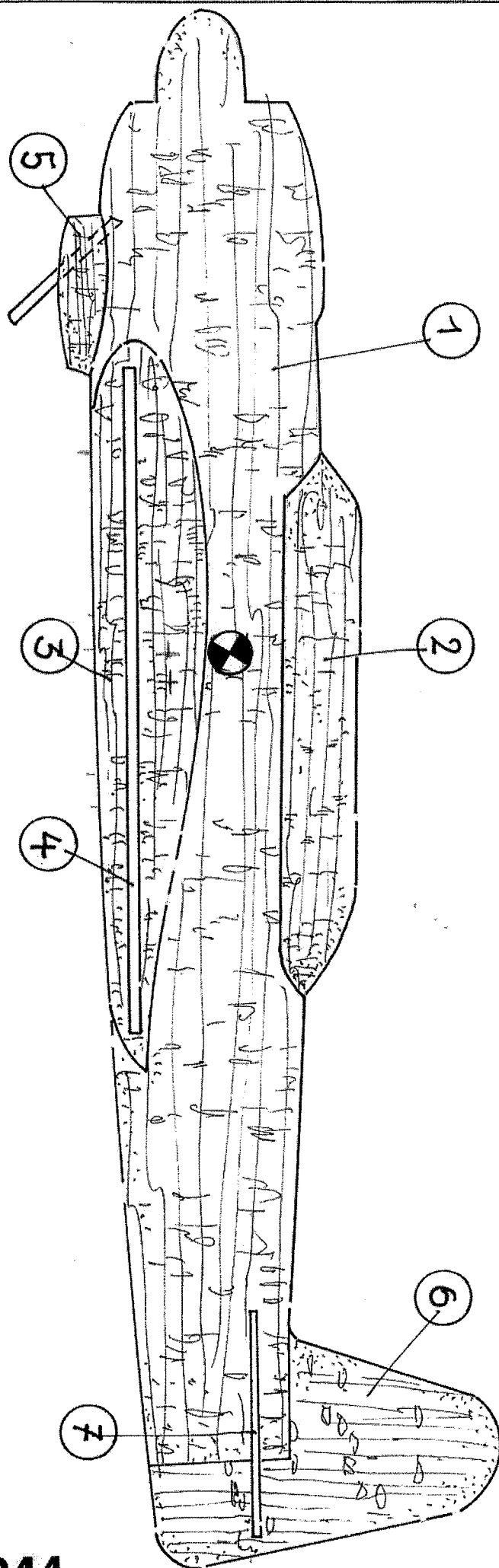
- photocopier plan sur papier bristol
- découper soigneusement les différentes pièces aux ciseaux
- reproduire les pièces sur les planchettes de balsa correspondantes avec le stylo bille en suivant les contours .
- découper à l'aide de la règle métallique et d'un cutter les pièces en balsa

- poncer selon besoins les pièces
- traiter au bouche pores
- reponcer très , très fin
- ajuster à sec -sans coller - les différentes parties, pour arriver au modèle terminé.

- introduire si nécessaire le dièdre sur l'aile.
- coller l'ergot de catapultage dans le fuselage .

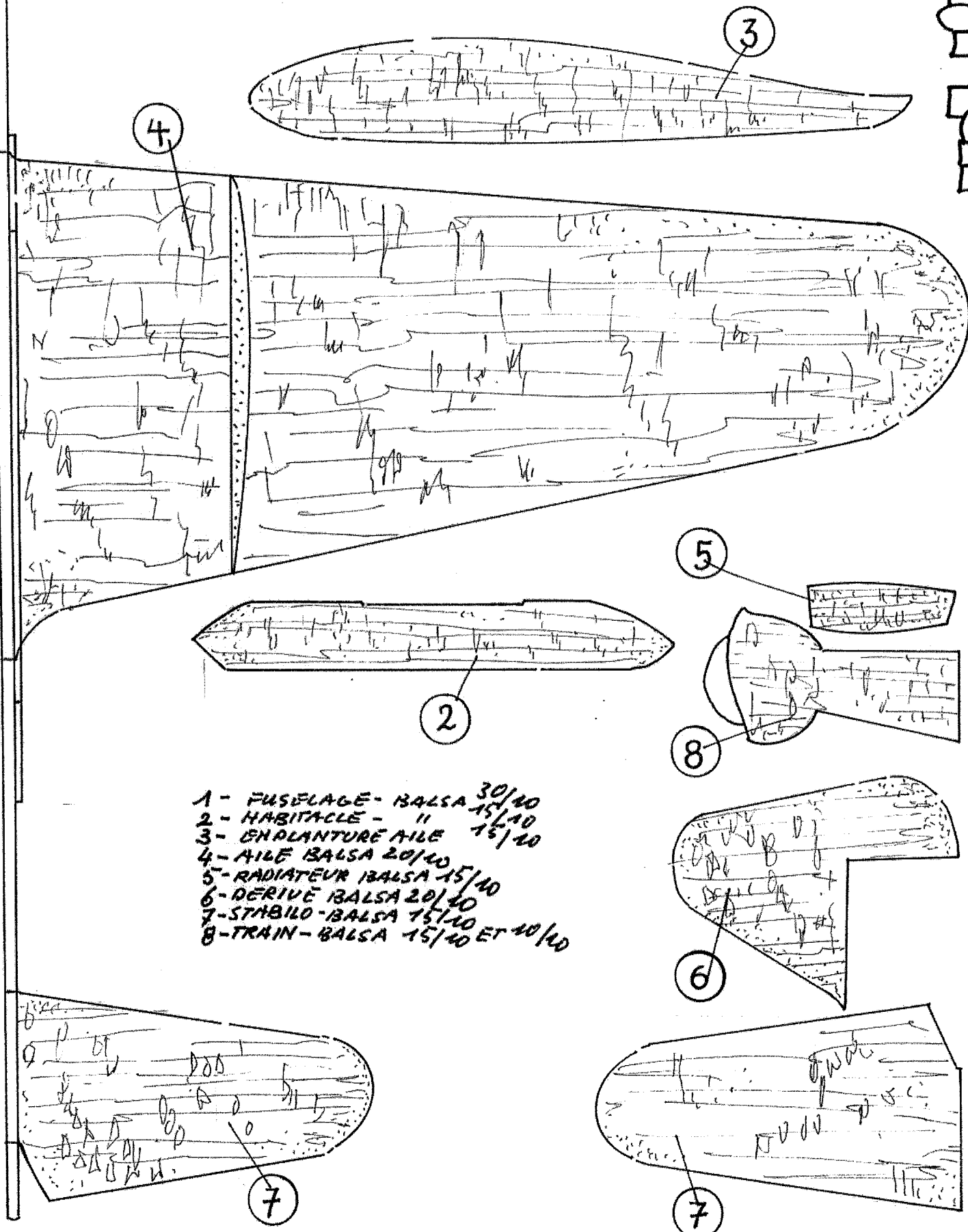
- passer une couche diluée de peinture vinylique sur toutes les pièces
- pinceau large

- procéder après séchage à la décoration finale en utilisant le mélange de peinture gouache tube + vinylique. Vous pouvez pour cela utiliser des bouchons de bouteilles d'eau minérale , pour chaque nuance



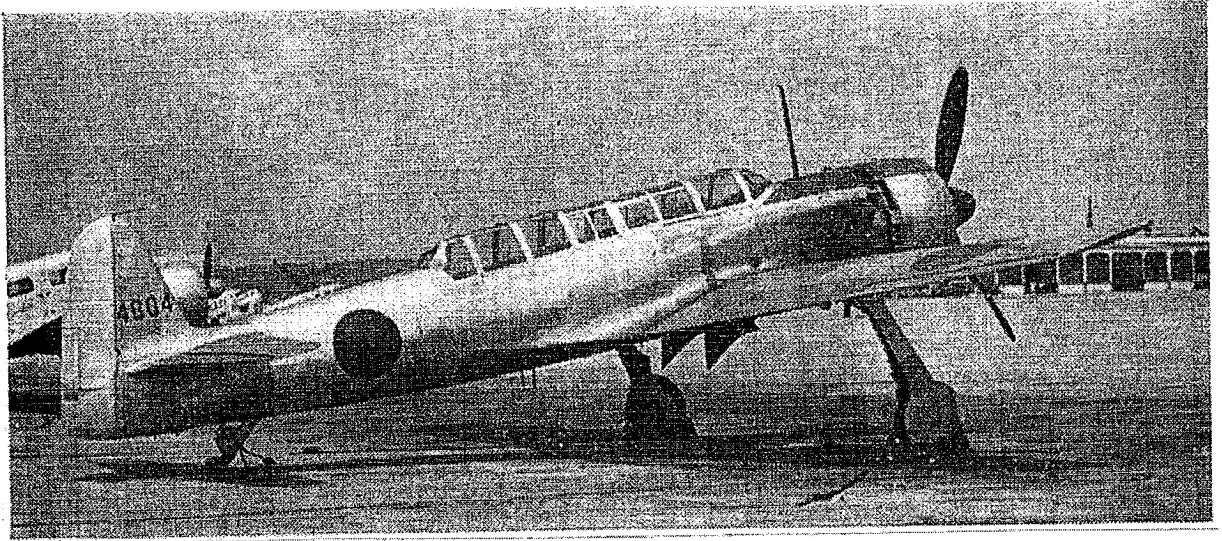
NAKAJIMA BEN2

WOLFF



DESSINS A. SCHANEL - 12 04

12045



Après de longs essais et de nombreuses modifications le " Saiun " entra en service actif lors de la bataille des Iles Mariannes . Sa grande vitesse lui permettait d'échapper aux chasseurs US les plus récents et de surveiller la Marine US à grande distance . C'était une machine performante et respectée par l'adversaire .

L'évolution très rapide de la guerre du pacifique , fit fondre très rapidement le " Saiun " dans la fournaise . .

La marine nipponne essaye des transformations , avec le transport de torpilles et d'un armement plus lourd diminuant par là ses performances . Ses capacités le menèrent au rôle de chasseur de nuit pour la défense du territoire .. La chasse de nuit à haute altitude fut étudiée , mais ne put aboutir avant la fin du conflit la 15 août 1945 .

-assembler les parties séchées et coller avec de la cyano en place .

-passer une ou deux vaporisations de lacque de cheveux . Les couleurs s'assombrissent et deviennent plus vives ..

AVERTISSEMENTS

Ces maquettes d'avions catapultées n'ont évidemment pas des qualités de vol performantes , il faut donc vous contenter de vols de quelques secondes , après un réglage progressif à chaque essai , pour apporter les

corrections nécessaires . Pour commencer essayer d'obtenir le centre de gravité indiqué , avec l'ajout de petites quantités de pâte à modeler sur le nez du fuselage . Le bon angle d'incidence * au départ nul , s'obtient avec le rajout de petits ailerons - rectangles de bristol- au bord de fuite du gouvernail de profondeur , pliable vers le haut ou vers le bas - très peu s'entend .

Si vous les utilisez pour le vol , abstenez vous de monter sur la maquette tous les accessoires , train d'atterrissage , bidons , bombes , roquettes etc.... car au retour au sol , tout cela , très fragile , se casse . Pour les modèles d'expositions ou de collection , en statique il faut évidemment les monter . Cela fait plus réel .

REGLAGES - VOLS

Choisissez un terrain d'évolution en herbe .

Munissez vous d'un lacet d'élastique d'environ 25 à 30 cm de diamètre . Restes d'écheveau de moteur caoutchouc CH et F1B .

Tenez délicatement la partie arrière du modèle entre le pouce et l'index , pour pouvoir étirer l'élastique .

L'angle de catapultage se situe aux environs de 60 à 70°. Commencez par des envois timides pour voir ce qui se passe , et essayez par essai avancez en tatonnant , en augmentant la tension de l'élastique .

* LA RÉALISATION DE LA CONSTRUCTION JUSQU'À LA DÉCORATION PROCURENT DU PLAISIR QUI EN PAYS TOUTES LES ÉTAPES PEUT PRATIQUÉMENT SE PRENDRE DANS LE SALON - SUR LA TABLE BIEN SUR ET AVEC L'ACCORD D'AUTRES PERSONNES , POUR UN PEU DE POUSSIÈRE... LE COÛT DE CES PETITES MERVEILLES EST TRÈS RÉDUIT. -

Hans GRAUPNER est mort .

L'icône du modélisme vient de décéder à l'âge de 81 ans

Le modélisme activité universelle vient de perdre un personnage légendaire .

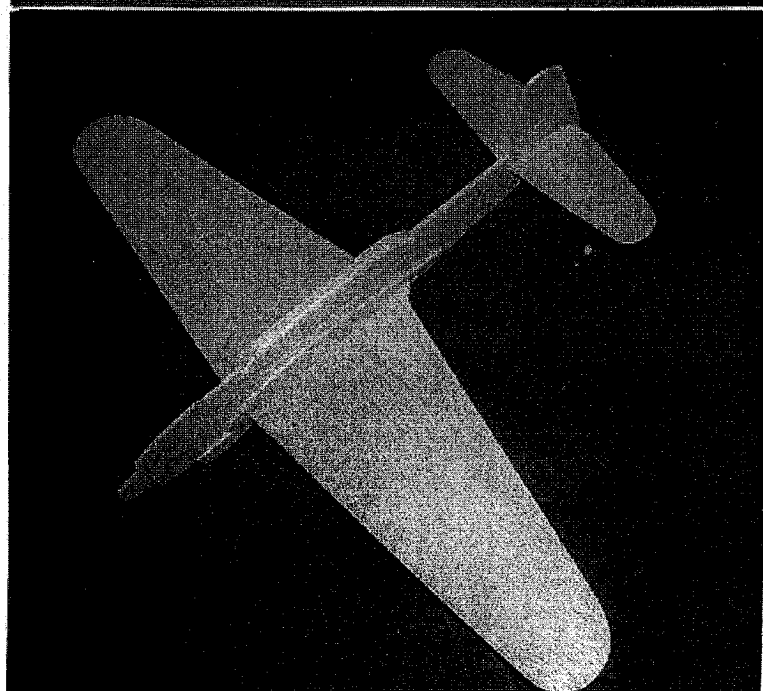
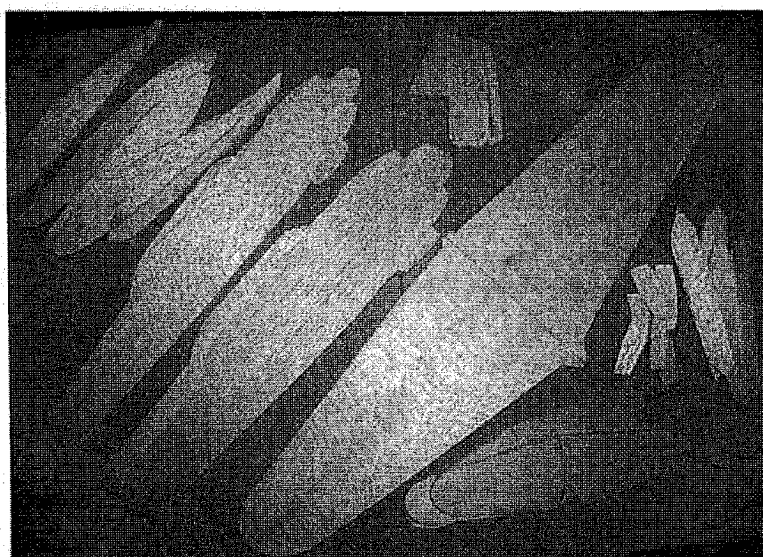
C'est en 1953 que Hans prit la succession de son père dans une petite entreprise , qu'il mena avec beaucoup d'entrain , lors du miracle économique germanique , vers des sommets internationaux . Il créa même une base en Equateur, pour se fournir sur place en balsa .

Nous nous allions à St Avold , entrepôt français de Graupner , sélectionner avec , le pèse lettre , le balsa quarter grain de qualité , pour la construction de nos modèles . Expédition d'une journée , nous permettant au retour de " caresser " une coupe de balsa impeccablement douceLe balsa peut-il être sensuel ?

Le catalogue Graupner fit la conquête du monde du modélisme et devint une référence pour du matériel de qualité universelle . Hans Graupner fut un excellent commercial sachant anticiper et soutenir les nouveautes techniques en progression constante . Il fonda pour ainsi dire un " empire Graupner " . Le monde du modélisme perd avec la mort de cet homme dynamique une figure marquante , un personnage passionné de modélisme ,



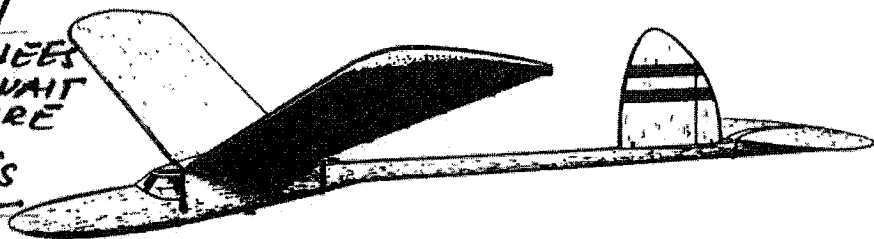
LIBRE
VOL



EN ILLUSTRATION DE LA CONFÉCTION
DES PIÈCES ET DE L'ASSEMBLAGE DU
MODÈLE JAPONAIS PROPOSÉ DEUX PHOTOS :
- UN ENSEMBLE DE PIÈCES EN Balsa
QUARTER GRAIN -
- UN MODÈLE "HULL" TERMINÉ QUI MONTRÉ
LES LIGNES PURES DU NAKAJIMA B6N2 .

JEDELSKI ^{standard} STIEGLITZ von E. Jedelsky

PENDANT DE LONGES ANNÉES
JACQUES DELCROIX PRATIQUAIT
CETTE FAÇON DE CONSTRUIRE
AVEC SUCCÈS
SUCCÈS PERSONNELS, MAIS
AUSSI ET SURTOUT COLLEC-
TIFS, AVEC SES JEUNES
ET CÉLÈBRES ORLÉANAIS.



Das vorliegende Modell ist ein komplettes Hochstart-Segelflugmodell. Es weist daher alle Besonderheiten dieser Sparte, wie z. B. Hochstartsteuerung und Thermikbremse, auf. Als A₁-Segelflugmodell (bis 18 qdm Gesamtfläche) stellt es ein perfektes Wettbewerbsmodell dar. Durch die Standardbauweise und die Vorfertigung speziell schwieriger Teile ist das Modell ohne Schwierigkeiten zu bauen und von großer Robustheit im Flugbetrieb. Auf ein gefälliges Äußeres wurde Wert gelegt.

Durch alle oben genannten Punkte ist es zur Einführung und Training in der Sparte „Hochstart - Segelflugmodell“ ganz besonders geeignet.

Zur Materialbeschaffung:

Zur Herstellung des „Standard-Stieglitz“ schaffen wir uns den Baukasten des „Standard-A₁-Seglers“ an (Wlk). Ihm entnehmen wir die weitgehendst vorgefertigten Teile für Flügel, Höhen- und Seitenleitwerk sowie die „Standard-Stieglitz“-Rumpfteile Nr. 22, 24, 27, 28 und 36. Die restlichen Rumpfteile sind dann leicht in jedem Fachgeschäft zu bekommen.

Der Zusammenbau des Modells geht aus der Bildbauanleitung hervor. Die Ruderbegrenzungen werden erst nach dem Einfliegen angebracht!

Das Modell wird dreimal mit gelbtransparentem Nitrolack gestrichen. Der Lack soll satt aufgetragen, jedoch gut und gleichmäßig ausgestrichen werden. Nach dem vollkommenen Trocknen des ersten Anstriches muß das ganze Modell mit feinem Glaspapier geschliffen werden, um die entstandene Rauigkeit zu beseitigen. Nach dem zweiten Anstrich wird nur noch an einigen wenigen Stellen nachzuschleifen sein. Der dritte Anstrich kann bereits auf den zweiten folgen, wenn dieser handtrocken ist.

Zum Fliegen:

Der Schwerpunkt muß an der angegebenen Stelle liegen. Wir beginnen erst mit Handstarts auf ebenem Platz, darauf dann von einer zwei bis drei Meter höheren Stelle aus, um länger be-

obachten zu können. Eventuell noch nötige Korrekturen in der Längslage brauchen nur durch Veränderung des Einstellwinkels des Höhenleitwerks vorgenommen werden. Bei Kopflastigkeit wird an der Höhenleitwerkshinterkante zwischen Höhenleitwerksrippe und Leitwerksträger unterlegt. Ein halber bis ein Millimeter genügen meistens, um kleine Bauungenauigkeiten zu korrigieren.

Nun kann an die Hochstarts herangegangen werden. Wir beginnen mit etwa 20 m Leinenlänge. Mit seitlich eingesteckten Stecknadeln fixieren wir das Seitenruder in Nullstellung und ermitteln die „natürliche“ Kurventendenz des Modells, nach welcher Richtung dann auch gekurvt wird. Dementsprechend werden Seitenruderseil und Ruderzug in die richtigen Schlitze des Ruderhebels eingeklemmt. Der Ruderzug wird hierbei eingeklemmt, herumgeschlungen und nochmals eingeklemmt.

Wieder mit seitlich eingetriebenen Stecknadeln wird der Ruderausschlag begrenzt. Und zwar so, daß erstens der Hochstart geradeaus ohne auszubre-

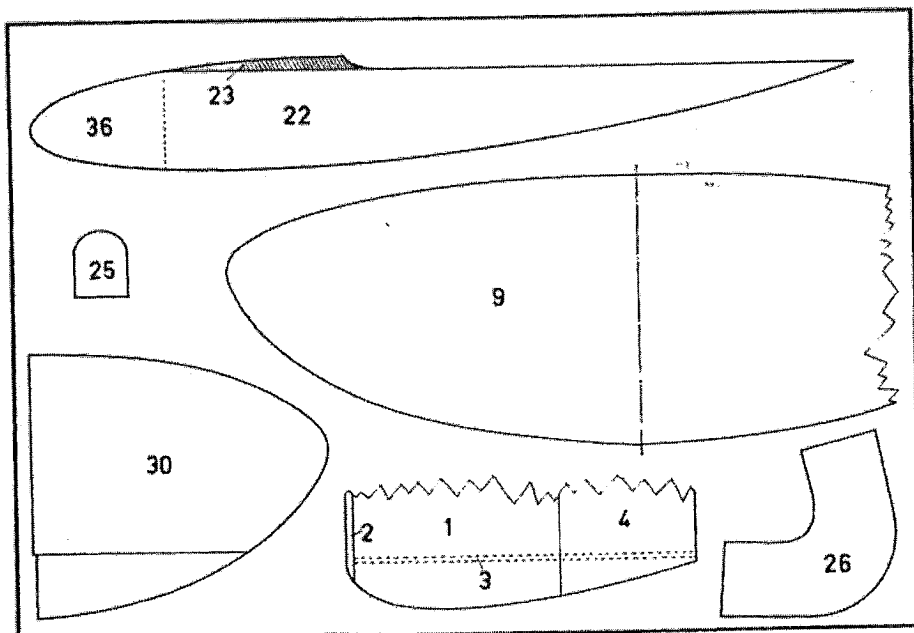
chen erfolgt, und zweitens, daß die beim Kurven geflogenen Kreise einen Radius von etwa 20 bis 25 m aufweisen. Hierbei korrigieren wir nochmals die Lastigkeit des Modells.

Beim 50-m-Hochstart korrigieren wir nochmals Kurvenflug und Lastigkeit, bis die beste Leistung herausgeholt ist. Bei Windstille und ohne Auf- oder Abwind soll das Modell 2'20" erreichen.

Achtung! Bei den geringsten Anzeichen von Thermik ist es auch beim Einfliegen unbedingt ratsam, nicht die Thermikbremse zu vergessen.

Nun ist das Modell eingeflogen, die Ruderbegrenzungen werden statt der Stecknadeln angebracht, und das Modell ist auch bei Wind einsatzbereit. Auch bei Wind soll der Schnurzug am Hochstartseil nicht viel größer als bei Windstille sein. Bei stärkerem Wind kann es daher nötig werden, statt gegen den Wind zu laufen, sogar mit dem Wind zurückzugehen.

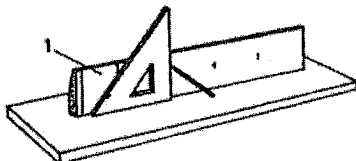
Mit einem 0,1- bis 0,3-ccm-Hilfsmotor, über der Flügelbeplankung befestigt, ist der „Standard-Stieglitz“ ein vernünftiger Motorsegler.



12048

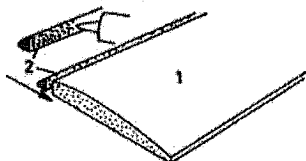
Bauanleitung:

1 ANREISSEN DER FLÜGEL- RIPPENABSTÄNDE

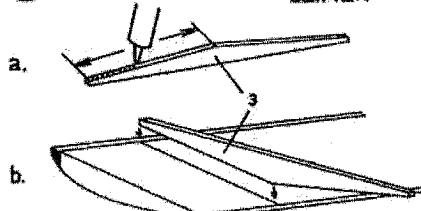


ACHTUNG: JE EINE RECHTE UND LINKE
FLÄCHE ANREISSEN

2 NASENLEISTE MIT PROFIL- BRETT VERLEIMEN



3 RIPPEN AN PROFILBRETT LEIMEN

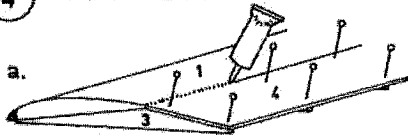


RIPPEN NACH AUSSEN
NEBEN DEN BLEISTIFT-
STRICH SETZEN

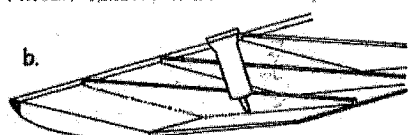


REICHLICH VERMUFFEN

4 ENDFAHNE ANBRINGEN



OHNE LEIM ANSETZEN, MIT STECKNADELN
FIXIEREN UND IN SPALT ZWISCHEN PROFIL-
BRETT U. ENDFAHNE LEIM DRÜCKEN U. MIT
FINGER VERSTREICHEN



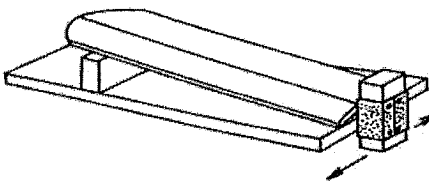
ENDFAHNE VERMUFFEN

5 FLÜGEL-RANDBOGEN FORMEN

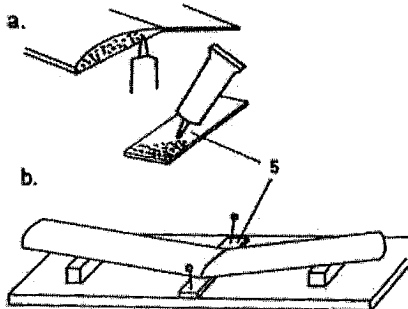


FORM EINZEICHNEN, GROß ABSCHNEIDEN
UND NACHPUTZEN, SOWIE KANTEN AM
PROFILBRETT VERRUNDEN.

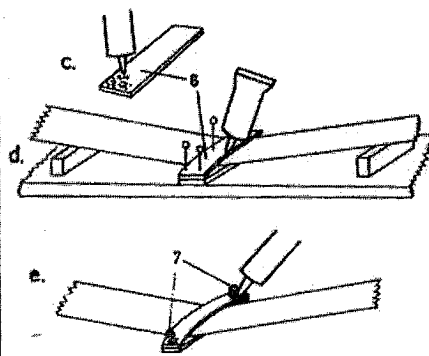
6 FLÜGELWURZEL FÜR V-FORM SCHLEIFEN



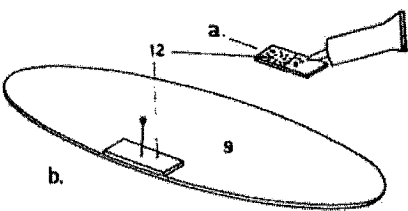
7 FLÜGELZUSAMMENBAU MITTELS FLÜGELAUFLAGE U. BEPLANKUNG



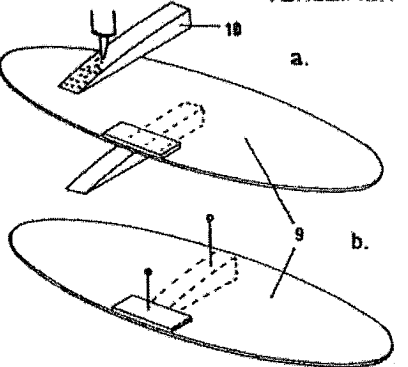
NACH ANTROCKNEN:



8 HÖHENLEITWERKS-AUFLEIMER ANBRINGEN



9 HÖHENLEITWERKS-RIPPE VERLEIMEN



CONSTRUCTION

- 1 MARQUAGE EN PLACEMENT DES
NERVURES - ATTENTION -
SUCCESSIVEMENT AILE DROITE
AILE GAUCHE -
- 2 ASSEMBLAGE COLLE BORD
D'ATTAQUE - PLANCHE PROFIL-
LEE -
- 3 COLLER NERVURES SUR
PLANCHE PROFILÉE.
PLACER LES NERVURES
VERS L'EXTÉRIEUR A
PARTIR DU TRAIT DE CRAYON.
- APPORTER COLLE DANS LES
ANGLES -
- 4 COLLER PLANCHETTE
ARRIERE AILE -
JOINDRE A SEC, SANS COLLE
FIXER AVEC DES ÉPILLES
- REMPLIR FENTE ENTRE
PLANCHETTE PROFILÉE
ET PLANCHETTE ARRIERE
AVEC DE LA COLLE
ÉGALISER AVEC LE DOIGT
ET PRESSION.
- ENCOLLER LES ANGLES.
- 5 - SAUMON D'AILE -
DESSINER SAUMON DÉCOU-
PER ET PONCER, HELICA-
TEMENT.
- 6 - PONCER EN BIAIS LES
NERVURES D'ENPLANTURE
- 7 - ASSEMBLAGE AILE -
COFFRAGE -
- a. b. APRÈS SÈCHAGE
- c. d. e.
- 8 - SUPPORT STABLO -
- 9 - COLLER NERVURE CENTRALE
STABLO -

* LE MODELE PRESENTE
ICI EST UN MODELE
COMPLET PERTINE AU
TREILLAGE. IL PRESENTE
DONC LES CARACTERISTI-
QUES DE CE GENRE. UN A-
ESSAYE D'ATTEINDRE LA
PERFECTION AVEC UNE
CONSTRUCTION DU TYPE
STANDARD DANS UNE PRE-
FABRICATION PARTIELLE.
DE TOUS LES ELEMENTS
COMPLIQUES. CELA PER-
MET UNE CONSTRUCTION
FACILE AVEC UNE MISE
EN ŒUVRE FACILE.
C'EST UN MODELE SOLIDE.
L'ASPECT, L'USAGE D'EN-
SEMBLE ONT ÉTÉ SOIGNÉS
- TOUTES CES QUALITÉS
CITÉES FONT DE CE MODELE
UN APPAREIL DE DÉBUTANT
PARFAIT

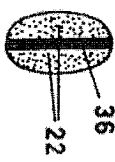
* POUR LA CONSTRUCTION
DU MODELE ON PEUT -
POUVAIT UTILISER LE KIT
STANDARD "A1 PLANEUR".
ON Y TROUVE DANS LA
BOÎTE TOUS LES ÉLÉMENTS
ESSENTIELS DE L'AILE, DU
STABLO, ET DU FUSELAGE.

LIBRE
VOL

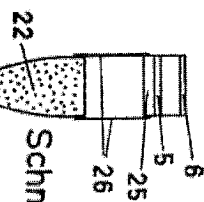
ECHELLE 1/2

Massstab 1:2

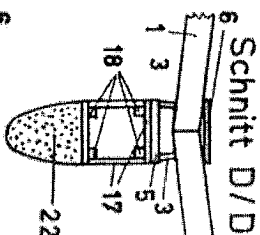
COUPE
Schnitt A/A



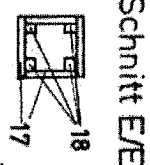
COUPE
Schnitt B/B



Schnitt C/C

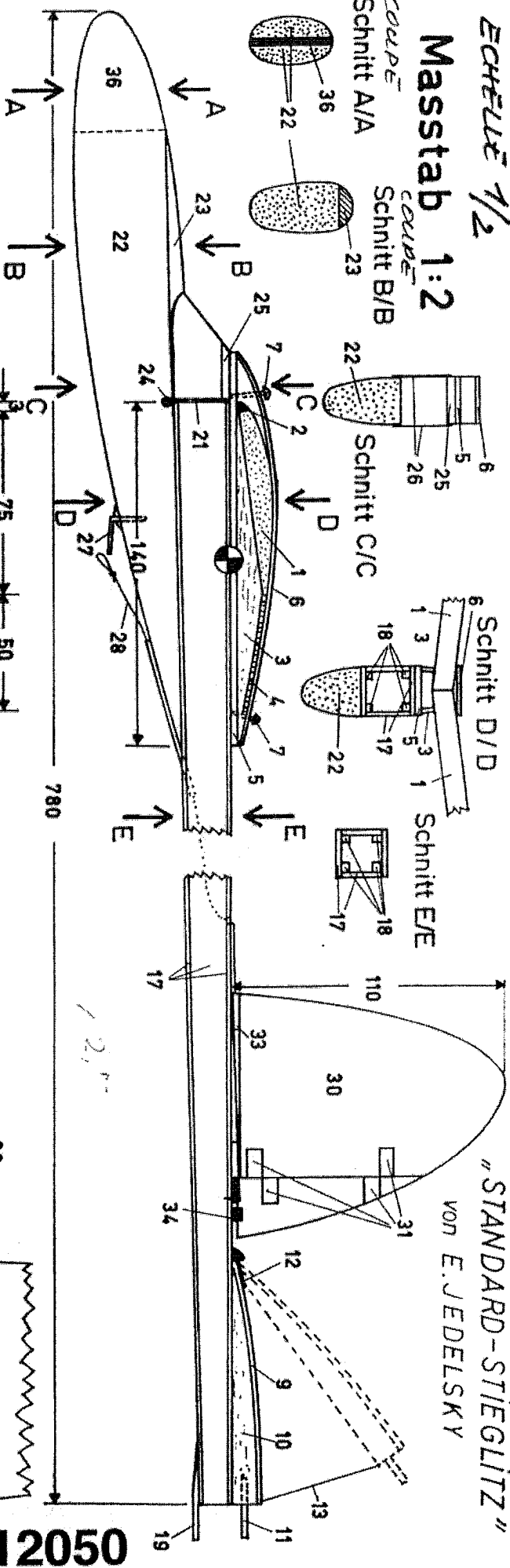


Schnitt D/D



Schnitt E/E

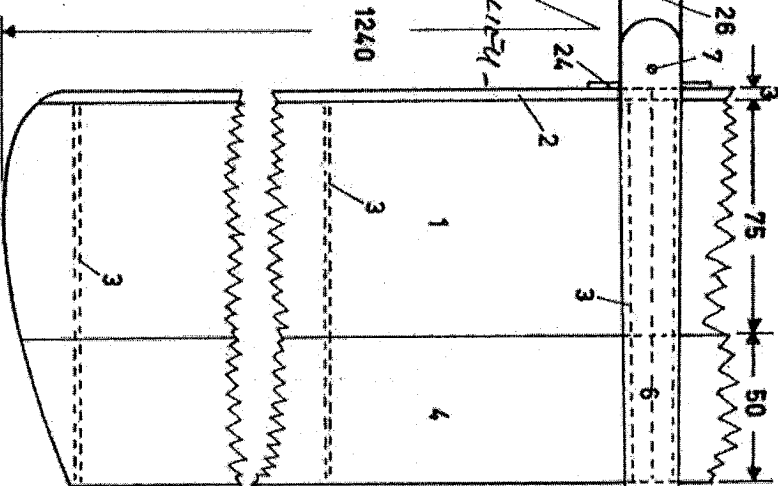
"STANDARD-STIEGLITZ"
VON E. JEDELSKY



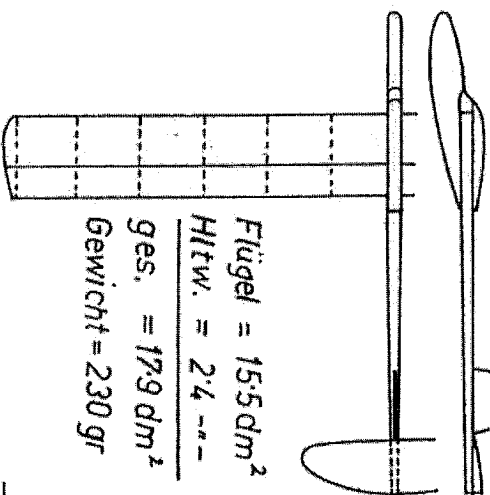
ESSENCE ENTRA
NEUVES, A PARTIR
Rippenabstände:

von der Mitte

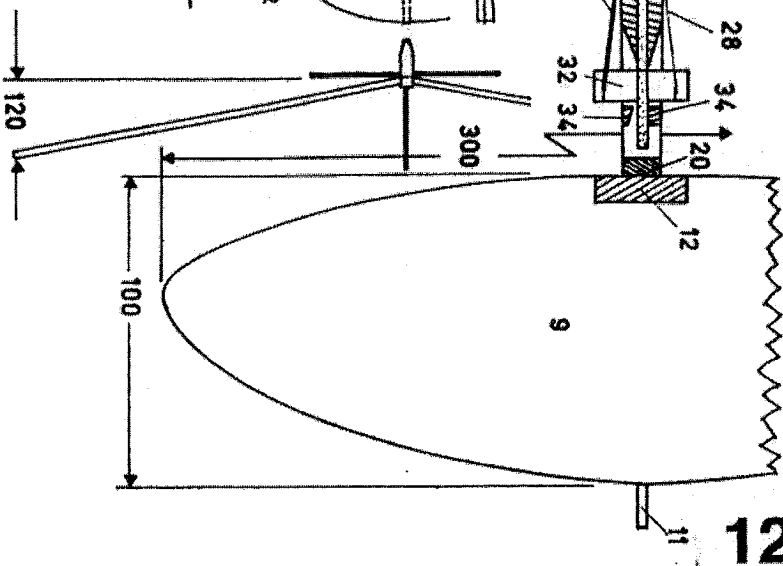
1. Rippe nach 7 mm
2. -- 100 mm
3. -- 200 mm
4. -- 300 mm
5. -- 400 mm
6. -- 500 mm
7. -- 600 mm



WIE O'ENSEIBLE
ÜBERSICHT:



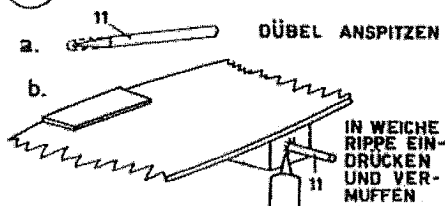
Flügel = 15.5 dm²
Hltw. = 2.4 --
ges. = 17.9 dm²
Gewicht = 230 gr



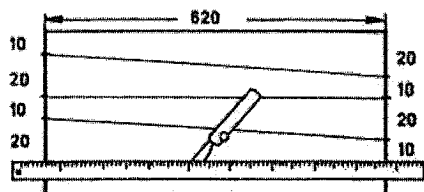
STIEGLITZ

VOZ LIBRE

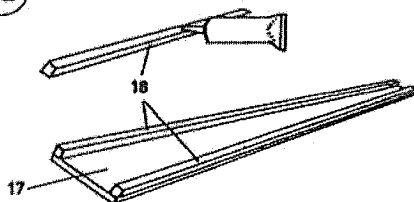
10 LEITWERKS-DÜBEL EINSETZEN



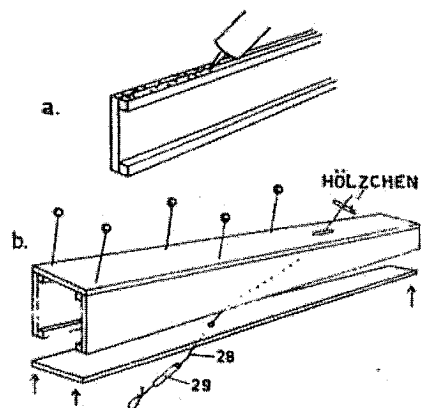
11 RUMPFWÄNDE (17) SCHNEIDEN
MIT MESSER UND LINEAL



12 RUMPFTRÄGER ANBRINGEN

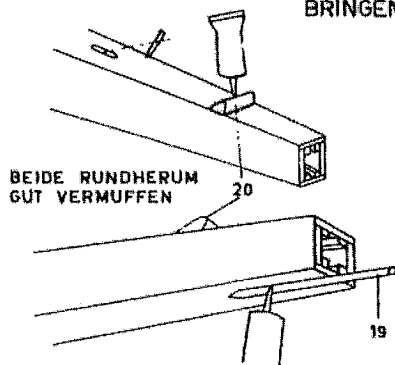


13 VERLEIMEN DER OBEREN U.
UNTEREN RUMPFWAND

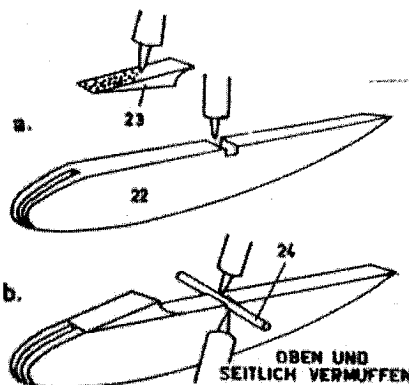


**ACHTUNG: VOR VERLEIMEN DER ZWEITEN
WAAGRECHTEN RUMPFWAND SEITEN-
RUDERSEIL (MIT DURCHLASSROHR)
EINZIEHEN UND GEGEN DURCHRUTSCHEN
MIT HÖLZCHEN SICHERN!**

14 ANSCHLAG FÜR HÖHENLEIT-
WERK U. RUMPFDÜBEL AN-
BRINGEN

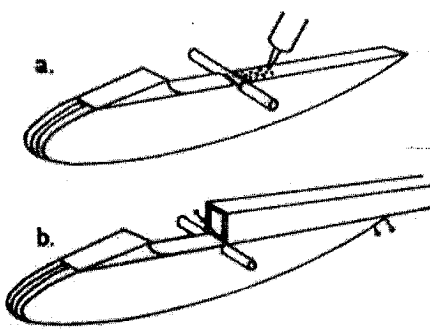


15 RUMPF AUFLEIMER U. = DÜBEL ANBRINGEN

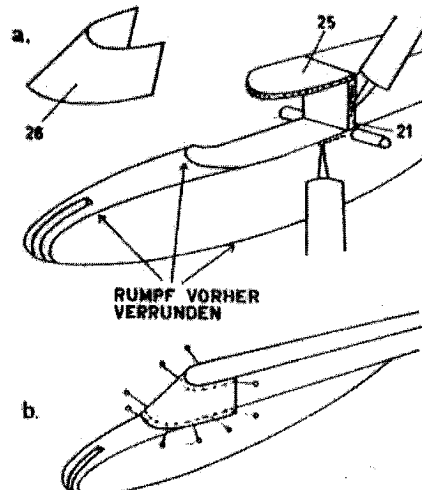


**ACHTUNG: BALLAST ERST AM FERTIG
LACKIERTEN U. MONTIERTEN
MODELL ANBRINGEN**

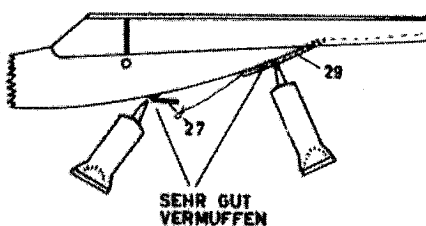
16 RUMPFVORDERTEIL MIT RUMPF-
HINTERTEIL VERLEIMEN



**17 VORDERABSCHLUSS, KANZEL-
DECKE U. KANZEL ANBRINGEN**



18 HOCHSTARTHACKEN UND DURCHLASSROHR ANBRINGEN



10 - BAGUETTE DE FIXATION
STABIL. - BOIS DUR -
TAILLER EN POINTE -
FAIRE PASSER A TRAVERS
NERVURE CENTRALE -
- ENCOLLER -

11 - DÉCOUPE DES PIÈCES
DU FUSELAGE AVEC
CUTTER ET RÈGLE
MÉTALLIQUE.

12 - COLLER LES REN-
FORTS DU FUSELAGE

13 - ENCOLLER DESSUS
DESSOUS LES FLANC
DU FUSELAGE.
ATTENTION !
AVANT MONTAGE
FINAL FAIRE PASSER
LA COMMANDE DE VOLET
DE DIRECTION A TRAVERS
LES PLANCHETTES -
SECURISER LE FIL EN
LE COINÇANT.

14. SUPPORT-ARRET
STABILE. BIEN
ENCOLLER!

15 - COLLER PARTIE
SUPERIEURE FUSE-
LAGE - AINSI QUE SA-
GUETTE FIXATION. -

16 - ASSEMBLER AVANT
ET ARRIERE DU FUSE-
LAGE -

17 - INSTALLATION
CABINE -

18 - FIXER CROCHET DE
TREILLAGE ET GAINC.
POUR FIL DE COMMANDE.

→ CECI AVEC LES
PIÈCES, 22 24
27, 28 ET 30. LE RESTE
DES PIÈCES PEUT -
POUVAIT - SE TROUVER
FACILEMENT DANS LE
COMMERCE.

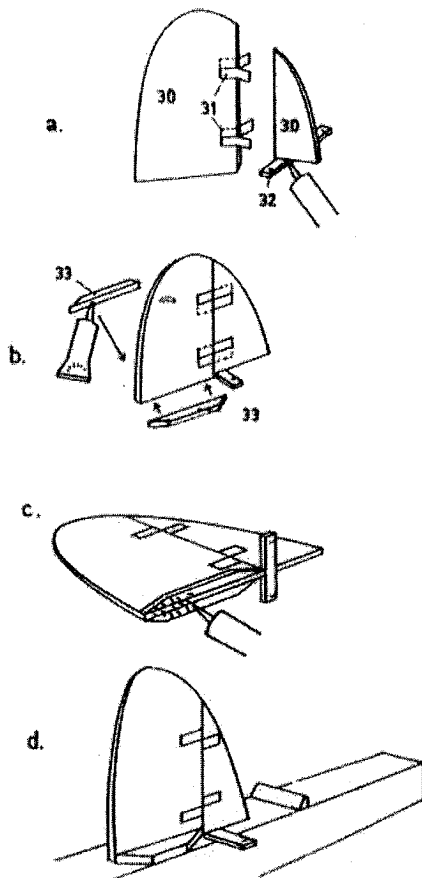
* CETTE AFFIRMATION
N'EST PLUS D'ACTUALITÉ
IL EST TRÈS DIFFICILE
DE TROUVER DES
JOURS DU BACSA DE
QUALITÉ DANS LE COM-
MERCE. LES MAGASINS
SPÉCIALISÉS SE FONT
TRÈS RARES

- L'ASSEMBLAGE LA
CONSTRUCTION SE
FONT FACILEMENT
IL SUFFIT DE SUIVRE
LES DIFFERENTES
SEQUENCES ILLUSTREES
PAR LES CROQUIS CI
CONTRE

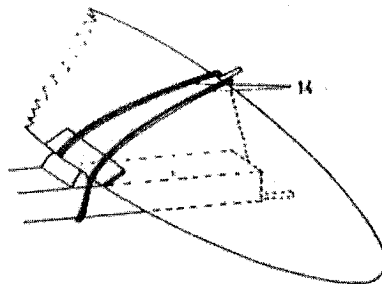
- RAPPELONS QUE LES COLLES UTILISEES DOIVENT ETRE ADAPTEES AUX QUALITES REQUISES LORS DE LA CONSTRUCTION - IL FAUT SOULIGNER ICI QUE LA COLLE BLANCHE-HEMUSIER PAR SA SOU-PLESSE ET SA SENSIBILITE A L'HUMIDITE N'EST PAS CONSEILLEE POUR LE COLLAGE DE PETITES PIECES - IL VAUT MIEUX UTILISER UNHART OU ARALDITE -

VOL LIBRE

19 HERSTELLEN DES SEITEN-
LEITWERKES

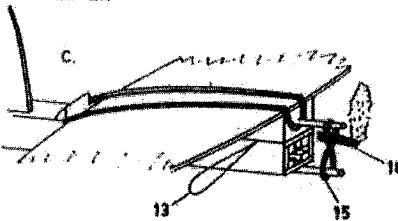


b. ALS THERMIKBREMSE!



GUMMIRING HALTEN HÖHENLEITWERK
HOCHGEKAPPT

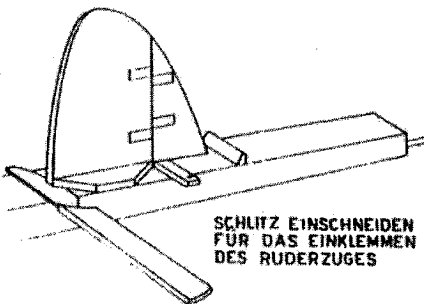
10mm GUMMIRING (15) DOPPELT UM-
SCHLUNGEN HALT HÖHENLEITWERK
NIEDER



STEHT SEITLICH
WEG, AM BESTEN
ETWAS ZWISCHEN
HÖHENLEITWERKS
RIPPE U. RUMPF
EINKLEMMEN.

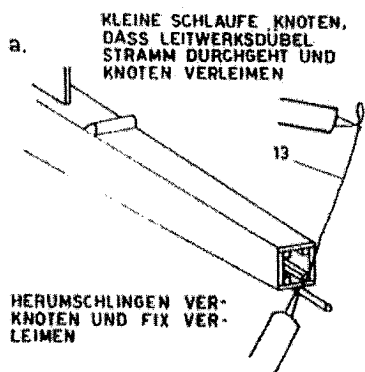
GLIMMSCHNUR ZWISCHEN
10mm GUMMIRING
GEKLEMMT, BRENNT
GUMMI DURCH U. HÖH-
ENLEITWERK KLAPPT
HOCH. MODELL KOMMT
IN SACKFLUG RASCH
ZU BODEN.

20 BEFESTIGUNG DES RUDER-
ZUGES



SCHLITZ EINSCHNEIDEN
FÜR DAS EINKLEMMEN
DES RUDERZUGES

21 AUSSCHLAGBEGRENZUNG U.
THERMIKBREMSE



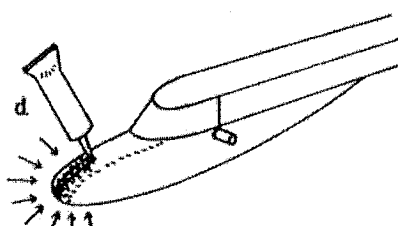
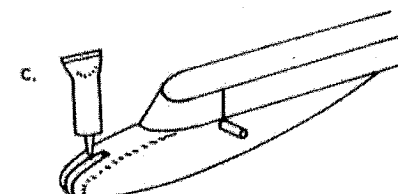
KLEINE SCHLAUFE, KNOTEN,
DASS LEITWERKSDÜBEL
STRAMM DURCHGEHT UND
KNOTEN VERLEIMEN

HERUMSCHLINGEN VER-
KNOTEN UND FIX VER-
LEIMEN

22 BALLAST ANBRINGEN

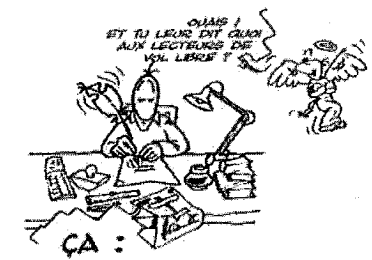
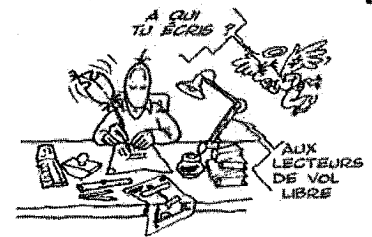
MODELL MUSS KOMPLETT FERTIG
LACKIERT U. MONTIERT SEIN!

a. HIER VON BALLAST HER-
AUSSCHNEIDEN BIS
SCHWERPUNKT DES
MODELLS AN ANGE-
GEBENER STELLE LIEGT.



d. AUSSEN RUNDHERUM VERNUFFEN

LE "COQ HARDI" LE GRAND CIRQUE PIERRE CLOSTERMANN B.D. RECHERCHEE



Si vous possédez les numéros de la revue COQ HARDI dans lesquels Christian MATHELOT a, en 1949 (?), dessiné LE GRAND CIRQUE de P. CLOSTERMANN, ayez la gentillesse de me contacter.

Cette B.D. a été rééditée en format 27x28 par Flammarion en 1950, puis par Héritage - Miklo s.a., en 2003, (avec en additif, Les géants du ciel). format 28x28., mais les planches de Coq Hardi, de format rectangulaire et non carré, comportaient de nombreux dessins supplémentaires et même des épisodes entiers (de mémoire : le mitraillage de St André, le Messerschmitt des Orcades, etc.).

On peut obtenir des repros de ces planches à la Bibliothèque Nationale mais, hélas, à un prix (c'est normal !) cancérogène (c'est honteux !) TOTALEMENT hors de mes moyens.

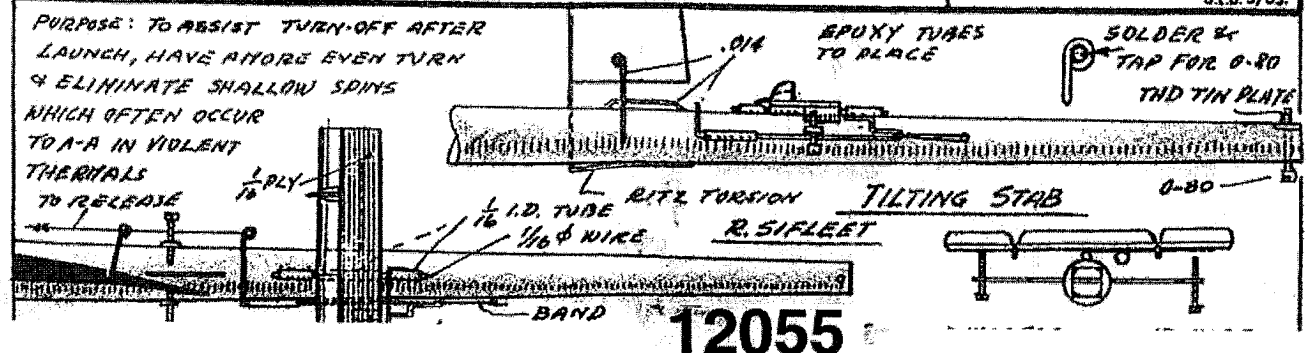
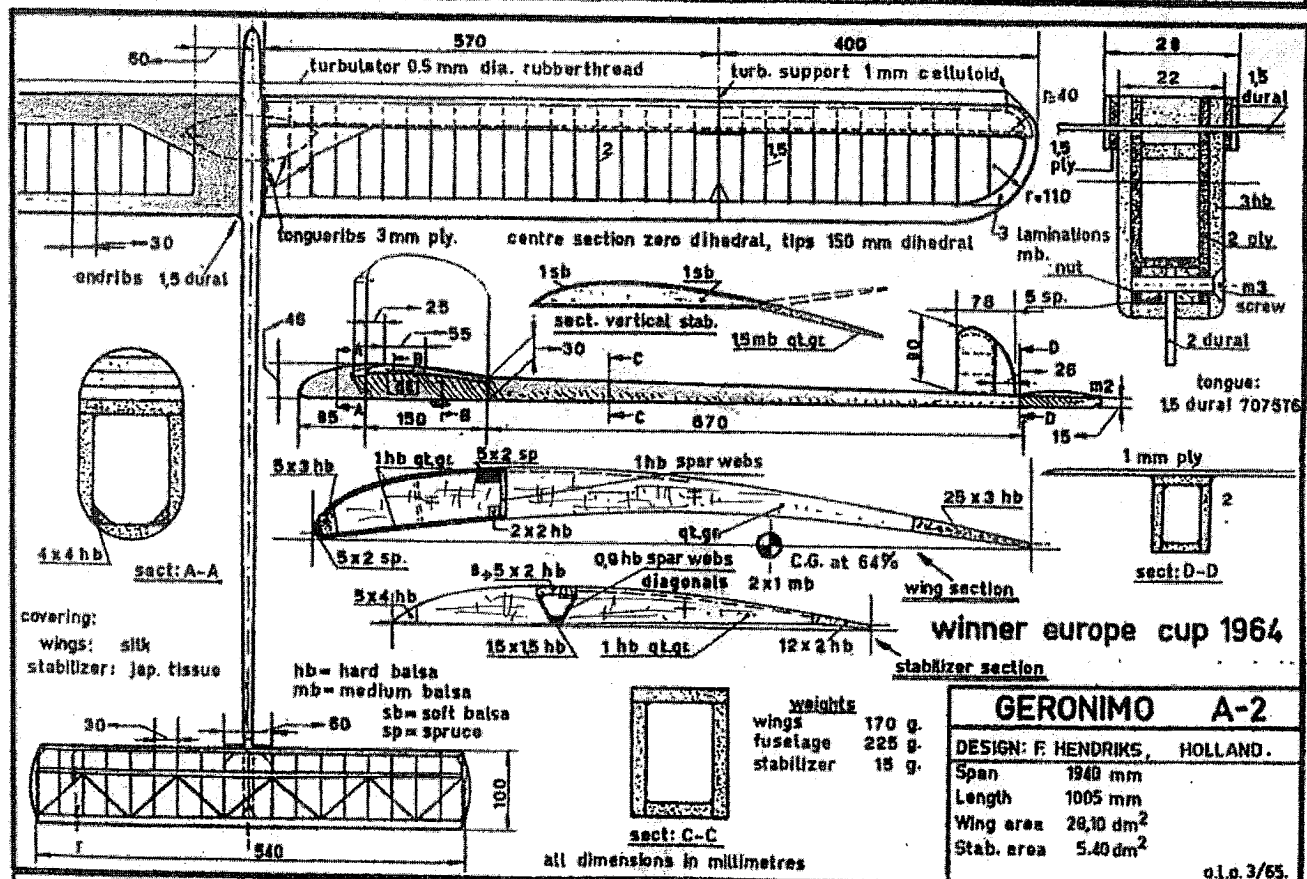
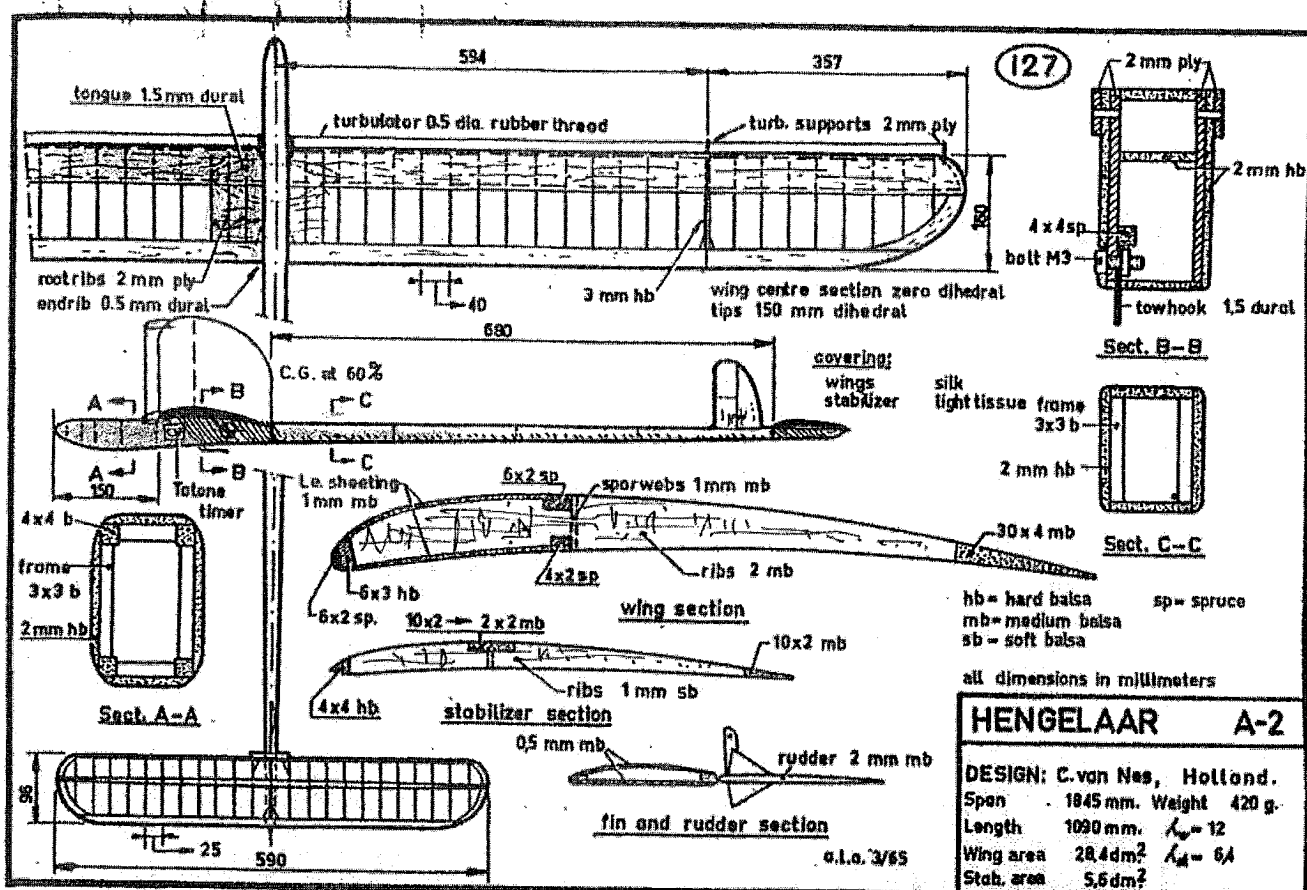
Michel Coviaux - Les Grandes Bruyères - 71190 Thil sur Arroux. Tel : 03 85 54 22 26.



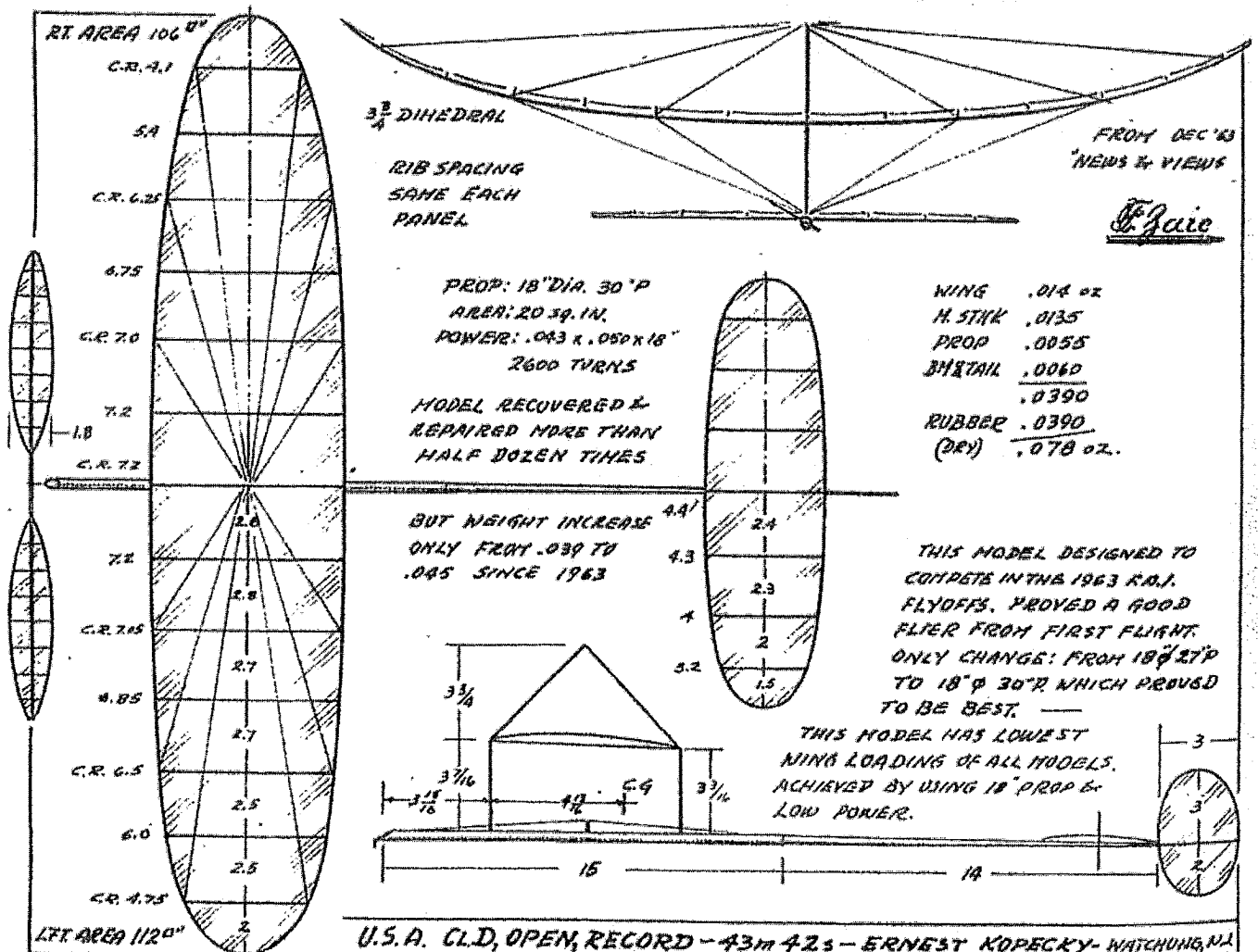
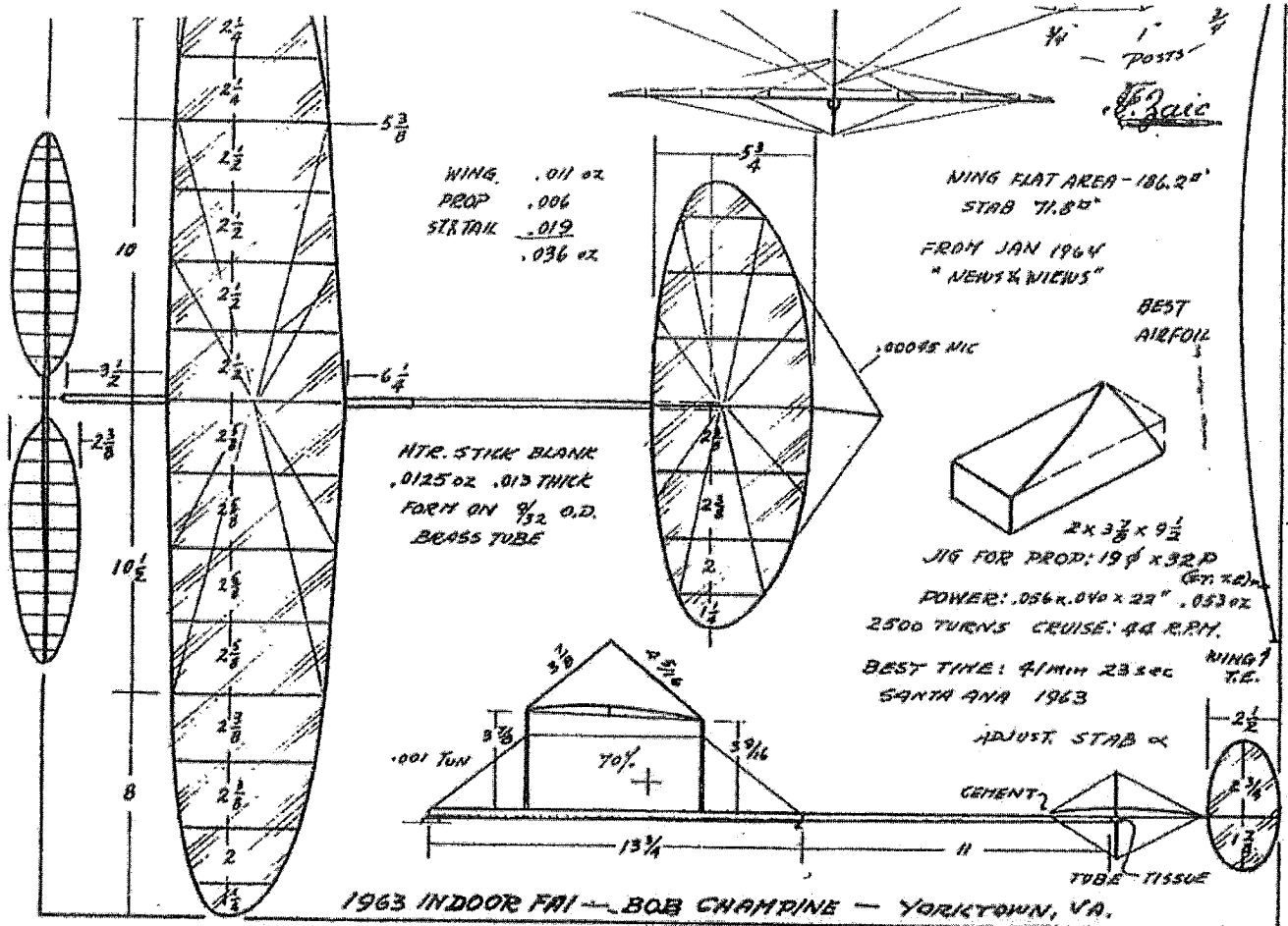
UNA FIERRE



12053



VOL 13-RE



12056

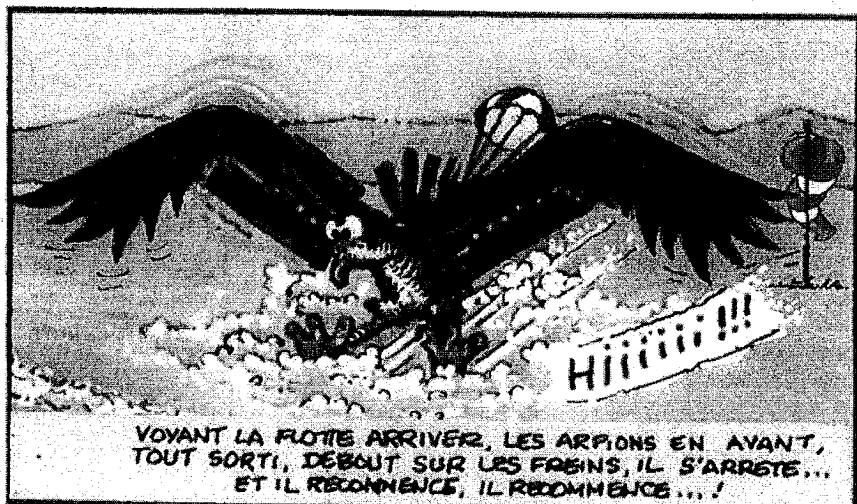
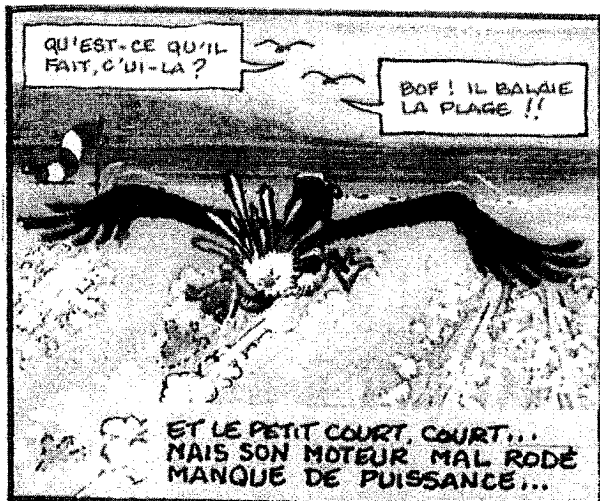
CÉHIXE *by* GPB *et* VÉZÈDE

ET - LE - PETIT - ALBATROS - QUI - APPREND - A - VOLER

LES AILES IMMENSES DE L'ALBATROS L'OBLIQUENT A COURIR, ET A PRENDRE DE LA VITESSE POUR S'ÉVOUER... LA MÈRE, QUALIFIÉE INSTRUCTEUR, EXPLIQUE....

COMME LES GRANDS PLANEURS DE 26 m, TU AS LES BEUTS D'AILES QUI TRAINENT PAR TERRE... EUX ILS ROULENT, ALORS TDI, TU COURS !

ET LA BONNE VITESSE INDIQUEE SUR LE MANUEL DE VOL, TU DONNES UN COUP DE JARRET, ET HOP ! EN L'AIR...

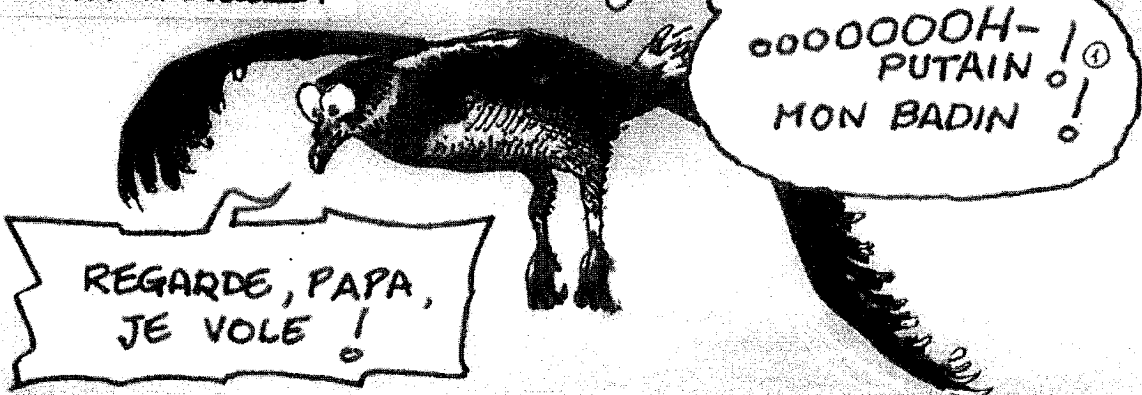


LA MÈRE, BONNE PATTE - PALMÉE - INSISTE AVEC PATIENCE ET L'ENCOURAGE... PENDANT QUE LE PÈRE, TESTEUR, PRÉPARE LE CARNET A SOUCHES...

VAS-Y, FISTON, NOUS SERONS FIERS DE TOI ! TU SERAS LE PLUS JEUNE PILOTE DES MERS AUSTRALES !

PENSE A TON GRAND-PÈRE, QUAND IL DÉCOLLAIT DU CLEMENCEAU, OU IL AVAIT SES HABITUDES...

ALORS LE PETIT, DANS UNE DERNIÈRE TENTATIVE... COURT COURT... LE COUP DE JARRET... IL DÉCOLLE !



① L'ALBATROS ÉTANT, C'EST COMNU, UN OISEAU DU MIDI, L'INTERJECTION, ÉDULCORÉE PAR SOUCI DE BIENVEILLANCE, ÉTAIT À L'ORIGINE : « OOOOOOH - PUTAIN - CON ! »...

MAIS, LE BADIN DANS LE OCHA, IL DÉCROCHE ! IL COLBUTE CUL PAR DESSUS TÊTE, ET S'ARRÊTE DANS UN NUAGE DE SABLE !

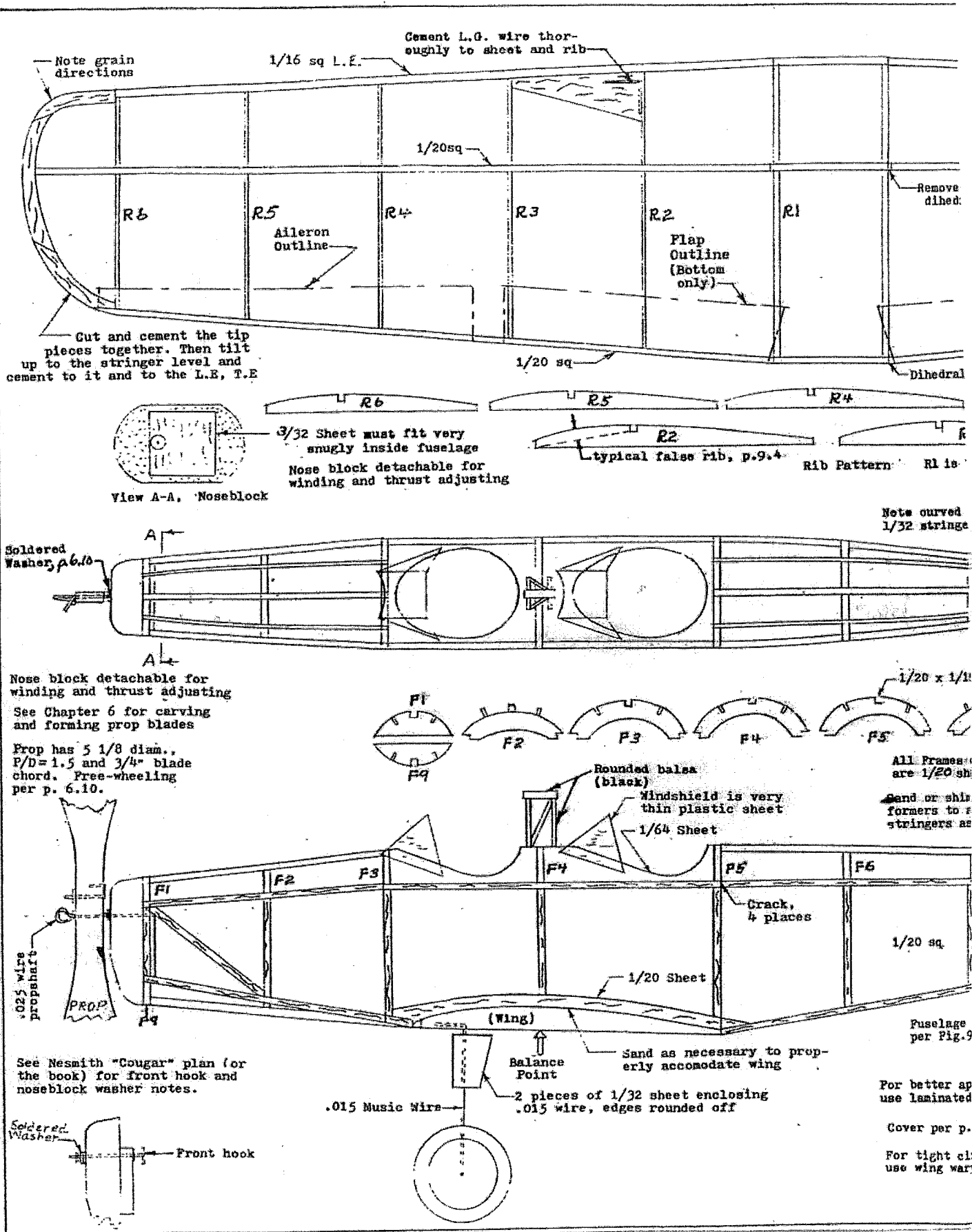


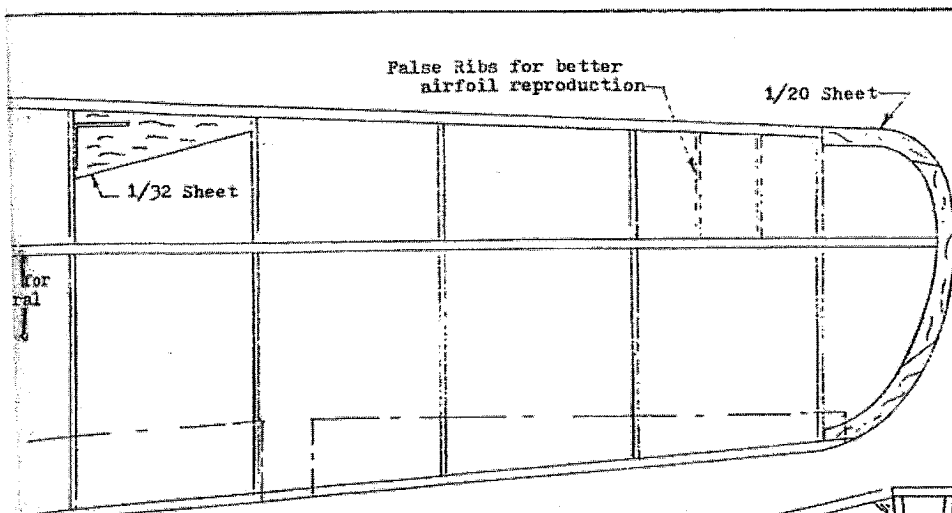
BON ! C'EST PAS SI TERRIBLE ! LE SABLE... CA AMORTIT ! ET ALORS ?

ET ALORS ?

PAF !

IL PREND FEU !!!





For outdoor model and 60 second duration capability (R.C.G.), keep the structural weight (everything but the rubber motor) down to $5\frac{1}{2}$ grams (.17 oz.) and use a rubber motor weighing 1.3 grams.

One gram is .035 oz. For an indoor version and a 90 second duration capability keep the structural weight down to $4\frac{1}{2}$ grams (.16 oz.) and use a motor weighing 1.3 grams.

To easily transfer rib, frame, wingtip etc patterns to sheet balsa, make a good (dark) Xerox copy and put this face down on balsa. Then either rub dope thinner or acetone into the paper or pass a hot iron (set for Wool) along the paper. Either way the pattern will transfer to the sheet balsa.

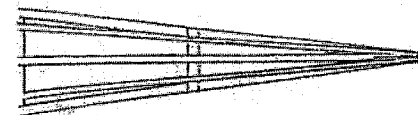
Wood densities per Table 9-4. If 1/20 balsa is not available use 1/16 or sand down.

Adjust for flight per Chapter 4.

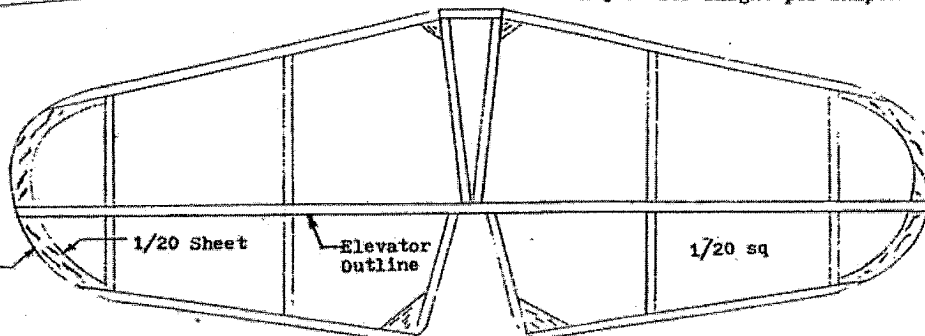


1/20 Sheet, other ribs are 1/32

shape when cementing ribs to F6, F7 and F2



Note Grain Directions

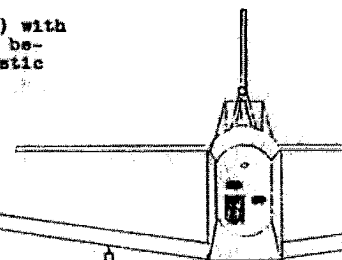
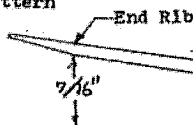


Horizontal Tail

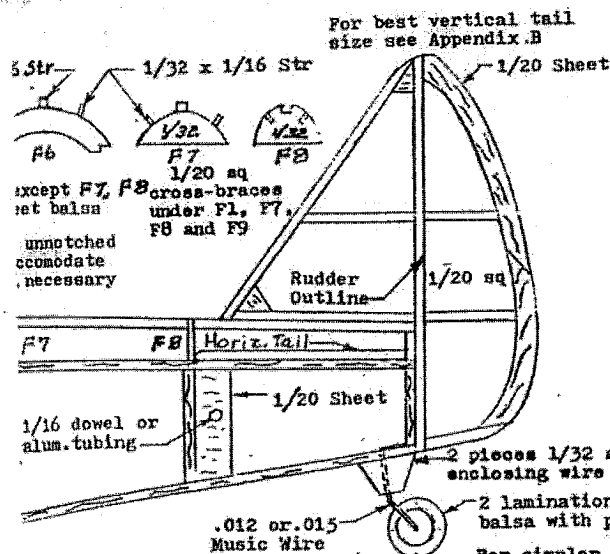


Test (and tailor) with index card stock before cutting plastic

Windshield pattern



Front View, 1/2 size



Use 2-strand 3/32 rubber motor for outdoor model, 1/16 for a light indoor model. Lubricate break-in etc. per Chapter 8.

For tight circling flight use wing warping, p.4.6-.7

For an indoor version select wood sizes and densities per Table 9-4

Hollow wheels per Fig.9-22, 1/32" sheet balsa sides

Colors: Blue fuselage, yellow surfaces Army Air Corps insignia on wings, rudder. Upper fuselage is black from F1 to F5.

construction 3a-c

clearance and structure outline per p.9.4-.5

.8 and Table 9-4

sliding flight ing, p.4.6-.7

For simpler tail wheel bend wire to form a circle and fill in with 1/32" sheet balsa

Cut slot in rear upright, insert horiz. tail and recement piece in upright (tail incidence adjusted during glide and flight tests)

All construction and flying references are to the book "Making Scale Model Airplanes Fly", published by Aircraft Data, \$14.95, the best investment a modeler can make.

FAIRCHILD PT-19

A "PEANUT" CLASS
FFS MODEL

Plan No. P-18

AIRCRAFT DATA, Box 763576
Dallas, TX 75224

17 décembre 2010.

Cher André,

Vous avez fait de Vol Libre l'étoile la plus brillante dans l'univers d'aéromodélisme.
Merci pour votre oeuvre splendide.

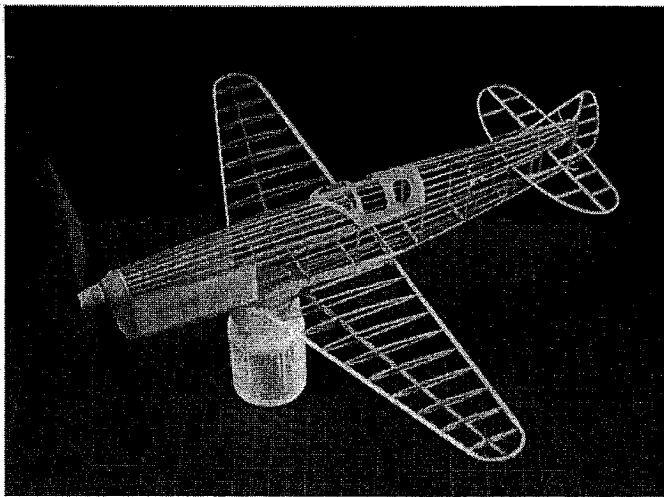
Ça m'attriste que cet abonnement ci-joint est le dernier.

Bien amicalement,

F. d. 12.12.10

Ernie

Ernie Purcell



JACQUES DELCROIX.

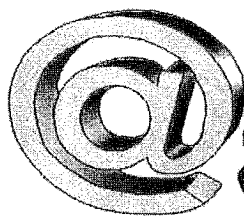


RAPPELONS, QUE JACQUES
"NERVURE D'OR" IL Y A
QUELQUES ANNEES
FUT A L'ORIGINE
D'UNE VERITABLE
PEPINIERE DE
MODELISTES - JEUNES
A ORLEANS -
IL A LONGTEMPS
ETE UN FERVENT
DEFENSEUR DE LA
CONSTRUCTION
JEDELSKY
STANDARD
DONT NOUS
AVONS DANS
CE NUMERO
UN BEL
EXEMPLE.

A. SCHANDEL

Lieber André!
Alles Gute für die Feiertage!
Besonders für die Zukunft
gute Gesundheit. Ich bin
86,5 Jahre alt, da gibt es Probleme.
Ich komme seit 3 Jahren nicht mehr
zum Modellbau. Keine Zeit und
kein Platz mehr dafür. Kaum zeichnen
von Oldtimer Peanut. Das Vol Libre
aufhört ist schade, aber ich kann
es verstehen. In letzte Ausgabe
eine schöne Briefmarke v. S. Botticelli.
Übrigens in Heft 192 Seite 11759 das ist
keine Blieriet, sondern vom Tischeh. Ing. Jan Kápeš
hängt im Techn. Museum in Prag. 1 Foto
im Buch "Průkopníci ČESKÉHO LETECTVÍ
ZDENĚK ŠMOLDAS. KRUH. zu sehen
Habe mich über mein Otto Racer gefreut
der in der letzten Nr. abgebildet ist.
Habe mit Bogen + Pfeil v. Drach. Kordel
Wakef. v. hohen Bäumen zum
Absturz gebracht. Dabei muß man nicht
das Model treffen sondern die Umgegend
die man dann in Schwingungen versetzt.
Habe noch an 14 Modelflieger v.
Bekannten zu schreiben. Ich baute
wenige aber gute Modelle. CH Meister 1964.
N2 Nurflügel m. Gummi. Beste Flugzeit
auf Meisterschaften. Malin Möve.
Wakefield Größe 100g Gummi Alte Formel
~ 1955 glaub ich. Man denkt an die
Vergangenheit v. lebt davon. Mein 1. CH
Phantom 1 entfiel in die DDR mit ausgelöst.
Thermikbremse. In 2 Wochen die Phantom 2
mit 2 Thermikbr. habe ich noch, (Meistermodell
gelaut
Liebe Grüße von Benno

12060



Internet STUCES et Nouzges

COULEURS ÉCLATANTES

Spécial pour maquettes, mais pas seulement.

Pour le fini que vous souhaitez : l'aérographe. Prenez l'habitude de passer plusieurs couches, et d'une mixture très fine. Peut-être faudra-t-il utiliser un retardateur pour permettre à chaque couche de bien se répartir. Puis laisser le temps de sécher avant la couche suivante. Il faudra pas mal de pratique pour obtenir un résultat parfait... [Bob sur FFScale, répondant à une demande : Comment obtenir le fini qu'on voit dans les magazines...?]

En deux mots... 1/ une fine couche spray d'enduit nitro. 2/ vaporiser la peinture, acrylique diluée. 3/ finir d'une couche de krylon demi-mat. [de Mike]

[Mark de Glastonbury] 1/ Préparer 1 godet d'un mélange Nitro + Diluant 50/50, et 1 godet Laque + Diluant 50/50. Puis un flacon de finition avec 80 % du mélange Laque et 20 % du mélange Nitro. -- 2/ Utiliser un vaporisateur, l'outil tout simple "à bouche" est OK. Ne pas oublier que ce fini va tendre un peu le papier, en plus de la tension initiale. Diluer si nécessaire, au diluant pour laque. 2 couches légères, séchage entre les deux. -- 3/ Donner plusieurs heures de séchage. Puis une ou deux couches d'enduit couleur dilué, toujours au vaporisateur. Le look translucide est une chose qu'on aime bien, en modélisme... Le vapo donne un aspect satiné, évidemment sans trace de pinceau.

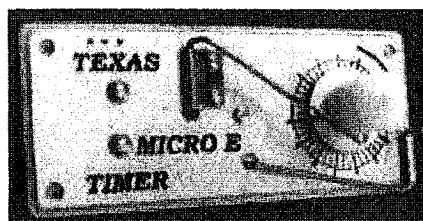
(NDLR - Autre pays, autres enduits et marques sont à tester !)

EN BIBLIOTHEQUE.

Chris S. a consulté une petite statistique sur le nombre de fois que "modèles d'avions" est cité en librairie, entre 1900 et 2000. De loin plus que les modèles de trains ou de voitures. Mais si cela démarre fort en 1930, le pic est atteint entre 1938 et 1950, pour se niveler après 1970, à un tiers du pic, et ne plus remonter. Pas très scientifique comme vue d'ensemble, mais éclairant. De leur côté, les compétitions suivent un cours similaire, pic entre 1935 et 1960.

ELECTRIFIONS...

Ça progresse un peu partout, le vol libre électrique. Un peu de pub ici ne sera pas de trop, histoire de se documenter... Texas Timer est en train de sortir une minuterie spécialisée pour les petits E-36, et les F1Q, une minuterie mécanique, et c'est ce qui fait son charme. Avec interface électronique, mais aucune



soudure nécessaire. Jusqu'à présent on n'avait que de complexes minuterie électroniques, de quoi découra-

ger la plupart d'entre nous, pouah ! -- Poids dans les 8 g pour les 2 éléments. Ajouter ce qu'il vous faut pour déthermaliser... car ce n'est pas compris.

HELMUT PARTI ?

La nouvelle ne réjouira pas ses nombreux amis ni les gens du caoutchouc qu'il a inspirés. Helmut Werfl a décidé d'arrêter la compétition, et se déclare plutôt attiré par la photo. Ses essais en F1G, profils et réglages, avaient marqué la catégorie, et il n'avait pas été avare en explications. Son dernier P30, quant à lui, avec son nez à engrenages, n'avait pas plu à tout le monde, hé ! Quoi qu'il en sera, Helmut, merci encore pour ton sourire, et bonne chance !

VISIBILITÉ.

Vaste thème, la coloration de nos taxis... Ici juste quelques extraits d'échanges par de vieux routiers.

Il y a des taxis qu'on pourrait qualifier de "stealth".

- La disposition des couleurs doit aider les chronométreurs, et la récupération. A la base, utiliser de grosses surfaces - une claire, une sombre, et une brillante. Exemple : blanc, noir, et fluo rouge/orange. Et cela ne suffit pas toujours. MW

Tout noir sous l'intrados : c'est le meilleur en toutes occasions. En second choix : rouge translucide. DD

Tout jaune fluo sur Polyspan blanc : c'est comme un néon dans le ciel bleu. Et sur l'herbe verte. HIO

Noir, c'est le mieux sur ciel bleu comme sur les nuages, mais pas sur le sol. Et dans les blés, rouge est mieux que jaune fluo. D

Je n'ai pas une vue excellente. Ma meilleure combinaison : bouts jaune fluo pour la récup dans l'herbe, panneaux centraux le plus foncé possible et d'un seul tenant. Si les surfaces sombres sont reportées aux bouts, leurs deux plages sont séparées et moins visibles sur ciel clair. JW

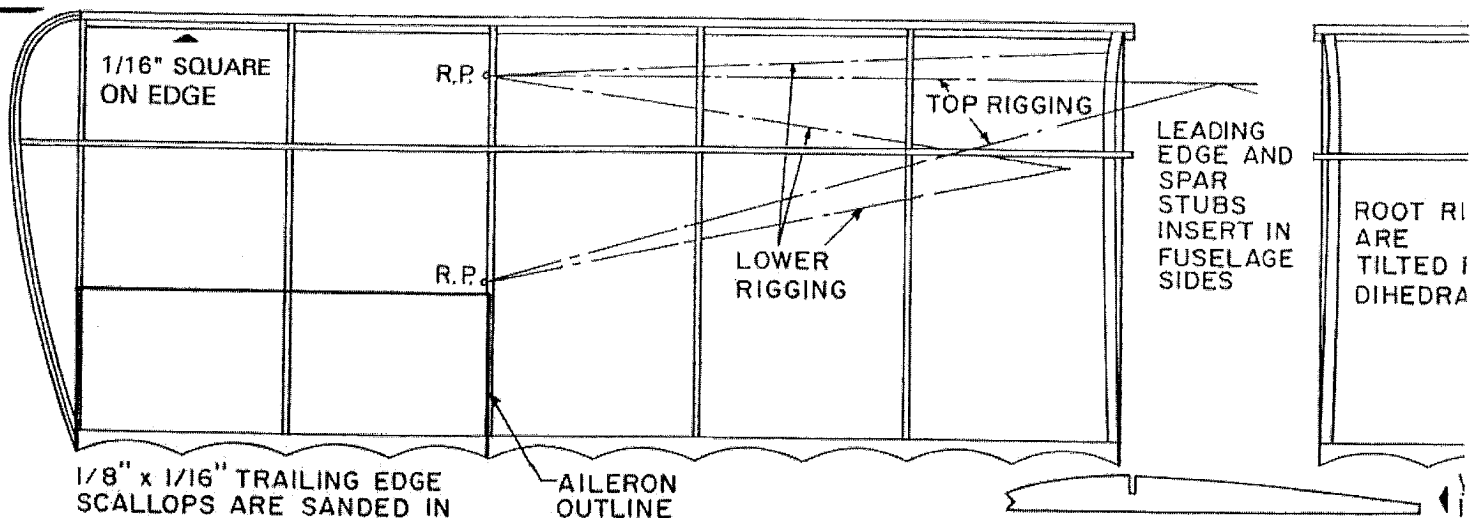
VOL LIBRE TRIMESTRIEL

Tout doucement le Vol Libre "nouveau" se met en place. Style et présentation se discutent. Appel est fait à des auteurs anciens et futurs. Un premier numéro devrait sortir pour une petite diffusion au Championnat du Monde de Embalse. On cherche les canaux les plus efficaces (et simples) pour les abonnements. Les pages sur Internet commencent à prendre des couleurs.

Le premier numéro, presque obligatoirement, devra présenter quelques vieilleries sorties des archives. L'équipe nouvelle se sent terriblement dépendante des futurs intervenants... vous, ami lecteur, et les copains que vous allez convaincre de saisir le bic ou le portable photos. Copier les revues sœurs des autres pays... on le fera un peu, c'est sûr. Et ce sera intéressant. Mais les nouvelles de l'Hexagone, ce sera à chacun d'y ajouter celles de son terrain... Y aura pas de miracles.



VOL LIBRE

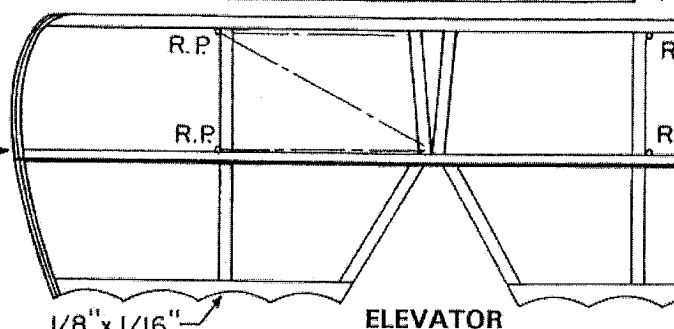


NOTE: SCALLOPED TRAILING EDGES WERE SIMPLIFIED FOR THIS PEANUT. CONSULT GENERAL ARRANGEMENT DRAWING ON OPPOSITE PAGE FOR GREATER ACCURACY.

DEDICATED TO JACQUES POULIQUEN † AND JIM WARNER †

RESEARCH CREDITS: BILL WARNER, JOHN UNDERWOOD, DOUG GILLIES†, GEORGES CHAULET, MAURICE BAYET†, J.F. FRUGOLI, ALAIN PARMENTIER, HURST BOWERS, M. DELOIZY, ROGER AIME, AND DR. PIERO ROMAGNANO

COVER COCKPIT AREA AND UPPER NOSE WITH 1/32 SHEET BALSA. USE SECTIONS ON COMPOUND CURVES.



ALL RIGGING IS SILK THREAD

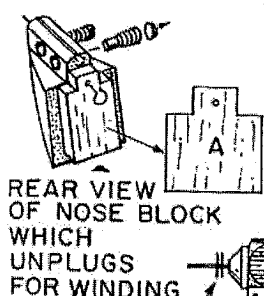
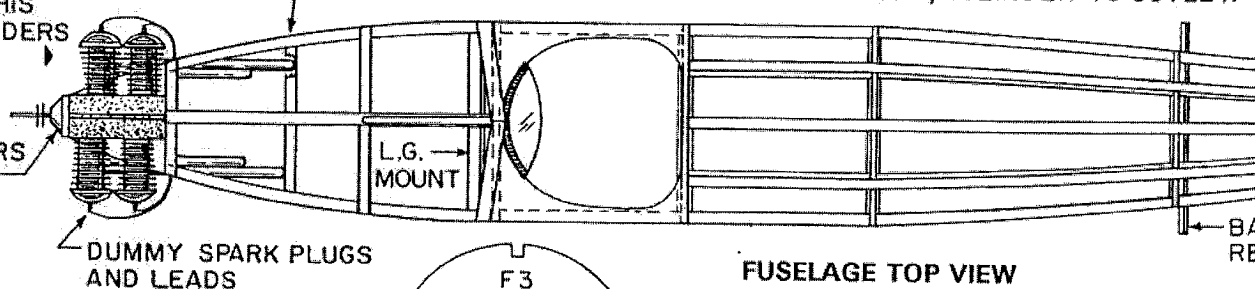
ALL STRUCTURE IS BALSA EXCEPT AS NOTED.

BASIC STRUCTURE IS 1/16" SQUARE FOR INDOOR MODEL, USE 1/20" SQ.

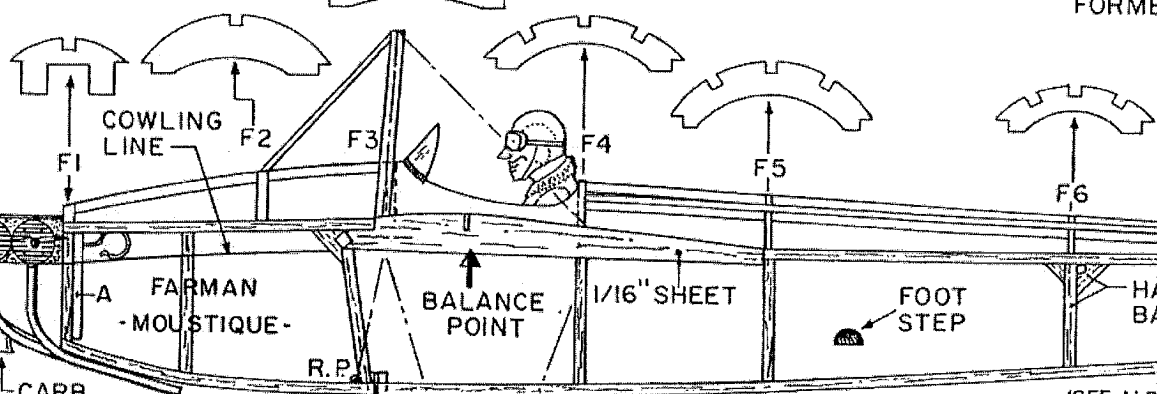
NOTE THAT THIS PAIR OF CYLINDERS ARE OFFSET TO REAR.

LOWER CROSS-MEMBER SHOWN BROKEN TO REVEAL EXHAUST PIPE EACH PIPE IS SAME LENGTH, CYLINDER TO OUTLET.

PECK-POLYMERS NYLON THRUST BEARING



BRASS THRUST WASHERS



REAL AIRCRAFT WAS POWERED BY A 25 hp AVA TWO-CYCLE ENGINE.

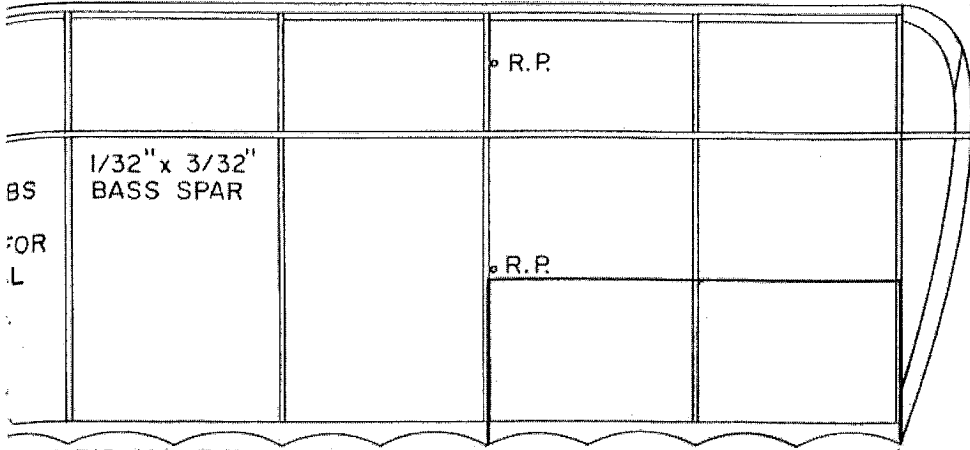
FOR THE MODEL, USE 3/8" SCALE WILLIAMS BROTHERS DUMMY CYLINDERS PLUGGED INTO BALSA CRANKCASE. HEADS ARE SCRAP PLASTIC.

(SEE ALSO PAGE 16)
SUGGESTED COLORS:
OVERALL: FRENCH RACING B
MARKINGS: WHITE
ENGINE: DULL SILVERY GREY WITH BLACK CYLINDER AND EXHAUST PIPES

ALTERNATE SCHEME:
OVERALL: YELLOW. MARKINGS:

12062

3/4" DIA. WHEELS



SHEET BALSA TIP ALTERNATE TYPE TO LAMINATED FORM AS SHOWN IN OPPOSITE WING. DITTO FOR STABILIZER/ELEVATOR

BILL HANNAN BUILT 3 MODELS FROM THIS PLAN, ALL OF WHICH WERE SUCCESSFULLY PROXY-FLOWN: F-APDS, WAS FLOWN BY THE LATE ERIC COATES IN ENGLAND. F-ARCE WAS FLOWN BY CHARLIE SOTICH AND TERRY MRAKAVA IN WEST BADEN, INDIANA, AND ALSO BY JIRO SUGIMOTO AND KAZ SUZUKI IN JAPAN. F-EMME WAS FLOWN BY KEN JOHNSON IN THE 1977 MODEL BUILDER CONTEST, AND LATER IN FRANCE, BY MICHEL FRUGOLI. REMOTE CONTROL FUN!

WING RIB MAKE TWO OF 1/16" AND TEN OF 1/32" SHEET

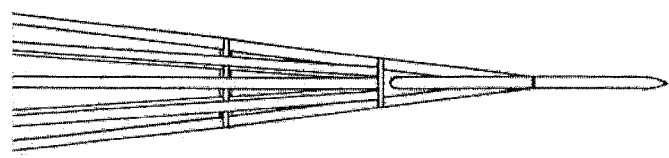
ROLLED PAPER TUBE RIGGING GUIDE USED FOR ALL RIGGING POINTS IDENTIFIED R.P.

NOTE: WING TIP IS RAISED 1/16" DURING CONSTRUCTION

RAISE TIPS OF BOTH TRAILING EDGES 3/32" MEASURED AT THIS RIB, TO PROVIDE WASH-OUT.

3/8" DIHEDRAL, EACH SIDE MEASURED AT TIP RIB

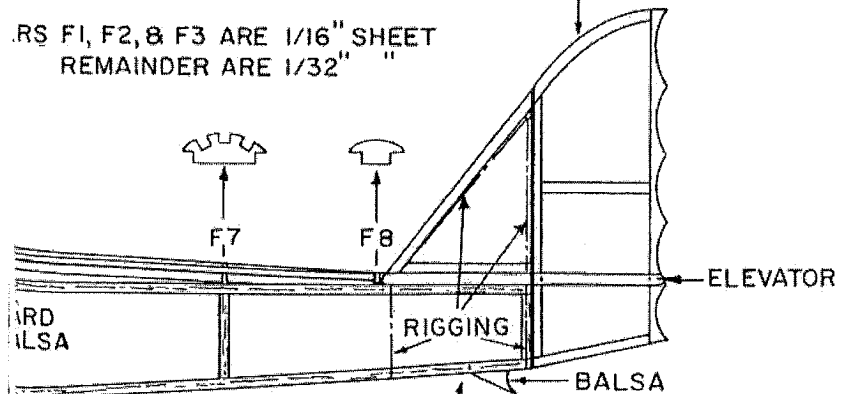
BOTH 4" DIAMETER MARLOW CARVED BALSA AND 4 1/8" DIAMETER NORTH PACIFIC "SKEETER" PLASTIC PROPELLERS, DRIVEN BY 2 MM RUBBER HAVE BEEN EMPLOYED.



IMBOO OR HARDWOOD FOR MOTOR PEG

RS F1, F2, & F3 ARE 1/16" SHEET REMAINDER ARE 1/32"

1/16" SHEET

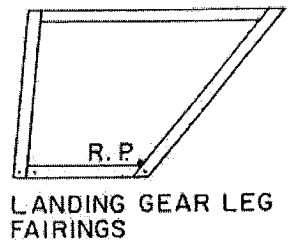


.020 DIAMETER MUSIC WIRE LANDING GEAR LEG. SANDWICH BETWEEN TWO 1/8 x 1/16 HARD STRIPS IN LOWER FUSELAGE. DO NOT GLUE TO FAIRINGS.

THREE 1/32" DIAMETER BASS BARS. ONE AT FRONT AND REAR OF FAIRING, AND ONE THAT SIMULATES WHEEL AXLE

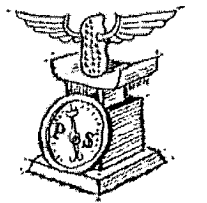
F451 N°6

RUDDER MARKINGS (BOTH SIDES)



BASIC BODY SIDE IS SHOWN GRAINED. TWO REQUIRED

INSTRUMENT PANEL GLUE TO F3 ADDS DASH TO YOUR COCKPIT!



PEANUT SCALE (CACAHUETE)

THANKS TO SANDY PECK OF PECK-POLYMERS FOR REPRINT COOPERATION!

1936 FARMAN F.451 "MOUSTIQUE" (MOSQUITO)

DRAWN BY BILL HANNAN

© 1974 BY W.C. HANNAN

NOTES ADDED, APRIL 1997

CAREFULLY UNDO STAPLES FOR PLAN ACCESS

Souvenirs Antiques

March, 1934

Watch It Fly!

Here's the Model Plane for Beginners

By MERRILL HAMBURG

WHEN, a few years ago, a million boys on this continent were building every conceivable type of model airplane, one simple beginning model held their interest. Under the stimulus of the Airplane Model League of America, conducted by The American Boy, with trips to Washington and Europe as incentives for excellent work, these boys were turned out highly specialized in scientific flying and building contest models. No matter how far they advanced they continued to build and fly the Baby R. O. G.

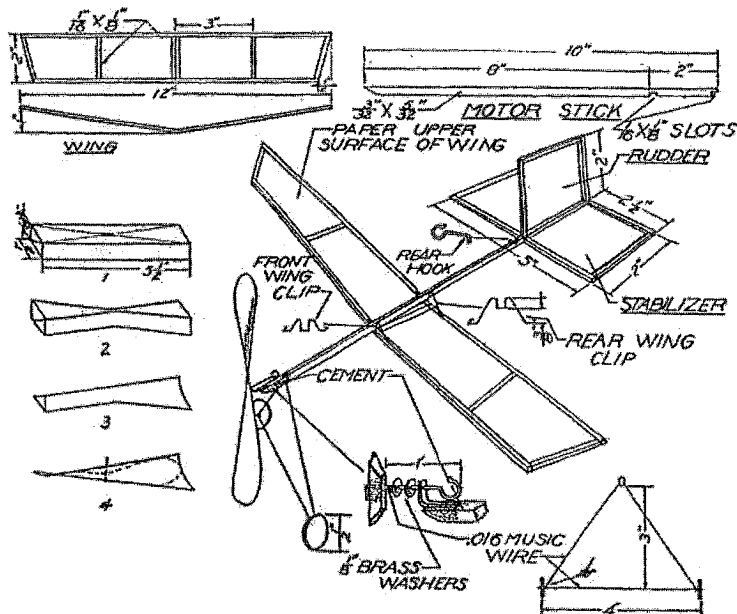
R. O. G. means Rise Off Ground. Whether you're a beginner or an old-timer, you'll find the ship described in this article worth your time. It's sturdy, easy to construct, capable of rising from the floor and circling for three minutes before coasting to a landing. Study the drawing before you begin. Note that there are no tricky bamboo parts

to be used. If any of the metal parts seem too difficult you can buy them ready made, at a model supply house, for a few cents. Start with the 3/32x5/32x10" balsa motor stick. Sand it and round the front end as shown in the drawing. For the thrust bearing, flatten a small brad, drill a hole in it with a No. 72 drill, bend it to form an L, and stick it to the front end of the motor stick with a coat of model airplane cement. Any other type of cement will do.

Bend the rear hook from .016 (No. 16) music wire and cement it in place 2" from the rear end of the motor stick.

The rudder, formed from three pieces of 1/16x1/8x2" is cemented to the top of the motor stick so that the rear edge is off center to the right, when viewed from the front. This causes the plane to turn in flight.

Cut and cement the two stabilizer spars into notches cut into the motor stick for them. Cut the two short ribs to fit between the spars, cement them in place, and cover the stabilizer by painting the lower surface of the frame with banana oil and placing it



on a piece of Japanese tissue stretched flat on the table. Immediately after you've done that, lift the entire piece from the table to prevent the banana oil from sticking to the table top.

Cover the rudder in the above manner and trim off extra paper with a safety razor blade.

Draw a full-size pattern of the wing on a sheet of blank paper. Cut the wing spars and put them in place on the drawing. Next cut the ribs and cement them in place. Construct the second half of the wing in the same manner, and cover both halves with Japanese tissue.

Join the two halves by placing one half flat on the table and the other with its outer edge resting on a book, so that the tip is two inches higher than the center. Cement the center ribs of the halves together.

Bend and cement the wing clips in place. Note that the rear clip is 3/8" higher than the front.

Carve the propeller from a 3/8x1/2x5 1/4" balsa block. Step No. 1 in the drawing

shows the blocks with diagonals drawn on the 1/2" surface and the ends. By following each step carefully, checking with the drawing at every stage, you can carve a satisfactory propeller. Note the long, flat V at the hub and the rounded tips. The finished hub is only 1/4" wide and 1/16" thick. The blade is only 1/32" thick at the tips.

Force your propeller shaft through the hub, bend the end U-shaped, and draw it back into the wood. Paint all sides of the hub with cement and let the cement harden. Slip two 1/8" brass thrust washers over the shaft to prevent friction.

Bend the landing gear from .016 music wire according to the shape in the drawing and cement it to the motor stick 1 1/4" from the end. The wheels are cut from 1/8" flat balsa. The power plant—a single strand of rubber tied to form a band 8" long—is looped over the propeller shaft and the rear hook. Put the knot at the rear.

Attach the wing in about the position shown in the drawing and glide the model gently toward the floor. If it dives sharply set the wing forward. If it tries to climb, and goes into a stall, set the wing back.

Wind the motor by holding the motor stick between the thumb and index finger of your left hand with the propeller toward you. Turn the prop with the index finger of your right hand in a clockwise motion until the rubber motor shows a double row of knots. Launch the ship with a slight forward motion.

If the plane has a tendency to slip sideways and go into a spiral dive, the front edge of the wing on the dipping side must be bent slightly upward. You can do that by holding the wing over the steam from a teakettle—not too much steam!—and twisting the wing with your fingers. A little steam makes balsa flexible.

But the Baby R. O. G. doesn't take much adjustment. It's a sturdy little scout with great performing ability and not much temperament. Watch it fly!

Fliegergruppe Schorndorf

- Abt. Modellflug -

www.modellflug-schorndorf.de

Bernhard Schwendemann

Fuchshofweg 25

73614 Schorndorf, 22.1.11

07181/45818

BeSchwende@aol.com

37. Sunrise-Wettbewerb in Welzheim

BW 5/2011

Termin:

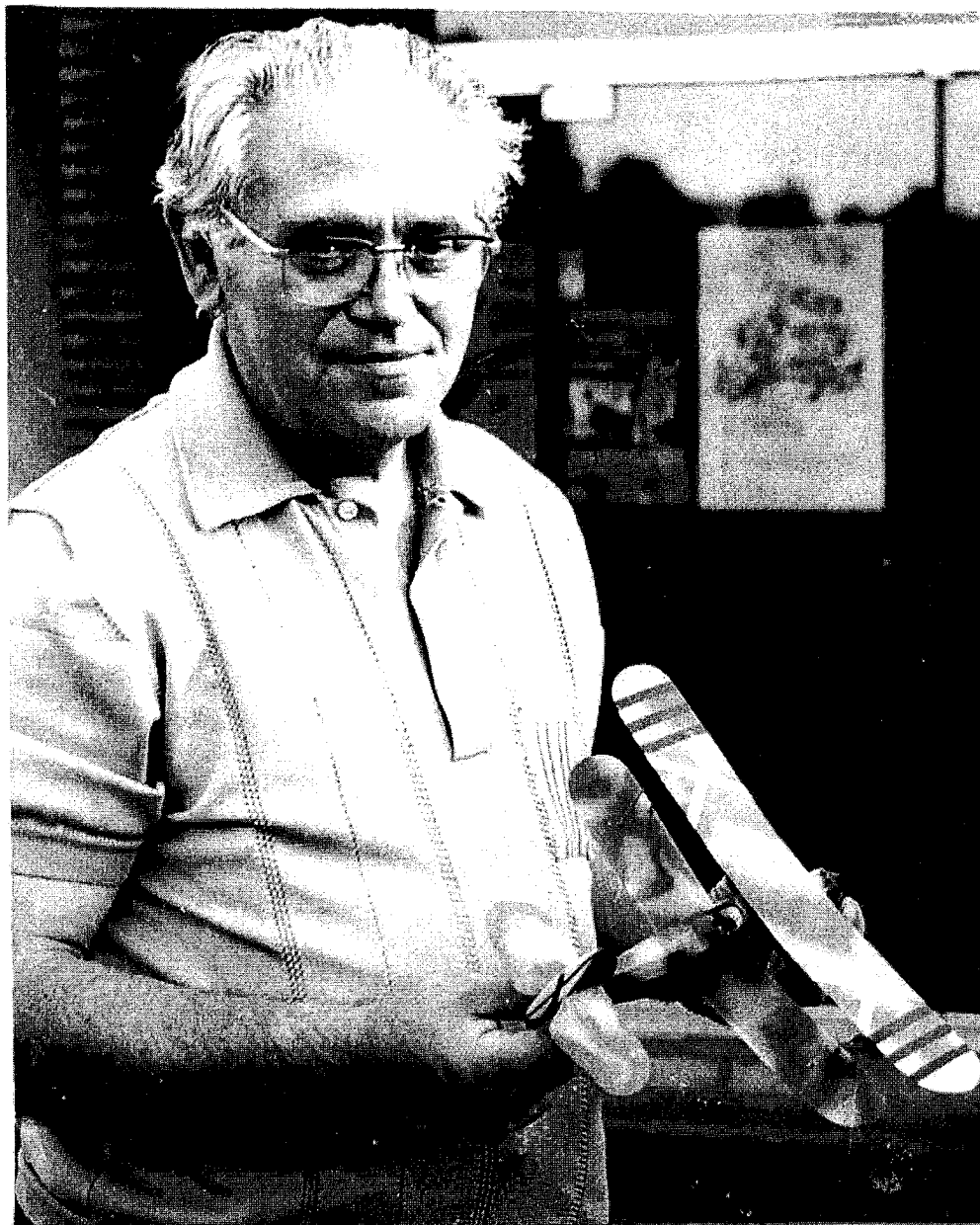
3. April 2011, 6.00 Uhr (MESZ)

Ort:

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

48.87602 / 9.65312

12064



* NOUS AVONS
MALHEUREUSEMENT
SOULENT A ANNONCER
LE DEPART DEFINITIF
DE MODELISTES PLUS
OU MOINS ILLUSTRES
DANS LE MONDE DU
VOL LIBRE.

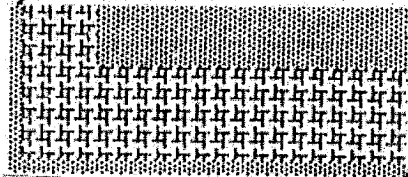
- AINSI DANS CE NUMERO
197 NOUS APPRENNONS
LA MORT DE HANS
GRAUPNER (GER) ET
DE RON DOULTON. (GB)

- LEURS ACTIVITES NE
SE SITUAIENT PAS DANS
LE MEME REGISTRE -
POUR L'UN DANS LE
COMMERCE, POUR L'AUTRE
DANS LE JOURNALISME -
MAIS POUR LES DEUX
LEUR INFLUENCE FUT
GRANDE ET INTERNATIO-
NALE.

- DE TEMPS A AUTRE
TOUT CELA NOUS RETEN
EN MEMOIRE D'AUTRES
GRANDS QUI NOUS ONT
QUITTES IL YA QUELQUES
ANNEES.

- E. FILLON ET J. VALERY
RESTENT DES PERSON-
NAGES QUI ONT LAISSE
UNE EMPREINTE DANS
NOS MILIEUX.

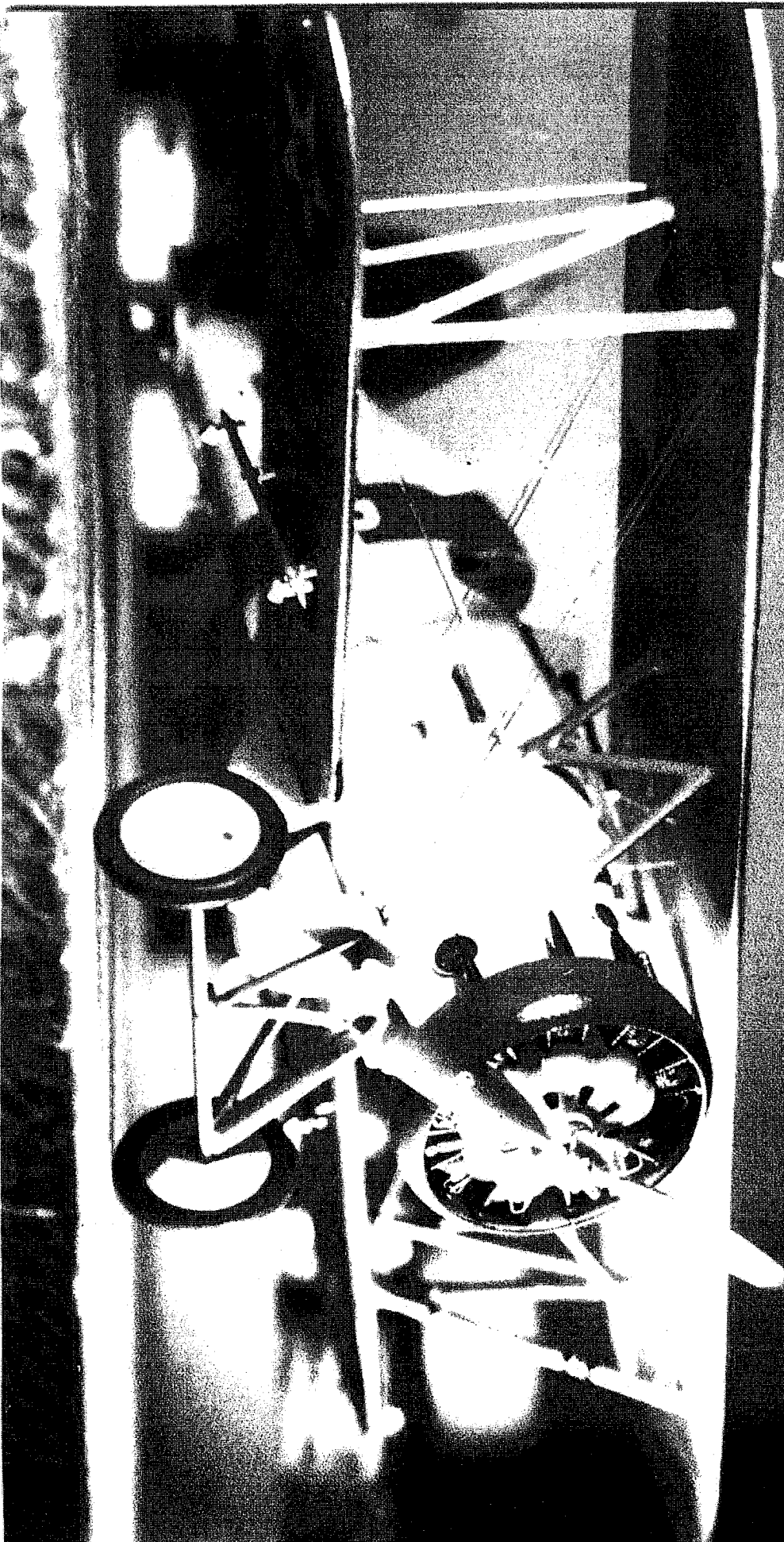
- IL EST BON DE REVOIR
LEUR SOUIRE...
QUI NOUS RESTE...



CEUX LA SONT ENCORE LA..



JOE THE BEE



12066

Model A - 7/12/2008

PHILATELIE

* TOUT FOUT LE CAMP :

- COLLECTIONNEUR DE TIMBRES DE FRANCE DEPUIS LA FIN DE LA 2^{ème} GUERRE MONDIALE J'AI, COMME ON DIT, JETÉ L'ÉPONGE DU PLUTÔT LA PINCETTE.
- LA POSTE FRANÇAISE AVEC SES ÉMISSIONS TIMBRES - POUVANT SE VANTER D'ÊTRE SANS DOUTE À LA PREMIÈRE PLACE, EN SUJETS ET EN TAILLE DOUCE.
- C'EST LE FLEURON VISUEL DES PTT.

* HEUS LA PRIVATISATION ET LA COURSE AU FRIC ONT FAIT DE LA FRANCE UNE RÉPUBLIQUE BANANIERE EN PHILATELIE !

* ON A MULTIPLIÉ PAR DEUX SÏMOM PLUS LES ÉMISSIONS ANNUELLES. CERTAINS. BEAUCOUP DE SUJETS SONT D'UNE BANALITÉ POUR NE PAS DIRE D'UNE BÉTISE, ATTRISTANTES. LE MODE DE RÉPRODUCTION MONOCHROME LE TOUT SOUVENT, AUTO-COLLANT DONC NON RÉCUPÉRABLE. LES PREIMPRIMES ET AUTRES ENVELOPPES INONDENT LE MARCHÉ. PERSONNE NE PEUT PLUS CUIR.

* CONSÉQUENCE COMME DE NOMBREUX AUTRES J'AI CESSÉ DE COLLECTIONNER LES NOUVEAUTÉS.

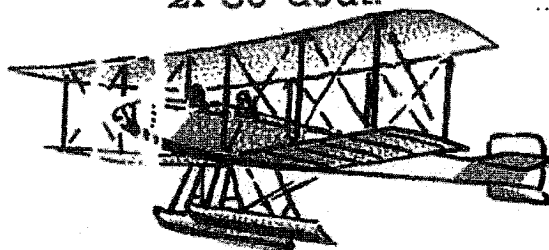
RENDONS CEPENDANT À CÉSAR CE QUI LUI APPARTIENT. LES ÉMISSIONS SUR LE MONDE DE L'AVIATION ET L'AÉRONAUTIQUE A TOUJOURS ÊTÉ DE QUALITÉ. CE FUT D'AUTANT PLUS FACILE ET REMARQUABLE QU'AU DÉBUT DU 20^{ème} SIÈCLE L'HISTOIRE DE FRANCE AÉRONAUTIQUE ÉTAIT TRÈS TRÈS RICHE. AVIONS AVIATEURS AVIATRICES PILOTES PIONNIERS RÉCORDS RAIDS TRAVERSEES FAISAIENT LA UNE DES TOURNÉES. IL Y AVAIT BOND DE QUOI FAIRE DE BELLES VIGNETTES POSTALES. POSTE AÉRIENNE.

EN ILLUSTRATION CI-DESSUS UN BLOC CROIX-ROUGE CONSACRÉ À QUELQUES PERSONNAGES DU MONDE DE L'AVIATION. H. FAHMANN, L. DELAGRANGE, E. DE ROCHE, H. LATHAM, J. VÉDRINES, LES FRÈRES WRIGHT.



croix-rouge française
Offrez 1,92 € à la croix-rouge française grâce à l'achat de ce bloc (5,40 €)

CONCOURS D'AVIATION
MARITIME DU NORD 1914
21-30 août.



NORDISK SOFLYVNING
21-30 AUG. 1914 - PREMIER 80000 kr.



Cher André Schandel

**VOL
LIBRE**

Tout d'abord, vous trouverez ci-joint un chèque afin de régler mes dettes et renouveler avec plaisir mon abonnement à VOL LIBRE.

C'est avec tristesse que je découvre l'arrêt prochainement de ce magazine qui m'a appris et fait découvrir tant de chose. Mais j'imagine que le travail de toutes ces années n'a pas été toujours facile et il faut savoir s'arrêter, c'est dommage que personne ne prenne le relais car avec cette disparition le vol libre va perdre un grand défenseur et support de promotion qui fait cruellement défaut à ces catégories de modèles réduit. Aujourd'hui il n'existe rien qui permet à un néophyte de découvrir ces modèles par qui tout a commencé.

Alors bravo pour le courage à s'être lancé dans une telle aventure et merci de m'avoir fait découvrir tous ces modèles et cette technique qui font rêver.

Bien sur je vous écris (et je m'excuse pour le retard) pour vous remercier pour cette très grande surprise que vous m'avez fait. De toutes les récompenses que j'ai reçu, c'est la votre qui m'a fait le plus plaisir et qui m'a le plus émus. Quand j'ai découvert le texte, j'ai cru à une blague – pour la petite histoire, je l'ai découvert par un mail envoyé par mon père à tous les membre de mon club, en effet je reçois le magazine chez mes parents (il est trop tard pour changer l'adresse), et mon père qui ouvre systématiquement vol libre c'est empressé de scanner et diffuser l'information - Recevoir un tel honneur par ce qui est pour moi la référence du modèle réduit, c'est incroyable, quand en plus je regarde les précédents lauréat !

La dernière nervure d'or (de diamant !) c'est à vous qu'il faut la décerner, grand défenseur d'une cause que beaucoup estime perdue...

Merci à vous

En espérant se voir un jour sur les terrains ou si vous passez en normandie c'est avec plaisir que je vous recevrai.

Amicalement Modèlime

Christophe Paysant-Le Roux

La lecture de Vol Libre avec ses résultats, plans
Astuces. Comptes rendus, était un véritable plaisir
C'est bien malheureux que tout cela s'arrête.
Je joins la collection complète sous le n° 79
que j'ai prêtée à un cofrin et qu'il me n'a
jamais rendu.

12068

Bravo, bravo pour tous les
numéros de Vol Libre, nous allons
tous devenir orphelins, Merci pour
ton travail et ta conscience
professionnelle - Tu as toujours
fait du bon boulot.

Sincères Amitiés

Cuy Trouvé

Cher ami modéliste,

L'arrivée de votre bulletin de liaison est toujours un plaisir. La lecture de ces quelques pages est une source de jouvence. Elle permet de continuer à rêver et d'éprouver les satisfactions qu'un âge plus jeune générerait.

Quelques lignes de l'édito et votre annonce de cesser la publication me conduisent à vous tracer ces quelques phrases. Ne vous souciez pas des critiques sur le prix, la passion en a un et si l'on accepte le contrat on va jusqu'au bout ou on s'arrête. Il doit être évident que nous avons pour la majorité des lecteurs un âge qui nous permet toutes les supputations mais certainement plus de courir comme autrefois sur les terrains et de digérer aussi sereinement les fatigues (voyage, vie personnelle et professionnelle). C'est difficile d'accepter notre nouvelle condition mais c'est le chemin de la vie. Peu de jeunes se lancent dans cette passion. C'est le signe de l'évolution de notre monde et aussi d'aspirations, d'inquiétudes qui diffèrent.

Pour ce qui concerne la décision d'arrêter la parution de « vol libre », ne soyez pas inquiet, ce que vous avez fait est, à mon humble avis, remarquable. Deux éléments majeurs conduisent à votre choix. Le besoin de souffler et aussi l'abandon de nos passionnés. Cela se traduit par la diminution du nombre des manifestations et aussi des manifestants. Vous le dites et bien !

Je respecte votre choix même si j'en suis contrit. Un plus jeune prendra peut-être le relais. C'est un espoir !

Sachez que Jacques CARTIGNY dans son éditio du trimestre (C.E.R.V.I.A) approche de vos conclusions et que le bulletin de liaison des 4A n'a connu qu'une édition depuis un an.

Je terminerai ces mots en vous répétant ce que je vous ai déjà écrit. Merci ! Merci pour les bons moments que vous nous avez fait passer. Je continuerai à, si vous le permettez, de temps à autre, prendre de vos nouvelles et à vous communiquer quelques infos ou sentiments personnels

Amicalement

Je vous communique une adresse internet qui permet de consulter quelques numéros de revues Anglo-Saxonnes et même de les télécharger <http://www.colinusher.info/Model%20Aircraft/images.html>

Bernard GOUSSEBAYLE

04.92.43.13.51 (répondeur)

Die vielen Jahre in denen mich Vol Libre begleitet hat, waren mir eine grosse Freude. die mir niemand mehr wegnehmen kann.

Ich danke Dir herzlich für die hervorragende Arbeit und eben auch für das Vernügen, das VL überall verbreitet hat.

Ich habe nun ein Alter erreicht, wo ich ruhig und langsam vom Freiflug Abschied nehmen kann. Dies fällt mir auch leichter, wenn ich sehe, was aus einem schönen Zeitvertreib mit etwas Ehrgeiz gespickt heutzutage geworden ist. Ich bereue eigentlich gar nichts und erfreue mich noch immer an meinen Modellen, die nun auch ihren verdienten Ruhestand geniessen sollen.

Herzliche Grüsse an Dich und Deine Gattin und nochmals vielen herzlichen Dank Euch Beiden.

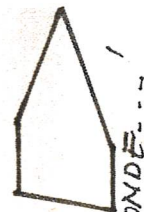
Kurt



12069

COURRIER
VOL LIBRE

VOL LIBRE



CATHÉDRALE
LA PLUS BEUÉE AU MONDE...

STRASBOURG

PHOTO A. SEHANOËL.

IVOF REPRO - www.ivoif.com

VOLLIBRE

12070