



MODELLFLYGNYTT



ORGAN FÖR
SVERIGES
MODELLFLYGFÖRBUND

2
1980

FÖRBUNDSNYTT

ÅRSMÖTESBESLUT 1980

Årsmötets stora fråga var stadgeförslaget (revision nr 5) som antogs i stort med undantag för dels paragrafen om distriktsförbund och dels det som stod skrivet om sportverksamheten. Dessa 2 frågor fick Stadgekommittén i uppdrag att på nytt utreda till nästa årsmöte.

Årsmötet beslöt att under detta verksamhetsår slå samman Sportkommittén och Utbildningsstyrelsen till en Specialkommitté på 8 ledamöter, som skall ta hand om bl a sportverksamheten, utbildningsverksamheten, PR m m.

P g a föreliggande förslag och motioner följde efter ovanstående beslut en detaljbehandling av flera paragrafer och fattades en del beslut som avvek från grundförslaget. Då emellertid Årsmötet icke hann slutföra denna behandling bordlades till nästa Årsmöte såväl behandlade och beslutade detaljer som de ännu icke behandlade. Stadgekommittén fick i uppdrag att till nästa Årsmöte göra en översyn även av dessa paragrafer.

FÖRBUNDSRÅDSBESLUT 80-04-12

I enlighet med tidigare beslut konfirmerades att medlemskap i SMFF upphört för ?

Acke Johansson
Göran Ridderström
Christer Lundmark
Gösta O Konor
Roland Tirell

Kent Pettersson
Gösta Pettersson
Ulf Johansson
John Lyrsell

p g a att de innehar förtroendeuppdrag i SRI-styrelsen.

Vidare beslöt förbundsrådet att efter personlig ansökan bevilja avkortning av strafftiden för Olle Bergqvist och Göran Kalderén. Beslutet blev att båda fr o m 80-04-12 är fullvärdiga medlemmar i SMFF.

Vidare beslöts att Jan Levenstam åter är medlem i SMFF sedan han per brev meddelat att han av sagt sig alla förtroendeuppdrag i SRI-styrelsen.

INFORMATION FRÅN LUFTFARTSVERKET.

Vid SMFF:s årsmöte lämnade Kjell Franzén en redogörelse för de bestämmelser som gäller luftfart i Sverige. Dessa bestämmelser omfattar även modellflyg i händelse av att en skada av större omfattning eller på person inträffar. Uppstår en sådan skada skall enligt bestämmelserna en haverikommission tillsättas.

Luftfartsinspektionen har hittills inte utfärdat några speciella säkerhetsbestämmelser för modellflyg. Så länge säkerheten är tillfredsställande har inspektionen ingen anledning att utfärda sådana bestämmelser. Om någon olycka eller någon händelse inträffar som aktualiserar frågankan dock krav från andra myndigheter och instanser komma som gör att inspektionen måste utfärda bestämmelser med kort varsel.

Hittills har SMFF klarat av modellflygfrågorna med egna säkerhetsbestämmelser och regler. Genom Luftfartsverkets möjligheter att delegera arbetet med säkerhetsfrågorna har SMFF som ansvarig organisation för modellflyget i Sverige börjat arbetet med en eventuell BCL (Bestämmelser för Civil Luftfart) för modellflyg. En samordning med de övriga Nordiska länderna från Luftfartsverkets sida är att förvänta. Det är alltså nu viktigt att arbetet med förslaget fortsätter så att ingen annan instans kräver regler innan SMFF:s förslag kommer till förhandlingsstadiet med Luftfartsinspektionen.

Franzén omtalade också att det kan bli aktuellt att rita in på Luftfartsverkets officiella kartor var modellflygfälten är belägna. Detta gäller särskilt närzonerna kring de civila flygplatserna. Han påpekade också att i närzonerna flyger klubbarna i kontrollerat luftrum med sina modeller. På direkt fråga omtalade han att Luftfartsverket fått in polisanmälningar mot modellflygare som orsakat tillbud och i ett fall avsiktligt framkallat ett farotillbud.

Vidare svarade han på frågan vad som händer om någon utanför SMFF ej följer bestämmelserna i ett eventuellt beslut, att i så fall går hela ärendet till lagstiftning och ett vanligt domstolsförfarande blir följden för den som ej vill följa lagen.

KLUBBNYTT



St. Mellösa 13/2-80

Här kommer vårt klubbmärke som vi önskar få tryckt på medlemskortet. Sätt gärna ut det i Modellflygnytt också. St Mellösa ligger ca 2 mil söder Örebro efter Hjälmarkanten, och klubben bildades i oktober 1979. Sen dess har vi blivit ca 40 medlemmar, och har en febril byggverksamhet i klubblokalen 2 ggr i veckan.

Eget fält har vi också, där det flygs så fort vädret tillåter. Förbipasserande är hjärtligt välkomna att pröva våra luftlager.

Med modellflygarhälsningar
St Mellösa MFK
Nils Östergren
Sek.

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
Kastanjevägen 23, 46200 Vänersborg.
Telefon 0521/112 10

FACKREDAKTÖR raketflyg:

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

FACKREDAKTÖR radioflyg:

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

FACKREDAKTION friflyg:

Se under rubriken FRIFLYG
inne i tidningen.

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

dessas fantastiska män och deras flygande maskiner

Rubriken är en filmtitel. Du har naturligtvis sett filmen – om inte så passa på nästa gång den dyker upp. Fem gånger har jag sett den. Fantastiskt hur fanatiskt dessa flygare är gripna av sitt stora och allt över-skuggande: FLYG!

"Dessa fantastiska kamrater och deras flygande maskiner". Det är SMFF. Vi har inte bara "män". Där för "kamrater". I övrigt passar rubriken utmärkt för oss. Nu har SMFF haft årsmöte i dagar två i Hälsingborg. Otroligt hur tålmodigt cirka 200 trogna härdade ut i den långsmala och trista lokalen. En samling med mycket varierande bakgrund. Precis som i filmen, vanliga knegare och statsanställda, kontorister och specialister, köpmän och akademiker och så vidare. Alla med ETT brinnande intresse för och känslorna svallande för: MODELL-FLYG!

Det är inte första gången jag upplever det där odefinierbara, KÄNSLA, ENGAGEMANG. SMFF:s årsmöten brukar innehålla sådant. Någon ivrigt kämpande för någon detalj i det hela. Många synnerligen orutinerade i parlamentariska vändningar. MEN det finns myckenhet av sunt förnuft och klokskap i DEN församling som utgör SMFF:s årsmöte. Det visar de många kloka besluten. T ex när man inte hanar med behandlingen av stadgarnas många detaljer så bordlades hela den behandlingen till nästa årsmöte.

Det fanns också stänk av tragik. Som när två gamla PARHÄSTAR inför öppen ridå var tvungna att bita varann i nackskinnet. Låt vara att nypen var varsamma och ömhänta – men ändå. Och visst gick många hårt fram mot de kamrater som emellanåt dristar sig till att lämna den stora SMFF-skutan och paddlar omkring i en alldeles egen liten båt – åt samma håll. Och visst fanns det tradiga och lite långrandiga debatter. Det går inte att undvika när man är så in i bomben övertygad om att man har rätt och absolut MÅSTE övertyga alla andra.

Tack alla Ni som kom till Hälsingborg och tusen tusen särskilt tack till de två parhästarna Gunnar Kalén och K-A Ericsson, som klev ur skak-

larna vid årsmötet. De har minsann fått kämpa och dra SMFF-lasset. I över två decennier. Osjälviskt. Uppoffrande. Därvidlag har minsann engagemang och känslor funnits i överflöd.

Men så fick de också mottaga folkets hyllning från en stående församling, som gav årets längsta applåd. Där stod Gunnar och K-A hållande varandra i högernäven och blomsterkvast i den vänstra.

Men årsmötet är trots alla viktiga beslut om stadgar och regler med mera, val av förbundsfunctionärer och så vidare, ENDAST ETT MEL-LANSPEL.

Det som gäller är ju verksamheten på FÅLTET och i BYGGLOKALEN och i KLUBBARNA.

Vårsolen värmer, gräset grönskar, det rycker och sliter i längtan att få prova termiken och tekniken. Lycka till med den kommande säsongen. Lycka till med Din glädje för Din hobby. Och Du. Glöm inte att hitta nya proselyter till vår verksamhet. Tänk på alla ungdomar som går omkring och slår dank. Kanske en del arbetslösa. Vilken insats skulle de inte kunna göra för sej själva och Din klubb – om de bara fick tillfälle. Det är Du och jag och vi, som skall ge dem tillfälle, att få vara med bland "dessa fantastiska kamrater med sina flygande maskiner".

Må så gott så länge

Sune Persson
tf FO X)

X) Tillförordnad förbundsordförande

Omslag 1: Med tunga steg tillbaka.
Foto: Lars-G

Omslag 2: Kjell-Åke Elofsson Stig Sjöstedt Lidköping
Foto: Lars-G

Bara här får man (kanske)

ARBETA MED EPOXI



Arbetskyddsstyrelsen har givit ut en lista med exempel på användningsområden där det på tillfälliga arbetsplatser kan vara motiverat att använda epoxiprodukter.

Att ett användningsområde står på listan betyder ingalunda att man alltid måste använda epoxiprodukter där. Även för områdena på listan gäller att kraven på materialets egenskaper ska vara särskilt höga för att det ska vara tillåtet att använda epoxi.

Omvänt gäller att det kan vara motiverat att använda epoxiprodukter även i användningar som inte står på listan.

Bedömningar

Det blir därför nödvändigt med bedömningar från fall till fall. Bedömningarna ska göras av sakkunniga personer och i samråd mellan arbetsgivare och anställda eller deras företrädare. Det mest praktiska är att arkitekter, konstruktörer och planerare tar hänsyn till arbetskyddsstyrelsens regler t ex redan då ett bygge planeras. I tveksamma fall ska man alltid fråga yrkesinspektionen.

Listan med exempel ingår i en ny kungörelse med ändringar i arbetskyddsstyrelsens epoxianvisningar som gäller för tillfälliga arbetsplatser, t ex byggen (se fotnot).

Värsta risken med epoxi: Allergi som räcker hela livet

Den allvarligaste risken med epoxiprodukter är att många av dem kan ge allergi som i regel består hela livet.

Först blir man sensibiliserad

En ny lista ger vägledning — men användningen måste bedömas från fall till fall

Grundregeln i anvisningarna står kvar:

Epoxiprodukter får användas bara om man av erfarenhet vet att mindre hälsofarliga produkter inte duger.

När man gör den bedömningen tvingas man ofta väga en risk mot en annan. Exempel:

- Ett golv, som slits hårt, ska målas. Med epoxifärg (med eller utan lösningsmedel) håller kanske golvet i fem år. Med vanlig lösningsmedelhaltig färg håller golvet kanske i ett år. Ska man välja att utsätta målnarna för epoxirisker och risker med lösningsmedel vart femte år eller för riskerna med lösningsmedel varje år?

- En bro ska lagas. Det går fortare med epoxi än med andra material. Under arbetet måste man stänga av halva bron, vilket för med sig ökade risker i trafiken.

Ska man använda epoxi och hålla stängt en dag eller ska man använda andra material och hålla stängt en vecka?

Väga risker:

Det kan också bli fråga om att väga riskerna med två olika sätt att hantera epoximaterial.

(allergisk, överkänslig). Det kan hända sedan man varit utsatt för en epoxiprodukt under ett år eller kanske under bara en vecka. Därefter behövs det bara att man kommer i kontakt med ytterst små mängder av epoximaterial för att det allergiska kontakteksemet ska blossa upp. Om man inte kommer i kontakt med epoxiprodukter är man i regel helt besvärsfri.

I den nya kungörelsen står att man ska välja det material som vid hanteringen medför minsta möjliga kontakt med epoxiprodukter.

Det kan gälla ett golv. Man kan lägga epoximassa över hela golvet. Då går det åt mycket material. Man kan i stället lägga kakelplattor på golvet och foga med epoximassa. Då går det åt mindre material och risken för hudkontakt bör bli mindre. Men om hanteringen då i själva verket är kladdigare än när man lägger epoximassa med bra redskap är kakelalternativet trots allt inte det bästa.

Obefogat

Den nya listan ger vägledande besked om var man får använda epoxiprodukter. Det finns dock användningar där epoxianvändning *alldeles klart* är obefogat. Exempel på det:

- I badrum i bostäder har man tidigare använt epoxiprodukter för att sätta kakel och för att fästa spegeln på väggen. Kaklet och spegeln sitter lika bra med epoxifritt kakelfix och med skruvar.

- I privata små badbassänger behöver man inte måla med epoxifärg eller lägga plattor med epoxibruk. Däremot kan det vara befogat i ett bad-

hus där belastningen av föroreningar är större och där det är svårare att tömma bassängen för rengöring.

Epoxiprodukter har många användningsområden gemensamt med produkter som innehåller isocyanat (polyuretaner). I allmänhet vinner man dock inget i arbetskydd på att byta från epoxi till produkter med isocyanat.

Arbetskyddsstyrelsen har gjort ett förslag till nya regler för isocyanater (se artikeln på sidan).

Fotnot: Den nya kungörelsen heter: Epoxiprodukter. Arbetskyddsstyrelsens kungörelse om ändring i arbetskyddsstyrelsens anvisning nr 127, Epoxiprodukter (AFS 1979:7).

Reglerna i den nya kungörelsen har samma tillämpningsområde och juridiska ställning som anvisningarna.

I den nya kungörelsen nämns rapporten "Målningsfärger av epoxityp på tillfällig arbetsplats" (undersökningsrapport 1979:20). Författare: Helge Meyer och Ove Säberg. Nordisk information för färg AB.

I rapporten kan man bli läsa om ersättningsmaterial för epoxifärger.

Arbetskyddsstyrelsens anvisningar och kungörelser beställer man från Liber förlag, 162 89 Vällingby, telefon 08-89 01 20. Rapporten beställer man från arbetskyddsstyrelsen. Beställningskupong på sidan 15.

Epoxiplast bildas då epoxiharts blandas med härdare. När komponenterna blandats reagerar de med varandra, men säger att plasten härdar.

När plasten härdat fullständigt är den inte farlig. Men små mängder ohärdad epoxiharts kan i praktiken bli kvar i det härdade materialet, t ex om komponenterna inte blandats i rätta proportioner. Därför kan även sådan plast i sällsynta fall

ge kontakteksem hos personer som tidigare blivit överkänsliga för epoxi.

Små mängder epoxiharts kan finnas som tillsats (t ex som vidhäftningsmedel) i en del färger utan att det står på varningsetiketten. Den lilla mängden epoxi i färgen anses inte kunna ge överkänslighet men väl kontakteksem hos personer som redan blivit överkänsliga.

EPOXY

Som bekant slaskar de flesta modellflygare med epoxi i tid och otid. Praktiskt taget varenda artikel om modellflyg rekommenderar att man i ett eller annat sammanhang skall använda epoxi. Epoxi kan köpas av barn under benämningen "starklim" etc i förpackningar där man endast finstilt får angivet att det kan vara farligt.

Vi modellflygare är troligtvis de människor idag som utsätts mest för epoxi eftersom det i de flesta sammanhang blivit förbjudet i yrkeslivet. Många modellflygare sover dessutom i samma rum som man använder som bygglokal, och utsätts då för epoxi även på natten.

Själv har jag blivit allergisk mot epoxi, och det räcker att jag kommer in i en lokal där två tuber finns för att det skall börja klia på kroppen. Jag har endast använt epoxi i modellflygsammanhang.

Jag hoppas bifogad artikel från arbetarskydd feb-80 skall väcka till eftertanke, eventuellt borde den publiceras i MFN (OBS! tillstånd ej begärt).

Numera bygger jag således modeller helt utan att använda epoxi. Det kanske tar lite längre tid och blir kanske inte alltid riktigt lika motståndskraftigt. Emellertid är det fördelar också. Framförallt är det lättare att hålla ned vikten eftersom epoxi är tungt. I vissa sammanhang anser jag att vitlim PVA-lim är starkare än epoxi, t.ex vid limning av balsa, eftersom vitlimmet går in i träet, medan epoxi ligger sig på ytan. Det är också ett känt faktum att epoxi är känsligt för värme, olja och vibrationer, vilket gör att det inte i alla sammanhang är det superlim många tycks tro.

Med andra ord. Använd endast epoxi där det är absolut nödvändigt. Vädra eller använd mask. Kasta överflödigt lim omedelbart, men inte i papperskorgen, utan där du själv slipper lukten. Tvätta händerna med tvål och varmt vatten, (ej lösningsmedel).

Hälsningar
Willy Blom

SÄLJES

En K&B 3,5, en Kirn-cox 0,8, en Rossi-speed 15 med pipa. Allt nytt.

Ulf Nygren
Husarvägen 20
194 00 Upplands Väsby

tel: 0760/33 750 UFFE

CARBON FIBRE PROPS

| | |
|--------------------------|-------|
| F1C 7x3 | £3.00 |
| F1C 7x2 | £3.00 |
| F1C 7x2 new design | £3.00 |
| F2A 6x6 | £3.00 |
| F2A 5x5 | £3.00 |
| F2C 7x7 | £3.00 |
| F2C 7x7 new design | £3.00 |
| F3A 11x6 | £6.00 |
| F3A 11x7 | £6.00 |
| F2A single blade 7x5 | £3.00 |
| F2A single blade 8x6 | £3.00 |
| F2C s.b. 8x8 new design | £3.00 |
| S.B. brass counterweight | £6.50 |
| F1C carbon fibre joiners | £3.50 |

- Post free over £30. Under add £1 -

MARIO ROCCA
44020 ROVERETO FERRARESE
ITALIA

ÖM

DISTRIKTSFÖRBUND BILDAT I ÖSTERGÖTLAND

Östergötlands Modellflygförbund, ÖM, bildades formellt vid årsmöte den 15 januari 1980. Förbundet som existerat i interimistisk form sedan 28 april 1979 omfattar 11 östgötaklubbar med sammanlagt ca 400 medlemmar.

Distriktsförbundets målsättning är att inom distriktet

- verka för ökad ungdomsverksamhet
- verka för breddning av hobbyn
- främja kontakten mellan östgötaklubbar
- öka tävlingsintresset och underlätta tävlingsarrangemang genom samverkan mellan klubbarna.

ÖM:s styrelse har följande sammansättning:

Ordförande: Johan Bagge, FK Gamen, Norrköping

Sekreterare: Bo Lundberg, MFK Linköpingseskadern.

Kassör: Per Johansson, MFK Linköping

Grenchefer:

Radio: S-Å Nilsson, MFK Linköpingseskadern

Friflyg: Börje Jonsson, FK Gamen, Norrk.

Linflyg: Fredrik Hallgren, FK Gamen, Norrk.

Bo Lundberg Johan Bagge

VETERANFLYGTÄVFLING

Gråbo Modellaviatörsällskap hafver det stora nöjet att inbjuda de i Svea Rike boende modellskalaaviatörerna där innehafva modeller som föreställa Aeroplan tillverkade före anno 1920.

Vi tycka nu tiden vara mogen för en sådan sammankomst och viljen nu att Ni alle, med sådana skalaeroplan fösedde, ställer upp.

Tiden för Tävlingen är förlagd till den 14 och 15 juni å Gråbo Modellaviatörsällskaps fäldt, som ligger endast några minuters afstånd, med automobil, ifrån den Vackra och Ljufliga sjön Mjörn, där det finnes en badplats och möjligheter att bedrifva det i senare tid så populära Camping, en boendeform som lär hafva sitt ursprung från Amerikas Förenta Stater.

Modeller i klassen Populär eller i förekommande fall Stand-Off ären välkomna till Sällskapets aviatörfäldt, som består av fin gräsbelagd mark i en omgivning utan den för små Aeroplan så störande bevaxningen af träd och andra å marken finnandes stora plantor.

Vi hoppas att aviatören, med sällskap, kommer i tidsenlig klädsel, detta för att skapa den ljufliga atmosfär där alltid omgifva Aeroplan. På lördagskvällen samlen vi oss till en enkel Supé med möjligheter att bedrifva en moralisk dans, så vi ären tacksamma om Ni viljen meddela oss i Sällskapet ehuru Ni vill deltaga eller ej.

Om Herrskapet inte vill bedrifva Camping så komma ett enkelt Logement att erbjudas, om Herrskapet själf medbringa sov- och liggutrustning. Anmälan till spektaklet kan göras per Post eller via Rikstelefonnätet till skalaaviatörerna

Bengt "Demoiselle" Holmer, 0302-419 33 eller

Terje "DH-2" Löberg, 0302-419 15.

Terje V. Löberg
Åkdonsvägen 9
440 06 GRÅBO

RADIO

HOBEX CUP

Lördagen den 22 september stod Marks Modellflygklubb som arrangör för en ny form av figur och manövertävling. På initiativ av vår Stig Johansson kom vi överens med klubbarna i Borås och Ulricehamn att ordna en lättsam klubbävling. Marks Modellflygklubb är ingen ny klubb, den har under ett antal år varit en sektion i Örestens Flygklubb (Kinna) men fr om årsskiftet antar vi namnet Marks MFK och står sedan på egna ben.

Som grundvillkor satt vi att alla skulle kunna deltaga, såväl nybörjaren som den erfarne multiflygaren. Tävlingen skulle, dels vara individuell och dels en lagtävling, där klubb med minsta antalet deltagare automatiskt begränsade antalet lagdeltagare. (I laget räknas då de bästa placeringarna). Med utgångspunkt från ovanstående enades vi om sju manövrer som ett nybörjarplan kan klara av. Start, rak långsam förbiflygning, 2 st looping, immelman, en åtta i horisontalplanet, vingover, och landning. Vid första anblicken på dessa figurer konstaterar man att en multikärna normalt inte har några svårigheter. För att jämna ut skillnaderna så skulle domaren ta hänsyn till vad respektive flygplan kan klara av och därav bedöma pilotens skicklighet. Som ännu en utjämnande faktor bestämdes att långsamflygningen skulle poängbedömmas i sekunder mellan två givna punkter, med avdrag för tidsvinnande kursförändringar.

Lördagsmorgonen började lite kall och mulen med ett 30-tal deltagare, huttrande och lite spända på vad detta nya påfund skulle bjuda på. Efter genomgång av regler och säkerhetsföreskrifter kom så första plan i luften kl. 09.00. Några morgonpigga nyfikna hade också hittat ut till fältet. Den skaran växte sedermera under dagens lopp som så småningom blev fin med lagom vind och sol.

Som domare hade vi engagerat Kenneth Holm och han var lite bekymrad för hur det skulle gå att dömma rättvist. Men han lyckades över förväntan. Eftersom vi inte hade någon tidsbegränsning vid genomförandet av flygprogrammet fanns inte något stressmoment, alla kunde förbereda sig lugnt och flyga i sin egen rytm. Mot slutet blev det i alla fall mycket spännande. I lagtävlingen hade Ulricehamn 206p och inga flygningar kvar. Borås hade 199p och Mark 198p. Boråsflygaren Sven Högström lyckades få ihop 41 p och platsade då i laget som slutade på 202p. Marks multiflygare Ilkka Peteri flög sist med lånad kärna som han inte flugit tidigare, också han fick 41p, Mark gick då förbi Borås och hade så när utjämnat mot Ulricehamn. Mark slutade på 205p.

(En förklaring hur det kunde bli så här. Vid poängställningen enligt ovan var lagpoängen för Borås 44, 40, 39, 39 och 38p. För Mark 43, 43, 40, 38 och 34 p. När så Sven Högström fick 41p ändrades de sista 38p till 41. Resultat 202 poäng. Ilkka Peteri fick också 41p men här ändrades de 34 poängen till 41, därför gick Mark förbi trots att båda lagen fick samma poäng).

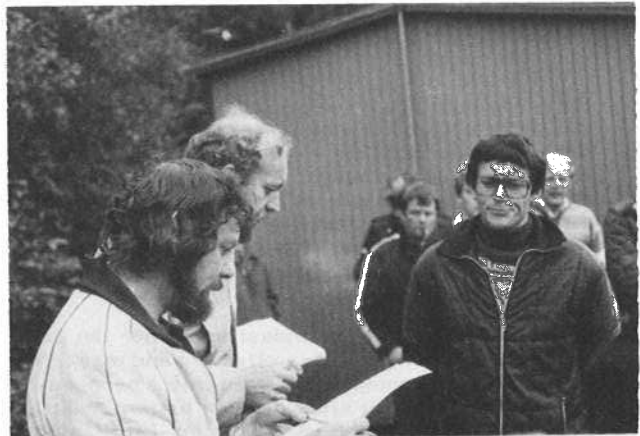
Ulricehamnflygarna gjorde en storartad prestation. Att på fem man vinna lagtävlingen och dessutom belägga första, andra och fjärde plats individuellt, det visar hög klass på flygarna. Noteras bör att Stefan Nilsson, som belade första platsen, inte hade någon multikärna utan en Falcon 56.

När så tävlingsmomentet var avslutat hade vi en uppvisningsdel och vi hade bl.a engagerat Rune Svenningson. Han kom med sin sex år gamla pylonmaskin. Oj! vad fort det gick. Men han hade otur. Rakt genom två trädkronor och en halv meter ner i havreåkern sen var den sagan all. Desto bättre gick det när han visade sin dubbeldäckare med Damomotor och självstart. Det blev verkligen upp-

skattat av publiken. Sen visade Kenneth Holm hur dom stora grabbarna flyger multi. Det var nog en och annan som undrade om det var möjligt att lära sig dessa fintkoordinerade rörelser. Själv slog mig tanken att börja med frimärken i stället. Nej skämt åt sido. En gång flygbiten alltid biten.



Ett av skala Inslagen. Börje Magnussons Piper Super Cub med OS-4-lakt i nosen.

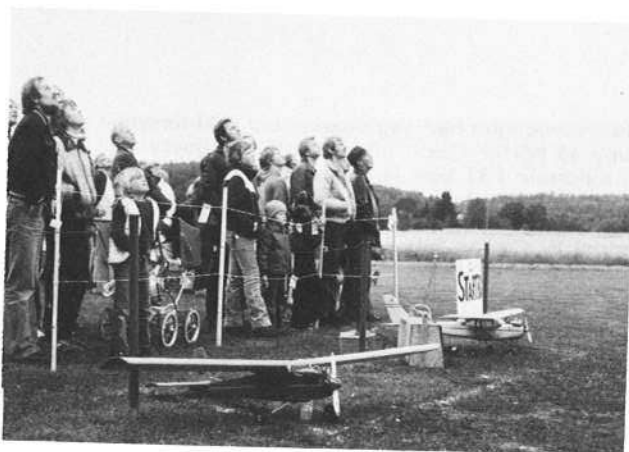


Stig Johansson (I mitten) assisterad av Thomas Nathansson (vänster) vid genomgången före första start. Kenneth Holm lyssnar.

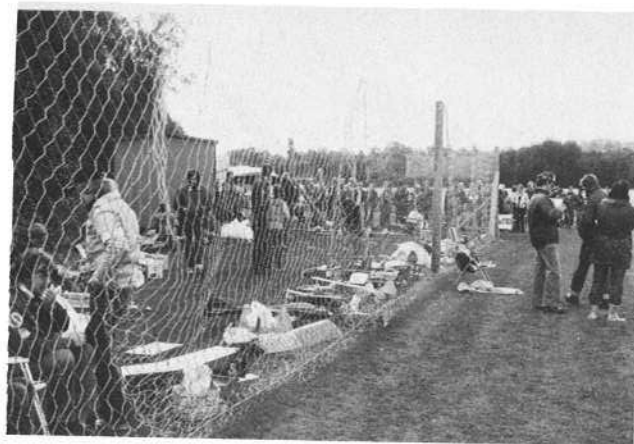


Benny Karlson har fått fart på sin P-39 Airacobra. Tor Härnsten håller i och Reine Ackerberg ser på.

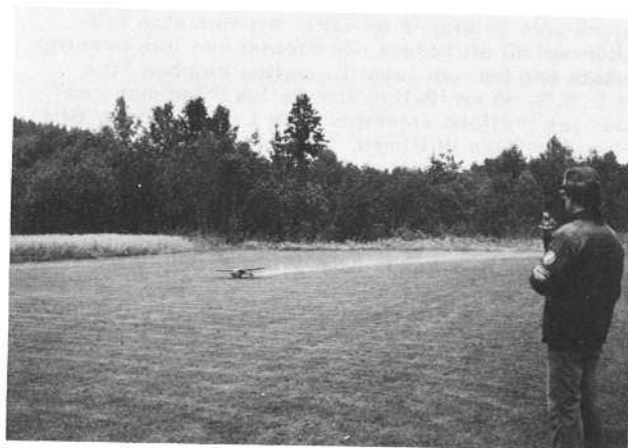
Så var det då dags för prisutdelning och som framgår av överskriften är det Hobbex i Borås som sponsar den här tävlingen. Först vandringspriset i form av en rejäl pokal sedan individuella priser i massor jag tror att alla fick något litet pris. Efter att nu genomfört tävlingen skall vi diskutera igenom vad som blev bra eller dåligt och så småningom utöka med fler deltagande klubbar.



Något i luften? Det var säkert något halsbrytande.



Notera vårt skyddsnet runt depån. Hindrar effektivt eventuella felmanövrer att sluta bland oss i depån vid start och landning. Halva kostnaden fick vi av kommun.



Start med rök. Jag själv Jan Svensson, försöker få en bra start, men inget undgår domarn.

Vi ser fram mot nästa år då Ulricehamn skall vara arrangör och hoppas på en lika spännande tävling i den lättsamma form som vi tillsammans försökt göra den till.

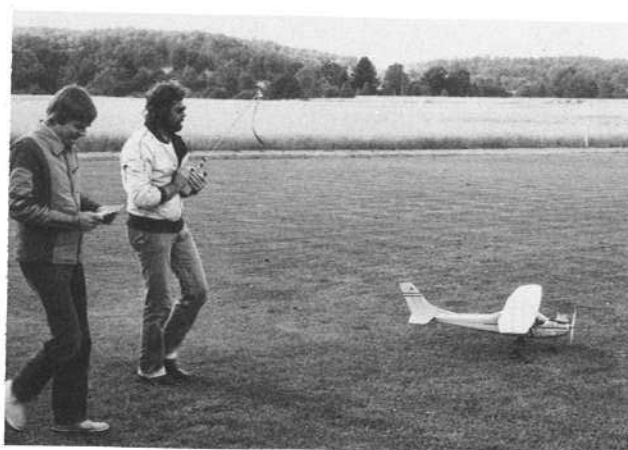
TÄNK FÖRST OCH FLYG DÅR EFTER

Hälsningar

Jan Svensson

P-76 Marks Modellflygklubb

Tel: 0320-31616, arb: 031-94 11 59



Thomas Nathansson taxar ut med sin Cessna. Reine Ackerberg assisterar. Thomas, som är strålskyddsingenjör på Ringhals, har blivit väldigt uppmärksam i fackpressen för sin idé att använda modellflyg för mätning av utsläpp i skorstenar och dyl. Även för mätningar av luftföroreningar är intresset stort. Kan det vara en väg att ge modellflyget lite status?

USA

USA-resa för modellflygare kan det vara något? Ja, det var väl den frågan som jag ställde mig själv 3 dagar före SM i segelflyg då jag blev inbjuden till Mr Cecil Haga ifrån Texas som tillverkar segelflygplan gjorda att nästan alltid befinna sig på första platsen på tävlingar, nämligen Legionair och Shuttles.

Betänketid för att bestämma sig behövdes naturligtvis inte så 30 minuter senare hade jag min biljett med Laker till New York. Sex dagar senare så var man på väg med båt till London där jag tillbringade 2 dagar på hotell och 2 dagar på Gatwicks flygplats strax utanför London. Väl framme i New York klockan 1,00 på natten så fanns det inte mycket folk på JF Kennedy Airport förutom oss som kom med DC-10:an ifrån London och några pass och tullkontrollanter. Hettan inne på flygplatsen tycktes ett tag olidlig tills jag fick reda på att lokalen var luftkonditionerad och således mycket varmare utomhus, mitt i natten. Men ingen tid att spilla utan direkt till flyget till Dallas Forth Worth där jag blev mottagen av Cecil och hans Fru Lucy. Efter restaurangbesök och berättande om mitt hemland nämligen Sverige så fick jag en natts efterlängtd sömn.





Nästa morgon när jag vaknar och väl kommer mig upp så håller Cecil på med att iordningsställa den Legionair .132 som jag fick låna. Den tvättades riktades och trimmades. Sedan bar det iväg till deras segelflygfält och då menar jag fält med stort F. Deras fält är ca 10 gånger större än våra för att inte tala om hans senaste byggsats som heter Chapparrall och är i spännvidd 174" och har en vingarea på ca 1,5 m². Efter dessa upplevelser så förstod jag att uttrycket om att Texas är "Biggest in the World" inte var taget ur luften. Men fältets area behövdes ty bromsarna var inte inkopplade på Chapparrallen så fältets yta kom väl till användning.

Texas termik blåsor är inte som våra, dom är visserligen större än våra men det finns också sjunk som är större än våra. Att man slog fallskärmen på att komma ner fortast var inte ovanligt. Nästa dag bar det iväg till Dallas klubben "the M.E.S.S. på en tävling som kallas "man mot man". Där jag träffade storheter som LeMon Payne, Bill Haga och Tom Williams. Texas-Tom förväxlas ofta med Craft-Airs Tom alltså Calif-Tom på tävlingar då killar kommer fram med sina Sailairer och säger, borde du inte konstruera om fenan på Sailairen varpå Tom försöker förklara att han inte är Calif-Tom utan Texas Tom och inte har något som helst att göra med Sailairens konstruktion. Varpå en liten betänketid kommer från den vilseledda modellflygaren som till slut säger Med du, skall du ändå inte konstruera om fenan. Texas Tom förstår av erfarenhet att det inte är någon ide att få honom att förstå och svarar därför istället: skicka tillbaks alltihop till min firma så får du pengarna tillbaka. Efter tävlingens slut så började dom att samla ihop pengar för att skicka hem mig igen eftersom jag vann tävlingen ifråga.

Under veckans gång var vi ute och flög lite då och då, dagarna tillbringades mestadels vid poolen som låg ca 100 meter därifrån och i vilken man helt enkelt inte kunde börja frysa i, ty 30 grader i vattnet och 40 i luften kan väl ingen klaga på. Så det går bra att ta med familjen också som ni förstår. Känner du kanske redan kylan och inskränktheten i Sverige så varför inte gå till SAS och fixa så att dom tar över dig till USA där du kåkar gott och billigt, träffar fina människor som accepterar dig som en medmänniska och besöker ett land som är behagligt fritt från stora bruna kuvert, missunshet och gap från människor som inte vill göra något men ändå ha lika mycket som andra (helst mer). Vi kanske ses till sommarens tävlingar om jag inte sticker till USA dessförinnan.

Stefan Andersson

FRIFLYG

FACKREDAKTION

| | | |
|-----------------|--------------------|--------------------|
| Per Qvarnström | Skarpskyttev. 4C, | 222 42 Lund |
| | Tel 046-148856 | |
| Leif Eriksson | Box 2060 | 871 02 Härnösand |
| | Tel 0611-16500 arb | |
| Gunnar Holm | Hannebergsg. 23 | 171 47 Solna |
| c/o Weber | Tel 08-833416 | |
| Bo Jansson | Spånehusv. 57-59 | 214 39 Malmö |
| | Tel. 040-78056 | |
| Lars-G Olofsson | Box 8044 | 421 08 V. Frölunda |
| | Tel. 031-493055 | |



Prinsgatan 4 413 05 Göteborg

FRIFLYGREDAKTION

Friflygarna har spolat redaktören. Då det visat sig nästan hopplöst att få tag i någon villig att ta tag i friflygmaterijagandet, så kom tanken in på att sprida jobbet över flera. Att grenchefen blir en av dom är ju lämpligt, då man den vägen kan få viktig information som medlemmarna bör få reda på. Någon från arbetskommitén bör av samma anledning vara med. Sedan tillkommer andra villiga personer.

Vilka kan ni i varje nummer av Modellflygnytt hitta i rutan under rubrikmäsen.

Dom kommer inte att stå för allt författande, ritande och fotograferande. Utan vara till hjälp att sammanställa material och artiklar för tidningen. Kanske vara en pådrivande kraft och inspirationskälla för andra. För det är inte dom som åtar sig jobben som redaktörer som skall ensamma skriva och utforma materialet.

Kom loss. Ni har alla något som någon annan kan få glädje av.

Lars-G

broms



I Påver behöver man bromsa motorn. För det ändamålet finns det mer eller mindre enkla lösningar. Från K&W:s enkla nylonvariant till Brokenspars mer invecklade strypvariant. Stafford Screen i England började för några år sedan tillverka en förbättring av K&W:bromsen. Nylonet blev aluminium med en utanpåliggande fjäder. Den fungerade utmärkt och ryktet började spridas i Påverkretsarna att den funkade bra. Så kunde han inte tillverka fler. Varför vet jag inte. Så en gång i slutet på februari-80, så kom det ett brev där Stafford talade om att han startat tillverkningen igen. Dan efter kom bromsen i ett rekommenderat brev. Bilderna talar för sig själva. Vad som behövs utöver detta är en arm av 1 mm mjukt stål och att propellermedbringaren svarvas av. Det senare kan vara ett problem, men Hans Lindholm har lovat att svarva ner medbringaren och samtidigt sätta dit en stålring för en ringa penning.

Stafford tar 5 pund för bromsen. Det inkluderar allt sänt i rekommenderat brev. Här nedan adressen till Stafford T. Screen.

Stafford T. Screen
66 Stevens Road
Wollescote
Stourbridge
West Midlands
ENGLAND

och

Hans Lindholm
Humlegatan 35C
722 26 Västerås

LÖRDAGEN den 16/2-80

Då skulle det vara tävling i Sigtuna. På fjärden där. Fredagen den 15:e tog folk med lång väg till tävlingen ledigt från jobb och låg på vägarna och trängdes med långradare som ville komma så långt som möjligt innan dom tvingas utnyttja vägar med högre nummer.

Fjärden låg täckt av en blandning av snö och vatten, varierande djup mellan 1 och 10 cm. Dom flesta var överens om att dessa förhållanden var allt annat än rättvisa, så försök gjordes att få flyga på Sundbro. Sundbro stog som reservplats i inbjudan. Detta gick nu inte, utan "tävlingen" skulle flygas på vattnet (i vattnet) stryk det ni själva tycker passar.

Vitsen med Lördagstävlingar skall ju vara att man då automatiskt har en reservdag på söndagen. Detta skäl har varit viktigare än dom problem som långväga tävlande får med arbete och trafik.

Varför utnyttjades inte detta?

Förhållandena kunde inte blivit sämre om man flyttat en dag.

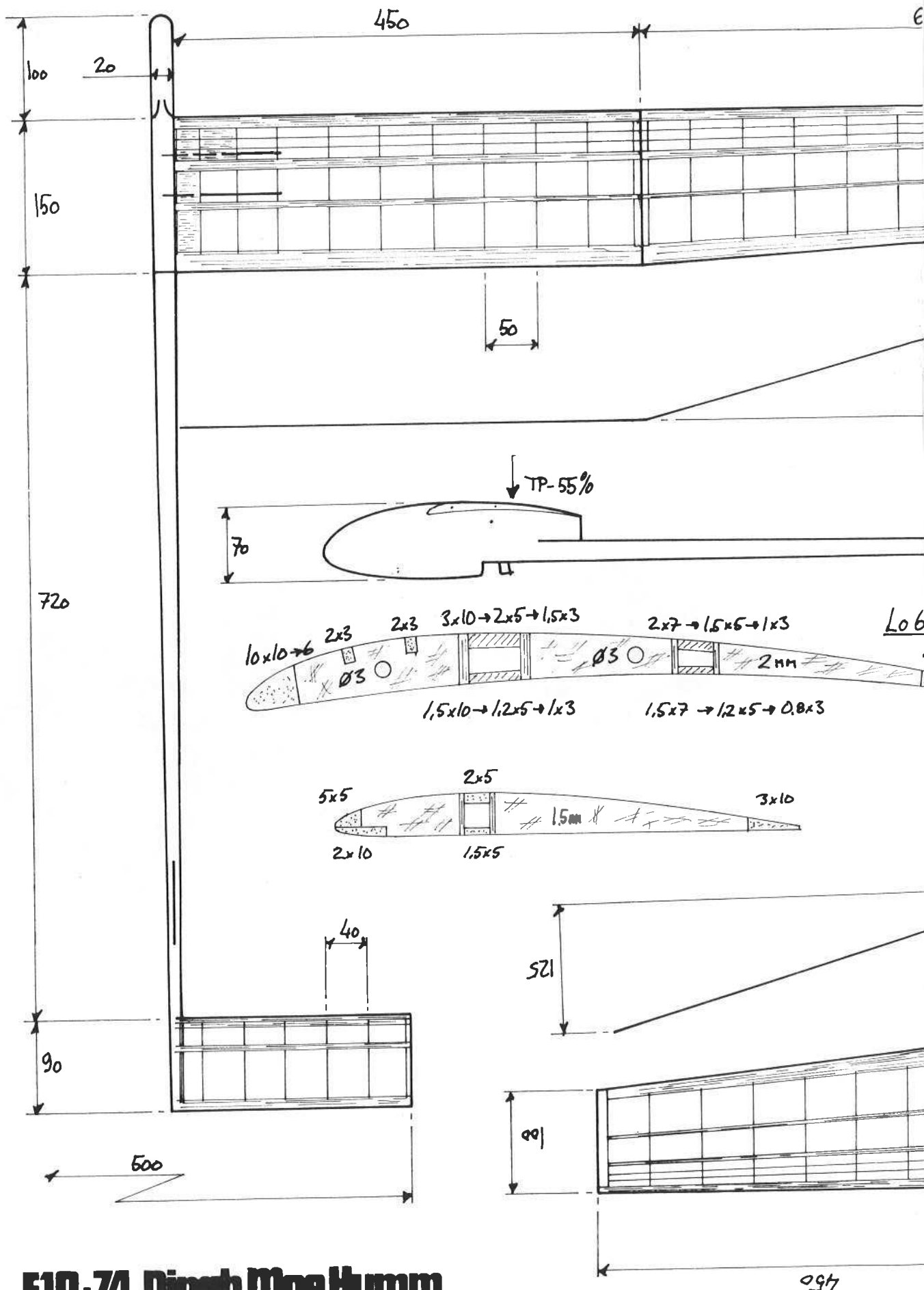
Resten av "tävlingen" glömmar jag så fort som möjligt. Att se spektaklet från land som åskådare var bedrövligt. Ett hån mot allt vad tävling heter. På lördagskvällen var det samling av NM-landslaget i Solnas klubblokal, där vi gick igenom vad som hittills kommit fram från Norge och diskuterade lite taktik. Och kom överens om att träffas dan efter på Sundbro för trimning.



Thomas Weber-Solna, förbereder start.
Foto: Lars-G

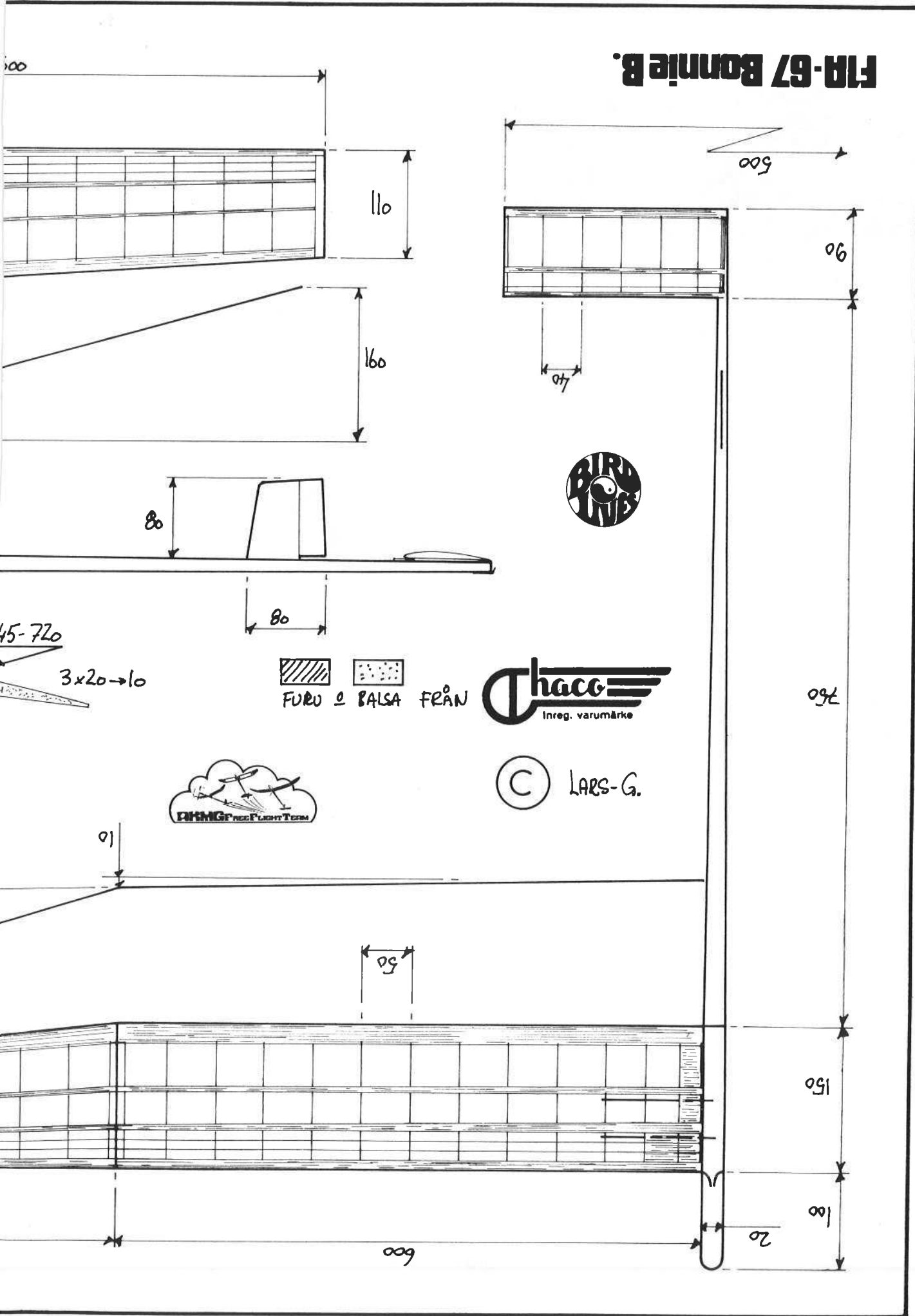


Per Qvarnström-Fladdermusen, sätter ihop en av sina 3 modeller.
Foto: Lars-G



F1A-74 Dinah Mae Humm

FR-67 Bonnie B.





Johan Åkermark, duktig wakeflygande junior från Uppsala.
Foto: Lars-G

SÖNDAGEN den 17/2.

Nu var det fint väder. Några minusgrader, soligt och svag vind. Med all säkerhet låg Sigtrunafjärden spegelblank denna dag. Utan vatten. Trimningen fungerade utmärkt och speciellt roligt var våra juniorers agerande. Det finns en fin generation på gång nu. Men även nästa generation var representerad genom Tomas Weber från Solna, som flög en snurrekroksförsedd Echidna verkligt bra. Han blir nåt han.

Lars-G

Ps. Bilderna är från Sundbro.



Gerald Boman-Solna, kastar Påver, NM lagledare och Gam är han som kollar det hela, Bo Hallgren.
Foto: Lars-G

F7

F7-Såtenäs en kort parentes i friflygets historia.

Ett inlägg från Grenchefen.

Friflyget är som alla vet genom sina regler beroende av stora ytor. I en tid då allt mindre arealer tillåts ligga obrukade är det inte lätt att hitta nya friflygfält. Glädjen var därför stor när möjligheten att få disponera F7-Såtenäs öppnades. Efter några provflygningar på fältet ansökte Grenstyrelsen om att få disponera fältet i fyra dagar för uttagning av friflyglandslagen. Detta beviljades och till Kristi Himmelsfärdshelgen drog de kallade modellflygarna till Såtenäs för UT vars arrangemang lokalt anförtrotts AKMG FFT. Den spontana reaktionen hos samtliga var att här hade vi funnit ett praktflygfält, det bästa i Sverige så många, det här skulle vi vara rädda om. Trots detta så möttes undertecknad av gny och gnäll från några håll när det på trimdagen var dags att avhysa deltagarna på kvällen eftersom den överenskommelse som var gjord med flottiljen innebar att fältet skulle vara utrymt kl. 19,00 varje kväll. Man menade att det gjorde väl inget om vi var kvar ett par timmar till. Nåväl undertecknad kan vara envis speciellt när det gäller gjorda åtaganden så ingen av dagarna lämnade vi ifrån oss fältet för sent även om några tittade snett. Tävligen genomfördes på ett strikt och korrekt sätt där deltagarna som nu fått klart för vilka regler som gällde inte heller gjorde några övertramp. Detta verifierades också av flottiljledningen som var närvarande en av dagarna.

Två månader senare hölls nästa tävling på flottiljen. Då gick allt snett, diciplinen som rått på UT var som bortblåst. Tyvärr var undertecknad förhindrad att närvara varför de uppgifter om vad som hänt är andrahandsuppgifter som kommit till kännedom genom såväl flottiljledning som några deltagare. Det började redan i matsalen på morgonen där många deltagare efter att ha ätit frukost (vilket man betalt för) stoppade fickorna fulla med smörgåsar, pålägg etc för att ha som matsäck under dagen. Detta är naturligtvis ett oskick och väckte givetvis ont blod hos personalen som senare kommit till flottiljledningens kännedom. När tävlingen väl kommit igång visade det sig att många modeller landade utanför området pga den starka vinden och en olyckligt vald startplats. Detta gjorde att det enligt flottiljpolisen stundtals vimlade av människor som sprang ut och in genom vakten, och för all del även andra hemmagjorda vägar. Hade man bara sagt till i vakten vem man var hade det kanske gått bättre men eftersom så inte skedde visste vakten i inte om det var modellflygare eller "terrorister" som invaderade fältet. Inte nog med det, man lyckades också reta upp några lantbrukare vars ägor ligger utanför flottiljen när man till synes oplanerat genomkorsade sädesfälten i jakten på modeller. Det är helt uppenbart att lantbrukarna vänt sig till flottiljen med sina klagomål. Här tycker man ju att det kunde vara nog men icke så. Det var bekant för modellflygarna att ett visst klockslag skulle en J-37 Viggen starta från en av banorna. Trots detta var enligt trafikledningen inte banan "rensad" från folk i den utsträckning man hade förväntat sig.

Av ovanstående följde att flottiljledningen helt enkelt (och fullt förståeligt) inte beviljade förlängning av tillståndet att få disponera flottiljen. Fri-

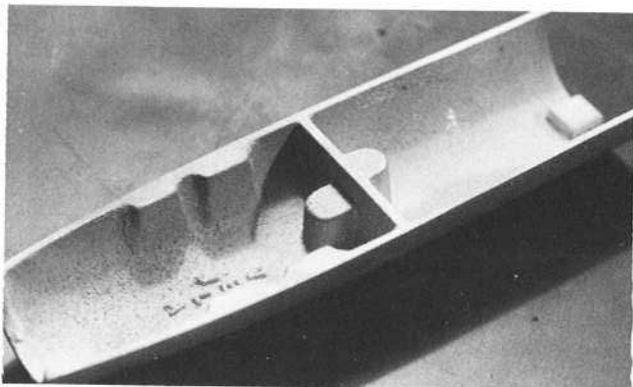
flygets tid på Såtenäs blev därför inte stort mer än ett år för den lokala klubben och två månader för landets friflygare i övrigt. Detta var ett flygfält som fick omdömet Sveriges bästa fält.

Det är beklagligt och tragiskt att något sådant får hända inte minst därför att det beror på bristande omdöme och överträdelser av uppställda regler från modellflygarens sida. Det försvårar givetvis friflygets fortsatta verksamhet och orsakar Grensstyrelsen mycket merarbete eftersom andra militära myndigheter blir mindre benägna att "släppa till" fält när detta blir känt.

Låt oss slippa en upprepning.

Bo Jansson

panna för påver



Alberto Vela skickade mig en panna på prov. Det är en s.k. halvpanna som börjar bli inne i Påver nu för tiden.

Till skillnad från dom maskinbearbetade halvpannorna är denna gjuten i någon variant av lättmetall som kallas "Tenzaloy".

Lär vara bättre att bearbeta efteråt än den vanliga mjuka lättmetallen.

Obearbetad väger den 62 gram, men efter att ha plockat bort material för broms och annat, så kan man räkna med att 10 gram försvinner.

Prix US \$ 20,00 vilket är ungefär 85 spänn +porto.

Albertos adress, 15111 Pipeline Ave.
Chino
California 91710
U.S.A.

Lars-G

dinah moe humm

bonnie b.

Ovanstående är namnen på två F1A modeller som kommit till i det Olofssonska byggrummet. Att jag skriver om dom nu beror på att det i detta nummer var fattigt på friflygmateriel. Dom var ursprungligen tänkta att användas i ett kommande temanummer om F1A. Kommer efter det att Wakeflygarna författat om sina alster.

Att jag valt ut dessa två modeller, beror på att dom tillhör dom fåtal riktigt bra modeller som jag konstruerat. Jag har alltid varit svag för nya idéer och provat vilt. Inte ens när jag fått fram en bra modell har jag haft en tanke på att bygga en ny eller att utveckla den. Men nu får det bli en ändring på detta. Det är en av orsakerna till att jag byggt samma typ av modell ny dom sista åren. ECHIDNA med små variationer.

DINAH MOE HUMM och BONNIE B. kommer att bli nästa utvecklingsarbete. På ritningarna är layouten helt enligt original. Det som skiljer är balkdimensioner och stabbprofiler. Kropparna var på originalen uppbyggda lådor men blir nu lätta glasfiber-rör och gjutna epoxy-glasfibernosar.

BONNIE B.

Konstruerades 1967 efter att ha lagt av allt vad svenskt modellflyg hette under några månader. Fel, det var nära 2 år. Efter SM-65 lade jag av tvärt, då jag tyckte att svenskt modellflyg stod helt still och mest liknade inbördes beundran. Inga idéer alls på något som liknade utveckling. Efter att ha prenumererat på utländska tidskrifter och klubbblad, och brevväxlat med modellflygare, så beslutade jag mig för att dra igång igen. Med en gammal ark från 50-talet. Det gick bättre än jag hoppats på, så en ny modell byggdes och jag tyckte att det fortfarande gick framåt. Det var dags för att tänka till lite och göra nåt riktigt bra. Min första riktigt bra modell konstruerades -57 och den fick stå modell för denna nya som blev döpt till BONNIE B. Det tog några år innan jag kom riktigt överens med den. Mycket på grund av att vingarna ville skeva sig för vänsterkurv och jag ville flyga den åt andra hållet. Till slut satt den där i alla fall och fungerade som första modell i 6 år. Den dog på Öland under sista Hjelmeruspokalen där, då båda vingarna rök i en grym termikblåsa. Vingarna visade tydliga tecken på ålderdomssvaghet.

Detta var dock inte underligt då modellen sedan -71 fungerat som testrigg för ett tiotal olika snurrekrokar. Den lärde mig dessutom mycket om vikten av lätta vingspetsar och att bakkroppsvikten inte spelar så stor roll som det sägs. Under trimning före UT-75 så bröt jag ena dagen på Sundbro ena spetsen ca 100 mm från änden och nästa dag den andra spetsen. Efter dessa 2 reparationer var det en helt annan modell, som inte var lika villig att haka på termiken och som tappat det lätta flytet. Spetsarna vägde oklädda 11 gram nya. Efter det att modellen kvaddats, så vägde jag stabben. Den vägde 16 gram...

Det var 5 gram mer än den vägde ny. Och utan att något av flygegenskaperna försämrats. Samma fenomen har jag konstaterat senare också.

Ändringar från original: Andra listdimensioner och min 9% semisymmetriska stabbprofil.

DINAH MOE HUMM

Konstruerades 1974 efter UT i Göteborg, då BONNIE B satt i ett träd efter 5 max. Dom 5 maxarna räckte till att kvala in i NM laget. Det blev 3 långspetsar den sommaren för Danmark. DINAH MOE HUMM var den enda riktigt lyckade av dom 3. Den kom aldrig till användning i Danmark och inte ofta senare heller. Detta p.g.a mängder olyckliga omständigheter. Vilket inte hindrade att jag tyckte om modellens beteende på linan och i termik.

Den dog lite löjligt. På trimning efter sommarträffen på Säve. Gösta Franzén kände på den och fann superblåsan och timern pajade. När den kom tillbaka liknade vingarna mer en propeller.

Ändringar från originalet är det samma som ovan på BONNIE B.

Om man nu jämför dessa 2 modeller så finns det en hel del likheter trots dom utseendemässiga olikheterna. Profiler, ytor, sidoförhållande och momentarm.

Dessa layouter har förut fungerat som jag vill ha F1A modeller. Det skall vara modellflygaren som styr modellen och inte tvärt om. Dom skall flyga "lätt" i termik och kunna "misshandlas" i det taktiska jagandet efter termik.

Jag kommer att ge dom ett par chanser till att visa sig i nya versioner.

Lars-G

NVT

Norrländska Vintertävlingen 1980.

I ett absolut toppen-väder arrangerade Härnösands MSK 1980 års upplaga av NVT, som vanligt på ett mycket fint sätt. I en rogvande vindstilla vinterdag flöt också tävlingen fri från stress och brådska. Härnösands MSK kunde också glädja sig åt ett ovanligt stort deltagarantal med i huvudsak deltagare från de norrländska landskapen. Övriga uteblev förmodligen beroende av avsky för långa resvägar, vilket är beklagligt då norrlänningarna också är värda en dust på hemmaplan. Friflygkommitten har all anledning att vara observant på rådande förhållande som också påverkar uttagningen av landslagen i friflyg.

Vädret kan man säga mycket om, men maken till fin vinterdag får man leta efter. Klar himmel 0 meter/sek och 0 grader på termometern.

Så till själva tävlingen...

I klass A1 juniorer överraskade Anders Eriksson från Skvadern som var omutlig. Lugnt och säkert flög han hem segern. Största hotet var Krister Viklund från Härnösands MSK som tabbade sig i andra perioden. Sak samma kan sägas om Anders Larsson som gjorde samma sak i 4:e perioden. I klassen deltog 13 juniorer. Nästan alla flög med "Baltzar" som MFN tidigare presenterat i tidningen som ritning. Finns idag som byggsats hos Modell Produkter.

I klass A1 seniorer gjorde Stig Lindell MFK Flygarna vad man inte trott om honom. Vad fel man kan ha. Vem visste att han var så bra friflygare? Men nu vet vi bättre. Stig är att gratulera till sin fina insats genom att belägga första plats. Även Peter Viklund från samma klubb som kom tvåa gjorde en fin insats genom 5 säkra jämna flygningar. Båda flög med "Baltzar". Håkan Nilsson, utsocknes från Östersund gjorde bort sig i sista starten och kom trea, men var länge aspirant på segern.

I 77 cm-klassen uppvisade Härnösand en mängd nya juniorer som kämpade, lagade, drack choklad men framförallt flög med sina knarrar. Vilken fröjd för ett gammalt modellflyghjärta. SMFF:s utbildningsledare Calle Sundstedt är verkligen att lyckönska för denna trevliga modell och klass. Anders Ström från Härnösand var omutlig. Började visserligen svagt men flög bättre och bättre i varje period. Segern gick till rätt kille Jerker Dahne från samma klubb började bra, men gjorde tvärtom mot Anders. Jerker flög sämre mot slutet av tävlingen men blev två genom ett målmedvetet kämpande. På Per Greens vilja att vinna var det ingen tvekan, men en tredje plats är också bra. Hur vore det om SMFF gjorde något för sina ungdomar. Här finns en bra modell, en lämplig klass. Gör en RIKSTÄVLING.

I klass F1G som inte var sanktionerad tävling, men upptagits i tävlingsprogrammet genom att en utmaning skett, var Leif Ericsson, Härnösand i särklass. Rolf Sundin och Helge Wahnberg, "gamla" landslagsmän som återupptagit sin hobby kämpade väl, men det räckte inte denna gång., kanske nästa.

I F1A-juniorer var Jan-Erik Eklund totalt överlägsen sina konkurrenter. Janne är son till Hans Eklund som tävlade i seniorklassen, men idag fick stryk av sin son. Bra Janne .. annars brukar det ju vara tvärtom.

Fortsätter Jan-Erik på detta fina och övertygande sätt är han en av våra nästa landslagsmän. I varje fall är han idag mogen för juniorklassen.

Tvåan Mikael Holmbom har ingen anledning att vara ledsen för sin placering Du kan bättre .. det vet vi från tidigare. Men en dålig start och allt är spolerat .. så är det idag med den höga nivå som klassen har. Även Anders Eriksson från samma klubb, Skvadern kan bättre. Det visade Du i klass A1 juniorer.



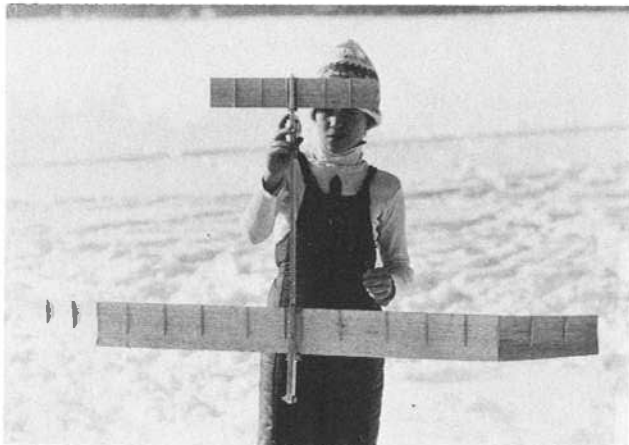
Mikael Holmbom blev 2:a i F1A junior med 535 sek.
Foto: Mikael Borell



Far och son, Hans och Jan Erik Eklund flög F1A bägge två. Den här gången gick det bäst för Jan Erik som vann F1A jun.
Foto: Mikael Borell



En motorhuv kan duga som skoterkälke. Arrangörerna bjöd på fin service med skoterhämtning av modellerna.
Foto: Mikael Borell



Peter Salomonsson kollar rodret, han blev 2:a A1 junior yngre på 428 sek.
Foto: Mikael Borell



Ulf Lejdstrand 3:a i F1A sen på 722 sek.
Foto: Mikael Borell



Gösta Nilsson med "nybyggd" A1:a.
Foto: Mikael Borell



Olle Gren, 3:a i 77 cm, vevar sin Knarren assisterad av segraren i A1:sen Per Sjölund
Foto: Mikael Borell

I klass F1A-seniorer deltog 6 man, men vilken kamp det blev. Håkan Nilsson från Östersund klämde till med 3 maxar redan i början och tog en knapp ledning före Per Sjölund, Hans Eklund hade endast förlorat 10 sek till täten, men allt för mycket att ta igen skulle det visa sig senare. Håkan gjorde inga misstag utan "rodde" hem segern med fina 898 sek. Per Sjölund förlorade 6 sekunder i första perioden kunde aldrig tagas igen. Det hjälpte inte att han sen flög 4 säkra max. Men tvåa är heller inte dumt.

På tredje plats klämde Mikael Borell in sig med maxtider på slutet. Hans Eklund missade något i sista perioden, och kom fyra. Alla med utmärkta tider.

I klass F1B bevisade Leif Ericsson från Härnösand att han nu är på väg upp bland de stora pojkarna i denna klass. Leif satsar stenhårt just nu på F1B med en något modifierad Bror-Eimar modell som flyger mycket säkert. Trots 4 max och 176 sekunder i femte var Leif inte riktigt nöjd. Det är att ha stora anspråk på sig själv. Det skall tilläggas att Leif under hela tävlingen engagerade sig även för alla juniorer i sin grupp -ett 10-tal i klasserna A1 a och 77 cm-Knarren. Bytte snodd åt dem, visade hur man springer upp en A1:a osv. Att han sedan hinner med att hålla i tävlingen, flyga F1G är en gåta. Men såna är dom .. de sista entusiasterna.

Rolf Sundin ... hej på Roffe ... kämpade in sig på en andra plats. Men det kan bli ännu bättre om Du byter snodd.

Klubbarna i VLM-distriktet har verkligen satsat stenhårt på nybörjarverksamhet och det ger nu resultat. Heder åt alla de äldre modellflygarna som under denna tävling inte bara tänkte på sitt eget tävlande, utan också oppoffrande hjälpte alla 25-talet tävlande juniorer. Vilken härlig bild av hur modellflyget skall bedrivas. Ordförande i VLM glädjer sig speciellt, att den satsning de gjort tillsammans och nu börjar ge resultat, bra för modellflyget och SMFF:s framtid.

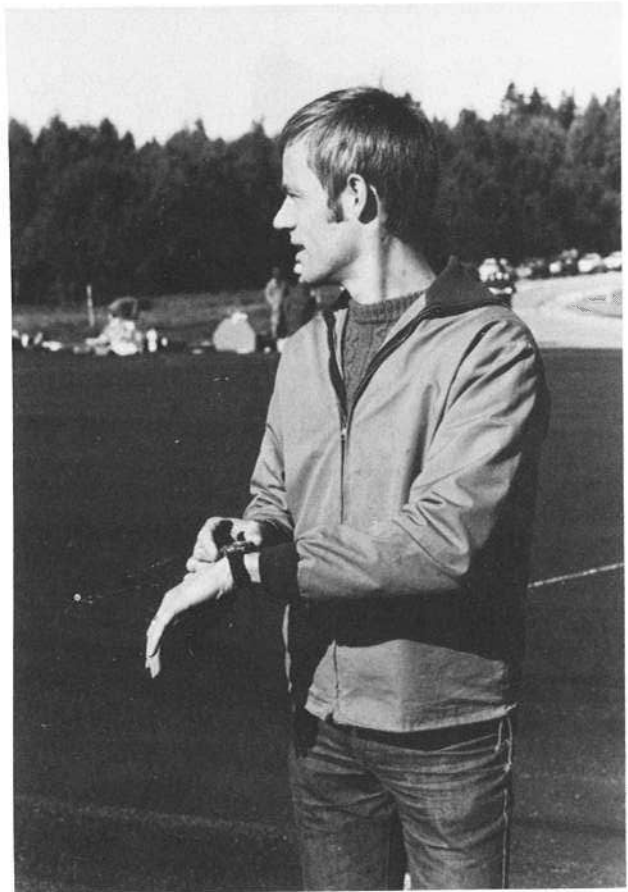
Grattis alla deltagare och Härnösands MSK för en fin tävling.

"Ljuset från norr"

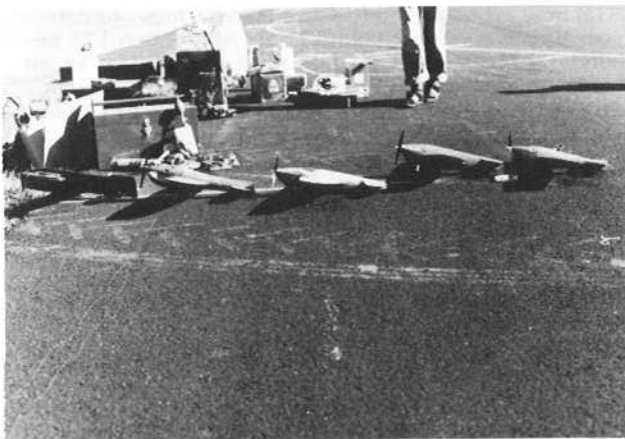
LINKONTROLLERAT



Mekaniker Kjell Axtelius varmkör den Nelson-försedda Team-int modellen ...



... Under överinseende av dess pilot Bengt-Oloph Samuelsson, Galax.



TR-modeller från 5 olika lag. Utseendet varierar.

galax open

Årets Galax Open kunde planenligt gå av stapeln på Tullinge flygplats. Vädret var i år vänligare än förra året. Traditionenligt så har höststormarna börjat vid denna tidpunkt numera. Vi hade dock turen att få en lördag med lite lugnare vindar och så gott som klarblå himmel. Det stora molnet på vår modellflygarhimmel på Tullinge, var dock att något nytt Pylonfäste ej hunnits monteras, då banorna omasfalterats under sommaren.

Detta medförde att den traditionsenliga speed Open inte kunde flygas på rätt sätt. Dagen ägnades därför som träningstillfälle för våra tre Speed-int musketörer, dvs Göran Fällgren, Oxelösund samt Ove Kjellberg och Jan Rosengren, Solna. Man prö-



Varmkörning på Hans Andersson, Galax vis. Nelson-motorn skall ha rätt temperatur.



Sven Pontan, Handen är inte rädd för "stora" modeller. Hans nybyggda OPS 10 cc visas här. Klassen är Speed C.



Bengt-Åke Fällgren, Oxelösund kontrollerar att brodern Göran är klar.



Björn Winkler Handen värmer upp sin Rossimodell.

vade sina modeller tillsammans med Sven Pontans nybyggda Speed C modell. Göran fick aldrig till någon rejäl tid, medan Ove flög omkring 215 km/tim och Janne ca 200 km/tim. Sven fick sin modell att flyga ca 250 km/tim vid premiärflygningen. Mer finns säkert att skruva fram ur dessa bitar. Den OPS 60 som sitter i modellen har säkert mer att ge.

Good Year kom att få röna samma öde. Då endast två deltagande lag anmält sig, kunde inte tävling ske, enl. regeln att minst tre lag måste vara anmälda. För att i alla fall få lite nöje, så beslöt att en informell tävling skulle hållas.

De två lagen bestående av Göran och Bengt-Åke Fällgren, samt Gösta Bengtsar och Rolf Johansson flög ett 100 varvs heat innan finalen. De båda modellerna var nästan lika snabba. Göran flög om Gösta vid några tillfällen och omtankningarna gick i stort lika för de båda lagen. Tiden för Fällgren's



Rolf Johansson startar Good-Year modellen åt sin pilot Gösta Bengtsar.

blev 6,09 och Gösta-Rolf kom in på 6,15. Finalen om 200 varv med minst 5 st omtankningar kom att få samma förlopp. De båda modellerna flög nästan i samma fart, vilket medförde seger för Göran och Bengt-Åke, Oxelösund på 10,26 före Mats och Rolf Vänersborg med 10,38.

Tursamt nog kunde i alla fall Team-racing flygas i form av Int-klassen. Tävlingen hade lockat 7 lag. Alla var intresserade av att få avsluta säsongen med bra resultat. Det gäller att ha något trevligt att tänka på under den mörka årstid som nu stundar. Det är ju också då som säsongens erfarenheter skall sorteras ut och planeringen för kommande säsong påbörjas. VM i Polen 1980 är det stora målet.

Heat nr 1 i första omgången inleddes med Axtilius-Samuelsson, Winkler-Pontan och Andersson-Larsson, De två Nelson försedda Galaxlagen hade inte några större svårigheter med handens Rossilag. Trots lite fartminskning på slutet av varje tank, beroende på övervärme lyckades Axtilius-Samuelsson förbättra sitt personbästa till fina 3,45,7. Detta medförde heatseger före Andersson-Larsson på 4,01,0. De hade div. småproblem och mer behövs inte för att sekunderna skall ticka iväg och man hamnar på andra sidan 4 min gränsen. Winkler-Pontan flög i mål på 4,24,2. De har dock gjort betydligt bättre resultat tidigare med sina Rossi modeller. Det är nog bara att följa trenden och beställa Nelson till nästa år eller hur Björne och Svenne. "Nelson's does it better."

Till Heat nr 2 hade följande lag lottats, Gustavsson-Härne, Appring-Rylin och Bengtsar Böhlin. Gustavsson-Härne hade oturen att endast komma till 98 varv. De kunde alltså inte gå vidare med någon tid i bakfickan. Appring-Rylin hade lite smättrassel och hamnade sex tiondelar över 4 min. Bengtsar-Böhlin hade ännu mera problem. De fick 5,03,5. Detta var en rätt bra tid i början på 70-talet.

Heat nr 3 hade Karlsson-Hesselvall tillsammans med 2 st sparringlag. Ronny-Ola lyckades tyvärr inte bryta 4.20 gränsen utan gick imål på 4,27,4.

I 2:a omgången hände inte så mycket i form av bra tider. Bäst blev Bengtsar-Böhlén på 4,00,0. Gustavsson-Härne fick nu i alla fall nöjet att gå imål på 100 varv och gjorde det på 4,07,4. Övriga fick bryta eller råkade ut för diskvalificering, som Appring-Rylin.

Till den första semifinalens heat hade lottats: Winkler-Pontan, Bengtsar-Böhlén och Andersson-Larsson. Bengtsar-Böhlén hade nu fått sin modell att gå ännu bättre, De fick denna gång 3,50,2. Galax laget Andersson-Larsson hade inte sin bästa dag, utan åter igen trassel med 4,14,4 som följd. Winkler-Pontan låg tidsenligt som ett pendeltåg enligt tidtabellen på 4,22,1.

Heat 2 innehöll alltså de tre återstående lagen dvs. Rylin-Appring, Axtilius-Samuelsson och Gustavsson-Härne. Axtilius-Samuelsson fick problem med landstället i en landning och därigenom kunde de inte fullfölja. Rylin-Appring fick 4,08,2 och Gustavsson-Härne 4,04,0. Det skulle visa sig att den första omgången redan räckt till för att få fram de tre lag som skulle flyga final.

I den andra omgången av semifinalen lyckade Gustavsson-Härne visserligen förbättra till 4,03,0, men de var ju redan klara för final. Bengtsar-Böhlén som också var klara för final fick tiden 4,51,8. De övriga lyckades inte prestera några tider utan fick bryta på grund av olika problem. Andersson-Larsson var tvungna att använda sin Rossi modell, men den hjälpte ändå inte dem att nå finalen.

De tre finalisterna, Appring-Rylin, Bengtsar-Böhlén och Gustavsson-Härne bjöd inte direkt på någon toppen final, men det var väl kanske inte något att räkna med så här på höstkanten. Vinnare av Galax Open i TR blev Appring-Rylin på 8,17,5. Tio sek. senare passerade lag Gustavsson-Härne mållinjen som tvåa i tävlingen. Bengtsar-Böhlén blev trea utan att lyckas få någon tid.

Sammanfattningsvis kan konstateras att det borde kunna bli en bra vårsäsong -80, då de flesta nu har hunnit lära sig och sorterat ut sina Nelson motorer. Man får bara hoppas Henry Nelson själv hinner tillverka och leverera motorer och reservdelar i tid. Där ligger väl för närvarande det stora problemet på Nelsonhålllet.

Det är också roligt om projekt BBFC lyckas fungera. Mats och Gösta, som står för de två B-na och Ronny som står för C:et har ett mycket intressant motorprojekt på gång. Ronny är väl den som hunnit längst på detta hittills, då Mats modifierat delar till deras gamla K&B.

Detta har behövts för att få häng på Nelson. Roligt var det för Axtilius-Samuelsson att så här i säsongens sista minut få sätta ett bra personligt rekord. De har haft en mycket trasslig Nelson-period med kraschade modeller och div byggproblem. Galax tackar i alla fall deltagarna och hoppas på ett trevligt modellflygande igen 1980.

Kjell Axtilius

RESULTAT

| GALAX OPEN 15.9 1979 | | Semi 1 | |
|------------------------------|--------|--------|--------|
| 1 Anders Appring, Vänersborg | 4,08,2 | - | 8,17,5 |
| Göran Rylin | | | |
| 2 Gunnar Härne, Solna | 4,04,0 | 4,03,0 | 8,27,5 |
| Jan Gustavsson | | | |
| 3 Gösta Bengtsar, Vänersborg | 3,58,2 | 4,51,8 | - |
| Mats Böhlén | | | |
| 4 Kjell Axtilius, galax | Disk | - | |
| Bengt-Olof Samuelsson | | | |
| 5 Hans Andersson, Galax | 4,14,4 | - | |
| Ulf Larsson | | | |
| 6 Björn Winkler, Handen | 4,22,1 | 34 v | |
| Sven Pontan | | | |
| 7 Ronny Karlsson, Solna | | | |
| Ola Hesselvall | | | |

| Hobbex Cup 79-09-22 Marklanda | | lång- | |
|-----------------------------------|-----|-------|----|
| | Tot | Rest | |
| 1 Stefan Nilsson, Ulricehamn | 46 | 10 | 36 |
| 2 Joakim Nordlund, Ulricehamn | 44 | 4 | 40 |
| 3 Kjell Wikén, Borås | 44 | 5 | 39 |
| 4 Martin Holmedahl, Ulricehamn | 43 | 4 | 39 |
| 5 Tomas Abrahamsson, Mark | 43 | 5 | 38 |
| 6 Siig Johansson, Mark | 43 | 9 | 34 |
| 7 Ilkka Peteri, Mark | 41 | 7 | 34 |
| 8 Sven Högsnäm, Borås | 41 | 14 | 27 |
| 9 Stellan Nyberg, Mark | 40 | 6 | 34 |
| 9 Åke Mårtensson, Borås | 40 | 6 | 34 |
| 11 Christer Sigurdson, Borås | 39 | 6 | 33 |
| 12 Bengt Sörensen, Ulricehamn | 39 | 16 | 23 |
| 13 Jan Svensson, Mark | 38 | 7 | 31 |
| 13 Benny Karlsson, Borås | 38 | 7 | 31 |
| 15 Sören Olsen, Borås | 38 | 8 | 30 |
| 16 Åke Johansson, Mark | 34 | 6 | 28 |
| 17 Bernard Sauvy, Borås | 34 | 7 | 27 |
| 18 Tor Härnsten, Borås | 34 | 9 | 25 |
| 19 Sven-Olof Svensson, Ulricehamn | 34 | 11 | 23 |
| 20 Christer Arvidsson, Borås | 33 | 4 | 29 |
| 21 Göte Persson, Mark | 31 | 7 | 24 |
| 22 Tomas Nathansson, Mark | 30 | 9 | 21 |
| 23 Peter Fridmar, Mark | 29 | 9 | 20 |
| 24 Håkan Karlsson, Borås | 28 | 4 | 24 |
| 25 Gert Larsson, Borås | 26 | 4 | 22 |
| 26 Karl-Olof Aldén, Mark | 24 | 8 | 16 |
| 27 Fredrik Johansson, Mark | 15 | 5 | 10 |
| 28 Börje Magnusson, Mark | 11 | 5 | 6 |
| 29 Ralf Fredlund, Mark | 1 | 0 | 1 |
| 30 Per Borglin, Borås | 0 | 0 | 0 |

79-09-27 Jan Svensson
Marks Modellflygklubb
Domare: Kenneth Holm

POPULÄRSKALATÄVLING I SVEG 16-17 juni 1979

| | |
|-----------------------------------|-----|
| 1 Siig Karlsson, Östersunds MFK | 543 |
| 2 Kuno Lindholm, Östersunds MFK | 536 |
| 3 Torsten Jonsson, Östersunds MFK | 489 |
| 4 Jack Strömqvist, Östersunds MFK | 478 |
| 5 Leif Lundqvist, Östersunds MFK | 373 |
| 6 Arvid Holmbom, MFK Skvadern | 354 |
| 7 Jan-Erik Larsson, Svegs FK, MFS | 300 |
| 8 Harry Larsson, Östersunds MFK | 190 |
| 9 Bo Thorhuus, Östersunds MFK | 96 |
| 10 K Berg, Östersunds MFK | 78 |

1979 års DM för Östergötland som avhölls den 26 januari 1980 på sjön Gian utanför Norrköping med MFK Linköping som arrangör.

F1A sen

| | |
|-----------------------------------|-----|
| 1 Per Johansson, MFK Linköping | 869 |
| 2 Bo Jansson, MFK Linköping | 844 |
| 3 Börje Jonsson, FK Gamem | 791 |
| 4 Bengt Pettersson, MFK Linköping | 756 |
| 5 Bo Hallgren, FK Gamem | 709 |
| 6 Lars Karlsson, FK Gamem | 556 |

F1A jun

| | |
|---------------------------------|-----|
| 1 Fredrik Hallgren, FK Gamem | 643 |
| 2 Tommy Rensström, FK Gamem | 593 |
| 3 Jan Pettersson, MFK Linköping | 0 |

A1 sen

| | |
|-----------------------------------|-----|
| 1 Bengt Pettersson, MFK Linköping | 502 |
| 2 Per Johansson, MFK Linköping | 449 |
| 3 Johan Bagge, FK Gamem | 403 |
| 4 Börje Jonsson, FK Gamem | 91 |

A1 jun

| | |
|-------------------------------|-----|
| 1 Berni Skarin, MFK Linköping | 547 |
| 2 Mats Bagge, FK Gamem | 357 |
| 3 Jacob Hallencrutz, FK Gamem | 12 |

VÄNERSBORGSPOKALEN 22/9 1979

F2B Stunt-int

| | |
|-----------------------------------|------|
| 1 Alf Eskilsson, Kungsbacka MFK | 2968 |
| 2 Åke Nyström, Vallentuna MFK | 2934 |
| 3 Lars Helmbro, Trollhättans MFK | 2755 |
| 4 Leif Mortensen, Aviator DK | 2496 |
| 5 Mikael Olsson, Skara LFK | 2436 |
| 6 Johan Amnitzböll Aviator DK | 2326 |
| 7 Mats Franzén, Karlstads MFK | 2263 |
| 8 Mats Franke, Karlstads MFK | 2245 |
| 9 Jan Bjerby, Kungsbacka MFK | 2209 |
| 10 Johannes Thorhauge, Aviator DK | 2054 |
| 11 Carsten Thorhauge, Aviator DK | 281 |

Semistunt

| | |
|-------------------------------------|------|
| 1 Johan Rasmussen, Vallentuna MFK | 1361 |
| 2 Ingolf Jonsson, Kungsbacka MFK | 1337 |
| 3 Claes Jansson, Kungsbacka MFK | 1203 |
| 4 Hans Öhlund, AKMG | 1062 |
| 5 Uffe Edslev, Aarhus, DK | 1014 |
| 6 Jesper Brandt, Karlstads MFK | 541 |
| 7 Håkan Litke, Vallentuna MFK | 448 |
| 8 Lars-Åke Andersson, AKMG | 446 |
| 9 Tommy Öhlund, AKMG | 367 |
| 10 Pär Frendenthaler, Karlstads MFK | 135 |

Combat

| | |
|--------------------------------------|--|
| 1 Mikael Olsson, Skara LFK | |
| 2 Bjarne Schou, Aarhus, DK | |
| 3 Anders Pettersson, Karlstads MFK | |
| 4 Dan Johnsson, Vänersborgs MK | |
| 5 Gunnar Carlsson, Skara LFK | |
| 6 Uffe Edslev, Aarhus, DK | |
| 7 Stefan Olsson, Uddevalla MFK | |
| 8 Björn Lundin, Karlstads MFK | |
| 9 Gert Guldbrand, Vänersborgs MK | |
| 10 Tor-Björn Pantzar, Vänersborgs MK | |
| 11 Tomas Hermansson, Uddevalla MFK | |
| 12 Björn Regnström, Vänersborgs MK | |

Fladderhusen Cup 2 februari 1980

(Handluns) HKG (summan av de 2 bästa av 6 starter)

| | |
|--------------------------------|------|
| 1 Per Qvarnström, MKF Flmsn | 61 s |
| 2 Göran Norlén, MFK Flmsn | 57 |
| 3 Ingemar Johansson, MFK Flmsn | 46 |
| 4 Stefan Gustavsson, MFK Flmsn | 44 |
| 5 Björn Gustavsson, MFK Flmsn | 38 |
| 6 Ilgars Schütz, MFK Flmsn | 37 |
| 7 Jonas Månsson, AKM | 35 |
| 8 Jon Eriksson, AKM | 27 |

Flugan 30 deltagare

deltagare i final

| | |
|--|--|
| 1 Per Norlén, MFK Fladderhusen | |
| 2 Per-Olof Håkansson, MFK Fladderhusen | |
| 3 Ilgars Schütz, MFK Fladderhusen | |
| Lars Andersson, MFK Fladderhusen | |
| Björn Gustavsson, MFK Fladderhusen | |
| Stefan Gustavsson, MFK Fladderhusen | |
| Göran Håkansson, MFK Fladderhusen | |
| Magnus Johansson, MFK Fladderhusen | |
| Martin Johansson, MFK Fladderhusen | |
| Lars Norlén, MFK Fladderhusen | |
| Anders Olsson, MFK Fladderhusen | |
| Johan Pennborn, MFK Vingarna | |

Peanut

| | |
|------------------------------------|--|
| 1 Per Norell, MFK Helsingborg | |
| 2 Per Qvarnström, MFK Fladderhusen | |
| 3 Carl Wilke, MFK Fladderhusen | |

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 011/13210. Postgiro 5181 65-6
Öppettider: Måndag - Fredag 08 - 14
Exp.föreståndare Ann Wahlberg,
Värmaregatan 9, 60362 Norrköping.
Telefon 011/ 141666

FÖRBUNDSSTYRELSE

ORDFÖRANDE

Tf Sune Persson
Almvägen 3, 731 00 Köping
Telefon 0221/10687

VICE ORDFÖRANDE

Kenneth Gustavsson
Tvillinggatan 3C, 431 43 Mölndal
Telefon 031/ 272527

SEKRETERARE

Bertil Nilsson
Enbacken 4, 85241 Sundsvall
Telefon 060/120117

KASSÖR

Kjell Hamberg
Krönängsvägen 7, 862 00 Kvisseleby
Telefon 060/560290 arb 060/157580

SUPPLEANT

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
Kastanjvägen 23
462 00 Vänersborg. Tel. 0521/11210

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

Sigtunaträffen 16 februari 1980

A1 yngre juniorer

| | |
|---------------------------------|-----|
| 1 Jonas Fridh, Eskilstuna FK | 481 |
| 2 Stefan Björklund, Solna MSK | 337 |
| 3 Magnus Candell, Källhälls MSK | 332 |
| 4 Tobias Frid, Eskilstuna FK | 71 |
| 5 Hans Gustavsson, Metromerna | 4 |

A1 äldre juniorer

| | |
|--------------------------------|-----|
| 1 Thomas Weber, Solna MSK | 556 |
| 2 Jan Ånggård, Solna MSK | 381 |
| 3 Rolf Forsberg, Källhälls MSK | 373 |
| 4 Erik Ljungberg, Uppsala FK | 256 |
| 5 Magnus Appelgren, Uppsala FK | 237 |
| 6 Peter Björklund, Solna MSK | 135 |

B1 juniorer

| | |
|---------------------|----|
| 1 Madeleine Ärligh, | 57 |
|---------------------|----|

A1 seniorer (ej sanktionerad tävling)

| | |
|--------------------------------|-----|
| 1 Lars Candell, Källhälls MSK | 351 |
| 2 Bo Nägling, Källhälls MSK | 317 |
| 3 Håkan Larsson, Källhälls MSK | 221 |

F1B juniorer

| | |
|--------------------------------------|-----|
| 1 Thomas Dahlström, MFK Nimbus Kumla | 875 |
| 2 Per Wittsäter, FK Gamen Norrköping | 645 |
| 3 Jan Johansson, Solna MSK | 517 |
| 4 Lars Lindén, MFK Nimbus, Kumla | 437 |

F1A seniorer

| | |
|-------------------------------------|-----|
| 1 Gunnar Holm, Solna MSK | 876 |
| 2 Anders Persson, ÅKM | 817 |
| 3 Per-Arne Svensson, Uppsala FK | 797 |
| 4 Bengt Wendel, Fagersta MFK | 761 |
| 5 Gösta Franzén, Uppsala FK | 754 |
| 6 Olle Sandahl, MSK Mysingen | 737 |
| 7 Hans Svensson, Solna MSK | 696 |
| 8 Agne Hammar, Solna MSK | 679 |
| 9 Bo Hallgren, FK Gamen, Norrköping | 647 |
| 10 Per Dignell, Solna MSK | 617 |
| 11 Mats Rosling, Uppsala FK | 577 |
| 12 Håkan Nilsson, Östersund MFK | 573 |
| 13 Kjell Magnusson, Uppsala FK | 562 |
| 14 Roland Frid, Eskilstuna FK | 550 |
| 15 Birgitta Holm, Waxholms MFK | 478 |
| 16 Rune Liljegren, Täby | 412 |
| 17 Lars Larsson, ÅKM | 371 |
| 18 Ove Pettersson, Fagersta MFK | 259 |
| 19 Bo Jansson, MFK Linköping | 239 |
| 20 Per Qvarnström, Fladder-musen | 232 |
| 21 Åke Fernstedt, Uppsala FK | 123 |

F1A juniorer

| | |
|---|-----|
| 1 Tommy Rehnström, FK Gamen Norrköping | 678 |
| 2 Mikael Holmbom, MFK Skvadern, Sundsvall | 661 |
| 3 Jan Franzén, Uppsala FK | 660 |
| 4 Anders Söderbäck, Solna MSK | 653 |
| 5 Peter Björklund, Solna MSK | 379 |
| 6 Thomas Weber, Solna MSK | 293 |
| 7 Fredrik Hallgren, FK Gamen, Norrköping | 284 |
| 8 Stephan Björklund, Solna MSK | 265 |

F1B seniorer

| | |
|---------------------------------------|-----|
| 1 Bror Elmar, Solna MSK | 832 |
| 2 Bengt-Olov Törnqvist, Fagersta MFK | 822 |
| 3 Inger Johansson, Solna MSK | 670 |
| 4 Leif Eriksson, Härnösands MSK | 601 |
| 5 Sven-Olov Lindén, MFK Nimbus, Kumla | 554 |
| 6 Siure Johansson, Solna MSK | 444 |
| 7 Bengt Blomberg, FK Gamen | 374 |

F1C

| | |
|----------------------------|-----|
| 1 Gunnar Ågren, Uppsala FK | 502 |
|----------------------------|-----|

Sigtunafjärdens is var läckt med upp till 5 cm vatten efter fredagskvällens regnande. Det medförde problem för dem, som inte hade broddar och vattentäta skor. Annars var flygsädet rätt bra, vinden NV 2-4 m/s men den friskade i i början av tredje perioden i samband med vindkantring till NO.

Vi tackar Yngve Karlsson, som även i år ställde upp med sin resultatavla. Följande tappra tidtagare är också värda ett stort tack: Kjell Anghus, Sören Ask, Jan Lindqvist, Kjell Mattson, Bo Frisk, Else-Marie Franzén m fl. Till sist hoppas vi att alla deltagare känner en viss stolthet över att ha genomfört världens första? sjöflygtävling på vintern. Tack skall ni ha!

Bengt Kjell M

Norrländska Vintertävlingen den 24 februari 1980.

A1 juniorer

| | |
|-------------------------------|-----|
| 1 Anders Eriksson, Skvadern | 586 |
| 2 Krister Wiklund, Härnösand | 560 |
| 3 Anders Larsson, Härnösand | 552 |
| 4 Peter Salomonsson, Njurunda | 440 |
| 5 Per Green, Härnösand | 416 |
| 6 Per Norberg, Motvind | 398 |
| 7 Thomas Blomqvist, Härnösand | 288 |
| 8 Niklas Martin, Njurunda | 253 |
| 9 Niklas Hamberg, Njurunda | 222 |
| 10 Mård, Njurunda | 215 |
| 11 Hans Nyberg, Njurunda | 205 |
| 12 Erik Dahlen, Njurunda | 186 |
| 13 Karlsson, Njurunda | 151 |

A1 seniorer

| | |
|-----------------------------|-----|
| 1 Silg Lindell, Njurunda | 694 |
| 2 Peter Wiklund, Njurunda | 610 |
| 3 Håkan Nilsson, Östersund | 571 |
| 4 Birger Sahlin, Skvadern | 448 |
| 5 Kjell Hamberg, Njurunda | 383 |
| 6 Helge Wannberg, Motvind | 379 |
| 7 Kjell Fagerlund, Njurunda | 270 |

77 cm

| | |
|-------------------------------|-----|
| 1 Anders Ström, Härnösand | 268 |
| 2 Jerker Dahne, Härnösand | 219 |
| 3 Per Green, Härnösand | 199 |
| 4 Jan Högberg, Härnösand | 183 |
| 5 Thomas Blomqvist, Härnösand | 182 |
| 6 Magnus Kallberg, Härnösand | 152 |
| 7 Hans Bergström, Härnösand | 143 |
| 8 Anders Eriksson, Skvadern | 136 |

FIG (ej sanktionerad)

| | |
|----------------------------|-----|
| 1 Leif Ericsson, Härnösand | 528 |
| 2 Rolf Sundin, Skvadern | 393 |
| 3 Helge Wannberg, Motvind | 270 |

F1A juniorer

| | |
|-----------------------------|-----|
| 1 Jan-E Eklund, Härnösand | 876 |
| 2 Mikael Holmbom, Skvadern | 624 |
| 3 Anders Eriksson, Skvadern | 386 |

F1B

| | |
|----------------------------|-----|
| 1 Leif Ericsson, Härnösand | 896 |
| 2 Rolf Sundin, Skvadern | 786 |
| 3 Hans Eklund, Härnösand | 472 |
| 4 Helge Wannberg, Motvind | 373 |

F1A seniorer

| | |
|-----------------------------|-----|
| 1 Håkan Nilsson, Östersund | 898 |
| 2 Per Sjölund, Härnösand | 894 |
| 3 Michael Borell, Östersund | 876 |
| 4 Hans Eklund, Härnösand | 862 |
| 5 Ulf Lejdstrand, Skvadern | 761 |
| 6 Birger Sahlin, Skvadern | 677 |

Härnösands MSK tackar både tävlande, tidtagare och andra som var med och hjälpte till denna underbara februari dag och hoppas på återseende 1981.
Väder: Under hela dagen var det kav lungt med reservation för vissa fläktar. Hela dagen lyste solen och temperaturen var ca +10 C.

För Härnösands MSK

Leif Ericsson

Deltagande klubbar:

| | |
|----------------|-------|
| Östersunds Mfk | Z 52 |
| Mfk Skvadern | Y 58 |
| Mfk Flygarna | Y 108 |
| Mfk Motvind | Y 109 |
| Härnösands MSK | Y 100 |

lin
vm

De som önskar medfölja till LIN-VM i Polen (12-18 juli) ombedes snarast kontakta grenchefen:

Ingemar Larsson, telefon 0521-11210.

Se även information i månadsmeddelande april 1980.

ÄNNU ETT FATIGT NUMMER
GÖR NÅT
LARS-G.

MODELLFLYGNYTT

SVERIGES MODELLFLYGFÖRBUND
Box 100 22
600 10 Norrköping

Ansvarig utgivare: Gunnar Kalén

Tryck: L-Offset, Norrköping

L 023 1715

ANDERSSON EVERT
BOKVÄGEN 22
295 00 BROMÖLLA

