

Friflygaren

Nr 2-1988

NYHETSBLAD FÖR SVENSKA FRIFLYGARE



I ÅR TAR PELLE PRISET!

DE TRE BÄSTA "GLIDARNA" VID SCANDINAVIAN OPEN TAR EMOT GODSAKER AV THOMAS KÖSTER. NI KÄNNER VÄL IGEN PELLE FINDAHL, NISSE WALLERTIN OCH ULRİK HANSEN.

WORLD CUP 1987 I FRIFLYG

FAI-subkommittén bestämde att på prov genomföra denna tävlingsform under 1987. Under 1987 har 11 st tävlingar ingått i WC-kalendern. Meningen är att man ska tillgodose spridning av tävlingsplatserna i möjligaste mån, inget land skulle få ha mer än en tävling med WC-status. Resultaten från tre tävlingar räknas ihop och ger totalpoängen för respektive deltagare. Vi som geografiskt ligger lite offside har inte haft någon med tre tävlingar men väl med två! Allt har sin början eller hur. Den alpina poängskalan valdes som norm - alltså 25 poäng för första plats, 20 för andra osv. En liten start fick vi på hemmaplan i och med att Scandinavian Open fick WC-status och bättre blir det under 1988. En av svårigheterna under 1987 har varit att hålla prislistorna aktuella mellan tävlingarna.

Antal tävlande i de tre klasserna

	F1A	F1B	F1C
1 tävl.	113	94	66
2 tävl.	13	15	15
3 tävl.	5	8	7
4 tävl.	3	2	2
5 tävl.	-	1	1

Antal tävlande i de nordiska länderna på poängplats lika med eller bättre än 14:e placering vid någon tävling:

	F1A	F1B	F1C
SVE	6	6	4
DK	3	3	3

NOR - 2
FIN - 3

Svenska framgångar

Individuellasvenska insatser har varit goda och speciellt måste jag gratulera Per Findahl till en fin 5:e plats totalt på 35 p i F1A av 127 startande via seger i Scandinavian Open och en 5:e plats i Poultou. Ulf Edlund delad 21:a plats, 20 p via 2:a i Scandinavian Open. Nils Wallertin 54:e plats, 9 p, Herbert Hartmann 64:e plats, 8 p, L-O Danielsson 75:e plats, 7 p och Lasse Larsson 91:a plats, 5 p (delade placeringar).

I F1B kom Bror Elmar på en fin 11:e plats med 25 p av 113 startande via seger i Scandinavian Open. Lennart Flodström 31:a plats, 15 p, Knut Andersson 76:a, 7 p, Lennart Hansson 90:e plats, 5 p, Anders Häkansson 2p, Håkan Broberg 113:e plats, 1p (delade placeringar).

F1C-klassen: Hans Lindholm 25:e plats med 15 p av 71 startande via 3:e plats i Scandinavian Open, Ulf Carlsson 31:a plats, 12 p, Lars Karlsson 44:e plats, 9 p, Lars Åhman 52:a plats, 8 p (delade placeringar).

Slutsegrarna

F1A Stefan Rumpf, Västyskland, 60 p
F1B Dieter Paff, Västyskland, 55 p
F1C Randy Archer, USA, 65 p

Under 1988 har vi fått chansen i två stycken World Cup-tävlingar i närområdet Scandinavian Open i Sverige och Holiday on Ice i Norge.

Herbert Hartmann

FAI-NEWS

Jag läste just Thermik sense - en för övrigt utmärkt bra tysk fritidstidning - att fr o m 880101 gäller följande nya regler:

- Dragbelastningen vid linlängdskontroll är höjd från 2 till 5 kg.

- Att all viftning under modellen är förbjuden!

Visste ni detta?

Regelförslag

1. Självbyggarregeln slopas.
2. Att juryn i en internationell tävling måste skriva en rapport till FAI.
3. Att arrangörer vid mästerskap måste tillhandahålla två tidtagare, vid övriga tävlingar en.
4. Att viftningsförbudet hävs (!).
5. Startförsöksbegreppet ska förklaras bättre.

6. 20 sek-regeln för omstart i F1-klassen slopas, ingen omstart alltså vid tid under 20 sek.

7. Inget nytt startförsök vid linkorsning.

8. Att juryn vid internationella tävlingar kan besluta om högre maxtid i första perioden. F1b 210 sek, F1c 240 sek.

9. Inga termiksenorer högre än 10 meter.

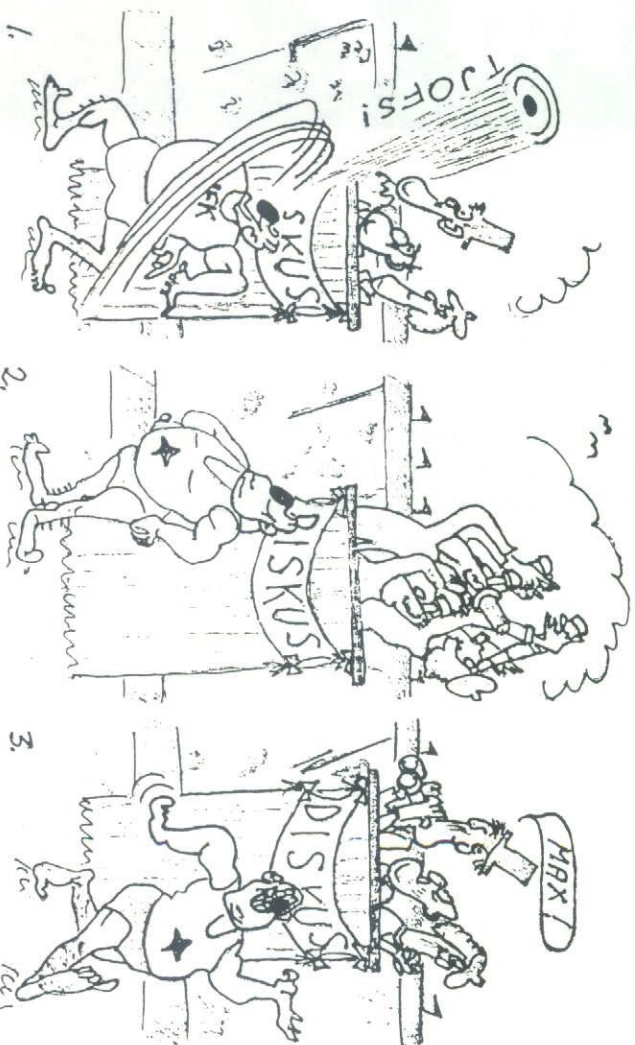
10. Radiostyrning av F1C enbart för utlösning av termikbroms och stopp av motorn. För RC-försedda F1C-modeller gäller inte 20 sek-omstartregeln.

11. I F1G, F1H och F1J får tre modeller användas.

12. Att arearegeln 20 cm² på tvärsnittet på Coupe de Hiver slopas.

Dessa 12 förslag är upppe till debatt. Jag undrar vilka förhållingsorder vår CIAM-delegat får från grenstyrelsen eller rättare sagt från oss frilflygare, vad tror ni?

Herbert Hartmann



RESULTATLISTA LILLA VT OCH F1A-TÄVLINGEN 880306 KRAKS SKJUTFÄLT

A1 junior									
1	Björn Lindgren	Mfk Sländan	120	114	120	120	120	120	594
2	Claes H Nordin	Gråbo Mfk	79	68	120	110	120	497	
3	Martin Olsson	"	108	98	72	78	4	360	
4	Joakim Engdahl	"	49	64	52	73	85	323	
5	Niclaes Eliasson	"	81	29	59	80	60	309	

A1 senior									
1	Per Findahl	Norberg	120	120	120	105	120	585	
2	Lennart Findahl	"	111	119	96	90	95	511	
3	Hans Ahlström	Borlänge	84	65	86	118	120	473	
4	Bengt Wendel	Norberg	51	91	110	118	98	468	
5	Gunnar Sköld	Brännebrona	40	85	76	62	96	359	

Lagtävling A1									
1	Norberg (Bengt Wendel, Per Findahl, Lennart Findahl)								1564
2	Gråbo (Claes H Nordin, Joakim Engdahl, Niclaes Eliasson)								1129

Hkg jun + sen											
1	Herbert Hartmann	Mfk Sländan	40	52	32	35	40	60	22	42	234
2	Martin Larsson	"	30	16	26	60	0	46	6	222	
3	Björn Lindgren	"	40	31	28	34	35	51	36	37	199
4	Gunnar Sköld	Brännebrona	22	37	5	22	59	0	30	33	181
5	Lennart Sköld	"	20	4	31	17	4	20	4	19	107

F1A jun + sen											
1	Lars Larsson	Mfk Sländan	180	180	180	93	180	813			
2	Per Findahl	Norberg	164	147	150	164	180	805			
3	Ulf Edlund	Eskilstuna	131	148	168	180	175	802			
4	Thomas Ekendahl	"	180	111	172	177	141	781			
5	Herbert Hartmann	Mfk Sländan	117	158	140	180	180	775			
6	Hans Ahlström	Borlänge	151	130	164	138	180	763			
7	Lennart Findahl	Norberg	51	160	179	180	180	750			
8	Martin Larsson	Mfk Sländan	146	180	90	178	136	730			
9	Niclas Wängberg	"	148	132	162	105	146	693			
10	Alf Wängberg	"	129	124	126	139	155	673			
11	Björn Lindgren	"	121	108	90	127	136	582			
12	Lars Strannegård	Gråbo	134	139	7	102	151	533			
13	Ronald Borg	Mfk Sländan	123	60	105	180	60	528			
14	Bengt Wendel	Norberg	180	153	178	0	0	511			
15	Claes H Nordin	Gråbo	117	59	176	119	108	466			
16	Lennart Sköld	Brännebrona	125	79	68	90	45	407			
17	Joakim Engdahl	Gråbo	55	78	0	0	0	133			
18	Eddy Astfeldt	Eskilstuna	40	0	0	0	0	40			

F1A lagtävling									
1	Mfk Sländan	(Lars Larsson, H Hartmann, Martin Larsson)							2318
2	Norberg	(Bengt Wendel, Per Findahl, Lennart Findahl)							2066
3	Eskilstuna	(Ulf Edlund, Eddy Astfeldt, Thomas Ekendahl)							1623



GURRA AGREN PÅ MJÖSAS IS. "SOM MOSTAR MEN VITARE" (ENGELSK KOMMENTAR)

Holiday on Ice

Passande namn på en av årets World Cup-tävlingar och samtidigt Nordiskt mästerskap i lag. Norges eldsjälur inom friluftslivet stod som arrangör för detta på sjön Mjösa utanför Gjövik.

Vädret under denna period i mars var väldigt ostadigt. Snö - slask med Våren på väg, så med något blandade känslor bar det iväg.

Vi som åkte från Mfk Sländan var Björn, Martin, Lasse och jag som skriver detta.

Väl framme i Gjövik sent på fredagskvällen mötte vi många förväntansfulla, norrmän, finländare, danskar, engelsmän, holländare. Engelsmännen var ute och kände på SNÖN, de undrade nog vad dom gett sig in på!

LÖRDAG 26

Fem starter skulle avverkas denna dag med början 11.00, de flesta deltagare letade sig ner till sjön och kunde njuta av fin trimning i en 2 - 3 timmar i fint - lugnt väder, något mullet, omkring 0 grader men uppehåll.

Detta väder höll sig dagen igenom, vilket medförde många fina flygningar men också en del "plumpar" på några händer.

Lasse Larsson flög mycket inspirerat med mycket fina kopplingar, Ulf Edlund riktigt på bettet missade liksom Martin Larsson och Lennart Findahl lite i början.

Övriga svenskar flög lite ojämnt, men det var ju ingen braktermik precis, det måste sägas.

Av 41 startande fick 8 man ihop 5 maxar under första dagen.

F1B mönstrade 22 gummiwidare som även de naturligtvis fick fint väder att flyga i. Ett intressant startfält med många "kanoner". 5 man flög 5 max, Lennart Hansson missade retfullt 2 sek i första. Bror Eimar och Håkan Broberg kopplade ett bra grepp på övriga startande. Anders Håkansson missade 6 sek i tredje perioden.

Inomhusflygaren B Aslett, England visade att han även behåller större och tyngre modeller.

F1C-klassen hade tyvärr med sina tre startande inte så mycket konkurrens - två svenskar, Gurra och Hans Lindholm och norrmannen Tor Bortne flög. Gurra säker

under lördagen med 5 max, Hasse missade i tredje och Tor började med en nolla och en miss i fjärde.

Efter dagens övningar i snöstöpen smakade saften bra i bastun och den efterföljande middagen var inte helt fel den heller!

Under kvällens lopp samlades många kring kroppar och diskuterade idéer (ja, jag vet nog vad ni tänker på!). Mike Woodhouse jagades av köpsugna, pengar och kolfiber bytte ägare som 21 lotter. Till slut sövde oss maten till ro.

SÖNDAG 27

Nu skulle det avgöras vilka som plockat fram vinnarinstikten. När vi tittade ut på morgonen såg vi tjocka snöflingor falla, temperaturen var omkring noll. Vädret under dagen kom att växla mellan blöta snöfall med svag vind och uppehåll.

I F1A flög de flesta bra, det maxades i de flesta läger, Peter de Boer missade retfullt 1 sek i sjätte, Svein Larsen 2 sek i sjunde. Jan Somers bommade rejält med 71 sek i sjätte.

Lasse Larsson, Kim Henriksson, Finland och danskarna Henning Nyhegn och Aage Westerman var de lyckliga fyra med sju max.

F1B-killarna flög jämnt och bra. 5 man tog sig här till fly-off, Bror och Håkan, norrmannen P. Th. Skjulstad, finländaren Kyösti Karhila och britten Mike Woodhouse.

I F1C inga förändringar: Gurra 1:a med sju säkra max, Hasse Lindholm tvåa och Tor Bortne trea.

FLY-OFF

Lasse och Henning maxade snyggt i fyraminutern, snöfallet tilltog mer och mer. Kim missade 32 sek och blev trea, Aage fick drygt 2½ minut och slutade som fyra.

I femminuterstarten drog sig Lasse för sig själv och snurrade i en 5 minuter. Vädret hade nu gradvis försämrats och något mer än svaga flyt fanns inte. Lasse utlöste snyggt med en fin katapult. Henning drog sig långt ut på isen. De Boer var med som "termikhjälpare", tiden höll på att gå ut när Henning kopplade utan direkt höjdvinst. Lasses modell hade precis landat

med 199 sek, en bra tid i rådande väder. Med spänning följde vi Hennings flygning. Det visade sig snart att modellen sjönk kraftigt de första varven och gled aldrig ut ordentligt utan landade redan efter 131 sk. Vilda glädjetjut i svensklägrat och en mycket lycklig Lasse gratulerades till vinsten.

F1B-fly-offen pågick samtidigt men någon direkt piggy-backing var det inte tal om. Bror, Håkan, Per Thomas och Kyösti klarade alla fyra minuter. Mike Woodhouse missade 38 sek och slutade som femma.

I femminutern flög Bror fint med 4.04, en bra tid i snöfallet. Per Thomas och Kyösti lyckades med konststycket att flyga 3.35 båda två.

Håkan då? Jodå, han satsade järnet och lyckades nästan slå Bror, men det fattades retliga fem sek för det!

Per Thomas säkrade i en dramatisk omflygning tredjeplatsen före Kyösti: 4.02 mot 3.47, dramatisk därför att Per slog till propellerbladet i första startförsöket och gick i backen efter 19 sek! Omstarten lyckades ju bättre.

Bror Eimar alltså vinnare igen!

NORDISKA LAGTÄVLINGEN

I NM i lag gick det så här:

F1A vann Danmark före Finland med Sverige på tredje och Norge på fjärde plats. F1B-titeln vann Sverige tätt följt av Finland med Norge som trea.

Tvåmanslaget Sverige vann i F1C över enmanslaget Norge.

Juniorlagtävlingen vann Finland före Sverige.

Nöjda och glada vände vi hemåt efter en minnesrik helg. Lyckosam för en del men sannerligen lärorik för många.

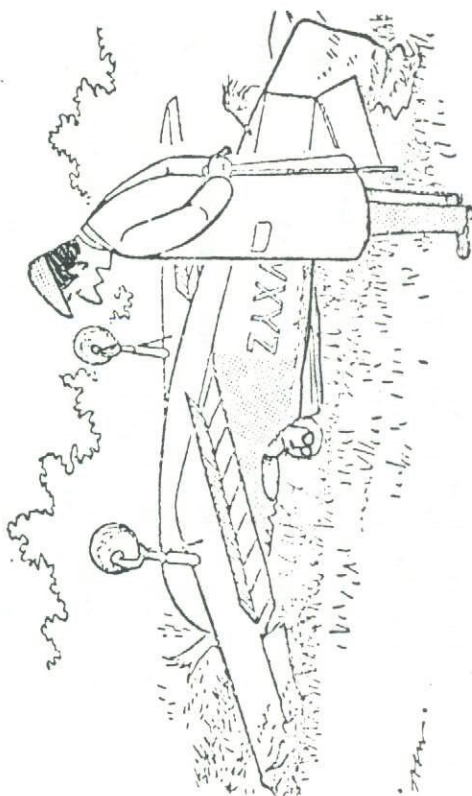
Herbert Hartmann

HOLIDAY ON ICE 1988 F1A

1. Lars Larsson	S	180	180	180	180	180	180	180	180	180	1260
		240	199								
2. Henning Nyhegn	DK	180	180	180	180	180	180	180	180	180	1260
		240	131								
3. Kim Henriksso	SF	180	180	180	180	180	180	180	180	180	1260
		202									
4. Aage Westerman	DK	180	180	180	180	180	180	180	180	180	1260
		158									
5. Peter de Boer	NL	180	180	180	180	180	180	179	180	180	1259
6. Svein A. Larsen	N	180	180	180	180	180	180	180	178	180	1258
7. Timo Pajunen	SF	180	180	178	180	177	180	180	180	180	1255
8. Ulf Edlund	S	180	162	180	180	180	176	180	180	180	1238
9. Vesa Varuakivi	SF	178	180	175	164	180	180	180	180	180	1237
10. Lennart Findahl	S	180	152	180	180	180	180	180	180	180	1232
11. Martin Larsson	S	143	180	180	180	180	180	180	180	180	1223
12. Cenny Breeman	NL	180	180	180	180	180	138	180	180	180	1218
13. Jess Nyhegn	DK	180	180	180	178	170	143	180	180	180	1211
14. Johan Ekeroot	S	152	168	175	180	180	173	180	180	180	1208
15. Herbert Hartmann	S	180	180	180	173	180	122	180	180	180	1195
16. Anders Klemetsen	N	180	120	180	172	180	180	180	180	180	1192
17. Holger Sundberg	S	154	143	166	180	176	180	180	180	180	1179
18. Svein Olstad	N	158	180	180	138	180	180	158	180	180	1174
19. Harri Kiljunen	SF	156	155	180	180	153	167	180	180	180	1171
20. David Oldfield	GB	170	107	180	180	171	180	180	180	180	1168
21. Petri Sahi	SF	180	154	126	160	180	180	180	180	180	1160
22. Per Findahl	S	180	180	180	81	178	180	180	180	180	1159
23. Vegard Nereng	N	138	157	161	180	180	155	180	180	180	1151
24. Jan Somers	NL	180	180	180	180	180	71	180	180	180	1151
25. A. Klungerhaug	N	172	169	177	153	180	139	153	180	180	1143
26. Ole Blomqvist	S	180	153	155	165	134	173	172	180	180	1132
27. Svein Antonsen	S	180	117	128	126	156	180	180	180	180	1130
28. Petri Kuikka	SF	140	169	152	167	155	147	180	180	180	1110
29. Tor Bortne	N	177	180	177	99	116	180	180	180	180	1109

F1A

30. Bjørn Lindgren	S	180	149	148	71	178	180	180	180	180	1086
31. Sverre Klemetsen	N	169	135	139	99	180	180	180	180	180	1082
32. Tero Niiranen	SF	163	148	180	157	150	99	180	180	180	1077
33. Dag. E. Larsen	N	169	159	154	88	130	180	180	180	180	1060
34. Inge Sundstedt	S	180	168	116	119	179	157	123	1042	1016	
35. C. Walfridson	S	180	158	121	137	114	126	180	1016	1004	
36. Hans Åhlström	S	107	180	180	180	53	152	152	971	971	
37. Juha Heikkinen	SF	150	180	150	38	139	134	180	951	951	
38. Klaus Hager	N	61	99	180	141	157	133	180	890	890	
39. Jahn Hager	N	137	136	153	135	122	74	133	822	822	
40. Poppe Blomqvist	S	180	150	180	180	132	0	0	792	792	
41. Robert Karlsson	S	96	129	117	108	124	128	90			



ROPADE DU AV NÅGON SÄRSKILD ANLEDNING?

HOLIDAY ON ICE 1988 -FIC

1. Gunnar Ågren	S	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	1260
2. Hans Lindholm	S	180	180	139	180	180	180	180	180	180	180	1219
3. Tor Bortne	N	0	180	180	81	180	180	180	180	180	171	972
<u>FIB</u>												
1. Bror Eimar	S	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	1260
		240	244									
2. Håkan Broberg	S	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	1260
		240	240									
3. P. Th. Skjulstad	N	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	1260
		240	215	242								
4. Kyøsti Karhila	SF	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	1260
		240	215	227								
5. Mike Woodhouse	GB	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	1260
		202										
6. Lennart Hansson	S	178	180	180	180	180	180	180	180	180	180	1258
7. Lasse Karhila	SF	159	180	180	180	180	180	180	180	180	167	1226
8. Anders Håkansson	S	180	180	174	180	180	180	180	149	180	180	1223
9. Arne Løsnes	N	180	180	180	160	162	180	180	180	180	180	1222
10. Svein Olstad	N	180	176	180	159	180	180	180	158	180	180	1213
11. Jan Wold	N	180	135	180	173	180	180	175	180	180	180	1203
12. Ossi Kilpeläinen	SF153	180	180	180	180	180	180	154	180	180	180	1197
13. Jerry Pink	GB	180	180	180	180	180	169	180	127	180	180	1196
14. Ole Torgersen	N	180	180	154	180	180	180	113	180	180	180	1167
15. Bernard Aslett	GB	156	165	150	135	180	149	177	1112			1112
16. Waldemar Falk	S	133	136	141	98	180	180	146	1014			1014
17. Tapio Linkosalo	SF	91	103	172	141	172	149	180	1008			1008
18. T. Bjørnstad	N	152	163	40	129	162	180	180	1006			1006
19. Peter Sundstedt	S	87	151	156	134	137	127	180	972			972
20. Thomas Holm	SF	139	171	177	155	127	107	107	983			983
21. Dag. E. Larsen	N	40	122	164	128	121	165	135	875			875
22. David Thorsén	S	141	153	27	129	87	85	147	769			769

NORDIC TEAM CHAMPIONSHIPS

F1A	1	Denmark (Henning Nyhegn, Jens Nyhegn, Aage Westermann)	3731
	2	Finland (Kim Henriksson, Timo Pajunen, Petri Sahi)	3675
	3	Sweden (Johan Ekeroot, Per Findahl, Lars Larsson)	3627
	4	Norway (Anders Klementsén, Svein Olstad, Vegard Nereng)	3517
FIB	1	Sweden (Bror Eimar, Anders Håkansson, Lennart Hansson)	3741
	2	Finland (Kyøsti Karhila, Lasse Karhila, Ossi Kilpeläinen)	3683
	3	Norway (Ole Torgersen, Torstein Bjørnstad, P Th Skjulstad)	3433
FIC	1	Sweden (Gunnar Ågren, Hans Lindholm)	2479
	2	Norway (Tor Bortne)	972

NORDIC TEAM CHAMPIONSHIPS, JUNIOR

	1	Finland (T Niiranen, J Heikkinen, Th Holm)	3031
	2	Sweden (R Karlsson, D Thorsén, V Falk)	2575

Norbergsträffen 20 mars 1988

Norbergsträffen blir bara populärare för varje år sedan nypremian 1984. De första åren flögs tävlingen på sjön Noren inne i Norberg. Den är alldeles för liten för dagens duktiga frilflygare. Nu används Ämningens strax söder om Fagersta. Den är tillräckligt stor.

Tävlingsledningen hade valt en startplats ganska långt ut från stranden eftersom vindriktningen väntades ändra sig under dagen. På morgonen var vinden svag. Den tilltog under dagen i takt med att termiken blev starkare. I lyckade starter kom modellerna högt och långt. En del stöp nära startplatsen såg till att vi fick motion och solen sken härligt.

Framgångsrika mångsysslare

Niklas Wångberg, Sländan och Pobert Fredriksson från Norbergs FK var de enda som flög två klasser med framgång. Övriga som försökte märkte snart att det blev väldigt jobbigt. Robert slog för övrigt klubbkamraten Rickard Rudolfsson med 1 sekund i A1. Hoppas att Rickard vässar balsaknivån till nästa källa. Sara Sundstedt, Borlänge, började med ett par dåliga flygningar i F1A jun men gav inte upp. Efter tre fina avslutande maxar gick hon upp i ledningen före Niklas Wångberg. Niklas tröstar sig säkert med vinsten i A1 jun, där han flög 5 max.

Hopp om F1B-klassen

F1B-gänget från Uppsala FK är intressant. Man kan spåra ett stort intresse och experimentlusta. Det behövs nya flygare i klassen. Hoppas att intresset håller i sig. Om något är har säkert Peter Sundstedt, Staffan Zetterlund och juniorerna Valdemar Falk och David Thorsen lärt sig knepen så att gamla garna får jobba hårt för att hänga med. Det är en del väl fungerande

utrustning som behövs för att komma igång i F1B. Modellerna behöver inte vara så märkvärda. Det som lönar sig att lägga ned tid på är propellar och gummi-motorer.

Hemmaseger i F1A

I F1A sen blev det hemmaseger genom veteranen Bengt Wendel som med 5 max förstörde UT-poängen för övriga tävlande. Mikael Dahlin och Lasse Larsson var de som var närmast och de kom bara strax över 800 sek.

Lagtävlingen

Lagtävlingen vanns av Sländan som tävlade på Norbergsträffen för första gången. Det var ett rent F1A-lag med Lasse Larsson, Herbert Hartmann och Alf W. Mikael Holmbom från Matfors som flugit VLM:s Vårtävling på lördagen kom tillsammans med Mikael Dahlin två.

Enmansshow som vanligt i F1C

Gurra Ågren flög ensam i F1C och var med i UFK-laget. Han hade svårt att hitta sina kärror bakom öarna efter termikflygningar så det blev bara två max i protokollet. Gurra imponerar på många sätt.

Perfekt tävlingsorganisation

Tävlingsorganisationen med en fast tidtagare i varje grupp, fungerande resultatavläsning och periodtidsinformation i högtalare fungerade som vanligt bra. Det är det som lägger grunden till den fina stämningen på Norbergsträffen. Efter den gemytliga prisutdelningen som leddes suveränt av Stig Gröning och med en prissamling som torde vara oöverträffad i Sverige lovar man sig själv och andra att återkomma nästa år! Norbergs FK har jubileum i år. Samtliga tävlande tackar för en fin tävling och jubileumsössa.

Bror Eimar

Midsommartävlingen i Arnhem, Holland 25-26 juni 1988

Tävla i World Cup i friflyg är ett nytt sätt att hålla intresset vid liv för oss som har tävlat länge. Detta är min tjugofjärde säsong, jag räknar mitt första SM som start. -58 gjorde jag min debuttävling. Kan man hålla på så länge? Ja tydligen, har man intresse och tar en paus då och då behöver man inte lägga av. Intrycket stimuleras positivt då det börjar "funka" - det handlar mest om ha egna idéer med modellerna plus att man studerar andras lösningar både på tävlingar och via tidskrifter. Sedan gäller det att plocka samman allt detta till någonting och hålla tummarna vid trimningen. Detta och gemenskapen med andra flygare gör sporten mycket ädel. Att hämta tillbaka modellen då den klarat en max känns skönt, det är ju ett bevis på att du presterat något bra.

Mina tre sista år har gett mig mycket solbränna och rutin, då jag tävlat i tre sydeuropeiska länder. Att i 35 graders värme jaga efter termik är påfrestande. Det blir ofta en utevistelse 10 timmar i sträck, med en konsumtion av minst 5 l dricka per dag.

Fullt så varmt var det inte i Holland, det fina vädret fanns kvar hemma. Trimningen inleddes dagen före tävlingen på en platt ljunghed sydväst Arnhem. Fältet var stort och man kunde lätt nå det med bil på förnämliga vägar.

Håkan Broberg med familj, Hasse Åhlström och P-O Thörnqvist fanns också på plats, det var förmiddag och gott om termik. Det fick Hasse erfara då han drabbades av en bortflygning med linan hängande i en alldeles nybyggd A1:a Topstar. Vi såg den försvinna mot horisonten, undrar om linan kan ha hängt kvar i timern.

TÄVLINGEN

Tävlingsplats var segelflygcentret "Terlet" norr Arnhem, beläget i en nationalpark. Fältet var kuperat med en höjd som var platt. På denna höjd forlades startplatsen. Vi hade också en skogsdunge 300 m framför oss i vindriktningen. Vinden denna kväll var svag. Tre starter skulle köras innan mörkret. Min startpol delade jag med danskarna. Det var närmare 150 deltagare fördelade på 23 poler, varav 3 var avsedda för A1-klassen. I F1A var det 70 man däribland en från Nya Zeeland. Wake hade

ca 40 deltagare. Någon F1C-klass fanns ej, varför vet jag ej.

I min första start fusade jag bort 30 sek. Den andra var en max med liten marginal glidande över dungen. I tredje perioden hade vinden ökat. Jag ville nu pröva en fyrametersflygning så jag gick ut bakom några andra och "piggybackade" i en stor blåsa. Modellen flög långt, tidtagarna hade sett den fusa långt bort. Letningen måste avbrytas p g a mörkret. Nästa morgon gick jag upp kl 5 för att fortsätta leta. Det hade regnat på natten men med hjälp av bilen hittade jag den en bit utanför fältet. Den var blöt men oskadd.

Tävlings fjärde start började kl 06.00. Det såg ut att bli svårt. De flesta kom ner runt 2 min, trots att detta var en fyrametersstart. Jag startade sent i perioden men lyckades inte finna någon luft, så tiden blev under 2 min. Resten av mina starter blev tyvärr inte bättre.

Segrade gjorde Age Westermann, Danmark, som flög en större modell än de han brukar använda. Ingen lyckades flyga fullt. Håkan Broberg flög till sig en hedrande femteplats och har nu 35 poäng i cupen. Han blir att räkna med i år.

Thörnqvist blev åttonde, bra det också. Åhlström bröt i F1A och flög inte fullt så bra i A1 den här gången. Förra året blev han trea i den klassen. Min eget resultat var inte mycket att skryta med men jag får väl trösta mig med segern i Mjösa Open i mars, som gav mig 25 poäng. Anders Broberg deltog i A1 jun, men var inte heller han så framgångsrik.

Att tävla här kan jag rekommendera! Fin organisation med högtalare, campingplats finns i anslutning till fältet och restaurang med bra mat. Det är ju faktiskt inte så långt hit, ca 90 mil från Göteborg. Det var som sagt en trevlig tävling med en pampig prissamling. Alla deltagande nationers flaggor fanns hissade. De fem främsta fick på en segerpall mottaga pris i form av pokaler, en tjejjäg till att gratta med kram och pussar under stora applåder. Ett lite sydälsdikt uppgående inslag!

Nästa år hoppas jag att fler svenskar åker ner. Ett trettiotal danskar åkte i en stor buss, det skulle kanske vara ett alternativ även för oss.

Lasse Larsson

Page No. 1
19/06/88

KLASS: FIA-S
SLUTRESULTAT - NATTÄVLINGEN 1988

NAMN	KLUBB	1	2	3	4	5	TOTAL	PLAC
Eddy Astfeldt	Öskilstuna FK	180	180	180	180	180	900(60)	1
Johan Ekeroot	Östersunds Mfk	180	180	180	180	180	900(50)	2
Christer Walfridsson	Bagarmossens Mfk	180	180	180	180	180	900(28)	3
Leif Eriksson	Öbacka MK	180	180	180	180	180	900(27)	4
Inge Sundstedt	Borlänge MSK	180	180	180	180	180	900(24)	5
Mikael Holmbom	Matfors Mfk	180	180	180	180	180	900(20)	6
Ulf Edlund	Öskilstuna FK	180	180	180	180	180	900(17)	7
Ole Bolmqvist	Bagarmossens Mfk	170	180	180	180	180	890	8
Anders Persson	Malmö Mfk	163	180	180	180	180	883	9
Magnus Sundstedt	Borlänge MSK	177	115	180	180	180	832	10
Håkan Gruen	Östersunds Mfk	180	110	180	180	180	830	11
Anders Eriksson	Matfors Mfk	147	152	158	180	180	817	12
Åke Fernstedt	Uppsala FK	153	131	180	142	180	786	13
Mikael Dahlin	Matfors Mfk	180	180	152	180	0	692	14
Holger Sundberg	Uppsala FK	47	126	167	171	180	691	15
Lars-Gunnar Lindblad	Öskilstuna FK	155	128	120	132	85	620	16
Gösta Nilsson	Östersunds Mfk	147	78	90	83	180	578	17
Lennart Karlsson	Uppsala FK	151	91	121	45	127	535	18

Page No. 1
19/06/88

KLASS: FIA-J
SLUTRESULTAT - NATTÄVLINGEN 1988

NAMN	KLUBB	1	2	3	4	5	TOTAL	PLAC
Hans Bjurström	Öbacka MK	180	170	180	180	180	890	1
Poppe Blomqvist	Bagarmossens Mfk	172	171	170	160	180	853	2
Håkan Bjurström	Öbacka MK	118	43	180	180	180	701	3
Jon Wiese	Uppsala FK	120	106	149	180	120	675	4
Jimmy Åsberg	Mfk Flygarna	66	54	180	180	0	480	5

Page No. 1
19/06/88

KLASS: FLB-S
SLUTRESULTAT - NATTÄVLINGEN 1988

NAMN	KLUBB	1	2	3	4	5	TOTAL	PLAC
Leif Eriksson	Öbacka MK	179	180	180	180	180	899	1
Rolf Sundin	Mfk Flygarna	180	180	180	175	180	895	2
Janne Forsman	Borlänge MSK	180	147	180	123	180	810	3
Ulf Lejdstrand	Mfk Flygarna	113	142	180	164	180	779	4
Peter Sundstedt	Uppsala FK	179	180	119	160	126	764	5
Staffan Zetterlund	Uppsala FK	120	0	167	172	54	513	6

Page No. 1
19/06/88

KLASS: FLB-J
SLUTRESULTAT - NATTÄVLINGEN 1988

NAMN	KLUBB	1	2	3	4	5	TOTAL	PLAC
Valdemar Falk	Uppsala FK	180	180	180	180	180	900	1
Hans Bjurström	Öbacka MK	180	135	170	180	176	841	2
Håkan Bjurström	Öbacka MK	121	125	155	180	145	726	3
David Thorsen	Uppsala FK	147	133	134	119	159	692	4
Mikael Eriksson	Matfors Mfk	127	135	124	155	114	655	5

Page No. 1
19/06/88

KLASS: FLC
SLUTRESULTAT - NATTÄVLINGEN 1988

NAMN	KLUBB	1	2	3	4	5	TOTAL	PLAC
Gunnar Ågren	Uppsala FK	180	180	180	180	180	900	1

Page No. 1
19/06/88

KLASS: AL-S
SLUTRESULTAT - NATTÄVLINGEN 1988

NAMN	KLUBB	1	2	3	4	5	TOTAL	PLAC
Inge Sundstedt	Borlänge MSK	109	120	54	120	102	505	1
Ole Blomqvist	Bagarmossens Mfk	94	120	120	65	85	484	2
Mikael Dahlin	Matfors Mfk	47	46	120	120	120	453	3
Gunnar Ågren	Uppsala FK	58	91	120	56	120	445	4
Ulf Lejdstrand	Mfk Flygarna	73	79	88	120	35	395	5
Rolf Sundin	Mfk Flygarna	112	119	120	0	0	351	6

Page No. 1
19/06/88

KLASS: AL-J
SLUTRESULTAT - NATTÄVLINGEN 1988

NAMN	KLUBB	1	2	3	4	5	TOTAL	PLAC
David Thorsen	Uppsala FK	100	120	120	120	120	580	1
Jimmy Åsberg	Mfk Flygarna	76	120	120	120	120	556	2
Jens Thyme	Bagarmossens Mfk	60	90	102	120	115	487	3
Jon Wiese	Uppsala FK	81	84	102	99	75	441	4
Deniz Varhos	Uppsala FK	86	83	89	41	83	382	5
Jerker Zetterlund	Uppsala FK	48	33	120	120	57	378	6
Patrik Eriksson	Mfk Flygarna	90	120	37	100	0	347	7
Andreas Bekiris	Bagarmossens Mfk	73	38	2	88	113	314	8
Johan Nilsson	Östersunds Mfk	23	27	46	65	35	196	9

SLUTRESULTAT - NATTÄVLINGEN 1988

NAMN	KLUBB	1	2	3	4	5	TOTAL	PLAC
Jerker Zetterlund	Uppsala FK	24	31	24	27	30	136	1
Andreas Bekiris	Bagarmossens Mfk	15	20	20	23	19	97	2
Jon Wiese	Uppsala FK	18	11	14	17	18	78	3
Cösta Nilsson	Östersunds Mfk	18	11	14	11	14	68	4
Poppe Blomqvist	Bagarmossens Mfk	20	10	20	4	2	56	5
Jens Thyme	Bagarmossens Mfk	16	4	17	10	4	51	6
Johan Nilsson	Östersunds Mfk	8	5	8	10	6	37	7

SLUTRESULTAT - NATTÄVLINGEN 1988

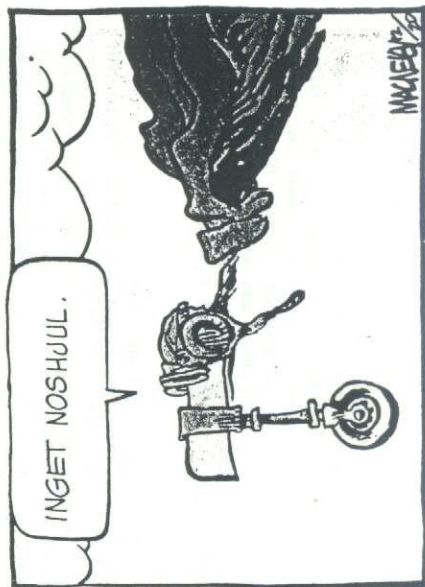
NAMN	KLUBB	1	2	3	4	5	TOTAL	PLAC
Rolf Sundin	Mfk Flygarna	91	82	79	97	110	459	1
Mikael Holmbom	Matfors Mfk	64	81	93	93	82	413	2
Ulf Lejdstrand	Mfk Flygarna	62	60	70	53	57	302	3

SLUTRESULTAT - NATTÄVLINGEN 1988

NAMN	KLUBB	1	2	3	4	5	TOTAL	PLAC
Jerker Zetterlund	Uppsala FK	49	50	77	45	38	259	1
Deniz Varhos	Uppsala FK	37	39	36	42	37	191	2
Jimmy Åsberg	Mfk Flygarna	36	39	30	32	45	182	3

S L U T R E S U L T A T I L A G T Ä V L I N G E N

PLAC	KLUBB/LAGNR.	NAMN	KLASS	POÄNG
1	Bagarmossens Mfk	Christer Walfridsson	F1A-S	2643
		Ole Bolmqvist	F1A-S	
		Poppe Blomqvist	F1A-J	
2	Borlänge MSK	Magnus Sundstedt	F1A-S	2542
		Inge Sundstedt	F1A-S	
		Janne Forsman	F1B-S	
3	Matfors Mfk	Anders Eriksson	F1A-S	2409
		Mikael Dahlin	F1A-S	
		Mikael Holmbom	F1A-S	
		Gunnar Ågren	F1C	2335
		Valdemar Falk	F1B-J	
		Lennart Karlsson	F1A-S	
		Gösta Nilsson	F1A-S	2308
		Johan Ekeroot	F1A-S	
		Håkan Gruen	F1A-S	
		Jimmy Åsberg	F1A-J	2154
		Rolf Sundin	F1B-S	
		Ulf Lejdstrand	F1B-S	
		Holger Sundberg	F1A-S	2152
		Åke Fernstedt	F1A-S	
		Jon Wiese	F1A-J	
		Peter Sundstedt	F1B-S	1969
		David Thorsen	F1B-J	
		Staffan Zetterlund	F1B-S	



V I K O M F Ö R S T.

Martin Larsson, Erik Lindgren, Poppe Blomqvist, David Thorsén, Valdemar Falk och Bo Hallgren. Ja, vi kom först till ett VM i modellflyg för juniorer, men vi vann inte tävlingen.

För att ta sig från ett ställe till ett annat måste man resa, och det gjorde vi, i en minibus. Resan gick helt enligt ritningarna, således handelslöst, - nästan. Destinationen var ett flygsportcentrum i en polsk stad som heter Leszno, ca 40 mil söderut från östersjökusten. Arrangörerna ställde upp helhjärtat trots att vi, som planerat, kom ett dygn för tidigt.

Vår föreläsning var två slott, ett för deltagare från väst och ett för deltagare från öst. Mycket välplanerat. För säkerhets skull låg slotten 30 km från varandra. I nästan mån i protest, arrangerade Henning Nyhegn från Danmark en gemensamhetsresa för västlänningarna, till öststatspojkar (om berget inte vill komma till Muhammed, får Muhammed komma till berget), vilket blev succéartat uppskattat av båda slottens tillfälliga innehavare. Vid halv tvåtiden på natten var Henning i det närmaste tvungen att skilja pojkarna och flickorna åt med våld. Detta inträffade efter FlB-dagen, så på grund av total trötthet kunde de svenske inte delta. Två av våra lagmedlemmar var så slutkördade att de somnade vid middagsbordet. Jag tror att det bara var lagledaren som sov utan normal daglig klädsel och skor den natten. Ändå hade vi fått låna Hennings motorcykel för modellflygningen, utan den hade vi aldrig kunnat genomföra FlB-tävlingen. ETT JÄTTESTORT TACK, HENNING.

Vi hade mycket gott om tid för trimning och träning, men vi kunde inte, och vågade inte, flyga tre minuter på fältet, det var för litet i blåsten. Det fick Poppe erfara sedan timern ströjkat. Han fick tillbaka modellen näst sista dagen. Den hade hittats 20 km på andra sidan staden Leszno.

Invigning med Bompa-bompa orkester, hedersläktare, flaggspel, uniformer, sliisar, tal och defilerings. Flygshow enligt gängse öststatsmanér. Inga "säkerhetsgränser". Tro det om ni vill, men för första gången i mitt liv har jag sett ett flygplan flyga på tvären, för säkerhets skull två gånger, både åt höger och åt vänster! Dessutom vill tumlande både i looping- och rollplanet. För att publiken inte skulle missa några detaljer genomfördes det hela på lägsta höjd. Om manövern har något namn vet jag inte. Jag fick tillfälle att prata med Zlin-piloten under dagen, och dömt om min förvåning när han förklarade: "Jag är ingen aerobaticpilot på motorflygplan, så manövrerna blev lite oprecisa, men jag flyger aerobatic med sepeflygplan"? Mera spektakulärt! Tre varmluftsballonger med gemensam start. Det blev lite för trångt vid uppblåsningen, eller vad det nu kan heta, så de tre ballongerna stod snyggt och prydligt tillsammans väl intruckta i varandra. Men varför öda energi genom att dra isär dem för hand? Det är mycket enklare att öppna kranarna, blåsa in mera varmluft, starta och se vad som händer. Ballongknippet gick till våders, och det gick naturligtvis bra. För att verkligen bevisa för oss vad ballongflygning är, kom man till vår slottsföreläsning på kvällen, där, som jag trodde, att närmare visa ballongerna, men det var helt fel. Här skulle det flygas, mitt i kolsvarta natten, utan ljus och annat liknande larv. Det måste ha gått bra det med, för nästa morgon fanns ballongbesättningen på flygplatsen. Har ni blivit beskjutna med raketer? Ja-ja vanliga modellflygsraketer. Med skräck har det här landslaget upplevt även det. Så här efteråt kan det förefalla som ett under att vi lever!

Så till själva tävlingen. Modellkontrollen flöt fint för samtliga, även om David klippte och torkade sina motorer för att få dem godkända. Och under över alla under, det var bara en FAI-licens som hade försvunnit i gossarnes otroliga röra av modeller, tillbehör, souvenirer, kläder, sångar och annat mer eller mindre vesäntligt. Men vad betyder en försvunnen licens när det är junior-VM? - Skvatt intet. Det är ju tävlingen som är det viktiga. Hur det gick för licensen? Jo den dök upp ur tomta intet sista tävlingsdagen, och allt var frid och fröjd. Tack jurygubbar, med Pierre Chaussebourg i spetsen.

Så var det äntligen dags! VM för juniorer klass FlA. Väl preparerade kom vi till start med Erik, Poppe och Martin. David och Valdemar var modellhjämtare. Allt fungerade fint fram till lunch, den enda lilla missen var 5 sek för kort tid för Martin, annars hade alla svenskar flygit fullt. Normalt brukar man landa i majsfält uppifrån, men Martin var ju tvungen att göra det på sitt sätt, så han flög in i majsen från sidan! Stämningen i truppen framgår säkert av Martins kommentar över händelsen. Med håret, som vanligt, stående rakt upp sa han på trygg, lugn och mycket genuin västgötska: "himla käckt det här", sen var det bara att fortsätta som om ingenting hade hänt. Under eftermiddagens tilltagande vind var det bära Erik som lyckades att flyga fullt, - fram till sista vinge i samband med landning ute på de omgivande fälten eller kolonitragårdarna. Hans återstående modeller klarade inte det blåsigta väderet. Eriks besvikelse måste ha varit enorm, tänk att missa "fly offen" i sista starten. Efter att ha tagit en liten promenad, - ensam, kom han tillbaka och deklarerade att det här var den bästa tävlingsprestation han någonsin hade gjort och att det var skojigt att det blev under ett VM. Sen var det inte mer med det! Fortsätt att hålla i linan grabbar, ni kan bli hur bra som helst i FlA. Det som verkligen glädde mig som lagledare var att man öppnet runt omkring oss, och till och med till oss, talade om hur bra det svenska laget var som enhet, och hur fint pojkarna uppträdde. Om Erik kom på 12:e plats så måste det ha varit några före honom. Och det var det. Vann gjorde en överlycklig holländare vid namn Maarten van Dijk. tvåa kom en nordkorean, Li Sung Chol och trea Toomas Lepp från Sovjet-unionen. Äplet faller som bekant inte så långt från trädet.

Andra tävlingsdagen var FlC. Där hade vi inga deltagare, även om av de våra gjorde sitt bästa för att vära över den ena amerikanska deltagaren. Det var en flicka! Hon flög bra dessutom, kom på femte plats. Nordkorea tog en välförtjänt dubbelseger. Koreanerna var de enda i fly off. Enligt vårt sätt att se det var de här koreaner juniorerna så bra att de svenska seniorerna skulle vara tämligen chanslösa i en tävling mot dem. Som omväxling blev det i stället en välkommen vilodag för oss. Vi var publik, och kunde gå omkring och utbyta erfarenheter, och göra affärer med andra tävlande, och välförsedda polska handelsmän i hobbybranschen. Det var mycket positivt, även om jag ibland undrade om det var en tävlings-, eller affärsresa vi var ute på. Traversterande våra runstenar vill jag nästan påstå att vi drog ut i österled, men vi gjorde rätt för oss, till skillnad från våra något mera barbariska förfäder, som inte alltid var så noga med betalningen. Traditionen höll vi i alla fall vid liv genom att idka en intensiv bytshandel. Hårdvaluta var kaffe, som de förutseende grabbarna hade försett sig med, i stor mängd, på färjan under utresan. Det var koniskt att se hur fort ryktet spred sig att svenskarna hade kaffe som betalningsmedel. Inom en kort tid var det mer eller mindre kö av hugade varusäljare intill vårt läger.

Priset på en timer varierade från 15 US \$ å kr 9:--, till ett halvt kilo kaffe för kr 6:25. Snacka om spårvidd! Tyvärr drabbades även den här marknaden av inflation, så kaffets värde minskade något efter ett par dagar.

Vid det här laget var jag på det klara med att mina lyckade försök att få ett rum för mig själv var helt riktigt. Om det inte lyckats, vet jag inte hur den här resan slutar. Tänk att man själv en gång i tiden har varit så aktiv och engagerad i det man sysslar med att söm är något fullständigt ovesäntligt. - Åck ja - !

Den lättjefulla tillvaron hade ett slut. Det var dags för tävling igen, klass F1B, eller "Wakefield", efter pokaldonatorn. Våra danska vänner hade inga tävlande i gumminotorklassen, och det utnyttjade våra "framfusiga" gossar på så sätt att de lyckades övertyga Henning Nyhøgn om att ett motorcykeln som Henning använder under tävlingarna, gjorde bäst nytta bland halvilda svenska modellflygjuniorer. Körkort, vad är det? T o m lagledaren åkte motorcykel för första gången på många år. Laget disponerades så att en "man" placerades i det område där modellerna förmodades landa, och två st följde modellerna med motorcykeln, från start till landning. De tävlande och lagledaren fanns på startlinjen. Det fungerade perfekt. Synd att vi inte hade fullt lag i F1B. Var skall man nu börja i den omtumlande räkna med händelser och intryck som den här dagen bjöd på. Låt mig med en gång slå fast att allt var motigt. Eländet började igentligen redan under träningsdagarna, när Valdemars drill gick sönder, men den lagades på flygplatsens verkstad, utan några krussiduller eller invändningar från personalen. Mängden gumminotorer för träning och tävling var allt för liten. Det är bara att konstatera faktum. Det är svårt med bra gumminotorer över hela världen. Nåväl, till tävlingen. På startlinjen Valdemar och David, med "dyng-greparna" väl förankrade i den polska myllan. Valdemar skall starta först. Motorerna med språngrör är på plats i modellerna. Valdemar sträcker motorn och börjar veva. Efter ca 5 varv på drillen, sitter en förvärad Valdemar på marken och beskådar resterna av bästa modellen. Vad som hände vet vi inte, men modellen fullständigt kveverade i sin ställning. Fram med nästa modell, under tiden är det Davids tur att dra upp. Efter några sekunder står en häpen David och beskådar det som tidigare var en utmärkt drill att dra upp gumminotorer med. Kroken var försvunnen! David konstaterar lakoniskt att nu är Valdemars reparerade drill guld värd. Till slut blev det var sin välförtjänt säker max för de båda svenske. Vi skall inte glömma att det blåste friskt redan vid denna tidiga timma. Jag skall sammanfatta den här händelserika förmiddagen. Därtill är jag tvungen, för bland allt som hände vet jag inte vad som hände vem eller när det hände. För Davids del inträffade följande: en modell försvann, förmodligen stulen. En modell bröt vingen i starten i den starka blåsten, en modell hade helt plötsligt en termikbroms som fungerade till hälften, flygtid ca 7 min, dessutom skar propelleraxeln på en. Och sedan var det bara en kvar, och den flög inte. Att den inte fungerade i blåst visste David, men han försökte i alla fall att flyga den. Det kallas fighting spirit. Sedan var Davids trunk tom! Vad mera kan man begära? Men Valdemar då? Jo då, efter maxen i första start blev det en dropp i andra, men optimisten Valdemar visste vad det handlade om, han talade om för oss andra att än är det fem starter kvar innan det är avgjort. Hur rätt hade han inte. Med bara en svensk kvar gick det att hantera starter och hämtningar tämligen enkelt. Frågan är om inte det här var den mest motiverade hämtningsgrupp som satts på ett friflygfält. Hennings motorcykel gick säkert flera mil i otödan, men modellerna kom tillbaka till startplatsen även om de hade landat i själva stadsbebyggelsen. Valdemar flög faktiskt, i stort, tävlingen med en modell, men den var utsliten efter de sju starterna. Efter missen i andra starten,

flög Valdemar fullt fram till sista start, noggrant vaktande resultat-tavlan och konkurrenterna. Direkt efter lunchuppehållet avbröts tävlingen i två timmar på grund av den hårda vinden. Men vi hade ju kommit fram till sista start. Efter sex starter hade tre man fullt. Sista starten var helt avgörande, vilken känsla! Nu kom vår enda taktiska miss under hela tävlingen. Under hela F1B-tävlingen hade vi flugit på inblåsningen vid termiksläppen, och det fungerade bra, även om grabbarna var tvungna att vara alerta. (Resultat bl a Davids brutna vinge.) Det blåste trots allt ca 10 m/sek. Vi använde samma taktik i sista starten. Pang på första "blåsan". Starten gick utmärkt, men sedan visade sig dagens hårda tävlande. Modellen ställade, utan att dämpa ställen, Valdemar hade ändå PALLAT ner ganska rejält innan starten, för skruvjusterinen av stubben hade han redan använt till maxläge innan den förra starten. Modellen kom ner efter ca två minuter, och vi var samtliga ganska bedrövade. Allt eftersom perioden led mot sitt slut, visade det sig hur svårt det var. Av de som hade alla "max" efter sex starter var det ingen som "maxade" i sjunde. Valdemar hamnade på en mycket hedrande 9:e plats totalt. - Vad då taktisk miss? - Jo, för det första fanns det gott om tid att kontrollflyga modellen, och för det andra möjade vinden mer och mer ju längre dagen led mot kväll. Men så är det. Man lär sig alltid något nytt i alla skiften av livet. Det här var dock ganska bittra lärdomar. Med en "max" i sista start hade Valdemar kommit trea! Det blev ingen fly off i F1B, den bästa vann efter sju utslagsgivande starter, och det kändes faktiskt helt rätt. Jag tror alla som var med håller med om det. Segrare blev Vladimir Kubes från Tjeckoslovakien med 1252 sek, tvåa Peter Mozes från Ungern med 1250 sek och trea Song Guk Pak från Nordkorea med 1236 sek.

Den danska motorcykeln återlämnades under tacksägelse. Den lastades inte omedelbart. Först skulle en modellflygande polsk speedwayjunior dra en så kallad repa över flygfältet. Det var den dagens snabbaste. På min skämtsamma fråga till Henning, om han inte brydde sig om vilka som körde motorcykeln, fick jag en stillsam motfråga om hur jag använde vår minibuss. Mycket riktigt, den fanns som en blå prick vid horisonten, med fem svenska modellflygjuniorer spakande och rattande av hjärtans lust. När de kom tillbaka liknade deras anleten en samling övemogna, spruckna meloner. Till råga på allt försökte de att få den äldre lagledaren att springande fånga in dem, men därvidlag misslyckades de. Man skall inte glädja omgivningen till varje pris! Att komma ihåg. Lämna aldrig nyckeln i tändningslåset i "öarligt" sällskap! Det här hade varit en lång och arbetsam dag, varm som alla andra. Drickrekordet sattes till 48 flaskor. Att somna under middagen, vid bordet, är inte särskilt artigt, inte heller att preparera lagledarens middagsmat med allehanda kemikalier, men under de här omständigheterna är det mer än ursäktat. En mästarekaps-tävling är mera än bara kampen. Av hävd skall det vara sight seeing och avslutning också. Så ock här. "Vårt" slott, med vidhängande parkanläggning var plats för slutlig prisutdelning, dans- och musikföreställning, gardenparty och bankett. Allt under övliga former. Jag har tidigare stänkt ett och annat berömdande ord över fem svenska "frön", mera skall komma. Tyvärr är det så att den här resan kan aldrig upprepas. Man kan bara hoppas att framtida juniormästarekapsresor skall komma så nära som möjligt i trevnad. Beröm? F1A-juniorena är bra! Vad skall man då säga om F1B-juniorena? A-juniorena är alla tre 18 år. B-juniorena är 16. Jag blev näkta förvänd när det stod klart att dessa gumminotorridare inte var fyllda 16 år ännu. Fullständigt klara över vad modellflygtävlande handlar om. Klara i sina analyser över vad de gör och inte gör. Envisa på rätt sätt. Inte slagna på förhand. Impoverade av omgivningen bara när omgivningen hade något utöver det vanliga att visa upp. Erfarenheter, mot- och framgångar är väl omhändertagna. Fortsätter ni med modellflyg, har ni minst lika fina framtidsutsikter som A2-grabbarna. Till er alla fem kan bara säga: lycka till ni har alla förutsättningar för framgång!

LANDSLAGSLIGAN

Till och med Junior VM

F1B

1	Leif Ericsson	Öbacka MFK	2701
2	Bror Eimar	Solina MSK	2700
3	Rolf Sundin	MFK Flygarna	2695
4	Waldemar Falk (J)	Uppsala FK	2581
5	Anders Håkansson	AKM	2530
6	Lennart Hansson	AKM	2525
7	Janne Forsman	Borlänge MSK	2477
8	Håkan Broberg	Borlänge MSK	2357
9	Knut Andersson	AKM	2218
10	Peter Sundstedt	Uppsala FK	2174
11	Ulf Leidstrand	MFK Flygarna	2073
12	Hans Bjurström (J)	Öbacka MFK	2047
13	Mikael Eriksson (J)	Matfors MFK	1977
14	David Thorsén	Uppsala FK	1869
15	Håkan Sjöman (J)	Öbacka MFK	1708
16	B-O Thörnqvist	Norbergs FK	1697
17	Staffan Zetterlund	Uppsala FK	1602
18	Per Findahl	Norbergs FK	1522
19	Martti Bogdanoff	Limhamns MSK	1218
20	Lennart Flodström	AKMG	807

F1A

1	Mikael Holimbom	Matfors MFK	2701
2	Per Findahl	Norbergs FK	2700
3	Ulf Edlund	Ekilstuna FK	2689
4	Lars Larsson	MFK Sländan	2642
5	Lars-Olof Danielsson	AKMG	2605
6	Herbert Hartmann	MFK Sländan	2597
7	Anders Eriksson	Matfors MFK	2561
8	Leif Ericsson	Öbacka MFK	2525
9	Martin Larsson (J)	MFK Sländan	2487
10	Johan Ekeroot	Östersunds MFK	2470
11	Anders Persson	AKM	2458
12	Erik Lindgren (J)	AKMG	2450
13	Eddy Astfeldt	Ekilstuna FK	2449
14	Holger Sundberg	Uppsala FK	2443
15	Mikael Dahlin	Matfors MFK	2410
16	Lennart Findahl	Norbergs FK	2399
17	Thomas Ekdahl	Ekilstuna FK	2392
18	Bengt Wendel	Norbergs FK	2388
19	Hans Åhström	Borlänge MSK	2311
20	Åke Fernstvedt	Uppsala FK	2248
21	Ole Blomqvist	Bagarm. MFK	2214
22	Lars-G Olofsson	AKMG	2199
23	Poppe Blomqvist (J)	Bagarm. MFK	2137
24	Inge Sundstedt	Borlänge MSK	2060
25	Alf Wångberg	MFK Sländan	2042
26	Niclas Wångberg (J)	MFK Sländan	2005
27	Håkan Gruen	Östersunds MFK	1873
28	Lennart Karlsson	Uppsala FK	1757
29	Hans Bjurström (J)	Öbacka MFK	1617
30	Gösta Nilsson	Östersunds MFK	1563

F1C

1	Gunnar Ågren	Uppsala FK	2671
2	Hans Lindholm	Västerås FK	1770
3	Eddy Astfeldt	Ekilstuna FK	1116
4	Ulf Carlsson	AKMG	954
5	Lars Karlsson	Norrköping	951
6	Lars-G Olofsson	AKMG	633
7	Lars Åhman	Norrköping	464
8	Åke Andersson	Norrköping	154

Hur var då standarden på de tävlande i övrigt? Där fanns alla nivåer av kunskaper och färdigheter. Från rena nybörjare till drivna experter. Förmodligen skall det vara så på ett juniormästerskap. Jag tror det i alla fall. Under det här VM:et i Polen var tävlingsprägeln klart undertryckt. Lagledare och tränare, i förekommande fall, var verkliga i Polen för ett världsomspännande erfarenhetsutbyte mellan unga människor. En och annan gammal tävlingsbekant fanns förvisso med, men, den bittra kampen om sekunderna var på alla håll och kanter nedtonad, även om det självfallet var fight i alla starter. Den mjuka prägel som kännetecknade det här VM:et sattes definitivt av tävlingsledaren och FAI-juryen, vilka löste alla uppkomna tvistigheter på ett regelriktigt och korrekt sätt, som accepterades av alla inblandade. De olika lagens erfarna ungdomsledare bidrog säkert till den mjuka framtoningen av detta det första VM:et för modellflygjuniorer någonsin.

Till dem det bör.

Tänk att det vi arbetade för i Friflyggrenstyrelsen under Bo Janssons ordförandeskap och med Sture Johansson som pådrivare äntligen blev till. - Ett VM för modellflygjuniorer -. Och tänk att jag fick förmånen att vara lagledare. Jag är fullt och fast övertygad om att mycket av friflygets kräftgång, världen över, hade undvikits om ett juniormästerskap hade kommit till stånd tidigare. Förhoppningsvis kommer detta att bli en återkommande tävling, med två års intervall. Vi skall inte vara främmande för att som nu ha en EM-tävling det år VM inte arrangeras. Det står helt klart att detta är ett av greppen som måste till för att friflyget i första hand skall överleva, och i andra hand kunna breddas. SMFF bör gå till CIAM med förslag att inrätta EM för friflygjuniorer redan nästa år. Tänk om Friflyggrenen hade möjlighet att arrangera en samling under en sommarvecka för ca 10 - 15 st juniorer, för att träna analysera och förbättra juniorflyget i Sverige. Vilket lyft för SMFF!!!

Bo Hallgren

MODELLFLYG MED KVALITET

Mazda har en sammansättningsfabrik i Flat Rock, Michigan, USA. Samtliga arbetssökande får gå igenom en stenhård test, och endast ca 12% av de sökande blir godkända. Därefter blir det en träningsperiod, där en viktig ingrediens är att bygga flygplansmodeller av papper och, ännu viktigare, få dem att flyga. Varför? Jo, det är en utmärkt övning i noggrannhet. Fusk går inte.

Och därmed konstaterar undertecknad, att japanerna, som allmänt betraktas som världsmästare på kvalitet inom bilbranschen, använder min egen hobby som måttstock på de anställdas duglighet.



LILLA VT OCH F1A CUPTÄVLING

Söndagen 6 mars hölls lilla VT med MFK Sländan som arrangör. Den milda vintern gjorde att vi inte kunde flyga på sjön. Anten som planerat. Istället fick vi hålla till på Kråk, ett skjutfält intill Vättern vid Karlsborg.

När vi från Sländan kom upp till Kråk vid 8-tiden var det kav lugnt, men lagom till första tävlingstart började det blåsa litet. I slutet av första perioden hade det ökat så

pass att vi blev tvugna att flytta startplatsen, men i fortsättningen räckte fältet till trots att vindstyrkan ett tag låg på 6 m/s. Den minskade sedan åter.

Vi inom Sländan är naturligtvis glada över att ha hittat ett nytt fält sedan paradiset (Sätenäs) blivit stängt för tävlingar. Kråk ligger 15 mil hemifrån för oss sländor, men det betyder ju att det blir närmare för er i Mellansverige!

Martin Larsson, MFK Sländan

Alla vet det, men ändå gör dom det inte. Henning Nyhegn, Industrivaenget 28, DK-3400 Hillerød tillverkar framkroppar till Wake och bakkroppar till FLC i kolfiberarmerad plast. Fina grejer. Pris för Wakekropp 200 svenska. Jag vet inte vad FLC-grejjerna kostar, men fråga Henning! Telefonnummer är (02)-26 35 25. Postgiro 7012187.

Jag har bläddrat litet i årets nummer av Free Flight News. I oktobernumret läser jag, att J H Maxwell, 14 Upper Craigs, Stirling, Scotland FK8 2DG har godsaker för Wakeflygare. Ämnen till kinespropeller, med färdigfrästa undersidor! Kostar £ 8.50 per par (= en propeller) i hård balsal eller abachi. Vi kan även köpa en mall i mahogny för samma propeller, om man vill baka den själv. Pris £ 8.20.

I samma tidning ser jag, att ställningen i Världscupen för friflyg är som följer efter Eifelpokalen:

FLA	FLB	FLC	FLD	FLK	FLS
Stefan Rumpff	D 48p	B Sauter	S 50p	T Köster	DK 65p
M Gewain	US 40	B Eimar	S 50	G Agren	S 45
A Westerman	DK 37	W Ghio	US 45	K Faux	GB 40
F Wilkening	D 35	F Seja	D 40	G Zsengeller	H 27
P Findahl	S 34	H Broberg	S 39	H Lindholm	S 25

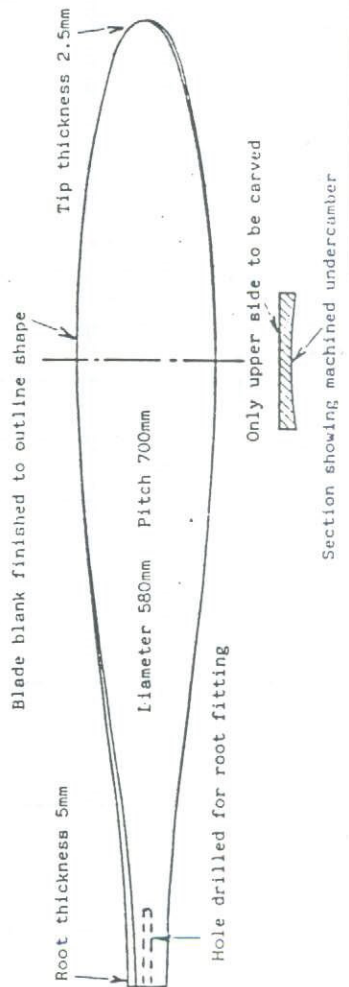
Bra svenska placeringar, men i sannings namn har Gurra och Hasse Lindholm fått några billiga poäng.

En tävling återstår: Sierra Cup i Californien.

VM i Argentina nästa år kommenteras också i FFN. Supporteravgiften har rakat upp i USD 180.00, flygresan Frankfurt-Buenos Aires sägs kosta USD 895.00 och resor med flyg inom Argentina sägs vara en obekant faktor på grund av SAS' flirt med Aerolineas Argentina! Sno dig på, Carlsson!

Vad hände egentligen med den där resan för 3000:- svenska?

J H Maxwell, 14 Upper Craigs, Stirling, Scotland FK8 2DG, tel 0786 72524



Friflygtankar under 1988 av Lasse Larsson
Eftersom jag tillhör veteranerna och tycker att friflyg är kul vill jag gärna ge förslag på en del saker som vi nog bör tänka på och allmänt diskutera friflygare emellan.

F1C

F1C-klassen är den tekniskt klart svåraste grenen och har det också svårt med rekryteringen. Mycket beroende på att det inte finns någon som vill ta tag i klassen och rycka upp den. Den bör göras enklare med mindre modeller bland annat. Det finns inte heller någon byggsats som inkörsport. Detta är någonting som C-flygarna borde ordna med, det görs alldeles för lite bland dessa herrar idag!

KRUT-modellen som några framgångsrikt flög blev inte någon större succé. Den är säkert några nummer för stor för en nybörjare. Bättre vore då att placera en 1,5 cc på en lämplig modell, det finns många bra motorer i den storleken. Man kunde då få två klasser i C. Vikten kunde bli 450 g och tytan 34 dm² eller mindre. Nej, nu får det räcka annars kan det bli en ritning efter detta skrivande. Det är ju inte jag som bör tänka ut detta, utan ...

UT PÅ RINKABY

Ut gick som vanligt i bra väder och bra arrangemang av Lennart Hansson, som skämt bort oss de senaste åren. Man kan tydligt se en stadigt bättre standard i F1A för varje år. Det är i denna klass vi bör satsa ännu mer för här finns det bredd och topp. Vi har ju t ex Per Findahl som är i fin form i år. Jag tipsar Per som World Cup-vinnare i år, det har han möjlighet till.

Cupen är bra även för övriga. De behöver inte känna sig utsliagna, tvärtom är detta något av de bästa som hänt friflygarna!

F1B-klassen är stabil. Det finns profiler som håller klassen i en hög standard och det finns byggsatser (Trika) med vilka nya kan komma in. Men de äldre aktiva är snälla med att dela med sig av sitt kunskande. Det måste vi ändra på. Wakegubbar, sätt igång och visa andra vad ni kan, nu när det finns en friflygtidning för er!

Att sitta som tidsägare är en seg historia det vet ju många. Speciellt när det gäller UT. I år nekade ett flertal att ta tid för F1C men då jag blev tillfrågad gick jag med på att vara tidsägare. F1C-klassen blev en

mager tillställning - fyra startande av sex anmälda.

Många saknar helt enkelt modeller och då blir det ingen tävling heller. Att sätta till en hel dag för en sådan här tävling är bedrövtligt. Ulf C har gjort en ny modell som är klädd med plåt, sina gamla har han kastat i en container. Allt för att komma ur det gamla, det tar något år att förnya sig, Ulf är på rätt spår.

Dåliga förberedelser här hemma sätter sina spår. Man ska inte åka på några landslagsuppdrag med bara en influgen modell. Det kan bara gå på ett sätt, beröende också på att man inte behöver anstränga sig för att ta en plats i laget.

När får vi en fly-off i C på ett UT? Det blir det första beviset på en förändring.

Kineser kan det mesta om att hålla en hög standard, på VM får man se dessa fenomen. Speciellt deras F1C-modeller skulle vi titta närmare på, de flyger förbaskat bra! De skiljer sig inte mycket från varandra. Detta måste vara värdefullt till lagtävlingen. Deras säkerhet är imponerande. Varför kan inte svenska friflygare bygga andras konstruktioner, gör det så kommer framgångarna.

TÄVLINGSKALENDERN

Gott om tävlingar (ett 20-tal), det är bra, men alla är inte så välbesökta. Vi har långa avstånd och man slipper ju en del resor om det finns tävlingar på nära håll. Så tänker väl många idag. Många tävlingar blir då rena klubbträffar. Jag vill här föreslå att antalet poänggivande tävlingar minskas till en rimlig nivå för att behålla de största tävlingarnas status. Med det menar jag att fler tävlande får större intresse att deltaga. Enbart svenska tävlingar skall ingå, alltså inte de som är upptagna på World Cup-listan.

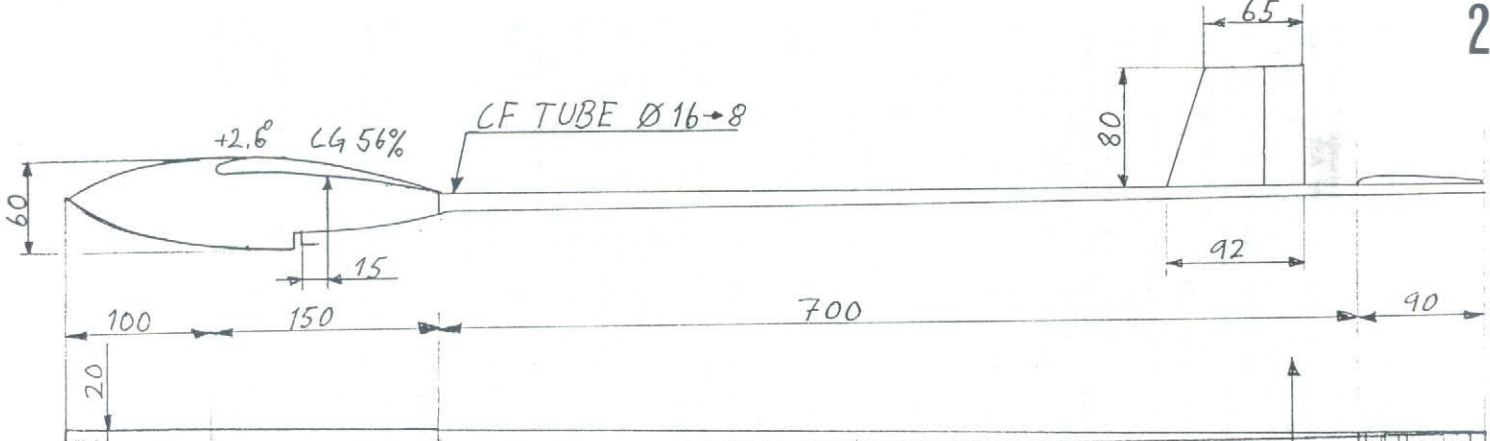
Förslag

4 deltävlingar i norra, mellan- och sydsverige. Inalles 12 tävlingar. Alla tävlingar ska omfatta F1A, F1B och F1C.

FRIFLYGMÖTET

Alla sådana här frågor ska väl dryftas på friflygmötet i höst så att alla får ta del. Två månader före mötet bör väl alla fått inbjudan så att så många som möjligt kan delta.

BLACK ADDER 28, F1A BY PER FINDAHL, SWEDEN



+2.6 CG 56%

CF TUBE Ø 16 → 8

m.m.

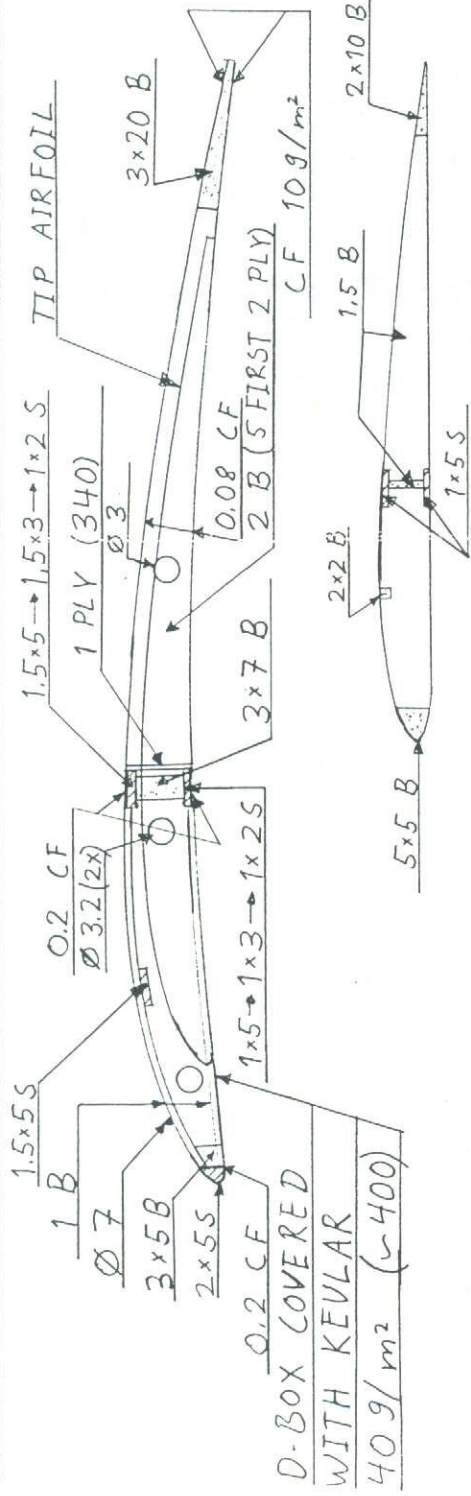
620

420

17

110

LT MOD. SPAN
(CENTERS DUBBEL)

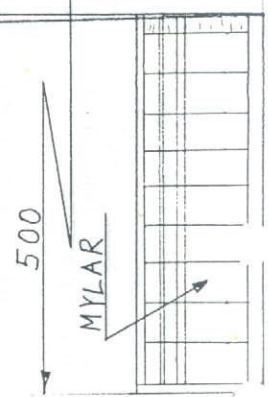


WING	155 g	28.9 dm ²
FUSELAGE	253 g	0.3 dm ²
TAIL	8 g	4.5 dm ²
TOT.	416 g	33.7 dm ²

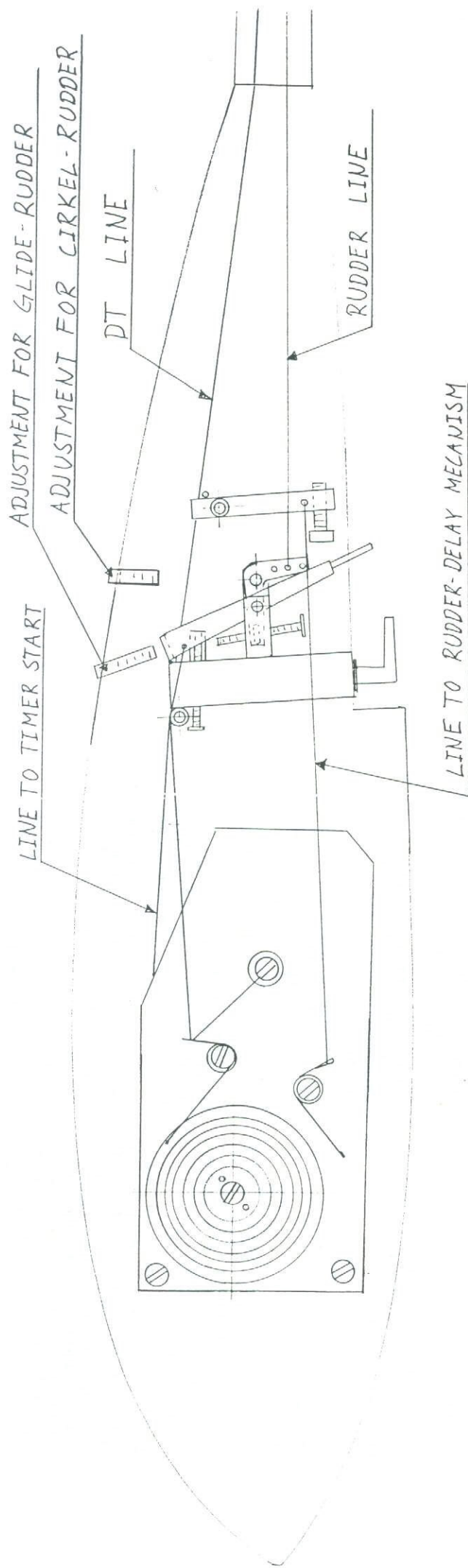
WARPS: TIPS 2 W-OUT
LF-CENTRE FLAT
RT-CENTRE 1 W-IN
RIGHT TURN!

GLIDE RUDDER DELAYED ~ 4 SEC.!

BALSA FROM MODELLPRODUKTER!



BLACK ADDER 28 (FRONT), BY PER FINDAHL SWEDEN



Motor 0-1.00 cc
1.01-1.50 cc
1.51-2.20 cc

200 g/cc 15 g/dm²
250 g/cc 17 g/dm²
300 g/cc 20 g/dm²

ÖVRIGT
Oldtimer är inte friflyg. Oldtimer är inte någon konkurrent till ett rätt upplagt friflyg. Det är bra att de två grupperna inte isoleras från varandra (I).

klasserna, junior och senior, och ersätta dem med två nya - A2 med rak krok och A2 med snurrekrok?

Skulle en ren Tilka-klass bredda Wake-flygandet? Skulle man kunna ta bort några av de minst frekventerade klasserna? Skall vi gå igenom antalet tävlingsklasser? Innebar en splittring av krafterna?

Inför en nationell tilläggsregel FTC:

kryteringen även på icke ungdomar (även om det inte ger så mycket klirr i kassan).

Acceptera att flygandet är nr 1 och bygget nr 2, att många önskar att ett modellflygplan ser ut som ett "riktigt" flygplan och tag hänsyn till detta vid konstruktioner och verksamhet för nybörjare.

Konstruera modeller som kan säljas i fack- och LEKSAKSHANDELN (med ett mindre royalti till SMFF och konstruktören). Arbeta på att få bort "omöjliga" modeller från marknaden.

Ta bort självbyggarregeln för nationella tävlingar. Vänta inte på FAI. Det är viktigare att behålla den kärna som finns, än att utbilda nya modellflygare som ändå bara försvinner efter något år.

Skilj på friflyg som vår verksamhet och nyrekrytering (den senare frikopplad från grenarna).

TÄVLINGAR

Är nuvarande UT-system basera på en poängliga det rätta? Passar det i en starkt krympande friflygmarknad? Känner sig många utestängda, då de hamnar utanför elitskitets UT-tävling? Blir många trötta på detta poängjagande i de stora avståndens land? Består inte dagens friflyg alltmär av ett elitskikt? Varför? Vad har vi missat när friflygare blir oldtimerflygare? Har poängjagandet skapat för många små tävlingar?

Skulle vi vinna på att ha färre tävlingar men göra dem större och glansfullare? Skulle det skapa en mer "hör-ihop-känsla" och intresse om vi hade stora tävlingar med speciella arrangemang runt dem? Exempelvis VT, Majtävlingen, Öppna Nordiska och SM.

Bara 5 sanktionerade tävlingar mot 19 st nu (5 poängtävlingar). Kan resultatet från 3 av dessa bilda poängunderlag för UT?

Skulle det stimulera det lokala intresset om det ordnades 4 DM-tävlingar vinter, vår sommar och höst? Borde inte dessa DM-tävlingar gå alldeles före den stora nationella tävlingen? Skulle det inte driva ut flygarna om vinter-DM gick söndagen före stora VT exempelvis?

Är dagens friflygklasser, bortsett från de internationella, de rätta? Har snurrekroken stött bort många A2-flygare? Kan man ta bort de två nuvarande A2-

Sammanställning av problem och frågor från Johan Bagge, Nils Wallertin och Floda.

ORGANISATION

Är förbundets organisation den rätta? Skulle friflyget vinna på att arbeta mer självständigt i förbundet?

ADMINISTRATION

Grenen skall själv svara för sin ekonomi och planering. Möjligheter till förenkling och rensning av tävlingsadministration (kalender, anmälning, startavgifter, resultatlista) skall övervägas.

PLANERING

Rullande planering (ej kalenderårsvis). Nationell och internationell verksamhet skall kopplas ihop planeringsmässigt.

MÅLFORMULERING

Sverige skall stå främst bland världens friflygationer, individuellt och i lag. Antalet utövare på alla nivåer som ägnar sig åt friflyg skall öka.

MÅLGRUPP

Vi skall ägna oss åt dem som på ett eller annat sätt intresserar sig för friflyg (tävlade, sportflygare, informationsmotagare). Vi skall satsa på bredd underifrån, bl.a. med regionala tävlingar.

INFORMATION

Specialinriktad information till friflygarna. Tidningen *Friflygaren* är det naturliga svaret. Hur långt kan den utvecklas? *Månadsmeddelandena* skall utnyttjas regelbundet. Samarbeta över gränserna? Förbättra relationerna med *Mfn*. Regelbundna friflygartiklar av mer allmänt intresse för att intressera även icke-friflygare. Stående rutor om vad som händer inom friflyget på *Mfn:s* meddelandesidor. Dokumentera verksamheten (dia, video) för att visa vad friflyg är (på t ex förbundsmöten).

NYREKRYTERING

Återupptäckt av FANTOM - en helbalsmodell från Wentzels (redan gjord). Satsa på bakgårdsflyget - små lätta kärror, som klarar en smäll. Faddersystem. Ev. i förväg för den, som parallellt med eget flygande matchar fram en junior. Inriktade re-