



PHOTOS - F. NIKITENKO. —

MAÎTRE DE LA DENTELLE.....

INTERNATIONAL

VOL LIBRE

198 02 11

OFFICIAL

12071

BULLETIN DE LIAISON INTERNATIONAL

ANDRE SCHANDEL
14 RUE DU Docteur FRANCOIS
67 000 STRASBOURG

FRANCE

tél +fax -- 03 88 31 30 25
e:mail: andre-schandel@wanadoo.fr

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

Abonnement 6 numéros 36 €
Tous les paiements au nom de A. Schandel
banque CME 67 code 10278 compte 00012175640
Iban FR76 1027 9019 0000 0121 7564 065

USA +Canada : Pdeter BROCKS
9013 East Paradise dr.
SCOTTSDALE AZ 85260 6888 USA
brocksarizona@cox.net

GALERIE DES PORTRAITS



AU MOMENT OU LE JAPON
CONNAIT UNE DES PLUS
GRANDES CATASTROPHES
DE SON HISTOIRE.

IL EST BON DE SE RAP-
PELER QU'IL EXISTE DANS
LE PAYS DU SOLEIL LEVANT
UNE PETITE COLONIE DE
MODELISTES VOL LIBRE.

LORS DES CHAMPIONNATS
DU MONDE CETTE COLO-
NIE EST TOUJOURS FACILE
A RECONNAITRE CAR
SOUVENT MULTICOLORE.

- LA PHOTO CI CONTRE
DATE DES CHAMPIONNATS
DU MONDE 2005. LE TITRE
DE CH. DU MONDE FUT
REMPORTÉ PAR SHIGERU
KANEGAWA AVEC SON
MODELE "YAKUMO".

KANEGAWA EST AUSSI
UN ABONNÉ FIDÈLE DE
VOL LIBRE.

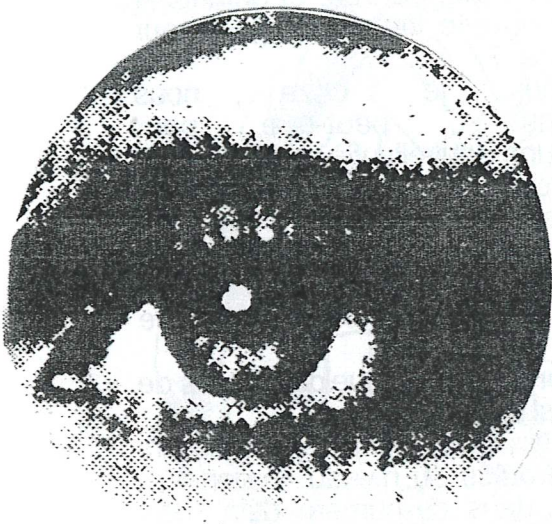
IL FAUT ESPÉRER QUE
LES JAPONAIS D'UNE
MANIÈRE GÉNÉRALE, ET
MÊME AINSI MODELISTES EN
PARTICULIER SURMON-
TERONT LEURS MALHEURS
COMME ILS ONT L'HABITU-
DE DE LE FAIRE.

BONNE CHANCE A EUX
DU COURAGE NOUS LE
SAVONS, ILS EN ONT A
REVENIR.

PHOTO - FREE FLIGHT QUARTELY.

SOMMAIRE

EDITO



AUJOURD'HUI UNE FOIS N'EST PAS DE
COUTURE JE VAIS PARLER DE MOI-MÊME
POUR SATISFACTION DE MON EGO !

-CAR SI EN LISANT LA DECLARATION
D'AMOUR CI DESSOUS, PARMI BIEN
D'AUTRES, ON NE SE SENT PAS HISSE
VERS DES HAUTS LIEUX.... IL FAUDRAIT
ETRE UN ETRE INSENSIBLE....

TREVE DE PLAISANTERIE, ET D'AUTO-
SATISFACTION. JE TIENS A REMERCIER
AU MOMENT DU PROCHAIN PASSAGE DE
TENDRE TOUS CEUX QUI ONT FAIT
PARLER LEUR COEUR....

CELS QUELQUES MOTS CHALEUREUX
CI DESSOUS ONT D'AUTANT PLUS DE POIDS
QU'ILS VIENNENT D'UN ABONNE
D'OUTRE MANCHE..... ET DANS NOTRE
LANGUE....

MERCI POUR CE MOMENT DE RECON-
NAISSANCE ET DE BONHEUR.

VOUS AVEZ FAIT DE VOL
LIBRE L'ETOILE LA
PLUS BRILLANTE DANS
L'UNIVERS DE
L'AEROMODELISME .
MERCI POUR VOTRE
OEUVRE SPLENDIDE

Ernie PURCELL

LE
C
E
L
E
B
R
E

LE
C
E
L
E
B
R
E

Sie haben mit Vol Libre den brilliantesten Stern, in der Freiflugwelt geschaffen .

Danke für ihr wunderbare Werk .

E. Purcell .

SOMMAIRE

- 12071- Image Vol libre G. Mathérat
- 12072- Galerie des portraits
- 12073-74- Sommaire et Editio .
- 12075- Nervure d'or.
- 12076- 77- VOL LIBRE
3mestriel Nouveau .
- 12078- Au féminin J. Schirmer
- 12079 Headrush MK3 -
Mike Slessor .
- 12080) SUPER SWEEP 22
Ron Wittman .
- 12081- PAPILLON J. Delcroix .
- 12082-83- POITOU 2011
Inscription
- 12084-85 - Résultats concours FAI
Coupe du monde .
- 12086- Astuces
J. Wantzenriether .
- 12087-88-89-90-91-92-93-94-95-
96- Semi maquette catapultée
Hellcat GRUMMAN F6F
A. Schandel
- 12097 - Suite éditio . A. Schandel .
- 12098-99- Souvenirs Antiques
Américan Boy 1916 !
- 12100-101-102-103-104-105-106
100ans de Coupe Wkefield .
J.P. DI RIENZO
- 12107- Euro Challenge .
- 12108-109- l'avion de BLERIOT .
- 12110- Modification d'adresse .
- 12111-12-13- TBM AVENGER
Dave Linstrum
- 12114-15- Fleseler STORCH Plans
- 12116 - Astuces de J. Wantzenriether .
- 12117- PROFIL E 387- .
- 12118-19- Souvenirs antiques
Frank ZAIC-
- 12120-21-22-23
Hawker FURY 1935.
- 12124-25- Peanut - Kinner "CANARY"
- 12126-27- 28-29 Courrier des lecteurs .
- 12130- La Belle Epoque - Marigny >.

Aujourd'hui neuf avril , il fit un temps d'été , avec des températures de l'ordre de vingt cinq degrés, et demain je passe une nouvelle tranche d'âge , pour entrer dans la 77 ème

Lundi le onze , nous déménageons , peut-être pour commencer une nouvelle vie , qui sait ?

Il est sûr , que durant ces quelques jours , de chaleur et de sueur , je pense , pour ma part peu , au vol libre . Je tiens néanmoins à remplir mon devoir en finissant la rédaction du numéro 198 de VOL LIBRE .

Ce numéro aura quelques jours de retard, cela est déjà certain

D'ici là , beaucoup de concours se seront déroulés au niveau national et international , dans ce numéro déjà des résultats .. de contrées lointaines . La saison est lancée

Entre temps de très nombreuses manifestations de sympathie et d'amitié me sont parvenues , par courrier , quelques extraits dans les dernières pages

On trouvera dans ce numéro , tous les renseignements nécessaires pour s'inscrire parmi les abonnés de VLT (qui paraîtra aux Antipodes) .

Pour donner un peu plus de piment , à la sortie de ce numéro 198, France Télécome + Orange , ont mis du 2avril au 24 du même mois , pour me transférer ma ligner téléphonique , plus Live Box, avec en supplément cinq interventions de ma part dans leur boutique à Strasbourg . Pourtant nous sommes bien au 21 nième siècle , celui de la communication ultra-rapide et le nouveau lieu de résidence se trouve à 800 mètres de l'ancien

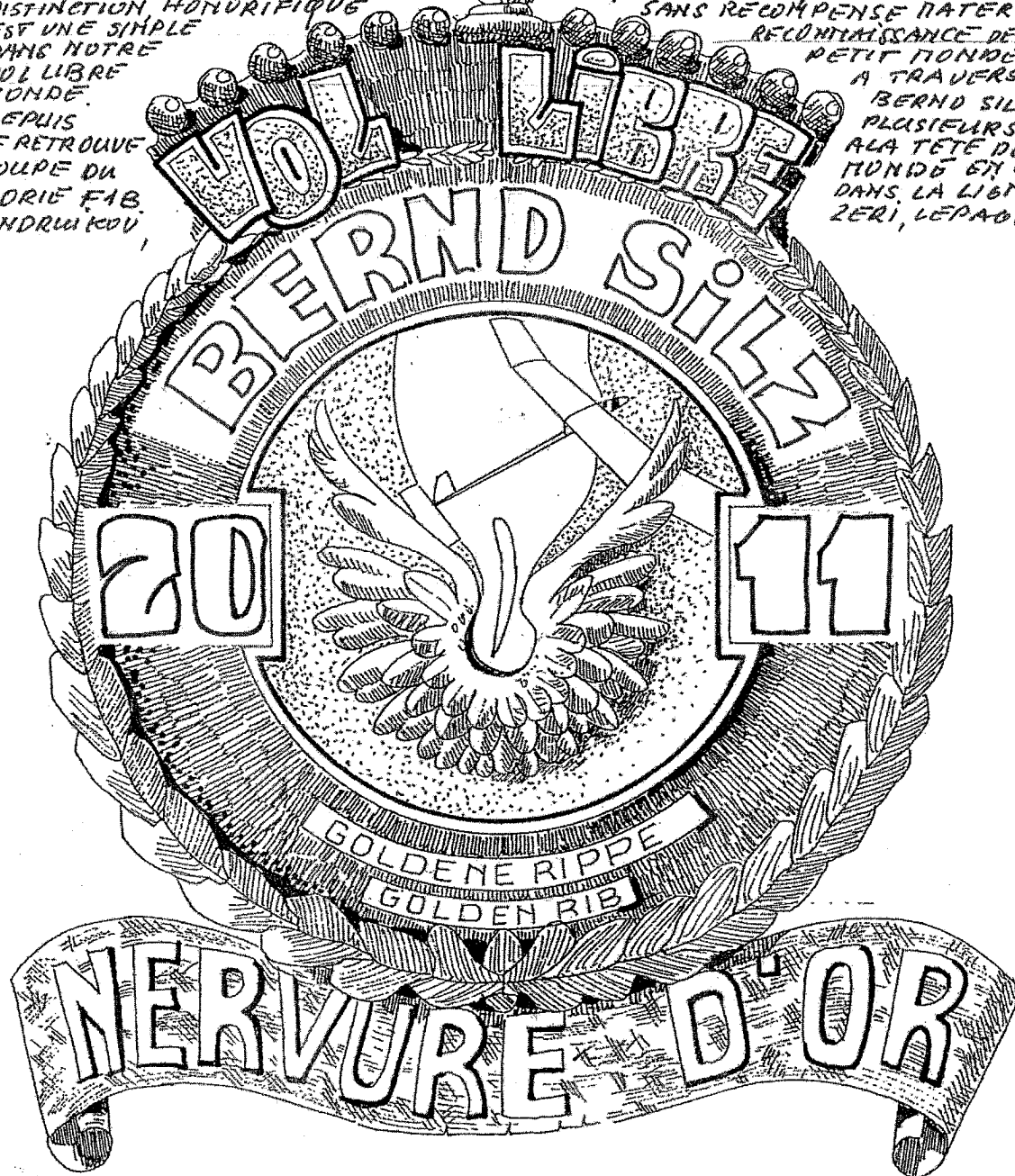
On a plus vite fait d'aller en Australie pour le nouveau VLT . (Victor , Lima , Tango))

C'est donc bien avec quelques jours de retard que tout va repartirà l'ombre de la cathédrale .

SUITE. PG. 12 075 -

NERVURE D'OR

L'ATTRIBUTION DE LA NERVURE D'OR, VOL LIBRE ANNUELLE EST UNE DISTINCTION HONORIFIQUE EST UNE SIMPLE RECONNAISSANCE DE MERITE PETIT MONDE DU VOL LIBRE MONDE. A TRAVERS LE BERND SILZ (GER) PLUSIEURS ANNEES A LA TETE DE LA MONDE EN CATE- DANS LA LIGNEE DES ZERI, LEPADE.....



Quoi de neuf par ailleurs dans le paysage VOL LIBRE : les concours et le classement des rencontres Coupe du Monde, commencent à poser des problèmes et des questions. Il y en a de plus en plus, mais souvent dans les mêmes lieux pour des pays différents.

On peut appeler cela un regroupement "tactique", qui permet à certains concurrents de faire, en deux semaines, trois concours, validés, en un même lieu. Cela ne correspond plus, à l'intention initiale de n'autoriser que deux compétitions dans un même pays.

Deux compétitions sous étiquette Europe aux USA, six concours coupe du monde en Ukraine, la règle ayant été qu'un seul concours peut être validé pour un concurrent de son pays.

Avec le calendrier 2011 Coupe du monde il est possible qu'un concurrent peut avec trois victoires remporter le trophée en n'ayant volé que dans un seul pays. On sait que d'habitude il faut plus de trois concours mais en théorie il est possible qu'un participant aux six concours en Ukraine peut remporter sur place la coupe. Autre conséquence de ce regroupement, la présence quasi

VOL LOBBE *3 trimestriel*

C'est maintenant , déjà,
qu'il faut vous abonner à
V.L.T.

Jetzt schon , sofort ,
VLT abonnieren .

SUBSCRIPTION TO VLT ,
AS SOON AS POSSIBLE .

Photo. A. SCHMIDT -

J. WANTZENRIETNER

12076

VOL LIBRE Trimestriel



Vol Libre Trimestriel

Parution chaque janvier, avril, juillet et octobre. Sur 40 pages noir-et-blanc en format A4, couverture bristol léger.

Edition :

VLT will appear on January, April, July and October of each year. The magazine has 40 pages and is printed in black and white in A4 size with glossy covers.

Editor :

VLT erscheint jeden Januar, April, Juli und Oktober. Ein Heft : 40 Seiten s/w, A4 Format und Cover aus leichtem Bristol.

Herausgeber :

Jimena Strk 1/13 Jindabyne Rd, Kingston Beach, TAS 7050, Australia e-mail: jimenavlt@gmail.com

Correspondant en Europe :

European correspondent :

Korrespondent in Europa :

Jean Wantzenriether 6 rue de l'Eglise F-57430 KAPPELKINGER e-mail: jwantzjwantz@orange.fr

Abonnement : 31 euro ou 40 US dollar pour 4 numéros par an, expédiés par avion.

Une édition Internet du magazine sera disponible aux mêmes dates - 13 euro ou 19 US dollar : consignes pour le téléchargement à trouver sur le site VLT.

Règlement par l'un des moyens suivants :

Depuis la France chèque envoyé à Jean Wantzenriether à son adresse ci-dessus, ou bien à son CCP ci-après :

Subscription rate : \$40 USD or 31 euro for 4 issues per year, mailed by Airmail.

A Digital Edition will be available at the same time - \$19 USD or 13 euro : how to download the Digital Edition to be found in the VLT website.

Subscription payment by any of the following methods:

* Readers in France can pay the European Correspondent, by personal check to his bank account :

Jahresabo : 31 Euro oder \$40 USD für 4 Hefte mit Luftpost.

Eine Digitale Auflage wird zu denselben Terminen vorhanden sein - 13 euro oder \$19 USD - siehe Webseite der VLT für Tips zum Herunterladen..

Bezahlung durch eine der folgenden Mitteln :

Leser vom Ausland können an Jean Wantzenriether einen internationalen Scheck senden, durch :

Jean Wantzenriether CCP Strasbourg 840.09Z

IBAN FR41 2004 1010 1500 8400 9Z03 648

BIC PSSTFRPPSTR

De France ou d'ailleurs, le mieux si vous êtes inscrit à PayPal est d'aller sur le site Internet de VLT et d'utiliser les boutons PayPal correspondants.

De France ou d'ailleurs, directement à PayPal pour le compte de VLT sur adresse mail jimenavlt@gmail.com

Le Numéro 1 de VLT sera proposé aux concurrents et au public lors du Championnat du monde Vol Libre à Embalse, Argentine, à partir du 1er mai 2011. Les abonnés seront servis en septembre.

De plus amples informations sur VLT seront à trouver sur le site Internet après le 15 avril :

* Readers in France and elsewhere can pay using Paypal by means of the buttons in the VLT website.

* Readers in France and elsewhere can pay directly into the VLT account at Paypal, with e-mail address jimenavlt@gmail.com

The first issue of VLT will be available to the competitors and public at the Free Flight World Championship in Embalse, Argentina, from May 1st 2011, and to subscribers after August 2011.

More information on VLT will be available in the VLT Website from April 15 :

Leser aus Frankreich und anderswo, wenn Kunde bei PayPal, werden bevorzugen auf der VLT Internet Seite die PayPal Buttons anzuklicken.

Oder auch direkt an PayPal bezahlen, auf Konto VLT mit der e-mail Adresse jimenavlt@gmail.com

Die erste Auflage von VLT wird den Sportlern und dem Publikum in Embalse angeboten, in Argentinien bei der Freiflug WM, ab 1. Mai 2011, und den anderen Abonementen in September.

Nähere Infos über VLT können ab dem 15. April auf der Webseite der Zeitschrift entnommen werden :

<http://www.vollibretrimestriel.com>

12077

AU FEMININ

Ich war ja auch sehr erstaunt als er sagte er werde aufhören mit Vol Libre!
Aber es war kein Scherz!

In den letzten Jahren schrieb ich wenig in dieser Ausgabe, wir waren nicht im Poitou letztes Jahr und ich sah wenige Freunde vom Freiflug;

Das hier, ist mein letzter Beitrag in Deutsch, in ein paar Monaten gibt es Vol libre nicht mehr aus Strassburg, ich sagte es ja : André macht Schluss!

Das Alter ? Die Gesundheit? Familiensorgen und anderes mehr ? Alles zusammen denke ich!

Ich hoffe er wird es überstehen!

Viele Abonnenten die enttäuscht sind schreiben ihm so schöne und sympatische Briefe, manche auch um ihn aufzufordern weiterzumachen, andere mit Verständnis zu seinen Gründen;

Es wird schwierig so ein Werk gut auszuführen wenn man mit 76 Jahren noch wandeln muss, um ein Haus nach 54 Jahren zu verlassen!

SO LÄUFT DAS LEBEN !

Ich hoffe das wir an einem schönen Tag euch überraschen können an der Ecke eines Maïs oder Sonnenblumenfeld. Dann haben wir alles "Böses" überwunden!

Es sollte schon dieses Jahr im August sein, wir hatten vor die Nummer 200 selbst auszuteilen, aber jetzt bin ich krank, und Sonne und Hitze sind mir verboten!

Aber, wer weiss? Vielleicht wird es doch möglich sein?

In dieser fröhlichen Aussicht sende ich an meine Freundinnen und Freunde viele Grüsse und ich sage nicht Adieu, sondern Aufwiedersehen!

Jacqueline SCH.

Un bel giorno André me disse con decisione e fermezza: "Basta con "Vol libre", il numero due cento sarà l'ultimo!"

Fui sinceramente sorpresa, non poteva credere che LUI parlasse così, certamente senza entusiasmo!

Si sentiva tanto bene nello suo denso universo personale, circondato da piani; disegni; materiali diversi a sacchi; montagni di documentazioni etc... che io rimasi scettica!

Sarebbe a causa della sua età? La sua salute che da due anni di impedisce di seguire certi concorsi? E vero -come dice - che se non possiamo essere nell'ambiente aeromodellistico almeno per due o tre volte l'anno, la partita diventa difficile e meno interessante.

Tutti e due stiamo vivendo una situazione de tensione familiare, e di più, André deve cambiare casa! E obbligato di lasciare quella dove vive da 54 anni...Che lavoro, mamma mia!

Nonostante una strana malattia che cadde su di me subitamente sei mesi fa, stiamo su con il morale adesso, in questo modo potremo affrontare i problemi con maggiore sicurezza...

Oggi, credo che André può essere orgoglioso e soddisfatto di se stesso -ma é tanto umile e discreto- perché il corriere dei suoi lettori ammirativi, pieno di congratulazioni per il suo lavoro, le prova in termini che le "vanno diritto al cuore", secondo un'espressione francese.

Così ha ricevuto la giusta manifestazione del loro apprezzamento a dispetto del fatto che sono anche delusi della fine della sua attività.

Progettiamo di portare noi stessi l'ultimo numero in Agosto, fra un campo di girasoli o di granturco, ma penso che non sarà possibile, perché come fu il caso per André l'anno scorso, devo sfuggire il calore e il sole a scanso di peggio!

Mi rincresce di non vedere per la seconda volta i miei amici, ma in ogni modo ci ritroveremo un giorno o l'altro, chi sa? Allora dico: arrivederci!

Jacqueline

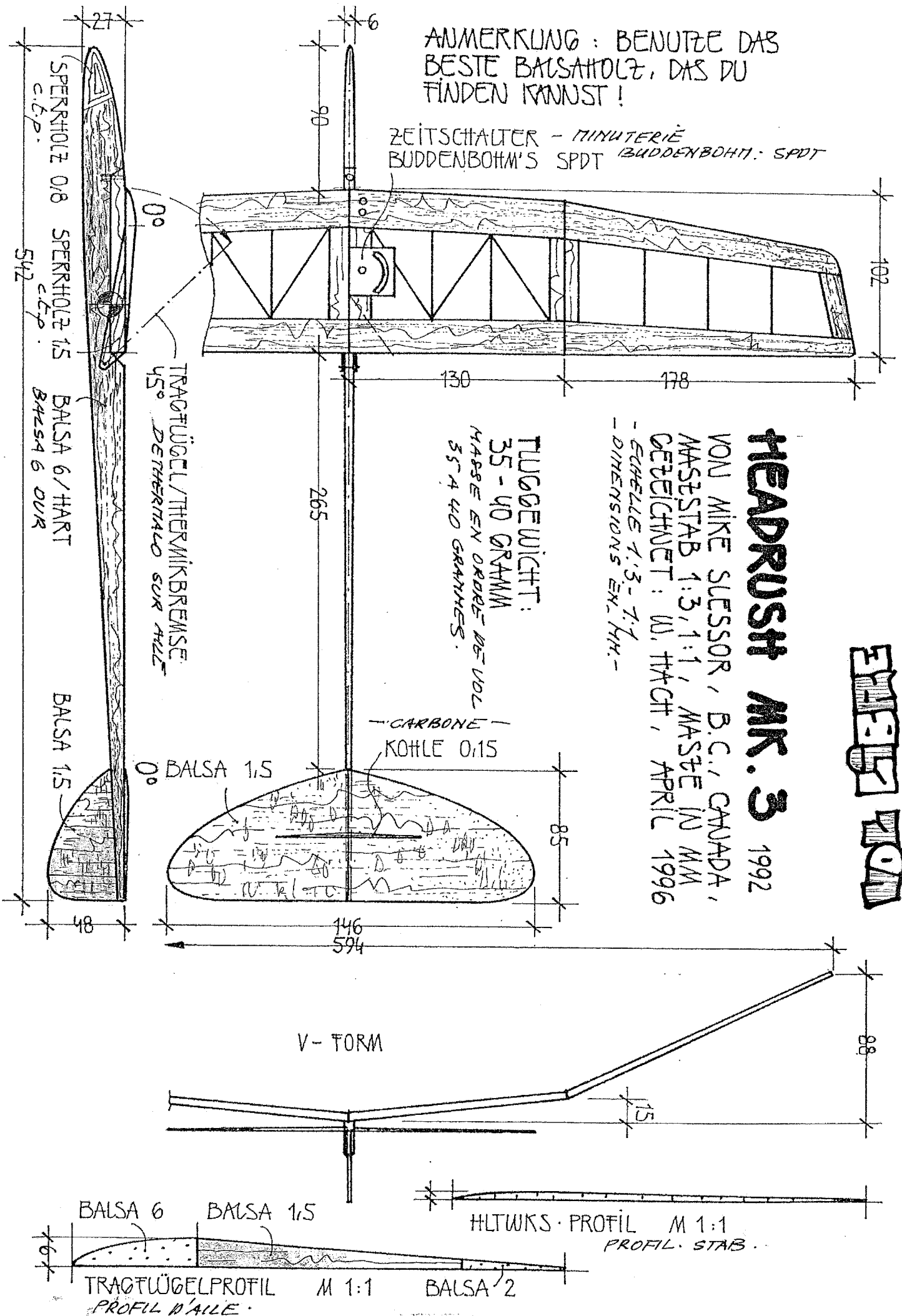
FLIEß 701

HEADRUSH MK. 3 1992

VON MIKE SLESSOR, B.C., CANADA,
 MASSTAB 1:3, 1:1, MASSE IN MM
 GEZEICHNET: W. THACH, APRIL 1996
 - SCHELLE 1:3 - 1:1
 - DIMENSIONS EN MM -

ANMERKUNG: BENUTZE DAS
 BESTE BALSALHOLZ, DAS DU
 FINDEN KANNST!

ZEITSCHALTER - MINUTERIE
 BUDDENBOHM'S SPDT (BUDDENBOHM: SPDT)



12079

SUPER SWEEP 22

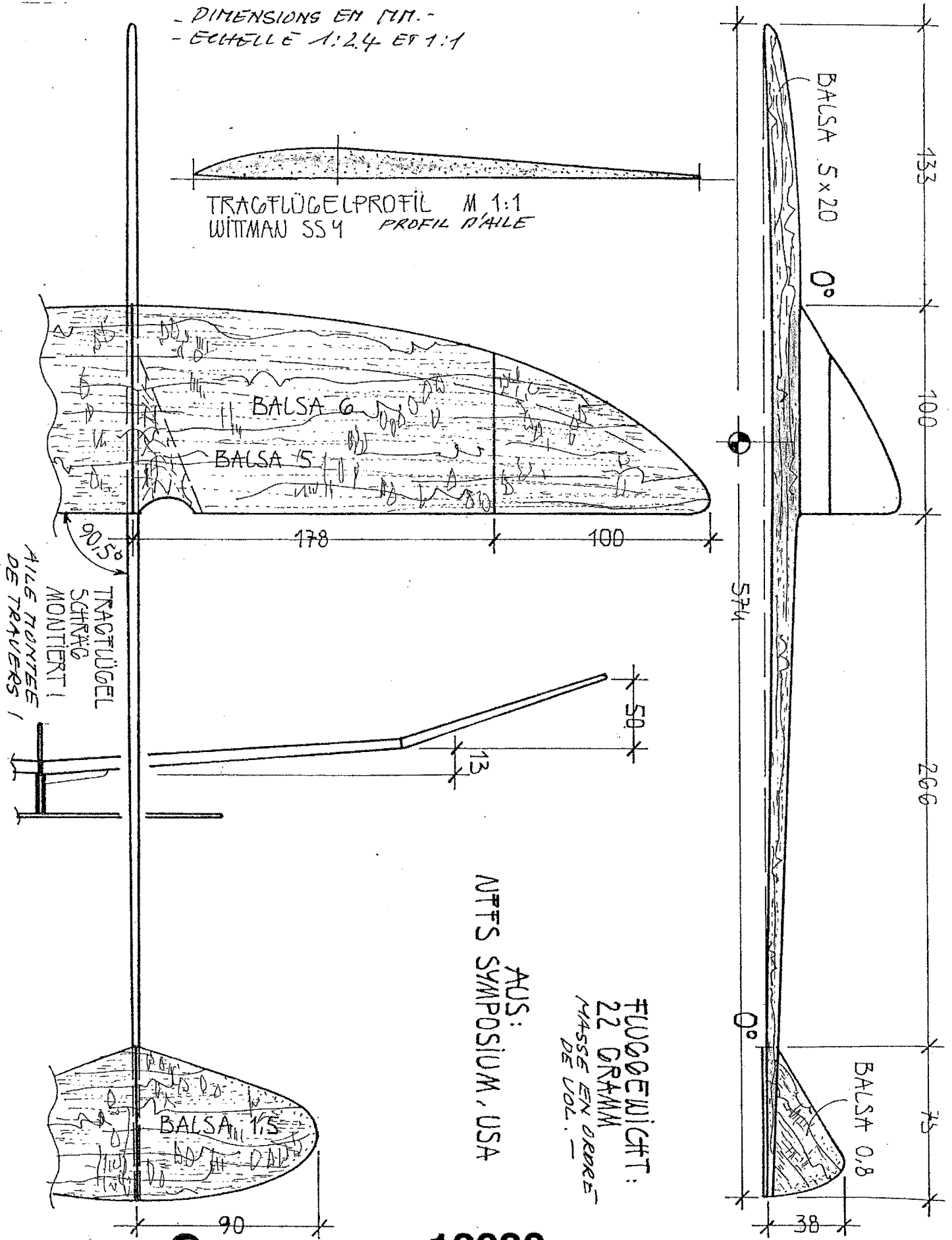
CAT. III H.L.G.

VON RON WITTMAN, USA MASZSTAB 1:2,4/1:1

MASZE IN MM GEZEICHNET: W. HACH

1996

- DIMENSIONS EN MM -
- ECHELLE 1:2,4 ET 1:1



AUS:
NFTS SYMPOSIUM, USA

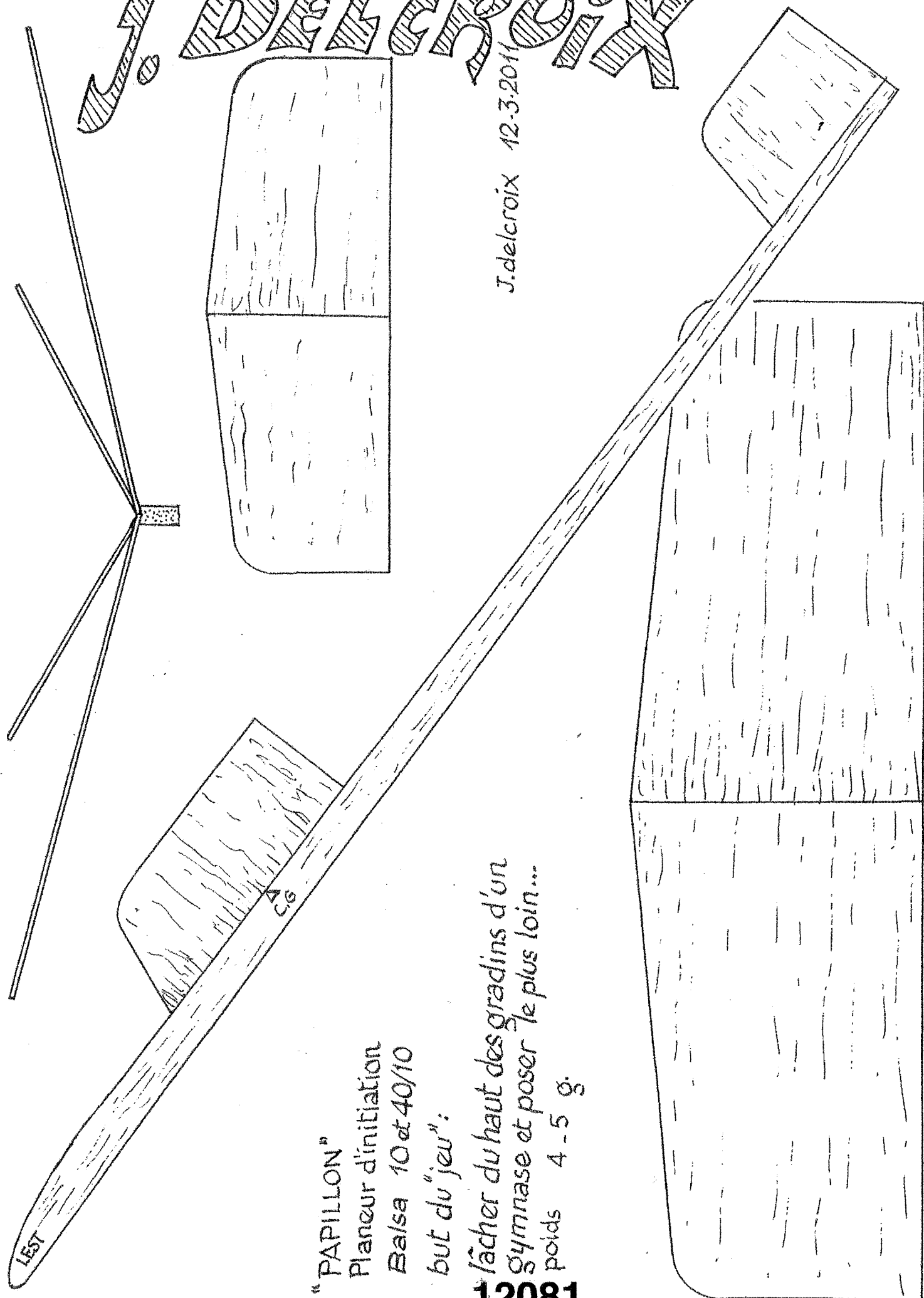
FLUGGEWICHT:
22 GRAMM
MASSE EN ORDRE
DE VOL. —

UDL प्रियदर्श

12080

J. DELCROIX

J. delcroix 12-3-2011



"PAPILLON"
Planeur d'initiation
Balsa 10 et 40/10
but du "jeu":

lâcher du haut des gradins d'un
gymnase et poser le plus loin...
poids 4-5 g.

12081

SUITE DE L'EDITO.- P6-12075

certaine à ces concours lointains, de concurrents "aisés" toujours les mêmes, formant une sorte de "cirque élitiste" en pérégrination mondiale constante. Par la même occasion le "grande masse" moins aisée "est exclue de la compétition".

Le regard sur les classements est très éloquent, par exemple en ce qui concerne nous les Français !

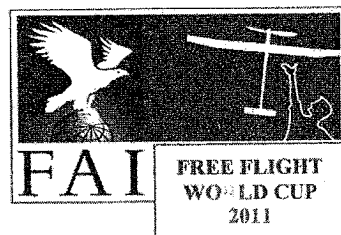
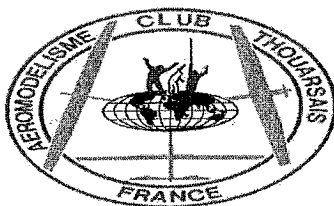
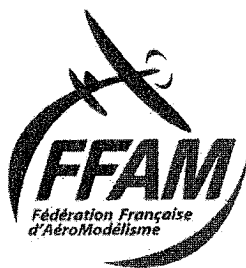
Il est donc sans aucun doute nécessaire de modifier le règlement initial, pour éviter favoritisme et abus, en allant plus loin tricherie.



Photo. A.S.-

POITOU... AMBIANCE -

POITOU 2011



L'AEROMODELISME CLUB THOUARSAIS

A le plaisir de vous inviter à ses

34^e JOURNEES INTERNATIONALES DE VOL LIBRE EN POITOU

Qui se dérouleront les

05 et 06 Août 2010 dans la plaine de NOIZÉ (près de THOUARS 79)

PROGRAMME

- Mercredi 03 Août:** Accueil des participants à la salle des fêtes de PAS DE JEU et entraînement
Jendredi 04 Août: Compétition FIG F1H F1J (Vol libre MONCONTOUROIS MARQUOIS Gérard
16 rue Maxime RIDOUARD 86330 MONCONTOUR Tél : 05 49 22 68 91) accueil : MAIRIE DE MONCONTOUR.
Vendredi 05 Août: Compétition F1B F1C
Samedi 06 Août: Compétition F1A
Dimanche 07 Août: 10H 30 Résultats, remise des récompenses : salle des fêtes de PAS DE JEU.
13H Banquet

ENGAGEMENT

1 catégorie = 35 € 2 - 3 catégories = 50 € 1 - 2 catégories junior = 15 €

Le bulletin d'engagement et les paiements devront être adressés avant le 24-07-2011 à l'ordre de A.C.THOUARSAIS

POITOU 2011
BP 36 79101 THOUARS Cedex France

Site. www.poitou-aero.com

12082

34^e JOURNEES INTERNATIONALES DE. VOL LIBRE. EN POITOU 2011

BULLETIN D'ENGAGEMENT = ENTRY FORM = VERPFLICHTUNGFORMULAR

NOM = SURNAME = ZUNAME :

Prénom = Christian name = Vorname:

Adresse = Address = Anschrift :

E-mail:

Année de naissance = Year of birth = Geburtsdatum :

Nationalité = Nationality = Nation :

N° Licence 2010 = Nr Berechtigung (FAI Obligatoire):

Immatriculation = Marking = Zulassungsnummer :

Club:

CATEGORIE ☐ FIB Wakefields Vendredi 05 Août

CLASS ☐ FIC Motomodèles Vendredi 05 Août

KLASSE ☐ FIA Planeurs Samedi 06 Août

☐ JUNIOR (- de 19 ans dans l'année)

1 catégorie (class) = 35 € 2 - 3 catégories (class) = 50 € 1 - 2 catégories (class) junior = 15€

Nombre de repas de midi sur le terrain pour le } 05 - août X 10 € = €

Number of lunches on flying field for the } 06 - août X 10 € = €

Zahl der Mittagessens an dem Geliende

Banquet } 07 - août X 15 € = €

Camping } du 1 au 8 août / personne X 10 € = €

J'adresse la somme de }

I send the sum } à l'ordre de AC.THOUARSAIS.

Ich sende die summe }

Tél: 05-49-68-01-55

Fax: 05-49-96-13-37

E-mail: poitou-aero@orange.fr

Pouvez vous nous aider à chronométrer }

Can you help us to time }

le 05 - août

☐

MERCI THANKS DANKE

Können Sie uns helfen, der Zeit zu nehmen } le 06 - août

☐

(Le repas du midi est offert aux chronométrateurs) (Midday lunch is free for timekeepers)

Paiement - Payment:

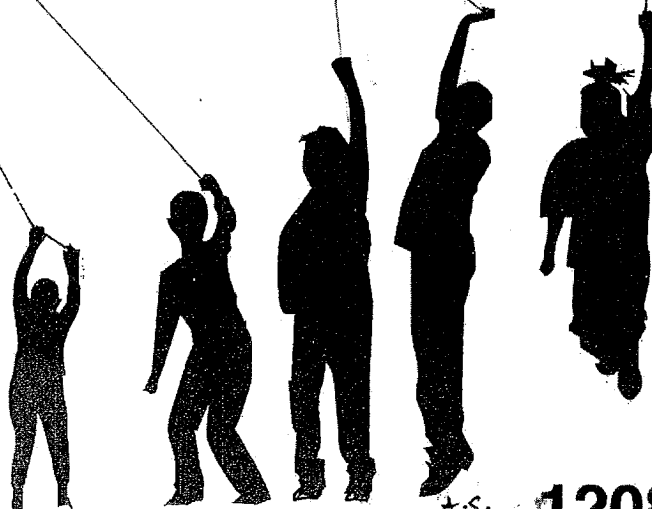
☐ Chèque

☐ Eurochèque

☐ Mandat international

1

☐ Espèce Cash



★.S.

12083



VOLE LIBRE

POITOU - AERO - FICHES -



LOST HILLS

A. ZERI MEMORIAL PAN AMERICAN OPEN MAXMEN

* POUR L'OUVERTURE DE LA SAISON INTERNATIONALE FAI COUPE DU MONDE LOST HILLS AUX 'USA' EST UN RASSEMBLEMENT DE CONCURRENCE AMERICAINS ET EUROPEENS CES DERNIERS SANS DOUTE FORT-UNES. EN MEME TEMPS LES CONSTRUCTEURS VENDEURS DES PAYS DE L'EST EN PROFITENT POUR APPROVISIONNER LE MARCHÉ AMÉRICAIN, FRIAND DE PRODUITS NOUVEAUX.

IL NE FAUT DONC PLUS S'ETONNER DE VOIR D'ANNÉE EN ANNÉE LES MEMES CONCURRENCE DANS LA POUSSIERE CALIFORNIENNE.

Classement Classement

ANSELMO ZERI MEMORIAL, LOST HILLS, USA, FEB 12-13

F1A 30 flew, 14 full scores

1	R Koglot	SLO	1290	+300	+420
2	P Findahl	SWE	1290	+300	+412
3	B Van Nest	USA	1290	+300	+333
4	V Stamov	UKR	1290	+300	+324
5	P Lagan	NZL	1290	+300	+295
6	I Kreetz	NED	1290	+300	+291
7	P Mitchell	AUS	1290	+300	+240
8	M McKeever	USA	1290	+298	
9	J Parker	USA	1290	+271	
10	K Bauer	USA	1290	+243	
11	J Cooper	GBR	1290	+240	
12	C Breeman	BEL	1290	+217	
13	V Morgan	AUS	1290	+203	
14	J Abad	ESP	1290	+160	

F1C 17 flew 15 full scores

1	A Babenko	UKR	1320	+300	+600
2	R Truppe	AUT	1320	+300	+528
3	L Pulley	USA	1320	+300	+466
4	E Verbitsky	UKR	1320	+300	+447
5	J Ellington	USA	1320	+300	+444
6	A Gunder	USA	1320	+300	+433
7	E Carroll	USA	1320	+300	+399
8	R Mcburnett	USA	1320	+300	+395
9	R Simpson	USA	1320	+300	+391

F1B 45 flew 26 full scores

1	A Andriukov	USA	1320	+300	+460
2	W Ghio	USA	1320	+300	+400
3	C Jones	USA	1320	+300	+378
4	S Stefanchuk	UKR	1320	+300	+355
5	T Mathews	CAN	1320	+300	+307
6	M Schroedter	USA	1320	+300	+300
7	S Malkhasyan (J)	USA	1320	+300	+288
8	R Felix	USA	1320	+300	+284
9	D Saks	USA	1320	+300	+256
10	B Booth	USA	1320	+296	
11	M Seifert	GER	1320	+291	
12	B Piserchio	USA	1320	+286	
13	O Kulakovsky	UKR	1320	+280	
14	Y Blahevych	UKR	1320	+278	
14	A Ribchenkov	GEO	1320	+278	
16	T Bond	AUS	1320	+275	
17	M Davis	USA	1320	+273	
18	R Peers	GBR	1320	+271	

F1B-Junior 1 flew

1	S Malkhasyan	USA	1320	+300	+288
---	--------------	-----	------	------	------

F1Q 5 flew

1	J Oldenkamp	USA	1260		
2	M Pykelny	USA	1259		

F1P-Junior 1 flew

1	T Malkhasyan	USA	1260		
---	--------------	-----	------	--	--

PAN AMERICAN OPEN, LOST HILLS, Feb 17

F1A 27 flew

1	R Koglot	900	+364
2	J Abad	900	+278
3	J Parker	900	+276
4	P Mitchell	900	+269
5	I Kreetz	900	+247
6	S Spence	900	+244
7	P Brun	900	+231
8	C Edge	900	+110
9	A van Wallene	900	+64
10	V Stamov	900	

F1B 19 flew

1	A Ribchenkov	900	+371
2	S Stefanchuk	900	+327
3	T Matthews	900	+270
4	R Felix	900	+266
5	P Lagan	900	+253
6	A Baruch	900	+248
7	D Saks	899	
8	W Ghio	860	

F1C 11 flew 7 full scores, 6 F/O times

1	R Truppe	900	+531
2	R Happersett	900	+528
3	E Verbitsky	900	+504
4	A Babenko	900	+420

MAXMEN INTERNATIONAL, LOST HILLS, USA, FEBRUARY 15-21

F1A 34 flew

1	R Koglot	SLO	930	+328
2	A Barron	USA	930	+282
3	P Mitchell	AUS	930	+281
4	V Allard	NED	930	+279
5	M McKeever	USA	930	+277
6	V Stamov	UKR	930	+273
7	S Spence	USA	930	+263
8	T Barron (J)	USA	930	+258
9	I Kreetz	NED	930	+244
10	W Ghio	USA	930	+181
11	I Fradkin	USA	930	+106
12	R Puhakka	USA	930	
13	J Cooper	GBR	926	
13	M Johnson (J)	USA	926	
13	J Parker	USA	926	
16	A Jack	GBR	925	
17	J Abad	ESP	921	

F1A-Junior 2 flew 1 full scores

1	T Barron	USA	930	+258
---	----------	-----	-----	------

F1B-Junior 2 flew 1 full scores

1	S Malkhasyan	USA	960	+275
---	--------------	-----	-----	------

CRITERIUM, PLEPAGE

F1B 48 flew 25 full scores

1	A Ribchenkov	GEO	960	+386
2	O Kulakovsky	UKR	960	+385 +233
3	B Jensen	USA	960	+385 +222
4	S Stefanchuk	UKR	960	+382
5	A Andriukov	USA	960	+366
6	R Morrell	NZL	960	+365
7	T Mathews	CAN	960	+341
8	R Peers	GBR	960	+335
9	I Vivchar	UKR	960	+330
10	P Crowley	USA	960	+329
11	W Ghio	USA	960	+325
12	M Seifert	GER	960	+323
13	B Booth	USA	960	+298
14	R Jones	USA	960	+290
15	T Bond	AUS	960	+286
16	R Cheesley	GBR	960	+284
17	P Rossiter	AUS	960	+277
18	S Malkhasyan (J)	USA	960	+275
19	L Horak	CAN	960	+271
20	R Felix	USA	960	+268

F1C 18 flew 13 full scores

1	E Verbitsky	UKR	960	+590
2	R Truppe	AUS	960	+488
3	J Ellington	USA	960	+471
4	R Summersby	AUS	960	+449
5	Y Shevdenko	CAN	960	+438
6	K Happersett	USA	960	+419

F1P-Junior 1 flew

1	T Malkhasyan	USA	180
---	--------------	-----	-----

F1G 16 flew 10 full scores

1	B Jensen	USA	600	+300	+420	540
2	C Jones	USA	600	+300	+420	503
3	W Ghio	USA	600	+300	+269	
4	P Brocks	USA	600	+300	+101	
5	T O'Dell	USA	600	+300	+14	

F1H 11 flew 7 full scores

1	P Findahl	SWE	600	+300	+420	+388
2	J Cooper	GBR	600	+300	+420	+290
3	B Van Nest	USA	600	+300	+420	+221
4	M McKeever	USA	600	+300	+420	+180
5	C Edge	GBR	600	+300	+221	
6	G Madelin	GBR	600	+225		

F1J 5 flew 5 full scores

1	A Jack	GBR	600	+300
2	T Malkhasyan	USA	600	+282
3	F Parker	USA	600	+268

F1Q 3 flew 2 full scores

1	F Pollard	USA	900	+180
2	J Parker	USA	900	+147

F1B 8th Philippe Lepage 16 flew

1	D Larsen	NOR	750
2	P Monninghoff	GER	744
3	G Buisson	FRA	743
4	M Woolner	GBR	742
5	H Meusburger	AUT	737
6	G Marquois	FRA	723
7	M Rigault	FRA	712
8	W Morandini	FRA	709

F1B-Junior 1 flew

1	R Bardon	FRA	562
---	----------	-----	-----

Waks Anciens = Vintage Wake 2 flew

	Model	
1	M Marshall	Lanzo DX 38 360
2	V Bahnik	Korda 58

Ch Anciens = Vintage Coupe 5 flew

1	P Tolhurst	Etienvre	311
2	P Marrot		305
3	C Deur	Machaon	238
4	V Bahnik	Bagatelle	49

P 30 3 flew

1	C Strachan	GBR	340
2	E Tyson	GBR	272
3	J Delcroix	FRA	73

Coupe d'hiver F1G 27 flew

1	M Picol	FRA	420
2	G Chauveau	FRA	382
3	J Drapeau	FRA	370
4	D Greaves	GBR	360
5	G Buisson	FRA	356
6	P Marrot	FRA	346
7	S Millet	FRA	343
8	M Marshall	GBR	333
9	E Tyson	GBR	331
10	C Lusicic	FRA	330
11	P Tolhurst	GBR	315
12	S Millet	FRA	313
13	C Strachan	GBR	313

LOST HILLS - 2011



Anselmo Zeri Memorial Dutch World Cup, Lost Hills, USA, February 14 6 flew

1	P Brocks	USA	455.00
2	T Ioerger	USA	385.59
3	I Kaynes	GBR	383.15

California Cup Maxmen, Lost Hills, USA, February 15 4 flew

1	P Brocks	USA	597.15
2	I Kaynes	GBR	514.14

- ANSELMO ZERI MEMORIAL WORLD CUP -
- ISAACSON WINTER CLASSIC -
- BOB WHITE MAX MEN INTERNATIONAL -
- PAN AMERICAN CUP -

LE TOUT REGROUPE DANS LE
"FABULEUX FEVRIER" A LOST HILLS -
- C'EST L'ILLUSTRATION PARFAITE
- DE CES CONCOURS GROUPEES SOUS
LA CASQUETTE DE PLUSIEURS PAYS
DONNANT LIEU AU "CIRQUE FERME"
DES MODELISTES AISES -

120 85

Photo - NFFS -
FABULOUS FEBRUARY -

VOL LIBRE

BISEAUTONS !

Rallonger une baguette trop courte... demande de tailler les deux futurs bouts jointifs en biseau. Et que ce soit sans approximation. Solution possible : placer les deux baguettes côte à côte, et utiliser une meule. - Collage sur chantier, bien sûr. Et s'il reste une mini-fente quelque part, poncer AVANT que la colle soit sèche : la fine sciure fera office de bouche-trou. - [www.patscustom-models.com]



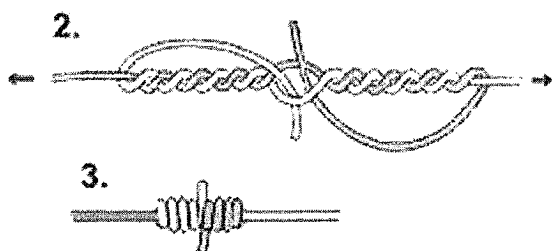
TIMERS ÉLEC...

F1B, F1C, F1Q... pour l'instant. Faites le tour de l'électronique simplifiée pour vous, si vous vous comptez parmi les célèbres "Nuls". Déthermalo commandé, également. Et quelques vues vidéo pour fixer les idées. Quand on pense à nos débuts en IV sur wak : mini-minuterie flood-off et mèche à l'arrière, 1968 olé !

<http://www.ffelectronics.com/Timers.htm>

NŒUD.

Dont on peut avoir besoin pour câbles divers, de préférence de sections proches. Recommandé par Lee Hines. Voir une animation - mais oui - sur www.netknots.com/html/blood_knot.html



3000 TAXIS...

Ben non, vous n'êtes pas obligé de les construire tous, vu la brièveté obligatoire de votre carrière modéliste... Mais la tendance est à la concentration, voir Google et autres super-bibliothèques, et là il s'agit de plans. 1300 motos, 400 planeurs, 1100 caoutchoucs. Pour l'instant. Digitalisés en GB, Slovaquie, Nouvelle Zélande, USA, par des fans du SAM qui sont en train de tout regrouper, et gratos jusqu'à présent. Il est prévu de pouvoir télécharger en PDF, lequel pourra être imprimé à l'échelle 1:1 par votre imprimeur le

plus voisin. Tout cela bouge et se précise peu à peu. Pour les curieux déjà, faites un saut à :

www.co-op-plans.info/co-op.html

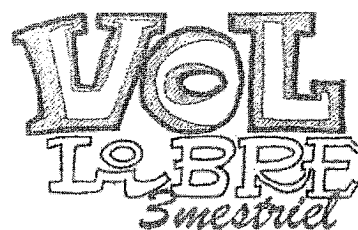
Mouais. On reste là dans l'Anglais pur et dur. Mais une note semble ouvrir un chemin : il est suggéré de ne pas jeter ses vieux magazines, mais de contacter les chefs, pour une donation ou un legs éventuel. Nos archives hexagonales n'ont sans doute rien à envier aux autres, pour peu que...

OÙ EN EST V.L.T. ?

Oui, oui, il s'agit du Vol Libre continué. Fabriqué en Australie et expédié de là-bas, c'est maintenant connu. Mais il y aura quoi dedans ?

Les premiers numéros vont obligatoirement contenir de vieux articles déjà parus... en attendant que des amis motivés se saisissent du clavier ou du bic (au choix). Mais vous connaissez le terrain "France" et sa littérature modéliste, donc vous savez ce qui est un peu trop mince et qu'il faudrait mettre en valeur. Citons au vrac. L'électrique prendra-t-il le relai du CO2... vaste question. D'ailleurs, le CO2 a bien des choses à nous dire... quoi ? Les techniques nouvelles du F1A, bunt, profils variables ou à faible Cx... comment cela se passe sur les terrains, tactique, résultats commentés, précautions, limites... ?

Un peu à l'écart de la grande compétition, que proposent nos clubs comme modèles de délasserment (fun, si vous préférez), qui servent sans doute très bien à attirer du jeune monde ? La



semi-maquette, ça marche-t-il ? Les productions commerciales... ne seraient-elles qu'allemandes ou américaines ? Quelles expériences sont en cours pour l'initiation ? Il y a plein de choses qui se passent, sans que notre officiel "AérOmOdèles" puisse en parler. VLT est là pour ça, votre croquis n'a pas besoin de sortir de la "patte" d'un dessinateur professionnel.

Nous avons toujours eu, à Vol Libre, des chroniqueurs qui ont su voir les choses d'un peu haut. L'équipe rédactrice actuelle est trop éloignée de nos terrains et de nos "bars de l'air" (traduisez brochettes du soir après le concours...) pour pouvoir alimenter les opinions et autres échos. Ne laissez pas se perdre ce qui s'est dit après une ou deux bières bien émoustillantes. Si votre mel se trouvait, ce soir-là, être un peu olé-olé, on trouverait bien un moyen cool de modérer ça en commun.

Bref, envoyez ce qui vous a fait plaisir sur les terrains et autour. Des trucs ultra-techniques, on en trouvera toujours... la production mondiale en est vaste... mais on vous remerciera pour les couleurs locales que vous ferez briller.

Prenez toujours ça, l'adresse de votre correspondant en France :

Jean Wantzenriether 6 rue de l'Eglise
57430 Kappelkinger

(c'est en Moselle entre Metz et Strasbourg)

Téléphone... de malentendant : 03 87 05 65 62

Mel : jwantzjwantz@orange.fr

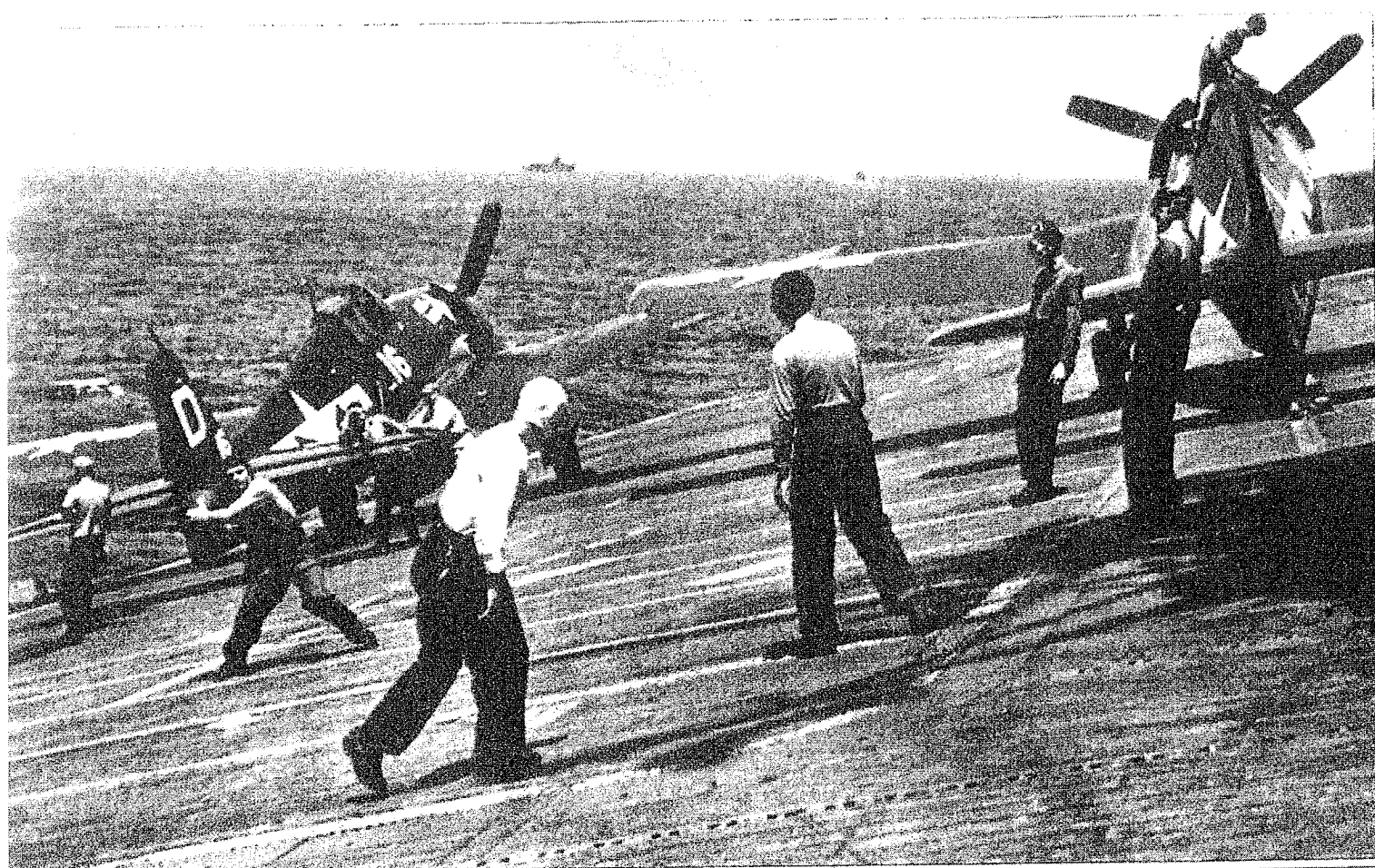
Pour l'Australie il n'y a qu'Internet de pratique : jimenavlt@gmail.com

Anglais, espagnol, français.

C'est à Kingston Beach, près de Hobart, Tasmanie.



TOI GERE



*

NOUS AVONS TRAITE IL Y A PEU DE TEMPS
LE GRUMMAN-F4 - WILDCAT - PREMIER
CHASSEUR EMBARQUE SUR LES PORTE-AVIONS
DE L'U.S. NAVY.

LE WILDCAT - CHAT SAUVAGE - FUT LE
PREMIER A ETRE CONFRONTE AUX JAPONAIS
DANS LE PACIFIQUE. ON S'APERÇUT RAPIDE-
MENT QU'IL FALLAIT MUSCLER LES GARDIENS
DE L'AERONAVALE AMERICAINE.

POUR LA RAISON GRUMMAN SPECIALISEE
DANS L'AVIATION MARITIME IL S'AGISSAIT DE
TROUVER UN REMPLACANT AU WILDCAT.

CE FUT LA NAISSANCE DU HELLCAT - CHAT
DE L'ENFER -

LA MACHINE AMERICAINE UNE FOIS MISE
EN ROUTE FUT EXTREMEMENT EFFICACE.

LA CONSTRUCTION DU WILDCAT EN FUT UN
EXEMPLE FRAPPANT.

SOLIDITE, EFFICACITE, DU REALISME A
TOUS LES NIVEAUX.

SUR L'IMAGE - PHOTO - CI-DESSUS ON
PEUT REMARQUER QUE L'OCEAN PACIFIQUE
EST LOIN D'ETRE PACIFIQUE !

- SOUVENT LA FLOTTE AMERICAINE DU
PACIFIQUE FUT MISE A RUDE EPREUVE
PAR LES ELEMENTS DE LA NATURE
DECHAINES -

- SUR CETTE PHOTO, LE GITE DU PONT
D'UN PORTE-AVIONS EST SI IMPORTANT
QUE LES HOMMES ONT DES DIFFICULTE

TES A MAINTENIR LEUR EQUILIBRE.

- EN CERTAINES OCCASIONS LES
PHENOMENES METEOROLOGIQUES CAU-

SERENT DES PERTES NON NEGLIGEABLES
SUR LES BATIMENTS FLOTTANTS A LA

FOIS EN HOMMES ET EN MATERIEL.

Pour ceux qui s'intéressent au développement de l'aviation, et plus particulièrement à celle des militaires, il apparaît sans aucun doute, que les périodes de conflits, sont celles où les progrès sont les plus rapides et aussi les plus spectaculaires.

La guerre 39 - 45 en est une illustration frappante. En quelques années, les ingénieurs et les industries des principaux pays belligérants, ont accompli des prouesses techniques dans des circonstances souvent dramatiques à la fois dans le temps et dans des conditions techniques fréquemment avant gardistes.

Parfois la chance ou la malchance, et les événements sur la terre - ou la mer - ont eux aussi influencé les constructions.

Arrivé au bon moment, et à bon bord - porte avion - le Grumman HELLCAT fut sans aucun doute le chasseur le plus important des alliés sur porte avion.

L'équipe d'ingénieurs de chez Grumman, spécialisée dans l'aéronavale, menée par Leroy Grumman et William Schwendeler, entreprit en 1941, l'étude du remplaçant du WILDCAT. Elle réussit le tour de force, quasi impossible de passer de la planche à dessin, à la production en série en 18 mois! Le tout sans problème majeur! Il y avait sans aucun doute aussi une part de chance; pour passer d'une gestation aussi brève, à l'utilisation dans les escadrons dans la Pacifique.

Cette évolution phénoménale, avec des caractéristiques de combat époustouflantes, fut particulièrement tournée vers le théâtre d'opération du Pacifique. En Europe on commençait à tirer les premières leçons, du conflit, cependant essentiellement terrestre.

D'une manière générale, on savait alors, que la vitesse, le temps de montée, l'armement adapté, la protection du pilote sa visibilité et la manoeuvrabilité dans l'ordre, étaient à la base d'un bon chasseur.

L'utilisation sur porte avion rajouta l'autonomie en carburant et munitions, le tout menant à des compromis non simples à trouver.

Tout comme son prédécesseur, le Wildcat, on ne pouvait pas dire que le Wildcat fut

une réussite esthétique, il avait un air agressif, un peu lourd, mais en ces temps là, c'est la résistance et l'efficacité qui étaient demandées. L'utilisation du fameux moteur en double étoile >Wasp R-2800 dix huit cylindres, à deux étages de compression, allait lui conférer le dernier atout.

Le 26 juin 1942, trois semaines après la bataille décisive de Midway, le pilote d'essai Robert L Hall effectua un vol de 25 minutes sur le XF6F-1.

Trois mois après, on passa à la production en série! Début 1943 on réalisait rapidement une production mensuelle de plus en plus élevée, 130 en avril. Les premiers appareils servirent sur l'USS Ranger, lors de l'invasion de l'Afrique du Nord. Le WILDCAT entra en action au mois d'août 1943 dans le Pacifique à bord de l'USS ESSEX et YORKTOWN. D'autres furent transférés en Angleterre. En dix huit mois 10 000 Wildcats furent livrés!

L'ensemble, cellule et autres installations, fut comme pratiquement dans toutes les productions de l'époque, réalisé sur les standards US. Solidité, sécurité, efficacité, et espace, surtout pour le pilote. L'écartement du train d'atterrissage facilité le maniement sur pont par le pilote et le personnel. En vol ce « gros » chasseur était stable sur tous les axes jusqu'à 10 000 m d'altitude et présentait une excellente plateforme de tir.

Durant les années 1943-44, le WILDCAT fut l'acteur principal et le plus efficace sur les porte-avions alliés.

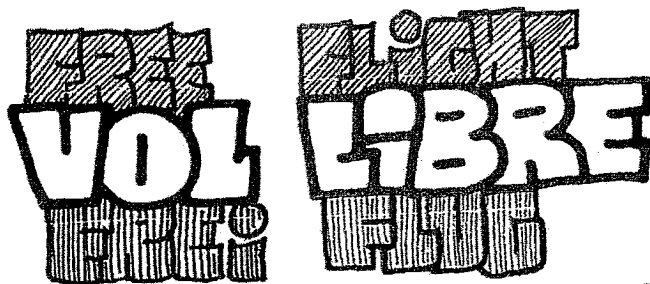
CARACTERISTIQUES :

Moteur : Pratt & Whitney R 2800- 10 double étoile 18 cylindres. Hélice vitesse constante trois pales Hamilton.

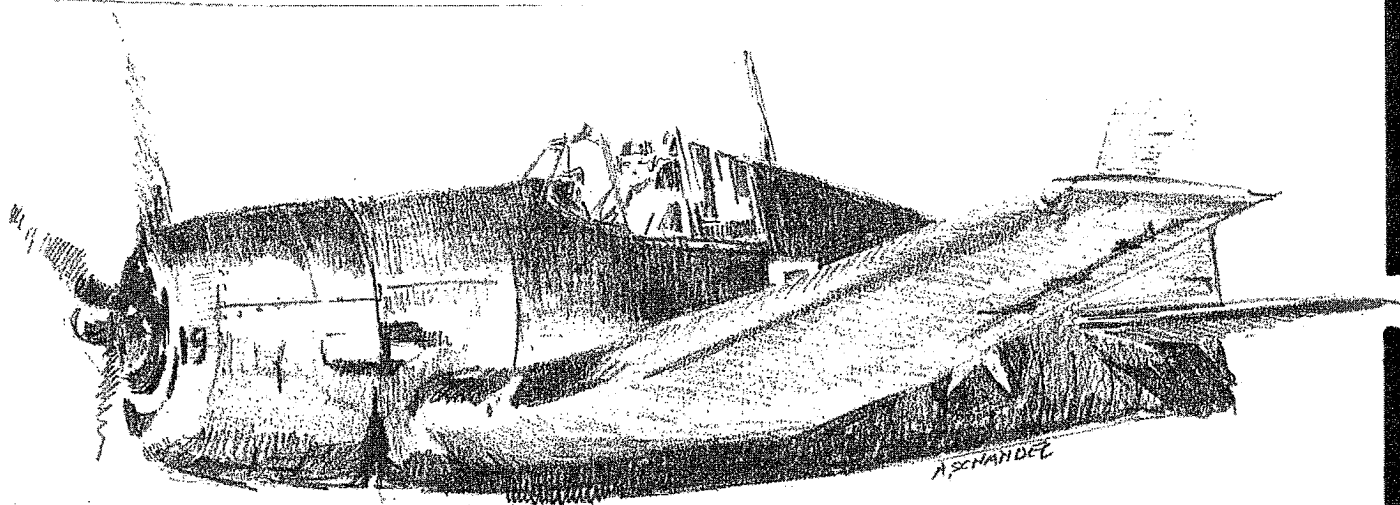
Performances Vitesse maxi : 521 km/h niveau de la mer. 600 km/h à 7000 m. Montée 18,5 m/s. Altitude maxi 11 000m Autonomie 1 7000 km.

Masses : vide 4101 kg chargé 6000 kg >. Envergure 13 m, longueur 10,17 m hauteur 4,40 m surface alaire 31,03 m2

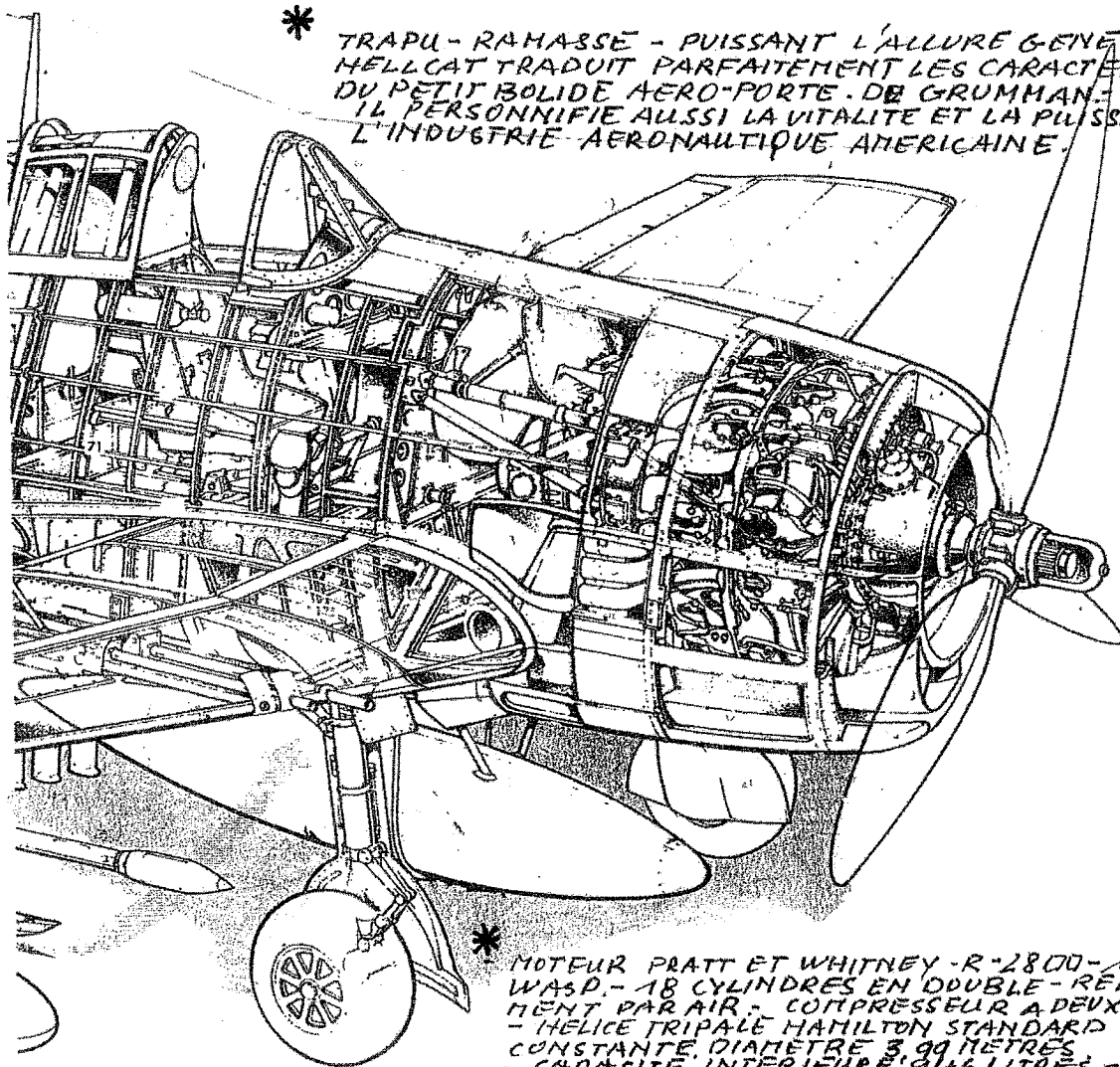
Armement : six mitrailleuses -12,7 mm Colt Browning, à 400 coups chacune.



HELLCAT GRUMMAN F6F



* TRAPU - RAMASSE - PUISSANT L'ALLURE GÉNÉRALE DU F6F HELLCAT TRADUIT PARFAITEMENT LES CARACTÉRISTIQUES DU PETIT BOLIDE AÉRO-ORTE. DE GRUMMAN. IL PERSONNIFIE AUSSI LA VITALITÉ ET LA PUISSANCE DE L'INDUSTRIE AÉRONAUTIQUE AMÉRICAINE.



* MOTEUR PRATT ET WHITNEY - R-2800 - 18 DOUBLES WASP - 18 CYLINDRES EN DOUBLE - REFROIDISSEMENT PAR AIR - COMPRESSEUR A DEUX VITESSES.
- HÉLICE TRIPALE HAMILTON STANDARD VITESSE CONSTANTE, DIAMÈTRE 3,99 MÈTRES
- CAPACITÉ INTÉRIEURE 346 LITRES - RÉSERVOIR EXTERIEUR LARGABLE 56 LITRES SOUS FUSELAGE.
- VITESSE MAXI NIVEAU DE LA MER 524 KM/H.
605 KM/H A 7000 M.
VITESSE DE MONTÉE 18,5 M/S
ALTITUDE MAXI 10 820 M.
AUTONOMIE 1320 KM - 1746 KM AVEC RES. EXTER.
- MASSE VIDE 4101 KG - EN CHARGE 5997 KG.
- ENVERGURE 13,08 M - LONGUEUR 10,17 M.
HAUTEUR 4,4 M.

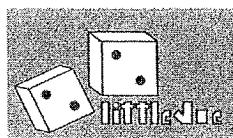
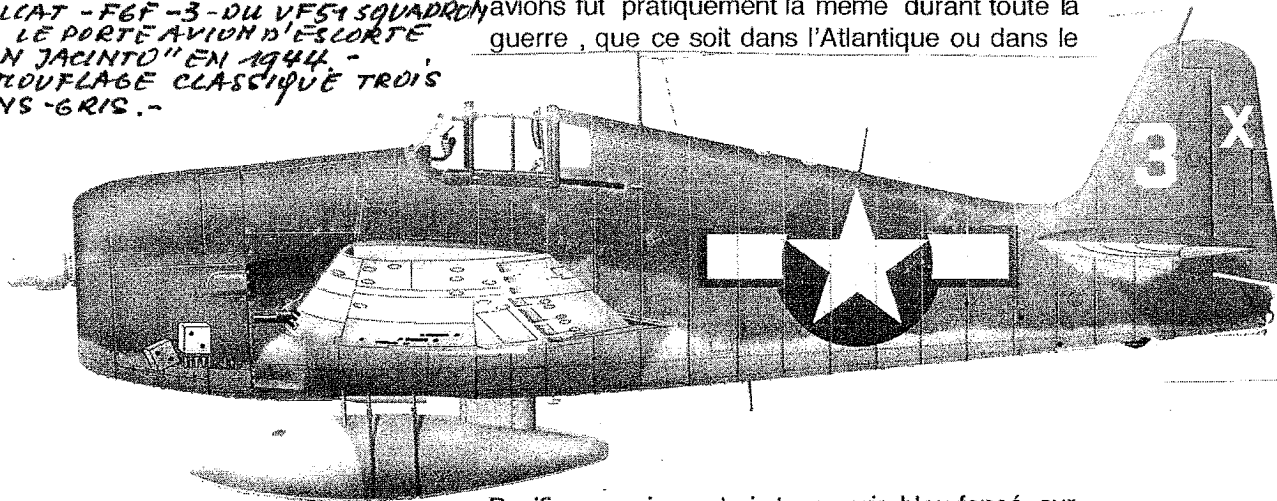
LIBRE
VOL

Si dans l'US Air Force, sur terre, les variations de camouflages furent quasi permanentes et évolutives, sur mer, pour la Navy la question ne se posa pas du tout de la même manière.

D'une manière générale, commandée par le milieu marin gris bleu, la coloration des avions fut pratiquement la même durant toute la guerre, que ce soit dans l'Atlantique ou dans le

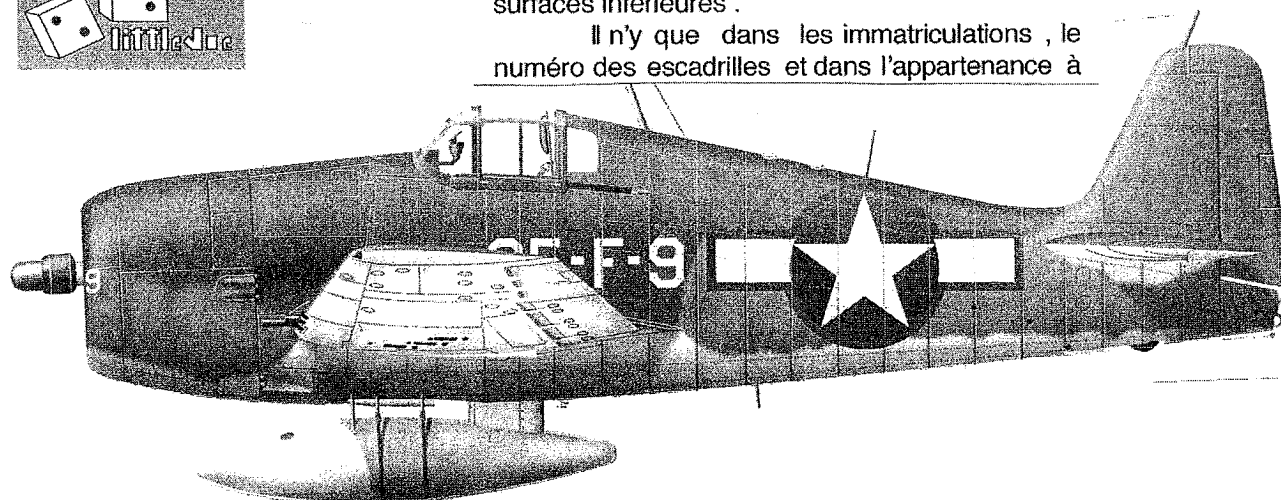
HELLCAT

HELLCAT - F6F-3 - DU VF51 SQUADRON
SUR LE PORTE AVION D'ESCORTE
"SAN JACINTO" EN 1944 -
- CAMOUFLAGE CLASSIQUE TROIS
TONS - GRIS -



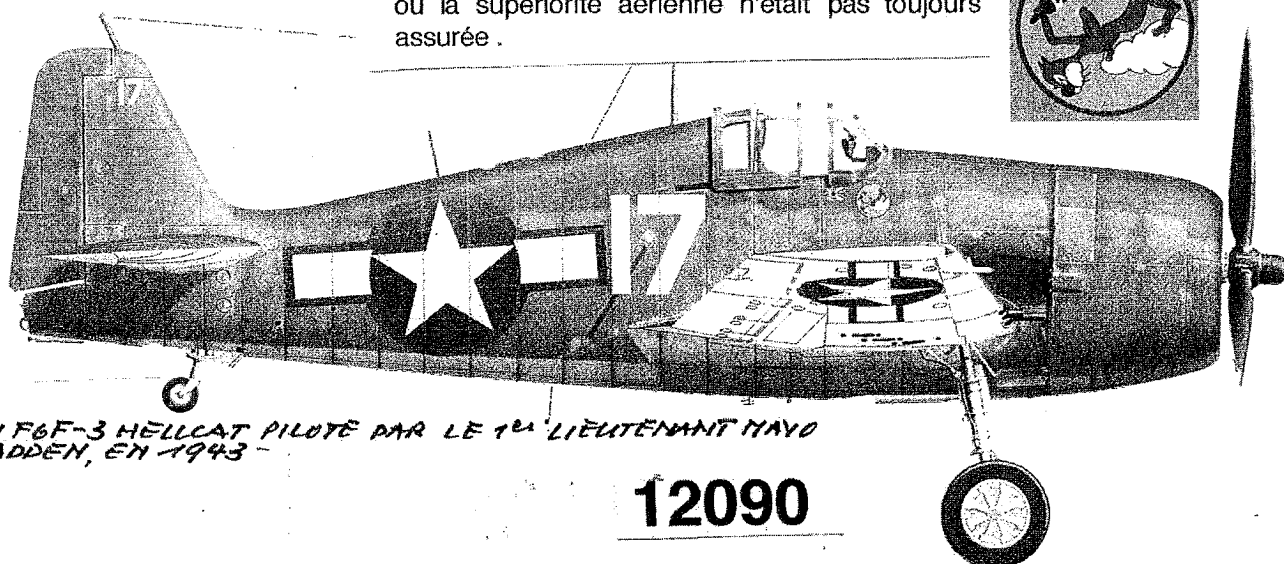
Pacifique : gris en trois tons - gris bleu foncé sur les surfaces supérieures, gris moyen, sur les surfaces latérales, et gris clair à très clair sur les surfaces inférieures.

Il n'y que dans les immatriculations, le numéro des escadrilles et dans l'appartenance à



AUTRE F6F-3 PILOTE PAR LE
CNE. DON TIC KINLEY -
BASE SUR LE PORTE AVION
USS "COMPENS" EN JUIN
1944 - SQUADRON - VF-25
LES INSIGNES DE NATIONAL-
ITE SONT SOULIGNES
AVEC UN LISERET ROUGE -

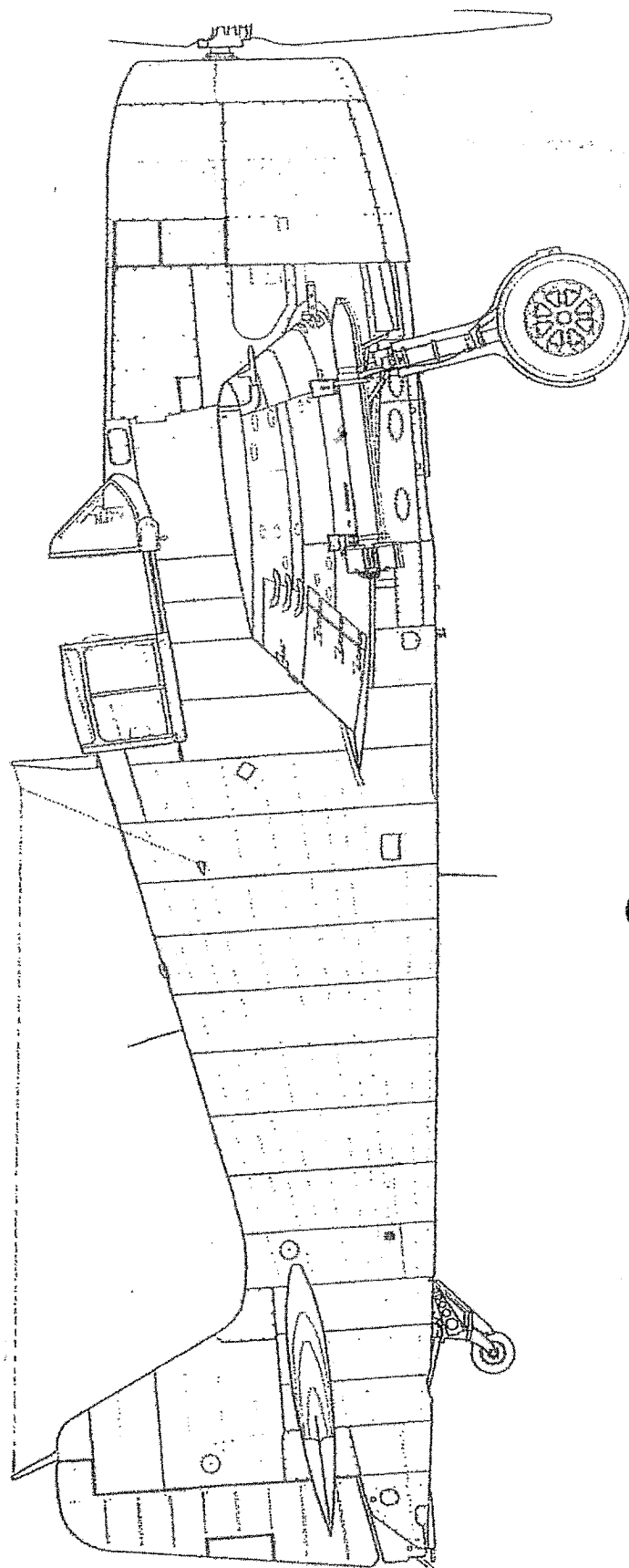
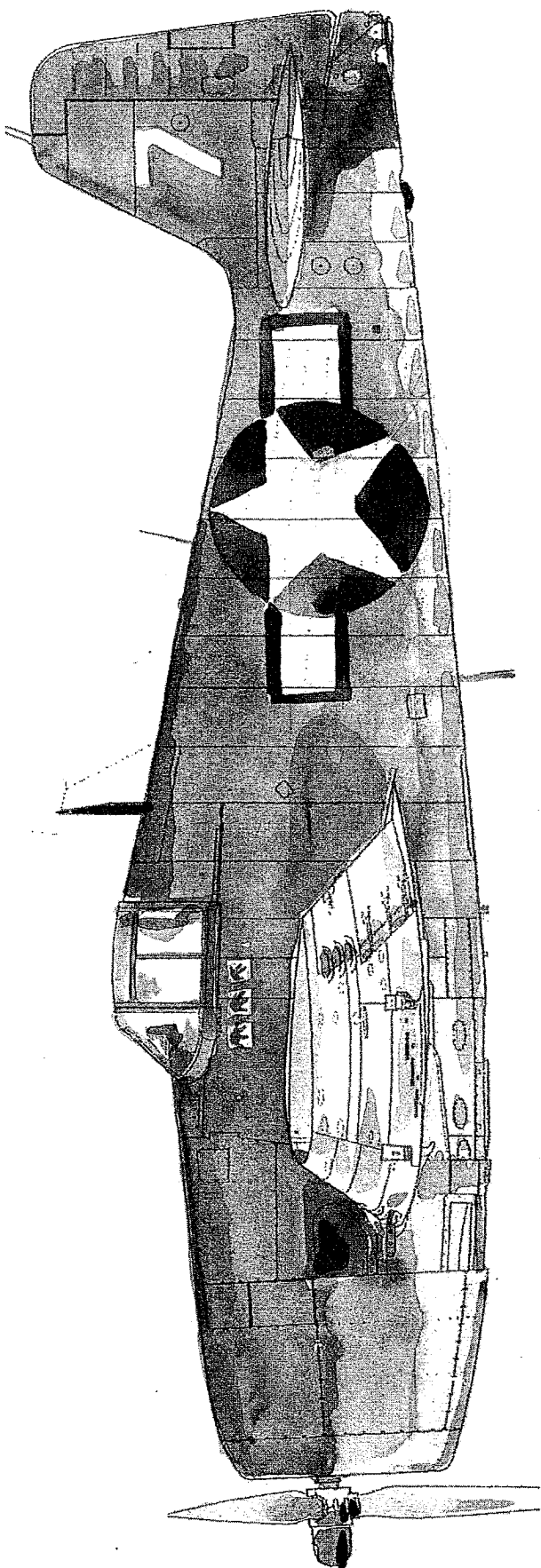
une porte avions que les marques diffèrent. A noter également le rétrécissement des marques nationales au fur et à mesure de l'avancée de la guerre. Cette évolution fut retenue dans le sens de la "discretion" sur les théâtres d'opérations sur les différents océans ou la supériorité aérienne n'était pas toujours assurée.



UN F6F-3 HELLCAT PILOTE PAR LE 1^{er} LIEUTENANT HAYO
HADDEN, EN 1943 -

12090

1313

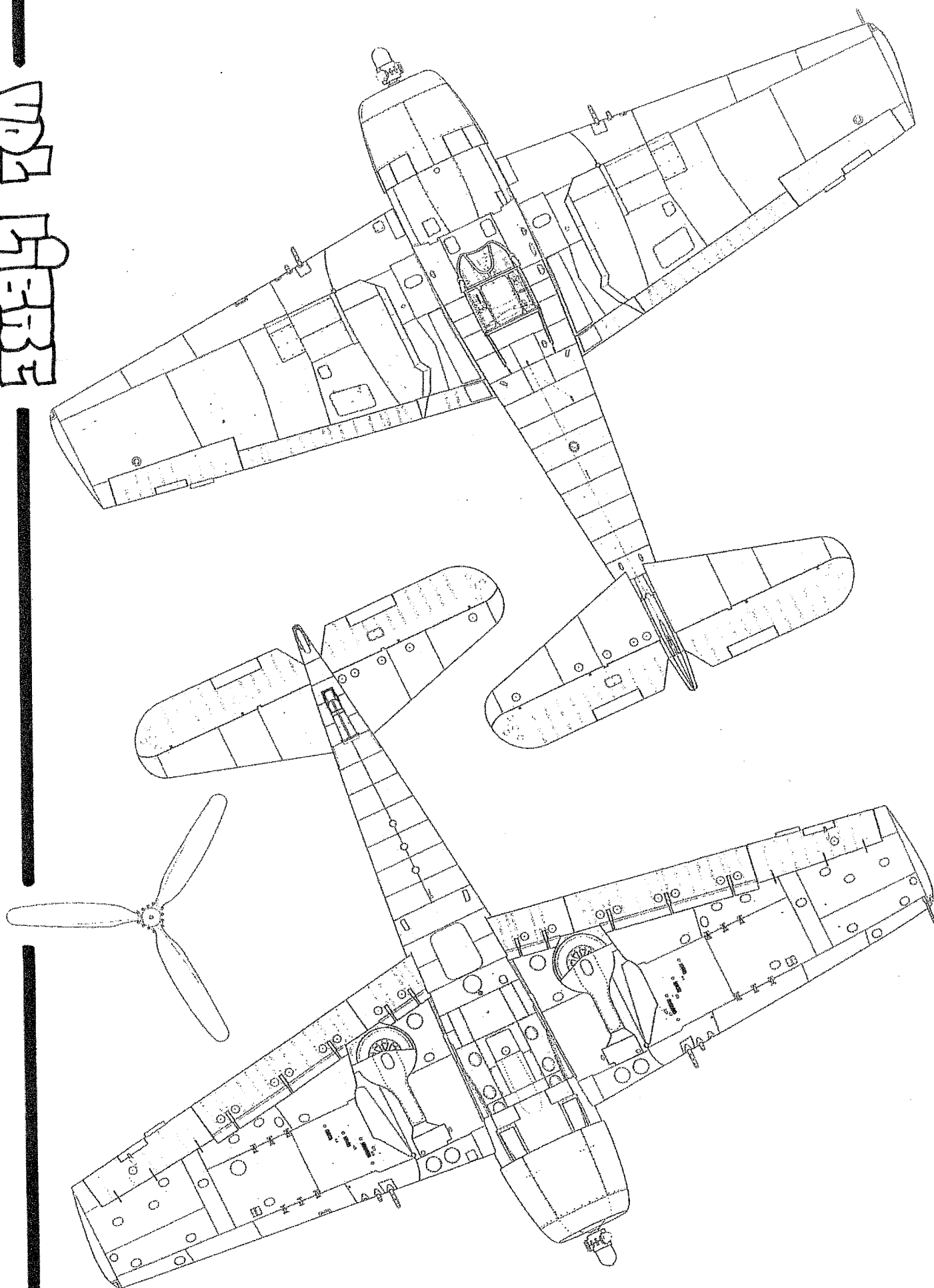


LIBERTY

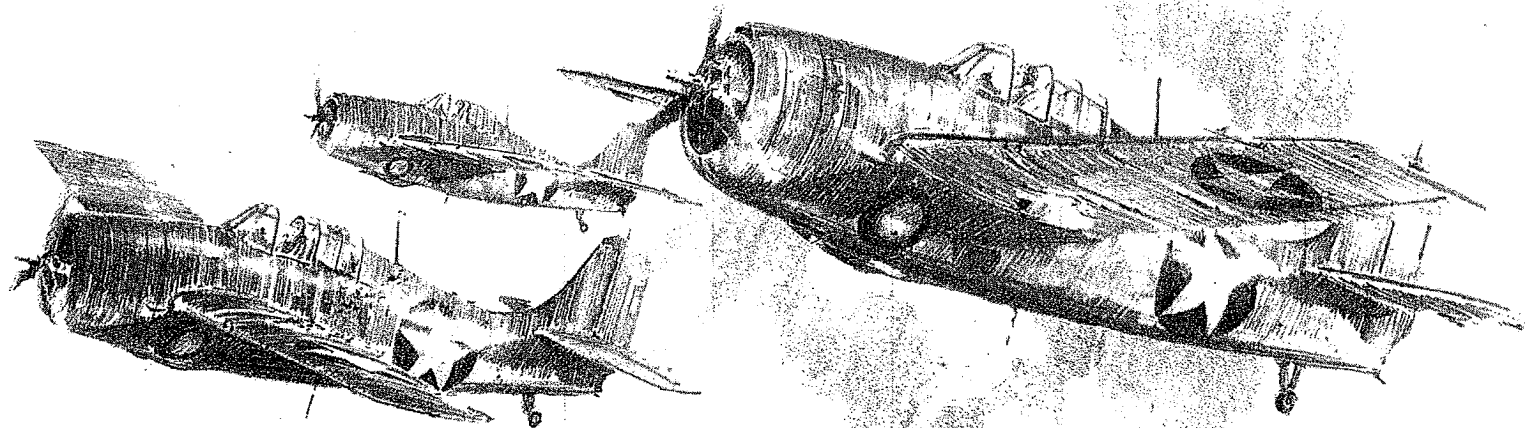
* LA REPRODUCTION DU PLAN TROIS VUES DU HELLCAT F6F-3 MONTRÉ BIEN LA CELLULE COMPACTE - AVEC DE NOTABLES LIGNES DE PANNEAUX ET DE RIVETS. L'ALLURE GÉNÉRALE CARACTÉRISÉ BIEN LES QUALITÉS ET LES DÉFAUTS DE LA MACHINE - SOLIDITÉ PUISSANCE VITESSE, PROTECTION - EN CONTREPARTIE PEU DE LÉGERETÉ, PEU MANŒVRABLE

L'UTILISATION SUR PORTE AVION. NIÈRE FORCÉMENT DES CONTRAINTES QUI PÉNALISENT LES QUALITÉS AÉRODYNAMIQUES D'UN AVION - ENVERGURE RÉDUITE - AILES REPLIABLES CROCHET - D'APPONTAGE, CAISSONS DE FLOTTABILITÉ ETC.

VDL
LIBRE

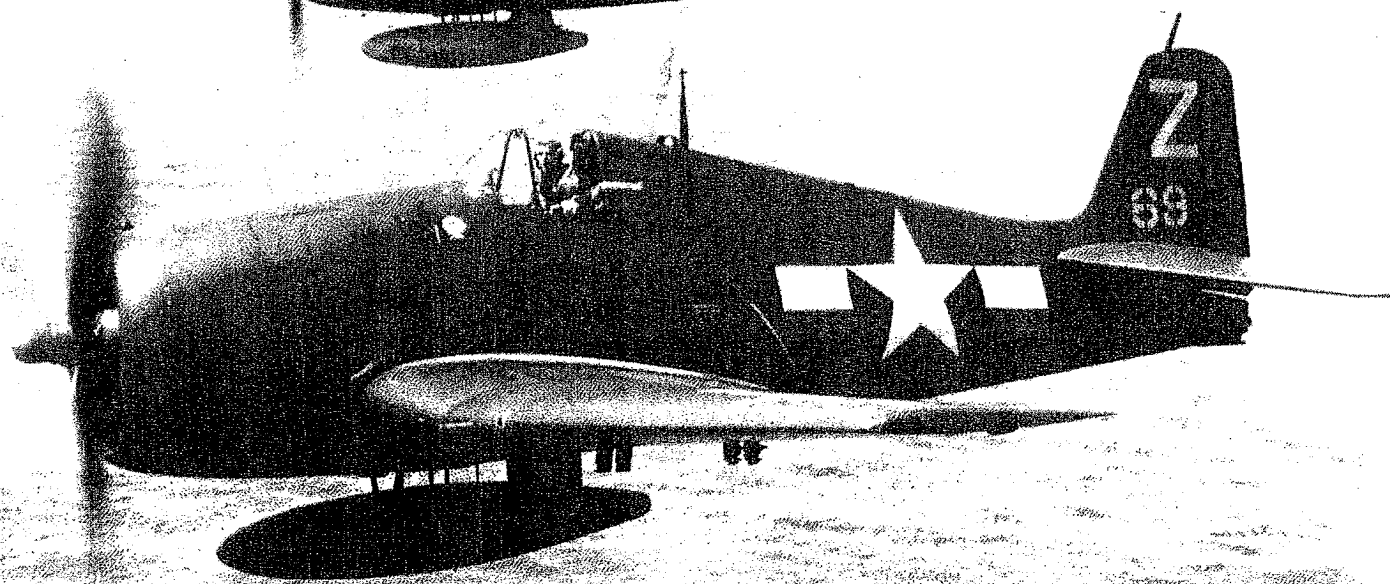
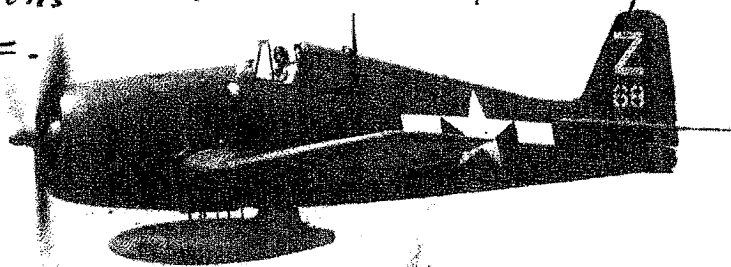


12092



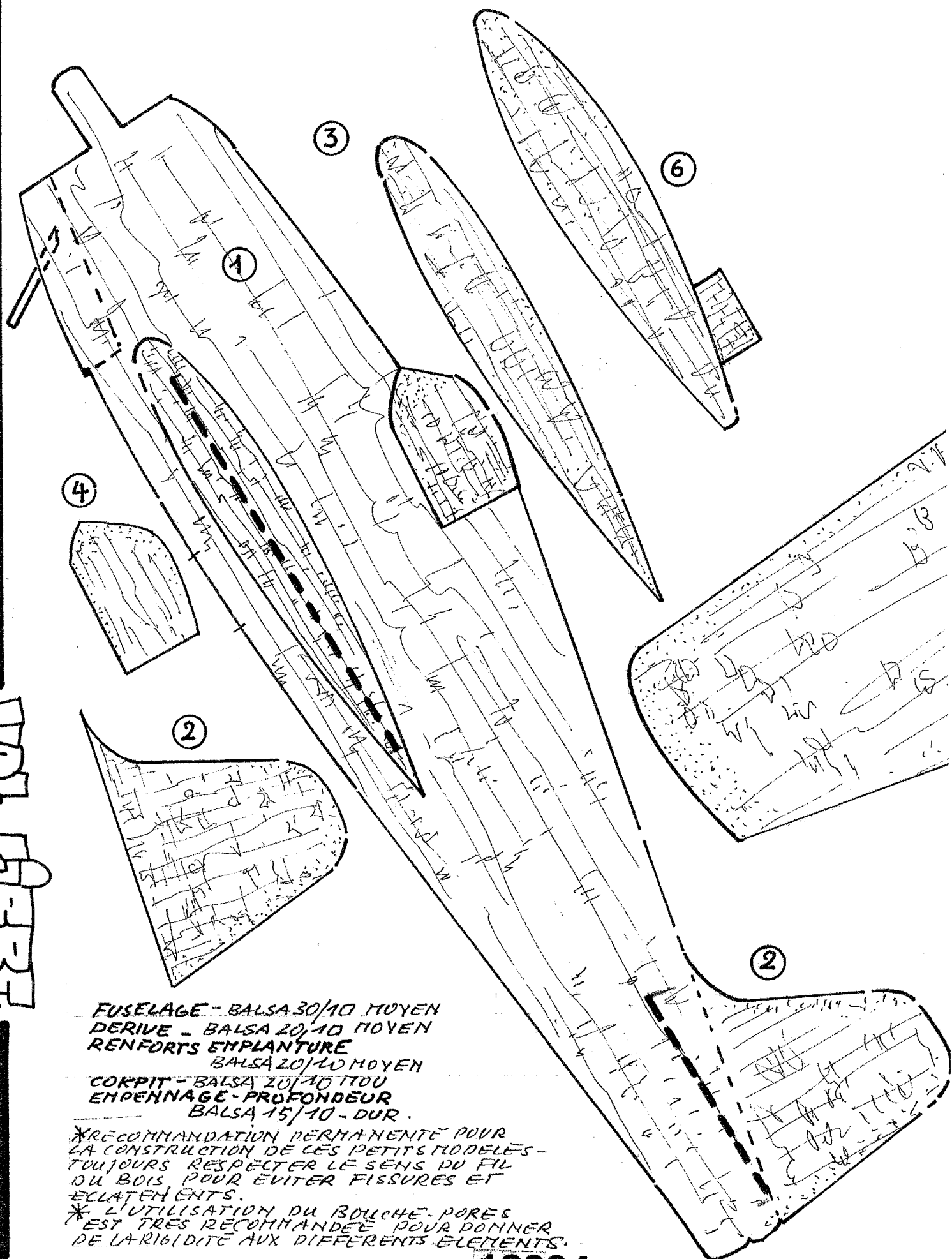
LE WILDCAT PETIT FRÈRE AÎNÉ DU HELLCAT

IMAGE TRÈS CLASSIQUE D'UN DUO, DE HELLCATS, BASÉ SUR UN
PORTE AVIONS
DANS LE
PACIFIQUE.



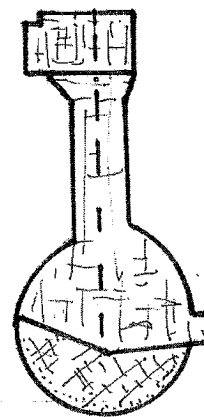
WOL LIBRE

12093



* RAPPELONS QUE LE HELLICAT FUT LE SUCCESSEUR DE WILDCAT - IL A TOUT A FAIT UN AIR DE FAMILLE - GRAND PERE AYANT PROFITE DE TOUTES LES INNOVATIONS, QUI EN CES TEMPS LA FURENT FULGURANTES.

①



* BOUCHE PORES - BOUCHE COMME DIT, LES PORES DU BOIS - QUI DEVIENT ALORS IMPERMEABLE A L'HUMIDITE, LES FIBRES DE BOIS SE DURCISSENT, RAIDISSENT, SE COLLENT EN SURFACE - LE TOUT PERMET DE PONCER, FIN, LES SURFACES DU Balsa.
OPERATION NECESSAIRE POUR POUVOIR APPLIQUER LA PEINTURE.

* EN CAS D'UTILISATION POUR VOL, S'ABSTENIR DE L'ADJONCTION DE TOUT EQUIPEMENT SUR LE MODELE - CASSE D'AVANCE LORS DU RETOUR AU SOL. - BIDON. - TRAIN D'ATTERRISSAGE - ET AUTRE...

* Balsa MOU - DENSITE 0,07 A 0,10
Balsa MOYEN - " 0,10 A 0,14
Balsa DUR " + DE 0,14
CE QUI DONNE POUR UNE
PLANCHETTE DE 10 X 100 ET D'UN
MILLIMETRE D'EPaisseur
7 A 10 GRAMMES
10 A 14 GRAMMES
PLUS DE 14 GRAMMES

⑤

* REPRODUCTION DES DIFFÉRENTS ÉLÉMENTS ENTRANT DANS LA CONSTRUCTION. -
 - FAIRE ATTENTION AU FIL DU BOIS POUR ÉVITER LES CASSURES DANS LA CONSTRUCTION FINALE
 - TOUTES LES DÉCOUPES DROITES SE FERAIENT À L'AIDE D'UNE RÈGLE MÉTALLIQUE.
 - IL EST IMPORTANT D'UTILISER DES LAMES DE CUTTER NEUVEUX AFIN DE RÉALISER UNE COLLÉ PARFAITE.

* UNE DES CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES DE CES SEMI-MAQUETTES CATAPULTÉES ET LA REPRODUCTION À L'IDENTIQUE DES LIGNES DE PANNEAUX ET DE RIVETS DE LA CONSTRUCTION DE L'AVION. -
 - C'EST CELA QUI CONFÈRE DU RÉALISME À L'ENSEMBLE
 - AVEC LES MOYENS DE REPRODUCTION ACTUELS IL EST FACILE DE REPRODUIRE À L'ÉCHELLE, VOULUE - VOIR CI DESSOUS - LA STRUCTURE DES DIFFÉRENTES PARTIES DE L'AVION -
 - LE TRACÉ SE FERA AVEC DES "TRACÉURS" INDÉLÉTABLES DE DIFFÉRENTES ÉPAISSEURS AVEC DES INSTRUMENTS DE Dessin Industriel Classiques LE TOUT BIEN SUR APRÈS PEINTURE DE BASE.

Qui est Jímena Strk

?

On n'est pas obligé de connaître son nom, car elle vit très loin de nous, très loin à l'autre bout du monde en Tasmanie. Elle n'avait pas beaucoup à voir avec le vol libre si ce n'est que son père Sertgío MONTES lui le pratique ... et pourtant elle a adopté, avec l'aide de J. Wantzenriether, Vol Libre.

Elle est née comme fille de Sergio Montes, au Chili en 1969. En 1974 toute la famille émigra en Tasmanie, sa patrie d'aujourd'hui. Elle habite là, dans une petite maison avec son mari et son fils de cinq ans, tout près de la plage à Kingston Beach.

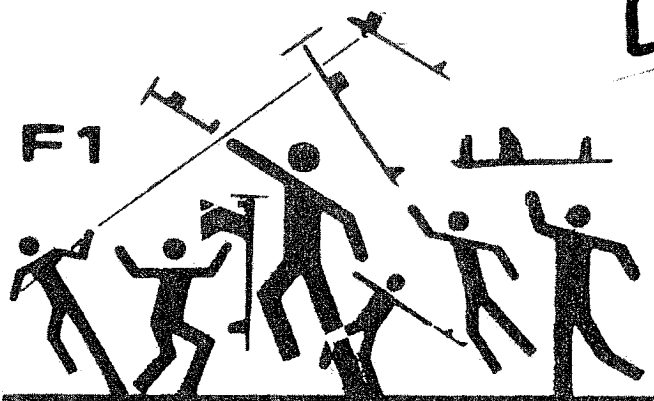
Elle travaillait comme technicienne pour appareils auditifs, pour se retrouver au chômage il y a quelques mois. Elle fit un tas de petits travaux, dans son entourage, mais espéra retrouver une activité créative, ouvrir une autre voie. Elle espère pouvoir le faire avec Vol Libre. Cette idée un peu folle lui fut proposée par son père, qui lui même édite une revue.

Pour nous cela peut paraître bizarre, qu'une revue française, avec cependant quelques éléments en Allemand ou en Anglais, mais au fond bien française, paraisse en Australie sous la direction d'une femme qui ne pratique pas le vol libre.

Elle veut changer en partie le concept, en entrant dans l'internet avec un blogg. La communication vol libre sera mondiale,

et elle connaît tous les moyens d'information et de reproduction actuels. Elle cherchera néanmoins à garder la main et l'esthétique de la parution actuelle, selon elle.

Jean Wantzenriether avec 55 années de vol libre sur le dos, restera un des piliers de la nouvelle édition. Sergio Montes père de Jímena, avec un carnet d'adresse tout autour du monde la soutiendra sans retenue. Elle aspire donc à créer un réseau "global" pour permettre à tous les amis du vol libre d'établir des contacts, de transmettre des idées et une grande dynamique internationale. Tout cela paraît possible et probable même si elle n'a jamais volé.



VOL LIBRE

the flying machine of a year ago as the curved dish runabout compares with the modern twelve cylinder car. The early type was in the experimental stage; the new is a developed, reliable machine, over five thousand aeroplanes or airplanes, as they are coming to be called, are flying daily in Europe in military work and thousands more are building and will be in use very shortly. This has been an air war and the importance of aeroplanes in military work was very much underestimated even by the most ardent enthusiasts before the war.

With the end of the war the commercial development of the aeroplane will begin.

It is certain that future travel will be by air. The world has never dropped a worthy invention but has adapted it to commercialism as soon as it became practicable. The aeroplane is now a practicable machine and will be put to use.

In the development of this new industry in America, millions of dollars will be made. Engineers of a new type will spring up and make names for themselves. Aeronautics and aviation are the greatest engineering opportunity for the younger generation to-day and he who wisely studies now the problems connected with flight is laying an early basis for future success.

This is not being written for small boys alone, but for men; for everyone who is interested in his development in engineering and as a means of stirring up interest in a vital new factor in travel.

Automobile engineers will do well to post themselves on this new subject; high school boys will find it the most absorbing of all studies. Let's get to work, then, and learn the new fun, the science of flight, the principles of aviation.

The quickest way to learn the first steps is by actually making flying models, not by watching others do it. This series, therefore, will deal with model aviation at first, describing how these may be built and how the present hold-

lines across it from the corners as at A, the spot where the lines cross will be the center of weight, or the center of gravity of the paper, as you can prove by balancing the toy at this point on the end of a pencil. This is as if all the weight pulled down from this point, as by the arrow W.

Now, hold the blotter up in the air and drop it straight down, broadside on, as by the corner arrows. It will drop without upsetting or gliding, as when it goes down flat against the wind the pressure of the

down of its own accord until the toy is on the ground again.

This is, in brief, the principle of the "dihedral angle" for "lateral" balancing. That is, it keeps it from upsetting.

After balancing the plane on a pencil point to see if the center of weight is about a third of the distance from the front, and adjusting the distance from the front, and by the back end and to do this, hold it

If it is right, it will drop like a stone for some distance, then, as it gets speed, will straighten out and glide almost parallel with the floor for a long way, the length depending on how light it is and how well made.

If it turns one way or the other, instead of flying straight, bend the one wing tip or the other a very little. By experimenting for a morning at this, you will soon learn to make even this simple glider do what you wish.

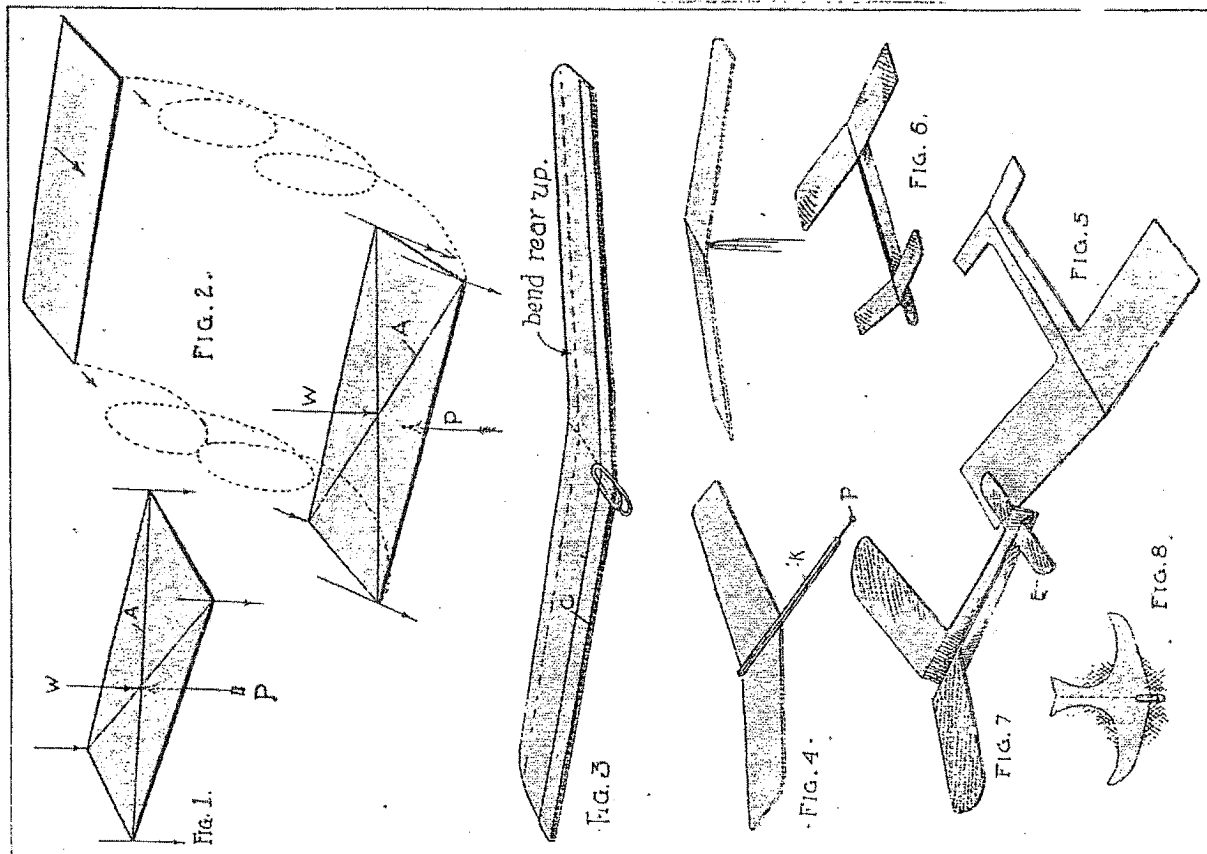
However, if you are going to do real experimental work, do not forget to write down in a note book what you learn from each day's work or each unusual glide.

It is only by a serious study of each step, without hurry to attack a full sized flier at first, that one can attain success with models. With out the underlying principles of flight firmly in your mind, you will never make a good flier, for no matter how much it may look like another which flies well, yet it will not do the same work.

The actual hand work of making a flying model is so simple that any boy of ten can accomplish it, but the designing of it is the biggest part of the work, and can only be done after study beforehand of what you are going to make.

The basic principle of balance in gliding we have already found out and that is that the "Center of Pressure" must be at the same place as the "Center of Weight."

Another way of making a glider instead of using the weight, as in Fig. 1,



1911 / 2011

100 ans de Coupe Wakefield

Jean-Pierre Di Rienzo

Née au début du siècle dernier la Coupe Wakefield est, sans aucun doute, la plus ancienne compétition encore disputée, bien qu'étant désormais organisée sous une nouvelle appellation : catégorie F1B.

Nous allons retracer les balbutiements, les péripéties qui ont jalonné l'histoire de cette mythique compétition, pendant un demi-siècle. Nous allons découvrir la naissance de cette catégorie, l'évolution des modèles, des règlements et des techniques.

Cette compétition vit le jour grâce à l'intérêt que portait au modélisme Sir Charles Wakefield, sujet de sa gracieuse majesté britannique. Il pensait que :

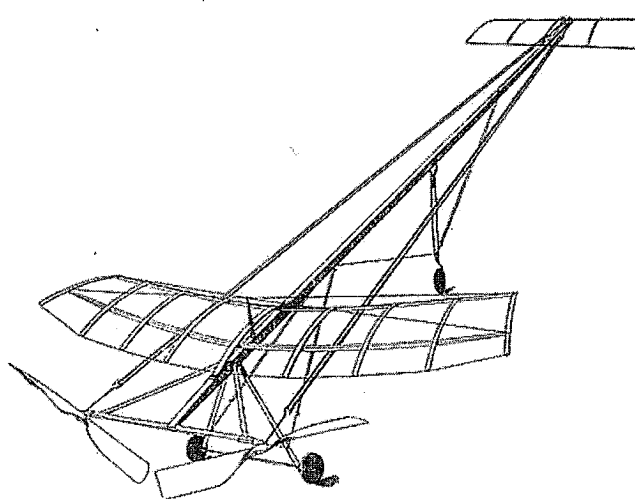
" le monde de l'aviation gagnerait, trouverait un intérêt certain au développement des aéromodèles "

Charles Wakefield (1859/1941) était un homme d'affaires britannique, et devint le premier baron Wakefield. A la fin du 19^{ème} siècle il avait breveté un lubrificateur pour machine à vapeur, avant de fonder sa compagnie " la Wakefield Oil Company ". Cette société sera ultérieurement, au 20^{ème} siècle, rebaptisée " Castrol Oil Company ". Il fut élevé au rang de Vicomte Wakefield de Hythe en 1934. Il fut maire de Londres en 1915 et 1916.

Philantrope, mécène il a parrainé, sponsorisé de nombreuses activités sportives : aviation et nautisme. Cet engagement lui valut le titre honorifique de : Saint Patron de l'aviation.

La première édition de cette compétition, baptisée "Gold Cup Wakefield " fut disputée le 5 juillet 1911 au Crystal Palace, immense arborétum situé à proximité de Londres. L'organisation fut confiée à la Kite and Model Aeroplane Association. Sir C.Wakefield dota ce concours d'une magnifique coupe de 47cm de haut, réalisée par les maîtres joailliers Sansom and Creswick, la Gold Cup, qu'il remit en personne au vainqueur EW.Twining.

Ce modéliste anglais concourait avec un modèle de formule canard (voir document ci-dessous) propulsé par deux hélices, et pourvu d'un train d'atterrissage, configuration rare à l'époque, les modèles étant généralement lancés à la main. Ce concept nommé "Twin Pusher" jouissait d'une grande popularité au début du siècle dernier. Réminiscence de l'exploit réalisé le 18 août 1871 par le Planophore, avion canard propulsif, conçu par Alphonse Penaud ? voir Vol Libre n° 190 .

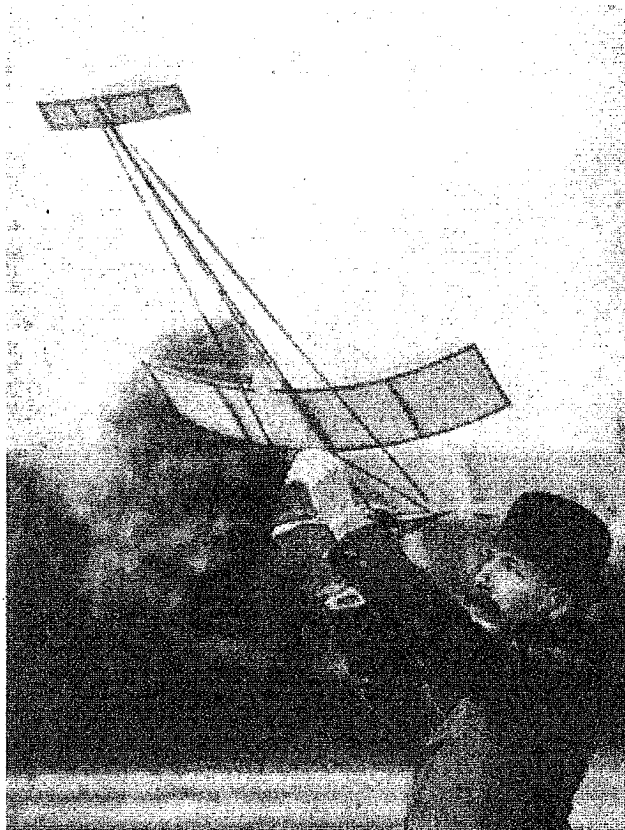


Dans ses mémoires EW.Twining relate :

" ce concours était basé sur le temps de vol, mais avec un règlement particulier, qui imposait un décollage du sol, le modèle ne pouvant être lancé à la main. Un nombre de points était attribué pour la brièveté du roulage au sol, la stabilité du modèle en vol, et la durée du vol. Il me fut accordé 13 points. Le

temps de vol chronométré était de 63 secondes. J'ai ainsi gagné la Coupe, qui me fut remise par Sir Charles Wakefield."

EW.Twining n'était pas un inconnu. En 1910 il avait remporté le "Gamage Challenge Trophy", avec un modèle qui parcourut la distance exceptionnelle de 236 yards soit 214,76 mètres. Il récidiva, quelques jours avant la Gold Cup Wakefield, le 14 juin en remportant la "ME.Challenge Cup" en réalisant un vol de 46 secondes (document ci-dessous).

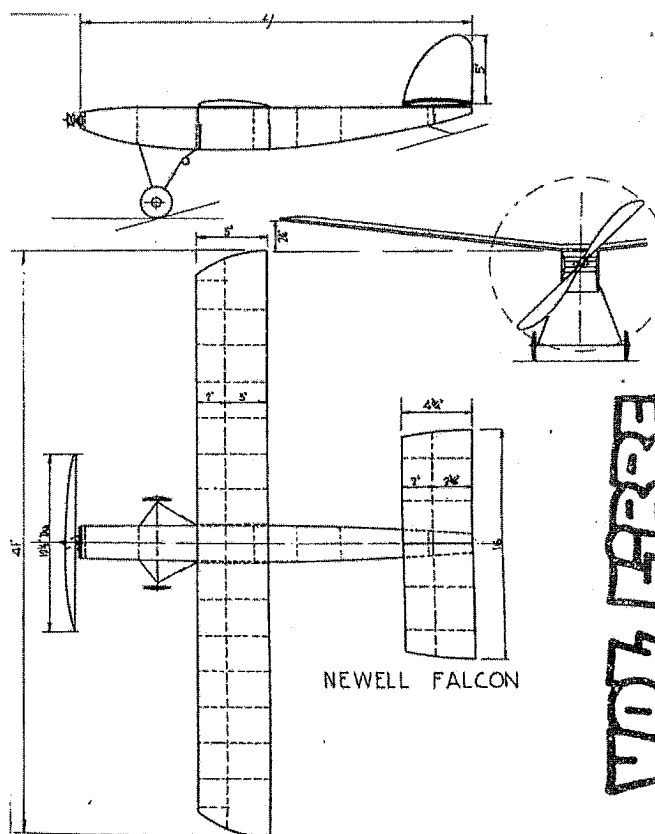


- l'écheveau moteur ne doit pas être visible
- l'ensemble du modèle doit être recouvert et aucun élément de la structure ne doit être visible
- le maître couple minimum doit être égal à $L^2/100$, L étant la longueur totale du modèle, hélice comprise
- décollage du sol
- 3 vols par concurrent, le meilleur résultat étant pris en compte pour l'élaboration du classement
- poids maxi du modèle prêt au vol : 11 livres
- le temps de vol est comptabilisé dès que les roues quittent le sol et à l'arrêt complet du modèle, quelle qu'en soit la raison : atterrissage ou choc avec un obstacle
- la compétition se déroule dans le pays du dernier vainqueur
- compétition organisée tous les ans

A noter que le poids mini et la surface d'aile ne sont pas mentionnés et donc règlementés.

Le 29 septembre 1928, sur l'aérodrome de Hendon, près de Londres, se déroula la coupe Wakefield qui est officiellement considérée comme la première édition de cette compétition qui aura un retentissement mondial.

Le vainqueur était britannique, face à 6 autres concurrents, dont cinq compatriotes. TH.Newwell concourait avec un modèle (ci-dessous) qui réalisa un temps de vol chronométré à 52,6 secondes. L'appareil, dénommé Falcon, présentait une envergure de 1,04 mètre pour une longueur de 0,68 mètre, une masse de 227 grammes, hélice fixe par rapport à l'axe moteur, qui s'arrête de tourner après le déroulement complet de l'écheveau.



Les éditions suivantes sont empreintes de flou. Certains chroniqueurs mentionnent un arrêt de la Coupe, alors que d'autres mentionnent que l'édition 1913 fut gagnée par Léonard Slatter qui deviendra maréchal de l'air de la RAF. Par contre, tous sont unanimes le trophée, Gold Cup, fut égaré mais, pas perdu. La première guerre mondiale relégua cette compétition au second plan.

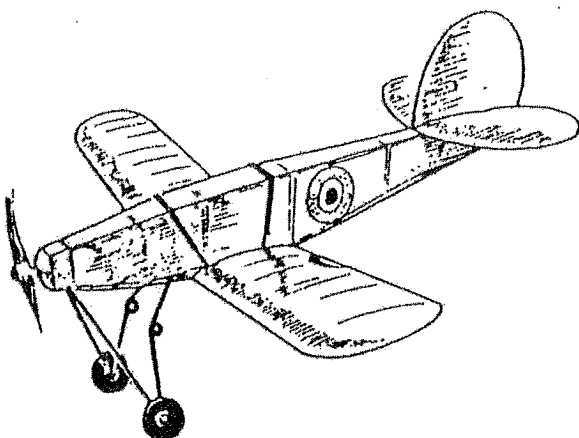
En 1927 F de PGreen, éminent membre de la SMAE, Society of Model Aircraft Engineers, approcha Lord Wakefield pour s'enquérir de la possibilité de ressusciter la Coupe Wakefield. Ayant obtenu satisfaction, Sir C.Wakefield était décidé à parrainer de nouveau une compétition d'aéromodèles, F de Pgreen demanda à Sir Sefton Branker, président de la SMAE, si cette association était intéressée pour constituer un comité qui organiserait cette nouvelle compétition. Ce comité, baptisé Wakefield International Trophy Committee, fut confié à A.E.Houlberg, brillant modéliste et Dr AP.Thurston, ex-président de la SMAE, qui ont étudié et rédigé un règlement, dont voici quelques clauses particulières :

JEAN-PIERRE DI RIENZO

1929

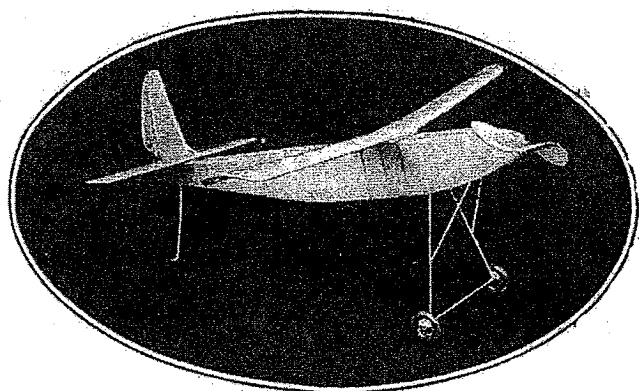
Sur l'aérodrome de Halton, près de Londres, le 14 juillet, ce fut de nouveau un concurrent anglais qui s'octroya la première place avec un vol chronométré à 70,4 secondes. Le modèle de Ralph Bullock (document ci-dessous) outre de plus importantes dimensions, avec une envergure de 1,22 m, une longueur de 0,86 m, présentait une particularité qui ne sera jamais rééditée : une aile basse. De plus les bords d'attaque et de fuite d'ailes, ainsi que des longerons de fuselage étaient réalisés en fil d'acier, corde à piano ??

VOI
LIBRE



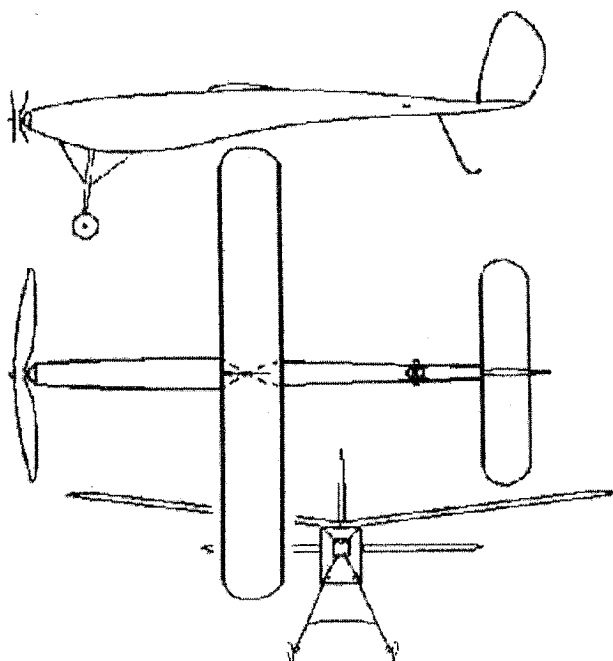
1930

L'année 1930 marqua un tournant dans l'histoire de la Coupe. En effet l'américain Joé H.Ehrhard de Saint Louis dans le Missouri, âgé de 18 ans, monta sur la plus haute marche du podium en réalisant un vol de 155 secondes, le 19 juillet sur l'aérodrome de Halton. Il concourait avec un modèle (document ci-dessous) hors des canons de l'époque. De petites dimensions, envergure 0,81m et 0,76m de longueur, il était surtout remarquable par sa légèreté : 71 ou 113 grammes suivant les sources consultées. Alors que les modèles anglo-saxons affichaient sous la balance, en moyenne, une masse de 255 grammes. La raison de cette différence, fatale aux concurrents britanniques, était due à l'emploi d'un matériau, alors inconnu, qui allait révolutionner la construction des modèles réduits pendant des décennies : le balsa.



1931

En 1931 JH.Ehrhard récidiva son exploit, le 10 juin à Dayton dans l'Ohio, avec un nouveau modèle (document ci-dessous) d'une envergure de 0,94 m, une longueur de 0,81m et une masse de 1,25oz (35,43g !!!) écheveau de 14 grammes de caoutchouc compris, en réalisant un vol chronométré à 264,8 secondes. Outre le poids incroyablement faible de la structure l'innovation la plus remarquable était la procédure de remontage : l'écheveau était remonté hors du fuselage, sur une poutre en fil d'acier, puis glissé dans le fuselage. Si, cette solution fut abandonnée, temporairement, elle est aujourd'hui très pratiquée pour ne pas dire universelle.



1932

Pour la troisième année consécutive un américain Gordon S.Light, âgé de 19 ans, remporta la première place, le 10 septembre à Atlantic City, dans le New Jersey.

Mais, il fut déclassé par le comité organisateur, qui considéra que la date prévue du concours, le 1er juin, n'ayant pas été respectée, les modèles des concurrents non américains auraient pu souffrir du séjour prolongé dans les caisses de transport, stockés dans un hangar depuis le mois de mai. Cette hypothétique détérioration aurait donc ruiné les chances de leurs propriétaires. Les frais de déplacement de l'Europe vers les Etats-Unis étant très élevés, et difficilement supportables par les concurrents, une clause particulière autorisait les vols en "proxy ". Les modèles des concurrents européens étaient, de ce fait, arrivés quelques jours avant la date supposée du concours. Le modèle (document ci-dessous) de G.Light représentait la technique américaine, immense cabine, grande légèreté (2,78oz soit 79,38g) train d'atterrissage caréné, envergure avoisinant le mètre, surfaces de dérive et stabilo très généreuses.

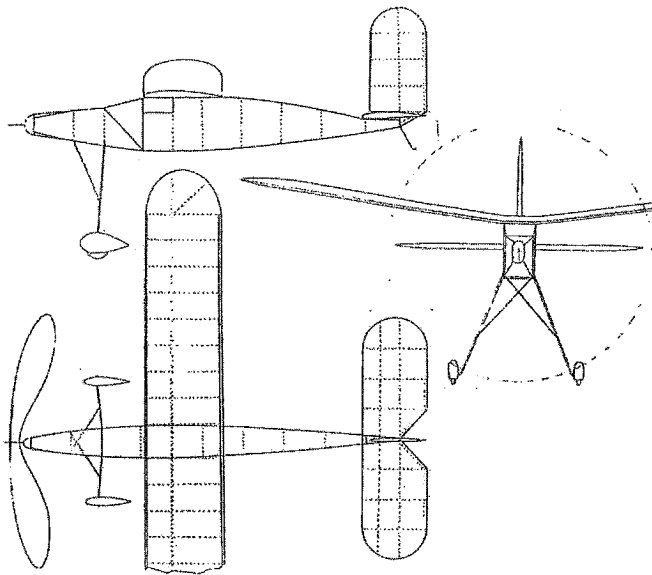
1934

L'année 1934 voit pour la première fois dans l'histoire de la Coupe Wakefield un règlement imposant :

- surface alaire de $12,90 \text{ dm}^2 \pm 5\%$
- poids mini de 4oz soit 113,40 grammes

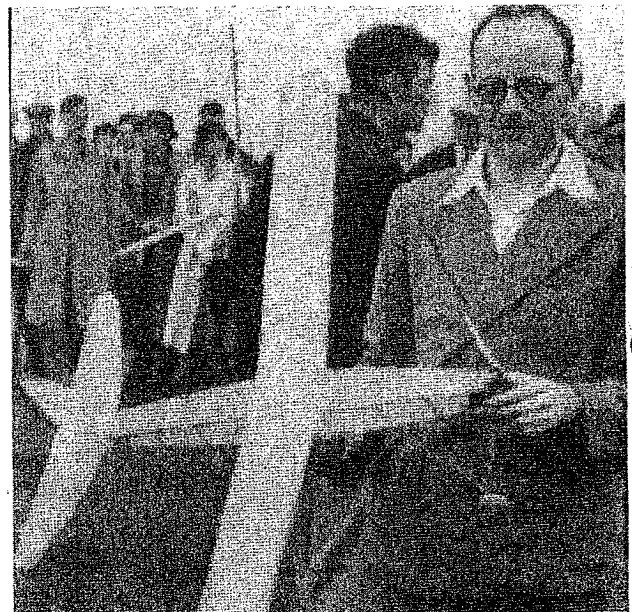
De surcroît, pour l'élaboration du classement la moyenne des 3 vols est désormais prise en compte.

La Coupe demeura sur le sol anglais, suite à la victoire de JB.Allman (document ci-dessous) le 24 juin, et son modèle Grasshooper, qui réalisa une moyenne de 111,8 secondes. Notons que le 1^{er} vol fut crédité, seulement, de 8,5secondes. Le Grasshooper présentait une envergure de 1,17m, une longueur de 0,63m et accusait sous la balance une masse de 4oz exactement. A noter que trois concurrents français étaient engagés, mais deux furent classés. Quinze compétiteurs représentant trois nations : Grande Bretagne, France, USA.



1933

La Coupe Wakefield 1932 n'ayant pas été décernée, l'édition 1933 se déroula en Grande Bretagne, comme le prévoyait le règlement, sur les pistes de l'aérodrome des avions Fairey, à Haynes. Ce fut un modéliste britannique JW.Kenworthy qui remporta le glorieux trophée, au mois de juin, en réalisant un vol de 321 secondes. La Gold Cup retrouva le sol anglais. Son wake (document ci-dessous) The Conqueror, de dimensions importantes avec 1,27 m d'envergure, accusait sous la balance un poids de 2,8oz (79,55 grammes) dont 28,81 grammes étaient concédés à l'écheveau, soit 50,74g pour la structure !!!!.

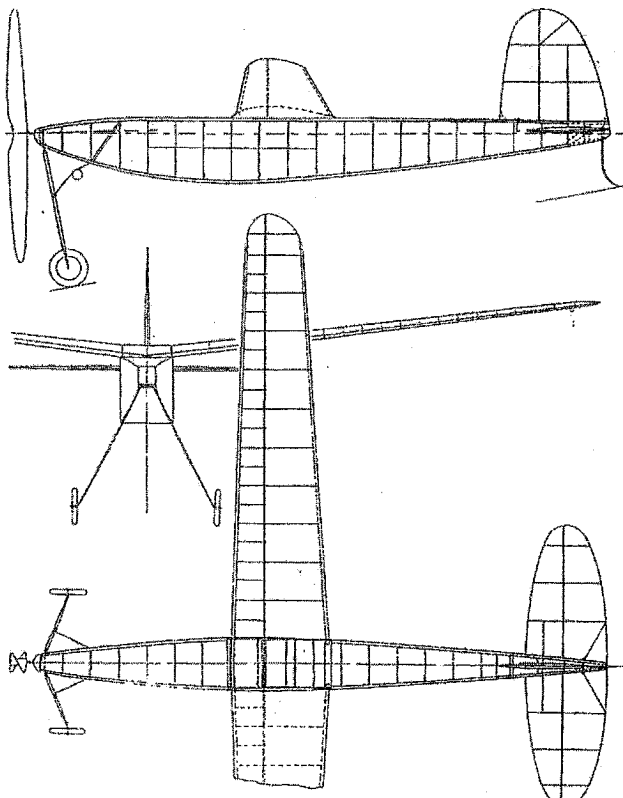


L'ÉCHÉVEAU

1935

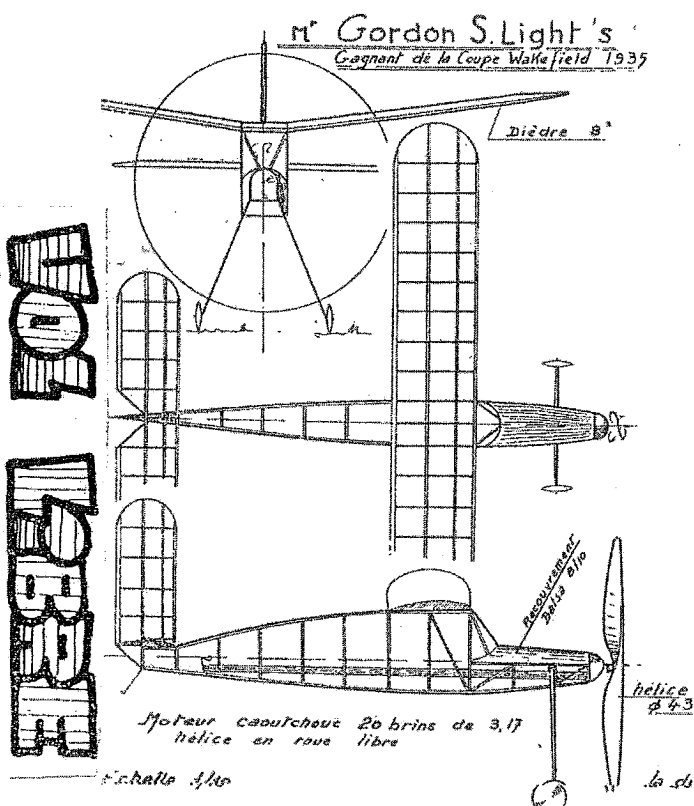
Déclassé en 1933 l'américain G.Light retrouva le chemin de la victoire le 5 août 1935. Ne pouvant effectuer le voyage à Hayes, en Grande Bretagne, lieu du concours, ce fut un modéliste anglais originaire de Londres, TH.Ives qui prit en charge le modèle de G.Light et le mena sur la plus haute marche du podium. Les conditions météo ne permettant pas des performances extraordinaires, la moyenne des trois vols fut tout de même de 213 secondes. En fait, un seul vol put être effectué.

Le wake de G.Light était, comme son modèle de 1933, de conception inhabituelle et rompait avec le classicisme des précédents vainqueurs. De plus faibles dimensions, 1m d'envergure et 0,86 m de longueur, il possédait une cabine, une dérive et un stabilo de surface plus que généreuse. Le plan ci-dessous, scindé en deux parties, œuvre d'Emmanuel Fillion, extrait du MRA n° 218, porte la mention "hélice en roue libre". Or, certains chroniqueurs mentionnent l'apparition de la roue libre, sur un modèle vainqueur de la Coupe

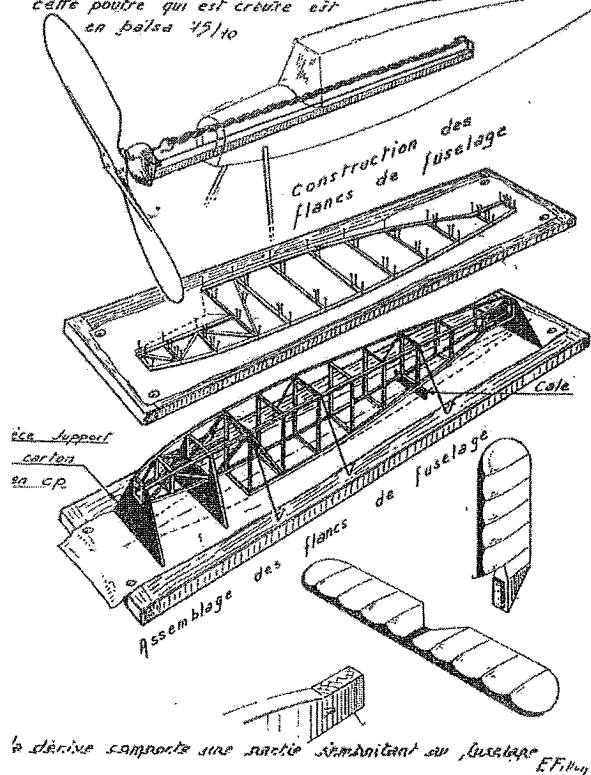


Wakefield, qu'un an plus tard, sur le wake de AA.Judge. A noter que le remontage s'effectuait hors du fuselage sur une poutre en balsa.

Pour la première fois un concurrent français monte sur le podium, sur la troisième marche : André Vincré créateur d'un système de roue libre bien connu des amateurs de modèles anciens.



le moteur caoutchouc est porté par une poutre amovible solidaire du bloc avant cette poutre qui est creusée en balsa 1/5/10



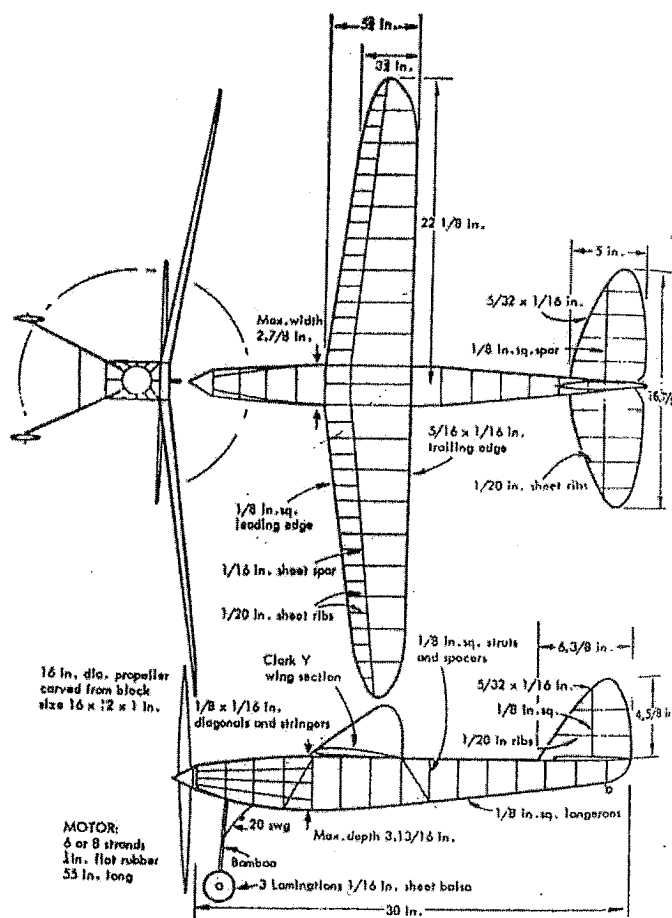
la dérive supporte une partie s'insérant au fuselage

1936

Ce fut dans la ville de Détroit, au nord des Etats-Unis, dans l'état du Michigan, que se déroula le 2 juillet la 9^{ème} édition de la Coupe Wakefield.

Un jeune modéliste anglais de 19 ans, AA.Judge remporta le titre. La Gold Cup revenait sur le sol anglais et de brillante manière, car la suprématie britannique était incontestable : B.Copland fut 3^{ème}, JB.Allmant 5^{ème}, D.Fairlie 7^{ème} et victoire par équipe. Le modèle d'AA.Judge était très classique, comme le montre le document ci-dessous : envergure 1,12m, longueur : 0,76m, moyenne sur trois vols de 249,9 secondes, équipé d'une hélice en roue libre.

Vingt six concurrents représentaient 5 nations, dont trois français qui ont volé en proxy.



1937

L'année fut, pour plusieurs raisons, une étape importante dans le déroulement de la Coupe.

Le règlement fut de nouveau modifié, et de façon significative par le doublement du poids mini autorisé. Désormais le poids mini est de 8oz : 226,8 grammes.

Le supplément de charge alaire, qui allait en découler sera compensé par l'augmentation de masse de l'écheveau moteur.

La notoriété de la Coupe Wakefield ne cesse de s'accroître. Ce fut 54 concurrents, représentant onze nations, qui allaient s'affronter le 1^{er} août, sur l'aérodrome des établissements Fairey à Hayes.

L'équipe de France se composaient de 6 membres, dont certains avaient déjà participé à la Coupe. Parmi ces cinq modélistes chevronnés un jeune homme de 20 ans allait s'illustrer : Emmanuel Fillon. Et pourtant tout avait mal commencé pour Emmanuel. Le tirage

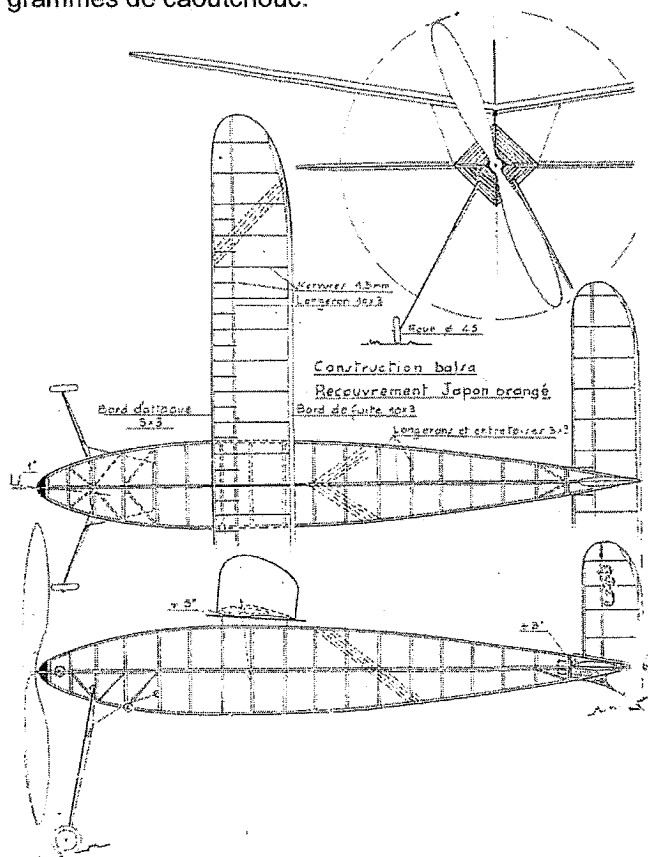
au sort ayant donné la France numéro 1 dans l'ordre des départs, Emmanuel s'aligna sur la piste pour le décollage à l'appel de son nom. Le wake se posa 76 secondes plus tard. Il pensa, lui sembla que l'hélice manquait de traction et pendant la pause déjeuner il retaila le centre, afin d'augmenter la vitesse de rotation. Au second vol, le modèle décolla et monta rapidement. La bulle était là, il continua de monter. Il s'éloigna. Emmanuel le suivit, en courant dans la verte campagne anglaise, à perdre haleine. Le wake montait toujours. A bout de souffle, il le perdit de vue. Abattu, désespéré Emmanuel prit le chemin du retour. A son arrivée sur le terrain de vol, il fut acclamé, porté en triomphe. Pour la seule et unique fois dans l'histoire de cette mythique compétition un français était vainqueur.

Quelques heures plus tard l'appareil fut retrouvé. Le numéro de téléphone mentionné sur son fuselage, permit à Emmanuel Fillon de récupérer son wake, intact. Enfin, presque, l'hélice était cassée. Qu'importe la moyenne des deux vols réalisés, 253 secondes était nettement supérieure à toutes les autres moyennes.

Emmanuel Fillon a résumé la recette pour gagner à cette époque :

- un appareil simple et bien réglé
- un excellent caoutchouc, bien rodé et remonté à son maximum
- un entraînement intensif, par tous les temps
- et l'ascendance qui arrive au bon moment.

Le modèle d'E.Fillon (document ci-dessous) était classique, carré sur angle, comme moult appareils de l'époque. Envergure de 1,18 mètre, longueur de 1 mètre, hélice de 500 mm de diamètre et pas de 650 mm, poids de la cellule : 140 grammes et 88 grammes de caoutchouc.



1938

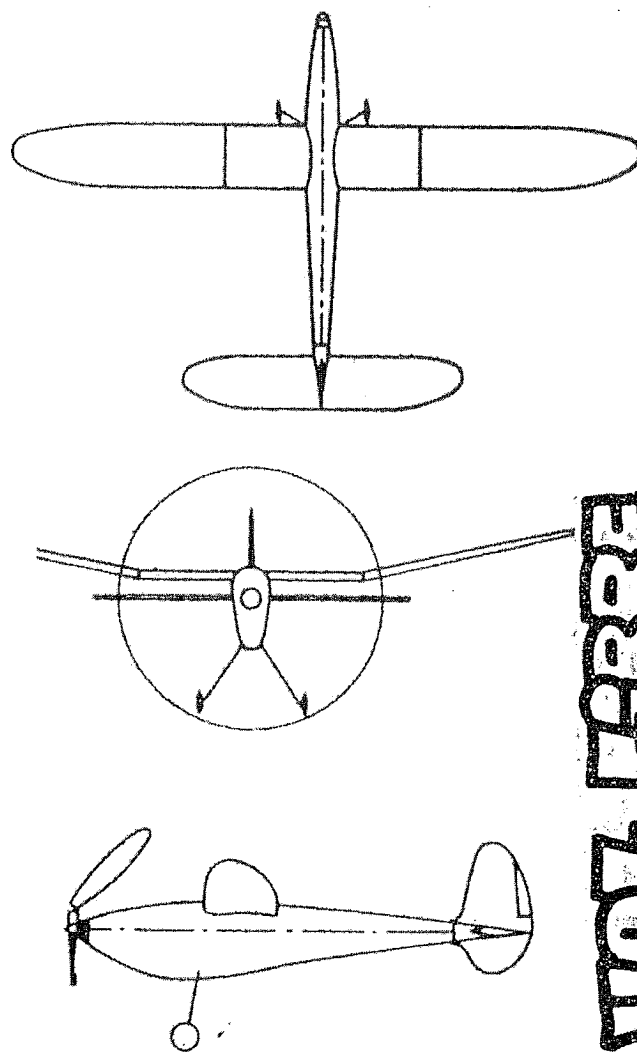
Comme le prévoit le règlement l'édition 1938 de la Coupe se déroula en France, dans la banlieue Parisienne, à Guyancourt, sur l'aérodrome Caudron le 31 juillet. La France était bien décidée à défendre son titre, à conserver le trophée si brillamment remporté par E.Fillon. Ce ne fut pas le cas et pourtant les concurrents français n'avaient pas démérité : Georges Bougueret se classait second et Robert Chabot 3^{ème} ex-æquo.

Le grand vainqueur fut l'américain James Cahill, 20 ans, qui totalisa une moyenne de 654 secondes sur trois vols effectués. Son modèle (document ci-dessous) baptisé Clodhooper, inaugura une nouvelle ère dans la technique des wakefields :

- aile à double dièdre, pour la 1^{ère} fois
- fuselage entièrement coffré, une première, très aérodynamique offrant le minimum de traînée
- train d'atterrissage réduit équipé de roues lenticulaires
- hélice monopale et repliable : une première

Certaines de ces innovations deviendront incontournables.

L'envergure était de 1,20 mètre et la longueur 0,78 mètre, la masse de caoutchouc embarquée frôlait les 100 grammes. On note une constante augmentation dans le poids de la gomme utilisée : 42g en 1935, 88g en 1937 et 96 g en 1938.



ERBIL 701

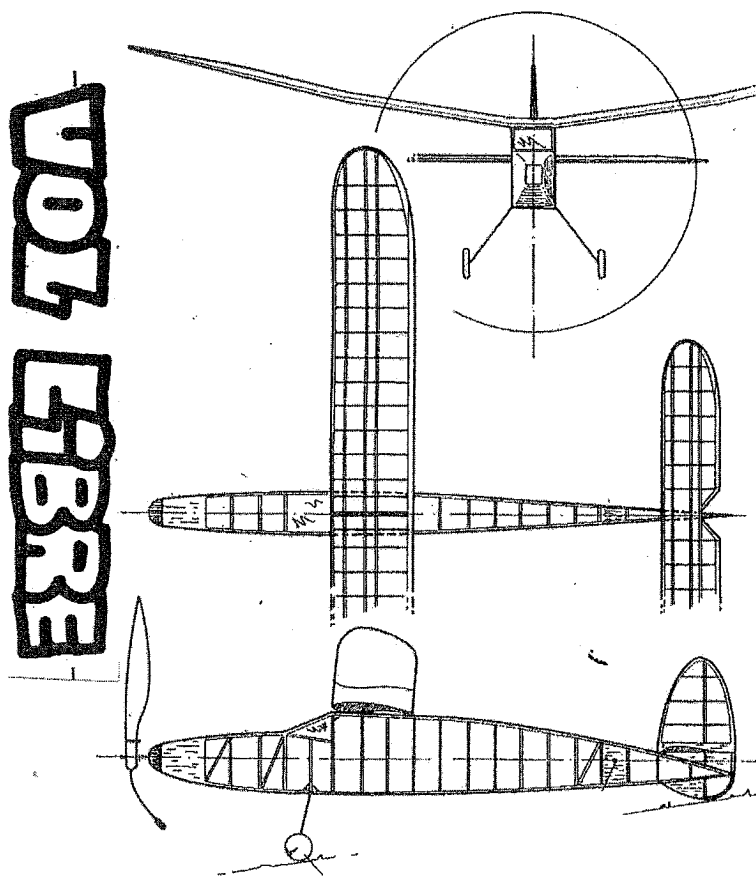
1939

La douzième édition de la Coupe Wakefield passa inaperçue parmi les modélistes de nombreux pays d'Europe. L'éminence de la 2^{ème} guerre mondiale occupait, malheureusement, tous les esprits. Se déroulant à Bendex, dans le New Jersey, au nord des Etats-Unis, le 6 août, cette édition fut gagnée par l'américain "Dick" Korda.

Son wake (document ci-dessous) était, comme celui du précédent vainqueur américain J.Cahill, un véritable "pur-sang". Doté de 82 grammes de caoutchouc, il décolla littéralement sur place. Bien que moins aérodynamique, fuselage carré simplement entoilé il réalisa une moyenne exceptionnelle, jamais égalée de 950 secondes (15 minutes et 50 secondes) !!!!.

D'une envergure de 1,12 mètre pour une longueur de 0,92 mètre il reprenait l'esthétique du modèle de G.Light, mais conservait le double dièdre et l'hélice mono pale repliable du wake de J.Cahill.

Hélice repliable offrant moins de résistance qu'une hélice en roue libre. Selon les mesures effectuées par Marcel Chabonnat, directeur de la soufflerie Eiffel, et publiées dans le MRA, le gain s'établit à 20%.



La seconde guerre mondiale viendra interrompre, pendant 9 ans, la poursuite de cette mythique compétition.

Références :

- The world of Model Aircraft par Guy R.Williams Editions Books Sales Inc.
- Model Engineer Centennal Celebration Collection n°6 Editions Nexus special Interests Limited
- Model Airplanes and American boy n°6 Frank Zaic
- Model Flying the first fifty years Argus book
- Year Book 1938 ; 1951/52 ; 1953 ; 1957
- Sam 35 Year Book n° 2 et 3
- L'Air Pour les Jeunes n° 30 et 42
- Bulletins du MACF
- Modèle Magazine n° 9 ; 14 ; 16 ; 23 ; 29 ; 35 ; 47 ; 53 ; 57 ; 58 ; 70 ; 81 ; 84 ; 101 ; 107 ; 136
- MRA n° 11 ; 19 ; 20 ; 21 ; 22 ; 23 ; 116 ; 127 ; 143 ; 150 ; 152 ; 161 ; 162 ; 174 ; 175 ; 186 ; 199 ; 200 ; 201 ; 211 ; 218 ; 219 ; 220 ; 221 ; 224 ; 226 ; 231 ; 233 ; 234 ; 246 ; 271 ; 272
- Aéromodeller mars 1948
- Model Airplane News avril 1950
- Vol libre

Je remercie Mrs Guy Filliol, Claude Weber pour les prêt de nombreux documents : plans, revues, livres , photos qui m'ont aidés pour rédiger cette étude, non exhaustive.

Je serai reconnaissant à toute personne, possédant des informations, non mentionnées dans cette étude, qui les portera à la connaissance de tous les abonnés de Vol Libre, soit en me contactant soit en rédigeant un complément publié dans ces colonnes.

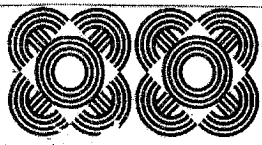


La Coupe Wakefield



			TORINO	ORENTANO	ARZAY BOSSIEU	SISTERON	VIABON	MIDDLE WALLOP
			CRIVELLE	CAPANORRI				
			ITA	ITA	FRA	FRA	FRA	GBR
			AGO TORINO	GAP	AC Romans PAM	AMC Provence	PAM	Croydon
			10/10/2010	24/10/2010	31/10/2010	22-23/01/2011	27/02/2011	20/03/2011
1	ROCCA Mario	ITA	11	7		12		
2	BRUMAT Franco	ITA	13	1		13		
3	PICOL Michel	FRA	6		10		10	
4	BUISSON Giv	FRA	7	8	3		6	
5	DRAPPEAU Jean-Luc	FRA			8	9		
6	NEVERS Romain	FRA	12		7	4	8	
7	LAVENTI Henri	FRA	5		6	6		
8	BODIN Jean-Luc	FRA	9	4				
9	MANONI Alessandro	ITA	1	1	1	11		
10	NERAUDEAU Francis	FRA		9		5		
11	BODIN Florent	FRA	3			10		
12	DUPUIS Louis	FRA	1		9	2		
13	GREAVES David	GBR					7	5
14	LIBERATORE Waller	ITA		10		1		
15	HALL Peter	GBR						11
16	LICEN Roberto	ITA	10					
17	FIEGL Bruno	ITA	8	1				
18	KUSTER F. Mario	ITA				8		
19	CHAUVEAU Gilles	FRA					9	
20	VAUGHN Roy	GBR						10
21	MICHEL Peter	GBR						9
22	LATY Denis	FRA			1	7		
23	LONGHURST Andrew	GBR						8
24	REBELLA Carlo	ITA	1	6				
25	SELVA Renata	FRA		5		1		
26	WILLIS Soencer	GBR						7
27	LEE A-Hing Eric	FRA	4		1	1		
28	KIMBER Roy	GBR						6
29	DIJAN Michel	FRA			5			
30	MARROT Pierre	FRA					5	
31	FUSSELLO Mauro	ITA	1	3				
32	BENDOTTI Maurizio	ITA		2		1		
33	GORBAN Evgeny	UKR			4			
34	CHALLINE Jean-Pierre	FRA				3	1	
35	MILLET Henri-Serge	FRA					4	
36	BROWN Peter	GBR						4
37	MARSHALL Michael	GBR					3	
38	MURARI Bruno	ITA	1	1				
39	FRUGOLI Jean-Francis	FRA				1		
40	BATTISTINI Bruno	ITA	1	1		1		
41	LYSON Ted	GBR						3
42	BENAZZI Luca	ITA	2					
43	CHEVENARD Didier	FRA			2			
44	LYSON Edward	GBR					2	
45	FACCHINI Vito	ITA	1	1				
46	BERTOLANI Benito	ITA	1					
47	DE LORENZI Giambattista	ITA	1					
48	LATY Julien	FRA			1	1		
49	MARQUOIS Gerard	FRA					1	
50	PATON Jim	GBR						2
51	THOMSON D.	GBR						1
52	TOLHURST Peter	GBR					1	
53	MAGGI Gianfranco	ITA	1					
54	MORANDINI Wilfried	FRA			1			
55	LUCISIC Charles	FRA					1	
56	JAILLET Yvon	FRA			1			
57	GALICHET Antoine	FRA						
58	MARQUOIS Bernard	FRA						
59	MARQUOIS Michel	FRA						
60	GARET Claude	FRA				1		
61	LATY Andre	FRA						
62	STRACHAN Christopher	GBR					1	
63	NORGET Daniel	FRA						
64	CERES Pascal	FRA						
65	AUBRY Thomas	FRA						
66	AUBRY Yves	FRA						
67	WEBER Claude	FRA						
68	MARCA Philippe	FRA						
69	MINSHULL J.	GBR						
70	CHALLIS Ted	GBR						
71	STRINGER Geoff	GBR						
72	BEALES David	GBR						
73	TAYLOR Ken	GBR						
74	WHITE John	GBR						
75	STAGG Mike	GBR						
76	FERBER Gerry	GBR						
77	STICHURBY R.	GBR						

EURO CHALLENGE F1G Coupe d'Hiver 2010/2011
SCORE: Max 13 points in each event (-1 point for each classified competitor)

BLERIOT  - DE SÈGE AUÛGRET! -

F1G EURO CHALLENGE

101 LEBEY

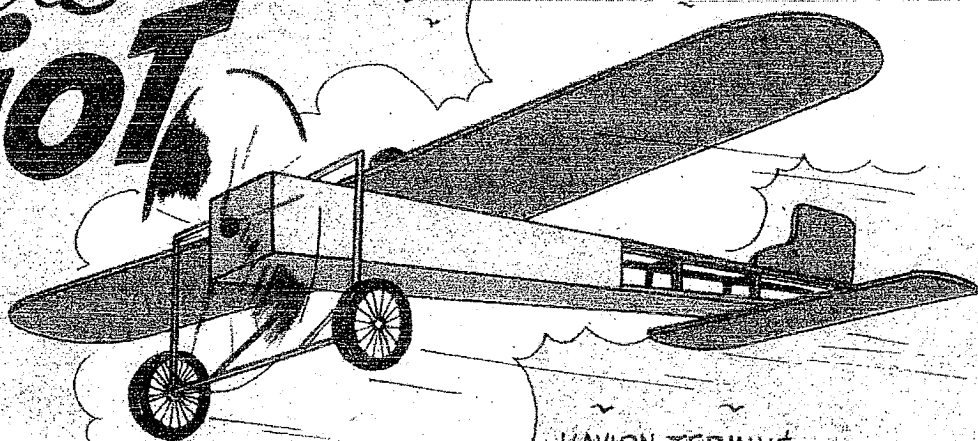
AU PREMIER AVRIL 2011

Dernier dossier: la maquette silhouette du Blériot de la traversée de la Manche, trouvée dans un journal de Mickey (des années 70); elle m'a tapé dans l'œil et j'espère que ce sera mon dernier modèle. Je n'ai pas eu le moindre souvenir qui préviendrait la maquette du Spirit of St Louis, j'aurais été curieux de voir ce qu'ils en avaient tiré.

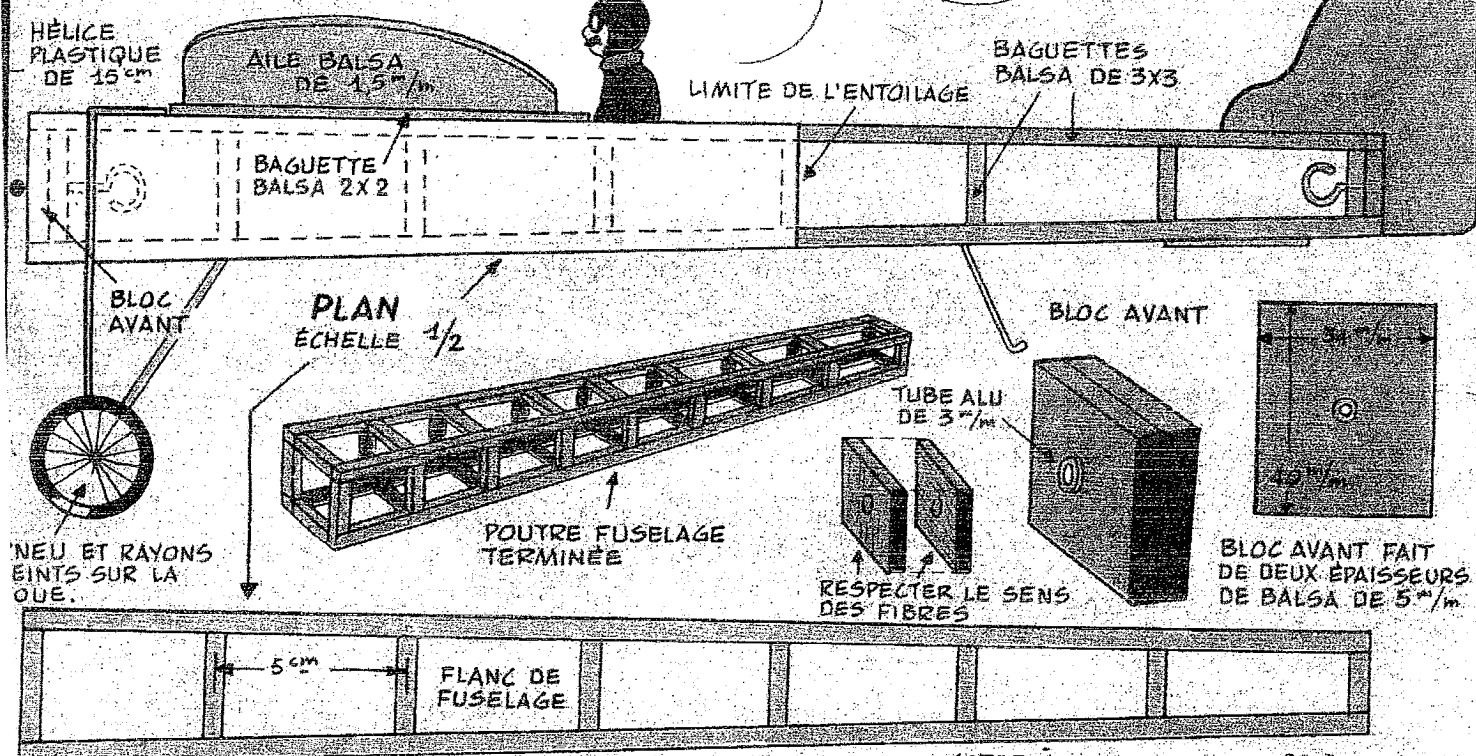
L'Avion de BLÉRIOT

VOL LIBRE

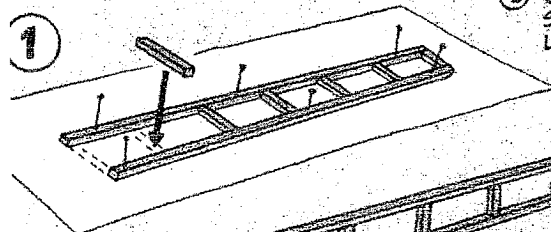
IL Y A QUELQUE 65 ANS, UN HOMME OSAIT TRAVERSER LA MER À BORD D'UN AVION. LOUIS BLÉRIOT... EN SOUVENIR DE CET HÉROÏQUE FRANÇAIS, VOTRE JOURNAL VOUS PROPOSE DE CONSTRUIRE LA MAQUETTE DE SON AVION. IL S'AGIT D'UNE MAQUETTE SIMPLIFIÉE, MAIS SA SILHOUETTE EST RESPECTÉE ET ELLE VOLE CORRECTEMENT.



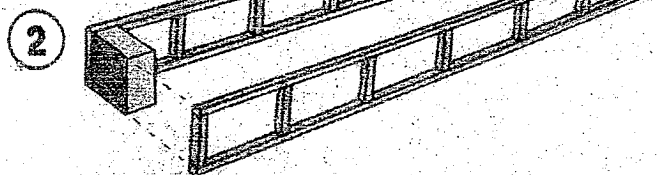
L'AVION TERMINÉ



AGRANDIR, SUR UN CALQUE, LE PLAN DU FLANC DU FUSELAGE - MULTIPLIER LES DIMENSIONS PAR 2

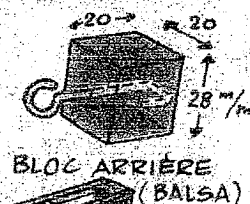


① CONSTRUIRE LES 2 FLANCs SUR LE PLAN... ÉPINGER LES 2 GRANDS LONGERONS ET PLACER LES TRAVERSES

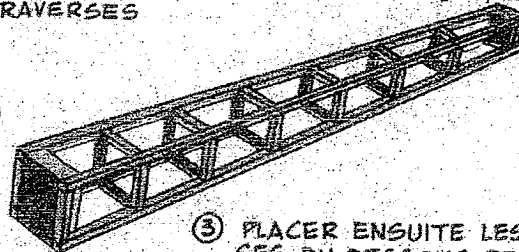


② LES 2 FLANCs ÉTANT BIEN SECS, COLLER SUR L'UN D'EUX LES BLOCS AVANT ET ARRIÈRE, PUIS JOINDRE À L'ENSEMBLE L'AUTRE FLANC. ATTENDRE SÈCHAGE.

CORDE À PIANO DE 1 mm



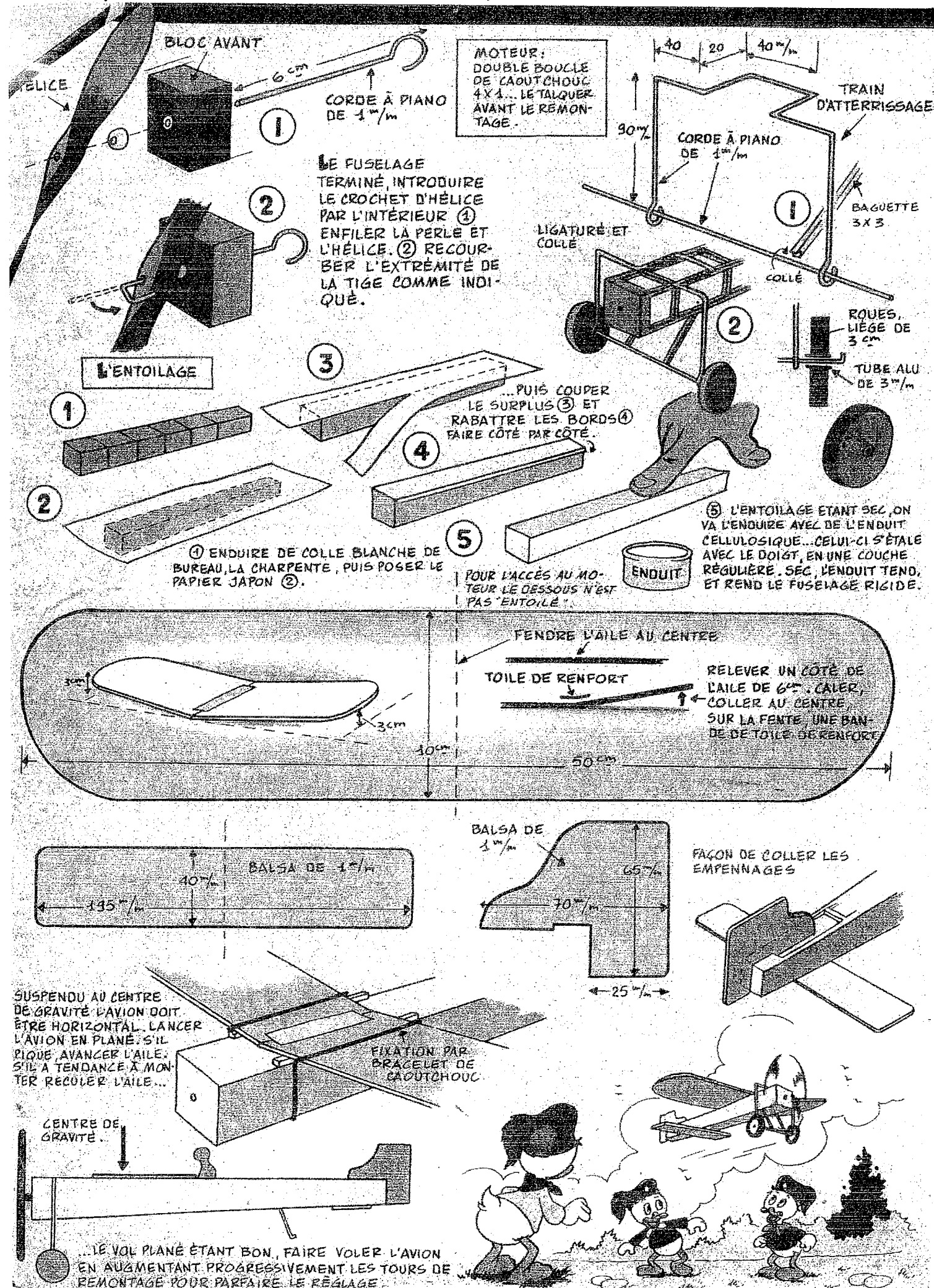
③



③ PLACER ENSUITE LES TRAVERSES DU DESSOUS ET DU DESSUS.

CETTE MAQUETTE PRÉSENTANT CERTAINES DIFFICULTÉS N'EST PAS À CONSEILLER AUX TOUT DÉBUTANTS

CONSEIL... CONSTRUIRE LE PLUS LÉGER POSSIBLE.



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 .

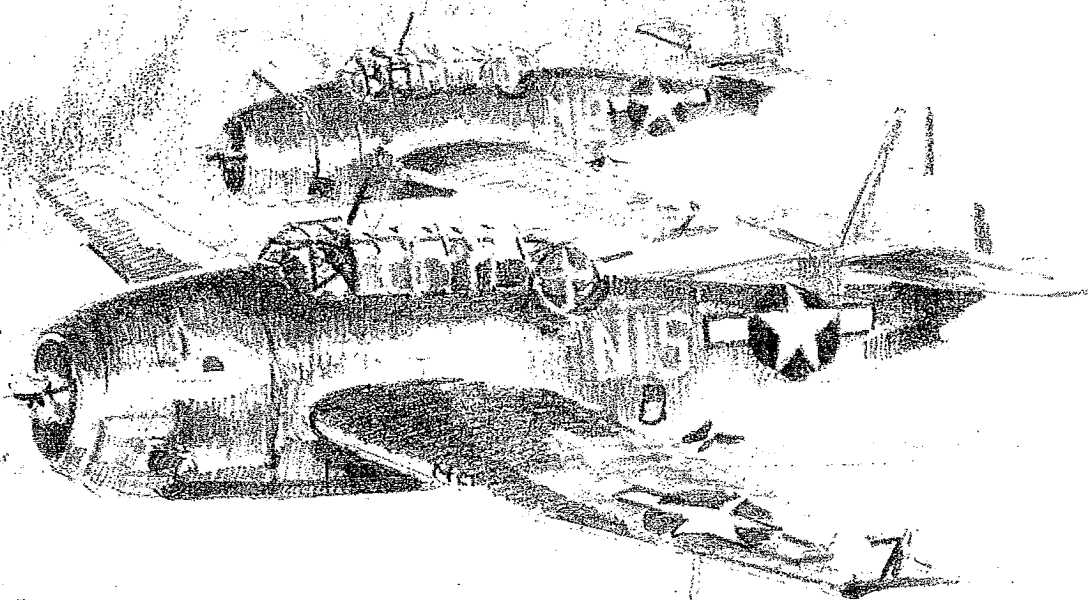
ATTENTION**ACHTUNG****CHANGEMENT D'ADRESSE .****NEUE ADRESSE**

André SCHANDEL - 14 Rue du Docteur François
67 000 Strasbourg Robertsau - France

tél + fax 03 88 31 30 25
e mail andre-schandel@wanadoo.fr

TBM AVENGER

VOL LIBRE



- A. SCHMIDT -

* LORSQUE LE 7 DÉCEMBRE 1941 LES FORCES AÉRONAVALES JAPONAISES ONT PAR SURPRISE ATTAQUÉ LA MARINE U.S. À PEARL HARBOR, LES AMÉRICAINS N'ÉTAIENT PAS PRÊTÉS AU CONFLIT.

LES JAPONAIS ONT DONC PU REMPLIR UNE PREMIÈRE VICTOIRE - CEPENDANT IN-COMPLÈTE LES PORTÉ-AVIONS ÉTAIENT AB-SENTS - ET EN MÊME TEMPS ONT RÉVÉLÉ LE GÉANT AMÉRICAIN.

L'INDUSTRIE AÉRONAUTIQUE U.S. AVANT DÉTA. AMORCÉ LA MONTÉE EN PUIS-SANCE POUR VENIR EN AIDE À SES ALLIÉS EN EUROPE, FRANCE, ANGLETERRE.

APRÈS LES PREMIÈRES BATAILLES AÉRONAVALES DANS LE PACIFIQUE LES LEÇONS ONT ÉTÉ RAPIDEMENT APPRIS.

LE TRIO CHASSEUR BOMBARDIER TORPILLEUR BASÉ SUR PORTÉ-AVIONS FUT LA FORCE DE FRAPPE ÉVIDENTE DANS CE GENRE DE CONFLIT.

DÈS LES PREMIERS ENGAGEMENTS L'AÉRONAVALE U.S. S'APÉRÇUT QUE SES AVIONS TORPILLEURS LES "DEVASTATORS" NE FAISAIENT PAS LE POIDS ET QU'ILS ONT ÉTÉ LITTÉRALEMENT MASSACRÉS TOUT COMME LEURS ÉQUIPAGES QUI NE MANQUAIENT CEPENDANT D'ÉCOURAGE DANS LA FOURNAISE.

CONÇU POUR REMPLACER LE DOUGLAS TBD-DEVASTATOR, LE GRUMMAN AVENGER FUT LE MEILLEUR TORPILLEUR UTILISÉ PAR LA NAVY DANS LE PACIFIQUE.

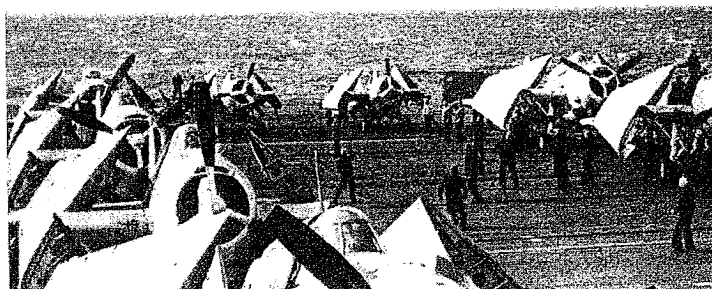
LE PROTOTYPE XTBF-14 VOLA EN 1941, SE DÉMARQUANT D'AUTRES APPA-REILS DE L'ÉPOQUE PAR UNE TOURELLE DORSALE, ARRIÈRE ET PAR UNE SOUTÈ RELEVANT, UNE TORPILLE DE 900 KG MANIABLE MALGRÉ SES AILES REPLI-ABLES ET DE GRANDE ENVERGURE.

PRODUIT EN SÉRIE LE TBF-1 ENTRA EN SER-VICE DES MARS 1942 - VERSION ÉQUIPÉE D'UN MOTEUR DOUBLE WRIGHT CYCLONE R-2600.8 DE 1850 CH. REFRIGÉRIÉ PAR AIR, VITESSE 436 KM/H À 3600 M - AUTONOMIE 1650 KM - PLAFOND 7000 M.

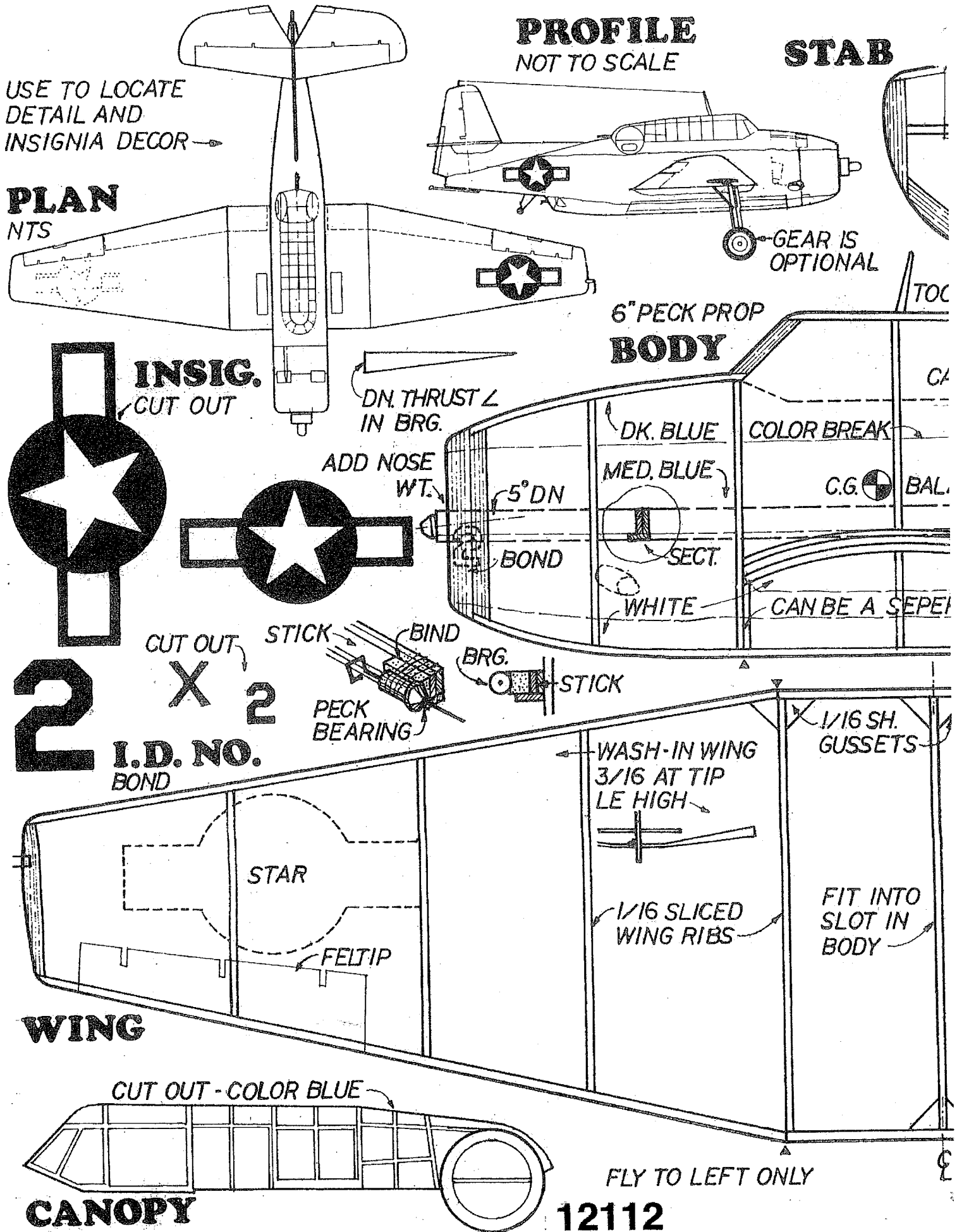
UTILISÉ POUR LA PREMIÈRE FOIS LORS DE LA BATAILLE DE MIDWAY L'AVENGER, DEMOURA EN PREMIÈRE LIGNE JUSQU'À LA FIN DES HOSTILITÉS.

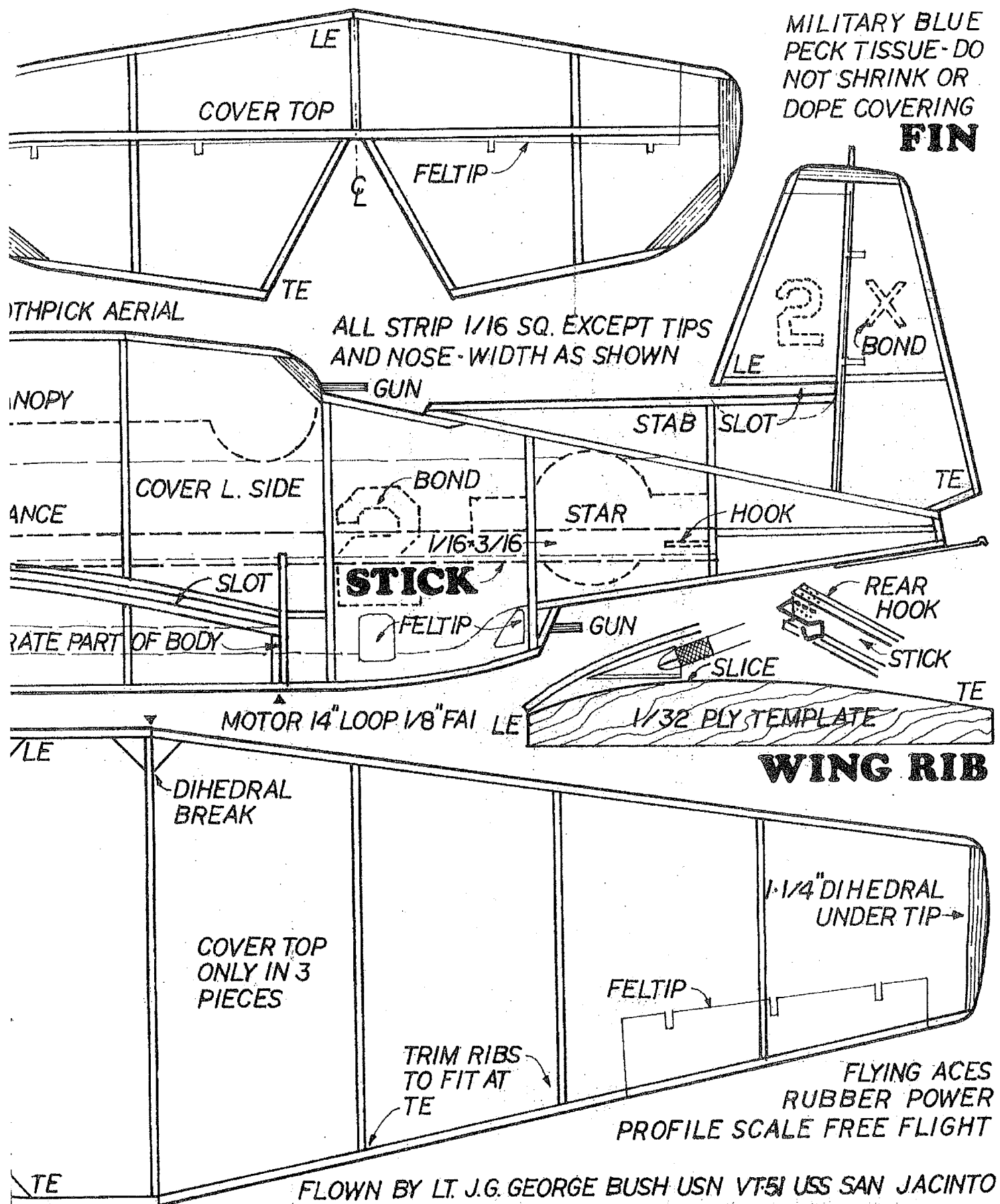
2290 FURENT PRODUITS CHEZ GRUMMAN 2882 TBM-1 ET 4664 TBM-3, DE GÉNÉRAL MOTORS S'Y RAJOUTERENT.

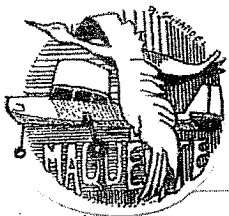
LES BRITANNIQUES ONT PRIS EN COMPTE UN MILLIER D'APPAREILS. DONT UN CERTAIN NOMBRE SERVIT EN LUTTE ANTI-SOUS-MARINE ET AU MOULAGE DE MINES.



TIRE DE NATIONAL FREE FLIGHT SOCIETY

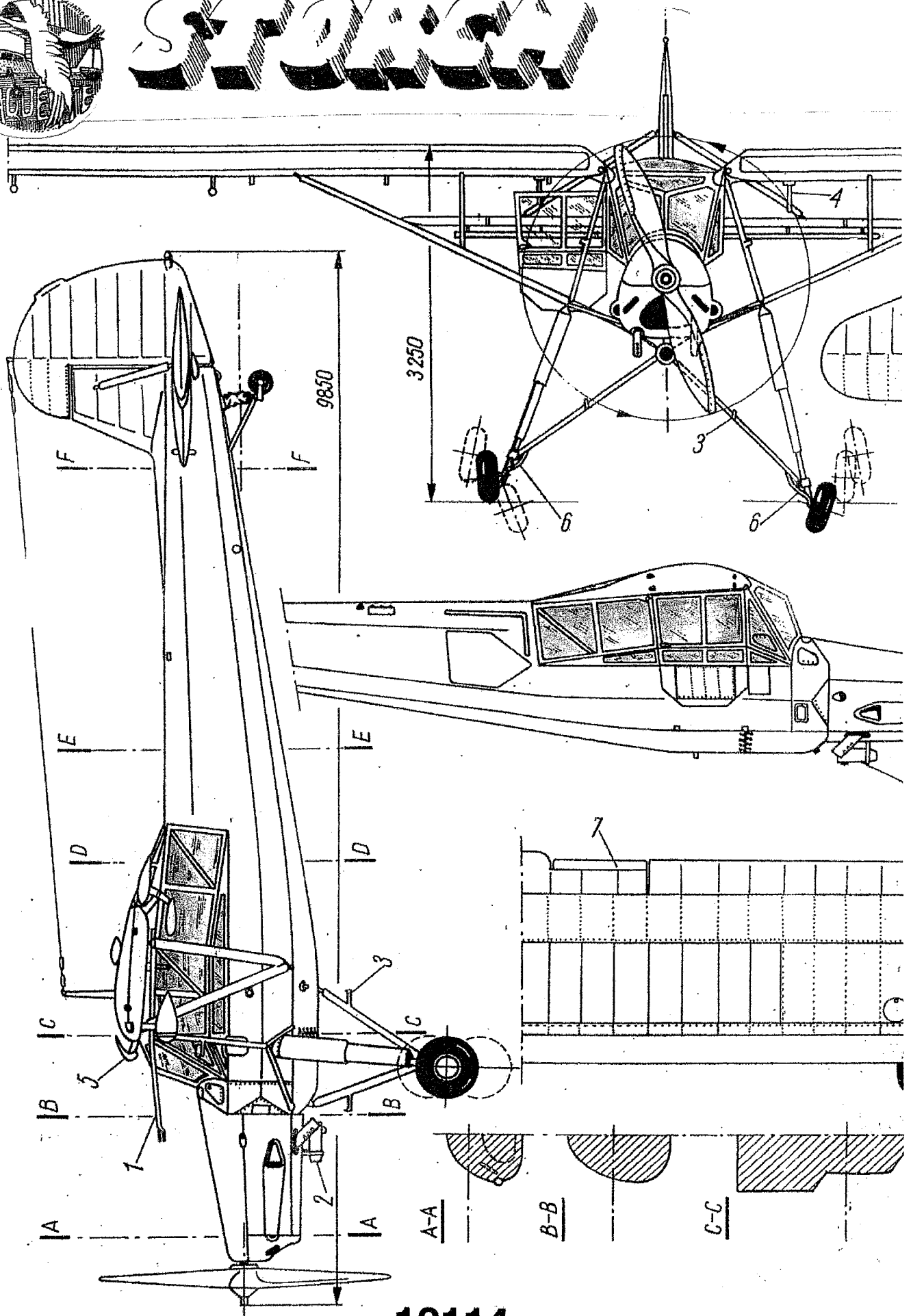






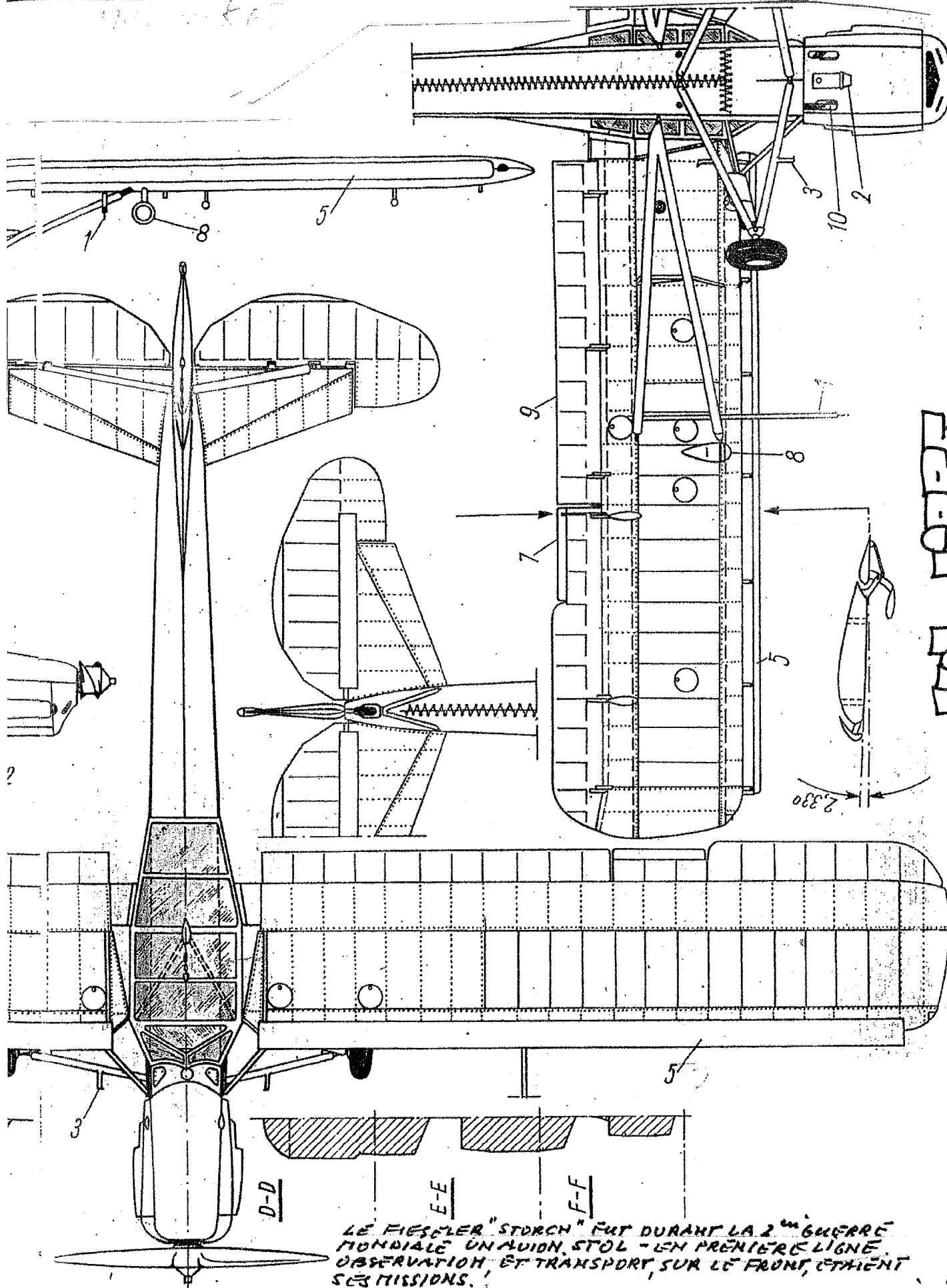
STICK

VOYAGER



12114

171000-AS 11.1



171000-AS 11.1

LE FIESLER "STORCH" FUT DURANT LA 2^{ME} GUERRE MONDIALE UN AVION STOL - EN PREMIERE LIGNE D'OBSERVATION, ET TRANSPORT, SUR LE FRONT, ET AIENT SES MISSIONS. COUP D'ECLAT LE PLUS CONNU: LE SAUVETAGE DE MUSSOLINI -

12115

@STUCES et Niouzes

116 ANNÉES...

... de plans divers, 11 catégories, de 0 à 2200 mm d'envergure.

<http://www.kurrawong.net/affp/plans.php>

Des trucs dingues dont on n'a plus idée aujourd'hui. Mais aussi des machines F1A-B-C. Il vaut mieux connaître un auteur, un nom, pour trouver plus vite, mais ça marche aussi par catégorie, année, taille... Une superbe collection australienne et inter.

VOL

LIBRE

CONVERTIR...

Les pouces en millimètres, mais bien plus : les aires, les températures, les vitesses, les puissances... mais voyez donc la copie d'écran ci-dessous. Mini-programme à placer à portée, dans votre "barre des tâches". Gratuit, ici :

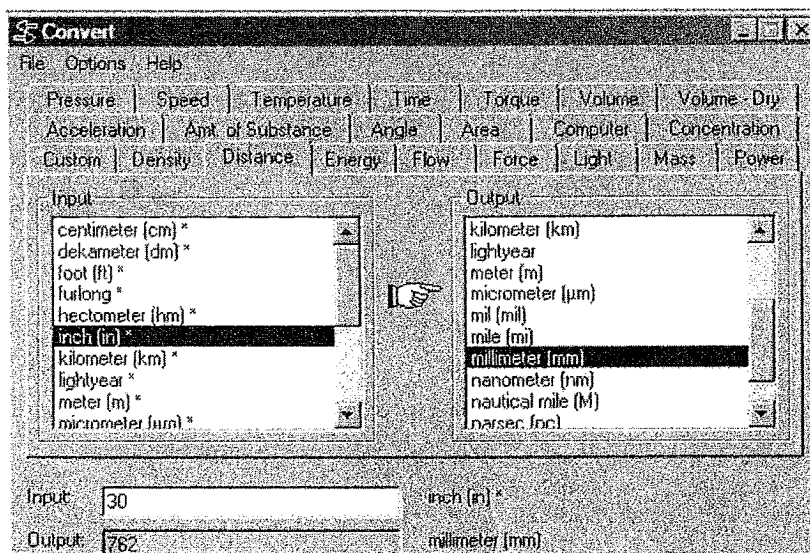
<http://joshmadison.com/convert-for-windows/>

et dans l'onglet "Custom" vous placerez ce que vous voulez. Par exemple les dimensions des fils de fer US et GB, à convertir en mm. Cool, non ? Ça marche comme ceci : vous entrez votre demande dans la case Input, et sans même vous demander votre avis l'outil vous donne le résultat converti. Cool, non ?

VOUS ALLEZ LOUPER...

... un petit chef-d'œuvre. Parce que vous n'allez pas à Embalse, aux Championnats du Monde. Il y sera distribué le n°1 de VLT.

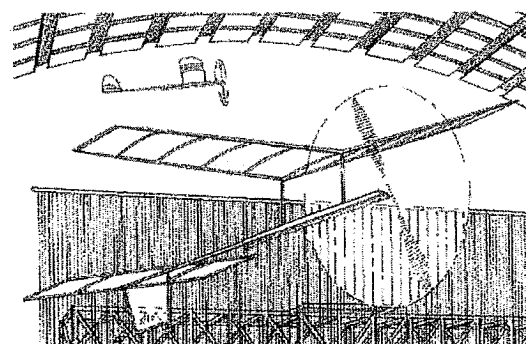
Dedans il y aura Fillon et Matherat, que vous connaissez obligatoirement, Midic de Serbie, Lindner d'Allemagne, Mills des USA... avec du planeur 1950, de la construction, une revue des profils de Coupe, du F1E et du F1Q, un Bébé Jodel, du récit et de la gloire. Bon, c'est pas tout. Comme le n°200 de Vol Libre doit vous parvenir au mois d'août, VLT 1 sera diffusé peu après. Vous savez donc quoi faire, sans lanterner...



EN RÉPUBLIQUE TCHEQUE

on a d'autres réflexes que dans l'Hexagone. Avec la neige chez nous tout s'arrête, pas vrai ? Chez nos amis de là-bas, c'est le pied, et il faut voir en couleurs sur fond tout blanc, ces lancés-main, bichonnés sur structure et qui ne craignent pas la dureté de nos pistes béton ou de nos chemins de terre tassée... Merci à Pavel, un du F1B de Sezimovo Usti... ce nom ne vous est pas inconnu... premier abonné mondial de notre futur VLT, eh oui. Il nous invite sur le site de son club :

www.mksu.zde.cz



CONSEILS INDOOR

En voici une collection destinée aux plutôt spécialistes :

<http://www.indoorduration.com/indoordurationarticles.htm>

Steve Gardner entre autres livre une vue d'ensemble de la mécanique du vol. Si vous aimez comprendre... pourquoi ça quitte la spirale et des choses de ce genre : pitch stability. --- Plus de 30 topos à déguster. Des plans, des outils, même sans anglais le détour sera profitable.

Profil E 387

= $3,54^\circ$

$cm_0 = -0,081$

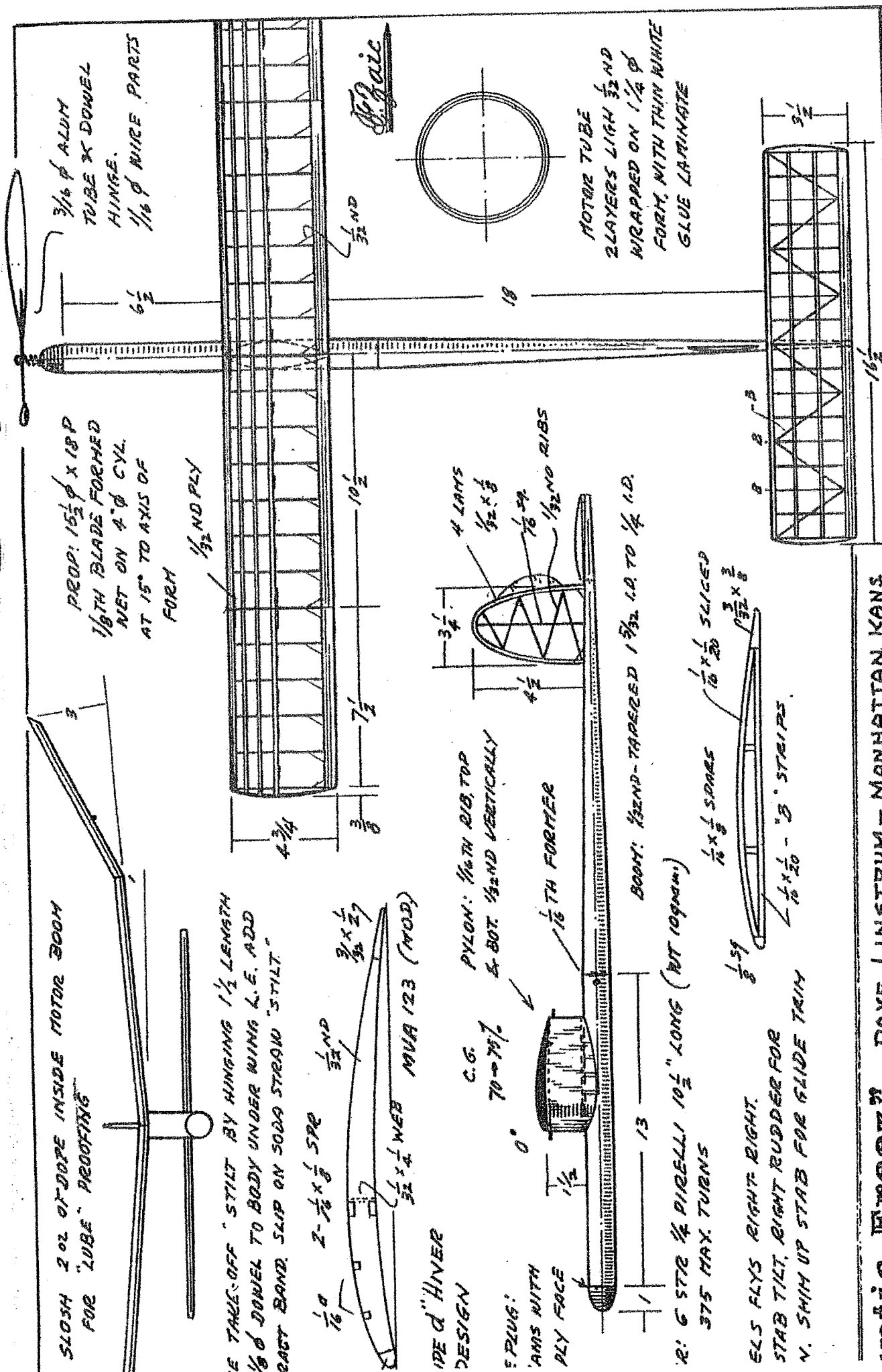
Profil mit mittlerem Ca_{max} bei minimalen Widerstand etwa zwischen $ca = 0,3$ bis $ca = 0,9$. "Allround"-Profil für ferngelenkte Segelflugmodelle und zwar sowohl für den Thermikflug als auch für den Hangsegelflug.

PROFIL E 387

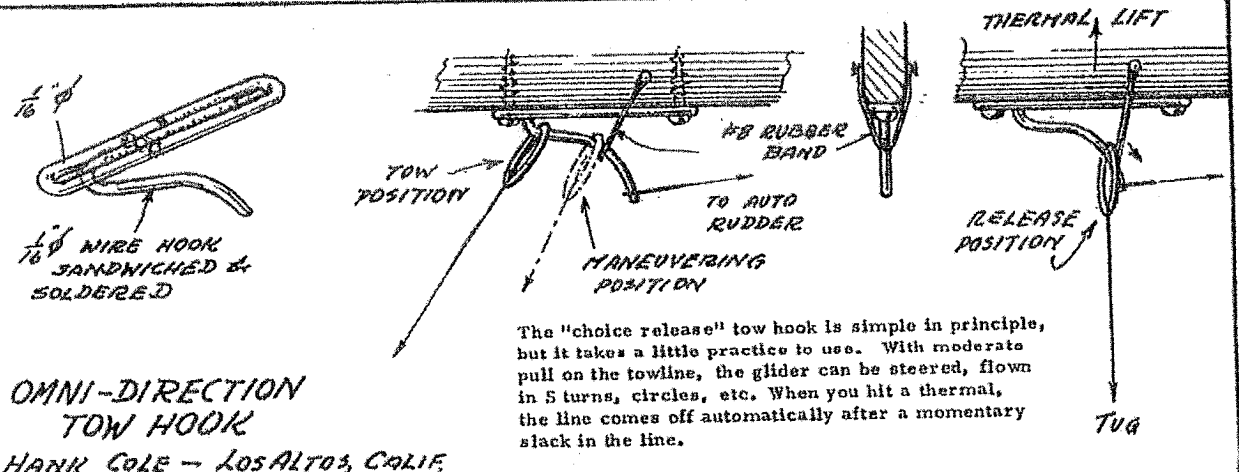
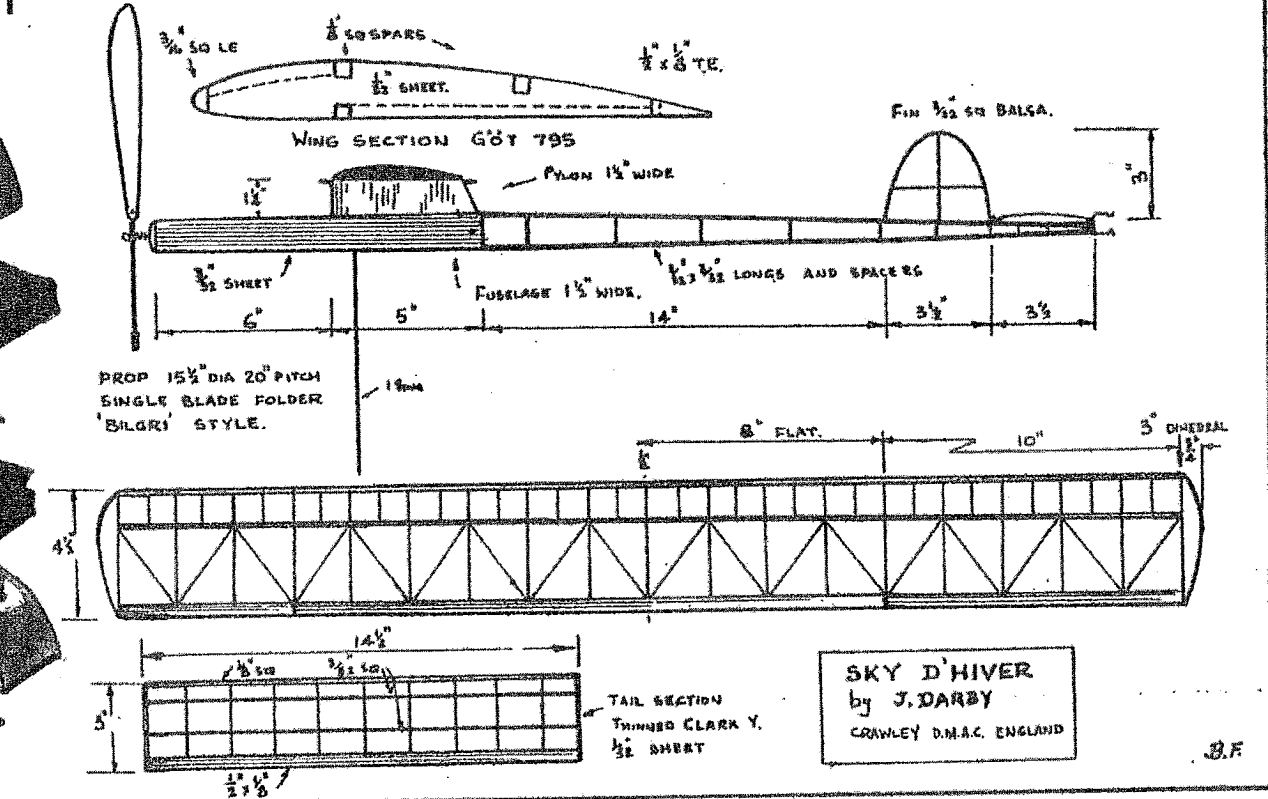
PROFIL POUR PLANEURS TOUTES CATEGORIES
PLUS PARTICULIEREMENT POUR VOL DE PENTE.

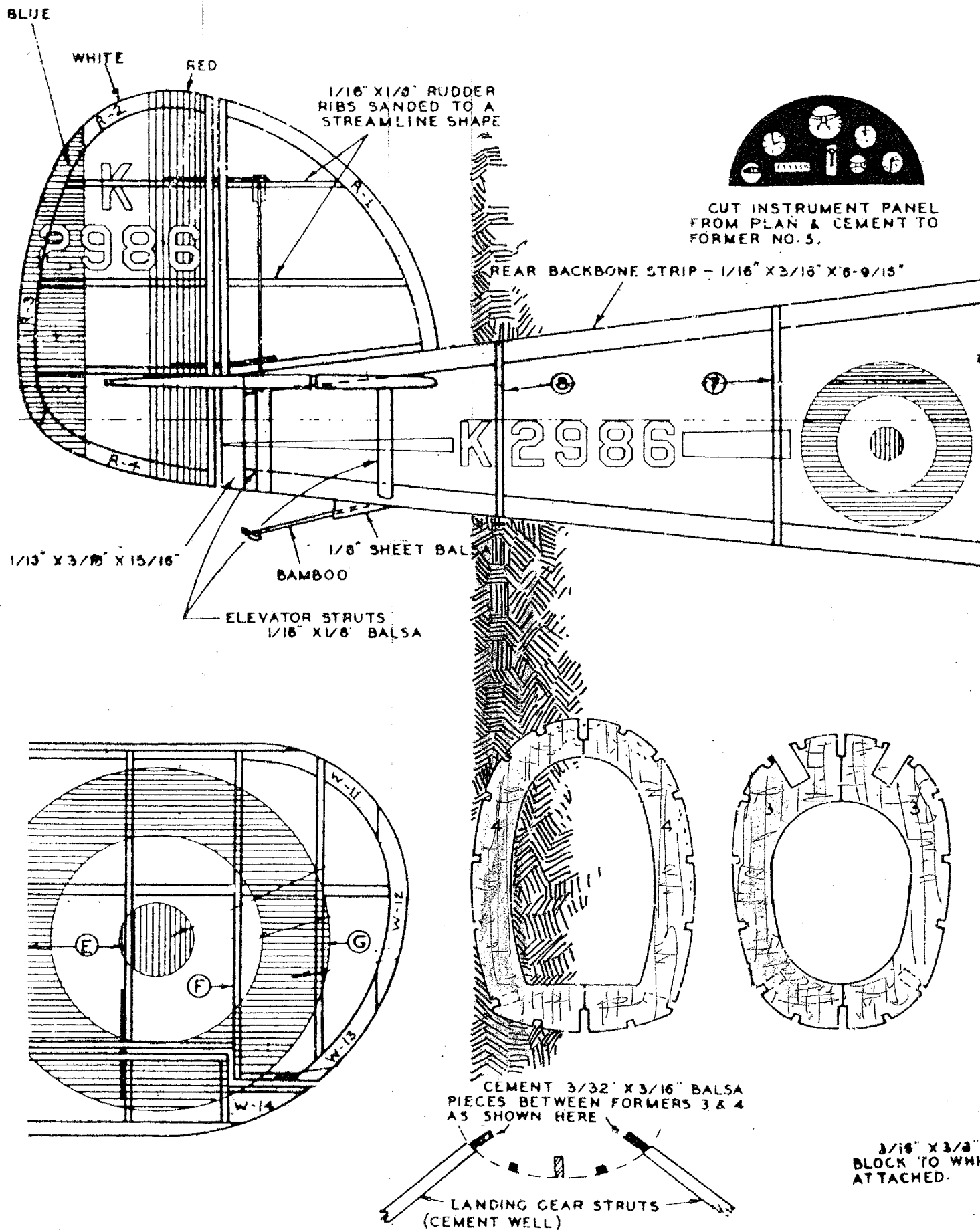
VOL DE PENTE

500

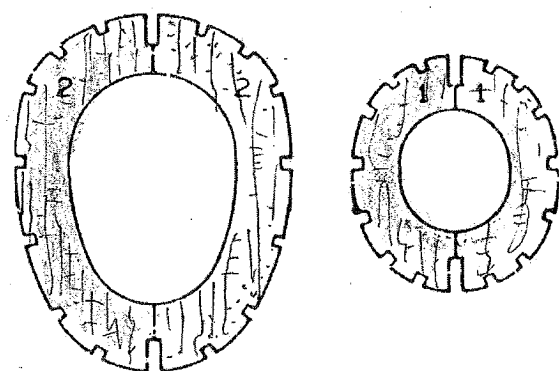
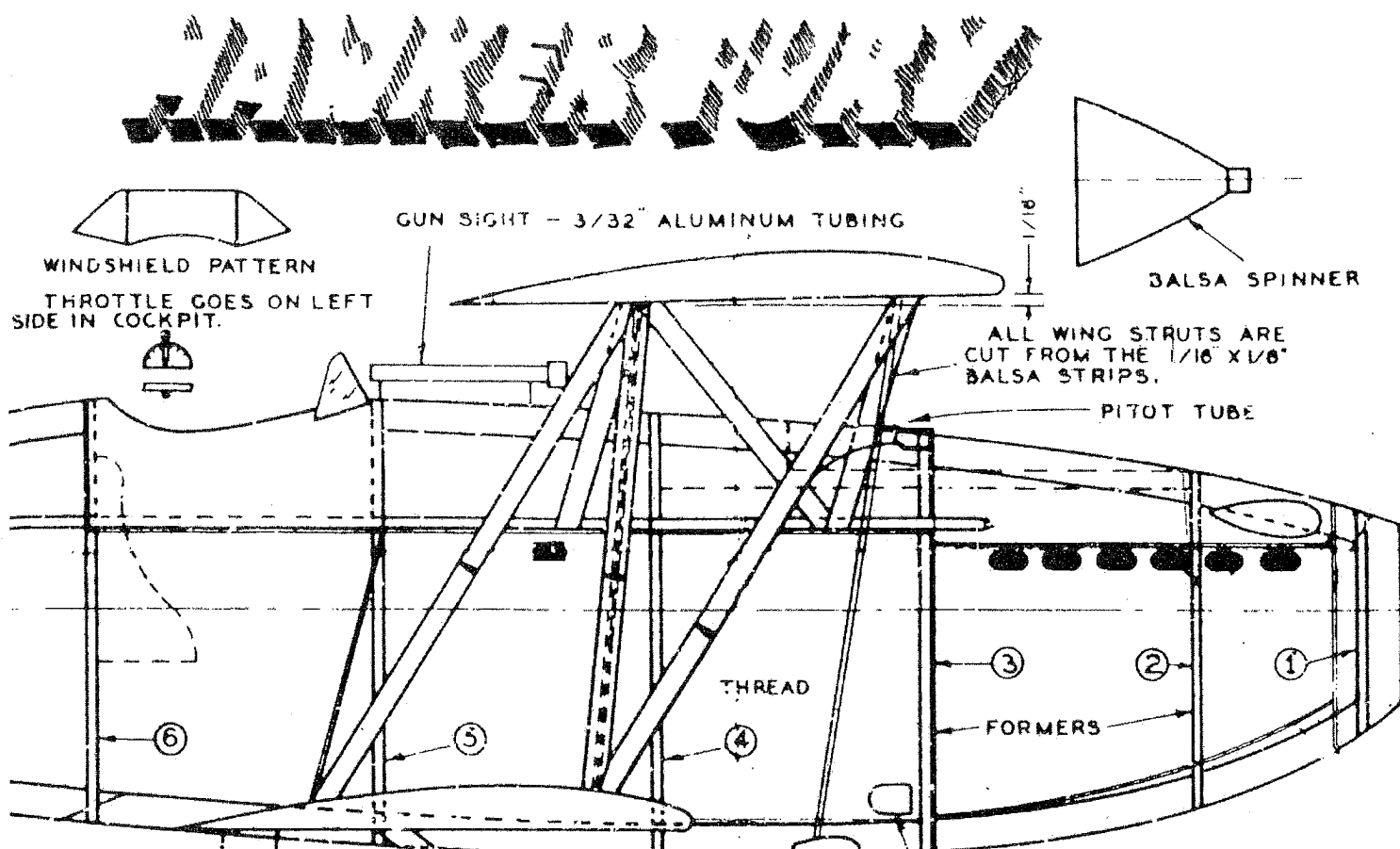


Antic Freeze" - Dave Linstrum - Manhattan, Kans



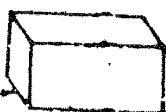


12120



PANTS ARE MADE OF A $3/8$ " CORE PIECE
HAVING A $1-3/8$ " DIA. OPENING FOR WHEELS,
AND TWO OUTSIDE PARTS $1/16$ " THICK.

$3/4$ " BALSA
GUNS ARE

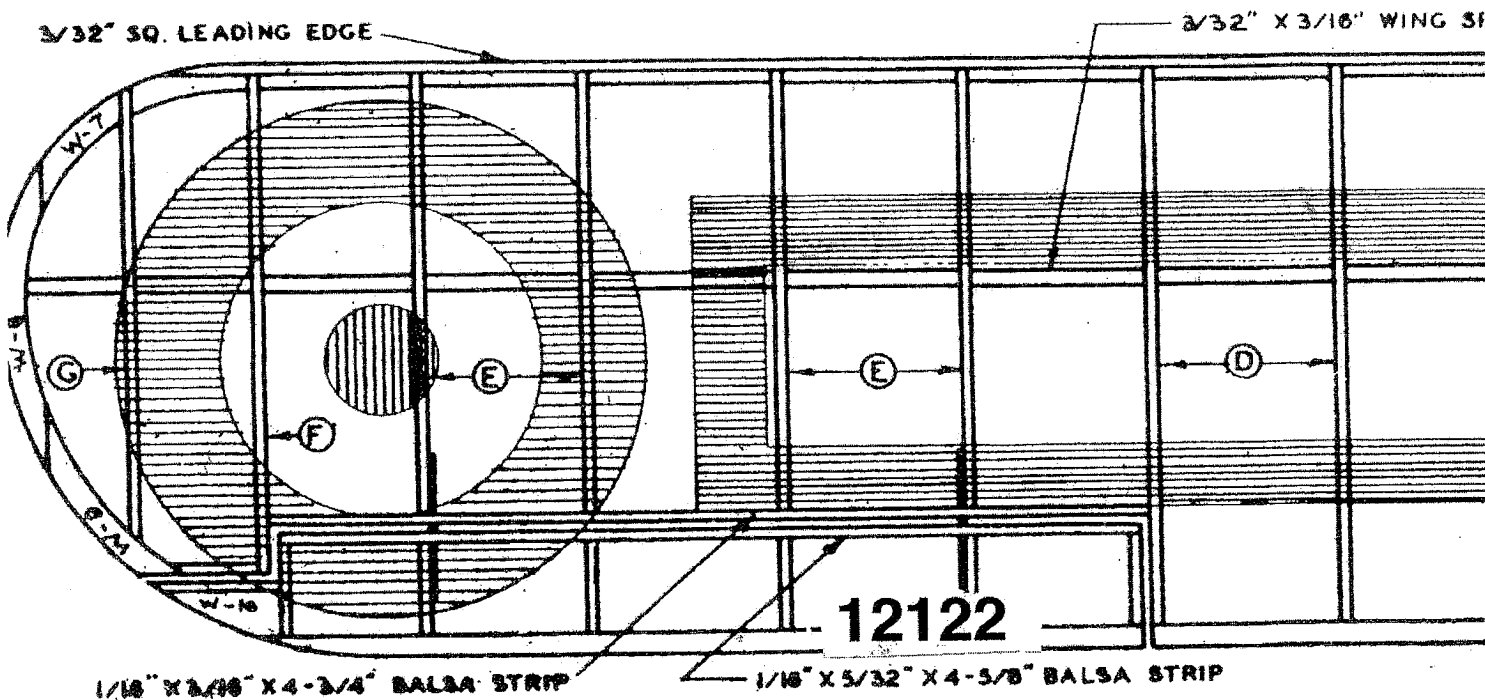
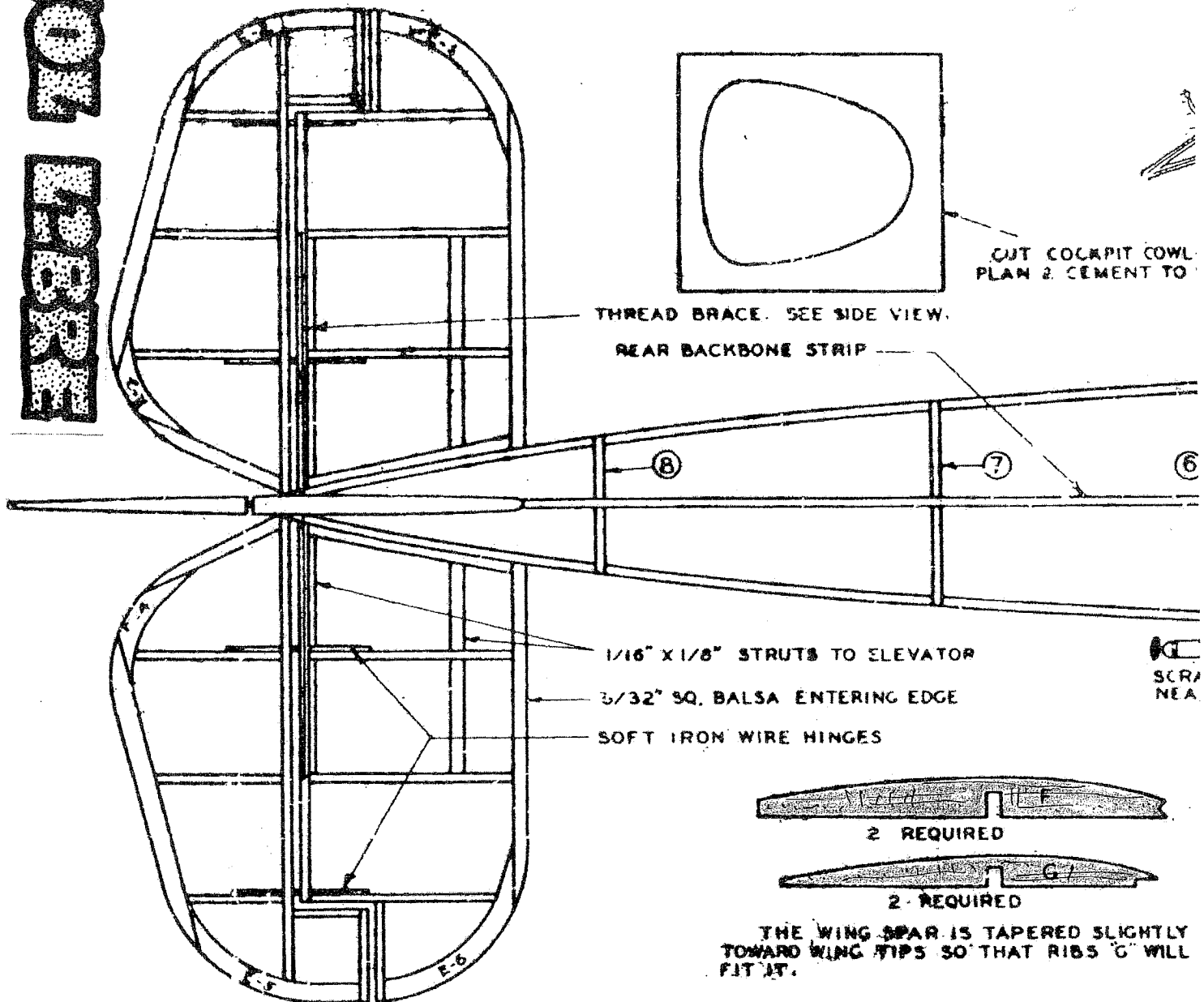


SAND TROUGHS USING
A ROUND ROD AS SHOWN.

GUN TROUGHS ARE SHAPED FROM
 $3/16$ " X $3/8$ " X $2-3/16$ " BALSA PIECES.

EX-117

FOR
FORM



VOL 12BRE. PREP FLUG

1935 BY COMET MODEL AIRPLANE & SUPPLY CO. INC., CHICAGO, U.S.A.



SCALE 5/8" = 1'-0"

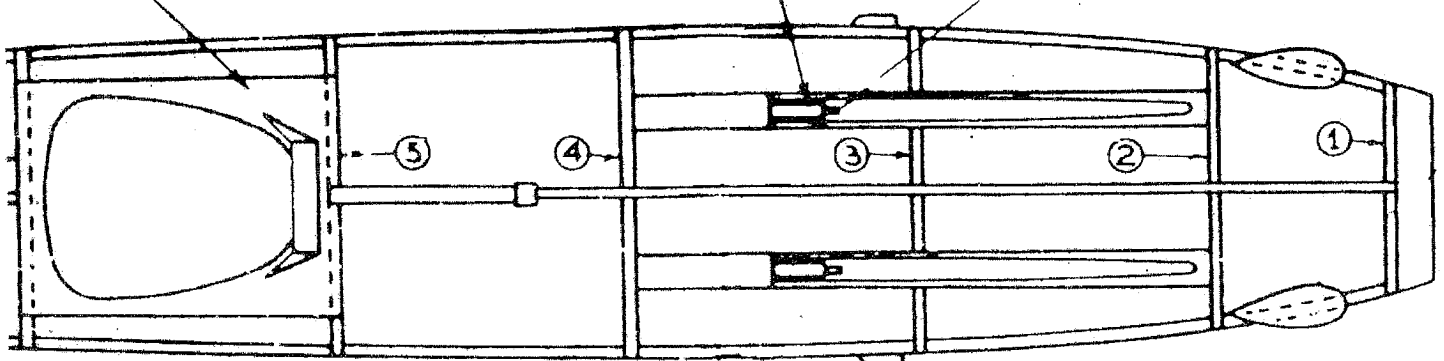
HAWKER FURY

ROLLS-ROYCE KESTREL II S. ENGINE

FROM
IERS

MACHINE GUNS ARE 1/8" DIA. ALUMINUM TUBING
PUSHED INTO GUN BLOCKS

PIN



MAKE FIRE EXTINGUISHER OF
ALSA IT IS GENERALLY PLACED
DOOR ON LEFT SIDE.

AIR SCOOP

AILERON ENDS - MAKE 4



8 REQUIRED



8 REQUIRED

IE WING BARS



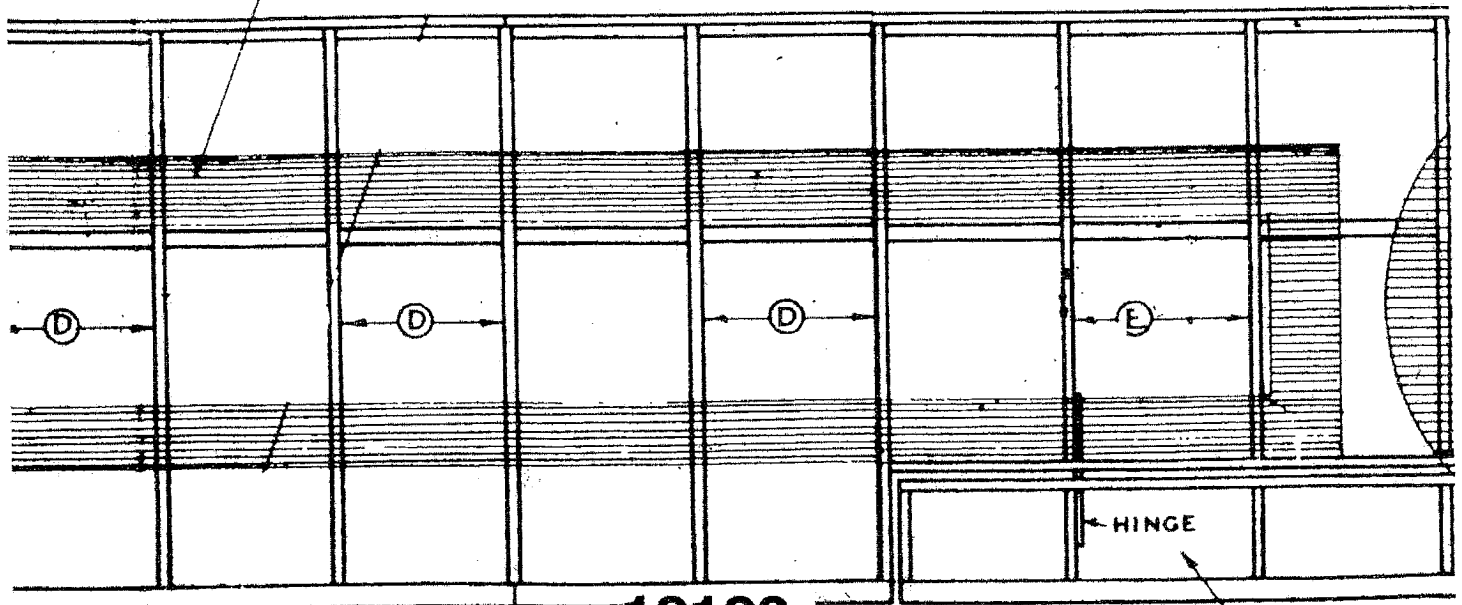
2 REQUIRED



12 REQUIRED



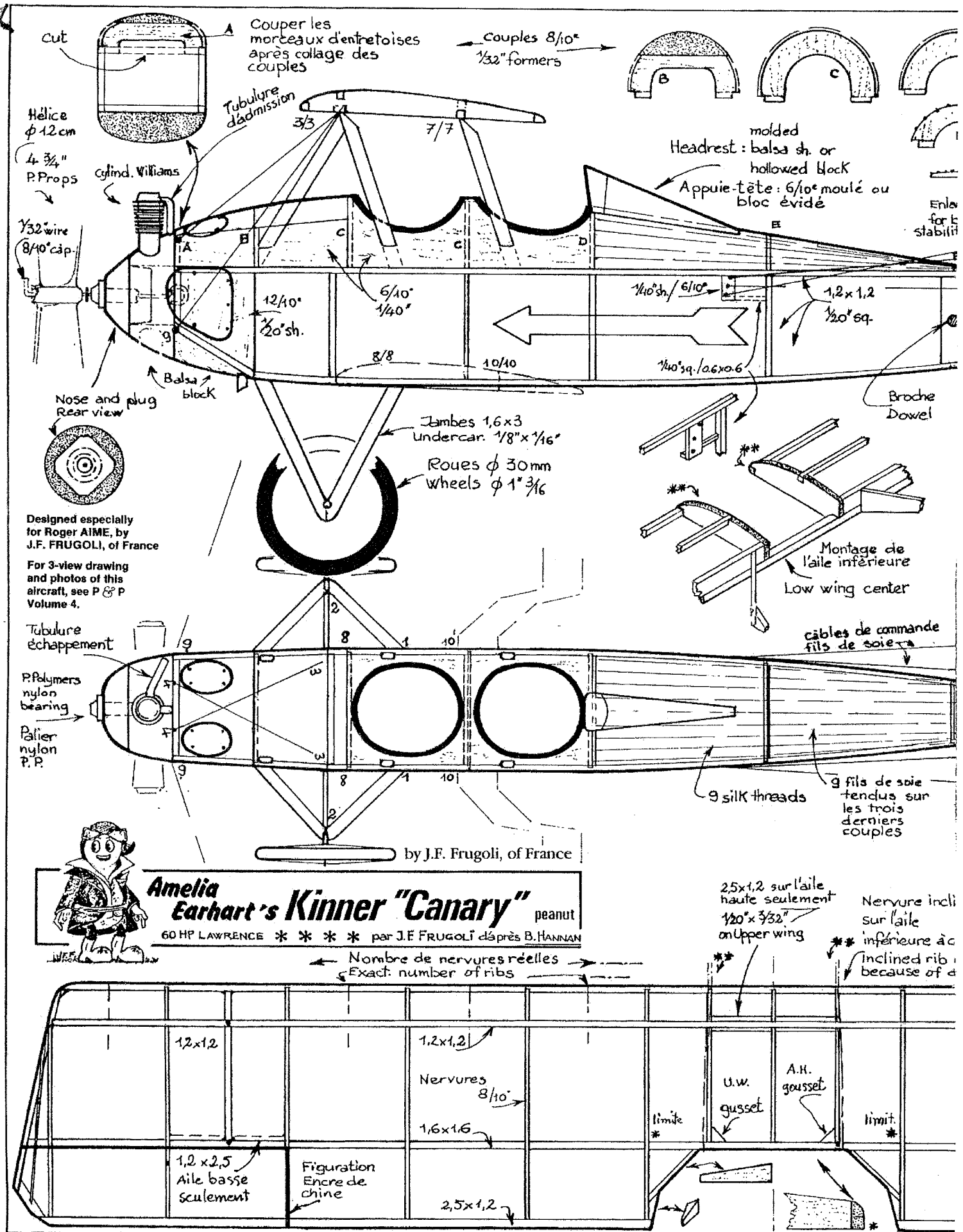
2 REQUIRED



HINGE

AILERON

12123



P.S. J'ai particulièrement apprécié les timbres de collection
de chaque envoi et aussi la dernière photo de la cathédrale
de Strasbourg du n° 137.

VOL
LIBRE

La lecture de Vol libre me ramenait chaque
fois en faisant revivre des souvenirs anciens (j'ai 89 ans)

Cela va me manquer beaucoup. Mais je comprends aussi
votre désir de connaître un peu de calme après ces
années de travail acharné nécessaires pour éditer

200 numéros de cette revue unique.

Bonne retraite, mais pas trop loin des modelistes...

Avec mes amitiés sincères
D'un même coup de bol

Cher André,

Quelle tristesse, plus que 3 numéros
de Vol libre,

Mais quelle œuvre! quelle formidable
mémoire! ...

Merci encore pour tout cela.

Bonne nuit,

J. Claude

C'est avec nostalgie que je rédige ce chapitre qui sera le dernier
à destination de Vol libre. Mais je comprends parfaitement la hâte de
vous poursuivre cette publication dans laquelle votre investissement aura été
total. Il restera une exceptionnelle collection de 200 numéros
avec un style personnel et parfaitement identifiable. Aussi, Vol libre
conservera son identité dans l'histoire de l'Aéronautisme.

A Bientôt Très Sincèrement D. Claude

C'est pour l'ultime fois que je te renouvelle mon abonnement à VL, non sans un pincement au cœur, mais soulagé malgré tout de savoir que ton œuvre va se pérenniser.

Je tiens à t'exprimer toute mon admiration et ma reconnaissance pour ton travail et l'énergie que tu as déployé durant ces longues années, et c'est toujours avec le même engouement le même plaisir que je devore les pages de ta revue, et, si malgré les ans je garde intacte cette passion pour l'aéromodélisme en général et le vol libre en particulier, celle-ci est loin d'y être étrangère, c'est la source permanente de ma motivation et de mon inspiration.

Encore une fois, merci André du bonheur que tu m'as donné, je te souhaite une bonne retraite si j'ose dire, en espérant toutefois te revoir sur les terrains.

Très cordialement

André Beuilly

Dear André,

First, congratulations on making Vol Libre such a success and many thanks for all your hard work putting together so many issues. I hope you enjoy the time you will now have available, and I look forward to seeing you on a terrain de vol somewhere.

I am sorry to hear this will be the last numbers. I have enjoyed your magazine very much over the years. Thank you very much for this.

PETITES ANNONCES

(C'EST LA LIAISON)

CHERCHE SUITE ARTICLE MRA
96 (NOV. 46) SUR MICRON 5 AA:
SOIT MRA SUIVANTS, SOIT
PHOTOCOPIÉS - MERCI!
GPB → VL TRANSMETTRA.

IGNARE EN LA MATIÈRE, GPB CHERCHE
MOTEUR(S) CO₂ POUR NE PAS MOURIR
IDIOT... → VL TRANSMETTRA
MERCI !

LE COURRIER DES LECTEURS, DANS NOTRE BULLETIN DE
LIAISON, N'A JAMAIS PRESQUE JAMAIS ATTEINT L'OBJECTIF
FIXÉ AU DÉBUT DE SA PARUTION: ÉTABLIR UNE TRIBUNE
ÉPISTOLAIRE ENTRE MODÉLISTES, DANS LE GENRE QUESTIONS
RÉPONSES. À L'ÉPOQUE 'INTERNET' N'EXISTAIT PAS.
LE COURRIER EST RESTÉ CANTONNÉ DANS UN CADRE
TRÈS LIMITÉ, SOUVENT PERSONNEL OU LIÉ À DES PERSONNES.

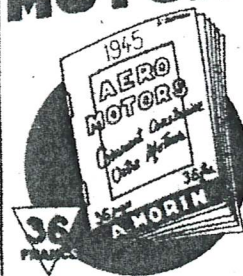


JEAN PIERRE MOISON
— DINAN.



GPB CHERCHE CA...
(ORIGINAL OU COPIE)

AERO-MOTORS



LA FAMEUSE BROCHURE
CONCERNANT LA TECHNIQUE
ET LA CONSTRUCTION DES
MOTEURS MODÈLES RÉDUITS

Est parue

La nouvelle édition donne la plus d'ensemble
de 15 petits moteurs d'effort à moteur et DIESEL
de 5 à 40 cm³ de cylindres, Mono et Bi-cylindres et
moteurs spéciaux pour trains radio guidés.
Plus de 100 dessins illustrant les 36 pages de
documentation sur la construction et l'étude des moteurs
modèles réduits.

Commandez-la
dès maintenant
Envoi contre mandat carte de 36F

A MORIN

OUVERT TOUTS LES JOURS DE 24 H⁰⁰ 30

Avec le dernier né de la famille:
un Nordique télécommandé et
motorisé !!! Je n'ai plus les jambes
pour courir après !!! 434g / 14g/dm²

Cette Colonne latérale au monde
du vol libre me sera peut-être
pardonnée ?... Pour cela, je vais
faire une prière auprès de
saint Gédéon d'aut l'aure
me com de grandir !

Amicalement
Pierre

NOUS ENCOURAGEONS VIVEMENT
TOUS LES MODÉLISTES VOL LIBRE
À PARTICIPER ACTIVEMENT À
TOUTES LES FORMES DE COURRIERS
AU PROFIT DE LA NOUVELLE RÉDACTION.

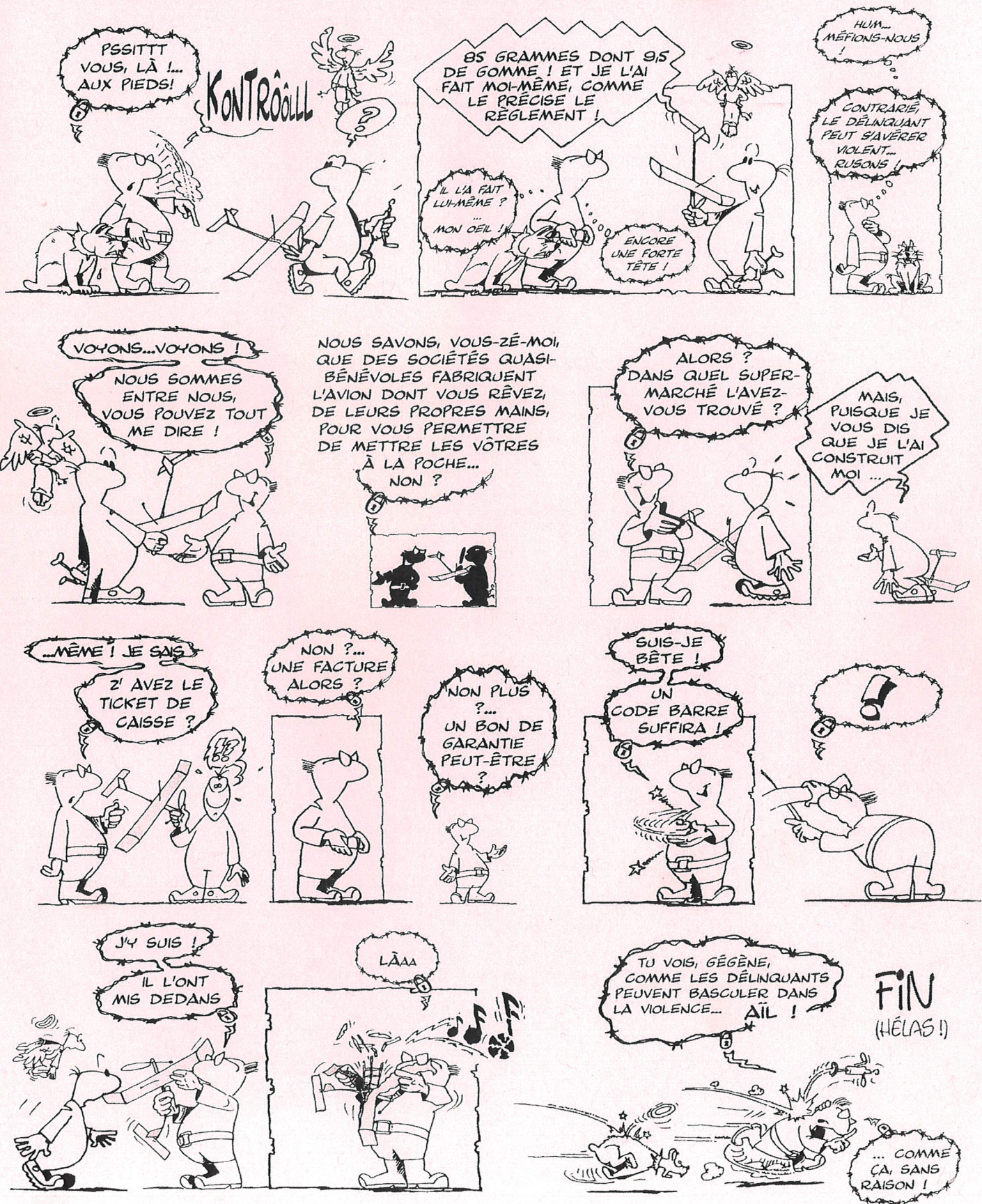
PHOTO ET TEXTE TRANSMIS À VO LIBRE PAR
G.P.B.

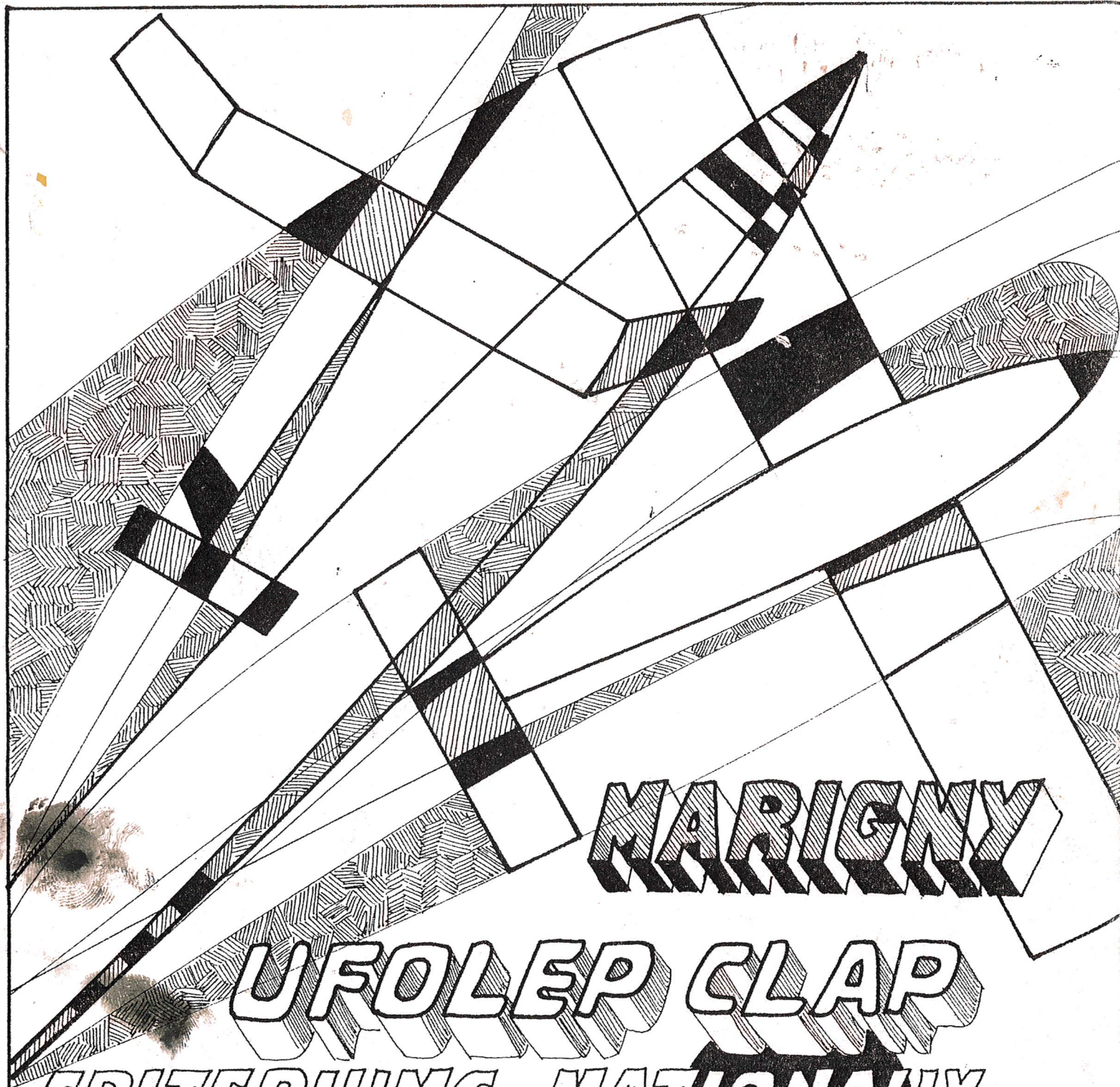
MICHEL COMTEAUX

VOL LIBRE



m.c.





MARIGNY

UFOLEP CLAP

**CRITERIUMS NATIONAUX
D'AEROMODELISME**

**29
30 JUIN
1^{ER} JUILLET 90**

UN RAPPEL SUR LA BELLE EPOQUE -

- MARIGNY... !

- CRITERIUMS NATIONAUX - C.L.A.P. DES CENTAINES

DE JEUNES... .. SUR LE TERRAIN. -

ANDRE-SCHAEDEL

12130