



- PHOTO - F. NIKITENKO -

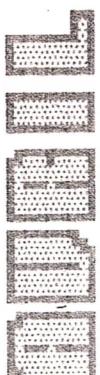
MAITRE DE LA DENTELLE.....

**VOLÉ LIBRE**

19802 10

12071

ERINIA



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-schadel@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 065USA +Canada : Peter BROCKS  
9013 East Paradise dr.  
SCOTTSDALE AZ 85260 6888 USA  
brocksarizona@cox.net

## GALERIE DES PORTRAITS



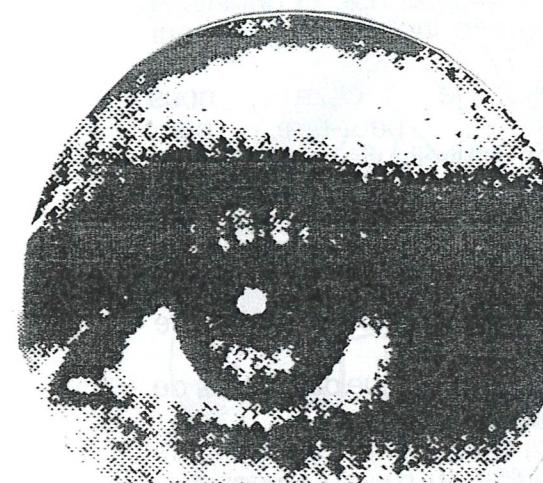
AU MOMENT OU LE JAPON CONNAIT UNE DES PLUS GRANDES CATASTROPHES DE SON HISTOIRE.  
IL EST BON DE SE RAPPELER QU'IL EXISTE DANS LE PAYS DU SOLEIL LEVANT UNE PETITE COLONIE DE MODELISTES VOL LIBRE.  
LORS DES CHAMPIONNATS DU MONDE, CETTE COLONIE EST TOUTEFOIS FACILE A RECONNAITRE CAR SOUVENT MULTICOLORE.  
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, D'UNE MANIÈRE GÉNÉRALE, ET LES AUTRES MODELISTES EN PARTICULIER SURMONTERONT LEURS MALHEURS COMME ILS ONT L'HABITUÉ DE LE FAIRE.  
BONNE CHANCE A EUX DU COURAGE, NOUS LE SAVONS ILS EN ONT A REVENIR.

PHOTO - FREE FLIGHT QUARTERLY.

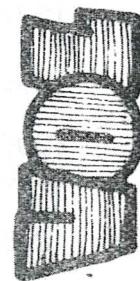
12072

SOMMAIRE

EDITO



AUJOURD'HUI UNE FOIS N'EST PAS DE COUTUME 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 ÊTRE UN ÊTRE INSENSIBLE...  
TRÈS DE PLISANTERIE, ET D'AUTO-SATISFACTION. JE TIENS A REmercier AU MOMENT DU PROCHAIN PASSAGE DE TENDRIN TOUTS CEUX QUI ONT FAIT PARLER LEUR COEUR...  
CES QUELQUES MOTS CHALOURÉUX CI DESSOUS ONT D'AUTANT PLUS DE Poids QU'ils VIENNENT D'UN ABONNÉ D'OUTRE MANCHE.... ET DANS NOTRE LANGUE...  
MERCI POUR CE MOMENT DE RECONNAISSANCE ET DE BONHEUR.



Ernie PURCELL

12073

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 .....

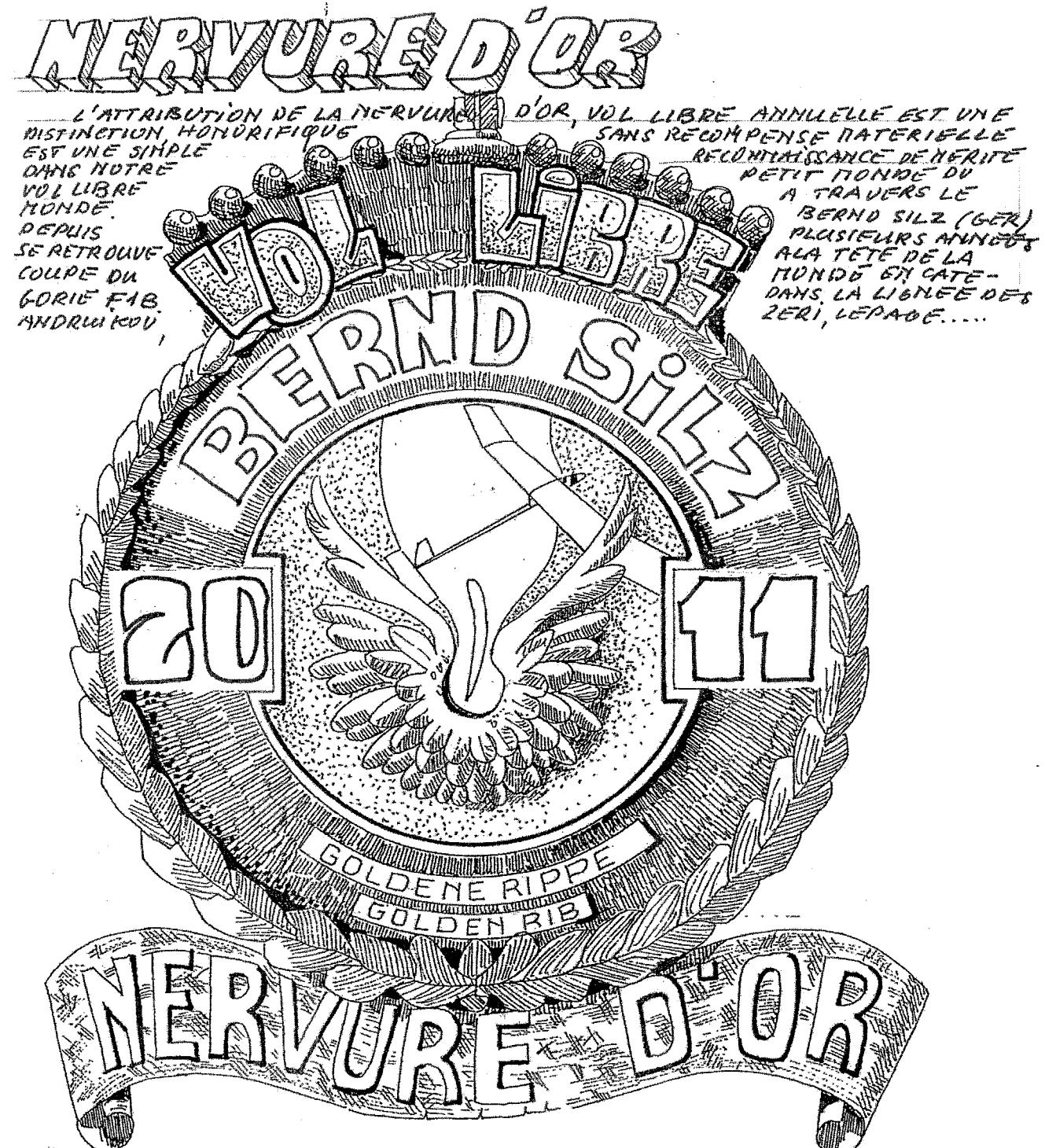
On trouvera dans ce numéro , tous les renseignements nécessaires pour s'inscrire parmi les abonnés de VLT (qui paraîtra aux Antipodes) .

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 ème 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 repartir .... à l'ombre de la cathédrale .

SUITE PG- 12075 -



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 .

12075

L'ATTRIBUTION DE LA NERVURE D'OR, VOL LIBRE ANNUELLE EST UNE DISTINCTION HONORIFIQUE SANS RECOMPENSE MATERIELLE RECONNAISSANCE DE MERITE PETIT MONDE DU VOL LIBRE MONDE A TRAVERS LE PETIT MONDE DU VOL LIBRE MONDE A TRAVERS LE BERNO SILZ (GER) PLUSIEURS ANNEES A LA TETE DE LA MONDO EN GATE DANS LA LIGNEE DES ZERI, LEPAGE....

Deux compétitions sous étiquette Europe aux USA , six concours coupe du monde en Ukraine , la règle ayant été qu'un seul concurrent 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

12074

# VOL LIBRE Trimestriel

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

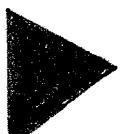
Jetzt schon, sofort,  
VLT abonnieren.

SUBSCRIPTION TO VLT,  
AS SOON AS POSSIBLE.

photo: A. SCHANZER

J. 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 Strik 1/13 Jindabyne Rd, Kingston Beach, TAS 7050, Australia e-mail: [jimenavlt@gmail.com](mailto: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](mailto: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 internationa- len Scheck senden, durch :

Jean Wantzenriether CCP Strasbourg 840.09Z

IBAN FR41 2004 1010 1500 8400 9Z03 648

BIC PSSTFRPPSTR

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

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

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

<http://www.vollibretrimestriel.com>

12077

# AU FERMIER

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

In den letzten Jahren schrieb ich wenig in dieser Ausgabe, wir waren nicht im Poitou letztes Jahr und ich sah wenige 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 sacchi; 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? E vero -come dice- che se non possiamo essere nell'ambiente aeromodellistico almeno per due o tre volte l'anno, la partita diventa difficile e meno interessante.

Tutti e due stiamo vivendo una situazione de tensione familiare, e di più, André deve cambiare casa! E obbligato a 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 puo 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 diritto al cuore", secondo un'espressione francese.

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

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

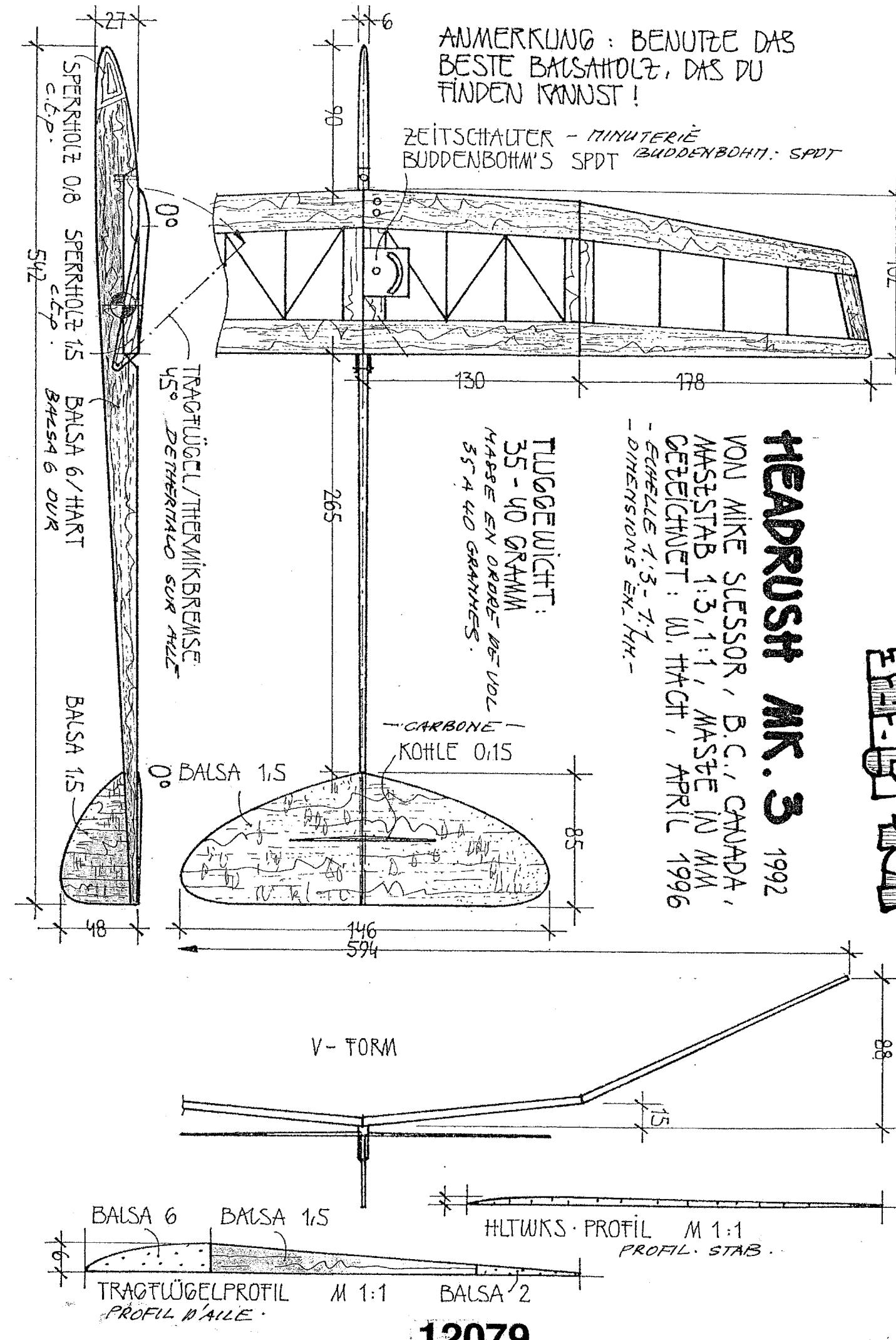
Mi rincresce di non vedere per la seconda volta i miei amici, ma in ogni modo ci ritroveremo un giorno o l'altro, chi sa? Allora dico: arrivederci!

Jacqueline

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

ZEITSCHALTER - MINUTERIE BUDDENBOHM'S SPDT

**HEADRUSH MR. 3**  
1992  
VON MIKE SLESSOR, B.C., CANADA,  
MASTSTAB 1:3,1:1, MAST IN MM  
GEZEICHNET: W. HÄCHT, APRIL 1996  
- DIMENSIONEN EN. MM -

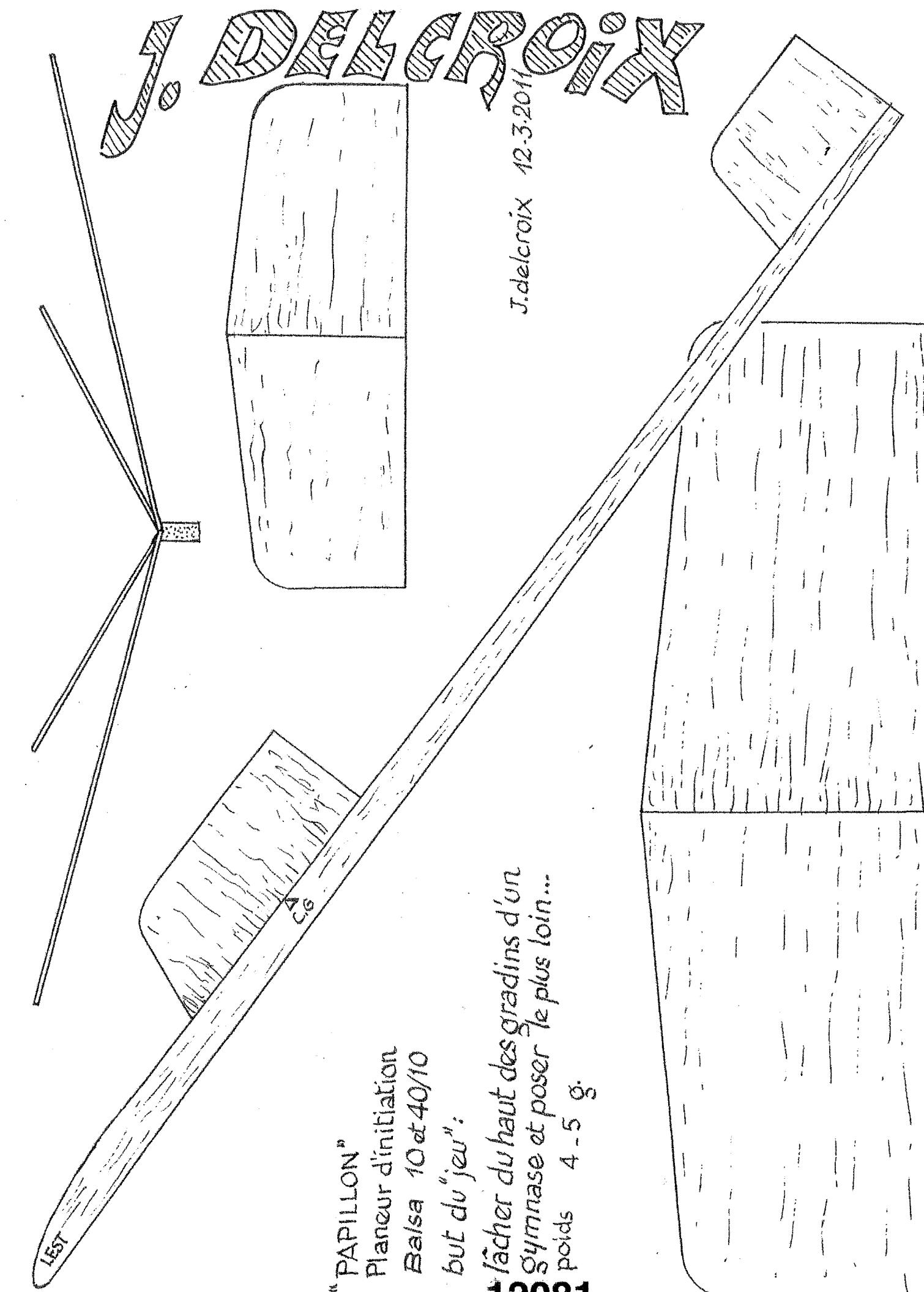
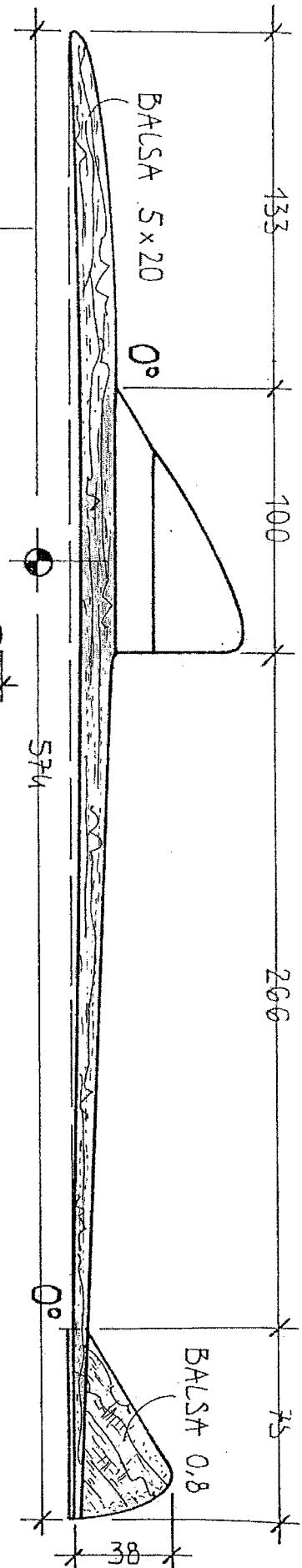
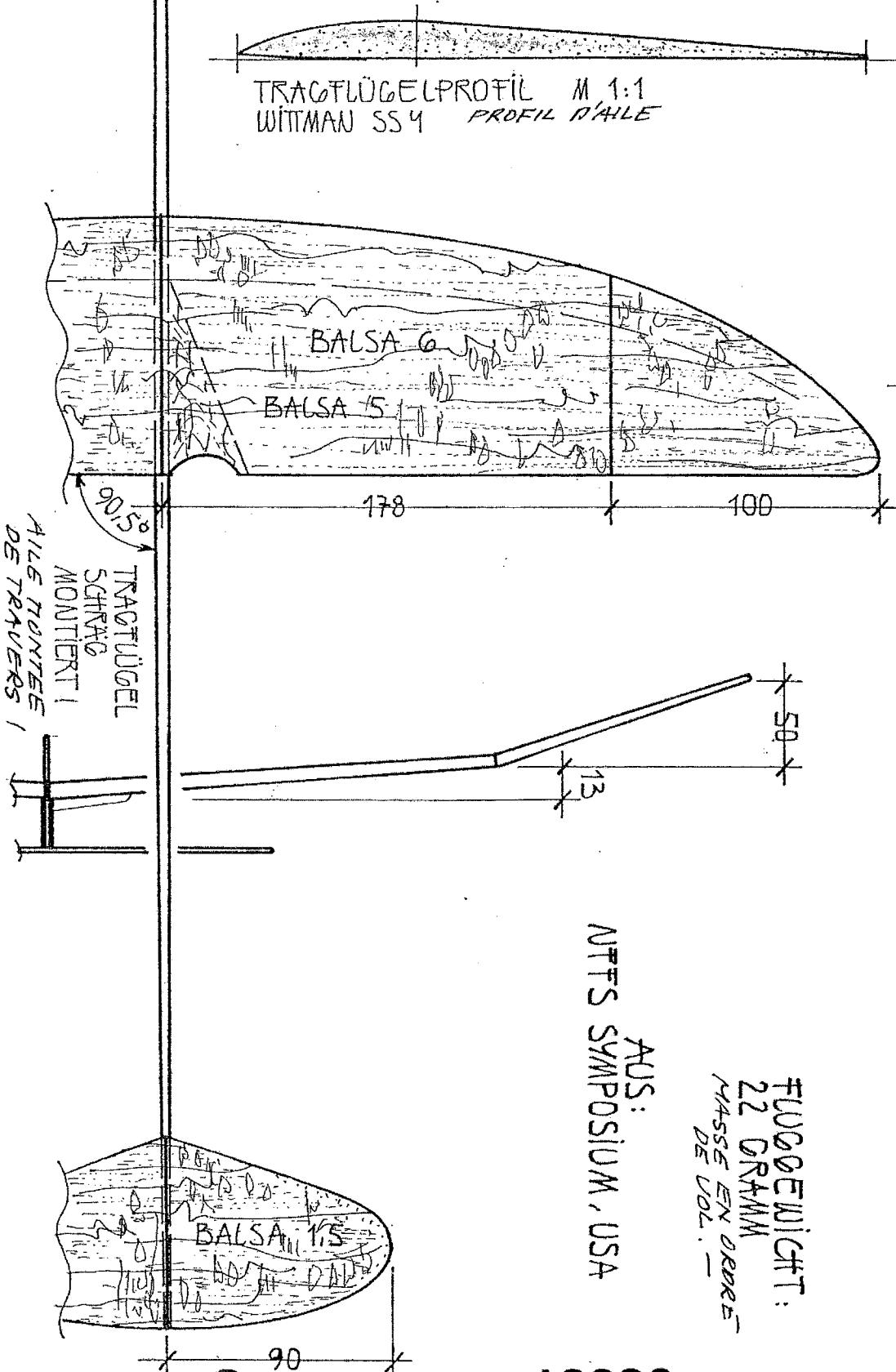


# SUPER SWEEP 22

VON RON WITTMAN, USA  
MASTE IN MM GEZEICHNET: W. HACH

CAT. III H.L.G.  
MASSTAB 1:2,4/1:1  
1996

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



# DEL CROIX

J. delcroix 12.3.2011

"PAPILLON"  
Plancur d'initiation  
Balsa 10x40/10  
poids 4-5 g.

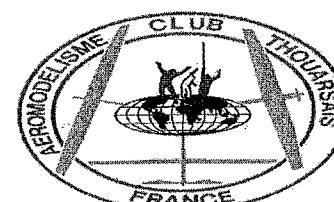
certaine à ces concours lointains, de concurrents "aisés" toujours les mêmes, formant une sorte de "cirque élitiste" en pérégrination mondiale constante. Par la même occasion le "grande masse" moins aisée "est exclue de la compétition

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.



# POITOU 2011



L'AEROMODELISME CLUB THOUARSAIS

A le plaisir de vous inviter à ses

## 34<sup>e</sup> JOURNEES INTERNATIONALES DE VOL LIBRE EN POITOU

Qui se dérouleront les

05 et 06 Août 2011 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](http://www.poitou-aero.com)

12082

### 34<sup>e</sup> 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 Geliinde

Banquet } 07 - août ..... X 15 € = ..... €

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

J'adresse la somme de } €

1 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](mailto:poitou-aero@orange.fr)

Pouvez vous nous aider à chronométrer } MERCI THANKS DANKE

Can you help us to time } le 05 - août  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  Espèce  Cash



12083



## LOST HILLS

AZERI MEMORIAL  
PAN AMERICAN 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 DOUTE, FORFUMES ! EN PETIT TEMPS, LES CONSTRUCTEURS VENDEURS DES PAYS DE L'EST EN PROFITENT POUR APPROVISIONNER LE MARCHE AMERICAIN, PRIAND DE PRODUITS NOUVEAUX. IL NE FAUT DONG PLUS S'ETONNER DE VOIR D'ANNEE EN ANNEE LES MEMES CONCURRENTS DANS LA POUSSEE CALIFORNIENNE.

## CLASSMENT

## CLASSMENT

## 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 Guder	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 Schroeder	USA	1320	+300	+300
7	S Makhayyan (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 Blahevych	UKR	1320	+278	
14	A Ribchenkov	GEO	1320	+278	
16	T Bond	AUS	1320	+275	
17	M Davis	USA	1320	+273	
18	R Peers	GBR	1320	+271	

## F1B-Junior 1 flew

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

## F1Q 5 flew

1	J Oldenkamp	USA	1260		
2	M Pykelny	USA	1259		

## F1P-Junior 1 flew

1	T Makhayyan	USA	1260		
---	-------------	-----	------	--	--

## PAN AMERICAN OPEN, LOST HILLS, Feb 17

## F1A 27 flew

1	R Koglot	900	+364	1	A Ribchenkov	900	+371
2	J Abad	900	+278	2	S Stefanchuk	900	+327
3	J Parker	900	+276	3	T Matthews	900	+270
4	P Mitchel	900	+269	4	R Felix	900	+266
5	I Kreetz	900	+247	5	P Lagan	900	+253
6	S Spence	900	+244	6	A Baruch	900	+248
7	P Brun	900	+231	7	D Saks	899	
8	C Edge	900	+110	8	W Ghio	860	
9	A van Wallene	900	+64				
10	V Stamov	900					

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

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

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

## F1A 34 flew

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

## F1A-Junior 2 flew 1 full scores

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

## F1B-Junior 2 flew 1 full scores

1	S Makhayyan	USA	960	+275
---	-------------	-----	-----	------

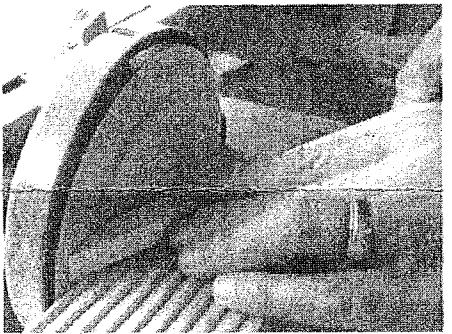
12084

## F1B 48 flew 25 full scores

1	A Ribchenkov	GEO	960	+386
2	O Kulakovskiy	UKR	960	+385
3	B Jensen	USA	960	+385
4	S Stefanchuk	UKR	960	+382
5	A Andriukov	USA	960	+366
6	R Morrell	NZL	960	+365
7	T Mathews	CAN	960	+341
8	R Peers	GBR	960	+335
9	I Vivchar	UKR	960	+330
10	P Crowley	USA	960	+329
11	W Ghio	USA	960	+325
12	M Seifert	GER	960	+323
13	B Booth	USA	960	+298
14	R Jones	USA	960	+290
15	T Bond	AUS	960	+286
16	R Cheesley	GBR	960	+284

## 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 bouché-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](http://www.netknots.com/html/blood_knot.html)



2.



3.



## 3000 TAXIS...

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

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

[www.co-op-plans.info/co-op.html](http://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, qui, 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 "AérOm0dèles" 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](mailto:jwantzjwantz@orange.fr)

Pour l'Australie il n'y a qu'Internet de pratique :

[jimenavlt@gmail.com](mailto: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 PORTÉ-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  
QUEL QU'IL FAISAIT MUSCLER LES GARRIENS  
DE L'AÉRONAVALE AMÉRICaine.

POUR LA MAISON GRUMMAN SPÉCIALISÉE  
DANS L'AVIATION MARITIME IL FAUTISSAIT DE  
TROUVER UN REMPLACEMENT AU WILDCAT.

CE FUT LA NAISSANCE DU HELLCAT - CHAT

DE L'ENFER.

LA MACHINNE AMÉRICaine UNE FOIS MUÉE  
EN ROUTE FUT EXTRÉMEMENT EFFICACE.  
LA CONSTRUCTION DU WILDCAT EN FUT UN

EXEMPLE FRAPPANT

SOLIDE 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 américaine du  
pacifique fut mise à rude épreuve  
par les éléments de la nature

déchaînés -

Sur cette photo, le gîte du pont  
d'un porte-avions est si important  
que les hommes ont des difficultés  
à maintenir leur équilibre.

En certaines occasions, ces  
phénomènes météorologiques cau-  
sèrent des pertes non négligeables

sur les bâtiments flottants à la  
fois en hommes et en matériel.

La machine américaine une fois muée  
en route fut extrêmement efficace.

La construction du Wildcat en fut un

exemple frappant

solide efficacité, du réalisme à  
tous les niveaux.

# 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 événements sur la terre - ou la mer - ont eux aussi influencé les constructions.

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

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

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

D'une manière générale, on savait alors, que la vitesse, le temps de montée, l'armement adapté, la protection du pilote sa visibilité et la 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.

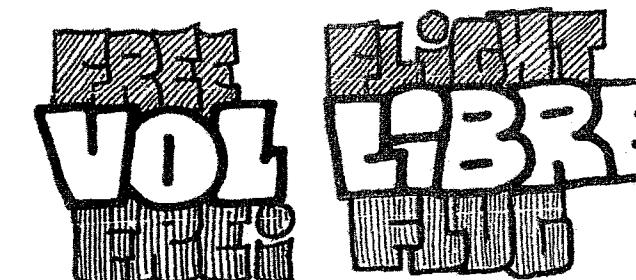
## CARACTERISTIQUES :

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

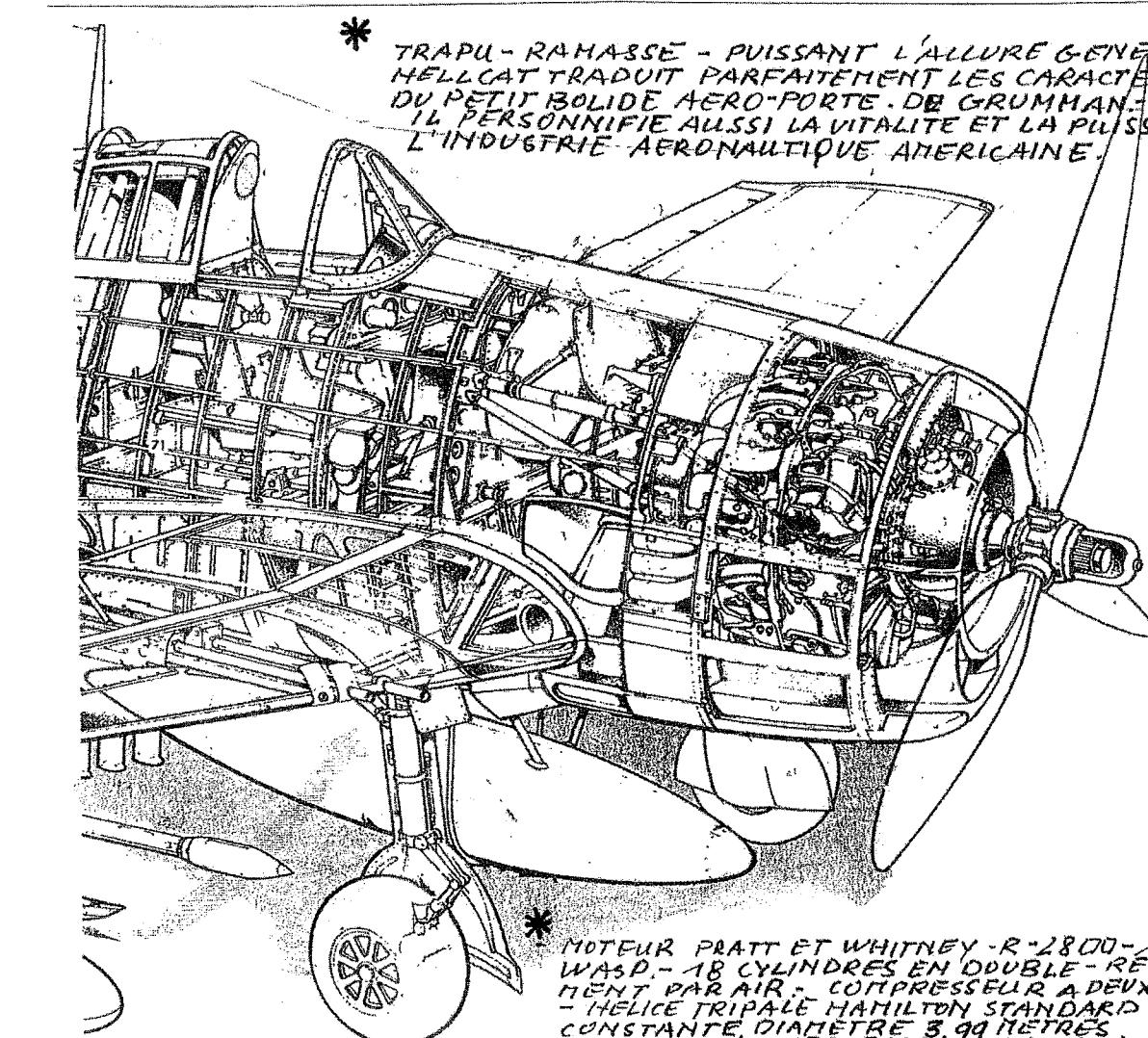
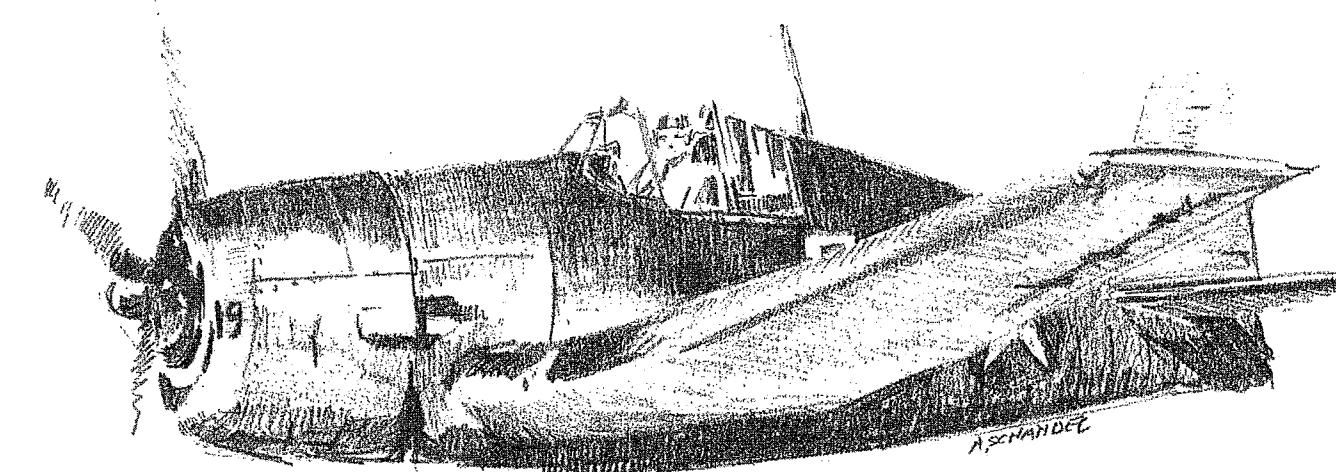
Performances Vitesse maxi : 521 km/h niveau de la mer. 600 km/h à 7000 m. Montée 18,5 m/s. Altitude maxi 11 000m Autonomie 1 7000 km.

Masses : vide 4101 kg chargé 6000 kg  
> Envergure 13 m, longueur 10,17 m hauteur 4,40 m surface alaire 31,03 m<sup>2</sup>

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



# HELLCAT



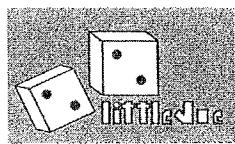
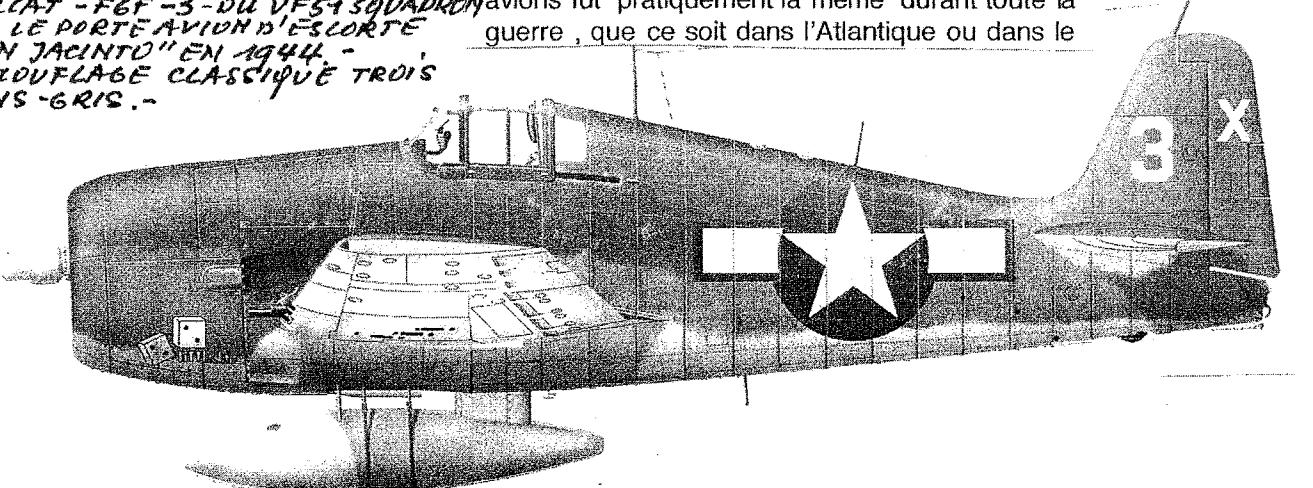
\* TRAPU - RAMASSE - PUISSANT L'ALLURE GÉNÉRALE DU FG HELLCAT TRADUIT PARFAITEMENT LES CARACTÉRISTIQUES DU PETIT BOLIDE AÉRO-PORTÉ DE GRUMMAN. IL PERSONNIFIE AUSSI LA VITALITÉ ET LA PUISSANCE DE L'INDUSTRIE AÉRONAUTIQUE AMÉRICAINE.

\* MOTEUR PRATT ET WHITNEY - R-2800-10 DOUBLE WASP - 18 CYLINDRES EN DOUBLE - RÉFRIGORISSEMENT PAR AIR - COMPRESSEUR A DEUX VITESSES - HÉLICE TRIPALE HAMILTON STANDARD VITESSE CONSTANTE DIAMÈTRE 3,90 MÈTRES CAPACITÉ INTÉRIEURE 946 LITRES - RÉSERVOIR EXTERIEUR LARGABLE 568 LITRES SOUS FUSÉLAGE - VITESSE MAXI NIVEAU DE LA MER 521 KM/H - 605 KM/H A 7000M - VITESSE DE MONTÉE 18,5 M/S ALTITUDE MAXI 10 820M - 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 4,40 M

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

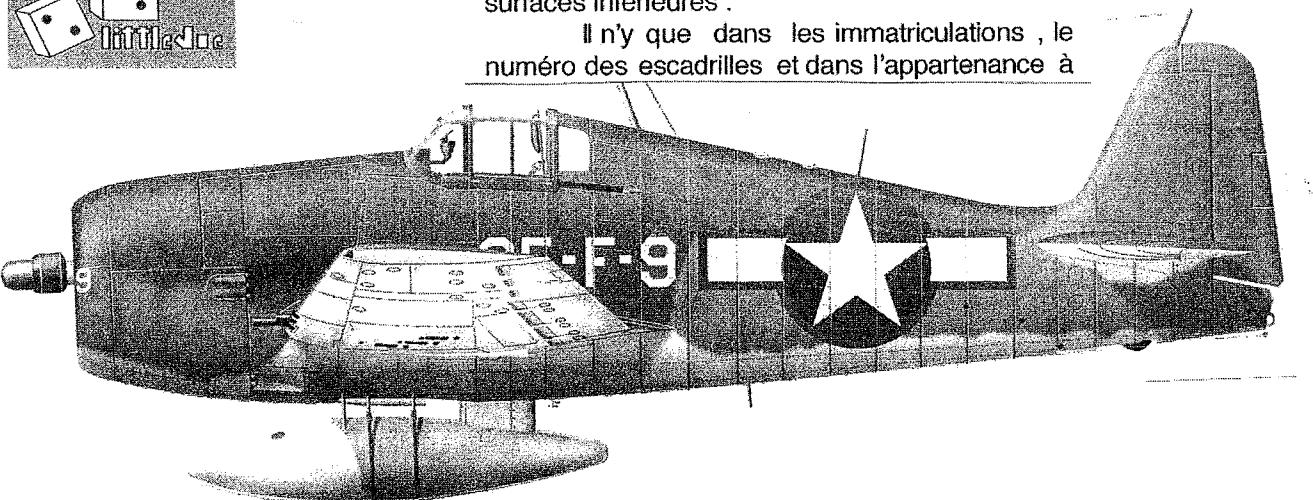
D'une manière générale, commandée par le milieu marin gris bleu, la coloration des avions fut pratiquement la même durant toute la guerre, que ce soit dans l'Atlantique ou dans le

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

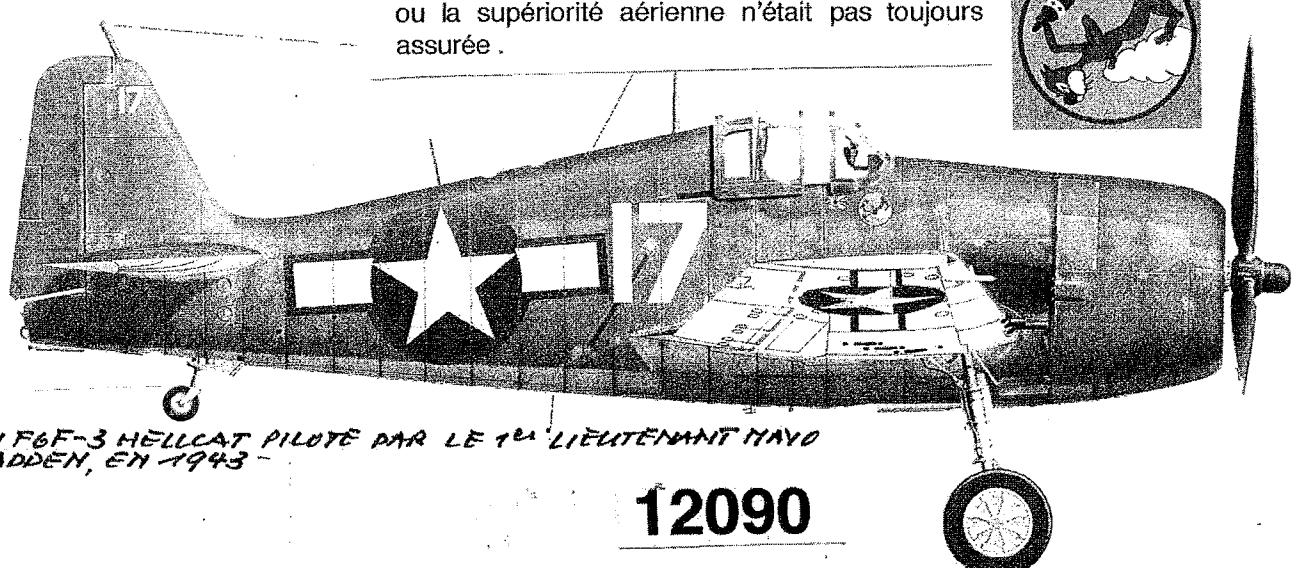


Pacifique : gris en trois tons - gris bleu foncé sur les surfaces supérieures, gris moyen, sur les surfaces latérales, et gris clair à très clair sur les surfaces inférieures.

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

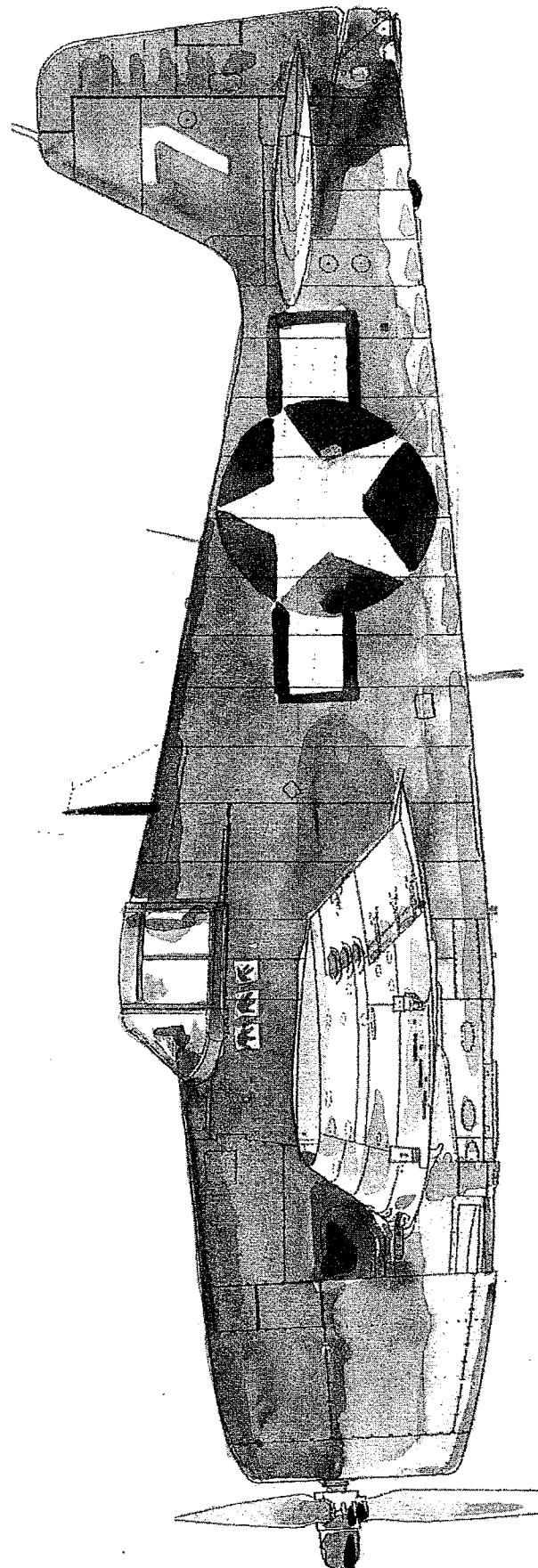


AUTRE F6F-3 PILOTE PAR LE  
CTNE. DON MCKINLEY  
BASE SUR LE PORTE AVION  
USS "COMPENS" EN JUIN  
1944. SQUADRON - VF.25  
LES INSIGNE DE NATIONALITE  
SONT SOUVENTES  
AVEC UN LISERET ROUGE.

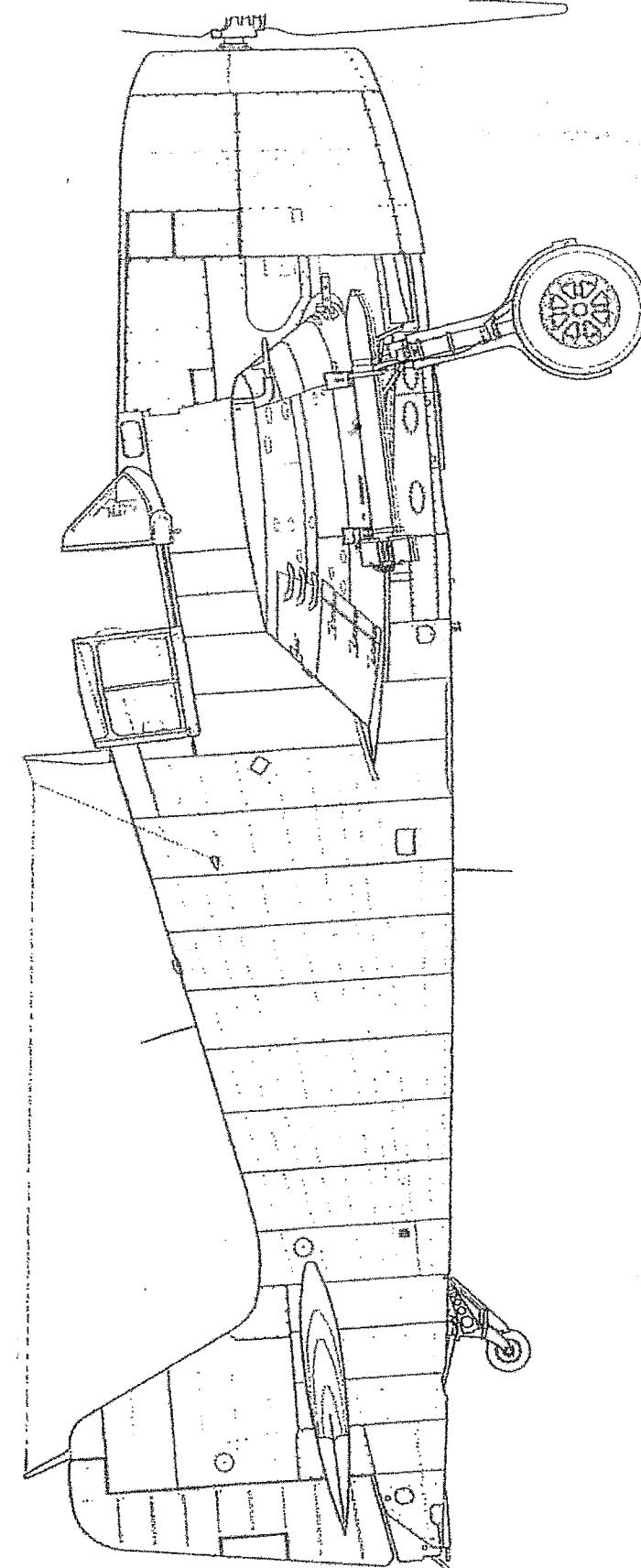


UN F6F-3 HELLCAT PILOTE PAR LE 1<sup>er</sup> LIEUTENANT HAYO  
MADDEN, EN 1943.

12090

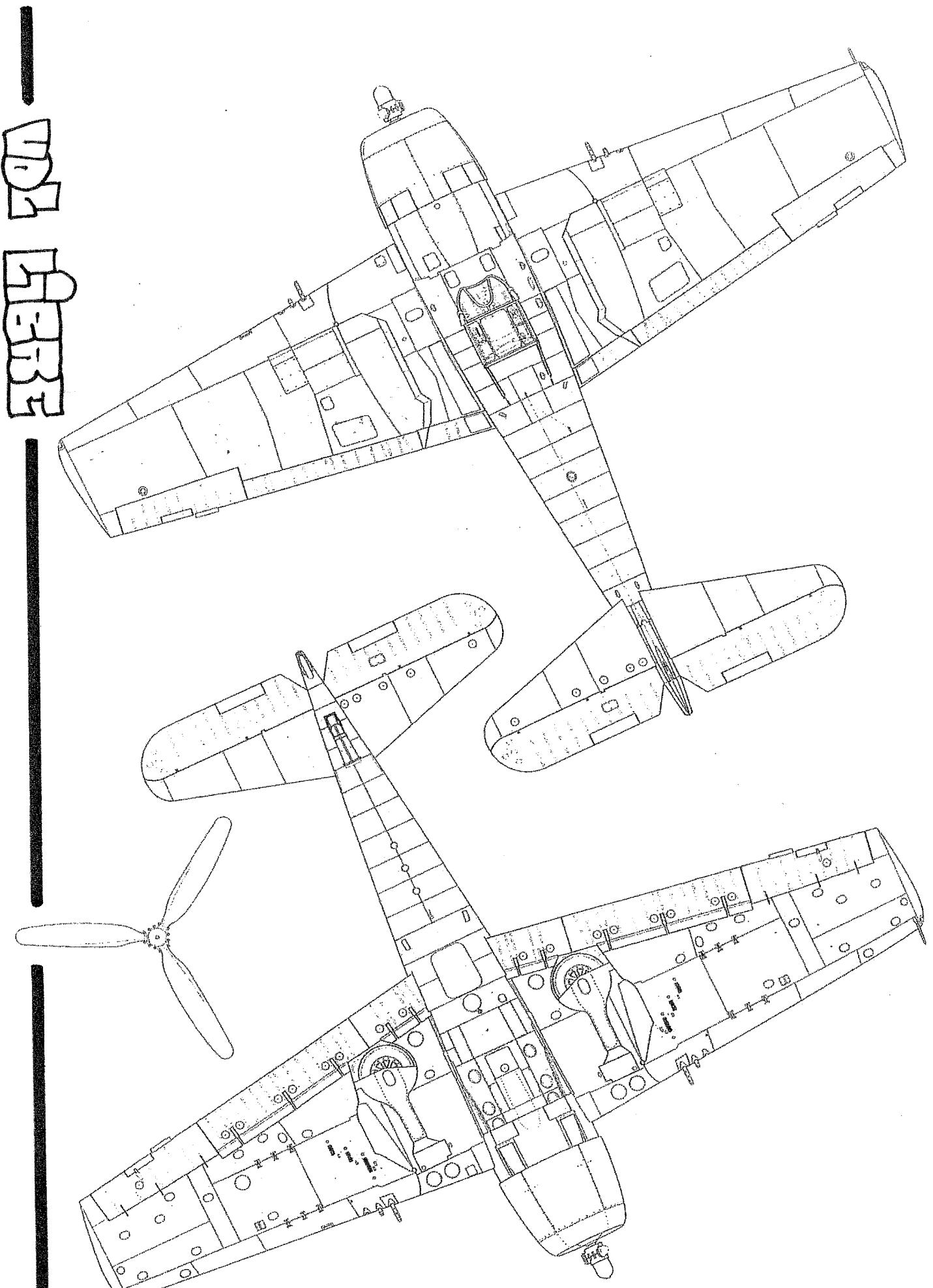


\* LA REPRODUCTION DU PLAN TROIS VUES  
DU HELLCAT F6F-3 MONTRÉ BIEN LA CELLUL  
LE COMPACTE - AVEC DE NOMBREUSES  
LIGNES DE PANNEAUX ET DE RIVETS.  
L'AVIURE GÉNÉRALE CARACTÉRISE  
BIEN LES QUALITÉS ET LES PÉFECTS  
DE LA MACHINE. - SOLIDITÉ, PUISSANCE, VITESSE,  
PROTECTION. - EN CONTREPARTIE  
PEU DE LÉGÈRETÉ, PEU MANOEUVRABLE

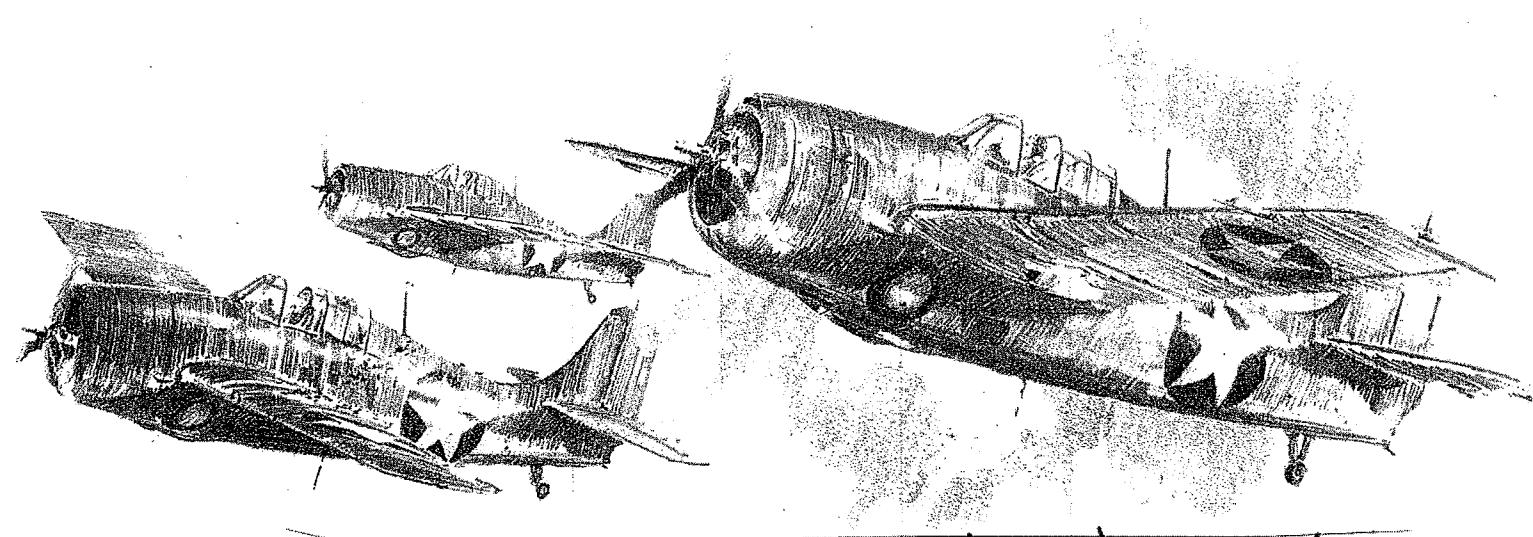


L'UTILISATION SUR PORTE AVION  
ATTEINT FORCÉMENT DES CONTRAINTES  
QUI PÉNALISENT LES QUALITÉS AÉRO-  
DYNAMIQUES D'UN AVION. - ENVERGURE  
REQUISE - AILES REPLIABLES, CROCHET  
D'APPONTAGE, CAISSENS DE FLOTTEA-  
LITE ETC. ....

12091

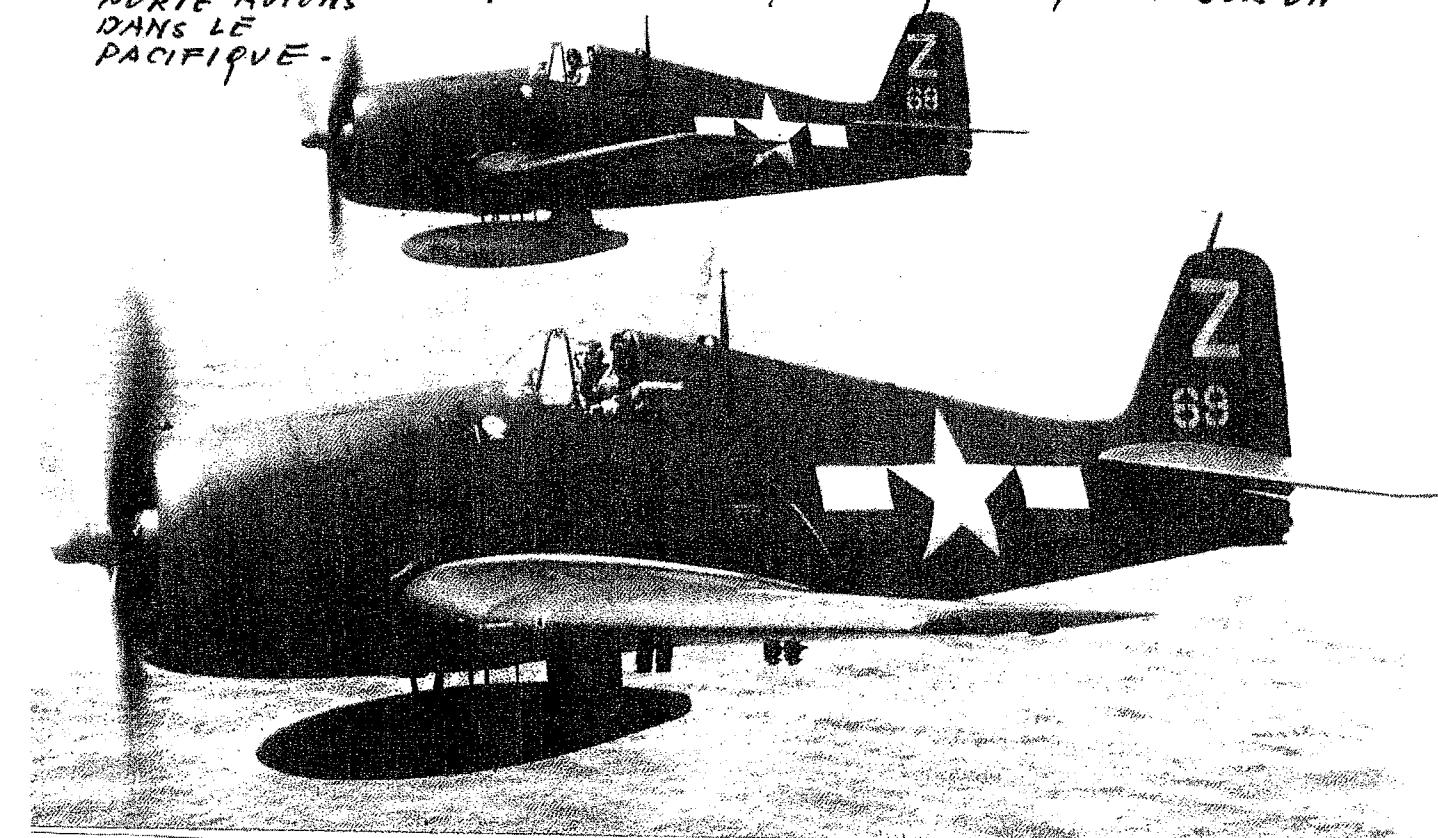


12092

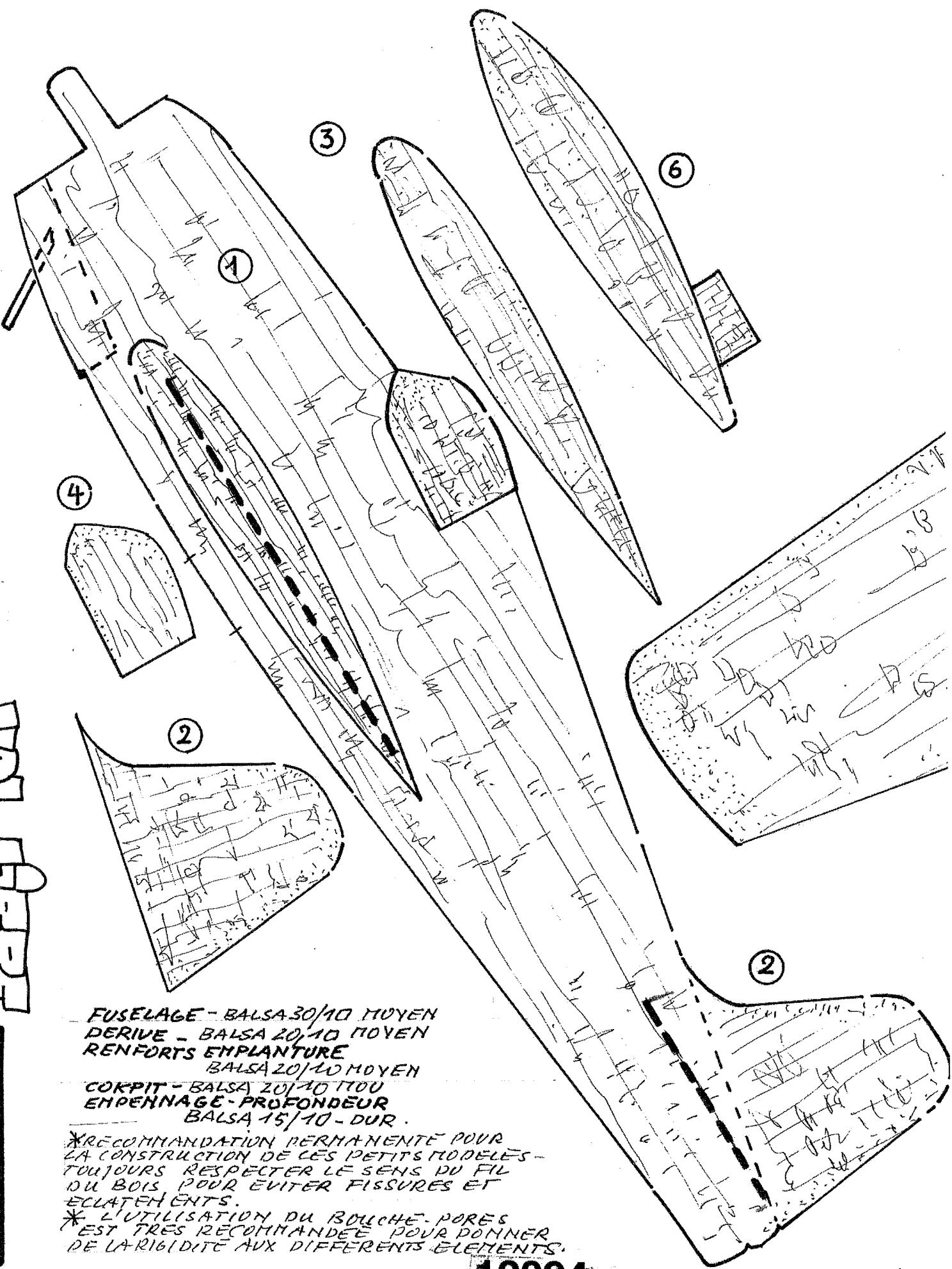


LE WILDCAT PETIT FRÈRE AÎNÉ DU  
HELLCAT

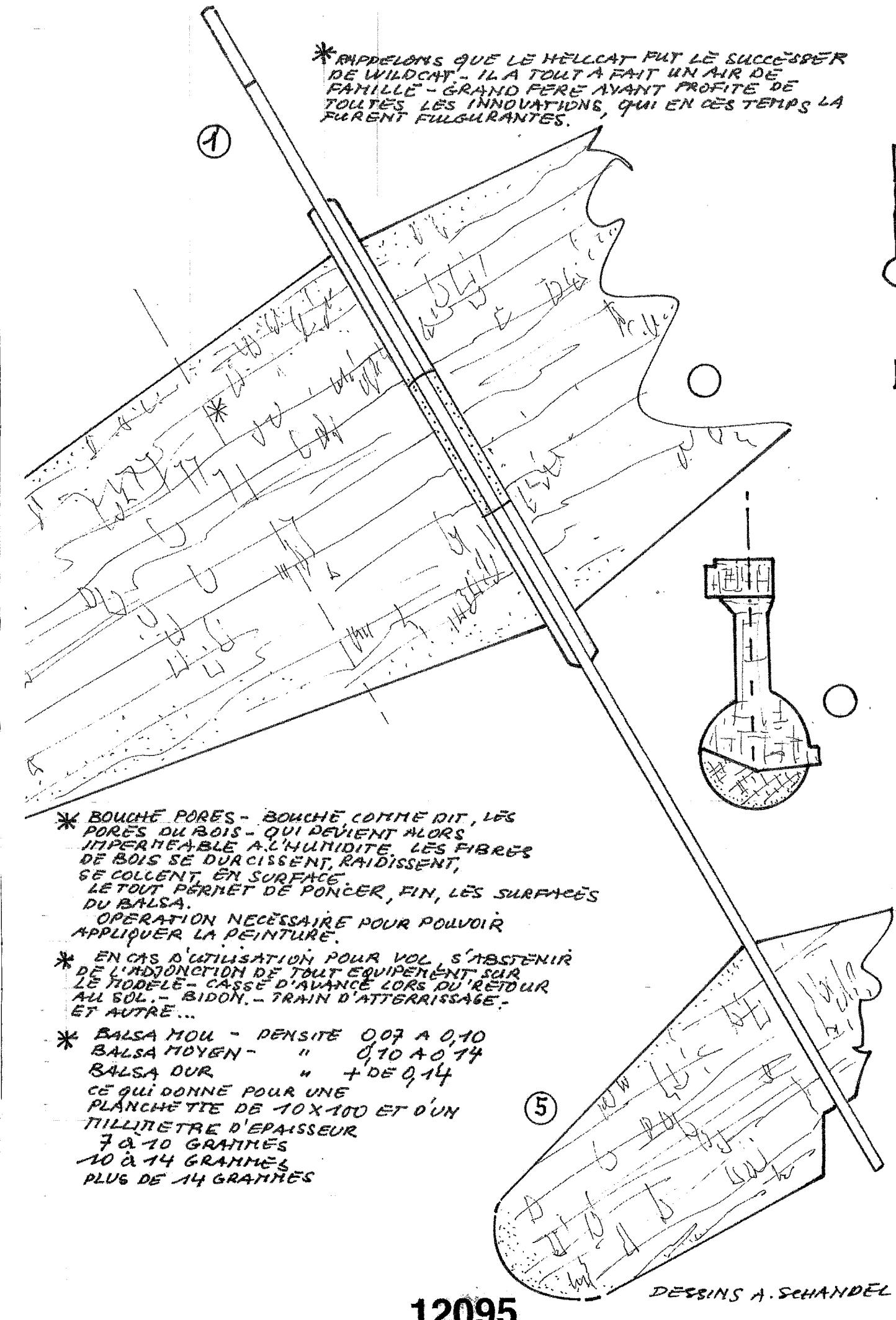
IMAGE TRES CLASSIQUE D'UN DUO DE HELLCATS, BASE SUR UN  
PORTÉ AVIONS  
DANS LE  
PACIFIQUE -



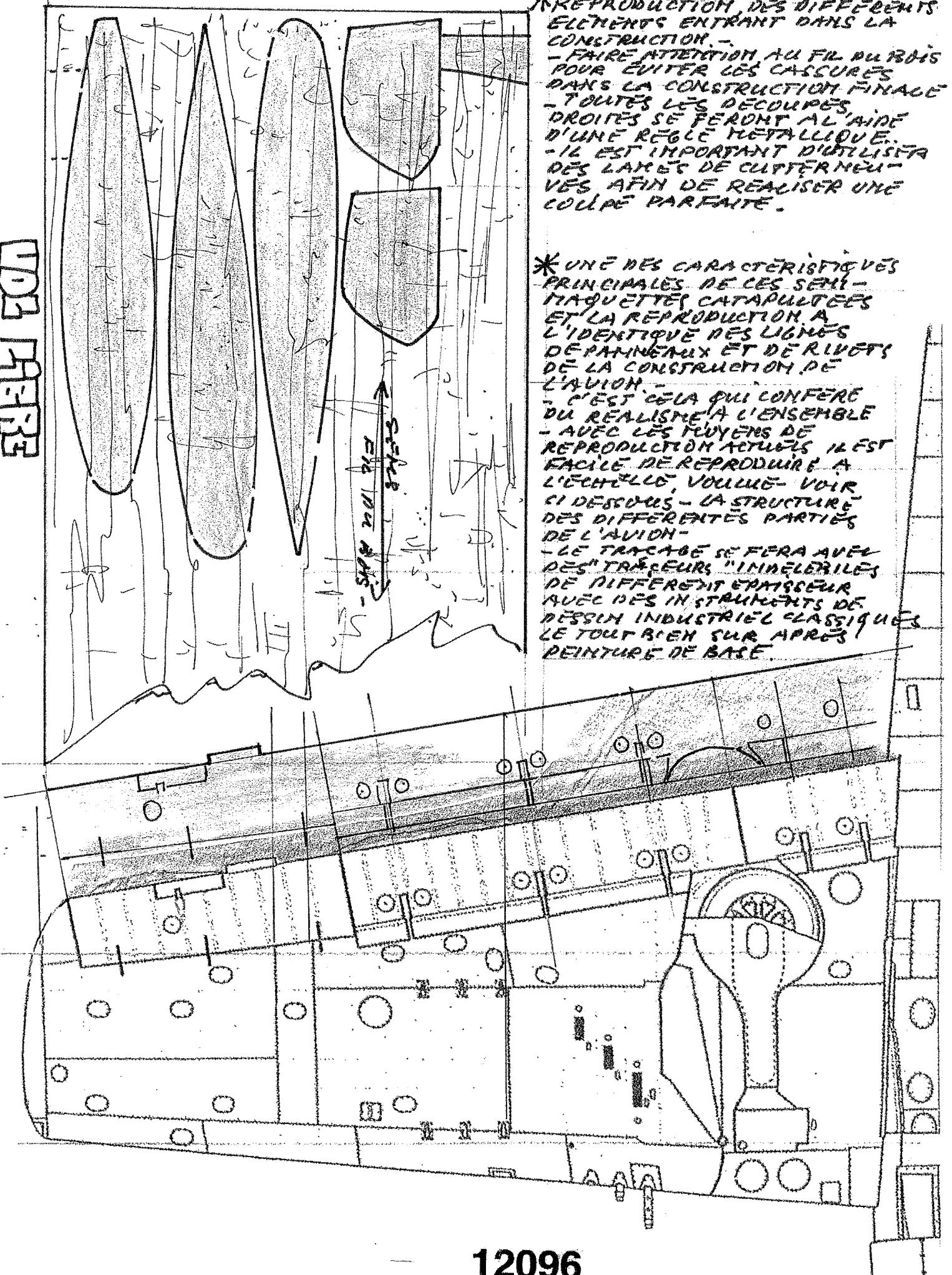
12093



12094



12095



\*REPRODUCTION DES DIFFÉRENTS ÉLÉMENTS ENTRANT DANS LA CONSTRUCTION.  
- FAIRE ATTENTION AU FIL DU BOIS POUR ÉVITER LES CASSURES DANS LA CONSTRUCTION FINALE.  
- TOUTES LES DÉCOURPS DROITES SE FERONT A L'AIDE D'UNE RÈGLE MÉTALLIQUE.  
- IL EST IMPORTANT D'UTILISER DES LAMES DE COUTER MÈMES, AFIN DE RÉALISER UNE COUPE PARFAITE.

\*UNE DES CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES DE CES SEMI-MAQUETTES CATAPULTÉES ET LA REPRODUCTION A L'IDENTIQUE DES LIGNES DE PAPINÉAUX ET DE RIVETS DE LA CONSTRUCTION DE L'AVION.  
- C'EST CÉLA QUI CONFÈRE DU REALISME A L'ENSEMBLE.  
- AVEC LES MÉTHODES DE REPRODUCTION ACTUELLES, IL EST FACILE DE REPRODUIRE A L'ÉCHELLE VOLUÉE. VOIR CI DESSOUS LA STRUCTURE DES DIFFÉRENTES PARTIES DE L'AVION.  
- LE TRACAGE SE FERA AVEC DES TRAÇEURS "INÉLÉGILES" DE DIFFÉRENTES COULEURS, AVEC DES INSTRUMENTS DE DESSIN INDUSTRIEL CLASSIQUES, LE TOUT BIEN SUR APRÈS PEINTURE DE BASE.

12096

## 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.

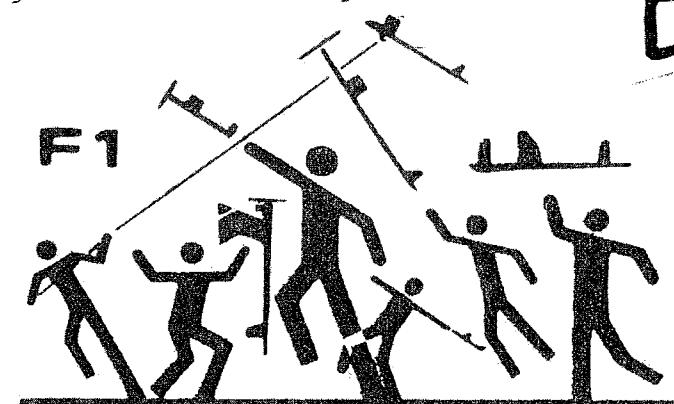
Elle travaillait comme technicienne pour appareils auditifs, pour se retrouver au chômage il y a quelques mois. Elle fit un tas de petits travaux, dans son entourage, mais espéra retrouver une activité créative, ouvrir une autre voie. Elle espère pouvoir le faire avec Vol Libre. Cette idée un peu folle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



12097

# Making Model 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 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—for he was the Wrights' teacher and the man who furnished the materials for the first flight—has been closely associated with the progress of real man-flight, while to-day the problems of the his-teror craft can be learned almost completely from the construction and flying of these models. With increasing interest in the larger craft, there has grown up a larger following of both men and boys who are spending the time in experimenting and studying aerodynamics through the miniature fliers and their parts.

The following pages are designed to start such experimenters along the right lines, flying simply and safely with as little mathematics as possible. The early experiments which underlie successful flight can be followed to a further conclusion by those who wish to pursue the object further than this series takes them. Whether the work is meant as a scientific study or is the mere amusement of a high school boy, the same principles are involved in the making of the models. Such fliers are made of all sizes and are of the type developed by Chanute, that the Wrights first learned to fly. A glider is an airplane which uses gravity for a motor, that is, it supports itself by sliding down hill over the air, instead of its falling furnishing the power. Such fliers are made of all sizes and it is a simple matter to make them. The actual work is done by a ruler and pencil, and a pair of scissors. A glider of their own making, after first learning to fly, will teach the principles we need first; so let's get some paper and cardboard to the same shape, along the front edge as at C, Fig. 3, and forward add a paper clip as shown.

Mr. Stout has constructed a full-sized machine and is now flying in exhibition 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, 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 understand model aeroplanes.—The Editors.

wind on the paper is at the point where the lines cross, or at the center of the blower, is the air held pressed up as by the arrow P from this point. This point is called the "center of pressure." When you blow the blower straight down these two points, the center of gravity, W, pulling down, and center of pressure, P, pushing up, are in the same place, so the blower does not upset. Do the experiment again, but let the blower move edge-forward as it falls, as at Fig. 2. Immediately it upsets and whirls; the front edge rising, as shown by the dotted lines. Air pressure must have moved forward to the "wing," so that now, as at Fig. 2, the pressure of the air is up front, by the arrow W, which pulls the plane down. This is, of course,

the center of weight.

With the weight pulling down in back and the air pushing up in front, the blower will upset, of course, and will overturn while moving forward, as at Fig. 2.

Weight

W

center of pressure P

center of gravity W

center of pressure P

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 ”

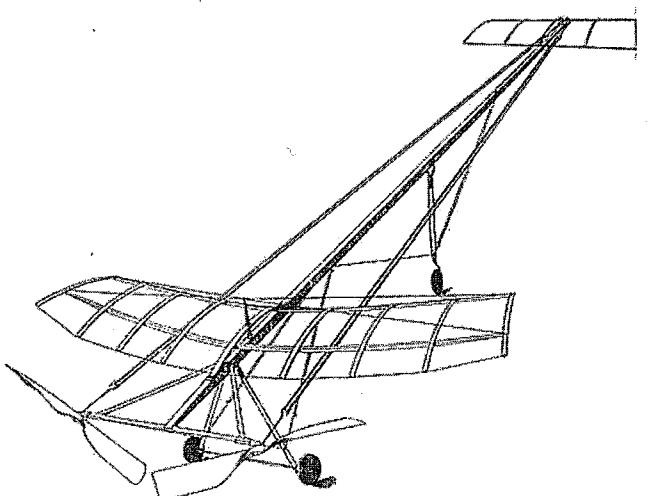
Charles Wakefield (1859/1941) était un homme d'affaires britannique, et devint le premier baron Wakefield. A la fin du 19<sup>ème</sup> siècle il avait breveté un lubrificateur pour machine à vapeur, avant de fonder sa compagnie " la Wakefield Oil Company ". Cette société sera ultérieurement, au 20<sup>ème</sup> 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 arboréum 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.

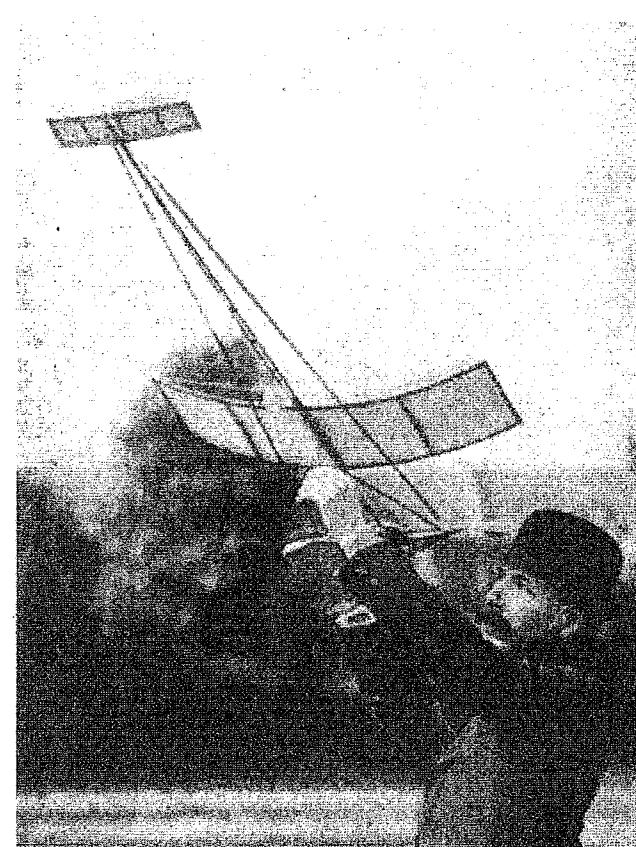
Ce modéliste anglais concourrait avec un modèle de formule canard (voir document ci-dessous) propulsé par deux hélices, et pourvu d'un train d'atterrissement, configuration rare à l'époque, les modèles étant généralement lancés à la main. Ce concept nommé "Twin Pusher" jouissait d'une grande popularité 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.



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

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

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



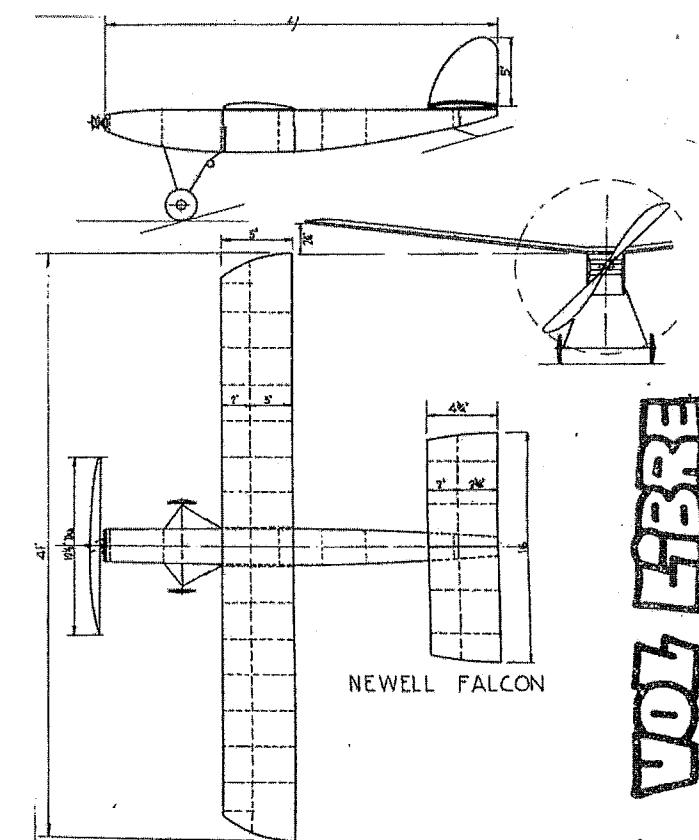
Les éditions suivantes sont empreintes de flou. Certains chroniqueurs mentionnent un arrêt de la Coupe, alors que d'autres mentionnent que l'édition 1913 fut gagnée par Léonard Slatter qui deviendra maréchal de l'air de la RAF. Par contre, tous sont unanimes le trophée, Gold Cup, fut égaré mais, pas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

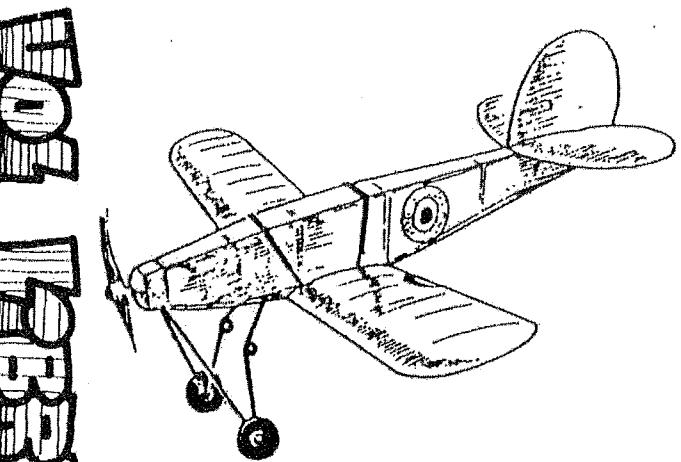
Le vainqueur était britannique, face à 6 autres concurrents, dont cinq compatriotes. TH.Newwell concourrait avec un modèle (ci-dessous) qui réalisa un temps de vol chronométré à 52,6 secondes. L'appareil, dénommé Falcon, présentait une envergure de 1,04 mètre pour une longueur de 0,68 mètre, une masse 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

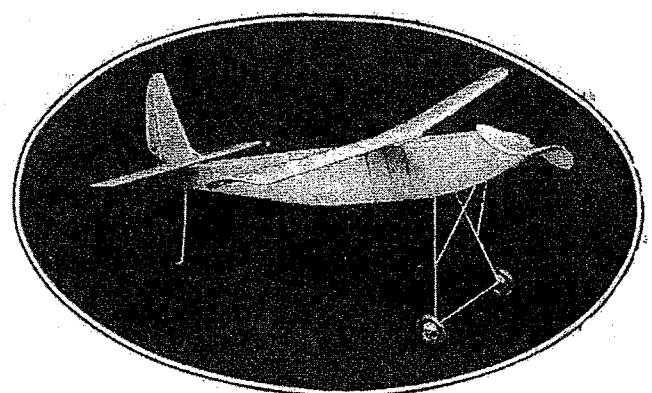
1929

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 concourait avec un modèle (document ci-dessous) hors des canons de l'époque. De petites dimensions, envergure 0,81m et 0,76m de longueur, il était surtout remarquable par sa légèreté : 71 ou 113 grammes suivant les sources consultées. Alors que les modèles anglo-saxons affichaient sous la balance, en moyenne, une masse de 255 grammes. La raison de cette différence, fatale aux concurrents britanniques, était due à l'emploi d'un matériau, alors inconnu, qui allait révolutionner la construction des modèles réduits pendant des décennies : le balsa.



1929

1930

1931

1932

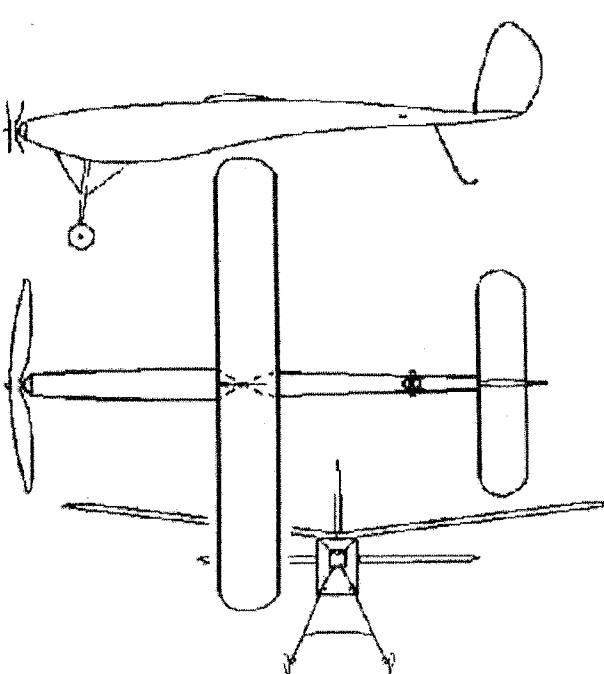
1933

1934

1935

1931

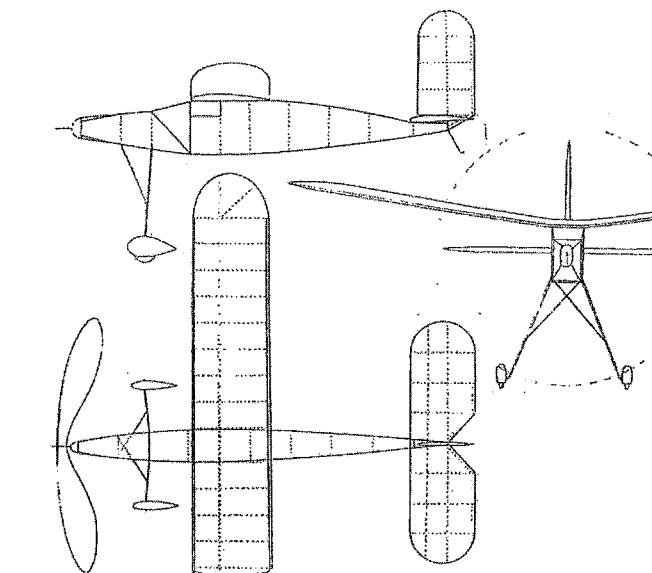
En 1931 JH.Ehrhard récidiva son exploit, le 10 juin à Dayton dans l'Ohio, avec un nouveau modèle (document ci-dessous) d'une envergure de 0,94 m, une longueur de 0,81m et une masse de 1,25oz (35,43g !!!) écheveau de 14 grammes de caoutchouc compris, en réalisant un vol chronométré à 264,8 secondes. Outre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



1932

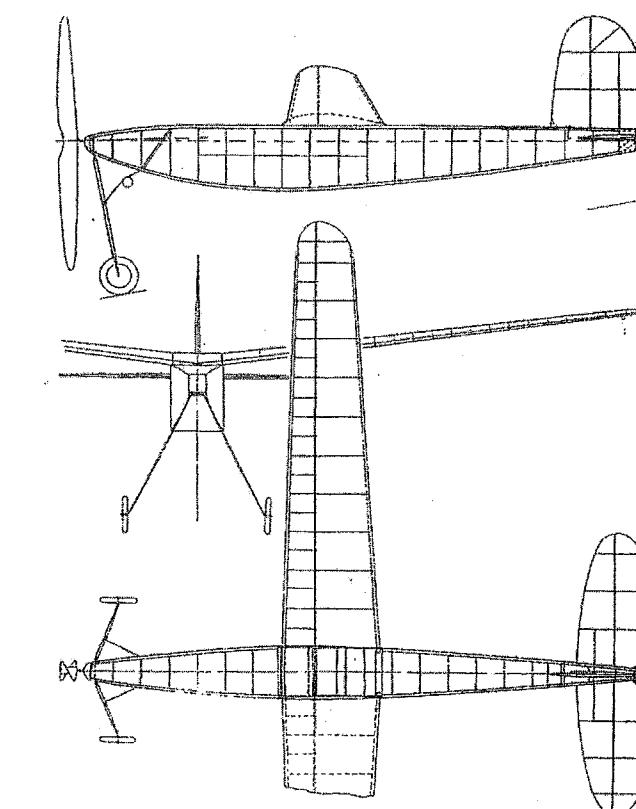
Pour la troisième année consécutive un américain Gordon S.Light, âgé de 19 ans, remporta la première place, le 10 septembre à Atlantic City, dans le New Jersey. Mais, il fut déclassé par le comité organisateur, qui considéra que la date prévue du concours, le 1er juin, n'ayant pas été respectée, les modèles des concurrents non américains auraient pu souffrir du séjour prolongé dans les caisses de transport, stockés dans un hangar depuis le mois de mai. Cette hypothétique détérioration aurait donc ruiné les chances de leurs propriétaires. Les frais de déplacement de l'Europe vers les Etats-Unis étant très élevés, et difficilement supportables par les concurrents, une clause particulière autorisait les vols en "proxy". Les modèles des concurrents européens étaient, de ce fait, arrivés quelques jours avant la date supposée du concours. Le modèle (document ci-dessous) de G.Light représentait la technique américaine, immense cabine, grande légèreté (2,78oz soit 79,38g) train d'atterrissage caréné, envergure avoisinant le mètre, surfaces de dérive et stabilo très généreuses.

12102



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 !!!!.



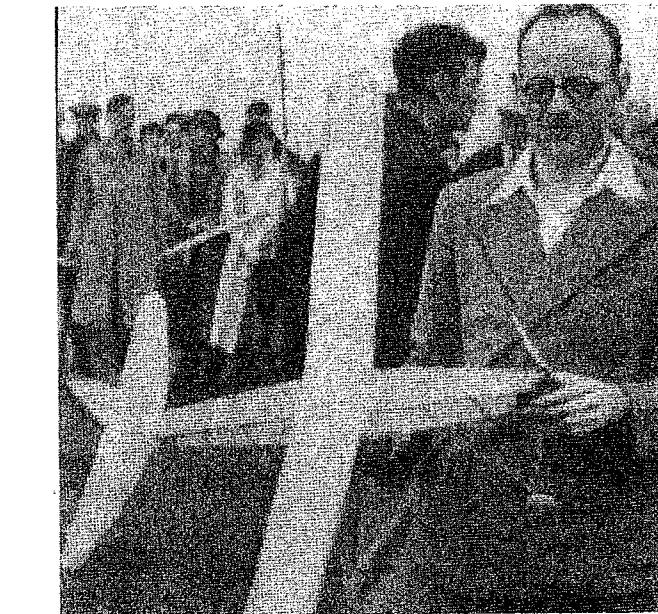
1934

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

- surface alaire de 12,90 dm<sup>2</sup> +/- 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<sup>er</sup> 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.

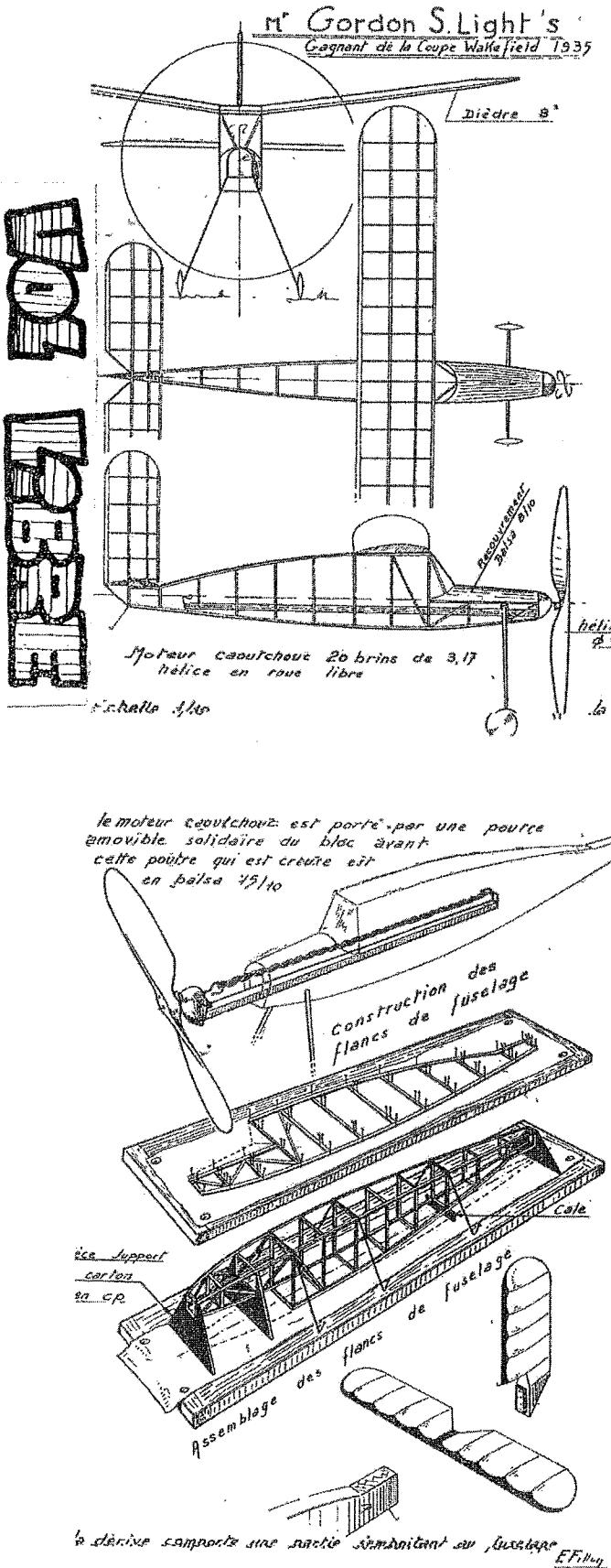


1934

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

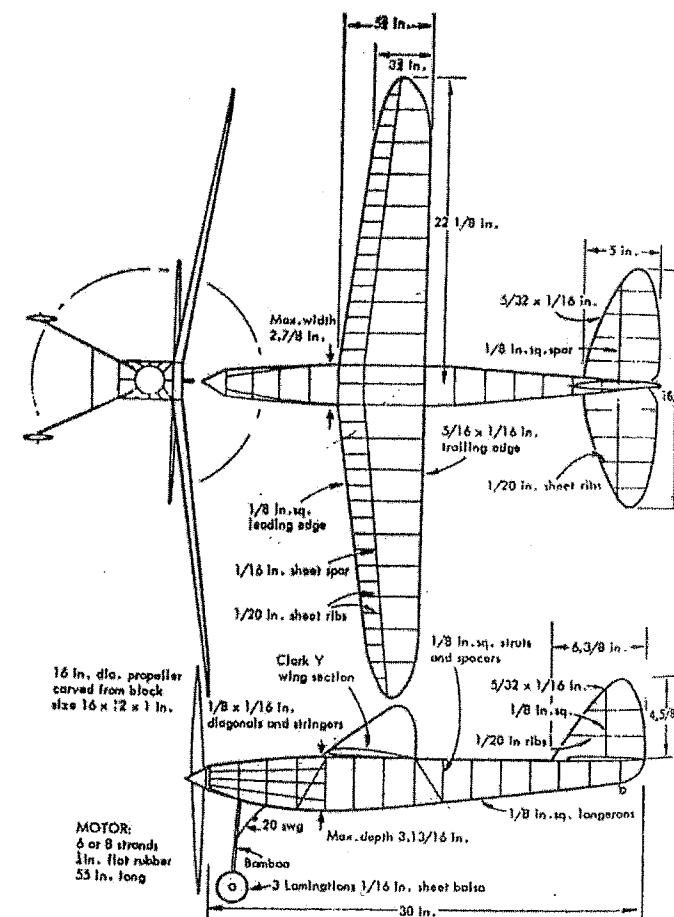
12103

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<sup>me</sup> 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<sup>me</sup>, JB.Allmant 5<sup>me</sup>, D.Fairlie 7<sup>me</sup> 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 découlant 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<sup>er</sup> 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

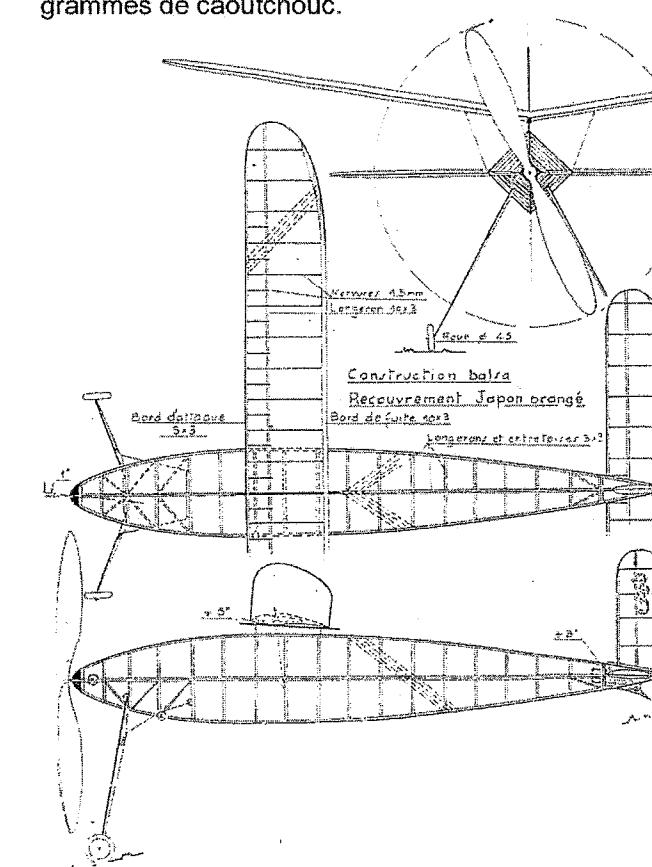
au sort ayant donné la France numéro 1 dans l'ordre des départs, Emmanuel s'aligna sur la piste pour le décollage à l'appel de son nom. Le wake se posa 76 secondes plus tard. Il pensa, lui sembla que l'hélice manquait de traction et pendant la pause déjeuner il retailla le centre, afin d'augmenter la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

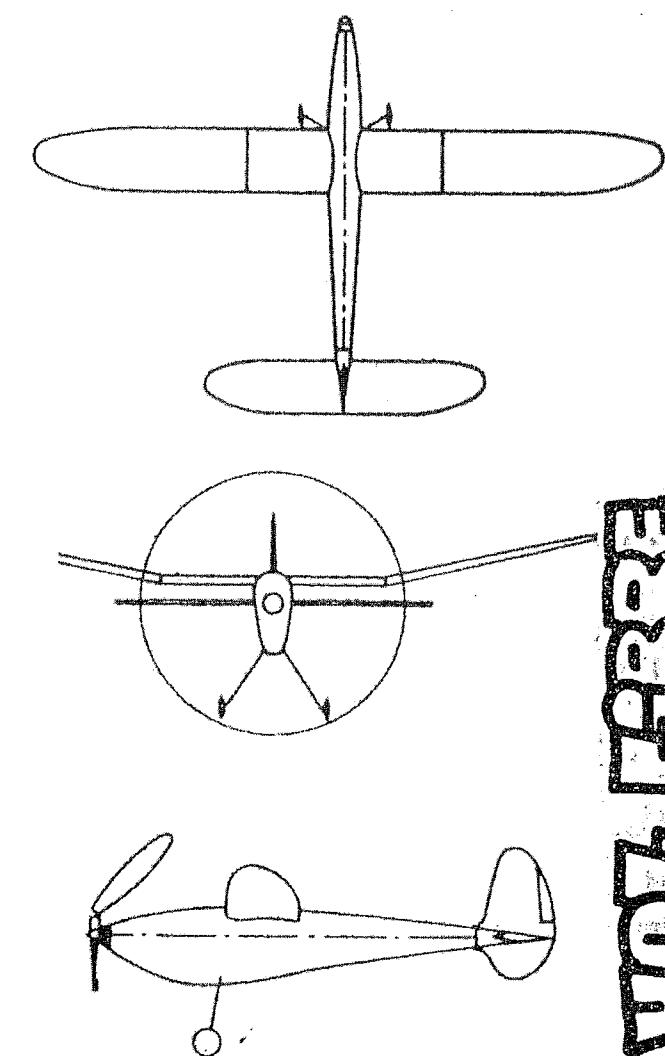
Comme le prévoit le règlement l'édition 1938 de la Coupe se déroula en France, dans la banlieue Parisienne, à Guyancourt, sur l'aérodrome Caudron le 31 juillet. La France était bien décidée à défendre son titre, à conserver le trophée si brillamment remporté par E.Fillon. Ce ne fut pas le cas et pourtant les concurrents français n'avaient pas démerité : Georges Bougueret se classait second et Robert Chabot 3<sup>me</sup> 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<sup>re</sup> fois
- fuselage entièrement coffré, 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.



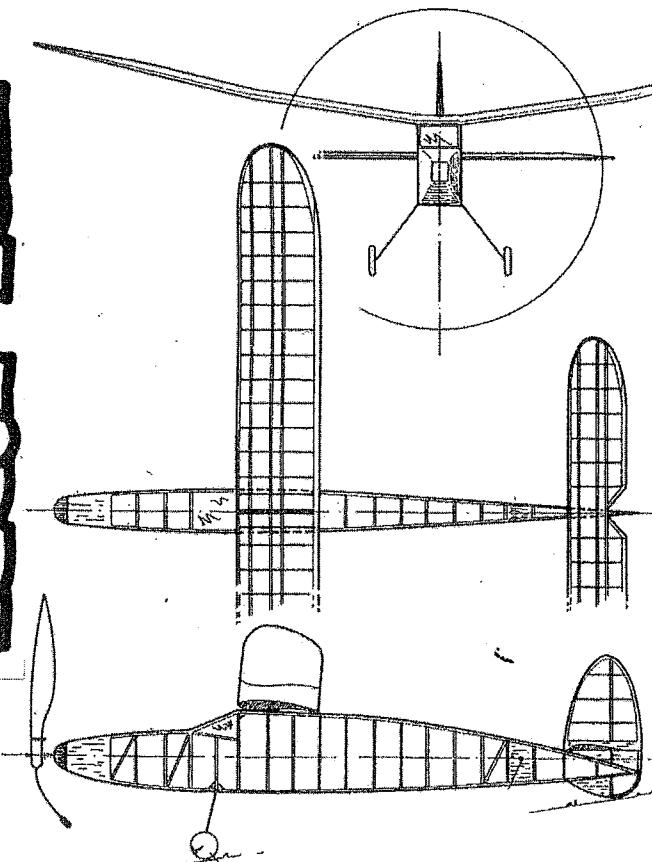
1939

La douzième édition de la Coupe Wakefield passa inaperçue parmi les modélistes de nombreux pays d'Europe. L'éminence de la 2<sup>ème</sup> 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.

A suivre

## 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.



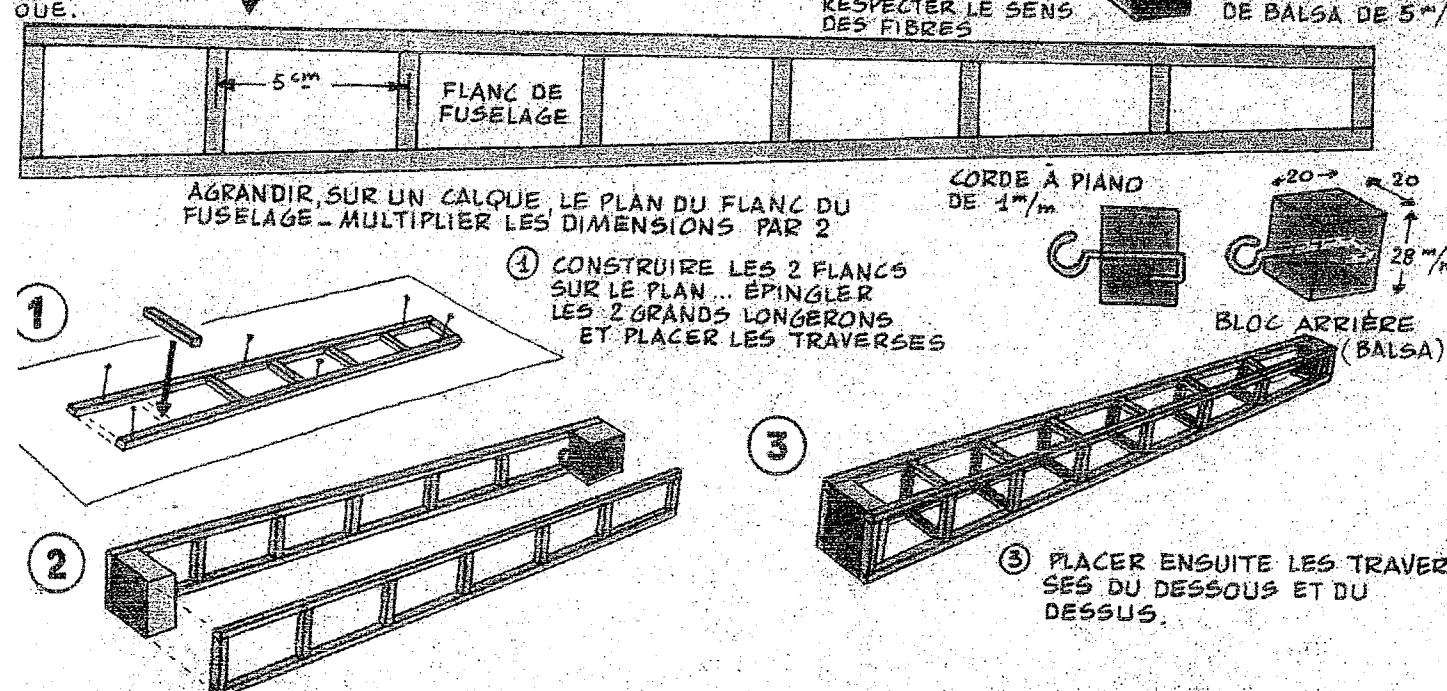
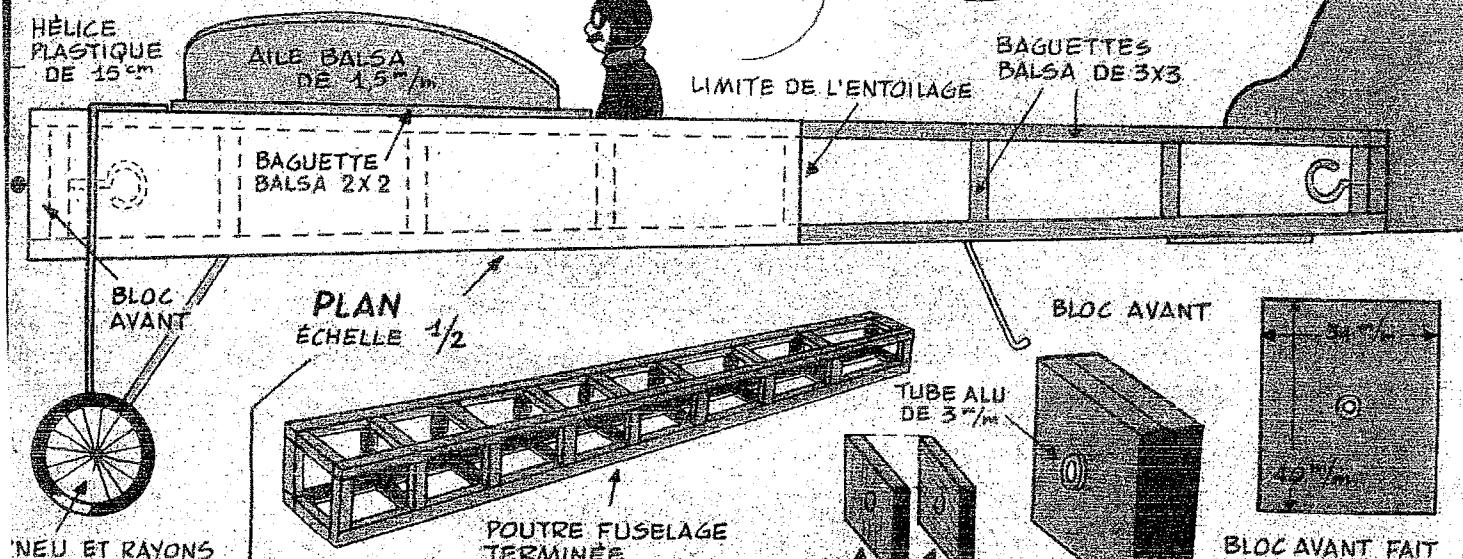
La Coupe Wakefield



	TORINO CRIVELLE	ORENTANO CAPANORRI	ARZAY BOSSIEU	SISTERON	VIABON	MIDDLE WALLOP
1	ITA	ITA	FRA	FRA	FRA	GBR
2	ITA	ITA				
3	ITA	ITA				
4	ITA	ITA				
5	ITA	ITA				
6	ITA	ITA				
7	ITA	ITA				
8	ITA	ITA				
9	ITA	ITA				
10	ITA	ITA				
11	ITA	ITA				
12	ITA	ITA				
13	ITA	ITA				
14	ITA	ITA				
15	ITA	ITA				
16	ITA	ITA				
17	ITA	ITA				
18	ITA	ITA				
19	ITA	ITA				
20	ITA	ITA				
21	ITA	ITA				
22	ITA	ITA				
23	ITA	ITA				
24	ITA	ITA				
25	ITA	ITA				
26	ITA	ITA				
27	ITA	ITA				
28	ITA	ITA				
29	ITA	ITA				
30	ITA	ITA				
31	ITA	ITA				
32	ITA	ITA				
33	ITA	ITA				
34	ITA	ITA				
35	ITA	ITA				
36	ITA	ITA				
37	ITA	ITA				
38	ITA	ITA				
39	ITA	ITA				
40	ITA	ITA				
41	ITA	ITA				
42	ITA	ITA				
43	ITA	ITA				
44	ITA	ITA				
45	ITA	ITA				
46	ITA	ITA				
47	ITA	ITA				
48	ITA	ITA				
49	ITA	ITA				
50	ITA	ITA				
51	ITA	ITA				
52	ITA	ITA				
53	ITA	ITA				
54	ITA	ITA				
55	ITA	ITA				
56	ITA	ITA				
57	ITA	ITA				
58	ITA	ITA				
59	ITA	ITA				
60	ITA	ITA				
61	ITA	ITA				
62	ITA	ITA				
63	ITA	ITA				
64	ITA	ITA				
65	ITA	ITA				
66	ITA	ITA				
67	ITA	ITA				
68	ITA	ITA				
69	ITA	ITA				
70	ITA	ITA				
71	ITA	ITA				
72	ITA	ITA				
73	ITA	ITA				
74	ITA	ITA				
75	ITA	ITA				
76	ITA	ITA				
77	ITA	ITA				
78	ITA	ITA				
79	ITA	ITA				
80	ITA	ITA				
81	ITA	ITA				
82	ITA	ITA				
83	ITA	ITA				
84	ITA	ITA				
85	ITA	ITA				
86	ITA	ITA				
87	ITA	ITA				
88	ITA	ITA				
89	ITA	ITA				
90	ITA	ITA				
91	ITA	ITA				
92	ITA	ITA				
93	ITA	ITA				
94	ITA	ITA				
95	ITA	ITA				
96	ITA	ITA				
97	ITA	ITA				
98	ITA	ITA				
99	ITA	ITA				
100	ITA	ITA				
101	ITA	ITA				
102	ITA	ITA				
103	ITA	ITA				
104	ITA	ITA				
105	ITA	ITA				
106	ITA	ITA				
107	ITA	ITA				
108	ITA	ITA				
109	ITA	ITA				
110	ITA	ITA				
111	ITA	ITA				
112	ITA	ITA				
113	ITA	ITA				
114	ITA	ITA				
115	ITA	ITA				
116	ITA	ITA				
117	ITA	ITA				
118	ITA	ITA				
119	ITA	ITA				
120	ITA	ITA				
121	ITA	ITA				
122	ITA	ITA				
123	ITA	ITA				
124	ITA	ITA				
125	ITA	ITA				
126	ITA	ITA				
127	ITA	ITA				
128	ITA	ITA				
129	ITA	ITA				
130	ITA	ITA				
131	ITA	ITA				
132	ITA	ITA				
133	ITA	ITA				
134	ITA	ITA				
135	ITA	ITA				
136	ITA	ITA				
137	ITA	ITA				
138	ITA	ITA				
139	ITA	ITA				
140	ITA	ITA				
141	ITA	ITA				
142	ITA	ITA				
143	ITA	ITA				

# l'avion de BLERIOT VOL LIBRE

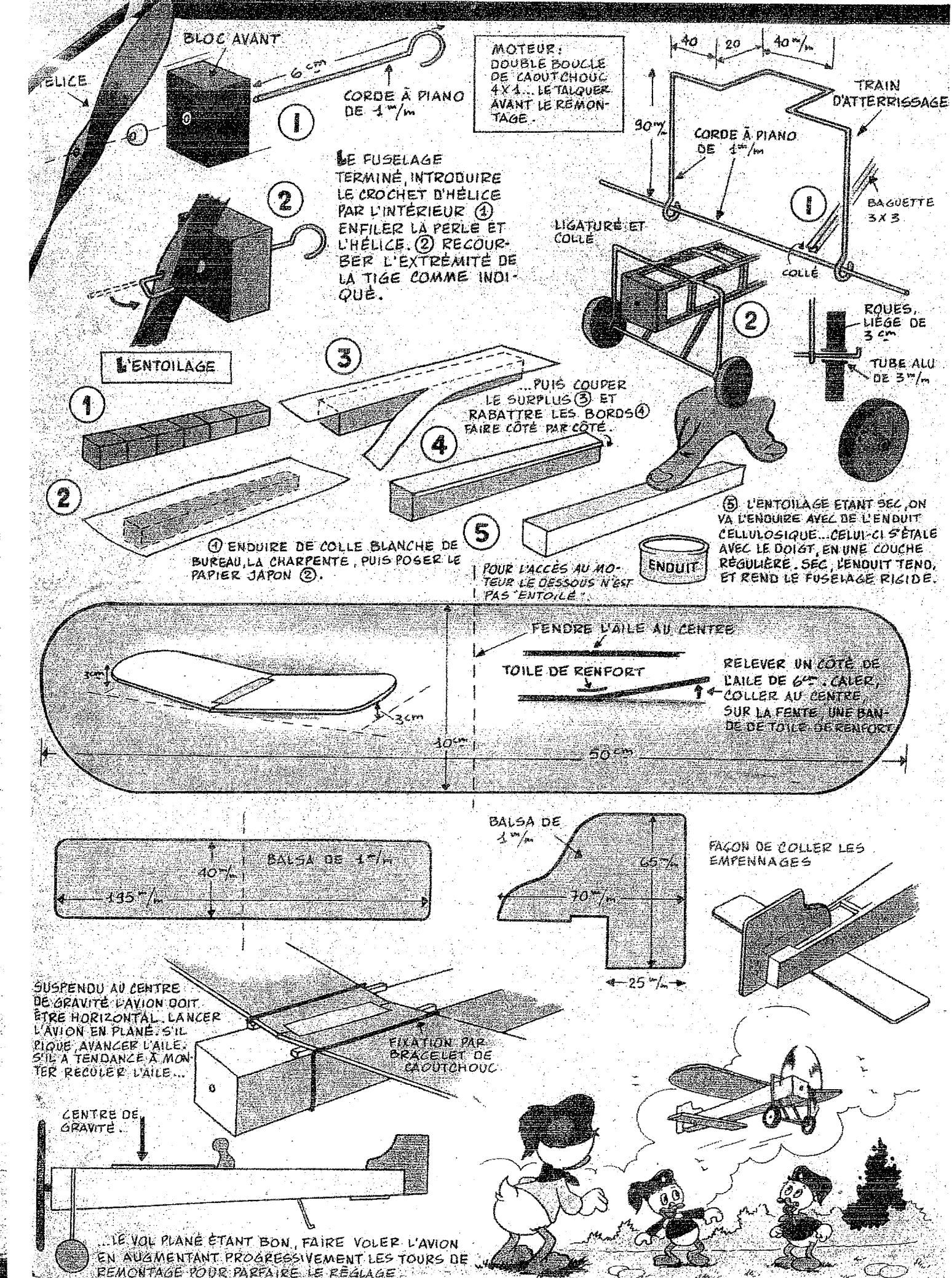
IL Y A QUELQUE 65 ANS, UN HOMME OSAIT TRAVERSER LA MER À BORD D'UN AVION LOUIS BLERIOT... EN SOUVENIR DE CET HÉROÏQUE FRANÇAIS, VOTRE JOURNAL VOUS PROPOSE DE CONSTRUIRE LA MAQUETTE DE SON AVION. IL S'AGIT D'UNE MAQUETTE SIMPLIFIÉE, MAIS SA SILHOUETTE EST RESPECTÉE ET ELLE VOLE CORRECTEMENT.



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

CONSEIL... CONSTRUIRE LE PLUS LÉGER POSSIBLE.

COMMUNIQUÉ PAR Y. ALLÉGRET - MERCI.



# 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 .

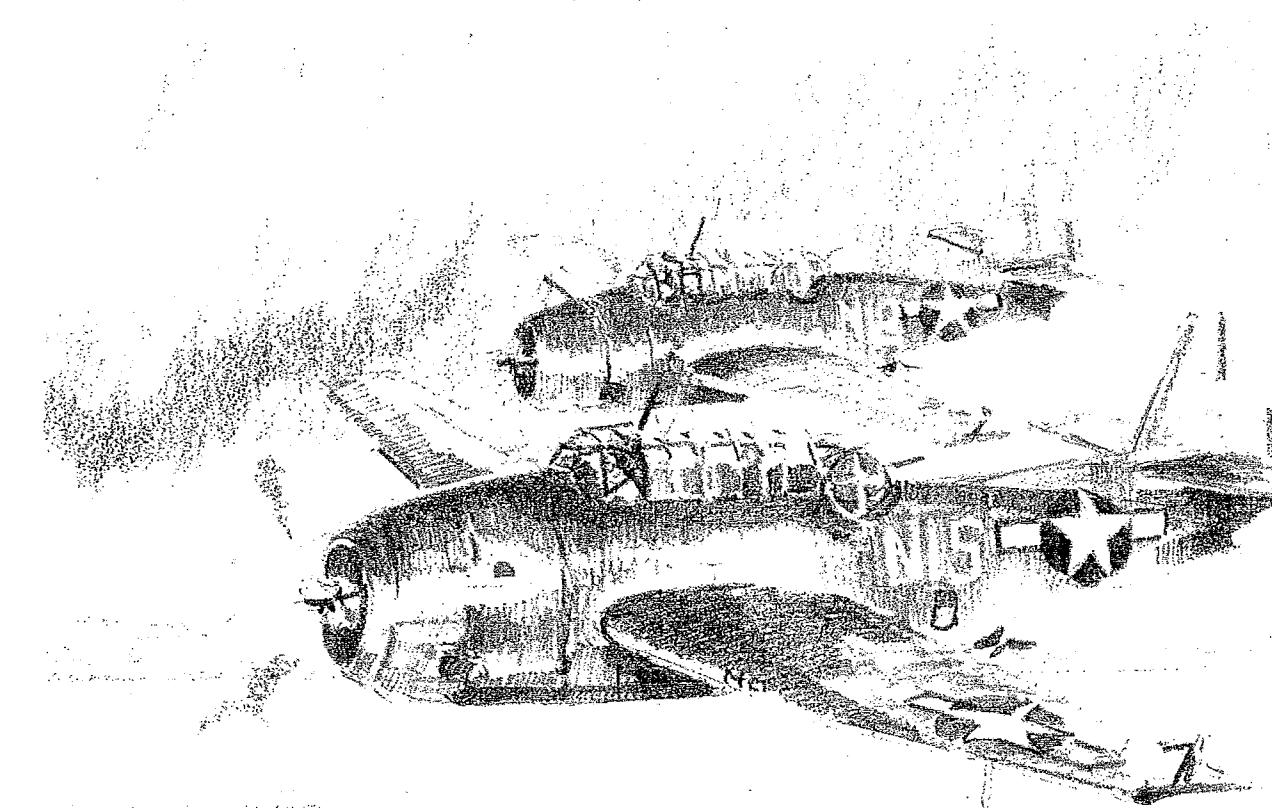
### NEUE ADRESSE

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



- A. SCHANDEL -

\* LORSQUE LE 7 DECEMBRE 1941 LES  
FORCES AERONAVALES JAPONAISES OBT  
PAR SURPRISE ATTAQUE LA MARINE U.S.  
A PEARL HARBOUR, LES AMERICAINS  
N'ETAIENT PAS PREPARES AU CONFLIT.  
LES JAPONAIS OBT DONT POU REPORTER  
UNE PREMIERE VICTOIRE - CE PENDANT IN-  
COMPLETE LES PORTE-AVIONS ETANT AB-  
SENTS - ET EN MEME TEMPS OBT REVEILLE  
LE GIGANT AMERICAIN -

L'INDUSTRIE AERONAUTIQUE U.S.  
AVAIT DEJA AMORCE LA MONTEE EN PUI-  
SANCE POUR VENIR EN AIDE A SES ALLIES  
EN EUROPE, FRANCE, ANGLETERRE.

APRES LES PREMIERES BATAILLLES  
AERONAVALES DANS LE PACIFIQUE, LES  
LECONS OBT ETE RAPIDEMENT APPREHES.  
CE TRIO CHASSEUR, BOMBARDIER,  
TORPILLEUR BASE SUR PORTE-AVIONS  
FUT LA FORCE DE FRAPPE EVIDENTE  
DANS CE GENRE DE CONFLIT.

DES LES PREMIERS ENGAGEMENTS  
L'AERONAVALE U.S. S'APPERCUT QUE CES  
AVIONS TORPILLEURS LEGS "DEVASTATORS"  
NE FAISAIENT PAS LE POIDS ET QU'ILS  
ONT ETE LITTERALEMENT MASSACRES  
TOUT COMME LEURS EQUIPAGES QUI  
NE POUVAIENT CEpendant DE  
COURAGE DANS LA FOURNAISE -

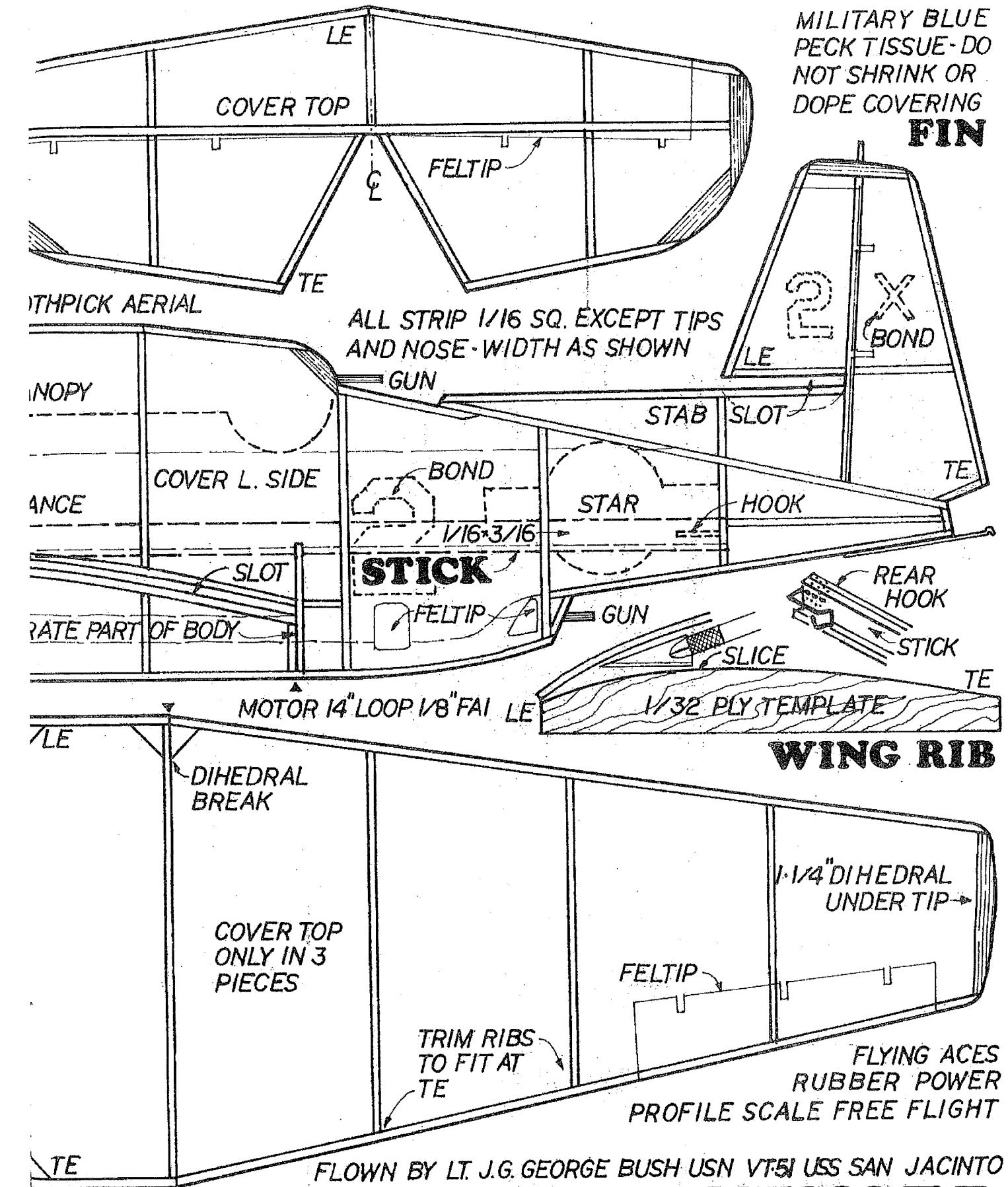
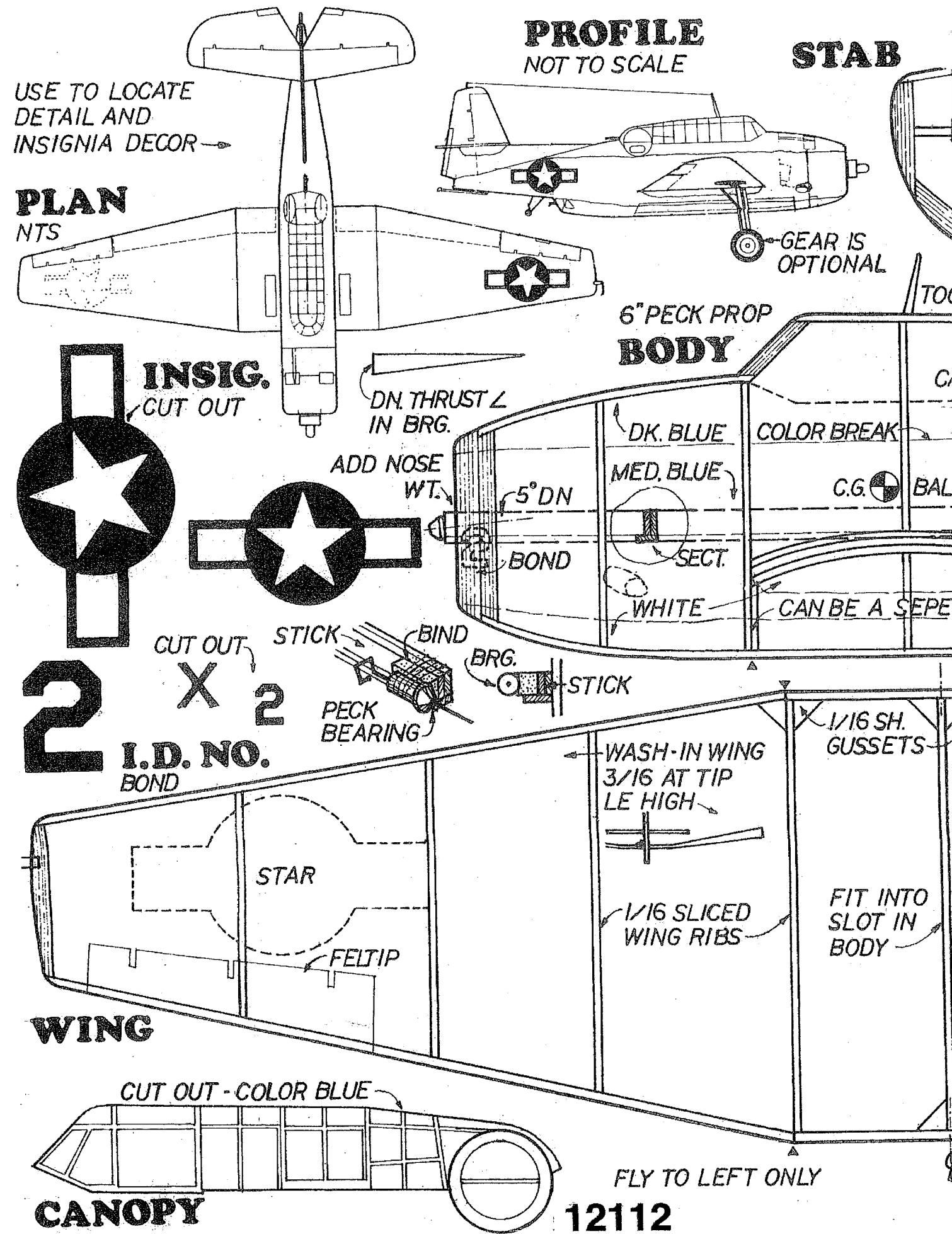
CONNU POUR REMPLACER LE DOUGLAS  
TBD "DEVASTATOR" LE GRUMMAN AVENGER  
FUT LE MEILLEUR TORPILLEUR UTILISE  
PAR LA NAVY DANS LE PACIFIQUE -

LE PROTOTYPE XTBF-1 VOLA EN  
1941, SE DEMONSTRANT D'AUTRES APPA-  
REILS DE L'EPOQUE PAR UNE TOURILLE  
D'ORALE, ARRIERE, ET PAR UNE SOUTE  
RECEVANT UNE TORPILLE DE 900 KG  
MANIABLE malgré ses ailes REPLI-  
ABLES ET DE GRANDE ENVERGURE.

PRODUIT EN SERIE LE TBF-1 ENTRA EN SER-  
VICE DES MARINS 1942 - VERSION EQUIPEE  
D'UN ROTOR DOUBLE WRIGHT CYCLONE  
R-2600.8 DE 1850 CH. REFRIGERI PAR AIR.  
VITESSE 436 KM/H A 3 600 M - AUTONOMIE  
1650 KM - PLAFOND 7 000 M.  
UTILISE POUR LA PREMIERE FOIS LORS  
DE LA BATAILLE DE MIDWAY L'AVENGER  
DEMEURA EN PREMIERE LIGNE JUSQUA  
LA FIN DES HOSTILITES -  
1 290 FURENT PRODUITS CHEZ GRUMMAN  
2 882 TBF-1 ET 4 664 TBF-3, DE GENERAL  
MOTORS S'Y RAJOUTERENT  
LES BRITANNIQUES OBT, PRIS EN COMPTE  
UN MILLIER D'APPAREILS, DONT UN  
CERTAIN NOMBRE SERVIT EN LUTTE  
ANTI-SOUS-MARINS ET AU NOUILLAGE  
DE MINES.



TIRE DE NATIONAL FREE FLIGHT SOCIETY

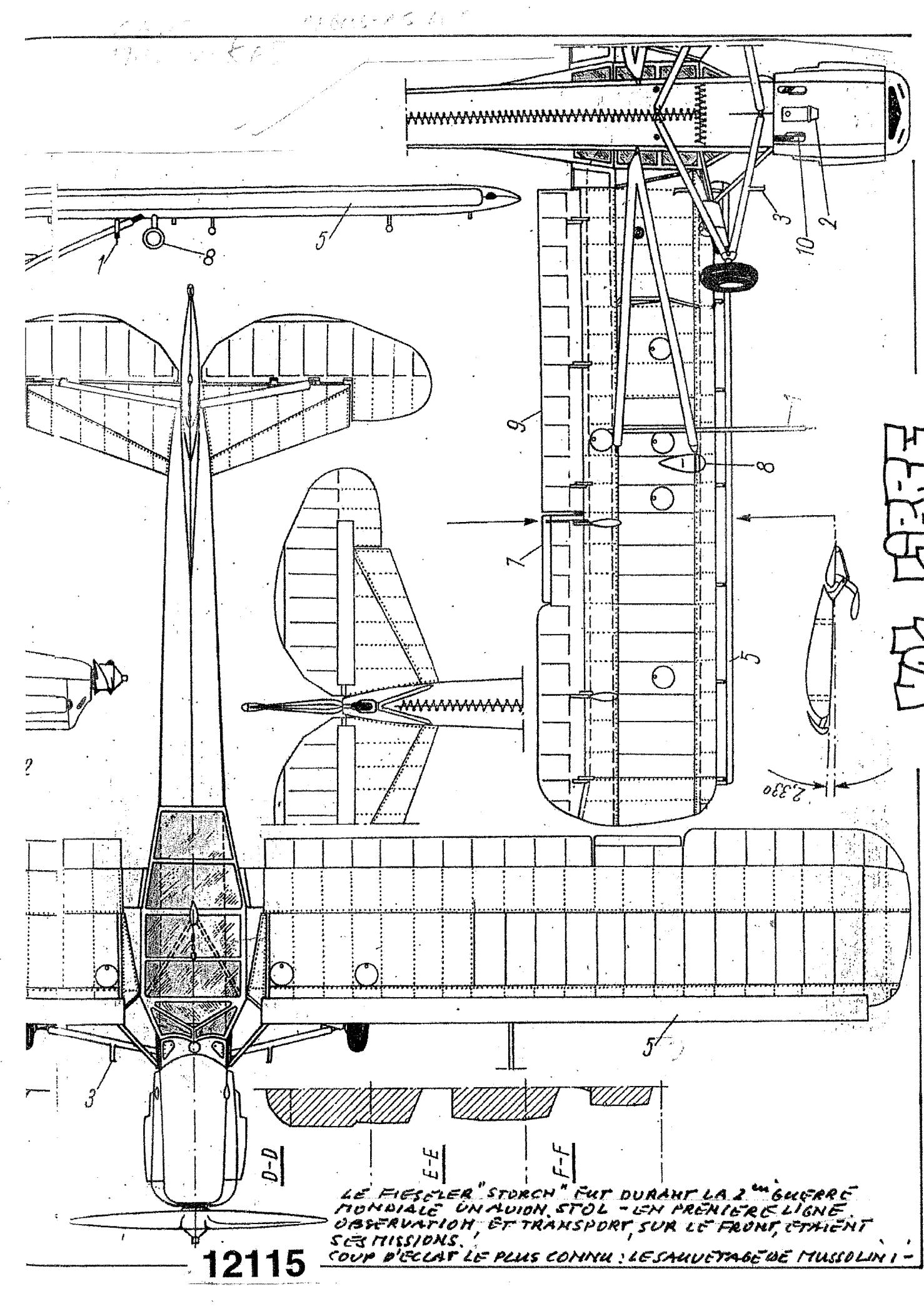
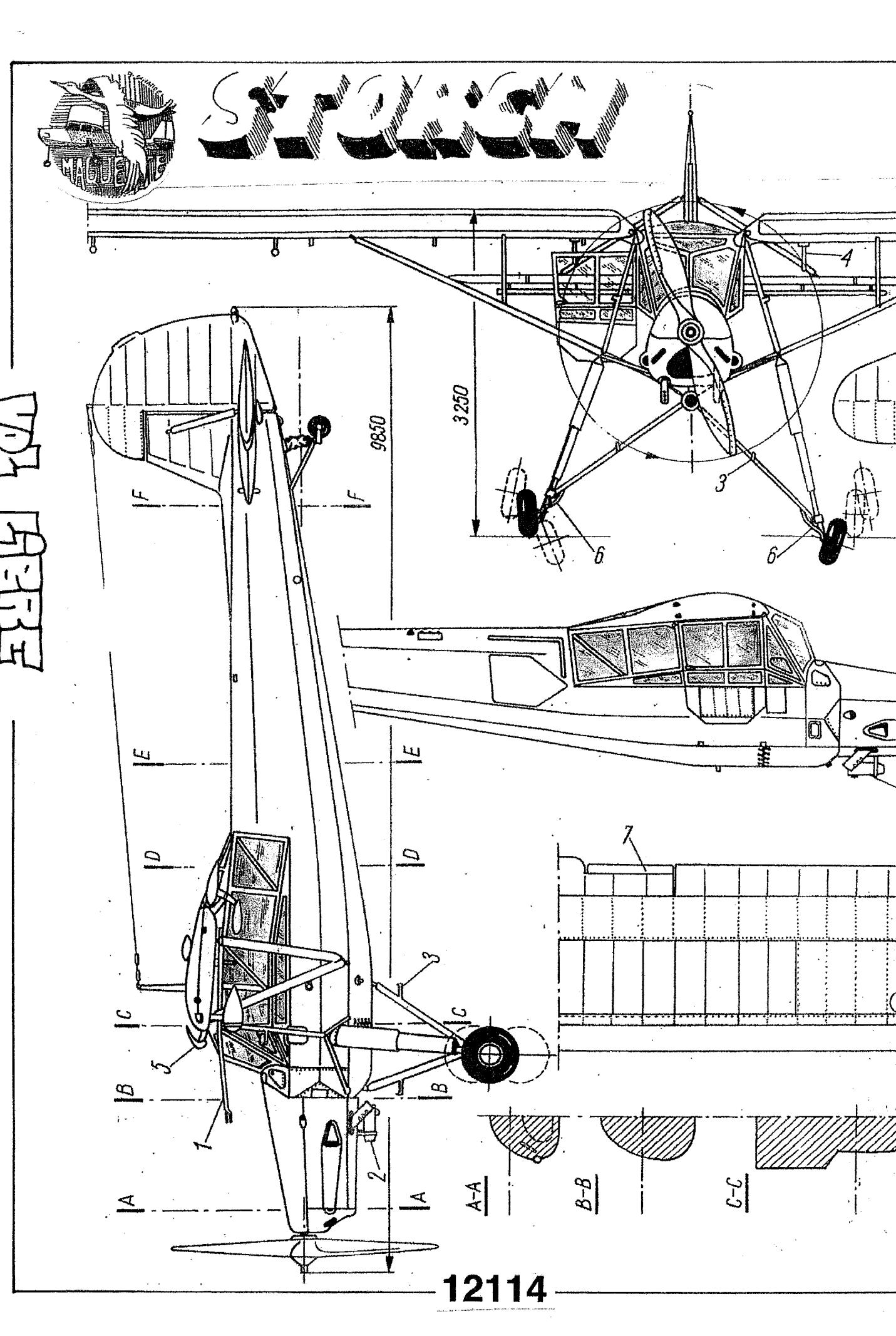


**NO-CAL BUSH TBM AVENGER**

FULL SIZE

DESIGNED/INKED BY DAVE LINSTRUM 11-90

**12113**





## 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...

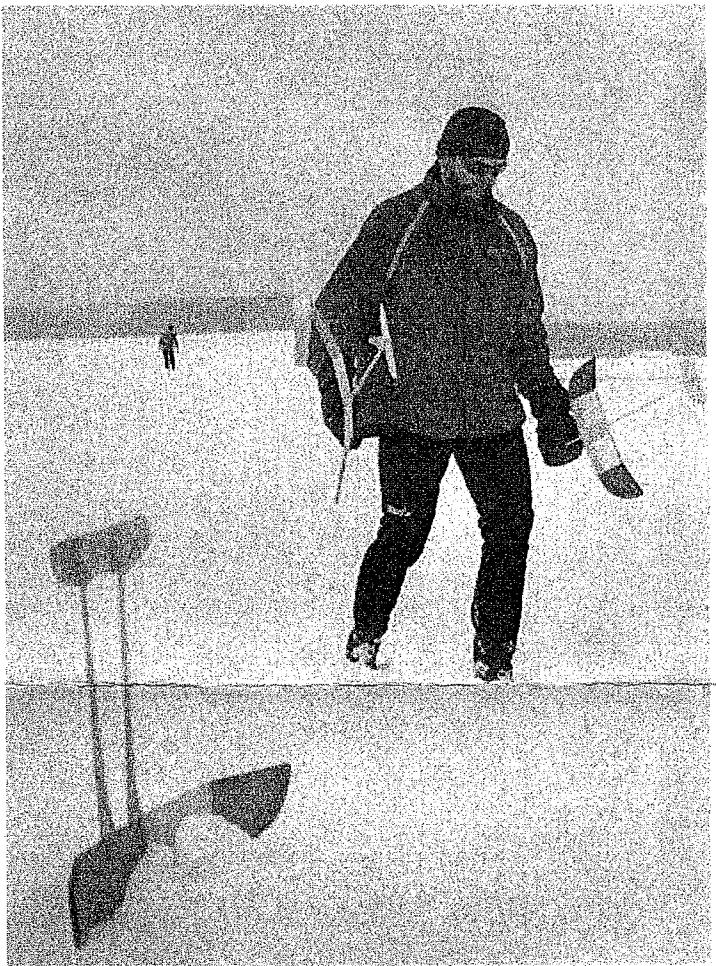
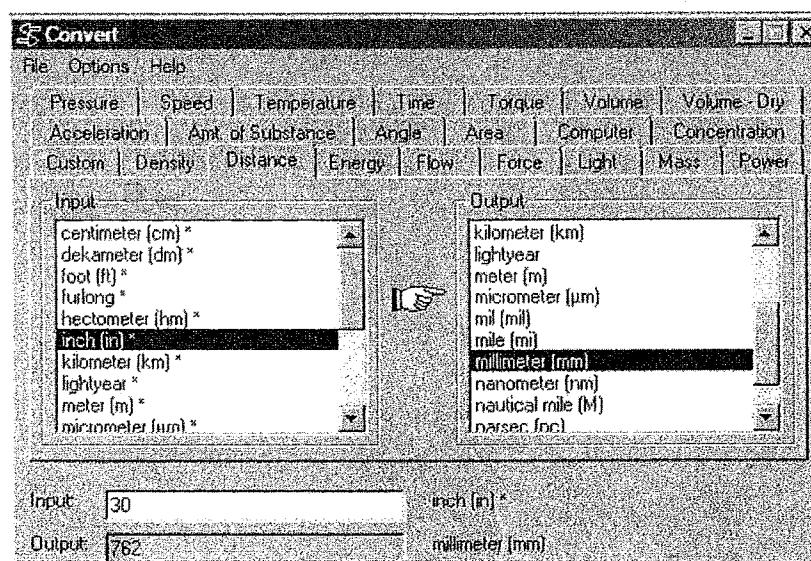
Les pouces en millimètres, mais bien plus : les aires, les températures, les vitesses, les puissances... mais voyez donc la copie d'écran ci-dessous. Mini-programme à placer à portée, dans votre "barre des tâches". Gratuit, ici :

<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 Embaise, aux Championnats du Monde. Il y sera distribué le n°1 de VLT.

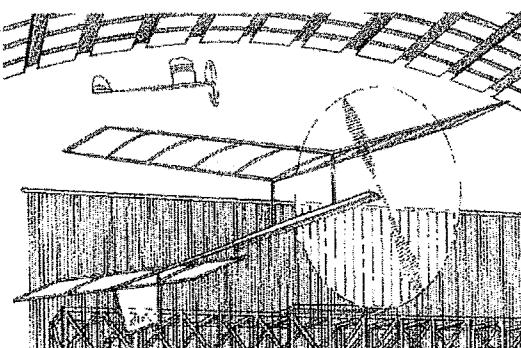
Dedans il y aura Fillon et Matherat, que vous connaissez obligatoirement, Midic de Serbie, Lindner d'Allemagne, Mills des USA... avec du planeur 1950, de la construction, une revue des profils de Coupe, du F1E et du F1Q, un Bébé Jodel, du récit et de la gloire. Bon, c'est pas tout. Comme le n°200 de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



## CONSEILS INDOOR

En voici une collection destinée aux plutôt spécialistes :  
<http://www.indoorduration.com/indoordurationarticles.htm>

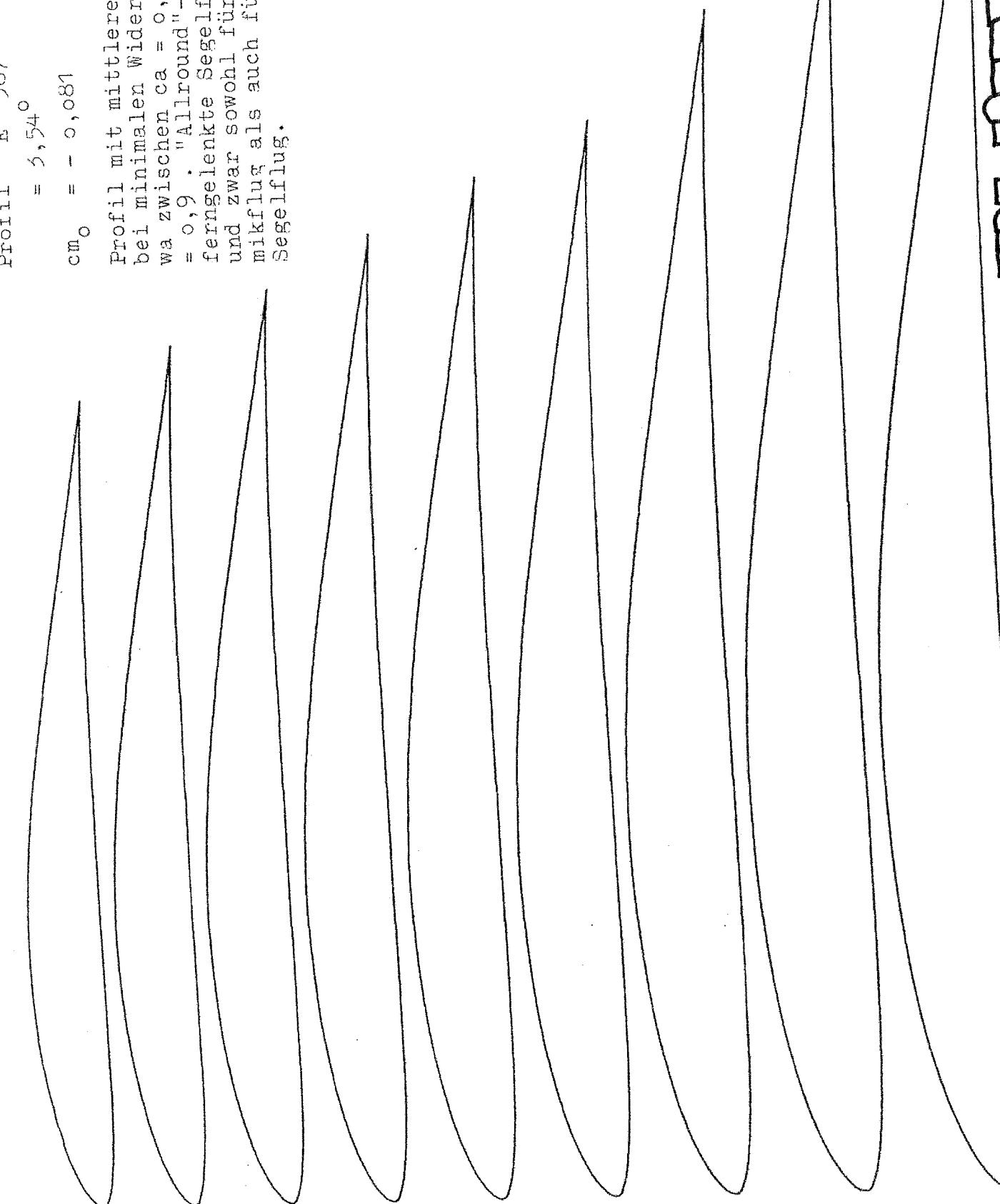
Steve Gardner entre autres livre une vue d'ensemble de la mécanique du vol. Si vous aimez comprendre... pourquoi ça quitte la spirale et des choses de ce genre : pitch stability. --- Plus de 30 topos à déguster. Des plans, des outils, même sans anglais le détour sera profitable.

# PROFIL E 387

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

$$\text{Profil E 387} \\ = \delta, 54^{\circ} \\ \text{cm}_0 = - 0,081$$

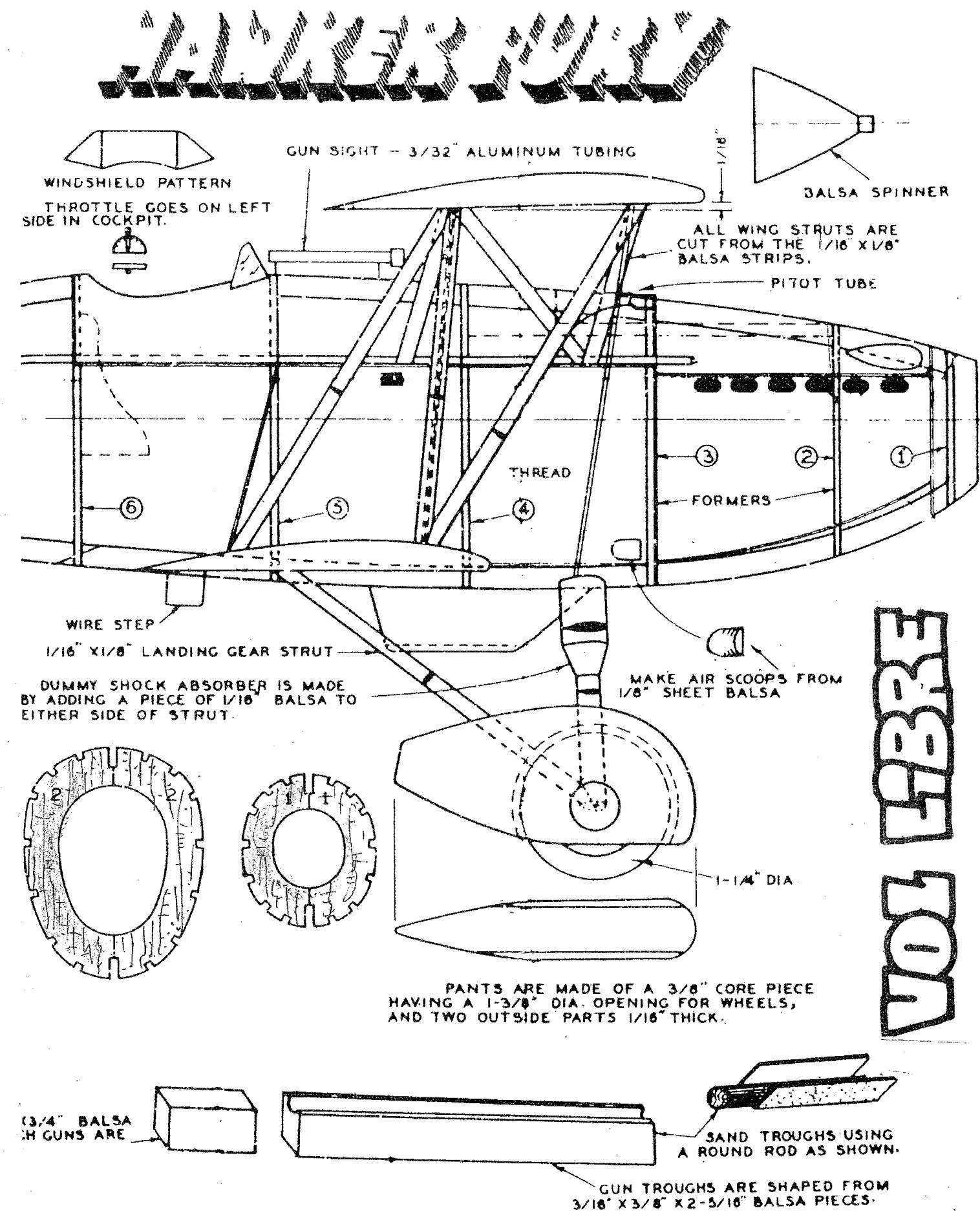
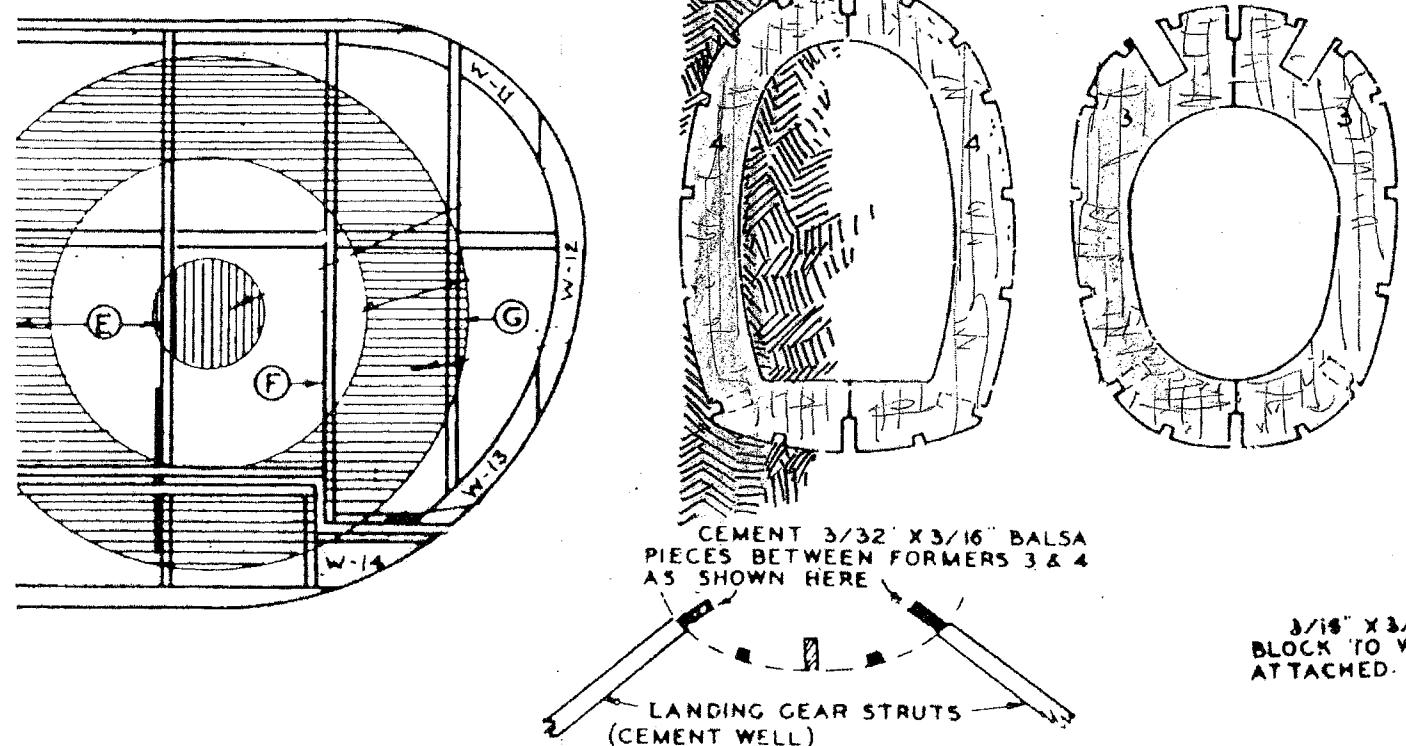
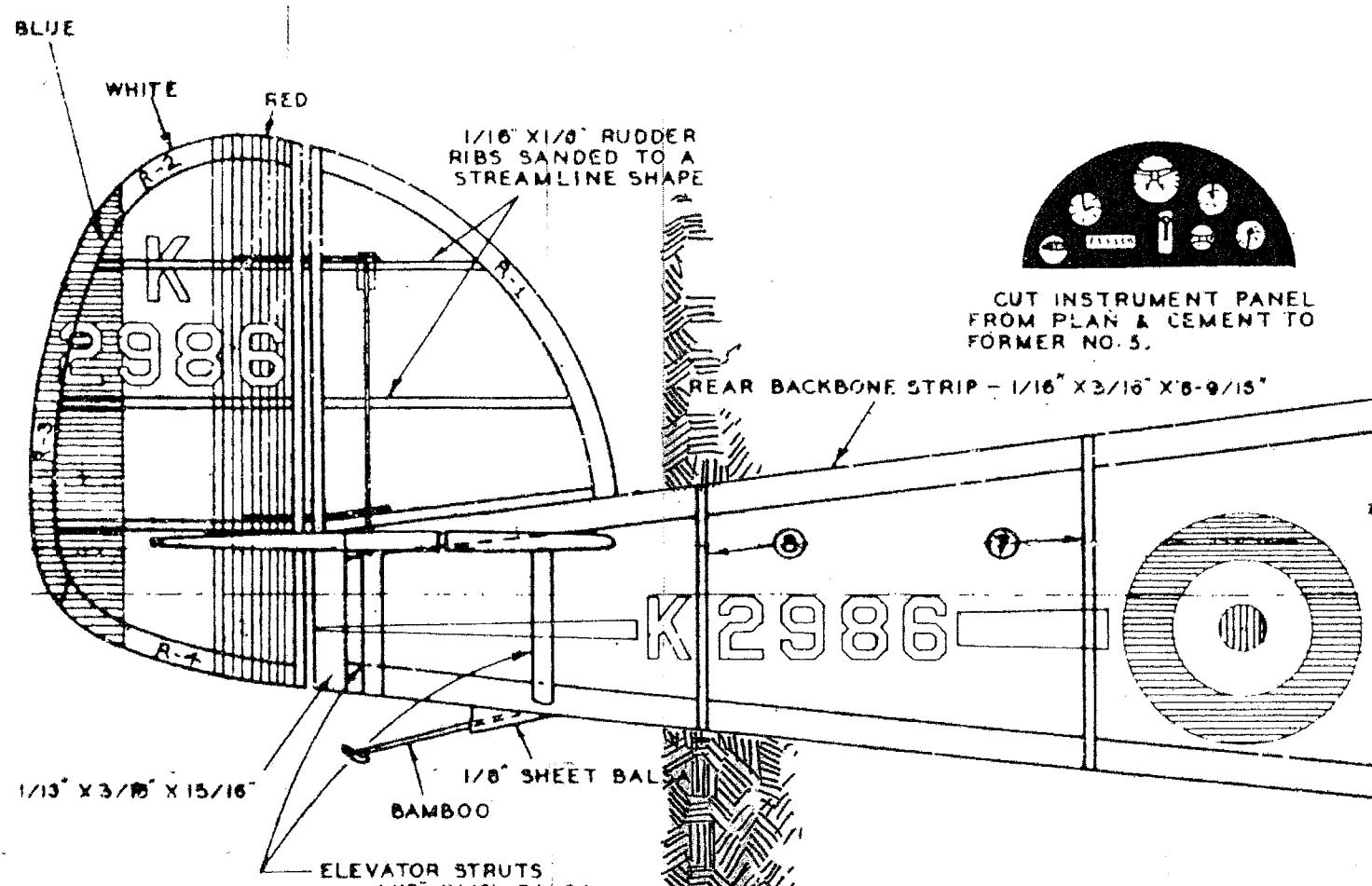
Profil mit mittlerem  $\text{Ca}_{\text{max}}$  bei minimalen Widerstand et-wa zwischen  $\text{ca} = 0,3$  bis  $\text{ca} = 0,9$  "Allround"-Profil für ferngelenkte Segelflugmodelle und zwar sowohl für den Thermikflug als auch für den Hangsegelflug.



SHAW

卷之三

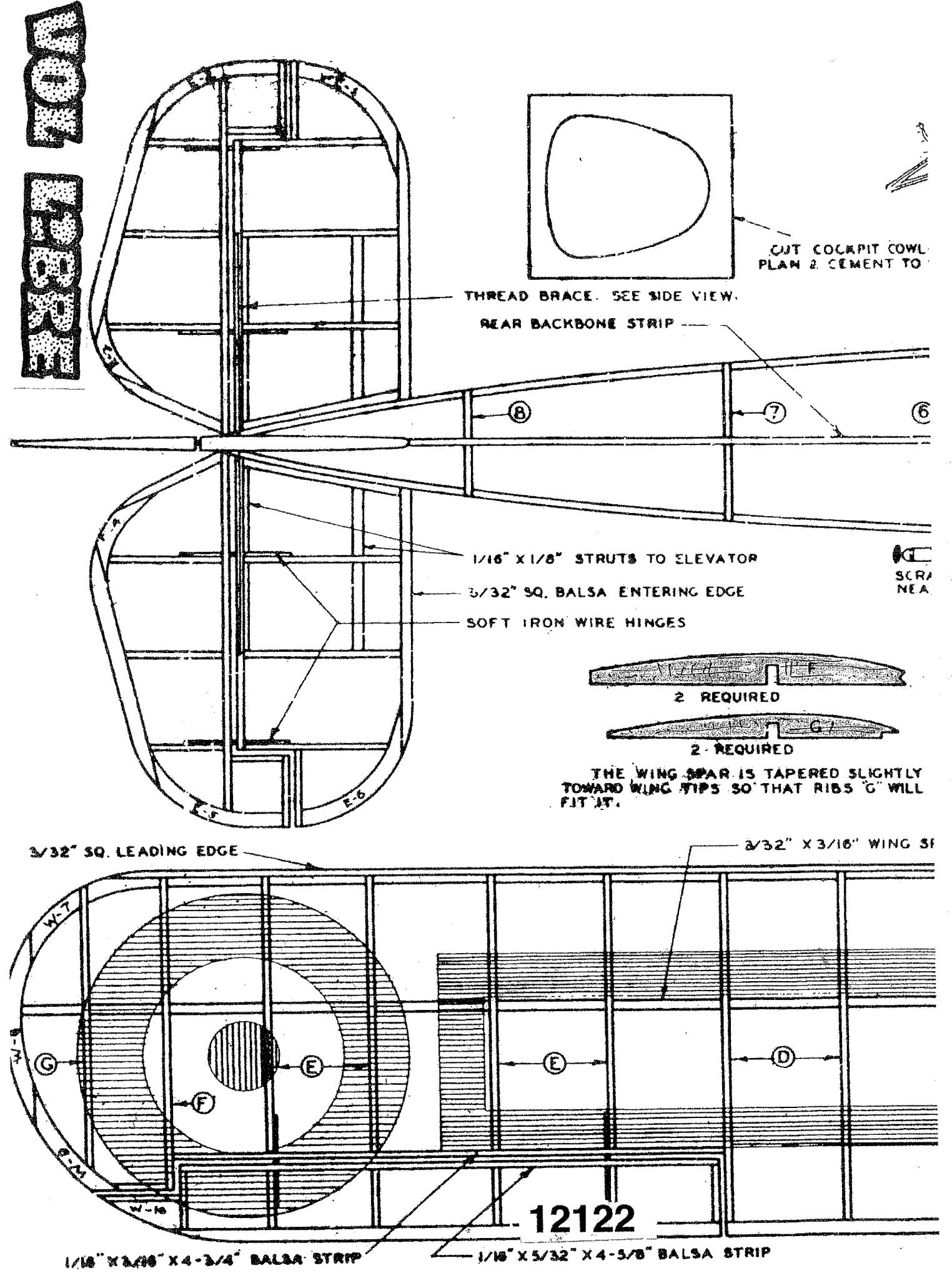
— यह अन्य विधि विवरण विवरण विवरण विवरण



12120

12121

# VOL ABBRE. PREP FUSE



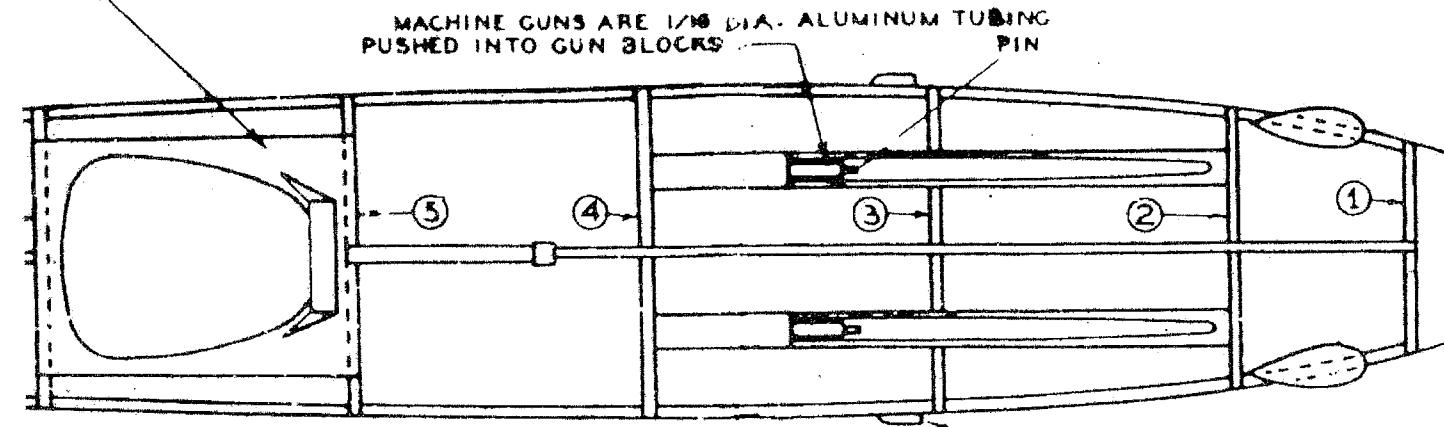
1935 BY COMET MODEL AIRPLANE & SUPPLY CO. INC., CHICAGO, U.S.A.



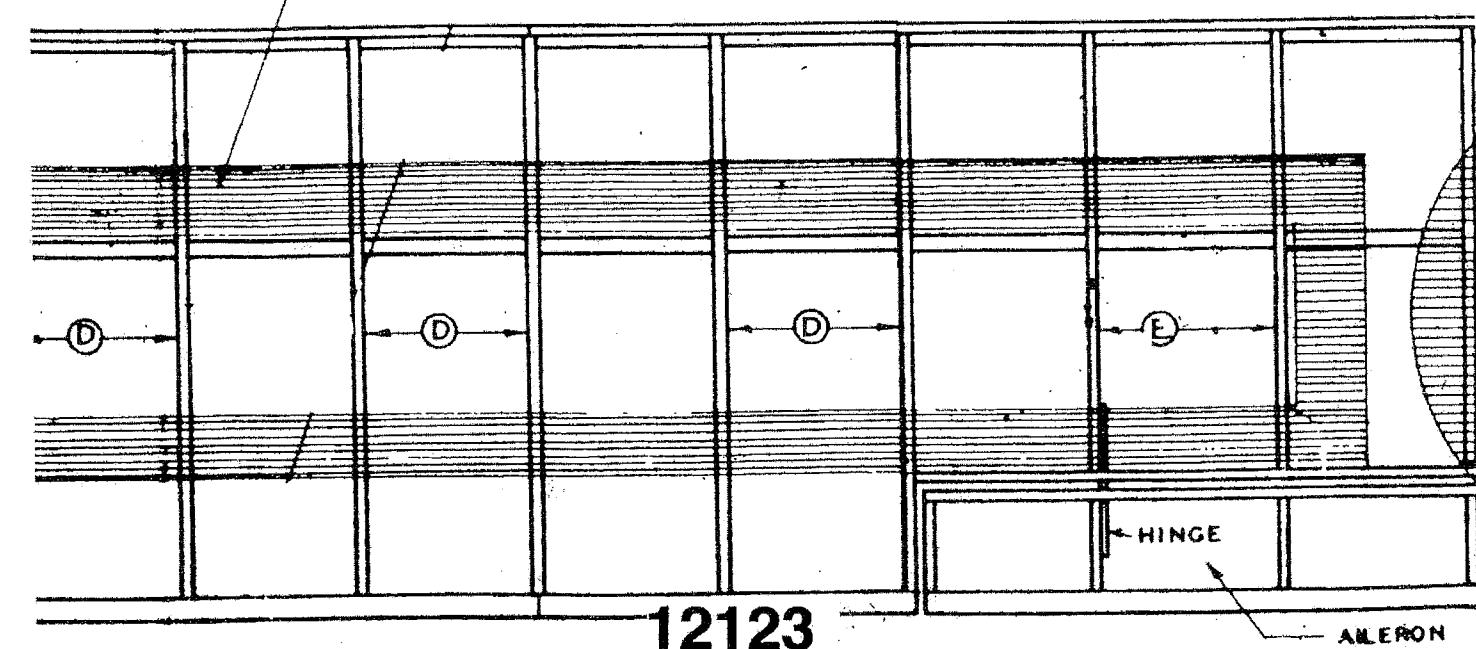
# HAWKER FURY

ROLLS-ROYCE KESTREL II S. ENGINE

FROM  
IERS



JE WING BARS

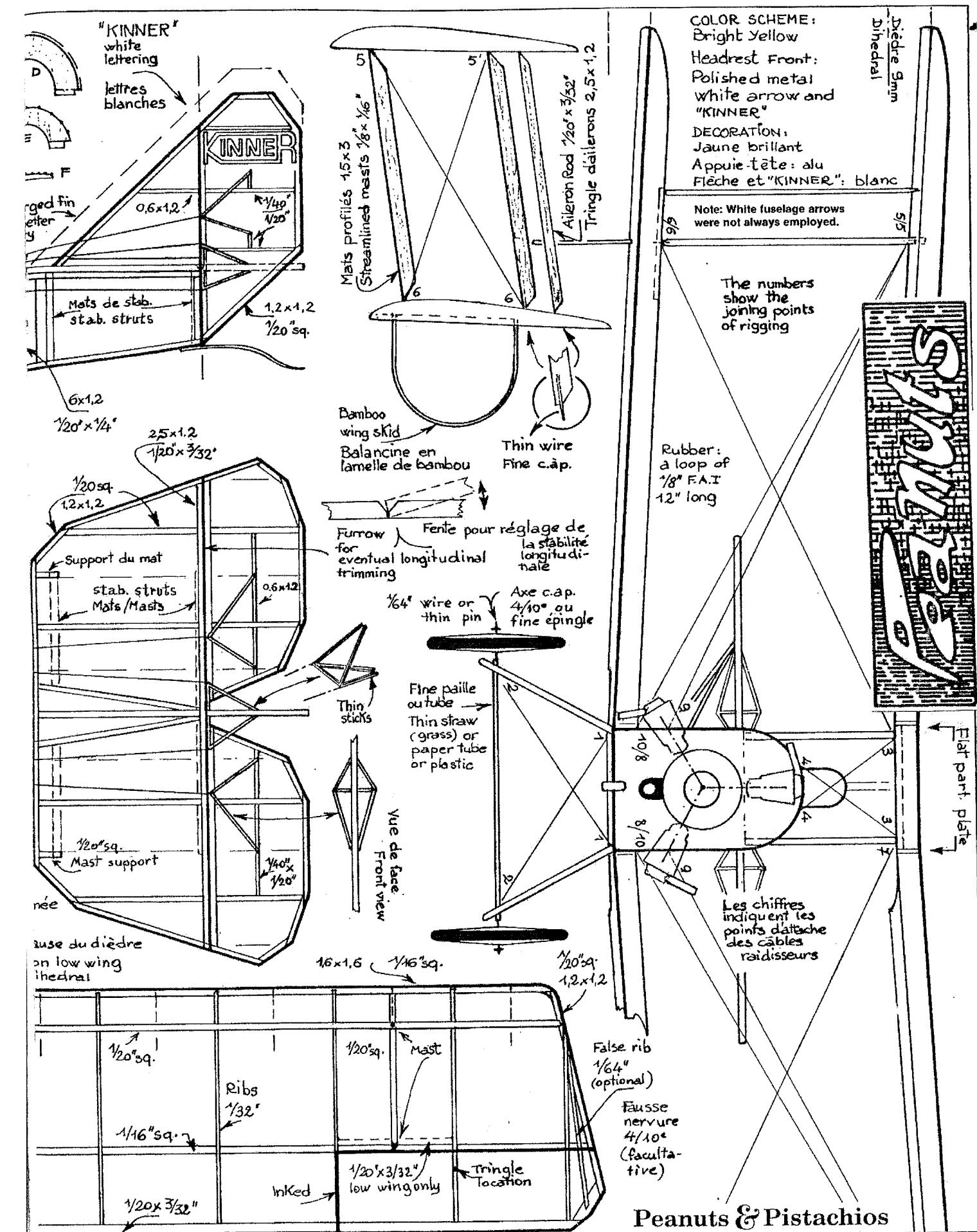
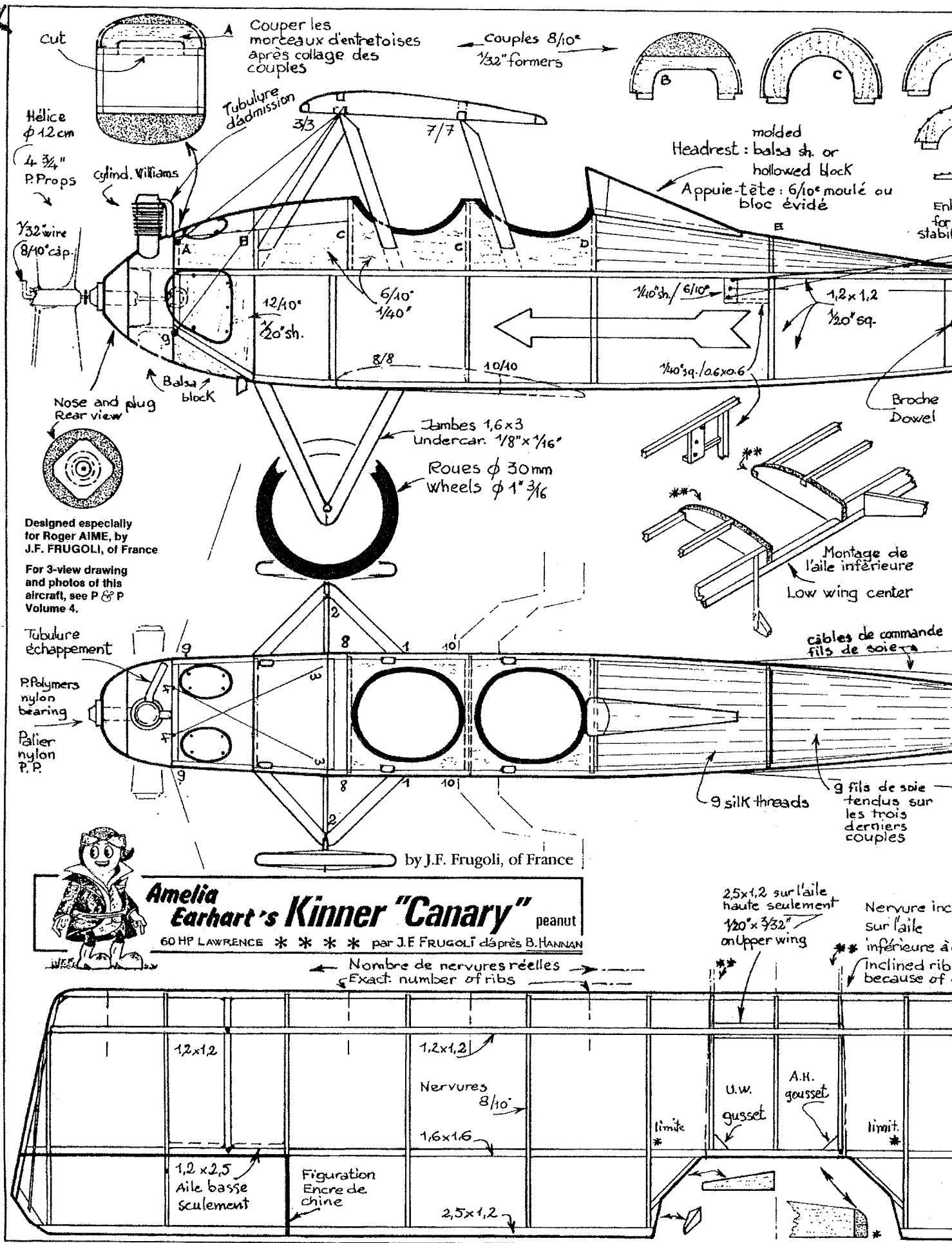


1/16" X 2 1/8" X 4-3/4" BALSA STRIP

1/16" X 5/32" X 4-5/8" BALSA STRIP

12123

AILERON



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

La lecture de Vol Libre me renouvelait 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...

avec mes amitiés sincères  
d'un vieux copain de bataille

Cher André,

retraite

Quelle tristesse, dès que 3 numéros de Vol Libre,

Mais quelle œuvre ! quelle formidable mémoire ! ...

Merci encore pour tout cela.

Bonjour André,

J. Claude

C'est une nostalgie que je redéploie ce chèque qui sera le dernier à destination de Vol Libre. Mais je comprends parfaitement ta nécessité pour poursuivre cette publication dont laquelle ton investissement aura été total. Il restera une exceptionnelle collection de 200 numéros avec un style personnel et parfaitement identifiable. Aussi, Vol Libre conservera son identité dans l'histoire de l'Action de l'âme.

A Bientôt Très cordialement Didier

12126

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'acromodelisme 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.

12127

# PETITES ANNONCES

(C'EST LA  
LIAISON)

CHERCHE SUITE ARTICLE MRA  
96 (NOV. 46) SUR MICRON 5AA:  
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 LIMITÉ, SOUVENT PERSONNEL OU LIÉ A DES PERSONNES.



JEAN PIERRE MOISON  
DINAN.

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

PHOTO ET TEXTE TRANSMIS A VOL LIBRE PAR  
G.P.B.

GPB CHERCHE QA...  
(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 de l'ensemble  
de 15 petits moteurs différents et accessoires et DÉTAILS  
de 5 à 40 cm<sup>2</sup> pour modèles réduits en bois ou métal  
et également pour modèles réduits en plastique.

Plus de 80 photos illustrant les 36 pages de  
description de la construction et l'étude des moteurs  
modèles réduits.

Commandez-la  
dès maintenant  
Envoyez contre mandat carte de 36 Frs  
A. MORIN  
OUVERT TOUTS LES JOURS DE 8 à 8h30

Avec le dernier né de la famille:  
un Nordique télécommandé et  
motorisé!... Je n'ai plus les jambes  
pour courir après!... 434g/14g/cm<sup>2</sup>

Cette Géante étonne au monde  
du vol libre ne sera peut-être  
pardonnée?... Pour cela, je vais  
faire une prière auprès de  
Saint Gépebeovah dont l'aura  
me sera de grande!

Amicalement  
Pierre

# MICHEL GOUVIAUX VOL LIBRE

m.c.





**MARIGNY**

**UFOLEP CLAP**  
**CRITERIUMS NATIONAUX**  
**D'AEROMODELISME**

**29**

**30 JUIN**

**1<sup>ER</sup> JUILLET 90**

UN RAPPEL SUR LA BELLE EPOQUE -

- MARIGNY ...

- CRITERIUMS NATIONAUX - C.L.A.P. .... DES CÉTAINES  
DE JEUNES .... SUR LE TERRAIN. -

ANDRE-SCHADEL

**12130**