

BERND SILLZ

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



INTERNATIONAL

**VOL
LOBRE**

197

1

11

FEDERATION

12011

BULLETIN DE LIAISON INTERNATIONAL

ANDRE SCHANDEL
16 CHEMIN DE BEULENWOERTH
67000 STRASBOURG
FRANCE
TEL + FAX - 03 88 31 30 25
E mail : andre-schandel@wanadoo.fr

Publication fondée en 1977 par A. Schandel . paraît tous les deux mois .
Abonnement 6 numéros : € 35 ou \$ 40 .
Tous les paiements au nom de A. Schandel .
Comptes (Poste) CCP 1 190 08 S Strasbourg France
Banque : CME 67 code 10278 compte 00012175640

Iban FR76 1027 8019 0000 0121 7564 065

Deutsche Bank Kehl (Germany) 664 700 24 - 0869727

USA + CANADA : Peter BROCKS
9013 East Paradise dr.
SCOTTSDALE AZ 85260 6888 USA
E mail : brocksarizona@cox.net

GALERIE DES PORTRAITS

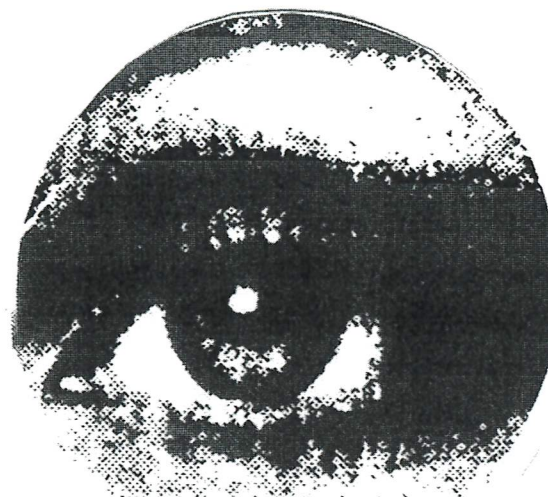
ELLES SE RECONNAITRONT....

photo - R. MULLOTEAU -



12012

SOMMAIRE



- 12011- Image vol libre B. Silz
- 12012- Vol libre portraits galerie <
- 12013- 14- Sommaire Edito .
- 12015 Au féminin J. Schirmer
- 12017-18- Ivan Treger .F1 D
Record du monde
- 12018 Nouveau VOL LIBRE
Australie .
- 12019 Ron Moulton Décédé
- 12020 - Anciens VOL LIBRE Edito
- 12021 Astuces niquizes J.W.
- 12022 VEZEDE GPB .
- 12023 Lee Hines Mean Machine
- 12024-25- Profil B 9404 .
- 12025-6 JAK_12 R
- 12027- Vol Libre M. Coviaux .
- 12028-29-30-31-32-33-34-3536
Planeur formule libre BRUANT
et CHEVALLIER Plans et
détails - A. Schandel .
- 12037- Cloud tramp CH. H Grant
- 12028-29 - WILGA _
- 12040-41-42-43-44-45-46-47
Nakajima B6 N 2 -
maquette catapultée . H. Graupner
décédé .
- 12048-49-50-51-52
Planeur standart Jedelsky
STIEGLITZ
- 12053 Images vol libre
- 12054-55- Fank ZAIC - Planeurs
- 12058-59- Fairchild PT 19 Peanut .
NFFS

SUITE
P6-12018 12013

EDITO

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

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

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

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

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

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

SUITE P6-12014

L'ESPECE EST EN DANGER

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

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

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

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

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

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

DEUTSCH

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

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

Der Lenz steht vor der Tür .

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

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

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

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

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

Das alles ist nur möglich wenn so viel mögliche Freiflieger

F.S. 12020

12014

AU FEMININ

Well, it has been announced and it will happen!

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

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

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

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

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

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

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

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

Sincerely, your

Pois, disse-o e ha-de fazê-lo!

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

"Vou até ao número 200, já decidi. "

SEM RECURSO!

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

Contudo, continua a dar conta do recado.

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

Até aqui o texto é traduzido pela minha filha Pascale.

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

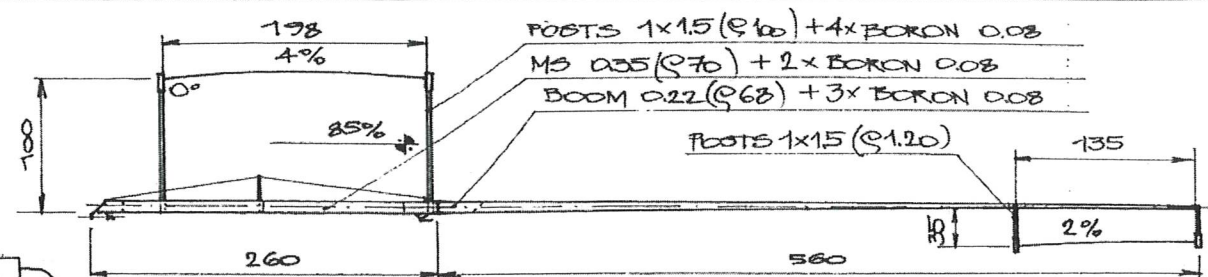
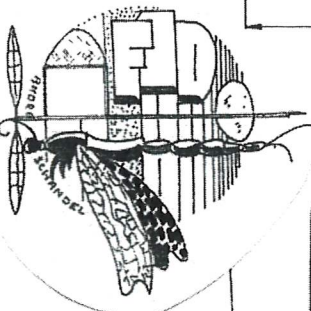
Até breve! Vremos em vossos no mês Agosto.

Afectuosamente

Jacqueline

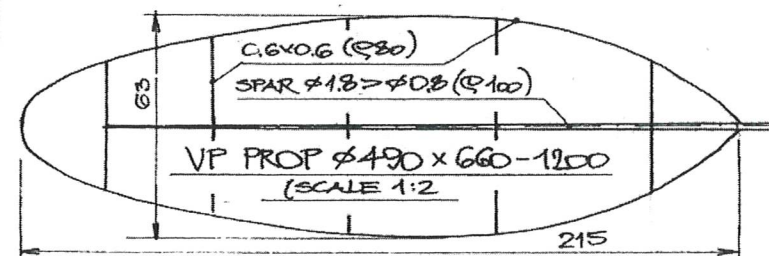
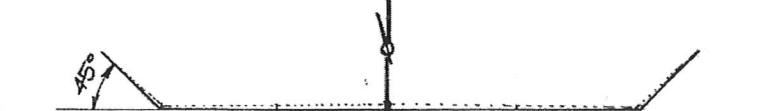
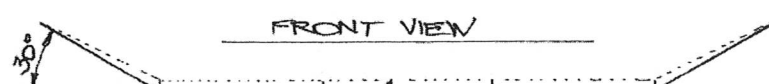
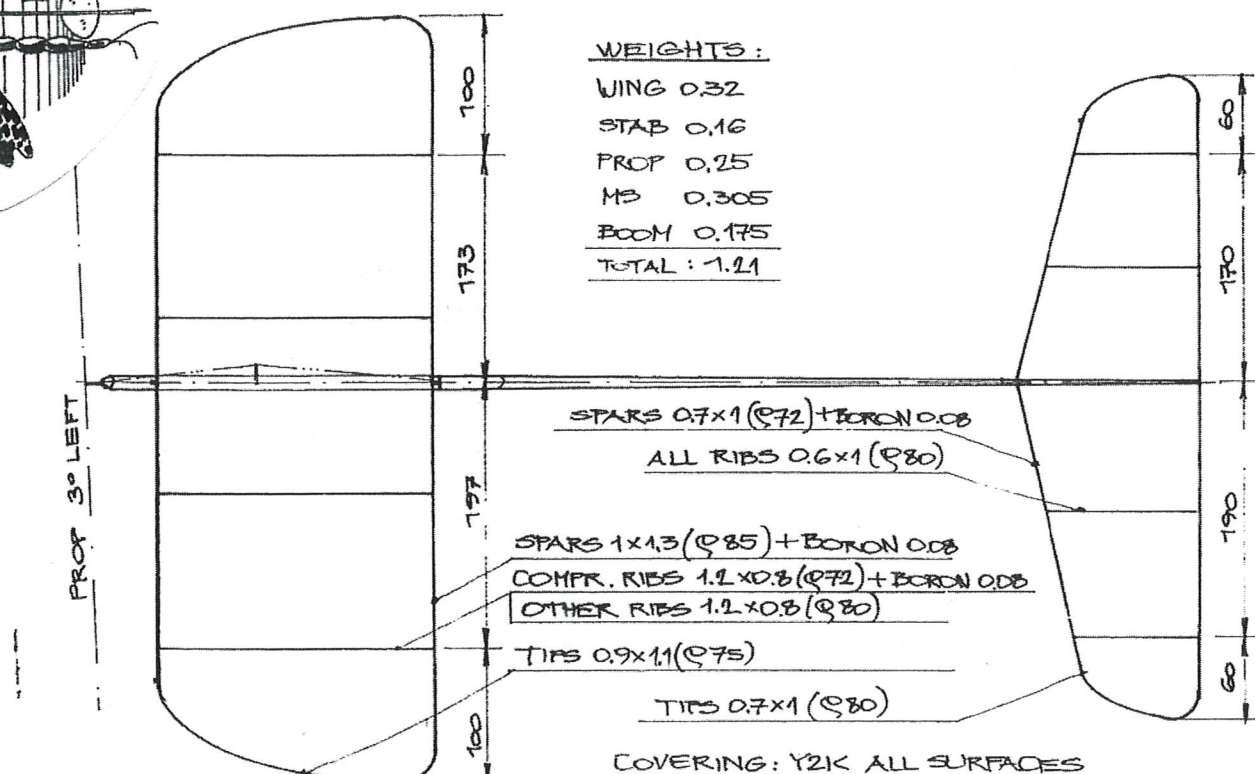
12015

VOL LIBRE



WEIGHTS:

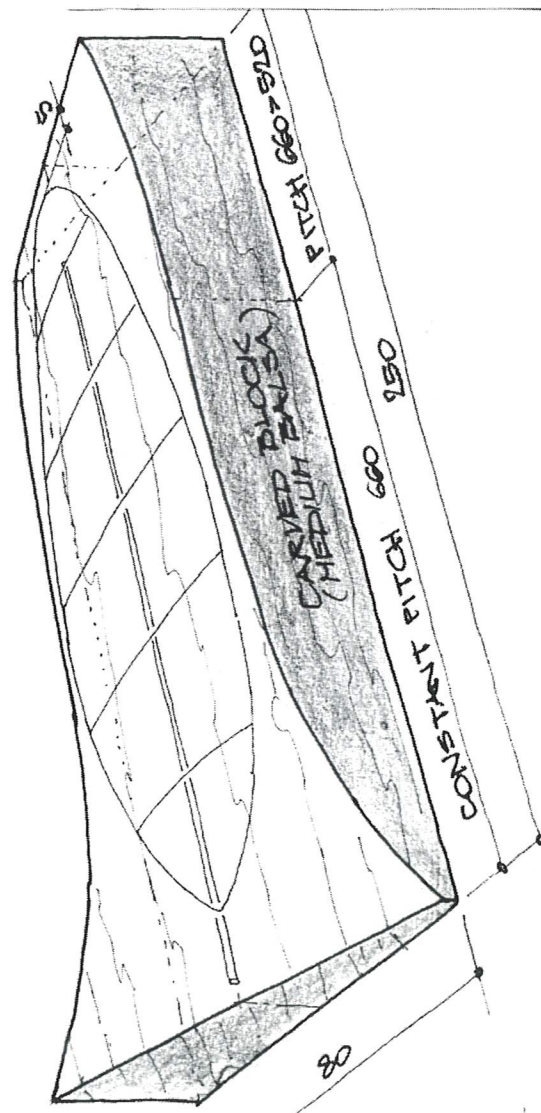
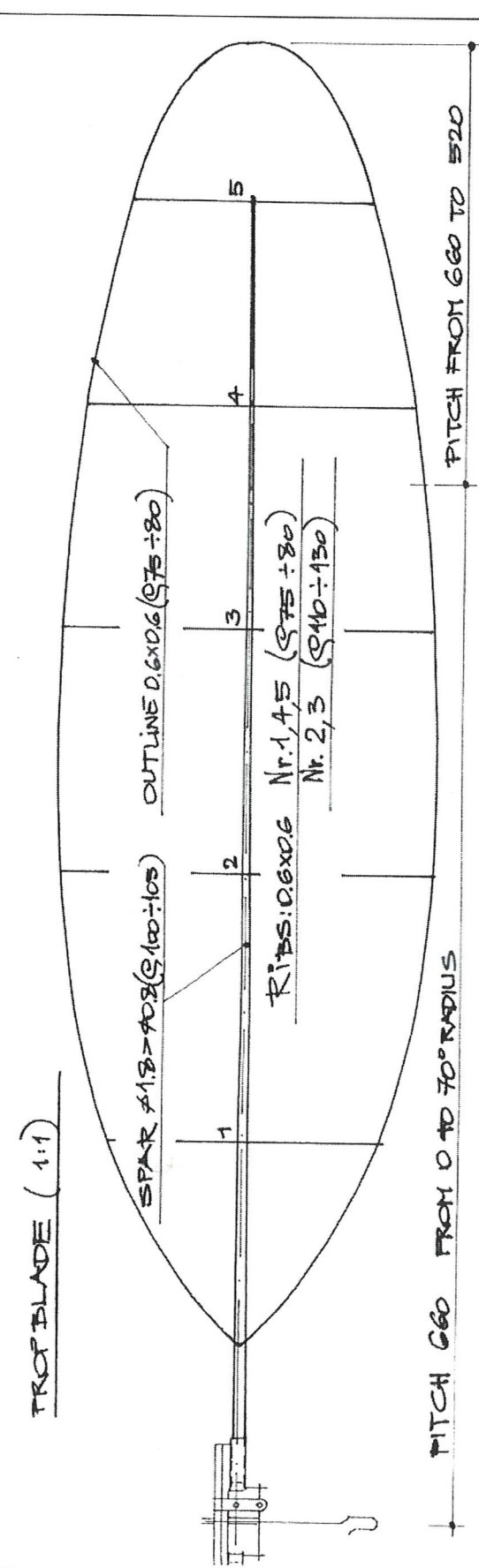
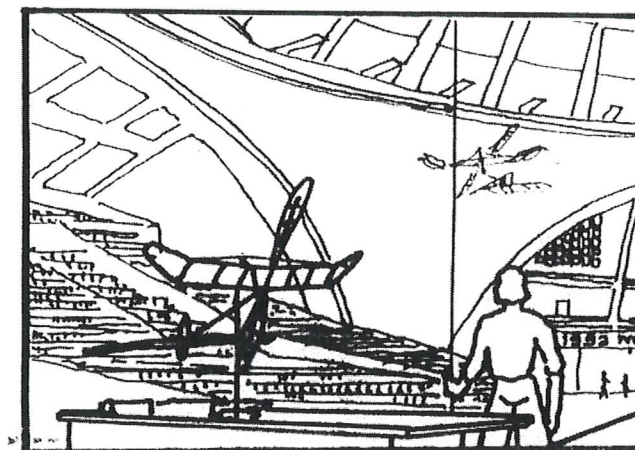
WING 0.32
 STAB 0.16
 PROP 0.25
 MS 0.305
 BOOM 0.175
 TOTAL: 1.21



DIMENSIONS IN MM, S - SPECIF. WEIGHT Kg/m³

F1D. 1st PLACE IN W/CH BELGRADE, SERBIA 2010,
 WORLD RECORD-CAT.3: 39.27 min., IVAN TREGER, SLOVAKIA
12016

IVAN TREGER



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

12017

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

Vol libre Trimestriel



Numéro 1. Juin 2011

**VOL
LIBRE**
Trimestriel
12018

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

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

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

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

Jean Wantzenriether
6 rue de l'Eglise
57430 KAPPELKINGER
FRANCE
Tél. 03 87 05 65 62 Email : jwantzjwantz@orange.fr

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

Jimena Strk
Maison VLT
1 / 13 Jindabyne Rd
Kingston Beach TAS 7050
AUSTRALIA



SUITE.

- 12060 Courrier des lecteurs .
- 12067 - Astuces Niouzes J.W.
- 12063-64- Farman F 451
Moustique "
- 12064 Souvenirs Antiques .
- 12065 -66- Images VOL LIBRE
- 12067-68-69- Courrier Vol libre .
- 12070- Image VOL LIBRE
Cathédrale dse Strasbourg .

**RON MOULTON
GB)**

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

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

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

Editorial Director **D. J. LAIDLAW-DICKSON**
EDITOR **R. G. MOULTON**
Advertisement Manager **ROLAND SUTTON**

dominante de l'aéromodélisme en grande Bretagne et ailleurs .

DEUTSCH

Ron MOULTON , eine Freiflugmodelllegende in England ist gestorben .

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

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

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

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

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

**Aero
Modeller**

INCORPORATING MODEL AIRCRAFT

12019

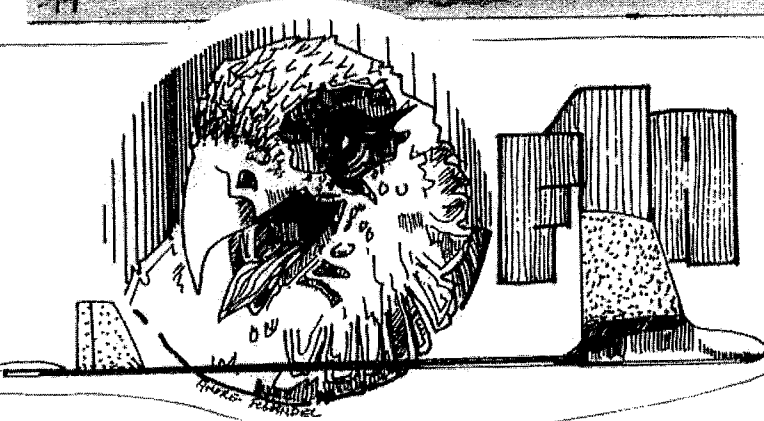
**VO
LIBRE**



A UNE EPOQUE OU LES ENERGIES RENOUVELABLES SONT A LA MODE, ET OU LES PARCS D'EOLIENNES FLEURISSENT PARTOUT...

...JE M'ETONNE QUE PERSONNE AVANT MOI N'AIT PENSE A CREER UN PARC DE BIRUTES !

ET JE PENSE QUE L'EXEMPLE DU GENE D'AUTRUI NE PEUT QUE PROVOQUER CHEZ VOUS UNE EMULATION SALUTAIRE EN CETTE NOUVELE ANNEE 2011 ! MEILLEURS VOEUX !

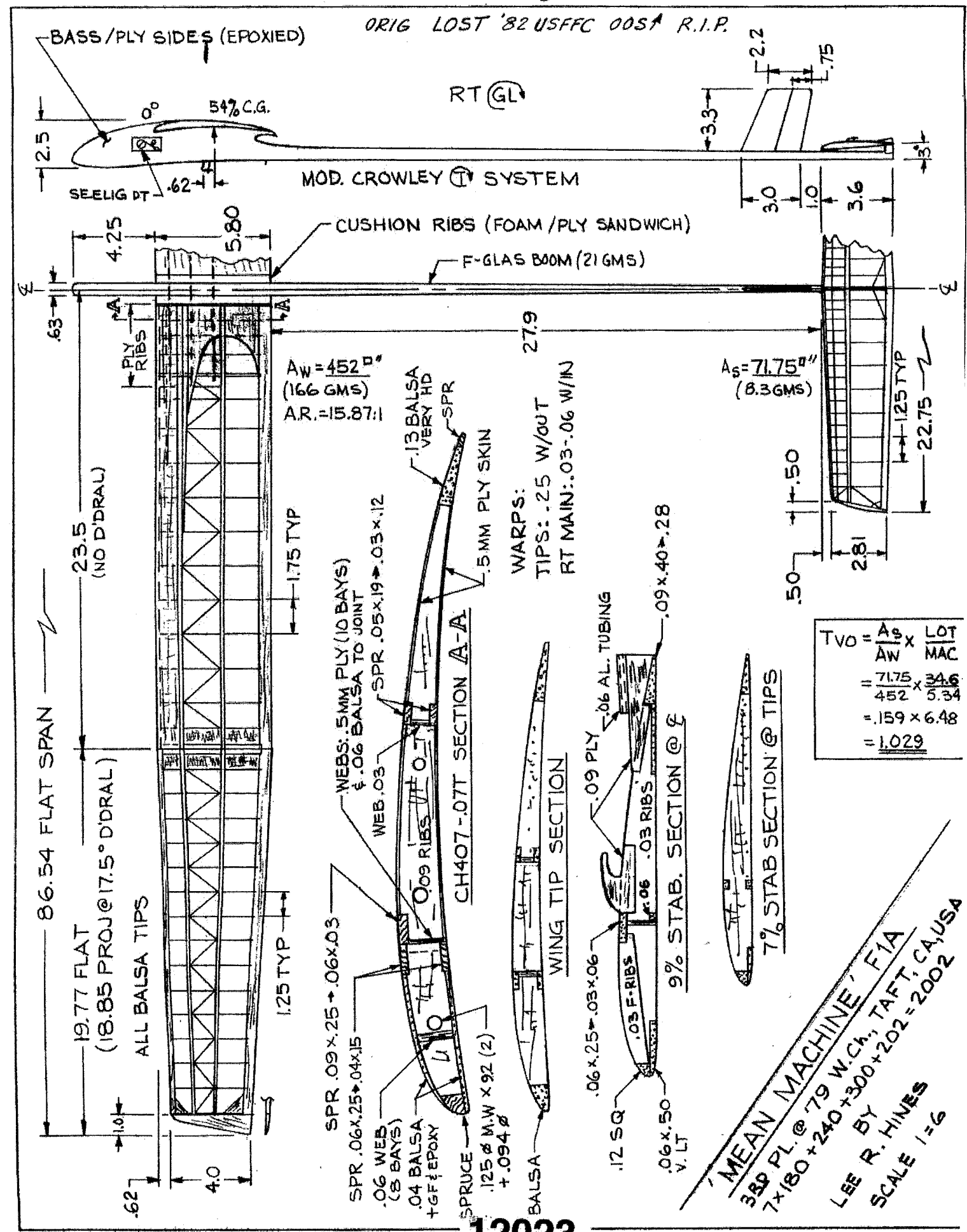


* IL EST POSSIBLE QUE DANS LES ANNEES 70 DU SIECLE DERNIER, CE MODELE FIA DE LEE HINES AIT PARU, DANS UN VOL LIBRE DE L'EPOQUE. TAFT FUT EN 1970 LE RENDEZ-VOUS DES CH. DU MONDE. C'EST LA QUE L'EPLANE DE FRANCE EN FIC SI RES SOUVENIRS SONT BONS A REMPORTER LE TITRE DE CHAMPION DU MONDE. DEPUIS DEUX DES CHAMPION DE L'EPOQUE NE SONT QUITTES. D. FERRERO ET H. IMMARNE.

QUANT A A. LANDEAU, ON NE SAIT PAS TROP S'IL EST PERDU SUR UNE ILE. CELLE DE LA CITE A PARIS EN TOUS LES CAS... IL A DISPARU, DU MODELISME VOL LIBRE. ALORS QUE VIEN'T FAIRE CETTE MEAN MACHINE DE LEE DANS CE NUKERO? EN BIEN IL VIEN'T IL LUSTRE UNE DES DERNIERES CONSTRUCTIONS CLASSIQUES DU GRAND CLASSIQUE, AVANT L'ARRIVEE MASSIVE DES MATIERES COMPOSITES ET LA CONSTRUCTION QUASI INDUSTRIELLE DES GRANDS CLASSIQUES DEL'EST. ELLE NOS RETROUVONS ICI LE TOUT BOIS Balsa, PIN, FLEURE ENCORE L'IMAGINATION ET LE SAVOIR FAIRE... ALORS POUR TOUS CEUX QUI VOUDRAIENT ENCORE PERSONNELLEMENT DANS LA DENTELLE VOILA UN PLANEUR QUI PEUT ETRE PROCUERER DE GRANDS TOIES A LA CONSTRUCTION ET EN VOL... MAIS... CAR UN MAIS IL Y A... NOUS AVONS TOUJOURS CES UNITES DE MESURES ANGLAIS-SAXONNES, BARBARES DOMINANT DANS LES DECIMALES... QUE NOUS N'ARRIVONS PLUS A MAITRI-SER... UN REPI...

12022

LEE HINES U.S.A.

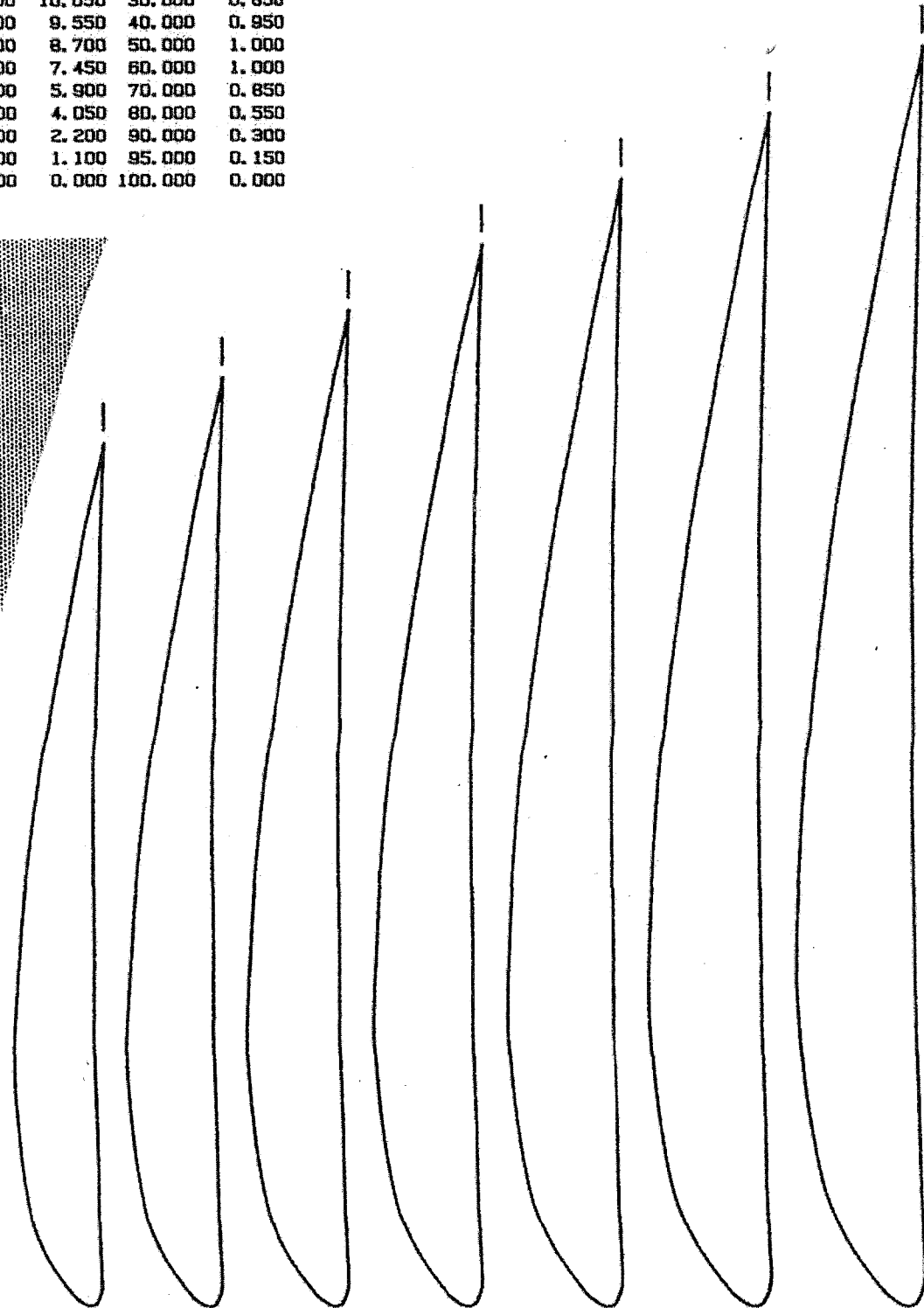


12023

Benedek B-9404-b

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

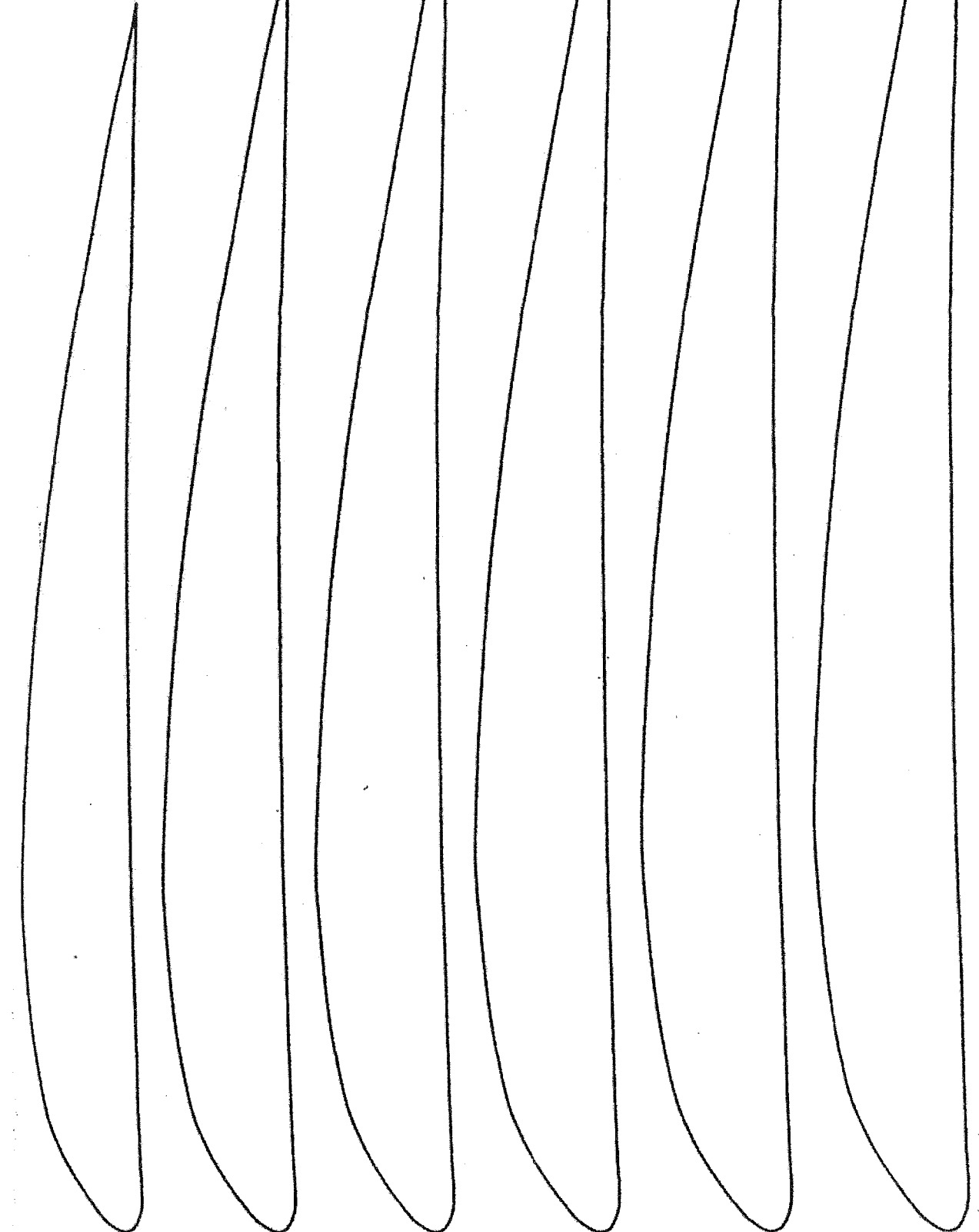
PROFIL
BENEDEK



12024

enedek B-9404-b

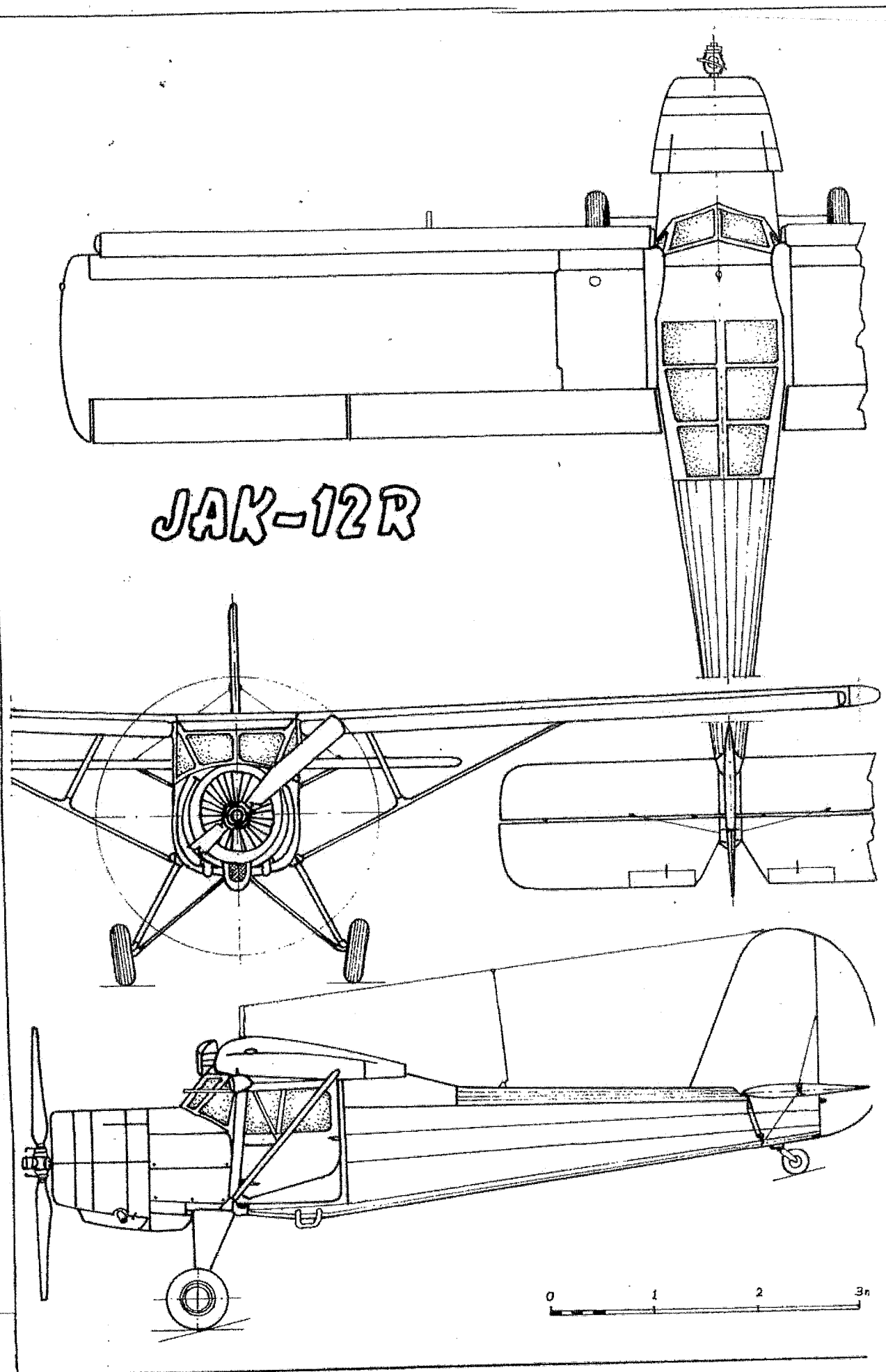
B-9404



12025

FOR FREE

FOR FREE. FOR FREE.

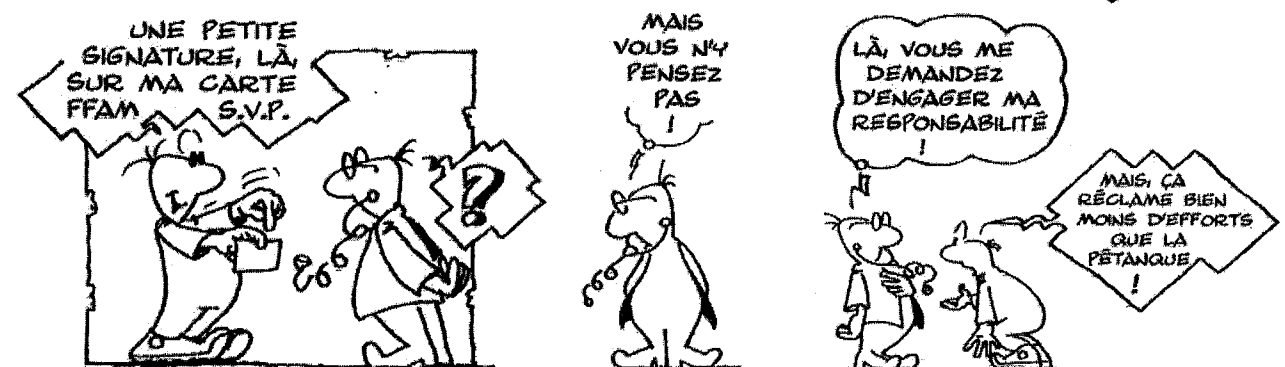
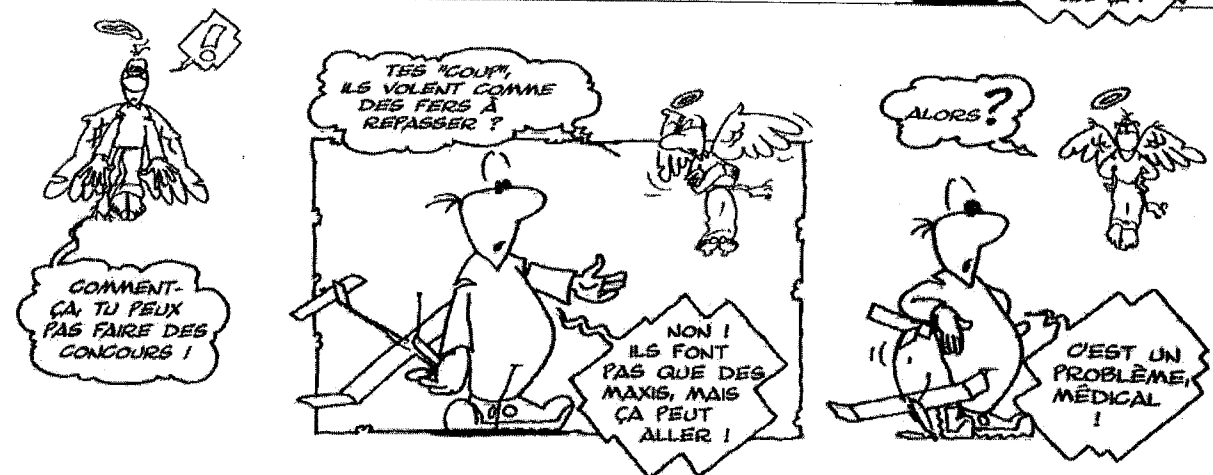


12026

MICHEL GOVIAUX

VOL LIBRE

VOUL MAIS PAS TANT QUE ÇA !

FIN
(HÉLAS !)

12027

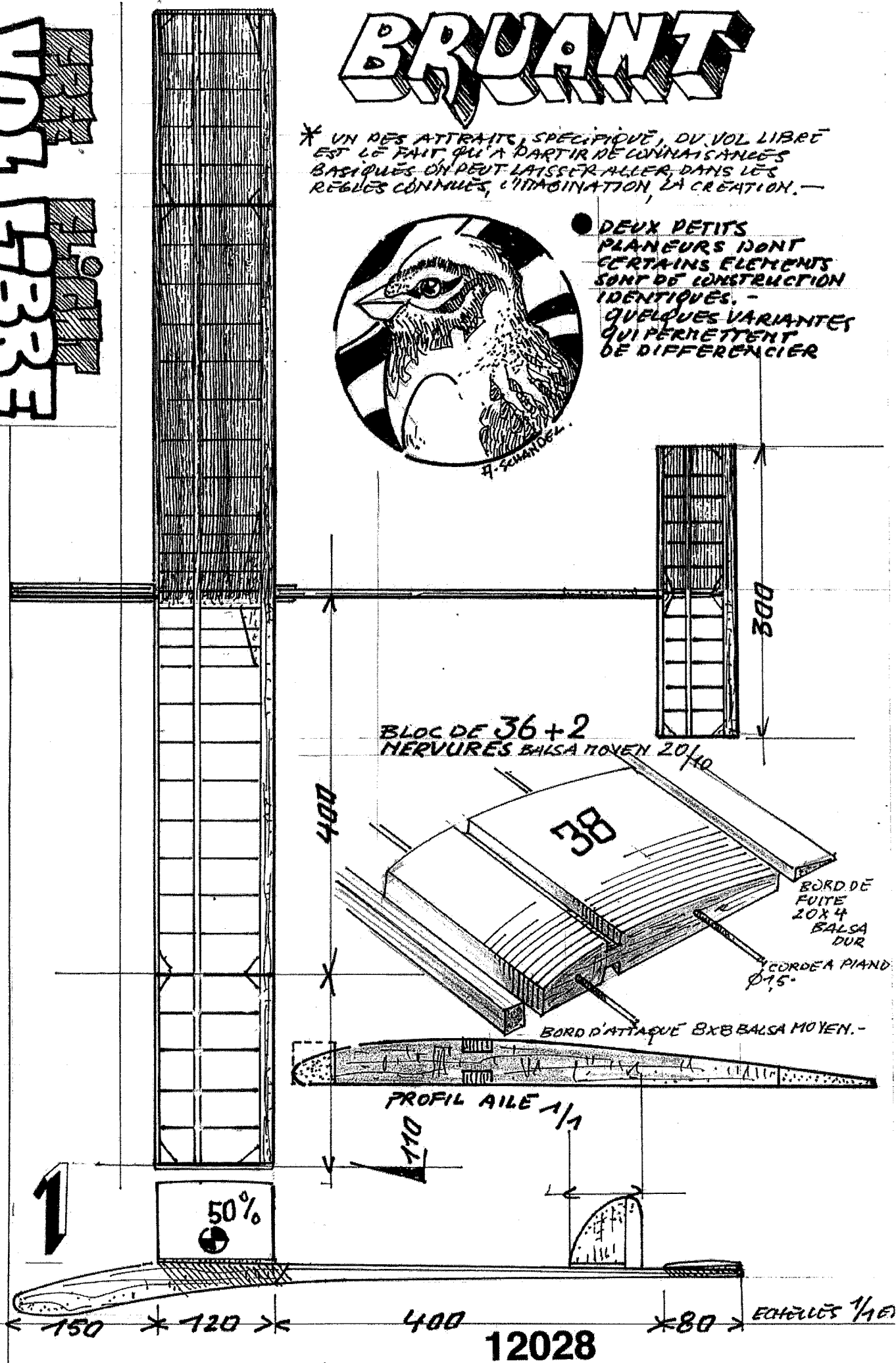
VOL LIBRE

BRUANT

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



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

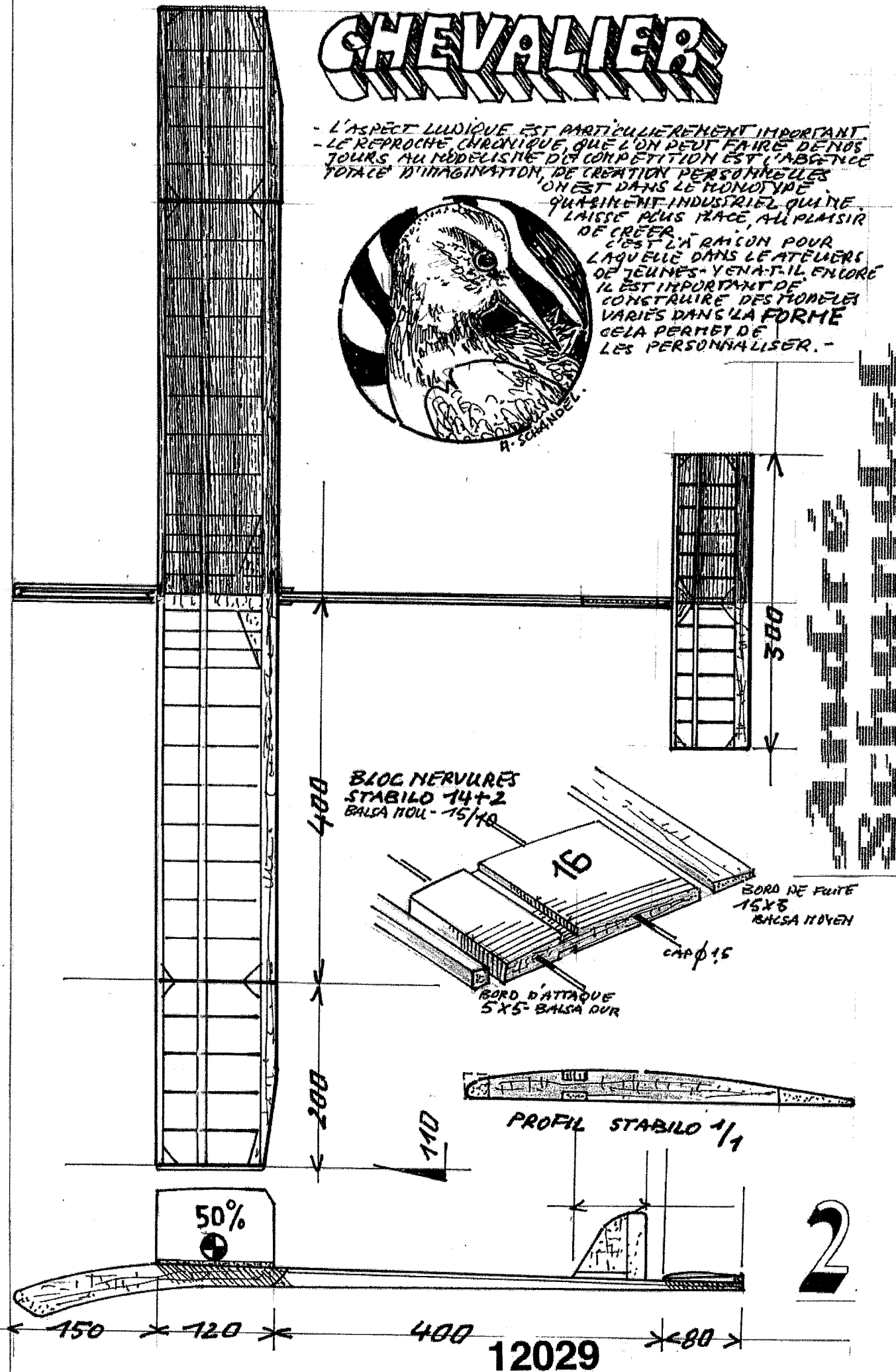


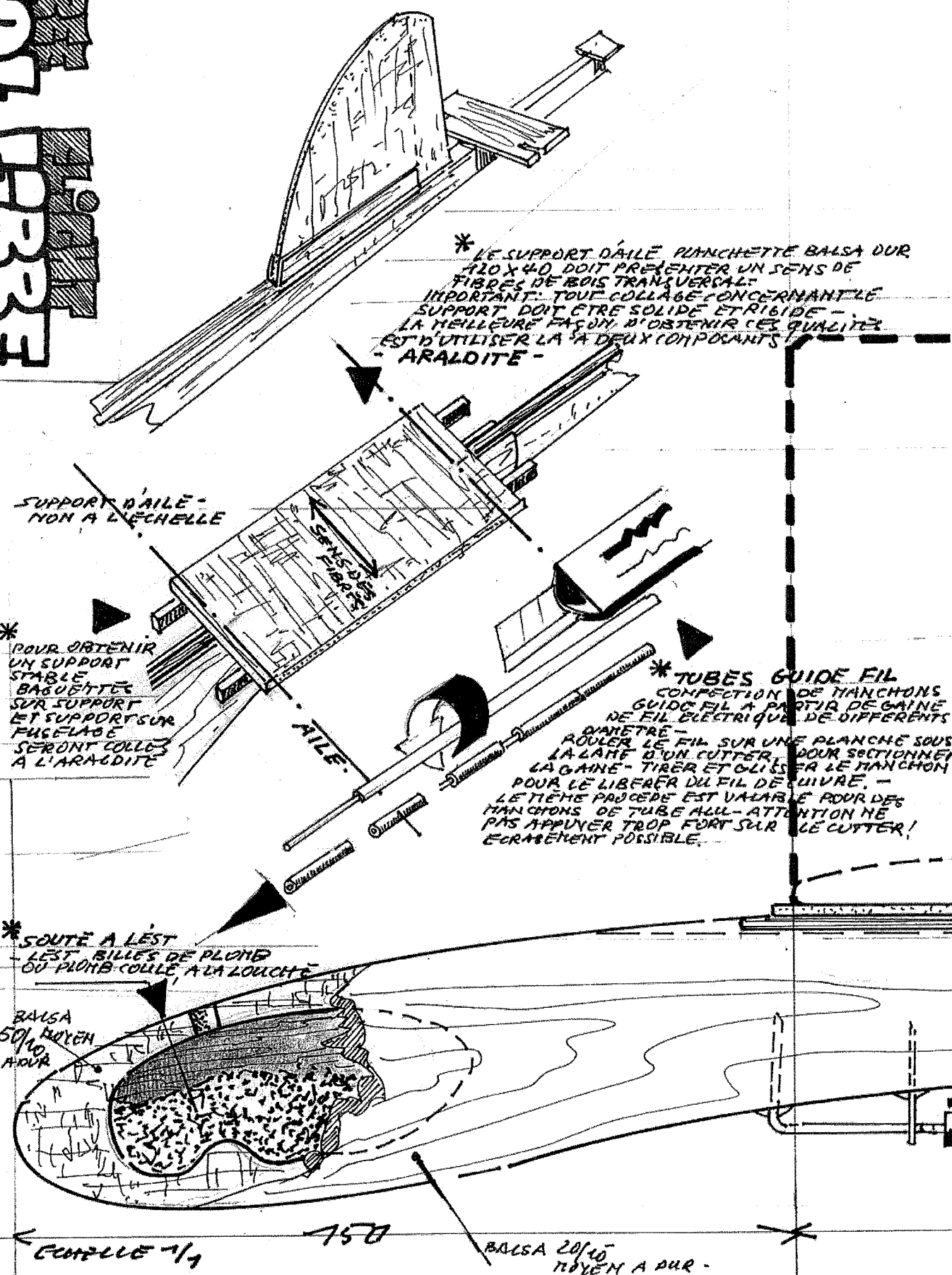
CHEVALIER

- L'ASPECT LUDIQUE EST PARTICULIEREMENT IMPORTANT. - LE REPROCHE CHRONIQUE, QUE L'ON PEUT FAIRE, D'ENFANTS, AU MODELE D'UN COMPETITION EST L'ABSENCE TOTALE D'IMAGINATION, DE CREATION PERSONNELLE.

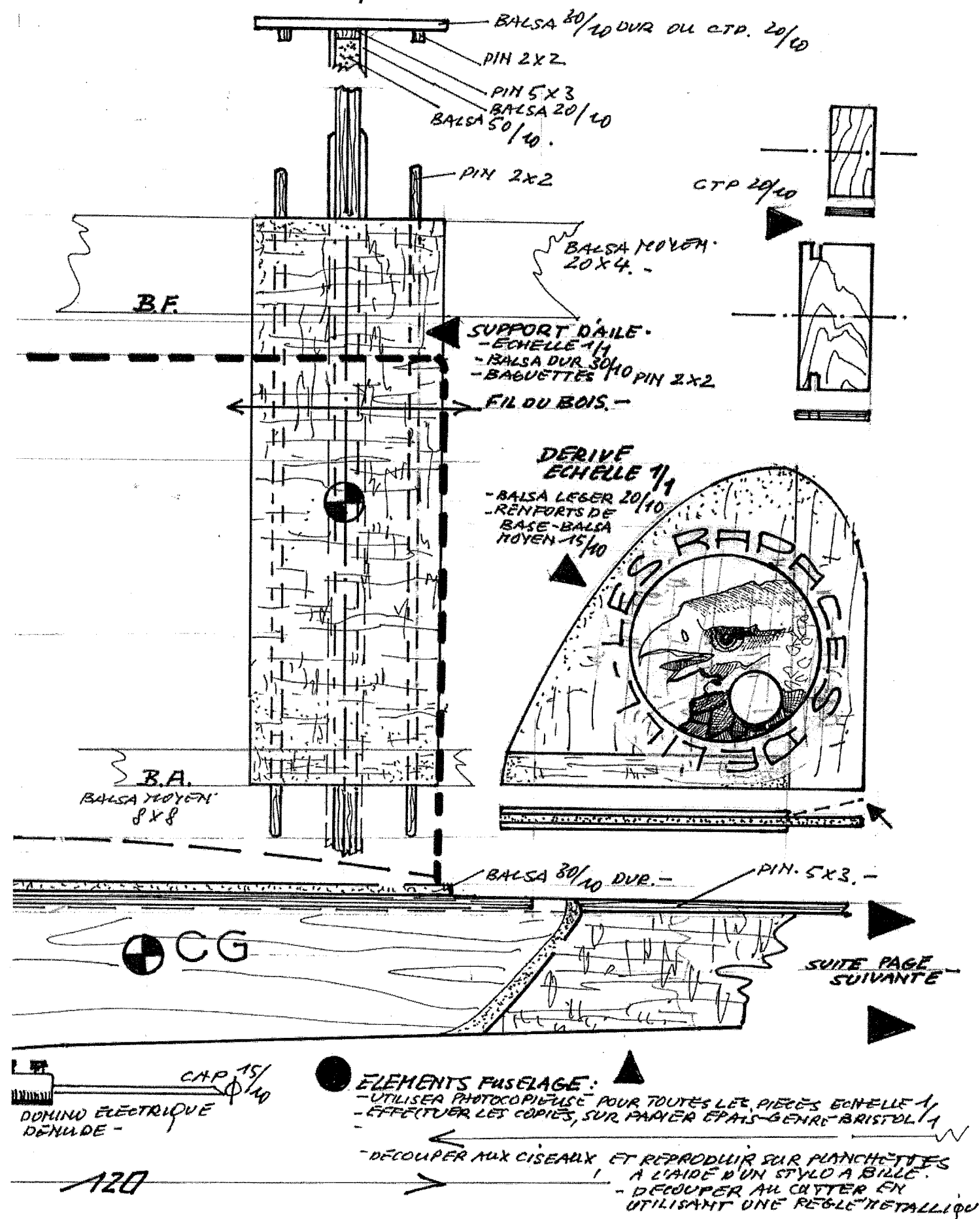


ON EST DANS LE MONOTYPE QUASIMENT INDUSTRIEL QUI NE LAISSE PLUS PLACE AU PLAISIR DE CREER. C'EST LA RAISON POUR LAQUELLE DANS LES ATELIERS DE JEUNES, VENANT IL ENCORE IL EST IMPORTANT DE CONSTATER DES MODELES VARIES DANS LA FORME CELA PERMET DE LES PERSONNALISER.





12030



12031

DESSINS
ECHELLE
1/1

BRUN ROUGE NOIR

BLEU
CIEL

JAUNE

BRUN
ROUGE
BLANC

BRUN.

A. SCHANDEL.

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

LE MEILLEUR MOYEN, LEGER EST DE SE FAIRE
SES PROPRES RECALCOTAGES. -
POUR CELA IL VOUS FAUT DU PAPIER PELURE,
DES GOUACHE, ET DES TRACEURS D'ENCRE DE
CHINE. - PAR TRANSPARENCE REPRODUIRE LE
DESSIN A L'ENCRE DE CHINE SUR LE PAPIER
PELURE. - AVEC DE LA GOUACHE METTRE CE
DESSIN EN COULEUR AU **VERSO**

* APERCU FUSELAGE
ECLATE.

BRUN FONCE
ROUGE
JAUNE
BLEU NOIR
BLEU CIEL
BRUN ROUGE

A. SCHANDEL.

* POURQUOI DES NOMS D'OISEAUX POUR DES
PLANEURS ? TOUT SIMPLEMENT PARCEQU'ILS
EVOLUENT DANS LE MEME MILIEU. EN GRANDEUR
NATURE (VOL A VOILES) IL EN EST SOUVENT RE
MEME PARAILLEURS LES RAPACES DE L'ILL
EN ONT FAIT UN PEU LEUR DEVOISE.

400

GUIDE FIL
ENVELOPPE
CARTE ELECTRIQUE
COLLE ARAIDITE

ECHELLE 1/1

12032

MATERIEAUX

FUSELAGE.

- Balsa dur 50/10
- CTP 15/10
- DU Balsa dur 15/10
- BAGUETTE PIN 5x3
- BAGUETTE PIN 2x2
- Balsa 15/10 MOYEN
- SI POSSIBLE
- QUARTER GRAIN
- Balsa moyen 30/10
- CAP - 0,15E1

AILE

- Balsa moyen 15/10
- BORD DE FUITE
- Balsa 20x4
- BORD D'ATTACHE
- Balsa 8x8
- LONGERONS PIN 5x8

STABLO.

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

COLLES.

- COLLE BLANCHE
- NEUVISIER.
- COLLE CONTACT
- NEOPRENE
- COLLE ARAIDITE.

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

MEME -
LES DEUX SE PRESENT TRES
BIEN A LA CONSTRUCTION EN
SERIE, POUR DES GROUPES

POSITION DU STABLO
POUR DETERMINER.

CALE Balsa DUR
CORRESPONDANT A L'ANGLE
D'INCIDENCE - AILE -> STABLO
D'ENVIRON 30°

80

12033

CROQUIS - DESSINS : A. SCHANDEL.

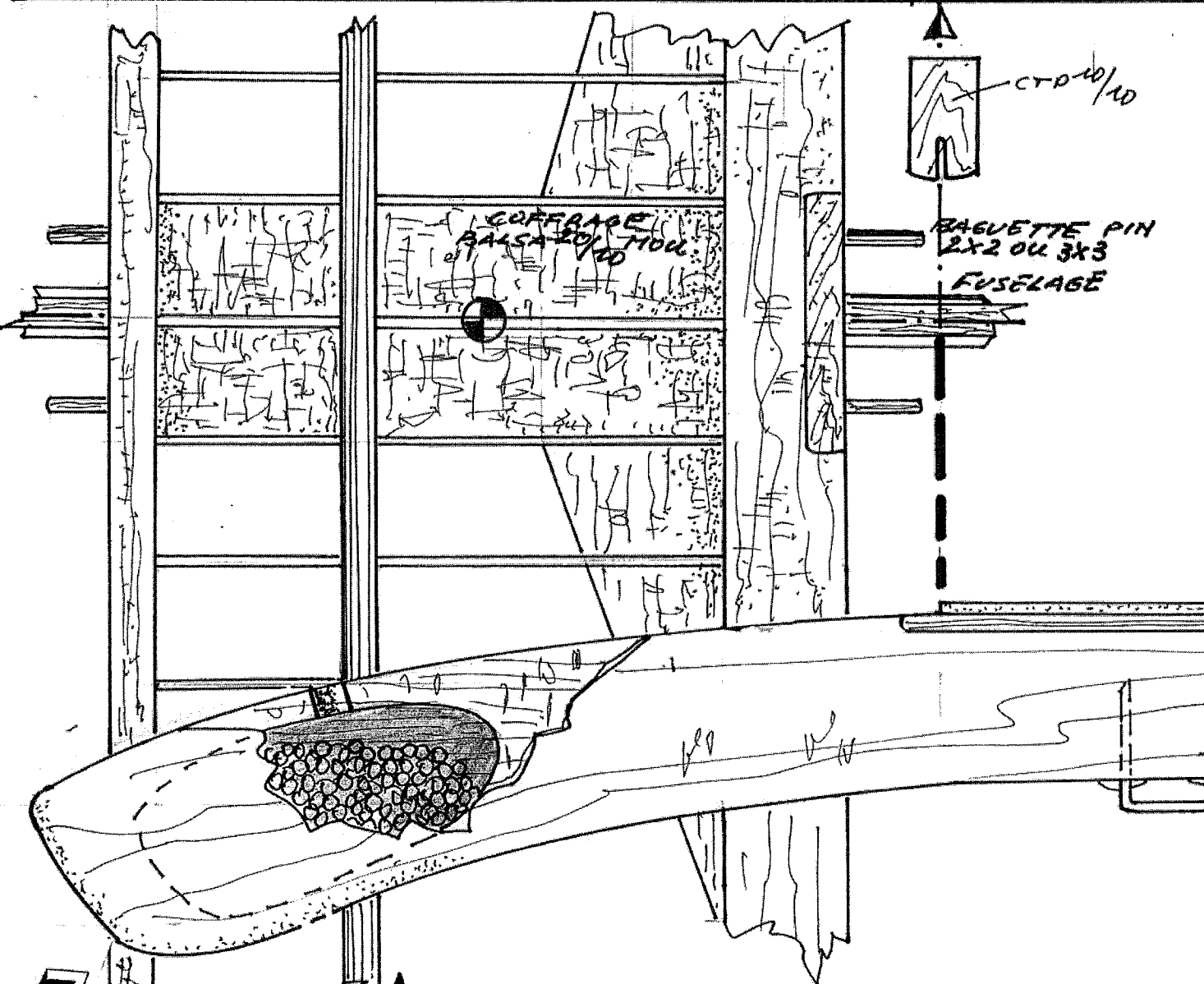
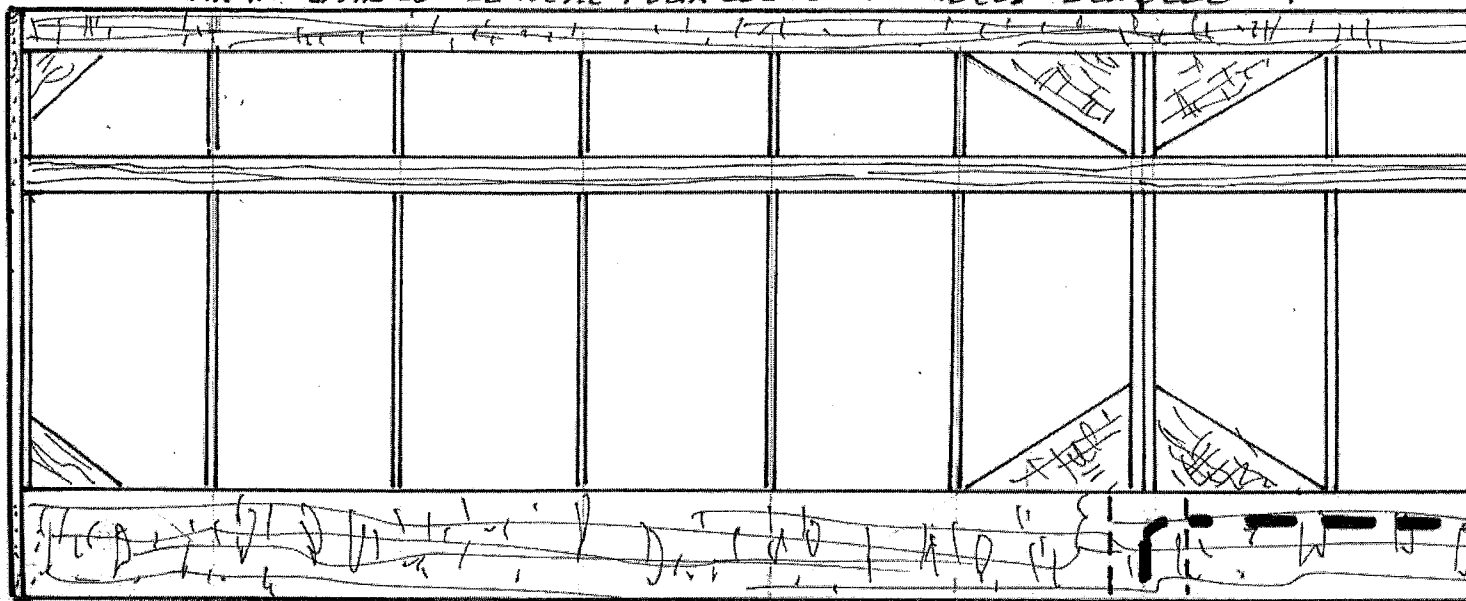
LIBRE

VOL

12032

6

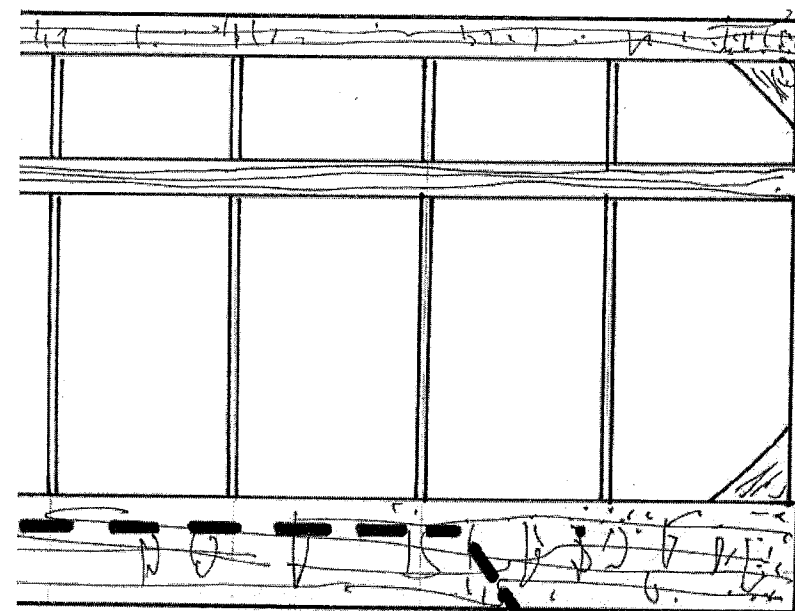
PLAN DU STABLO - LE MÊME POUR LES DEUX MODELES - ECHELLE 1/14



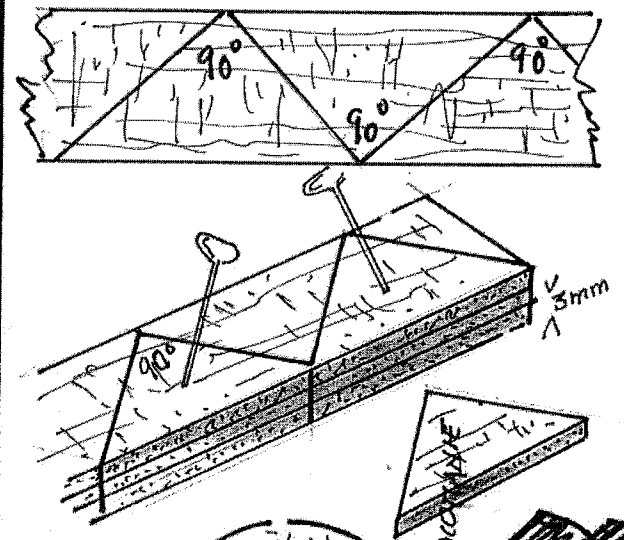
7

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

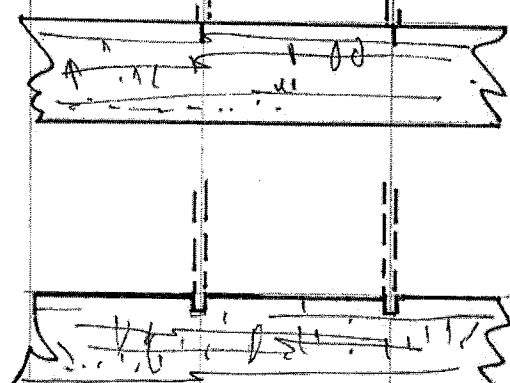
12034



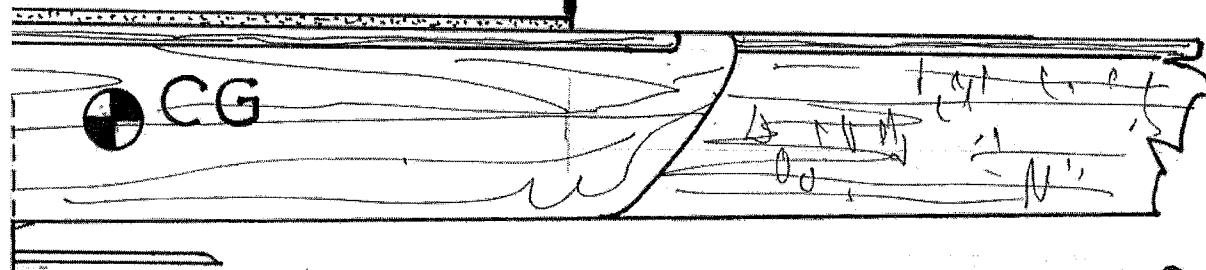
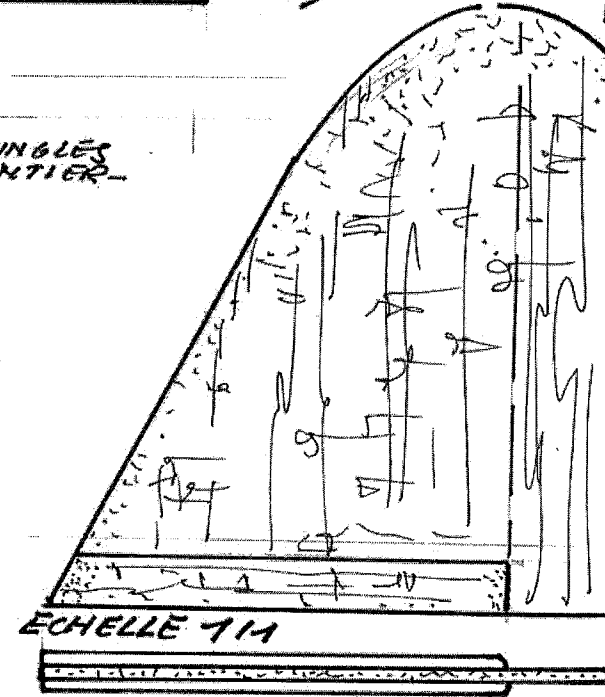
CONFECTION GOUSSETS BALSA
EQUERRE 90° - 3mm.



① FIXATION NERVURES
SUR BORD DE FLECHE -
DEUX SOLUTIONS.
SIMPLEMENT BORD A BORD
EN VEILLANT A L'ANGLE DROIT
ET EN FIXANT BA ET BF AVEC EPINGLES
SUR CHANTIER.



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



CG

NOM, COMPOSE DE LETTRES POURANT ETRE UTILISEE DECHIFFRANT

CHEVALIER

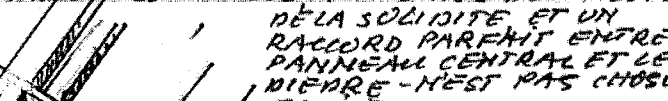
VOL LIBRE

8

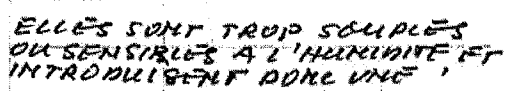
CRAOUIS - DESSINS - A. SCHANDEL

12035

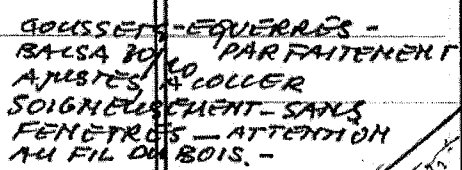
DIEDRE, CASSURE DE VIEDRE.
*UNE DES PRINCIPALES DIFFICULTÉS DANS LA CONSTRUCTION D'UN PLANEUR RÉSIDE DANS LA RÉALISATION, JUSTE, DES DIEDRES.



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



L'UTILISATION DE SEGMENTS DE BORD DE FUITE PEUT RÉGULER EN GRANDE PARTIE, LES PROBLÈMES D'AJUSTEMENT, ET FACILITER LE COLLAGE -
- IL FAUT NEANMOINS À SEC - SANS COLLER, VÉRIFIER L'ANGLE DU DIEDRE



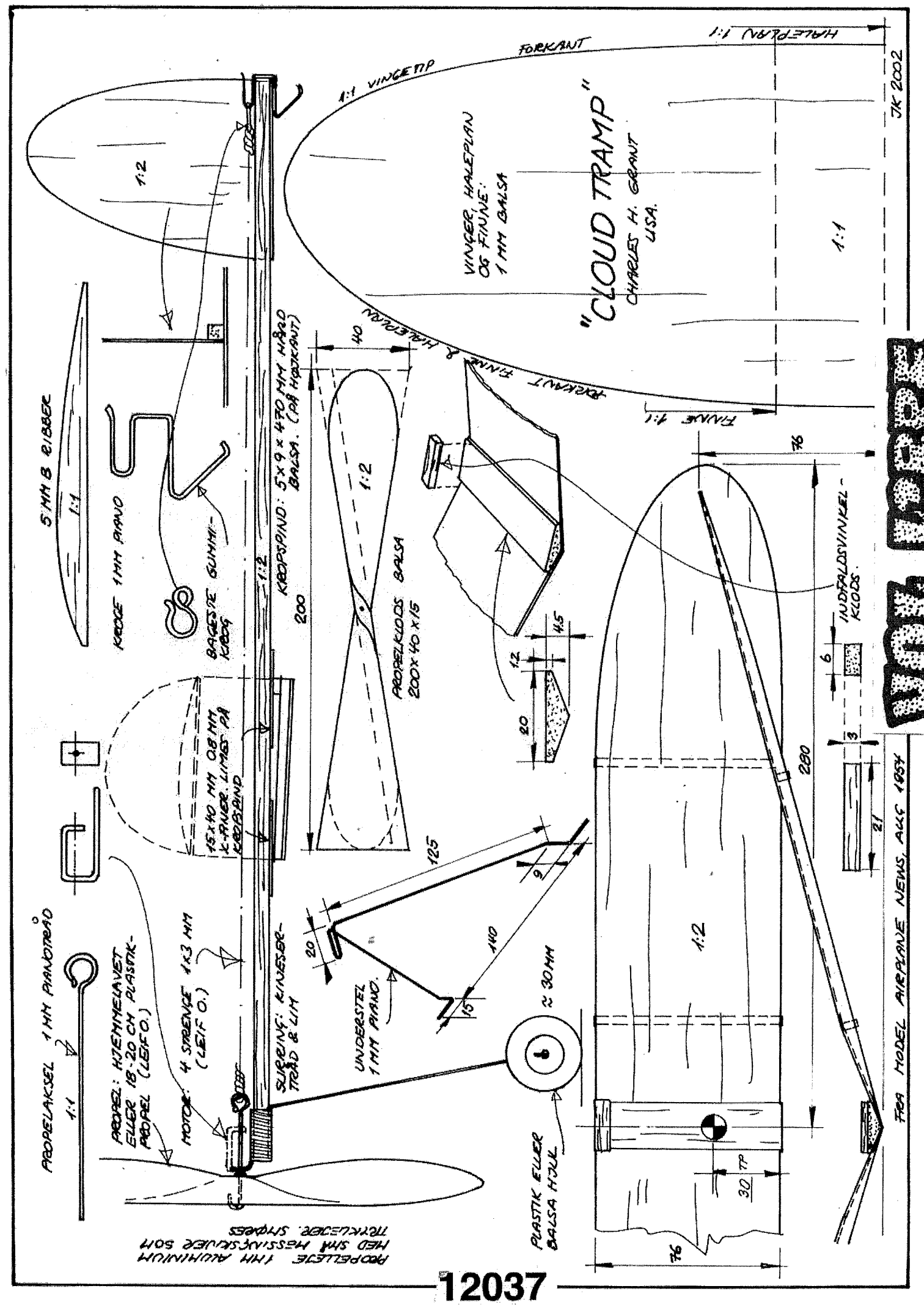
SEGMENTS B.F. - VUE DU HAUT -

MAUVAIS

FENÊTRE
ENTRE NERVURE
ET GOUSSET.

12036

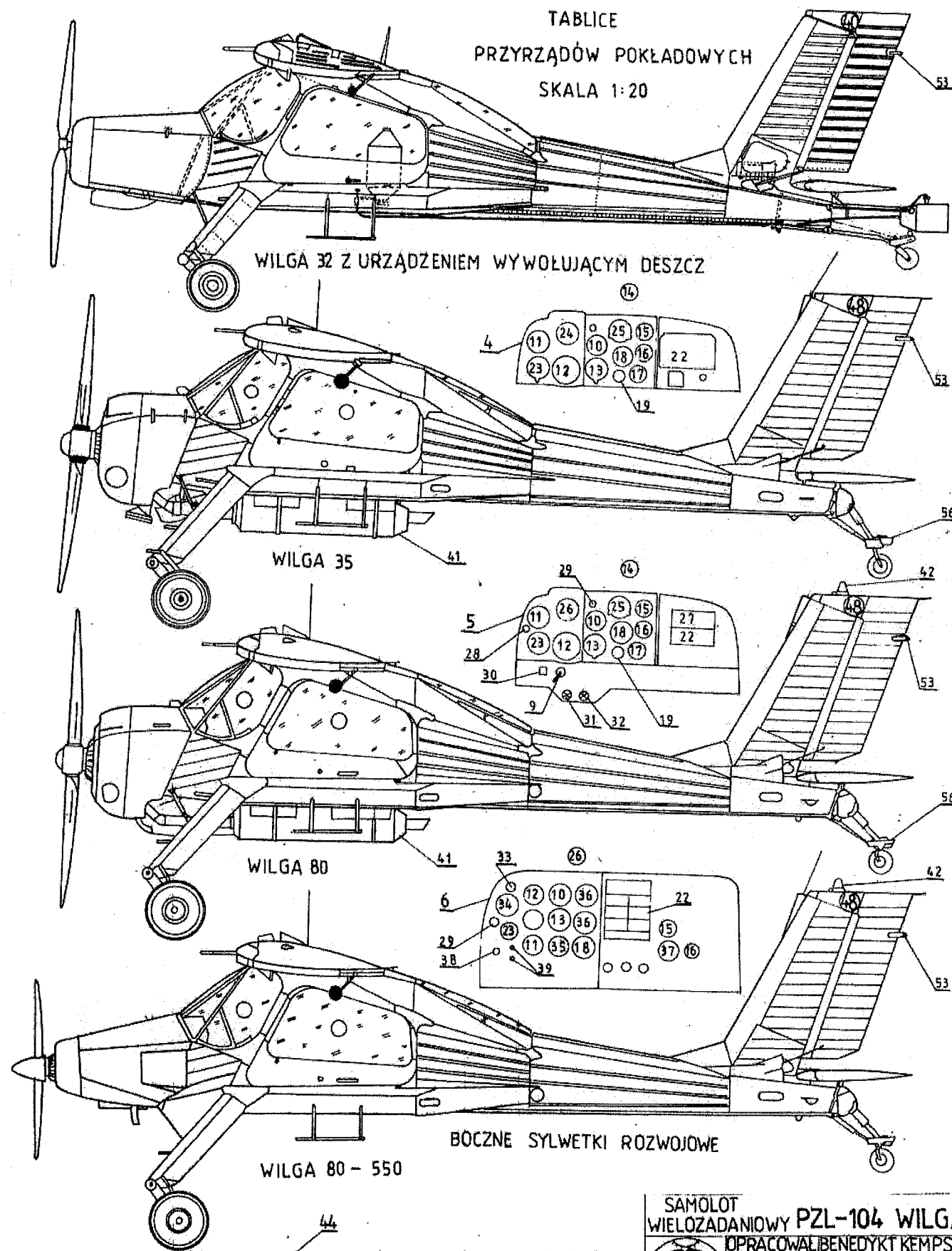
9



"CLOUD TRAMP"
CHARLES H. GRANT
USA.

FOR MODEL AIRPLANE NEWS, AUG 1954

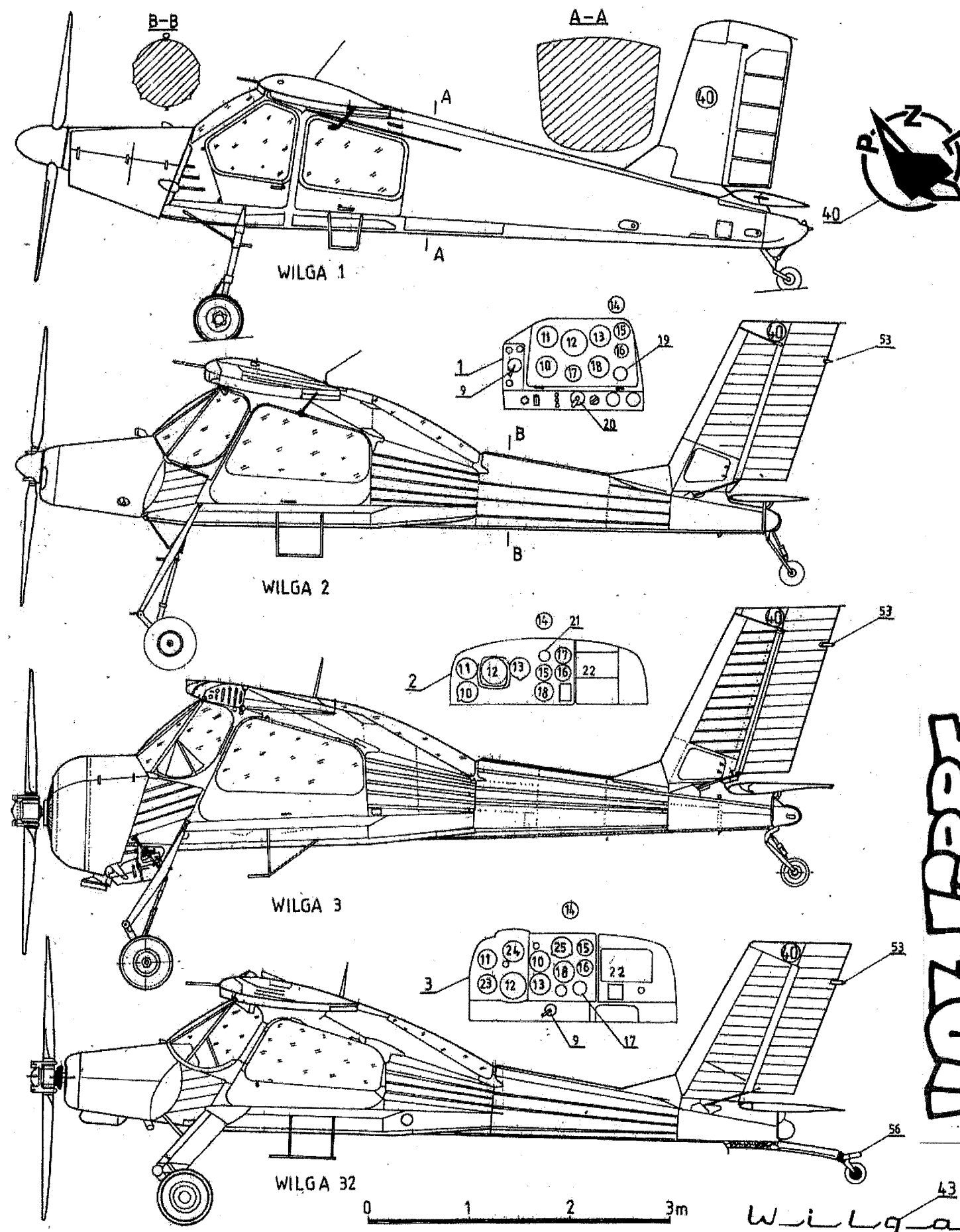
JK 2002



PZL-104 WILGA-35A
80

SAMOŁOT
WIELOZADANIOWY PZL-104 WILGA
OPRACOWAŁ BENEDYKT KEMPSKI
KREŚLIŁ CZARNY PRZEMYSŁAW
SKALA DATA IL. ARK. INRRYS
2 1 50 07.94r 3 1

12038

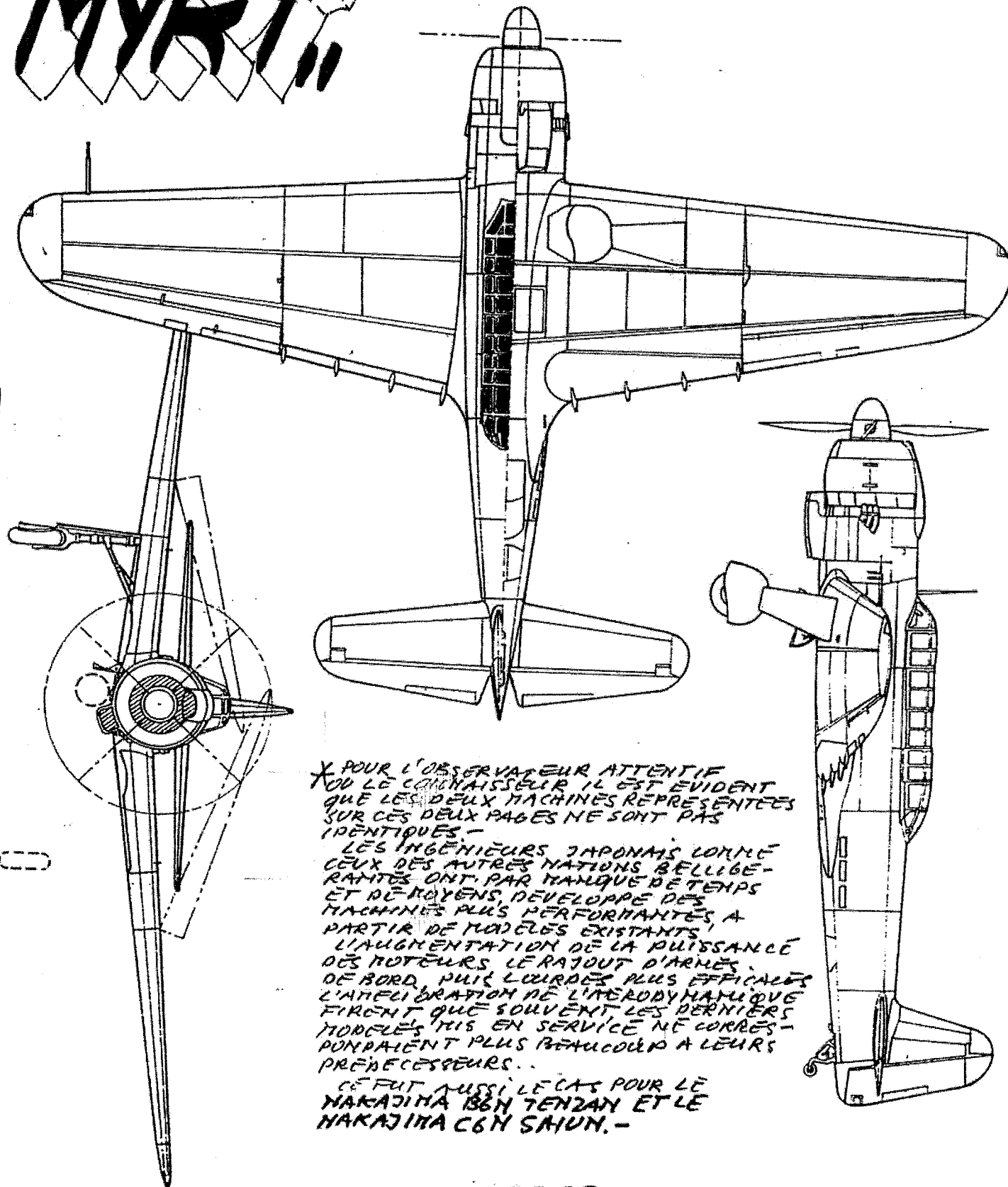


12039

NAKAJIMA B6N2

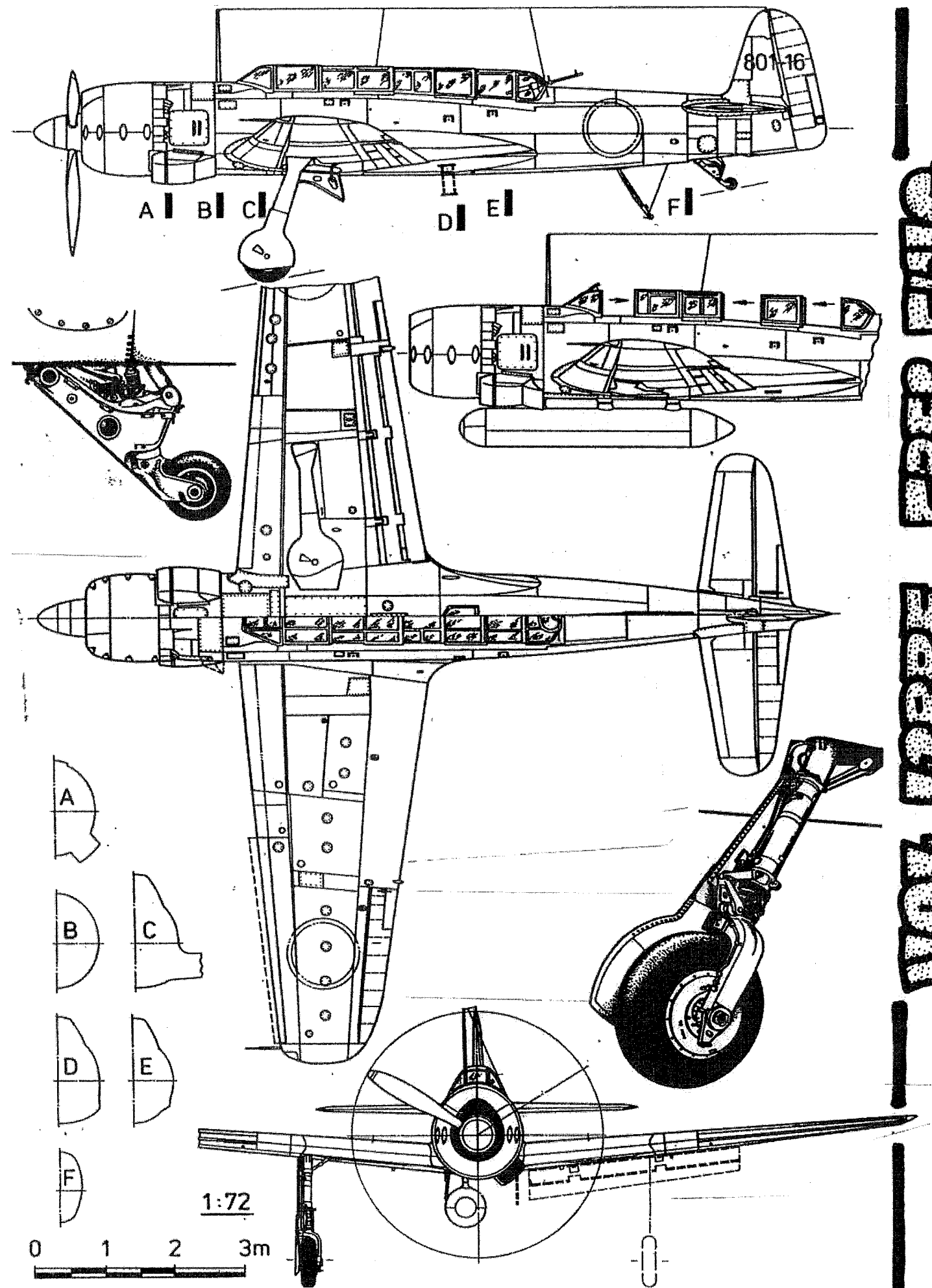
"MYRT"

VOL LIBRE



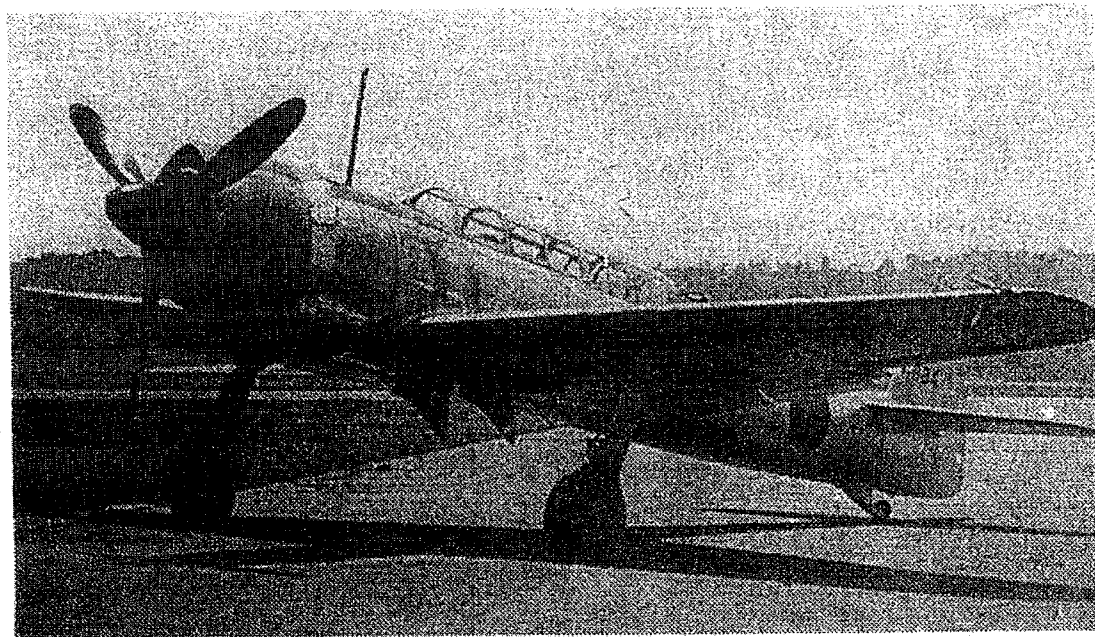
X POUR L'OBSERVATEUR ATTENTIF
 ON LE CONNAÎT IL EST ÉVIDENT
 QUE LES DEUX MACHINES REPRÉSENTÉES
 SUR CES DEUX PAGES NE SONT PAS
 IDENTIQUES -
 LES INGÉNIEURS JAPONAIS LORS
 CEUX DES AUTRES NATIONS BELLIGÉ-
 RANTES ONT, PAR MANQUE DE TEMPS
 ET DE MOYENS, DÉVELOPPÉ DES
 MACHINES PLUS PERFORMANTES À
 PARTIR DE MODÈLES EXISTANTS.
 L'AUGMENTATION DE LA PUISSANCE
 DES MOTEURS, LE AJOUT D'ARMES
 DE BORD, PLUS LOURDES PLUS EFFICACES
 L'ACCOMMODATION DE L'AÉRODYNAMIQUE
 FAISANT QUE SOUVENT LES DERNIERS
 MODÈLES MIS EN SERVICE NE CORRÉ-
 PONDRAIENT PLUS BEAUCOUP À LEURS
 PRÉDÉCESSEURS...
 C'EST AUSSI LE CAS POUR LE
 NAKAJIMA B6N TENZAN ET LE
 NAKAJIMA C6N SAUN.-

12040



12041

VOL LIBRE



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

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

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

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

- EN REVANCHE LA DIVISION DES FORCES AÉRIENNES JAPONAISES EN TERRE ET MER A ÉTÉ DES CONFLITS MIXES NIVEAU DES CONSTRUCTEURS TOUT COMME AU NIVEAU DES UTILISATEURS.

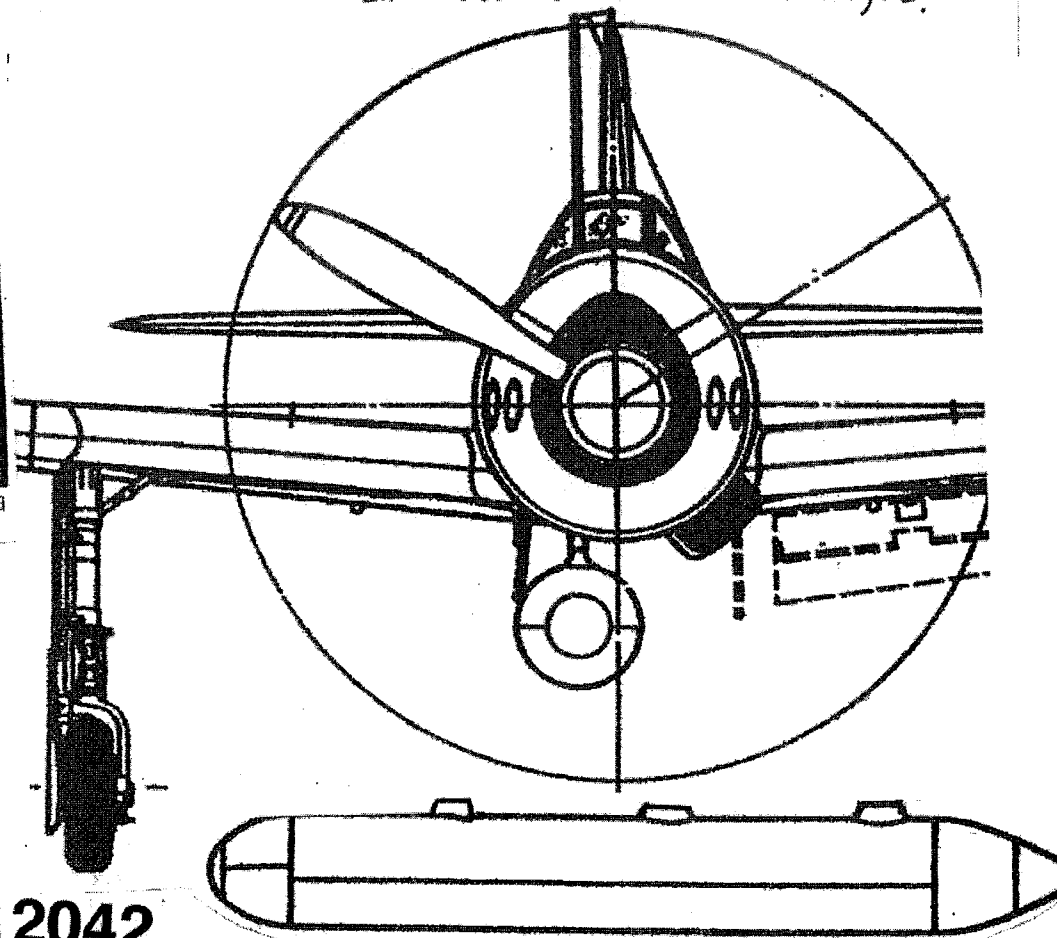
- LE BILAN GÉNÉRAL DES CONFLITS DANS LES ÉTATS MAJORS, SUR TERRE, MER ET AIR.

- AU DÉBUT DU CONFLIT LES JAPONAIS VOLAIENT DE SUCCÈS EN SUCCÈS TOUT EN RÉVEILLANT LE GÉANT AMÉRICAIN.

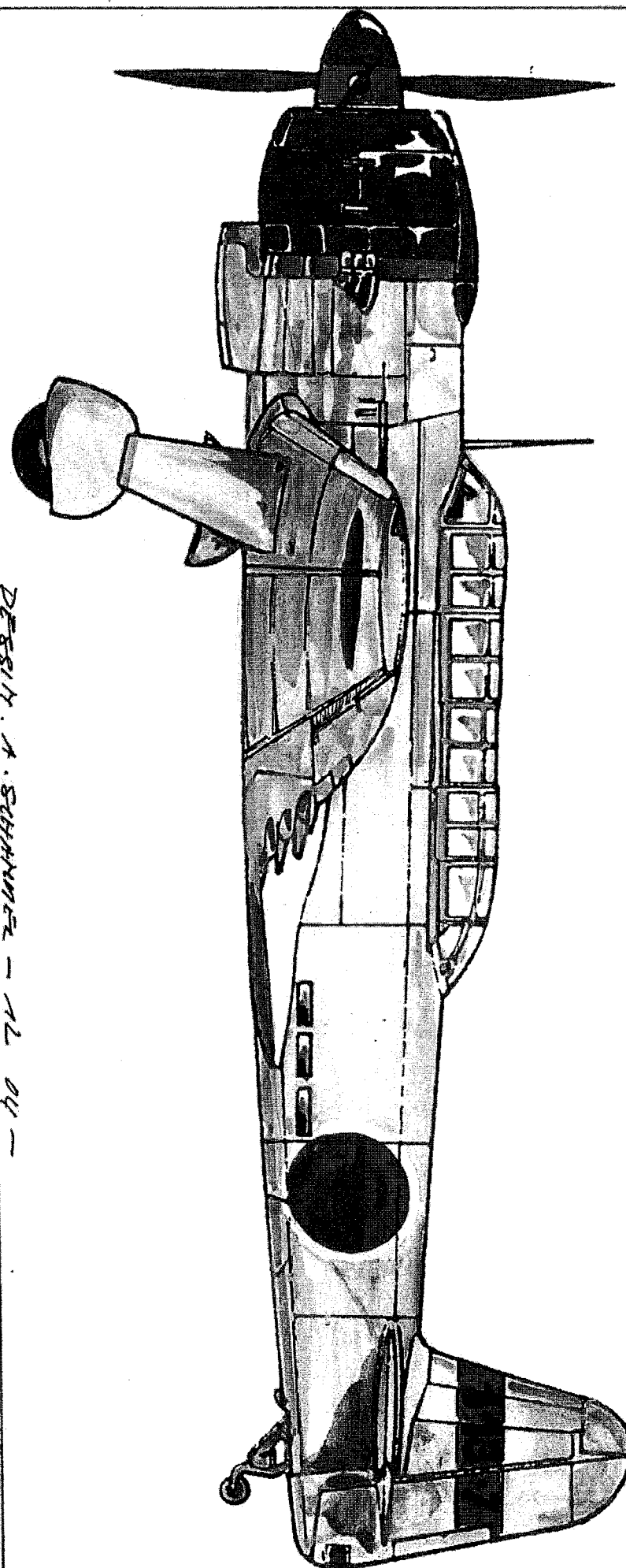
- LE ROLL-ON COMPRESSEUR DE CE DERNIER ALLAIT SE METTRE EN ROUTE EN FINISSANT PAR L'ARME ATOMIQUE.



1940年、343戦闘隊301飛行隊時代の杉田真樹。その戦死は全軍布告された。



12042



Dessin: A. SCHMIDT - 72 04 -

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

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

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

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

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

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

12043

VOL LIBRE

VOL LIBRE

Bois de construction

- balsa 30/10 - 3 mm
 - balsa 20/10 - 2 mm
 - balsa 15 ou 10/10 - 1,5 ou 1 mm
 - baguette ronde hêtre diamètre 2 mm
 - cure dent
- Le choix du balsa doit se faire sur balsa moyen et balsa dur*.

Outillage

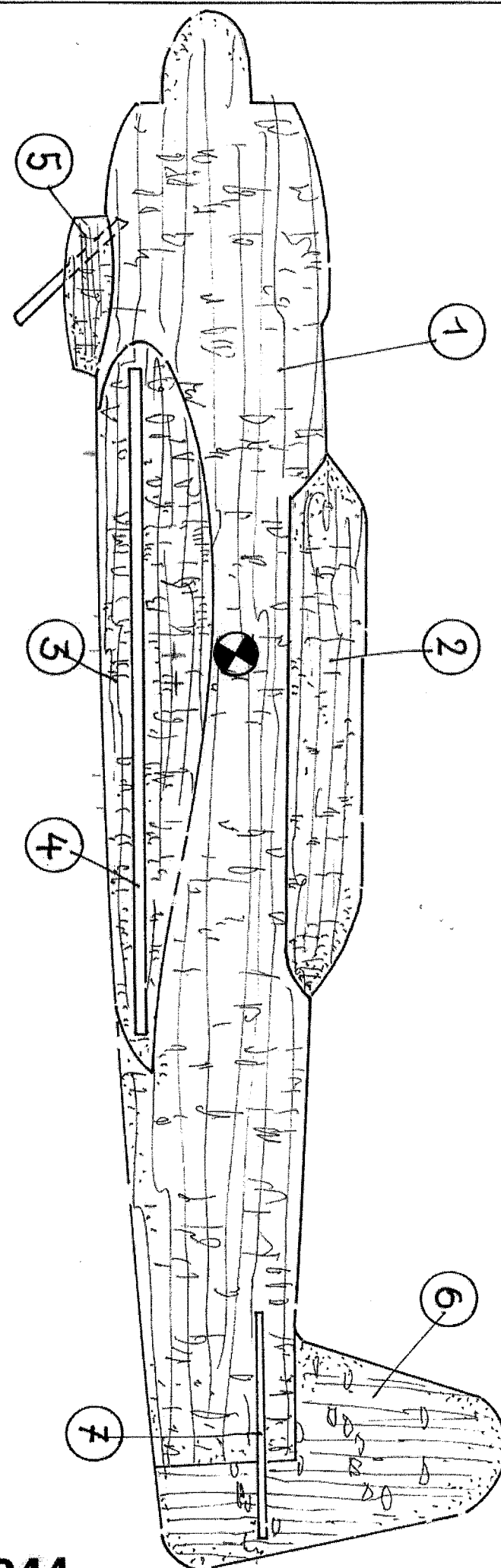
- photocopieuse
- papier carton - bristol
- stylo à bille
- cutter
- ciseaux
- règle métallique
- sous main chantier par ex CTP 30 X 50 cm
- ponçoir grain moyen et fin *
- papier verre, moyen et fin
- pinceaux brosse et petit gris *
- feutre fin ou Rotring 0,2 0,5
- vrille *

Autres matériaux

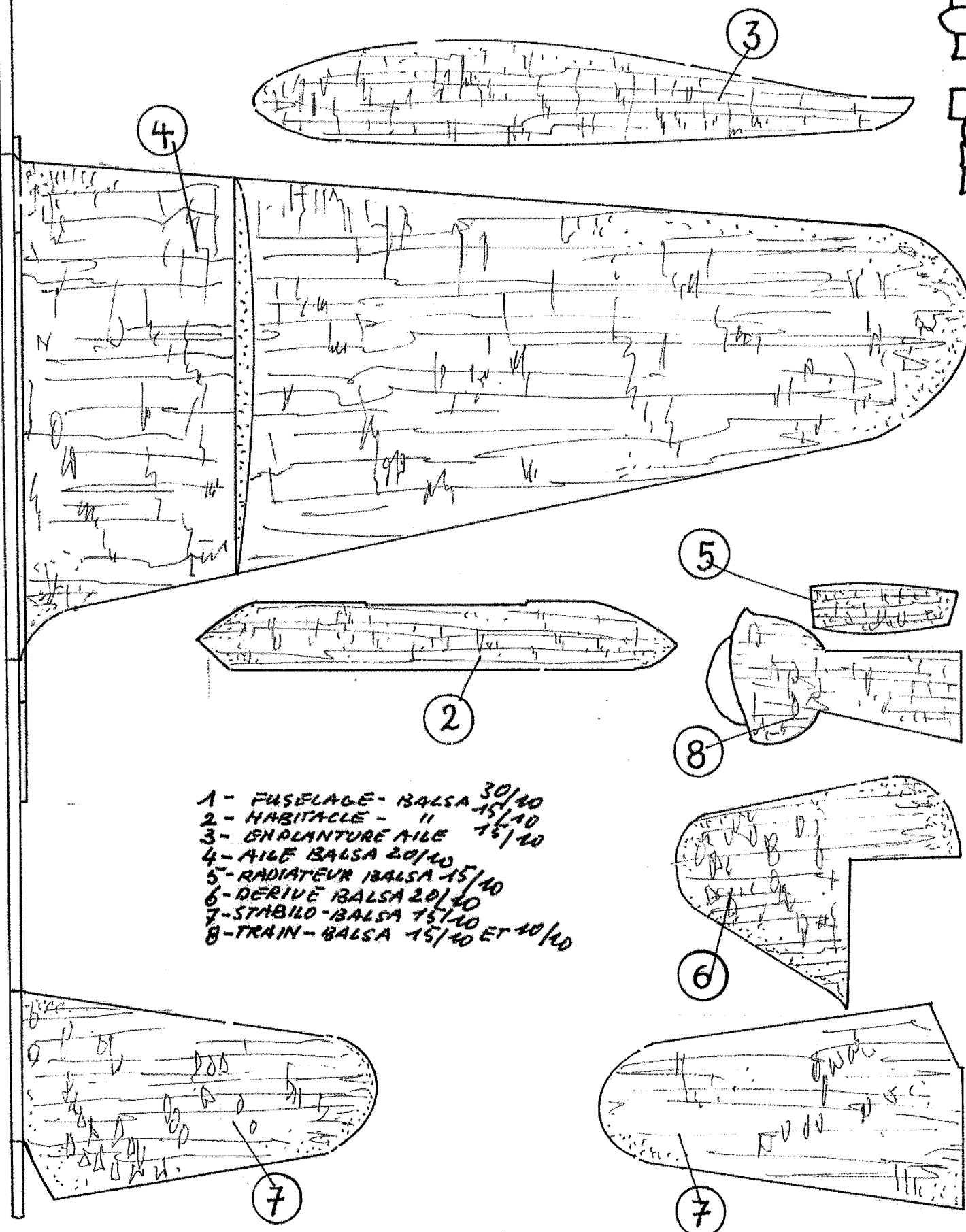
- bouche pores*
- colle rapide cyano
- peinture blanche vinylique* (bât. gouaches)
- fixateur cheveux lacque*
- pâte à modeler
- bracelets élastiques*

CONSTRUCTION Séquences

- photocopier plan sur papier bristol
- découper soigneusement les différentes pièces aux ciseaux
- reproduire les pièces sur les planchettes de balsa correspondantes avec le stylo bille en suivant les contours.
- découper à l'aide de la règle métallique et d'un cutter les pièces en balsa
- poncer selon besoins les pièces
- traiter au bouche pores
- reponcer très, très fin
- ajuster à sec -sans coller- les différentes parties, pour arriver au modèle terminé.
- introduire si nécessaire le dièdre sur l'aile.
- coller l'ergot de catapultage dans le fuselage.
- passer une couche diluée de peinture vinylique sur toutes les pièces pinceau large
- procéder après séchage à la décoration finale en utilisant le mélange de peinture gouache tube + vinylique. Vous pouvez pour cela utiliser des bouchons de bouteilles d'eau minérale, pour chaque nuance

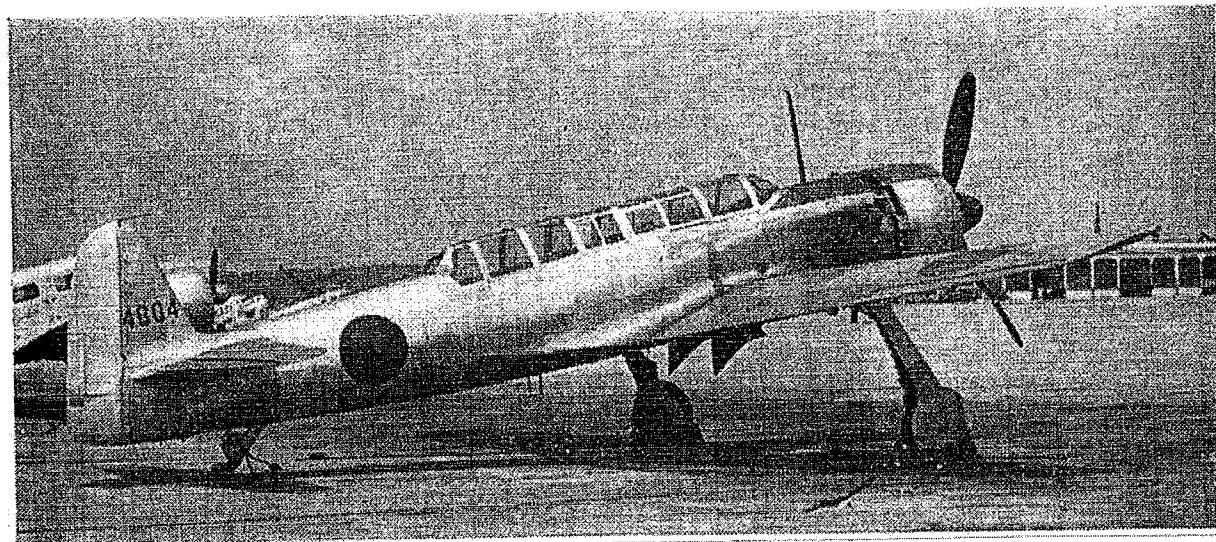


NAKAJIMA BEN 2



- 1 - FUSELAGE - Balsa 30/10
- 2 - HABITACLE - " 15/10
- 3 - ENDANTURE AILE 15/10
- 4 - AILE Balsa 20/10
- 5 - RADIATEUR Balsa 15/10
- 6 - DERIVE Balsa 20/10
- 7 - STABLO - Balsa 15/10
- 8 - TRAIN - Balsa 15/10 ET 10/10

DESSINS A. SCHANDEL 12 04



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

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

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

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

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

AVERTISSEMENTS

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

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

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

REGLAGES - VOLS

Choisissez un terrain d'évolution en herbe.

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

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

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

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

Hans GRAUPNER est mort.

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

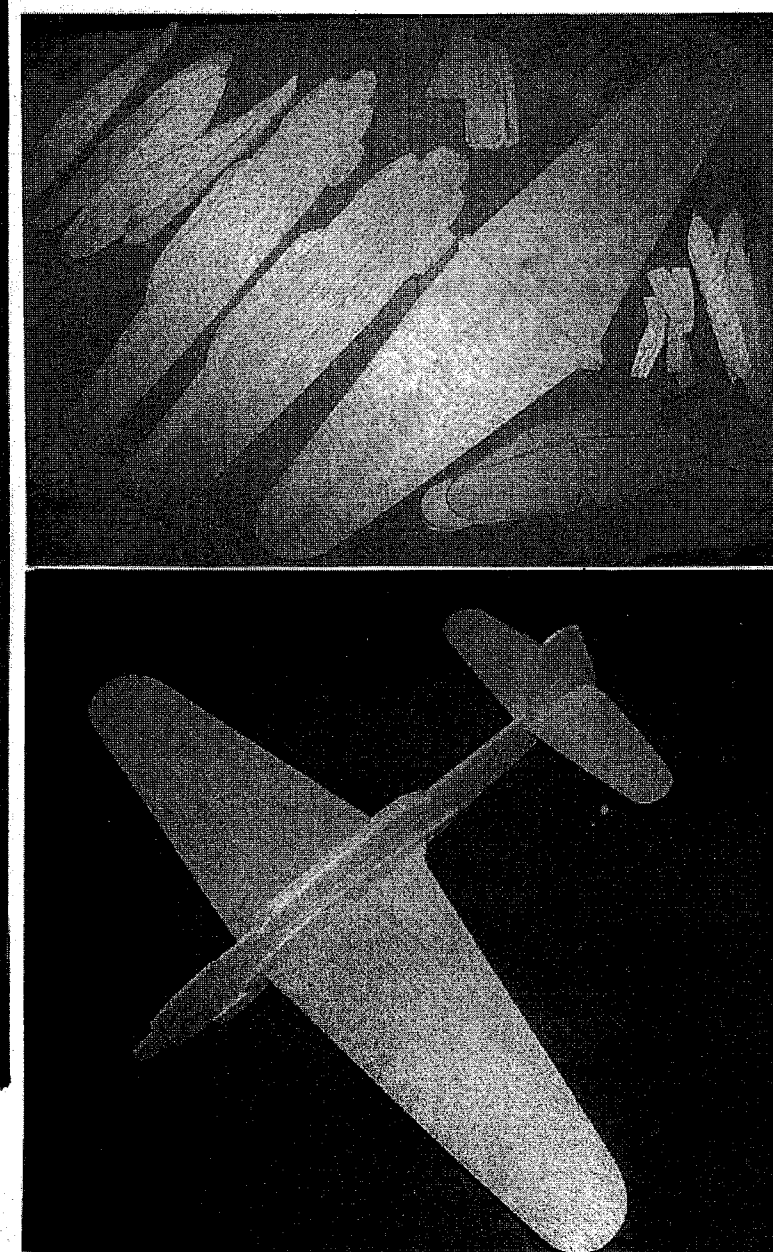
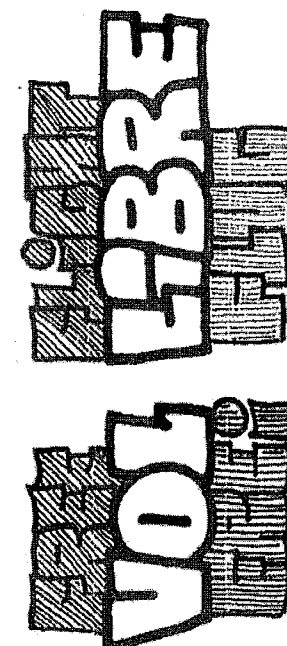
Le modélisme activité universelle vient de perdre un personnage légendaire.

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

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

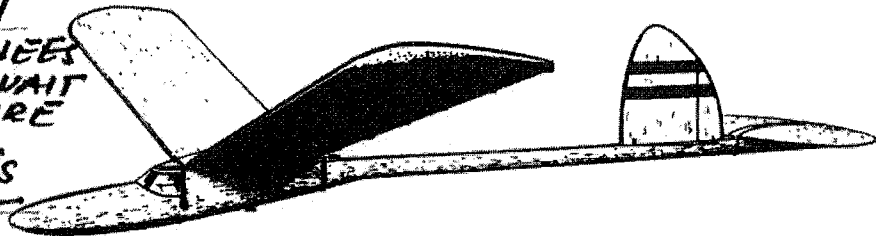
Le catalogue Graupner fit la conquête du monde du modélisme et devint une référence pour du matériel de qualité universelle. Hans Graupner fut un excellent commercial sachant anticiper et soutenir les nouveautés techniques en progression constante. Il fonda pour ainsi dire un "empire Graupner". Le monde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

EN ILLUSTRATION DE LA CONFECTION DES PIÈCES ET DE L'ASSEMBLAGE DU MODÈLE JAPONNAIS PROPOSÉ DEUX PHOTOS - UN ENSEMBLE DE PIÈCES EN Balsa QUARTER GRAIN - UN MODÈLE "NUL" TERRIBLE QUI MONTRERAIT LES LIÈGES PURS DU NAKAYAMA B6.N2.



JEDELSKI standard STIEGLITZ von E. Jedelsky

PENDANT DE LONGES ANNEES JACQUES DELCROIX PRATIQUAIT CETTE FACON DE CONSTRUIRE AVEC SUCCES. SUCCES PERSONNELS, MAIS AUSSI ET SURTOUT COLLECTIFS, AVEC SES JEUNES ET CELEBRES ORLEANAIS.



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

Zur Materialbeschaffung:

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

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

Zum Fliegen:

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

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

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

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

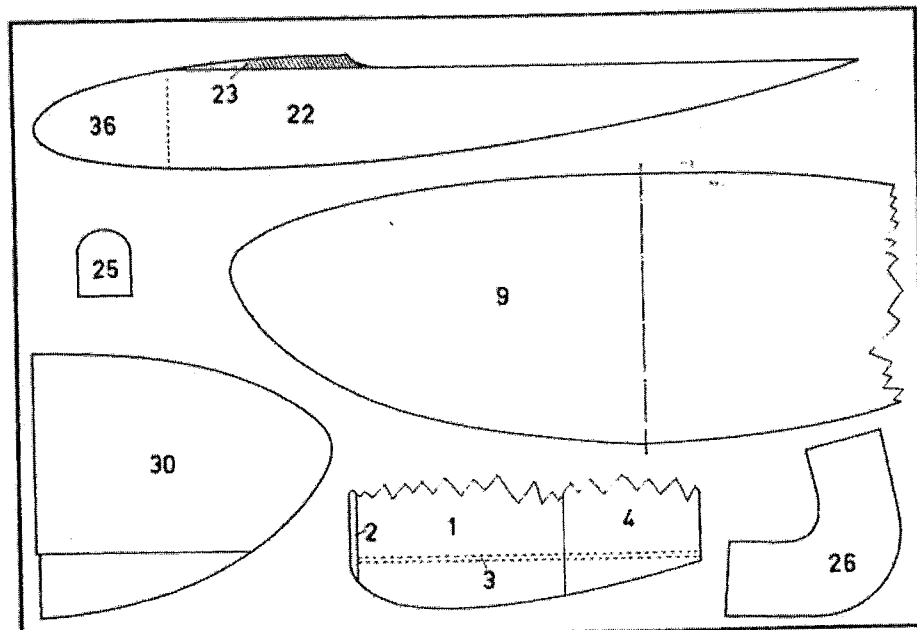
chen erfolgt, und zweitens, daß die beim Kurven geflogenen Kreise einen Radius von etwa 20 bis 25 m aufweisen. Hierbei korrigieren wir nochmals die Lastigkeit des Modells.

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

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

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

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

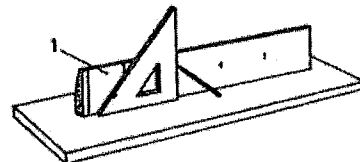


12048

CHARDONNERET

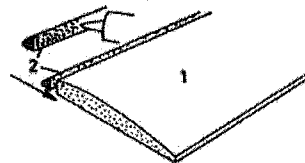
Bauanleitung:

1 ANREISSEN DER FLÜGEL- RIPPENABSTÄNDE

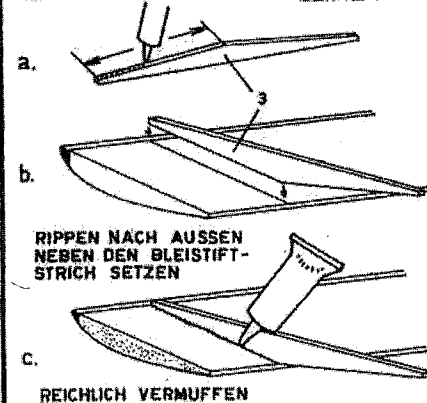


ACHTUNG: JE EINE RECHTE UND LINKE FLÄCHE ANREISSEN

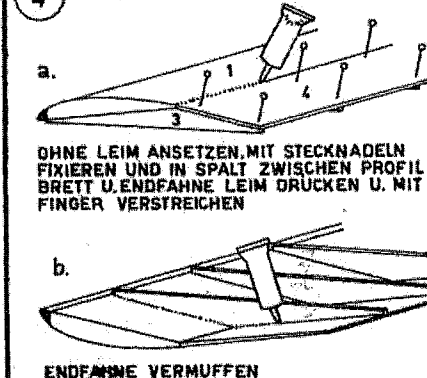
2 NASENLEISTE MIT PROFIL- BRETT VERLEIMEN



3 RIPPEN AN PROFILBRETT LEIMEN



4 ENDFAHNE ANBRINGEN

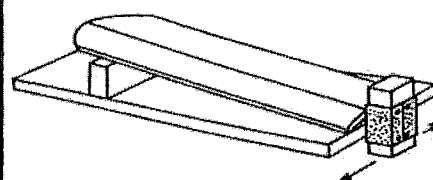


5 FLÜGEL-RANDBOGEN FORMEN

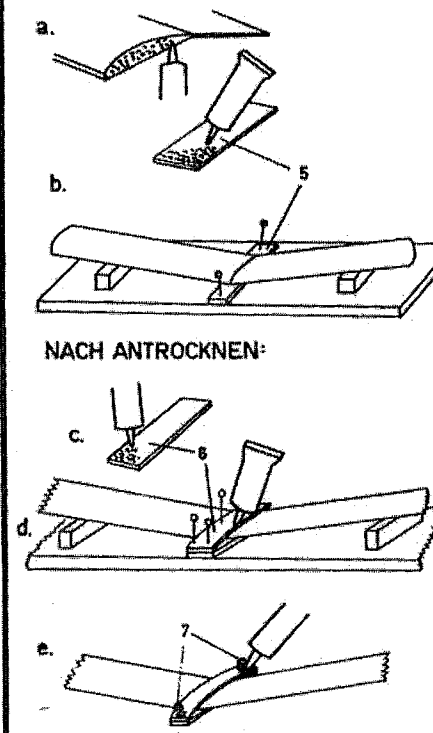


FORM EINZEICHNEN, GROB ABSCHNEIDEN UND NACHPUTZEN, SOWIE KANTEN AM PROFILBRETT VERRUNDEN.

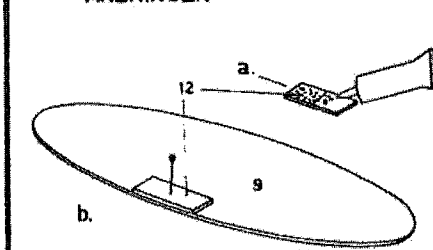
6 FLÜGELWURZEL FÜR V-FORM SCHLEIFEN



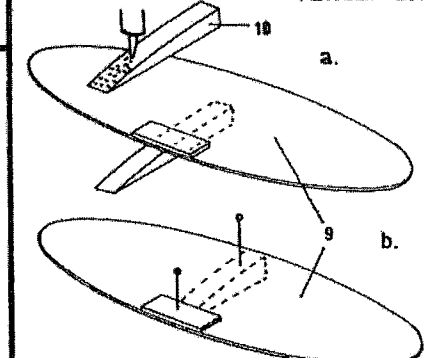
7 FLÜGELZUSAMMENBAU MITTELS FLÜGELAUFLAGE U. BEPLANKUNG



8 HÖHENLEITWERKS-AUFLEIMER ANBRINGEN



9 HÖHENLEITWERKS-RIPPE VERLEIMEN



CONSTRUCTION

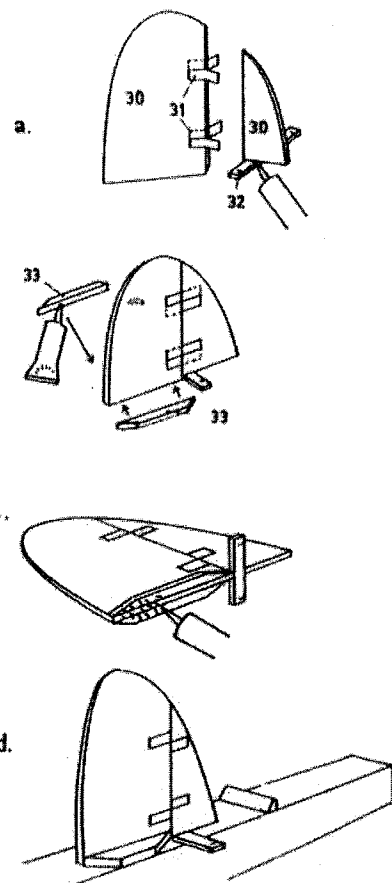
- 1 MARQUAGE EN PLACEMENT DES NERVURES - ATTENTION - SUCCESSIVEMENT AILE DROITE AILE GAUCHE -
- 2 ASSEMBLAGE COLLE BORD D'ATTAQUE - PLANCHE PROFILÉE -
- 3 COLLER NERVURES SUR PLANCHE PROFILÉE. PLACER LES NERVURES VERS L'EXTERIEUR A PARTIR DU TRAIT DE CRAYON. APPORTER COLLE DANS LES ANGLES -
- 4 COLLER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

* LE MODELE PRESENTE ICI EST UN MODELE COMPLET DESTINE AU TREILLAGE. IL PRESENTE DONC LES CARACTERISTIQUES DE CE GENRE. UN ESSAI D'ATTEINDRE LA PERFECTION AVEC UNE CONSTRUCTION DU TYPE STANDARD DANS UNE PREFABRICATION PARTIELLE. DE TOUTS LES ELEMENTS COMPLEXES. CELA PERMET UNE CONSTRUCTION FACILE AVEC UNE MISE EN OEUVRE FACILE. C'EST UN MODELE SOLIDE. L'ASPECT, L'USAGE D'ENSEMBLE ONT ETE SOIGNES - TOUTES CES QUALITES CITEES FONT DE CE MODELE UN APPAREIL DE DEBUTANT PARFAIT

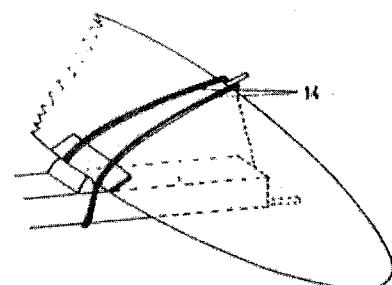
* POUR LA CONSTRUCTION DU MODELE ON PEUT - POUVAIT-UTILISER LE KIT "STANDARD" A₁ PLANEUR. ON Y TROUVE DANS LA BOITE TOUTS LES ELEMENTS ESSENTIELS DE L'AILE, DU STABLO, ET DU FUSELAGE.

12049

19 HERSTELLEN DES SEITEN-LEITWERKES

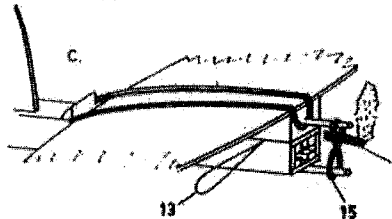


b. ALS THERMIKBREMSE:



GUMMIRINGE HALTEN HÖHENLEITWERK HOCHGEKLAFFT

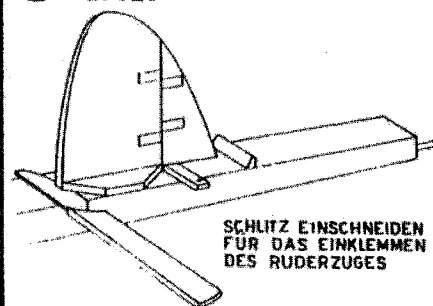
10mm GUMMIRING (15) DOPPELT UMSCHLUNGEN HALT HÖHENLEITWERK NIEDER



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

GLIMMSCHNUR ZWISCHEN 10mm GUMMIRING GEKLEMT, BRENNT GUMMI DURCH U. HÖHENLEITWERK KLAFFT HOCH, MODELL KOMMT IN SACKFLUG RASCH ZU BOOEN.

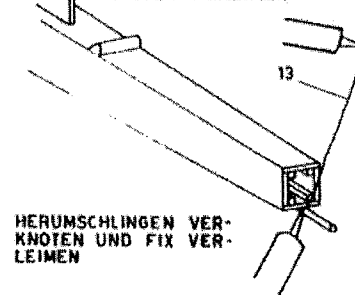
20 BEFESTIGUNG DES RUDERZUGES



SCHLITZ EINSCHNEIDEN FÜR DAS EINKLEMMEN DES RUDERZUGES

21 AUSSCHLAGBEGRENZUNG U. THERMIKBREMSE

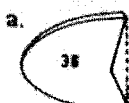
a. KLEINE SCHLAUFE, KNOTEN, DASS LEITWERKSDÜBEL STRAMM DURCHGEHT UND KNOTEN VERLEIMEN



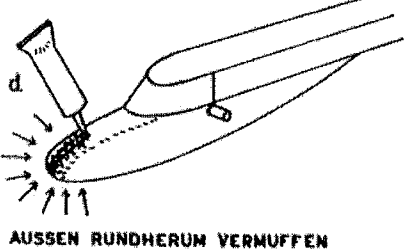
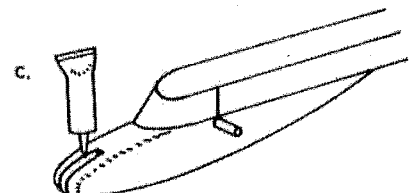
HERUMSCHLINGEN VERKNOTEN UND FIX VERLEIMEN

22 BALLAST ANBRINGEN

MODELL MUSS KOMPLETT FERTIG LACKIERT U. MONTIERT SEIN!

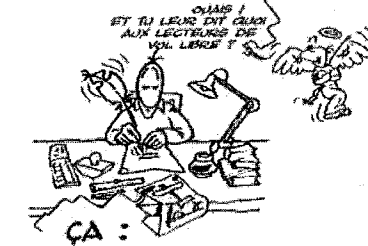
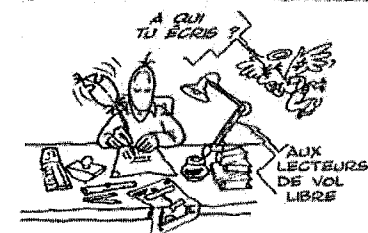


HIER VON BALLAST HER-AUSSCHNEIDEN BIS SCHWERPUNKT DES MODELLS AN ANGELEGEBENER STELLE LIEGT.



AUSSEN RUNDHERUM VERMUFFEN

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

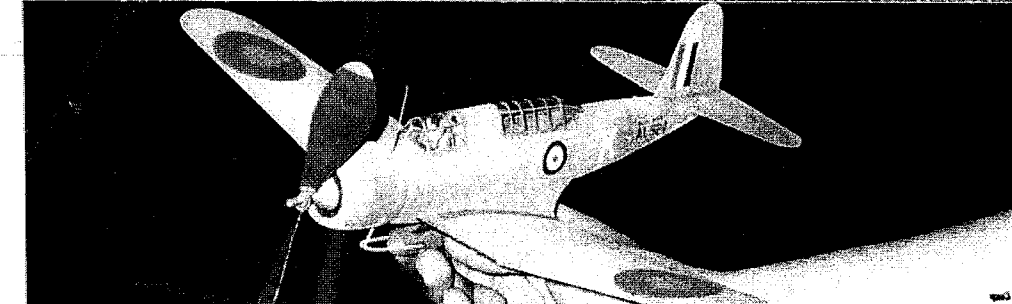


Si vous possédez les numéros de la revue COQ HARDI dans lesquels Christian MATHELOT a, en 1949 (?), dessiné LE GRAND CIRQUE de P. CLOSTERMANN, ayez la gentillesse de me contacter.

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

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

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



126

$\frac{3}{8} \times \frac{13}{16}$ $\frac{1}{16}$ TH $\frac{3}{16} \times \frac{1}{2}$

RIBS: END 3 - $\frac{1}{8}$ PLY

75 ST ALUM TONGUE

$\frac{3}{4}$ $\frac{3}{16}$ ND $\frac{1}{8}$ TH TIP 4 E

Fig. 2a

AUTO-TILT STAB USED IN COMBINATION WITH A/R TO OBTAIN GOOD TURN-OFF ON LAUNCH & CIRCLING CONTROL

DESIGNED FOR VERY ROUGH WEATHER.

0-80 SCREW TO ADJUST

$\frac{1}{4}$ TH SIDES $\frac{1}{4}$ SPR. 1" DIA. TPR TO $\frac{3}{8}$ P

TAPAIR-IV-A-2 ROBERT SIFLEET BALTIMORE, MD.

WING CONSTRUCTION

$\frac{3}{8} \times 2 \frac{5}{8}$ $\frac{1}{16} \times 2.60$

SAN BEVEL ANGLE. ASSEMBLE UP-SIDE DOWN. $\frac{1}{16}$ TH. - STIFFENERS. THEN SAND TO AIRFOIL

4 - $\frac{3}{16}$ PLY RIBS (END FULL OUTLINE)

$\frac{3}{8}$ PLY $\frac{3}{32}$ RIBS $\frac{3}{32}$ SLOT FOR TONGUE $\frac{1}{16} \times \frac{1}{4}$ SPR STIFFENERS

STAB: TIP & CENTER RIBS $\frac{1}{16}$ TH. SANDED TO OUTLINE

$\frac{1}{16}$ SLICED RIBS

$\frac{3}{8}$ TH FADE-OUT

Fig. 2a

WING: 7.60 STAB: .25 FUEL: 6.50 BAKST: .60 TOTAL 14.95

PURPOSE: TO CHECK IN A/R - 9-BASIC CONTR. FLY CHECK - SUN DOWN RIB TYPES - 2.10 - 2.15 - THIS MODEL - 2.30 - 2.35

VIPER I

HLAR A2 - ED TURNER - FAIRBURG, NEBR.

127

tongue 1.5 mm dural

turbulator 0.5 dia. rubber thread

turb. supports 2 mm ply

root ribs 2 mm ply

endrib 0.5 mm dural

3 mm hb

wing centre section zero dihedral tips 150 mm dihedral

C.G. at 60%

covering: wings stabilizer silk light tissue frame 3x3 b

2 mm hb

4x4 sp

bolt M3

towhook 1.5 dural

Sect. B-B

Sect. C-C

hb = hard balsa mb = medium balsa sb = soft balsa sp = spruce

all dimensions in millimeters

HENGELAAR A-2

DESIGN: C. van Nes, Holland.

Span 1845 mm. Weight 420 g.

Length 1090 mm. A_{cl} = 12

Wing area 28.4 dm² A_{st} = 64

Stab. area 5.6 dm²

a.l.p. 3/65

128

turbulator 0.5 mm dia. rubber thread

turb. support 1 mm celluloid

tongueribs 3 mm ply.

centre section zero dihedral, tips 150 mm dihedral

lamination mb.

nut

15 dural 7075TG

1 mm ply

2

Sect. A-A

Sect. D-D

hb = hard balsa mb = medium balsa sb = soft balsa sp = spruce

weights wings 170 g. fuselage 225 g. stabilizer 15 g.

all dimensions in millimeters

GERONIMO A-2

DESIGN: F. HENDRIKS, HOLLAND.

Span 1940 mm

Length 1005 mm

Wing area 28.10 dm²

Stab. area 5.40 dm²

a.l.p. 3/65.

PURPOSE: TO ASSIST TURN-OFF AFTER LAUNCH, HAVE ANYMORE EVEN TURN & ELIMINATE SHALLOW SPINS WHICH OFTEN OCCUR TO A-A IN VIOLENT THERIALS TO RELEASE

1/16 PLY

1/16 I.D. TUBE

1/16 WIRE

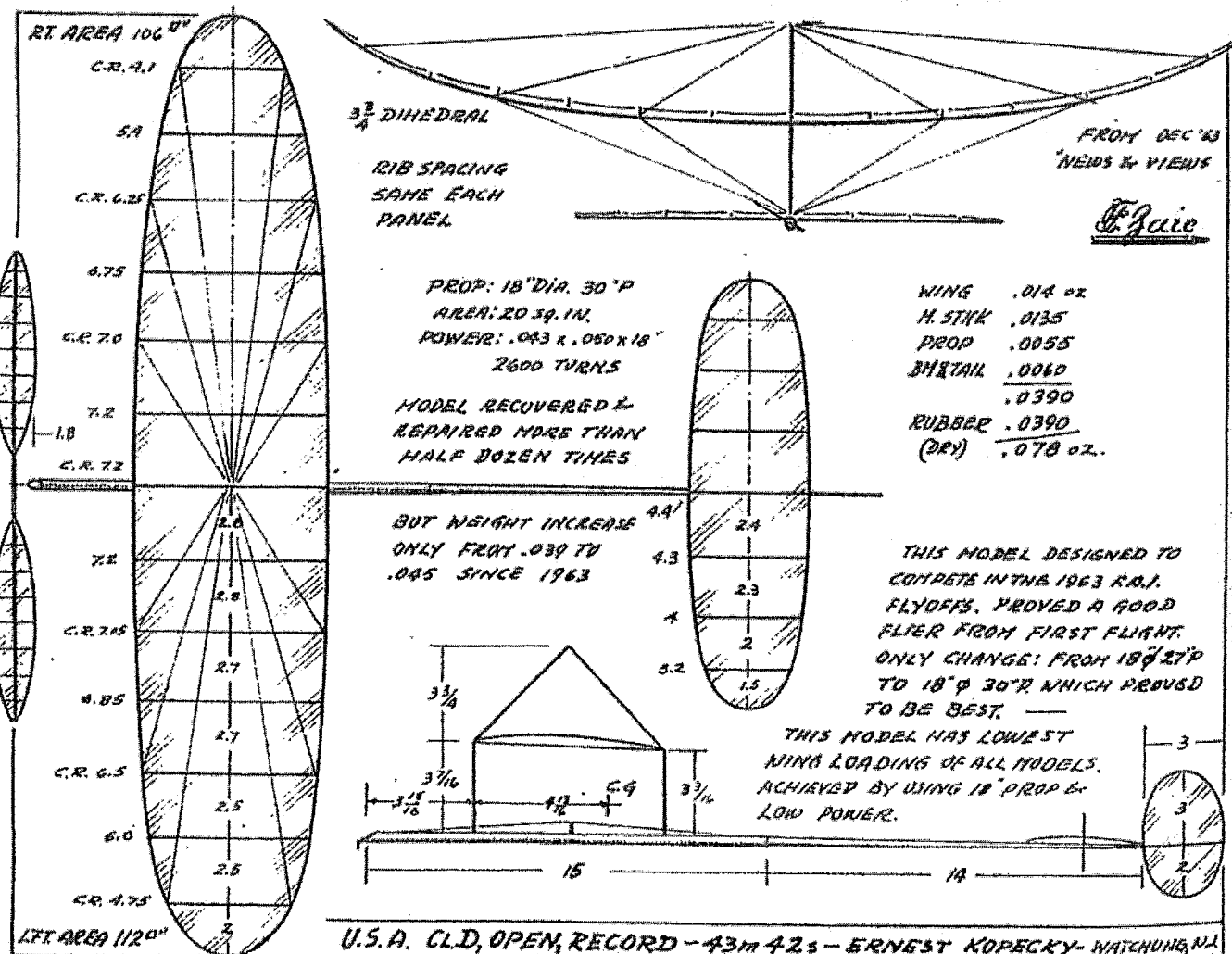
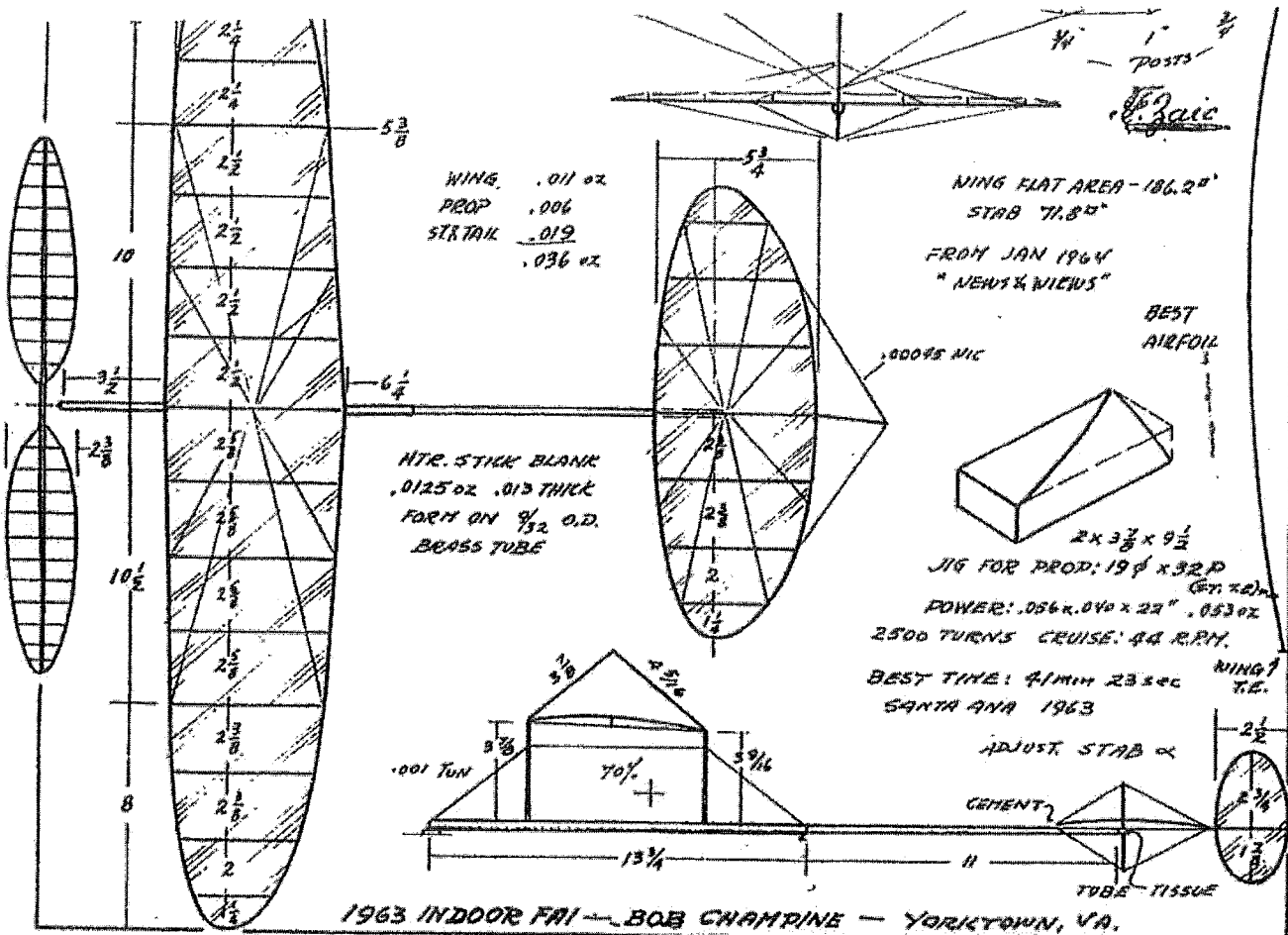
RITZ FORSSON

TILTING STAB

0-80

BAND

R. SIFLEET



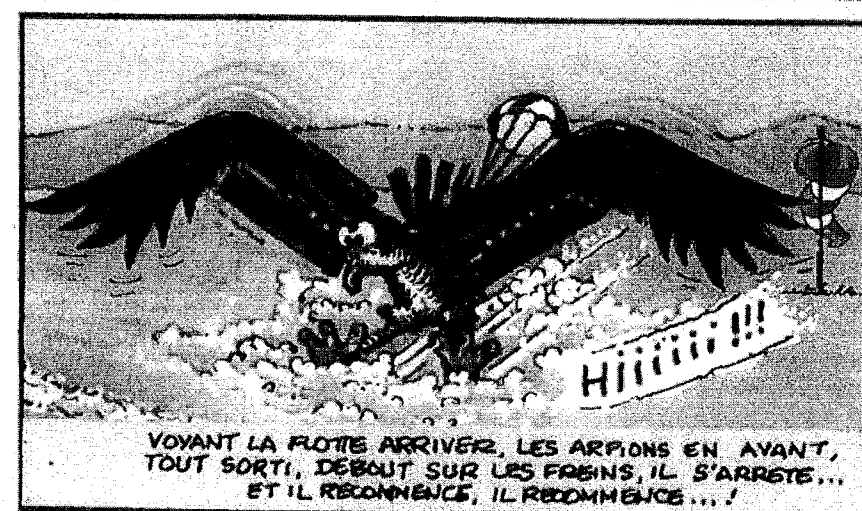
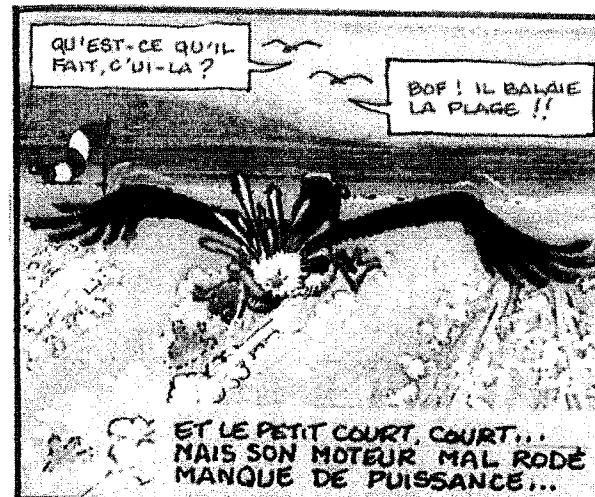
CÉHIXE by GPB et VÉZÈDE

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

LES AILES IMMENSES DE L'ALBATROS L'OBLIGENT A COURIR ET A PRENDRE DE LA VITESSE POUR S'ÉVOUER... LA MERE, QUALIFIEE INSTRUCTEUR, EXPLIQUE...

COMME LES GRANDS PLANEURS DE 20 M, TU AS LES BOUTS D'AILES QUI TRAIENNENT PAR TERRE... EUX ILS ROULENT, ALORS TOI, TU COURS !

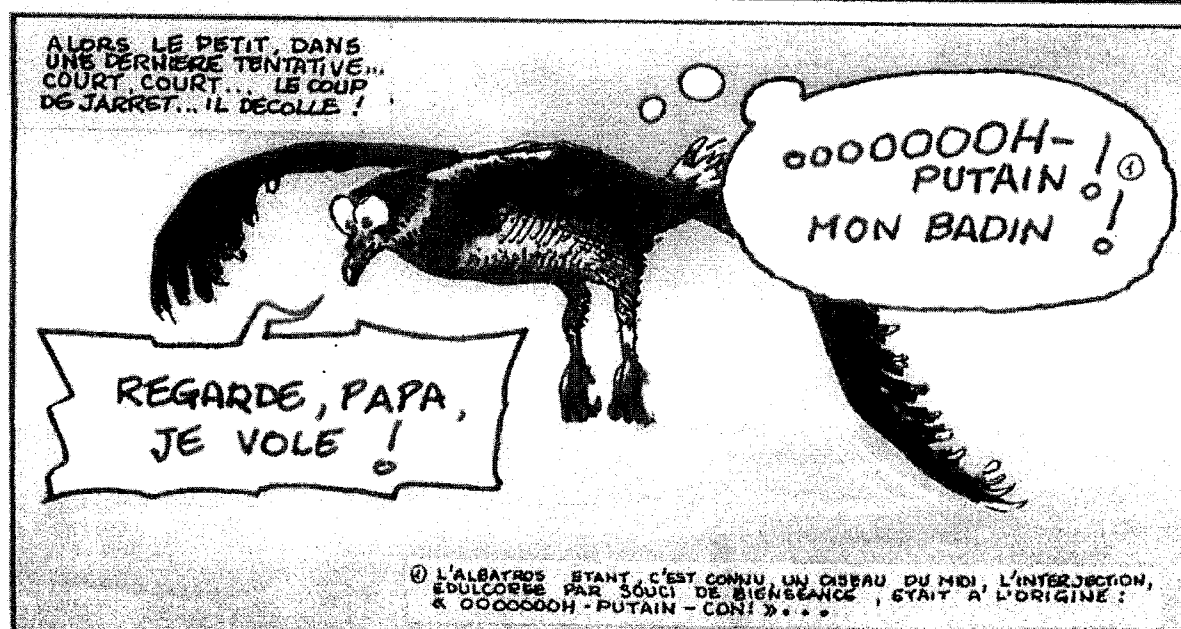
ET A LA BONNE VITESSE INDIQUEE SUR LE MANUEL DE VOL, TU DONNES UN COUP DE JARRET, ET HOP ! EN L'AIR...

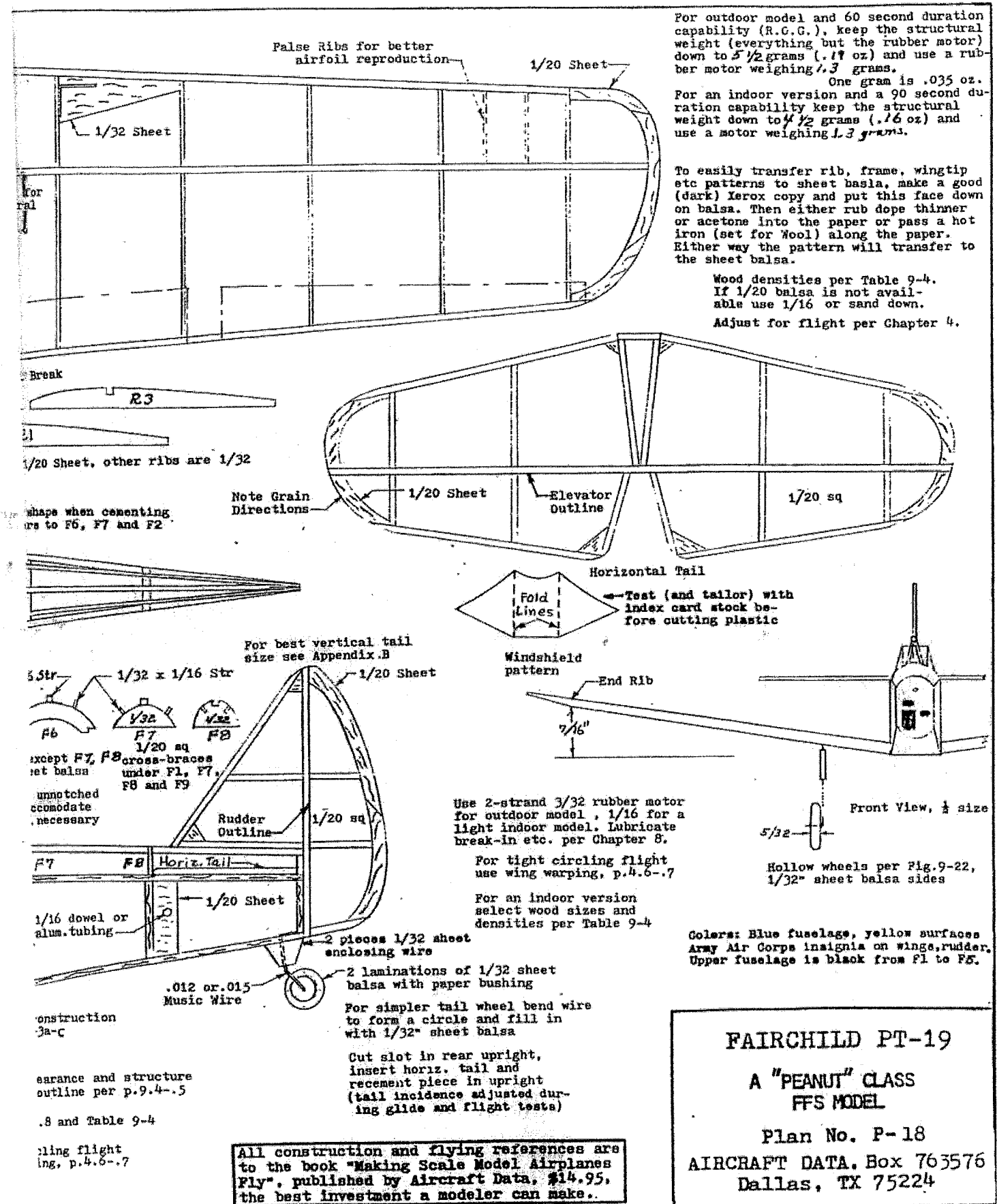
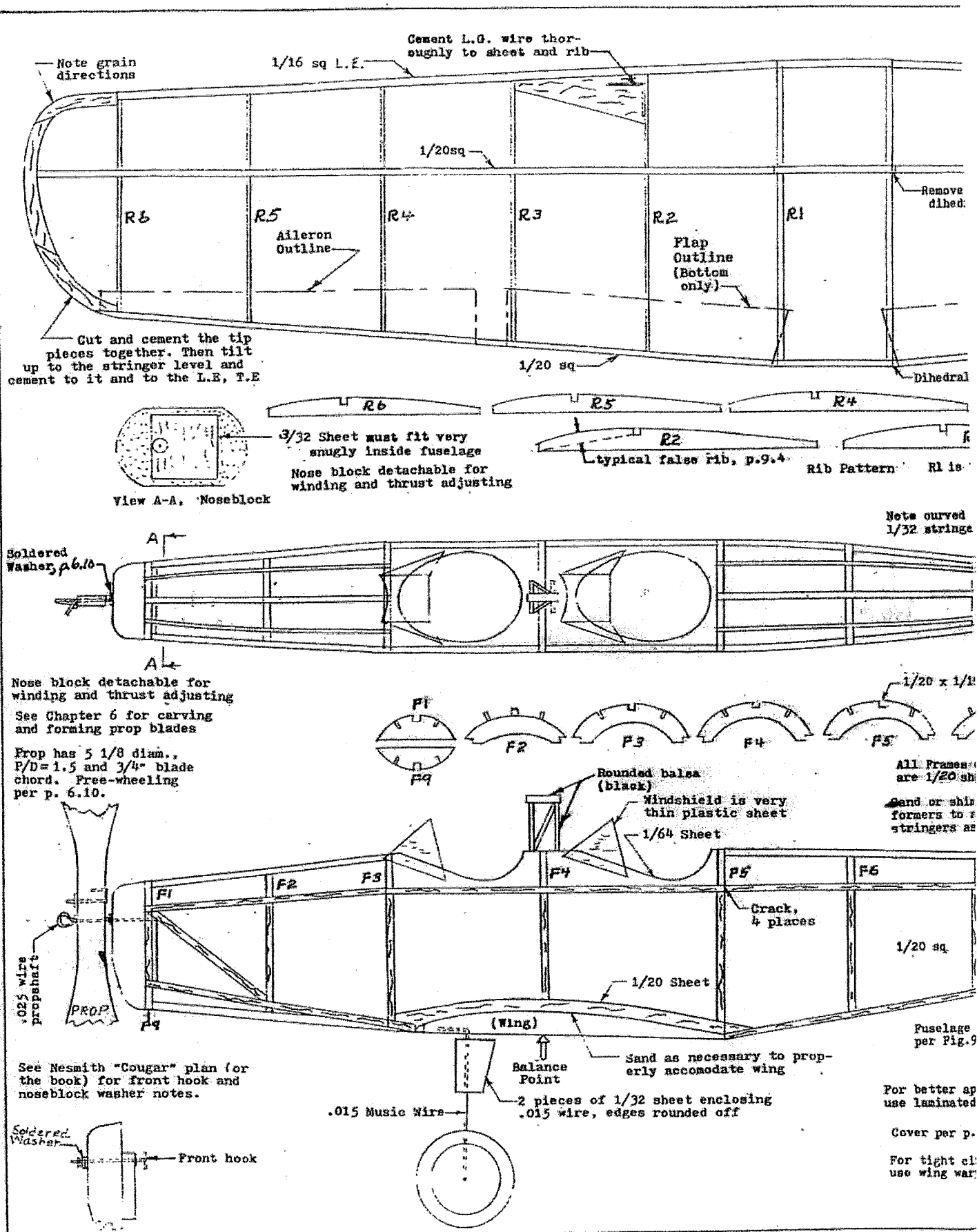


LA MERE, BONNE PATTE - PALMEE - INSISTE AVEC PATIENCE ET L'ENCOURAGE... PENDANT QUE LE PERE, TESTEUR, PREPARE LE CARNET A SOUCHES

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

PENSE A TON GRAND-PERE, QUAND IL DECOLLAIT DU CLEMENCEAU, OU IL AVAIT SES HABITUDES...





Cher André,

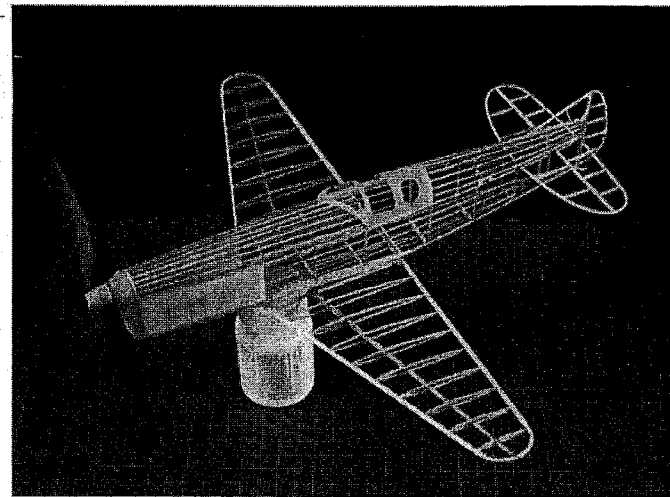
Vous avez fait de Vol Libre l'étoile la plus brillante dans l'univers d'aéromodélisme.
Merci pour votre oeuvre splendide.

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

Bien amicalement,

Ernie

Ernie Purcell



JACQUES DELCROIX.



RAPPELONS QUE JACQUES
"NERVURE D'OR" IL Y A
QUELQUES ANNÉES
FUT À L'ORIGINE
D'UNE VÉRITABLE
PÉPINIÈRE DE
MODÉLISTES JEUNES
À ORLÉANS -
IL A LONGTEMPS
ÉTÉ UN FÉRENT
DÉFENSEUR DE LA
CONSTRUCTION
JEDFLSKY
STANDARD
DONT NOUS
AVONS DANS
CE NUMÉRO
UN BEL
EXEMPLE.

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

F. d. 12. 12. 10



COULEURS ÉCLATANTES

Spécial pour maquettes, mais pas seulement.

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

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

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

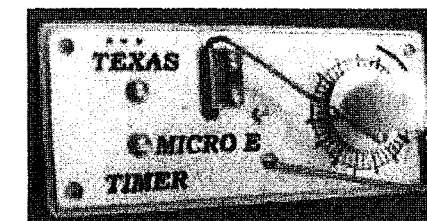
(NDLR - Autre pays, autres enduits et marques sont à tester !)

EN BIBLIOTHEQUE.

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

ELECTRIFICATIONS...

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



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

HELMUT PARTI ?

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

VISIBILITÉ.

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

Il y a des taxis qu'on pourrait qualifier de "stealth". - La disposition des couleurs doit aider les chronomètres, et la récupération. A la base, utiliser de grosses surfaces - une claire, une sombre, et une brillante. Exemple : blanc, noir, et fluo rouge/orange. Et cela ne suffit pas toujours. MW

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

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

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

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

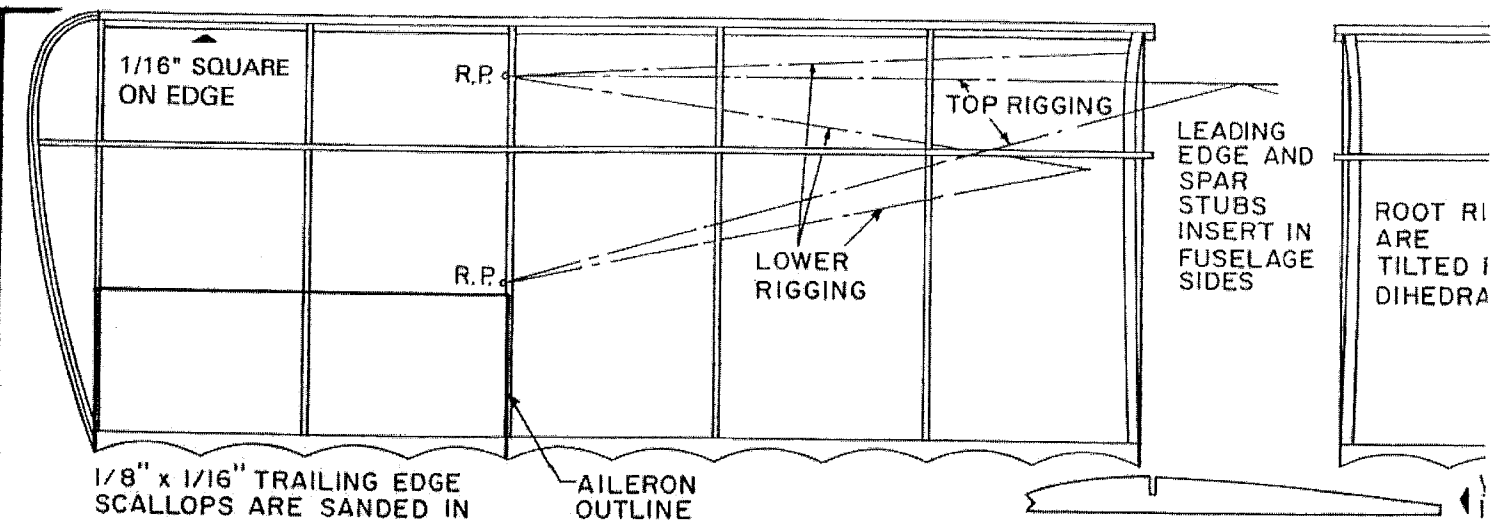
VOL LIBRE TRIMESTRIEL

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

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



VOL LIBRE



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

DEDICATED TO JACQUES POULIQUEN † AND JIM WARNER †

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

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

ALL RIGGING IS SILK THREAD

ALL STRUCTURE IS BALSA EXCEPT AS NOTED.

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

NOTE THAT THIS PAIR OF CYLINDERS ARE OFFSET TO REAR.

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

PECK-POLYMERS NYLON THRUST BEARING

DUMMY SPARK PLUGS AND LEADS

REAR VIEW OF NOSE BLOCK WHICH UNPLUGS FOR WINDING

BRASS THRUST WASHERS

CARB INTAKE

FARMAN - MOUSTIQUE -

BALANCE POINT

FUSELAGE TOP VIEW

FORME

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

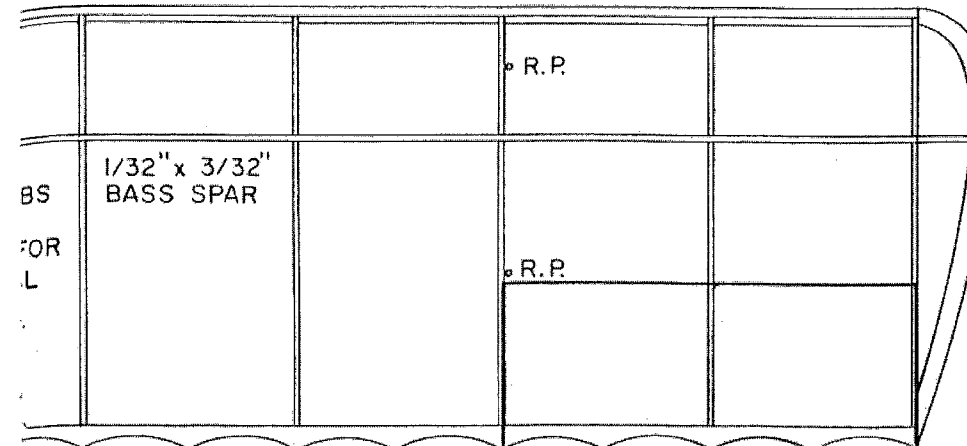
FOR THE MODEL, USE 3/8" SCALE WILLIAMS BROTHERS DUMMY CYLINDERS PLUGGED INTO BALSA CRANKCASE. HEADS ARE SCRAP PLASTIC.

SIDE VIEW

3/4" DIA. WHEELS

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

ALTERNATE SCHEME:
OVERALL: YELLOW. MARKINGS:



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

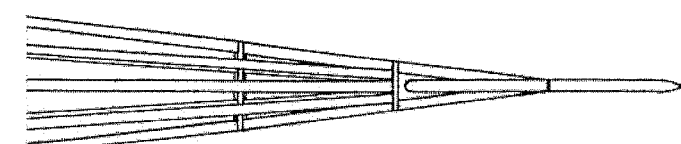
ROLLED PAPER TUBE RIGGING GUIDE USED FOR ALL RIGGING POINTS IDENTIFIED R.P.

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

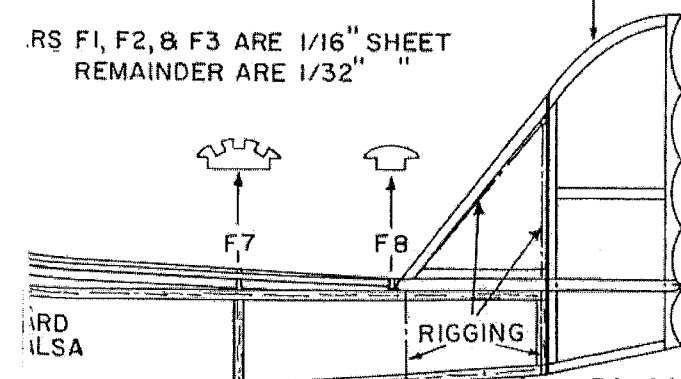
RAISE TIPS OF BOTH TRAILING EDGES 3/32" MEASURED AT THIS RIB, TO PROVIDE WASH-OUT.

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

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



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



BASIC BODY SIDE IS SHOWN GRAINED. TWO REQUIRED

FILL IN WITH BALSA TRIANGLE FOR TAIL SKID MOUNT

INSTRUMENT PANEL GLUE TO F3
ADDS DASH TO YOUR COCKPIT!

PEANUT SCALE (CACAHUÉTE)

F451 N°6
RUDDER MARKINGS (BOTH SIDES)

LANDING GEAR LEG FAIRINGS

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

1936 FARMAN F.451 "MOUSTIQUE" (MOSQUITO)

DRAWN BY BILL HANNAN

© 1974 BY W.C. HANNAN

NOTES ADDED, APRIL 1997

CAREFULLY UNDO STAPLES FOR PLAN ACCESS

12062

12063

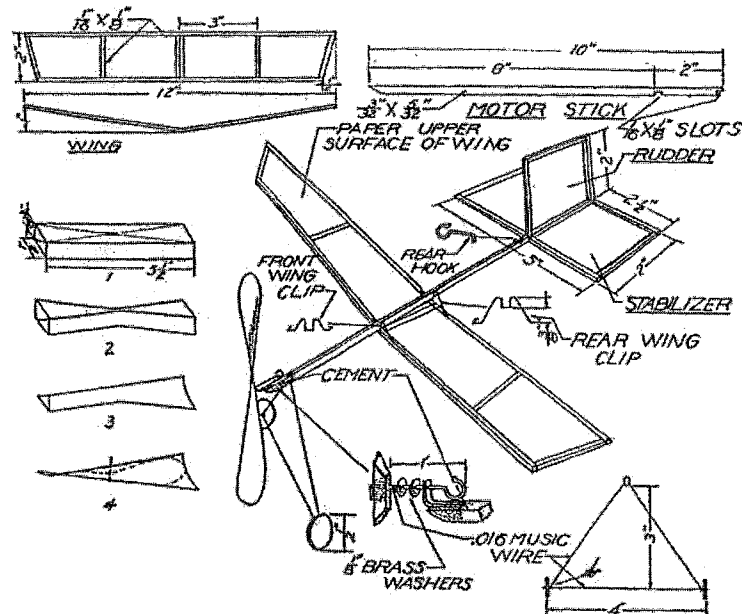
Souvenirs Antiques

March, 1934

Watch It Fly!

Here's the Model Plane for Beginners

By MERRILL HAMBURG



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Bend and cement the wing clips in place. Note that the rear clip is $\frac{3}{8}$ " higher than the front.

Carve the propeller from a $\frac{3}{8} \times \frac{1}{2} \times 5\frac{1}{2}$ " balsa block. Step No. 1 in the drawing



* NOUS AVONS MALHEUREUSEMENT, SOUVENT, A ANNONCER LE DEPART DEFINITIF DE NOVELISTES PLUS OU MOINS ILLUSTRÉS DANS LE MONDE DU VOL LIBRE.

- AINSI DANS CE NUMERO 197 NOUS APPRENNONS LA MORT DE HANS GRAUPNER (GER) ET DE RON MOULTON. (G.B.)

- LEURS ACTIVITES NE SE SITUENT PAS DANS LE RESEAU REGISTRE-

POUR L'UN DANS LE COMMERCE POUR L'AUTRE DANS LE JOURNALISME-

MAIS POUR LES DEUX LEUR INFLUENCE FUT GRANDE ET INTERNATIONALE.

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

- E. FILLON ET J. VALLERY RESTENT DES PERSONNES -

MAIS QUI ONT LAISSE UNE EMPREINTE DANS NOS MILIEUX.

- IL EST BON DE REVOIR LEUR SOURIRE...

CEUX LA SONT ENCORE LA..



FOR THE FLYER

Fliegergruppe Schorndorf

- Abt. Modellflug -

www.modellflug-schorndorf.de

Bernhard Schwendemann

Fuchshofweg 25

73614 Schorndorf, 22.1.11

07181/45818

BeSchwende@aol.com

37. Sunrise-Wettbewerb in Welzheim

BW 5/2011

Termin:

3. April 2011, 6.00 Uhr (MESZ)

Ort:

Segelfluggelände Welzheim, von Welzheim in Richtung Burgholz

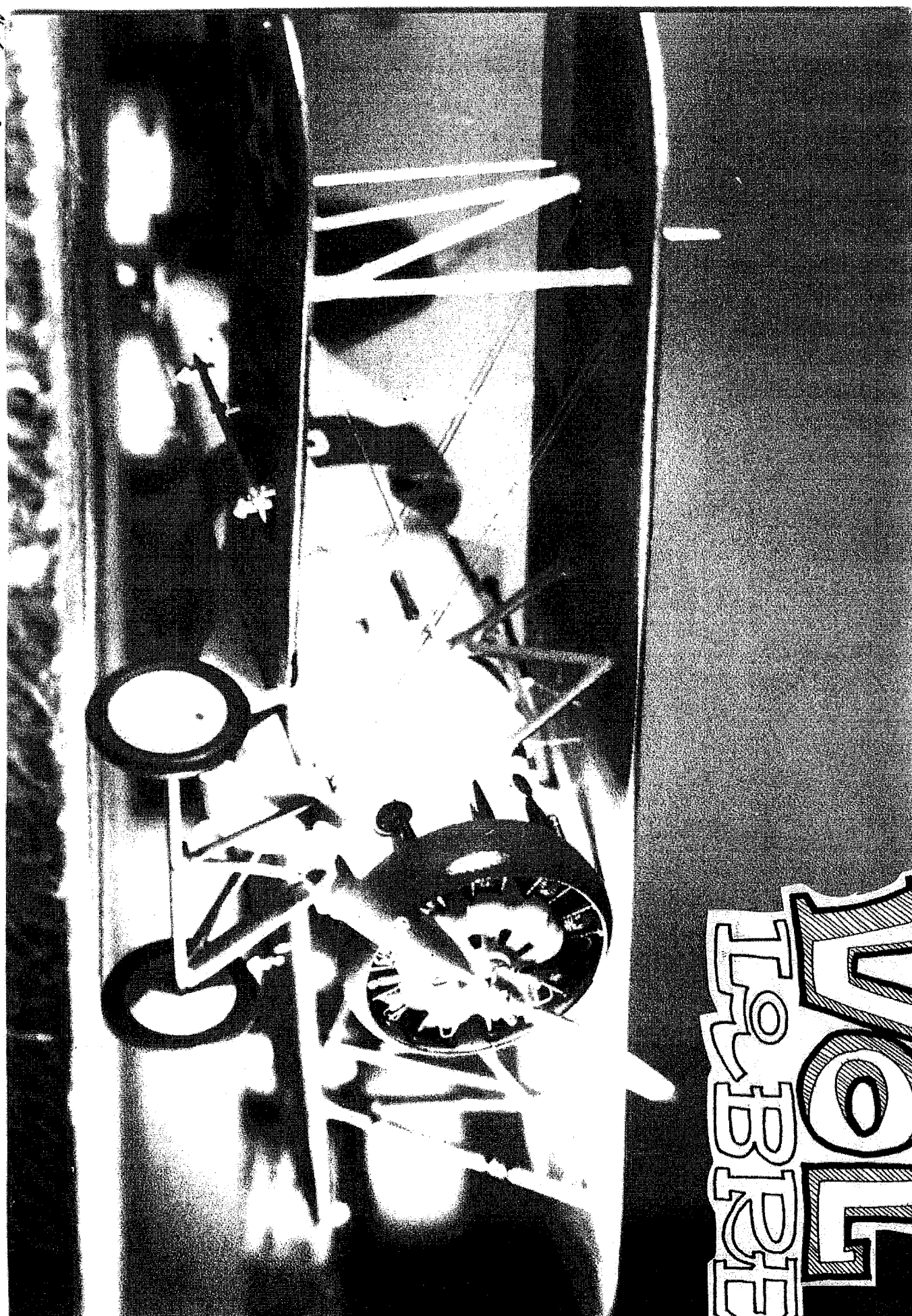
(beschilert). Für GPS: 9° 39' 12" Ost / 48° 52' 34" Nord bzw.

48.87602 / 9.65312

12064

12065

Mod. 7. 1972-1984



12066

VOLE
TOUR

PHILATELIE

*TOUT FOUT LE
CAMP.....

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

*HEUS LA PRIVATI-
SATION ET LA COURSE
AU FRIC ONT FAIT
DE LA FRANCE UNE
RÉPUBLIQUE BAN-
NIÈRE EN PHILATE-
LIE.

*ON A MULTIPLIÉ
PAR DEUX SÏMON
PLUS LES ÉMISSIONS
ANNUELLES.
- CERTAINS... BEAUCOUP
DE SUJETS SONT D'UNE
BANDITE POUR NE PAS
DIRE D'UNE BÊTE,
ATTRISTANTES.
- LE MODE DE REPRO-
DUCTION MONOCHROME
LE TOUT SOUVENT,
AUTO-COLLANT DONC
NON RÉCUPÉRABLE
LES PRÉIMPRIMÉS ET
AUTRES ENVELOPPES
INONDENT LE MAR-
CHE. PERSONNE NE
PEUT PLUS CUIRURE

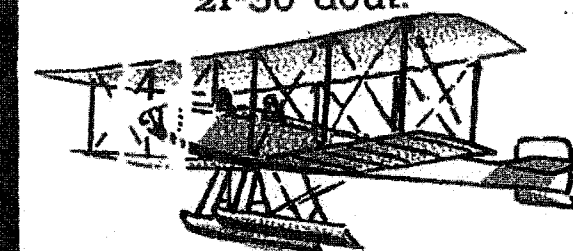
* CONSÉQUENCE COMME DE NOMBREUX
AUTRES J'AI CESSÉ DE COLLECTIONNER
LES NOUVEAUTÉS.....

RENDONS CÉPANDANT À CÉSAR CE QUI
LUI APPARTIENT. LES ÉMISSIONS SUR LE
THÈME DE L'AVIATION ET L'AÉRONAUTIQUE
A TOUJOURS ÉTÉ DE QUALITÉ
- C'EST D'UN AUTANT PLUS FACILE ET
REMARQUABLE QU'AU DÉBUT DU 20^{ème}
SIÈCLE L'HISTOIRE DE FRANCE AÉRO-
NAUTIQUE ÉTAIT TRÈS TRÈS RICHE
- AVIONS AVIATEURS AVIATRICES PILOTES
PIONNIERS RÉCORDS RAIDS TRAVERSÉES
FAISAIENT LA UNE DES TOURNÉES.
IL Y AVAIT DONC DE QUOI FAIRE
DE BELLES VIGNETTES POSTALES....

- POSTE AÉRIENNE -
EN ILLUSTRATION CI-DESSUS UN BLOC
CROIX ROUGE CONSACRÉ À QUELQUES
PERSONNAGES DU MONDE DE L'AVIATION.
- H. FARMAN, L. DELAGRANGE, E. PEROCHE,
H. LATHAM, D. VÉGINES, LES FRÈRES
WRIGHT.....



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



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

12067

PHILATELIE

Cher André Schandel

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

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

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

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

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

Merci à vous

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

Amicalement Modélime

Christophe Paysant-Le Roux

La lecture de Vol Libre avec ses résultats, plans
Astuces, comptes rendus, était un véritable plaisir
C'est bien malheureux que tout cela s'arrête.
Je possède la collection complète sauf le no 79
que j'ai prêtée à un copain et qu'il ne m'a
jamais rendu.

12068

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

Sincères Amitiés

Cuy Trouwé

Cher ami modéliste,

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

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

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

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

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

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

Amicalement

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

Bernard GOUSSEBAYLE

04.92.43.13.51 (répondeur)

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

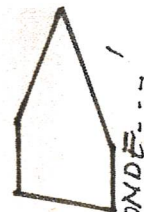
Ich danke Dir herzlich für die hervorragende Arbeit und eben auch für das Vernügen, das VL überall verbreitet hat.

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

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

Kurt

12069



CATHÉDRALE
LA PLUS BEUË AU MONDE...

STRASBOURG

PHOTO A. SEHANOËL.

IVOF REPRO - www.ivoif.com

VOLLIBRE

12070