

1976-2006-30<sup>EME</sup> ANNIVERSAIRE

179 1 08

179 1 08  
INTERNATIONAL

121

179 1 08

Photo - A. SCHANNER -



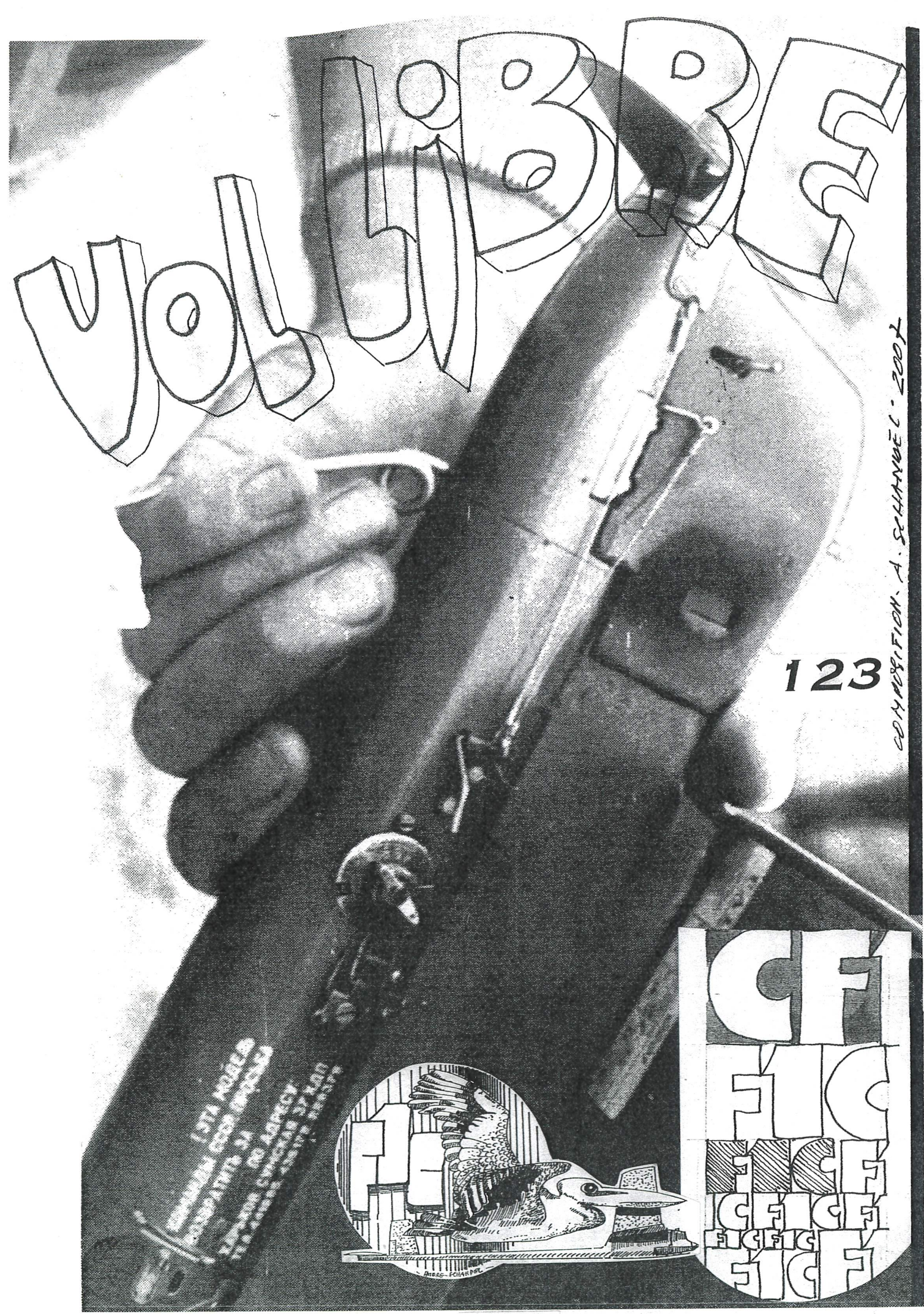
MA 34





DEBBIE A. SCHAEFER -

10932



COMPOSITION. A. SCHMIDT. 2002

**123**

10933





10934

## Sommaire

- 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



10935

- 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 avant .... P. 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 .

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 **Amilline 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



# CCCP F1C

## 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'emploi 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 années .....BABENKO 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!

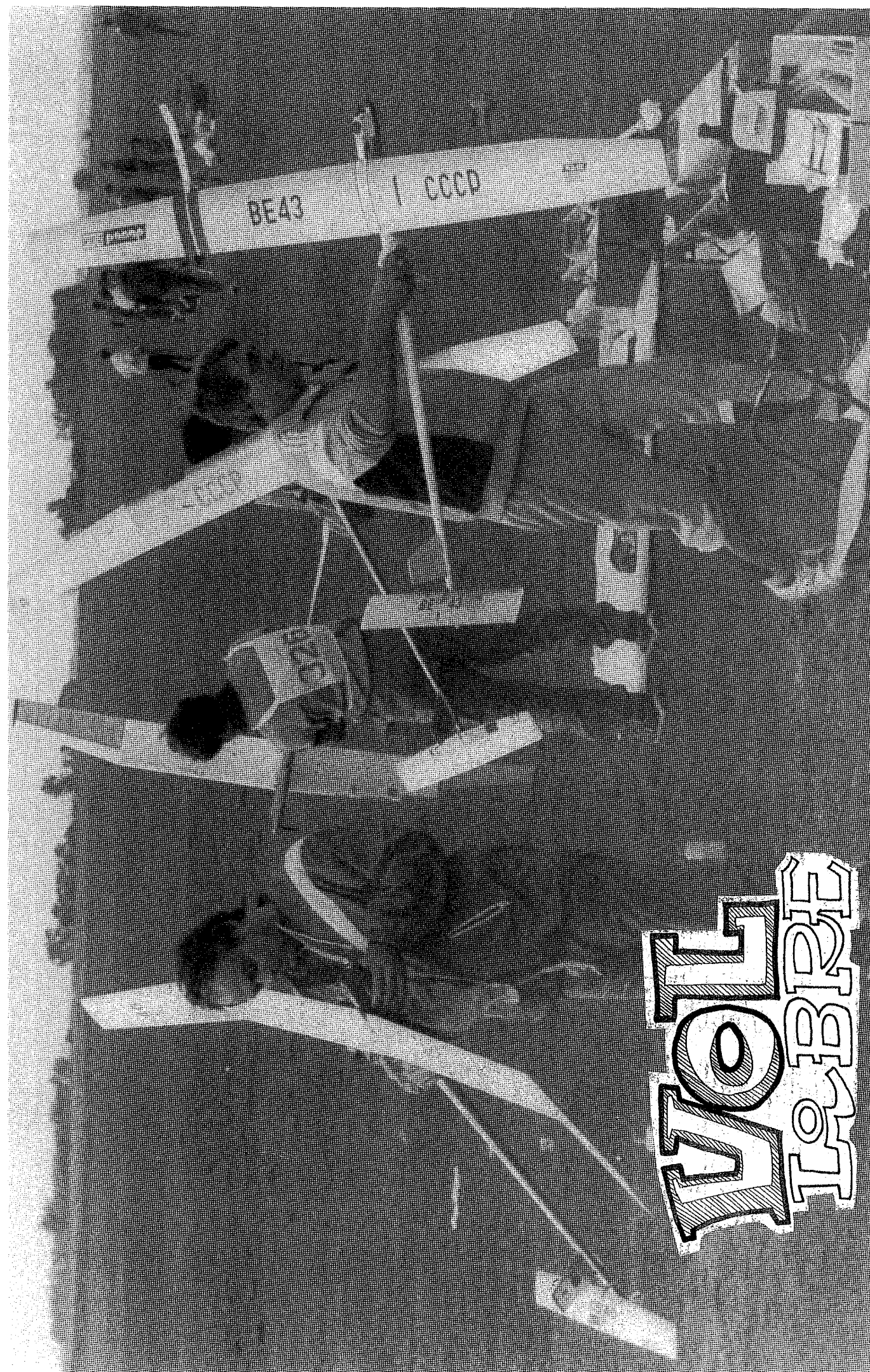
Il n'est sans doute pas possible, d'évoquer dans ces lignes, restreintes, toutes les idées et réalisations qui furent propagées par ce génie du F1C.

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.

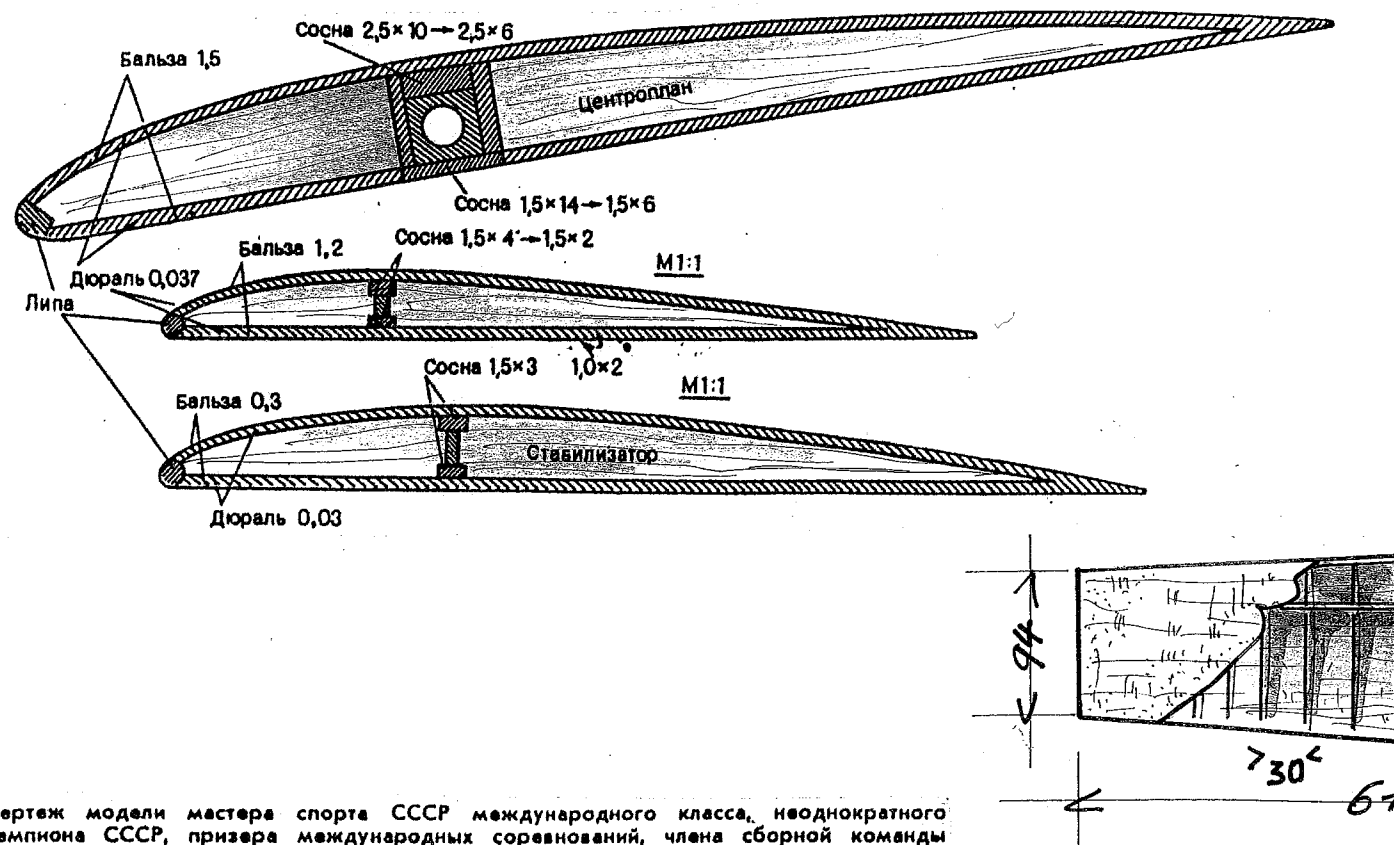
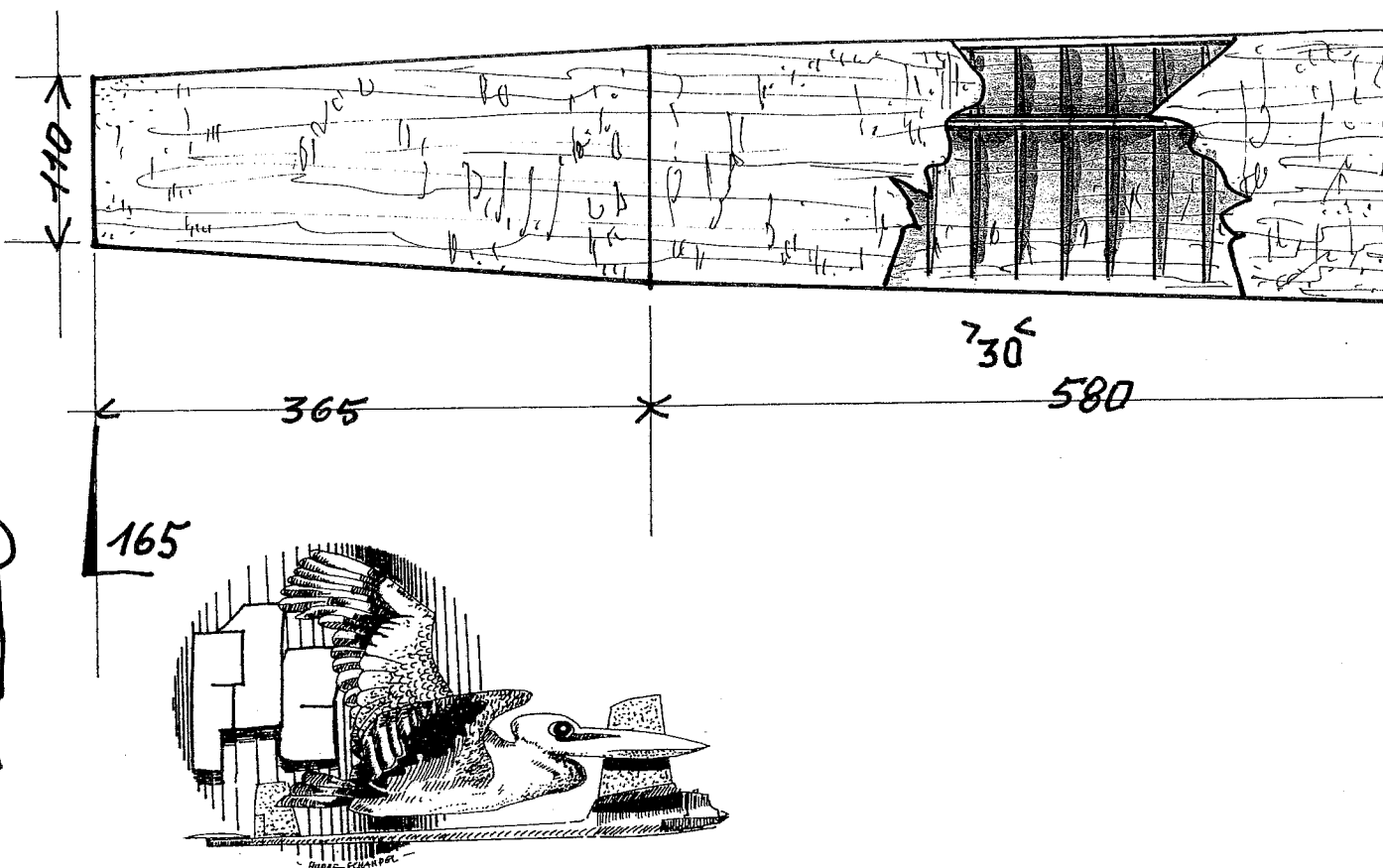
Bien des champions, même avec des modèles acquis sur les lieux, sont montés sur le podium, grâce à des modèles "made Verbitsky" et ce déjà quand "la règle du constructeur" était encore en vigueur.!



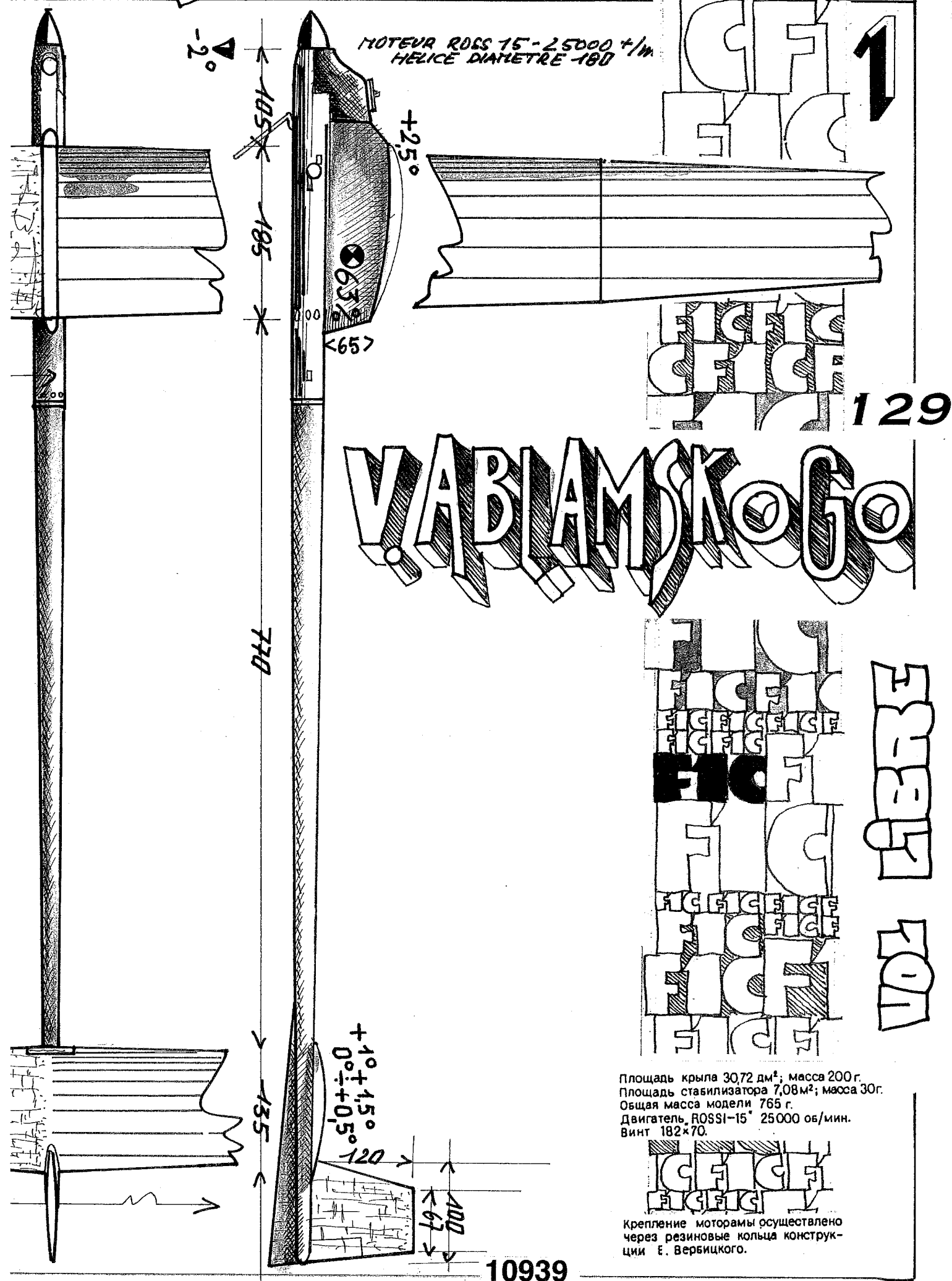
# VOL LIBRE

Photo. A. SCHANDEL - INTENSE ACTIVITE DANS LE CAMP CCCP VERIFICATIONS DIVERSES DESAS NOTABLES... REGE TATIGKEIT BEI DEN FIC FLUGER CCCP, VERSCHIEDENE KONTROLLEN, NOTORLAUF....





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



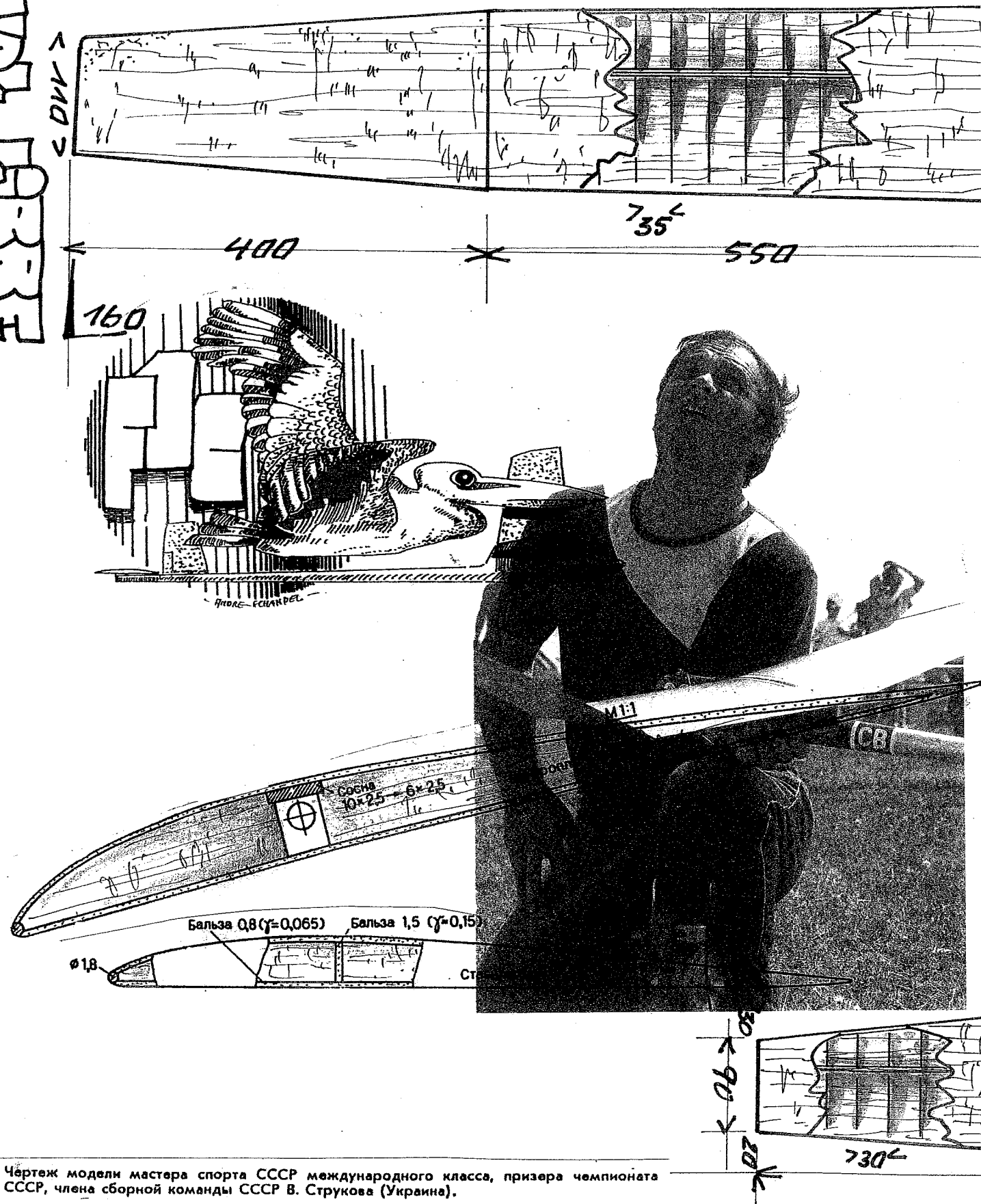
Мотор Rossi 15-25000 +/m  
HEZICE DIAMETRE 180

VABLAMSKOGO

Площадь крыла 30,72 дм²; масса 200 г.  
Площадь стабилизатора 7,08 дм²; масса 30 г.  
Общая масса модели 765 г.  
Двигатель, ROSSI-15 25000 об/мин.  
Винт 182x70.

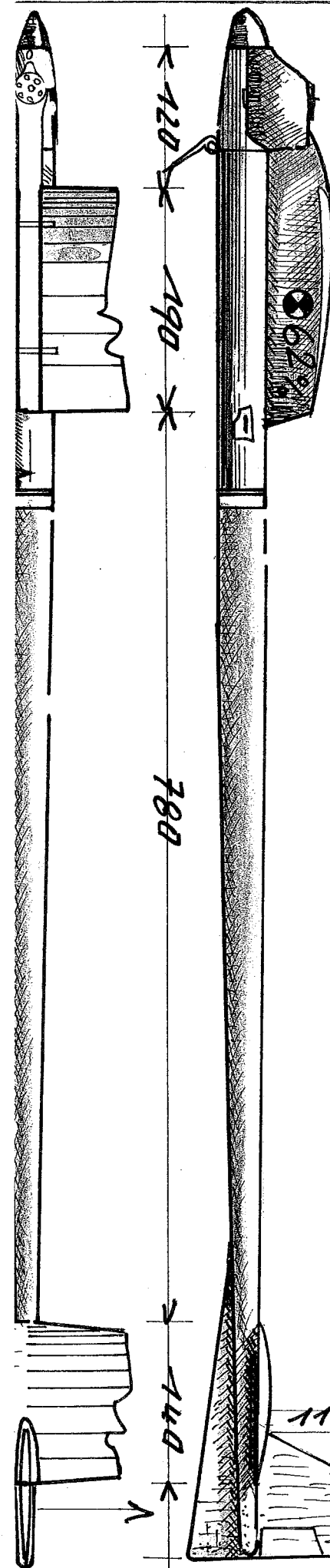
Крепление мотора осуществлено  
через резиновые кольца конструк-  
ции Е. Вербицкого.





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

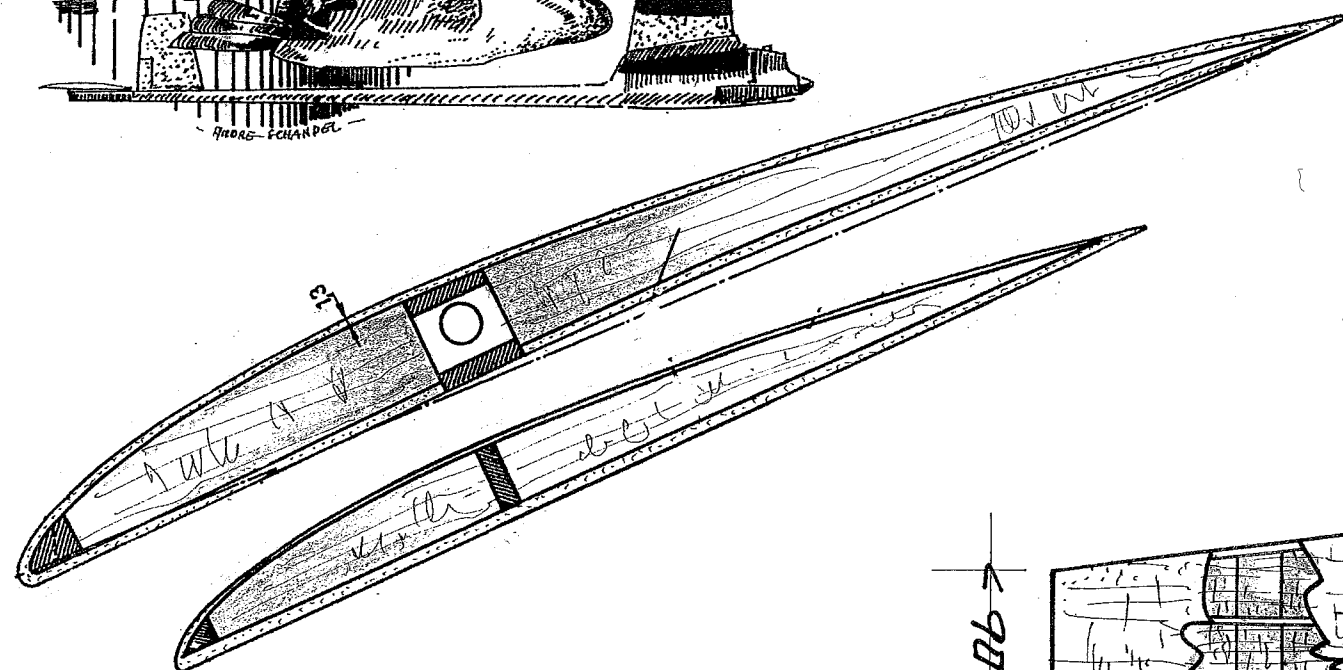
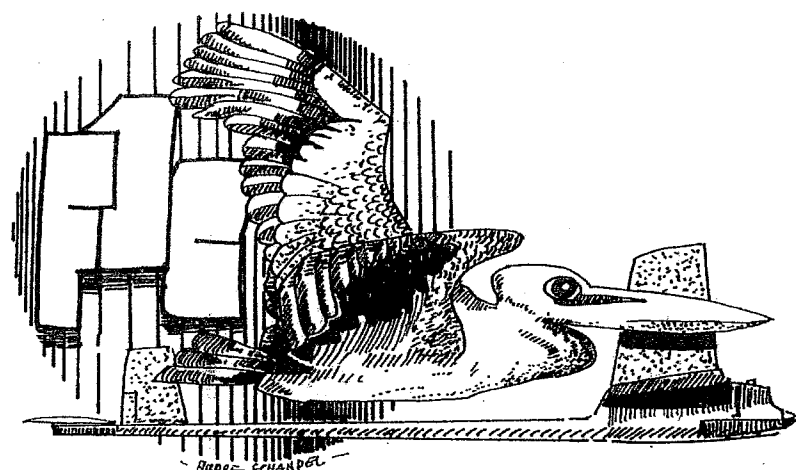
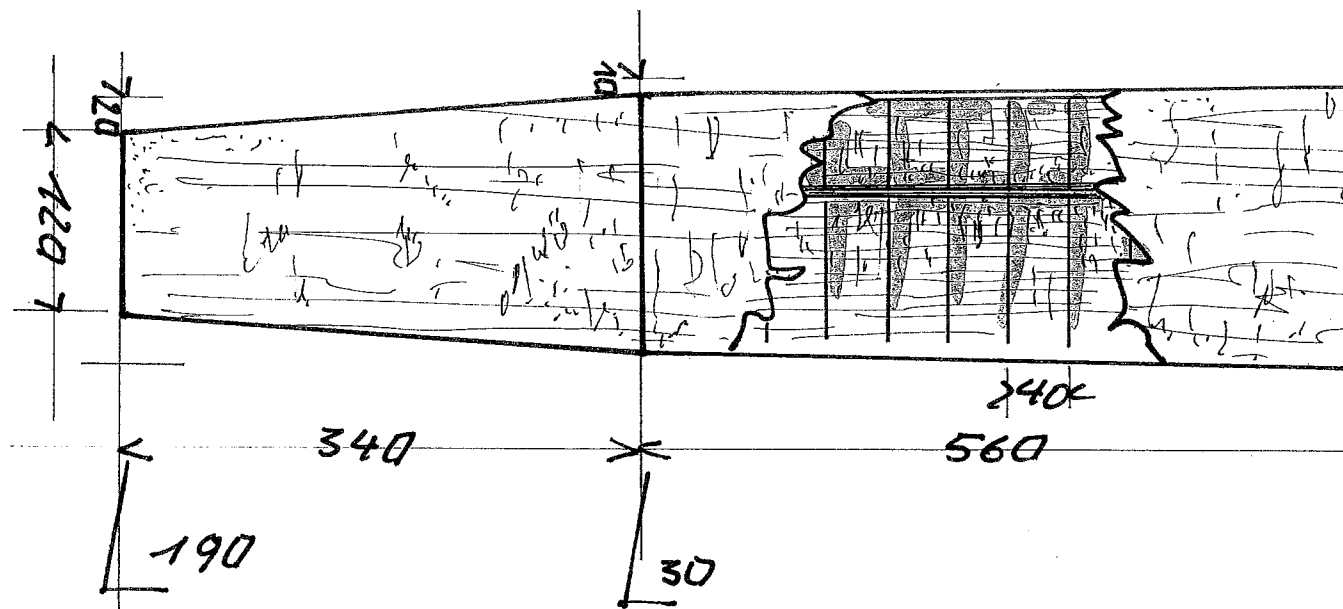
10940



V. STRUKOV

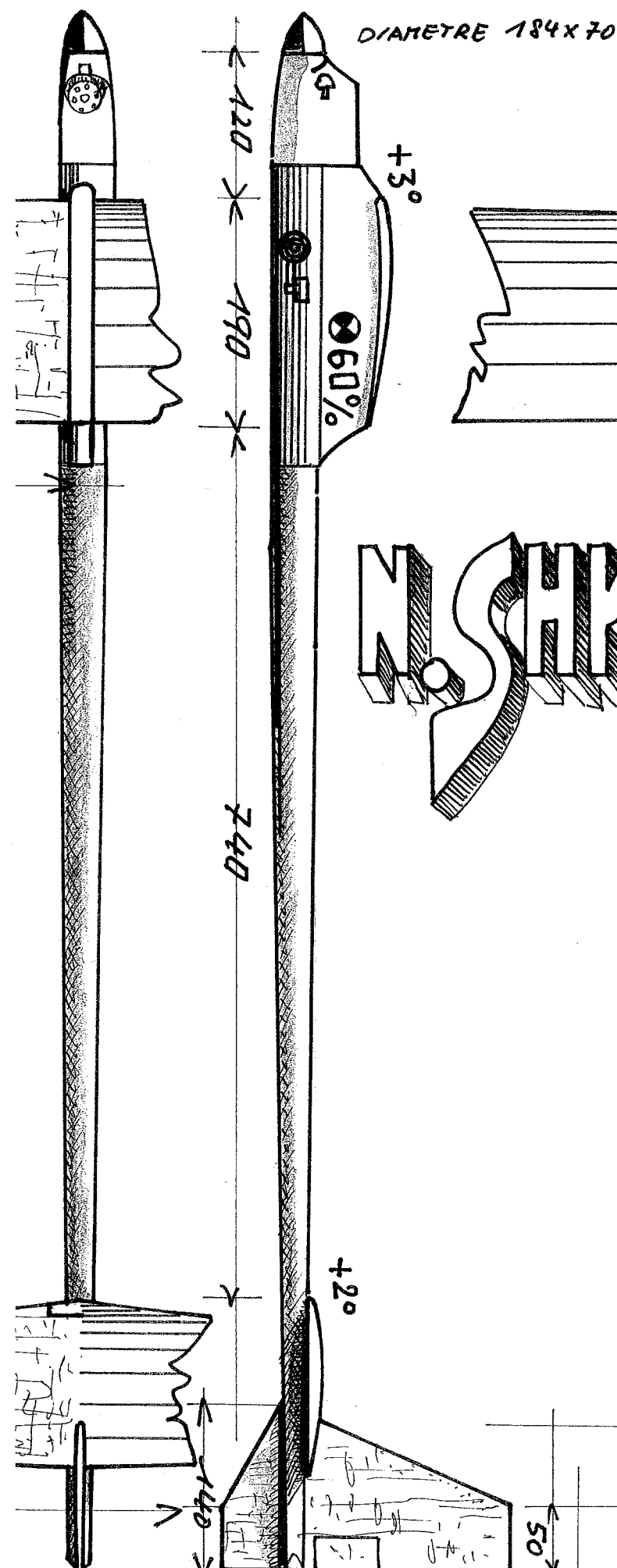
10941





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

Единицы: 1/4 и 1/5



DIAMETRE 184x70

+30

60%

+20

FIGURE 132

3

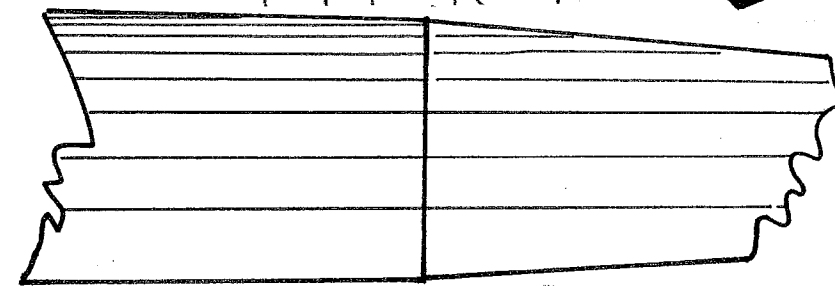


FIGURE 133

133

N. SHKALIKOV

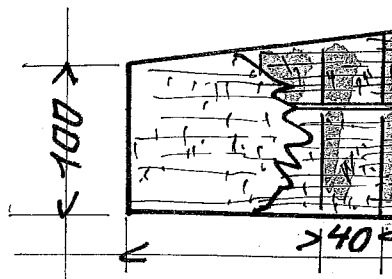
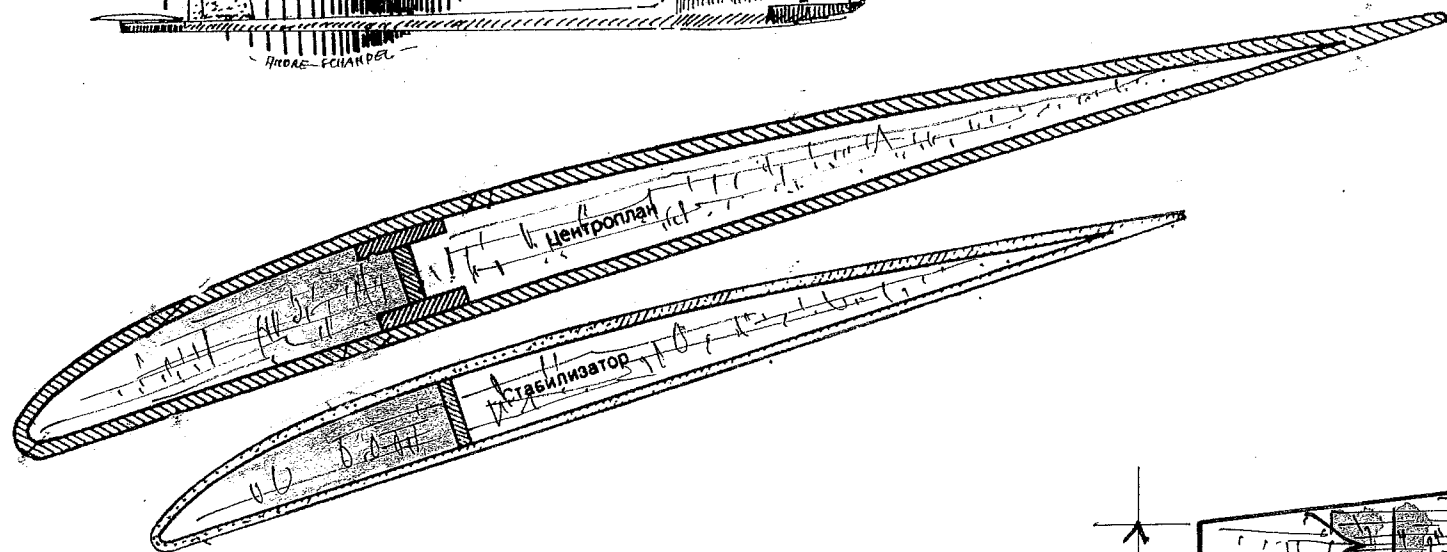
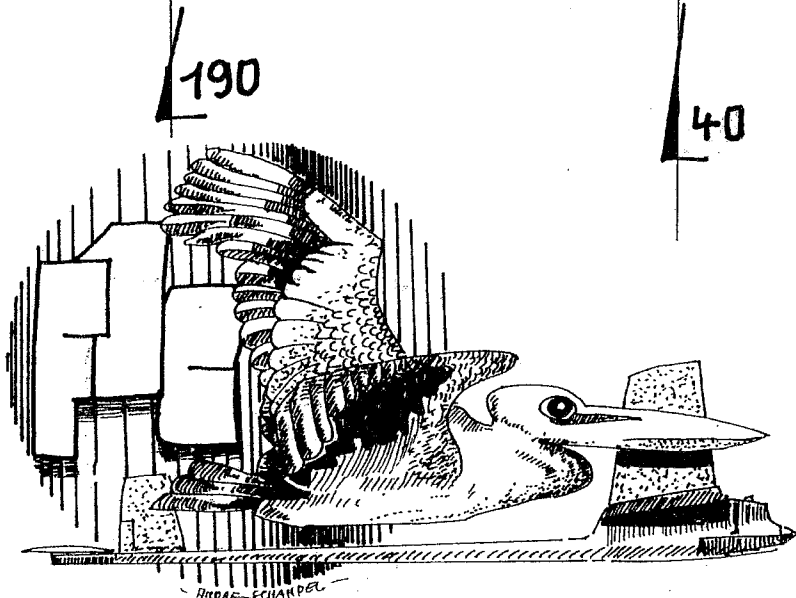
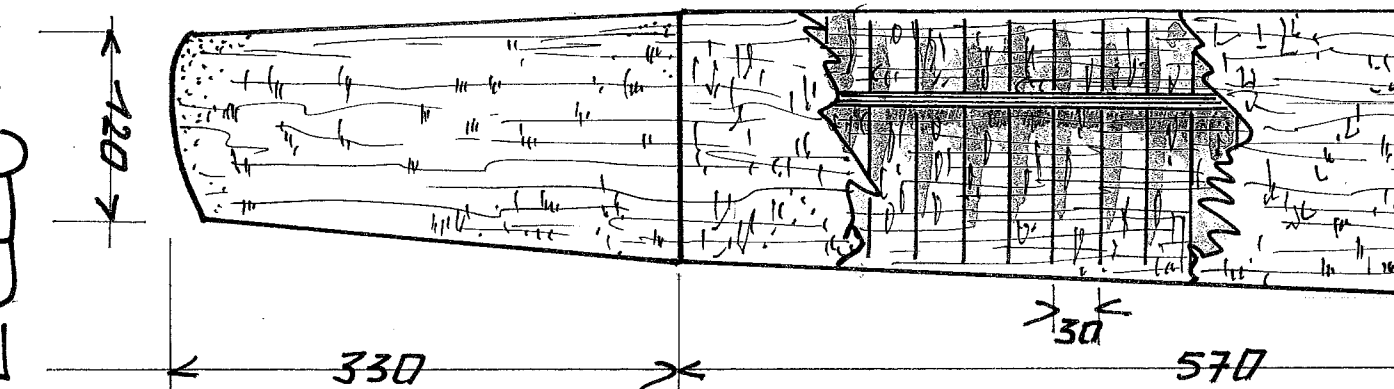
FIGURE 133



134

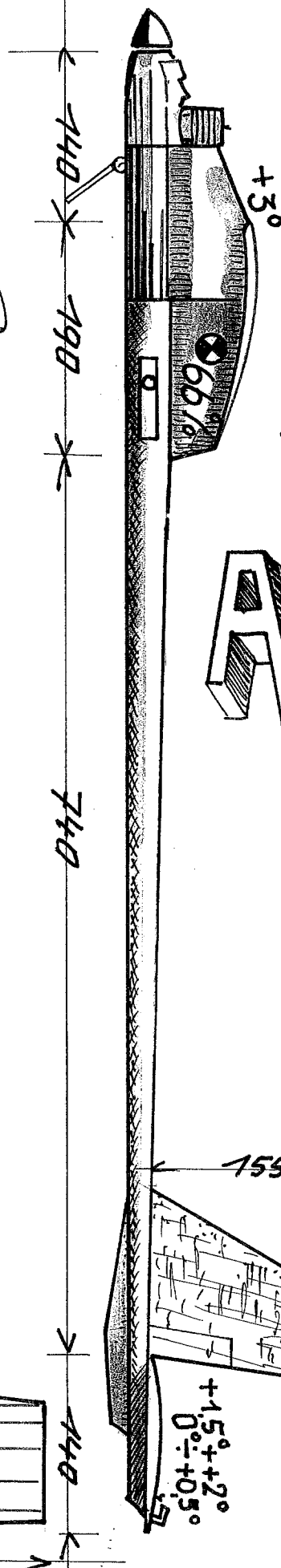
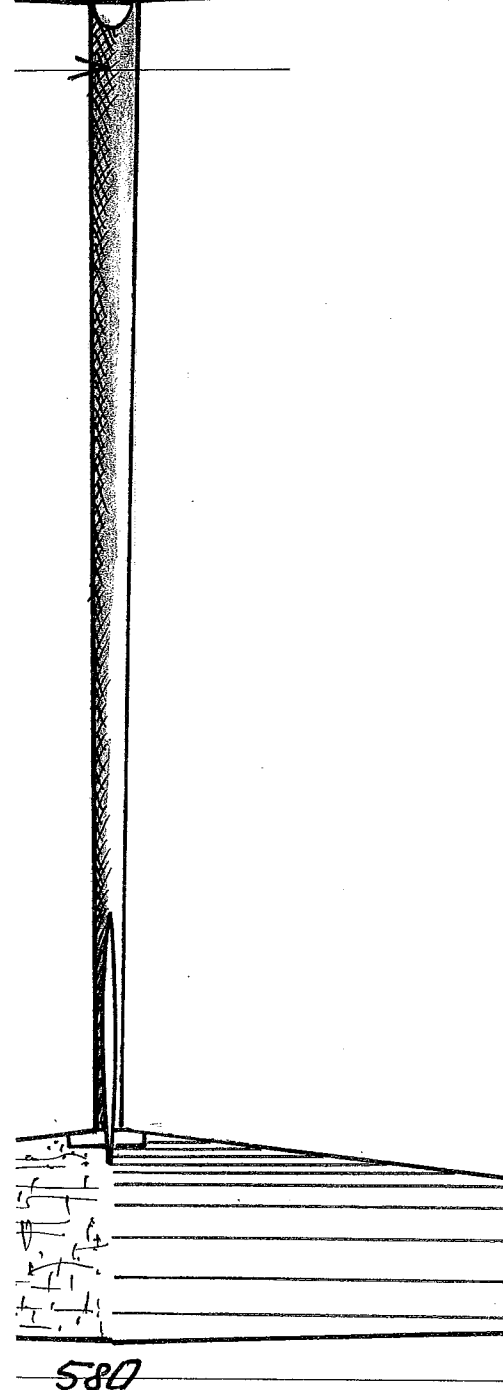
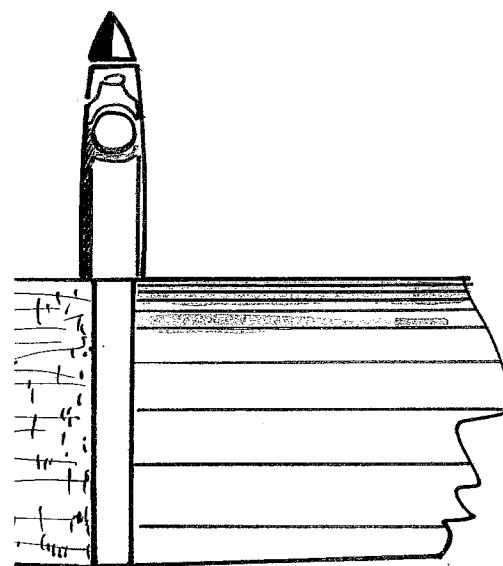
ВОЛ ЛИБРЕ

ОБЪЕМ А. СКАНДЕР -



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

10944

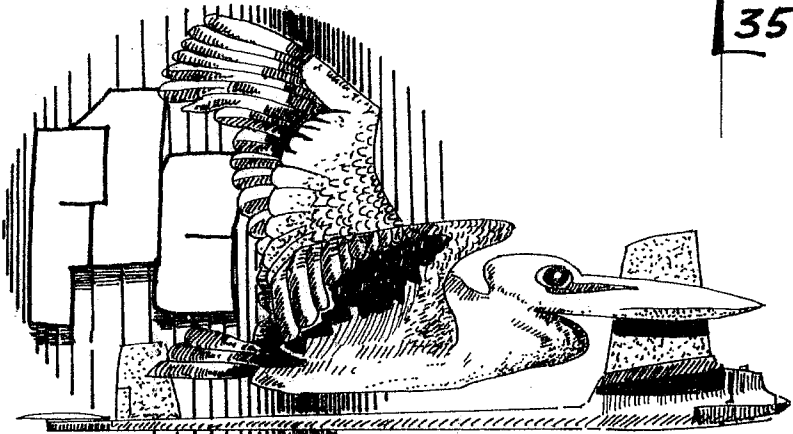
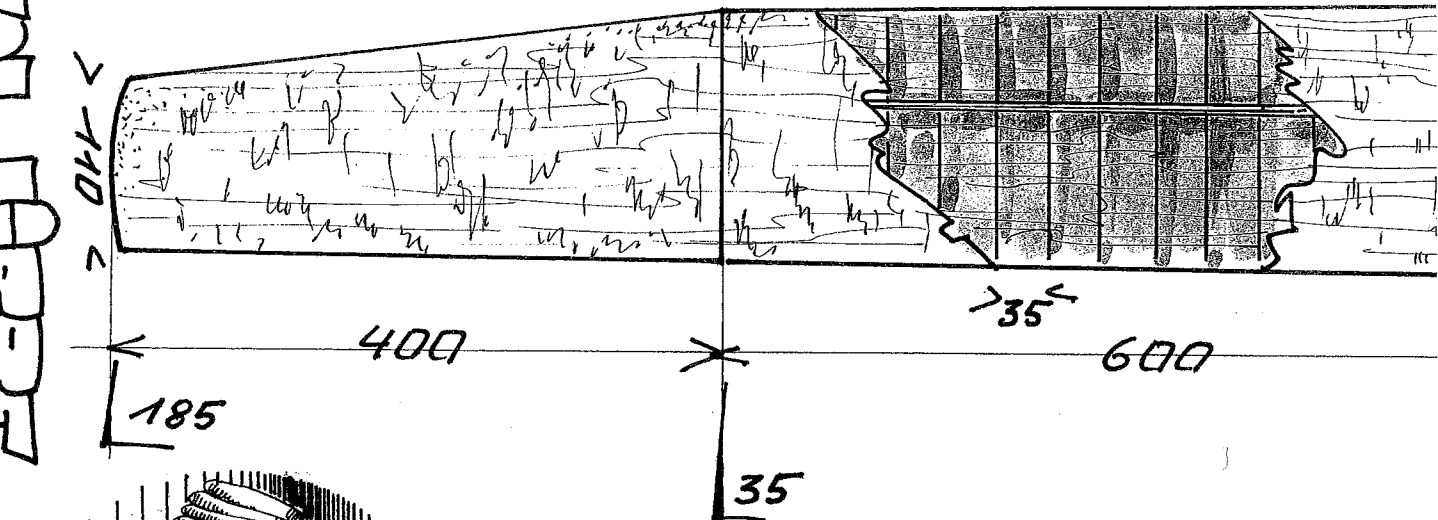


135  
A. KARPOV

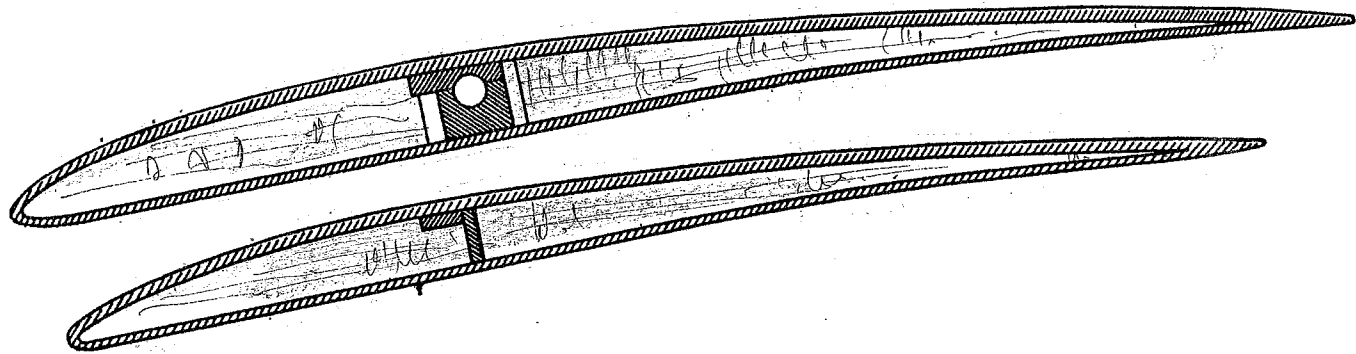
ВОЛ ЛИБРЕ

10945





DESIGN A. SCHANDEL.



N. NAKONECHNO

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

10946

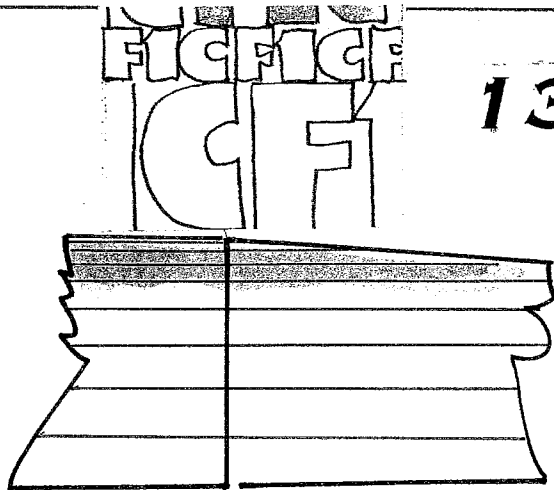
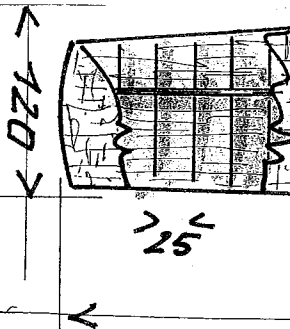
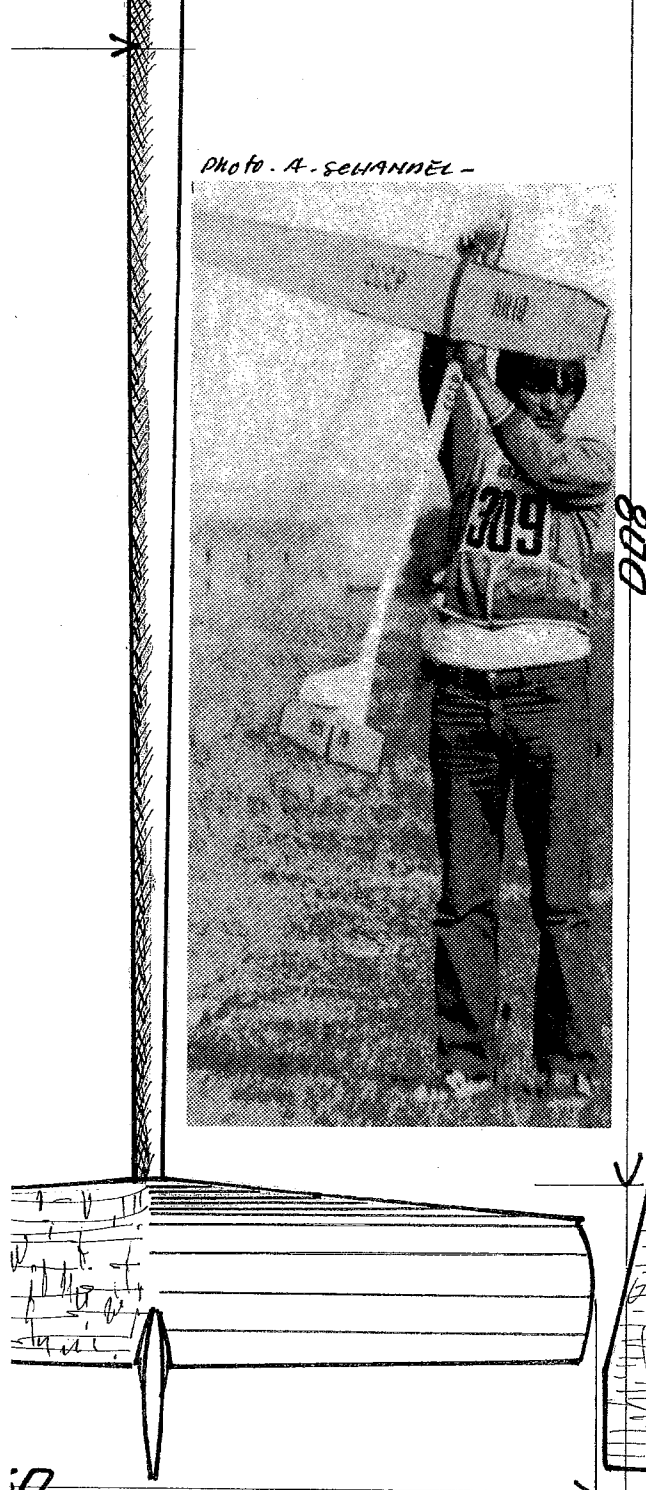
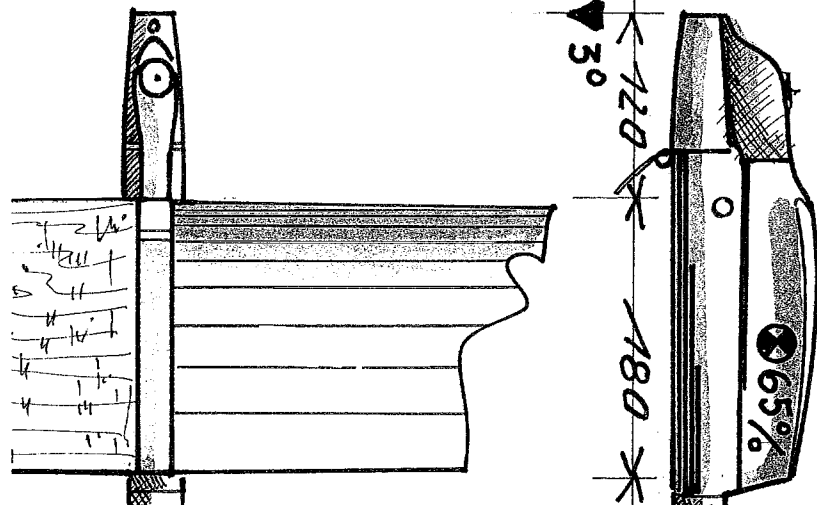
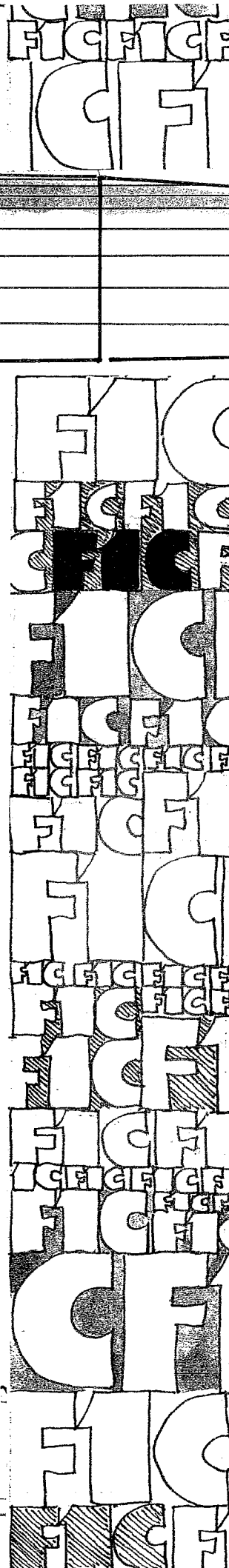


Photo. A. SCHANDEL -



10947

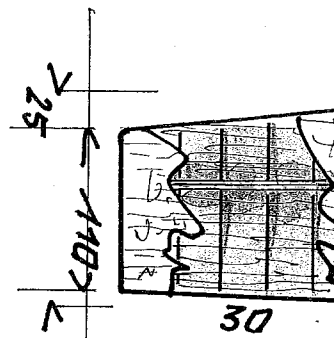
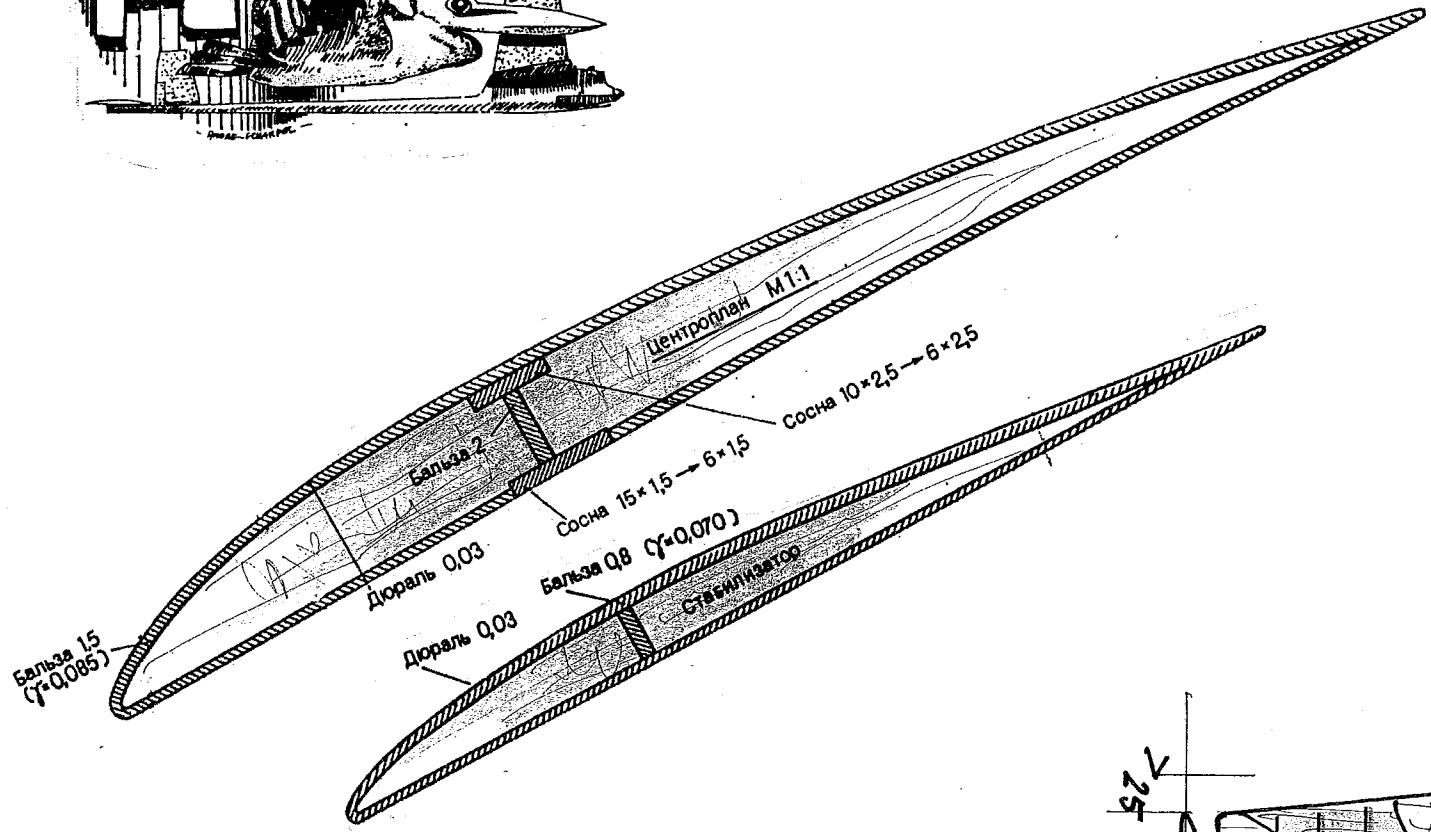
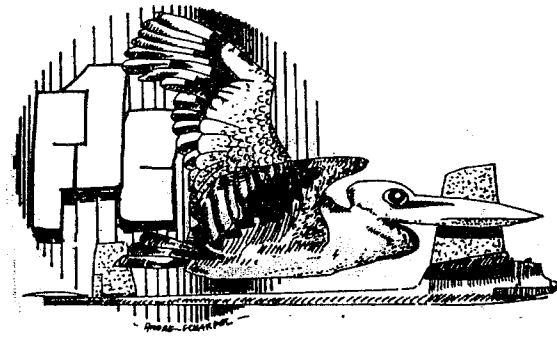
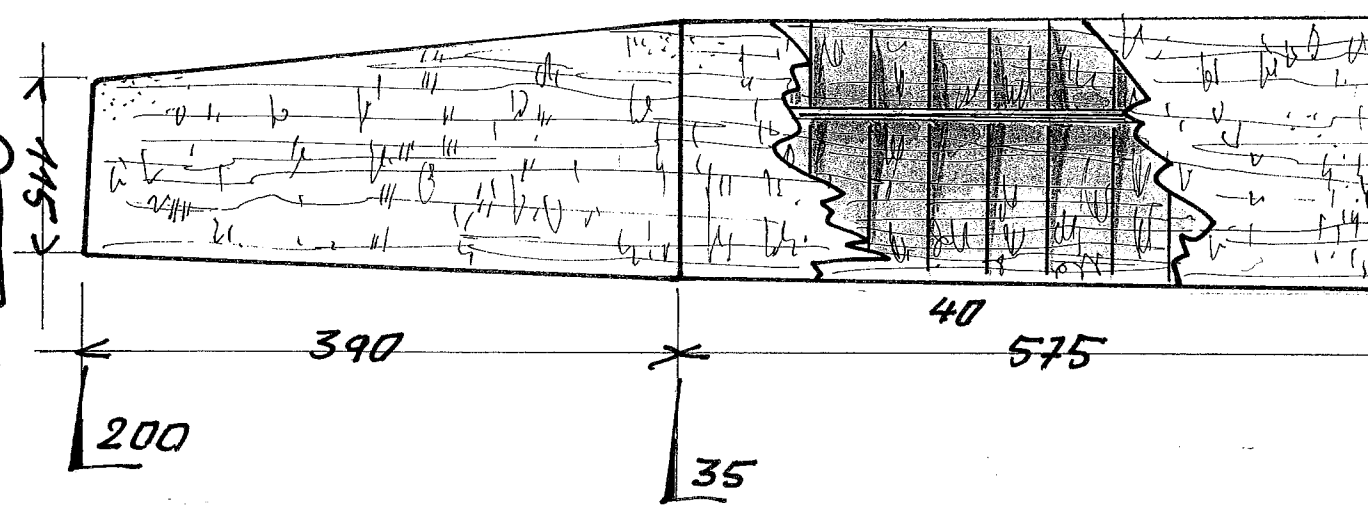


ECHÉLON 1/1 ET 7/5



138

VOI LIRE



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

10948

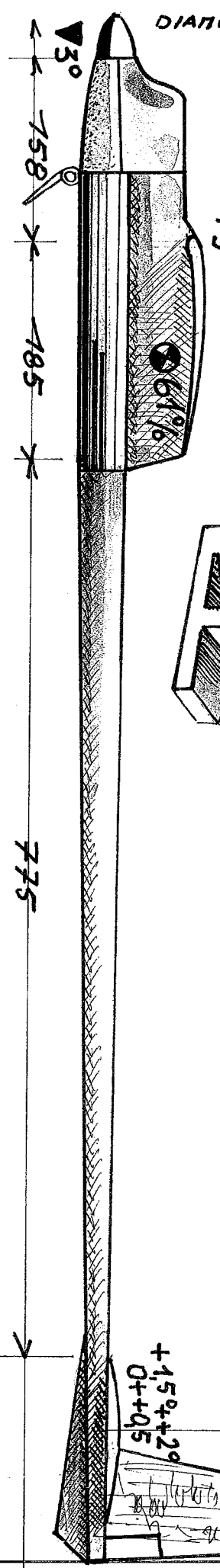
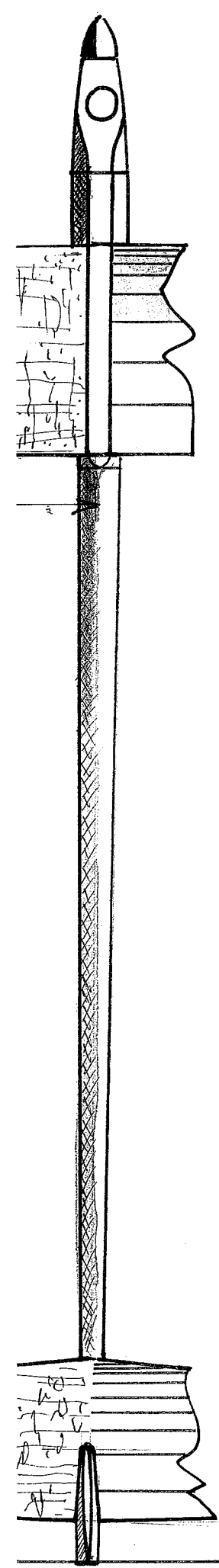
139

6

ESCHELLES 1/11 ET 1/5

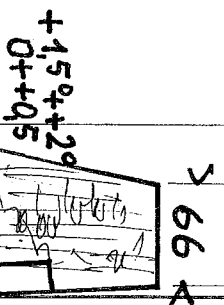
DESSIN A. SCHANDER

VOI LIRE



DIAMETRE HELICE 1

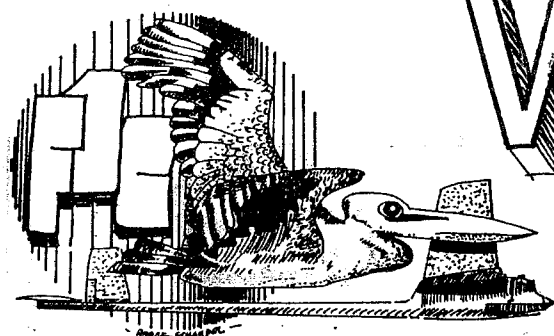
A Roots A



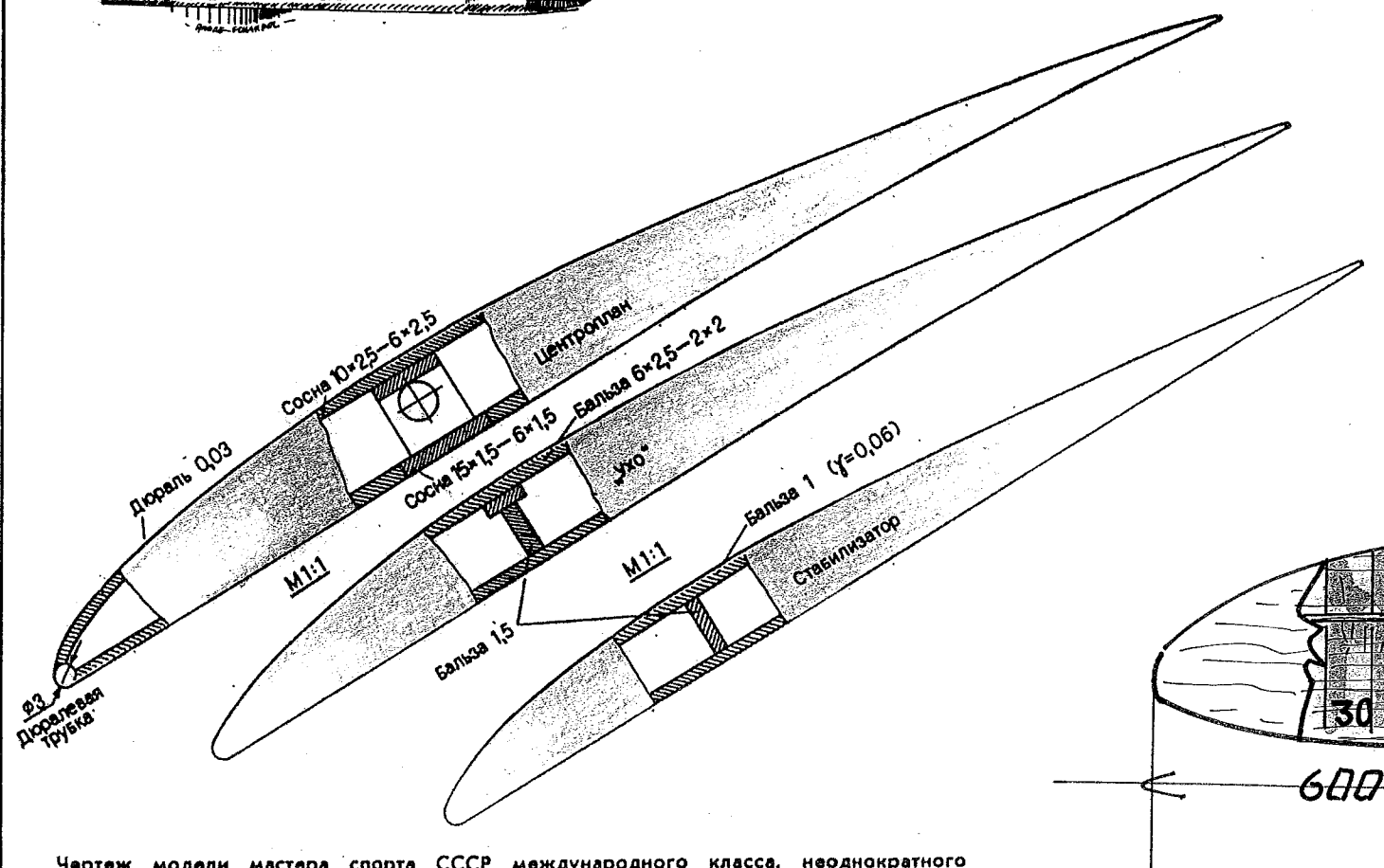
10949



# NO FIBRE

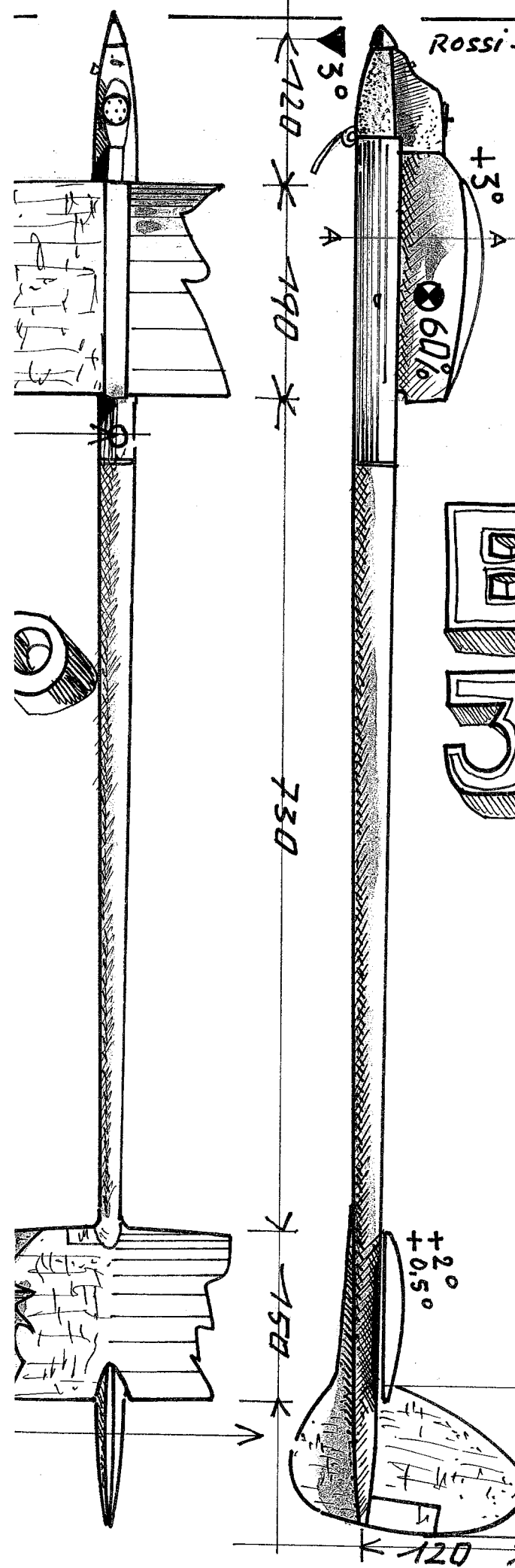


# VERBITSKODE



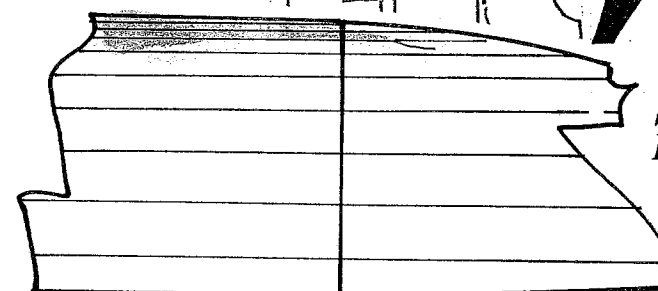
10950

ECG FILES 7/1 APPROX.

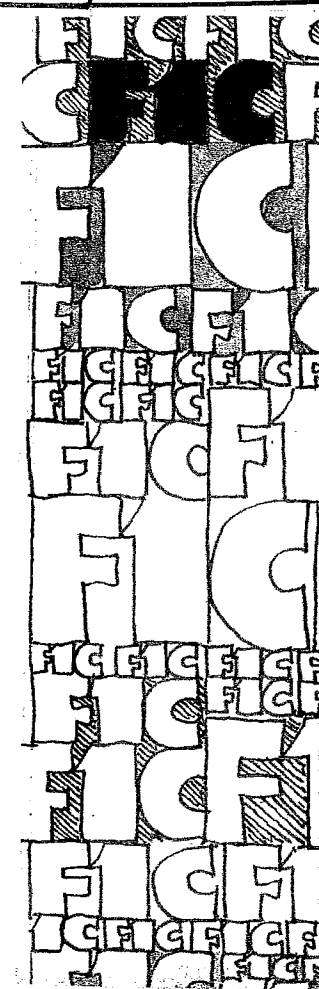


ROSSI-15- 26000 +mm

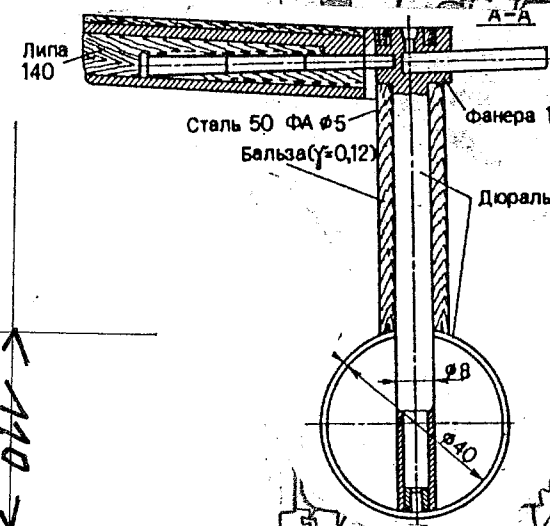
A large, stylized graphic of the text "BE 35" in a bold, blocky font. The letters have a 3D effect with thick outlines and hatched shading on the sides. The "B" and "E" are in the top row, and "3" and "5" are in the bottom row.



141



FORN & ALCOHOL

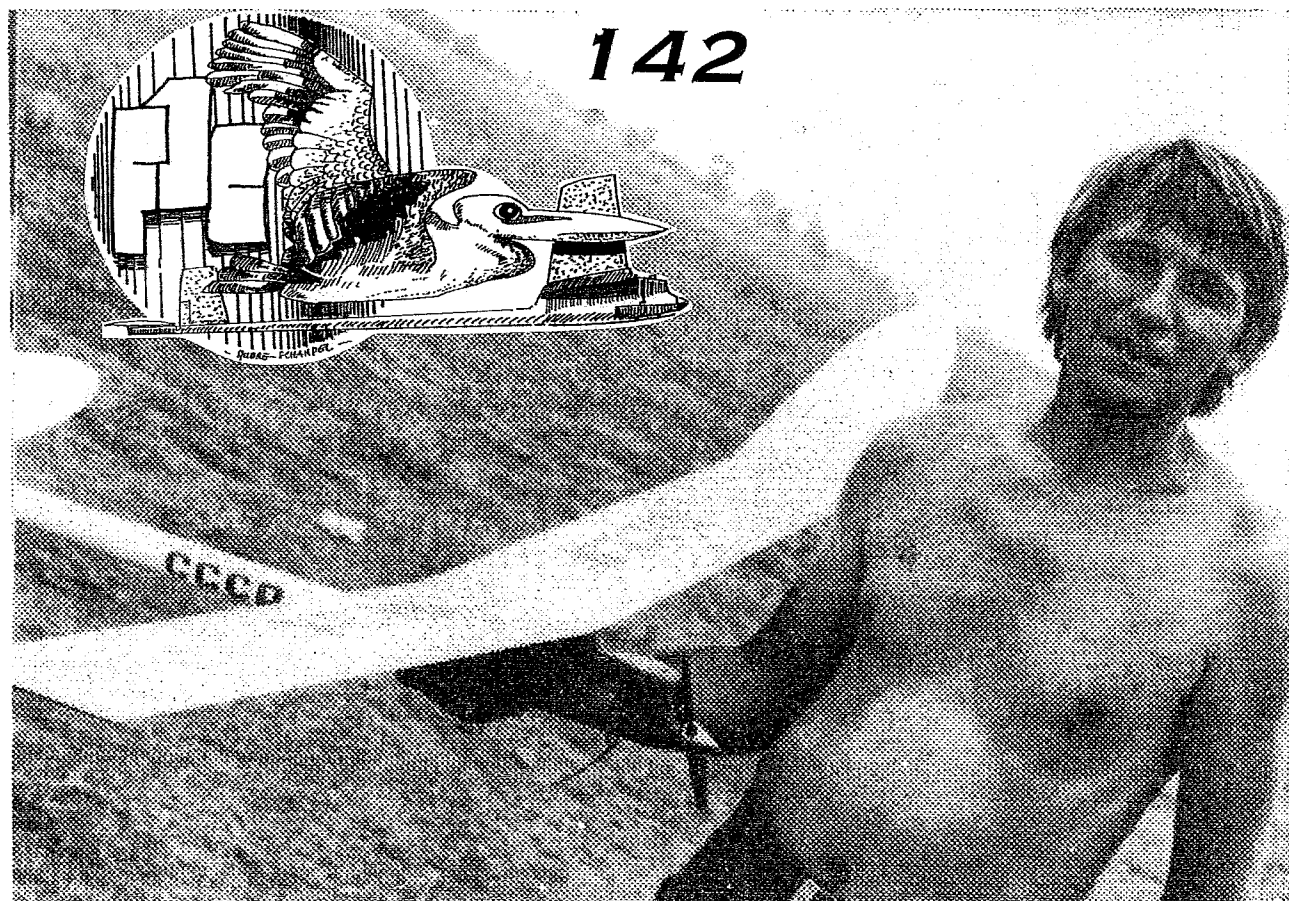


**10951**

# LIBRE VOZ







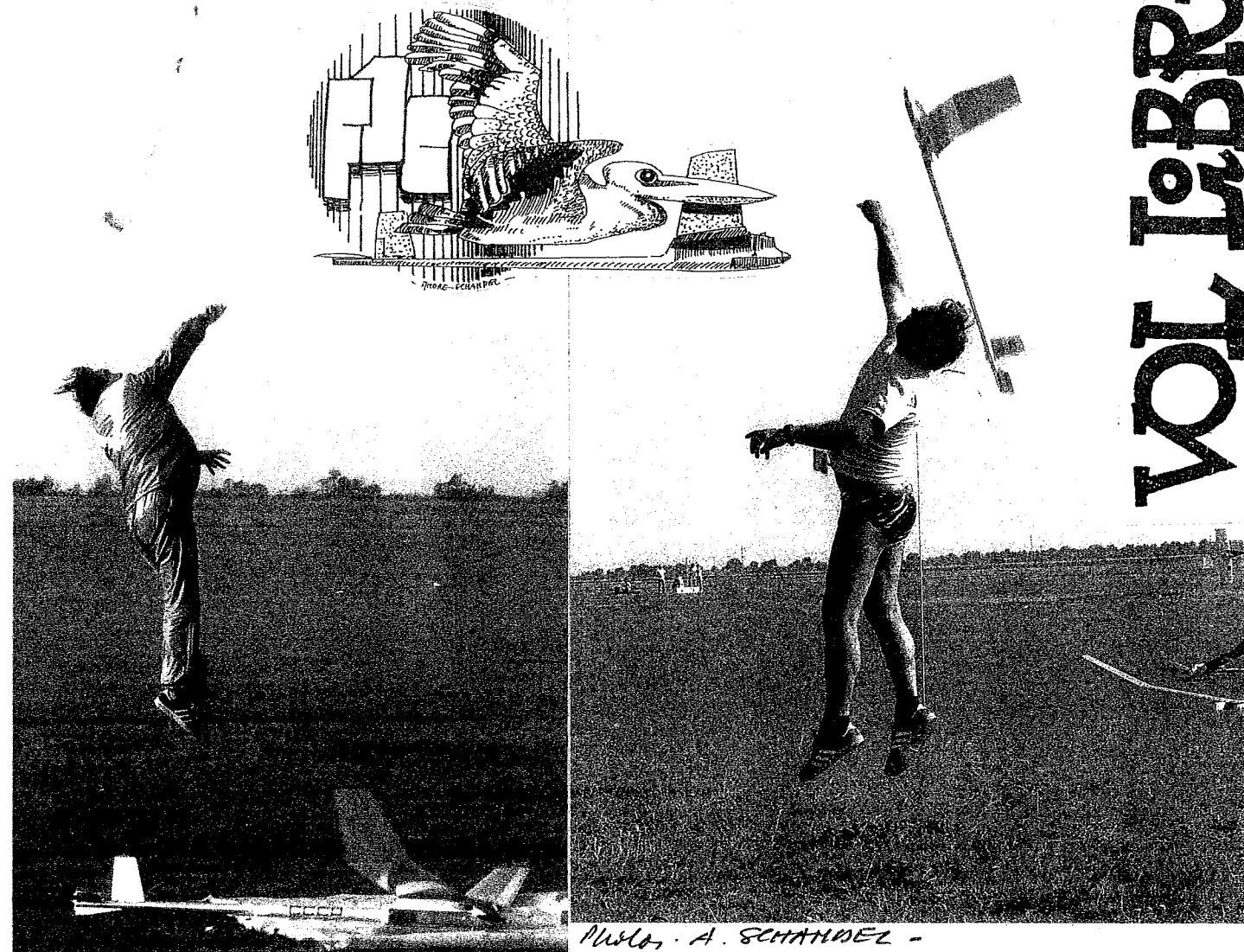
142

VERBITSKY



10952

SAGA EGCP 143



Paulo A. SCHANDLER -



10953



VOL 143



# CONCLUSION

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.

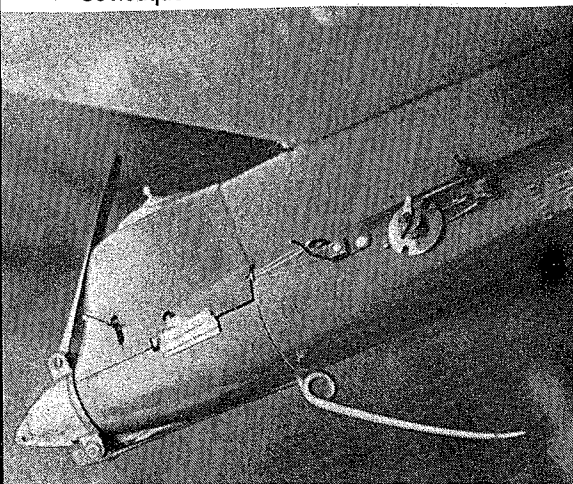
**POLITIQUES** : rappelons que tous les pays socialistes du bloc de l'est, à cette époque, investissaient massivement dans les sports, individuels et collectifs, pour montrer la supériorité, de leurs régimes, sur les régimes capitalistes de l'ouest.

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.

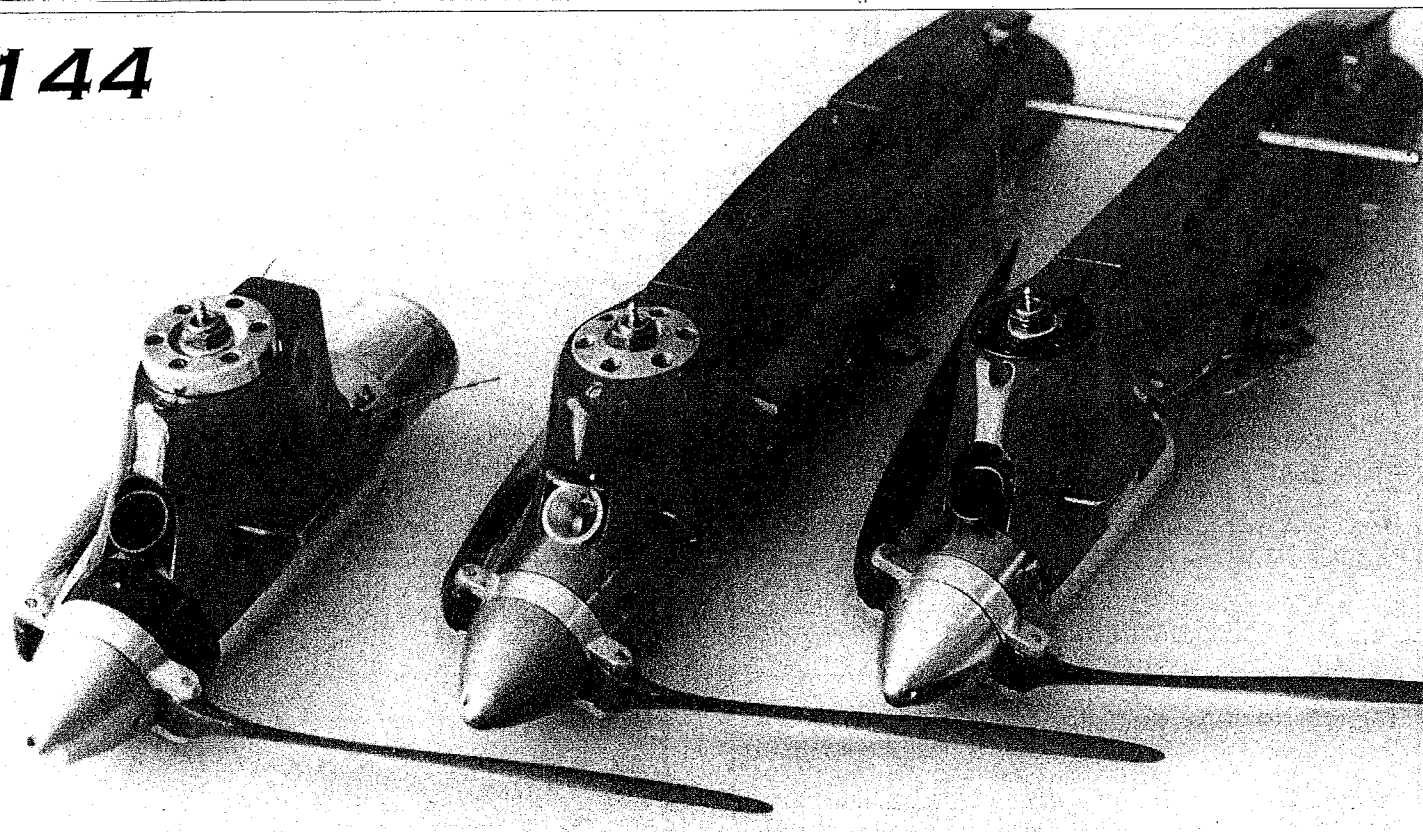
Le VOL Libre ne fit pas exception à ce désir de brandir une enseigne victorieuse lors des championnats. Comme nous l'avons vu précédemment il en profita donc, dans sa concentration de moyens humains, sportifs et industriels.

**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 "maffia", 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-geared 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

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.

145



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

10955

145

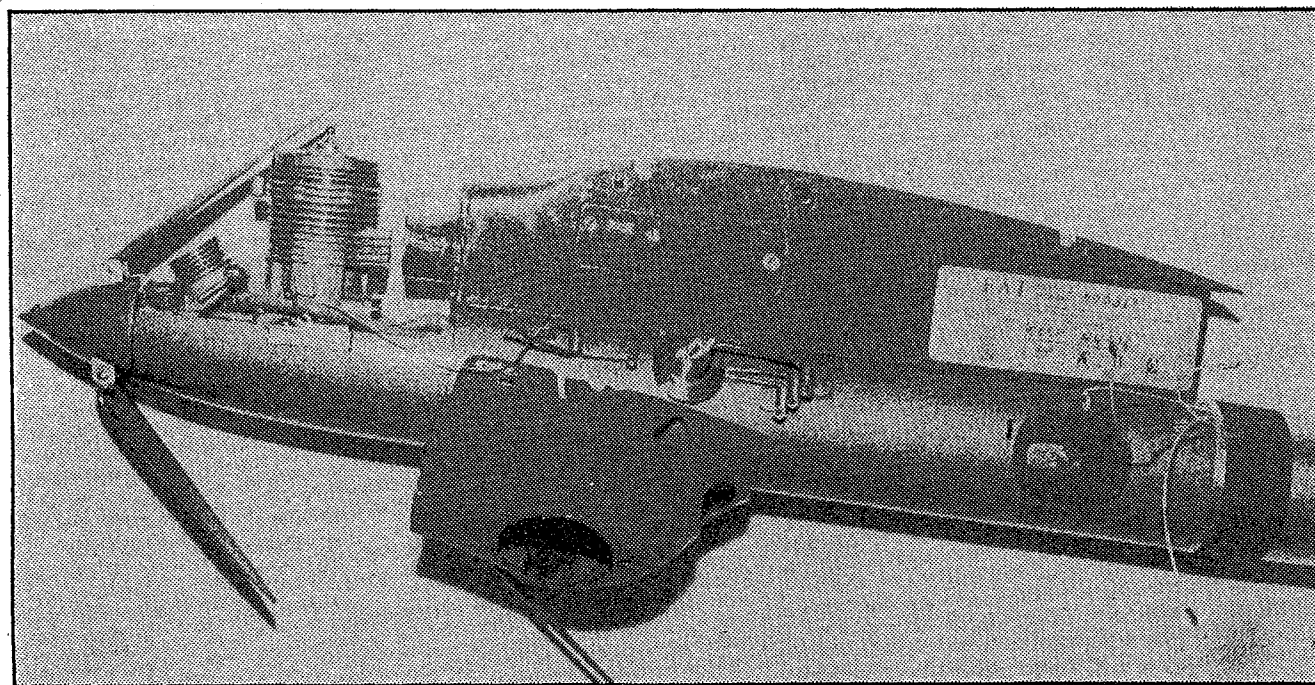
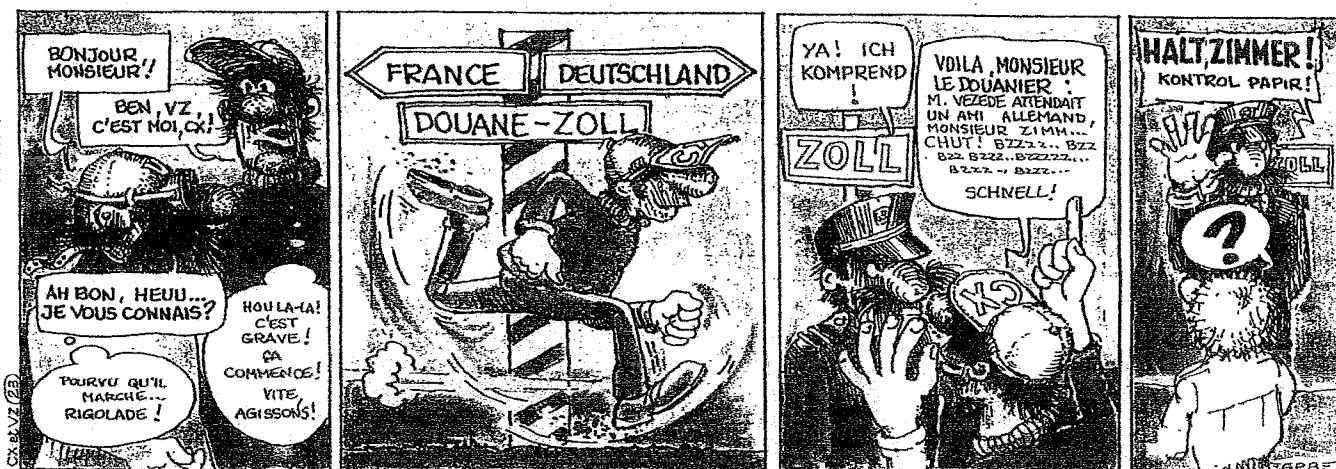


146

# CÉHIXE *by* GPB *et* VÉZÈDE



PARCE QU'IL  
VAUT MIEUX  
EN RIRE...  
TANT QU'ON  
PEUT ENCORE



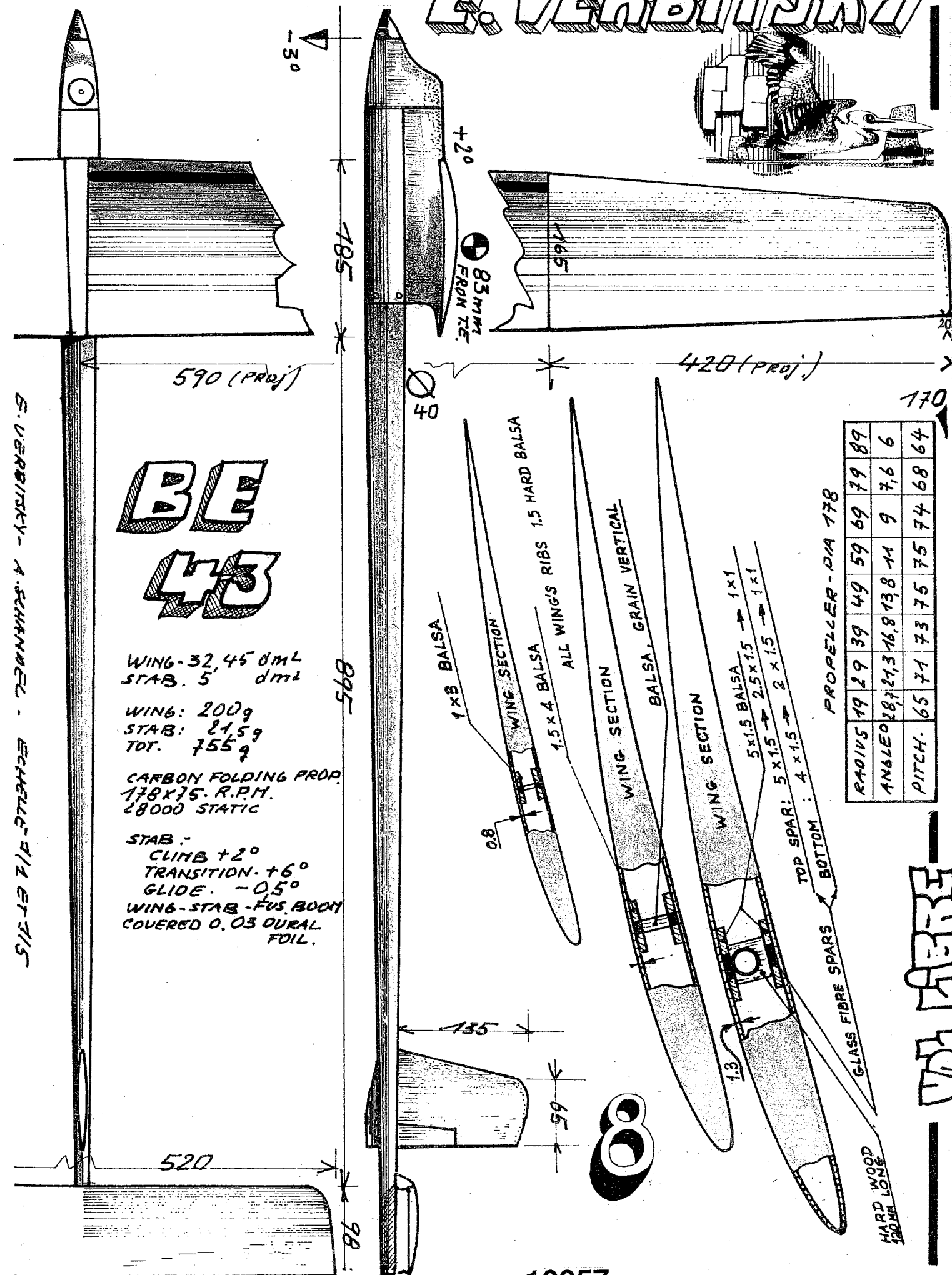
\* MILIEU DES ANNEES 80 APPARAIT CETTE  
FORME POUR AINSI DIRE CARROSEE  
DE LA PARTIE AVANT DES MODELES  
CCCP - AVEC DES PIECES MOUTES EN  
KEVLAR - AERODYNAMISME AMELIORE -  
NOTEUR PROTEGE - PALES REPLIABLES  
LE TOUT ICI VISIBLE SUR UN MODELE  
CCCP DE L'EPOQUE - ECHAPPEMENT  
INCORPORE VERS LE HAUT OU SUR LE  
COTE -

PAGE 10954 UN CHOIX DE MOTEURS  
RECENTS QUI SONT LES DEVELOPPE-  
MENTS AUTOMOBILE DE BASE CIDESSUS.

\* 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 EINE REVOLUTION IN DER F1 C KLASSE

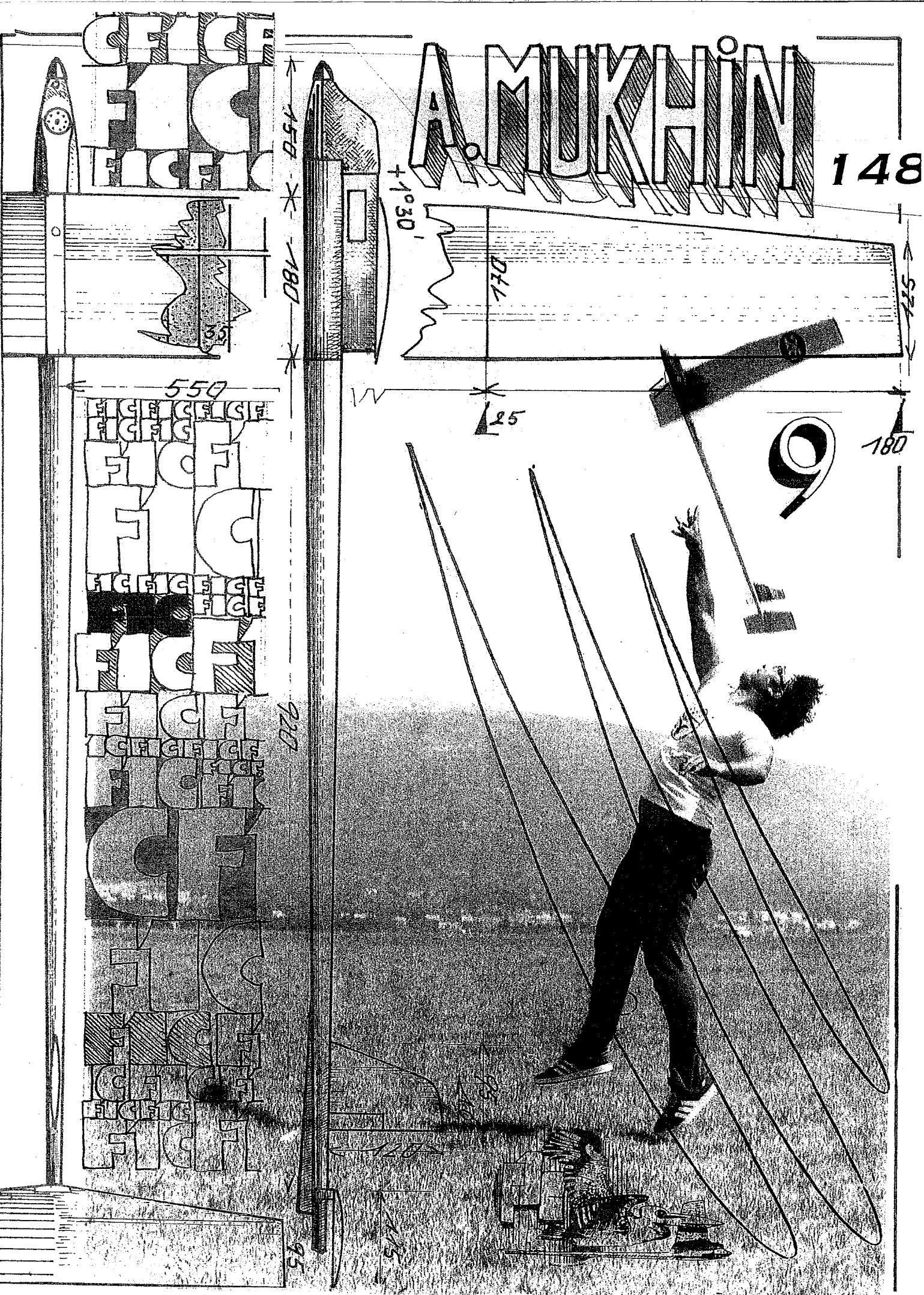
147

# E. VERBITSKY

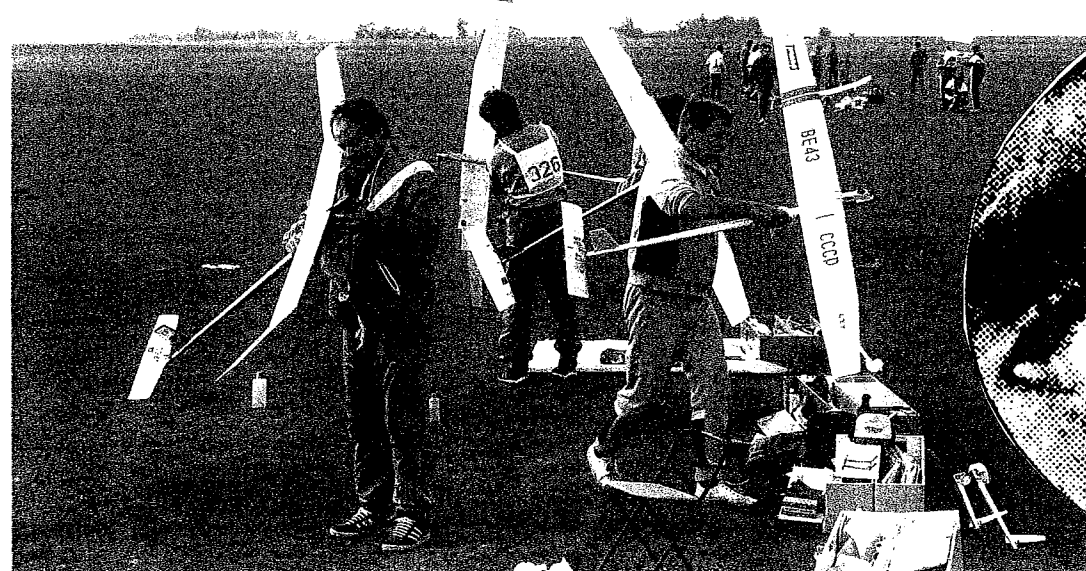


|        |    |      |      |      |    |    |     |    |
|--------|----|------|------|------|----|----|-----|----|
| RAO115 | 19 | 29   | 39   | 49   | 59 | 69 | 79  | 89 |
| ANGLER | 28 | 21.3 | 16.8 | 13.8 | 11 | 9  | 7.6 | 6  |
| PITCH. | 65 | 71   | 73   | 75   | 75 | 74 | 68  | 64 |

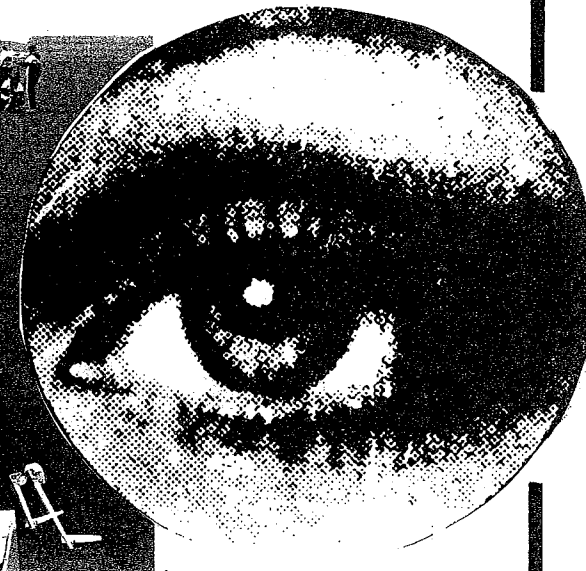




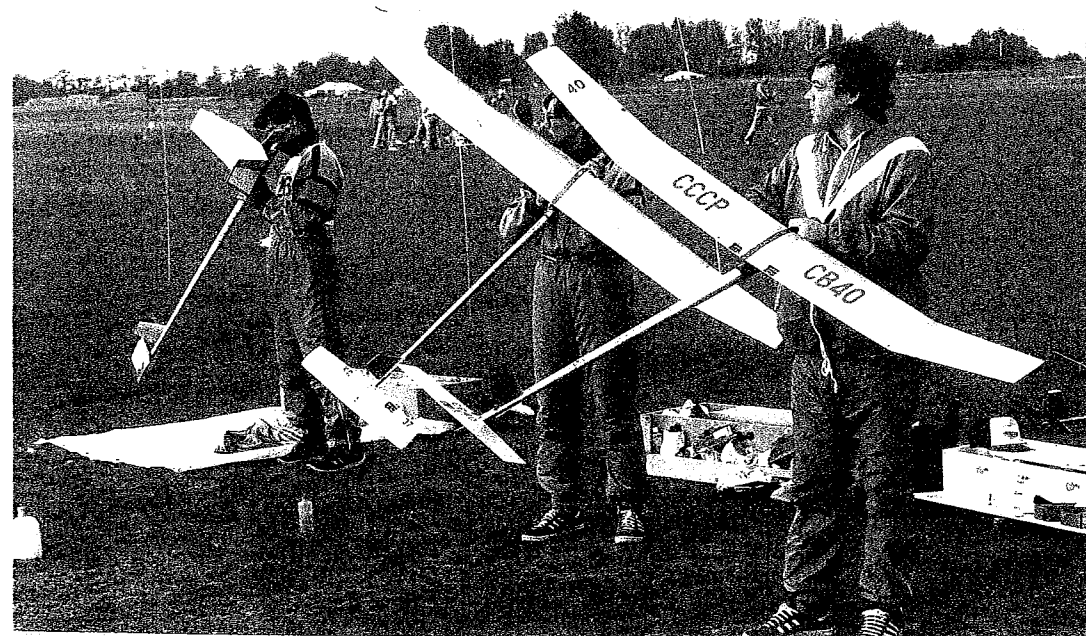
10958 Photo. A. SCHANDLER



149



\* 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 LEURS ATTITUDES ET DE LA CONFIANCE REPROQUEES ENTRE EUX.



\* EINIGE BILDER DIE VON DER DYNAMIK UND DER BEWEGLICHKEIT DER CCCP MANNSCHAFT ZEUGEN. ZU BEMERKEN DASS MAN AUF ENGEN 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.

PHOTO. A. SCHANDLER

10959

VOL LIBRE

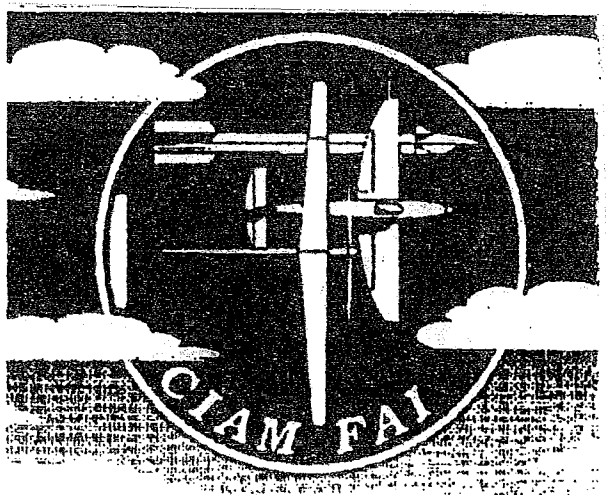
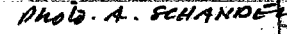




Photo - P. CHAUSSÉBOULE. -

ALS DIE CCCP MANNSCHAFT IHRE HÖHEPUNKTE ER-  
REICHTE WAR SIE MIT RELATIV JUNGEN MITGLIE-  
DER BESETZT IN ALLEN KLASSEN - EINMITGLIED  
DAS BESONDERS HERRAUSRAGTE WAR NAKONECHNY  
- AUF DEM FOTO OBEN LINKS, IN LUND BEI DER  
W.M. 1985.  
WIR ERLEBEN ANFANGS 1987 VON SEINEM  
PLÖTZLICHEN UND ÜBERRASCHENDEN 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.

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.



\* BEI DER W.M. 1997 IN  
THOUARS FRANKREICH WAR  
DIE RUSSISCHE MANNSCHAFT  
AUF EINEN HÖHEPUNKT.  
EINZELTITEL UND MANNSCHAFTS-  
TITEL KRÖNTEN DIE ÜBERLEGEN-  
HEIT! TCHOP, ANDRIUKOV  
VERBITSKY UND ANDERE KEHR  
LIEFERTEN BESTES  
AUF DEM FOTO SEHEN WIR  
E. VERBITSKY DER UNTER DEN  
WAHNSINNEN, AUGE VON A.  
ANDRIUKOV, MOTORREINIGUNG  
VORNIMMT.  
ZU BEACHTEN DER SONNEN-  
SCHUTZ VON A.A. DER VON DER  
GROSSEN HITZE ZEUGT.

CE LOGO UTILISE PAR LA FAI POUR  
LES COUPES DU MONDE D'AERO-  
NAUTISME A ETE DESSINE PAR  
A. SCHANDEL. -  
- LOGO WELTPOKAL TONELLFLUG  
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 FIC, 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 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 Klappflügeln ... zum 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, ÖKONOMISCHEN, 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 2<sup>nd</sup>, Simonov 4<sup>th</sup>, Titutsin 11<sup>th</sup>, Vasilev 55<sup>th</sup>. Of course the first team place was for them. The Sokolov's model (drawing included) was probably very good. He got also the 2<sup>nd</sup> 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.

→ 10972

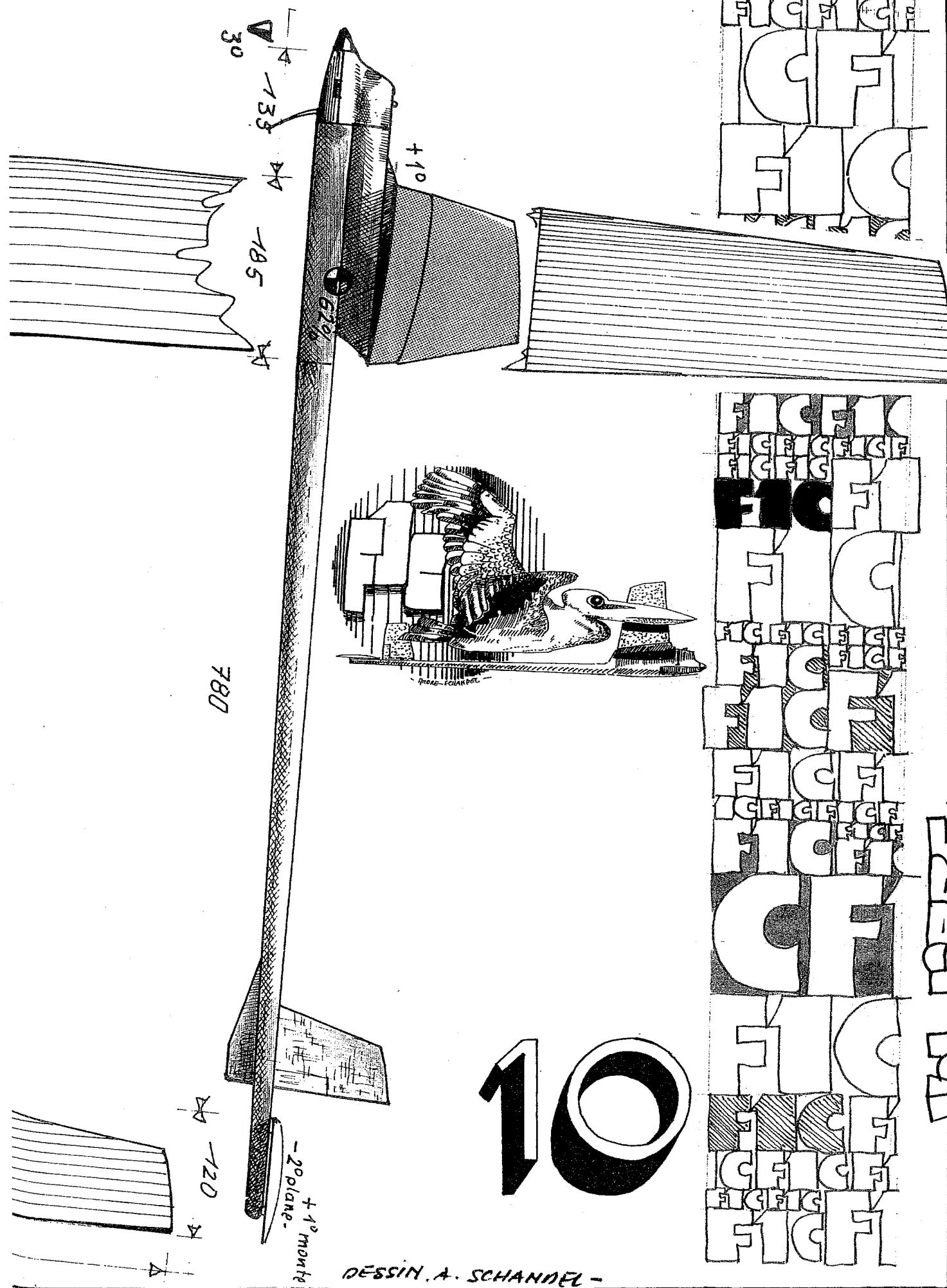


154



10964

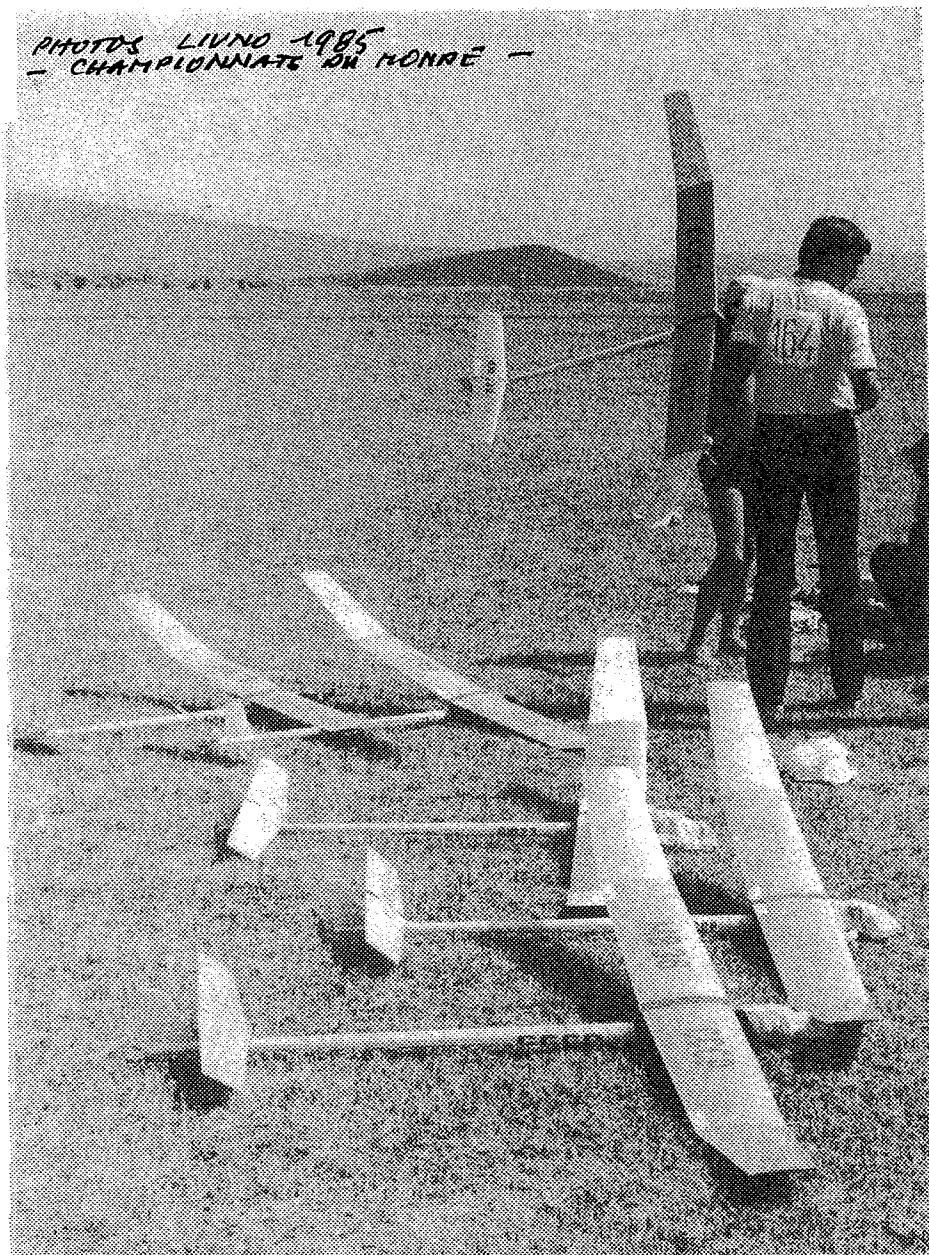
155



10965



PHOTOS LIVNO 1985  
- CHAMPIONNAT DU MONDE -



156

POUR TOUS CEUX QUI  
DURANT LES ANNÉES  
80-90 ASSISTAIENT  
AUX CHAMPIONNATS  
DU MONDE IL APPA-  
RAISSAIT QUE  
L'EQUIPE RUSSSE EN  
FIC, POSSEDAIT UN  
NOMBRE DE MODELES  
IMPRESSIONNANT.  
- AUCUN AUTRE  
PAYS NE POUVAIT  
SE PERMETTRE CE  
LUXE.  
- DES SERIES ENTIE-  
RES SORTIRENT DES  
CAISSES ET PLUSIEURS  
"CASSES" DURANT  
REGLAGES ET ESSAIS  
NE DIMINUERENT  
MILLENT 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  
KONNTE ES SICH ERLAU-  
BEN SERIEN FIC MO-  
DELLE ZU BAUEN,  
KISTENWEISE!  
ZERSTÖRT MODELE  
BEI TRAINING UND  
VERSUCHE HATTEN  
KEINEN EINFLUSS  
AUF ERGEBNISSE.  
DIE CCCP STARTSTELLE  
WAR MIT MODELLEN  
BELAGERT!

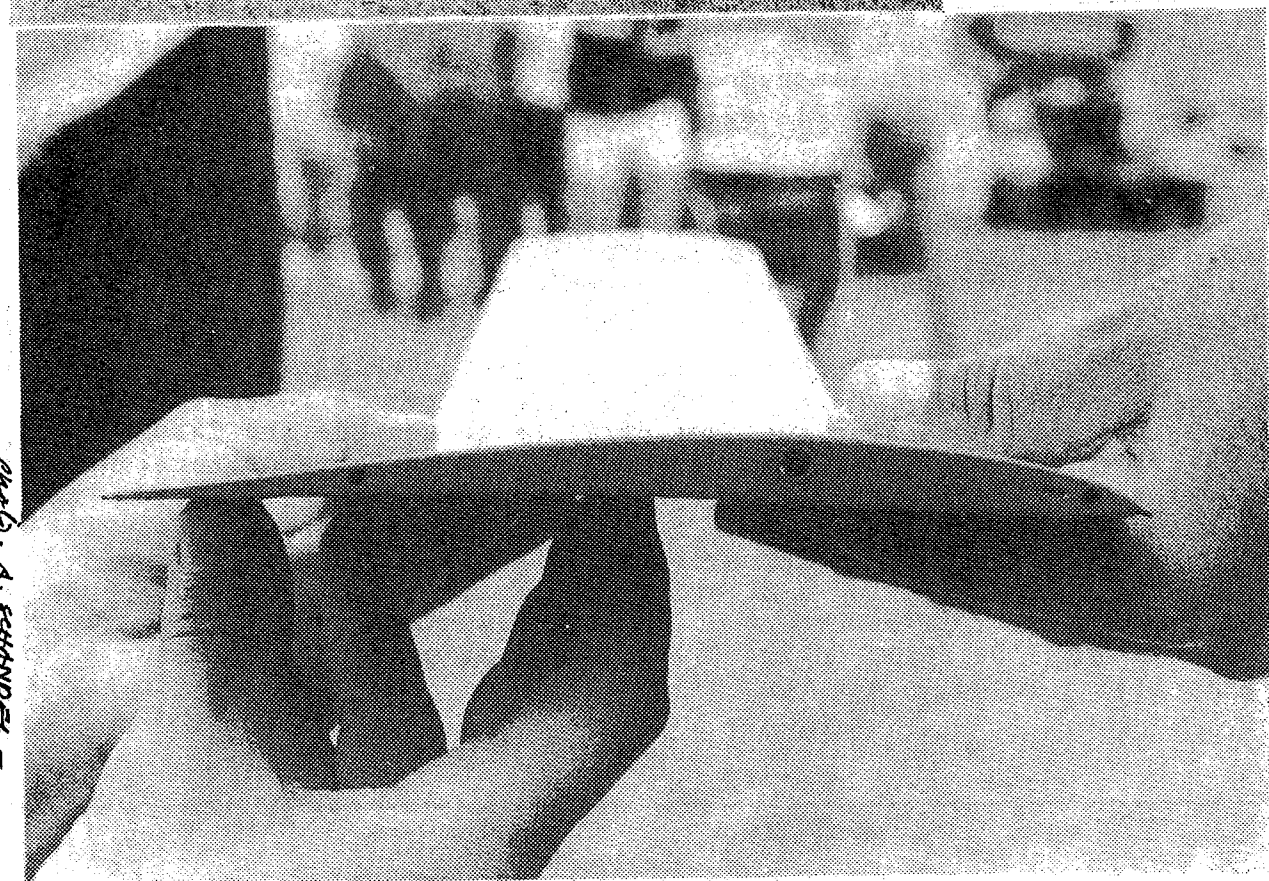


PHOTO. A. SCHANDER -

MOZIRSKI 1980 (CCCP)

VOL LIBRE

VERBITSKY, E.

157



S'EST VU DÉCERNÉ  
- NERVURE D'OR - 1986  
- HALL OF FAME - 2007

PHOTO. A. SCHANDER

10967

10966





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 motomodelle 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 planétairement 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 cm<sup>3</sup> 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.

10968

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 FESSELFLUGMODELL, 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 DPL. OING. ZEUGNIS. FÜR ZELLEN UND MOTORB AU. 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 CM<sup>3</sup> 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 WEITERENTWICKLUNG, 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. DIESE 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.

VON S. 10962 -  
**ZUM SCHLUSS...**

**POLITISCHE:** ERRINERN WIR UNS DARAN DASS ZU JENER ZEIT DIE OSTBLOCKSTAATEN, MASSIV IN SPORT INVESTIERTEN, OB MANNESCHAFT 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 PROFITIERTE 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.

10969

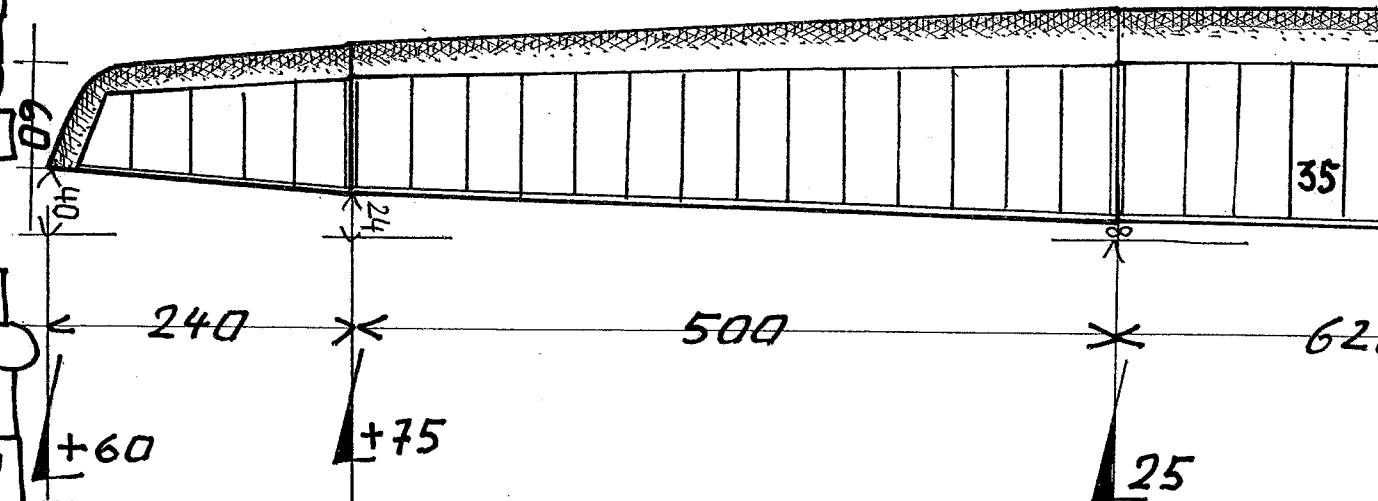


# EUGENE VERBITSKY

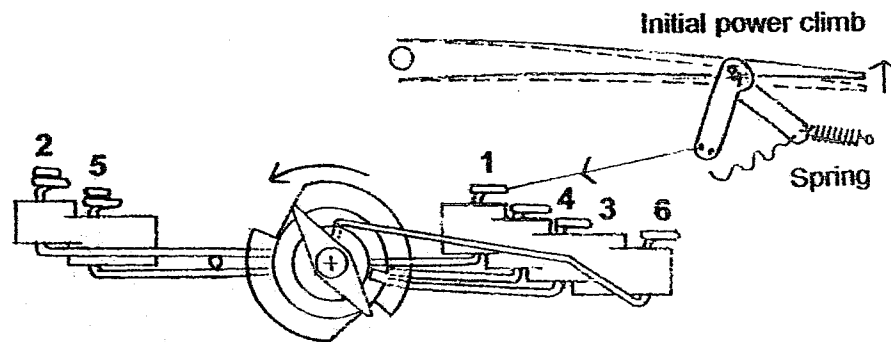
160

160

160



Wing centered at 60%  
Each wing panel has a 0.5° washout.  
Wing's D-Boxes: 32.5% at root, 25% at the inner wing break, 25% outer panels



## Timer Information

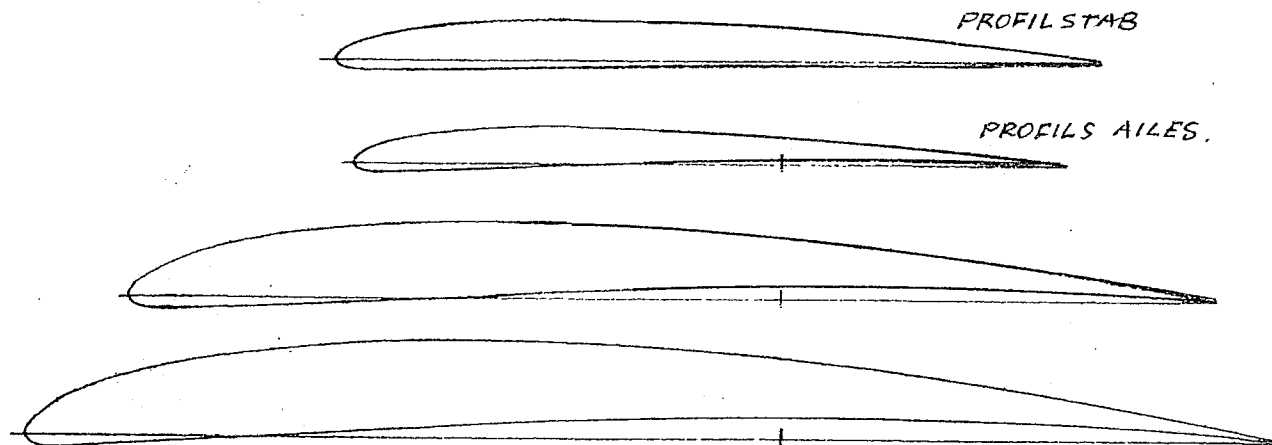
- Line 1: Wings wiggler (upper disk)
- Line 2: Engine flooding and break (lower disk, front)
- Line 3: Bunt and rudder (lower disk, back)
- Line 4: Glide (lower disk, back)
- Line 5: Air intake cover (lower disk, front)
- Line 6: DT (spiral scroll)

72

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

PROFIL STAB

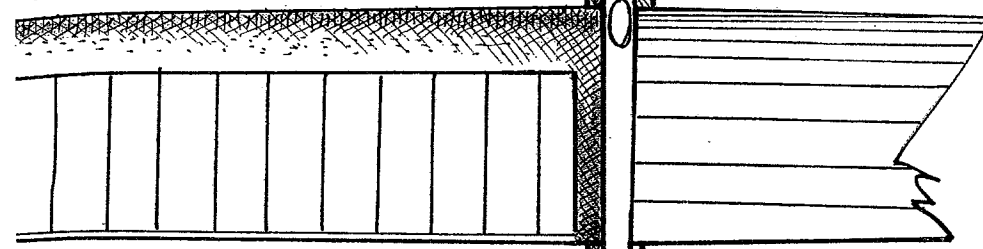
PROFILS AILES



10970

161

161



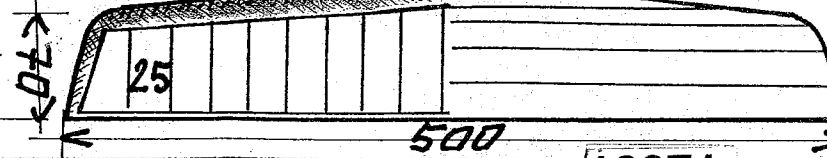
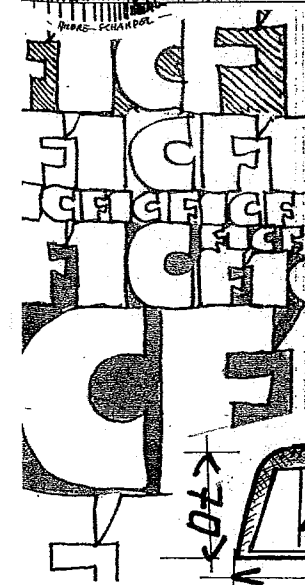
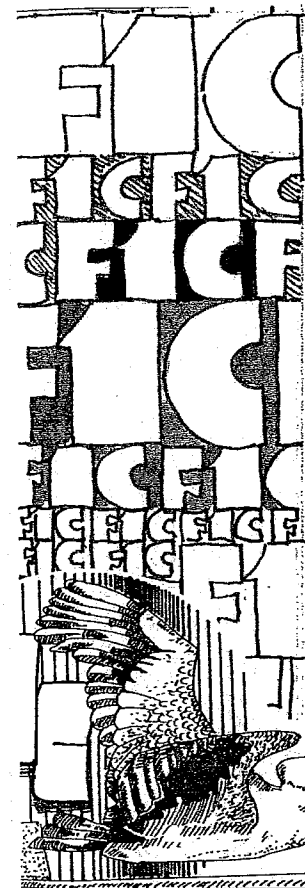
MOTEUR  
"VE" GEAR 4:1  
33 000 t/m  
EN STATIQUE  
CALAGE: 0-0

HELICE  
DIAMETRE 330  
PAS 275

AILE A +1.95° DURANT 3.5 MINUTE  
+2.100 AU PLANER  
54-5%

11

161



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 win 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, 9<sup>th</sup>, used a similar model as Ivanikov 8<sup>th</sup>. For Smirnov 5<sup>th</sup> 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 49<sup>th</sup> placing but met Hatshek (US) who finished 2<sup>nd</sup>. They exchanged their models, one can see somewhere a photo of Hatshek flying Matvev's model.

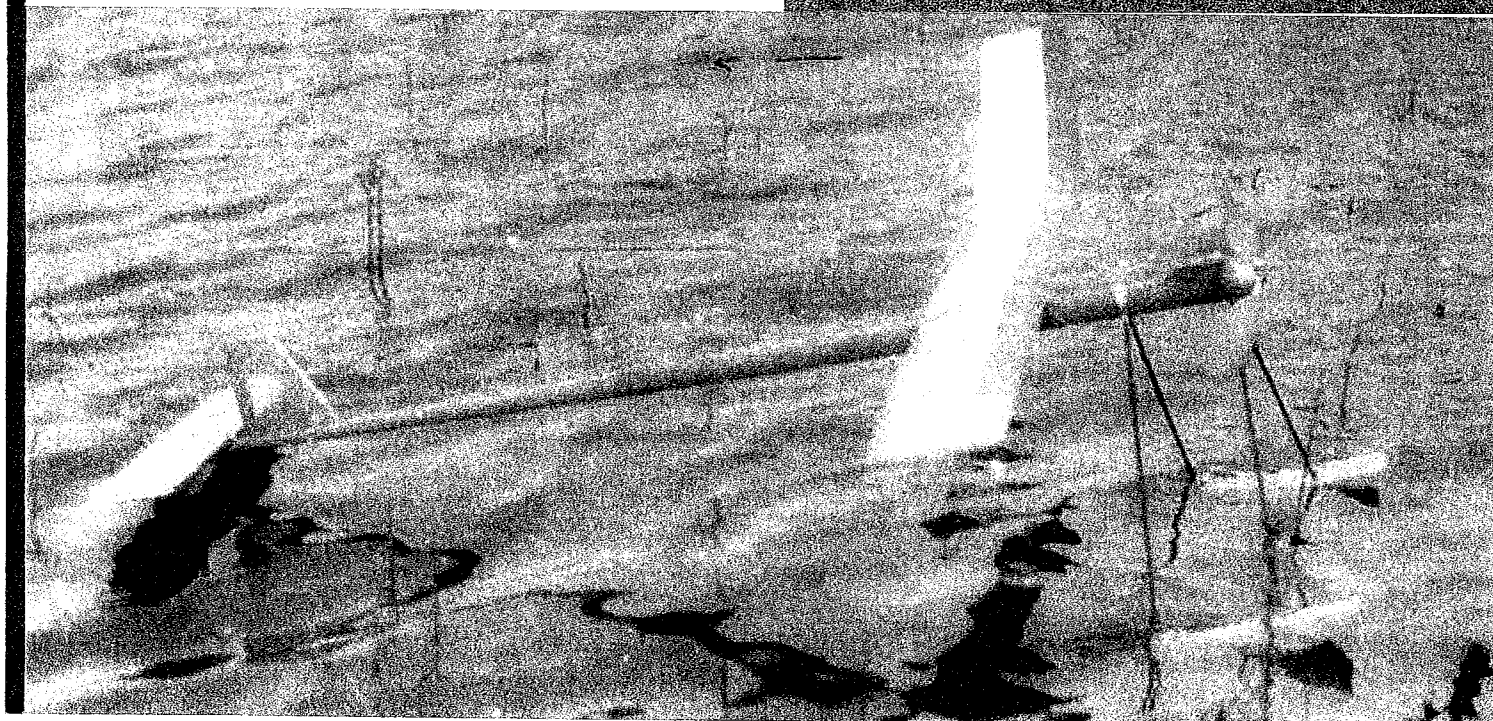
The real success for soviet flyers came with Andriukov.

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 25<sup>th</sup> in 1963. But in 1965 a named Verbitsky finished 3d. The beginning of a real reign still lasting 40 years later.

Translation by Bernard Bouillier.

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

\* PHOTO EN DESSOUS. - 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

## 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<sup>ème</sup>, SIMONOV 4<sup>ème</sup>, TITUTSIN (?) 11<sup>ème</sup>, VASILJEF 55<sup>ème</sup>. Ils ne pouvaient manquer la place de 1<sup>er</sup> 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.

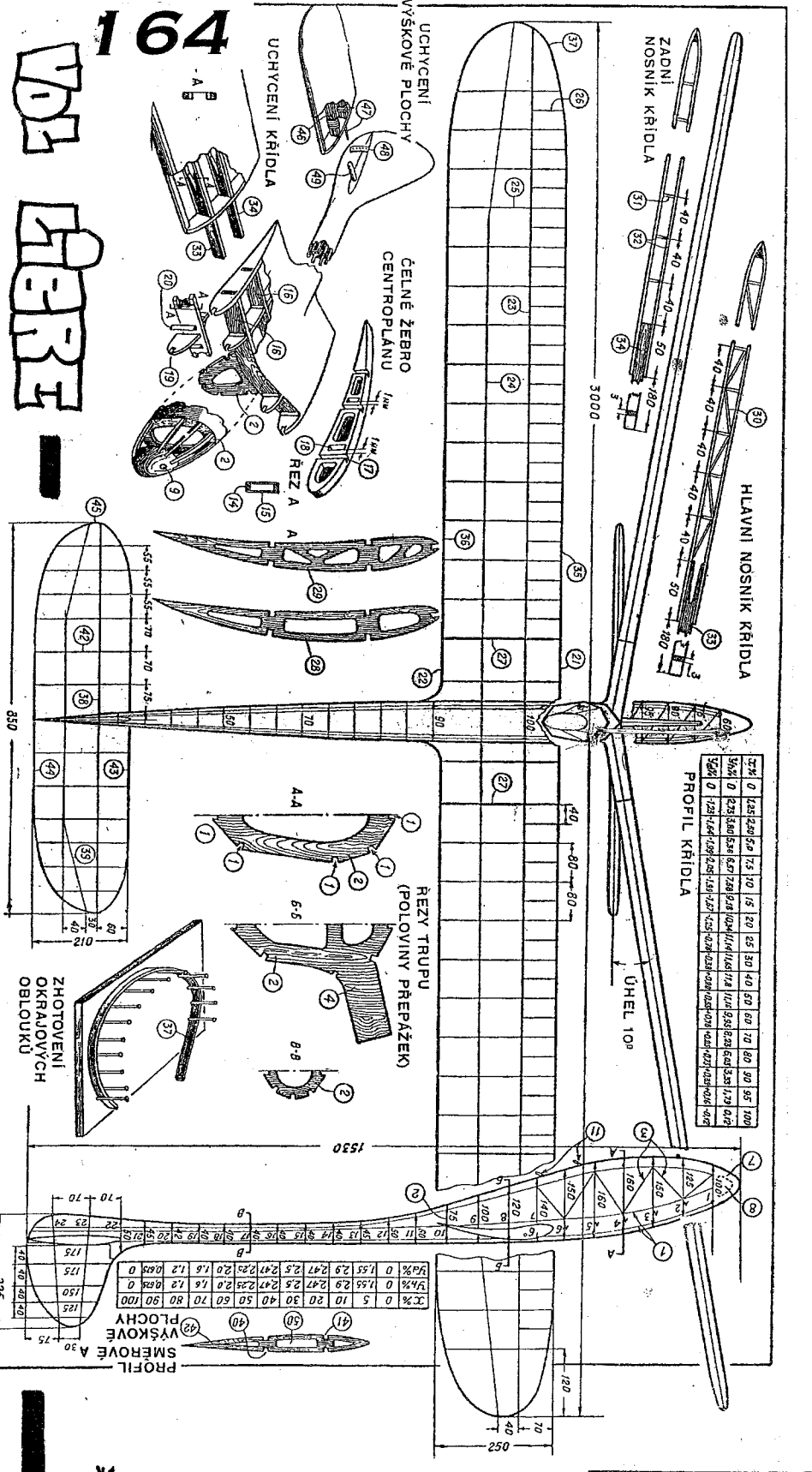
D'après une photo (Modelarz) le modèle de TITUTSIN était encore plus rustique (un peu comme la mâchoire du client !). Le bois dur semble largement utilisé.

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 ultramineux très creux (plan ci-joint). KOLPAKOV, classé 9<sup>ème</sup> présentait un appareil assez semblable (d'après une photo Aeromodeller annual), de même qu'IVANIKOV, 8<sup>ème</sup> (d'après un plan J. MAGNE). En revanche, on dispose pour SMIRNOV, classé 5<sup>ème</sup>, d'un

SUITE PG  
- 10975 -





\* PIERRE PAILHE IST EIN FACHMANN SPEZIALIST DER "OLDTIMER" MODELLE. ER GEHÖRT DEM IN FRANKREICH FAMOSEN 4A KLUB AN. VEREIN DER SICH NUR MIT ALTEN MODELLEN BESCHÄFTIGT. ER BESITZT EINE SEHR REICHE WELTDOKUMENTATION 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 BEWISSEN, SOKOLOV, WAR ES DER GLEICHE WIE SPÄTER? AUF JEDEN FALL IST HIER HARTHOLZ NOCH VOLL ANGE-SAGT, LAUBSAGEAUCH! VIEL SPAß. -

10974

## DEUTSCH P. PAILHE

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

Erlaube es mir einige Elemente nachzuführen , 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 diente 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 , Höhenleitwerk 6 dm 2 , Profil Hansen ( 1953 ) . Diese Ausgabe gleicht nur wenig der von Magne in MRA 57, der in Moskau auf den Jugendspielen 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

FORTS.  
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.

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-turbulenc 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 à 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<sup>ème</sup> en 1965 derrière KOSTER... J'ai vu je ne sais où une photo d'HASCHEK 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<sup>ème</sup>. Mais, en 1965, un certain VERBISKI se classe 3<sup>ème</sup>... 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.

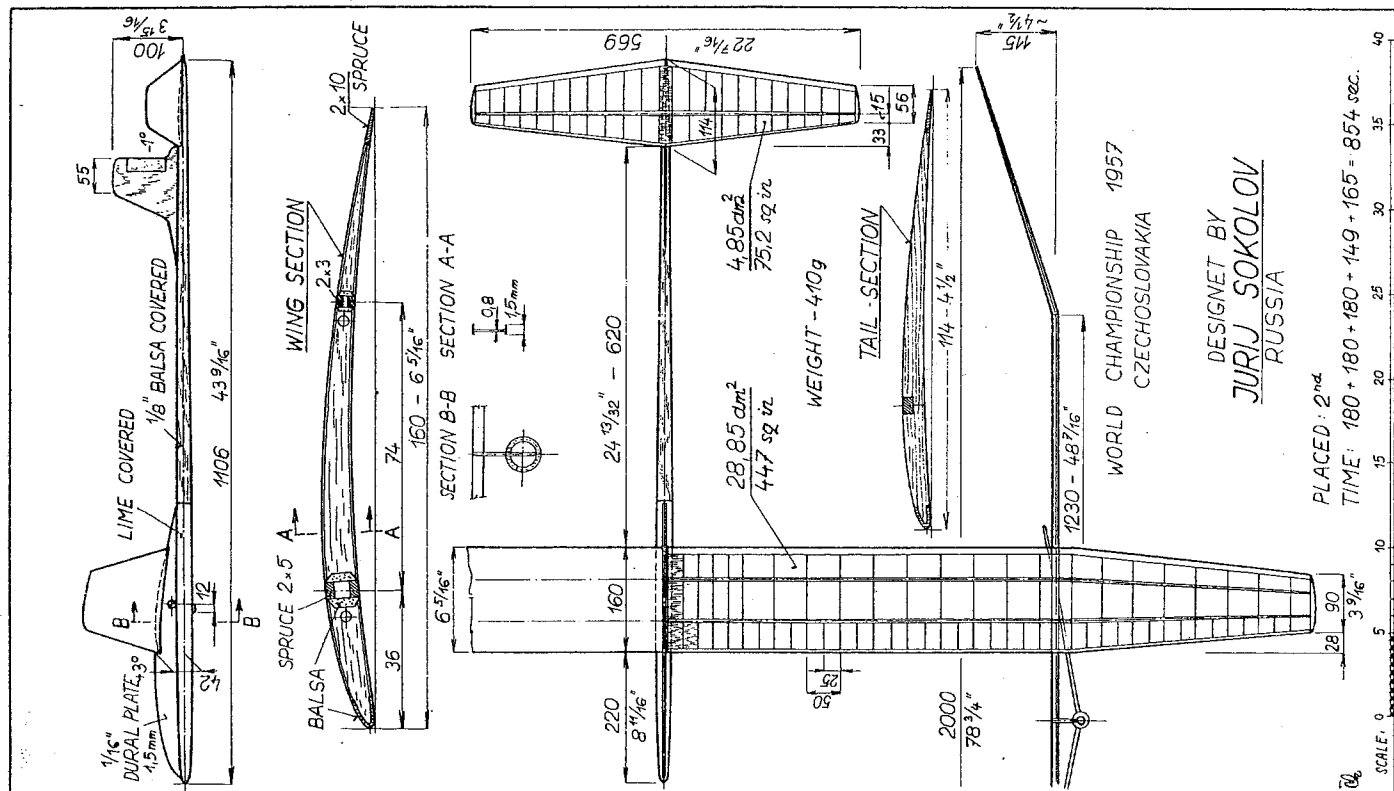
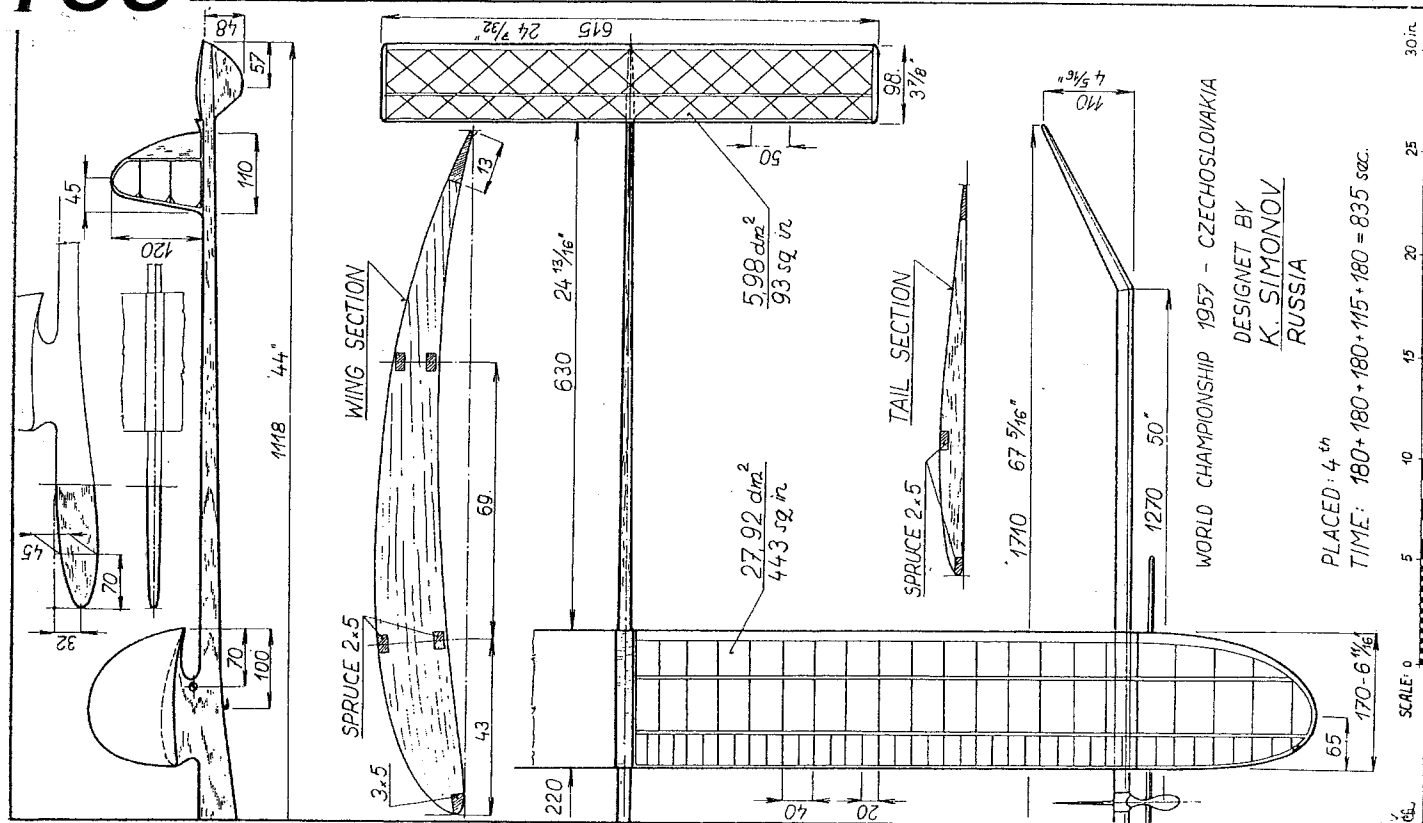
CH

MAURICE BAYET  
VIABON 23-24.02.08  
MICHEL PICOL - 3 RUE DE BESLY - 91800 BOUSSY-S.T.ANTOINE -  
michel.picol@wanadoo.fr  
J. PIERRE CHALLINE - 13 RUE DES CHENEAUX  
mjp.challine@teje2.fr - 91220 BRETAGNY S. ORGE -

10975

165  
VOL LIBRE





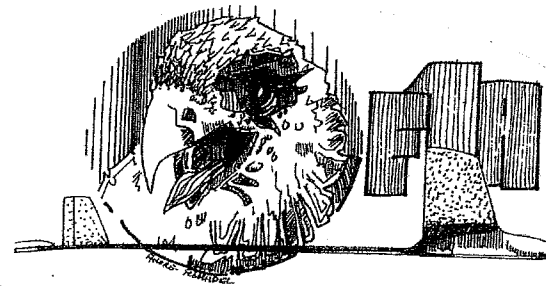
Matvev nicht zwei Fehlstarte hingelegt hätte, drei Volle aber kein Modell mehr. Das Modell von Matvev wurde gezeichnet (mit Reserven) mit langem Rumpf, geodetischer Bauart, und einem ultra dünnen Profil. Kolpakov 9 hatte ein ähnliches Modell (nach einem Foto von Aeromodeller Anual) gleichso Ivanov.

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

Viel interessanter ist das Modell von Matvev 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

10976



(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.

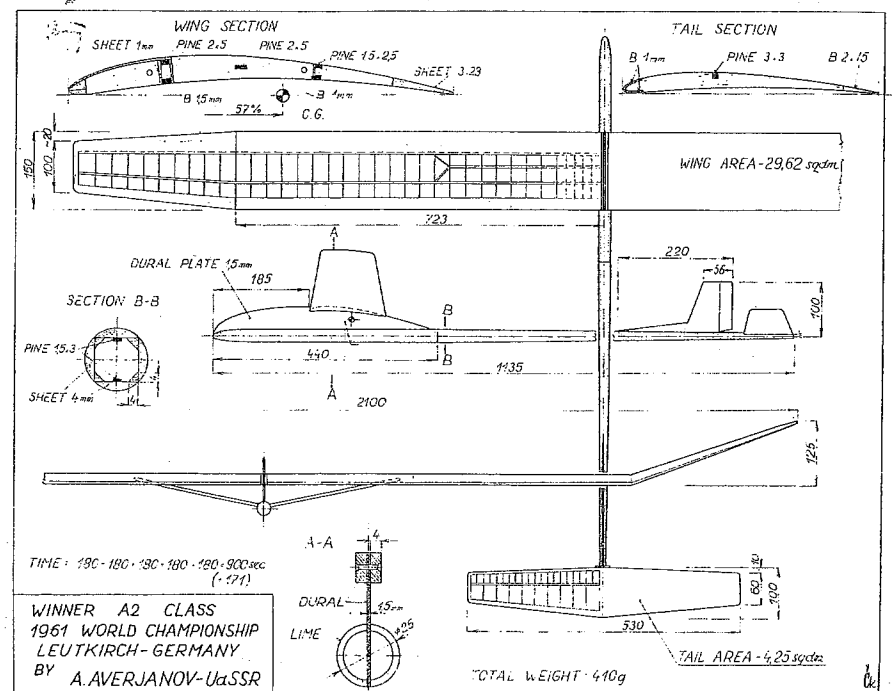
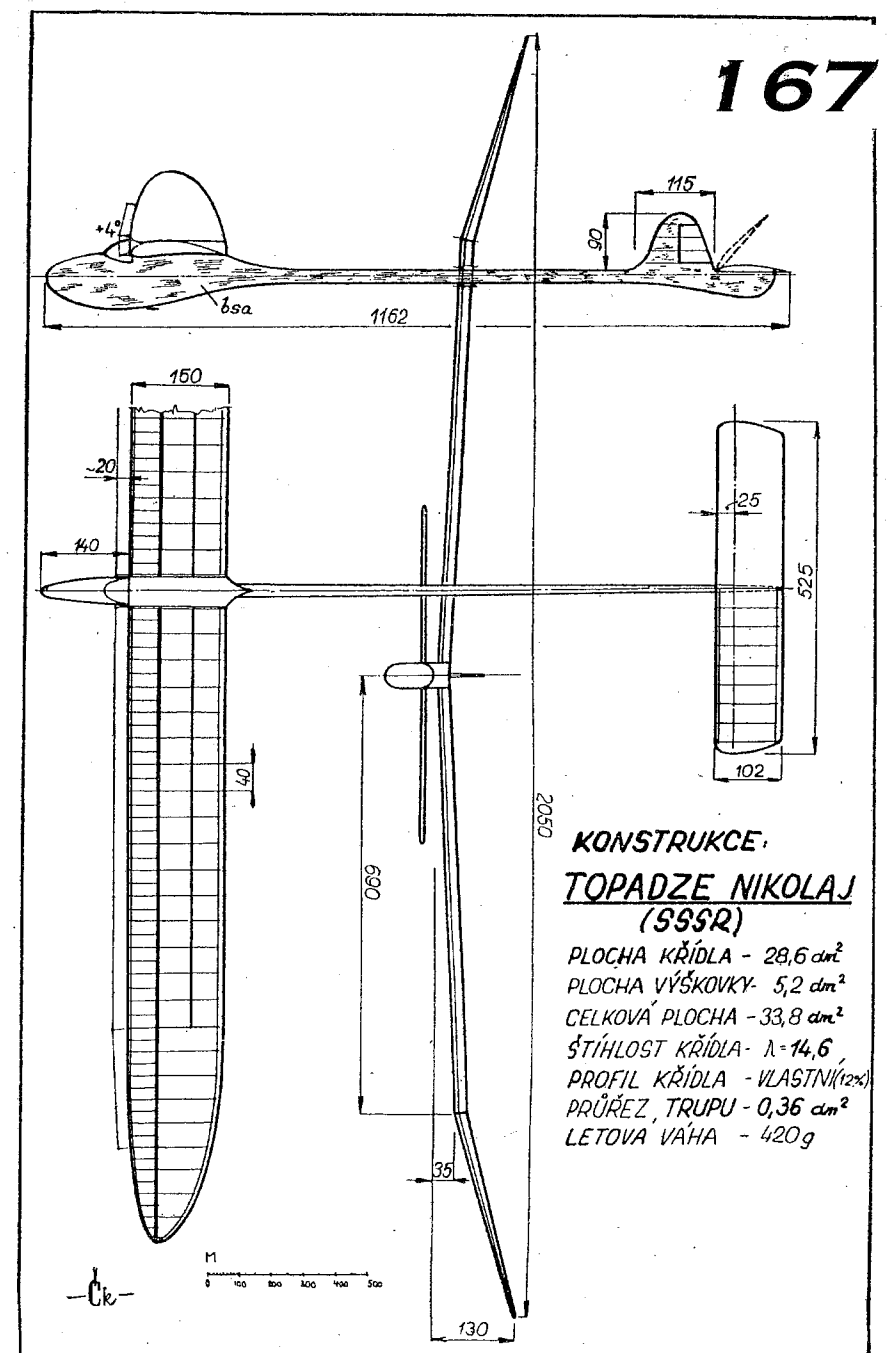
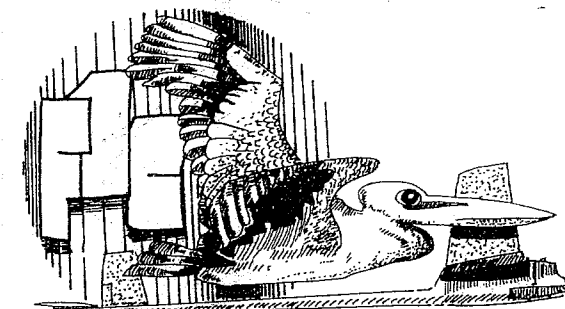
Zu bemerken ist dass die "Tovarichs" in der Klasse F1B nie die F1A Klasse erreichten bevor der Supermann A. Andriukov erschien.

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.

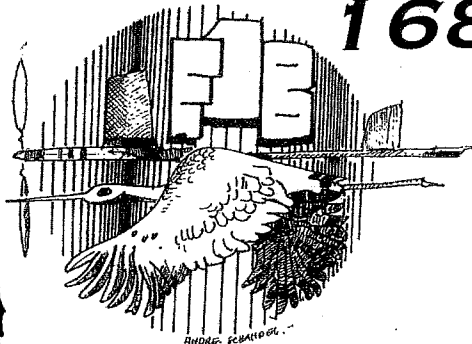
Das Papier war von sehr schlechter Qualität ... und sprechen wir nicht von den Fotos die der Zensur zum Opfer fielen .... zum heulen, in jener Zeit

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



10977



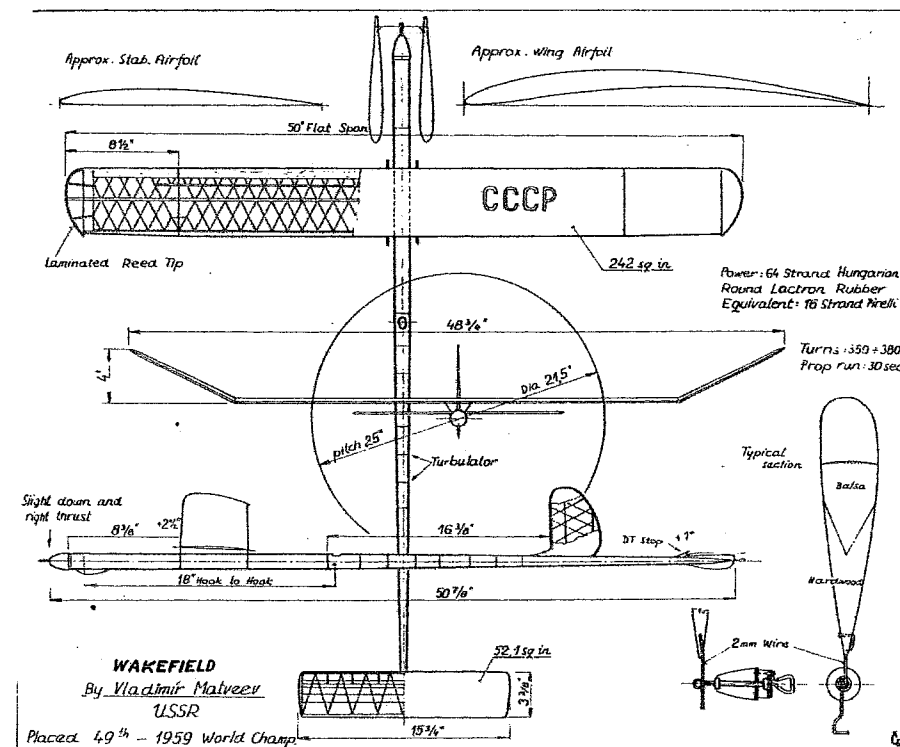
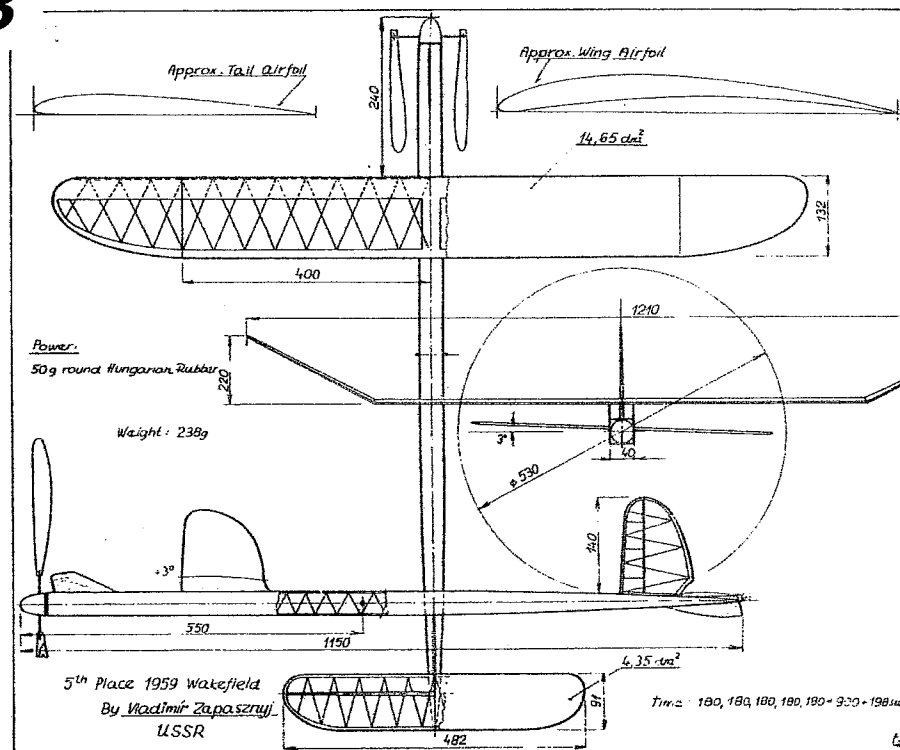


## ZUM SCHLUSS

, 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.

SIEHE S. 10979



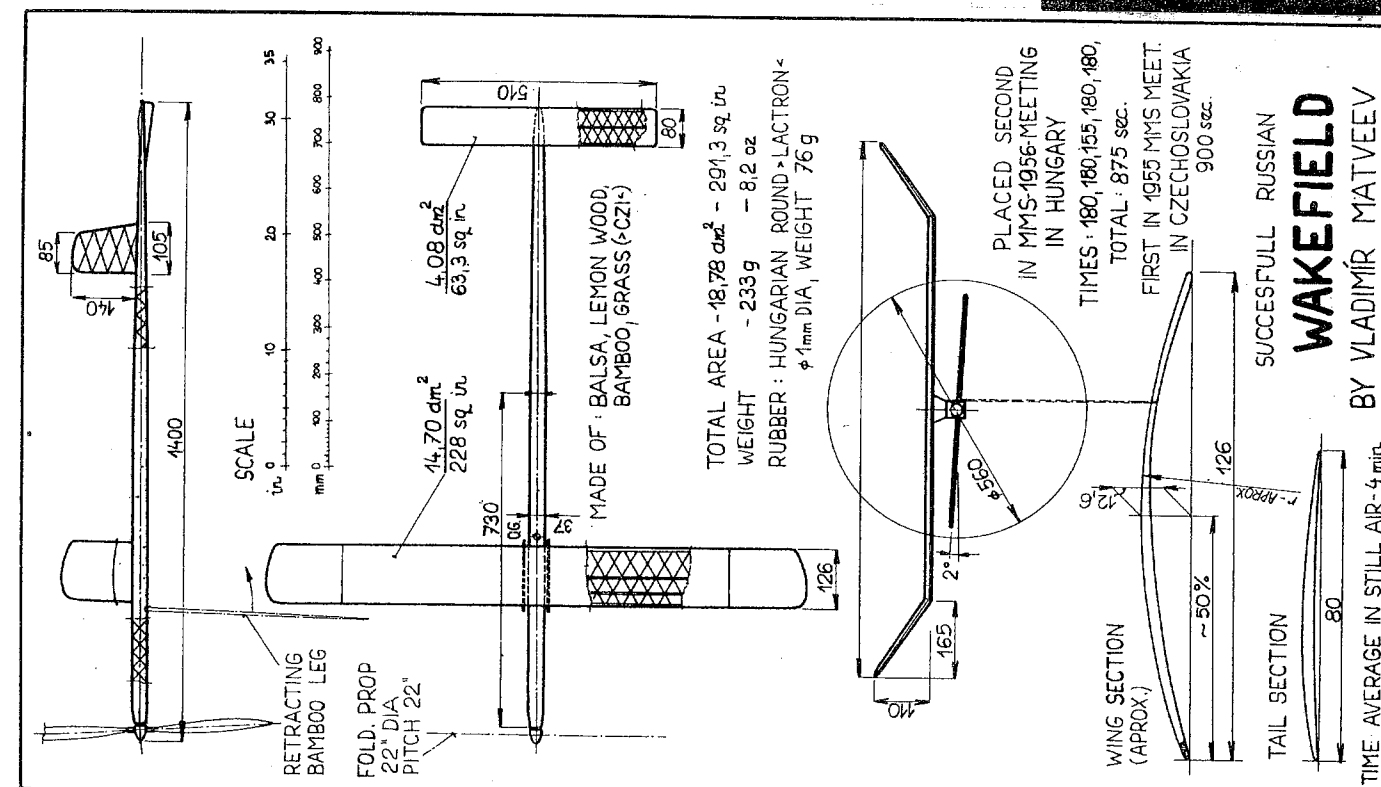
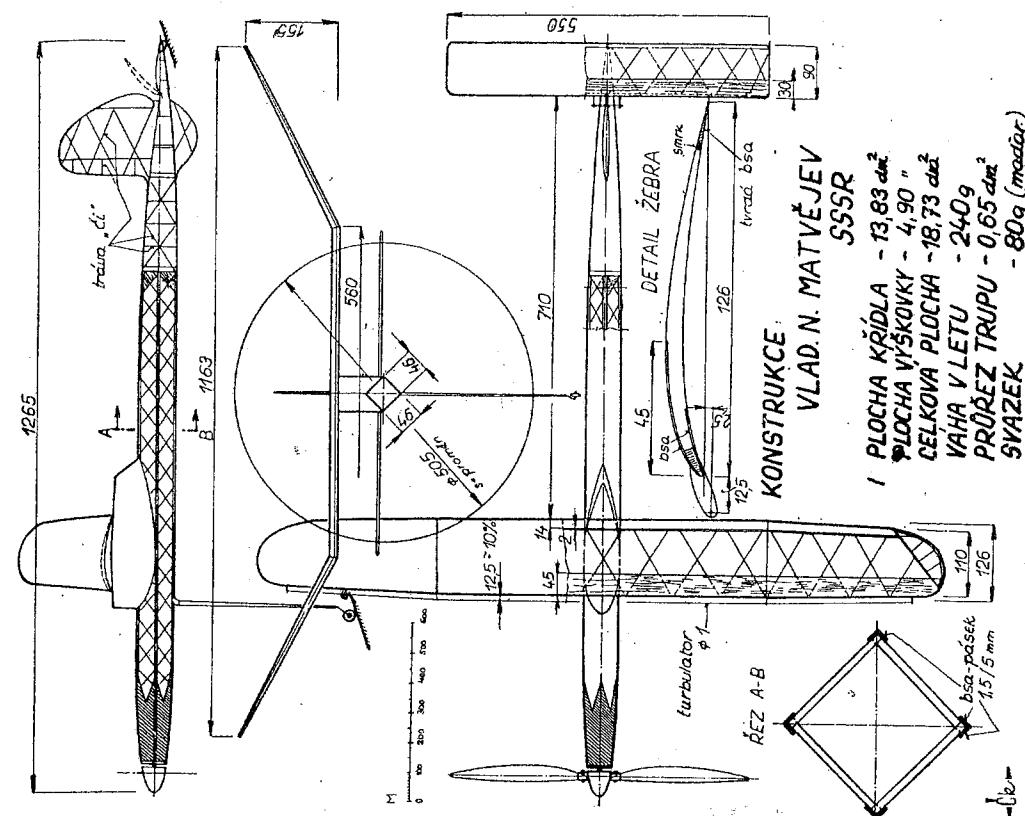
## 6° Incontro AGO – E30 e aeromodelli VL elettrico

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



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

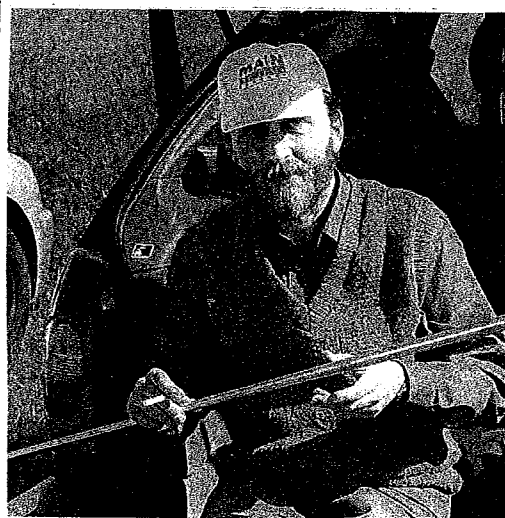
NIE ZUVOR. ICH GLAUBE MAN KANN HEUTE BEHAUPTEN DASS NIE WIEDER SOLCHE VORTSCHRITTE GEMACHT WERDEN IN NAHER UND LÄNGEREN ZUKUNFT IN DEN FREIFLUGKLASSEN.

**SAGA CEE**  
**F1-A.B.C.**  
**3 NUMEROS**  
**€ 18** **FRAIS DE PORT INCLUS.**

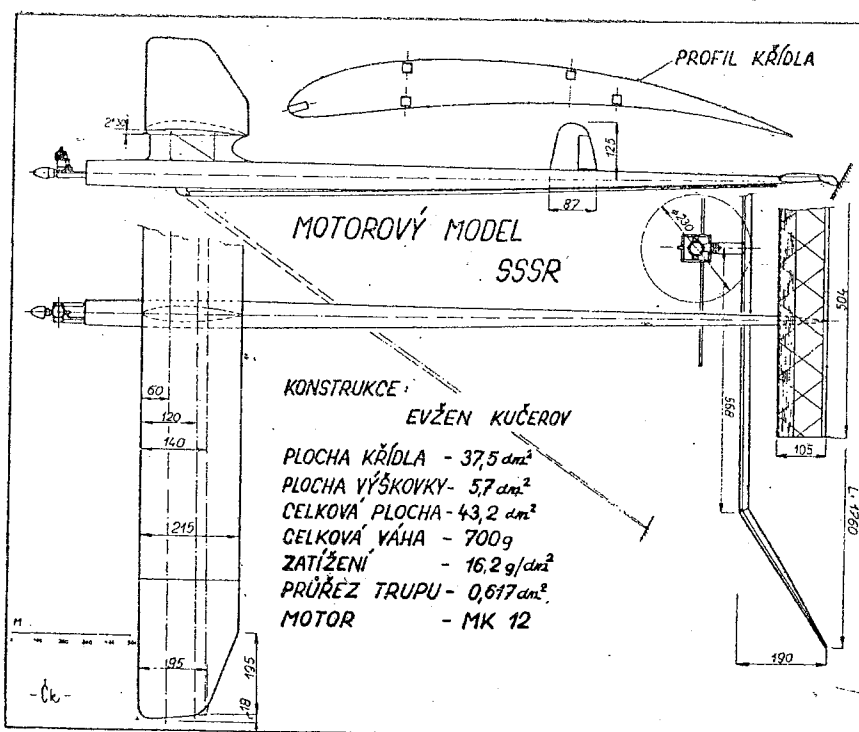
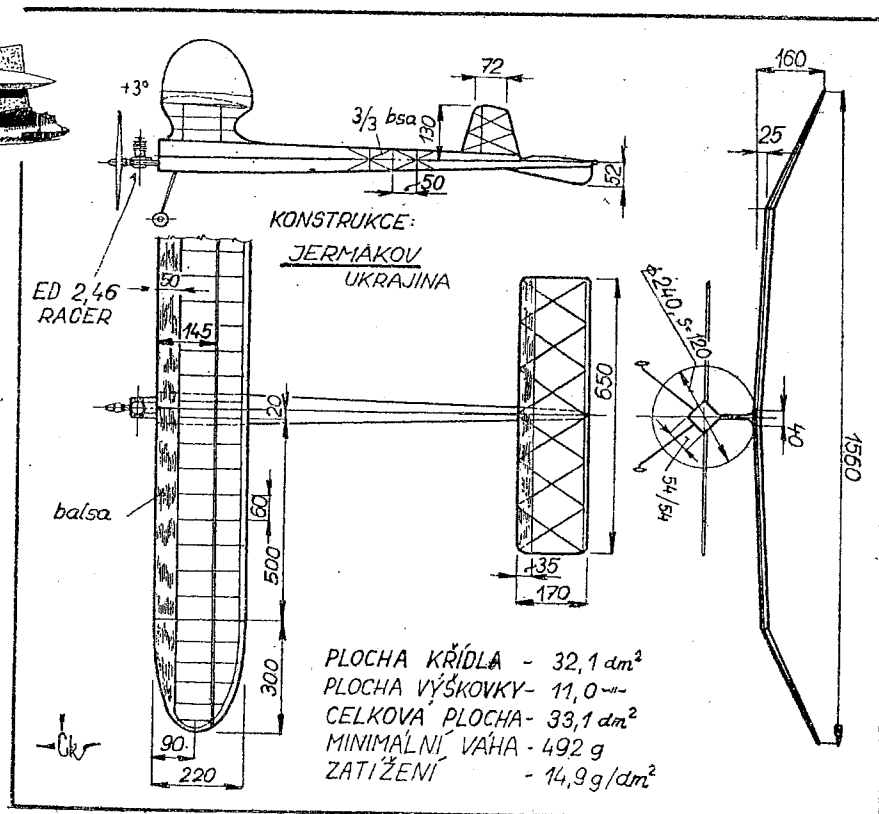


FOR SALE

**MIKLOS SZABO** †



- DECEDÉ SUITE A UNE ATTAQUE  
CÉRÉBRALE -  
- VERSTORBEN NACH HIRNSCHLAG -



**10980**

# CALENDRIER FAL 2008

Estonian Free Flight Cup. FIA, FIB, FIC, 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>

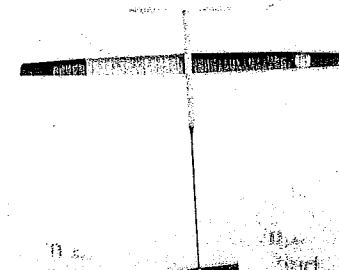
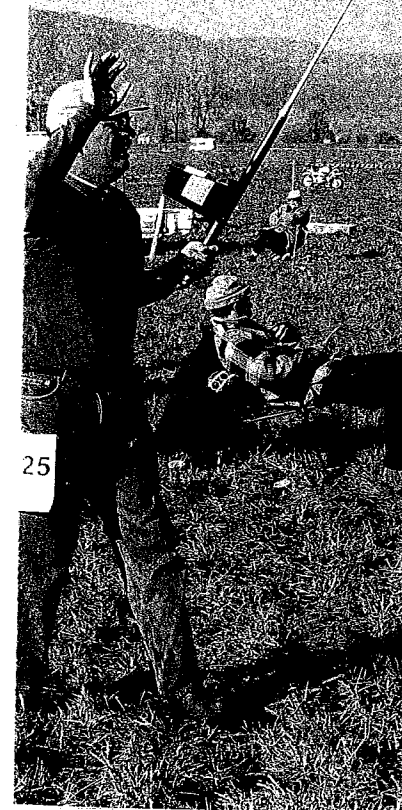


Photo. A. SCHANDER

# WIRE





May 4  
Gallio (Vicenza), Italy

May 8-10  
Zrenjanin, Serbia

May 10-11  
Andover, UK

May 10-11  
Liptovsky Mikulas, Slovak Republic

May 16-19  
Kharkiv, Ukraine

May 23-25  
Vsechov, Czech Republic

May 23-25  
Pazardzik, Bulgaria

May 23-25  
Valencia, Spain

May 30-June 1  
Tass, Hungary

June 7-8  
Zlatibor, Serbia

June 12-14  
Turda, Romania

June 20-23  
St. Petersburg, Russia

June 21  
Zrenjanin, Serbia

June 26-29  
Kazan, Russia

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

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

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

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

Kharkiv Cup. FIA, FIB, FIC World Cup event. Entry fees €25. Contact: Nikolay Kovalenko, Firm Idea, Nestorova 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

23rd Jihocesky pohar. FIA, FIB, FIC World Cup event. Entry fees €35. Contact: Rostislav Kvasnicka, Svopomoc 694, 391 02 Sezimovo Usti, Czech Republic, tel:+420 608 059 803, fax:+420 381 276 579, email:r.kvasnicka@seznam.cz

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

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

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

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

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: mzaniciu@rdsmail.ro, web: www.frm.ro

Cup White Nights. FIA, FIB, FIC, FIG, FIH, FIP World Cup event. Entry fees €25. Contact: Yuriy Perchuk, art. 12, 5 Moskovskaiastr., Vsevolodsk, 188645 Leningrad, Russia, tel:+7 921 995 30 48 or +7 901 30 10 739, fax:+7 812 449 02 42, email:stk.fenix@mail.ru

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

Kazan Cup. FIA, FIB, FIC, FIG, FIH, FIP World Cup event. Entry fees €25. Contact: Andrey Burov, 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

July 7-8  
Rinkeby, Sweden

July 12-13  
Borden, ON, Canada

July 12  
Tass, Hungary

July 19-20  
Bjelopolje, Croatia

July 28  
Livno, Bosnia and Herzegovina

August 1-3  
Beauvoir-sur-Niort, France

August 1-4  
Kyiv, Ukraine

August 4-10  
Kyiv, Ukraine

August 5  
Muncie, Indiana, USA

August 7-9  
Noizé, Thouars, France

August 8-9  
Bosanski Petrovac, Bosnia and Herzegovina

August 9-10  
Mostar, Bosnia and Herzegovina

August 15-16  
Belgrade, Serbia

August 15-16  
Ofakim, Israel

August 16-17  
Salonta, Romania

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

Nordic Cup of Denamrk. FIA, FIB, FIC World Cup event. Entry fees senior €30 / junior €20. Contact: Bo Nyhegn, Birkevenget 2, Gadevang, 3400 Hillerød, Denmark, tel:+45 4826 7306, fax:+45 4824 1069, hennning@nyhegn.com www.flu.dk

Huron Cup. FIA, FIB, FIC World Cup event. Entry fees CDN \$30. Contact: Jerry McLaughlin, R.R.1, 372 6th Conc. Rd, Clear Creek, ON, NOE 1C0, Canada, tel:+1 519 875 2734, e: rgmgcg@sympatico.ca

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

5th Memorijal Vilima Kmocha. FIA, FIB, FIC, FIH. World Cup event. Entry fees €30. Contact: Robert Lesko, Matije Gupca 4, 10290 Záhresic, Croatia, tel:+385 133 10403, fax:+385 133 10403, email:mkz@mk-z.hr, web: www.mk-z.hr

Open National Championship of BiH - Livno. FIA, FIB, FIC. Entry fees €20. Contact: Mirsad Kapetanovic, Cemulusa 1, 71000 Sarajevo, Bosnia and Herzegovina, tel:+387 61 194 987, fax:+387 32 738 209, email: mkirce@bih.net.ba

Azay Le Brule Inter. FIA, FIB, FIC, FIG, FIH, FIJ, FIK. Entry fees €12. Contact: Andre Trachez, 11 rue de la Balderie La Riviere, 79370 Aigonnay, France, tel:+33 6 08 57 35 50, e: andre.trachez@laposte.net

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

11th FAI Junior World Championship FIA FIB FIP

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

Poitou. FIA, FIB, FIC, FIG, FIH, FIJ, FIK. World Cup event. Entry fees €30 senior / €12 junior 1 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

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

Mostar Cup. FIA, FIB, FIC World Cup event. Entry fees €30. Contact: Danijel Gordan, Stepana Radica 76b, 88000 Mostar, Bosnia and Herzegovina, tel:+387 36 326 438, fax:+387 36 326 438, email: zk.mostar@yahoo.com

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

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

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@gmail.ro

August 17-22  
Belgrade, Serbia

August 22-23  
Szentes, Hungary

August 23  
Toszek, Poland

August 24  
Račibórz, Poland

August 28-31  
Pazardzik, Bulgaria

August 28-31  
Zülpih, Germany

Aug 31-Sep 6  
Pazardzik, Bulgaria

September 4-7  
Orel, Russia

September 6-8  
Borden, ON, Canada

September 6  
Liptovsky Mikulas, Slovak Republic

September 12-14  
Sisak, Croatia

September 14  
Wasserkuppe, Germany

September 13-20  
Kaltensundheim, Rhön, Germany

September 19  
Kaltensundheim, Rhön, Germany

September 27  
Tass, Hungary

September 27  
Tourtenay, France

September 28  
Tourtenay, France

October 2-5  
Capannori (Lucca), Italy

24th FAI World Indoor Championship. FID, seniors & juniors.

Cup of Szentes. FIA, FIB, FIC, FIP. Entry fees €30. Contact: Gabor Zsengeller, PO Box 207, 6701 Szeged, Hungary, tel:+36 30 95 32 100, fax:+36 62 31 0006, email:gabecz@eastcom.hu

3rd Toszek Cup. FIE World Cup event. 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

9th Governor's Cup. FIE World Cup event. 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

Bulgaria Cup. FIA, FIB, FIC World Cup event. Entry fees €40. 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

39th Eifel Pokal. FIA, FIB, FIC World Cup event. Entry fees €30 senior / €15 junior. Contact: Peter Mönnighoff, Friedrich Ebert str 41, 58332 Schwelm, Germany, e: info@eifelpokal.de, www.eifelpokal.de

FAI European Championships FIA, FIB, FIC. www.Bulgaria2008.com

Cup Aviaprom. FIA, FIB, FIC. Entry fees €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

Canada Cup. FIA, FIB, FIC World Cup 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

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

Siscia Cup. FIA, FIB, FIC World Cup 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

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

FAI European Championship FIE.

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

Árva János Memorial. FIA, FIB, FIC. Entry fees €20. Contact: János Árva, Scherer Ferenc u. 7, 5700 Gyula, Hungary, t:+36 66 464 160, e: miklost@hu.inter.net

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

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

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

October 7-9  
Lost Hills, California, USA

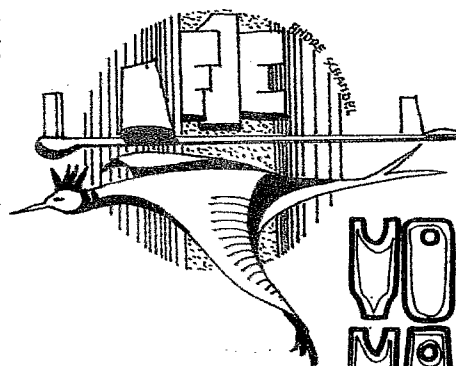
October 17-19  
Novo Mesto, Sent Jernej, Slovenia

November 1-2  
Arzay - Bossieu, France

Sierra Cup. FIA, FIB, FIC, FIG, FIH, FIJ, FIP. World Cup event. Entry fees €45 per event. Contact: Mike McKeever, 4252 Mockingbird St, Fair Oaks, CA 95628-6355, USA, tel:+1 916 967 8474, email:vamckeever@aol.com

Krka Cup. FIA, FIB, FIC World Cup event. Entry fees €30. Contact: Damjan Zulic, Nahtigalova 5, 8000 Novo Mesto, Slovenia, tel:+386 41 610 737, fax:+386 7 33 75 701, email: damjan@insert.si, web: www.freeweb.siol.net/zulicbor/krkacup

5th Philippe Lepage. FIA, FIB, FIC, FIG. 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-modele.com



#### 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 | Mikulas 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    | Račibórz     | 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 FIE               |

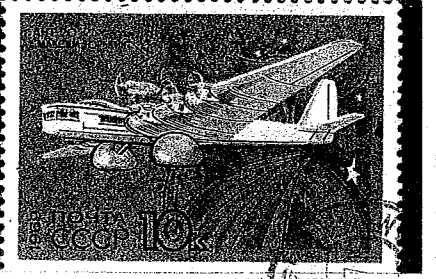
PETER BROCKS - NORM SMITH - JOHN DAVIS - BOB NORTON. - U.S.A.



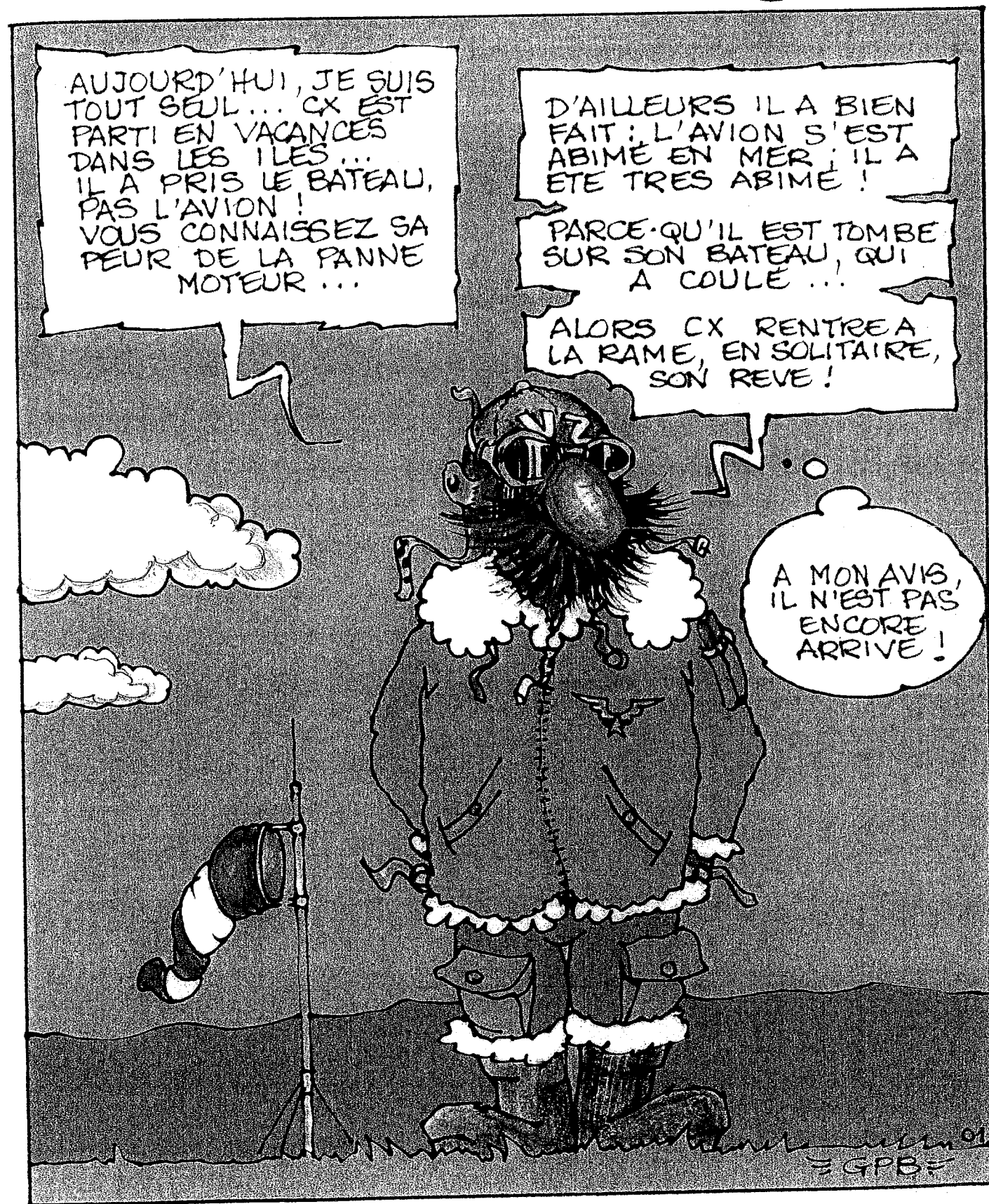


## 10984





# VOL LIBRE VÉZÈDE *tout seul*





**VÉZÈDE** présente ses vœux ...

by GPB



**COURRIER**  
**VOL LIBRE**

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

SAAR-ROTOR-TEAM  
Klaus Nüttgens  
Victor Stamer  
Evgeny Verbitsky  
Alexandr Andrukov

Alle Vol Libre sind für Antonov-Cup 92 herzlich eingeladen,  
All Vol Libre reads are for Antonov-Cup 92 heartily invited  
Регулярно жюри "Vol Libre" приглашает  
на "Кубок Антонова" 92



Куда VOL LIBRE  
André Schandel  
16, Chemin de Beulenwoeth  
Кому 67000 Strasbourg-  
Robertsau  
Индекс предприятия связи и адрес отправителя  
10 PANUKIA

10988

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

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

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

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

USA) dem Otto Lilienthal Diplom und der Médaille 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 Beulenwoeth  
67 000 Strasbourg France  
tel + fax; - 33 / 03 88 31 30 25  
portable : 06 26 20 31 08  
E. Mail andre-schandel@wanadoo.fr



Photos: A. SCHANDEL -

**FREE**  
**VOL**  
**LIBRE**

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



E. VERBITSKY -

10989

**VOL LIBRE**



# VOLEIBRE

Photo: A. SCHNEIDER



10990

# SAGA CCCP

