

Friflygarens- redaktion

Redaktör:

Deniz Varhos

Brunoliljeforsg 73

754 29 Uppsala

Tel: 018-240148

E-post: deniz@algonet.se

Ansvarig utgivare:

Martin Tärnroth

Månstorpsv 12

146 45 Tullinge

Tel: 08-7784489

E-post: friflyg@algonet.se

Utgivningsdatum:

Nr 2: Början av Juni.

Nr 3: Början av September.

Nr 4: Början av December.

Som ni säkert märker så är tidningen fortfarande under uppbyggnad. Och för att öka tidningens intresse potential behövs det mer bidrag. Tidningen bygger på att redaktionen får in bidrag från sina läsare. Så se till att fixa fram lite ritningar och resultat från klubb-tävlingen eller varför inte lite schyssta bilder från fältet. Allt som kommer in publiceras.

Red. Deniz Varhos

FAI Free Flight World Cup 1998 Class F1A

Last update: 11 Aug 1998

- 1 Viktor Stamov UKR 153 MM-1 KC-1 AU-1 AC-1 OM-2 VH-3 AN-3 PZ-11
- 2 Rudolf Holzleitner AUT 136 PR-1 PZ-2 NC-2
- 3 Per Findahl SWE 123 HL-2 KC-2 AU-2 OM-3 AC-5 BC-10 VH-17
- 4 Jenő Voros HUN 111 NC-1 SK-2 PZ-10
- 5 Ferenc Kerner HUN 110 SK-1 SW-3 PZ-4 PR-7 NC-12
- 6 Gerhard Aringer AUT 101 HL-1 PZ-3 SU-12
- 7 Javier Abad ESP 80 MM-2 CM-6 VH-8
- 8 Vin Morgan AUS 74 AC-2 AU-8 KC-8 OM-9
- 9 Mikael Holmbom SWE 70 VH-2 HL-4
- 10 Ansgar Nuttgens GER 67 AU-3 KC-6 AC-7 OM-7
- 13 Lars Hafner SWE 65 BC-1 HL-12
- 47 Lars Larsson SWE 33 SC-4 HL-18
- 53 Martin Tärnroth SWE 31 BC-3

FAI Free Flight World Cup 1998 Class F1B

- 1 Oleg Kulakovskiy UKR 159 PZ-1 VH-1 SW-1 AN-4 SU-6
- 2 Bernd Silz GER 154 SU-1 CM-1 SC-1 PR-2 PZ-3
- 3 Anselmo Zeri NED 153 AC-1 KC-1 OM-1 VH-5
- 4 Richard Blackam AUS 118 AU-1 AC-2 KC-4 OM-4
- 5 Yrjö Waltonen FIN 111 BC-1 SC-2 SU-8 PZ-10 HL-10
- 6 Leigh Morgan AUS 102 AU-2 AC-3 KC-3
- 7 Harald Meusburger AUT 101 NC-1 MM-3 PR-10
- 8 Igor Vivchar UKR 100 SK-2 SW-3 VH-4 AN-8 SU-10 MM-17
- 9 Horst Wagner AUT 87 PR-1 PZ-9 VH-12
- 10 Ivan Kolic(J) YUG 85 VH-3 SK-3 PZ-7 MM-19
- 17 Bror Eimar SWE 60 HL-1 VH-20
- 23 Hakan Broberg SWE 46 VH-7 BC-7 HL-19

FAI Free Flight World Cup 1998 Class F1C

- 1 Eugeny Verbitsky UKR 156 PZ-1 AU-1 AC-1 KC-1 OM-2 AN-3 MM-7 VH-5
- 2 Marek Roman POL 152 SU-1 SW-1 NC-1
- 3 Reinhardt Truppe AUT 124 HL-1 PZ-2 PR-3 VH-4
- 4 Jon Fletcher AUS 113 AC-2 KC-2 OM-3
- 5 David Thomas AUS 96 AU-2 KC-3 AC-4 OM-4
- 6 Mario Rocca ITA 85 VH-1 PZ-3
- 7 Artem Babenko UKR 84 AN-1 VH-3
- 8 Phil Smith NZL 77 OM-1 KC-4
- 9 Jyri Roots EST 75 BC-1 HL-4
- 10 Mustafa Sahimovic BIH 68 PR-1 PZ-9
- 15 Gunnar Agren SWE 50 SC-1
- 26 Lars Gunnar Linblad SWE 40 SC-2

Svenska medaljörer i segelmodellklassen

1950 Ragnar Odenman	VM-silver	Trollhättan, Sverige
1954 K-E Lutheresson	VM-brons	Odense, Danmark
1955 Rolf Hagel	VM-brons	Wiesbaden, Tyskland
1961 Gunnar Kalén	VM-brons	Leutkirch, Tyskland
1963 Bo Modéer	VM-brons	Wiener Neustadt, Österrike
1964 Gunnar Kalén	EM-brons	Saarbrücken, Tyskland
1966 John Pettersson	EM-guld	Saarbrücken, Tyskland
1966 Knut Andersson	EM-brons	Saarbrücken, Tyskland
1967 Bo Modéer	VM-brons	Sazena, Tjeckoslovakien
1979 Per Qvarnström	VM-silver	Taft, USA
1995 Mikael Holmbom	VM-silver	Dömsöd, Ungern
1996 Mikael Holmbom	EM-guld	Maniago, Italien
1996 Per Findahl	EM-silver	Maniago, Italien

Friflyg år 2010 - Ett minne blott eller en folksport med mer 1000 aktiva ?

Ja, visst undrar man ibland hur det kommer att bli. Särskilt som medlemsutvecklingen under 80-talet och början av 90-talet varit mycket dystert för friflyget.

Hur mår moder Friflyg ?

Idag börjar lika många nya flygare som det slutar gamla.

Antalet aktiva har i princip varit konstant sedan 1995. Antalet gjorda tävlingsstarter varierar en del från år till år, men verkar mer bero på omständigheter som dåligt väder och färre, eller fler tävlingar. Våra bästa flygare är lika bra eller bättre än någonsin tidigare, medan övriga flygare, generellt sett, har tappat i antal max per gjorda tävlingsstarter. Vi har flera bra friflygklubbar som varje år tar fram nytt material i olika åldrar. Extra kul är, i friflygsammanhang, nya klubbar som allt oftare dyker upp i resultatlistorna.

Varför borde vi bli fler ?

Vem tycker det är kul att tävla ensam i en klass på RM ? Vem tycker det är roligt att vara ensam friflygare i en stor modellflygklubb ? Vem tycker det

är kul att ge sig ut och träna ensam ? Nåja. Jag tror vi har fattat poängen. En annan viktig sak är att vi idag har mycket svårt att nå fram i det tilltagande mediabusset. Det är också så att "syns man inte, finns man inte". I allafall när det gäller att skaffa lokaler, fält eller nya medlemmar. Det är inte förbundet, eller klubben som fixar så att det kommer nya friflygare, det är du. Det är du som talar varmt om friflyg för dina bekanta, arbetskompisar etc.

Hur skall vi fixa så många nya friflygare ?

Friflyg är en enastående rolig och tilldragande sport, som har alla möjligheter att växa med en faktor 10 under de närmaste 10

åren. Det hänger på dig och mig. Om vi skaffar var sin ny flygare, innan samma tid nästa år, så har vi blivit dubbelt så många och det är sannerligen en bra start, inte sant ?

Utmärkt juniorverksamhet i flera klubbar

Flera av SMFFs klubbar har en väl fungerande juniorverksamhet. Typiskt är att en eller två av medlemmarna håller i den, men det är inget undantag för modellflyg, utan snarare en regel i all föreningsverksamhet. Mycket tid avsätts, men det saknas ofta en målsättning med verksamheten.

Många suckar uppgivet när det börjar talas om analys, målsättningar, utvärdering och åtgärder. Det handlar om att inte man skall behöva känna att man misslyckas år, efter år, efter år, utan att både friflyget och du verkligen får en behållning av arbetet. Samlas tillsammans i klubben, drick en kopp kaffe och fundera över följande punkter:

1) Vilken grupp skall vi satsa på i vår klubb ?

Här bör man fundera över vilka friflygvänner man vill skaffa sig, tex. unga eller gamla och hur mycket energi och arbete de kommer att kräva innan de blir självgående. Viktigt är ju också att man satsar på en grupp som har större chans att bli kvar länge i klubben, än sådana som troligen slutar efter ett eller två år.

2) Hur når vi just den gruppen av människor ?

Rör det sig om skolungdom, så finns de ju samlade i skolan. Är det ensamstående civilingenjörer så blir det kanske inte lika enkelt. Pensionärer når man genom deras riksförbund etc.

Utställningar, aktivitetsdagar eller motsvarande kan vara ett sätt att nå till sin målgrupp.

3) Hur många nya flygare skall vi ha om ett år ?

Baserat på hur många som vill jobba med

nybörjarverksamheten, bestämmer ni ett rimligt mål.

4) Vilken nivå skall de nya flygarna nått efter ett år ?

Det kan vara lämpligt att tex ha deltagande i klubb eller SMFF tävling som mål för nybörjaren. Hinner inte modellema bli klara, kan man ändå genomföra med lånade modeller.

När året gått kan man titta tillbaka och se om man nådde de uppsatta målen, vad som var bra och vad som mindre bra. Skall man kanske satsa på en annan grupp i kommande period ? Skall man byta metodik etc ?

Viktigt är att alltid tänka positivt, så att utvärderingen inte blir ett långt gnatande på allt som gått fel. Då har man verkligen misslyckats !

Grenstyrelsen har beslutat att arbeta för visionen att Friflyget skall återta sin ställning som den största modellflyggrenen. Om den uppfylls, eller det motsatta scenariot uppfylls hänger inte på datorutvecklingen, eller konjunkturen, utan på din och min inställning till vår favoritsyssla, Friflyg.

/ Martin Tärnroth



HKG-NYTT

Sidan för dem som kastar upp ofta och mycket

Solen står högt på himlen. Luften darrar över det torra, kortklippta gräset som breder ut sig så långt ögat når. Det är avgörande Fly-Off start i den främsta av HKG-tävlingar. Konkurrenten har redan gått och missat max med 2 sekunder, men mästaren står sammanbiten kvar i startområdet.

En droppe av svett faller från nästippen, ner på handlunsvingen, för att direkt rinna av den välpolerade ytan och slutligen hamna i gräset. En lätt fläkt av inblås annalkas. Mästaren spänner musklerna, kryper ihop, tar sats och exploderar i ett kraftfullt kast som skjuter iväg modellen till hög höjd. Det viner i vingen hela vägen upp.

Urtagningen är perfekt och modellen fortsätter att stiga i den heta sommarluften. Allt medan dammolnet skingras, framträder siluetten av mästaren som stilla betraktar sin modell. En förväntansfull tystnad ligger över startområdet medan modellen cirklar varv efter varv. Tidtagaruret passerar 120 sekunder och maxen är ett faktum. Fusen går in några sekunder senare och tar ner modellen säkert.

Mästaren ler triumferande mot tidtagaren, medan publikens jubel stiger bortom avspärmingarna. Ännu en max, ännu en seger.



!!!! Skicka in nyheter till HKG Update !!!!

Martin Tärnroth, Månstorpsvägen 12, 146 45 TULLINGE, E-post: friflyg@algonet.se

HKG-nyheter i korthet

Bra fuseanordning (äntligen) !

Friflyg Service lagerför nu en timer lämplig för HKG. Timerdelen består av en roterande axel med viskös dämpning. Detta i kombination med en bit tunn resårband, lina och ölburksplåt utgör hela konstruktionen. Ölen får du dricka ur själv och klippa sönder, men resten kan köpas från Friflyg Service. Friflyg Service har telefon 0322-421 17.

Polerlack med tryck !

Bengt-Åke Fällgren har hittat en tillverkare av sprayflaskor som fyller dem med vad helst man önskar. Valet var självklart ! Polerlack med Benko 14 (thinner). Redaktionen har provat den färdiga produkten och kan bara säga att bara känslan av att få spraylacksa sina lunsar är tillräckligt cool för att detta skall vara ett självklart val för alla seriösa kastare. Vidare får också modellen en bättre ytfinish, vilket kan vara en avgörande faktor när det verkligen gäller. Ring och kolla med B-Å om du också kan få förmånen att sprutlacksa dina lunsar. Priset för en burk är 95 kr. B-Å nås kvällstid på telefon 0155-328 47.

B-Å Fällgren åter svensk mästare

Bengt Åke Fällgren krossade motståndet på årets RM och blir därmed för tredje gången stormästare. Starkaste motståndet

bjöd Martin "Beast" Larsson på, som ända in i det sista hade chans till titeln. Vädret var svårfluge, med mycket vind, liknande förhållandena vid GD-97 i Norrköping. Trots detta genomfördes tävlingen under sportliga former. Komplet resultatlista finns att läsa på annan plats i blaskan.

Nimbus Open 98

Ny internationell posttävling i tre delomgångar, juni, juli och augusti. Tävligen är vid tidpunkten för denna blaskas utgivning redan passé, men bör bokas in av alla seriösa kastare till nästa år. Fred Terzian (USA) som vid tidpunkten för denna artikels tillkomst, flugit alla max i 1:a deltävlingen ser ut att bli svårslagen. Svensk HKG-elit saknas tyvärr i listorna, så som Beast, B-Å Fällgren och FIDO.

Sländan bjuder in till modellspekt efter Autumn Max

Beast och FIDO kör en seriös HKG-tävling dagen efter Autumn Max, dvs på söndagen. Tävligen börjar på morgonen och är klar strax efter lunch, så att alla ändå alla hinner hem i god tid till byggbrädan. Detta är en event man inte bör missa. Tävligen kommer att väga tungt för HKG-rankingen. Mer information lämnas per telefon kvällstid av Martin "Beast" Larsson, 0512-509 27.

Nimbus Open 98 (preliminary)

Rank	Name	Nationality	Model flying club	Round times (seconds)	Totaltime (seconds)	average time (seconds)
1	Fred Terzian	USA	Oakland Cloud Dusters of Northern California	300 300	600	60
2	John Buskell	GBR	BC Aces club	293 278	571	57.1
3	Bob Hornidge	CAN	BC Aces club	282 287	569	56.9
4	Gustaf Enebog	SWE	MFK Nimbus	235 216	451	45.1
5	Per Findahl	SWE	Norbergs flygklubb	245 188	433	43.3
6	Martin Tämröth	SWE	MFK Gladiatorerna	216 202	418	41.8
7	Johannes Enebog	SWE	MFK Nimbus	247 137	384	38.4
8	Jake Buskell	GBR	BC Aces club	198 164	362	36.2
9	Edmund Liem	HOL	BC Aces club	187 152	339	33.9
10	Jan Kossman	SWE	MFK Gladiatorerna	154 145	299	29.9
11	Svante Lindström	SWE	MFK Gladiatorerna	136 103	239	23.9
12	Henrik Hellgren	SWE	Norbergs flygklubb	98 117	215	21.5
13	Robert Hellgren	SWE	Norbergs flygklubb	72 121	193	19.3
14	Per Larsson	SWE	Norbergs flygklubb	67 122	189	18.9
15	Anders Lindström	SWE	MFK Nimbus	169	169	16.9
16	Lars Tolkstam	SWE	MFK Nimbus	156	156	15.6
17	Urban Lindström	SWE	MFK Nimbus	153	153	15.3
18	Tim Spence	CAN	BC Aces club	148	148	14.8
19	Sofia Wivardson	SWE	MFK Sländan	55 89	144	14.4
20	Eleonor Larsson	SWE	MFK Nimbus	67 62	129	12.9
21	Martin Elofsson	SWE	-	114	114	11.4
22	Martin Hellgrén	SWE	Norbergs flygklubb	55 54	109	10.9
23	Lars Olof Darfjelsson	SWE	-	107	107	10.7
24	Erland Axelsson	SWE	MFK Gladiatorerna	97	97	9.7
25	Jan Eric Hellgren	SWE	Norbergs flygklubb	49	49	4.9
26	Torbjörn Axelsson	SWE	MFK Gladiatorerna	43	43	4.3
27	Victor Mangs-Rönmark	SWE	MFK Gladiatorerna	39	39	3.9

Nytt UT-system fr.om 980901

Kvalificeringstävlingar enligt punkt 3 för säsongen 98-99.

1. UT 98, för att få god spridning över säsongen gäller denna som kval 1, VM-laget 1999 kvalificerar sig enligt det gamla systemet och kallas speciellt. 980911-0913
2. Uppsalas Hösttävling 981017
3. Majtävlingen 1999
4. SM 1999

Regler för uttagning av landslag till EM/VM i Friflyg, Klass F1A,F1B och F1C

1. Kvalificering till landslaget sker under en 12 månaders period, 1/9 - 31/8, perioden avslutas året före EM/VM.
2. Landslaget tas ut efter den sista kvalificeringstävlingen året före mästerskapet. De tre tävlande med högst poäng i respektive klass bildar landslaget, en reserv tas ut i respektive klass. Vid återbud kallas ersättare i poängordning.
3. Kvalificeringspoäng räknas för placeringar i fyra nominerade Svenska kvalificeringstävlingar samt en valfri World Cup tävling. Den tävlandes tre bästa resultat för kvalificeringsåret adderas.
4. Poäng räknas enligt följande :

Plac:	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
P:	50	45	40	37	34	31	28	25	22	19	16	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1

Vid delad placering, adderas poängen och delas lika för de placeringar som skulle gällt vid icke delad placering.
5. Summan av de tre bästa resultaten under kvalificeringsåret sammanställs. Om två eller fler tävlande hamnar på samma poängsumma adderas även poängsumman från kvalificeringstävling fyra, och räcker inte det, även nummer fem. Om detta fortfarande inte är utslagsgivande beslutar grenstyrelsen om ytterligare underlag.
6. Kvalificeringstävling flygs i enlighet med FAI Sporting code. Arrangören bör sträva efter att ha kvalificerade tidtagare. Eventuella avvikelser från ovanstående regler skall godkännas av grenstyrelse i förväg och finnas beskrivna i inbjudan och redovisas vid genomgången.
7. En avbruten tävling anses vara fullföljd om minst fem perioder genomförts. Ej fullföljd tävling eller inställd tävling ska om möjligt genomföras senare. Grenstyrelsen planerar för alternativa kvalificeringstävlingar.
8. Grenstyrelsen ansvarar för eventuella tolkningar av reglerna, uttagning av landslag, nominering av kvalificeringstävlingar, uttagning av lagledare samt upprättandet av landslagsbudget. Grenstyrelsen informerar om förändringar/tolkningar av reglerna så att kvalificeringstävlingar kan genomföras efter dessa i avvaktan på beslut av Grenkonferens.

Landslagsliga F1A 98/99, ställning 98-09-15.

Tävlingar: T1=WC Bodenland-cup; T2=WC Zülpich; T3=UT-98;

Plac	SE-nr	Namn	Klubb	T1	T2	T3	T4	T5	T6	T7	T8	T9	T10	T11	T12	T13	T14	1:a	2:a	3:e	Summa
1	15125	Per Findahl	Norberg			50												50			50
2	25387	Ulf Edlund	Norberg	12		34												34	12		46
3	8335	Anders Persson	AKM			45												45			45
4	6127	Mikael Holmbom	Matfors			40												40			40
5	33987	Deniz Varhos	Uppsala FK			37												37			37
6	1861	Herbert Hartmann	Sländan			31												31			31
7	54265	Göran Trogen	Gagnef			28												28			28
8	465	John Pettersson	AKM			25												25			25
9	20984	Sofia Wivardsson	Sländan			22												22			22
10	174	Lars Larsson	Sländan			19												19			19
11	41769	Lars Hafner	Solna			16												16			16
12	40391	Robert Helligren	Norberg			13												13			13
13	240	Inge Sundstedt	Gagnef			12												12			12

Landslagsliga F1B 98/99, ställning 98-09-15

Tävlingar: T1=WC Bodenland-cup; T2=WC Zülpich; T3=UT-98;

Plac.	SE-nr	Namn	Klubb	T1	T2	T3	T4	T5	T6	T7	T8	T9	T10	T11	T12	T13	T14	1:a	2:a	3:e	Summa
1	376	Håkan Broberg	Gagnef	28	8	45												45	28		73
2	42	Bror Eimar	Norberg			50												50			50
3	36531	Janne Forsman	Gagnef			40												40			40
4	28654	Mikael Eriksson	Matfors			37												37			37
5	216	Nils-Erik Hollander	Karlstad			34												34			34
6	1850	Jan Erik Andersson	AKM			31												31			31
7	449	Bengt Olov Törnqvist	Västerås FK			28												28			28
8	15125	Per Findahl	Norberg			25												25			25
9	10011	Gunnar Wivardsson	Sländan			22												22			22

Landslagsliga F1C 98/99, ställning 98-09-15.

Tävlingar: T1=WC Bodenland-cup; T2=WC Zülpich; T3=UT-98;

Plac.	SE-nr	Namn	Klubb	T1	T2	T3	T4	T5	T6	T7	T8	T9	T10	T11	T12	T13	T14	1:a	2:a	3:e	Summa
1	60	Gunnar Ågren	Uppsala FK			50												50			50
2	1886	Eddy Astfeldt	Eskilstuna FK			45												45			45
3	448	Tommy Eriksson	Karlskoga mfk			40												40			40
4	12	L-G Lindblad	Eskilstuna FK			37												37			37

FRIFLYG UT 1998

PLATS: JÄRPÅS, Farmers ground

DAG 1 F1B

1998.09.12

VÄDER: Moln/sol +12 - +18°C
VIND: 2 - 5 m/s -

	Period	1	2	3	4	5	6	7	S:a	Plac.
Bror Eimar	Norbergs FK	180	150	150	150	150	180	210	1170	1
Håkan Broberg	Gagnef FK MFS	180	150	150	150	150	180	210	1170	1
Janne Forsman	Gagnef FK MFS	180	150	150	150	150	180	208	1168	3
Mikael Eriksson	MFK Matfors	156	150	150	150	150	180	210	1146	4
Nils-Erik Hollander	Karlstad MFK	180	150	150	150	150	180	185	1145	5
Jan Erik Andersson	AKM	128	150	150	150	150	180	204	1112	6
Bengt Olof Törnqvist	Västerås FK	134	122	150	150	150	180	191	1077	7
Per Findahl	Norbergs FK	180	150	150	150	130	147	136	1043	8
Gunnar Wivardsson	MFK Sländan	141	129	132	150	74	148	--	774	9

DAG 1 F1C

	Period	1	2	3	4	5	6	7	S:a	Plac.
Gunnar Ågren	Uppsala FM MFS	132	150	150	150	138	143	180	1043	1
Eddy Astfeldt	Eskilstuna FK MFS	--	134	150	150	--	--	--	434	2
Tommy Eriksson	Karlskoga MFK	56	132	--	--	--	--	--	188	3
Lars-G Lindblad	Eskilstuna FK MFS	156	--	--	--	--	--	--	156	4

DAG 2 F1A

1998.09.13

VÄDER: Mulet regnskurar +14 - +17°C
VIND: 2 - 7 m/s

	Period	1	2	3	4	5	S:a	Plac.
Per Findahl	Norbergs FK	150	136	150	150	210	796	1
Anders Persson	AKM	150	150	150	150	194	794	2
Mikael Holmbom	MFK Matfors	129	138	150	150	210	777	3
Deniz Varhos	Uppsala FK MFS	150	150	150	116	210	776	4
Ulf Edlund	Norbergs FK	150	99	150	150	210	759	5
Herbert Hartmann	MFK Sländan	150	85	150	150	210	745	6
Göran Trogen	Gagnef FK MFS	150	150	150	150	134	734	7
John Pettersson	AKM	90	119	147	147	210	713	8
Sofia Wivardsson	MFK Sländan	88	108	150	139	210	695	9
Lars Larsson	MFK Sländan	146	150	150	0	210	656	10
Lars Hafner	Solna MSK	60	45	150	150	210	615	11
Robert Hellgren	Norbergs FK	70	55	88	88	60	361	12
Inge Sundstedt	Gagnef FK MFS	83	64	150	1	-	298	13

Jorden runt med trunk och tandborste

Efter en lång höst med en hel del problem med hälsan bestämde jag mig för att göra någonting annorlunda för att vända trenden. I slutet av januari såg jag annonseringarna för tävlingarna "Down Under". Det var endast två månader före att tävlingarna skulle äga rum. Efter klartecken från familjen och arbetsgivaren tog jag kontakt med organisatören för tävlingarna på Nya Zeeland, Chris Murphy, som var mycket tillmötesgående och verkligen gjorde sitt yttersta för att övertyga mig att åka.

Jag bestämde mig för att försöka få ihop sponsorpengar. Om jag lyckades få ihop halva biljettsumman skulle jag fara, annars skulle jag stanna hemma. Alla som försökt att få ihop sponsorpengar på en så pass liten och udda sport som friflyg vet hur svårt det kan vara. Jag är dock ganska lyckligt lottad att bo på en liten ort där man vet vem jag är och skriver in tävlingsresultat i lokalpressen på sportsidorna. Vi måste dock bli bättre på att visa oss och stå på oss att vår sport är fantastisk och inte mindre värd än andra!

När endast en vecka återstod till avresa hade jag fortfarande, trots kontakt med ca. 50 företag, ej lyckats med mitt mål. Jag tänkte just ställa in allt när jag blev lovad pengar från ett företag i Fagersta. Jag betalade biljetten och fick den i min hand två dagar före avresan. Resan skulle verkligen bli av!

Jag hade kontaktat Jon Fletcher som organiserar den första tävlingen i Australien och fått klartecken av honom att han kunde hjälpa mig med boende och en del transporter i Australien.

Resan var lång, mycket lång..... Första etappen mellan Stockholm och London tog två timmar. Några timmars väntan och en pint 6X senare startade etapp två mellan London och Los Angeles, en resa på elva timmar. Efter ytterligare några timmars väntan tog den näst sista etappen vid, den längsta på tretton timmar mellan Los Angeles och Auckland. I Auckland rusade jag till inrikesflyget för den sista etappen till Christchurch, ett kort skutt på en timme. Här fick jag första känningarna av det väder som skulle vara under den veckan jag besökte Nya Zeeland. En cyklon rörde sig över öarna och orsakade mycket ostadigt väder. Det var ovanligt att sådana väderfenomen rörde sig här. Oftast kom de bara in över Australien men

i år är tydligen vädret mycket egendomligt över hela världen.

Jag skulle få åka de trettio milen till tävlingsplatsen med en F1A flygare från Auckland som kommit med samma flyg som jag. Vi träffades på bagageutlämningen. När trunken kom var spänningen stor. Det var många omlastningar av bagaget innan Christchurch och alla som flugit vet hur bagaget brukar behandlas. När jag öppnade locket blev jag orolig, alla kroppar, som vanligtvis sitter fast i locket, låg i en enda röra i trunken. Hållarna där kropparna sitter fast hade blivit bortslagna ur locket. Trots den bryska behandlingen trunken fått genomlida var endast en handluns som jag lagt med i trunken skrot, annars var faktiskt allting helt! Efter en del omorganisation i lådan var vi redo för avfärd.

Nordön är den mest befolkade delen på Nya Zeeland, här på sydön slås man av det böljande gröna landskapet. Trädgårdarna i Christchurch var magnefika och välkända för sin blomsterprakt. Mycket av landet används för fårfarmer, ca. femton miljoner får finns på Nya Zeeland! Vi passerade de höga bergen, bla. det högsta,



Mount Cook på 3700m.

När vi tog paus med hyrbilen slogs jag av vinden! Det blåste ca. 20 meter per sekund! Bill Mcgarvey som jag åkte med förklarade att det ofta blåste en hel del här och att det inte var mycket att oroa sig för. Efter de trettio milen i fantastisk natur var vi framme i Omarama där tävlingarna skulle hållas. Omarama, en liten by, egentligen bara en vägkorsning, där det fanns några hotell, camping, bensinstation, affär och pub. Det man levde av var tydligen turister som kom och fiskade i forsarna. Den stora händelsen nu var naturligtvis att det skulle gå två World Cup tävlingar i friflyg här!

Det var sent på eftermiddagen då vi kom till Omarama och de flesta andra var redan på plats. Jag kände mig ganska mosig efter den intensiva och långa resan. Tidsskillnaden på elva timmar gjorde inte saken bättre. Flera från Europa var redan på plats, Viktor Stamov, Evgueny Verbitsky, Ansgar Nyttgens och Gabor Zengeller. Efter ett varmt välkomnande, björnkram av Eugene, som skämtade om att vi hade åkt jorden runt för att mötas i Omarama för att tävla. Det var alldeles sant, min resa hade gått västerut och Ukrainarnas österut. Vi hade faktiskt avverkat ett helt varv runt jorden tillsammans! Vilken fantastiskt sport friflyg är!

Evgueny, denna levade modellflyg legend (Kanske den största genom tiderna?!?) hade just firat sin sextionde födelsedag. Precis som i övriga världen är han mycket omtyckt och respekterad i sitt hemland Ukraina. Det hade varit en stor fest med många vänner och flygare. En del av hans sextioårspresent var att han fick flyga med en tvåsitsig aerobatic maskin. Den hade han fått spaka själv och sedan själv landat!

Efter en genomgång av arrangören om tävlingsveckan var det dags för lite välbehövlig sömn, vilket visade sig inte vara så lätt med en tidsskillnad på elva timmar i kroppen.....

Dagen efter min ankomst var det dags för den första tävlingen, vi skulle flyga "Kotuku Cup". När vi efter några minuters bilfärd nådde fältet "Killermont Vegas" fick man verkligen en hissnande känsla i kroppen. Vilket fält! Flera mils slättlandskap med enorma snöprydda berg på sidorna! En fantastisk syn! Fältet är verkligen ett VM fält!

Under morgonen visade sig vädret från sin bästa sida. Svaga vindar och ganska lite termik. Under dagen ökade dock vinden och var bitvis över tio m/s. Jag hade fullt till sjätte start då jag tappade åtta sekunder. Viktor Stamov hade fullt till sista start, men tappade tid. Jag

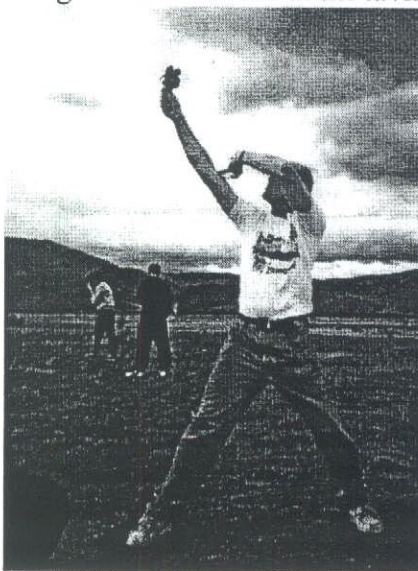


hade då chansen att vinna, men vädret var blåsigt turbulent och knepigt och jag noterade samma tid som Viktor, som alltså slog mig med åtta sekunder. Viktor vann, jag tvåa och Phil Crump Nya Zeeland trea. Det var en kämpig tävling, trots att fältet var enormt landade vi i bergsluttningen där de hade en experiment färmar för höga höjder.

Dagen efter var det tävling i F1B och F1C. Jag började verkligen känna av den långa resan och tog det lugnt. Jag fick åka med min kompis Bill på en tur till några sandstensgrottor som låg i ena fältkanten, detta också en fantastisk upplevelse. Här slogs jag också av att sikten faktiskt var enorm. Trots att tävlingen pågick säkert en mil bort, kunde man ganska enkelt utan kikare se de tävlande på fältet. Inte några nämnvärda luftföroreningar här inte! Vi tycker ibland att vi i Sverige är bra på detta med miljön, men på Nya Zeeland är man med våra mått mätt experter! Man är i allmenhet enormt rädd om sitt land och den orörda naturen. De såg nästan med avsky på en när jag berättade att vi fortfarande hade kvar en del kärnkraftverk i Sverige.

Jag såg ej så mycket av tävlingen, men Verbitsky vann F1C och en annan europe, Anselmo Zeri F1B.

Under "mini" tävlingen (ettklasserna) fick vi verkligen uppleva det varierande vädret som rådde. Vi flög en start under eftermiddagen men vinden ökade sedan och det blev oflygbart. Övriga två starter skulle istället flygas morgonen därpå. Inga perioder men det skulle vara färdigfluet före en viss tid. På morgonen när vi kom ut till tävlingaplatsen



satt samtliga i klubbstugan och värmdes sig. En del mornar var kalla, flera grader under nollstrecket och med en vind på nio m/s var det kallt! Vi väntade en stund, men

sedan tyckte jag att det var lika bra att flyga de

avslutande två starterna innan tidsfristen gick ut. Jag flög två halvskafliga starter i den isande vinden som välldes igenom "Lindis Pass", en svacka mellan två höga bergstoppar. Efter att jag avslutat mina två starter ökade vinden ytterligare till mer än tjugo m/s och vi åkte tillbaka till klubbstugan. Där hade man ytterligare förlängt starttiden utan att tala om det för alla tävlande, mig inkluderat. Enda missen jag tycker arrangören gjorde under tävlingarna. En halvtimme efter att vi återvänt till klubbstugan mojnade vinden och efter ytterligare tio minuter var det vindstilla! Då flög resten av gänget enkla maxar och där stog jag med min långa näsa.....

Eftersom "mini" tävlingen blev fördröjd var det redan dagen efter dags för Omarama Cup och F1A igen. Det var varierande väder och vid flera tillfällen var arrangörerna tvungna att avvakta den höga vinden. Skillnad till vårt väder var det ofta så att vinden helt plötsligt mojnade av och det under ett fåtal minuter kunde bli flygbart. Vi tillbringade alltså en hel del tid att vänta och vi flög ändå i stark vind hela tävlingen. Jag hade chansen till seger då jag var enda personen med sex max. I sista starten tyckte jag att jag satt modellen i bra luft, men tyvärr ramlade den ur och jag noterade endast 130 sek. Anselmo Zeri kom och gratulerade mig som segrare eftersom han sett min flygning och tyckte den var mycket bra, men tyvärr så kom min modell ner... Min flygning räckte dock till en tredjeplats. Kvar var två man, Viktor Stamov och Antony Koerbein Nya Zeeland. De hade båda missat



tid, men exakt lika mycket, så det skulle bli flyg off! Viktor, som flyger med ett enormt självförtroende, flög som under tävlingen, ett par snurrevarv och sedan iväg. Det såg ut ungefär som under de sju starterna i grundomgångarna, modellen sjönk lite, sedan kom skillnaden.

Under de sju grundstarterna började modellen stiga en bit ner i vinden, här fortsatte den att sjunka. Viktor noterade 154 sek. Hemmaflygaren snurrade länge och kopplade när endast ett par sekunder återstod i bra termik och maxade lätt. En populär seger!

Jag träffade Jeremy Wooley och hans pappa Edvard som även de var turister på Nya Zeeland för första gången. De tog mig med till flera sevärdheter då vi ej tävlade. Vi besökte Mount Cook och gjorde en resa till Oamaru på kusten. Efter vägen till Oamaru kunde man se några av de stora dammanläggningar man har för att producera el. Kusten var mycket varmare än bergen och det var möjligt att se djur som exempelvis pingviner.

F1C tävlingen bjöd även den på en hemmaseger då Phil Smith tog förstaplatsen före Verbitsky. F1C har blivit en mycket intressant klass att beskåda med fem sek. motortid. En max är inte alls säker nu. F1C flygarna måste faktiskt flyga termik för att maxa, det behöves ju ej med sju stsky om F1C. Jag lyssnade på Verbitskys föredrag som var mycket intressant. Han berättade mycket om sitt sätt att trimma F1C. Mycket intressant att höra var hur han fick sina modeller att flyga "sökande" efter termiken. Istället för att flyga med Wash In på högervingen, flög han med Wash In på vänstervingen. Han påpekade dock att detta är ett mycket farligt trim om inte TP är tillräckligt långt fram. Det är mycket lätt att få störtspiral. Vinnaren i F1C i Omarama Cup, Phil Smith, gick genast hem och ändrade sina modeller under natten. Dilket visade sig mycket lyckat då han slog "The instructor" dagen efter!

Största delen av föredraget ägnades, naturligtvis, åt Verbitskys nya modell med utväxling. Han berättade att detta var en dröm han hade haft i flera årtionden och han tidigare gjort flera försök att göra en fungerande växellåda för F1C. Med den senaste teknologin trodde han sig lyckats göra en, men den var endast provad på marken. Det var en planetväxel som gav en utväxling på 1:4. Med denna utväxling kunde han ha en mer verksam propeller. Han hade nu en propeller med en diameter på trettio cm. Enligt hans beräkningar var den tidigare verkningsgraden hos en F1C motor ca. 40%, nu räknade han med att nå en verkningsgrad på 80%! Någon frågade vad

som var hans mål med denna växellåda. Svaret var enkelt, Verbitsky sa "Mitt mål är att komma lika högt nu med fem sek motortid som jag gjorde tidigare med sju!" Helt fantastiska ingenjörer många av de Ukrainska flygarna! Någon sa att nosen till Verbitskys modell hörde hemma på ett tekniskt museum inte på ett flygfält. Jag kan inte mer än hålla med... Han ville flyga modellen och utveckla ett försäljningsobjekt till hösten. Han log och sa till mig vid ett tillfälle "Vet du vad amerikanska kommer att säga när de ser min växellåda?" "Nej", sa jag. "How much", sa han och skrattade.

Tyvärr har jag hört nu i efterhand att det kommit flera protester mot denna typ av utväxling. Det blir väl samma visa som den med motorvärmare i F1B. Att det alltid måste finnas personer som ska hindra utvecklingen! Kan vi inte istället njuta och imponeras av dessa personers fantasi och hantverksskicklighet. Försöker vi hindra folk att hitta på förbättringar kommer utvecklingen att stanna av och friflyget blir en verksamhet som hör hemma på något historiskt museum. Låt de duktiga utveckla nya produkter. Vill du som konkurrent överglänsa dessa fantastiska flygare måste även du hitta på någonting bättre eller kopiera deras uppfinningar för att flyga längre. Kan du det inte, men fortfarande vill ha de bästa grejorna, får du vackert betala för dem! Vi vet alla att Verbitskys växellåda inte kommer att vinna alla tävlingar. Kanske endast tio procent av alla flyoffer kommer växellådan att avgöra resultaten, ej mer! Men naturligtvis är det ett stort psykologiskt övertag!

Sista tävlingsdagen var det dags för småklasserna igen. Nu flög vi efter de internationella reglerna och jag tävlade i klass F1H med min "Blue Adder". Jag hade endast en modell med mig och jag kände mig slagen på förhand då jag såg amerikaner och Viktor flyga sin små segelmodeller med bunt till enorma höjdvinster. Jag kämpade på och missade endast tid i sista starten då vinden ökade starkt. Det visade sig efteråt att jag vunnit tävlingen! Brian Van Nest USA slutade tvåa, slagen med endast fyra sek. och på tredjeplats kom Phil Mitchell Australien. Under morgonen till F1H tävlingen var vädret mycket bra och jag tog chansen att prova min elektronikmodell för första gången. Efter några starter fungerade

den hyfsat men sedan kom åter vinden och gjorde det oflygbart. Inte en dag med vind under tio m/s!

Nu återstod endast en klass som hette "Aggregat". En helt fantastisk klass! De flög med små motormodeller. Maxtiden var två minuter och det gällde att hålla modellen i luften så länge som möjligt under en halvtimme. Oftast flög de klassen sent på kvällarna eller rent av på nätterna med små lampor på modellerna. Den starka vinden gjorde det i princip oflygbart men det var roligt att se på. Kanske någonting för oss svenskar att införa?

Tävlingarna avslutades med en fin bankett där mycket värme och humor fanns. Jag fick ett specialpris för "längst resande" och de hade även prisutdelning för "Trans Tasmanian" som är en serie av tävlingar man flyger mellan Nya Zeeland och Australien.

Markägaren tackades för att vi fick använda hans mark.

Trots att vädret var det sämsta på trettio år lyckades Nya Zeäländarna genomföra väldigt fina tävlingar. En enorm vilja låg bakom!

Under tävlingsdagarna pratade jag med Australiensarna och de var lika gästvänliga som de Nya Zeäländska flygarna. Jag skulle bli hämtad på flygplatsen av Jon Fletcher och jag skulle även få bo hos han och hans fru i Sydney. Jag frågade Jon hur tävlingarna i Australien skulle bli och jag fick ett snabbt svar "Hot and snaky!". Men än återstod lite tid på sydön....

Min tidigare reskamrat, Bill, hade gett sig av på semester med sin fru. Jag skulle få lifta med en annan flygare till Christchurch där mitt flyg till Sydney skulle avgå. I Christchurch skulle jag få bo hos en F1A flygare som hette John Hart. Han hade inte flygit på sjutton år men hade köpt, liksom flera andra F1A flygare, Victor Stamovs färdiga "nybörjar buntare" för 600 dollar. Han var väldigt ivrig att få börja använda den och väntade på att Victor skulle komma tillbaka till Christchurch för att trimma in den åt honom.

Efter resan från Omarama kom vi till storstaden och vi skulle försöka hitta Johns arbetsplats. John arbetade som fiolbyggare/reparatör och musiker. Vi hittad ganska snart rätt och vi fick ett varmt välkomnande av de tre personerna som arbetade i "den bästa fiolaffären" i den delen av världen. Det skulle

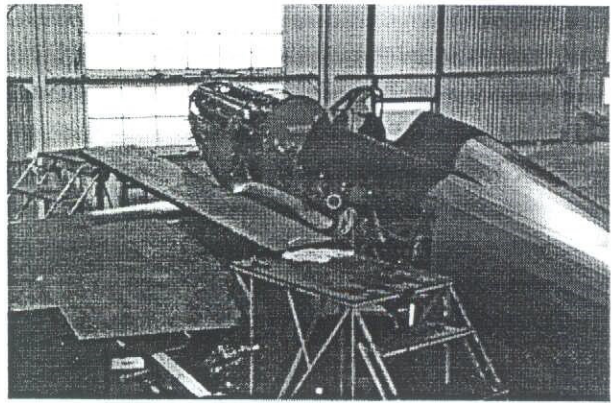
bli en hektisk tid framåt. Symfoniorkestern från Wellington skulle komma och spela i Christchurch och det skulle bli mängder av instrument att justera. Johns chef som ursprungligen kom från Japan berättade skratande att han varit i Sverige och tyckte mycket om landet. John tog mig med på lunch och sedan fick jag strosa själv i staden. En mycket vacker stad där jag fastnade främst för den botaniska trädgården och "art center", där konstnärer ställde ut sina arbeten för försäljning. Christchurch var som allt övrigt på Nya Zeeland, mycket vänligt. Ett fantastiskt semester mål om man är intresserad av orörd natur och vänliga människor. Också bra är att det inte finns några farliga "kryp" på öarna. Endast en spindelsort var farlig, men den var ovanlig. Annat är det i Australien...

Efter att jag träffat Johns familj tog han mig med på en biltur i bergen och vi tittade på den vackra utsikten över flodinloppen och hamnen. Därefter tog Johns och mitt andra stora intresse vid, musiken! John hade mängder med instrument som han ville visa och prata om. Han var stolt över sin bas som han hade specialbeställt efter att han hört en konsert med Paul Simon i New York, där han fastnade för basistens speciella sound. Han var bara tvungen att ha en sådan bas... Varje torsdagskväll spelade han och hans fru (En mycket duktig violinist) på en lokal pub. Fantastiska människor.... Efter en sen kväll var det åter dags att krypa i säng.

Morgonen var hektisk. Johns två söner skulle till skolan och Johns fru skulle till sitt arbete och John själv skulle ta emot flera personer ur symfoniorkestern (som skulle bo hos dem). Jag åkte med John till hans arbetsplats och där var det full fart, massor av människor som provade instrument och ville ha stråkar fixade. Jag gick på stan och på eftermiddagen skjutsade John mig till flygplatsen.

Vi gjorde ett stopp på vägen där John visade mig ett annat projekt han varit involverad i. Det var en restaurering av en Hawker Hurricane! Flygplanet hade hittats på havsbotten och en person som äger flera Warbirds från andra världskriget bestämde sig för att återställa den i flygbart skick. Projektet hade pågott under flera år och många personer arbetade heltid med detta. John hade, med sina goda kunskaper i träarbete, som volontär gjort

delar till flygplanets stjärtparti.



Jag och Bill hade tidigare besökt platsen där alla dessa Warbirds fanns, ett museum i Wanaka. En fantastisk syn att få se dessa gamla maskiner i flygande tillstånd. Tyvärr kunde vi inte besöka den årliga flygshow som man arrangerar varje påsk, "Warbirds of Wanaka". Men vi lyckades se en del träningsflygning som bara den var fantastisk. Han som arrangerade och ägde detta var en person som gjort alla sina miljoner på att fånga in hjortar. Man hade bestämt sig att fånga in hjortar och göra hjortfarmar. Det var ett mycket farligt uppdrag som utfördes med nät och helikopter. Pengarna han tjänade gick alltså till detta flygande museum! En verklig eldsjäl!

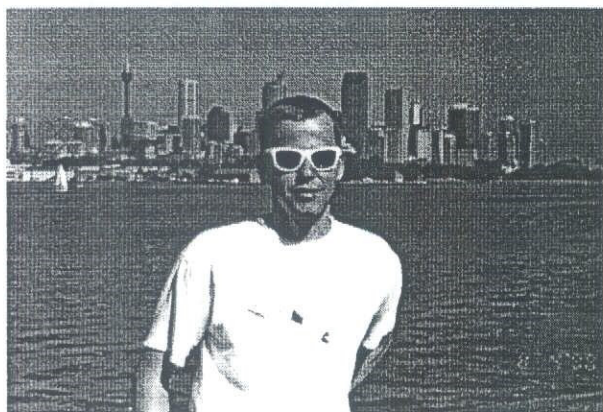
Resan till Sydney skulle ta ca. tre timmar. Piloten på New Zealand airlines fick många att hoppa högt när han varmt välkomnade oss till "This flight to Melbourne". Många oroliga blickar restes innan piloten skrattande förklarade att han skämtade.

Jon hämtade mig som han lovat och tog mig med hem till sitt hus i "Baulkham Hills" en förort fem mil från Sydneys centrum. Här träffade jag hans fru Rose-Mary, ytterligare en fantastisk person. Hennes stora passion var hennes djur och hon hade massor! På morgnarna matade hon vilda papegojor på altanen. Det kunde komma hundra stycken vissa morgnar! En hel familj med kookaburra fåglar hörde också till matgästerna. De var så tama att de åt ur händerna. Flera hundar, katter, duvor, kanariefåglar, kyckling, häst, fiskar fanns i familjen. Jag som hade ganska svårt med allergi när jag var mindre tänkte att detta går inte bra! Men inte det minsta kände jag av allt detta och jag anser mig nu botad från allergin! Bättre "test" än detta kunde jag ej få!

Jon arbetade i Sydney och tidigt nästa morgon fick jag åka med honom till stan. En

hektisk trafik med långa bilköer möttes vi av. Jon förklarade att det var lika vaje morgon och kväll... Vid sådana tillfällen inser man hur lyckligt lottad man är som har fem minuter att gå till sitt arbete.

Sydney var en fantastisk stad. Jag tillbringade mest tid i hamnen och åkte på en



guidad båttur och besökte zoo. På zoo kunde man bli fotograferad med en koala i famnen, klappa kängerur och massor av annat. Jag kollade noga på "ormavdelningen" för att känna igen några av dessa giftiga, krälände kryp som jag hyser stor respekt för. Ormarna kan vara en anledning till att tveka inför en friflygresa till Australien. Här finns några av jordens giftigaste arter! Något som man helst vill slippa se på fältet. Jag lärde mig känna igen både "brownsnake" och "blacksnake", men vad skulle det hjälpa mig om jag trampade på en på fältet....

Jag tittade naturligtvis på operahuset, vackert designat av en dansk arkitekt. Hemresan tyckte familjen Fletcher skulle vara bäst med tåg, jag valde färjan i stället. Det var en lugn och avslappnande upplevelse, skönt att komma ifrån stadens larm och stress.

Nästa dag åkte vi alla till tävlingsplatsen i Dubbo. Vi kom iväg ganska sent och passerade bergen utanför Sydney i kolmörker och ösregn. John sa till mig att njuta av regnet, det blir det sista jag skulle se på resan och han hade alldeles rätt... Precis som vi svenskar klagar på vädret och lyfter upp ämnet till diskussion, ägnar sig australiensaren åt att diskutera regn och främst avsaknaden av regn. Områdena bakom bergen ligger nämligen i regnskugga och det är högst ovanligt med nederbörd där. I Dubbo hade det ej regnat på fyra månader! Dagen efter avresan var vi på fältet för att träna och kolla läget. Fältet var nytt, Jon hade

endast besökt fältet en gång tidigare för trimning. Jon berättade att det är lätt att finna bra friflygfält i Australien. Områdena är mycket stora, marken ofta utnyttjad av ett fåtal får så det behöver ej bli någon trängsel. En viktig sak när de letar fält är att det ska gå att köra bil runt fältet för att lättare hitta den bästa startplatsen. Det är också lätt att få klartecknen att få använda fältet, då oftast en person äger hela landområdet. Annat är det i Sverige där det ibland kan vara fler än tio...

Flera hade sett ormskinn nere i en klippravis så där skulle jag se upp om jag landade. Jag gick sakta och ljudligt över fältet resten av dagen!

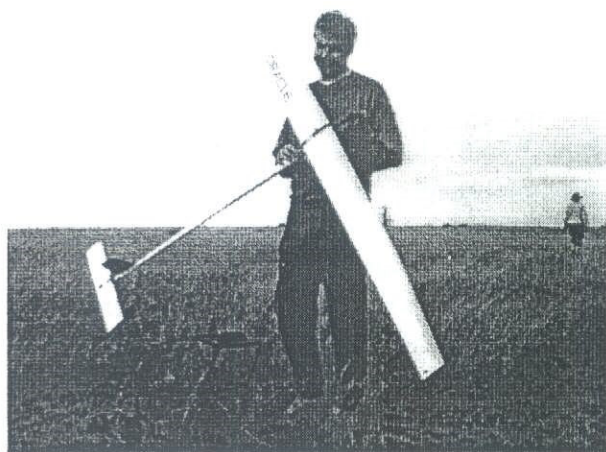
Vädret var varmt, lugnt och termiken stark och välmarkerad. Det var lättfluget tyckte jag, ingen match att flyga sju max! Vädret på tävlingsdagens morgon var dock helt olika. En kall vind på sex m/s blåste över fältet. Termiken var svårfunnen och trång. De lokala förmågorna plockade luften från marken. Jag snurrade länge men lyckades ändå koppla för sent i den blåsa jag valt. Även andra starten missade jag i samma stil. Efter tredje perioden lugnade det av helt och resten av dagen var ren transportsträcka. Victor vann på full tid, Vin Morgan Australien tvåa och B Lewis Australien trea. Jag slutade på femte plats.

Eftersom Jon var arrangör var vi alltid ute först på mornarna vid tävlingsplatsen. Varje morgon såg vi en grupp på ca. fem vilda kängerur som graciöst rörde sig över fälten endast några meter från bilen. Väldigt vackra djur! Tyvärr är trafiken hård mot dem. De flesta du ser i Australien är väldigt platta!

Under F1B och F1C tävlingen tog jag över som tävlingsledare! Jon var tveksam till att både flyga och vara tävlingsledare, då tyckte jag att jag kunde hjälpa till. Det var ett lätt jobb eftersom inget speciellt inträffade och det var ganska få tävlanden. F1B tävlingen fick en fin avslutning med fly off mellan tre tävlanden. Leigh Morgan (Vin Morgans fru), Richard Blackam och Anselmo Zeri slogs om de främsta placeringarna. Anselmo vann, Richard tvåa och Leigh trea. Anselmo Zeri hade en bra "tour" med tre vinster av tre möjliga (Han deltog ej i den sista tävlingen). F1C var mycket spännande. Förstaplatsen ändrades många gånger under dagen. Slutligen kunde Vebitsky knipa förstaplatsen före Jon Fletcher

och trea blev min Ungerska kompis Gabor Zengeller.

Vädret var under dagen perfekt och jag ägnade en hel del tid till att trimma min nya elektronikmodell. Den fungerade enormt bra. Jag tyckte starterna satt bättre än Victors och självförtroendet ökade! Även Victor blev intresserad och kom och frågade om vilka tider



jag flög med. Vi trimmade en del tillsammans och jag fick flyga hans VM-vinnarmodell för att han skulle se bättre hur den fungerade i kopplingsögonblicket. Jag tyckte att min modell gick bättre än hans. Victor flyger med väldigt tjocka stabbar och lång bakkropp, vilket jag tycker gör det svårt att få fart på modellen. Den tjocka stabben gör att bakpartiet lyfter vid höga hastigheter. Jag begriper faktiskt inte varför han envisas med denna flygstil. Det finns ingen chans att han kommer lika högt som oss andra i starten.

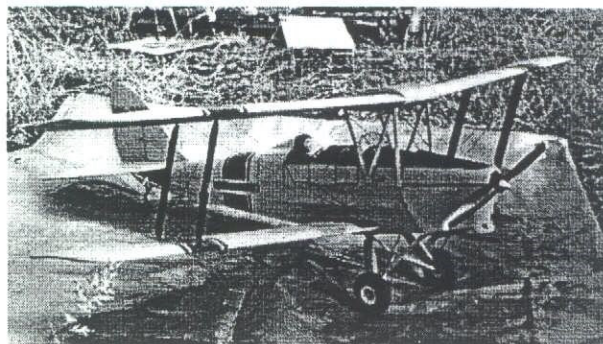
Många äldre flygare som var på tävlingarna frågade efter de kända svenska flygarna "Olofsson and Qvarnström" och skickade hälsningar. Jag kommer tyvärr inte ihåg namnen på de hälsande personerna, men läser ni detta kan ni väl i alla fall känna att ni är ihågkomna som stora flygare ute i världen! Också David Anderson, som bekostade hela Verbitskys resa, ville skicka hälsningar till S-O Linden.

Kvällen ägnades åt "Scramble", vilket var Australiens motsvarighet till Nya Zealändarnas "Aggregat". Vädret var perfekt och det var verkligen en upplevelse att se dessa små motormodeller, oftast försedda med små dieslar, tuffa runt några få meter ovanför

marken. Flygaren jagande efter modellen, fuse efter två minuter, fortfarande med motorn tuffande på låga varav, tillbaka till startområdet snabbt som ögat för att få modellen i luften igen. Målet: så lång flygtid som möjligt under trettio minuter, två minuters max.

Efter att mörkret inträtt var vi tillbaka på vårt hotell. Jon hade en hel del arbete då han själv höll i banketten och prisutdelningen. Jag hjälpte till så gott jag kunde, man kan inte annat än imponeras av vilken ambition det finns att göra allt bra "Down Under". Tävlingen avslutades med en fantastisk bankett, där det hölls tal, serverades bra käk och slutligen hölls en fin prisutdelning.

Tävlingen var dock ej helt färdig. Sista



tävlingsdagen var det åter dags att plocka fram min "Blue Adder" och flyga F1H. Men först skulle en annan trevlig klass klaras av, nämligen "Scale". Små skalamodeller, sådana som jag trodde var omöjliga att få att flyga, skulle flygas. Jag tillsammans med Jon skulle bedöma skalariktigheten hos dessa när de flög. En rolig men svår uppgift! De flesta modellerna flögs med små dieselmotorer, men det fanns både gummi-och elmotordrivna modeller! En del av tävlingen var alltså flygningen, den andra en skalabedömning som de tävlande själva gjorde på varandras modeller. En mycket trevlig och vacker klass!

F1H tävlingen gick bra för mig. Jag lyckades flyga fullt och skulle tillsammans med Victor Stamov och Vin Morgan flyga Fly Off. Detta skulle ske mitt på dagen i enorm termik. Victors sista flygning i grundomgångarna varade hela nio minuter och drev, i den måttliga vinden, många kilometer bort. Först omgången maxde samtliga. I andra omgången missade Victor med en typisk "bunt miss". Modellen gick vänster upp och buntade rakt ur termiken i ett sjunk. Vin och jag maxade. Inför femminutersflygningen bestämde vi oss för att dra ner tiden för termikletandet till fem minu-

ter för att få en avslutning. Både Vin och jag missade, Vin mer än mig så jag segrade i denna kämpiga F1H tävling.

Under tävlingsdagarna fick vi för första gången i världshistorien !?! se Verbitskys växellådsmodell flyga. Det var ett enormt "bett" under de första metrarna men det är svårt att säga om utgångshöjden var något högre än tidigare. Troligen lite högre, men än återstår nog en del arbete för att få fram en lämplig propeller. Också ett problem som F1B flygarna löst återstod, att fixa så ej propellern faller på vingen. Det är säkert en enkel sak för Verbitsky att lösa. Verbitsky hade också designat en F1J modell som han provflög under tävlingarna i Dubbo. Modellen gick enormt fint men flög tyvärr bort. Alla tyckte det var sorgligt men Verbitsky sa lugnt att det inte gjorde så mycket, han hade elva modeller till hemma! Två var tänkta till hans barnbarn, någon till honom själv, resten för försäljning. Veldig klantigt kan tyckas att modellen var varken försedd med Verbitskys namn och adress eller sändare!

Resan tillbaka till Sydney gick i dagsljus och jag fick nu se de höga bergen vi passerat under ditresan. Helt fantastiskt vackert och jag som trott att Australien var helt platt!

Under tävlingen i Dubbo pratade jag med en ung F1A flygare från Sydney, Andrew Niec, som var intresserad av att åka till den sista av de fyra World cup tävlingarna. Vi kom överens om att åka tillsammans i hans bil de drygt 120 mil till tävlingen som skulle gå av stapeln i Waikerie, strax utanför den stora kuststaden Adelaide. Detta satte en del käppar i hjulen för ett tänkt besök hos Jeremy Wooley i Adelaide. Jeremy, som jag träffade på Nya Zeeland, tyckte jag borde komma till honom och kolla in hans hemstad. Bekymret var bara att jag måste tillbaka till Sydney ganska snart för



hemresan. Därför passade det bra för mig att åka med Andrew.

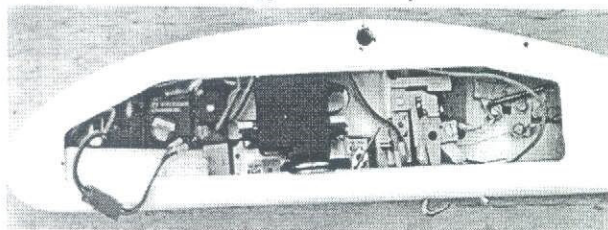
Andrew och jag skulle åka till tävlingen på fredag morgon och komma tillbaka på söndag kväll, han var tvungen att jobba på måndagen. Det var en rolig resa där jag verkligen fick se det Australien som man oftast ser på TV. Ett platt och ödsligt landskap med ett fåtal mindre bebodda ställen efter vägen. "The High Plains" var ett enormt område som mycket väl skulle kunnat hålla åtminstone femtio världsmästerskap samtidigt utan att de skulle stört varandra. Fältet var så stort att man kunde se jordens krökning!

Andrew berättade att han ursprungligen kom från Polen och att han hade sysslat lite med friflyg där. Efter en tid i Australien hade han kontaktat de lokala flygarna i Sydney och sagt att han återigen ville ta upp friflyg. De hade rekommenderat honom att bygga en a1:a till att börja med. Andrew tyckte ej om detta utan ville bygga en "bunter" som han läst om i tidningarna. En månad efter han pratat med Sydneyflygarna hade han byggt klart sin modell och var en av de första i klubben som flög bunt! Det kan nämnas att han just nu arbetade med att bygga stabbarna till de nyaste Boeing planen. De använder komposit i dessa som Andrew hade provat till D-boxar med mycket bra resultat.

Vi anlände tävlingsplatsen sent på kvällen och fick våra sängplatser i baracker som låg i anslutning till segelflygfältet. Fältet var tydligen känt för många världsrekord med stora segelplan. Man sa att termiken kunde vara mycket stark här! Arrangemanget var en gemensam satsning, där man flög friflyg, radio och linkontroll intill varandra.

Tävlingsdagen bjöd på det bästa vädret hittills. Soligt, lugnt och ganska lättfluget. Jeremy hade just skaffat sig en ny bil, en jeep med AC, som han gärna bjöd på skjuts i vid modellhämtningarna. Mycket uppskattat! Marken var ursprungligen täckt med "mycket höga tistlar. Markägaren tyckte dock att vi skulle få flyga på bra underlag och hade således varit ute och slagit hela fältet innan vi kom! Fantastiskt! Jag pratade med markägaren och frågade honom hur stort hans land var. Han sa "Så långt du kan se åt alla håll äger jag!". I det öppna landskapet var det långt, det kan jag försäkra!

Vi var tre tävlanden som flög fullt, Ansgar Nuttgens, Viktor Stamov och jag. Jag hade använt min elektronikmodell i de första starterna och tänkte även använda den i flyggen. Jag gick upp mot vinden och hittade bra termik i fem minuters starten. Victor kopplade på mig och vi två maxade. Ansgar flög för sig själv och missade. I sju minuters starten flög jag med samma taktik. Tyvärr tvekade jag vid det bästa området luft som passerade. Victor flög på detta och fick runt fem minuter. Jag snurrade ett par minuter till, gjorde en mycket bra start



(leve elektroniktimern!) men tyvärr var luften ej tillräckligt bra. Victor slog mig med ca. en minut.

Sent i säng efter mat med flera av de nyvunna vännerna. Dagen efter var det dags att åka de 120 mil tillbaka till Sydney. Jag skulle få bo hos Jon Fletcher de sista dagarna före hemresan. Jag fick tillfälle att turista lite mer i Sydney och bada i havet! Alla trodde jag var tokig som ville bada. Det var ju vinter! Vattnet var inte kallt och jag såg varken hajar eller dödliga maneter! I Sydney besökte jag deras världsberömda akvarium, såg platser där de spelade in populära TV serier som "Neighbours" och "Water rats". Jag hann även med att åka upp i det höga utkikstornet där man har utsikt över staden och titta på utsikten.

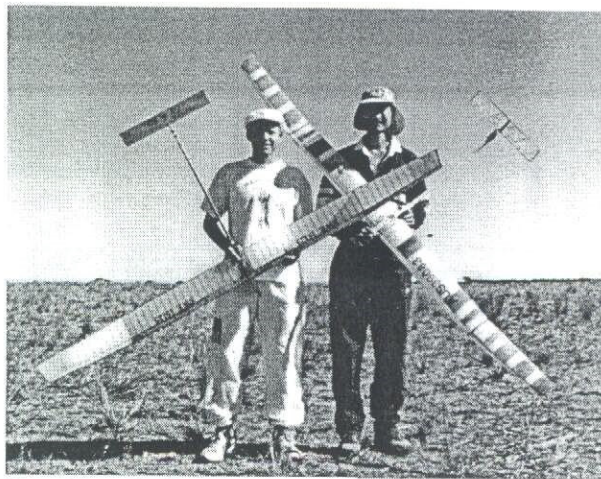
Efter drygt tre veckors resande började verkligen hemlängtan bli svår. Men nu var det faktiskt dags att åka hem till Sverige! Det hade varit en fantastisk resa med många intryck att smälta. Resan hem bjöd inte på så mycket nytt. Ett stopp på fem timmar i Los Angeles, där jag hade tid att titta runt en del, är väl det enda som är värt att nämna...

Skönt var det att komma till Arlanda och så småningom till Norberg och återse familjen!

År 2000 kommer Nya Zeeland och Australien att arrangera en liknande serie tävlingar. De är hemska angelägna att vi från Europa kommer dit och tävlar. Vill du göra en resa utöver det vanliga, satsa på dessa tävlingar år 2000! Jag lovar att du inte kommer att bli besviken!

Per Findahl

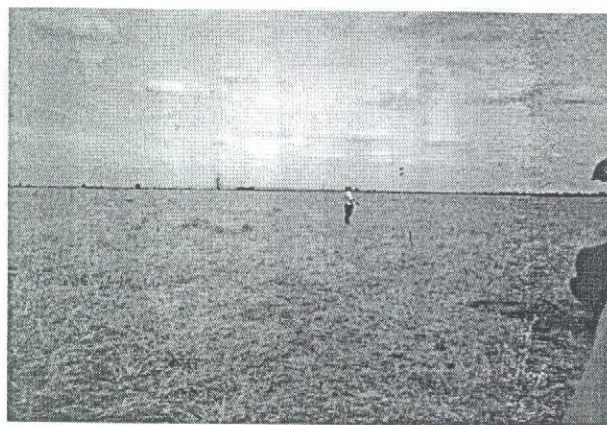
Bilder från Pers resa "Down Under"



Per F. och Jeremy Wooley.

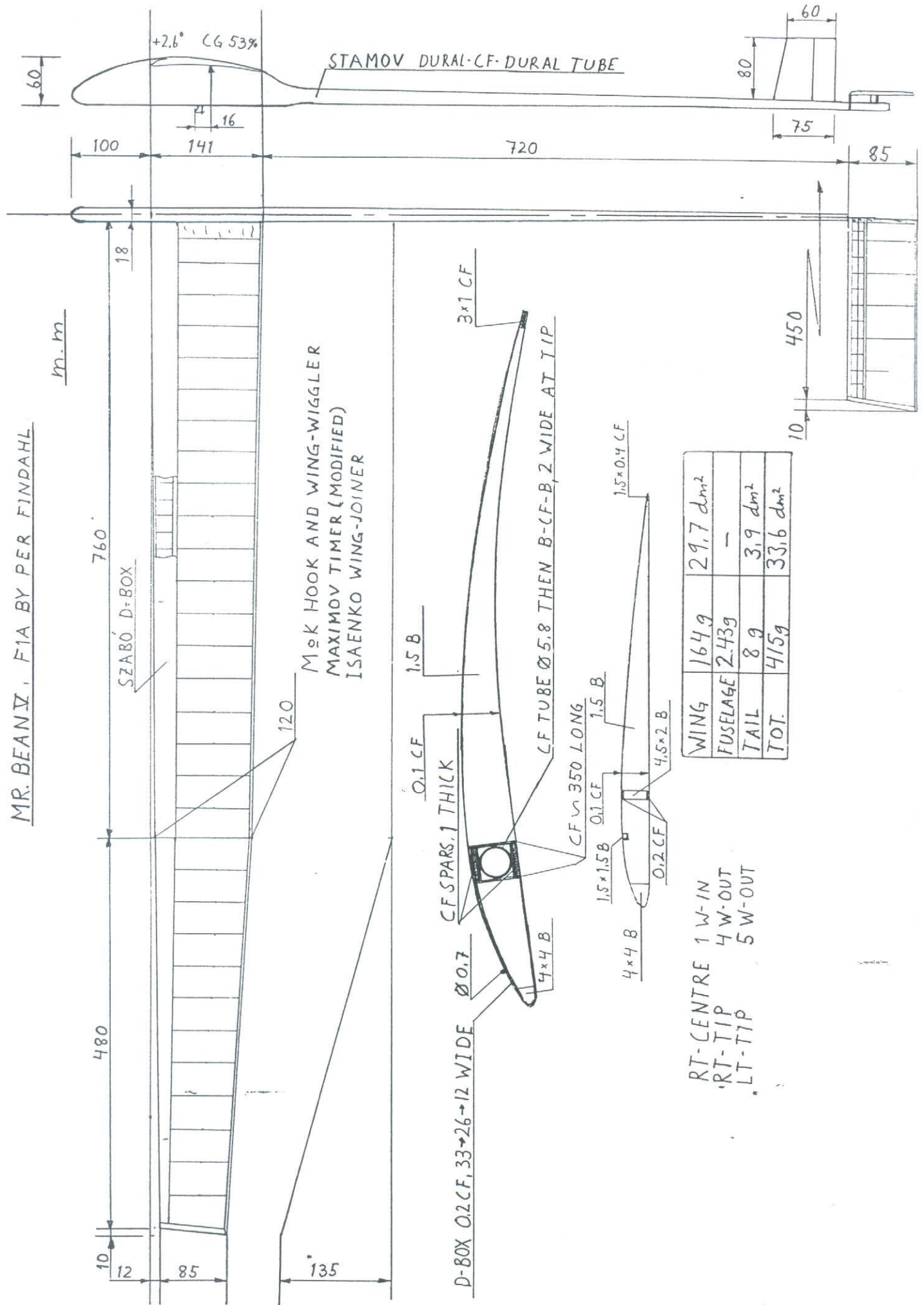


Soptunnor för att hålla ohyra borta.



Vilket fält...

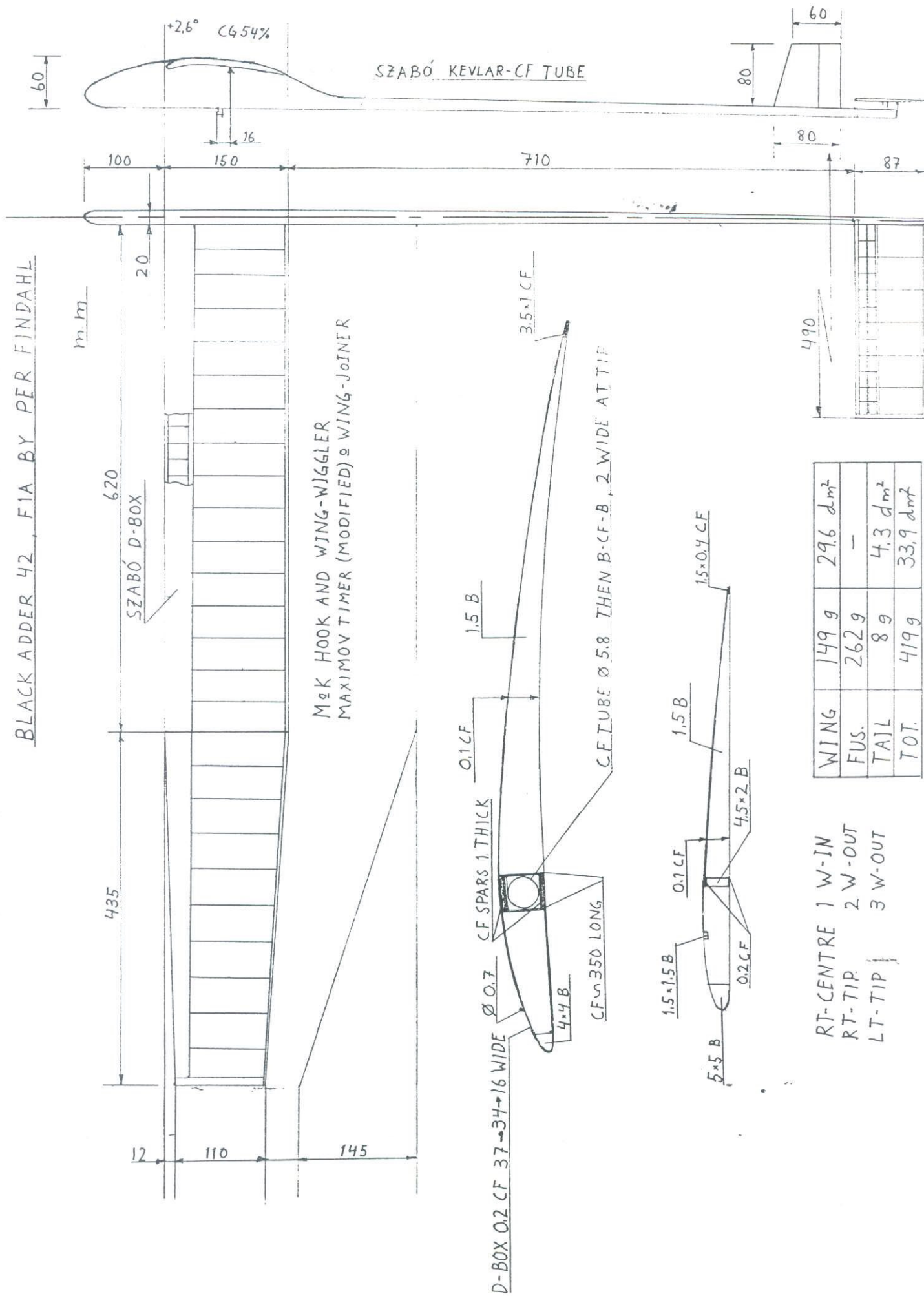
MR. BEAN V, F1A BY PER FINDAHL



WING	164g	29,7 dm ²
FUSELAGE	2.43g	-
TAIL	8g	3,9 dm ²
TOT.	415g	33,6 dm ²

RT-CENTRE 1 W-IN
 RT-TIP 4 W-OUT
 LT-TIP 5 W-OUT

BLACK ADDER 42, F1A BY PER FINDAHL



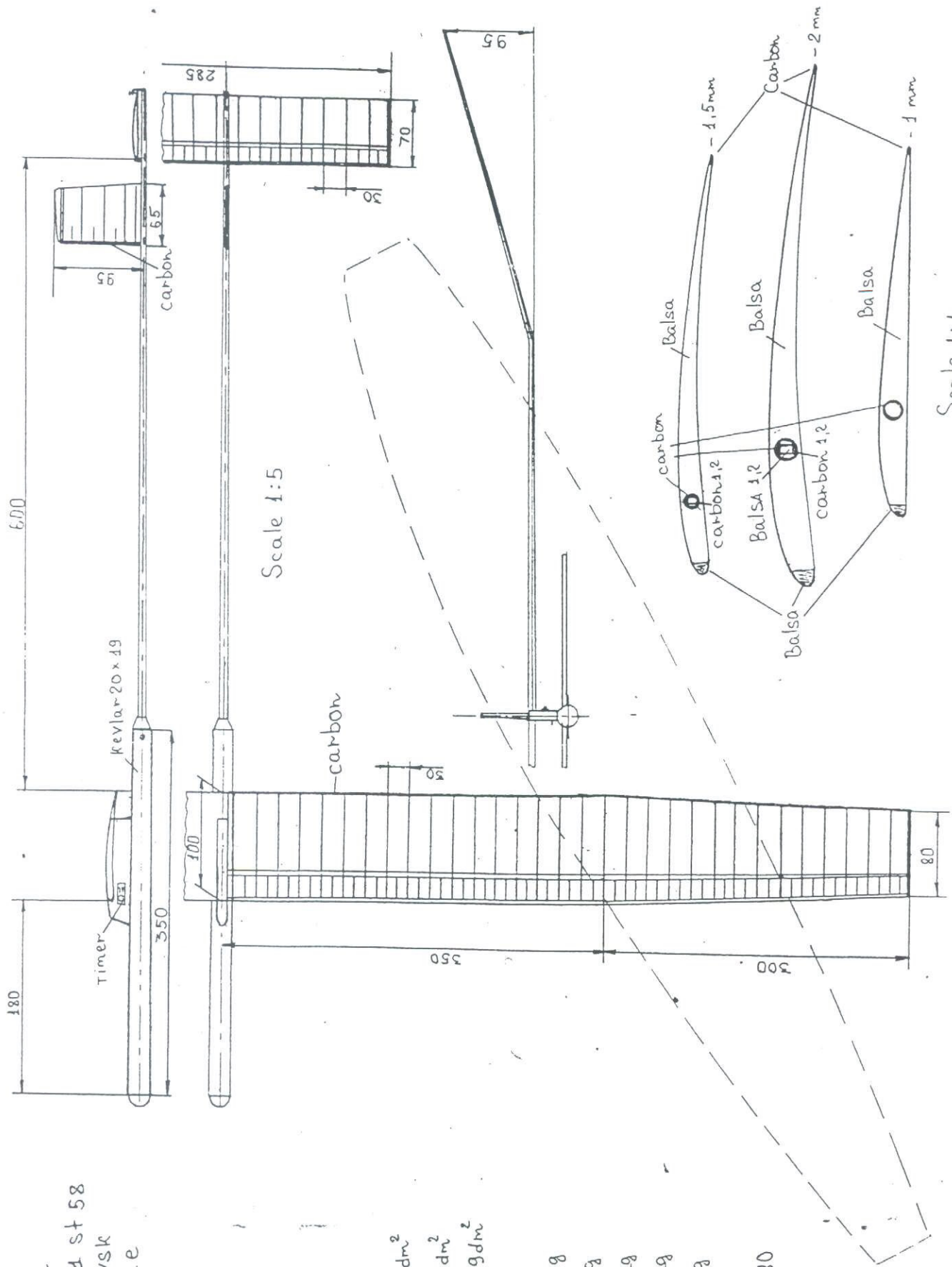
Alexei Bukin
 Sakharova 31 st 58
 Ivano - Frankivsk
 284028 Ukraine

F76

Wing AREA 12dm²
 Stab AREA 1,9dm²
 Total 13,9dm²

Wing 26g
 Stab 2g
 Fuselage 33g
 Prop 14g
 Total 75g

Helice D=480



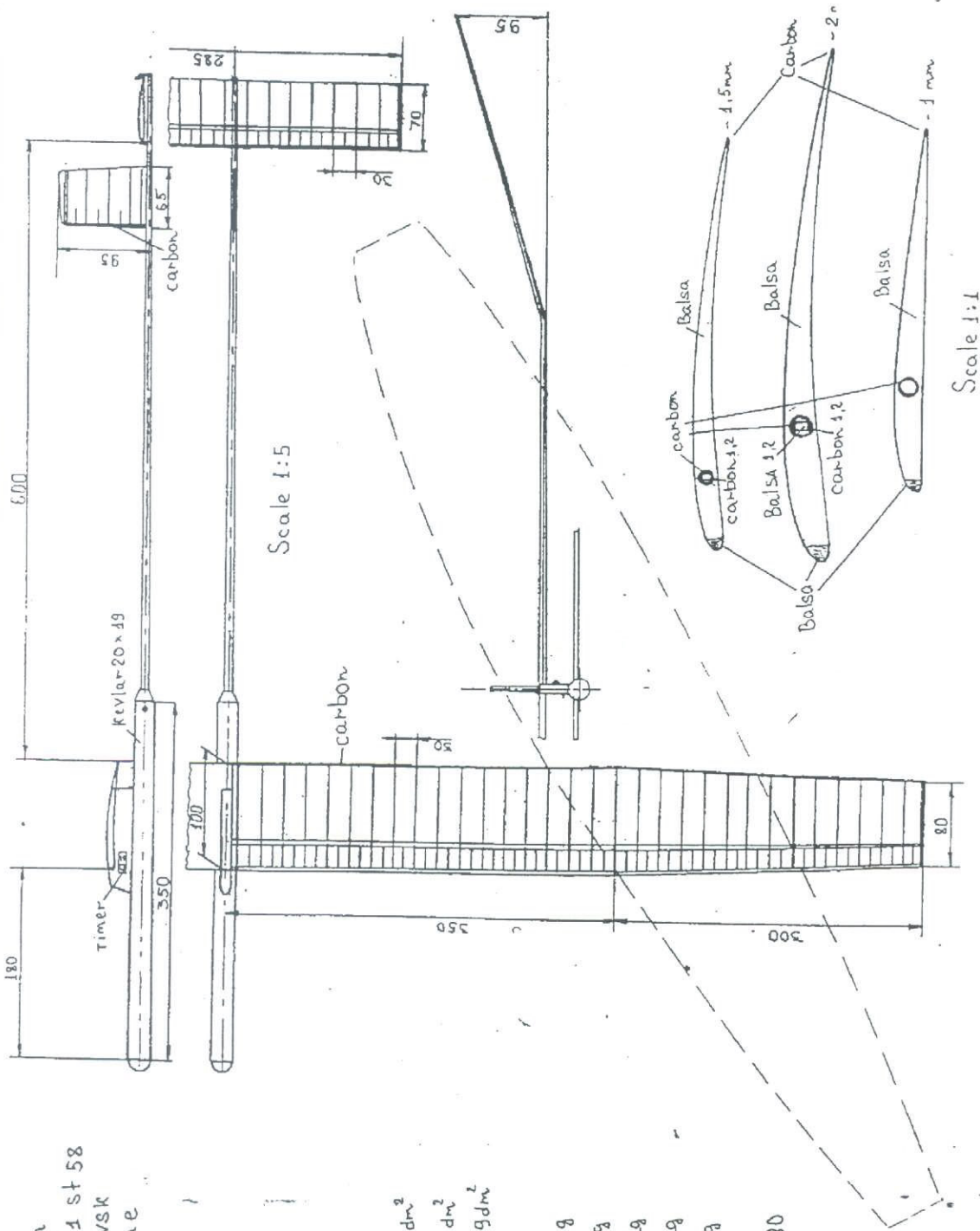
Alexei Bukin
 Sakharova 31 st 58
 Ivano - Frankivsk
 284028 Ukraine

F16

Wing Area 12dm²
 Stab Area 1,9dm²
 Total 13,9dm²

Wing 26g
 Stab 2g
 Fuselage 33g
 Prop 14g
 Total 75g

Helice D=480



Tävlingskalender friflyg 1998.

Aktivitet	Plats	Datum/Tid	Arrangör	Kontaktman	Tfn	Pg-Konto	Övrigt
Autumn Max	Järpås	Okt 2-4	MFK Sländan	Herbert Hartmann	0510-12248	197193-6	World Cup F1A,B,C
Helmerus Memorial	F13 Norrköping	Okt 10	MFK Linköping	Per Johansson	013-520 86	645667-7	Klassisk F1A-tävling
UFK's Hösttävling	Å16/alt.fält	Okt. 17	Uppsala FK/mfs	Gunnar Ågren	018-206710	Ej start Avg.	Personnummer UT-2
4 KM & 1 Coupe d'Hiver	Skogstibble	Nov 14	MFK Gladiatorema	Martin Tärroth	08-7784489		Alla små och pop.klasser
Solna FAI-cup	Skogstibble	Nov 28	MFK Gladiatorema	Kalle Qvarthordt	08-7301785		

Majtävling-99	F16/alt. Fält	Maj	Uppsala FK/mfs	Gunnar Ågren	018-206710	645667-7	Personnummer UT-3
SM-99	Rinkaby		AKM/Kristianstad				UT-4

Stålisar:

§ 1 Om du har en hyfsad modell för din tävlingsform och inte tränar upp dig till den nivå, där du bör vara med den, finns det inte någon anledning för dig att bygga eller köpa en ny modell, då den prestandamässigt säkeliigen inte är mer än några procent bättre än den du flyger med.

Sensmoral: Du kan inte köpa framgång!

§ 2 Inget kommer att lösa sig på tävlingen, om du inte kan klara det med precision på träning.

Sensmoral: Träna upp din förmåga innan du sätter upp höga mål!

§ 3 Man bryter inte en tävling för lite regn.

Sensmoral: Träna i olika väder.!