



Guldmedalj vid  
lantbruks-  
utställ-  
ningen i  
Arvika  
1903

Nr 3/63 årg. 3



Redaktören gläder sig....

åt Roffes förmåliga serie:

VT 11 plats, Östersund 1, Uppsala 4, UT 1,  
Nattävlingen 1, VM 5 plats.

Om man tänker på att Östersundstävlingen gick i snöglopp (vid alla 5 flygningarna var Roffes kärra högt uppe då den försvann ur synhåll), att han i Uppsala genom olyckliga omständigheter fusade bort ca 100 sek, och att fukten förstörde trimmet för honom i vår tävling, då Roffe för övrigt använde sin sämsta modell, så är serien verkligen suverän med 868 sek i VT, 882 + 900 i UT och 882 i VM. Vi håller tummarna för Roffe även i SM och övriga tävlingar i höst.

Redaktören är också glad över sina egna och Ingemars insatser. Man behöver väl inte skämmas för 4:e plats i NL och 23:e plats i VM? Även om red. borde ha vunnit i NL efter ledning efter 3 perioder.

Redaktören är ledsen .....

Över att det är så svårt att få ut pengar för kursverksamheten. Klubbens ekonomi blev inte precis bättre av den omfattande landslagsrepresentationen.

Och så har vi det här med medlemmarnas aktivitet. Då vi körde igång på allvar för 3-4 år sedan verkade allt så lovande. 15-20 deltagande skvadrar i var och varannan tävling. Full fart på bygge och trimning.

Nu är det bara det gamla gänget kvar igen, plus Zettis och Lejdstrand, och Ingemar är på väg från trakten. Resterande aktiva: ca 8-10 man. Var finns intresset? Till er som mer eller mindre har lagt av vill jag säga: Ni har väl inte tröttnat för att det går trögt i början. Åke Lövet kom visserligen fram som en raket, men så har han ju också en fantas tisk tur, som alla har märkt. Se på Roffe. I 20 år har han hattat på och varit medelmåttig och knappt det, och så hux flux lossnar det och han är primus i gänget. Du som har lagt av: Gör comeback. Du som inte har lagt av: Fortsätt. Hugg i. Tappa inte sugen. Skvadern har hitintills haft fyra man

i landslaget. Vi har minst lika många till som förr eller senare hamnar där om dom inte lägger av. Ske alltså!

De tävlingar som återstår i höst och som kan vara aktuella för deltagande från Skvadern är följande:

29/9 Vingarnas hösttävling, Tullinge.  
A-1, A-2, C-1, C-2, D-1, D-2

13/10 SM, Uppsala. A-2, C-2, D-2, seniorer och juniorer.

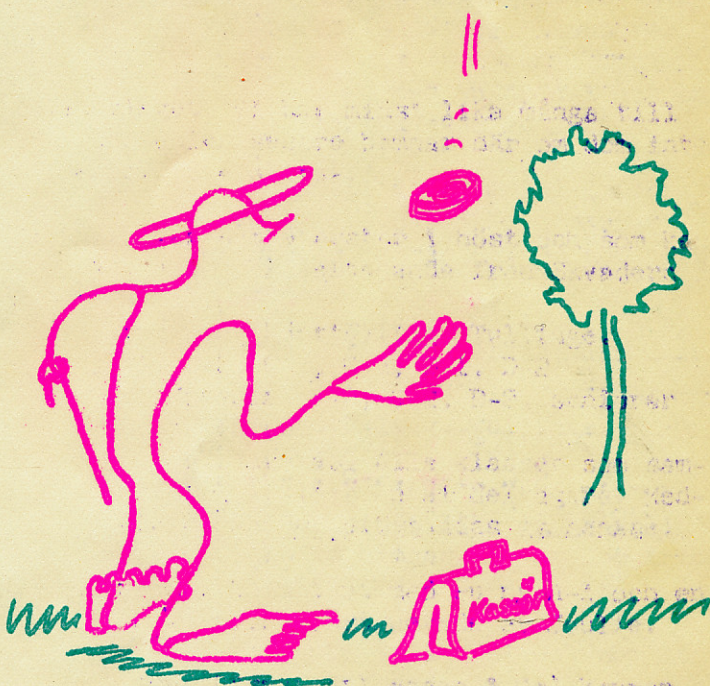
? Klubbmästerskap. Alla klasser som samlar tillräckligt antal deltagare. Meddelande kommer att sändas ut senare.

Truedsons har kommit ut med en ny A-1 och en lika ny D-1, båda konstruerade av Joulle.

Hobby-Prima (Ragnar Wilkesson & Co) kommer också med en ny D-1 som heter Dee-Moné av någon anledning.

Fortsätt och läs!

Floda





## MFK SKVADERNS NATTÄVLING DEN 8-9 JUNI 1963 PÅ MIDLANDA.

Då de flesta av klubbens medlemmar var närvarande vid denna tävling och säkert har den i färskt minne skall vi nöja oss med en kort kommentar.

Vädret var nästan lugnt hela natten men kylan var oväntat besvärlig och den kraftiga daggen gjorde gräset mycket fuktigt. Särskilt Wakefieldmodellerna tycktes må illa av detta och ville gärna skeva till sig. I första perioden blåste det ut mot älven och åtmistone undertecknad och Lars Eriksson /Storvik/ fick sina kärror i drickat med de problem detta förde med sig.

I klass A-1 seniorer stod Gösta Nilsson i en klass för sig, men även SMFF-kassören K.A.Ericsson skötte sig väl. Skvaderns heder försvarades med den äran av Lennart Flodström som belade en hedrande tredjeplats.

I juniorernas A-1 tävling visade K.A.:s son Tommy att äpplet inte faller långt från päronträdet genom att ta hem segern.

Klass A-2 blev en mycket god tävling efter norrländska förhållanden med 10 man över 600 sek. Hasse Eklund gjorde åter en mycket strong insats genom att hemföra segern på helvassa 887 sek. Inte mycket sämre var K.A.Ericsson som hela tävlingen hade häng på Hasse men fick nöja sig med andraplaceringen på 858 sek. Vi skulle nog vilja se litet mer tävlingsaktivitet av den gode K.A. Ingemar misslyckades väl något, men hamnade dock på femteplatsen.

Tommy Ericsson bokade sin andra seger för dagen /förlåt, natten/ genom att vinna juniorernas A-2 på hela 764 sek, vilket skulle ha räckt till fjärde plats i seniortävlingen. Som framgår av prislistan gjorde även Uffe Lejdstrand och Per-Inge Södergren en god tävling.

Om C-2 finns inte så mycket att orda annat än att varken undertecknad eller Lennart har anledning vara helt nöjda med insatserna. Heder dock åt Strömsunds Färnlöf, som så vitt vi förstår måste ha noterat personligt tävlingsrekord i klassen.

I D-2 flög Åke hem en säker seger på fina 858 sek, men han fick mycket gott motstånd av S.E.Pira, Strömsund och tävlingarnas kanske största överraskning, Leif Zettis Zetterlund. Bravo, Zettis, får vi be om mer av den sorten. Håkan Broberg flög naturligtvis också mycket bra, men från det hållet är vi ju van vid ännu fränare takter.

ROFFE.

### Resultat

#### Klass A-1 seniorer

1.	Gösta Nilsson	Östersund	626 sek
2.	K.A.Ericsson	Långsele	550 "
3.	Lennart Flodström	Skvadern	534 "
4.	Håkan Broberg	Borlänge	527 "
5.	Rolf Sundin	Skvadern	449 "
6.	Ingemar Alm	Skvadern	415 "
7.	Arne Berglin	Östersund	328 "

Onsdag 18/9 börjar vi med byggkursen för nybörjare. Klub 60 kl. 19.30

3 sang!



Det var en gång en liten gube!

Klass A-1 juniorer

1.	Tommy Ericsson	Långsele	433	sek
2.	K.Svensson	Långsele	401	"
3.	Assar Seliahl	Långsele	392	"
4.	Henry Jonsson	Järvsö	332	"
5.	Leif Engman	Järvsö	245	"
6.	Erik Nygren	Järvsö	217	"

Klass A-2 seniorer

1.	Hans Eklund	Skvadern	887	"
2.	K.A.Ericsson	Långsele	658	"
3.	Gösta Nilsson	Östersund	765	"
4.	L.Andersson	Långsele	686	"
5.	Ingemar Alm	Skvadern	661	"
6.	Bengt Eriksson	Borlänge	608	"
7.	Folke Hansson	Järvsö	578	<del>561</del> "
8.	Per Södersten	Järvsö	561	<del>526</del> "
9.	Lars Nilsson	Skvadern	526	"
10.	Arne Berglin	Östersund	521	"
11.	Norström	Strömsund	516	"

Klass A-2 juniorer

1.	Tommy Ericsson	Långsele	764	"
2.	L.Engman	Järvsö	719	"
3.	Ulf Lejdstrand	Skvadern	660	"
4.	P.I.Södergren	Skvadern	649	"
5.	N.E.Hägglund	Östersund	332	"

Klass C-2 seniorer

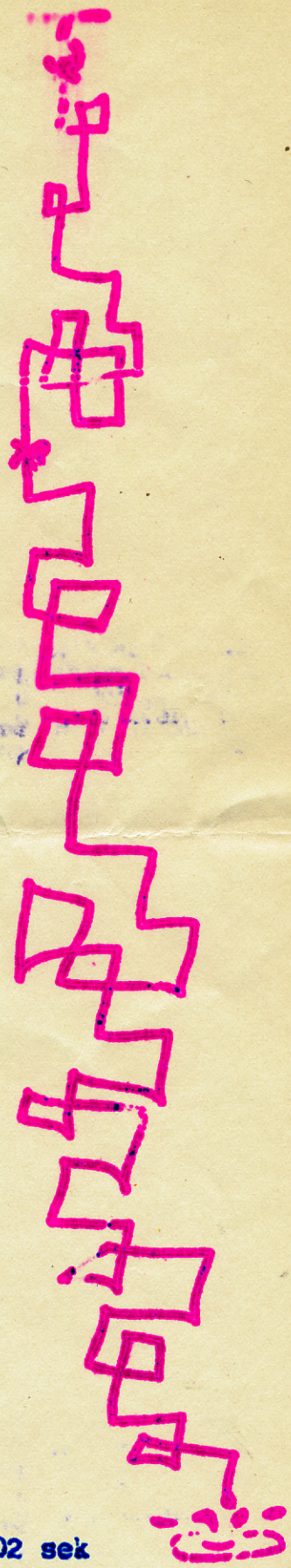
1.	Rolf Sundin	Skvadern	792	"
2.	Lennart Flodström	Skvadern	683	"
3.	S.U.Färnlöf	Strömsund	648	"

Klass D-2 seniorer

1.	Ake Löfvander	Skvadern	858	"
2.	S.E.Pira	Strömsund	794	"
3.	Leif Zetterlund	Skvadern	788	"
4.	Håkan Broberg	Borlänge	777	"
5.	K.Thurell	Krylbo	759	"
6.	H.Gallon	Krylbo	717	"
7.	Gösta Nilsson	Östersund	707	"
8.	Sverker Pira	Strömsund	625	"
9.	Anders Fällidin	Skvadern	424	"
10.	Lars Eriksson	Storvik	311	"
11.	Per Kempe	Skvadern	52	"

Lagtävlingen

1.	Skvadern lag 1.		
	Alm, Flodström, Löfvander	2.202	sek
2.	Skvadern lag 2.		
	Eklund, Sundin, Fällidin	2.103	"





ocken björ red,  
på fika?

NORDISK LANDSKAMP I VANDEL, DANMARK, DEN 14/7 1963

Det började med att papperen från SMFF blev fördröjda till sista minuten och höll en i ovisshet om vad som skulle hända när och var.

Det fortsatte med att KSAK-Derantz gav sig katten på att frun måste ha KSAK:s identitetskort för att få komma in på tävlingsplatsen. Efter myckenheter av besvär och elände lyckades vi slippa den utgiften.

På grund av papperstrasslet kunde vi inte beställa biljetter förrän på onsdag 10/7, och följaktligen fick vi ingen sovvagn för nerresan.

Skrivaren med fru reste i alla fall från Sundsvall den 11/7. En alldeles härligt uppfriskande regnskur började när vi klev ur bussen och slutade när vi kom in under perrongens tak. Kläderna torkade dock innan vi nått Stockholm.

Så följde en sömnlös natt i sittvagn, och med rödkantade ögon bar vi väskor från tåget till färjan, från färjan till nästa tåg, från tåget till garderoben, som bagageinlämningen heter på danska, och så vidare. Lådan med kärrorna fick man ju inte släppa. Den var förresten tullarnas ögonsten.

Vi hann med att gå vilse i Köpenhamn på väg till Zoologisk Have, och ömma fötter var en påminnelse därom under eftermiddagen, som i övrigt karakteriserades av mer bärande mellan färjor och tåg. Kvällen avslutades på hotell Caleb i Vejle, som faktiskt hade ett ledigt dubbelrum.

Lördagen 13/7 började <sup>(med)</sup> att klockan hade stannat, varför vi missade bussen till ~~Vandel~~ <sup>Vandel</sup>. Med överlägset snille klarade undertecknad av saken på så sätt att vi i stället åkte till Randbøldal, 3 km från Vandel. Därifrån skulle vi åka droskbil, men de visade sig att taxidägaren i R-dal hade tagit ledigt för dagen. Där stod vi och tittade på varann, men till slut fixade busschauffören en taxi från Vandel per telefon. En som tog mycket bra betalt för sina tjänster.

Vi kom till Vandel alldeles lagom till lunchen, snackade danska som infödda jämtlänningar och hade oss. Därefter åkte vi med Åhlström till fältet. Alldeles vid grinden, bevakad av militärpolis med osäkrade bajonetter, tog bensinen slut. När vi letade reservdunken som "borde finnas här någonstans" upptäckte jag att kroken på drillen var av. Vem har med sig 2,5 mm pianotråd på en tävling?

Reservdunken innehöll några centiliter och vi kom in på fältet och trimmade, vilket avlöpte bra för alla utom för Joulle som kvaddade en Super Tigre. Men han hade fem stycken med sig, "en för varje start", så det gick bra ändå.

Vid återkomsten till förläggningen upptäckte vi att madrasserna var stoppade med tagelkoncentrat.

Tävlingen var en tillställning där allt hände. Norrmannen Simonsen började med att skicka sin C-2 (hans enda) utom synhåll på ca 5-600 m höjd. Lost och gone forewer. Det fanns alltså braktermik. Simonsens kärra var för övrigt hans VM-kärra, och norrmännen försökte bli av med alla kärror dom hade med sig, VM-kärror eller inte VM-kärror. Håken vet hur många dom flög bort där nere.

I A-2 började det uruselt för de svenske. Endast Hagel lyckades någorlunda i första perioden. I andra skärpte grabbarna sig och alla tre avancerade. Så kom tredje perioden. Kalén drog ner sin kärra för att få omstart och tryckte ner nosen i betongen. Reservmodellen vägrade att koppa i omstarten. Åhlström kvaddade en vingge. Hagels modell slets av linan av ett





forts. från föreg. sida

vindkast. Det visade sig dock till slut att alla lagen hade haft små killar med horn och svans i kärrorna, och till slut vann Sverige både individuellt och i lag i A-2.

I C-2 körde Bertil Oldén med sjunktrim hela dagen. Ingenting ville lyckas för honom. Charles och undertecknad lyckades bra i början, jag ledde t.o.m. efter tre perioder, men i fjärde ställde sig Sankte Per på vingen och tryckte ner kärran på nolltid. Challe kunde vinna med en max i sista, men givetvis fanns det fula gubbar även i hans glädjebägare och kärran vägrade stiga trots att den hade en härlig blåsa över sig.

D-2 var en klass där man kastade upp kärrorna och sedan försökte ta emot dem när de kom ner omgående. Lennarth Larsson gick förmodligen omkring och tänkte mer på hemmet och familjen än på modellflyg, för han fick ingen ordning på karetorna. Julle kvaddade, Aunér kvaddade. Motorer och timers lossnade. Stabbar och vingar och hela faderullan lossnade både här och var. Rena cirkusen! Grabbarna kan trösta sig med att det går bättre nästa gång. Sämre kan det knappast gå.

Totala lagsiegern till Finland som vanligt. No comments.

Resultat:

A-2	1. Hagel, Sv.	816	C-2	1. Küster, Da	839	D-2	1. Agner, Da	810
	2. B.Hansen, Da	779		2. Nienstedt Da	833		2. Bekkelund No	784
	3. Tähkäpä, Fi	720		3. Moberg, Sv	804		3. Pimenoff, Fi	745
	4. Åhlström Sv	702		4. Flodström Sv	790		7. Joulle, Sv	636
	8. Kalén, sv	556		9. Oldén, Sv	608		9. Aunér, Sv	441
							10. Larsson, Sv	407

På kvällen ringer sign. hem och får höra att mellanbarnet fallit ner från ett tak. På natten kan inte frun sova.

På måndag travar sign. med fru + 10 finnar mot busshållplatsen så sakteliga då bussen susar förbi 10 min före turlistan. Norrmännen alarmeras och får bjuda på skjuts till Vejle. Vi hinner tåget med 5 min. marginal. Det är ett expreståg och vi har inga platsbiljetter. Konduktören stänger serveringen i serveringskupén och stoppar in oss alla tolv där. Vi har kul som bara den fram till Köpenhamn, där finnarna tar flyget.

I Malmö ringer vi till en bekant som vi tänker hälsa på. Ingen hemma. Förmodligen är han i Sundsvall på semester. Vi gör en sväng till Truedsons välsorterade butik (kul), där vi träffar ~~EMM~~ Julle som räddar kvällen.

När vi kommer ner till tåget på natten och skall åka till Stockholm visar det sig att vi har fel datum på sovvagnsbiljetterna. Frun är dödstrött. Sign. håller på att få spader. Lyckligtvis är det några som ej kommit och vi lyckas få varsin sovplats.

Efter många om och men kommer vi till Sundsvall och beställer en droska. När droskan svänger upp framför järnvägsstationen raglar ett fyllo fram, hoppar in i droskan som försvinner inför våra vredgade blickar.

Möjligen vred det om i skallen på undertecknad inför denna den slutliga av alla idiotiska händelser under resan. I så fall visar det sig nog ganska snart. Håll i er!



Floda





## OSAMLAD REDOGÖRELSE FÖR VM I WIENER NEUSTADT 12-16/8 1963.

Så fick man då vara med på VM i friflyg. Det var verkligen på tiden efter så många års slit i branchen. Upplevelsen var i alla fall enbart behaglig.

Efter nomineringen till VM-laget genom segern vid UT i Ängelholm lade jag in flera extra kol och trimmade så mycket jag hade tid och möjlighet under hela sommaren. Desamma gäller förstås även Ingemar, men han hade väl något svårare att komma åt att trimma då han kuskade omkring som semestervikarie för sin firma i Gävle och Falun. Även Lennart kämpade hårt med NL i sikte, och med gott resultat som följd, men om hans bravader kan Ni läsa i hans artikel om NL på annat ställe i blaskan.

Vi trimmade som regel på den tid, då andra och mera normala människor sover som bäst, nämligen nattetid mellan kl 0300 och 0630 av skäl som alla skvadrar förstår. Vissa nätter tyckte vi att kärrorna uppförde sig riktigt lovande, men ibland var vi nära missmod. Ingemar hade byggt en ny A-2, som han lade ner mycket arbete på, både i bygget och under trimningen. Den var mycket svår i starten, men hade ett superb glid. Så en natt när det blåste ovanligt hårt drog han av vingarna i starten, varpå kärran gick i marken så att kroppen slogs av. Det var skönt, nu kan man äntligen få börja arbeta med sina gamla kärror igen, sa Ingemar och han såg ut att mena det.

Själv råkade jag en av de sista trimnätterna köra två av kärrorna i marken så att propelleraxlarna böjde sig. Samma natt gick två snoddar rakt av och fastnade stenhårt inuti kropparna. Bottenläge på gränsen till depression. Men sputt i nävarna och ta nya tag. Efter ytterligare några trimningstillfällen blev det till slut hyfsad ordning på kärrorna och dagen för avresan till VM randades.

Tågresan ner till Wien var mycket tröttande, men gick utan missöde och efter 43 timmar var vi framme. På Wiener Bahnhof strålade vi samman med det holländska landslaget, vars grabbar vi hade god och trevlig kontakt med under hela vistelsen, och gjorde sällskap med dem till Wiener Neustadt, där tävlingar skulle hållas.

Efter diverse om och men blev vi inkvarterade på "Militärakademien", en gammal slottsliknande byggnad mitt i staden där vi även åt de flesta måltiderna på mässen. Där konstaterade vi med glädje att förutom lagdeltagarna och lagledaren Måns Hagberg även ett flertal supporters infunnit sig, bland dem Julle Akesson och Morgan Andersson vars folkvagnar löste många transportproblem åt oss under veckan.

Så kom då den första tävlingsdagen och det var dags för Ingemar att göra en insats. Han började på olyckligast möjliga sätt genom att inkassera endast 45 sekunder i första perioden. Jämmer och elände. Vingdelningen vajsade så att högervingen gled ut en bit med påföljd att kärran började skära kraftigt. När Ingemar märkte att det var omöjligt att räta upp den försökte han dra den i marken för att få tillfälle till en omstart. Det lyckades emellertid inte utan kärran var ohyfsad nog att koppla på c:a 10 m höjd och flöt sedan alltför länge. Sedan kompletterade



Ingemar med 4 maxar, men då var ju skadan redan skedd. Nåja, 765 sek och en 26:e placering i så knivskarp konkurrens bland världens 70 främsta i klassen är i sanning en utomordentlig prestation, men som sagt med aldrig så litet tur hade han kommit ändå bättre till. Bosse Modéer flög hela tiden mycket säkert och belade synnerligen välförtjänt en tredjeplacering.

Andra dagen var det D-2-knuttarnas tur att visa sig på styva linan. Uffe Carlsson började bra, men en serie olyckliga omständigheter placerade honom långt ner i prislistan. Rolf Hagel inledde med en motortid på c:a 3 sek, enligt uppgift beroende på trubbel med trycktanken, och när han sedan inte maxade i andra starten heller så var ju dagen redan förstörd trots maxar i 3 - 5 perioderna. Roffe blev emellertid bäst av svenskarna med 34:e plats i prislistan. Även Ake Lundin hade en olycklig dag med flera bortflygningar och annat elände och placerade sig långt ner i kön. Gamle fräsaren Ernö Frigyes från Ungern vampfly off bland fyra man.

Tredje tävlingsdagen kom och det blev Wake-flygarnas tur att göra sitt. Min första start gick bra med prickad blåsa och säker max som resultat. I andra perioden hade vädret försämrats något, och dessutom råkade jag starta några sekunder för tidigt. Kärran steg för all del inte så tokigt, men fick dock ingen topphöjd. Den hade hamnat i ett sjunk som var ganska svagt, men dock tillräckligt för att jag skulle tappa 18 sek. En kille som startade c:a 10 sek efter mig från samma plats kom mitt i blåsan jag strävat efter och gjorde en praktstart. Nåja, sånt är livet, och jag försökte trösta mig med att sjunket kunde ha varit värre.

Efter två timmars paus för lunch var det dags för tredje perioden. "Halv storm" rådde då och det var besvärligt att över huvud taget skydda kärrorna från att blåsa sönder. Vi väntade ganska länge, men blåsten bedarrade inte ett dugg. Nåja, det må bära eller brista tänkte jag och öste iväg kärran och fick faktiskt lyft. Kärran drog iväg fantastiskt långt, över hela fältet in över stan och landade långt ner i ett industriområde, med högt taggtrådsstängsel omkring. Efter diverse trubbel med en oförstående industrivakt och en lång stunds sökande, fick Bosse och jag /Bosse Modéer hade per bil ilat till min undsättning/ uppge sökandet för att jag skulle hinna tillbaka och starta i fjärde perioden. Fram med reserven. Fortfarande samma hårda blåst. Kärran gick upp i en halv looping och nästan ner till marken igen innan den speedade en bit i medvind och hann fatt blåsan jag försökt nå, men startat i utkanten på. Max, tackochlov. Roffe Hagel skjutsade mig i sin Renault efter kärran, som återigen styrde in mot stan. Kurvorna tog Roffe på två hjul och jag satt och bet nervöst på naglarna. Så såg vi att kärran fusade mitt över stan. Vi svängde runt ett gathörn just som kärran landade mitt på en liten obebyggd tomt. Vilken tur.

Under tiden hade Morgan Andersson fått igen min rätta kärra och jag kunde avsluta med en regnvädersmax i femte perioden. Det hade då nästan helt upphört att blåsa.

Anders Hakansson hade gjort presentationen att leverera fem maxar, vilket gjorde att han deltog i fly off mellan fyra man. Anders flög verkligen storstilat, särskilt med tanke på att han fick genomföra tre omflygningar med en kärra som han efter kvadd i fjärde start måste göra en genomgripande snabbreparation av. Anders slutade för tredje gången i sitt liv som andre man i VM för Wakefieldar. Det är verkligen enastående starkt.



Nils Erik Hollander hade en del besvär med sin kärra i det hårda vädret och nådde, trots att han verkligen kämpade, ej upp till sin vanliga standard.

Vädret var mycket konstigt hela tiden med täta omkastningar, och vinden kunde under en kort stund hinna blåsa från hur många håll som helst, vilket naturligt vis ställde till en hel del besvär för många.

Fältet, som endast tycktes användas till en viss segelflygverksamhet hade liksom all omkringliggande bebyggelse blivit hårt bombat under andra världskriget och de talrika ruinerna gjorde ett beklämmande intryck.

På fredagkvällen var det bankett med prisutdelning och man fick tillfälle att bekanta sig med massor av trevligt modellflygfolk från hela världen.

Värdarna bjöd även på sight-seeing i Wien med omgivningar och de försökte hela tiden att ordna det så trevligt som möjligt för oss. Arrangemangen var hela tiden perfekta och det var många trevliga upplevelser rikare som Ingemar och jag styrde kosan hemåt per tåg.

De här raderna är inte menade som något tävlingsreferat i vanlig mening, ty sådana kommer att kunna läsas i modellflygpresen längre fram, utan endast som några kaotiskt nerskrivna intryck av en nöjd VM-resenär.

#### ROFFE

P.S. Jovisst ja, det var så sant. Några märkvärdiga kärror eller revolutionerande konstruktioner syntes inte till. Edra gamla kärror duger bra. Trimma bara så mycket som möjligt. Det tycks vara lösningen. När jag hunnit smälta intrycken bättre, kanske det tinar fram saker som kan vara lämpliga att redovisa i Profilen. D.S.

<u>A - 2.</u>	1. Hans Gerd Erichsen,	Västtyskland	900	sek
	2. Ernest Avory	Canada	891	"
	3. Bo Modéer	Sverige	888	"
	4. Ed. Nicolaas	Holland	866	"
	5. Peter Mc Queen	Canada	862	"
	26. Ingemar Alm	Sverige	765	"
	61. Ronnie Sköld	Sverige	585	"
<u>D - 2</u>	1. Ernö Frigyes	Ungern	900 + 720	"
	2. Lasse Laxman	Finland	900 + 683	"
	3. Douglas Galbreath	USA	900 + 673	"
	4. Alberto Dall Oglio	Italien	900 + 411	"
	34. Rolf Hagel	Sverige	799	"
	49. Ulf Carlsson	Sverige	643	"
	50. Ake Lundin	Sverige	630	"
<u>C - 2</u>	1. Joachim Löffler	Östtyskland	900 + 693	sek
	2. Anders Håkansson	Sverige	900 + 636	"
	3. Bruno Murari	Italien	900 + 342	"
	4. Horst Wagner	Österrike	900 + 185	"
	5. Rolf Sundin	Sverige	882	"
	48. Nils Erik Hollander	Sverige	698	"



## Wentzelpokalen i all korthet, Opefältet 7/9

A-1.

Gösta Nilsson visade sin klass genom att vinna på något över 700 sek. Arne Berglin tvåa. Per-inge Södergren ~~tre~~ fyra på uruselt resultat. I övrigt ingenting av intresse.

C-1.

Färnlöf etta på utmärkta 726 sek före undertecknad 703 (fyra starter) och Roffe på cirka 670. Roffe flög bort sin bästa modell i tredje starten och undertecknad fick ingen tid noterad i tredje på grund av markkontakt. Lejdstrand gjorde lovande debut i klassen men kärran höll inte.

D-1

Sven-Erik Pira etta på ca 270 sek. Brodern Sverker tvåa på ändå sämre. Ingen skall säga att klassen är något att skryta med. Ingen Skvader med i klassen.

Vädret var utmärkt med god termik och svag vind. Tyvärr var deltagarantalet ganska litet.



Floda

### Lite materiallära

Balsa är ett träslag för modellbygge, och växer företrädesvis. Eftersom veden är så lätt är tillväxtriktningen huvudsakligen uppåt, och i skogarna kring Athakatyin i Peru ser man ofta träd som är flera meter höga. Dessa träd fälls med hjälp av dresserade elefanter vilka släpar stockarna till Stilla Havets kust där man bygger Kon-Tikiflottar.

Den balsa som används för modellflyg är dock syntetisk. Råvaran är givetvis plast och yllelump och efter blandningen pressas massan till skivor som kan sågas och borras på samma sätt som trä. Med sinnrika maskiner ges materialet en ytterst naturtrogen ådring. En del av skivorna manglas mellan två valsar och kallas sedan "slipad balsa". Denna form av materialet får en alldeles utmärkt sprödhet och kan lätt smulas sönder och användas som madrassfyllning. Den är givetvis dyrare än de kvaliteter som kan användas för modellflyg.

Försök göres nu i Timrå av Lars B. Nilsson med balsa i sprayförpackning.

Pianotråd är, som namnet säger, lätt att komma över i gamla pianon. Bästa spänsten har tvåstrukna A och ostrukna B. Materialet är oerhört motståndskraftigt mot böjning men känsligt för stötar och slag mot marken. Bearbetas med svetslåga, smärgelskiva och ånghammare med härdade backar.

Japanpapper tillverkas huvudsakligen på den japanska ön Hokkaido. Råvarorna är torkad humle, paprika, kvickrot och svalbon, vilka tuggas för hand till en seg massa som därefter sprides ut över golvet med svettiga fötter. Därpå sorteras fibrerna manuellt av kimonoklädda sojabönsplockerskor som ligger på knä vända mot Fujiyama, sjungande de gamla japanska folksångerna "Sayonara" och "Ack Värmeland du sköna". Efter en slutlig strykning medhårs förpackas papperet i buntar om 1 ris (rispapper).

Av avfallet tillverkas små hästar och mössor med röda tofsar som exporteras med beteckningen "Äkta hemsalöjd" till turistcentra i Dalarna och Lappland.

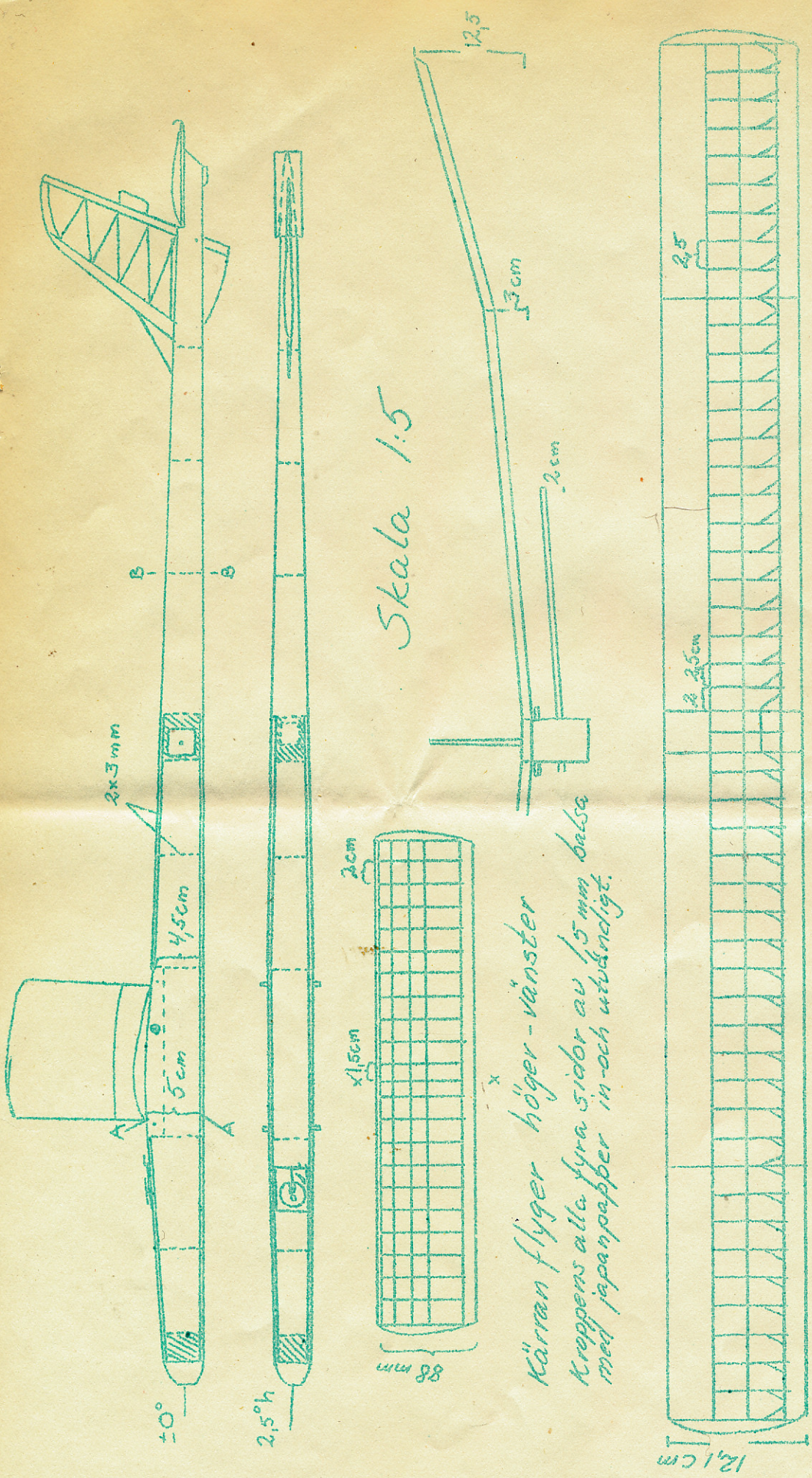
Den närmaste svenska motsvarigheten till japanpapper är mjukt som gammalt linne och tillverkas i Lilla Edet.

Siden ersätter japanpapper i socialgrupp 1.

Gummisnodd användes av eliten. Den består av avlånga bitar av vulkaniserade kautschuk-kvaliteter, vars avstånd mellan ändarna varierar högst betydligt. Med 16 strängar och fullvarv har den en bättre vänster än Sonny Liston, särskilt om chucken på drillborren följer med. Snodden smörjes lämpligen med såplösning, som är ett alldeles förträffligt tvättmedel.

Leif Z-lund Vinkeltåå





Skala 1:5

Kärran flyger höger-vänster

Kroppens alla fyra sidor av 1.5 mm balsa med papanpapper in-och utvändigt.

"Sabre"

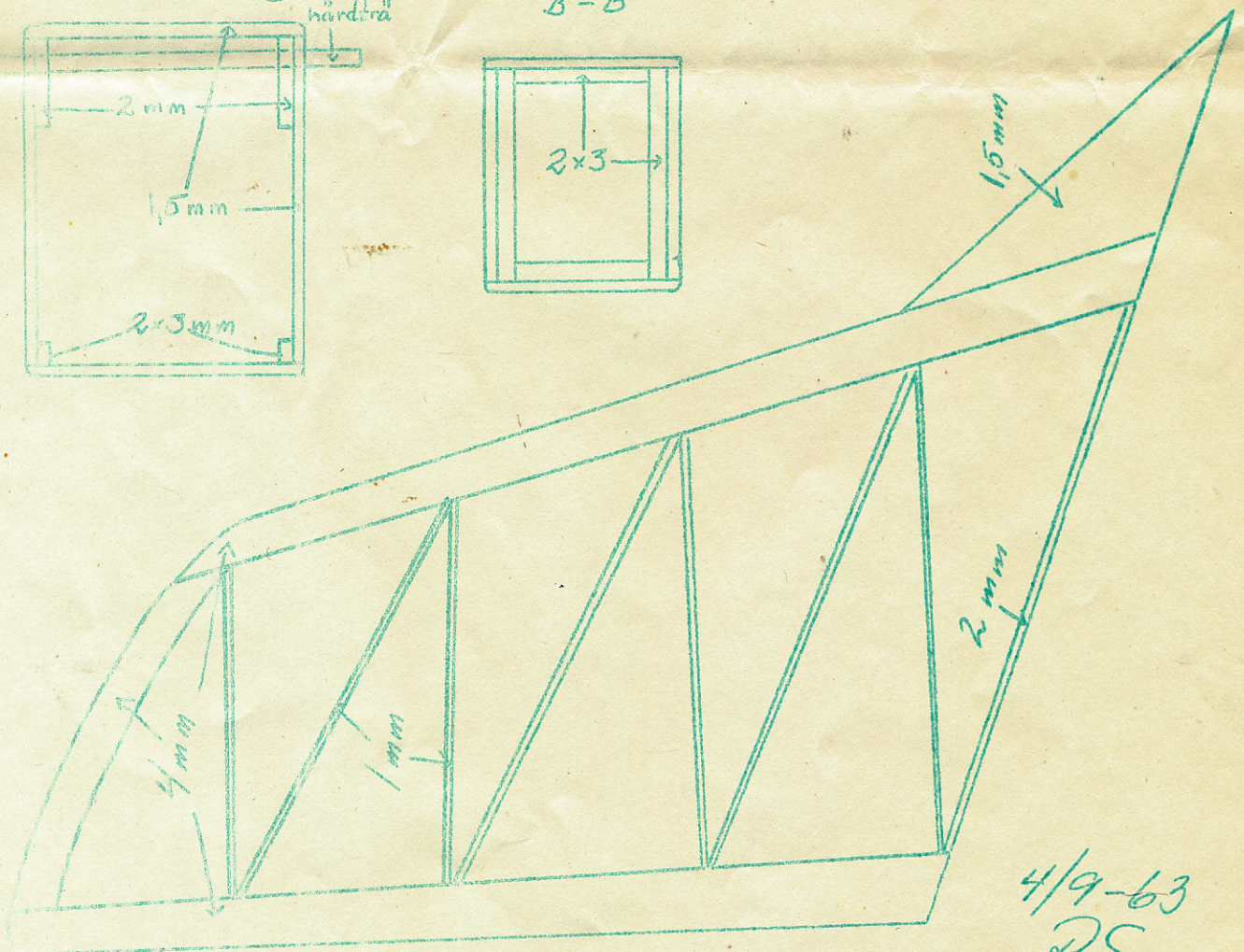
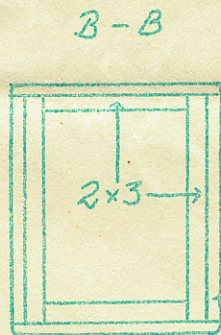
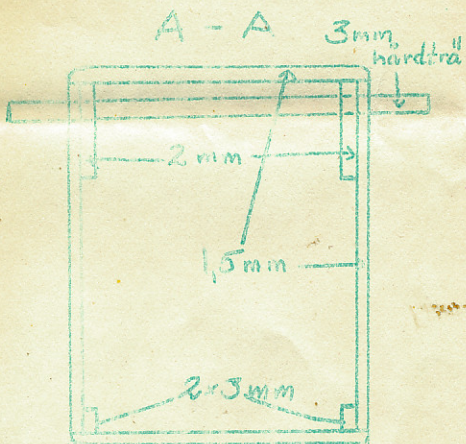
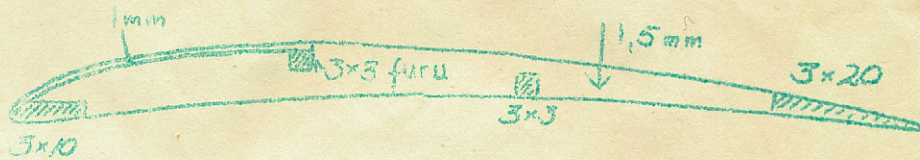
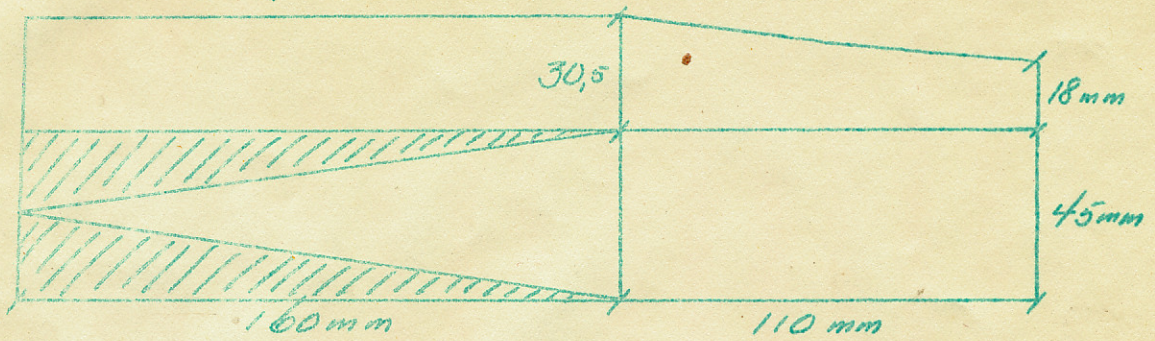
Wakefieldmodell  
5:e plac. VM-63.

Propeller: 54x68cm  
Motor: 16 str. Pirelli 6x1mm  
Vingprofil: Bernattek B.64056  
Stabbe: Egen (ganska)  
Konstr. Rolf Sundin, MFK Skvadern

4/9-63  
RS



# Propellerblock



4/9-63  
RS