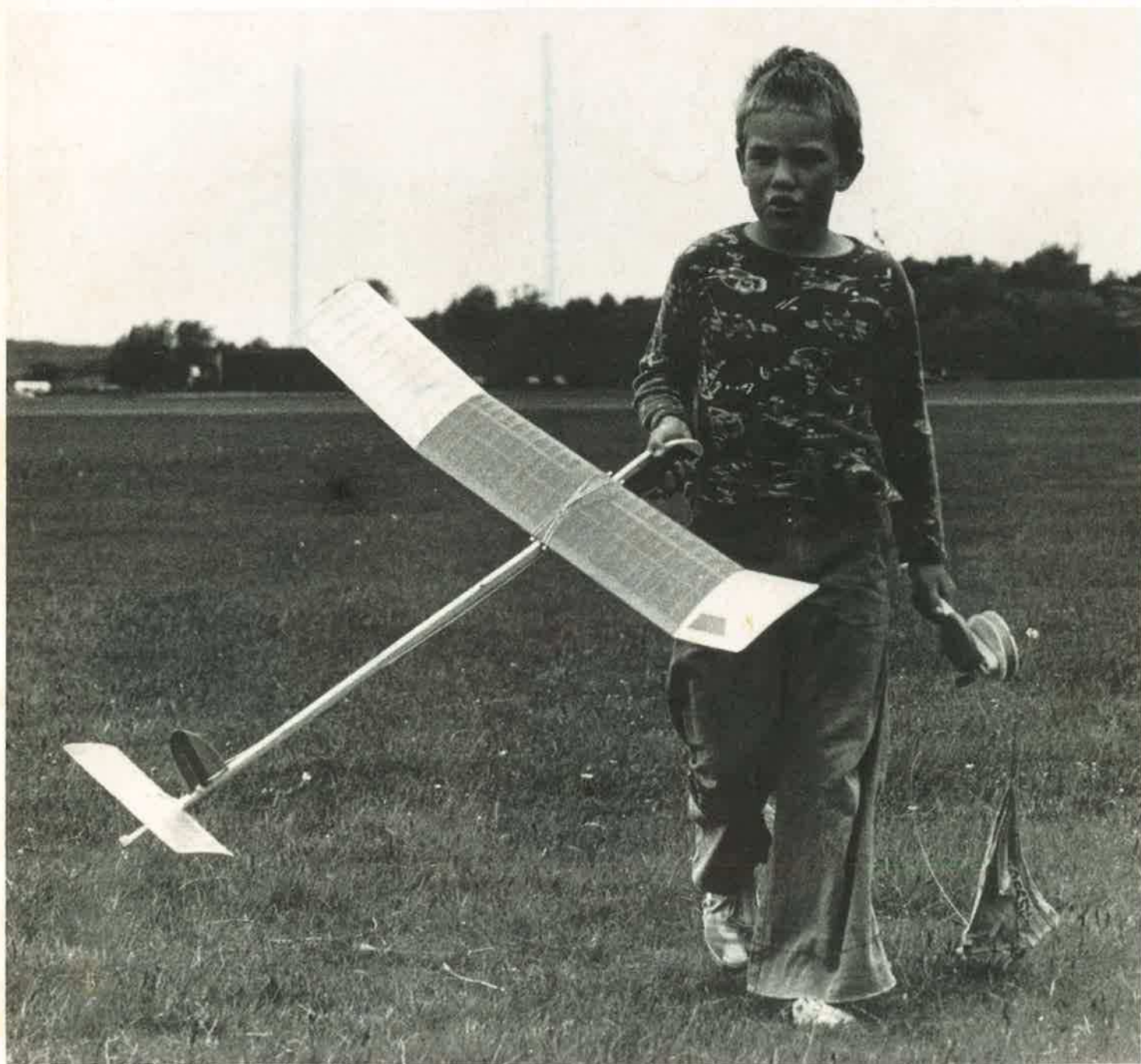




MODELLFLYGNYTT



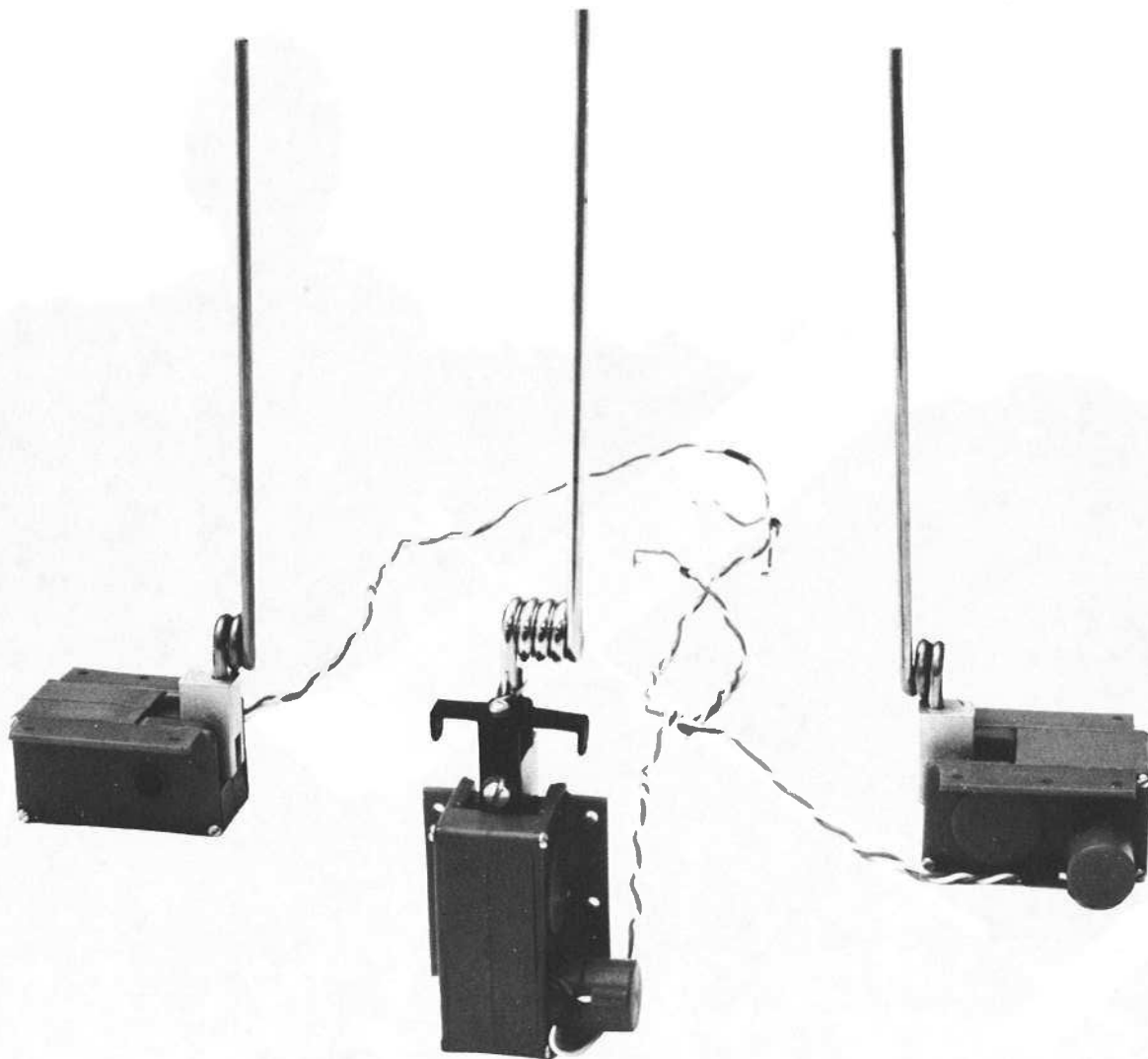
ORGAN FÖR
SVERIGES
MODELLFLYG FÖRBUND



Elektriskt infällbart landningsställ

Konstruerad av dubbla RC-1-världsmästaren B. Giezendanner.

Varje landningsställ är en enhet för sig med egen motor. Mycket enkel inbyggnad. Landningsstället byggs in på lämplig plats utan hänsyn till mekaniska överföringar. Inga kraftförluster genom mekaniska överföringar och stötstänger. Säker och tillförlitlig låsning i in- och utfällt läge. Landningsställena tål start och landning från gräsfält. Lugn och jämn in- och utfällning. Inget slående som vid pneumatiska ställ. Landningsställena har inbyggda ändlägesbrytare.



Funktionsbeskrivning, elektrisk installation:

Ledningarna från landningsställena (2 från varje ställ) kopplas parallellt till en polomkopplare. Från polomkopplaren går ledningarna till ett batteri. Styr polomkopplaren om, fälls landningsställena in resp. ut. När landningsstället nått sitt ändläge, slår den inbyggda ändlägesbrytaren ifrån och landningsstället sätts i rörelse igen först när polomkopplaren styrt om på nytt. I RC-anläggningar med inbyggda tillsatsförstärkare behövs inte polomkopplaren.

Vemako

TELEFON 0758/725 48
BOX 2044
196 02 KUNGSÄNGEN 2

Säljes genom FACKHANDELN!

Verktøys- och Maskinkonstruktioner Aktiefbolag

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:

Anders Ahlström
Järingegränd 19
163 63 Spånga. Tel. 08/761 15 82

FACKREDAKTÖR raketflyg:

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

FACKREDAKTÖR radioflyg:

Tommy Axelson
Krokvägen 1B
88100 Sollefteå. Tel. 0620/15492

FACKREDAKTÖR friflyg:

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

FACKREDAKTÖR utbildning:

Carl-Göran Sundstedt
Vindhemsgränd 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 FÖRBUDES

MODELLFLYG I GRUNDSKOLAN

Vi har länge haft modellflyg i grundskolans högstadium i många av landets kommuner så att eleverna i sjuan, åttan och nian kunnat öva fingerfärdighet och flygning på de två veckotimmar som kallas "Fritt valt arbete" – i den mån skolan förmått ragga upp duktiga handledare med fantasi och ork, vill säga. Nu seglar det upp ett nytt problem, nämligen att sköta modellflygverksamheten även bland grundskolans yngre elever.

För en tid sedan kom ett bekymrat brev utifrån:

"Vid ett samtal nyligen med bl a en kvinnlig ungdomsledare (hästsport) fick jag höra att 'modellflygeri, det är ju bara terapi det'. Detta hade hon läst i en 'Slutrapport från intensifierad fritidsverksamhet' vid en av landets skolor. Jag blev nyfiken och studerade den 65 sidor tjocka rapporten, som utvärderade försök med fritidsverksamhet i åldersgrupperna 7–13 år. Utan att medvetet läsa som Fan läser Bibeln kunde man hitta följande: 'För att förtydliga kvalitetsbegreppet kan vi ta ett exempel på dess motsats. En verksamhet som bygger på hopsättning av halvfabrikat-hobby, modellbygge osv. – får karaktär av terapi och är knappast av sådant slag att den tar tillvara den enskildes inneboende anlag och förutsättningar. Däremot är den brottsförebyggande i den meningen att man inte gör något annat ofog.'"

Ur enkäter med 38 av gruppledarna kan utläsas att fyra funnit vissa aktiviteter oacceptabla. 'det borde innebära att t ex modellbygge bör strykas ur kommande programutbud'.

Jag tog kontakt med projektledaren och undrade hur i hela fridens namn man lyckats få en så totalt negativ värdering av just modellbygge. De ovan citerade formuleringarna skulle säkerligen inte skapa någon good-will hos myndigheter och kommunaligubbar. Han medgav att gruppen mest sysslet med plastmodeller av tanks och liknande, eftersom deltagarna själva fått bestämma utan påverkan av ledarna, som förmodligen inte var aktiva eller före detta modellflygare.

För den som liksom jag med ett visst vemod minns Pappa Starks entusiasmerande turner i skolorna, som minns ett härligt kamratskap i byggiokal och på höstblöta åkrar och som har modellbyggandet att tacka för att tummen inte sitter mitt i handen, känns det bittert att läsa dylikt. Ännu bittrare är det, när man inser att en rapport som den citerade säkerligen tillmäts vetenskaplig status hos sådana som har ett fördela bidrag till ungdomsverksamheten.

Förbundsledningen måste så långt det är möjligt försöka förebygga rapporter av den här sorten. Gå ut med informationsmaterial till fritidsledarskolorna – hur många platser som har sådan utbildning känner jag inte till, men man kan anta att ett växande antal ungdomar kommer att utbildas närmaste åren. Även om de lokala flygklubbarna blir tillfrågade, har de oftast mycket svårt att skaka fram ledare för modellbygge de tider på dagen då skolornas fritidsverksamhet äger rum (i regel mellan 14 och 17). Risken finns då att de ledare som tar åt sig modellbygge egentligen är att betrakta som inkompetenta (=inte utbildade för sin uppgift), fastän de kanske i övrigt har gott handlag med grabbar och tjejer".

Fe
Modellbygge är en sak, modellflyg något mycket mer. Vem som helst och vilken förening som helst kan hålla på och klustra hop något slags modeller, men när det kommer till att använda dem i luften och inte bara ställa dem på hyllan, är SMFF-klubbarna rätt enastående med sin samlade kunskap och erfarenhet. Den här väsentliga skillanden känner vi själva till, men hur många andra har begripit den? Brevskrivaren har antagligen bara alltför rätt i gissningen att SMFF-klubbarna inte klarar att med eget folk leda fritidstimmar på låg- och mellanstadium också. Vi kan naturligtvis hjälpa till att få fram ledare, men framför allt måste vi sätta material i händerna på de ledare som redan finns.

En bra början för just det här aktuella åldersstadiet är vår lilla snabbgjorda "Flugan", kompletterad med handboken "Modellflygets grunder". Den boken är skriven just för att sätta snurr på fantasi och skaparlust hos både små flygarämnar och deras handledare.

Se till att alla skolledare som behöver den här sortens hjälp kommer åt dessa hjälpmedel! SMFF-ledningen funderar på fler hjälpmedel. . . Calle

Omslag 1:

Visst kan 8-åringar bygga modellflygplan.
Här Michael Olofsson med Cicada.
Artikel om bygget kommer i MFN.
Foto: Lars-G. Olofsson

Omslag 2:

Ola Maltesson med fru och "Hyvelbänk".
Han skall bli bra 1977 ryktas det.
Foto: Lars-G. Olofsson

DANSK-SVENSK LANDSKAMP - Hvorfor er Svenskerne ikke interesseret??

For 4-5 år siden startede Modelflyveklubben "Termik", Hillerød en ny konkurrenceform - noget vi håbede på kunne udvikle sig til en fast årlig tilbagevendende begivenhed - den såkaldte Dansk-Svensk Landskamp.

Reglerna for landskampen gik i korthed ud på at et ubegrænset antal deltagare fra hvert land kunne stille op, men selve landskampresultatet blev fundet som summen af de 2 bedste folk i hver af de 3 hovedklasser - fra hver nation. Det nationale hold ville således komme til at bestå af et 6-mands hold - et hold der først blev sat efter konkurrencen var afviklet.

De første landskampe var en stor succes. Mange deltagare og godt vejr. Men efterhånden er interessen forsvunden.

For at modvirke denne kedelige tendens har vi fra dansk side forsøgt at puste nyt liv i foretaget - ved at udsende fine indbydelser, give gode præmier, etc. Men tilsyneladende helt forgæves. I 1975 hvor konkurrencen blev afviklet i Danmark, var den svenske deltagelse begrænset til 2 mand. Og i år, hvor det er Sveriges tur til at stå for arrangementet, har vi endnu ikke set en indbydelse - og konkurrencen optræder da heller ikke i nogen konkurrencekalender. Det ser ud til at Dansk-Svensk Landskamp er afgået ved døden.

Det må være relevant at forsøge at finde årsagen til denne manglende interesse fra svensk side. Jeg vil mene, at det skyldes følgende forhold:

- 1) Dansk-Svensk Landskamp har aldrig fået officiel status i Sverige. Det har nærmest udformet sig som en match mellem Skåne-Sjælland. Af samme grund er konkurrencen heller ikke blevet optaget i den svenske konkurrencekalender.
- 2) Det Svenske UT-system. Al konkurrenceeviksomhed er i Sverige tilsyneladende bygget op om det at kunne score points til UT. Og da Dansk-Svensk aldrig har fået officiel anerkendelse, kan man ikke score UT-points ved denne konkurrence- og derved en ringe interesse for at deltage. Helt umulig bliver denne betragtning de gange det foregår i Danmark - man kan nemlig kun score points på svensk grund.
- 3) Manglende interesse i at arrangere konkurrencen. Konkurrencearrangørerne er selv UT-point scorere - og er derfor tilbageholdende med at ofre energi på noget hvor man ikke kan forbedre sin egen stilling alligevel. Og samtidig er der en del arbejde forbundet med afviklingen af en sådan konkurrence - der skal laves indbydelser og disse skal sendes udenlands!! - ak ja livet er besværligt.

Skal Dansk-Svensk Landskamp have en mulighed for at overleve, er det tvingende nødvendigt at finde nogle indenfor Sverige der er villige til at påtage sig arrangementet hvert andet år. Dernæst er det nødvendigt at konkurrencen får officiel status og bliver optaget i konkurrencekalenderen. Og endelig må konkurrencen anerkendes som en UT-konkurrence - også de gange konkurrencen flyves i Danmark (Sjælland). Hvad siger FF-grenchefen? Idag må vi danskere rejse til Østrig, Tyskland, Frankrig eller Holland for kunne flyve under konkurrencebetingelser der minder om betingelserne ved et verdensmesterskab. Svenskerne må selv sagt rejse endnu længere.

Vi savner et sådant Stor-Stævne her i nord. Hvad med at komme igang!! Vi er interesserede... men hvad med svenskerne? Er man sig selv nok?

Med venlig hilsen
FF-UNIONEN i Danmark

FRIFLYG

Grenchefen svarar

Ovanstående insändare innehåller lite för många insinuationer och felaktigheter för att få stå oemotsagd varför jag i korthet skall beröra innehållet.

Låt oss börja med att ta fasta på vad som sägs i första stycket. Vad som i insändaren kallas Dansk-Svensk Landskamp startades alltså av en klubb i Danmark. Detta är mycket viktigt i det fortsatta resonemanget. Vare sig FF-unionen eller SMFF har alltså varit inblandade i denna tävling. Att tävlingen då inte nått officiell status av landskamp förefaller väl i det närmaste naturligt, det hade varit underligt annars. Frågan om landskampsutbyte bör väl först diskuteras de båda förbunden emellan för att finna en lämplig form innan någon officiell tävling inrättas. Eftersom så inte skett kan vi från SMFF:s sida omöjligt betrakta tävlingen som officiell och det är också en av anledningarna till att tävlingen i år inte återfinns i den svenska tävlingskalendern.

Att ondgöra sig över att någon inbjudan inte syntts till och att påstå att det är Sveriges tur att stå för arrangementet förefaller lite väl magstarkt och som en allvarlig kritik mot SMFF. SMFF har alltid strävat efter och kommer alltid sträva mot att fullfölja åtagna arrangemang och uppgifter på ett hedersamt sätt. Eftersom SMFF aldrig åtagit sig eller ens diskuterat frågan om landskampsutbyte finner jag påståendet så fjärran från verkligheten att det inte är värt närmare kommentarer. Det skulle därför förvåna mig mycket om insändaren som är undertecknad med FF-UNIONEN verkligen är skriven av danska förbundet. Mycket talar dessbättre mot detta, insändaren är bla skriven i "jag-form". Vidare om man från dansk sida är intresserad av ett landskampsutbyte så vore det nog naturligare att skriva till SMFF och inte som nu till Modelflygnytt. Det är trots allt så, i Sverige åtminstone, att alla frågor beslutas i demokratisk ordning inom Förbundet varför en skrivelse från FF-UNIONEN säkerligen skulle gått till SMFF:s exp.

Att tävlingen ändå några gånger arrangerats i Sverige (obs ej av Sverige) är helt och hållet ett uttryck av en klubb i södra Sverige att i viss mån återgälda Modelflygklubben Termik. Dessa gånger har det, tvärt emot vad insändaren vill göra gällande, enligt samma regler som vid övriga svenska tävlingar utdelats UT-poäng. Det hade därför varit på sin plats att insändarskriften satt sig in i det svenska UT-systemet innan han kommenterar det. Av det skälet skulle det inte bereda några svårigheter att hitta en arrangör av en eventuell landskamp.

När det gäller UT-systemet vill vi nog här i Sverige betrakta det som en intern angelägenhet och förbehålla oss rätten att själva besluta om reglerna för detta. Jag ser det som en självklarhet att endast tävlingar i Sverige kan utgöra grund för UT-poäng. UT-systemet innebär bl.a att endast av SMFF sanktionerade tävlingar är poänggrundande. Detta innebär att SMFF godkänner arrangören och uppläggningsen av tävlingen. SMFF bevakar och svarar därmed för att tävlingen genomförs enligt gällande tävlings- och säkerhetsregler och under sportsliga förhållanden. SMFF är då samtidigt högsta beslutande organ vid eventuella protester mot tävlingsarrangementet. SMFF påtar sig vidare det yttersta ansvaret för en sanktionerad tävling i händelse av eventuella olyckor. Då det är omöjligt för SMFF att utanför Sveriges gränser bevakar och uppfylla ovanstående faller det på sin egen orimlighet med UT-poäng utomlands. Var skulle förresten gränsen satts, Danmark?, varför inte de kontinental tävlingarna?

Slutligen sägs i insändaren att man från dansk sida är intresserad av tävlingsutbyte och undrar hur vi ställer oss här i Sverige. Där kan jag konstatera att från svensk sida är vi mycket intresserade av ett tävlingsutbyte med våra nordiska

grannar. Det är av den anledningen vi från svensk sida, till skillnad mot just dansk, envist kämpar för att få behålla NM varje år. Danmarks agerande i denna fråga rimmår dåligt med insändarens intentioner. NM är för närvarande det enda officiella landskampsutbytet mellan våra nordiska länder och från svensk sida ser vi inte de ekonomiska möjligheterna att i nuläget utvidga landskampsutbytet. Vi vill nämligen gärna förknippa ett utvidgat landskampsutbyte med Danmark även med Norge och Finland. Vi är dock beredda att ytterligare diskutera frågan. En lämplig instans för detta anses vi Nordiska Modellflygrådet vara och det nordiska samarbetet skulle säkert kunna intensifieras om man även från dansk sida sände delegater till dess möten.

Till sist vill jag gärna påpeka att det i princip är så att våra nordiska grannar äger deltaga i Sveriges alla tävlingar om inte speciellt anges annat. I kommande tävlingskalender kommer dessutom vissa tävlingar speciellt rekommenderas för nordiskt tävlingsutbyte i enlighet med beslut av Nordiska Modellflygrådet. Motsvarande rekommendationer kommer göras av våra nordiska grannar. Danmark var visserligen inte med och fattade detta beslut men jag vill gärna tro att man från dansk sida följer Rådets beslut.

Bo Jansson

EM

Friflyg-EM 1976 10-13 september

Det svenska laget bestod som bekant av Inge Sundstedt, Svante Lundqvist och Nils Wallertin i F1A och Jan Zetterdahl, Anders Håkansson och Björn Söderström i F1B. Lagmedlemmarna anlände till arrangörstaden Homburg i Saar-landet på fredagen och kunde konstatera att inkvartering och utspisning var ordnat på sedvanligt bra sätt i Kardinal Wendel Haus. Lagledarmötet avhölls under fredagskvällen och från detta kan nämnas att arrangörerna, visa av tidigare erfarenheter, beslutat medgiva omstart i de fall flygplan hindras från fullständig flygning genom kollision med de kraftledningarna som finns på flygfältet. Detta beslut uppskattades av samtliga närvarande, naturligt nog.

På mötet informerades också om att kikare icke skulle komma att användas, pga att man icke hade kunnat anskaffa tillräckligt antal. Detta var icke tillfredställande, vilket också skulle visa sig praktiskt.

16 nationer och 105 tävlarer hade anmält sig till tävlingen som tog sin början på lördagen kl 13 och genomfördes i 3 perioder första dagen. För våra F1A-flygare blev tävlingen chansartad i det regniga och blåsiga vädret, bäst lyckades Inge Sundstedt med 3 max under lördagen, Wallertin och Lundqvist hade oturen att få sina bästa modeller skadade redan före tävlingens början och kunde därför icke göra sig själva rättvisa. Söndagen kom med samma vind och samma regn och Sundstedt kunde i första söndagsstarten endast notera 48 sek och tankarna på framskjutna placeringar kunde läggas åt sidan. Slutplaceringarna blev: Inge Sundstedt 16:e, Nils Wallertin 22:a och Svante Lundqvist 32:a.

F1A-tävlingen dominerades av Österrrike och Jugoslavien som med lättflygande flygplan och säker termikledningsteknik låg i toppen både i lufthavet och i resultatlistan.

De svenska flygplanen föreföll att icke helt trivas med kontinentluften, kanske kan studier av konstruktioner och byggt teknik hos dessa framgångsrika ge impulser till nytt tänkande och ny teknik på tävlingsbanan, åtminstone på kontinenten.

F1B-flygarna hade ungefär samma svårigheter som F1A-kollegerna med väder och vind. Zetterdahl och Söderström inledde med två max på lördagen, tyvärr med den konsekvensen för båda att modellerna landade långt från synfältet (även flygfältet) och kunde icke återfinnas under tävlings-tiden (Söderströms modell kunde överhuvud taget icke finnas, Zetterdahls hittades efter tävlingen) och i tredje perioden gjorde ingen av de svenska max. Zetterdahl och Håkansson fortsatte under söndagen ungefär i samma stil som lördagens, dvs omväxlande maxar och korta flygningar. Söderström flög emellertid allt säkrare och kunde efter övertygande flygningar trots regn och även andra motigheter komma in på en mycket glädjande andraplats i Wakefield-tävlingen. Endast 15 sek skilde honom från segraren Roberto Artioli från Italien. Mycket roligt för Björn och även för Sverige med denna framgång i F1B, Det var onekligen ganska länge sedan vi fick en man på prisplats i ett internationellt mästerskap i denna klass! Slutplac: Zetterdahl 20:e, Håkansson 32:a plats.

Lagmässigt blev resultatet en 10:e plats i F1A och en 4:e plats i F1B. Här förtjänar dock att nämnas att F1B-resultatet rätteligen borde varit en 3:e plats. Det förhåller sig nämligen så att Jan Zetterdahl i 7:e flygningen endast fick 135 sek noterat, trots att flygplanet flög både 3 min och mer innan det tog mark efter helt korrekt termikbromsutfösning. Tidtagarna gjorde sig skyldiga till felet att tydligen observera en helt annan modell, en fadäs som vore helt omöjlig om kikare hade använts.

Svenska laget lade givetvis omedelbart in protest mot denna bortdömning, skriftligen enligt bestämmelserna, men FAI-juryn tillbakavisade protesten under hänvisning till gällande internationella regler som enligt den tolkning som nämnda FAI-jury använde icke föreskriver utan endast rekommenderar användande av kikare.

Svenska laget kunde icke göra mera åt saken, men må det tillåtas undertecknad att uppmana SMFF att vid kommande FAI-möte ta upp denna fråga om föreskrift eller icke om användande av kikare till behandling och eventuellt behövlig justering, så att tveksamhet icke behöver uppstå i framtiden.

Slutligen skall nämnas att Peter Wanngård med fru gladde alla svenska lagmedlemmar (bland vilka även återfanns Knut Andersson, speciellt inbjuden av Aero-Club Saar) med både praktisk och teknisk medverkan i lagarbetet.

Lennart Hansson

TJECKOSLOVAKISKA MÄSTERSKAPEN

Intressanta resultat har kommit. Dom kör 2 st 7-starterstävlingar, där den bäste efter 14 starter är mästare.

I år blev det inte mer än 9 starter då den 2:a tävlingen blåste bort. När tävlingen startade blåste det 10 m/sek och när tävlingen stoppades var vindstyrkan uppe i 15 m/sek.

Första tävlingen flögs i idealväder 1 m/sek och 25° C.

14 man flög F1A, 15 F1B och 17 F1C. Där är alltså Power populärast. Märkligt var att ingen flög 7 max i F1A i den första tävlingen, 2 man gjorde det i F1B och 1 man i F1C.

I den andra tävlingen flög hela 10 man 2 max i F1A. Starkt i vind över 10 m/sek, 2 man vardera i F1B och F1C.

Mästaren blev i F1A Jaromir Orel med 1603 sek, förre världsmästaren (Säve-71) Jozef Klima vann Wake med 9 max eller 1620 sek. I Power vann Ing Jozef Blazek även han full pott. I övrigt se resultaten

Lars-G

AKM:s Ferietävling för friflygande modeller den 29/8-1976

Tävlingen avslutades med ett sedvanligt fyrfaldigt leve för värdklubben under ledning av Bo Jansson.

Det utdelades fina priser och vädret var under hela tävlingen ganska fint. Vinden översteg uppskattningsvis aldrig 5 m/s och solen sken för det mesta.

I A2 var 18 man med och tävlade om de fina priserna och i viss mån äran. Tävlade bäst gjorde Bo Jansson som trots en 66-sekundersstart i tredje perioden kunde ro hem vinsten. Tvåan i klassen, Bengt Blomgren från Nymölla hade även han en flop i tredje perioden. Han lyckades trots detta att med god marginal hålla Lundajunioren Ingemar Pettersson stängin. Ingemar är en duktig junior som trots extremt låg byggtakt och aktivitet över huvud taget lyckas göra bra resultat när han ställer upp. Anders "Skinkan" Persson från Malmö kom denna gång på 18:e och sista plats. 10 sekunder i första start och sedan bara nollor vittnar om att något måste ha hänt honom.

Wakefieldklassen samlade hela 6 deltagare den här gången. Bäst som vanligt var Anders Håkansson. Knut Andersson kom tvåa. Trea kom Tore Nilsson. Om inte om hade varit om så kanske han inte bommat så grovt i 4:e och då kanske hotat täten, men så blev nu inte fallet. Lennart Hansson har enligt honom själv mycket bra B2-plan men ibland kan han inte flyga så bra med dom, enligt honom själv. Därför fick han se sig placera sig enbart en placering före Per Qvarnström. Denne i sin tur anser sig inte ha bra flygplan och inte anser han sig kunna flyga med dom heller. Olof Nerud kom sist.

Det flögs A1 och Coup D'Hiver också. I Coupé D'Hiver vann Stefan Blomgren från Nymölla. Han fick fin sluttid i protokollet. Två maxar hade han och det plus lite mer räckte till för att hålla smågummiplanspecialisten Olof Nerud på jorden ordentligt. Klass A1 junior vanns överlägset av Martin Lundqvist, en liten junior från MFK Fladder-musen. Han flög enbart fyra starter och fick inte notera en enda max med sin ganska termikokänsliga NO:9.

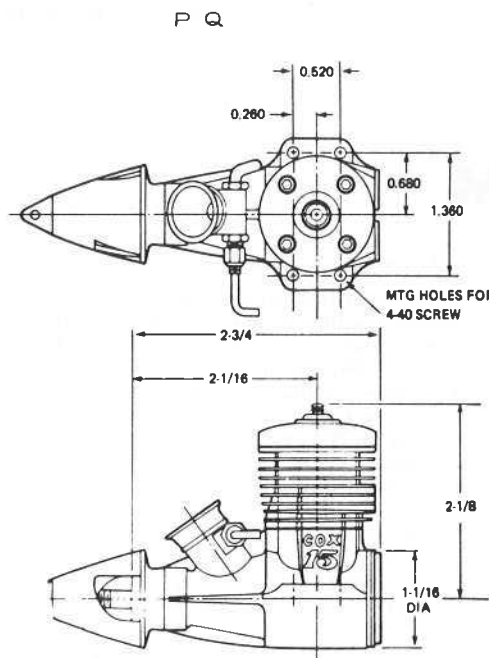
Lars Andersson från Limhamn vann A1 senior.

Fem man ställde upp i C2. Pelle Lindén bland annat och han lyckades för en gångs skull göra fem lyckade starter i följd vilket dock ändå re-

sulterade i en femteplats. Konkurrenten var enorm. Julle vann utan att flyga 900. Ulf Carlsson kom tvåa med en bortfusad max. Modellen fusade direkt efter motorflykten. Så gjorde även Herr stor världsmästare. 35 respektive 40 sekunder resulterar sånt i. Claes Mårtensson hade den klart vassare motorn för dagen trots att Olofsson hade en ny Cox 2,5:a med sig. Den testades dock på fältet och befanns vara relativt vass. Om inte Cox tar så mycket betalt för motorn kan den kanske komma att kunna konkurrera med Rossi.

Nedanstående skiss är kopierad ur Model Builder.

Tävlingen som helhet flöt jämnt och fint och detta tack vare den rutin som fram för allt Lennart Hansson innehar när det gäller att arrangera tävlingar. Om ändå skåneklubbarna kunde bringas i samarbete är jag säker på att tävlingarna här nere i skåne skulle kunna bli mycket bättre organiserade. Kanske till och med lika bra som Axvallaklubbens arrangemang. Högtalare, resultat-tavlor och snabba resultat. Det vore väl nått. Hör av er till Fladder-musen nästa gång, i tid!



Sven Hjelmerus Memorial 1976

Årets Hjelmerustävling som tvingades uppskjutas i våras gick nu av stapeln den 19 september och då med Axvalla FFT som huvudarrangör. Tävlingen samlade dryga 30-talet tävlande dvs något mindre än vanligt. Kanske avskräcktes några av den väderlekstyp som länge hade rått veckorna innan. Det var i så fall en miss för tävlingsdagen rådde fint väder, om inte sol så dock varmt, mycket måttlig vind och fin termik. Kort sagt en ljuvlig tävlingsdag. Vi som hade förmånen att vara där (ja, jag vill betrakta det som en förmån att få uppleva en så till 100 % välarrangerad tävling) fick uppleva en spännande tävling. För att återknyta till arrangemang så kan kort sägas att det är så här en tävling ska vara. Förutom att varje tävlandes tider noterades ca 1 minut efter resp start på den lättavlästa resultatavlan så kommenterades tävlingen hela tiden mycket sakkunnigt över den högtalaranläggning som fanns på plats. Mycket publikvänligt och för ovanlighetens skull lätt även för utomstående att följa tävlingen. Under tecknad som ej själv tävlade, talade med en del av publiken och fick detta bekräftat. Låt oss få uppleva fler liknande tävlingsarrangemang.

För att sätta extra krydda på tävlingen så hade våra norska vänner inbjudits att delta. Norrmännen har ju som bekant problem med egna flygfält så här års så man tog tacksamt emot detta tillfälle.

Att det var fint tävlingsväder förstår man när precis halva startfältet flög fullt i första perioden. I andra perioden decimerades skaran med full tid till 8 man och när vi tog matpaus efter tredje perioden återstod 6 man med full tid. Det var "Fladder-mossen" Per Qvarnström och Svante Lundqvist. Där återfanns fjolårsvinnaren Nils Wallertin, AKMG liksom en av våra norska vänner Jörn Ödemark. Vidare Håkan Broberg, Borlänge och Uppsalajunioren Kjell Eriksson. Som vi kan se var det stor geografisk spridning i toppen.

Det här med matpaus var tydligen inget för Kjell, han blev den ende av ovanstående som missade i fjärde start. En hygglig sista start gjorde honom dock till den för dagen främste junioren. I sista start var det ytterligare två man som föll ifrån. Det var Nisse och Svante. Kvar med fem max var alltså Håkan Broberg, Per Qvarnström och Jörn Ödemark. Här skulle vi få se en spännande fly-off.



Fjolårsvinnaren Nils Wallertin hamnade på 5:e plats.



Demonstration av hur skevrodret "aktiveras".



Segraren Per Qvarnström med sin modell.
Obs, Skevrodret på vänster öra.

De tre i fly-offen kom iväg tämligen samtidigt så här kunde publiken direkt avgöra resultatet. Den modell som först tog mark och det efter 92 sek tillhörde Jörn som därmed belade 3:e plats. Efter 162 sek var det dags för nästa modell att ta mark. Det var Håkans modell och det gav alltså 2:a plats. Pers modell fortsatte att flyga och landade först efter 229 sek. En värdig segrare. Pers egna ord,



En stolt och lycklig segrare.

P.Q.
Foto: Åke Engström

där han stod överöst med blommor och priser, "på gränsen till rörd" säger en del om vad segern betydde för Per. På 4:e plats kom Lasse Larsson, AKMG med endast tappade 20 sek. Fjolårssegraren Nisse Wallertin hamnade på 5:e plats.

Till sist, tack Axvalla FFT för en helt underbar tävling.

OLDTIMERTÄVLINGEN

I bland är vädrets makter oblida. Så var fallet när årets Oldtimertävling hölls på Örebro flygfält den 12 september.

Egentligen borde den här tävlingen hållas på sommaren, men jordbruks- och kommunpolitiken bedrivs nu så att friflygarna blivit mer och mer kring-skurna. Väderprognosen för söndagen talade dock om klar himmel och +17°. Nu tror jag att SMHI inte justerat sina datorer sedan de flyttade till Norrköping. För vi fick regn, mycket regn!

Wakefield-klassen samlade i år 8 deltagare. Alla modellerna var gamla bekanta: Olle Hillerströms "Nais Winner 1940" Olle Blombergs "Magnusson" Lennart Flodströms "G B 3", tre "Korda" ägare: Ove Pettersson, Nils-Olof Gustavsson och Åke Engström. Örjan Gahms "Landegren Spec" och S-O Lindén med den från Per-Olof Larsson övertagna och istandsatta "Flying Minutes".

Fanns då inga nyheter? Jo, Lennart Flodström kom i klass C2 med en "Laban" och Lennart Backman hade byggt en "Tip Top IV" i B2-klassen. Dessa modeller var helt otrimmade före tävlingen, men visade så fina egenskaper att de blir verkligt svåra konkurrenter nästa gång.

Vi hade lagom plockat upp våra modeller, då ett fint duggregn började falla. Men inte ger sig de gamla rävarna för lite väta. Alltså började vi.

Först av alla gjorde sig Nisse Gustavsson startklar. Han hade ju fjolårsvinsten i Wakefieldklassen att försvara. I en trimstart syntes att hans "Korda" var i fint slag. Men -SMÅLL- motorn brast! Där stod Nisse med en illa demolerad modell. Då även longerongerna i bakkroppen var av, lönade sig ej en snabbreparation.

Ove Pettersson hade tagit med sig hela stallet av oldtimermodeller, men han avstod från att flyga med "Humlan" och "FIB". Carl-Johan Eiroff hade anmält sig i klass F, men kom ej, varför Ove lät sin förbränningsmotormodell agera tältpinne under plastskyttet. Den kraxande Landegrenmodellen flög nu fint, motortiden blir mycket lång med de två motorerna.



Glad trots regnet, Lennart Flodström torkar av "Laban" före start.
Foto: Sven-Olof Lindén



Örjan Gahm och Åke Engström fryser om händerna.
Foto: Sven-Olof Lindén



Gammal man gör så gott han kan.
Olle Blomberg monterar "Magnusson",
Foto: Sven-Olof Lindén

Olle Hillerström hade sonen Gunnar och sina bekanta modeller med. Han klagade över sina gummi-snoddar, som nu mest består av knutar! Kurt Pettersson var hans mekaniker. Nå, Kurt, när får vi se dina modeller flyga?

"The Flodström fft" kom alltså med en ny "Laban" - Lennarts tredje, men den första som ser ut som ritningen visar! "G B 3" hade fått make up i form av svart Zaponlack över tidigare skador på kroppen.
"Åh, Louise..." än så länge är du bättre på F1A än vad du är med "F1B".



Olle Hillerströms "Nais Winner 1940" i startögonblicket.
Foto: Sven-Olof Lindén

Så kom Örjan Gahm, såg och segrade med såväl "Termik III" som "Landegren Spec". På hemma-plan ställde ett par Ikarosjuniorer upp med var sin "F1B". Särskilt skall Thomas Dahlströms modell omnämnas. Den var både bra byggd och visade god flygförmåga. Anders Jönsson råkade ut för haveri och fick bara en start.

"Axvalla fft" var inte slaget bara för att Nisses "Korda" var sprängd. Han flög sin S2:a "Tranan" i ensamt majestät med ett par bra starter. Åke Engströms "Korda" går också fint, men fukten gjorde sitt till att sista flygningen blev sämre.

Vad sysslade då "Lindéns Flying Circus" med? Hustru Vailet sökte skydda alla protokoll och startkort så gott sig göra lät i vätan. Det var inte lätt att föra protokoll under öppen himmel! Sonen Lars flög S1 med "Prince" så mycket bättre än fader S-O att han knep en medalj. Själv skaffade jag mig bara ett blåmärke, då jag föll i det långa gräset i ett startförsök i S1! Min lilla "Trim"-Curry Melin-modellen- var i gott slag och steg bra, men glidet på de små 50 cm modellerna liknar mest gråstenens.

Från Tierp kom som vanligt handlungänget och tog hem alla de främsta platserna. Ordningen dem emellan växlar litet. SM-vinnaren blev nu tvåa medan Mats Jansson tog första priset.

Det var synd om "Metromerna", som rest från Skärholmen för att ha en trevlig dag med "Sleek Streek" flygning. Regnet och vätan skevade till de tunna balsavingarna, så att det mest blev avancerad flygning i korta sekvenser.

Kom igen Alf Ährliig med dina grabbar och tjejer! Det går väl fler VW-bussar?

Plaketter till 1:a pristagarna, vandringspriset till Örjan Gahm och ritningskopior till 2:or och 3:or samt en del nyttovaror utgjorde prisbordet.

Bygg nya gamla modeller till nästa år och kom igen!

Sven-Olov



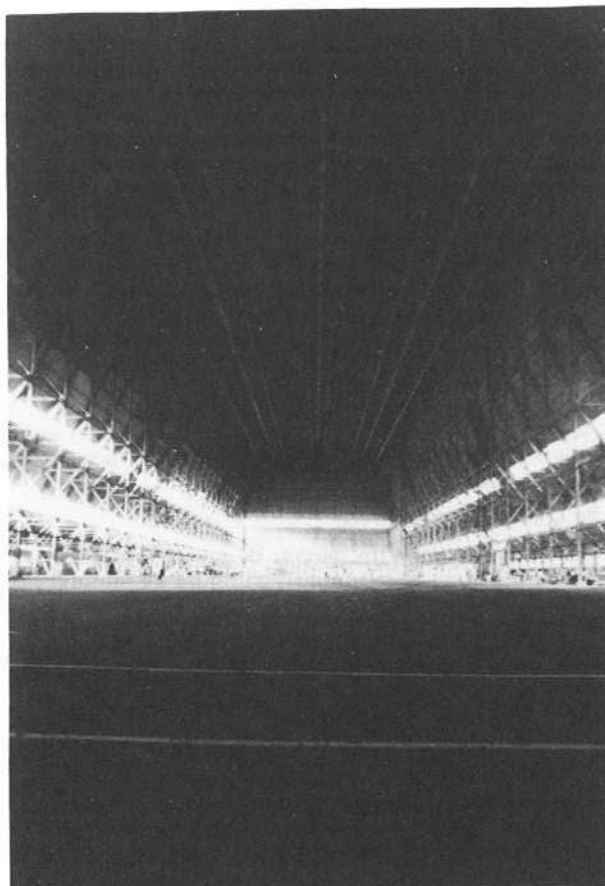
INOMHUS VM I CARDINGTON 27-30 augusti 1976

Från Sverige deltog för första gången ett lag i VM för inomhusflygning. Tävlningen hölls i en av de gamla luftskeppshangarerna i Cardington norr om London.

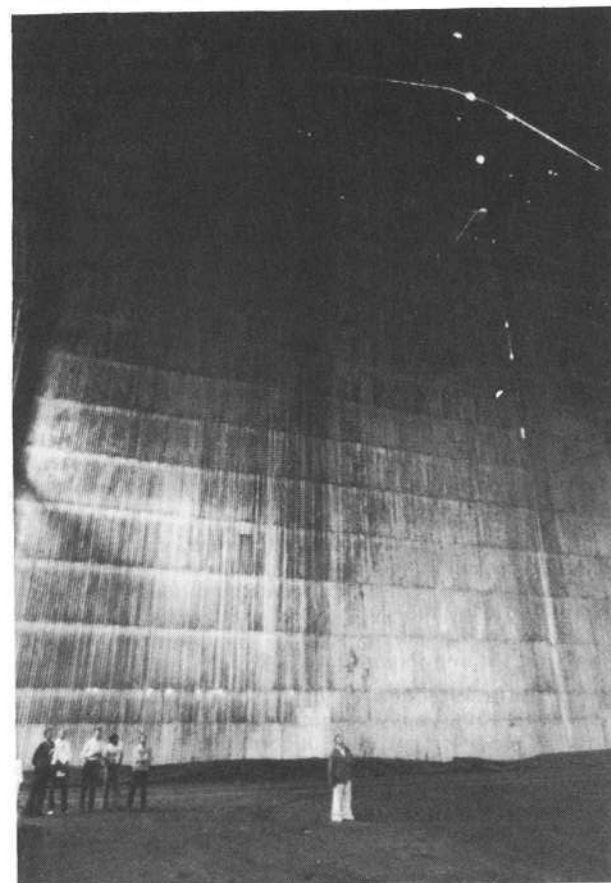
Det svenska laget bestod av Sven-Olov Lindén, Sven Pontan och Per Södersten. Dessutom medföljde Vailet Lindén som åskådare, men hon kom i stället att fungera som lagledare på heltid.

Vi reste med egna bilar och färja från Göteborg till England. Alla tre tävlande medförde fyra kompletta modeller samt reservmaterial. Vi hade givetvis bekymmer. Efter några timmars bilkörning från Immingham nådde vi RAF-basen i Henlow, där inkvartering var ordnad. De tre manliga deltagarna hade ett rum medan Madam Lindén erhöll eget rum. Förläggningen höll vanlig militär standard, medan maten tydligen var hämtad från officersmässen och var av mycket hög klass!

Redan samma eftermiddag åkte vi till Cardington ca 15 km från Henlow. Hangaren var redan i ordningställd och träningen kunde börja tidigare än utlovats. Vi var mycket glada för det, då vi ej haft tillfälle att flyga våra plan innan vi for. De första försiktiga försöken visade att våra plan flög, men de kom inte upp på höjd. Hjälpsamheten mot nybörjarna från Sverige var stor. Vänligheten och kamratandan vid detta VM gör det särskilt minnesrikt.



Hallen i Cardington.
Höjd 48 m!
Längd 291 m!
Bredd 55 m!
Foto: Sven Pontan



Några flygningar drev ut mot den stora porten.
Foto: Sven Pontan

Under samtalen på båtresan sade vi till varann att 20-minutersgränsen skulle vara vårt mål. Vad vi behövde var propellrar med större stigning och kraftigare gummimotorer. Vi hade klarat oss från transportskador och fredagstrimningen klarade vi med hela plan, tack vare hjälp från Laurie Barr, som lärde oss något om tekniken att styra och att ta ner modeller med ballong. Timman blev ändå sen innan vi kom i säng, då vi gjorde upp nya gummimotorer till lördagens trimning.

Efter en stadig engelsk frukost åkte vi till hangaren. Måtten på byggnaden säger egentligen inget om storleken, den måste upplevas! Längd 291 m, bredd 55 m och höjd 48 m. Säger dig möjligen uppgiften, att tre fotbollspaner får rum i hallen, att takhöjden är ungefär densamma som höjden på Svampen i Örebro, något? Det kunde bli rätt svårt inne i hangaren varför ylletröjan under landslagsjackan kom väl till pass.

26 MIN PÅ TRIMNING!

Sven Pontan omsatte genast de samlade erfarenheterna i form av en trimflygning på 26 minuter! Per Södersten fick också till en bra start, men hade oturen att se sin modell fastna i långsidans balkar. Försök att ta loss modellen med hjälp av ballon skadade den. Senare på dagen kunde en inhyrd bergsbestigare plocka ned resterna. Kropp och propeller var oskadade. Mitt bästa försök på lördagen blev 14:50. Det här med 20 min skulle vi nog klara!

Givetvis gick vi runt och studerade andra modeller och andra tävlandes teknik och knep. De tekniska specialiteterna skall redovisas senare.

Lördagens övningar medförde ganska stora skador på våra modeller, varför vi fick jobba länge den natten för att ha våra modeller i ordning till första tävlingsdagen. Förra världsmästaren Ryszard Czechowski kom upp på vårt rum och hjälpte Sven att reparera en tillsynes hopplöst tilltrasad vinge. Efter en dryg timmas jobb var vingen reparerad, men då de båda skulle lossa den från en provisorisk jigg, revs den sönder på nytt! I inomhusflyg är tålmod en dygd, ja inte bara en dygd, utan ett måste!

Söndagsmorgonen var grå och dimmig, men Laurie Barr, som på sina bara knän bad om vackert väder blev bönhörd och solen bröt igenom. Trimningsflygning var tillåten fram till kl 11.00, därefter fick bara en modell från vart land vara i luften. Detta för att undvika kollisioner. Någon periodindelning var det ej tal om, lagledaren och de tävlande fick samarbeta för att hinna med de officiella flygningarna.

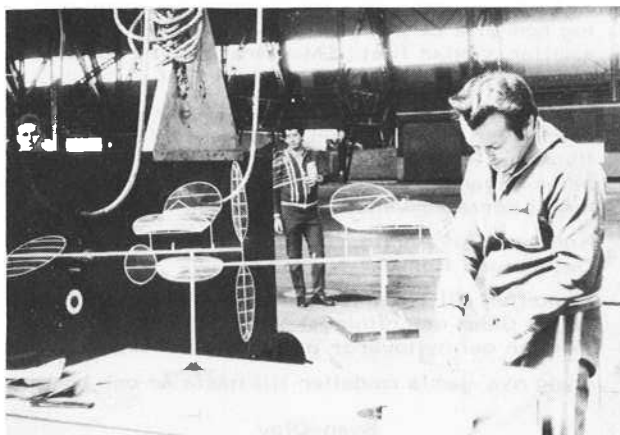
Per började och flög sin gamla modell. Han nådde takhöjd, men propellern roterade för fort och varven rann ut. Med tiden 16,36 var Per för tillfället svensk rekordhållare! Därefter flög Sven. Hans flygning skedde på ganska låg höjd men blev ändå 17,07.

Då jag skulle göra min första start, sprängde jag den gummimotor jag provat ut. Reservsnodden visade sig vara för svag för att ge modellen ett ordentligt stig. När vi hade klarat av var sin start hade vi nått fram till lunch - en utomordentlig, kall buffét arrangerad av RAF.

Min gamla 1969 års Pirelli höll ej för uppdragningar över 1500 varv, vi måste ha 1800-2000 varv för att nå längre flygtider. Jugoslaviske lagledaren, som jag samtalande med under lunchen sade att presntandan till 60 % beror på gummimotorn, 30 % på propellern och de resterande 10 % är modellen i övrigt. Per skaffade sig i pausen en gummimotor av Mike Thomas, Canada. Nu kunde Per dra betydligt fler varv! Om något pris hade utdelats i hastighetsflygning hade Per säkert fått det. På två minuter var hans modell uppe i takhöjd!



Sven Pontan i samtal med förra världsmästaren Ryszard Gechowski, Polen medan Per Södersten vevar upp gummimotorn på Svens modell.
Foto: Sven-Olof Lindén



VM-ivåan Edvard Ciapala, Polen förbereder en start.
Foto: Sven-Olof Lindén



Sven-Olof Linden reparerar rekordmodellen.
Foto: Sven-Olof Lindén

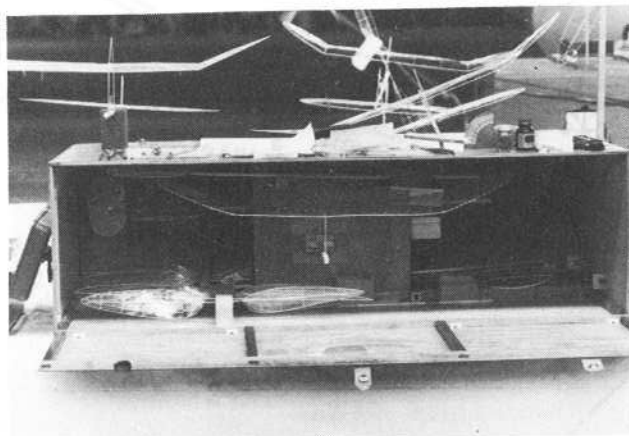
Sven ökade uppvridningen och kunde notera ett bättre resultat. Jag hade satt i en kraftigare motor för att få ordentligt stig, men strax efter det att jag släppt modellen började den att trycka ner från ca 4 m höjd. Kroppsbommen hade givit vika i nosen. Då jag sökte fånga modellen, gjorde jag en alltför häftig rörelse varvid vingen vek sig!

I tredje start var Per uppe i taket igen. Han fick nog ut vad hans lilla modell kunde ge. Han var glad, då han som förste man nådde vårt uppsatta mål. Tiden 21.45 m. De propellrar som Per medförde flöjlade alltför mycket för de kraftiga gummi-

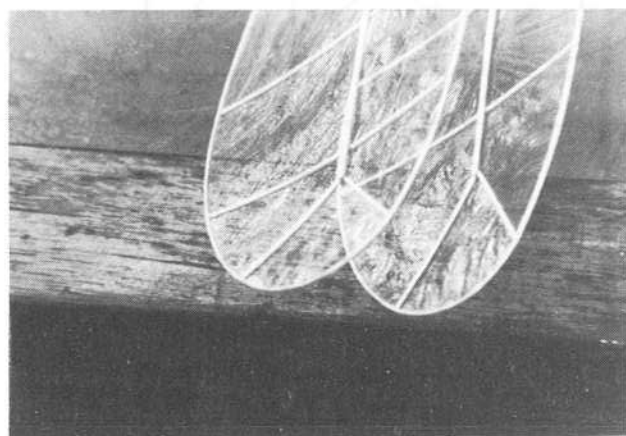
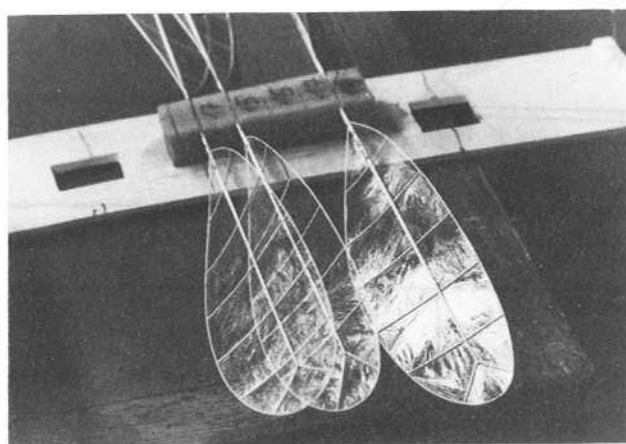
snoddar, som behövdes i Cardington. Han måste därför förlita sig till den lilla propellern med högt varvtal. Propellrar lämpliga för den stora takhöjden rör sig kring 500-550 mm i diameter och en stigning av 800-900 mm. Dessutom skall bladet vara flexibelt för positiv stigning. Med sådana propellrar når man ner till ett varvtal på 46-50 v/min.

Sven var nära en fullträff i sitt tredje försök och knuffade upp det svenska rekordet till 28,09! Medan Per och Sven flög "byggde" jag om. Ett nytt kroppsrör kombinerades med det tidigare använda stjärtpartiet och en styvare stagad vinge ersatte den trasiga. Småtrimning vid depån visade att modellen flög, men något verklig trimningsflygning fick ju inte ske under pågående tävling. Så dags för start innan dagen var slut. Modellen var "underelevated" och ville inte stiga.

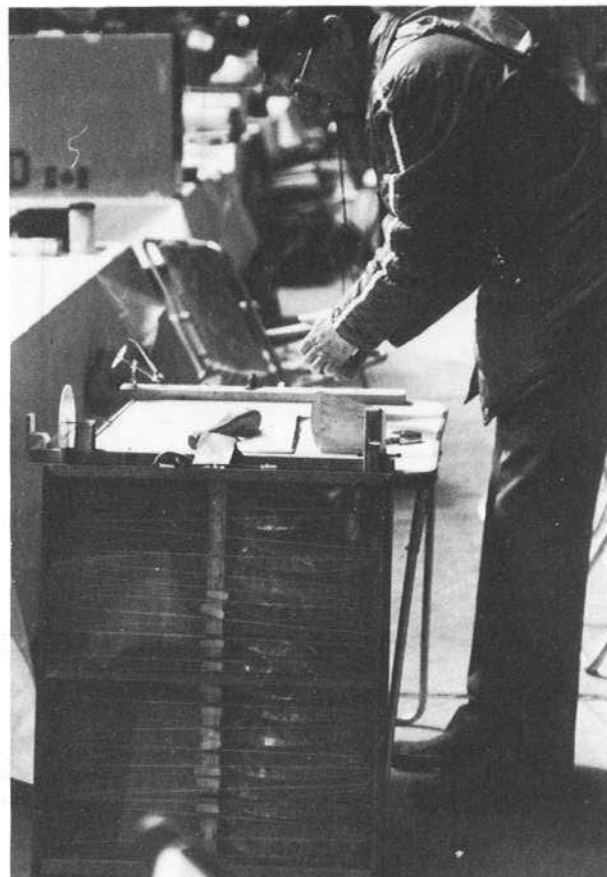
Per och Sven kunde känna sig ganska nöjda med dagen, medan jag måste reparera och tänka igenom problemen.



Jiri Kalinas modeller.
Foto: Sven Pontan



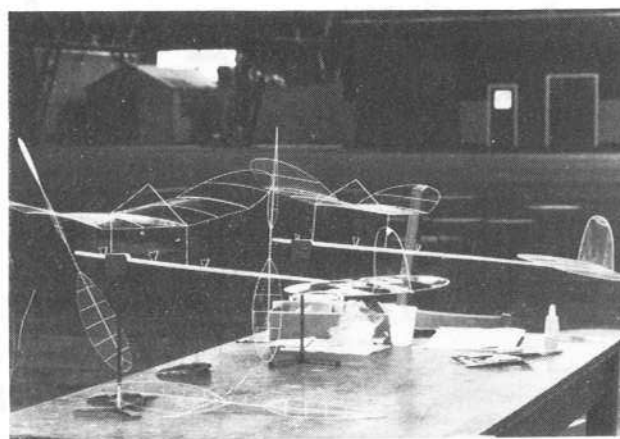
Polacken och VM-2:an Ciapalas propellrar.
Foto: Sven Pontan



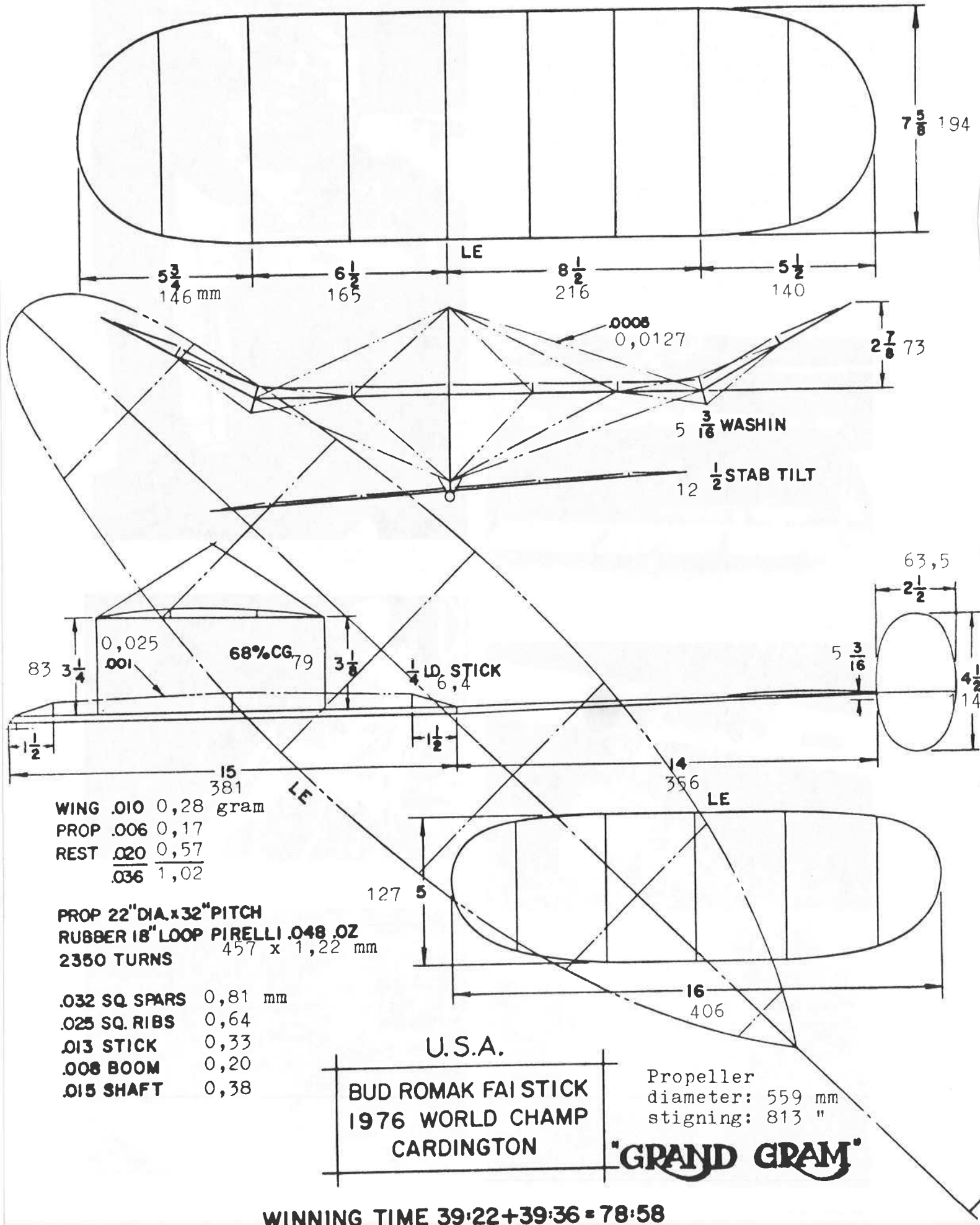
Det krävs en hel del propellrar för att alltid kunna hitta den lämpligaste.
Laurie Barr - England.
Foto: Sven Pontan



Ciapala kontrollerar stigningen före varje start.
Foto: Sven Pontan



Czechowskis modeller.
Foto: Sven Pontan



WING	.010	0,28	gram
PROP	.006	0,17	
REST	.020	0,57	
	<u>.036</u>	<u>1,02</u>	

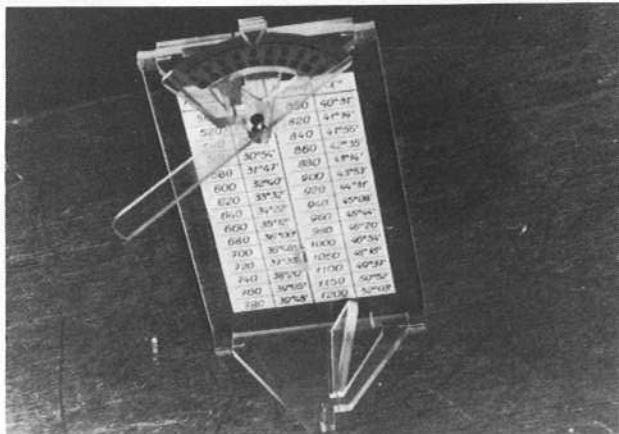
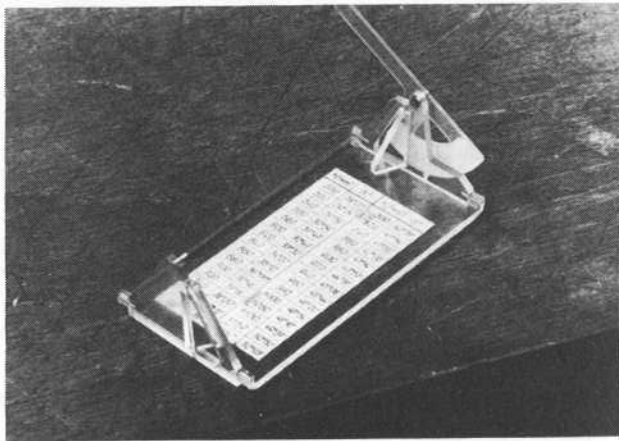
PROP 22" DIA. x 32" PITCH
 RUBBER 18" LOOP PIRELLI .048 .0Z
 2350 TURNS
 457 x 1,22 mm

.032 SQ SPARS	0,81	mm
.025 SQ. RIBS	0,64	
.013 STICK	0,33	
.008 BOOM	0,20	
.015 SHAFT	0,38	

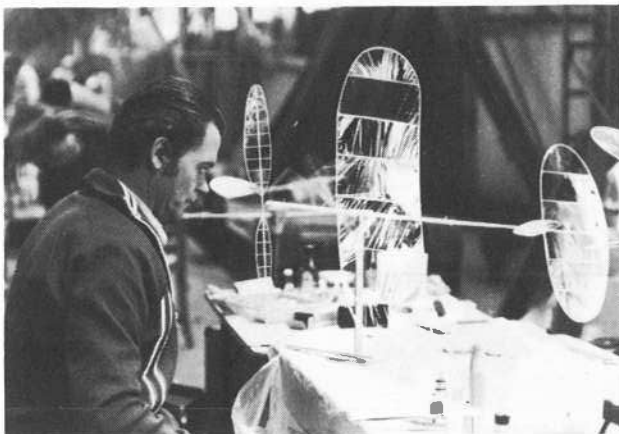
WINNING TIME 39:22+39:36 = 78:58

EFTER FÖRSTA DAGEN

I ledning efter första dagens flygningar befann sig Ciapala, Polen. Ganska märkligt eftersom han under natten till första tävlingsdagen byggt en helt ny vinge. De vingar han medförde visade sig vara svaga och han behövde en kraftigare vingbalk. Han klädde så vingen med reservfilm förvarad på pappersark. En prestation! På andra plats låg organisatören av det hela: Laurie Barr, England. Nu kände han sig lugn, nu skulle han kunna chansera för att få verkligt höga flygtider. På tredje plats låg ännu en engelsman John Blount, som de senaste åren visat verkligt stor skicklighet. 4:e platsen intogs av Mike Thomas, Canada, mest känd som Wakefieldflygare, men nu även indoor-flyer av format, 190 i strumpplåsten! De två senaste mästerskapstävlingarna har hans placeringar varit 30:e resp 24:e. Nu var han med i toppen! Tjecken Rybecky kom därefter, 5:a ytterligare en engelsman, Ron Green. Engelsmännen hade tagit en kraftig ledning i lagtävlingen. Den slutliga segraren Bud Romak, USA befann sig på 8:e plats.



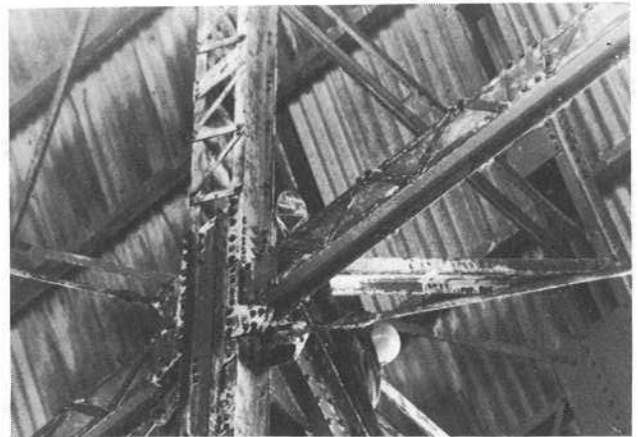
Ciapalas propellerstigningsmätare
500 - 1200 mm. Dessutom hopfällbar.
Foto: Sven Pontan



Kujawa checkar stagningen på
min modell.
Foto: Sven Pontan

Vi hade våra finska vänner närmast oss i depån. De tillämpade den gamla metoden att dra upp gummi-motorn sittande i modellen. Det var en ganska kostsam uppdragningsmetod. Så fort motorn brister riskerar man att skada propeller och modell. Vid flera tillfällen kom de tillbaka från startplatsen med sina modeller i mer eller mindre trasigt tillstånd. Den skicklige allroundmodellflygaren Harri Raulio råkade ut för flera sådana missöden. Liksom tidigare blev Pentti Nore deras bäste. Han gjorde flera jämna flygningar. Harro Erofejeff hade ingen riktig framgång även om hans tider var jämna.

De schweiziska modellerna väckte största uppmärksamheten. Dieter Siebenmann hade modeller med nära 1 m kroppslängd. Då nosen dessutom var mycket kort låg tyngdpunkten ett stycke bakom vingens bakkant. På träningsflygningarna hade han nått över 40 min och visat att modellen hade en god kapacitet. I tävlingsflygningarna blev det inte riktigt lika fina resultat. En mycket jämn serie hade han dock.



Pers modell plockas ner.
Foto: Sven Pontan

DE GAMLA VÄRLDSMÄSTARNA

Försvarende världsmästaren Ryszard Czechowski hade otur med två upphängningar och fick bara en tid över halvtimmen. Jiri Kalina från Tjeckoslovakien noterades för två halvtimmarsflygningar, men det där sista extra fattades.

En nykomling, som imponerade var Andy de Mello, Canada. Hans modeller var utomordentligt vackra med blåskimrande klädsel. Två fina flygningar gav honom en tätplats, men hans tredje försök stannade uppe i takbalkarna.

Den mest långväge deltagaren var B Felstead, Australien. Han har varit aktiv länge. Vid två tillfällen har amerikanen Manny Radoff proxyflugit hans modeller. Den här gången kom han själv, och som hans fru sade: "Vi kommer tillbaka, om vi så ska tigga, stjäla eller mörda! Men till nästa VM kommer vi!"

Jag jobbade länge den natten. Både Per och Sven hann somna innan jag var klar, men fram på småtimmarna hade jag fyra flygklara modeller.

Ingen av oss hann besöka puben, där ett "social life" lär ha pågått och där film visades. "180 is max" och "Dessa fantastiska män med sina flygande maskiner".

ANDRA TÄVLINGSDAGEN

Vädret var sämre. Det var gråmulet och lite kallare. Ingen ville börja flyga. Alla dröjde så länge som möjligt med att starta. Man ville invänta den värme som blev, då den ger en bättre luft att flyga i.

Av oss var Sven först i väg. Det ville sig inte riktigt. Han fick sitt sämsta resultat av de sex försöken. Per gjorde en flygning, som i stort motsva-

rade dem han gjort tidigare. Mitt försök gav ett bättre resultat än dem jag haft under söndagen, men bra var det ej!

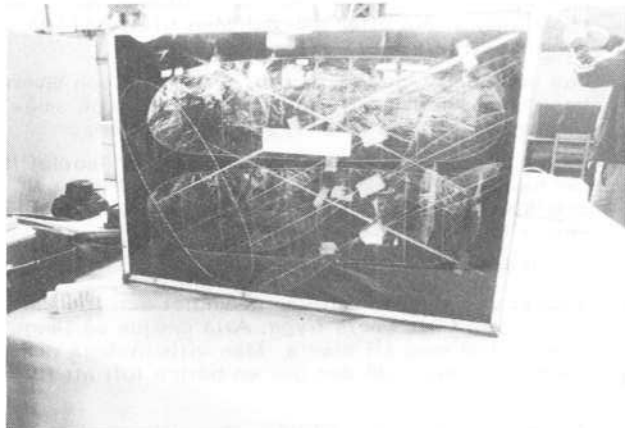
Vi hade nått lunchdags då vi klarat våra första flygningar. Efter en kort paus fortsatte vi och ovanför den skara av bl a honoratiories, som var samlad kring lunchborden placerade Sven sin modell. Den klättrade sakta till ca 10 m höjd, fick en liten knuff tillbaka in i hallen då den passerade publiken. Klar termikkänning! Efter 20 min svängde den åt höger efter en lätt stall och fortsatte in bland balkarna, rutschade nerför ett tak, men landade mirakulöst helt oskadd ute på golvet. En stor applåd blev Svens belöning!

Mitt startförsök blev helt omöjligt, då gummimotorn brast i samma ögonblick jag var klar att släppa modellen. Propellern sprängdes och stängningen till kroppsbommen förstördes. Dags för reparation igen! Under tiden flög Per och noterade sin sämsta flygning.

Det drog ut på eftermiddagen. Äntligen hade jag ordnat min modell igen. En annan propeller måste gå. Jag hade checkat upp stigningen. Per byggde en enkel anordning, så att vi kunde mäta stigningen och få samma vinkel på propellerbladen - helt nödvändigt för att få en lugn flygning. Det är mycket enkelt att justera stigningen. Med fingertopparna fuktar man propellerbommen och vrider den kraftigt, sedan kollar man den på nytt mot mallen, Ciapala kollade före varje start!

Gummimotorn, som Mike Thomas hade skänkt mig, den nya propellern och det trim jag till slut funnit gav en perfekt flygning. Det var med en skön känsla jag studerade min modells flygning. Tidtagarna hade lagt sig på medförda tältstänger. Att stå och stirra uppåt i en halvtimme ger ömma nackmuskler, synd om dem som ej var utrustade! Genom att följa modellen med kikare kunde jag se den väl där den svävade nära takbalkarna. Den var på 1-2 m avstånd och var aldrig i fara för upphakning. 7 min stig ca 20 min planflykt och så ett långsamt glidande ned ända till golvet gav en total flygtid av 34 min 06 sek. Det blev det officiella svenska rekordet. Av de 1860 varven jag matat in återstod 240 vid landningen. Det ger ett medelvarv på 48 v/min.

Vi hade bara 1 1/2 timma kvar till tävlingens slut och tre flygningar att klara av. Sven gjorde sig redo för start, men sprängde då gummimotorn, varvid Per ryckte in för att flyga. De! bar sig inte bättre än att han råkade bräcka vingen då han skulle gå över till andra sidan för mätproceduren. Sven var redo på nytt, men sprängde ännu en motor. Han måste prova ut en ny innan han var klar. Reservsnodden vägde 1,3-1,4 g på vilken han fick in 1900 varv. Som jämförelse kan nämnas att Bud Romak i sina 39 min flygningar hade 2350 varv! Det gick över förväntan väl för Sven! En i det



Bucky Servaites låda. (USA)
Foto: Sven Pontan

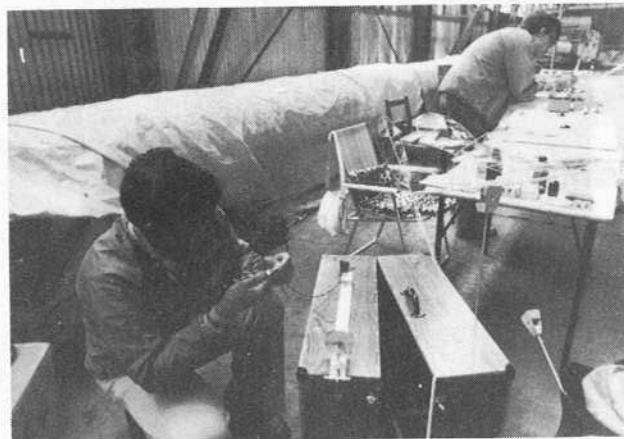
närmaste perfekt flygning utan balkkontakt. Ett tag såg det ut som om Sven tänkte flytta upp det svenska rekordet ännu några minuter, men mot slutet av flygningen sjönk modellen snabbt och resultatet stannade vid 31 min 35 sek. En härlig flygning!

SISTA FLYGNINGEN

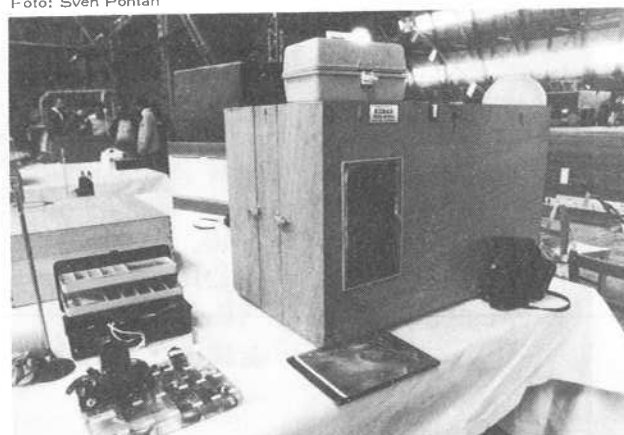
Jag fick tävlingsledningens tillåtelse att flyga trots att Svens modell ännu var i luften. Trimmets varvetsamma, vridmomentet var detsamma, varvtalet något högre. Allt såg ut att bli ännu en bra flygning, men på andra varvet kom modellen alltför nära balkarna. Jag hade ingen chans att styra den, utan den hakade fast i en järnsträva och flygtiden stannade vid flygsamma fem minuter.



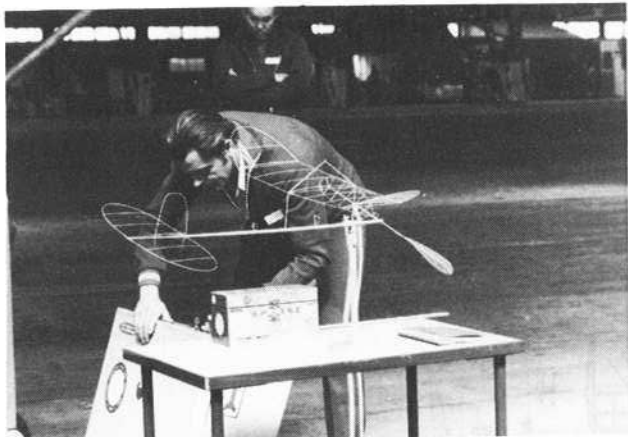
S-O Lindén och Vaillet packar upp.
Foto: Sven Pontan



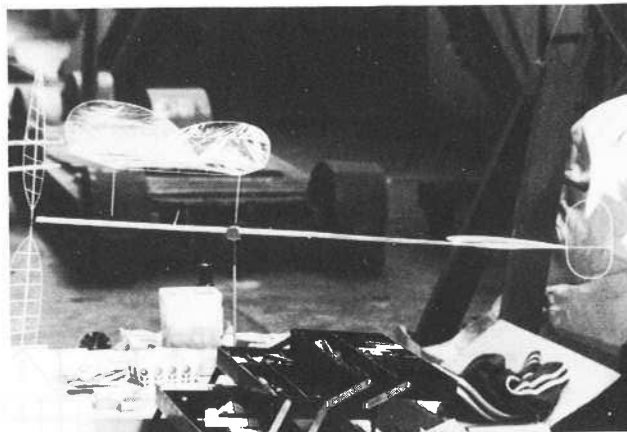
Den vanliga synen under 3 dar, ständigt pysstande i det svenska laget. Allt som rimligtvis kunde gå sönder, gjorde det också!
Foto: Sven Pontan



Världsmästaren Romaks modellåda, 8 modeller.
Foto: Sven Pontan



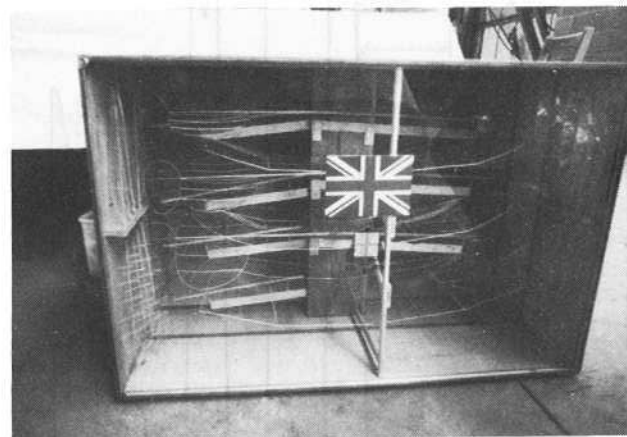
Sylvester Kujawa-Polen är finmekaniker till yrket.
Foto: Sven Pontan



Min modell.
Foto: Sven Pontan



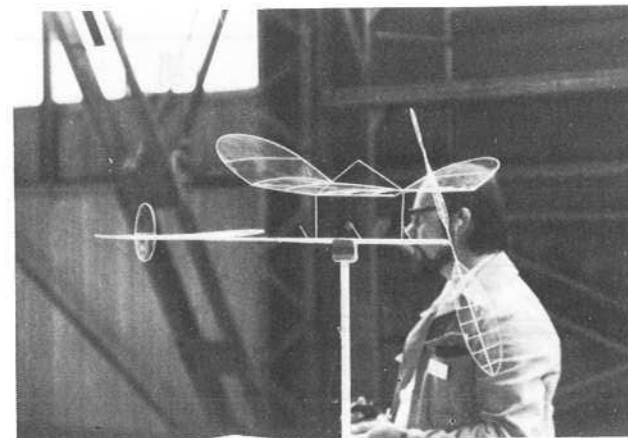
Czechowski-Polen, packar upp ur sin låda som rymmer 4 kompletta modeller.
Foto: Sven Pontan



Ron Greens (England) låda för 8 modeller.
Foto: Sven Pontan



Pentti Nore-Finland.
Foto: Sven Pontan



Harri Raulios (Finland) modell.
Foto: Sven Pontan

BUD ROMAK GÅR UPP I LEDNINGEN!

Den enda förändringen i toppen sedan första tävlingsdagen var att Bud Romak, USA gick fram och gjorde de två överlägset bästa flygningarna under tävlingen. Båda var över 39 min, vilket gav honom 1:a plats och världsmästartiteln och även det eleganta Ernest Kopecky priset för längsta flygning. Märkligt för resten att inte 40 min gränsen överskreds.

Bucky Servaites gjorde också ett par bra flygningar på måndagen. Jim Richmond ökade på sitt andra bästa resultat något och dessa flygningar gav USA lagsegern före England. Till vår stora överraskning fann vi att vi slagit Finland i nationstävlingen. En absolut överraskning! Australien och Frankrike kom efter oss, men deras lag bestod bara av en man. Frankrike hade förlust av tävlingens andra kvinnliga lagledare: Madame Cognet. Madam Lindén var ju vår lagledare!

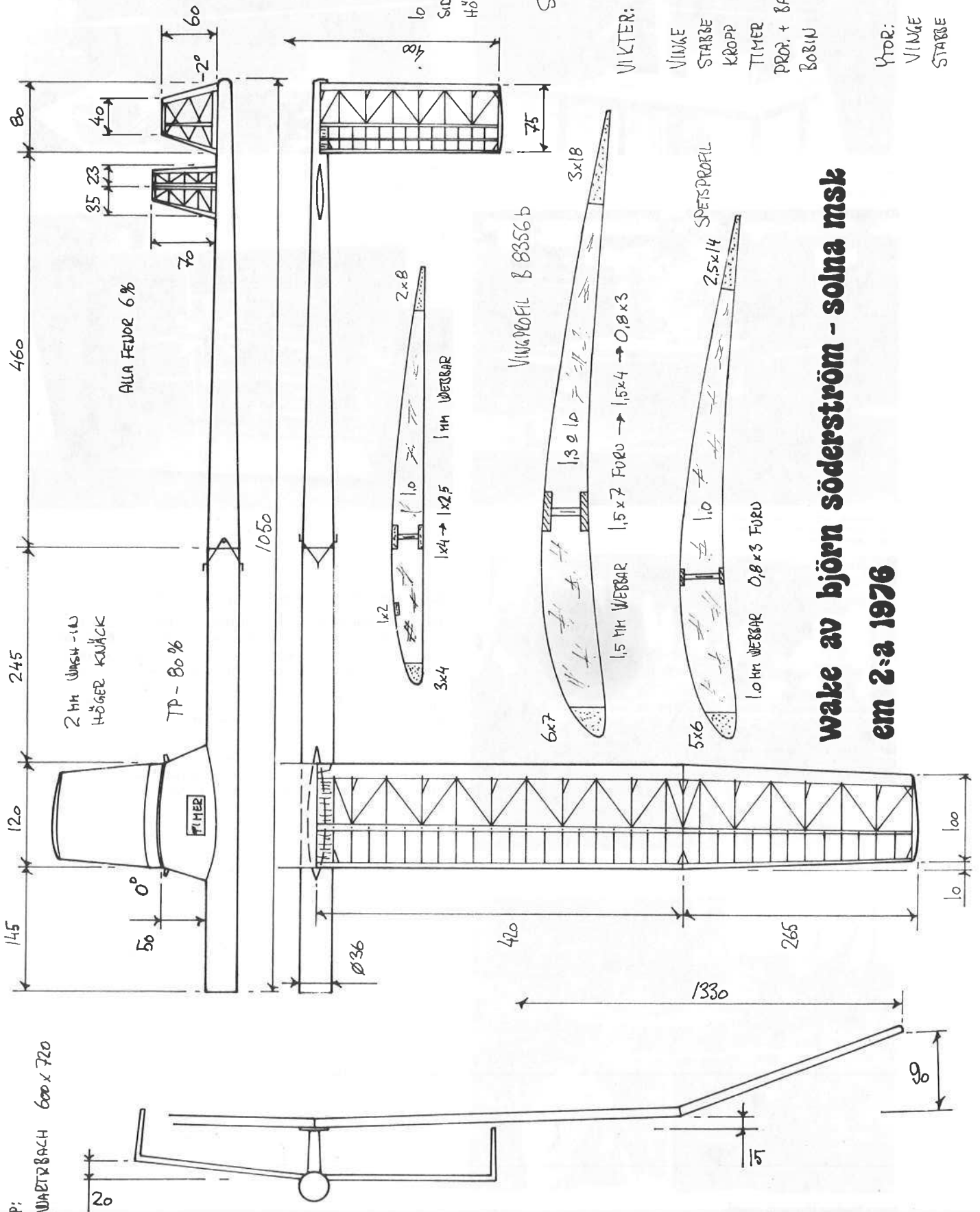
SVERIGE EN ÖVERRASKNING!

Sverige gjorde ett överraskande gott intryck var det allmänna omdömet. Vi förvånade med att ha goda modeller, vi gjorde bra flygningar, vi uppträdde i en lagdress. Även vid banketten uppträdde vi i en enhetlig kostymering.

Alla deltagande nationer gratulerade oss till att vara med i leken. Nästa gång ska vi komma högre upp i prislstan!

Sven-Olov

PROP:
SCHWABERBACH 600 x 720



wake av björn söderström - solna msk
em 2:a 1976

RESULTAT

Výstředky FIA

1	Jaromír, Orel	1603
2	Ing. Milan, Mravec	1596
3	Pavel, Dvořák	1595
4	Milan, Pokorný	1589
5	Stefan, Hubert	1580
6	Ivan, Veselka	1579
7	Alfréd, Barta st.	1569
8	Miroslav, Strauf	1567
9	Jaroslav, Sweboda	1564
10	Bohuslav, Klíma	1554
11	Ing. Ivan, Hořejší	1547
12	Ivan, CRHA	1545
13	Zdeněk, Goldschmidt	1541
14	Václav, Levý	1535

Kategorie FIB

1	Jozef, Klíma	1620
2	František, Rado	1606
3	Jozef, Libra	1597
4	Hubert, Pernica	1565
5	Ing. Ján, Krajc	1546
6	Milan, Nový	1529
7	Richard, Stalmach	1498
8	Miroslav, Krejčí	1488
9	Jaroslav, Nemeč	1464
10	Ing. Jiří, Michálek	1463
11	Vladimír, Kubeš	1452
12	Jiří, Biskup	1417
13	Jiří, Marek	1322
14	Ing. Milan, Terlanda	1309
15	Jindřich, Samek	1299

Kategorie F1C

1	Ing. Jozef, Blažek	1620
2	Ing. Vladimír, Hájek	1597
3	Václav, Patek	1592
4	Zdeněk, Malina	1588
5	Čenek, Pátek	1583
6	Karel, Skuherský	1563
7	Bedřich, Kryžer	1543
8	Jiří, Podlipný	1538
9	Ján, Sedláček	1527
10	Jozef, Adlt	1495
11	Ladislav, Durech	1423
12	Jiří, Hrbáč	1414
13	Pavel, Kalous	1394
14	Jindřich, Michálek	1370
15	Jiří, Kaiser	1295
16	Karel, Houček	1244
17	Edeněk, Kůla	1095

Sportový komisař: Daniel Ilavský
Zástupce URMOK: Drahošlav Štěpánek

AKM:s Höstävling 1976 friflyg 10 oktober F 10
Ängelholm

F1A

1	Lars Andersson, Limhamn Mfk	798
2	Nils Olof Gustavsson, Axvalla fft	777
3	Per Qvarnström, Fladderhusen	776
4	Anders Persson, AKM	773
5	Bror Eimar, Nimbus Vi Unga	760
6	Ulf Sälde, Axvalla fft	737jun
7	Henry Åkermark, Axvalla fft	730
8	Bengt Blomgren Mfk Snobben	651
9	Ole Sandahl, Mfk Mysingen	609
10	Evert Andersson, Bromölla Mfk	607
11	Bertil Andersson, Limhamns Mfk	604
12	Claes Mårtensson, AKM	593
13	Jan Andersson, AKM	580
14	Magnus Löf, AKMG fft	570jun
15	Stig Kamph, AKM	555
16	Tomas Söderström, Limhamns Mfk	537jun
17	Svante Lundqvist, Fladderhusen	528
18	Ingemar Pettersson, Fladderhusen	523jun
19	Claes Andersson, Limhamns Mfk	494jun
20	Bo Söderström, Limhamns Mfk	463
21	Håkan Stridsberg Fladderhusen	339jun
22	Kalle Lundqvist, Fladderhusen	276jun
23	Henrik Axelsson, Limhamns Mfk	235jun

F1B

1	Anders Håkansson, AKM	858
2	Lennart Hansson, AKM	847
3	Knut Andersson, AKM	797
4	Tore Nilsson, Bromölla Mfk	654
5	Åke Engström, Axvalla fft	246
6	Lars G Olofsson, AKMG fft	188

F1C

1	Jan-Olle Åkesson, AKM	900+240
2	Ulf Carlsson, AKMG fft	900+211
3	Claes Mårtensson AKM	820
4	Lars-G Olofsson, AKMG fft	32

A1

1	Lars Andersson, Limhamns Mfk	489
2	Per Olof Nilsson, Bromölla Mfk	459jun
3	Lennart Olsson AKMG fft	457
4	Bo Söderström, Limhamns Mfk	455
5	Ken Andersson, AKM	453jun
6	Martin Lundqvist, Fladderhusen	449jun
7	Lars-Åke Andersson, AKMG fft	430
8	Tomas Söderström Limhamns Mfk	428jun
9	Svante Thorell, Limhamns Mfk	420jun
10	Jan Nilsson, Bromölla Mfk	409jun
11	Claes Andersson, Limhamns Mfk	385jun
12	Magnus Löf, AKMG fft	319jun
13	Henrik Axelsson, Limhamns Mfk	241jun
14	Björn Svärd, Fladderhusen	61jun

B1

1	Tore Nilsson, Bromölla Mfk	885
2	Bror Eimar, Nimbus Vi Unga	878
3	Lennart Hansson, AKM	688
4	Bengt Blomgren, Mfk Snobben	406

AKM:s Ferietävling 1976. F 10 Ängelholm
29 augusti

F1A

1	Bo Jansson, Mfk Linköping	786
2	Bengt Blomgren, Snobben Nymölla	783
3	Ingemar Pettersson, Fladderhusen	723
4	Lars Larsson, AKMG fft	698
5	Claes Mårtensson, AKM	676
6	Bror Eimar, Nimbus	583
7	Svante Lundqvist, Fladderhusen	576
8	Evert Andersson, Bromölla	556
9	Bo Söderström, Limhamn	524
10	Tore Nilsson, Bromölla	483
11	Stig Kamph, AKM	471
12	Louise Flodström, AKMG fft	461
13	Bertil Andersson, Limhamn	449
14	Claes Andersson, Limhamn	327
15	Tomas Söderström, Limhamn	290
16	Lars Andersson, Limhamn	284
17	Henrik Axelsson, Limhamn	198
18	Anders Persson, AKM	10

F1B

1	Anders Håkansson, AKM	843
2	Knut Andersson, AKM	825
3	Tore Nilsson, Bromölla	759
4	Lennart Hansson, AKM	715
5	Per Qvarnström, Fladderhusen	693
6	Olof Nerud, AKM	617

F1C

1	Jan-Olle Åkesson, AKM	864
2	Ulf Carlsson, AKMG fft	755
3	Lars-G Olofsson, AKMG fft	754
4	Claes Mårtensson, AKM	748
5	Pelle Liden, AKM	690

FIG Coupe d'Hiver

1	Stefan Blomgren, Snobben Nymölla	433
2	Olof Nerud, AKM	322
3	Bengt Blomgren, Snobben Nymölla	291
4	Gunnar Gruver, Snobben Nymölla	170
5	Mats Kronqvist, Snobben Nymölla	148
6	Sven Olof Olsson, Snobben Nymölla	6

A1 junior

1	Martin Lundqvist, Fladderhusen	423
2	Tomas Söderström, Limhamn	290
3	Ken Andersson, AKM	263
4	Claes Andersson, Limhamn	260
5	Henrik Axelsson, Limhamn	148
6	Sven Olof Olsson, Nymölla	107
7	Ken Persson, Nymölla	2

A1 senior

1	Lars Andersson, Limhamn	510
2	Lars Löfgren, Limhamn	372
3	Bengt Blomgren, Snobben Nymölla	319
4	Bertil Andersson, Limhamn	231
5	Bo Söderström, Limhamn	117

F.A.I. 1976

Organised by the Society of Model Aeronautical Engineers Ltd

1	Romak, 40 USA	78,58
2	Čiapala, 27 Poland	72,03
3	Barr, 36 U.K.	71,24
4	Blount, 37 U.K.	70,26
5	Thomas, 4 Canada	68,50
6	Rybecky, 7 Czech	68,43
7	Green, 38 U.K.	68,26
8	Servaites, 41 USA	68,18
9	Richmond, 39 USA	68,10
10	De Mello, 3 Canada	68,05
11	Felstead, 1 Australia	68,03
12	Kalina, 5 Czech	66,19
13	Strazberger, 23 Yugoslavia	66,19
14	McGillivray, 2 Canada	65,56
15	Knoch, 22 Yugoslavia	65,29
16	Chlubny, 6 Czech	65,01
17	Butti, 33 Switz	64,09
18	Wetzel, 13 W.Germany	63,18
19	Gabrijel, 21 Yugoslavia	63,03
20	Kujawa, 29 Poland	61,47
21	Liem, 25 Netherlands	60,15
22	Pontan, 31 Sweden	59,44
23	Banba, 20 Japan	59,40
24	Migani P, 17 Italy	59,29
25	Migani F, 16 Italy	58,23
26	Siebewmann, 35 Switz.	58,09
27	Cotugno, 15 Italy	58,03
28	Czechowski, 28 Poland	57,47
29	Wolthorn, 26 Netherlands	55,21
30	Vogler, 14 W.Germany	54,44
31	Nore, 9 Finland	53,39
32	Enomoto, 18 Japan	49,44
33	Raulio, 10 Finland	47,18
34	Nottelmann, 12 W.Germany	47,09
35	Lindén, 30 Sweden	46,51
36	Odagiri, 19 Japan	45,39
37	Erofejeff, 8 Finland	44,31
38	Beekmeyer, 24 Netherlands	41,50
39	Södersten, 32 Sweden	40,22
40	Cogne, 11 France	37,17
41	Heise, 34 Switz.	31,37

Highest Individual flight Bud Romak USA 39,36

1	USA	215,26
2	U.K	210,16
3	Canada	202,51
4	Czech	200,03
5	Jugoslavia	194,51
6	Poland	191,37
7	Italy	175,55
8	W.Germany	165,11
9	Netherlands	157,26
10	Japan,	155,03
11	Switz	153,55
12	Sweden	146,57
13	Finland	145,28
14	Australia	68,03
15	France	37,17

Oldtimertävlingen 1976

A2 (0-50 cm)

1	S-O Lindén, Nimbus	175
2	Örjan Gahn, Jakobsberg	103
3	Thomas Dahlström, Ikaros	74
4	Olle Blomberg, Nimbus	47
5	Louise Flodström, AKMG	29
6	Anders Jönsson, Ikaros	12

B2 (50-75 cm)

1	Örjan Gahn, Jakobsberg	192
2	Olle Hillerström, Nimbus	139
3	Lennart Flodström, AKMG	107
4	Lennart Backman, E-luna	103

C2 (75-100 cm)

1	Ove Pettersson, AKMG	382
2	Lennart Flodström, AKMG	166

D (Wakefield)

1	Örjan Gahn, Jakobsberg	392
2	Lennart Flodström, AKMG	263
3	S-O Lindén, Nimbus	246
4	Åke Engström, Axvalla	192
5	Ove Pettersson, AKMG	191
6	Olle Hillerström, Nimbus	154
7	Olle Blomberg, Nimbus	149

S1 (0-100 cm)

1	Lars Lindén, Nimbus	260
2	S-O Lindén, Nimbus	162

S2 (100-150 cm)

1	N-O Gustavsson, Axvalla	224
---	-------------------------	-----

HKG

1	Mats Jansson, N Uppland	260
2	Börje Eriksson, N Uppland	251
3	Jörgen Andersson, N Uppland	210
4	Eddy Astfeldt, Eskilstuna	204
5	Ove Pettersson, AKMG	130
6	Herbert Hartmann, Västerås	116
7	Olle Blomberg, Nimbus	99
8	Urban Lindström, Ikaros	84
9	Lars Lindén, Nimbus	78
10	Anders Lindström, Ikaros	78
11	Anders Jönsson, Ikaros	64
12	Thomas Karlsson, Nimbus	49

Sleek Streak

1	Ove Pettersson, AKMG	38
2	Pelle Josefsson, Metromerna	32
3	Tony Andersson, Metromerna	32
4	Jörgen Andersson, N Uppland	28
5	Lennart Backman, Eskilstuna	28
6	Thomas Karlsson, Nimbus	26
7	Lennart Flodström, AKMG	26
8	Urban Lindström, Ikaros	25
9	N-O Gustavsson, Axvalla	25
10	Herbert Hartmann, Västerås	20
11	Börje Eriksson, N Uppland	19
12	Olle Blomberg, Nimbus	18
13	Torbjörn Karlsson, Metromerna	18
14	L G Lindblad, Eskilstuna	16
15	Anders Lindström, Ikaros	16
16	Ronny Müller, Metromerna	12
17	Mats Jansson, N Uppland	12
18	Olle Österholm, Metromerna	11
19	Åke Engström, Axvalla	11
20	Thomas Dahlström, Ikaros	11
21	Gunnar Hillerström, Nimbus	10
22	Örjan Gahn, Jakobsberg	8
23	Robert Lundgren, Metromerna	7
24	Kennel Björkman, Metromerna	6
25	K A Pettersson, Västerås	6
26	Madeleine Åhrig, Metromerna	5
27	Malte Almlöf, Metromerna	5
28	Anders Jönsson, Ikaros	4

Wentzlepokalen 76.09.05

F1A

1	Per Sjölund, HMSK	683
2	Håkan Andersson, Skvadern	635
3	Kjell-Åke Jonsson, ÖMFK	544
4	Per Lang, Skvadern	498
5	Mats Nilsson, Skvadern	420
6	Bertil Nilsson, Skvadern	391
7	Arne Berglin, ÖMFK	237
8	Patrick Fröjd, ÖMFK	180
9	Ola Forslund, ÖMFK	60

A1 senior

1	Kjell Åke Jonsson, ÖMFK	553
2	Ingvar Fröjd, ÖMFK	349
3	Nisse Nässén, ÖMFK	328
4	Arne Berglin, ÖMFK	284
5	Stig Lewin, ÖMFK	277
6	Lennart Paulson, ÖMFK	257
7	Hasse Björkqvist, ÖMFK	207
8	Per Lang, Skvadern	86

AI junior

1 Per Sjölund, HMSK	557
2 Ola Forslund, ÖMFK	556
3 Patrick Fröjd, ÖMFK	509
4 Bengt Nilsson, Skvadern	497
5 Håkan Andersson, Skvadern	480
6 Christer Brantheim, ÖMFK	455
7 Lars Kristiansson, ÖMFK	446
8 Magnus Hemming, Skvadern	437
9 Lars Dellblad, Skvadern	272
10 Sören Nordström, ÖMFK	264
11 Peter Nordlund, Skvadern5	253
12 Mikael Nässén, ÖMFK	240
13 Bengt Persson, ÖMFK	216
14 Robert Nääs, Skvadern	169
15 Magnus Roos, ÖMFK	128
16 Anders Ericsson, Skvadern	55
17 Erik Östlund, Skvadern	30

Europa-Coupe 1976

FIA

1 Zach Gottfried, Öst.	1244
2 Williams Peter, GB	1201
3 Kraus Werner, Öst.	1175
4 Zojcsek Georgije, Jug.	1171
5 Leskosek Branko, Jug.	1136
6 Dr Lustig Volker, DDR	1109
7 Dolder André, Schw.	1057
8 Wolf Hans-Jürgen, DDR	1054
9 Vinco Sabbadini, It.	1036
10 Fantham Michael, GB	1034
11 Müller Jens, BRD	1028
12 Nevzat Soner, Türk	1016
13 Bad-David Ofer, Isr.	1013
14 Totev Georgi, Bulg.	1006
15 Vidensek Anton, Jug	996
16 Sundstedt Inge, Schwed.	970
17 Lendering Piet, NL	964
18 Weiss Ilan, Isr.	954
19 Baines Brian, GB	949
20 Van Eldik Anton, NL	946
21 Bucher Anton, Schw	936
22 Wallertin Nils, Schwed.	932
23 Althoff H-Wilhelm, BRD	921
24 Gerlach Wolfgang, BRD	893
25 Haase Wilfried, DDR	889
26 Nikolov Nikolai, Bulg.	876
27 Verbree Gerard, NL	869
28 Chmelik Herbert Öst.	844
29 Tschuor Georg, Schw.	841
30 Yosipovitch Itzhak, Isr.	804
31 Vassil Petrov, Bulg.	763
32 Lundquist Svante, Schwed	712
33 Vörös Endre, Ung.	712
34 Kovačs István, Ung.	688
35 Ledocq Michel, Belg.	670
36 Siranieri Gino, Ital.	628
37 Aslan Idris, Türk.	564
38 Lefoux Jaques, Fr.	558
39 Kösegil Kadir, Türk	478
40 Fülöp Laszlo, Ung.	470
41 Lensi Valdemaro, Ital	423
42 Demeure Daniel, Belg	419

FIB

1 Antioi Roberto Ital.	1191
2 Söderström Björn, Schwed.	1176
3 Stojanov Liubomir, Bulg.	1160
4 Kroon Bert, NL	1152
5 Schlesinger Roland, BRD	1140
6 Balzarini Ezio, Ital.	1139
7 Gialanella Mario, Ital.	1122
Dr Oschaltz Albrecht, DDR	1122
9 Brand Reuven Isr.	1112
10 Mielliz Egon, DDR	1102
Wells Robert, GB	1102
12 Van Hoorn Henk, NL	1101
13 Sebahattin Erbesler, Türk,	1099
14 Kapetanov Mirsad, Jug.	1097
15 Löffler Joachim, DDR	1096
16 Zachamal Hans, Öst.	1074
17 Busch Alfred, BRD	1058
18 Skjulstad Per Thom, Norw	1054
19 Purgai, Lajos, Ung.	1038
20 Zetterdahl Jan, Schwed.	1035
21 Siebenmann Dieter, Schw.	1034
22 Hangen Alfred, Öst.	1030
23 Eggimann Walter, Schw.	1018
24 Donda Arie, Isr.	1017
25 Walker Graham, GB	1007
26 Leibner Klaus, BRD.	1000
Sanavio Antonio, Ital.	1000
Andersson Knut, Schwed.	1000
29 Pecek Dusan, Jug.	987
30 Kaynes Ian, GB	971
31 Graux André, Belg.	965
32 Håkansson Anders, Schwed.	960
33 Jusufbasit Kenan, Jug.	953
34 Bülent Mutlugil, Türk.	952
35 Borchia Antonio, Sard.	948
36 Reitterer Ernst, Öst.	925
37 Reifler Hans, Schw.	917
38 Tote Volitchev Stoia, Bulg.	895
39 Szeri Anras, Ung.	874
40 Peitchev Jordan, Bulg.	872
41 Akca Tayyhar, Türk.	871
42 Varadi Mihaly, Ung.	716
43 Van Ry Mans, NL	689
44 Ben-Itzhak Itzhak, Isr.	642
45 Ledocq Charlie, Belg.	271

FIC

1 Huyben Bert, NL.	1225
2 Seelig Hans, BRD	1187
3 Maurer Peter Schw.	1071
4 Friedrich Reinh, BRD	1059
5 Sinapov Ajda, Bulg	990
6 Denkin Alexand, Bulg.	918
7 Schenker Rudolf, Schw.	872
8 Goranov Ivan, Bulg.	761
9 Stetz Hans, BRD	641
10 Reda Siegr. BRD	180
Baumann Franz, BRD	180
Weber Anton, BRD	180

FIA

1 Jugoslavien	3303
2 Österreich	3263
3 Großbritannien	3184
4 DDR	3052
5 Bundesrepublik	2842
6 Schweiz	2834
7 Niederlande	2779
8 Israel	2771
9 Bulgarien	2645
10 Schweden	2614
11 Italien	2087
12 Türkei	2058
13 Ungarn	1870

FIB

1 Italien	3350
2 DDR	3320
3 Bundesrepublik	3198
4 Schweden	3171
5 Großbritannien	3080
6 Jugoslavien	3057
7 Österreich	3029
8 Schweiz	2969
9 Niederlande	2962
10 Bulgarien	2927
11 Türkei	2921
12 Israel	2771
13 Ungarn	2628
14 Sardinien (Italien II)	2141

FIC

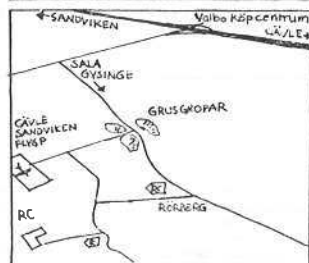
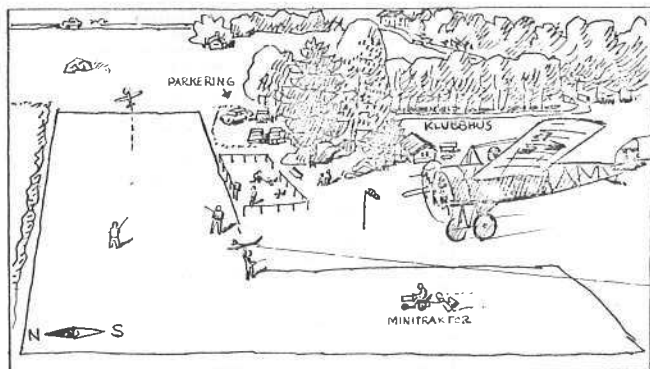
1 Bundesrepublik	2887
2 Bulgarien	2669

Hjelméus Memorial 19.9.1976
Axvalla fri flyg team

FIA

1 Per Qvarnström, Fladdermusen	900+229
2 Håkan Broberg, Borlänge	900+162
3 Jörn Ödemark, Norge	900+92
4 Lasse Larsson, AKMG	880
5 Nils Wallertin, AKMG	842
6 Lars Flodin, Gladiatorerna	835
7 Per-Arne Svensson, Uppsala	796
8 Henry Åkermark, Axvalla fft	795
9 Svante Lundqvist, Fladdermusen	791
10 Kjell Eriksson, Uppsala junior	779
11 Louise Flodström, AKMG	759
Johan Luthman, Gladiatorerna junior	759
13 Svein A Larsen, Norge	753
14 Jan Svenungsson, Uppsala junior	745
15 Bengt Blomgren, MFK Snobben	716
16 Herbert Hartmann, Västerås junior	713
17 Peter Tigré, Eskilstuna junior	689
18 Göran Larsson, Fagersta	665
Terje Sofienberg, Norge	665
Sture Eriksson, AKMG	665
21 Ulf Sälde, Axvalla fft	646
22 Nils-Olof Gustavsson, Axvalla fft	638
23 Jan Backman, Eskilstuna junior	613
24 Gösta Franzén, Uppsala	598
25 Åke Engström, Axvalla fft	589
26 Bengt Johansson, Axvalla fft	568
27 Gunnar Westerberg, AKMG	560
28 Olle Blomberg, Nimbus, Kumla	537
29 Åke Karlsson, Axvalla fft	512
30 Holger Sundberg, Uppsala	431
31 Olle Österholm, Eskilstuna junior	267

KLUBBNYTT



MFK LOOPING, Gävle

Vi har nu tack vare en mycket tillmötesgående markägare fått arrendera ett område som snabbt förvandlats till vad vi alla önskat, ett MODELL-FLYGFÄLT.

Genom frivilliga insatser av klubbens medlemmar har ett mycket fint arbete på kort tid förvandlat området till ett verkligt rekreationsområde med flygfältet som medelpunkt. Där finns nu även klubbstuga, utegrill samt skön natur och frisk luft.

Vårt fält ligger sydväst om södra banändan av Gävle-Sandvikens Flygplats, Rörberg. Fortsätt stora vägen ca 1 km förbi nedfarten till flygplatsen, där står vägschild "Rörberg" till höger om vägen samt även orange skyltar märkta "RC". Följ sedan "RC" fram till modellflygfältet. Parkeeringsplats finns vid modellflygfältet.

MFK Looping är en klubb för RC-flyg och har ca 35 medlemmar. Någon klubblokal finns inte, var och en bygger hemma hos sig. Flygfältet är vår gemensamma punkt, det är där vi träffas, flyger och mår bra.

Vi vill även visa Sveriges snyggaste klubbmärke, ritat av Rolf Astervik. Rolf har även tryckt upp vårt märke på "T-shirts" varför detta märke ligger oss varmt och nära om hjärtat.

Med modellflyghälsning
MFK LOOPING: Gävle



Hejsan Modellflygnytt!

Här är vårt klubbmärke. Vi är ett 20-tal modellflygare som har bildat MFK Storcken här i Vårgårda. Vi flyger, bygger, och har en massa trevligt på mötena (en gång i veckan). Vi har också en klubb-blaska, Modellflygbladet. Nu väntar vi bara på fint väder så vi kan ha våra klubbmästerskap.

Modellflyghälsningar
MFK Storcken

Radioflygklubben Zero kan nu presentera sitt klubbmärke. Det är av självhäftande typ och färgen är ett blått biplan på vit botten. Märket är ritat utav Vanja o Kennert Idertig från Jönköping. "Äras den som äras bör, Vanja är den som pennan för". Zero klubbens medlemmar är en samling buskflygare spridda över halva norra Småland som nu kan samlas under gemensam symbol.

Kent Petersson
Rfk ZERO
Vaggeryd



BULLER

BULLER FRÅN MODELLFLYGPLAN

Det var en positiv överraskning att miljöfrågor togs upp i förra numret. Jag undrar om rubriken kan bli ett stående inslag i tidningen dit medlemmarna kan skicka in bidrag med lösningar på ljud-dämpningsteknik för olika typer av modellflygplan.

Tekniska framsteg vinnas ju ofta när man kan "slå två flugor i en smäll". Detta gäller i högsta grad ljuddämpning. Det pris man får betala i form av ökat byggjobb och något lägre effekt är litet jämfört med alla fördelar som finns med en väldämpad RC-kärre. Jag har gjort en liten lista på RC-motorproblem.

- 1 Hörselskador för "piloten" (tex Pylon)
- 2 Samtal och trivsel på fältet försvåras
- 3 Störande för omgivningen runt fältet
- 4 Vibrationer ger fel i elektroniken.
- 5 Ricinoljekladd på modellen
- 6 Enstaka fall där ena halvan av propellern gått av och motorn skakat så kraftigt att modellen tappat vingen och störtat. (en allvarlig följd av ett trivialt fel)

Alla dessa problem kan lösas med 2 enkla åtgärder

- 1 Ljuddämparen förses med avgasrör eller extra dämpare.
- 2 Gummiupphängning av motorn

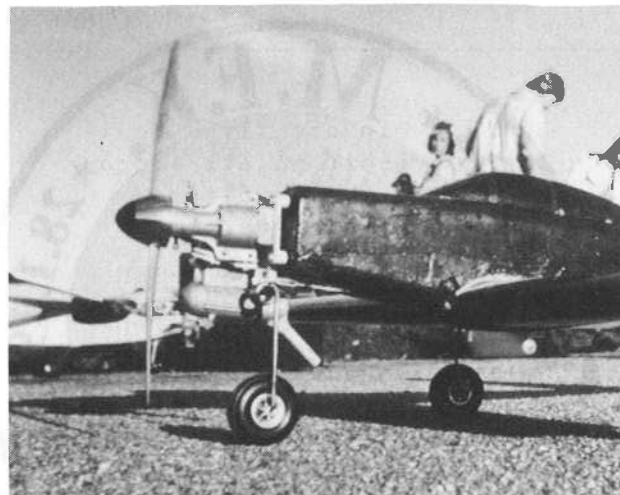
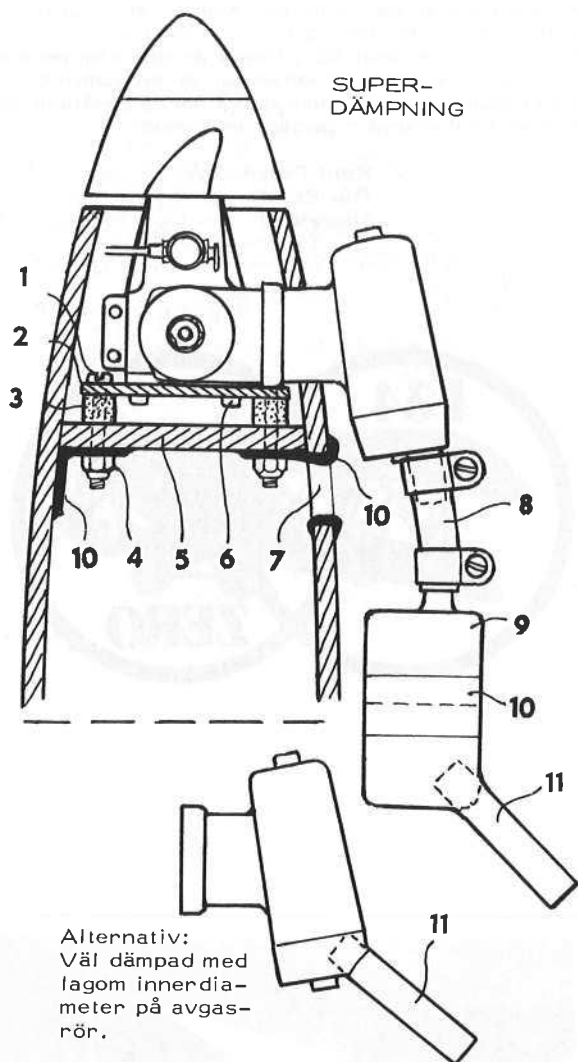
Bild 1 visar en OS 20 på en liten "Multi", spännvidd 1,25 m vikt 1,7 kg. Arrangemanget som vi kan kalla "Super ljuddämpning" framgår av skissen.

- 1 4 st M4 skruvar
- 2 1,5 mm dural-platta
- 3 Gummikutsar (genomborrade)
- 4 Nylockmuttrar



- 5 Plywoods-kott 6 mm (del av flygplanet)
- 6 Duralplattan och motorns vevhuslock skruvas fast med orginalskruvarna eller något längre skruvar från järnaffären. (Detta håller tack vare gummiupphängningen ordinarie fästen utnyttjas ej).
- 7 Inspektionshål för anhåll med fast nyckel av nylockmuttrarna.
- 8 Silikongummislang, (Kuntze i Stockholm)
- 9 2 gamla smalfilmsburkar av aluminium
- 10 Glasfiberplast
- 11 Avgasrör, aluminium

Den extra ljuddämparen väger 20 gram, Duralplattan väger 10 gram. Inget problem med vikten alltså. Det här är bara ett exempel. Många variationer kan göras. Graupner har ett motor- och noshjulsfäste av nylon, som jag har använt på liknande sätt för en OS 50, bild 2. 1,5 mm Duralplåt är provat på en 60:a och håller bra. Här har jag lagt nylonbrick-



or under skruvskallarna för att minska slitaget mot aluminium. Skruvarna måste vara glappa i sina hål så att de kan utföra en vickande rörelse när motorn vibrerar. Gummit fjädrar och glider mot ytorna och upptar en del dämpande energi, så att resonansamplituderna blir måttliga.

Ricinjolan har en fantastisk förmåga att leta sig ut och kladda ned. Skarven mellan motor och ljud-dämpare måste därför tätas med tex Araldit Rapid. Det limmet har visat sig hålla för de höga temperaturerna i olika delar av ett avgassystem.

Nej kom inte och säg att det här är omöjligt eller svårt. Tekniken är gammal skåpmat. Se på en bil bara dubbla dämpare och gummiupphängning sedan minst 20 år tillbaka.

Jag tycker också vi skall försöka sätta oss in i hur omgivningen till ett RC-fält verkligen påverkas av verksamheten. Det är inte som ett sportflygplan som brummar förbi och försvinner snabbt, utan ett jäkla liv från morgon till kväll. Det ena ettrigt tjutande planet avlöser det andra. Det är helt naturligt att man försöker värja sig och anlitar myndigheterna och får fram förbud. Skall inte vi som håller på med det här för nöjes skull dra vårt strå till stacken för ett mänskligt samhälle?

Peter Westerberg

RADIO

Börja tänka före!

Snart är det troligtvis försent för en sanering av RC-flyget i Sverige. För några år sedan var det någon som målade F:n på väggen med en låtsasartikel enl följande, "löpsedel Expressen Ung flicka dödad av modellflygplan". Den person som stod för detta - artikeln menar jag - var ute i synnerligen god tid. Men hur många har reagerat på detta och därmed ändrat attityd till olika former av RC-flyg (och varför inte till modellflyg över huvud taget då likartade faror förekommer)?

Nej vi går på nu ännu värre med den ena nya superkraftmotorn efter den andra och detta helt utan eftertanke. Den sista iden beträffande certifikat är väl i vis mån positiv, men vad hjälper den honom i busken som knappt vet att SMFF existerar?

Ty låt oss sluta med att slå oss på bröstet och tro att RC-flyget dväljs inom SMFF:s medlemskader. Nej vi har inte ens hälften av radioflygarna där, det är jag övertygad om.

Vad skall vi då göra? Ja det är kanske inte några populära åtgärder som avses om vi skall nå en miljö på vårt fält som innebär säkerhet för oss och våra familjemedlemmar mm. Ty känner du säkerhet för din egen och din familjs del? Detta när det flyger omkring "bomber" i luften. Vikter kring 4-5 kg med hastigheter som överstiger 100 km/tim! Med en radioanläggning som vi synnerligen ofta anklagar för att vara mycket känslig för störningar. Detta som alltså medför att ovan nämnda kraftpaket kan ge sig iväg åt vilket håll som helst. Känner vi verkligen säkerhet inför dessa situationer?

Varje sunt tänkande människa måste svara nej på denna fråga och den som eventuellt svarar ja måste jag direkt anklaga för att gå omkring i sin egen lilla drömväld. Och fråga är om vi inte lite till mans gör detta! Det är dags att vakna nu - visst är vi mycket säkrare än buskflygarna men tro inte att du drabbas mindre för det. Tänk efter före även när det gäller din hobby!

Pär Lundqvist

TILL SALU

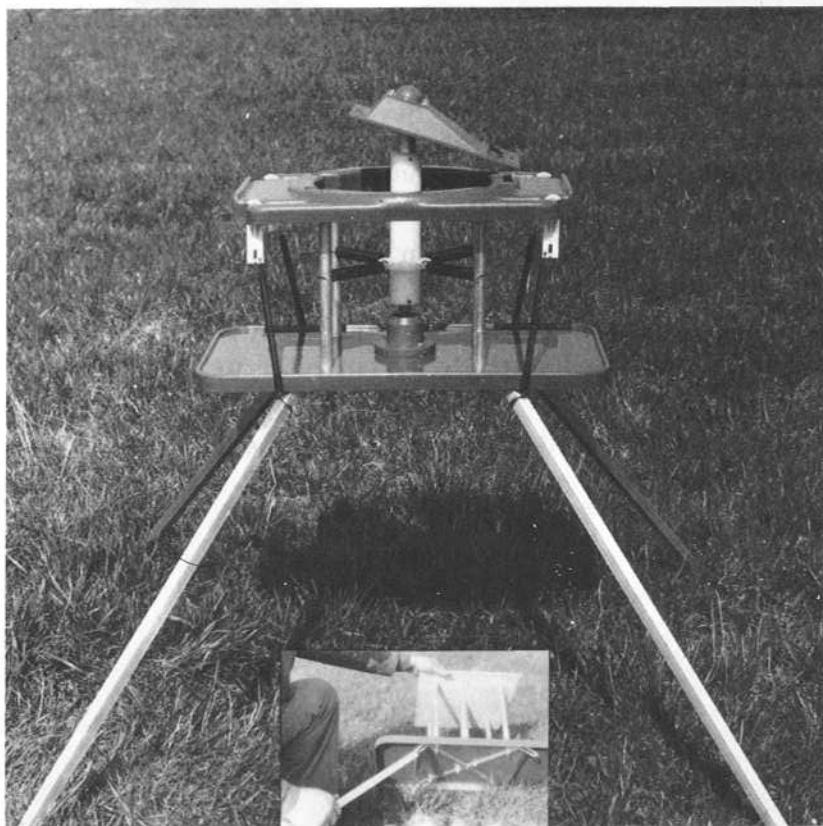
KRAFT-servon KPS11, KPS14 200:-
o.s. MAX-60F SR 375:-
SULLIVAN DeLuxe elstarter 150:-
Tommy Svensson 0122/17871

Skall Du lära Dig att flyga helikopter? Är Du trött på att ligga på magen när Du skall justera helikoptern? Här är svaret:

HELFE HELI-TRAINER och STARTER

ett redskap för både nybörjaren och experten.

Du justerar in motorn och alla reglagen utan risiko för Dig själv, omgivningen och modellen. Du lär Dig alla de livsnödvändiga reflexerna utan att riskera den dyrbara modellen. Med adaptorn lossar Du lätt modellen från trainern och går lika enkelt tillbaka när Du skall lära Dig svårare manöver.



Som expert kan Du öva det svåra momentet att flyga modellen emot Dig, och under resan till och från flygfältet står modellen stadigt på Heli-trainern.

På Heli-Trainer typ Senior kan modellen vrida sig fritt kring sin egen axel, lyfta upp till 20 cm (inställbar), luta sig över 20° (dubbla kulleleder) och förflytta sig framåt, bakåt och sidledes.

Heli-Trainern har verktygsmaskinkvalitet och kostar faktiskt åtskilliga hundralappar, men den är billigare än en enda krasch med modellen.

Har Du råd att undvara

H E L I - T R A I N E R N ?

Säljes genom fackhandeln.

OBS! Under januari, februari och mars paketpris på Trainer+Helikopter BO 105

Vemako

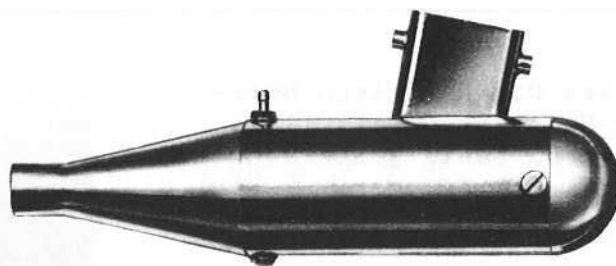
TELEFON 0758/725 48
BOX 2044
196 02 KUNGSÄNGEN 2

Verktögs- och Maskinkonstruktioner Aktiefbolag



MINIVOX Super-Silent

Din LJUDDÄMPARE!



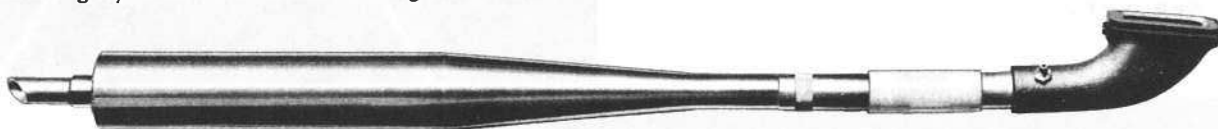
Den nya men redan beprövade ljuddämparen från Minivox. Används av huvudparten av de europeiska tävlingsflygarna inklusive världsmästaren och vicevärldsmästaren.

Ger minsta förlust och bästa ljuddämpning av alla kända dämpare, kan dessutom p.g.a. adapter-systemet användas till nästan vilken motor som helst, bara adaptorn byts.

Erhålles med kolfiberinlägg (som används i rymdtekniken).

För alla som sätter värde på låg ljudnivå och små förluster.

För alla som anser att de behöver mer effekt än vad en normal motor kan ge, har vi också något:



S O N E X - Resonansljuddämpare

Ger motorn högre effekt än när motorn inte har någon ljuddämpare alls men ändå bättre ljuddämpning än de flesta andra ljuddämpare. Ca. 75 db (A) 10 m bakom ljuddämparen. Väger endast 138 g.

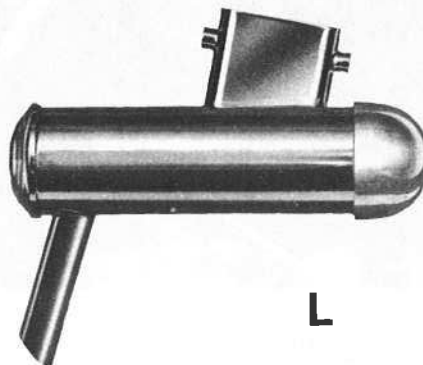
Dämparen kostar förstås mera än andra modeller, men den högre effekten kan vara värd priset.

Därutöver hela Minivox-programmet med Sport S, Sport L, Sport D, Sport Q och Super II. S= Stående och L= Liggande motor, D= deltaplan, Q= skalamodeller.

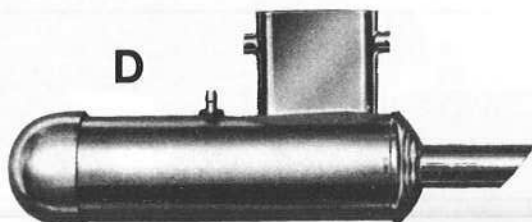
Samtliga ljuddämpare finns i Din modellaffär. Skulle de inte finnas där, kan Du skriva eller ringa till oss.



Q



L



D

Vemako

TELEFON 0758/725 48

BOX 2044

196 02 KUNGSÄNGEN 2

Verktögs- och Maskinkonstruktioner Aktieföretag

Om skala VM

Det har i de senare nummren av MFN blivit väldigt populärt att tycka si eller så och då speciellt att inte tycka om saker och ting eller ibland vissa personer. Detta är en tråkig utveckling som endast skadar alla vårt gemensamma intresse, modellflyget.

Ett tragiskt exempel på hur det kan gå när resultatet av allt detta "inte tycka om" kommer i dagern var Skala-VM. Synd men dessvärre sant, även om somliga kommer att tycka annorlunda och klappar sig för bröstet. Efter att ha varit utomlands en längre tid lyckades jag komma hem lagom till VM, som jag verkligen sett fram emot. Sålunda ställdes färderna omgående till Dalarna men väl där började förväntningarna omgående krossas. Skall man behöva vara orienterare för att hitta till en tävling av detta format? Inga vägvisare av något slag. Nu råkar jag av en tillfällighet känna till Borlänge-trakten ganska väl, så det gick bra ändå men tänk på alla som inte har samma lokalkännedom.

Nåväl, än så länge gick det väl an, man såg ju fram mot flygningarna efter att i hangaren ha studerat dessa flygande mästerverk på behörigt avstånd. Alltså - flygstudium! De tävlande presenterades allt eftersom de skulle flyga men här var det stora problem. Speakern var stundtals ett par tre flygningar före eller efter och visste oftast inte alls vad som hände ute på banan. Varför? Ja, säger väl någon förståsigpåare, speakern satt ju inne i hangaren och det är inte så lätt att veta vad som händer ett par hundra meter borta. Men varför satt speakern inne i hangaren? Kanske räckte inte mikrofonsladden till men det hade väl gått att ordna, det var ju i alla fall VM.

Det flögs som sagt ibland trots speakerns jättemissar men för det mesta flögs det inte alls. Långa, långa pauser då publiken undrade vad som pågick. Varför inte ordna lite utfyllnad, tex combat, men det "passade" kanske inte, men jag kan försäkra att publiken blivit förtjust. Det är visserligen sant, som någon framhöll, att det inte finns några lokala linflygare på platsen men med lite god vilja hade det säkert kunnat ordnas ändå. Minst ett halvdussin linstyrare av svensk toppklass fanns på plats, de flesta dock utan flygtyg. Ingen hade ju frågat var den allmänna reaktionen.

Många som läser de här raderna kanske tycker att jag gnäller men då vill jag påpeka att jag ingalunda är ensam om den här reaktionen. Under dagarna på Rommehed pratade jag med minst ett tjugi i Sverige kända modellflygare, dock inga arrangörer, och alla framförde åsikter som var mer eller mindre lika mina egna. Många klagade över att linflygningen pågick så avsidet men det kan knappast arrangörerna lastas för därför att någon annan plats att flyga lina på inte fanns.

Varför händer då detta? Jo man vill helt enkelt inom vissa kretsar inte samarbeta med modellflygare som inte tillhör den så kallade adeln. Man tycker inte om. Som väl är, så är det inte många modellflygare i landet som har den här attityden men det är alldeles klart att de är tillräckligt många för att kunna göra närmast fiasko av ett VM. Synd om långväga resenärer och publiken. Vore jag arrangör skulle jag sätta mig i skamvrån - och sitta kvar där.

Så här bland många andra
tyckte
Anders Leimalm
pensionerad linflygare

Ny RC Minihelikopter i Sverige!
HUGHES 250 för.25-motorer, rotordiam 1 m.
Bel; styrsystem m el utan kollektiv pitch. Kompl
monteringsats med färdig mekanik. Pris 925:-
Se också test i RCM juni 1976.
Radio: Digijace 4-kan IC kompl med ackar. Pris
1.295:-
Orient-Hobby, Mickel Bagares gränd 75
123 55 Farsta. Tel 08/93 43 47

Tips inför sommaren

Du som har RC-seglare och tröttnat på att springa med lina, har Du försökt med bogsering? Det som behövs är en kompis med en lämplig bogsermodell tex en "Guling" som jag personligen tycker är en av de bästa.

Hur gör man då urkopplingsanordningen på segelplanet? Ja, en bra lösning är den som Bosse Bergstedt konstruerat för A-15. Man tar 2 cm av ett 5-6 mm mässingsrör och plattar till så det liknar ett långsmalt O. Borra ett 4 mm hål genom sidorna. Ta ett 4 mm mässingsrör 10-15 cm långt och böj så att det passar inne i kroppen. Stick in röret något i mässingbiten och löd fast. Böj en 0,75 mm pianotråd och passa in i mässingröret. Ta upp ett hål i nosen på segelplanet och limma fast kopplingsanordningen. Koppla till luftbromsen om sådan finns, annars sidorodret så att det löses ut vid fullt utslag + trim.

Bogserlinan bör vara 30-35 m. Löda ihop gem och knyt på linändarna, de passar precis i urkopplingsanordningen.

Fäst linan eller gör en kopplingsanordning så nära tyngdpunkten som möjligt på motorplanet. Stjärtkoppling går också, men är inte så lämpligt därför att segelplanet måste ligga exakt på samma höjd som motorplanet hela tiden och det är det som är så svårt.

Bogsera i stora cirklar och stig långsamt. Vridmomentet och låg fart brukar se till så man får ha sidorodret åt höger och skevrodret något åt vänster hela tiden.

Trimma mycket dykroder på segelplanet och försök hålla samma höjd som motorplanet. Se till att linan är sträckt hela tiden. Sväng så lite så att du har motorplanet innanför dig i svängarna.

Kjell Dalsheim

R/C-segelflyg

I ett mer bullerstört och bullrande samhälle är det ljuvligt att plocka fram ett radiostyrt segelmodellplan stort eller litet, och att åka ut till fältet och att med gummirep eller motorvinsch dra upp modellen. Och sedan hitta en termikblåsa och försvinna upp i skyn, ljudlöst. Detta är inte en utopi för termik förekommer vanligt, mer eller mindre starkt. Här är det mest en fråga om teknik att kunna utnyttja den. Modellen kan vara stor eller liten men lyften finns där, och det är en fråga om att trimma modellerna så att de flyger eller helst kan enbart flygas med trimpakarna på radion. Ex.vis min Snoopy (byggd efter ritning spännvidd 3,4 m) börjar ställa väldigt starkt vid kraftig termik dvs när den går in i termikblåsan. Ofta hörs det från flygarhall att det blåser mycket uppe i luften när tex modellen helt plötsligt börjar ställa (mer eller mindre starkt beroende på hur kraftig termiken är) desto kraftigare vid kraftigare termik. Här gäller det att snabbt komma runt för att ligga kvar i blåsan. Här kan du gärna svänga mycket brant och hålla svängarna vid liv med hjälp av höjdrodret. Ju närmare marken du får tag i blåsan desto brantare får du räkna med att svänga för diametern på blåsan är mindre. Ju högre upp Du kommer desto flackare och vidare kan svängarna bli.

Tidvis finns det lite termik, ibland så lyfter det över allt. Då kan det vara svårt att komma ner. Jag har själv vid en 9 min termikflygning i tävlingssammanhang haft lyft i fyra min och därefter försökt att komma ner med fullt dykroder under 5 min, (modellen saknar luftbroms) total flygtid 9 min. Vid detta tillfälle fick jag tag i blåsan på 15 meters höjd över marken. Blåsona behöver ej alltid plockas upp högt uppe i luften. (modell: ritningsbyggd Windfree).

Någonting för oss att bita i: Att man i USA med en Superior Flying Model kallad Bunny, spännvidd 73" 1,85 m, har man efter en handstart gjort 1 looping, en 360° sväng återvänt och fångat den i handen i brösthöjd. Den har senare lyckats göra 6 st loopingar i ett och samma kast, med en mjuklandning. Till och med inverterat handkast följt av en halv roll + landning. De Du!

Varför inte träna för att ta olika nivåer i LSF (League of Silent Flight). Där finns 5 olika nivåer. Den första, nivå 1, omfattar 5 min termikflygning, 15 min hangflygning (som kan bytas ut mot en 5 min termikflygning, dock inte samma dag som den första termikflygningen), och 5 st landningar inom högst 3 meter från ett märke.

Nivå II 15 min termik
1 tim hangflygning (kan utbytas mot termik 15 min)
10 st landningar inom 1,5 m, + lite tävlingsflygning med minst 5 deltagare (går att ordna vid lokala tävlingar).

Nivå III Termik 30 min
Hang 2 tim (utbytbar)
en tur och returflygning: 1 km + lite tävlingsflygning med minst 10 deltagare.

Nivå IV Termik 1 timme
Hang 4 timmar (utbytbar)
distans (tur och retur) 2 km + tävlingsverksamhet med minst 15 deltagare inkluderar minst 1:a plats

Nivå V Termik 2 timmar
Hang 8 timmar (ej utbytbar)
distans (Tur och retur) 10 km + tävlingsverksamhet med minst 20 deltagare inkluderar 3 st 1:a placeringar.

Anmälningar och blankett sköts av Jan Levenstam Movägen 26, 163 60 Spånga.

Lite om hangflygning

I USA har i dagarna satts ett troligen fantastiskt rekord vad det gäller tur och returflygning för segelmodeller, 2 man har flugit 804 miles motsvarar 1294 km längs Allegheny Mountains. De flög en Cirrus och en ASW-17. Flygtiden var ca 12 timmar och en av modellerna landade först 1,5 timme efter solnedgången. Flyghastigheten var tidvis uppe i 160 km/tim med en Cirrus. De startade i Pennsylvania, nära State Collage och rundade ett märke i närheten av Knoxville i Tennessee och flög tillbaka i samma bana.

Vid hangflygning i USA har hastigheter uppåt 165 km/tim uppnåtts i lätt medvind för ett ben och en medelhastighet av 131 km/tim.

Visst kan man säga att segelflyg är en fartfylld sport.

Ante

EM



23. Ett gäng svenska kärror.

EM i F3A

Så var det äntligen dags. Det första Europamästerskapet för F3A i Koksijde, Belgien 7-12 juli. Svenska laget blev uttaget så sent som sista helgen i maj månad vid UT i Lidköping. Ordningen blev då att Benny Kjellgren vann. Bengt Lundström tvåa. Kenneth Holm trea och undertecknad, Kjell Dalsheim fyra. Ledningen för EM var vänliga nog att låta fyra man från varje land att deltaga. Det var bara att tacka och sätta igång att packa.

Samlades i Varberg söndag den 4. Benny och Sture Persson samt undertecknad och fästmör/supporter gästade Kerstin och Kenneth Holm den natten. Tack för det.

Färja nästa morgon. Destination Grenå. Ja, på färjan hittade vi resten av laget, Bengt (Hyvel-Bengt) Lundström och allas vår team-manager, som det heter på utrikiska, Ken Gustavsson, Fina fåglar hade vi sällskap med. Vita örnar eller möjligen var det måsar. En del lekte bombplan (sk-t måsar).

Första kvällen åkte vi till Hollenstedt, ungefär 5 mil sydväst Hamburg. Lyckades också att hitta hotellet till sist. Stället rekommenderas varmt, bättre mat än där kan man knappast få.

Tisdag. Kenneth hade listat ut att vi hade 50 mil kvar. Något felaktigt, 80 mil skulle det visa sig. Solen eldade på för fullt hela tiden så bilarna var ungefär som ett bättre finskt bastu. Skillnaden var väl hjulen.

Passerade gränsen vid Aachen, där vi också tog en liten matrast. Så körde vi igenom Bryssel och förbi Gent ut till kusten och Koksijde. Staden ligger ungefär 1 mil från Franska gränsen i området runt Duinquerke som var stor slaktplats under krigen. Sanddynorna var fulla av varningsskyltar angående granater och annat kvarglömt skrot.

Förläggningen var inte Hilton hotell precis. Dusch saknades nog mest. Tur havet fanns kvar i alla fall, så vi fick blöta oss lite i alla fall.

Onsdag. Invägning och frekvenskontroll av radioapparaterna. Före vägningen syntes vissa nerviga piloter irra omkring inne i hangaren. Dock inte efteråt. Måste varit massor med termik i luften eftersom alla kärror var ett halvt kilo lättare än normalt. Vägen var också till salu efteråt.

Torsdag. Träningsstarter på morgonen. Lite småjusteringar. Bengt spräckte stabben i luften. Snabblimning. Stor öppningsceremoni. Tal och flagghissningar. Svensk hissare: Ken Gustavsson.

Flygningarna genomfördes på två pister. Benny flög sin första start på kvällen. Toppklass trots hård sidvind, Svaga poäng men det skulle vi bli vana med. Sidvinden hängde också med hela tiden.



7 Schweizarna hade en stor supporterskara.

Nr 10 är Schuhmacher.



9 Benny är klar för start



19 Italienaren Bertolanis kärnor, Notera pipan.

Fredag. Upp i ottan, för det var dags nu för oss andra svenskar. Kenneth och Bengt flög snabbt och prydligt som vanligt. Bengt hade dock en underlig landning. Mittpunkten på landningscirkeln var en korsning mellan en uppställningsplats och en taxibana. Just där var det en grop. Bengt träffade gropen. Studsade upp och seglade vidare mot den intet ont anande Ken G. Ken vaknade till i sista sekunden och gjorde en raketstart som inte ens Garpenborg skulle ha skämts för. I min första start lyckades jag väcka domarna. Flög otroligt lågt och nästan i knäna på dom. Då fick jag bra poäng. Men inte flög jag snyggt. Samtidigt flög de stora gossarna, Matt och Prettnner på andra cirkeln. Prettnners kärna gick så fort, så när han skulle vända kärnan för att göra rollarna, vände han över oss, fast det var 700 m mellan cirklarna. Effektpiporna som toppkillarna använde, höjde inte bara motorvarvet. Ljudet blev också väldigt hårt. Värsta oljudet hade ändå italienaren Pasqualini, rena motorsågen. Domarna dömde efter mellaneuropeernas flygstil, lite utanför regelboken. Skulle ha varit tvärtom. Tiderna på tex långsam roll omkring 8-9 sek 45° vinklarna existerade inte. Ingen begränsning i höjddled. Det är verkligen på tiden med en internationell regelkonferens för domarna.

Andra starten, Benny gjorde troligen sin bästa start någonsin. Ändå fick han låga poäng. Kenneth och jag flög sämre än i första starten. Bengt fick till en fin flygning fram till landningen. Satte ned kärnan med något för hög fart, Kärnan rusade vidare mot Ken som placerat sig bredvid ett landningsljus. Mitt i prick på båda. Ken fick väldigt ont i benet och belgiska flygvapnet ett landningsljus fattigare. Till råga på eländet sprack kärnan också.

Lördag. Tredje starten, Kenneth lyckades bra i sin start, vi andra mindre bra.

På eftermiddagen bjöd dom på uppvisning med alla möjliga och omöjliga modeller. Ett stort strykjärn flög. En påskkärring hade också förirrat sig dit. Så kom en galning med en speedmodell. Men då tog vi svenskar betäckning bakom första bästa bil. Modellen gick otroligt fort, säkert omkring 350 km/t. och, till slut en liten Mirage med en reamotor. Lät som Viggen med tänd EBK. Flög i säkert tre minuter innan stora kvadden.

Söndag. Sista starten. Fint flygväder på morgonen, helt lugnt. Vid 11-tiden blev det avbrott. Högmässa i hangaren. Prästen måste nog ha talat med väderguden om oss svenskar, för det blåste upp omedelbart. Hård sidvind som vanligt. Ganska hyfsade starter för oss ändå. Låga poäng förstås. Bengt utmärkte sig i landningen igen. Nu var det den belgiske cirkelchefen som fick rädda sig hals över huvud. Undertecknad fick flyga EM:s sista start. Så var det stor militäruppvisning efteråt. Började uppvisningen med en gammal flygande loppa och fortsatte med flygplan fram till våra dagars moderna jet-kärror. Vi tittade ej klart på hela programmet utan reste hemåt. Åkte på kvällen en bit bortanför Köln, där vi stannade på en rastplats och försökte sova i bilarna. Gick inte så bra. Åkte så upp till Skandeborg i Danmark där vi övernattade. Färjan hem nästa dag. Kom hem tisdag natt den 13 efter att åkt sammanlagt 355 mil.

1 Wolfgang Matt, Lichtenstein	13,600
2 Hanno Prettnner, Österrike	13,295
3 Günter Hoppe, V-tyskland	12,700
4 Benito Bertolani, Italien	12,435
5 Bruno Giezehdanner, Schweiz	12,345
6 Harald Neckar, V-tyskland	12,100
7 Ruggero Pasqualini, Italien	11,500
8 Günter Metterhausen, V-tyskland	11,460

14 Benny Kjellgren
20 Kenneth Holm
25 Bengt Lundström
26 Kjell Dalsheim

Lagsegern vanns överlägset av Väst-Tyskland.

Kjell Dalsheim

NM

NORDISKA MÄSTERSKAPEN F3A 1976

Den 21-22 augusti 1976 arrangerade Sveriges Modellflygförbund tillsammans med Strömstads Radioflygklubb Nordiska Mästerskapen i radioflygets tungviktsklass, F3A. Intresset för NM F3A har tyvärr varit ganska dåligt de senaste åren. Det kan kanske bero på det uttagningssystem som för närvarande existerar. Enligt detta system kan bara tre tävlande från varje land ställa upp på ett NM. Eftersom det vanligtvis bara är tre till fyra länder som ställer upp, anser jag personligen att ett sådant uttagningssystem är förkastligt. Det diskuteras för närvarande huruvida möjligheterna är att NM i framtiden skall komma att gå som ett öppet Nordiskt Mästerskap. Det skulle i så fall bidra till ökat Nordiskt tävlingsutbyte. Till årets NM lyckades vi i alla fall få igenom förslaget om att fyra tävlande från varje land skulle få ställa upp och tävla om de individuella placeringarna. Fjärde mannen kom dock ej att ingå i laget. Norge, Danmark och Sverige hade samtliga anmält fyra deltagare, medan Finlands deltagarantal uppgick till tre. Tyvärr uteblev Danmarks Ole Harder och Finlands Kari Lautala, vilket gjorde att antalet startande reducerades till 13.

Tävlingen hölls på Näsingeflygfält strax utanför Strömstad. Det har visat sig att Näsingeflygfält är ett bra fält för just F3A-tävlingar. En fördel är att vi har två banor uppklippta, vilket gör det möjligt för piloterna att flyga med solen i ryggen. Något som säkert uppskattas av både piloter och domare.



Tore Paulsen tillsammans med sonen Dag Henning och sina Spitfires.
Foto: Percy Ericsson

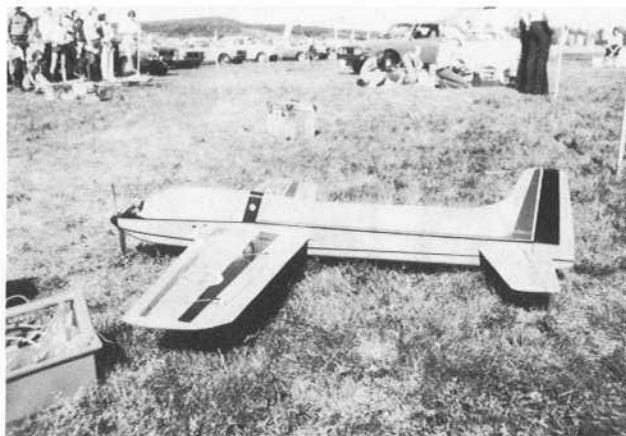
Vädret på lördagsmorgonen var bästa tänkbara. Solen sken, det var varmt och nästan vindstilla. Under träningen tidigt på morgonen inträffade en kollision i luften mellan två modeller. Det var dansken Peter Kjers och regerande mästaren Benny Kjellgrens modeller som stötte samman. Peters modell fick såpass svåra skador vid kollisionen att den störtade och totalförstördes. Bennys modell undkom däremot konstigt nog utan några nämnvärda skador. Tyvärr hade Peter Kjer inte med sig någon reservmodell, vilket gjorde att han inte kunde delta i tävlingen.

Kommunstyrelsens ordförande i Strömstad, Torsten Torstensson, invigde tävlingen och uttryckte i sitt anförande bl a sin glädje över att arrangemanget blivit förlagt till Strömstad.

När det gäller lördagens flygningar kan man konstatera att svenskarna visade sig vara mycket dominerande, och att Benny Kjellgren tog ledningen förvånade väl knappast någon. En mycket intressant överraskning var däremot 14-åriga Dag-Henning Paulsen, som med stor bravur deltog i tävlingen. Att en såpass ung kille deltar i ett NM är kanske lite ovanligt, men ser man till bakgrunden är det kanske inte så konstigt. Dag-Henning är nämligen son till förre Norske Mästaren Tore Paulsen, som även han deltog i tävlingen.

Under tävlingens gång visade det sig vara några som hade problem med sina motorer. Ex. vis lyckades inte Norske mästaren Ernst Totland få start på sin motor inom de tre minuter som man har på sig. Eftersom en av de fyra flygningar varje deltagare genomför räknas bort, spelade det missödet ingen större roll. Leif Widenborg, Danmark, hade däremot problem med sin radio, vilket resulterade i att han fick avstå från söndagens flygningar.

Under lördagskvällen fick alla tävlingsdeltagare, domare, m fl avnjuta en delikat räksupé på restaurang Simona i Strömstad. Kommunstyrelsens ordförande Torsten Torstensson passade där på tillfället att dela ut en bok om Strömstad till samtliga domare och lagledare. John Lyrsell uttryckte i ett tal under kvällen, sin stora förhoppning om att Island inom en snar framtid skall komma att vara representerade vid kommande NM tävlingar i F3A. Undertecknad, som fungerade som tävlingsledare vid NM-76, ombads framföra allas hälsningar till de Isländska radioflygarna. Då jag kommer att sända några ex av denna tidning till det Isländska flygförbundet, hoppas jag att denna önskan blir uppfylld.



Bengt Lundströms "Flygande Hyvelbänk"
Foto: Percy Ericsson



Trean Bengt Lundström poserar framför fotograferna.
Foto: Strömstads tidning

Söndagens flygningar genomfördes under samma fina väderleksförhållanden som under lördagen. Det visade sig inte bli några större förändringar i resultatlistan från lördagens flygningar. Benny Kjellgren lyckades alltså inte helt oväntat att för tredje gången i rad förvärva titeln Nordisk Mästare i F3A. Mellan Kenneth Holm, Varberg, och Bengt Lundström, Göteborg var det dock lite jämnare och det var hela tiden oviss om vem som skulle få den bästa placeringen. Nu avgjorde emellertid Kenneth det till sin favör genom att komma tvåa, tätt följd av Bengt Lundström. Kampen om fjärde platsen var om möjligt ännu hårdare. Sveriges Kjell Dalsheim, som tävlade utanför laget, lyckades med femton poängs marginal till närmaste konkurrent lägga beslag på fjärdeplatsen. Norrmannen Tore Paulsen fick därför nöja sig med en femteplats. Regerande Norske mästaren Ernst Totland hamnade på sjätte plats och stjärnskottet Dag-Henning Paulsen kom på en hedrande sjunde plats. Bengt Hansen från Köpenhamn hamnade på åttonde plats följd av norrmannen Tore Jemtegaard. Finländarna Nils Tigerstedt och Esa Eirola, som flög förhållandevis sakta, kom tia resp elva. Leif Widenborg, som tyvärr ej kunde genomföra söndagens flygningar hamnade på tolfte plats och Peter Kjer som kvaddade sin modell innan tävlingen började blev alltså poänglös och kom därför sist på trettonde plats. Det svenska laget hamnade alltså på första plats följt av de norska, danska och finska lagen.

De flesta tävlingsdeltagare hade sina modeller utrustade med infällbara landställ, vilket i kombination med en vass motor gör kärorna mycket snabba. Som programmet och tävlingsreglerna ser ut i dag, är det mycket svårt att kunna hävda sig med en långsam modell.



De tre främsta har intagit sina platser på prisfallen.
Foto: Mikael Nabrink

Till sist vill jag tacka Strömstads Flygklubb för deras positiva inställning till tävlingen och för att de under både tävlingsdagarna serverade mat i sin klubbstuga. Jag vill även passa på tillfället att göra lite reklam för Strömstads Radioflygklubbs egen tävling, nämligen Gränscupen F3A som går varje år. Vi kommer under 1977 att köra tävlingen som en öppen internationell tävling, vilket gör att den blir den enda i sitt slag i Norden. Förutom att alla nordiska F3A flygare får möjlighet att ställa upp i Gränscupen, hoppas vi att även tex tyskar och holländare kommer till Strömstad och tävlar. Vi vill på detta sätt öka framförallt det nordiska tävlingsutbytet, men hoppas alltså även att tävlingen skall vinna gehör hos tävlingsflygare i andra delar av Europa. Mer information om tävlingen kommer att publiceras senare.

Mikael Nabrink
Tävlingsledare

SM

FRÅN SM ÅR 1976 F3B TERMIK

text och foto: B Nyström

1976 års SM genomfördes på Axvalla hed den 5-6 juni med Lidköpings MFK som arrangörer. Antalet anmälda till tävlingen var 27 st varav 23 kom till start. Det var synd att 1975 års Svenske Mästare Lennart Sundell inte kunde ställa upp och försvara sin titel som nu istället togs av Lidköpings MFK:s Tore Gustavsson.



Hur går det här då? Blir det en max?
Flygare är Tore Gustavsson.

På lördags morgon checkade alla flygare in och fick sina modeller kontrollerade och stämplade av en skärpt Harry Fransson LMFK.

Så småningom kallade Bo Nylund de tävlingssugna till information- och välkomstceremoni och förklarade 1976 års SM startat.

Nylund förklarade i stora drag tävlingens uppläggning samt att han skulle mana på de tävlande att de höll sig redo till start för att hinna genomföra tävlingen på rimlig tid nu när SM-programmet är så stort.

Som vanligt vid tävling på Axvalla brukar vädergudarna demonstrera lite av sin ovilja mot segelflygarna som däremot inte räds vare sig regn eller lite blåst så det var idel glada ansikten trots att vädret var lite ruggigt.

I slutet på lördagen hade två omgångar avverkats. I tätplaceringen låg bl a Kent Svensson från MFK BLUE MAX. På söndagsmorgon skulle omgång nr tre starta men genom missförstånd från några tävlande som anlände först på söndagen företogs en allmän omröstning huruvida en fjärde omgång skulle avverkas. Genom handuppräknning avgjordes det att det skulle bli fyra omgångar. Dagens tävlingar genomfördes snabbt med en verklig fin rutin från ledningens sida, givetvis även från de startande. Vid middagstid när Agne Engman efter ett envist och ofrivilligt strömavbrott på sin miniräknare slutligen fått fram resultatet kunde en ny Svensk Mästare koras i segelflygets anda.

Det blev Tore Gustavsson LMFK som belade 1:sta plats och 2:a blev A Söderholm Ludvika MFK, 3:dje plats A Torsen SRFK, 4:de plats Kent Svensson MFK BLUE MAX, övriga resultat se resultatlista.



K-H Thorsell och Sture Björn mekar inför en start. Behövs det mera bly männtro.



Funktionär Leif Gustavsson har en stunds paus.



Även Ragnar Åhman erhöjll en SM plakett
Här tackas han av Bo Nylund för att han
ställdde upp som överledare.



SM gänget 1976
Fr.v A Söderholm, Tore Gustavsson och
A Torsen

Orsak till att det blev fyra omgångar i årets SM var en liten miss som feltolkats i inbjudan att tävlingen var utspridd på tre dagar. Meningen var att köra så hårt som möjligt på två dagar och ha tredjedagen som reserv. Det segelprogram som nu genomföres tar väldigt stor tid i anspråk och hade det nu varit fler startande "som det hade räknats med" är det frågan om tävlingen kunnat genomföras på två dagar och då hade reservdagen tagits i anspråk. Med detta anser jag det vara varje tävlandes skyldighet att vara med och informera sig vid första dagens start antingen han sedan bryter eller fullföljer tävlingen. Om han kommer senare får han finna sig i att hoppa in i den omgång som just ge-

nomföres och fortsätta i den ordning som är kvar av tävlingen.

Det här var nu femte året som segelflyget hade SM titel. De föregående årens Svenska Mästare har varit.

1972 N-H Hoffman, Axvalla
1973 N-H Hoffman, Norrköping
1974 H Svennesson, Örebro
1975 L Sundell, Flatruet
1976 T Gustavsson, Axvalla

Var kommer 1977 års SM att hållas och vem blir segrare?

Rapport från VM-87 i F3A/Bc i Radioville eller ibland går det nog för långt ...

Lars-O föll ett ögonblick i tankar då han var på väg ut till ready-boxen med sin Super-Delta, som han varit så framgångsrik med på hemmaplan de senaste åren. Han funderade inte på om kärnan skulle flyga lika bra som tidigare, ty denna kunde utan vidare mäta sig med vilken som helst av de andras utan att på något sätt falla ur ramen. Nej, det var snarare huruvida elektroniken var rätt programmerad, om figurkompositionen, som han beställt för den sista årslönen, skulle hålla i den hårda konkurrensen. Visserligen hade han ju alltid förbundets kort att stoppa in efter det första åket om det skulle visa sig misslyckat med hans eget nygjorda. Dock kunde man ju inte vinna ett VM, med ett standardkort, såå bra flög inte kärnan även om den nog kanske hade de bästa stabilisatorerna i hela tävlingsgänget. Den knappt använda minigyroplattformen som han fått av det stora flygbolaget hade ju naturligtvis skåpat ut hela hemmeliten sedan man hade släppt ljuddämparkravet och därmed gjort den lilla viktökningen försumbar. Men här, skulle den vara tillräckligt sofistikerad för att ge en plats i toppen. Lars-O satte ner kärnan i boxen och studerade ett tag den ena av extra-antennerna, den som gick till destruktionssatsen som stoppats dit av arrangörerna och som utlöstes automatiskt om kärnan försökte lämna den knivsmala flygkorridoren. Nu var det nog ingen större risk för hans del med det kändes lite olustigt. Han såg bort mot förbundets flygprogramexpert och kortbytarsnille, Snacke, som just höll på att ansluta Lars-O's sändare till vindindikatorn. Han kände sig med ens tryggare. Vindintegratorkretsen skulle säkert se till att naturens makter inte kunde komma med några överraskningar.

Den datastyrda throtteln hade redan programmerats med den senaste temperaturgradienten som lagkaptenen Janne Pysséll plockat fram med hjälp av sin revolutionerande temperaturraket. Det var ingen tvekan om att det rådde en kraftig inversion på fyrtiotre meters höjd idag och att de som körde med standardkompenserade motorer skulle få problem med settingen. Även om övervakningsenheten i kärnan snabbt skulle sända ner det aktuella blandningsläget till dem så skulle det bli jobbigt att hinna

ratta in blandningspotentiometern korrekt. Det var synd att Lars-O inte hade haft råd att köpa det sista skriket i framdrivningsväg, en direktinsprutad, till den här tävlingen. Men radion hade tagit alla hans resurser i anspråk så den nya motorn fick vänta till en annan gång. Och måhända den inte var så bra som ryktet sa. En liten tröst för ett tigerhjärta.

Det var snart hans tur nu. Lars-O slängde en förströdd blick på killen som flög före honom. Han verkade ha problem med programväxlaren. Övergången från den rollande-inverterade-flickflackande-stående-fyrklövern till den spinnande-super-åttan hade nog kostat honom ett par hundradels poäng att döma av dommarnas miner under de radarstyrda kikarsiktorna. Landningen gav dock som vanligt full pott då det var sällan som glidbaneenheten i sändaren klickade numera. Nu var det dax. Mekanikern Gus ställde upp Super-Deltan på startlinjen och fick genast flygtillstånd, Lars-O tryckte ner startknappen i den fasta förvisningen efter åratals tränande att motorn skulle vråla igång på det första försöket, vilket den gjorde nu också. En efter en tändes de gröna systemlamporna och lyste upp hans signatur på sändarpanelen. Allt klart för start. Programväljaren i läge A. Han tittade en smula upphetsad på hur kärnan tog fart men lutade sig sedan tillbaka i stolen och började avnjuta sitt specialkomponerade program. Halv vägs genom flygningen visste han att han hade lyckats. Det var en verkligt skön upplevelse att se Super-Deltans mästerliga mikrosekundskontrollerade flaxande mot himlasfären. Han slet sig ur förtrollningen och gick bort till kantine för att ta sig en fika medan kärnan säkert fladdrade vidare genom figurerna. Lagom till landningen var han tillbaka i stolen. Flygningen skulle bli en maxpoängare och han slängde en blick på sändaren för att kolla programläget då han till sin fasa upptäcker en röd lampa lysa som varnar för fel i den automatiska utrullningskretsen. Det blir en gir på över två centimeter i landningen som sänder Lars-O långt ner på tabellen. Sorg och bedrövelse. Dessa fördömda super-mikrokretsar. Tänk på -75 då man bara haft ett par spakar att köra med. Det hade varit enkla och funktionssäkra grejor det, även om man på den tiden hade varit tvungen att lära sig flyga först. L-O gick bedrövad bort mot depån.

Han såg inte ens originalet som startade efter honom. En gammal pianovirtuos till professionen med en helt otrolig knappsats till sändare i händerna. Apparaten måste ha varit en relik från förra året eller ännu tidigare. Redan efter tre gammeldagsfigurer hade han tappat en hel poäng och strax därefter tog destruktionsanläggningen hand om ekipaget med sådan effektivitet att killen inte ens behövde gå ut för att hämta resterna. Det fanns inga. Det var nästan bara Snacke och Pyssell som sett incidenten. Måhända stack det till lite grand då dom kanske tänkte på hur det hade varit förr när man flugit för hand. Hade det gått för långt nu, manntro...

Björn Sundlöf

RESULTAT

SM F3D Säve 11.9.76
Aeroklubben Modell Göteborg

F3D senior

1 Göran Karlsson,	1,42	27
2 Bertil Lundin	1,42	24
3 Rune Svenningsson	1,50	22
4 Stig Danielsson	1,52	20
5 Christer Söderhäll	1,59	19
6 Kjell Särdaal,	2,04	16
7 Christer Lundgren	1,55	15
8 Lars Olsson	1,43	14
9 Allan Hägg	2,03	3
10 Bengt Lundström		0

SM i F3B-B den 4-5 september 1976 på Hammars Backar

Final 40 sträckor

1 H Oskarsson, Göteborg	274
2 J Carlsson, Malmö	280
3 K Lennä, Hökaklubben	280
4 B Nylund, Lidköping	292
5 K Johansson, Lidköping	292

Semifinal 30 sträckor

1 H Oskarsson, Göteborg	208
2 J Carlsson, Malmö	219
B Nylund, Lidköping	219
4 K Lennä, Hökaklubben	224
5 K Carlsson, Lidköping	233
6 A Rättisén, Nymölla	234
7 A Robertsson, Hällsingsborg	235
8 L Strannegård, Gråbo	239
9 N Thulander, Acroflyers	242
10 G Andersson, Jönköping	263

Kvartfinal 30 sträckor

1 J Carlsson, Malmö	230
2 B Nylund, Lidköping	239
3 H Oskarsson, Göteborg	242
4 K Carlsson, Lidköping	248
5 K Lennä, Hökaklubben	256
6 L Strannegård, Gråbo	260
7 N Thulander, Acroflyers	261
8 A Rättisén, Nymölla	265
9 A Robertsson, Hällsingsborg	266
10 G Andersson, Jönköping	267
11 U Henningsson, Acroflyers	271
12 S Andersson, Halland	278
13 L Olsson, Acroflyers	282
14 J Levensram, Starflyers	288
15 A Wahlström, Klippan	288
16 L Jönsson, Stockholm	289
17 P Bergkvist, Landskrona	302
18 A Engman, Lidköping	306
19 J Knudsen, Landskrona	315
20 M Strömberg, Hökaklubben	-

Nordiska Mästerskapen F3A den 21-22 augusti

1 Benny Kjellgren, Sverige	19,510
2 Kenneth Holm, Sverige	18,530
3 Bengt Lundström, Sverige	18,075
4 Kjell Dalsheim, Sverige (ej i lag)	17,180
5 Tore Paulsen, Norge	17,165
6 Ernst Totland, Norge	16,625
7 Dag Henning Paulsen, Norge (ej i lag)	14,200
8 Bent Hansen, Danmark	13,840
9 Tore Jemtegaard, Norge	12,440
10 Nils Tigerstedt, Finland	10,520
11 Esa Eirola, Finland	5,250
12 Leif Widenborg, Danmark	2,585
13 Peter Kjer, Danmark	-

Lagplacering

1 Sverige	56,115
2 Norge	46,230
3 Danmark	16,425
4 Finland	15,770

Försök 1x20 sträckor, 2x15 sträckor

1 H Oskarsson, Göteborg	1930
2 A Wahlström, Klippan	1949
3 J Carlsson, Malmö	1926
4 L Strannegård, Gråbo	1907
5 A Rättisén, Nymölla	1890
6 K Lennä, Hökaklubben	1889
7 L Olsson, Acroflyers	1881
8 S Andersson, N Hallands	1845
9 N Thulander, Acroflyers	1844
10 J Levensram, Starflyers	1817
11 B Nylund, Lidköping	1753
12 P Bergkvist, Landskrona	1749
13 K Carlsson, Lidköping	1715
14 A Engman, Lidköping	1714
15 M Strömberg, Hökaklubben	1700
16 A Robertsson, Hällsingsborg	1694
17 G Andersson, Jönköping	1691
18 L Jönsson, Stockholm	1681
19 J Knudsen, Landskrona	1673
20 U Henningsson, Acroflyers	1652
21 J Johansson, Hökaklubben	1624
22 B Alfer, Micros	1614
23 T Ahlberg, Lidköping	1603
24 P Lundkvist, Hökaklubben	1588
25 J E Svensson, Acroflyers	1584
26 L Ström, Gråbo	1477
27 C Gillgren, Micros	1458
28 K Pålsson, Klippan	1390
29 R Hansson, Landskrona	1285
30 B Liffner, Landskrona	1154
31 P Pettersson, Klippan	1154
32 R Modig, Micros	877
33 K Jansson, Micros	844

Sammanlagt 40 startande

Lagtävling

1 Lidköping	27 platspoäng
B Nylund, K Carlsson, A Engman	
2 Acroflyers	33 platspoäng
N Thulander, U Henningsson, L Olsson	
3 Hökaklubben	44 platspoäng
K Lennä, M Strömberg, J Johansson	
4 Landskrona	65 platspoäng
5 Klippan	74 platspoäng

SM F3B-A 5-6/5 Lidköpings MFK

1 T Gustavsson, Lidköping	5462,0
2 A Söderholm Ludvika	5002,6
3 A Thorsson, RFK Stockholm	4994,5
4 K Svensson, Blue Max	4912,2
5 L Strannegård, Gråbo	4735,7
6 G Björk, Ikaros	4459,7
7 L Jönsson, Stockholm RFK	4346,8
8 K Karlsson, Lidköping	3741,9
9 N Renfors, Stockholms RFK	3736,6
10 B Johansson, Ludvika	3735,2
11 E Börjesson, Ikaros	3717,5
12 J O Larsson, Blue Max5	3618,9
13 A Rätizén, RFK Snobben	3543,6
14 E Forsell, Gråbo	3309,8
15 P Olsson, Uppland	3229,8
16 T Cederlund, Ikaros	3218,2
17 S Björn, Lidköping	3137,6
18 T Ahlberg, Lidköping	3112,6
19 K-H Thorsell, Lidköping	2992,0
20 H Lindqvist, Stockholms RFK	2714,6
21 A Hurltig, Tullinge	2071,1
22 O Andersson, Halland	1776,8
23 T Axelsson, Sollefteå	1448,5

Jönköpings Radioflygklubbs FAI Pylontävling 29-30/5 1976

1 Göran Karlsson, Stockholm	32
2 Stig Danielsson, Emmaboda	26
3 Lars Olsson, Malmö	25
4 Rune Svenningsson, Jönköping	24
5 Bertil Lundin, Lomma	19
Christer Lundgren, Göteborg	19
7 Hans Andersson, Västervik	17
8 Krister Söderhäll, Göteborg	16
9 Kjell Särdaal, Göteborg	6
10 Allan Hägg, Göteborg	3

Tävlingsens snabbaste tid hade Göran Karlsson. Tid 1,70 sek. Omräknat från 1/100 sek innebär detta 1,42 sek. Denna tid uppnådde han i sitt 2:a respektive 7:e heat.

Korg-Olle-trofén 76.09.12

1 Alf Söderholm, Ludvika RFK	2892
2 Torvald Ahlberg, Lidköpings MFK	2886
3 Ernst Börjesson, RFK Ikaros	2807
4 Hans Björkqvist, Östersunds MFK	2563
5 Arvid Holmbom, Skvadern	2519
6 Lennart Sundell, Skvadern	2509
7 Dag Eckoff, NTH Flygklubb Trondheim	2481
8 Gusten Björk, RFK Ikaros	2401
9 Björn Larsson, Skvadern	2345
10 Ove Sparrman, Östersunds MFK	2297
11 Bo Nylund, Lidköpings MFK	2270
12 Bertil Hannersjö, Östersunds MFK	2122
13 Sören Selin, Sollefteå MFK	2114
14 Tommy Axelsson, Sollefteå MFK	2076
15 Bo Sundberg, Skvadern	2060
16 Kjell Edlund, Skvadern	1986
17 Hans Brink, Östersunds MFK	1973
18 Robert Krockmar, Östersunds MFK	1934
19 Öjvind Moe, NTH Flygklubb Trondheim	1884
20 Tommy Julander, Skvadern	1883
21 Hans Eldh, Östersunds MFK	1876
22 Göran Jönsson, Östersunds MFK	1841
23 Tommy Söderström, Skvadern	1800
24 Dan Gansmo, NTH Flygklubb Trondheim	1733
25 Bengt Johansson, Ludvika RFK	1716
26 John Lynum, NTH Flygklubb Trondheim	1715
27 Sören Sundström, Sollefteå MFK	1687
28 Mats Andersson, Östersunds MFK	1637
29 Sven-Eric Holmefeldt, Skvadern	1562
30 Bo Thorhus, Östersunds MFK	1560
31 Sören Jonsson, Östersunds MFK	1354
32 Rune Lindé, Östersunds MFK	1051
33 Göran Eldfeldt, Härnösands MFK	966
34 Göran Westerfors, Härnösands MFK	721
35 Jan Einar Horne, NTH Flygk. Trondh.	626
36 Gustaf Pettersson, Sollefteå MFK	431
37 Hans Nygren, Hedemora, RFK	0

Slutresultat Uttagningstiga 1976 i F3A

F3A

1 Bengt Lundström,	24
2 Kenneth Holm	21
3 Benny Kjellgren	20
4 Sture Persson	12
5 Kjell Dalsheim	10
6 Christer Gillgren	5
7 Jan Sjölander	5
8 Göran Ridderström,	4
9 Yngve Lindholm	4
10 Leif Johansson	4
11 Håkan Hammarstedt	1

LINFLYG

Notis 1

Ronny Carlsson har sammanställt en 6 min lång färgfilm för TV:s bruk om Linflyg VM 1976. Tanken är att den skall visas i programmet Hajk, som Karlstadsredaktionen håller i. När det blir vet vi inte ännu, men en bearbetning i form av brev med önskemål om att få se modellflyg i TV skadar nog inte. Att filmen är mycket sevärd kan vi intyga.

Notis 2

Nu är den svenska upplagan av Ulf Larsson SWE-TR möjlig att erhålla hos SMFF. Ritning och beskrivning beräknas finnas hos dem i oktober.

LINKONTROLLERAT

Årets sista nummer av Modellflygnytt, det lackar mot jul och förhoppningsvis sitter alla hemma och lackar på sina nya modeller. Utom alla skribenter som sliter på skrivmaskinerna och naglarna. Varför inte avlasta dessa hållögda trötta personer genom att själv sätta ihop något bidrag till tidningen? Det vore en alldeles utmärkt julklapp till oss i redaktionen.

Som alla läsare säkert minns från ett tidigare nummer i år berättades det om norskt deltagande på Nordiska Mästerskapen i linflyg. Som en följd av detta har vi fått kontakt med norska linflygare och i dagarna ramlade ett brev ner i min lilla låda, från Björn Baltzersen i Moss, där han berättar följande:

Söndagen den 19 september hölls för första gången på flera år Norgemästerskap i stunt. Eftersom det var så länge sedan sist hade man bestämt att flyga efter ett semistuntprogram, mycket likt vårt sven-ska. Tävlingsarna hölls vid Böverbuskole och hade samlat hela 11 deltagare, varav en flicka som kämpade i emancipationens anda. Resultaten blev följande:

1 Erik Helsingren	(14 år) 710 p
2 Stenar Settern	698
3 Björn Liberg	682
4 Morten Andersen	603
5 Erik Lövli	602
6 Kjell Nysatter	484
7 Terje Greger	483
8 Björn Skange	463
9 Morten Olsen	389
10 Linda Andersen	180
11 Tor Bortne	119

I övrigt i detta nummer kommer lite vinterkvällsläsning från Sven Pontan om B-team-racing. Det kanske är något att satsa på efter julskinkor och dopp i grytan. Chansen är ju större att man orkar hålla modellen om man själv håller sig med lite pondus.

Pga tentaläsning och andra nöjen från min sida blir det inget mer i nummer sex förutom lite bilder på Ove Anderssons stuntmodell. En studie i väl-bygge eller hur?

Hilmer

GALAX OPEN 76.09.12

Galax Open kom i år att omfatta Speed och TR-int. TR-B har tyvärr blivit åsidosatt som tävlingsklass, numera då det i stort sett bara finns 3 lag. Då Solna banan inte klarar den längre linlängden, har inte en B-tävling körts där på länge. I standard fick Kerstin Winkler ingen möjlighet att visa sin klass, då inga andra hade vågat anmäla sig. Varför har vi inga standard Race-flygare på tävlingarna?

Klassen kom ju till för att det skulle vara lätt för deltagare att komma igång med tävlingar. Vi får hoppas att många modeller byggs i vinter så att vi får tävlande till denna klass i vår.

På lördagen tjuvstartade Speed-flygarna med tävling i Oxelösund, skälet var att A och C-speed-flygare fick en bättre bana.

A-Speed flygs med 13,27 meters linor och Mats Böhlín med sin nybyggda C-modell "Röd Gryning" kunde använda sig av 23 meters linor. Fördelen att han lättare hinner med att svinga runt sin modell. Till dessa anslöts sig sedan Göran Fällgren och flög sin Int-Speed på hemmaplan. A-speeden, max 1,49 cc, som tagits upp av Rolf Örell och Sven Pontan får ses som ett roligt inslag i Speed. Med en Linny modell och en 0,8 cm³ glödstiftare av typ Cox lyckas de med enkla medel få bra snurr i pylon, då samma enheter är mycket lämpliga nybörjarnedskap får man hoppas att fler tar upp idén. Den måste betraktas som en mycket enkel och bra inkörsport till Speed över huvudtaget. Speed int-flygare är något vi efterlyser.

Speed i Galax Open flygs efter de sk Kaffepetter-reglerna dvs alla klasser tävlar mot varandra och man räknar resultaten i % av klassens rekord.

Det blev en hård kamp mellan Sven och Rolf, där bägge nådde 100,3% av klassens rekord dvs 135,8 km/tim, men Rolf tog med hjälp av en litet bättre andra tid hem den kampen.

Göran Fällgren nådde sin bästa tid i sitt sista försök där han fick 203,2 km/tim. med det fick han 89,5%, hoppas att vi får se vassare bitar hos Göran i vår så hans resultat blir lite bättre.

Mats Böhlín har byggt en 10 cm³ C-speed till Rolf Örells Hageltrimmade OPS vid namn "Röd Gryning", vad nu namnet syftar på. Tanken är att svinga runt denna klump på 1,6 kg fortare än någon annan gjort i Sverige. Nu ville det sig inte, då modellen vid ett startförsök gick in i cirkeln och linor och leadouts blev förstörda. Han hann aldrig få någon tid tyvärr, så vi får vänta till nästa år innan vi får se vad den går för. Under provflygning med 19 meters linor har Mats fått känna på vilka krafter han kommer att få att göra med, då har motorn endast fyrtaktat utan att gå in på pipan i ca 200 km/tim.

På söndagen som var den egentliga tävlingsdagen för Galax Open fortsatte Speedflygandet för Bengt Martinell, Charlie Enquist, Ola Hesselvall och Jan Rosengren. Bengt inledde med två slöa åk, för att i det tredje blixtra till med 224 km/tim-98,8%. Hans motorer tycks ha fart, fastän det sitter långt inne. Hoppas han får tid över i vinter att färdigställa sina pågående Speedbyggen.

Charlie hade lite problem med sina flygningar och måste använda alla sina startförsök för att få ur det mesta ur motorn. I sitt sista försök lyckades han bäst och fick 214 km/tim dvs 99,4%. Denna tävling var hans sista, då han skall lägga modellerna på hyllan om så nu blir fallet skall han ha stort tack för allt sitt deltagande både utomlands och i Sverige, där han trots skilda resultat alltid varit på glatt humör. Vi kommer att sakna honom i Speed-cirklarna.

Det största glädjeämnet inom Speed på flera år är Ola Hesselvall, som på detta år gått snabbt fram resultatmässigt. Hans största triumf är ju 3:e platsen i SM. Det roliga är att han har ordning på sina saker och att de fungerar. Nu fick han bara tid i sitt första försök, 208 km/tim. med lite mer fart i motorn skall det bli intressant att se vad han kan åstadkomma.

Janne Rosengren ställde upp med sin rätt nya pipmodell, som tyvärr inte hunnit provflygas tillräckligt. 162 km/tim i första försöket var allt han lyckades med. Till nästa säsong hoppas vi han besöker banan litet oftare för testflygningar. Vid summeringen av de bägge dagarnas Speedflygningar visade det sig att de två A-speedflygarna belade 1:a och 2:a platsen, medan Bengt Martinelle på 3:e plats blev bäste int-flygare.

Ove Kjellberg hade utom tävlan tänkt sätta svenskt rekord i Int- och B-speed, men då vädret var dåligt med regn som följd, avstod han denna gång. För de som är intresserade av Speed, är A-klassen en utmärkt nybörjarklass. Byggsatsen och motor kan köpas av Rolf Örell.

Team Racing

I årets sista team tävling fanns 7 lag, med intresse för flygeri i ett regnigt väder. Det hade ryktats att Raffa och Penti Nore från Finland skulle komma över, men då de inte fick någon hyttplats avstod de tydligen.

Första heat med Larsson/Rylin, Gustavsson/Härne och Carlsson/Hesselvall inledde tävlingen. Uffe och Göran hade tagit fram en 50-varvsmotor, som de ville testa. Den var visserligen inte i samma klass som deras VM-motor, men för det långt ifrån dåligt. Nu fick de tyvärr en extra omtankning, då den bara gjorde 40 varv på första tanken. Tiden blev därigenom bara 4,19. Gustavsson/Härne fick ta heatet som ett inställningsförsök då deras motor inte ville gå som den skulle. De lyckades precis

klara sig under 8-minuter. Carlsson/Hesselvall kämpade sig fram i 20-varvs intervaller samt med lite startproblem. Följden blev den inte alltför lysande tiden 6,11.

Det andra heatet bestod av Axtilius/Samuelsson, Andersson, Winkler och Pontan. När Harald Sannes åkte söder ut till Arabien så sprack teamet Andersson/Sannes. Hasse har därefter blivit tvungen att låna pilot i varje tävling. Det ville sig tyvärr inte den här gången heller för Hasse, han blev diskad eftersom kabinkåpan blåste av.

Axtilius/Samuelsson blev tvungna att ta det här heatet som ett inställningsheat, då man nu tydligt blivit kvitt sitt gamla tankproblem. Däremot har de ännu inte hunnit hitta och lära sig de inställningsjusteringar som behövs för ett heat. De fick härigenom bara 5,39.

Winkler-Pontan hade däremot ordning på sin motor, och avverkade de 100 varven på tiden 4,16. Sista heatet med Bengtsar/Böhlin krävde 2 st utfyllnadslag för att bli komplett. Reglerna säger ju nu här hemma att inga tvåmannsheat skall förekomma, utan att utfyllnad skall göras genom lottning bland övriga lag. I detta fall blev Winkler/Pontan och Axtilius/Samuelsson uttagna till detta. De förorsakade nu inte Bengtsar/Böhlin några problem, utan de flög hem heatet på dagens snabbaste tid, 5,15,5. Förstaheatet i andra omgången bestod av Andersson, Gustavsson/Härne och Bengtsar/Böhlin.

Andersson hade här hjälp av Göran/Rylin i pilotarbetet, men det hjälpte nu inte utan han fick ge upp efter 25 varv då modellens bakkropp gav upp. Gustavsson/Härne hade kommit en bit på väg i sitt sökande efter rätt inställning, nu kom de ned på tiden 5,25. Bengtsar/Böhlin tog det lite lugnare i det här heatet och flög i mål efter 4,36.

Axtilius/Samuelsson, Pontan/Winkler och Carlsson/Hesselvall möttes i det andra heatet. Galax laget fortsatte sitt sökande efter rätt inställning förtfarande. De fick tiden 5,24 den här gången, så de var tydligen på rätt väg i alla fall. Pontan/Winkler däremot tycktes inte ha några problem nu heller då de flög i mål efter 4,19. Carlsson/Hessel-

vall kämpade vidare med sin trilskande Rossi, de förbättrade den här gången till 5,50. Larsson/Rylin bröt tävlingen efter första heatet, då bakkroppen på deras modell gick sönder igen efter en lagning. Därigenom var det alltså bara sex lag kvar. Dessa sex lag skulle nu göra upp om de tre finalplatserna. Andersson var också tvungen att ge återbud, då även hans modell var ur spel. Därigenom fick ett av heaten lov att innehålla ett utfyllnadslag.

Första semifinalheatet bestod av Bengtsar/Böhlin, Pontan/Winkler och Carlsson/Hesselvall. Bengtsar/Böhlin gjorde det dom gjort på varenda tävling i Sverige i år, dvs kvalificerade sig för final, med tiden 4,18 var de klara för att flyga 200 varv. Pontan/Winkler kom in på 4,25, vilket troligtvis också skulle kunna räcka som kvattid. Däremot räckte nog inte tiden 5,15 till för Carlsson/Hesselvall.

I andra semifinalheatet fungerade alltså Bengtsar/Böhlin utfyllnad till Axtilius/Samuelsson och Härne/Gustavsson. Nu gav alla inställningsförsök resultat för Axtilius/Samuelsson. Då de trots en extra omtankning och kall motor på sluttampen kom in på 4,26. Det skulle visa sig ge dem en finalplats som tack för träget slit.

Gustavsson/Härne däremot hade inte lyckan med sig, trots att de gjorde sin bästa tid för dagen 4,44.

Finalen vanns av Bengtsar/Böhlin på 8,44, med Winkler/Pontan på andra plats med 8,49. Sedan var steget litet längre till Axtilius/Samuelsson som slutade på 3:e plats med 9,16. Detta trots att de ledde efter halva sträckan, men när deras motor började gå för kall tappade de för mycket fart för att kunna hänga med.

Prisutdelningen som skedde i regn avslutade dagens vedermödor.

Som arrangör beklagar Galax bara att inga andra standard-lag vågade möta enda anmälda deltagaren, Kerstin Winkler. Vi hoppas det kommer fram några modiga killar till nästa år, som vågar ta ett nappatag med Kerstin i pilotcirkeln. Vi kan garantera att du kommer att få det svårt.

B-team

B-Teamracing: En utmaning

Team-racing med 5 cm³ motorer är den ursprungliga klassen och den förekommer fortfarande i stor utsträckning i England, Australien, Nya Zeeland, Holland och Frankrike. Den största tävlingen i Europa är British Nationals. Det var till British Nats 1975 som min modell (se ritning SMAKA 5/76) byggdes. I Sverige går B-T/R tyvärr på sparlåga.

Motor: Drivkällan valdes efter samma princip som för FAI-TR, nämligen, tag den vassaste motorn i klassen och stryp ner den för god ekonomi. För FAI blir det då ROSSI R-15 och för B-T/R OPS 29 speed VAA. Roffe Hagel byggde om min motor genom att bli sänka fodret och slipa upp överströmningsportarna så att portningen blev avgas 155°, överstr 125° och boost 135°. Med en Cox TD 15 förgasare uppborrad till ϕ 4,5 mm blev räckvidden på varje 30 cm³, bränsle tillräcklig för att klara ett kvalheat med en omtankning. Då engelsmännen föreskriver 17,69 m linor blir 10 km lika med 90 varv och det gäller alltså att klara minst 45 varv.

Med en vanlig glödsoppa klarar denna motor bara drygt 35 varv, men med tillsats av isopropylalkohol blir distansen drygt 47 varv. Bartels glasfiber 8x8 är inte alls 8 tum i stigning, utan snarare 7. Hursomhelst det är svårt att hitta en bättre propeller. Den måste dock tunnas ned, kortas till ca 200 mm diameter och givetvis balanseras.

Glödstift: Välj den kallaste sort du kan få tag på. Ingen plugg stoppar någon längre tid för så snåla inställningar som det kan bli B-T/R, så lyd ett gott råd och byt till ny plugg före varje tävlingsheat. Det blir ju inte många på en hel säsong. Det är oftast här som skillnaden mellan stor triumf och bittert nederlag sitter. Suck...

Tanken är en helt vanlig 2-rörs uni-flow. Matningsröret sitter alltså i främre yttre hörnet och luftningsröret rakt ovanför. Samma system de flesta har i FAI. Snabbtankningsventil sitter i inre tankväggen och består av ett ϕ 4 mm mässingsrör, som löper i ett ϕ 5 mm rör, som är fastlött i väggen. Enklast tänkbara.

Avstängare föreskrivs i de svenska reglerna av säkerhetsskäl. Då glödränsle inte angriper mjuk silikon slang kan en enkel slangklämmare med lågt fjädertryck användas.

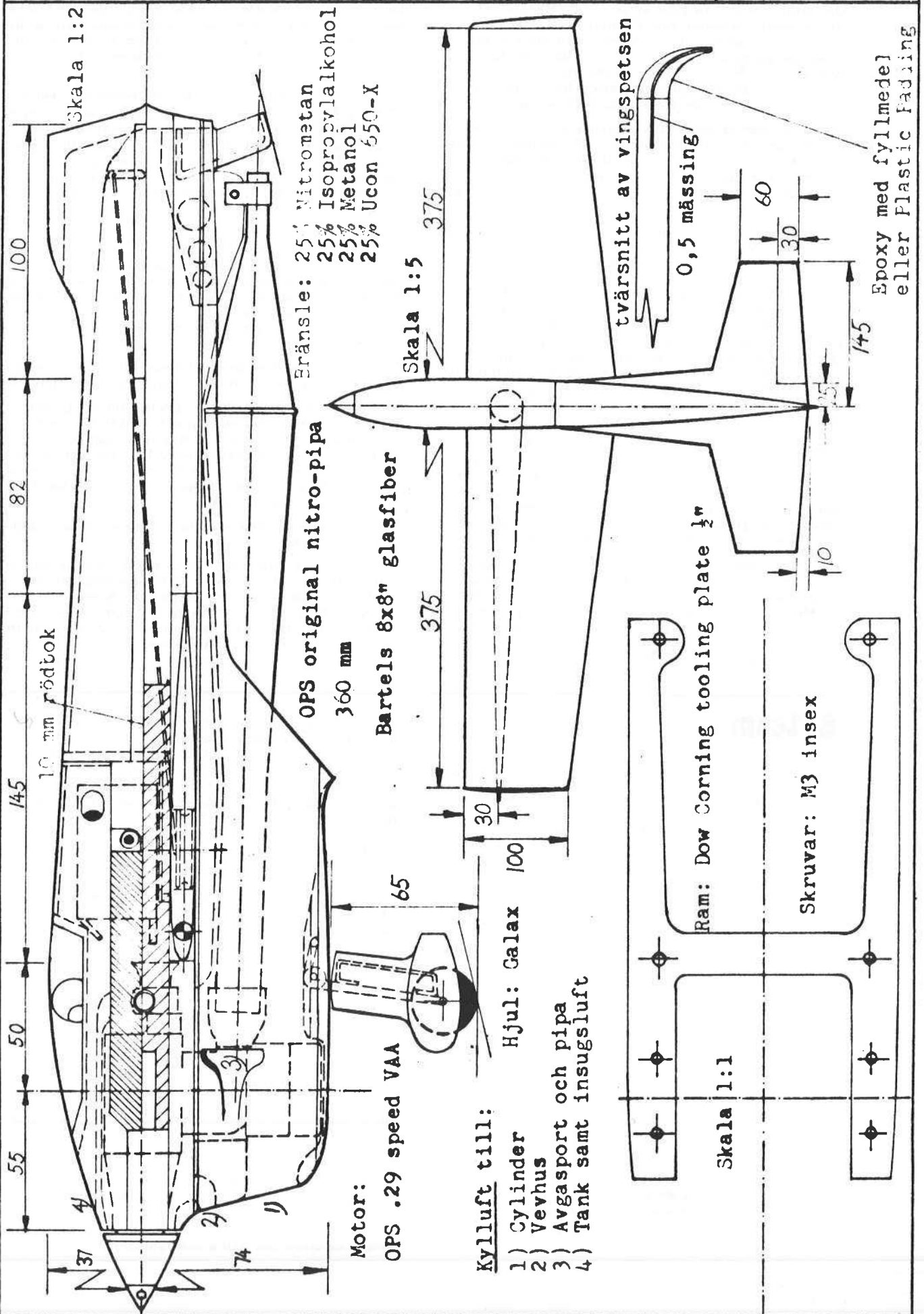
Glödstiftanslutningen består av kontaktbleck på över- och undersidan av stabroten. Till detta krävs dock en batterimekaniker, men det ger bara ett extra tillfälle för ytterligare en person att vara med och tävla. Om man så vill går det ju enkelt att ordna strömöverföringen genom den ordinarie mekanikerns tumme och pekfinger.

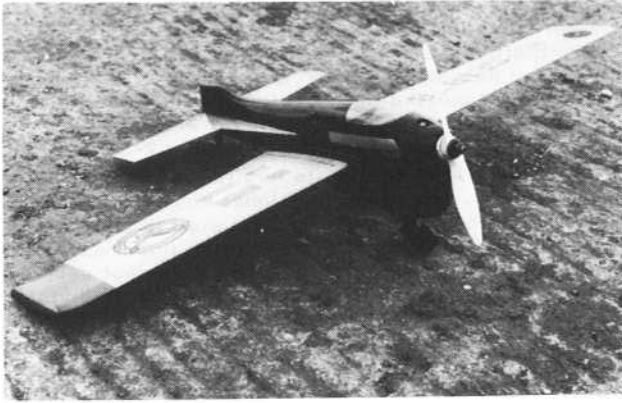
Glödstiftet måste enkelt kunna bytas och därför sitter den ena polen monterad med en liten piano-trädsklämma mot toppen på stiftet. Fransmannen Surugue använder en bit gammal klockfjäder som trycker en kopparnit mot stiftets spets. Som **ström-källa** är nog ett par Nife-celler med bildiod och ampéremätare det allra säkraste.

B-TR

Ritad 1976-12-05

SVEN PONTAN
Idunvagen 33
136 42 HANDELN
Tel. 08 - 713 34 18 arb
Tel. 08 - 777 37 11 hem





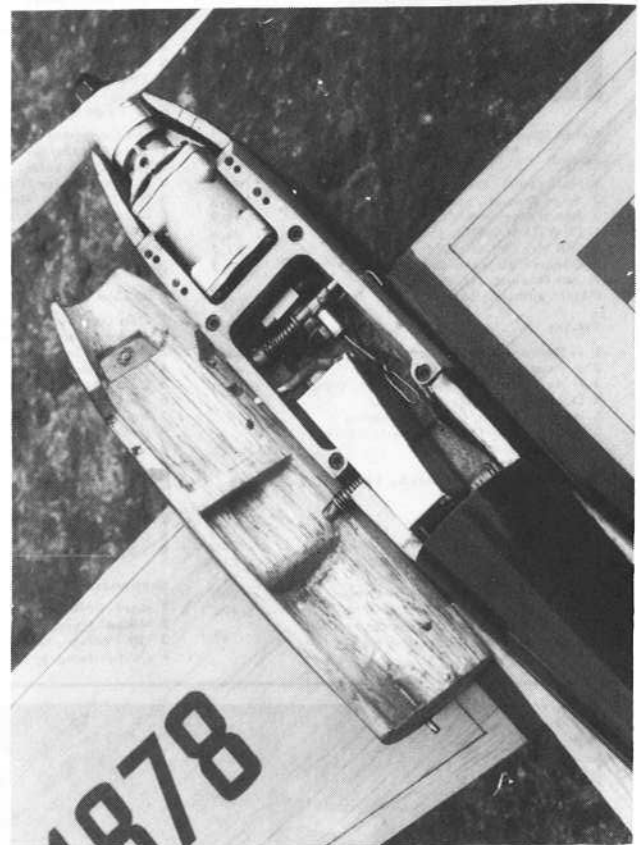
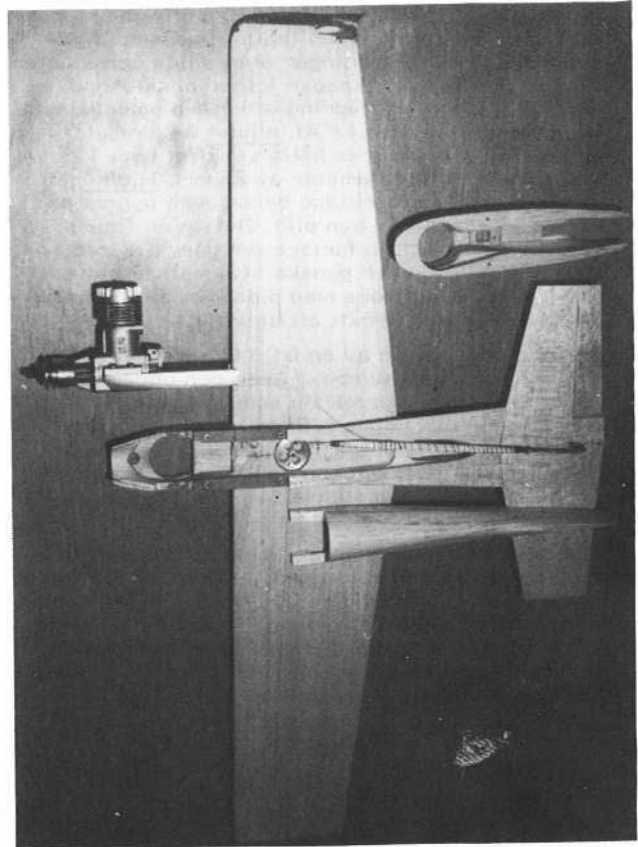
Modellen: Då man flyger fler i samma ring i höga farter så MÅSTE planet vara ett lydigt redskap, en stabil plattform som låter motor och lag komma till sin rätt. Om man har material som man tycker är för tungt för FAI, så blir det oftast idealiskt för B-T/R. Vingen till min maskin byggdes 1972 men ratades av viktskäl. Styva bärytor som sitter alldeles rakt och i linje med motoraxeln från sidan sett samt tyngdpunktmellan framkanten och max 10 % av medelkordan ger goda planflyktsegenskaper.

De engelska reglerna kräver en min vinyta på 9 dm², inte bäryta alltså. Det finns ingen större anledning att minska stabben. Samma som FAI-T/R dvs en sammanlagd bäryta på 12 dm² är att föredra. Vidare skall kroppen vara minst 50 mm bred och 100 mm hög. Dock ingen minsta tvärsnittsyta föreskriven. Med en så hög motor som en femkubikare oftast är blir höjden, trots minimal kabin, betydligt över 100 mm.

Den Siggård-inspirerade stabben valdes för att undvika att kroppen ska knäckas strax framför stabben. Man kan naturligtvis även limma i förstärkningar av hårdare material än balsa, men det väger. Yttervingen är armerad med tunnaste glasväven och långsam Araldite. Därefter är samtliga bärytor klädda med Modelspan.

Kylsystem: 1) Cylinderkyllning: Ett ganska stort insläpp med väl rundade kanter släpper in luften runt cylinder och topplock, men flödet upp runt vevhuset är avsiktligt tätat så gott det går. Spalten mellan kylflänsar och kylkanal är under 1 mm i syfte att få en så laminär strömning som möjligt runt hela cylindern. 2) Vevhuskyllning: Mellan de stora kylflänsarna och spinnern sitter ett hål, som via ett rör vinklar upp luften 90° för att kyla frontboxen och sen fortsätta bakåt över vevhuset. Därefter böjs det ner 90° med en plastskiva framför förgasaren och mynnar ut över avgasporten. 3) Avgasportskyllning: En port på båda sidor leder in kall luft direkt mot avgasporten och pipan. Nackdelen med avgasporten bakåt är just den dåliga kylningen. Samma lösning använder ju många också i FAI. 4) Tankkyllning: Genom motorkåpan löper en kanal som mynnar alldeles ovanför förgasarens insug och fortsätter bakåt över tanken och strömmar till sist ut genom hål på bägge sidor av kåpan. Trots dessa åtgärder blir motorn alldeles brännet under körning, speciellt med pipa och nitro. Det viktigaste är att få kylningen jämnt fördelad, så att ingen del av systemet blir överhettad eller för mycket kylt, vilket ger upphov till spänningar i vevhuset med fartminskning som följd. Den största kyl effekten får man genom insugsgaserna.

Rodersystem: Som ok användes här ett runt av Jefe-typ tillverkat av Stefan Nilsson, Handen. Stötstängens måste styvas upp med balsa, annars kan man råka ut för oförklarliga krascher när stängens kommer i egensvängning. Att rodret skall vara lättrörligt, med måttliga utslag och glappfritt samt styvt är självklarheter. Minsta luftmot-



stånd får man ifall linorna krokas på inne i vingen eller direkt vid oket. Av rent praktiska skäl har jag alltid utledare som sticker ut en bit, så att man enkelt kan koppla linorna. Då behöver man inte låta linorna ligga utdragna mellan heaten och risken för blinda fötters klumpiga trampande minskar. Det besparar både röst och nerver.

Landningsställ: När hjulets anliggningspunkt mot marken är 15° framför en lodlinje genom tyngdpunkten, får man landningar utan studs och starter utan att propellern skrapar i spetsarna. Ännu bättre blir det med fjädring efter den amerikanska idé, som vi använder i FAI. **Hjulet** är av Galax-typ med stålfälg, som tycks hålla verkligt bra. I England tillåts en hjuldiameter av 25 mm. **Hjulåpan** är gjord av glasfiberklädd balsa, som byggts på en ram av pianotråd och plåt. Det är en finess som gör mer nytta ju fortare det går. Ett infällbart ställ blir tyvärr ganska svårt att få plats med ifall man ska köra med pipa. Annars finns det gott om centrifugalkraft att utnyttja.

Vingspetsen består av en böjd 0,5 mm mässingsplåt och ytfyllnad av epoxy över och under. Den bildar en sk anti vortex tip som ska ge mindre luftmotstånd och högre lyftkraft. Rent praktiskt utgör den en bra förstärkning, seg slitskena och sista greppet ifall mecken halkar vid plockningen. Övriga ving och stabspetsar är tvärt avkapade i 45° vinkel.

Pipa: Först måste man få allting att fungera utan pipa. Sen kan man börja prova. Med OPS original nitropipa med en längd av 360 mm från cylinderns centrumlinje fungerade allting från första början. Farten ökade från 190 till ca 210-220 km/h och distansen ökade ett par varv. Dessutom kommer den i resonans efter mindre än ett 1/4 varv.

Bränsle: Nästan allt brännbart har provats, men inget bränsle i rimliga kostnads- och risknivåer överträffar klart det gamla klassiska recept Björn Winkler och jag använder (se ritningen). Man kan med fördel minska halten nitrometan till hälften och öka metanolen motsvarande. Farten blir nästan den samma och pluggarna håller bättre.

Flygning: Då heaten trots hög fart ändå tar en 3-4 min behövs en viss uthållighet hos piloten. För armarna som får en ganska hög statisk belastning skadar det inte med lite isometrisk träning. Man måste inte se ut som en släggkastare, fast det skulle nog inte skada. Viktigast är dock en hyfsad syreupptagningsförmåga för att hålla pulsen på en rimlig nivå hela heatet. Ett regelbundet motionerande för att vädra ut balsadamm klarar enkelt av den detaljen. Det är mycket roligare när man orkar.

Flygningen är problemfri ända tills man kör 3 man. Summa heat och fartskillnaderna är stora. När medtävlarna kommer upp efter omtankning är riskerna extra stora. Omflygningarna är mycket riskabla ifall de långsamma modellerna flyger högt och man samtidigt blir skydd. För mecken är det enklare än FAI, inga överkompningar, bara ett regel och en motor som startar snabbt.

Låter det intressant? I så fall är du välkommen med frågor till mig.

Sven Pontan
Handens MFK

RESULTAT

Galax Open 76.09.12

Speed

1 Rolf Örell, Solna	100,8
2 Sven Pontan, Handen	100,3
3 Bengt Martinell, Örnarna	98,8
4 Charlie Enquist, Örnarna	94,4
5 Ola Hesselvall, Solna	91,7
6 Göran Fällgren, Oxelösund	89,5
7 Jan Rosengren, Solna	71,2
8 Mats Böhlin, Solna	

TR-int

1 G Bengtson/M Böhlin, Solna	8,44,4
2 S Pontan/B Winkler, Handen	8,49,3
3 K Axtillius/B-O Samuelsson, Galax	9,15,6
4 U Larsson/G Rylin, Solna	
5 J Gustavsson/G Härne, Solna	
6 R Carlsson/O Hesselvall, ÖSFK	
7 H Andersson/ Galax	

SM Linkkontroll i Västerås 1976.08.29

F2A Speed

1 Rolf Hagel, AKM	226
2 Bengt Martinell, MFK Örnarna	220
3 Ola Hesselvall, Solna MSK	211
Ove Kjellberg, Solna MSK	211
5 Karl-Erik Enqvist, MFK Örnarna	206
6 Göran Fällgren, Oxelösund MFK	187
7 Ingemar Larsson, Vänersborgs MK	
Conny Åqvist, Vänersborgs MK	

F2B Stunt

1 Ove Andersson, Västerås FK	5905
2 Gunnar Carlsson, Handen MFK	5234
3 Alf Eskilsson, N Hallands MFK	4959
4 Jan Ljunglöf, Handen MFK	4032
5 Conny Åqvist, Vänersborg MK	3599
6 Thomas Lindblom, Uddevalla MFK	3175

F2C Team Race

1 Ulf Larsson/Göran Rylin, Solna MSK	8,13,4
2 Mats Böhlin/Gösta Bengtson, Solna MSK	8,24,5
3 Jan Gustavsson/G Härne, Solna MSK	9,08,9
4 Björn Winkler/Bengt Engman, Handen MFK	
5 Kjell Axtillius/Bengt-O Samuelsson, Galax	
6 Ronny Carlsson/Hesselvall, ÖSFK	
7 Fällgren/Fällgren, Oxelösunds MFK	
Ingemar Larsson/Conny Åqvist, Vänersborg MK	

Vänersborgspokalen 1976 19 september

F2D Combat-int

1 Dan Johnsson, Vänersborgs MK	J
2 Anders Dahlöf, Vänersborgs MK	J
3 Gunnar Carlsson, Skara Linflygklubb	S
4 Björn Regnström, Vänersborgs MK	J
5 Erik Huss, Skara Linflygklubb	S
6 Per Stjärnesund, Västerås FK	J
7 Ingemar Larsson, Vänersborgs MK	S
8 Johan Norelius, Västerås FK	J
9 Toni Schmidinger, Västerås FK	J

F2B2 Stunt

1 Ove Andersson, Västerås FK	S	3515
2 Alf Eskilsson, NHMFK	S	3083
3 Lars Helmbro, Trollhättans MFK	S	2930
4 Tomas Lindblom, Uddevalla MFK	J	2120

Semistunt

1 Karl-Erik Börjesson Norra Hallands MFK	974	
2 Mikael Palm, Norra Hallands MFK	J	574
3 Ulf Ponner, Uddevalla MSK	J	476
4 Olof Kilsmark, Uddevalla MSK	J	323

F2D Combat

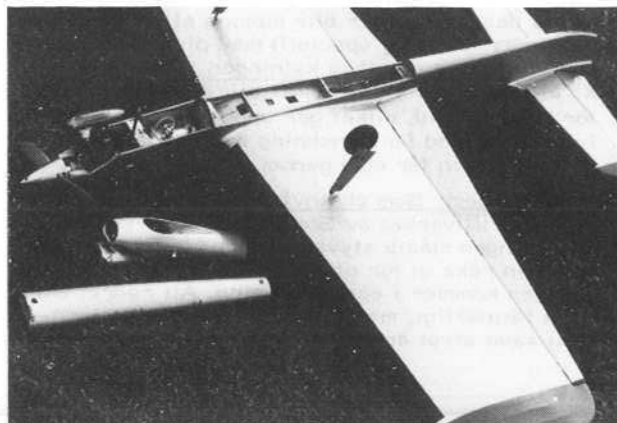
1 Johan Norelius, Västerås FK	
2 Erik Huss, Skara LFK	
3 Dan Jonsson, Vänersborgs MK	
4 Klas-Göran Nilsson, Västerås FK	
5 Per Stjärnesund, Västerås FK	
Toni Schmidinger, Västerås FK	
Kent Persson, Lindesbergs MFK	
Björn Regnström, Vänersborgs MK	
9 Anders Lindén, Västerås FK	
Ingemar Larsson, Vänersborgs MK	
Per Harrysson, Västerås MK	
Anders Leimalm, Trollhättans MFK	
Lars Carlsson, AKMG	
Johan Sandström, Västerås FK	
Johan Jonsson, Västerås FK	
Mats Hellberg, Västerås FK	
17 Heikki Arponen, Västerås FK	
Conny Åqvist, Vänersborgs MK	
Anders Appring, Jakobsbergs MFK	
Hans Ljunglöf, Handens MFK	
Ulf Nygren, Väsby Modellflygare	

Lagtävlning

1 Västerås FK	20 p
2 Vänersborg MK	22 p
3 Skara LFK	27 p
4 Lindesbergs MFK	31,5
5 Solna MSK	33 p
6 Handens MFK	34 p
7 AKMG	37,5
Trollhättans MFK	37,5
9 AKM	39 p
10 MFK Örnarna	40 p
11 Oxelösund MFK	42 p
12 Norra Hallands MFK	43 p
Galax	43 p
14 ÖSFK	44 p
Jakobsbergs MFK	44 p
Väsby Modellflygare	44 p
17 Uddevalla	46 p



Ove Anderssons senaste stuntmodell, tillverkningsnumret på fenan.
Foto: Sven Pontan



Så ser det ut när kåporna på undersidan är avplockade.
Foto: Sven Pontan

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 011/1321 10. Postgiro 51 8165-6
Öppettider: Måndag – fredag 09 – 13

Exp.föreståndare Ann Wahlberg,
Värmaregatan 9, 60362 Norrköping.
Telefon 011/ 14 1666

FÖRBUNDSSTYRELSE

ORDFÖRANDE

Gunnar Kalen
Svarvaregatan 9, 60360 Norrköping
Telefon 011/1401 36

VICE ORDFÖRANDE

Lars Candell
Sagovägen 13, 17570 Järfälla
Telefon 0758/566 24.

SEKRETERARE

Bertil Nilsson
Enbacken 4, 85241 Sundsvall
Telefon 060/1201 17

KASSÖR

K-A Ericsson
Saltvik 1849, 870 10 Ålandsbro
Telefon 0611/201 02

LEDAMOT

Kenneth Gustavsson
Tvillinggatan 3C, 431 43 Mölndal
Telefon 031/27 2527

SUPPLEANTER

Gunnar Rydergren
Rimbogränd 14, 194 00 Upplands Väsby
Telefon 0760/875 34

Holger Sundberg
Malma Ringväg 22, 752 45 Uppsala
Telefon 018/30 98 34

GRENCHEF FRIFLYG

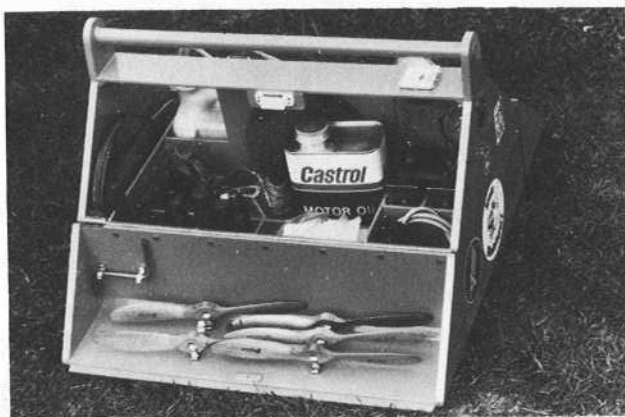
Bo Jansson, Spånehusvägen 57-59,
21439 Malmö. Tel. 040/780 56.

GRENCHEF LINFLYG

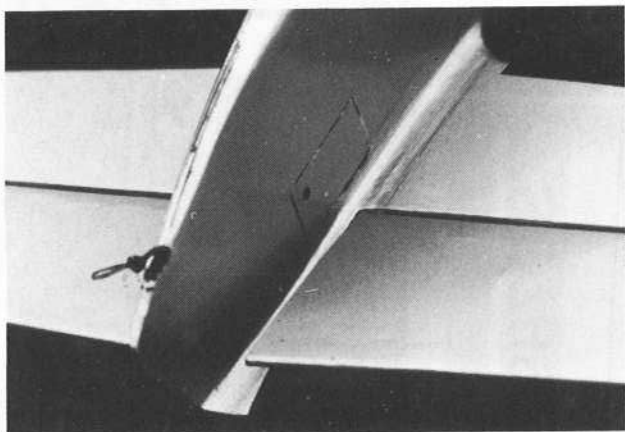
Bengt-Olov Samuelsson, Alvik 7909,
95190 Luleå. Tel. 0920/803 64

GRENCHEF RADIOFLYG

John Lyrsell, Haraldsbovägen 20
79100 Falun. Tel. 023/21500



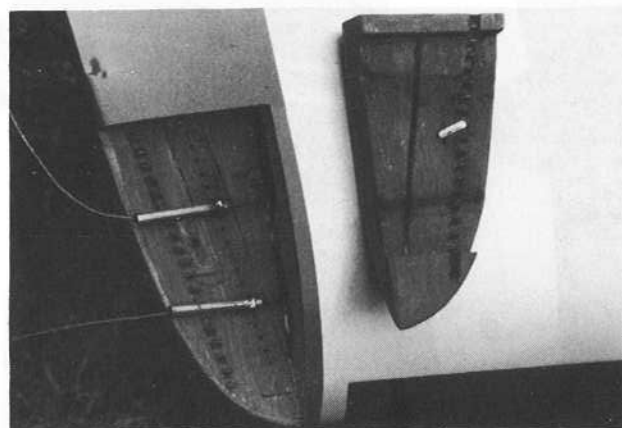
När de magnellås-försedda locken svängts ut finns allting lätt åtkomligt.
Foto: Sven Pontan



Krok för självstart och justeringslucka.
Foto: Sven Pontan



Motor och tankinstallation:
Filter för både påfyllning och matning.
Glödstiftanslutningen till kontakten i sidan.
Vevaxelförlängare
Foto: Sven Pontan



Lead-outs är justerbara, lyft på locken och flytta till rätt läge
Foto: Sven Pontan

gott nytt modellflygår.

red.

MODELLFLYGNYTT

SVERIGES MODELLFLYGFÖRBUND

Box 100 22

600 10 Norrköping

Ansvarig utgivare: Gunnar Kalén

Tryck: L-Offset, Norrköping

