

# Friflygaren

## Nr 4

### NYHETSBLAD FÖR SVENSKA FRIFLYGARE

Det är snart September när detta skrivs. Snacket går bland Friflygarna, klagomålen på SMFF och dess blaska Mfn. är många. Och det är ju inte underligt. Den idrott vi sysslar med, FRIFLYG, är ju inte direkt representerad i SMFF:s husorgan.

Så nu sitter jag än en gång framför, inte en skrivmaskin denna gång, utan en dator med lite roliga program inlagda, som med lite tur och mer kunskap från undertecknad knapptryckare kan resultera i lite användbara saker.

SMFF och Mfn. Det är märkligt att Mfn. ännu inte innehåller tävlingsresultat i komplett form. Detta trots att en enig styrelse vid möte i Jönköping i år fastslog att detta är mycket viktigt för dom som tävlar. Även RC grenchefen Anders Gustavsson och Linas Bengt Lindgren poängterade vikten av fullständiga resultatlistor i husorganet. Enda motståndet kom från PREK hövdingen Gunnar Eriksson som inte ville läsa sänt. Men han gav med sig för argumenten. Vad händer? ABSOLUT INGENTING. Resultatlistor för tävlingsidrotter är mycket viktigare än referat.

Eftersom vi inte kan hoppas på att SMFF:s styrelse ger Sture Tingwall sådana direktiv att kompletta resultatlistor kommer in i husorganet, så får vi hoppas att denna publikation kan överleva.

FRIFLYGAREN BEHÖVS. För att vi skall få den information som vårt förbund vägrar att ge oss Friflygare. Gäller faktisk även tävlande i RC och Lina också.

Men om FRIFLYGAREN skall överleva beror på DIG. Jag tänker inte slita i onödan med att förmedla information om ingen vill vara med och dela ut information till andra. Jag kan alltid samla på hög för eget bruk om det är så ni vill ha det.

Jag tänkte alltså försöka få ut information om den bästa idrott jag vet. FRIFLYG.

Det finns 2 anledningar till att FRIFLYGAREN Nr.4 nu finns hos dej. 1. Du har betalt för 4 nummer. 2. Det behövs ett Friflygorgan som informerar om verkligheten. Sedan tillkommer naturligtvis andra anledningar. Ex. Lasse Larssons reportage om Holiday On Ice i vintras. Detta sändes till Mfn. När detta skrives har det ännu inte kommit in.

FRIFLYGAREN kommer inte att bli någon superblaska. Vi som jobbar med den kommer att ta med det som kommer in i form av resultatlistor, reportage, ritningar ideer, tips mm. i all oändlighet. Vi kommer att saxa friskt från utländska blaskor. Vi kommer INTE att översätta. Det får bli språklektioner.

I FRIFLYGAREN får ni skälla på vem fan som helst. Men vederbörande kommer att få svara i samma nr. Friflygaren kommer inte ut med ett visst antal nr. per år. När jag tycker det är dags, så poppar det upp. Förhoppningsvis och om ni är flitiga kan vi ge ut 10 nr. per år. Prenumerationspriset är än så länge 50:-/4 nr. Det är alltså dags att skicka in 50 nya friska kronor om ni vill ha nr. 5.

Postgirokonto ~~441 24 60 0~~ Lars G. Olofsson

178056-9 / FFF

Försök skriv artiklar på skrivmaskin, som vi kan kopiera av i nerminskad form för att sätta ihop sidor. Skicka ritningar. Saxa gärna, men tala om var ni saxat ifrån.

Och så till sist i denna inledande uppsats. Undertecknade svarar för innehållet i artiklar. Icke undertecknade artiklar tas ej in.

Lars-G.Olofsson (ellge)





"PUSZTA KUPA"  
MAGYARORSZÁG 1989.  
BREDMÉNYJEGYZÉK

Table with 5 columns: Rank, Name, Club, Score, Points. Includes entries like 60. LANKOVIC D., 61. FLANGGER A., 62. TOTH VIKTOR, 63. BERND BOCKLE, 64. SIMON OLEFELD, 65. ICOR MIERTUS, 66. CSABAI ATTILA, 67. KERY LASZLO, 68. BALOGH ZOLTAN, 69. HOLLÓ TAMÁS, 70. JAVORI FERENC, 71. KLENOZKI L., 72. DRACE SASA, 73. DE BOER PETER, 74. RALENIC MILOS, 75. ZAVODSKY A., 76. KRASNAI JOZSEF, 77. SABAHUDIN H., 78. BUDAI PETER, 79. FIEBER DIETMAR, 80. JABLOKOV, 81. SOMSKÓVI, 82. ZELJKO BAGO, 83. PATOCS LASZLO.

Fl B  
"PUSZTA KUPA"  
MAGYARORSZÁG 1989.  
BREDMÉNYJEGYZÉK

Table with 5 columns: Rank, Name, Club, Score, Points. Includes entries like 1. ANDRUKOV A., 2. STEFANGHUK S., 3. FRANK SEJA, 4. RUPPERT R., 5. KRASNAI J., 6. KUBES V., 7. FER FJNDLAHL, 8. SHIKUNOV, 9. HOPSSAS R., 10. MERKEL GEZA, 11. HAROLD L., 12. BERNARD S., 13. GORBAN J., 14. VERENA G., 15. KOCSIS ISTVÁN, 16. IGOR V., 17. BERND S., 18. ARNO H., 19. STIEBEMANN D., 20. SODOLOV M., 21. GEY A., 22. POLLA G., 23. ZOLD CSABA, 24. FUDOROV V., 25. STRAUCH B., 26. PAUL H., 27. SKIBICKI S., 28. VÁRADI MIHÁLY, 29. DUNAJEV V., 30. PUFA VINCE, 31. DR DIEHL, 32. GOSTJIC S., 33. KAREL F., 34. STANKO P.

Table with 5 columns: Rank, Name, Club, Score, Points. Includes entries like 1. MIKE FAITHAM, 2. VOSZJPKA JAN, 3. ROGER ZIEGLER, 4. MILAN VALASTIAK, 5. ISAEYKO VIKTOR, 6. VOROS JENO, 7. ANSGAR NUTGENS, 8. VALERI GORVYN, 9. K.H.HAASE, 10. KLAUS W.SALZER, 11. CHRIS EDGE, 12. OREL JADONIR, 13. CSIKÁR INRE, 14. BARTIPAN PAVEL, 15. LARS G.OLOFFSON, 16. VAGLAV LEVY, 17. MAGY LAJOS, 18. MATIAS BARBER, 19. TAKACS TIBOR, 20. KERNER FERENC, 21. JOJIN SIMSA, 22. RICHARD HAJEK, 23. VLADISLAV S., 24. MILAN MRAVEC, 25. STANOV V., 26. BENDO JENŐ, 27. IVAN TREGER, 28. PRIGARA M., 29. NADALIN B., 30. SZVACSEK FERENC, 31. LAJKA DEZO, 32. FUSS HELMUT, 33. GERBACH W., 34. PETER MAGDOLEN, 35. SZABO MILOS, 36. MARTIN DILLY, 37. SARUSI KISS BELA, 38. BUEKER BRVIN, 39. FER FJNDLAHL, 40. TOTI KAROLY, 41. VARSÁNYI LÁSZLÓ, 42. BARTA BELA, 43. LUDANYI ISTVÁN, 44. BODO JÁNOS, 45. KALASHNIKOV V., 46. VARSÁNYI TAMÁS, 47. KÁRPÁTI LÁSZLÓ, 48. NORÁROS MIHÁLY, 49. STEFAN HUBERT, 50. MOLNAR ISTVAN, 51. MANFRED GRUNEIS, 52. STEFAN RUMPF, 53. KISS CSABA, 54. GOSTER, 55. SARUSI KISS B., 56. BLAGOJEVIC R., 57. PETER MOZES, 58. MAKSZIMOV, 59. HORVATH J.

Table with 5 columns: Rank, Name, Club, Score, Points. Includes entries like 1. ANDRUKOV A., 2. STEFANGHUK S., 3. FRANK SEJA, 4. RUPPERT R., 5. KRASNAI J., 6. KUBES V., 7. FER FJNDLAHL, 8. SHIKUNOV, 9. HOPSSAS R., 10. MERKEL GEZA, 11. HAROLD L., 12. BERNARD S., 13. GORBAN J., 14. VERENA G., 15. KOCSIS ISTVÁN, 16. IGOR V., 17. BERND S., 18. ARNO H., 19. STIEBEMANN D., 20. SODOLOV M., 21. GEY A., 22. POLLA G., 23. ZOLD CSABA, 24. FUDOROV V., 25. STRAUCH B., 26. PAUL H., 27. SKIBICKI S., 28. VÁRADI MIHÁLY, 29. DUNAJEV V., 30. PUFA VINCE, 31. DR DIEHL, 32. GOSTJIC S., 33. KAREL F., 34. STANKO P.



Ergebnisliste

liste of results / liste de résultats  
02./03./09.1989

P 1 A

Table with 20 columns and 45 rows listing participants and their scores. Includes names like P. Findahl, J. Schellhase, H. Gaenslen, etc., and age group indicators like '1. Jugend', '2. Jugend', etc.

Table with 20 columns and 33 rows listing participants and their scores. Includes names like K. Kimpel, A. Stuber, B. Böckle, etc., and age group indicators like '1. Jugend', '2. Jugend', etc.

Handwritten signature 'FB' with an arrow pointing to the right.

Table with 2 columns and 33 rows listing names and scores. Includes names like CSIZMADIA I., GAENSLI F., VASAS GYÖRGY, etc.

FL C  
"PUSZTA KUPA"  
MAGYARORSZÁG 1989.

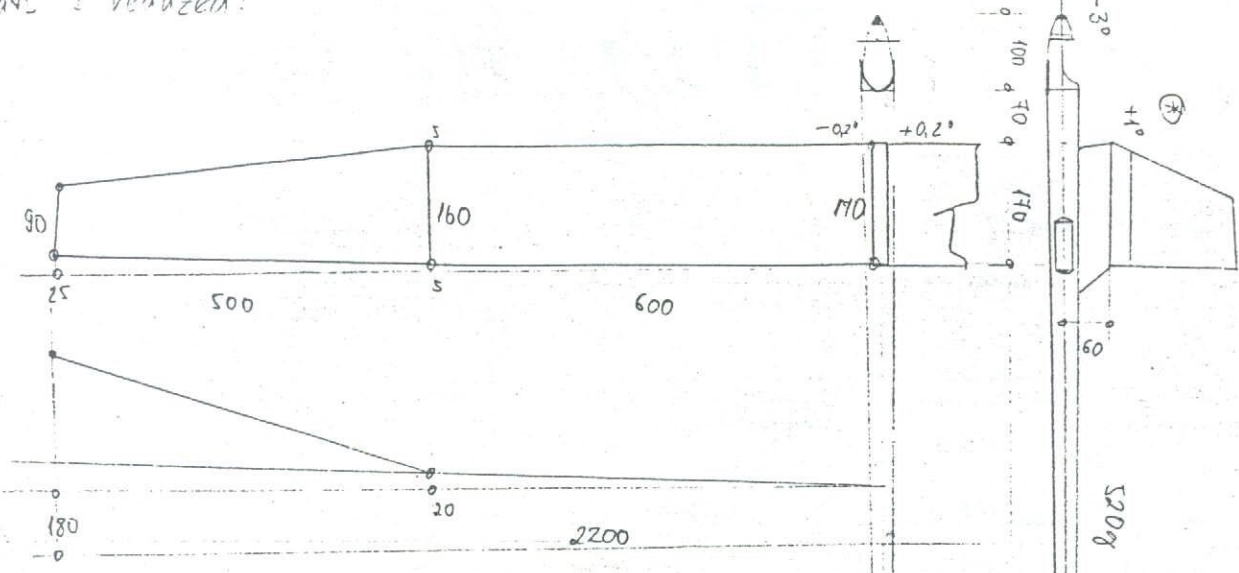
EREDMÉNYJEGYZÉK

Table with 2 columns and 33 rows listing names and scores. Includes names like GLISSMANN UWE, ZIELINSKI J., PATSK VACLAV, etc.

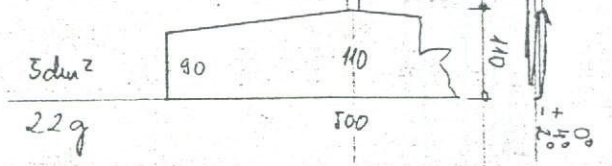
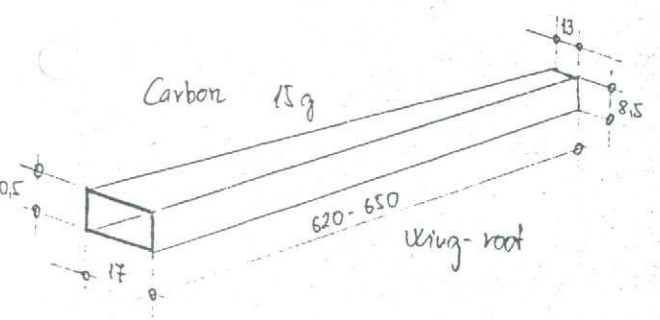


That's I realized:

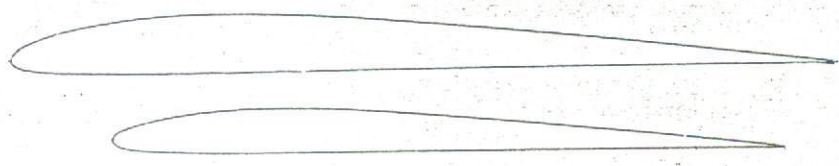
33 cm<sup>2</sup>  
208g



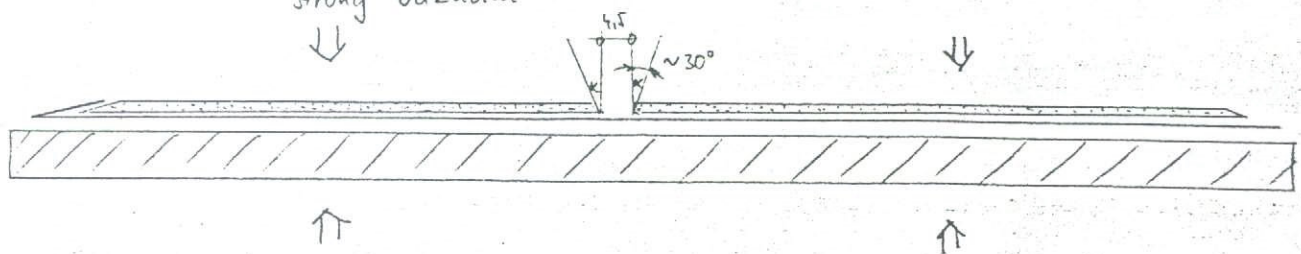
38 cm<sup>2</sup> → 760g



File An Carbon Spindel  
— UNTEREIN

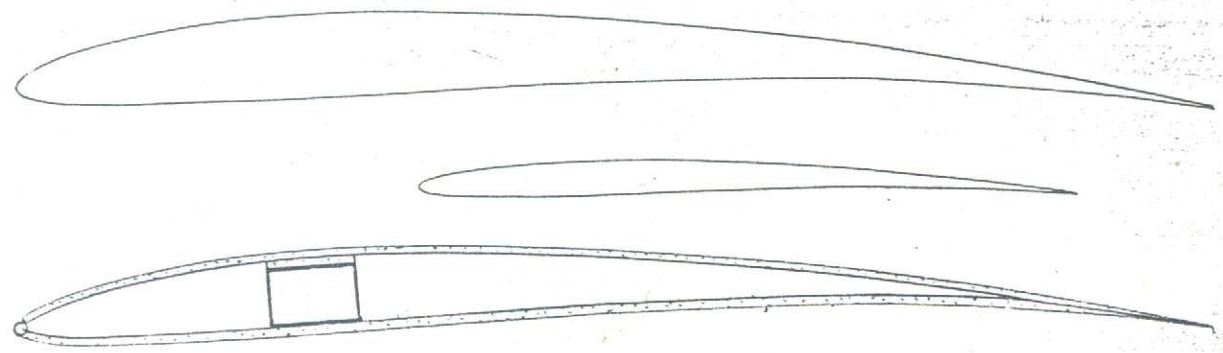


Strong vacuum

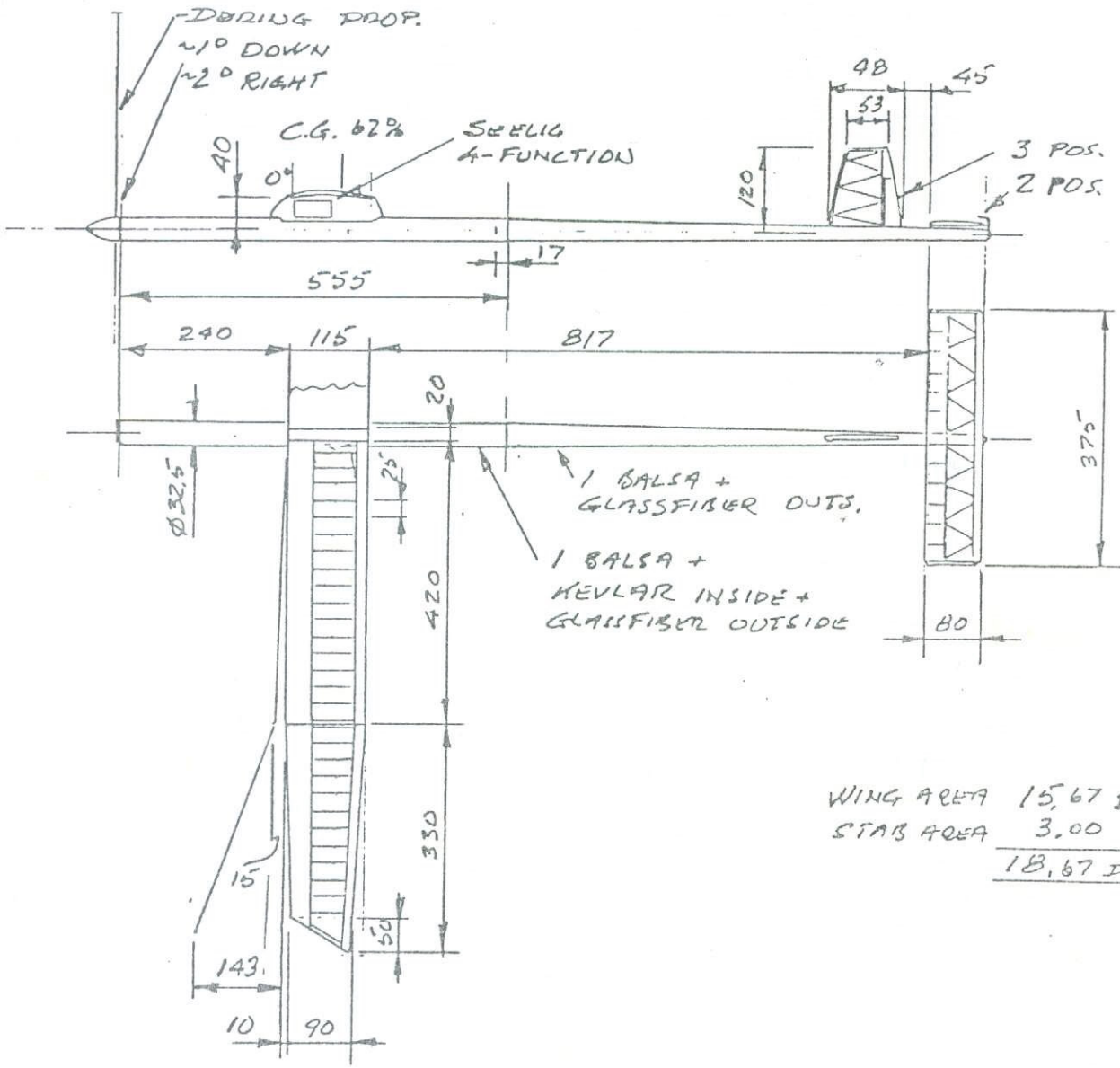


Balsa 80%  
Alu + AW-10  
Glas

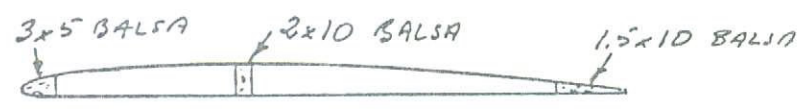
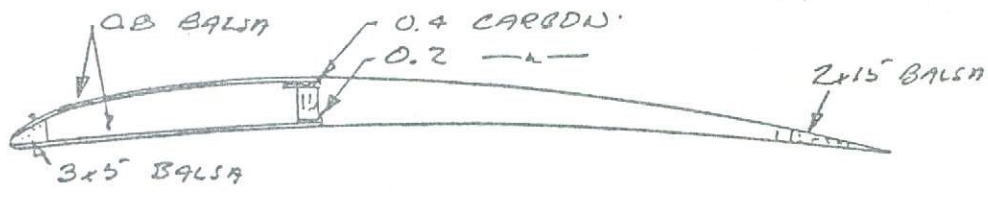
In the ⊗ this line is 1° to horizont.



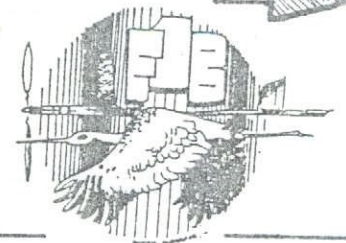
# VOL LIBRE



WING AREA  $15,67 \text{ DM}^2$   
 STAB AREA  $3,00 \text{ m}^2$   
 $\frac{18,67 \text{ DM}^2}{}$



FREE FLIGHT  
 VOL LIBRE  
 FIBER REINFORCED  
 DIE CAST ALUMINUM  
 SECTION





# CAMPEONATO MUNDIAL DE AEROMODELISMO - VUELO LIBRE



Egentligen är det förunderligt så som våra mest rutinerade tävlingsmännskor i UFK lyckas komma iväg till VM, EM och en del andra stora tävlingar centralt i Europa.

Sista veckan i maj, då vi hade sen vår - tidig sommar var HOLGER SUNDBERG och GUNNAR ÅGREN utflugna till Argentina för att försvara de svenska färgerna i världsmästerskapen. Ingen av dem har någon större förmågenhet att plocka respengar och uppehålle under utlandsviselsen ur. Lika fullt lyckas de att klara både finansiering, tekniska svårigheter, språkbarriärer och kulturrockar under utövandet av sitt sportsmannaskap.

Vi som sitter hemma i stugvärmen för det mesta eller använder klubbens resurser enbart här hemma bör nog ge dessa våra resande ambassadörer en tacksamhetens tanke både en och flera gånger.

## "Gurra" berättar:

En sådan här resa börjar ju inte på avresedagen, den startade många månader tidigare med konstruerande, bygge, trimning, omkonstruerande och finjusterande av modeller. Arbetet med att försöka finna källor till ekonomiskt stöd har också pågått rätt länge. Förberedelserna för Argentinaresan var rätt påkostade. Sista motgången kom två dagar innan jag måste fara. En ny modell med en bra rysk motor flög bort för mig - termikbromsen fungerade inte, så modellen försvann ut ur synhåll från Sundbro på kanske 1500 meters höjd.

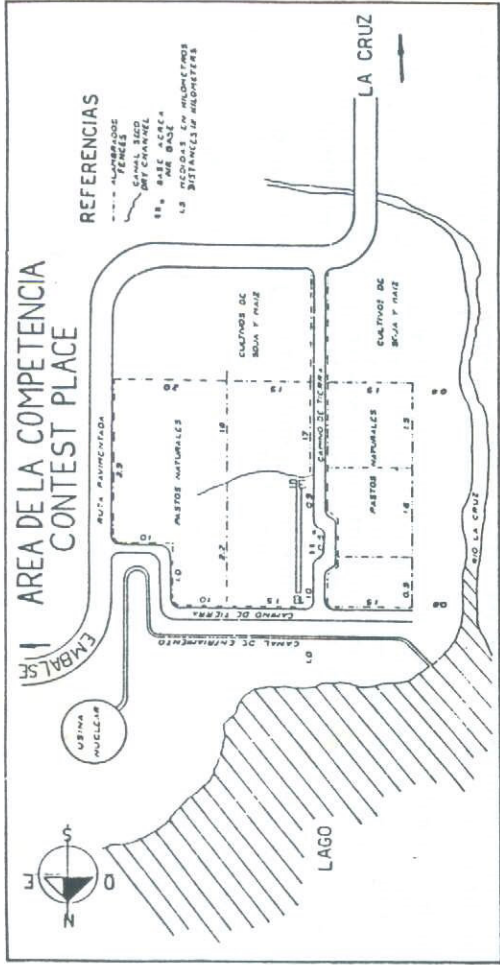
Inget resultat av sökandet. Måste i alla fall fara - samlings av laget på Arlanda för en första resetapp med SAS till Rio de Janeiro. Byte där till ett argentinskt bolag, som tog oss till Buenos Aires.

Tävlingsansvariga mötte oss på flygplatsen i B.A. och såg till att vi kom med tillsammans med allt bagage på en inrikesmaskin till Cordoba. Den sta'n ligger omkring 100 mil bort upp emot Anderna på 500 meters höjd över havet. Holger och jag lägger märke till att det stormar, medan vi väntar på bagaget för vidare befordran med buss. Pirrigt.

I två timmar på landsvägen och så befinner vi oss i Embalse. Litet samhälle. Utanför ligger ett stort fritidsområde med en massa hotell och små hus. Har byggts som semesteranläggning för gamla och studenter sägs det. Ligger mycket vackert vid en sjö. Vi delar en liten villa med Italiens lag, en bra villa vid sjöstranden. Vi får senare veta att här har någon av Argentinas tidigare presidenter bott under lediga perioder.

Så börjar tävlingsveckans jobb och allvar. Vi inser att flera landslag fixat hyrbilar redan från Buenos Aires, så vi börjar fundera på hur vi skall fixa något liknande här. Visserligen har tävlingsorganisationen fixat bussar mellan förläggning och flygfält, men man blir väldigt beroende av tider och samordning med andra, om man måste leta sig till den sortens kommunikationer. Vi får ganska snart tag i en liten gammal buss med chaufför som vi hyr både trimningsdagarna och tävlingsdagarna. Det är väl använda slantar. Vi blir hämtade klockan sju trimningsdagarna och kan testa våra grejor under två och en halv dag. Mest spännande är det förstås första dagen. Finns det någon särskild tendens i vädret, något som vi inte förutsett?

Dagen börjar toppenfint med svag förmiddagsvind - men på eftermiddagen blåser det upp ganska ordentligt, och det visar sig vara just modellen på vädret i den här trakten under hösten (vi befinner oss väl i något som kanske motsvarar oktober-november på motsvarande breddgrader på norra halvklotet). Kallt känns det på morgnarna, faktiskt med lite nattfrost en del dygn, men fram emot eftermiddagen visar termometern på ungefär 15 Celsiusgrader. Det är svalare än väderstatistiken för flygfältet visar, så vi har nog hamnat i en lite udda höst.

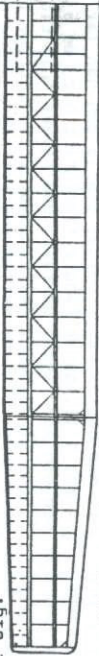


Tävlingsområdet varkar på kartan tillfredsställande stort för ett VM, då det kan bli fråga om mycket långa flygningar i samband med skiljflygning. 4 x 4,5 km lär vara den disponibla ytan. En militär flygplats har en enda lång bana i nord - syd-riktning och utgör mitten i det användbara området. På kartan verkar banan vara någonstans kring 2,5 km lång. I trakten finns både ett kärnkraftverk och ett av Sydamerikas största vattenkraftverk med en damm som kan rymma 560 miljoner kubikmeter vatten, men ingenting av detta verkar ligga i vägen för vårt flygande. Områdena utanför flygfältet är slagna åkrar. Samma sjö som vi har utanför förläggningen går också i ena kanten av fältet, fast i rådande vindriktningar tycks den ligga på betryggande avstånd.



Lisdag morgon är det invigningsceremoni på en fotbollsplan. Det blir rätt lång väntan, innan vi kan marschera in. Gott om folk på läktarna, många barn i vita rockar, som tydligen är ett slags skoluniform. Vi säger till varandra att de nog är ditkommande. Med det må det nu vara som det kan, mycket glada och spontana är de. Efter invigningen kommer de ner på planen och ger oss tävlande en blomma plus ett litet kort de ritat. Så följer uppvisning av fallskärmshoppare, förbiflygning med en grupp skolflygplan, med ultralätta maskiner, uppvisning med RC-flyg och fyrverkeri.

Vi känner oss ganska belåtna efter trimflygandet. Det har gått ganska bra för alla sven-skarna. Självt hade jag problem med en motor som haft ett bränslerör något fel, men det har fixat sig.



F1A

Tävlingarna börjar med segimodeller (F1A) på torsdagen. Jag får tycka in som lagledare och sköta om det praktiska i depån, kolla tidtagare, skriva på protokoll m.m.

Tävlande i denna klass är Herbert Hartmann, Pelle Findahl och UFK:s HOLGER SUNDBERG. Herbert och Holger missar i första starten. Pelle gör ett bottenapp i tredje med 89 sekunder. Holger får problem i andra starten. Det blir kvav lugnt. Han får inte upp modellen i lugnvädret och missar. Irvärer en nolla i protokollet. Holger hade ingen tid att vänta på vind eller ens drag, perioden var nästan slut, kvar fanns bara 5 - 10 minuter till startförsök.

Dagens facit blev rätt skvalt för Sverige - Herbert på 39:e plats, Pelle 41:a och Holger 71:e man.

Fjorton man kom till skiljeflygning, däribland en dansk och en finländare. Segrare efter två skiljeflygningar blev A. Lepp från Sovjetunionen med bulgaren I. Rojadiev som tvåa och Finlands P. Sahi på tredje plats. Finland tar andraplatsen i lagtävlingen efter Sovjet.

Denna tävlingsdag bjöd på mera lugnväder än de andra. Ganska mycket folk ute och tittade. Det blev lite problem med linor, när folk gick längs startlinjen, men det ordnade sig.

Herbert flög bort en modell. Timern startade nog inte. Det gick att följa modellen likare ungefär 20 minuter, sedan är den borta. Alla modeller är märkta med speciella lappar med text på spanska så att upphittarna skall veta hur och var de skall lämna tillbaka modeller de finner. Spanjorerna lag flyger bort tre modeller. Alla kommer till rätta, en efter att ha flugit 5 mil.

Tävlingsarrangemangen fungerar bra. Duktiga tidtagare. Stativförsedda kikare. De flesta funktionärerna talar bara spanska, men allt går smidigt ändå.



F1C



Fredag är det min dag i förbränningsmotorklassen. Vi går upp ungefär klockan 5, åter frukost vid 6, bussen hämtar oss 6.50 och vi åker ut till fältet. Det är fortfarande mörkt, då vi är framme vid halv åtta-tiden. Bär ut trunken, sätter ihop mina tre modeller i ljuset från bussens strålkastare, så jag hinner göra några provstarter, då det ljusnar omkring klockan 8.

Har bestämt mig för att flyga med min nya långvinge. Vid trimningsflygningen gör den 4 minuter 20 sekunder. Jag är ju ensam svensk i klassen, så jag har gott om villiga hjälpare. Lävlingen börjar 08.30. Strax innan dess upptäcker jag att bromsen på motorn krånglar. Herbert håller i och jag skruvar och mekar. Provkör. Det verkar vara i sin ordning.

Nu gäller det första flygningen, den med 4 minuters maxtid. Starten blir bra, men modellen kommer inte så högt. Grabbarna säger att motorn inte gick fullt. Det visar sig senare att bromsen nog slog till under en del av motortiden, så där minskade nog varvet 1500 - 2000 varv. Flygtiden blir 3.28. Tyvärr är jag nog borta från skiljeflygandet i och med det. Resterande sex flygningar gör jag maxtider. De andra säger "sju perfekta starter".

Under dagen ökar vinden så att den under de tre sista perioderna ligger mellan 8 och 12 meter i sekunden. Det blåser så pass att grabbarna får hålla i vängarna, medan jag laddar upp timern. Modellerna driver bortåt 4 km, dvs. nästan fram till sjöstranden trots att man flyttar startlinjen längre och längre mot lovert.

För vindens skull uppskjuter man skiljeflygandet till söndag morgon. Alldeles friktionsfritt går det förstås inte. Efter femte flygningen får jag inte tillbaka längvingen utan tar en annan buntkärra, och det går också bra. I sjätte perioden har jag båda de bästa kärrorna borta. Inget tecken på hämtningsresultat då det är 20 minuter kvar av perioden. Då det återstår bara en kvart upptäcker Holger i kikaren att Bror och Pelle är på väg tillbaka med var sin modell. Då de kommer fram har jag bara 5 minuter på mig att göra starten - men det går! Även sjunde flygningen går fint och det känns trots allt bra, alla tycker att jag flugit bra i den tuffa vinden. I resultatlistan slutar jag på 19:e plats av 50 deltagare och är rätt nöjd med det - trots allt.

Efter tävlingen åker vi ner i lä och letar efter min modell. Syns inte till. Vi letar säkert sedan en timme, då vi får reda på att en spansktalande tagit med kärran till förläggningen.

Många detaljer måste fungera samtidigt. Jag har inte tagit med mitt eget startbatteri, eftersom sådant inte får gå som bagage med flyg. SMFF hade skickat ett telex och bett arrangörerna fixa ett batteri åt mig på samma sätt som man gjorde då jag var i Australien för en del år sen. Detta tycks inte ha fungerat, så jag får mycket jobb med hjälp av en av arrangörerna och lyckas till sist få låna ett MC-batteri av en kille som hade en Honda. Han får 10 dollar och jag får låna batteriet i fyra dagar. Då tävlingen är över på fredagen kommer han och hämtar sitt batteri på fältet. Sådana här grejor är dyra och besvärliga att få fatt i i Argentina, så jag hade stor tur.

## F1B



Lördag morgon gryt och vi åker ut i vanlig tid strax före 7. I dag är det Wakefield-klassen. Även denna dag fungerar jag som legledare i depån.

Här flyger man nu 3 1/2 minuter i första starten på morgonen. Bror och Bengt-Olof klarar den höjda maxtiden fint, men Pelles kärra börjar ställa och han får 3.10. Ötår.

Dagen börjar med svag vind, tilltagande längre fram, rätt hård de sista perioderna. Bengt-Olofs kärra är nog den som flyger säkrast, han flyger full tid hela dagen. Bror missar 21 sekunder i fjärde flygningen, Pelle missar i två starter till. Resultatet blir att Bengt-Olof går vidare till skiljeflygning tillsammans med gräddan av gräddan, Andrjukov, Bob White (titelförsvarare i VM), Sovjets Gorban m.fl.

Som legledare är jag med vid lottdragningen om startgrupper. Det blir åtta tävlande i skiljeflygningarna. Från finska laget får vi låna både en kommunikationsradio och en motorcykel. Svagt av SMFF att inte kunna hålla ett landslag med radioutrustning och andra nödvändiga saker.

Bror och jag hjälper Bengt-Olof inför flygningen. Han laddar upp två modeller. De åtta tävlande har femton minuters period att komma i väg. Bror och Bengt-O tittar och pratar väder. Så bestämmer de sig, då kinesen flyger och går efter honom. Tyvärr är det en felbedömning. Bengts kärra orkar inte stiga så bra som det behövs. Det visar sig sedan att nog en del strängar i motorn har brustit. Bengt-O slutar som 8:e man efter de 87 sekunder han presterar. I slutresultatet blir Bror nr 15 och Pelle nr 32.

Två man flyger fullt i första skiljeflygningen, en från Sovjet, en från Polen. Avgörande flygningen skjuts upp till söndag morgon och skall gå tillsammans med skiljeflygandet i F1C.

Söndag morgon är kall och dimmig i början. Skiljeflygningarna börjar först vid halv tio-tiden. Både Sovjets Andrjukov och polacken Cofalik flyger 300 sekunder, så det blir en omgång till med 360 sekunders maxtid. Cofalik gör 317 sekunder och vinner över Andrjukovs 237 och får ta emot många och väl förtjänta hyllningar.

Sovjets lag har en ny anordning för att hålla jämn temperatur på smodden även om det är ganska svalt utanför modellen. Man lägger en eluppvärmd muff runt främre delen av kroppen där gummi-motorn sitter. Kanske inte direkt någon utrustning för den vanlige tävlingsflygaren; men antagligen effektivt.

Tretton man var kvalificerade till skiljeflygning i F1C och här blev det många utslagsomgångar med 4, 5, 6, 7 och till sist 8 minuters maxtid. Segrare blir den rätt unge rysen S. Korban följt av den också unge amerikanen R. Archer med Evgenij Verbitski på 3:e plats. Tomas Köster delar 5:e plats med en kines. Amerikanen flög imponerande bra. Här fanns nästan bara plåtmodeller med supertrimmade Neilson- och Rossimotorer.

Prisutdelning på söndag kväll i en stor sal på förläggningsområdet. Mycket fint organiserat. Bl.a. sjöng en kör från Cordoba argentinska folksånger och ett fint potpurri på Gerswimmelodier. (Det skall också nämnas att argentinska modellflygförbundet hållit både nationella mästerskap och kontinentmästerskap i modellflyg för Sydamerika på VM-platser och delvis med samma funktionärer och arrangörsfolk tidigare under 1988-89).

Måndag blir det buss till Cordoba, därefter inrikesflyg till Buenos Aires, där vi bor i tre dagar och ser oss omkring. Jag tycker det verkar vara en stad som sett sina bästa dagarna.

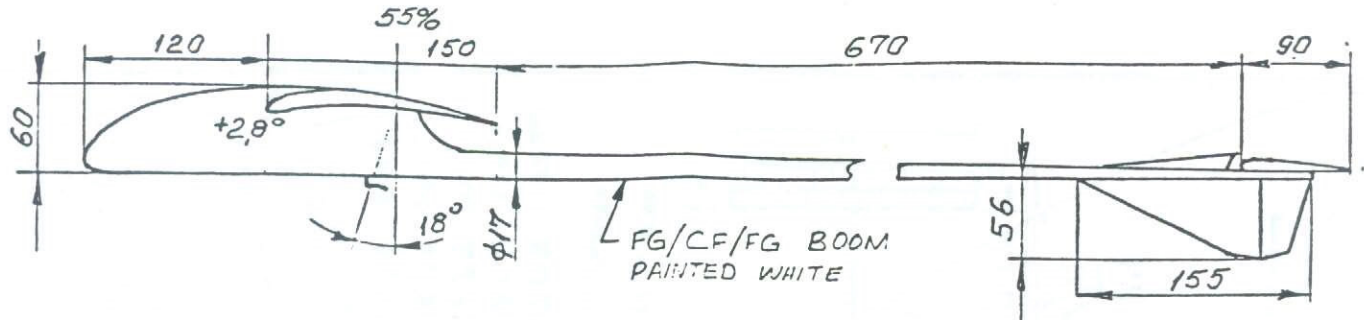
Hem reser vi vidare över Rio de Janeiro, där jag själv stannar en vecka. Mycket vackert. Skönt att få koppla av efter en jobbig period.

Då jag kommer till Köpenhamn på hemvägen, söker jag mig över till Skåne och flyger UT och Scania Cup - vilket jag vinner!

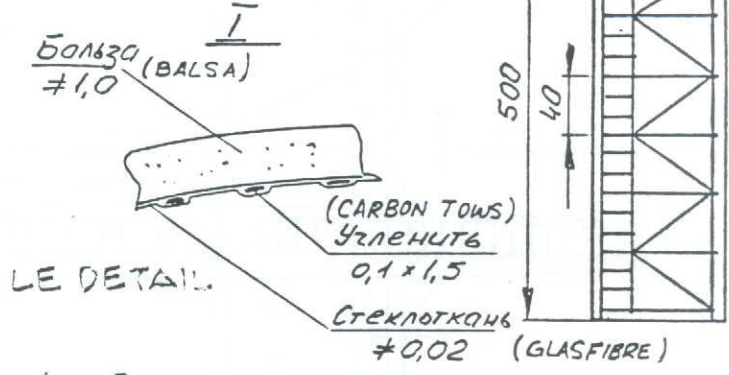
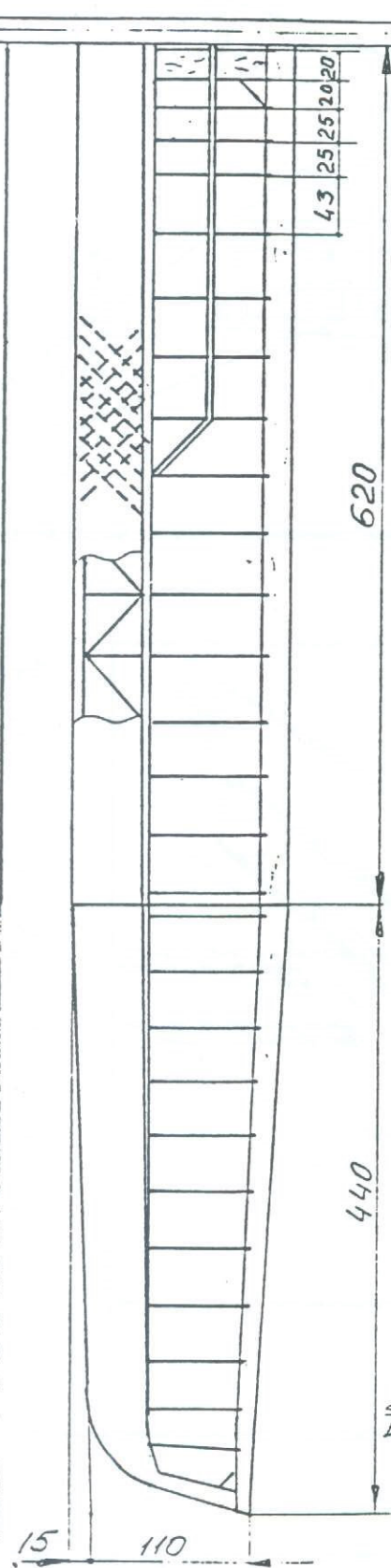
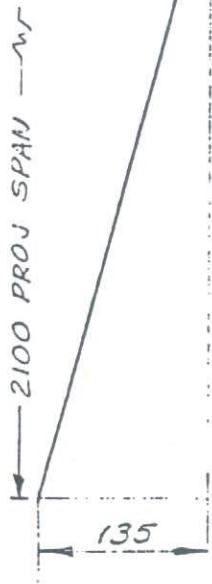
Sammanfattningsvis: En resa som man inte glömmet. Modellflyget ger mycket utöver själva flygandet också.

Slutligen ett speciellt tack till Sune Gustavsson, till Lions Club i Sävja, till Luthagens kommunalnämnd och SMFF i Norrköping vilka alla bidragit till att resan kunde bli verklighet.

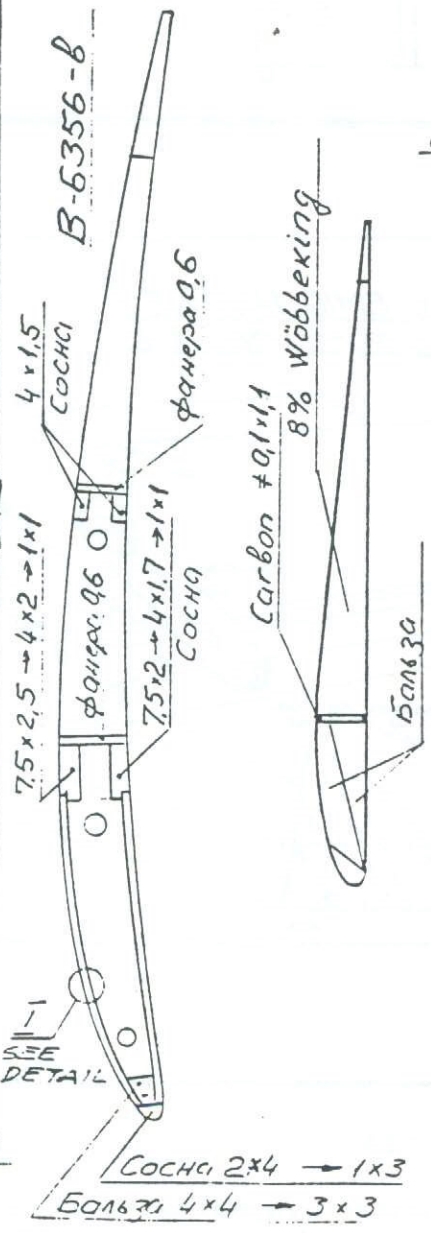
Gura



Comment by Lee Hines: AL-35 and AL-37 are very similar to AL-38 except 670 mm boom dimension is 700 mm. Lepp used AL-37 for rounds 3 through 9 to win the 1989 World Champs in Argentina.

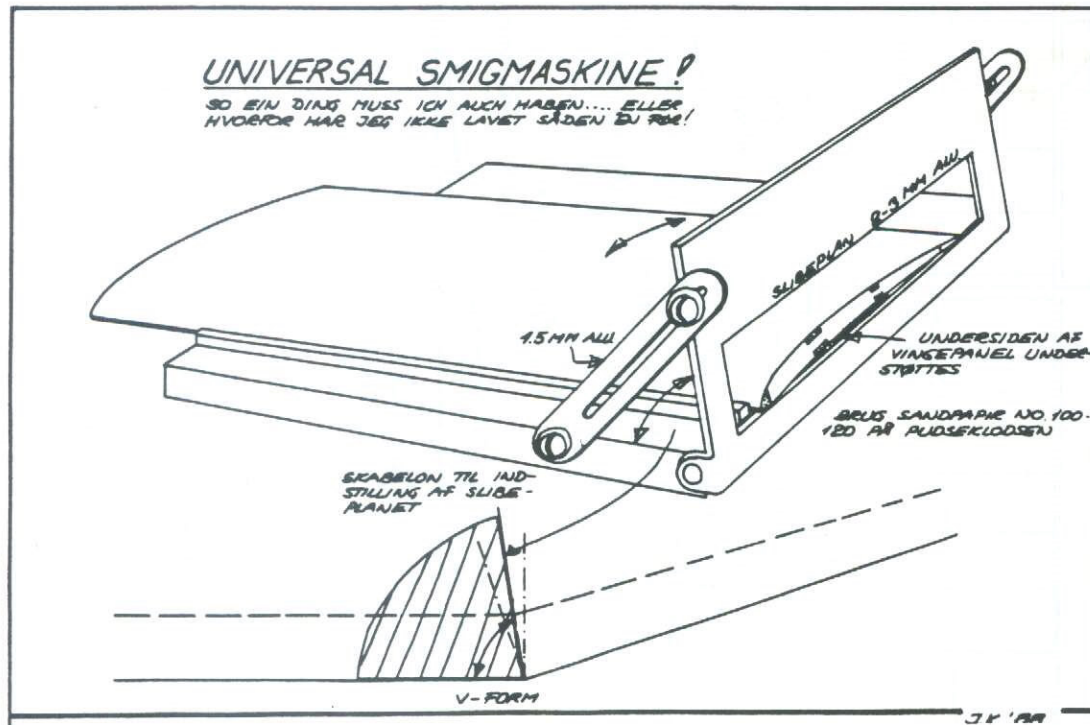
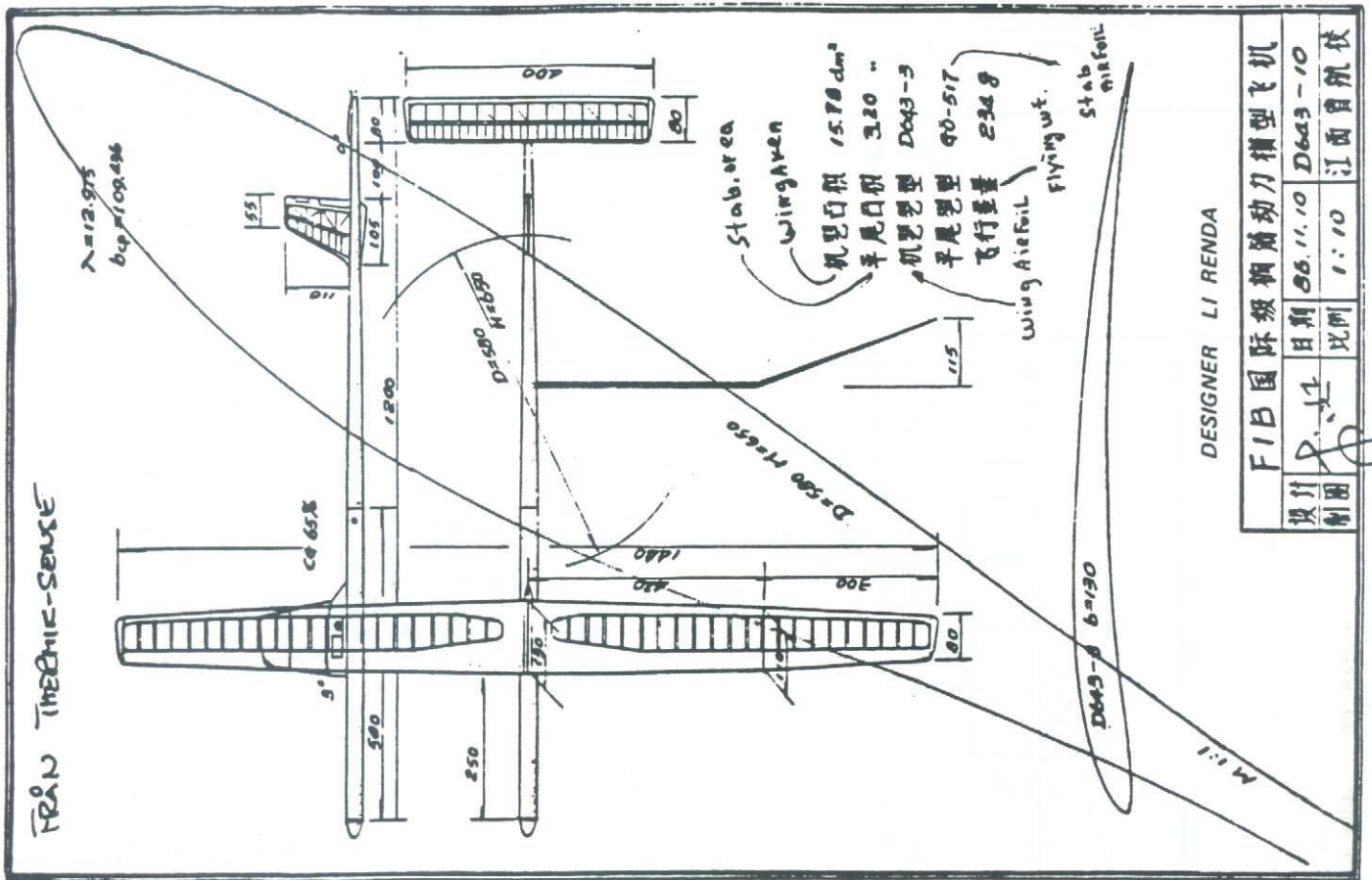


Вес  
Крылья — 135 гр  
Стаб. — 7 гр



Andres Lepp  
USSR, Estonia  
FIA AL-38

VM-VIIVARE 1989 FRAN FREE FLIGHT DIGEST



MYCKET BRA  
HJÄLP MED EL.

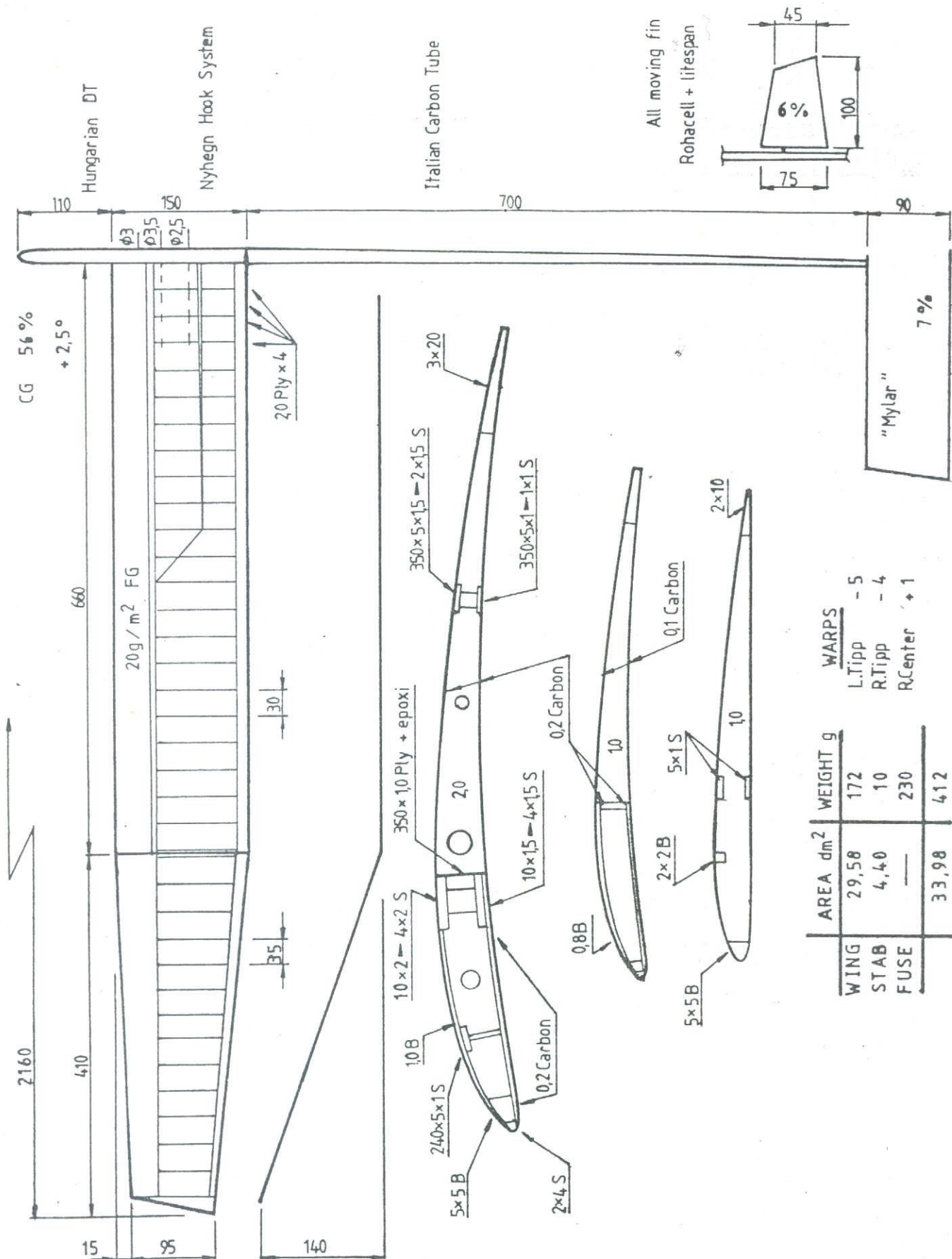
SA HÄR SKALL  
DEN SE UT.

MEG HÄL FÖR  
VINGEN.

SA DE SA !

### BYGGSATSER TILL F1A.

AKMGfft har ett antal byggsatser över som vi kan sälja till bättre behövande. Det är Modellprodukters NORDIC och Lasse Larssons SKYLADY. Hör av er till Lars-G. på tel 031-493055 om ni är intresserade.

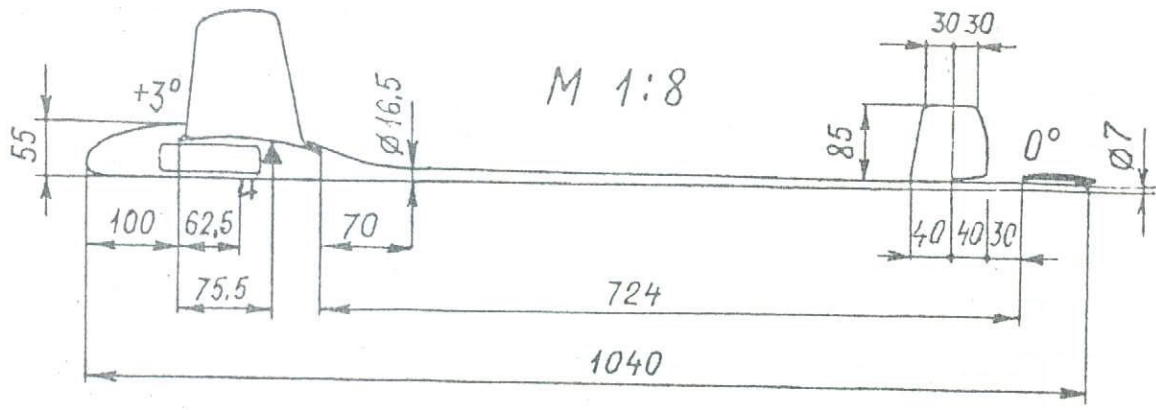


Ritad 891005  
Martin Larsson

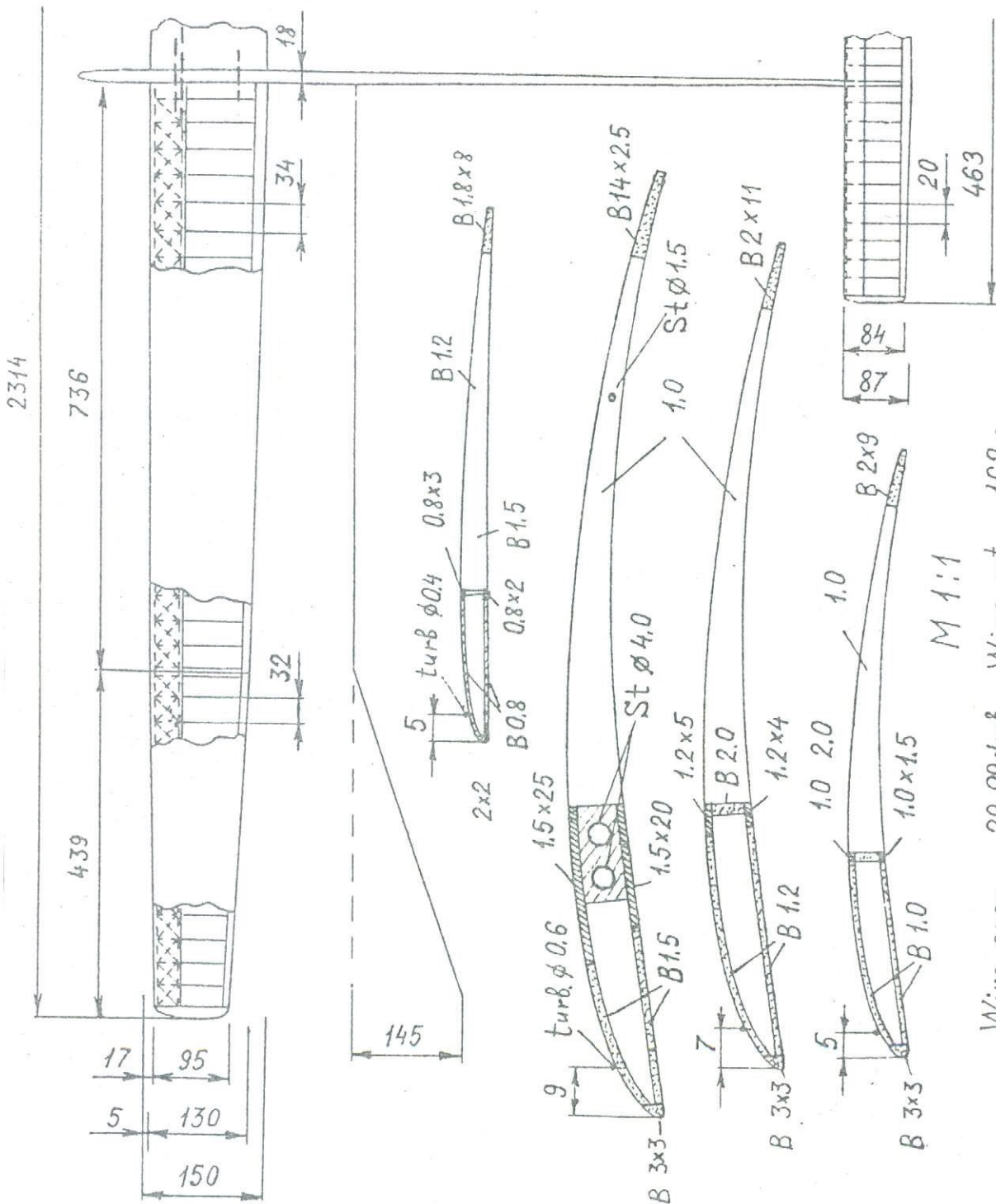
# MEL MAX

HERBERT HARTMANN  
MFK SLÄNDAN  
SWEDEN

| AREA dm <sup>2</sup> | WEIGHT g | WARPS        |
|----------------------|----------|--------------|
| WING                 | 29,58    | L.Tipp - 5   |
| STAB                 | 4,40     | R.Tipp - 4   |
| FUSE                 | —        | R.Center + 1 |
|                      | 33,98    |              |



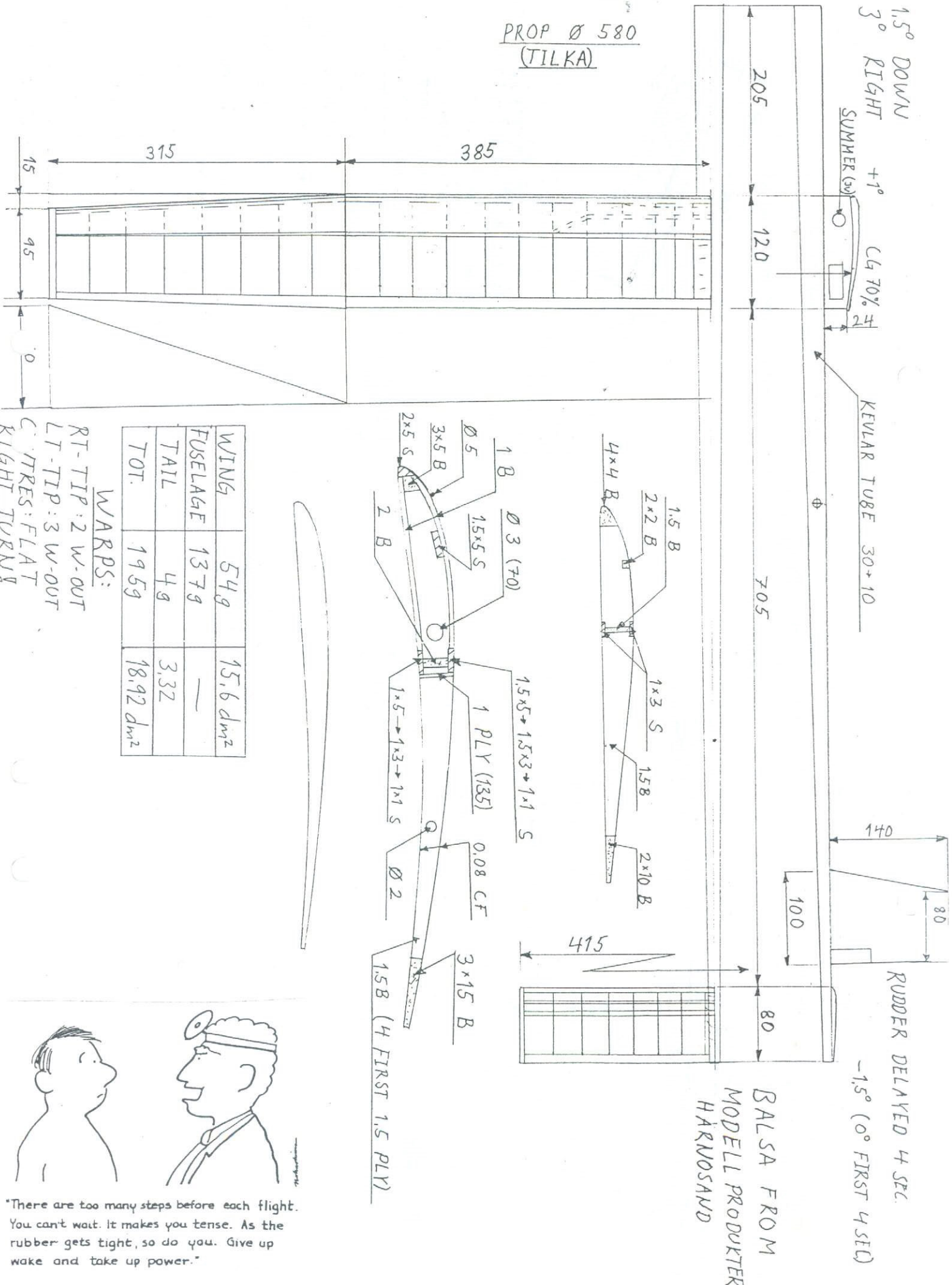
# MK18 F1A model Kochkarev Mihail USSR



Wing area  $29.99 \text{ dm}^2$   
 Wing wt. 162 g  
 Stab. area  $3.95 \text{ dm}^2$   
 Stab wt. 6.5 g  
 Flying wt. 413 g

RED ADDER 526, F1B BY PER FINDAHL SWEDEN

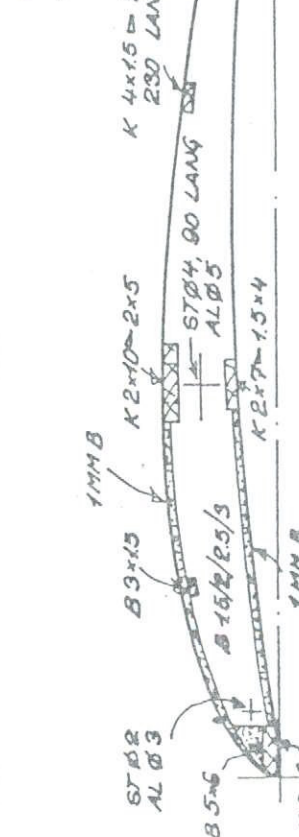
PROP Ø 580  
(TILKA)



"There are too many steps before each flight. You can't wait. It makes you tense. As the rubber gets tight, so do you. Give up wake and take up power."

GEWICHTE ETC.:  
 FLÄCHE 160  
 RUMPF 246  
 HLW 9  
 TOTAL 445 GEM 33.85 DM<sup>2</sup>

K = KIEFER ST = STAHL  
 B = Balsa AL = ALUMINIUM



PROFIL: GEO.



1. PLATZ 1.&2. B-KADER BY 900S.+ 900S.  
 3. PLATZ TAFT/USA '89 1800G.+202S.

FIA MODELL  
**GEODÄTIKUS 83**  
 VON AUSGAR NÜTTEENS  
 BERGSTR. 49  
 6604 RIEGELSBERG/SAAR  
 TELE 06806-44 887  
 JMFB "IKARUS" RIEGELSBERG

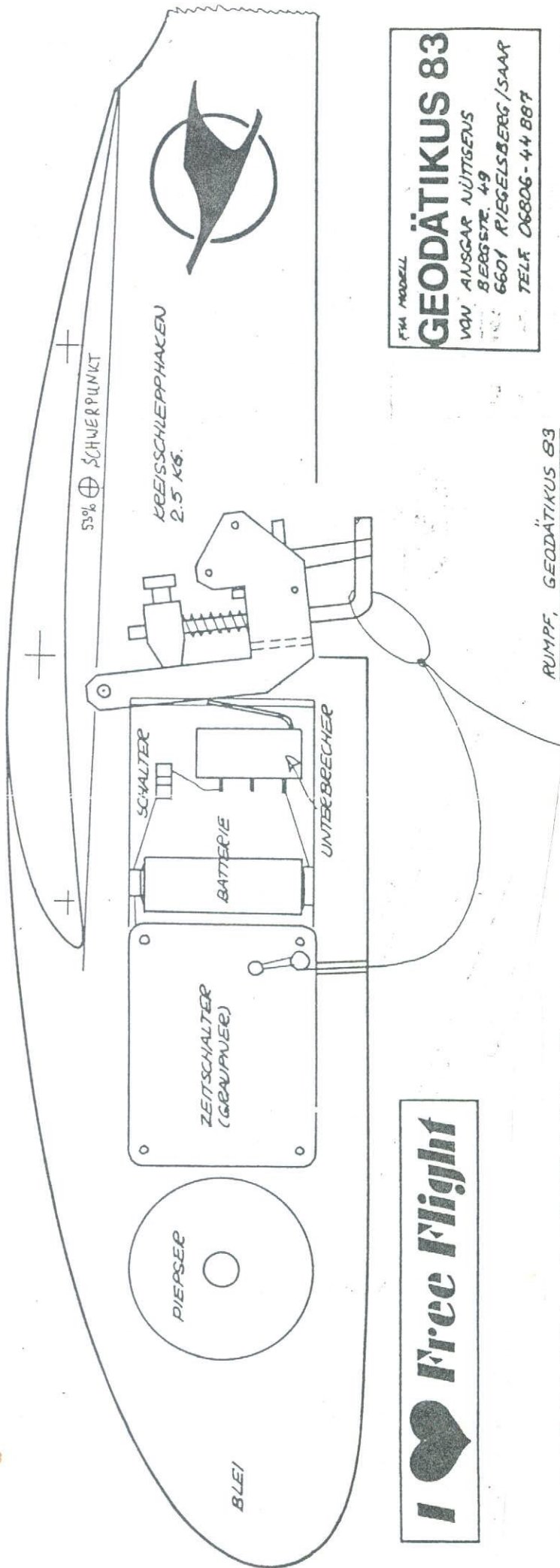


ERRÜGE:  
 1. PLATZ INT. POUYU '84 1236 S.  
 1. PLATZ 4. IKARUS CUP '84 900 S. + 240 + 167  
 1. PLATZ SILV. POVAL '84 1260 S. + 209 S.  
 10. PLATZ 1. LÄND. POVAL '85 1190 S.  
 4. PLATZ INT. SOKO-CUP '85 1288 S.  
 2. PLATZ INT. BERN '85 1260 S. + 138 S.  
 1. PLATZ SAARLANDMEIST. '86 900 S.  
 1. PLATZ AMMERBUCH '86 900 S. + 300 + 360 + 180  
 1. PLATZ CRAILSHEIM '86 900 S. + 180 + 132

MAGNETAS 1:10 & 1:1

VORDERRUMPF AUF ANLAGE.





F1A MODELL  
**GEODÄTIKUS 83**  
 VON ANSGAR NÜTTGENS  
 BERGSTE 49  
 6601 RIEGELSBERG/SAAR  
 TELF 06806-44 887

RUMPF, GEODÄTIKUS 83

I ♥ Free Flight

LITE ADRESSER TILL FRIFLYGTIDNINGAR.

FRITFLYVNINGS-NYT

Ole Vestergaard  
 Steen Billes Torv 4, 2 th.  
 8200 Århus N.  
 DANMARK

FREE FLIGHT NEWS

7 Ashley Road  
 Farnborough  
 Hants, GU14 7EZ  
 ENGLAND

VOL LIBRE

Andree Schandel  
 16 Chemin De Beulenwoert  
 6700 Strasbourg Robertsau  
 FRANKRIKE

FREE FLIGHT DIGEST

2810 Chiles Road Suite B  
 Davis  
 Ca. 95616  
 U.S.A.

THERMIKSENSE

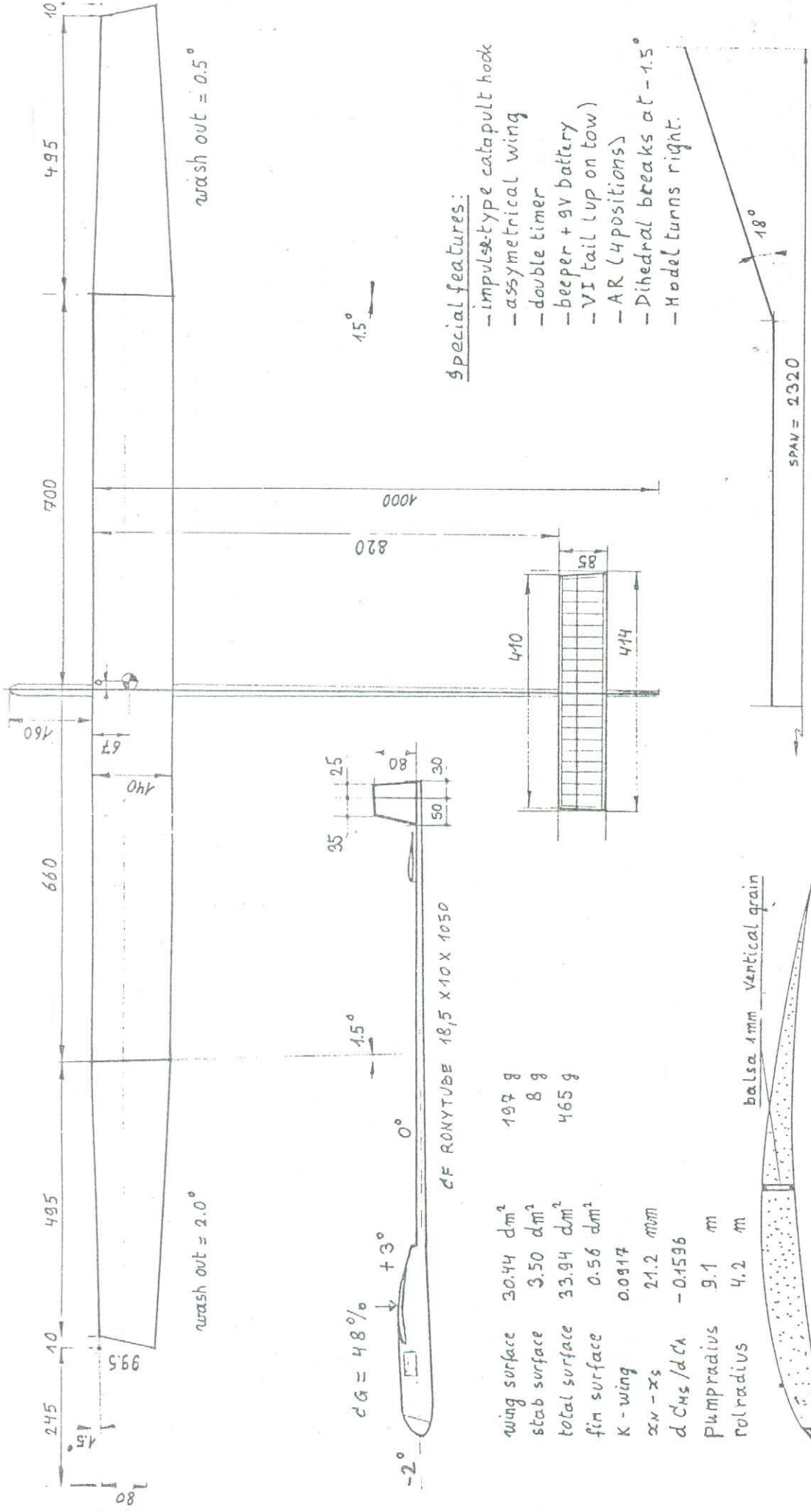
Bernhard Schwendemann  
 Röhrachweg 88  
 7060 Schorndorf  
 VASTTYSKLAND

PLASTMODELLER.

I detta nummer finns ritning på Reynders plasticmodell för F1A. Första gången jag såg den var i Zulpich för många år sedan. Det blåste mycket, så mycket att tävlingen fick ställas in efter 3 starter. Minnena efter denna tävling är inte många, men varje gång jag ser Reynders på tävling kommer detta tillbaka. Hur fan kunde denna stora modell flyga så förtvivlat bra i blåsten. För det var just vad den gjorde.

Jag har skaffat fram den typ av skumplast det är frågan om. I 2 hårdheter. För mittvingar och spetsar. Den är grön och finare än vanlig fligolit. Det är för övrigt samma som Gabor använder till F1C. Jag var tvungen att köpa 8 skivor av varje sort, så om någon är inträdd, så hör av er. Jag räknar med att få ut minst 6 vingar av 2 skivor. Varje skiva är 600 x 1225 mm. Den tyngre något mindre, då den är falsad.

Studera ritning och byggbeskrivning och ring 031-493055.



wash out = 0.5°

wash out = 2.0°

Special features:

- impulse-type catapult hook
- asymmetrical wing
- double timer
- beeper + gv battery
- VI tail (up on tow)
- AR (4 positions)
- Dihedral breaks at -1.5°
- Model turns right.

15°

18°

820

4000

- wing surface 30.44 dm<sup>2</sup> 197 g
- stab surface 3.50 dm<sup>2</sup> 8 g
- total surface 33.94 dm<sup>2</sup> 465 g
- fin surface 0.56 dm<sup>2</sup>
- K - wing 0.0917
- α<sub>N</sub> - α<sub>S</sub> 21.2 mm
- d C<sub>Hs</sub> / d C<sub>A</sub> -0.1596
- Pump radius 9.1 m
- roll radius 4.2 m

CF RONYTUBE 18,5 x 10 x 1050

dG = 48%

+3°

0°

15°

balsa 1mm Vertical grain

ply 0.8mm 45°

SOKOLOV MODIFIED

Stab section: bi convex 8% thick 2% curvature  
glas 45° 47 g / m<sup>2</sup>

- Dihedral details:
- 1mm epoxyglas gusset
  - replacing ply 0.8
  - continuing CF tows
  - overlapping glasfiber

CF rovings 6K

Bottom side right wing:

- 1 x 100mm / 1 x 140mm / 1 x 190mm / 1 x 240mm / 1 x 290mm
- 1 x 340mm / 1 x 390mm / 1 x 450mm / 1 x 520mm / 1 x 590mm
- 1 x 750mm / 1 x 800mm / 2 x 120mm

top side: identical

Steel φ5

polystyreen foam  
33 kg / m<sup>2</sup>

CF φ2

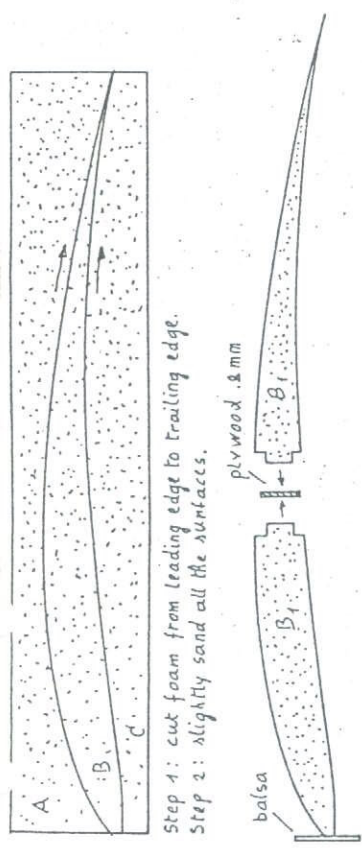
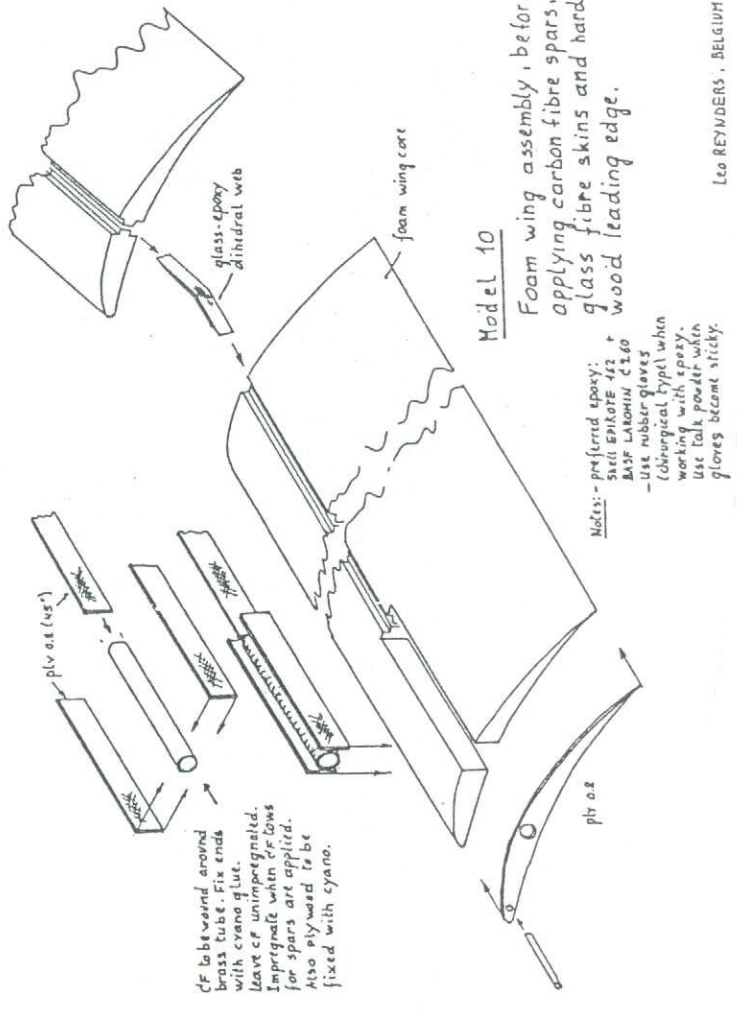
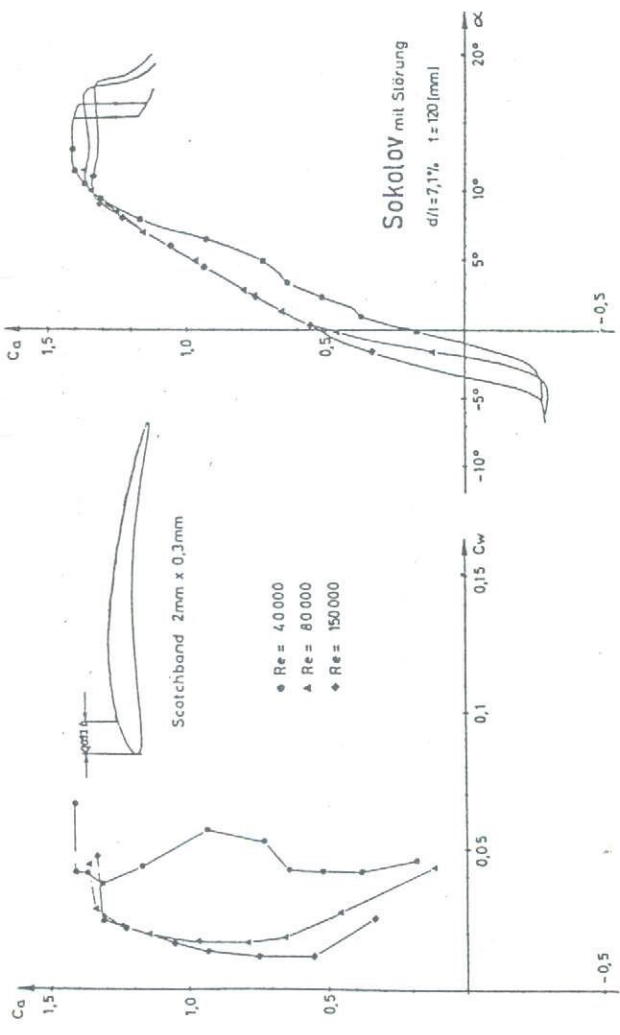
HW 1mm

φ0.7

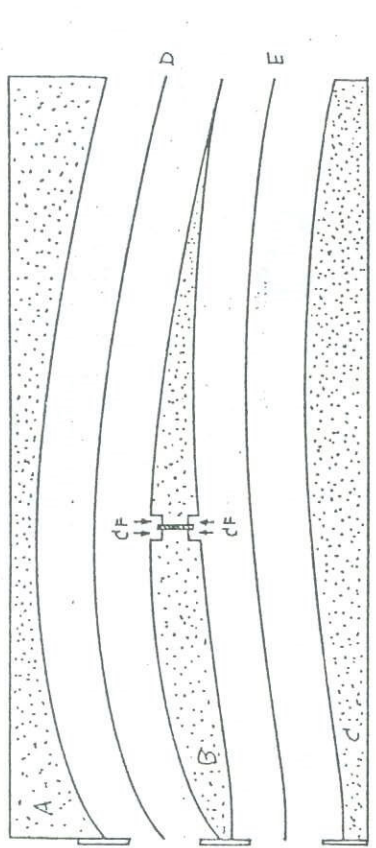
Flown by: Leo REYNDERS  
BELGIUM Paul REYNDERS

MODEL NR 105

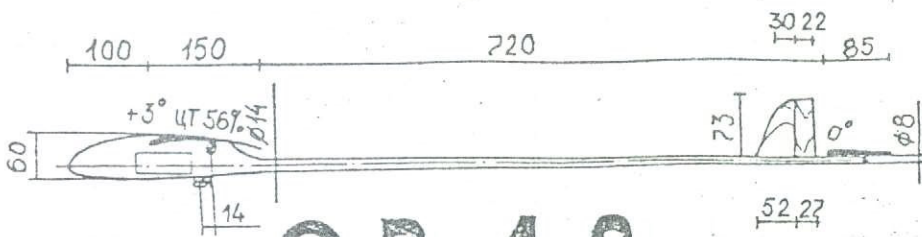
SPAN = 2320



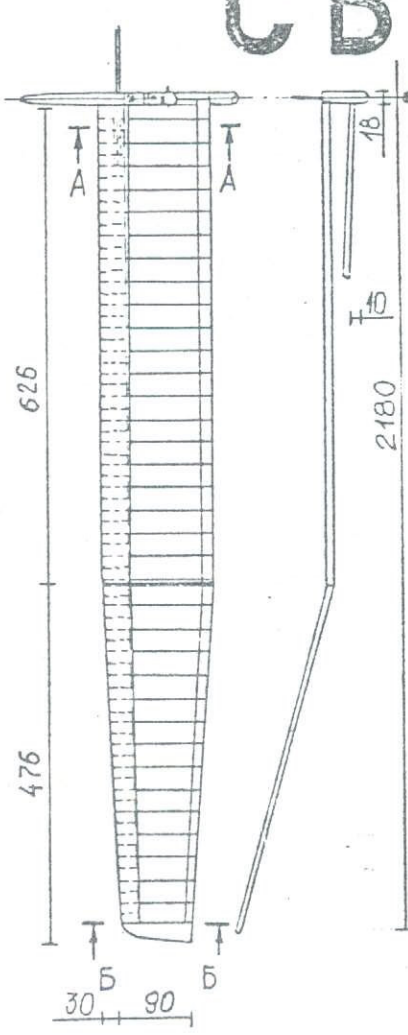
Step 3: Cut wing with razor blade. Cut away edges for tapered spar  
Step 4: glue balsa strips (about 1x20mm) against leading edge of part A, B and C. Do so every 150mm. Make sure they do not interfere. These strips will enable accurate repositioning of parts A, B and C.  
Step 5: glue parts B and C again together with plywood inbetween.



Step 14: When epoxy is hardened: remove part A and C. Cut away leading edge and replace with hardwood. Sand leading edge. Remove PVC foil. Saw or cut trailing edge up to correct wing cord.  
Step 15: If too little epoxy is used, it is possible that the glass fibre is not properly glued to the foam. In this case correction can easily be done by reimpregnation with 50/50 epoxy/methanol. Remove excess with rags.



# СВ 43



M 1:10

### Весовые данные:

|                            |       |
|----------------------------|-------|
| - крыло                    | 145г  |
| (в т.ч. вставка под штырь) | 15г   |
| - стабилизатор             | 7г    |
|                            | <hr/> |
|                            | 412г  |

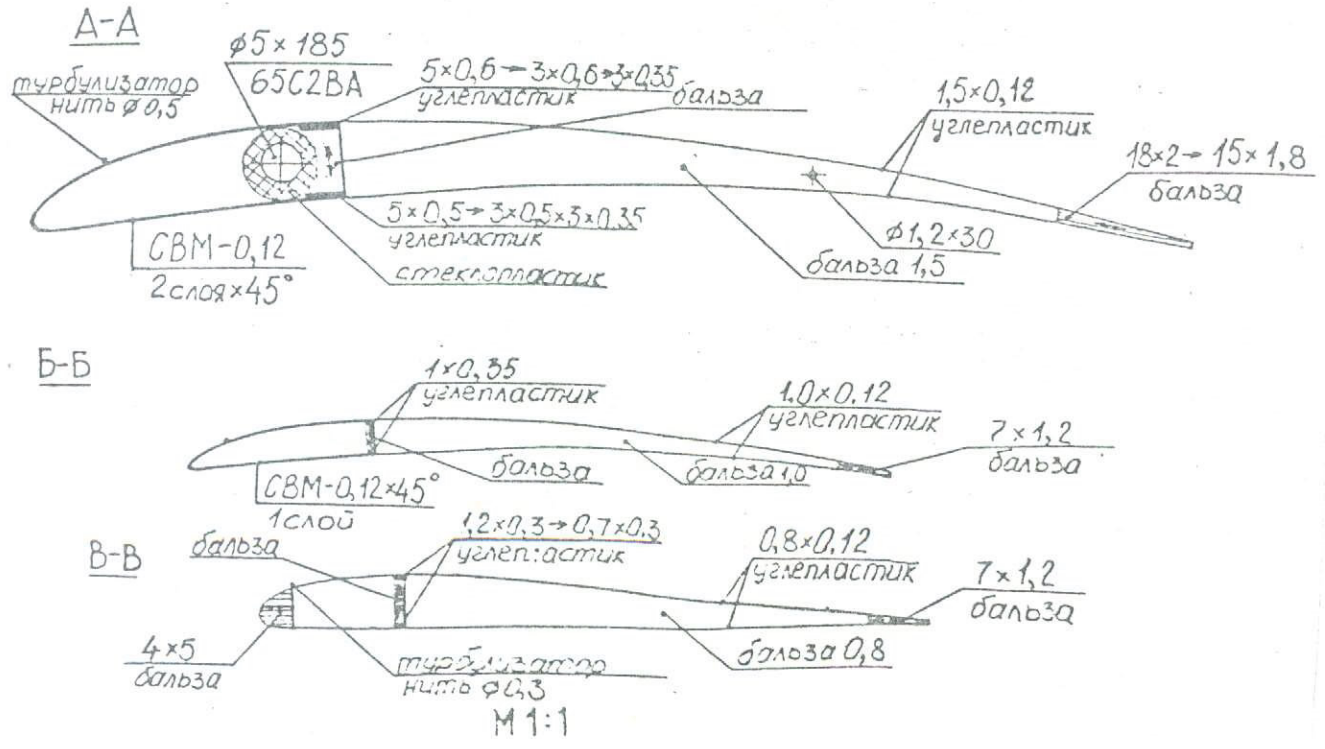
Хвостовая балка:  
 + фольга АМГ-0,03 мм  
 + углеродная - 0,1 мм (2 слоя)  
 + фольга АМГ-0,03 мм  
 Связующее - К-153  
 Масса при  $l=900$  мм - 18,5г  
 $\phi 14 \rightarrow \phi 7$  мм

### Обшивка:

- крыло:
  - центроплан пленка лабсановая металлизированная 0,02 мм
  - + бумага (верх)
  - Граупнер 0,03 мм
- конзолы
  - пленка лабсановая металлизированная 0,015 мм
  - + бумага (верх)
  - Граупнер 0,03 мм
- стабилизатор:
  - пленка лабсановая металлизированная 0,015 мм

## Модель планера Ф.1.А

В. Стамова



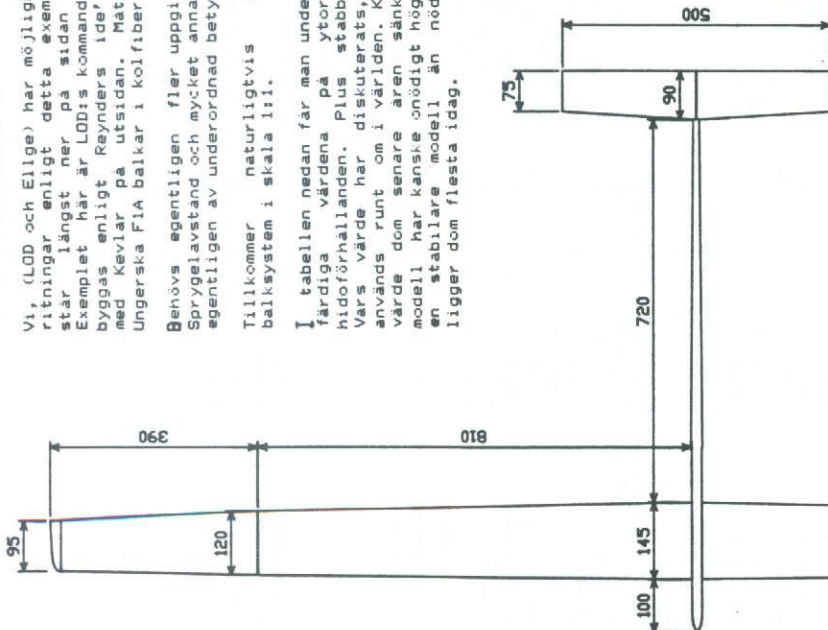
RITNINGAR I FRIFLYGAREN

Vi, (LOD och Ellige) har möjligheter att plotta ut ritningar enligt detta exempel. Vad vi behöver står längst ner på sidan över delstreckket. Exemplet här är LOD:s kommande modell, tänkt att byggas enligt Reynolders idéer med skumplastkärna med Kevlar på utsidan. Matten kommer från dom Ungerska FIA balkar i kolfiber.

Behövs egentligen fler uppgifter på en ritning? Sprygelavstånd och mycket annan information är ju egentligen av underordnad betydelse.

Tillkommer naturligtvis profilritning och balksystem i skala 1:1.

I tabellen nedan får man under strecket fram dom färdiga värdena på ytor, spännvidd och hidoförhållanden. Plus stabvolymkoefficienten. Vars värde har diskuterats, men som faktiskt används runt om i världen. Kan nämnas att detta värde dom senare aren sänkts avsevärt. LOD:s modell har kanske onödigt högt värde, vilket ger en stabilare modell än nödvändigt. Runt 0,9 ligger dom flesta idag.



|           |                                                     |           |
|-----------|-----------------------------------------------------|-----------|
| * * * * * | Modellnamn: 3-89                                    | * * * * * |
| * * * * * | Rotkorda? Knäckkorda? Spetskorda?                   | * * * * * |
| * * * * * | 145,00 120,00 95,00                                 | * * * * * |
| * * * * * | Innerlängd? Spetslängd? V-form? Kroppsbredd?        | * * * * * |
| * * * * * | 810,00 390,00 130,00 25,00                          | * * * * * |
| * * * * * | Stabbrot? Stabbspets? Stabblängd? Momentarm?        | * * * * * |
| * * * * * | 90,00 75,00 500,00 720,00                           | * * * * * |
| * * * * * | *Spännvidd* *Vingyta* *Stabbyta* *Totalyta*         | * * * * * |
| * * * * * | 2.380 29,73 4,13 33,86                              | * * * * * |
| * * * * * | *Medelkorda**Sidoförh.** *Stabvolkoeff MAX 34,00 !! | * * * * * |
| * * * * * | 12,49 19,06 0,99 MIN 32,00 !!                       | * * * * * |

PRYLAR

Undertecknad har en del på gång just nu. När denna publication finns i din hand, så finns det troligtvis en massa godis hemma hos mej. Om inte, så är det inte långt borta.

Kevlar - 40 och 60 grams väv.

Glasfiber - 22, 50 och 80 grams väv.

Kolfiber - tape, just nu har jag inte kollat proverna. Jag väljer ut det som verkar bäst.

Kevlar / Kolfiber - tape. Gäller samma som ovan.

Epoxy - avsett för tunna laminat.

Timer - KSB

Papper - Esaki i 3 tjocklekar.

Skumplast - för att skära ut vingar i. Grönt & fint i 2 densiteter.

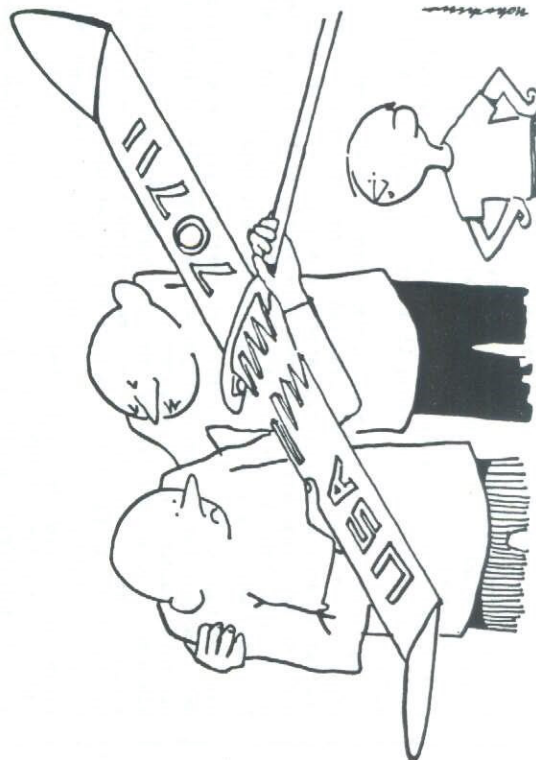
Hör av er om ni är intresserade till:

Lars-G.Olofsson

Box 8044

421 08 Västra Frölunda

Tel. 031 - 49 30 55



\*Light? YES. Strong? NOOO!

Resultaten nedan är den senaste ställningen. Det fattas ett par tävlingar från andra sidan Atlanten. Från dessa har det bara ryktesvägen dykt upp lite intressanta placeringar. Bl.a. kom Mike Fantham 3:a på Sierra Cup i F1A. Han skulle i så fall ha 60 poäng. Rykten från öriket gör gällande att han flyger i Bern. Och kanske Nya Zeeland.

IFIC kom Randy Archer 2:a efter Verbitsky. Detta räcker för att tillås vidare gå upp på 3:e plats. Men jänkarna brukar åka till södra halvklotet och med vinst i VC i sikte är det väl inte otroligt att Randy Archer tar chansen. Den sista chansen går av stapeln den 29-31 Dec.

STÄLLNING just nu. (28/10)

F1A.

|    |                 |                 |    |                     |                 |    |
|----|-----------------|-----------------|----|---------------------|-----------------|----|
| 1  | Per Findahl     | Sverige         | 70 | Jörgen Korsgaard    | Danmark         | 25 |
| 2  | Stefan Rupp     | Västyskland     | 65 | Kim Zang Uk         | Nord Korea      | 25 |
| 3  | Mike Fantham    | England         | 40 | 17 J. Hacken        | Holland         | 23 |
| 4  | Chris Edge      | England         | 39 | 18 Frantisek Rado   | Tjeckoslovakien | 21 |
| 5  | Manfred Preus   | DDR             | 36 | 19 Josef Klima      | Tjeckoslovakien | 20 |
| 6  | Bob Isaacson    | USA             | 27 | Janne Forsman       | Sverige         | 20 |
| 7  | Roger Ziegler   | Västyskland     | 26 | H.A. Stoffels       | Västyskland     | 20 |
| 8  | Matt Gewain     | USA             | 25 | Joe Foster          | USA             | 20 |
|    | Jan Somers      | Holland         | 25 | 23 Ossi Kilpelainen | Finland         | 17 |
|    | Susann Schmidt  | Västyskland     | 25 | 24 Bob Milligan     | USA             | 15 |
|    | Miroslav Bucko  | Tjeckoslovakien | 25 | G. Odgers           | Australien      | 15 |
| 12 | Ansgar Nuttgens | Västyskland     | 23 |                     |                 |    |
|    | Fritz Wilkening | Västyskland     | 23 |                     |                 |    |
| 14 | Ulf Edlund      | Sverige         | 20 |                     |                 |    |

F1C

|    |                  |                 |    |                  |            |    |
|----|------------------|-----------------|----|------------------|------------|----|
|    | Lars-G. Olofsson | Sverige         | 20 | 1 Jan Ochman     | Polen      | 54 |
|    | John Cuthbert    | England         | 20 | 2 Uwe Glissman   | DDR        | 52 |
|    | J. Schellhase    | Västyskland     | 20 | 3 Claus Wachtler | DDR        | 42 |
|    | Jan Vosejka      | Tjeckoslovakien | 20 | 4 Gunnar Ågren   | Sverige    | 38 |
|    | K. Stezalski     | Polen           | 20 | 5 Manfred Thomas | DDR        | 37 |
| 20 | Cenny Breeman    | Belgien(?)      | 19 | Gabor Zsengeller | Ungern     | 37 |
|    | Uwe Rusch        | DDR             | 19 | 7 Tor Bortne     | Norge      | 32 |
| 22 | Ivan Crha        | Tjeckoslovakien | 15 | 8 Randy Archer   | USA        | 25 |
|    | Pieter de Boer   | Holland         | 15 | H. Mascaró       | Frankrike  | 25 |
|    | Mike Mc Keever   | USA             | 15 | Roman Czervinski | Polen      | 25 |
|    | Frank Adametz    | Västyskland     | 15 | Kim Dong Sik     | Nord Korea | 25 |

F1B

|    |                 |                 |    |                   |                 |    |
|----|-----------------|-----------------|----|-------------------|-----------------|----|
| 1  | Bernt Silz      | Västyskland     | 49 | 12 Roman Marek    | Polen           | 24 |
| 2  | Roger Ruppert   | Schweiz         | 47 | Vaclav Patek      | Tjeckoslovakien | 24 |
| 3  | Stefan Kautchuk | Sovjet          | 45 | 14 Thomas Köster  | Danmark         | 22 |
| 4  | Frank Seja      | Västyskland     | 39 | J. Zielinski      | Polen           | 22 |
| 5  | G. Polla        | Schweiz         | 37 | 16 Ken Phair      | USA             | 20 |
| 6  | Pim Ruyter      | Holland         | 32 | B. Trachez        | Frankrike       | 20 |
|    | Arno Hacken     | Holland         | 32 | Tschoi Gum Zol    | Nord Korea      | 20 |
| 8  | Bror Eimar      | Sverige         | 30 | Kenneth Alan Faux | England         | 17 |
| 9  | Vladimir Kubes  | Tjeckoslovakien | 29 | Karel Houcek      | Tjeckoslovakien | 17 |
|    | Mike Woodhouse  | England         | 28 | 21 Lothar Döring  | Västyskland     | 16 |
| 11 | Norm Furutani   | USA             | 25 | 22 Doug Galbreath | USA             | 15 |
|    | Jim Quinn       | USA             | 25 | 24 Roman Havel    | Polen           | 15 |
|    | Ole Torgersen   | Norge           | 25 | 24 Jiri Dolezel   | Tjeckoslovakien | 14 |
|    | Alex Andrjukov  | Sovjet          | 25 |                   |                 |    |

De va de. I nästa nummer av FRILYGAREN kommer förhoppningsvis

SILVERRESULTATET -

SÖLNAS TÄVLING PÅ ÖLAND 12 - 13 AUGUSTI

En gammal önskedröm att ordna friflygtävling på Ölands Alvar blev verklighet denna torra och varma sommar. UFK deltog med sex tävlande: Gurra Ågren, Björn Wiase med sonen Jon, Valdemar Falk, Deniz Vachos och David Thorsén samt en massa modeller, tält och annan campingutrustning fördelades på två bilar och flyttades ner till Öland fredag 11 augusti. Blåsiget men ändå hopfullt summerar David.

Lördag lunch. Samling vid Mysinge Hög (högst i Ölands natur). Snål blåst, Duggregn... Sju och nio som planerat tio perioder i tävlingen. "Pråltet" var använde var väldigt stort, som gjort för friflygtävlingar. Nästan omöjligt att flyga bort på. Kanske lite svårt att hitta modeller ändå långt bort utan kompasskurs. Det skall bli kul att komma tillbaka till fler tävlingar på Alvaret", säger David ett par dagar efter hemkomsten.

Valdemar hade sönder en wakefield och bestämde sig för att flyga bara segelmodell. Samlade hop 753 sekunder jämfört med Jons 454 och Deniz 300. Tre UFK-are var hela klassen i F1A juniorer...

Bland seniorerna vann Fladderhusen Pär Quarnström som varit borta från tävlandet i åttioåriga år. Tvåa Herbert Hartmann, trea Anders Persson, Björn Wiase femma - med fulltid i sista flygningen hade han slutat som tvåa... F1C-klassen bestod i sin fullbordan av bara Gurra Ågren. Magert kan man kanske tycka, men nyttigt för lagtävlingen som UFK vann före Aeroklubben i Malmö. Samlad flygtid i laget 2 999 sekunder.

I F1B (Wakefield) radade man upp sig: Bror Eimar, Håkan Broberg, Lennart Hansson - David Thorsén fjärde man.

Kvaddade gjorde man tappert. Deniz tappade vingöronen, men övertygades att det var idé att reparera av Björn och Jon. Gurra släppte iväg en ganska ny modell utan att kolla läget på stabilisatorinställningen och tryckte i backen så att kropp, metallpanna, motor och ving gick all världens väg. "Jill och med spinnetn såg ut som ett dragspel" kommenterar David.

John Hagedals vandringspris för bästa prestation gick den här gången till Bror Eimar. Gurra var tvåa.

De två flygningarna på söndagsförmiddagen gick i alla fall i vackert och soligt väder, fast blåsten var ännu starkare än lördagens provning.

Calle (med faktaunderlag från David).

FRÅN DELAR AV TID TILL MILLIMETER OCH TUSENDELAR AV TID

|       |       |       |       |        |       |       |        |       |       |        |       |
|-------|-------|-------|-------|--------|-------|-------|--------|-------|-------|--------|-------|
| 1/64  | 0,397 | 0,016 | 17/64 | 6,767  | 0,266 | 33/64 | 13,097 | 0,516 | 49/64 | 19,447 | 0,766 |
| 1/32  | 0,794 | 0,031 | 9/32  | 7,144  | 0,281 | 17/32 | 13,494 | 0,531 | 25/32 | 19,844 | 0,781 |
| 3/64  | 1,191 | 0,047 | 19/64 | 7,541  | 0,297 | 35/64 | 13,891 | 0,547 | 51/64 | 20,241 | 0,797 |
| 1/16  | 1,588 | 0,062 | 5/16  | 7,938  | 0,312 | 9/16  | 14,288 | 0,562 | 13/16 | 20,241 | 0,812 |
| 5/64  | 1,984 | 0,078 | 21/64 | 8,334  | 0,328 | 37/64 | 14,684 | 0,578 | 53/64 | 21,034 | 0,828 |
| 3/32  | 2,381 | 0,094 | 11/32 | 8,731  | 0,344 | 18/32 | 15,081 | 0,594 | 27/32 | 21,431 | 0,844 |
| 7/64  | 2,788 | 0,109 | 23/64 | 9,128  | 0,359 | 39/64 | 15,478 | 0,609 | 55/64 | 21,828 | 0,859 |
| 1/8   | 3,175 | 0,125 | 3/8   | 9,525  | 0,375 | 5/8   | 15,875 | 0,625 | 7/8   | 22,225 | 0,875 |
| 9/64  | 3,572 | 0,141 | 25/64 | 9,922  | 0,391 | 41/64 | 16,272 | 0,641 | 57/64 | 22,622 | 0,891 |
| 5/32  | 3,969 | 0,156 | 13/32 | 10,319 | 0,406 | 21/32 | 16,669 | 0,656 | 29/32 | 23,019 | 0,906 |
| 11/64 | 4,366 | 0,172 | 27/64 | 10,716 | 0,422 | 43/64 | 17,066 | 0,672 | 59/64 | 23,416 | 0,922 |
| 3/16  | 4,762 | 0,188 | 7/16  | 11,112 | 0,438 | 11/16 | 17,462 | 0,688 | 15/16 | 23,812 | 0,938 |
| 13/64 | 5,159 | 0,203 | 29/64 | 11,509 | 0,453 | 45/64 | 17,859 | 0,703 | 61/64 | 24,209 | 0,953 |
| 7/32  | 5,556 | 0,219 | 15/32 | 11,906 | 0,469 | 23/32 | 18,256 | 0,719 | 31/32 | 24,606 | 0,969 |
| 15/64 | 5,953 | 0,234 | 31/64 | 12,303 | 0,484 | 47/64 | 18,653 | 0,734 | 63/64 | 25,003 | 0,984 |
|       | 6,350 | 0,250 | 1/2   | 12,700 | 0,500 | 3/4   | 19,050 | 0,750 | 1     | 25,400 | 1,000 |

DEBATTINLÄGG.

Någon måste ju starta om det skall bli någon debatt i FRIFLYGAREN.

Så nu tänker jag tycka till om FIC.

Här intill finns en ritning på mina VM modeller från 1975. Och tyvärr så har det efter 1975 inte byggts någon modell här i landet som varit bättre. Några har gjort modernare modeller, men inte bekymrat sig om att sortera ut dom ordentligt. Jag själv är en av dom, med en REMUS utsträckt åt alla håll. Flög lovande i Frankrike VM. Ulf Carlssons rysskopia och Lasse Ahmans utsträckt REMUS enligt rysskoncept med plåt.

Varför bygger man sämre modeller än nödvändigt, när det går lika lätt att bygga en bättre? Att hålla på med sidoförhållanden under 9 år ju direkt en försämring av prestandan med över minuten jämfört med ett sidoförhållande på över 12. Det är inte svårare att bygga, den tar inte större plats, då kroppen är den del som tar mest utrymme. Till och med en REMUS med säkerhetsmarginal bör göra 6 minuter med 7 sek. motortid. Det finns idag ingen i landet som är ens i närheten.

Varför diskuteras det inte FIC ordentligt? Med utgångspunkt från bättre modeller. Vid varje EM och VM jag varit med på, så har laget diskuterat utveckling på hemvägen, men väl hemma, så dör det. En bättre diskussion flygare emellan och jag tror att situationen för FIC hade varit en annan. Eller har vi som sysslat med FIC mer eller mindre medvetet skrämt iväg intresserade. För det finns folk inom FIC som enbart hävdar att detta är en komplicerad klass att hålla på med. Vilket är fel.

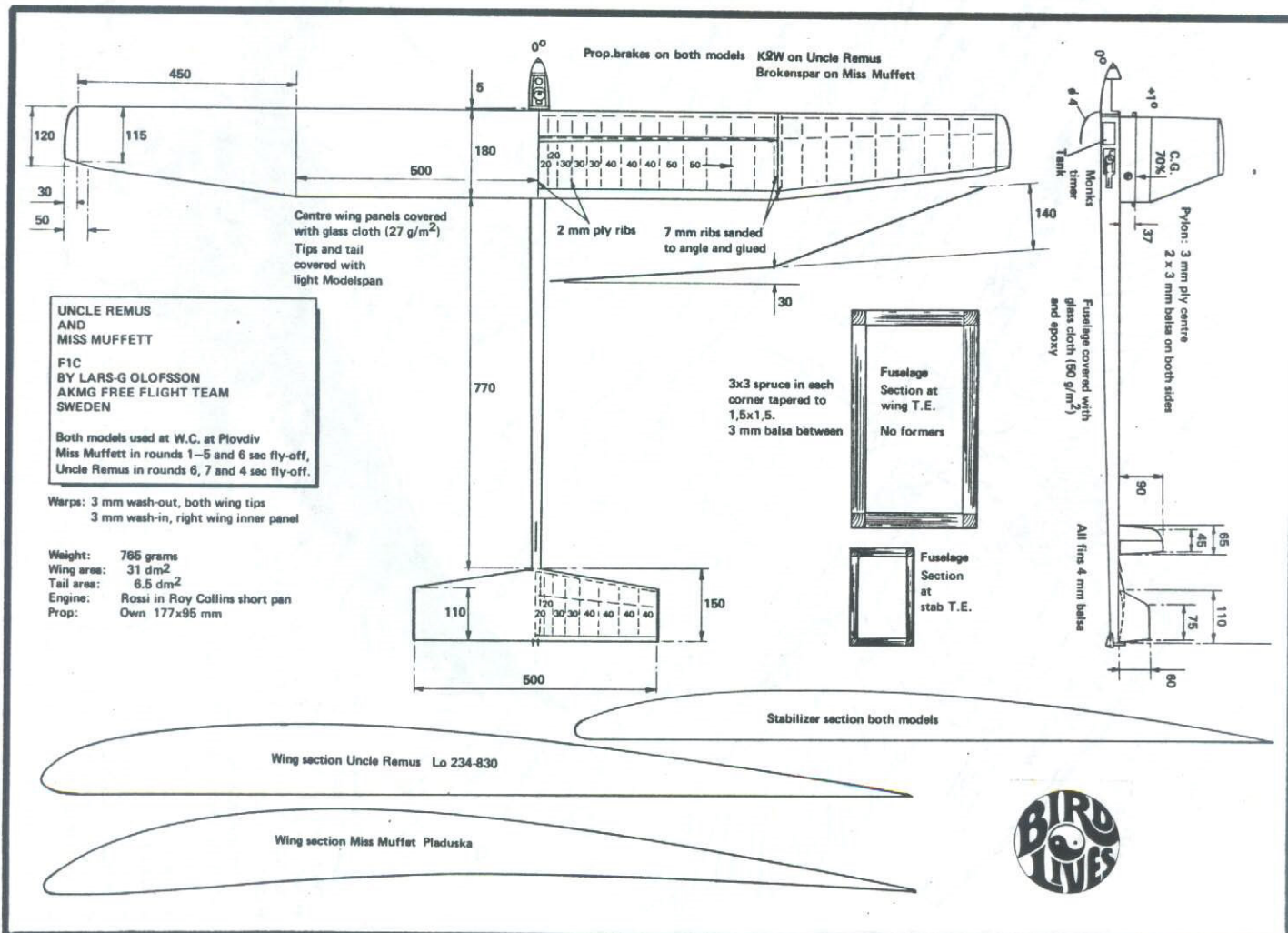
Det är inte svårt att bygga en helplankad vinge. Det är inte svårt att få till ett bra buntsystem, motoravstängning, broms mm. Och det är definitivt inte svårare att bygga en modell med 2000 mm i spännvidd än en som är runt 1700 mm. Jämfört med F1B är det enkel mekanik. Behöver inte vara svarare än KRUT för att funka.

Nu kan vi inte klaga på att vi inte får tag i motorer. Neilson, AD, Irvine, C15 och Moki har kommit i väntan på en ny Rossi. På tigersidan fungerar Seelig bra om man gör i ordning den. Ray Monks gör FIC timers från ryssverk. Buntmekanismer bör kanske se ut som ryssarnas, men bevisligen fungerar enklare varianter lika bra, typ Hans Lindholm. Dom senare är dessutom lätta att göra.

Vill man sedan slå sig på att göra balsa - aluminiumlaminat, så är det inte så svårt som det låter. Hård aluminium går idag att få tag i. Den är inte billig men ändå. När väl laminaten är klara, så bygger man en modell mycket snabbt. Varför inte starta med laminatillverkning, sedan bygger man resten när man får lust. Det som tar längst tid med laminaten är att epoxyn behövs 24 timmar för härdning.

Eller varför inte skära ut vingar i skumplast som sedan kläs med glasfiber eller Kevlar. Venuti har i många år kört med vanlig vit frigolit + 80 grams glasväv. Gabor har tyngre grön plast + 36 grams Kevlar. 40 grams ger lättare slutresultat, då den är tätare vävd.

De va lite FIC tyckande. Kom loss -----Eilige.



SENASTE NEWS FRÅN  
VÄRLS CUPEN!

STEFAN RUMFÄ UTMÅN

FIA I BERN. OCH GICK

DÄRMEG OM PER FÄRHAMN

BOB ISACSSON UTMÅN FIA

I SIEREN CUP. HAR RES-

ULTAT I NÄRSTA NR.

LH 6-40-06

|     |     |      |     |     |      |      |      |      |      |     |      |      |     |     |
|-----|-----|------|-----|-----|------|------|------|------|------|-----|------|------|-----|-----|
| 0   | 2.5 | 5    | 10  | 20  | 30   | 35   | 40   | 50   | 55   | 60  | 70   | 80   | 90  | 100 |
| 1.0 | 3.2 | 4.7  | 6.5 | 8.7 | 9.35 | 9.42 | 9.25 | 8.75 | 8.33 | 8.0 | 6.75 | 5.35 | 3.3 | 0.5 |
| 1.0 | 0   | 0.25 | 0.6 | 2.0 | 3.0  | 3.35 | 3.75 | 4.2  | 4.2  | 4.0 | 3.65 | 2.75 | 1.7 | 0   |

2x5 ferra

2x4

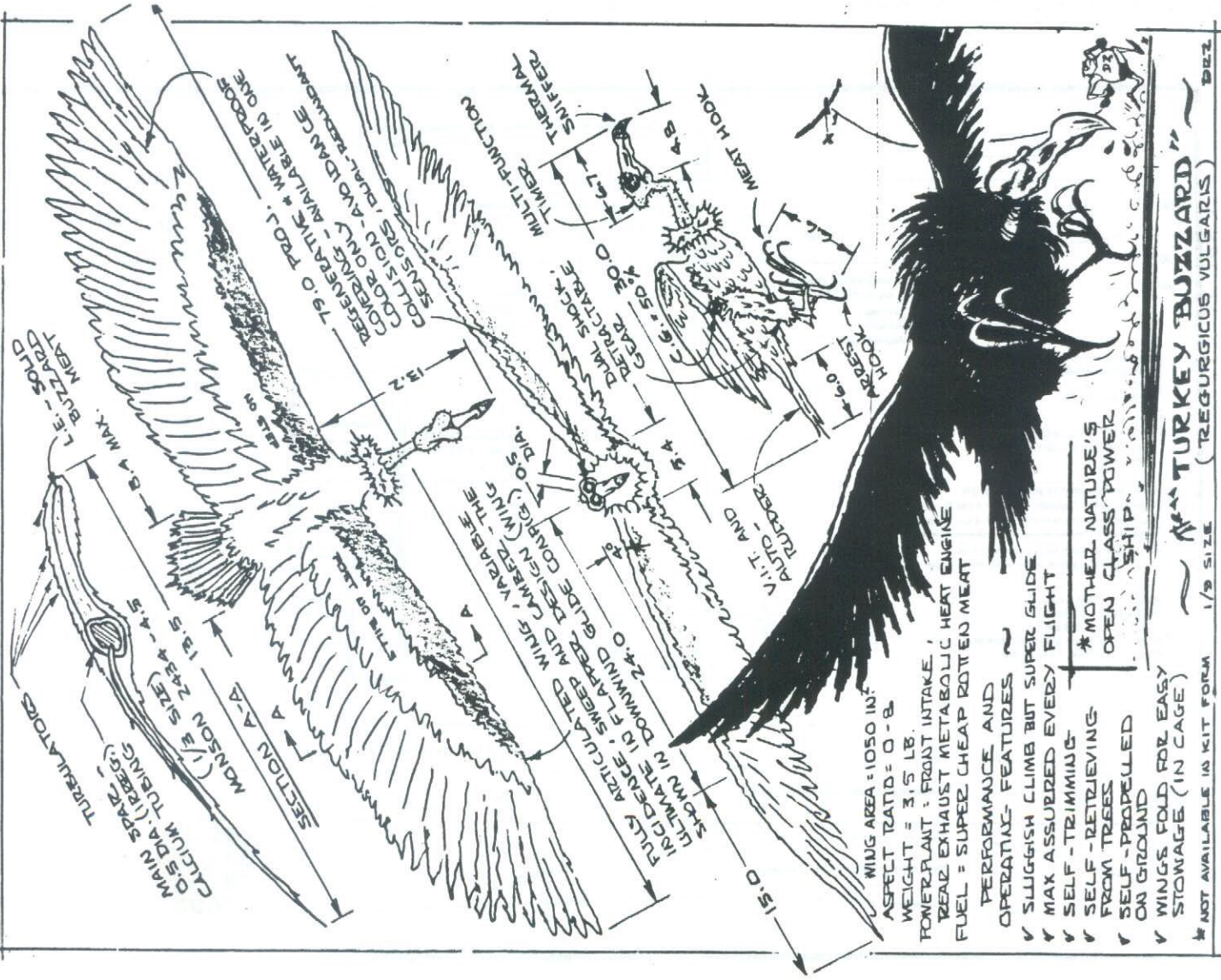
6x6

1.0

1.5

2.5x4

2.5x19



TURKEY BUZZARD  
(REGURGIUS VULGARIS)

1/3 SIZE

NOT AVAILABLE IN KIT FORM



Tanken började på en liten turne i samband med Skandinavien Open. Trots armen i gipspaket och ont i ryggen, (MC olycka) så gick det bra att flyga. Svårigheten var att springa, då ryggen gjorde sig påmind. En bidragande orsak var oxå att mina modeller för första gången sedan EM i Jugoslavien var stabila i trimmet. Något som varit ett litet hel.... ända sedan EM.

Jag gick under S.O. runt och frågade hur många som var intresserade av att haka på turnen. Det var inte många, men Per Findahl och Lars-Olof Danielsson tyckte det skulle vara kul och vi beslöt att jobba vidare på det hela.

Frankrike först, sedan Tyskland och därefter Ungern, allt i ett svep. Nu blev det inte så, då Sveriges försvar inte släppte iväg Per i tid för Frankrike. Så kunde inte LOD dra till Ungern pga årmöte i en nystartad MC klubb, där han korkat nog åtagit sig arbete. Näväl, 2 tappra kvar.

Att dra till Tyskland och direkt till Ungern gick inte. Nu var det min tur att komma med invändningar. Läkarbesök på tisdagen efter Tyskland och ännu ett sjukhusbesök på Fredagen. Men samtidigt öppnades möjligheten för LOD att åka med till Tyskland.

Så kom Per till Göteborg för några dagars förbrödring innan avfärd. Med ett avgassystem långt värre än Gurras och som krävde reparation innan avfärd. Näväl vi skulle åka med LOD den första avdelningen. Avfärd på kvällen efter samtal med Henning Nyhegn om inkvartering i Hilleröd. Han hade redan rest söderut men Bo och Jes var hemma.

Nästa morgon drog vi till Zulpich. För ovanlighetens skull utan regn på vägen. Och ett läckert väder på tävlingsplatsen. Upp med tält, allmän förbrödring och några trimstarter på kvällen. Allt såg bra ut.

Lika fint nästa dag. Jag och Per tog chansen till träning medan Wakeflygarna Eimar, Broberg och Forsman tävlade liksom F10 kampen Agren. Så här efteråt så skulle jag nog gett fan i flygandet och gjort som LOD, lagt sig i tältet och sova. Dom 2 modeller som jag tänkt använda på tävlingen råkade båda ut för linkorsningar av det värre slaget. Skyladyn när Ivan Chra och jag gick runt varandra och inte lyckades komma loss, Poofan när Per och jag gjorde likadant. Pers ock min lina fastnade på något sätt och båda kärrorna gick åt var sitt håll. Mosad framkant och mycket pappersjobb.

Näväl man har väl reparerat förr och nu var vi 2 som hjälptes åt. Ut och testa. Skyladyn hänger ut för mycket, jag släpper linan, som naturligtvis lindrar sig runt en stolpe och så var det att göra om jobbet igen. Bloody bad shit. Poofa var inte som den skulle heller men funkade hjälpligt.

Av waketävlingen såg vi inte mycket, men fick höra att det inte gick så bra för di våra. Men för Gurra gick det bättre. Han tog sig till fly-off och det var ju inte så dumt. Det blev några poäng till på det.

F1A dagen hade det börjat blåsa lite mer, men fortfarande ganska bra flygväder. Vi började bra med var sin max även om Per var risigt ute och hittade lyft i sista sekunderna av perioden. Sedan gick det lättare för dom övriga 2. Min modell envisades med att inte zooma alls i 2 starter, med jättestall som följde och missar. Lod hade en bra blåsa på gång, men tyvärr, så kopplade han ut från blåsan och låg sedan halvvägs ur hela tiden tills botten gick ur. Taskigt när allt flöt så fint annars.

Per flög mer och mer envetet ju längre tävlingen gick och ju fler maxar han fick. Detta retade gallfebern på en viss grinig österrikare. Men skit samma, Per fick sina 7 max och var i fly-off. Där första fly-offen inte var några problem, inte den andra heller. I den sista hade man dragit ner tiden för start till 2 minuter och fortfarande 5 min max. Gerry Le Vey från England var den som fann den fina luften och Per gick på honom. Snygg start, men tyvärr så tog Pers lina med sig Gerrys modell och den rasade ur blåsan. Pers flygning var

odiskutabelt den bästa av de 5 som var kvar och han gick upp i ledningen i Världscupen.

Här måste bara poängteras den enorma insats herrar Eimar, Agren, Forsman och Broberg gjorde som modellhåntare. På slutet hade det börjat blåsa ganska bra och det var flygningar på ett par kilometer. Många tack för detta.

Vi stannade kvar till på Måndag för att få köra i dagsljus. Vi hoppade över Henning på hemvägen och anlände till Frölunda halv 2 på Tisdag natt. Ett par malt och sedan sängen.

Tisdag och läkarbesök. Per på turne runt Frölunda. Som vanligt bestog middagen av spagetti i någon form. Enklast så. Plus malt. Mycket allmänt modellflygsnack oxå.

Nästa dag tror jag det var vi drog på stan. Kollade vad som var värt att kolla(!), vädret var ju bra och timmarna flöt iväg. Planerade för byte av avgassystem på Pers bil, vilket blev av dan därpå. Det tog ca 30 minuter och helt plötsligt gick det att lyssna till musik och snacka med varann under körning. Hurra.

Fredag och Sahlgrenska på morgonen. Hem och packa bilen. Vi var ganska otåliga nu och bestämde att dra söderut så fort som möjligt. Vilket vi oxå gjorde. Vi bestämde att om möjligt dra rätt igenom Västtyskland utan övernattning. Det gick ovanligt snabbt att komma på färjan i Helsingborg. Fika ombord och vi var redo för Danmarksetappen. Som oxå gick bättre än väntat.

Rätt ombord på Tysklandsfärjan. Middag ombord och inköp av div. färdkost och "muta" i taxfreeaffären ombord. Per ville ha något lagom för något "högtidligt tillfälle" och jag rekommenderade "SC", mycket lagom av allt. Sagt och handlat.

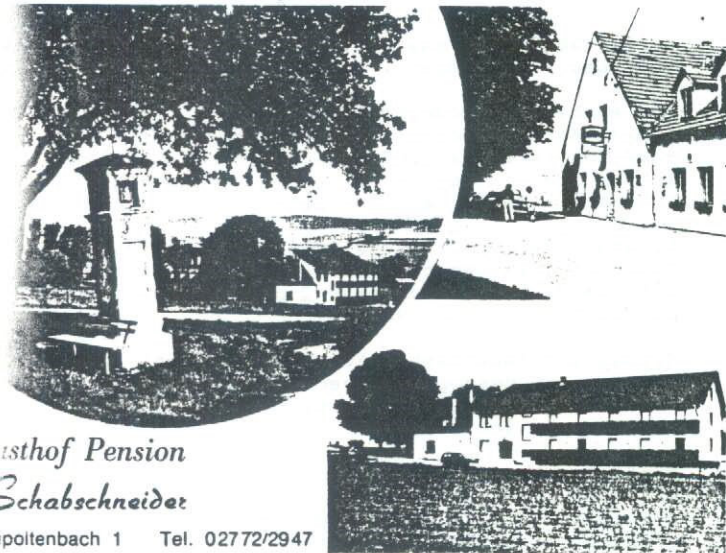
Tyskland och autobahn AR tråkigt. Men det gick ovanligt fint att turas om vid ratten medan den andre sov. Som sällskap fanns ju alltid scorpioner på radion eller kulturknuttarna Ebba Grön. När sedan morgonen kom, så gick det än bättre. Vid 11-tiden hade vi kommit till Passau. Denna trevliga lilla stad vid en skitbrun Donau.

Tyvärr hade tydligen halva tyskland beslutat sig för att se på stan samtidigt som vi. Att hitta en parkeringsplats för 3 mark var omöjligt. Helt möjligt var det dock att hitta en superbra plats att ställa bilen på. Det fick man dock inte, men vad gör man. När sedan förseelsen kostar 5 mark blir man bara glad och skrattar åt alltihop. Bilen stog bra där den stog och vi hann både fika, titta på stan och handla knasig hatt på samma parkeringsbot, som naturligtvis inte betalades.

Sedan sist jag var i Passau hade man byggt autobahn in till Österrike. Men nu var det helt plötsligt mycket trevligare att köra. Inga raka vägar utan del gick lite upp och ner och runt kullar osv. Det rullade på bra och vi började diskutera sova. Vi beslöt att ta oss så nära Wien som det såg vettigt ut på kartan, köra av motorvägen, hitta ett lämpligt gästhaus, duscha, äta middag, ta en kvällsmalt och SOVA.

Vi hade bestämt vilken väg vi skulle ta av, sedan köra ca 15 km. där det fanns en mindre by på kartan. Vi hittade vägen och hittade en mindre by redan efter en km. Med gästhaus. Men som inte hade några rum. Innehavaren hänvisade oss till ett annat ställe, men då det låg åt det håll vi kom från, så körde vi åt andra hållet. Nästa gästhaus var stängt för semester, men en pytteliten skylt vid vägkanten talade om att 2 km. in på en mindre grusväg skulle det finnas ett övernattningaställe för trötta modellflygare.

Fan trot så vi efter någon kilometer på vägen. Bara åkrar och inte ett hus i sikte. Efter ca 2 km kommer det ett litet krön på vägen och efter detta ser vi hus. Inte många och inte trodde vi på gästhaus så när mitt ut på bonnlandet. Men första kåken var gästhausset, skylten gömd bakom ett stort träd. Schabschneider hette stället och byn hette Raipoltenbach. Så ni vet vart ni skall ta vägen.



**Sthof Pension  
Schabschneider**

Waldpoltenbach 1 Tel. 02772/2947

Jo då dom hade rum. Jag frågade inte ens om priset. Damen som stog för det hela visade oss rummet. Stort och prydligt, här knödde man inte ihop folk inte. Sångarna var av jätteformat. Per han först till ösregnet. När jag var klar låg Per på ovasidan sängen för lite vila innan middagen. Bra ide' tyckte jag och gjorde detsamma.

När vi vaknade var det lika ljust ute som när vi lade oss, men solen kom från andra hållet. Vi konstaterade snabbt att 16 timmar var försvunna, ingen malt och middagen fick bli frukost istället. Som dessutom redan stog på bordet när vi kom ut i matsalen. Därefter packning av bil igen och betala. Runt 55 tyska mark skulle det kosta. Per såg lite blek ut, men drog en lättnadens suck när han fick reda på att det var för båda.

Mitt på dagen är difinitivt bästa tiden att passera runt Wien. Trafiken är tät men det rör sig framåt ganska bra i alla fall. Och nu började vi så smått börja tänka på när vi kunde tänkas vara i Szeged i södra Ungern som var målet.

Allt flöt fint och dom Ungerska vägarna är av toppklass, även icke motorvägar. Vi väntade med att tanka till vi passerat gränsen. Soppa för runt 2 kr./liter är ju rätt skapligt. Vägen mot Budapest är dessutom riktigt trevlig. Mycket trevlig tom. Nerfarten till Budapest är rent av vacker. Tyvärr var det en av smogdagarna när vi passerade.

Vi lyckades krängla oss ut mot Szeged utan att ta till U-svängar mitt på bron. Sedan var resten en ren transportsträcka, där vi förtvivlat försökte komma ihåg var vi åt sist vi var på denna väg. Alldeles innan Szeged hittade vi "vår" restaurang från förra årets tour. Tyvärr var det lång väntetid på käk så vi drog vidare. Men då vi inte ville komma fram hungriga, så blev det att hitta något plejs inne i Szeged.

Jag visste vägen till Gabor, men inte kom vi rätt för det. Men vi hittade en studentkrog som LOD och jag kåkade på förra året. Men då hade vi tolk. Så inte denna gång. Och dessutom begränsat antal "korinter". Men som tur var så stog det fler i matkön, så det blev till att peka på det vi ville ha. Men att beställa dricka var värre, då framförvarande drack vatten. Nåväl, även det gick att skölja ner köttbiten med.

Nu vissta jag var vi var och att hitta Aprilgatan 31 gick ganska lätt. Vi ringde på och en lång mustaschprydd yngling med mungiporna upp vid bron välkomnade oss. Stor kram från hela familjen och rundvandring i huset, där Per fick något av glädjefnatt när han kom in i källaren. Ingen ordning nanstans, men här producerades modeller. Sedan blev det kaffe och allmänt snack för resten av kvällen.

Vad göra en vardag när vårdarna är på jobbet. Titta på stan natur visis. Gå runt i affärer, ta en malt på fiskkroge mera titta på stan, nu med guide titta väger i lokala fältet och så skulle Per vara sig be evlarrör till Wake.

Nästa dag blev det trimma på fältet. Vi hade kommit in en knasig väg, som vi difinitivt inte hittade till, men efter mycket letande på små gator så kom vi rätt. Dessutom stora infarten till fältet. Och nu såg vi hur stort det var. På längsta hållet säkert ett par kilometer. Platt och gräs. Här och var satt grupper av folk och gjorde något, så reste dom sig, gick några meter och satte sig igen. Vi flög vid sidan om dom så vi var lite undrande. Per satte lång tid på timern och landade i fältkanten där det var en vall. Som tur var fick vi nys om vad som var bakom. En sjö. Jag gjorde en flygning som drog 30 grader snett och fick då se vad folket sysslade med. Svamp. Svampingjoner i jätteformat. De va nät för svampfreaken Carlsson det.

Nu var det dags att åka hem för lunch. Det var order på det. Och se, Gabors svärmor hade fixat till krubb. Sedan bar det ner i källaren för tillverkning av rör. Sedan mer snack, malt, träffa andra modellflygare och mer rör mellan varven. Och liten kvällspromenad.

För övrigt bör nämnas Gabors elektriska dragningar i källaren. För att inte tala om hans bormaskin. Allt skulle fått en svensk elektriker gråhårig på nolltid. Men av någon underlig anledning fungerade det mesta, bara Gabor hittade den gamla slitna plattången i röran eller träpinnen för justering av värmeskapet. Metall strängt förbjuden!

Nästa dag flöt iväg på liknande sätt, men på kvällen skulle det bara ätas fisk. Det gamla stället dög inte i år, utan nu skulle det bli en finare variant på krog uppströms Tiza. Dit färdades vi ståndsmässigt i Gabors TRABANT. Jag har haft den stora förmånen att åka med detta fordon en gång förut, men för Per var det premiär. Och nu med Gabriella vid ratten. En mycket temperamentsfylld dam, som mer höll händerna utanför ratten än på och skällde ljudligt på alla andra trafikanter, som hade den dåliga smaken att välja samma väg som vi, och föredrog ett annat tempo.

Vi kom dock fram. Vi beslutade om fisksoppa som förrätt och diskuterade grodlår som huvudrätt. Men turligt nog och vis av året innan, så väntade vi med huvudrätten. Det gick bara inte att gå ner mer i kroppen. Därefter en något lugnare hemfärd, då antalet andra trafikanter i vägen hade minskat.

Nästa dag skulle Gabor på tjänsteresa 30 mil norrut. I samband med Zulpich hade han köpt ny bil i Tyskland, en Ford Sierra Combi 86:a. Till vår stora förvåning står den kvar när vi kommer ut. Han har åkt Trabant! När han kom hem så undrade vi hur i h-e han kunde sätta sig i den bilen när han hade en ny. Detta är arbetsbilen, Forden åt till för modellflygresor blev svaret. 2 svenskar ruskade på huvet. Till saken hör att Gabor sitter som ett frågetecken i Trabanten, med ett ben på var sida om ratten. Vi försökte dessutom köpa Trabanten av honom, men det gick inte.

Mera rör och mera flyga, mera promenader på stan och mera modellflygsnack. Vi lyckades med konststycket att köra fel varje gång vi var på väg hem från fältet. Och ovanligt många gånger dit oxå. Detta trots att det är ganska enkelt och vi bara(?) behövde hålla oss till huvudleder som E75:an.

Nu var det dags att åka norrut för Pustacupen. Och nu åkte Gabi och Gabi Ford. Dom först och vi efter. När vi hade ca 5 mil kvar till Budapest började vi undra vilket av alla enorma fält vi skulle vara på. Det ena större än det andra. Även dom körde fel, men till slut kom vi fram till hotellet och fick bokat in och packat upp. Vi hade trimmat tillräckligt tyckte vi och stannade kvar för att snacka med folk. Vilket inte är helt fel det heller.

Så var det då dags för F1A tävling. Och första besvikelsen. Även om fältet var stort, så tillhörde det dom mindre av alla runt omkring. Vinden hade dessutom ökat och startplatsen låg bakom en trädridå. Teststarterna talade om att detta blir turbulent. På toppen av detta så skulle det flygas 5 min. max i första start. Detta när det inte fanns lyft ordentligt. Vi flög ihop med 2 östtyskar varav en tillhörde dom som flög hellre än bra och den andre DDR:s verkliga allflygare, Karl Heinz Haase, som flyger A,B och C lika bra.

Dom hade varit på plats länge och startade först. I början fanns inget och när sedan KHH startade, så kom ett område med fin luft som många var med i. 228 sekunder fick han. Jag gick sedan och det var heldött. Så lyfte det lite, det kändes som det bar och jag kopplade. 137 sek. Per gick sedan upp och letade och borde kanske fått över 3 min. i alla fall, men en taskig koppling förstörde starten något. 167 sek. 18 man flög mer än 3 min. Alla utom en flög när KHH eller Per flög. Det kom 2 områden med lyft på hela perioden. Detta är lotteri(!) och har inte med tävling att göra.

Resten av tävlingen var svärfluget. Turbulensen och trånga blåsor gjorde att många missbedömde det hela något helt otroligt. Bl. a. Per som bara fick med sig 3 max i protokollet. Stefan Rump var inte bättre han. Jag flög dom sista starterna med Skyladyn och borde satt 6 max, men i en start vägrade modellen zooma av ordentligt. 15:e plats blev det till slut. Per långt ner. Mike Fantham vann med 7 max och bättre första start än Jan Vosejпка.

På kvällen blev det promenad i byn och en malt på engelsmannens favoritkrog som dom döpt till Magpie, fast nog såg det ut som en kråka på utsidan.

Wake och F1C nästa dag. Och ännu blåsigare, men inte så turbulent. Vi körde en taktik som skulle gått hem otroligt bra om inte om hade varit. Vänta tills det känns bra och att båda är överens om att det är så. Om någon är osäker, vänta. Snygg max i första start där man nu följde FAI reglerna med 210 sek. max. Även nästa start satt fint. 3:e likaså, modellen ligger fint i blåsan högt upp när den helt plötsligt ställer sig på näbbet med nosen neråt. Tar ur med några stall och nu är det kört. Samma som hände Nisse Wallertin på Skandinavian Open.

Kanske något för diskussion i FRIFLYGAREN varför sådant händer!

Men på'n igen. Ny max. Sedan slår något slint och Per beslutar sig för att flyga på Reiner Hoffssäss. Vilket resulterar i att båda missar. Avslutning i maxens tecken. 7:a slutar Per. Han hade vunnit utan dyket. Nu vann Andrukov före Stefan Kautchuk.

Det blev inte mycket tittat på F1C. Gabor missade med ett tjuvstopp efter 2 sek. Ken kom snett i första starten och försökte sedan resten av dagen att undvika att flyga max. Det blev fly-off som Uve Glissmann från DDR vann.

Sedan tappade Per bilnycklarna, vilket strulade till det en hel del. En snäll tysk som troligtvis hela sitt liv velat vara biltjuv, försökte få oss att prova alla tänkbara medel. Men det mest effektiva var att låta Martin Dilly och Mike Fantham ta sig an uppgiften, ivrigt påhejad av ovan nämnda tysk och övriga engelsmän. Efter några timmar lyckades dom få upp dörren så vi kom åt reservnyckeln till tändningen. Dörren fick resten av resan öppnas med böjd ståltråd, något som såg verkligen suspekt ut när vi tvingades parkera bilen där det fanns folk runt omkring.

På kvällen var det stor avslutning. Maten hade under tävlingen varit acceptabel, men nu slog man på stort med utsökt krubb. Utsökt vin till och det nu ganska enformiga Holsten malt. Holsten hade förföljt oss ända sedan Puttgarten, och jag som talat om vilken utsökt malt LOD och jag hittade i Ungern året innan. Men trenden gick tydligen åt andra hållet.

Avslutning = förbrödring och i vissa fall mer därtill. Nu tog Per fram SC:n. Och medhavd "jitarr". Mycket effektivt. Klart imponerande. Det är något speciellt med svenska folksång och komp.

Nåväl, morgonen kom och alla skulle iväg. Vi hade vissa planer på kvällen att följa med några infödingar till Balaton. Detta gick inte så bra, då dom skulle arbeta och inte guida turister. Men vi skulle dyka upp på Måndag i Budapest istället och bli visade runt. Inte nog med detta, vi kunde bo där oxå.

Men Söndagen skulle genomlidas. Först hittade jag inte plånboken med reskassan. Den hade legat på ett bord i rummet och jag letade förtvivlat. Inte då. Jag var helt övertygad om att någon varit inne och

lagt beslag på den. Ut till Gabor för lite lån. Vi kunde ju inte dra runt i Budapest utan kulor. Han slängde snabbt upp 7000 "korinter" som han ville ha tillbaka nästa år i mark. Vi var räddade.

Vad göra nu då? Det verkade som om vi 2 var dom enda som bodde på hotellet. Efter frukost, så beslöt vi att åka ut på fältet för lite flygning. Det var varmt och absolut vindstilla. Per kunde ju springa, så han gjorde ett par tappra självstarter. Jag fick vänta tills Per kopplat med att få upp min modell. Men 2 starter per man var nog. Det jobbigaste var alla flygande insekter från 1,5 mm. i storlek och uppåt, som alla hade det gemensamt att dom fanns i jättesvärmar och dom bet eller stack. Och det kliade överallt.

Hem till dusch och promenad utmed denna skitna å som heter Donau. Här hade dom Sovjetiska damerna gått ner kvällen innan för ett bad när dom inte stod ut med mera modellflyggnack. Hur fan kan man bada i detta vatten undrade vi. Promenaden fortsatte över bron och utmed huvudgatan. Utsökt glass hade dom som vi fick nästan gratis. Vi hittade ett slott som var imponerande, omgjort till hotell och med läcker restaurant i källaren. Och vi kunde välja annat dricka än Holsten. Hurra.

Tillbaka till sängen för att få lite sömn. Trodde vi. Vi packar lite lätt när det knackar på dörren. Utanför står 2 ryssar, Issaenko och Maksimov. Dom är oxå kvar. Skall till Budapest dan efter med familjerna på shoppingtur. Med sig har dom div. mutor. I form av flytande vara och hårdare i form av Kevlar D-boxar. Och så vill dom kolla våra modeller! Det var bara att ta fram och se glad ut. Och bjuda på SC. Vi utbytte adresser för kommande inbjudningar till Sverige och snackade om kommande tävlingar i Världscupen i Sovjet. Det blir Leningrad nästa år och Kiev 1991. Till slut blev det sängen i alla fall.

En ny dag och frukost på trappan. Standardkåket snabbmakaroner med pilsnerkorv. Och med en påse soppa i det hela som sås. Sedan lämnade vi byn och drog norrut för att försöka hitta Hotel Flamenco, där vi skulle mötas. Och naturligtvis körde vi fel. Till slut tog vi till den sedan tidigare berömda U-svängen på en av huvudgatorna till allmänt jubel(?) från lokalbefolkningen. Vi ställde bilen på Hotellets parkering, gömde stältråden-nyckeln i en buske och gick ner till serveringen och beställde, helt rätt - Holsten. Så kom då vår guide och vi åntrade bilen för färd till bostaden, 15 våningar upp i luften med magnifik utsikt över Budapest när det inte var smog.

Sedan blev det 2 dygn där vi tog varje stund som den kom. Vad gör vi nu då? Någon kom med en ide' och så gjorde vi det. Det blev långa promenader upp och ner för kullar, testa Mac Donalds, lika smaklösa som här, kåka på zigenarkrog, dricka vin i gammal vinkällare med bara levande ljus och en livsfarlig trappa om man tagit några glas för mycket. Vi åkte båt på ån, tjatade med svartväxlare som hade ett speciellt öga till mej. Inte ens en "dirty finger" hjälpte. Vi handlade käk som jag sedan tillagade hemma. Till detta dracks ett alldeles fantastiskt vin som guidens mor gjort.

Så var det då dags för hemfärd. En mycket trött Per satte sig bredvid och det tog inte lång tid innan han somnade. Vår samlade kassa bestog av 1084 "korinter". 1000 av dessa försvann när det var dags att tanka. Resterande byttes ut mot lokal malt i en speceriaffär. Antligen. Det blev 7 flaskor. Sedan var det inga större sensationer på vägen. Den största var väl en Trabant som konstant låg över 110 km/tim. Att dom gick så fort. Friktionsfritt även genom österrike. När vi kom in i Tyskland var det Pers tur att köra. Jag behövde koppla av lite. Men Per kände sig inte allt för fräsch och vi bytte igen. Och igen. Strax innan Wurtzburg hittade vi ännu en liten pärla i form av ett gasthaus med priser som ett svenskt vandrarhem. Vi sov gott.

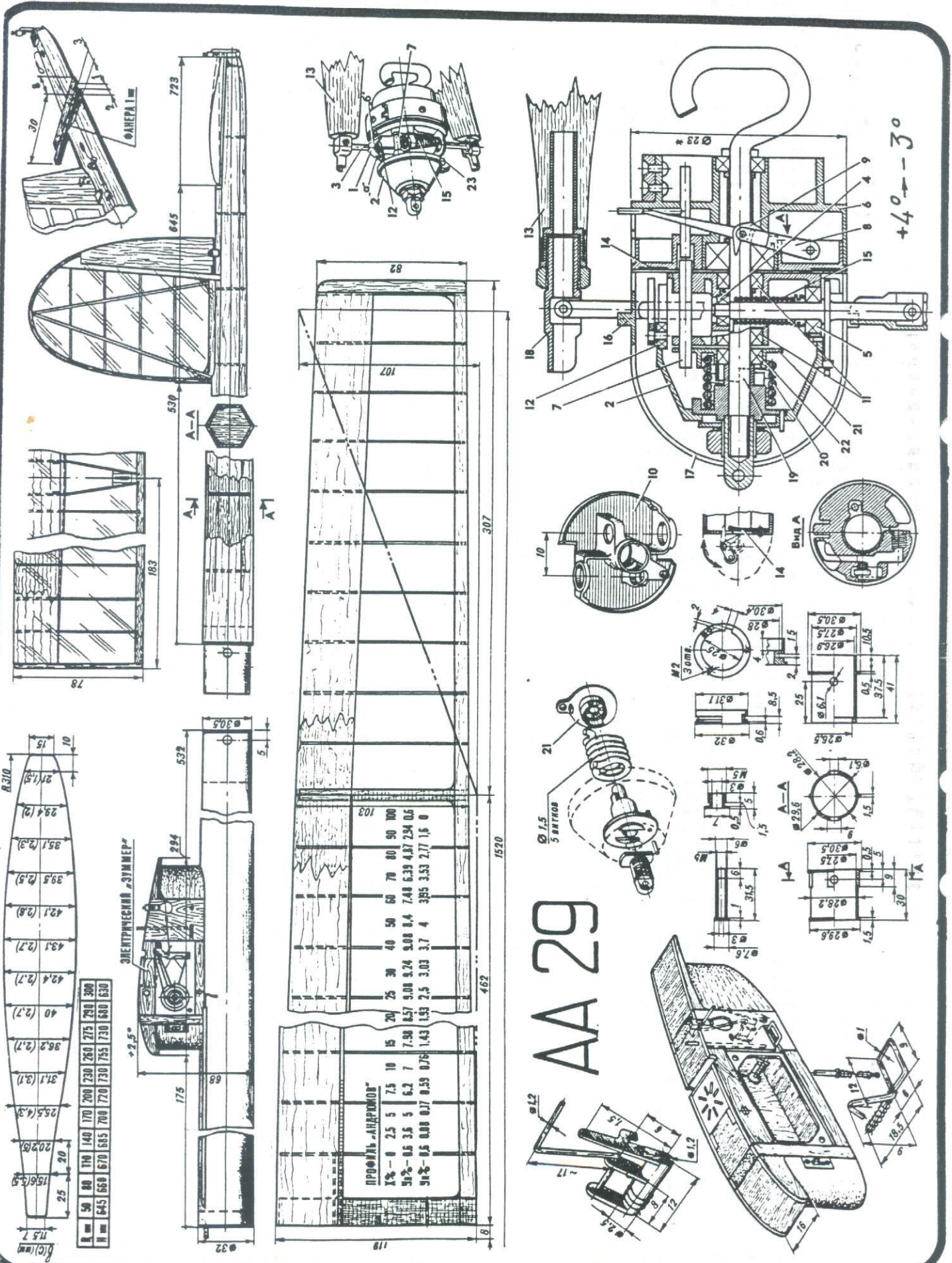
Nästa överraskning var vädret. Inte en droppe regn genom Tyskland.

Väl hemma i Frölunda igen. Någon dag kvar innan turnen var slut. Hämta HD:n från verkstan och samtidigt köpte Per ny laskolv till bilen på en skrot. Och så sitta hemma och berätta och minnas.

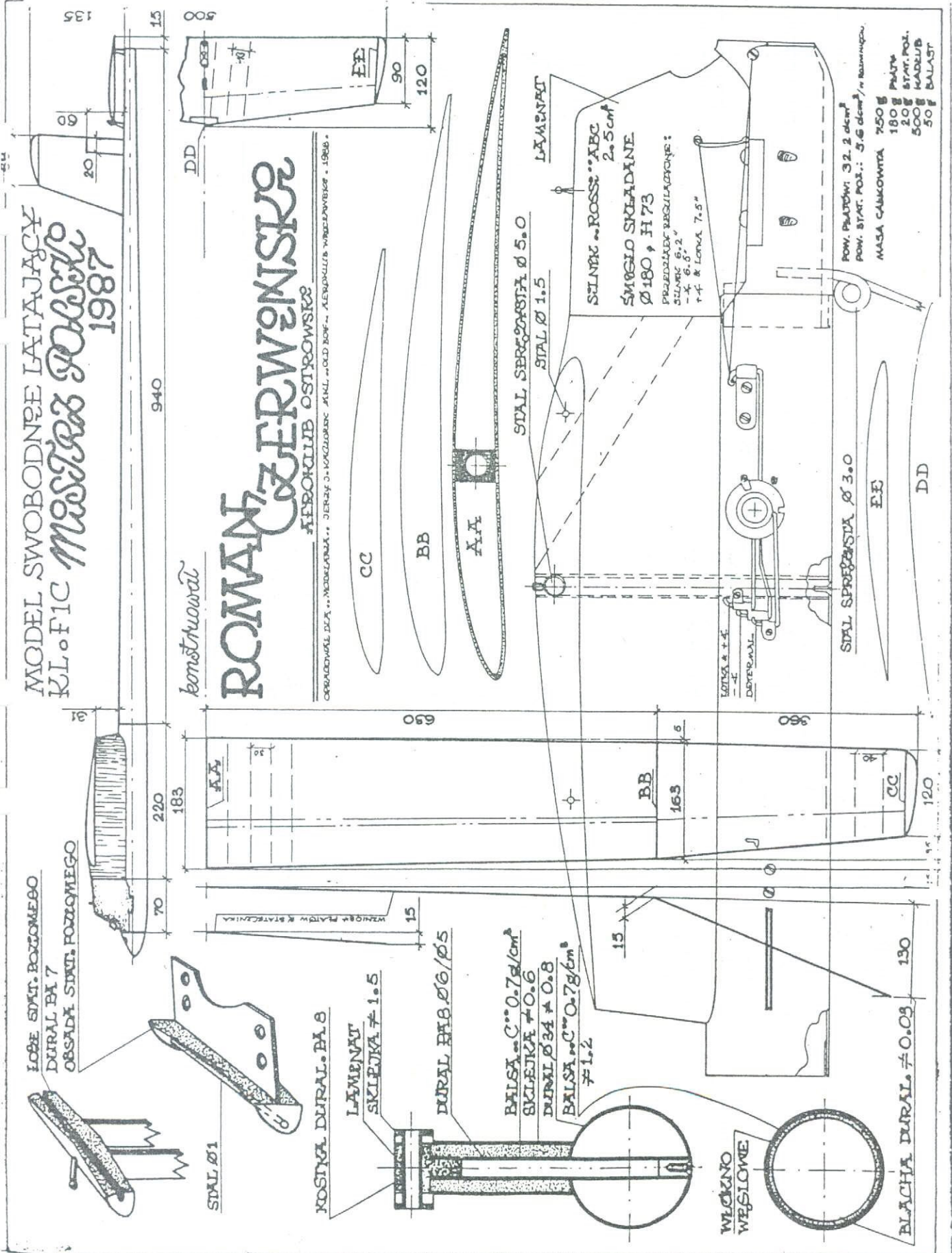
Sländans tävling blev avslutningen på resan. Tyvärr så gick det åt skogen trots att jag på mycket länge kunde springa. För Per blev det fly-off men där gick det snett med skrotad modell. Nu förhoppningsvis reparerad. Fältet var nytt och mycket stort. Vädret super och alla trivdes. Vi satsat på en världscuptävling där nästa år.

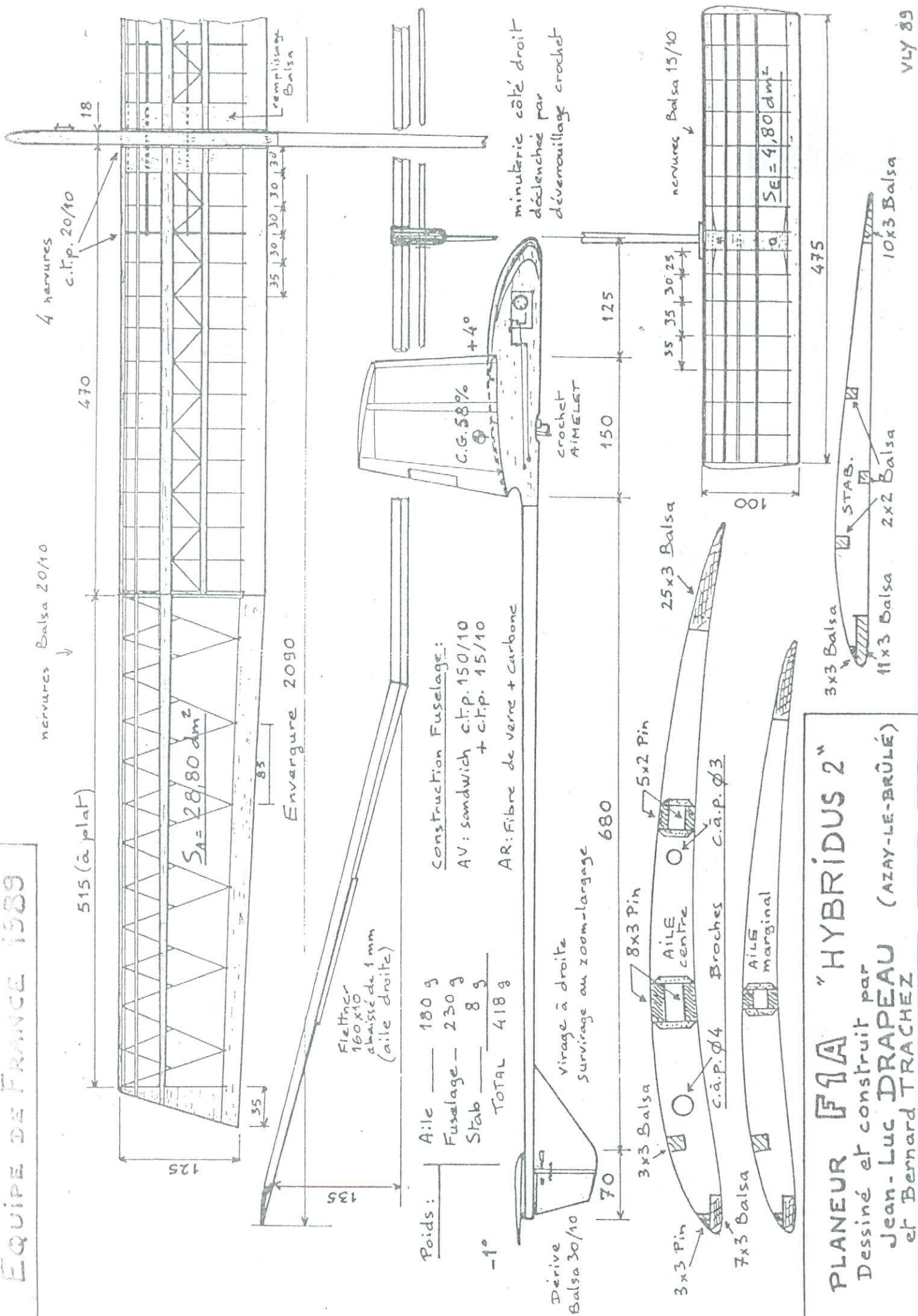
Detta var något av vad som hände allt går inte att komma ihåg och allt kanske inte skall tas med, men förhoppningsvis har jag gjort någon nyfiken på Ungern.

Touren kan sammanfattas. Vi hade enormt skoj.



AA 29



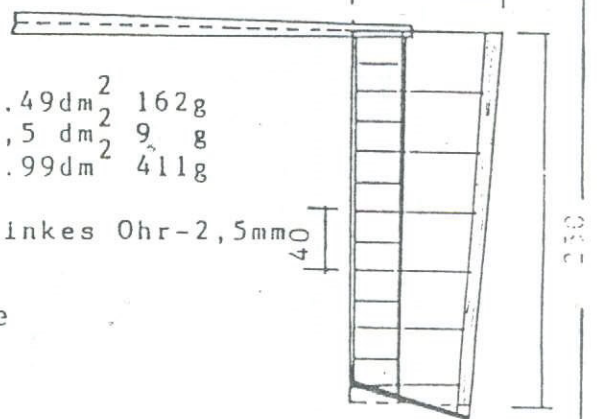
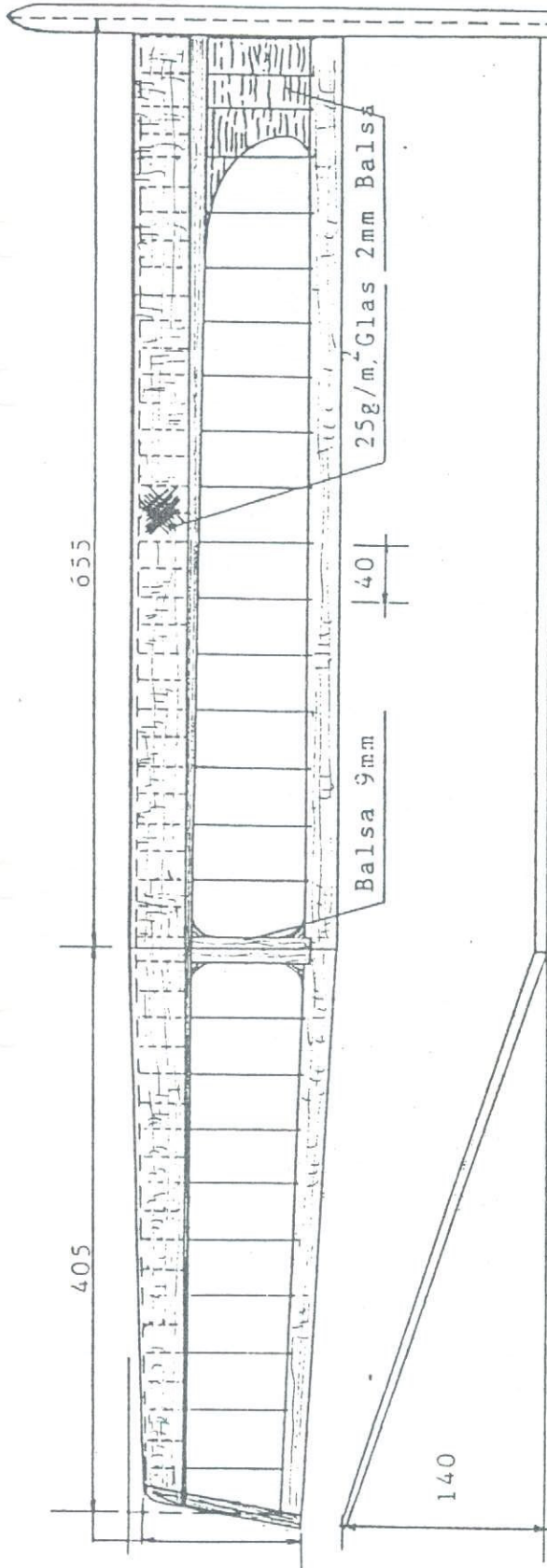
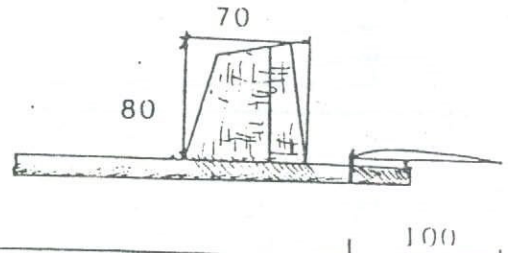
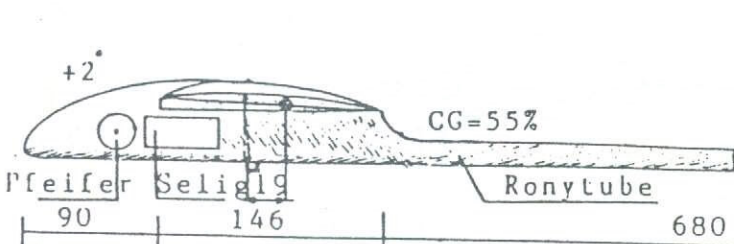


Poids:

|              |              |
|--------------|--------------|
| Aile         | 180 g        |
| Fuselage     | 230 g        |
| Stab         | 8 g          |
| <b>TOTAL</b> | <b>418 g</b> |

**PLANEUR F1A "HYBRIDUS 2"**  
 Dessiné et construit par  
**Jean-Luc DRAPEAU (AZAY-LE-BRÛLÉ)**  
 et Bernard TRACHEZ

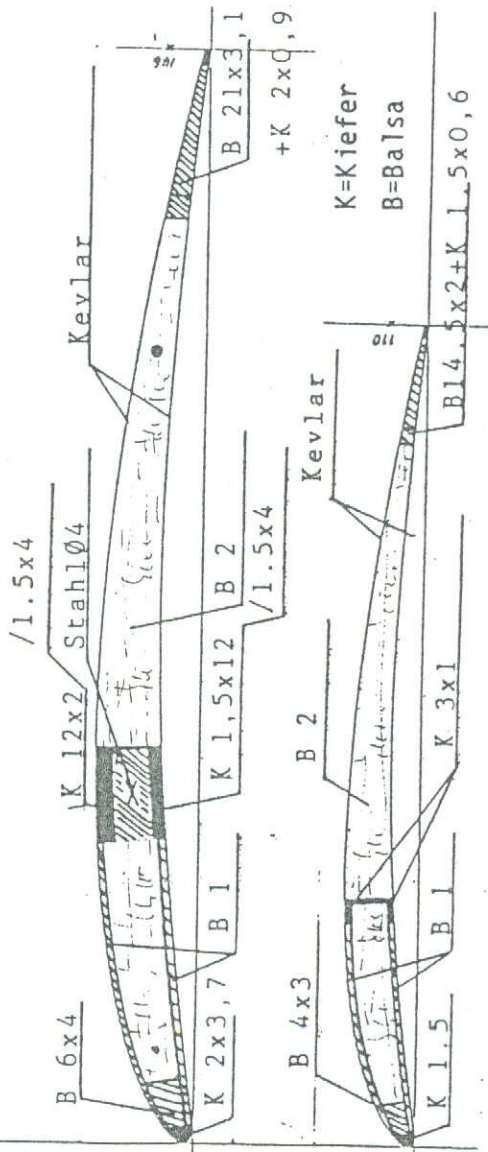
# VOL LIBRE



Flügel: 29.49dm<sup>2</sup> 162g  
 HLW : 4,5 dm<sup>2</sup> 9g  
 Gesamt: 33.99dm<sup>2</sup> 411g

Verzüge: Linkes Ohr - 2,5mm  
 Rest eben

Rechtskurve



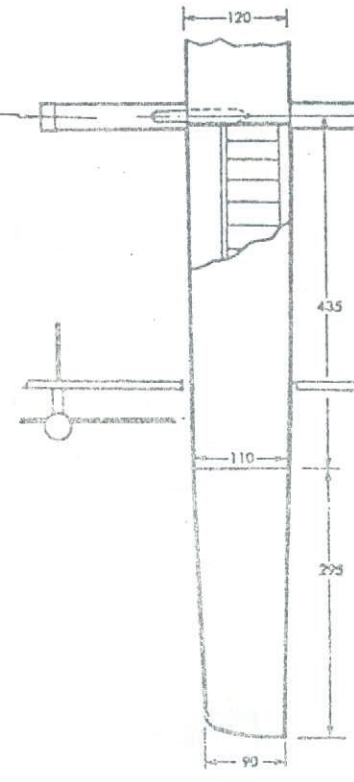
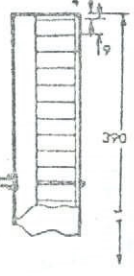
HLW-Profil: gerade Unterseite 7% dick

# FRANK ADAMSTEIN

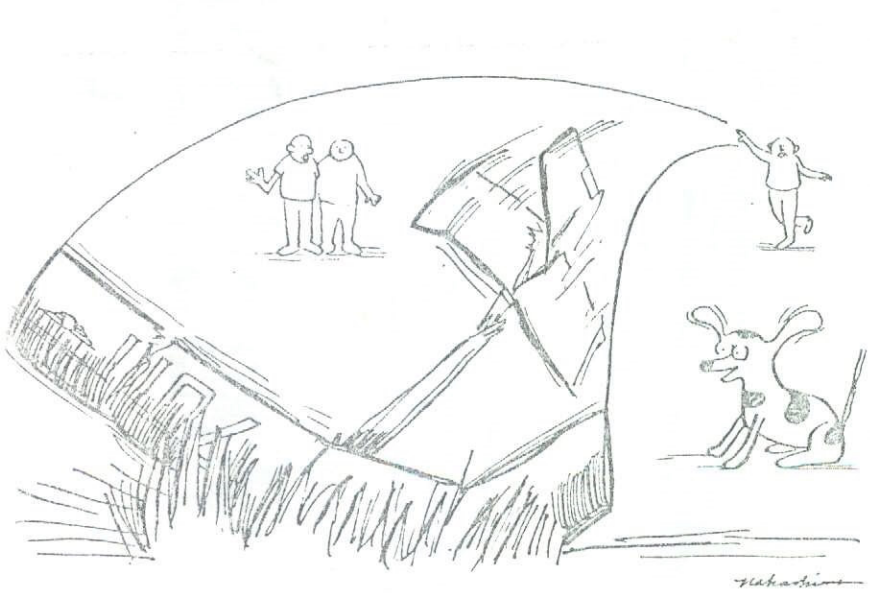
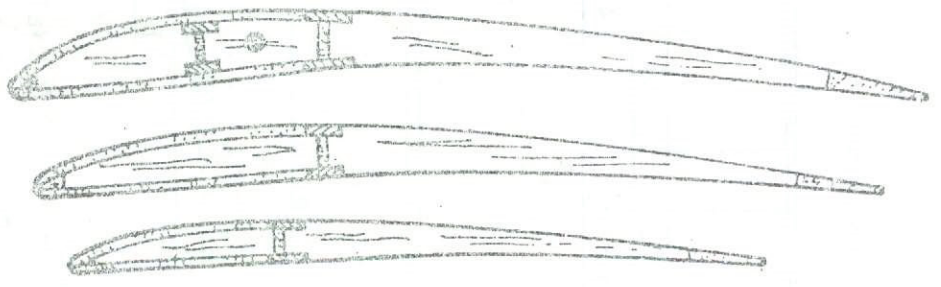
## RFA



Scale: 1:8



5th Place F1B  
by Yuri Gulugonov  
(USSR)



"The Oakland Raiders would call that a 'zero-out'."



"I'm a better meteorologist than you. I say..... I pick air better than you."