

Friflygaren

Organ för Sveriges Modellflygförbunds Friflygare

Nummer
3 / 1998



- **Träningsmanual - Tävlingsreportage -**
- **Resultatlistor - Byggprojekt**
- **Friflygmöte och seminarie i ett -**

FRIFLYGAREN

Redaktör:

Deniz Varhos
Brunoliljeforsgatan 73
754 29 UPPSALA
E-post: deniz@algonet.se

Ansvarig utgivare:

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

Utgivningsdatum:

Nr:1 Mars, Nr:2 Juni,
Nr:3 September, Nr:4
December

Allt material tas tacksamt
emot!

Tidningen blir vad du gör den
till!

Hej på er !

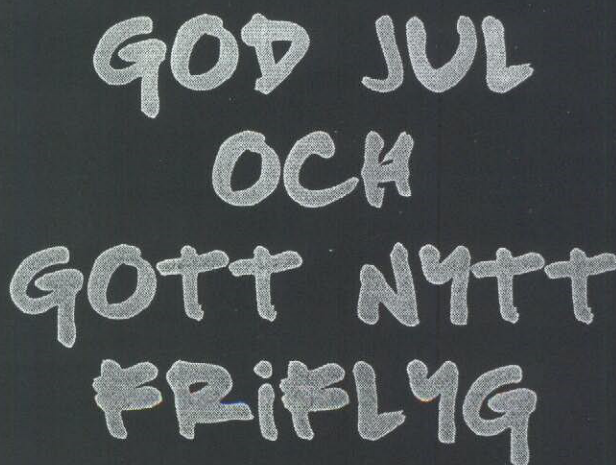
Ja nu drar det ihop sig till jul på allvar. Modellerna får väl för dem flesta ligga och vila ett tag, medan jul och nyår passerar förbi. Sedan stundar säkert fortsatt byggande och därefter återupptagen trimning och träning i januari och februari 1999.

Seminarium och möte

Vi ställde ju in det årliga Friflygmötet i December, då Solnas FAI-cup istället för Uppsala, kom att gå i Norrköping. Deltagarantalet blev helt enkelt förstabeligt, för dåligt. Vi gör nu ett nytt försök att samla så många friflygare som möjligt till ett mycket intressant seminarium, tillika friflygmöte. Friflyghelgen inleds i Uppsalas klubblokal på Brantingegatan i Uppsala, lördagen den 17:e januari. Friflygmötet startar kl. 10.00. Avbrott för lunch klockan 12.00, varefter vi fortsätter tills vi är klara vid middagstid. Därefter inkvartering eller Uppsala city. På söndagen kommer framstående friflygare att tala om byggteknik. Jag kan på förhand säga att detta kommer att bli mycket intressant. Det kommer inte att bli en föreläsning, utan du kommer att ha chans att komma med din synpunkter och idéer på olika detaljer som tas upp. Du måste anmäla dig till mötet och seminariet genom att skicka ett brev till Herbert Hartmann på adress: Mannelunda, Örslösa 531 97 LIDKÖPING, E-post: Hebbes@swipnet.se

Nytt år nya tag. Vi närmar oss 2000-talet. Njut av friflyget och allt det kan ge dig. Ta chansen att berätta för andra människor om denna fantastiska sport som ger livslång glädje. Skriv en stump till Friflygaren, så ses vi där ute på de stora vidderna.

/ Martin Tärnroth



GOD JUL
OCH
GOTT NYTT
FRIFLYG

Framtida tävlingsarrangörer ?!?



Det nya UT systemet har trätt i kraft och jag som röstade för systemet ser även många andra fördelar än att vi kommer att ta ut det bästa landslaget med det nya systemet. De fyra UT tävlingarna måste naturligtvis hållas efter de regler som vi kommit överens om. Det skall vara tävlingar som i så stor utsträckning som möjligt liknar de kommande mästerskaps tävlingarna. Men min förhoppning är att det skall finnas många fler tävlingar där vi inte behöver hålla så stenhårt på sporting code.

Nya tävlingsformer?

Det går att tävla i friflyg på andra sätt än vi gör idag! Du som har tillgång till ett skapligt fält, dra dig inte för att göra något kul arrangemang där. Det kan vara mycket enkelt, allt från ett friflyg-meeting till en stenhård tävling. Anpassa reglerna efter fältet. Det är säkert en stor utmaning för de

flesta F1A flygare att ex. flyga tvåminutersmax med trettio meter lina, eller varför inte F1B med 20 g gummimotor och tvåminuters max. Inför ett handikappsystäm där alla modeller kan tävla mot varandra, ex. F1A bunt flyger med trettio meter lina och F1A utan med femtio meter lina och oldtimer segelmodeller med hundra meter. Gör en utslagningsturnering, där man flyger två och två, bäst går vidare och slutligen hålls en final. Flyg en flyoff tävling med obegränsad flygtid. Eller varför inte flyga småklasserna F1G, F1H, F1J och HKG?

Kreativitet

Min poäng är att möjligheten finns att använda fler fält än vi gör idag om vi bara är lite kreativa och vågar göra någonting annorlunda. Kanske finns friflygets framtid i någon ny tävlingsform som vi inte upptäckt än?

Fler tävlingar!

Vi skulle kunna få många nya, mer lokala, tävlingar som skulle kunna vara lite mer lekbetonade än nuvarande tävlingar. Det skulle säkert vara bra för nybörjarverksamheten och rekryteringen av nya friflygare. Mitt budskap till dig är alltså: *Gör något trevligt arrangemang på ditt fält!* Det behöver inte vara någonting extremt med tidtagare och perioder! Det kan vara enkelt och trevligt! Tänk bara på att informera i din inbjudan om vilka regler och tävlingsformer du tänker använda. Jag är säker på att alla kommer att se en roliga utmaning i nya tävlingsformer. Trots allt är ju vi friflygare tävlingsmänniskor ut i fingerspetsarna!



Pelle F. - En kille som fattat poängen med Friflygaren.

Per Findahl

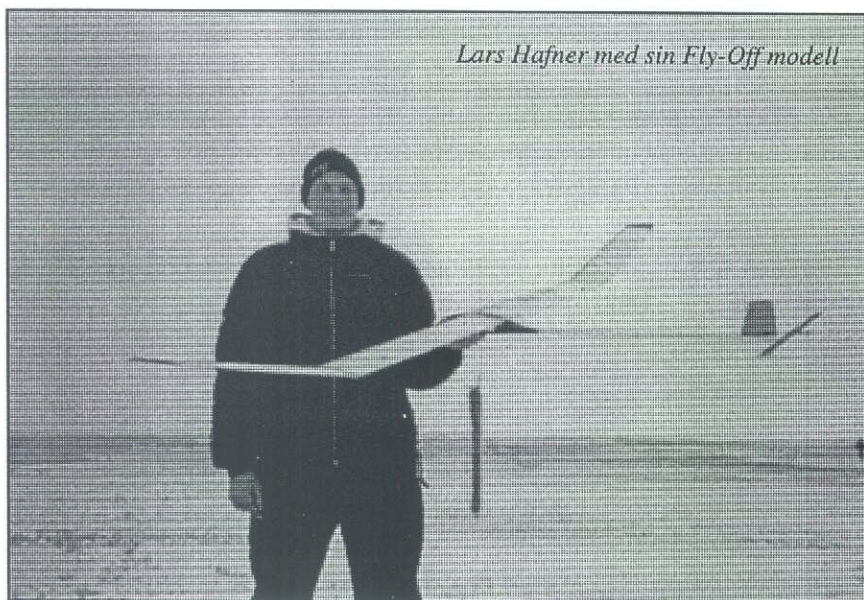
KM & 1 Coupe d'Hiver

På lördagen den 14:e november 98 var det dags för urpremiären av Gladiatorernas evenemang 4KM & 1 Coupe d'Hiver. Vädret var fantastiskt, nästan stilla och noll grader i luften. Vi fick inte riktigt ihop till 4st KM, även om det fanns åtminstone en från varje klubb i F1Ap. Vi

idealiskt väder för sin fina, lätta och underbart vältrimmade modeller. Per Findahl flög som enda man full tid, 4 x 120 sekunder och segrade därmed över Uppsalas Holger Sundberg med endast 4 sekunder. Unga fröken Sjöberg (8 år) imponerade med sin 77cm (P-

30) modell. Gunnar Ågren kom först tomhänt ut till tävlingsplatsen, men efter en visst otåligt vankande av och an i depån försvann han sin väg. Vi funderade vart han kunde ha tagit vägen, men efter en liten stund var han åter med en fin Oldtimer kärra i klass F. Gunnar sa: "Nje, jag kunde liksom inte hålla mig från att flyga". Det var en av årets bästa flygdagar med perfekt väder och mycket tid både för trimning och seriös tävling. Alla, även du som inte kom, skall känna dig välkommen 1999, för (minst) fyra nya KM och Coupe 'dHiver flygning.

Martin Tärnroth



Lars Hafner med sin Fly-Off modell

beslutade att köra gemensam tävling, vilket gav en Fly-Off med sju tävlande. Per Findahl flög 4:47 och vann därmed med 18 sekunder före Ulf Edlund. Därefter kom Martin Tärnroth på 4:18 och Lars Hafner på 4:15.

HKG - Huvudklassen

I HKG var det bara Gladiatorerna som genomförde KM. Vann gjorde Jan Kossmann, som därmed för första gången blir klubbmästare, på tiden 245 sekunder.

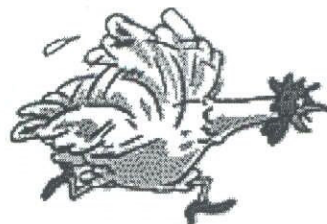
Perfekta förhållanden för Coupe d'Hiver

Coupe d'Hiver flygarna hade



Martin Tärnroth poserar med ny kärra

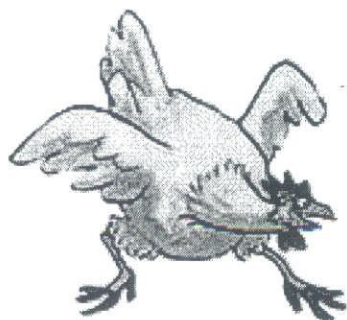
Black dunderknubbis



Kärt barn har många namn. Black Adder 23 hette den första jag byggde. I början kallades de för "knubbisar", de yngre i klubben kallar dem nu för "dunderklumpar". Det är en modell som fungerat bra i alla tider. Jag själv har byggt två varianter helt i trä, en med uppbyggda spetsar, en modernare variant med kolfiberbalk och nu den senaste med den nya teknologin i kompositmaterial. De som varit med i byggverksamheten i Norbergs flygklubb lite längre har byggt egna varianter av modellen i trä. Alla kännetecknas de av robusta och lättflygna tävlingsmodeller. Modellerna är små och lätthanterliga på linan. De håller skränkningarna bra. Glidet är utmärkt men naturligtvis är det ingen modell som slår de värsta glidarna i stilla luft. Det är dock ej heller syftet med modellen.

"Värstingmodell"?

Jag presenterar modellen med anledning av att jag tycker det finns alltför få bra modeller att börja flyga snurrekrok med. Att börja med en "värstingmodell" idag medför flera nackdelar tycker jag. Eftersom jag har förmånen att fungera som bygg- och flygledare i Norbergs flygklubb, har jag sett många yngre flygare som provat att flyga snurrekrok för första gången. Inte en enda gång har detta gått helt smärtfritt! Fast det oftast varit ideala förhållanden med svaga vindar, har det slutat med olika fadäser, där det i de flesta fall resulterat i markkontakt. Det är svårt att flyga snurrekrok de första gångerna! Det är troligen lite som att lära sig cykla en andra gång i livet. Det är mycket att hålla reda på samtidigt. Mycket timing som är svår att förmedla muntligt. Jag tror att lära sig att flyga snurrekrok är en process som tar en hel del tid.



Snurrekrok

Här måste man själv flyga mycket, göra en del misstag, naturligtvis inte alla, det finns personer som kan ge råd och hjälpa, men jag tror att mycket inte kan föras fram muntligt. Man måste lära sig genom att själv prova och att göra misstagen! Därför behövs det en bra modell för träning! Jag anser att modellen jag presenterar här är idealisk för ändamålet! Den är snabbyggd, billig och enormt stryktålig. Att börja med en kompositmodell, kan både bli en dyr och tråkig historia.

Tända nybörjare

Modellen är kanske inte en direkt nybörjarmodell. Jag är säker på att en lite händig trettonåring kan klara av att bygga den som förstamodell med lite hjälp, men det är väl säkrast att säga att den är idealisk som andramodell för den som vill bli en bra F1A flygare!. Tanken är att den mycket tände nybörjaren, (som provar klubbens snurrekroksmodell) slänger ihop modellen på ett fåtal veckor, tränar tre dagar i veckan med modellen. Under tiden bygger/beställer personen en "värstingmodell" och kan sedan börja flyga med den nya modellen som en säker snurrekroksflygare, utan att göra enkla misstag där den dyra kompositmodellen fördärvas.

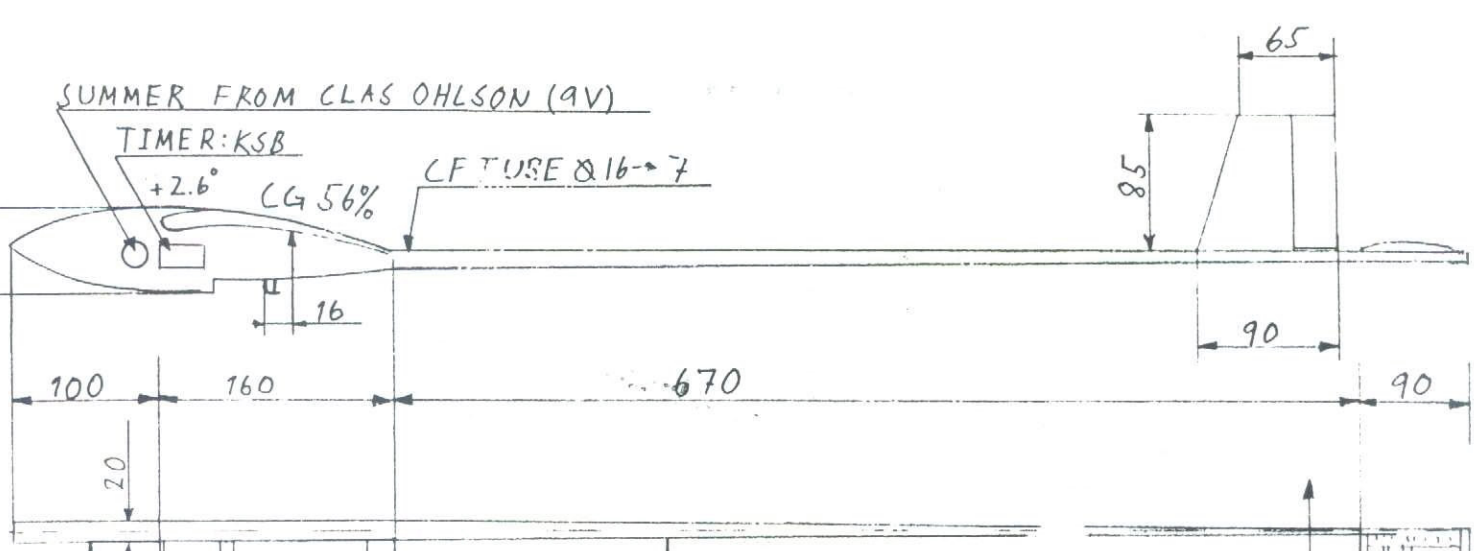
Att bygga "Black dunderknubbis"

Jag tänker inte gå in på bygget i minsta detalj, utan endast lyfta fram några fördelar med modellen. Bygget är snabbt och enkelt, flera likheter finns också med bygget av en kompositmodell. Vi har under många år byggt vanliga modeller med uppbyggda vingar i klubben. Modellerna flyger oftast fint, men ofta har de gått sönder pga. att det är svårt att få bra limfogar mellan spryglar och balkar. Alltför ofta har första flygningen resulterat i avdragna vingar och en totalförstörd modell. Modellen jag presenterar här har ett helt annat byggsätt i grunden.

BLACK ADDER 23 AND 24, F1A BY PER FINDAHL SWEDEN

mm

SUMMER FROM CLAS OHLSON (9V)
 TIMER: KSB
 +2.6° CG 56%
 CFT USE Ø16 → 7



540

NYLON

WARPS: BOTH TIPS: 3 W-OUT
 I.F. CENTRE: FLAT
 RT-CENTRE: 2 W-IN
RIGHT TURN!

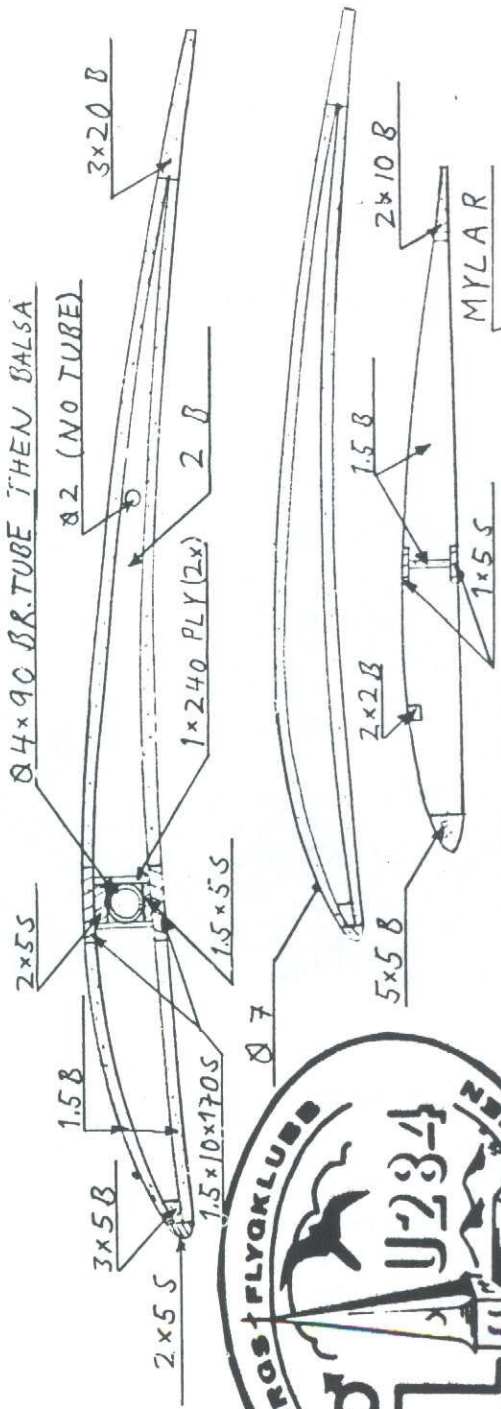
L.T. MOD.SPAN

415

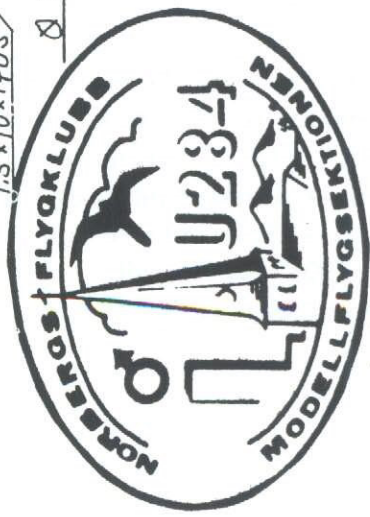
10

125

125



WING	180g	29 dm ²
FUSELAGE	228g	—
TAIL	10g	4.6 dm ²
TOT.	418g	33.6 dm ²



BALSA FROM:
 MODELLPRODUKTER
 HÄRNÖSAND

Vingen

Den är helplankad och hela styrkan sitter i den balk som vingen byggs upp runt. Balken görs helt lika som en balk till en kompositmodell. Det duger att göra en balk helt i trä, men man kan med fördel förstärka med kolfiber. Det går även att köpa färdiga kol-balkar. De färdiga balkarna tenderar att vara lite för tjocka eftersom de flesta är avsedda att användas till kompositmodeller med tunnare "plankning" (D-boxen), men vi har även provat att bygga med dessa. Det resulterar i en något tjockare vinge, men slutresultatet har även här varit välflygande modeller. Byggaren får alltså se redan nu hur balken till kompositmodellen kommer att se ut. Vingen byggs sedan på en gigg efter vingens undersidas utseende. Även detta helt enligt kompositmodellens byggsätt. Spryglarna skärs ut delade vid balken, helt lika med kompositmodellens uppbyggnad. Man slipper alla svåra listuttag som både är svåra att få bra då spryglarna täljs och sedan svåra att limma listerna i så det blir starkt. Bygget kan ske med



En livs levande Dunderknubbis!

snabbtorkande lim så när väl balken är färdig går bygget enormt fort. Vingen kläs med papper eller nylon. Med nylon är vingen näst intill oförstörbar! (Är någon intresserad av fler knep vid bygget, kontakta mig för mer information på tel 0223-22957 eller e-mail per.findahl@telia.com.)

Bra balsa

Bygget är alltså enkelt och ger byggaren goda insikter i hur den mer avancerade kompositmodellen kommer att byggas. Många fördelar som synes! En nackdel med bygget kan vara att balsa måste vara av mycket bra kvalitet så att ej vingen blir för tung (lätt Q-grain för plankningen). Det ska dock inte vara något oöverstigligt problem, då både Hobbyträ och PeAs Rotorblad sågar utmärkt balsa.

Kropp

Som kropp väljs naturligtvis ett rör av kompositmaterial. Ta ett rör som är segt och tål hårda tag. Det är inte idealiskt med ett kol-dural rör, de är för sköra, ta hellre en kevlar-kol blandning. Snurrekrokar finns det mängder av. Många varianter är bra, men det finns också dåliga. Var noga med att välja en variant där zoom-rodret går ut efter några kilos belastning på kroken. Det ska naturligtvis även finnas justering för glid- och snurreroder separat. Vill du göra modellen mer avancerad, går det utmärkt att sätta

i en tvåfunktionstimer för att ta ut mer höjd med fördröjt roder då hastigheterna ökar. Totalt bör bygget ej ta mer tid än ett par månader. Kostnaden för hela modellen hamnar lätt under tusen kronor, vilket är utmärkt då modellen säkert kommer att utsättas för hårda tag!

Modellen är enormt stryktålig och kommer att hålla så bra att nybörjaren väljer att använda modellen vid första tävlingen. Nybörjaren lyckas bra och bestämmer sig för att snabbt som ögat åka hem och fortsätta bygget med den nya kompositmodellen. Ett genuint intresse, ett gift, har

injicerats i personens blodomlopp och vi har en ny friflygare på scenen!

Snart har "nybörjaren" en mycket bra kompositmodell som hon/han tränar och tävlar mycket med. Men vid dåligt väder eller ibland på träning, finns möjligheten att den gamla "Black dunderknubbisen" återigen får chansen, för det är faktiskt en bra tävlingsmodell!

Per Findahl

Ministickan, den minsta inomhusklassen

Inomhusflyg är en intressant gren, men kräver normalt tillgång till idrottshallar eller andra stora salar för själva flygningen. Om man byggde ett tillräckligt litet plan, borde det då inte gå att flyga hemma i bostaden? Jovisst, det finns till och med en tävlingsklass för sådana småflygplan; Ministick, eller Living Room Stick som den också kallas. De viktigaste reglerna är följande: max. spännvidd: 7", max vingkorda: 2,5" och min. vikt: 0.43 g. I USA har man uppnått flygtider på över 13 minuter med dessa modeller. Men då flyger man inte i vardagsrummet längre, utan i hallar med betydligt högre takhöjd. En faktor som starkt bidraget till ministickornas popularitet är de internationella posttävlingar som har arrangerats de senaste åren. De drar deltagare från hela världen, om än USA och Japan dominerar stort både vad gäller antalet deltagare och uppnådda resultat. Som i alla inomhusklasser har takhöjden en avgörande betydelse för vilka flygtider man kan nå. För att möjliggöra en rättvis tävling multipliceras därför flygtiden med en korrektionsfaktor som blir större ju lägre takhöjden är. Ett obegränsat antal flygningar får göras, endast den bästa tiden räknas. Denna vinter arrangeras posttävlingen av "Brainbusters Model Club", och går mellan 1:a nov 1998 t.o.m 31:a mars 1999.

Att bygga en ministicka:

Ministickor är inte en modelltyp som kräver många timmars arbete vid byggbrädet, men de små dimensionerna gör byggandet ganska pilligt även för den vana inomhusflygaren. Det är inte tillåtet att klä planen med mikrofilm, istället använder man plastfilm. Indoor Model Supply säljer en film kallad "Polymicro" som bara väger 0.01g/dm², d.v.s. ungefär dubbelt så mycket som mikrofilm. Man KAN naturligtvis även klä med kondensatorpapper, eller t.o.m. lätt japanpapper, men vikt och prestanda påverkas mycket negativt. De tunna plastfilmerna kan vara tålamodsprövande att handha, de vill gärna vika ihop sig och fastna i sig själva eller modellbyggarens fingrar. Ett sätt att underlätta arbetet är att först skrynkla ihop klädseln till en

liten boll. När filmen vecklas ut igen är den full av små skrynklor, och mycket lättare att hantera. Den färdigklädda vingen blir naturligtvis också full av skrynklor, men det verkar inte vara till någon nackdel för flygförmågan.

Gummit är ett problem, det är svårt att skära snoddar med mindre än 1 mm bredd till exakt dimension. Det är också svårt att mäta den resulterande bredden med någon större noggrannhet, istället brukar ministickflygarna föredra att använda vikten i gram/meter som mått på snoddens grovlek.

Mer information om ministickor och andra inomhusplan kan du hitta på internet. Särskilt rekommenderas "Cleveland Clowns" websajt med adress <http://members.stratos.net/dslusarc/> Här finns också information om ett par andra inomhusposttävlingar, bl.a. i klasserna F1L (EZB) och F1M (50-öres).

Fullständiga regler:

Endast monoplan, max spännvidd; 7.0"

Max. vingkorda; 2.5"

Max. längd på motorstav; 5.0"

Max. längd totalt; 10.0"

Max. stabilisatoryta; 50% av vingytan

Klädsel; Mikrofilm ej tillåten

Propeller; Max. 7.0" diameter, tillverkad i trä

Min. vikt; 0.43 gram

Ett obegränsat antal flygningar medges, endast den bästa tiden räknas.

Takhöjden anges som den högsta höjd där man kan inskriva en cirkel på 5 meters diameter.

Tidtagningen ska ske av annan person än den tävlande själv.

Skicka dina resultat (glöm ej att ange takhöjden i fot) till;

Brainbusters
112 Tillerson Drive
Newport News
VA 23602
USA

 Daniel Hartstein

Ett stort och viktigt arbete inom förbundet har startat

Friflyget inom SMFF har historiskt varit en renodlad breddsport. Anslutningen till ungdomsstyrelsen, istället för Riksidrottsförbundet har varit ett tydligt tecken på detta. Många av de som haft stort inflytande på verksamheten inom SMFF, har inte varit odelat positiva till tankar på att träna, tävla och vinna tävlingar. Detta märks bland annat genom att modellen har stått i fokus. Om man blickar tillbaka i kursmaterial, tidningsartiklar och förbundsdokument, så visar det sig att det mesta handlar om byggande och trimmande av modeller. Det är klart svårare att finna material som behandlar hur man skall göra med en färdigbyggd och trimmad modell. Där den väl står att finna, ligger nivån mycket lågt. Det handlar tex ofta om grundläggande rutiner inför och på tävlingar.

Modellen bara 25% av prestationen

Modellutvecklingen aktivt pågått långt innan förbundet startade och idag är skillnaden i prestanda mellan en normalt byggd modell, utan andra installationer än en enkel timer, och den allra bästa modellen ganska liten. Istället har man förstått att det är utövaren som utgör den största delen av prestationen. Om vi antar att den tävlande som vinner VM presterar 100%, består 25% av modellen och 75% av den tävlande. Den ena förutsätter det andra, så siffrorna får givetvis tas med en nypa salt, men ger ändå en fingervisning om vikten av den tävlandes förmåga. Detta förhållande mellan utövare och redskap är generellt sett ungefär samma för de flesta tekniksporter.

Sportflygarnas dilemma

En förutsättning för att en utövare av en sport skall uppfatta sporten som intressant, kul och engagerande är att man tydligt ser hur man kan bli bättre. Sporten skall ge personlig utveckling på flera plan. När man inte längre ser vägen fram, oavsett vilken riktning man själv anser det vara, så svalnar intresset. Detta är sportflygarnas stora dilemma. Man bygger en bra modell, trimmar den tills den är lika bra, eller till och med bättre än den föregående modellen. Ger sig iväg till en tävling och konstaterar att man fortfarande ligger precis lika långt efter de bästa som tidigare.

Tekniken känns krånglig och man frågar sig: "Usch, måste man köpa dom där elektronikgrejerna för att ha en chans. Nej, det här var inte längre kul". Förr i tiden var det andra grejer som utgjorde "Hötappen som fick lasset.."

Med ledning av vårt tidigare resonemang i artikeln förstår vi att det varken var snurrekroken, VIT-stabben, det fördröjda kurvrodret, bunten eller elektroniktimern som fick dessa utmärkta flygare att sluta med sin favoritsport. Det var en felaktig inställning till sporten friflyg, som resulterade i en överfokusering på modeller och material, ända från förbundsledningen ner till den enskilde utövaren.

Träningsmanual - Stigfinnaren framåt

En stor grupp flygare har nu engagerat sig i att nedteckna de delmål och därtill hörande träningsmetoder de själva använt genom åren. Gruppen består, som du ser, av flygare från alla nivåer

Detta för att varje flygare skall, oavsett nivå, skall kunna använda manualen som en hjälp på den nivå de befinner sig. Vidare skall inte någon enda person gallra bland texterna, utan idén är att alla relevanta inlägg skall publiceras. Detta för att undvika att manualen blir alltför polariserad i någon riktning. Manualen skall efter färdigställandet, förhoppningsvis i början av år 2000, distribueras i ett exemplar till alla SMFF anslutna friflygklubbar. Vidare skall manualen, på samma sätt som tävlingsreglerna och FAI sporting Code, finnas tillgänglig att köpa från expeditionen. Eventuella intäkter går oavkortat till friflygverksamheten.



Martin Tärnroth grenchef Friflyg

Ditt bidrag till manualen är mycket viktigt

För att manualen skall bli ett användbart redskap för alla framtida flygare behövs också dina erfarenheter. Det behöver nödvändigtvis vara långa utläggningar om komplicerade problemställningar, utan kanske bara enkla tips som kan vara andra till hjälp. Låt mig ge några exempel på ett par sådana saker:

* *Hantering av linan*

Som rakkroksflygare spelar det inte så stor roll i vilken hand man håller linändan. Enklast är då att hålla ändan i vänster hand och reglera med höger. Inte heller så länge man flyger trämodeller med zoom, men när man är mogen för

kompositmodeller har man skaffat sig problem. Jag har nämligen alltid hållit linändan i vänster hand. Nu går inte det längre om man på bästa sätt skall genomföra en start med rejäl höjdvinst. Jag hade sparat ett stort antal träningstimmar om jag från början vant mig vid att hålla linändan i höger hand.

* *Rätt sak, på rätt plats, i rätt tid*

Under hela förberedelsen inför start, speciellt med uppviden gummimotor är det mycket viktigt att alla detaljer, så som sprint och snurra finns inom enkelt räckhåll, men ändå inte så nära att kan skadas vid eventuell snoddsprängning. Tänk igenom var du vill ha grejerna och träna in hanteringen, så att den sker helt automatiskt varje gång.

* *Mät och anteckna*

Att känna till sin modell i minsta detalj är en förutsättning för att kunna trimma effektivt. Mät alla parametrar hemma, så som vingens skränkningar, anfallsvinklar, vikter, tyngdpunkt, krokplacering, rodrens utslagsvinklar och timerns tidsinställningar. Anteckna dina tränings och tävlingsstarter i en liten smidig bok som du har med ut på fältet. Att jämföra med modelldata och sedan dra slutsatser gör det mycket lättare att göra rätt justeringar och därmed spara tid och onödigt trassel.

Ditt bidrag till manualen - Ett måste!

Skicka ditt bidrag per post eller E-post till den ansvarige för respektive modelldisciplin. Manualen blir ingenting utan DINA bästa tips. Kom ihåg det!
/ Martin

Tärnroth

Organisation

Projektledare: Martin Tärnroth

Segelmodeller

Samordnare:

Per Findahl
Fagerstavägen 25
738 32 NORBERG
tel. 0223-229 57
E-post: per.findahl@telia.com

Fasta skribenter:

Martin Tärnroth
L-G Olofsson
Herbert Hartmann
Mikael Holmbom
Friflygaren nr:3/98

Gummimotormodeller

Samordnare:

Bror Eimar
Domargatan 1A
392 35 KALMAR
tel. 0480-42 01 68

Fasta skribenter:

Janne Forsman
Anders Sjöberg
Waldemar Falk

Förbränningsmotormodeller

Samordnare:

Eddy Astfeldt
Duvtorpsvägen 30
633 52 ESKILSTUNA
tel. 016-13 80 05
E-post: eddy.astfeldt@telia.com

Fasta skribenter:

Gurra Ågren
L-G Olofsson
L-G Lindblad

Pengar och media

Det är snart dags för en ny tävlings säsong. De flesta av oss läser nog tävlingskalendern och drömmer om att åka på tävlingar i jordens alla hörn, men det kosta pengar! Hur gör man för att få sponsorpengar? Jag är definitivt ingen expert på området, men efter att ett flertal år arbetat med detta har jag några tips som kan vara bra för den som försöker sig på att få in sponsorpengar.

Stöd från SMFF

Det är alltid lättare att få företag att nappa om man har en organisation i ryggen. Det bästa för oss friflygare skulle vara att någon i förbundet jobbade med det. De flesta idrottsförbund satsar hårt på att få sponsorpengar. Ex. har slalomåkarnas förbund mellan fem och tio heltidsanställda som arbetar med företagskontakter! Enklare varianter finns också. Ex. har en golfklubb utanför Norberg en person anställd som arbetar med företagskontakter. Det skulle alltså inte vara omöjligt för oss inom SMFF att göra någonting liknande! Kanske någonting att satsa på i framtiden? Nu är det som det är och som enskild person är det svårt att få sponsorpengar om du inte heter Gunde Svan.

Att synas

Nyckeln i det hela är att synas. "Syns man finns man" och "all reklam är bra reklam". Jag säger härmed inte att någon friflygare skall gå ut på Sergels torg i Stockholm och riva av en FIC start, men vi friflygare är väldigt bra på att gömma oss på något fält vid världens ände där ingen någonsin kan hitta oss. Som grädde på moset, anser flera av oss som flyger, mer eller mindre, att det är lite larvigt att flyga med modellplan. Det är ingenting man skryter med i kompis kretsarna!

Här finns massor av fördomar som vi skulle behöva arbeta med att få bort. Är det verkligen larvigare att flyga med modellplan än att ex. sparka på en boll, eller springa i skogen? Jag skulle vilja påstå att vi sysslar med en av de finaste idrotter som finns på vår planet. Vi borde vara stolta över vår idrott och försöka synas mer! Det finns väl inget häftigare än en FIC start? Någonting mer fridfullt än en FIB som sakta klättrar mot himlen i en termik blåsa? Det borde vara det som visas på TV istället för en hel del andra tvivelaktiga sporter. Vad anses som idrott eller inte?

Media

Media har svaret! Syns man i sportsändningen är det självklart att man håller på med en viktig syssla, en tävlingsidrott. Som jag sagt tidigare, syns man finns man. Kom ihåg, inget händer av sig självt. TV sporten kommer inte att ringa för att du vunnit SM. NIKE kommer inte springande med det stora miljonkontraktet efter en vinst i NM. Här gäller det att börja på den lokala nivån och det är DU själv som måste göra jobbet! Se till att alla arrangemang ni genomför i klubben kommer med i lokalmedierna. Bjud in när ni arrangerar en tävling eller vet att ni kommer att ha ett bra träningspass. Det finns tidningar, radio, TV m.m. De flesta är villiga att ta med tävlingsresultat och är pigga på lite annorlunda grepp. Det finns väl ingen reporter som inte är nyfiken? Om de inte är det, ge inte upp, fortsätt att delge resultat och annat. Se till att prata med en sport reporter. Våra flygresultat och arrangemang skall stå bredvid fotbollsresultaten i tidningen, inte bredvid PRO's metartävling! Även om det inte har varit några väldigt framträdande resultat, ha ändå för vana att informera. Syns man ofta finns man! Har klubben eller du själv syns är du på god väg.

Var finns pengarna?

När man först börjar att fundera till vilka man skall vända sig till vill man gärna satsa på de stora företagen som går bra. Här tycker man att det måste finnas mängder med pengar att hämta. Tyvärr har de flesta stora företag speciella regler för hur de sponsrar. Är du ingen superkändis är det svårt. Flera större företag sponsrar exempelvis inte enskilda individer, de satsar enbart på arrangemang. Här skulle man kanske kunna få



pengar till ett tävlingsarrangemang som ex. ett SM. Det brukar vara lättare att kontakta mindre företag i sin egen närhet. Dessa har oftare lättare att få loss pengar eller utrustning, inte för de har gott om pengar, men de har inga komplicerade policys. De är ju också oftast de företagen som känner till dig och klubbens verksamhet och har sett resultat och annat i media. Här är det nog också så att det är bäst att söka pengar till klubben för hjälp till tävlingsverksamheten eller som hjälp till något arrangemang. Det kan fortfarande vara svårt som enskild person att bli sponsrad.

Personlig kontakt

En personlig kontakt med det berörda företaget är alltid bäst. Det kan naturligtvis vara svårt om du tänkt kontakta många. Men det är det absolut bästa och du måste naturligtvis göra gott intryck och allt detta. Det är lite som att söka jobb. Första intrycket är viktigt. Har du möjlighet och personen på företaget har tid, ta med dina modeller och visa hur avancerad utrustningen är. Det är många som har förutfattade meningar om vad ett modellflygplan är.....

Om du väljer att kontakta brevlades, var beredd på att de flesta inte svarar. Företagen får mängder av förfrågningar. Du måste ta initiativet till kontakt. I de flesta fall får du vara beredd att följa upp breven med en telefonkontakt längre fram.

Hur skall man då formulera sig ?

Det är viktigt att inte vara alltför svävande i sina formuleringar. Du måste föra fram ditt budskap på ett sakligt och kortfattat sätt. Lyft fram dina/ klubbens goda egenskaper och avseende med pengarna. Tydliga mål är bra. Vill du ta med många resultat och sådant, gör det i bilageform. Personen som ska läsa ditt brev måste snabbt , efter endast några rader förstå meningen med brevet, annars är det lätt att det hamnar i papperskorgen innan det är färdigläst.

Ömsesidighet

Företaget väntar sig naturligtvis någonting tillbaka om de ställer upp för dig eller din klubb. Här är det bra att erbjuda företaget alternativ. Många små företag anser sig inte hjälpta av att synas på world cup tävlingar över hela världen. Erbjud andra alternativ. Om klubben har något

meeting eller dylikt, erbjud företaget att synas där. Man kan sätta upp reklamskyltar eller låta speakern med jämna mellanrum meddela någonting från företaget, alternativen är många! Det du tänkt dig är kanske att du ska skylta med företagets namn på tävlingar. Det är naturligtvis bra i framtiden då vi har större publik, men nu måste man vara realistisk. Bra alternativ kan vara att erbjuda företag att deras anställda kan få prova modellflygning vid något tillfälle, erbjud det "ultimata företag-fest paketet". Bra middag med inslag av att de anställda får prova friflyg och DK-med klubbens radiokärta. Här finns plats för massor av idéer. En del företag kan vara intresserade av att klubben visar upp sig och sina modeller vid någon företagsdag. Här finns möjlighet att få visa upp vår sport, samtidigt som man kan få in pengar till tävlingsverksamheten. Tänk på att utnyttja klubbens hela resurser. I de flesta klubbar finns även radio och linkontroll. Gör gemensamma satsningar!

Var noga med att tacka företagen som ställt upp. Gärna med blänkare i tidningen eller sådant. En återkoppling måste alltid ske, visa vad pengarna användes till och att ni nådde målen eller delmålen !

Sportspegeln nästa?

Vi borde kanske också fundera på hur vi skulle kunna göra våra tävlingar mer intressanta för media. Våra tävlingar idag är för utdragna tidsmässigt. En tennismatch tar ett par timmar, samma med både icehockey och fotboll. En friflygtävling tar ofta mer än dubbelt så lång tid ! Nu när vårt nya UT-system är klart finns faktiskt möjligheten till att göra annorlunda tävlingar som kanske skulle kunna vara mer lockande och lättillgängligt för media?

Här finns möjligheterna för den kreative! Kanske är det friflyg på TV klockan 14.00 till 16.00 på lördag eftermiddag om tio år. Sammandrag av World Cup med tillbakablickar på det svenska laget som tränat höghöjdsträning inför VM i USA. Efter detta följer tävling från Tyskland. Tävlingen ingår i World Cup och bisittare i studion är VM vinnaren från -75, Lars-G Olofsson, som kommenterar tävlingen. Ingen dum tanke, eller?
Allt hänger på oss.....

Per Findahl

Gummimotor- modeller

Jag har lovat att skriva om gummimotor i vår klubbtidning ett tag framöver, och jag hoppas att det jag kommer

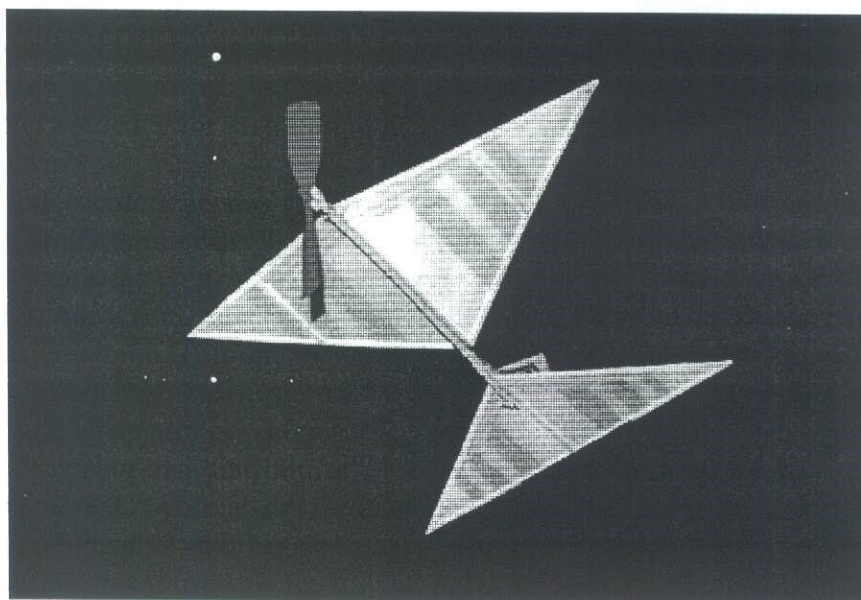
att presentera kommer att vara intressant och förhoppningsvis få några av er att pröva på denna intressanta form av friflyget. I kommande artiklar skall jag presentera trevliga och intressanta modeller som steg för steg kan föra oss in i

gummimotormodellernas mystik. Jag kommer att lära ut hur man skär en propeller, hur man hanterar motorn, hur man trimmar motorflykt och glid med mera.

I denna första artikel skall jag beskriva hur man fintrimmar den perfekta nybörjarmodellen Flugan, som många av er säkert redan har prövat. Om inte så är det dags nu! Flugan flyger redan i standardutförande riktigt fint, men med lite finjustering kan den fås att flyga riktigt imponerande. I rent standardutförande kan man få den att flyga över 30 sekunder i en vanlig gymnastiksal, och med lite åtgärder kan man komma upp i över 40 sekunder. Först och främst måste modellen byggas väl! Man får inte slarva med skarvarna utan se till att de passar väl. Listerna på vingen, stabben och fenan bör putsas försiktigt så att de rundas av på undersidan. Den skarpa kanten på listan ger annars ett större luftmotstånd, då det bildas virvlar runt kanten. Redan detta gör någon sekund i flygtid.

Montera vingen cirka 8 – 10 mm bakom propellerfästet (inte ända fram). Då kommer tyngdpunkt och vinkelskillnader att stämma bättre och vi får bättre flygtider. Runda kanterna på kroppen efter montering av stabbe, fena och vinge. Om du vill kan kroppen skäras ner någon mm på undersidan för att minska vikten, men då är det ingen

bevisade Sofia för många år sedan då hon (som resultat av en utmaning) byggde en fluga i utvald balsa med alla lister avsmalnande mot spetsarna och lättviktsklädsel. Modellen flög 2.14 (134 sekunder) i gymnastiksalen där hennes standardfluga vann tävlingen på tre flygningar mellan 30-40 sekunder! Bygg så lätt som möjligt!



standardfluga längre.

Vikten viktig !

Det här med vikten är viktigt. En lätt gummimotormodell flyger bättre än en tung! Sträva alltid efter att bygga lätt! Inte mer lim än nödvändigt! Inga grova dimensioner. Välj balsa med omsorg. Det skiljer oerhört mycket i vikt mellan olika balsaflak av samma dimension. En standardfluga kan väga 9 gram, men om man väljer lätt material och rundar alla kanter så kan man (fortfarande med standard-dimensioner!) komma ner till 4-4,5 gram! Vad som kan åstadkommas om man verkligen reducerar vikten

Och gummimotorn förstås..

Gummimotorn består av en sträng 3x1 mm gummiband som skall knytas ihop till en slinga. Men först måste gummibandet tvättas i ljummet vatten med mild tvål. Skölj väl och låt torka. Knyt ändarna med en vanlig enkel råbandsknop eller överhandsknop, fukta knuten med saliv och dra åt ordentligt. Gummimotorn måste smörjas, annars slits den fort ut och tål inte alls många varv. Som smörjmedel duger ricinolja eller såpa, men vill man ha in

riktigt många varv så får man ta till siliconolja. Silicon är dock svårt att tvätta av och man blir kladdig. Ricinolja fungerar bra på enkla modeller, men ännu bättre är att koka ihop lika delar ricinolja och grön såpa. Det blir en bra gummiolja.

Trimma rätt

Så kommer vi till flygningen. Dra upp propellern (åt rätt håll!) 50 varv för första flygningen. Kasta inte hårt utan bara förs iväg modellen rakt fram - inte uppåt! Modellen bör flyga framåt i en jämn båge och svänga lite åt antingen höger eller vänster. En inomhusmodell som är lätt skall flyga sakta och då är det att föredra att flyga i vänstervarv, men om modellen är lite tung och flyger fortare så kan det vara en fördel att flyga åt höger. Låt modellen flyga åt det håll den vill så länge.



Om modellen dyker brant så får man prova en liten bit modellera längst bak tills det fungerar. Om den i stället stallar (går i hackflykt) så får man lägga en klick i nosen eller ta

Friflygaren nr:3/98

loss vingen och limma den längre bak.

Öka varvet succesivt

När man fått modellen att flyga jämnt, så ökar man antalet varv till 100, 125 och 150. Då skall modellen stiga i cirklar åt antingen vänster eller höger.

Om den kurvar för snävt vill den skära och gå i golvet, och då kan man åtgärda detta genom att vrida motorbocken åt motsatt håll där propelleraxeln är lagrad.

Skär modellen åt vänster vrids motorbocken åt höger och tvärtom. På detta sätt trimmar man in en snygg cirklande stigning.

Lagom stig är bäst

Men modellen får inte stiga för brant så den går i taket direkt.

Då får man inga långa flygtider. Om den stiger för brant så kan man prova att böja propellerbladen framåt. Då kommer propellerns stigning att öka och den roterar långsammare och man får längre flygtid. På motsvarande sätt kan man böja bladen bakåt om modellen inte

stiger alls. Troligen är modellen i så fall för tung, så försök att bygga en lättare, men med bakåtböjning av propellerbladen kan det fungera ändå. Men det blir aldrig några riktigt långa flygtider.

Har du byggt en lätt modell så kan du troligen böja fram bladen och på så sätt få betydligt längre motortid! Dessutom flyger modellen långsammare och stiger inte så brant, så det tar längre tid att nå taket och den totala flygtiden kommer att öka!

Nytt gummi ger nya höjder

För att få riktigt bra flygtider bör man byta gummibandet mot en ny 3 mm snodd av TAN2 som är ljus gulbeige i färgen. Denna snodd är betydligt bättre än den gamla. Motorn bör även göras 5-10 cm längre än originalet.

Dra ut snodden ordentligt

Vid uppdragning skall motorn dras ut rejält. Be någon hålla modellen åt dig så att du kan dra ut ordentligt. Minst 4-5 gånger ursprungs längden eller upp till 7-8 gånger om du vågar. Där börjar du veva upp. Veva en 60-70 varv innan du långsamt kommer in mot modellen så att du drar de sista varven precis när du är ända framme. På detta sätt kan du få in 500 varv eller mer. Börja med 2-300 varv. Om modellen flyger bra kan du öka till 450 varv. Om modellen uppvisar några konstigheter så får du finjustera med de åtgärder som tidigare beskrivits, vrida propelleraxeln, böja propellerbladen, justera tyngdpunkten och så vidare tills du får en fin flygning i cirklar uppåt och når flygtider över 30 sekunder i gympahallen! Det är kul!

MFK Sländan /
Gunnar Wivardsson

UPPSALA FLYGKLUBB

MODELLFLYGSEKTIONEN

Postgiro 64 56 67-7

Telefon till fältet 018-35 70 13



Uppsala den

Hösttävlingen 17 oktober 1998 på F16 Uppsala

Klass F1A

SMFF No	Plac	Klubb	Per 1	Per 2	Per 3	Per 4	Per 5	Per 6	Per 7	Total	Sek	Fly Off 1	Fly Off
6127	1	Mikael Holmbohn	Matfors FK	210	180	180	180	180	0	0	930		260
6743	2	Per Findahl	Norbergs FK	210	180	180	180	180	0	0	930		203
41769	3	Lars Hafner	Solna MSK	210	180	180	180	180	0	0	930		131
8335	4	Anders Persson	AKM	203	180	180	180	165	0	0	908		
25387	5	Ulf Edlund	Norbergs FK	210	180	180	180	120	0	0	870		
20984	6	Sofia Wivardsson	MFK Sländan	210	180	150	180	145	0	0	865		
21787	7	Martin Tärnroth	MFK Gladiatorerna	209	176	180	180	98	0	0	843		
33987	8	Deniz Varhos	UFK	210	180	180	75	180	0	0	825		
2932	9	Jan Kossman	MFK Gladiatorerna	210	180	135	173	110	0	0	808		
4390	10	Henrik Hellgren	Norbergs FK	175	180	133	146	126	0	0	760		
18250	11	Lennart Findahl	Norbergs FK	176	180	180	180	0	0	0	716		
465	12	John Pettresson	AKM	200	180	65	148	121	0	0	714		
	13	Peter Wangård	Solna MSK	124	121	156	128	112	0	0	641		
50611	14	Jimmy Östman	Norbergs FK	134	152	79	122	91	0	0	578		
56492	15	Adam d Kaminsky Jun.	UFK	135	155	110	95	35	0	0	530		
29065	16	Karl-Johan Qvarfordt	Solna MSK	81	149	100	32	125	0	0	487		

Klass F1B

376	1	Håkan Broberg	Gagnefs FK	210	180	180	180	180	0	0	930		212
10011	2	Gunnar Wivardsson	MFK Sländan	210	180	180	180	180	0	0	930		200
28654	3	Mikael Eriksson	Matfors FK	210	180	180	180	180	0	0	930		178
1850	4	Jan-Erik Andersson	AKM	210	180	168	180	160	0	0	898		
51994	5	Anders Sjöberg	Haninge FK	123	174	180	140	140	0	0	757		
449	6	Bengt-Olov Törnkvist	Västerås FK	210	180	8	0	0	0	0	398		
33987	7	Magnus Söderling	UFK	210	180	0	0	0	0	0	390		

Klass F1C

448	1	Tommy Eriksson	Karlskoga FK	225	166	180	180	159	0	0	910		
60	2	Gunnar Ågren	UFK	201	144	179	163	175	0	0	862		
1886	3	Eddy Astfeldt	Eskilstuna FK	240	5	0	0	0	0	0	245		

Klass F1G

51994	1	Anders Sjöberg	Stockholm	120	120	116	120	120	0	0	596		
30719	2	David Thorsen	UFK	102	120	120	120	119	0	0	581		
7368	3	Holger Sundberg	UFK	120	120	120	105	75	0	0	540		
588	4	Rolf Astervik	Looping Gävle	120	120	46	0	28	0	0	314		
51995	5	Ginger Sjöberg	Haninge FK	113	98	0	0	0	0	0	211		

Klass HKG

1	Bengt-Åke Fällgren	Oxelösunds FK	46	44	47	44	43	0	0	224		
2	Mats Rosling	UFK	53	42	26	52	50	0	0	223		
3	Martin Tärnroth	MFK Gladiatorerna	32	33	38	20	14	0	0	137		
4	Erland Axelsson Jun.	MFK Gladiatorerna	17	16	16	13	12	0	0	74		
5	Victor Mangs-Rönmark	MFK Gladiatorerna	9	10	10	7	6	0	0	42		

Klass 77cm
 1 Göran Hallin MFK Gladiatorerna 115 3 0 0 0 0 0 0 118

Klass F Old Timer
 1 Gunnar Ågren UFK 61 84 85 0 0 0 0 0 230

Lagtävling om Folksams vandringspris FAI-Lag

1 AKM Jan-Erik Andersson Anders Persson										
John Pettersson	848	908	714							2470
2 Norbergs FK Lennart Findahl Pelle Findahl	716	930	870							2516
Ulf Edlund										0
3 UFK Deniz Varhos Gunnar Ågren Adam d Kaminsk	825	862	530							2217
4 Gagnefs FK Håkan Broberg	930									

Tävlingen startade 0845 Vinden mycket svag i de första tre perioderna, men ökar till 2-3 m/s
 Det börjar duggregna i slutet av tredje perioden. Fly Off vädret litet duggregn, vind c:a 3 m/s.

Tack till F16 för att vi fick låna fältet. Jan-Olof Johansson som arbetar på F16 skall ha ett stort tack för att han hjälpte oss hela dagen. Även tack till de c:a tio sektionens medlemmar som i det till slut litet ruggia vädret var funktionärer.

Till följande firmor som skänkt fina priser ett varmt tack. Minicars Uppsala. Hobbyträ Gnarp.

Tävlingsorganisatör Gunnar Ågren Tävlingsledare Mats Rosling

Resultat Solnas FAI-Cup 98

		1:a	2:a	3:e	4:e	5:e	flyoff1	flyoff2	Tot
1 Per Findahl	Norderg	180	180	180	180	180	300	324	1524
2 Ulf Edlund	Norderg	180	180	180	180	180	300	273	1473
3 Göran Trogen	Gagnef	180	180	180	180	180	290		1190
4 Lars Hafner	Solna MSK	174	180	173	180	180			887
5 Rodert Hellgren	Norberg (jun)	170	180	180	180	173			883
6 Anna Sandberg	Norberg (jun)	163	160	155	180	180			838
7 Inge Sundstedt	Gagnef	100	161	180	180	120			741
8 Per Larsson	Gladiatorerna	75	159	180	124	176			714

FAI Free Flight World Cup 1998 Class F1A

Last update: 29 Oct 1998

1	Viktor Stamov	UKR 153	MM- 1	KC- 1	AU- 1	AC- 1	SR- 1	SH- 2	
			OM- 2	VH- 3	AN- 3	BZ- 5	PZ-18		
2	Rudolf Holzleitner	AUT 147	EF- 1	PR- 1	PZ- 2	NC- 2	BZ- 2	BD- 3	
3	Ferenc Kerner	HUN 145	SB- 1	SK- 1	VJ- 2	SW- 3	PR- 7	BD- 9	
			NC-12	AM-17	PZ- 4	EF-10			
4	Per Findahl	SWE 123	HL- 2	KC- 2	AU- 2	OM- 3	AC- 5	AM- 9	
			BC-10	VH-17					
5	Stanistaw Kubit	POL 118	BD- 1	SW- 2	AM- 4				
6	Jeno Voros	HUN 114	NC- 1	SK- 2	VJ- 5	PZ-10			
7	Manfred Grueneis	AUT 108	PT- 1	PR- 2	VJ-13				
8	Maarten van Dijk	NED 107	BZ- 1	BD- 2	PT-16	SU-18	VH-20		
9	Gerhard Aringer	AUT 101	HL- 1	PZ- 3	SU-12				
10	Vincent Croguennec	FRA 95	EF- 2	SB- 3	BZ- 6				
11	Mikael Holmbom	SWE 91	VH- 2	HL- 4	SH- 5	AM-13			
16	Lars Hafner	SWE 74	BC- 1	HL-12	AM-16				
30	Henning Nyhegn	DEN 56	CM- 3	SH-10	HL-16	EF-18	BD-23		
42	Kimmo Kulmakko	FIN 50	MM- 8	HL- 8	BC-12	PZ-15	VH-22		
58	Jari Valø	FIN 42	HL- 6	AM- 5					
60	Martin Larsson	SWE 41	AM- 2						
80	Jes Nyhegn	DEN 34	HL-11	VH-16	SH-18	BD-19	EF-23		

FAI Free Flight World Cup 1998 Class F1B

Last update: 29 Oct 1998

1	Oleg Kulakovskiy	UKR 161	PZ- 1	VH- 1	EF- 1	SW- 1	AN- 4	SU- 6	
2	Bernd Silz	GER 154	SU- 1	CM- 1	SC- 1	PR- 2	PZ- 3	PT- 4	
			BD-10	EF-14					
3	Anselmo Zeri	NED 153	AC- 1	KC- 1	OM- 1	PT- 2	BZ- 2	VH- 5	
			EF- 5	BD- 5					
4	Harald Meusburger	AUT 126	NC- 1	VJ- 2	MM- 3	PR-10			
5	Alexei Bukin	UKR 124	AN- 1	BZ- 1	HL- 6	EF-11			
6	Pim Ruyter	NED 121	PT- 1	SH- 1	EF-12	SU-12	VH-17		
7	Richard Blackam	AUS 118	AU- 1	AC- 2	KC- 4	OM- 4			
8	Igor Vivchar	UKR 113	SB- 2	SK- 2	SW- 3	VH- 4	EF- 6	BZ- 5	
			AN- 8	SU-10	MM-17				
9	Yrjo Waltonen	FIN 113	BC- 1	SC- 2	EF- 7	SR- 6	SU- 8	BZ- 7	
			PZ-10	HL-10	AM-10				
10	Bror Eimar	SWE 112	HL- 1	AM- 1	VH-20				
23	Tapio Linkosalo	FIN 68	SC- 3	BC- 6	HL- 9				
25	Hakan Broberg	SWE 66	AM- 4	VH- 7	BD- 7	BC- 7	HL-19	EF-17	
36	Jurgen Korsgard	DEN 52	SC- 4	BD- 4					
62	Janne Isotalo	FIN 37	AM- 5	HL-11					
69	Nils Hollander	SWE 32	VH-11	AM-11					
76	Tor Bortne	NOR 31	AM- 7	HL-15					
77	Per Thomas Skjulstad	NOR 31	AM- 3	SC- 6					

FAI Free Flight World Cup 1998 Class F1C

Last update: 29 Oct 1998

1	Eugeniy Verbitsky	UKR 156	PZ- 1	AU- 1	AC- 1	KC- 1	SH- 2	OM- 2	
			AN- 3	SR- 3	MM- 7	VH- 5			
2	Marek Roman	POL 152	SU- 1	SW- 1	NC- 1				
3	Gabor Zsengeller	HUN 142	VJ- 1	YC- 1	AM- 2	NC- 3	AC- 3		
4	Artem Babenko	UKR 135	AN- 1	BZ- 1	VH- 3				
5	Jyri Roots	EST 126	AM- 1	BC- 1	HL- 4				
16	Thomas Koster	DEN 82	BZ- 3	SH- 4	EF- 4				
25	Gunnar Agren	SWE 50	SC- 1						
37	Lars Gunnar Linblad	SWE 40	SC- 2	AM- 4					
41	Kaarle Kukka	FIN 31	AM- 3						

Tävlingskalender friflyg 1999.

Aktivitet	Plats	Datum/Tid	Arrangör	Kontaktman	Tfn	Pg-Konto	Övrigt
Vinterslaget	Järpås		MFK Sländan	Herbert Hartmann	0510-122 48	197193-6	Kom hit!
Matfors VT	Stödesjön	Mars 13 (14)	Matfors MFK	Mikael Holmbom	060-212 10	472610-5	World Cup F1A,B,C
Solnas Våretta	Gärdet / Sthlm		MSK Solna	K-J Qvarfordt	08-730 17 85		Alla småklasser.
GD-98	Gärdet / Sthlm		MFK Gladiatorema	Martin Tärröth	08-778 44 89	71 99 56-5	Årets HKG-tävling.
AKM's Vårtävling	Revinge	April 30	AKM/mfs	Lennart Hansson	040-193790	434042-8	Alla klasser
Majtävlingen UT F16/ alt. Fält			Uppsala FK/mfs	Gunnar Ågren	018-206710	645667-7	Personnummer
Landslagsläger	Revinge	Maj 21-24	Grenstyrelsen	Martin Tärröth	08-7784489		Alla välkomna
SM/RM UT	Rinkaby	Juni 11-13	AKM/mfs	Lennart Hansson	040-193790	434042-8	Alla klasser
Scania Cup	Rinkaby	Juli 3	AKM/mfs	Lennart Hansson	040-193790	434042-8	World Cup F1A,B,C
Revinge Möte	Revinge	Sep 11	AKM/mfs	Lennart Hansson	040-193790	434042-8	Alla klasser
UFK's Hösttävling F16/alt.fält	F16/alt.fält		Uppsala FK/mfs	Gunnar Ågren	018-206710	645667-7	Personnummer
Solnas FAI-Cup			Solnas MSK	K-J Qvarfordt	08-730 17 85		
Hjelmerus Memorial			MFK Linköping	Per Johansson	013-520 86		Klassisk F1A-tävling