

1976-2006-30^{EME} ANNIVERSAIRE

179 1 08

179 1 08
INTERNATIONAL

121

179 1 08

Photo - A. SCHANNER -



MA 34

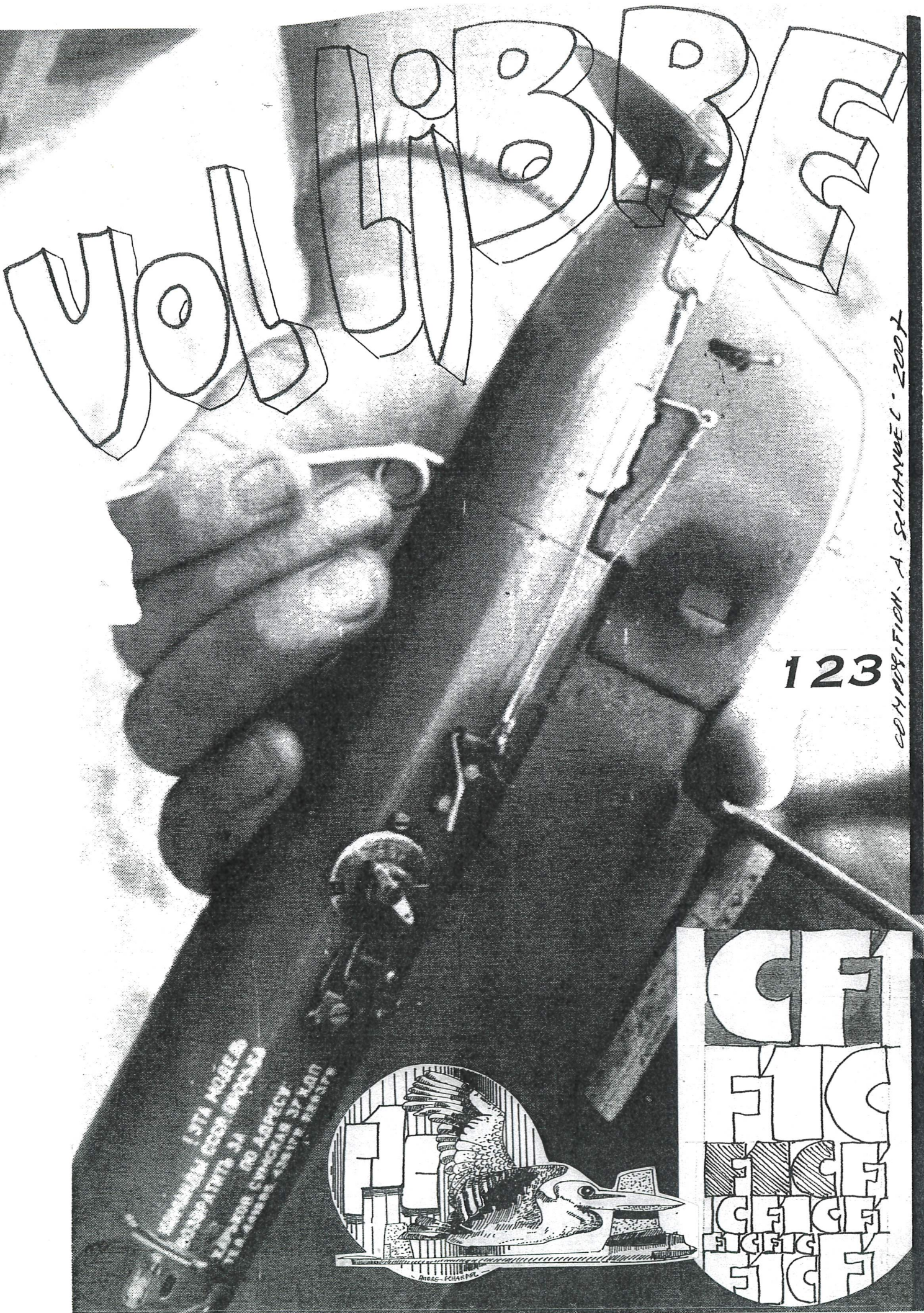
122

ROBERT SCHANDER

JOE



— LAMARCA A. SCHANDER



COMPOSITION: A. SCHANNÉL - 2002

123

ESTA MUELA
CONSTITUYE LA
ZONA DE PROTECCIÓN
DE LA ZONA DE PROTECCIÓN

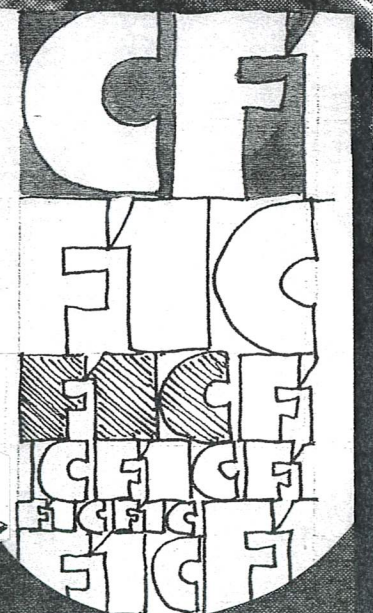
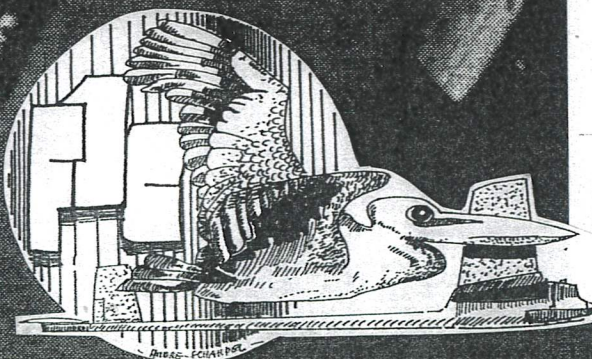




Photo by A. SCHAUDEL

0931- Image VOL LIBRE
Thouars 1987
10932- Silhouettes F1C
A. Schandel
10933- Composition F1C
A. Schandel
10934-Image VOL LIBRE
10935 - Sommaire
10936- CCCP F1C
A. Schandel
10937 - Equipe CCCP F1C
10938-39- V. ABLAMSKOGO
10940-41- V. STRUKOV
10942-43-N. SHKALIKOV
10944-45- A. KARPOV
10946-47
N. NAKONECHNO

10948-49- A. ROOTSA
10950-51- BE 35
E. VERBITSKY
10952-53
IMAGES VOL LIBRE
10954 - Conclusion
A. Schandel
10955- E. VERBITSKY
10956- CEHIXE et VEZEDE
By GPB.
10957 -BE 43 E. VERBITSKY
10958- A. MUKHIN
10959- IMAGES VOL LIBRE
10960-61- Images et
commentaires F1C
10962- In DEUTSCH
10963- In English

10964-65 M. ROSINSKI
10966-67 - Images VOL LIBRE
10968-69 E. VERBITSKY
Texte Français -
Allemand
10970-71- BE 71
E.VERBITSKY
10972 In English
10973- 74-75
Et avantP. Pailhe
10976-77-78-79-80
Planes F1A , B et C
d'avant
10981-82-83
Calendrier Coupe du
Monde 2008
10984- Astuces J.
Wantzenriether
10985- Classement final
Coupe du Monde 2007
10986- Philatélie ...
10987- VEZEDE tout seul
GPB.
10988- Courrier des lecteurs .
10989- VOL LIBRE
10990 Image VOL LIBRE .

125

VOL LIBRE

Photo. A. SCHANDEL



V. STRUKOV - URSS

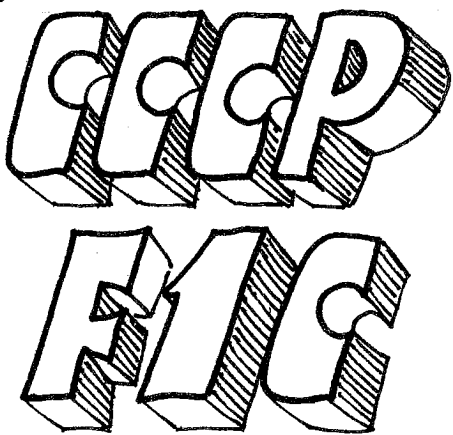
Remerciements à **B. Boutillier** pour les traductions en Anglais , et à **Pierre Pailhe** pour son rappel à un passé plus lointain .. Jean **Wantzenriether** et **GPB** sont à inclure , mais nous savons là qu'ils font partie de ces piliers indispensables pour publier notre revue

Nous avons aussi appris , une triste nouvelle , avec le décès de Miklos **SZABO** (Hongrie) connu sur les terrains comme producteur et vendeur de nombreuses pièces carbonées pour modèles .

Il vient de succomber à une attaque cérébrale .

En revanche , bonnes nouvelles chez nous , après le mariage **Anne Besnard** , **Sylvain Chabot**, nous avons le mariage **Amiline Drapeau François Ducassou**la situation de la relève dans le vol libre ne semble ,du moins en France, pas si désespérée que cela ... il suffirait que l'on ait des familles nombreuses

SUITE P. 10980



André SCHANDEL

C'est avec un peu de retard sur le calendrier prévu, que cette troisième et dernière partie, de la SAGA CCCP, catégorie F1C paraît, à l'occasion du trentième anniversaire de VOL LIBRE.

Deux raisons essentielles à cela. D'autres événements, importants se sont inscrits dans les pages, et ont repoussé plus loin, dessins et textes, en plus, le personnage le plus important concernant F1C de l'époque, E. Verbitsky, invité à participer, n'a pas répondu à l'invitation.

Lui comme d'autres acteurs de l'époque sont par ailleurs très discrets sur cette période de leur carrière, par pudeur et pour d'autres raisons.....

Notons en passant que le "petit" **Viktor** est décédé cet automne, et que sa mort, est sans doute aussi une sorte de point final de l'époque d'alors.

Si dans la catégorie F1A, A. LEPP, et quelques autres noms célèbres, ont été à l'origine de l'évolution des modèles et des techniques d'emplois sur le terrain, tout comme A. ANDRUKOV en F1B, indéniablement Eugène VERBITSKY fut le "grand bonhomme en F1C", de façon encore plus importante.

Son esprit de recherche et d'invention, sur la construction des cellules, des moteurs et de leur emploi a été déterminant durant de longues années, et l'est encore en partie en ce moment.

Néanmoins d'autres noms sont apparus ces dernières annéesBABENKO par exemple, avec d'autres techniques, ailes repliables en montée par exemple

Durant des décennies E. VERBITSKY occupa le premier plan, dans cette difficile et onéreuse catégorie. Il pouvait à l'époque s'appuyer, surtout en motorisation, sur une célèbre école Russe en vol circulaire qui raflait en peu partout les titres mondiaux. Le rapprochement était tout indiqué, car le vol circulaire était sous le même chapeau que le vol libre, l'ensemble étant centralisé à Moscou.

V. Jeskov dont nous avons parlé plus haut, en assurait aussi la coordination.

Verbitsky s'exporta même un moment dans un pays "communiste" ami dans les Caraïbes, CUBA, réussissant à faire participer ce pays aux ch. du Monde en F1C, et tenez vous bien avec une femme dans l'équipe. Ce qui à l'époque faisait sensation!

Effet spectaculaire garanti sur le terrain!

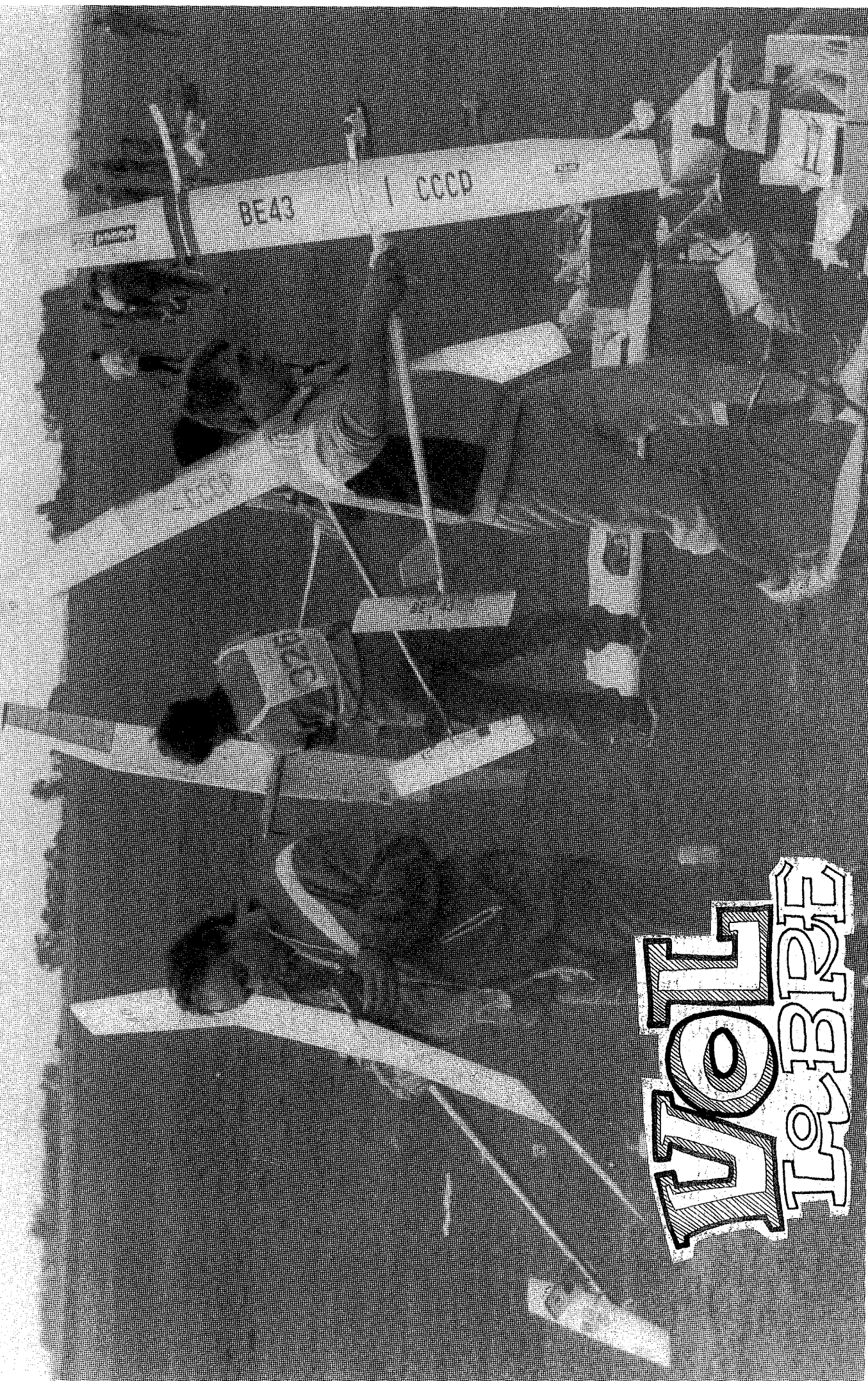
Il n'est sans doute pas possible, d'évoquer dans ces lignes, restreintes, toutes les idées et réalisations qui furent propagées par ce génie du F1C.

On ne sait pas non plus, s'il en fut le seul instigateur, mais cela n'a plus aucune importance aujourd'hui.

Frein moteur, réservoir, hélices (carbone) repliables vers l'arrière, vers l'avant (interdit depuis) engrenages réducteurs, monopales, profils, minuteriers, procédés de construction (alu-carbone-kevlar), bunt, tout y passait, et les modèles se suivaient par une numérotation presque infinie..... Les montées spectaculaires à haute altitude, furent spontanément applaudies, par les spectateurs sur le terrain.

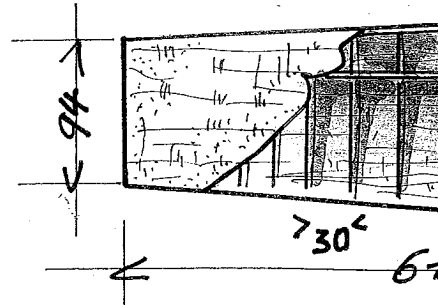
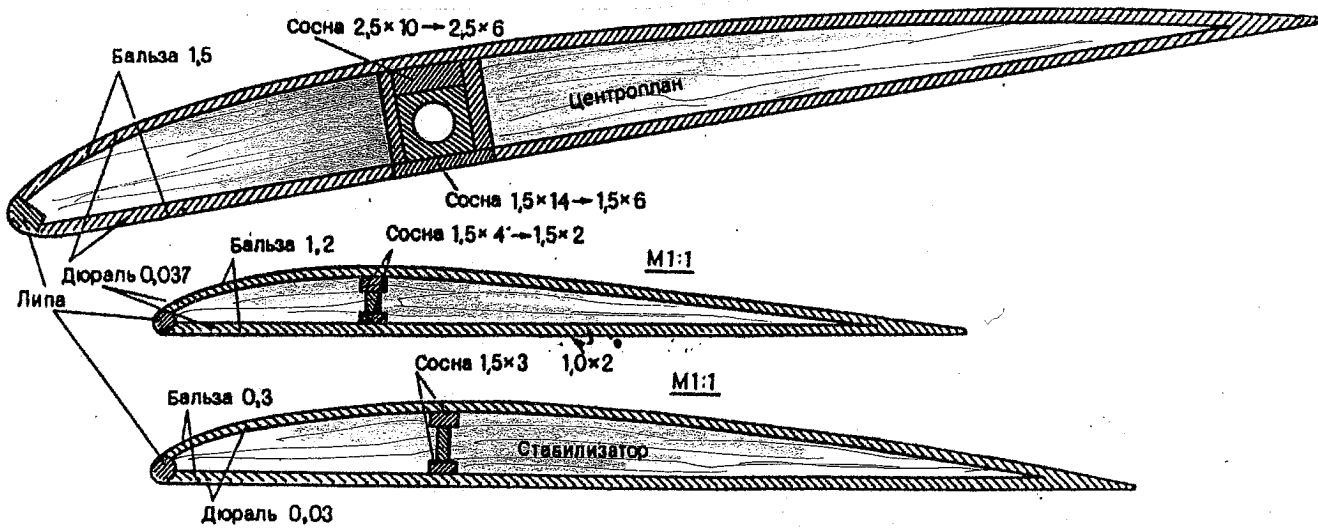
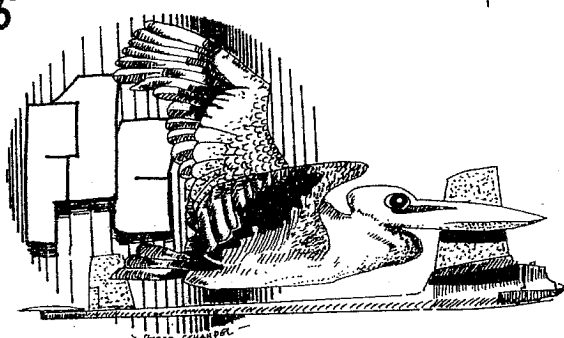
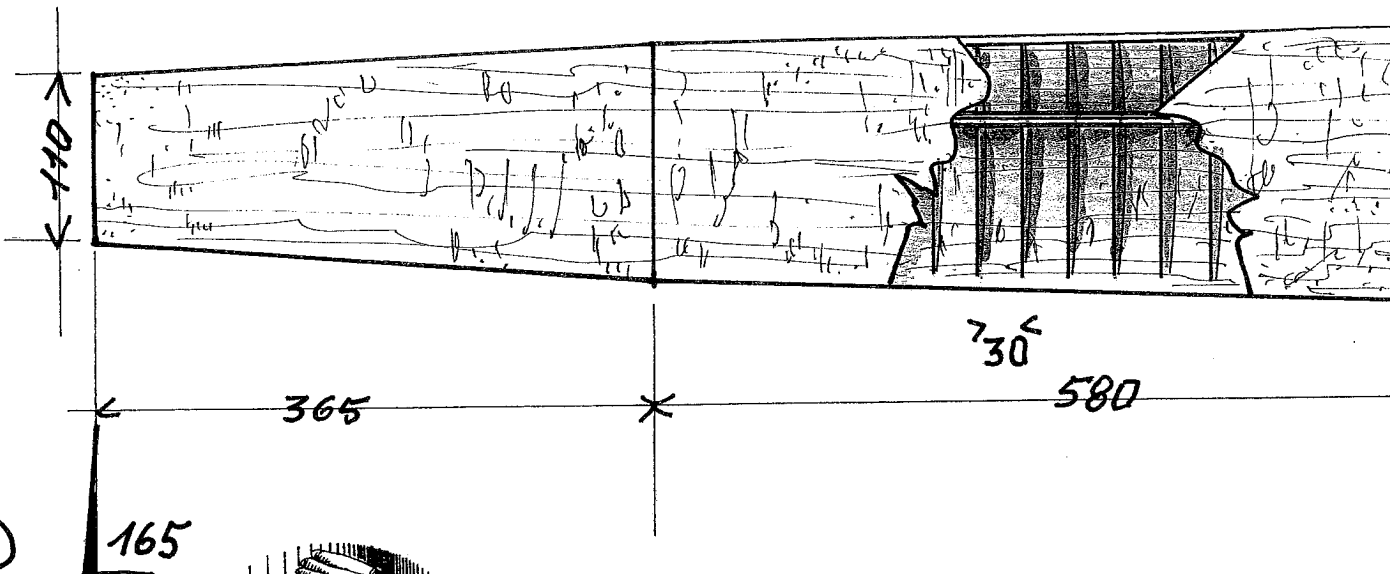
Sa réputation étant acquise et soulignée sur les terrains lors de tous les championnats et rencontres internationales, il a également pu "monnayer" lors de l'ouverture vers l'ouest, sa science et ses constructions.

Bien des champions, même avec des modèles acquis sur les lieux, sont montés sur le podium, grâce à des modèles "made Verbitsky" et ce déjà quand "la règle du constructeur" était encore en vigueur.!



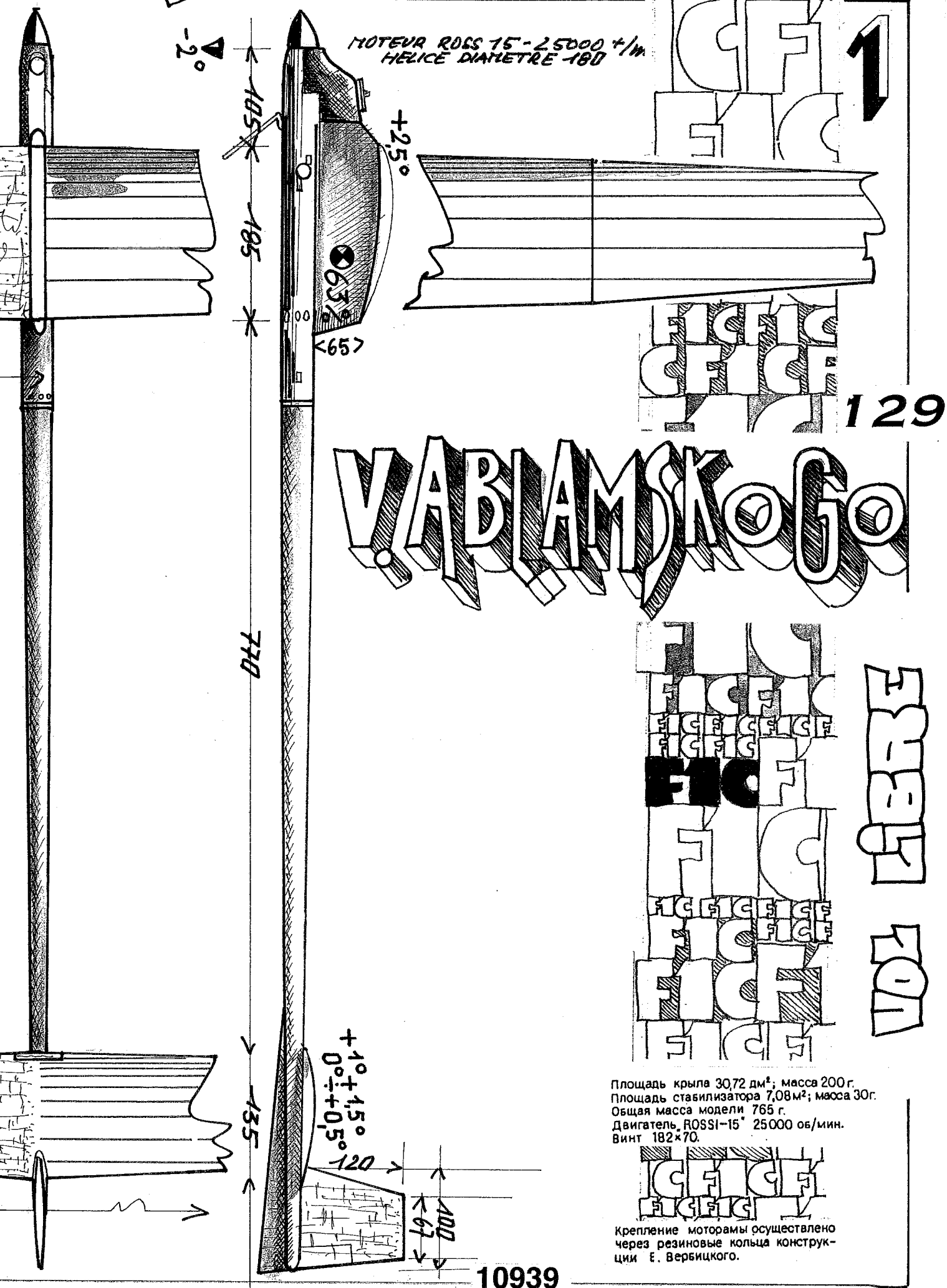
VOL LIBRE

Photo. A. SCHANNEL - INTENSE ACTIVITE DANS LE CAMP CCCD VERIFICATIONS DIVERSES ESCAPS NOTZURS
REGE TATIGKEIT BEI DEN FIC FLUEGER CCCD, VERSCHIEDENE KONTROLLEN, NOTORLAUF...



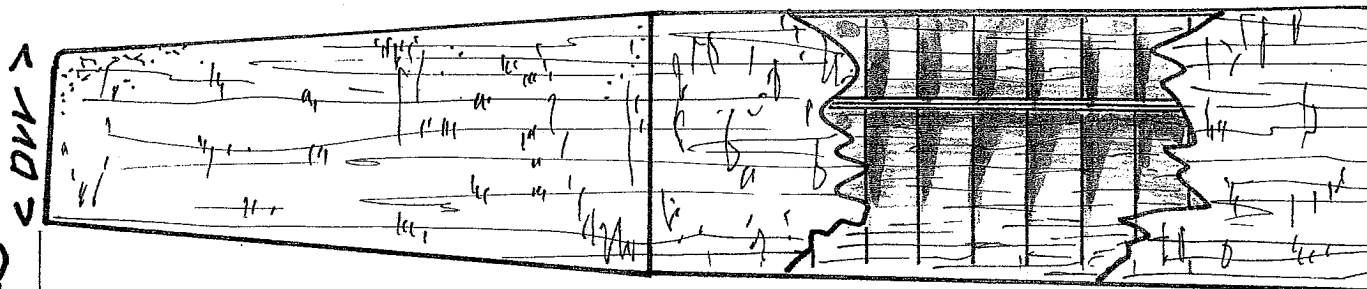
Чертеж модели мастера спорта СССР международного класса, неоднократного чемпиона СССР, призера международных соревнований, члена сборной команды СССР Ю. Абламского (РСФСР).

Чертеж модели мастера спорта СССР международного класса, неоднократного чемпиона СССР, призера международных соревнований, члена сборной команды СССР Ю. Абламского (РСФСР).

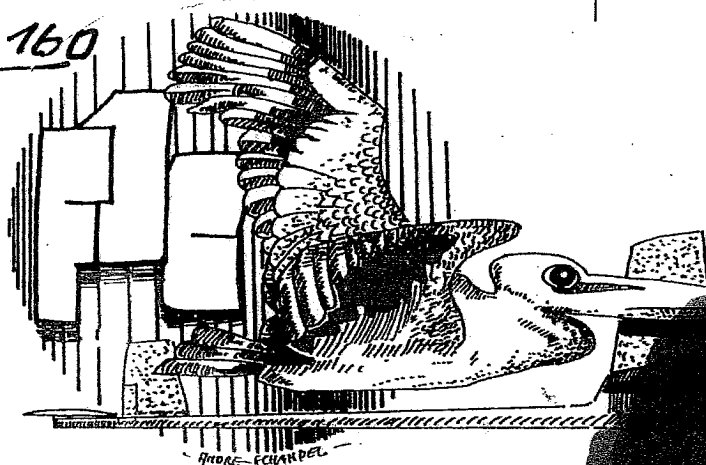


130

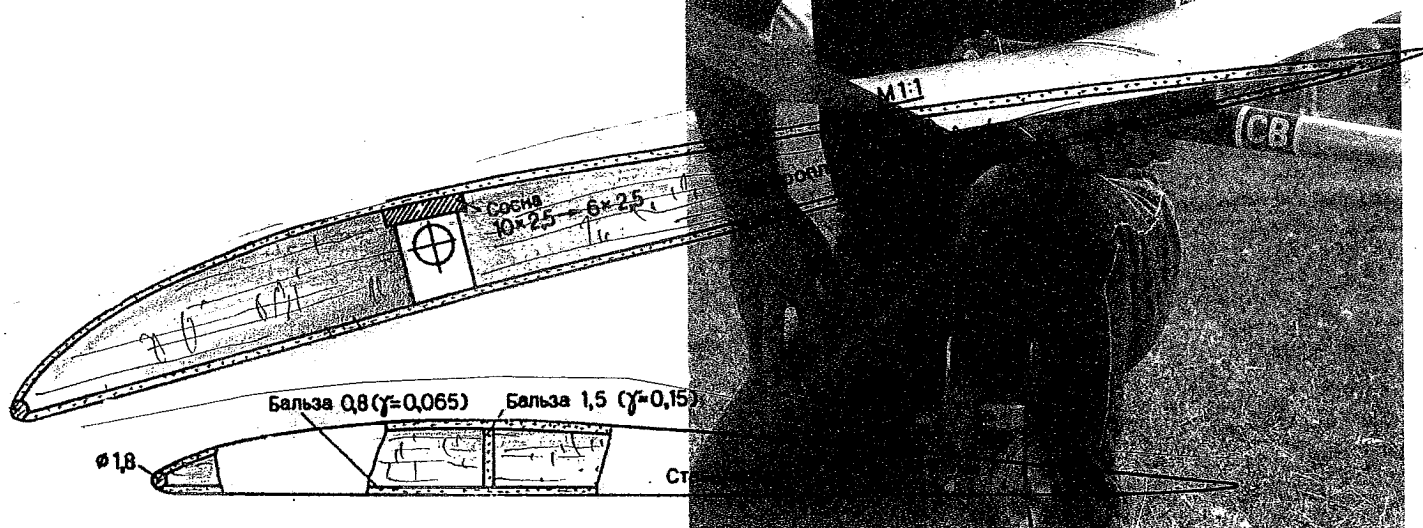
101 133 E



160



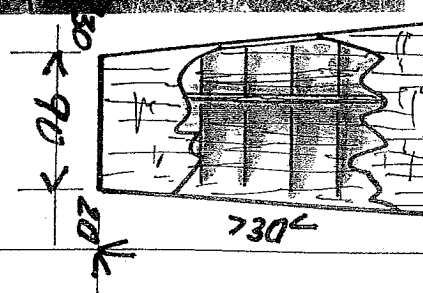
ANDRE-CHARDEL



Бальза 0,8 ($\gamma=0,065$) Бальза 1,5 ($\gamma=0,15$)

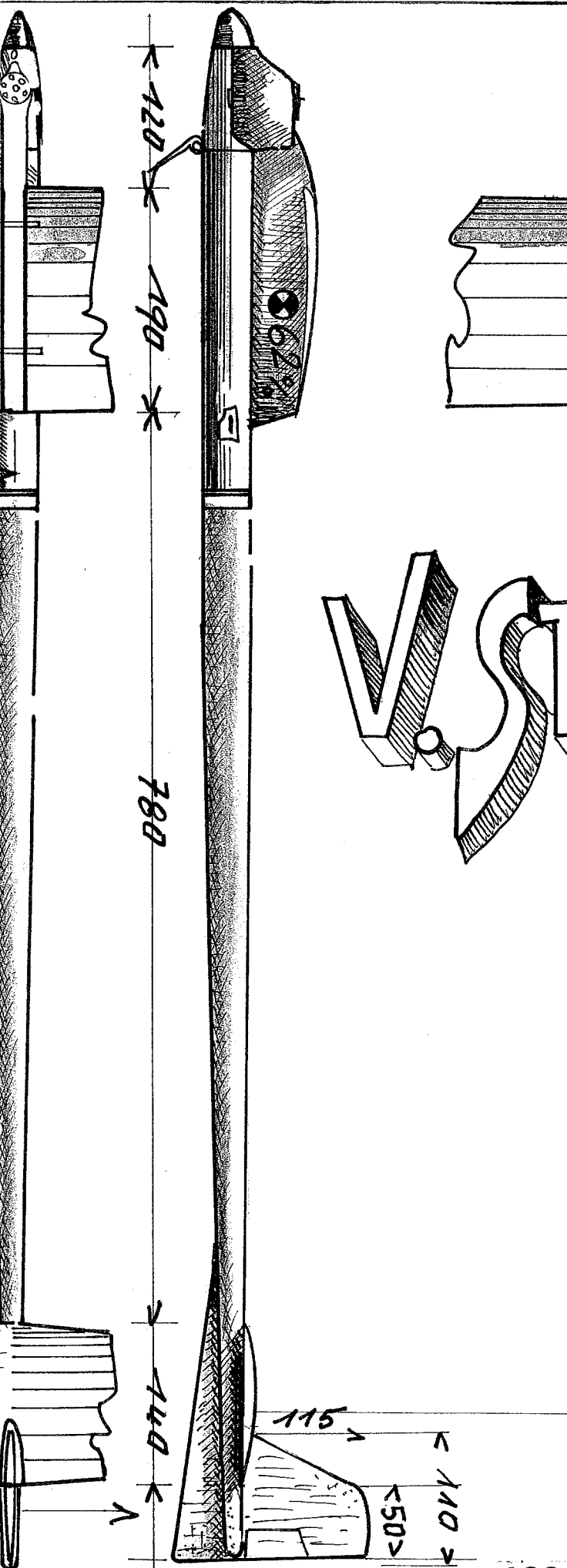
Ø 1,8

СТ



730

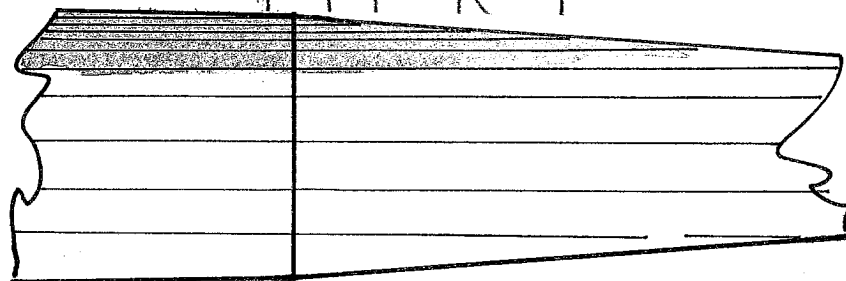
Чертеж модели мастера спорта СССР международного класса, призера чемпионата СССР, члена сборной команды СССР В. Струкова (Украина).



10941

FIC FIC
CF
FIC

131



V. STRUKOV

FIC FIC
FIC FIC
FIC FIC

FIC FIC
FIC FIC
FIC FIC

FIC FIC
FIC FIC
FIC FIC

FIC FIC
FIC FIC
FIC FIC

FIC FIC
FIC FIC
FIC FIC

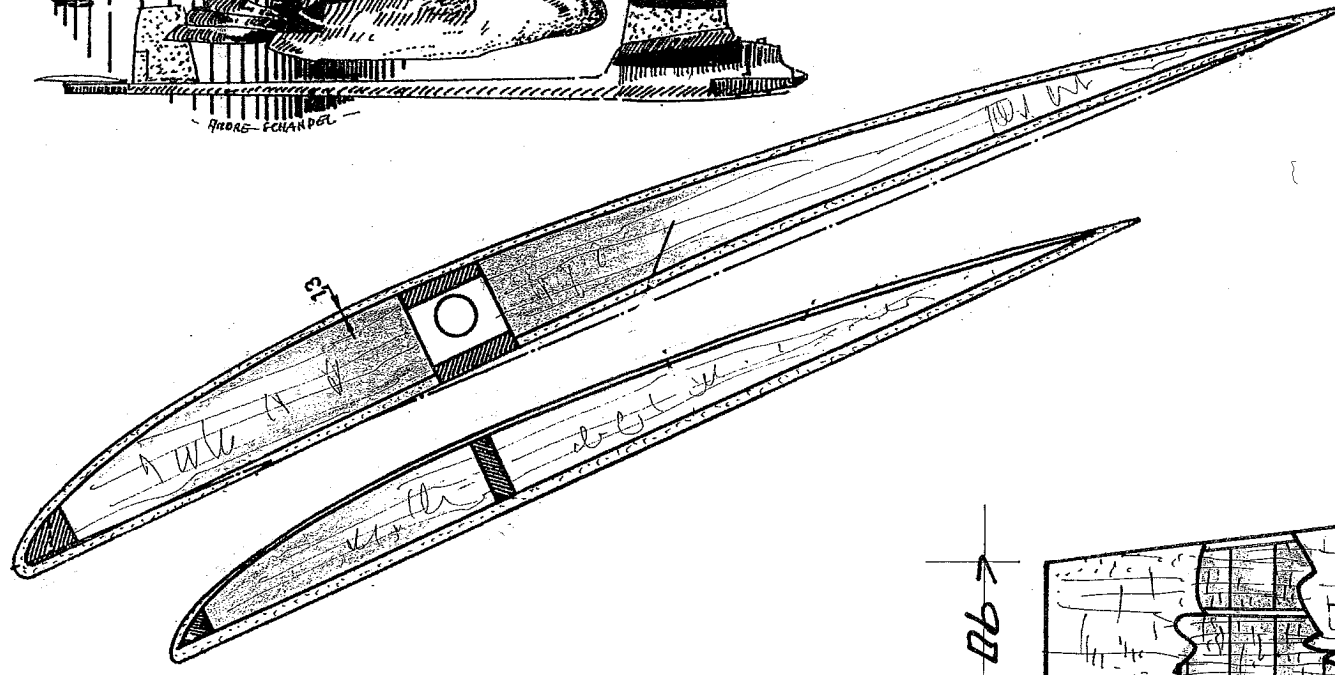
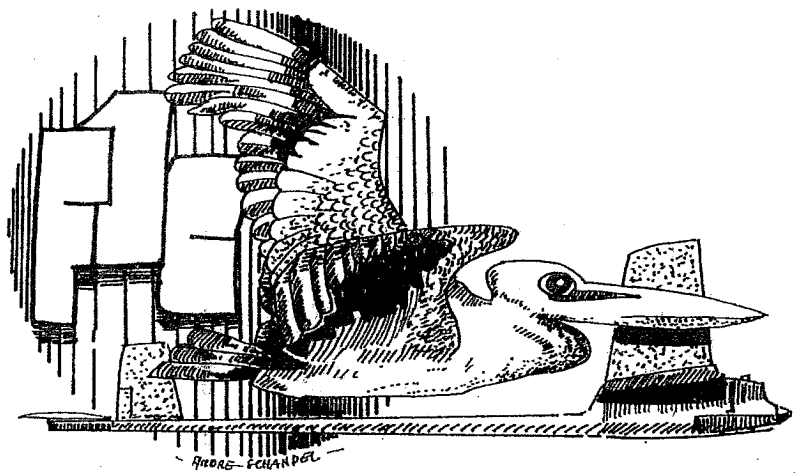
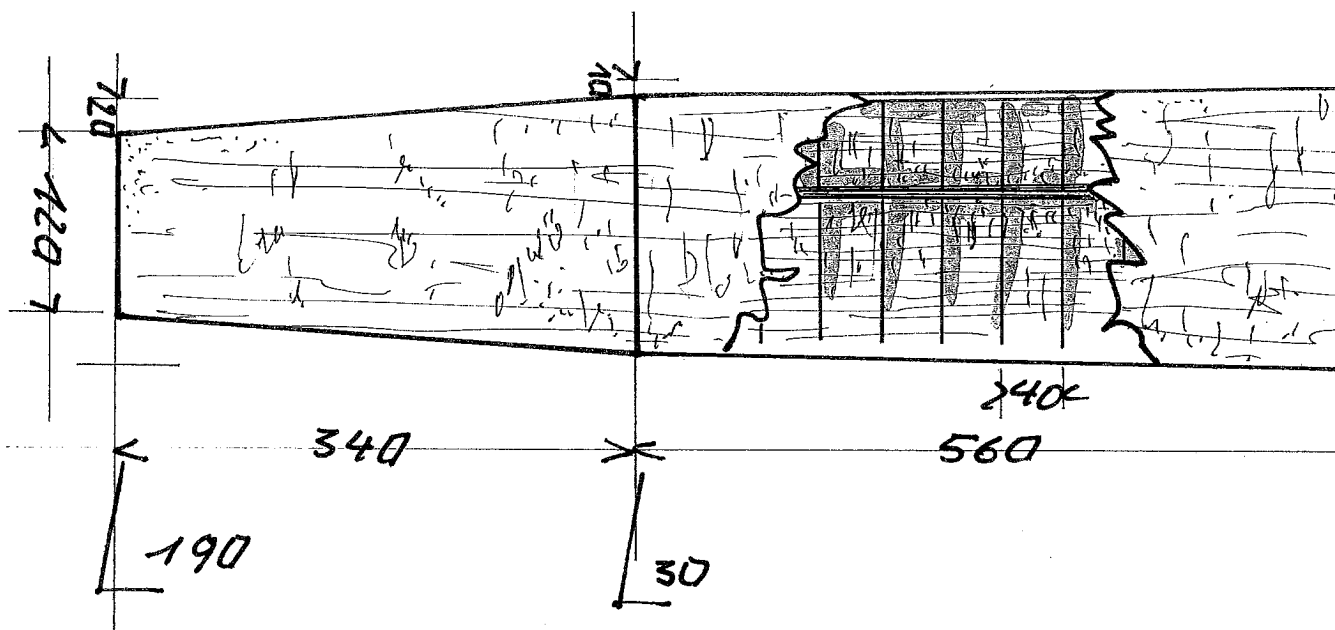
FIC FIC
FIC FIC
FIC FIC

LIBRE
VOL

2

132

104 1135



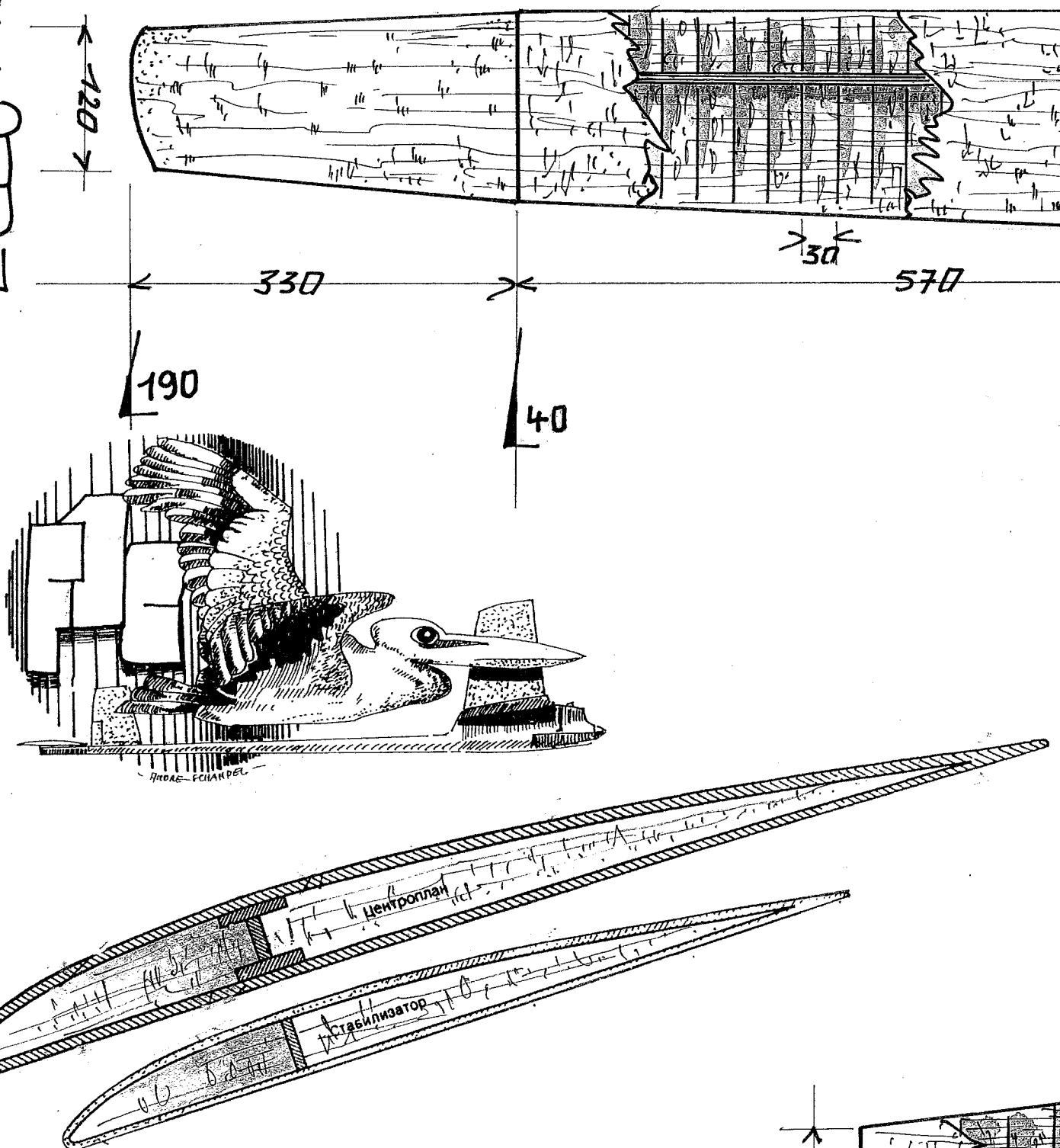
Чертеж модели мастера спорта СССР, чемпиона СССР, члена сборной команды г. Москвы Н. Шкаликова (г. Москва).

ЕЩЕ ДВА. 1/4 и 1/5

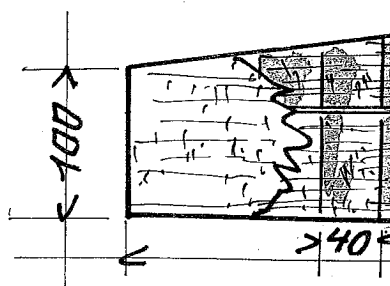
134

УД 133Е

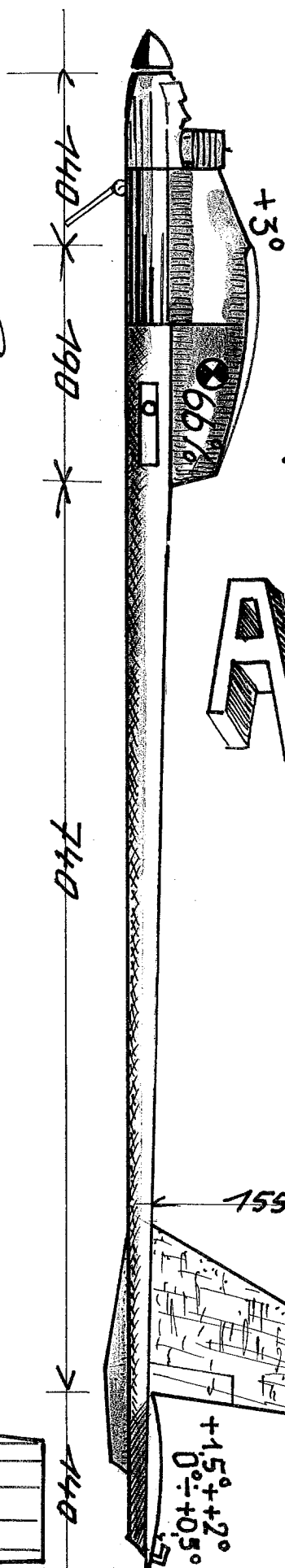
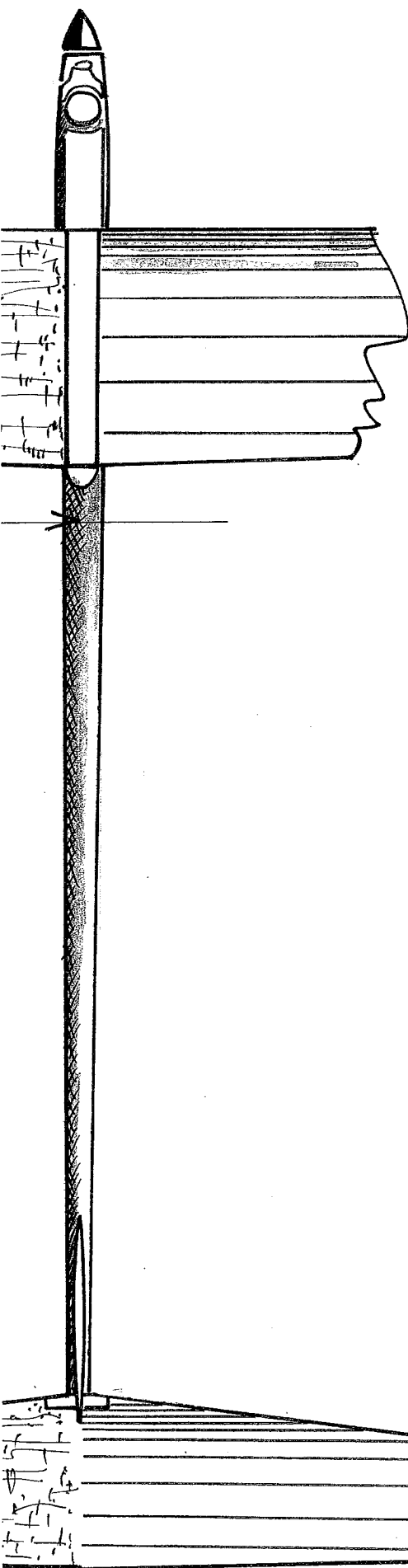
ДЕССИН А. СЧАПОВЕЦ



Чертеж модели мастера спорта СССР, призера чемпионата СССР, члена сборной команды РСФСР А. Карпова (РСФСР).



10944



A. KARPPOV

10945

ECM

FIGURE 4

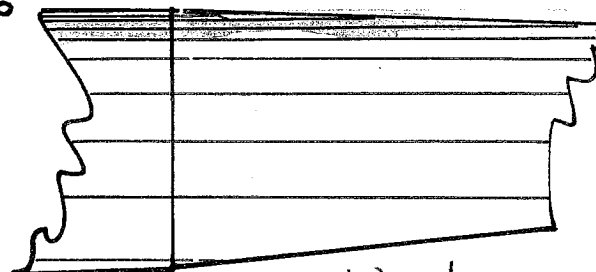


FIGURE 135

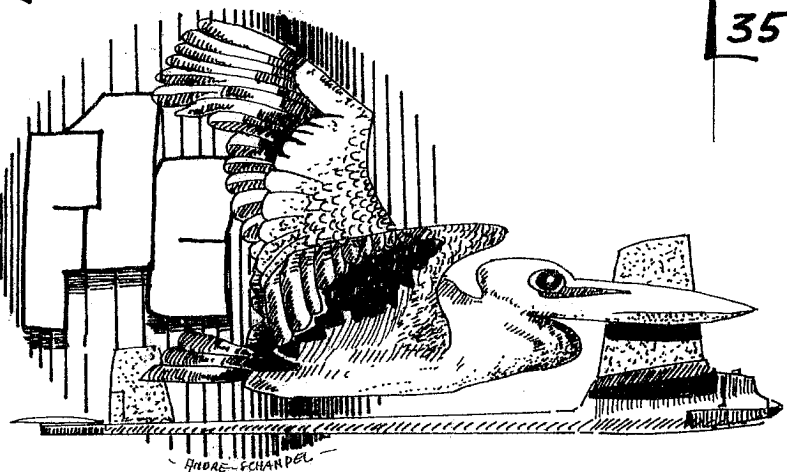
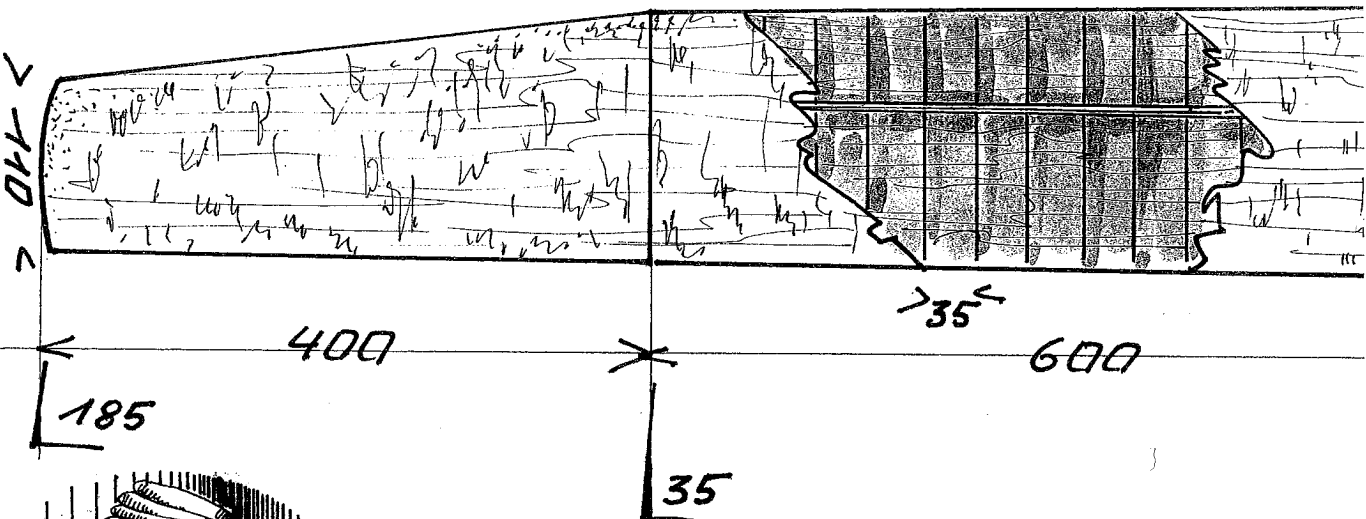


FIGURE 135

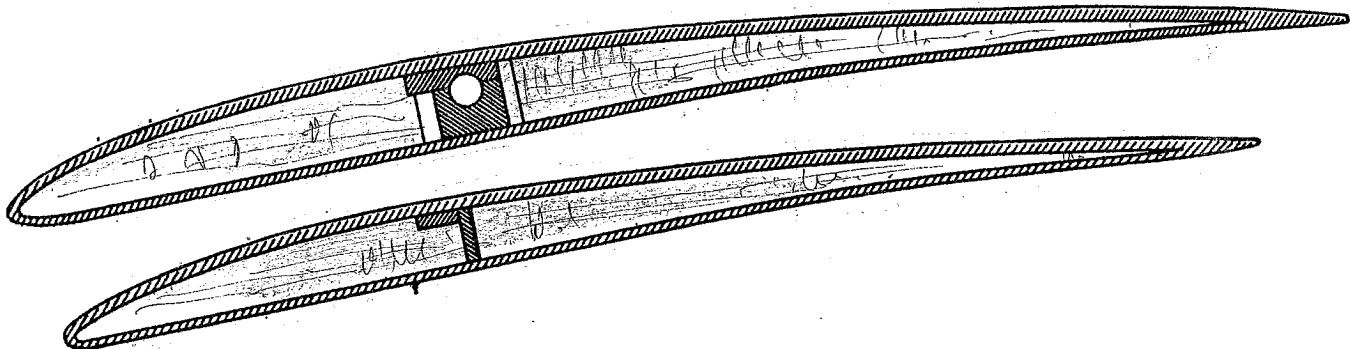
5

136

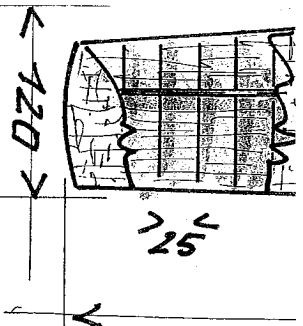
UDY LEBE



DESIGN A. SCHANDEL



N. NAKONECHNO



Чертеж модели мастера спорта СССР, чемпиона Европы, СССР, победителя международных соревнований, члена сборной команды СССР Н. Наконечного (Украина).



137

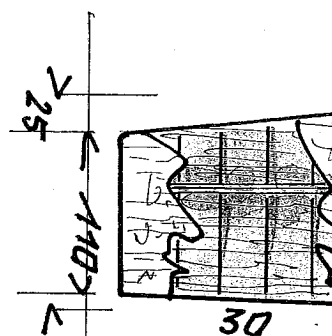
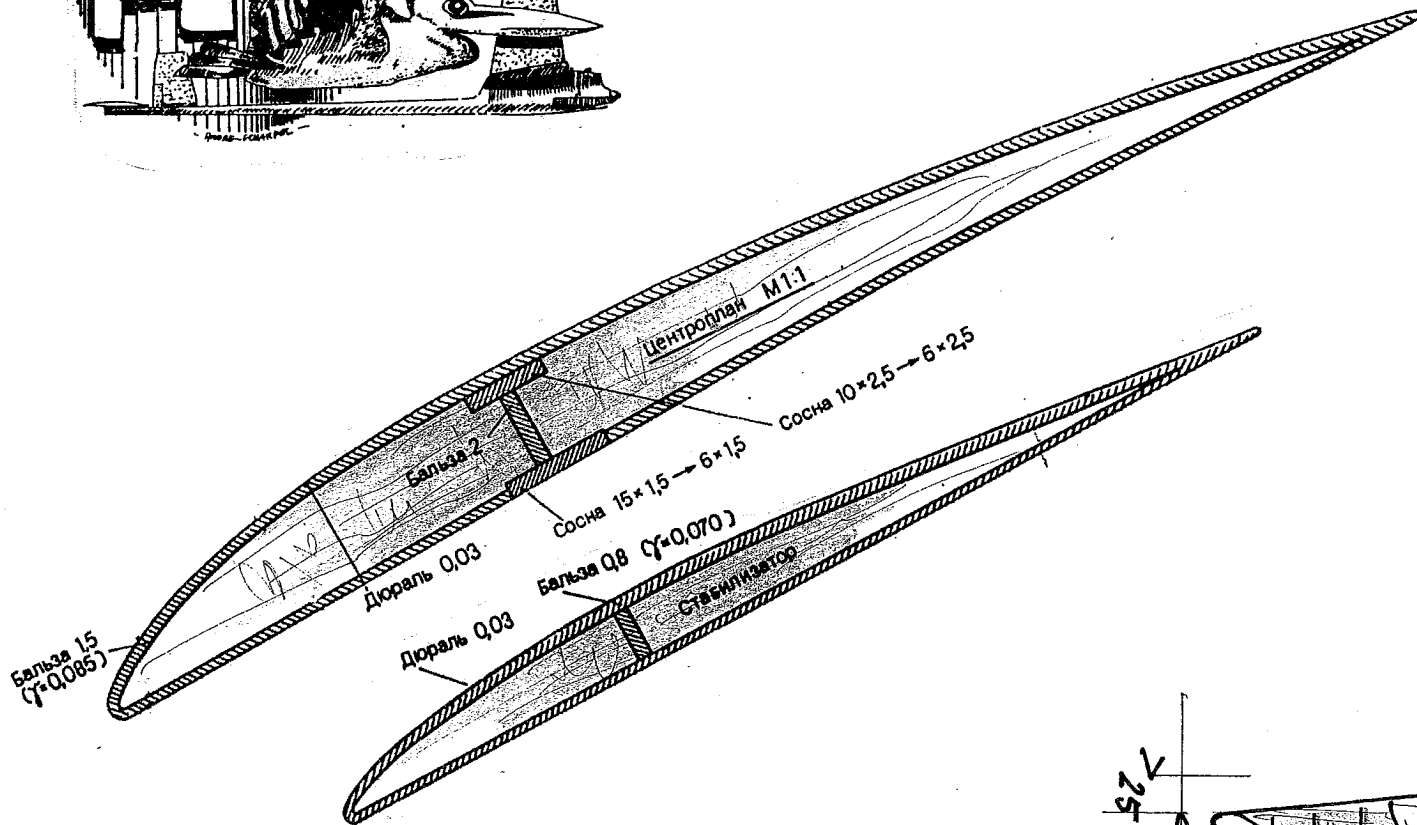
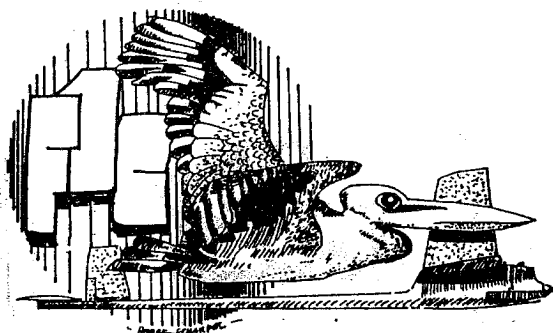
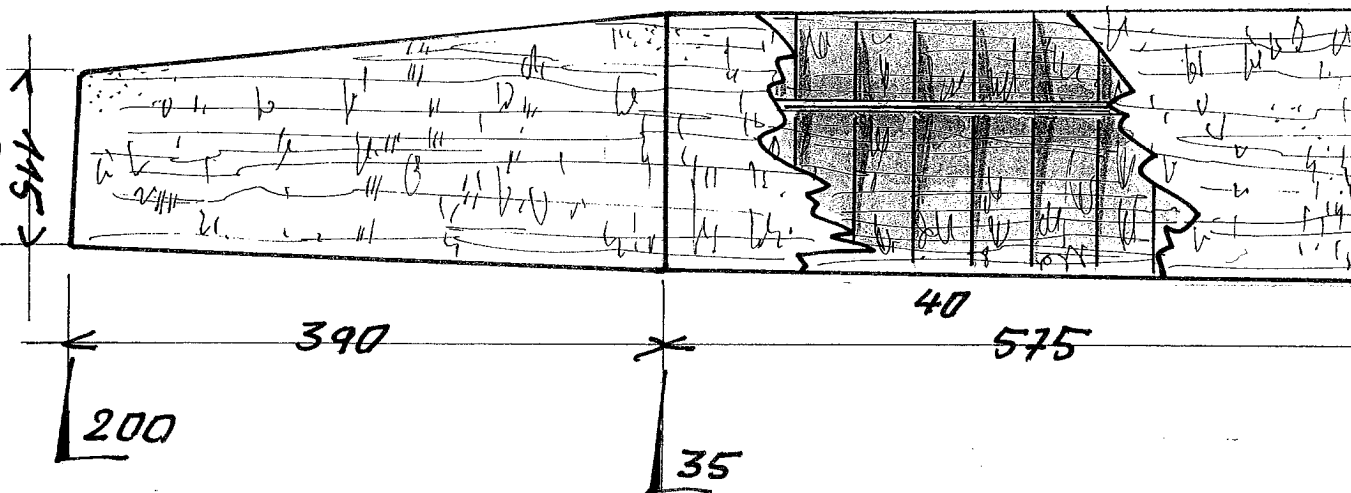
ECHELLE 1/1 ET 7/15

VOL LIBRE

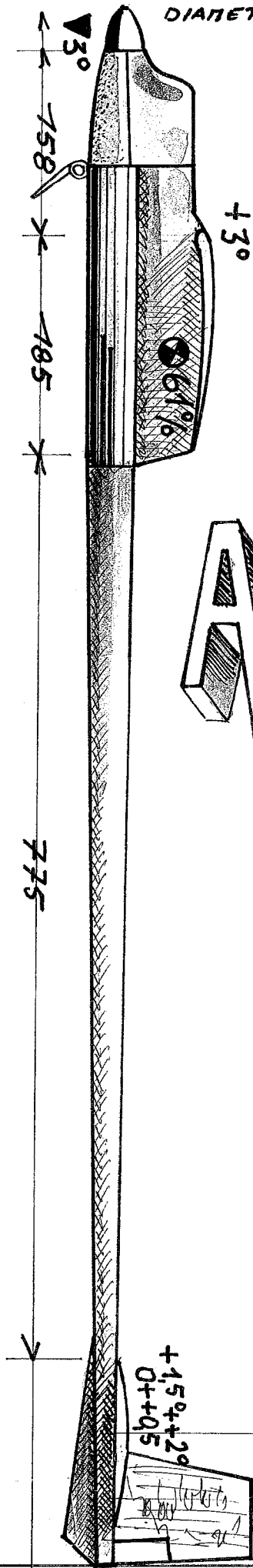
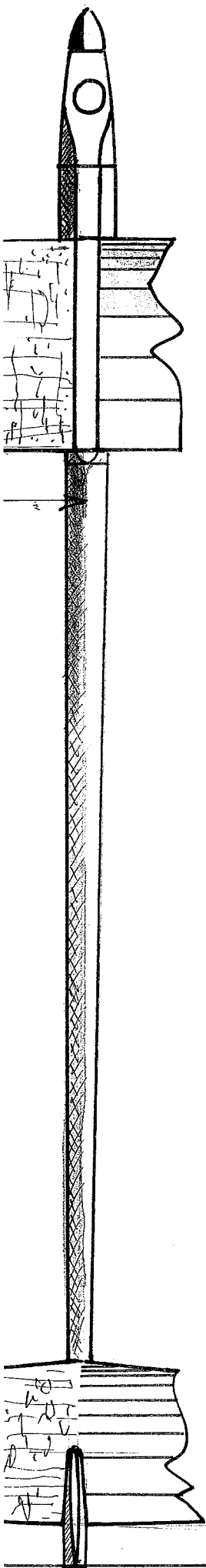
10947

138

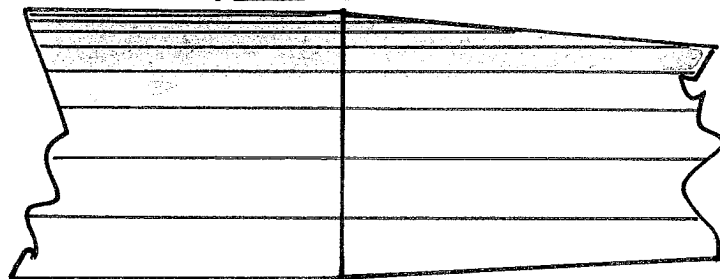
VOI
LIBRE



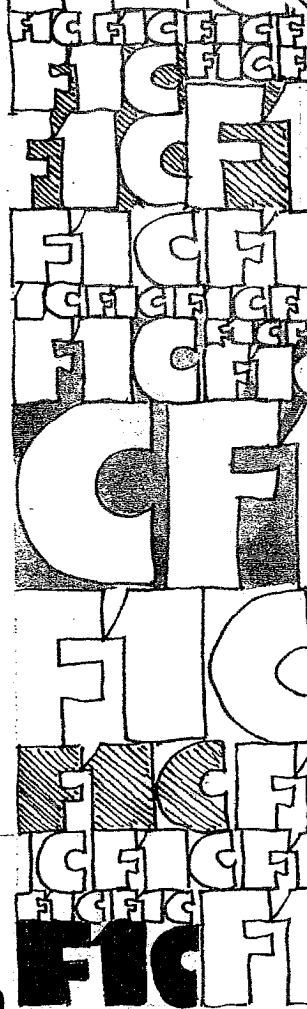
Чертеж модели мастера спорта СССР, призера чемпионата СССР, члена сборной команды Эстонии А. Роотса (Эстония).



DIAMETRE HELICE 1



A ROOTS A



139

ECHELLES 1/1 ET 1/5

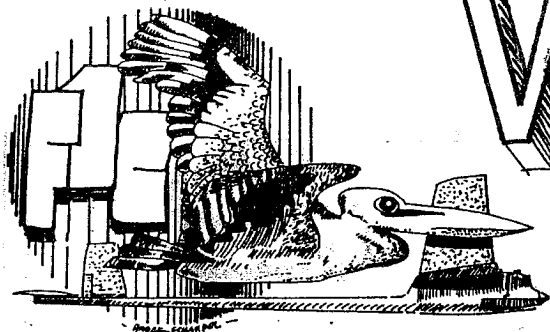
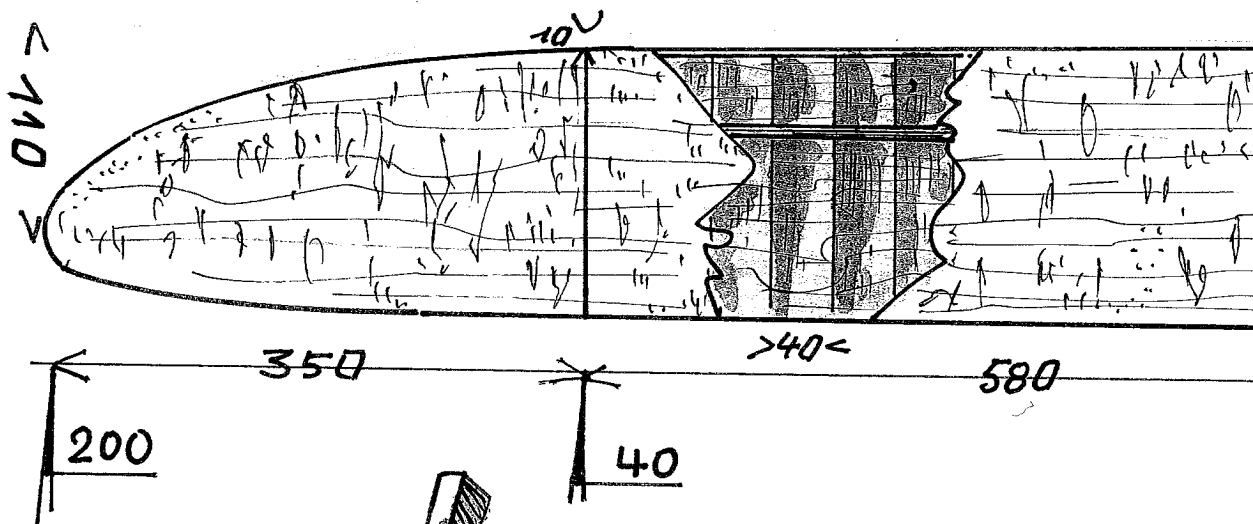
DESSIN A. SCHANDER

10949

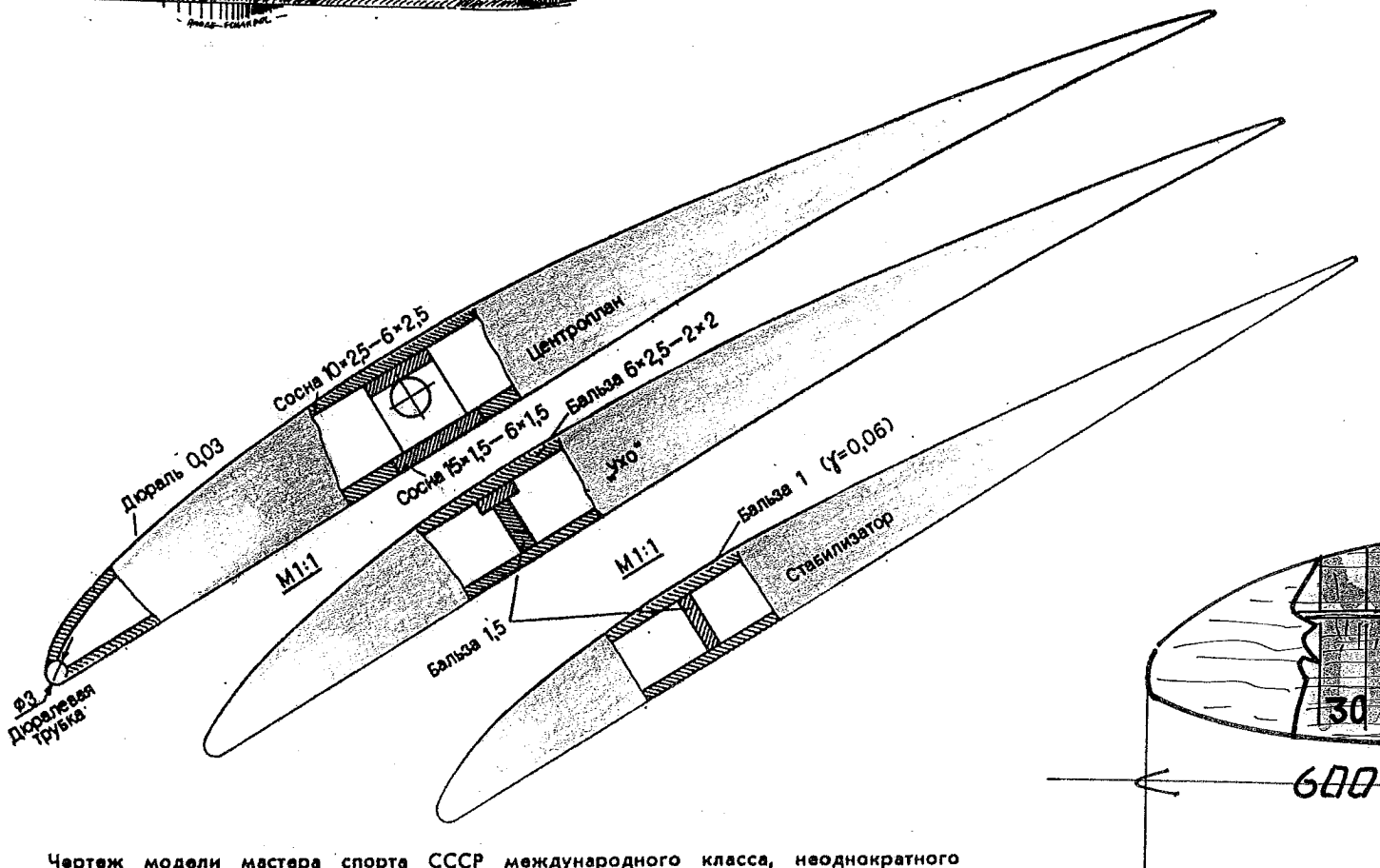
10949

140

VOY LIBRE



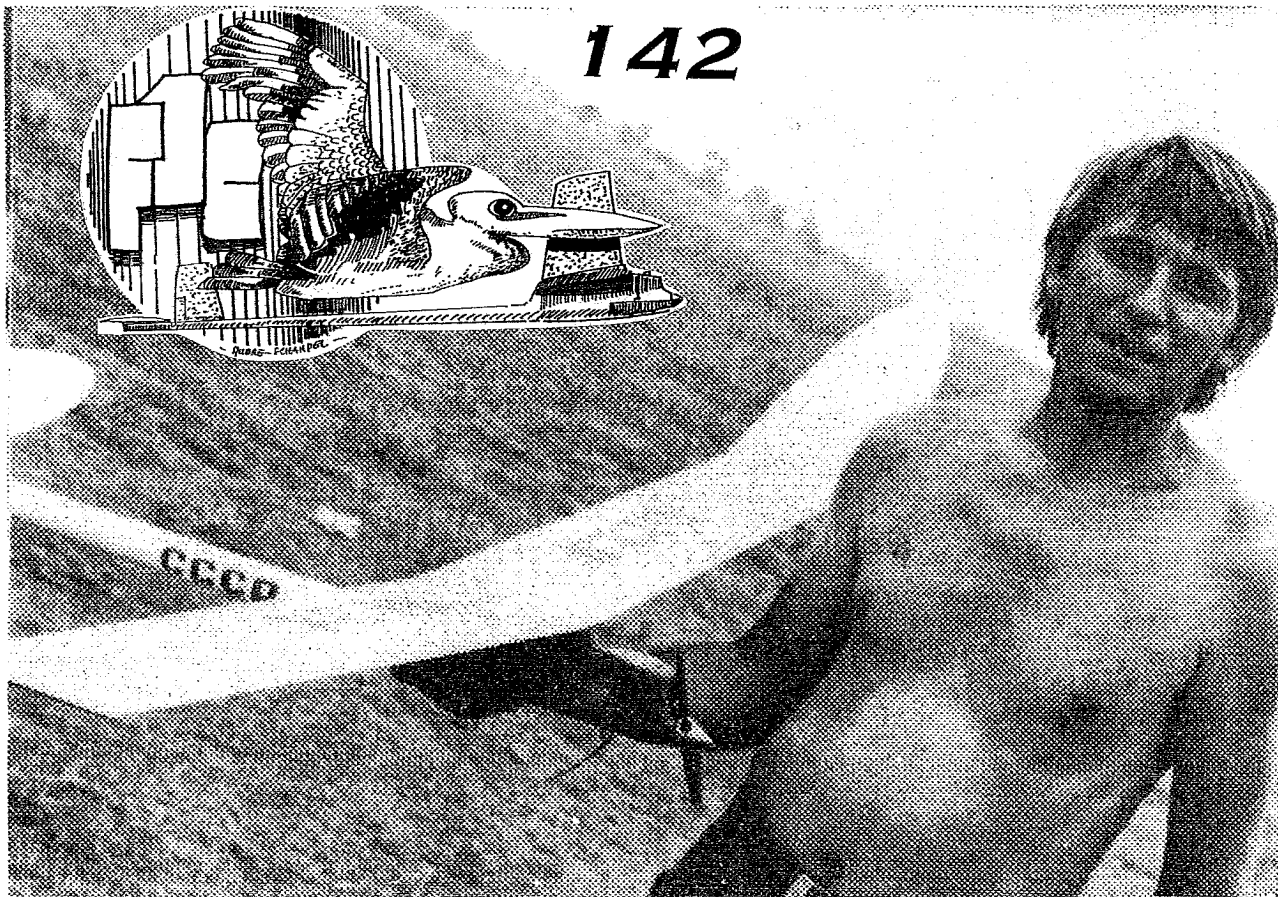
VERBITSKOE



Чертеж модели мастера спорта СССР международного класса, неоднократного призера чемпионата мира, двукратного чемпиона Европы, члена сборной команды СССР В. Вербицкого (Украина).

ЕЩЕ НЕ СДЕЛАНО 1/1 APPROX.

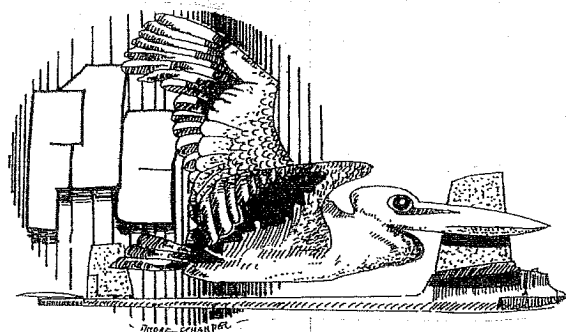
142



E. VERBITSKY



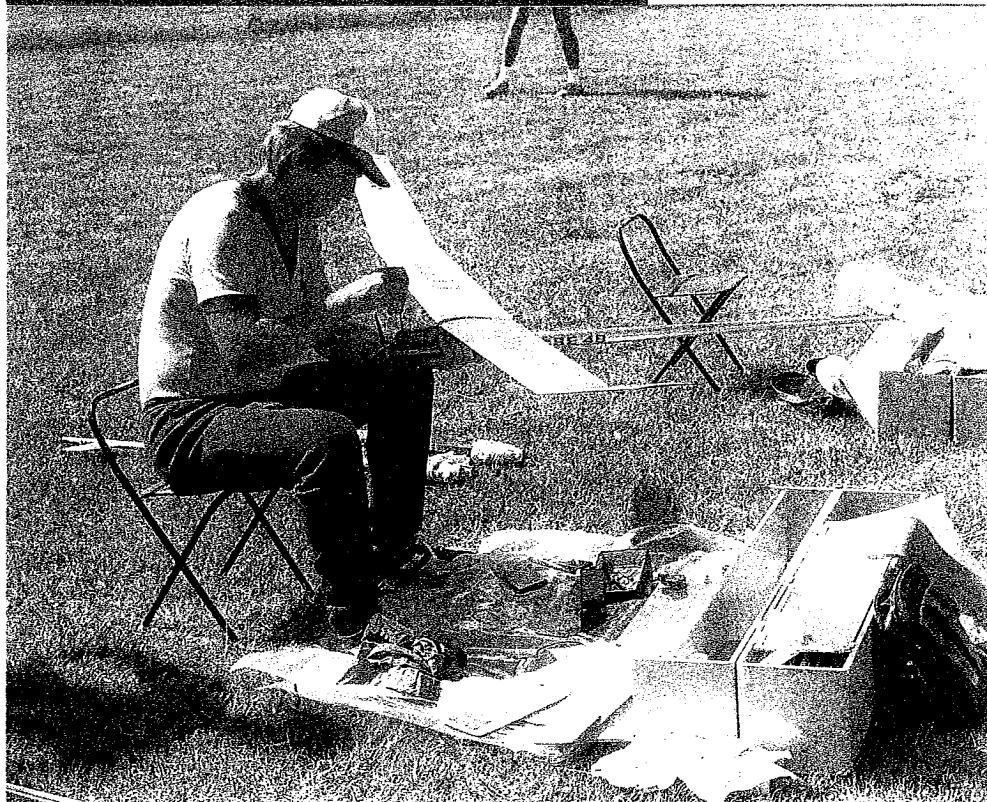
Photo A. SCHANDER



VOL LÉGER



Musla - A. SCHANDEL -



CONCLUSION

VOL
LIBRE

Avec ce numéro sur la catégorie F1C se termine donc , la SAGA CCP , dans les trois catégories , reines du Vol Libre , extérieur .

Finalement une année a été nécessaire pour faire , un petit tour , dans les années 1980 -1990 , fin du siècle dernier , c'était hier . Je crois qu'on peut dire , que ces années là , représentaient le sommet , le zénith , du développement des classes FAI en vol libre .

Pour tous ceux qui ont eu le privilège de fréquenter les concours internationaux, et les différents ch. d'Europe et du Monde , cela est une évidence . Jamais plus nous verrons un tel bond en avant dans ces disciplines , à la fois dans les méthodes de construction et les progrès , phénoménaux, dans les performances .

On se pose donc la question du pourquoi , à ce moment , et surtout aussi en cet endroit : l'Union Soviétique ?

La réponse n'est pas simple , car elle est liée à plusieurs facteurs de natures différentes , politiques, sociologiques , économiques et personnels aussi .

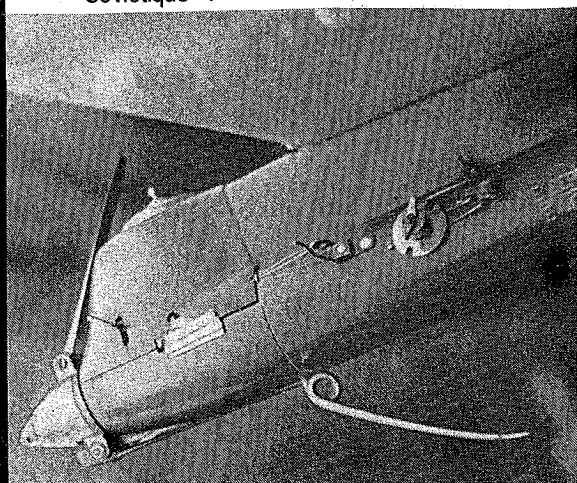
POLITIQUES : rappelons que tous les pays socialistes du bloc de l'est , à cette époque , investissaient massivement dans les sports , individuels et collectifs , pour montrer la supériorité , de leurs régimes , sur les régimes capitalistes de l'ouest .

L'URSS et d'autres républiques démocratiques , remportèrent dans tous les domaines sportifs , titres mondiaux et olympiques , parfois comme on le sait maintenant avec des moyens pas toujours des plus honnêtes .

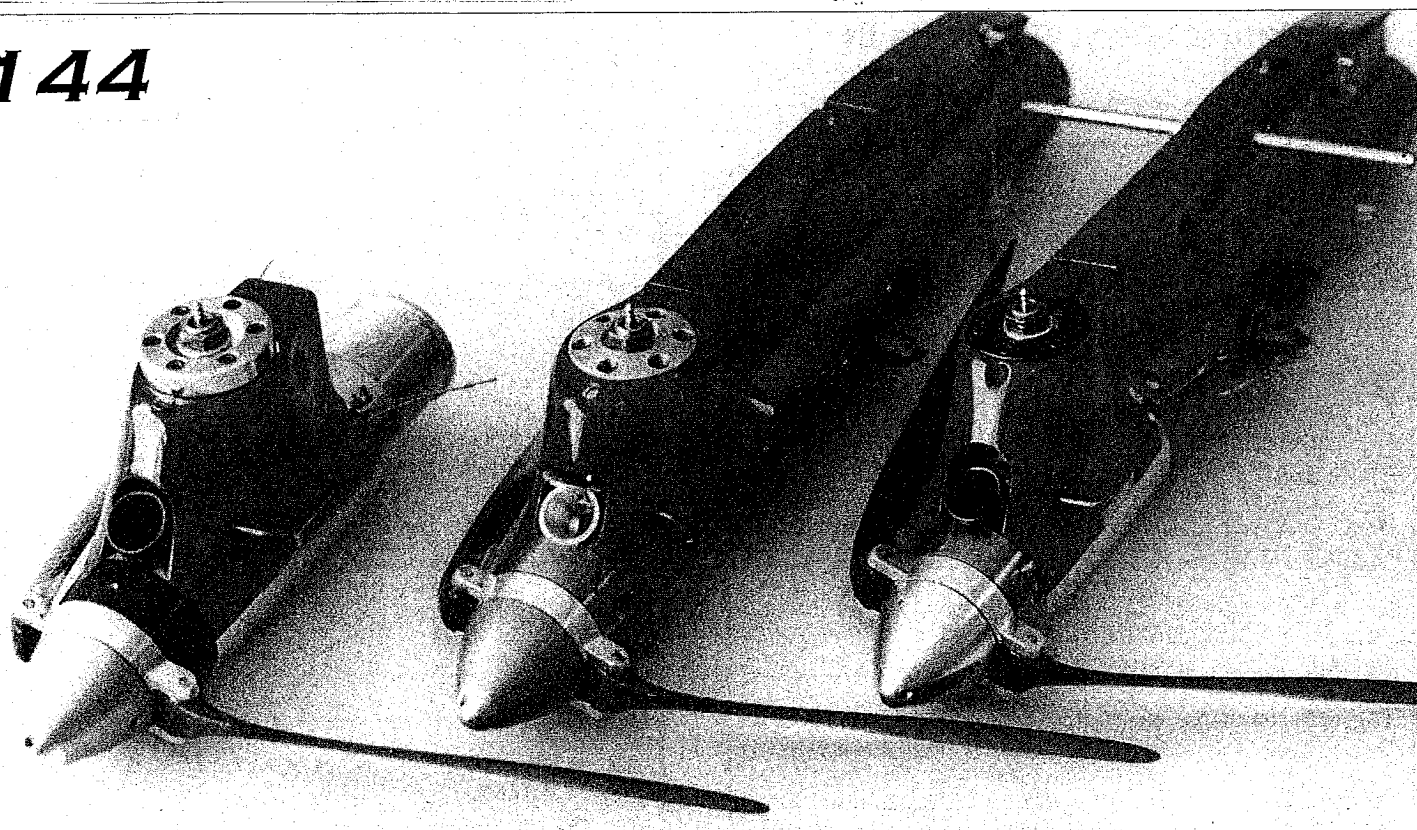
Le VOL Libre ne fit pas exception à ce désir de brandir une enseigne victorieuse lors des championnats . Comme nous l'avons vu précédemment il en profita donc , dans sa concentration de moyens humains, sportifs et industriels .

SOCIOLOGIQUES : l'idéologie communiste , sur son déclin en URSS vers la fin des années 1980, s'effondra en 1989, pour passer très rapidement au capitalisme , c'est à dire , au profit à tous les niveaux . Les " blocs " qui faisaient la force de frappe principale dans tous les domaines , se sont disloqués très rapidement , en laissant libre cours à l'initiative personnelle , ou même en certaines occasions à la " mafia " , surveillant de très près les entrées en Dollars et Deutschmarks .

Le marché , on ne sait pas s'il était noir ou seulement sauvage , se mit à fleurir et à connaître son heure de gloire sur tous les terrains avec parfois des incidents . Ce fut aussi le début de la mort de la "REGLE DU CONSTRUCTEUR " et l'avènement de l'hypocrisie , des acheteurs de modèles et des organisateurs de concours .



144



10954

Eugene Verbitsky

FAI flyers have long been on the cutting edge of modeling technology and Eugene Verbitsky is widely recognized around the globe as being in this forefront for his engineering and technological contributions to FAI power.

Eugene was born in 1938 in the Ukraine. He began aeromodeling at age 7 by building a glider. At 15 he built a diesel-powered model that he flew at a local airfield. While he never flew an RC model, he did try U-Control Jet Speed, which proved to be a little too fast for the pilot and was destroyed on its maiden flight.

Eugene entered the Kharkov Aviation Institute in 1955 where he earned an engineering degree, specializing in fuselage and engine design. His first attempt at designing a geared engine came in 1963 and utilized spur gears. 1970 saw an improved version, which ultimately led to the current and highly successful planetary system developed in 1996. The necessity for a powerful engine caused Eugene to enter the engine designing and building business in 1971. The early engines were strong, but not quite up to other manufacturers. However, with time and improved engineering skills, the design is now equal or superior to anything in the world. The current version is constructed of parts primarily made by small job shops, but assembled by him and a select few. At this writing, the 2.5 cc 4:1 planetary-gear Verbitsky engine is the most powerful in the world.

Eugene constantly sought ways to improve the models and engines he designed. With fellow modeler, Mr. Klimenko, he developed and used aluminum-skinned wings in 1975. Soon commonplace, those wings dramatically improved the rigidity of the increasingly high aspect ratio wings. In 1969 Eugene built his first bunt model and developed an engine brake system which used a pin and spring that engaged the hub. Although that system proved far too aggressive, it paved the way for Hardy Brodersen's spring friction brake, which is now standard. In the same time period, Eugene developed a bunted, flapped, brake-equipped model that further pushed the performance envelope.

1977 proved to be a good and bad year for Eugene because he was bitten by a snake and could not attend the World Championships. However, his aluminum-covered model was proxy flown to a third place finish. In 1978 he designed his folding prop using carbon fiber blades and a steel hub. That design is still commonly used today.

Carbon fiber construction became the norm and Eugene has steadily re-engineered his designs for reliability and performance. He has experimented with folding wings but seems to feel that a well-designed and trimmed conventional model will remain competitive because of its reliability.

Eugene's wins in various worldwide competitions are numerous. He constantly travels throughout Europe and the U. S. A. to compete with the best. He became Champion of Europe at the age of 20 and repeated five times, won the World Cup in 1992, 1996, 1997, and 1998. The World Championship was his in 1987 and 1997. The fact that he was the World Cup winner three consecutive times is a record. He has been on the podium at World and European Championships eleven times!

Eugene Verbitsky has provided the world with models and techniques that have improved the performance and reliability of what we now take for granted when flying F1C models. With all that, he has accomplished perhaps his greatest achievement, which is being recognized as a good guy! We wish him continued luck and look forward to the next innovative, engineering advance.

By John Lorbiecki

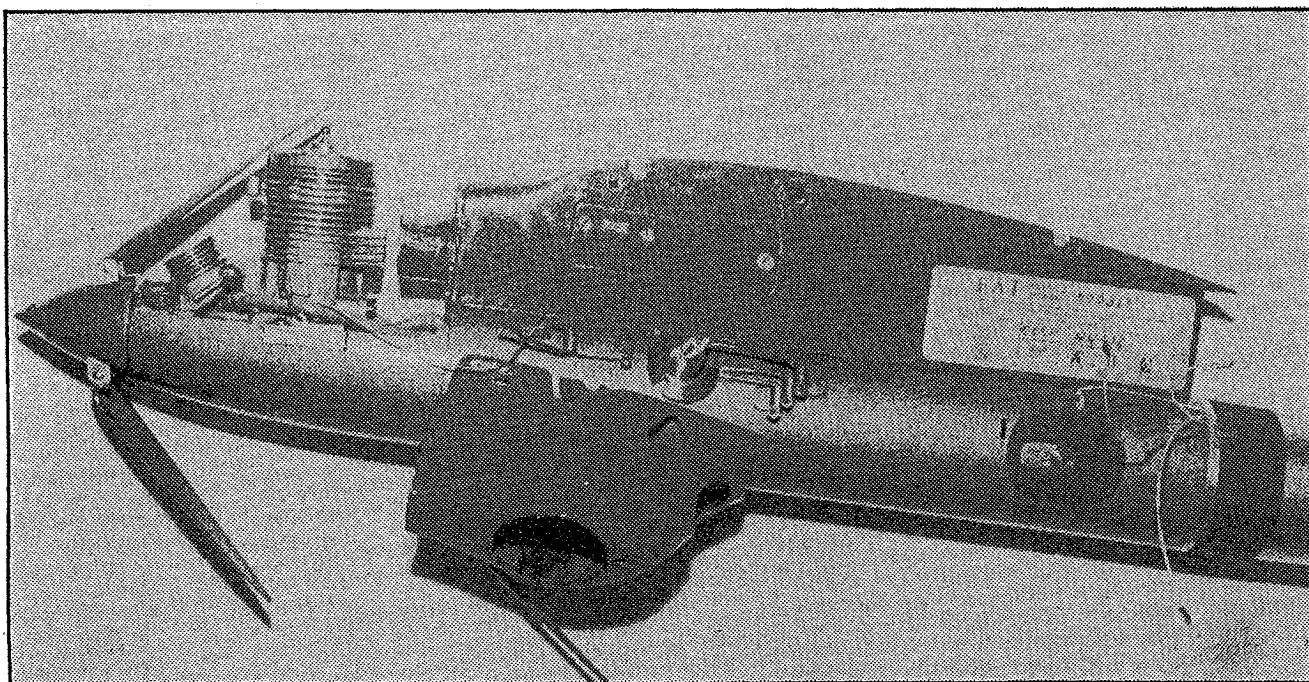


Eugene with admirer Chinmay Jaju (San Jose CA).
Photo Fred Terzian.

40th ANNUAL REPORT of the NATIONAL FREE FLIGHT SOCIETY SYMPOSIUM 2007

ECONOMIQUES : les as de l'est ont rapidement compris, quand les frontières étaient tombées, que leur savoir faire, longtemps tenu dans le secret et soutenu par des organismes centraux, pouvaient monnayer tout ce qu'ils avaient en main. Au début c'était un peu anarchique mais rapidement ce marché s'est organisé autour de grands noms qui avaient déjà connu leur gloire. Ils en firent leur promotion sociale personnelle, et régissent aujourd'hui encore le marché du vol libre.

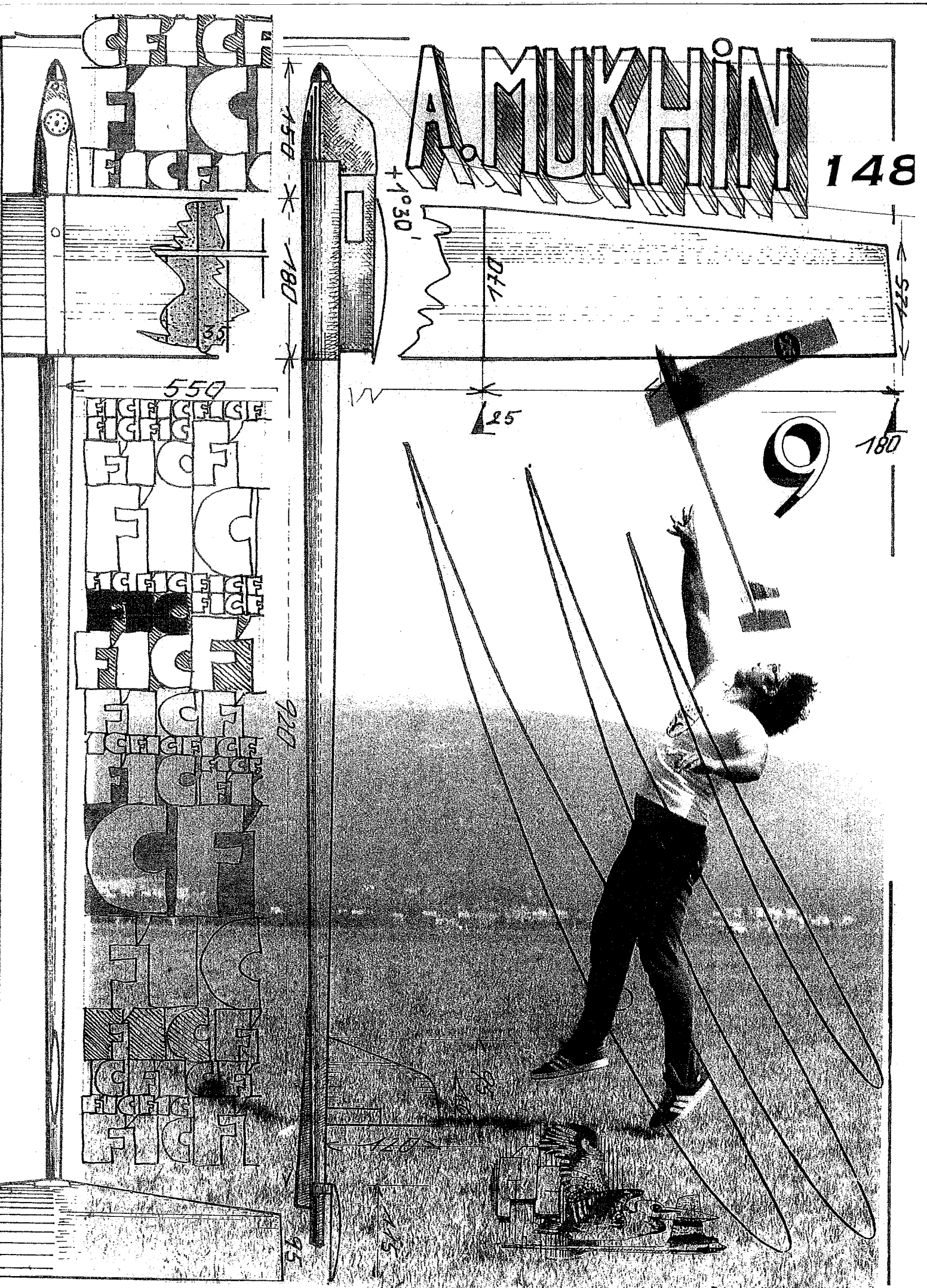
PERSONNELS ; comme on vient de le voir, les grands noms, LEPP et consors en F1A, ANDRIUKOV et autres Gorban en F1B, tout comme, et plus encore E. Verbitsky en F1C, ont fait culminer ces catégories à des sommets jamais atteints jusque là grâce à leur génie et leur capacité d'innover. On peut même, je crois affirmer aujourd'hui, que plus jamais dans le futur, proche et encore moins lointain, de tels pas seront franchis, dans l'évolution des catégories F1A, B, et C.

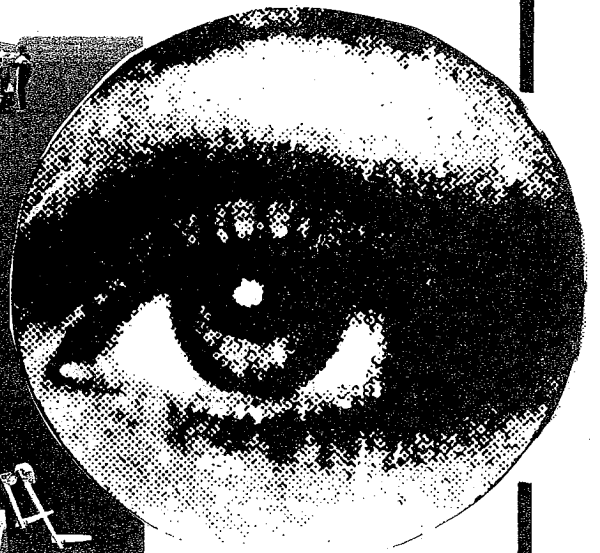


PAGE 10954, UN CHOIX DE MOTEURS
RÉCENTS QUI SONT LES DÉVELOPPE-
MENTS AUTOMOBILE DE BASE C18ERSUS-

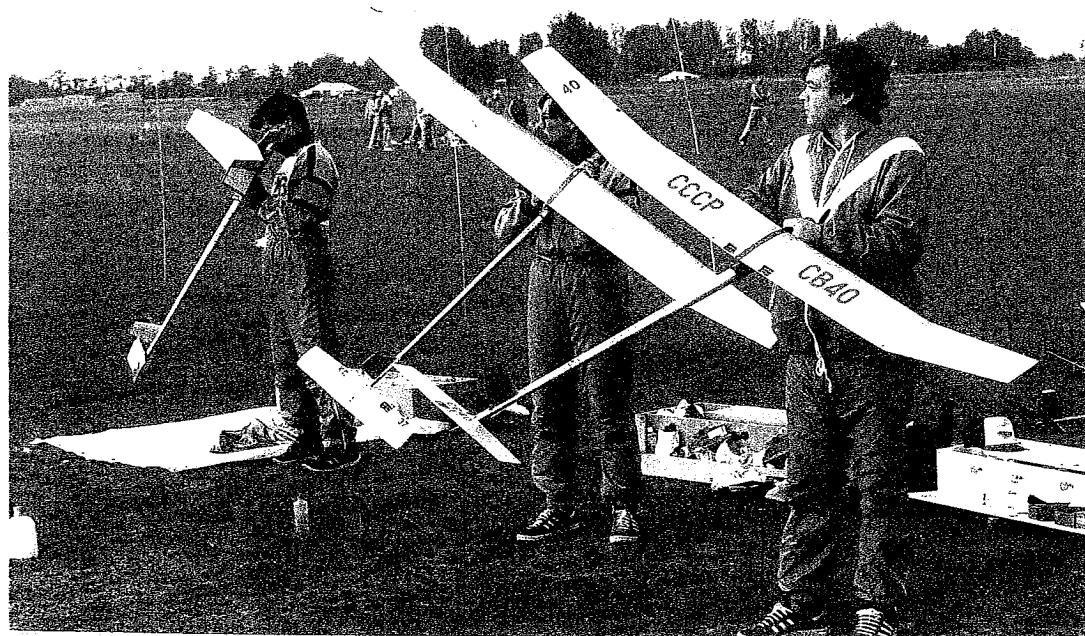
* MITTE UND ENDE DER 80 JAHRE KAM DIE VERKLEIDETE MOTORENART ZU TAGE - TEILE MONTIERBAR AUS KEVLAR - KLAPPBARE PROPELLER - AUSPUFF INTEGRIERT ALLES WAR DAMALS NEU. - RUMPF AERODYNAMISCH GESTALTET UND VOR SCHUTZ GESCHÜTZT ZU JENER ZEIT EIN REVOLUTION IN DER F1 C KLASSE

HARD WOOD
120MM





* QUELQUES IMAGES TENDANT DE L'ACTIVITE SUR LE TERRAIN / UN DYNAMISME CONSTANT AVEC UN ENSEMBLE D'ACCESSOIRES REUNIT CE DERNIER FAIT ILLUSTRE LA SURETE ET LA FIABILITE DES MODELES ET PLUS PARTICULIEREMENT DES MOTEURS. - A REMARQUER AUSSI DE LA PROXIMITE DES EQUIPIERS CE QUI TEND A MONTRER UNES EGARDS ET DE LA CONFIANCE REPROQUES ENTRE EUX. -



* EINIGE BILDER DIE VON DER DYNAMIK UND DER BEWEGLICHKEIT DER CCCP MANNSCHAFT ZEUGEN. - ZU BEMERKEN DASS MAN AUF ENGEM RAUM UND WENIG ACCESSOIRES AUSKOMMT. DIES BEWEIST DASS MAN SICH GUT KENNT UND SICH GEGENSEITIG VERTRAUT.



* IL N'EST INUTILE DE MONTRER DANS CE NUMERO VOL LIBRE FIC UNE AUTRE VEDETTE CCCP DE L'EPOQUE EN FIB. A. ANDRIUKOV. -

* IN DIESER SONDER-AUSGABE VON VOL LIBRE IST ES NICHT. FALSCH! AM PLATZ EINE ANDER CCCP SPITZEN-FIGUR ZU ZEIGEN IN FIB: ALEX ANDRIUKOV. -

VOL LIBRE



Photo - P. Chausse-Evroude.

* PENDANT LA PERIODE FASTE ET CULTIVANTE DE L'EQUIPE CCCP L'ENSEMBLE ETAIT CONSTITUE PAR DES EQUIPIERS RELATIVEMENT JEUNES. PARMI LES PLUS JEUNES FIGURAIT NAKONECHNY - F1C - SUR LA PHOTO CI DESSUS - LIVNO 1985 - NOUS APPRENDIONS AVEC SURPRISE QUE CE JEUNE ESPoir MOURUT DE FACON PLUS OU MOINS MYSTERIEUSE CE QUI FIT QUE NOUS LE VIMES PLUS A THOUARS EN 1987 CI CONTRE LA PIERRE TONBALE, EN UKRAINE DE NAKONECHNY.

N. NAKONECHNY

ALS DIE CCCP MANNSCHAFT IHRE HOHEPUNKTE ERREICHTE WAR SIE MIT RELATIV JUNGEN MITGLIEDER BESETZT IN ALLEN KLASSEN. EIN MITGLIED DAS BESONDERS HERRAUSRAGTE WAR NAKONECHNY. AUF DEM FOTO OBEN LINKS, IN LIVNO BEI DER W.M. 1985.

WIR ERFREUN ANFANGS 1987 VON SEINEM PLOTZLICHEN UND UBERRASCHENDEM TOD ER WAR LEIDER NICHT MEHR AUF DER W.M. 87 IN THOUARS.

- FOTO OBEN: GRABMAL VON IHN IN DER UKRAINE WO SICH EINIGE SEINER KAMERADEN UND ANDERE FREIFLIEGER TRAFEN.

СССР F1C André Schandel

This third and last part of CCCP Saga, F1C category, is released a little bit late, relative to the original schedule, but for thirtieth anniversary of Vol Libre.

Two main reasons for this. Important events came meanwhile and have delayed photos and texts. Furthermore the most important F1C personage of this period, Evgueny Verbitsky, who was asked to participate did not answer.

He, as other actors of this period, is very discrete about his career, by modesty or for other reasons...

Let us point out that "Little Victor" passed away last fall. His death is a kind of final mark for this period.

For F1A category A. Lepp, and some other well known names, was originator of new technologies and tactics, as well as A. Andriukov for F1B, Evgueny Verbitsky was even more the "great man" for F1C.

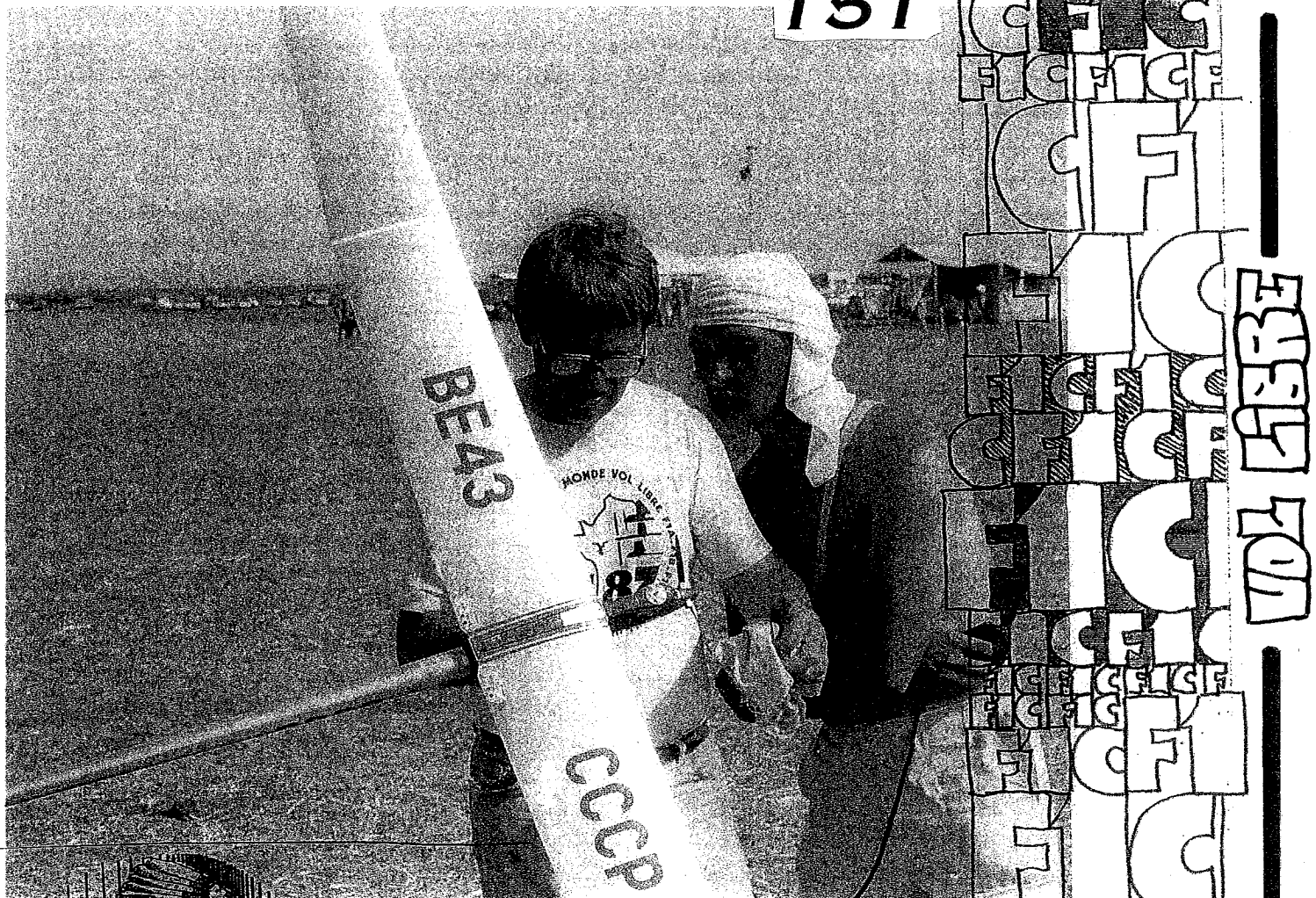
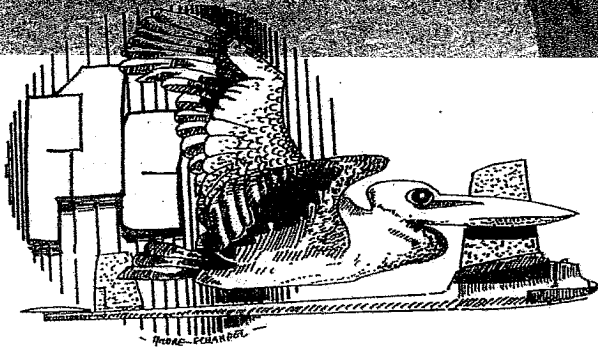


Photo. A. SCHANDEL



*

AUX CHAMPIONNATS DU MONDE EN 1987 - 20 ANS DÉJÀ - L'ÉQUIPE RUSSE CCP ÉTAIT PRATIQUÉMENT À SON APOGÉE AVEC PLUSIEURS TITRES INDIVIDUELS ET COLLECTIFS - TCHOP ANDRIUKOV ET VERBITSKY ÉTAIENT LES TENEURS -

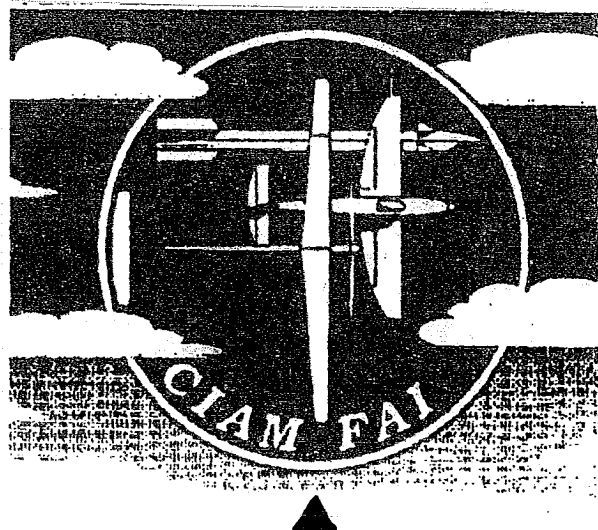
- SUR LA PHOTO CI-DESSUS VERBITSKY EFFECTUE QUELQUES RÉGLAGES MOTEUR SOUS L'ŒIL ATTENTIF D'ANDRIUKOV - LA PROTECTION ANTISOLAIRE D'ALEX EST CARACTÉRISTIQUE POUR LES TEMPÉRATURES DE L'ÉPOQUE

*

BEI DER W.M. 1987 IN THOUARS FRANKREICH WAR DIE RUSSISCHE MANNSCHAFT AUF EINEN HÖHEPUNKT. EINZELTITEL UND MANNSCHAFTS TITEL KRÖNTEN DIE ÜBERLEGENHEIT! TCHOP, ANDRIUKOV, VERBITSKY UND ANDERENHEUR LIEFERTEN BESTES

AUF DEM FOTO SEHEN WIR E. VERBITSKY DER UNTER DEM WAUHSANEN AUGE VON A. ANDRIUKOV MOTORREINIGUNG VORNIMMT.

ZU BEACHTEN DER SONNENSCHUTZ VON A.A. DER VON DER GROSSEN HITZE ZEUGT.



CE LOGO UTILISÉ PAR LA FAI POUR LES COUPES DU MONDE D'AÉRO-ROBOTE A ÉTÉ DESSINÉ PAR A. SCHANDEL -

- LOGO WELTPOKAL MODELLFLUG GEZEICHNET VON A. SCHANDEL -

Mit ein wenig Verspätung, erscheint diese dritte Folge der SAGA CCC P zum dreissigsten Geburtstag von VOL LIBRE .

Dies aus zwei Gründen : es gab oder gibt zuviel Aktuelles in diesen Zeilen , und einer der etwas auf dem Gebiet F1C , als grosse Persönlichkeit , aufgefordert war seine Gedanken hier zu äussern , hat nicht auf diese Einladung geantwortet .

Er wie andere Leute aus jener Zeit zeigen sich sehr diskret , etwas zu äussern über die Zeit der CCCP, aus Vorsicht oder Feingefühl ... wer weiss ?

Zu bemerken der "kleine Viktor " ist Ende September verstorben , und es ist wie eine Art Schlusspunkt zu jener r Periode .

Ist A. Lepp in der Klasse F1A der damaligen Zeit eine Führungsperson , auf allen Belangen F1A gleichso wie A. Andriukov in F1B , auf einer noch höheren Stufe , so ist E. Verbitsky sicherlich noch höher einzustufen in F1C . Er war und bleibt der Meister der Klasse F1C , zumindest noch in den letzten Jahren . Er hat Nachkommen in der Ukraine die in seinen Fussstapfen gehen , siehe Babenko mit Klappflügelnzum Steigen .

Seit Jahrzehnten Ist E. Verbitsky im Vordergrund , in dieser teuren und schweren Disziplin . Er konnte sich am Anfang auf Motoren stützen die vom Fesselflug übertragen wurden . Fesselflug der auch in Moskau zu jener Zeit , von dem kleinen Viktor gefordert wurde . Es lag also nahe .

Eine Zeitlang exportierte sich Verbitsky als "Nationalberater " in ein kommunistisches "CUBA " um dort sogar Frauen in F1C einzuweihen . Das war schon ein Neuheit die viel Aufsehen bei W.M. erregte .

In diesen kurzen Zeilen ist es nicht

möglich alles das einzufassen das E. Verbitsky eingeführt hat . Motore , Propeller , klappbar nach Hinten nach Vorne ... Kohle , Kevlar , Profile , Bremsen , Zeitschalter , Getriebe , Anstellwinkel , Bunt , Steilflug u.s.w . Seine Abflüge wurden auf offenem Feld mit Applaus beobachtet

Er war derjenige der Klasse bewies über Jahre , und dessen Flugzeuge , in anderen Händen , auch mehr als oft aufs Treppchen kamen . Er verkaufte sein können , international , schon lange bevor die Erbauerregel abgeschafft wurde , mit Erfolg . Heute noch hat er viele Kunden

Nicht zu vergessen dass er damals auch von einigen Kameraden umgeben war die mit ihm eine unschlagbare Mannschaft bildeten .

ZUM SCHLUSS ANDRÉ SCHANDEL

MIT DIESER AUSGABE ENDET DIE SAGA ER CCCP ÜBER DIE DREI F1A KLASSEN .

SCHLIESSLICH BRAUCHTE ICH EIN JAHR , UM DEN ABSCHNITT 1980-2000 , ENDE DES JAHRHUNDERTS ZU ERLEUTERN . ICH GLAUBE MAN KANN SAGEN DASS HIER DER HÖHEPUNKT , IN DIESEN KLASSEN ERREICHT WURDE .

FÜR ALLE DIE DIESE ZEIT ERLEBEN DURFTEN , IM FREIFLUG , BEI EM UND WM MEISTERSCHAFTEN , IST UND WAR ES UNBESTREITBAR : NIE WIEDER WERDEN WIR SO EINEN GROSSEN SCHRITT IM FREIFLUG ERLEBEN , AUF ALLEN GEBIETEN .

MAN KANN SICH FRAGEN WARUM , UND AUCH ÜBER DEN ORT : DIE SOVIETUNION .

DIE ANTWORT IST NICHT EINFACH , DENN SIE WAR ABHÄNGIG VON VERSCHIEDENEN FAKTOREN , POLITISCHEN , SOZIALEN , EKONOMISCHEN , UND PERSÖNLICHEN .

FORTS . S . 10969

His researches and findings about the airframes and engines and the way to use them were of the utmost importance for many years, and are still for the time being.

Nevertheless other names appeared recently, such as A. Babenko for folders.

During many years Evgueny Verbitsky stayed in the foreground of this difficult and expensive category, at this time he was also involved in the great U-control team, this was very helpful for engines.

The late Viktor Eskov was the head for F1 and F2 categories.

Verbitsky was even for some time national instructor in Cuba. He drove the national Cuban team in World Champs with even a female competitor in F1C.

We do not know if he was the sole Soviet instructor, but who cares today.

Engine brake, folding carbon propellers, reducing gears, airfoils, bunt transition, balsa-foil wings. All followed in an endless series of models. High altitude climbs deserved a spontaneous applause of all the onlookers.

When the wall felled in 89, he became able to sell his knowledge and productions. Many Champions got their successes thanks to Verbitsky made models, even before the end of BOM rule!

With this issue about F1C the CCCP Saga of Outdoor Free-Flight comes to its end.

Finally a full year was needed to go back in the 80-90 years, the end of the last century.

For me this was the zenith of FAI Free Flight.

And before ? Pierre Pailhé

As an Old-Timer builder let me regret that you don't look further back, perhaps due to Lepp's contribution to Vol Libre. Allow me to bring older information which outline the work of eastern fellows.

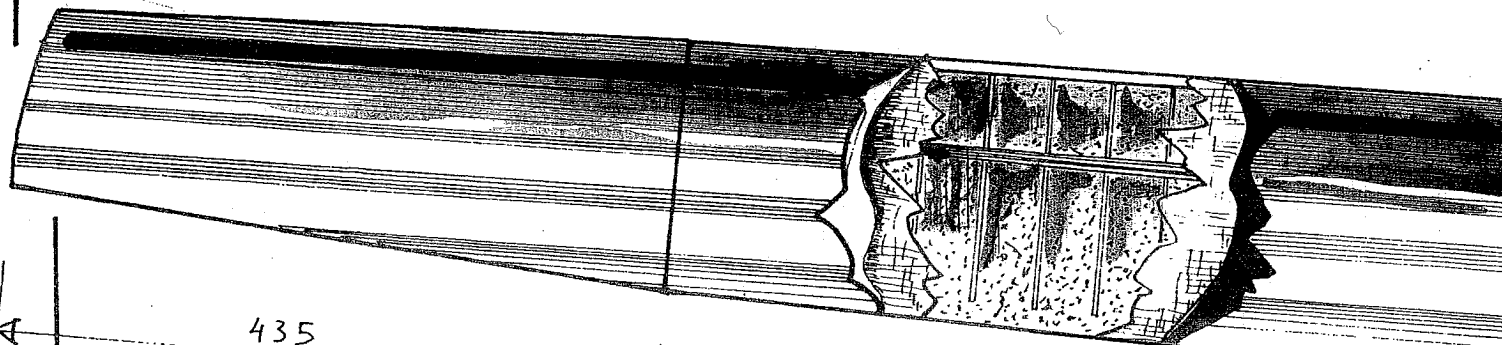
Soviet flyers appear in World Champs in 1957 with a good trial: Sokolov 2nd, Simonov 4th, Titutsin 11th, Vasilev 55th. Of course the first team place was for them. The Sokolov's model (drawing included) was probably very good. He got also the 2nd place in 1959. A drawing was widely available, same drawing in all the magazines I know. As says Lepp the drawing is more or least accurate. A photo taken in 1959 shows discrepancies at least for building details.

This model was used as a basis by the soviet teams for the following years. Averianov (drawing included) with a bigger aspect ratio (chord 150 instead of 160), balsa D-Box. If Zaic's drawing is accurate, Simonov's model (drawing included) was more homely: 170 chord, 6 sq.dm. stab, 1953 Hansen airfoil. This model looks like what described by Jean Magne after his trip to Moscow in a 1957 MRA.

From a photo in Modelarz we see that Titutsin's model was even more rustic, with plenty of hardwood in the frame.

Of course, and this is written in Vol Libre, the threshold was the invention of the so-called Russian hook which allows almost everything included hi-speed launch. I was much impressed by Lepp with his high launches during 1990 Eurochamps in Hungary.

154



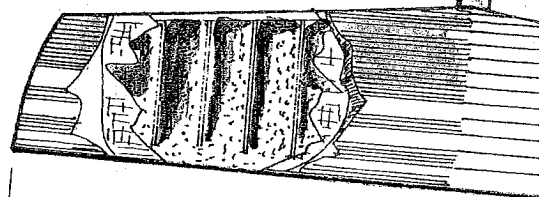
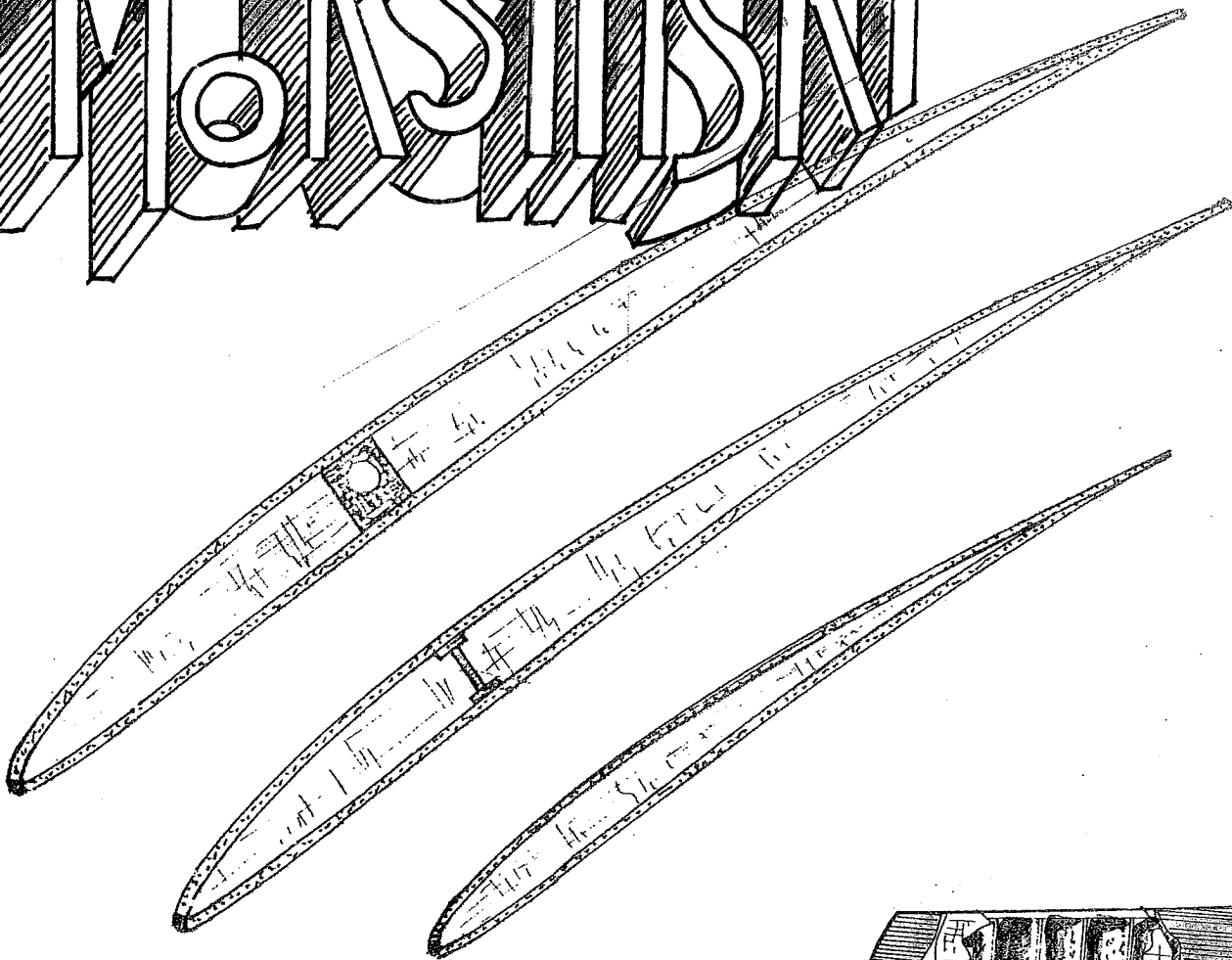
140

30

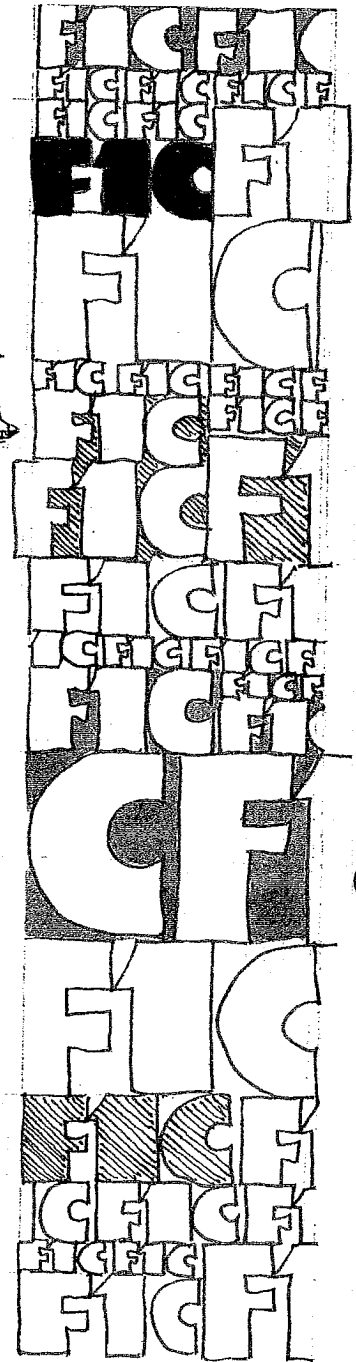
560

MORSINSKI

VOL 173E

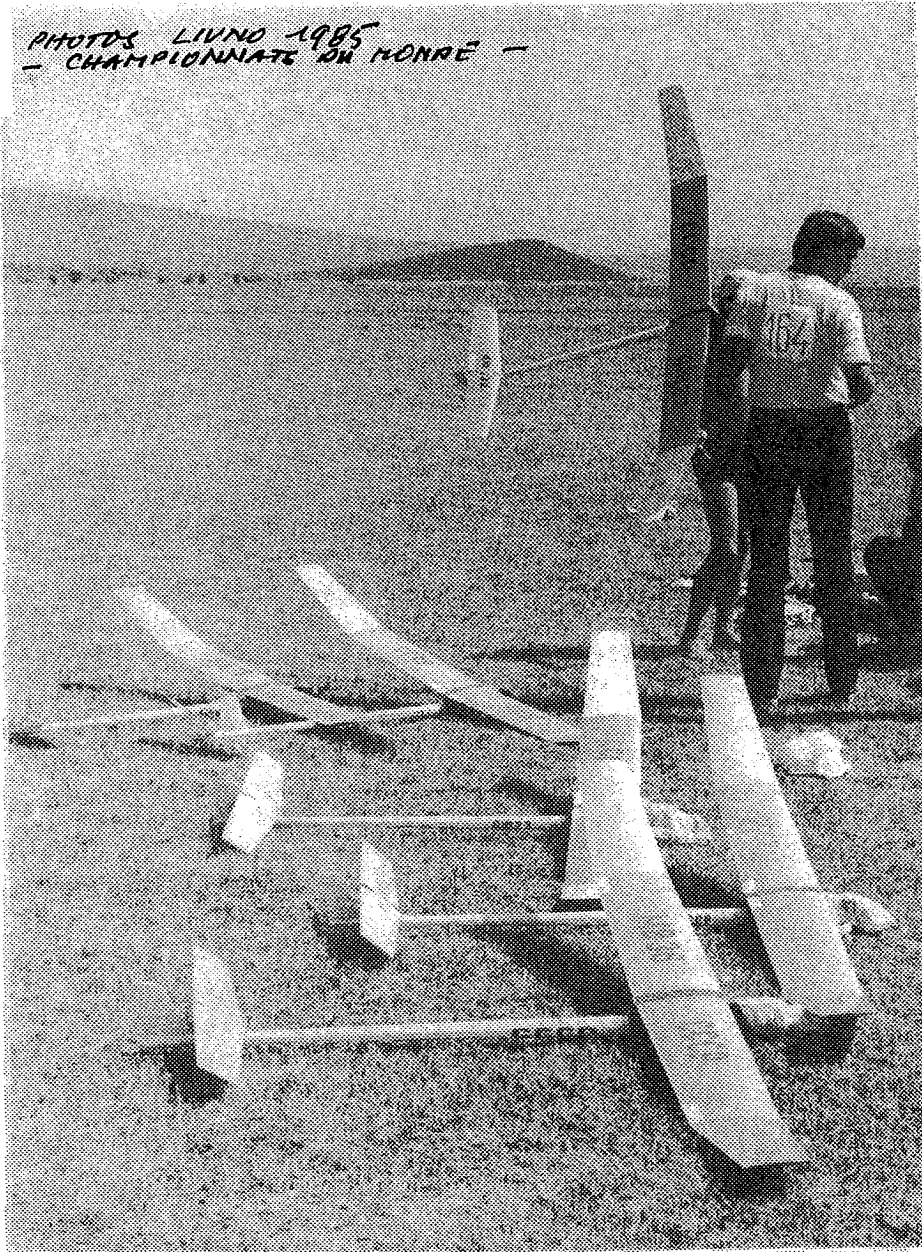


580



LIBRE VO!

PHOTOS LIVNO 1985
- CHAMPIONNAT DU MONDE -



POUR TOUS CEUX QUI
DURANT LES ANNEES
80-90 ASSISTAIENT
AUX CHAMPIONNATS
DU MONDE IL APPA-
RAISSAIT QUE
L'EQUIPE RUSSE EN
FIC, POSSEDAIT UN
NOMBRE DE MODELES
IMPRESSIONNANT.
- AUCUN AUTRE
PAYS NE POUVAIT
SE PERMETTRE CE
LUXE.
- DES SERIES ENTI-
RES SORTIRENT DES
CAISSES ET PLUSIEURS
"CASSES" DURANT
REGLAGES ET ESSAIS
NE DIMINUERENT
MULIEMENT LE
POTENTIEL POUR LA
COMPETITION PROPRE-
MENT DIT

*ALLE DIE DIE AUF DEN
WELTMEISTERSCHAFTEN
DER JAHRE 80.90. WAREN
SAHEN RUSSISCHE MANN-
SCHAFTEN DIE ZAHLREICHE
SPITZENMODELE HATTEN.
KEIN ANDERES LAND
KOMMTE ES SICH ERLAU-
BEN SERIEN FIC MO-
DELLE ZU BAUEN,
KISTENWEISE!
ZERSTÖRT MODELE
BEI TRAINING UND
VERSUCHE HATTEN
KEINEN EINFLUSS
AUF ENDRESULTATE.
DIE CCCP STARTSTELLE
WAR MIT MODELLEN
BELAGERT!

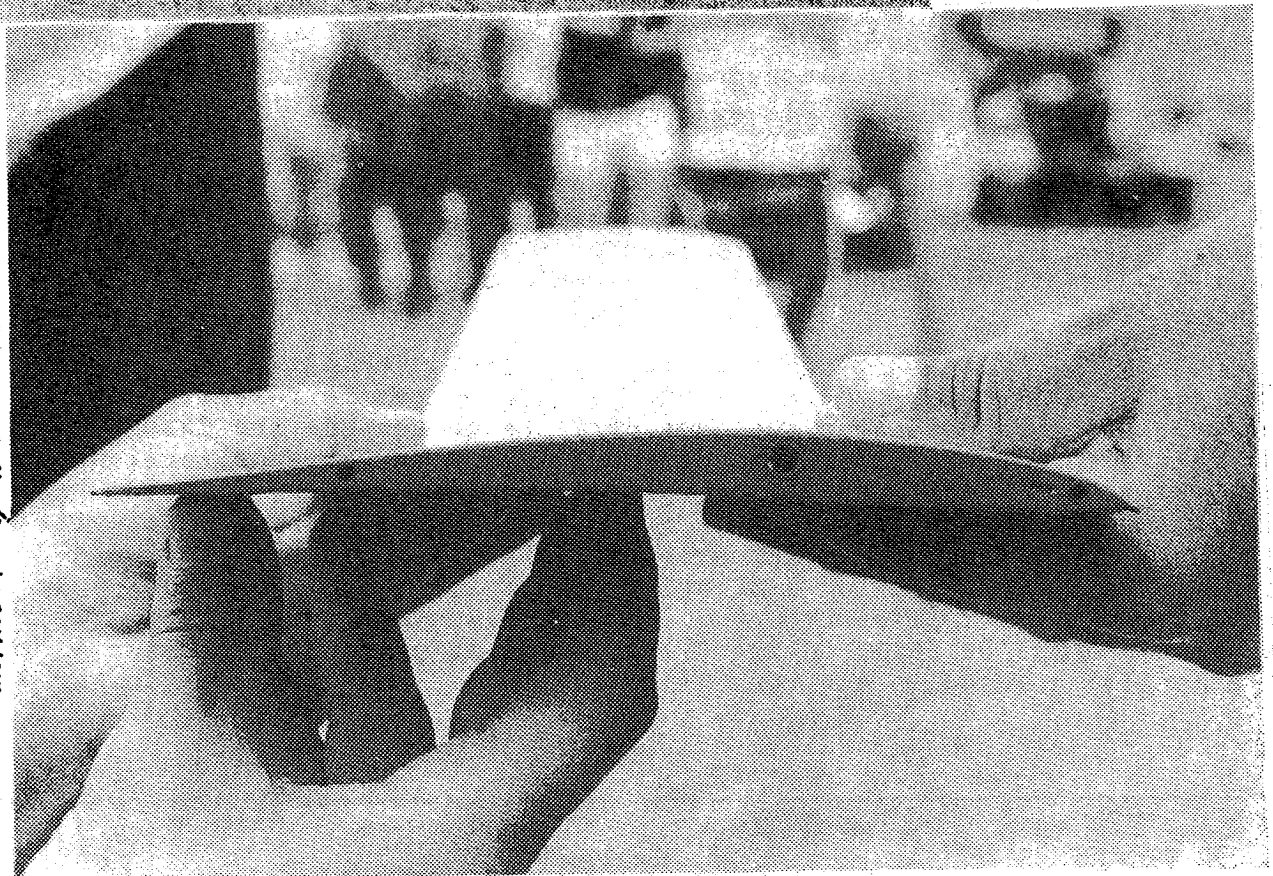


Photo: A. SCHANDER -

VOL LIBRE

157

VERBITSKY, E.



S'EST VU DÉCERNÉS

- NERVURE D'OR ► 1986
- HALL OF FAME ► 2007

photo. A. SCHANNÉL



Dans le monde de l'aéromodélisme , vol libre , Evgeny Verbitsky est universellement reconnu comme le pionnier , avant-gardiste de la catégorie F1C .

E. Verbitsky est né en 1938 en Ukraine , il commença à sept ans à construire un planeur ; à quinze ans il construisit un motomodel diesel , qu'il fit voler sur un aérodrome local .

Ne pouvant pratiquer la télécommande il choisit de construire un modèle V.C.C fusé , qui se montrait un peu trop puissant et rapide pour le pilote et fut détruit dès le vol inaugural .

E. Verbitsky entre à l'Institut Aéronautique de Kharekov en 1955, où il obtint le diplôme d'ingénieur spécialisé dans le dessin de fuselages et de moteurs . En 1963 il dessinait un moteur avec engrenages , réducteurs .

1970 vit une nouvelle version qui culmina finalement dans le système planétaire connu et développé en 1996 .

La nécessité de trouver un moteur puissant mit E. Verbitsky dans l'obligation de dessiner de construire , et de commercialiser ce dernier en 1971 . Les premiers modèles étaient un peu rustiques , mais ne ressemblaient pas aux autres constructions .

Mais avec le temps et d'autres améliorations ingénieuses , ce dessin est maintenant égal ou supérieur à tout ce qui se fait à travers le monde . La version actuelle est construite à partir de pièces fabriquées par de petites entreprises , mais l'assemblage et la sélection sont faits par lui-même .

Le moteur 2,5 cm³ 4 : 1 Verbitsky est sans doute le plus puissant du monde . Z. Verbitsky cherche continuellement de nouvelles voies pour améliorer ses modèles et ses moteurs .

Avec un copain modéliste Klimenko , il développa et utilisa des ailes recouvertes d'aluminium en 1975 . Le grand allongement exigeait une rigidité à toute épreuve . EN 1969 il construisit son premier modèle bunt , et inventa un frein moteur basé sur un ressort , s'engageant sur le cône de l'hélice . Ce système s'avérant un peu agressif , ouvrit néanmoins le chemin à Hardy Brodersen (USA) pour la réalisation d'un autre modèle avec un ressort à friction , qui aujourd'hui est standard .

Durant la même période E. Verbitsky développa un modèle équipé -bunt - flap - frein , poussant les performances du modèle encore plus loin .

1977 fut à la fois bon et mauvais pour lui , il fut mordu par un serpent et ne put participer aux CH. de Monde . Néanmoins son modèle , utilisé en proxy finit troisième . Il réalisa l'hélice carbone avec pales repliables et moyeu en acier . Ce dessin est maintenant communément utilisé .

La construction en carbone est aujourd'hui la norme E. Verbitsky améliora constamment la sécurité et les performances . Il expérimenta aussi des pales repliables vers l'avant , mais sentit qu'en compétition cela était moins sûr qu'un modèle conventionnel / Les nombreuses victoires à travers le monde et les USA montrèrent qu'il était le meilleur . Il fut champion d'Europe à vingt ans , et répéta cette performance cinq fois , il remporta la Coupe du Monde F1C en 1992 - 96 - 97 et 98 . Les championnats du monde en 1987 et 1997 . Le fait qu'il fut trois années successives vainqueur de la coupe du monde est un record . Il fut onze fois sur le podium des ch. d'Europe et du Monde .

E. Verbitsky a semé à travers le monde des modèles et des techniques , augmentant performances et sécurité en F1C .

Avec tout cela il a accompli une immense oeuvre , tout en restant un type sympa .

Traduction libre de A. Schandel à partir d'un texte de John LORBIECKI (USA) dans Sympo 2007 .

LEBEN

VON

IN DER FREIFLUGWELT , IST E. VERBITSKY WELTWEIT BEKANNT ALS PIONIER UND VORGÄNGER DER KLASSE F1C .

VERBITSKY WURDE 1938 IN DER UKRAINE GEBOREN , UND ER FING MIT SIEBEN JAHREN AN , EIN SEGELFLUGMODELL ZU BAUEN . MIT FÜNFZEHN BAUTE ER EIN MOTORMODELL (DIESEL) MIT DEM ER AUF EINEM NAHELIEGENDEN FLUGGELÄNDE FLOG .

DA ER NICHT MIT RC FLIEGEN KONNTE , BAUTE ER EIN FESSELFUGMODELL , RAKETE ANGETRIEBEN , DAS VIEL ZU SCHNELL UND KRAFTVOLL WAR FÜR DEN PILOTEN , ES GING BEIM JUNGFERNFLUG ZU BRUCH .

1955 TRAT ER IN DAS AERONAUTISCHE INSTITUT VON KHARKOV EIN . ER HOLTE SICH DA EIN DPLÖMING. ZEUGNIS . FÜR ZELLEN UND MOTROBAU . 1963 ZEICHNETE ER EIN MOTOR MIT REDUKTION GETRIEB .

1970 GAB ES EINE NEUE VERSION DIE IN EINEM SYSTEM ENDET DAS WELTBESANNT WURDE .

DIESER MOTOR WURDE AB 1971, GABAUT UND VERKAUFT . DIE ERSTEN AUSGABEN WAREN EIN WENIG GROB , GLICHEN ABER KEINEM ANDEREN MOTOR .

MIT DER ZEIT UND WEITEREN VERBESSERUNGEN , WURDE DIESER WURF GLEICH ODER BESSER ALS ALL DAS ES ER DER WELT GAB . DIE AKTUELLE VERSION WIRD AUS TEILEN HERGESTELLT DIE AUS KLEINEN FABRIKEN KOMMEN DIE ABER VON E. VERBITSKY SELBST ZUSAMMENGEBAUT UND AUSGEWÄHLT WERDEN .

DER MOTOR 2,5 CM3 4 ZU 1 IST OHNE ZWEIFEL DER STÄRKSTE IN DIESER KLASSE AUF DER WELT . E. VERBITSKY VERSUCHT STÄNDIG NEUE WEGE UND BESSERUNGEN ZU FINDEN .

MIT EINEM FREUND HAT ER DIE ALUFFÜGEL ENTWICKELT . DIE GROSSE STRECKUNG VERLANGTE STEIFHEIT IM GRÖSSTEN MASS .

1969 ENTWICKELTE ER DEN BUNT UND FAND EINE BREMSE DIE MIT FEDER AUF DEN PROPELLERKOPF EINWIRKTE . DIE BREMSE WAR EIN WENIG " AGRESSIV " DIENTE ABER H. BRODERSEN (USA) ZU EINER WEITERENTWIKLUNG, DIE HEUTE GANG UND GEBE IST .

DANN KAM EIN BUNT - FLAP - BREMSE - MODELL DAS DIE LEISTUNGEN NOCH WEITER VORANTRIEB .

1977 WAR ZUGLEICH EIN GUTES UND EIN SCHLECHTES JAHR . ER WURDE VON EINER SCHLANGE GEBISSEN , KONNTE NICHT AUF DIE WM ERREICHTE DORT JEDOCH DEN DRITTEN PLATZ IN PROXY .

ER BAUTE DANN MIT KOHLE PROPELLER RÜCKKLAPPBAR . DIESER FORMEL IST HEUTE ALLBEKANNT .

DIE KOHLEBAUWEISE IST HEUTE NORM , UND VERBITSKY VERBESSERTE KONSTANT SICHERHEIT UND LEISTUNG .

ER VERSUCHTE VORGELEGTE PROP .

BLÄTTER , DIE JEDOCH KEINE SICHERHEIT BRACHTEN . .

DIE VIELEN SIEGE VON E. VERBITSKY RUND UM DIE WELT , ZEIGTEN DASS ER DER BESTE WAR UND IST . ER WAR EM MIT ZWANZIG JAHRE, UND WURDE ES NOCH FÜNF MAL . ER WAR WELTPOKALSIEGER IN F1C 1992- 96-97-98 . WM MEISTER 1, 1987 UND 1997 . DIE TAT DASS ER DREIMAL IN FOLGE POKALSIEGER WURDE IST EIN REKORD . ER STIEG ELF MAL BEI EM UND WM AUF DAS TREPPCHEN .

VERBITSKY HAT ÜBER DIE GANZE ERDE MODELLE GESTREUT DIE SICHER UND LEISTUNGSTRÄGER SIND .

DAMIT HAT ER GROSSES GETAN , UND BLIEB ZUGLEICH EIN SYMPATISCHER MANN .

ZUM SCHLUSS ...
VON S. 10962

POLITISCHE : ERRINERN WIR UNS DARAN DASS ZU JENER ZEIT DIE OSTBLOCKSTAATEN , MASSIV IN SPORT INVESTIERTEN , OB MANNSCHAFT ODER EINZELSPORT , UM ZU ZEIGEN DASS IHR REGIME DEM DER KAPITALISTISCHEN WELT ÜBERLEGEN WAR .

DIE UDRSS UND ANDER DEMOKRATISCHE REPUBLIKEN , HOLTEN SICH WELTWEIT AUF MEISTERSCHAFTEN UND OLYMPISCHEN SPIELEN , TITEL IN HÜLLE UND FÜLLE , UND WIE MAN JETZT WEISS NICHT IMMER MIT ERLAUTBEN MITTELN .

FREIFLUG WAR KEINE AUSNAHME , UND GALT AUCH ALS AUSHÄNGESCHILD FÜR SIEGE . DER FREIFLUG PROFITIERTES ALSO AUCH , WIE GESEHEN , VOM EINSTAZ MATERIELLEN UND MENSCHLICHEN MITTELN .

SOZIALE : DIE KOMUNISTISCHE IDEOLOGIE AUF DEM NIEDERGANG ENDE DER 80 JAHRE , ZERBRACH 1989, UND GING SEHR RASCH IN DEN KAPITALISMUS ÜBER , PROFIT AUF ALLEN EBENEN .

DIE BLÖCKE DIE DIE SCHLAGKRAFT WAREN , FIELEN SCHNELL AUSEINANDER , UM PLATZ ZU LASSEN FÜR PERSÖNLICHE INITIATIVE ODER SOGAR FÜR DIE MAFIA . DOLLARS UND DM WAREN SEHR GEFRAGT .

DER MARKT , MAN WEISS NICHT SO RECHT SCHWARZ ODER NUR WILD ,

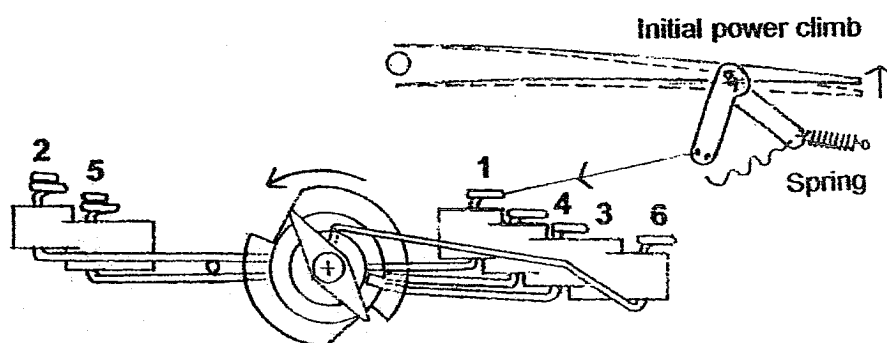
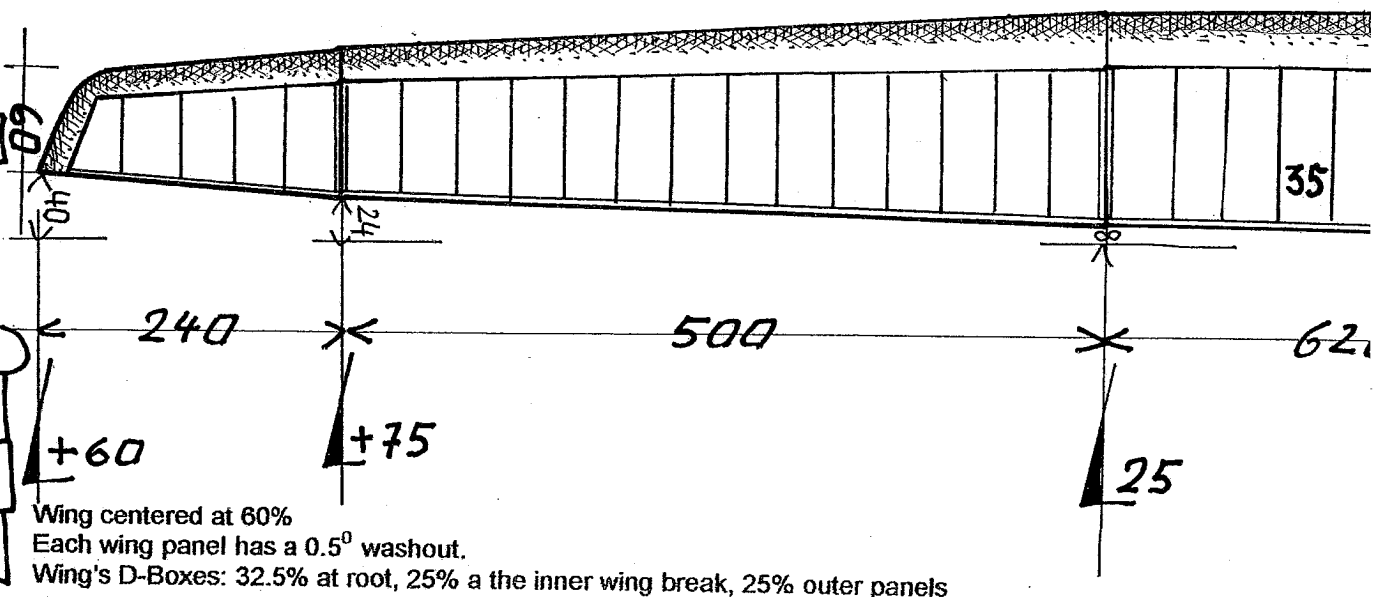
FORTS 10978
S.

EUGENE VERBITSKY

160

TON

160



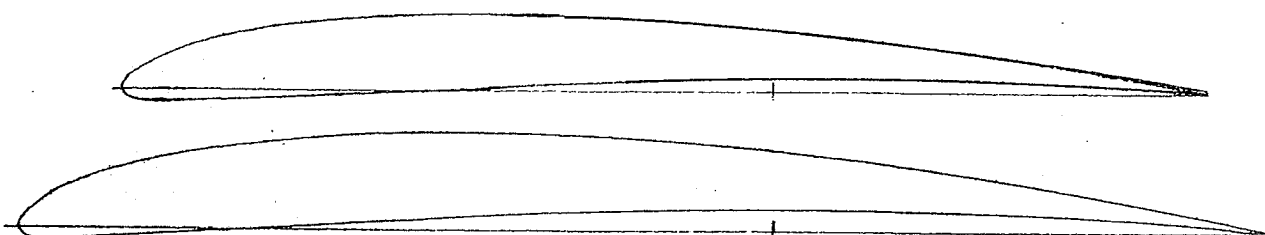
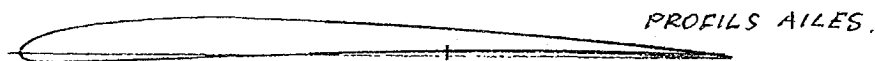
72

Timer Information

- Line 1: Wings wiggler (upper disk)
- Line 2: Engine flooding and break (lower disk, front)
- Line 3: Bunt and rudder (lower disk, back)
- Line 4: Glide (lower disk, back)
- Line 5: Air intake cover (lower disk, front)
- Line 6: DT (spiral scroll)

Sections:

- Stab root (6.25%),
- Outer wing break (6%)
- Inner wing break (6.75%)
- Wing root (7.15%)



161

MOTEUR
"VE" GEAR 4:1
33 000 t/m
EN STATIQUE
CALAGE: 0-0

HELICE
DIAMETRE 330
PAS 295

AILE A +1,95° DURANT 55 MONTEE
+2,200 AU PLANER
54-5%

11

123456789101112131415161718192021222324252627282930313233343536373839404142434445464748495051525354555657585960616263646566676869707172737475767778798081828384858687888990919293949596979899100

DESSIN A. SCHAEFER D'APRES "SYNOPSIS 5007 UNISODIUS"

720

760

7870

95
350

140

13

DT-40°
BUNT +60°

25

500

10971

I have more documentation for wakefields : they appeared in W.Champs in Sweden in 1956 (awful weather). They made strong impression, they could have won but the two 0 flights by Matvev. 3 maxes and no more models to finish the contest. Matvev's model was widely published, with a very long fuselage, geodetic building, very thin and much cambered airfoil (drawing included). Kolpakov, 9th, used a similar model as Ivanikov 8th. For Smirnov 5th we have a rough sketch showing a different model fitted with a round turbulator on the trailing edge.

More interesting for our files is the Matvev's model entered in the 1954 soviet champs (drawing included). Again a long model with a forward turbulator.

One knows that the soviet entered the W.C. in France in 1959. Zapachni was in the Fly-off with a simple model, geodetic ribs and outrigger prop. blades.. He was much deceived with his 49th placing but met Hatshek (US) who finished 2nd. They exchanged their models, one can see somewhere a photo of Hatshek flying Matvev's model.

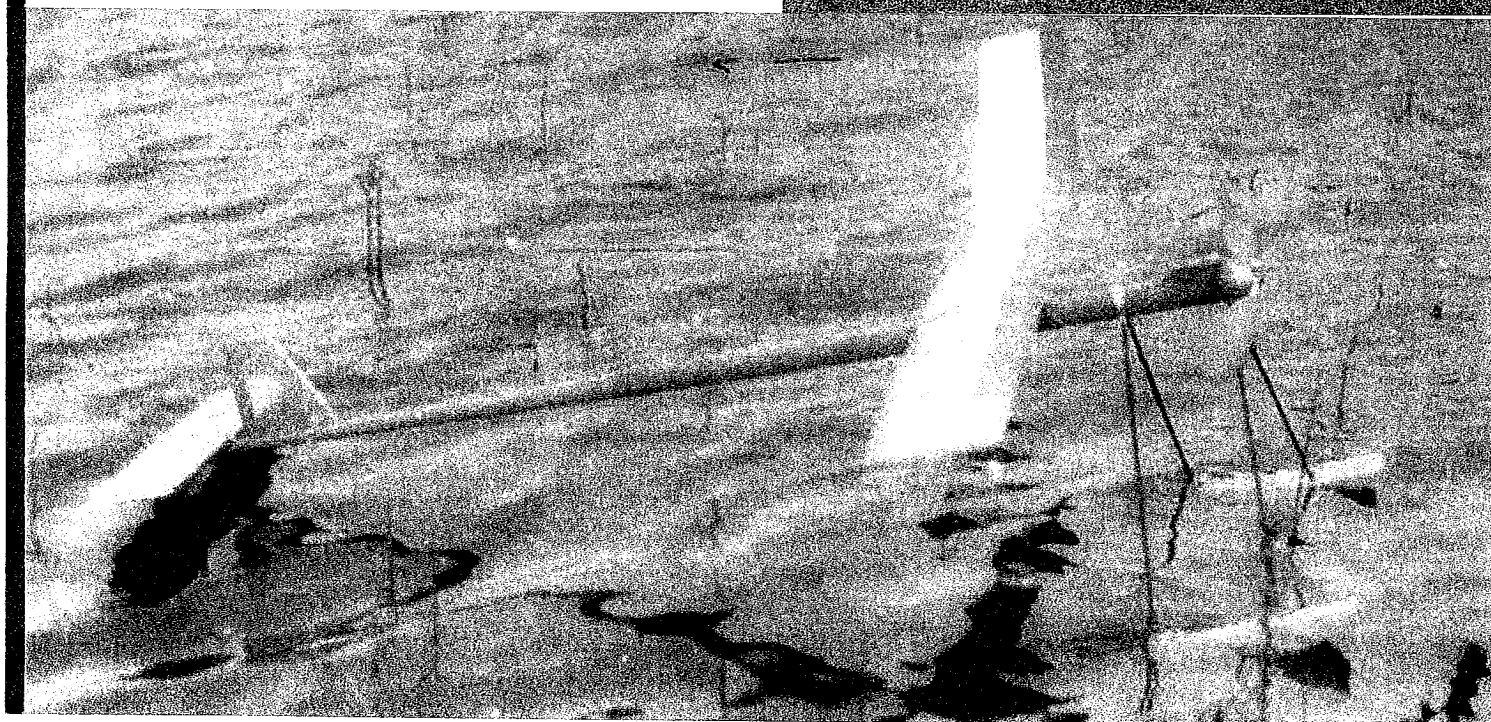
The real success for soviet flyers came with Andriukov.

Let's finish with power models. Nothing before 1954. Then we see classical airframes fitted with a long folding stick below the fuselage to allow an almost vertical take-off. We got from Jean Magne some drawings, models fitted with Got 310 airfoil. Few contestants in World Champs, Filimonov 25th in 1963. But in 1965 a named Verbitsky finished 3d. The beginning of a real reign still lasting 40 years later.

Translation by Bernard Boutillier.

* PHOTO CI-CONTRE - TOUT COMME EUGENE VERBITSKY SURVOLAIT LA CATEGORIE F1C UNIVERSIELLEMENT ALEXANDRE ANDRIUKOV - ICI A L'INNO - DOMINAIT DANS LA DISCIPLINE F1B. -

* PHOTO ENDESSOUS - UNE CATEGORIE VOL LIBRE QUI A SIMPLEMENT DISPARUE F1B + FLÔTEURS POUR DECOLLER SUR LA SURFACE DE L'EAU. REVIENDRA PEUT ETRE A LA SURFACE DANS LE FUTUR. ICI UN MODELE CCCP ANNEES 60 -



ET AVANT

163

PIERRE PAILHE

En tant qu'amateur de modèles anciens, un regret : tu ne remontes guère en arrière, peut-être à cause de la contribution de Lepp ? Permet-moi de t'apporter quelques éléments plus anciens, et qui souligne le travail des camarades.

Les soviétiques apparaissent en planeur dans les ch. du Monde en 1957, avec un beau coup d'essai : SOKOLOV 2^{ème}, SIMONOV 4^{ème}, TITUTSIN (?) 11^{ème}, VASILIJEF 55^{ème}. Ils ne pouvaient manquer la place de 1^{er} par équipe. Le SOKOLOV (plan ci-joint) était certainement très bon. Il fait également second en 1959. Un plan a été diffusé largement en son temps, le même d'ailleurs dans toutes les publications que je connais. Comme le dit LEPP, il est plus ou moins exact (une photo de 1959 montre que, au moins pour la construction, c'est inexact).

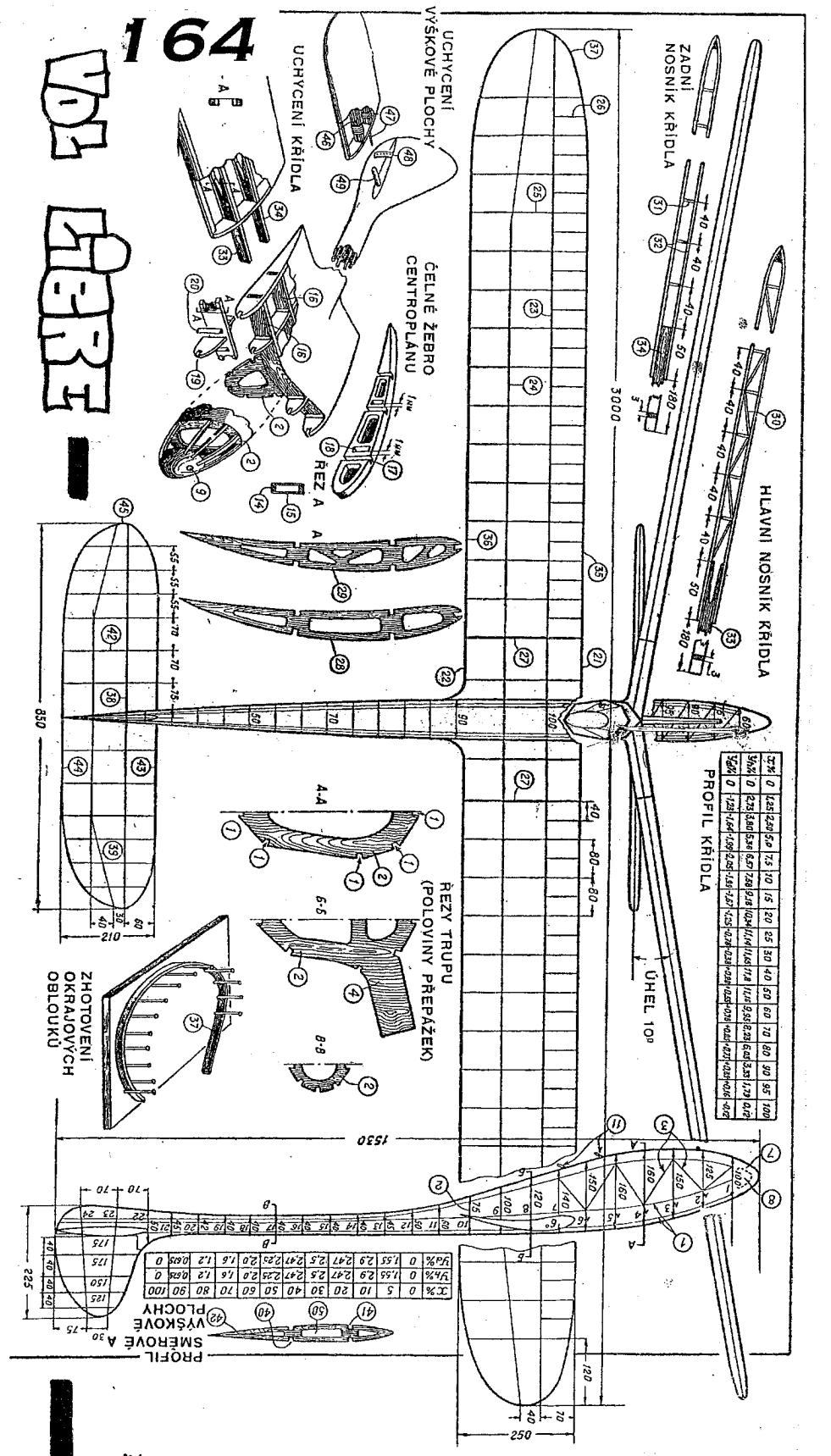
Ce modèle a servi de base pour les équipiers soviétiques pendant les années suivantes. AVERIJANOV (plan ci-joint), un peu plus d'allongement (corde de 150 au lieu de 160), d-box en balsa. Si le plan F.ZAIK est exact, le modèle de SIMONOV était plus rustique (plan ci-joint). Corde de 17, stab de 6dm2, profil Hansen (celui de 1953). En fait ce modèle ressemble assez à ceux décrits par MAGNE dans le MRA 57. J. MAGNE était allé à Moscou lors du Festival de la Jeunesse de 1957 et avait ramené quelques info. dont un plan de SOKOLOV, mais celui de 1957 était déjà plus évolué.

D'après une photo (Modelarz) le modèle de TITUTSIN était encore plus rustique (un peu comme la mâchoire du client !). Le bois dur semble largement utilisé.

Bien entendu, et c'est dit dans V.L., le seuil décisif fut franchi avec l'invention du crochet « russe », qui permettait donc le treuillage en ligne droite, la spirale au bout du câble pour tâter, puis le largage en survitesse. LEPP m'en mit plein la vue avec une superbe démonstration en 1990 en Hongrie (ch. d'Europe), c'est elle que je décris quand j'ai besoin de raconter les séquences du crochet « russe » à des ignares.

Je suis un peu mieux pourvu pour les wakes : il est vrai qu'ils participèrent pour la première fois aux ch. du Monde en 1956 (Suède, météo horribilis). Là aussi, ils firent une grosse impression, ils auraient sans doute gagné par équipe sans les 2 vols à zéro de MATWEV, 3 maxis mais plus de modèles ? Le modèle de MATWEV a été largement publié (avec les réserves habituelles), caractéristique avec son très long fuselage, sa construction géodésique et son profil ultramince très creux (plan ci-joint). KOLPAKOV, classé 9^{ème} présentait un appareil assez semblable (d'après une photo Aeromodeller annual), de même qu'IVANIKOV, 8^{ème} (d'après un plan J. MAGNE). En revanche, on dispose pour SMIRNOV, classé 5^{ème}, d'un

SUIRE PG
- 10975 -



* PIERRE PAILHE IST EIN FACHMANN SPEZIALIST DER "OLDTIMER" MODELLE. ER GEHÖRT DEM IN FRANKREICH FAMOSEN "LA KLUB AN". VEREIN DER SICH NUR MIT ALTEN MODELLLEN BESCHÄFTIGT. ER BESITZT EINE SEHR REICHE WELT DOKUMENTATION ÜBER FREIFLUG IN ALLER WELT. ER WAR, UND IST NOCH EIN WENIG SEHR ERFOLGREICH IN JUGENDFÖRDERUNG IN SÜDWESTFRANKREICH. OBEN EIN MODELL VON VOR 1950 VON EINEM GEWISSEN, SOKOLOV. WAR ES DER GLEICHE WIE SPÄTER? AUF JEDEN FALL IST HIER HARTHOLZ NOCH VOLL ANGE-SAGT, LAUBSÄGEAUCH! VIEL SPAß. -

DEUTSCH
P. PAULHE

Als Liebhaber alter Modelle ,
ein Bedauern : Du gehst nicht
weit genug zurück , vielleicht
wegen Lepp ?

Erlaube es mir einige Elemente nachzufügen , die die Arbeit der " Kameraden " unterstreichen .

Die Soviets kamen 1957 mit Segler auf der WM zum Vorschein , ein Meisterstück : Sokolov 2 , Simonov 4 , Titutsin 11 und Vasiljev 55 . Sie konnten den ersten Platz (Mannschaft) nicht verfehlen . Sokolov war sehr gut . Er wurde 1959 zweiter . Plan von seinem damaligen Modell überall erschienen ... wie Lepp bemerkt ist dieser Plan mehr oder weniger echt .

Dieses Modell diene
als Basis aller CCCP Modelle
jener Zeit .

D Box aus Balsa mit einer Streckung von 150 statt 160 . Wenn der Plan von F. Zaik echt ist , war das Modell ein wenig einfacher . Flügeltiefe 17 , Höhernleitwerk 6 dm 2 . Profil Hansen (1953) . Diese Ausgabe gleicht nur wenig der von Magne in MRA 57, der in Moskau auf den Jugendfestspielen war , und einige Angaben über Sokolov mitgebracht hatte .

Nach einem Foto in Modelarz war das Modell von Titutsin noch einfacher (ein wenig so wie sein Gebiss !) Hartholz ist viel verwendet .

Wie schon in Vol Libre geschrieben kam mit dem "Russischen Hacken " die grosse Wende . Schleppen gerade , Kreis oben , und dann schleudern . Lepp hatte mich 1990 , EM in Ungarn gerade geblendet , und meine Beschreibungen für Anfänger sind von da .

Ich kenne mich ein wenig besser aus in F1B . Die Russen spielten zum ersten Mal mit in Schweden WM 1956 (grässliche Wetterlage) . Sie machten grossen Eindruck ; sie hätten sicher gewonnen wenn

FURTS.
SEITE 10976

plan sommaire recueilli par CHEURLLOT (paru dans M.M.), qui montre un appareil assez différent, plus ramassé, et équipé d'un profil affublé d'une baguette de ... post-turbulence, baguette ronde collée à l'arrière du bord de fuite... CARLES a réalisé un modèle d'après ce plan et poursuit ses essais.

165

Plus intéressant pour les archives est le modèle de MATWEV présenté en 1954 au championnat des Pays de l'Est (plan ci-joint). C'est un appareil encore assez long, mais équipé d'un profil très creux d'épaisseur encore correcte, et précédé d'un fil de pré-turbulence cette fois (essayons de ne pas nous y perdre !). Le plan semble fiable (Modelarz). On sait que les Soviétiques participèrent à la Wake de 1959, en France. ZAPACHNI arriva au fly off avec un appareil simple, géodésique, équipé de l'hélice en anneau. Il existe bien un plan (F.ZAIC en particulier) mais ce n'est pas cet appareil (voir les photos, dans M.R.A. par exemple). MATWEV fut très déçu, 49ème ; cependant, il profita de la rencontre pour faire un échange d'appareils peut-être sacrilège avec l'américain HATSCHEK, classé second. Peut-être (?) l'utilisa-t-il sans complexe par la suite, à moins que ce ne soit une copie quasiment fidèle, avec laquelle par exemple il se classa 2^{ème} en 1965 derrière KOSTER.. J'ai vu je ne sais où une photo d'HATSCHEK faisant voler le modèle Matwev

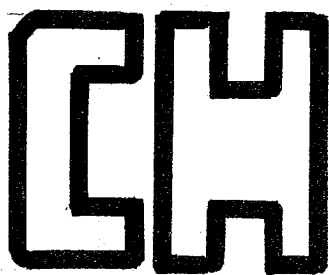
Notons enfin que les tovarich ne connurent pas en Wake des résultats semblables à ceux des planeurs jusqu'à l'apparition d' ANDRUJKOV.

Terminons par les motos. Rien jusqu'en 1954, où l'on voit des appareils classiques, encore que munis d'un « train » fait d'une longue baguette repliable qui permet un départ non pas vertical mais incliné seulement. MAGNE publia quelques plans de modèles de ce type, équipés du profil Got 301 (très prisé à l'Est semble-t-il). On les voit très peu en championnat du monde, en 1963 par exemple, un seul candidat, FILIMONOV, classé 25^{ème}. Mais, en 1965, un certain VERBISKI se classe 3^{ème}... Commence sans doute là un véritable règne, sans doute pas encore terminé, quarante ans après... Mais, là, je pense que tu as des informations.

Je t'adresse des copies des plans que j'ai sous la main. Pour les photos, elles ne sont en général pas utilisables: le papier de Modelarz, qui est la revue que j'utilise surtout, était vraiment trop moche pour permettre des reproductions, et même le M.R.A. ou Aeromodeller ne sont pas terribles.. Elles permettent parfois de vérifier la véracité de quelques plans, mais les doutes exprimés par LEPP sont tout à fait justifiés. Et je ne parle pas des photos « retouchées » des revues soviétiques de l'époque que j'ai pu voir... A pleurer...

La plupart des plans sont photo-copiés sur Zaic ; petit format, mais clarté du plan, qui souvent reproduit des plans publiés ailleurs, d'autant qu'ils sont souvent signés CIZEK (petit Cz dans un coin), bon dessinateur, bon modéliste, donc bon débusqueur des particularités des modèles. Je t'ajoute cependant le plan du planeur de TOPADZE, remarqué à Prague en 1954, ainsi que ceux des motos russes à ce même concours. Enfin, une curiosité, un planeur plus que rétro, semble-t-il de SOKOLOV (à moins qu'il y ait des homonymes), pompé dans un petit bouquin tchèque mais qui est la traduction d'un bouquin russe, ce dernier paru apparemment en 1952. L'ensemble du bouquin est assez élémentaire, avec des plans qui datent, même pour l'époque... Le bois dur coule à flot.

VOL LIBRE



MAURICE BAYET

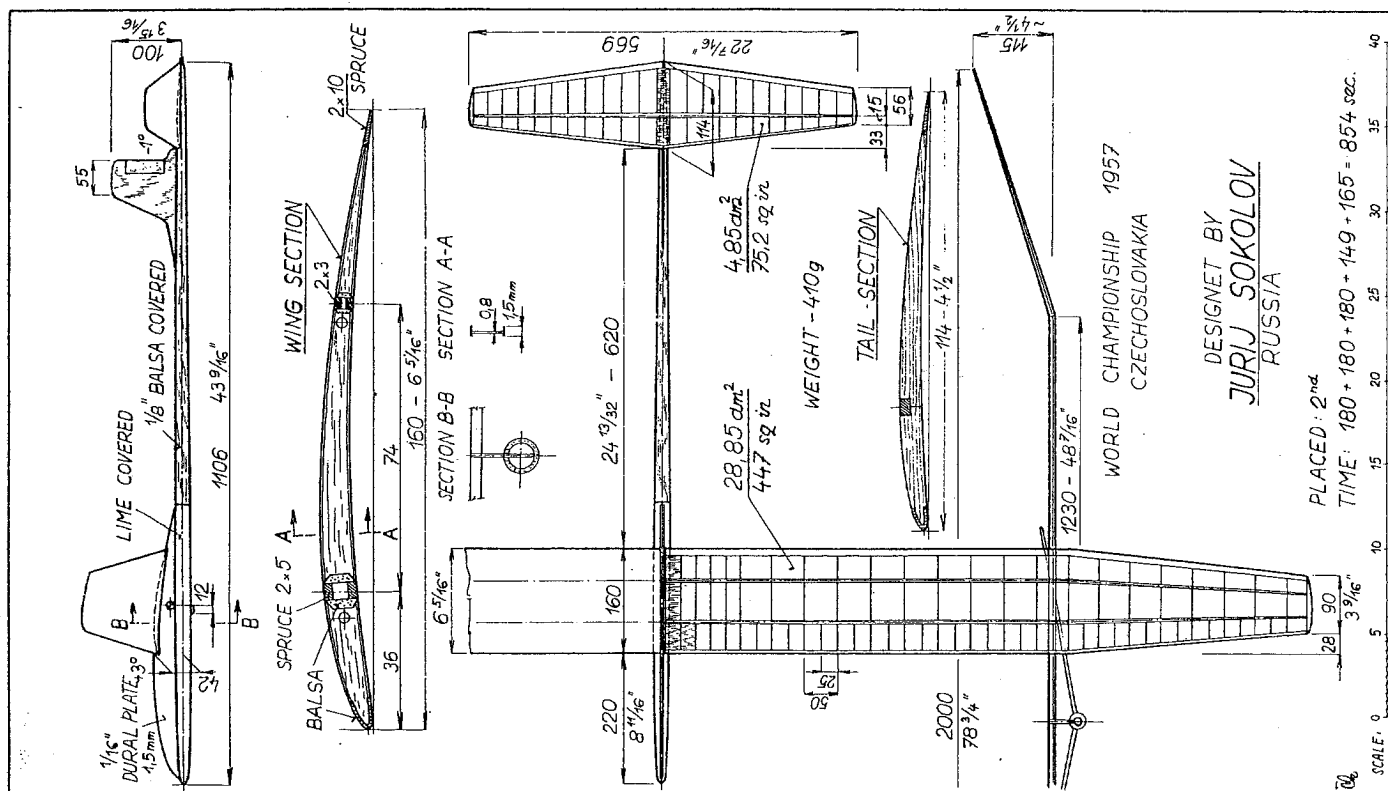
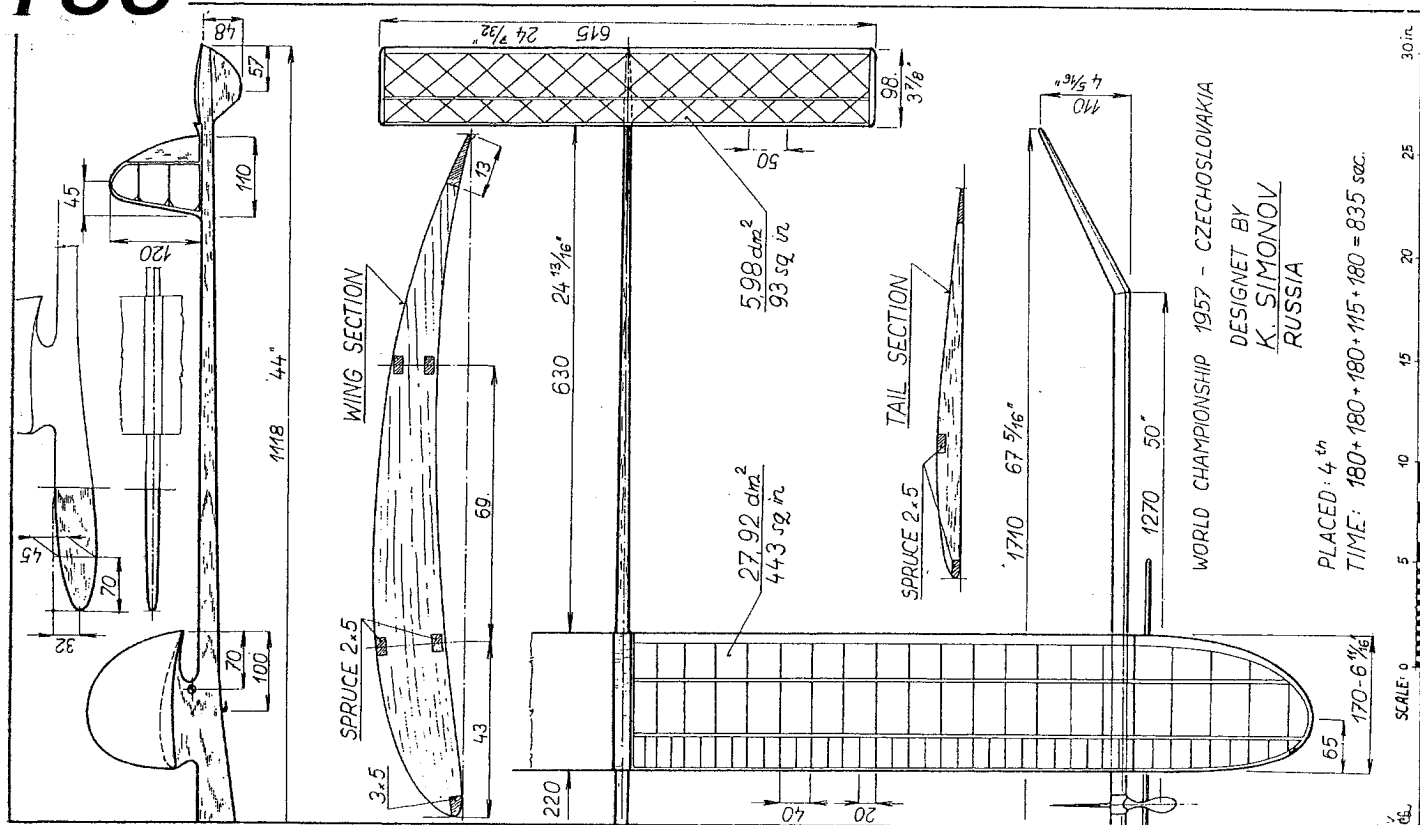
VIABON 23-24.02.08

MICHEL PICOL - 3 RUE DE BESLY - 91800 BOUSSY ST. ANTOINE -
michel.picol@wanadoo.fr

J. PIERRE CHALLINE - 13 RUE DES CHENEVAUX

myp.challine@teje2.fr

91220 BRETIGNY S. DRE -

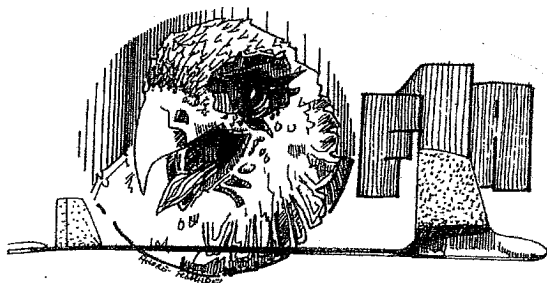


Matwev nicht zwei Fehlstarte hingelegt hätte, drei Volle aber kein Modell mehr. Das Modell von Matwev wurde gezeichnet (mit Reserven) mit langem Rumpf, geodetischer Bauart, und einem ultra dünnen Profil. Kolpakov 9 hatte ein ähnliches Modell (nach einem Foto von Aeromodeller Anual) gleichso Ivanov.

Für Smirnov, 5 haben wir nur ein Plan von M. Cheurlot, der ein anderes Konzept zeigt, ein Profil mit Turbulator an der Austrittskante ... Charles hatte Versuche daraufhin unternommen...

Viel interessanter ist das Modell von Matwev von 1954, bei der Ostmeisterschaft. Es

ist wieder ein langes Modell aber diesmal mit dickem Profil jedoch sehr hohl mit einem Turbulator vorn diesmal. Der Plan scheint treu zu sein (Modelarz). Wir wissen dass die Russen 1959 bei der WM in Frankreich dabei waren. Zapachni kam mit einem einfachen Modell ins Stechen. Es gibt ein Plan von Zaik aber es ist nicht der von dem Modell



(Fotos MRA) Matvev war sehr enttäuscht mit dem 49 sten Rang . Er profitierte jedoch um sein Modell mit dem von Bob Hatschek zu tauschen , der zweiter wurde .

Vielleicht flog er Später mit diesem Modell oder baute das gleiche , und wurde damit Zweiter 1965 hinter T. Koster . Ich habe irgendwo ein Foto gesehen wo Matvev mit dem Modell von Hatschek flog .

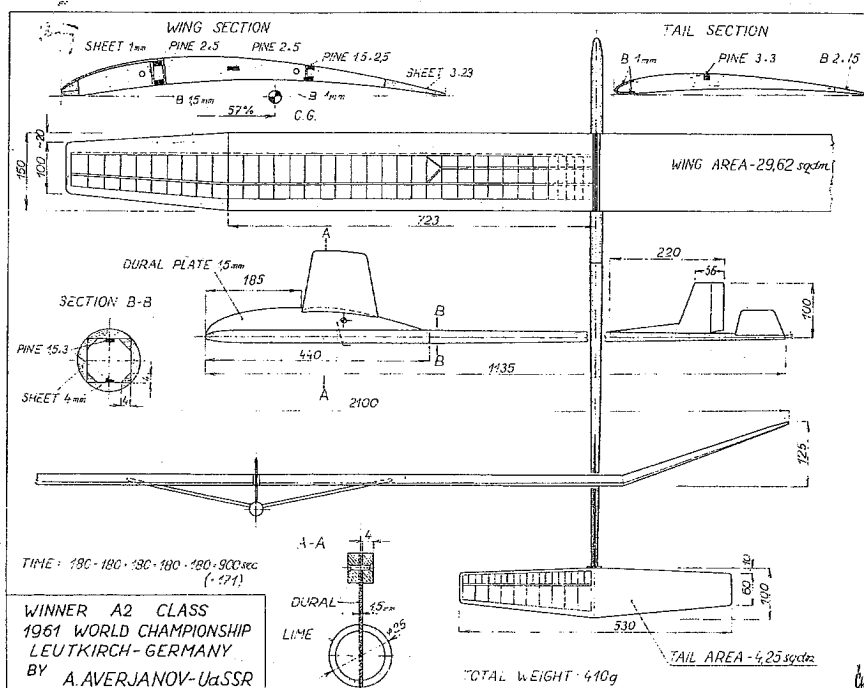
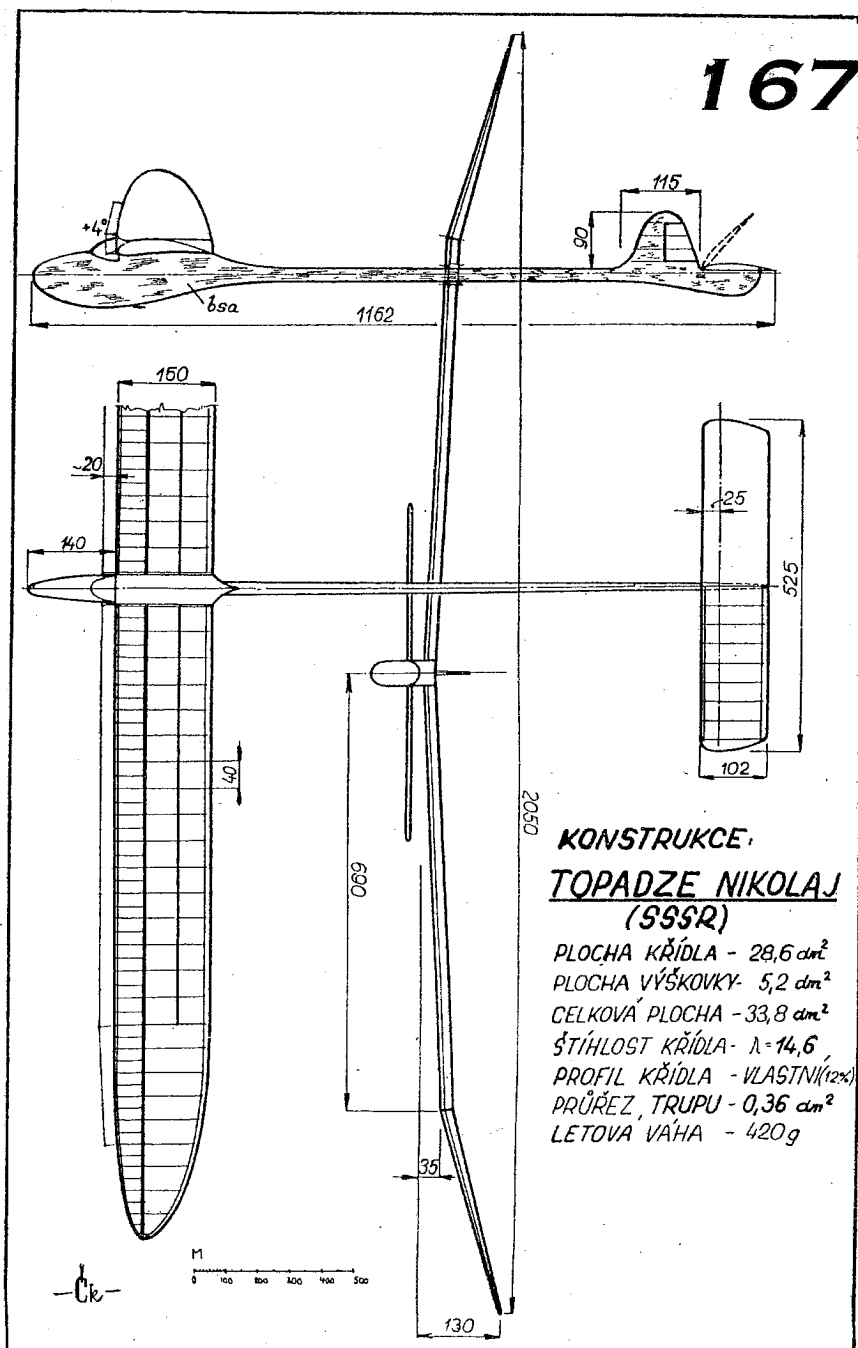
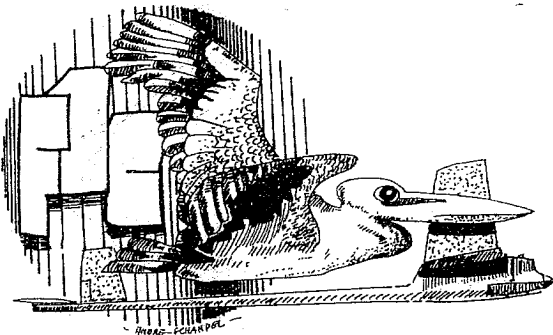
Zu bemerken ist dass die " Tovarichs " in der Klasse F1B nie dier F1A klasse erreichten bevor der Supermann A. Andriukov erschien .

In der Motorklasse , Nichts bis zu 1954 , wo die Modelle noch sehr klassisch waren . Magne publizierte einige Pläne mit Profilen Got 301 . 1963 ein einziger Kandidat Filimonov 25 , aber 1965 wurde ein gewisser E. Verbitsky dritter Da fing eine Herrschaft an die bis Heute , 40 Jahre danach noch nicht beendet ist

Ich sende dir einige Fotos die ich besitze , die Pläne aus jener Zeit in verschiedenen Zeitschriften erschienen , scheinen nicht ganz echt zu sein , wie schon von Lepp betont .

Das Papier war von sehr schlechter Qualität ... und sprechen wir nicht von den Fotos die der Zensur zum Opfer fielenzum heulen , in jener Zeit

Die meisten Pläne kommen von F. Zaik , sind aber von Cizek (Cz) gezeichnet .

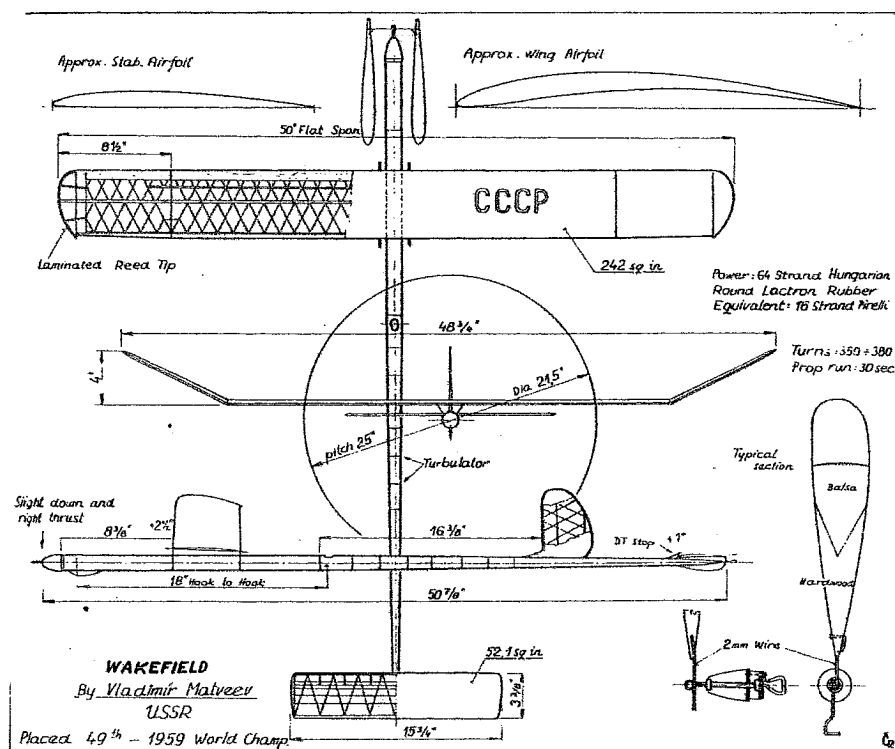
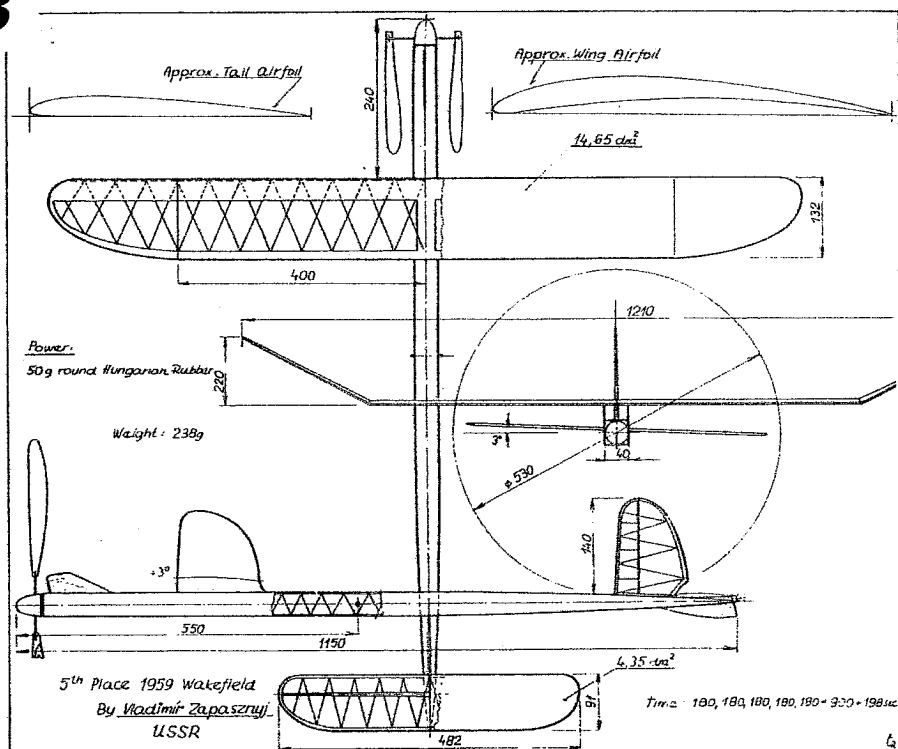


NOBBE

, BLÜHTE AUF ALLEN
 WETTBEWERBEN , EINIGE
 MALE MIT
 ZWISCHENFÄLLEN .
 DIES WAR AUCH DER TOD
 DER ERBAUERREGEL ,
 UND DER ANFANG DER
 HYPOKRISIE DER
 KÄUFER VON MODELLEN
 UND DER ORGANISATOREN

EKONOMISCHE :
DIE ASSE VOM OSTEN
HABEN SOFORT
BEGRIFFEN , ALS DIE
GRENZEN FIELEN , DASS
DAS WISSEN DAS SIE
LANG VERBORGEN
HIELTEN , UND MUSSTEN
, VIEL GELD BRINGEN
KONNTE . DER MARKT
ORGANISIERTE SICH UM
DIE GROSSEN
PERSÖNLICHKEITEN , DIE
SCHON IHREN RUHM
HATTEN . SIE MACHTEN
DARAUS IHRE
PERSÖNLICHE
PROMOTION , UND
HABEN HEUTE NOCH DAS
SAGEN IN DIESEN
KLASSEN .

SIEME S. 10979



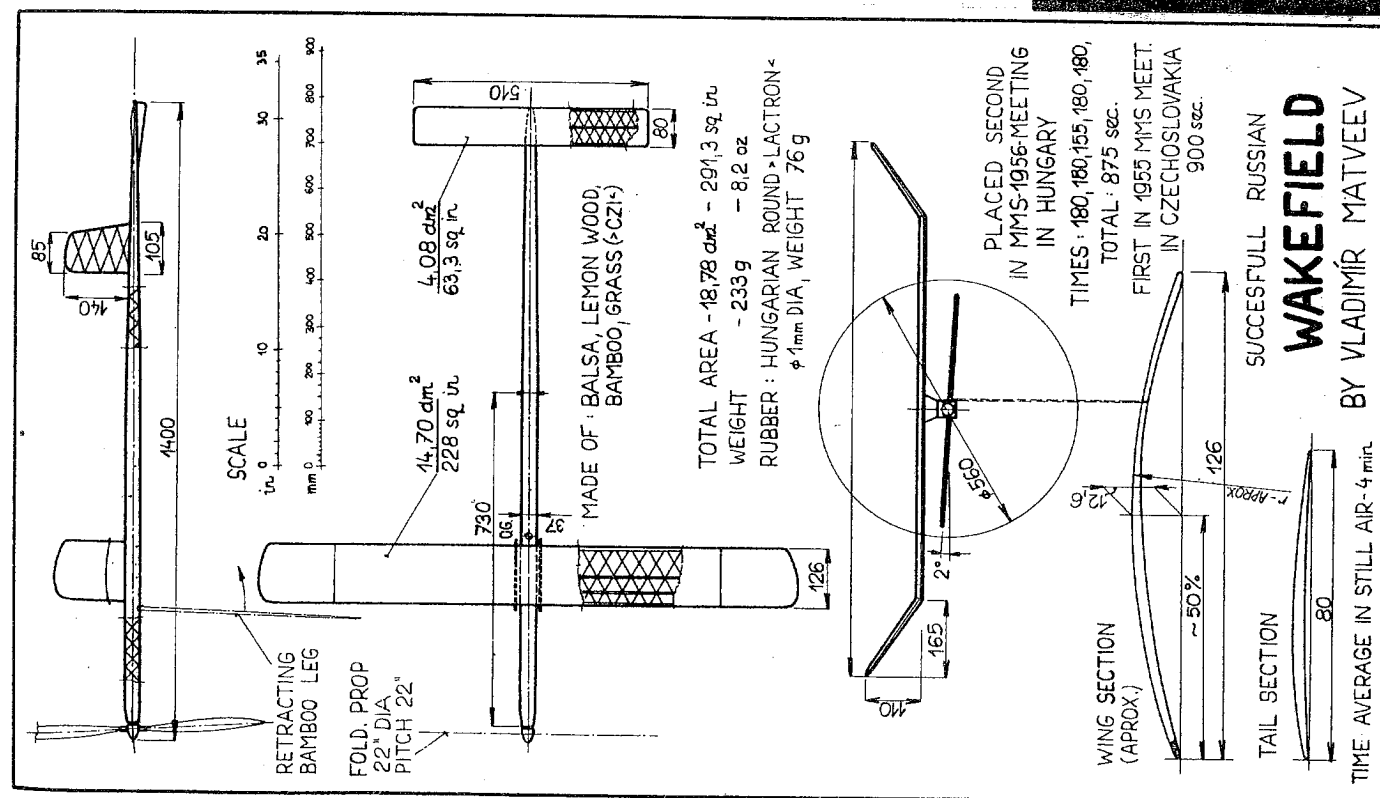
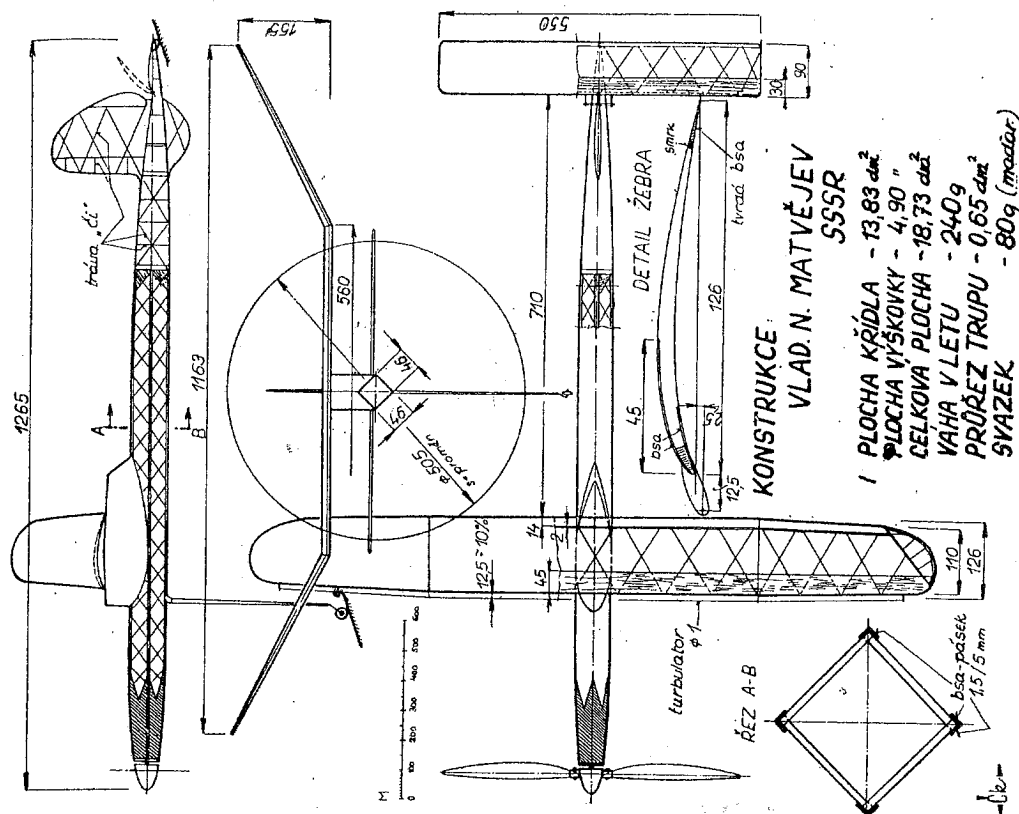
CRIVELLE (AT) - ITALIA - 29/03/2008

Il gruppo Aeromodellistico AGO e La Cloche indice per il 29/03/2008 il “5° Incontro AGO” aperto a tutti gli aeromodellisti, con modelli E30 o aeromodelli elettrici a VL, anche sprovvisti di licenza FAI ma coperti da assicurazione collettiva o individuale. La competizione si svolgerà sul campo di CRIVELLE (AT) con 3 lanci liberi da 120 s nel pomeriggio dalle ore 14.00 alle 16.30. E’ gradita l’iscrizione telefonica presso **Schirru Sandro (cell. 0039 335 6293992) per motivi organizzativi. L’iscrizione è gratuita con ricordi per i partecipanti.**

I modelli E30 devono soddisfare:

- Apertura alare massima 30in (762mm)-Lunghezza massima 30in (762mm)
- Elica commerciale di diametro max. 6in (152mm), non ripiegabile e non alterabile in diametro e forma, con possibilità di modifica per quanto concerne lo scatto libero
- Peso Minimo : 110 g (3 celle da 50mAh)
- Peso Minimo : 75 g (2 celle da 50mAh)

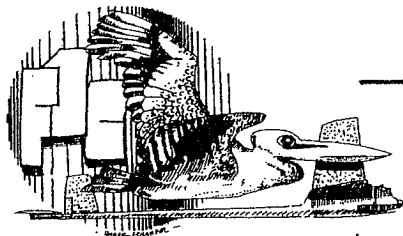
A titolo sperimentale, con classifica separata, sono ammessi all'incontro motomodelli elettrici secondo la formula FAI F1Q



PÄRSÖNLICHE :
WIE SCHON GESEHEN
HABEN DIE LEPP 'S,
ANDRIUKOV'S
VERBITSKY'S HÖHEN
ERREICHT , DUCH IHR
GENIE UND
INOVATIONSGEIST WIE

NIE ZUVOR . ICH
GLAUBE MAN KANN
HEUTE BEHAUPTEN DASS
NIE WIEDER SOLCHE
VORTSCHRITTE GEMACHT
WERDEN IN NAHER UND
LÄNGEREN ZUKUNFT IN
DEN FREIFLUGKLASSEN .

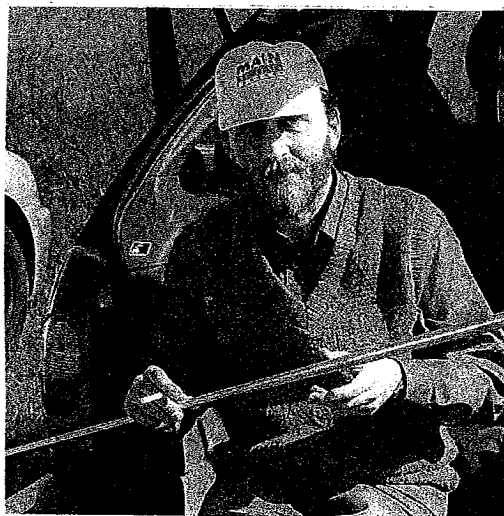
SAGA GGP
E1-A.B.C.
3 NUMEROS
€ 18 **FRAIS DE**
PORT
INCLUS. -



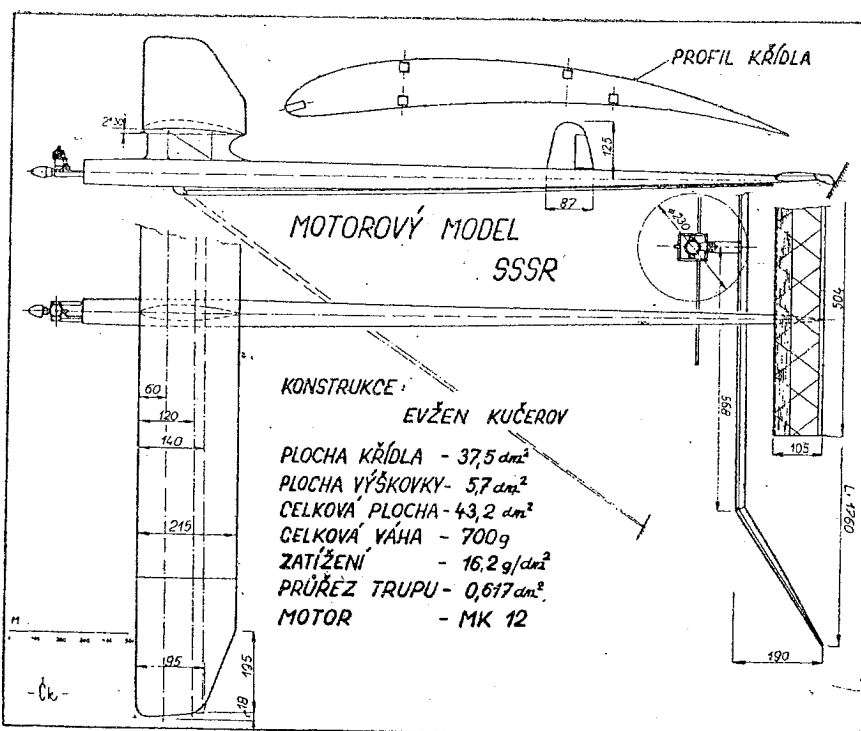
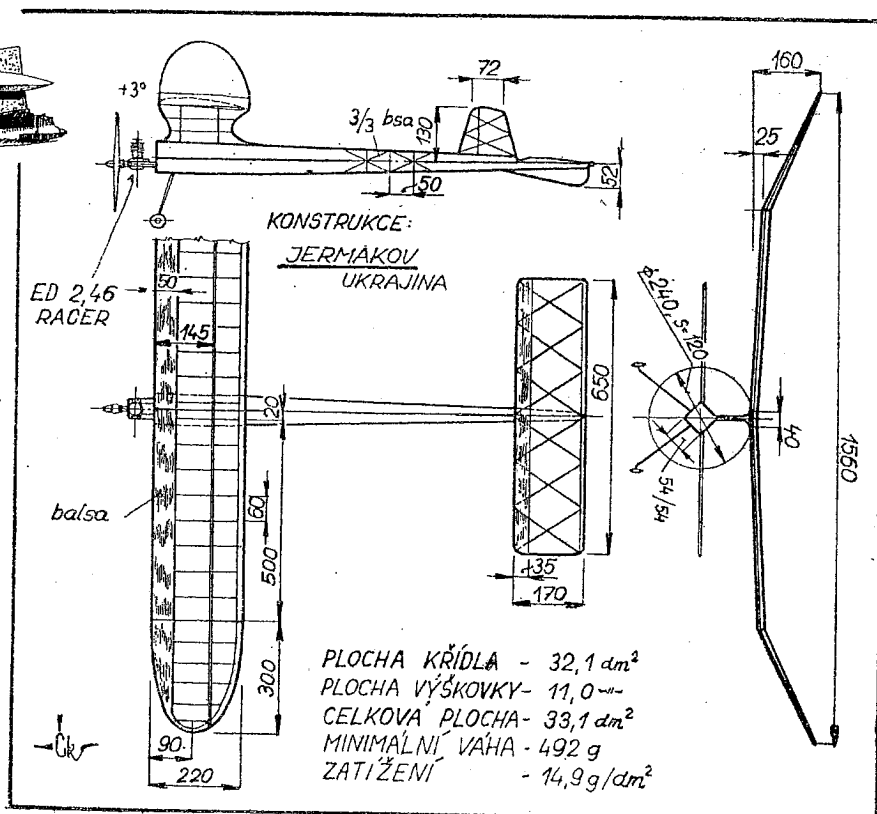
Les dynasties familiales, suivant l'exemple des Marquois, vont peut-être redonner un souffle nouveau dans le futur, au vol libre français ? Les championnats de France seront alors des rassemblements familiaux organisés autour de nombreux piques-niques dans les campagnes françaises...assez bucolique tout cela.

WOL LIBRE

MIKLOS SZABO †



- DECEDE SUITE A UNE ATTAQUE CEREbraLE -
- VERSTORBEN NACH HIRNSCHLAG -



9° Trofeo AGO - F1K

Competizione Internazionale F1K

Prova unica di Campionato Italiano 2008

CRIVELLE (AT) - ITALIA - 30/03/2008

Memorial contest "Luigi Pramaggiore"

Sotto l'egida della FIAM e della FAVLI

Iscrizioni:

Dovranno pervenire entro il giorno
23/03/2008 a:

Entering:

All forms and participation announcement
must be in hand of organization within
March 23 - 2008:

SCHIRRU Sandro

Via C.B. di Cavour n°5 - 10095 Grugliasco (TO) - ITALIA

Tel.: 0039 011 7801788 - Fax: 0039 011 7808983 - Cell. 0039 335 6293992

E-mail: fai616@yahoo.it

CALENDRIER FAI 2008

World Cup summary F1A, F1B, F1C

All FIA F1B F1C unless stated

Feb 15-16	Lost Hills	USA	Bob White Maxmen FIABCF
Mar 8-9	Säkylä	FIN	Bear Cup
Mar 14-16	Moravske T.	SLO	Mura cup
Mar 15-16	Gjovik	NOR	Holiday on Ice FIABCF
Mar 21-22	Matfors	SWE	Matfors VT
Mar 21-24	Narrandera	AUS	Australian FFS Champs
Mar 25-27	Narrandera	AUS	Southern Cross Cup
Mar 29-Apr 1	Omarama	NZL	Kotuku Cup
Apr 3-6	Omarama	NZL	Omarama Cup
Apr 19	Lucenec	SVK	City Cup Lucenec
Apr 20	Lucenec	SVK	Novohrad Cup
Apr 25-27	Beja	POR	Von Hafe Cup
Apr 27	Gliwice	POL	3rd Black Cup FIAB
May 2	Madziunai	LTU	Baltic Cup FIABCF
May 3	Madziunai	LTU	Estonian Cup FIABCF
May 8-10	Zrenjanin	SRB	25th Srem Cup
May 10-11	Andover	GBR	Stonehenge Cup FIABCF
May 16-19	Kharkiv	UKR	Kharkiv Cup
May 23-25	Vsechov	CZE	23rd Jihocesky pohar
May 23-25	Pazardzik	BUL	Sofia Cup
May 30-Jun 1	Tass	HUN	24th Pusztu Cup
Jun 20-23	St. Petersburg	RUS	Cup White Nights
Jun 21	Zrenjanin	SRB	41st Mem Djodje Zigic
Jun 26-29	Kazan	RUS	Kazan Cup
Jul 4-6	Rinkaby	SWE	Swedish Cup
Jul 7-8	Rinkeby	SWE	Nordic Cup of Denamrk
Jul 12-13	Borden	CAN	Huron Cup
Jul 12	Tass	HUN	Vörös Jenő Memorial
Jul 19-20	Bjelopolje	CRO	5th Vilima Kmocha
Aug 1-4	Kyiv	UKR	Antonov Cup
Aug 5	Muncie	USA	Nationals FIQ
Aug 7-9	Noizé	FRA	Poitou
Aug 8-9	Bosanski Pet.	BIH	Memorijal Izet Kurtalic
Aug 9-10	Mostar	BIH	Mostar Cup
Aug 15-16	Ofakim	ISR	Negev Open Israel FFCh
Aug 16-17	Salonta	ROM	Cupa Salonta
Aug 28-31	Pazardzik	BUL	Bulgaria Cup
Aug 28-31	Zülpich	GER	39th Eifel Pokal
Sep 6-8	Borden	CAN	Canada Cup
Sep 12-14	Sisak	CRO	Siscia Cup
Oct 2-5	Capannori	ITA	3rd FAVLI
Oct 7-9	Lost Hills	USA	Sierra Cup
Oct 17-19	Novo Mesto	SLO	Krka Cup
Nov 1-2	Arzay Bossieu	FRA	Philippe Lepage

Full listing of provisional FAI calendar

February 15-16	Bob White Maxmen. FIA, F1B, F1C, F1E, FIP, FIQ World Cup event. Contact: George Batiuk, 2221 King Str. 2, San Luis Obispo, CA 93401, USA, tel:+1 805 546 8231, fax:+1 805 546 0070, email:slgob@charter.net
March 8-9	Bear Cup. FIA, F1B, F1C World Cup event. Entry fees €30 senior, €10 junior. Contact: Kim Henriksson, Ymmerstanmäki 9, 02750 Espoo, Finland, t:+358 405152 481 email:kim.henriksson@yahoo.com, web: http://www.es.hut.fi/~jjuslin/bearcup2008
March 14-16	Mura cup. FIA, F1B, F1C World Cup event. Entry fees €30. Contact: Bogdan Lemut, Borovnjakova 1, 9000 Murska Sobota, Slovenia, tel:+386 41 210 144, fax: +386 2534 8151, email: muracup@siol.net, web: /www.freewebsiol.net/muracup
March 15-16	Holiday on Ice. FIA, F1B, F1C, FIQ World Cup event. Entry fees €32. Contact: Tor Bortne, Jembanev 28, 2840 Reinsvoll, Norway, tel:+47 611 97 463 or +47 920 95 329, fax:+47 611 52 606, email:tobortne@bbnet.no, web: http://home.online.no/~vnereng
March 15-16	Winter Cup. 2 FIE World Cup events, 1 on 15th, 11 on 16th. Entry fees for each €30 senior, €15 junior. Contact: Vojtech Zima, Smetanovo nab. 1840, 75301 Hranice, Czech Republic, tel:+420 581 661 620 or +420 601 589 792, email: vzima@sigmapumpy.com

March 21-22
Matfors, Sweden

Matfors VT International. FIA, F1B, F1C World Cup event. Entry fees €30. Contact: Mikael Holmbom, Österlo 140, 860 13 Stöde, Sweden, tel:+46 76 116 91 33, email:mikael.holmbom@matforsmfk.se, web: http://www.matforsmfk.se/matforsvt

March 21-24
Narrandera, Australia

Australian Free Flight Society Championships. FIA F1B F1C World Cup event - to be confirmed

March 25-27
Narrandera, Australia

Southern Cross Cup. FIA F1B F1C World Cup event - to be confirmed

March 29-April 1
Omarama, New Zealand

Kotuku Cup. FIA, F1B, F1C World Cup event. Entry fees €22 / NZ\$40. Contact: Robert Wallace, 956 Riverslea Rd South, Hastings, New Zealand, tel:+64 6 878 4993, fax:+64 6 878 4993, email:robandtina@freenet.co.nz, web: http://www.nzmaa.org.nz

March 30
Crivelle, TO, Italy

9th Trofeo FIK International. FIK. Entry fees €30. Contact: Sandro Schirru, Via C.B. Cavour 5, 10096 Grugliasco, Italy, tel:+39 011 780 17 88, fax:+39 011 780 89 83, email:fai616@yahoo.it

April 3-6
Omarama, New Zealand

Omarama Cup. FIA, F1B, F1C World Cup event. Entry fees €22 / NZ\$40. Contact: Chris Murphy, 5/126 Bishop Street, Christchurch, New Zealand, tel:+64 3 374 33 84, fax:+64 3 384 3394, email:chrismurphy@inet.net.nz, web: http://www.nzmaa.org.nz/sigs/freeflight

April 12
Oberkotzau, Germany

Föhrberg Cup. FIE World Cup event. Entry fees €30. Contact: Peter Kuttler, Schneebergstrasse 26, 95145 Oberkotzau, Germany, tel:+49 9286 61 87 or +49 160 945 164 69, email:peter-kuttler@web.de

April 13
Oberkotzau, Germany

Swiss-Cup FIE. FIE World Cup event. Entry fees €30. Contact: Alfred Andrist, Sustenstrasse 9E, 3604 Thun, Switzerland, tel:+41 33 33 96 72 05, email:fredi.andrist@martia.ch

April 19
Lucenec, Slovak Republic

City Cup Lucenec. FIA, F1B, F1C World Cup event. Entry fees €30 senior / €20 junior. Contact: Stefan Hubert, Malinovskeho 5, 984 03 Lucenec, Slovak Republic, tel:+421 47 433 0213, email:ddmis@orangemail.sk

April 20
Lucenec, Slovak Republic

Novohrad Cup. FIA, F1B, F1C World Cup event. Entry fees €30 senior / €20 junior. Contact: Stefan Hubert, Malinovskeho 5, 984 03 Lucenec, Slovak Republic, tel:+421 47 433 0213, email:ddmis@orangemail.sk

April 25-27
Beja, Portugal

Von Hafe Cup. FIA, F1B, F1C World Cup event. Entry fees €35. Contact: Jorge Gustavo, Rua Professor Carlos Teixeira 33-3 Apt D, 4250-533 Porto, Portugal, tel:+351 960 35 95 14, fax:+351 22 94 10 553, email:jorge.gustavo@vtel.pt

April 27
Gliwice, Poland

3rd Black Cup. FIA, F1B, F1C World Cup event. Entry fees €30 senior / €15 junior. Contact: Stanislaw Kubit, ul. Rybnicka 84, 44-100 Gliwice, Poland, tel:+48 32 232 18 22 or +48 601 420 383, email:qbit@digip.pl

May 2
Madziunai, Lithuania

Baltic Cup. FIA, F1B, F1C, FIQ World Cup event. Entry fees €30 senior / €10 junior. Contact: Rolandas Mackus, Taikos 19-12, 28158 Utena, Lithuania, tel:+370 687 260 02, fax:+370 389 69 181, email:rolandasmackus@vytrolma.lt, web: http://www.aeromodeling.lt

May 3
Gallio (Vicenza), Italy

3rd Coppa Primavera. FIE World Cup event. Contact: Maurizio Tomazzoni, Via Rialto 36, 38068 Rovereto, Italy, tel:+39 0464 430 230, email:gaetom@tele2.it

May 3
Madziunai, Lithuania

Estonian Free Flight Cup. FIA, F1B, F1C, FIQ World Cup event. Entry fees €30 senior / €10 junior. Contact: Aavo Koppel, Kreegipuu Puistee 4, Maardu 74117, Estonia, tel:+372 504 88 86, fax:+372 697 95 99, email:aavo.koppel@hotmail.com, web: http://www.mudellend.ee



- May 4
Gallio (Vicenza), Italy
28th Coppa Sisemol. FIE World Cup event. Contact: Maurizio Tomazzoni, Via Rialto 36, 38068 Rovereto, Italy, tel:+39 0464 430 230, email:gaetom@tele2.it
- May 8-10
Zrenjanin, Serbia
25th Srem Cup. FIA, FIB, FIC World Cup event. Entry fees €30. Contact: Radoje Pazova, Pinkijeva 10, 22330 Nova Pazova, Serbia, tel:+381 63 252 064, fax:+381 22 321 240, e: aknovapazova@yahoo.com, web: http://aknovapazova.com
- May 10-11
Andover, UK
Stonehenge Cup. FIA, FIB, FIC, FIP, FIQ World Cup event. Entry fees €35. Contact: M Woodhouse, 12 Marston Lane, Eaton, Norwich, Norfolk NR4 6LZ, UK, tel:+44 1603 457 754, fax:+44 1603 457 754, email: mike@freelightsupplies.co.uk
- May 10-11
Liptovsky Mikulas, Slovak Republic
2 Hungarian FIE World Cup events. 10th: Mikulas Cup, 11th: Cavalloni Cup. Entry fees for each event €30. Contact: György Pinkert, Pf. 16, 1625, Hungary, tel:+36 1 221 40 71, fax:+36 1 221 40 71, email: info@cavalloni.hu, web: www.cavalloni.hu
- May 16-19
Kharkiv, Ukraine
Kharkiv Cup. FIA, FIB, FIC World Cup event. Entry fees €25. Contact: Nikolay Kovalenko, Firm Idea, Nesterova str 2, Kharkiv 61031, Ukraine, tel:+380 57 775 44 99, fax:+380 57 775 44 98, email: ideainfo@ukr.net, www.aviamodel.org.ua
- May 23-25
Vsechov, Czech Republic
23rd Jihocesky pohar. FIA, FIB, FIC World Cup event. Entry fees €35. Contact: Rostislav Kvasnicka, Svpomoc 694, 391 02 Sezimovo Usti, Czech Republic, tel:+420 608 059 803, fax:+420 381 276 579, email:r.kvasnicka@seznam.cz
- May 23-25
Pazardzik, Bulgaria
Sofia Cup. FIA, FIB, FIC World Cup event. Entry fees €30. Contact: Valentin Savov, Bratia Benderevi str 5, 5100 Gorna Oriahovitsa, Bulgaria, tel:+359 888 40 89 40, fax:+359 618 60 772, email: valio@dir.bg, web: http://www.flabc.com
- May 23-25
Valencia, Spain
10th Open Internacional Copa Tabarca. FID, FIL, FIM, FIN. Entry fees €40. Contact: Luis Font Bellot, C/Tucumán 28, 03005 Alicante, Spain, tel:+34 675 394 369, fax:+34 965 120 919, email:clubsaf15@hotmail.com, web: http://www.geocities.com/clubsaf15
- May 30-June 1
Tass, Hungary
24th Puszt Cup. FIA, FIB, FIC, FIG, FIH, FIJ, FIP. World Cup event. Entry fees €30. Contact: György Pinkert, Pf 16, 1625, Hungary, tel:+36 66 464 160, fax:+36 1 221 40 71, email: info@cavalloni.hu, web: www.cavalloni.hu
- June 7-8
Zlatibor, Serbia
Luxor Open. FIE World Cup event. Entry fees €25. Contact: Ljubomir Radosavljevic, Brace Jerkovic 117a, 11000 Belgrade, Serbia, tel:+381 64 138 86 11 or +381 11 131 8711, fax:+381 11 2625 311, email: aerolux@sezampro.yu www.akaerolux.com
- June 12-14
Turda, Romania
2 FIE World Cup events. 12-13th: Memorial Popa Crangu, 13-14th Turda Cup. Entry fees for each event €30 senior, €25 junior. Contact: Zanciu Mihail & Conu Marius, Federatia Romana de Modelism, OP 6, CP 56 Bucuresti, Romania, tel:+40 213 162 454 / +40 318 057 471, fax:+40 213 62 454 / +40 318 057 471, email: mzanciu@rdsmail.ro, web: www.frm.ro
- June 20-23
St. Petersburg, Russia
Cup White Nights. FIA, FIB, FIC, FIG, FIH, FIP World Cup event. Entry fees €25. Contact: Yuriy Perchuk, art. 12, 5 Moskovskaiastr., Vsevolgsk, 188645 Leningrad, Russia, tel:+7 921 995 30 48 or +7 901 30 10 739, fax:+7 812 449 02 42, email:sk.fenix@mail.ru
- June 21
Zrenjanin, Serbia
41st Memorial Djodje Zigic. FIA, FIB, FIC World Cup event. Entry fees €30. Contact: Nikola Borovac, Cara Dusana 57, 11080 Zemun, Serbia, tel:+381 11 219 163 or +381 64 195 1870, fax:+381 11 219 163, email:nborovac@eunet.yu
- June 26-29
Kazan, Russia
Kazan Cup. FIA, FIB, FIC, FIG, FIH, FIP World Cup event. Entry fees €25. Contact: Andrey Burdov, Iskra st 8-61, 420045 Kazan, Russia, tel:+7 843 990 026 or +7 927 243 48 93, fax:+7 812 449 02 42
- July 4-6
Rinkaby, Sweden
Swedish Cup. FIA, FIB, FIC World Cup event. Entry fees €30 / €20 junior / 2 or more classes. Contact: Magnus Söderling, Studenstaden 2 - 211, 5233 Uppsala, Sweden, tel:+46 708 209 112, email:flb@kth.se
- July 7-8
Rinkeby, Sweden
Nordic Cup of Denamrk. FIA, FIB, FIC World Cup event. Entry fees senior €30 / junior €20. Contact: Bo Nyhegn, Birkevenget 2, Gadevang, 3400 Hillerod, Denmark, tel:+45 4826 7306, fax:+45 4824 1069, henning@nyhegn.com www.flu.dk
- July 12-13
Borden, ON, Canada
Huron Cup. FIA, FIB, FIC World Cup event. Entry fees CDN \$30. Contact: Jerry McGlashan, R.R.1, 372 6th Conc. Rd, Clear Creek, ON, N0E 1C0, Canada, tel:+1 519 875 2734, e: rgmgcg@sympatico.ca
- July 12
Tass, Hungary
Vörös Jenő Memorial Contest. FIA, FIB, FIC, FIH. World Cup event. Entry fees €30. Contact: Jenő Vörös, Tárogató u. 63, 6726 Szeged, Hungary, tel:+36 209136 463 vorosjeno@invitel.hu, www.jenovoros.hu
- July 19-20
Bjelopolje, Croatia
5th Memorijal Vilima Kmocha. FIA, FIB, FIC, FIH. World Cup event. Entry fees €30. Contact: Robert Lesko, Matije Gupca 4, 10290 Zapresic, Croatia, tel:+385 133 10403, fax:+385 133 10403, email:mkz@mk-z.hr, web: www.mk-z.hr
- July 28
Livno, Bosnia and Herzegovina
Open National Championship of BiH - Livno. FIA, FIB, FIC. Entry fees €20. Contact: Mirsad Kapetanovic, Cemelusa 1, 71000 Sarajevo, Bosnia and Herzegovina, tel:+387 61 194 987, fax:+387 32 738 209, email: mkirce@bih.net.ba
- August 1-3
Beauvoir-sur-Niort, France
Azay Le Brule Inter. FIA, FIB, FIC, FIG, FIH, FIJ, FIK. Entry fees €12. Contact: Andre Trachez, 11 rte de la Balderie La Riviere, 79370 Aigonnay, France, tel:+33 6 08 57 35 50, e: andre.trachez@laposte.net
- August 1-4
Kyiv, Ukraine
Antonov Cup. FIA, FIB, FIC, FIG, FIH, FIJ. World Cup event. Entry fees €25. Contact: Sergiy Skalko, Av Peremogy 12, of. 160, Kyiv 01135, Ukraine, tel:+380 44 496 07 40, fax:+380 44 496 07 40, info@aviamodel.org.ua www.aviamodel.org.ua
- August 4-10
Kyiv, Ukraine
11th FAI Junior World Championship FIA FIB FIP
- August 5
Muncie, Indiana, USA
Nationals FIQ World Cup event. Entry fees US\$53. Contact: Chuck Markos, 655 Carlisle Ave, Deerfield, IL, 60015, USA, tel: +1 847 945 9225, e: cmarkfl@aol.com
- August 7-9
Noizé, Thouars, France
Poitou. FIA, FIB, FIC, FIG, FIH, FIJ, FIK. World Cup event. Entry fees €30 senior / €12 junior I class. Contact: Michel Reverault, Poitou 2008, BP 36, 79101 Thouars Cedex, France, tel:+33 5 49 68 01 55, fax:+33 5 49 96 13 37, email:poitou-aero@noos.fr, web: http://www.poitou-aero.com
- August 8-9
Bosanski Petrovac, Bosnia and Herzegovina
Memorijal Izet Kurtalic. FIA, FIB, FIC World Cup event. Entry fees €25. Contact: Asim Jusufbasic, Gornje Rosulje 3, 71000 Visoko, Bosnia and Herzegovina, tel:+387 61 838 402, fax:+387 32 738 209, email:info@aeroklub-izet-kurtalic.ba, web: http://www.aeroklub-izet-kurtalic.ba
- August 9-10
Mostar, Bosnia and Herzegovina
Mostar Cup. FIA, FIB, FIC World Cup event. Entry fees €30. Contact: Danijel Gordan, Bospana Radica 76b, 88000 Mostar, Bosnia and Herzegovina, tel:+387 36 326 438, fax:+387 36 326 438, email: zk.mostar@yahoo.com
- August 15-16
Belgrade, Serbia
Belgrade Open Indoor Models. FID. Entry fees €25. Contact: Ljubomir Radosavljevic, Brace Jerkovic 117a, 11000 Belgrade, Serbia, tel:+381 64 138 86 11 or +381 11 131 8711, fax:+381 11 2625 311, email: aerolux@sezampro.yu www.akaerolux.com
- August 15-16
Ofakim, Israel
Negev Open Israeli FF Championship. FIA, FIB, FIC, FIG, FIH, FIP. World Cup event. Entry fees €20. Contact: Michael Furman, 67 Hayarkon st., Tel Aviv, Israel, tel:+972 3 51 75 038, fax:+972 3 51 77 280 office@aeroclub.org.il, www.aeroclub.org.il
- August 16-17
Salonta, Romania
Cupa Salonta. FIA, FIB, FIC World Cup event. Entry fees €30. Contact: Vincze Sandor, Str Mihai Eminescu no 35, Jud Bihor, 475550 Salonta, Romania, tel:+40 259 37 3557, fax:+40 259 406 206 or +40 259 3732 31, email:metalul_cs@email.ro

August 17-22 24th FAI World Indoor Championship.
Belgrade, Serbia F1D, seniors & juniors.

August 22-23 Cup of Szentes. F1A, F1B, F1C, F1P.
Szentes, Hungary Entry fees €30. Contact: Gabor Zsengeller,
PO Box 207, 6701 Szeged, Hungary,
tel:+36 30 95 32 100, fax:+36 62 31 0006,
email:gabesz@eastcom.hu

August 23 3rd Toszek Cup. F1E World Cup event.
Toszek, Poland Entry fees €30 senior / €15 junior. Contact:
Roman Sowa, Ul. Gliwicka 6, 44-160
Rudziniec, Poland, tel:+48 32230 3843 fax:
+48 32 230 15 94, e: moniksow@interia.pl

August 24 9th Governor's Cup. F1E World Cup event.
Racibórz, Poland Entry fees €30 senior / €15 junior. Contact:
Marek Lysakowski, Ul. Sienkiewicza 8 m
10, 47-400 Raciborz, Poland, tel:+48 32
419 27 41, fax:48 32 230 15 92, email:
mlysakowski@poczta.onet.pl

August 28-31 Bulgaria Cup. F1A, F1B, F1C World Cup
Pazardzik, Bulgaria event. Entry fees €40. Contact: Valentin
Savov, Bratia Benderevi str 5, 5100 Gorna
Orizhovitza, Bulgaria, tel:+359 888 40 89
40, fax:+359 618 60 772, email:
valio@dir.bg, web: http://www.flabc.com

August 28-31 39th Eiffel Pokal. F1A, F1B, F1C World Cup
Zülpich, Germany event. Entry fees €30 senior / €15 junior.
Contact: Peter Mönninghoff, Friedrich
Ebert str 41, 58332 Schwelm, Germany, e:
info@eifelpokal.de, www.eifelpokal.de

Aug 31-Sep 6 FAI European Championships F1A, F1B,
Pazardzik, Bulgaria F1C. www.Bulgaria2008.com

September 4-7 Cup Aviaprom. F1A, F1B, F1C. Entry fees
Orel, Russia €20. Contact: Nadezda Snegovay, 88-8
Volokolamskoe sh, 125424 Moscow,
Russia, tel:+7 495 97 47, fax:+7 495 97 47,
email:fasru@rambler.ru

September 6-8 Canada Cup. F1A, F1B, F1C World Cup
Borden, ON, Canada event. Entry fees C\$30. Contact: Leslie
Farkas, 21 Misty Moore Dr, Richmond
Hill, ON, L4C 6P9, Canada, t:+905 886 6959
fax:+905 886 3025 e: aljolie@sympatico.ca

September 6 2 F1E World Cup events. 6th: Liptov Cup,
Liptovsky 7th: Nosko Cup. Entry fees €30 senior/ €15
Mikulás, Slovak junior. Contact: Ing. Milan Valastiak,
Republic Vrbická 1869, 031 01 Liptovsky Mikulás,
Slovak Republic, t:+421 908 530 339, fax:
+421 48 611 2668 mvalastiak@inmail.sk

September 12-14 Siscia Cup. F1A, F1B, F1C World Cup
Sisak, Croatia event. Entry fees €30. Contact: Zoran
Zechner, S.I.A.Radica 3, Sisak, Croatia, tel:
+385 98 90 55 288, email:
zorn.zechner@sk.t-com.hr, www.amks.hr

September 14 Berner Cup. F1E World Cup event. Entry
Wasserkuppe, Germany fees €30. Contact: Alfred Andrist,
Sustenstrasse 9E, 3604 Thun, Switzerland,
tel:+41 33 33 96 72 05, email:
fredi.andrist@martiag.ch

September 13-20 FAI European Championship F1E.
Kaltensundheim, Rhön, Germany

September 19 Rhön World Cup. F1E World Cup event.
Kaltensundheim, Rhön, Germany Entry fees €30 senior / €15 junior. Contact:
Michael Thoma, Hermann Bleck st 28,
38108 Braunschweig, Germany, tel:+49
531 2 35 40 56, fax:+49 531 2 35 40 11, e:
m.thoma@dacc.de www.modellflug-im-dacc.de

September 27 Árvá János Memorial. F1A, F1B, F1C.
Tass, Hungary Entry fees €20. Contact: János Árvá,
Scherer Ferenc u. 7, 5700 Gyula, Hungary,
t:+36 66 464 160, e: miklost@hu.inter.net

September 27 1st Poitou Charentes. F1E World Cup
Tourtenay, France event. Entry fees €30. Contact: Andre
Trachez, 11 rte de la Balderie La Rivière,
79370 Aigonnay, France, tel:+33 6 08 57
35 50, email:andre.trachez@laposte.net

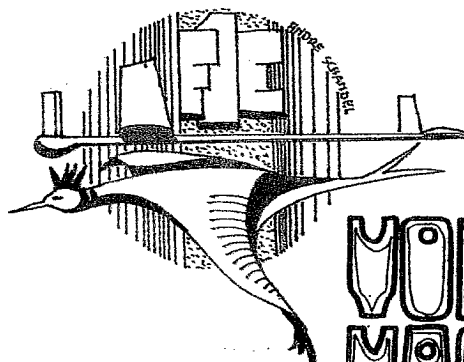
September 28 Poitou F1E World Cup event. Entry fees
Tourtenay, France €30. Contact: Michel Reverault, Poitou
2008 F1E, BP 36, 79101 Thouars Cedex,
France, tel:+33 54968 0155, fax: +33 549
96 1337, email: poitou-aero@noos.fr
www.poitou-aero.com

October 2-5 3rd FAVLI. F1A, F1B, F1C World Cup
Capannori (Lucca), Italy event. Contact: Maurizio Tomazzoni, Via
Rialto 36, 38068 Rovereto, Italy, tel:+39
0464 430 230, email:gaetom@tele2.it

October 7-9 Sierra Cup. F1A, F1B, F1C, FIG, FIH,
Lost Hills, F1J, F1P. World Cup event. Entry fees €45
California, USA per event. Contact: Mike McKeever, 4252
Mockingbird St, Fair Oaks, CA 95628-
6355, USA, tel:+1 916 967 8474,
email:vamckeever@aol.com

October 17-19 Krka Cup. F1A, F1B, F1C World Cup
Novo Mesto, event. Entry fees €30. Contact: Damjan
Sent Jernej, Zulic, Nahtigalova 5, 8000 Novo Mesto,
Slovenia Slovenia, tel:+386 41 610 737, fax:+386 7
33 75 701, email: damian@insert.si, web:
www.freeweb.si/ol.net/zulicbor/krkacup

November 1-2 5th Philippe Lepage. F1A, F1B, F1C, FIG.
Arzay - Bossieu, France World Cup event. Entry fees €30 1 class /
€45 multiple classes. Contact: Laurent
Thevenon & Jean-Pierre Challine, Le
Freney, 74939 Arbusigny, France, tel:+33
4 50 03 10 23 or +33 1 69 88 89 12,
email:laurent.thevenon@wanadoo.fr, web:
www.paris-air-modèle.com

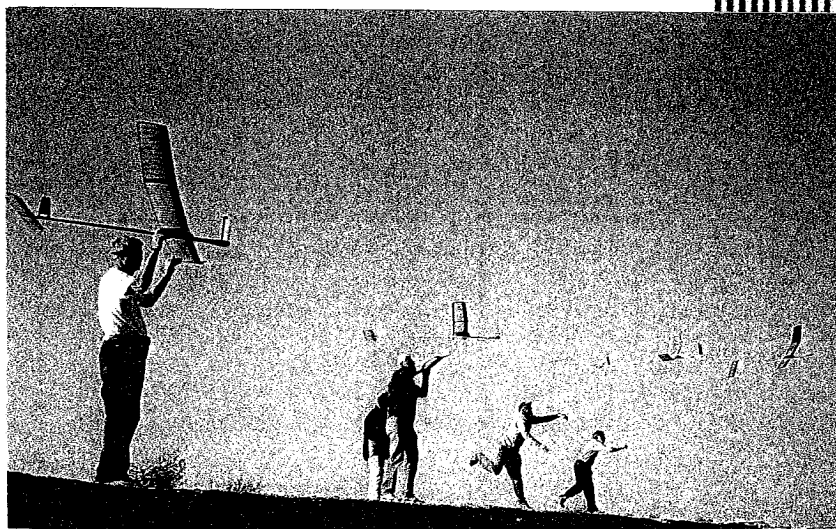


**VOL DE PENTE
MAGNETIQUE**

World Cup summary F1E

Feb 15-16	Lost Hills	USA	Bob White Maxmen
Mar 15	Hranice	CZE	Winter Cup I
Mar 16	Hranice	CZE	Winter Cup II
Apr 12	Oberkotzau	GER	Föhrberg Cup
Apr 13	Oberkotzau	GER	Swiss-Cup
May 3	Gallio	ITA	3rd Coppa Primavera
May 4	Gallio	ITA	28th Coppa Sisemol
May 10	Liptovsky M.	SVK	Mikulás Cup of Hungary
May 11	Liptovsky M.	SVK	Cavalloni Cup of Hungary
Jun 7-8	Zlatibor	SRB	Luxor Open
Jun 12-13	Turda	ROU	Mem Popa Crangu
Jun 13-14	Turda	ROU	Turda Cup
Aug 23	Toszek	POL	3rd Toszek Cup
Aug 24	Racibórz	POL	9th Governor's Cup
Sep 6	Liptovsky M.	SVK	Liptov Cup
Sep 7	Liptovsky M.	SVK	Nosko Memorial Cup
Sep 14	Wasserkuppe	GER	Berner Cup
Sep 19	Kaltensundhm	GER	Rhön World Cup
Sep 27	Tourtenay	FRA	1st Poitou Charentes
Sep 28	Tourtenay	FRA	Poitou F1E

PETER BROCKS - NORM SMITH - JOHN DAVIS -
BOB NORTON. - U.S.A.



@STUCES et Nouzès

VIEUX... ET GRINCHEUX.

Mais non, il ne s'agit pas de nos estimés lecteurs ! Il s'agit du balsa conservé depuis 30 ans ou plus, bien au sec... et qui en vient à refuser de se laisser coller, surtout par de la cyano. Le problème est soulevé dans FFML, et diverses réponses affluent. Poncer le balsa ne suffit pas [Norm]. "Essaie d'humidifier" [DGBJ]. Pour la cellulose c'est pareil. J'ai vaporisé un peu d'eau : ça semble marcher de nouveau pour toutes les colles. Question d'humidité ? [Homer]. Toutes les cyanos sont différentes, certaines assez huileuses : testez celles que vous ne connaissez pas ! [Dave]. En séchant, le balsa fait remonter vers la surface le sel réparti à l'intérieur, cela empêche la colle d'adhérer. Mouiller l'extérieur sépare les cristaux de sel et permet à la colle de pénétrer... c'est ce m'a dit un vieil ami, disparu hélas [Brooks].

DÉCOLLAGE.

Débat animé sur FFML à propos de la catégorie "Moffet" et de son décollage obligatoire du sol (ou d'une table... autre point d'accrochage...). Maître-couple L²/150, total 13 dm², donc taille d'un Coupe-d'Hiver moyen, mais moteur libre : de quoi intéresser bien du monde aux USA (s'il y a le terrain adéquat). Voici quelques échanges autour de la question décollage, qui pourront intéresser chez nous les fans du rétro ainsi que les curieux de réglages.

Comment décoller en sécurité un avion de grosse puissance ?

D'abord j'éviterais pour une grosse motorisation une aile de petit allongement. Une grande aile maîtrise mieux les réactions au couple du moteur. Altmann, Bilgri 1955 : OK -- Jabberwock : cheveux gris.

Ensuite il est plus sûr d'utiliser moins de brins et donc moins de couple. Exemple : l'Altmann supporte bien 28 brins, mais je préfère un 24 brins un peu plus long. Avec ça le couple au démarrage est de 60 à 70, et il n'y a jamais eu d'incident au décollage sans poussette. Bon, si vous poussez un peu vous pouvez prendre 28 brins et les remonter à plus de 80...

Autre chose. J'ai crashé bellement lorsque la table de décollage n'était pas orientée exactement dans le vent. Si alors vous larguez sans poussette le vent prend l'aile sous un bout et... sayonara !! [Don]

Je n'ai jamais crashé, mais j'en ai vu d'autres, ici en Californie. Je ne fais pas de Moffet, mais du rétro petit et grand. La plupart des crashes que j'ai observés étaient dus à trop de puissance et un réglage plané à

gauche. Combinaison souvent mortelle. Je vole avec deux roulettes, hélice roue libre et droite/droite. Ce système marche pour moi sans incident depuis des années. [Thom]

Si vous grimpez à droite (et je ne vois aucune raison de ne pas le faire, mais c'est opinion personnelle), faites-vous aider en démarrant bien face au vent, ou légèrement à droite. Larguez à gauche, et il vous arrivera des bricoles. Pour ce qui suit il y a à débattre, mais je préfère libérer l'hélice et lui faire atteindre sa vitesse avant de lâcher le modèle... J'ai vu de mes Embryos partir en roulis sur le dos si je faisais autrement, et en Moffet ça me laisse le temps de dégager ma main du cercle de l'hélice. [Joshua]

(Photo : le Moffet 2006 d'Al Pardue, plan Bill Brown de 1998, 40 g de moteur)

A essayer : cette méthode "sécurité avant tout", par Ramon, fan du wak ancien :

Faire dégager tous les spectateurs.

Matérialiser la direction du vent.

Prévoir de larguer depuis le sol, avec l'effet de sol qui est absent d'une table.

Se dégager des herbes longues.

Remonter au couple maxi.

Déthermalo et balise en ordre. GPS et jumelles.

Choisir le moment de largage.

Poser le modèle, l'orienter un poil à droite du vent.

Libérer l'hélice, puis larguer le modèle quand l'hélice est "plein pot".

(lâcher modèle et hélice ensemble fait décrocher cette dernière, augmente l'effet de couple à gauche au départ, diminue l'aide du vent sous l'aile gauche,

renforce l'effet du vireur à droite au nez...)

Libérer le modèle sans poussette.

Le modèle doit grimper droit devant lui, puis virer à droite quand le couple diminue.

Reprendre sa respiration, se redresser, et admirer...

(La suite, ou les prémisses, à l'adresse suivante, y compris une histoire de New-Look :

www.vintagemodelairplane.com, le site de Ramon lui-même.)

TOUJOURS BON à rappeler...

Pour fixer une aile sur un fuselage, mieux vaut utiliser plusieurs bracelets caoutchoucs. Si vous fixez l'aile sur des rails, à l'ancienne, et que vous n'avez qu'un bracelet pour chaque rail, imaginez ce que devient votre taxi en l'air lorsqu'un des bracelets casse (sous le soleil brûlant, sous la tension, etc)... Préférez donc pour chaque rail deux ou trois bracelets, fins, de petite dimension, et bien tendus. Un bracelet de grande dimension, avec plusieurs aller-retour, est à proscrire : si ça casse, et avec un peu de malchance, tout se détache en bloc ! Même raisonnement pour toutes les autres fixations à bracelets... stabilo par exemple.

COUPE DU MONDE 2007

World Cup F1A

1	Roland Koglot	SLO	158	PZ-1	PT-1	SA-1	DZ-1	IC-1	EU-3	KC-4	SF-4	IK-6	SW-7	SM-16	VK-2
2	Mikhail Kosonozhkin	RUS	157	KC-1	EU-1	ME-1	IC-1	SZ-15	EF-17						
3	Per Findahl	SWE	134	DK-1	KC-2	SH-2	VK-3	AL-3	BL-5	ES-6	ME-6	BS-16	BC-22		
4	Bohuslav Ryz	CZE	128	VK-1	PZ-2	SZ-3	DZ-3	BK-4	VS-9			28	Robert Hellgren	SWE	75
5	Mikael Holmbom	SWE	128	SE-1	AL-1	BC-4	ME-10					29	Jari Valo	FIN	70
6	Yaron Kraus	ISR	125	BS-1	IS-1	EF-10						30	Zivko Nikolovski	MKD	70
7	Phil Mitchell	AUS	123	AC-1	SC-1	BS-6	PT-8					31	V Croguenec	FRA	69
8	Attila Szekelyhidi	HUN	120	SL-1	AL-2	PZ-4	LC-18	VJ-24				32	Dietrich Sauter	GER	69
9	Milos Bordjoski	SRB	111	SM-2	PB-2	SF-3	VJ-6	LC-6	IK-5	SA-9	KC-24	PZ-17	BU-4	DZ-4	
10	Gottfried Bachmann	SUI	109	SR-2	CC-2	EF-4	PZ-16	VK-16				33	I Halasz-Szabo	HUN	69
11	Leif Nielsen	DEN	105	EU-2	DK-2	SZ-6	SE-9					34	S Limberger	LUX	67
12	Victor Stamov	UKR	103	MM-1	SR-3	BS-9	IC-8	KC-20	AN-9			35	Kosma Huber	POL	66
13	Radoje Blagojevic	SRB	102	SM-1	SL-4	PB-4	PZ-8	SF-7	VJ-16			36	Alan Jack	GBR	66
14	Ivan Bezak	SVK	101	VJ-2	SW-3	LC-4	DZ-6	VS-10	PZ-13			37	Janis Zarins	LAT	64
15	Damjan Zulic	SLO	96	SF-1	VK-4	PB-5	SM-9	BU-8				38	Bernard Trachez	FRA	63
16	Nikolay Y Nikolov	BUL	95	SC-2	PB-3	AC-4	SF-9	SM-13				39	Allard v Wallene	NED	63
17	Anders Persson	SWE	94	BS-2	BC-3	ME-7	DK-14					40	Tzvetan Tzvetkov	USA	63
18	Attila Notaros	HUN	94	VJ-1	SL-2							41	Vesa Varuskivi	FIN	62
19	Ivan Treger	SVK	92	LC-1	VJ-5	DZ-8	PZ-23					42	Mihaly Eros	HUN	61
20	Sergei Protopopov (J)	UKR	91	AN-1	ID-2							43	Anti Kordemets	EST	61
21	Kimmo Kulmakko	FIN	85	BL-3	ES-4	SR-4	PZ-10	MM-11	VK-15	SZ-19		44	Ron Assmuss	GER	60
22	Robert Lesko	CRO	85	SF-2	IK-4	SM-6						45	Ron Kreetz	NED	60
23	Dirk Halbmeier	GER	83	BL-1	SE-3							46	Jens Kuhn	GER	60
24	Igor Yablonsky	UKR	80	ID-1	AN-5	EU-18						47	Deniz Varhos	SWE	60
25	Helmut Fuss	AUT	78	PT-2	VK-8	KC-10	LC-22					48	Tahn Stowe	AUS	60
26	Tarik Jusufbasic (J)	BIH	76	IK-1	SA-7	KC-21	VK-17					49	John Carter	GBR	59
27	Cetin Kargin	TUR	76	BU-1	AL-4	IC-7						50	Marko Butkovic	CRO	59

World Cup F1B

1	Ivan Kolic	SRB	159	BS-1	IK-1	BU-1	DZ-1	IC-2	PB-2	PL-2	ES-3	EU-6	BL-5	SA-5	PT-18	SM-3	SF-3
2	Igor Vivchar	UKR	152	IC-1	SM-1	AN-1	AV-2	IS-9	ID-8	EF-13	PZ-12	BS-3					
3	Bernd Silz	GER	147	PT-1	KC-1	VS-2	VK-3	PZ-4	EU-8	SZ-9	VJ-7	24	Oleg Fedorov	RUS	88		
4	Michael Woolner	GBR	144	PL-1	BC-1	SH-2	BL-2	EU-3	EF-7	BS-19		25	A Warakomska(J)	POL	83		
5	Vladislav Urban	CZE	134	LC-1	VK-1	KC-3	PZ-6	VS-5	DZ-5	EF-16		26	Viktor Rosonoks	LAT	82		
6	Anatoli Ribchenkov	GEO	129	ID-1	AL-1	AV-4	IC-7					27	Henk van Hoorn	NED	81		
7	Oleg Kulakovsky	UKR	127	EF-1	EU-2	ID-4	BS-24					28	P Monninghoff	GER	81		
8	Vinko Tomljanovic	CRO	124	SA-1	VJ-2	BU-3	IK-6	LC-5	VK-6			29	Bosko Lacimic	SCG	80		
9	Ladislav Horak	CAN	124	HC-1	CC-1	MM-5						30	Pavel Fejt	CZE	79		
10	Radoje Blagojevic	SRB	122	SF-1	SL-2	VJ-3	PB-3	DZ-3	KC-5	SA-11	PZ-13	31	Klaus Salzer	AUT	78		
11	Oskar Findahl (J)	SWE	122	SH-1	DK-2	ME-3	VJ-8	SE-9				32	Ismet Yurtseven	TUR	77		
12	Vladimir Vivchar	UKR	118	MM-1	PZ-2	EF-9	IS-6					33	Janne Isotalo	FIN	76		
13	Valentin Savov	BUL	111	PB-1	SF-2	IC-5	SM-5	BU-5				34	G Wivardsson	SWE	76		
14	Jozsef Krasznai	HUN	103	PZ-1	SL-1							35	Yrjo Waltonen	FIN	72		
15	Philipp Seifert (J)	GER	101	SC-1	SZ-3	AC-7	EF-12					36	Bror Eimar	SWE	72		
16	Pim Ruyter	NED	100	SZ-1	PT-4	SE-7	DK-7	SR-11	MM-17			37	Terry Bond	AUS	72		
17	Hans Schoder	SUI	100	EU-1	SE-4	PT-8						38	Alex Andriukov	USA	71		
18	Milan Novy	CZE	98	VS-1	KC-4	SZ-7	PZ-16					39	V Romanchenko	UKR	71		
19	Anselmo Zeri	NED	97	PT-2	EF-3	DK-6	SZ-8	PL-4				40	Blake Jensen	USA	68		
20	Russell Peers	GBR	93	BS-2	BC-4	SH-5	ES-9					41	Ron Felix	USA	66		
21	Sergey Molchanov	UKR	91	ES-2	AN-3	BL-6						42	Rolandas Mackus	LTU	65		
22	Richard Blackam	AUS	91	AC-1	SC-2							43	Peter Windisch	GER	65		
23	Gerard Willemsen	NED	89	SE-2	DK-3	SZ-10	PL-11	EF-15				44	Aimee Schroedter	USA	63		

World Cup F1C

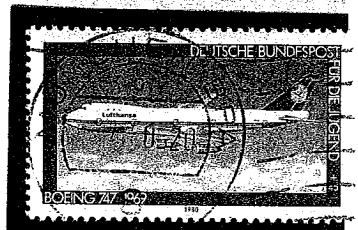
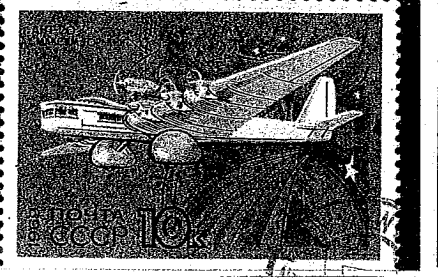
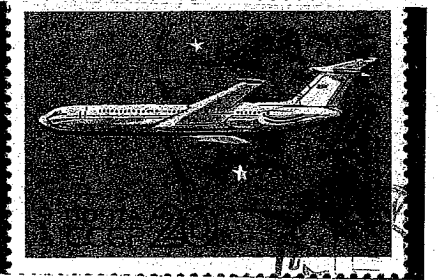
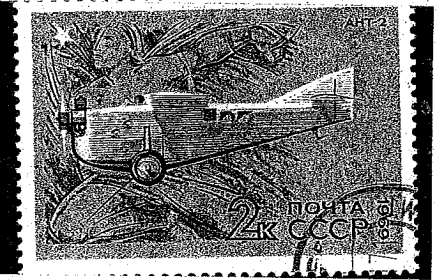
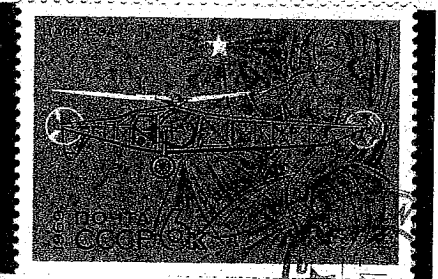
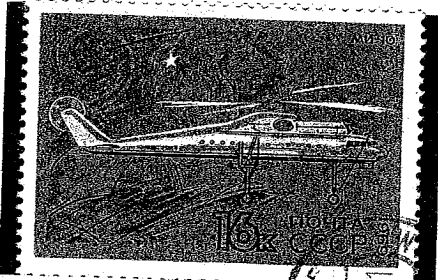
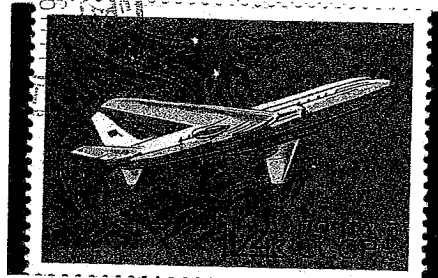
1	Reinhard Truppe	AUT	159	EU-1	VS-1	EF-1	SW-1	SF-1	IK-1	SA-1	PZ-2	IC-1	KC-3	PT-3	SM-3
				BS-5	LC-5	VJ-3	VK-5								
2	Eugene Verbitsky	UKR	159	MM-1	SR-1	AN-1	IC-1	PZ-9	BS-2						
3	Gabor Zsengeller	HUN	154	LC-1	VK-1	DZ-1	VJ-2	SL-2	EU-8	KC-11	PZ-4	SM-2	SA-3		
4	Damjan Zulic	SLO	144	SM-1	BU-1	PB-2	IC-1	SF-2				18	Claus Gretter	GER	89
5	Viktor Semenyaga	UKR	133	ID-1	BL-2	DZ-2						19	Pieter De Boer	NED	84
6	Artem Babenko	UKR	129	PZ-1	AN-2	AV-3	ID-3	MM-4	SR-10			20	Roy Summersby	AUS	82
7	Dario Jermol	CRO	129	SA-1	KC-2	IK-2						21	Arunas Grasy	LTU	81
8	Balazs Bauer	HUN	122	VJ-1	SL-1	LC-5						22	Alain Roux	FRA	77
9	John Cuthbert	GBR	121	DK-1	ES-2	SH-3	BL-4					23	Boris Ivanov	UKR	74
10	Volodymyr Sychov	SLO	120	ES-1	AV-2	AN-4	BL-6	SW-7	PZ-8	EU-12		24	Yury Perchuk	RUS	74
11	Claus-Peter Wachtler	GER	113	EU-2	BS-3	VS-3	SZ-5					25	Laszlo Patocs	HUN	73
12	Alan Jack	GBR	109	SC-1	AC-2	PT-7						26	Maris Voits	LAT	71
13	Juri Roots	EST	102	SE-2	BL-3	BC-3	EU-5	EF-6				27	M Sondhauss	GER	69
14	Peter Watson	GBR	102	PT-1	SH-1							28	Andres Lindner	GER	68
15	Jerzy Wlodarczyk	POL	96	KC-1	SW-2							29	Matt Gewain	USA	66
16	Franco Gradi	ITA	94	VS-2	LC-3	KC-5	PZ-11					30	Neil Allen	GBR	62
17	Kaarle Kuukka	FIN	93	BL-1	EU-7	SZ-6						31	Levente Magyari	HUN	60



HELMUT FUSS AUT.
ROLAND KOGLOT SLO.
ALLARD VAN WALLENE NED.

PHILATELIE

VOY
JERSEY



VOL LIBRE

VÉZÈDE

tout seul...by GPB

AUJOURD'HUI, JE SUIS
TOUT SEUL... CX EST
PARTI EN VACANCES
DANS LES ÎLES...
IL A PRIS LE BATEAU,
PAS L'AVION !
VOUS CONNAISSEZ SA
PEUR DE LA PANNE
MOTEUR ...

D'AILLEURS IL A BIEN
FAIT : L'AVION S'EST
ABIMÉ EN MER : IL A
ÉTÉ TRÈS ABIMÉ !

PARCE-QU'IL EST TOMBÉ
SUR SON BATEAU, QUI
A COULÉ ...

ALORS CX RENTRE À
LA RAME, EN SOLITAIRE,
SON RÊVE !

A MON AVIS,
IL N'EST PAS
ENCORE
ARRIVÉ !



VÉZÈDE présente ses vœux ...

by GPB



COURRÉIER
VOL LIBRE

Dear André, Lieber André, 21.7.91
Здравствуй Андре,
best wishes from
viele grüße vom } Antonov-
Hannover } ССР
wordenarm } Kiev 91
A lot of Maxes in future.

SAAR-ROTOR-TEAM

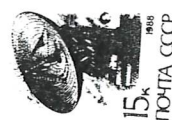
Klaus Nüttgens

Victor Stanner

Evgeny Verbitsky

Alexander Andriukov

Черкаси, издатель "Турист"
Черкаси, издатель "Турист"
Фот. А. Захарченко



Куда

VOL LIBRE

André Schandel

16, Chemin de Beulenkamp

Кому 67000 Strasbourg-

Robertsau

Индекс предприятия связи и адрес отправителя

10 PANIJA

Alle Vol Libre sind für Antonov-Cup 92 herzlich eingeladen,
All Vol Libre readers are for Antonov-Cup 92 heartily invited
Регулярно жителя "Vol Libre" приглашаем
на "Кубок Антонова" 92

Пишите индекс предприятия связи места назначения

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 spezial 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 \$ 45

André SCHANDEL

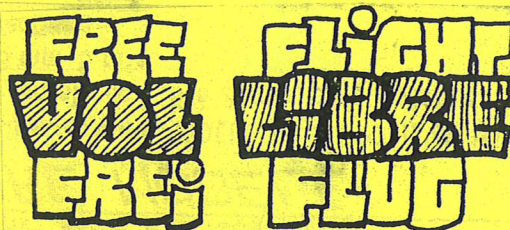
16 chemin de Beulenwoerth

67 000 Strasbourg France

tel + fax ; - 33 / 03 88 31 30 25

portable : 06 26 20 31 08

E. Mail andre-schandel@wanadoo.fr



Hors Europe

Peter Brocks

9031 East Paradis dr.

Scottsdale AZ 85260 6888 USA

E. Mail brocksarizona@cox.net



VOL LIBRE

Photos . A. SCHANDEL -

E. VERBITSKY. -

VOLEIBRE

Photo: A. SCHNEIDER



10990

SAGA CCCP

