



MODELLFLYGNYTT



ORGAN FÖR
SVERIGES
MODELLFLYGFÖRBUND

6
1979

KLUBBNYTT

Herrljunga Modellflygklubb P 184.

Redan under kriget på fyrtioalet fanns en modellflygklubb i Herrljunga. På den tiden var klubbarna anslutna till KSAK och sysslade då av naturliga sja-
l mest med friflyg. Ordförande var då Erik Gustavsson (Limpa) som var mycket aktiv i täv-
lingssammanhang. Efter kriget upphörde klubben
men återuppstod igen i ny gestalt i slutet av år
1977.

Den gamla klubbens medlemmar hade inget lämpligt
fält i Herrljunga utan fick åka till Vårgårda klubb-
ens fält (Tånga Hed, en militär övningsplats i när-
heten av Vårgårda, Säkert inte helt obekant för
tidningens äldre läsare), många västsvenska grabb-
ar har under sin militärtjänst besökt platsen.

Den nya klubben har varit bättre lottade när det
gäller flygfält. Kanske det är naturligt att en del
modellflygare drömmer om att få bli flygare på
"riktigt" förr som nu. I vilket fall som helst så
gjorde väl den högre levnadsstandarden att flera
kunde förverkliga sina drömmar.

Även i Herrljunga fanns behov av att aktivt kunna
deltaga i såväl segel som motorflyg. I början på
1970 talet bildades Herrljunga Flygklubb. Klubbens
medlemmar jobbade duktigt och anlade ett flygfält
vid Ölanda mellan Herrljunga och Falköping. För
en billig penning anskaffades en överbliven AMS-
barack. (På den tiden fanns det arbete!) Baracken
gjordes om till ett trivsamt klubbhus. Några år
senare kom hangaren upp. Nu har klubben flera
segelflygplan och ett motorplan för bogsering. I
och med att det anlades ett modernt allmänflygfält
i Vårgårda med asfaltsbanor flyttade motorflyget
över dit. Kvar finns nu segelflygsektionen.

Ölandafältet blev en naturlig plats även för modell-
flyg. Då i första hand RC-flyg, beroende på fält-
ets struktur och samvaron med de "stora flygplan-
en".

Den 10 oktober 1977 bildades Herrljunga Modell-
flygklubb som ingår såsom sektion i Herrljunga
Flygklubb.

Till ordförande valdes Sylve Weijmer, sekreterare
Rolf-Erik Blomdahl och kassör Lennart Blomdahl.
Efter att ha varit relativt få medlemmar i början,
är klubben uppe i över fyrtio medlemmar.

Om man så att säga skall "kompa" tillsammans med
de stora flygplanen fodras ett gott samarbete
mellan de olika sektionerna. Nu ingår flera av
segelflygssektionens medlemmar i modellflygsek-
tionen. De deltar aktivt med egna modeller och
är helt införstådda med våra frågor. Dessutom
ingår två av de våra i segelflygklubbens styrelse.
En van segel eller modellflygare vet ju hur han
styr sitt plan, liksom känner sig trygg. Värre är
det med en ovan och då kanske helt nybörjare. Vi
har löst det på följande enkla sätt.

Vi modellflygare disponerar fältet på onsdagar
och segelflygare på tisdagar. Övriga dagar sam-
kör vi med ömsesidig respekt för givna förhåll-
ningsregler. En van modellflygare biträder alltid
nybörjarna vid samkörning.

Hittills har detta gått fint utan några allvarigare
episoder. Modellflygklubben har anlagt ett speciellt
flygfält längs med den stora landningsbanan. Mo-
dellfältet är 110 meter långt och 40 meter brett.
Tyvärr ligger fältet så att vi måste korsa den stora
landningsbanan. Men anledningen till placeringen
är att sikten begränsas om fältet placeras intill
klubbhuset. Nästa år skall vi anlägga en speciell
depåplats, där även de yngsta "piloterna" skall få
tillfälle att leka på ett betryggande sätt.



MODELLFLYG SEKTIONEN

Intresset bland klubbmedlemmarna är stort! Många
har under året lärt sig att RC-flyga, och flera
håller på att bygga för att komma igång nästa år.

Årets höjdpunkt är vår "Ölandaträff" då vi inbjud-
er andra klubbar och flygintresserade till meetings

I sommar har vi fått tillfälle att segelflyga med de
"stora grabbarna". En kort flygtur med motorflyg-
et ingick också i utbudet.

Vi har månadsmöte den tredje onsdagen i månaden.
Har Du dina vägar förbi antingen du kommer med
bil eller om du kommer med flyg är du hjärtligt väl-
kommen. Vår klubbtelefon är 0513/23 029.

Med bästa flyghälsningar från oss i Herrljunga
Modellflygklubb.

Per-Olof Fritsby
SE-15986

LINKONTROLLERAT

DM 1979 Linstyrning

Lördag 6/10 Vendelsömalmsgropen. Strålände
höstväder.

Speed: De vanliga deltagarna samt junioren Klas
Larsson Handen, som dock ej fick någon tid no-
terad.

Team-int: Tyvärr ute blev 3 st Stockholmslag och
"Vänersborgsgänget" fick ej vara med och leka.
Tävlingen blev därför ganska monoton. Samma
lag i 2 st försöksheat och i final.

Combat: Kördes liksom team med minimalt deltagar-
antal och med därav kanske inte helt rättvisande
resultat. En av finalisterna lottades och kunde
med mod i barm och friskt flygplan ta sig an sin
efter tidigare heat trötta och sargade combatant.

Stunt och semistunt var dagens stora glädjeämne
med många deltagare och mycket fin flygning.
Speciellt roligt att se hur Peter Holner har ut-
vecklats senaste året och även Magnus Borg som
satsade fint, men som ännu har en del att finslipa.
Det kommer med åren; Det finns nämligen del-
tagare som är ungefär fyra gånger äldre än Magnus
i semistunt.

Björn Winkler

MODELLFLYGNYTT

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

REDAKTÖR

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

FACKREDAKTÖR linflyg:

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

FACKREDAKTÖR raketflyg:

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

FACKREDAKTÖR radioflyg:

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

FACKREDAKTÖR friflyg:

FACKREDAKTÖR utbildning:

Carl-Göran Sundstedt
Vindhemsgratan 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 40,- kr per år. Per postgiro
51 81 65 - 6, 600 10 Norrköping 10.

LÖSNUMMER

Säljes i mån av tillgång för 7,- kr/st.
Direktanslutning till SMFF 40,- kr/år

Material sändes till fackredaktörerna
eller till förbundsexpeditionen

EFTERTRYCK FÖRBUDES

Hur får vi bättre SMFF-klubbar?

Rubriken antyder att vi inom vårt förbund har klubbar som kunde arbeta och fungera på ett bättre sätt än vad som nu är fallet. Vad menar vi då är en bra klubbverksamhet? Inom ett förbund som vårt med en klart angiven målsättning är begreppet klubb en sammanslutning av medlemmar som i sin verksamhet bedriver modellflyg i olika former. I dessa former ingår bland annat medlemsrekrytering i alla åldersgrupper, men framför allt inom ungdomen. Ungdomsverksamhet kräver arbete av klubbens medlemmar i en gagemanget som instruktörer. För alla som inser vikten av ungdomsverksamhet står det klart att utan denna förnyelse kommer våra klubbar att självdö en och en. Vi har i dag inom vårt förbund alltför många klubbar som har inbördes beundran till huvudändamål. Dessa kommer att försvinna, det visar vår klubbstatistik på. Klubbarna utgör grunden i hela förbundet och om inte den grunden är stabil och ses över fungerar inte heller förbundet. I dagens samhälle tar tyvärr de individuella intressena alltmer av tiden och skaran av ledare tunnare ut alltmer inom klubbverksamheten. På sikt är detta början till en tillbakagång för SMFF genom att klubbarna inte orkar med den för oss alla livsviktiga ungdomsrekryteringen. Vi måste vara klara över att tiden, i fallet ungdom, arbetar mot oss. Varje år kommer en ny årskull av våra medlemmar över det magiska åldersstreck som reglerar våra bidrag både på klubb- och förbunds nivå. Detta med bidrag till vår verksamhet är idag lika viktigt för oss som för andra förbund. Den tiden är, för ca 15 år tillbaka, förbi då SMFF genom idéellt arbete och stora personligt ekonomiska offeringar kunde fungera som samlande enhet för landets modellflygare. En finansiering genom förbundsavgifter är inte heller realistisk med tanke på de krav som idag ställs på en organisation som SMFF. Vad bör vi då göra för att få fart på klubbarna? Först och främst måste viljan finnas hos klubbmedlemmar och styrelse att utveckla klubbens verksamhet för att skapa förutsättningar till ett rikare klubb liv. Med rikare menar jag här den större gemenskap som en aktivare verksam-

het alltid för med sig. För att kunna få kontinuerlig kontakt med varandra och att ha en fast punkt i verksamheten bör en klubblokal vara målet som måste uppnås. En sådan lokal kan säkert anskaffas med hjälp av kommunens fritidsförvaltning. Förutsättningen för sådan hjälp är att ungdomsverksamhet startas. Om klubben verkligen tar tag i problemet med instruktörer, så är jag ganska säker på att de flesta medlemmarna kan sätta till, låt oss säga en kväll i veckan eller var fjortonde dag mellan kl. 18-20 för att ha hand om och hjälpa några ungdomar att tränga in i modellflygets mysterier. Efter en tid kommer säkert många tycka att den här sidan av klubbverksamheten är rolig. Vidare bör lokalen utnyttjas som samlingskväll för alla klubbens medlemmar en gång i veckan. Nu ska vi inte tro att alla medlemmar kommer "ner till klubben" varje klubbkväll. Det viktigaste är dock att en kväll spikas för att så småningom få status av "klubbinstitution". Erfarenheterna av detta förfarande är enbart positiva i de klubbar det tillämpats. Inom SMFF finns exempel på 37-årig erfarenhet av denna verksamhet. Dessa klubbkvällar ger utrymme för temaämnen och klarar också den viktiga informationen till medlemmarna om tävlingar och arrangemang samt inte minst förbundsnytt som klubbarna är skyldiga att ge sina medlemmar. Listan över övriga aktiviteter som går att göra kan bli lång. Jag ska dock sluta här då jag vet att kan detta inledningskede i ett aktivare klubb liv klaras av, då behöver ingen ge tips utifrån, de kommer automatiskt. Låt oss i våra klubbar granska vår verksamhet. Kan vi göra den bättre till gagn för oss alla med modellflyg som huvudintresse?

Till sist konstaterar jag att detta är 1979 års sista Modellflygnytt. Med anledning av detta vill jag framföra ett tack till alla i alla led som hjälpt till med årets utgåvor.

Till samtliga SMFF medlemmar vill jag också framföra tillönskan om ett:

Gott Nytt Modellflygår 1980

Gunnar Kalén

Omslag 1:

Torvald Ahlberg Lidköping Kjell-Åke Elofsson, Orlice
Foto: Lars-G

Omslag 2:

Anders Enström släpper "Uncle Remus".
Kjell Johansson kollar tiden.
Foto: Lars-G Olofsson

Hösttävlingen 1979 började med speed och combat på Lördagen. Speed vanns av Göran Fällgren Oxelösund med minimalt 0,13 % bättre resultat än Ove Kjellberg. Tävligen körs enl. "Kaffepetter" reglerna, som säger att resultatet räknas som % av gällande svenskt rekord i resp. klass. Göran körde med en int-speed med Rossi-motor och Ove med en B-speed och motor av egen tillverkning.

Combat räknade bara 4 startande. I de två första heaten möttes glödare mot dieslar, där de båda Rossi glödåkarna vann mot sina resp Super Tiger dieselåkare. Finalen vanns av Jörgen Finn på bättre tid än B-Å Fällgren, men 1-1 i klipp.

T-R-int, semi-stunt och stunt kördes på Söndagen med ett nära nog idealiskt väder för linkontroll, svaga vindar, mullet och relativt varmt. Trots att EM laget som befann sig i Frankrike, av naturliga skäl ej kunde medverka, uppnåddes fina resultat. Bland annat flög team B-B i uttagningen på 3 min 45 sek. Finalen vanns dock av Guffy-Härne med ca 3 sek tillgodo på team B-B.

Tråkigt att Ola Hesselvall nåkade göra en våldsam marksyn med en fin kärna som gick fort med den av Ronny Karlsson tillverkade motorn.

Stunt kördes från tidigt på morgonen till mörkret lade sig över tävlande och domare. Roligt att så många ställde upp i stunt. Storstunten vanns av den favorittyngde Ove Andersson. Semistunten vanns av Johan Rasmussen efter hård kamp mot bl.a Karlstadsgänget som tydligen var ute efter första priset, en Fox-motor.

Björn Winkler

r:c segel

vm



VM F3B i Amay i Belgien 4-9 juli 1979

Lagledarrapport

Förord

När undetecknad tillfrågades om jag ville ställa upp som lagledare för detta VM var det med tvekan jag svarade ja. Sedan jag erhållit, efter flera påstötningar, alla de papper som arrangörerna sänt ut, övervägde jag starkt att ta tillbaka mitt ja. Varför? Som är bekant har jag en gång 1965, varit medansvarig vid anordnandet av VM i F3A och vet vilket besvär och extra arbete för sent inkomna anmälningar ger.

Till detta VM skulle preliminär anmälan varit inne den 15 jan och slutlig den 1 maj.

SMFF sänder då preliminär anmälan den 25 april = framme 30 april = 3½ månad för sent.

SMFF lägger UT den 19-20 maj varför slutlig anmälan på grund av problem med frekvenser (fördröjningen gjorde att vi fick hålla tillgodo med frekvenser som ingen annan tagit) ej kunde gå förrän den 30 maj. När man sedan får ett program där alla andra länders lag presenteras med fotografier och data på lagmedlemmarna men vi endast har namnen därför att pressläggningen skedde innan vårt lag var uttaget, skäms man på Sveriges vägnar. Sverige som gäller för att vara framåt och ett av världens rikasteländer. Vi (SMFF) har visat en

nonchalans och ett förakt mot arrangörerna som man nog inte glömmer i första taget. Jag fick bocka och be om ursäkt för alla konsekvenser dessa försummelser orsakat, särskilt de första dagarna.

Transporter

Resan till Amay skedde med två bilar, en tillhörig Sven Gustavsson med Mats Lindh och Gunnar Hofmann som passagerare, den andra tillhörde Thore Gustavsson med hans familj som passagerare = 4 personer.

Färdvägen gick för Sven Gustavsson från Huddinge till Säfle för att hämta Mats Lindh och samtliga samlades söndag kvält hos lagledaren i Malmö för färjefärden till Travemünde över natten. På måndag morgon fortsatte resan via Hamburg, Bremen, Köln och Liege till Amay dit vi anlade planenligt kl 18.00 svensk tid, vilket visade sig vara kl 19.00 belgisk sommardag varför man var något oroliga för oss. Man hade inte tänkt på att påminna om sommardagen i inbjudan.

Förläggningen visade sig vara placerad i grannstaden Huy med ganska exakt 10 km körsträcka till tävlingsplatsen.

Förläggning

Inkvarteringen var ordnad i en internatskola. Var och en fick ett eget rum med tvättstall, garderob och skrivbord förutom en någorlunda hyfsad säng. Toaletter och duschrum var gemensamma på varje våningsplan. En stor brist var att nycklarna till rummen tagits bort så att man inte kunde låsa om sina tillhörigheter. När jag frågade sa man att skolledningen tagit hand om nycklarna och att man inte visste var de fanns.

Tävlingsarrangemang

Tävlingsplatsen bestod av den lokala Amayklubbens fält strax intill floden Meuse med ett fritt utrymme på en 400x400 meter. Arrangemangen låg enligt mina erfarenheter över medelmåttan, men jag fick från flera håll höra att vårt VM 1965 i Ljungbyhed ännu inte överträffats. Som lagledare protesterade jag mot vissa ologiska förfaringsätt vid t.ex signaleringen under "speed"-momentet och att man genomgående skulle använda engelska vid meddelanden som gällde tävlingsdeltagarna och inte enbart franska då t.ex fransktalande nationers lag kallades ut. Detta gjorde att tävlingsledaren madame Poulette fick ett utbrott på franska med många, som jag tror, fula ord om det besvärliga svenska laget men lugnades ned av Peter Blommaert, sportledare, som vad jag förstod helt stod på min sida.

Frekvenskontrollen var den mest sofistikerade jag sett hittills. Enligt uppgift tillhörde apparaturen Robbe Modellsport. Den bestod av mottagare förstärkare, frekvenskontroll, oscillatorer för signalförskottning och skrivare för följning av sex frekvenser samtidigt. Det skall påpekas att under hela tävlingen noterades inte en enda störning.

Svenska lagets utrustning och flygningar.

Detta VM gick enligt FAI-regler vilket för vår del var ett av de handikapp som belastade våra försök att göra goda resultat. Det var första gången laget flög enligt dessa regler eftersom vi, av någon anledning som vi efter tävlingarna inte förstår, i Norden använder andra regler. Åtminstone UT borde gå efter de regler man skall använda vid VM:et. Detta hade även till följd att de modeller som laget medförde inte motsvarade tävlingsförhållandena och -reglerna för att kunna hävda sig i konkurrensen. Som förut nämnts fick deltagarna endast ca 5 veckor på sig att anpassa sin utrustning till tillgängliga frekvenser och FAI-regeln.

Sven Gustavsson medförde 2 st Legionär och lyckades låna upp en tysk radioanläggning med 35.010 MHz FM. Detta var den enda av de tyska 35 MHz som vi tilldelats.

För övriga försökte vi i Tyskland köpa kristaller med någon av övriga frekvenser men ingen av dessa fanns i hobbyaffärerna.

Vid framkomsten lyckades jag efter mycket parlaterande få tillstånd för Mats och Thores frekvenser bl.a beroende på att dessa inte var tillåtna i Belgien

Tore Gustavsson hade en Legionär och en Flamingo samt frekvens 26, 825 MHz. Mats Lind medförde ett ex av sin egen TRALLGÖK samt en lånad Flamingo-liknande modell där han installerat en lånad radioutrustning.

Inmätningen av de svenska modellerna gick utan anmärkning.

Vid träningsflygningen på tisdagen dök Mats lånade modell plötsligt rakt ner i marken och totalkvaddades. Även den lånade mottagaren krossades.

Vi konstaterade senare att något förstärkarfel i höjd-servot orsakade detta att gå till max dykutslag.

Första tävlingsdagen blev tävlingsstarten försenad på grund av dimma. Första tävlingsmomentet var "speed", Sven Gustavsson startade och vid vändningen bröts modellen sönder i luften, han hade glömt att koppla om spakutslagsomkopplaren till läge för små utslag. Ännu ett resultat av för sen uttagning och därmed orutin med materiel som måste anskaffas för de frekvenskrav som tävlingsledningen hade deklarerat. Vid haveriet gick mottagaren sönder och kristallen försvann i gräset men med hjälp av tävlingsledningen lyckades vi få låna en kristall av det franska laget till reservmodellens mottagare då det visade sig att den vi köpt i Tyskland inte fungerade. Sven fick därmed 0 i första omgången.

Thore fick också han ett haveri sista dagens första flygning, "speed", där hans Legionär strax före vändningen fick sidroderfladder och bröts sönder i luften. Mats fick vid ett tillfälle en amerikansk startlina under vingen strax före landning. I tidsmomentet och fick omstart vilket vi tjänade på. Vi fick emellertid göra en snabbreparation av fenan som knäcktes, tur att det finns snabbepoxi. I övrigt kunde konstateras att i den väderlekstyp med relativt stark termik som förekommer längre söder ut är våra modeller avgjort olämpliga. Den typ som representeras av det framgångsrika Österrike-laget konstruerad av Sitar liknar mycket våra bästa hangmodeller med en extrem strömlinjeform, ytbehandling och passning mellan olika delar, vingprofil E193. Sådana modeller fordrar jämförelsevis god fart under startförloppet, och österrikare och tyskar m.fl hade försett lagen med tre medhjälpare som tillika var mycket goda löpare. Andra lag hade el- eller motordrivna vinschar som dock ställde till en del förtret för andra tävlande, vi fick t.ex en startlina halvt genombränd och upptäckte det ej förrän vi sträckte för start i omgången efter. Mats Lind var vår bästa startlöpare med Thore som god tvåa, men vi "räddades" av en intresserad Sundsvallsbo, Rickard Lindblom, som kommit ner "av sig själv" och som jag omedelbart registrerade som medhjälpare i svenska laget. Han gjorde mycket god nytta som startlöpare. För resultat se bilagda resultatlistor.

Representation

På kvällen första tävlingsdagen höll Amay's borgmästare mottagning i stadshuset för tävlingsledningen, FAI-representanter, belgiska Aeroklubbens representanter och lagledarna. Jag närvar här och man höll några tal samt bjöd på drinkar (tyvärr lite svårt att hålla helt alkoholfritt vid tillfällen

som detta) Borgmästaren behärskade vad jag förstod endast franska varför jag inte kunde konversera.

Alla lag utom det svenska hade enhetliga klädslar, det är ett fattigdomsbevis för vårt modellflygs utlandsrepresentation att SMFF (ev med sponsorer) inte kan hålla lagen med dylik klädsel. Det såg fattigt ut vid invigningen med flagghissning av respektive lagledare liksom vid avslutningen på fältet på söndagen.

Måltider

Maten serverades med frukost och middag på internatet i Huy och lunchen i form av ett smörgåspaket + ett glas dryck, vid tävlingsplatsen.

Man kunde på grund av någon arbetstidslag inte servera middagen på den ursprungligen planerade och i programmet angivna tiden utan måste tidigare lägga den. Därför gjordes en 30-45 min paus och alla körde till Huy för utspisning och sedan tillbaka igen för avslutning av dagens tävling. Detta innebar 4x10 km = 40 km körning varje dag mellan förläggning och tävling.

Prisutdelning och bankett blev en långdragen tillställning. Alla deltagare fick en specialgjord tennskål ca 10 cm med VM-tävlingsemblemet på botten insida.

Sedan alla bänkat sig ca 20.30, en halv timme sent, blev desserten serverad först kl 01.00 på natten, jag vill bedöma serveringsservicen under all kritik, jag har aldrig upplevt något sämre.

På grund av sorlet i salen uppfattade vi ej att Mats var yngste deltagare så någon annan fick en byggsats. Det sydafrikanska laget menade att ett fel begåtts och insisterade på och gav Mats en av de byggsatser som man fått som lagvinnare.

Slutord

Vill anföra följande punkter som kritik och förslag:

1. Uttagning till denna form av tävling bör ske minst 1, helst 1½ år i förväg så att laget ev kan prova på att flyga på tävlingsplatsen året före (under sem.) och hinna anpassa och bygga modeller för de förhållanden som råder där.
2. Alla (svenskar, norrmän och danskar utom Peter Bech) var överens om att FAI var bättre än vår nordiska regel.
3. 2-3 medhjälpare som tillika är goda 200 m - löpare måste ingå i laget. Det är fel att de som flyger skall trötta ut sig på löpning, det ger inga toppresultat.
4. Se till att hela laget, även lagledare är klara så att anmälan kan göras i god tid före utsatt gräns.

MERA RADIO

kurs

En nordlig RC-certifikatkontrollantkurs

Ett 20-tal medlemmar från AC- och BD-länen samlades lördagen den 7 juli i Piteå för att genomgå prov för den kontrollantkurs som SMFF genomför i hela landet. Kursen avser att öka säkerheten och kunnandet inom RC-sporten i SMFF.

Arvid Holmbom från SMFF:s Sportflygkommitté höll en fin föredragning om modellens olika funktioner och säkerhetsbestämmelserna. Åsikterna om hur man skall flyga är ofta lika många som an-

talet deltagare, men Arvid talade och talade och till slut var nästan alla på samma linje. Kontroll och besiktning av en modell, ansåg alla som ytterst angeläget liksom kontroll av den egna radioutrustningen. Att man vet vad som gäller det rådde det aldrig någon tvekan om. Senare på eftermiddagen genomfördes den praktiska delen nere på Hareholmshamnen eftersom Piteå MFK "lånade" ut sitt fält till tävlingar i dragracing. Men det finns gått om fält på sandhederna i Piteå, Bert Höglund från MFK Skvadern demonstrerade flygprogrammet och kontrollerade tillsammans med Arvid deltagarnas skicklighet.

Både Arvid och Bernt noterade mycket hög klass på kunnandet och flygandet hos samtliga deltagare. Medhavda modeller som också var några skalamodeller var samtliga byggda med god kvalitet. Här fanns inga skruvar lösa-inte, och inga delar som lossnade. Ett gediget flygkunnande gjorde inte kursen sämre så Arvid och Bert som godkände samtliga deltagare, med uppgift att nu leda utbildning och provtagning inom sina hemmaklubbar till ett säkert modellflygande inom SMFF.

Låt mig till sist som skribent uttrycka min förvåning över Bengt-Olov Samuelssons fina uppvisning med en lånad RC-maskin. Vilka rena svängar. Hur kan han? Bengt-Olov är ju normalt en av landets bästa linflygare. Men han har ju vanan inne från sitt yrke som militärflygare i Luleå. Mitt beröm vill jag också ge till de deltagare som flög med dubbeldäckare utan att darra på manchetten trots att det blåste och småregnade.

Ljuset från norr (också kallad "friflygare") därför att jag flyger fritt med vad jag vill inom de ramar vi inom SMFF beslutat, å de ä int lite de ...

Hälsningar - the light from nord

hang sm

SM F 3 F RC-segelflyg hang 1979

SM i hangsegelflyg för RC-modeller avgjordes på Hammars Backar den 22/9 1979. Detta efter ett tidigare försök den 1-2/9 då ej vinden ville vara oss nådig. Så gott som samtliga tävlande återvände den andra gången, 23 st. Det flögs 6 omgångar om 10x100 vändor, vindstyrka 4-7 m/sek. Denna tävling genomfördes säkerligen snabbast hitintills och detta berodde framför allt på flygarnas snabbhet och uppmärksamhet i ready-boxen. Beroende på enbart tio längder i var omgång blev det en "tät" fight som gynnade åskådarna - det hände ideligen nya saker, på hangkanten.

För de tävlande var det en synnerligen hård tävling - deras nerver sattes hela tiden på hårda prov. Man visste hela tiden om de andras resultat och fick sitt eget innan man hann att landa. Att i denna press göra så bra ifrån sig vittnar om att hangflygarna är mycket goda tävlingsmännskor. Till viss del spelar säkert de nu väl intrimmade hangreglerna in - allt klaffar - ingen gruffar.

Bäst ifrån sig gjorde Anders Rättzen, därefter Jan Carlsson och som tredje man John Knudsen. 4,5 och 6 blev i nämnd ordning, Leif Steen, Göran "pylon" Carlsson och Staffan Kuuse. Dessa tre har nu fått ordentlig kontakt med toppen och det torde bli svårt för den som vill tränga sig in emellan dessa 6 första flygare. Det är synnerligen hårt i toppen och hårdare blir det. Det krävs mer sofistikerad mätapparatur i fortsättningen, här borde förbundet träda in. Det behövs en elektronik som dels räknar tid efter vändsignalerna, dels är sammankopplade med en exakt fungerande vindmätare. Helst borde vi även ha en form av automatisk vänd-

signal också ty de tävlandes flygsäkerhet är nu vida överlägsen den mätapparatur och det system som används. För fullständig rättvisa behövs det förnyelse i detta sammanhang.

Tävlingsarrangör denna gång var Södra Hallands Modellflygsällskap som passar på att tacka de som skänkt priser å detta sätt. Tack till Modellproducenter, Bertil Beckman, Wentzel, Modellcraft och Semo Hobby.

Pär Lundqvist

ölanda

ÖLANDATRÄFFEN

Planering

Klubben har fungerat över ett år nu, och vi har haft ett mindre flygmeeting förra året. Därför ansåg vi oss mogna för ett meeting i större skala. Styrelsen fick i uppdrag att undersöka förutsättningarna. Efter kontakt med huvudklubben, som äger klubblokalen, beslutades vid nästföljande kvartalsmöte, att ett meeting skall anordnas på hösten 1979.

Det mötte inget hinder att disponera lokalerna och vi bestämde att den 15 september med reservdag den 16 skulle passa fint. Vi var eniga om att de närmaste klubbarna skulle inbjudas. Det blev Borås, Ulricehamn, Vårgårda, Falköping, Alingsås och Lidköpings klubbar. En kallelse skulle sändas via post till varje klubb. Dessutom kontakt även med telefon.

Arbetskommittéen tillsattes för de olika aktiviteterna. Eftersom vårt flygfält är beläget vid en ort som heter Ölanda passade namnet Ölanda-träffen utmärkt för vårt meeting.

I sommar har vi träffats varje onsdag kväll. Vi har flugit så länge det varit ljust. Därefter har vi samlats omkring fikar och pratat flyg och givetvis har Ölandaträffens planering varit aktuell. Inom klubben bedrivs rc-segelflyg i begränsad omfattning. Vi bestämde oss för att köra detta meeting endast för motorflyg.

Dagen D.

Att vi modellflygare är beroende av väderleken är ju ingen nyhet. Även medel-Svensson märker nog de olika förhållandena. Men inte som vi. På morgonen den 15 september tittade solen fram! Inget regn. Hurra! Men det blåste en aning. Hoppas att det lugnar sig i alla fall. Vi samlades vid fältet redan kl. åtta på morgonen. Oj, vilken aktivitet.

I köksavdelningen kokades korv och kaffe. Några grabbar monterar upp högtalaranläggningen. Ute på fältet surrar klippmaskinen och depån omgärdas av en vimpelprydd lina. I rummet för sändarinlämning pågår en febril verksamhet. Nummerlappar för märkning av sändarna finns på plats, även en enkel anmälningsblankett är tillverkad. Namn, klubb och kanalfärg får man uppge på papperet.

Några modellflygfirmer har skänkt priser dels till flygtävlingen och även till lotteriet. Huvudklubben har för övrigt ställt upp med ett första pris i ett av lotterierna. Priset är en flygtur med klubbens Cessna. Inte illa va?

Flygstruten ute på fältet pekar fortfarande rakt ut. Det blåser en aning för mycket ännu. Så där nu kommer de första gästerna. Det är Vårgårda-grabbarna. Från högtalarna hörs en stilla schlager, men den blandas snart upp av härliga toner från en Rossi på fullvarv.

Strax taxar en Cosmos ut till modellflygfältet. Hur fint som helst nästan helt oberoende av vinden lättar planet från marken. Det är Kent-Åke Björklund som spakar. Han har varit med och tävlat om SM i F3A med fin placering. När multi-modellen sveper ned och gör en perfekt trepunkt-

landning hörs publikens applåder. Speakern (under-tecknad) får i uppdrag att ropa ut säkerhets-reglerna. Ingen flygning över publik, och inte över hangar och klubblokaler. Publiken har ändå möjlighet att se modellerna när de är i luften. Nu har det kommit en hel del publik. Uppskattningsvis något över hundra personer befinner sig i lokaler-na och i depån.



Några åskådare vid Ölandträffen
Så här ser vår klubblokal ut från flygfältet



Tävlingsdeltagare.

3:dje från vänster, Leif Andersson med Cosmos,
K.Å Björklund (Cosmos) Vårgårda.

Modellflygklubb båda, Håkan Karlsson (Falkon)
samt vinnaren Benny Karlsson (Air Cobra) i
svart skinnjacka, samt en av domarna Rolf-Erik
Blomdahl Herrljunga flygklubb.

Korven får en strykande åtgång. Boråsklubbens medlemmar har anlänt. Multimodellerna får sällskap med litet långsammare typer. En vacker Josefin provar sina vingar. Den tycks nästan stå stilla i motvinden, men huj vad man kan missta sig! Efter en tjugusig roll och en topproll som avbryts tvärt kommer den som en pil längs med fältet. Plötsligt blir vi medvetna om att vi håller till på ett stort flygfält. Säkerhetschefen befinner sig ute på fältet, han har liksom vi i klubblokalen upptäckt att det inte är bara modeller som flyger runt i luften ovanför fältet. Ett stort plan ligger på inflygningsvarv något under ligger en Cobra-modell. S-chefen börjar fladdra med armarna som en väderkvarn. Våra egna kollegor i den stora klubben har lovat att hålla sig på backen denna dag! Alltså ett främmande plan! Bara lugn Sylve (s-chefen) hörs det från högtalaren. Vi har garderat oss mot detta också. Från sändarinlämningens rum hörs "Herrljunga radio anropar flygplan ovanför fältet kom". "Herrljunga radio från adam erik, Tjenare killar, va folk ni måste ha latjo här? kan man få landningstillstånd? Kom! Ea från Herrljunga radio. Hej! ja vi har jätte kul här, tyvärr är det för många modeller och folk idag så vi ser helst att ni återkommer en annan dag. "Ok, pojkar vi ses, och lycka till! Faran är över! Det var inte så dumt med flygradion.

Tävling

Nu är det tid för flygtävlingen. Tävlingsfunktionärerna har haft en stressig vecka innan meetinget. Flera förslag till tävlingar har provats praktiskt. En del prov var ganska dramatiska. Som när vi inte hade tillgång till serpentiner. Då försökte vi med vanligt toalettpapper! Vitt och brett! Ingen risk att missa! Men resultatet blev att dasspapperet fastnade i propellern och snodde sig in i motorn som sedan stoppade! Nödlandning! Till sist bestämdes att två cirklar skulle kalkas mitt på fältet. Den ena större utanför och en mindre innanför. Det gällde att landa i ringarna. Den mindre gav 50 poäng och den yttre 25 poäng. Det blåste ganska friskt nu så chansen att komma innanför ringarna var lika stor för både vana och mindre vana deltagare.

Tävlingen blev verkligen spännande. Inte minst för under-tecknad som ställde upp med sin Taxi. Innanför den yttre ringen landade Taxin men tyvärr för hårt så att noshjulet med ställ lossnade. Det blev inget poäng. Planet skall vara helt efter utförd landning. Två starter och landningar var tillåtna. Skam den som ger sig! Efter en snabbreparation av landningsstället startades det igen. Denna gång stannade motorn. Hjälp! Det blåste kraftigt! Trots att spakarna böjdes som pilbågar på radion blåste maskinen utifrån fältet. Den landade, hör och häpna! En halv meter från kanten av en å, mitt i en rishög med kvistar och grenar. Det enda som märktes på Taxin var ett litet jack i främre vingkanten! Det kan man väl kalla tur! Eftersom det var utslagningstävling återstod tillsist en multimodell och en Cobra kvar till final. Cobran vann!

1:a pris en byggsats vanns av Benny Karlsson, Borås Modellflygklubb.

2:a pris en presentkort Kent-Åke Björklund, Vårgårda Modellflygklubb.

3:e pris en dunk bränsle Lennart Blomdahl, Herrljunga Modellflygklubb.

Sammanfattning

Det var trots blåsten en lyckad tävling. Det uppstod diskussion om reglerna för tävlingen, därför kommer vi att ha tydligare regler nästa år. Vi kommer att förlägga nästa års meeting tidigare på hösten. Inbjudan kommer att utsändas i god tid. Fler funktionärer behövs. Att det finns behov av sammankomster under enkla former är uppenbart. En tävling som de flesta kan deltaga i är också ett plus. I stort sett är vi nöjda med Ölandträffen och vi hoppas på stort deltagande nästa år.

Med bästa hälsningar från Herrljunga Modellflygklubb.

Per-Olof Fritsby

Floragatan 38

524 00 HERRLJUNGA

Tel: 0513/11 453



Artikelförfattaren i depån med sonen Per-Uno SE-15987.

Lägg märke till den fiffiga meklådan. Inne i huset finns det mesta man behöver. Genom att dra ut handtaget vid vänstra gavelspetsen samt ansluta ett hjulpar till nedre högra gaveln kan man köra huset ut till flygfältet. Maskinen en Taxi med större sid och höjdroder för bättre roderverkan.

ett flygplan i kylan

hittade jag i morse. Det visade sig att man höll på med ett temperaturexperiment av en kolsyremotor. Det lär ha fungerat bra, så i morgon blir det väl frysen?? Annars har jag kommit över den där missuppfattningen att modellbygge bara görs i en egen avskild vrå. Man kan snarare spåra det överallt. Knappnålarna är tex alltid slut. (Nåldynan återfanns i botten av verktygslådan). Klädnypor likadant "Du måste köpa dom där av trä. Plastnyporna är helkass, går bara sönder och går inte att vända..." Och när det hänger härvor av svarta gummisnoddar på tork i badrummet vet man att det snart är dags för tävling. Men det tog ett tag innan jag kom på att den röda plastsmeten under strykjärnet beror på att det används att fästa plast på flygplansvingar.

Jag fick i uppdrag härförleden att köpa ricinolja på apoteket. En liter. Tanten bakom disken frågade bara om en gång, så hon kanske har man eller barn hemma som pysslar med modellmotorer.

Modellflygarnas fikonspråk tar också ett tag att komma över. Sprygel och timer vet jag nu i alla fall vad det är. Åttaåringen berättade häromdagen vad en fuse är och hur den fungerar. Hör man någon på flygfältet skrika termos är det ingen ide att tänka på matsäck för det (matpausen är först efter tredje perioden, fyra timmar senare), utan då gäller det måsar eller flygplan som flaxar (mer eller mindre) på ett speciellt sätt som bara de invidiga kan tolka.

Kolsyreplanet i kylskåpet är förresten bra. Det skymmer inte sikten i bilen lika mycket som ett 3,5 meters segelplan. Men ännu större lär det kanske bli. Jag har hört diskussioner om hur stora plan som skulle behövas för att lillknatten på åtta månader skulle kunna skickas med upp!

Diskussioner om kostnaderna är det däremot sällan. Om att t.ex. ägna 2 dagar och 40 mil åt en tävling. Trots att segerchanserna redan i förväg bedöms som små, "Det är själva flygandet som är roligt, inte att komma på prisplats..." "Gäller det däremot att åka ett par mil för att plocka lingon måste det vara lönsamt." "Har du kollat priset på torget? Med 2:25 för bensinen blir det nog dyra lingon om du skall åka så långt. Tid tar det ju också..." Något som däremot tar tid är dom där: "Sticker ner en stund till klubben, snart hemma igen..." Konstigt nog dyker det alltid upp oförutsedda saker som tar minst 2 timmar!

Försaken på tal är svaret stående: "Jag kan utan vidare räkna upp 50 fritidssysselsättningar som om det var det jag höll på med du bara skulle drömma om att det vore något så oskyldigt som modellflyg man höll på med..."

Och det kan ju för all del vara sant...

Marie

konferens

Länskonferens i Piteå

Många klubbar hade hörsammat inbjudan från SMFF till den länskonferens som avhölls i Piteå söndagen den 8 juli. Medarrangören Piteå MFK med Gleeurup i spetsen var säkert lika förvånad som SMFF:s representanter K.A. Ericsson och Bertil Nilsson över det stora intresse som många klubbar i BD och AC-länen visade.

Huvudfrågan blev bildande av länsförbund inom båda länen och deltagarna var eniga om att bildande av länsförbund är en riktig väg inom SMFF:s verksamhet, därför att ett distriktsförbund skapar en bättre och intensivare kontakt med verksamheten - ett faktum som inte bara gäller glesbygdslän.

För de flesta av de 20-talet närvarande blev i varje fall länskonferensen en anledning till att nya bekantskaper knöts för första gången. Även om man i övriga Sverige tror att det inte förekommer verksamhet så här långt norrut så vet i varje fall K.A. Ericsson och Bertil Nilsson idag mer än tidigare, att en levande och stimulerande verksamhet förekommer bland klubbarna här uppe - kanske bättre än på andra håll i övriga delar av landet.

Utan diskussion antog representanterna i BD-länet ett beslut att igångsätta en planering för bildande av distriktsförbund inom SMFF. Man tillsatte på platsen en interimstyrelse som nu som en första åtgärd kommer att kalla alla klubbar i BD-länet till ett stort möte i Boden eller Piteå. Avstånd är man inte rädd för i Norrlandslänen. Visste Du att det är t.ex. 31 mil mellan klubben i Piteå och klubben i Kiruna.

Man kommer nu med ekonomiskt stöd från SMFF att tillsätta interimstyrelser i både BD- och AC-länen med huvudsaklig första uppgift att kontakta sina landsting om ekonomiska bidrag för sin verksamhet. Enligt de förhandsbesked som KA kunde lämna ställer sig båda landstingen positiva till detta initiativ och till bidrag för distriktsverksamheten.

Som ett gemensamt och enigt beslut i änden av konferensen beslöt man ingå till SMFF med en begäran om att få avhålla 1980-års årsmöte i Piteå eller Luleå, vilket givetvis skulle betraktas som ett synligt bevis på den aktiva verksamhet som förekommer i SMFF:s nordligaste regioner. Det borde också vara ett rättvisekrav som SMFF borde kunna uppfylla i synnerhet som SMFF aldrig under sin tid hållit ett årsmöte längre norrut än Härnösand. Det finns även verksamhet norr om Härnösand. Vad säger förbundsrådet? Not. ansökan om årsmötet har insänts till SMFF.

Vi tror att det inom en mycket kort framtid blir behövt att bilda distrikt inom hela SMFF säger både Bertil och KA som båda vet hur det går till och som aktivt jobbar inom VLM. SMFF:s verksamhet är redan idag så stor att den är svår att överblicka totalt. Att bilda distrikt är som att röra om i en myrstack säger slutligen KA, då blir det rörelse och aktivitet, och Bertil som instämmer avslutande vi har fått beviset vid denna konferens som varit mycket stimulerande och intressant inte bara för oss, utan i högre grad för SMFF som organisation.

RIPA

— RIPA. — Jag har försökt sluta flyga med modellplan, men det går bara inte! Det är så fascinerande, så det är nästan en last...

Håkan Svennesson riggar upp sitt glänsande vita segelflygplan av balsaträ för att göra en lufttur.

— Jag tror inte det finns någon sport som är så svår att lägga av med. Att först bygga någonting med sina

egna händer - ju finare det är ju stoltare är man - och sedan lyckas styra och manövrera det i luften, det är en enorm tillfredsställelse!

Ja, det kanske är detta som driver en hel massa människor att offra en semestervecka i juli på en blåsig flygplats på skånska slätten. Tält och husvagnar står sammanpackade utanför klubbhuset, barn och hundar springer mellan benen på fruar och mammor i matlagningstagen. Allt medan far och son står ute på fältet och spanar efter ett litet surrande plan i luften.

Citat ur Kristianstadsbladet.

Ja inget är väl mera sant, men det händer ju faktiskt att även mannen är behjälplig på kökssidan, tänder gasolen exempelvis, tömmer askkoppen samt en massa andra kvalificerade arbeten.

Men skämt åsido, Ripa är väl vad många modellflygare ser fram emot under vinterhalvåret. Jag har t.o.m. hört dem som sagt "Kommer Du till Ripa nästa sommar?" vid hemresan från lägret, det kan man kalla långsiktig planering.



Christer Nilsson framför Ripa-lägeret med en gammal Swordfish.

Foto: Cecilia Simonsson.

Mycket flygning kan det dock bli litet si och så med, många trivs med att enbart sitta på ljugarbänken och snacka modellflyg, men huvudsaken är att alla har det trevligt och trivs tillsammans.

Då mörkret faller träffas alla vid grillbrasan eller i klubbstugan, vad gör det då att det bara är 11° varmt ute, det är ju sommar.

Nästa sommar har vi tänkt att "slå på stort ordentligt" genom att sista helgen i lägerveckan anordna en skatävling, samt flera arrangemang under själva lägerveckan.

Att jag skriver vi beror på, som kanske inte alla vet så har jag flyttat från Lidingö till Kristianstad och kan naturligtvis inte låta bli att "lägga näsan i blöt" även här.

Så till dig som redan nu tänker planera Din semester för 1980 med flyg och sånt, gör slag i saken och kom ner till Ripa första eller andra veckan i juli.

Mera detaljerad information kommer under våren 1980, Kontaktmän:

Christer Nilsson 044/12 53 17

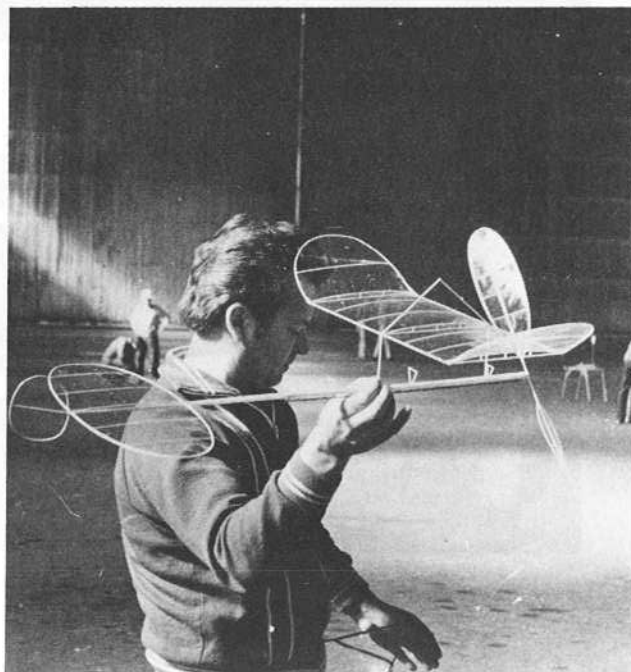
Göran Muftig 044/12 20 72

Göran Muftig
Sportkommittén

INOMHUS

S.-O Lindén

samtliga foto: Lars Lindén



Eduard Ciapala, Polen vid VM i inomhusflyg 1978 i Cardington, England.

MICROFILM

Det som får många att avstå från bygge av en inomhusare är den mystiska microfilmen. Läs några rader och studera bilderna, så blir det lättare att förstå.

Du behöver en bassäng att göra filmen i. 4 träribbor och en plastduk och köksbordet bildar underlag. Gör bassängen så stor du kan, helst 1500 mm x 900 mm. Ta träribbor av de längderna i dimension 50x20 mm. Försänkningar i hörnen gör att ramen håller ihop. Lägg en plastduk - t.ex en uppklippt sopsäck - över ramen, fyll i ett par hinkar vatten. Låt vattenledningsvattnet stå en timma för att anta rumstemperatur.

Badkar är olämpliga som bassäng, den stora vattenmängden gör att ytan aldrig blir lugn.

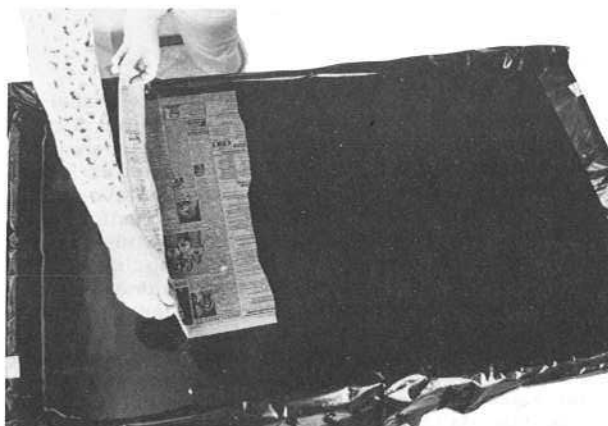
Redan tidigare bör du ha limmat ihop några ramar av 10x15 mm balsalist. Lämpliga mått är 500x250 mm och 900x250 mm. De stora behövs om du tänker bygga F1D-modeller med 65 cm spv. De små blir bra till stabbar, fenor och propellrar samt till 35 cm modeller. Börja med de små ramarna.

Filmlösningen

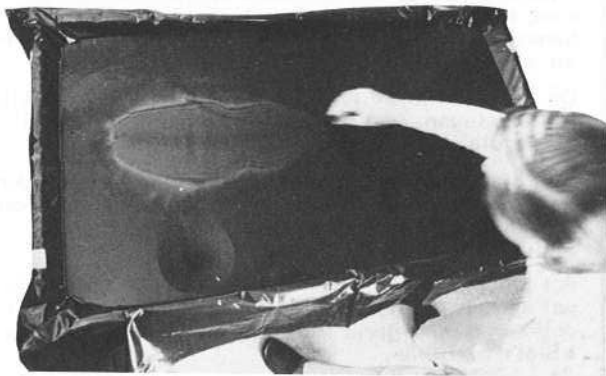
Bäst är att köpa färdiga lösningar av t.ex Micro-X "Green label" eller "Red label". Den förstnämnda ger en slät spänd yta, den andra en slak, lite skrynklig yta, ibland kallad "american type". Du kan experimentera själv med cellulosalacker t.ex Zaponlack tillsatt med 3-4% eucalyptusolja och 10-20% amylacetat. De två sistnämnda ingredienserna finns på apotek.

Dags att prova

Börja med att rensa vattenytan från damm genom att dra ett tidningspapper ett par gånger över ytan.



Rensa vattnet från damm och filmrester genom att dra ett tidningspapper ett par gånger över ytan.

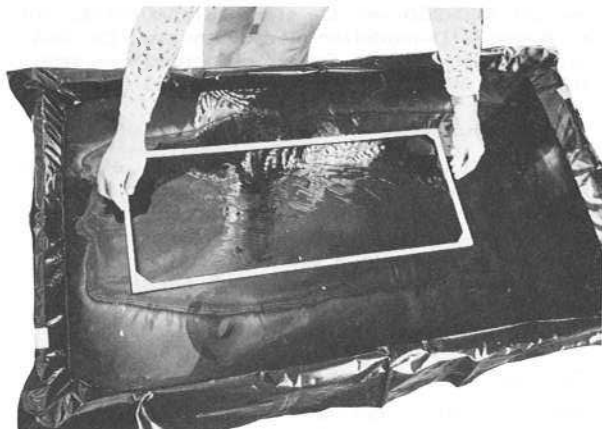


Håll filmlösningen nära vattenytan med en jämn och snabb rörelse.

Som kär! att hålla ur kan du ta en tom filmburk (135-film) som bucklas lätt för att få till en pip att hålla ur. Hällningen ska ske från låg höjd, 2–5 cm över vattenytan. Börja ca 20 cm från ena kortsidan av bassängen och för kärlet i jämn fart till andra kortsidan. Sluta hällningen ungefär lika långt från kanten som du började. Se till att det kommer lika mycket film per längdenhet. Vicka inte ojämnt på kärlet. Lacket sprider sig omedelbart och bör nå ca 10 cm från bassängkanterna. Om detta ej sker kan det bero på någon av följande orsaker:

- Vattnet och/eller luften är för kall, så lacket orkar ej sprida sig.
- Vattnet eller luften i rummet är för varm, så att lacket stelnar för fort.
- Lacket är för tjockt.

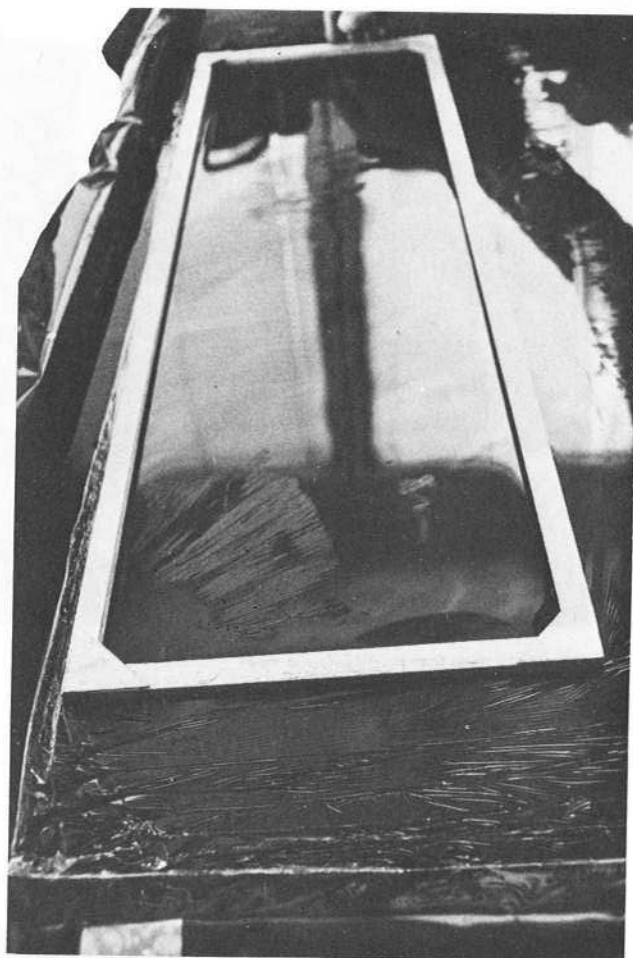
Filmen är klar att lyftas efter 3–4 min då små skrynklor sprider sig över ytan.



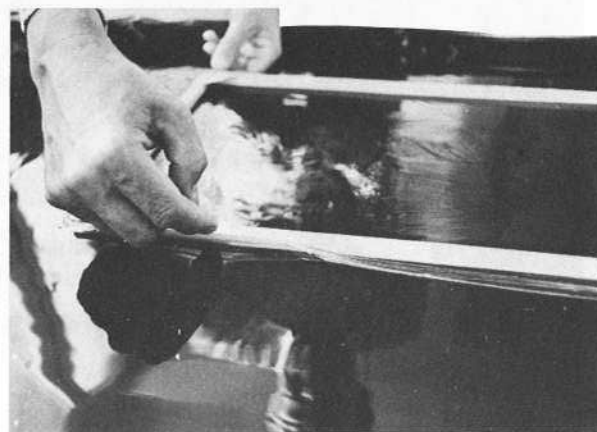
Placera ramen ovanpå filmen så att "marginaler" finns.

Att lyfta filmen.

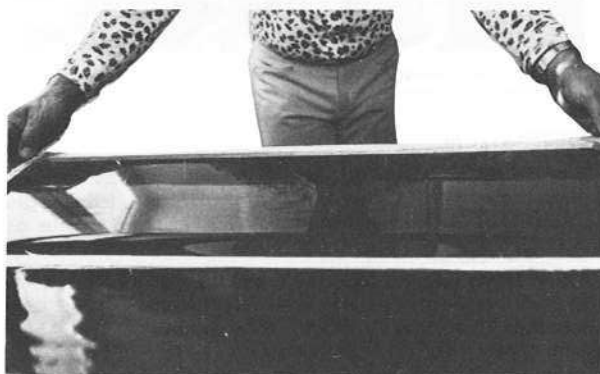
Vät ramen – torka bort vattendroppar – placera ramen ovanpå filmen så att det finns minst 5 cm film utanför ramens alla kanter. För ramen mot bassängens kanter, så att filmen skrynklas ihop på ramens utsidor. Lagg försiktigt upp överflödig film på ramen, OBS! På ramen, ej innanför. Tag i ramens hörn på den långsida som är närmast dig, för ramen mot bassängens borte långsida och så till ... LYFTET! Samtidigt som du drar ramen åt dig lyfter du försiktigt, därvid töjer sig filmen och säckar ner men normalt håller den. Då du fått upp ramen lodrätt tar du upp den från bassängen och låter den rinna av innan du försiktigt ställer ner ramen gärna på tidningar, så att vattnet sugs upp. När du lärt dig anpassa hastigheten med vilken du drar filmen åt dig med den hastighet du lyfter så kan du ta upp den ena filmen efter den andra.



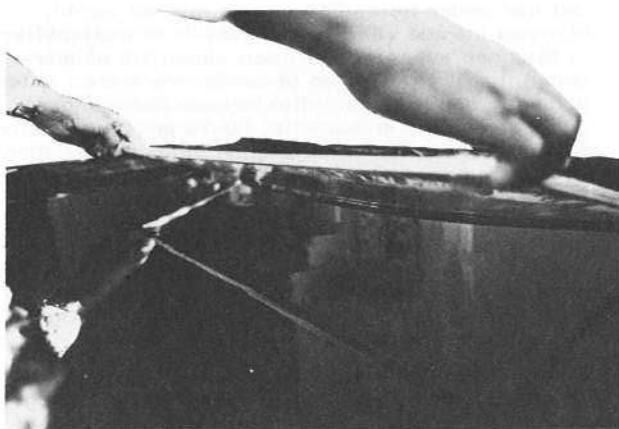
Skjut ramen mot bassängens fyra sidor så att överflödig film skrynklas samman.



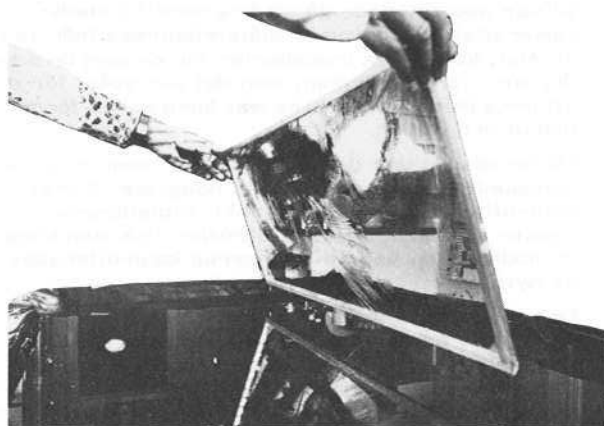
Vik upp överflödig film på listan.



Håll i ramens hörn på långsidan närmast dig.



Lyft och drag ramen åt dig.



Filmen har släppt från vattenytan, håller den?

Låt filmen torka en timme eller mer innan du flyttar på den. Har du en låda att ställa den i, är det bra mot damm och skador. Den "röda" blandningen bör torka minst en vecka innan den används. "Grön" blandning går att använda efter ett par dagar, men regeln är = ju äldre film dess bättre!

Filmens Tjocklek

När filmen är torr framträder färgen. Av färgen kan man avläsa tjockleken.

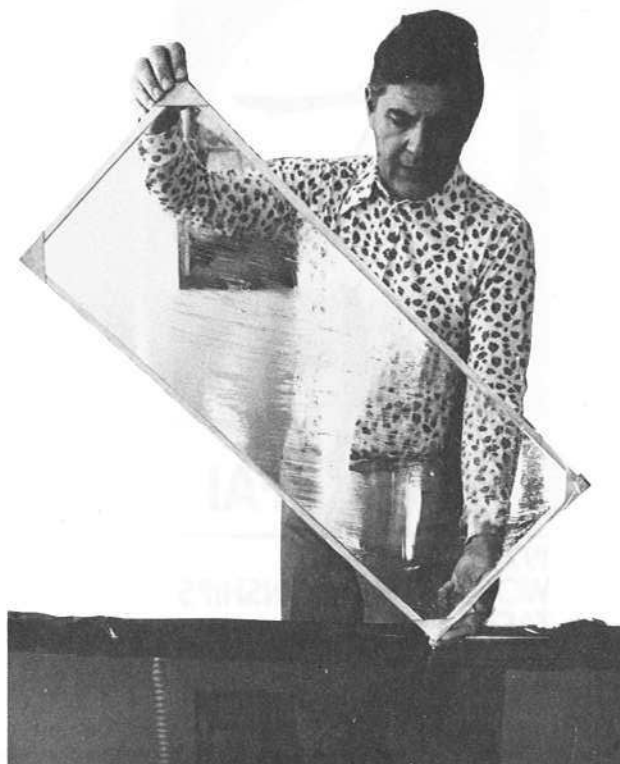
Färglös = Filmen är för tjock
Röd och grön = Bra nybörjarsfilm, ganska stark, även till propellrar i F1D.

Grön och blå
Blå och purpur = Tjocklekar att sträva efter
Purpur och guld
Brun och mjölkig = För tunn

För att få tunnare film måste du föra kärlet snabbare över vattenytan. Guldfärgad är den tunnaste för praktisk användning, får du ett inslag av silver i guldfärgen, så har du den yppersta filmen för stabbar och fenor!

Att klä med Microfilm

Två metoder kan användas. Stabbe och fena klädes med den enklaste metoden. Den går så till att ramen med film placeras så att den stöder på ytterkanterna. Bordskanten och en stolskarm blir bra, en liten tejp håller ramen på plats. Lägg delen som ska kläs ovanpå filmen. OBS! Stabben placeras med spryglarnas ovansida mot filmen. Använd en pensel nr 2 - nr 4 blött i vatten eller saliv eller öl (lättöl givetvis!) Fukta listverket från utsidan, filmen fastnar på balsalisterna. Sedan det hela torkat några minuter skär man loss fenan - stabb-



en med en glöddgad pianotråd eller en tunn pensel doppad i aceton. Vingen kan kläs på samma sätt. Härvid måste ramen tryckas samman med en eller två lister tvärs över för att filmen ska slaka, så att sprygeln ovansida ligger an mot den. Det är bara ovansidan som kläds - ingen film på undersidan av vinge eller stabbe, likaså har propellerns framsida och fenans ena sida filmklädsel. En annan metod att klä vingen är att fukta hela träkonstruktionen, lägga ner den på ett plant underlag - fukta underlaget runt vingen ca 5 cm från listerna. För säkerhets skull dra med penseln över alla lister och spryglar än en gång, så att vingen är fuktig överallt. Lägg så filmen - filmsidan av ramen - över vingen, kläm gärna ihop ramen något för att få filmen slak. Blås på filmen där den ej fäst direkt, så att träet och filmen får kontakt, varvid filmen fastnar. Filmen skärs sen loss med glöddgad tråd eller pensel fuktad i aceton. Vingen får sen torka på slätt underlag.

Att klä propellern går ganska lätt om man gör sig ett par "stämgafflar" av balsalist. Använd 3x3 mm balsalist gör ett par gafflar lite längre och lite bredare än den propeller du ska klä. För över film till gafflarna från en ram. - Fukta listerna, skär loss -. Håll fast propellern genom att sätta axeln i ett skruvstycke eller bed någon hålla i den åt dig. Fukta propellerns blad och för över filmen från gaffeln. Den öppna ändan av gaffeln håller man mot propellernavet. Skär sen loss filmen,

PRIFLYG





FRIFLYGVM 1979

Så var det friflygåret 1979 med VM:et, som av politiska skäl inte gick i Jugoslavien utan flyttades till ökensamhället Taft i Kalifornien.

Det var det mest exotiska och händelserika VM jag varit med om, bara jämförbart med det i Bulgarien 1975. Under tre veckor fick vi, lagdeltagare och supporters, ca 20 personer, bl.a uppleva Los Angeles, San Francisco, San Diego, norra Mexiko öknar och bördiga jordbruksdistrikt, olje- och bomullsält, motorvägar både 10- och 12-filiga, trafikkaruseller ej av denna världen, helst asfalterade landskap med parkeringsplatser större än ordinära flygfält, bensinstationer, Coca-cola, hamburgare och chips, bensinslukande plåtefanter (förmodligen bilar), ytlighet, kommersialism, en rädsla för brottslighet utan like (i Kalifornien går folk dock i allmänhet obeväpnade) men också en extrem vänlighet, hjälpsamhet, gästfrihet, öppenhet och vilja att göra sitt absolut bästa... ja, här sitter man nu och minns, medan solbrännan flagnar av och de första snöflingorna singlar ner utanför fönstret och redaktören förmodligen gnisslar tänder över att han inte redan fått det här referatet... he-he.

Det hela inleddes för min del med ett hektiskt förberedelsearbete (jag har blivit reseplaneringsexpert på kuppen) som jag fick god hjälp med av lagmedlemmarna. Utresan började med att den delen av laget, som avreste direkt från Arlanda, blev sittande där pga maskinfel, medan den andra delen, som flög från Kastrup tillsammans med danskarna, kom iväg direkt till Los Angeles helt planenligt.

Efter ombokning och byte i New York kom även Arlandagänget, (inkl. bagage) starkt försenade fram till Los Angeles och efter ca 36 timmar utan sömn stuvade man in sig i sin leasingbil och reste till hotellet utanför Disneyland, där Kastrupgänget sedan länge låg och snusade.

Efter några dagars sightseeing i Södra Kalifornien tog vi oss med leasingplåtefanterna (det enda som hördes från V:åttorna var deras törstiga bensinsörplande, förmodligen led de av någon slags bensinkolik) ut till fältet i Taft för två dagars träningsläger och strålade bl.a samman med Anders Enström, som totaltmållt sin bästa C2:a.

Fältet låg längs en liten bergskedja, kantad av oljefält, och var praktiskt taget obegränsat stort.

Det var under hela vår vistelse mycket varmt, klimatet stämde väl överens med de klimattabeller vi fått före avresan; kallt och vindstilla på morgonen, ca 35° i skuggan (avsevärt varmare i solen och över den heta solreflekterande ökensanden) och 5 m/sek vid middagstid, 60-70 procent relativ fuktighet, trots att dominerande vindriktning (den vred sig under dagen) var från inlandet ut mot kusten. Detta sades vara den bästa årstiden, då den var regnfri och inte alltför het, med vi led av den för oss kolossala värmen. Los Angeles hade strax före vår ankomst haft den värsta värmeböljan på mannaminne med temperaturer i skuggan på över 40°. Som tur var hade vi hela tiden tillgång till kylda drycker och vatten.

Då och då kom det tromber, s.k dust devils, virvlande, ofta flera i rad, en säregen syn, man såg dem på flera km avstånd, de slet upp sand, grus, och buskar i sin väg. När en sådan närmade sig måste man packa in modellerna i trunkarna.

Vi var inkvarterade på ett bra hotell i staden Bakersfield ca 1 timmes plåtefantrresa från fältet. Mat, kollektiva transporter för de som önskade, mm. var bra ordnat, men det var svårt för oss att orka med exakt samma mat (med kaffet före) dag ut och dag in.

På torsdagen var det invägning och samtidigt licenskontroll, som var mycket noggrann. Först kontrollerades hela lagets inkl. lagledarens licenser i ett sammanhang; därefter fick man väga in modellerna, varvid licenserna kontrollerades på nytt.

Den inofficiella invigningen skedde på fredagen med tal av bossar från amerikanska modellflygorganisationer samt kommunalpampar. Föredömliga korta och snärtiga tal, som rev ner applåder och skrattsalvor; vi europeer har en del att lära. En borgmästare konstaterade att Norge hade den minsta truppen och att han därför höll på Norge, men, tillade han, han höll på alla andra också. En annan borgmästare ansåg, att man skulle skicka hem ambassadörer, diplomater och annat löst folk, härvarande modellflygare fyllde deras dessa uppgifter mycket bättre. Efter presentationen av lagen ågnades ett ögonblick åt alla våra kompisar från öststaterna, som inte fått komma.

Detta VM var det minsta jag upplevt, men det var intressant att notera att nästan alla västeuropeiska modellflygnationer var väl representerade, vilket väl hänger ihop med den allmänna ekonomiska utvecklingen, realpriset på flygresor har fallit, inflationen har varit mycket stark i USA och för oss var både kost och logi som turister billigare än i Sverige. Förmodligen kommer 1979 att skrivas in i modellflyghistorien som det år, då ingen längre reflekterade över på vilken sida atlanten VM gick.

F1A-dagen

Tävlandet började med A2 på lördagen den 6 oktober. Första perioden startade vid 8-tiden och ingen termik hade hunnit utbildas; det var under långa stunder praktiskt taget omöjligt att hitta något som helst lyft över sandytorna i det nästan vindstilla vädret, eftersom den mesta värmen avgivits och solstrålningen knappast kommit igång. Av de ca 70 startande klarade bara 17 st av att flyga max.

Det gick alltså för de för de flesta som för Per Sjölund och Mats Rosling, som tappade 38 resp 15 sekunder. Efter 20-25 minuters snurrande var man pga tidsbrist tvungen att koppla utan att ha hittat någonting. Per Qvarnström gjorde i alla fall en fin-fin max. Första perioden blev i stort sett avgörande för tävlingen, vad man nu tappade var omöjligt att hämta in.

I andra perioden började vinden öka något och termikaktiviteten satte in, praktiskt taget alla tävlande, däribland svenskarna, flög fullt.



10:an Julie Akesson och 16:e man Ulf Carlsson
i FIC taktiksnackar över huvudet på Ann Wahlberg,
MFN:s bitr. reporter.
Foto: G Wahlberg



Världsmästaren -79 i FIC, Mario Rocca, Italien.
Foto: G Wahlberg



Världsmästarna i lag F1A, USA. 3:an Lee Hines
i mitten, 4:an Jim Wilson t.v. och t.h. Jim Walters.
Foto: G Wahlberg



"Dust-devils",
Foto: G Wahlberg



2:an i F1B Paul van Leuven, Australien.
Foto: G Wahlberg



Anders Enström, 30:e man i FIC och
2:an i F1A Per Qvarnström.
Foto: G Wahlberg



2:a i FIC, Keiichi Kibiki, Japan.
Foto: G Wahlberg



Mats släcker törsten och Solveig och Christina
gömmar sig för solen.
Foto: G Wahlberg

Resten av dagen förflöt i stort sett som andra perioden, ökande vind- och termikaktivitet, och det typiska mönstret med 3-4 masstarter per period utbildades. De allra flesta maxade nu hela tiden, den som nu tappade något rasade ohjälpligt mot understa botten, som t.ex Per S. som var den ende svensk som tappade något efter 1:a perioden. Han missade 45 sekunder i 5:e perioden efter en fin koppling och hög höjd pga en dust devil, en liten tromb, som passerade i närheten av modellen och fick den att rasa ner. Per verkade inte så glad över detta. Härigenom ramlade laget ner till 12 plats, för att senare sluta som 11:a, och Per till 60:e plats för att sluta som 56:a. Mats kom på 16:e plats med sina missade 15 sekunder.

Av de 17, som flugit fullt i första perioden var det 12 kvar när sjunde perioden började, 3 stycken föll bort, en kines, en argentinare och Jörn Rasmussen. Till allas vår stora glädje klarade Per Q sin sjunde start och gick därmed till fly off.

Fly-offen blev förståss en spännande uppgörelse. Alla 9 klarade den första omgångens fyra minuter, men i andra omgången klarade inte Herbert Schmidt, och Pieter de Boer 5 minutersgränsen. Vinden hade nu avtagit ytterligare, det blev lugnare i luften och skymningen nalkades. Skulle man kunna kora en mästare innan det blev nermörkt? 7 tävlande kvar och 6 minuters maxtid. Alla följde de tävlandes snurrande och kopplingar, men det var svårt att överblicka hela fältet samtidigt. Vi förstod i alla fall att några inte hittade bra luft medan Pers flygtid blev ganska lång.

När allt var över visade det sig att Thomas Köster vunnit med 251 sekunder. Han flög proxy åt Per Grunnet, som väntade påökning i familjen och stannat hemma. Per kom 2:a med fina 213 sekunder. Jubel i svenskläget, Lee Hines kom 3:a på 202 sekunder, dessa tre lyckades väl hitta det lilla lyft som fanns.

Lagtävlingen vanns av USA, Holland kom 2:a och Finland 3:a, finnarna vågade väl inte annat efter den rejäla utskällning (sisubetonade upprepning) de fick av FAI-ordföranden och jurymedlemmen Sandy Pimenoff. Här har jag mycket att lära. Hans anmärkningsvärde föreställning borde bandas och bevaras åt eftervärlden, hans så flera ord, som inte står i min finska lärobok.

F1B-dagen

På söndagen flögs det Wakefield. Svenska laget kom rustat till tänderna med de bästa modeller jag sett hos ett svenskt landslag vad motorflykt och glid beträffar. Hur skulle vi lyckas?

Första perioden inleddes med samma väder som föregående morgon, helt dött i luften och övervägande svagt sjunk. Janne Zetterdahl startade först och kom faktiskt iväg i bra luft, det lilla som fanns och gjorde en säker max, medan Bror och Lennart nätt och jämnt klarade sin max. Men säg den glädje, som varar beständigt.

I fortsättningen blev vädret också som under A2-dagen, mer termik- och sjunkaktiviteter och ökande vind, ca 5 m/sek som mest vid middagstid. Det var emellertid svårare för B2-flygarna att hitta luft än för A2-gubbarna, som ju kan springa och jaga. Det var i allmänhet inte heller rel. massiva eller homogena blåsor som hemma hos oss utan trängre blåsor, som det ofta var sjunk under. Detta är typiskt för mycket varmt väder och svag vind, luften blir väldigt lätttröglig och orolig. Det är svårt att veta om det bär eller brister och i stället för termik förekommer ofta stora, långsamma virvlar, som är lätta att förväxla med termiska uppvindar.

Nå, Bror Eimar flög fullt ända till sjunde perioden då han i glidet kurvade ut ur en snäv blåsa, så våra förhoppningar att få med någon i fly-offen grusades. Men mycket bra gjort ändå av Bror, som med sina tappade 40 sekunder kom på 11:e plats. Bra fluget också av Janne, som tappade 64

sekunder i tredje starten. Modellen kom visserligen mycket högt men hamnade vid sidan om blåsan. Lennart Hansson slutligen kom på 52:a plats efter att ha hamnat i dålig luft i 4 starter. I tre av dessa kom han mycket högt i motorflykten, men gled så småningom in i sjunkområdet.

Att det var mycket svårfluget i den relativt svaga vinden framgår av att bara 6 tävlande nådde fly-off, bland dem ingen nordbo. Bland dem som missade i sjunde perioden var Jens Kristenssen, som dykt upp som en nytänd nordisk stjärna på den nordiska himlen och flerfaldige europamästaren Pim Ruyter.

Fly-offen blev mer dramatisk än vanligt. I 4 minutersomgången åkte Ron Pollard och Paul Lagan, som missade tre sekunder, ut. I andra omgången slog kanadensaren Dan O'Grady sönder sin propeller vid utkastet men maxade ändå. Vid kontroll befanns modellen för lätt och alla trodde, att han enligt reglerna skulle diskas. Lagledaren hävdade då att bladet lossnat i luften efter utkastet och kommanderade en ovillig O'Grady göra en ny start. Stort jäkt och mycket dramatik. Bara någon minut återstod av fly-offperioden och en andramodell kom i luften någon sekund före periodslutet, 284 sekunder. Under tiden sammanträdde juryn och lagledaren hävdade nu, att bladet gått sönder före utkastet, då han väl spekulerade i chansen att Dan skulle ta medalj. Rykten cirkulerade att juryn ville diska honom men att detta stred mot amerikansk känsla för tävlingsmoral. Slutligen godkändes hans andra flygning. Motiveringar har jag inte hört. Förmodligen gjorde juryn bruk av sin regelrätta kompetens att tolka reglerna.

I tredje omgången gjorde van Leuven och Zachhalmel riktiga klantstarter (förmodligen nervositet), varefter kallt avvaktande Ben-Itzhak elegant klarade 6 minuter med sin typiskt israeliska modell (alla israeler flög helt trapetsformade vingar med tre knäckar, för det mesta helpkade, i alla klasser), som lugnt och stilla klättrade uppåt.

Det visade sig sedan att österrikaren Zachhalmels modell varit 0,4 gram för lätt (vikten av ett litet gummiband) och han diskades också. Bittert.

Lagtävlingen vanns av italienarna, som under hela VM:et visat sig vara fina termikhittare. Kanske liknade klimatet det typiskt italienska?

Danskarna kom tvåa, slagna med 30 sekunder, sedan Jens K missat 31 sekunder i sin sista start. Först 123 sekunder efter danskarna kom Storbritannien.

F1C-dagen

Måndagen var sista tävlingsdagen. Hade F1C-laget något att hämta med tanke på Anders kvadd, Uffes två kvaddar (bl.a bästa modellen för honom också) motorer som inte gick ordentligt i den ovana luften och därmed åtföljande stabilitets- och trimproblem i motorflykten. Allt måste ju stämma i denna svåra klass och det är svårt att kontrollera en accelererande motorflykt.

Det var helmulet när första perioden började, vindstill och helt omöjlig luft som vanligt f.ö. Det började riktigt dåligt för oss. Förste man till räkning var Ulf, motorn gick inte riktigt bra, dåligt utgångshöjd och 157 sekunder. Kul kul. Men det visade sig senare att det var allt Ulf tappade (efter det vi lyckats klara av en del tidtagarproblem). Julle gjorde en fin-fin start och säker max. Anders tog fel modell, en med stallproblem och fick till ett vänster utkast, 171 sekunder.

Som vanligt stabiliserades vädret efter en del vindvridningar i de följande perioderna. Julle och Ulf fortsatte att maxa, medan Anders ramlade rakt ut ur en blåsa från otrolig höjd och noterade 118 sekunder. Helt fantastiskt. Ofattbart.



FIA-segraren, proxyflygaren Thomas Köster/
Per Grunnet omgiven av vackra flickor.
Foto: G Wahlberg



Lagledaren Peter Wanhgård tillfälligt "nedtryckt"
av sin fru Anja.
Foto: G Wahlberg



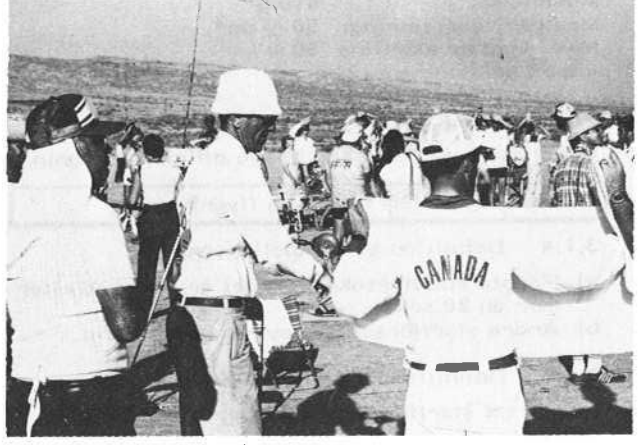
Per Sjölund, 56:e man i FIA.
Foto: G Wahlberg



Pelle Eimar, duktig resultatgivare.
Foto: G Wahlberg



FIB-segraren Itzhak Ben-Itzhak, Israel.
Foto: G Wahlberg



3:a FIB, Dan O'Grady, Canada.
Foto: G Wahlberg



Invigningsdrink vid poolen.
Foto: G Wahlberg



2:an i FIA Per Qvarnström med sin Eva.
Foto: G Wahlberg

friflygregler

SMFF följer de internationella modellflygregler som utfärdats av FAI. Vid tvistigheter angående regeltolkning gäller FAI:s originaltext i Code Sportif, Section 4, Aeromodels (fransk text) och Sporting Code, sektion 4, Aeromodels (engelsk text).

Första delen av dessa regler utgör en översättning av den engelska versionen tryckt 1979. Reglerna gäller fr.o.m januari 1979. Uppställningen följer originalet. Särskilda svenska regler har införats i sina naturliga sammanhang och har utmärkts genom tryckning inom ram.

INTERNATIONELLA KLASSER

DEL TRE - TEKNISKA REGLER FÖR FRIFLYGTÄVLINGAR.

Anm. Inga regler i denna del (förutom tävlingsprocedurer) får ändras före år 1983. Tävlingsprocedurer får, om det är nödvändigt, ändras av C.I.A.M Bureau, med godkännande av Plenarmötet.

3.1 KLASS F1A - SEGELMODELLER

3.1.1 Definition

Modellflygplan som saknar framdrivningsanordning och vars lyftkraft alstras av aerodynamiska krafter som verkar på ytor, som förblir fasta under flygning (dvs inte roterande eller ytor av ornitopter-typ). Modeller med variabel geometri eller ytor måste uppfylla reglerna när ytorna är i minimum och maximum utfällt läge.

3.1.2 Specifikation av segelmodeller-världsmästerskapsregel

Bäryta: 32-34 dm²
Minimivikt: 410 g
Max bärytebelastning: 50 g/dm²
Max längd av startlina 50 m
vid en belastning av 2 kg;

3.1.3 Antal flygningar

Varje tävlande har rätt till sju officiella flygningar.

Svensk regel: fem officiella flygningar.

3.1.4 Definition av officiell flygning

- Första startförsöket, om det är lika med eller mer än 20 sek.
- Andra startförsöket, oavsett uppnådd tid.

3.1.5 Definition av startförsök

Det är ett startförsök när modellen har släppts och om:

- flygtiden är mindre än 20 sek efter det att modellen har lämnat startlinan.
- segelmodellen återvänder till marken utan att ha frigjorts från lina.
- den tävlande springer så långt bort från tidtagarna att frigörelser från lina ej kan fastställas korrekt.
- om någon del av modellen lossnar under starten eller under flygtiden.
- modellen eller startlinan kolliderar med en annan lina (linkorsning) under uppdragning och modellen frigörs från startlinan inom en minut efter linkorsningen. Skulle modellen fortsätta sin flygning på normalt sätt har den tävlande rätt att begära att flygningen skall godkännas som officiell flygning, även om denna begäran görs vid dess slut.

3.1.6 Startförsök får upprepas om modellen kolliderar med en annan flygande modell, eller med en person under starten. Skulle modellen fortsätta sin flygning på normalt sätt har den tävlande rätt att begära att flygningen skall godkän-

nas som officiell flygning, även om denna begäran göres efter dess slut. Under starten tittar en tidtagare på vimpeln och startar båda stoppuren. Den andre tidtagaren tittar på startlinan för att upptäcka kollisioner och linkorsningar, och tar tiden på den 1 minutersperiod som nämns i 3.1.5.e i händelse av linkorsning. Så snart som det inte längre är risk för kollisioner och linkorsningar tar denne sitt stoppur och fortsätter normal tidtagning.

3.1.7 Antal startförsök

I händelse av ett misslyckat första startförsök för en officiell flygning, har den tävlande rätt till ett andra startförsök.

3.1.8 Placeringar

- Summan av varje deltagares sju flygningar skall beräknas för den slutliga placeringen.
- För att bestämma de individuella placeringarna, om resultatet är oavgjort, skall ytterligare avgörande flygningar göras omedelbart efter det att tävlingens sista flygning har avslutats. Den maximala flygtiden i varje extra omgång skall ökas med en minut i jämförelse med den maximala flygtiden i närmast föregående omgång. Resultaten från dessa extra flygningar skall ej inräknas i de slutgiltiga resultaten för lagplacering, utan deras ändamål är att kora segraren så att de honom tillkommande priserna kan utdelas.
- Arrangören skall fastställa en 15 minutersperiod under vilken alla tävlande skall draga upp och frigöra sina modeller.

3.1.9 Tidtagning

- Tidtagningen på flygningarna är begränsad till ett maximum av tre minuter. Den totala flygtiden tages från det att modellen frigörs från startlinan till flygningens slut. Tidtagarna måste göra sig bekanta med modellens färger och form för att känna igen den under flygningen.
- Flygningen, anses vara avslutad om modellen berör markytan, stöter mot ett hinder som slutligt avbryter dess flygning eller om den för gott försvinner utom synhåll för tidtagarna. Om modellen försvinner bakom något hinder eller i moln skall tidtagarna vänta i 10 sek. Om modellen inte visar sig igen skall tidtagningen avbrytas och de 10 sekunderna avdragas från flygtiden.
- Flygningen måste klockas av två tidtagare med stoppur eller annan tidtagningsutrustning som registrerar minst 1/5-dels sekund. Ätminstone en tidtagare i varje grupp skall vara utrustad med kikare. Vid världsmästerskapstävlingar skall båda tidtagarna vara utrustade med kikare.
- Tidtagarna måste under flygningarna, uppehålla sig inom en cirkel med 10 meters radie.
- Den tid som skall registreras är medelvärdet av de två tider, som tidtagarna erhållit, utjämnat nedåt till närmast hela sekund under det erhållna medelvärdet.
- Instruktioner för användande av kikare vid friflygtävlingar:
- f1) Kikarna skall ha en förstoring mellan 4x och 8x.
- f2) Tidtagaren skall, före tidtagning, justera kikaren så att den passar hans syn. För att göra detta skall fokusering först göras med centrumskruven och därefter genom separat inställning av det högra okulet. Avståndet mellan okularen skall ställas in så att ett cirkulärt synfält erhålles.

OBS: Kikare utan centruminställning skall ställas in genom att okularen justeras var för sig.

- f3) Efter inställningen skall skalornas lägen antecknas. Detta förenklar nyinställning om så skulle erfordras.
- f4) Tidtagaren skall inte använda kikaren när modellen startas. Kikaren bör användas efter ca en minuts flygtid.
- f5) Användandet av kikaren får inte påbörjas vid en alltför sen tidpunkt under flygningen, när risk föreligger att modellen ej kan hittas med kikaren.
- f6) Under tidtagningen får kikaren inte överlämnas mellan tidtagarna. Den som börjar använda en kikare måste behålla den för att iakttaga hela flygningen, eller till dess att tidtagningen avslutats.
- f7) Om modellen försvinner utom synhåll för den tidtagare som saknar kikare skall han ej stoppa sin klocka, utan vänta till dess att den andre tidtagaren ger honom "stopp"-signal. Samma förfaringsätt skall följas av tidtagaren med kikare om modellen försvinner utanför kikarens synfält och han ej kan återfinna den medan den andre fortfarande ser den. Om en sådan situation skulle uppnå skall den berörda tidtagaren omedelbart informera den andre för att göra honom medveten om nödvändigheten att ge "stopp"-signal.

3.1.10 Antal medhjälpare

Den tävlande har rätt att ha en medhjälpare.

3.1.11 Startutrustning

- a) Segelmodellen måste startas med hjälp av en startlina, tillverkad av ett enda homogent material, och dess längd, inklusive ringen och vinda el dyl, skall ej överstiga 50 m när den utsätts för en belastning av 2 kg. Detta töjningsprov skall utföras, med hjälp av lämplig utrustning, före varje flygning, utom när lina och vinda el dyl omhändertas av tidtagarna omedelbart efter starten.
- b) Segelmodellens start med denna startlina får utföras med olika hjälpmedel, såsom vinschar, enkla eller dubbla block eller genom att springa osv. Dessa hjälpmedel med undantag för startlinan får inte kastas av den tävlande, som i så fall bestraffas med att flygningen ej räknas.
- c) För att underlätta observation och tidtagning skall startlinan vara utrustad med en vimpel med en minimiyta av 2,5 dm².
- d) Alla typer av extra stabiliserande utrustning på startlinan är förbjuden.

En fallskärm får ersätta vimpeln, förutsatt att den inte är fastsatt vid modellen och att den förblir packad och överksam till dess att lina frikopplats.

3.1.12 Startförfarande

- a) Den tävlande måste vara på marken och skall själv sköta startanordningarna.
- b) Fullständig rörelsefrihet är tillåten för att möjliggöra den bästa användningen av startlinan, bortsett från kast av vinda el dyl.
- c) Medhjälparen måste släppa modellen inom ca 5 m från startstolpens läge.

Svensk regel: Den tävlande skall vid start befinna sig inom ca 5 m från startpölen.

3.2 KLASS F1B - MODELLER MED ELASTISKA MOTORER

3.2.1 Definition

Modellflygplan som framdrives av en elastisk mo-

tor och vars lyftkraft alstras av aerodynamiska krafter som verkar på ytor som förblir fasta under flygning (dvs inte roterande eller ytor av ornitoptertyp). Modeller med variabel geometri eller ytor måste uppfylla reglerna när ytorna är i minimum och maximum utfällt läge.

3.2.2 Specifikation av modeller med elastiska motorer - världsmästerskapsregel

Bäryta:	17-19 dm ²
Minimivikt:	190 g
Max bärytebelastning:	50 g/dm ²
Max vikt av smord(a) motor(er):	40 g

3.2.3 Antal flygningar:

Se 3.1.3

3.2.4 Definition av officiell flygning:

Se 3.1.4

3.2.5 Definition av startförsök

Det föreligger ett startförsök när modellen har släppts och om

- a) Flygningen varar mindre än 20 sek.
- b) någon del av modellen lossnar under starten eller under flygningen.

3.2.6 Startförsöket får upprepas om modellen kolliderar med en annan flygande modell, eller med en person under starten. Skulle modellen fortsätta sin flygning på normalt sätt har den tävlande rätt att begära att flygningen skall godkännas som officiell flygning även om denna begäran göres efter dess slut.

Svensk regel. Under tävlingar som omfattar även F1A får flygningen även upprepas om modellen kolliderar med en startlina under starten eller flygningen.

3.2.7 Antal startförsök

Se 3.1.7

3.2.8 Placeringar

- a) Se 3.1.8
- b) Se 3.1.8
- c) Arrangörerna skall fastställa en 15 minutersperiod under vilken alla tävlande skall draga upp sina gummimotorer och starta sin modell.

3.2.9 Tidtagning

Se 3.1.9

3.2.10 Den tävlande har rätt att ha en medhjälpare vid startstolpen.

3.2.11 Startförfarande

- a) Starten skall göras för hand med den tävlande på marken (hopp är tillåtet).
- b) Varje tävlande skall själv draga upp sin motor och kasta modellen.
- c) Modellen skall startas inom ca 5 m från startstolpens läge.

3.3 KLASS F1C - MODELLER MED KOLVMOTORER

3.3.1 Definition

Modellflygplan som framdrives av en kolvmotor och vars lyftkraft alstras av aerodynamiska krafter som verkar på ytor som förblir fasta under flygning (dvs inte roterande eller ytor av ornitoptertyp). Modeller med variabel geometri eller ytor måste uppfylla reglerna när ytorna är minimum och maximum utfällt läge.

3.3.2 Specifikation av modell med kolvmotor(er) - världsmästerskapsregel

Motorns (motorernas)
maximala totala
slagvolym: $2,5 \text{ cm}^3$
Inga förlängningar av
något slag är tillåtna
vid motorns avgasutsläpp.

Minimivikt (totalt): 300 g/cm^3 hos motorn
(motorerna)

Minsta bärytebelastn: 20 g/dm^2

Max bärytebelastning: 50 g/dm^2

Max motortid: 7 sek från det att mo-
dellen släppes

För glödstifts och tändstiftsmotorer skall ett stan-
dardbränsle tillhandahållas av arrangörerna. Dess
sammansättning skall vara:

80 % metanol, 20 % ricinolja eller motsvarande.

För motorer med kompressionständning får val-
fritt bränsle användas.

Före varje startförsök för en officiell flygning
skall tanken sköljas med standardbränsle.

3.3.3 Antal flygningar

Se 3.1.3

3.3.4 Definition av officiell flygning

- det första startförsöket om motorflygtiden är
lika med, eller mindre än 7 sek och den totala
flygtiden är 20 sek eller längre.
- det andra startförsöket om motorflygtiden är
lika med, eller mindre än 7 sek oavsett vilken
flygtid som erhålles.

3.3.5 Definition av startförsök

Det föreligger ett startförsök när modellen har
släppts och

- flygningen varar mindre än 20 sek efter det
att modellen släppts.
- motorflygtiden överstiger 7 sek från det att
modellen släppts.
- om någon del av modellen lossnar under starten
eller under flygningen.

3.3.6 Startförsöket får upprepas om modellen
kolliderar med en annan flygande modell, eller med
en person under starten. Skulle modellen fortsätta
sin flygning på normalt sätt har den tävlande rätt
att begära att flygningen skall godkännas som offi-
ciell flygning även om denna begäran göres efter
dess slut.

3.3.7 Antal startförsök

Se 3.1.7

3.3.8 Placering

- Se 3.1.8
- Se 3.1.8
- Arrangören ska upprätta en rak startlinje med
minst 10 meter mellan varje startpåle.
- Startpositionen avgörs genom lottdragning in-
för varje fly-off. Arrangörerna skall fastställa
en fyraminutersperiod under vilken alla täv-
lande skall starta sina motorer och släppa sina
modeller.

3.3.9 Tidtagning:

Se 3.1.9

3.3.10 Antal medhjälpare

Den tävlande har rätt att ha en medhjälpare.

3.3.11 Startförfarande

- Starten skall göras för hand med den tävlande
på marken (hopp är tillåtet).

- varje tävlande skall själv starta och ställa in
sin motor eller sina motorer samt kasta mo-
dellen.

- Modellen skall startas inom ca 5 m från start-
stolpens läge.

3.4 KLASS F1D - INOMHUSMODELLER

3.4.1 Definition

Modellflygplan som endast kan flygas inom slutna
väggar och som drivs av gummimotorer och vars
lyftkraft alstras av aerodynamiska krafter som
verkar på ytor som förblir fasta under flygningen,
med undantag för ändringar av välvning och an-
fallsvinkel.

3.4.2 Specifikation av inomhusmodeller

Spännvidden får inte överstiga 650 mm. Modellens
vikt utan gummimotor skall inte vara mindre än
1 gram. Denna begränsning gäller inte för rekord-
försök.

3.4.3 Antal flygningar

Den tävlande har rätt till 6 flygningar av vilka de
2 bästa gäller som resultat.

3.4.4 Definition av flygning

Varje flygning om 60 sek eller mer är en officiell
flygning. Mindre än 60 sek berättigar till omstart,
dock ej mer än en för var och en av de 6 officiella
flygningarna. De avbrutna flygningarna skall inte
sammanräknas.

3.4.5 Antal modeller

Det finns ingen begränsning av antalet modeller,
som den tävlande får använda sig av vid en inom-
hustävling.

3.4.6 Kollisionsregel

I händelse av en kollision mellan två flygande mo-
deller får båda tävlande omedelbart välja att an-
tingen låta tidtagningen fortsätta för en officiell
flygning eller att upprepa flygningen. Omflygning
måste göras före nästa officiella flygning.

3.4.7 Styrning av modell (användande av ballong och lina eller stav)

För att förhindra att en modell kolliderar med nå-
gon del av lokalen eller med dess innehåll eller
med andra modeller får en ballong-(er) med fast-
satt lina eller en stav 2 till 8 m lång användas för
att ändra modellens kurs eller för att återföra den
till en annan del av lokalen.

Det föreligger ingen tidsbegränsning eller begräns-
ning i antalet styrningsförsök med undantag av att
all styrning skall ske i modellens främre del och
aldrig bakifrån.

Under styrningen kan propellern råka fångas upp
av linan, ballongen eller staven och sluta rotera.
Så snart som propellern stannar skall en 3:e
klocka användas (med fördel användas en tvåknapps-
klocka, som räknar sammanlagd tid) för att avgöra
den totala tid som propellern stått still. Denna tid
avdrages från den totala tid, som visas på de två
andra klockorna. Medan linan är i kontakt med mo-
dellen under styrningen leder varje försök att
släppa ut linan (för att på konstlad väg nå större
höjd) till diskvalifikation av den flygningen.

Om den styrande inte kan frigöra propellern efter
styrningen stoppas alla 3 klockorna och den tid
propellern stått still reduceras som ovan beskriv-
its. Omstart tillåts ej, om inte annan modell stött
på under styrningen.
Beslutet att styra ligger hos den tävlande och måste
göras av denne. I händelse av fysisk oförmåga el-
ler synproblem kan den tävlande utse någon annan
att göra det.

Det tillhör tidtagarnas ansvar att observera bruket av styrutrustningen och att varna den tävlande om han kan antas störa andra modeller. Om andra modeller störs av den styrande har de störda tävlande rätt till omstart, som om den utnyttjas blir hans resultat i den omgången.

3.4.8 Placeringar

Summan av de två bästa flygtiderna ska beräknas för den slutliga placeringen. I händelse av lika resultat skall den tredje bästa flygningen avgöra, osv i händelse av ytterligare lika resultat.

3.4.9 Tidtagning

Tidtagningen av varje flygning ska påbörjas när modellen släpps. Tidtagningen avslutas när

- a) modellen kommer till vila på lokalens golv.
- b) någon del lossnar från modellen.

OBS! Om modellen kommer i kontakt med någon del av lokalen utom golvet och framåtriktad rörelse upphör, ska tidtagarna fortsätta tidtagningen i 10 sekunder. Skulle modellen fortfarande vara i kontakt med lokalen efter 10 sek avbryts tidtagningen och de 10 sek avdrages från flygtiden. Om modellen frigörs sig från kontakt med lokalen på kortare tid än 10 sek fortsätter tidtagningen på normalt sätt. Den uppnådda flygtiden är genomsnittstiden av de två tidtagarnas registrerade tid, men reducerat till närmaste hela sekundtal under genomsnittstiden.

3.4.10 Antal medhjälpare

Den tävlande har rätt till en medhjälpare.

3.4.11 Startförfarande

- a) starten sker för hand med den tävlande stående på golvet.
- b) uppdragningen av gummimotorn får göras av antingen den tävlande eller av hans medhjälpare.

3.4.12 Takhöjdklasser

Följande takhöjdklasser gäller för tävlingar och rekord:

- | | |
|-----|----------------------|
| I | - mindre än 8 m |
| II | - mellan 8 och 15 m |
| III | - mellan 15 och 30 m |
| IV | - högre än 30 m |

Takhöjden är definierad som avståndet från golvet till den högsta punkt vid vilken en cirkel med 15 m diameter kan inskrivas, under lokalens bärande konstruktion.

3.5 KLASS F1E - SEGELMODELLER MED AUTOMATISK STYRNING

3.5.1 Definition

Modellflygplan som saknar framdrivningsanordning och vars lyftkraft alstras av aerodynamiska krafter som verkar på ytor som förblir fasta under flygning med undantag för ändringar av välvning och anfallsvinkel.

Segelmodellen kan vara utrustad med en styrordning som inte kan påverkas av den tävlande under flygningen.

3.5.2 Specifikation av segelmodeller med automatisk styrning

Maximal bäryta	150 dm ²
Max bärytebelastning	100 g/dm ²
Max flygvikt	5 kg

3.5.3 Antal flygningar

Varje tävlande har rätt till fem officiella flygningar, var och en begränsad till maximalt 300 sekunder eller sex officiella flygningar, var och en be-

gränsad till maximalt 120 sekunder plus en flygning med maximalt 240 sekunder. Antalet officiella flygningar ska framgå av tävlingsinbjudan.

3.5.4 Definition av officiell flygning:

- a) Första startförsöket om det är lika med eller mer än 20 sekunder.
- b) Andra startförsöket, oavsett uppnådd tid.

3.5.5 Definition av startförsök

Det är ett startförsök när modellen har släppts och:

- a) flygtiden är mindre än 20 sekunder
- b) någon del av modellen lossnar under starten eller under flygtiden.

3.5.6 Antal startförsök

Se 3.1.7

3.5.7 Placering

Se 3.1.8

3.5.8 Tidtagning

Se 3.1.9

3.5.9 Antal medhjälpare

Den tävlande har rätt att ha en medhjälpare.

3.5.10 Startförfarande

- a) Starten sker för hand med den tävlande på marken.
- b) Varje tävlande måste själv justera och starta sin modell.
- c) Startplatsen skall vara på en lämplig sluttning som vetter mot vinden.

KLASS FIG (Coupe d'Hiver)

1. Definition

Modellflygplan som drivs med gummimotor och vars lyftkraft alstras genom aerodynamiska krafter på bärytor som förblir fasta (undantagandes för ändringar i profilernas välvning eller inställningsvinkel) under flygningen.

2. Konstruktionsregler

Bärytans storlek	fri
Minimumvikt	80 gram
Max bärytebelastning	50 gram/dm ²
Maxvikt av gummimotor (smord)	10 gram
Minsta yta av kroppstränsnitt vid största spantet	20 cm ²

3. Antal flygningar

Varje tävlande har rätt till fem officiella flygningar.

4. Officiell flygning

- a) Första försöket är lika med eller längre än 10 sekunder.
- b) Andra försöket har gjorts, oberoende av uppnådd tid.

5. Startförsök

Startförsök föreligger då modellen har släppts och

- a) flygtiden är kortare än 10 sekunder
- b) del av modellen lossnar under start eller under flygtiden.

6. Startförsök får upprepas om modellen kolliderar med annan modell under flygning eller med en människa under starten. Skulle modellen fortsätta sin flygning på normalt sätt, får den tävlande

begära att flygningen betraktas som officiell, även om framställan härom göres först vid startförsökets slut.

7. Antal startförsök

Om det första startförsöket inte leder till officiell flygning, har den tävlande rätt till ett andra försök.

8. Resultat

- Varje tävlandes sammanlagda flygtid under de fem flygningarna räknas med i slutresultatet.
- Om lika resultat föreligger skall segraren utses genom skiljeflygning omedelbart efter det att tävlingens sista flygning har genomförts. Maxtiden i varje skiljeflygningsomgång skall höjas med 30 sekunder i förhållande till maxtiden i närmast föregående omgång. Vid skiljeflygning finns endast ett startförsök per flygning. Tiden från skiljeflygningarna skall inte räknas med i lagtävlingsresultat. Skiljeflygningarna gäller enbart för att kora segrare individuellt (med tillhörande titel och pris). Tävlingsarrangören skall fastställa en 4 minuter lång period i varje skiljeflygningsomgång, under vilken alla deltagande tävlande skall dra upp sin gummi-motor och släppa modellen.

9. Tidtagning

- Tidtagningen begränsas till två minuter per ordinarie flygning. Tidtagningen börjar då modellen släpps och upphör vid flygningens slut.
- Flygningen anses avslutad då modellen vidrör marken, tar emot ett hinder som definitivt avslutar flygningen eller då den helt försvinner utom synhåll från tidtagaren. Om modellen försvinner bakom något hinder eller i moln, skall tidtagarna vänta 10 sekunder. Skulle modellen inte visa sig igen därefter, skall tidtagningen upphöra och de 10 sekunderna räknas bort från flygtiden.
- Flygningarna måste bli tidtagna av två tidtagare med stoppur eller andra tidtagningshjälpmedel med minst en femtedels sekunds delning i skalan. Användning av kikare är tillåten.
- Tidtagarna måste hålla sig inom en cirkel med 10 meters radie under flygningen.
- Den officiella tiden är medelvärdet av de båda tidtagarnas värden. Medelvärdet avrundas till närmast lägre hela sekundtal.

10. Medhjälpare

Den tävlande får ha en medhjälpare på startområdet.

11. Startmetoder

- Start göres som handstart. Den tävlande skall stå på marken (hopp vid utkastet är dock tillåtet).
- Varje tävlande måste själv dra upp sin gummi-motor och släppa modellen.
- Modellen måste släppas inom startområdet.

SVENSKA KLASSER

KLASS A1 - SEGELMODELLER

1. Teknisk specifikation

Bäryta: max 18 dm²
Max bärytebelastning: 50 g/dm²
Min bärytebelastning: 12 g/dm²

2. Tidtagning

Tidtagningen på flygningarna är för juniorer upp t.o.m 13 år begränsad till ett maximum av två mi-

nuter. För övriga tävlande gäller ett maximum av tre minuter.

För övrigt följer klassen samma tävlingsregler som gäller för klass F1A.

KLASS B1 - MODELLER MED ELASTISKA MOTORER

1. Teknisk specifikation

Bäryta: max 10 dm²
Max bärytebelastning: 50 g/dm²
Min bärytebelastning: 12 g/dm²
Max vikt av smord(a) motor(er): 30 g

2. Tidtagning

Tidtagningen på flygningarna är för juniorer upp t.o.m 13 år begränsad till ett maximum av två minuter. För övriga tävlande gäller ett maximum av tre minuter.

För övrigt följer klassen samma tävlingsregler som gäller för klass F1B.

KLASS C1 - MODELLER MED KOLVMOTORER

1. Teknisk specifikation

Motorn (motorernas)
maximala totala slag-
volym: 1 cm³
Minvikt (totalt): 300 g/cm³ hos motorn (motorerna)
Max bärytebelastning: 50 g/dm²
Min bärytebelastning: 12 g/dm²
Max motortid: 10 sek
Bränsle: fritt

2. Tidtagning

Tidtagningen på flygningarna är för juniorer upp t.o.m 13 år begränsad till ett maximum av två minuter. För övriga tävlingar gäller ett maximum av tre minuter.

För övrigt följer klassen samma tävlingsregler som gäller för klass F1C.

KLASS MOTORSEGLARE - MODELLER MED KOLVMOTORER

1. Teknisk specifikation

Bäryta: 32-34 dm²
Min vikt: 410 g
Max motorstorlek: 1 dm³
Max motortid: 15 sek
Bränsle: fritt

För övrigt följer klassen samma tävlingsregler som gäller för klass F1C.

KLASS 77-CENTIMETERS - MODELLER MED ELASTISKA MOTORER

1. Teknisk specifikation

Gummimotormodell med högst 10 gram gummi-motor, frihjulande plast-propeller (ej hemgjord) spännvidd högst 77 cm totallängd högst 77 cm bäryta och flygvikt är fria

2. Tidtagning

Tidtagningen på flygningarna är begränsade till ett maximum av två minuter.

För övrigt följer klassen samma tävlingsregler som gäller för klass F1B.

KLASS HKG - HANDKASTGLIDARE

1. Teknisk specifikation

Max spännvidd: 60 cm
Vikt: fri
Antal modeller: fritt

Modellen startas med handkast.

2a. Tidtagning (utomhustävl.)

Tidtagningen på flygningarna är begränsad till ett maximum av 1 minut. Tävligen flygs i 8 starter (=startförsök där de 5 bästa räknas samman till slutresultat.). Fly-off ska tillämpas, med 30 sek ökning av maxtiden i varje extra omgång, om flera uppnår samma slutresultat.

Då HKG-tävling hålls tillsammans med vanlig 5-periodstävling flygs 2 starter per period under perioderna 1-4.

2b. Tidtagning (inomhustävl.)

Tävlingen flygs i 6 starter varav de 2 bästa räknas samman till slutresultat. Ingen maxtid.

SVENSKA KLASSER INOMHUS

KLASS FAI - 35 cm

1. Teknisk specifikation

Max spännvidd: 35 cm
Microfilmklädsel
Fri vikt
Antal modeller: fritt

För övrigt följer klassen samma tävlingsregler som gäller för klass F1D.

KLASS 25-öres

1. Teknisk specifikation

Max spännvidd: 50 cm
Max korda: 15 cm
Max krokavstånd: 25 cm
Min vikt: 3 g
Inga dubbeldäckare
Inga kuggväxlar
Inga automatiskt vridna propellrar
Endast en gummimotor och en propeller
Massiva kroppar och stjärtbommar
Ej microfilmklädsel
Antal modeller: fritt

För övrigt följer klassen samma tävlingsregler som gäller för klass F1D.

KLASS PEA-NUT

1. Kvalificering

Klassen är öppen för modeller av människobärande flygplan som är tyngre än luften. Max spännvidd 33 cm (13 tum) och enda tillåtna drivmedel är gummimotor.

2. Dokumentation

Följande minimumdokumentation krävs:

Antingen en ritning till en skala av minst 1/144 plus ett fotografi av originalet eller en färglagd 3-vys ritning (Profile Publication) till en skala av minst 1/144.

3. Flygning

Varje tävlande tillåts tre flygningar med två startförsök per flygning. Som försök räknas flygning under 5 sek. Summan av de två bästa flygtiderna utgör den tävlandes flygpoäng.

4. Skalabedömning

Följande poängskala skall gälla:

a) Hantverk	Utmärkt	3
	Mycket bra	2
	Bra	1
b) Likhet	Färg och markering	
	Utmärkt	3
	Bra	2
	Mindre bra	1
c) Detaljrikedom (dvs antal)	Många	3
	Några	2
	Ritade	1
	Inga	0
d) Ytor	Dubbel klädda	3
	Dubbel vinge, "en-sidig" stabbe	2
	Hel balsa	1
	Enkel klädda	0
e) Klädsel	Målat papper	6
	Lackat färgad papp	5
	Japan papper	4
	Hel flak	3
	Färgat kondensor	2
	Ofärgat kondensor	0
	Microfilm	-2

f) Minuspoäng

Avvikelser från skalaenlighet för att förbättra flygprestandan t.ex förlängning nos eller bak-kropp, flyttande av vinge, större roder eller stabbe, förenklning av kroppstvärsnitt mm.

	Varje sådan ändring	-2
g) Landställ	Skalenlig längd	3
	Något förlängt	2
	Mycket förlängt el. ingen dokumentat.	1
	inget eller infällt	0
h) V-form	Skalenlig	3
	Upp till 6° ökning	1
	Mer än 6° ökning eller ingen dokumentation	0
i) Stabilisator	Skalenlig	3
	Förstorad	1
	Mycket förstorad eller ingen dokumentation	0
j) Pluspoäng	Lågvingat	1
	Biplan	3
	Triplan	5
	Autogyro	7
	Helikopter	9
	Flygbåt eller sjöflygplan	3
	Skalenligt antal spryglar	2 per vinge
	Skalenligt stabbspryglar	1
	Skalenligt fenspryg	1/2
	Rörliga skevroder	1
	Rörliga roder och höjdroder	1
	Oval eller rund kropp	1
	Hjulkåpor	1
	3 dimensionell pilot	1
	Friliggande stjärnmotor	1

5. Placering

Poäng i del 3 resp 4 ger en placering i flyg- resp skalaavdelningarna. Placeringsiffrorna adderas och bestämmer den tävlandes placering.

Vid lika poängsumma skall fly-off ske (om 1:a platsen).

I tredje omgången missade Julle ynkliga sju sekunder, då han mot slutet av flygningen kom i sjunk. Anders var efter lång väntan till slut tvungen att starta, trots att ingen bra luft fanns. Upp i luften strax före periodslutet och 155 sekunder.

Sedan lärde vi oss utnyttja tiden och fick bättre ordning på flygandet och maxade fullt i de följande fyra perioderna, trots en del problem med två tidtagargrupper, som hade svårt att urskilja Ulf Carlssons motortider. I det ena fallet ignorerade tidtagarchefen den tidtagare, som inte var på alerten i det andra fallet fick vi omstart. För att hinna med denna fulnade tävlingsledningen avsiktligt med pistolen, så att den röda raketen sköts av först, sedan Ulf kommit i luften. Amerikanerna har känsla för fair play. Ingen småsinthet där inte. Juryn stod mest och tittade på, men hade allt i sitt goda minne. Samma känsla för sportmanship i FIB fly-offen.

Till F1C fly-offen kom 9 man, bl.a. finnen Keinonen och den ende kinesen och ende österrikaren Truppe och hela två fransmän. Alla klarade 4 minuter, medan Truppe, den ena fransmannen, Ferrero, föll bort 5 minutersperioden, som blev den näst sista. Bra gjort av finnen att hålla sig kvar, hans modell var väldigt tung och han kom inte särskilt högt.

I sista omgången kom alla iväg inom nästan samma minut. Det visade sig att endast Mario Rocca lyckades flyga 6 minuter med en A2-liknande synnerligen välbyggd modell med utomordentligt glid. Tvåa blev japanen Kibiki, 15 sekunder efter och trea den andre fransmannen Iribarne över 100 sekunder efter japanen. Individuellt kom Julle på 10:e plats på samma tid som Thomas Köster. Thomas hade smält alla sina modeller utom en före tävlingen.

I och med vår fina slutsprint hamnade vi så småningom på 3:e plats efter Frankrike och Kanada, som legat i ledningen hela tiden.

Synd att Yrjö Waltonen inte lagade sina modeller, som han kvaddat på trimning för tävlingen. Keinonen gjorde ju 7 max och Saukkonen missade bara 12 sekunder i 1:a starten. Finske konsulten var f.ö. med både på lördagen och söndagen och hälsade på svenska och finska lagen både på söndagen och måndagen. En trevlig prick.

Vår insats och andras

Detta VM var det minsta jag varit med om med bara 24 nationer. Alla gamla öststater, inkl. Kuba och Jugoslavien saknades, säkerligen av politiska skäl. Kina ställde upp för första gången. Kineserna flög passivt på lagledarens order (fd pingislagledare som varit i Sverige talade engelska och kände Kjell Johansson och Stellan Bengtsson och mycket bra modellflygare) och var ganska orutinerade, precis som nordkoreanerna i begynnelsen. Men dessa trevliga figurer blev mycket populära. Kul om man får räkna in dom bland sina gamla kompisar så småningom.

För så är det ju, samma gamla ansikten i stort sett år ut och år in den internationella friflyg-eliten. Alla känner alla, det enda som skiftar mellan åren är i stort sett de platser man träffas på.

Det lilla deltagarantalet, öststaternas frånvaro och kinesernas rutin skall man ha i minnet när man bedömer det svenska lagets insats. Vi fick nu två medaljer och ingen nation fick heller fler, och räknar vi medaljerna hamnade vi bland den bästa fjärdedelen av lagen. Till detta kommer att standarden var oerhört jämn över hela fältet bland västvärldens nationer, den tid är för länge sedan förbi, då det fanns blåbärnationer bland dessa. Det är svårare nu än tidigare att hamna bland i den övre fjärdedelen och jag anser att vi skall vara mycket nöjda. När hade vi en sådan framgång sist fränsett VM:et 1971 på hemmaplan?

Skall man överhuvudtaget framhålla några nationer före de övriga tycker jag det är Danmark och Italien. Danskarna har verkligen ett lag. Deras bredd kan nog inte jämföras med vår, men toppen räcker till och blir över i internationella sammanhang. Italienarna var termikgänget framför andra.

Var står vi?

Är det svenska friflyktslandslaget på väg upp nu ur en vågdal eller har 50- och början av 60-talsframgångarna bara varit tillfälligheter, då andra nationer ännu inte hunnit så långt?

Ja, bland den bästa fjärdedelen av västvärlden nationer tror jag nog att vi för tillfället är men det krävs mycket, inte för att vi skall nå högre, utan snarare för att vi inte skall ramla ner lägre. Så hårt är det nu, när blåbären knappast finns. Vad skall till?

Vi har just nu en fin stomme till landslag. I varje klass har vi två gubbar i absolut världselitklass och minst en till av minst medelgod världsklass. Får vi bara behålla toppgubbarna några år till (mycket kan hända, som påverkar individens tävlingslust och -förmåga) och får bara "tredjegubbarna" ackumulera mer erfarenhet (praktiskt och mentalt) och kan alla se till att dom har åtminstone problemfria modeller (lätt att säga) och motorer, så ökas våra möjligheter att hålla oss kvar. Till detta kommer lagledarproblemet. Hade man en lagledare, som inte bara gjorde en smula nytta under tävlingen, utan framförallt innan, med förberedelser taktiktänkande, sammanhållning, trivsel etc, ja i stort sett gick in för sitt laglederi, som de andra för sina modeller, trimning, träning etc... ja, då så.

Men skall man nå toppen, ja då krävs dessutom att bygga upp ett landslag under kanske år av tid... vill vi nå dit? Med de uppoffringar detta måste innebära för förbund och alla inblandade?

Dessutom måste man göra om tävlingsprogram och uttagningsregler här hemma för att få fram bättre lag, men då kommer vi i konflikt med andra synpunkter och årsmöten och grenkonferenser har ju här uttalat sina synpunkter.

Ett rent praktiskt önskemål: Försök ta ut en stortrupp som kan åka ut på en del internationella tävlingar samt en eller två lagledare/tränare före kommande EM och VM och välj ut lagen ur denna trupp vid en senare tidpunkt. Hur skall det finansieras?

På tävlingsdagen gäller det sedan att ha lag, där alla tre medlemmarna ligger på topp.

Modeller: Trender

Vad gäller modellayouten i stort, så har just ingenting ändrats de senaste åren, modellerna börjar snarare se mer och mer lika ut. Den senaste trenden på det området var väl snarast ett drag mot mer kompakta och funktionella modeller bort från individualism och extremiteter. Vad som däremot nu har ändrats är byggteknik, noggrannhet vid bygge, materialval och vikt-hushållning.

Den enda tendens jag f.ö. märkte i A2 var att met-spösyndromet börjat avta så smått. I övrigt är det starttekniken som stadigt förbättras, snart är alla nationer lika bra.

I B2 tyckte jag, att de flesta modeller kom mycket högt, klart högre än t.ex. på VM75. Man har säkert bl.a. blivit noggrannare med propellertillverkningen och kanske haft möjlighet att välja ut bättre snodd. Dessutom är nu autostabbe eller autoroder snarare regel än undantag. Kineserna körde med ålderdomliga modeller av ungsk typ med mycket små, Benedekinspirerade propellrar och vridmoment (vid gummimotorakterkroken) påverkade autostabbar, fasta kurvroder.



Nr 319 G. Qinfel, China 6:e man i FIC (efter 10 perioder) 1954.
Foto: G Wahlberg



Giovanni Cassi, Italien ingick i det italienska FIB-laget som segrade.
Foto: G Wahlberg



FIB-segraren blir intervjuad av amerikansk TV-kanal 23.
Foto: G Wahlberg



Peoples Republic of China (PR) med för första gången. Nr 120 Z. Yaodong på 34:e plats i FIA. (66 deltagare)
Foto: G Wahlberg



Vårt FIA-lag som hamnade på 11:e plats.
Foto: G Wahlberg



Mats Rosling, 16:e man i FIA med vår "motor-bike-förare".
Foto: G Wahlberg



Vårt FIC-lag som ordnade bronsplaketten till Sverige samt lagledaren Peter Wanngård.
Foto: G Wahlberg



Vårt FIB-lag som blev 6:a.
Foto: G Wahlberg

Den segrande israeliska modellen hade ingen automatik alls, men i övrigt alla de attribut, som behövs för att flyga höger-höger: långsamt stig, få strängar, liten propeller, wash-in på innervingspanelen etc.

Trimmet passade nog lika bra i Kalifornien som Israel ... öken som öken.

Jag tror vi går mot en utveckling med ökande nivel-
lering nationerna emellan. Vad som kommer att
fälla utslag är individens tillgängliga tid för flyg-
ning och förberedelser och hemlandets klimatiska
likheter med mästerskapslandet. Annars var det
intressant att märka att nordamerikanerna inte
hade någon fördel av att vara på ett välbekant
fält.

I C2 hade vi som många andra krångel med motor-
erna i den ovana luften och därmed problem med
att kontrollera motorflykten och övergångsprob-
lem. Detta torde förklara en skenbart lågt stan-
dard i denna klass. Många tävlingsinsatser be-
stod därför av ett kontinuerligt justerande och
omtrimning.

Skulle man nämna något om tävlingsorganisationen,
så får man karakterisera den som en smula rörig
och improviserad. Arrangörerna hade inte så stor
förståelse för grundlighet, formell regeltolkning
osv; man varmer intresserad av att alla fick till-
fälle att göra bra tävlingsinsatser och trivas med
sin sportutövning. Lagledarkonferenserna genom-
fördes en smula hafsigt och funktionärerna gjorde
en del missar.

Å andra sidan kompenseras detta av en fantas-
tisk vilja att alla skulle bli nöjda, det lönade sig
alltid att protestera. Varje lag fick en motorcykel-
buren hämtare. Vi fick en genomprima FIC-flygare
från Salt Lake City, som fick en lagtröja och pro-
pellar av oss.



Lennart Hansson, 52:a i F1B.
Foto: G Wahlberg



Jan Zetterdahl, 16:e man i F1B,
Foto: G Wahlberg

På tisdagen fick vi äntligen sova ut, därefter å-
hörde vi det av NFFS arrangerade symposiet,
som kretsade kring friflygteori. Minnesvärt var
framförallt avsnittet om propellerteori, det bästa
jag hört och berättelsen om hur man numeriskt
integrerade fram C-modellers motorflyktsbanor
med hemdatorer, utgående från de differential-
ekvationssystem, som utgör modellens rörelseek-
vationer. Till slut höll upphovsmännen till Goss-
amer Condor- och Albatross ett spännande och
roande föredrag om sina projekt och visade film.
Hela auditoriet var med noterna. Sist fick topp-
gubbarna i de olika klasserna demonstrera sina
modeller och tankarna bakom, bl.a Per Q som
började med att betona att han själv brukade flyga
sina modeller. Skratt i församlingen. Åhörarna
fick tillfälle att fråga och diskutera.

På kvällen bankett och prisutdelning... fria drink-
ar i trädgården med swimmingpool.

Till sist vill jag nämna att det var utomordentligt
roligt att se alla klassiska amerikanska modell-
flygare, som funktionärer och vid sidan om, många
väl kända från Frank Zaics årsböcker redan från
femtitalets början. Många i 60 och 70 årsåldern
nu! Friflygningen håller folk sannerligen unga.
Bra med en sport där man inte är utbränd efter 30.

Det var också utomordentligt roligt att få vara
med i detta förnämliga svenska lag, som före resan
bidrog till planering och under resan och tävling-
arna verkligen tog hand om sin lagledare på ett
föredömligt sätt.



Bror Eimar, 11:e man i F1B.
Foto: G Wahlberg



Bengt Lindqvist, hjälpsam supporter.
Foto: G Wahlberg

SIERRA CUP - Per Q vann A2.

Helgen efter VM deltog vi i en stor internationell
öppen tävling alldeles utanför Sacramento, efter
att ha tillbringat två dygn i San Francisco, en av
de mest fantastiska städer jag upplevt.

Tyvärr deltog vi alla så intensivt i tävlandet att ingen hade tid att anteckna något, ingen har heller hittills fått någon resultatlista och det är bara en del man minns så här efteråt.

Men i all korthet några intryck:

De tre mest uppseendeväckande grejerna:

- 1 Per Q vann första dagens A2-tävling genom att göra 7 max igen och bli bäst i flyoffomgång 3. Vilket tävlingstemperament, geist, snabbhet i fötter och huvud. Fruktansvärt imponerande. Hoppas att han inte lägger av de närmaste åren. Med honom och Mats som stomme kan vi ha ett världslag i A2. Mats har också snabba fötter och spänning mellan öronen.
- 2 Andra dagen flögs B2 och C2 och Julle gick till flyoff, men klarade sig inte fram till tredje och sista omgången. Problem med motor och urtagning hela tiden.
- 3 Sverige blev tvåa i nationstävlingen efter USA, som hade en man med i alla fly-offer, och före Storbritannien, Storbritannien och Västtyskland hade jättestora trupper med sig.

För övrigt: Tävlingen var ungefär lika stor som VM och de flesta VM-lagen var med. Fältet var omgivet av för det mesta nyplöjda åkrar och man kunde flyga så långt ögat kunde se, bara slättland hela tiden. Svalare och behagligare väder, mer likt vårt eget, kallt på morgon och kväll. Mulet och lätt regn på söndagseftermiddagen.

De flesta av oss gjorde 6 max och missade något i en period. Bror flög mycket bra i B2 och blev 6:a. Jag missade 13 sekunder i första perioden i A2 och kom på 19:e plats. tack vare förnämlig taktik: Jag kopplade när Julle ropade att det var termik. I första starten drog jag modellen genom ett lyft, varefter den tjuvknopplade i sjunket, jag körde utan snurrekrok. Det gick aningens sämre för Mats Rosling. Alla flög som sagt mycket bra med bara en missadstart, utom jag och Eva Arvidsson som hade mörka dagar i B2, ödet tog en gruvlig hämd på oss för första dagen. Men vi kommer igen!

I alla klasser gjordes tre fly-offer. A2 vanns som sagt av Per, B2 av distingerade franske gentlemanen Petiot och C2 av arrangörsklubbens (Sierra Eagles) Roger Simpson.

Wentzel-pokalen den 1988-1979

Årets Wentzelpokal kunde hållas i soligt väder med svaga vindar till skillnad mot förra året. Förhållandena var alltså dom bästa och alla verkade trivas. Glädjande nog fick vi se en hel del söder ifrån kommande modellflygare på Ope-fältet. Hårdaste konkurrensen var det som vanligt i A1- och F1A-klasserna. I B1 och C1 var det ingen som ville tävla medan Gurra Ågren var given segrare i F1C redan före tävlingen. I Wakefield tog de duktiga Solna-juniorerna Jan Johansson och Mats Jansson tätplaceringarna före övriga i klassen (=seniorer). Bra gjort!

A1-klasserna dominerades av hemmaklubben där Dan Björk överlägset knep guld i juniorklassen. Någon Wentzelpokal fick inte Dan utan den knep Håkan Nilsson för andra året i rad. Håkan gnetade ihop 669 sek med sin snurrekrok-kärna, men segern satt hårt inne. Efter 4 starter ledde Kjell-Åke Jonsson men han lyckades pricka ett sjunk (vilket var hur lätt som helst) och så var den dan förstörd.

I F1A junior visade återigen Dan Björk sina talanger, och vann med tiden 764 sek utan snurrekrok. Bengt Persson hängde med hyfsat med P Dvoraks konstruktion från VM-71.

Det var nöd och näppe man kunde se modellerna i det fallande mörkret i flyofferna på lördag och söndag.

Jag flög B2 i samma grupp som kineserna och hade gott om tid att prata med deras lagledare och studera deras modeller, helkul. Tyvärr talade kineserna inga främmande språk, fränsett lagledaren. Men de var mycket öppna och sökte gärna kontakt med omgivningen och blev omedelbart mycket omtyckta av alla. Helt annan stil än vi vant oss vid från öststaterna. Tillstymmelsen till politruk fanns inte och mina diskussioner med lagledaren, som varit både i Luleå och Stockholm, var verkligen givande. Hur många av er, gott folk, har löst livets gåtor med en kines?

I övrigt var det mycket trevlig tävling, något hafsigt och slarvigt genomförd, men inte så mycket jäkt och man fick gott om tid att prata med andra och bekanta sig med framförallt amerikanska modellflygare. Fränsett kineserna, så blandade man startgrupperna här, så det ingick folk från olika nationaliteter i varje grupp.

Denna USA-resa kommer att leva länge i minnet hos alla oss, som var med, jag är säker på att den upprepas om några år och då är vi säkert ännu fler.

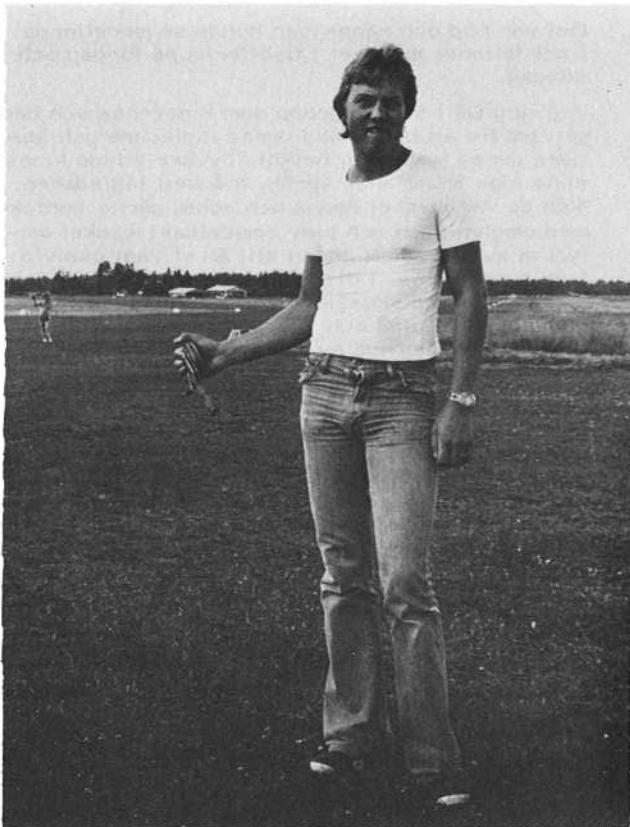
Peter Wanngård



"Modellflygnytt-fotografen",
Foto: Ann Wahlberg



Dan Björk t.v. dubbelsegrade i A1 och A2 juniorer.
Håkan Nilsson tog Wentzelpokalen för andra gången.
Foto: Michael Borell.



Kjell-Åke Johnsson både tävlade och arrangerade med framgång.
Foto: Håkan Nilsson



Modellflyg när det är som bäst. Denna dag lika med Gunnar Holm och 900 sek. i F1A.
Foto: Håkan Nilsson



Nisse Wallertin hade rest ända från Vänersnäs (halvö i Väners vid Vänersborg), och blev 4:a i F1A.
Foto: Håkan Nilsson

Gunnar Holm visade att NM-titeln inte var någon tillfällighet utan flög fullt, dvs 900 sek. Övriga i klassen gjorde större eller mindre tabbar. Nisse Wallertin t.ex missade 900 sekunder genom att i fjärde starten skjuta ur kärran från en blåsa ut i dålig luft vilket resulterade i 105 sekunder. De fyra i täten i F1A använde snurrkrok vilket var absolut nödvändigt i det luriga vädret.

I HKG vann Leif Ericsson men hade god konkurrens av "dagens man" Dan Björk.

Avslutningsvis ett stort tack till Kjell-Åke Jonsson som arrangerade (och tävlade) med den äran. Övriga funktionärer gjorde också dom en helguten insats.

M Borell

queremos

Den nu ganska hårt sargade A2:an har i år flugit över 175 minuter officiell tävlingstid och gjort över 100 trimstartar. Tre 6-minuters flyoffer har den deltagit i.

Där har modellen placerat sig sämst 2:a och det på Uppsala majtävling och VM. Sierra cup i Sacramento vann Queremos med 6 sekunders marginal till tvåan!

Den från början verkligt knepiga kärran artade sig till sist och skänkte mig den största glädje. Jag kan inte nu påminna mig att Queremos som förmåga till friflygare gjort mig besviken under tävling en enda gång. Bångstyriga blåsor, hård vind, nervdallrande flyoffer, envisa sjunkområden, töntiga tidtagare, hårdhänta medhjälpare ja allt har den gjort sitt bästa för att klara ut åt mig, dess lyck-

liga ägare. Med denna vilja i modellen har mitt psyke på tävlingarna haft ett ljuvligt stöd.

Kärran är på inget sätt extrem. Inspirerad av Echtenkov och Lepp byggde jag den första modellen av den här typen redan 74. Vingupphängningen och stabbprofilen har jag radikalt ändrat genom åren. Queremos byggdes 76 men har fått ny stabbe och bakkropp sen dess. Flexjoint hjälper men inte mot allt!

Vingen är aldrig avdragen. Detta trots ivriga försök. Krokens upphängningsvinklar är 17 grader framför TP 8-12 grader bakom lodlinjen. Lutning. Vingens skevheter har medvetet hållits nere men är i skrivande stund: Ytteröra: 8 mm Washout Ytterpanel: 0 mm Innerpanel: 6 mm washin Inneröra: 4 mm washout.

Per Q

nose fin; dural 2mm

tow hook, Björn Söderström
russian type

timer; Seelig

flex joint; selfmade

balsa, from SEMO HOBBY

cover; fusl; epoxy + fiber-
glas 24g/m²

wing; japan paper

weights;

stab; 10 gm

wing; 145 gm

fusl; 245 gm

planowire; 15 gm

total; 415 gm

my adress is;

Skarpskyttevägen 4c

222 42 LUND SWEDEN



QUEREMOS by Per Qvarnström
2nd WC 79 Taft Calif.
1st Sierra cup Sacramento

3X3→2X2

5X2→2X1

2X10→1X5

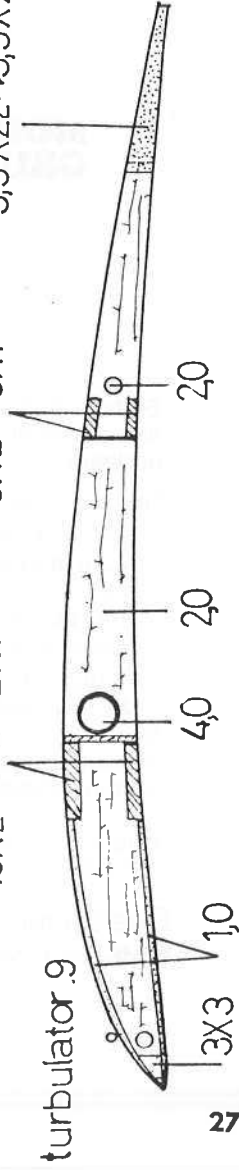


10

10X2→5X1→2X1

5X2→3X1

3,5X22→3,5X22→2,5X12



27

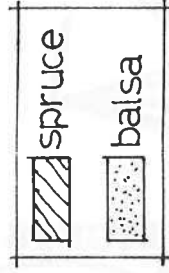
turbulator 9

10

40

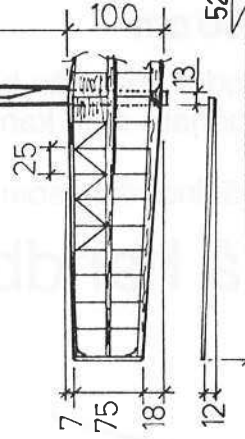
20

20



spruce

balsa



7

75

18

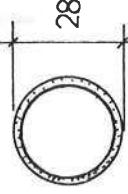
12

13

25

100

520



A:A

28

stab-
plat form

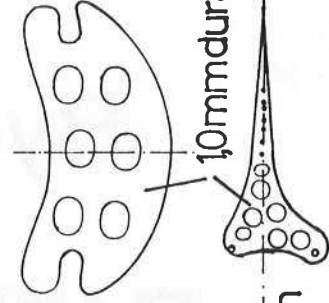
full size



B:B

16

rudder horn



10mm dural

Byggsatser från SMFF

FLUGAN

Spännvidd 30 cm

Gummimotormodell som från början blev en succe.
Lämplig för nybörjare men kan också flygas av äldre modellflygare.

Kan flygas såväl inomhus som utomhus.



Pris 6:– kr

Två handböcker från SMFF



En handbok som alla modellflygare har glädje av och ingen nybörjare kan undvara.

Ur innehållet bland annat:

- Vad heter vad på flygplan?
- Modellbyggarnas virke, lim, klädsel, lack och verktyg.
- Hur går det till i luften?
- Enkel modellflygteori.
- Byggbeskrivningar och tips till några av de vanligaste nybörjarmodellerna.

Dessutom medföljer ritningar till 4 enkla balsamodeller med fullständiga bygg- och trimanvisningar.

Pris för SMFFanslutna 14.10 kr
Övriga 17.10 kr

Beställningar göres från:
SMFF:s Förlag, Box 10022, 600 10 Norrköping.



En handbok för de i våra klubbar verk-samma medlemmar som leder eller del-tager i klubbens verksamhet.

Ur innehållet bland annat:

- Vem är ledare?
- Genomströmningen av medlemmar.
- Hur skall jag leda?
- Varför arbeta i grupp?
- I bygglokalen.
- På flygplatsen.
- Programverksamhet.
- Planera.
- Utrustning.

Pris för SMFFanslutna 5.40 kr
Övriga 7.40 kr

Byggsatser från SMFF

KNARREN

Gummimotormodell
Spännvidd 70 cm

Pris 34:– kr

Mycket bra och välflygande gummimotormodell för alla över 10 år. Byggsatsen innehåller ritning och byggbeskrivning samt alla delar färdiga för montering.

Propeller, gummimotor och pappersklädsel medföljer men **ej** lim och lack.

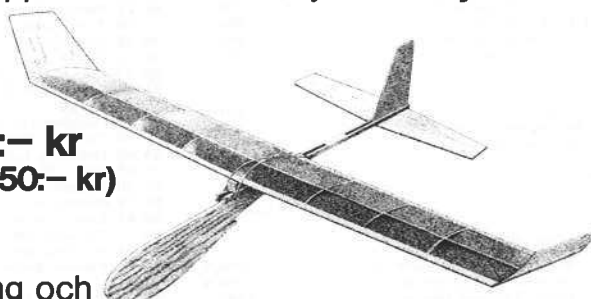


SPARVEN

Segelmodell i klass A:1
Spännvidd 60cm

Pris 17:– kr
(10 sats 150:– kr)

Mycket lämplig modell för nybörjare över 7 år. Byggsatsen innehåller ritning och byggbeskrivning samt alla delar färdiga för montering. Pappersklädsel medföljer men **ej** lim och lack.



CIKADA

Segelmodell i klass A:1
Spännvidd 120 cm

Pris 42:– kr

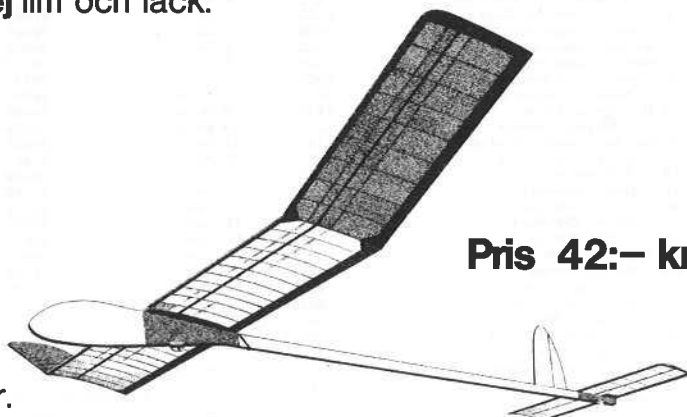
En mycket populär modell som vunnit många junior- och seniortävlingar.

Lämplig för alla över 12 år.

Cikada är lättbyggd och lättflugen.

Byggsatsen innehåller ritning och byggbeskrivning samt alla delar färdiga för montering.

Pappersklädsel medföljer men **ej** lim och lack.



EMIL

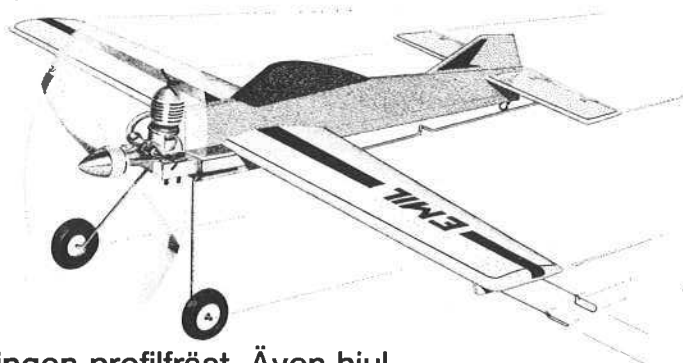
Linkontrollmodell
Spännvidd 50 cm **Pris 44:– kr**
Lämplig motor 1,5 cc

En mycket bra modell för linkontroll.

Lämplig för alla nybörjare över 12 år.

Byggsatsen innehåller färdiga delar. Vingen profilfräst. Även hjul och alla roderdetaljer medföljer byggsatsen.

Motor, tank och lim ingår **ej**.



Beställningar göres från: SMFF:s Förlag, Box 10022, 600 10 Norrköping.

RESULTAT

25-26 aug. i Norge F3A

Nordisk mesterskap 1979

LAG

Sverige	3266 pts
Norge	2671
Danmark	2200
Finland	734

Individuellt

1 Benny Kjellgren, S	2002 p
2 Kenneth Holm, S	1788
3 Sture Persson, S	1756
4 Dag Henning Paulsen, N	1619
5 Leif Johansson, S	1504
6 Ernst Tølland, N	871
7 Tore Jemtegaard, N	859
8 Tore Paulsen, N	848
9 Iver Husum, N	788
10 Bruno Hedegaard, D	770
11 Peter Jessen, D	736
12 Sulevi Oinonen, F	734
13 Erik Toft, D	694
14 Per Andreassen, D	683
15 John Nielsen, D	537

Jun,

1 Jesper Meyer, D	641 p
2 Petter Muren, N	513
3 Jon Åke Nilsson,	ikke mott.

Takk for iår.

VINGTOR R/C KLUBB

GRÄNSCUPEN 1979

1 Benny Kjellgren, Sverige	1996,5
2 Kennet Holm, Sverige	1764,5
3 Ernst Tølland, Norge	1687
4 Dag Henning Paulsen, Norge	1685
5 Tore Jemtegaard, Norge	1544
6 Kjell Dahlsheim, Sverige	1535,5
7 Leif Johansson, Sverige	1472
8 Yngve Lindholm, Sverige	1422
9 Tore Paulsen, Norge	1409
10 Bruno Hedegaard, Danmark	1352
11 Bengt Lundström, Sverige	1324
12 Tommy Kjellgren, Sverige	1302
13 P Jessen, Danmark	1270
14 B Liberg, Norge	1270
15 N O Bossum, Norge	1217
16 Ola Maltesson, Sverige	1153
17 J Nielsen, Danmark	1057
18 K Å Björklund Sverige	1051
19 A Bæk, Danmark	1049
20 J Toth, Sverige	1049
21 J Meyer, Danmark	1032
22 T Elfvik, Norge	995,5
23 E Edland, Norge	962
24 P Muren, Norge	890
25 B Edström, Sverige	866
26 J Å Nilsson, Sverige	865
27 M Norland, Norge	811
28 R Langbråten, Norge	750,5
29 T Olsson, Sverige	576
30 P Andreassen, Danmark	545
31 C Tairall, Sverige	362

Sport Pop 8/9-79 Tidaholms MFK

Sport Pop

1 Ingemar Gustafsson, Tidaholm	1505
2 Tommy Andersson, Mariestad	1412
3 Lars Ericsson, Tidaholm	1235
4 Jan Eklöv, Linköping	1137
5 Åke Abrahamsson, Tibro	994
6 Sten Hessel, Tidaholm	790
7 Sveve Johansson, Tibro	738
8 Lars Nilsson, Karlstad	621
9 S-E Borg, Tidaholm	480
10 Ingemar Svensson, Linköping	296

F3B 2nd World soaring championship

Amay (Belgium) 2/9 th july 1979

1 21 Wackerle, Aut	14679
2 15 Decker, Germ	14677
3 7 Spavins, S.Af	14424
4 49 Roos, S.Af	14314
5 33 Schiborr, Germ	14153
6 9 Sitar W. Aut	14009
7 17 Worrall, G.B	13783
8 24 Baumgartner, Swit	13692
9 19 Miller, USA	13677
10 41 Gerneke, S.Af	13522
11 29 Bannister, G.B	13464
12 51 Sitar H. Aut	12408
13 56 Learmont, Aus	13256
14 35 Pawlenko, Belg	13189
15 28 Ten Holt, Holl	13129
16 14 Hasegawa, Jap	13097
17 40 Hammeken, Denm	13018
18 32 Schenk, Swith	12924
19 31 Work, USA	12923
20 36 Lehoux, Fran	12915
21 3 Luka, Germ	12868
22 47 Westgaardronning, Nor	12849
23 1 Koptan, USA	12801

24 43 Beulis, Fran	12660
25 44 Givone, Ital	12641
26 18 Bazelmans, Holl	12627
27 34 Lindh, Swed	12534
28 42 Schoorel, Holl	12381
29 37 Reinhard, Can	12338
30 55 Hansen, Denm	12248
31 53 Gerber, Swit	12212
32 52 Stensby, Nor	11918
33 23 Herzog, Belg	11913
34 20 Dagna, Ital	11765
35 61 Webb, G.B	11530
36 2 O'Reilly, Aus	11523
37 8 Hassing, Denm	11226
38 10 Pagliano, Ital	11202
39 27 Jespersen, Nor	11135
40 6 Bourbon, Fran	11113
41 4 Carratala, Spai	11087
42 26 Morris, Aus	11084
43 38 Kawamura, Jap	11008
44 13 Gustavsson, Swed	10923
45 46 Vandermeulen, Belg	10822
46 22 Gamborino, Spai	10691
47 50 Tsuji, Jap	10603
48 58 Carley, Can	10538
49 12 Duval, Lux	10200
50 57 Gustavsson, Swed	10021
51 25 Cerdan, Arg	9980
52 39 Kemp, Lux	9686
53 16 Humphreys, Can	8890
54 48 Torres, Spai	8889
55 60 Heblsch, Lux	8798
56 45 Stancoff, Arg	8679
57 30 Mungia, Mexi	8392
58 59 Munoz, Arg	8099
59 62 Lopez, Mexi	7357
60 5 Farquet, Mexi	2187
61 54 Martins, Bras	0
62 11 Kodow, Bras	0

After round 8 = final result.

Team Classing

1 S.Af	42260
2 Aut	42096
3 Germ	41698
4 USA	39401
5 Swit	38828
6 G.B	38777
7 Holl	38137
8 Fran	36688
9 Denm	36492
10 Belg	35924
11 Nor	35902
12 Aus	35863
13 Ital	35608
14 Jap	34708
15 Swed	33478
16 Can	31766
17 Spai	30667
18 Lux	28684
19 Arg	26758
20 Mexi	17936
21 Bras	0

KNARREN CUP FINAL 8/9 1979 MFK Metromerna

77 cm jun

1 Veronica Ärligh, Metromerna	318
2 Margareta Nilsson, Vallentuna	305
3 Henrik Kälmodin, Solna Msk	228
4 Konsta Lyhnakis, Solna Msk	190
5 Joakim Eriksson, Vallentuna	184
6 Tomas Weber, Solna Msk	179
7 Stefan Blücher, Solna Msk	170
8 Staffan Björle, Vallentuna	158
9 Gunnar Karlsson, Vaxholm	135
10 Anders Renheim, Solna Msk	122
11 Per Werngren, Vallentuna	92
12 Henrik Nedlich, Solna Msk	16

Oxelöppok 8-9/9 1979

Semi Stunt

1 Johan Rasmussen, Vallentuna Mfk	1292 p
2 Ingemar Larsson, Vänersborg Mfk	804
3 Lennart Helge, Vallentuna Mfk	294
4 Håkan Littke, Vallentuna MFK	278
5 Jörgen Finn, Jakobsberg Mfk	152

Stunt F2B

1 Ove Andersson, Västerås Fk	3546 p
2 Åke Nyström, Vallentuna Mfk	3370
3 Erik Huss, Skara Mfk	2615
4 Malz Franke, Karlstad Mfk	2458
5 Mats Franzen, Karlstad Mfk	2436
6 Hans Müller, Red Baron	2286

Combat int

1 Håkan Östman, Upplands Väsby Mfk	
2 Ingemar Larsson, Vänersborg Mfk	
3 Per Sjöernesund, Västerås Fk	
4 Mats Böhlin, Vänersborg Mfk	
5 Bengt-Åke Fällgren, Oxelösund Mfk	
6 Jörgen Finn, Jakobsberg Mfk	
7 Anders Pettersson, Karlstads Mfk	
8 Erik Huss, Skara Mfk	
9 Mats Göransson, Upplands Väsby Mfk	
10 Gösta Bengtzar, Vänersborg Mfk	
11 Paul Fröberg, Upplands Väsby Mfk	

Combat open

1 Gösta Bengtzar, Vänersborg	
2 Mats Böhlin, Vänersborg	
3 Ingemar Larsson, Vänersborg	
4 Håkan Östman, Upplands Väsby	
5 Jörgen Finn, Jakobsberg	

Speed Open

1 Ove Kjellberg, Solna Msk	6,5cc	260,9km/+	101,5%
2 Göran Fällgren, Oxelös. Mfk	2,5cc	226,4km/+	99,8%
3 Jan Rosengren, Solna Msk	2,5cc	211,8km/+	93,3%
4 Ove Kjellberg, Solna Msk	5,0cc		

Team Int

1 Ulf Larsson, Galax	4,52,3	4,08,0	3,52,1	3,59,3
Hans Andersson, Vänersborg	3,54,7	3,54,0	3,54,5	4,02,0
2 Mats Böhlin, Vänersborg	3,56,3	Disk	4,15,7	3,57,0
3 Bo Samuelsson, Galax				
Kjell Axelius, Vänersborg	4,52,7	6,00,0	6,11,5	Disk
4 Anders Appling, Solna				
Göran Ryllin, Solna	4,31,1	6,04,8	4,34,7	Disk
5 Jan Gustavsson, Handen				
Björn Winkler, Handen				
6 Johan Sandström, Västerås	6,28,5	82 v	-	-
Per Sjöernesund, Västerås				

Good Year Racing

1 Sjöernesund, Västerås	4,37	4,35	9,06
Sandström, Västerås			
2 Bengtzar, Vänersborg	5,04	5,15	10,09
Böhlin, Vänersborg			
3 Fällgren, Oxelösund	-	5,12	11,30
Fällgren, Oxelösund			
4 Finn, Jakobsberg	8,25	51 v	
Östman, Jakobsberg			

Sjöboträffen 15/9 1979

Semistunt

1 Ingolf Johansson, Kungsbacka	938
2 Jan Berntsson, AKMG	898
3 Hans Olundh, AKMG	819
4 Tommy Olundh, AKMG	287
5 Ulf Palm, Kungsbacka	160

F2B

1 Alf Eskilsson, Kungsbacka	3487
2 Jan Björnby, Kungsbacka	2803
3 Lars Roos, Treilleborg Mfk	2440

Galax Open 15/9 1979

1 Anders Appring, Vänersborg	4,08,2	Disk	4,08,2	-
Göran Ryllin, Vänersborg				
2 Gunnar Härne, Solna	98 v	4,07,4	4,04,0	4,03,0
Jan Gustavsson, Solna				
3 Gösta Bengtzar, Vänersborg	5,03,5	4,00,0	3,58,2	4,15,8
Mats Böhlin, Vänersborg				
4 Kjell Axelius, Galax	3,45,7	70 v	Disk	-
Bengt-Olof Samuelsson, Galax				
5 Hans Andersson, Galax	4,01,0	41 v	4,14,4	-
Ulf Larsson, Galax				
6 Björn Winkler, Handen	4,24,2	4,20,8	4,22,1	34 v
Sven Pontan, Handen				
7 Ronny Karlsson, Solna	4,22,4	10 v		
Ola Hesselvall, Solna				

Linköpingseskadern

Sport Populär

1 Ingemar Gustavsson, Tidaholms Mfk	987
2 Jan Eklöv, Len	869
3 Ove Fredriksson, Mfk Spinn	850
4 Christer Svensson, Mfk Spinn	849
5 Anders Fällgren, Norrköpings Rfk	793
6 Rolf Gustavsson, Tidaholms Mfk	788
7 Lars Eriksson, Tidaholms Mfk	741
8 Mats Lundberg, Len	624
9 Lennart Johansson, Norrköpings Rfk	614
10 Ingemar Svensson, Len	557
11 Lars Davenius, Norrköpings Rfk	490
12 Royne Karlsson, Len	39

Termik Populär Norrköpings Radioflygklubb

F3B-B

1 Mikael Gustavsson, SRFK	1151
2 Sven Gustavsson, SRFK	1109
3 Rune Johansson, NRFK	1014
4 Henry Åkenmark, Kättillstorp	1014
5 Krister Cederlund, Ikaros	951
6 Peter Wilborn, SRFK	949
7 Magnus Johansson, Ikaros	911
8 Lars Johansson, Tibro	869
9 Urban Waernberg, Len	868
10 Torngy Carlsson, Blue Max	856
11 Åke Abrahamsson, Tibro	835
12 Gunnar Pettersson, Tibro	834
13 Ernst Börjesson, Ikaros	804
14 S Å Larsson, Karlborg RC-klubb	799
15 Ingemar Nabbing, Kättillstorp	795
16 Ingela Arvidsson, Finpång	793
17 Gunder Carlsson, Blue Max	783
18 Karl-Henrik Persson, RC-Team	770
19 Jan Siern, NRFK	720
20 K E Widel, Finpång	752
21 Hans Nygren, Säter	744
22 Lennart Johansson, Ikaros	720
23 Rolf Mayer, Blue Max	715
24 Alvar Elvberg, Ikaros	708
25 Lennart Andersson, RC-Team	707
26 Göran Lax, RC-Team	684
27 Uno Persson, RC-Team	655
28 Per Nyberg, Ikaros	651
29 Rolf Westergren, Len	638

30 Syvert Ösirem, Finspång	625
31 Sture Ekman, Finspång	614
32 P G Wiklund, Ikaros	609
33 Leif Åhman, Västerås	576
34 Raymond Nilsson, Len	566
35 Per Kempe, NREK	509
36 L G Sundberg, Ikaros	497
37 Bengt Pettersson, NREK	279
38 Torbjörn Cederlund, Ikaros	270

RC-lävläng den 25-26 augusti 1979

Populärskala		Slat	Flyg	Total
1 Kjell Å Elofsson, Tibro MFK	150	187	357	
2 Joe Steen, Rfk Zero	72	213	285	
3 Bo Gustavsson, Fagersta Mfk	92	193	285	
4 Ragnvald Svens, Siljansb. Rfk	161	178	279	
5 Jan Levenstam, Bodö RC-club	132	146	278	
6 Ragnar Eriksson, Västerås Fk	119	157	276	
7 Bengt Kjällström, Siljansb. Rfk	87	185	272	
8 Kent Pettersson, Rfk Zero	75	139	214	
9 Greger Mårtensson, Stockholm	131	79	210	
10 Jan Hedén, Siljansb. Rfk	93	106	199	
11 Rickard Levenstam Mfk Starfly	97	93	190	
12 Bo Gardh, Siljansb. Rfk	72	100	172	
13 Arne Brorsson, Hökaklubben	78	76	154	

Stand Off - Mönstring

1 Roy Nilsson, Roylanda Rc-kl.	1525	987	2512
2 Leif Leverin, Trollhättans Mfk	1355	554	1909
3 Kurt Lennä, Hökaklubben	1250	-	1250

1979 års Svenska Mästerskap i RC-segelflyg

F3F		
1 Anders Rättzén, Mfk Snobben	3989	
2 Jan Carlsson, Malmö Rfs	3937	
3 John Knudsen, Clippenn	3792	
4 Leif Steen, Krist. Mfk	3751	
5 Göran Karlsson, Micros	3745	
6 Staffan Kåuse, Gråbo Mfk	3707	
7 Christer Gillgren, Micros	3647	
8 Mats Strömberg, Södr. Hall. Mfk	3479	
9 Håkan Svennesson, Krist. Mfk	3444	
10 Pär Bergqvist, Clippenn	3409	
11 Lennart Olsson, Acroflyers	3392	
12 Kjell Åke Elofsson, Tibro Rc-klubb	3282	
13 Thomas Malmberg, Clippenn	3278	
14 Peter Blomdahl, Acroflyers	J 3220	
15 Nilo Thulander, Acroflyers	J 3216	
16 Stig Sjöstedt, Lidk. Mfk	3200	
17 Rolf Hansson, Clippenn	3197	
18 Måns Henningsson, Ystad Mfk	J 3194	
19 Mats Johansson, Mfk Snobben	J 3107	
20 Birger Liffner, Clippenn	3046	
21 Göran Elmis, Rc-kompis	2692	
22 Sven-Åke Larsson, Karlsborgs Mfk	2658	
23 Kaj Malmqvist, Rc-kompis	2373	

AKM:s Hösttävling 1979

F1A Jun

1 Lars Norlén, Mfk Fladderhusen	634
2 Ulf Nilsson, Mfk Fladderhusen	529
3 Svante Thorell, Limhamns Mfk	413
4 Fredrik Hallgren, Fk Gamem	399
5 Josef Brachner, Mfk Fladderhusen	352
6 Lars Blanke, Limhamns Mfk	11

F1A Sen

1 Bo Jansson, Mfk Linköping	900
2 Nils Wallertin, AKMG	864
3 Lars Larsson, AKMG	774
4 John Pettersson, AKM	752
5 Nils-Olof Gustavsson, Axvallå ffl	750
6 Håkan Nilsson, Östersunds Mfk	747
7 Jan Andersson, AKM	732
8 Alve Hansson, Limhamns Mfk	691
9 Bo Hallgren, Fk Gamem	553
10 Lars Andersson, Limhamns Mfk	538
11 Kurt Sandberg, Halmstad	486
12 Björn Ehn, Axvallå ffl	478
13 Jan Malmqvist, Limhamns Mfk	13

F1B

1 Knut Andersson, AKM	820
2 Per Niltsäter, Fk Gamem	J 761
3 Anders Håkansson, AKM	715
4 Lennart Flodström, AKMG ffl	710
5 Åke Engström, Axvallå ffl	616
6 Martti Bogdanoff, Limhamns Mfk	271
7 Bengt Blomgren, Mfk Snobben	65

F1C

1 Anders Persson, AKM	900
2 Lars Karlsson, Fk Gamem	466
3 Dag Forsén, Fk Gamem	J 232
4 Peter Bergljung, Fk Gamem	J 210

A1 Jun

1 Lars Blanke, Limhamns Mfk	440
2 Svante Thorell, Limhamns Mfk	433

A1 sen

1 Martti Bogdanoff, Limhamns Mfk	476
2 Lars Andersson, Limhamns Mfk	472
3 Håkan Nilsson, Östersunds Mfk	450

75 cm

1 Lars Andersson, Limhamns Mfk	378
2 Per-Olof Håkansson, AKM	254
3 Benet Blomgren, Mfk Snobben	205
4 Martti Bogdanoff, Limhamns Mfk	153

VM i Frilflyg F1A, Taft, Californien

F1A

1 Grunnet/Koster, DK	2051
2 P Qvarnström, S	2013
3 L Hines, USA	2002
4 J Wilton, USA	1930
5 H Takapaa, SF	1902
5 W Haller, CH	1902
7 G Zach, A	1851
8 H Schmidt, D	1460
9 P Deboer, NL	1422

10 K Kulmakko, SF	1254
11 A Tarzibachi, RA	1252
12 A Hacken, NL	1252
13 I Weiss, IL	1251
14 J Walters, USA	1249
15 T Vandijk, NL	1247
16 M Rosling, S	1245
17 P Lagan, NZ	1237
18 H Schoder, CH	1235
19 V Lensi, I	1233
20 L Braud, F	1228
21 P Nash, Aus	1228
22 J Cooper, GB	1225
23 S Larson, N	1224
24 A Riedlinger, D	1222
25 K Henriksson, SF	1221
26 S Cherev, IL	1217
27 P Allnut, CDN	1215
28 P Buchwald, DK	1214
29 P Jomarién, F	1213
30 J Leleux, F	1212
31 T Thompson, CDN	1210
32 P Soave, I	1209
33 R Erismann, CH	1209
34 Z Yaddong, PRC	1203
35 V Brusolo, I	1195
36 W Palmieri, RA	1195
37 C Minoli, RA	1195
38 J Rasmussen, DK	1189
39 W Kraus, A	1185
40 L Colmenares, JR Mex	1176
41 A Baruch, IL	1173
42 I Weston, NZ	1170
43 A Abanza, Mex	1156
44 G Mussig, D	1145
45 F Nulini, BR	1145
46 J Melis, B	1139
47 J Matsund, J	1138
48 V Sancruzado, E	1136
49 P Owens, GB	1126
50 M Sexton, NZ	1122
51 W Kamp, A	1110
52 Reyners/Herzog, B	1101
53 M Ledocq, B	1100
54 Yoshika/Shibach, J	1099
55 T Young, GB	1099
56 P Sjölund, S	1087
57 G Mackenzie, CDN	1080
58 P Lloyd, AUS	1079
59 L Colmenares, Mex	1063
60 D Simons, Aus	1059
61 A Gomide, BR	1042
62 S Rodriguez, E	1017
63 Requena/Dona, YV	987
64 D Chuahyi, PRC	972
65 G Rodriguez, E	951
66 G Haozhou, PRC	796

30 J Leleux, F	1212
31 T Thompson, CDN	1210
32 P Soave, I	1209
33 R Erismann, CH	1209
34 Z Yaddong, PRC	1203
35 V Brusolo, I	1195
36 W Palmieri, RA	1195
37 C Minoli, RA	1195
38 J Rasmussen, DK	1189
39 W Kraus, A	1185
40 L Colmenares, JR Mex	1176
41 A Baruch, IL	1173
42 I Weston, NZ	1170
43 A Abanza, Mex	1156
44 G Mussig, D	1145
45 F Nulini, BR	1145
46 J Melis, B	1139
47 J Matsund, J	1138
48 V Sancruzado, E	1136
49 P Owens, GB	1126
50 M Sexton, NZ	1122
51 W Kamp, A	1110
52 Reyners/Herzog, B	1101
53 M Ledocq, B	1100
54 Yoshika/Shibach, J	1099
55 T Young, GB	1099
56 P Sjölund, S	1087
57 G Mackenzie, CDN	1080
58 P Lloyd, AUS	1079
59 L Colmenares, Mex	1063
60 D Simons, Aus	1059
61 A Gomide, BR	1042
62 S Rodriguez, E	1017
63 Requena/Dona, YV	987
64 D Chuahyi, PRC	972
65 G Rodriguez, E	951
66 G Haozhou, PRC	796

LAG

1 USA	3769
2 NL	3759
3 SF	3735
4 CH	3704
5 DK	3663
6 F	3653
7 RA	3642
8 IL	3641
9 I	3637
10 D	3627
11 S	3592
12 A	3555
13 NZ	3529
14 CDN	3505
15 GB	3450
16 MEX	3395
17 AUS	3366
18 B	3340
19 E	3104
20 PRC	2971
21 J	2237
22 BR	2187
23 N	1224
24 YV	987

F1B

1 I Ben-Itzhak, IL	2160
2 P Vanleuven, AUS	1924
3 D O'Grady, CDN	1784
4 P Lagan, NZ	1497
5 R Pollard, GB	1415
6 G Cassi, I	1259
7 J Petiot, F	1234
8 H Chmelik, A	1231
9 J Kristensen, DK	1229
10 P Rasmussen, DK	1229
11 B Eimar, S	1220
12 R White, USA	1213
13 R Piserchio, USA	1209
14 O Viggiano, Ra	1206
15 E Balzarini, I	1201
16 J Zelterdahl, S	1196
17 R Artoli, I	1195
18 P Ruyter, NL	1193
19 W Eggmann, CH	1189

20 A Barnes, NZ	1187
21 M Kobori, J	1186
22 A Landeau, F	1178
23 G Toni, BR	1176
24 B Siliz, D	1171
25 R Marquez, RA	1167
26 P Kristensen, DK	1167
27 A Wells, GB	1165
28 O Kilpelainen, SF	1160
29 Y Xianyming, PRC	1142
30 O Torgersen, N	1133
31 L Chengming, PRC	1133
32 A Armesio, RA	1125
33 F Gaensli, CH	1121
34 M Shibachi, J	1105
35 T Soakawa, J	1102
36 P Vanmerkestin, NL	1089
37 Gonzalez/Sandroni, YV	1084
38 J Waser, CH	1084
39 A Kopplitz, F	1082
40 P Roberts, CDN	1079
41 J Cooper, GB	1077
42 P Solonribelro, BR	1073
43 B Kroon, NL	1058
44 R Hofstad, D	1053
45 R Schlesinger, D	1053
46 W Ghio, USA	1043
47 J McGillivray, CDN	1037
48 G Herizberg, IL	1020
49 D Tongway, AUS	1013
50 R Alvarez, Mex	995
51 S Mutad, E	994
52 L Hansson, S	986
53 X Kai, PRC	977
54 R Magill, NZ	968
55 M Kosonen, SF	960
56 P Aalto, SF	914
57 E Reitterer, A	899
58 A Edwards, AUS	876
59 J Navarro, E	867
60 G Albrecht, BR	783
61 F Vera, Mex	541
62 O Vazquez, YV	489
63 J Arjona, Mex	

Lag

1 I	3655
2 DK	3625
3 GB	3502
4 RA	3498
5 F	3494
6 USA	3465
7 NZ	3415
8 S	3402
9 CH	3394
10 J	3393
11 CDN	3376
12 NL	3340
13 D	3277
14 PRC	3252
15 AUS	3172
16 BR	3116
17 SF	3050
18 IL	2280
19 MEX	2267
20 A	2145
21 E	1870
22 YV	1625
23 N	1133
24 B	0

F1C

1 M Rocca, I	2160
2 K Kibiki, J	2145
3 M Irbarne, F	2034
4 M Keinänen, SF	2022
5 F Schlachta, CDN	1998
6 G Qinfel, PRC	1954
7 D Ferrero, F	1717
8 R Truppe, A	1675
9 P Harris, GB	1260
10 J Akesson, S	1253
11 T Koster, DK	1253
12 A Barisch, CH	1251
13 M Zito, RA	1248
14 R Saukkonen, SF	1248
15 A Landeau, F	1238
16 U Carlsson, S	1237
17 N Hammer, DK	1228
18 M Burns, CDN	1222
19 P Nash, AUS	1216
20 D Sugden, CDN	1213
21 T Heidemann, D	1213
22 R Simpson, USA	1211
23 H Seelig, D	1206
24 S Screen, GB	1202
25 B Fiegl, I	1200
26 O Cohen, IL	1195
27 T Bortne, N	1190
28 W Nutini, BR	1182
29 C Bogart, USA	1176
30 A Enström, S	1164
31 R Monks, GB	1161
32 E Bain, NZ	1146
33 S Hinds, AUS	1133
34 T Oxager, DK	1132
35 R Schenker, CH	1132
36 W East, AUS	1081
37 G Barbabella, I	1066
38 J Bonetto, RA	1051
39 F Baumann, D	1017
40 K Iwamura, J	1016
41 L Rodway, NZ	916
42 D Intriari, RA	898
43 T Masuda, J	828
44 J Ensolli, NZ	707
45 A Vela, MEX	646

Lag	
1 F	3758
2 CDN	3695
3 S	3654
4 GB	3623
5 DK	3613
6 I	3526
7 D	3436
8 AUS	3430
9 RA	3197
10 J	3104
11 NZ	2769
12 SF	2508
13 USA	2387
14 CH	2383
15 PRC	1260
16 A	1260
17 IL	1195
18 N	1190
19 BR	1182
20 MEX	646

NM 11-12/8 1979 i Kauhava/Finland

F3B

1 P Frank, Danmark	9363
2 K Hammeken, Danmark	8903
3 G Brude-Hansen, Danmark	8759
4 R Aavasalo, Finland	7910
5 B Larsson, Sverige	7608
6 P Rantalaiho, Finland	7459
7 T Jonsson, Sverige	7439
8 J Kaseva, Finland	7056
9 T Ruud, Sverige	6941

Lag	
1 Danmark	27025
2 Finland	22425
3 Sverige	21988

Junior

1 H Hvidtfeldt, Danmark	9586
2 M Gustavsson, Sverige	8896
3 J Valkeinen, Finland	6423

Utdelade vandringspris

Nordisk Mästare F3B 1979 Peter Frank, Danmark, RC-unionens pokal.

Nordisk Mästare F3B, Lag 1979 Danmark, Sven E. Truedssons Vandringspris

Nordisk Juniormästare F3B 1979 Henrik Hvidtfeldt, Danmark, Kauhavadoften med balle.

VM F3A Johannesburg, South Africa, 24-29 september 1979

1 Wolfgang Matt, Liechtenstein	5531,00
2 Dave Brown, USA	5493,00
3 Mark Radcliff, USA	5275,00
4 Gunter Hoppe, RFA, FR Germany	5264,00
5 Ivan Krisiensens, Canada	5189,00

Lag

1 USA	1244,20
2 ITALIE	1194,60
3 RFA, FR Germany	1172,60
4 SUISSE,	1159,80
5 LIECHTENSTEIN	1148,40

Hastighetstävling på Hammar backar 26/7-79

Väder: Vind från S-V 3-6 m/s

Arrangör: Micros

	Slut poäng	LSF poäng
1 Anders Räizén, Mfk Snobben	1987	1900
2 Janne Karlsson, Malmö	1878	1701
3 Kurt Jansson, Micros (2)	1616	1383
4 Crister Gillgren, Micros (1)	1616	1220
5 Rolf Modig, Micros	1571	1186
6 Lars Pagreus, Micros	1474	1039
7 Bertil Hallin, Malmö	1448	947
8 Eric Helsing, Micros	1434	866
9 Lennart Olsson, Malmö	1416	784
10 Jan Levenstam, Starf, (2)	1406	708
11 Björn Alfer, Micros (Ori)	1345	609
12 P-A Eliasson, Starf,	1273	513
13 Göran Eldfalli, HMSK	1211	427
14 Kent Broden, Malmö	1177	355
15 Ove Fransson, Micros (Alfa)	1118	281
16 Rikard Levenstam, Starf	1038	209
17 Antero Hurtig, Micros	960	145
18 Martin Levenstam, Starf	892	90
19 Ulf Henning, Malmö		0

3x2 min prec

	Slut poäng	LSF poäng
1 Kurt Jansson, Micros	560	1500
2 Björn Alfer, Micros	559	1322
3 Jan Levenstam, Starf	536	1244
4 Marten Levenstam, Starf	527	1129
5 Antero Hurtig, Micros	501	984
6 Lars Pagreus, Micros	471	841
7 Erik Helsing, Micros	469	754
8 Rolf Modig, Micros	426	608
9 Rikard Levenstam, Starf	423	528
10 Bertil Hallin, Acrof	419	448
11 Henning Andreasson, Malmö	411	367
12 Ove Fransson, Micros	399	258
13 P-E Eliasson, Starf	498	213
14 Göran Eldfalli, HMSK	381	136
15 Christer Gillgren, Micros	371	66

3x5 min prec

	Slut poäng	LSF poäng
1 Kurt Jansson, Micros	1173	1600
2 P-A Eliasson, Starflyers	1129	1444
3 Erik Helsing, Micros	1103	1316
4 Janne Karlsson, Acro	1079	1196
5 Björn Alfer, Micros	1042	1066
6 Christer Gillgren, Micros	1028	964
7 Bertil Hallin, Acrof	1023	872
8 Rolf Modig, Micros	1015	779
9 Rikard Levenstam, Starf	1014	691
10 Marten Levenstam, Starf	980	584
11 Ove Fransson, Micros	970	496
12 Jan Levenstam, Starf	969	413
13 Lars Pagreus, Micros	960	327
14 Antero Hurtig, Micros	916	234
15 Göran Eldfalli, Härnösand	905	154
16 Kent Broden, Malmö	867	74

sommar

BILDER FRÅN 3 TÄVLINGAR I FRANKRIKE OCH TYSKLAND AV LARS-G.



Bosse Jansson med resterna. Resultatet av en trimflygning innan tävlingen i Poitou, då Hasse hade verkliga problem med prylarna.



Samlingsplatsen efter dagens övningar. En öppen plats med Danska, Svenska, Engelska och Tyska lärl: runt omkring.



Andrew Crisp. Tokig levnadskonstnär från England. Liftade till Poitou med minimum av prylar. Byggde sin vinnarhandluns på lärl-platsen och skänkte bort den efter tävlingen.



Hasse Lindholm väntar på termik.



Bästa C2:an i Poitou, Vassilev från Bulgarien utklassade allt annat och flög mot en säker seger enligt alla, men efter 6 max kom nerverna i dallring och han kastade fel i sista start. Och så i sjunk ovanpå allt annat elände. Tidigare hade han stoppat i lillfingern i propellern med ett mycket stygt resultat.



Modellhämtnare Jansson och Lindholm på väg tillbaka efter 3:e start. Treis dom dystra minerna var det 3x180 i den starten. Modellen i Bosses vänsternäve, min ECHIDNA, blev senare stulen på fältet under Pierre Trebod. Hasse hade byggt 2 st ECHIDNOR som flög verkligt fint.



Hans Hubler från Tyskland kom 2:a i Power efter att ha utmanövrerat Roy Collins i fly-off.



3:a Roy Collins från England med hjälpredan Ken Faux inför fly-offen. Roy var hell oemotaglig för att iaktiskt utmanövrera Huber. Något som varit enkelt så som Hubler flög. I samma luft som Roy.



Trimning i Poitou. Enda gången Bosse körde med kortbrallor under 3 tävlingar i Frankrike och Tyskland, Kontinentalväder???



Denkin från Bulgarien hade inte någon av sina större dagar. Inte mycket som stämde.



Vallhevt-Bulgarien, Flög 7 max men gjorde en groda i första fly-off start.



Pieter De Boer hjälper någon att finna termik med hjälp av ljud. Det piper olika beroende på temperaturen. T.h Van Eede med mycket välbyggd modell.



Alan Jack - England, Mångsysslare, 4:a i F1A, 29:a i F1B och 4:a i F1C i Poitou, 14:e i F1A och 11:a i F1C helgen efter.



Wake vanns av Roy Miller - England, Mycket enkel modell som flög enormt fint.



Mike Fantham - England, i.h på bilden är enormt duktig, 3:a i Poitou och vinst på Pierre. Flyger säkert och här en verkligt fint utsorterad modell.

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 518165-6

Öppettider: Måndag – Fredag 08 – 14

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

FÖRBUNDSSTYRELSE

ORDFÖRANDE

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

VICE ORDFÖRANDE

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

SEKRETERARE

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

KASSÖR

K-A Ericsson
Saltvik 1849, 870 10 Ålandsbro
Telefon 0611/20102

LEDAMOT

Arvid Holmbom
Novisvägen 3, 860 10 Matfors
Telefon 060/211 80

SUPPLEANTER

Lars Carlsson
Fortifikationsgatan 13, 546 00 Karlsborg
Telefon 0505/105 91

Sven-Olov Lindén
Hovstavägen 15, 703 63 Örebro
Telefon 019/18 21 79

GRENCHEF FRIFLYG

Bo Jansson, Spånehusvägen 57-59
214 39 Malmö. Tel. 040/78056.

GRENCHEF LINFLYG

Ingemar Larsson
Skinnarbacken 32B, 711 00 Lindesberg.
Telefon 0581/119 66

GRENCHEF RADIOFLYG

Hanns Flyckt
Dalskogs gård, 561 00 Huskvarna
Telefon 036/13 38 06

UTBILDNINGSLEDARE

Carl-Göran Sundstedt
Vindhemsgratan 32, 752 27 Uppsala
Telefon 018/10 81 57



Fly off i Pierre Trebod, Ken Faux, Richard Schley och Gerard Heldemann. Bakom fotografen finns 4:e man Fred Chilton. Fly-offen blev ett anli klämax. Den enda bra starten gjorde Fred Chilton, den var överlöd. Resten var be-drövlögt. Sämst var Richard Schleys start som var luftcirkus till max och där alla var hundra på att han skulle smälla. Men kärran rätade ut på låg höjd i termik och gjorde 4 min Impopuläre segrare får man leta efter.



Steffen Jensen och Jytte Larsen från Danmark. Hasse och Bosse sitter bakom och deppar. Steffen hängde med fint tills sista start, 6 max och slutade 9:a. Jytte började fint men fick problem när vinden tilltog. Modifierad Nova.

Bill Hartill kom från soliga Californien med modelltrunk och landborste. 4 max och byggsats kvar efter första tävlingen. Reparerade och flög alla 7 starterna i nästa tävling för att i Tyskland vara med och slåss om segern.



Moralisk Vinnare i FIC, Fred Chilton – England.



Beate Kappa från Tyskland kom till Frankrike med en 2:a plats i Hollands Internationella tävling veckan innan. Här gick det sämre. Carsten Hohls agerar hjälpre.



MODELLFLYGNYTT

SVERIGES MODELLFLYGFÖRBUND

Box 100 22

600 10 Norrköping

Ansvarig utgivare: Gunnar

Tryck: L-Offset, Norrköping

L 023 1715

ANDERSSON EVERT
BCKVÄGEN 22
295 00 BROMÖLLA

