



- PHOTO - F. NIKITENKO -

MAITRE DE LA DENTELLE.....

VOLÉ
LIBRE
19802 10 11

12071

ERINATORIUM



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. Schadel, paraissant tous les deux mois

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

USA +Canada : Peter 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 RAPPELER QU'IL EXISTE DANS LE PAYS DU SOLEIL LEVANT UNE PETITE COLONIE DE MODELISTE VOL LIBRE. LORS DES CHAMPIONNATS DU MONDE CETTE COLONIE 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 KANEKAWA AVEC SON MODÈLE "YAKUMO". KANEKAWA EST AUSSI UN ABONNÉ FIDÈLE DE VOL LIBRE.

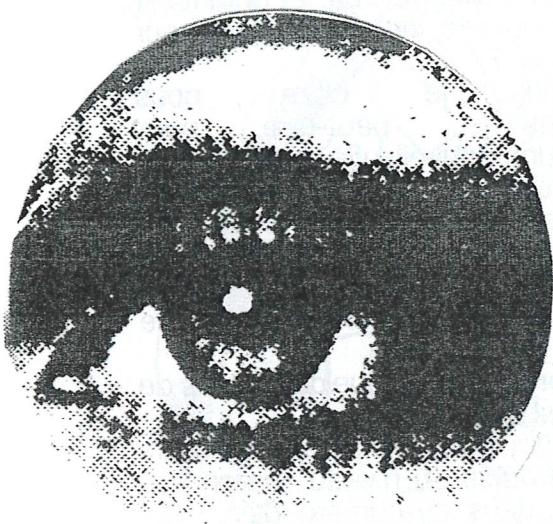
IL FAUT ESPERER QUE LES JAPONAIS AYANT MANIÈRE GÉNÉRALE, ET NUS AVONS MODELISTE EN PARTICULIER SURMONTERONT LEURS MALHEURS COMME ILS ONT L'HABITUDE DE LE FAIRE. BONNE CHANCE A EUX. DU COURAGE NOUS LE SAVONS ILS EN ONT A REVENIR.

PHOTO - FREE FLIGHT QUARTERLY.

12072

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....

TRÈVE DE PLUTISANTERIE ET D'AUTO-
SATISFACTION. JE TIENS A REMERCIER
AU TONNEMENT DU PROCHAIN PASSAGE DE
TENDRIN TOUS CEUX QUI ONT FAIT
PARLER LEUR COEUR....

CES QUELQUES MOTS CHALEUREUX
CI DESSOUS ONT D'AUTANT PLUS DE Poids
QU'ils VIENNENT D'UN ABONNE
D'OUTRE MANCHÉ.... ET DANS NOTRE
LANGUE....

MERCY 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

*Sie haben mit Vol Libre den brillantesten 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 Edito .
- 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 édito . 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 Linstrom
- 12114-15- Fleseler STORCH Plan s
- 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 ligne 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 .

SUPER 16 - 12 076 -

NERVURE D'OR

L'ATTRIBUTION DE LA NERVURE D'OR, VOL LIBRE ANNUELLE EST UNE DISTINCTION HONORIFIQUE
EST UNE SIMPLE
DANS NOTRE
VOL LIBRE
MONDE.
DEPUIS
SE RETROUVE
COUPE DU
GORIE FAB.
ANDRIUKOV,

SANS RECOMPENSE MATERIELLE
RECONNAISSANCE DE MERITE
PETIT MONDE DU
A TRAVERS LE
BERND SILZ (GER)
PLUSIEURS ANNEES
A LA TETE DE LA
MONDO EN CATE-
DANS LA LIGNEE DES
ZERI, LEPAOE....



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

VOLT LIBRE, *3me striel*

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 .

Foto: A. SCHNEIDER -

5. WANTZENRIETHER

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 même 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 :

<p>Jean Wantzenriether CCP Strasbourg 840.09Z IBAN FR41 2004 1010 1500 8400 9Z03 648 BIC PSSTFRPPSTR</p>

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 Abonenten in September.

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

AU REVEUR

Ich war ja auch sehr entstaunt 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 Feinde 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 enteutscht sind schreiben ihm so schöne und sympatische Briefe, manche auch um ihn aufzufordern weiterzumachen, andere mit Verständniss 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 LAÜFT DAS LEBEN !

Ich hoffe das wir an einem schönen Tag euch überraschen können an der Ecke eines Mais 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 sacchetti; montagni di documentazioni etc... che io rimasi scettica!

Sarebbe a causa della sua età? La sua salute che da due anni ci impedisce di seguire certi concorsi? È 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! È 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 è 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 dritto 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

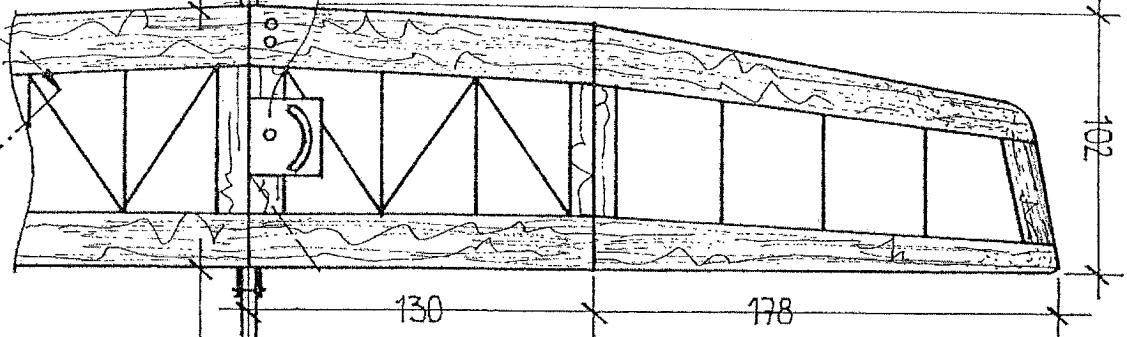
HEADRUST™ MK. 3

1992

VON MIKE SLESSOR, B.C., CANADA,
MASTESTAB 1:3, 1:1 MASTE IN MM
GEFERTIGT: W. THÄCHT, APRIL
- SCHALE 7,3 - 7,7M.
- DIMENSIONEN ENTHALTEN.

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

ZEITSCHALTER - MINUTERIE
BUDDENBOHM'S SPDT BUDDENBOHM: SPDT

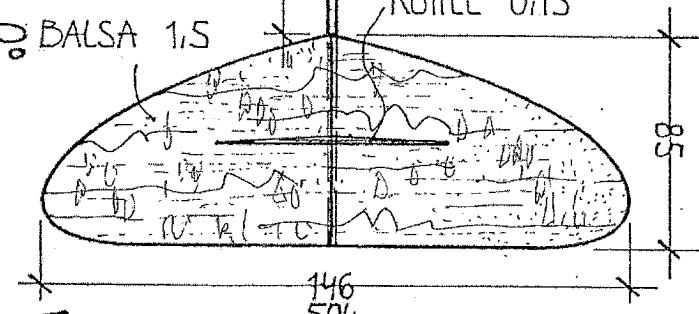


TUGGEWEIGHT

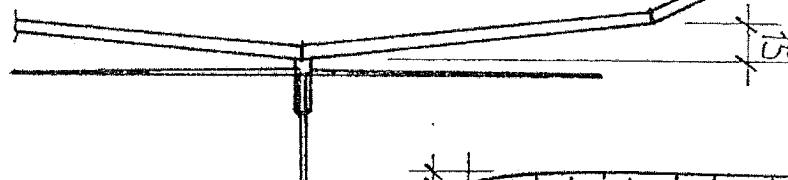
35 - 40 GRAMM
MASSÉ EN ORDRE DE VOL
35 A 40 GRAMMES.

-CARBONE-

BALSA 1,5



V-FORM



HTWK'S · PROFIL M 1:1 PROFIL · STAB.

BALSA 6 Balsa 1,5

TRAGWÜGELPROFI PROFIL RÄLE:

M 1:1

BALSA '2

12079

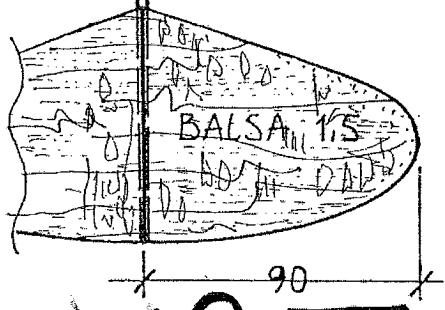
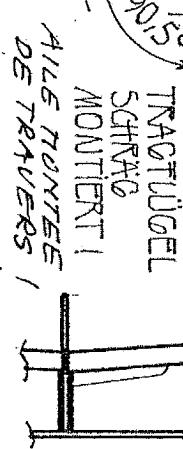
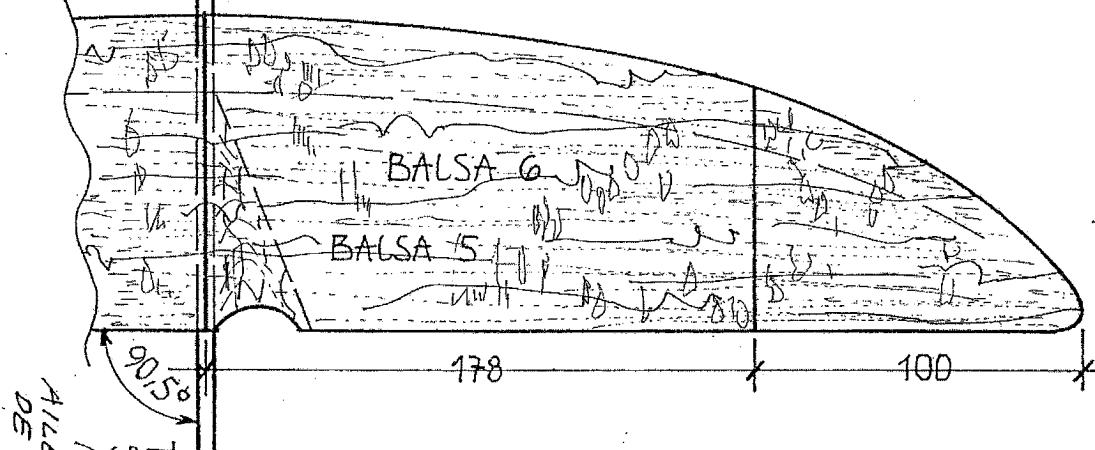
SUPER SWEEP 22

CAT. III H.L.G.

VON RON WITTMAN, USA MASZESTAB 1:2,4/1:1
MASZE IN MM GEZEICHNET: W. HACH 1996

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

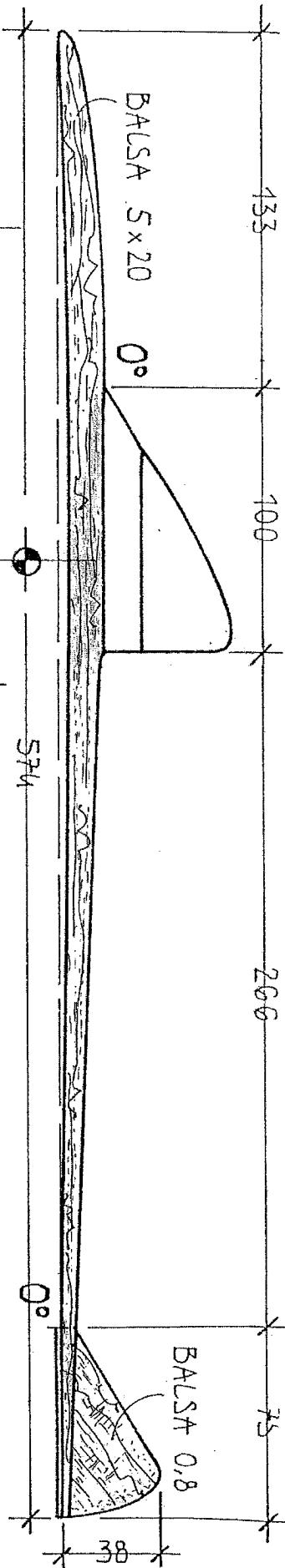
TRAGFLÜGELPROFIL M 1:1
WITTMAN SS4 PROFIL DAHLE



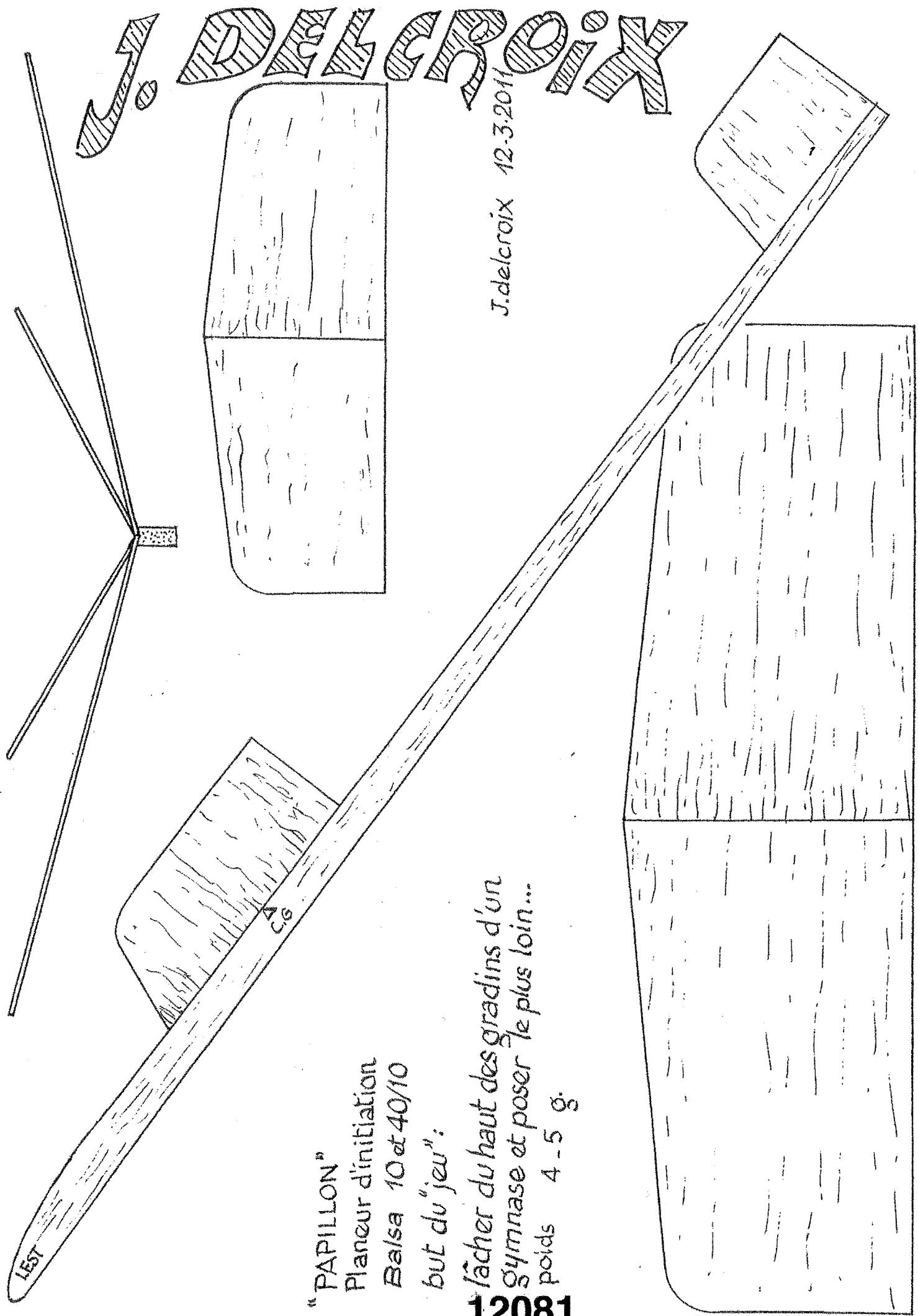
12080

FLUGGEWICHT:
22 GRAMM
MASSE EN DOREE
DE VOL.

AUS:
NFTS SYMPOSIUM, USA



WDE WERKE



"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

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 !

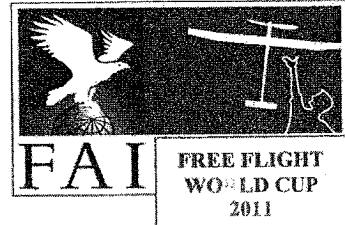
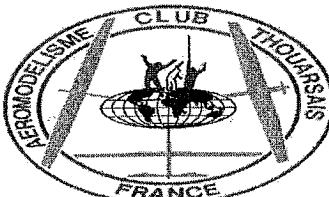
Il est donc sans aucun doute nécessaire de modifier le règlement initial, pour éviter favoritisme et abus , en allant plus loin tricherie .



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
Jeudi 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 das Mittagesseb an dem Gelände

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 }

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 chronométreurs) (Midday lunch is free for timekeepers)

Paiement-Payment:

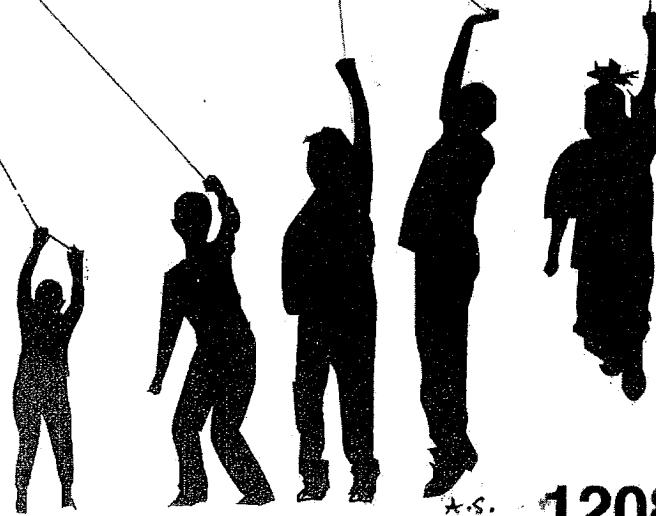
Chèque

Eurochèque

Mandat international

1

Espèce Cash



12083



POITOU VOL LIBRE



POITOU - AIRCRAFT CHAMPIONSHIP

YEFYER

LOST HILLS

AZERI MEMORIAL PANAMERICAN OPEN MAXMEN

* POUR L'OUVERTURE DE LA SAISON INTERNATIONALE FAI, COUPE DU MONDE LOST HILLS AUX USA EST UN RASSEMBLEMENT DE CONCURRENTS AMERICAINS ET EUROPEENS CES DERNIERS SANS DOUBTE FORTUNES ! EN PETIT TEMPS LES CONSTRUCTEURS VENDEURS DES PAYS DE L'EST EN PROFITENT POUR APPROVISIONNER LE MARCHE AMERICAIN, FRIAND DE PRODUITS NOUVEAUX.
IL NE FAUT DONC PLUS S'ETONNER DE VOIR D'ANNEE EN ANNEE LES MAMES CONCURRENTS DANS LA POUSSIERE CALIFORNIENNE.

Classification

Classification

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 Kulakovskiy	UKR	1320	+280	
14	Y Blahavych	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 Mitchel	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 Happerset	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	
---	--------------	-----	-----	------	--

GRAND PRIX DE LA PAGE

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 Morell	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 Happerset	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

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 Keynes	GBR	383.15

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

1	P Brocks	USA	597.15
2	I Keynes	GBR	514.14

- ANSELMO ZERI MEMORIAL WORLD CUP -
- ISAACSON WINTER CLASSIC -
- 1303 WHITE MAX MEN INTERNATIONAL -
- PAN AMERICAN CUP -

LE TOUJOUR REGROUPE DANS LE
"FABULEUX FEVRIER" A LOST HILLS -
- C'EST L'ILLUSTRATION PARFAITE
DE CES CONCOURS GROUNDS SOUS
LA CASQUETTE DE PLUSIEURS PAYS
DONNER LIEU AU "CERCUEIL FERMÉ"
DES MODELISSES AISES -

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	Etivenre	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



Internet

STUCES et Nicuzes

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 !

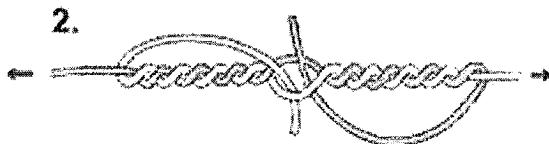
<http://www.ffelectronics.com/Timers.htm>

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

2.



3.



3000 TAXIS...

Bien 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. Citions 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 délassement (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 "Aér0m0dèles" 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

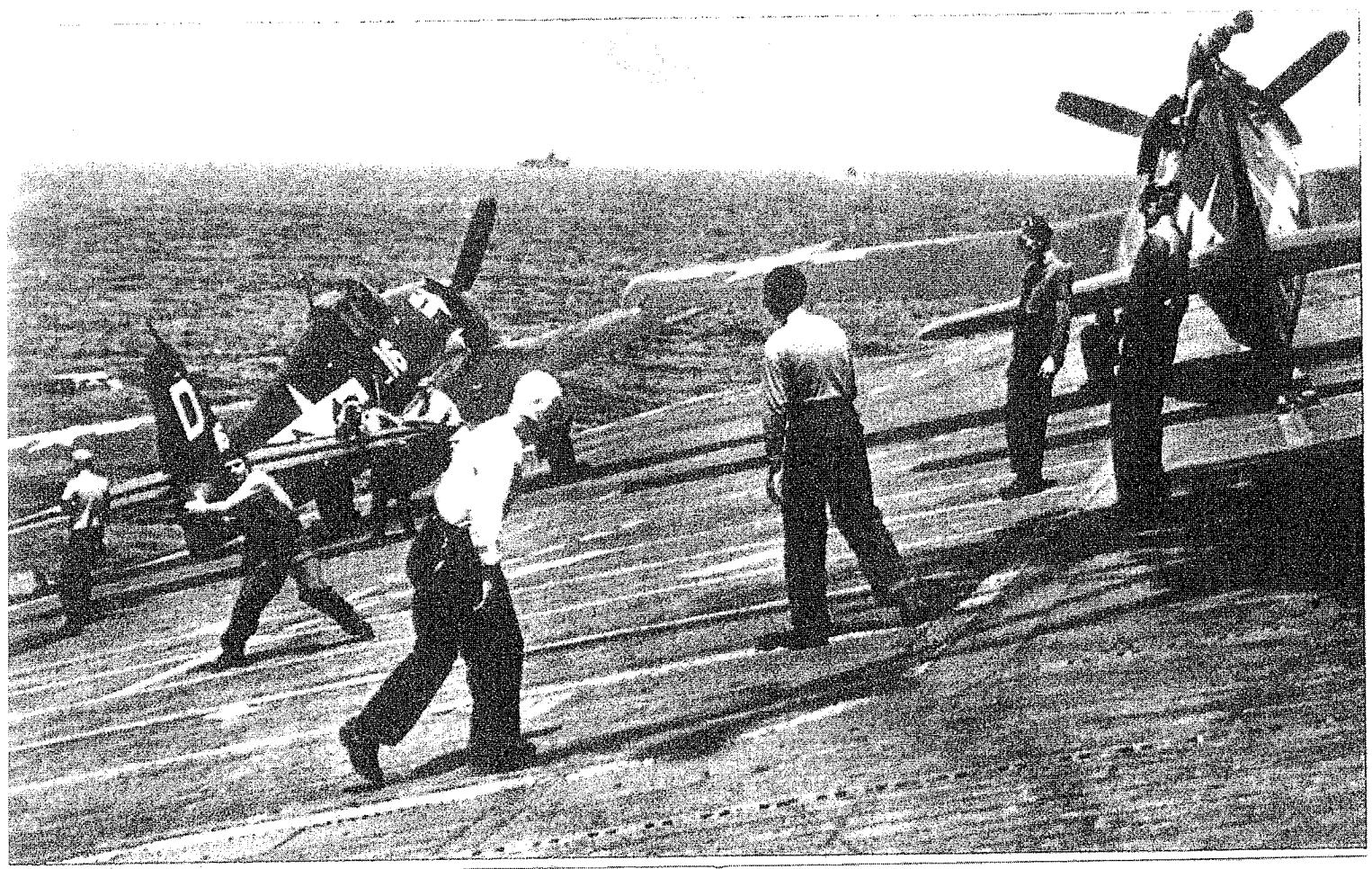
(c'est en Moselle entre Metz et Strasbourg)
Téléphone... de malentendant 03 87 05 65 62

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.



*
NOUS AVONS TRAITÉ IL Y A PEU DE TEMPS
LE GRUMMAN-F4 - WILDCAT - PREMIER
CHASSEUR EMBARQUÉ SUR LES PORTO-AVIONS
DE L'U.S. NAVY.

LE WILDCAT - CHAT SAUVAGE - FUT LE
PREMIER A ÊTRE CONFRONTE AUX JAPONAIS
DANS LE PACIFIQUE. ON S'APERÇUT RAPIDE
MENT QU'IL FAISAIT MUSCLER LES GARDIENS
DE L'AÉRONAVALE AMÉRICaine.

POUR LA RAISON GRUMMAN SPÉCIALISÉE
DANS L'AVIATION MARITIME IL FAUTISSAIT DE
TROUVER UN REMPLACANT AU WILDCAT.
CE FUT LA NAISSANCE DU HELLCAT - CHAT
DE L'ENFER.

LA MACINAIE AMÉRICaine UNE FOIS MISE
EN ROUTE FUT EXTRÉMEMENT EFFICACE.
LA CONSTRUCTION DU WILDCAT EN FUT UN
EXEMPLE FRAPPANT
- SOLIDITÉ, EFFICACITÉ, DU RÉALISME A
TOUS LES NIVEAUX. —

Sur l'image - photo - ci-dessus, on
peut remarquer que l'océan pacifique
est loin d'être pacifique !
- SOUVENT LA FLOTTE AMÉRICAINÉE DU
PACIFIQUE FUT MISE A RUINE EPREUVE
PAR LES ÉLÉMENTS DE LA NATURE
DÉCHAÎNÉS -

- SUR CETTE PHOTO LE GÎTE DU PONT
D'UN PORTO-AVIONS EST SI IMPORTANTE
QUE LES HOMMES ONT DES DIFFICULTÉS
A MAINTENIR LEUR ÉQUILIBRE.
- EN CERTAINES OCCASIONS CES
PHÉNOMÈNES MÉTÉORologiques CAU-
SÈRENT DES PERTES NON NÉGLIGENCEABLES
SUR LES BÂTIMENTS FLOTTANTS A LA
FOIS EN HOMMES ET EN MATERIEL.

HELLCAT

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 évènements 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 manœuvrabilité 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 prédecesseur , 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'atterrissement facilita 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 .

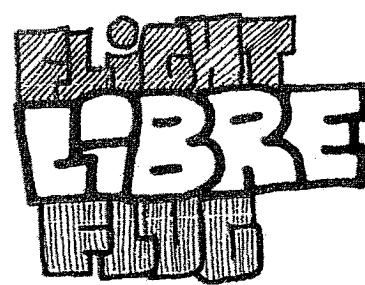
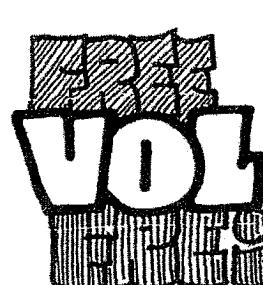
CARACTERISTIQUES :

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

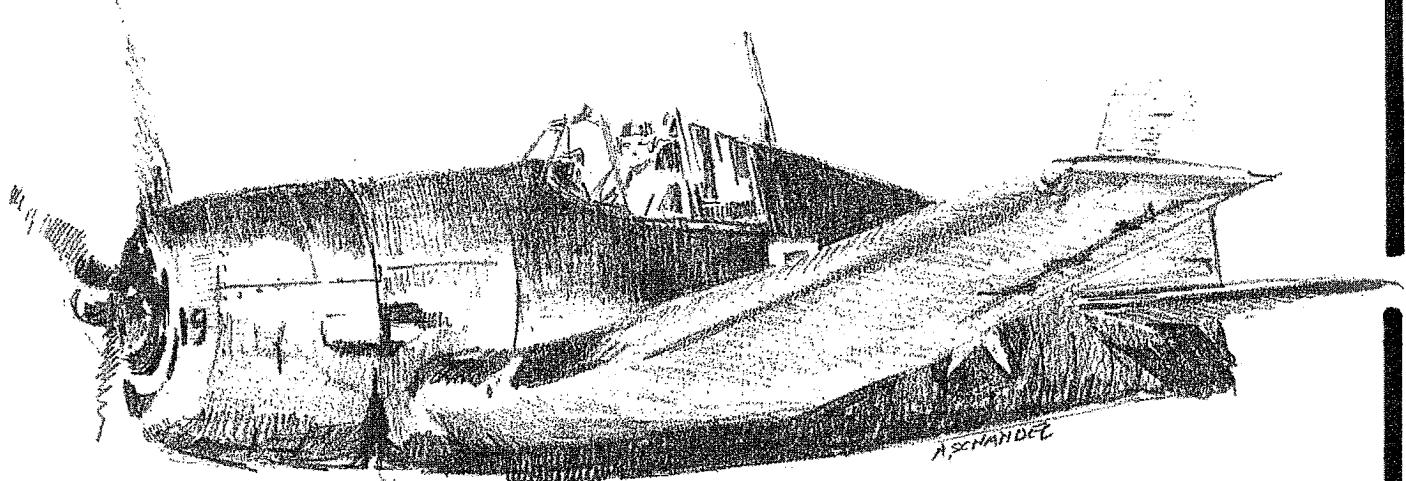
Performances Vitesse maxi : 521 km/h niveau de la mer . 600 km/h à 7000 m . Montée 18,5 m/s . Altitude maxi 11 000m Autonomie 1 7000 km .

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

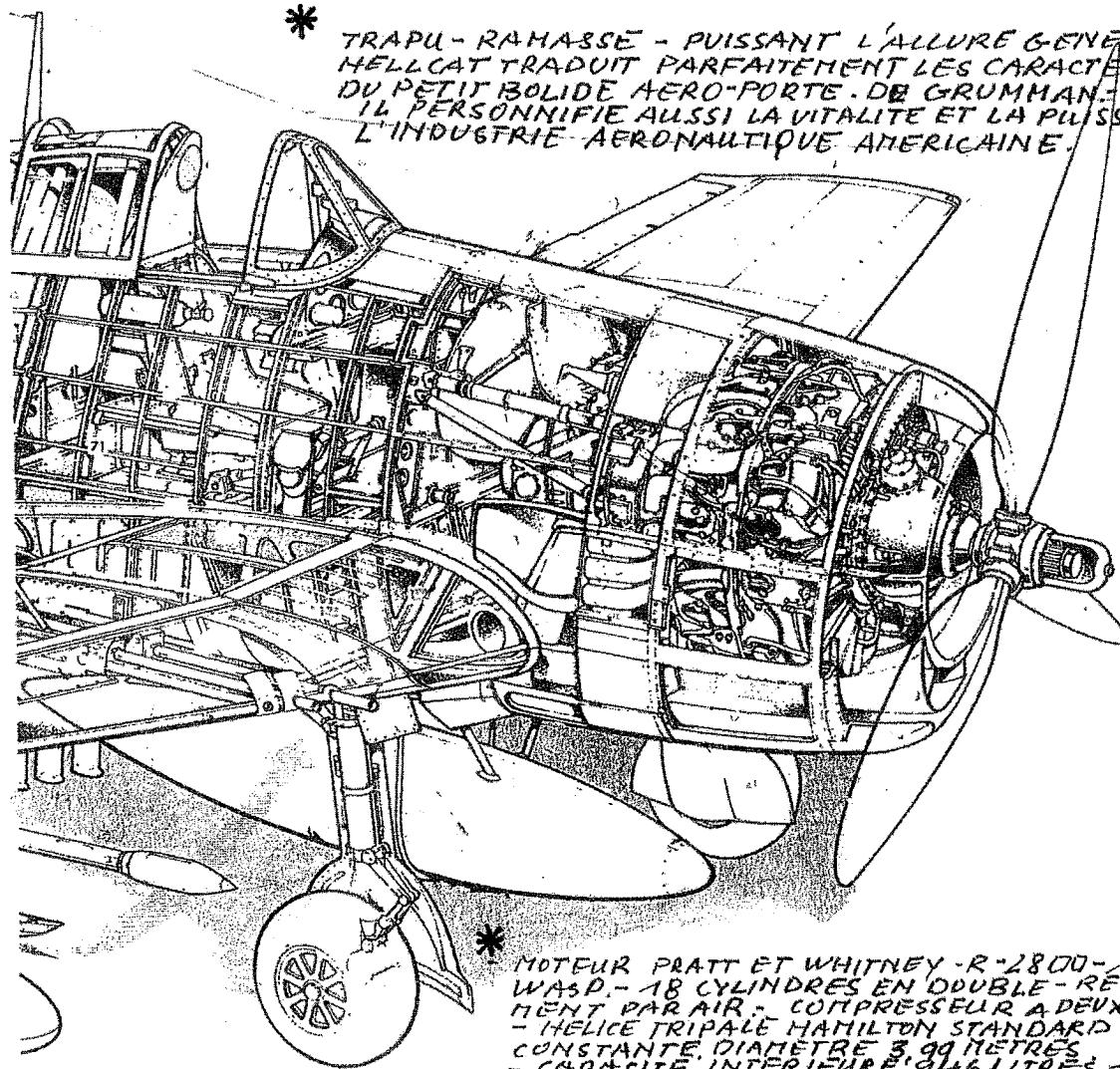
Armement : six mitrailleuses -12,7 mm Colt Browning , à 400 coups chacune .



~~ILLUSTRATION~~



* TRAPU - RAMASSE - PUSSANT L'ALLURE GENERALE DU F6F HELLCAT TRADUIT PARFAITEMENT LES CARACTÉRISTIQUES DU PETIT BOLIDE AÉRO-PORTÉ DE GRUMMAN. IL PERSONNIFIE AUSSI LA VITALITÉ ET LA PIUSSANCE DE L'INDUSTRIE AÉRONAUTIQUE AMÉRICaine.



* MOTEUR PRATT ET WHITNEY - R-2800 - 10 DOUBLE WASP. - 18 CYLINDRES EN DOUBLÉ - RÉFRIGORISSEMENT PAR AIR - COMPRESSEUR A DEUX VITESSES. - HELICE TRIPALE HAMILTON STANDARD VITESSE CONSTANTE. DIAMETRE 3,99 METRES. - CAPACITE INTÉRIEURE 146 LITRES - 12 RESERVOIR EXTERIEUR LARGABLE 568 LITRES SOUS FUSELAGE. - VITESSE MAXI NIVEAU DE LA MER 521 KM/H. 605 KM/H A 7000M.

VITESSE DE MONTEE 18,5 M/S
ALTITUDE DE MAXI 10 820 M - 17 460 M AVEC RES. EXTER.
AUTONOMIE 1 320 KM - 1 746 KM AVEC RES. EXTER.
- MASSE VIDE 4 101 KG - EN CHARGE 5 997 KG.
- ENVERGURE 13,08 M - LONGUEUR 10,17 M.
HAUTEUR 4,4 M.

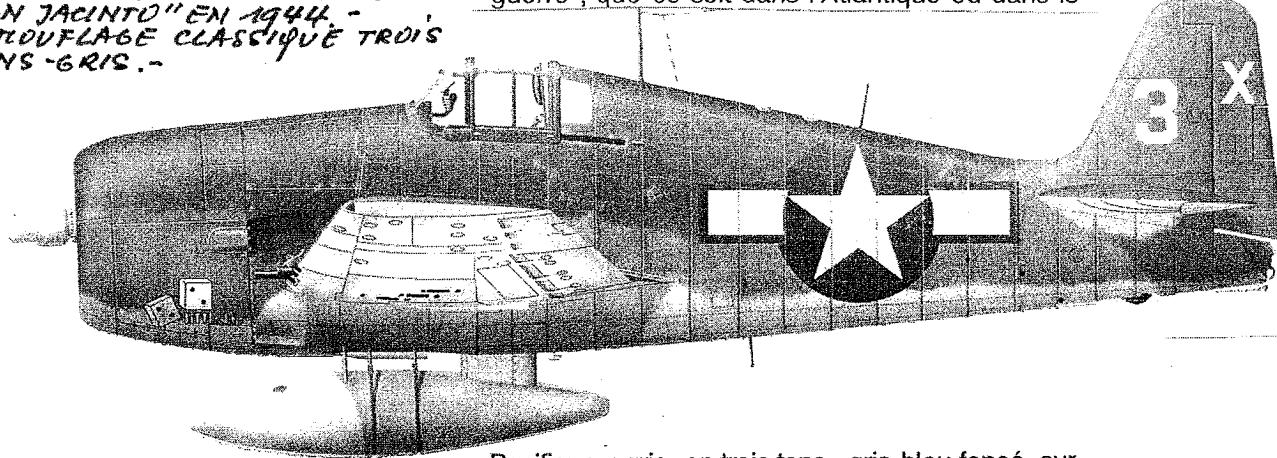
HELLCAT

20MM 107

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 .

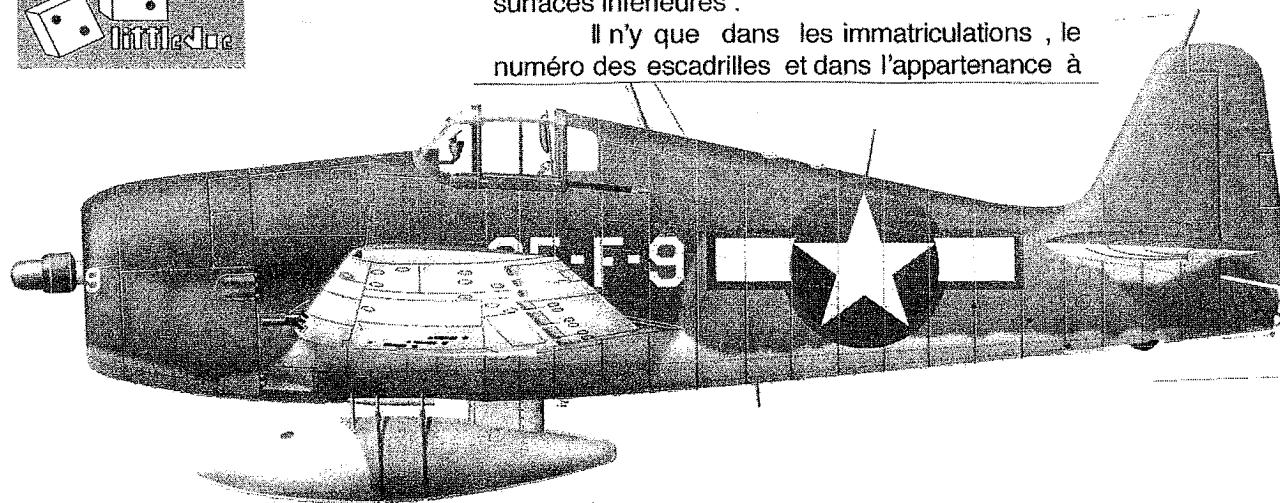
HELLCAT - F6F - 3 - DU VF51 SQUADRON
SUR LE PORTE AVION D'ESCORTE
"SAN JACINTO" EN 1944 -
- CAMOUFLAGE CLASSIQUE TROIS
TONS - GRIS -

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



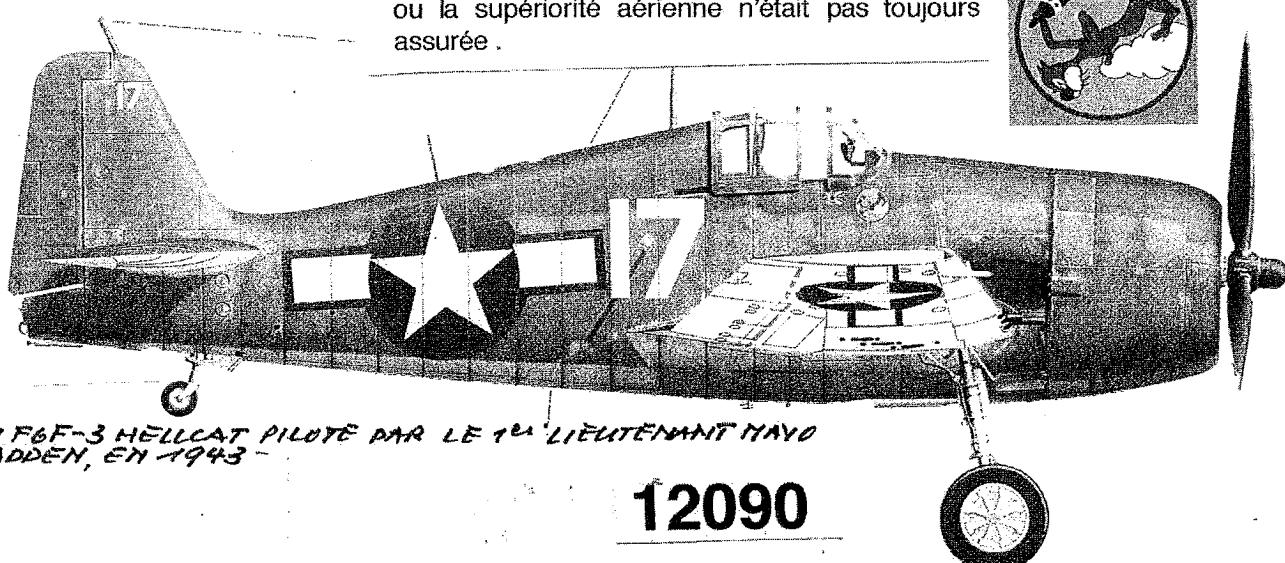
Pacifique : gris en trois tons - gris bleu foncé sur les surfaces supérieures , gris moyen , sur les surfaces latérales , et gris clair à très clair sur les surfaces inférieures .

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



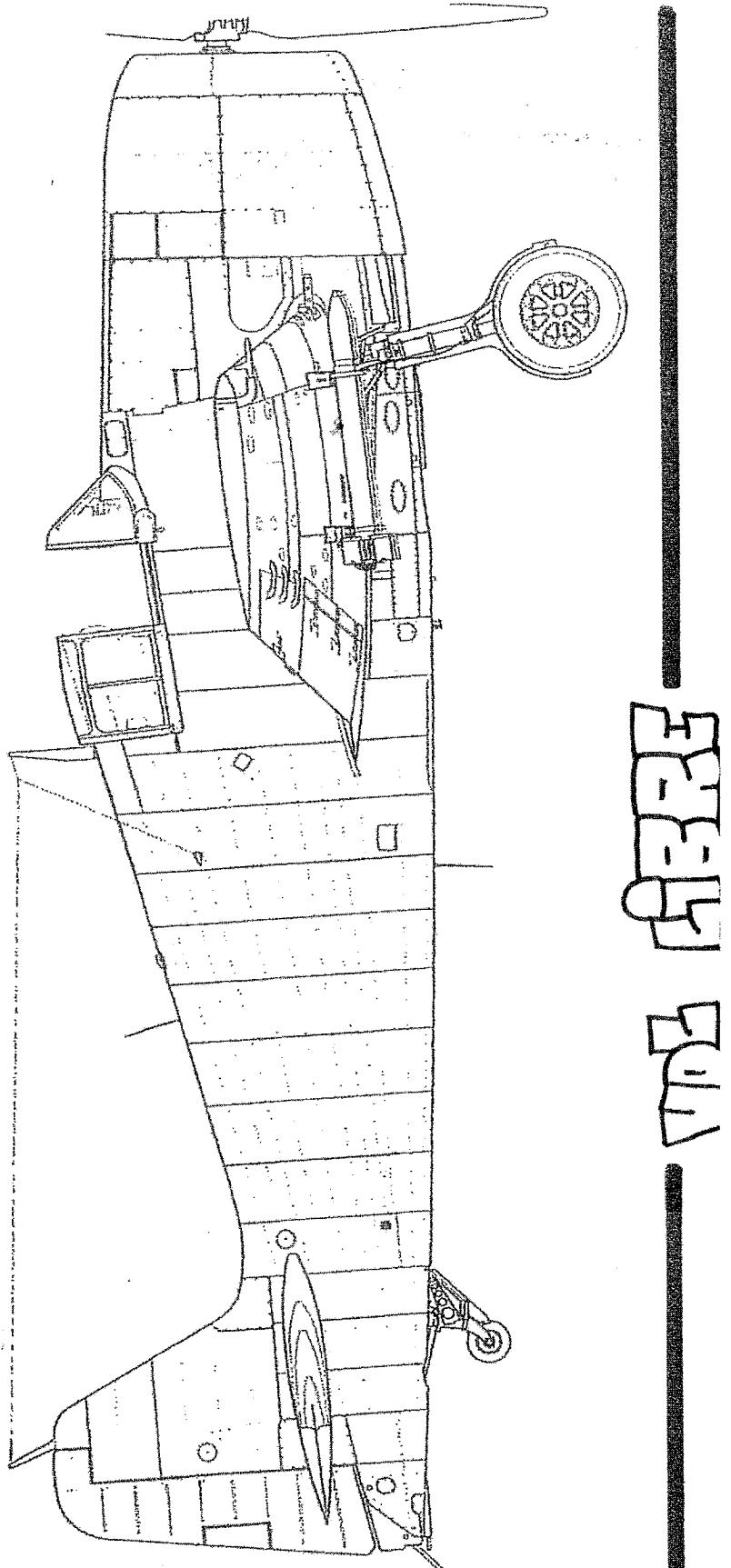
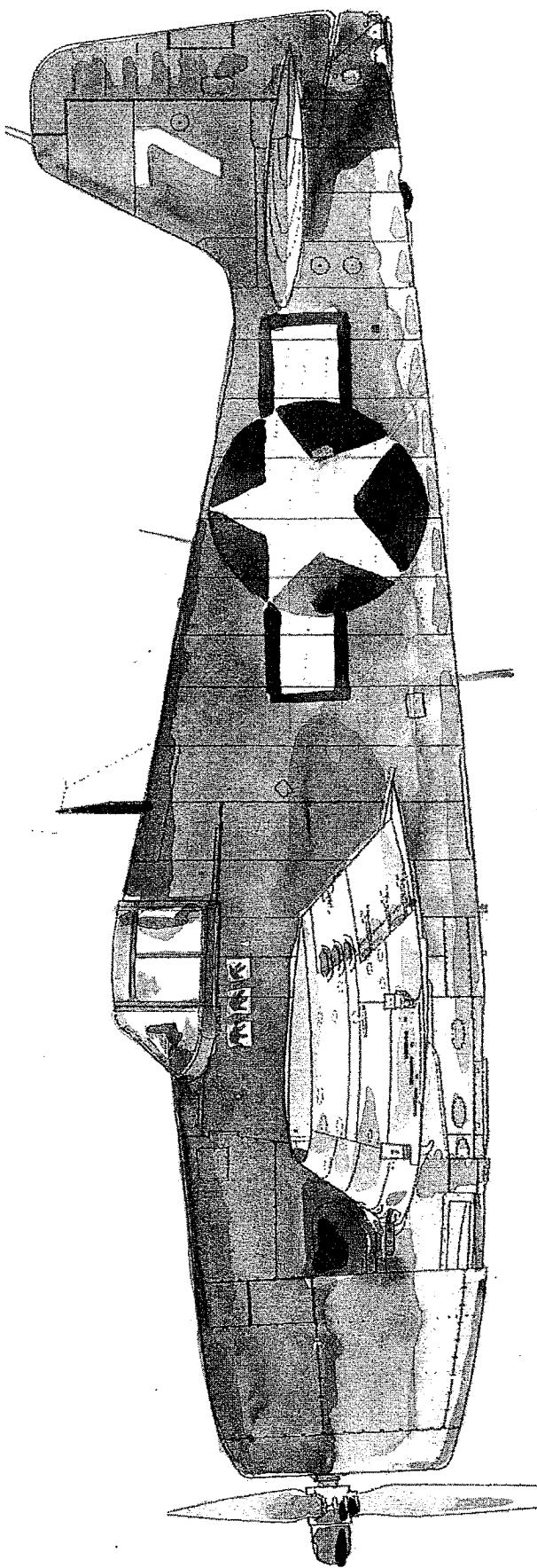
AUTRE F6F-3 PILOTE PAR LE
CTNE. DON N.C. KINLEY
BASE SUR LE PORTE AVION
USS "COWPENS" EN JUIN
1944 - SQUADRON - VF-25
LES INSIGNES DE NATIONALITE
SONT SOUILLÉS
AVEC UN LISETET ROUGE -

une porte avions que les marques diffèrent . A noter également le retrécissement 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 MAYO
HADDEN, EN 1943 -

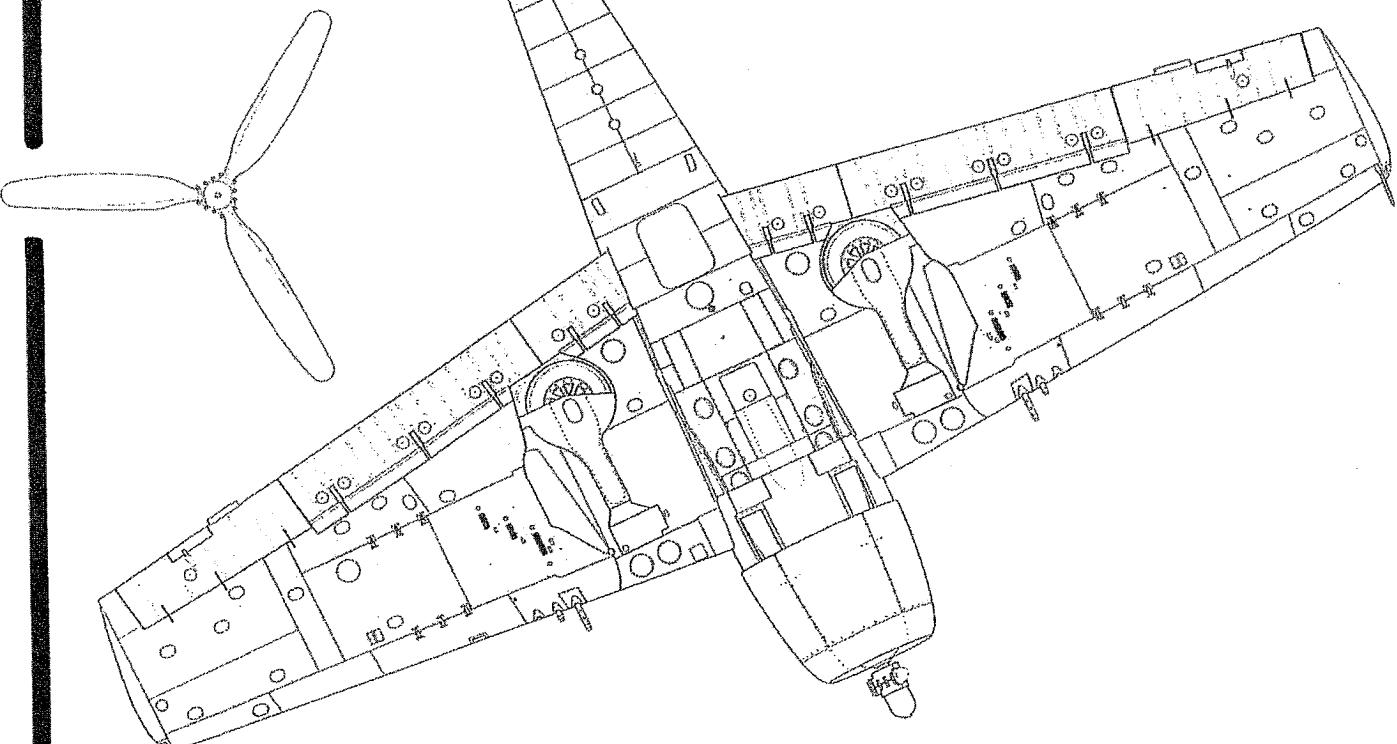
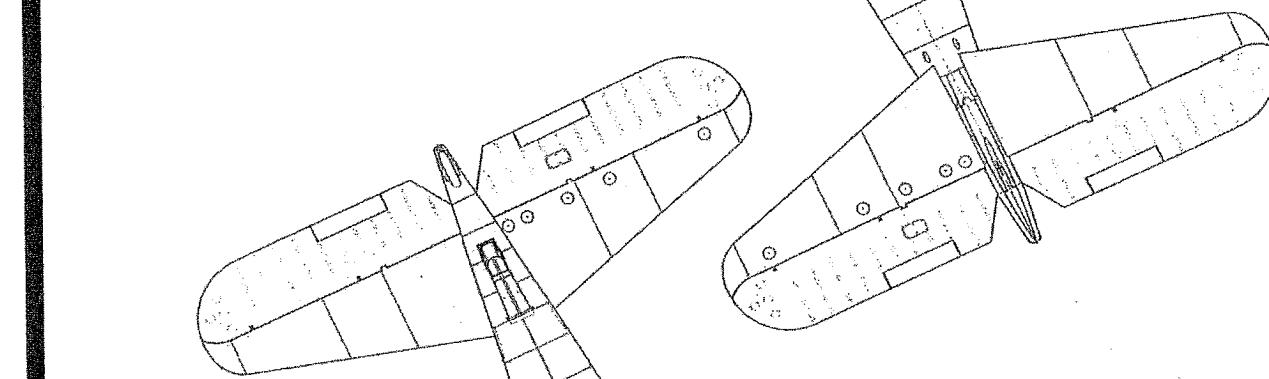
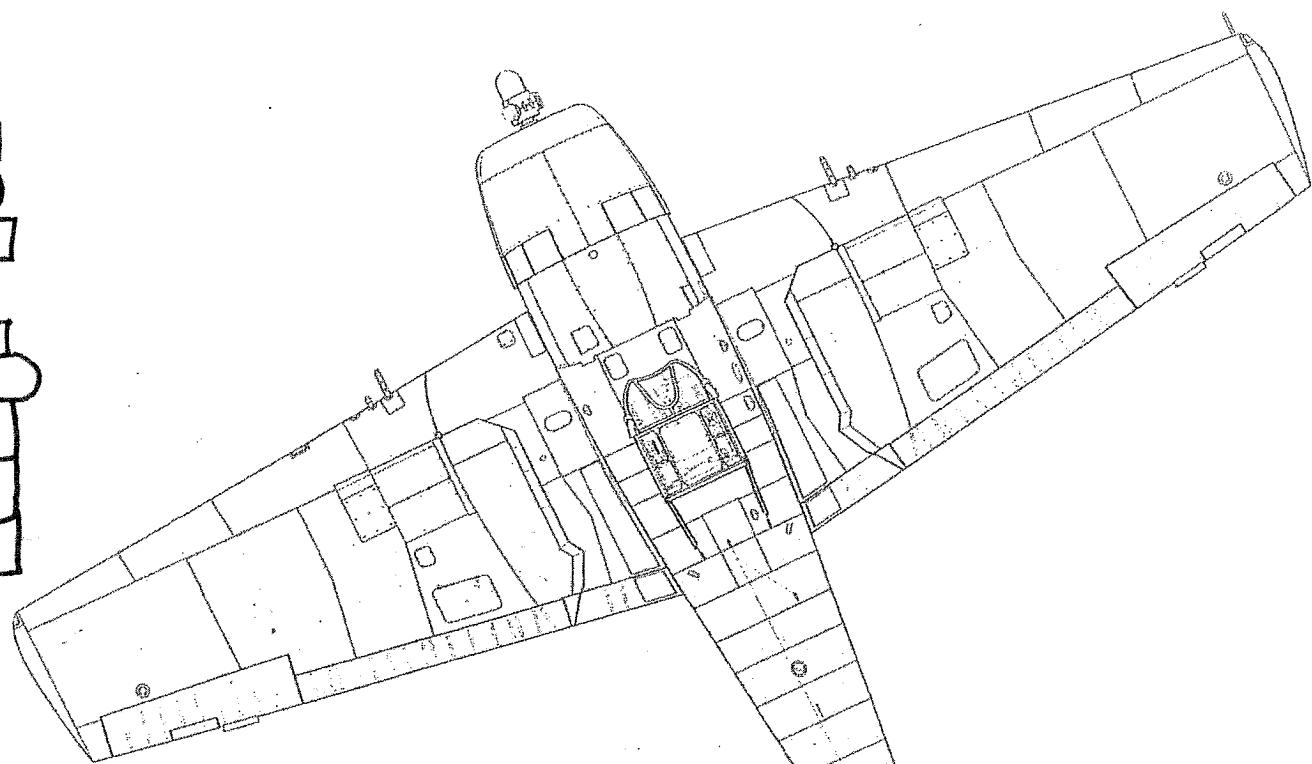
12090



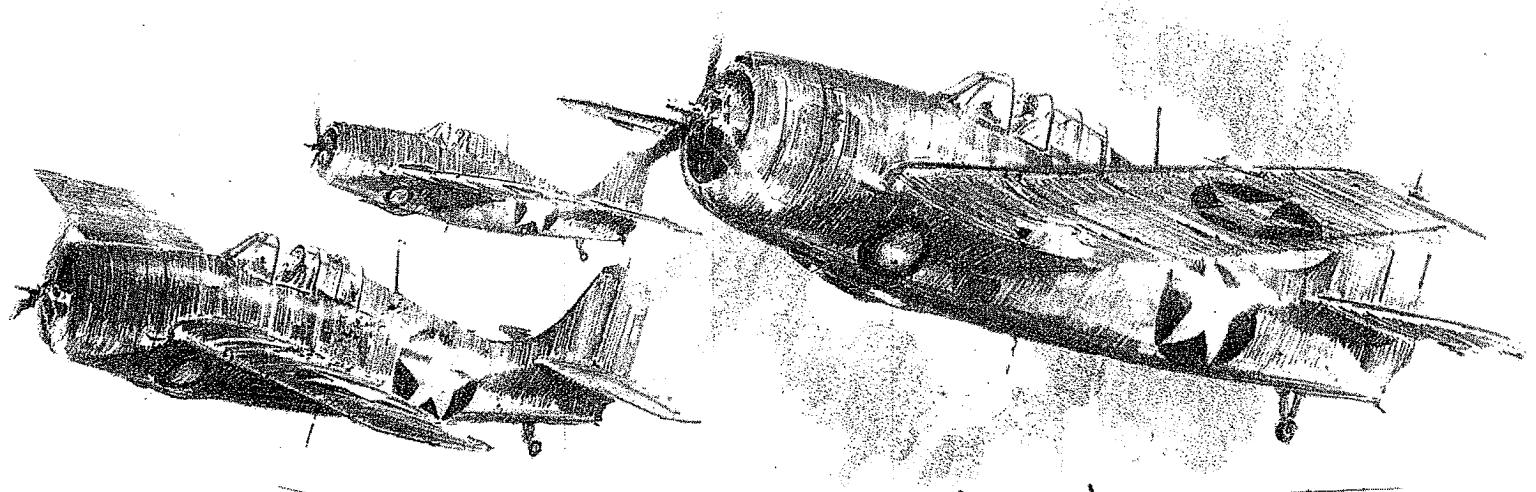
* LA REPRODUCTION DU PLAN TROIS VUES DU HELLCAT F6F-3 MONTRÉ BIEN LA CECUL LE COMPACTE - AVEC DE NOMBREUSES LIGNES DE PIANNEAUX ET DE RIVETS . L'AILURE GÉNÉRALE CARACTÉRISE BIEN LES QUALITÉS ET LES DÉFAUTS DE LA MACHINE . - SOLIDITÉ PUISSENC VITESSE , PROTECTION . - EN CONTREPARTIE PEU DE LÉGÈRETÉ , PEU MANOEUVRABLE

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

12091

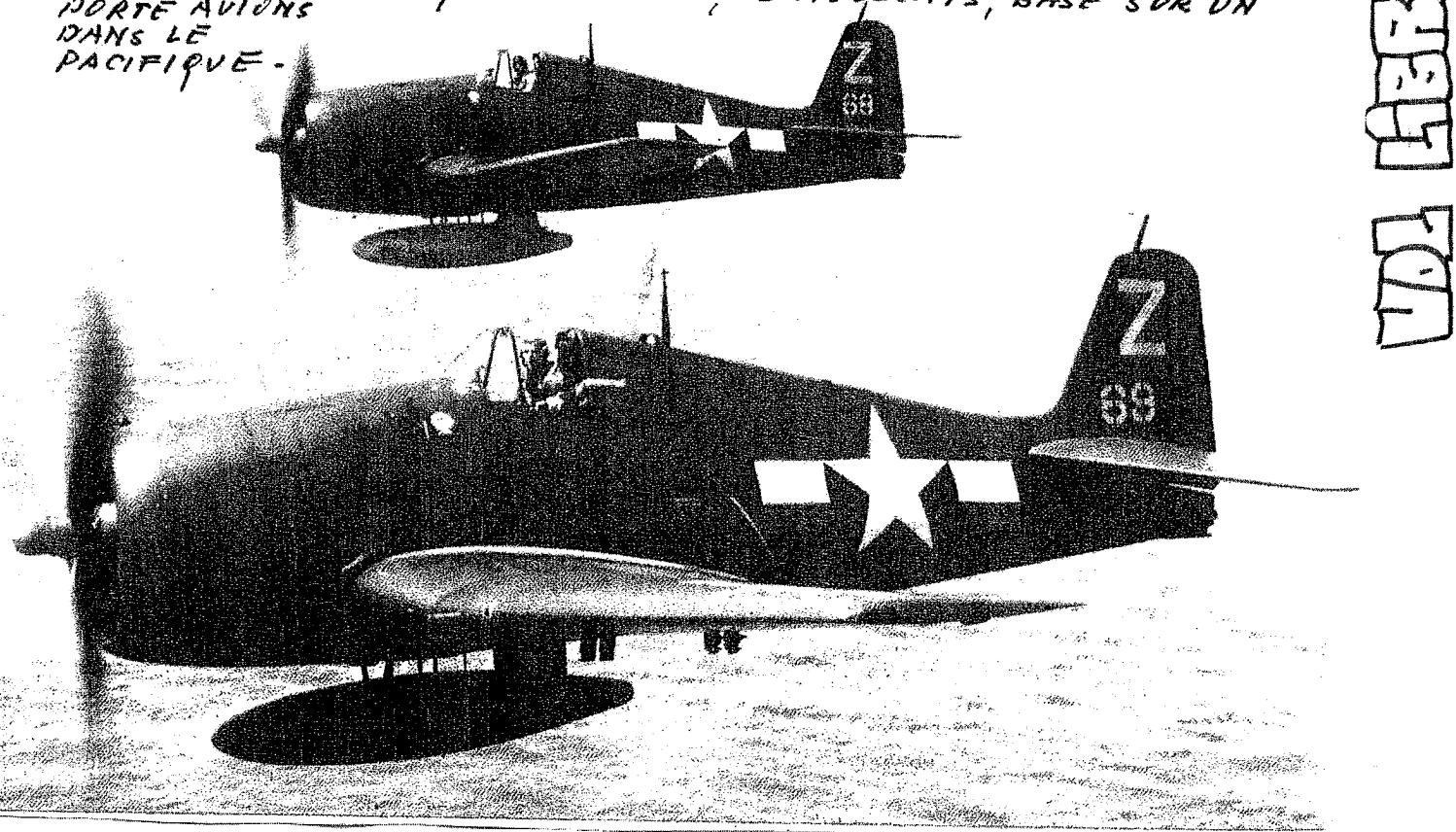


12092



LE WILDCAT PETIT FRÈRE AÎNÉ DU HELLCAT

IMAGE TRES CLASSIQUE D'UN DUO DE HELLCATS, BASE SUR UN
PORTÉ AVIONS
DANS LE
PACIFIQUE.

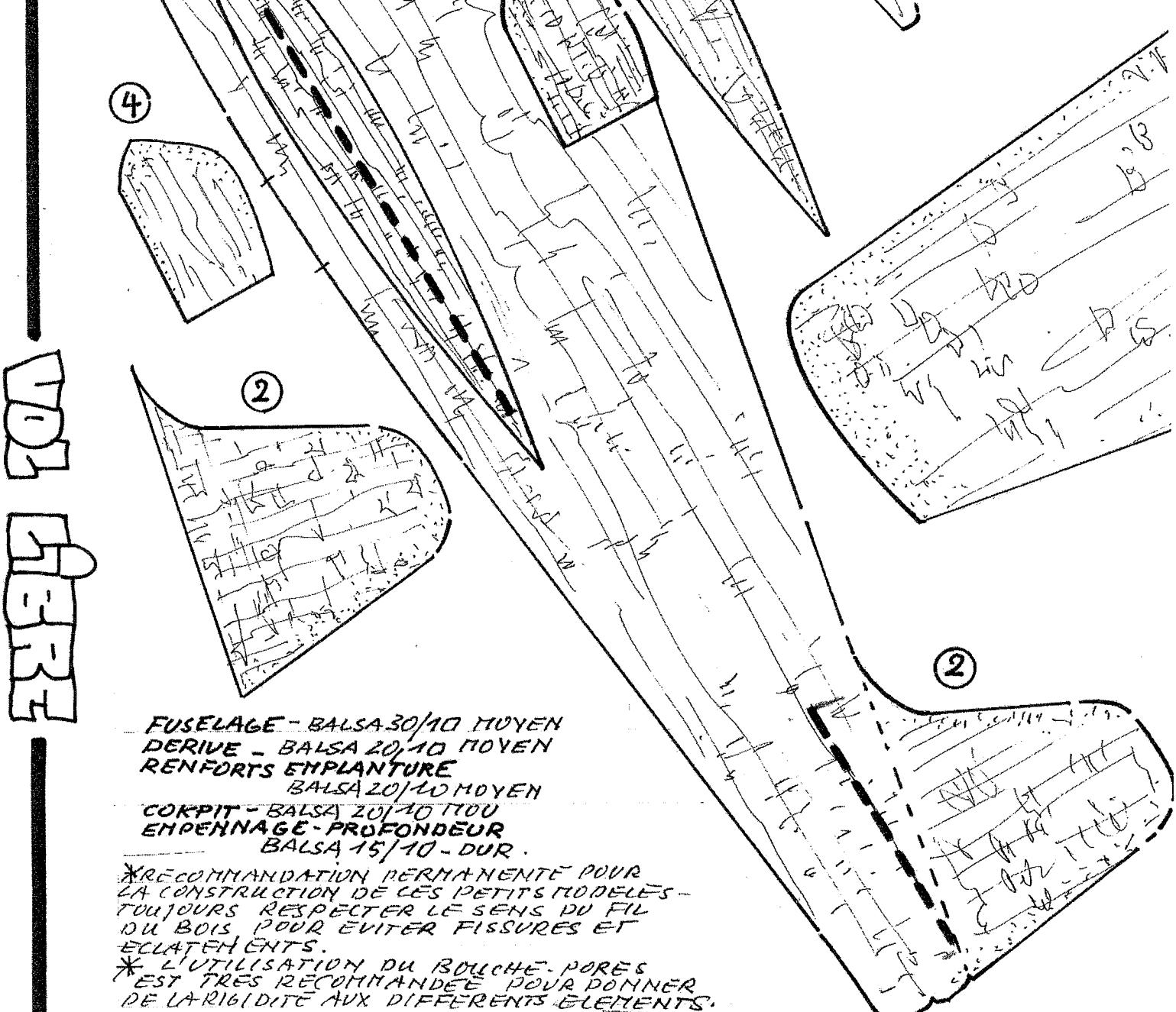


LIBRE

W.D.

12093

VO
LIBRE



FUSELAGE - BALSA 30/10 MOYEN
DERIVE - BALSA 20/10 MOYEN
RENFORTS EN PLANTURE

BALSA 20/10 MOYEN

CORPIT - BALSA 20/10 MOYEN

EMPENNAGE - PROFONDEUR

BALSA 15/10 - DUR.

* RECOMMANDATION PERMANENTE POUR
LA CONSTRUCTION DE CES PETITS MODELES -
TOUJOURS RESPECTER LE SENS DU FIL
DU BOIS POUR EVITER FISSURES ET
ECLATEMENTS.

* L'UTILISATION DU BOUCHE-PORES
EST TRES RECOMMANDEE POUR DONNER
DE LA RIGIDITE AUX DIFFERENTS ELEMENTS.

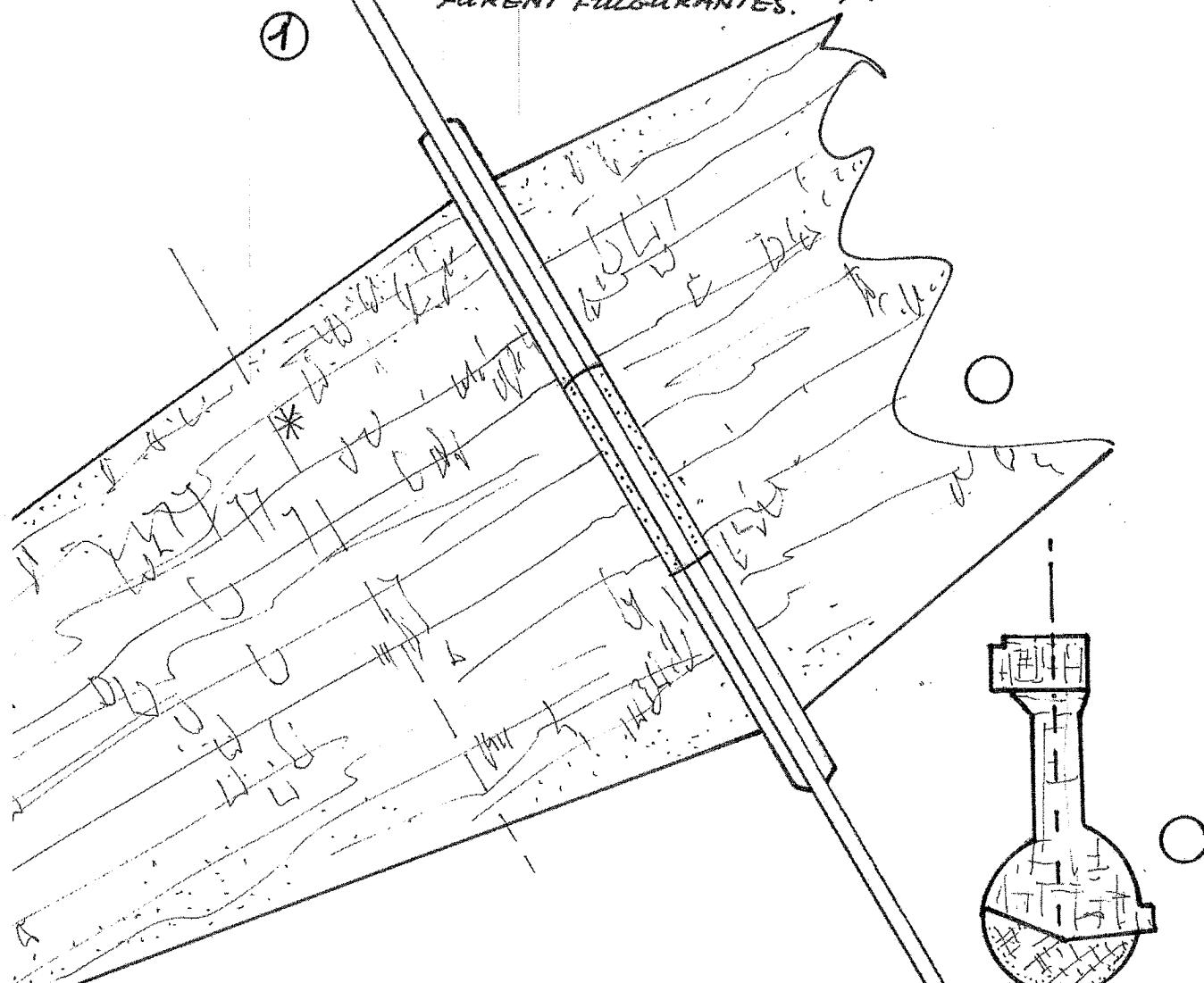
12094

1
ERE

1
01

* RAPPELONS QUE LE HELLCAT FUT LE SUCCESEUR DE WILDCAT - IL A TOUT FAIT UN AIR DE FAMILLE - GRAND PÈRE AYANT PROFITÉ DE TOUTES LES INNOVATIONS, QUI EN CES TEMPS LA FURENT FULGURANTES.

①

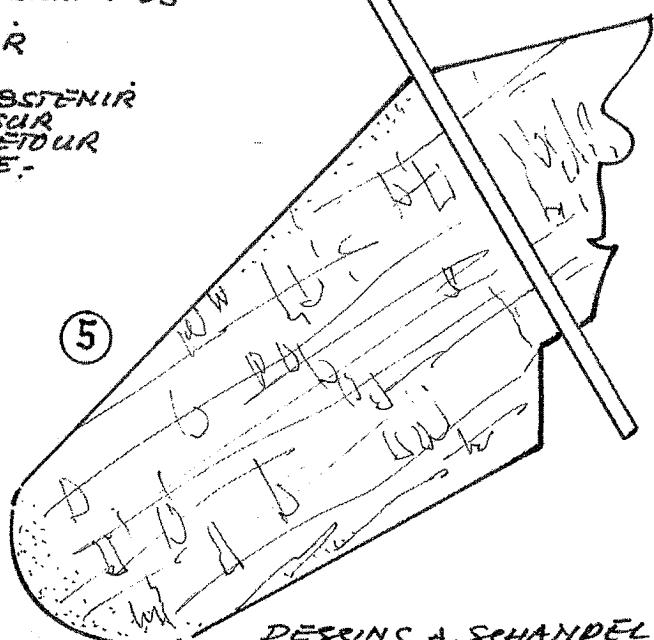


* BOUCHE PORES - BOUCHE COMME DIT, LES PORES DU BOIS - QUI DEVIENT ALORS IMPERMEABLE A L'HUMIDITE. LES FIBRES DE BOIS SE DURCISSENT, RAIDISSENT, SE COULENT, EN SURFACE, LE TOUT PERMET DE PONÇER, FIN, LES SURFACES DU BALSA.
OPERATION NECESSAIRE POUR POUVOIR APPLIQUER LA PEINTURE.

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

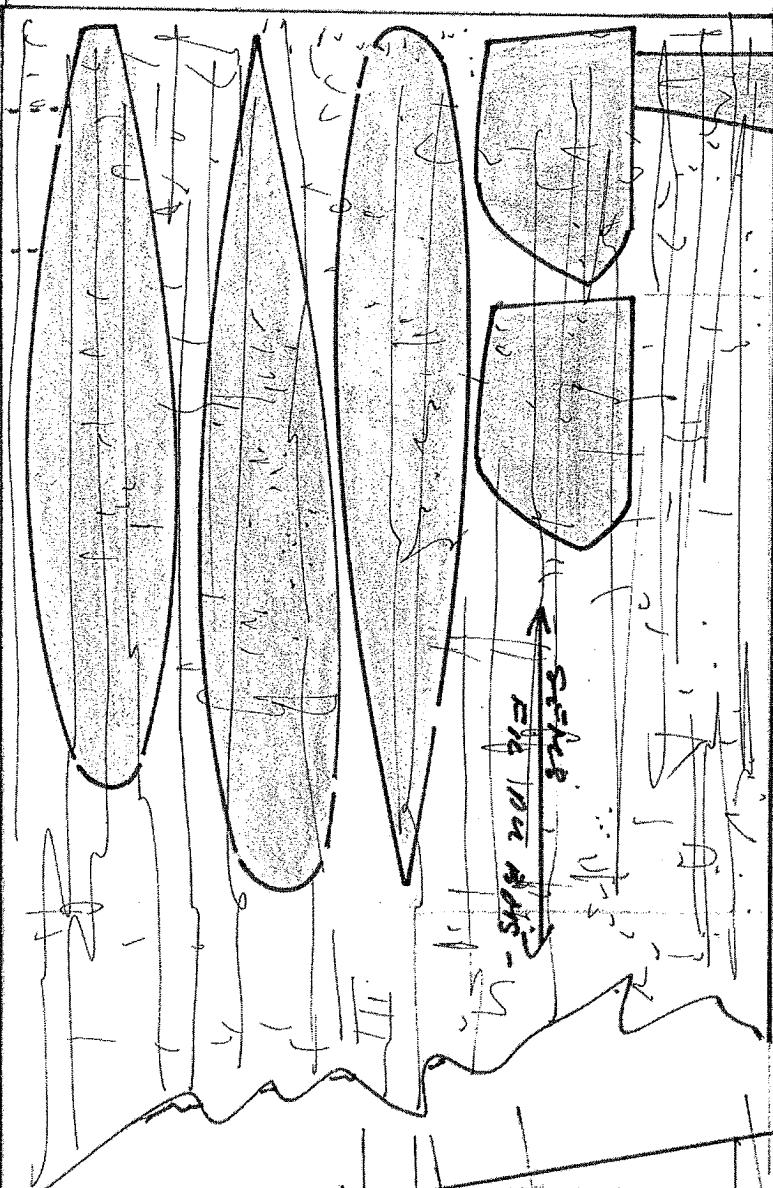
* BALSA MOU - DENSITE 0,07 A 0,10
BALSA MOYEN - " 0,10 A 0,14
BALSA DUR - " + DE 0,14
CE QUI DONNE POUR UNE PLANCHETTE DE 10X100 ET D'UN MILLIMETRE D'EPATISSEUR
7 A 10 GRAMMES
10 A 14 GRAMMES
PLUS DE 14 GRAMMES

⑤



12095

DESSINS A. SCHANDEL.



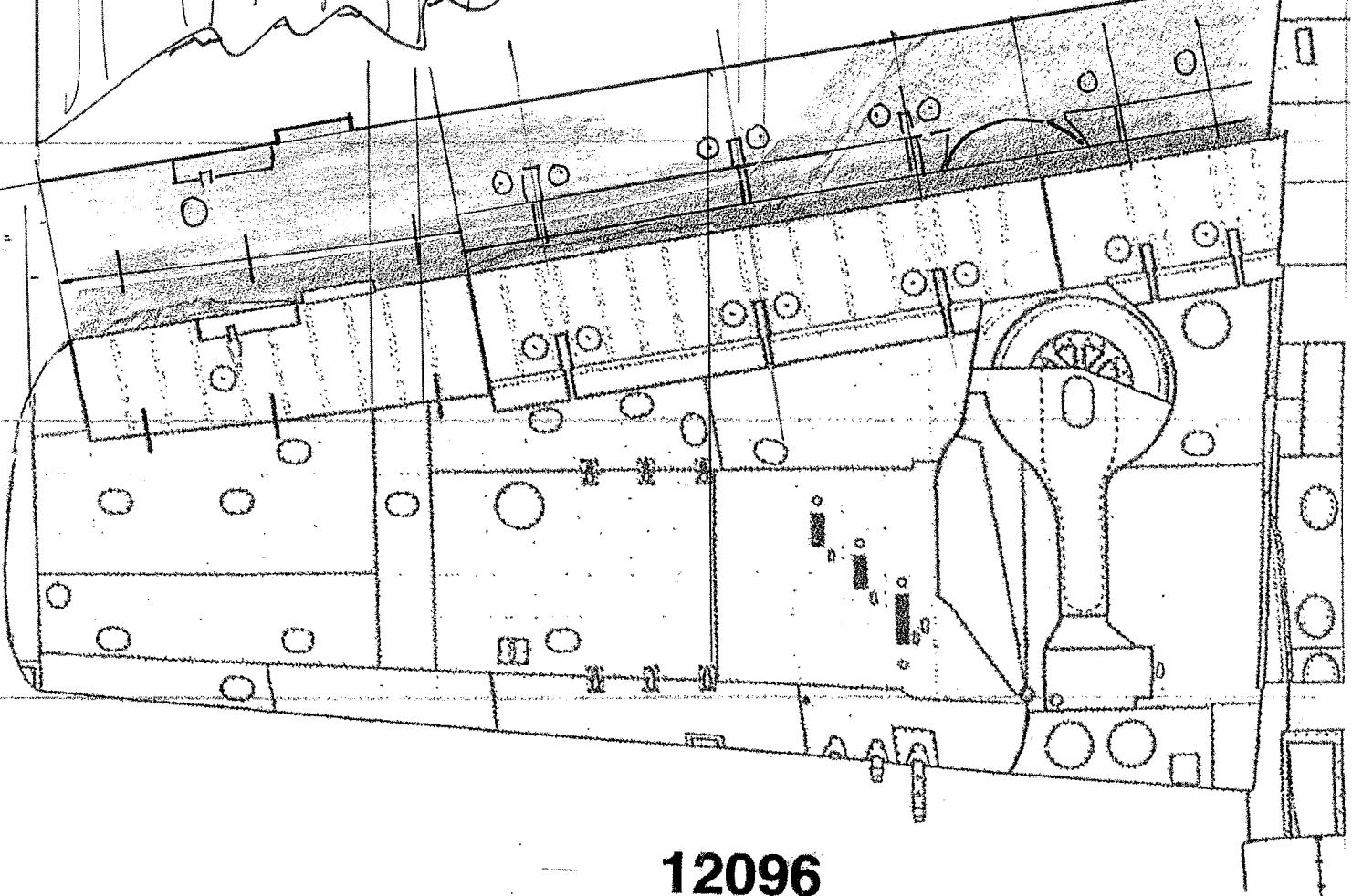
KREPRODUCTION DES DIFFÉRENTS ÉLÉMENTS ENTRANT DANS LA

- FAIRE ATTENTION AU FIL DU BOIS
POUR EVITER LES CASSURES
DANS LA CONSTRUCTION FINALE
TOUTES LES DECOUPES
DROITES SE FERONT A L'AIDE
D'UNE REGLE METALLIQUE.
- IL EST IMPORTANT D'UTILISER
DES LAMES DE COUTERNEU-
VES AFIN DE REALISER UNE
COUTURE PARFAITE.

* UNE DES CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES DE CES SEMI-MAQUETTES CATAPOULÉES ET LA REPRODUCTION A L'IDENTIQUE DES LIGNES DE PANNETEAUX ET DE RIVETS DE LA CONSTRUCTION DE L'AVION -

- C'EST CEÇA QUI CONFÈRE
DU REALISME A L'ENSEMBLE
- AVEC LES FEUVÈNES DE
REPRODUCTION ACTUELLES IL EST
FACILE DE REPRODUIRE & A
L'ÉCHELLE VOLVO - VOIR
CI DESSOUS - LA STRUCTURE
DES DIFFÉRENTES PARTIES
DE L'AVION -

- LE TRACAGE SE FERA AVEC
DES "TRAFFEURS" INNÉGÉRILES
DE DIFFÉRENTES PÂTISSÉUR
AVEC DES INSTRUMENTS DE
DESSIN INDUSTRIEL CLASSIQUES
LE TOUT BREH SUR APRÈS
PEINTURE DE BASE



Qui est Jimena 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 Sergio 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.

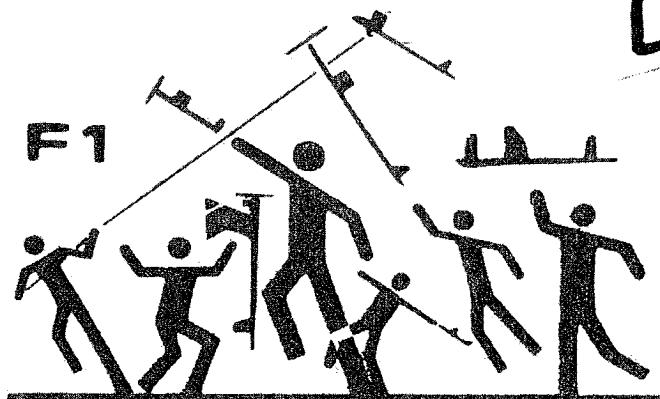
Elle travaillait comme technicienne pour appareils auditifs, pour se retrouver au chômage il y a quelques mois. Elle fit un tas de petits travaux, dans son entourage, mais espéra retrouver une activité créative, ouvrir une autre voie. Elle espère pouvoir le faire avec Vol Libre. Cette idée un peu folle 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 blog. 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 pilars de la nouvelle édition. Sergio Montes père de Jimena, 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.



Makiné

LONG BEFORE man ever flew himself, he had succeeded in making models which would accomplish flights of a hundred feet or so, and from that time to this the construction of model fliers—in no sense to be called toys—has been closely associated with the progress of real man-flight, while to-day the problems of the heavier craft can be learned almost completely from a study of these flying models.

Model Aer I.—Flying Paper Gliders

By WILLIAM B. STOUT

HERE is the first of a series of articles which will go a long way toward enabling you to really master the science of aviation. Before the Wrights started the world with their first flight and aroused public interest in aviation the author had published articles telling how to make successful flying models which he himself had built and flown. Octave Chanute, the real father of aviation—or the Wrights started with machines which he furnished, and experimented under his direction—a decade ago selected Mr. Stout to lecture on aviation before the Engineers Society of Minneapolis, as the man best fitted to discuss the problems of aviation at that time. Later he went to Chicago where he was aviation expert for a local newspaper and a prominent figure in the Aero Club. He founded the Model Aero Club of Illinois and under his direction the boys of Chicago developed such marked ability that they now hold world's records for distance, duration, eighteen-inch models, and hydro-aeroplane records for distance. One of these boys, who learned the principles of aviation by practicing with gliders and models under Mr. Stout, has constructed a full-sized machine and is now flying in exhibition—though not twenty years old. We believe that Mr. Stout, of all the aviation experts in this country, is best able to tell you how to construct, fly and really

studies in aerodynamics through the medium of the miniature fliers and those parts

An aeroplane which uses the paper forward, and if that does not work, then we can turn it around and try again. We can also change the shape of the aeroplane by cutting out parts or adding more paper. If none of these work, then we can always try a different type of paper or a different way of folding it.

Aeroplanes

I.—“Flying” Paper Gliders

By WILLIAM B. STOUT

HERE is the first of a series of articles which will go a long way toward enabling you to really master the science of aviation. Before the Wrights startled the world with their first flight and aroused public interest in aviation the author had published articles telling how to make successful flying models which the himself had built and flown. Octave Chanute, the real father of aviation—for the Wrights started with machines which he furnished, and experimented under his direction—a decade ago selected Mr. Stout to lecture on aviation before the Engineers Society of Minneapolis, as the man best fitted to discuss the problems of aviation at that time. Later he went to Chicago where he was aviation expert for a local newspaper and a prominent figure in the Aero Club. He founded the Model Aero Club of Illinois and under his direction the boys of Chicago developed such marked ability that they now hold world's records for distance, duration, eighteen-inch models, and hydro-aeroplane records for distance. One of these boys, who learned the principles of aviation by practicing with gliders and models under Mr. Mr. Stout, has constructed a full-sized machine and is now flying in exhibition—though not twenty years old. We believe that Mr. Stout, of all the aviation experts in this country, is best able to tell you how to construct, fly and really

Aeroplanes.—The Editors.

of the world's model records were developed from the writer's first instruction. With the contest over, N. AFFOLTRIANE may be well likened to a kite with a motor to push it instead of a string to hold it, the wind of its motion through the air supporting it instead of wind flying by as with the kite. A glider is an aeroplane which uses the power of a motor, that is, it supports itself by sliding down hill over the air, in fact of its falling furnishing the power. Gliders are made of all sizes and it takes a long time to learn to fly. Model gliders, or I might say miniature gliders, can be cut out of stiff writing paper which will teach the principles we need to know; so let's get some paper and scissors and a ruler and pencil to do our measuring and marking with, and see what we can do before we do any more difficult construction work.

By studying these toy gliders we can learn many of the terms we will use in our flying, and learn also how our later machines must be balanced to fly successfully.

BEND wings all ends of machine -

With the contest over, N. AFFOLTRIANE may be well likened to a kite with a motor to push it instead of a string to hold it, the wind of its motion through the air supporting it instead of wind flying by as with the kite. A glider is an aeroplane which uses the power of a motor, that is, it supports itself by sliding down hill over the air, in fact of its falling furnishing the power. Gliders are made of all sizes and it takes a long time to learn to fly. Model gliders, or I might say miniature gliders, can be cut out of stiff writing paper which will teach the principles we need to know; so let's get some paper and scissors and a ruler and pencil to do our measuring and marking with, and see what we can do before we do any more difficult construction work.

By studying these toy gliders we can learn many of the terms we will use in our flying, and learn also how our later machines must be balanced to fly successfully.

Aeroplanes

I.—“Flying” Paper Gliders

By WILLIAM B. STOUT

HERE is the first of a series of articles which will go a long way toward enabling you to really master the science of aviation. Before the Wrights startled the world with their first flight and aroused public interest in aviation the author had published articles telling how to make successful flying models which he himself had built and flown. Octave Chanute, the real father of aviation—for the Wrights started with machines which he furnished, and experimented under his direction—a decade ago selected Mr. Stout to lecture on aviation before the Engineers Society of Minneapolis, as the man best fitted to discuss the problems of aviation at that time. Later he went to Chicago where he was aviation expert for a local newspaper and a prominent figure in the Aero Club. He founded the Model Aero Club of Illinois and under his direction the boys of Chicago developed such marked ability that they now hold world's records for distance, duration, eighteen-inch models, and hydro-aeroplane records for distance. One of these boys, who learned the principles of aviation by practicing with gliders and models under Mr. Mr. Stout, has constructed a full-sized machine and is now flying in exhibition—though not twenty years old. We believe that Mr. Stout, of all the aviation experts in this country, is best able to tell you how to construct, fly and really

Aeroplanes.—The Editors.

of the world's model records were developed from the writer's first instruction. With the contest over, N. AFFOLTRIANE may be well likened to a kite with a motor to push it instead of a string to hold it, the wind of its motion through the air supporting it instead of wind flying by as with the kite. A glider is an aeroplane which uses the power of a motor, that is, it supports itself by sliding down hill over the air, in fact of its falling furnishing the power. Gliders are made of all sizes and it takes a long time to learn to fly. Model gliders, or I might say miniature gliders, can be cut out of stiff writing paper, which will teach the principles we need to know; so let's get some paper and scissors, a ruler and pencil to do our measuring and marking with, and see what we can do before we do any more difficult construction work.

By studying these toy gliders we can learn many of the terms we will use in our flying, and learn also how our later machines must be balanced to fly successfully.

BEND wings all ends of machine -

With the contest over, N. AFFOLTRIANE may be well likened to a kite with a motor to push it instead of a string to hold it, the wind of its motion through the air supporting it instead of wind flying by as with the kite. A glider is an aeroplane which uses the power of a motor, that is, it supports itself by sliding down hill over the air, in fact of its falling furnishing the power. Gliders are made of all sizes and it takes a long time to learn to fly. Model gliders, or I might say miniature gliders, can be cut out of stiff writing paper, which will teach the principles we need to know; so let's get some paper and scissors, a ruler and pencil to do our measuring and marking with, and see what we can do before we do any more difficult construction work.

By studying these toy gliders we can learn many of the terms we will use in our flying, and learn also how our later machines must be balanced to fly successfully.

is to add a short stick, as at K in Fig. 4. This stick K is fastened to the bend of the wings by small curtain-tacks, letting it stick out front and cutting it off in half at a time until you get the weight right.

If you want, you can make it too short and add a big headed pin F at the front. You can vary the center of weight to meet the center of pressure by shifting the pin out and in.

In both of these last two editions you will notice that you add weight at the front, to bring the rocker to balance.

A better and more efficient way is to add a second surface in the back in the way of a tail, or better still, a surface at the front for an elevator. The first attempts were of the tail behind type, as in Figs. 5 and 6, and here Van Suylen cut entirely through one sheet of paper.

Fold the paper and cut both sides at once so each side will match the other. Give the tail a little down angle and at the front add a small weight of tin foil, or like, held by a paper clip.

This kind of a glider will take some "ex-perimenting," before you will get a good flight, and at that will not go as far as if you send the model tail first.

Types of tail first gliders are shown in the other sketches, Figs. 6 and 7.

The one shown in Fig. 6 has a small weight at the front, and a flat "refugee," or the framework connecting the wings and tail is called.

Fig. 7 has the fuselage spread out a bit, and the elevator is given a little more di-hedral than the wings, being bent up at a small angle from the wings also.

Model 8 is one of the early types of bird-like gliders, but rather ineffectual. After you have made and experimented with models of all these types, you will understand a great deal which cannot be explained in a look about their performances; and, indeed, to give dimensions for making a glider without leaving taught the rules of flight first, would only be waste of time.

So muster the models go through in the funny antics the models go through in the air.

If a tail first model starts to climb up at too steep an angle when you drop it, and then, losing its speed, falls down backwards, the elevator is too steep or too big, it drives to the ground nose first, tilt the elevator up a bit.

These are just suggestions. You will learn the rest much quicker than I can tell you, by making a paper glider series of your own, experimenting with this and that until you get one that flies right.

The Second Article in this Series, "More Gliders and Bird Flying" will appear in the March issue of THE AMERICAN BOY.

A decorative knot motif consisting of two stylized, symmetrical loops or knots, rendered in a dark, textured style.

The flying machine of a year ago was the curved dash runabout compared with the modern twelve cylinder car. The early type was in the experimental stage; the now is a developed, reliable machine. Over five thousand aeroplanes or air-planes, 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 under-estimated 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. Dime pieces of a new type will be sniping up and making money 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 stretching 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 world-

down of its own accord until the toy is dropped 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 notebook what you learn from each day's work on each unusual angle. It is only by a serious study of each step, without hurry to attack a full sized glider at first, that one can attain success with models. Without 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,

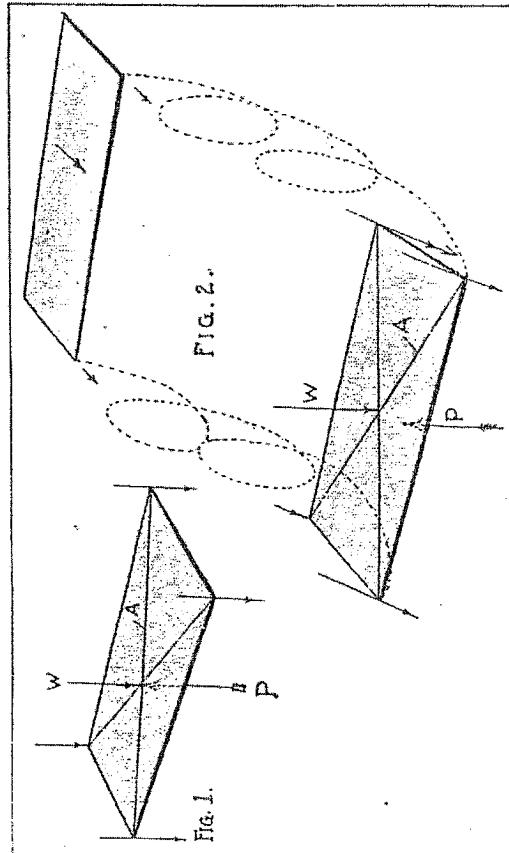


FIG. 1.

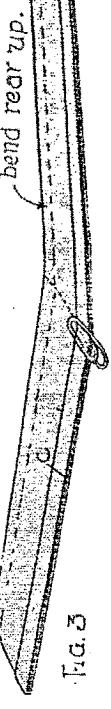


FIG. 2.

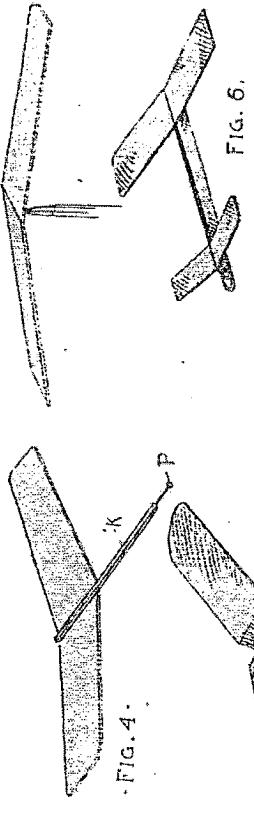


FIG. 3.

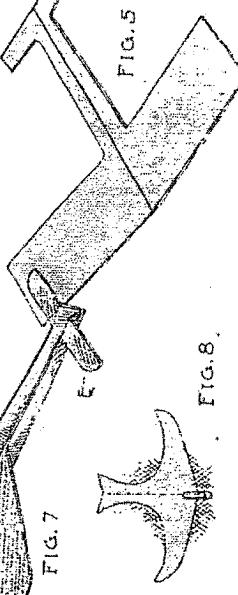


FIG. 4.

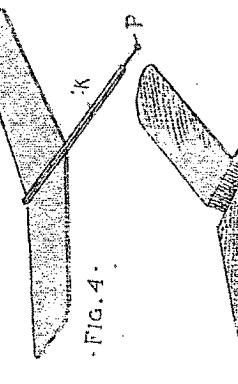


FIG. 5.

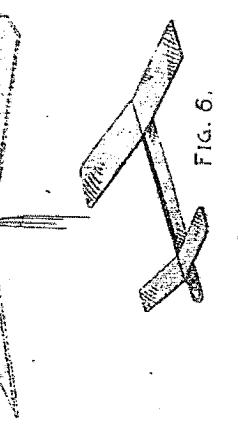


FIG. 6.

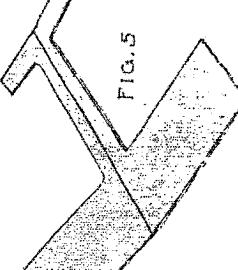


FIG. 7.

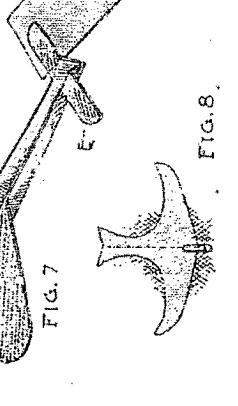


FIG. 8.

upsetting, the toy will drop flat against the wind pressure of the wind against the spot where the toy rests. The principle of the "dihedral angle" is, in brief, that is, it keeps it from upsetting. After balancing the plane on a pencil point to see if the center of weight is about as far from the front as the center of the pencil is from the back end, and hold the model up in the air and drop it straight down, broadside on, as by adjusting the paper clip weight until it is right, try the model. To do this, hold it by the back end and

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 notebook what you learn from each day's work on each unusual angle. It is only by a serious study of each step, without hurry to attack a full sized glider at first, that one can attain success with models. Without the underlying principles of flight firmly in your mind, you will never make a good flier.

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,



BOY VAUGHN

SECOND AU
TROPHÉE AEROMODELLER
-EUROPA COUPE 2010.
F 1 G.

Photo. MATHIEU BILLY

VOLERE

Les services Historiques de Vol Libre
vous proposent

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.

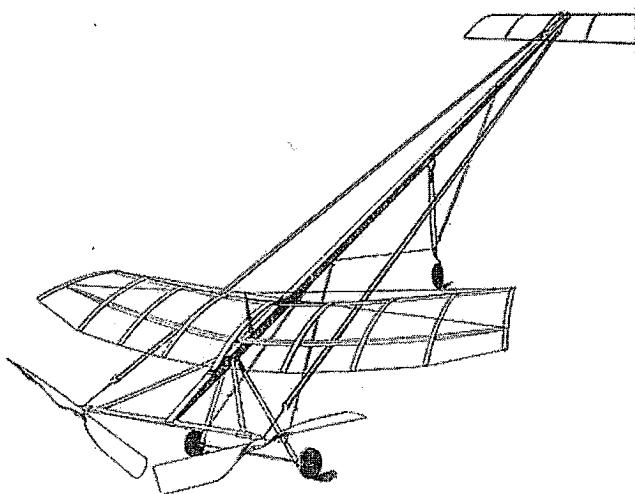
Philanthrope, mécène il a parrainé, sponsorisé de nombreuses activités sportives : aviation et nautisme. Cet engagement lui valut le titre honorifique de : Saint Patron de l'aviation.

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 concourrait avec un modèle de formule canard (voir document ci-dessous) propulsé par deux hélices, et pourvu d'un train d'atterrissement, 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 .



VO
L
I
B
R
E

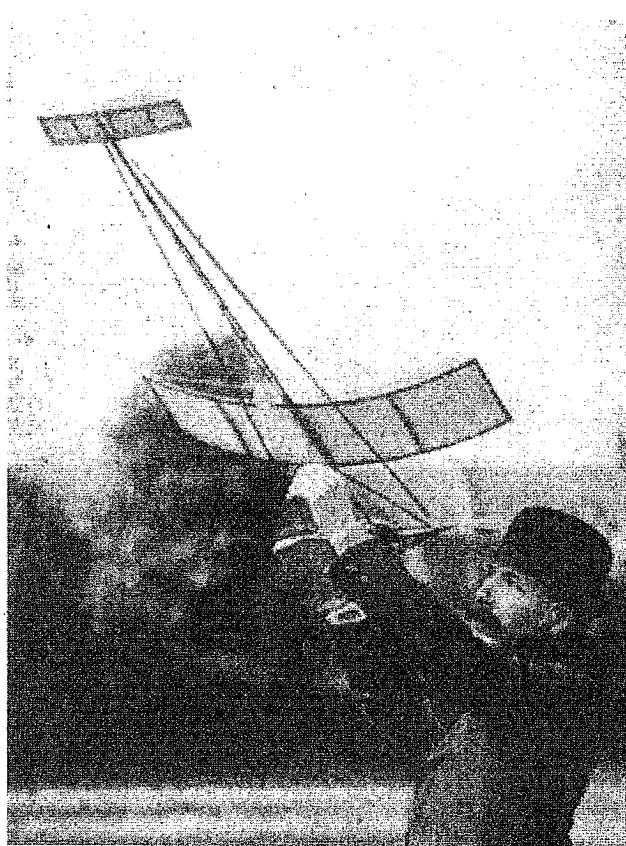


Dans ses mémoires EW.Twining relate :

" 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.Twinning 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).



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 reléguera cette compétition au second plan.

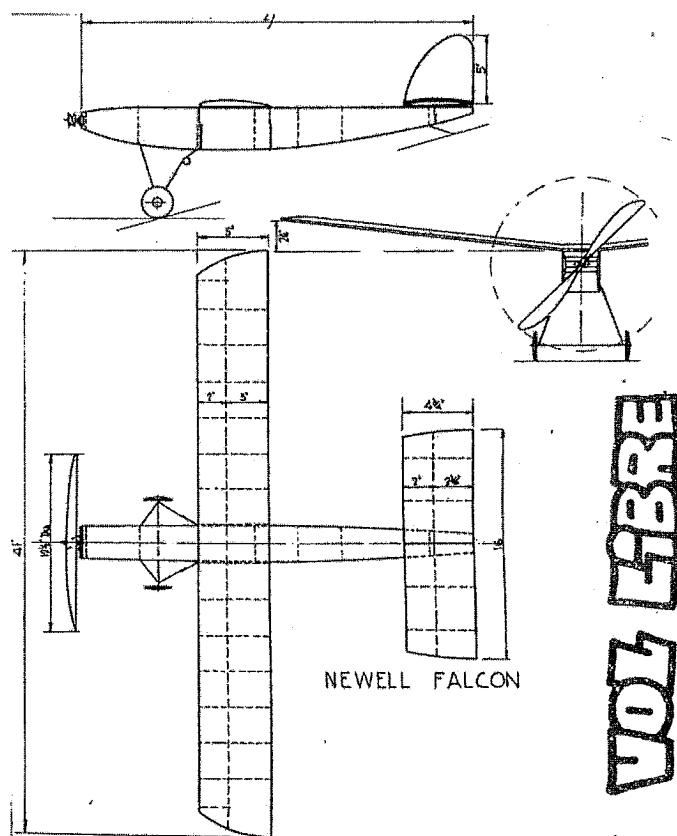
En 1927 F de PGreen, éminent membre de la SMAE, Society of Model Aircraft Engineers, approcha Lord Wakefield pour s'enquérir de la possibilité de ressusciter la Coupe Wakefield. Ayant obtenu satisfaction, Sir C.Wakefield était décidé à parrainer de nouveau une compétition d'aéromodèles, F de Pgreen demanda 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 :

- 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.

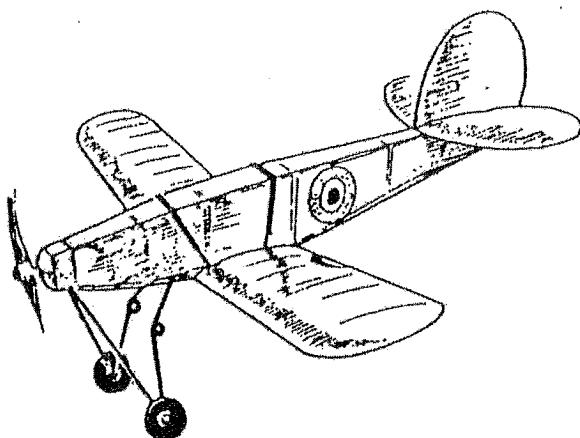
Le vainqueur était britannique, face à 6 autres concurrents, dont cinq compatriotes. TH.Newell concourrait avec un modèle (ci-dessous) qui réalisa un temps de vol chronométré à 52,6 secondes. L'appareil, dénommé Falcon, présentait une envergure de 1,04 mètre pour une longueur de 0,68 mètre, une masse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



JEAN-PIERRE Di Rienzo

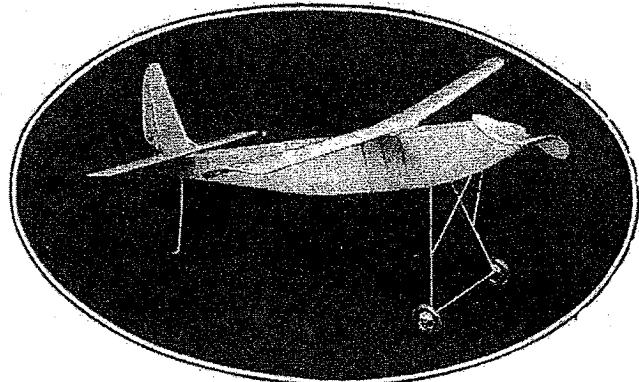
1929

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 ??



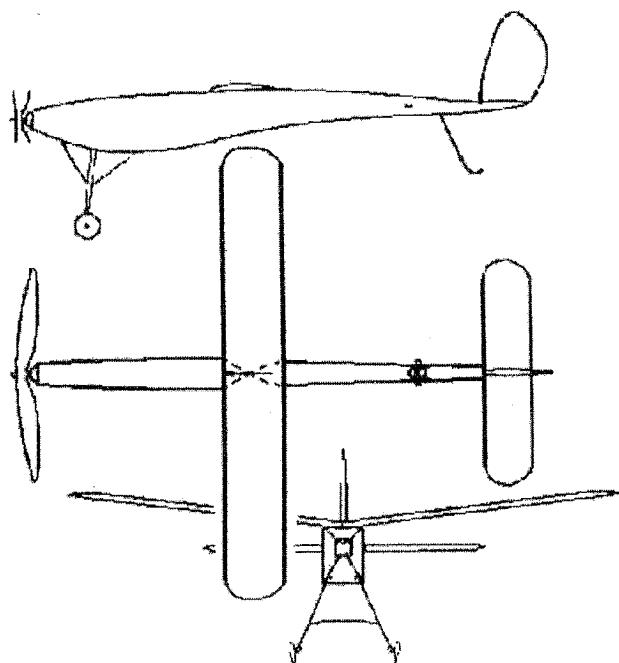
1930

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 concourrait 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'atterrissement caréné, envergure avoisinant le mètre, surfaces de dérive et stabilo très généreuses.

12102

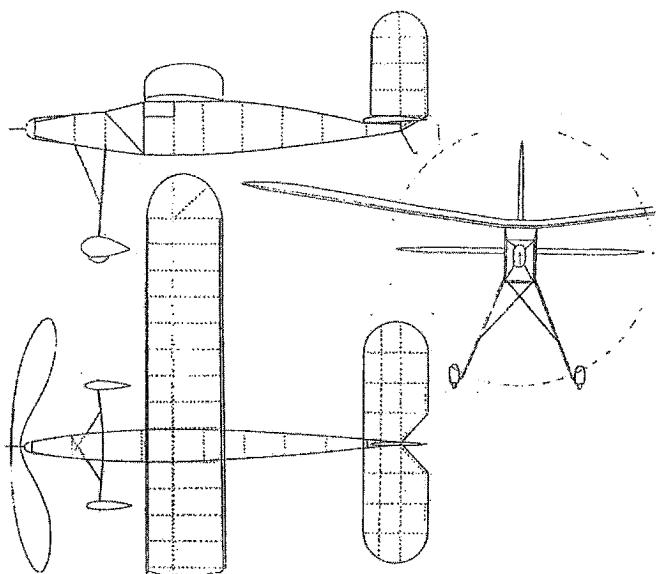
1934

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

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

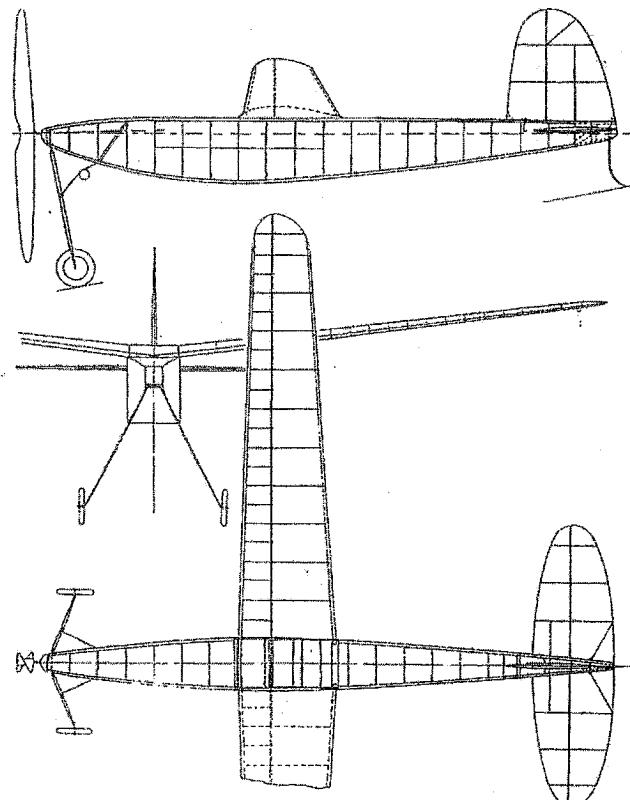
De surcroit, pour l'élaboration du classement la moyenne des 3 vols est désormais prise en compte.

La Coupe demeura sur le sol anglais, suite à la victoire de JB.Allman (document ci-dessous) le 24 juin; et son modèle Grasshopper, qui réalisa une moyenne de 111,8 secondes. Notons que le 1^{er} vol fut crédité, seulement, de 8,5secondes. Le Grasshopper 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 !!!!.



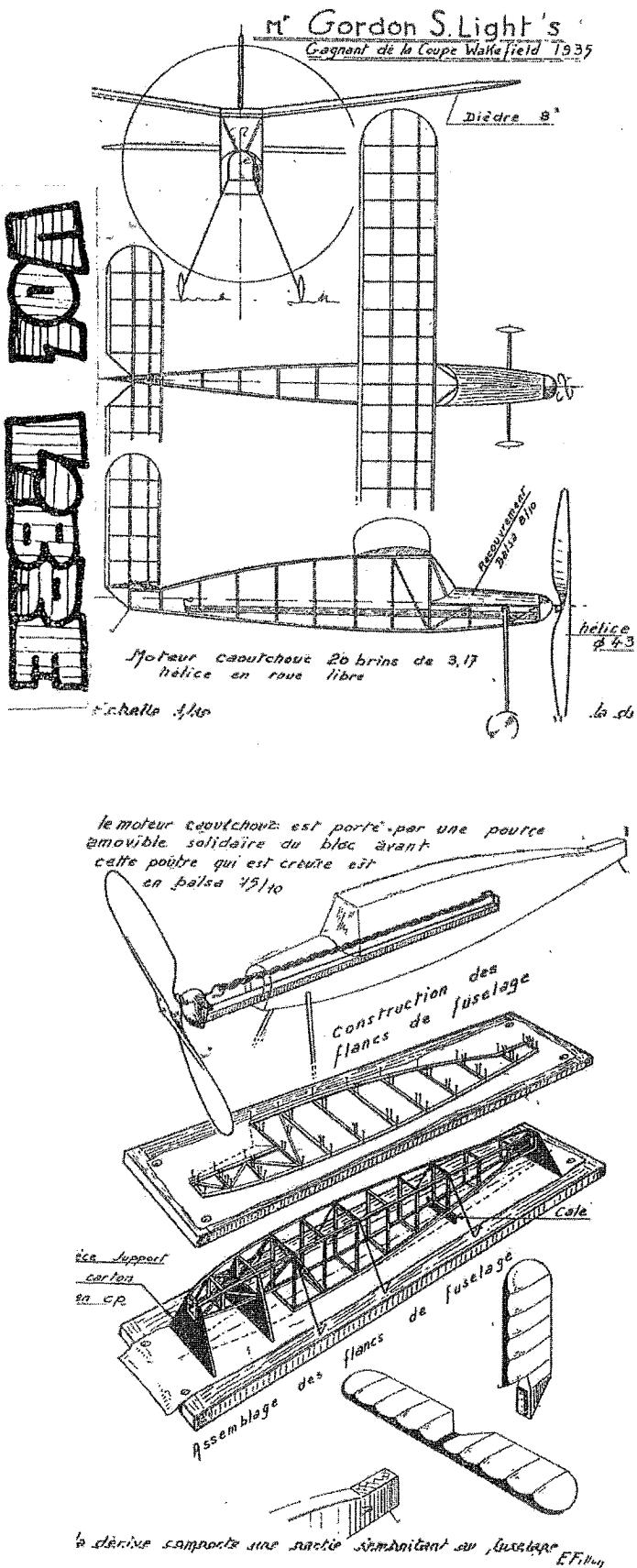
1935

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.

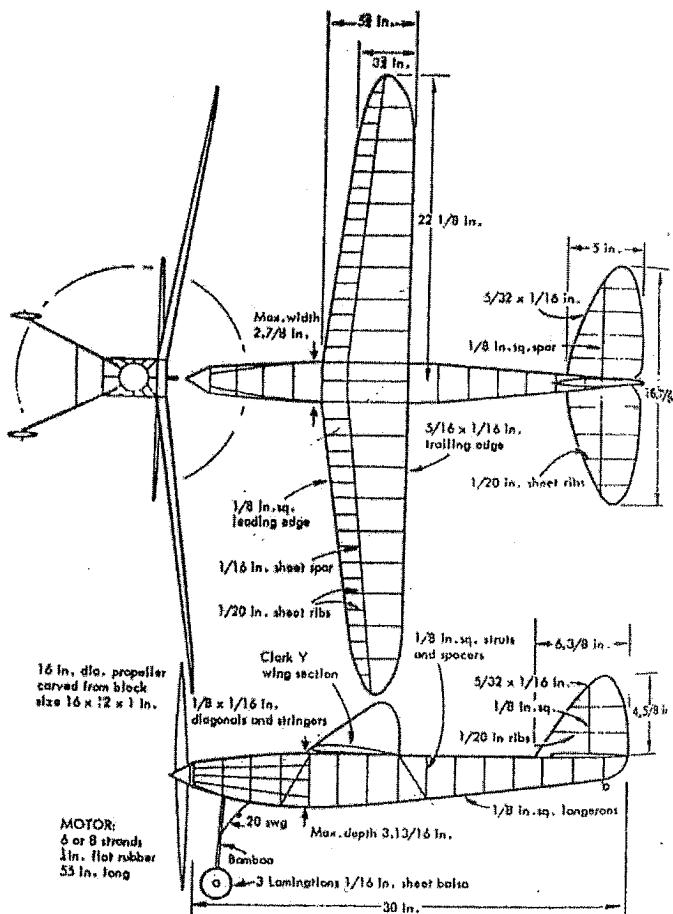


1936

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 découlter 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

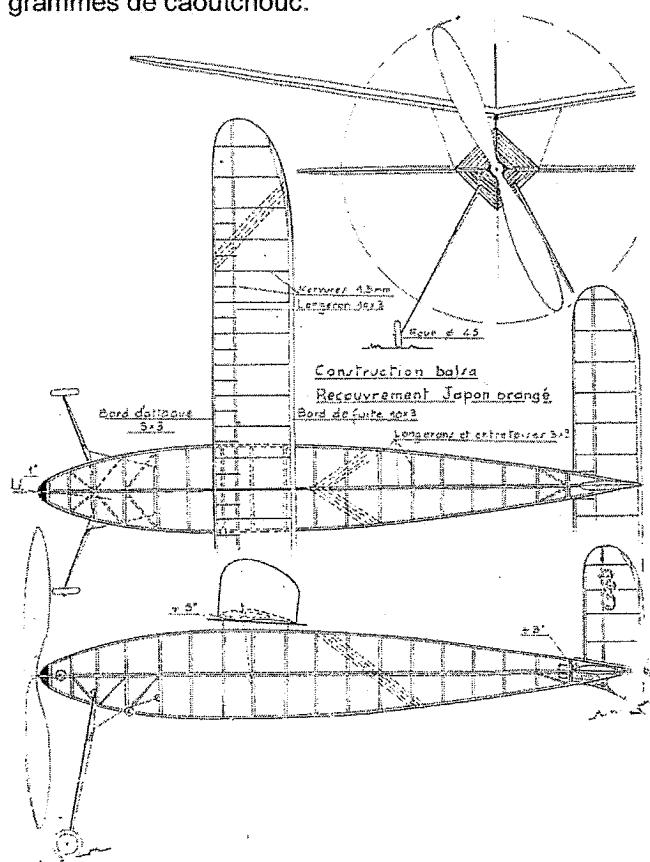
au sort ayant donné la France numéro 1 dans l'ordre des départs, Emmanuel s'aligna sur la piste pour le décollage à l'appel de son nom. Le wake se posa 76 secondes plus tard. Il pensa, lui sembla que l'hélice manquait de traction et pendant la pause déjeuner il retailla le centre, afin d'augmenter la 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

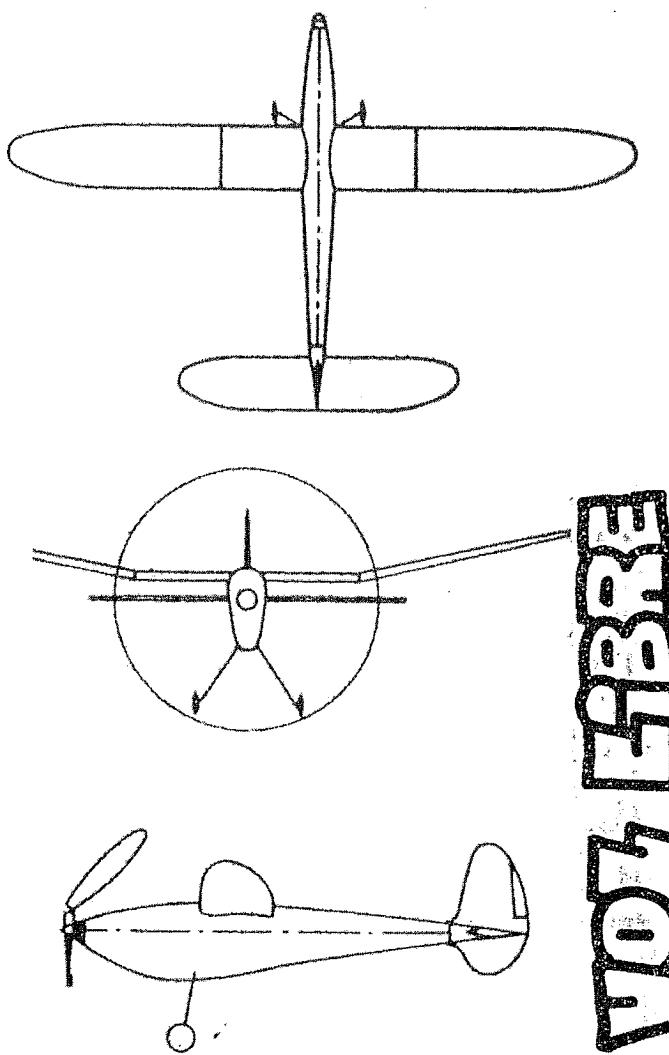
Comme le prévoit le règlement l'édition 1938 de la Coupe se déroula en France, dans la banlieue Parisienne, à Guyancourt, sur l'aérodrome Caudron le 31 juillet. La France était bien décidée à défendre son titre, à conserver le trophée si brillamment remporté par E.Fillon. Ce ne fut pas le cas et pourtant les concurrents français n'avaient pas démerité : 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 coiffé, une première, très aérodynamique offrant le minimum de trainée
- train d'atterrissement 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.



A suivre

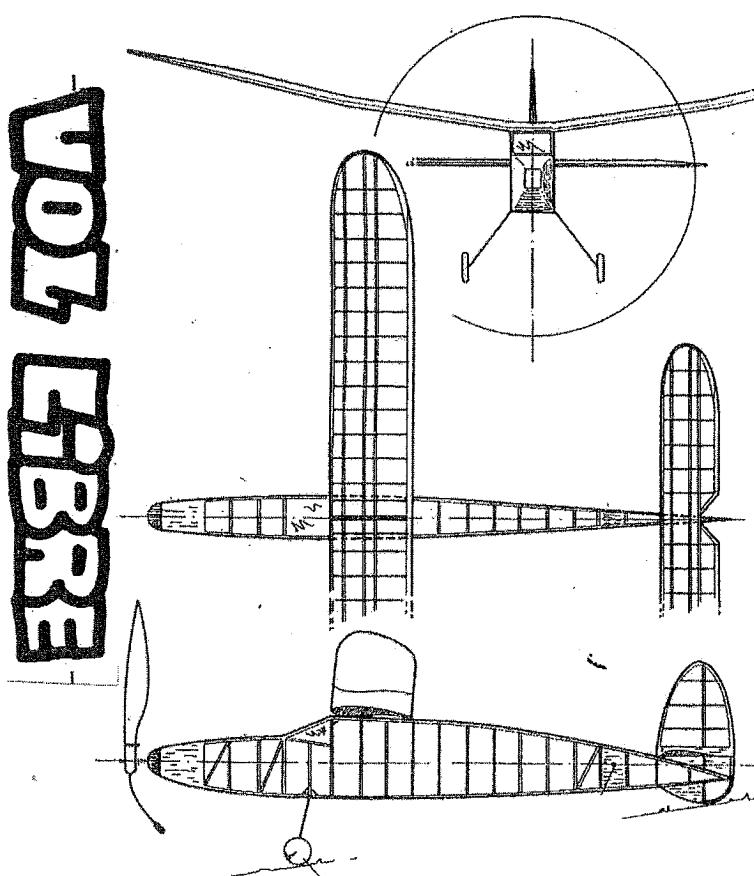
1939

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 Centennial 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 CRIVELLE	ORENTANO CAPANORRI	ARZAY BOSSIEU	SISTERON	VIABON	MIDDLE WALLOP
	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	BRUMA Franco	ITA	13	1	13	
3	PICOL Michel	FRA	6	10	10	
4	BUSSON Guy	FRA	7	8	6	
4	DRAPAU Jean-Luc	FRA		8	8	
6	NEVERS Romain	FRA	12	7		
7	LAVENANT Hervé	FRA	5	6	6	
8	BODIN Jean-Luc	FRA	9	4	1	
8	MANON Alessandro	ITA	1	1	11	
8	NERAUDEAU Francis	FRA		9	5	
11	BODIN Florent	FRA	3		10	
12	DUPUIS Louis	FRA	1		9	2
12	GREAVES David	GBR				5
14	LIBERATORE Walter	ITA		10	1	7
14	HALL Peter	GBR				11
16	LICEN Roberto	ITA	10			
16	FIEGL Bruno	ITA	8	1		
16	KUSTERLE Mario	ITA	1		8	
16	CHAUVEAU Gilles	FRA			1	9
16	VAUGHN Roy	GBR				10
21	MICHEL Peter	GBR				9
22	LATY Denis	FRA		1	7	
22	LONGHURST Andrew	GBR				8
24	REBELLIA Carlo	ITA	1	6		
24	SELVA Renata	ITA	F	5	1	
24	WILLIS Spencer	GBR				7
27	LEE-A-HING Eric	FRA	4		1	
27	KIMBER Roy	GBR				6
29	DIJIAN Michel	FRA		5		
29	MARROT Pierre	FR			5	
31	LUISSETTO Mauro	ITA	1	3		
31	BENDOTTI Maurizio	ITA		2	1	
31	GORBAN Evgueny	UKR			3	
31	CHALLINE Jean-Pierre	FRA			1	
31	MILLET Hervé-Serge	FRA			4	
31	BROWN Peter	GBR				4
37	MARSHALL Michael	GBR			3	
37	MURARI Bruno	ITA	1	1		
37	FRUGOL Jean-François	FRA	1	1		
37	BATTISTINI Bruno	ITA		1		
37	TYSON Ted	GBR				3
42	BENAZZI Luca	ITA	J	2		
42	CHEVENARD Didier	FRA			2	
42	TYSON Edward	GBR				2
42	LAZZINI Vito	ITA	1	1		
42	BERTOLANI Benito	ITA	1			
42	DE LORENZI Giambattista	ITA	1	1		
42	LATY Julien	FRA	J		1	
42	MARQUOIS Gérard	FRA			1	
42	PATON Jim	GBR			1	
42	THOMSON D.	GBR				2
42	TOLhurst Peter	GBR			1	1
53	MAGGI Gianfranco	ITA	1			
53	MORANDINI Wilfried	FRA				
53	LUCISCI Charles	FRA				
53	JALLET Yvon	FRA				
53	GALICHET Antoine	FRA				
53	MARQUOIS Bernard	FRA				
53	MARQUOIS Michel	FRA				
53	SARTI Claude	FRA				
53	LATY André	FRA			1	
53	STRACHAN Christopher	GBR				
53	NORGET Daniel	FRA				1
53	CERES Pascal	FRA				
53	AUBRY Thomas	FRA	J			
53	AUBRY Yves	FRA				1
53	WEBER Claude	FRA				1
53	MARCA Philippe	FRA				1
53	MINSHULL	GBR				
53	CHALLUS Ted	GBR				
53	STRINGER Geoff	GBR				
53	BEALES David	GBR				
53	TAYLOR Ken	GBR				
53	WHITE John	GBR				
53	STAGG Mike	GBR				
53	FERRER Gerry	GBR				
53	STICHBUZY B.	GBR				

771 Number of competitors

Euro Challenge F1G Coupe d'Hiver 2010/2011

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



- DE SIRGE AUBERT -

Deuxième dossier : la maquette silhouette du Bleriot 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 numéro suivant qui présentait la maquette du Spirit of St Louis, j'aurais été curieux de voir ce qu'il y avait dedans.

12107

EURO CHALLENGE

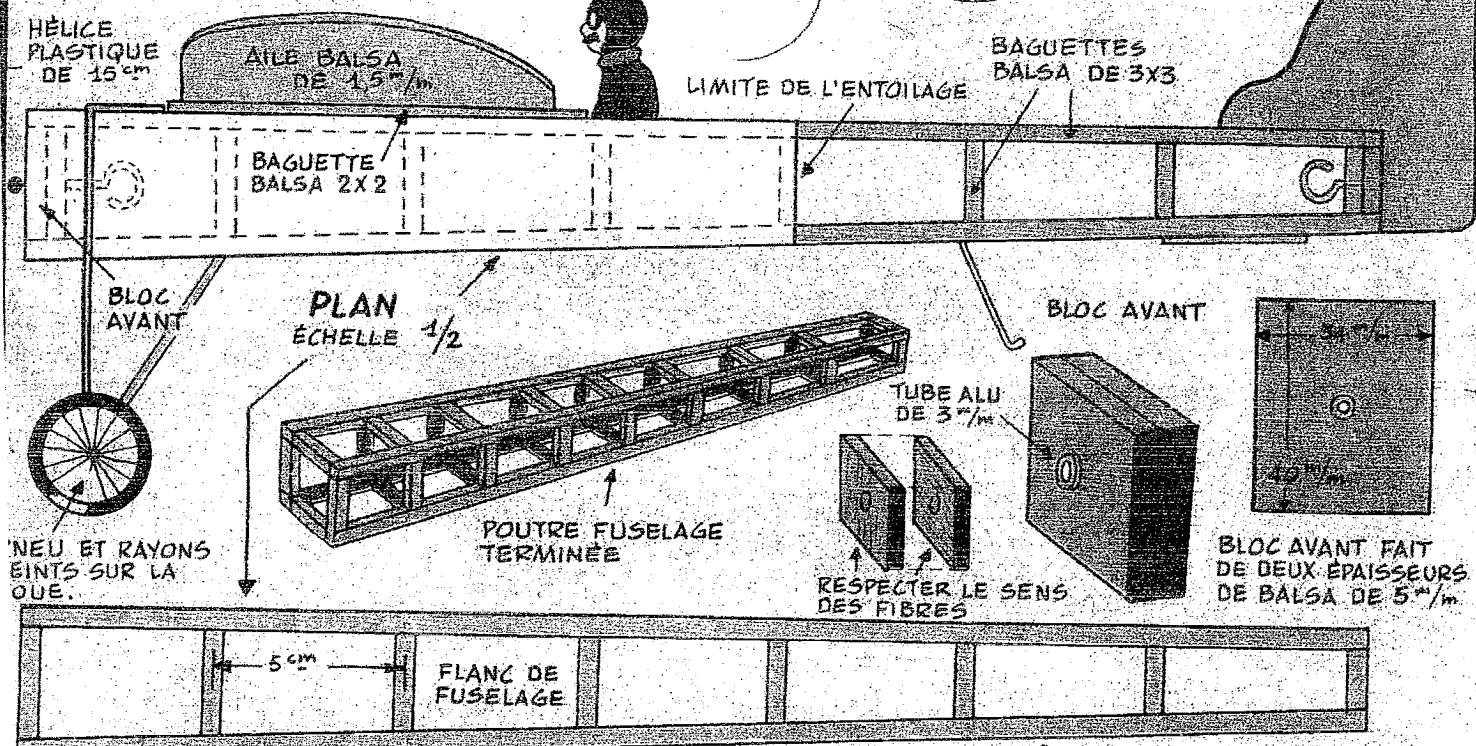
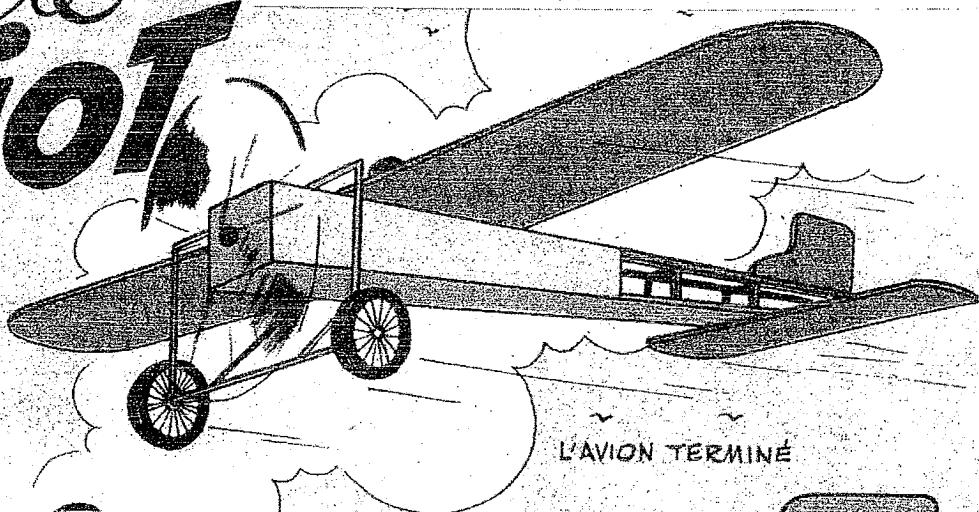
F1G

AU PRINTEMPS AVRIL 2011

L'avion de BLERIOT

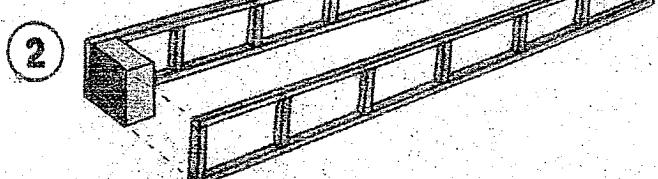
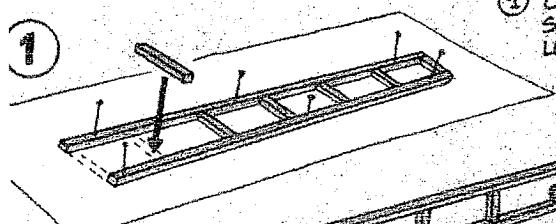
VOL LIBRE

IL Y A QUELQUE 65 ANS UN HOMME OSAIT TRAVERSER LA MER A BORD D'UN AVION LOUIS BLERIOT... EN SOUVENIR DE CET HEROIQUE FRANCAIS, VOTRE JOURNAL VOUS PROPOSE DE CONSTRUIRE LA MAQUETTE DE SON AVION. IL S'AGIT D'UNE MAQUETTE SIMPLIFIEE, MAIS SA SILHOUETTE EST RESPECTEE ET ELLE VOLE CORRECTEMENT.



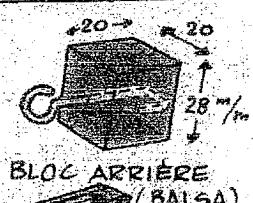
AGRANDIR SUR UN CALQUE LE PLAN DU FLANC DU FUSELAGE - MULTIPLIER LES DIMENSIONS PAR 2

- CONSTRUIRE LES 2 FLANCS SUR LE PLAN... ÉPINGLER LES 2 GRANDS LONGERONS ET PLACER LES TRAVERSES

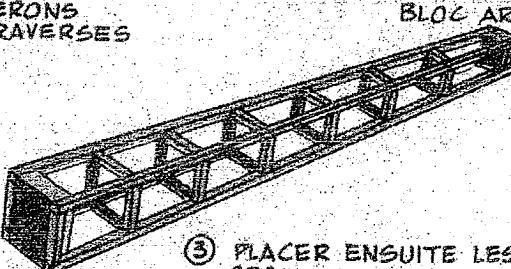


- LES 2 FLANCS ÉTANT BIEN SECS, COLLER SUR L'UN D'EUX LES BLOCS AVANT ET ARRIÈRE, PUIS JOINDRE À L'ENSEMBLE L'AUTRE FLANC. ATTENDRE SÉCHAGE.

CORDE À PIANO DE 1 mm



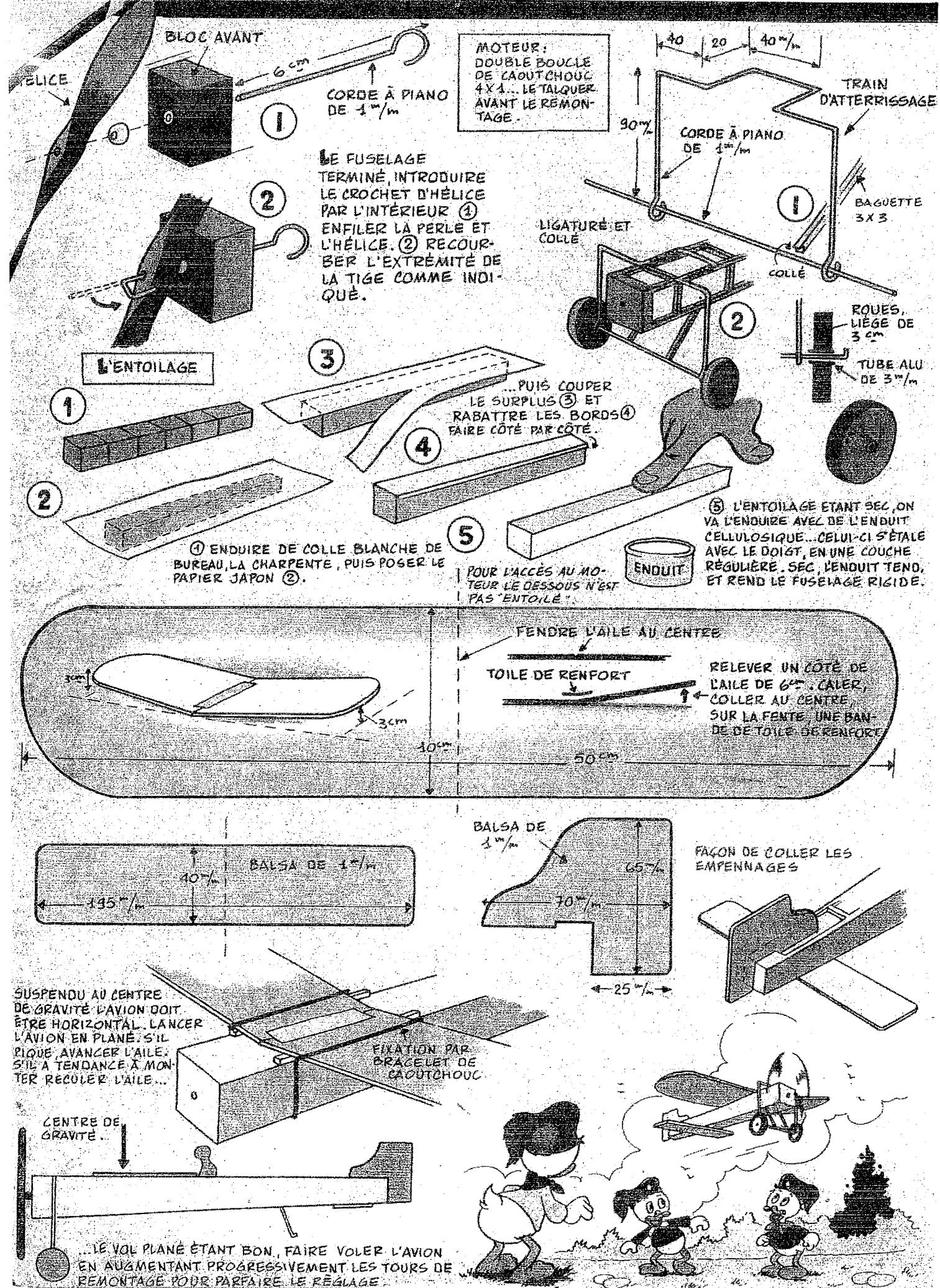
3



- PLACER ENSUITE LES TRAVERSES DU DESSOUS ET DU DESSUS.

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

ATTENTION

CHANGEMENT D'ADRESSE .



ACHTUNG

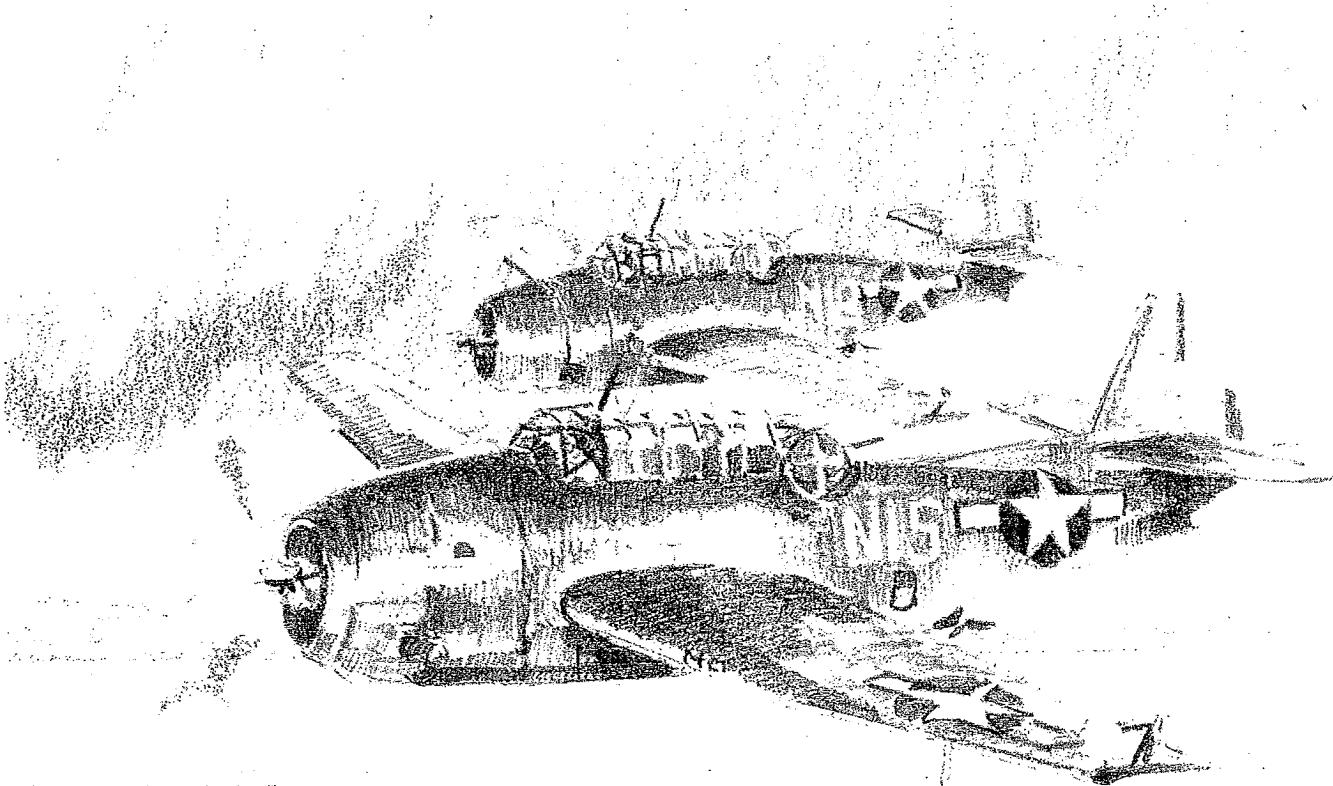
NEUE ADRESSE

**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

HISTOIRE



- A. SOMMEL -

* LORSQUE LE 7 NOVEMBRE 1941, LES FORCES AÉRONAUTIQUES JAPONAISES ONT PAR SURPRISE ATTAQUÉ LA MARINE U.S. À PEARL HARBOUR, LES AMÉRICAINS N'ÉTAIENT PAS PRÉPARÉS AU CONFLIT.

LES JAPONAIS ONT DONC PU REMPORTER UNE PREMIÈRE VICTOIRE - CEPENDANT INCOMPLÈTE LES PORTÉ-AVIONS ÉTANT ABSENTS - EN MÊME TEMPS ONT RÉVEILLÉ LE GÉANT AMÉRICAIN - L'INDUSTRIE AÉRONAUTIQUE U.S. AVAIT DÉJÀ AMORCÉ LA MONTEE EN PUISSANCE POUR VENIR EN AIDE À SES ALLIÉS EN EUROPE FRANCE, ANGLETERRE.

APRÈS LES PREMIÈRES BATAILLES AÉRONAUTIQUES DANS LE PACIFIQUE LES ÉCOSSES ONT ÉTÉ RAPIDEMENT APPRISSES. SI LE TRIO CHASSEUR, BOMBARDIER TORPILLEUR BASE SUR PORTÉ-AVIONS FUT LA FORCE DE FRAPPE ÉVIDENTE DANS CE GENRE DE CONFLIT,

DÈS LES PREMIERS ENGAGEMENTS L'AÉRONAUTIQUE U.S. S'APERÇUT QUE CES AVIONS TORPILLEURS LEGUIN "DEVASTATORS" NE FAisaient PAS LE POIDS ET QU'ILS ONT ÉTÉ LITTÉRALEMENT MASSONNÉS TOUT COMME LEURS EQUIPAGEs QUI NE MANquaient OCÉPONDANT D'E COURAGE 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-1 VOLA EN 1941, SE DÉMONTANT D'AUTRES APPAREILS DE L'ÉPOQUE PAR UNE TOURLÉE D'ORSAULT, ARRICHE, ET PAR UNE SOUTE RECEVANT UNE TORPILLE DE 900 KG MANIAISCE MALGRE SES ALLES REPLIABLES ET DE GRANDE ENVERGURE.

PRODUIT EN SÉRIE LE TBF-1 ENTRA EN SERVICE DES MARINS 1942 - VERSION EQUIPÉE D'UN MOTEUR DOUBLE WRIGHT CYCLONE R-2600-8 DE 1 850 CH. REFROIDI PAR AIR, VITESSE 436 KM/H A 3 600 M - AUTONOMIE 1650 KM - PLAFOND 7 000 M.

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

2 290 FURENT PRODUITS CHEZ GRUMMAN 2 882 TBF-1 ET 4 664 TBM-3, DE GÉNÉRAL MOTORS S'Y RAPORTERENT.

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

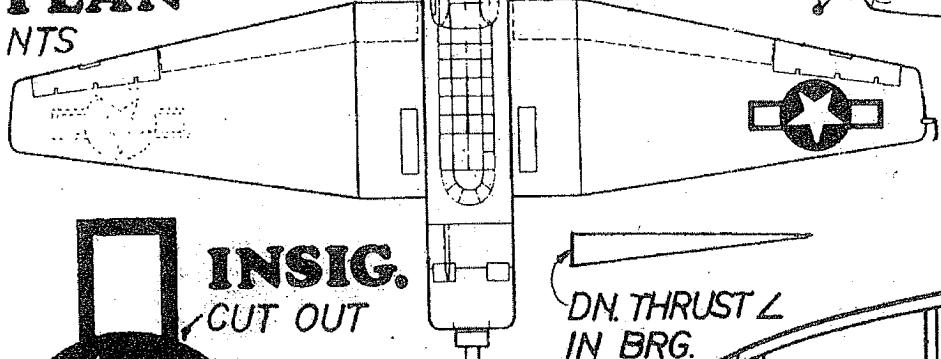


TIRE DE NATIONAL FREE FLIGHT SOCIETY

USE TO LOCATE
DETAIL AND
INSIGNIA DECOR →

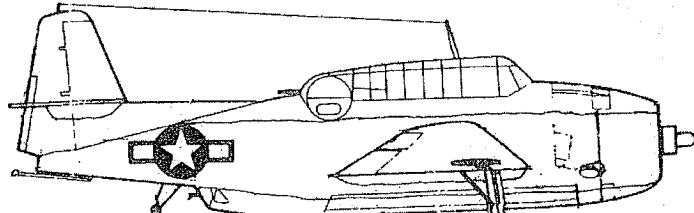
PLAN

NTS



PROFILE
NOT TO SCALE

STAB



GEAR IS
OPTIONAL

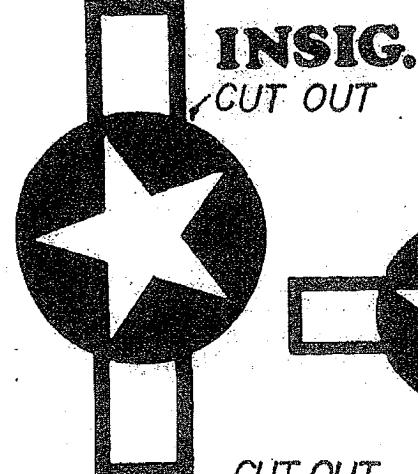
TOC

C/L

6" PECK PROP
BODY

COLOR BREAK

C.G. BAL.



DN. THRUST L.
IN BRG.

ADD NOSE
WT.

5° DN

DK. BLUE

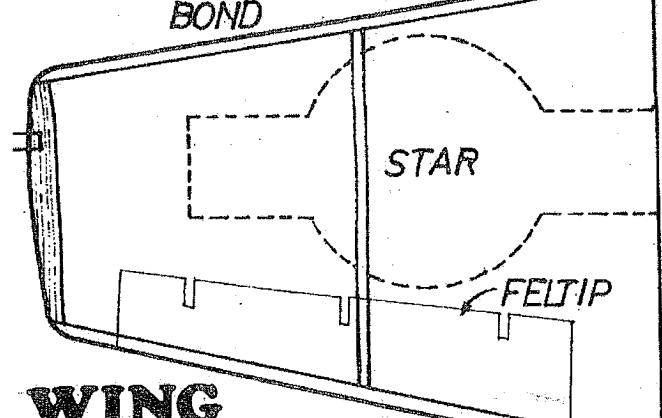
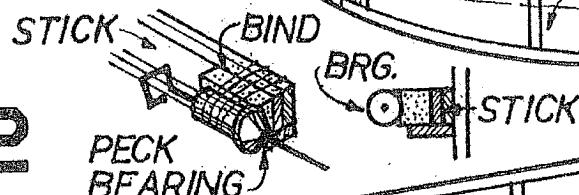
MED. BLUE

SECT.

WHITE

CAN BE A SEPEI

2 I.D. NO.
BOND



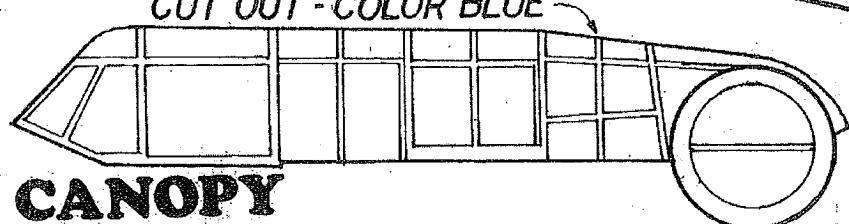
WING

WASH-IN WING
3/16 AT TIP
LE HIGH

X 1/16 SH.
GUSSETS

1/16 SLICED
WING RIBS

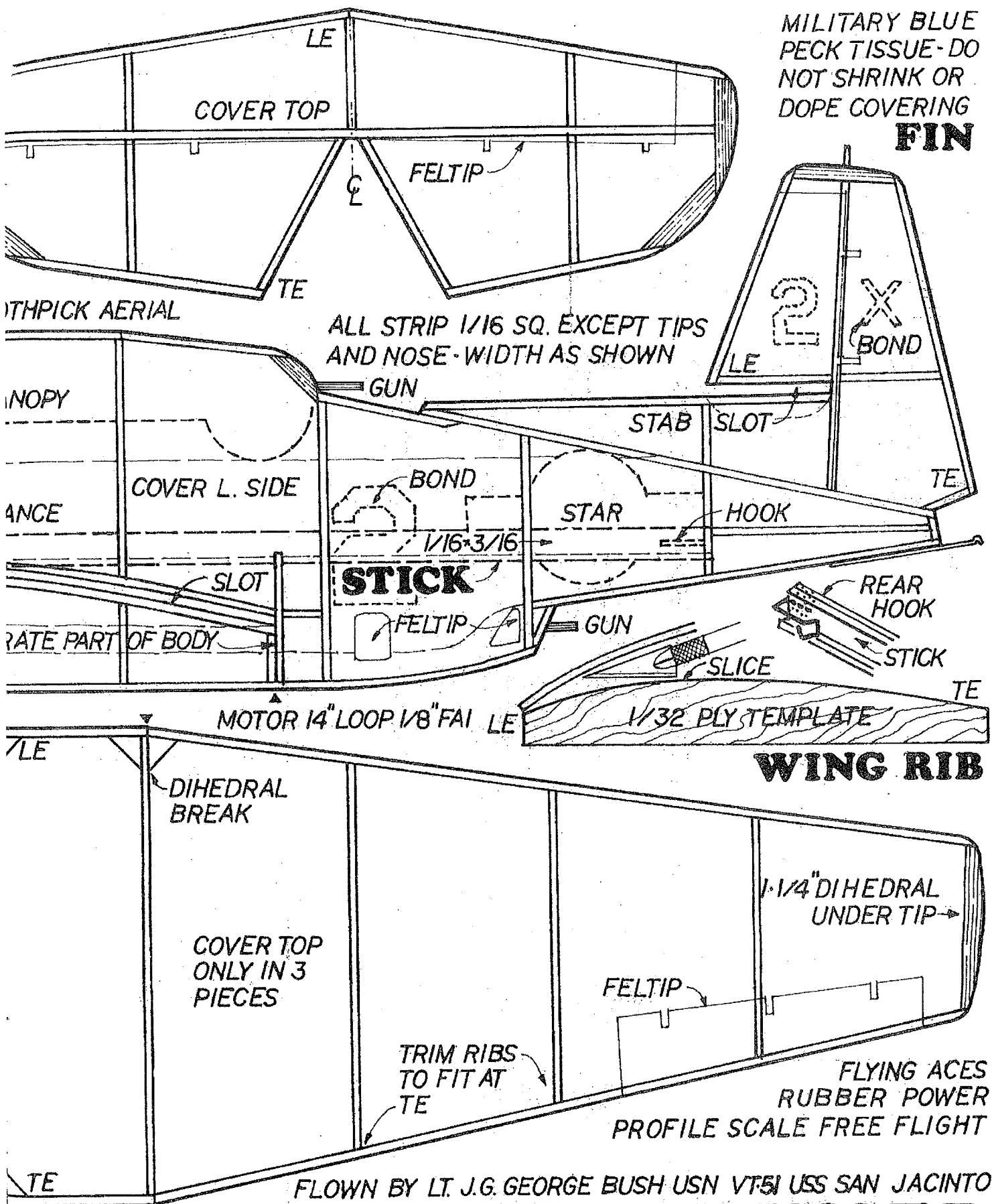
FIT INTO
SLOT IN
BODY



CANOPY

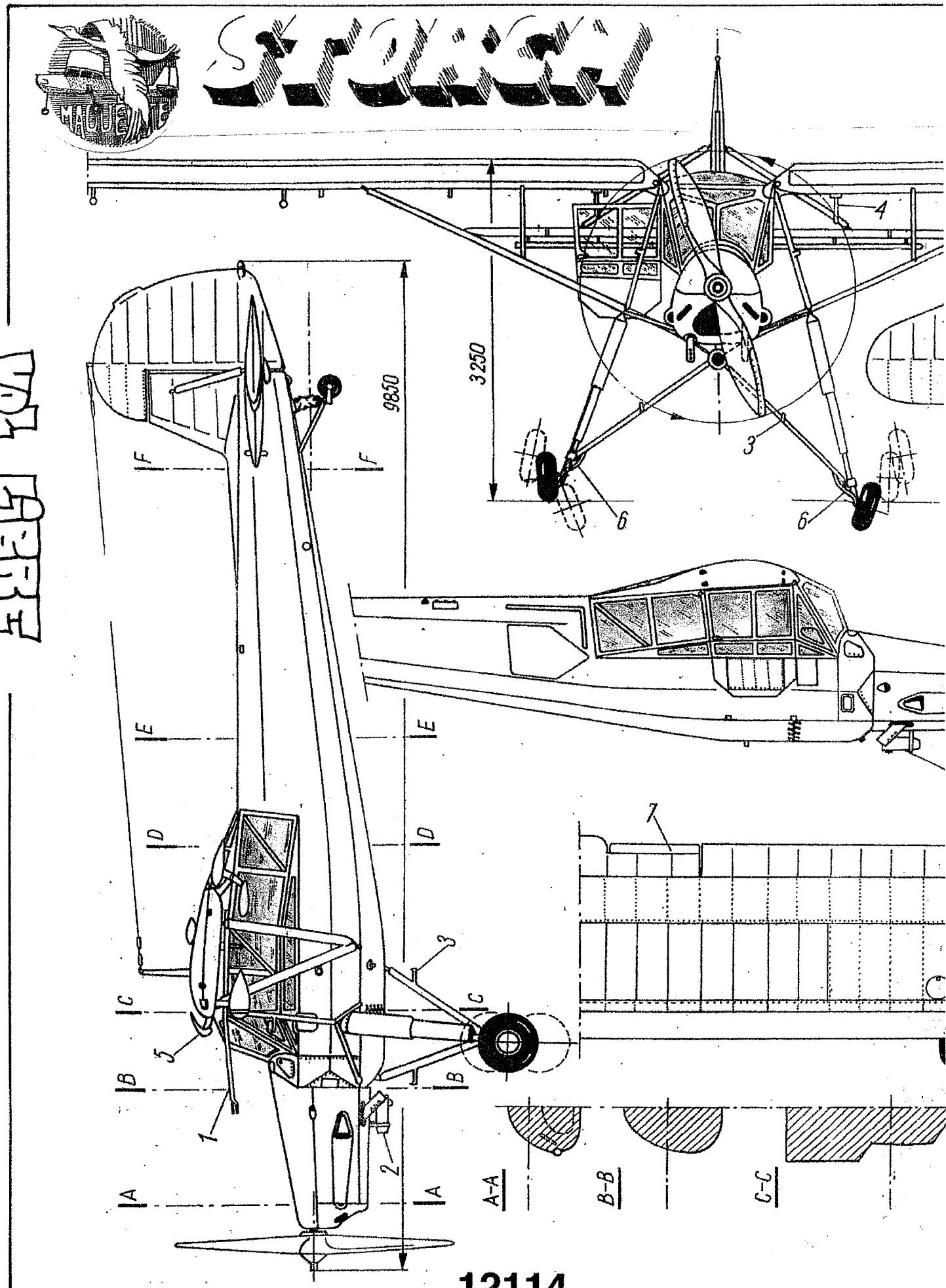
FLY TO LEFT ONLY

12112

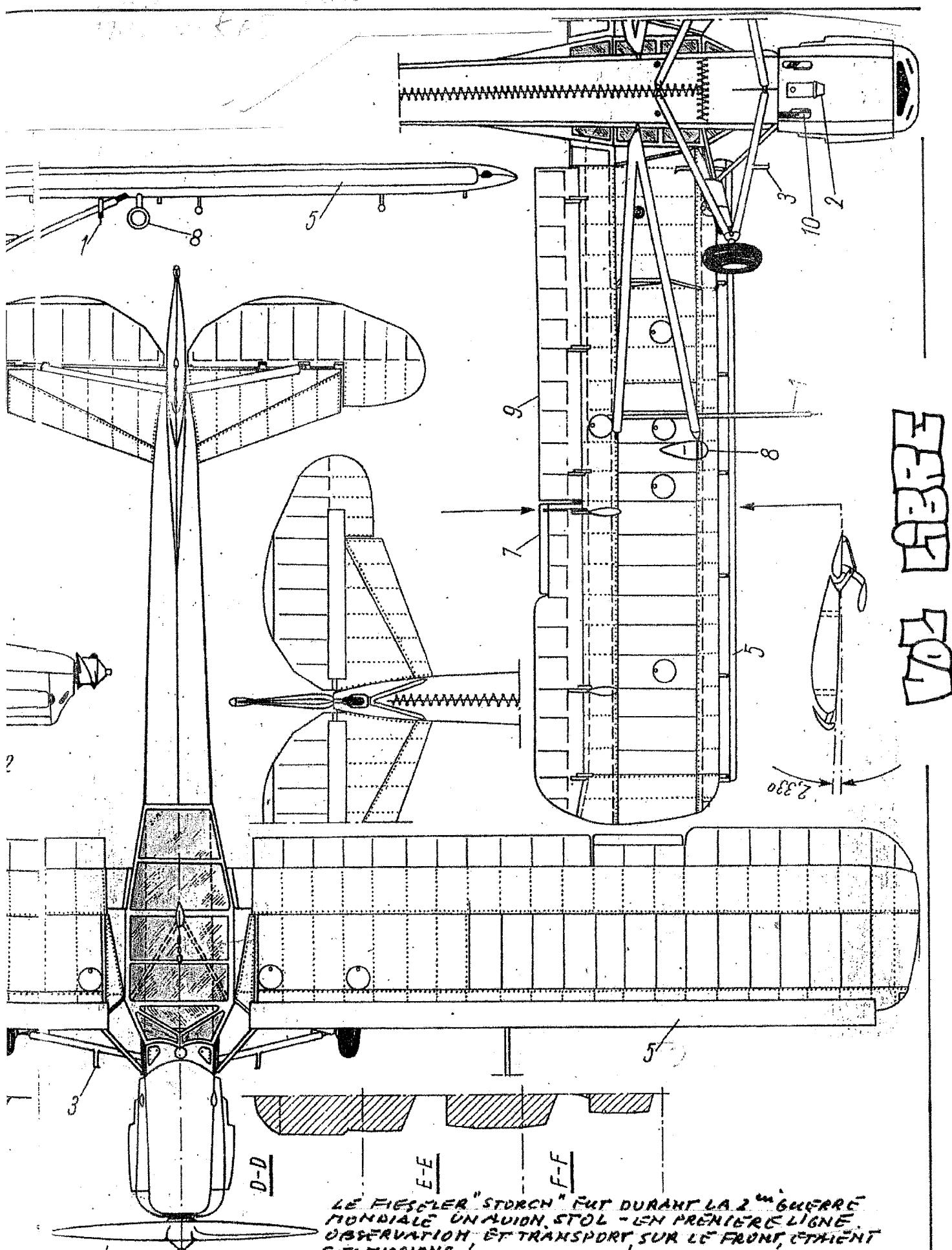


FLOWN BY LT. J.G. GEORGE BUSH USN VT-51 USS SAN JACINTO

NO-CAL BUSH TBM AVENGER
FULL SIZE DESIGNED / INKED BY DAVE LINSTRUM 11-90
12113



12114



12115



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.



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.

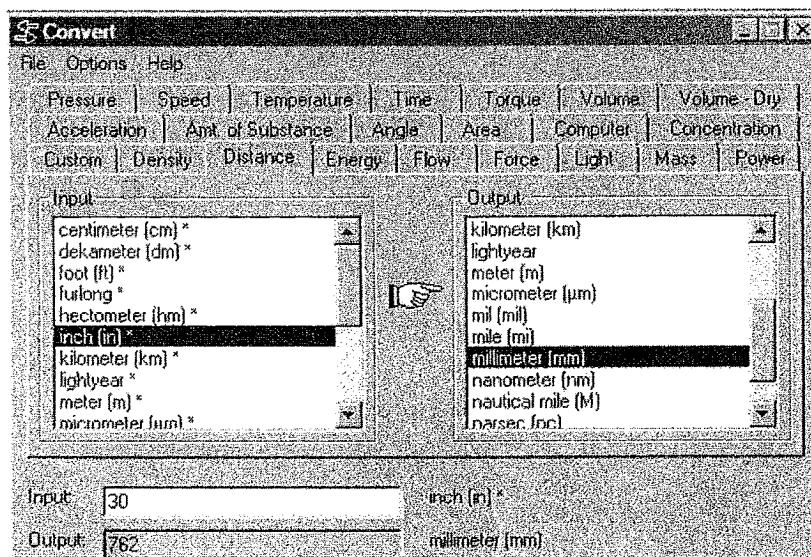
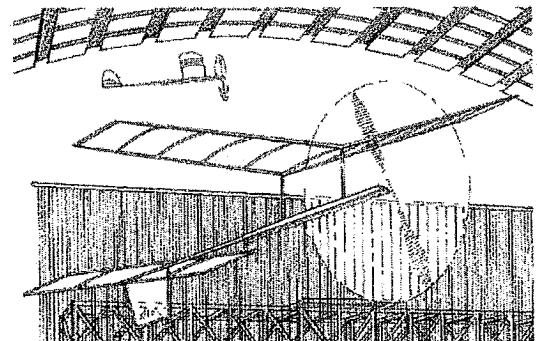
Dedans il y aura Fillon et Matherat, que vous connaissez obligatoirement, Midic de Serbie, Lindner d'Allemagne, Mills des USA... avec du planeur 1950, de la construction, une revue des profils de Coupe, du F1E et du F1Q, un Bébé Jodel, du récit et de la gloire. Bon, c'est pas tout. Comme le n°200 de 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>

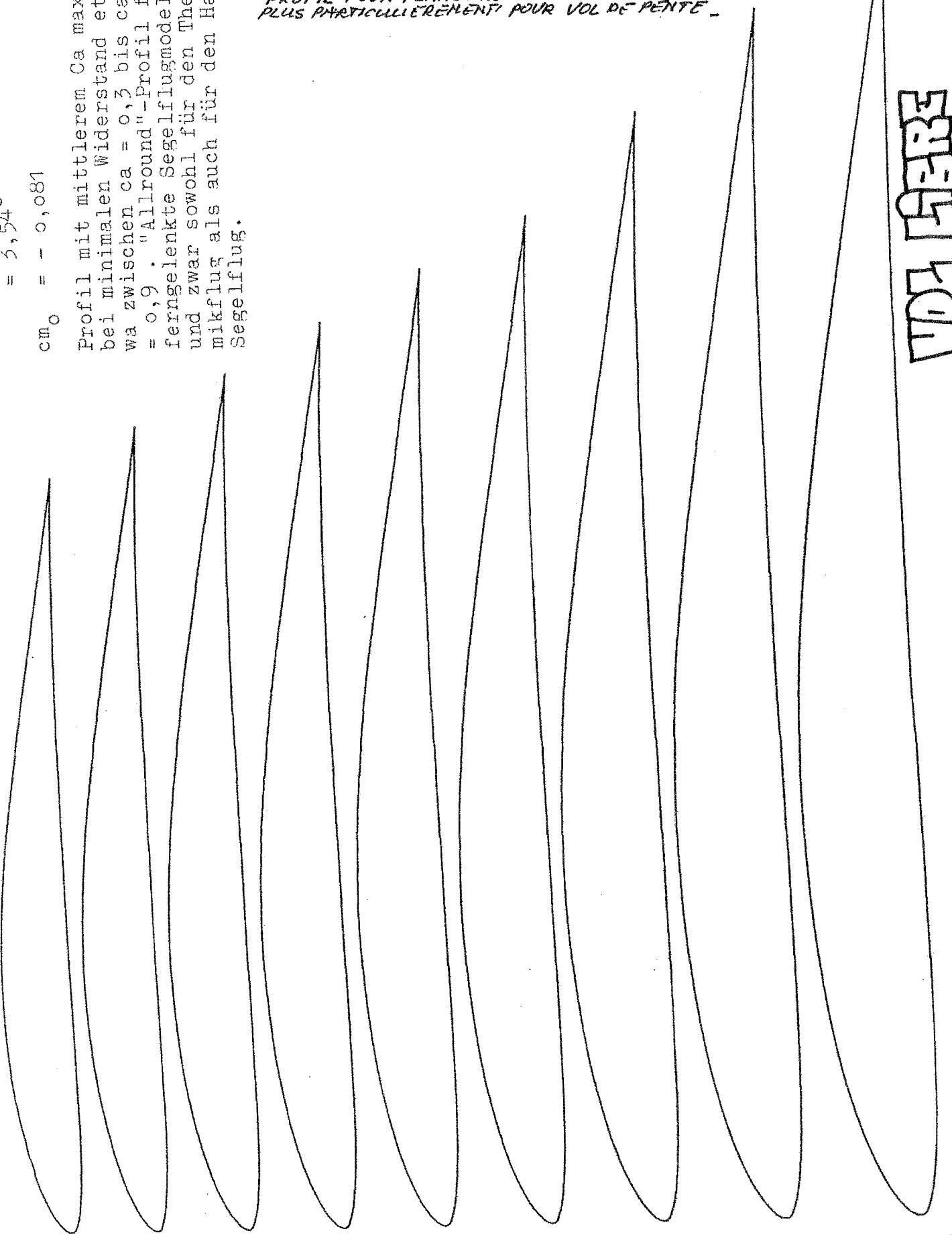
Steve Gardner entre autres livre une vue d'ensemble de la mécanique du vol. Si vous aimez comprendre... pourquoi ça quitte la spirale et des choses de ce genre : pitch stability. --- Plus de 30 topos à déguster. Des plans, des outils, même sans anglais le détours sera profitable.

PROFILE E 387

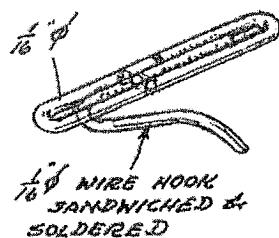
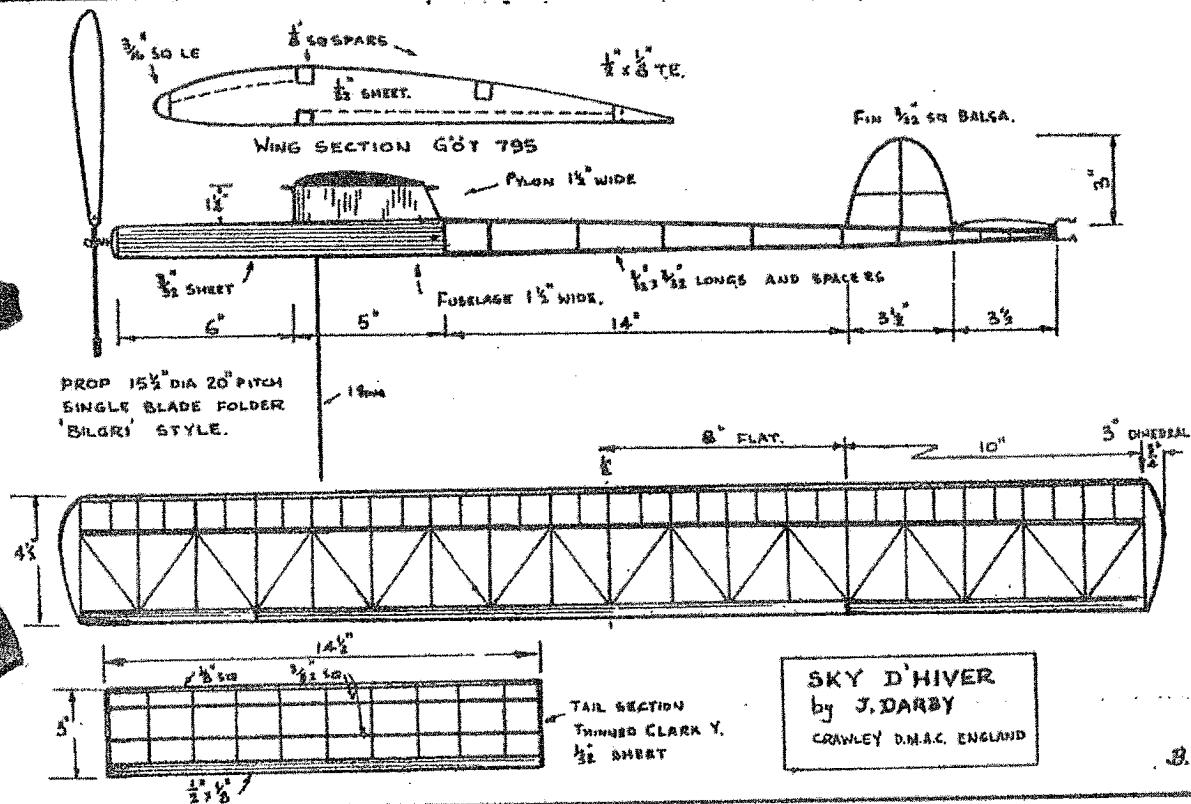
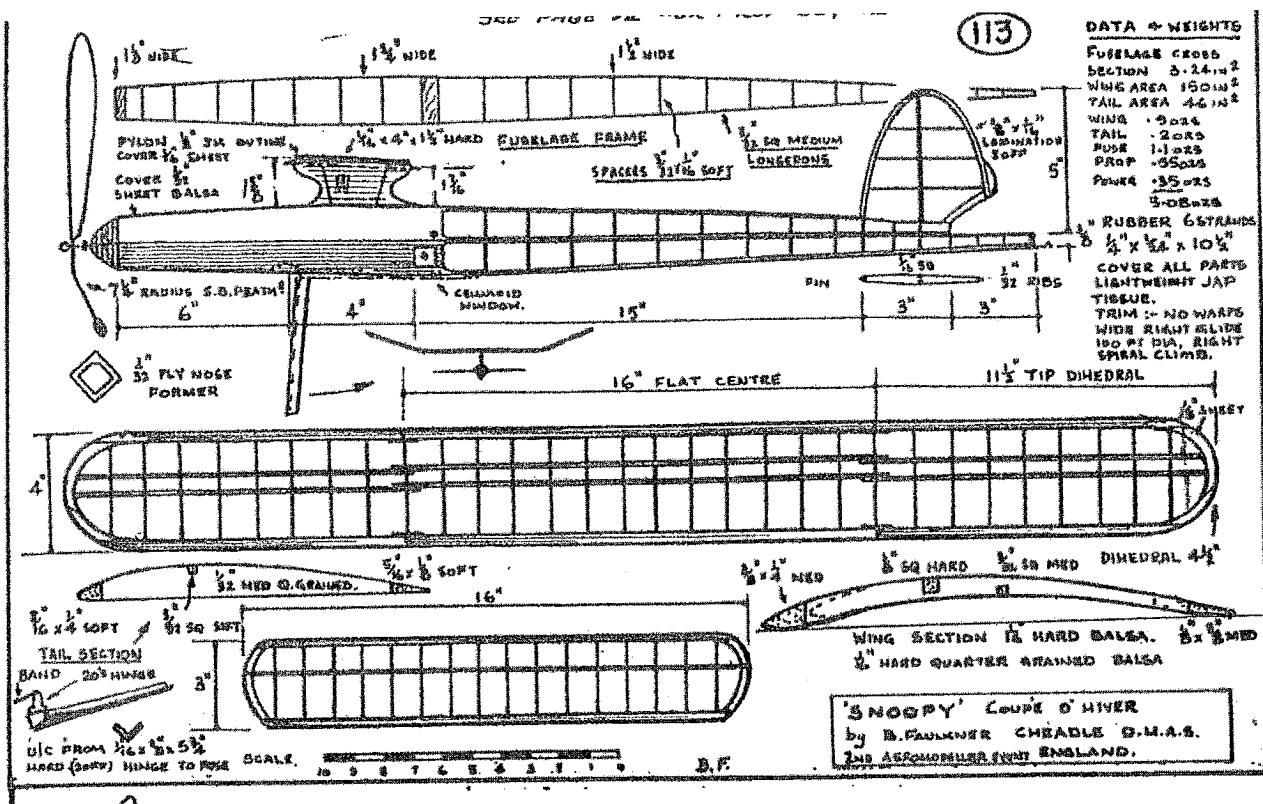
PROFIL POUR PLANEURS TOUTES CATEGORIES
PLUS PARTICULIÈREMENT POUR VOL DE PENTE.

Profil E 387
= 5,54°
 $c_{m_0} = -0,081$

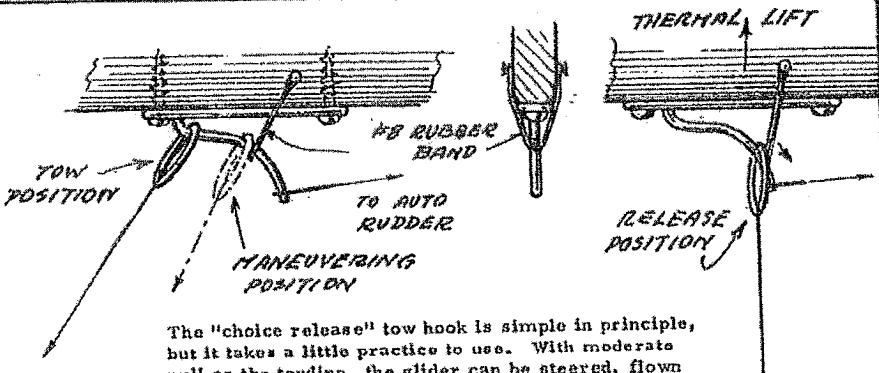
Profil mit mittlerem C_a max bei minimalen Widerstand et- wa zwischen $c_a = 0,3$ bis ca = 0,9. "Allround"-Profil für ferngelenkte Segelflugmodelle und zwar sowohl für den Thermikflug als auch für den Hang-Segelflug.



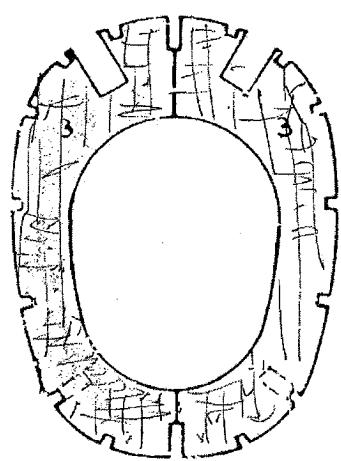
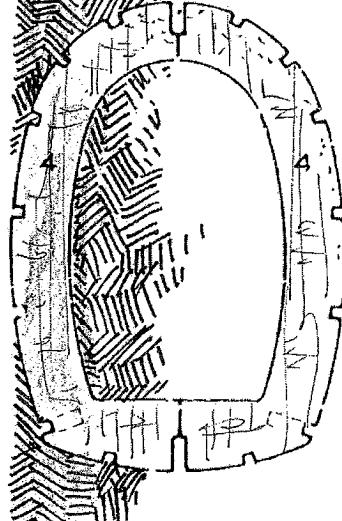
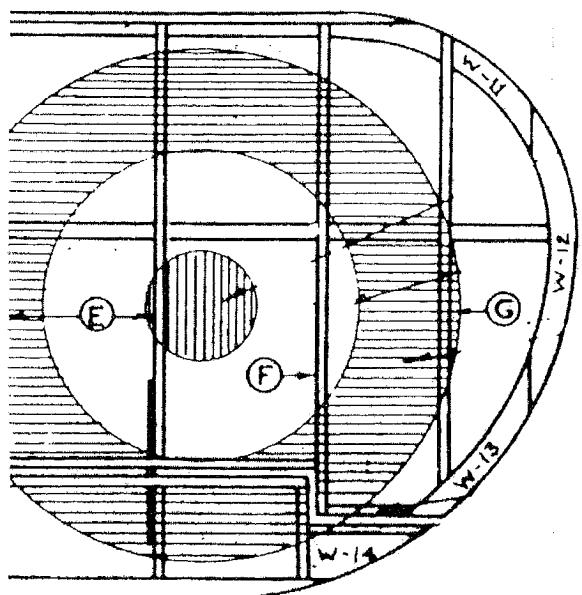
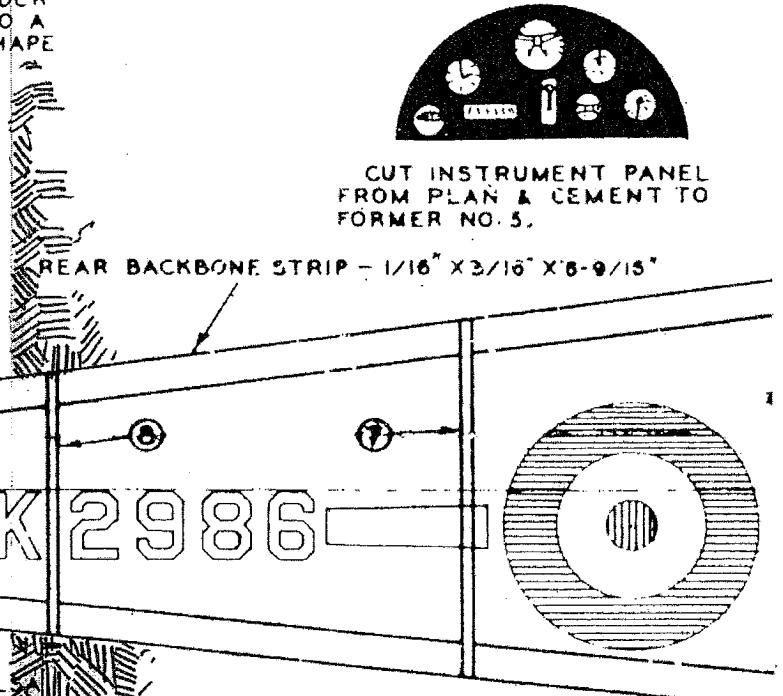
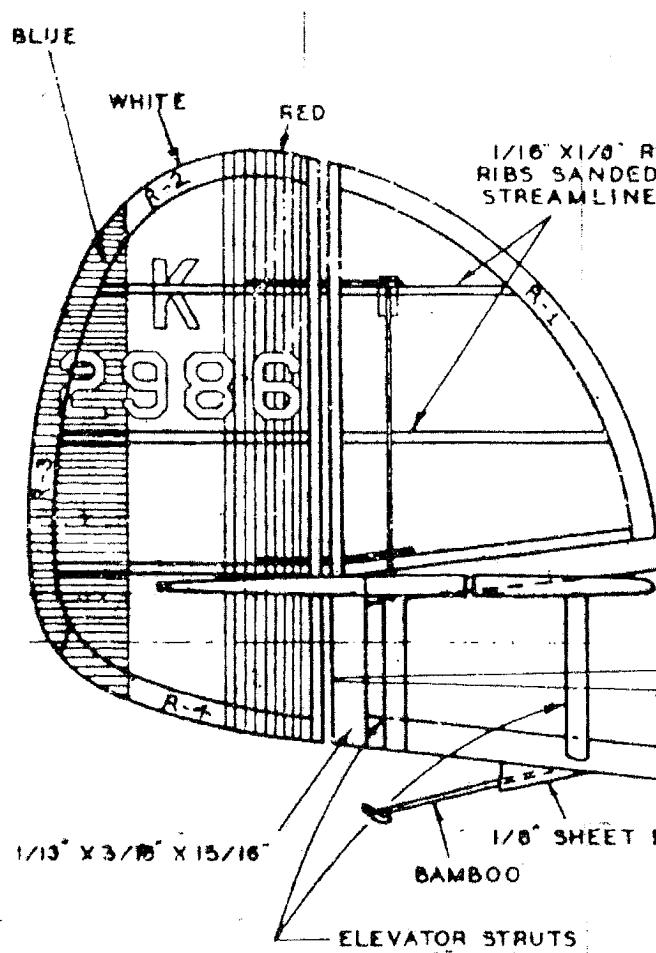
W.D. ESENRE



OMNI-DIRECTION
TOW HOOK
HANK COLE - LOS ALTOS, CALIF.



The "choice release" tow hook is simple in principle, but it takes a little practice to use. With moderate pull on the towline, the glider can be steered, flown in 5 turns, circles, etc. When you hit a thermal, the line comes off automatically after a momentary slack in the line.

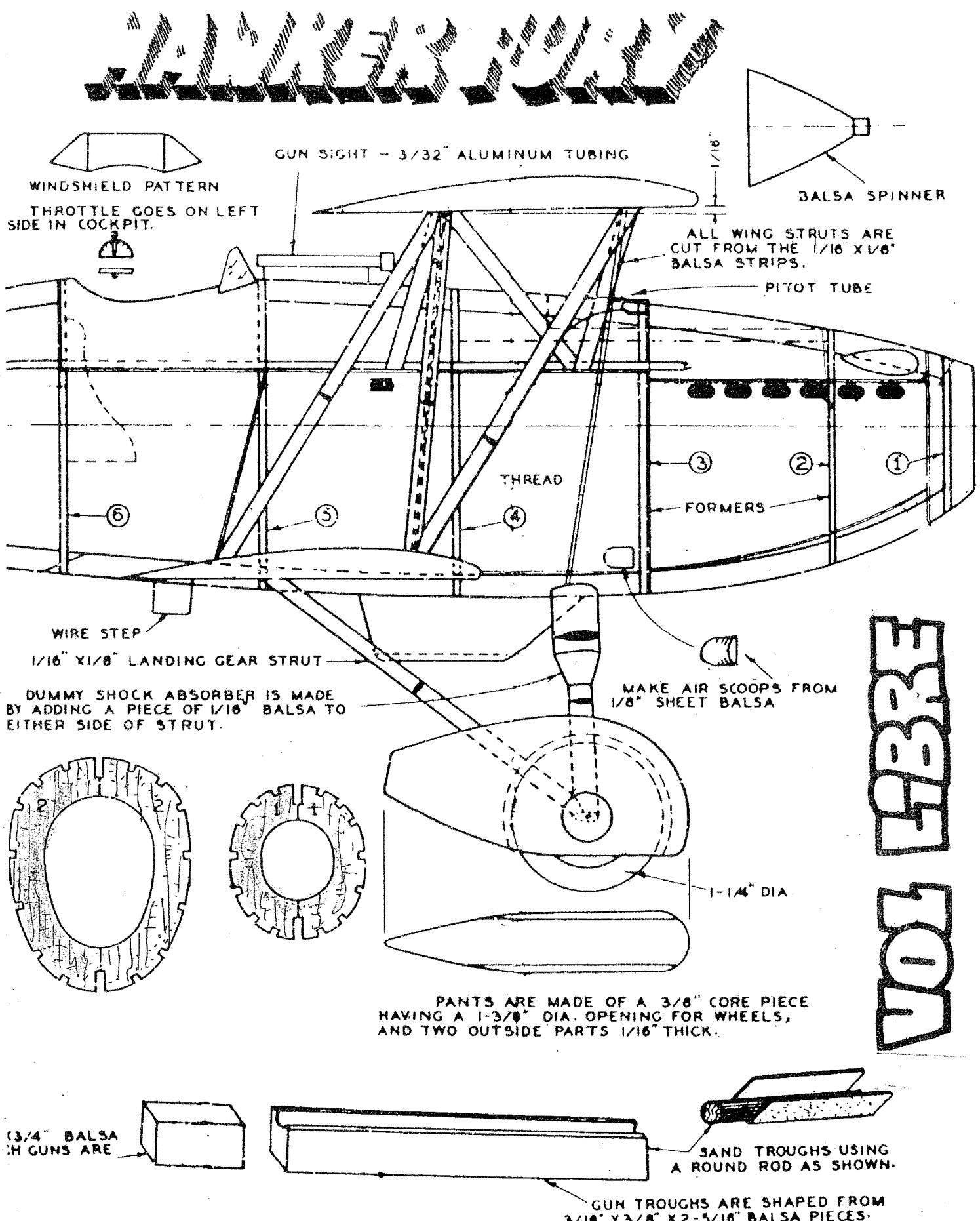


CEMENT 3/32" X 3/16" BALSA
PIECES BETWEEN FORMERS 3 & 4
AS SHOWN HERE

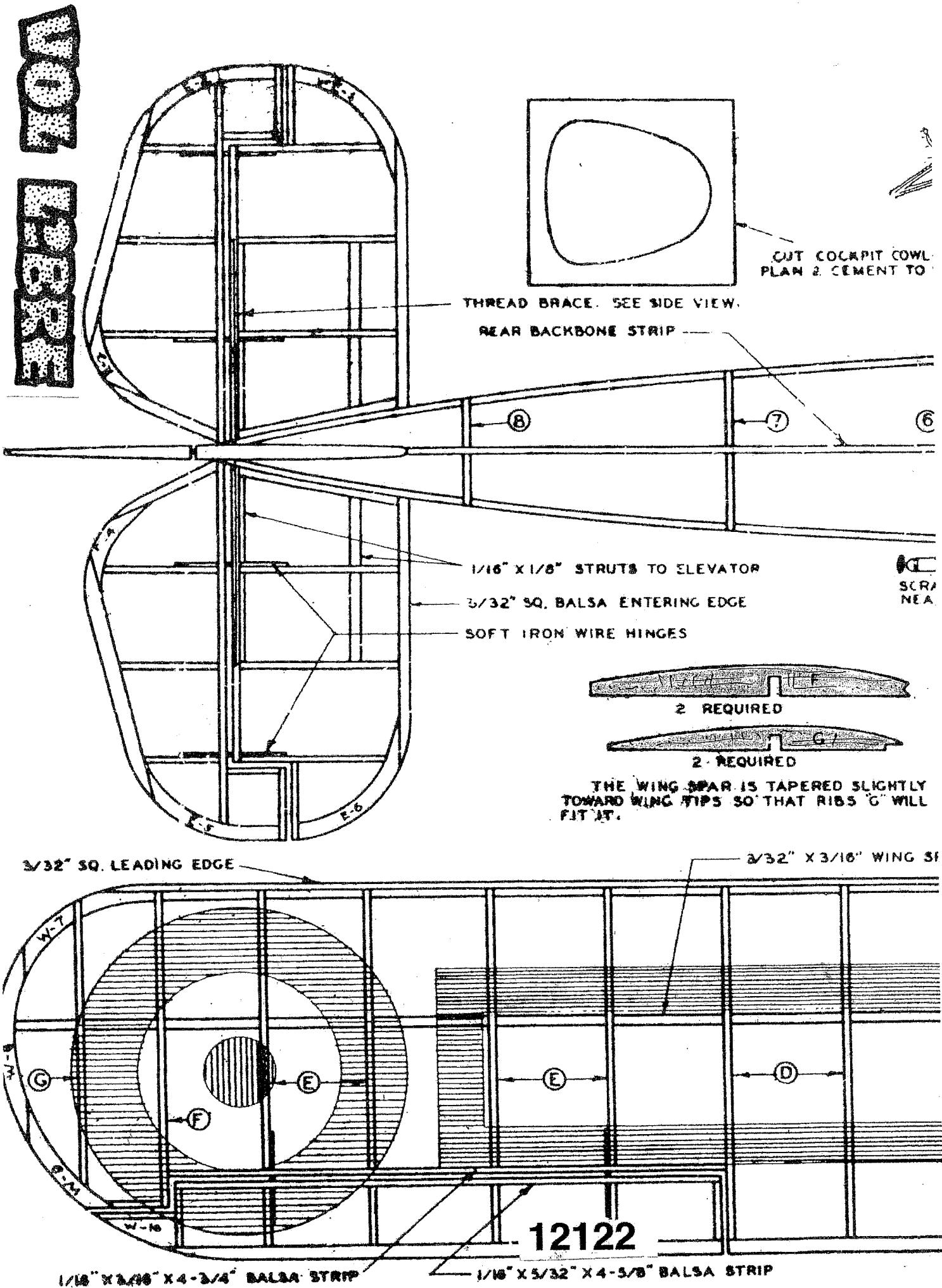
The diagram shows a side view of a landing gear strut. The strut is a long, thin tube with a cylindrical component at the bottom. A horizontal line extends from the top of the strut, and another line extends from the bottom cylinder, meeting at a point above the cylinder. This configuration is labeled as a 'CEMENT WELL'.

3/16" X 3/8" BLOCK TO WNK
ATTACHED.

12120



12121



VOL LIBRE . ERER FLUG



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

SCALE 5/8" = 1'-0"

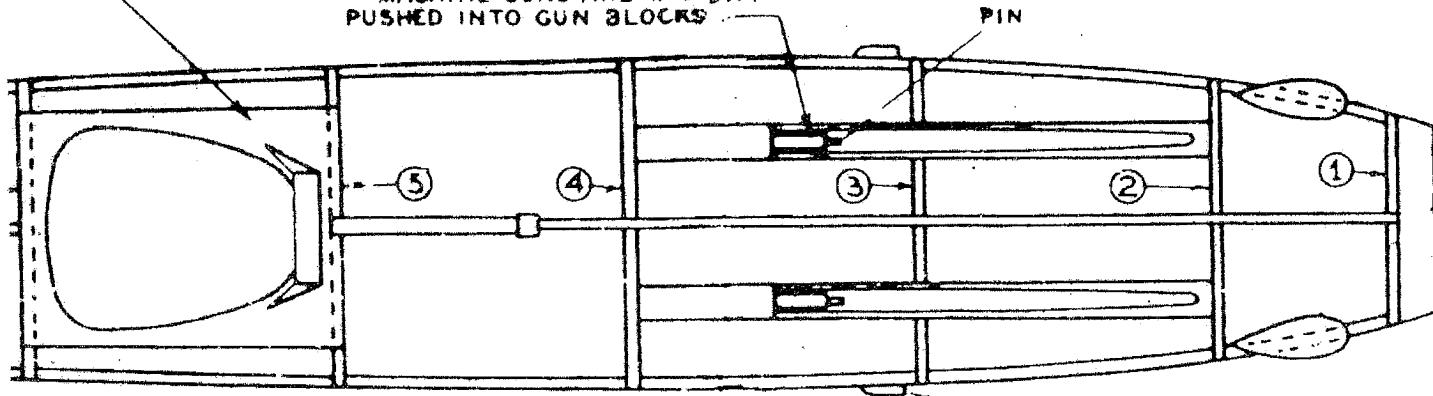
HAWKER FURY

ROLLS-ROYCE KESTREL II S. ENGINE

FROM
IERS

MACHINE GUNS ARE 1/16 DIA. ALUMINUM TUBING
PUSHED INTO GUN BLOCKS

PIN



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

AILERON ENDS - MAKE 4



IE. WING BARS



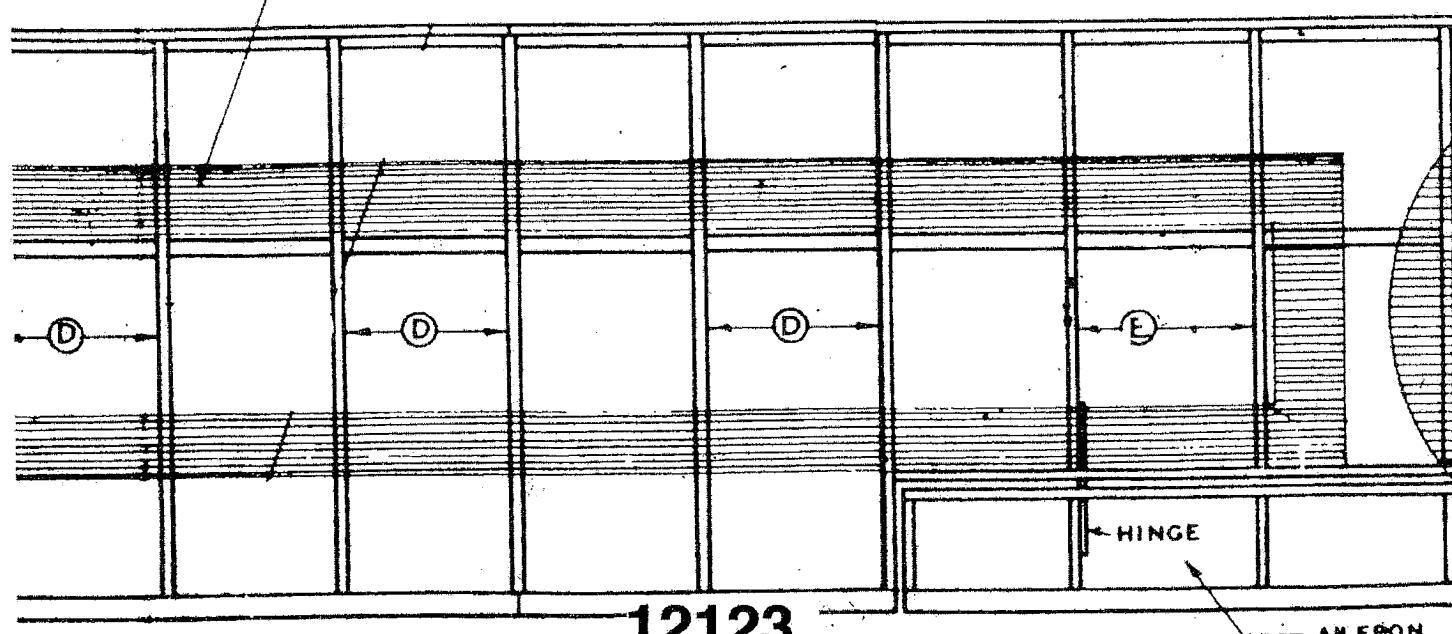
2 REQUIRED



12 REQUIRED

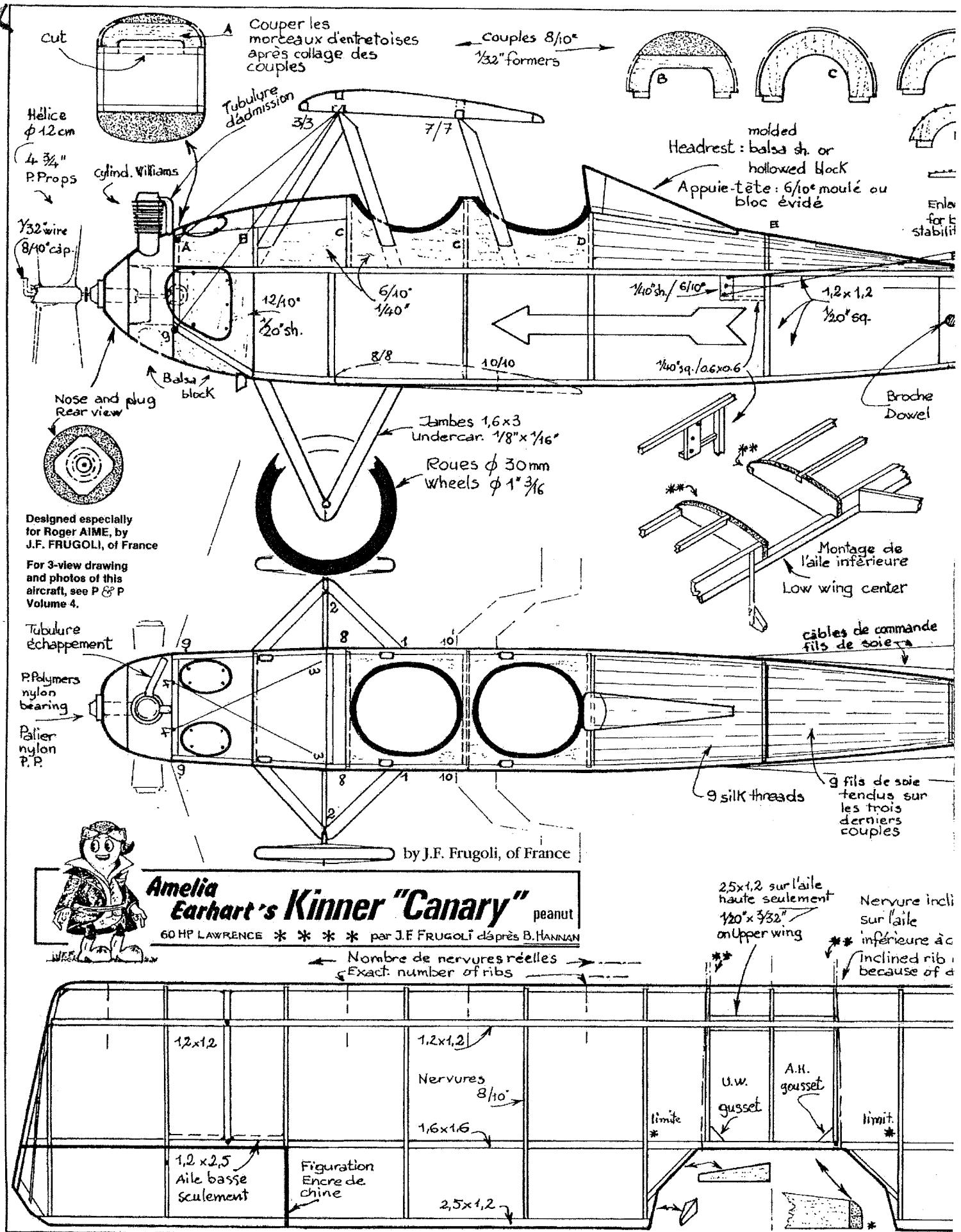


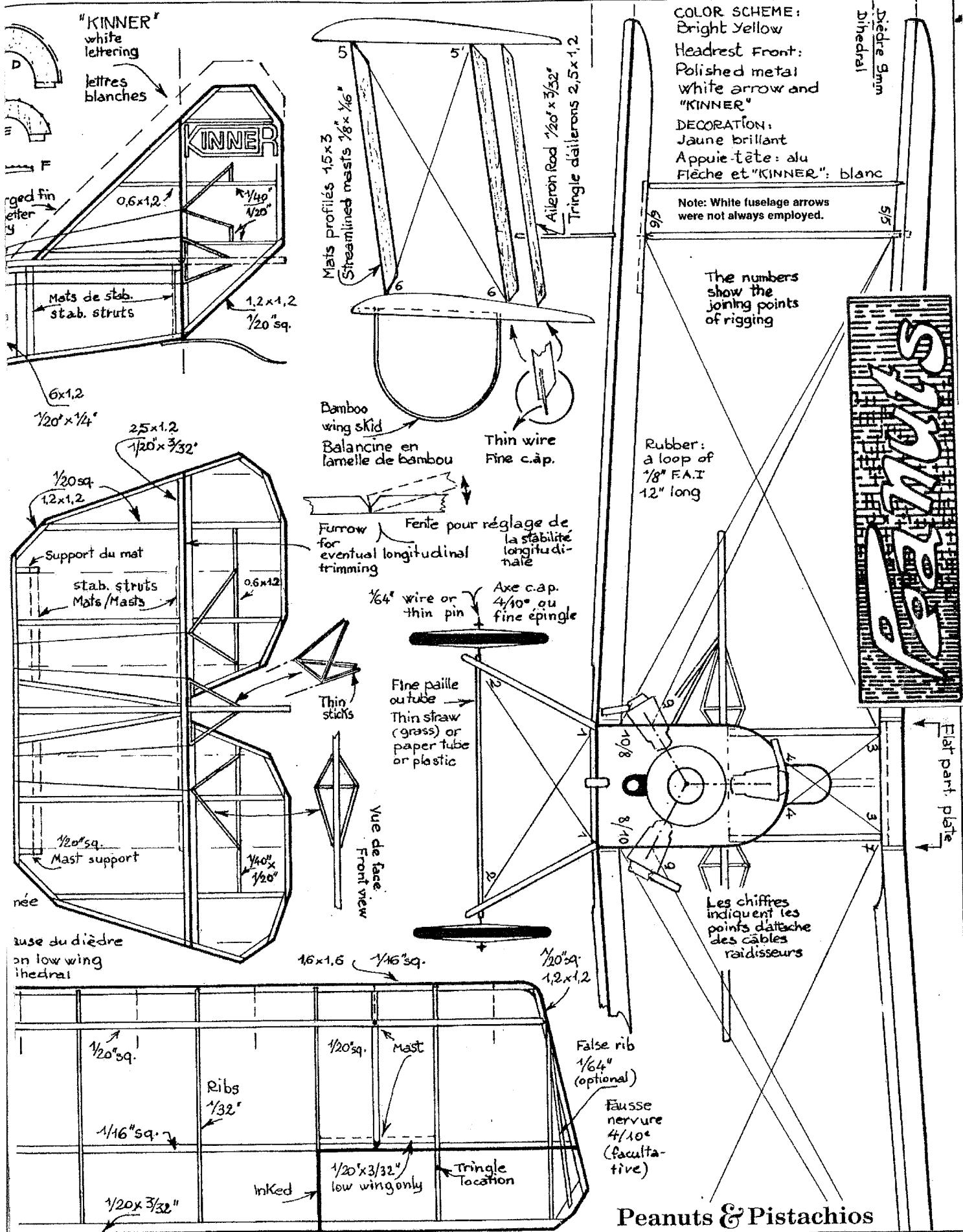
2 REQUIRED



12123

AILERON





12125

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

La lecture de Vol Libre me rejeunissait 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 nécessaire pour éditer 200 numéros de cette revue unique.

Bonne retraite, mais pas trop loin des modélistes...
Cordialement

avec mes amitiés sincères
dans mes congés de balsa

Cher André,

Argus

Quelle tristesse, plus que 3 numéros
de Vol Libre,

Mais quelle œuvre ! quelle formidable
mémoire ! ...

Merci encore pour tout cela,

Bryan Andre,

J. Claude

C'est avec nostalgie que je redépose ce chequier qui sera le dernier à destination de Vol Libre. Mais je comprends parfaitement ta nécessité de faire persister cette publication dans laquelle ton investissement aura été total. Il reste une exceptionnelle collection de 200 numéros avec un style personnel et parfaitement identifiable. Ainsi, Vol Libre conservera son identité dans l'histoire de l'Aviation de l'Est.

A Biennat Eric's Cuckoo Clock Diller

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 perpétuer.

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'aéromodelisme 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
PHOTOCOPIES - MERCI!
GPB → VL TRANSMETTRA.

IGNARE EN LA MATIERE, 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
FIXE AU DEBUT DE SA PARUTION: ETABLIR UNE TRIBUNE
EPISTOLAIRE ENTRE MODELISTES, DANS LE GENRE QUESTIONS
REPONSES. A L'EPOQUE INTERNET N'EXISTAIT PAS.
LE COURRIER EST RESTE CANTONNE DANS UN CADRE
TRES limite, SOUVENT PERSONNEL OU LIe A DES PERSONNES.



JEAN PIERRE MOISON
DIMAN.

ET C'EST
EN
COULEURS
TO...



GPB CHERCHE GA...
(ORIGINAL OU COPIE) ↓

AERO-MOTORS



LA FAMEUSE BROCHURE
CONCERNANT LA TECHNIQUE
ET LA CONSTRUCTION DES
MOTEURS MODELES REDUITS

Est parue

La nouvelle Edition donne les plans d'ensemble
de 15 petits moteurs différents à essence et diesels
de 3 à 40 cm³ de cylindres. Moteur et bi-paliers et
moteur simple ou croisé sans guides.

Plus de 100 dessins donnent les 30 pages de
documentation sur la construction et l'étude des moteurs
modèles réduits.

Commander la
Brochure Maintenant

Envoyez contre mandat carte de 36 Frs

A. MORIN

OUVRE TOUTS LES JOURS DE 24 à 20h30

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 Colosale étoile au monde
du vol libre me sera peut-être
pardonné?... Pour cela, je vais
faire une prière auprès de
Saint Grébeboval dont l'aura
me sera de grandir!

Amicalement

Pierre

NOUS ENCOURAGEONS VIVEMENT
TOUS LES MODELISTES VOL LIBRE
A PARTICIPE ACTIVEMENT A
TOUTES LES FORMES DE COURRIERS
AU PROFIT DE LA NOUVELLE REDACTION.

PHOTO ET TEXTE TRANSMIS A VOL LIBRE PAR

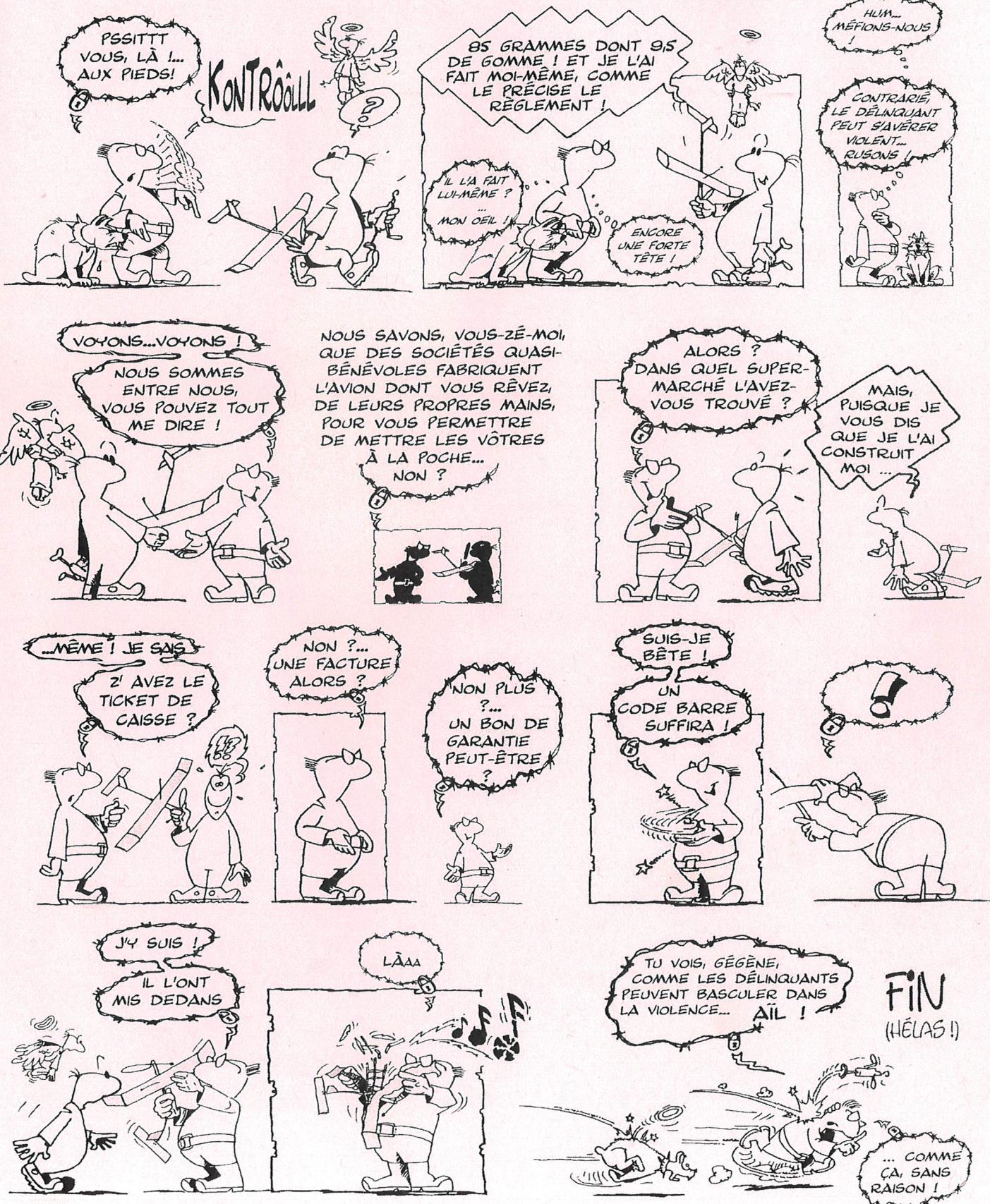
G.P.B.

MICHEL GOUVIAUX

VOL LIBRE

VOL !
MAIS PAS
TANT QUE CA

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-SCHADEL

12130