

# 21<sup>er</sup> Campeonato del Mundo, Clase F1D para Seniors y Juniors

7-12 Octubre de 2002, Slanic-Prahova

Por primera vez, la selección Española ha tomado parte en el Campeonato del Mundo de Aeromodelismo Indoor, clase F1D.

Esta selección estaba formada por Daniel Medina Mangas, Manuel Ángel Díaz García y Luis Font Bellot. Todos deportistas Senior.

La asistencia a este Campeonato del Mundo venía auspiciada por la magnífica actuación de Daniel Medina y Manuel Ángel Díaz en el 3er Concurso Internacional de Burdeos (Francia), celebrado los días 29 y 30 de junio del presente año.

En este concurso internacional, Daniel y Manuel, consiguieron un 4º y un 8º puesto, quedando sólo a 3 y 10 minutos de la tercera posición, respectivamente.

Pasaré ahora a relatarles, ampliamente, cuanto aconteció en el susodicho Campeonato Mundial en Rumania.

1<sup>er</sup> día, Sábado.

Tras toda una noche de vigilia en Barajas y el vuelo vía Munich hasta Bucarest, llegamos a Rumania, país de la Europa del Este, que tras la caída del régimen comunista, se ha hundido en una crisis económica de la que no consiguen recuperarse, ni siquiera tras 13 años de democracia.

El ambiente general que se respira en el país es de desidia y enfado general, incluso hacia los turistas, que casi en todo momento son tratados con desconfianza, y nunca con la supuesta atención que merece una fuente de divisas que, por otro lado, tanta falta le hace al país.

Cuando por fin conseguimos llegar al hotel, previsto por la organización del campeonato, teníamos en nuestro haber un par de discusiones con los funcionarios de inmigración, la reclamación de nuestros equipajes, que quedaron en el camino, así como el dudoso honor de habernos extraviado en la confusa red de carreteras que pueblan el país.

Siguiendo con la tónica del país, y sin querer profundizar en el tema, la calidad del alojamiento era espartana, el personal no hablaba nada que no fuera rumano y las comidas, frugales.

Esa misma noche conocimos a Mihail Zanciu, responsable de la organización del mundial y empezamos a hacer amistad con los integrantes del equipo Norteamericano y Canadiense, todos ellos expertos, con muchas horas de vuelo y bastante amigables.

2º día, Domingo.

A la mañana siguiente, tras un paupérrimo desayuno, nos dirigimos a la mina, atravesando Slanic.

Este pequeño pueblo se encuentra enclavado en un valle de los Cárpatos, en medio de un paisaje de alta montaña compuesto por abetos y algunos árboles de hoja caduca. Pero en él también se aprecian los signos de la precaria economía del país.

Accedimos a la mina a través de un ascensor alternativo muy rudimentario. En unos dos minutos y después de unos cuantos traqueteos, llegamos al primer nivel de la mina, donde se celebraría la competición.

La primera impresión al salir del ascensor, fue de asombro, ya que el recinto es enorme, con una altura de 70 metros y una amplitud de 30 metros, la sala principal mide mas de 100 metros de largo. La temperatura es de 10º C constantes y una humedad relativa del 80%. Si en ese momento nos hubiese recibido un troll o un orco, nos habría parecido lo mas normal, ya que la sala sería digno decorado de "El Señor de los Anillos".

La excavación de la mina comenzó en el año 1912, terminándose la primera planta de la misma en 1942, en la plenitud de la 2ª Guerra Mundial. La técnica era bastante sencilla, con una especie de motosierra de unos 5 metros de hoja, se cortaban dados de 2,5 metros de lado, que luego eran transformados en pedazos mas pequeños mediante picos y martillos, para poder acarrearlos mediante vagonetas al exterior. En total, unos 450.000 metros cúbicos de excavación.

En este escenario empezamos nuestras pruebas, para descubrir que si no éramos capaces de llegar hasta el techo, difícilmente íbamos a poder hacer buenos tiempos. Mientras nosotros nos movíamos en el rango de 10 a 18 minutos, con motores completos, las proyecciones de los integrantes del equipo americano eran de 7 minutos con  $\frac{1}{4}$  de motor.

Estos primeros entrenamientos los tuvimos que hacer casi sin material, ya que en las maletas extraviadas de Daniel Medina, iba buena parte de las gomas que íbamos a utilizar en la competición, así como el mejor torcometro de los tres que llevábamos y toda su herramienta.

De vuelta al hotel, y ya durante la cena, pudimos disfrutar de la conversación de Ray Harlan, Jefe del equipo norteamericano, quien nos relató sus muy curiosas experiencias en Rumania durante la época del gobierno comunista. En plena guerra fría, ser norteamericano e ir a volar a un país del este no era, precisamente, lo mas sencillo.

3<sup>er</sup> día, Lunes

El Lunes lo dedicamos a hacer turismo por la zona, visitamos Brasov y Sinaia, ambas ciudades Sajonas en el Corazón de los Cárpatos. En ambas ciudades pudimos observar preciosas construcciones del siglo XV en muy buen estado de conservación, que constituyen buena parte del interés turístico del país. A pesar de esto, el ambiente de miseria era el mismo que se podía apreciar en todo el país.

Por la noche de vuelta en el hotel, fuimos a formalizar la inscripción en las habitaciones de la organización. Para mi sorpresa, a la organización le había llegado una transferencia de 56 \$ menos de lo que aparecía reflejado en la copia de la federación Española, con lo que tuvimos que pagar esta diferencia y el día de más, que por error, no se había pagado por adelantado, en total, 302 € que abonamos entre Daniel Medina y Yo.

Esa misma noche tomamos la decisión de acortar las hélices y consultar con los demás participantes el tamaño de los motores, para así poder mejorar nuestros tiempos.

4<sup>o</sup> día, Martes.

Esa mañana nos trasladamos a la mina a tomar parte en los entrenamientos oficiales y ajustar los modelos, ya con el material de Daniel Medina recuperado. También pudimos recoger el material que teníamos encargado a John Tipper, Jefe de equipo de Reino Unido y tercer clasificado en el mundial de 2000. Con motores de 0.055" de buena calidad y hélices de menor diámetro conseguimos mejores tiempos, aunque todavía no nos acercamos a los vuelos de los equipos punteros. Entre los participantes se rumoreaba que aquél que consiguiera hacer vuelos de 35 minutos sería el ganador.

Por la noche, tras la cena, se convocó la reunión de jefes de equipo, en la que se nos explico el procedimiento a seguir el día siguiente en la competición, que paso a explicar a continuación:

Primero chequeo del peso del modelo y envergadura.

Después posicionado en la zona de vuelo, carga del motor y vuelo.

Tras el vuelo, se comprobaría el peso del motor de goma.

De esta manera se dejaba en manos de los competidores la integridad del concurso. No obstante, durante la reunión, se especuló bastante sobre si un modelo colgado a 50 metros con un vuelo destacado debía puntuar o no, dada la imposibilidad de verificar el peso de su goma. Una vez aclaradas todas las dudas y la honorabilidad del Jurado Internacional, nos fuimos a preparar los modelos para el día siguiente y a dormir.

5<sup>o</sup> día, Miércoles, 1<sup>er</sup> día de competición.

Las condiciones de temperatura y humedad se mantienen durante todo el día, pero debido al trasiego de gente, desde la zona de preparación a la zona de

vuelos se crea una corriente, que en algunos vuelos hace perder a los modelos el tirón inicial de la goma.

Nuestros vuelos nos sitúan en la mitad de la clasificación individual y de equipos, a pesar de que Daniel y Manu han tenido problemas en la salida de su primer y segundo vuelo respectivamente.

Los primeros puestos están copados por el equipo rumano, Aurel Popa y Dan Amoraritei, y el inglés Bob Bailey. Seguidos muy de cerca por parte del equipo norteamericano.

Mención especial merecen el segundo vuelo de James Richmond de 35' 29" y los primeros vuelos de Doug Schaeffer y Ben Saks, ambos júnior, de 33' 04" que al final demostraron su valor situándose 1º y 2º en la clasificación final.

Nuestros cronometradores se mostraron muy amigables, gracias a que uno de ellos hablaba inglés y demostraba mucho interés por nuestro país y nuestras costumbres.

6º día, Jueves, 2º día de competición.

Las posiciones se van clarificando.

James Richmond, al hacer un vuelo de 31' 33" y otro de 28' 51" pasa de la 23ª posición a la 1ª. Esto da la razón a quienes pronosticaron el primer día que quien volara 35' seguramente sería el campeón.

Nuestros vuelos siguen en la tónica del primer día. Los vuelos de Daniel Medina, el primero de 25' 46" y el segundo de 28' 12", que podría haber sido mayor de no haber colisionado en vuelo con el modelo de Doug Schaeffer, que bajaba haciendo 32' 40". A pesar de tener la opción de repetir el vuelo, decidimos no hacerlo, ya que era el mayor vuelo de los conseguidos por el equipo, y al repetir nos arriesgábamos a no volver a obtener ese tiempo. Este vuelo se convertía en el nuevo record de España, que esperamos se pueda homologar dada la entidad de la competición.

Manuel Díaz consiguió este día sendos vuelos de 24' 43" y 24' 41", a pesar de tener problemas en la salida, debidos al alto torque con el que estaba volando, que no permitía que el modelo girase en los primeros momentos del vuelo. Estos vuelos le permitían escalar un puesto en la clasificación individual.

Mis vuelos fueron de 19' 33" y 15' 42", empezando a acusar la escasez de goma de calidad, ya que mis modelos, al no volar con motores de goma nueva, era totalmente imposible conseguir tiempos aceptables. Este segundo día de competición me relegó del 24º puesto al 26º.

7º día, Viernes, 3º y último día de competición

En este tercer día, con los nervios a flor de piel, teníamos puestas nuestras esperanzas de mejora, sobre todo en Daniel Medina, que la tarde anterior había conseguido algo de la goma que utilizaba el equipo norteamericano, y

que en las pruebas que le hicimos se demostró de una calidad infinitamente superior a la nuestra.

Pero dada la gran tensión que teníamos al ir a realizar el primer vuelo, Dani Medina rompió tres motores consecutivamente. Esto lo provoca la necesidad de cargar en el motor hasta la última vuelta, con lo que se trabaja justo en el punto de rotura de este. Al romper estos tres motores, tuvimos que posponer el vuelo de Dani, que con el último motor, tuvo problemas y dañó el modelo.

El siguiente en el turno era Manu Díaz, que también rompió un motor y al cargar el segundo dañó el modelo, de manera más grave que Dani.

Con los dos compañeros reparando, era mi turno. Yo no rompí el motor durante la carga, pero al equivocarme en el lanzamiento, mi modelo se acercaba peligrosamente a la pared, con lo que tuve que cambiar su posición ayudándome del globo que teníamos para esos menesteres. A pesar de haber estado practicando durante los dos días de entrenamiento, esta decisión se mostró talmente desafortunada, ya que al desenganchar el modelo este se quedó en pérdida, y al recuperar la actitud de vuelo ya había perdido unos preciosos 5 m, que al final me dejaron en un tiempo de 14' 30".

Dani, con el modelo reparado, realizó el siguiente vuelo, en el que de nuevo volvió a romper un motor durante la carga, pero en la segunda consiguió lanzar el modelo, para obtener un tiempo de 22' 27". Este tiempo demuestra que éramos víctimas de la fatiga de los motores.

Manu, tras montar otro modelo tuvo que salir sin poder probarlo, ya que sólo quedaban 25 minutos para el final del tiempo de vuelo. En este vuelo, el modelo salió haciendo toneles verticales, pero al final se pudo recuperar para hacer 21' 17".

Mientras comíamos, nos enteramos de que John Richmond había hecho un vuelo de 36' 15", que le aseguraba el campeonato mundial. Era evidente su satisfacción, ya que se pasó todo lo que quedaba del día gastando bromas con sus compañeros de equipo, y podíamos oír sus carcajadas casi desde la otra punta de la mina.

En el último vuelo, el primero en salir fui yo, para así liberarme cuanto antes y poder ayudar a los compañeros con más posibilidades. Tras cargar el motor al máximo solo pude hacer 17' 12". Este tiempo me relegaba a los últimos puestos de la clasificación.

El siguiente en volar fue Dani Medina, pero esta vez la mala suerte quiso que su modelo colisionara con el de uno de los júnior Polacos y, tras chocar con la pared, hizo un tiempo de 15 minutos. Haciendo uso de la posibilidad de repetición del vuelo, el segundo intento se quedó en solo 19' 10".

Manu, tras unas pequeñas pruebas, fue el siguiente en volar. Pero las condiciones de la goma no le permitieron ir más allá de los 24' 24", con un modelo, que con los motores en las condiciones de los primeros días seguramente le habría permitido estar más alto en la clasificación general.

Mención especial merecen algunos de los participantes en la competición, como por ejemplo John Kagan, campeón del mundo en 2000, que el primer día se situó 6º, víctima de constantes roturas, el segundo día se hundió en la 10ª posición, pero gracias a dos magníficos vuelos de 31' 15" y 32' 35" realizados el último día consiguió auparse hasta la tercera posición, sin duda un gran campeón con mucha concentración.

También me gustaría mencionar a Corneliu Mangalea, integrante del equipo Rumano, que durante el primer día sólo pudo hacer vuelos de 1' 36" y 4' 31", y al acabar la competición hizo un vuelo, fuera de concurso, de 35'. Pero al día siguiente, con el mismo modelo, volvió a volar 1' 15". Sólo pudo mejorar en su 4º y 6º vuelo, donde hizo 19' 02 y 33' 30". Esto nos dejó bien claro que, estábamos volando en el recinto más difícil que actualmente existe en todo el mundo, y que, ni los participantes que conocen perfectamente el lugar, están a salvo de los problemas de volar en una sala de las características de la Mina de Slanic.

Cansados por el estrés de la competición y las condiciones del lugar de vuelo, volvimos al hotel para asistir a la ceremonia de clausura y la entrega de trofeos. El equipo norteamericano consiguió copar los primeros puestos de todas las clasificaciones, tanto senior como júnior por equipos e individuales. Su Jefe de Equipo era de las personas más contentas de la sala, solo superado por John Richmond y el jovencísimo Doug Schaeffer, ambos campeones del mundo.

8º día Sábado.

Por fin, después de las correspondientes despedidas, tomamos el avión de vuelta a España, esta vez sin ningún problema con el equipaje.

Conclusiones.

Las conclusiones tras tomar parte en este Campeonato del Mundo son varias:

1ª Es evidente que a pesar de trasladar todo el material de que disponíamos y recibir material en el mismo lugar de la competición es imprescindible disponer de más y mejor goma para asegurar los resultados.

2ª Las condiciones de temperatura y humedad, unidas al tamaño de la sala, son determinantes en la duración de los vuelos. Esto da ventaja a los competidores que pueden participar en competiciones celebradas en recintos de parecidas dimensiones, ya que así conocen los ajustes mínimos de los modelos y no necesitan perder tiempo experimentando.

3ª El equipo español, a pesar de su falta de experiencia y de material, consiguió mantener el tipo, alcanzando el 8º puesto por equipos. Y un magnífico 17º puesto por parte de Daniel Medina, que con un poco más de suerte y material puede alcanzar mejores resultados en breve. Tampoco es malo el 23º puesto alcanzado por Manu Díaz, que nos demostró que también está en la línea correcta de progresión, pero quizá llevado por su carácter e indecisiones se ve frenado en su progreso. Por último, yo, que alcancé un

decepcionante 28º puesto, pero espero saber sacar partido de las experiencias acumuladas en esta competición, tanto a nivel personal como a nivel técnico.

Todo esto, a grandes rasgos, es lo que dio de sí el 21º Campeonato del Mundo de Aeromodelismo Indoor, 1º Campeonato Mundial al que asiste la selección española, que esperamos, no sea el último.

Fdo: Luis Font Bellot  
Integrante y Jefe de Equipo  
Selección Española de Aeromodelismo Indoor

# 21<sup>er</sup> Campeonato del Mundo, Clase F1D para Seniors y Juniors

7-12 Octubre de 2002, Slanic-Prahova

APÉNDICE FOTOGRÁFICO



Carátula de la competición



Acceso a la mina



La Selección Española en la Ceremonia de Apertura  
Izq. Daniel Medina, centro Luis Font, Dcha. Manu Díaz



Detalle de la zona de preparación de los modelos, en primer plano los integrantes del equipo del Reino Unido



Otra vista parcial de la zona de preparación de los modelos



Entrenamientos durante el primer día.



Vista parcial de la zona de Preparación, al fondo los integrantes del Equipo Júnior de USA



Vista parcial de la mina  
Fotografiada con película Fuji 400 ASA



Modelos del equipo rumano en la zona de preparación.



Doug Schaeffer y Matt Chalker (USA Júnior) y Rob Romashk (USA) siguiendo el vuelo de un modelo Mini Stick de Rob



El Equipo Español el último día tras los vuelos oficiales, el cansancio y el frío es patente en nuestras caras



Podium Sénior  
1° John Richmond, USA, W. Ch. 2002  
2° Aurel Popa Rumania  
3° John Kagan, USA, W. Ch. 2000



Pódium Júnior  
1° Doug Schaeffer USA  
2° Ben Saks USA  
3° Horatiu Somesan Rumania



Ray Harlan, Jefe de Equipo  
USA



Ray Harlan, Daniel Medina y su mujer, Belén Pérez.  
Esperamos que se nos pegue algo del magistral hacer de los integrantes del equipo  
norteamericano

# 21<sup>er</sup> Campeonato del Mundo, Clase F1D para Seniors y Juniors

7-12 Octubre de 2002, Slanic-Prahova

## CLASIFICACIONES FINALES

THE 21st AEROMODELING WORLD CHAMPIONSHIPS CLASS F 1 D FOR SENIORS AND JUNIORS  
7 - 12 OCTOBER 2002, SLANIC, PRAHOVA, ROMANIA

OFFICIAL RESULTS SENIORS - INDIVIDUAL

PLACE			1	2	3	4	5	6	
1	JAMES RICHMOND	USA	01'10"	35'29"	31'33"	28'51"	36'15"	0	71'44"
2	POPA AUREL	ROM	29'39"	33'03"	31'50"	32'09"	09'58"	28'31	65'12"
3	JOHN KAGEN, 2000 WORLD CHAMPION	USA	27'01"	27'09"	23'34"	31'10"	31'15"	32'55"	64'10"
4	AMORARITEI DAN	ROM	28'33"	30'07"	30'09"	30'02"	29'48"	33'24	63'33"
5	ROBIN BAILEY	GBR	30'43"	29'53"	30'45"	31'40"	00'54"	29'15"	62'25"
6	LAWRENCE CAILLIAU	USA	17'00	30'22"	22'51"	00'05"	30'06"	31'25"	61'57"
7	LUTZ SCHRAMM	GER	28'41"	0	29'17"	30'09"	31'48"	01'36"	61'57"
8	OLEG KORNIYCHUK	UKR	30'34"	24'40"	31'21"	29'54"	01'03"	22'06"	61'55
9	PETER KUTTLER	GER	31'11"	0	28'21"	29'24"	25'19"	29'49"	61'00"
10	STEPHEN BROWN	USA	31'23"	25'54"	29'28"	24'59"	26'55	23'13"	60'51"
11	FRED TELLIER	CAN	29'08"	22'09"	30'05"	29'45"	29'52"	20'33"	59'57"
12	DERECK RICHARDS	GBR	23'44"	26'00"	0	24'56"	29'17"	30'33"	59'50
13	RONALD GREEN	GBR	11'12"	28'14"	29'06"	29'07"	0	23'33"	58'13
14	ANDRAS REE	HUN	19'19"	23'10"	22'49"	25'17"	27'32"	29'46"	57'18"
15	ZOLTAN SUKOSD	HUN	27'17"	26'24"	02'05"	26'16"	28'31"	26'06"	55'48"
16	JAN DIHM	POL	25'56"	26'34"	27'39"	27'34"	28'05"	25'22"	55'44"
17	DANIEL MEDINA MANGAS	ESP	22'27"	27'06"	25'46"	28'12"	22'27"	19'10"	55'18"
18	EDMUND LIEM	CAN	16'00"	22'47"	23'23"	22'46"	26'33"	28'17"	54'40"
19	DESZO ORSOVAI	HUN	27'10"	25'33"	24'07"	24'37"	27'08"	22'35"	54'18"
20	EDWARD CIAPALA	POL	23'47"	21'02"	24'50"	20'03"	05'01"	27'47"	52'37
21	MANGALEA CORNELIU	ROM	01'36"	04'31"	01'15"	19'02"	09'45"	33'30"	52'32"
22	KARL SCHONFELDER	GER	0	18'24"	18'27"	15'36"	27'26"	24'48"	52'14"
23	MANUEL DIAZ GARCIA	ESP	22'43"	19'45"	24'43"	24'41"	21'17"	24'24"	49'24"
24	DIETER SIEBENMANN	SUI	22'41"	26'19"	16'02"	21'54"	00'47"	16'19"	49'00"
25	SERGY MOSOLOV	UKR	19'56"	22'36"	24'26"	24'22"	24'14"	24'22"	48'48"
26	ENOMOTO HIDEYO	JPN	22'30"	22'16"	21'29"	22'38"	20'55"	22'13"	45'06"
27	JERZY MARKIEWICZ	POL	19'59"	22'24"	17'49"	15'01"	16'45"	06'35"	42'23"
28	LUIS FONT BELLOT	ESP	17'18"	20'32"	19'33"	15'42"	14'30"	17'12"	40'05"
29	RAYMOND JONES COLIN	CAN	15'43"	14'40"	11'16"	18'45"	15'38"	19'28"	38'13"
30	RIMAS STEPONENAS	LAT	11'08"	18'22"	19'20"	06'26"	00'23"	04'46"	37'42"
31	VITALIJUS SALOGUBOVAS	LAT	18'02"	12'34"	0	18'52"	18'34"	16'59"	37'26"

### FAI Jury

Perre Chaussebourg- President  
Gerhard Wobbeking- Member  
Mihail Zanciu- Member

*Wobbeking*  
*Zanciu*  
*P. Chaussebourg*

### Contest Director

Marius Conu

*Marius Conu*

Sénior individual  
17º, 23º y 28º Puestos

THE 21st AEROMODELING WORLD CHAMPIONSHIPS CLASS F 1 D FOR SENIORS AND JUNIORS  
7 - 12 OCTOBER 2002, SLANIC, PRAHOVA, ROMANIA

OFFICIAL RESULT - SENIOR TEAMS

1	STEPHEN BROWN	USA	31'23"	25'54"	29'28"	24'59"	28'55"	23'13"	60'51"	194'32"
	LAWRENCE CAILLIAU		17'00	30'22"	22'51"	00'05"	30'06"	31'25"	61'57"	
	JAMES RICHMOND		01'10"	35'29"	31'33"	28'51"	38'15"	0	71'44"	
2	MANGALEA CORNELIU	ROM	01'36"	04'31"	01'15"	19'02"	09'45"	33'30"	52'32"	181'17"
	POPA AUREL		29'39"	33'03"	31'50"	32'09"	09'58"	28'31"	65'12"	
	AMORARITEI DAN		28'33"	30'07"	30'09"	30'02"	29'48"	33'24"	63'33"	
3	ROBIN BAILEY	GBR	30'43"	29'53"	30'45"	31'40"	00'54"	29'15"	62'25"	180'28"
	RONALD GREEN		11'12"	28'14"	29'06"	29'07"	0'	23'33"	58'13"	
	DERECK RICHARDS		23'44"	26'00"	0'	24'59"	29'17"	30'33"	59'50"	
4	LUTZ SCHRAMM	GER	28'41"	0	29'17"	30'09"	31'48"	01'36"	61'57"	175'11"
	KARL SCHÖNFELDER		0	18'24"	18'27"	15'36"	27'28"	24'48"	52'14"	
	PETER KUTTLER		31'11"	0	28'21"	29'24"	25'19"	29'49"	61'00"	
5	DESZO ORSOVAI	HUN	27'10"	25'33"	24'07"	24'37"	27'08"	22'35"	54'18"	167'24"
	ANDRAS REE		19'19"	23'10"	22'49"	25'17"	27'32"	29'46"	57'18"	
	ZOLTAN SUKOSD		27'17"	26'24"	02'05"	26'12"	28'31"	26'08"	55'48"	
6	FRED TELLIER	CAN	29'08"	22'09"	30'05"	29'45"	29'52"	20'33"	59'57"	152'50"
	RAYMOND J. COLIN		15'43"	14'40"	11'16"	18'45"	15'38"	19'28"	38'13"	
	EDMUND LIEM		16'00"	22'47"	23'23"	22'46"	26'23"	28'17"	54'40"	
7	JAN DIHM	POL	25'56"	26'34"	27'39"	27'34"	28'05"	25'22"	55'44"	150'44"
	EDWARD CIAPALA		23'47"	21'02"	24'50"	20'03"	05'01"	27'47"	52'37"	
	JERZY MARKIEWICZ		19'59"	22'24"	17'49"	15'01"	16'45"	06'38"	42'23"	
8	LUIS FONT BELLOT	ESP	17'18"	20'32"	19'33"	15'42"	14'30"	17'12"	40'05"	144'47"
	DANIEL M. MANGAS		22'27"	27'08"	25'46"	28'12"	22'27"	19'10"	55'18"	
	MANUEL DIAZ GARCIA		22'43"	19'45"	24'43"	24'41"	21'17"	24'24"	49'29"	
9	OLEG KORNIYCHUK	UKR	30'34"	24'40"	31'12"	29'54"	01'03"	22'06"	61'55"	110'43"
	SERGY MOSOLOV		19'56"	22'36"	24'26"	24'22"	24'14"	24'22"	48'48"	
10	VITALIJUS SALOGUBOVAS	LTU	18'02"	12'34"	0'	18'52"	18'34"	16'59"	37'26"	75'08"
	RIMAS STEPONENAS		11'08"	18'22"	19'20"	06'26"	0'23"	04'46"	37'42"	
11	DIETER SIEBENMANN	SUI	22'41"	26'19"	16'02"	21'54"	0'47"	16'19"	49'00"	49'00"
12	ENOMOTO HIDEYO	JPN	22'30"	22'16"	21'29"	22'36"	20'55"	22'13"	45'06"	45'06"

FAI Jury

Perre Chaussebourg- President  
Gerhard Wobbeking- Member  
Mihail Zancu- Member

Contest Director

Marius Conu

Senior por Equipos 8º Puesto

THE 21st AEROMODELING WORLD CHAMPIONSHIPS CLASS F 1 D FOR SENIORS AND JUNIORS  
7 - 12 OCTOBER 2002, SLANIC, PRAHOVA, ROMANIA

OFFICIAL RESULT JUNIOR

			1	2	3	4	5	6	TOTAL
1	DOUG SCHAEFFER	USA	33'04"	30'54"	26'14"	32'40"	32'51"	36'12"	69'16"
2	BENJAMIN SAKS	USA	33'04"	24'50"	13'00"	14'53"	33'10"	32'09"	66'14"
3	SOMESAN HORATIU	ROM	27'26"	26'56"	21'00"	27'53"	27'00"	20'00"	55'19"
4	TAMAS SUKOSD	HUN	27'10"	22'35"	18'35"	0'	0'45"	27'57"	55'07"
5	ALEXANDR KOVALYOV	UKR	23'07"	28'48"	23'02"	08'20"	17'30"	24'27"	53'15"
6	MATHEW CHALKER	USA	18'54"	16'49"	19'55"	24'34"	21'10"	25'58"	50'32"
7	PUKOWIEC MICHAIL	POL	13'48"	15'20"	20'02"	24'00"	24'56"	16'46"	48'56"
8	POP IONUT	ROM	22'11"	14'33"	23'06"	20'00"	22'50"	21'56"	45'56"
9	MARIUSZ ROGOWSKI	POL	17'31"	16'20"	17'42"	21'33"	20'42"	0'16"	42'15"
10	IGNAS VALICONIS	LAT	20'19"	20'11"	14'27"	18'05"	21'10"	02'20"	41'29"
11	LUKAS IVANUSKAS	LAT	06'56"	0	17'56"	16'56"	19'58"	20'50"	40'48"
12	MARTYNAS MARKULAS	LAT	18'21"	18'52"	19'18"	18'05"	18'07"	19'20"	38'38"
13	IVAN MIHNEA	ROM	04'55"	01'39"	17'39"	17'37"	18'37"	19'33"	38'10"
14	JAKUB FILEK	POL	14'31"	14'49"	16'16"	19'31"	0'48"	16'20"	35'51"

FAI Jury

Perre Chaussebourg- President  
Gerhard Wobbeking- Member  
Mihail Zanciu- Member

*Perre Chaussebourg*

Contest Director

Marius Conu

*Marius Conu*

THE 21st AEROMODELING WORLD CHAMPIONSHIPS CLASS F 1 D FOR SENIORS AND JUNIORS  
7 - 12 OCTOBER 2002, SLANIC, PRAHOVA, ROMANIA

Official results - Junior Teams

Place			1	2	3	4	5	6	TOTAL TEAM
1	MATHEW CHALKER	USA	18'54"	16'49"	19'55"	24'34"	21'10"	25'58"	50'32"
	BENJAMIN SAKS	USA	33'04"	24'50"	13'00"	14'53"	33'10"	32'09"	66'14"
2	DOUG SCHAEFFER	USA	33'04"	30'54"	26'14"	32'40"	32'51"	36'12"	69'16"
	SOMESAN HORATIU	ROM	27'26"	26'56"	21'00"	27'53"	27'00"	20'00"	55'19"
	POP IONUT	ROM	22'11"	14'33"	23'06"	20'00"	22'50"	21'56"	45'56"
	IVAN MIHNEA	ROM	04'55"	01'39"	17'39"	17'37"	18'37"	19'33"	38'10"
3	JAKUB FILEK	POL	14'31"	14'49"	16'16"	19'31"	0'48"	16'20"	35'51"
	ARIUSZ ROGOWSK	POL	17'31"	16'20"	17'42"	21'33"	20'42"	0'16"	42'15"
	PUKOWIEC MICHAIL	POL	13'48"	15'20"	20'02"	24'00"	24'56"	16'46"	48'56"
4	LUKAS IVANUSKAS	LTU	06'56"	0	17'56"	16'56"	19'58"	20'50"	40'48"
	IGNAS VALICONIS	LTU	20'19"	20'11"	14'27"	18'05"	21'10"	02'20"	41'29"
	ARTYNAS MARKUL	LTU	18'21"	18'52"	19'18"	18'05"	18'07"	19'20"	38'38"
5	ALEXANDR KOVALYOV	UKR	23'07"	28'48"	23'02"	08'20"	17'30"	24'27"	53'15"
6	TAMAS SUKOSD	HUN	27'10"	22'35"	18'35"	0'	02'45"	27'57"	55'07"

FAI Jury

Perre Chaussebourg- President  
Gerhard Wobbeking- Member  
Mihail Zanciu- Member

*Perre Chaussebourg*

Contest Director

Marius Conu

*Marius Conu*

Júnior Individual y por Equipos