

20th World Radio  
Controlled Aerobatic Model  
Championships, a report by  
Keith Jackson.

pattern

# patter

Phil Williams  
compuserve 100722, 1443



Chris Lakin from the USA, with his YS powered Fascination which is his own design.

As promised this month we have a report written by Keith Jackson who stepped in at the very last moment to represent the UK. Little did he know, or for that matter expect, that he would return after the event the best placed flyer from the UK!

## 20th World Radio Controlled Aerobatic Model Championships.

The 20th World Radio Controlled Aerobatic Model Championships took place between August and

September 1997. Staged on an active fighter pilot training base in Poland, some 37 countries entered bringing 97 pilots to the small town of Deblin, approximately 60 miles south east of Warsaw. The UK team comprised of 1995 team member Kevin Caton, flying his well known Malibu/YS

120SC and new team member Darryl Foster. Darryl had been immensely successful in the previous season with his Loaded Dice II/Webra 80 and more recently Loaded Dice III with Webra 120 and Webra 145 engines. The third team member was initially to have been Ken Binks who, I believe, had to withdraw due to work commitments. The reserve team member, Dave Smith, then took his place but unfortunately he had to withdraw due to ill health. The third place was finally taken by Keith Jackson flying an own design Keyfish/YS 140.

The team manager, following the sad passing of Ray



The UK team, from left to right: Keven Caton, YS 1.20SC powered Malibu, Darryl Foster, Webra 1.45 Loaded Dice. Keith Jackson, YS 1.40, Keyfish.



**Team Matt, all of these models were built by a prolific Japanese builder, each airframe would cost in the region of £4000.00p each. Add the cost of radio and engine!!!**

Brotherston, was John Simm, himself an F3A master pilot. Our neighbours, the Irish team, comprised of Paul Hoolihan flying a Sequel/YS 140 and Robert Young flying an OS 140 powered Malibu, with Dave Foley as team manager.

Unofficial practise sessions took place at a disused tarmac runway some 11 km from Dublin. The site was so large that it was possible to run three flight lines, this gave plenty of opportunity to see other competitors and models before the competition began. Perhaps the most memorable flight seen was that of Yoichiro Akiba (Japan), whose huge YS 140 powered, Beat On, flew as though on rails, emitting a low whistling sound above the level of the well damped YS, as it cut through the stiffening breeze.

Also looking good was Sebastiano Silvestri (Italy), flying his own design Wigen S amply powered by a OS 140. Following one of his practise flights he went into a breathtakingly low free style schedule which included a rolling circle with four opposition snaps for good measure.

Rain on the official practise day caused most pilots, including the UK team, to miss their slots. Model processing followed and an unbelievable display of craftsmanship, team work and professionalism was shown by the top teams such as Japan and Liechtenstein. Their flawless models, matching uniforms and even vehicles, created a real sense of awe. How did they do this? Simple, money and lots of it. In the last World Championships

it was rumoured that their models had been built professionally at a cost of \$4000 for each airframe; no figures were mentioned this time.

Manufacturer sponsorship, no doubt, had produced the radio and engine components but also flights and transport. Vehicles were such a necessity for each competitor had to have two models ready to go at the flight line.

The usefulness of this practise showed itself during the competition when on at least three occasions pilots switched models during the three minute start-up period including Christophe Paysant Le Roux of France. Fortunately Christophe's Topline 97 was very much more down to earth comprising a glass fuselage and brown paper covered foam wings, proving that one can still compete on a budget (relatively!).

The opening ceremony took place inside due to the continuing rain and included speeches from the Polish and FAI dignitaries, the FAI hymn and promise, and some extravagant Polish folk dancing. The first day of the competition started with cloudy blue skies and light winds, and flying started at 8.30 am. The following days were to be

**Just to prove that you do not necessarily have to spend a fortune on your airframe to compete at the very highest level, Christophe flew his brown papered covered wing and tail, Topline design to second place.**



**Akiba from Japan left a lasting impression on many with his Beat ON design.**



**The Desafio 2000, (the long term column project) was flown by its designer, both models were powered by four-stroke engines.**

dogged by early morning mist which delayed the start by up to three hours.

The quality of flying increased throughout the rounds to almost perfection by the top pilots during the fly-offs. Throttle management was essential to prevent excessive speed build up and achieve a constant flying speed. No one exemplified this more than Christophe Paysant Le Roux whose total mastery of all the flight controls was incredible. Rumour has it that he is to compete in the 1998 British Nationals which would

make essential viewing for any budding F3A pilots.

Much has been mentioned about flying styles since the last World Championships, the persevering myth was to fly as slow and close as possible. Many pilots in the UK have tried this with varying degrees of success, notably Brandon Ransley with his Sylpheed/YS 140. Tony Frakowiak (USA) exemplified this style with his Typhoon 97/YS 160 combination, where most of the spectators behind the judges were straining to see the top sections of his flight. However, Peter Cappleman, the UK chief F3A judge





**Something a little different this year from Silvester of Italy, one of the few higher placed flyers who used a two-stroke motor.**

crystallised the situation by reiterating that the way to success is to make as few mistakes as possible whilst flying where the judges can easily see the manoeuvres.

Most pilots seemed to fly around the 150m mark with moderate speed and size of manoeuvre. Giichi Naruke (Japan), the current World Champion flew his Aurum Super Z/OS 120 SP, high and relatively fast, making few errors to win two of the four

preliminary rounds. Wolfgang Matt also flew in a similar fashion, perhaps not quite as fast, with his beautifully constructed Diamant/YS 140 to win round 2 of the preliminaries.

Christophe Paysant Le Roux, however, flew at a moderate speed and slightly closer than 150m to win the third round, narrowly beating Akiba by 3.65 points in 1000. Unfortunately none of the UK pilots made it to the fly-off and the positions after four rounds were:

1. Naruke	Japan	1000.0
2. Akiba	Japan	991.50
3. Matt	Liechtenstein	980.33
4. Paysant Le Roux	France	967.95
5. Hatta	Japan	956.56
6. Somenzini	Argentina	946.70
7. Gray	USA	933.51
8. Erang	Germany	929.42
9. Lakin	USA	924.75
10. Ulsamer	Germany	922.16

## Fly-off

Three rounds were flown over two days, thankfully in warm sunny conditions.

The standard of flying really improved, which made the attractive FAI 'D' schedule even more enjoyable to watch. The fly-off however, was particularly sad for Laurent Lombard (France) placed 16th, who was asked to perform the warm up flights for the judges. His ZN line Caprise/YS 140 took off and almost immediately went into fail-safe, damaging the models underside as it belly flopped onto the grass. He produced his reserve model, a very attractive ZN line Extrem/YS 140, and started the schedule well but then the model ploughed along the runway at full throttle whilst performing the eight point roll, having again

gone into fail-safe. A faulty charger was suspected, although no onboard nicad monitoring was used and a range check was not carried out.

The first round was won by Naruke with his burbling OS 120SP still refusing to quit. Just 5.39 points separated him and Paysant Le Roux with Matt close behind. Positions changed in the second fly-off round where Christophe flew immaculately with a truly constant, but slowish, roll rate throughout to win the round. Matt followed and then Chris Lakin, (USA) flying an own design Fascination/YS 160. The final round was again taken by Naruke who then became World Champion for a second time. Sympathy must go out to Christophe whose immaculate flight was badly marred by a wind change just before the central two turn spin manoeuvre, causing the model to partially flick on entry, which resulted in a severe down-grade.

**The godfather of aerobatics, Wolfgang Matt pictured here with his current design the Diamant.**



## Motors and High tech. stuff

YS four stroke engines dominated the event with 60% of the competitors choosing to use either the 120 SC or the more recent 140 FZ. The USA team had access to some of the new YS 160 engines, although the difference was not obvious. The large two strokes were in evidence and 30% used mostly OS 140 RX engines with either the OS/Hatori, Bolly, Asano or Webra tuned pipes, with a sprinkling of Webra 120 and 145 engines.

Mostly the two stroke engines were very quiet and powerful but needed careful use of throttle to avoid over sized manoeuvres. Ulsamer (Germany) used an incredibly slow but very reliable idle, to prevent his all moulded, OS powered New

**Thus the final placing were:**

1. Naruke	Japan	3000.00
2. Paysant Le Roux	France	2981.46
3. Matt W.	Liechtenstein	2952.30
4. Akiba	Japan	2929.10
5. Suzuki	Japan	2867.58

**The UK team places were:**

41. Jackson	UK	2418.46
46. Caton	UK	2369.22
64. Foster	UK	2190.45

Generation from speeding up on the downward legs. Approximately 6%, including Naruke, used the ageing OS 120 SP four stroke and whilst they were clearly not compa-

table in terms of power or reliability, they did seem to emit a softer exhaust note.

Soft engine mounts were absolutely standard, with the four stroke engines generally

**Hot property! Three of the current desirable designs from the ZN range. It is very probable that these designs will be flown in the UK during the '98 season, more details later.**



**Prolific designer, A. Poyet from France, used his current design to good effect during the competition. The Poyet designs always look graceful when airborne**

requiring more complex and costly versions. Anyone doubting the effectiveness of these should have witnessed the incredible noise produced by a hard mounted YS 120 SC, powering a Topline 96, being flown by a well known model builder (not Phil), at the last GBRCAA centralised event of the season.

Some exotic items were evident including a hand blown glass version of a Hatori tuned pipe, used by Benincasa (Italy). Apparently there was no advantage other than it looked good... mounted internally, hidden by a underpan! Also in more general use were exhaust diffusers which fitted

on the end of the tuned pipes. Christophe Paysant Le Roux, ever the champion of us poor pilots, simply flattened the end of his and drilled holes to allow the exhaust to exit. Model sizes extended from the large, to very large as in Akiba's Beat On or Silvestri's Wigen S. The overall dimensions were not much larger than the standard models but the depth of fuselage and wing chord made them look far more realistic in the air. The ZN line Extrem was intermediate of these limits and were quite popular with both two and four stroke power, also prevalent were Topline variants and Typhoon 2+2's.

Ring 01929 553821 or 01305 848394 anytime for leaflet

**CORONET MODELS**  
Coronet@lineone.net

**Countess**  
58" Span 3/4ch  
30-40 engines  
Foam Wing  
complete kit  
£57.95 + p&p

**Charisma**  
50" Span 4ch Sports model  
25-40 engines  
Foam Wing  
Complete Kit £72.95 + p&p  
Economy Kit £50.00 + p&p

**F2a Supplies**  
30 Blackdown, Hilltop,  
Stony Stratford,  
Milton Keynes, MK11 2AB  
Telephone/Fax: (01908) 260858

**CEM High Performance Cobalt Motors**

These Chinese built cobalt motors offer excellent performance and value. Each motor comes individually packed in its own wooden presentation case ready to run. Heavy duty brushes, variable timing. Complete with speed driver, even more but compatible with accessories designed for standard 4mm shaft.

Racing Motor	CM0507 STD-05	CM0506 STD-06	CM1510 STD-15	CM2008 STD-20
Motor Size				
Dimensions	1.32in x 2.50in	1.32in x 2.25in	1.32in x 2.25in	1.32in x 2.50in
Diameter x Length	7.4 oz	6.0 oz	6.5 oz	7.4 oz
Weight	4mm	4mm	4mm	4mm
Shaft Diameter	8.4 volts	8.4 volts	10.8 volts	12.0 volts
Nominal Voltage	12,500 RPM	14,500 RPM	15,600 RPM	14,200 RPM
Static Speed	200 Watts	320 Watts	340 Watts	440 Watts
Best Power	80%	81%	76%	80%
Best Efficiency				
Price (Please add £2.50 p&p)	£55.00	£55.00	£70.00	£70.00

All major credit cards now accepted

**NEXUS MODELLING SUPPLIES**  
**NEXUS 'GOODIES'**  
**FOR ALL MODELLERS**

ADHESIVES

AERO KITS & BITS

WIRES METALS TUBES

TOOLS

TAPS & DIES

FASTENINGS

COVERING MATERIALS

R/C ACCESSORIES

INTERESTING BITS

**SEND FOR OUR NEW 1998 PRICE LIST NOW!**

**BROCK HOUSE CHARING ASHFORD KENT TN27 0ND.**  
TEL : 01233-713665.  
FAX : 01233-713884.

# XX. FAI World RC Aerobatic Model Championships

Poland - Dęblin 1997



## INDIVIDUAL Results:

### Preliminary & Final

no.	St.	Competitor No.	Country	Panel 1	Panel 2	Panel 3	Panel 4	TOTAL: Prelim.	1. Flight	2. Flight	3. Flight	TOTAL:	
1	58	NARUKE Gichi	JPN/WCh	1654 1000.00	1546 976.01	1645 1000.00	1591 983.31	<b>2983.31</b>	1000.00	4861 1000.00	4786 970.09	5020 1000.00	<b>3000.00</b>
2	37	PAYSANT LE ROUX Christophe	FRA	1628 964.28	1431 903.41	1470 893.62	1618 1000.00	<b>2887.69</b>	967.95	4835 994.61	4934 1000.00	4954 986.85	<b>2981.46</b>
3	62	MATT Wolfgang	LIE	1560 943.17	1584 1000.00	1582 961.70	1558 962.92	<b>2924.62</b>	980.33	4760 979.18	4898 992.80	4911 978.29	<b>2952.30</b>
4	56	AKIBA Yoichiro	JPN	1615 976.42	1420 896.46	1639 996.35	1594 985.17	<b>2957.94</b>	991.50	4688 964.37	4781 969.08	4862 968.52	<b>2929.10</b>
5	57	SUZUKI Kouji	JPN	1485 897.82	1376 868.69	1479 899.09	1538 960.56	<b>2747.47</b>	920.95	4682 963.14	4696 951.85	4782 952.59	<b>2867.58</b>
6	55	HATTA Hajime	JPN	1433 866.38	1415 893.31	1587 964.74	1611 995.67	<b>2853.72</b>	956.56	4648 956.14	4677 948.00	2496 497.21	<b>2860.71</b>
7	98	LAKIN Chris	USA	1495 903.87	1348 851.01	1443 877.20	1582 977.75	<b>2758.82</b>	924.75	4516 928.99	4859 984.89	4748 945.82	<b>2859.70</b>
8	63	MATT Roland	LIE	1476 892.38	1359 857.95	1494 908.21	1464 904.82	<b>2705.41</b>	906.85	4537 933.31	4668 946.18	4897 975.50	<b>2854.98</b>
9	99	GRAY Kirk	USA	1523 920.80	1414 892.68	1511 918.54	1530 945.61	<b>2784.95</b>	933.51	4722 971.37	4656 943.74	4697 935.66	<b>2850.77</b>
10	54	SILVESTRI Sebastiano	ITA	1489 900.24	1415 893.31	1358 825.53	1532 946.85	<b>2740.40</b>	918.58	4629 952.21	4626 937.66	4743 944.82	<b>2834.69</b>
11	43	ERANG Peter	GER	1494 903.26	1436 906.57	1478 898.48	1558 962.92	<b>2772.75</b>	929.42	4543 934.54	4774 967.75	4596 915.63	<b>2831.71</b>
12	1	SOMENZINI Quique	ARG	1486 898.43	1500 946.97	1491 906.38	1571 970.95	<b>2824.30</b>	946.70	4507 927.14	4661 944.76	4646 925.50	<b>2818.60</b>
13	9	DANKSAGMULLER Helmut	AUT	1375 831.32	1444 911.62	1478 858.48	1462 903.58	<b>2713.68</b>	909.62	4467 918.91	4668 946.18	4621 920.52	<b>2785.60</b>
14	45	ULSAMER Guenther	GER	1525 922.01	1374 867.42	1494 908.21	1490 920.89	<b>2751.10</b>	922.16	4550 936.03	4502 912.53	4652 926.69	<b>2784.89</b>
15	4	GOLDSMITH Peter	AUS	1414 854.90	1389 876.89	1475 896.66	1549 957.35	<b>2730.91</b>	915.39	4346 894.02	4500 912.12	4582 912.75	<b>2740.27</b>

*Ron Chidgey*

*C. Poyet*

*W. Matt*

*W. Matt*

## LIST OF COMPETITORS \* WYKAZ ZAWODNIKÓW

Nr start.	Competitors Name Nazwisko zawodnika	Country Kraj	Model name Nazwa modelu	Designer Konstruktor	Radio Aparatura	Engine Silnik	Carburettor Gaźnik	Silencer Tłumik	Propeller Śmigło	Plug Świeca	Weight (no fuel)	Size / wymiary: fuselage / wing span / wing area dwt / tail area dm <sup>2</sup>	
1.	Somenzini Quique	ARG	Desafio 2000 S	M.Somenzini	Futaba	YS FZ 140	YS	Bolly	Bolly 17x13	OS F	4800	1960 / 1995 / 74 / 14,6	
2.	Colombo Marcelo	ARG	Eclipse 140	J.C.Colombo	Futaba 1024 Z	YS 120 SC	YS	Hatori	APC 16x12	OS F	4500	1960 / 1970 / 72 / 17	
3.	Covella Marcelo	ARG	Heaven	J.Covella	Futaba	OS 140 RX	OS	OS 8010	OS A5	OS F	4420	1940 / 1940 / 68 / 1	
4.	Goldsmith Peter	AUS	Carina	P.Goldsmith	JR PCM MIOG	OS 120SP	OS	Dalby	APC 14,4x13	OS F	4600	1980 / 1990 / 72 / 25	
5.	Bendle Ian	AUS	Expir	I.Bendle	Futaba ZAP	OS SP	OS SP	C.D. Products	APC 14,4x13	OS F	4300	1980 / 1900 / 7	
6.	Conen Steven	AUS	Merc	S.Conen	Futaba ZAP	OS	OS	OS	APC 16x12	OS FS	4000	1700 / 1800 / 1	
7.	Kronlachner Heinz	AUT	Atlanta	H.Kronlachner	Futaba	OS 140 RX	OS	OS	APC 16x14	OS A3	4900	1960 / 1990 / 66 / 14	
8.	Bieger Leo	AUT	Atlanta	H.Kronlachner	Futaba	OS 140	OS	OS	APC 16x14	OS A5	4900	1930 / 1980 / 66 / 14	
9.	Danksagmuller Helmut	AUT	Trixon 125	H.Danksagmuller	Graupner	YS 140	YS	Filipoff	APC 16x14	OS F	4400	1950 / 1930 / 68 / 16	
10.	Zandini Jan Pierre	BEL	Extrem	ZN LINE	Futaba 9 ZAP	Yamada 140	YS	Asano	APC 15x12	OS F	4300	1960 / 1950 / 7	
11.	Marquet Philippe	BEL	Extrem	ZN LINE	Futaba 9 ZAP	YS 140FZ	YS	Hatori	APC 14,4x13	OS F	4200	1995 / 1950 / 71 / 19	
12.	Lenaerts Jozef	BEL	Extra 2x2	D.Van Der Tooren	Futaba 9 ZAP	OS 140 RX	Type "70"	OS	APC 16x12	OS A5	4860	1990 / 1990 / 69,5 / 15,8	
13.	Bobkov Nikolay	BLR	Sigma Fly	H.Pretner	Graupner	YS 120AC	Dynama	self made	APC 12x12	Rosal 9	3590	1600 / 1790 / 53,88 / 13,28	
14.	Sindarov Rustam	BLR	Fanta	R.Sindarov	Futaba / Robbe	YS 120AC	YS	self made	APC 15x12	OS F	4800	1990 / 1990 / 69,3 / 15	
15.	Guyflev Alexander	BRA	Rubin	W.Matt	Futaba / Robbe	YS 120AC	YS	Hatori	APC 15x12	OS F	4300	1825 / 1850 / 61 / 13,5	
16.	Hueb da Silva Carlos	BRA	Annas VII	M.A. Gottschall	JR PCM 10-S	OS 140	OS	GCM	APC 15x14	OS	4900	1990 / 1990 / 7	
17.	Rapel Marcelo	BRA	Annas VII	M.A. Gottschall	JR	OS 140	OS	OS	APC 16x12	OS F	4700	1989 / 1990 / 74,6 / 16	
18.	Alonso Ruben Gustavo	BRA	Annas VII	M.A. Gottschall	JR 2010	OS 140 RX	OS 70A	OS	APC 15x12	OS F	4600	1990 / 1970 / 71 / 17,8	
19.	Patrick Dave	CAN	Finess	Dave Patrick	Futaba 9 ZAP	YS 140	YS	Hatori	APC 15x12	OS F	4600	1990 / 1990 / 71 / 17,8	
20.	Vaghy Dezo	CAN	Ei Navi	Colin Campbell	Futaba 9 ZAP	YS 120 SC	YS	Hatori	APC 15x12	OS F	4700	1990 / 1990 / 73 / 22,2	
21.	Svec Paul	CAN	Hysteria	Paul Svec	Futaba	YS 120 AC	YS	Hatori	APC 15x12	OS F	4500	1900 / 1900 / 70 / 20	
22.	Fan Min	CHN	Silver Dragon	M.Fan	Futaba 1024 ZA	OS	OS	OS	APC 13,5x13,5	OS F	4200	1960 / 1950 / 7	
23.	Ma Tianxing	CHN	Flying Dragon	T.Ma	Futaba 1024 ZA	OS FS 120SP	OS FS 120SP	OS	APC 14x12	OS F	4200	1960 / 1960 / 66 / 14,5	
24.	Tan Yabin	CHN	Golden Dragon	Y.Tan	Futaba 1024 ZA	OS FS 120SP	OS FS 120SP	OS	APC 14,4x13	OS	4200	1800 / 1850 / 7	
25.	Prasanna Laksh	CYP	Rubin	Mat	Graupner LR	YS 120 AC	YS	Hatori	APC 14,4x13	OS	4200	1960 / 1970 / 66,5 / 15,8	
26.	Volejnik Milan	CZE	Peace of Mind	M.Volejnik	Graupner MC 18	OS 120SP	OS	Hatori	APC 14,4x13	OS F	4400	1950 / 1950 / 62,5 / 15	
27.	Weissbrod Libor	CZE	Escaper 1	K & L Weissbrod	Graupner MC 18	MVVS	Webro	MVVS	APC 16x13	MVVS	4600	1980 / 1970 / 66,4 / 13,6	
28.	Weissbrod Rami	CZE	Escaper 2	K & L Weissbrod	Graupner MC 18	MVVS	Webro	MVVS	APC 16x13	MVVS	4300	1960 / 1970 / 64 / 17	
29.	Kristofek Ole	DEN	Montana	W.Matt	Futaba	YS 140 FZ	YS	Hatori	APC 15x12	OS F	4600	1995 / 1920 / 63,5 / 15,2	
30.	Larsager Finn	DEN	Genesis	P.Erang	Futaba FC 26	YS 120 SC	YS	Hatori 692	APC 15x12	OS F	4200	1930 / 1980 / 66 / 15,4	
31.	Tuft Erik	DEN	Typhoon 2+2	R.Chidgey	Futaba	YS 140 FZ	YS	Webro 700	APC 13,5x9	Erya 5	3600	1790 / 1990 / 56,3 / 13,9	
32.	Rombaut Cristobal	ESP	Axis	José Anguera	Futaba	YS 140 FZ	YS	Yamada	APC 15x12	OS F	4500	1968 / 1990 / 76 / 16	
33.	Vivas David	ESP	Finess	Dave Patrick	Graupner MC 20	Yamada	Yamada	own design	APC 15x14	OS F	4800	1970 / 1930 / 64,95 / 15,3	
34.	Kappinen Juho	FIN	Excelsior	Dave Smith	Futaba	YS 140 FZ	YS	Hatori	APC 14x12	OS F	4820	1890 / 1940 / 61,92 / 18	
35.	Eirota Esa	FIN	Eureka	Karl Petros	MC-20	Webro 120	Webro	Bolly	APC 15,5x13	OS F	4700	1990 / 1880 / 60 / 15	
36.	Valkas Tero	FIN	Typhoon 2 + 2	Ron Chidgey	Futaba	YS 140 FZ	YS	Johnson	APC	OS F	4850	1990 / 1990 / 85,9 / 15,4	
37.	Paysant Le Roux Christophe	FRA	Topline 97	C.Paysant Le Roux	Futaba	YS	YS	Asano	APC 14,4x13	OS F	4100	1895 / 1920 / 70 / 16	
38.	Lombard Laurent	FRA	Extrem	ZN LINE	1024 Z	YS 140	YS	Hatori Carbon	APC 14,4x13	OS F	4375	2000 / 1900 / 71 / 19	
39.	Poyet Arnaud	FRA	Akuma 2s	A.Poyet	Futaba	Yamada 140FZ	YS	Asano	APC	16,5x13	4120	1895 / 1870 / 70,1 / 17,5	
40.	Culzer Kevin	GER	Odyssey 2	Mike Harrison	Futaba 9ZAP	YS 140FZ	YS	Hatori	APC 15x14	OS F	4300	1905 / 1965 / 70 / 16	
41.	Smith David	GER	Deitel Euro 2000	Dave Smith	JR PCM 105X	YS 140FZ	YS	Asano	APC 16x14	OS F	4700	1995 / 1895 / 7	
42.	Foster Danny	GER	Loaded Dice	Terry Westrop	Futaba	Webro 120L5	Webro Prolix	Webro	APC 16x16	Mc Coy	4858	1920 / 1767 / 7	
43.	Erang Peter	GER	Montana	Peter Erang	Robbe Futaba FC26	OS 120	OS	Hatori	APC	OS 8	4900	1960 / 1990 / 66 / 14,4	
44.	Fink Stefan	GER	Fin	Fink	Futaba FC26	Webro 145R	Webro TN	Webro	APC 16x14	Webro 7	OS	4800	1980 / 1950 / 67,3 / 15,3
45.	Ulsamer Guenther	GER	New Generation	Ulsamer/Saubert	Graupner MC20	OS 140RX	OS	OS	APC 16x14	OS	4800	1980 / 1950 / 67,3 / 15,3	
46.	Mehilo Eddie	GLA	Wild Beat	Yakbe & M.Kato	Futaba 9th ZAP	YS 140 FZ	YS	AT Supply	APC 16x10	OS F	4300	1935 / 1963 / 69 / 14	
47.	Lau Chuentak Alex	HKG	Typhoon 2 + 2	Ron Chidgey	JR PCM	YS FZ 140	original	OS	APC 14x13	OS F	4000	1900 / 1900	
48.	Tse Hing Shu Jackie	HKG	Desafio S	JR 10 SX	OS 140 RX	OS	OS	OS	APC 16x14	OS	3545	1829 / 1829 / 58 / 17	
49.	Li Hung Kay	HKG	Wild Beat								5000	1800 / 1800	
50.	Young Robert	IRE	Malibu	B.Cunningham	JR	OS	OS	OS	APC 16x14	OS	3545	1829 / 1829 / 58 / 17	

	Competitors Name Nazwisko zawodnika	Country Kraj	Model name Nazwa modelu	Designer Konstruktor	Radio Aparatura	Engine Silnik	Carburettor Gaźnik	Blender Tłumik	Propeller Śmigło	Plug Świeca	Weight (no fuel)	Size / wymiary: fuselage / wing span / wing area dm <sup>2</sup> / tail area dm <sup>2</sup>
51.	Houlhan Paul	JRL	Bequal	D.Guerin	JR	YS 140 FZ		Bolly	APC 15x12	OS F	3545	1979 / 1980 / 62 /
52.	Benincasa Marco	ITA	Topline 96	C.P.L.R.	Futaba	YS 140 FZ	YS	Personal	APC 15x12	OS F	4650	1990 / 1990 / 57,8 / 15,2
53.	Giglioli Massimo	ITA	The Best	G.Massimo	Futaba TR ZAP	YS 120 AC	YS	Hatori	APC 15x12	OS	4200	1980 / 1985 / 64 / 13
54.	Silvestri Sebastiano	ITA	Extreme S	ZH LINE Modified	Futaba TR ZAP	OS 140 RX	OS	OS	3-bl personal 16 x 12	OS A5	4925	1995 / 1970 / 92 / 30
55.	Naruke Gichi	JPN WCH	Aurum Super Z	Gichi Naruke	Futaba	YS 140	YS	Hatori	APC 15x13	OS F	4550	1980 / 1980 / 70 / 18,5
56.	Hata Hajime	JPN	Explorer	H.Hata	JR PCMO FX	OS 140 RX	OS	Hatori	APC 16 x14	OS	4000	1995 / 1995 / 67,5 / 14,5
57.	Akiba Yoshino	JPN	Best On	Y.Akiba	Futaba	YS 140FZ	YS	Hatori	APC 16x14	OS F	4700	1996 / 1990 / 172 / 16
58.	Suzuki Koji	JPN	Aurum Super Z	G.Naruke	Futaba	YS 140	YS	Hatori	APC 14,4x13	OS F	4550	1980 / 1980 / 70 / 16,5
59.	Jung Kyoung Suk	KOR	Aurum - V	Kim Sung Nam	Futaba 1024	OS 120					4700	1950 / 1950 / 61 / 15
60.	Kim Sung Nam	KOR	Aurum - V	Kim Sung Nam	JR PCM 105X	OS 120					4700	1950 / 1950 / 61 / 15
61.	Park Byung Jun	KOR	Justice For All	Byung Jun Park	JR PCM 105X	YS FZ 140			APC		4600	1997 / 1990 / 61 / 11
62.	Mat Wolfgang	LIE	Diamant	W.Mat	Futaba 1024 92	YS 140 FZ	YS	Hatori	APC 15x13	OS F	4300	1990 / 1990 / 63,5 / 14,5
63.	Mat Roland	LIE	Diamant	W.Mat	Futaba 1024 92	YS 140 FZ	YS	Hatori	APC 15x12	OS F	4500	1990 / 1990 / 69,3 / 16,4
64.	Mat Norbert	LIE	Opal II	W.Mat	Futaba 1024 92	YS 140 FZ	YS	Hatori	APC 14,4x13,5	OS F	4450	1990 / 1995 / 74,2 / 16,4
65.	Mass Dick	NED	Typhoon 2 + 2	Ron Chidgey	Mu/RNEX Profi	YS 120 AC	YS	Hatori			5000	2000 / 2000
66.	Toorn Dennis	NED	X-TRA	Dennis vds Toorn	IRVINE 150 MK II						4570	1995 / 1990 / 66,5 / 15
67.	Van Vliet Jan	NED	Derjima	Dairyndjan Vliet	Futaba PC 28 II	YS AC 120	YS	Hatori Carbon	apc 14"x13	OS F	4570	1990 / 1990 / 66,5 / 15
68.	Fremming Ole	NOR	Spiga ST	O.Fremming	Graupner MC24	Webra 120R	Webra	Bolly EQ 120R	Bolly 16,5x12	K&B	4700	1990 / 1990 / 75 / 15
69.	Knut Franzen	NOR										
70.	Hoelscher Guiselin	NOR	Typhoon 2 + 2		Graupner MC18	YS 140 FZ	YS	Bolly	APC 16 x12	OS F	4600	1990 / 1990 / 73 / 15
71.	Craighead Ross	NZL	Typhoon 2 + 2		Futaba 92AP	OS 140 RX	OS	OS	APC 16x14	OS	4600	2000 / 2000 /
72.	Plawed Grant	NZL	Calibre	G.Plawed	JR PCM 10 SX	YS 120 SC	YS	Dalby Exhaust system	APC 14,4x13	OS F	4525	1995 / 1992 / 634,8 / 152
73.	Makowski Robert	POL	Miko '97		MC 14	Webra 91		Hatori	Master 14x8		4100	1700 / 1800 / 50,4 / 14,8
74.	Koehnke Jerzy	POL	Mondora	Losant	MC20	Webra 120		Webra	APC 16x12		4200	1990 / 1990 / 59,4 / 18,4
75.	Müller Lech	POL	Kacper	J.Koehnke	MC20	YS 140	YS	Hatori	APC 14,4x13	OS	4900	1990 / 1990 / 66,15 / 18,18
76.	Bell Craig	RSA	Onyx	L.Müller	Futaba FF 7	OS 140 RX		Hatori	APC 16x14	OS	4550	1820 / 1880 / 63,3 / 16,16
77.	Maria Piara	RSA	Finesse II	Dave Patrio	JR	YS 120 SC	YS	OS	APC 16x14	OS	4900	1990 / 1990 / 68 / 20
78.	Stodowal Andre	RSA	Dr Jekyll II	Chip Hyde	JR	YS 120 SC	YS		APC 16x12	OS F	1800	1990 / 1990 / 67 / 19
79.	Dankov Sergei	RUS	Pachinko	P.Maria	Futaba	Webra	Webra	Webra	APC 16x14	OS T	3920	1910 / 1950
80.	Kaprov Alexey	RUS	Pachinko	Maria & Stockwell	Futaba	YS 140 FZ	YS	Hatori	APC 16 x12	OS F	4650	1998 / 1990 / 110 / 27
81.	Mandriku Viktor	RUS	Stranger	Maria & Stockwell	Futaba	Webra	Webra	Webra	APC 16x14	OS F	4675	1995 / 1995 / 71 / 17,5
82.	Cheng Tze-Law	SIN	Russia	Sergei Danilov	FC-25, FP-S129	YS F 120 SC	YS	Hatori	APC 15x12	OS	4900	1990 / 1990 / 67 / 12
83.	Kuozd Daniel	SIN	Lotos	Aleksey Kaprov	FC-25, FP-S129	YS F 120 NC	YS	Hatori	APC 15x10	OS	4900	1940 / 1940 / 82 / 15
84.	Guzendanner Ernst	SLI	Typhoon 2 + 2	Victor Mandrika	JR	YS FZ 140		Hatori	APC 15x12	OS F	4500	1970 / 1990 / 65 / 12
85.	Schader Bernhard	SLI	Topline 96	Ron Chidgey	Futaba	YS FZ 140		Hatori	APC 15x12	OS F	4600	2000 / 2000 / 73,5 / 15,4
86.	Hebako Jan	SVK	Inspiration	Ch.Paysant Le Roux	Futaba	OS 140 RX	OS	OS/Hatori	Air model 16x12 Hpla	OS A5	4300	1980 / 1980 / 70
87.	Hrnko Vilam	SVK	Arne	E.Guzendanner	Futaba	Yamada	Yamada	Hatori	APC 15x12	OS	4800	2000 / 1920 / 75 / 11
88.	Kiss Richard	SVK	Mandata	Schaden	Futaba FC 26	YS 140 FZ	YS	Asano	APC 15x12	OS F	4900	1995 / 1990 / 75 / 15,10
89.	Oason Berni	SWE	Amé	Ormer / Mach	FC-18V3	OS 140 RX	OS	Hatori	16x14	A 3	4800	1970 / 1996 /
90.	Sundstrom Robert	SWE	Robin	Vilam Hrnko	Robbe	Webra	Webra	Webra	16x12	Webra 7	4200	1990 / 1920 /
91.	Lau Cheung Kwong	THA	Rubin	Richard Kiss	JR	WVVS	Dynamik	Hatori	13x10	OS B	3700	1850 / 1750 /
92.	Rattanasorn Nutawut	THA	Wolfgang Mat	Graupner	Graupner	YS 140 FZ	YS	Hatori	APC	OS F		
93.	Tubthong Chaihat	THA	Graupner	Wolfgang Mat	Graupner	YS 120	YS	Hatori	APC 15x12			
94.	Lin Johnson	TPE	Sukot 2000	MK Product	JR 105X	OS 140 RX	TEC 1000		16x14		4600	2005 / 2000
95.	Lien Yung Wang	TPE	Grace	Ch Tubthong	JR	YS	YS	Bolly	APC 15x12	OS	4600	1990 / 1990 / 72
96.	Chen Han Hsu	TPE	Grace	Ch Tubthong	JR	YS 140	YS	Bolly	APC 15x12	OS	4650	1990 / 1990 / 72
97.	Makarov Valer	UKR	Lafin II	Johnson Lin	Futaba	OS	JR-1000	Hano Spectra	APC 16x14	SH 4	4450	1990 / 1990 / 70 / 14
98.	Lahn Chris	USA	Typhoon	Ron Chidgey	Futaba	OS 140 RX	OS	OS	APC 16x14	OS no 8	4400	1990 / 1990 / 74 / 14
99.	Gray Kirk	USA	Dachniko	Andre Stockwell	Futaba	YS	YS	OS	APC 14,4x13	OS F	4400	1990 / 1990 / 74 / 13
100.	Fradkowiak Tony	USA	Bromo -2	V.Makarov	Graupner ME-18	OS	OS	OS	APC 16x14	OS MD	4950	1990 / 1990 / 74,6 / 16,2
			Prophocy	Chris Larkin	JR - PCM105XII	YS	YS	Asano	APC 15,5x13	OS F	4085	1980 / 1990 / 64,5
			Chidgey / Fradkowiak	D. Guerin / K. Gray	Futaba	YS 120 AC	YS	Hatori	APC 15,5x13	OS F	4300	1998 / 1980 / 63,2 / 19,4
						YS 1.80	YS	Hatori	APC 15x12	OS F		2000 / 2000

## XX. FAI World RC Aerobatic Model Championships

### Poland - Dęblin 1997

#### INDIVIDUAL Results (continue)

No.	St. No.	Competitor	Country	Panel 1.		Panel 2.		Panel 3.		Panel 4.		TOTAL:
16	38	LOMBARD Laurent	FRA	1482	896,01	1304	823,23	1560	948,33	1295	800,37	2667,57
17	44	FINK Stefan	GER	1412	853,69	1396	881,31	1317	800,61	1506	930,78	2665,78
18	100	FRACKOWIAK Tony	USA	1437	868,80	1273	803,66	1330	808,51	1537	949,94	2627,25
19	7	KRONLACHNER Heinz	AUT	1381	834,95	1470	928,03	1402	852,28	1359	839,93	2620,24
20	19	PATRICK Dave	CAN	1455	879,69	1298	819,44	1358	825,53	1462	903,58	2608,80
21	39	POYET Arnaud	FRA	1387	838,57	1241	783,46	1480	899,70	1403	867,12	2605,39
22	6	CORAM Steven	AUS	1379	833,74	1283	809,97	1486	903,34	1363	842,40	2579,48
23	52	BENINCASA Marco	ITA	1294	782,35	1427	900,88	1298	789,06	1439	889,37	2579,31
24	8	BERGER Leo	AUT	1442	871,83	1368	863,64	1174	713,68	1335	825,09	2560,55
25	85	SCHADEN Bernhard	SUI	1374	830,71	1233	778,41	1354	823,10	1458	901,11	2554,93
26	64	MATT Norbert	LIE	1350	816,20	1352	853,54	1267	770,21	1424	880,10	2549,84
27	78	STOCKWELL Andre	RSA	1349	815,60	1241	783,46	1358	825,53	1437	888,13	2529,26
28	21	SVEC Paul	CAN	1382	835,55	1365	861,74	1365	829,79	667	412,24	2527,08
29	70	HOELSATER Quistein	NOR	1425	861,55	1254	791,67	1403	852,89	1261	779,36	2506,10
30	5	BENDLE Ian	AUS	1245	752,72	1217	768,31	1426	866,87	1395	862,18	2497,35
31	26	VOLEJNIK Milan	CZE	1377	832,53	1312	828,28	1316	800,00	1341	828,80	2489,61
32	60	KIM Sung Nam	KOR	1331	804,72	1323	835,23	1386	842,55	1311	810,26	2488,04
33	68	FREMMING Ola	NOR	1362	823,46	1216	767,68	1173	713,07	1427	881,95	2473,09
34	89	OLSSON Bernt	SWE	1276	771,46	1134	715,91	1399	850,46	1374	849,20	2471,12
35	96	CHEN Hsin Hsu	TPE	1208	730,35	1319	832,70	1313	798,18	1358	839,31	2470,19
36	10	ZARDINI Jean Pierre	BEL	1342	811,37	1295	817,55	1117	679,03	1359	839,93	2468,84
37	11	MARQUET Philippe	BEL	1388	839,18	1276	805,56	1278	776,90	1282	792,34	2437,07
38	2	COLOMBO Marcelo	ARG	1413	854,29	1267	799,87	1277	776,29	1167	721,26	2430,46
39	53	GIGLIOLI Massimo	ITA	1201	726,12	1254	791,67	1310	796,35	1359	839,93	2427,95
40	83	KUNZLI Daniel	SUI	1350	816,20	1257	793,56	594	361,09	1317	813,97	2423,73
41	41	JACKSON Keith	GBR	1268	766,63	1179	744,32	1361	827,36	1334	824,47	2418,46
42	22	MIN Fan	CHN	1441	871,22	1308	825,76	1177	715,50	260	160,69	2412,48
43	94	LIN Johnson	TPE	1212	732,77	1258	794,19	1261	766,57	1348	833,13	2393,88
44	90	SUNDSTROM Robert	SWE	1401	847,04	1195	754,42	1281	778,72	1157	715,08	2380,18
45	30	LERAGER Finn	DEN	1247	753,93	1190	751,26	1289	783,59	1346	831,89	2369,41
46	40	CATON Kevin	GBR	1240	749,70	1276	805,56	1222	742,86	1317	813,97	2369,22
47	36	VALLAS Tero	FIN	1280	773,88	1237	780,93	1336	812,16	1244	768,85	2366,97
48	84	GIEZENDANNER Emil	SUI	1332	805,32	1293	816,29	1185	720,36	1182	730,53	2352,14
49	77	MARAIS Pierre	RSA	1240	749,70	1174	741,16	1379	838,30	1231	760,82	2348,81
50	20	VAGHY Dezso	CAN	1254	758,16	1208	762,63	30	18,24	1336	825,71	2346,50
51	24	YEBIN Tan	CHN	1354	818,62	1179	744,32	1276	775,68	1189	734,86	2338,62
52	76	BELL Craig	RSA	1223	739,42	1052	664,14	1346	818,24	1262	779,98	2337,63
53	47	LAU Chuentak Alex	HKG	1233	745,47	1280	808,08	1104	671,12	1254	775,03	2328,58
54	82	CHAN Tze-Law	SIN	1215	734,58	1176	742,42	1280	778,12	1303	805,32	2325,85

55	71	CRAIGHEAD Ross	NZL	1337	808,34	1142	720,96	1285	781,16	1163	718,48	<b>2310,46</b>
56	29	KRISTENSEN Ole	DEN	1179	712,82	1245	785,98	1267	770,21	1173	724,97	<b>2281,17</b>
57	23	JIANXING Ma	CHN	1224	740,02	1159	731,69	1152	700,30	1263	780,59	<b>2252,31</b>
58	66	van der TOORREN Dennis	NED	1255	758,77	1159	731,69	1250	759,88	1136	702,10	<b>2250,34</b>
59	12	LENAERTS Jozef	BEL	1214	733,98	1220	770,20	1192	724,62	1170	723,11	<b>2228,80</b>
60	72	PLAISTED Grant	NZL	1147	693,47	1052	664,14	1167	709,42	1315	812,73	<b>2215,62</b>
61	3	COVELLA Marcelo	ARG	1106	668,68	1276	805,56	1084	658,97	1192	736,71	<b>2210,95</b>
62	16	HUEB DA SILVA Carlos	BRA	0	0,00	1199	756,94	1118	679,64	1243	768,23	<b>2204,81</b>
63	65	MAAS Dick	NED	1193	721,28	1062	670,45	1209	734,95	1199	741,04	<b>2197,27</b>
64	42	FOSTER Darryl	GBR	1156	698,91	876	553,03	1261	766,57	1173	724,97	<b>2190,45</b>
65	46	MELVILLE Eddie	GUA	1102	666,26	1083	683,71	1165	708,21	1281	791,72	<b>2183,64</b>
66	27	WEISSBROD Libor	CZE	1002	605,80	1081	682,45	1260	765,96	1152	711,99	<b>2160,40</b>
67	59	JUNG Kwang Suk	KOR	1173	709,19	1136	717,17	1121	681,46	1129	697,78	<b>2124,14</b>
68	32	ROMBAUT Cristobal	ESP	1112	672,31	1116	704,55	936	569,00	1206	745,36	<b>2122,22</b>
69	35	EIROLA Esa	FIN	1100	665,05	1109	700,13	1197	727,66	1105	682,94	<b>2110,73</b>
70	69	FRANZEN Knut	NOR	1256	759,37	1027	648,36	1125	683,89	1016	627,94	<b>2091,62</b>
71	87	HRNKO Viliam	SVK	1216	735,19	1008	636,36	1154	701,52	904	558,71	<b>2073,07</b>
72	31	TOFT Erik	DEN	499	301,69	1165	735,48	1261	766,57	883	545,74	<b>2047,78</b>
73	67	van VLIET Jan	NED	1041	629,38	1076	679,29	1084	658,97	1134	700,87	<b>2039,12</b>
74	81	MANDRIKA Victor	RUS	1107	669,29	1069	674,87	1105	671,73	1093	675,53	<b>2022,13</b>
75	61	PARK Byung Jun	KOR	1150	695,28	955	602,90	1101	669,30	1036	640,30	<b>2004,88</b>
76	93	TUBTHONG Chaiphant	THA	1189	718,86	1127	711,49	905	550,15	128	79,11	<b>1980,51</b>
77	86	HLEBASKO Jan	SVK	1184	715,84	932	588,38	833	506,38	1002	619,28	<b>1923,51</b>
78	88	KISS Richard	SVK	1094	661,43	925	583,96	809	491,79	1076	665,02	<b>1910,41</b>
79	97	MAKAROV Valeri	UKR	1029	622,13	816	515,15	1119	680,24	970	599,51	<b>1901,88</b>
80	18	ALONSO Ruben Gustavo	BRA	983	594,32	754	476,01	1153	700,91	944	583,44	<b>1878,67</b>
81	33	VIVES David	ESP	922	557,44	623	393,31	1018	618,84	1029	635,97	<b>1812,25</b>
82	91	LAU Cheung Kwong	THA	1029	622,13	962	607,32	942	572,64	917	566,75	<b>1802,10</b>
83	80	KOZLOVSKY Vladimir	RUS	1053	636,64	946	597,22	812	493,62	884	546,35	<b>1780,21</b>
84	25	PRASTITIS Lakis	CYP	1001	605,20	990	625,00	884	537,39	727	449,32	<b>1767,59</b>
85	92	RATTANAPRAROM Nuttawut	THA	1064	643,29	838	529,04	935	568,39	890	550,06	<b>1761,74</b>
86	79	DANILOV Sergei	RUS	1016	614,27	875	552,40	903	548,94	680	420,27	<b>1715,60</b>
87	75	MULLER Lech	POL	916	553,81	990	625,00	861	523,40	825	509,89	<b>1702,21</b>
88	28	WEISSBROD Karel	CZE	902	545,34	935	590,28	905	550,15	838	517,92	<b>1685,77</b>
89	49	LI Hung Kay	HKG	970	586,46	800	505,05	819	497,87	945,5	584,36	<b>1675,87</b>
90	17	RIEGEL Marcelo	BRA	912	551,39	935	590,28	0	0,00	857	529,67	<b>1671,33</b>
91	50	YOUNG Robert	IRL	385	232,77	852	537,88	913	555,02	900	556,24	<b>1649,14</b>
92	73	MAKOWSKI Robert	POL	1014	613,06	746	470,96	765	465,05	753	465,39	<b>1549,41</b>
93	48	TSE Hing Siu Jackie	HKG	913	552,00	1150	726,01	373	226,75	30	18,54	<b>1504,75</b>
94	34	KARPPINEN Juho	FIN	0	0,00	676	426,77	864	525,23	826	510,51	<b>1462,50</b>
95	74	KOSIŃSKI Jerzy	POL	887	536,28	558	352,27	690	419,45	673	415,95	<b>1371,67</b>
96	51	HOULIHAN Paul	IRL	0	0,00	0	0,00	0	0,00	939	580,35	<b>580,35</b>
97	15	GURYLEV Alexander	BLR	328	198,31	254	160,35	269	163,53	332	205,19	<b>567,02</b>

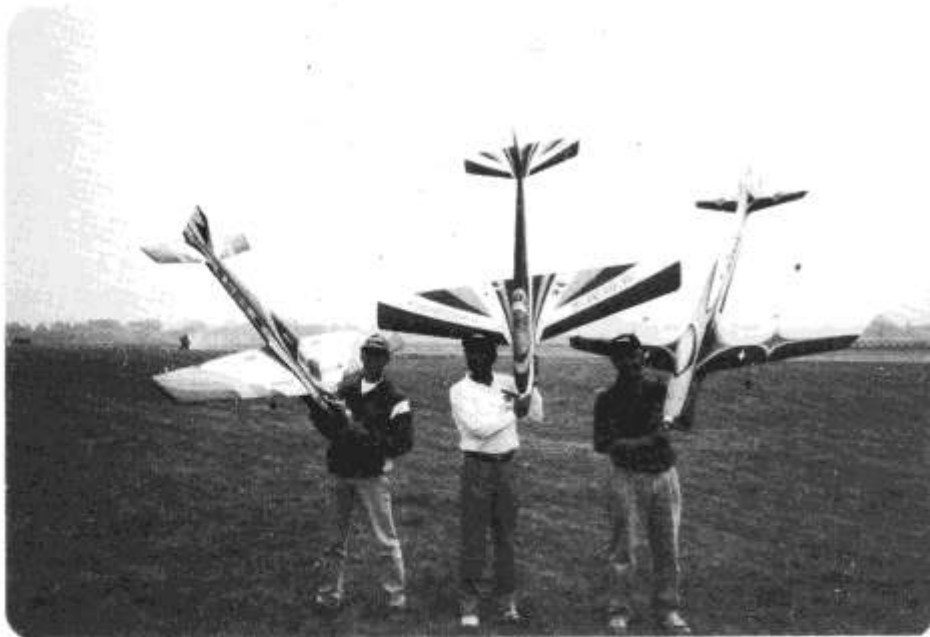


## Referat fra VM i kunstfly (F3A) i Deblin POLEN 1997.

Tekst: Frank Ellingsen

### Introduksjon

I forbindelse med at årets VM i kunstfly med modellfly (F3A) ble lagt til en Deblin som er en liten by 10 mil sør for Warsawa i Polen, bestemte jeg meg for å ta del i dette



Fra venstre: Christophe Paysant LeRoux, Giichi Naruke & Wolfgang Matt

mesterskap på en eller annen måte. Jeg var regelmessig i kontakt med Øystein, og etter hvert ble det bestemt at jeg skulle dra med som offisiell supporter. Jeg hadde også på dette tidspunkt hatt kontakt med en av de ivrige F3A piloter i nord Terje Ramberg fra Bodø som også på dette tidspunkt hadde meldt interesse for å bli med som supporter. En bestemmelse var iallefall tatt for min del, og jeg gledet meg til å komme igang. I og med at dette mesterskapet var så nært (Polen er vel det nærmeste sted VM har vært arrangert i forhold til Norge), synes jeg at dette var en alle tiders sjanse til å kunne være med å se på/studere mesterskapet og samtidig bidra til praktiske saker for det norske laget.

### Det Norske laget

Det Norske laget var tidlig bestemt å være Ola Fremming, Øistein Hoelsæter og Fritz Kristoffersen. Dette ble noe endret utpå sommeren, da Fritz måtte trekke seg av praktiske årsaker. Som erstatning for Fritz kom Knut Franzen som bestemte seg promte da han ble forespurt om å dra til VM. Jeg

kan bare forestille meg for en opplevelse det er for de respektive å få fly i ett slikt stort mesterskap. Jeg sier dette med bakgrunn av den opplevelse jeg selv hadde som "bare" deltaker på laget. Jeg forstår godt at avgjørelser blir tatt snart av de enkelt. Som lagleder hadde Tom Erik Holte fra Trondheim meldt sin interesse og det ble bestemt at han skulle ha den rollen. Det var ingen som hadde, på dette tidspunkt fortalt Tom Erik at han måtte opp 0600 hver morgen for å levere inn radioer til hele det norske laget. Dette fikk han rede på etterhvert. (Men han klarte å vri seg unna,

etablere seg i Polen. Jeg for min del hadde sjekket alternative reiseruter og hotell. Vi bestemte oss tidlig for at vi selv skulle ordne med hotell og mat da "inngangsbilletten" via arrangorene var litt på den høye siden. Vi ble enige om å ta ett kort møte på årets første stevne som var i Tønsberg om hvem og hva som skulle gjøre/gjøres videre for at turen skulle komme i mål. Møtet ble avholdt i løpet av konkurransedagene, og jeg for min del tok på meg ansvar for å arrangere alt vedrørende reise(båt) samt hotell i Polen. Dette ble en takknemlig oppgave da jeg fikk en super kontaktperson i Isola platon, Warsawa via Svein Julton som er vår leverandør av modellgoodsaker fra Kongsberg. Sylwia som hun het hjalp oss med forundersøkelser, bestilling av hotell og de praktiske detaljer og ev. spørsmål vi måtte ha. Reiseruta og hotel (med hennes hjelp) ble derfor snart klar og ruta ble bilreise gjennom Sverige og deretter ferge fra Stockholms skjærgård til Gdansk i Polen og videre med bil ned til Deblin(flyplass)/ Pulawy(hotell) som lå ca 10/12 mil syd for Warsawa, slik at total kjørelengde i Polen ikke var mer enn 45 mil. i forveien var vi litt bekymret over kjøreevstand i Polen da vi hadde våre tanker om veistandard. Dette viste seg å være ganske så ubegrunnet da veistandarden var ganske så bra selv etter norske/svenske forhold. Alle fikk status på bestilling og bekreftelser etterhvert som jeg klarte å hale disse iland, og de andre på laget kunne dermed føle seg sikre på at de praktiske tingene til reisen ble avklart i god tid. Tom Erik på sin side jobbet videre med å få frem en sponsor avtale som ettervært viste seg å være ganske så vanskelig da kontaktmannen i Polen som vi fikk forståelsen for var hardt presset på tid i forbindelse med oppstart av nye butikker rundt i Warsawa. Etter en periode med fax og telefonrunder til Polen(dårlige linjer) ga Tom Erik opp denne saken. Jeg var ikke med på noe av flytreningen, men jeg vet via sikre kilder at

mer om dette senere).

### Forberedelser

Utpå vårparten ble det etterhvert satt igang undersøkelser på reiser og om en eventuell sponsor. Tom Erik hadde på dette tidspunkt etablert kontakt med REMA som var ett Trondheimsrelatert selskap som holder på å



Det Norske Laget (fv): Øistein Hoelsæter, Terje Ramberg, Ola Fremming, Tom Erik Holthe og Knut Franzen. Frank Ellingsen står bak kameraet.

Øystein og Ola "snek" seg til noen turer sammen i en såkalt "hemmelig" treningshelg like før avreise.

#### Profilering av laget

Utover sommeren hadde jeg som tidligere god kontakt med de andre på laget og det ble tidlig bestemt av Øystein og meg ("management decision"), og etterhvert de andre at vi ville profilere oss som ett enhetlig lag når vi var tilstede på dette VM.

Det ble derfor kjøpt inn landslagsdrakter til hele laget (også supporterne) som vi skulle stille i. I tillegg tok jeg på meg oppgaven med å bestille og trykke opp navn på T-skjorter til oss alle. Dette ble gjort og alle stilte opp med disse "uniformene" under mesterskapet. Jeg synes personlig det så "helproffitt" ut når vi alle sammen stilte med disse drakter og T-skjorter. Dette var gjennomført fra alle på laget og jeg tror at dette ble lagt merke til av andre både deltakere og arrangører/dommere. Mange av de andre lagene vi så på dette mesterskapet stilte også opp med samme type uniform. Amerikanerne var kanskje i en særklasse her med separate drakter for både laget og supporterne, og i tillegg hatter til både kvinner og menn.

#### Reise

Etter mange og lang forberedelser og mye prat var endelig tidspunktet for avreise kommet. "Reiselag 1" som bestod av Øystein og Tom Erik på bil 1 og Ola på bil 2 startet allerede på tirsdag til Sverige for å ha god margin på fergeavgangen. "Lag 2" som bestod av meg selv, Terje og Knut startet først torsdag morgen fra Kongsberg etter å ha møttes hos meg kveld i forvei. Denne oppdeling på reise nedover var av praktiske årsaker. Både Jeg, Knut og Terje hadde mye å gjøre på jobb, slik at vi ikke kunne ta for mye fri i periode. Men, men "That's life".

Turen via Sverige gikk kjempebra. Vi kjørte ikke feil og vi hadde hyggelig tekstmelding inn til oss via mobil fra vår lagleder Tom Erik, som rapporterte at de var kommet iland i Polen og att alt var vel. Vel, vel fergetur over gikk greit, og dagen derpå kjørte vi direkte ned til Deblin som var flyplassbyen og også plassen hvor treningsfelt var lokalisert. Knut ønsket en treningsflukt, så vi dro rett ut til den på forhånd anviste treningsplassen. Det hadde da blitt så sent på kveld att Knut såvidt rakk å fly en kort runde før det ble mørkt. Han fikk iallefall sett att alt var OK på flyet. Belgierne var igang med å pakke ned da vi kom, og de var de siste der ute så vi fikk ikke anledning til å bivåne andre på denne siste dagen med fri trening.

#### Ankomst

Etter besøket på treningsfelt dro vi rett ned



Italieneren Sebastiano Silvestri med sin Wiggins 260.

på til hotellet som vi skulle bo på ca 20 km sør for Deblin, for å møte de andre. Vi fant greit frem og da vi var vel i hus kontaktet vi de andre og fikk en kort briefing av dem. Tom Erik hadde vært på "Team manager meeting", og hadde med informasjon om de praktiske tingene som skjedde ute på flyplassområde, blandt annet innkjøringskort til flyplass som var påkrevd for alle siden dette var militært område samt startliste for offisiell trening. I tillegg hadde han diplomer, t-skjorter og info til oss alle utdelt av arrangør. Tom Erik hadde på dette

tidspunkt blitt informert om att han måtte opp kl. 0600 om morgenen for å levere radioer i depot. Han drev en intens kamp "lobbyvirksomhet" den kvelden for å få ansvaret over på oss supportere for denne oppgaven. Men der var holdnigen steil og han måtte pent ta denne jobben selv. He, he.

Det løste seg heldigvis for Tom Erik med att den svenske lagleder som bodde på samme hotell og han delte denne oppgaven, og senere tok våre kjære venner danskene seg av dette, da de hadde bedre anledning i og med att de bodde ute på selve flyplassområdet.

#### Offisiell trening

Den offisielle treningsdagen startet med lav tåke og elendig sikt. Vi dro sent avgårde fra hotellet da vi ikke regnet med noe flyving. Da vi til slutt kom ut til flyplass viste det seg at vi nok kunne flydd helt på slutt av den tildelte tiden været tatt i betraktning men det nådde vi ikke. Vi brukte derfor tid til insjekk av modeller, veiing og oppmåling, samt for å bli kjent på flyplassområdet. På flyplassen var det to flightlines

med ca 1 km avstand. Begge var godt preparert med blandt annet en hel rekke, åpne telt med både bord og stoler for opphold og montasje av modeller fro deltakere. Det var også satt ut ett bord der man kunne vederlagsfritt forsyne seg med drikke og kjeks. I tillegg var det satt opp egne telt der man kunne kjøpe litt snacs og øl. Ute på "flight line" var det telt for dommerne, som hadde egen bevertning av drikke(kaffe / brus) og mat I "ready box" var det laget til egne små plattformer for modellen for oppstart. Vi fikk også



Narukes reserve-modell med fast understell, lite å utsette på finishen!



Tilbake til gamledager? 3-bladet propell er aktuelt igjen, her en 16x12 APC-kopi laget av karbonfiber. Modellen er Silvestris reservemodell, en Extrem fra ZN-line

anledning i løpet av denne treningsdagen til å studere noen av de som var ansett som favoritter i dette mesterskapet, blandt annet, Wolfgang og Roland Matt, Quique Somenzini, Hajime Hatta og Giichi Naruke. Disse fløy som forventet utrolig presist men dog med markerte feil. Men, tross alt dette var trening. Det som forbauset meg mest var de totalt ulike flystiler disse favoritter hadde. Jeg hadde vel tenkt meg at disse ville tillemppe en noe mer uniform flystil, men dette så ikke ut til å være tilfelle. Jeg skal komme tilbake til dette senere i referatet ved studie av enkeltflukter i selve konkurransen.

#### Dommersituasjon

Å få ett bilde av pilotenes plasseringer dag for dag var svært vanskelig og kanskje noe kritikkverdig på dette VM. Årsak til dette var at pilotene fløy foran 4 ulike dommerpanel i løpet av de 4 innledende runder/dager. Når man da fløy på to ulike "flight lines", betydde dette at man ikke hadde sammenlignbare resultat for alle piloter for alle de 4 innledende runder var flydd, altså etter dag 4. Man kunne bare anta hvilken rekkefølge/ plassering de respektive piloter hadde i løpet av de første dagene. Jeg vil allikevel forsøke å gi en pekepinn på plasseringer på de ulike piloter ilt. de første dagene basert på høyeste poengsum, men med referanse til hvilket dommerpanel. Det andre punktet vedrørende bedømming, var at arrangørene hadde valgt/ikke kunne skaffe (Reds. Anm. Bestemt av CIAM) mer enn tre dommere pr. dommersett. Dette vil etter min mening skape store differensieringer i poenggivning, da høyeste og laveste

poengsom ikke blir strøket. Altså alle tre dommerne er tellende. Dette ble ganske nøye diskutert på CIAM møtet som var på dette VM. Ola var der og kommer til å si noen ord om dette i eget referat.

#### Konkurransedag 1

Morgentåken hang langt nede, da vi kom ut på plassen på lørdag morgen. Dette resulterte i at flyvingen ikke kom igang før ved 11 tiden. Denne forsinkelsen ble kjørt fint inn i løpet av dagen slik at første omgang ble ferdig bare en til to timer etter plan.

Jeg forsøkte å planlegge ut fra hvilke antatte toppiloter jeg ønsket å se samt de aktuelle norske og nordiske piloter. Naruke fra Japan, som er den regjerende verdensmester, sanket mest poeng denne første dagen (1654 poeng for dommer panel 1). Han fløy lang ut fort og stort, men også presist. En typisk "gammeldags" F3A stil om man skulle kunne karakterisere denne. Modellen han brukte Aurum Z med OS 120SP som hadde krefter i massevis. Akiba, også fra Japan kom inn som nr 2 (1594 poeng for dommer panel 4). Sammenlignet med Naruke fløy han vesentlig nærmere, mer konstant hastighet og ikke så stort. Modellen han brukte, en Beat on har en kropp med svært stort volum og presenterte/syntes godt i

#### Resultater

#	Navn	Land	Innl.	Totalt
1	Giichi Naruke	JPN	2983	3000
2	Christophe Paysant LeRoux	FRA	2888	2981
3	Wolfgang Matt	LIE	2925	2952
4	Yoichiro Akiba	JPN	2958	2929
5	Kouji Suzuki	JPN	2747	2868
6	Hajime Hatta	JPN	2854	2861
7	Chris Lakin	USA	2759	2860
8	Roland Matt	LIE	2705	2855
9	Kirk Gray	USA	2785	2851
10	Sebastiano Silvestri	ITA	2740	2835
11	Peter Erang	GER	2773	2832
12	Quique Somenzini	ARG	2824	2819
13	Helum Danksagmüller	AUT	2714	2786
14	Günter Ulsamer	GER	2751	2785
15	Peter Goldsmith	AUS	2731	2740
29	Øistein Hoelsæter	NOR	2506	
33	Ola Fremming	NOR	2473	
34	Bernt Olsson	SWE	2471	
44	Robert Sundstrøm	SWE	2380	
45	Finn Lerager	DEN	2369	
47	Tero Vallas	FIN	2367	
56	Ole Kristehsen	DEN	2281	
69	Esa Eirola	FIN	2111	
70	Knut Frantzen	NOR	2092	
72	Erik Toft	DEN	2048	
94	Juho Karppinen	FIN	1463	

lufta. Akiba hadde vesentlig lavere hastighet enn Naruke, men fløy kanskje mer presist. Wolfgang Matt fra Liechtenstein kom inn på en tredjeplass (1560 poeng fra dommer panel 1). Han fløy med sin siste utgave av diamant en fly stil som var en mellomting mellom Akiba og Naruke. Her var det nok noen mer feil/nervøs flyging å se. Han var ikke fullt så presis som de to i topp og jeg var forundret over at han kom så høyt. Quique Somenzini fra Argentina fløy inn på fjerde (1486 poeng fra dommer panel 1). Med sin modell Desafio 2000 (en avart/tålnærming til Suchoi) med en kjempekropp fløy han en utpreget sakte og nære fly stil. Det virket på meg som modellen lå på grensen når det gjaldt trekraft vertikalt samtidig som det så ut som han akselererte nedover. Det så ut som



Musiker og Techno-komponist Laurent Lombard med sin reservemodell, en 'lettere' omdesignet Cap 232 fra Belgiske ZN-line, kalt Caprise 232.

att den godeste Quique måtte jobbe mye med denne "saken" for att det skulle se bra ut. Og det gjorde han. Han føy denne modellen utrolig presist og hadde harmoni i bevegelsene. Man kan stille spørsmål om han hadde valgt rett modell. Inn bak Quique på en femteplass kom Peter Erang fra Tyskland(1478 poeng fra dommer panel 3). Erang fløy ca på 150 meter relativt stort, men noe upresist. Han hadde relativt bra konstant hastighet, men det virket ikke som han hadde helt hold på geometrien gjennom programmet. Modellen, en Montana var fin å se på/ presenterte seg bra i luften. På sjette plass kom Peter Goldsmith fra Australia( 1475 poeng fra dommer panel 3). Han fløy stort med stor hastighet og langt ut. Modellen en Carrera som hadde en relativt liten kropp med særdeles tynn hale sett i forhold til mange av de andre modellene vistes ikke godt etter mitt synspunkt. Han fløy presist, men hadde noen småslengere innimellom som trakk ned på helheten. Christophe Paysant Le Roux fra Frankrike, som nok var en av de største favorittene på dette VM startet ikke helt i toppen ( 7 plass) poengmessig(1470 poeng fra dommer panel 3). Han fløy helt utrolig presist etter min mening. Han hadde en fly stil som tiltalte meg. Ca 150 meter ut, bort imot optimal konstant hastighet(nydelig trottlebruk), og en fantastisk kontroll på roll manøvrene sine. Det imponerte meg særdeles den like roll rate som han brukte gjennom hele programmet, uavhengig om han lå 45° opp/ned eller om det var vertikaler. Geometrien behersket han meget bra. Om man skulle trekke noe var det relativt korte oppholdet han hadde i overgang fra roll stopp til neste manøver. Men dette var innledningsrunder!!!! Modellen han brukte var en modifisert/strekt utgave av sin Top

line. Modellen virket lett og hadde kraftoverskudd i massevis. Dette hjalp nok fælt for å holde den konstante hastighet. Etter min mening fikk han ikke særdeles godt betalt for denne omgang. Av andre som var interessante må jeg nevne Italieneren Silvestri Sebastiano som fløy til relativt beskjedne 1415 poeng(dommer panel 2) med sin "scala" F3A modell Wigens 260 som er en midtvingett Laser 200 variant med fast understell. Han fløy denne med tilnærmet lik konstant hastighet, den virket ikke særlig påvirket av sidevind(den gikk relativt raskt til en slik type modell spesielt tatt i betraktning at den hadde fast understell) og han fløy den presist. Han viste også dette senere i løpet av konkurransen. Amerikanerne startet ikke helt på topp. Med

sin beste pilot, Chris Lakin oppnådde de 1443 poeng for dommer panel 3. Chris fløy en modell med navn Facination. Godt kraftoverskudd og fint flybilde. Det virket som denne modellen mestret både stor og liten fart. Dette var nok også tiffelle for modellene til Gray en Prophecy (videreutviklet Dr Jekyll)og til Frackowiac en Typhoon 2 + 2. Jeg går ikke her inn på detaljer på de ulike modellene, men tar kun det mest generelle. Flystilen de hadde lagt seg på(gjelder egentlig alle tre; Lakin, Gray og Frackowiac) var svært nærme, med en svært lav base. Kanskje noe for nært. Frackowiac måtte iallfall justere seg noe kraftig ut ila omgangen, og fikk heller ikke særlig godt betalt for sin flight. Ola Fremming fløy tidlig for dommer panel 3 og fikk vel ikke vist helt hva han duger til. Litt nervøs flyging førte til kun 1173 poeng. Kom vel etter min mening litt nære gjennom fasen av omgangen. Det skal sies att det blåste kraftig sidevind inn mot piloten da Ola fløy. Forholdene varierte noe vedrørende vindretning i løpet av dagen disse dagene. Ola virket ikke helt fornøyd og hadde tydeligvis klare formeninger om å prestere bedre. Øystein(også kalt Quistein) fløy sent på dagen for dommer panel 4 og fikk gjennomført en bra flight. Også han slet noe med vind, men klarte å holde avstand bedre enn Ola(1261 poeng). Knut fikk ikke helt dreis på sin omgang. Hadde noe trim problem som gjorde att han mistet endel av konsentrasjonen. Personlig synes jeg att alle våre har en stil og gjennomføring av program som strengt tatt skulle gi mer poeng, men her er det igjen dommernes øyne som ser, eller er det navnet som leses?????

--- Fotsettes i jule-nummeret av MI ---



Akiba var den fra Japan som fløy en stil som samsvarer best med reglene, og den eneste som hadde en 'moderne' modell, en egenkonstruert og bygget sak kalt BEAT-ON.

## VM kunstflyving 1997 del 2

Tekst: Frank Ellingsen

Franks fyldige referat fortsetter der vi slapp i forrige ML.



Matt klanens nyeste kreasjon, en Diamant. Finishen er upåklagelig, men fargesjemaet virker noe 'for-tungt'.

### Dag 2

Start 0900 som planlagt. Nydelig vær som ikke var spådd (værmeldingen var noe upresis og dette var heldig for oss da de stort sett meldte lave skybaser og regn). Akiba fløy en meget god runde og fikk bra betalt (1639 fra dommer panel 3), like bak kom Christoph fra Frankrike som fikk til en nydelig omgang, og samtidig fikk betalt for denne. Utrolig etter den oppstart med skifte fra A til B modell i depot og dermed dårlig tid på gjennomføring av omgang. Men ingen kunne rokke den roen som han hadde under flight til tross for att oppstart så svært dristig ut med 90° turn etter att modellen var en meter opp i luften, med dertil lav 270° sving tilbake lavt over banen. Dette gjorde han nok for å spare inn tid til selve programmet. Man kunne som sagt ikke se på noen del av programmet att han hadde hatt en stress situasjon under oppstart. Modellen han fløy som B modell var en "Caprise" som var en CAP 232 frisert for F3A bruk. Denne hadde inntrekkbare understell. Fløy sakte, men virket særdeles presis (hvilken modell gjør ikke det hos Christophe) Naruke hadde en ikke fullt så bra omgang (1546 poeng fra dommerpanel 3), og havnet dermed ned på lista bak Peter Erang som med sine (1558 poeng for dommer panel 4) gjorde en god omgang. Wolfgang Matt økte på i denne

omgang(1584 poeng fra dommerpanel 2). Fløy jamt og sikkert. Sønnen Roland lå noe bak med (1494 poeng fra dommerpanel 3). Peter Goldsmith fikk noe uventet godt betalt(1549 poeng fra dommerpanel 4) tatt i betrakning modell og flystil. Dette var serdeles godt betalt om man sammenlignet med f.eks. Chris Lakin som fløy en meget

merkelig flybilde og att modellen gikk noe "trått" i luften. Silvestri sebastiano fløy en nydelig omgang og fikk(1489 poeng fra dommerpanel 1). Den modellen og den flystilen imponerte meg. "Skalamodell" er tydeligvis tingen. Våre egne gjorde det fortsatt bra. Øystein (Quistein) var førstemann ut og fløy tidlig for dommerpanel 3. God konsentrasjon, men fortsatt ikke helt optimalt. Lå litt inn på vingen og hadde endel sidevind å kjempe med (likt for alle). Dommerne mente dette så bra ut og poengsum(1403 poeng fra dommerpanel 3). Knut fløy rett før pausen kl 13.00. Etter å ha foretatt motorjustering (i skogen på tur til flyfelt)og lagerbytte (hotellets kjøkkenbenk) var han "fit for fight". Knut fikk til en relativt god omgang og forbedret sin poensum fra dag en opp til (1125 poeng fra dommerpanel 3). Ola fløy helt på slutten av dagen for panel 4. Ola fikk til en meget god omgang. Her stemte det meste. (Skal tro om treningen på formiddagen ute på treningsfelt med ekstra radio hjelper Ola?). Poengsum (1427 poeng fra dommerpanel 4) var oppløftende. Svenskene med Bernt Olsson var den som kom nærmest våre av de andre skandinavernene med (1374 poeng fra dommerpanel 4). Vi må si att vi var svært fornøyde med denne dagen sett med norske øyne.

### Dag 3

Noen store endringer var det ikke. Naruke fortsatte å dra store poensummer. Hakk i hel fulgte Christophe, Wolfgang Matt, Akiba, Silvestri Sebastiano og amrikanerne Lakin/Gray som øket poengsum fra dagen i forvei. Frackowiak fikk også til en bra runde og fikk godt betalt. Våre egne fortsatte å gjøre det bra. Ola fløy tidlig og fikk en rimelig god omgang (1363 poeng



Desafio 2000, neppe den beste modellen på VM, men Quique Somenzini fløy seg allikevel inn på en 12 plass med denne.



Tyngde så det holder, Tony Fracoviack starter YS 160 FZ'en i sin Typhoon 2+2, Jerry Budd hjelper til

fra dommerpanel 1). Øystein startet ut som nummer 2 av de norske og fikk til , etter min mening sin beste omgang. Her var ikke dommerne enige og poengene var lave (1254 poeng fra dommerpanel 2). Var det her det var noe krøll med poeng? Knut fikk ikke til sin runde og falt noe tilbake.

#### Dag 4

Dette var dagen med siste innledende runde og siste sjanse for våre piloter for å gjøre noen forbedring/ endring i rekkefølge. Men først noen ord om de beste. Etter att "røyken" hadde lagt seg på flyplassen var de 15 beste piloter klar for finaleplass. Her var det mange sterke navn. Naruke ledet inn til finale, med Akiba som nummer 2 og Christophe som nummer 3. Våre egne fikk tilslutt følgende plasseringer etter en sterk sisteomgang. Øystein på plass 29 (1425 poeng siste omgang). Ola tett etter på plass

33 (1216 poeng siste omgang). Knut på plass 70 med (1256 poeng siste omgang). Dette var svært oppløftende og vi (Norge) var høyest på lista av de nordiske land (Øystein/ Ola). Meget bra innsats fra laget og jeg tror vi alle var fornøyd med statusen.

#### Finale-Runde 1

Naruke ledet fortsatt etter første finaledag. Christophe tok innpå og lå tett i "rumpa" på Naruke. Matt gikk forbi Akiba og gikk dermed opptil tredje plass. Flyvingen hadde nå på en måte skiftet dimensjon. Den usikkerhet som noen hadde vist i de innledende omganger var nå som "blåst" bort. Presisjonen på enkeltmanøvre og også på geometri/helhet var nå ett "kvantesprang" bedre.

#### Finale- Runde 2.

Cristophe fløy perfekt og ledet omgangen. Naruke hadde ikke den presisjon som han

tidligere hadde vist til tross for at han hadde lagt omm stil noe fra de innledende runder og fløy noe nærmere. Nå var det åpent for siste omgang.

#### "Final standing"

Naruke klarte det igjen. Etter att Christophe hadde vært noe nølende i inngang til siste spinn(vind i ryggen) gikk Naruke forbi. Naruke ble med dette verdensmester for andre gang på rad, men med en verdig andremann Christophe. W Matt kom inn som en god Nr. 3. På samme tidspunkt som seieren ble annonsert, ble det feiret med rakettoppskyting fra sekretariat.

Synspunkter om Naruke som verdensmester;

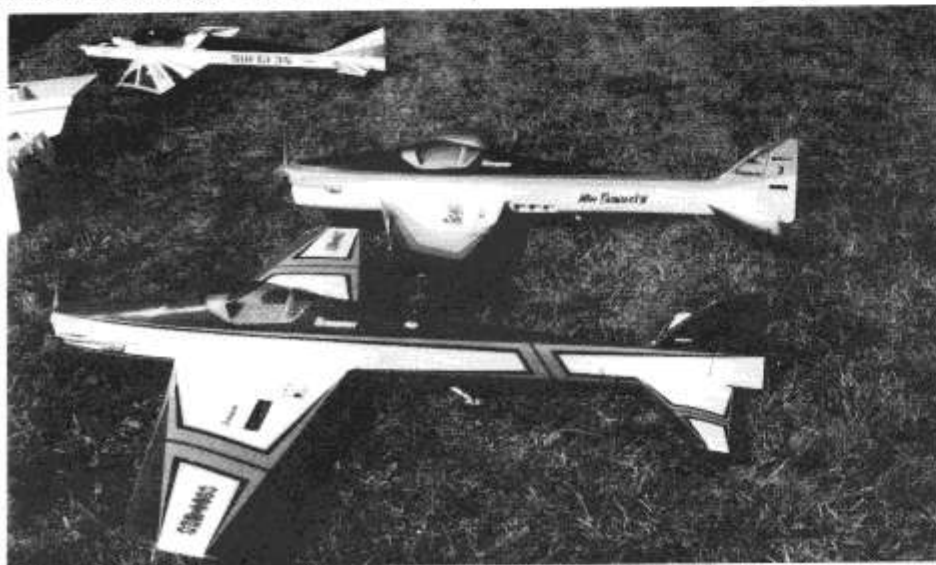
Jeg følte att dette ikke var rett. Naruke hadde en flystil som jeg ikke er representativ for den veien vi ønsker å gå med vår sport. Når vi snakker om "gracefulness" flyving og konstant hastighet er det langt bort fra det som Naruke presterte. Jeg mener att han til tider med den flyving han utførte(fort og langt ute(over 150 meter)) var utenfor regelverket. Christophe var den som hadde en mest harmonisk/estetisk samt utførte tilnermet konstant hastighet i sin flystil. Dette utførte han meget bra, i tillegg til att han fløy utrolig presist. Hans flyving er enn opplevelse å overvære.

#### Oppsummering:

Avslutningssermoni ble holdt ute på stadion inne på område. En rekke taler ble holdt av de stedlige representanter for flyskolen/garnisonen samt fra de lokal krefter i tillegg til modellflyorganisasjonenes representanter både nasjonalt (polske modellflyklubb) og internasjonalt (FAI/CIAM). Premieutdelingen var flott og formell og premiene var store og mange. (Jeg lurer på hvordan de hadde tenkt å få med seg alt (video/fargetv/stereo etc.). Etter utdeling fløy Roland Matt en imponerende "hovre" og lavflyvingsoppvisning inne på fotballplassen i skumring som kan ta pusten fra de fleste modellflyvere. Morsomt! Lagseier gikk til Japan med Tyskland og Lichtenstein på henholdsvis 2 og 3 plass. Norge kom inn som Nr. 14 av 37. Meget bra.

#### Intrykk fra turen:

Når man drar til ett land som Polen som er ett tidlig østblokkland med kommunistisk styresett og ikke allverdens velstand har man nok noen tanker og formeninger om hva som møter en. Jeg sitter igjen med ett inntrykk, etter å ha fått turen, og dette VM litt på avstand; att dette ville jeg ha gjort om igjen. Alt ved arrangementet,



Tyskeren Günter Ulsamer stilte med sine nye hel-kompositt modeller kalt 'New Generation'. Nydelig kvalitet og finish, noe delte meninger om generelt utseende. Personlig får jeg assosiasjoner til en Guppy (feit gullfisk).



meneskene vi kom i kontakt med var helt utrolig. Polakkene(arrangørene) hadde lagt ned enorm med jobb for å sikre oss att vi hadde det bra der. Alle organisatoriske ting, fra informasjon til bevertning på plassen fungerte bra. En åpningssermoni med snev av olympiade ble utført der hver av lagene ble tatt inn i en storsal/aula og presentert for alle tilstedeværende. Avslutning likeså med flott sermoni og en bankett i en festsal som jeg tror du må på slottet her i Norge for å se maken til. God mat og god drikke var gjennomgangstema. Jeg vil også presisere att arrangemanet var lagt på en militær flyskole, så her manglet det ikke på ressurser både med hensyn til personell og bygninger. Det var en ganske så stor

**Lagresultater :**

#	Land	Poeng
1	Japan	8859
2	Tyskland	8189
3	Lichtenstein	8179
4	U.S.A.	8171
5	Frankriket	8160
14	Norge	7070
17	Danmark	6698
21	Finland	5940
28	Sverige (kun 2)	4851



Mannen i midten Chris Lakin, ble bestmann fra USA med en 7. Modellen er tre-bygde selvkonstruksjoner.

kontrast av hva vi så av "gods og gull" inne på området kontra lokalsamfunnet som var noe tilbake i så måte. Det er lett å se hvor pengene hadde tatt veien i dette landet i tidligere regime.

Når det gjaldt mat og service hadde vi ikke noe nød noen av stedene. Hotell var OK standard på og mat ett stadig diskusjonstema, da vi "aldri" visste hva vi fikk da menyen og betjeningen bare hadde polsk på reportoare. (Kanskje noen ganger da betjeningen "husket på" ble oppfordret til å gi oss meny på engelsk/tyisk). Vi delte hotell med svenskene samt franskmennene og tailendere og de hadde de samme problemene. På dagen spiste vi like ved basen og hadde en liten pizza bar vi besøkte stort sett hver dag. Kjempetin plass og "søt" servering. (Var det derfor vi dro dit skal tru)? Fikk faktisk glede av å feire 10 plass med Silvestri Sebastiano og det Italienske laget med champagne siste dagen på denne

baren. Koslig.

**Flystil/Modeller/ tilbehør.**

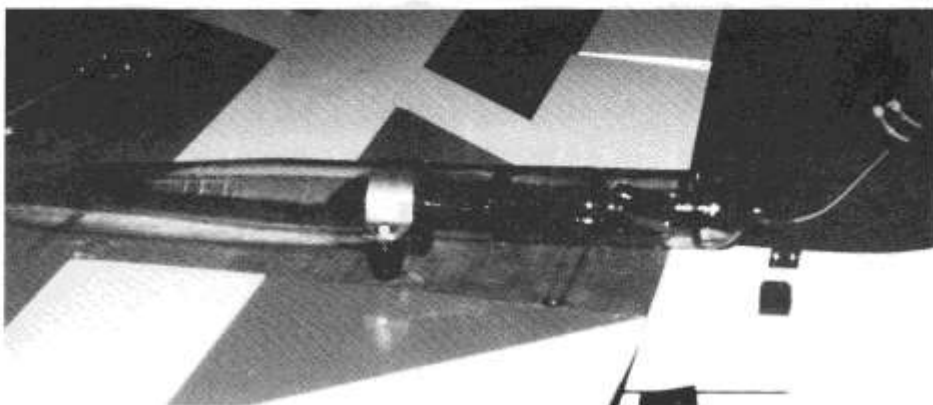
Jeg sitter å tenker på om dette mesterskapet ga noen signal om hva vi kan forvente oss i fremtiden av flystiler. Jeg synes det ikke. Det var ikke noe trend når det gjelder flystil som gjorde seg gjeldende. Alle stiler var representert, med japanernes (Naruke/

Suzuki /Hatta) hurtige og høye/langt ut stil på den ene siden og amerikanernes (Lakin/Gray/Frackowiac) langsomme og lave/langt inne stil, med alle de andres flystiler plassert spredt midt imellom. Når det gjaldt modeller hadde de fleste store 2 + 2 m modeller, med nye store motorer som OS 1.40 totakt og YS 1.40 til 1.60 (testeksemplar flydd av blandt andre Frackowiac) firtakt. De fleste av deltakerne hadde fortsatt å bruke de tradisjonelle "patternmodell" utførelsen, noen med store volumkropper, som f.eks. Akiba's nyskaping "Beat On" som var ett ytterpunkt. Noen stilte med modifiserte "skalamodeller" som f. eks Silvestri Sebastiano fra Italia med sin Wigens 260, og Christophe Paysant Le Roux og Laurent Lombard fra Frankrike med sine Caprise (Cap 232) som de brukte som B modeller. Ekstra 300 variant(X-TRA) var også å se. Brukt av en på det hollandske lag(Dennis Tooren). Av andre "finesser" som ble vist ble jeg noe fasinert "Glass" tunedpipe vist av Marco Benincasa fra Italia(virket mer som en show modell), samt delbar kropp på en av modellene til russerne(Victor Mandrika).

**Hjemreise:**

Avreise Lørdag morgen. Alt gikk fint og vi hadde ingen problem før vi kom inn i Sverige. Min/vår bil ble inn på tollbua. All bagasje ut, og alle de flotte flaskene kom opp på tollernes bord. Etter att disse hadde studert merker en stund og Terje Ramberg hadde bedyret att disse var kun suvernirer fikk vi dra derifra med alt "glasstøy" inntakt. Litt av en runde, spesielt med tanke på att en av kommentarene fra de svenske tollerne, da vi akket oss over hvor vanskelig det var å få på plass alt som vi måtte ta ut, var; att "det synes han ikke var rart så jevlig mye sprit vi hadde med oss".

Vel, vel, vi kom oss iallefall hjem til slutt, med mange gode minner fra denne turen. Vel blåst.



Italieneren Marco Benincasa hadde fått laget Hatori-kopi i glass !!

## XX. FAI World RC Aerobatic Model Championships

### Poland - Dęblin 1997

#### TEAM Results:

Place	Team	Comp. 1.	Comp. 2.	Comp. 3.	SUM:
1	Japan	2853,72	2957,94	2747,47	<b>8559,13</b>
2	Germany	2772,75	2665,78	2751,10	<b>8189,63</b>
3	Liechtenstein	2924,62	2705,41	2549,84	<b>8179,87</b>
4	U.S.A.	2758,82	2784,95	2627,25	<b>8171,03</b>
5	France	2887,69	2667,57	2605,39	<b>8160,65</b>
6	Austria	2620,24	2560,55	2713,68	<b>7894,47</b>
7	Australia	2730,91	2497,35	2579,48	<b>7807,74</b>
8	Italy	2579,31	2427,95	2740,40	<b>7747,65</b>
9	Canada	2608,80	2346,50	2527,08	<b>7482,38</b>
10	Argentina	2824,30	2430,46	2210,95	<b>7465,71</b>
11	Switzerland	2423,73	2352,14	2554,93	<b>7330,80</b>
12	South Africa	2337,63	2348,81	2529,26	<b>7215,71</b>
13	Belgia	2468,84	2437,07	2228,80	<b>7134,71</b>
14	Norway	2473,09	2091,62	2506,10	<b>7070,81</b>
15	China	2412,48	2252,31	2338,62	<b>7003,41</b>
16	Great Britain	2369,22	2418,46	2190,45	<b>6978,12</b>
17	Denmark	2281,17	2369,41	2047,78	<b>6698,36</b>
18	Korea South	2124,14	2488,04	2004,88	<b>6617,06</b>
19	Netherlands	2197,27	2250,34	2039,12	<b>6486,74</b>
20	Czech Republic	2489,61	2160,40	1685,77	<b>6335,78</b>
21	Finland	1462,50	2110,73	2366,97	<b>5940,20</b>
22	Slovakia	1923,51	2073,07	1910,41	<b>5906,99</b>
23	Brazil	2204,81	1671,33	1878,67	<b>5754,81</b>
24	Thailand	1802,10	1761,74	1980,51	<b>5544,34</b>
25	Russia	1715,60	1780,21	2022,13	<b>5517,95</b>
26	Hong-Kong	2328,58	1504,75	1675,87	<b>5509,20</b>
27	Chinese Tapei	2393,88	2470,19		<b>4864,07</b>
28	Sweden	2471,12	2380,18		<b>4851,30</b>
29	Poland	1549,41	1371,67	1702,21	<b>4623,30</b>
30	New Zealand	2310,46	2215,62		<b>4526,08</b>
31	Spain	2122,22	1812,25		<b>3934,47</b>
32	Singapore	2325,85			<b>2325,85</b>
33	Ireland	1649,14	580,35		<b>2229,48</b>
34	Guatemala	2183,64			<b>2183,64</b>
35	Ukraine	1901,88			<b>1901,88</b>
36	Cyprus	1767,59			<b>1767,59</b>
37	Belarus	567,02			<b>567,02</b>