

1976-2006-30^{EME} ANNIVERSAIRE

スラッグ

125 | 3 07

ENGINE CORBAN

-E3871 10N VOL LIBRE-



LA SAGA

CCCP

61

Photo A. Schmitt

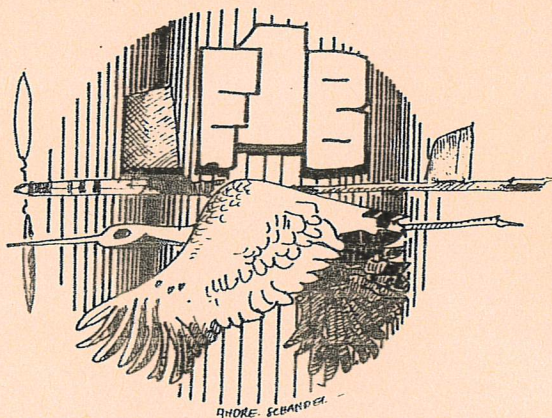
NIIN

10691

2 F1B

CEEP

2



VOL 10BPE

62

10692

A. SCHAUVEL
2007

VOL TOBBRE

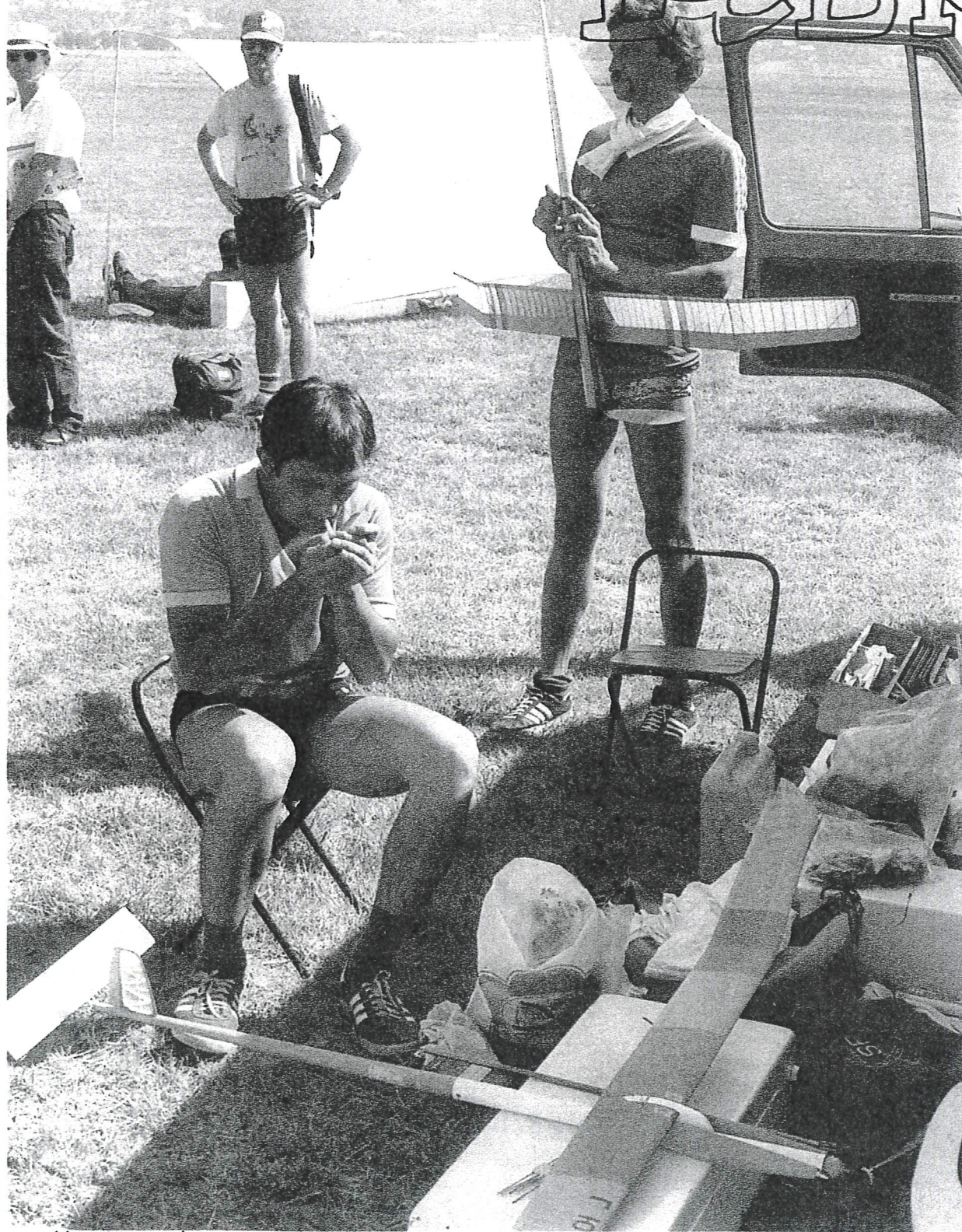


PHOTO. A. SCHANDEL LIVNO 1985 - DANS LE CAMP DES CCCP.
 COMME DÉJÀ SIGNALÉ DANS LE NUMÉRO 1 - FIA DE LA SAGA CCCP
 LE TERRAIN D'ÉVOLUTION DES CHAMPIONNATS DU MONDE A SUSCITÉ
 NOTRE ADORATION, HERBE RASE SUR DES KILOMÈTRES CARRÉS !

63

Tout en constatant que les Russes de l'époque, dans la catégorie F1A, introduisirent un mode de treuillage et de catapultage qui jusqu'à lors était inconnu, les adeptes du F1B - Wakefield - furent, pratiquement à la même période, confrontés à des progrès encore plus révolutionnaires d'origine CCCP.

Les performances réalisées par les modélistes russes donnèrent lieu, à des suppositions, des estimations, des théories, et des supputations allant des plus simples aux plus extravagantes.

Si vous rajoutez à cela, encore des inconnues dans le domaine de la qualité du caoutchouc et de son origine, vous avez tous les ingrédients, pour en venir à des enquêtes quasi policières, et de l'espionnage d'état.

On peut retrouver dans les écrits de l'époque, les réflexions, les tentatives d'explications, les investigations de tous ceux qui étaient passionnés par cette catégorie.

Cela était d'autant plus mystérieux, que les dernières découvertes, se situaient dans des endroits cachés, comme la cabane et le nez de l'hélice.

Celle-ci était de toute manière, et elle l'est encore aujourd'hui, sujet à des recherches théoriques et pratiques pour en extraire la plus grande efficacité durant la montée.

L'introduction de matériaux nouveaux comme le carbone, et le kevlar, amena une restructuration presque totale de la construction des modèles F1B, par l'apport de la rigidité et de la solidité.

Pour la première fois on a pu maîtriser, l'explosion de l'écheveau caoutchouc dans le tube porte-moteur, fatale à bien des modèles.

Mais aussi la rupture de la poutre arrière qui elle aussi fut toujours crainte, et ceci avec un allègement considérable. Tout cela modifia profondément la silhouette générale, l'allure du modèle, qui paraît de plus en plus "dépouillé" au nez court. Aspect trompeur, car en réalité, les systèmes et mécanismes deviennent de plus en plus compliqués. Leur réalisation, échappe à la confection du "wakefieldiste lampda" et nécessite des procédés de fabrication industrielle

Le règne de la corde à piano et de ses tortilleurs et révolu, celui de la mèche aussi!

Les fonctions de minuteriers se multiplient, les séquences de réglages, se font au dixième de seconde, et la montée, pour arriver le plus haut possible, devient de plus en plus raide, voir verticale, on est loin des "tire-bouchons" du passé.

Quant au nez de l'hélice, c'est maintenant un véritable bijou, mécanique, sorti de l'usine avec des dizaines de pièces usinées miniatures.

Pour maîtriser tout ces éléments pendant le remontage, l'attente de l'ascenseur, la montée et le plané, d'autres attitudes ou manières de procéder sont introduites.

De nouveaux pieds de remontage apparaissent, les instruments de remontage deviennent ergométriques, sont munis de compte-tours, de systèmes de protection.

On rechauffe on l'on refroidit les écheveaux, dans des boîtes ou dans le modèle. On rajoute au poste de départ de tours supplémentaires à la main, pour remuscler le moteur.

La mise en route de l'hélice est elle aussi, programmée, des retardements de mise en route sont utilisés de plus en plus, les pales sont mises en drapeauon passe au lancer de javelot, sans parler d'incidences variables Rien n'est plus simple, et tout devient plus compliquéet surtout plus cher.

Car il faut bien, maintenant que tous ces éléments ne sont plus maîtrisés ou maîtrisables se procurer des modèles compétitifs, pour avoir une, ou la même chance, que ceux qui les fabriquent ou les possèdent.

C'est alors que l'on se heurte à une réglementation de la FAI, qui est aussi ancienne que cette vieille Dame, **la règle du constructeur.**

Car lors de la compétition le concurrent doit utiliser sa "propre production" et non celle d'un autre. Les dexvolets, construire et voler soi-même sont indissociables.

Donc comment faire pour franchir l'obstacle, le dernier! Simplement en ignorant la réglementation.

A l'époque on parlait de tricher! Utiliser des modèles en compétition, qui sont de réalisation non personnelle, tout en prétextant qu'on les a construits soi-même, sans rougir.

Ne pouvant et ne voulant pas prouver le contraire, l'acceptation du non respect de la règle du constructeur, gagna la bataille sur le terrain. Au bout d'un certain nombre d'années

d'illégalité " la "loi " -la réglementation - fut changée , et du coup , le monopole du commerce de modèles s'installa et règne aujourd'hui encore .

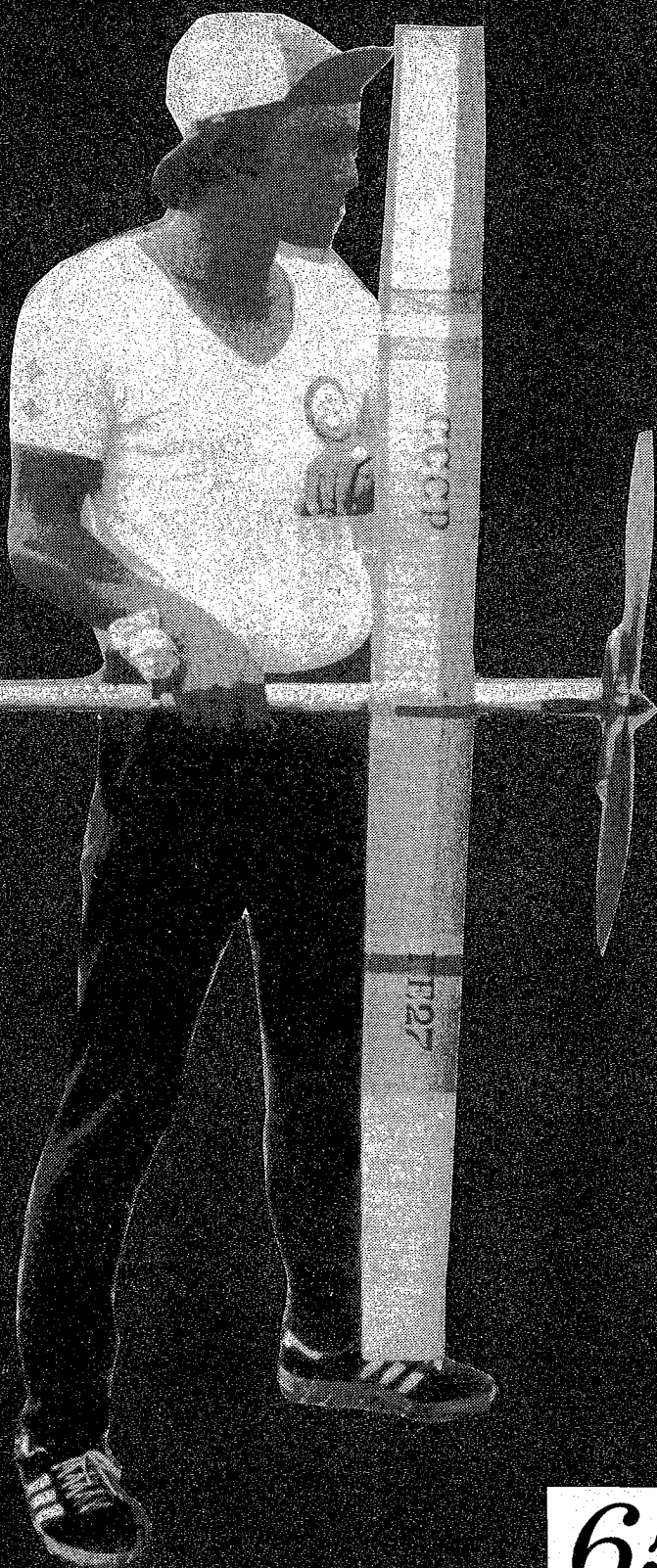
On a longtemps pensé et même argumenté , que cette manière d'agir augmenterait le nombre de modélistes vol libre , on est obligé de constater aujourd'hui , en France en particulier dans les catégories F1B et C , que ce n'est pas le cas . Le prix à payer est trop élevé et les effectifs stagnent ou fondent à la vitesse grand V .

La révolution venue de l'est ne fut pas populaire mais capitaliste .

COUPE DU MONDE

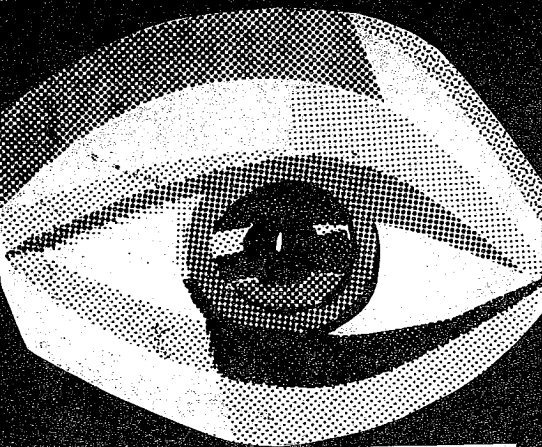
La création de la Coupe du Monde dans les trois catégories reines du Vol libre , mène vers une compétition , plus ouverte et surtout plus soutenue dans le temps , sur toute une année . Sa valeur étant à mettre au même niveau sinon plus haut encore que les championnats du Monde ou d'Europe , dans l'esprit des participants .

VOL LIBRE



10695

65



* DEUX DES PRINCIPAUX SPECIALISTES DE LA CATEGORIE FIB AYANT EGALEMENT REMPORTE LE TITRE DE "CHAMPION DU MONDE".

- STEFAN STEFANCHUK
- ALEXANDER ANDRIUKOV -
LES PHOTOS ONT ETE FAITES EN FIN DES ANNEES 1980 PEU AVANT L'OUVERTURE DU "RIDEAU DE FER".

LES SILHOUETTES SONT ENCORE FINES.

- LA PHOTO CONCERNANT ALEX ANDRIUKOV EST CARACTERISTIQUE MONTRANT A LA FOIS LE RECHAUFFAGE DE L'ECHEVEAU A L'AIDE D'UN MANCHON CHAUFFE PAR UNE RESISTANCE ELECTRIQUE ALIMENTEE PAR UN ACCUS - EN MEME TEMPS DURANT L'ATTENTE IL AJOUTE A LA TAIN QUELQUES TOURS SUPPLEMENTAIRES.....

* FOTOS VON ZWEI WELTMEISTER IN FIB - STEFAN STEFANCHUK UND ALEXANDER ANDRIUKOV. DIESE FOTOS STAMMEN AUS DEM ENDE DER ACHZIGER JAHRE - DIE FIGUREN SIND NOCH SCHLANK.

A. ANDRIUKOV IST DAMIT BESCHAFTIGT AN STARTPLATZ, MIT HAND NACHZUDREHEN. BEMERKE DIE ANGEBRACHTHE HEIZUNG, MIT AKKU, UM DEN GUMMI WEITER WEICH ZU HALTEN.

ALLES NEUHEITEN DIE VON DEN RUSSISCHEN FIB FLIEGER EINGEFUHRT WURDEN.

* AVERTISSEMENT - TOUT COMME DANS SAGA CCCP FIA BEAUCOUP DE PROFILES FIGURANTS SUR LES PLANS D'ORIGINE RUSSE SONT INVENTES ET FANTASISSES.

66

10696



photo: A. SCHANNITZ



La répartition géographique pratiquement universelle des concours, à travers tous les continents, exigea de la part des concurrents, de pérégrinations, sur des distances très longues et coûteuses. Une nouvelle fois, le portefeuille joua et joue encore un rôle prépondérant dans l'affaire.

Les inventeurs et possesseurs des nouvelles technologies, dans la nouvelle ère des modèles F1 A, B et C, transportèrent dans leur valise - leur caisse - des séries de modèles à vendre d'abord sur le terrain, ensuite chez des revendeurs bien placés, surtout aux USA.

Dans le paysage vol libre, une certaine uniformité, un genre de monotype, s'installèrent, et les initiatives personnelles surtout en F1B et C ont complètement disparues.

Les caractéristiques théoriques et pratiques des modèles sont entre temps devenues "classiques", et en F1G, H, J les mêmes techniques et caractéristiques prennent de plus en plus de place. Le marché s'agrandit. Il est fort probable, et sans doute déjà réel que la catégorie F1 E est sur la "même longueur d'ondes".

Quelques îlots de résistance existent encore, ça et là, mais il n'ont aucune chance de survivre. **La fameuse REGLE DU CONSTRUCTEUR est définitivement abandonnée.**

Un autre facteur déterminant, dans la catégorie F1B occupa et occupe en core les esprits et les compétiteurs dans cette catégorie : la qualité du caoutchouc.

Au même moment que souffla le vent d'est sur les modèles, le jusqu'alors, fameux, Pirelli, disparut. Le monde du F1B s'attendait à une période sèche, dans le secteur du caoutchouc. Le mystère des écheveaux, russes, chinois et coréens, truffés, d'une multitude de noeuds de raccommodage, ou non, on ne savait pas très bien, ne fit qu'ajouter à la confusion générale, sur l'origine et la qualité du caoutchouc utilisé par les grands chefs.

La reprise de la fabrication du caoutchouc aux USA, sous le nom de TAN, avec des recherches péalables, favorisa par un monopole, un clientélisme sur place USA - et une montée sérieuse des prix.

Une partie, des modélistes F1B, abandonna la partie trop chère, une autre eu des difficultés de ravitaillement et se sentit par les résultats obtenus frustrés; croyant à tort ou à raison, que le caoutchouc livré, était de qualité inférieure que celui, capté et testé à la source même aux USA.

Des filières s'installèrent à travers quelques "champions" favorisés, qui voulaient

bien concéder leur surplus, à des acteurs moins favorisés. Il y eut des années de bon "crus" d'autres de mauvais.

Histoires vraies ou fausses ? Allez savoir !

En tous les cas le sujet reste encore d'actualité et la réception des écheveaux oblige à un passage en douane, qui ne fait que renchérir la marchandise, sans parler des tracasseries administratives.

in Deutsch

Der Feststellung dass die russischen F1A Flieger mit neuem Hacken und Katapultstart in der dieser Klasse einen bedeutenden Fortschritt taten, kann man jedoch auch gleich hinzufügen dass in der Klasse F1B zur gleichen Zeit, ein ganz neuer Ruck durch die Reihen ging.

Die Leistungen die durch die russischen F1B Freiflieger erreicht wurden, verursachten, Fragen, Einschätzungen, Theorien, Vermutungen, von den einfachsten bis zu den exzentrischsten.

Wenn Man dazu noch Fragen über die Herkunft und Qualität des Gummis stellt, sind alle Bestandteile da um Spionage zu betreiben, mit allen Mitteln

In Schreiben und Kommentaren aus jener Zeit, findet man Versuche dies alles zu erklären, ohne jedoch in irgendeiner Art, Antworten zu finden in der Klasse F1B.

Die Lösung der Probleme war dazu noch in Propellerkopf und Rumpf verborgen, also ausser Sicht.

Damals schon, so wie Heute war der Propeller Objekt von Versuchen und Baukünsten die einen verbesserten Steigflug bringen sollten.

Die Einführung von neuen Materialien wie Kohle und Kevlar brachte eine ganz neue Bauart die Festigkeit und Widerstand ergab. Die viel gefürchtete motor Explosion war "passé" !

Der Leitwerksträger wurde abgemagert und leichter, und dies wiederum erzeugte eine ganz neue Form der F1B Modelle. Kurze Nase, Stromlinie, alles sehr sauber und Widerstandslos, also Einfach ... doch das war trügerisch, denn es war das Gegenteil, alles war kompliziert im Versteck.

Diese Art zu bauen konnte von einem "normalen" F1B Flieger nicht mehr getragen werden. Industrie fertigte Teile waren gefragt, die Zeiten von Holz, Stahl Draht waren Vergangenheit

VOL LIBRE

Die Zeitschalter wurden mehr und mehr herangezogen um zahlreiche Funktionen zu übernehmen . Es wurde in Bruchzeiten von Sekunden gestiegen und geflogen

Was die Rumpfnase anbelangt war diese zu einem Schmuckstück gewandelt , mit Miniaturteilchen zu zehnfach

Und diese neuen Einführungen ; brachten ganz andere Einstellungen beim Aufziehen zu Tage , mit Zusatzgeräten die auch wieder teuer und kompliziert waren .

Gummi wird geheizt, oder gekühlt , es wird nachgedreht , am Startplatz .

Der Propeller selbst wird besonders eingestellt, sein Lauf verzögert u.s.w.....der Steigwinkel wird immer steiler und die Ankunft höher Dies alles ist nicht einfachaber besonders teuer

Man muss jedoch um mithalten zu können, obwohl man persönlich nicht mehr die Macht hat selber zu bauen , Modelle anschaffen , um die gleichen Chancen zu haben wie die die bauen oder verkaufen .

Damit war man vor dem letzten Hindernis das noch im Wege stand : die FAI Erbauerregel . **Der der fliegt muss auch sein Modell gebaut haben !**

Diese ' alte Dame ' verlangte etwas das man nicht mehr einhalten konnte , und wollte . Also man musste einfach das Hindernis , überwinden . Wie ? In dem man es einfach ignorierte und umging . Eine Zeitlang sprach man von Teuschung , und schummeln , indem man beteuerte selbst gebaut zu haben , oder mit gekauften Teilen den Bau gefertigt zu haben

Da man das Gegenteil nicht beweisen konnte und wolltehat der Abbau der Regel einfach auf dem Fluggelände stattgefunden . Nach einigen Jahren in der " Illegalität " wurde die Regel gestrichen , und jetzt konnte der Markt für Modelle sich öffnen .

Man hat zuerst geglaubt dass dies auch die Zahl der Freikieger erhöhen würde , Heute weiss man das es nicht der Fall ist , eher das Gegenteil hat sich eingestellt . Alle konnten oder wollten nicht mithalten , mit dem Kauf von Modellen , und gaben auf .

Die Revolution die aus dem Osten kam war nicht proletarisch sonder kapitalistisch .

WELT POKAL

Die Entstehung dieses Pokals , in den drei Meisterklassen im Freiflug , führte zu einem Wettbewerb der offen , und stetig über ein Jahr dauerte . Sein Wert ist gerade so gross wenn nicht noch mehr als die WM oder EM .

Die geografische Verteilung über die ganze Welt , über alle Kontinente , verlangte von den Teilnehmern eine Reiselust oder Pflicht über sehr lange Strecken . Das ist teuer . Noch einmal , und immer wieder spielt Geld die erste Rolle .

Die Erfinder und Verteiler der neuen Generationen von hochwertigen Modellen packten ihre Koffer , Kisten , um ihre Modelle zu verkaufen , zuerts selber und später von Vertretern , besonders in den USA .

In der Freiflugwelt kam eine gewisse "Allgemeinheit " zu Tage , ein Monotyp , der alle persönlichen Initiativen verdrängte .

Die praktischen und theoretischen Gegebenheiten sind nun " klassisch " überall vertreten , in den Klassen F1G, H und J, geht man schon auf dem selben Weg . Der Markt wird immer grösser und bestimmt wird sich die Klasse F1E anschliessen .

Es gibt noch einige "Widerstandsnester" , die aber kein Chance haben zu überleben .

Die famose REGEL dess ERBAUERS ist definitiv überrollt .

Ein anderer maassgebender Faktor in der Klasse F1B , ist und war der Gummi und dessen Qualität .

Zu gleicher Zeit als der Ostwind einbrach, verschwand der Pirelli Gummi .

Man erwartete ein Zusammenbruch in der F1B Klasse . Die Russen , Chinesen und Koreaner verwendeten Stränge die mit Knoten überfüllt waren und man wusste nicht so recht was dies zu bedeuten hatte . Es gab eine gewisse Konfusion über die Herkunft vom Gummi , der von den Grossen benutzt wurde .

Die Wiederaufnahme der Herstellung von Gummi in den USA unter dem Namen TAN , mit Untersuchungen , begünstigte eine Art von Monopol und bevorzugte Kunden in den USA . Die Preise stiegen !

Ein Teil der F1B Flieger gab auf , und andere wieder , die nicht an den ausgewählten Gummi kamen waren frustriert , und glaubten in Recht oder Unrecht betrogen zu sein mit dem gelieferten Gummi .

Es gab bevorzugte Lieferquellen , die an den besten Gummi herankamen , direkt in den USA . So konnten die "Meister " ab und zu Überfluss an andere abgeben oder minderwertige Qualität .

Es gab gute und schlechte Jahre wie beim Wein .

Echt oder falsch , man weiss es nicht so recht ?

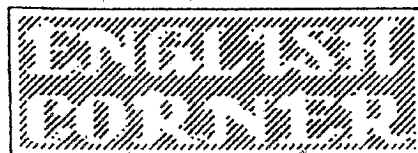
Auf jeden Fall ist dies immernoch an der Tagesordnung , und Gummi muss über den Zoll, was ihn noch teurer macht und Papierkrieg verursacht .

André SCHANDEL

* UN GRAND MERCI A BERNARD BOUTILLIER QUI A PARTICIPE A LA REALISATION DE CE NUMERO EN TRADUCTIONS FRANÇAIS - ANGLAIS ET INVERSEMENT . -

B. BOUTILLIER

Saga URSS



While they saw at these times that the Russian flyers started a new way of towing the gliders with energetic launches, the F1B competitors faced an even more revolutionary progress on the wakefields coming from SSSR.

The high level of performance achieved by Russian modellers gave birth to valuations, theories and suppositions going from the simplest to the wildest.

If you add to this unknown datas about rubber and its origin, you get all the necessary ingredients for police inquiries and international spying.

One can find in modelling press of this period much guessing from all who were interested in this class.

All was even more mysterious, the progress being hidden in places such as pylon and prop.

The prop was , and still is, the matter of continual analysis with the goal of the utmost efficiency.

New materials such as carbon and Kevlar allowed an increase of aspect ratio with improved strength and stiffness.

For the first time the rubber exploding ceased to be a problem.

Breaking tail booms disappeared with at the same time a reduction of its weight.

The models became cleaner, with slim lines and shorter front sections of fuselage. In fact the models became more and more intricate. Their building became out of reach for the basic modeller.

Shaping of piano wire with pliers and DT fuse were definitely out.

The timers included more and more functions, the timing of these functions became accurate down to one tenth of second to achieve a near-vertical climb, far away from the classical corkscrew pattern.

The prop hub became a mechanical jewel , direct from the factory.

To master all these things when winding, waiting for thermals, climbing and gliding a new way of doing was necessary.

A new winding system became necessary with stooges, winders fitted with torque meters, counters and protective systems.

The rubber was cooled, heated some years later. The prop mechanism allow to add turn by hand when waiting for that elusive thermal.

The prop start is delayed, the blade are feathered to improve the javelin launch. Nothing is anymore simple, everything becomes intricate And expensive.

It is now necessary to get competitive models, in order to be approximately at the same level as the producers.

But there is the Builder of the Model rule, as old as the old Lady FAI. Competitors must build and fly themselves their own models.

How to overcome the last obstacle ? The answer is: ignore the rule !

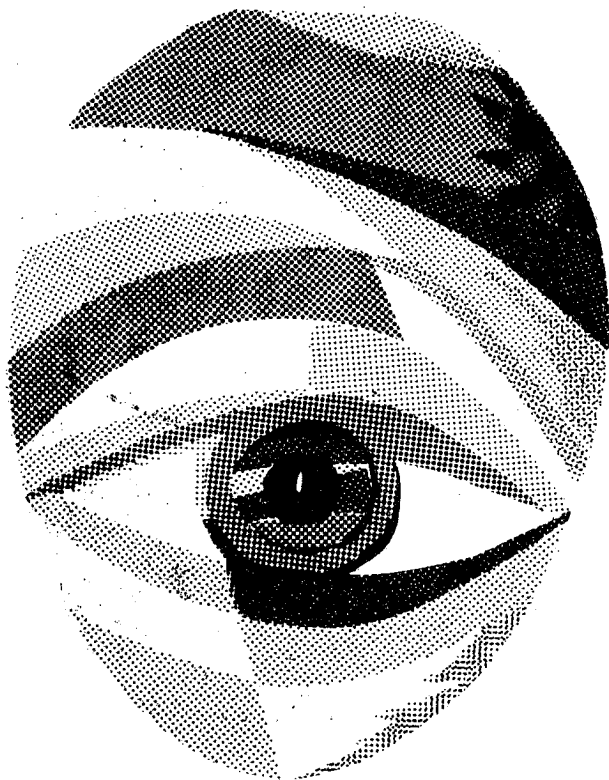
At these time one spoke of cheating ! Using bought models and saying they were homemade !

It became impossible to enforce the BOM rule, the simplest thing was to withdraw it! After some years of illegality, the rule changed. The selling-buying of finished models became the new rule.

For long time it was argued that this could bring new competitors. One can see that it is not true, number of F1B and F1C competitors quickly decreases because of high cost.

Revolution coming from east was not popular but capitalist.

VOZ L'EBRE
701



Cette deuxième partie de la Saga des CCP est , comme on peut le constater, consacrée à la catégorie F1B - Wakefield .

Elle est comme ce fut le cas pour la première partie F1A planeurs, essentiellement constituée par des plans , d'époque et de toute une série de photos qui ont été prises sur les terrains , des ch. du monde et d'Europe .

Une part très importante est consacrée à Alexandre ANDRIUKOV , qui des CCCP , en passant par l'Ukraine est arrivé aux USA . Il a été Champion du Monde pour les trois pays et cela marque aussi l'importance de sa personne dans le développement de la catégorie F1B à la fin du siècle dernier . On peut aujourd'hui dire qu'Alexandre a dominé de la tête aux pieds , tous ses adversaires , dans toutes les compétitions internationales .

Ses recherches, son ingéniosité , ses progrès techniques , sa tactique sur le terrain , et le lancé même du modèle avec une prise d'élan pour arriver à une propulsion verticale dès le début de la montée , tout cela correspondait à des innovations qui ont révolutionné cette catégorie . Sa marque restera indélébile et définitive , dans cette catégorie pour le reste de l'histoire du vol libre .

C'est aussi pour cette raison que la place qu'il occupe dans ce numéro spéciale est très importante

Quelques réserves sont à formuler en ce qui concerne certains profils , qui sont le produit de quelques correspondants CCCP de l'époque , et ne correspondent pas aux originaux .



PHOTO. A. SCHANDEL -

1071 1333

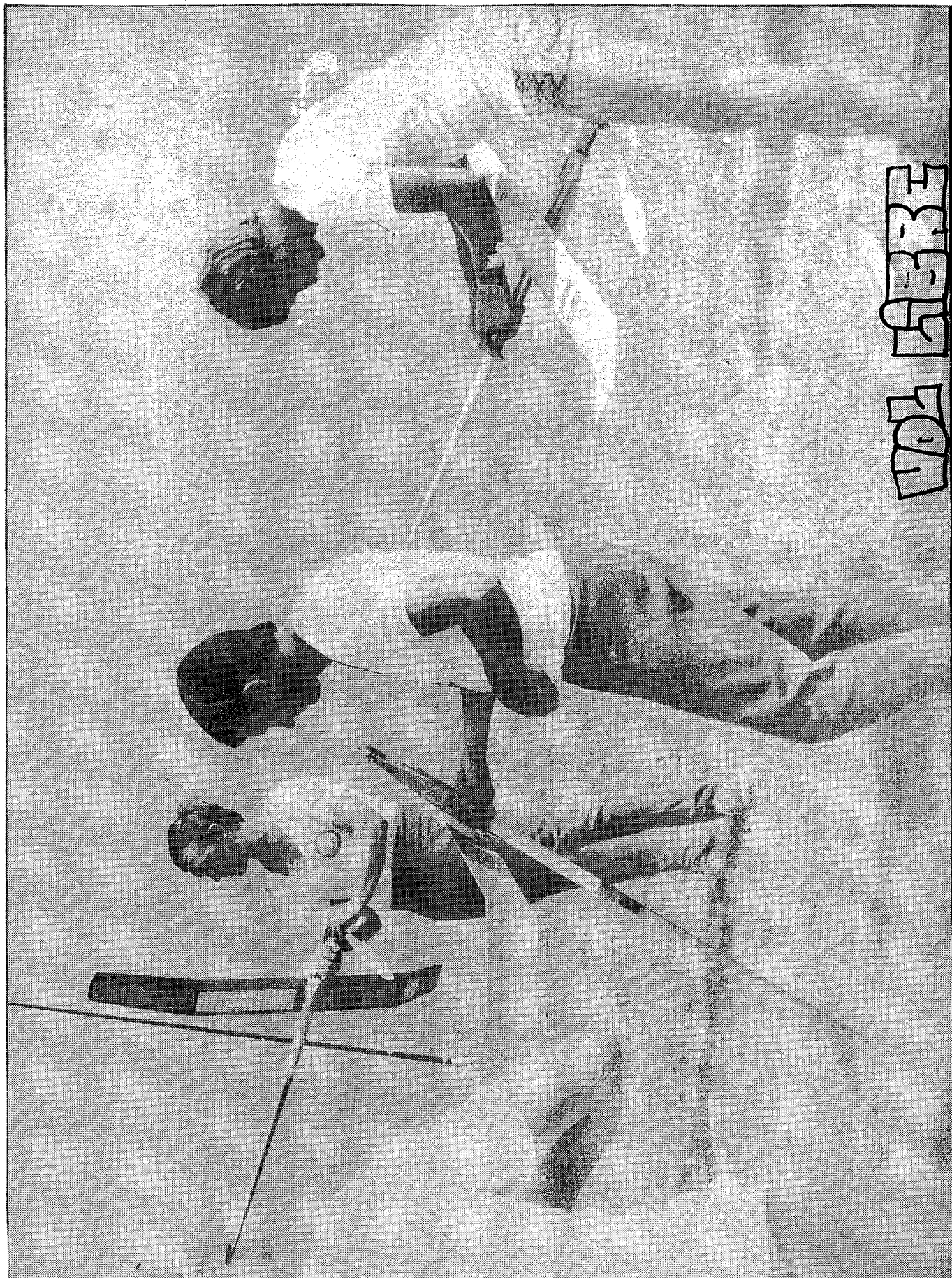
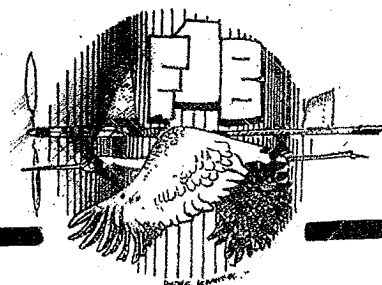


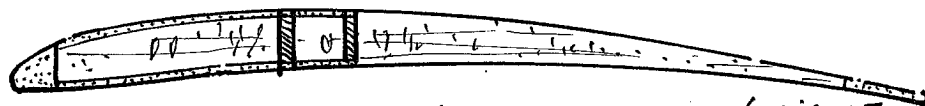
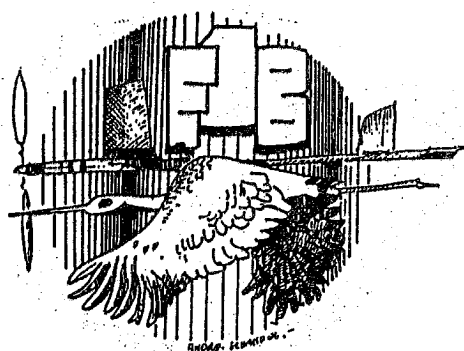
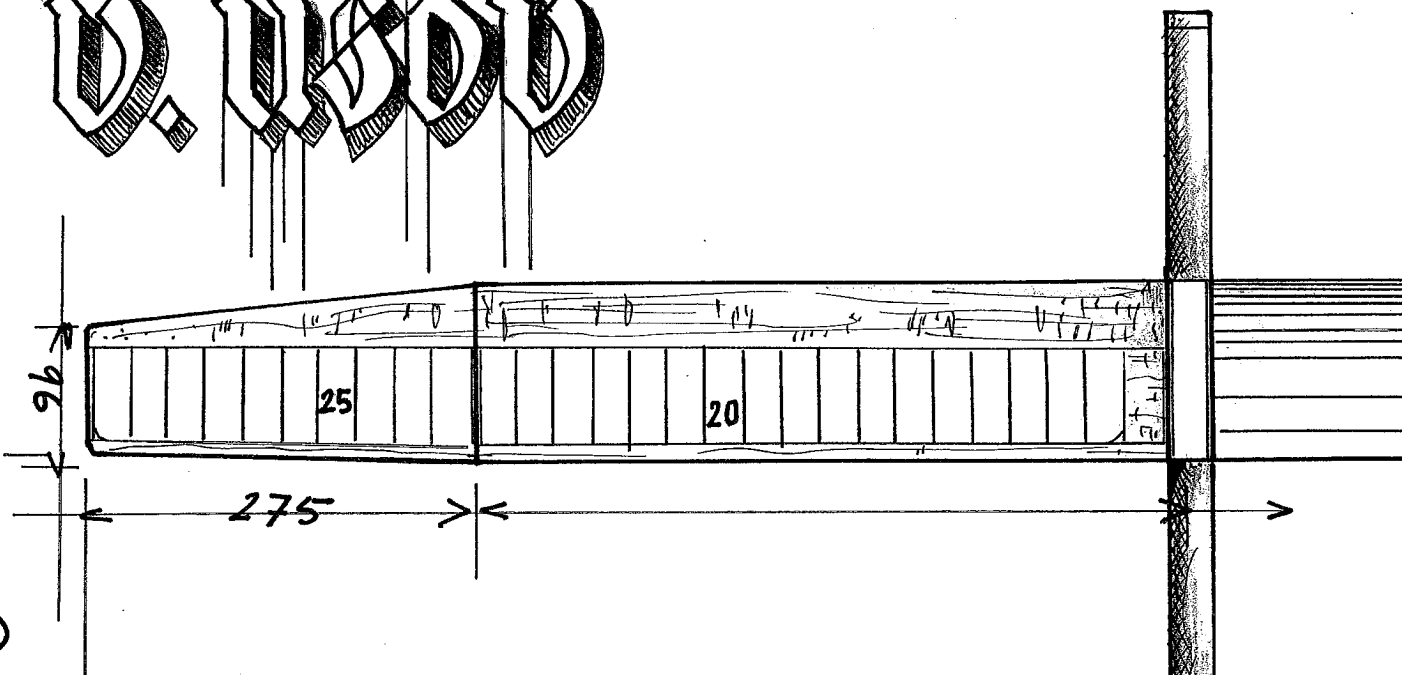
PHOTO. A. SCHANDEL

71 A. ANDRUKOV
— U. GULUGONOV —
E. GORBAN 10701



V. USOV

VOI
LIERE



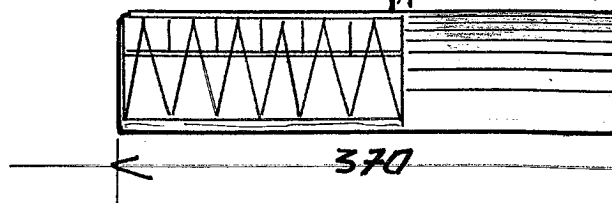
ATTENTION - CE PROFIL N'EST PAS GARANTI D'ORIGINE
ACHTUNG! DIESES PROFIL IST NICHT ORIGINAL GARANTIERT

72

Чертеж модели мастера спорта СССР, чемпиона РСФСР Ю. Усова (РСФСР).

ESCHÉLUS - 1/5 et 1/4

10702



B	I	B	B
B	I	B	B
B	I	B	B
B	I	B	B

FIRE

TRUTH

FBI

THE

IBF

FREE

73

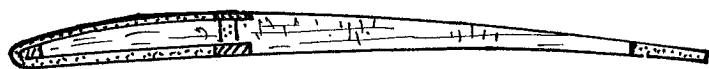
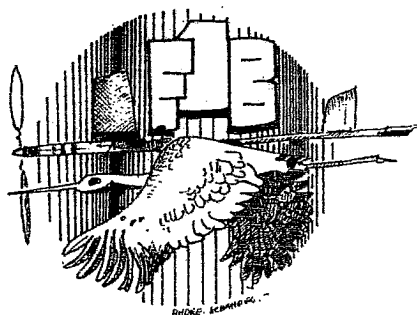
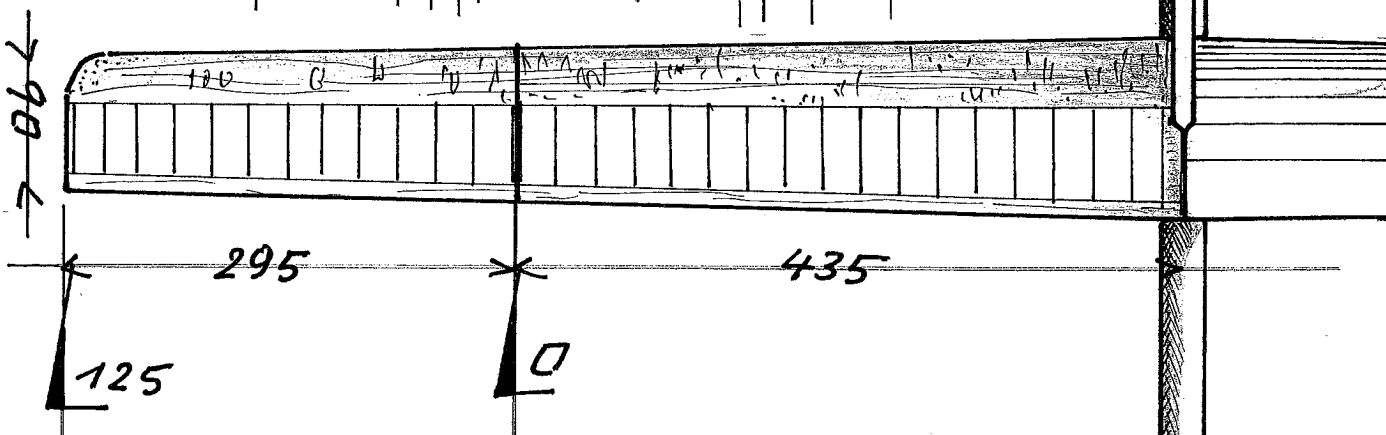
10703

05 05

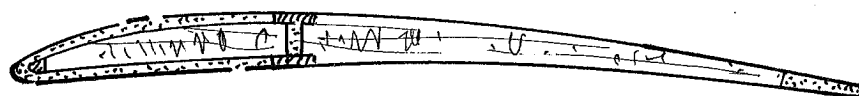
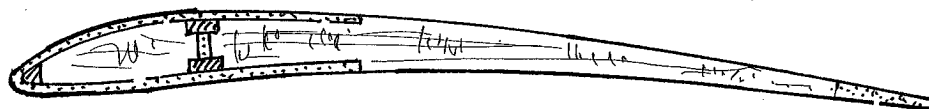
DIAMETRE 600
PAS 750

U. Gulugonov

ПОЛ
ЛЕРЕ



ATTENTION - CES PROFILS NE SONT PAS GARANTIS D'ORIGINE
ACHTUNG DIESE PROFILE SIND NICHT ORIGINAL GARANTIERT

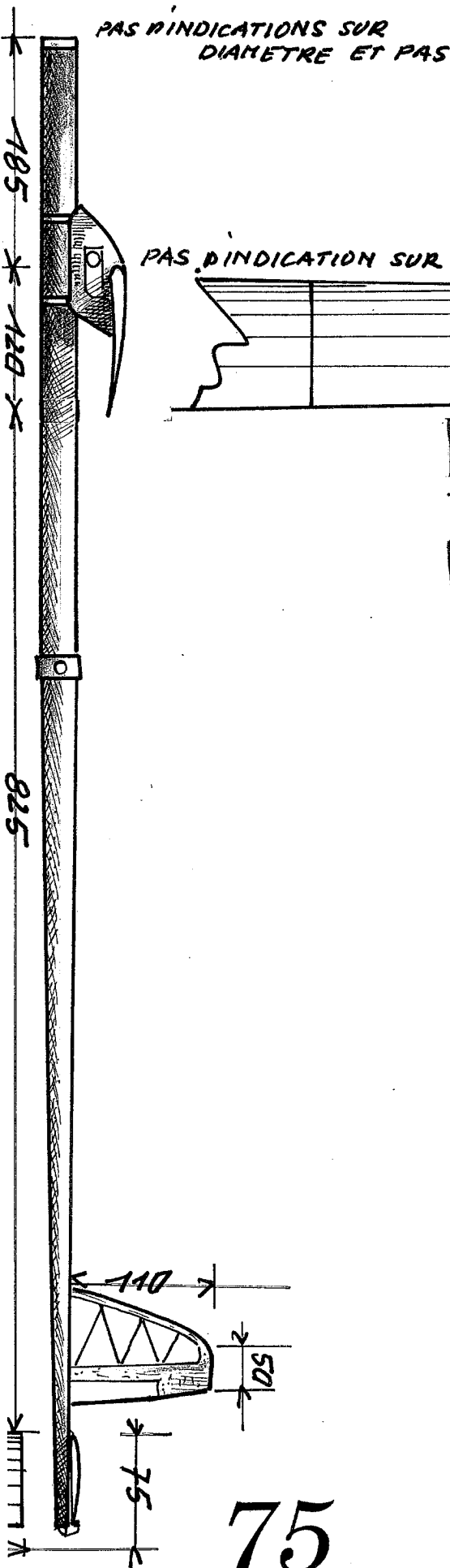


Чертеж модели мастера спорта СССР международного класса, чемпиона СССР, призера международных соревнований, члена сборной команды СССР Ю. Гулугонова (Украина).

74

10704

390

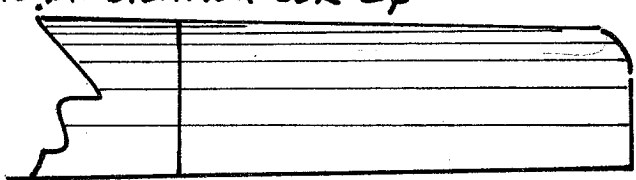


PAS D'INDICATIONS SUR
DIAMETRE ET PAS

PAS D'INDICATION SUR GP

75

FIB
FIB
FIB
FIB
FIB



FIB
FIB
FIB
FIB
FIB

FIB
FIB
FIB
FIB
FIB

FIB
FIB
FIB
FIB
FIB

FIB
FIB
FIB
FIB
FIB

FIB
FIB
FIB
FIB
FIB

FIB
FIB
FIB
FIB
FIB

FIB
FIB
FIB
FIB
FIB

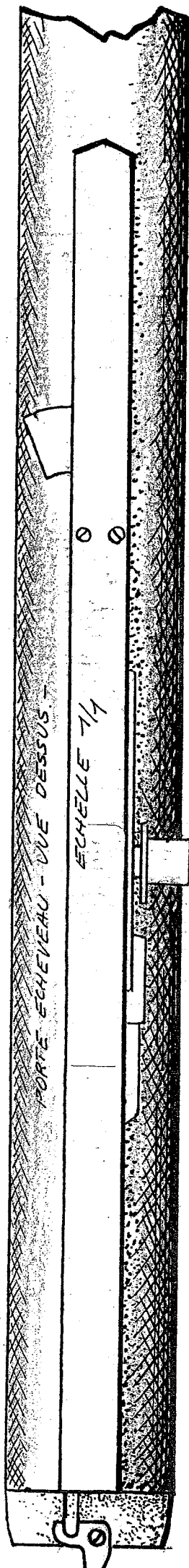
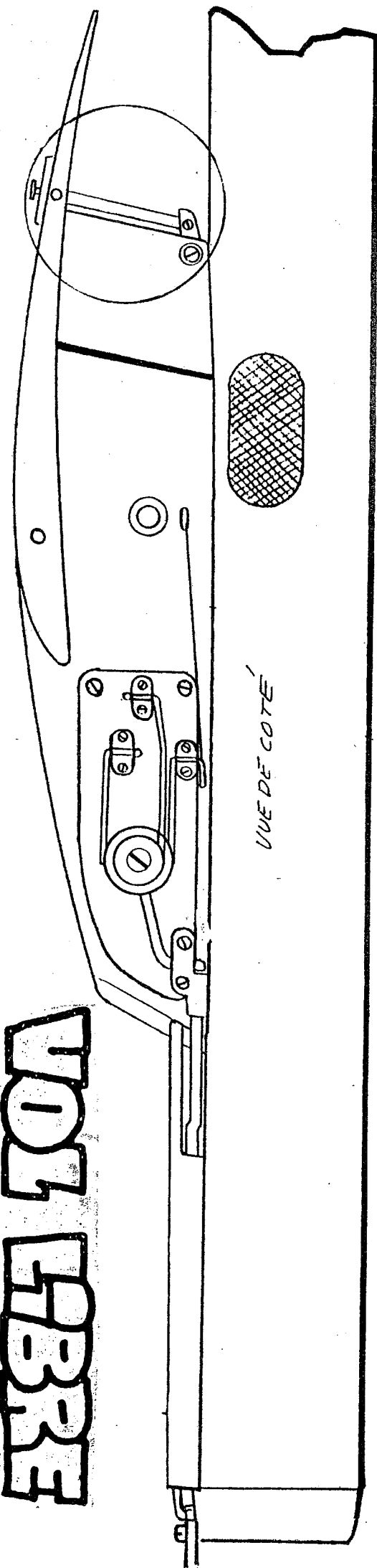
△BA

△BA

10705

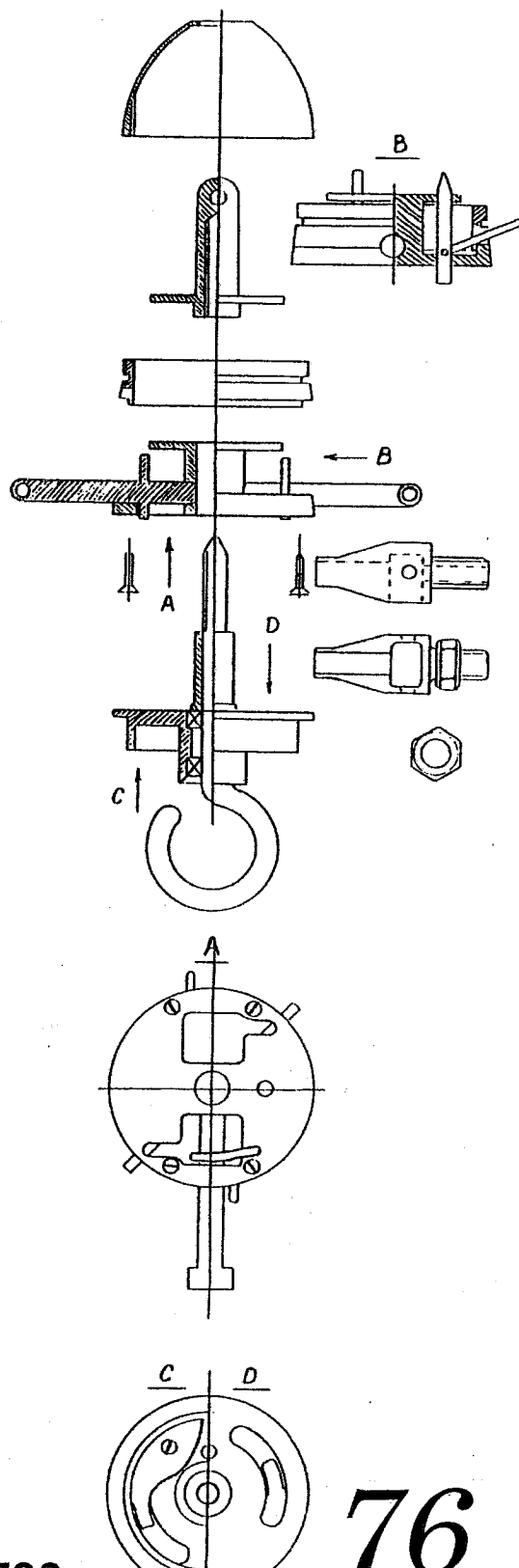
DESSIN A. SCHANDER - ECHELLE 1/4 ET 1/5

VOI LIBRE



ECHELLES 1/5 ET 1/4
AVEC CETTE CONSTRUCTION APPARAÎT LA
METHODE STANDARD DE CONFECTION
DU FUSELAGE AVEC L'APPARITION
D'UNE POUTRE ARRIERE ULTRA-
MINCE ET LEGERE, ALU CARBONE
ALU.

DETAIL - HELICE -



10706

76

WORLD CUP



The advent of World Cup in the three main classes of free flight introduced a more open competition, sustained for a whole year. Its worth being at the same level or even higher than World or European Championships, in the mind of some competitors.

The spreading all over the world of the events, led to long and costly journeys. The wallet is a predominant thing in this affair.

Inventors and owners of these new technologies carried in their model boxes airplanes ready for sale on the contest fields and later through retailers, mainly in USA.

Uniformity became the rule, mainly for FB and F1C.

The same thing happens for F1G, H and J. The market grows, it is probably already the same for F1E.

Somewhere there are some resistance to this trend, but the BOM rule will totally disappear .

Rubber quality has always been predominant for F1B. Pirelli rubber disappeared. Some mystery was here about Russian, Chinese or Korean motors, full of knots.

US production of TAN rubber necessitated heavy development with a strong increase in prices. Some F1B flyers simply quit, believing that the delivered rubber was not the same for everybody, after testing the batches near the production factory. Some vintage were good, other bad.

Wrong or true, who knows?

Anyway the matter is still the same. Going through customs add to cost and administrative worries.

Translation: B.Boutillier

OLEG KULAKOWSKI (UKRAINE)
DISCIPLE ET COCONSTRUCTEUR DE
MODELES F1B - AA-30 - D.A. ANDRIUKOV
A REMPORTE PLUSIEURS TITRES DE
CHAMPION DU MONDE ET D'EUROPE
DANS LA CATEGORIE.

IL A EGLEMENT ETE PREMIER
LORS DE LA COUPE DU MONDE
SUR LA PHOTO DE PROUTE IL PAR-
TICIPE EN 2001 AU CELEBRE
CONCOURS FAI EUROFLY DE BERNE
TOUJOURS TRES FREQUENTE ET
PARFOIS DECISIF POUR LA PREMIERE
PLACE -

OLEG KULAKOWSKI - UKRAINE - SCHÜLER
UND MITARBEITER, SEIT 1991, VON ALEX
ANDRIUKOV, HAT MIT DEM AA 30 MODELL
EINIGE W.M. UND EN GEWONNEN.
AUF DEM FOTO NEBENAN, SIEHT
MAN IHN, BEI DEM EUROFLY WETTBE-
WERB IN BERN - 2001.

DIESER WETTBEWERB DER LETZTE
IN FAI POKAL KALENDER, IST IMMER
SEHR GUT BESUCHT, UND BRINGT,
ÖFTERS DIE LETZTE ENTSCHEIDUNG ÜBER
DEN ERSTEN PLATZ.

OLEG

78

KULAKOWSKI



photo, A. SCHÄNDEL

GERARD PIERRE BES 1981

Bei der WM 1981, in Burgos Spanien, kam ^{en} zum ersten Mal zu Tage, die aufkommenden Erfolge der Mannschaft der CCCP.

Wir hatten schon vorher Wind bekommen, ab 1977 in Roskilde von dem Aufstieg der Russen. Wir versuchten also in Spanien, bei der Musterung der Modelle dabei zu sein, aber ohne grossen Erfolg, da Spanien sich gerade vom Francoregim befreit hatte, waren leider noch überall, Polizei und Militär zugegen. Ein Ausweis musste man haben ...

Gerard Pierre Bes, der übrigens in der Fr. FIB Mannschaft als W.Meister, und einzeln auf dem dritten Platz landete (Döring wurde WM), zeichn ete mit "Gefühl" alles was man so auf dem Gelände dort antraf.

Kleines Lexikon der Personen der WM 81

Militärpolizei - überall

Gardia Civile - überall

Stadtpolizei - überall "Wer hat Ollé gesagt

? Also

Luftwaffepolizei, alle 50 m einer ...
Sie waren jedoch die freundlichsten

....Der Autor entschuldigt sich, er hat einen Mensch vergessen der mit schwarzer Kleidung un Magnum Pistole am Koppel bei der Schlussfeier herum lief mit freiem Haar, Man konnte ihn nicht einstufen

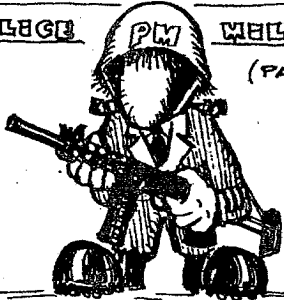
PERSON in Zivil (nur eine, aber überall) Ein guter Beobachter hat sofort erkannt dass dieser Mann ein hohes Tier der Sicherheit war. Er trug keine Uniform, unter all denen die Uniform trugen, damit war er sofort verdächtig. Da alle Teilnehmer keine Uniform trugen waren sie auch verdächtig, da er aber keine "Tarjeta" trug war er doppelt verdächtig ... und es sah aus als sähe ihn Niemand dies ist noch verdächtiger.

Ein grosser Fehler der Polizei, er hätte unbedingt auch Uniform tragen müssen um nicht aufzufallen niemand hätte ihn bemerkt

in Deutsch

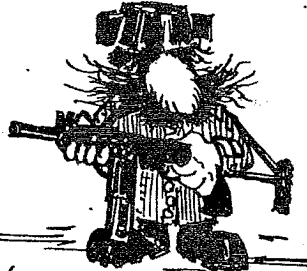
PETIT LEXIQUE : Les Personnages DES CHAMPIONNATS DU MONDE 81

POLICE



MILITAIRE

(PARTOUT)



* PS :

L'AUTEUR S'EXCUSE : IL A OUBLIE UN TYPE DE REPRESENTANT DE L'ORDRE, EN NOIR, 35% MAGNUM A LA CEINTURE ... NO TETE, AU REPAS DE CLOTURE, ET DE NATURE INDETERMINEE

GARDE GEMELLE

(PARTOUT)

POLICE MUNICIPALE

(PARTOUT)



QUI C'EST QU'A FAIT OLLÉ ? HEIN ...



① C'ETAIENT LES PLUS SYMPAS, EUX ...

ARMEE DE L'AIR ①

(SUR LA BASE, UN TOUS LES 50 M. DANS LES BOIS)

* PS : L'AUTEUR A OUBLIE LES MODELISTES, MAIS CA N'A AUCUNE IMPORTANCE, EUX AUSSI ...

PERSONNAGE EN

QUE L'OBSERVATEUR MENT COMME ASSURANT LA SECURITE ; IDENTIFICATION FACILE SI L'ON SUIT LES PRINCIPES MANUEL MILITAIRE FRANCAIS : IL SE N'AVAIT AUCUN SIGNE PARTICULIER, UN UNIFORME, LE SEUL QUI N'EN ETAIT UNIFORME, TOUS SANS EXCEPTION, ET QUAND UN PERSONNAGE LOUCHE, LARGE AU MILIEU DES UNIFORMES, "JETA" (TIENS-TIENS ?) ET QUE PERCEVOIR DE SA PRESENCE ... EH LOUCHE ... GROSSE ERREUR DE TACTIQUE POLICIERE ! IL PORTAIT UN UNIFORME ... INAPERÇU ...



GENEAL (UN SEUL, MAIS PARTOUT)

ATTENTIF, AURA RECONNU AISEMENT HAUTES FONCTIONS AU SEIN DE TION FACILE SI L'ON SUIT LES PRINCIPES MANUEL MILITAIRE FRANCAIS : IL SE N'AVAIT AUCUN SIGNE PARTICULIER, UN UNIFORME, LE SEUL QUI N'EN ETAIT UNIFORME, TOUS SANS EXCEPTION, ET QUAND UN PERSONNAGE LOUCHE, LARGE AU MILIEU DES UNIFORMES, "JETA" (TIENS-TIENS ?) ET QUE PERCEVOIR DE SA PRESENCE ... EH LOUCHE ... GROSSE ERREUR DE TACTIQUE POLICIERE ! IL PORTAIT UN UNIFORME ... INAPERÇU ...

BURGOS 1981

FRANÇO VENAIT DE PARTIR LE REGIME POLICIER ETAT RESTE 'LE SITE DE BURGOS POUR LES CH. DU MONDE ETAIT SEVEREMENT SURVEILLE EN TOUT LIEU. TOUT INTRUS NON IDENTIFIE FUT ARRETE. - ILLUSTRATION TRÈS REUSSIE DE L'EPOQUE PAR G.P.B.

79

BURGOS Espagne 1981

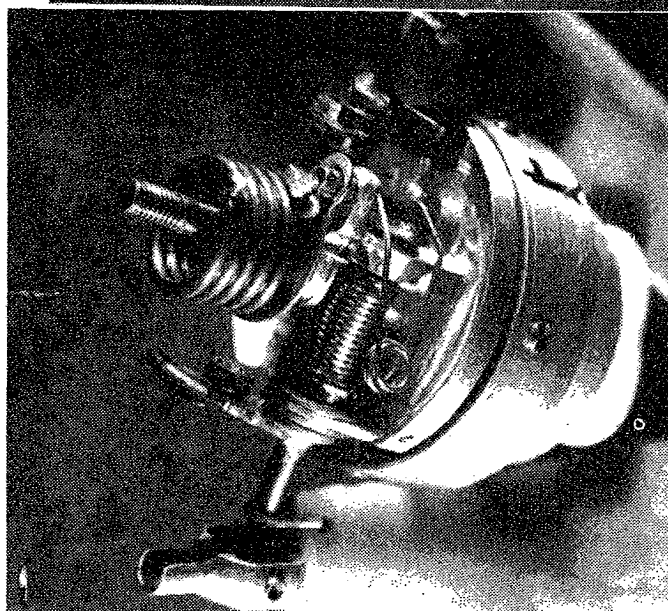
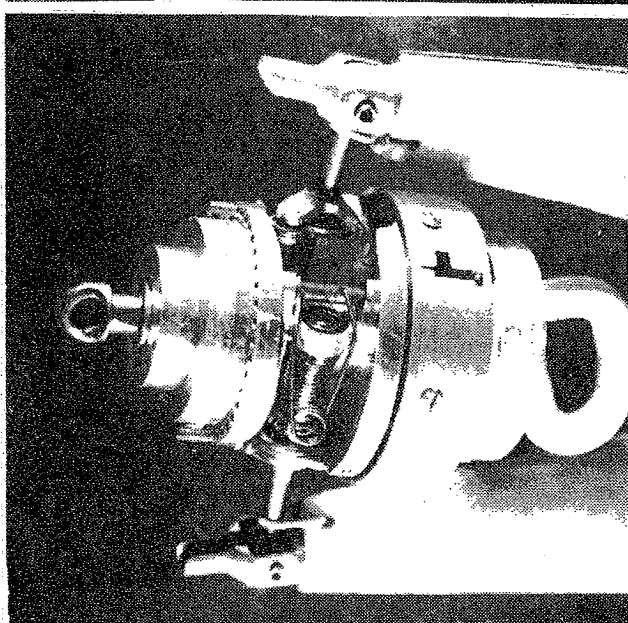
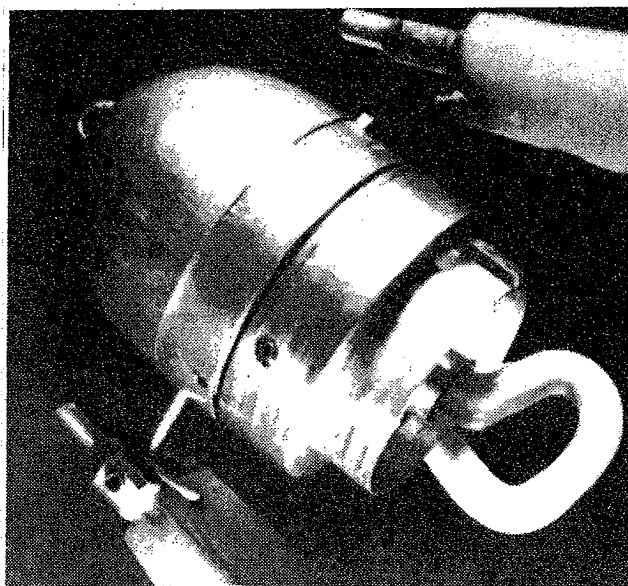
Extraits de commentaires de J.C. Néglaiss,

.....ça souffle sa caille, en fait on a toute la valise sur le dos, de la petite laine amenée à tout hasard "pour le cas où" au blouson matelassé deux pamistes partis faire leur footing matinal sur le terrain font connaissance avec le commissariat de police c'est suspect deux gars qui courent. Nos nez s'allongent à toute allure, il devient évident qu'on aura le plus grand mal à assister au contrôle des modèles et même nous le craignons de plus en plus au concours. Il commence à pleuvoir ... Samedi

EURE 701

LONGTEMPS LES SECRETS ENFERMES
DANS LE NEZ DES MODELES D'ALEXANDRE
ANDRIUKOV RESTERENT CACHES -
QUAND ENFIN L'ENSEMBLE S'OUVRAIT
ON FUT ETONNE DE LA MULTITUDE DES
PIECES ET PAR LA COMPLEXITE DU
MECANISME -

VOL TAIRE



NEZ WAKE - ANDRIUKOV -

interdiction d'assister aux
contrôles des modèles , seule
occasion d'admirer les modèles
? Cela se passe équipe par
équipe dans le plus grand
secret , dans des bâtiments
gardés par des polices
vigilantes . Impossible
d'approcher sans force de
badges , malgré de
nombreuses tentatives , par
devant , par derrière , en auto , à
pied etc

(Nous avions
cependant réussi du moins
pour un long moment à déjouer
les polices , en introduisant , par
une fenêtre , le jeune Boos ,
dans le bâtiment)

On commence
à avoir un petit sourire en coin
dans les équipes des pays de
l'est où , c'est bien connu tout
est policé alors qu'en occident
.... Il y a au moins quatre polices
en uniformes en armes , sur le
terrain ; et l'organisateur lui-
même se comporte en flic ...

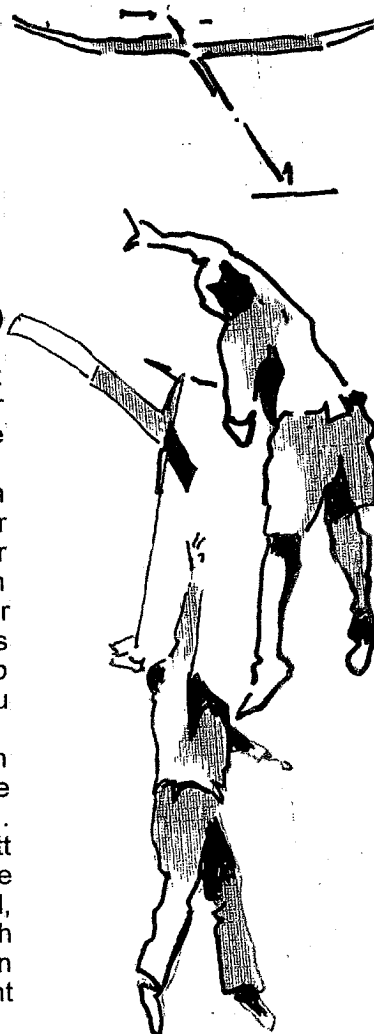
BURGOS

...der Wind bläst , es ist kalt ,
wir hatten einige Wollsachen
mitgebracht im Falle eines
Falles

Zwei Mitglieder des
PAM (Paris Air Modèle)
wurden bei einem Jogging
am frühen Morgen verhaftet
von der Polizei ... es ist sehr
verdächtig , zwei Männer die
durch die Gegend laufen ...

Unsere Nasen wurden
immer länger , es ist sicher
dass wir nicht leicht an der
Modellkontrolle teilnehmen
zu können , und wir
befürchten sogar dass es
auch so bei dem Wettbewerb
sein wird Es fängt an zu
regnen ...

Es ist verboten
irgendwo einzutreten , um die
Modelle zu bewundern
Mannschaft um Mannschaft tritt
ein , in eine grosse Halle
alles sehr geheimnisvoll ,
überall Polizei . Unmöglich
Eintritt zu finden , nicht von
Vorn nicht von Hinten , nicht
zu Fuss nicht per Auto



DIAMETRE 500
PAS 730

FBFB
FBFB
FB

105

195

90

120

120

120

120

120

120

120

120

120

120

120

120

120

120

120

120

120

120

120

120

120

+0°

+15°

102 LIBRE

495

250

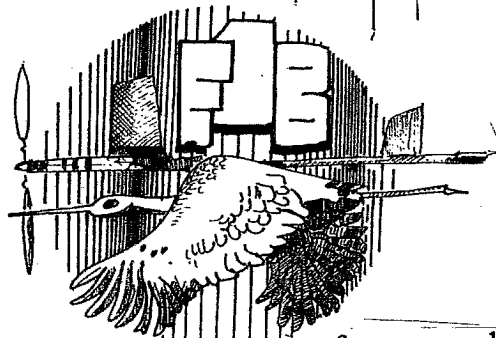
FBFB
FBFB
FBFB
FBFB
FB

812

V. MANICHEN

FBFB

FBFB



THOMAS BERNARD

9

10

M11

FBFB
FBFB
FB

FBFB
FBFB
FB

FBFB
FBFB
FB

FBFB
FBFB
FB

120

+0°

120

120

120

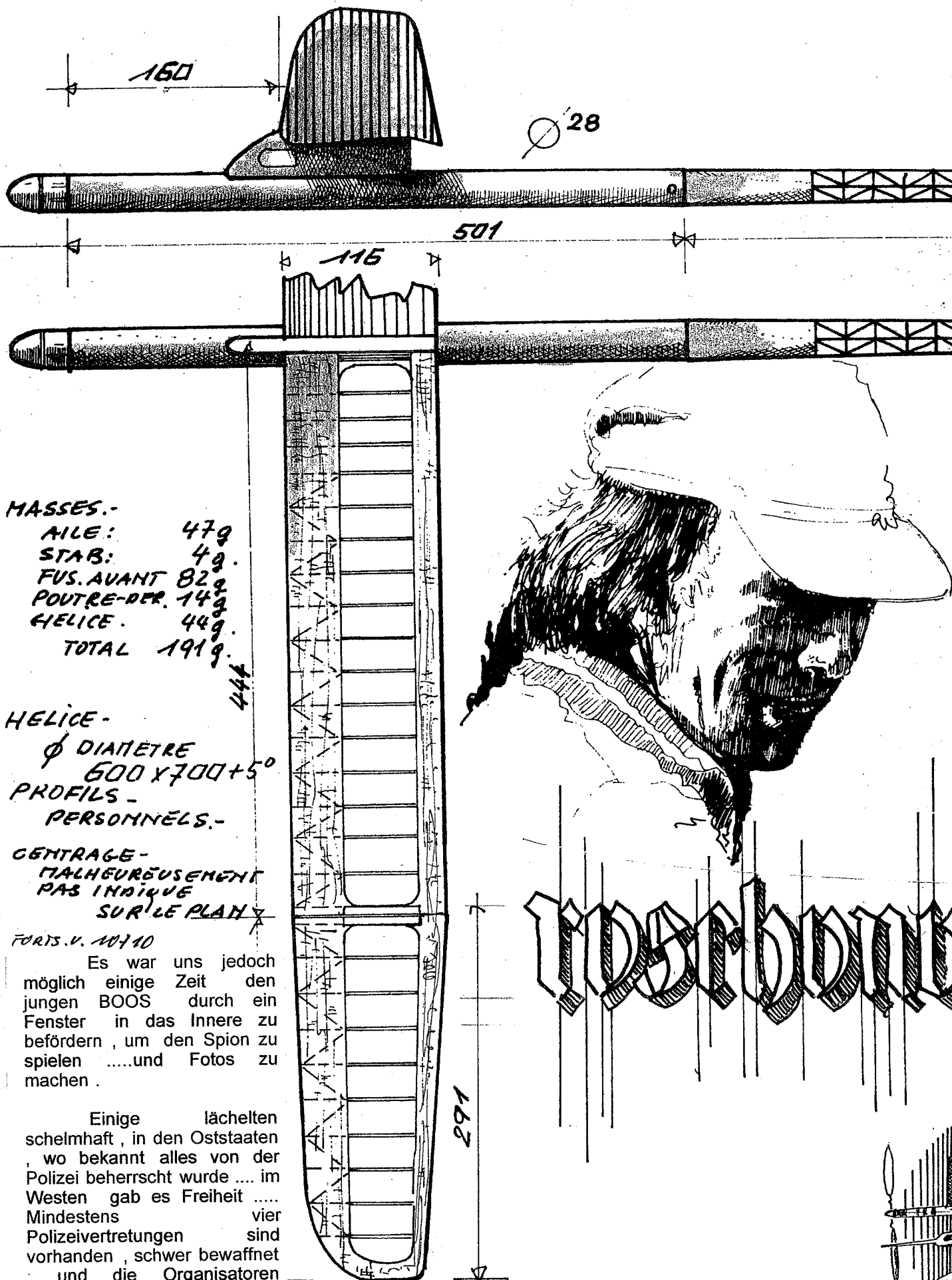
120

370

ECHOLLO 115 ET 111 - V. MANICHEN

10711

81



MASSES.-

AILE: 479
STAB: 49
FUS. AVANT 829
POUTRE-ARR. 149
HELICE: 449
TOTAL 1919

HELICE-

Ø DIAMETRE
600 X 700 + 50

PROFILS-

PERSONNELS.-

CENTRAGE-

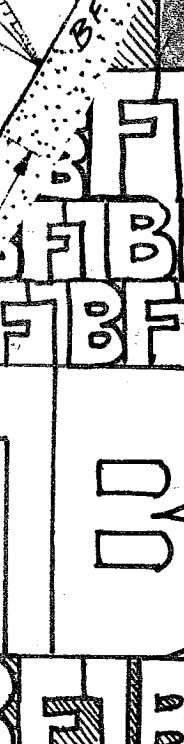
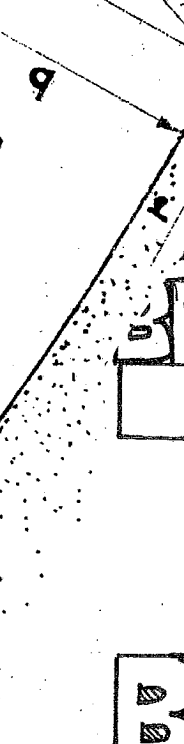
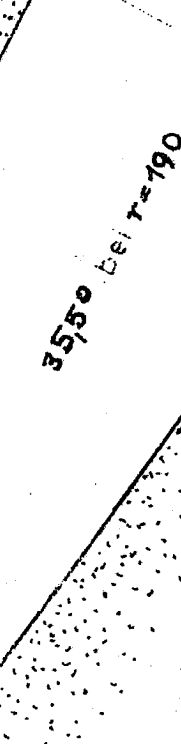
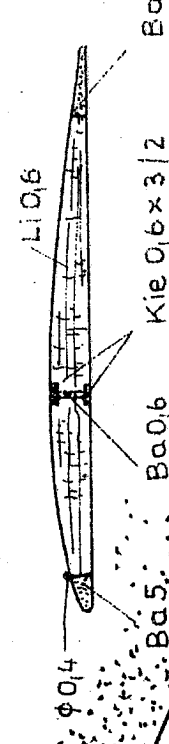
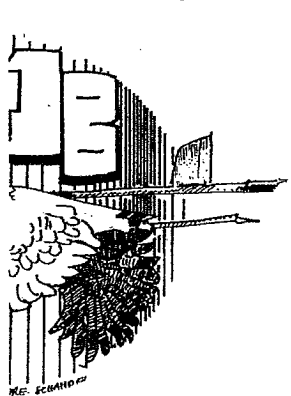
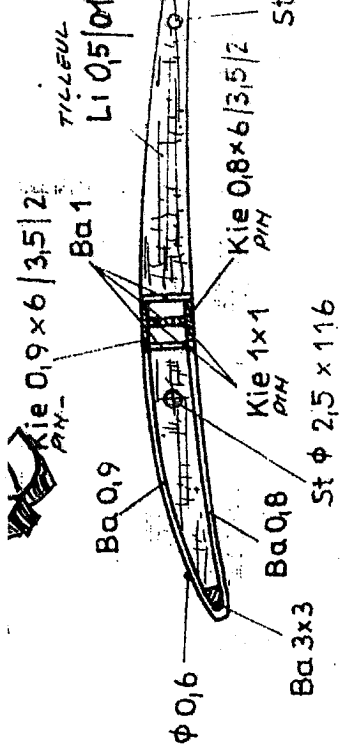
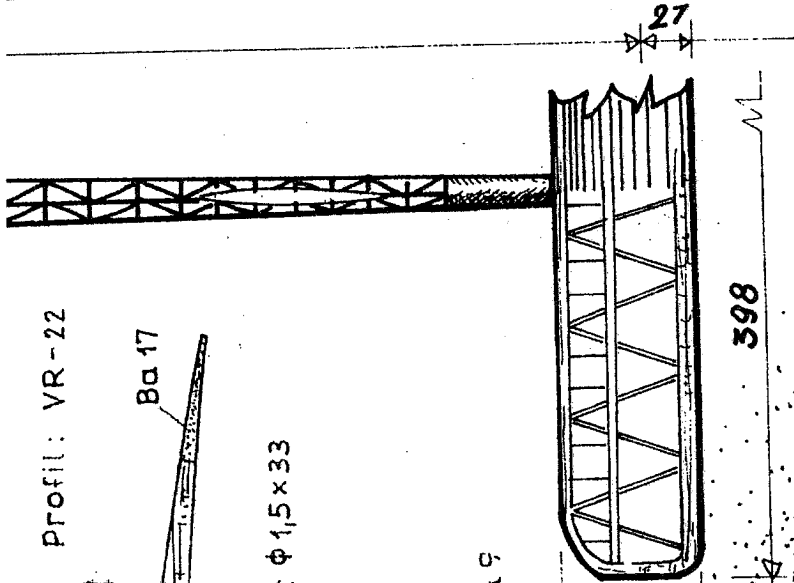
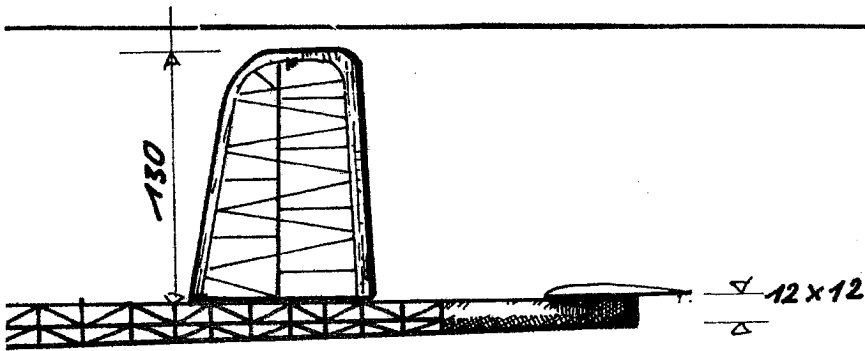
MALHEUREUSEMENT
PAS INDIQUE
SUR LE PLAN

FORTS. V. 10710

Es war uns jedoch möglich einige Zeit den jungen BOOS durch ein Fenster in das Innere zu befördern, um den Spion zu spielenund Fotos zu machen.

Einige lächelten schelmhaft, in den Oststaaten, wo bekannt alles von der Polizei beherrscht wurde im Westen gab es Freiheit Mindestens vier Polizeivertretungen sind vorhanden, schwer bewaffnet, und die Organisatoren benehmen sich wie die Polizeiohne Ausweis ist man verloren

10712



83

10713

FIBERGLASS

FIBERGLASS

FIBERGLASS

FIBERGLASS

FIBERGLASS

FIBERGLASS

FIBERGLASS

FIBERGLASS

FREE FRANCHISE



*
E. GORBUN EST
COMME TOUS SES
COEQUIPIERS DE
L'EPOQUE DANS
UNE NUMEROTATION
ALLANT DE 25 A 30
IL TIEN LE 30 EN
MAIN TANDIS QUE
LE 28 SE TROUVE
DANS LA CAISSE -
ON PEUT NOTER
UNE FINITION
IMPECCABLE. -

*
E. GORBUN IST WIE
ALLE SEIN KAMERADE
AUS JENER ZEIT
BEI EINER NUME-
RIERUNG DER
MODELLE ZWISCHEN
25 UND 30 -
ER HALT DAS MODELL
30 - 28 BEFINDET
SICH IN DER KISTE
ZU BEMERKEN DIE
SEHR SAUBERE UND
EINWANDFREIE
BAUART. VON
EGORBUN. -

PHOTO. A. SCHANDEL -

in Deutsch

Eines der wichtigsten Merkmale der CCCP Mannschaft in jener Zeit, war, für einen Aussenstehenden jedenfalls, die Einigkeit in der Mannschaft. Einigkeit unter allen Mitglieder in den drei Klassen, mit permanenter Hilfe auf dem Gelände und bei der Rückholarbeit.

Am Anfang dieser Periode hatten viele F1B Flieger der CCCP kein Aufziehgerät, es war immer ein Mannschaftsmitglied das diese Rolle übernahm. Dazu musste man stark und trainiert sein. Dieses Paar hatte auch den Vorteil sehr beweglich zu sein, und konnte sich damit viel besser an die Gegebenheiten anpassen, mit Gelände und Organisation.

Man sieht auch schon auf diesen Bildern, dass die Aufziehgeräte eine

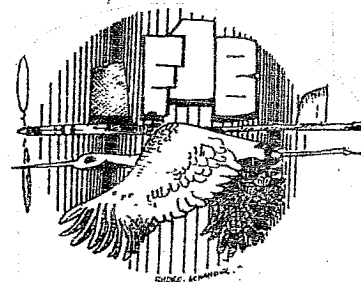
ergonomische Form hatten, die es erlaubte das ganze Körpergewicht einzusetzen, um den Strang aufzuziehen.

In allen Fällen war die Anwesenheit des braungebrannten Viktor da um die Mannschaft in eine wirkungsvolle Zelle zu verwandeln, die auf allen Gebieten und Umgebungen erfolgreich und konstant flog.

A. Andriukov benutzte schon Schutzdiskus gegen Strangbruch bei kräftigem Aufziehen.



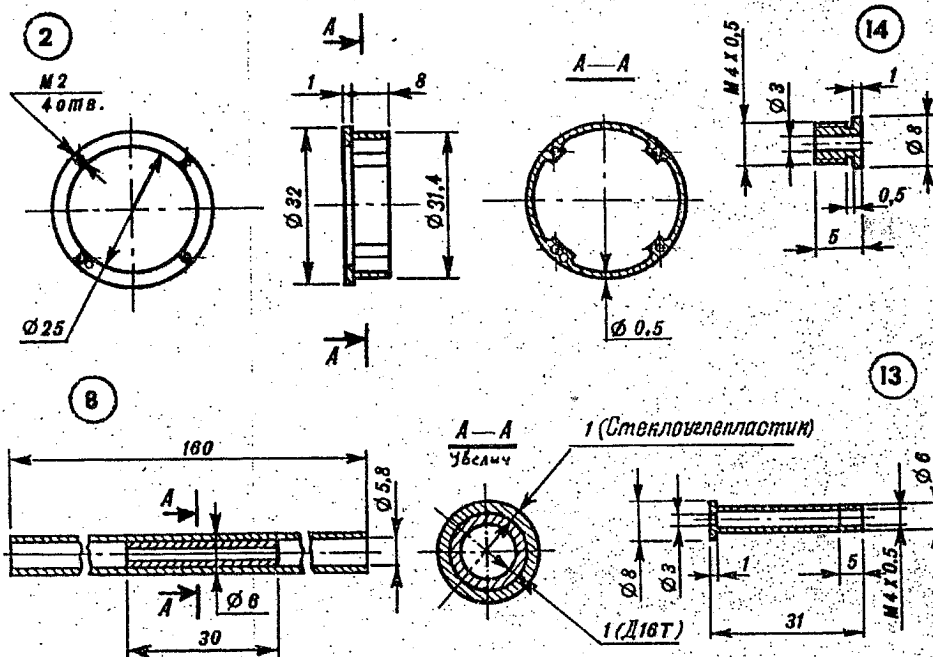
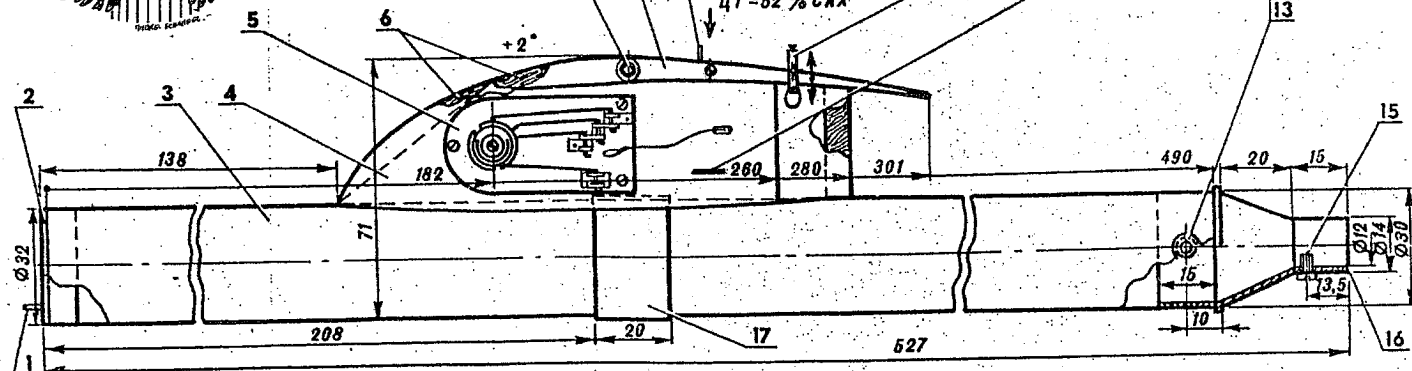
PHOTO. A. SCHANDEL -
E. VERBITSKY, TENANT LE MODELE CC 26 DE
S. STEFANCHUK, DERRIERE LUI A. ANDRIUKOV
OBSERVANT CE QUI SE PASSE SUR LA LIGNE
DE DEPART. -





Dans tous les cas la présence du petit " Viktor , bronzé à l'extrême et de tous les autres équipiers , permettait de constituer une cellule efficace sur la ligne de départ dans les trois catégories ; s'y rajoutait une observation collective constante , de l'environnement et de ce qui se passait sur la ligne . On peut également remarquer , qu'Alex Andrukov , utilisait alors un disque de protection , lors de son remontage toujours puissant , impressionnant .

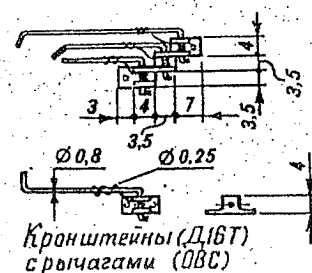
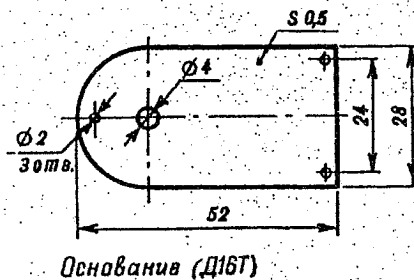
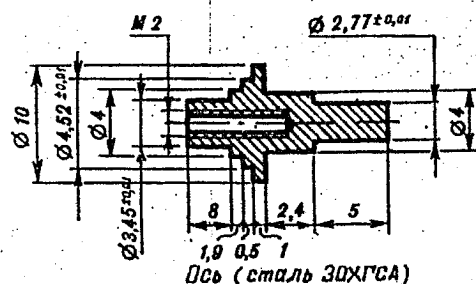
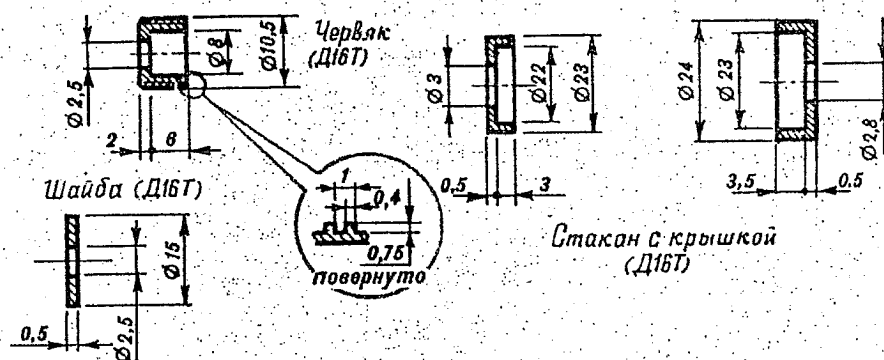
Playon, A - SCHANNEL



Моторная часть фюзеляжа в сборе с пилон-
ном и таймером:

1 — штырь (ОВС Ø2 мм), 2 — передний шпангоут (Д16Т), 3 — моторная часть фюзеляжа (стеклоуглепластиковый четырехслойный «бутерброд» из пропитанных смесью смол К-153 и ЭД-20 в равных пропорциях, затвердевших на конусной оправке материалов: 0,03-мм стеклоткани, 0,09-мм углеткани, 0,14-мм кевлара, 0,03-мм стеклоткани), 4 — пилон (изготавливается в матрице из двух стеклоуглепластиковых половин с прокладкой по шву двумя слоями 0,05-мм стеклоткани), 5 — таймер, 6 — вставки (бальза 0,1 г/см³), 7 — коренная втулка (Д16Т), 8 — втулка переднего штыря (в сборе), 9 — место стыковки крыла, 10 — штырь пускового устройства (ОВС Ø1 мм), 11 — система перебалансировки крыла (с двумя фиксирующими винтами М1,6), 12 — скоба пускового устройства, 13 — штырь фиксации резиномотора (Д16Т), 14 — гайка внутренняя (Д16Т), 15 — винт М2, 16 — переходник-муфта (Д16Т), 17 — хомут (Д16Т, толщина 0,3 мм).

Детали таймера, изготавливаемые на основе механизма автоспуска.

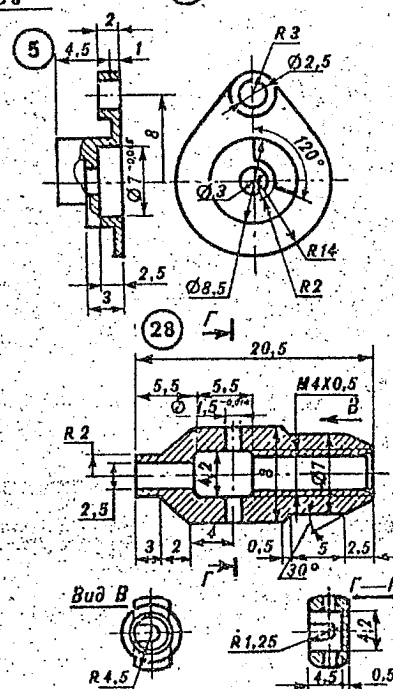
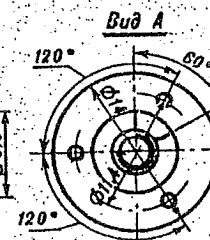
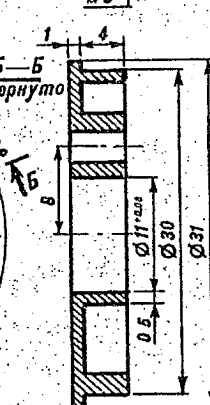
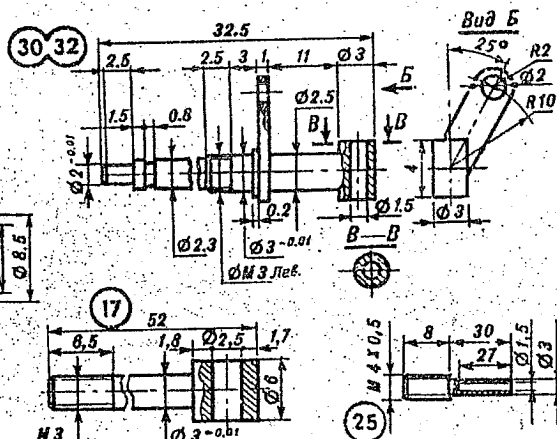
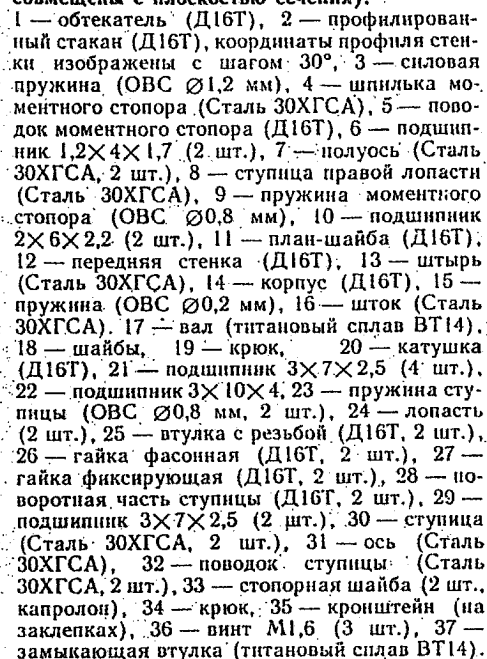


* GENAU SO WIE IN DER KLASSE F1A, BRACHTE, DIE EINFÜHRUNG VON «M-K» 12/9 INDUSTRIE GEFERTIGTEN TEILEN, IN DER KLASSE F1B, EINEN GEWALTIGEN UNTERSCHIED MIT DEN KLASSEN GEBAUTEN F1B. DIES WURDE AUCH VON DER UDSS AUSGENÜTZT.

«М-К» 12'91

10716

87



10717

FREE FLIGHT



PHOTO. A. SCHANDEL -

*AU DEBUT DE LA DOMINATION DE L'ENSEMBLE DE L'EQUIPE CCCP. - LE TRAVAIL D'EQUIPE ETAIT VISIBLE A TOUS LES NIVEAUX. PREPARATION, MISE EN ŒUVRE RECUPERATION EN FIB. LA MOBILITE SUR LA LIGNE DE DEPART QUOTIDIENT IMPORTANT ETAIT GARANTIE PAR LA NON UTILISATION D'UN PIED DE REMONTAGE FIXE-REMPLACÉ PAR UN COEQUIPIER....

*AM ANFANG DER ÜBERLEGENHEIT DER MANNSCHAFT CCCP, WAR DER MANNSCHAFTS GEIST UND DESSEN UMSETZUNG IN ARBEIT BESONDERS BEMERKBAR. MAN WAR SEHR BEWEGLICH AN DER STARTSTELLE BEIM AUZIEHEN.... MANNSCHAFTS KOLLEGEN STANDEN BEI.....



Alexandre
ANDRUKOV

LIVNO

1985



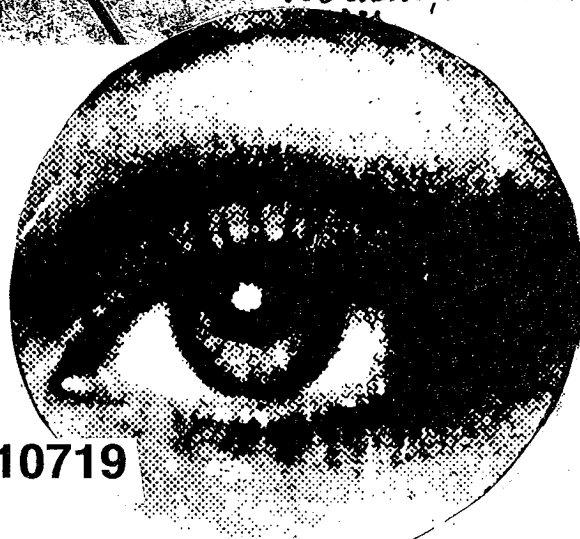
APRÈS UNE PREMIÈRE
RENCONTRE AVEC
L'EQUIPE RUSSE EN
1984 A BURGOS EN
ESPAGNE NOUS
L'AVONS A NOUVEAU
RENCONTRE EN
YOUGOSLAVIE EN
1985. LIVNO FUT
POUR NOUS LA
DECOUVERTE D'UN
TERRAIN VOLLIBRE
QUASIMENT PARA-
DISIAQUE. AVEC
DES DEGAGEMENTS
INURABLES
SANS AUCUN OBSTACLE
- NOUS VOYONS ICI
L'EMPLACEMENT DES
RUSSES ENTRE DEUX
TOURS DE VOLS. JESKOV,
ANDRIUKOV GORBAN
OBSERVENT LE CIEL
TOUT EN AVANT SUR
LES GENOUX GORBAN
UN NUMERO SPECIAL
VOL LIBRE, SUR LES
PROFILS.
EN ARRIERE PLAN
LES EQUIPES CHINE
ICI CHANGENT D'EM-
PLACEMENT.

NACH EINER ERSTEN
BEGEGNUNG MIT DER
RUSSISCHE MANNSCHAFT
IN BURGOS SPANIEN
1984 HABE WIR SIE
WIEDER 1985 IN
JUGOSLAVIEN GETROF-
FEN. LIVNO WAR, IST
UND BLEIBT EIN HIMN-
LISCHER SCHÖNER,
FREIFLUGPLATZ. -
FLACH OHNE HINDER-
NISSE, WEIT UND
BREIT MIT EINEM
TRAUMWETTER!
- ZU SEHEN HIER
AUF DEM BILD
V. JESKOV, A. ANDRIU-
KOV - E. GORBAN, IN
ERWARTUNG DES
NÄCHSTEN FLUGES.
E. GORBAN, HAT DIE
SONDERAUSGABE
ÜBER PROFILE VON
VOL LIBRE, AUF DEM

VIKTOR JESKOV. - ALEXANDER ANDRIUKOV - E. GORBAN. -

VOL⁸⁹ LIBRE

10719



VOL LIBRE

* IL NE FAIT AUCUN DOUTE QU' AUX CÔTES D'ALEXANDRE ANDRIUKOV S. STEFANCHUK ETAIT UN AUTRE PERSONNAGE QUI JOUAIT ET JOUE ENCORE UN RÔLE IMPORTANT DANS L'ÉVOLUTION DE LA CATÉGORIE F1B.

UN CERTAIN NOMBRE DE CONCURRENTS F1B ONT ÉGALEMENT TROUVÉ CHEZ LUI UNE SOURCE DE FOURNITURES, ALLANT DE LA PIÈCE DÉTACHÉE JUSQU' AU "READY TO FLY."

* OHNE ZWEIFEL WAR UND IST S. STEFANCHUK NEBEN ALEX ANDRIUKOV EINE MARKANTE PERSÖNLICHKEIT DER KLASSE F1B.

EINE GANZE ANZAHL VON F1B FLIEGER WIRD VOM EINZELTEIL BIS ZUM FERTIG ZUM FLÜGEN VON IHM BELIEFERT. ER WURDE AUCH WELTMEISTER IN DER F1B KLASSE



PHOTOS A. SCHANDEL

STEFANCHUK

- S. STEFANCHUK A DEUX ÉPOQUES DIFFÉRENTES, AVANT ET APRÈS LA DISLOCATION DU BLOC CCEP.
- LES MODÈLES UTILISÉS SONT DE CARACTÉRISTIQUES IDENTIQUES, LES IMMATRICULATIONS NE SONT PLUS LES MÊMES... LA TENUE VESTIMENTAIRE A ÉLLE AUSSI CHANGÉ.



90

10720



TOUT COMME DANS LA CATEGORIE F1A (VL-AT 3)
EN F1B, LE RÔLE DE COORDINATION JOUÉ PAR VIKTOR
JESKOV, FUT AUSSI TRÈS IMPORTANT. ICI EN CONVER-
SATION AVEC LE TOUT JEUNE E. GORBAN -

ima



images

91

Vol Libre

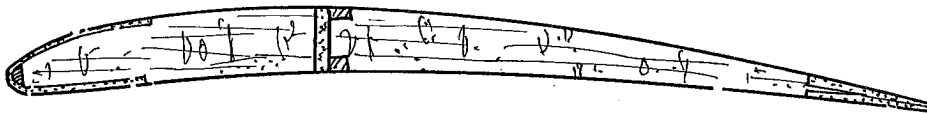
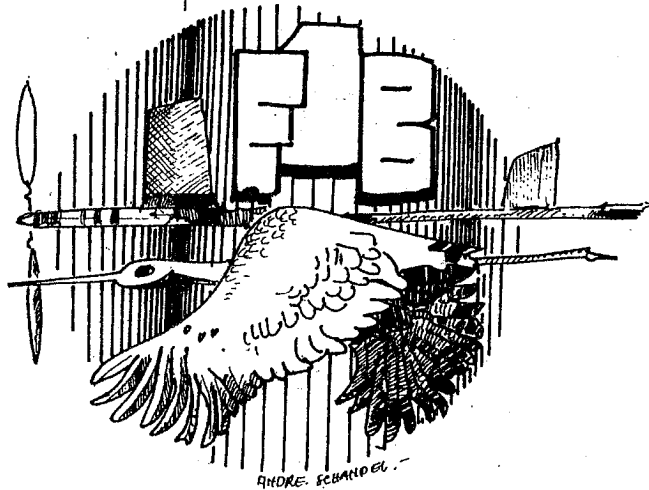
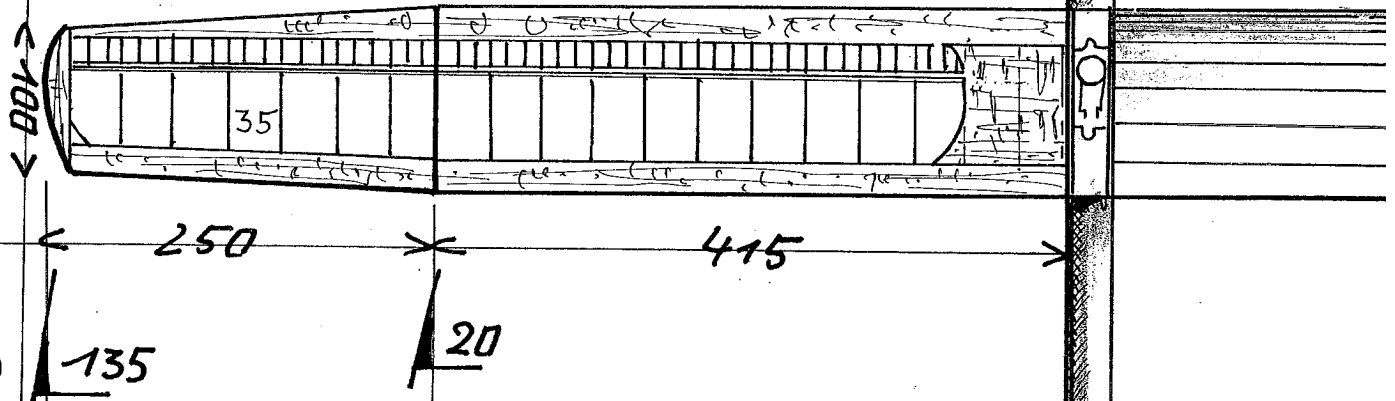
21

FREE

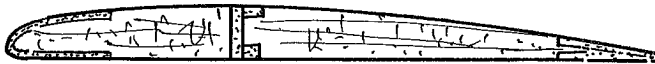
V. ivanov

UDL 1332

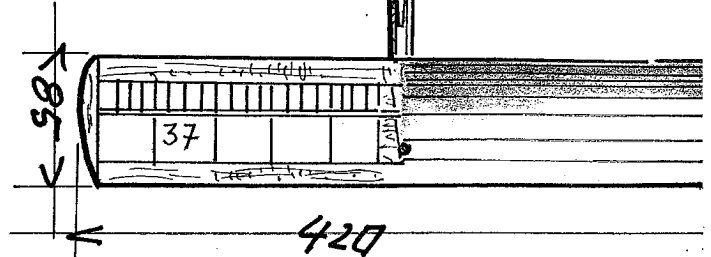
DESSIN A. SCHANDLER



ATTENTION PROFILS NON GARANTIS -



ACHTUNG PROFILE NICHT GARANTIERT



92

Чертеж модели мастера спорта СССР, призера чемпионата СССР, чемпиона РСФСР, члена сборной команды РСФСР В. Иванова (РСФСР).

ЕЩЕЛЮС 1/5 ET 1/1

10722

05 05

230
423
447
590

HELICE
DIAMETRE

+3°

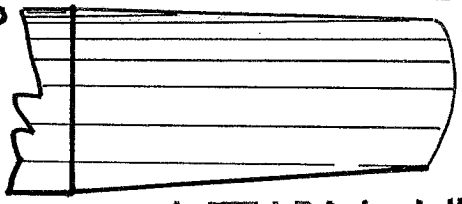
Ø 32,6

720

90

0°

FIBF
TBFB
FIBFIB
FIB



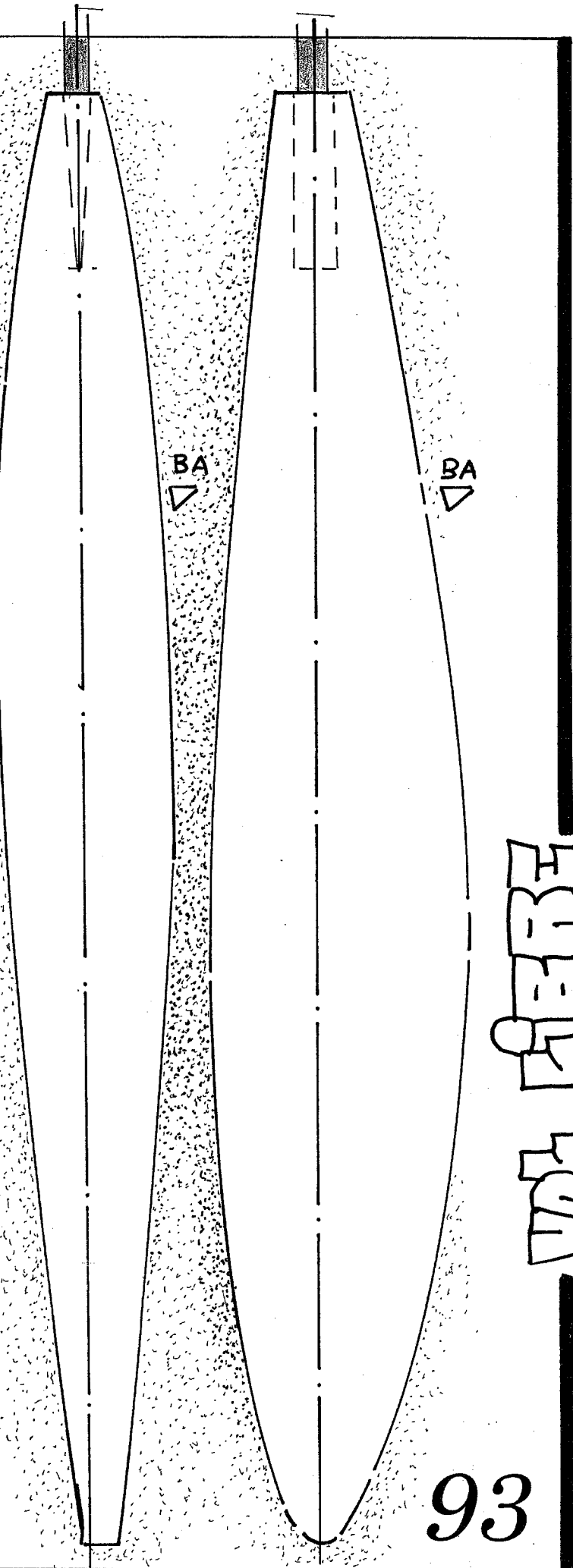
FIBF
IBFIB
BFIBF

TB

BFIB
FIBFIB
TBFB

BFIB
FIBFIB

FIBF
TBFB
FIBF
FIBF



LIBRE

NOISE

7558144 A. 081141505

Число жителей Мостовского района СССР, проживающего в населенных пунктах, расположенных в границах территории, подлежащей изъятию для государственных нужд Российской Федерации, составляет 10 человек.

5-11-2005

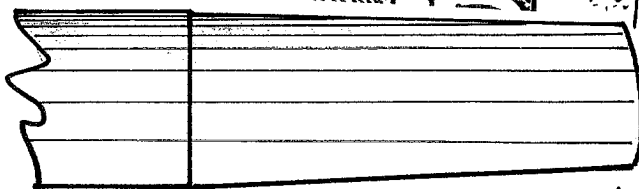
54445-75 57-11

1960 A. SCHAMMEL

10724

DIAMETRE 650
PAS 820

FIB
FIB
FIB
FIB
FIB



* LA PHOTO PRISE AUX
CH. DU MONDE 1985
A L'UNO NE CORRÈ-
POND PAS AU MONÈRE
DESSINÉ SUR CÈS
PAGES - ELLE MONTRE
DEJA L'ÉVOLUTION
STRUCTURELLE AVEC
UNE NOUVE ARRIÈRE
EN "DARD" - ALU -
CARBONE - ALU. -

* BILD NEBENAN ZEIGT
EIN MODELL DAS NICHT
DER ZEICHNUNG ENT-
SPRICHT. DER LEITWERKS-
TRÄGER IST SICHTLICH
SCHON EIN SO GENAM-
NTER "STACHEL" AUS
KOHLE - ALU. -

FIB
FIB
FIB
FIB
FIB

FIB
FIB
FIB
FIB
FIB

FIB
FIB
FIB
FIB
FIB

FIB
FIB
FIB
FIB
FIB

FIB
FIB
FIB
FIB
FIB

FIB
FIB
FIB
FIB
FIB

BA

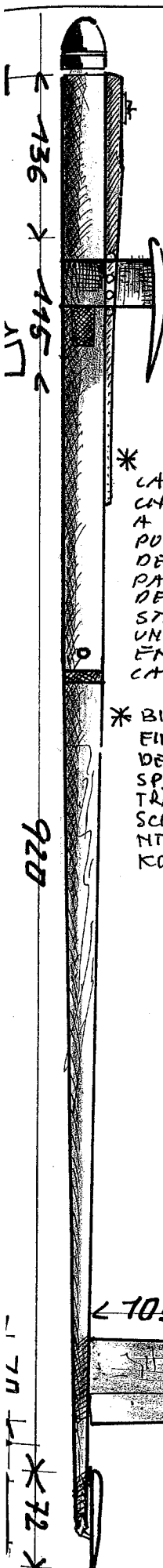
BA

FIB
FIB
FIB
FIB
FIB

95

10725

05 05



136
145
117

926

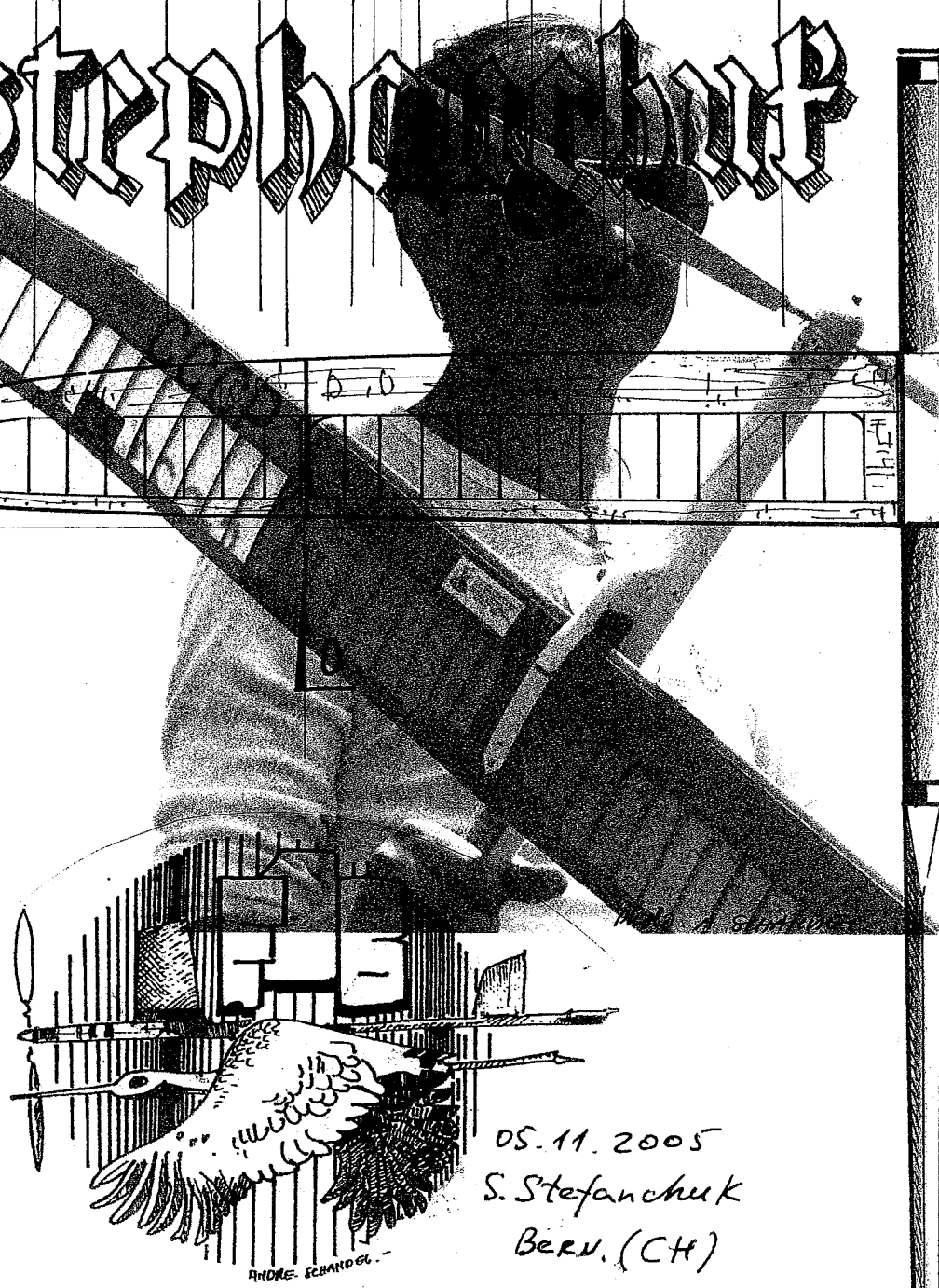
105
553
722

Stefanchuk

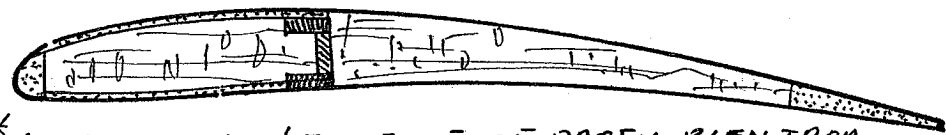
Vol 1-3-3-E

115

DESIGN A. SCHANNON - ECHANGES 1/15

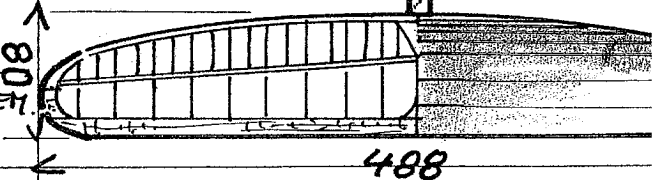


Signature



* ATTENTION A L'EVIDENCE, CE PROFIL EST TROP
EPAIS POUR UN FIB, NE CORRESPOND PAS DU TOUT
A L'ORIGINAL. -

* ACHTUNG WIE SICHTBAR, IST DIESES
PROFIL VIEL ZU DICK UM DER WIRKLICH
KEIT EINES FIB MODELLS ZU ENTSPRECHEN.



488

Чертеж модели мастера спорта СССР международного класса, победителя междуна-
родных соревнований, члена сборной команды СССР С. Стефанчука (Украина).

10726

96

05 05

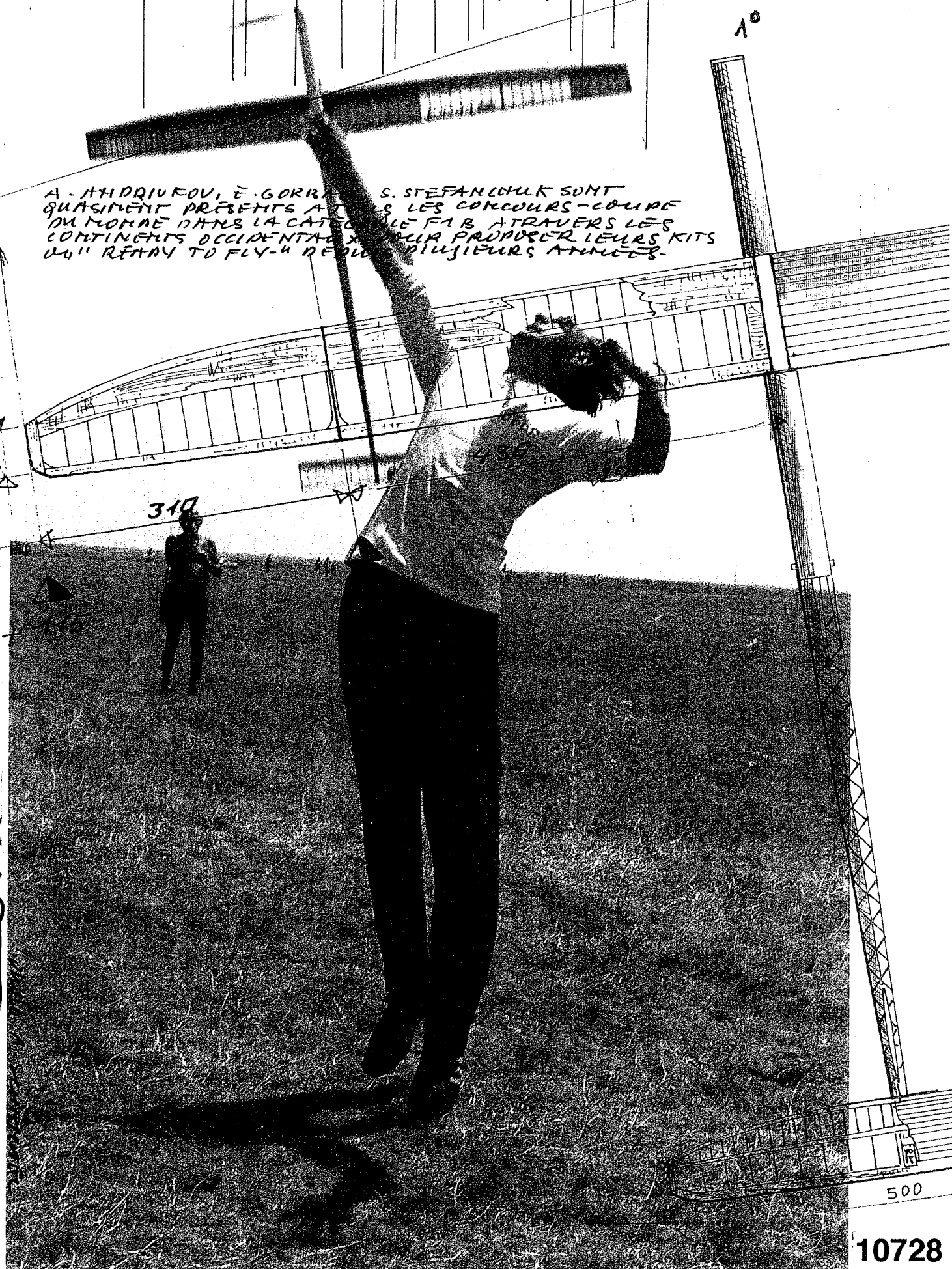


S. Stefanichuk

98

A. ANDRIUKOV, E. GORRA, S. STEFANICHUK SONT
QUASIMENT PRÉSENTS A TOUTS LES CONCOURS-COUPÉ
DU MONDE DANS LA CATÉGORIE F1B A TRAVERS LES
CONTINENTS OCCIDENTAUX POUR PROPOSER LEURS KITS
44" READY TO FLY-4 DEPUIS PLUSIEURS ANNÉES.

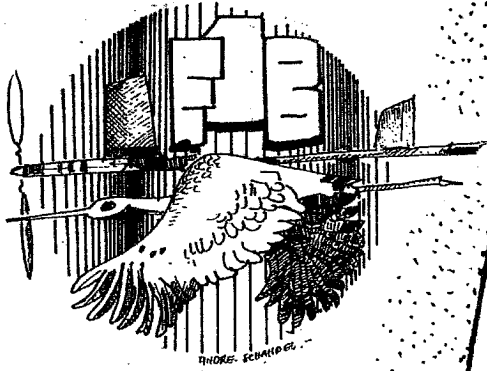
WOL LIBRE



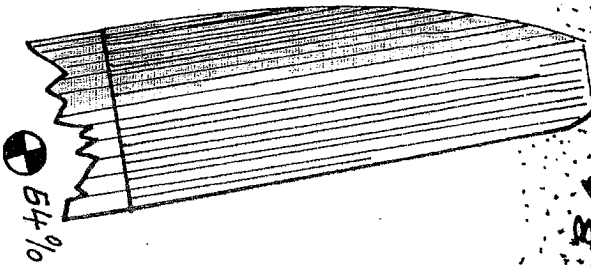
10728

DESSIN A. SCHANDEL -

DIAMETRE 600
PAS: 765

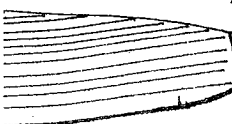


200
+30
115
54%



750

A. ANDRIUKOV,
STEFANCHUK



E. GORBAN UND S.
SIND PRAKTISCH AUF
ALLEN W. POKAL WETTBEWERBEN.
PRESENT. SIE BIETEN DA IHRE
FIB MODELE "FERTIG ZUM FLIEGEN"
ZUM KAUF AN.

99

H = 765 mm

φ 600 mm

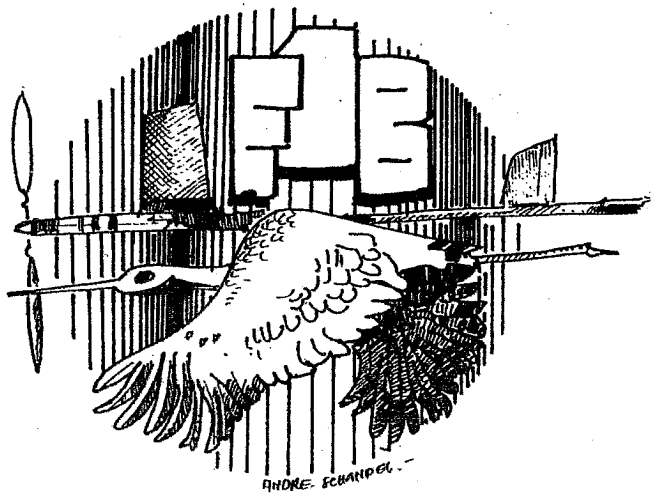
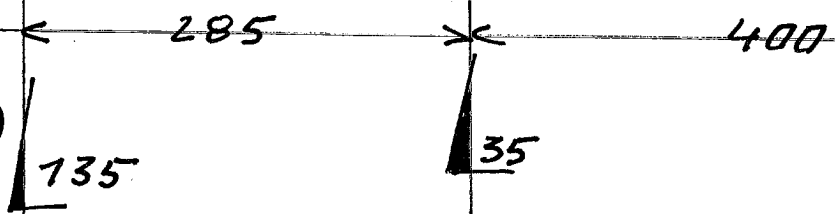
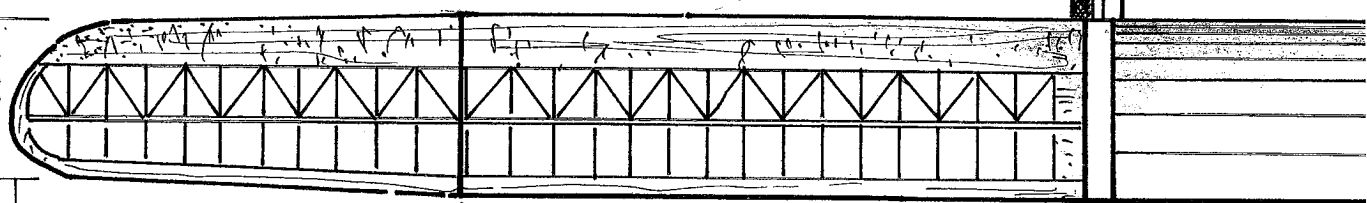
B4

1011 FIBRE

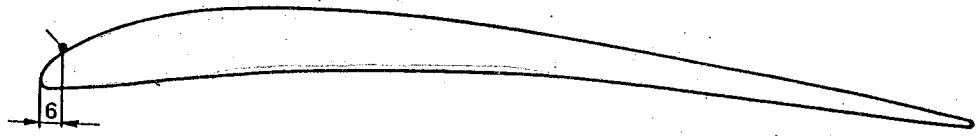
S. Samokish

VDI

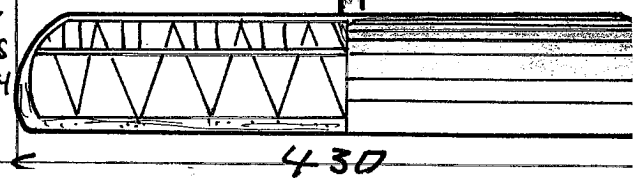
LIBRE



ANDRE EBANDEL -



- * CE PROFIL DE SERGEY SAMOKISH, SEMBLE CORRESPONDRE A LA REALITE, IL FAUT NEANTMOINS FORMULER QUELQUES RESERVES
- * DIESES PROFIL VON S. SAMOKISH SCHAINT DER WIRKLICHKEIT ZU ENTSPRECHEN MUSS ABER MIT DEN URBUCHEN EINSCHRAENKUNGEN AUFGENOMMEN WERDEN -



Чертеж модели мастера спорта СССР международного класса, чемпиона СССР, призера чемпионата мира, члена сборной команды СССР С. Самокиша (Украина).

ECHELLE 1/1 ET 1/5

A. ANDRUFOD

Δ 2.50

32

100

25

VOZ-133E

210

430

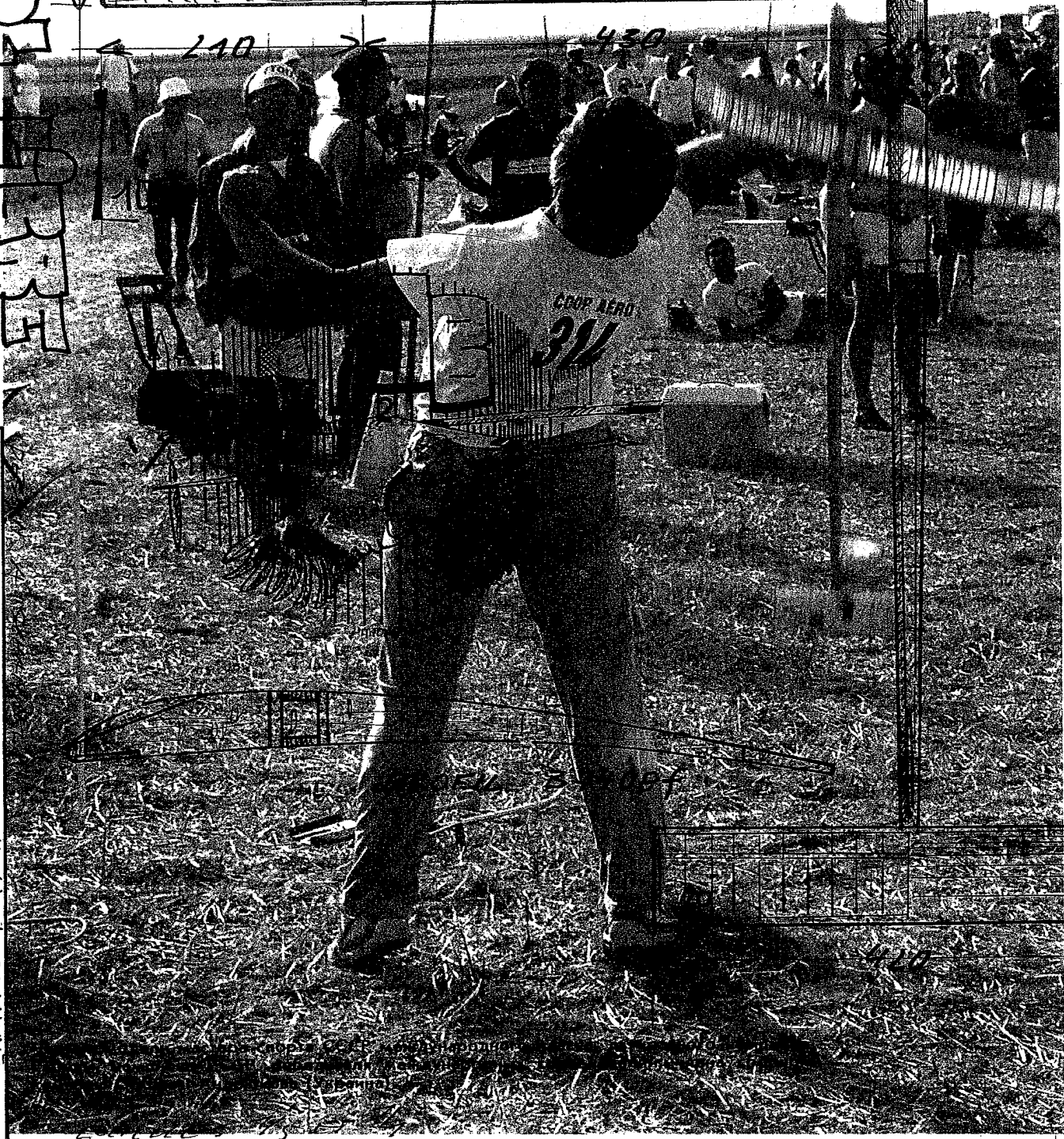
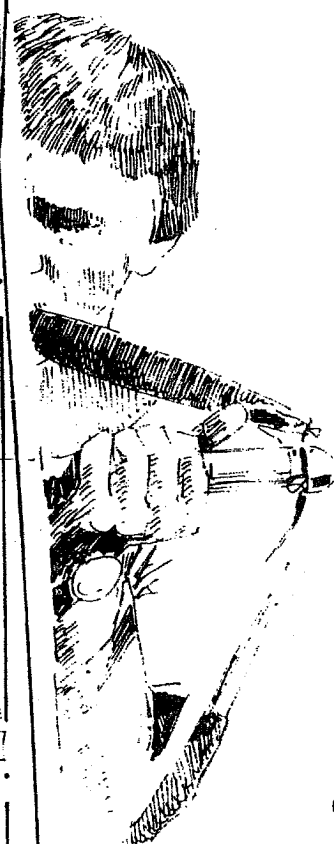
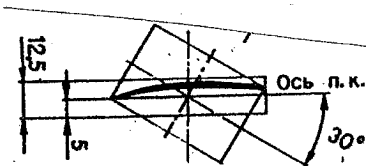
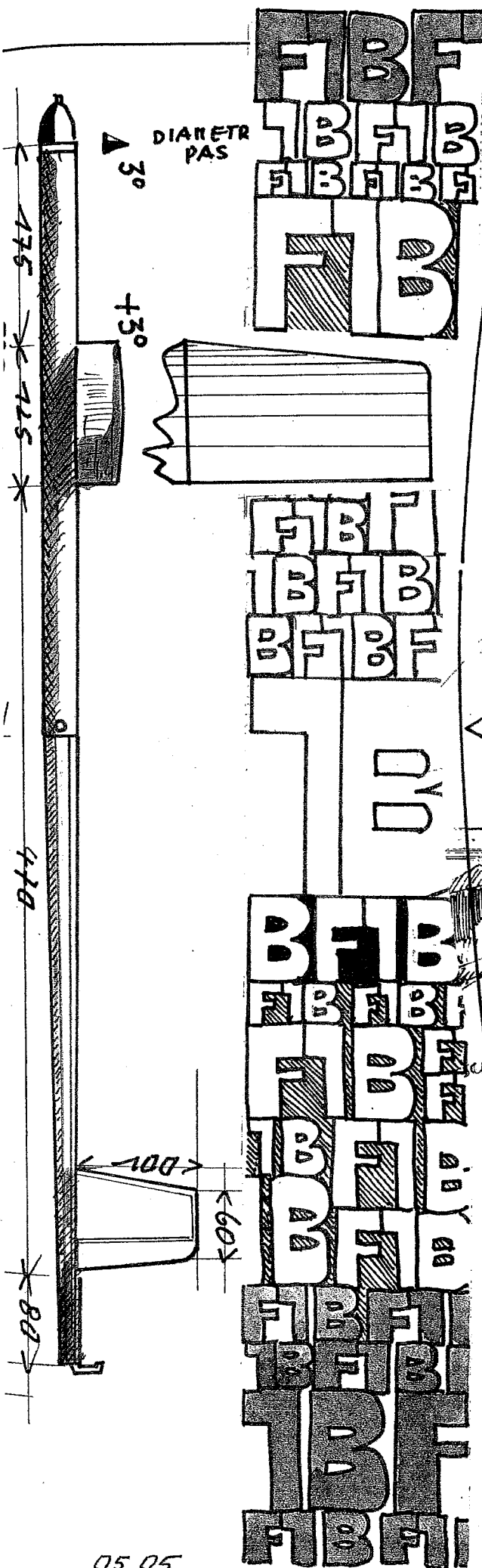


Photo. H. SCHMIDT



VOLE

COMME POUR BIEH
D'AUTRES PROFILS
ET RESERVES S'IMPO-
SENT CONCERNANT
LES PROFILS DONNES
PAR DE ROULEMENT
OFFICIELS. COOP DE
L'EPQUE -

Масса:
Крыла 51г; стабилизатора 42г;
хвостовой балки 14г; винта 49г;
таймера 14г; общая масса—194г
Бобышка винта—с моментным
стопором. Руль направления
и стабилизатор отклоняются
одновременно через 4с
после начала полета.



PHOTO. H. SCHANDER.

10734

104

ALEXANDRE ANDRIUKOV, est sans aucun doute la figure de proue marquante, de la catégorie F1B, de la fin du 20^{ème} siècle et du début du 21^{ème}.

Son ascension sportive, lui a procuré en même temps une promotion sociale, qu'il n'avait sans doute pas pu imaginer au début des années 80, quand commença son influence technique et tactique en F1B.

Son désir de perfection et ses capacités techniques le mirent rapidement en tête de l'évolution technique dans cette catégorie.

Il est passé de la CCCP de l'époque au soleil de la Californie, aujourd'hui, avec en prime la nationalité américaine. De multiples titres de champion du monde, de champion d'Europe, et de Coupe du Monde ont marqué son ascension spectaculaire, durant les trois dernières décennies.

Il a été récemment questionné sur son parcours par deux Américains, Jim et De Ann Lueken, pour le numéro 39 Annuel Report de la NFFS (symposium).

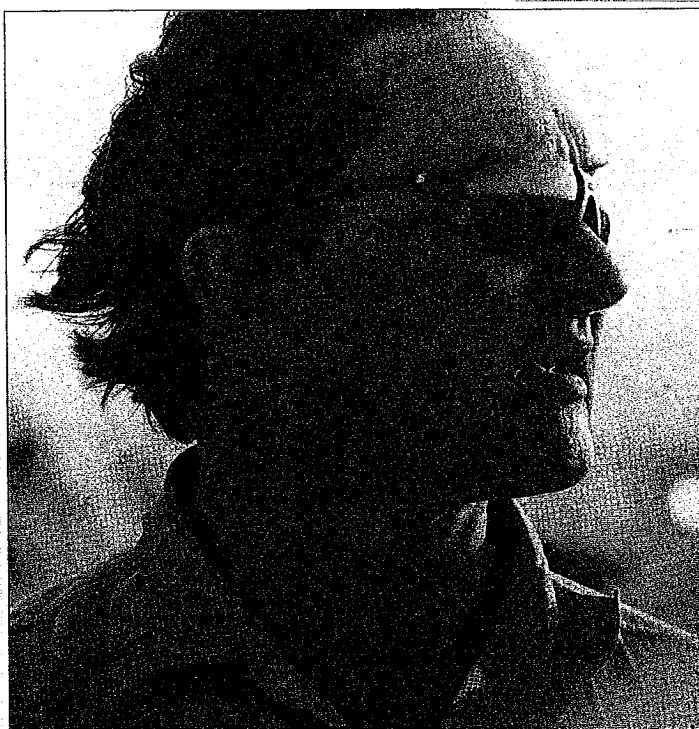


PHOTO. NFFS. - A. ANDRIUKOV AUJOURD'HUI HEUTE - U.S.A -

* ALEXANDER ANDRIUKOV IST OHNE ZWEIFEL DIE MARKANTESTE PERSON, DER F1B WELT VOM ENDE DES 20TEN JAHRHUNDERT UND ANFANG VOM 21TEN. SEINE SPORTLICHEN LEISTUNGEN HABEN IHN AUF EINEN SOZIALEN STATUS GEBRACHT, VON DEM ER 1980 NUR TRÄUMEN KONNTE, - ZU YENER ZEIT BEGANN SEIN TECHNISCHE UND TAKTISCHE AUFGSTIEG -

SEIN WILLE DIE PERFEKTION ZU ERREICHEN, TRIEB IHN IMMER WIEDER WEITER VORAN -

ER HAT EINEN WEITEN WEG VON DER CCCP ZUR KALIFORNIEH ZURÜCK GELIEGT. ZAHREICHE WM-WMPOKALE - EM UND ANDERE ERFOLGE HABEN IHN AUF DIE HOCHSTEN STUFEN GEBRACHT, IN EINEM SPEKTAKULÄREN LICHT. ER IST, UND WIRD ES FÜR IMMER BLEIBEN DIE LEITFIGUR IN F1B -

ER WURDE, IN AMERIKA, DESSEN NATIONALITÄT ER JETZT HAT, BEFRAGT, WIE ER ZU ALLEM DIESEM KAM -

SIEHE SEITE 10747 -

FAI: AA-30 Wakefield

Alexander Andriukov raconté à Jim et DeAnn Lueken

Je ne pense pas que vous ayez jamais entendu un compétiteur FAI demander « qu'est ce qu'un Wake Andriukov ? » Pendant les 10 dernières années environ l'excellence de ses modèles est devenue très apparente, et si vous concourez en F1B, en avoir un dans son cercueil est très rassurant.

La nuit dernière nous avons eu l'honneur de nous asseoir avec Alex pour entendre l'histoire de sa conception gagnante. Il y a assez d'information pour remplir un livre, nous ferons donc de notre mieux dans cet espace limité.

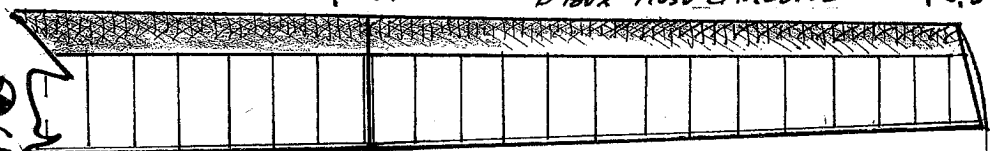
* LE SOMMET DE L'EVOLUTION DES MODELES F1B
D'ALEXANDRE ANDRIKOV APRES UNE QUINZAINE
D'ANNEES - C'EST CETTE DERNIERE VERSION QUI
COMMERCIALISE ACTUELLEMENT AVEC BEAUCOUP
DE SUCCES -

* DAS BESTE VON BESTEN NACH EINER STETIGEN ENT-
WICKLUNG ÜBER FÜNFZEHN JAHRE. DIESES MODELL
IST DIE LETZTE VERSION DIE AA AUF DEN MARKT
BRACHT -

+1°(G)
+0.5°

"TACO-SHELL"
D BOX-TISSU CARBONE

+0.5°
+0.5°

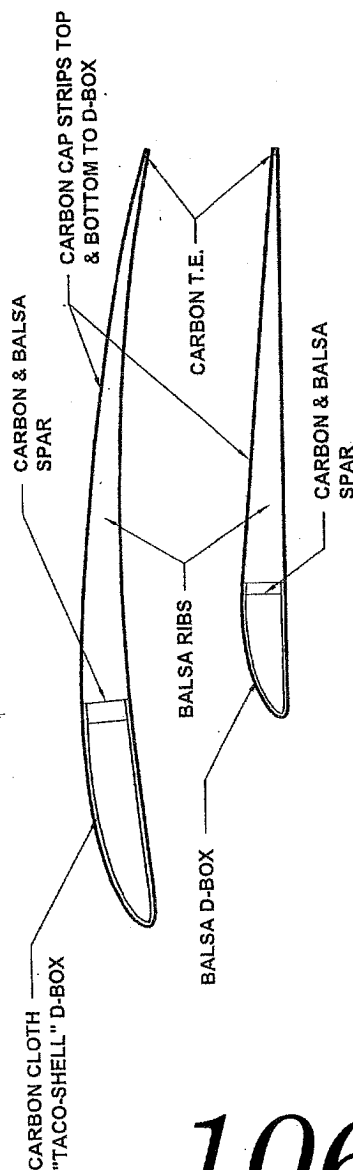
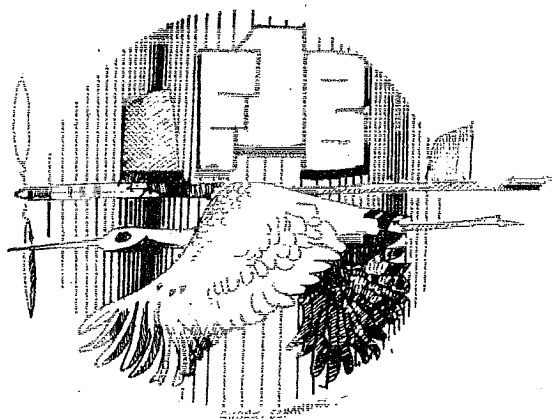


552

400

123

AA30



106

Gx CH. DU MONDE

DESSIN. A. SCHANDEL - ECHELLES 1/4 ET 1/5

Ø30

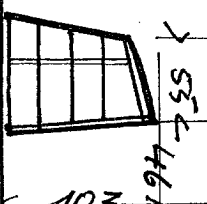
+1°

60°

Ø28 Ø14,5

ROUTE ALU+CARBONE

ROUTE ALU+CARBONE



103

-2°

TUBE NOTRE KÉVIR

D. BOX BALSA

372

10736

Alex Andriukov a construit son premier modèle en Russie en 1962. Son premier F1B a été construit en 1970. Il savait que maîtriser la puissance du moteur caoutchouc était important pour la réussite et en 1975 il commença à travailler sur son premier nez à départ retardé (DPR). Alors que d'autres avaient essayé cette idée au fil des années, seulement une poignée d'entre eux avaient connu quelque succès. Le système de cliquet de remontage et de mise en drapeau n'a jamais été utilisé avant. L'attitude d'Alex envers la conception était « fais le bien, peu importe le temps que ça prendra ». Avec ça à l'esprit, il n'est pas étonnant que ça n'ait pas réussi du jour au lendemain. Le premier prototype de départ retardé (DPR) a été utilisé en 1980, mais pas encore avec un pas variable. Le système de pas variable est passé par de nombreuses étapes de développement. Le dessin de 1982 pour la came consistait en un petit anneau d'acier avec 40 vis pour ajuster le profil de la came.

C'était une bonne idée mais ça ne marchait pas trop bien et ce fut abandonné. Après avoir travaillé avec une quantité de conceptions différentes, à la fin des années 80 il arriva au bon paquet complet et utilisa enfin le nez que nous connaissons aujourd'hui.

Au moment où tout ceci arrivait, Alex développait également son modèle. Tous les modèles jusqu'en 1981 étaient de construction tout bois. Alors que les AA24 et AA25 virent la première utilisation du DPR, il fallut attendre le AA27 pour voir apparaître la première utilisation du carbone pour les longerons et les chapeaux de nervures en 1982. La même année Alex construisit une nouvelle aile pour le AA24. Il s'agissait de D-Box en Kevlar avec des chapeaux de longerons et de nervures en carbone dans les panneaux centraux, avec des bords de fuite en sandwich balsa/carbone. Alex a utilisé ces modèles jusqu'en 1983, et bien qu'il eut amélioré la structure, il savait qu'une construction tout carbone serait bien meilleure. Le seul problème qu'il ait rencontré fut de trouver du tissu de carbone léger. Les premiers D-Box produits le furent avec deux couches de tissu unidirectionnel à 45 degrés. Ils étaient très solides mais trop lourds pour du F1B. Quelque temps après il trouva en Allemagne une source de tissu de carbone léger et fut alors en mesure de produire tous les composants à la résistance et au poids désiré.

Pour développer son aile, les AA28 et AA29 reçurent cinq ou six ailes différentes. Alex a essayé de nouveaux profils, vrillages et plan de formes et même une aile dissymétrique. Finalement, autour de 1988, Alex sentit que le AA29 avait tous les ingrédients pour être un modèle gagnant ; et après avoir gagné le Championnat du Monde 1991 avec le AA29, il fut convaincu que le modèle pouvait alors être construit avec la bonne technologie.

En utilisant un logiciel AutoCAD pour faire tous les dessins, tous les moules et les pièces mécaniques de détail, le AA30 était né. Ce qui fut une innovation sur le AA30 est la poutre arrière en « dard », faite en sandwich alu/carbone/alu, qui est devenue maintenant universelle. AA30 a été construit en 1991 et a été utilisé par Alex pour gagner son deuxième titre mondial en 1993. Le dessin d'un modèle à grand allongement a démarré en 1992, avec construction en 1993. Depuis lors il y a eu quelques subtils changements tels que la dérive entièrement mobile, une nouvelle cabane, et plus récemment une minuterie électronique que Ralph Cooney a développé sous l'influence d'Alex.

Voilà où nous en sommes aujourd'hui avec ce qu'on pourrait appeler le plus extraordinaire Wakefield de tous les temps. Selon les propres paroles modestes d'Alex : « jusqu'ici ce modèle a connu une réussite raisonnable en compétition ». J'ai demandé à Alex si le système modéliste Soviétique lui avait fourni l'opportunité de laisser s'exprimer sa créativité. Il a répondu avec un sourire et un gloussement et dit « oui, ils m'ont fourni beaucoup de motivation »

Alex a fait voler ses modèles dans 18 Championnats du Monde ou d'Europe depuis 1981. Il a obtenu sept trophées de vainqueur, une deuxième place et trois troisièmes places. Il a gagné quatre Coupes du Monde et a été membre de quatre équipes qui ont gagné le Championnat du Monde : 1985 et 1991 pour l'Union Soviétique, 1997 pour l'Ukraine et 2005 pour les USA.

Pour ajouter encore à ce palmarès extraordinaire, l'élève et partenaire-constructeur des modèles Oleg Kulakovsky a gagné trois Championnats du Monde et deux Championnats d'Europe en utilisant le même dessin de modèle. Il mérite aussi de faire remarquer que Oleg n'a commencé la compétition F1B qu'en 1991.

Traduction : B. Boutillier



E. VERRITSKY
S. STEFANCHUK -

* EN HONGRIE, DANS
LA PLAINE IMMENSE
SUR LES BORDS DU
DANUBE.

NOUS SOMMES A LA
VEILLE DE L'ECROU-
LEMENT DU BLOC
SOVIETIQUE BIEN-
TÔT LES DEUX VONT
SE RETROUVER SOUS
LA BANNIERE DE
L'UKRAINE.

STEFANCHUK QUI
SERA CH. DU MONDE
F1B SUR CE MEME
TERRAIN UTILISE
SON MODELE COMME
PARE-SOLEIL EN OBS-
SERVANT LE CIEL -

* IN UNGARN, IN DER
WEITEN EBENE, NAHE
DER DONAU.

BAUD WIRD DER OST-
BLOCK ZERFALLEN UND
BEIDE WERDEN SICH
WIEDER UNTER DEM
BANNER DER UKRAINE
WIEDERFINDEN.

STEFANCHUK WIRD
SPÄTER AUF DEM SELBEN
GELÄNDE WELTMEISTER
IN DER KLASSE F1B.
2003 ER WAR IN DER
ZWISCHENZEIT VIEL
UMFANGREICHER GEWORDEN.

HIER BENUTZT ER SEIN
ELEGANTES MODELL ALS
SONNENSCHUTZ, UM DEN
HIMMEL ZU BEOBACHTEN.



VOL LOBBRE

10738

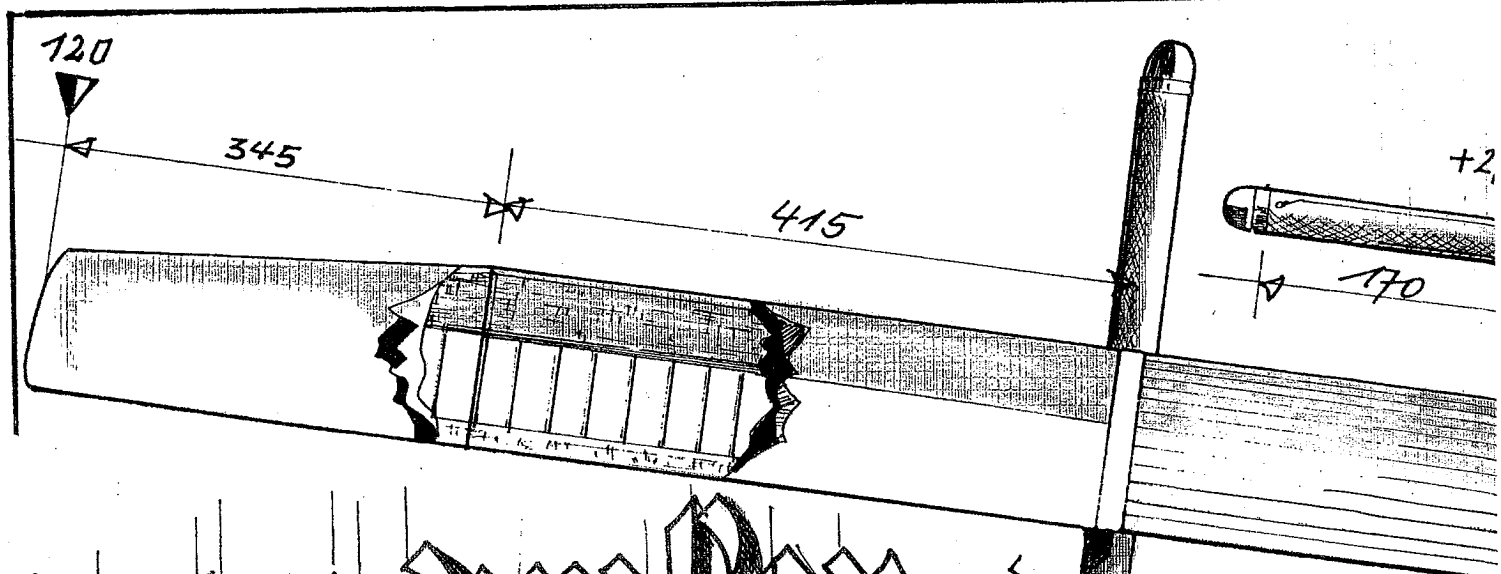
108

109

VOL LO BRE A. ANDRITTO



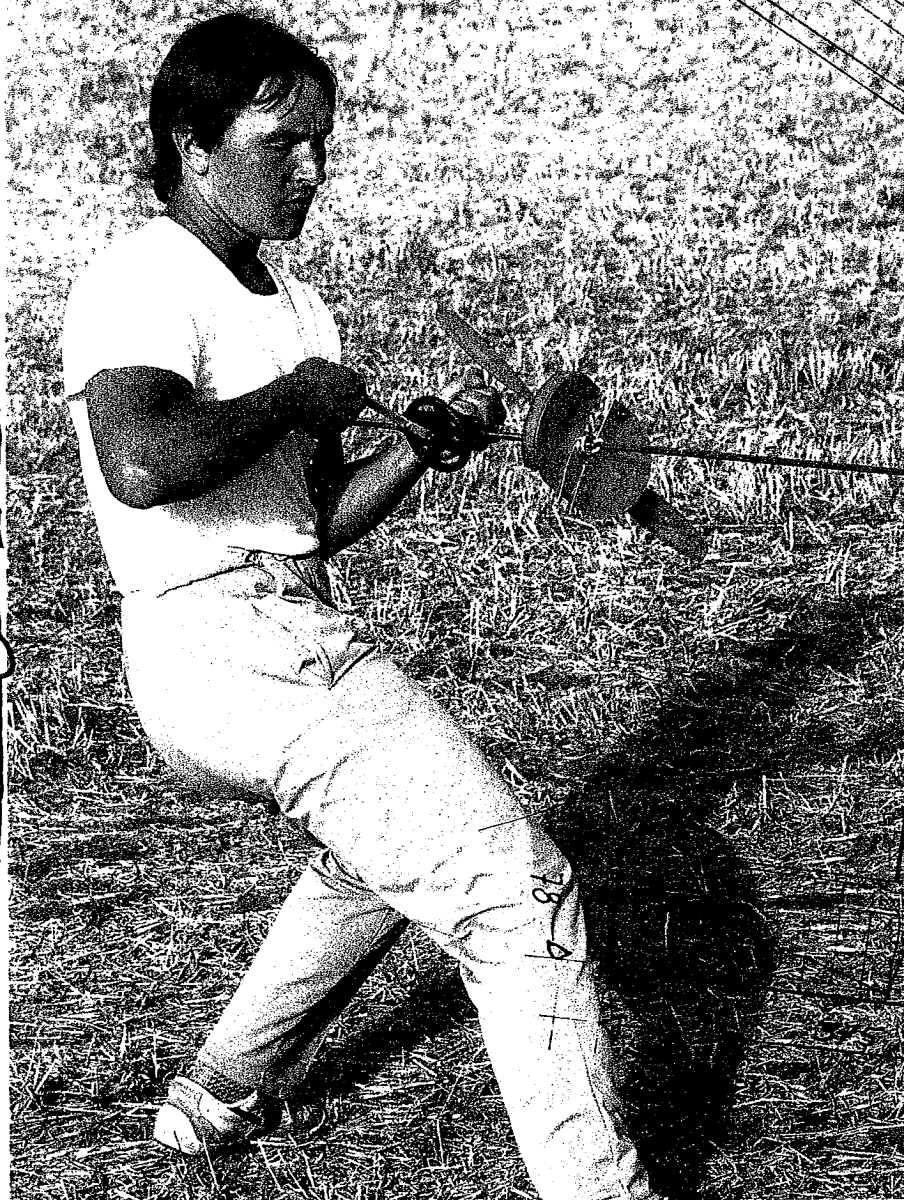
Photo. A. SCHATTNER



Q. Quidriton

Muse. A. SCHMIDT -

VOL 133E



10740

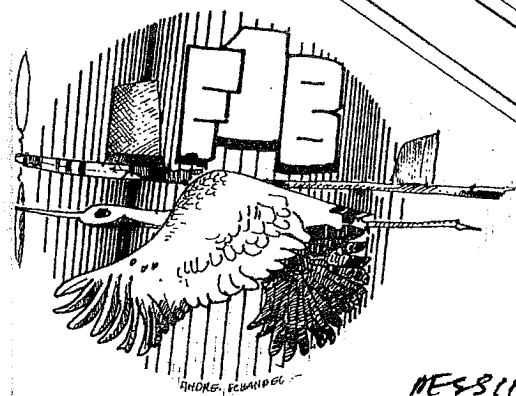
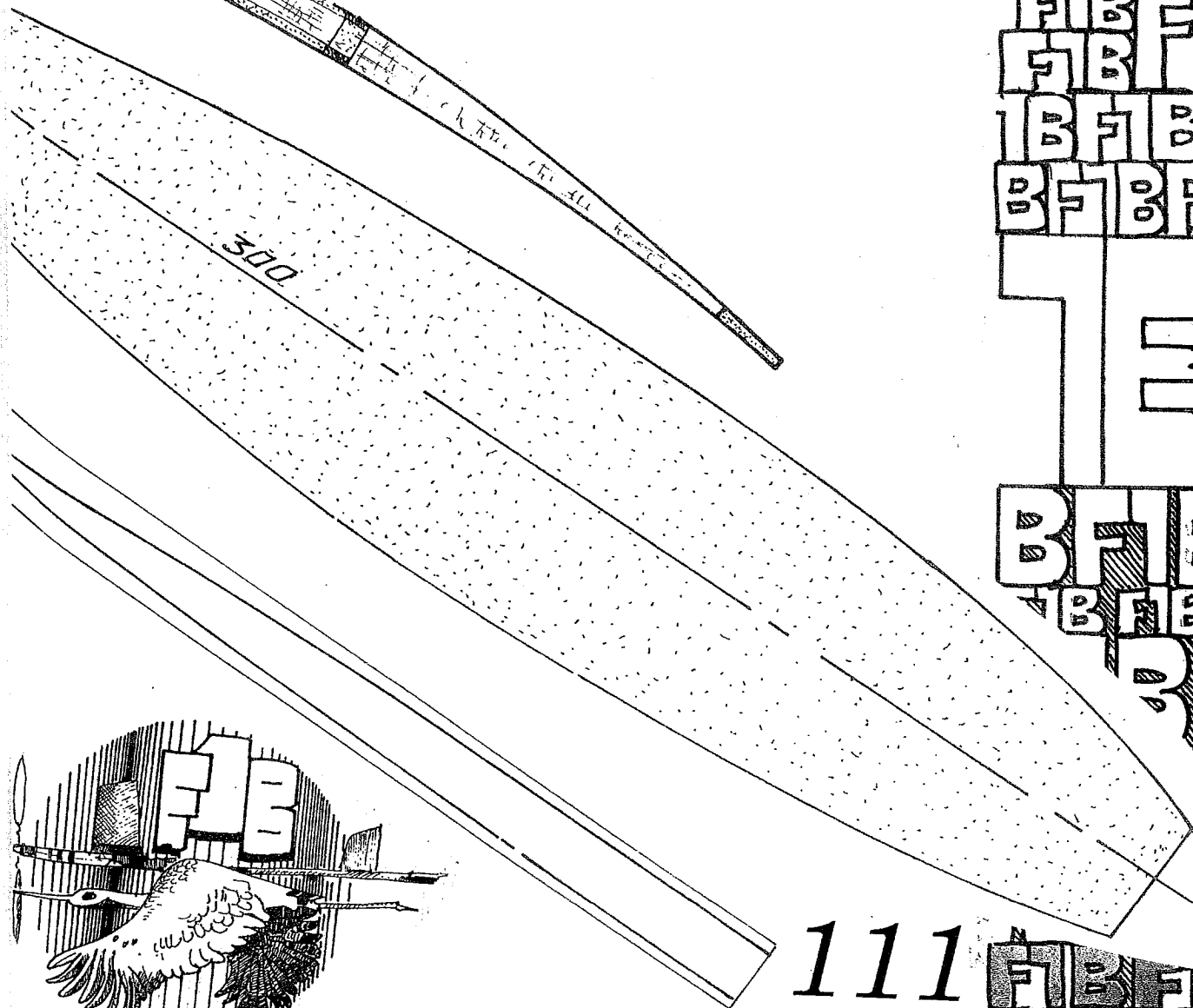
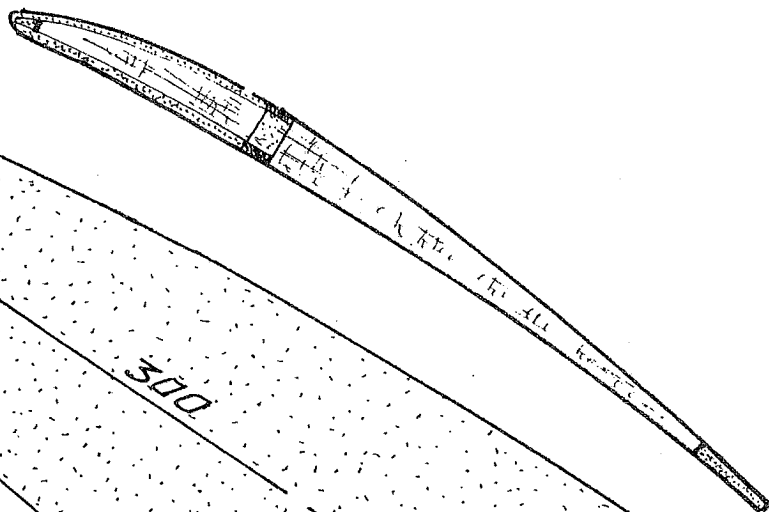
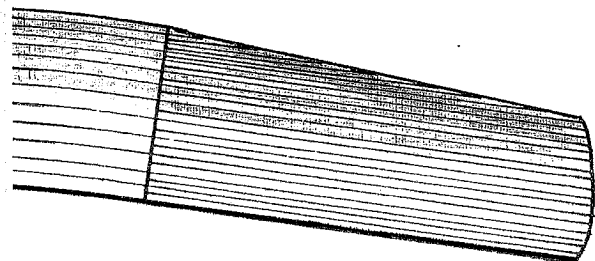
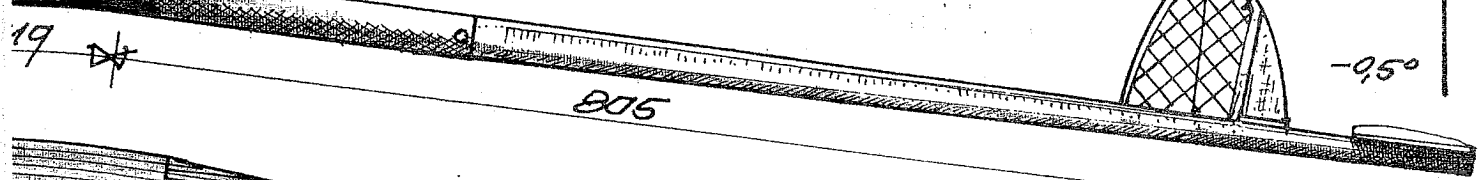
110

*INEVITABLEMENT LE NOMBRE DE PAGES CONSACREES
A A. ANDRIUKOV' EST PROPORTIONNEL A L'IMPOR-
TANCE DE SA PLACE, DANS L'EVOLUTION DE LA CATE-
GORIE F1B.

*UNVERMEIDLICH IST DIE ZAHL DER SEITEN DIE A.
ANDRIUKOV GEWIDMET SIND, HOCH. DIES ENTSPRICHT
ABER NATURLICH DEM PLATZ DEN ER IN DER KLASSE
F1B EINGENOMMEN HAT.

55%

FIBF
1BFB
FIBFB



FIB
BFB
FIBF
FIBF
1BFBF
BFBFB

1B
BFB
BFBFB

VOL LIBRE

111

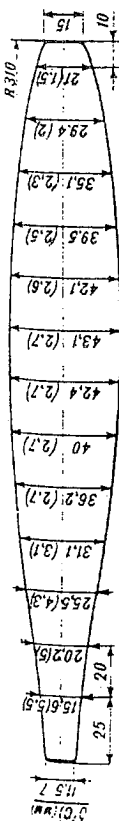
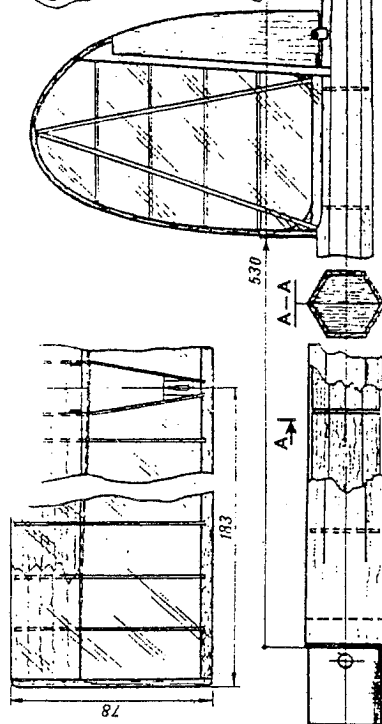
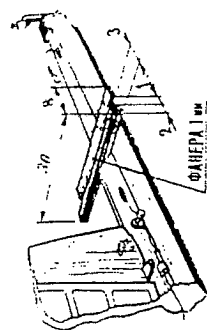
FIBF
1BFB
1BFB

Quadrifido

* LETIODEL AA 29
SUR LA PAGE 10743
EN FACE EST LE
DERNIER DE LA LIGNEE
DE RECHERCHES ET DE
DEVELOPPEMENT
POSSEDANT ENCORE
UNE POUTRE ARRIERE
EN BOIS.
SUR LEA 30 FUT
INTRODUITE LA
POUTRE " DARD "
AUL - CARBONE - AUL.
IL FAUT UNE NOU-
VELLE FOIS SOULIGNER
LA COMPLEXITE DU
MECANISME DU NEZ
DE L'HELICE -

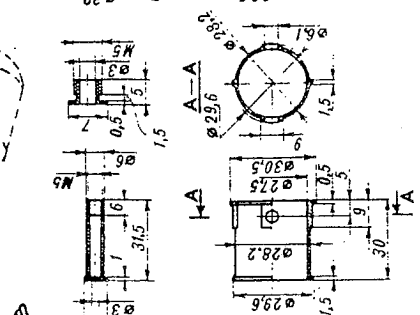
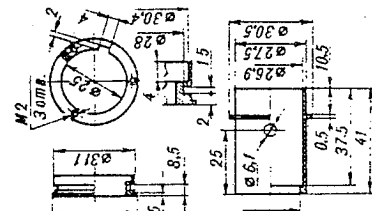
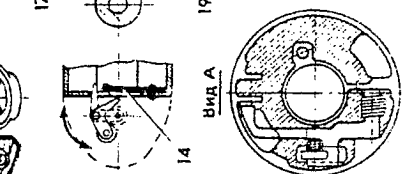
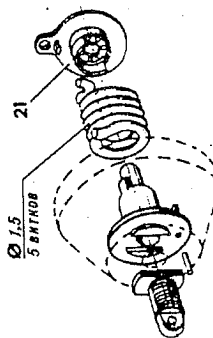
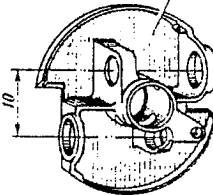
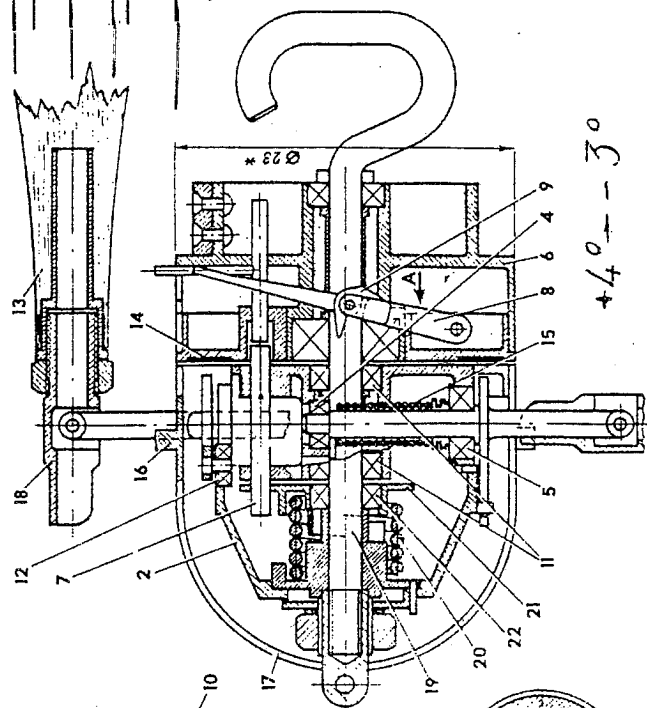
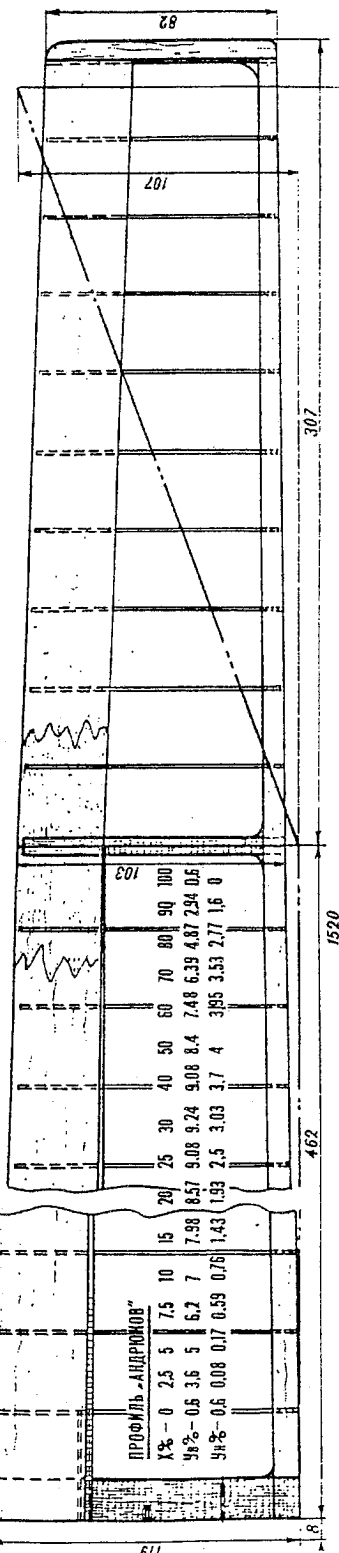
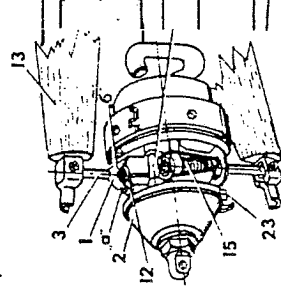
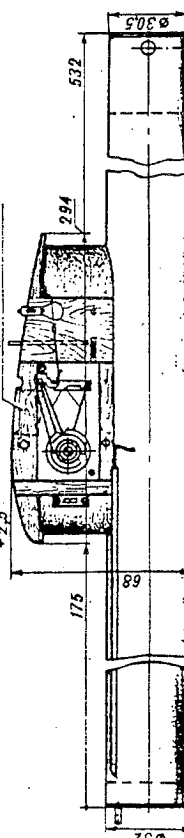
* DAS MODELL A.A.29 AUF DER SEITE 10743
WAR DAS LETZTE EINER GANZEN REIHE
VON VERSUCHSMODELLEN DIE ALLE
EINEN HOLZLEITWERKSTRAGER
HATTEN. "

A. A 30 FÜHRT DEN SOGENANTEN "DORN" LEITWERKSTRÄGER
EIN, DER HEUTE GANG UND GEBET
NOCH EINMAL ZU
BEKÄMPFEN DIE
EXTREME
KOMPLEXITÄT
DER TEILE DIE IN DER NASE EINGEBAUT SIND.

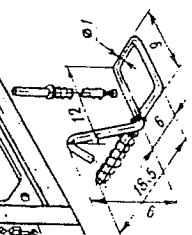
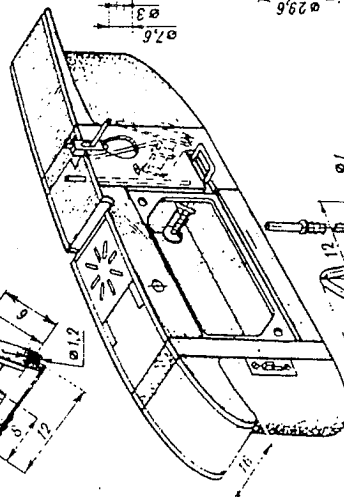
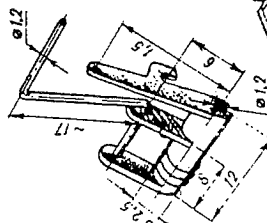


R мм	50	80	110	140	170	200	230	260	275	290	300
H мм	645	660	670	685	700	720	730	755	730	680	630

ЗОНТИЧЕСКИЙ "ДУМЕР"

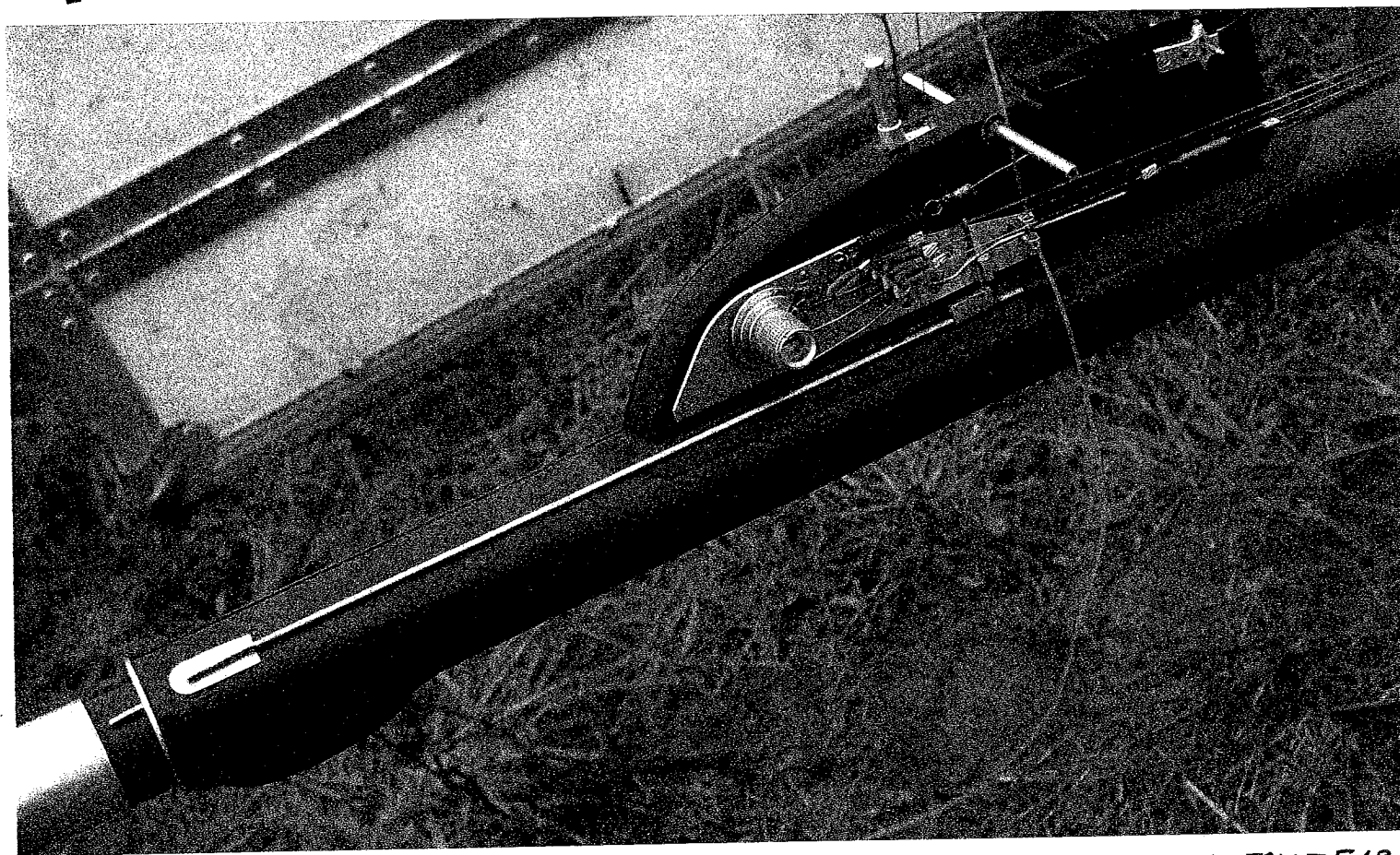


АА 29



+40--30

* DIE FASTPERFEKTION VON EINEM RUMPFVORDERTHEIL IM MODERNEN STYL.
DIE SUMME DER TECHNISCHEN EINRICHTUNGEN, AUSSER RUMPFKOPF, IST BEZEICHNEND
ÜBER ALL DAS WAS ERFUNDEN WURDE -
EINE ART U-BOOT KANZEL VON WO AUS ALLES AUTOMATISCH EINGESTELLT WIRD.
ZU BEMERKEN DIE FEINE UND KLARE BAUART - EIN SCHÖNES STÜCK FAB. -



* LA PRESQUE PERFECTION DE LA PARTIE AVANT D'UN FUSELAGE MODERNE FAB.
LA SOMME DES REALISATIONS HORS NEZICI, EST REMARQUABLE -
COMMANDE DE MISE EN ROUTE DE L'HELICE RETARDEE. MINUTERIE MULTI-
FONCTIONS - INCIDENCE VARIABLE SUR L'AILLE - BALISE AVEC BATTERIE -
CABANE MOULEE CARBONE RESSEMBLANT A UNE "BAIGNOIRE" DE SOUS MARIN
ATOMIQUE - A NOTER LE TUBE PROTECTEUR PORTE ECHUEVAL, INTERCHAN-
GEABLE GARANTIE ANTIEXPLOSION. -
LE TOUT EST D'UNE FINITION, CLAIRE ET NETTE -

CLAUDE BINET

Aujourd'hui, nous sommes dans la peine ; notre ami Claude Binet nous a quittés. Cette longue maladie qu'il faut bien appeler cancer a eu raison de son courage, de son obstination, de son enthousiasme, de sa gentillesse.

Dans l'aéromodélisme, tout l'intéressait et il s'était mis depuis peu au F1E avec beaucoup de compétence et de passion.

Il reposera dans son village natal, en Haute Marne.

Une souscription est ouverte en vue de faire graver une plaque qui sera déposée sur sa tombe. Bien entendu le montant de la participation est laissé à l'appréciation de chacun.

Claude & Muguette Weber
81 rue Raspail
92270 BOIS COLOMBES
se chargeront de la collecter

10744

114

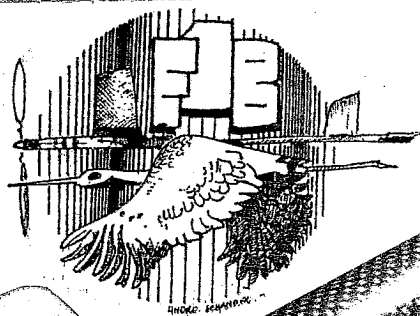
VOTRE

• LES INNOVATIONS INTRODUITES PAR LES MODELISTES DE L'EX URSS FURENT NOMBREUSES ET MIRENT EN PLACE UNE STANDARDISATION DES DIFFERENTS ELEMENTS DES MODELES.

ON PEUT VOIR CI CONTRE UN STABILISATEUR AVEC UN LONGERON CENTRAL, TUBE DE CARBONE SUR LEQUEL SONT ENFILEES LES NERVURES CHAPEUTEES DE CARBONE - SEULEMENT UN ELEMENT DE CARBONE - ENTOILAGE MYLAR TRANSPARENT. NOTER EGALEMENT LE LEVIER + VIS DE L'INCIDENCE VARIABLE.

• DIE NEUHEITEN DIE DURCH DIE FIB PILOTEN DER EX URSS EINGEFÜHRT WURDEN, HABEN ZU EINER STANDARDISIERUNG GEFÜHRT.

MAN KANN NEBENAN SEHEN WIE EIN MODERNES HOHENLEITWERK GEBAUT WIRD - KOMME WIRD ZU VERSTEIFUNG AN ALLEN BAUTEILEN EINGESATZT

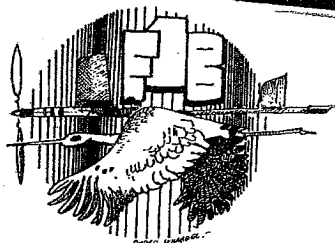


• PARTIE AVANT D'UN FUSELAGE FIB DE HAUT NIVEAU - NOTER LA NETTETE ET LE FINI DE TOUS LES ELEMENTS ON NE PEUT SUR CETTE PHOTO QUE DEVINER LA COMPLEXITE DE L'INTERIEUR D'UNE, BOITTE DE PIECES USINEES

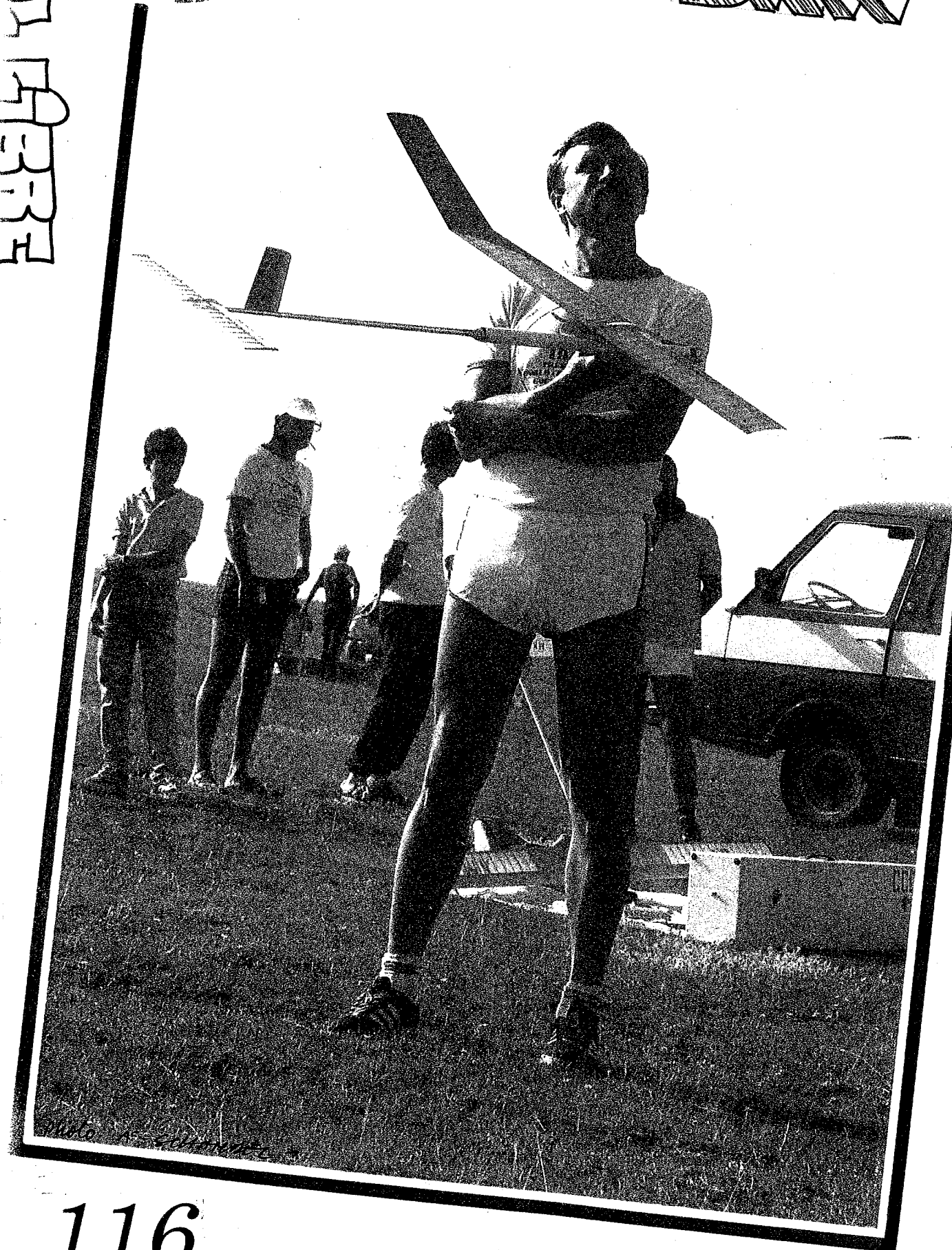
• NASENANSICHT EINES MODERNEN FIB MODELL MIT HOHEN STANDART. MAN SIEHT DIE SAUBERE FEINE FERTIGUNG NICHTS ÜBERFLÜSSIGES IST SICHTBAR - MAN KANN NUR AHNEN DASS VIELE UND KLEINE TEILE AUF GERINGEN RAUM IN DER RUMPFNASE EINGEBAUT SIND.

115

WOLFF



E. GORBANI



116

10746

FAI: AA-30

Wakefield

Alexander Andriukov

as told to Jim and DeAnn Lucken

I don't think you will ever hear an FAI flier ask the question "What's an Andriukov Wakefield?" During the last 15 years or so the excellence of this model has become very apparent, and if you fly F1B, having one in your model box is very comforting.

Last night we had the honor of sitting down with Alex to learn the history of his winning design. There is enough information to fill a book, so we will do our best in this limited space.

Alex Andriukov built his first model airplane in Russia in 1962. His first F1B was built in 1970. He knew that harnessing the power in the rubber motor was important to success and in 1975 he began work on his first delayed prop release (DPR) front end. While others had tried this idea over the years, only handful of them had any success. The ratchet winding and feathered pitch features were never used before. Alex's attitude toward the design was "do it right - no matter how long it takes." With that in mind, it is no surprise that it didn't happen overnight. The first prototype DPR front end was used in 1980, but there was no variable pitch. The variable pitch design went through many changes. The 1982 design for the cam consisted of a thin steel ring with 40 screws to adjust the shape of the cam. While this was a neat idea, it did not work so well and was later abandoned. After working with a number of different design ideas, by the late 80s he got the whole package right and he had the front end we know today.

At the same time all that was happening, Alex was also developing his airframe. All of the planes up until 1981 were all-wood construction. While AA24 & 25 were the first to use the DPR front end, it was AA27 that got the first use of carbon in the spars and rib caps in 1982. That same year Alex built a new wing for AA24. It consisted of a Kevlar D-box, carbon capped spars and ribs on the main panels, and a carbon/balsa trailing edge. Alex flew those models through 1983, and while he had improved the structure, he knew that an all-carbon structure would be much better. The only real problem he faced was finding light weight carbon cloth. The first carbon "taco shells" were made using two layers of unidirectional cloth at +/-45 degrees, and while those were very strong, they were also too heavy for F1B. Some time after this he found a source of light weight carbon cloth in Germany, and he was able to make all the components to the weight and strength he needed.

To develop his wing, AA28 & 29 went through five or six different wings. Alex tried new airfoils, warps, plan views, and even an asymmetric design. Finally, around 1988, Alex felt AA29 had all the right ingredients to be a champion model; and after winning the 1991 World Champs with the current AA29, he was convinced the model could now be properly built.

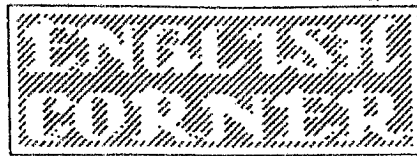
Using AutoCAD to do all the drawings and all the molds and fixtures design, AA30 was born. Something new for AA30 was the now universal thin alum/carbon/alum "stinger" style tail boom. AA30 was built in 1991 and was used to win Alex's 2nd World Championship in 1993. The design of a long, high aspect wing started in 1992, and was built in 1993. Since then there have been a few subtle changes such as the all-moving fin, a new pylon, a new 180 cm span wing with the same airfoils, and most recently an electronic timer that Ralph Cooney developed with Alex's influence.

So here we are today with what could be called the most extraordinary F1B of all time. In Alex's own modest words: "So far the model has been reasonably successful in competition." I asked Alex if the Soviet modeling system provided an opportunity for him to explore his creativity. He responded with a smile and a slight chuckle and said "yes, they provided much motivation."

Alex has flown his models in 18 World and European championships since 1981. He has earned seven 1st place

awards, one 2nd place award, and three 3rd place awards. He has won four World Cups and has been on four teams that won the World Team Championship: 1985 and 1991 for the Soviet Union, 1997 for the Ukraine, and 2005 for the United States.

To add further still to this amazing record, Alex's apprentice/model building partner Oleg Kulakovsky has won three world championships and two European championships flying the same model design. It might also be worth pointing out that Oleg only began flying F1B in 1991.



in Deutsch

A. Andriukov hat 1962 sein erstes Modell in Russland gebaut. Sein erstes F1B Modell 1970. Er wusste schon damals dass das beherrschen des Motors (Gummi) für den Erfolg massgebend sei.

Dazu begann er 1975 eine neue Nase zu entwickeln (DPR). Andere hatten es schon versucht aber nur eine Handvoll war ein wenig weiter gekommen. Die Sperrklinke beim Aufziehen und die offene Stellung der Propellerblätter wurden vorher noch nie benutzt. Alex vertrat immer "mach es am besten, wie lange es auch dauert". Damit kann man messen das es nicht gleich ging von einem Tag zum anderen.

Der erste Prototyp wurde 1980 eingesetzt, aber noch nicht mit verstellter Latte. Das System ging über lange Versuche und Entwicklungen. Die Zeichnung von 1982 ging über einen Stahlring mit vierzig Verstellerschrauben um die richtige Einstellung zu finden. Es war eine gute Idee aber es funktionierte nicht so recht, Ende der 80er Jahre war es so weit, es ist der Propellerkopf von Heute. Zu gleicher Zeit hat Alex auch die Zelle seiner Modelle geändert. Alle Modelle bis 1981 waren aus Holz, Die AA 24 AA 25 sahen die ersten DPR, und ab AA 27 kam Kohle dazu. Im selben Jahr baute Alex einen neuen Flügel für AA 24

mit einer D Box aus Kevlar, mit Kohle auf Rippen und Leisten. Diese Modelle setzte er bis 1983 ein, er wusste aber schon dass nur "Ganzkohle - Bau" die beste Lösung sei. Das grosse Problem war leichte Kohle zu finden. Die ersten D Box aus zwei Schichten Kohle 45°, waren zwar sehr solide aber auch zu schwer. Einige Zeit danach fand er in Deutschland das richtige Kohlegewebe leicht genug um alle Teile zum gewollten Gewicht und Stärke zu bauen.

Um seine Tragflächen zu entwickeln, bekamen AA 28 und 29 fünf oder sechs Flächen. Alex probierte neue Profile, Trimmungen und Formen, sogar eine dissymmetrische Fläche. Endlich 1988 spürte Alex dass AA 29 alle Gelegenheiten hatte um ein Gewinnermodell zu werden. Nachdem er die WM 1991 gewonnen hatte war er überzeugt dass AA 29 mit der richtigen Technologie gebaut werden konnte.

Mit dem C. Programm AutoCAD wurden Zeichnungen, aller Details gefertigt, und damit war AA 30 geboren. Was neu war auf AA 29 war der "Stachelleitwerkträger" aus Alu/Kohle/Alu, der jetzt universal vertreten ist. AA 30 1991 gebaut wurde 1993 zum zweiten Mal W.M. Das Modell mit grosser Streckung wurde 1992 eingeführt und 93 fertig gestellt.

Von da an gab es nur noch kleinere Änderungen, wie z.B. der elektronische Zeitschalter von Ralph Cooney der unter Mitwirkung von Alex gefertigt wurde.

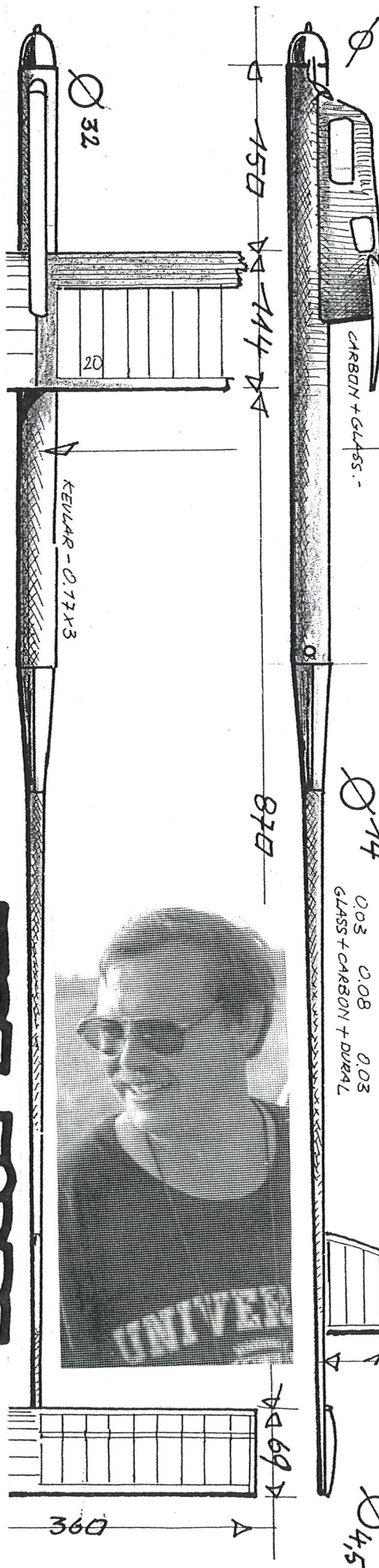
Soweit sind wir nun Heute mit dem ausserordentlichsten F1B Modell das je gebaut wurde.

Alex, immer bescheiden sagt "dies Modell hat einen vernünftigen Erfolg im Wettbewerb". Ich habe Alex gefragt ob das russische System ihm Gelegenheit gab sich kreativ zu entwickeln. Er hat mit Lächeln und Glucksend geantwortet "sie haben mir viel Motivation gegeben".

Alex flog mit seinen Modellen seit 1981 in 18 WM und EM er gewann sieben Mal, wurde einmal Zweiter und dreimal Dritter. Er gewann dreimal den Weltpokal und war viermal Mitglied einer WM Mannschaft; 1985, 1991 in der Sowjetunion, 1997, mit der Ukraine und 2005 mit den USA.

Um diese Erfolge noch zu ergänzen gewann sein Schüler und Mitarbeiter Oleg Kulakovski drei WM, zwei EM mit dem gleichen Modell. Und dies obwohl er nur 1991 in der Klasse F1B begann.

117



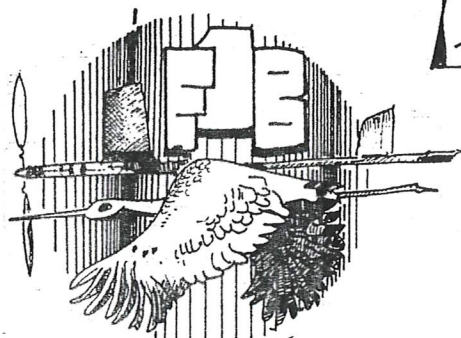
FEODOROV VLADIMIR

61%

463

320

100



L.E.

T.E.

0.03 0.08
GLASS + CARBON
BALSA

CE MODELE DE LA FIN DES ANNEES 80-DEBUT 90 - FUT TRES PERFORMANT LORS DE L'ECROULEMENT DU "RIDEAU DE FER".

VLADIMIR FEODOROV, MEMBRE DU PROMENAIT ENCORE SA PERSONNE RECONNAISSABLE SUR LES TERRAINS DES CONCOURS FAI EN MEME TEMPS QUE BURDOV. SI CE DERNIER EST ENCORE PRESENT SUR LES TERRAINS FEODOROV PAR CONTRE SEMBLE AVOIR DISPARU!

CARBON 0.6 x 0.1
BALSA 0.6
DURAL + CARBON + DURAL 4mm

118

VOL LIBRE, revue internationale, paraît tous les deux mois, et traite toutes les catégories et informations du vol libre, en France et à travers le monde: . textes , plans , photos, commentaires , opinions , informations , en 60 pages format 21 X 29 .

VOL LIBRE a été récompensé par , un spécial award et l'entrée au " Hall of Fame 2002 " par le NFFS (USA) , le diplôme Otto Lilienthal de l'A.C. d'Allemagne et la Médaille d'Honneur de la FFAM .

VOL LIBRE internationales
Freiflugmagazin , erscheint alle zwei Monate , in Frankreich und Weltweit . Alle Freiflugklassen werden angesprochen , mit Artikeln , Pläne , Fotos , Berichte , Kommentare, Meinungen in Franz. Deutsch und Englisch . Jede Ausgabe enthält 60 Seiten im Format 21 X 29 .

Vol Libre wurde mit einem special Award , dem Hall of Fame 2002 der NFFS (

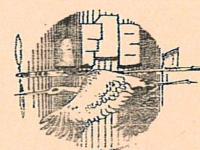
USA) dem Otto Lilienthal Diplom un der Medaille d'honneur der FFAM , ausgezeichnet .

VOL LIBRE is the outstanding international magazine only for freeflight . It is published every second month in France by A. Schandel . Vol Libre contains articles on all aspects of freeflight, in french , german and english , and also wealth of plans of models and details

Vol Libre was awarded with the special Award and HALL OF FAME 2002 (NFFS) Otto Lilienthal diploma of german A.C , and the Médaille d'Honneur FFAM .

ABONNEMENT
SUBSCRIPTION 6 Issues
€ 35 ou \$ 40

André SCHANDEL
16 chemin de Beulenwoerth
67 000 Strasbourg France
tel + fax ; - 33 / 03 88 31 30 25
portable : 06 26 20 31 08
E. Mail andre-schandel@wanadoo.fr



119



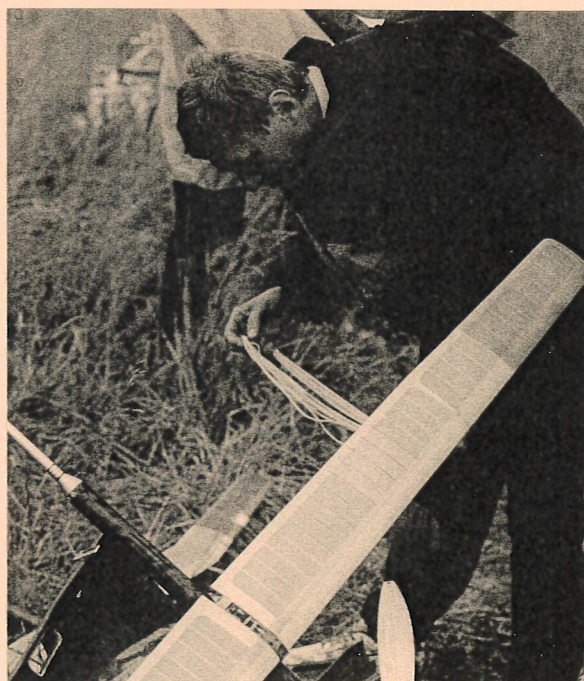
photo. A. SCHANDEL 2006

VOL LIBRE

Hors Europe

Peter Brocks

9031 East Paradis dr.
Scottsdale AZ 85260 6888 USA
E. Mail brocksarizona@cox.net



A. BURDOO. - RUSSIE - EST EN QUELQUE SORTE LA SUITE LOGIQUE DE L'ANCIEN EMPIRE CCCP IL PROFITE DE CET HERITAGE.

120

VOL LOBBRE

PROCHAINEMENT
DEMNÄCHST

SOON



Photo. A. SCHAMUEL

10750