



MODELLFLYGNYTT



ORGAN FÖR
SVERIGES
MODELLFLYGFÖRBUND

5
1981

NYTT FRÅN... FÖRBUNDS- STYRELSEN

SMFF:s Förbundsstyrelse sammanträdde under två hektiska dagar den 7-8 november från vilka saxats nedanstående viktiga beslut:

Till att börja med godkände styrelsen AU:s avtal med Elanders Tryckeri som för närvarande svarar för tryckning av Modellflygnytt. Också AU:s avtal med HTF om personalens löner godkändes. Vidare ställde sig styrelsen bakom AU:s avtal med företaget Modellprodukter som innebär tillverkning och försäljning av vissa av SMFF:s byggsatser. Innebörden av detta avtal är bl a att personalens arbetsbelastning kan minskas och att priset för dessa byggsatser kan sänkas.

Lämnades också en rapport över de positiva samtal som förts mellan SMFF och SRI vars syfte är att överbrygga tidigare meningsskiljaktigheter. Noterades att dessa samtal förts i en konstruktiv anda med ömsesidig förståelse. Som ett konkret exempel på samarbete nämndes de gemensamma ansträngningarna att utarbeta ett BCL för modellflygplan som Luftfartsverket väntar på.

De tre grencheferna lämnade var sin verksamhetsrapport där bl a framgick att Sveriges olika landslag vid VM, EM och NM haft blandade framgångar. Noterades att vissa lagledarrapporter ännu inte hade inkommit.

Lämnades också en ingående rapport från VM-kommittén som arbetar med det VM i linkontroll som Sverige står som värd för sommaren 1982. Fastställde styrelsen bl a budget med startavgifter med ledning av VM-kommitténs arbete. Närmare information om detta VM kommer i Modellflygnytt under våren.

Av Förbundsexpeditionens rapport framgick att SMFF under innevarande år hittills ökat sitt medlemsantal med närmare 600 medlemmar vilket beaktades som en klar framgång.

Styrelsen hade också en lång och ingående diskussion om tidningen Modellflygnytt, dess utformning och policy. Konstaterades bl a att artiklar av mer allmän karaktär förekom för sällan. Problemen med utgivningen tycks nu vara lösta och styrelsen enades om att under 1982 sikta mot 8 nummer jämnt fördelade över året, dvs med en och en halv månads intervall. Med det nya utgivningsförfarandet kan pressläggningstiden avsevärt förkortas vilket i sin tur borde stimulera till ökat "författande" bland våra medlemmar.

Konstaterade styrelsen att den nuvarande datorhanteringen av medlemsregistret inte fungerade tillfredsställande. Eftersom nuvarande system inte går att använda, beroende på datorbyte, utan avsevärda kostnader för SMFF har styrelsen undersökt andra alternativ. Resultatet blev att styrelsen låter införda offert på ett system med en sk ordbehandlingsmaskin som kla-

rar av både vårt medlemsregister plus en hel del administrativt arbete. Detta kommer ytterligare att avlasta arbetsbelastningen på förbundsexpeditionen.

Till styrelsen hade inkommit en skrivelse med begäran om straffflintring för Greger Mårtensson och Nils Hollman, vilka tidigare avstängts från funktionärsskap vid tävling. Styrelsen beslutade att med omedelbar verkan upphäva tidigare beslut i ärendet.

Förelåg likaledes en skrivelse ang medlemskap för tidigare uteslutna Tore Loodin. Styrelsen beslutade enhälligt att bevilja medlemskap i SMFF för Tore Loodin.

Ovanstående var en sammanfattning av de viktigaste besluten vid styrelsens senaste styrelsemöte. För mer detaljer hänvisas till protokoll från mötet som hålls tillgängligt på Förbundsexpeditionen eller hos resp länsförbund.

... GRENARNA, RED.M.M.

ENKÄT SVAREN

KRÄVER

- fastutgivningsdag
- aktuell förbundsinformation
- aktuella reportage
- möjlighet till 1 tidning per hushåll
- tidningen knuten till medlemsskapet

Slutsatser av enkätsvaren

Som absolut viktigast för MFN:s läsare framstår en fast utgivningsdag och aktuell information från och om förbundet, liksom tävlings- och ungdomsverksamheten.

Nästan lika viktigt ansågs ritningsinnehållet och byggtipsen vara. Detta tyder på att större delen av materialet måste vara nybörjaranpassat då speciellt klubbsvaren och extra kommentarer går i den riktningen.

I ordning därefter kommer teoriartiklar och sedan motortester. Inslaget av illustrationer betraktas inte lika viktigt även om ju "1 bild säger mer än 1000 ord".

I arbetet med att rätta till tidningsutgivningen kommer styrelsen självklart att fästa mycket stor vikt vid vad som framkommit ur enkätsvaren. Som ett första steg har en tidsplan utarbetats för en utgivning av 8 nr/år. Avsikten är att tidningen därmed skall vara så aktuell att månadsmedlandet ej behövs. Tidsplan med stoppdatum för manusinlämning kommer att meddelas i nr 5/1981. Du som vet med dig att du har material som skall in i nr 1/1982 bör dock se till att redaktören har det senast i mitten av november (för säkerhets skull).

Styrelsen hoppas alltså att alla ni som förut dragit er för att skriva i tidningen beroende på osäkra utgivningsdatum, nu skall fatta pennan och

skriva av er allt intressant som lagrat sig. Kom loss grabbar och tjejer och låt oss göra en bra tidning!

Redovisning av enkätsvaren

A = Fast utgivningsdag
B = Aktuell förbundsinformation
C = Aktuella reportage
D = Firmaannonser
E = Privatannonser
F = Modellritningar
G = " " m bygganvisn.
H = Byggtips
I = Teoriartiklar
K = Motortester
L = Illustrationer

Ämnet redovisas med en bokstav enligt ovan.

I kolumn I redovisas antalet enkäter som givit ämnet en 1:a, i kolumn II redovisas antalet som givit ämnet en siffra fr o m 1 t o m 5. I kolumn III redovisas medianvärdet, dvs vilken siffra, som det svar har, som ligger i mitten av alla (i detta fall värde 44 av 87 inlämnade, enskilda svar). Kolumn IV visar %-andelen svar från klubbarna som prioriterat ämnet som nr 1.

Ämne	I	II	III	IV
A	37	62	2	64
B	25	61	2	71
C	25	72	2	64
D	4	41	6	29
E	3	33	7	29
F	16	60	3	43
G	11	63	3	57
H	13	70	3	71
I	11	58	4	43
K	7	51	5	29
L	10	46	5	43

Av ovanstående framgår klart att A, B och C är viktigast. F, G och H har dock även de ett mycket stort intresse.

Frågan om möjligheten att kunna nöja sig med 1 tidning per hushåll har till 100 % besvarats med ja av de 75 som besvarat frågan.

Att tidningen skulle ingå i medlemsskapet tyckte 61 medan 19 tyckte att den skulle vara frikopplad.

Ett förslag som på något sätt tillgodoser ovanstående synpunkter kommer att utarbetas inom styrelsen och föreläggas Förbundsmötet 1982.

Lennarth Larsson



HEJ ALLA MODELLFLYGARE.

Grenstyrelsen i Friflyg vill på detta sätt framföra sitt tack till alla de i landet som under året stött våra landslagsrepsentanter, med sitt bidrag i form av köp av VM-dekalen.

MODELLFLYGNYTT

MFN är ett organ för Sveriges Modellflygförbund och utsändes till prenumeranter och förbundets samtliga medlemmar.

REDAKTÖR

Lars-G Olofsson
Box 8044
421 08 VÄSTRA FRÖLUNDA
Tel. 031/49 30 55

FACKREDAKTION friflyg:

Se under rubriken FRIFLYG inne i tidningen

FACKREDAKTÖR inomhusflyg:

Sven-Olov Lindén
Hovstavägen 15
703 63 ÖREBRO
Tel. 019/18 21 79

FACKREDAKTÖR linflyg:

Ingemar Larsson
Lejdaregatan 8
462 00 VÄNERSBORG
Tel. 0521/112 10

FACKREDAKTÖR radioflyg:

Erik Strid
Dragonvägen 74
194 33 UPPLANDS VÄSBY
Tel. 0760/845 35

FACKREDAKTÖR utbildning:

Carl-Göran Sundstedt
Vindhemsgratan 32
752 27 UPPSALA
Tel. 018/10 81 57

ANNONSER

Lars-G Olofsson
Box 8044
421 08 VÄSTRA FRÖLUNDA
Tel. 031/49 30 55

1/1 sida	1.325:-
1/2 sida	725:-
1/3 sida	525:-
1/4 sida	400:-
1/6 sida	325:-

DISTRIBUTION

Förbundsexpeditionen,
Sandbergsgatan 4, Box 10022
600 10 NORRKÖPING

PRENUMERATION

Pris 60:- kr per år.
Per postgiro 51 81 65 - 6,
SMFF, 600 10 NORRKÖPING

LÖSNUMMER

Säljes i mån av tillgång för
10:- kr/st

Direktanslutning till SMFF
90:- kr/år

Material sändes till fackredaktörerna eller till förbundsexpeditionen.

EFTERTRYCK FÖRBUDES

SMFF-25 år

Ett nytt år står för dörren och det är inte vilket år som helst. Nej, 1982 är det år då SMFF firar sitt 25 års-jubileum.

Ett jubileum kan ju uppmärksammas på många olika sätt, genom jippon och arrangemang av olika slag. Styrelsen har en del planer för hur detta ska göras men det tveklöst största arrangemanget som ett led i 25 års-jubileet är det VM i linflyg som SMFF står som värd för. Vid FAI/CIAM mötet i Paris den 3-4 december presenterades uppläggningsen av arrangemanget liksom staden Oxelösund med ledning av det material som den ambitiöst arbetande VM-kommitten jobbat fram. Tiden för detta arrangemang blir den 20-26 juli.

Det är emellertid inte bara de förtroendevalda inom förbundet som kan bidra till att uppmärksamma SMFF:s 25 år. Här öppnas möjligheterna för alla våra medlemmar att vara med. Låt oss gemensamt göra 1982 inte bara till ett jubileumsår utan också det år då modellflyget i Sverige åter tar fart. Det gör vi bäst genom att i alla lägen ge modellflyget den positiva PR vår hobby verkligen förtjänar. Vi bör också aktivt verka för en fortsatt distriktsbildning där vi får möjlighet att regionalt verka för förstärkelse för de olika intresseinriktningar som finns inom vårt förbund. Samtidigt får vi en naturlig instans för våra klubbar att söka stöd hos vid exempelvis större arrangemang, flygfältsproblem etc.

1982 är också det år då styrelsen tänkt sig att äntligen få tidningen Modellflygnytt att fungera. Som den trogne läsaren inte kunnat undgå att märka har de tre senaste numren av tidningen kommit i tät följd. Detta är ingen tillfällighet utan ett medvetet test för att kontrollera pressläggningstider, distribution etc. Resultatet är positivt och målet är åtta nummer jämnt fördelade över året. Förhoppningsvis ska detta stimulera våra medlemmar till utökad skrivande och därmed göra tidningen mera intressant samtidigt som styrelsen hoppas kunna bredda utbudet av artiklar.

Till sist vill jag passa på att tack alla medlemmar inom vårt förbund för det stöd styrelsen fått i sitt arbete under året och passa på att önska alla medlemmar en God Jul och Gott Nytt År, inte minst modellflygår.



Omslag fram:

Äntligen. Efter många försök och andraplatser lyckades Gerald Bohman vinna Nordiska Mästerskapen. Snygga flygningar hela dagen och bra ordning på prylarna bäddade för segern.
Foto: Lars-G.

Omslag bak:

SM dominant. Bror Eimar, Solna MSK, tog hem rubbet. D.v.s. samtliga gummi-klasser han ställde upp i. Och det var 3 stycken. Strongt gjort. Bror är outstanding som gummiplågare i Sverige.
Foto: Lars-G.

Hittills har vi sålt 350 - 400 dekaler, det är i och för sig rätt märkligt att intresset ej är större i vårt land, där så många klagar på att det inte finns några pengar. Vi i grenstyrelsen trodde att detta var ett bra sätt för våra landslagsmän att få möjligheter till ett träningsläger och på så vis skapa ett slagkraftigare landslag, samt att vi även skulle kunna stötta landslagen på annat ekonomiskt vis.

1981 års landslag till VM fick trots allt denna möjlighet att träna och lägga upp lite taktik på Sundbro flygfält under ett tredagars träningsläger före VM. Landslaget och lagledaren visade stor tacksamhet och belåtenhet för detta.

Till kommande år vore det en stor fördel om alla tre grenarna kunde slå sig ihop om något liknande, för det måste väl vara bra även för de andra grenarna att kunna lägga sina landslag på ett träningsläger.

De som inte köpt årets VM-dekal kan fortfarande stödja vår idé, dekaler finns att köpa via:

Sture Johansson, Nybodagatan 1
171 42 Solna
Lars-G.Olofsson, Box 9044
421 06 Västra Frölunda

Dagens aktuella redovisning:
Antal sålda dekaler: 379
Kr: 3795.-

Med vänlig modellflyghälsning
Sture Johansson / V. grench. FF.

MFN UNDER 1982.

Som framgått av "Nytt från Förbundsstyrelsen", så är det meningen att tidningen under 1982 skall komma ut med 8 nr.

Dom sista numren har visat att det går alldeles utmärkt att hålla en månads pressläggningstid. Detta är vad dom flesta har saknat tidigare.

Följande preliminära manusstoppdatum kommer att gälla för 1982. Utgivningsdatum blir en månad senare. Manusstopp gäller även för annonser om inte annat avtalats med red.

MFN nr 1 stoppd. 1/1
2 15/2
3 1/4
4 15/5
5 1/7
6 15/8
7 1/10
8 15/11

Lite andra nyheter blir det också.

I detta nr. kommer den första tävlingsinbjudan med. Sådant skall naturligtvis vara med i MFN.

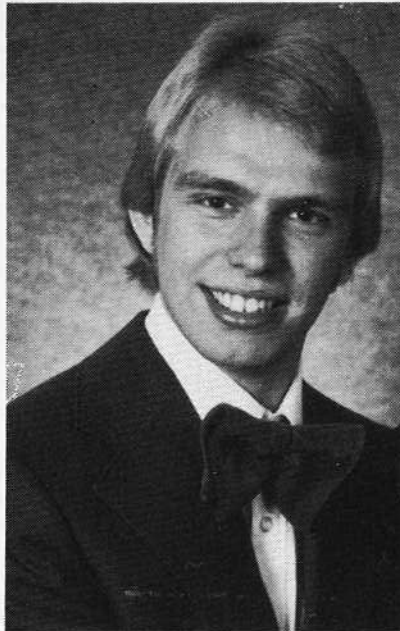
För Hobbybranschen startar vi i nr.1 med en rubrik "NYTT PÅ MARKNADEN". Det är alltså fritt fram att komma med information om vad som hänt på den fronten.

Jag har alltid trott på att det går att göra en bra modellflygtidning. Jag tror att vi är på god väg nu. Men det behövs material från alla håll för att vi skall få den tidning som vi vill ha.

Nu tar vi nya tag inför 1982.

Lars-G./Red.

IN MEMORIAM



CLAS-ERIC HOLMGREN

Vid en flygolycka på Visingsö i augusti i samband med landning av ett sjöflygplan omkom Clas-Eric Holmgren, Linköping, 24 år, tillsammans med planetens förare Björn Schönings, Norrköping, 30 år. I egenskap av entusiastiska EAA-medlemmar skulle de deltaga i en Fly-in träff som nyss börjat på Visingsö.

Clas-Eric var född och uppväxt i Filipstad och hade ett starkt flygintresse i pojkkåren, vilket resulterade i att han som 15-åring grundade Filipstads Modellflygklubb. Han var dess ordförande, bygg- och flyginstruktör samt skicklig modellflygare fram till år 1979, då han i samband med flyttning året innan fortsatte instruktörsverksamheten inom Nyköpings Modellklubb med samma iver och intresse där. Nästan all sin fritid i ton-åren lade han ner på att göra egna modellkonstruktioner och tillsammans med kamraterna bygga, flyga och göra propaganda för modellflyget samt hela tiden uppehålla kontakter med andra modellklubbar i Värmland och Bohuslän, både äldre sådana och vid nybildande.

Clas-Eric var den förste från Filipstads Modellflygklubb som ställde upp i "GRÄNSCUPEN F3A" på Näsinge flygfält i Strömstad i avancerat radioflyg 1977. Han och hans kamrater har återkommit dit och lyckats nå placeringar.

Clas-Eric bistod kamraterna genom sin aldrig sinande hjälpsamhet och sitt tekniska kunnande och byggde många Mach-1 maskiner åt dem både i Värmland och Sörmland.

Nyköpings Modellklubbs redaktör Gösta Leijon skriver i septembernumret av NMK-NYTT bl a : "När Clas-Eric kom till vår stad och vår klubb för ett par år sedan var det som en frisk fläkt som vitaliserade vårt klubb-
liv, inte minst på ungdomssidan. Det är inte för mycket sagt att utan hans insatser hade vi idag inte haft

alla de ungdomar i klubben som vi nu har, och utan vilka en klubb av vår typ är dömd att stagnera.

Därigenom blev Clas-Eric viktig för vår klubb, men ännu mer betydde han för oss alla personligen genom sitt sätt att vara. Han förkroppsligade verkligen det som vi förknippar med värmländskt kynne: det glada humöret, medmänskligheten, förmågan att intressera sig för andra människor och hjälpa dem på vägen. Vi alla i NMK känner varmt med Clas-Erics föräldrar, hans syster och övriga anhöriga i deras djupa sorg. Vi vill så gärna trösta, men har svårt att finna andra ord än det välkända "Den gudarna älskar dör ung".

Men det arbete Clas-Eric lade ner i vår klubb kommer att leva länge, länge. I själva verket så länge någon av de ungdomar han lärde älska sin hobby fortsätter med den, och kanske för intresset vidare till sina barn, som så ofta sker när det gäller modellflyg. Många små modellplan som surrar mot Sörmlands blå himmel kommer därför att bli ett levande minnesmärke över en glad och godhjärtad värmlänning, som kom till oss med sin värme och sin entusiasm.

Strax före sin flyttning till Linköping under högsommaren var han i Nyköpingsklubben den rådgivande och förde över sitt kunnande till de som "skulle ta över". Vid NMK:s klubbmästerskap på "Radiolanda" i slutet av september deltog ett 20-tal modellflygare, just de pojkar Clas-Eric lärt upp med byggt teknik och inskolning på sin fritid bredvid sitt ordinarie arbete som flygmekaniker på Nyge Aero, där han arbetat i tre år. Han var inbiten seglare i Bohuslän på somrarna och deltog även i NMK:s "Majregatta" för modellbåtar samt var med i arrangemangen vid "Modellens Dag" och Nyköpings Flygklubbs flygdagar.

Clas-Eric tog flygcertifikat 1978 och tillhörde Nyköpings och Filipstads flygklubbar, vars plan han flög och delvis servade vid flera tillfällen.



Det tidiga modellbyggarintresset och ungdomsledarskapet hemma i Filipstad gav honom en grund tillsammans med maskiningenjörsexamen och mekanikerutbildningen vid Arméns Helikopter-skola och Artilleriflygskolan. Under de senaste åren byggde Clas-Eric på en KR-2 som just stod färdig i trä och var synnerligen noggrant byggd. Som amatörbyggare var han även informatör för KR-byggare i Norden och gav ut ett informationsblad till andra byggare, där erfarenheter från honom och andra delgavs.

Det är tragiskt att Clas-Eric skulle ryckas bort så ung. Efter att ha visat sin framåtanda, sin oräddhet pa-

rad med känslan att aldrig ta för stora risker vare sig i bygglokaler, i verkstäder, på flygfälten eller i luften skulle han nu få möjlighet att dra nytta av allt från sin läro-tid och utbildning i det nya arbetet som konstruktör på SAAB-Scanias ci-vila flygdivision. Bara en vecka lång blev hans lyckosamma start, som glädde honom och andra kamrater, nya och gamla, och som blev slutet på hans flyg-epok.

Många är de runt om i landet som tänker på Clas-Erics insatser under åren och som säkert skulle fått påhälsning om han fått leva. I samband med hans bortgång instiftades "Clas-Eric Holmgrens Minnesfond för ungdomsarbete", vilken kommer att ge avkastning till ungdomar i de klubbar, där han lade grundplåtarna och genom sin samarbets-vilja fick klubbarna att leva vidare. Genom bidrag i samband med blommor och kondoleanser från många i vårt land blir Minnesfonden bestående och har möjlighet att växa i framtiden. En tanke och gärning som gör att Clas-Eric sent kommer att glömmas.

Mikael Nabrink

Från kust till kust
högt över skog och sjö
Din tanke flög till oss
Men varför just
så god och lycklig dö
då nyss Du kastat loss ?
En uppgift rik
av hjälpsamhet Du bar
mot ung och gammal glad
Fylld av musik
av arbete Du var
i så oändlig grad.
Minns havets vik
Minns molnets flik
Minns hemmets boning rar
Allt tydligt etsats kvar.

Nils Holmgren

Lyckopärs resa DEL III

Pär Wittsäter och hans reskompisar Hans Lindholm från Västerås och Björn Söderström från Solna har nu kommit fram till det egentliga resmålet-EM i Jugoslavien.

Nu dundrar jag rakt in i den stora händelsen modellflygmässigt sett. Nämligen Europamästerskapet 1980 i Jugoslavien. Brännpunkt Mostar. Här hade den ursprungliga gamla turksta-den skyltats upp med banderoller om EM. Det var fint att se bland alla mi-nareter. Vi fick bo i stadens student-hotell. Det gick bra. Hasse, Björn och jag kom dit två dagar innan resterande människor från Sverige anlände, så jag hade lite tid på mig att fixa till mi-na grejor. Vi var ute och trimmade en dag före den officiella trimdagen. Sedan kom resten av den svenska EM-truppen dit. Vi allierade oss och åkte dagen därpå ut och trimmade tillsam-mans.

Det gick ganska bra för alla förutom ett par tråkiga händelser som inträffade. Nämligen att en kamrat i C-laget bombade sin bästa modell, en annan flög en halvtimme och en tredje fick sitt plan sönderlekt av några småpojkar. Garvade flygare lipar dock inte för det, utan nya krafttag togs. Själv

flög jag väl inte så bra på trimdagarna. Det gick lite tokigt hela tiden. Vi såg också ryssar för första gången. Dom imponerade storligen då de skickade iväg sina väldiga C-modeller i 90 gra-ders vinkel. 7,00 sekunder senare slog en autostabbe ut, och de lade sig pre-cis i glidvinkeln. Säkra killar ! Jag minns att jag skrev på något kort hem: Idag har vi för första gången sett ry-ssar !- Precis som om det var någon Costeau som var ute och åkte. Också de kända A2-flygarna Tehop och Lepp kunde skådas. Alla trimmade febrilt. Vi hade en tid att passa på studentho-tellet då vi skulle väga in våra mode-ller. Där var det otroligt varmt, men det gick bra. Därefter mat och rygg-läge till dagen därpå.

Invigning med pompa och ståt. Det var uppvisning med fullskala och RC-flyg och en dåre i en jetkärna som tydligen inte alls tyckte om det vackra flagg-spelet vid flygplatsen. Han gjorde allt för att ta ner det och flög bara ett få-tal meter över flaggstängerna och pub-liken. Det var inte alls skojigt. Fö var invigningen fin med flickor i folkdräkt som bar nationsskyltarna i låget. Och så tal förstås. Tal, tal och tal. Usch ! När väl detta var över fick vi äntligen åka hem till hotellet igen. Skönt. I mor-gon blir det tävling för A2-killarna.

Vi går upp tidigt på morgonen och far ut till det väldiga modellflygfältet. Det är beläget uppe i berget men nedsänkt mellan topparna så att solen riktigt sä-kert skall komma åt och värma på oss och vår svenskvita hy. Fö är flygfäl-tet en sjö ! Åtminstone på vintern då vattnet rinner ner från bergen. Det torkar på sommaren, men det gör att det blir platt som en pannkaka. 1,5 mil långt och 4 km brett. Underbart fint fält, bara åsynen gör att man baxnar och det kliar i modellflygfingrarna.

Nu skall alltså A2 flygas. Vi som dund-rat fram över berget i buss kom lite senare än de tävlande som redan bör-jat trimma. Gösta (Franzén, Uppsala) skall vara första startande. Det är ganska stilla så här dags på morgonen och låget är mycket spånt bland de tä-vlande. Gösta tar upp sin modell på linan och snurrar och snurrar utan att hitta någon luft. Plötsligt kopplar en kille bakom honom och Gösta springer dit och kopplar. Modellen sjunker oroväckande fort och klarar inte ma-xen. Nästa man är Pär (Qvarnström, Lund). Samma där. Upp och snurra, känna på luft, inte lätt på morgonen. Zapps ! Där går Pär. Vilken start ! Ryssar i all åra, men varför titta på dom när vi har vår egen katapultstart-are som skjuter iväg sin modell som en REKYL. Maxen klarar sig. Nästa man till rakning är Håkan (Nilsson, Öster-sund). Samma sak igen. Upp, snurra, avgöra och skjuta iväg. Max igen.

Så förflyter dagen och tävlingen igenom Vädret är bra, men tyvärr missar sv-enskarna i varsin start, så vi får ingen med i flyoff. Vinner gör istället en Ju-goslav före en Norrman (!). En hård tävling. Det var en härlig syn att se ett hundratal personer ge sig iväg ut och försöka "vinnna" upp sina lands-mäns modeller.

Dagen efter var det då B-flygardag och jag skulle flyga tillsammans med mina lagkamrater. Första start i stiltje och lite duggregn. Usch ! Bror (Eimar, Solna) flyger först och gör en max. Sedan är det jag och jag vevar för

kung och fosterland och flyger. Allting är dåligt på min modell och jag missar 9 sekunder. Sorgligt, sorgligt. Den kurvar för mycket och stiger för lite och flyger för tungt och sjunker för fort och flyger för lågt och Det är bara att komma igen och flyga för låget. Vi flyger och flyger start efter start. Tyvärr missar också Bror en start och därmed medaljchanserna. Live är hårt. Vid femte får vi dock reda på att vi ligger bra till i låget. Medaljskramlet är alltså inte helt bor-ta. Tredjemannen i låget Bengt-Olof (Törnqvist, Fagersta) har flugit före-dömligt och är den ende med fullt. Sj-ätte start. Bror och Bengt-Olof maxar och jag smäller en snodd på fingrarna med våldsamt kraft. Fingrarna domnade bort, och jag kände inte någonting först.

Efteråt måste jag ju hålla drillen och dra igen. Det gjorde ont, men det gick

Inför sista start hade jag plockat ihop en modell till, och i väntan på att Bengt och Bror skall flyga åter jag några druvor och ser om handen. Bengt fly-ger naturligtvis först eftersom han har flyoffchans. Vi väntar länge på bra luft, och en stor del av perioden går. Bengt missar inte, han är efter sju perioder klar för final. Skojigt. Nu flyger också Bror och maxar. Det är nu inte mycket tid kvar av peri-oden när jag skall starta. Jag drar och pang !!, en planotråd genom bobinen går av, far in i kroppen och slår av bakkroppen. Hasse Lindholm kastar sig på modellen och reparerar den med ilfart. Under tiden har jag lad-dat och dragit min 2:a modell. Den flyger jag sjunde start med. En max. Skaplig avslutning i alla fall trots missen i början. Dags för flyoff. Vi får snodd, gör iordning den och hjälper Bengt-Olof så gott vi kan. Han klarar den första finalstarten på fyra minuter, men i den andra på fem minuter stallar modellen ner. Synd på en sådan fin start. Högt, högt upp var den. Ner kom den. Bengt flög i alla fall förträffligt och hopp-ade in på en fin femteplats. Samma placering fick låget. För min del tappade jag 27 sekunder, som gav en femtondeplats. Bror missade 65 och kom på trettiofjärde. Av 49 star-tande. Så snacka om konkurrens !

Efter hela nervpersen rusar vi ner och kastar oss i den svalkande berg-sån som slingrar sig utmed fältet med klart vatten. Skönt. Det var va-rmt idag, men morgondagen skulle bli den hetaste. Efter doppet åker vi hem till studentski hotellski igen. I morgon C-2 !

Som vanligt åker vi ut till fältet ti-digt på morgonen. Det flygs och tä-vlas, men redan i ett tidigt stadium har svenskarna missat för mycket för att få vara med och flyga flyoff. Detta gör i alla fall ett stort antal andra C-flygare, och det kom att bli en enorm final som fick avgöras tid-igt morgonen därpå, eftersom det blev för mörkt på kvällen. Ryssarna var vassast och kom både etta och delad tvåa med den lille tjeken Cenek Pa-ték som flög enormt bra. Ryssarna var dock helt överlägsna, om än ej oslagbara.

Dagen därpå är det bankett och pris-förrättning på fältet. De grillar hel-stekt lamm inför storfesten. Tyvärr tornade det upp sig stora svarta mo-ln utmed det mäktiga berget och det såg mycket otrevligt ut. Vi hann kna-

ppt avsluta spelen och dela ut medaljer innan hela himlen exploderade och ett fruktansvärt tropiskt oväder bryter ut. Vi flyr in i några uppslagna militärtält medan andra åker hem. Senare kom vi också hem med en stadsbuss, men det var lite besvärligt för vägen hade delvis regnat bort.

Det hade varit en bra tävling på alla sätt och vis tyckte vi. Utom att de hade köttvägar att väga modeller och snodd på. Dom vägde bara på 5 gram när. Det var rena lotteriet, så det var vi lite arga på. Däremot var tidtagarna suveräna. Utbildat folk, det märktes.

Dagen därpå lämnar vi Jugoslavien och far hemåt. På hemvägen flyger vi tävlingen Eiffelpokalen i Tyskland, men den tänker jag inte orda om. Den var bedrövlig på alla sätt och vis. Sämre arrangemang än den sämsta svenska tävlingen man kan tänka sig. Dessutom dåligt väder, vilket ju inte gjorde saken bättre.

Från Tyskland hem till Sverige igen. Det hade gått lång tid sedan vi senast klev omkring på svensk mark. Är vi verkligen hemma? Jodå, Fib Aktuellt's reklampelare med "sex med femtonårig oskuld" syns över hela stan. Tveklöst, vi är i Sverige. Vi bor hos vår vän och lagledare över natten, och far dagen därpå till våra hemstäder. Det har varit en upplevelse att få åka och vara borta så här länge. Jättekul var det. Man lär sig otroligt mycket på att resa.

Ni som har läst det här tycker kanske att det är för lite skrivet om detaljer och om tävlingarna i övrigt. Ni har nog vid det här laget sett diverse tävlingsreferat på annat håll tror jag. Om autostabben och profilen har det inte heller stått mycket, mest därför att jag inte hade så mycket tid att titta runt och studera andras modeller så mycket som jag velat under tävlingarna. Dessutom är jag inte något teknikens barn kanske. Jag hoppas ni kan få den informationen ni vill ha på annat håll. Det är klart att jag kan svara på vissa frågor, men man är ju inte mer än människa. Resan är i alla fall slut, men det bästa finns kvar-minnena.

Pär Witsäter

TYCKARE

GENMÅLE TILL PER QVARNSTRÖM OM VARFÖR "FLADDERMUSSEN" INTE FICK ÖVERNATTA I GAMENS LOKALER (MFN 3/81)

Inledningen till Pers referat från Gamens Lagtävling i nr 3 av MFN behandlar de svårigheter med logi och detaljer kring "Fladdermusens" deltagande i tävlingen.

Det är helt riktigt att Gamens styrelse beslutat att vi inte längre kan stå till tjänst med logi i våra lokaler i samband med våra tävlingsarrangemang. Anledningen till beslutet är klagomål från våra grannar i huset där lokalen är belägen. Detta har resulterat i en skrivelse från HSR, som är hyresvärd, med hot om uppsägning om denna logiverksam-

het fortsätter. Tyvärr måste vi i detta läge avstå ifrån logimöjligheter som vi haft glädjen att kunna stå till tjänst med sedan början på 60-talet. Jag vill påminna Per om att "Fladdermusens" medlemmar var våra gäster den natt som blev den sista innan våra grannar sade definitivt ifrån.

Pers påstående att vårt beslut skulle få "asociala" följder är att beteckna som mycket dumt. Det skulle däremot vara ansvarslöst om vi ej rättade oss efter de klagomål som vi fått och därmed riskera att stå utan klubblokaler, med vad det innebär för vår ungdomsverksamhet. Det är en självklarhet att respektera beslut som fattats av en klubb i en sådan här fråga. Detta gäller också "Fladdermusens" medlemmar.

Per påstår också att han blivit ohövligen bemött vid telefonkontakt angående tävlingsplats. En familjeanhörig till vår kontaktman hade svarat och anmodat Per att ringa senare när kontaktmannen var hemma. Något sådant samtal kom aldrig innan "Fladdermusens" deltagare var i Norrköping.

Vi hoppas att Per nu förstår innebörden av vårt beslut.

Flygklubben Gamen - Gunnar Kalén - ordf

MFN SYNAR

KAVANS BALANSERINGSAPPARAT

En sak som jag länge funderat på är, hur modellflygare kan ta en propeller direkt "ur asken" och sätta på modellen. Att det förekommer flitigt bekräftar samtal med radio- och linflygare. Inom friflyget körs det mest med glasfiberpropellrar och dom är man så illa tvungen till bearbeta för att dom skall bli användbara. Och då balanseras dom på en gång.

Obalans är i högsta grad otrevligt. Motorn effekt minskar. Glödstiftsätgängen ökar, slitaget på motorn ökar och vibrationerna ökar, vilket kan orsaka andra otrevliga problem.

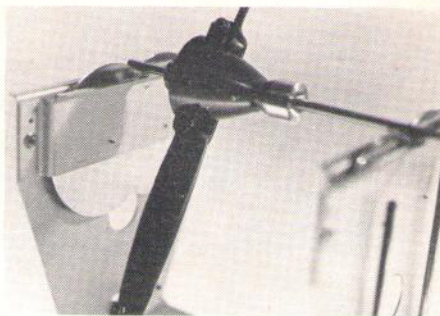
Modellmotorer i allmänhet är inte ordentligt balanserade, men vi som flyger behöver ju inte göra det värre.

Att balansera propellrar är ganska enkelt. Det finns många varianter på lämpliga prylar för detta ändamål. Enklast och med den sämsta noggrannheten är "pinnen mellan fingrarna". Den borde bara finnas med på fältet om man skulle behöva justera en propeller där.

Sedan finns varianten med rakblad och axel, som dock måste vara ordentligt injusterad, för lutar rakbladen kan man hålla på i oändlig tid och ändå inte få balans på propellrarna.

Dessa 2 varianter har jag använt i alla år för att balansera mina propellrar.

Tills nu. Efter att ha provat KAVANS variant på temat liten axel - stora hjul. Bilden visar hur den ser ut, med rysk fällbar F1C prop och spinner. Jag har provat ett otal av mina färdigbalanserade propellrar och funnit att ca hälften har lite obalans. Det visar att appa-



raten är mycket exakt. Jag provade dessutom med en bit tejptvårs det stora hjulet för att se hur stor inverkan lite skit kan ha. Sådant finns det ju gott om i byggrummet. Propellern stannade upp ett ögonblick, men gick sedan över tejpbiten. Utväxlingen mellan den tunna axeln och hjulen är sådan att det tycks blir i det närmaste friktionsfritt.

Men priset är nog ganska högt, jag vet när detta skrivs inte hur mycket den kostar. Men trots allt lönar det sig i längden att skaffa en riktig pryl för balansering. Och då kostar det, oavsett hur den ser ut.

Förresten, mot priset skall vägas kostnaden för glödstift och en i förtid utsliten motor.

KAVANS apparat är ställbar i höjd, så att även mycket stora propellrar kan gå runt. Även spinners och andra prylar går fint att få balans på.

KAVANS balanserare distribueras av Bertil Beckman & Co.

Lars-G

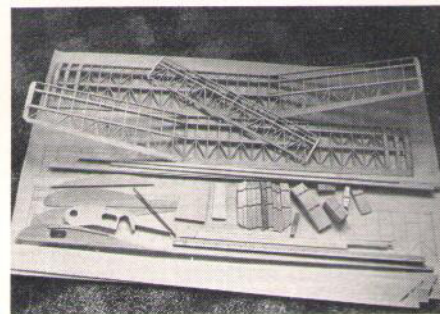
"BLUE BIRD"

Konstruerad av Agne Hammar, Solna Byggsatsen tillverkas av Tomtmora Snickeri.

Bedömningen på materialet är gjort på 3 byggsatser. Alla med lika hög kvalitet på grejorna.

Spryglarna är sågade och det bästa jag sett någon gång. Personligen hade jag föredragit lite hårdare material i spryglarna, men enligt konstruktören, så skall dom vara så här. Sågningen är exakt och urtagen passar fint till listerna. Det är bara att börja bygga.

Bakkanterna har färdiga urtag, med undanåtag för de tjocka rotspryglarna. Dessa skall helt ersätta plankningen vid roten. Hur detta fungerar får framtiden utvisa. På de tjocka rotspryglarna skall limmas 0,8 mm plywood för att ta upp kraften från pianotrådarna. Hålen för pianotrå-



Halvfärdig modell och byggsats utspridd på golvet. Foto: Lars-G.

darna är exakt borrade. Ett frågeteck-
en för \emptyset 3 pianotråd, som med dagens
kvalitet och hårda drag kan visa sig
för klent. Jag kör annars med härdad
1/8" tråd, för att slippa ökad V-
form efter några kraftiga drag.

Kroppen är förarbetat för snurrkrok.
För den som inte vill använda en så-
dan finns en plugg med att limma i ur-
taget. Fronten är sågad ur 10 mm abac-
ciliknande trä som kallas jellytong.
Lätt att bearbeta när blyutrymmet be-
höver tas upp. Bakkroppen består av
2 st 5x11 balsalister som skall tun-
nas bakåt. Och så balsasidor på detta.
Som klädsel rekommenderas den tunna
fina nylon som Modellprodukter säljer.
Blir otroligt starkt.

Stabbmaterialet är lätt och bra.
Urtag även i denna bakkant. Ändspryg-
larna vill jag dock ha i tjockare ma-
terial än 2 mm balsa. Klädseln böjer
dom inåt, och det ser om inte annat
fult ut.

Så här innan bygget startat har jag
inte hittat några stora minustecken.
Ändsprygglarna på både ving och stabbe
kunde varit tjockare, 10 resp 5 mm t ex.
Beklädnadsmaterial saknas.

BYGGET

Först vägdes delarna.
Resultaten av detta:

Vinge, komplett material utan webbar	- 135 gr
Stabbe, dito	- 6
Kropp med fena	- 80
Pianotrådar	- 20
Totalt	241 gr

Här gällde det att spara vikt. Fram-
fört allt vid bygget av vingen. Som
lim valdes en nästan utdöd limtyp -
Balsalim. Ambroid gör ett sedan "ur-
minnes tider som är gult, men klart
bäst av allt som går att få tag i.
Nackdelen med denna limtyp är att
det tar lång tid att bygga. Minst
4-5 timmar får varje del sitta uppe
innan det går att lossa.

Agnes sätt att bygga stämmer inte
med mitt, men alla är vi ju olika,
byggmetoderna likaså.

Bitarna passade fint ihop och ma-
teriallet var över lag mycket fint.
Den färdiga bakkanten med urtag gör
det ju lättare att få snyggt.
Att plywoodsprygglarna inte riktigt
stämmer med dom tjocka balsaspryg-
larna har bara estetisk betydelse.

I spetsarna skall listerna tunnast ut
mot spetsen. Det borde inte vara nå-
gra problem att göra. Balsalisten på
undersidan höll dock fel dimension,
3x6 istället för 2x6, så det blev
lite extra putsande. Ändarna försågs
med 10mm balsa istället för dom 5mm
som fanns med. Jag tycker inte om
när det buktar in efter det att
papperet spänts.
Agne har webbat rejält. Och med
tanke på vikten minskade jag ner li-
te i både öron och mittvinge.

När allt var klart så vägde vingen
oklädd 140 gr, varje vinghalva väg-
de 70 gram, så materialvalet verk-
ar vara bra valt.

Stabben fick också tjockare ändrar,
5 mm mot satsens 2. Efter putsning
vägde allt 7 gram oklädd.

Både ving och stabbe har en mängd
kryssspryglar. Man vara vaken på att
dessa behöver putsas till profil-
form. I övrigt kan det diskuteras
om dom har någon annan betydelse
än rent estetiskt.

Kroppen ändrades baktill.
Listerna tunnades ut från 5x11,5
till 2x5 och höjden bak minskades.
Yttermåttet bak blev till slut
7x 10 mm.

Nosdelen behöver justeras med tanke
på den krok, som skall användas.
Jag använder Björn Söderströms-
Hans Lindholms krok och då behövs
utrymmet ökas om timerboxen flyttas
framåt. Viktutrymmet sågas upp.
Hål för kroken bör göras i plywood-
sidorna innan dessa monteras.
Liksom timerhålet.

Kroppen byggs på en sida. Sedan läggs
rören för linor in och andra sidan
limmas dit, sist plywoodsidoerna.
Pianotrådarna används som styrning
för sidorna. Kroppen lackades och
kläddes med Modellprodukters tunna
nylon i flouriserande orange.

Fenan försågs med små kavangångjärn
och kläddes med tunnt papper.
Timer och krok monterades och allti-
hop väge 128 gram.
Som klädsel till vingen och stabben
användes tunnt papper. I lager på
spetsen och dubbelt i mitten. Klar
vägde vingen 188 gram och stabben
11 gram. Vikterna är acceptabelt
för byggsatser med tillverknings-
toleranser men det lämnar bara 67
gram att lägga i nosen, och då
denna är kort räcker det inte.
Jag kan normalt acceptera en för
tung modell, bara för att få en kort
nos, men kan det accepteras i bygg-
satser ?

För att få tyngdpunkten rätt fick
137 gram bly läggas i nosen.
Totalvikten blev på 482 gram.
Snurrkroken väger 20 gram, så
dom som inte vill snurra kan tjäna
dessa.

Vad blir tungt. Bra material men
för mycket. Täta sprygelaavstånd
ger många spryglar och många lim-
fogar. mycket furu i balkarna.
Frankanten som är laminerad, 1,5x
7 furu + balsa kan ha lättare bal-
sa. Kryssspryglarna vara är ett stort
frågetecken. Varför ?

Vingen är inte ett dugg vridstivare
än mina andra A2:or utan kryss och
med större sprygelaavstånd.

Nosen bör vara längre. Det går inte
att göra bakkanten lättare och 60-
70 gram 5 cm framför vingen kan inte
balansera dom 11 gram längst bak.

Detta är lite minus, som inte Tomt-
mora Snickeri kan göra mycket åt.
Utan konstruktören får ta och an-
passa modellen för byggsatstillverk-
ning. Samma fel har gjorts som SMFF
en gång gjorde med "Vråken". Att ta
en färdig konstruktion, där bygga-
ren noggrant har valt material och
byggt därefter. Och göra om den till
byggsatsmodell med dom tillverknings-
toleranser som måste finnas.

Pianotrådarna är för korta. Även om
man bygger efter ritningen, så räcker
dom inte. Varje vingrot är 73 mm
+ 0,8 mm plywood täckspryglar och
kroppen 19,5. Detta blir 167,1 mm

ihop. Trådarna är 166 mm. Vilket
resulterar i vingbrott vid nästa
brakblåsa. Jag gjorde nya trådar
186 mm långa.

Agne börjar byggbeskrivningen med
att påpeka att detta inte är en ny-
börjarmodell. Ännu ett skäl att job-
ba om byggsatsen. Om byggsatser
skall finnas, så borde dom ju i
första hand vara anpassade för ny-
börjare.

FLYGNING

Modellen har gjort 11 starter.
Och det kan sägas med en gång, min
"Blue Bird" flyger alldeles för-
baskat bra.

Redan första linstarten var accep-
tabel. Lite justeringar och första
försöket att snurra gjordes. Även
dessa gick fint. Efter ytterligare
justeringar av snurrevarvet och
glidet, så ansåg jag modellen färdig-
trimmad efter 4:e starten. Då
hade jag gått till stallgränsen
och minskat vinkelskillnaden 0.5
mm. Zoomen och snurrekurvet in-
justerat. Detta var rekord.
Resten av dagen var att betrakta
som träningsflygningar. Att prova
olika snurrteknik, att springa
tvärs vinden och medvindstarter.
Det enda som inte fungerar är snurr
med stall på topp. Det är ju ett
sätt att få runt en modell lite
snabbare.

Kärrna tar helt enkelt ur stall för
bra.

Termik blev det i ett par av flyg-
ningarna, och kärran hängde med fint.
Zoomstarten gick fint och det blev
lite höjdvinst. Hur hårt man än
drog, så vägrade modellen att skära
ur och tappa det man i ett tidigare
skede tjänat. Nu blev det en snäll
stigande sväng med någon eller någ-
ra meters höjdvinst.

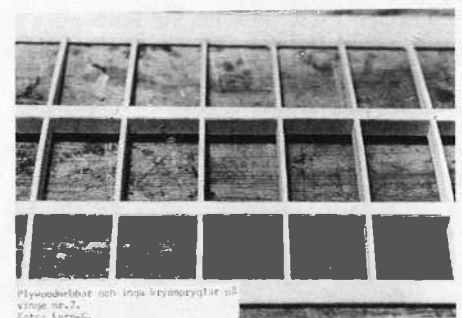
11:e starten slutade mot en sten,
och då hjälpte det inte med lami-
nerad framkant. Den trycktes in i
alla fall.

Slutligen

Detta är en bra byggsats med bra ma-
terial. Dom enda stora minustecken
som finns är pianotrådarnas längd,
som måste ökas på och en längre nos,
så att den som vill skall kunna hål-
la vikten på modellen.

Byggsats nr 2 är byggd, men ej klädd.
Vinger väger 130 gram oklädd. På den
är alla kryssspryglarna borta och web-
barna i mittvingen är av 0,4 mm Ply-
wood. Nosen kommer att bli 110 mm
lång och jag räknar med att modellen
då klarar 410 gram.

Lars-G

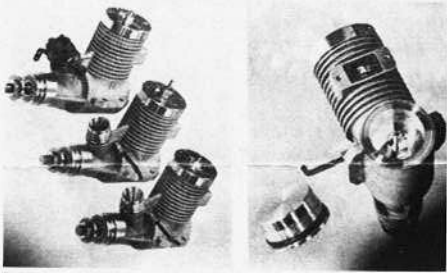


Plywoodbäret och långa kryssspryglar på
vinge nr 2.
Foto: Lars-G.

N E L S O N COMPETITION ENGINES

Henry Nelson har nu också gett sig in i "Glöd" branschen. Med sin N 15 G hoppas han nu kunna ta opp kampen med bl a Rossi och Cox.

Här följer lite uppgifter från hans information av motorn.



Nelson 156. Överst syns utförande med Perry R/C förgasare för radio.

Högra bilden visar baklockets utförande.

Data

- Glödmotorn är tillgänglig med glödtoppar för FAI och låg nitro-bränslen, samt speciella toppar för låg resp hög-nitrerade bränslen.

- ABC kolv/foder. Borrning är densamma som för N 15 D, d v s 14,6 mm. Samma kolv används. Hitintills har prov gjorts med foder, portade för körning utan pipa. Foder för pipa kommer också att tillverkas.

- 12 mm vevaxel har valts för att tillåta ett stort insugshål i vevaxeln. Övrigt undviks hållfasthetsproblem. Det bakre lagret är 12x24 mm. Det har visat sig tillförlitligt i många 3,5 cc motorer och även KLB:s 7,5 cc motor. Jag beslöt att inte chansa med det klenare 12x21-lagret, som är det enda tillgängliga alternativet. Frontlagret är detsamma som på N15D, d v s "1/4".

- Vevhuset är gjutet utav aluminiumlegeringen A356-T6. Detta är samma typ utav gjutning som för N15D. Fästet för motorn är också samma som N15D. Baklocket är gängat i vevhuset och har en O-ringstättning. Det har också försätts med en tryck-uttagsanslutning. Uttaget har samma gänganslutning och sexkant som Fox ett glödstift, därigenom behövs inget specialverktyg för det.

- Förgasatrattar kan fås från diam 5,95 för självsug till 9.5 för vevhustryck eller "bladder"tryck.

- De flesta testkörningarna har gjorts med 70 % nitro i ett varvtalsområde kring 27-30000 varv/min tillsammans med 70 % nitro har använts 20 % uconolja LB625. Globee Racing 2 användes vid provkörningarna med ett spel av 0,025-0,101 mm mellan kolv och topplock. Inga fel kunde konstateras.

- Vid körningar med FAI-bränsle (80-20) användes en integrerad glödtopp med ett spel av 0,101 - 0,025 vid varvtalsområde på 26-28000 varv/min. Glödstiftens livslängd tyck vara helt normalt.

- Vikt för motorn är 165 gram.

- Utbytbara delar med N15D är: kolv, kolvbult, vevstake, medbringare och propeller-mutter.

- De första leveranserna börjar under juni.

Beställningar göres direkt av:

Nelson Competition Engines
729 Valemont Drive
Veron, PA 15147
U S A

- Priser Är \$ 159,95 för friflyg/rac
\$ 169,95 för RC eller pipa

Ewa Axtelius

MED VIGGEN I LUFTEN

De allra flesta flygintresserade har väl någon gång undrat hur det känns att rusa fram genom luften i en jetkärre. Eftersom jag också är en av de mera flygintresserade har en dröm länge varit att åka en tur i Viggen. Kruxet är att få mäktiga myndigheters tillstånd, det är ju inte Vikströmsbuss precis ...

Skrivare av reportage har åkt med i reamaskiner ibland, grävde jag fram ur minnet. Som tur är, har vår riksorganisation en alldeles förträfflig tidning, Modellflygnytt, och en tillika förträfflig redaktör som fick uppdraget att i sirliga formuleringar informera höjdarna på Flygstaben att en viss flygintresserad Dala-Järnabo ville skriva om en Viggen-tur. Information gick hem och Flygstaben undrade om det passade att åka till F15 Söderhamn 1 och 2 juni.

FÖRSTA DAGEN

Dagen V närmade sig och mina vänner fick utstå en del sk tråkningar om vad de tänkte ha för sig 1 och 2 juni. Alltnog, reste i god tid för att infinna mig på F15. Ju mer milen till Söderhamn krympte, ökade spänningen, inte var dag man får flyga Viggen.

Anlände till vaktburen och blev omgående inföst i en för ändamålet avsedd buss och så bar det iväg till flottiljchefen, överste Roland Magn-dahl, som hälsade oss välkomna till F15 och Söderhamn.

Nästa anhalt blev 2:a divisionen, Olle Blå, där vi skulle få utbildningen inför flygturen. I sammanhanget bör nämnas att 2:a divisionen kommer alla blivande Viggenpiloter. F15 har den enda typinflygningskolan på Sk 37.

När piloterna har kommit till F15 för typinflygningen har de en lång och gedigen utbildning bakom sig. Den första utbildningen sker i Ljungbyhed på F5 där eleverna får spaka Sk 61 Beagle Bulldog ca 25-30 timmar som grundflygutbildning.

Nästa fas blir första reakarren, Sk 60 Saab 105, som flygs ca 120 timmar. Efter Ljungbyhed återstår ca 30 flygelever som hamnar på F20 Uppsala för grundläggande taktisk utbildning i 6 månader innan de kommer till typinflygningskedet. Viggen-piloterna åker till Söderhamn medan de som skall skolas på Draken utbildas i Uppsala.

Genomgång av Sk 37

Viggen presenterades teoretiskt och taktiskt. Vapensamlingen demonstrerades teoretiskt. Instrument och reglage visades, många instrument var naturligtvis dubblerade. I Sk-versionen är instrumentet och reglage färre i baksits, t ex landstället kan bara regleras från framsits.

Säkerhetsutrustningen, fallskärm och dyl, provades och hur man skjuter ut sig visades och repeterades och repeterades igen. Misstänker att instruktören kallt räknade med att vi skulle få stiga av hela bunten.



Löjtnant Wiman instruerar om säkerhetsdetaljer

Foto: Kjell Dalsheim

Viggen har någon gång sagts vara en flygande datamaskin. Man bör nog i sammanhanget tänka på att i föregångaren till Viggen, A32 Lansén, alltid fanns en navigatör som skötte en hel del instrument. Nu är navigatören bortplockad och i stället finns ca 50 "svarta lådor" som hjälper piloten få fram rätt uppgift i rätt tid. Piloten kan ägna sig åt andra saker, t ex flygning, en nog så knepig sak i de hastigheter det rör sig om. Dagen avslutades med ett besök i simulatorhallen där en kull elever just då gnuggades i instrumentflygning, en mycket viktig detalj i utbildningen.

FLYGDAGEN

Morgonens brifing visade CAVOK, alltså perfekt flygväder. Provade ut flygklädseln; g-dräkt, overall, hjälm och andra persedlar. Ut till en hangarerad Vigg för att bli hemtam i baksitsen, den som normalt är lärarens plats. Gick igenom checklisten och kollade sikten i periskopet.

Lunch och så var det dags att hoppa i flygstället för nu började det att brinna i knutarna. Följde första gruppen till plattan för att se till att de verkligen kom iväg. Nästa pass skulle det bli min tur.

En snabbtur in till simulatorn, jag hade tur, den var inte ockuperad.



Piloten Bernt Andersson och passageraren Kjell Dalsheim

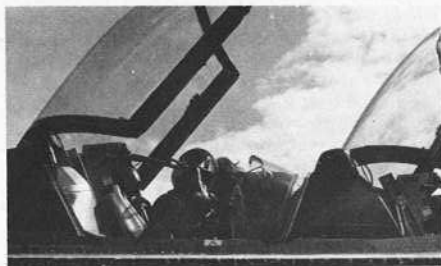
Foto: Freddy Stenbom

Provade instrumentflygningen med att loopa och rolla. Flyglägesindikatorn följde inte alldeles den tänkta linjen precis ... Vad jag i alla fall kunde känna var flygplanet alldeles direktstyrkt, det satt i spaken. På den punkten hade den vissa likheter med en F3A modell.

Ut på plattan igen för att överta 59:an efter första åket. Vigen behöver endast max 10 minuters omvårdnad på marken för att bli beredd att visa klorna i nästa uppdrag, tala om snabba ryck !

DET ÄR DAGS

Hjälp på och isättning. Checklista; Benremmar, ljumskremmar, bröstremmar, livbåtsremmen och centralkopplet med syrgasen. Kollade utskjutningskretsen i DK-läge, måste vi hoppa åker bakre sits först, annars bränner främre stolen sönder huven bak och då blir det för hett om örönen. Koll syrgas och mik under överinseende av piloten Bernt Andersson, förresten är också han född på rätt ort i Sverige.

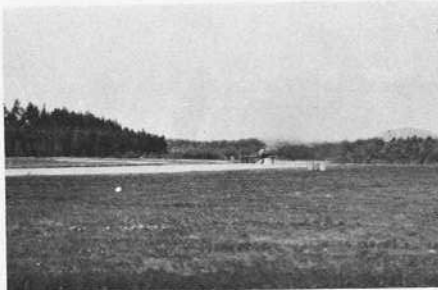


Okay

Foto: Freddy Stenbom

Stäng huven och lås. Nu satt jag där. Motorn vaknade till liv och vi taxade ut. Osäkra stolen, sa Bernt, nu gäller det att inte vara klåfingrig, tänkte jag.

Ställde upp bana 16 och nu ökade motorvarvet och maskinen darrade, kändes som om man kan tänka sig att sitta på en helvild tjur just när han får syn



Ställde upp bana 16 ...

Foto: Kjell Dalsheim



Med ett dån passerar Vigen

Foto: Kjell Dalsheim

på matadorens röda kappa.

Zon 3 lampan tändes, nu sticker vi, sa Bernt och släppte bromsarna. Då kom suget ! Men nu jädrar ... tänkte jag, tur det fanns ryggstöd, annars hade jag passerat ut genom bakkroppen ! Lättade på ca 400 m, fenomenalt, Vigen väger i alla fall 15 ton ! Svängde på 500 meter efter avfyringen mot första brypunkten, sjön Grannåsen. Passerade 81 och sjönk ner så lågt som var tillåtet. Har aldrig sett tallskogen passera så fort och nära, fart 700 km/h. Följde dalar och steg över åsar.

Här körde jag på en älg, sa Bernt, när vi passerade över Dalstuga i ryggläge. Då hoppas jag att Du körde bil, tänkte jag.

Rusade över Siljan på god höjd, hade en känsla av att jag varit högre upp i troposfären om jag suttit i en eka och metat abborrar.

I en skenattack sköts andra brypunkten, en fredlig tjärn vid Åsen, sönder och samman. Flög nu över känd terräng, sjön Flaten närmade sig med en förfärande hastighet, där är Marsjön och Skramsen och över flygfältet med 1100 km/h ! I nästaständels sekund hittade jag hemtraktens välkända bro ovanför, eller låg vi i ryggläge ? Passerade över hembygden igen några vändor och efter diverse krumbukter och krumelurer eldade vi upp till ett par tusen meter och satte kurs till Iggön i havsbandet för att sniffa över havet. Efter besöket över kända trakter då g-mätaren hoppat upp till 5,6 dröjde det en stund innan jag hämtat mig.

Skenade in över land igen i riktning Bollnäs-trakten. Ska vi gå upp och gå överljud ? Okay, sa Bernt och tänkte ebk för fullt, g-mätaren upp till 3 i bara acceleration ! Rena hästsparken och som om en bläckfisk slitit åt andra hållet !

Höjdmätarnålen snurrade, som nålen på badrumsvågen gör om man skulle haft anlag för övervikt, ända upp till 10.500 !

Planade ut och så gungade det till och vi flög med överljud !

Började sänka oss ner mot moder Jord och leta ut Söderhamnsfältet. Bernt genomförde en ren instrumentlandning ända tills hjulen satt i banan, fart 235 km/h, och reverserade så att asfalten rynkade sig !

Rullade in till plattan och mina 54 minuter i luften tillsammans med en Sk 37 Vigen och skicklige piloten Bernt Andersson var slut och jag tog adjö av de lyckans ostar som får flyga i Flygvapnet.

Kjell Dalsheim



FRIFLYG
FACKREDAKTION

Per Qvarnström	Skarpskyttev 4 C
tel 046/148856	222 42 LUND
Leif Ericsson	Box 2060
tel 0611/16500	871 02 HÄRNÖSAND
Gunnar Holm	Uppingegränd 5 II
c/o Wrang	163 61 SPÅNGA
tel 08/7609546	
Bo Jansson	Spånehusv 57-59
tel 040/78056	214 39 HALMÖ
Lars-G Olofsson	Box 8044
tel 031/493055	421 08 V FRÖLUNDA

EN SNURRIG HISTORIA ~ ~ 2

Krokens olika funktioner är nödvändiga för att ha maximal kontroll över modellen på linan och i koppelingsögonblicket. En zoom-start (stigande sväng) med 6-7 meters höjdvinst kan ge 20 sekunders ökad flygtid, 20 sekunder som kan vara skillnaden mellan att deltaga i en fly-off eller vara åskådare.

Modellens konstruktion måste bli en kompromiss mellan styrka och låg vikt. En A2 gjord för extremt lugnväder med långa vingar kommer att fladdra och ev gå av vid en zoom-start. Vingens konstruktion är nästan lika viktig som startkroken. Oavsett vilken konstruktion man bygger måste vingen ha god böjhållfasthet och hög vridstyvhet. De flesta konstruktioner idag har sk D-box och diagonalspryglar. D-boxen kläs med tunn glasfiberväv och lackas med polymetanlack (tex K&B Super Poxyl).

Vingen kläs med dubbla lager papper för maximal vridstyvhet. För hög böjhållfast måste man limma vebar mellan övre och under vingbalken för att få en I-balk. Kolfiberband under framkanten ökar ytterligare styrkan. Hållfastheten bör avta från vingroten och utåt genom avsmalnande balkar. Detta ger viktbesparing samtidigt somvingen får lagom svikt. (Ett typexempel på en sådan här konstruktion är Andres Lepp's

AL-29, ritning kan beställas för 4 dollar från NFFS Plans, 4858 Moorpark Avenue, San Jose, CA 95129 USA)

Vi ska även nämna något om stabilisatorn och kroppen.

Ett tips: gör det enkelt.

Bygg upp framkroppen med plywood- eller furukärna och gör plats för kroken. Om modellen har V-form i mitten limmas pianotrådarna fast med epoxylim. Raka trådar limmas ej, man sparar mycket plats i flyglådan på det viset!

Bakkroppen ska vara lätt och hållbar. Glasfiberrör eller balsarör är populära men bäst är nog den gamla hederliga balsalådan. Till sidorna använder vi 1,5 mm balsa och 3 mm i topp och botten ca 13 mm bred i framdelen. Sidorna är 22 mm höga i framändan, 10 mm i bakändan. Klär man sedan kroppen med tunn glasfiberväv och lackar med polymetanlack (förtunnad!) får man en mycket stark kropp på 15-17 gram.

När man bygger en segelmodell måste man få rätt vikt på delarna. Vingarna ska väga 150-170 gram, bakkroppen under 16 gram och stabben högst 9 gram. Nosen kan man göra hur stark som helst - framför tyngdpunkten. När man är färdig med bygget behövs förmodligen ballast upp till 410 gram.

När modellen är färdigbyggd dvs "vingens lack den glänste, epoxin blixtrade i dess nos", är det dags att göra en sista koll av modellen. Kolla tyngdpunktens läge och vingens skevhet, ev får man ånga vingarna och späna upp dem.



Här är ett exempel på en välproportionerad F1A-modell byggd för snurrkroksflygning. Den har D-box i mittvingen och diagonala stag. Modellen tillhör Ivan Horejsi, här i händerna på tjeckiska lagledaren vid VM-77

M Borell

Den här delen handlar om hur man monterar kroken, trimmar och flyger modellen.

Först markerar man tyngdpunktens läge på kroppen. Borra sedan fyra hål genom



Under 70-talet har intresset för ryska A2:or blivit allt större, i vissa fall nästan hysteriskt. Här är det Andres Lepp som råkat illa ut vid trimning i Wiener Neustadt 1973.

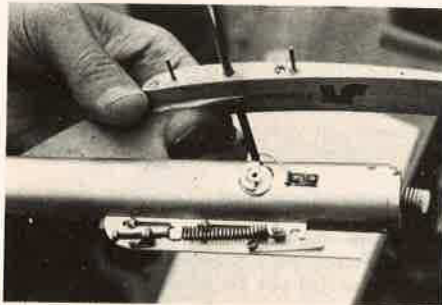
M Borell



Ett exempel på s k dansk-krok: asymmetriskt placerad ring i modellen och fjäder på linan.

Karsten Kongstads modell vid VM-73

M Borell



Tjusig nos av Crowley, USA. OBS ingen snurrkrok!

M Borell

kroppen 15, 17, 19 och 21 mm framför tyngdpunkten som får utgöra upphängningshål för kroken. Var noga med att avståndet mellan hålet och kroppens undersida blir "lagom" så att kroken lätt rör sig genom bottenplattan och att spärren går emot justerskruven i bottenplattan utan att krångla. Sätt kroken i hålet 17 mm framför TP. Den placeringen bör fungera både i lugnt och lite blåsig väder.

Nu något om krokens lutning. Lutningen mäts som vinkeln mellan lodlinjen från upphängningshålet och krokens främre läge. Utan lutning dvs med kroken helt vertikalt i främre läge: medför att man kan dra modellen rakt över huvudet, men inte längre, innan kurvrodret slår ut. Med kroken lutande bakåt kan man dra modellen framför sig innan man låter den kurva på linan, en fördel i blåsig väder. Det är lämpligt att börja med kroken något lutande bakåt, ungefär ett par millimeter från lodlinjen. (Krokens främre läge regleras med bottenplattan). När man blir lite mer rutinerad kan man försöka med O-lutning, dvs kroken lodrätt i främre läget, så att modellen går runt i snäva cirklar även i termikblåsor.



Mannen bakom Isaenko-kroken ser vi här: Vikto Isaenko vid VM-77 med typiskt rysk A2.

M Borell



Så här bygger Ethenkov sina nospartier. Fotot är taget vid VM-71.

M Borell

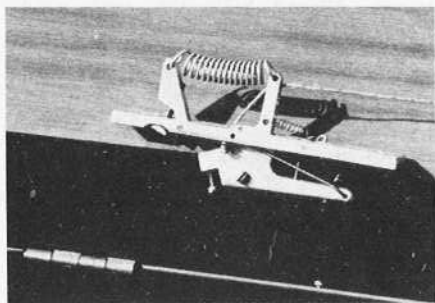
Nästa steg blir att fixa timer-starten. Sätt fast en wirebit i kroken spärr och låt wiren löpa genom ett rör (inne i kroppen) till timerens vipparm (KSB) eller vinge (Seelig). Wiren avpassas så att timern endast startar när kroken är i bakre läget med spärrnen olåst. Under trimningen måste wrens längd anpassas till det krokliga man för tillfället flyger med. Innan man sätter in kroken bör man ställa in kroken på lämplig dragkraft för utlösning av spärrnen. Använd en vanlig fjädervåg avsedd för fiske. Justera kroken så att spärrnen löser ut vid 2,6-2,8 kg. Då klarar man sig från "tjyvkoppling" i blåsig väder samtidigt som det går att koppla ur modellen i lugnväder.

Nu har vi kommit så långt att modellen är flygfärdig. Men kolla en sista gång att innervingen har någon millimeter wash-in, annars kan modellen gå i spiral efter en zoom-start. Efter ett par handkast där man grovt pallar under stabben för hyfsat glid är det dags för höjdstart på linan. Börja med kroken olåst och försök få modellen att gå rakt i starten. Startrodret justeras med längden på roderlinan. Fintrimma glidet innan första starten med spärrad krok. Med spärrad krok är det dags att låta modellen gå runt ett varv på linan för att kolla att roderutslaget är lagom. Dra modellen mot vinden, drag hårt i linan och koppla ur när modellen är över huvudet och kolla flygmönstret. Glidkurvet och "snurrkurve" justeras med de två skruvarna baktill på bottenplattan. Snurrkurvet skall vara snävt så att modellen orkar runt i blåst men inte för snävt, då går modellen i spiral.

Zoom-starten är det viktigaste och mest tidsödande vid trimningen. Zoom-starten ska ge modellen en mjuk stigande sväng utan stall. En start gåt till så här:

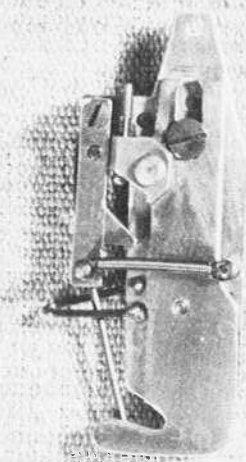
När man har letat upp en termikblåsa släpper man ut all lina när modellen flyger runt på linan. När modellen går upp mot vinden accelererar man så att

modellen går upp mot topphöjd. Innan den når vertikal: över huvudet stannar man och kollar att zoom-rodret ger utslag dvs modellen börjar svänga. Ett par meter lina bör man ha i händerna så att man kan släppa ut den i kopplings-ögonblicket. Med timerstart kan man släppa linan helt. Om modellen stallar i starten bör man öka zoom-utslaget. Om modellen vill gå i spiral skall inner-vingens wash-in ökas.



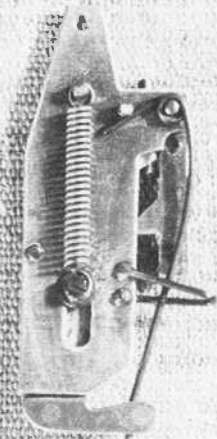
Snurrkrok av Crowley från USA vid VM-73

M Borell



Isaenko-krok tillverkad av Viktor Chop, Sovjet - höger sida

M Borell



Vänster sida

M Borell

När allt fungerar som det ska är det bara träning och åter träning som återstår. Säkra starter är ett måste. För att kunna tävla taktiskt och strategiskt riktigt ska modellen fungera som för-

längningen på din arm. Det är knappast lämpligt att börja trimma om modellen mitt under en viktig tävling. Med tillräcklig träning behärskar man modellen så man kan ställa sig och leta termikblåsor på egen hand. Tyvärr stannar många snurrkroksflygare vid detta. "Det är bara att stå här och vänta på termiken, göra en zoom-start och maxa". Bob Isacson (två gånger i USA:s VM-lag) har noterat den här inställningen bland USA:s F1A-flygare. "De flesta kan snurra med modellen på linan och göra zoom-startar men få är tillräckligt lättrorliga (som ryssarna) för att verkligen dra nytta av snurrkrokens alla möjligheter vid t ex piggybacking".

Densäkraste indikatorn på termik är en annan modell som flyger i termik. Oavsett var en snurrkroksflygare befinner sig på fältet kan han springa ifatt en modell som ligger i lyft och koppla i samma blåsa. Piggy-backing är för många A2-flygare synonymt med att ligga en bit ner i medvind och vänta på modeller uppvind. I lugnt väder går det bra att springa med modellen i medvind men vid blåst måste man låta modellen cirkla på linan medan man själv följer efter. Se bara till att linan inte "tar slut" när modellen cirklar, då kan det gå rakt ner i marken!

Man kan inte nog poängtera hur viktigt det är med att flyga taktiskt (s k downwind-flying). Detta är nyckeln till tävlingsframgångar. Vid VM 1977 noterade Jim Wilson att de ryska A2-flygarna alltid drog sig en bit nedanför startområdet för att bevaka startande modeller. Jim Wilson kopierade den här taktiken vid VM 1979 och blev fyra i fly-offen.

Om man ska orka springa omkring och flyga taktiskt i sju omgångar krävs det att man är i god fysisk form. Det är helt klart att F1A har blivit en sportgren och det är ett måste med regelbunden löpträning. Om man har god kondition är förutsättningarna större att man klarar en tävling mentalt, det är lätt att göra misstag när man är trött. Naturligtvis duger det inte med att enbart träna löpning om man ska bli bra A2-flygare.

Flygträning med modellerna under skiftande förhållanden ger resultat, ju oftare desto bättre. Träna olika moment: löpning med modellen på linan, termiksökning och start-teknik. Till slut sitter allt i ryggmärgen, man kan flyga med självförtroende och resultaten blir där-efter.

På tävlingar är det ofta många modeller i luften samtidigt, naturligtvis utrustade med snurrkrokar. Förutsättningen att få linkorsningar är alltså goda. Då är det en fördel att dra sig en bit från startområdet och bevaka vad som händer på startlinjen. Om man känner till en viss konkurrent som flyger säkert kan det löna sig att "bevaka" honom. När man har fått syn på en modell som verkar ligga i lyft ska man testa blåsan och koppla ur bara "när linan känns som en fiolsträng". Att flyga själv på egen hand är modigt men knappast smart, dom där 84 sekunderna framstår knappast som något hjälteed efter tävlingen.

Snurrkrokens kritiker jämnar sig över F1A-klassens ökande krångel med tekniska detaljer och tvekar att ägna den tid och träning som krävs för att nå toppen. Nuförtiden rör det sig mera om sport än hobby, i Sovjet stöder statsmakterna modellflyget ekonomiskt, som

vilken sportgren som helst. Att ägna sig åt flygning med snurrkrok är en utmaning men den ger mycket tillbaka. Vem vet, kanske just Du springer omkring som en fälthare med en snurrkroksförsedd A2:a på nästa års UT? Om Du gör det, lycka till!

KALL KALKON

WAKEFIELD-SYMPOSIUM NR 3
HOS ANDERS HÅKANSSON

Från Anders Håkansson i Skåne kom en inbjudan till alla aktiva Wakefield-flygare i Sverige och i Danmark att delta i ett nytt Wakefieldsymposium, det tredje som Anders kallat till.

Alla inbjudna ställde ej upp, det var synd det, för vi har mycket att ge åt andra och mycket att lära av andra! Förutom värden själv, Anders Håkansson var det följande modellflygare:



Alla deltagarna samlade. Stående fr v Lennart Hansson, Lennart Flodström, Ulf Carlsson (med F1C-Enhetsmodell), Curt Höglund, Lars Lindén, Thomas Dahlström, Anders Håkansson, Torsten Hermodsson med meteorologkarta.

Knäböjande fr v S-O Lindén med peanut Cub, Sven E Truedsson med oldtimer "Laban", Einar Håkansson med oldtimer "Korda" och Knut Andersson med en halvgammal Wakefield "Shief" från 1950. Alla övriga håller i sina moderna Wakefields - några Curt har en liten balsammodell!

Foto S-O Lindén

PÅ TÄVLINGSBANAN

Första prgrampunkt var frågan: "Hur ska vi bli bättre på tävlingsbanan"? Ett konstaterande från ett par av de senaste årens lagdeltagare var: "Vi släpar efter!" Dessa lagmedlemmar visste med sig att i flera av de andra länderna var man mer alert, såg upp bättre på andra startande och utnyttjade sin termikletningsutrustning bättre. VM-vinnaren i Wake Ben-Itzhak hade tränat en månad i klimat likartat det som Taft hade att erbjuda. Han begagnade termistor, men kollade också de andra startande innan han flög. Sina 7 första maxar gjorde han i flygningar, som gick samtidigt som andra flög. Ett landslag bör ha med sig termiksökningsgrejor, t ex termistor, mylarremsor, såpbubblor eller "Cattails" - motsvarar våra kavelund -.

På startplatsen får finnas tre personer.

- 1) Den tävlande
- 2) Lagledaren
- 3) En medhjälpare

Ingen start bör ske förrän alla dessa tre är ense om lämpligheten. I sista hand är det ändå den tävlande som av-

gör, det var vi överens om. Vi har inte övat in något lagsystem à la Nordkorea. Vi är bara vana vid att tävla individuellt hemma. En ren lagtävla som öststaterna kan öva in har vi inte någon chans att träna in. Att börja med den på VM eller EM står den svenske lagmedlemmen mer än om han själv får avgöra - efter råd av de övriga - när han ska starta.

På våra svenska tävlingar - UT undantagen - har vi t ex FIA-modeller att titta på, på mästerskapstävlingarna saknas dessa. Alltså bör den svenske Wake-flygaren öva upp sin egen bedömningsförmåga.

Som en tröst kastade Lennart Flodström in: "Våra bästa är i klass med världseliten. Felet vi gör är att supertrimma till de 7 ordinarie starterna. Flyg på vanligt SM-trim och gör dina 3-min maxar. Sen får Du fila eller skruva för att kunna ta ut 4 min !"

METEOROLOGI

Vi visste med oss att vi var okunniga om väder. Anders hade bjudit in en "gammal" modellflygare, nuvarande meteorologen på Sturup, Torsten Hermodsson för att han skulle ge oss en "omgång" vanligt meteorologiskt kunnande. Han redogjorde för sitt arbete på flygplatsen och hur prognoser ställs samman. Från en nyutkommen bok i När-Var-Hur-serien av Svante Bodén som handlar om meteorologi visade oss Torsten färgbilder och diagram. Det vi ville veta var vad Torsten kallade "Mikroskalan" dvs gränsskiktet närmast jordytan upp till 100 meter. En viss forskning i ämnet pågår, men än så länge har inget publicerats. Om något "nytt under solen" uppträder bland meteorologerna är vi modellflygare de första att vilja lära oss det !

Något som Torsten lärde oss var att sedan en termikblåsa släppt och lämnat markskiktet, så sugts kall omgivande luft in under blåsan och skapar rent sjunk. Alltså, har Du sett andra släppa iväg sina modeller i termik och tror att Du ska hinna ifatt dem, kan Du mycket väl hamna i ett ordentligt sjunk. Tar din förberedelse för lång tid, vänta då tills nästa termikblåsa är klar att släppa.

"COLD TURKEY"

Aftonens supé, skickligt komponerad av Anders lagvågda Siv innehöll vad vi behövde - dvs förslag till namnet på den modell vi avsåg att konstruera nästa dag. Det skulle bli "Cold Turkey" !

ÄR MODELLFLYG EN SPORT ?

Einar Håkansson serverade oss senare sina funderingar kring begreppen "Idrottssport". Han lade dessa på kontrakturs liksom motpolerna "Personlig insats - yttre omständigheter". Om man å ena sidan satte 100 meterslöpning som varande "Idrott med total personlig insats" så kan t ex Fiske vara raka motsatsen dvs - "Sport helt beroende av yttre omständigheter". Var kommer då modellflygning in ? Jo, på sportsidan där redskapet betyder mycket och där yttre omständigheter påverkar i hög grad. FIA-flygaren kommer lite närmare "Idrott" än t ex gummimotorflygaren. Einar ville jämföra racersportens Formel 1-körning med Aarne Elliläs insats då han vann VM 1950. De yttre omständigheterna spelade mindre roll, termikfritt väder på natten. Men han hade en modell bättre byggd och skickligare flugen än



Kring konferensbordet t v syns Thomas Dahlström och Einar Håkansson t h Anders Håkansson Lennart Flodström, Ulf Carlsson och Sven Truedsson.

Foto S-O Lindén



Lars Lindén och Thomas Dahlström undersöker en av Lennart Hanssons Wakefield-vingar.

Foto S-O Lindén



Lennart Flodström visar tyngdpunktsförändring med utfälld propeller för Knut Andersson,

Foto S-O Lindén

konkurrenternas. Anders Håkansson kunde konfirmera detta, han var med i det svenska VM-laget redan då ! (Han är med i år också 31 år senare!)

KONSTRUKTION AV EN WAKEFIELD

Nästa morgon satte vi igång med konstruktionen av världens - eller kanske världens bästa modell. Vi gick igenom vad som anses vara bra modeller av i dag. De extrema lugnvädersplanen, som t ex fransmännen visat upp och senaste VM-vinnarens modell ansåg vi inte vara passande för vårt klimat eller för normalt tävlingsflygande. Vi måste vara mer praktiska. Hur modellen ser ut finner Du på en annan sida. Lennart Flodström fick i uppdrag att rita vad vi diskuterade fram.

PROPELLER

Propellern är Flodströms variant av amerikanen Brocklehurst's konstruktion. Vi lutar på "Flodas" omdöme och säger alltså ett block enligt de mallar som visas ! Stigningen är ca 4° högre än hos en Schwartzbach-propeller.

Bladformen är en sammansmältning av flera konstruktioner. Resultatet kallas "Brockleström".

KROPP

Att kroppen skulle få kantig form ville flera förespråkare genomföra. Anders talade sig varm för detta. På VM-77 i Danmark tyckte han sig se att alla modeller med runda kroppar saknade stabilitet i rådande blåsväder. Hans egna modeller uppförde sig likadant, tyckte han. De gamla Wakefields han byggt hade "låd-kroppar" och flög stabilt. Alltså för han hem efter VM-77 och byggde sig några kroppar av det utseende som "Cold Turkey" fick låna. Vi har ju också sett Bror Eimars "Tilka" flyga ! Och vi vet att en rund kropp kan vara svår att hålla bra, om man har gummioljehala fingrar.

VINGE

Vingprofilen var vi inte särskilt ense om. Lennart Hansson ansåg att vi måste få fram en vinge med fint glid och låg sjunkhastighet. Den tunna Gött 342 borde ge detta. Vi får nog se varianter betr profilvalet ! Några av oss tycker att välvningen ligger för långt fram och anar problem med stighastighet och tryckcentrumvandringar. Låtom oss experimentera !

STABBE

Betr stabprofilen kunde plan undersida tänkas, men LH 5-38-07 har alltid fungerat väl enligt Lennart Hansson. Balkarrangemanget bör dock nog följas. Vi trodde oss ha åstadkommit en mycket bra, fältmässig och utvecklingsbra modell. "Cold Turkey" kommer att härja vilt, var så säker. Enl Flodström betyder namnet ungefär "Kallblodig typ".

FLUGAN ÄGG KUPP

Som avslutning på våra teoretiska övningar vidtog lite praktik. Vi gav oss av till den nybyggda Oxievångsskolan. AKM har avtal med fritidsnämnden om hyra av gymnastiksalen på söndagseftermiddagar. Vi skulle flyga med "Flugan". Reglerna var enkla. Modell byggd efter ritning, men fritt fram då det gäller gummivikt och uppdragning.

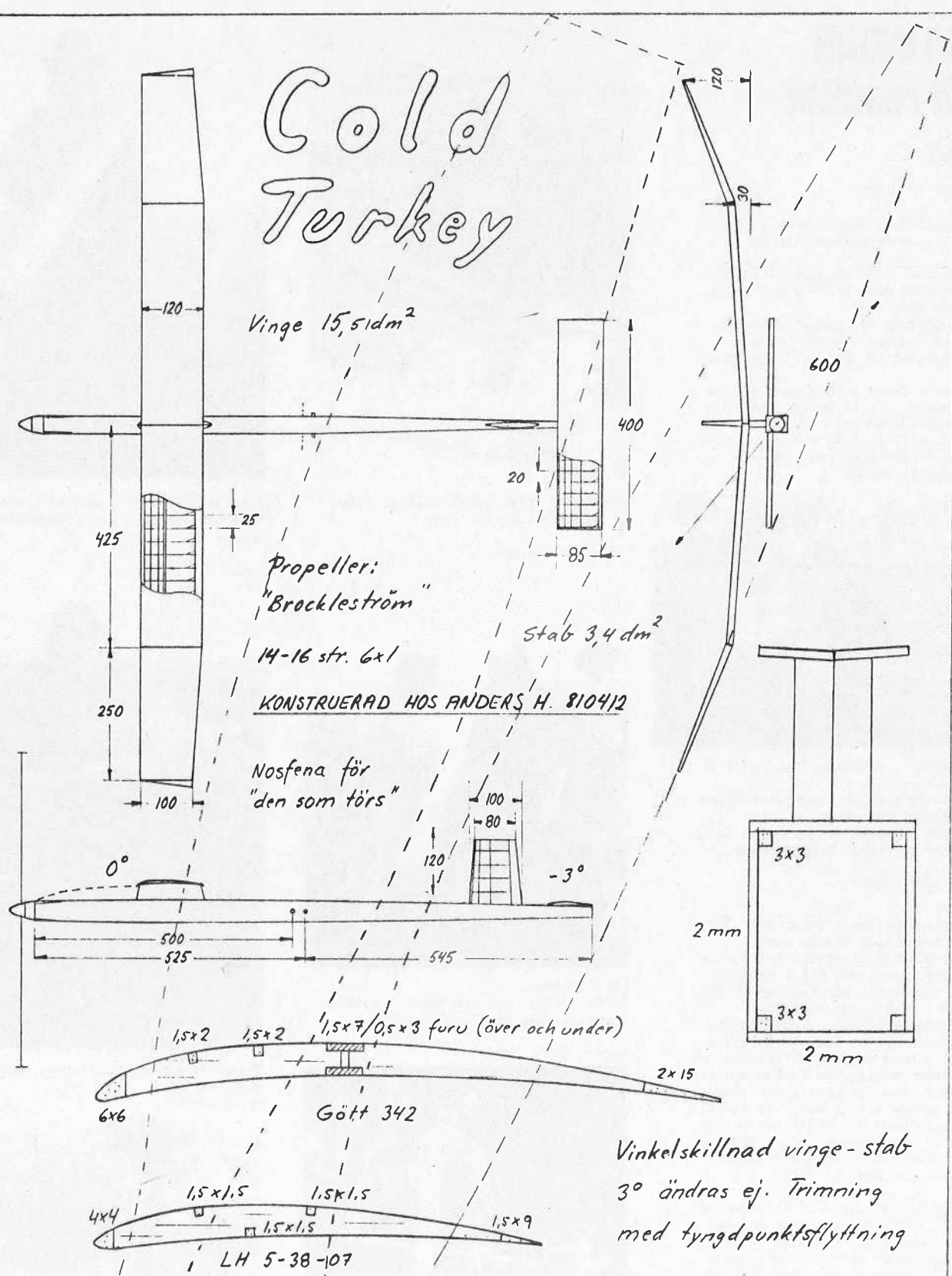
Lokalen var mycket bra, så rymlig och fri från "skräp" i taket att man mycket väl kan flyga en större tävling med microfilmare där.

Tävlingen omfattade 5 starter varav de 3 bästa räknades. De lokala förmågorna tog snart kommandot. Lennart H och Anders H har ju hunnit flyga in sig på hallen och visste hur grov och lång snodd kunde ta. Vi övriga provade oss fram och började nå upp i deras tider. Länge såg det ut som om Lennart skulle vinna, men så kunde Lasse Lindén utnyttja sin snodd bäst av alla och fick till två flygningar på 50 resp 54 sek. Även Curt Högberg nådde över 50 sek i en start.

Efter prisutdelning - äggkoppar och påskägg ! - var det dags att dra åt olika håll. Vi som var med tackar Anders och Siv för deras gästfrihet och hoppas så komma åter till ett nytt symposium, även om Anders skulle vinna VM i år i Spanien ! Vi vet ju annars att han kommer att fortsätta modellflyga tills han vunnit Wakefieldpokalen !

SOL

Cold Turkey



Vinge 15,51 dm²

Propeller:
"Brockleström"

14-16 str. 6x1

KONSTRUERAD HOS ANDERS H. 810412

Nosfena för
"den som törs"

Stab 3,4 dm²

Vinkelskillnad vinge-stab
3° ändras ej. Trimning
med tyngdpunktsflyttning

		1%	0	5	10	20	30	38	40	50	60	70	80	90	100
GÖTTINGEN 342	r=0.7	ö	0.8	4.9	6.5	8.5	9.1		9.2	8.9	8.1	6.6	4.8	2.7	0.3
		u	0.8	0.8	1.7	3.1	3.9		4.2	4.0	3.7	3.3	2.4	1.3	0
HANSSON LH 5-38-07		ö	1.0	4.2	6.0	8.0		9.2		8.3	8.0		5.1		0.5
		u	1.0	0	0.5	1.3		2.3		2.8	2.6		1.8		0

TÄVLINGAR och resultat

SM

1981 09 12 - 13

Arrangör: M 10 Aeroklubben i Malmö
modellflygsektionen

Aeroklubben i Malmö, modellflygsektionen stod som värd för årets mästerskapstävlingar. Tävlingsplats var pansarövningsfältet vid Rinkaby i östra Skåne. Tävlingen hölls den 12-13 september.

AKM såg i detta arrangemang ett sorts jubileum av sin 40-åriga verksamhet. Man hade inbjudit ett antal modellflygare till tävling och uppvisning av modellflygplan från tiden för klubbens bildande.



"Briefing" - AKM-gänget som höll i-gång det. Fr v Berti Hansson, Lennart Hansson och Anders Håkansson. Lennarth Larsson, Solna och en välutrustad tidtagare kompletterar.

Foto: S-O Lindén

Lördagens tävlingar omfattade 1-klas-serna och övriga mindre plan. Vid middagstid startade tävlingen i ett hårt väder, med blåst från ost. Detta gjorde att startplatsen måste väljas i "fel" ända av fältet. Träddungar och hus i vindriktningen skapade turbulens vid startplatsen vilket störde början av flygningarna. Flygplanen skulle sen ta sig upp för en slänt, som övergick i den stora öppna plattan vid Rinkaby. Om modellerna inte hade god höjdvinst redan från början drabbades de av virvlar vid krönet och de flesta ställade kraftigt och kom ner fort.

Resultatlistan visar på svårigheter-na, där maxflygningar omväxlar med minuterresultat. Ändå blev tävlingen utslagsgivande och de skickligaste modellflygarna finns i resultatlistornas topp. Även juniorerna är välkända. Pärönen har inte fallit så långt från äppelträden. Krister Lindblad, Eskilstuna, som vann A1 junior har givetvis fader Lars-Gunnar att tacka för sin kunskap. Anders Gustafsson, Axvälla, 1:a i HKG junior har lärt av pappa Nisse. I C1 dök Lars "Kola" Karlsson, Gam-en upp och tog överlägset segern före sina medtävlare. "Kola" har ju annars förskräckt oss på tävlingar de senaste åren, sen han gjorde come-back med "djärfva dykningar med sitt lilla monoplan!"



Modellerna hade tappat trimmet tyck-te Lennarth Larsson, Solna.

Foto: S-O Lindén



Far-son-team. Gösta Nilsson t h och Håkan i mitten funderar över startkroken på A1:an.

Foto: S-O Lindén



"Grand Champion" - Bror Eimar tog tre SM titlar. Här är han startklar med sin nya B1:a.

Foto: S-O Lindén

Per Q "Fladdermus" var nära att få ihop maximala 900 i A1 senior med sin "Tji-Kråka", dvs en skånsk "Cikada". Bror Eimar dominerade helt g-klass-erna. Han vann både "Coupe d'Hiver"



Glad såsom fågeln - särskilt när "Kråkan" vunnit - Per Qvarnström vann senior A1.

Foto: S-O Lindén



Thomas Ekendahl, Eskilstuna, plågar även gummimotorer. Foto: Lars-G.



Stefan Björklund, Solna MSK, laddar in tampen. Foto: Lars-G.

och B1. Bror har ju visat oss sina modeller i ritning, såväl B1:an som Wakefielden - som nu finns i byggsats hos "Modellprodukter" i Härnösand.



Två veteraner inom modellflyget. John Pettersson och Hasse Ahlström.
Foto: Lars-G.



Per Qvarnström med elegant C1:a. Tyvärr hade han motorproblem och kom inte iväg när han skulle alla gånger.
Foto: Lars-G.



Lasse Larsson, AKMG fft, med välflygande A1:a.
Foto: Lars-G.



Peter Järna, Solna MSK, kollar modell. Stefan Björklund t.h.
Foto Lars-G.



Favoriten i C1, Gerald Boman från Solna, missade lite för mycket.
Foto: Lars-G.



Team Larsson-Larsson och C1. Här är det Ely som skall iväg.
Foto: Lars-G.



Kerstin och Gunnar Holm fixar A1.
Foto Lars-G.



Per Digrell och Eva Alm från Solna MSK kollar timer.
Foto: Lars-G.



Peter Wanggård med gammal eller något äldre sugga.
Foto: Lars-G.

I nr. 2 och 3 av MfN år 1974 skriver Peter en lång uppsats om "Suggorna". Kolla med Expeditionen om dom har några ex kvar. Det är en bra uppsats.
Lars-G.

Söndagsmorgonen grydde grå och blåsig. Startplatsen flyttades något, men kom ännu närmare de turbulensbildande trädningarna. Vinden var hård och besvärande. Många segelmodeller bröt vingarna under startförsöken, andra starter slutade direkt i backen. Även erfarna modellflygare hade svårt i rådande väder. Endast 7 maxtider av 65 starter i första perioden visar hur svårt det var. Gummimotormodellerna hade svårt att komma upp genom turbulensen. Av 21 startande kom endast 4 upp till 180 sekunder.

C-klassen hade så många tävlande som 16, vilket visar på ökat intresse. Dessa modeller klarade sig bäst i början av flygningarna. Med sin höga fart kom de upp genom markskiktet. De jämnaste resultaten och den hårdaste tävlingen åstadkom "påver piplet".



Kan man starta nu?
Thomas Dahlström, Nimbus Kumla, blev 2:a i F1B.

Foto: S-O Lindén

Vi får väl se F1G-modellen också, får vi hoppas!

Sammanlagt 90 modeller var anmälda till lördagen. Flertalet av dem startade också, liksom de 14 oldtimermodeller som flögs

i slutet av dagen. Att flickorna kommit med i modellflyget på allvar visar ju deltagandet på SM. Nu var de sju som tävlande och två som skötte det viktiga sekretariatet. Ann Wahlberg reste ner från Norrköping för att hjälpa Berit Hansson med alla siffror. Utanpå SEMO-skåpvagnen satte de upp resultatet. Magnetförsedda skyltar fäster direkt på bilplåten - genialiskt!



Illustration till vädret på andra dagen.
Lennart Flodström torkar regnet från vingarna. Hustru Louise skyddar kroppen med paraply.

Foto: S-O Lindén

Efter två perioder försämrades vädret ytterligare, det började regna. Nu var det "TYPISKT MODELLFLYGVÄDER". Allt fler tävlande gav upp då reparationer blev omöjlig i blötan. De som fann sina plan eller hade en hel reserv kunde nu lätt nå täten i prislistorna. Ett par bra resultat i de två sista perioderna förde upp Håkan Broberg, Borlänge till seger i F1A seniorer. Grattis!
Äntligen får vi väl säga efter Håkans långa rad av 2:a placeringar på SM. Lasse Larsson hade en fin serie med tre max i början, men sen gick det snett. En flygning under minuten av Lasse i sista perioden gjorde att även Anders Persson, Malmö tog sig förbi. Att organisationsarbetet inte helt tagit vår nye förbundsordförandes tid visar Bo Janssons 4:e plats. Även Bosse låg bra till, men så gick de sista starterna lite sämre.

En blomma får vi väl också lämna till Vivianne Weber, Solna som genomförde alla fem flygningarna och lämnade 25 andra tävlande bakom sig i prislistan.

Fladdermössen var ju nästan på hemmaplan, de dominerade därför F1A juniorer. Lars Norlén vann säkert före Konsta Lynakis och Thomas Weber, Solna. På 5-7:e platserna kom därefter "mössen" Martin Hägerdahl, Ingemar Johansson och Per Norlén. Jan Pettersson, Linköping klämde sig in före dem på 4:e plats.
Som tidigare nämnts var Bror Eimar, Solna överlägsen i g-klasserna. Även denna dag vann han, nu i F1B. Han tog en klar ledning med fyra raka max, men i sista periodens dåliga väder missade han några sekunder.
Thomas Dahlström från Nimbus tog sig in mellan VM-deltagarna och petade ner Björn Söderström, Solna och Anders Håkansson, Malmö till 3:e resp 4:e plats. Thomas hade förlorat en modell i ett otillgängligt träd, men reserven flög bra. Anders och Björn säkra och erfarna modellflygare hade bara var sin max, vilket visar hur svårt det var att flyga denna dag.



Håkan Broberg blev äntligen Svensk Mästare i F1A - Bo Jansson t h.

Foto: S-O Lindén



Lars "Kola" Karlsson, Gamen flög båda C-klasserna.
Han blev mästare i C1.

Foto: S-O Lindén

"Julle" som nu flyger för "Fladdermusen" var dagens ende "Max Man". Han har verkligen fina modeller med kapacitet. Hasse Lindholm, Västerås sin vana trogen missade en start och blev 2:a. Helt överraskande för honom själv tog Ulf Carlsson, AKMG bronsplaketten.

Gamen hade ett stort gäng C-flygare. När mönstrade en och samma klubb 6 man i den klassen?

Solna dominerade lagtävlingarna. Klubben hade hyrt en hel buss och kom med massor av folk. En sådan satsning ger ju också resultat. 13 individuella medaljer av varierande valör, varav Bror Eimar tog tre i guld samt tre lagplaketter blev deras skörd.
För sin prestation att vinna tre klasser samt dessutom en 7:e plats i F1A fick Bror Anders Håkansson hederspris - en säck potatis!

AKM ska ha stort tack för att arrangemangen blev så bra och gick att genomföra trots dåligt väder.
Salut för de 40 åren!

SOL

"SOLNA MSK:S 10-STARTER"

1981 07 10-12

Arrangör: B 256 Solna MSK

7 starter

F1A jun (13 anm)		Sank	Tot
1.	Jan Johansson B 256	842	1202
2.	Jan Franzén C 92	778	1127
3.	Per-Ola Eimar B 256	771	1089
4.	A Söderbäck B 256	792	1071
5.	Per Findahl U 284	726	1069
6.	Thomas Weber B 256	665	998
7.	Thomas Hammar B 256	710	978
8.	M Sundstedt W 64	711	968
9.	F Svensson U 44	573	848
10.	Stefan Larsson P 186	419	700
11.	Jan Backman D 16	278	564

F1A sen (31 anm)

1.	Hans Åhlström W 64	900	1260
2.	H Sundberg C 92	900	1250
3.	Bror Eimar B 256	874	1234
4.	Inge Sundstedt W 64	864	1224
5.	Olle Sandahl B 296	823	1179
6.	Lars Larsson O 24	870	1176
7.	Lars Söderbäck B 256	820	1147
8.	Agne Hammar B 256	863	1121
9.	Anders Persson M 10	768	1108
	Kjell Magnuson C 92	715	1108
11.	Håkan Broberg W 64	703	1055
12.	Lars-G Olofson B 256	746	1037
13.	Rolf Svensson U 44	733	1036
14.	Gunnar Holm B 256	717	1027
15.	Per Digrell B 256	696	1021
16.	Gösta Franzén C 92	644	986
17.	Gösta Nilsson Z 52	719	979
18.	John Petterson M 10	620	926
19.	Vivi Weber B 256	602	888
20.	L Findahl U 284	564	788
21.	Håkan Nilsson Z 52	455	757
22.	Bo Hallgren E 21	322	664
23.	T Eriksson C 92	330	656
24.	L Backman D 16	233	488

F1B jun och sen (11 anm)

1.	Sture Johanson B 256	900	1260
	L Flodström O 24	900	1260
	Mats Jansson B 256	900	1260
	Leif Ericsson Y 100	900	1260
	Bror Eimar B 256	900	1260
6.	Inger Johanson B 256	885	1245
7.	Lennart Hanson M 10	876	1235
8.	B Söderström B 256	900	1212
9.	Hans Eklund Y 100	871	1207
10.	Per Green jun Y 100	812	1101

F1C sen (10 anm)

1.	Hans Lindholm U 44	632	957
2.	Lajos Bisak E 21	661	942
3.	Gunnar Ågren C 92	542	781
4.	Lars Karlsson E 21	506	749
5.	Ulf Carlsson O 24	305	622
6.	Gerald Bohman B 256	435	600
7.	Lars-G Olofson B 256	135	270

LAG

1.	B 256 II (A Hammar, S Johan-3626 son, I Johanson)		
2.	Y 100 (H Eklund, L Ericson 3568 Per Green)		
3.	W 64 (H Broberg, H Åhlström 3539 I Sundstedt)		
4.	B 256 III (G Holm, Lars-G 3324 Olofsson, Mats Jansson)		
5.	C 92 I (G Franzén, K Magnu- 3180 son, J Franzén)		
6.	B 256 I (T Hammar, J Johan- 3178 son, T Weber)		
7.	O 24 (L Flodström, L Larsson 3058 U Carlsson)		
8.	C 92 II (G Ågren, H Sundberg 2687 T Eriksson)		
9.	E 21 (T Rehnström, B Hall- 1413 gren, L Karlsson)		

Deltagande klubbar:

B 256	Solna MSK
B 296	MFK Stratos, Nynäshamn
C 92	Uppsala FK, MS
D 16	Eskilstuna FK, MFS
E 21	FK Gamen, Norrköping
M 10	AKM, MFS
O 24	AKMG
P 186	MFK Sländan, Gendalen
U 44	Västerås FK, MFS
U 284	Norbergs FK, MFS
W 64	Borlänge MSK
Y 100	Härnösands MSK
Z 52	Östersunds MFK

Solna MSK tackar alla deltagare för deras uthållighet och hoppas att det inte avskräcker till att ställa upp nästa år igen.
Vi hoppas på bättre förhållande 1982.

"WENTZELPOKALEN" 1981

1981 08 16

Arrangör: Z 52 Östersunds MFK

A1 juniorer (äldre och yngre)

1.	Dan Björk	Z 52	835
2.	Nicklas Martin	Y 108	609
3.	Hans Nyberg	Y 108	523
4.	P Salomonsson	Y 108	430
5.	Johan Pettersson	Y 100	401
6.	Mikael Beijner	Y 108	389
7.	Kent Ekholm	Y 108	372
8.	Peder Sjökvist	Y 100	351
9.	Jan Högberg	Y 100	253
10.	Johan Ekeröth	Z 52	247

A1 seniorer

1.	Per Sjölund	Y 100	900
2.	Holger Sundberg	C 92	819
3.	Hans Eklund	Y 100	782
4.	Håkan Nilsson	Z 52	733
5.	Michael Borell	Z 52	682
6.	Hans Sjökvist	Y 100	601
7.	Bengt Persson	Z 52	553
8.	Stig Lindell	Y 108	548
9.	Håkan Andersson	Y 58	499
10.	Gunnar Holm	B 256	476
11.	Ulf Leijdstrand	Y 58	448
	Gusten Björk	Z 52	448
13.	Kjell Fagerlund	Y 108	404
14.	Hans Åhlström	W 64	396
15.	K-Å Jonsson	Z 52	68

F1A juniorer

1.	Anders Larsson	Y 100	683
2.	Hans Nyberg	Y 108	454
3.	Nicklas Martin	Y 108	418

F1A seniorer

1.	Gunnar Holm	B 256	900
	Michael Borell	Z 52	900
3.	Per Sjölund	Y 100	868
4.	Mikael Holmbom	Y 58	845
5.	Håkan Nilsson	Z 52	820
6.	Gösta Nilsson	Z 52	603
7.	Bengt Eriksson	W 64	592
8.	Håkan Andersson	Y 58	545
9.	Vivi Weber	B 256	519
10.	Ulf Leijdstrand	Y 58	499
11.	Holger Sundberg	C 92	496
12.	Hans Åhlström	W 64	355

B1 seniorer och juniorer

1.	Rolf Sundin	Y 58	562
2.	Ulf Leijdstrand	Y 58	375

F1B seniorer och juniorer

1.	Hans Eklund	Y 100	691
2.	Rolf Sundin	Y 58	687
3.	Per Green	jun Y 100	656

4. Per Andersson jun Y 58 416

Östersunds Modellflygklubb tackar både tävlande, tidtagare och alla andra som var med och hjälpte till så vi fick en trevlig tävling.
Vi vill hälsa Er välkomna åter till nästa års tävling

Deltagande klubbar:

B 256	Solna MSK
C 92	Uppsala FK, MS
W 64	Borlänge MSK
Y 58	MFK Skvadern, Sundsvall
Y 100	Härnösands MSK
Y 108	MFK Flygarna, Njurunda
Z 52	Östersunds MFK

DM NÄRKE 1981 FRIFLYG OCH NIMBUSTÄVLINGEN 1981

A1 jun DM

1.	Susanne Gustavsson	T 63	542
2.	Göran Blom	T 7	522
3.	Thomas Karlsson	T 7	471
4.	Per Findahl	U 284	469
5.	Stefan Nilsson	T 7	425
6.	Peter Pettersson	T 7	423
7.	Per Persson	U 284	409
8.	Magnus Lindström	T 63	402
9.	Göran Öberg	U 284	396
10.	Erik Johansson	T 7	392
11.	Torsten Nederman	T 63	382
12.	Anders Piirhonen	U 284	347
13.	Ola Karlsson	U 284	284

A1 sen DM

1.	Urban Lindström	T 7	559
2.	Per Nyberg	T 63	545
3.	Bengt Wendel	U 40	544
4.	Hans Olsson	U 284	474
5.	Ove Gustavsson	T 63	473
6.	Thomas Dahlström	T 7	450
7.	Anders Olsson	U 284	424
8.	Anders Jönsson	T 63	305

F1A jun

1.	Per Persson	U 284	600
2.	Per Findahl	U 284	425

F1A sen DM

1.	Urban Lindström	T 7	576
2.	Bengt Wendel	U 40	544
3.	Anders Olsson	U 284	519
4.	Hans Olsson	U 284	509
5.	Olle Blomberg	T 7	493
6.	Sven-Olov Lindén	T 7	315
7.	Anders Jönsson	T 63	272

F1B

1.	Sven-Olov Lindén	T 7	590
2.	Lars Lindén	T 7	551
3.	Thomas Dahlström	T 7	440

HKG

1.	Lars Lindén	T 7	265
2.	Urban Lindström	T 7	161
3.	Thomas Karlsson	T 7	140
4.	Rolf Gustavsson	T 7	131

77 cm

1.	Olle Blomberg	T 7	223
2.	Rolf Gustavsson	T 7	196
3.	Thomas Karlsson	T 7	194
4.	K-A Pettersson	E 21	174
5.	Stefan Nilsson	T 7	172
6.	Susanne Gustavsson	T 63	157
7.	Lars Tolkestam	T 7	87

"Sparven"

1.	Christian Edlund	T 7	187
2.	Lars Tolkestam	T 7	158

3.	Claes Andersson	T 7	156
4.	Evald Backlund	T 63	129
5.	Lars Wunder	T 63	118
6.	Pontus Gamstedt	T 63	50

Deltagande klubbar

E 21	FK Gamen, Norrköping
T 7	MFK Nimbus, Kumla
T 63	RFK Ikaros, Örebro
U 40	Fagersta MFK
U 284	Norbergs FK, MFS

AKM:S HÖSTTÄVLING FRIFLYG ÄNGELHOLM

1981 11 15

Arrangör: M 10 AKM, MFS, Malmö

F1A sen

1.	Lars Larsson	O 24	895
2.	Göran Norlén	M 102	864
3.	Bo Söderström	M 331	759
4.	Lars Andersson	M 331	581
5.	Claes Andersson	M 331	466
6.	Arne Friberg	M 134	417

F1A jun

1.	Thomas Weber	B 256	847
2.	Martin Hägerdahl	M 102	811
3.	Per Norlén	M 102	759
4.	Lars Norlén	M 102	659
5.	Ingemar Johansson	M 102	588
6.	Pelle Pettersson	M 134	556
7.	Mårten Jönsson	M 331	471
8.	Mats Carlqvist	M 331	412

F1B

1.	Lennart Hansson	M 10	900
2.	Bror Eimar	B 256	860
3.	Per Qvarnström	M 102	843
4.	Anders Håkansson	M 10	831
5.	Lennart Flodström	O 24	733
6.	Nils Wallertin	O 24	716
7.	Martti Bogdanoff	M 331	594

F1C

1.	Ulf Carlsson	O 24	900
		240+328	
2.	Gunnar Ågren	C 92	900
		240+260	
3.	Jan-Olle Åkesson	M 102	899
4.	Lars-G Olofsson	B 256	858
5.	Alve Hansson	M 331	673
6.	Anders Persson	M 10	514

A1

1.	Mårten Jönsson	jun M 331	488
2.	Thomas Weber	jun B 256	447
3.	Stig Hansen	L 310	402
4.	Peter Kippel	jun M 102	378
5.	Fredrik Bredberg	jun M 134	361
6.	Mats Carlqvist	jun M 331	353
7.	Emil Fredriksen	jun M 102	258
8.	Peter Svensson	jun M 169	248
9.	Bertil Bergsten	jun M 169	135

77 cm sen

1.	Lars Andersson	M 331	288
2.	Anders Sellman	M 158	209
3.	Martti Bogdanoff	M 331	163

77 cm jun

1.	Kristina Eimar	B 256	342
2.	Jonas Nilsson	M 169	284
3.	Jan Österling	M 331	127
4.	Peter Comét	M 169	104
5.	Bertil Bergsten	M 169	37

Lag

1.	M 102 I (G Norlén, F1A, P Qvarn-2606 ström, F1B, J-O Åkesson, F1C)
----	--

2. B 256 (T Weber, F1Aj, B Eimar, 2565 F1B, L-G Olofsson, F1C)
3. M 10 (L Hansson, A Håkanson, 2245 F1B, A Persson, F1C)
4. M 102 II (M Hägerdahl, L Norlén 2229 P Norlén, F1Aj)
5. M 331 I (B Söderström, F1A, 2026 M Bogdanoff, F1B, A Hansson, F1C)
6. M 331 II (L Andersson, C Ander-1535 son, F1A, M Jönsson, A1j)
7. M 169 (J Nilsson, 77ej, B Berg- 667 sen, P Svensson, A1j)

Deltagande klubbar:

- B 256 Solna MSK
- C 92 Uppsala FK, MS
- L 310 Engelholms MFK
- M 10 AKM, MFS
- M 102 MFK Fladderhusen, Lund
- M 158 Helsingborgs MFK
- M 169 -"- , ungdomssekt Vingarna
- M 134 Trelleborgs MFK
- M 331 Limhamns MFK
- O 24 AKMG, Göteborg

Väder och vind: Soligt och molnfritt hela dagen, vindhastighet 0-1 m/sek växlade riktning, -1° C.

DM FRIFLYG STOCKHOLMS LÄN 1981

1981 10 17

Arrangör: B 258 Waxholms MFK

A1 jun 17 anmälda

- | | | |
|----------------------|-------|-----|
| 1. Per Blomqvist | B 290 | 447 |
| 2. Konsta Lynakis | B 256 | 435 |
| 3. Håkan Bohman | B 256 | 434 |
| 4. Max Ljungqvist | B 290 | 401 |
| 5. Thomas Weber | B 256 | 373 |
| 6. Roland Bohman | B 256 | 354 |
| 7. Margareta Nilsson | B 272 | 350 |
| 8. Jörgen Viberg | B 272 | 293 |
| 9. Mikael Viberg | B 272 | 287 |
| 10. Peter Wikman | B 263 | 273 |
| 11. C-A Gerstel | B 263 | 259 |
| 12. Stefan Nilsson | B 272 | 215 |
| 13. Magnus Tränkner | B 261 | 88 |
| 14. Robert Tranefalk | B 290 | 59 |

A1 sen 10 anmälda

- | | | |
|----------------|-------|-----|
| 1. Gunnar Holm | B 256 | 550 |
| 2. Agne Hammar | B 256 | 482 |

- | | | |
|---------------------|-------|-----|
| 3. Mats Lugnefors | B 256 | 428 |
| 4. Anders Sund | B 258 | 397 |
| Johan Luthman | B 263 | 397 |
| 6. Lennarth Larsson | B 256 | 370 |
| 7. Åke Nyström | B 272 | 294 |

F1A jun 3 anmälda

- | | | |
|-----------------|-------|-----|
| 1. Thomas Weber | B 256 | 536 |
| 2. Jon Änggård | B 256 | 414 |

F1A sen 10 anmälda

- | | | |
|-------------------|-------|-----|
| 1. Agne Hammar | B 256 | 580 |
| 2. Gunnar Holm | B 256 | 567 |
| 3. Gösta Rask | B 258 | 550 |
| 4. Anders Sund | B 258 | 486 |
| 5. Vivianne Weber | B 256 | 481 |
| 6. Birgitta Holm | B 258 | 455 |
| 7. Ole Blomqvist | B 290 | 329 |
| 8. Mats Lugnefors | B 256 | 314 |

F1B sen 5 st anmälda

- | | | |
|---------------------|-------|-----|
| 1. Björn Söderström | B 256 | 589 |
| 2. Sture Johansson | B 256 | 577 |
| 3. Inger Johansson | B 256 | 553 |
| 4. Gösta Rask | B 258 | 3 |

C1 sen 7 anmälda

- | | | |
|---------------------|-------|-----|
| 1. Christer Sahlin | B 256 | 553 |
| 2. Gerald Bohman | B 256 | 525 |
| 3. Åke Nyström | B 272 | 448 |
| 4. Lennarth Larsson | B 256 | 359 |
| 5. Bengt Nilsson | B 272 | 216 |
| 6. Elsy Larsson | B 256 | 123 |

HKG jun 9 anmälda

- | | | |
|--------------------|-------|-----|
| 1. Johan Rasmusson | B 272 | 232 |
| 2. C-A Gerstel | B 263 | 213 |
| 3. Peter Wikman | B 263 | 118 |
| 4. Jörgen Viberg | B 272 | 90 |
| 5. Joakim Lind | B 272 | 67 |
| 6. Jonnie Sahlin | B 256 | 32 |
| 7. Mikael Wikman | B 263 | 23 |
| 8. Mikael Viberg | B 272 | 15 |
| 9. Per Blomqvist | B 290 | 11 |

HKG sen 7 anmälda

- | | | |
|-----------------------|-------|-----|
| 1. Peter Meurling | B 263 | 247 |
| 2. Gunnar Holm | B 256 | 178 |
| 3. Åke Nyström | B 272 | 129 |
| 4. Rickard Lind | B 272 | 58 |
| 5. Karl-Gunnar Viberg | B 272 | 53 |

- | | | |
|------------------|-------|---|
| 6. Anders Sund | B 258 | 8 |
| 7. Ole Blomqvist | B 290 | 2 |

Lag 1-klasser 3 anmälda

- | |
|--|
| 1. B 256 I (L Larsson, 1437 G Boman, C Sahlin, C1) |
| 2. B 256 II (M Lugnefors, 1217 K Lynakiks, R Bohman, A1) |
| 3. B 290 (P Blomqvist, 907 R Tranefalk, M Ljungqvist) |

Lag F1-klasser

- | |
|--|
| 1. B 256 I (I Johansson, S 1719 Johansson, B Söderström) |
| 2. B 256 II (G Holm, I Weber 1517 J Änggård, F1A) |
| 3. B 258 (A Sund, B Holm, 1491 G Rask, F1A) |

Deltagande klubbar:

- B 256 Solna MSK
- B 258 Waxholms MFK
- B 261 Täby Sjöflygklubb, MFS
- B 263 MFK Gladiatorerna, Tullinge
- B 272 Vallentuna MFK
- B 290 Bagarmossens MFK, Skarpen, Johannishov

TÄVLINGSINBJUDNINGAR

Solna FAI-Cup 1981 12 05

Plats: Sundbro i Uppsala

Tävlingsgenomgång: kl 08 30

Tävlingsstart: kl 09 00

FAI-klasser jun/sen samt lag om

vandringspokalen.

Startavgift: Sen 40:- Jun 20:-

Lag 40:- - postgiro 22 86 33 - 4

Anmälan poststämplat 81 11 19

ingen efteranmälan.

Solna MSK, Framnäsbacken 2,

171 42 SOLNA

Kontaktman: Sture Johansson,

Nybodagatan 1, 171 42 SOLNA

Tel. 08/27 63 87, arb 08/730 74 49

Detta är ett exempel på hur tävlingsinbjudningar skall se ut. FAI-Cupen har som synes redan flugits.

Lars-G

RADIO RODER

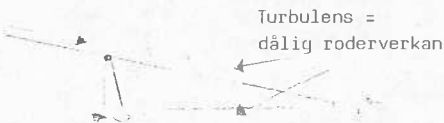
FORTSATT DISKUSSION OM RÖDERKRAFTER

Läste insändaren i Modellflygnytt om "Stora modeller" och "Stora roderytar" och de problem som följer därav. Största problemet gäller höjdrodret. Har en 1/4 skala Super Cub som jag flyger en hel del med, och där har jag problem med höjdrodret. Vid en looping går det ej att ha motorn på fullvarv på nedvägen. Har jag det så går den i backen p g a det stora trycket på höjdrodret. Servot drar ca 2,7 kg vilket är minimum vid det minsta avancerad flygning.

Ett annat problem med stora modeller är avståndsbedömningen. Du är inte så långt borta som Du tror, Du är ännu längre bort. Detta gäller speciellt vid övergången från en liten modell till en stor.

En sak till, när det gäller stora skalamodeller typ Cub så skall de inte flygas som en multikärna. Flyg mjukt med skalafört. Det ger oss åskådare större nöje och dina servon tackar dig tyst. Jag skall nu ge några tips som kan avhjälpa en del av den turbulens som uppstår mellan vinge och roder. Vanligast förekommande är denna typ enligt fig 1.

Fig 1



Har Du en bra roderverkan minskar belastningen på servot ! Är någon intresserad av detta så har vi tagit fram "lister" för montering som eliminerar turbulensen.

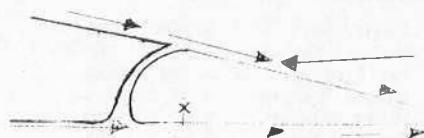
Prislista finns mot svarsporto:
PeAs Rotorblad, Källarvägen 13
810 10 TORSÅKER

PROFILLIST Typ 1



Fig 2

Ingen eller mycket lite turbulens



PROFILLIST Typ 2

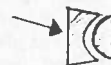


Fig 3

Ingen eller mycket lite turbulens



Per-Arne Johansson Medl. 4595

TÄVLINGAR och resultat

SPORT POPULÄR TÄVLING I TIDAHOLM

1981 09 05

Arrangör: R 148 TIDAHOLMS MFK

Det ökade intresset för F3A har även fört med sig ett starkt ökande intresse för Sport Populär. Det visade sig inte minst vid Tidaholms MFK:s Sport Populärtävling den 5 september, där hela 21 flygare var anmälda varav 19 kom till start.

Sport Populär ska ju fungera som något av en inkörspport till den stora konstflygklassen F3A och i Tidaholm kunde man se flera som mer än väl skulle kunna ställa upp i F3A. Det var också flera som gjorde sin tävlingsdebut i denna tävling och de kunde visa upp mycket lovande flygningar, och det finns säkert åtskilligt fler flygare ute i klubbarna som utan vidare skulle kunna prova på en Sport Populär tävling.

P g a deltagarantalet beslutades det på genomgången före tävlingen att man skulle begränsa tävlingen till tre omgångar, där de två bästa skulle räknas, för att ytterligare spara tid fick de som önskade sätta de obligatoriska och de valfria manövrarna i vilken ordning de ville för att därigenom minska antalet förbiflygningar för att komma upp i rätt vind före manövern, en bra idé av Stefan Bickel, Tingsryd och en ändring av reglerna är på väg.

Efter genomgången var det så dags för första omgångens flygningar, som visade att det var mycket jämnt i toppen med Lars Eriksson, Tidaholm som etta tätt följd av Stefan Bickel, Tingsryd som tvåa, Kenneth Sahlberg, Skövde som trea och Stephen Birchall, Alingsås som fyra. Tätt efter Stephen var Anders Johansson, Linköping på femte plats.

I andra omgången var det också mycket jämnt men Lars Eriksson kunde genom en säker flygning i den byiga vinden dryga ut sitt försprång något till Stefan Bickel som tappade lite av sitt för-

språng till Kenneth Sahlberg. Han gjorde omgångens näst bästa flygning men det räckte alltså inte för att gå om Stefan totalt.

Däremot gick Anders Johansson om Stephen Birchall som med knapp marginal fick finna sig i att halka ned på femte plats följt av Åke Abrahamson, Tibro på sjätte och Åke Mårtensson, Borås på sjunde plats.

När tredje och sista omgången i tävlingen var slut stod det klart att Lars Eriksson, trots omgångens femte bästa flygning, kunde klara hem första platsen. Kenneth Sahlberg hade återigen omgångens näst bästa flygning, men det räckte inte för att gå förbi Stefan Bickel utan Kenneth fick nöja sig med tredje platsen. Stephen Birchall hade inte gett upp hoppet om en fjärde plats utan presenterade en bra flygning och gick därmed om Anders Johansson igen som då belade femte platsen.

Sven-Erik Borg, Tidaholm gjorde en bra flygning och gick förbi både Åke Mårtensson och Åke Abrahamsson upp till en sjätte plats. Tredje omgången vanns något oväntat av Thomas Wenzel, Kungsbacka som därmed tog ett rejält kliv uppåt och hamnade på nionde plats.

Tidaholms MFK tackar för det stora intresset för tävlingen och hälsar de tävlande och alla andra välkomna tillbaka igen. Vi kommer att arrangera både en F3A och en Sport Populär tävling nästa år.

Tidaholms MFK

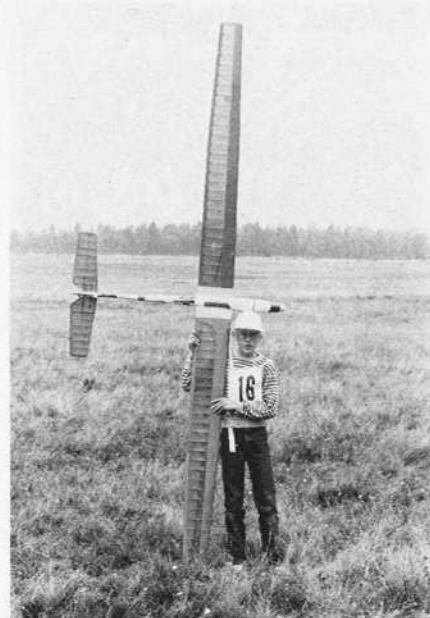
Ingemar Gustafsson

"BILLINGETROLLET" F3B termik

1981 09 12

Arrangör: R 151 Skövde MFK

Skövde Modellflygklubb arrangerade lördagen den 12 september en segelflygtävling i F3B-termik på Axevalla hed. Tävlningen som fått namnet "Billingetrollet" testades föregående år som en inofficiell regional tävling. Axevalla hed är en plats med tradition sedan länge i modellflygkretsar och det var sammanlagt 33 deltagare som



Junioren Clarence Karlsson, Falköping

infunnit sig till uppropet. Speciellt roligt, var det att se modellflygare-vänner från Stockholm och Södertälje, som verkligen fått offra morgonsömn för att ta sig till heden.

Närvarande vid uppropet, dock utan att bli uppropade utan mera som intresserade åskådare var ett 60-tal kor och 7-8 hästar. Kossorna insåg snart, att modellflyg inte var något för dem. Hästarna övergick däremot till att ytterligare förbättra gräsklippningen i den bortre landningscirkeln samt tillföra färsk växtnäringssämnen. Tävlingsledaren gjorde fruktlösa försök att med avgrundsvrål i högtalaren skrämna bort hästarna. Modellflygarna formerade snabbt ett mindre landstörmskompani som genom en snabb manöver fick bort hästarna. Skämt åsido går det faktiskt bra att samsas med betesdjuren på heden. Så den som vill utnyttja heden för träning sommardag kan lugnt göra detta.

Vädret på tävlingsdagen var lugnt med svag vind, behaglig temperatur och lätt morgondimma. För att hänga upp 6 minuter behövdes verkligen att man flög utan misstag och maxi-

ALLT FÖR MODELLBYGGARE

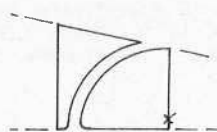
EGET HYVLERI HÖG KVALITET

Balsaflik, Furu och balsalist
Spruce, skalalist
Plywood, framkanter
Mässingsrör, rotting m m

Prisex:

Balsaflik 2 mm x 100 mm längd 1000 mm	... 5:35 kr
Furu o balsalist 3 x 5 mm	... 0:65 kr
Skalaprofillist 17 mm	... 10:75/sats
Profillist 13 mm	... 6:90/sats
Spruce 3/8 x 3/8 = 10 x 10 mm	... 4:- kr
Framkanter 7x11 mm	... 6:- kr
Furuflik bredd 90 mm från 2 mm tjocklek = pris se balsaflik	

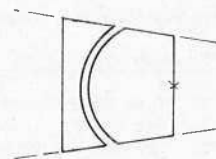
Mönsterskyddad
skalaprofillist
Typ 1



x = infästningspunkter

Monteras bäst med
pinngångjärn

Till alla skevroder
Typ II



Prislistor sänds mot brevporto. Återförsäljare antages. Våra rotorblad hittar du hos: Modeller o Elektronik B Beckman o CO AB eller din hobbyaffär.

Pe As Rotorblad

Tel 0290/851 37 - bost 407 32 Källarvägen 13
810 10 TORSÅKER



Segraren Arne Lindberg, Skövde

malt utnyttjade den sparsamt förekommande termiken. Ett problem som diskuterades under tävlingens gång var tillgången på frekvenser. Som det är nu har de flesta flygarna gul, brun, röd eller grön frekvens. Spridningen på de olika frekvenserna är av olika anledningar liten. Beror det på dålig tillgång på övriga kristaller eller dåliga erfarenheter vid körning på dessa frekvenser?

Hur som helst hoppas vi att spridningen blir bättre när vi får de nya frekvenserna på 35-bandet. Vi måste ju sträva efter att ha kanske 7-8 modeller i luften samtidigt. Dels för att tävlingarna skall gå undan och dels för att det är en härlig syn att se många modeller samtidigt i luften kämpa om termikblåsorna!

När tredje omgången var klar visade det sig att mot Skövdes Arne Lindberg fanns inget att göra för motståndarna. Med sin Viking flög Arne 3 st absoluta maxpoängare utan att missa en sekund i landningarna. Juniorsegraren Peter Karlsson från Tibro hade närmsta konkurrenten Anders Markström, Östra Sörmlands FK närmare i poänglistan men Anders fick se sig slagen med 6 poäng i slutstriden. Små marginaler och bra kämpat!

Vi i Skövdeklubben kommer nu att försöka utvärdera våra och andras erfarenheter för att se om vi kommer igen nästa år. Men om Ni hör att "Billinge-trollet" börjat röra på sig framåt nästa höst, så välkomna till Axevalle igen!

Rune Espefält

"PICASSO"-TÄVLINGEN + UT 1982 F3B-N

1981 09 26 - 27

Arrangör: S 245 Christinehamns RFK

"Picasso"-tävlingen

1.	Tore Gustafsson	S 236	5455
2.	Per Nyberg	T 63	5394,5
3.	Lennart Johansson	T 254	5379
4.	Torgny Carlsson	R 146	5272
5.	Christer Cederlund	T 63	5189
6.	Bengt Lundgren	S 236	5095,5
7.	Ulf Persson	S 236	5062
8.	Bengt Johnsson	S 245	5044,5
	Lennart Skoog	jun T 27	5023,5
10.	Bengt Johansson	W 67	5023,5
11.	Fredrik Arnestad	jun T 63	4925
12.	Magnus Johansson	jun T 254	4915,5
13.	Gert Holtbeck	T 63	4892
14.	Eine Moberg	S 245	4799
15.	Kjell Norelius	S 236	4787,5
16.	Ernst Börjesson	T 63	4783,5

17.	Alf Söderholm	W 67	4779
18.	Bo Nylund	R 11	4602,5
19.	Torvald Ahlberg	R 11	4513
20.	Jan Levander	Y 105	4407
21.	Peter Salomonsson	jun Y 108	4303
	Johan Persson	jun S 236	4303
23.	Sture Björn	R 11	4093
24.	P-G Viklund	T 254	4024
25.	Stig Sjöstedt	R 11	3992
26.	Hendrik Åslund	jun P 184	3973
27.	Torbjörn Cederlund	T 63	3692,5
28.	Anders Larsson	jun T 254	3572
29.	Frank Herlufsen	S 245	3314
30.	Lars Pekkala	Y 105	3123,5
31.	Nils-Å Linusson	R 11	1875,5

UT 1982 SENIORER

1.	Tore Gustafsson	S 236	7114
2.	Per Nyberg	T 63	6912
3.	Bengt Johansson	W 67	6862
4.	Torgny Carlsson	R 146	6817,5
5.	Bengt Johnsson	S 245	6799
6.	Bengt Lundgren	S 236	6649,5
7.	Ulf Persson	S 236	6561
8.	Eine Moberg	S 245	6465,5
9.	Ernst Börjesson	T 63	6254
10.	Jan Levander	Y 105	5647
11.	Lars Pekkala	Y 105	4220,5

UT 1982 JUNIORER

1.	Lennart Skoog	T 27	6569,5
2.	Magnus Johansson	T 254	6525,5
3.	Fredrik Arnestad	T 63	6356
4.	Johan Persson	S 236	5871
5.	Peter Salomonsson	Y 108	5415,5
6.	Henrik Åslund	P 184	4845,5

DELTA GANDE KLUBBAR

P 184	Herrljunga MFK
R 11	Lidköpings MFK
R 146	MFK Blue Max, Falköping
S 236	Säffle FK, MFS
S 245	Christinehamns RFK
T 27	Karlskoga MFK
T 63	RFK Ikaros, Örebro
T 254	St Mellösa MFK
W 67	Ludvika FK, MFS
Y 105	Örnsköldsviks RFK
Y 108	MFK Flygarna, Njurunda

"CLIPPERN TERMIK F3B"

1981 06 13

Arrangör: M 130 RC-klubben Clippern

1.	John Knudsen	M 130	2047
2.	Lennart Olsson	M 15	1849
3.	Lennart Olsson	N 2	1799
4.	Jörgen Davidsson	M 130	1753
5.	Rolf Hansson	M 130	1405
6.	Patrik Nilsson	M 130 jun	980
7.	Mikael Knudsen	M 130 jun	844
8.	Wilhelm Siegers	M 130	783
9.	Stefan Lindahl	N 2 jun	726
10.	Bengt Norman	M 130	427

Delta gande klubbar:

M 15	Acroflyers, Ystad
M 130	RC-klubben Clippern, Landskrona
N 2	Hökaklubben, Halmstad

"SEMESTERTÄVLINGEN" F3F

1981 07 18 - 19

Arrangör: M 15 Acroflyers, Ystad

1.	Jan Carlsson	M 8	3993
2.	Anders Rättzén	L 22	3912
3.	Göran Karlsson	A 302	3906
4.	Leif Steen	L 20	3799
5.	Håkan Svennesson	L 20	3789
6.	Peter Blomdahl	M 336	3709
7.	Tom Nilsson	M 15	3607

8.	John Knudsen	M 130	3575
9.	Christer Gillgren	A 302	3519
10.	Mikael Persson	M 15 jun	3517
11.	Lennart Olsson	M 15	3495
12.	Ulf Mårtensson	M 8	3320
13.	Rolf Hansson	M 130	3314
14.	Rune Berglund	M 130	3188
15.	Håkan Lindkvist	A 28	3154
16.	Lars Pagreus	A 302	3082
17.	Kurt Jansson	A 302	3071
18.	Stig Sjöstedt	R 11	3041
19.	Sven-Åke Ståhl	M 8	2915
20.	Marcus Miettinen	M 8	2850
21.	Åke Gustavsson	M 8	2839
22.	Jesper Olsson	M 130 jun	2818
23.	G Henriksson	M 8	2794
24.	Mikael Knudsen	M 130 jun	2665
25.	Kent Hammar	M 331	2659
26.	Antero Hurtig	A 302	1896

Delta gande klubbar:

A 28	Stockholms RFK
A 302	RFK Micros, Stockholm
L 20	Kristianstads MFK
L 22	MFK Snobben, Nymölla
M 8	Malmö Radioflygsällskap
M 15	Acroflyers, Ystad
M 130	RC-klubben Clippern, Landskrona
M 331	Limhamns MFK
M 336	Ringsjöbygdens MK, Hörby
R 11	Lidköpings MFK

"UNBYN CUP" F3B-Nordic

1981 07 25 - 26

Arrangörer: BD 41 MFK Jupiter, Luleå
BD 123 Bodens MFK

1.	Rune Westbom	BD 41	4569,5
2.	Juris Viklands	BD 41	4417,5
3.	B Lindgren	BD 123	4235,5
4.	Arne Sjölund	BD 41	4049
5.	L Nilsson	BD 123	3917
6.	C Ulvestaf	BD 125	3841,5
7.	H Nilsson	BD 123	3458,5
8.	M Slunga	BD 125	3424
9.	H Holmvall	BD 41	3394,5
10.	P-B Eriksson	BD 41	3134,5
11.	A Morén	AC 137	3117
12.	N Sehlstedt	BD 41	2788,5
13.	H-O Johansson	AC 137	2741,5
14.	I Bertilsson	BD 123	2542
15.	S Bylund	AC 137	2413
16.	S-R Andersson	AC 137	2261,5
17.	A Lundström	AC 137	2206,5
18.	L Pettersson	BD 41	2159
19.	R Sandberg	BD 41	2055
20.	C Bylund	AC 137	640
21.	R Bylund	AC 137	217,5
22.	P Larsson	BD 123	2,5

Delta gande klubbar:

AC 137	RC-klubben Buntén, Raggsjö
BD 41	MFK Jupiter, Luleå
BD 123	Bodens MFK
BD 125	Piteå MFK

DM I ÖSTERGÖTLAND KLASS F3B-TERMIK

1981 09 19

Arrangör: E 21 FK Gamen, Norrköping

Tävlingen arrangerades av FK Gamen i Norrköping den 19 september på klubb-fältet vid Löfstad. Vädret var varmt och luften lite blåsig, dock inte alltför besvärande.

Femton tävlande hade slutit upp men två fick dock ingen registrerad tid. Resultatet blev följande. Plaketter till de tre främsta utdelas vid Östergötlands Modellflygförbunds årsmöte den 13 januari 1982 i Norrköping.

"SVERIGE" DE' E MODELLEN



"SVERIGE"
MINI

HAR DU HÖRT TALAS OM DOM FANTASTISKA "SVERIGE"-MODELLERNA FRÅN FLYGPLANSFABRIKEN MASKIN-TEKNIK I NYKVERN. "SVERIGE" DET ÄR RADIOSTYRDA MODELLFLYGPLAN SOM I FÖRSTA HAND VÄNDER SIG TILL NYBÖRJAREN OCH TILL DOM SOM VILL FLYGA. NYBÖRJARMODELL SOM KAN STARTAS UTAN ATT MAN BEHÖVER HÅLLA I RADION. DE DU DET KAN MAN KALLA NYBÖRJARMODELL. BYGGMATERIALET ÄR PAPPER, CELLPLAST OCH Balsa. SAMTLIGA BYGGSATSER HAR KROPPAR AV CELLPLAST SOM ENDAST SKALL PLANKAS. ALLA MODELLER LEVERERAS MED FÄRDIGKLÄDDA VINGHALVOR. EN "SVERIGE" BYGGER MAN PÅ MINDRE ÄN HÄLFTEN AV DEN TID SOM ÅTGÅR FÖR ATT BYGGA EN KONVENTIONELL BYGGSATS. MODELLERNA ÄR SYNNERLIGEN LÄTTBYGGDA OCH DET ÄR NÄSTAN OMÖJLIGT ATT BYGGA FEL. "SVERIGE" DET ÄR INGA SKRIVBORDSKONSTRUKTIONER.

"SVERIGE"-MINI 120cm 3,5cc pris:225:-
 "SVERIGE"-JUNIOR 120cm 3,5-5cc pris:275:-
 "SVERIGE"-SENIOR 164cm 6,5cc pris:375:-
 "SVERIGE"-JUMBO 242cm 10-15cc pris:480:-

FÖRSÄLJNING; HOBBY-TEKNIK
 ERIKSHÄLLSGATAN 8
 151 46 SÖDERTÄLJE
 0755/80768

TILLVERKNING; MASKIN-TEKNIK
 NEDRE BRUKET
 155 00 NYKVERN
 0755/45532

DU, GÅ MED I "SVERIGE"-gänget du också. Det glada gänget som flyger mer än dom snackar.

1. Sune Axelsson	E 142	1361
2. Syvert Östrem	E 138	1331
3. Rune Johansson	E 142	1241
4. Anders Fäldin	E 142	1192
5. Torsten Holmberg	E 135	1169
6. Sture Ekman	E 138	1135
7. Hans Andersson	E 142	1058
8. Per Kempe	E 142	934
9. Jonas Ekman	E 138	887
10. Göran Johansson	E 142	805
11. Johan Bagge	E 21	787
12. Karl-Erik Widell	E 138	477
13. Sture Karlström	E 142	435

Deltagande klubbar:

E 21 FK Gamen, Norrköping
 E 138 Finspångs RC-klubb
 E 142 Norrköpings RfK
 E 135 Motala MfK

FK Gamen

Johan Bagge

la FAI-klasserna: Speed, Stunt, Team-race och Combat.

Den planerade VM-arenan är Ramdalens Idrottsanläggning i Oxelösund och tävlingsveckan är tänkt att vara mellan den 20-26 juli.

Vi räknar med att det blir ett stort VM med ca 400 deltagare från ett 35-tal nationer.

Det kommer att finnas möjlighet för supporter att välja mellan hotellin-kvartering och 3-stjärnig campingplats. Mera om detta + uppgifter om inträdes-avgifter, SMFF-rabatter m m i kommande VM-information.

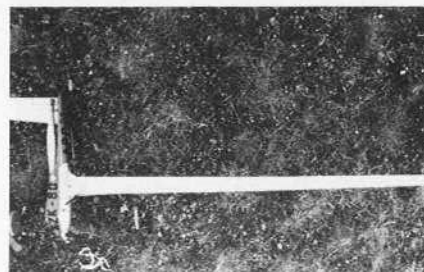
Vi har för närvarande ett visst behov av ytterligare funktionärer till VM-arrangemanget, är Du intresserad så kontakta lingrenchefen:

Björn Lundin
 Jonsbolsvägen 19
 663 00 SKOGHALL
 Tel. 054/276 33

SPEED

Startfältet för korandet utav 1981 års Europamästare hade samlat 29 deltagare.

Där fanns bl a de starka ungrarna, som visat bra resultat. 1979 års Europamästare och 80 års Världsmästare Constant, Frankrike var också med. Sovjet och Italien hade också fulla lag. Parramon, Spanien var med som deras ende deltagare. Han hade tidigare visat sig kunna flyga mycket fort på de tävlingar han varit med i.



Ungersk extremt långvingad speedmodell. Att ungrarna kan flyga fort med sina modeller visade deras lagseger i speed. Placeringarna 2:a, 4:a och 7:a visar hög klass. Beror det på vinglängden?

Några direkta synbara tekniska nyheter kunde man inte se, modellernas utformning var densamma som tidigare. Ungarna hade sina väldigt långa in-nervingar. Detta var kopierat utav några, annars var de utav normallängd. De flesta hade sina motorer stående, dock fanns även liggande motorer, där

LINFLYG

VM

V M I LINFLYG I SVERIGE 1982 ?

Under förutsättning att CIAM vid sitt möte i början av december 1981 tillstyrker den svenska ansökan, kommer Sveriges Modellflygförbund att arrangera Världsmästerskapen i linkontroll 1982. Man kommer att tävla i de internationel-

TÄVLINGAR och resultat

EM

1981 07 07 - 11

GENK, BELGIEN





Judit Horvath, Italien slutade på 3:e plats med 267,7 km/h. Att hon kan flyga speed, har hon visat under flera år. Modellerna och motorerna hanteras utav hennes man Pietro Fontana också känd från speed och TR-racingsammanhang.



Bilats modell i närbild. OBS Luftintaget till förgasaren, utformning typ tratt.



Nisse Björk slutade på 22:a plats med 242,9 km/h. Detta var mycket bra gjort. Han gjorde med sin start 20-årsjubileum på denna arena. För 20 år sedan höll han i handtaget åt Kjell Rosenlund i TR. Det är ej bekant om näsduken var med då också.



Louis Bilat, Schweiz, mannen med leendet. Visar år från år att han tillhör toppen i speed. Placerade sig på 6:e plats med 263,9 km/h.

cylindern var ut från centrum, många använde sig utav stora "skopor" i modellens luftintag, för att tvinga ner mycket luft i motorns insug.

Förberedelserna inför start gjordes ofta väldigt noggrant. Linorna och modellernas vingar torkades av väldigt ordentligt. Detta är nog av stor betydelse då farterna är uppemot 270 km/tim.

Vårt svenska hopp stod till Nisse Björk, som var ensam svensk deltagare.



Patrick Constant, Frankrike lyckades ej få någon tid, då han försvarade sin EM-titel från -79. Modellen är mycket fint aerodynamiskt utformad, inga onödigt utstickande detaljer.

Han gjorde en bra kämpainsats, då han hela tiden förbättrade sitt resultat. I första omgången fick han 225,6 km/tim. Det var dock lite under hans normala kapacitet. Han skruvade och justerade till andra omgången med 233,8 km/tim som följd. Han gav dock inte upp utan fortsatte sina justeringar. Det gav åter igen resultat. I den tredje omgången fick han 242,9 km/tim och en 22:a plats. Det måste anses som fullt godtagbart resultat. Efter sig i resultatlistan fick han Jari Valo, Finland

med 241,3 km/tim och Matilainen, Finland på 220,9 km/tim. Han hade dock inga möjligheter att slå Ole Poulsen, Danmark, som flög 250,4 km/tim. Ole placerade sig som 15:e.

En som försökte och försökte hela tiden var Constant, Frankrike. Han fick aldrig motorn att gå, så han kunde få någon tid. Det innebar att han slutade på 29:e och därmed sista plats.

Toppstriden om medaljerna var lite hårdare. Ungrarna var alla väldigt starka. De vann lagpriset efter att ha fått följande placeringar:

J Mult	268,9 km/tim	2:a
S Szegedi	265,7 "	4:a
J Molnar	259,7 "	7:a

Juditha Horvath, Italien gjorde en prestation genom att ta 3:e platsen med 267,7 km/tim och en bronsmedalj. Att hon som tävlingens enda kvinnliga speeddeltagare gjorde detta gjorde henne inte mindre populär.

Guldmedaljen och 1981 års Europamästare blev spanjoren Parramon med 270,1 km/tim.

En som varit med i toppen under många år, är den alltid lika glade schweizaren Louis Bilat. Han placerade sig på 6:e plats med 263,9 km/tim.

Situationen idag är att en fart på 250 km/tim inte räcker till mer än 16:e plats i detta EM. Det är många som lärt sig klättra över denna gräns. Det som annars grumlade en mycket fin speedtävling var att två utav de ryska speedflygarna antogs ha blandat nitromentan i bränslet. Detta var dock inte säkert konstaterat, utan det bränsle som beslagtogs skulle analyseras. Det var väl ett litet fel i tävlingsledningens kontroll, då man inte höll hela tankningsförfarandet under uppsikt. Man fördelade tävlingsbränslet medan deltagarna förberedde sig utanför cirkeln. Det fanns därigenom möjligheter att kunna göra något åt det bränsle man fick. Denna situation kommer väl att klarläggas när man får fram de uppgifter som behövs.

Ewa Axtelius

TEAM-RACING

Till årets EM i Genk, Belgien hade 43 lag från 16 längder anmält sig. Det förväntades väl inte några större prestationer jämfört med VM förra året. Dock hade många lag förbättrat sig och en hårdare strid i toppen skulle nog bli aktuell.

På träningen innan tävlingen, kunde konstateras att några fler hade gått över från konventionella plan till de s k "vingarna". Mest markant var att två av de tre ryska lagen hade gjort detta. Både Barkov-Sourav och Kramarenko-Kouznetsov hade fina nybyggda vingar. Kramarenko, tidigare pilot åt Kratsnoroutski, hade en av modellerna med infällbart ställ. Bägge hade motorer med frontutblås och stora spinnrar för en-bladig propeller. Dessa båda ryska lag, visade tävlingens bästa fartprestanda. De flög ca 18,0 sek/varv. De var ungefär 1 sek/10 varv snabbare än närmsta konkurrenter.

I det holländska laget med bröderna Bert och Rob Metkemeyer, hade en änd-



Barkov, Sovjet med tävlingens snabbaste modell. Klockades för 18,0 sek/10 varv. Tröjan verkar på något sätt bekant.



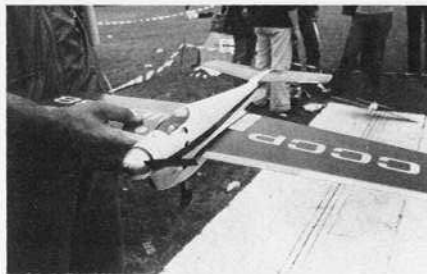
Barkov-Suraevs motor var mycket snarlikt Mats och Göstas BBF. Som vanligt var ryssarnas motorer av högsta klass.



Peter Brendel, Tyskland med sin integrerade Nelson, ett AAC-foder med kylflänsar är festsatt i Nelsonhuset. 4.16,9 blev dock bästa tiden.

ring skett. Rob ingick nu i team-racingjuryn tillsammans med Bob Horwood, England och Pietro Fontana, Italien. Det uppgavs att det inte var tillfälligt han ersattes av Enrico Flores som mekaniker. Flores ingår ju som bekant i den holländska FMV-motorn. Rob skulle istället mer ägna sig åt motorarbetet. Rob uppgav att de arbetat mycket hårt med sina fortsatta utvecklingar utav FMV-motorn. Man hade helt fått ändra 1981 års utförande, då det var problem med vevhuset. Deras stora problem idag var att få kullagren att hålla. Då speciellt det bakre som visat sig vara mycket svårt att få tillräckligt stadigt.

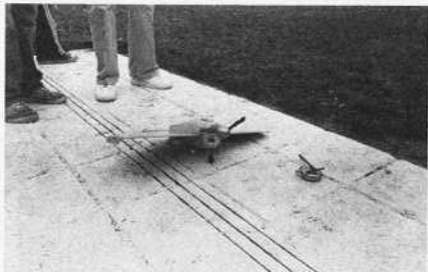
Italienarna visade att de kan få sina



Chapovalov-Onoufrienko, Sovjet, med en konventionell modell. Hålet mitt i spinnern var luftintag för luft som skulle kyla motorn via en fläktutformad bakplatta i spinnern.



Kramarenko-Kouznetsov, Sovjet slutade på 8:e plats med 3.38,8. Man använde sig av enbladig propeller till sin motor med frontutblås.



Kramarenkov hade 2 st flygande vingar. På bilden den med fast landställ. Den andra var lika men med infällbart ställ.

Cipolla-motorer att gå mycket bra. De hade också en väldigt fin driftsäkerhet på dem. Det fanns nu också några andra lag som använde sig av Cipolla Rischer-Straniak, Österrike var bl a ett av dem. Hans Geschwendtner och John Mau visade att deras BG också höll jämna steg med övriga motorer.

Vanligaste motorn var i alla fall Nelson. Den är troligen idag den motor, som är lättast att få att gå bra för de flesta. Närmast i utvecklingshänseende på TR-motorerna verkar de sk integrerade cylindrarna komma. I första hand blir det nog bland de som kan göra sina delar själva. Mats Böhlin har börjat att tillverka sådana till deras BBF-motor. Den motorn har de fått att fungera mycket bra nu. Nästa fas för att få bättre motorer, tycks vara att få det bakre kullagret och vevaxeln att klara de krafter som kolven ger. Det uppgavs att Cipolla tittat på möjligheten att ha två bakre kullager.

Några övriga direkta nya ideer fanns inte att hitta bland modeller eller propellerar.

När tävlingen kom igång, blev det oftast som det brukar bli träning och tävling är två vitt skilda saker.

Här fick de som oftast hade bra fart på träningen problem, då de kom i de typiska heatsituationer som blir. Motorerna blev varma och svårstartade. TR-juryn gjorde också sig märkbar, genom att starta mycket respektgivande med varningar till höger och vänster. Deras uppfattning var tydlig, att sätta sig i respekt från början. Tyvärr gjordes väl detta inte helt konsekvent, utan de mest kända namnen klarade sig bäst.

Det visades sig att ryssarna med sina snabba modeller fick stora överhettingsproblem när de måste hålla igen. Ett typiskt exempel var Barkov-Souraev i sitt första heat. De flög mellan 18,0-18,2 sek/10 varv, gjorde en bra första omstart. Efter halva heatet hade de två varningar och var därför tvungna att ta det lite försiktigare, då började deras motor att överhettas och de behövde sedan 30 sek på sig i sin andra omstart. Sluttiden blev 3.52,0 trots detta.

Ett mycket säkert och imponerande första heat gjorde Geschwendtner-Mau, som fick 3.35,4 efter helt perfekta starter och en flygfart på 19.8-20,0 sek/10 varv. Det visade sig vara 1:a omgångens näst bästa tid.

Bäst var Metkemeyer-Flores, som fick 3.31,1. Även om juryn var mycket mild i sin bedömning utav Berts flygsätt, så gick deras FMV-motor mycket bra.

Mats-Gösta fick 3.56,1 i sitt första heat. De valde sin lite snabbare modell (19,5 sek/10 varv), denna var dock inte så startsnabb, som skulle behövs.

Det andra svenska laget Axtilius-Samuelsson, hade stora motorproblem. De tog sig slutligen i mål på 4.32,1. Då bägge motorerna mer eller mindre rasat sönder innan tävlingen, fick de aldrig dem i ordning, för att kunna gå ordentligt.

Smith-Brown, England visade som vanligt bra säkerhet och fick 3.37,8.



Gösta Bengtsar och Mats Böhlin gjorde bra ifrån sig, med 3.43,4 placerade de sig på 11:e plats.

Efter andra omgången hade en del förändringar skett. Italienarna Rossi-Rossi bättre till 3.37,3 och var därmed med i semifinalstriden. Barkov-Souraeav fick till ett någorlunda heat och fick 3.32,7. Voghera-Menzozi, Italien bättre till 3.38,7, med semifinalplats som följd. Mats-Gösta tog sin andra modell, lite långsammare men bättre i starten. De fick 3.43,4, som gav dem en 11:e plats. Det var bara 2,1 sek från den 9:e semifinalplatsen. Bengt-Olof och Kjell bröt sitt heat, då motorn visade mycket stora driftsproblem.

Till de två återstående semifinalflygningarna hade följande lag kvalificerat sig:

	Omg 1	Omg 2
Metkemeyer-Flores	HOL 3.31,1	3.50,3
Barkov-Souraeav	SOV 3.52,0	3.32,7
Geschwendtner-Mau	DAN 3.35,4	3.43,4
Smith-Brown	ENG 3.37,8	3.36,0
Rossi-Rossi	ITA 3.44,1	3.37,3
Voghera-Menzozi	ITA 3.52,2	3.38,7
Kramarenko-Kouznetsov	SOV 3.38,8	3.51,3
Nitsche-Kuhnegger	ÖST 3.42,2	disk
Visser-Buys	HOL 3.42,3	disk

Semifinalerna kom att ge lite förändringar.

I ett av heaten, som bestod utav Metkemeyer-Flores, Rossi-Rossi och Barkov-Souraeav, uppstod en situation som juryn dömde lite konstigt. Bert hade missat en landning vid sin mekaniker och behövde därför ett glidvarv, för att komma runt till honom igen. Under detta varv startar Barkov sin modell och accelererar iväg framför Berts modell. Han gör då en liten undanmanöver, för att ingen kollision skall ske och fortsätter sedan sitt påbörjade glidvarv.

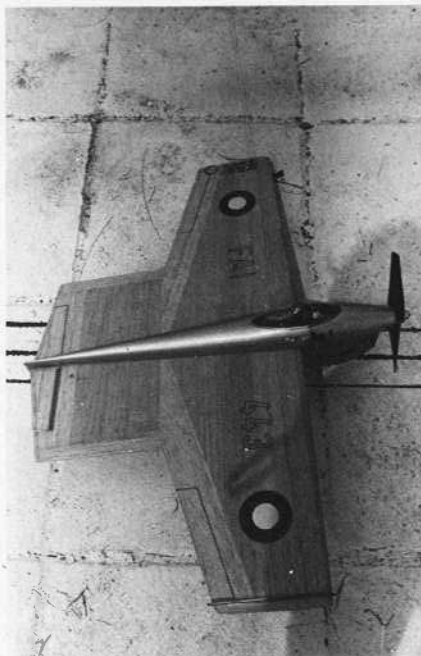
Resultatet blev att Barkov-Souraeav diskas och heatet körs om som tvåmansheat. I det heatet har Metkemeyer-Flores driftsproblem och Rossi-Rossi kan flyga imål på tävlingens snabbaste tid 3.29,5. De är därmed klara som ett utav de tre finallaggen.

I sitt andra semifinalheat får Metkemeyer-Flores sin motor att fungera bättre. De får 3.35,7, som ger dem finalplats nr 2. Om det är nerver eller ej som spelar in, är svårt att svara på, men de övriga lagen missar i sina heat. Mest markant är fortfarande de ryska lagens driftssvårigheter.

Tredje laget till final blir Visser-Buys, Holland. De försvarar sin EM-titel från 1979. De kommer med 3.41,6 endast 6/10-delar före Smith-Brown till final.

Rossi-Rossi använder sig utav sin reservmodell i sitt andra semifinalheat. De fullföljer inte heatet, då de har stora motorproblem. De är ändå lottade att kontrolleras efter heatet, för att deras motor och modell skall vara enl reglerna. Vid den kontrollen upptäcks att deras motor inte är märkt, detta utförs alltid i samband med incheckningen, enligt reglerna skall ett lag diskas, om inte motorn är märkt.

Nu uppstår en tid utav diskussioner och protester. Engelsmännen protesterar mot italienarna och kräver diskning utav dem. Det skulle innebära att Smith-Brown går in som 3:e lag i finalen. Italienarna protesterar mot tävlingsledningen och menar



Hans Geschwendtner och John Maus lätta och fina modell. Nytt danskt rekord på 3.35,4 gjorde att de slutade på 5:e plats.



Colin Brown, England förbereder sig för flygning. Slutade på 6:e plats med 3.36,0.

att de inte märkte deras motor, när det var den som satt i vid kontrolltillfället.

Det blir nu FAI-juryns sak att klarlägga situationen. Det blir inte lättare utav att Sirotkin, Sovjet åkt med den ryska bussen, som börjat sin hemfärd mot Ryssland innan tävlingen var helt avslutad. De två kvarvarande jurymedlemmarna Aarts, Holland och Saffek, Tjeckoslovakien beslutar dock att Rossi-Rossi, Italien skall få flyga final.

Finalen blir en mycket hård och jämn kamp mellan två lika snabba lag, Metkemeyer-Flores och Rossi-Rossi.

Det blir omtankningarna som faller utslaget. Metkemeyer-Flores vinner på nytt finalrekord 7.11,4. Rossi-Rossi kommer imål på 7.15,0. Visser-Buys har motorproblem och går imål på 7.52,9.

I samband med prisutdelningen uppgavs att detta var de preliminära resultatet. Om det blir fortsättning utav protesterna inför FAI, får vi i så fall återkomma till. Enligt tidigare erfarenheter har man gjort detta med stora kraftansträngningar från vissa inblandade.

Tävlingen får som helhet anses ha fungerat mycket bra. Det kunde också denna gång konstateras att en rättvis TR-jury är väldigt viktig för tävlingens utformning. Det visade sig också att tävlingsrutin och bra fungerande motorer och modeller vinner i det långa loppet. Vår förhoppning är att de svenska lagen nu vässar klorna till VM-82 i Oxelösund.

Ewa Axtelius

STUNT

Ett ganska andefattigt referat, men håll tillgodo. Fullt svenskt lag i stunt med tre EM-debutanter bland de 46 tävlande från 14 nationer. Vårt svenska lag bestod av Åke Nyström, Jan Bjernby och Ingolf Jonsson, alla alltså EM-debutanter, men både Åke och Janne har varit med i landslaget förut.

Första omgången skapade glädje i svensklagret då Åke placerade sig på 10:e plats och med stor chans att gå vidare till finalflygningarna. Janne blev 35:a och Ingolf 44:e man. Compostella från Italien var i ledningen före landsmännen Rossi och Sbragia.

Andra omgången kom och i den fick Åke lite sämre poäng, men det blev ändå en 14:e plats efter dagens slut och det räckte för att gå vidare. Janne höjde poängen och hamnade på en slutlig 33:e plats medan Ingolf behöll sin 44:e placering. Ledningen hade nu Sbragia före Compostella och Rossi. Finalflygningarna fick till resultat att Claus Maikis från Västtyskland passerade Åke. En 15:e plats i första EM:et. En applåd !! Compostella gick åter upp i ledningen och vann före Sbragia och Rossi.

Åke var för övrigt den ende av de 9 deltagande skandinaverna som kom till finalflygningen.



Det svenska stuntlaget skötte sig mycket bra. Från Åke Nyström 15:e, Ingolf Jonsson 44:e och Jan Bjernby 33:e plats.

Nämnas kan också att förutom Italien så var det bara Frankrike och Tjeckoslovakien som hade fullt lag i finalen.

Tävlingsledningens val av Stunt-jury kan man inte påstå vara alltför lyckat efter att ha studerat vissa flygningar och domarnas beteende. Låt oss hoppas att de domare vi valt till vårt VM skall vara bättre. För att inte orsaka folkstorm kanske ska sägas att det inte vara alla EM-domare som hade "konstig" poängsättning.

Slut från stuntcirkeln.

Hilmer

COMBAT

32 deltagare från 12 nationer är kanske lite för ett EM men det blir ändå fighter så det räcker. Sverige kom med fullt lag bestående av Per Stjärnesund, Håkan Östman och Ingemar Larsson. För övrigt samma lag som vid EM-79. Dessutom hade både Per och Ingemar varit med vid tidigare EM. Det borde borge för att nerverna skulle hålla sig under kontroll.

Nåväl, invägningen gick smärtfritt och första dagens flygningar kom. Först ut av de svenske var Håkan som fick möte den tyske MVVS-dieselflygaren Peter Willmer. Tyvärr åkte Håkan på pumpen mot detta tyska under (eller vad man skall kalla det) och förpassades till förlorarovgången. Willmer vann dock bara med 10 poäng, 260 mot 250.

Näste man ut var Ingemar mot schweizaren W Christen. Tyvärr behagade inte Christen dyka upp till start så det blev en lätt seger för Sverige. Per fick ta sig en fransmannen Philippe Henri och gjorde det så bra att det blev vinst för Sverige även här, 490 mot 478. I förlorarovgången gick det inte bättre för Håkan, utan han förlorade och var utslagen.

I eliminationsomgången fick 18 stycken flyga medan 7 stycken slapp, bland dessa Ingemar, Per fick möte Saadi från Frankrike och det blev åter vinst för Per. Han har lätt mot fransmän den pojken !! I övrigt i denna omgång nämnas att regerande Europamästaren Vernon Hunt från England blev utslagen mot Usala från Belgien. Vernon drabbades av den låga kvaliteten på serparna och fick ingen omflygning trots protest. Efter eliminationen hade både Danmark och England fullt lag kvar. (Vernon tävlade utanför laget i egenskap av mästare).

I nästa omgång blev det Ingemars tur att stöta på en fransman, nu i form av T Ougen. Den senare vann, men efter svensk protest blev det omflygning p g a serpbrott i första heatet. Fransmannens serp gick helt enkelt sönder vid knuten p g a dålig kvalitet. Tyvärr gick det inte bättre i omflygningen utan fransmannen gick vidare. Ötur hade också Per som förlorade mot holländaren Koch och därmed var alla svenskar ute ur tävlingen. I lag blev det en delad 5:e plats.

Att notera i denna omgång var att



Vårt gäng - Combattrion
Fr v Ingemar Larsson 16:e, Per Stjärnesund 11:e och Håkan Östman 26:e plats.



Förberedelser i svenska combatlaget. Håkan Östman t v och Per Stjärnesund kontrollerar utrustningen.



Närbild på en av Dorochenkos specialmotorer för combat. Motorerna är genomgående mycket lätta, liksom modellerna. OBS Tanken är fäste för roderoket.

Diesel-Willmer slog ut ryske världsmästaren Dorochenko med 4-1 i klipp. Dock ska sägas att ryssen inte hade någon direkt sprutt på sina motorer (hembyggen, mycket fina sådana, verkade gå som en Rossi vid rätt inställning). De ryska dasslocksmodellerna var tvungna att ha en motor på fullskift för att kunna flyga bra. Både Dorochenko och den andre ryssen Titov hade plåttank och vevhustryck till sina glödare medan alla andra använde napptank.

Kvar bland de åtta var bl a Uffe Edslev från Danmark (med tävlingens lättaste och ömtåligaste modeller) samt alla tre engelsmännen.



Dorochenko hade även en annan typ utav specialmotor för combat. Man använder sig utav vevhustryck till tanken för matning utav bränsle.



Titov, Sovjet, visar sin lagkamrats modell. D v s världsmästaren från Polen 1980 Dorochenko.

Diesel-Willmer gick vidare till semifinal och slutade totalt fyra. Finalen blev en uppgörelse mellan Ray Sibbald från England och Uffe Edslev från Danmark. Uffe hade favoritskapet efter fina och kliprika heat i hela tävlingen men i finalen spökade väl nerver och annat, modellerna blev trasiga efter ett par markkontakter, så engelsmannen kunde ta hem segern.

Alltså blev en britt Europamästare för fjärde EM:et i följd. England tog också lagguldet med Danmark på andra plats. Juryn bestående av Richard Evans, England, Marie van Geytenbeek, Holland och Klaus Kosmalla, Tyskland skötte sig bra under hela tävlingen. Möjligtvis kan sägas att tysken hade lite egen tolkningar ibland men det redde upp sig till slut.

Ett lyckat arrangemang alltså med en mycket fin modellflygare. PS Maten var god också, särskilt på banketten där ett svenskt smörgåsbord låg någon meter efter DS

Hilmer

E M LINFLYG 1981

1981 07 07 - 11

Arrangör: Belgien

F2A Speed (29 deltagare)

1.	L Parramon	SPA	270.1
2.	J Mult	HUN	268.9
3.	J Horvath	ITA	267.7
4.	S Szegedi	HUN	265.7
5.	I Kajic	YOU	264.7
6.	L Bilat	SWI	263.9
7.	J Molnar	HUN	259.7
8.	Pissartchouk	USSR	259.4
9.	J Magne	FRA	257.9
10.	Petyankin	USSR	257.1
22.	Nils Björk	SWE	242.9

Lag (13 nationer)

1.	Ungern (HUN)	794.3
2.	Jugoslavien (YOU)	769.0
3.	Sovjet (USSR)	761.6
4.	Italien (ITA)	759.9
5.	Bulgarien (BUL)	689.1
6.	Schweiz (SWI)	517.8
7.	Frankrike (FRA)	507.9
8.	Holland (HOL)	500.3
9.	England (GBR)	469.6
10.	Spanien (SPA)	270.1
11.	Sverige (SWE)	242.9

F2B Stunt (46 deltagare)

1.	L Compostella	ITA	5679
2.	G Sbragia	ITA	5635
3.	S Rossi	ITA	5607
4.	G Billon	CHAM	5571
5.	J Skrabalek	CSSR	5477
6.	P Rampoux	FRA	5471
7.	M Lavalette	FRA	5469
8.	I Cani	CSSR	5415
9.	S Cech	CSSR	5367
10.	B Draper	GBR	5361
15.	Åke Nyström	SWE	5234
33.	Jan Bjernby	SWE	2426
44.	Ingolf Jonsson	SWE	2180

Lag (14 nationer)

1.	Italien (ITA)	16921
2.	Tjeckoslovakien (CSSR)	16404
3.	Frankrike (FRA)	16266
4.	England (GBR)	15449
5.	Västtyskland (GER)	15172
6.	Belgien (BEL)	15004
7.	Finland (FIN)	14909
8.	Israel (ISR)	14872
9.	Holland (HOL)	14817
10.	Schweiz (SWI)	14398
11.	Sverige (SWE)	14172

F2C Team-race (43 lag)

1.	Metkemeyer/Flores	HOL	7.11.4
2.	Rossi/Rossi	ITA	7.15.0
3.	Visser/Buys	HOL	7.52.9
4.	Barkov/Souraeu	USSR	3.57.3
5.	Geschwendtner/Mau	DEN	4.31.8
6.	Smith/Brown	GBR	3.42.2
7.	Bogher/Menozi	ITA	4.02.6
8.	Kramarenko/Kouznetsov	USSR	disk
9.	Nitsche/Kuhnegger	AUS	4.08.8
10.	Canals/Grau	SPA	3.44.4
11.	Böhlin/Bengtssar	SWE	3.43.4
38.	Samuelsson/Axtilius	SWE	disk

Lag (16 nationer)

1.	Sovjet (USSR)	11.00.9
2.	Italien (ITA)	11.03.0
3.	Holland (HOL)	11.19.4
4.	England (GBR)	11.27.7
5.	Danmark (DEN)	12.06.1
6.	Västtyskland (GER)	12.27.1
7.	Bulgarien (BUL)	12.45.7
8.	Jugoslavien (YOU)	12.47.2
9.	Spanien (SPA)	7.27.8

10.	Frankrike (FRA)	7.56.3
12.	Sverige (SWE)	8.15.5

F2D Combat (31 deltagare)

1.	R Sibbald	GBR	300
2.	U Edslev	DEN	198
3.	T Ougen	FRA	280
4.	P Willmar	GER	22
5.	A Koch	HOL	346
6.	P Tribe	GBR	264
7.	S Schiavato	ITA	-24
8.	M Whillance	GBR	Disq
9.	B Schov	DEN	406
10.	S Borer	SWI	366
11.	Per Stjärnesund	SWE	310
16.	Ingemar Larsson	SWE	110
26.	Håkan Östman	SWE	434

Lag (12 nationer)

1.	England (GBR)	6
2.	Danmark (DEN)	9
3.	Frankrike (FRA)	12
4.	Västtyskland (GER)	13
5.	Italien (ITA)	14
	Holland (HOL)	14
	Spanien (SPA)	14
	Sverige (SWE)	14
9.	Sovjet (USSR)	9
10.	Schweiz (SWI)	10

NORDISKA MÄSTERSKAPEN I LINFLYG 1981

1981 07 25 - 26

Arrangör: SMFF

Lokal arrangör: D 103 Oxelösunds MFK

F2A (Speed)

1.	Nils Björk	Sverige	250,1 km
2.	Göran Fällgren	Sverige	236,3
3.	Jari Valo	Finland	230,3

Lag

1.	Sverige	9,5
2.	Finland	16

F2B (Stunt)

1.	Elias Mayer	Finland	6036 p
2.	Åke Nyström	Sverige	6002
3.	Kari Järvinen	Finland	5708
4.	Kaj Karma	Finland	5530
5.	Jan Bjernby	Sverige	5382
6.	Ove Andersson	Sverige	5376

Lag

1.	Finland	8
2.	Sverige	13

F2C (Team-race)

1.	Pentti Nore	Finland	8.12.0
	Henrik Meder		
2.	Mats Böhlin	Sverige	103 v
	Gösta Bengtssar		
3.	B-O Samuelsson	Sverige	disk
	Kjell Axtilius		
4.	Ralf Ekholm	Finland	
	Veikko Fagerström		
5.	Olof Nordlung	Finland	
	Olavi Kuusholma		
6.	Kjell Frimand	Danmark	
	Flemming Jensen		

Lag

1.	Sverige	11,5
2.	Finland	12
3.	Danmark	21

F2D (Combat)

1.	Erik Huss	Sverige	
2.	Håkan Östman	Sverige	
3.	Perti Salerno	Finland	

4.	Jörgen Finn	Sverige
5.	Kerkko Kerrävuo	Finland
6.	Timo Fors	Finland

Lag

1.	Sverige	7
2.	Finland	16

Lag totalt

1.	Sverige	41
2.	Finland	52
3.	Danmark	86,5

REFERAT FRÅN "OXELÖPOKALEN" 1981

1981 08 08 - 09

Arrangör: D 103 Oxelösunds MFK

Nytt deltagarrekord för årets upplaga av "Oxelöpokalen". 70 anmälda, varav 65 ställde upp. 1980 var 65 anmälda.

Inbjudan hade gått ut till ett 15-tal länder i Europa, men endast Jari Valo, Finland kom. Vet nu hur man skall få intresse för lintävlingar nästa år hos utlänningar (blir en Vårtävling 1982).

Oxelösunds MFK blev först i Sverige med att använda Data vid linflygtävlingar, för lottning, resultaträkning och resultatåtergivning. Fungerade bra för att vara premiär. Skall gå snabbare nästa år.

F2A Speed open 8 st

Glädjande nog ökar denna klass i Sverige och till "Oxelöpokalen" kom 5 st int-flygare (2,5 cc), 2 st klass A (1,5 cc) och 1 st klass B (2,5-5.0 cc).

I första omgången satte Mats Böhlin svenskt rekord för 1,5 cc, 164,38 km/tim med en 1/2A-teamkärva, det gamla rekordet hade han själv, 157,5 km. De övriga sju gjorde sämre ifrån sig.

Omg 2. Valo har inställningsproblem, likaså Nisse Björk, Sven Pontan och Ove Kjellberg. Göran Fällgren fick sitt bästa resultat för dagen 231,66 km, som räckte till en 4:e plats. Ny bekantskap i speedcirkeln, Hans Öhlund, Göteborg fick som bäst resultatet 201,3 km. Han hade för lite rutin, men det kommer. Mats Böhlin gick på i ullstrumporna, förbättrade till 172,66 km (109,6 %) och förblev ohotad. Jan Rosengren, Solna klämde till med 207,7 km.

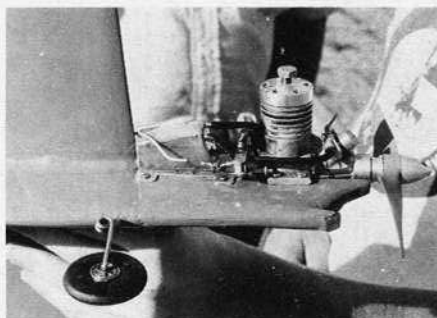
Omg 3. Nisse Björk, Solna lade inte i, i 1:a försöket klockades för 247,5 km men det räknades ju inte, försök två gav sämre utdelning 231,95 men dock en 3:e plats, 92,7 %. Valo har skruvat färdigt och det gav honom en 2:a plats med 238.09 km, 95,2 % som resultat. Jan Rosengren gjorde sitt bästa, vilket blev 204,5 km, 81,8 % = 5:e plats. Sven Pontan puttrade runt med sin 5cc:are och noterade futtiga 151,5 km, 56,5 %.

En kämpande Ove Kjellberg, Solna fick inte till det med sin 1,5 cc modell och kammade noll denna gång. Men Ove har ju två in-teckningar i Speed-bucklan så han blir farlig till nästa år. 3 in-teckningar fordras för att ta den för evigt. Mats Böhlin kunde inte förbättra rekordet igen men 165,58 är inte



Premiär i Good-Year cirkeln och vinst för Åke Nyström och Johan Rasmusson. Stuntgrabbarna kan de också !!

Foto: Sven Pontan



Närbild av Nyström-Rasmussons Good-Year modell

Foto: Sven Pontan

Fy skam för en 1,5 cc diesel eller hur? Grattis Mats Böhlin, Stockholm tävlande för Vänersborgs MK !!

F2B Stunt

Här ställde 5 st upp av sju anmälda. Ove Andersson, Västerås kom för att om möjligt ta sin 3:e raka inteckning. Ove gick upp till ledning med den energiske junioren Johan Rasmusson, Vallentuna på 2:a plats, 3 poäng skiljde. Åke Nyström, Vallentuna har motorproblem tillika Johan Åhling, Handen. Sven Pontan, Handen var inte varm i kläderna och fick 1139 poäng.

Omg 2. Nu hade alla fått fart på sina grejor med Ove fortfarande först och Johan R totalt 2:a. Åke var på gång, sedan var det ett skutt till Handengänget Åhling och Pontan.

Omg 3. Nu måste Åke flyga bra för att nå Ove och ta en inteckning, men icke denna gång. Det felade 121 poäng dem emellan. Johan R flög mycket jämnt enl domarna Lars-Åke Andersson, Hans Öhlund, Göteborg och Lennart Helje, Vallentuna. Det skiljde bara 20 poäng på tre flygningar. Är han med i VM-laget nästa år? Johan R slutade på 3:e plats, med Johan Å på 4:e och Sven på 5:e plats. (Nytt vandringspris till nästa år).

F2B Semi-stunt 7 st

Här tog Raimo Barck, Vallentuna sin första inteckning med Christian

Johansson, Blekinge MFK på 2:a plats. Sedan kom det en gammal linflygare med nytändning, Lars Eriksson, Västra Gästriket FK, MFS (flög mycket på 60-talet), han knep 3:e plats. Fjölårsvinnaren Ingemar Larsson, Vänersborg kom som nr 4. Ulf Ponner, Uddevalla MFK, ny bekantskap i Oxelösund, tog hand om 5:e plats. Blekingeflygaren Ingvar Abrahamsson ordnade till 6:e plats och Hermansson, Uddevalla MFK kvaddade i 1:a omgången, sedan var den dagen förstörd.

F2C

Här dök 6 lag upp, varav det 6:e laget var en ny konstellation Per Stjärnesund-Västerås - Ronny Carlsson, Solna MSK

Presentation 1:a-6:e laget.

1. Paret Mats Böhlin-Gösta Bengtsar, Vänersborgs MK flög jämnt 3 heat under 4 min, det bästa klockades för 3.41,3. Där finns mer att hämta, under 3.35 helt realistiskt när de provat mer. Finaltid 7.48,78. Motor BBFC.

2. Bengt-Olof Samuelsson-Kjell Axtilius, MFK Galax, presterade bästa heattiden = 3.41,1 med modell nr 1, som de senare mer eller mindre krockade med Gustavsson-Härne (start-tankning). Modell nr 2 klarade inte 4 min-gränsen, hade flera problem med den. Men å andra sidan problemen från EM är nu lösta. Motor Nelson. Flygande vinge.

3. Ulf Larsson-Hans Andersson, MFK Galax. Detta "Galax-par" hade mycket problem med kylningen, för dagen bästa tid 4.08,2. Motor Nelson. Flygande vinge.

4. Jan Gustavsson-Gunnar Härne, Solna MSK. Provade sin nya flygande vinge som hade något längre vinge och lite mindre korda än övriga, men de knäckte vingen under provflygningen, så under tävlingen fick "gamle svarten" göra tjänst. "Svarten" presterade 4.04,6 i första heatet, sedan var den inblandad i en krock med Samuelsson-Axtilius, vilket fick till följd att den gick sämre. Lämnade över finalflygningen till Ulf Larsson-Hans Andersson. Motor Nelson.

5. Sven Pontan-Björn Winkler, Handen kom ner för att vädra sina "Rossi-prylar" Inte helt misslyckat. 4.13,6 som bäst. Motor Rossi.

6. Sista plats. Per Stjärnesund, Västerås-Ronny Carlsson, Solna MSK. Här skötte sig de båda bra med 4.22,2 som bäst sedan fick de motorproblem. De tog fram reservmodellen men det gick inte bättre.

F2C B

Äntligen skulle man få se B-team. 4 lag anmälda. Många år sedan sist i Oxelösund. Efter många års prat från Samuelsson-Axtilius så fick man se en färdig B-team, med en uppborrad KB 3,5 cc till 5cc (det tog 4 år att få den färdig). Nu visade det sig att S-A inte hade ordning på ekipaget, 3:e plats, heattid 5.40,2 och disk i final. 4:a Fällgren-Fällgren. Diskade i båda heaten. Träna mer! Motor OpS 29.

Det bästa till sist 1:an Böhlin-Bengtsar (KB 3,5 borrad till 5cc), för dem fungerade det helt igenom, 3.34,8 i heat och final 7.24,3 och 2:a Pontan-Winkler 3.50,3 i heat-tid, problem i finalen 12.00,0.

F2C G

Good-Year racing. 11 anmälda, varav 10 ställde upp. Så många lag har aldrig (1970-talet) ställt upp. Kan det vara Gösta Bengtsars förtjänst? Hans prat med combat-flygarna och en del stunt-människor har gjort susen. Resultat och utseende blev ju naturligtvis blandat. 5 nya lag som inte setts i Oxelösund. Mellan lag 1-5 blev differansen drygt 20 sek, sedan ökade tiden betydligt till de övriga 5.

Till final tog sig Åke Nyström, Göran Fällgren och Gösta Bengtsar, närmast utslagna Per Stjärnesund och nykomlingen Mats Wilen, Lidingö. I finalen missade Oxelösundsparet Fällgren-Fällgren segern igenom att motorn stannade efter omtankning. Den gick bara ett varv, omstarten tog 10 sek. Därmed kunde Nyström-Rasmusson ta hem segern. 3:a Gösta Bengtsar drygt 2 min efter. PS Vilken snygg kärra segrarna hade DS Några rader om tävlingsledaren Göran Rylin. Han höll igång 3 team-klasser utan uppehåll under söndagen med bravur. 23 heat från kl 10 00 till ca 16 00.

Till Speed- och Team-tävlingarna hade arrangören OMFK satt upp kravallstaket i halvmånen runt cirklarna, det för att testa till VM-arrangemanget. Fungerade mycket bra.

F2D Combat 15 anmälda, 13 kom

Börjar att se på vandringspriset "Oxelöpokalen" instiftat 1974, där Dan Jonsson, Vänersborg har två inteckningar, övriga en inteckning. Alltså kom Dan hit för att vinna och det kan sägas redan nu att han "gjorde" om vi vänder på resultatlistan. Floppen ordnade Håkan Östman, Väsby genom 3-1 i klipp i omg 1 och i "loosers" åkte Dan på en Väsbynit till utdelad av Pavel Fröberg. I övrigt hände följande, Mats Franzén, Karlstad slog Jörgen Finn, Jakobsberg med 200 p, att Staffan Hovmark, Södertälje inte behövde strida mot "Bengan" Fällgren, "Stjärnan" hade inga problem med Roland Törngren, Uddevalla, att Ingemar Larsson, Vänersborg förlorade mycket knappt mot Mats Franke, Karlstad (8 p). Pavel Fröberg, Väsby diskades mot Stefan Olsson, Uddevalla.

Förloraramgång

Finn mot Törngren. Finn vann med dryga 200 p 2-1 i klipp. "Läppen"



Jari Valo, Finland med sin speedmodell med superfinish som gav honom andra-platsen.

Foto: Sven Pontan



Fr vänster: Mats Wilén, Lidingö, premiär i Good-Year och 5:e plats, Gösta Bengtsar, Mats Böhlin och Pelle Bengtsar. Mats och Gösta vann i TR-int och TR-B. Mats vann även i Speed-Open med svenskt rekord för Speed A 172,6 km/h med en ombyggd Webra 1.8 cc glöd konverterad till 1,5 cc diesel.

Foto: Sven Pontan

Jonssons bravader har nämnts och "Bengan" Fällgren förlorade mot Ingemar med 200 p.

Därmed återstår 10 man.

Elimineringen började med att Leif Göransson, Väsby slår Olsson med 2-1 i klipp, full tid. Därpå var det dags för landslagsduon Stjärnesund-Östman där Per 5 vann på mer tid och 2-1 i klipp.

8 man kvar. Kvarsfinal

Väsby mot Väsby. Fröberg hade här mer flygtid mot Göransson och vann trots 2-1 i klipp till den senare. Hovmark drog på sig tre klipp, förlorade därmed mot Franke trots hans dåliga flygtid. Skillnad 52 plus för Franke.

"Stjärnan" vann mot Franzén, sedan Karlstads-bon haft för lång marktid, inga klipp. Larsson-Finn flög jämnt så det blev omflygning. När sedan Ingemar var i luften (1.32) får han fyra klipp på sig och själv ordnade två och Finn vann 576-144.

Semi

Fröberg mot Franke, den senare blev diskad. Lika snöpligt slutade kampen Finn-Stjärnesund där Finn diskades.

3-4 pl

En hård kamp Väsby's Finn och Karlstads Franke dem emellan, 1-1 klipp och 214-208 i flygtid, men Mats drog också på sig två minus poängavdrag (-50-50). Finn alltså 3:a.

Final

Den gick mellan den yngre Pavel Fröberg och den rutinerade Per Stjärnesund. Pavel flög bättre genom att få 2-1 i klipp men var för länge på moder

jord med modellen, därmed kunde Per lugnt flyga till sig viktiga poäng och vann med 280-196. Grattis till första inteckningen efter många försök!

F2D 0 Combat Open 6 st

Heat 1. Det går mellan Mats Eriksson, Blekinge MFK och Sven Pontan, Handens MFK. Där den senare övertalades att starta av undertecknad, han hade bara en modell med sig. Figheten blev kort. Mats lyckades bara flyga 13 sek. Vinst "Svenne" + 150 p.

Heat 2. Ingvar Abrahamsson, Blekinge MFK mot Ingemar Larsson, Vänersborgs MK, där Larsson gör elegant 3-1 i klipp och nästan max tid. 476 mot 110 p till Ingemar.

Heat 3. Sven Pontan mot seedade Gösta Bengtsar. Sven klarade 3 min och tog 1-0 i klipp, efter en skaplig fight där Gösta kraschade efter 2.08. 280-86.

Heat 4. Larsson mot Christian Johansson, Blekinge MFK blir så jämnt att det blev omflygning. I omflygningen drog Ingemar det längsta strået med flygtiden 2,55 min, 2-1 i klipp, tot 347 mot 32 p.

Heat 5. 3-4 pl Gösta mot Christian. Gösta flyger endast 33 sek, men tog ett klipp. Christina höll sig uppe 120 sek, tog även han 1 klipp. Brons alltså till Blekinge 145 p mot 30 p.

Final

Det blev en snöplig historia mellan Pontan-Larsson. Larssons modell vek sig efter 12 sek. Därmed gällde det för Sven att flyga längre tid och det gjorde han ju lätt.

I Open får man endast använda en modell i varje heat med motorvolym upp till 6.6 cc. Öpentävlingar är kul att se när det är ordning på grejerna, farten är ofta hög (ca 200 km) intensiteten blir där efter.

Läs mer i Modellflygnytt nr 4/1979.

Hans Fällgren

"OXELÖ-POKALEN" 1981

1981 08 08 - 09

Arrangör: D 103 Oxelösunds MFK

Speed Open

1. Mats Böhlin	P 36	109.6
	svenskt rekord	
2. Vaalo	FIN	95.2
3. Nils Björk	B 256	92.7
4. Göran Fällgren	D 103	92.6
5. Jan Rosengren	B 256	81.8
6. Tommy Öhlund	O 24	80.5
7. Sven Pontan	B 39	56.5
8. Ove Kjellberg	B 256	-

F2B Stunt

1. Ove Andersson	U 44	2837
2. Åke Nyström	B 272	2745
3. Johan Rasmusson jun	B 272	2701
4. Johan Ahling jun	B 39	2256
5. Sven Pontan	B 39	1967

Semistunt

1. Raimo Barck	B 272	1214
2. Johansson	K 48	1017
3. Eriksson	X 110	1031
4. Ingemar Larsson	P 36	879
5. Ponnar	O 35	916
6. Abrahamsson	K 48	946

F2C Team-race

1. Mats Böhlin	P 36	7.48.78
Gösta Bengtsar		
2. Bengt-Olof Samuelson A 6		8.47.08
Kjell Axtilius		
3. Ulf Larsson	A 6	9.12.30
Hans Andersson		
4. Jan Gustavsson	B 256	
Gunnar Härne		
5. Sven Pontan	B 39	
Björn Winkler		
6. Per Stjärnesund	U 44	
Ronny Carlsson	B 256	

B-team-racing

1. Mats Böhlin	P 36	7.24.36
2. Sven Pontan	B 39	12.50.04
3. Bengt-Olof Samuelson A 6		disk

Good-Year

1. Åke Nyström	B 272	5.07.7
2. Bengt-Åke Fällgren	D 103	5.03.1
3. Gösta Bengtsar	P 36	5.18.2
4. Per Stjärnesund	U 44	0.00.0
5. Mats Wilén	B 277	5.23.5
6. Staffan Hovmark	B 81	5.31.8
7. Mikael Höög	B 39	6.07.5
8. Ingemar Larsson	P 36	6.43.6
9. Leif Göransson	B 273	0.00.0
10. Jörgen Finn	B 273	0.00.0

F2D Combat

1. Per Stjärnesund	U 44	
2. Pavel Fröberg	B 273	jun
3. Jörgen Finn	B 126	
4. Mats Franke	S 228	
5. Ingemar Larsson	P 36	
6. Staffan Hovmark	B 81	
7. Leif Göransson	B 273	jun
8. Mats Franzén	S 228	
9. Stefan Olsson	O 35	
10. Håkan Östman	B 273	jun
11. Roland Törngren	O 35	
12. Fällgren	D 103	
13. Dan Johnsson	P 36	

Combat Open

1. Sven Pontan	B 39
2. Ingemar Larsson	P 36
3. Johansson	K 48
4. Gösta Bengtsar	P 36



Lycklig Combat-int vinnare, första inteckningen i bucklan efter många försök, Per Stjärnesund, Västerås.

Foto: Sven Pontan



Combat Open vinnaren 1981 Sven Pontan, Handen.

Foto: Björn Winkler

- | | |
|----------------|------|
| 5. Abrahamsson | K 48 |
| 6. Eriksson | K 48 |

Deltagande klubbar

A 6 MFK Galax, Huddinge
 B 39 Handens MFK
 B 81 ÖSFK, MFS, Södertälje
 B 256 Solna MSK
 B 272 Vallentuna MFK
 B 273 Väsby Modellflygare
 B 277 Lidिंगö MK
 D 103 Oxelösunds MFK
 K 48 Blekinge MFK
 O 24 AKMG, Göteborg
 O 35 Uddevalla MFK
 P 36 Vänersborgs MK
 S 228 Karlstads MFK
 U 44 Västerås FK, MFS
 X 110 Västra Gästrikens FK, MFS

"INVIGNINGSTÄVLINGEN" VÄSTERÅS

1981 09 06

Arrangör: U 44 Västerås FK, MFS

F2A Speed

- | | | |
|-------------------|-------|--------|
| 1. Nils Björk | B 256 | 250.17 |
| 2. Göran Fällgren | D 103 | 221.81 |
| 3. Jan Rosengren | B 256 | 206.30 |

F2B Stunt

- | | | |
|--------------------|-----------|------|
| 1. Ove Andersson | U 44 | 3840 |
| 2. Johan Rasmusson | B 272 jun | 3811 |
| 3. Åke Nyström | B 272 | 3656 |
| 4. Jan Bjernby | N 33 | 3386 |
| 5. Staffan Ekström | M 15 | 3372 |
| 6. Erik Huss | R 152 | 3186 |
| 7. Mikael Olsson | R 152 | 2807 |

Semistunt

- | | | |
|--------------------|----------|------|
| 1. Klas Yhland | O 24 jun | 1320 |
| 2. Erling Linné | M 10 | 1134 |
| 3. Ingemar Larsson | P 36 | 1052 |
| 4. Tommy Öhlund | O 24 | 666 |

F2D Combat

- | | |
|---------------------|-----------|
| 1. Per Stjärnesund | U 44 |
| 2. Jörgen Finn | B 273 |
| 3. Mikael Olsson | R 152 |
| 4. Ingemar Larsson | P 36 |
| 5. Erik Huss | R 152 |
| 6. B-Å Fällgren | D 103 |
| 7. Staffan Hovmark | B 81 |
| 8. Mats Franke | S 228 |
| 9. Håkan Östman | B 273 jun |
| 10. Leif Göransson | B 273 jun |
| 11. Roland Törngren | O 35 jun |
| 12. Stefan Olsson | O 35 jun |
| 13. Mats Bejhem | B 273 jun |
| 14. Pavel Fröberg | B 273 jun |

F2C Team-Race

- | | | |
|-----------------------|-------|--------|
| 1. Gösta Bengtsar | P 36 | 7.47.8 |
| Mats Böhlin | | |
| 2. Kjell Axtilius | A 6 | 112 v |
| Bengt-Olof Samuelsson | | |
| 3. Göran Rylin | B 256 | 5 v |
| Anders Appring | | |
| 4. Jan Gustavsson | B 256 | |
| Gunnar Härne | | |
| 5. Hans Andersson | A 6 | |
| Ulf Larsson | | |
| 6. Ronny Carlsson | B 256 | |
| Per Stjärnesund | U 44 | |
| 7. Sven Pontan | B 39 | |
| Björn Winkler | | |

Good-Year

- | | | |
|-----------------------|-----------|---------|
| 1. Mats Böhlin | P 36 | 9.50.4 |
| 2. Staffan Hovmark | B 81 | 11,59.1 |
| 3. Gösta Bengtsar | P 36 | Disk |
| 4. Bengt-Åke Fällgren | D 193 | |
| 5. Per Stjärnesund | U 44 | |
| 6. Håkan Östman | B 273 jun | |
| 7. Magnus Borg | B 39 jun | |
| 8. Johan Rasmusson | B 272 jun | |

Deltagande klubbar:

A 6 MFK Galax, Huddinge
 B 39 Handens MFK
 B 81 ÖSFK, MFS, Södertälje
 B 256 Solna MSK
 B 272 Vallentuna MFK
 B 273 Väsby Modellflygare
 D 103 Oxelösunds MFK
 M 10 AKM, MFS, Malmö
 M 15 Acroflyers, Ystad
 N 33 Kungsbacka MFK
 O 24 AKMG, Göteborg
 O 35 Uddevalla MFK
 P 36 Vänersborgs MK
 R 152 Skara Linflygklubb
 S 228 Karlstads MFK
 U 44 Västerås FK, MFS

U T L I N F L Y G 1 9 8 1

1981 05 31

Arrangör: A 6 MFK Galax och Stockholmsklubbarna

STUNT

Tävlingen skulle gått av stapeln på F11 i Nyköping men alldenstund samtliga deltagare (4 st) och domare kom ifrån Stockholm förlades Stunt-tävlingen till "Tellus Ring" i Vallentuna.

Vädrets makter stod oss bi med svag vind som under tävlingsperioden vred sig ca 90°.

Det hela blev en ganska odramatisk tävling med så få deltagare, jag själv och Johan Rasmusson flög stora modeller med 40-45:or i nosen. Johan Åhling flög en Stilletto även den med en 40:a men modellen väger lite för mycket för sin storlek.

Raimo Barck som här ställde upp på sin första stortunttävling visar att han är en faktor att räkna med i fortsättningen. Han började flyga stunt veckorna efter SM förra året och har nu tränat in hela stora programmet. När han får en bättre maskin får ni allt se upp hela gänget för här finns en vilja att avancera.

Hela tävlingen genomfördes på ca 2 timmar och därefter följde ett par timmar av mysig samvaro på fältet med mycket flygning och diskuterande. Även domarna hade maskiner med sig.

Åke Nyström

RESULTAT

- | | | |
|------------------------|-------|--------|
| 1. Åke Nyström | B 272 | 3723 p |
| 2. Johan Rasmusson jun | B 272 | 3691 |
| 3. Johan Åhling jun | B 39 | 2721 |
| 4. Raimo Barck jun | B 272 | 2072 |

Deltagande klubbar:

B 39 Handens MFK
 B 272 Vallentuna MFK

"GALAX POKAL" 1981

1981 09 12

Arrangör: A 6 MFK Galax, Huddinge

Speed (enl Kaffepetter-regler)

- | | | |
|-------------------|-------|-------|
| 1. Göran Fällgren | D 103 | 224,4 |
| Speed int | | 88,8% |
| 2. Kjell Axtilius | A 6 | 99,4 |
| Speed 1.0 cc | | 62,1% |
| 3. Jan Rosengren | B 256 | 136,2 |
| Speed int | | 53,9% |

B-team

- | | | |
|-------------------|-------|--------|
| 1. Sven Pontan | B 39 | 7.58,3 |
| Björn Winkler | | |
| 2. Mats Böhlin | P 36 | 175 v |
| Gösta Bengtsar | | |
| 3. Göran Fällgren | D 103 | 104 v |
| Hans Andersson | A 6 | |
| 4. Kjell Axtilius | A 6 | |
| B-O Samuelsson | | |

Deltagande klubbar:

A 6 MFK Galax, Huddinge
 B 39 Handens MFK
 B 256 Solna MSK
 D 103 Oxelösunds MFK
 P 36 Vänersborgs MK

"SOLNAS POKAL" 1981

1981 09 13

Arrangör: B 256 Solna MSK

Good-Year

- | | | |
|-----------------------|-----------|---------|
| 1. Kjell Axtilius | A 6 | 9.35,1 |
| 2. Mats Böhlin | P 36 | 9.43,6 |
| 3. Per Stjärnesund | U 44 | 14.17,3 |
| 4. Mikael Höög | B 39 | |
| 5. Staffan Hovmark | B 81 | |
| 6. Bengt-Åke Fällgren | D 103 | |
| 7. Johan Rasmusson | B 272 jun | |
| 8. Johansson | ? | |
| 9. Magnus Borg | B 39 jun | |

Team-racing

1. B-O Samuelsson Kjell Axtelius	A 6	7.33,9
2. Mats Böhlin Gösta Bengtsar	P 36	7.41.4
3. Göran Rylin Anders Appring	B 256	7.58,1
4. Ulf Larsson Hans Andersson	A 6	
5. Jan Gustavsson Gunnar Härne	B 256	
6. Sven Pontan Björn Winkler	B 39	
7. Ronny Carlsson Per Stjärnesund	B 256 U 44	

Deltagande klubbar:

A 6	MFK Galax, Huddinge
B 39	Handens MFK
B 81	ÖSFK, MFS
B 256	Solna MSK
D 103	Oxelösunds MFK
P 36	Vänersborgs MK
U 44	Västerås FK, MFS
B 272	Vallentuna MFK

"VÄNERSBORGSPOKALEN" 1981

1981 09 19 - 20

Arrangör: P 36 Vänersborgs MK

För första gången på många år missgynnades tävlingen av dåligt väder, med mycket nederbörd och viss blåst. Under lördagen då Stunten med hela 21 man kördes duggade det nästan oavbrutet. Från Danmark hade 7 st flygare kommit och tillsammans med övriga blev det ett så kraftigt startfält att vi var tvungna att enbart låta de bästa köra sista omgången.

I Semi låg Blekinge-Christian ett snäpp över de övriga och tog sin in-teckning i pokalen. Platserna 2,3 och 4 belades av Aviatorer medan övriga svenskar fick slåss om de sista platserna. Sist men inte minst kom Vänersborgs egen debutant Magnus Lojander som ännu inte tränat in hela programmet men som blir farlig när det skett. Glöden finns där !!

I Storstunten blev striden hård och kampen spännande mellan Ove Andersson och Åke Nyström. Det kan faktiskt vara spännande i Stunt också om nu någon betvivlade det. Ove knep segern med endast 4 poängs marginal. Mest verk-lighetstroga modellen visade Göran Aronsson från Hova upp.

Söndagen bjöd på uppehåll och Combat. 14 st i int. Första omgångens klipp-friskaste pojke var från Karlstad. Mats Franke heter han och den som fick känna på 4-0 i klipp var Bengt-Åke Fällgren. Förlorarovgången bjöd inte på några sensationer. Erik Huss åkte ut p g a ett antal mekaniker-missar med poängavdrag som följd. Anders Pettersson, Karlstad och Leif Göransson, Väsby fick också inställa flygandet.

Eliminationen bjöd på Per Stjärnesund mot Fällgren och den senare hade tydligen hämtat sig och vann med 3-2. Stefan Olsson, Uddevalla vann över Dan Jonsson, Vänersborg med 2-1 och Roland Törngren, Uddevalla vann över Pelle Gelang, Vänersborg med 4-2. 8 man kvar och först ut var Håkan Östman, Väsby som vann med 4-2 över

en mycket passiv Pavel Fröberg, Väsby Hos Franke satt klippkänslan kvar när förra årets vinnare Mikael Olsson, Skara fick stryk med 3-1.

Fällgren tog sig ännu mer i kragen och fick in 4-2 mot Stefan Olsson. Ingemar Larsson, nöjde sig med 3-1 mot Roland Törngren. I semi mötes först Håkan Östman och Mats Franke. Mindre klipp än tidigare, 2-1 till Håkan och ena finalplatsen var klar. Om den andra blev det en kamp mellan Ingemar Larsson och Bengt-Åke Fällgren. 2-2 i klipp men Ingemar vann på bättre flygtid. Tredjeplatsen tog Bengt-Åke genom 2-1 i klipp på Mats.

i "le grande finale" blev det inga klipp utan Håkan tog sin första in-teckning i "Vänersborgspokalen" på bättre flygtid. En riktig västgöta-klimax efter alla klipprika heat tidigare under dagen.

När int-combaten var slut började spöregnet och Combat-Öpen med fyra deltagare. Det blev p g a regnet ingen lustig tillställning och de tävlande såg mest ut som om de skulle vilja gå inomhus och dricka kaffe istället. Men är man Combatflygare så är man. Tävlingen kördes som en serie och bäst var Vänersborgs egen "grand old man" Pelle Gelang med tre segrar och därmed vinnare av det ny-uppsatta vandringspriset. Som god tvåa kom Blekinges Ingvar Abrahamsson med två segrar. Trea resp fyra blev Christian Johansson och Ingemar Larsson med en resp noll segrar.

Stor prisutdelning avslutade tävlingen och alla kunde sedan åka hem och torka alla blöta kläder. Ett "special award" tilldelades stuntdomare Lars-Åke Andersson. Till nästa tävling skall han inte behöva frysa för han fick ett par stum, förlåt strump-byxor avsedda för män med allt vad det innebär.

Välkomna tillbaka till vårkanten då gamla tiders "Frida Cup" återuppstår igen.

Vänersborgs MK genom Hilmer

"VÄNERSBORGSPOKALEN" 1981

1981 09 19-20

Arrangör: P 36 Vänersborgs MK

F2B Stunt

1. Ove Andersson	U 44	3916
2. Åke Nyström	B 272	3912
3. Jan Bjernby	N 33	3318
4. Erik Huss	R 152	3285
5. Henning Forbech	Dan	3225
6. Leif O Mortensen	Dan	3111
7. Lars Roos	M 134	1550
8. Mikael Olsson	R 152	1503
9. Johannes Thorhaug	Dan	1421
10. Carsten Thorhaug	Dan	1382
11. Göran Aronsson	R 156	1356
12. Kauko Kainulainen	O 24	1270
13. Jan Berndtsson	O 24	619

Semi-stunt

1. Christian Johansson	K 48	1444
2. Jens Kristensen	Dan	1390
3. Henning Nielsen jun	Dan	1358
4. Jan Ovesen	Dan	1271
5. Erling Linné	M 10	609
6. Ingvar Abrahamsson	K 48	592
7. Tommy Öhlund	O 24	229
8. Magnus Lojander jun	P 36	208

F2D Combat

1. Håkan Östman	jun	B 273
2. Ingemar Larsson		P 36
3. Bengt-Åke Fällgren		D 103
4. Mats Franke		S 228
5. Stefan Olsson		O 35
6. Pavel Fröberg	jun	B 273
7. Mikael Olsson		R 152
8. Roland Törngren	jun	O 35
9. Per Stjärnesund		U 44
10. Per Gelang		P 36
11. Dan Johnsson		P 36
12. Anders Pettersson		S 228
13. Leif Göransson	jun	B 273
14. Erik Huss		R 152

Combat-öpen

1. Per Gelang	P 36
2. Ingvar Abrahamsson	K 48
3. Christian Johansson	K 48
4. Ingemar Larsson	P 36

Deltagande klubbar:

B 272	Vallentuna MFK
B 273	Väsby Modellflygare
D 103	Oxelösunds MFK
K 48	Blekinge MFK, Ronneby
M 10	Aeroklubben i Malmö, MFS
M 134	Trelleborgs MFK
N 33	Kungsbacka MFK
O 24	AKMG, Göteborg
O 35	Uddevalla MFK
P 36	Vänersborgs MK
R 152	Skara Linflygklubb
R 156	Hova MFK
S 228	Karlstads MFK
U 44	Västerås FK, MFS
	Aviator, Danmark

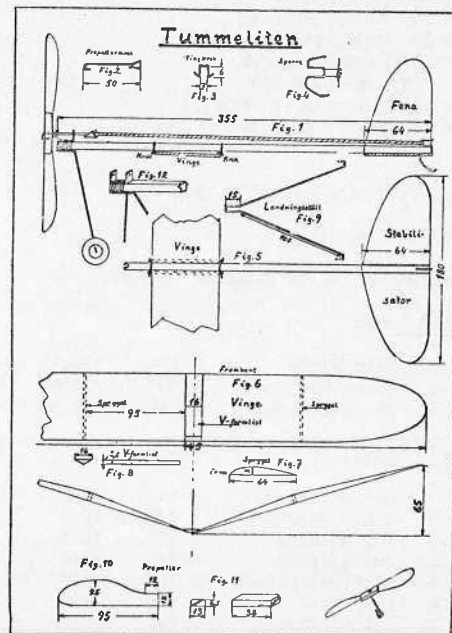
OLDTIMER

"NÄR VI BÖRJADE"

En titt i Wentzels katalog 1937

Modellflyget i Sverige kom i gång på riktigt 1935 när modellflygklubben "Vingarna" bildades i Stockholm och när Sven Wentzel startade sin Modell-plansfabrik.

Sven Wentzel satsade hårt på verkligt flygande modeller och var själv flitig tävlingsdeltagare. Han var med i Wake-



SVERIGES
MODELLFLYGFÖRBUND

SMFF bildades 1957 och har klubbar, klubbmedlemmar och enskilda personer som medlemmar. SMFF är genom Kungliga Svenska Aero-klubben med i FAI Federation Aeronautique Internationale.



FÖRBUNDSEXPEDITIONEN

Sandbergsgatan 4
Postadress: Box 10022, 600 10
NORRKÖPING
Tel. 011/13 21 10
Postgiro 51 81 65 - 6
Öppettider: Måndag-Fredag 08-14

Exp.föreståndare: Ann Wahlberg
Värmaregatan 9, 603 62 NORRKÖPING
Tel. 011/14 16 66

FÖRBUNDSSTYRELSE

Ordförande
Bo Jansson
Spånehusvägen 57-59, 214 39 MALMÖ
Tel. 040/780 56

Vice ordförande
Bo Bring
Stora Nygatan 15, 411 08 GÖTEBORG
Tel. arb 031/13 18 13
bost 0302/220 32

Sekreterare
Lennarth Larsson
Kristinebergsvägen 17, 183 44 TÄBY
Tel. 0762/502 65

Kassör
Birgitta Holm
Torggatan 16 J, 185 00 VAXHOLM
Tel. 0764/328 66

Ledamot
Roland Ljungkvist
Stellavägen 16, 175 61 JÄRFÄLLA
Tel. 08/89 85 03

Suppleant
Sture Tingvall
Kattegattsvägen 14, Påarps Havs-
bad, 305 90 HALMSTAD
Tel. 035/404 45

Utbildningsledare
Carl-Göran Sundstedt
Vindhemsgratan 32, 752 27 UPPSALA
Tel. 018/10 81 57

Grenchef, friflyg
Bo Modéer
Hökbursvägen 39, 147 00 TUMBA
Tel. 0753/377 45

Grenchef, linflyg
Björn Lundin
Jonsbolsvägen 19 F, 663 00 SKOGHALL
Tel. 054/276 33

Grenchef, radioflyg
Hanns Flyckt
Prästgården, 564 00 BANKERYD
Tel. 036/721 10

fieldtävlingen i England 1937 och hade kunnat vinna om inte en tidtagare diskvalificerat honom för "pushing". Motor-modeller skulle ju markstartas och tidtagaren ansåg att Wentzel skjutit på sin modell i starten. Hans plan syntes i över 16 min.

Ritningen.

"Tummeliten" användes länge som tävlingsmodell. Den var den första modell som på tävling fick över 1 minut i protokollet. Det var 1935 på "Gärdet", tid 1 min 21,6 sek. Byggsatsen innehöll utstansade delar till vinge, stabbe och fena i gulorange balsa. Även färdigbyggda modeller såldes; gula, blå, röda och gröna fanns. En byggsats kostade kr 1.75 pr st. Färdig modell i kartong kr 3.25 pr st.

Foto nr 1

En ännu enklare modell var "Junior", som såldes färdig för kr 1.95 pr st. Grundkonstruktionen till dessa stavmodeller och senare typer som t ex "Lilliklas" från Truedssons var amerikansk och presenterades i "Model Airplane News" av Charles H. Grant.

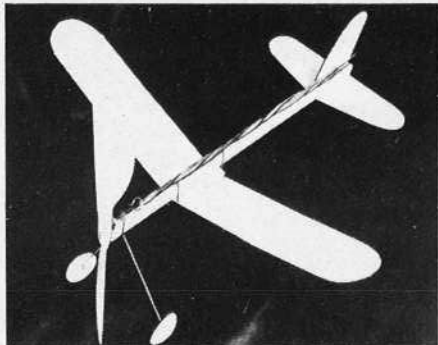


Foto nr 2

Sven Wentzel blev "Vingarnas" sekreterare. Arthur Pettersson kom lite senare in som kassör. Han blev känd under namnet "Pettersson-Sverige". De båda syns på bilden - Wentzel i hatt med en av Pettersson "bakad" propeller av plywood. Foto från 1937.



Foto nr 3

"S.W.12" - Stavmodell av balsa, 48 cm spv. Använd som kursmodell i slöjden vid Stockholms Folkskolor.

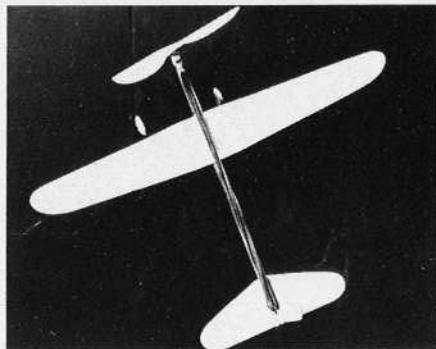


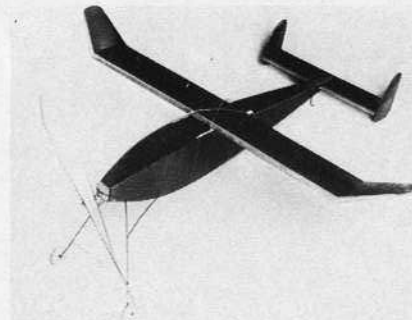
Foto nr 4

Bröderna Sune och Börje Stark var "stjärnor" i "Vingarnas" garde. Sune konstruerade denna kroppsmodell "Tärnan". Den var byggd i s k fackverkskonstruktion med undantag av stab och fena som var av helbalsa. Spv 730 mm, längd 530 mm. Pris för byggsats med propellerämne - kr 5.65 pr st - med färdig propeller kr 7.35 pr st.



Foto nr 5

Sune Starks "Tip Top VII" var en s k internationell 75:a. Kroppssektionen måste fylla regeln L x L : 100, varför kroppen blev relativt tjock. Den är en typisk "Ulvsonda"-modell med korta vingspetsar även kallade "öron", samt dubbelfenor. Spv 750 mm. Den böjda torsionshäsan av 1 mm balsa istället för framkant på såväl vinge som stabbe försvårade bygget. Modellen ansågs ej lämplig för nybörjare. Byggsats kostade kr 6.50 pr st.



SOL

Så var då årets sista nummer av Modellflygnytt klart. Nu är det bara att samla krafter för nästa års 8 nummer. Hjölps vi åt och förser tidningen med material, så blir 1982 en bra årgång. I år vågar jag önska alla modellflygare en God Jul, med vetskap att detta nummer är ute i god tid före. Och ett gott nytt 1982.

Lars-G.

MODELLFLYGNYTT

SVERIGES MODELLFLYGFÖRBUND

Box 10022

600 10 Norrköping

Ansvarig utgivare: Lars-G Olofsson

Tryck: Elanders Boktryckeri AB, Kungsbacks, 1981

L 023 1715

ANDERSSON EVERT
BOKVÄGEN 22
295 00 BROMÖLLA

