



MODELLFLYGNYTT



ORGAN FÖR
SVERIGES
MODELLFLYGFÖRBUND

6
1978

FÖRBUNDSNYTT

ÅRSMÖTET 1979

SMFF:s årsmöte 1979 kommer att hållas den 7-8 april på Billinge, Skövde. Kallelse och övrig information kommer genom SMFF:s månadsmeddelanden till klubbarna.

AVSTÄNGNINGAR.

Vid SMFF:s rådsmöte den 18 november beslutade rådet enhälligt att avstänga följande medlemmar ur SRFK vad gäller all form av tävlingsverksamhet i följande tidsperioder.

P.O. Hagberg 6 månader
Rolf Bergman 6 månader
Greger Mårtensson 6 månader

Dessa avstänges för medverkan i SRFK:s populärskalatävling 1978 där gällande bestämmelser ej följdes.

Göran Kalderén 30 månader

Kalderén avstänges för medverkan i SRFK-tävlingen samt att han i egenskap av lagledare vid VM i skala och Stand-off-tävlingen i England tillät Olle Bergkvist att starta trots avstängning.

Olle Bergkvist 30 månader

Bergkvist avstänges för medverkan i SRFK-tävlingen samt för att han startade i Stand-off-tävlingen trots avstängning.

Avstängningarna gäller retroaktivt från 4-7-78. Förbundsrådet beslöt att Kalderén och Bergkvist i och med avstängningarna är skilda från alla förtroendeuppdrag inom SMFF både centralt och lokalt.

Med anledning av anmärkning från FAI om bristande licenskontroll vid "Sopwith Trophy" 1978 beslöt förbundsrådet att avstänga Greger Mårtensson och Nils Hollman, tävlings- resp överledare, ifrån tävlingsfunktionärsskap under en tid av 5 år från och med 18-11-78. Följande deltagare i tävlingen har ej haft giltig FAI-licens och avstänges med anledning av detta ifrån allt internationellt tävlande i 12 månader från 18-11-78. Deras resultat i tävlingen skall strykas.

Rune Svenningsson
Ulf Ahlberg
Lars Ove Andersson
Börje Ragnarsson

UTESLUTNING.

Förbundsrådet beslöt enhälligt att utesluta Tore Loodin ur SMFF för hans agerande i olika former, både muntligt och skriftligt, mot SMFF och förtroendevalda inom SMFF på ett sätt som inte är förenligt med SMFF:s stadgar punkt 16.

UPPHÖRT MEDLEMSSKAP.

Förbundsrådet beslöt meddela styrelsen för SRI att deras medlemsskap i SMFF upphört. SRI styrelse består av följande:

Tore Loodin
Rolf Pettersson
Nils Hollman
Rolf Modig
Thure Graaf
John Ekström
Bertil Beckman
Björn Sundlöf
Jan Levenstam

APROPÅ 5 KG OCH 10 CC.

Som ett litet apropå till diskussionen om den svenska luftfartsmyndighetens rätt att lägga sig i vikter och motorstorlekar på modellflygplan kan följande lilla klipp ur Roy Yates Skalasfalt i Radio Modeller ge en liten glimt av hur det är i England.

woodvale).

The other surprise coming out of the C.I.A.M. meeting is that the Americans adopted a compromise approach this time with regard to the all-up weight and plugged for a 6 kilogram upper limit. What do you know—it got through! It should be emphasised, however, before you all go berserk and start building models exceeding 11lb. that in the British Isles you will still need an exemption permit from the C.A.A. (Civil Aviation Authority) to fly anything in excess of 11lb.

Whether this trend will influence the powers that be in this country to eventually raise our limit, however, I very much doubt. The thing I find a little strange is the fact that a model power (engine) can't

Som synes kan man i England inte flyga en modell tyngre än 5 kg utan tillstånd av Luftfartsmyndigheten.

KLUBBNYTT



Hj, ni på förbundsexp i SMFF

Här kommer nu vårt bidrag bland alla klubbmärken. Det är utfört i rött tryck på vit botten och finns i två storlekar. Vi som bär detta märke tillhör Stranda Modellflygklubb, där namnet "stranda" kommer av "Stranda Härad" och representeras av tre mindre samhällen, nämligen Blomstermåla, Fliseröd och huvudorten Mönsterås.

MODELLFLYGNYTT

MFN är ett organ för Sveriges Modellflygförbund och utsändes till prenumeranter och förbundets samtliga medlemmar. Tidningen utkommer med sex nummer per år: februari, april, juni och september, oktober och december.

REDAKTÖR

Lars-G Olofsson
Box 8044
421 08 V.Frölunda. Tel. 031/493055

FACKREDAKTÖR linflyg:

Ingemar Larsson
Dr. Forselius Gata 50
413 26 Göteborg. Tel. 031/187271

FACKREDAKTÖR raketflyg:

Peter Meurling
Roslagsgatan 57:2
11354 Stockholm. Tel. 08/300197

FACKREDAKTÖR radioflyg:

Mikael Nabrink
Oslovägen 23
452 00 Strömstad. Tel. 0526/10079

FACKREDAKTÖR friflyg:

Lars-G Olofsson
Box 8044
421 08 V.Frölunda. Tel. 031/493055

FACKREDAKTÖR utbildning:

Carl-Göran Sundstedt
Vindhemsgatan 32.
75227 Uppsala. Tel. 018/108157

ANNONSER

Förbundsexpeditionen, Sandbergsg. 4
Box 10022, 600 10 Norrköping 10,
Tel. 011/ 1321 10 mellan kl. 09.00 –
13.00.

DISTRIBUTION

Förbundsexpeditionen, Sandbergsg. 4
Box 10022, 600 10 Norrköping 10

PRENUMERATION

Pris 30 kr per år. Per postgiro
51 81 65 - 6, 600 10 Norrköping 10.

LÖSNUMMER

Säljes i mån av tillgång för 5:- per st.

Direktanslutning till SMFF 30:- per år.

Material sändes till fackredaktörerna
eller till förbundsexpeditionen

EFTERTRYCK FÖRBJUDES

MFN och SMFF-78

I och med detta nummer av Modellflygnytt har ännu en årgång av vår medlemstidning utkommit. Omdömet om innehållet i årgången varierar säkert lika mycket nu som förr om åren. Det är numera ett stort område som vår tidning skall försöka täcka genom alla de varianter som modellflyg kan bedrivas på idag. En förhoppning från utgivarsidan är att alla fått åtminstone något eller några nummer där merparten av innehållet fallit i smaken. Beträffande utgivningstiderna så är dessa fortfarande vår akilleshäla. Som jag vid tidigare tillfällen förklarat hänger detta ihop med det sätt på vilket tidningen framställs. Intill det att själva tryckningen börjar kan man säga att jobbet utförts av ideellt arbetande SMFF-medlemmar som endast har sin fritid att sätta till. Våra medlemmar har visat förståelse för detta förhållande. Det mesta av innehållet är ju också av mera tidlös natur som inte blir gammalt på samma sätt som till ex tävlingsreferat. Frågan är om inte dessa referat bör bantas ytterligare till förmån för tekniska artiklar, nybörjarsidor och allmänintressanta modellflyginslag. Inom vår förbundsverksamhet har också hänt både positiva och negativa saker under året. För att börja med det positiva så har vi i år haft glädjen att registrera den 200-de klubben i SMFF. Vidare har vårt medlemstal passerat 8000. Vi har också kunnat konstatera att våra två distriktsförbund nu jobbar bra och har mycket att erbjuda sina klubbar av olika aktiviteter. Förlagsverksamheten har omorganiserats och utvecklas hittills positivt i samband med detta har vi dock varit tvungna att justera priserna uppåt. Denna verksamhet måste täcka sina kostnader och den utökning av expeditionspersonalen som blir nödvändig. Vår inriktning på detta område täcker även service till landets skolor av vårt material som är lämpligt i SIA-skolan. Målsättningen med vårt sortiment är att kunna hålla kvalitativt bra byggsatser lämpliga för kurs- och klubbverksamhet. Vi tänker inte ge avkall på kvalitét för att kunna hålla lägsta priser. Det viktigaste för oss är att vi säljer bra grejer som verkligen fungerar. Det negativa är det tråkiga avstängningsärendet mot några av våra medlemmar som inte följt SMFF beslut och bestämmelser. Förr eller senare måste ett sådant här ärende komma även i vårt förbund, likaväl som i andra förbund som bedriver tävlingsverksamhet. Jag kan dock försäkra att det är de tyngsta besluten att fatta för en styrelse. En styrelse får dock icke krypa undan sitt ansvar när det gäller att slå vakt om efterlevnaden av fattade årsmötesbeslut och tävlingsregler. Börjar man blunda för sådana överträdelser, litat till slut ingen på fattade beslut eller förtroendevalda befattningshavare. En annan tråkig tendens som kommit fram under året är det språk som användes av dem som är kritiska mot delar av vår verksamhet inom förbundet. Det har i andra sammanhang sagts att vi alla måste vara rädda om orden vi använder. Jag tror att det är i alla högsta grad nödvändigt inom ett ideellt förbund som SMFF. Kritik och synpunkter är nödvändiga i vårt förbunds utveckling, men den bör framföras på ett hyfsat sätt. Om vi fortsätter på den hårda linje som vissa nu lancerat befarar jag att det i framtiden kan bli svårt att få medlemmar som vill sätta sig i styrelsen eller åtaga sig andra förtroendeuppdrag inom SMFF. Vi måste hjälpas åt att få bort de onödiga, ibland personliga, skällsorden och försöka få igång en konstruktiv debatt som leder vårt förbund framåt. På det sättet tror jag också att vi kan få nya idealister att åta sig uppdrag inom vårt förbund. SMFF av år 1978 har alltså innehållit både ris och ros. Vi har dock ett förbund med alla möjligheter till fortsatt gynnsam utveckling. Låt oss alla hjälpas åt att förverkliga ett starkt SMFF som behövs för att tillvarata våra gemensamma intressen.

Till sist vill jag framföra ett varmt tack till alla som bidragit till 1978 års utgåvor av Modellflygnytt!

Jag öskar alla SMFF medlemmar
Ett Gott Nytt Modellflygår!!

Gunnar Rallén

Omslag 1:

Bengt-Olof Törnqvist - Fagersta väntar
på rätt väder.
Foto: Lars-G Olofsson

Omslag 2:

Herbert Hartmann - Västerås.
Foto: Lars-G Olofsson

Flera gånger i veckan och varje helg då vädret tillåter, samlas vi på vårt, sen i juli-78 färdigställda flygfält, som är beläget 3 km väst från riksväg 15, mot Blomstermåla.

Av klubbens 36 medlemmar är 10 st under 17 år. Ungdomarna har flitigt byggt varierande modeller under ledning av vår ordförande: Helmut Moritz inför sommaren -78, två kvällar i veckan. Detta har resulterat i åtskilliga trevliga flygtillfällen, med ibland 10-15 maskiner samlade på "skogslanda", med sin över 100 m långa gräsbana, där vi hoppas få träffa andra flygsugna entusiaster, vilka vi härmed hälsar välkomna om ni har vägar-
na förbi.

Bästa flyghälsningar
Stranda Modellflygklubb
Bitr.sekr Per Daneskog
Kuggåsv. 46
383 00 MÖNSTERÅS
Tel: 0499/108 77

15

Kristianstads Modellflygklubb 15 ÅR

En presentation av en av Sveriges aktivaste modellflygklubbar.

Kristianstads MFK är kanske mest känt för två saker: sina duktiga rc-segelflygare och Ripalägret.

Vem darrar inte när de hör namn som N-H Hoffman, Håkan Svennesson eller Anders Rättzén (som är klubbens aktivaste medlem men som tävlar för Nymölla MFK!) nämns inom segelflyget.

Av klubbens 60 medlemmar sysslar närmare tjugotalet med rc-segelflyg.

Ripalägret är en av sommarens stora begivenheter för sydsveriges modellflygare, och många längre uppifrån också för den delen. Här flygs det non stop i en vecka, med en del korta avbrott för sömn, ev lagningar, bad (Ripa ligger ca 3 km från Åhus).

Motorflyg brukar för det mesta dominera, men även inslag av friflyg, linkontroll och rc-segel förekommer. På kvällen samlas man kring lägerelden, och diskuterar igenom dagens händelser, en del grillar korv och dricker en back öl, flåt, en burk öl.

I vår klubblokal som befinner sig i stans utkant, formligen sjuder det av aktivitet. Här finns ca fem-sex killar som nästan dagligen tillbringar sin fritid med att konstruera och bygga modellflygplan.

En gång i veckan har vi nybörjarkurs. Där får de yngre bygga under sakkunnig ledning. Många bygger här sin första linkontroll eller friflygande modell för att sedan utvecklas till skickliga rc-byggare.

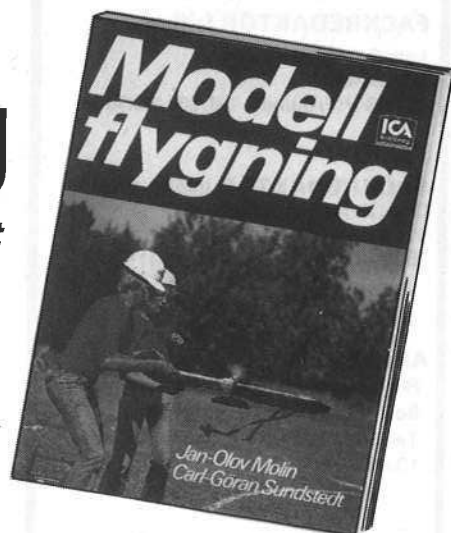
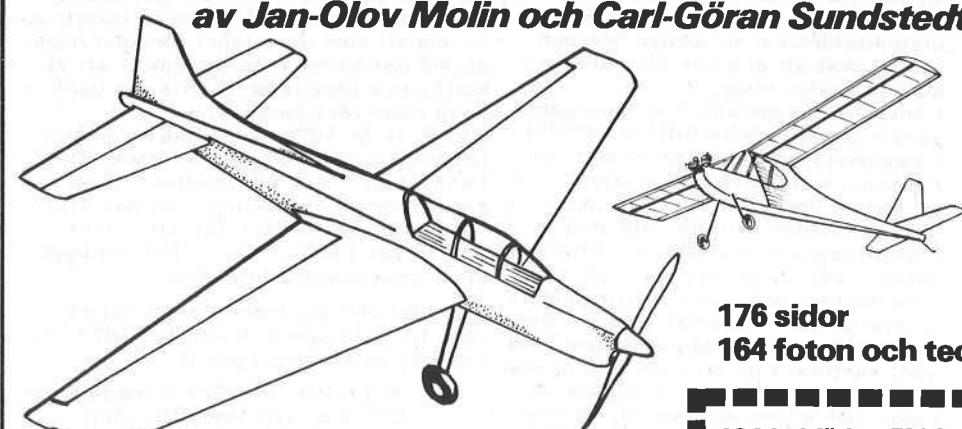
I övrigt kan nämnas att vi varje år brukar ha en del interna tävlingar i bla: rc-segel, rc-motor och för friflygande modeller.

I år firar vi femtonårsjubileum, och vi som är med i klubben ser med glädje fram emot tjugårsjubileet.

Tommie Fröjd
V. Storgatan 3
291 32 Kristianstad
Tel 044/12 76 39

Ny bok i Modellflygning

av Jan-Olov Molin och Carl-Göran Sundstedt



176 sidor
164 foton och teckningar

Grunderna i modellflygning och ritningar på junior-modeller i full skala. Olika typer av plan, handlunsar och friflygande modeller. Allt om byggandet från material, verktyg och lim till klädsel och ytbehandling. Intressanta kapitel om aerodynamik, motorer och bränsle samt användbar engelsk-svensk ordlista.

ICA bokförlag, 721 85 Västerås, 021/11 04 40



Sänd mot postförskott

.....ex MODELLFLYGNING (471) inb. 53: — med moms. Porto tillkommer och postförskottssavg.

Namn

Adress

Postnr/ort

Alla våra böcker finns i bokhandeln

Nu bekräftas tidigare larmrapporter

BARN SKADADE AV HOBBY LIM

Barn och ungdom som bygger vanliga plastmodeller kan få skador på nervsystemet. Den farliga beståndsdelen är lösningsmedlet i limmer och färger. Tidigare larmrapporter har inte fått myndigheterna att reagera kraftfullt. Nu bekräftas farhågorna att barn skadas genom en undersökning i Skövde.

Larmet från Skövde som bl a presenteras i Läkartidningen är inte det första. Kända sedan tidigare är bl a den så kallade »Thinnerrapporten» från Göteborg. Det handlade då främst om sniffare. Man misstänkte emellertid också att barn och ungdom som sysslade med modellbyggen var i riskzonen. Dr Clas Sjöberg som ingick i »Thinner-gruppen» i Göteborg sa till Ny Dag för två år sedan:

— Jag tror vi underskattat risken för vanliga barn att drabbas.

Det framgick av artikeln — som publicerades i Ny Dag nr 53 1975 — att dr Sjöberg syftade på lösningsmedlen i limmer som används vid modellbyggen, bl a tri.

Sniffar lim

För ett tiotal år sedan uppmärksammades fall i USA av ungdom som sniffade plastlim. Man ändrade då lösningsmedlet till trikloretalen eller tri som ansågs vara mindre giftigt. Senare års forskning har visat att även tri kan ge upphov till nervskador. I de nya gränsvärdeslistorna har högsta tillåtna medelvärde för en åttatimmars arbetsdag sänkts från 30 till 20 ppm (miljondelar) när det gäller tri.

Sk organiska lösningsmedel påverkar och skadar efter hand nervsystemet. I början kan man känna trötthet, irritation, yrsel, huvudvärk och illamående. Är man ständigt utsatt för lösningsmedlen kan tröttheten förvärras, man får svårt att koncent-

rera sig, får sömnrubbingar, minnesrubbingar och blir i svåra fall dement, svagsint.

Undersökningen i Skövde visar att barn och ungdom som sysslar med långvarigt plastmodellbygge kan få skador. Det har hänt att föräldrar sökt på sjukvårdsmottagningar för sina barn men att man där inte kunnat utröna orsaken till besvären.

I ett fall gällde det en 13-åring som sökte för extrem trötthet, yrsel, illamående och huvudvärk under de sista 3—4 månaderna. Han var dessutom orkeslös. Hans minne hade försämrats. Noggrannare undersökning visade avvikelser från det normala ifråga om funktionen av nervsystem och benmärg.

Några andra unga sökande var orkeslösa, nedstämda eller aggressiva.

13-åringen hade i ungefär 6 år byggt plastmodeller mer eller mindre ofta. Han hade alltså använt klisterlösningar, färger och rengöringsmedel som innehåller olika typer av lösningsmedel. Hans besvär var likartade dem som påvisats hos arbetare utsatta för lösningsmedel i sina jobb.

Mot denna bakgrund genomfördes en undersökning av elva ungdomar som byggt plastmodeller med en lika stor kontrollgrupp jämförbara i ålder och kön som inte haft denna hobby.

Storbyggare

Undersökningen har genomförts av dr Bo Haglund och sociolog Andrew Heap vid hälsovårdsenheten i Skövde som är en utvecklings- och forskningsenhet inom Landstingets hälsovård i Skaraborgs län. Den har huvudsakligen förebyggande medicinsk och social verksamhet.

Sju av de elva modellbyggande pojkarna i undersökningen betecknades som storbyggare. De hade byggt modeller under tre eller fyra år. Under en period av tre till fyra månader före undersökningen hade de byggt en eller två gånger i veckan. Flera av dem hade under sommaren 1977 nästan dagligen byggt modeller under två månader.

Över gränsvärdet

Studien visade bl a att lätta blodbildsförändringar förelåg hos modellbyggarna, däremot inte i kontrollgruppen. Modellbyggarna visade vid en psykologisk test tendens till sämre resultat framför allt när det gällde att uppleva intryck och former.

De klisterlösningar, färger och rengöringsmedel som använts av modellbyggarna har visat sig innehålla tri, toluen, xylene och även bensen. Huvudsakligen har modellbyggarna utsatts för tri som utgjort största komponenten i de klisterlösningar som använts.

Ovanför deras hobbybord uppmättes halter på 190 mg/kbm. Hygieniska gränsvärdet är 105. När man gjorde prov i andningszonen uppmättes toppar på 600.

Hälsorisk

Haglund och Heap poängterar att någon medveten sniffning inte förekommit hos de undersökta pojkarna. De sammanfattar:

— Fynden från vår undersökning talar för att neurologiska skador kan uppkomma vid normalt plastmodellbygge.

— Det är anmärkningsvärt, fortsätter utredarna, att bensen föreligger i färger som säljs till plastmodeller. Haglund och Heap drar slutsatsen:

— Plastmodellbygge utgör en risk för ohälsa som måste uppmärksammas och åtgärdas.

Försäljningsförbud

— Konsumentverket varnade i »Råd och rön» nr 4 i år för hobbylim, säger Katarina Danielsson som är avdelningsdirektör på verket. Vi har vetat om att de varit farliga och det är ju också därför de är våldighetsmärkta.

— Egentligen finns det redan ett försäljningsförbud till barn för sådana här byggsatser, säger Katarina Danielsson. Våldighetsmärkta varor får inte säljas till barn under 14 år.

Det finns däremot inga hinder att sälja de våldiga produkterna till dem som är över 14 år.

— En person över 14 ska kunna läsa en instruktion och limmerna ska enligt lag vara försedda med en etikett där föreskrifter ges för användandet, säger Katarina Danielsson.

INGEMAR SVENSSON

Mfn. kommer att ta upp andra för oss farliga ämnen -79. /Red.



Wentzelpokalen den 27/8-78

Den 25:e Wentzelpokalen avgjordes i hård vind och regn på Opefältet. Deltagarna och funktionärerna borde tilldelats medaljer för att de överhuvud taget genomförde tävlingen.

Sin första inteckning i Wentzelpokalen tog Håkan Nilsson som därmed bevisade att 4:e platsen på SM inte var någon tillfällighet. Hård konkurrens fick Håkan av förra årets vinnare Jan-Eric Ek-lund som ledde efter 3 perioder men fick nöja sig med seger i A1 junior. Genomgående flögs det bra i A1 vilket man knappast kan säga om F1A där flera av deltagarna inte nådde upp till normal standard. Ganska ofta verkade stora modeller ha svårigheter i turbulensen vilket kan förklara att tiderna i F1A inte blev bättre än i A1. I F1A junior segrade Mats Jansson med dagens bästa tid 518 sek. Dagens sensation stod Gösta Nilsson för som med 4 starter lyckades vinna F1A senior med en gammal Hansenkonstruktion byggd 1954 !!! Gummimotorklasserna dominerades helt av Solna som tog rubbet. Här måste man än en gång nämna junioren Mats Jansson som visade framfötterna ordentligt vilket flera seniorer fick känna på. Hkg vann Leif Ericsson utan problem.



Gösta Nilsson segrade i F1A med en avdammad Oldtimer från-54. Håkan Nilssons segrande A1:a är betydligt nyare.

Foto: Michael Borell

Oldtimertävlingen

Äntligen en vacker sommar dag! Och då passade vi på att flyga "Oldtimer"! Den här sommaren har ju inte glatt andra än fiskarna - dom som simmar nere i vattnet! Inte trodde vi väl att det datum, som vi prickade in för ett år sedan skulle ge oss årets bästa modellflygväder! Så blev det i alla fall! Tacka Axvalla fft och Mfk Nimbus för det!

Nog om självberöm. Utan medverkande entusiaster hade det ju inte blivit någon tävling. Nu kom fler oldtimers än någonsin, flera nya, gamla modeller luftades än tidigare. Det var flygglädje som aldrig förr. Jubileum hit och jubileum dit. - Wakefield 50 år - SM 40 år - Nimbus 30 år - "Oldtimer"-tävlingen 10 år (och jag själv 20 år!?) Ja, visst jubilerade vi!

Olle och jag flög med våra ursprungsmodeller, dvs Olles "FIB" och min "Korda" från 1966! Så länge sedan är det vi försökte få igång "Oldtimer"! 1968 kom faktiskt några fler till tävlingen och nu är den väl etablerad, även om vi flyttat till Axvalla de senaste åren.



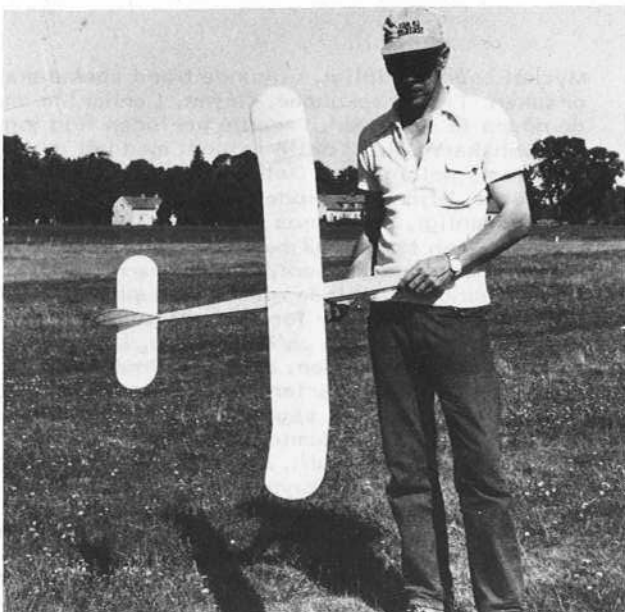
Kurt Sandberg med sin "Nordic"- konstruktion från 1948. Originalen vann SM 1949.



Anders Gustavsson, Axvalla fft med S-ettan "Oscar" (1947)

De nya ansiktena var Kurt Sandberg och hans medresenär Pär Lundqvist. Vi hade också väntat oss Bertil Dahlqvist från Halmstad men han fick förhinder i sista minuten. Kurt hade byggt upp en kopia av sin 1949-års SM vinnare i Sint. En härlig modell med mjukt rundade vingspetsar, helklädd balsakropp med underfena och en utomordentlig startsäkerhet, som lade grunden till Kurts segrar på 40- och 50-talen!

Flertalet modeller tillhörde Wakefield-klassen. Det var ju lämpligt, eftersom vi på så sätt kunde fira Wakefieldjubileet! Ett par namn upprepas i resultatlistan, vi tycker att så många modeller som möjligt ska flygas. Förra året sprängde Ove Pettersson sin "Dyn V" då han drog upp för andra starten. Nu kunde han visa att den stora lite tröga modellen flög bra! Andra startens max flygning bevisade precis, som Ove sa: "I termik flyger allt".



Olle Broman, Axvalla ffl med en helvit "Baby"
- tysk modell från 1934.



Lennart Flodström, AKMG justerar "QB 3" Bob
Coplands konstruktion 1937.



Väl solskyddad håller Olle Blomberg på att lim-
ma ihop propellern till "Magnussons Wakefield"
(1938).

Nu blev det ännu fler långa termikflygningar. Örjan Gahm och Lasse Lindén startade samtidigt med sina modeller, Örjans lilla "Trim II" och Lasses "Prince". Ingen hade fuse - det hade man ju inte förr! - så deras modeller bars upp av termiken och den svaga vinden förde bort modellerna på allt högre höjd. Båda planen hade varit med några år och fick nu en ärofylld "död".

Det finns stora träd kring Axvalla. Nisse Gustavsson prövade ett med sin S 2:a "Tranan". Han fick ner planet samma kväll så gott som oskadat. Vårre blev det med Ove Petterssons F-modell "Humlan", den sökte upp träddungens högsta och mest otill-

gängliga träd. Och där blev den kvar! Senare rapporter har ingått som meddelat att höstens regn och bläst gjort slut på modellen och att alla bitar kommit ner. Som tur är i oturen är dock den värdefulla motorn en Ohlsson 23 helt oskadd.

Kurt Sandberg hade glädjen att se sin konstruktion i S:1-klassen "SM Ettan" flyga igen. Det är Lasse Larsson, som byggt upp en kopia efter den ritning som Hobbyförlaget gav ut. Hur många gånger Lennart Flodström sprängt motorer i sin "G.B.3" på oldtimertävlingarna har vi tappat räkningen på. Det är synd det, så fint som den flyger. "Nu ska jag bygga en ny kropp", sa "Floda".

Nisse Gustavssons son Anders deltog med en rolig modell. En svensk konstruktion inspirerad av en finsk modell kallad "Oscar". En mycket stor fena placerad vid vingens bakkant påstods ge fina kurvegenskaper?

Det är givetvis orättvist att en liten nybörjarmodell som "Vargen" ska tävla i samma klass som en SM-vinnande Sinta! Men Sture Björn flyger sin lilla gråpappersklädda modell för han tycker det är roligt! Så ska en äkta "Oldtimer" resonera!

Vi har alltid haft "Handluns" med i "Oldtimer", oftast är det en icke oldtimer som vinner, så även denna gång. Ulf Sälde flög så bra med sina modeller att åtminstone en flög bort.

En av de roligaste tävlingssformerna på denna tävling är "Sleek Streek" - det blir ju de yngsta som får en chans att tävla då - någon uppdelning i åldersgrupper har inte skett men ändå vann en minijunior! Mikael Klint slog gamlingar som Olle Blomberg och Arne Nohlberg!

En rolig dag som avslutades trevligt hemma hos Nisse och hans fru Ingrid. Deras gästfrihet skämmar bort oss! Tack familjen Gustavsson för allt vad Ni bjuder till med!

S.O.L



EM i fruflygning 22-24 september 1978

Årets EM ägde för första gången rum i Bayern utanför den lilla idylliska staden Herrieden i stället för som tidigare utanför Homberg i Saarområdet. För första gången reste också det svenska laget med supporters, inalles 23 personer, gemensamt i hyrd turistbuss. Allting beträffande arrangemang, bussresa och förläggning var utomordentligt lyckat. Se mer om detta sist i referatet.

Det svenska deltagandet skedde under ledning av Herr Oberobermannschafsführermeister Olofsson och Herr Obermannschafsbetrüer und Reiseleiter Wanngård. Ordning och disciplin. Nerresan i bussen gick bra under intensiv uppladdning. Exempelvis så här: "Ska vi ta döm?" (Läsaren får föreställa sig en Göteborgsdialekt, en massa skägg, vansinnesblick lysande ur ögonen). Unisont svar: "Jaaaaa". Vi var framme sent på kvällen onsdagen den 20. Torsdagen användes till trimning, det var blåsigt och kallt. Anders Enström slog sönder en stabbe. På kvällen ägde den officiella invigningen rum med flagghissning, RC-modellflygning (!) och en gräslig massa tal av allehanda potentiater, politiker och flygorganisationspampar. Därefter fortsatte invägningen, allt under en viss oordning. Vi kom hem sent, åt och gick till sängs.

Första tävlingsdagen, fredagen började med F1B och nästan vindstilla, mulet och disigt, alla svenskarna maxade i första perioden. Det började nu klarna upp och vädret blev fint ända fram till lunch. I andra perioden råkade Bror Eimar ut för ett sär-eget missöde. Han gjorde en kanonstart i tävlingens kanske värsta termikblåsa, men propellern fällde fel och lade sig med ena bladet över vingen.

Mycket svårbegripligt, vi kunde bara spekulera i orsaken. Tid 46 sekunder. Grymt. Lennart missade några få sekunder. I tredje perioden flög ingen av svenskarna fullt, detta i likhet med väl drygt hälften av deltagarna. Det var alltså inte speciellt lättfluet. I fjärde perioden råkade vi ånyo ut för något ovanligt, tidtagarna tog tiden 2:42 på Lennart Hansson men skrev 142 sekunder. Misstaget upptäcktes av oss något sent, protest var lönlös. Femte perioden började efter lunchuppehållet, det började mulna och var fortfarande svårt att hitta termik, men Bror och Janne maxade, Lennart tappade några sekunder. Uppskattningsvis bara 50 procent av alla starter i tävlingen resulterade i maxtider, vilket väl säger en del om svårhittad termiken var. Efter femte perioden hade endast en deltagare flugtit fullt, den tidigare (1972?) europamästaren Pim Ruyter från Holland. I sjätte perioden började det regna, men Lennart hann få iväg sin kärna dessförinnan och flög fullt, varefter Bror och Janne väntade på bättre väder. Efter detta uppehåll flög Bror max igen. Det var nu 10 minuter kvar och Janne drog av en tamp. Ny laddning. Och ny motorsprängning. Perioden tog slut utan att Janne hann starta. Verkligen tråkigt. Före sjunde perioden vred sig vinden, så man måste flytta startplatsen och nu blev det ännu svårare att hitta lyft, vilket emellertid Lennart klarade av. Bror och Janne hittade ingen vidare luft, och missade lite till. Bror lyckades dessutom dra sönder sin drill (utmattningsbrott). När allt var över visade det sig att laget hamnat på sjunde plats bland tio deltagande 3-mannalag. Men oj vilken otur, inte mindre än tre missöden, av ovanligt natur. Annars var modeller och tävlande absolut inte sämre än hos någon av konkurrenterna. Placeringen får helt skyllas på den maximala oturen med tekniska missöden. Holland vann före Väst-tyskland och Danmark. Segraren hade 6 max, de följande 4-5 max var. Det skulle sedan visa sig under de följande två dagarna att fältet var svårfluet och turbulent, till vilket både terrängformationer, en skogsridå och växtlighetens beskaffenhet bidrog. Tävlingen var mycket jämn, både i lag och individuellt, det var inte stora skillnader mellan de olika placeringarna; Sverige kom i lagtävlingen bara 216 sekunder efter segrarna, tänk om Janne hade fått en start noterad jämnheten kan kanske förklaras av jämn standard över lag men kanske också av vädret, som medförde ett ovanligt stort inslag av slump.



Svenskar på ett till synes öde fält. Det var stort.



Janne Zetterdahl och på vägen byggd Wake.



Lennart Hansson sätter ihop Wake Up.



Lennart Hansson har just vevat klart. Lars-G fungerade som hållpojke.



Bror Eimar.



Bror Eimar använde ställ för kärran under upp-
vevningen. Bosse Jansson kollar att det blir rätt
gjört.



Lennart Hansson o Bosse Hallgren.



Från depån. Lars-G, 2 lidtagare som inte kan
räkna eller tror att 1 min = 50 sek. T.h Bosse
Jansson o Bror Eimar.

Fredagseftermiddagen användes för trimning.

På lördagen flögs F1C. Det var ganska blåstigt 5-6 meter, kanske 7 i byarna och tidvis regn, men framförallt dåligt sikt. För det mesta var det omöjligt att se modellerna mer än 2 minuter, där-efter flög de rakt in i en ridå av dimma och dis. Det visade sig bli en fråga om att få tidtagare, som såg samt att ställa in lagom kort motortid (5-6 sekunder), så att man inte kom för högt, efter-som det var något bättre sikt närmare marken.

Svenskarna startade så tidigt som möjligt i första perioden, bara Hasse Lindholm fick max, medan Anders E fick loopingtendenser och Ulf kastade fel. Sedan utbröt stora kalabaliken. Juryn ville uppskjuta tävlingen i avvaktan på bättre sikt, in-nan perioden var avslutad. Tävligen skulle se-dan börja om från början. Sverige protesterade tillsammans med ett dussin övriga nationer; juryns förslag stred nämligen mot FAI-reglerna. Man får inte uppskjuta en tävling utan att minst en hel period fullbordats (alla tävlande skall ha haft sam-ma förutsättningar) och godkända flygningar får inte i efterhand sas dömas bort. Det kan nämnas att ingen av tyskarna hade flugit fullt i första perioden. Urs Schaller flög två övertider efter varann och fick ingen tid alls noterad. Nå, pro- testen gick igenom och tävlingengick vidare som den skulle. Det visade sig i efterhand att den före- slagna åtgärden skulle ha varit helt meningslös eftersom sikten aldrig blev bättre, snarare sämre.

I andra perioden var Hasse igen ensam bland svenskarna om att flyga fullt, både Anders och Ulf skar ner åt höger i motorflykten. Tyskarna hade en anmärkningsvärd tur med tidtagarna, som såg alla deras modeller i tre minuter. Skickligt. Jugoslaverna fick denna period mycket dåliga tid-er alla tre. Kovacic startade jämsides med Seelig och modellerna låg hela tiden bredvid varandra. Tysken fick max medan jugoslavien fick två min-uter. Jugoslaverna lämnade F1C-tävlingen som protest mot detta.

I tredje perioden fortsatte Hasse att flyga fullt. Järvens modeller försvann ur sikt efter 2:35 och Ulfs kärna svängde vänster i motorflykten, vilket vi trodde berodde på fel utkast. Det visade sig att Hasse och Thomas Köster nu var ensamma om tre max. Svårfluget och dålig sikt minsann.

Tävlingen hade nu försenats och lunchuppehåll gjordes före fjärde perioden. Svenskarna ställde ner motortiden till 4-5 sekunder för att flyga låg- re i något bättre sikt. Hasse missade sitt utkast och modellen gick vänster och stallade (det visa- de sig senare att vingen skevat, troligen pga fukt). Anders Enström hade nu fått stil på modellen och flög fullt, vilket han fortsatte med tills tävlingen var slut ut. Ulf kärna kom högt och flög bra, men försvann ur sikt strax efter två minuter. Köster var nu ensam om fyra max. Endast tre man, däri- bland Hasse hade tre max. I femte perioden start- ade Ulf först av svenskarna och det gick bra. Hasse rollade vänster i stiget, Anders fortsatte att maxa, liksom även Köster (fantastisk tur med tidtagarna, tycker jag). Hasse gick nu för att trim- ma om två modeller. Det visade sig då att vingen hade skevat på första kärnan och efter en del ju- steringar kunde Hasse avsluta med två maxar. Anders flög också bra. Ulf, som startade först i 6:e perioden kurvade vänster och fick bara 84 sek. Det visade sig nu att pylonen delvis hade lossnat på Uffes kärna, vilket givit stabben tilteffekt. Om- trimning och max i sista perioden, där Köster änt- ligen tappade hela 6 sekunder och vann en över- lägsen seger. Tyskarna vann lagtävlingen före Ungern och Italien. Sverige hamnade på 6:e plats. Även här var det en mycket hård lagtävling, där Sverige bara kom ca 200 sekunder efter segrande lag.

Här liksom i F1B-tävlingen kan vi konstatera att det svenska laget både personal och modellmässigt inte på något vis stod övriga nationer efter, de tekniska missödena här utgjordes av en lossnad pylon och en skevad vinge. Till detta kom kanske en viss nervositet, som resulterade i något en- staka utkastfel. De tvåhundra sekunder detta för- modligen kostade oss resulterade alltså i en sjätte- plats. Största glädjeämnet tyckte jag Anders " Järven" Enströms insats var. här tog han steget upp i elitskiktet. Och blev TV-stjärna på kuppen (se nedan).

Efter F1C-tävlingen lugnade vädret ner sig och sikten blev något bättre, så vi fortsatte med A2- trimning tills mörkrets inbrott. En modell slet sig i kvällsdunklet för Bosse Jansson, så vi höll på att aldrig komma hem.



Anders släpper iväg kärnan under trimningen.



Thomas Köster, Lars-G och Hasse livligt disku- terande.



Herr Oberobermannschafsführermeister Lars-G Olofsson kollar tiden ihop med vår svensktalande hjälpare Fritz Bruder.



Hasse väntar på att få göra dagens miss under överinseende av svenska supporters.



Soppadiskussion med tidlagare. Fel färg på vår officiella soppa.



Thomas Köster vann F1C. T.v supporter Jörgen Köster.



Denis Ferrero - Frankrike låg bra till för en andra plats efter 4 starter. Och då kom publiken. Sen började Denis flyga dåligt och rasade till 15:e plats.



Anders Enström

F1A-dagen inleddes med svag vind och mulet. Bror Eimar agerade termikletare och Peter släppte modellerna. Gösta Franzén inledde med en vacker max i den svaga vinden. Det klarnade nu upp och började blåsa. Holger startade i bra luft men fick krångel med startkroken och missade över en minut. Det visade sig nu att vädret var mycket turbulent Bosse gjorde en våldsam koppling i denna turbulens och tappade mycket höjd, innan kärnan rätade ut sig med 79 sekunder som resultat. I andra perioden gick det dåligt för alla tre, Göstas kärna startspirallade i fin luft medan Holgers inte alls kurvade, Bosse hamnade i dålig luft på en gång. Holger kvaddade sin modell, när han skulle trimma om den. I det turbulenta vädret hade det nu blivit kolossalt svårfluget och det gick lika dåligt för flera andra nationer, (bl.a Holland).

Om tredje perioden kan man i korthet säga att den gick om möjligt ännu sämre för de svenske i det omöjliga vädret, störtspiraler, mycket trånga blåsor etc. Redan nu hade endast en man, den blivande segraren Zach från Österrike tre max. Det var länge sedan man upplevde något liknande på en internationell elitävling.

Om resten av tävlingen kan man väl säga att svenskarna i stort sett förföljdes av samma otur som i början. Frasse maxade mycket vackert i 4:e och 5:e perioden, men fick ett enormt sjunk i 6:e efter en fin start och hittade överhuvudtaget ingen bra luft i sista perioden. Bosse Jansson rodde upp sig mot slutet med mycket taktiska och fina maxflygningar i 6:e och 7:e perioderna. Holger råkade ut för bl.a ljuvkoppling pga fel i startkroksmekanismen för tidig fusning, tidsnöd och dålig luft.

Österrikaren Gottfried Zach vann med 7 max, en utomordentlig prestation. Men hans två kompisar gick det mycket sämre för, den fantastiske tävlingsmänsken Werner Kraus kom näst sist. Så Österrike kom bara på 8:e plats i lagtävlingen före Italien och Sverige, som slog Holland och Belgien. Västtyskarna vann före Danmark och Israel. Danskarna gjorde en mycket bra total insats under detta EM. Israelernas 3:e plats var överraskande.

Vad skall man då säga om Svenskarnas insats i A2. Laget hamnade nästan 600 sekunder efter toppen. Det är ganska mycket. Vi hade i A2 ett lag, som inte var lika erfaret som våra två andra lag. Vi blev överraskade av det svåra och kytliga vädret och blåsiga vädret, nervdaller, fel startteknik, fel sätt att flyga. Kanske flög vi också med modeller, som inte var idealiska för detta väder. Det är knappast överraskande att kombinationen orutin, nervdaller och vackertvådermodeller leder till 600 sekunder i häcken. Å andra sidan fick vi många nyttiga erfarenheter. Vi som såg på var snart tacksamma för att vi slapp flyga under rådande förhållanden. Vi skulle inte klara det bättre. Alla, som sett våra lagmedlemmar i normalt väder på svenska tävlingar, vet hur bra de är. Medianflygtiden på denna 7 perioderstävling låg på ca 890 sekunder.

På kvällen var det prisutdelning i Herrieden. Nya tal av nya potentater. Samt avtackning av Herr och Frau Müller, som varit eldsjälarna bland arrangörerna.

Hemresan gick också utan missöden frånsett en viss försening på måndagsmorgonen vid inpackning i bussen. En bländad personbilsförare körde bakifrån rakt in i vår stillastående buss. Ingen skadades, tursamt nog, men personbilen blev ganska tillknycklad framtill. Röst på hemresan: "Skulle vi ha tatt döm(Göteborgsdialekt, skägg etc)" Relativt unisont svar: "Jaaaaa".



Holger Sundberg.



Svenska A2 depån. F.v Janne, Gösta, Bror och Holger.



Bosse på väg ut med linan. Peter håller kärnan och Lars-G vinschen.



Gösta och Bror väntar på väder, Peter håller.



Werner Kraus - Österrike, VM 3:a sist, nu blev det näst sista plats. Inget ville sig för Werner. Fina trilmstarter dagarna före hjälpte inte när vädret inte var sig likt på tävlingsdagen.



Fritz Bruder tillsammans med en del av den svenska supporterskaran. Han gjorde ett enormt arbete med att se till att vi trivdes. Tack för det.



Janne Zetterdahl byggde ny modell på nervägen. Som vanligt, Katten vet om det inte är ett sätt att hålla nerverna under kontroll.



Bosse Hallgren hjälper Ulf Carlsson fixa stabben med hjälp av Hot Sluff.



Lena visar vad vi skulle gjort i C Kasta HÖGER.

Eftersom detta var första gången som EM gick i Bayern och första gången friflyglaget gjorde en gemensam bussresa dit med sina supportere, kan det finnas anledning att beröra dessa arrangemang lite extra. Först till själva bussresan, som visade sig bli ett lyckodrag.

Det var en fantastisk känsla att rulla iväg i en egen stor, luftkonditionerad turistbuss med WC, pentry och div. övriga bekvämligheter. Man kunde sitta avslappnad och läsa, avnjuta landskapet, diskutera med varandra, ja tom bygga modeller, eftersom det var gott om plats i den halvtomma bussen. Janne Z satt i pentryt och byggde färdig en kärna sin vana trogen, det luktade tidvis zapon-lack i hela bussen (ibland uppblandat med en lätt doft av cigarr). Den största fördelen låg naturligtvis i att man verkligen lärde känna varandra och gemensamt kunde diskutera livets väsentligheter. Det var mycket trivsamt och värdefullt med denna känsla av gemenskap. Det är alltid bra om man har någon, som kan köra bussen. Våra två chaufförer var helt suveräna.

Så till förläggningen: Vi disponerade två Gasthäuser i en idyllisk by med idylliska omgivningar ute på den bayerska bondvischan, ungefär 10 km från fältet och staden Herrieden. Tuppen stod och gol på gödselstacken utanför fönstret. Ett underbart öl flödade. Rent och snyggt och jättebra rum. De två värdparen liksom ortsbefolkningen var fantastiskt vänliga och visste knappt hur väl de ville oss. Hellyckat.

Arrangörerna hade lagt ner ett enormt arbete på gästernas trivsel och underhållning med bl.a folkdans och mässingsorkester i Herrieden och en otrolig bankett i det sk orangeriet i rokokostaden Ansbach med säkert över 1000 gäster samt sightseeing. Vi svenskar togs dessutom utomordentligt (superlativerna hopar sig) väl omhand av en svensk talande medlem i arrangörsklubben, Fritz Bruder, som hjälpte oss på alla sätt, guidade i medeltidsstaden Rothenburg, ordnade för oss på banketten, bjöd hem oss på vin efteråt, ställde sin bil till förfogande, var vägvisare och extrachaufför etc. etc.

Flygfältet bestod av åkrar och ängar och var mycket stort, flera km långt och brett och en smula kuiperat vid startplatsen, vilket orsakade kraftig turbulens redan vid måttlig vind. I det fina klubbhuset vid fältet kunde man hela tiden få mat eller fika, bl.a underbara tårter och kakor. På första tävlingsdagen var tyska TV där och filmade, bl.a blev Anders "Järven" Enström stor TV-idol. Hans Leende lyste upp miljoner tyska hem. Sändningen kommenterades i den tyska motsvarigheten till "sportspegeln" av en representant för arrangörerna. En deltagare tillfrågades vad hans fru sa, när han lade ner så mycket tid på modellflygning. Svar: "Jag har ingen fru". Våldsamma skrattsalvor från TV-tittarna i klubbhuset.

Som sammanfattning kan man väl säga: Svagheterna i detta EM-arrangemang var tävlingsledning och tidtagning, dels en viss oordning vid invigning och invägning. Men detta kommer säkert att ändras till nästa gång, det är inte alltid så lätt att få allting att klaffa vid ett sådant jättearrangemang första gången. Försök själv! Fördelarna var desto större: Utmärkt fält, bra förläggning, underbara omgivningar, trevligt och trivsamt på alla sätt. Det var förvånansvärt få nationer med nu, men jag är övertygad om att det kommer fler nästa gång.

I varje fall kommer vi svenskar med säkerhet att åka ner en gång till och då göra bättre ifrån oss, visa av erfarenheterna.

Peter Wängård

Samtliga bilder av Lars-G.



Herr Oberuntermannschafts-führermeisterassistent und reiseleiter Peter Wängård håller koll på tiden



Bästa tidtagareparet.

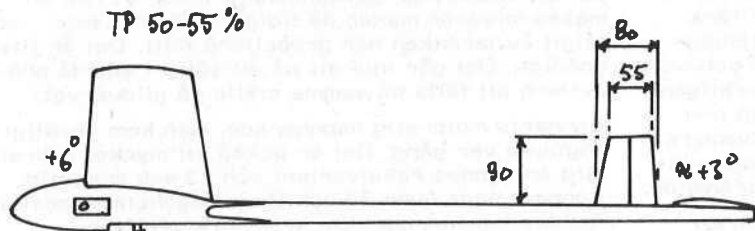
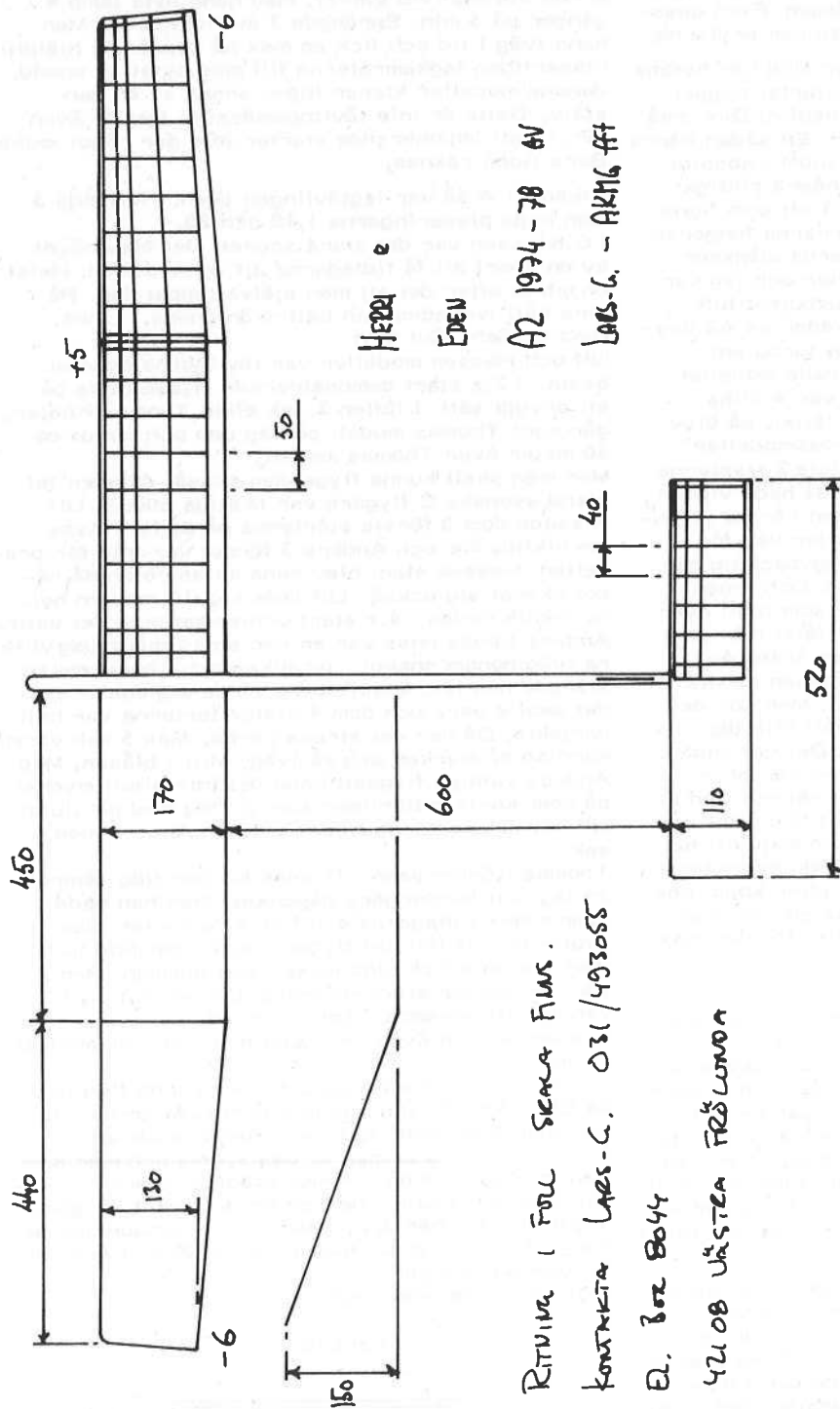


Allt resa i buss var verkligen lyckat. Utsikt från framrutan. T.h chauffören Bengt Svensson. Super-vidvinkel är inte dumt att ha ibland.

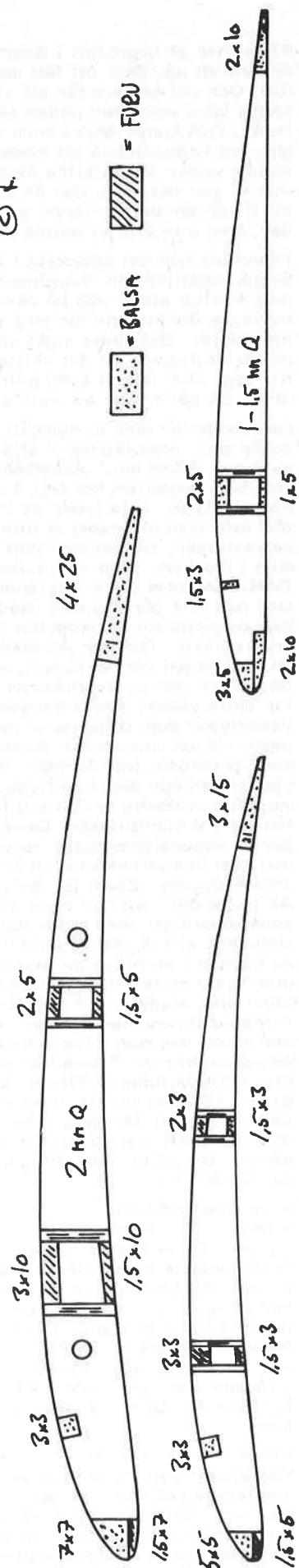
mer runt em

Peter har ju skrivit det mesta i referatet, men jag vill ändå komma med lite rundsnack. Till skillnad från i Danmark och senaste VM, så tyckte jag att det Svenska laget trots resultaten flög bra på EM.

Vi gjorde vad vi kunde. Visst fanns det fall av otur, men jag är ingen vän av tur och oturssnacket och jag anser att dom flesta missarna berodde på andra omständigheter.



②



Först har vi inget fält i Sverige som vi kan träna ordentligt på. Dvs ett fält med verkligt turbulent luft. Och det behövs för att vi skall kunna lära känna våra modeller under skiftande omständigheter. Och kunde ändra trim snabbt om så behövs. Men det krävs också att modellflygarna verkligen tränar under svåra yttre förhållanden. Jag tror inte vi gör det idag. Det är så mycket bekvämare att flyga när det är varmt och gott och svaga vindar. Men inte blir vi bättre på ett sådant tränande.

I Sverige har det snackats i flera år nu om att bygga modeller för "kontinentalväder". Jag har inte riktigt ställt upp på dessa ideer. Och EM bevisade åtminstone för mig att detta resonemang inte håller. Det finns inget speciellt väder söderut. Jo möjligtvis att det skiftar otroligt från dag till dag. Och ibland även mitt på dagen. Fort dessutom. Då gäller det att veta var man har prylarna.

Dom modeller som vi normalt flyger med här hemma duger gott. Men jag har i alla fall startat bygget av 2 nya A2:or enl. ÅSSBÄNN filosofin. Dvs små knubbiga modeller för ALLT väder. En sådan kärna går att flyga i alla typer av väder utom i absolut död luft, men eftersom vi inte har några riktiga nattävlingar, så kan man gott se till att dom finns med i trunken. Dom s.k superknarrarna fungerar BARA när dom yttre omständigheterna stämmer. Och hur ofta gör det de? Både Peter och jag var helt överens om att modeller för turbulent luft är ett måste. Det var ÅSSBÄNN-väder på A2 dagen. A2 dagen var turbulent, mycket turbulent. Gösta var den av svenskarna som hade modeller för detta väder. Men eftersom det var 4 olika vädertyper dom dagarna vi var på fältet, så blev ingen riktigt intrimad. Bosses "ryssmodeller" var värdelösa. Inte förrän i dom sista 2 starterna visade han hur dom kan flyga. Men då hade vinden mojnät och Bosse dragit sig från den värsta turbulensen vid startplatsen. Dessa starter var för övrigt dagens grannaste. Snygg piggybacking där han kom in med modellen från sidan. Och ingen zoomkoppling. Zoom ja, detta larv som tagit över A2 flygandet. Jag har bara sett ett fåtal riktiga zoomkopplingar med höjdvinst under åren. Av svenskar alltså. Att få höjdvinst om man zoomar av kärnan i en blåsa är ingen konst. Men gör det utan hjälp av termik. Sett på lite håll blir det inget alls. Kanske tom höjdförlust. Det ger inga extra poäng om man zoomar. Men det kan bli missade maxar om man misslyckas. Det räcker med att smyga av kärnan i termiken och se till att det inte blir stall på toppen. Det är ju maxen man vill ha. Eller? Bosses första start var ett skräckexempel på hur det inte får se ut. Rätt upp efter kopplingen och så backen ner 30 meter. Och så ett par stall på det. Om så blir det 79 sek istället för den max det borde blivit.

Flyg med FEELING.

Vinnaren Gottfried Zach sade till mig att den kärnan han flög med bara flugit 3 starter i år. När Österrikarna trimmade flög han med 2 andra modeller. Att Danskarna flög bra förvånar inte. Dom har ju Hilleröd. Och det som funkar där brukar fungera lite var stans. Dags för svenskt träningsläger i Danmark? Lagmässigt fanns det inget lag som hade alla lagmedlemmarna med i toppen. Väst-tyskland som vann hade sina mannar på platserna 2, 5 och 32. Och dom hade ändå varit där och flugit förr.

I Wakefield fick vi än en gång se betydelsen av att kärnorna flyger höger-höger. Lennart hade 3 starter på 162 sek. Jag är hundra på att det blivit max med hö-hö trim. Och då hade vi haft en svensk Europamästare. Men om inte om hade varit osv. Men man kan ju alltid spekulera. Lennart har lovat att bygga höger-höger modeller nu. Bror flyger också åt vänster i glidet. Men han var med i ter-

miken var gång. Men nästa gång kanske det är hans tur att missa pga gammalmodigt trim. Vi har en massa missade maxar på tidigare VM där modellen stigit av termiken när propellern fällt. Det är lite onödigt. Det går inte att på ett säkert sätt få propellern att fälla på samma ställe på glidvarvet.

Lennarts motorstig imponerade. Han kom verkligt högt upp var gång. Det är också ett mycket säkrare stig än Jannes raketvariant och 23 sek motortid. Lennart hade över 30 och Bror någonstans emellan. Annars imponerade dom svenska modellerna.

Men Jannes modell är för komplicerad. Det får bara inte ta 3½ minut att byta tamp. Och över 4 min innan modellen är flygklar. För då blir det 0 i resultatlistan om det blir tidsnöd. Som kontrast Tjeckernas 3:e man vid VM-77. Han hann byta tamp 4 gånger på 5 min. Sprängde 3 av motorerna. Men hann iväg i tid och fick en max på köpet. Då hjälpte visserligen lagkamraterna till med bytet av snodd. Jannes modeller klarar ingen annan av än han själv. Detta är inte tävlingsmässigt. Det är även här så att imponerande starter inte ger något extra. Bara tiden räknas.

Liksom i A så var lagtävlingen jämn. Hollands 3 man hade placeringarna 1, 18 och 20.

I C Klassen var det stora spexet. Det blev något av en sport att få tidtagarna att se modellen. Helst en minut efter det att man själva tappat den. På sina håll lyckades man bättre än andra. Links, Rechts, Sehr Gut osv.

Ulf och Hasses modeller var tävlingens absolut bästa. I 2:a start demonstrerade Hasse detta på ett snyggt sätt. I luften 2 sek efter Thomas Köster, går runt Thomas modell på väg upp och tar ut ca 50 meter över Thomas modell.

Men man skall kunna flyga dom också. Allmänt fel bland svenska C flygare var taskiga utkast. Ulf missade dom 3 första starterna på detta. Hasse denviktiga 4:e och Anders 3 första var inte för bra heller. Hasses start blev rena katastrofen då något skevat sig också. Ulf lade sig till med en helt ny teknik redan i 4:e start och sedan gick det bättre. Anders första miss var en ren stressmiss. Jag ville ha iväg honom snabbt i termiken och i hastigheten slängde han fel. Men Anders lärde sig snabbt hur det skulle vara och dom 4 sista starterna var helt perfekta. Då var det stress värre. Max 5 sek varmkörning på marken och så iväg. Mitt i blåsan. Med Anders vanliga flygsätt hade det inte blivit mycket på dom korta motortider som vi flög med på slutet. Ulf och Hasse körde med 4 sek och Anders med 5 sek.

Thomas Köster vann. Thomas Köster flög sämre än jag sett honom göra någonsin. Men han hade tumme med tidtagarna och fick sina maxar. Jag skulle tro att tiotalet flygare verkligen flög fullt, men som inte fick sina maxar pga dimman. Men sånt är till för att övervinnas. Det är inte nödvändigt att använda 7 sek motortid. Tyskarna vann även här laget med hjälp av mycket mygel.

Jag började med att säga att svenskarna flög bra på EM. Och så ritar jag ner en massa kritik till dom som flög. Men jag tycker fortfarande att vi flög bra. Vi tog ut max av oss själva och mer kan man inte göra. Men lite mer träning hade inte skadat. Men mot taskiga nerver är det svårt att göra något åt. Den här uppsatsen är lite synpunkter på hur vi kanske kan bli bättre nästa gång vi åker dit. Ta dom på rätt sätt.

Skall vi ta dom nästa gång?

Lars-G

TILL SALU

SÄLJES

Trimmade delar till Rossi R15
Trimning utföres.

Tel 08/89 96 72

RESULTAT

Europameisterschaft Freiflug 1978 22-24 Sept
In Ansbach-Herrnrieden

F1A

1	Zach Goltf, A	1260
2	Schmidt, Herbert, D	1204
3	Madelin, G, GB	1137
4	Radojević Blag, YU	1114
5	Schmelter Ulrich, D	1107
6	Yosipovitch Itzhak, IL	1073
7	Rasmussen Jörn, DK	1063
8	Schoder Hans, CH	1046
9	Ben-David Ofer, IL	1005
10	Kjster Kim, DK	996
11	Videnšek Anton, YU	979
12	Grunnet Per, DK	959
13	Gaudin Louis, F	953
14	Brussolo Viti, I	938
15	Erismann Ruedi, CH	936
16	Chaussebourg Pierre, F	916
17	Haller Walter, CH	910
18	Drapeau Jean-L, F	893
19	Moate P, GB	886
20	Weiss Ilan, IL	880
21	Salzer Klaus, A	878
22	Soave Paolo, I	856
23	Zojčeski Georgi, YU	856
24	Boerde F, NL	855
25	Franzén Gösta, Sverige	843
26	Williams J, GB	843
27	Contaldo Claud, I	827
28	Jansson Bo, Sverige	821
29	Sundberg Holger, Sverige	819
30	Melis Josef, B	789
31	Fiks G, NL	776
32	Riedlinger Alb, D	753
33	Ledocque Michel, B	730
34	Brinks G, NL	604
35	Kraus Werner, A	600
36	Ledocque Charles, B	112

Mannschaftswertung F1A

1	Bundesrepublik Deutschland	3064
	Schmidt/Schmelter/Riedlinger	
2	Dänemark	3018
	Rasmussen/Kjster/Grunnet	
3	Israel	2958
	Yosipovitch/Ben-David/Weiss	
4	Jugoslavien	2949
	Radojević/Videnšek/Zojčeski	
5	Schweiz	2892
	Schoder/Erismann/Haller	
6	England	2866
	Madelin/Moate/Williams	
7	Frankreich	2762
	Gaudin/Chaussebourg/Drapeau	
8	Österreich	2738
	Zach/Salzer/Kraus	
9	Italien	2621
	Brussolo/Soave/Contaldo	
10	Schweden	2483
	Franzén/Jansson/Sundberg	
11	Niederlande	2235
	Boerde/Fiks/Brinks	
12	Belgien	1631
	Melis/Ledocque/Ledocque	

F1B

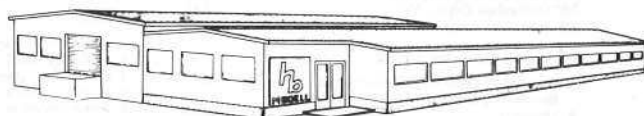
1	Ruyter S.A, NL	1256
2	Gaensli, Fritz, CH	1226
3	Schlesinger Roland, BRD	1215
4	Nimptsch Werner, BRD	1213
5	Herzberg Giora, IL	1212
6	Artioli Roberto, I	1208
7	Matherat Georges, F	1196
8	Kristensen Jens B, DK	1186
9	Gialanella Mario, I	1186
10	Hansson Lennart, Sverige	1183
11	Jusufović Kenan, YU	1158
12	Rasmussen Peter, DK	1146
13	Koppitz Albert, F	1143
14	Woodhouse M, GB	1136
15	Pollard R, GB	1133
16	Zachhalmel Hans, A	1103
17	Elmar Bror, Sverige	1101
18	Kroon L.G, NL	1097
19	Kristensen Poul, DK	1094

hobby borgen

EXPANDERAR YTTERLIGARE TILL

SKANDINAVIENS STÖRSTA HOBBY- MARKET

och
POSTORDERAVDELNING



HOBBYBORGENS STORBUTIK OCH LAGER

Adress Vinkelgatan, Klavreström

(3,5 mil norr om Växjö, väg 31)

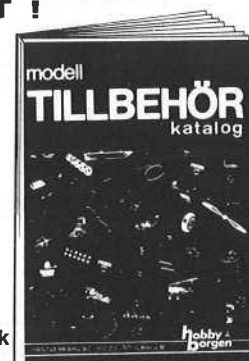
Postadress Box 31, 360 71 NOTTEBÄCK

Ordertel 0474-405 10

Order före kl 12 expedieras samma dag!

LÖRDAGS ÖPPET!

9 - 13.



HB-KATALOGEN

innehåller allt i Flyg - Båt - Bil - El - RC

Sänd 7:50 med namn och adress till

Hobbyborgen, Box 31, 360 71 Nottebäck

Filialbutik: Hantverkarg 87, Stockholm

20 v Merkestseijn A, NL	1085
21 Chmelik Herbert, A	1080
22 Bailey J, GB	1060
23 Franic Josip, YU	1059
24 Ben-Itzhak Itzhak, IL	1050
25 Callegari Giorgio, I	1029
26 Relterer Ernst, A	1012
27 Silz Bernd, BRD	1007
28 Zetterdahl Jan, Sverige	938
29 Boutillier Bernard, F	917
30 Kapetanovic Mirsand, YU	914
31 Eggimann Walter, CH	902
32 Baruch Abraham, JL	869
33 Waser Josef, CH	561

Mannschaftswertung FIB

1 Niederlande	3438
Kroon/vMerkestseijn/Ruyter	
2 Bundesrepublik Deutschland	3435
Schlesinger, Nimptsch, Silz	
3 Danmark	3426
Kristensen/J Kristensen/Rasmussen	
4 Italien	3423
Cialanella/Callegari/Artiole	
5 England	3329
Bayley/Pollard/Woodhouse	
6 Frankreich	3256
Boutillier/Matheral/Kopitz	
7 Schweden	3222
Zetterdahl/Eimar/Hansson	
8 Österreich	3195
Chmelik/Zachatmel/Beiterer	
9 Jugoslavien	3131
Kapetaovic/Jusufbasic/Franic	
9 Israel	3131
Herzberg/Ben-Itzhak/Baruch	
10 Schweiz	2689
Eggimann/Gaensli/Waser	

F1C

1 Kyster Thomas, DK	1254
2 Truppe Reinh, A	1194
3 Maczko Osko, H	1183
4 Baumann Franz, D	1176
5 Cowley M: GB	1175
6 Szecsenyi Janos, H	1142
7 Fiegl Bruno, I	1139
8 Braire Lucien, F	1138
9 Venuti Giorgia, I	1132
10 Lindholm Hans, Sverige	1128
11 Huyben Bert, NL	1119
12 Weber Anton, D	1111
13 Enström Anders, Sverige	1095
14 Seelig Hans, D	1085
15 Roux Alain, F	1074
16 Ferrero Denis, F	1074
17 Berni Gaetano, I	1070
18 Baggott R, GB	1048
19 Meczner A, H	1038
20 Screen S, GB	1035
21 Schenker Rudolf, CH	1008
22 Baertschi Andreas, CH	962
23 Schaller Urs, CH	898
24 Carlsson Ulf, Sverige	895
25 Waltonen Yrjo, SF	594
26 Varda Dušan, YU	315
27 Kovačič Ladisl, YU	300
28 Velunšek Oton, YU	247
29 Karsten Larsen, DK	142

Mannschaftswertung F1C

1 Bundesrepublik Deutschland	3372
Baumann/Seelig/Weber	
2 Ungarn	3363
Maczko/Meczner/Szecsenyi	
3 Italien	3341
Fiegl/Venuti/Berni	
4 Frankreich	3286
Roux/Braire/Ferrero	
5 England	3258
Baggott/Cowley/Screen	
6 Schweden	3118
Carlsson/Enström/Lindholm	
7 Schweiz	2868
Baertschi/Schaller/Schenker	
8 Danmark	1378
Kyster/Larsen	
9 Jugoslavien	862
Velunšek/Varda/Kovačič	

Oldtimertävlingen 20 aug. 1978

A2 Spv 0-50 cm	
1 Örjan Gahn, Jakobsberg Trim II	469
2 S-O Lindén, Örebro Trim II	271
3 Olle Blomberg, Kumla FIB	116
4 Ove Pettersson, Göteborg Trim II	87
5 K-A Pettersson, Västerås FIB	26

B2-C2 Spv 50-100 cm

1 Ove Pettersson, Göteborg Landegren	466
2 Lennart Flodström, -/- Tip Top	179
3 Lars-Lindén, Örebro Landegren	159
4 Örjan Gahn, Jakobsberg Termik III	44

D Wakefield

1 Ove Pettersson, Göteborg Dyn V	483
2 N-O Gustavsson, Skövde Korda	254
3 N-O Gustavsson, Skövde Magnusson	247
4 S-O Lindén, Örebro Korda	222
5 Olle Blomberg, Kumla Magnusson	174
6 Lennart Flodström, Göteborg G.B.3	168
7 S-O Lindén, Örebro FI.Minutes	160
8 Örjan Gahn, Jakobsberg Landegren	144
9 Åke Engström, Falköping Korda	57
10 S-O Lindén, Örebro Victory	3

S Spv 0-250 cm

1 Kurt Sandberg, Harplinge SM-vin. 1949	564
2 Lars Lindén, Örebro Prince	360
3 Lars Larsson, Sollebrunn SM-Ettan	179
4 Anders Gustavsson, Skövde Oscar	162
5 Olle Broman, Axvalla Baby	147
6 N-O Gustavsson, Skövde Tranan	138
7 Sture Björn, Lidköping Vargen	66

HKG

1 Ulf Sälde, Skövde	274
2 Olle Broman, Axvalla	168
3 Ove Pettersson, AKMG	145
4 Olle Blomberg, Kumla	135
5 S-O Lindén, Örebro	82
6 Lars Lindén, Örebro	61

Sleek Streek

1 Mikael Klint	43
2 Ulf Sälde	41
3 Olle Blomberg	32
3 Arne Nohlberg	32
5 Mattias Karlsson	28
6 Håkan Gustavsson	27
7 Fredrik Hallgren	25
8 Jonas Karlsson	23
9 Anders Gustavsson	22
9 Maria Gustavsson	22
11 Mikael Hagström	18
11 Jani Söderblom	18
13 Bo Hallgren	16
14 Patrik Ehn	15
15 Anni Karlsson	10

Pileträffen 1978 klass

F3-F

1 Jan Karlsson, Malmö Radioflygsällskap	4000,0
2 Anders Rältzén, MFK Snobben	3921,6
3 Lennart Olsson, Acroflyers	3790,1
4 John Knudsen, RC-klubben Clipperrn	3777,2
5 Jan Eve Svensson, Acroflyers	3576,6
6 Pär Bergkvist, RC-klubben Clipperrn	3551,1
7 Rolf Hansson, RC-klubben Clipperrn	3520,3
8 Ulf Henningsson, Acroflyers	3493,0
9 Birger Liffner, RC-klubben Clipperrn	3341,3
10 Peter Blomdahl, Acroflyers	3177,1
11 Måns Henningsson, Acroflyers	2966,5

Wentzelpokalen den 27/8 78

A1 jun

1 Jan-Erik Eklund, HMSK	429
2 Robert Nääs, Skvadern	351
3 Robert Ericsson, Skvadern	288
4 Christian Näsén, ÖMFK	249
5 Lennart Pettersson, ÖMFK	237
6 Anne-Marie Ericsson, HMSK	193
7 Bengt Persson, ÖMFK	192
8 Anders Ericsson, Skvadern	169
9 Michael Jonsson, Skvadern	119
10 Stefan Sahlén, Skvadern	-

HKG sen

1 Leif Ericsson, HMSK	169
2 Bertil Nilsson, Skvadern	89
3 Håkan Andersson, Skvadern	8

A1 sen

1 Håkan Nilsson, ÖMFK	507
2 Hans Eklund, HMSK	461
3 Kjell-Åke Jonsson, ÖMFK	457
4 Michael Borell, ÖMFK	406
5 Agne Hammar, Solna	364
6 Arne Berglin, ÖMFK	301
7 Håkan Andersson, Skvadern	255
8 Nisse Näsén, ÖMFK	221
9 Gösta Nilsson, ÖMFK	217
Anders Pettersson, HMSK	-
Leif Ericsson, HMSK	-
Susanne Wallinder, ÖMFK	-

F1A sen

1 Gösta Nilsson, ÖMFK	465
2 Agne Hammar Solna	458
3 Michael Borell, ÖMFK	406
4 Hans Eklund, HMSK	379
5 Arne Berglin, ÖMFK	343
6 Håkan Nilsson, ÖMFK	276
7 Bertil Nilsson, Skvadern	258
8 Håkan Andersson, Skvadern	256
Anders Pettersson, HMSK	-

F1B jun

1 Mats Jansson, Solna	518
2 Stefan Lagerquist, Solna	357
3 Jan Johansson, Solna	287

F1B sen

1 Jan Zetterdahl, Solna	412
2 Sture Johansson, Solna	378
3 Leif Ericsson, HMSK	212

B1 jun

1 Mats Jansson, Solna	261
2 Stefan Lagerquist, Solna	1

B1 sen

1 Inger Johansson, Solna	305
--------------------------	-----

C1 sen

1 Michael Borell ÖMFK	
2 Håkan Nilsson, ÖMFK	

Stockholms RFK:s Hösttävling

1 Sven Gustavsson, Stockholms RFK	3757
2 Bengt Nordin, Härnösands MSK	3418
3 Tore Gustavsson, Lidköpings MFK	3380
4 Håkan Lindkvist, Stockholms RFK	3343
5 Torvald Ahlberg, Lidköpings MFK	3310
6 Ernst Börjesson, RFK Icaros	3268
7 Lennart Johansson, RFK Icaros	3219
8 Bengt Johansson, Ludvika RFK	3203
9 Torsten Jonsson, Östersunds MFK	3133
10 Sven Bäckman, Stockholms RFK	3121
11 Björn Larsson, MFK Skvadern	3075
12 Björn Alfer, Micros	3027
13 Leif Jönsson, Stockholms RFK	2878
14 Mikael Gustavsson, Stockholms RFK	2867
15 Peter Westerberg, Stockholms RFK	2752
16 Per Nyberg, RFK Icaros	2745
17 Bo Nylund, Lidköpings MFK	2730
18 Ole Blomqvist, Bagarmossens MFK	2688
19 Nils Östergren, RFK Icaros	2669
20 Hans Björkqvist, Östersunds MFK	2627
21 Stefan Pettersson, Härnösands MSK	2625
22 Ulf Persson, Säfte MFK	2610
23 Trygve Ruud, MFK Skvadern	2553
24 Kjell Norelius, Säfte MFK	2545
25 Alf Söderholm, Ludvika RFK	2523
26 Alain Ollivier, Vallentuna MFK	2521
27 Ove Sparrman, Östersunds MFK	2518
28 Anders Block, MFK Flygarna	2488
29 Anders Ekdal, Stockholms RFK	2461
30 Per-Gunnar Viklund, RFK Icaros	2437
31 Ove Fransson, Micros	2435
32 Sven-Erik Holmenfeldt, MFK Flygarna	2422
33 Mats Lindh, Säfte MFK	2423
34 Stefan Nylund, Lidköpings MFK	2313
35 Peter Wahlberg, Stockholms RFK	2138
36 Bernt Lundgren, Säfte MFK	2102
37 Staffan Nylander, Stockholms RFK	2094
38 Erik Helsing, Micros	2091
39 Dan Näsmän, Stockholms RFK	2055
40 Antero Hurtig, Bergnässets MFK	1968
41 Tommy Axelsson, Ludvika RFK	1719
42 Göran Karlsson, Micros	1674
43 Stig Sjöstedt, Lidköpings MFK	1620
44 Sverker Norrman, Stockholms RFK	1571
45 Bo Samuelsson, Djursholms MF jun	1560
46 Christer Gillgren, Micros	1360
47 Jan Levenstam, Starflyers	1156
48 Märten Levenstam, Starflyers	1016
49 Rickard Lidblom, MFK Flygarna	960
50 Stefan Engberg, Djursholms MF jun	828
51 Rikard Levenstam, Starflyers jun	602
52 Dan Nylund, Lidköpings MFK	598
53 Bengt Larsson, Stockholms RFK	73

Lagseger Stockholms RFK

Juniorsegrare Mikael Gustavsson, Stockholms RFK

Results of the 9th Indoor (Class F1D) World Championships held at Cardington, Beds, England 27th/28th August, 1978

Team results

1 United Kingdom	218,27
2 United States of America	214,25
3 Canada	212,12
4 Japan	210,38
5 Poland	205,21
6 Czechoslovakia	197,11
7 Yugoslavia	189,33
8 Italy	185,21
9 West Germany	183,38
10 Netherlands	171,39
11 Finland	171,36
12 Sweden	154,11
13 Switzerland (2 persons)	146,07
14 Australia (1 persons)	52,05

Bästa 2 bästa	
1 James Richmond, USA	42,53 84,42
2 Bud Romak, Reigning W/Champ.	40,55 81,22
3 Ron Higgs, Canada	39,44 76,29
4 Dieter Siebenmann, Switzerland	37,30 74,53
5 Laurie Barr, U.K.	37,23 73,57
6 Shigeyoshi Nonaka, Japan	40,36 73,41
7 Jack McGillivray, Canada	37,20 73,39
8 Eduard Ciapala, Poland	38,15 73,13
9 Ron Green, U.K.	39,18 73,02
10 Rene Butli, Switzerland	37,17 71,54
11 Deryl Morley, U.K.	38,06 71,28
12 Cornelius Wolthorn, Netherlands	36,20 71,21
13 Viliam Kmoch, Yugoslavia	37,05 70,45
14 Kurt Wigler, W.Germany	36,03 70,32
15 Yasutoshi Banba, Japan	35,37 70,00
16 William Hulbert, USA	34,39 69,17
17 Eduard Chlubny, CSSR	35,40 69,11
18 Jan Dilm, Poland	34,17 67,15
19 Takaji Matsuzawa, Japan	35,40 66,57
20 Karol Rybecky, CSSR	33,21 65,44
21 Harro Erofejeff, Finland	33,03 65,28
22 Carlo Colugno, Italy	34,15 65,14
23 Ryszard Czechowski, Poland	33,47 64,53
24 Ferdinando Migani, Italy	33,13 64,53
25 Leopold Gabriel, Yugoslavia	33,28 64,45
26 Sven-Olov Lindén, Sweden	32,54 64,28
27 Jiri Kalina, CSSR	31,40 62,56
28 Michael Thomas, Canada	31,29 62,44
29 Klaus Nottelmann, W Germany	32,07 60,50
30 Daniel Domina, USA	30,33 60,26
31 Willem Beekmeyer, Netherlands	30,37 58,48
32 Harri Raulio, Finland	29,22 56,31
33 Germano Masciullo, Italy	28,18 55,14
34 Teodor, Strazberger, Yugoslavia	31,27 54,43
35 Sven Pontan, Sweden	27,31 52,35
36 Werner Wetzell, W Germany	26,48 52,16
37 Milan Sitar, Australia	27,39 52,05
38 Timo Forss, Finland	27,05 49,37
39 Edmund Liem, Netherlands	25,42 49,30
40 Anders Jonsson, Sweden	19,08 37,48

The anticipated entries from Argentina did not materialise.

SVERIGES MODELLFLYGFÖRBUND

SMFF bildades 1957 och har klubbar, klubbmedlemmar och enskilda personer som medlemmar. SMFF är genom Kungl. Svenska Aeroklubben med i FAI, Federation Aeronautique Internationale.



FÖRBUNDSEXPEDITIONEN

Sandbergsgatan 4, Postadress Box 10022,
600 10 NORRKÖPING 10.

Telefon 011/132110. Postgiro 518165-6
Öppettider: Måndag – fredag 09 – 13

Exp.föreståndare Ann Wahlberg,
Värmaregatan 9, 60362 Norrköping.
Telefon 011/ 141666

FÖRBUNDSSTYRELSE

ORDFÖRANDE

Gunnar Kalen
Svarvaregatan 9, 60360 Norrköping
Telefon 011/140136

VICE ORDFÖRANDE

Kenneth Gustavsson
Tvillinggatan 3C, 43143 Mölndal
Telefon 031/272527

SEKRETERARE

Bertil Nilsson
Enbacken 4, 85241 Sundsvall
Telefon 060/120117

KASSÖR

K-A Ericsson
Saltvik 1849, 87010 Älandsbro
Telefon 0611/20102

LEDAMOT

Göran Kalderén
Skogsviksvägen 52, 18235 Danderyd
Telefon 08/7556245

SUPPLEANTER

Gunnar Rydergren
Rimbogränd 14, 19400 Upplands Väsby
Telefon 0760/87534

Bo Hallgren
Box 30, 61023 Kolmården
Telefon 011/92597

GRENCHEF FRIFLYG

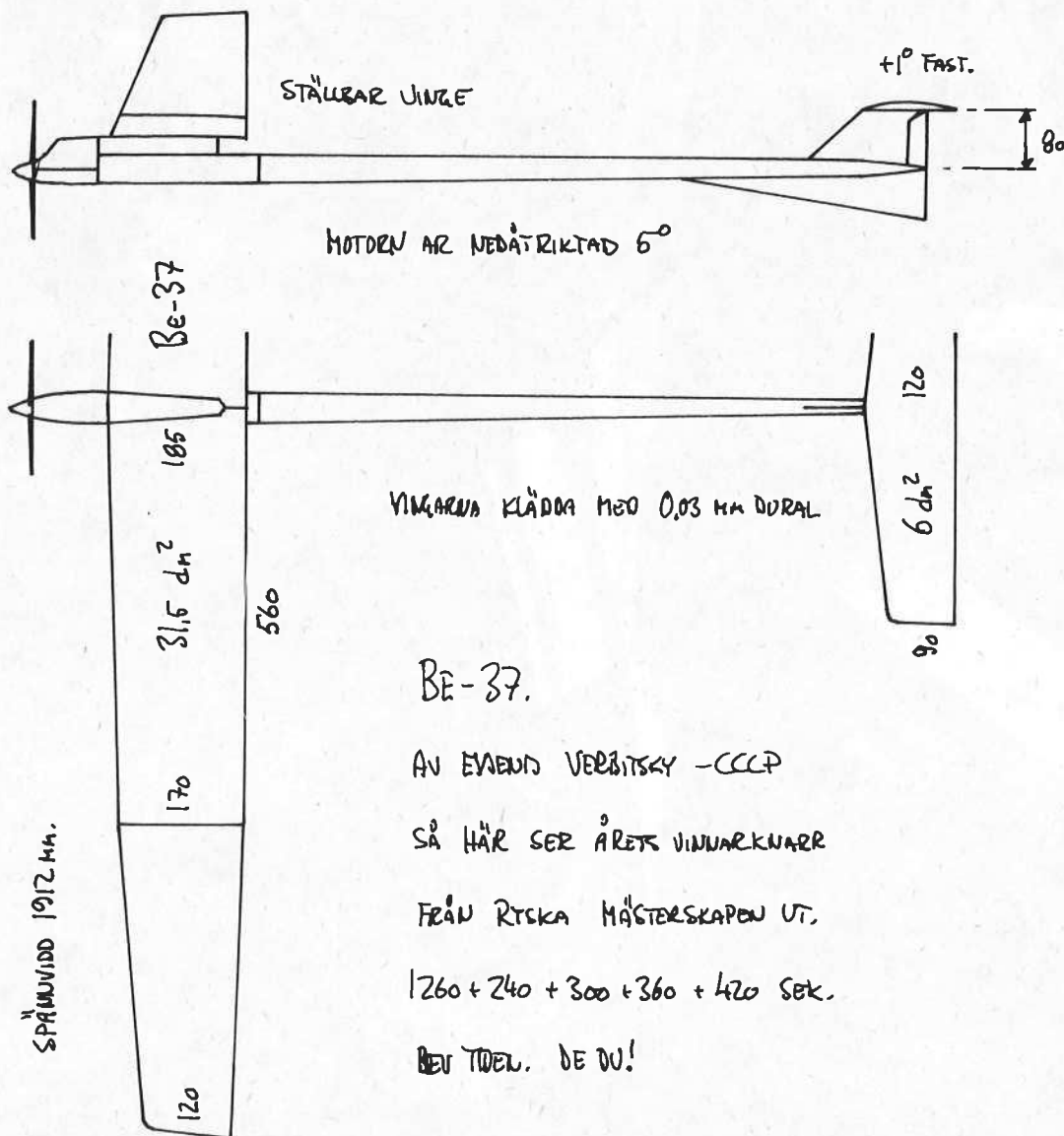
Bo Jansson, Spånehusvägen 57-59,
21439 Malmö. Tel. 040/78056.

GRENCHEF LINFLYG

Ingemar Larsson
Skinnarbacken 32B, 71100 Lindesberg.
Telefon 0581/11966

GRENCHEF RADIOFLYG

Mikael Nabrink
Oslovägen 23A, 45200 Strömstad
Telefon 0526/10079



MODELLFLYGNYTT

SVERIGES MODELLFLYGFÖRBUND
Box 100 22
600 10 Norrköping

Ansvarig utgivare: Gunnar Kalén

Tryck: L-Offset, Norrköping

