

Endless October-endless flight, friflyg-VM 2001

Laget som skulle försvara de svenska färgerna vid friflyg VM i USA var i klass F1A Mikael Holmbom, Anders Persson och Per Findahl. I klass F1B Bror Eimar, Håkan och Anders Broberg. Med följde också två supportere, Sofia Wivardsson och Solvig Eimar. Tyvärr hade vi inte några deltagare i F1C denna gång. Förberedelserna inför tävlingarna hade gått bra och vi var samtliga laddade inför uppgiften. Efter terrorattacken den 11:e september fanns naturligtvis en hel del tvivel om de skulle kunna köra arrangemanget, men amerikanerna deklarerade att de skulle köra som planerat. Tävlingarna hölls i Lost Hills, Californien 8-14 oktober 2001.

Min resa började 6.50 från Arlanda den 4/10. Egentligen tidigt redan kvällen före om man räknar att Håkan Broberg hämtade mig i Norberg. Tillsammans körde vi till Uppsala för övernattnin hos Anders Broberg, Håkans son.

På Arlanda gick incheckningen enkelt, Håkan fick till och med ta med sin trunk ombord i kabinen!

Vid gaten i Amsterdam mötte Anders Persson upp och vi gick till gaten där kärran till Los Angeles skulle avgå. Pga. det som hände i USA en knapp månad tidigare hade tydligen många avbokningar skett och istället för att två kärror som skulle gå till Los Angeles, gick bara en. Vi väntade vid gaten, hela holländska laget gick förbi oss till planet, men vi fick sitta kvar. Tydligen var kärran överbokad och vi blev kvar på backen. Vi blev ombokade över Detroit, och blev lovade att även bagaget, vår tävlingsutrustning, skulle komma dit. Väl framkomna i Detroit, fanns naturligtvis inget bagage. En del oro började infinna sig av naturliga skäl. Endast Håkan, som lyckats fått ta sin trunk i kabinen hela resan, hade modellerna kvar! Men efter en kort inrikesflight till LA så fann vi bagaget där och allt var åter frid och fröjd! Efter drygt två timmar hos biluthyraren, datorerna hade kvaddat, kom vi iväg ut på väg 5 mot Sacramento. Till Buttonwillow, där vi skulle bo, var det en tre timmar lång bilresa norrut från LA. Vi kom dit klockan tre på morgonen (plus 9 timmars tidsskillnad) och var ganska möra efter ett långt dygns resa.

Vi sov några timmar och åkte sedan ut till fältet i Lost Hills för att kolla läget. Det blåste rätt rejält så trunkarna fick stanna i bilen. De flög småklasserna till tävlingen Canada Cup. Vi träffade Micke Holmbom och Sofia Wivardsson som anlät några dagar före oss. Vi anmälde oss till Canada Cup som skulle flygas dagen efter och åkte sedan hem och vilade. Canada Cup var en World Cup tävling som många flög som uppvärmning inför den stora tävlingen, VM. Arrangör var en canadensare med ett ungerskt efternamn, Leslie Farkas. Jag var bara tvungen att ta reda på om han hade ungerskt påbrå. Han förklarade att han som ung bott i Ungern, men hoppat av vid en friflygtävling i Danmark någon gång på sjuttioalet. Därefter hade han blivit proffs i ishockey i Canada. Han förklarade stolt att han spelat med flera duktiga svenskar under sin proffstid i Canada. Nu var han för gammal för hockeyen så det gamla intresset för friflyg hade åter väckts till liv.

Anders Persson stod över Canada Cup tävlingen efter en illa stukad fot ett par veckor före VM'et. Han ville inte belasta foten fullt ut i onödan, ett klokt beslut. Micke, Sofia och jag själv ville dock prova att flyga. Att köra en tävling som är "på riktigt", tycker jag är ett bra sätt att komma igång efter en så pass lång resa. Det är annars lätt att det blir lite segt under träningsdagarna och plötsligt så är det VM och man har inte riktigt vaknat än.

I första start blåste det ganska mycket och det visade sig i efterhand att många hade svårt att klara 210 sekunder i den starten. Micke och Sofia flög tillsammans i en startgrupp, jag hamnade i en grupp långt ifrån dem efter att Leslie glömt att skriva in mig i papperen när vi började prata hockey. I andra perioden lugnade det av och den riktiga termiken började komma igång. Termikblåsorna under dagen var enorma och modellerna var ofta på flera hundra meters höjd efter en max. Vi som var i Lost Hills -93 och flög det VM'et kände inte igen vädret riktigt. Då var det varmare och betydligt svårare termik. De vi varnat innan tävlingen om att det skulle bli svårfluet, tyckte naturligtvis att vi haft fel. Termiken var i resterande starter lätt att hitta, stor och enorm på alla sätt och vis. Ett gäng på 20 personer av totalt 104 startande klarade alla sju max. Av de svenska så var bara jag kvar till flyoffen.

I femminutersstarten kom ett stort termikområde in. Jag fick göra en löpning på ett antal hundra meter för att hinna dit, men maxen satt fint. Endast en tävlande föll bort här. I sju-minutersstarten kom även där ett stort termikområde in och vi var 10 man som klarade den tiden. Alldeles innan mörkret skullen den sista flyoffen för dagen köras. Vi trodde nog alla att det skulle bli den sista i tävlingen, och vi fick rätt! Plötsligt ökade vinden utan förvarning. Istället för att vinden mojar, som vi är vana med hemifrån, förklarade någon att det ofta blåser i Lost Hills på nätterna. Med en vind på ca. 7 m/s och ett begynnande mörker drog vi igång niominutersflyoffen. Jag kunde i vänstra ögonvrån se att en person hade problem med sin kärra och kopplade på låg höjd. Jag gick, tillsammans med Jari Valo, Finland, upp mot vind och snurrade. Efter drygt halva flyoffperioden så mojade vinden något och det började kännas bättre. Jari gick tidigt, jag kände en stund till och kopplade en minut efter honom. När jag gick mot startplatsen såg jag en kille som hade otroliga problem med sin kärra på linan. Han snurrade ett lågt varv och klarade precis vingspetsen ovanför marken och kopplade mer eller mindre i panik strax innan slutsignalen. Min tid på 312 sekunder räckte till en fjärdeplats, vann gjorde killen som gjorde en lågsniff i

slutet av perioden, B Ryz Czeckien, på andra plats kom J Cooper England, han som kopplade lågt i början av perioden! Modellerna på andra och tredje plats hade tappats av tidtagarna i luften eftersom de drev långt bort och det började mörkna. Ett litet antiklimax kan man väl säga att flyoffen blev!

Under flyofferna fick jag hämthjälp av en finlandsamerikan. Han hade en stor crossmotorcykel som han hämtade med. Han var ruggigt snabb och jag tror han var tillbaka med min modell innan tidtagarna hade skrivit in tiden i protokollet varje gång han hämtade! Eftersom vi denna gång saknade FIC flygare så insåg vi alla att modellhämtningen under VM tävlingarna kommer att bli ett problem. Micke var på hugget och bokade en motorcykel av en amerikan. Det är vanligt här att man tar sin enorma husbil och åker på tävling. Bakom husbilen har alla sin egna lilla motorcykel fastspänd som de sedan använder för att spara benen vid modellhämtningarna. Vi i svenska laget brukar klara oss bra utan, men denna gång så skulle en eller ett par motorcyklar vara bra eftersom vi var så få. Tyvärr gick gubben som Micke bokade motorcykel av "upp i rök" så vi fick aldrig tag på honom igen. Men som tur var dök ett bekant ansikte upp. Det var Bill som försett oss med motorcyklar -93. Han var åter villig att hyra ut sin cykel och kunde även se till att hans kompis motorcykel följde med till samma pris. För två bankettbiljetter och ett par t-shirts var saken biff!

Dagen efter var det dags för Håkan och Anders Broberg att värma upp under tävlingsförhållanden. Anders P och jag själv tog det lugnt och vilade oss. Både Anders och Håkan var nöjda med dagens flygning, men missade tyvärr var sin start och var inte med i flyoffen. Men det var träning och uppvärmning som var målet med tävlingen! Under eftermiddagen anlände Bror och Solvig, laget var nu komplett!

Måndag morgon och den första officiella träningsdagen. Vi var tidigt på fältet och provade vädret. Det var lugnare än föregående dag. Vi körde hårt med träning hela dagen och allt såg bra ut för samtliga. Håkan och Anders B tog det lite lugnt den här dagen och vilade. Anders P flög väldigt bra och hade fin ordning på alla modellerna. De två nya kärrorna flög verkligen bra! Mickes nya lilla kärra såg pigg och fin ut, men Micke var lite missnöjd med sin nya stora kärra, den kändes inte perfekt och han lät den vara utanför de fyra kärror som skulle registreras. Själv så brottades jag med min tänkta flyoff modell för stilla luft. Den behövde trimmas en del efter att jag varit tvungen att klä om den strax innan resan. Brors modeller såg också fina ut. Vi tog en paus i tränandet mitt på dagen, men flög ytterligare på kvällen. Luften var jämn. Det kändes som om det lyfte hela tiden! Modellerna flög överlag enormt fint och länge. Kul!

Under träningsdagarna hördes rätt som det var en bekant stämning. Svenska här i öknen i Lost Hills? Det var Rolf Svensson! Rolf och sonen Fredrik kunde ses på alla tävlingar i Sverige under en period på -80 talet. Jobbet hade fört Rolf till USA, men friflyget hade han inte släppt. Han flög en del inomhus nu och hade rest till VM för att vara tidtagare, kul!

Även många äldre frågade hur Anders "Håkansson" hade det? Vi svarade som vi trodde "He is probably out trimming"!

Under tisdagen hade jag från början tänkt att ta det lugnt och ladda inför tävlingen, men eftersom den stora kärran behövde flyga mer och även Anders P ville köra mer så åkte vi ut och flög tidigt även den morgonen. Hela laget var samlat för sista testerna inför tävlingarna. Ytterligare lite annorlunda väder. Lite svag vind som kändes ganska kall och svårbedömd. Termiken var inte så lätt som under Canada Cup någon mer dag! Alla småfilade lite på det sista, men kände sig relativt klara runt lunchtid, så vi styrde hem till Motel 6, Buttonwillow, och vilade inför invigningen.

Invigningen var i Wasco. Det var lagom pampigt med de officiella från FAI med Pierre Chaussbourgh i spetsen som öppnade mästerskapen. Även George Batiuk, tävlingsledaren, sade några väl valda ord. Efter det som hände i USA den 11:e september så var han mycket glad att vi alla kunde samlas och utöva vår fantastiska sport. Endast två länder hade fått lämna återbud, Kina och Bosnien-Herzegovina. Efter invigningen var det grillfest. Biffarna var stora som de bara kan vara i USA! Efteråt följde lagledarmötet som jag själv och Bror gick på. Allt framlades med samma självklara amerikanska säkerhet och tävlingsledaren gav ett mycket kompetent intryck. Det kändes som att tävlingarna hade goda möjligheter att fungera bra! Tävlingsledaren gjorde några lugna varningar om krypen du kan hitta på fältet, det finns skallerorm, tarantellor och skorpioner, men de farligaste varelserna ute där kommer ni att upptäcka är era medtävlande på motorcyklar! Trots att flera såg skallerorm denna gång, hade han helt rätt!

Onsdag morgon och dags för F1A gänget att köra för fullt. Bror fungerade som lagledare och Brobergarna hämtade modellerna. Lagledaren har en mycket viktig uppgift i att prata med tidtagarna, dels inför flygningarna och dels för att lägga en positiv klang i arbetet. De som är tidtagare under tre dagar har en mycket tuff uppgift och det är lätt att koncentrationen faller. Tidtagarna behöver väckas lite och muntras upp inför en sådan viktig uppgift som att ta tid på det svenska laget!

Efter att ha studerat morgonvädret under träningsdagarna, kom vi överens om att det inte var något lyft att tala om så tidigt på morgonen. Det var bara att flyga på prestanda i första perioden. Prick klockan åtta gick Micke upp och snurrade ett par varv och gjorde en snygg start och flög en enkel max. Som andre man på startlinjen stod Anders P. Också han snurrade endast ett par varv och började ladda för start. Det var väldigt stilla på morgonen och svårt att få fart i starten. Anders modell kom runt lite för långt i sista snurrevarvet och när Anders fick bra

fart på modellen låg den redan med nosen ut åt höger. När Anders satsade för fullt kom dessutom zoomrodret ut och fick modellen ytterligare åt höger. När bunten gick in var modellen i fel läge och buntade ner sig grymt. Istället för 65 meters utgångshöjd blev höjden ca. 30 meter. Inte ens Anders superb uttrimmade modell kunde klara maxen från den höjden. Det blev 182 sekunder och rullgardinen ner för Anders. Mycket tråkigt för Anders som flugit fantastiskt säkert under alla trimdagarna. Själv gick jag också ganska kvickt. Fick ingen riktig fart i modellen, starten lite vänster, men helt OK, också en klar max.

Andra starten visste vi skulle bli lurig. Vädret hade varit olika varje dag och det kunde vara termikfritt, men termikaktiviteten kunde även ha startat. Vi fortsatte att flyga relativt stora modeller. Micke maxade säkert. Jag flög nu som nummer två efter att Anders hade missat. Jag tyckte vädret var relativt stabilt och kopplade på andra modeller som såg ut att ligga bra. Min modell kom dock något framför de andra och sjönk fortare. Det kändes aldrig som någon kris, men modellen fusade på låg höjd, ca 5 meter. Anders maxade säkert.

I tredje perioden hade termiken kommit igång rejält. Vi flög små termikmodeller nu. Micke satte en ny bra max och såg stupsäker ut. Jag stressade i starten och glömde att slå igång timern.?! Händer det någon gång så ska det vara på ett VM! Som tur var kom jag på misstaget och kunde ta ner modellen och flyga mitt andra startförsök. Jag tog det lugnt och väntade på marken för att undvika linkorsningar. Jag kom upp i ett bra område och maxade lätt, puh! Även Anders sätter en fin max.

Resten av dagen flyter på bra och vi flyger bra överlag. Sedan termikaktiviteten är igång kör vi stenhårt på vår förutbestämda taktik. Piggybacking till hundra procent! Eftersom termiken är lurig är det viktigt att ha bra indikationer innan man bestämmer sig för att koppla och vad kan vara bättre indikation än andra modeller i termik?

Micke hade en start där kärnan helt obegripligt går ur en fin blåsa på bra höjd efter halva flygtiden. Den rasar enormt fort på slutet, men klarar precis maxen. En engelsman, John Williams, råkade ut för samma sak, men missade 8 sekunder!

Micke och jag är två av 41 som har klarat alla max och går mot första flygoffen. Eftersom startgrupperna ska lottas tar det längre tid nu att komma igång än under Canada Cup. Jag lottas att flyga från startgrupp 13.!? Flygoffen startas klockan fem. Micke och jag flög långt ifrån varandra. Vi lade oss båda bakom startlinjen för att köra piggybacking. Vi bedömde att det fortfarande skulle finnas termik att flyga på. Efter endast ett par minuter fick jag bra indikation och kopplade på det. Det var en fin blåsa och maxen var ett faktum. Micke hade kommit sent i sin blåsa och modellen ville inte kurva med riktigt. Modellen kämpade på mot slutet och klarade precis fem minuter, lättad!

Eftersom vi bara hade en motorcykel nu och vi dessutom var kort om folk kom en av amerikanerna och erbjöd sig att hämta åt mig. Han var skitcool! Lång och stor, med cowboyhatt på huvudet. Han hade fältets häftigaste motorcykel, en såndär med superbreda ballongdäck!

Endast två av 41 hade ramlat bort! Alltså gick 39 vidare mot sju minutersstarten. Jag lottas igen att starta från startgrupp 13, men det gick ju bra förra starten så det borde väl gå igen. Andra flygoffen kom igång klockan sex och under tio minuter skulle vi 39 som var kvar försöka hitta nog med lyft för sju minuters flygning. Både Micke och jag valde att flyga små modeller. Ungefär hälften av de startande valde att plocka fram sina stora glidarmodeller, men både Micke och jag trodde på termik. Även min motorcykelhämtare trodde att det skulle finnas lyft och han var en van Lost Hills flygare. Micke och jag lade oss i position för piggybacking och såg ett flertal modeller kopplas och komma glidande mot oss. Micke gick på ett område som han bedömde som bra, men hans modell ville inte kurva med i luften riktigt så modellen kom ner på 270 sekunder. Jag snurrade längre än Micke och efter att ha tittat på andra modeller i fem minuter utan att ha sett någonting som jag bedömde som bra, ändrade jag taktik och drog mig själv upp mot vinden. Jag stannade bredvid den stora bilparkeringen, tälten, grillen och dassen. Taktiken var att det kunde finnas varmluft samlat där som släpper när temperaturen överlag sjunker, samtidigt borde min modell flyga ut över ett mer buskigt område. Buskar kan också hålla en del varmluft som kan släppa eller låta sig släppas om man viftar lite. Efter sju minuters letande började varven kännas bra och även om det aldrig kändes perfekt, gick jag efter drygt nio minuters letande, det var då inte mycket tid kvar att leta på! Starten satt mycket bra och modellen höll höjden fint. Anders B och jag själv viftade frenetiskt med våra tröjor under modellen som inte drev speciellt långt. Efter drygt fyra minuters flygning började modellen tappa höjd och kom närmare och närmare marken. När modellen flugit sex minuter slutade vi att vifta för att inte orsaka turbulens. Modellen fusade fint på ett par meters höjd och spänningen var stor när jag gick mot tidtagarna. Skulle de ha sett modellen hela vägen? Jodå, de hade sett den, lycka! Det visade sig sedan att vi endast var två kvar som klarat maxen, Maarten van Dijk och jag själv! Maarten hade flugit när det endast var tio sekunder kvar av perioden och fått en mycket fin max.

Det var för sent att flyga ytterligare starter så det gick mot en tiominutersstart på morgonen innan F1B tävlingen. Micke slutade på 21:a plats och Anders P slutade på 46:e plats. Laget kom på 7:e plats.

Natten var orolig, endast ett par timmars sömn blev det för mig. Vi var på fältet strax efter sex, mörkret låg fortfarande tungt över tävlingsplatsen. En person var redan ute och plockade ihop sin kärra, det var Maarten. Jag hoppades på helt stilla på morgonen, jag bedömde att min största segerchans var i sådant väder. Jag plockade

ihop mina två flyoffmodeller i strålkastarskenet från vår bil och drog en teststart med "Lord Flash 2" som jag tänkt att använda i en stillaluft flyoff. Starten satt bra, modellen gled fint, och allt var klart för det stora uppdraget. Flyoffen skulle starta klockan sju, men vi var tvungna att flytta eftersom våra modeller skulle ha flugit ner mot flykten på fältet och där låg redan dammet tungt efter att vi kört in med bilarna. Efter att vi flyttat till en bra plats, kramade jag och Maarten om varandra och önskade varandra lycka till, därefter kom flyoffen igång 7.15. Tio minuters tid att leta, flygtid tio minuter. Taktiken var att försöka hitta någonting bra själv, men om Maarten skulle hitta någonting före mig så flyger jag på honom. Maarten går upp mot vind lite till höger om mig och letar. Det har börjat dra lite nu och jag är lite orolig för trimmet på min stora modell. Den är utsorterad för helt stilla väder och kan nog ligga lite för nära stallgränsen om det är turbulent. Efter ett par minuters letande drar sig Maarten mot vänster, jag dröjer mig kvar en stund, men drar mig sedan efter. När ungefär halva tiden för att leta är förbrukad börjar luften kännas jämnare och bättre. Jag snurrar tre-fyra varv som känns bra och plötsligt kopplar Maarten. Jag bestämmer mig för att gå med honom. Jag gör starten med säkerhet istället för att ladda för mycket. Med wire går det bra att få fart även med ganska kort ansats. Min modell går något vänster i starten, men lägger sig bra, några meter över Maartens modell och nedräkningen kan börja. Min modell flyger stora cirklar, ca. 55 sekunder/varv, Maartens kurvar lite snävare. Min modell glider ut mot vänster sett från tidtagarna, Maartens ut mot höger, men de är så pass nära varandra att om man tittar i kikaren, kan man se båda. Min modell ser ut att ligga bättre än Maartens, men han kopplade också något före mig så det är lätt att lura sig. Först slutar Maartens tidtagare att ta tid, men ganska snart efter stänger även mina tidtagare av sina klockor, spänningen är stor! Pierre Chaussbourgh kommer fram till mig och säger att enligt hans tidtagning flög jag ca. 20 sekunder längre, men han är ingen officiell tidtagare. Snart kommer även tävlingsledaren fram till oss och visar de officiella tiderna. Skillnaden i tidtagarnas tid är lite. Mina tidtagare hade tiderna 300, 298 och 296 sekunder, vilket gav medeltiden 298 sekunder. Maartens tid slutade på 293 sekunder. The Swedish Glider Cup går till Sverige för första gången! Kul att krama om det svenska gänget efter segern! En sådan här bedrift är naturligtvis resultatet av en bra laginsats och att vi sporrat varandra till bra prestationer under många år, det känns som att många har del i segern! Många grattiskramar blir det och en av de jag minns bäst är Mike Fantham, som segrade -93 efter en liknande flyoff, som kramar om mig och säger "This will last forever". En härlig känsla!

Vårt starka F1B gäng som av alla bedöms kunna komma hur långt som helst både individuellt och i lag börjar sina förberedelser. Jag var tvungen att gå och processa mina tre modeller som jag flugit med under mästerskapet. Anders P och Sofia skötte lagledarsysslan medan jag var borta. Det är Micke som hämtar modellerna idag.

Så nervös som jag var inför processingen har jag nog aldrig varit, tänk om någonting inte stämmer? Bror och Anders P hade kvällen innan kollat en av mina modeller som låg ganska nära övre gränsen för bärytan enligt mina beräkningar, men jag kunde vara lugn enligt dem. Jag satt i restaurangtältet och väntade på att Alexander Andriukov skulle mäta och väga mina modeller. När han kom ut och gav mig en björnkram och sa "We have a new Champion", var lättningen stor och några tårar fälldes nog också. Vilken känsla!

Så var det Maartens tur att processa, han hade använt två modeller som båda skulle kollas. Flyoffmodellen var de tvungna att mäta ett par gånger för att komma till rätt yta, den låg nära! De mätte först grovt, om det inte räckte, mätte de mer och mer noggrant. Den andra modellen skulle vara OK enligt Maarten, den hade blivit mätt tidigare under en annan mästerskapstävling och var då OK. Men killarna som mätte och räknade pustade märkvärdigt efter att första mätningen var gjord. Den var ganska mycket för stor! De mätte noggrannare och noggrannare, men det bästa de kom fram till var att modellen var 4 kvadratcentimeter för stor. Men när juryn kollade måttbandet så ansåg man att det fanns ett fel på det ganska enkla måttband som användes, så modellen godkändes. En mycket lättad Maarten jublade naturligtvis! Det blev champagne med holländarna efter processingen. De hade även tagit tredjeplatsen genom Ivo Kreetz. Han flög en enkel zoom modell och missade endast sju sekunder i sjuminutersstarten, mycket bra gjort!

När jag kom tillbaka till startlinjen så hade nästan hela andra perioden flugits. Allt hade gått bra för F1B gänget. Taktiken var, som under F1A dagen, att flyga med bästa tänkbara indikation, dvs. andra modeller i bra termik. Under de första starterna hade vi tur med vår startposition. Vi var ganska långt ner på startlinjen och med en svag vind som blåste snett med linjen hade vi mycket bra möjligheter att hitta bra tillfällen. Alla flög mycket säkert och avslappnat. Anders B hade fått mycket bra trim på sin nya kärra och den flög mycket bra och snällt. Anders B var den minst rutinerade i gänget vad det gäller landslagsuppdrag, men som den tävlingsmänniska han är, visade han mycket stor kyla och taktiskt tänkande. Mycket imponerande! De gamla rävarna Håkan och Bror flög som på räls hela dagen. Eftersom vi under dagen flyttade tre startgrupper efter varje start, var det ofrånkomligt att vi skulle flytta från slutet av startlinjen till början någongång under dagen. Den starten vi flyttade kom vi inte igång som vi skulle och när första blåsan gick så hade inte Bror hunnit veva så den missade vi tyvärr. Bror fick ganska snart en fin indikation och flög en max, men efter det blev det svårare. Vi var längst upp i vind och när modellerna som flög nedanför oss indikerade på bra väder, var de ofta för långt ner i vind för att vi skulle våga flyga på dem. När Håkan skulle flyga så väntade vi länge. När endast tio minuter återstod av perioden hade vi både Håkan och Anders B kvar. Det började kännas lite panikartat, men vi höll oss lugna. Vi resonerade att vi inte kunde köra vår taktik fullt ut, utan måste lita till oss själva nu på slutet. Medan

Håkan väntade började Anders B att veva. Vi såg en modell som såg ut att flyga i bra luft som Håkan gick på. En bra max! När maxen var noterad, väntade tidtagarna med att skriva in tiden och gick direkt över på Anders B's modell. Anders kastade med två minuter kvar av perioden och fixade en kanonmax, skönt! Det gick hem! Resten av dagen gick som på räls och samtliga svenskar till flyoff. Andra mästerskapet i rad som svenska F1B laget flyger fullt! Mycket imponerande! Vi hade tyckt att det var ganska lättfluget under dagen och var därför lite förvånade när vi såg att endast tre lag hade alla med i flyoffen. Det betydde som sämst en tredjeplats i lag!

Flyoffen skulle börja klockan fem och vi skulle få problem med modellhämtningen. Vi fick dock låna motorcyklar så att det skulle reda sig. Håkan och Bror gjorde inga misstag i femminutersstarten, utan maxade enkelt. Anders B gjorde även han en mycket bra start, men tyvärr började modellen att stalla nära marken och Anders missade 17 sekunder och slutade på 26:e plats. Det blev jubel i Jugoslavien lägret eftersom de hade alla tre med till sjuminutaren, de trodde därför att de hade tagit hem segern i lagtävlingen. Vi var naturligtvis nöjda och glada över andraplatsen, men tänkte inte så mycket på det just då. Klockan sex var det dags för sjuminutersstarten och vi kände att både Håkan och Bror hade mycket goda möjligheter att nå långt!

Micke och Anders B hjälpte Håkan och jag och Anders P hjälpte Bror. Bror bytte modell nu till Emil-VM två från Israel. Håkan gör en kanonstart, men tappar tyvärr 28 sekunder. Han har dock den tredje bästa tiden av dem som missat och slutar på en mycket fin 10:e plats. Brors start är den bästa han gjort under dagen. Enorm utgångshöjd och mycket bättre glid än den modell han använt tidigare under dagen. Ser mycket bra ut! Maxen är hur säker som helst. Sju tävlande har klarat maxtiden och får fortsätta på morgonen innan F1C tävlingen. Plötsligt kommer Pierre Chaussebourgh fram och gratulerar till andra guldet för dagen! Eftersom det är lägsta summan av de individuella placeringarna som räknas till lagplaceringen och inte tiden, hade vi vunnit lagtävlingen! Jugoslaverna hade tänkt fel. Eftersom endast en jugoslav, den säkre Ivan Kolic, återstod och de andra två missat en hel del i sjuminutersstarten kunde de inte ta oss även om Ivan skulle vinna och Bror komma sist nästföljande dag. Det var svårt att fatta, men vi hade fått två VM guld torsdagen den 11:e oktober 2001! Mycket kul för Håkan och Anders B att som far och son få vara med att ta ett lagguld!

Förhoppningarna inför flyoffen dagen därpå var mycket stora. Skulle Bror äntligen få sitt efterlängtade och i mångas ögon välförtjänta guld? Det var många med oss svenskar som höll tummarna för Bror nästkommande morgon.

Återigen var vi ute före solens uppgång över öken i Lost Hills. Bror plockade upp den Emil som flög så bra kvällen innan och vi var säkra på att mästaren på gummimotorer hade sparat någonting utöver det vanliga för starten som skulle följa. När flyoffen startade, något försenad från den annonserade tiden 7.00, så var det avvaktan i leden. Den försvarande mästaren Oleg Kulakovsky gjorde, till allas förvåning, en trimstart endast ett par minuter före flyoffstarten och var knappt tillbaka när perioden startade. Först iväg för att försöka nå tio minuters flygtid var Ivan Kolic som satsade grymt i kastet. En enorm start som drog ner i vind i ensam majestät, fantastiskt högt. Bror startade som nr. två ett par minuter in i perioden. Modellen ville inte upp riktigt som kvällen innan. Jag följde modellen ner i vind på mopeden och tyckte att den tappade höjd snabbt, det såg ut som den flög fort. Längre ner kunde jag se Kolics modell stalla stora stalla ner mot marken, tråkigt för honom naturligtvis efter en sådan fin start. När Brors modell kom ner på 30 meter börjar även den att stalla. Det var alltså inget fel med trimmet som gjorde att modellen flög fort i början, utan modellen flög helt enkelt i dålig luft. Eftersom temperaturen och vinden var jämn på morgonen så var det svårbedömt väder. Den tar ut stallet alldeles innan landning och får 308 sekunder. Resten av gänget flög i slutet av perioden och den regerande mästaren gjorde en fantastisk flygning och slog andremannen med över hundra sekunder! Det verkade som om luften överlag var bättre i slutet av flyoff-perioden än i början då Bror flög. Flera hade haft stalla på sina modeller i slutet av flygningarna, tydligen låg det ett turbulent lager runt 50 meter som störde modellerna.

Så slutar då VM flygandet för oss svenskar. Brors tid räckte till en mycket hedrande 5:e plats, vilket inte är fy skam i den stenhårda konkurrensen, även om Bror naturligtvis hoppats på bättre!

F1C tävlingen startar i rätt tid. Anders Persson och jag är kvar på fältet och kollar, medan Micke och Sofia ska trimma in Sofias nya kärra och Bror och Solvig åker hem till hotellet. Det solskyddstält som laget fått i gåva packas ned och tas hem för att användas av nästa friflyglagslag.

Det som snabbt slår en är att detta VM'et är utväxlingarnas VM. Åtminstone tre olika tillverkare av växellådor till motorerna kan skådas. Den första, gjord och såld av Verbitsky, finns det många som använder, men även en amerikansk och en ungersk variant fanns på fältet. Överlag är det stor skillnad i höjd på de utväxlade modellerna och de utan. Det är en häftig kick att stå mitt i skocken då ett tiotal utväxlade kärror går till skyn samtidigt! Det är ett djävulskt drag!

De som imponerade mest under dagen var Archer och Verbitsky. Archers starter sitter exakt hela dagen. Jag kunde inte urskilja ett enda stalla i urtagningarna under hela dagen! Hur gör han? Med fem sekunders motortid är F1C tävlingen spännande att titta på. Även växellådsmodellerna kommer ner fort om de inte sätts i termik. Jag kollade lite extra på mina kompisar från England, men de hade ingen av sina bättre dagar. Den som såg säkrast ut under tävlingen var John Cuthbert, men i femte start kopplade han linorna till timern fel och buntade i femton sekunder och fick totalt 34 sekunder. Nat! När vi innan lunch satt i restaurangtältet såg vi plötsligt en snygg lila

F1A modell komma nerfusande. Den kom nästan ner i skallen på vår motorcykelkille, Bill, som var tidtagare. Jag tänkte efter en stund att det måste vara Sofias modell? Jag borde nog gå och hämta den, men då såg jag George Batiuk, tävlingsledaren, komma med modellen och han såg inte glad ut! Jag tänkte snabbt om och tänkte istället att det nog var bättre om Sofia själv hämtade modellen. Det skulle nog bli lättare för Sofia att charma George än för mig! Sofia hade lagt fusen i fel spår i timern och flugit längre än hon tänkt. Modellen fungerade dock bra och efter ett samtal med tävlingsledaren fick hon tillbaka den!

Endast femton tävlande klarade alla max. Två nationer såg ut att ha fullt, men efter sista start såg vi att Polen, som var ett av lagen med alla max, hade fått en person diskad. Ukraina tog därför lagsegern som enda nation med alla i flyoff.

I första flyoffen försvann bla. Verbitsky efter att ha kastat för flackt.

Inför sju minutersstarten var det fem tävlande kvar. Flera av dem var personer som imponerat mycket under dagen så det skulle bli spännande! Den första att starta var Babenko från Ukraina. Det är en stor kille som hanterar växelmodellerna som om de vore vanliga kärror. Många säger annars att modellerna med utväxling är svåra att få iväg rätt eftersom dragkraften och vridmomentet är så stort. Men Babenko greppar enkelt om hela kroppen på modellen med en hand och kastar stenhårt! Imponerande! Starten sitter fint, modellen har lite överskotts fart och gör ett par stall innan den lägger sig att glida. Andre man iväg är ryssen Fuzeyev. Hans folder är grym och den populäraste kärran på fältet bland åskådarna. Ihopfälld har den en spännvidd på strax över metern, när motorn cutat och kärran buntat färdigt vecklar kärran ut sig till en spännvidd på över två och en halv meter! Han flyger dessutom med en F1A profil på vingen! I flyoffen bytte han kärra från den han kört med hela dagen och tog en som var ljusare i färgen. Starten sitter perfekt och publiken jublar! Truppe kastar grymt snett, jag tror att det ska bli marksyning, men kärran rätar under hela motorflykten och starten sitter bra! Dessa tre kommer i nämnd ordning, Babenko, Fuzeyev och Truppe. Endast 8 sekunder skiljer dem åt! Esset Randy Archer råkar ut för en hackande motor och får en övertid i slutet av perioden. Han tar reserven men får på den en motortid under fyra sekunder och är redan då borta ur leken. Tråkigt för amerikanerna som hade stora förhoppningar om hemaseger i F1C.

Nästföljande dag hade vi banketten som den stora begivenheten. Den arrangerades på en Stockdale country club. Stället var fint och käket bra. Till prisutdelningen hade Sverige två höjdpunkter. Först upp av alla var jag själv som fick kyssa och höja The Swedish Glider Cup mot skyn, härligt! Som nummer två hade vi laget i F1B som hyllades som bästa lag. Även jag fick följa med upp på podiet eftersom jag agerat lagledare. F1B laget fick själva stå för nationalsången eftersom bandspelaren krånglade. Det blev ett populärt inslag! Jag hade tur att bandspelaren fungerade när jag stod där själv! F1B killarna fick inte med sig vandringspriset hem, det skulle komma senare.

Borgmästaren talade i slutet av prisutdelningen och sa att han bevittnat ett par världsmästerskap i andra sporter strax innan han kom till vårt och han var mycket imponerad av hela arrangemanget och gav friflyg VM 2001 absolut högsta betyg och man kan bara instämma. Amerikanerna gjorde ett enormt bra jobb och hade därtill tur med bra väder, vilket gav fina och sportsligt rättvisa tävlingar. Pierre Chaussbourgh avslutade med att tala om att han trimmat en del på morgonen och var ganska ensam på fältet, endast ett antal fruor till arrangörerna var ute på fältet och plockade skräp. Så nu var fältet rent och snyggt och redo för nästa VM! Jubel bland amerikanerna naturligtvis! Jag tror att vi ganska snart kan få uppleva ett nytt VM i Lost Hills!

Dagen efter banketten var det avresa. Vi fyra som reste tillsammans skulle på eftermiddagen resa hem till Sverige. Sofia och Micke skulle norrut på semester och sedan till Sacramento för en world cup tävling. Bror och Solvig skulle även de stanna ett par dagar och semestra.

Resan hem gick bra. Håkan hade det tufft efter att ha ätit en dålig korv ett par dagar tidigare. Det är inte kul att sitta på ett flygplan en hel dag med magont!

På Arlanda blev vi väl mottagna av Bo Modigh som grattade oss från SMFF och utanför tullen stod flygare från Uppsala och Stockholm samt Robert Hellgren med svenska flaggor och hurrade. Enormt kul med ett sådant mottagande!

Detta var lite från VM 2001!

Per findahl