

M. Kettering tient à la main un modèle du trimoteur N. C. 4 de la Marine Américaine. En 1919 cet appareil avait fait la première traversée de l'Atlantique.



L'AMATEUR DU MOIS:

M. Eugène W. Kettering

M. EUG. W. KETTERING est ingénieur et son travail consiste à étudier les locomotives à moteurs Diésel. Mais sa journée terminée, il passe son temps à enrichir sa collection de maquettes d'avions. Il possède, en effet, la plus belle collection de modèles réduits d'avions du monde.

Une collection de plus de 450 maquettes, construites à l'échelle de 4 mm. par pied (c'est-à-dire 4 mm. par 30 cm.) remplit les vitrines murales de la bibliothèque de sa villa à Hinsdale (Ill.). Toutes ces maquettes sont faites en balsa, la plus grande pèse environ 112 gr. et elle a une envergure de 81 cm. La plus petite pèse moins de 7 g. avec une envergure inférieure à 2 cm. 5.



Exactement construit à l'échelle, le gagnant de la course du Trophée Thompson de 1937 est perché sur un Martin Mars. Ci-dessous, le collectionneur retouche une maquette d'hydravion.



Devant le fabricant de maquettes M. Chaffee en train de poncer un avion japonais "Tony", on aperçoit un ME-262, un Stinson et un PT-13. Ci-dessous l'avion des frères Wright sur l'aile du Mars. Cet avion avait remporté le championnat de vitesse avec 80 km. à l'heure.





Il y aurait assez d'avions pour faire une armée de l'air avec les modèles qui remplissent les vitrines illuminées et spécialement construites qui tapissent les murs de la bibliothèque du collectionneur.

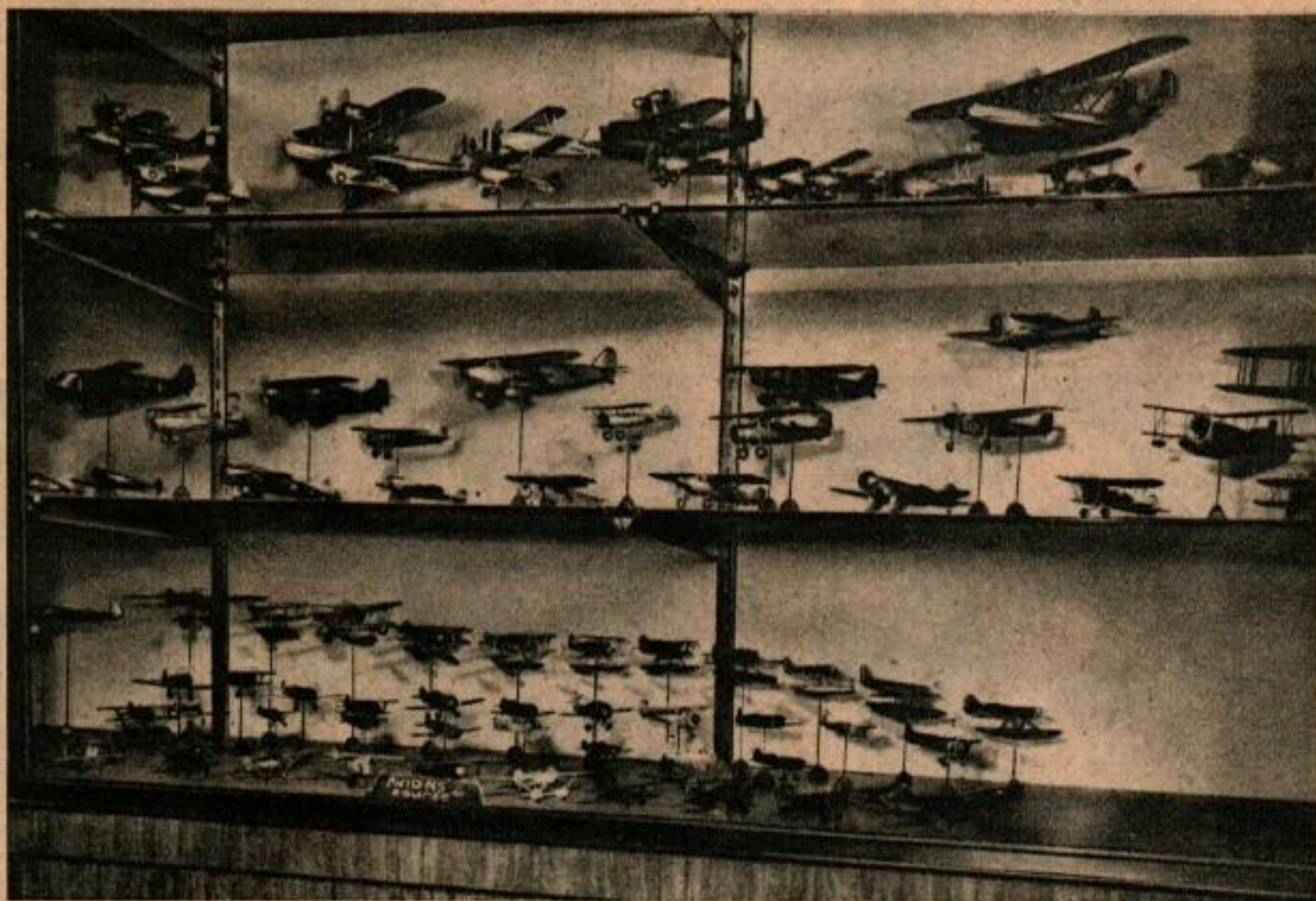
Commençant avec le modèle des frères Wright, la collection retrace l'histoire de l'aviation. On y trouve entre autres des avions commerciaux, des avions de l'Armée, de la Marine de Guerre, des avions étrangers et des avions de course, des glisseurs et des aéroplanes ayant participé à des vols fameux tels le « Spirit of St Louis » et le « Winnie Mae ». On trouve exposés les gagnants de nombreuses courses de vitesses d'hier et d'aujourd'hui tels le « Bennet », le « Pulitzer », le « Bendix », vainqueurs des coupes Thompson et Schneider. Et en par-

courant des yeux une des étagères, vous pouvez suivre rapidement l'évolution de l'aviation militaire, des cellules du début aux rapides et élégants avions de chasse actuels.

Tous les détails sont indiqués, même les haubans et même les compresseurs des moteurs « Liberty ». Ils sont peints dans leurs teintes véritables avec de la peinture spéciale pour avions, qui est appliquée avec un petit pistolet de décorateur, après application d'une couche d'impression et exécution d'un mastiquage et d'un ponçage soignés.

(Suite page 136)

En bas, on aperçoit les maquettes des avions de course détenteurs de Coupes. L'étagère immédiatement au-dessus présente les premiers avions utilisés pour le transport du courrier et des voyageurs.



nage ressemblant à Orville Wright aux commandes de son premier avion. Comme beaucoup d'amateurs M. Kettering ne se contente pas d'une seule marotte. Un modèle réduit de chemin de fer occupe une grande partie du sous-sol de sa maison. Il collectionne également des appareils photographiques de précision. Il a dû hériter de son penchant pour la mécanique. Son père est M. Charles F. Kettering de la « General Motors », Président du « National Inventors Council » (Conseil National des Inventeurs) et lui-même inventeur de systèmes de démarrage, d'éclairage et d'allumage.

M. Kettering passe la plupart de son temps à faire ces maquettes à l'échelle. Il a construit lui-même environ 60 maquettes depuis le début de sa collection qui date de 1930. La plupart des autres maquettes faites pour lui sont l'œuvre d'un jeune homme, M. Bill Chaffee de Northville (Michigan). M. Chaffee dit que les maquettes les plus difficiles à faire sont celles des anciens hydro-aéroplanes comme le NC-4. Ces hydravions étaient, en effet, surchargés de haubans, de tendeurs et de mâts difficiles à bien aligner (et cependant un bon alignement des différentes parties est la pierre de touche d'une bonne maquette). Ces maquettes lui ont donné beaucoup de travail. Toutes les surfaces doivent être bien d'équerre et bien ajustées sinon l'illusion de la réalité est détruite. Et il faut des doigts habiles pour tailler avec des lames de rasoir les bords de fuite ainsi que les contours exacts des ailes.

L'amateur du mois : M. Eugène W. Kettering

(Suite de la page 81)

Les tourelles en dessous et les verrières sont faites en chauffant des feuilles de celluloïd que l'on place sur une forme tandis qu'elles sont encore à l'état plastique. On a sculpté dans un morceau de savon un petit person-