



MODELLFLYGNYTT



ORGAN FÖR
SVERIGES
MODELLFLYGFÖRBUND

4
1980

framgångar

Juli och Augusti har varit 2 bra månader för Svenskt modellflyg. Det började med att vi mitt under OS fick en Världsmästare, visserligen inofficiell men ändå. Det var Lars Helmbro som stog för bedriften vid Skala VM i Canada. Han vann F4 Stand Off. Men inte nog med detta. 2:an var från Sverige också, Mikael Carlsson. Det var inte långt borta att Kjell-Åke Elofsson tagit en plats på pallen, men 4:a är bra det med.

I F4C gick det inte lika bra för Kurt Lennå som slutade på 15:e plats.

Så var det NM i F3A, där Sverige tog rubbet. Benny Kjellgren vann före Kenneth Holm och Sture Persson. 4:e man i laget, Leif Johansson slutade 10:a. Laget vanns överlägset.

Internationell Friflygtävling i Tjeckslovakien. Hit brukar några tappra Svenskar ta sig när den går av stapeln, vilket är lite oregelbundet. I år och i hård konkurrens gick Björn Söderström och vann fly-offen före Per Wittsäter. Dom var dom enda som klarade av att flyga 7 max.

Inte fick vi någon Europamästare när EM i Friflyg avgjordes i slutet av Augusti. Men Bengt-Olof Törnqvists 5:e plats i Wake och Håkan Nilssons 7:e plats i F1A får ändå räknas till framgångarna. Bengt-Olof var med i Fly-off, medan Håkan var 9 sekunder ifrån den.

I nummer 5 av denna tidning kommer utförliga reportage om ovanstående tävlingar, liksom från Lin-VM där framgångarna uteblev.

Lars-G.

KLUBBNYTT



EKSJÖ RC KLUBBS MÄRKE.

Red. får på någon annans vägnar be om ursäkt för att märket försvann ur förra numret. Det såg ju like löjligt ut med bara texten. Men här är det.

Lars-G.

EXP.



Förbunds expeditionen, Sandbergsgatan 4, Norrköping.
Foto: Per Wahlberg

SMFF:s FÖRBUNDSEXPEDITION

Efter 6 år var den gamla källarlokalen på Klingsbergsgatan 40 i Norrköping för trång och expeditionspersonalen kunde få se dagsljus i den nya lokalen på Sandbergsgatan 4 som man flyttade till den 11 juni 1974.

Från en halvtidsanställd, hade nu personalen ökat till två på halvtid.

1 oktober 1976 utökades ännu en gång SMFF lokaliteterna, som nu är ca 150 m², fördelade på 7 rum.

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

Lars G. Olofsson
Box 8044
421 08 V. Frölunda Tel. 031/49 30 55

1/1 sida	1325:-
1/2 sida	725:-
1/4 sida	400:-
1/8 sida	250:-

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

Medlemsvärning i tävlingsform

Vårt förbund är i stort behov av att öka medlemstalet i ungdomsåldrarna under 26 år. Anledningen är att en kraftig utveckling mot äldre åldrar inom vårt förbund skett. Att vi kan behålla intresset hos våra medlemmar så att de blir kvar hos oss är naturligtvis glädjande. På grund av de bidragsregler som gäller statligt och kommunalt, måste vi se till att vårt förbund och inte minst våra klubbar har en medlemssammansättning som inte ifrågasätter våra möjligheter att få bidrag, eller våra möjligheter att använda dessa för oss alla nödvändiga pengar till hela vår verksamhet. Om SMFF skall kunna organisera och tillvarata landets modellflygintresse så krävs idag stora ekonomiska resurser. Vi har inga andra möjligheter att skaffa dessa pengar än genom egna medlemsavgifter och bidrag. Den medlemsvärning som nu skall börja den 1 oktober syftar till att skaffa många nya medlemmar i åldrarna under 26 år. Vi hoppas att våra klubbar och medlemmar ställer upp och hjälper till för att på detta sätt säkra grunden för svenskt modellflygs fortlevnad och gynnsamma utveckling. Tänk på att få med alla ungdommar i Er bekantskapskrets ty modellflyget och dess klubbar har liksom alla andra intressen och klubbar behov av även icke aktiva medlemmar som gynnar och bidrar till gemenskapen i klubblivet.

Tävlingen är upplagd i två etapper. Första etappen börjar den 1/10 och håller på till den 31/12 1980. Etapp två den 1/1 1981 till den 31/3 1981. Den som värvar en medlem ifyller ett särskilt kort. Detta kort under-tecknas av klubbrepresentant som för upp namnet på medlemslista för redovisning till SMFF. Kortet insändes till SMFF där bokföring av tävlingen göres. Till de bästa tre värvarna i varje etapp utdelas priser samt till bästa distriktsvärvar. Efter båda etappernas slut hålles en dragning bland alla som insänt värvarkort om tre priser. Ju flera kort man insänt ju flera chanser har man i denna slutdragning

Under förutsättning att 1000 nya medlemmar värvas under 26 år i varje etapp utdelas följande priser. Om icke antalet uppnås halveras pris-summan.

I varje etapp ett 1:a pris Kamera värd 2000:-.

2:a pris Kamera värd 1000:-

3:e pris Kikare värd 500:-

Till bästa i varje distrikt

Ett stoppur värt 100:-

Slutdragningen som kommer att hållas bland alla som insänt värvarkort har följande priser.

1. Valfri resa med uppehålle till VM eller EM tävling i modellflyg som supporter 3000:-

2. Valfri resa till NM i modellflyg som supporter 1500:-

3. Valfri resa till SM tävling i modellflyg 1000:-

Dessa priser kan utbytas mot annan resa med modellflyganknytning till samma värden.

Värvarkort och material om kampanjen utsändes till våra klubbar under september. Du kan även beställa genom vår förbundsexp. Lycka till i värvarjobbet.

Gunnar Kallen

Omslag 1:

Majtävlingen: Bengt Lindqvist assisterar Kjell Magnusson inför fly-off.
Foto: Michael Borell

Omslag 2:

Majtävlingen: Alve Hansson, Limhamn, outsider som tog hem F1A segern efter 900+240+80 sek.
Foto: Michael Borell



Dupliceringsarbete
Foto: Per Wahlberg



Byggsatslager.
Foto: Per Wahlberg



Expeditionspersonalen: Ann Wahlberg, Ingegärd Kalén och Inga-Britt Jämtner.
Foto: Per Wahlberg



Lager av gamla Mfn.
Foto: Per Wahlberg

I och med utökningen av lokaliteterna renoverades dessa till en ringa kostnad genom frivilliga insatser av FK Gamens medlemmar.

Lokalerna är nu ljusa med mycket god belysning, i ett trevligt personalrum kan även besökande få en fika.

Till en början var ett av rummen avsett som möteslokal för förbundsrådet, men i och med att expeditionen fick ta hand om all förlagsmaterial slopades dessa tankegångar och det blev förråd i stället.

Nu har personalen utökats till 3 deltidanställda med 6 timmars arbetsdag. Expeditionen har öppet mellan 08.00 - 14.00 från måndag t.o.m fredag. Inför årsmöten räcker inte personalen till utan det blir både övertid och extra personal för att få ut alla handlingar i rätt tid.

På senare tid har maskinparken måst förnyas, så nu finns ny kopieringsmaskin och ny elstencilapparat och även ett par nya skrivmaskiner kompletterar utrustningen.

Adresseringen sker numera via data men all koll av adresser sker på expeditionen.

Arbetsbördan står i proportion till det ökade medlemsantalet, från att i december 1967 ha varit 1.767 medlemmar till dagens 7.800. Till detta kommer att all bokföring göres av expeditionen.

För Er som tycker att SMFF:s administration är för dyr, gör ett besök på förbundsexpeditionen!! Du ändrar snart uppfattning.

Norrköping i juni 1980
Ragnar Åhman
Foto: Per Wahlberg

HÅLLÅ ALLA NYBÖRJARE

Visserligen brukar det finnas goda klubbkamrater som vill låna ut verktyg och material på klubben. Men tyvärr är det ofta så att alla har slut på samma saker samtidigt, och det är ju retligt om man måste vänta en hel kväll bara för att man inte har någon detalj. Den som inte har skåp bör dessutom ta hem prylarna på kvällen för att inte samma goda klubbkamrater skall låna tillbaka allt och lite till.

Gör därför så här:

1 Skaffa en bärbar låda. En unicabox eller pappas (tömda) hemarkiv går fint. Eller varför inte en skokartong med snöre om.

2 Lägg i följande grejor, fyll på när det tar slut

- 1 tub hobbylim
- 1 liten flaska vitlim
- 1 förpackning sandpapper i olika grovlekar
- 1 förpackning klädnypor av trä
- 1 förpackning yrkesrakblad
- 1 ask knappålar, helst med stora huvuden
- 1 blyertspenna
- 2 små penslar
- 1 förpackning hushållsgummisnoddar och lite kraftigare kontorssnoddar
- 1 förpackning plåster
- 1 liten glasburk med lock till lack mm
- 1 hekto tålmod och ett kilo noggrannhet

Om du skulle köpa allt kostar det ca 30 kr, men en hel del har du säkert förut.

3 Om du upptäcker att du vill fortsätta med modellflyg, skaffa då vartefter följande till lådan.

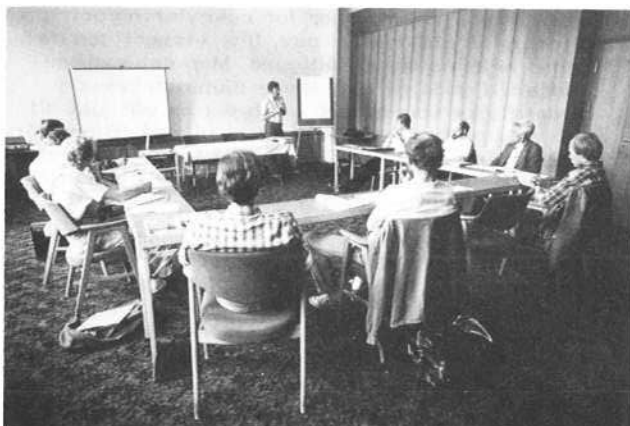
- 1 listsåg
- 1 modellhyvel
- 1 sax
- 1 liten fil
- 1 pryl
- 1 spetstång
- 1 liten vinkelhake

De här verktygen kostar ca 50-80 kr. Passar fint att sätta upp på julklappslistan

TEJPA FAST DETTA BLAD I LOCKET PÅ LÅDAN.

KURS

FRIFLYGKURSEN i Norrköping 28-29 juni 1980



Mölet samlat. Med Björn Söderström som "magister". Mycket bra lokal för denna typ av möten. Foto: Lars-G

Vi började med lunch, Den smakade alldeles utmärkt. Helt i sin ordning när man vill göra affärer med mer eller mindre kontroversiella varor. Tretton personer vid bordet, var det tänkt, men vi var aldrig mer än elva samtidigt. Skulle vi göra en bra eller dålig affär? Skulle det handla om modellflyg eller skulle vi fastna i skitsnack kring våra sedvanliga problem kring organisation, ekonomi och prestige?

Elitinstruktörskurs stod det på papperet till de inbjudna. Meningen var att landslaget till EM i Jugoslavien skulle vara kursens elever, men endast fyra av de tävlande hade kunnat komma så resten av platserna hade fyllits med "påläggskalvar" som jag själv.

Elit- låt ju lite illa förstås - SMFF skall ju syssla med ungdomsarbete snarare än skapa elitgrupper, men syftet med kursen sades å andra sidan vara att samla material för alla utbildningsnivåer inom SMFF med sikte på goda modellflygare i allmänhet och en bättre rekrytering då det gäller friflyget. Det senare verkade ju helt okay så förväntningarna steg en smula.

Till programmet då. Björn Söderström som svarade för kursplanen ledde först en diskussion om friflygets utveckling under de senaste 25 åren för att i detta historiska perspektiv kunna säga var vi idag står standardmässigt. Sedan följde en genomgång av de olika tävlingsklassernas modelltyper, taktiska mönster, tävlingsväder hemma och utomlands samt ett försök till självkritisk granskning av svensk standard.

Sålunda under lördagseftermiddagen, visserligen kompenserade med kotletter till middag, men dock nedtagna till jorden, förväntades vi under söndagsmorgonen behandla programförslag för utvecklingsarbete, införande av enhetsmodeller samt träningsmetoder fysiskt, psykiskt, taktiskt osv liksom landslagsuttagningssystem och krav på modellflygaren.

Mastigt - javisst, men vi betraktade det hela som ett försök att utforma en kurs och därmed fick nog diskussionen just den nivå och den inriktning som vi orkade med och ville ha.

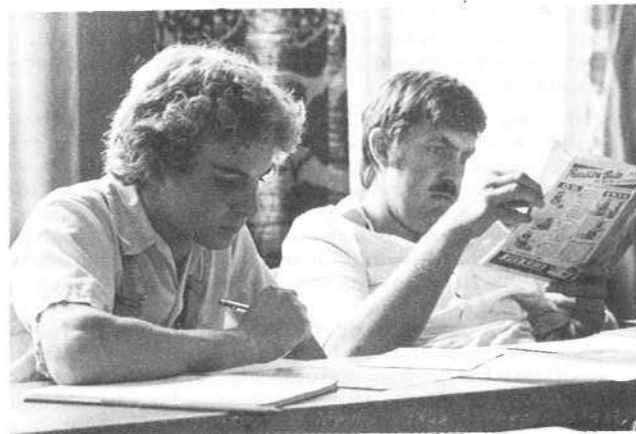
Vad vi lärde oss var och en är omöjligt att säga, men en del av det jag själv lade på minnet känns värt att nämna.

FIA har regelmässigt inte ändrats genom åren. Först visade sig en tendens att eftersträva prestanda på stabilitetens bekostnad medan senare man snarare har eftersträvat att i modellen skapa ett verktyg för en vald taktik. På 60-talet stod man på narken och väntade ut rätt tillfälle, enkla säkra modeller prioriterades av östtyskar och tjecker medan ryssarna satsade på mer avancerat bygge och modeller som kräver mer av utövaren men möjligen har högre prestanda om man kan utnyttja den. Genom att utveckla snurrekroken och utveckla taktiken att vänta med modellen i luften har ryssarna hela 70-talet haft ett visst försprång. I Sverige ligger vi högt tekniskt och har modeller som är någorlunda vettiga kompromisser men har mycket att lära taktiskt.

FIB-klassens regeländringar består i första hand av sjunkande gummivikt i takt med att modellernas prestanda ökat. Sedan gummivikten (1966) stannat på 40 gram har prestandautvecklingen avstannat medan taktiken blivit viktigare och viktigare. Hos oss har på senare år misstanken börjat spira att tekniskt avancerade apparater möjligen inte är helt ändamålsenliga. Från den sk "solnaskolan" närmar vi oss en lösning som genom att vara enkel ger god effekt: vitet. Svaret är Bror Eimars modell som en lyckad kompromiss (koreanernas modell endast en variant av samma kompromiss). Även i denna klass är vi idag på rätt väg men har mer att lära taktiskt.



Björne skötte det hela föredömligt. Ännu en "dold" kraft som utnyttjas alldeles för lite.
Foto: Lars-G



Per Wittsäter och Hans Lindholm fördjupar sig i kursmaterialet.
Foto: Lars-G

F1C har blivit mer och mer tekniskt avancerat i takt med bättre motorer och regeländringar för att hålla nere prestanda. Utgångshöjd har blivit viktigast och supermodeller har ersatts med "plankor". I Sverige har inflytandet utifrån varit måttligt. I stället har våra egna superstjärnor (ex-vis Hagel) bildat skola samtidigt som klassen krympt ifråga om antalet utövare och nyrekrytering börjat betraktas som ett problem.

Taktiskt ligger vi efter var ett budskap som återkom men också något som hänger samman med det annorlunda väder som råder utomlands ex-vis på kontinenten med inversioner på relativt låg höjd. Gäller att tänka sig för en gång till innan man överlåter jobbet åt det man tror är termik.

Att råda bot för det vi funnit vara mindre lyckat var temat för andra dagens övningar. Inte desto mindre började någon med inlägget att först vi måste ha plats - "fältet är grunden".

Som jag ser det var detta en släng av den problemsjuka som vi borde ha tröttnat på efter allt organisationsgnissel, men till all lycka föll frågan snabbt i glömska när den rimligare frågan ställdes: "Vad är det vi vill?"

Efter en del rundsack om vad modellflyg är och bör vara när det gäller rekrytering och utbildning - Solnas utbildnings/introduktionsprojekt togs upp som exempel - blev diskussionen riktigt konstruktiv.

Enhetsmodeller är bra på alla nivåer om det finns sådana tillgängliga. På samma sätt som man kan göra stora vinster på nybörjarnivå med pedagogiskt vettiga kursmodeller, kan man komma någonstans i ex-vis F1C om man tar fram en enkel enhetsmodell som helt befriats från specialvarianter i ingående komponenter.

Omgående utsågs en kommitté bestående av Ulf Carlsson, Julle Åkesson, Dag Forssén, Hans Lindholm och Lars-G Olofsson för att ta fram denna enhetsmodell - en modell som består av enbart prylar tillgängliga hos vanliga hobbyhandlare (Rossi därmed utesluten). Nästa år får vi se skapelsen i luften, flugen av vår s.k elit för att bevisa främst två saker; att F1C ej är konstigt eller svårt samt att enkla, funktionella enhetsmodeller når längre resultatmässigt. Spännande!

Hur projektet utvecklar sig kan följas i Modellflygnytt, med start i Nr 5 och med avslutning när allt är sammanställt till något vettigt som går att komma vidare med. (red anm).

Psykisk/fysisk/taktisk träning är något vi alltid har sysslat med. Den innebär exempelvis att man går eller cyklar till jobbet om man inte har tid till regelmässig fysisk träning, att man tränar tillsammans med kompisar så att man kan ge och ta erfarenheter från andra även i trimnings- och tävlingsdelen, att man anpassar modellen till den enskilda modellflygarens personlighet så att han trivs med den.

När det gäller träning inför landslagsuppdrag gäller det att vara enig om vad som menas med lagtävling, att lagtävling medverkar snarare än hindrar när det gäller individuell framgång men att den individuella tävlingen börjar först i fly-offen. Att känna delaktighet och ansvar för övriga lagmedlemmars framgång såväl som misslyckanden (som trots allt kan inträffa) är givetvis lättare att lära sig i ett gäng som träffas regelbundet och pratar med varandra om vad saken gäller, även i fråga om känsliga och personliga saker. En längre förberedelse-tid är därför alltid bra om den dessutom utnyttjas till gemensam lagträning.

Ett purfärskt förslag från grenstyrelsen angående principer för uttagning av landslag möttes därför med positiva reaktioner då detta innebar att med detta system landslaget kan tas ut ett år tidigare om förslaget går igenom vid årsmötet. Tiden mellan uttagningen och tävlingen skulle därvid användas till mer systematisk samträning av laget inklusive reserverna. Åtagandet av ett landslagsuppdrag skulle innebära att man lojalt ställde upp på denna träning, ett förhoppningsvis verksamt medel att uppnå den laganda som taktikträningen kräver. Och möjligen ett steg närmare principen "tänk efter före" som vi någon gång saknat i mer än ett sammanhang.

Kursen var ett försök att utforma en utbildning.

Frågan kom givetvis upp som en sista punkt: Var detta en vettig utformning, något att satsa på igen? Jovisst tyckte nog de flesta, för det kändes ju bra. Kursen hade utan tvekan givit något till var och en. Möjligen borde man ändra på kursens namn till "Modellflygutvecklingskurs" eller liknande. Syftet var ju att bredda modellflygets resurser. Om samarbets/taktik-träningen för landslagskandidaterna utformas som ett projektarbete för att utveckla enhetsmodeller, metoder för rekrytering och utbildning på alla nivåer osv, blir visserligen de redan erfarna ännu duktigare. Men det kommer andra till godo genom större djup och bredd i modellflyget som helhet - och det är väl just det man måste komma. Det är dit vi vill nå. Björn för-tjänar därför ett tack för sin insats vid utformandet av kursen liksom Bo Hallgren vars marktkjänst-planering var föredömlig.

Frågan vi glömde dök upp när jag kommit hem igen, tittade på anteckningarna, skrev ner dessa rader. Frågan gäller vad jag EGENTLIGEN lärde mig då det gäller att gå vidare och göra modellflyg till vad jag VILL att det skall vara. Hur kan jag göra för att modellflyg blir något som jag och förhoppningsvis andra trivs med?

Reglerna har genom åren ändrats. Detta har lett till teknisk och taktisk utveckling, nya regeländringar och nya ansträngningar att hänga med i utvecklingen. MEN UTVECKLING I VILKET SYFTE?

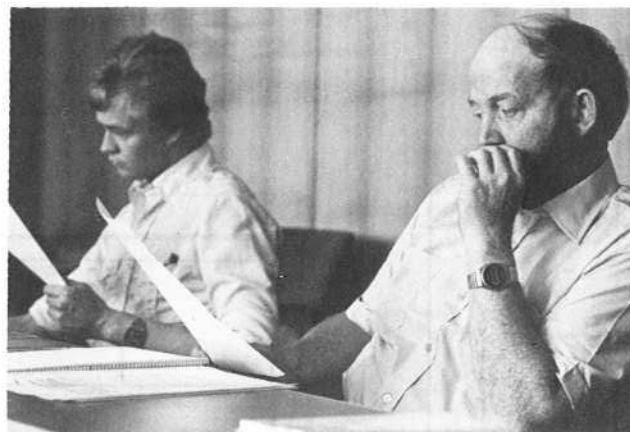
Den utveckling vi idag sysslar med tekniskt är ensidigt inriktad på att skapa konkurrenskraftiga tävlingsredskap, utveckling taktiskt på motsvarande sätt något som gör oss tävlingsmässiga. Tävlingsmomentet som sådant blir därvid det centrala - inte modellflygkänslan, den rena upplevelsen av att något man själv byggt faktiskt flyger.

Tävlande går av gammal tradition ut på att vinna, att vara bäst. Alla kan förnuftsmässigt inte vara bäst - därav följer utslagingsmekanismer som naturlig konsekvens av tävlandet. Föga värdefullt ur social synvinkel, utom för den gynnade elitgruppen som dock riskerar att krympa och bli isolerad (betänk att F1C sedan några år ej får ha samma startplats som vi vanliga F1A- och F1B-knegare).

Tänk om vi genom att gynna tävlandet som sådant riskerar att glömma bort de sidor i modellflyget som snarare gynnar gemenskap, skaparlust och självändamålet att ha kul.

Kanske den verkliga styrkan i modellflyget ligger i att det, om vi vill, kan vara ett alternativ till konkurrensprincipen i vårt samhälle. Att modellflyget för mig och dig kan vara något värdefullt utan att vi ens strävar efter att vara bäst. Att vi i modellflyget hittar vad vi VILL, upptäcker vad vi KAN och sedan helt enkelt GÖR det vi vill och kan - helt enkelt därför att vi då känner att detta är livets mening.

Gunnar Holm



Bo Jansson och "Julie" Åkesson.
Foto: Lars-G

solnaidéer

SÅ VILL VI HA DET - Redovisning av en diskussion i Solna MSK angående rekrytering, utbildning och PR.

Vi satte oss ner en kväll i början av maj 1980 och började fundera över vad modellflyg innebär i ett utbildningsperspektiv. Snart nog visade det sig att såväl rekryterings- och PR-frågorna hängde intimt ihop med utbildningsbiten. När vi sedan tog oss i kragen, övergav det vanliga idisslandet av alla problem och hinder på vägen och försökte glömma belastningen av många års fördomar, blev resultatet detta:

Utbildningssidan	PR-sidan
Steg 1 Bygg och flyg en grundmodell.	
Introduktion; Vad är modellflyg?	Vad vill du fortsätta med?
Steg 2 Lär dig en klass. Grundutbildning; Hur får man modellen att flyga hyfsat?	Vad vill du ha ut av din sport?
Steg 3 Bli så duktig du själv vill. Vidareutbildning; Hur anpassas modellen till något som modellflygaren trivs med?	Vad kan du förmedla till andra då det gäller modellflyg?

Steg 4 Lär dig att bedriva utåtriktad fritidsverksamhet/ utbildning.

"Ungdomsledarutbildning"; Vad vill och kan du göra för att skolan, fritidsnämnden, landstinget, organisationer/ företag o enskilda skall köpa dina tjänster? Nåväl, gör det!

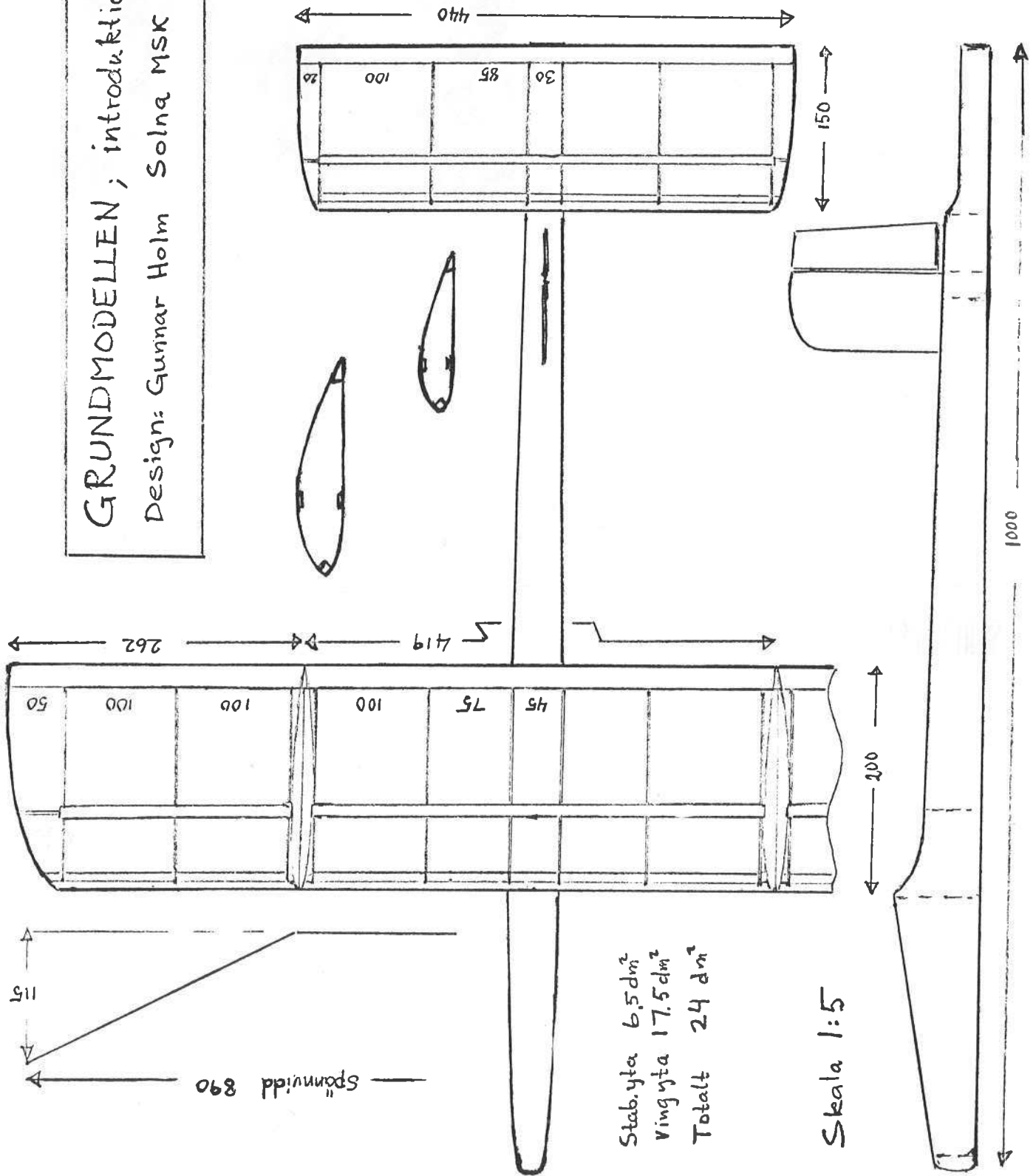
REKRYTERING

Det var nu lätt för oss att inse att vi har både erfarenhet och resurser att genomföra steg 2 och 3 i utbildningsprogrammet - det är vad vi alltid sysslat med (om än med blandad framgång). Steg 1 och 4 däremot har vi aldrig på allvar provat att genomföra samtidigt som dessa tycks vara nödvändiga för att det hela skall rulla vidare. Till verket alltså . . .

Vi började således med steg 1 igen. Gjorde en kravlista helt enkelt - vad är det vi vill ha? Små handledarinsatser, ha PR-värde, modell som är lätt att flyga och är enkel och lättbyggd som Flugan fast större (1 meter), tålig, lättlagad, anknuter till mer avancerade aktiviteter och ger en del av grunderna i modellflygteorin helt automatiskt genom att man prövar vad som händer om man gör si eller så. Ger upphov till frågor, aktiverar. Ger arbetsuppgifter till blivande byggledare och om möjligt ökar och vidmakthåller ett brinnande intresse.

Sen tittade vi efter i facket för vår samlade erfarenhet; finns idag något material tillgängligt som motsvarar kraven på vår lista? Men nej. Det var nästan tomt i det facket.

GRUNDMODELLEN ; introduktionshjälpmedel
 Design: Gunnar Holm Solna MSK , maj 1980



Snabbt som tanken skapades därför utkastet till en introduktionsmodell, En byggsatsprototyp togs fram på två veckor och på programmet står att utprova några försöksexemplar, tillverka en mindre serie byggsatser för att se hur de lämpar sig för introduktionsverksamhet (10-12 timmar under exvis ett veckoslut) och efter justering tills allt funkar juste dra igång projektet i full skala.

Vad är då full skala? Ja det beror på om vi genomför även steg 4, men om vi genomför steg 1 så har vi något att sälja och fuskar vi inte bort alltsammans kommer detta att sälja sig självt (nästan i alla fall).

På denna punkt lyser för ett ögonblick tvivlet ur allas ögon - ack ja. . .

Men vänta nu vi har aldrig försökt. Vi har varit helt upptagna med att lustläsa bidragsregler och försöka titta till oss några korvören som tröst för våra ideella uppoffringar. Måhända glömde vi därvid att det är modellflyget som är det centrala - inte att skaffa pengar. Vi har aldrig sett våra ekonomiska beslutsvattare i ögonen och frågat: "Vad vill ni ha av det vi kan stå till tjänst med?" Därmed har vi heller inte haft chansen att förhandla om priset för vår medverkan (det vore väl en stimulerande uppgift för länsförbunden!!).

Ögon glänsande av entusiasm och beslutsamhet - tänk bara vilka möjligheter som ligger i SIA-reformen i grundskolan; samlad skoldag är ju blott ett avledande täcknamn medan det väsentliga i reformen är att den ekonomiska beslutsrätten av SÖ och länskolnämnden delegerats ner till lokalnivå - bara att prata med skolstyrelsen alltså (kanske en lämplig uppgift för varje enskild modellflygklubb).

Men det byråkratiska krånglet på organisationsnivån då? Den sammanhållande och styrande kraften hos vår riksorganisation - riskerar vi inte en maktförskjutning? Jovisst, men det har väl inte med modellflyg att göra! (det skulle däremot en central kurs i marknadsföring av fritidsverksamhet resp modellflyg-PR ha - något för SMFF att reflektera över?)

Modellflyga vill vi, förutsättningarna kan vi skapa. Okay, då gör vi det.

Till sist-du som har synpunkter, frågor, svar på tal osv med anledning av detta referat; vänd dig skriftligen eller per telefon till Gunnar Holm Hannebergsgatan 23, 171 47 Solna, telefon 08/83 34 16! En fortsatt diskussion är värdefull och då har även din åsikt stor betydelse. Om du så vill, fortsätter jag att redovisa erfarenheterna både av nämnda projekt i Solna och av andra liknande ansatser.

Gunnar

LINKONTROLLERAT

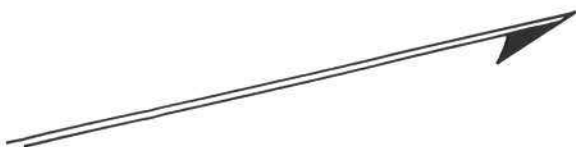
Så var då vårsäsongen avklarad och alla landslag uttagna. Något som däremot inte är avklarat är referatskrivandet från tävlingarna. Från Vinter-tävlingen i Stunt i Göteborg finns ett referat men det är också det enda. I skrivande stund saknas referat från följande tävlingar: Nyköpingstävlingen, Västkustträffen, Solstadspokalen, Vallentunastunt, Vårtävlingen, Solnas pokal och UT. SKÄRPNING. Om det är någon som tror att det är fackredaktörens uppgift att skriva referat så är denne någon ute på fel spår.

Lite läsvärt blir det i alla fall och det handlar om hur man gör linanslutningar som håller. Vissa linflygare har inte insett att det är en mycket viktig detalj inte minst säkerhetsmässigt, så läs och tag lärdom. Förhoppningsvis kommer det mer sådana artiklar längre fram.

Som avslutning skall jag gnälla lite till. Varför är det ingen som skriver och berättar om byggideer, tips eller annat smått och gott. Så länge ingen skriver något i tidningen så kommer det inget lin-kontrollerat utan ni får läsa friflygartiklar istället. Få tummen ur häcken och skriv lite !!!

Hilmer

om linor



Linanslutningar

Under säsongen -79 såg vi inom arbetskommitten att enstaka combat och team-race flygare slarvar med infästningen av linor i modell och handtag. På grund av detta har det förekommit haverier och olyckstillbud. Endast turen har räddat åskådare, funktionärer etc. från att bli träffade av modeller och splitter.

Inom Combat har vi sett att några nybörjare använt sig av sk karingknutar som linändar. Detta är att bädda för linbrott.

I Team-race har vi noterat att ett mycket erfaret lag behöver lära sig att göra linändar. Vi föreslår att följande beprövade metod används:

- 1 För att undvika tvinnade linor och risk för "kink-ar": Rulla ut linorna från spolen. Dra inte ut linorna i en spiral.
 - 2 Gör linanslutningarna enligt fotona. Bilderna talar för sig själva.
 - 3 Mjuklöd den täta lindningen in till och med själva öglan.
- OBS! Ej ända ut till lindningens slut. Den olödda delen av lindningen fungerar som avslutning vid böjning.
- Linlinkar (Connectors) bör vara av typ Sig, Sullivan, Perfect eller ABU:s mellanstora eller stora fiskekrokar.
- 5 OBS! Kontrollera linorna och gör alltid provdragning före flygning och vid eventuella skador: kassera linorna.

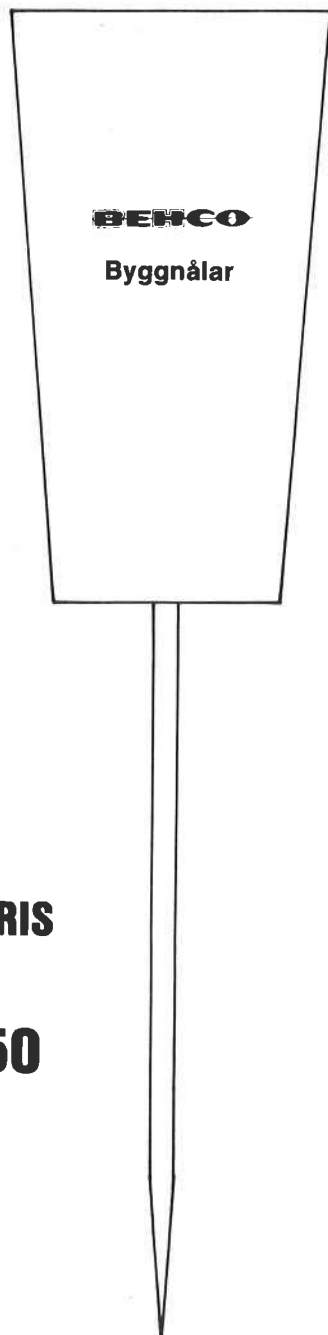
Dessutom rekommenderar vi tävlingsarrangörer att vid kontroll av linlängd och provdragning att även titta på linanslutningar, och ej tillåta användning av undermåliga sådana. Detta pga att arrangören är ansvarig för säkerheten vid tävlingar. Se även SMFF:s anvisningar Säkerhetsbestämmer vid linflygtävlingar.

lycka till med dina nya linor

Text och Foto: Mats Böhlén
Jan Gustavsson

Så här ser dom ut

Fast 6 ggr mindre



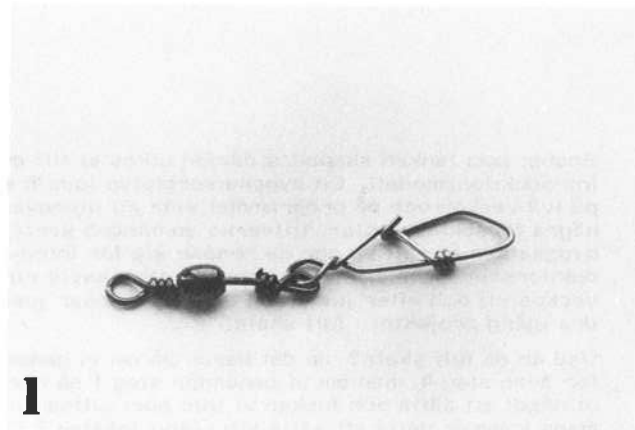
Ca: PRIS
50 st
14:50

Det bästa som hänt
inom byggnålar

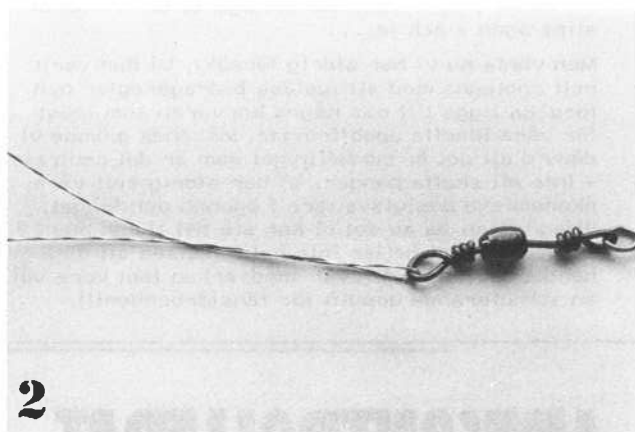
- vass till 1 000
- härdad
- plastknopp, inga nålar genom fingrarna.

B Beckman & Co AB

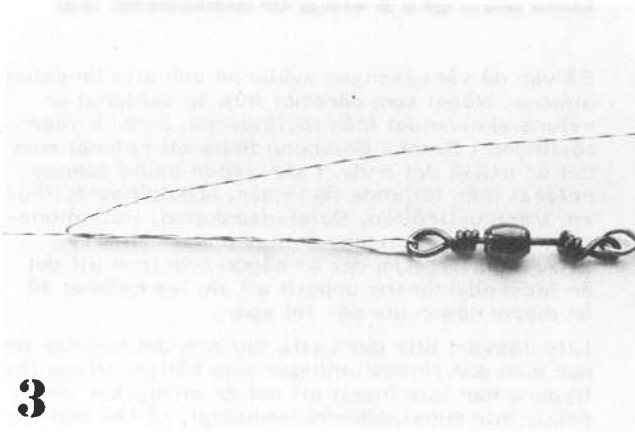
Wollmar Yxkullsgatan 1
116 50 STOCKHOLM
Tel 08/44 23 23



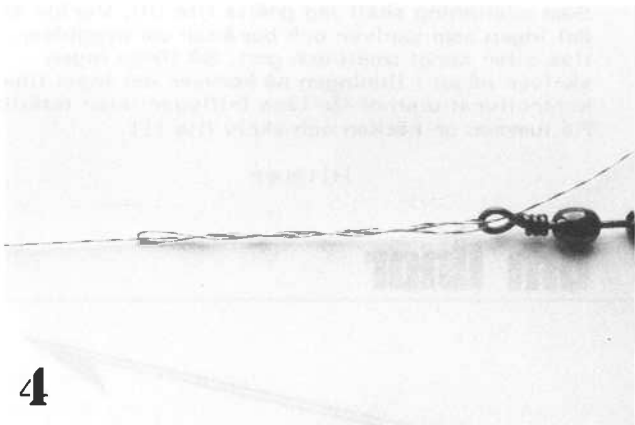
1



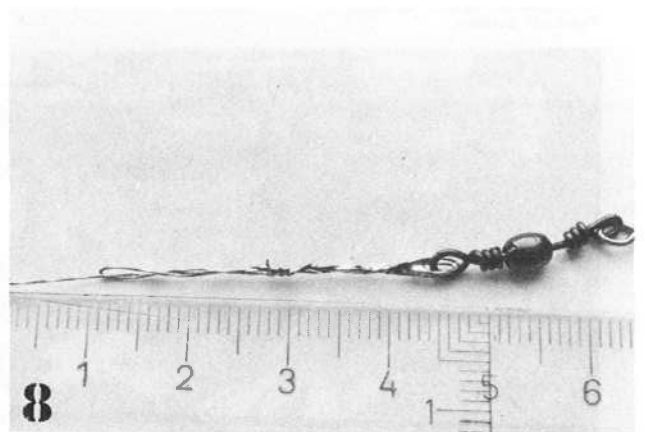
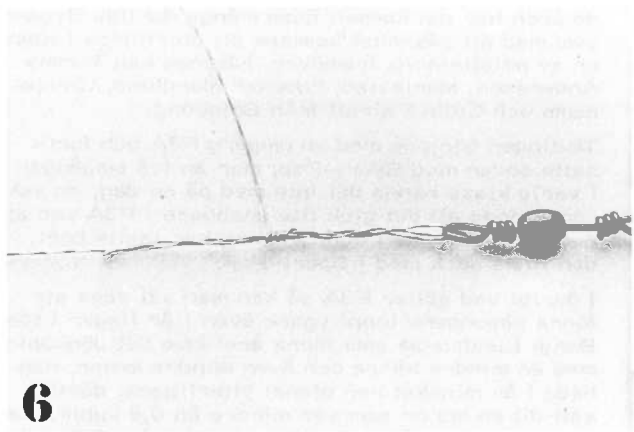
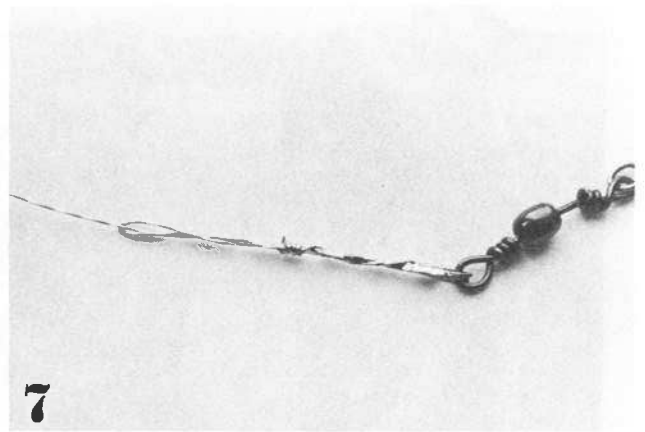
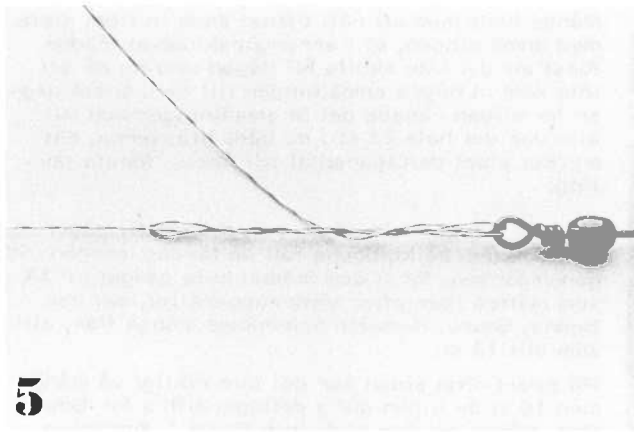
2



3



4



STUNT



Conny Åqvist änniga Nobler har 9 år på nacken men flyger bättre än den ser ut.
Foto: Ulf Selstam

ÅRETS FÖRSTA STUNTTÄVLING den 22 MARS

Så var det då dags för 1980 års första stunttävling. Som arrangör stod AKMG och plats för evenemanget var Torslandas fd flygfält på Hisingen i Göteborg. Här har Aeroklubben lyckats skaffa sig en fin tävlingsplats på en bit av de gamla startbanorna, även om asfalten verkar vara lite skrämmande för oss som är vana vid gräsfält.

Att den hårda asfalten och det rådande blåsiga vädret inte var en lyckad kombination ihop med rostig tävlingsrutin, fick dessvärre många deltagare erfaras. Sorgligt nog lyckades nästan en tredjedel av startfältets 14 man, mer eller mindre, totalkvadda sina modeller vilket gav en liten sur eftersmak. Frågan är om en vintertävling överhuvudtaget går att genomföra så här års när vädrets nyckfullhet så lätt kan fördärva så många timmars arbete. Kanske hellre då lägga en vintertävling mitt i smällkalla vintern eftersom modellerna tål kyla bättre än blåst. Hursomhelst är AKMG:s initiativ att, genom en vintertävling, förlänga tävlingssäsongen lovvärt och arrangörerna utförde en fin prestation genom att få tävlingen att flyta. Ett varmt tack för den varma korven som fritt erbjöds de deltagande. Det kändes aningen bättre att se på sin nykvaddade modell med en dylik korv i näven.

Några stora sensationer bjöd inte tävlingen på. ALF ESKILSSON vann som väntat, den stora klassen följd, något oväntat, av Ingolf Jonsson, Båda Kungsbacka MFK. Ingolf som debuterade i storstunt, imponerade genom tre säkra flygningar där han fint avpassade sin modells kapacitet till det blåsiga vädret. Conny Åqvist, Kungshamn MFK, belade 3:e plats med sin nu 9 år gamla modifierade Nobler.

I semistunten vann combatioten Ingemar Larsson Vänersborgs MK kanske upplyft till denna seger genom att ha figurerat såsom omslagspojke i senaste numret av SLIS-Bulletinen. Han lyckades tom utföra tjugisiga ingångar i figuren: åttor över huvudet.



Conny Åqvist får hjälp med tankningen av semi-stuntvinnaren Ingemar Larsson
Foto: Ulf Selstam



Bedrägligt glada miner visar det här gänget upp. 1000-tals arbetstimmar till spillo.
Foto: Ulf Selstam

Ronnie Isacson, Gråbo MFK, lyckades knipa 2:a platsen före klubbkamraten Anders Lundgren. Oturs-gubbar i semistunten var Claes Jansson, Kungsbacka MFK (2 kvaddade modeller) på 4:e plats och 5:e Hans Öhlund, AKMG (en kvaddad modell).

Sammanfattningsvis kan sägas att man måste antingen vara mycket rutinerad allvädersflygare eller också en aning knäpp för att ställa upp till tävling i 0-gradig styv kuling – och ändå tycka att detta är det roligaste som finns!!

Ulf Selstam

KONSTFLYGNING

Årets första F3A, Sport-Pop, tävling

Sol, från klarblå himmel, varmt, ja nästan sommarvarmt, kanske något i blåsigaste laget för de flesta, många tävlande, hela 23 st i F3A och Sport-Pop.

Ja, så kan man beskriva årets första F3A och Sport-Pop tävling som gick i Jönköping den 17-18 maj och som arrangerades av Jönköpings Radioflygklubb. Det var väl något av krisstämning dagarna innan tävlingen, hur skulle det gå med resan till Jönköping, det var många som ringde och undrade om det blir någon tävling, Skulle det finnas bensin att köpa så att de tävlande kunde ta sig hem igen. Det hela löste sig dock då arbetsmarknadens parter gjorde upp och det blev arbetsfred i Sverige igen.

Många hade med all rätt väntat ända in i det sista med anmälningen, vi i arrangörsklubben trodde först att det inte skulle bli någon tävling då det inte kom in några anmälningar till den. Sista dagen formligen rasade det in anmälningar och till sist var det hela 23 st i de båda klasserna. Ett mycket stort deltagarantal till årets första tävling.

Det var många både kända och okända förmågor som dök upp på klubbens fält på lördag morgon vid genomgången, först och främst hela gänget i F3A som möttes igen efter vinteruppehållet, det var Benny, Sture, Kenneth och många många fler, allt som allt 13 st.

På Sport-Pop sidan var det inte riktigt så många men 10 st är ingen dålig deltagarsiffra för Sport-Pop. Många av dem hade inte tävlat i Jönköping förut, det var ju två år sedan vi stod som arrangör för en Sport-Pop tävling. Klart är att under de åren har det kommit fram många duktiga flygare som med all säkerhet kommer att återfinnas i toppen av prislister framöver. Nämnas kan Tommy Andersson, Mariestad, "Jocke" Nordlund, Ulricehamn och Colin Fairall från Göteborg.

Tävlingen började med en omgång F3A och fortsatte sedan med Sport-Pop, mer än två omgångar i varje klass hanns det inte med på en dag, en sak som gjorde att det gick lite snabbare i F3A var att bedömning av start och landning har tagits bort, den finns dock med i Sport-Pop.

I övrigt vad gäller F3A så kan man väl säga att förra säsongens toppflygare även i år ligger i topp. Bengt Lundström som förra året kom till Jönköping med en mindre kärra och även mindre motor, han hade i år minskat ner planet ytterligare, därtill satt dit en motor som var mindre än 0,8 kubik. Han hade väl lite svårt att hävda sig med den lilla kärnan, mycket beroende på den stundtals mycket hårda vinden, han kom dock inte på sista plats i tävlingen. Vad kommer Bengt med till nästa års tävling i Jönköping måntro?

Många hade väl trott att Sture Persson från arrangörsklubben skulle vinna tävlingen då han låg väldigt väl till ända fram till sista flygningen, men då liksom många gånger förr visade Benny Kjellgren att han även i år ligger väl framme i täten. Det innebar att Benny tog ytterligare en inteckning i det uppsatta vandringspriset som går över tre år.

I Sport-Pop var det främst Tommy Andersson från Mariestad som genom sitt mycket lugna och säkra sätt att flyga till slut kom att vinna. Betydligt hårdare var det om andra och tredje plats. När en flygning återstod låg Colin Fairall tvåa, men fick efter sista flygningen se sig besegrad av "Jocke" Nordlund från Ulricehamn, en ung, mycket lovande flygare, som vi säkert kommer att få se mer av.

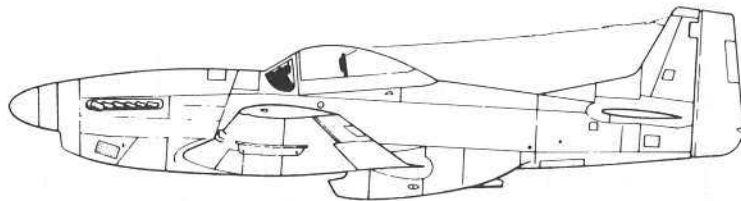
Det kom en "yngling" på en mycket välputsad större motorcykel, det var många som tilltade på den fina cykeln, när så "ynglingen" fått av sig hjälmen och lite överdragskläder, visade det sig vara SMFF:s nyvalde ordförande Kenneth Gustavsson från Göteborg, som hade äran att gästa oss i Jönköping.

Till sist, ett tack till alla tävlingsdeltagare, till domare, och inte minst ett tack till alla medlemmar i klubben som ställde upp som funktionärer. Alla hälsas välkomna tillbaka till nästa års tävling i Jönköping.

För Jönköpings Radioflygklubb
Gösta Andersson

SKATA MODELLER

FAI — STAND-OFF — POPULÄR
FINNS HOS HOBBYHANDLARE



Motordrivna modeller

	Skala	Sp. vidd	Motor	Ca pris
ASTRO				
Velie Monocoupe	1:8	1245	EL 05	225:—
GOLDBERG				
Cessna Skylane 62		1570	5-7 cc	498:—
HEGI				
Piper Tomahawk	1:5,7	1820	10	1415:—
Piper PA 18	1:5,9	1810	10	615:—
MANO				
Safari MFI-17		1520	6½	695:—
REEVES				
Hawker Hurricane	1:6	2030	10	975:—
Supermarine Spitfire		1600	10	565:—
TOP FLITE				
S E 5a		1345	7-10	515:—
Bell Airacobra		1525	7-10	515:—
F8F-2 Bearcat		1525	10	620:—
F4U-1A Corsair		1550	10	620:—
P-51B Mustang		1525	6½-10	515:—
P-47-D Thunderbolt		1525	8-10	620:—
P-40 Warhawk		1525	8-10	515:—
VERON				
Sopwith 1½ Strutter	1:8,5	1220	2,5-3,7cc	440:—
Avro 504 N	1:8,5	1420	3,8-6	550:—
Hawker Tomtit		1320	3,7-5,6	550:—
Tiger Moth	1:7	1270	3,5-6,5	500:—
WIK				
Piper Super Cub	1:7	1540	3,5-6	610:—
MICRO MOLD				
Major Mannoek		2032	10	895:—
Bleriot XI		2616	10	1050:—
Blackburn 1912		2387	10	975:—
Focke Wulf FW190D-9		1130	3,5-5	590:—
Mustang P51B	1:10	1130	3,5-5	590:—
Spitfire 24 Seafire		1117	3,5-5	590:—

Segelmodeller

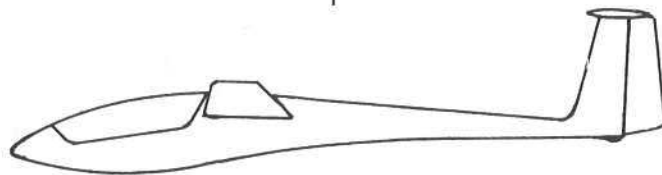
	Skala	Sp. vidd	Ca pris
ASTRO			
ASW 15	1:6	2262 mm	350:—
ASW 17		3352	560:—
HEGI			
ASW 19	1:5	3000	1375:—
ASW 17		1820	295:—
SB 7		2300	445:—
WANITSCHKE			
ASW 19	1:4	3750	820:—
ASW 20	1:6	2500	1030:—
HP 18	1:4	3750	1365:—
Jantar 1	1:4	4750	1320:—
Jantar Standard		3140	1230:—
L S 1	1:6	2500	625:—
WIK			
Kestrel	1:6	2840	610:—

Motorseglare

	Skala	Sp. vidd	Motor	Pris
ASTRO				
Fournier RF4	1:6	1830 mm	EL 15	280:—
Partenavia Victor		1420	2 x EL 05	280:—
REEVES				
Fournier RF4-D	1:4	2800	6½-10 cc	850:—
SCHLÜTER				
Sperber	1:6	2830	3½-6½	990:—

Helikoptrar

	Skala	Rotor	Motor	Pris
KAVAN				
Alouette 2	1:10	1080 ø	6,5 cc	1450:—
D:ø m. koll. pitch	1:10	1080	6,5	1950:—
Bell Jet Ranger	1:6,4	1600	10	3200:—
Lockheed 286L	1:7,4	1450	10	3950:—
SCHLÜTER				
Bell 222	1:9	1300	10	2615:—
Bell Jet Ranger		1300	10	2540:—
BO 105	1:9	1300	10	2685:—
Lockheed Cheyenne		1300	10	3800:—



Generalagent

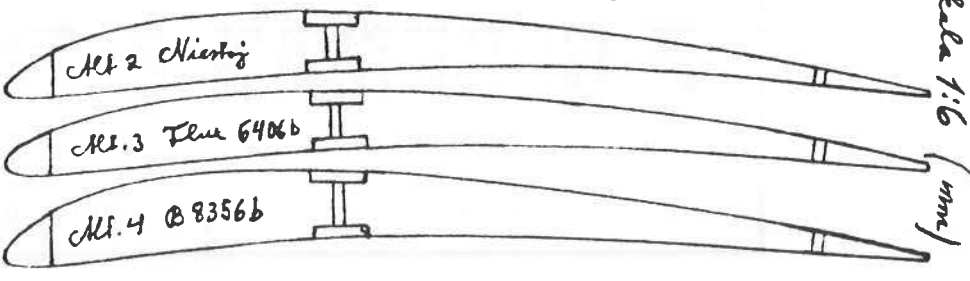
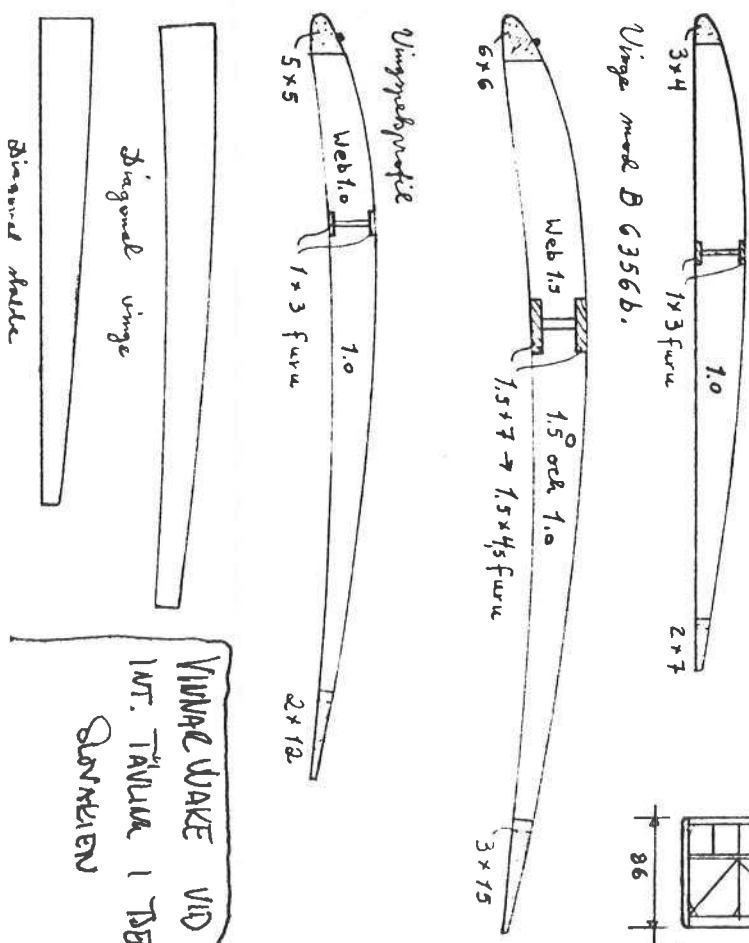
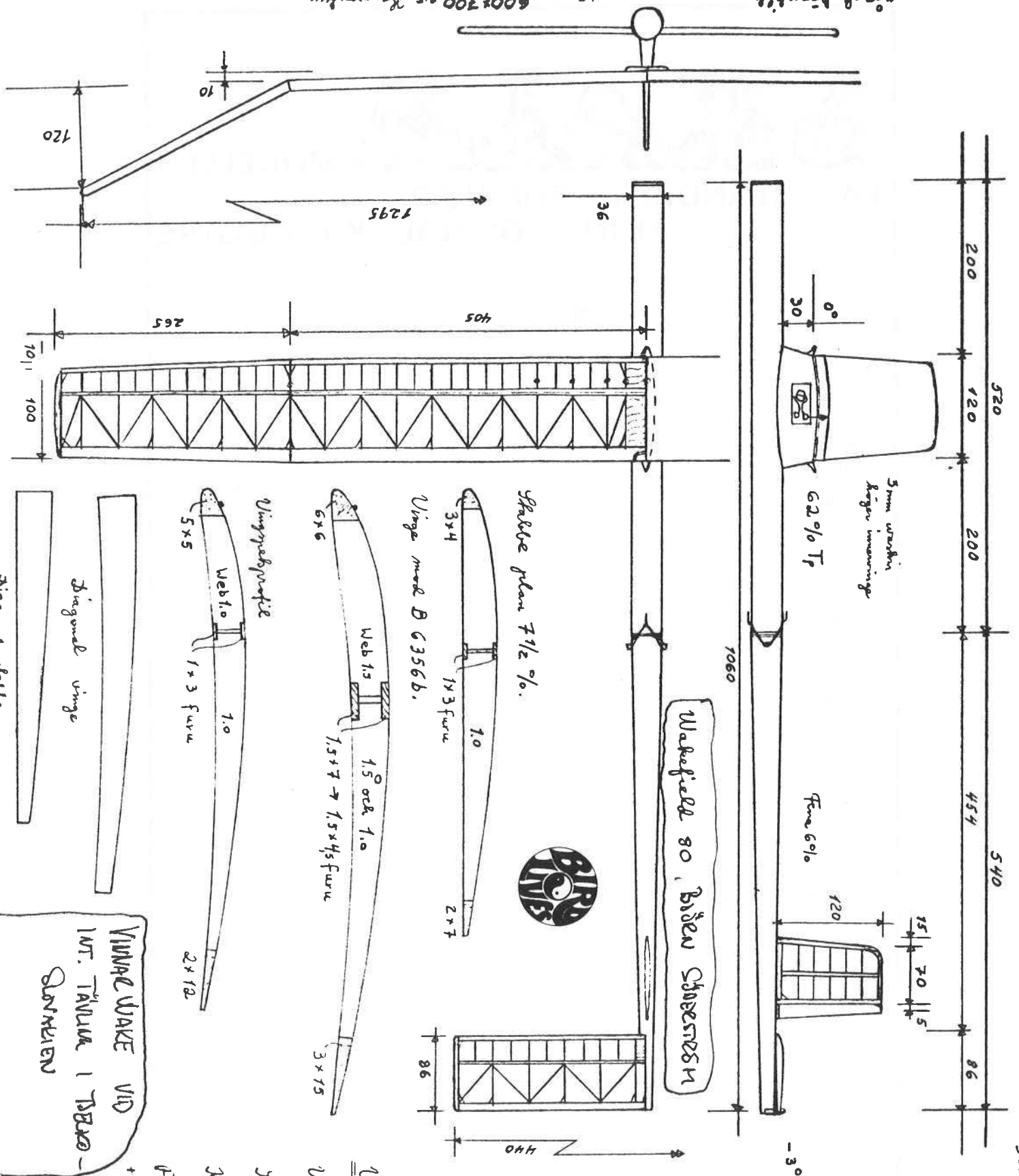
B BECKMAN & Co AB

Sverige:
Wollmar Yxkullsgatan 1
116 50 Stockholm Tel 08/44 23 23

Norge:
Svanemyr & Beckman, Asker
Tel (02) 78 03 90

Model height

prop. 600x700 or 800x1000



Skala 1:6 (mm)

Uljelka o sferic

Uinge	45 g	15,07 dm ²
Skale	7 g	3,78 dm ²
Plavica	95 g	
Prigovore	45 g	
+ Bežina		

VINAR WAKE VID
INT. TAVLVA I TBRO
SANTVEN

192g 18.85 dm²

Klass F3B

1. Kvalificering till SM och UT.
 - a Platspoäng kan fås på alla sanktionerade F3B-N och FAI tävlingar med minst 15 startande från minst 3 klubbar. TVÅ hela omgångar måste genomföras för att tävlingen skall ge kvalificeringspoäng.
 - b Platspoäng ges till de 50% bästa i varje tävling.
 - c Segraren erhåller alltid 100 poäng, oavsett antalet deltagare i tävlingen, tvåan 99 poäng, trean 98 poäng o.s.v.
 - d De TRE bästa tävlingarnas platspoäng räknas.
 - e På SM får de starta som deltagit i minst 2 sanktionerade tävlingar sedan föregående SM.
 - f Till UT räknas tävlingarna från föregående UT till och med tävlingen före årets UT.
 - g SM och UT skall gå i samma tävling med skilda resultatlistor.
 - h Till UT kallas de 12 bästa seniorerna och de 4 bästa juniorerna, varav de 6 bästa seniorerna och de 3 bästa juniorerna tas ut för att utgöra grunden till landslaget, som tas ut vid uttagnings tävlingar senast 2 mån. före NoM eller VM.
 - i Till UT kommer samtliga med 0 poäng, bästa placering blir avgörande.
 - j SM skall om möjligt flygas i 5 omgångar.
 - k UT skall om möjligt flygas i 6 omgångar.
 - l SM med UT bör arrangeras över två dagar under hösten.
 - m UT till VM skall ske efter FAI reglerna. (gäller vårens UT)
2. Løgtävling.

Vid samtliga tävlingar skall lagresultat räknas. 3 tävlande ingår i laget, som skall vara anmält före första start.
3. Juniorklass.

Om antalet juniorer, i en tävling, är mindre än 3, tävlar de tillsammans med seniorerna. På anmälningsblanketten skall anges om den tävlande är junior. Junior tävlar i juniorklassen t.o.m. det år han(hon) fyller 18 år. Detta gäller alla sanktionerade tävlingar. Vid NoM och VM kan junior ingå i landslag.
4. Anmälningar till F3B tävlingar.

Se "Regler och bestämmelser för deltagande i tävling" meddelande från SMFF 80 02 15 i kubbparmen unde rubrik 6.

 - a Anmälan skall göras på förbundets anmälningsblankett och startavgiften skall vara betald före anmälningsstidens utgång.
 - b Den som vid påfordran ej kan bevisa att avgiften är betald, får ej starta.
 - c Ingen efteranmälan får godtagas av arrangören. Om sådan uppdragas och protest blir inlämnad, diskvalificeras den tävlande.

Svenska särbestämmelser på NORDISKA F3B-N reglerna.

- 3.4.c. Gummirep (längst 50 m) + lina = 150m är tillåten. I startögonblicket får gummirep + lina ej vara längre än 200 m.
 - 7.2. Flygningen ger 0 poäng om medhjälparen vid startförsöket släpper vinsch eller lina, eller annan utrustning som är fäst vid lina.
 - 9.4 Tidtagningen upphör när modellen stannar på marken.
 - 9.5. Poängberäkning efter tabell A
 - 10.7. Poängberäkning efter tabell B.
 - 12.6. Landningspoäng 2poäng/5cm = 100 poäng.

0 - 5 cm	100 p
5 -10	98
240 -245	4
245 -250	2
- Fram till grenkonferensen 1981 genomförs försök med ARBETSTID i F3B-N.
- Den tävlande får efter förberedelse tiden en arbetstid (termik 9 min. hastighet 5 min.) Under denna arbetstid får den tävlande göra så många startförsök han hinner med. Tidtagningen avbrytes när arbetstiden är slut.
- Startförsök får upprepas med ny arbetstid om: se NORDISKA 8.2.
- Samtliga omgångar räknas.
- Segelflygkommittén har beslutat komplettera "regelförsöket med arbetstid" med följande förtydligande:
- Startförsök får upprepas om detta meddelas tidtagarna: Uppgift A Termik. Inom 30 sek efter urkoppling. Uppgift B Hastighet. Innan första sträckan påbörjats, dock senast 30 sek. efter urkoppling.

80 06 09

På grund av tävlingsplatsernas olika utseende och placering i terrängen, är det omöjligt att med ledning av den uppmätta vindstyrkan, avgöra om det är lämpligt att flyga eller ej.

Segelkommittén rekommenderar därför att om vindstyrkan på startplatsen varaktigt (ej i byar eller korta vindstötter) överstiger 9 m/sek. skall tävlingsledare och överledare tillsammans med en representant (lottas) för varje påbörjat 20-tal tävlande, avgöra om och hur tävlingen skall genomföras.

På samma sätt bör tävlingsledningen, vid nederbörd, tillsammans med representanter för de tävlande, avgöra om det är lämpligt att flyga.

Klass F3B radiokontrollerade segelflygmodeller för höjdstart.

Modelldata:

POPULÄRKLASS A

Spännvidd	Max 2540 mm (100")
Total bäryta	Max 75 dm ²
Bärytebelastning	Max 75 g min 12g/dm ²
Antal servo	Max 3 st
Antal roderfunktioner	2 st (höjd-och sidoroder)
Extra utrustning	Utlösbar krok och bromsklaffar.

POPULÄRKLASS B

Spännvidd	Över 2540 mm
Total bäryta	Max 150 dm ²
Bärytebelastning	Max 75 g min 12g/dm ²
Flygvikt	Max 5 kg.

Specifikationer:

Modellflygplan vilket ej är försett med framdrivningsanordning och hos vilket lyftkraften alstras av aerodynamiska krafter som verkar på ytor, vilka förblir fixerade (d.v.s. ej roterande eller flaxande). Modeller med variabel geometri eller area måste överensstämma med reglerna både när ytorna är minimum eller maximum. Modellerna måste kontrolleras från marken av piloten genom radiostyrning. Varje variation av geometri eller area måste åstadkommas på avstånd med radiostyrning.

Tillåtet:

Modeller som flygaren sammansatt av prefabricerade delar och i vilka flygaren installerat all utrustning.

Ej tillåtet:

Modeller som levereras i färdigt skick och endast kräver några få minuters okvalificerat arbete att färdigställa eller modeller som byggts av annan person och är helt färdiga att flyga

Antal modeller:

2 st som får bytas under tävlingen.

Radio:

Radioanläggningen skall kunna användas samtidigt med andra radioanläggningar vilkas frekvens skiljer sig med 50 kilohertz. Anordningar som kan sända information från modell till pilot är ej tillåtna. I övrigt får bromsklaffar, utlösbar krok, och i Klasse B obegränsat antal servo, användas.

Startutrustning:

Endast löpstart är tillåten, med eller utan bryttrissa. Den tävlande håller sig med egen lina, längd 150 m vid 5kg belastning. Ingen omstart vid linbrott.

Antal starter:

3 - 5 starter beroende på antalet anmälda till tävlingen. Arrangören meddelar antalet starter vid genomgången före tävlingen.

Start: Alt 1.

Fri start under en period på 1 - 1,5 timma. Periodens längd bestäms av antalet startande (ca 10 min/tävlande) inom frekvensgruppen.

Alt 2.

5 minuters förberedelse tid, modellen skall ha kopplats ur 3 minuter efter startorder. Startordningen lottas.

sek	1/10	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
30	900	898,5	897	897	895,5	894	892,5	891	889,5	888	886,5
31	885	883,5	882	882	880,5	879	877,5	876	874,5	873	871,5
32	870	868,5	867	867	865,5	864	862,5	861	859,5	858	856,5
33	855	853,5	852	852	850,5	849	847,5	846	844,5	843	841,5
34	840	838,5	837	837	835,5	834	832,5	831	829,5	828	826,5
35	825	823,5	822	822	820,5	819	817,5	816	814,5	813	811,5
36	810	808,5	807	807	805,5	804	802,5	801	799,5	798	796,5
37	795	793,5	792	792	790,5	789	787,5	786	784,5	783	781,5
38	780	778,5	777	777	775,5	774	772,5	771	769,5	768	766,5
39	765	763,5	762	762	760,5	759	757,5	756	754,5	753	751,5
40	750	748,5	747	747	745,5	744	742,5	741	739,5	738	736,5
41	735	733,5	732	732	730,5	729	727,5	726	724,5	723	721,5
42	720	718,5	717	717	715,5	714	712,5	711	709,5	708	706,5
43	705	703,5	702	702	700,5	699	697,5	696	694,5	693	691,5
44	690	688,5	687	687	685,5	684	682,5	681	679,5	678	676,5
45	675	673,5	672	672	670,5	669	667,5	666	664,5	663	661,5
46	660	658,5	657	657	655,5	654	652,5	651	649,5	648	646,5
47	645	643,5	642	642	640,5	639	637,5	636	634,5	633	631,5
48	630	628,5	627	627	625,5	624	622,5	621	619,5	618	616,5
49	615	613,5	612	612	610,5	609	607,5	606	604,5	603	601,5
50	600	598,5	597	597	595,5	594	592,5	591	589,5	588	586,5
51	585	583,5	582	582	580,5	579	577,5	576	574,5	573	571,5
52	570	568,5	567	567	565,5	564	562,5	561	559,5	558	556,5
53	555	553,5	552	552	550,5	549	547,5	546	544,5	543	541,5
54	540	538,5	537	537	535,5	534	532,5	531	529,5	528	526,5
55	525	523,5	522	522	520,5	519	517,5	516	514,5	513	511,5
56	510	508,5	507	507	505,5	504	502,5	501	499,5	498	496,5
57	495	493,5	492	492	490,5	489	487,5	486	484,5	483	481,5
58	480	478,5	477	477	475,5	474	472,5	471	469,5	468	466,5
59	465	463,5	462	462	460,5	459	457,5	456	454,5	453	451,5
60	450	448,5	447	447	445,5	444	442,5	441	439,5	438	436,5
61	435	433,5	432	432	430,5	429	427,5	426	424,5	423	421,5
62	420	418,5	417	417	415,5	414	412,5	411	409,5	408	406,5
63	405	403,5	402	402	400,5	399	397,5	396	394,5	393	391,5
64	390	388,5	387	387	385,5	384	382,5	381	379,5	378	376,5
65	375	373,5	372	372	370,5	369	367,5	366	364,5	363	361,5
66	360	358,5	357	357	355,5	354	352,5	351	349,5	348	346,5
67	345	343,5	342	342	340,5	339	337,5	336	334,5	333	331,5
68	330	328,5	327	327	325,5	324	322,5	321	319,5	318	316,5
69	315	313,5	312	312	310,5	309	307,5	306	304,5	303	301,5
70	300	298,5	297	297	295,5	294	292,5	291	289,5	288	286,5
71	285	283,5	282	282	280,5	279	277,5	276	274,5	273	271,5
72	270	268,5	267	267	265,5	264	262,5	261	259,5	258	256,5
73	255	253,5	252	252	250,5	249	247,5	246	244,5	243	241,5
74	240	238,5	237	237	235,5	234	232,5	231	229,5	228	226,5
75	225	223,5	222	222	220,5	219	217,5	216	214,5	213	211,5
76	210	208,5	207	207	205,5	204	202,5	201	199,5	198	196,5
77	195	193,5	192	192	190,5	189	187,5	186	184,5	183	181,5
78	180	178,5	177	177	175,5	174	172,5	171	169,5	168	166,5
79	165	163,5	162	162	160,5	159	157,5	156	154,5	153	151,5
80	150	148,5	147	147	145,5	144	142,5	141	139,5	138	136,5
81	135	133,5	132	132	130,5	129	127,5	126	124,5	123	121,5
82	120	118,5	117	117	115,5	114	112,5	111	109,5	108	106,5
83	105	103,5	102	102	100,5	99	97,5	96	94,5	93	91,5
84	90	88,5	87	87	85,5	84	82,5	81	79,5	78	76,5
85	75	73,5	72	72	70,5	69	67,5	66	64,5	63	61,5
86	60	58,5	57	57	55,5	54	52,5	51	49,5	48	46,5
87	45	43,5	42	42	40,5	39	37,5	36	34,5	33	31,5
88	30	28,5	27	27	25,5	24	22,5	21	19,5	18	16,5
89	15	13,5	12	12	10,5	9	7,5	6	4,5	3	1,5

OFFICIELLA SVENSKA REGLER.Klaas F3f radiokontrollerade segelmodellflygplan för hangflygning.1. Definition av tävlingsprogram.

Den tävlande styr sin modell på ett sådant sätt att den flyger längs hanget och passerar två, inbördes parallella plan, vinkelrätt mot hanget och på 100 m avstånd från varandra.

Antalet genomförda passeringar flyges på tid.

2. Karakteristik av radiostyrda segelflygplan.

Bäryta	max	150 dm ²
Flygvikt, total	max	5 kg
Bärytebelastning		12 - 75 gr/dm ²

Radioanläggningen skall kunna användas samtidigt med andra radioanläggningar vilkas frekvens skiljer sig med 50 kilohertz.

Varje anordning för överföring av information från modellen till piloten är förbjuden.

3. Antal modeller.

Den tävlande får använda två modeller under tävlingen. Den tävlande får kombinera delarna hos modellerna, förutsatt att den resulterande modellen som används för flygning överensstämmer med reglerna och att delarna har kontrollerats före nästa tävlingsstart.

Modellerna skall märkas före första start.

4. Prefabrikation av modeller.

Tillåtet: Modeller som byggaren sammansatt av prefabricerade delar och i vilka byggaren installerat all utrustning.

Ej tillåtet: Modeller som levereras i färdigt skick och endast kräver några få minuters okvalificerat arbete att färdigställa eller modeller som byggts av annan person och är helt färdiga för användning.

12.4. Som landingspunkt räknas det ställe där flygplanets nos stannar efter landningen.

12.5. Landningsavståndet mätes från centrumlinjen till flygplanets nos.

12.6. Landning på centrumlinjen ger 250 p. För varje centimeter därifrån dras 1 p.

12.7. Landningspoäng ges ej om:

a. flygplanet berör piloten eller hans medhjälpare innan det stannat på landningsbanan.

b. flygtiden från det flygplanet kopplas från linan, i flyguppgift A, överstiger 6 min 30 sek. (390 sek)

c. flygtiden från det flygplanet kopplas från linan, i flyguppgift B, överstiger 4 min. (240 sek)

d. flygplanet ej ligger fritt och rättvänt på marken.

12.8. LANDNINGSBANAN.13. ÄNDRING AV BANOR.

13.1. Start- flyg- och landningsbanor kan ändras endast mellan flyguppgifterna.

14. ANTAL FLYGNINGAR

14.1 Ett tävlingsresultat är officiellt först när alla deltagare har erbjuddits 3 flygningar i var flyguppgift motsvarande 3 omgångar.

15. AVBROTT I TÄVLINGEN.

15.1. Om vindstyrkan ihållande överstiger 12m/sek. skall pågående omgång strykas, och ny omgång skall inte påbörjas förrän vindstyrkan varaktigt är under 12m/sek.

16. BEDÖMNING.

16.1. Flyguppgifterna bedöms av två domare som inte behöver vara desamma för alla deltagare. Domarens uppgift är - efter flygningens art - att ta tiden, kontrollera landningen och kontrollera överflygning av linjer.

16.2. Domarna skall omgående följa den tävlandes eller hans medhjälparens anvisningar om deras placering vid landningsbanan.

17. MÄTNHETER.

17.1. Tiden mätes i hela sekunder i flyguppgift A.

17.2. Tiden mätes 1/10 sek. i flyguppgift B.

17.3. Landning mätes i hela centimeter.

17.4. Överflygning av linjer registreras av linjedomare från marken.

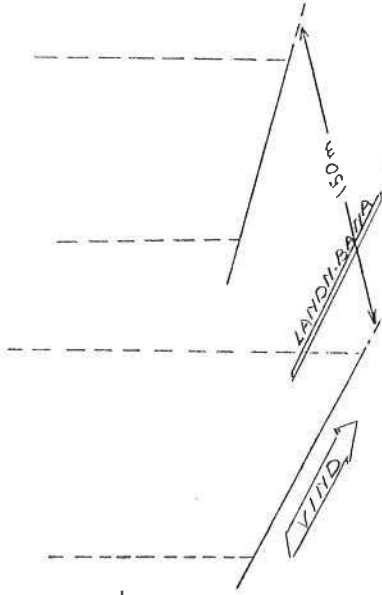
18. OMGÅNG.

18.1. Deltagarens omgångsresultat är de sammanträknade poängen av flygupp. A + B

19. PLACERING.

19.1. Deltagarens sänsta omgångsresultat strykes, och de övriga omgångspoängen summeras och ger då slutplaceringspoäng.

19.2. Om tävlande på de tre första platserna har samma slutpoäng, avgöres placeringen genom omflygning av flyguppuppgift B.

- 9.4. Tidtagningen startar när modellen kopplar loss från linan och pågår till dess modellen rört marken första gången.
- 9.5. Flyguppgiftens poäng beräknas efter följande formel:
- $$\frac{1000 \times P_d}{P_w} = \text{Flyguppgiftens poäng.}$$
- P_d = Deltagarens flygpoäng. P_w = Högsta flygpoäng. P_l = deltagarens landp.
10. FLYGUPPGIFT B HASTIGHET.
- 10.1. Hastighetsbanan är 150 m lång, och den skall om möjligt vara 90° mot vindriktningen.
- 10.2. Uppgiften är att flyga 4 längder = 600 m på kortast möjliga tid.
- 10.3. Deltagaren skall anvisas samma start startbanelinje och landningsbana.
- 10.4. När flygplanet passerar banlinjer skall en tydligt hörbar signal avges.
- 10.5. Tidtagningen startar när flygplanet första gång passerar startlinjen i riktning mot den andra banlinjen, och tidtagningen stoppar när flygplanet passerar mållinjen efter 4 längder.
- 10.6. Flygpoäng utdelas inte om:
- flygplanet inte har passerat startlinjen och påbörjat flyguppgiften inom 30 sek. efter det startlinan kopplats loss.
 - flyguppgiften inte genomförts.
 - medhjälparen "sekunderar" den tävlande under tidtagningen i flyguppgifter
- 10.7. Flyguppgiftens poäng beräknas efter följande formel:
- $$\frac{1000 \times T_w}{T_d} + P_l = \text{Flyguppgiftens poäng.}$$
- T_w = omgångens snabbaste tid. T_d = deltagarens tid. P_l = deltagarens landp.
11. HASTIGHETSBANAN
- Banlinjernas förlängning i vertikalplanet registreras med spegel eller siktställning.
- 
12. LANDNINGSBANA
- 12.1. Landningsbanan är 5 x 30 m, centrumlinjen på 25 m utmärkes med en smal plastrema eller liknande i kontrastfärg till banan. Vindriktningen skall om möjligt vara parallell med landningsbanan.
- 12.2 Om mer än en landningsbana används, skall avståndet mellan banorna ej vara mindre än 40 m.
- 12.3. Om mer än en landningsbana används skall deltagarna cirkulera på dessa.
5. Tävlande och medhjälpare.
- Den tävlande (piloten) måste själv manövrera med hjälp av sin radioanläggning.
- Varje pilot har rätt till en medhjälpare vid start.
- All signalering vid vändningar och tiduppgifter till piloten åligger tävlingsarrangören att ordna.
6. Definition av ett startförsök.
- Det är ett försök när:
- modellen har lämnat den tävlandes eller hans medhjälparens hand.
 - modellen inte startat inom 2 minuter från det ögonblick startorder givits.
7. Antal startförsök.
- Den tävlande får bara göra ett startförsök i varje flygning.
- Startförsök får dock upprepas om:
- modellen hindras starta av förhållanden som den tävlande inte råder över.
 - felfunktion uppstår i startsystem, tidtagning eller signalsystem
 - modellen kolliderar med en annan modell eller ett rörligt hinder.
 - flygningen ej blev bedömd beroende på misstag av domarna.
8. Ogiltigförklaring av en flygning.
- En flygning är officiell, när ett startförsök gjorts, oavsett vilket resultat som uppnåts.
- En flygning är officiell men räknas som 0 (noll) ifall:
- någon del lossnar under start eller flygning.
 - Lossnande delar under landning räknas ej.
 - modellen flyger inom den av tävlingsledningen anvisade säkerhetszonen.
 - modellen flygs av andra än den tävlande.
 - modellen hejdas i luften av den tävlande eller hans medhjälpare.
9. Organisation av starter.
- Tävlingen består av ett antal omgångar, hur många framgår av tävlingsinbjudan.
- Startordningen skall lottas varvid hänsyn skall tagas till radiofrekvenserna.

Den tävlande har rätt till 5 minuters förberedelseid från det ögonblick han kallas till startområdet. Tidigast efter 5 minuter kan en funktionär ge startorder.

Startorder får icke ges förrän tidigare startande avlägsnat sig från hanget (banan).

Modellen startas med handkast av den tävlande eller hans medhjälpare.

10. Banan.

Banan placeras längs med hanget och utmärkes i båda ändar av två flaggor eller siktkäppar, Vändplanen skall vara parallella och vinkelräta mot banan.

Vid varje vändplan placeras en domare (signalist) som flaggar eller signalerar med akustisk eller elektronisk signal när modellen passerar siktklinjen.

Användes flaggor höjes flaggan när modellen närmar sig vändplanet och slås hastigt ned när modellen passerar siktklinjen.

Landing sker inom ett rektangulärt område med måtten 50 x 100 m.

11. Antal flygningar.

Varje tävlande har rätt till tre (3) officiella flygningar.

Tävlingen skall om möjligt flygas i 6 omgångar med 10 sträckor per omgång.

12. Tidtagning.

a) Tidtagningen startar när flygplanet första gång passerar startlinjen i riktning mot den andra banlinjen, dock senast 1 min efter startorder.

Tidtagningen stoppar när flygplanet passerar mållinjen efter 10 längder. Tiden anges i sek. och tiondels sek.

b) Ingen flaggning eller signal ges förrän modellen passerar vändplanet.

c) Tidtagning och varvräkning utföres av minst 2 domare.

13. Landing.

a) Landing utföres inom markerat område. Modellen behöver inte sätta sig inom området, men måste stanna med nosen inom området.

b) Landing skall ske inom 1 min efter avslutad tidtagning.

c) Flyger modellen längre än 1 min efter avslutad tidtagning, ges ett tillägg på det antal sek modellen flyger efter 1 min.

4. MEDHJÄLPARE.

4.1 Den tävlande får ha nödigt antal medhjälpare vid start.

4.2 EN medhjälpare får hjälpa till under flygning och landing.

4.3. Medhjälparen får INTE PÅ NÅGON SÄTT hjälpa piloten under tidtagningen i flyguppgift B.-Hastighet.

4.4. Medhjälparen får vid löpstart inte släppa vinschen eller annan utrustning som är fäst vid linan.

5. STARTORGANISATION

5.1. Tävlingsledning skall anvisa startområde.

5.2. Tävlande har rätt till 5 min förberedelseid, räknat från från det ögonblick han kallas till startområdet och startorder givits.

5.3. Den tävlande skall före startorder tilldelas en landningsbana, vilken måste vara tillgänglig för honom, så länge han kan erhålla landningspoäng.

5.4. Startordningen lottas med hänsyn till frekvens (och nationalitet)

6. DEFINITION AV STARTFÖRSÖK

6.1. Det är ett startförsök när:

a. Deltagaren eller hans medhjälpare har släppt flygplanet.

b. Flygplanet inte har startat 3 minuter efter startorder.

7. DEFINITION AV OFFICIELL FLYGNING.

7.1. En flygning är officiell, när ett startförsök ej förts, oavsett vilket resultat som uppnåtts.

7.2. En flygning är officiell, men ger 0 poäng om:

a. flygplanet landar mer än 100 m från landningsbanans mitt.

b. startlinan inte kopplat loss 60 sek efter start.

c. medhjälparen släpper vinsch eller annan utrustning som är fäst vid linan.

d. startutrustningen inte överensstämmer med 3.4.

e. någon del av flygplanet lossnar under start eller flygning.

8. ANTAL FÖRSÖK.

8.1. Deltagaren har bara ETT försök i varje flyguppgift.

8.2. Ett försök får upprepas om a. b. c. d. e. uppstår, och detta inte kan belastas den tävlande.

a. flygplanet hindras från att starta.

b. startlinan går av eller vinschen "sviktar". (Gäller EJ egen startutrustn)

c. flygplanet kolliderar med ett annat flygplan eller hinder.

d. tävlingsfunktionär beordrar landing.

e. flygningen ej blev bedömd, beroende på misstag av dommare.

9. FLYGUPPGIFT A TIDSFLYGNING

9.1. Det ges 1 poäng för varje sekunds flygtid till max 360 sek.

9.2. För varje sekund över 360 sek dras 1 poäng upp t.o.m. 390 sek.

9.3. Överstiger flygtiden 390 sek. ges ingen flygpoäng.

NORDISKA F3B-N-regler för radiostyrda modellflygplan.

I regelfrågor som ej beskrivs i dessa regler gäller Sporting code.

1. FLYGUPPGIFTER

- 1.1. Flyguppgifterna avvecklas flyguppgift för flyguppgift inom varje omgång.
- 1.2. Var omgång består av två flygningar med landningar.
- 1.3. Flyguppgift A tidsflygning med landning
Flyguppgift B hastighetsflygning med landning.

2. FLYG- och RADIOTRUSTNING

- 2.1. Varje deltagare har rätt till att använda två flygplan under tävlingen.
- 2.2. Den tävlande får bara använda ett av flygplanen i samma omgång.
- 2.3. Det är tillåtet att ändra flygplanets vikt, genom invändig ballast, mellan flygningarna i omgången.
- 2.4. Flygplanet skall överensstämma med FAI:s krav på radiostyrda segelflygplan.
- 2.5. Anordningar som kan sända information från modellen till piloten är ej tillåtna.
- 2.6. Radioanläggningen skall kunna användas samtidigt med andra anläggningar när frekvensavståndet är max 50 kHz.
- 2.7. Variation av geometri eller area är tillåten endast om den kan åstadkommas på avstånd med radiostyrning.
- 2.8. Den tävlande får kombinera delarna hos modellerna mellan omgångarna förutsatt att den resulterande modellen överensstämmer med reglerna och att delarna kontrollerats före tävlingsstart.

3. STARTMETODER och HJÄLPMEDEL.

- 3.1. Tävlingsinbjudan skall innehålla beskrivning om och vilken typ av startutrustning som arrangören tillhandahåller.
- 3.2. Tävlingsledningen har rätt till att, när som helt under tävlingen, kontrollera den tävlandes egen startutrustning.
- 3.3. Egen startutrustning skall omedelbart efter start avlägsnas från startområdet.
- 3.4. Följande startutrustning är tillåten:
 - a. Löplina
Linlängd 150 m vid 5 kg belastning.
Bryttrissa, fast eller rörlig.
 - b. Vinschstart.
Linlängd 400 m vid 5 kg belastning.
Bryttrissan skall placeras minst 200 m framför vinschen.
Bryttrissan får placeras högst en meter över marken.
Vinschen skall vara försedd med backspärr som hindrar tillbakaspolning under start.
- 3.5. Startlinan skall vara försedd med en flagga, minst 5 dm² stor, eller en fallskärm, om denna inte aktiveras förrän planet kopplas loss.
- 3.6. Mellan flaggan och flygplanet skall vara minst flaggans längd.
- 3.7. Mellan fallskärm och flygplan skall avståndet vara minst 30 cm.

- d) Vid landning utanför banan ges ett tillägg på 10 sek.
- e) Minst 1 dommare bedömer landningen.

f) Är fältförhållandena på landningsbanan sådana att landningen avsevärt försämrats, kan tävlingsledningen slopa hela landningsmomentet. Under dessa förhållanden får modellen hejdas i luften.

g) Landning i säkerhetszon medför diskvalificering av flygningen.

14.

Slutresultat och prislista.

- a) Flygningens resultat anges som den tid i sekunder och tiodels sekunder, som det tagit att genomföra flygningen.

Tävlandes resultat i varje omgång uträknas enligt följande: $100 \times \frac{T_w}{T_l}$

där T_w är bästa tid i omgången och T_l den tävlandes tid.

Vid 6 omgångar räknas de 4 bästa

"	5	"-	"-	"	3	"
"	4	"	"	"	2	"
"	3	"	"	"	2	"

- b) Summan av de ej strukna omgångarna räknas.

c) Vid lika resultat mellan två eller flera tävlande avgör den tredje omgången placeringarna.

d) Skulle resultatet fortfarande vara lika mellan två eller flera tävlande, flyger dessa en skiljeflygning, vars tid ej inträffas i slutresultatet.

15.

Avlysning av tävling eller omgång.

Tävlingsledning kan avlysa eller uppskjuta en tävling eller omgång därav enligt följande:

- a) om vindstyrkan understiger 3 m/sek eller överstiger 20 m/sek mätt på hangkanten.
- b) om vindriktningen avviker mer än 45° från en linje vinkelrätt mot hetget.
- c) vid slagregn, dimma etc.

Senast 30 minuter efter avbrottet skall tävlingsledningen annullera omgången och inte starta omgången på nytt förrän tävlingsföretsättningar åter äro godtagbara, eventuellt på ny tävlingsplats.

16.

Organisation av tävlingar.

Vid utmärkningen av start- och landningsområden samt vändplanen skall tävlingsledningen taga behörig hänsyn till terräng- och vindförhållanden.

Ändringar i start-, flyg- och landningsområden skall ske mellan omgångarna.

Alla sändare skall förvaras i en depå med en ansvarig funktionär.

Klass F3F, SPECIALBESTÄMMELSER.

1. Kvalificering till SM och UT.
 - a) Platspoäng kan fås på alla sanktionerade tävlingar. De 3 bästa räknas.
 - b) Samtliga tävlande erhåller platspoäng.
 - c) Segraren erhåller samma poäng som antalet deltagare vilka startat i tävlingen.

Exempel.

På en tävling med 20 startande får:

1:an	20 poäng
2.	19 "
3.	18 "
4.	17 "

osv.

- d) Till SM räknas tävlingarna från och med föregående års SM till och med tävlingen före årets SM, UT inräknas ej.
- e) Till UT räknas från och med första tävlingen efter UT till och med tävlingen före UT.
- f) Till SM får de 40 bästa ställa upp.
- g) Till UT går de 12 bästa.
- h) UT-poängen uppräknas 3 gånger. Platspoängen på UT lägges till tidigare erhållna poäng.

2. Lagtävling.

Vid samtliga tävlingar räknas lagresultatet.

3 tävlande ingår i laget som skall vara anmält före första start

3. Juniorklass.

Om på en tävling antalet juniorer uppgår till 3 st eller flera, skall dessa få tävla i en egen klassi.

I juniorklass äger tävlande rätt att starta till och med det år han fyller 18 år.



TÄVLINGSREGLER

F 3 B-N

F 3 F

F 3 B POP.

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



ut



Glada, utsökt termikflygare.
Foto: Lars-G

Platsen för årets UT, Revingehed, är ju inte känd för att bjuda på lungt väder precis, så deltagarna hade kanske inte väntat sig detväder som bjöds.

0-3 m/sek, soligt, varmt och med växlande vindriktning. Helt enormt. Redan på ankomst.- och trimdagen var det så här läckert och det stog sig tävlingen igenom.

Det borde vara bäddat för stora flyoffer som vädret var. Med en termik som, om man inte förhastade sig, var lätt att identifiera, men som mellan varje större lyft var lurig att komma underfund med. Det gällde att vara kall och vänta ut godbitarna. Detta är svårt. Betydligt svårare än man tror innan man är på plats och tävlingen börjar. En max i början av perioden. Modellen landar kanske 200 meter bort och man är tillbaka på startplatsen med gott om tid för nästa start. Hur fördriva tiden? Sätten är olika, men en sak är klar. Detta är en stressfaktor, som är enorm och som definitivt påverkar flygarens psyke och hans (hennes) förmåga att göra riktiga bedömningar i det fortsatta flygandet. Här är den stora fördelen med en (1) uttagningstävling. Samma stress återfinns vi på dom internationella mästerskapen, där den tävlande i stort enbart startar modellen och andra i laget sköter marktjänsten.

FREDAG

F1A dag. Samma läckra väder. Alla snackade om jätteflyoff. Och nog såg det så ut efter första start när 14 man maxat. Några av förhandsfavoriterna hade dock missat. Håkan Broberg 36 sekunder och Per Qvarnström 5 sek. Per deppade något förskräckligt och ansåg det hela kört, men andra försökte peppa upp Per och till slut lovade han i alla fall att försöka sätta resten av starterna i säkra blåsor. Agne Hammar missade 15 sek. som senare skulle visa sig vara några för mycket.

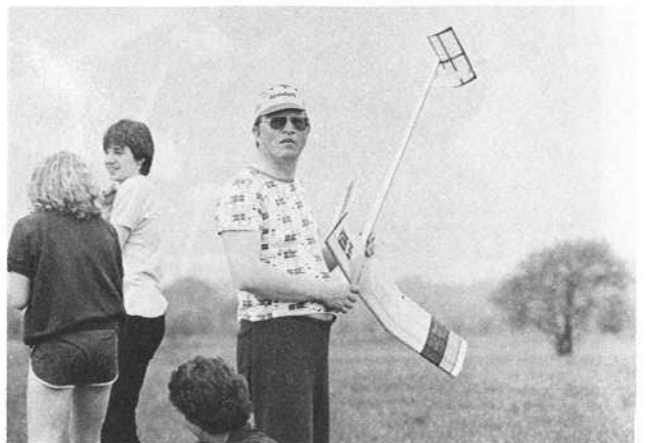
En koncentrerad Hans Eklund inför en start.
Foto: Lars-G



Lasse Larsson och Nisse Wallertin kopplar av mellan starterna.
Foto: Lars-G



Agne Hammar på väg ut med Thomas modell.
Foto: Lars-G

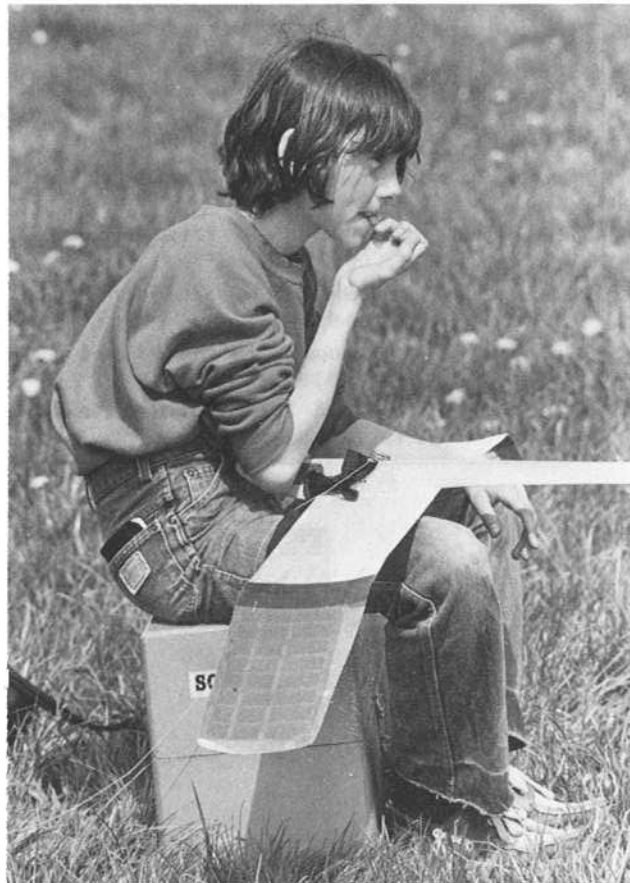


Bengt-Olof Thörnqvist från Fagersta med klubbkompisen Bengt Wendels modell. Bengt-Olof kom med i Wake laget till EM.
Foto: Lars-G





Jan Franzén har en skön stil i kopplingsögon-
blicket.
Foto: Lars-G



Thomas Weber från Solna, Kommande storflygare
om inte allt slår fel.
Foto: Lars-G



Anders Persson, AKM. Föll på en lina som inte
ville ramla loss.
Foto: Lars-G



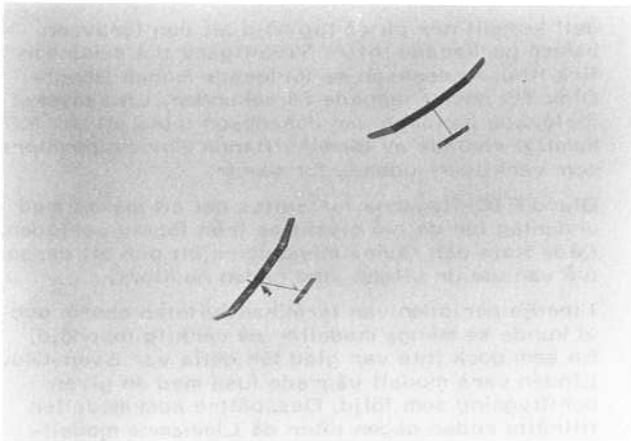
Håkan Nilsson med hjälpare. T.h Gösta Nilsson,
gammal storflygare i S-int. som F1A hette på den
tiden. Håkan fixade EM plats efter 7x180.
Foto: Lars-G



Per Qvarnström studerar andra. Det lyckades
bli en plats i laget igen.
Foto: Lars-G



Gunnar Holm släpper F1A i tidig morgonstund.
Foto: Lars-G



Piggybacking.
Foto: Lars-G



Inte ens långvingarna hjälpte för Bosse Jansson.
Foto: Lars-G



Avkoppling mellan varven. Gerald Boman, Bengt Wendel och Hallgrenare Gertie och Annika. Gerald till EM i FIC.
Foto och fötter: Lars-G



Nils Wallertin och Lasse Larsson genom glasögonen på Lars-G.
Foto: Lars-G, men vem höll i kameran?

I andra start maxade 13 man. Men bara 8 av dom 14 från första start lyckades sätta max nr 2. Bl.a missade Håkan Broberg igen, nu 11 sek. Bror Eimar 45 sek, Per-A Svensson 26 sek. Nils Wallertin 35 s och en stor nolla för Bo Jansson. Det var andra året i rad som detta händer. Det är dags att göra något åt komplexen (?) Bosse.

I tredje start var det bara 4 man som missade, men 2 av dom som tidigare hade 2 max. Bo Hallgren fick ihop 85 sek, och Anders Persson fick en nolla, sedan modellen stuckit upp i termik med linan hängande efter. Anders försökte jaga ikapp modellen och ta tag i linan för att göra starten längre bort, men terängen gjorde att han inte hann med riktigt.

Efter 4 starter var det bara 5 man kvar som hade fått ihop 720 sek. Lasse Larsson fick stiga av efter 30 missade sekunder. Dom 5 var: Gösta Franzén Håkan Nilsson, Junioren Thomas Hammar, Bengt Wendel och Gunnar Holm. 5 sek efter lurade Per Qvarnström, som nu insett att det inte längre var en omöjlighet att ta sig in i laget. Per flög nu fruktansvärt skärpt.

5:e start. 17 max. Och 2 missar av tätgruppen. Thomas Hammar missade 27 sek. och Gunnar Holm gjorde en jättemiss efter att totalt missbedömt väderet. Det blev bara 67 sek.

6:e start och 18 maxar. En av tättrion rasade. Bengt Wendel fick bara ihop 99 sek, trots ett intensivt markarbete (viftning). Nu var P.Q. 3:a.

Sista start. Täten gjorde inga missar, utan dom 12 första från föregående period såg bara till att ställningen höll sig. Nerverna hade släppt.

Gösta, Håkan och Per flög verkligen imponerande tävlingen igenom. Med undantag för Pers första start, som var lite chansning. Nerverna betyder mycket en sådan här tävling och många av dagens finaste flygningar kom till i sista perioden, när tättrion redan satt sina maxar och resultatet var klart.

Glädjeämnen för dagen var våra juniorer Thomas Hammar och Tomas Weber. Prydliga flygningar över lag och med juniorers förmåga att inte stressa och att aldrig ge sig. Missarna kommer oftast efter felbedömningar än att viljan tar slut. Med andra ord, rutin saknas ännu.

Hur som helst. Vårt EM lag är bra.

Lars-G

Klass F1B och F1C

Så blev det då lördag och dags för våra landslags- aspirerande F1B och F1C flygare att göra upp om EM-platzerna. Liksom gårdagen var de första perioderna praktiskt taget vindstilla och då speciellt den första som blev till en ren prestandamätning av de olika modellerna.

Först iväg var Leif Ericsson som kommit med bland de "stora" F1B-flygarna de senaste året. Hans väl-flygande modell gjorde en klar max och visade vägen för övriga gummiridare som alla så när som på två man maxade i denna period. De två som missade var S-O Linden och junioren Per Wittsäter som båda tappade ca 20 sek. Esso efter det att autostabben häktat upp sig så modellen tryckte medan Per inte fick tillräcklig utgångshöjd.

Även bland F1C-flygarna var det två man som inte uppnådde maxtiden. Det var Lars "Kola" Karlsson som tappade två futtiga sekunder och Gurra Ågren som efter lite luftcirkus åstadkom 81 sek. Att "Kola" överhuvudtaget kom i luften är värt ett omnämmande eftersom han på trimningen lyckats göra mer eller mindre byggsatser av sina modeller. En som klarade maxen med endast några futtiga sekunder tillgodo var Hans Lindholm som hela denna dag inte stod att känna igen. Han var mycket osäker och ägnade sig åt mycken luftcirkus.

När andra perioden började blev det lite mer rörelse i lufthavet och möjlighet till svag termik men samtidigt bjöds det också på "möjlighet" till sjunk. Bland F1B-flygarna var det hela fyra man som tappade värdefulla sekunder. Två av den varan förlorade junioren Lasse Lindén efter att hans mo-

dell kommit ner på så låg höjd att den försvann bakom parkerade bilar. Ytterligare två sekunder fick Knut Andersson se förlorade medan Bengt-Olov Törnqvist tappade 24 sekunder. Lika mycket förlorade junioren Jan Johansson trots att det fullkomligt vimlade av termikviftande Solnasupporters som verkligen jobbade för varan.

Bland F1C-flygarna fortsattes det att maxas med undantag för de två olyckliga från första perioden. Både Kola och Gurra missade rejält och att dessa två var ute ur bilden stod redan nu klart.

I tredje perioden var termikaktiviteten enorm och vi kunde se många modeller på verklig topphöjd. En som dock inte var glad för detta var Sven-Olov Lindén vars modell vägrade fusa med en given bortflygning som följd. Dessbättre kom modellen tillrätta redan dagen efter då Limhamns modell-flygare var ute på fältet i en klubb tävling. I samband med att man letade efter en försvunnen A1:a så hittade man Esso:s modell. Tala om tur. Två som för första gången i denna tävling förlorade sekunder var Björn Söderström och junioren Thomas Dahlström. Björne förlorade 50 sekunder medan Thomas tappade 32.

Även två av "power-gubbarna" fick för första gången vidkännas sekundförluster. Det var Lars-G Olofsson med tappade 53 sekunder och Lars-Åhman med 41. Båda "hittade" rejäla sjunkområden.

Fjärde perioden bjöd inte på några omsvängningar utan när vi gick till lunchvila var ställningen den att bland F1B-flygarna hade två man full tid och det var Bror Eimar och Leif Ericsson följda av Lasse Lindén med tappade 2 sek. Därefter Per Wittsäter med tappade 22 sek med Bengt-Olov Törnqvist och Jan Johansson ytterligare 2 sek efter.



Per Wittsäter imponerade och delade segern med Bror Eimar. Han e Gam han.
Foto: Lars-G



Esso Linden, Nimbus som ibland får till fina resultat.
Foto: Lars-G



Thomas Dahlström, Nimbus, duktig wakeflygare.
Foto: Lars-G



Dirigenten hos familjen Johansson, Inger.
Foto: Lars-G



Sture Johansson kollar Janne J:s vingar.
Foto: Lars-G



Julle väntar in rätt väder med hjälp av John Petterson, Kola försöker lära sig lite.
Foto: Lars-G



Ulf Carlsson, en annan EM resenär i FIC, demonstrerar dagens modeller med en gammal C-flygare och Göteborgare, Numera skåning, Acke Sjöström.
Foto: Lars-G



2/3 av grenstyrelsen, återstående tredjedel höll i kameran. Bo Jansson och Sture Johansson.
Foto: Lars-G



Julle Åkesson kom in i EM laget med mycket muskler bakom.
Foto: Lars-G



Leif Eriksson blir bättre och bättre. Snart slår det på UT också.
Foto: Lars-G



Lagmedlem Bror Eimar i samtal med tävlingsledare Lennart Hansson.
Foto: Lars-G

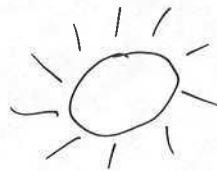


Vad är det för fel Björne?
Foto: Lars-G

Av F1C-flygarna hade fyra man full tid och det var Ulf Carlsson, Julle Åkesson, Gerald Boman och Hans Lindholm. Efter dessa följde Lars Åhman och L-G Olofsson.

Vinden tog nu i och den femte perioden kom att bli ödesdiger för många. I klass F1B noterades t.ex endast tre maxflygningar. Både Lasse och Leif väntade ut Bror och startade bara sekunderna efter honom men det var ett dåligt valt tillfälle. Bror vars modell kom högst fick 158 sek medan Lasse och Leif fick katastrofally dåliga tider kring 1,5 min. Per och Bengt-Olov maxade tillsammans med Esso vilket gjorde att Per och Bror delade förstaplatsen med Bengt-Olov närmast efter. Varken sjätte eller sjunde perioden kunde rubba denna ställning utan laget till EM i Jugoslavien i klass F1B fick följande utseende: junioren Per Wittsäter (1238 sek), Bror Eimar (1238 sek) och Bengt-Olov Törnqvist (1200 sek).

Bland F1C-flygarna fick nu både Gerald och Hasse känna på hur det känns att tappa sekunder, Gerald 31 och Hasse 20. Detta gjorde att Ulf och Julle var ensamma med full tid närmast följd av Hasse och Gerald. Eftersom Hasse fortsatte att tappa sekunder i både sjätte och sjunde perioden så fick EM-laget följande utseende: Ulf Carlsson (1260) Julle Åkesson (1260) och Gerald Boman (1229 sek).



Fladdermusens Solträff 1/6-80

Plats: Revingehed
Väder: Hård byig vind, uppehåll!

Fladdermusens sedvanliga otur med vädret håller i sig. Även denna gång skulle vädret äventyra arrangemanget och påverka resultaten markant.

Tävlingen inleddes med en analys av de särdeles svåra förhållandena med vansinnig vindriktning och turbulent startplats. Alla var tillfreds med att en sån här gång måste den tävlande få starta en bit ifrån startpölen för att undvika en stor trädunge i vindriktningen. Somliga deltog inte på genomgången och lyckades inte få klart för sig kontentan av den förän det var för sent!



Debut som Wakeflygare, Bo Jansson.
Foto: Rose-Marie Olofsson



Ulf Carlsson i en ny roll, som F1A flygare.
Foto: Rose-Marie Olofsson

Första periodens väder tillät relativt bra flygningar och flest maxar noterades i denna perioden. I det turbulenta vädret hade F1A-modellerna svårt att klarasig. Ett lugnare område avlöste den turbulenta ca 200 m ner i vindriktningen, och hade modellerna fortfarande höjd då, kunde de få bra tid. Annars blev det bara minuten!
Vädret blev under dagen allt sämre men några topp-tider noterades ändå.

F1A

Anders Persson inledde med 2 max och såg ut att lämna övriga fältet poänglöst. Efter 2,45 i tredje och sedan två 0-or blev det ändå en andraplats. Johan Petterson gnetade ihop en max och fyra starter vilket räckte till vinst i seniorklassen. Göran Norlin, Fladdermusen hade kunnat greja segern med en högst måttlig start i sista men det "bidde" bara 26 där så han fick nöja sig med en välförtjänt tredjeplats.

Startar från 50 m höjd var ovanliga och garanterade ingen bra tid! Bland juniorerna i F1A var standarden förvånansvärt hög. Ingemar Johansson från Fladdermusen totalvann med tiden 540 sekunder. Mycket starkt av en så färsk kille. Han vann även 10-starters konkurrensen överlägset och har alla förutsättningar att utvecklas. Tävlingslugn, träningsflit och lagom stöd hemifrån!
Stefan Gustafsson, en annan Fladdermus hade en kanontid på gång efter tredje start men en nolla i fjärde och 45 i sista petade honom till tredjeplatsen. Jan Nilsson, Bromölla, hade 5 justa starter och blev 2:a med dem.

A1

Senordelen vanns av Lars Andersson. Juniorsidan dominerades av Fladdermusen. Maxtiden sattes till 90 sekunder och det var alldeles lagom. I protokolllet syns att många haft chansen att arbeta sig uppåt i prislistan efter en dålig inledning tack vare 90 s maxtid! Martin Högerdahl och Thomas Fiedler kämpade tappert i toppen. Thomas vann

10 starters, Martin blev då tvåa. Nu var det ombytta roller. Martins fina Abdul klarade tre max. Nu fick han revansch för den bortstallade Abdulny-fly-offen! En överlägsen seger blev det trots bara 15 sek i sista starten! Thomas fick inte en enda max men gjorde ändå flera bra starter. Ingemar Johansson som totalvann F1A, gjorde 4 starter i A1, det gjorde även Klas Ljunggren. De slutade som trea och fyra med Klas först. Bortflygningar och trädskräpning var orsaken till nollorna.

Patrik Åkesson inledde uselt men kämpade sig uppåt och slutade femma. När han lär sig rätta starttekniken vinner han!

F1C

F1C vanns av L-G Olofsson som den här gången inte hade tid att springa runt och fota och snacka så mycket. Det blev desto bättre flygning. En ny-tändning till VM-Spanien, 81 vore smaskens. F1C och Sverige behöver det! Endast en missad max och 825 i sluttid fick han. Ingen hänsyn till avstannande konkurrenter här inte!

Eddy flög bra och bort som vanligt! Ulf bröt, Lundblad bäst. Julle slog sönder och Anders P fusade av kroppen!



Lars-G Olofsson monterar ihop vinnarmodellen, KIKO.
Foto: Rose-Marie Olofsson

F1B

Per Qvarnström ledde efter tre starter medan en flopp i tredje, plus klantiga upphittare, stoppade vidare framfart för hans del.

Knut Andersson lyckades med konststycket att få ihop 878 sekunder! Verkligen bra gjort. Lennart Hansson lyckades också med konststycket, inte en max men ändå 828 i sluttid. All tur han hade här skulle passat bättre i andra sammanhang!

Olof Nerud och Anders Håkansson bildade kö trots fem starter var. Dessa jämte Flodström står inte att känna igen. För några år sen var de bra och flög säkert. Orken och lusten har nog sinat om inte det är dåligt gummi förstäss. Wakefieldflygarnas spottkopp!

Som helhet

En stenhård tävling på flera vis. Många juniorer kämpade tyst och flög bra! Så även en del seniorer.

Redan i tävlingens inledning däremot, kom en gnällig ton från deltagarhåll. Startplatsen skulle enligt Anders Håkansson ligga på helt annat håll än den av arrangören utsedda. Håkanssons alternativ var däremot så olämpligt att ingen notis togs av det. (Tur var det). Sedan gnälldes det på att man fick sina tider kapade på grund av träns som stod i vägen. Arrangören hade dock på ett tidigt stadium tillåtit ett visst "flyt" på startplatsen men få hade vett att utnyttja det! När detta utnyttjades protesterades det! Stelbent värre! (det är ju emot reglerna hette det!) Även arrangören kunde dock ha varit lite

snabbare i besluten, det skall lugnt konstateras. Arrangören måste flytta startplatsen mitt i en period, oavsett vad vissa deltagare tycker, om föhållandena så kräver. En kort paus och sedan li lång förlängning kan hindra onödigt bråk.

Per Q



Foto: Per Q.

ABDUL-CUP

Abdul-cup söndagen den 27/4 på Revingehed. Arrangör: Mfk Fladdermusen Lund Väder: Mestadels mulet, 2-5 m/s. Ingen nederbörd. Måttlig till obef. termik.

Det var 39 anmälda ABDUL-combattanter som skulle göra upp om pokalen den här dagen. Pokalen som satts upp till denna tävling syntes vida omkring där den satt på sekretariatbussen.

35 kom till start, 28 juniorer och 7 seniorer, resten hade förmodligen kvaddat dagarna innan. De flesta anmälningarna kom från arrangörsklubbens egna led. Det var dock glädjande att så många anmält sig från grannklubbarna.

Följande regler tillämpades:

- 1 minuts max
- 10 sekunders startförsökstid
- 4 starter
- fly off med en minuts max om fler än en flugit
- fullt
- I övrigt som A1

Tanken med dessa regler är främst att ge nybörjarna en sportslig chans att tävla med sina enkla nybörjarmodeller. Det går ju för all del att tävla även med den gamla reglerna, men behållningen av en sådan tävling är begränsad. Det skulle visa sig att våra egna regler var en fullträff!

Den svaga vinden innan och under första perioden medgav många trimflygningar. Många tog tillfället i akt och trimmade in sina helt nybyggda modeller. I den första tävlingsstarten blev det lite rörigt. Många skulle ju nu klara av sin första tävlingsflygning i livet. Klart man är nervös då! Hur som helst så maxade 9 av 23 i första perioden. En av dem var Klas "Knådan" Ljunggren från Fladdermusen som med en verklig kalasstart flög bort sin bästa ABDUL. Reserven, en snyggare sak visserligen, flög inte lika bra senare. Flera av förhandsfavoriterna hade tagit för lätt på den här nybörjartävlingen och var dåligt förberedda.



Björn Gustafsson får hjälp med fusen av Åke Qvarnström, Stefan Gustafsson kollar att den blir lång nog.
Foto: Per Q.

Björn och Stefan Gustafsson var ett par av dessa som inte fick noterat tid alls i första perioden. Det blev nu en hel hög nya talanger som tog fram de fina takterna och presterade maxflygningar. Christian Pripp klarade de 60 med glans i sitt livs första tävlingsstart. En liten "knort" från Helsingborg, Nils-Petter Jönsson, flög en ytterst välbyggd ABDUL. Ett rent flygmönster och maxen var klar.

Ingen stark termik stod att finna så säkra starten var melodin. Ute på ena kanten av startlinjen, i grupp 1, dirigerade Göran Norlén upp den ena maxen efter den andra. Den grupp nybörjare som Göran lett på en fritidsgård fick nu luft under vingarna. Särskild säkerhet uppvisade en Thorvald Fredriksson. Inga konstigheter utan spikraka starter och fint flyt i glidet.

Patrik Åkesson, med ärftlig belastning smög upp en max även han i den lugna vinden i första start. Johan Nilsson, Martin Hägerdahl och Ingemar Johansson var några andra som verkade ha ordning på modeller och nerver så här i inledningen.

Andra perioden innebar att bara två av dem som maxade i första missade i andra. De var Nils-Petter och Anders Larsson.

Tredje Perioden startade efter en halvtimmes paus. Vinden hade ökat och temperaturen hade sjunkit. Det var nu klart svårare väder än under de inledande perioderna. Patrik Åkesson var en av de första att bevisa att det fortfarande gick bra att maxa. I prislistan framgår att de som redan tidigare haft ordning på modellerna kunde klara det knepigare vädret. 9 av 28 maxade i tredje.

Thomas Fiedler, vars ABDUL flög verkligen bra hade efter tre starter tre max. I fjärde blev det, efter en massa trassel, bara 4 sekunder. Av dem som hade tre max var det bara Thomas som missade i sista starten. Till fly-off kom alltså:



De fyra fly-off-deltagarna efter prisutdelningen, fr. v Martin Högerdal, Thorvald Fredriksson, Ingemar Johansson och Patrik Åkesson, alla Fladdermöss.
Foto: Per Q.



Klas "Knåden" Ljungren och Stefan Gustafsson med Thorvald Fredrikssons modell inför fly-off.
Foto: Per Q.

Thorvald Fredriksson, Patrik Åkesson, Ingemar Johansson, Martin Hägerdahl. Spännande värre!

Efter sedvanligt flyofftumult, precis som på de stora evenemangen, stod de tävlande där på linje. Det syntes att nerverna var på helspänn. Skulle någon klara två minuter?

Eftersom solen tittade fram anade man att termik kunde finnas och vem skulle i så fall hitta den? Startsignalen gick och först i luften var Thorvald som med samma säkerhet som under dagen tidigare nådde full höjd och gjorde en säker uppkoppling. Ingemar var i luften strax efter Thorvald, koppling, men den elaka modellen skar omedelbart till höger. Strax ovanför marken lirkade dock Ingemar upp den igen med stort lugn. Men den skar i nästa moment definitivt ner i backen. Tiden blev fyra sekunder. Ingen reservmodell till hands och bruten kropp!

Martin och Patrik startade ungafår samtidigt. Jägge gjorde perfekta starter. Martins modell tycktes ha kommit in i ett svagt termikområde för den gjorde ett par stall. Tråkigt nog fortsatte sen ställa ner i marken efter det. Patriks modell hade ingen vidare luft men seglade säkert till sig sekunder ändå. Den landade på 1,09. Vi trodde han vunnit men en glad Thorvald hade skrapat ihop 1,17 och vann med det. Martin som nog hade bästa luften fick 59. Ingemar fick 4. Hans kärna skar ju.

Det blev idel Fladdermöss i läten. Först på 10:e plats kom en utomklubbare. Det var Johan Pennborn från Helsingborg. Han flög med instruktörs-kursmodellen från i Januari!

På 13:e kom Mats Carlqvist, Limhamn och på 14:e Jukka Keinänen. Thomas Nordborg, Limhamn 17:e.

Seniorklassen vanns av Martti Bogdanoff. Eva Arvidsson hade sänat grejat till en fly-off även där.

ABDUL-CUP blev som helhet ett rungande bevis på att en ny tävlingsordning för våra nybörjare är högaktuell.

Det måste till mer ACTION! Det vanliga 5-starters systemet och 2-3 minuters flygtid kan ju söva den piggeste!

VÄLKOMNA NÄSTA ÅR TILL ABDUL-CUP!



Thorvald Fredriksson, segraren i ABDUL-Cup mottager buklan av Åke Qvarnström. Thorvald vann efter jämn fly-off.
Foto: Per Q.

RESULTAT

LÖFSTATRÄFFEN F3B Populär A och B 1980.05.10

Arrangör: E21 FK Gamen, Norrköping

A	1161
1 Lennart Andersson, RC Team	920
2 S-Å Larsson, Karlsborgs RC	

B	
1 Mikael Gustavsson, Stockholms RFK jun	1144
2 Ernst Börjesson, RFK Ikaros	1046
3 Per Nyberg, RFK Ikaros	1013
4 Lars-Åke Ståa, RFK Ikaros	990
5 Magnus Johansson, St Mellösa MFK jun	986
5 Lennart Andersson, RC Team	986
7 Krisster Cederlund, RFK Ikaros jun	967
8 Roland Nordstedt, RFK Ikaros	913
9 Torbjörn Cederlund, RFK Ikaros	852
10 S-Å Larsson, Karlsborgs RC	816
11 Lennart Johansson, St Mellösa MFK	806
12 Per Kempe, Norrköpings RFK	796
13 P-G Wiklund, St Mellösa MFK	757

14 Anders Hermansson, FK Gamen	689
15 Sven Gustavsson, SRFK	658
16 Erik Karlsson, RFK Ikaros	573
17 Göran Lax RC Team	478
18 Bo Johansson, RFK Ikaros	362
19 Ola Eriksson, RFK Ikaros	311
20 Lars Hultberg, FK Gamen	310
21 Anders Littorin, RFK Ikaros	106

QM-pylontävlingen i Emmaboda den 18 maj 1980

1 Stig Danielsson, Emmaboda RFK Strut	1,39,5	20
2 Börje Ragnarsson, Växjö RCK	1,48,2	19
3 Anders Wahlström, RFK Gripen	1,47,1	18
4 Tommy Kristiansson, RFK Gripen	2,09,7	17
5 Bo Magnusson, Motala MFK	1,45,6	16
6 Ingvar Larsson, RFK Ulvandrarna	1,44,8	15
7 Bob Magnusson, Hökklubben	2,08,2	15
8 Boris Dahl, Motala MFK	2,07,6	9
9 Tord Hylander, RFK Kometen	1,43,9	8
10 Claes-Åke Bodén, RFK Gripen	2,19,0	8
11 Per Nilsson, RFK Gripen	1,58,7	6
12 Boris Persson, Hökklubben	2,09,0	6
13 Rune Svenningsson, Jönköpings RFK	2,12,3	6
14 Anders Boström, RFK Kometen	--	0

VÅRTÄVLINGEN 1980

Tid 80 04 19-20

Plats: Gråbo MFK:s modellflygfält

Arrangör: Gråbo MFK

34 st av de 52 anmälda svarade vid upprop

15 st avstod från att starta, 19 st gjorde startförsök under någon av omgångarna,

1 Håkan Lindqvist, Stocholms RFK	3266,5
2 Mats Lind, Säffle MFK	3061,5
3 Anders Robertsson, RC Kompis Hålsing	2758
4 Bengt Lundgren, Säffle MFK	2469
5 Lars Ström, Gråbo MFK	2208,5
6 Tore Gustavsson, Säffle MFK	1975,5
7 Ernst Börjesson, Ikaros Örebro	1898,5
8 Leif Jönsson, Stockholms RFK	1890
9 Lars Strannegård, Gråbo MFK	1814
10 Conny Äqvist, kungshamns MFK	1329
11 Per Nyberg, Ikaros Örebro	702
12 Gunder Karlsson, Blue Max Falköping	603
13 Torgny Karlsson, Blue Max Falköping	585
14 Stig Sjöstedi, Lidköpings MFK	541
15 Attie Heikkilä, Lilla Edets MFK	310
19 Kjell Lindqvist, Ålängs MFK	0
19 Bengt Johansson, Christinehamns RFK	0
19 Tomas Karlsson, Kungsbacka MFK	0
19 Bo Nylund, Lidköpings MFK	0

Lagtävling

1 Säffle MFK

7506

LT-Höbbytrofen F3F

1 Anders Rättzén, L-22	3904
2 Christer Gillgren, A-302	3715
3 John Knudsen, M-130	3661
4 Jan Carlsson, M-8	3601
5 Leif Stén, L-20	3544
6 Lennart Olsson, M-15	3519
7 Peter Blomdahl, M-336	Jun 3512
8 Niilo Thulander, M-336	3388
9 Göran Karlsson, A-302	3343
10 Staffan Kuuse, P-71	3333
11 Thomas Malmberg, M-130	3285
12 Rolf Hansson, M-130	3257
13 Bertil Gustavsson, M-130	3239
14 Tom Nilsson, M-15	3220
15 Kjell-Åke Elofsson, R-149	3189
16 Håkan Svensson, L-20	3171
17 Pär Bergkvist, M-130	3128
18 Jörgen Davidsson, M-130	2931
19 Ulf Hansson, M-15	2848
20 Mats Johansson, L-22	Jun 2762
21 Sven-Åke Larsson, R-150	2663
22 Mikael Knudsen, M-130	Jun 2021
23 Ulf Svensson, M-130	Jun 1921
24 Stig Sjöstedt, R-11	657
25 Björn Svensson, M-130	478
26 Kaj Malmkvist, M-158	0

Starflyers EI-tävling (länsmästerskap)

EI-multi	
1 K-G Viberg, Vallentuna MfK	885 p
2 J O Levenstam, Starflyers	520
3 Ch Gillgren, Micros	

EI-Termik	
1 J von Segeboden, Starflyers	1346
2 Ch Gillgren, Micros	1217
3 G Karlsson, Micros	1126
4 J O Levenstam, Starflyers	1083
5 R Levenstam, Starflyers	Jun 1055
6 P A Eliasson, Starflyers	957
7 P Juneus, Starflyers	771
8 B Beckman, Bodö RC	762
9 M Norberg, Ovalsiljan	756
10 C Tollei, Starflyers	725
11 M Levenstam, Starflyers	Jun 715
12 K-G Viberg, Vallentuna	704
13 N Englov, Starflyers	551
14 S Hellsström, Starflyers	526

Fladdermusens Solträff 1/6

FIA sen	
1 John Pettersson, AKM	512
2 Anders Persson, AKM	505
3 Göran Norlén, FLMSN	492
4 Jan-Erik Andersson, AKM	404
5 Alve Hansson, Limh.	366
6 Bo Söderström, Limh.	298
7 Per Qvarnström, Flmsn	292
8 Lars-G Olofsson, AKMG	241
9 Lars Andersson, Limh	207
10 Martti Bogdanoff, Limh	204
11 Bertil Andersson, Limh	180
12 Henrik Axelsson, Limh	157

FIA Jun	
1 Ingemar Johansson, Flmsn	540
2 Jan Nilsson, Bromölla	513
3 Stefan Gustafsson, Flmsn	485
4 Lars Norlén, Flmsn	395
5 Lars Blanke, Limh	313
6 Svante Thorell, Limh	311
7 Per Norlén, Flmsn	226
8 Ulf Nilsson, Flmsn	50
9 Mariin Hägerdahl, Flmsn	42

A1 Jun (90s max)	
1 Martin Hägerdahl, Flmsn	360
2 Thomas Fiedler, Flmsn	292
3 Klas Ljunggren, Flmsn	265
4 Ingemar Johansson, Flmsn	257
5 Patrik Åkesson, Flmsn	215
6 Jyrki Laine, Eskilsta	202
7 Johan Nilsson, Flmsn	190
8 Philip Ghanström, Flmsn	169
9 Mats Carlqvist, Limh	133
10 Thorvald Fredriksson, Flmsn	122
11 Christian Pripp, Flmsn	90
12 Mikael Olofsson, AKMG	89
13 Måns Westesson, Flmsn	78
14 Anders Larsson, Flmsn	60
15 Stefan Gustafsson, Flmsn	53
16 Märten Jönsson, Limh	26
17 Henrik Axelsson, ?	2

FIB	
1 Knut Andersson, AKM	878
2 Lennart Hansson, AKM	828
3 Per Qvarnström, Flmsn	600
4 Olof Nerud, AKM	538
5 Anders Håkansson, AKM	512
6 Lennart Flodström, AKMG	428
7 Bengt Blomgren, Fk Snobben	402
8 Tore Nilsson, Bromölla	324

FIC	
1 Lars-G Olofsson, AKMG	825
2 Eddy Astfeldt, Esk	491
3 Ulf Carlsson, AKMG	487
4 L-G Lindblad, Esk	468
5 Julle Åkesson, FLMSN	364
6 Anders Persson, AKM	349

A1 Sen	
1 Martti Bogdanoff, Limh	318
2 Lars Andersson, Limh	235

HKG

1 Kent Hammar Limh	109
2 Martti Bogdanoff, Limh	94
3 Märten Jönsson, Limh	70
4 Thomas Nordberg, Limh	65
5 Mats Carlqvist, Limh	19

77-cm	
1 Lars Andersson, Limh	183
2 Märten Jönsson, Limh	171
3 Martti Bogdanoff, Limh	170
4 Mats Carlqvist, Limh	155
5 Thomas Nordberg, Limh	89
6 Thomas Fiedler, Flmsn	82

Lidköping F3B-N 24-25/5	
LAG	
1 Ludvika	13721
2 Säffe I S206	13653
3 Stockholm A28	13637,5
4 Säffe II S206	13003,5
5 St. Mellösa T 254	9844,5
6 Kristinehamn	11403,5
7 Djursholm B253	9844,5
8 Lidköping 2 R11	7953,5
9 Lidköping 1 R11	2698,5

Jun	
1 M Johansson, T254	4139,5
2 M Gustavsson, A28	4114,5
3 L Skoog, T27	3877,5
4 M Lundgren, P71	3481,0

Sen	
1 T Gustavsson, S236	5173
2 S Gustavsson, A28	5096
3 T Karlsson, R146	4983
4 P Nyberg, T63	4920,5
5 B Johansson, W67	4894,5
6 M Lindh, S236	4860
7 H Lindqvist, A28	4775,0
8 J Levander, Y105	4763,0
9 B Lundgren, S236	4703,5
10 G Karlsson, R146	4661
11 P G Wiklund, T254	4628,0
12 L Sundell,	4581
13 T Ruud, T254	4566,5
14 K Norelius, S236	4548,0
15 E Moberg,	4466
16 K-Å Elofsson, R149	4462,5
17 L Jönsson, A28	4427,0
18 E Börjesson, T63	4372,5
19 T Jonsson, Z52	4270,5
20 L Johansson, T254	4001,5
21 K Karlsson, R11	3909,5
22 B Johansson,	3820
23 T Häggander, S236	3752
24 B Samuelsson, B253	3686
25 U Persson, S236	3617
26 J Skogster, B253	3582
27 L Blomdahl	3118
28 B Lutman,	3117,5
29 A Söderholm, W67	3106,0
30 L Ström, P71	3043,5
31 L Strannegård, P71	2766,5
32 R Lidblom, Y108	2594,0
33 S Engberg, B253	2576,5
34 B Larsson, A28	2512,0
35 B Nylund, R11	2256,5
36 T Ahlberg, R11	2081,5
37 S Björn, R11	1787,5
38 K Torsell, R11	617,0

Resultat av uttagningslävlingarna i Ystad 17, 18 maj 1980, till Nordiska mästerskapen i F3F

1 Anders Rättzén, L22	3904
2 John Knudsen, M130	3661
3 Jan Carlsson, M8	3601
4 Christer Gillgren, A302	3715
5 Leif Stén, L20	3544
6 Staffan Kuuse, P71	3333
7 Lennart Olsson, M15	3519
8 Peter Blomdahl, M15	3512
9 Håkan Svensson, L20	3171
10 Thomas Malmberg, M130	3285

Juniorer	
1 Peter Blomdahl, M15	3512
2 Mats Johansson, L22	2762

Resultat vid uttagningslävlingarna i Lidköping 24, 25 maj 1980, till Nordiska mästerskapen i F3B-N.

Sen	
1 Tore Gustavsson, Säffe MFK	8726,0
2 Mats Lindh, Säffe MFK	8620,5
3 Bengt Johansson, Ludvika RfK	8441,5
4 Per Nyberg, Ikaros Örebro	8309
5 Lennart Sundell, MFK Skvadern	8232,5
6 Bengt Lundgren, Säffe MFK	7710,5
7 Alf Söderholm, Ludvika RfK	7353
8 Ernst Börjesson, Ikaros Örebro	7252
9 Jan Levander, Örnköldsviks RfK	6544
10 Trygve Ruud, St Mellösa MFK	6411
11 Torsten Johansson, Östersunds MFK	5809,5
12 Rickard Lidblom, MFK Flygarna	5640

Jun	
1 Mikael Gustavsson, Stockholms RfK	7519
2 Magnus Johansson, St Mellösa MFK	6931,5

UT-80

F3A	
1 Benny Kjellgren, Tidaholm	2640
2 Kenneth Holm, Marks	2536
3 Sture Persson, J-köping	2469
4 Yngve Lindholm, Södertälje	2215
5 Kjell Dalsheim, Dalajärna	2168
6 Ernst Toftand, Sölvesborg	2163
7 Leif Johansson, Tidaholm	2054
8 Ivan Husum, Norge	1925
9 Tore Jämtegård, Norge	1898
10 Bengt Lundström, Göteborg	1734
11 Ingemar Gustafsson, Tidaholm	1685
12 Kent-Åke Björklund, Vårgårda	1668
13 Josef Toth, Runö	1629
14 Jan Sjölander, Södertälje	1597
15 Ola Malmesson, Göteborg	1459
16 Rune Lanbråten, Norge	1301
17 Rolf Gustafsson, Tidaholm	1267
18 Sven-Åke Nilsson, Linköping	1100
19 Stig Johansson, Marks	1061
20 Bertil Andersson, Runö	923
21 Ingemar Svensson, Linköping	834
22 Jan Eklöv, Linköping	779
23 Colin Fairall, Göteborg	45

Hkp lävling, Västra Gästrike Flygklubb Modellsektionen 14-15 juni 1980

Helikopter Populär	
1 Bert Erik Stövling, Säster Dal. RfK	1345
2 Ola Forsberg, Åkersberga RfK	1186
3 Thony Stövling, Skedsmo MfK Oslo N	1019
4 Lars Olsson, Malmö RfK	977
5 Rune Svenningsson, Gislaveds RfK	220

Helikopter	
1 Per Nordström, Nyköpings Modellklubb	1857
2 Anders Svensson, Åkersberga RadiofK	1497
3 Leif Engblom, RfK-Crash Märsta	703

Ulf Johansson deltog utom tävling (2787 p) Norrköpings RfK

Vintertävlingen den 22/3-80 Göteborg

Semistunt	
1 Ingemar Larsson, Vänersborgs MK	978
2 Ronnie Isacson, Gråbo MfK	447
3 Anders Lundgren, Gråbo MfK	441
4 Glaes Jansson, Kungsbacka MfK	326
5 Hans Öhlund, AKMG	100

F2B Stunt	
1 Alf Eskilsson, Kungsbacka MFK	3738
2 Ingolf Jonsson, Kungsbacka MFK	2867
3 Conny Åqvist, Kungshamns MFK	2744
4 Jan Bjernby, Kungsbacka MFK	2514
5 Mats Franzén, Karlstad MFK	2396
6 K-E Börjesson, Kungsbacka MFK	2338
7 Mats Franke, Karlstad MFK	2035
8 Ulf Selstam, AKMG	1320
9 Kauko Kainulainen, AKMG	1209

UPPSALA FLYGKLUBBS MAJTÄVLING 3 maj 1980

A1 yngre jun 27 anm.	
1 Johan Sannerö, UfK	672
2 Magnus Sundstedt, Borlänge	669
3 Per-Ola Eimar, Solna	597
4 Greger Saers, Borlänge	585
5 Göran Öberg, Norberg	576
6 Bjarne Wendle, UfK	557
7 Roger Karlsson, Norberg	495
8 Christer Andersson, Norberg	483
9 Stefan Romberg, Eskilstuna	414
10 Magnus Tränkner, Täby	413
11 Krister Söderbäck, Solna	405
12 Per-Erik Olsson, Norberg	370
13 Krister Lindblad, Eskilstuna	370
14 Tobias Frid, Eskilstuna	363
15 Anders Piirhonen, Norberg	322
16 Crister Vainonpää, Norberg	316
17 Mats Bagge, Gamen	291
18 Tomas Andersson, Eskilstuna	257
19 Roger Carlsson, Norberg	256
20 Per Findahl, Norberg	233
21 Mats Karlsson, UfK	157
22 Staffan Klingvall, Eskilstuna	115
23 Roger Nemeth, Eskilstuna	32

A1 äldre jun 11 anm	
1 Ola Karlsson, Norberg	575
2 Anders Olsson, Norberg	539
3 Peter Nemeth, Eskilstuna	499
4 Per Persson, Norberg	468
5 Jonas Frid, Eskilstuna	453
6 Jan Karlsson, Eskilstuna	422
7 Thomas Tränkner, Täby	387
8 Stefan Gustavsson, Fladdermusen	253
9 Sören Nilsson, Eskilstuna	176
10 Annette Ljung, Gamen	172

77 cm jun och sen 5 anm	
1 Per Gren, Härnösand	Jun 451
2 Anders Larsson, Härnösand	Jun 336
3 Olle Gren, Härnösand	Jun 317
4 Anders Edström, UfK	Jun 254
5 Alve Hansson, Limhamn	158

F1A jun 19 anm	
1 Lars-Erik Larsson, Västerdalarna	900
2 Tommy Rehnström, Gamen	799
3 Jan Fransén, UfK	750
4 Anders Söderbäck, Solna	691
5 Tomas Hammar, Solna	674
6 Jan Pettersson, Linköping	666

7 Mikael Holmbom, Skvadern	599
8 Jan Backman, Eskilstuna	588
9 Peter Björklund, Solna	586
10 Fredrik Hallgren, Gamen	579
11 Thomas Tränkner, Täby	537
12 Lars Dahlström, UFK	524
13 Per-Erik Olsson, Norberg	523
14 Tomas Weber, Solna	502
15 Per Gustavsson, UFK	428
16 Berni Skarin, Linköping	385
17 Stephan Björklund, Solna	277
18 Stefan Gustavsson, Fladdermusen	98

F1A sen 57 anm

1 Alve Hansson, Limhamn	900+240+80
2 Kjell Magnusson, UFK	900+240+70

F1A sen 57 anm

1 Alve Hansson, Limhamn	900+240+80
2 Kjell Magnusson, UFK	900+240+70
3 Håkan Nilsson, Östersund	900+160
4 Anders Persson, AKM	900+ 90
5 Lars Larsson, AKMG	887
6 Gösta Franzén, UFK	879
7 Håkan Broberg, Borlänge	878
8 Bror Eimar, Solna	860
9 Per Sjölund, Härnösand	848
10 Torsten Eriksson, UFK	847
11 Lars Karlsson, Gamen	835
12 Inge Sundstedt, Borlänge	831
13 Ingvar Sares, Borlänge	818
14 Per Digrell, Solna	815
15 Gunnar Holm, Solna	799
16 Bo Hallgren, Gamen	799
17 John Pettersson, AKM	798
18 Lars Söderbäck, Solna	794
19 Roland Frid, Eskilstuna	785
20 Mats Rosling, UFK	778
21 Holger Sundberg, UFK	774
22 Bengt Lindqvist, Sigluna	766
23 Bengt Wendel, Fagersta	728
24 Lorentz Björklund, Täby	713
25 Per Johansson, Linköping	708
26 Gösta Nilsson, Östersund	678
27 Åke Fernstedt, UFK	676
28 Olle Sandahl, Mysingen	669
29 Bo Jansson, Linköping	667
30 Erik Sund, Waxholm	653
31 Kjell Dahlshelm, Västerdalarna	631
32 Rune Olsson, Gamen	628
33 Börje Jonsson, Gamen	615
34 Michael Borell, Östersund	605
35 Ulf Lejdstrand, Skvadern	602
36 Rune Liljegren, Täby	590
37 Ola Andersson, Västerdalarna	573
38 Håkan Andersson, Skvadern	566
39 Agne Hammar, Solna	496
40 Bengt Pettersson, Linköping	493
41 Ove Pettersson, Fagersta	477
42 Gösta Rask, Waxholm	459
43 Per-Arne Svensson, UFK	436
44 Kjell-Åke Jonsson, Östersund	418
45 Tomas Ekendahl, Eskilstuna	403
46 Lennart Friberg, Trelleborg	349
47 Lennart Findhöj, Norberg	244
48 Arne Friberg, Trelleborg	199
49 Peter Tigér, Eskilstuna	132

F1B jun och sen 14 anm

1 Björn Söderström, Solna	871
2 Lennart Hansson, AKM	825
3 Rolf Sundin, Skvadern	798
4 Per Willsäter, Gamen	778
5 Inger Johansson, Solna	774
6 Johan Åkerman, UFK	753
7 Leif Eriksson, Härnösand	750
8 Bengt Blomberg, Gamen	718
9 Jan Zetterdahl, Solna	710
10 Jan Johansson, Solna	659
11 Lennart Flodström, AKMG	606
12 Sture Johansson, Solna	491
13 Johan Bagge, Gamen	488
14 Lennart Backman, Eskilstuna	178

F1C jun och sen 13 anm

1 Ulf Carlsson, AKMG	891
2 Lars Åhman, Gamen	883
3 Gerald Boman, Solna	853
4 Anders Enström, Härnösand	836
5 Lars-G Olofsson, AKMG	826
6 Lars-Gunnar Lindblad-Eskilstuna	825
7 Dag Forsén, Gamen	707
8 Gunnar Ågren, UFK	692
9 Hans Lindholm, Västerås	624
10 Lars Karlsson, Gamen	595
11 Eddy Asifeldt, Eskilstuna	540
12 Jan-Olle Åkesson, Fladdermusen	360
13 Urban Nygren, Solna	213

Lagtlävling

1 AKMG	
F1A Lars Larsson	887
F1C Ulf Carlsson	891
F1C Lars-G Olofsson	826
2 Uppsala 1	
F1A Gösta Franzén	879
F1A Kjell Magnusson	900
F1A Mats Rosling	778
3 Borlänge	
F1A Ingvar Sares	818
F1A Inge Sundstedt	831
F1A Håkan Broberg	878

4 AKM	
F1A John Pettersson	798
F1A AndersPersson	900
F1B Lennart Hansson	825
2523	
4 Solna 1	
F1A Gunnar Holm	799
F1B Björn Söderström	871
F1C Gerald Bohman	853
2523	

6 Härnösand	
F1A Per Sjölund	848
F1B Leif Eriksson	750
F1C Anders Enström	836
2434	

7 Uppsala 2	
F1A Torsten Eriksson	847
F1A Holger Sundberg	774
F1B Johan Åkerman	753
2374	

8 Gamen 3	
F1A Bo Hallgren	799
F1A Lars Karlsson	835
F1B Bengt Blomberg	718
2352	

9 Gamen 2	
F1A Tommy Rehnström	799
F1B Per Willsäter	778
F1C Dag Forsén	707
2284	

10 Östersund	
F1A Håkan Nilsson	900
F1A Gösta Nilsson	678
F1A Michael Borell	605
2183	

11 Eskilstuna	
F1A Roland Frid	785
F1C Eddy Asifeldt	540
F1C Lars-Gunnar Lindblad	825
2150	

12 Gamen 1	
F1A Rune Olsson	628
F1A Börje Jonsson	615
F1C Lars Åhman	883
2126	

13 Solna 2	
F1A Bror Eimar	860
F1A Tomas Weber	502
F1B Jan Zetterdahl	710
2072	

14 Skvadern	
F1A Håkan Andersson	566
F1A Mikael Holmbom	599
F1B Rolf Sundin	798
1963	

15 Linköping 1	
F1A Per Johansson	708
F1A Bengt Pettersson	493
F1A Bo Jansson	667
1868	

16 Uppsala 3	
F1A Jan Franzén	750
F1A Per-Arne Svensson	436
F1A Åke Fernstedt	676
1862	

17 Norberg 1	
A1 Anders Olsson	539
A1 Ola Karlsson	575
A1 Per Persson	468
1582	

17 Norberg 2	
A1 Christer Andersson	483
A1 Göran Öberg	576
F1A Per-Erik Olsson	523
1582	

19 Linköping 2	
F1A Berni Skarin	385
F1A Jan Pettersson	666
1051	

Väst kustträffen Kungsbacka 26/4 1980

F2B Stunt	
1 Ove Andersson, Västerås FK, mfs	4016 p
2 Alf Eskilsson, Kungsbacka MFK	3910
3 Åke Nyström, Vallentuna MFK	3811
4 Ulf Selstam, Gråbo MFK	3410
5 Jan Bjernby, Kungsbacka MFK	3389
6 Conny Åquist, Kungshamn MFK	3318
7 Lars Roos, Trelleborgs MFK	3209
8 Karl-Erik Björnsen, Kungsbacka MFK	3110
9 Ingolf Jonsson, Kungsbacka MFK	3042
10 Johan Rasmussen, Vallentuna MFK	2927
11 Mikael Palm, Kungsbacka MFK	84

Semistunt	
1 Claes Jansson, Kungsbacka MFK	1236 p
2 Jan Bernisson, AKMG	1183
3 Ulf Palm, Kungsbacka MFK	994
4 Lennart Helje, Vallentuna MFK	775
5 Erling Linné, AKM	646
6 Håkan Lütke, Vallentuna MFK	454

Solstadspokalen, Karlstad 3/5 1980

F2D Combat	
1 Håkan Östman, Väsby MF	
2 Jörgen Finn, Väsby MF	
3 Per Stjärnesund, Västerås FK, mfs	
4 Ingemar Larsson, Vänersborgs MK	
5 Erik Huss, Skara LFK	
6 Björn Regnström, Vänersborgs MK	
7 Leif Göransson, Väsby MF	
8 Dan Johansson, Vänersborgs MK	
9 Bengt-Åke Fällgren, Oxelösunds MFK	
10 Mats Göransson, Väsby MF	
11 Mikael Olsson, Skara LFK	
12 Pavel Fröberg, Väsby MF	
13 Mats Franzén, Karlstads MFK	
14 Mikael Brorsson, Väsby MF	
15 Jan-Erik Johansson, Väsby MF	
16 Anders Pettersson, Karlstads MFK	

F2B Stunt	
1 Ove Andersson, Västerås FK, mfs	4406
2 Åke Nyström, Vallentuna MFK	4146
3 Jan Bjernby, Kungsbacka MFK	3410
4 Ingolf Jonsson, Kungsbacka MFK	3381
5 Johan Rasmussen, Vallentuna MFK	3229
6 Mats Franzén, Karlstads MFK	3209

Semistunt	
1 Göran Aronsson, Karlstads MFK	1609
2 Claes Jansson, Kungsbacka MFK	1445
3 Jan Bernisson, AKMG	1334
4 Hans Öhlund, AKMG	1018
5 Håkan Lütke, Vallentuna MFK	512
6 Tommy Öhlund, AKMG	420

Vårtävligen, Södertälje 10-11/5 1980

F2A Speed	
1 Göran Fällgren, Oxelösunds MFK	235 km/h
2 Ove Kjellberg, Solna MSK	211
3 Jan Rosengren, Solna MSK	204
4 Nils Björk, Solna MSK	-

F2B Stunt	
1 Ove Andersson, Västerås FK; mfs	3513 p
2 Åke Nyström, Vallentuna MFK	3055
3 Johan Rasmussen, Vallentuna MFK	1213

Semistunt	
1 Erling Linné, AKM	353 p
2 Lennart Helje, Vallentuna MFK	169
3 Håkan Lütke, Vallentuna MFK	130

F2C Team-Race	
1 Jan Gustavsson/Gunnar Härne	4,22 disk 4,54
Solna MSK	3,56 8,36
2 B-O Samuelsson/K Axilius	4,17 4,54 4,07
Galax	33 v 9,08
3 Ulf Larsson/Hans Andersson	4,59 3,57 3,59
Galax	3,53 9,36
4 Anders Appring/Göran Rylin	4,05 - 30 v
Vänersborgs MK	53 v
5 Ola Hesselvall/R Carlsson	5,32 5,01 7,05
Solna MSK	4,33
6 Per Stjärnesund/J Sandström	7,6 v 5,00 4,47
Västerås FK, mfs	50 v
7 Mats Böhlén/Gösta Bengtsar	disk 6,14

Good-Year	
1 Gösta Bengtsar, Vänersborgs MK	10,19
2 Per Stjärnesund, Västerås FK, mfs	13,24
3 Staffan Hovmark, ÖSFK	179 v

F2D Combat	
1 Jörgen Finn, Väsby MF	
Håkan Östman, Väsby MF	
3 Dan Johansson, Vänersborgs MK	
4 Pavel Fröberg, Väsby MF	
5 Per Stjärnesund, Västerås FK, mfs	
6 Ingemar Larsson, Vänersborgs MK	
7 Anders Pettersson, Karlstads MFK	
8 B-Å Fällgren, Oxelösunds MFK	
9 Leif Göransson, Väsby MF	
10 Mikael Brorsson, Väsby MF	
11 Staffan Hovmark, ÖSFK	

Nyköpingstävlingen 26/4 1980

F2A Speed	
1 Göran Fällgren Oxelösunds MFK	0 234,5 240,0 km/h

F2C Team-Race	
1 Mats Böhlén/Gösta Bengtsar	3,59 3,41 4,03
Vänersborgs MK	4,01 8,14
2 Jan Gustavsson/Gunnar Härne	98 v 4,25 75 v
Solna MSK	4,14 9,07
3 B-O Samuelsson/Kjell Axilius	3,56 3,58 4,40
Galax	4,00 104 v
4 Anders Appring/Göran rylin	4,24 3,46 wo
Vänersborgs MK	wo
5 Ulf Larsson/Hans Andersson	4,17 50 v 6,08
Galax	33 v
6 Ronny Carlsson/Ola Hesselvall	4,52 18 v 5,25
Solna MSK	4,53

F2D Combat	
1 Per Stjärnesund, Västerås FK, mfs	
2 Dan Johansson, Vänersborgs MK	
3 Jörgen Finn, Väsby MK	
4 Bengt-Åke Fällgren, Oxelösunds MFK	
5 Håkan Östman, Väsby MF	
6 Leif Göransson, Väsby MF	
7 Ingemar Larsson, Vänersborgs MK	
8 Mikael Brorsson, Väsby MF	

Q-midjet den 14/6 1980

	Poäng	Bästa tid
1 Leif Carlsson, SRFK	23	1,43,5
2 Bosse Magnusson, Motala MFK	21	1,44,2
3 Per Nilsson, Gripen	21	1,44,3
4 Börje Ragnarsson, VRC	20	1,47,7
5 Ingvar Larsson, Utvandrarna	18	1,44,6
6 Nils Holman, SRFK	16	1,49,5
7 Tommy Christiansson, Gripen	16	2,01,9
8 Boris Persson, Hökklubben	15	1,55,8
9 Hans Larsson, SRFK	14	2,00,6
10 Per Eriksson, SRFK	10	2,01,0
11 Anders Thorsén, SRFK	8	2,08,4
12 Clas Åke Boden, Gripen	6	2,30,0
13 Ulf Mårtensson, Malmö RFS	5	2,49,5
14 Hans Pettersson, SRFK	4	2,08,8
15 Boris Dahl, Motala MFK	3	2,12,3

Friflyg - UT 1980 15-18 maj Revinge

F1A

1 Gösta Franzén, Uppsala	1260
1 Håkan Nilsson, Östersund	1260
3 Per Qvarnström, Lund	1255
4 Agne Hammar, Solna	1245
5 Håkan Broberg, Borlänge	1234
6 Jan Franzén, Uppsala	1224
7 Bror Eimar, Solna	1215
8 Thomas Hammar, Solna	1214
9 Nils Wallertin, ÅKMG fft	1185
10 Bengt Wendel Fagersta	1179
11 Björn Söderström, Solna	1152
12 Gunnar Holm, Solna	1147
12 P A Svensson, Uppsala	1132
14 Bo Hallgren, Gamen	1099
15 Lars Larsson, ÅKMG fft	1094
16 Anders Persson, ÅKM	1080
17 Holger Sundberg, Uppsala	1078
18 Hans Eklund, Härnösand	1075
19 Thomas Weber, Solna	1045
20 Fredrik Hallgren, Gamen	1000
21 Bo Jansson, Linköping	978
22 Jan-Erik Andersson, ÅKM	833

F1B

1 Bror Eimar, Solna	1238
1 Per Willsäter, Gamen	1238
3 B-O Törnkvist, Fagersta	1200
4 Lars Lindén, Nimbus	1166
5 S-O Lindén, Nimbus	1164
6 Leif Eriksson, Härnösand	1122
7 Björn Söderström, Solna	1101
8 Knut Andersson, ÅKM	1096
9 Thomas Dahlström, Nimbus	1089
10 Jan Johansson, Solna	1070

F1C

1 Ulf Carlsson, ÅKMG fft	1260
1 Jan-Olle Åkesson, Lund	1260
3 Gerald Boman, Solna	1229
4 Lars-G Olofsson, ÅKMG fft	1206
5 Lars Åhman, Gamen	1157
6 Hans Lindholm, Västerås	1135
7 Gunnar Ågren, Uppsala	679
8 Lars Karlsson, Gamen	339

Båda tävlingsdagarna växlande vind 1-3 m/sek, klart, temp +18-22°C.

A1 Jun Y

NATT&UL

1 Johan Sanerö, Uppsala	519
2 Hans Bergström, Härnösand	516
3 Krister Wiklund, Härnösand	513
4 Patrik Åkesson, Fladderhusen	497
5 Per Gustavsson, Uppsala	486
6 Peter Salomonsson, Flygarna	471
7 Per Findahl, Norberg	461
8 Robert Ericsson, Skvadern	433
9 Erik Dahlén, flygarna	360
10 Per Erik Olsson, Norberg	337
11 Bjarne Wendel, Uppsala	326
12 Thomas Lindberg, Flygarna	305
13 Per Andersson, Skvadern	266
14 Jan Högberg, Härnösand	200
15 Björn Norberg, Skvadern	192
16 Krister Söderbäck, Solna	190
17 Magnus Arvidsson, Waxholm	183
18 Stefan Eriksson, Waxholm	173
19 Ulf Månsson, flygarna	166
20 Clas Rödén, Flygarna	85

A1 Jun Å

1 Per Ola Eimar, Solna	528
2 Bengt Persson, Östersund	511
3 Annika Hallgren, Gamen	483
4 Jan Franzén, Uppsala	467
5 Thomas Weber, Solna	447
6 Anders Olsson, Norberg	432
7 Tomas Lindqvist, Flygarna	430
8 Ola Karlsson, Norberg	417
9 Anne Marie Ericsson, Härnösand	404
10 Hans Nyberg, Flygarna	400
11 Per Holm Waxholm	395
12 Anders Ericsson, Skvadern	365
13 Niklas Martin, Flygarna	337
14 Sven Erik Olsson, Waxholm	262

A1 Sen

1 Stig Lindell, Flygarna	586
2 Håkan Nilsson, Östersund	579
3 Anders Sund, Waxholm	560
3 Leif Ericsson, Härnösand	560
5 Rolf Svensson, Västerås	527
6 Ulf Leijstrand, Skvadern	473
7 Tommy Ericsson, Härnösand	465
8 Håkan Andersson, Skvadern	440
9 Bengt Lindqvist, Sigiuna	430
10 Håkan Monreau, Solna	420
11 Lennart Findahl, Norberg	342
12 Gösta Nilsson, Östersund	341
13 Hans Olsson, Norberg	309
14 Birgitta Holm, Waxholm	270
15 Gösta Rask, Waxholm	260

F1A Jun

1 Thomas Hammar, Solna	844
2 Anders Söderbäck, Solna	785
3 Tommy Rehnström, Gamen	778
4 Peter Björklund, Solna	765
5 Bengt Persson, Östersund	755
6 Peter Bergljung, Gamen	687
7 Jan Erik Eklund, Härnösand	681
8 Jan Franzén, Uppsala	677
9 Per Persson, Norberg	662
10 Fredrik Hallgren, Gamen	653
11 Per Gustavsson, Uppsala	565
12 Per Findahl, Norberg	559

13 Anders Olsson, Norberg	549
14 Dag Forsén, Gamen	544
15 Thomas Weber, Solna	543
16 Mikael Holmbom, Skvadern	537
17 Krister Wiklund, Härnösand	495
18 Stephan Björklund, Solna	491
19 Anders Larsson, Härnösand	462
20 Per Holm, Waxholm	456
21 Per-Erik Olsson, Norberg	392
22 Annel Ljung, Gamen	364
23 Niklas Martin, flygarna	146
24 Per Willsäter, Gamen	132

F1A Sen

1 Mats Rosling, Uppsala	900
2 Bror Eimar, Solna	885
3 Gunnar Holm, Solna	878
3 Mikael Borell, Östersund	878
5 Håkan Nilsson, Östersund	877
6 Björn Söderström, Solna	872
7 Kjell Magnusson, Uppsala	855
8 Bengt Wendel, Fagersta	839
9 Hans Eklund, Härnösand	830
9 Per Sjölund, Härnösand	830
11 Per Qvarnström, Fladderhusen	828
12 Bo Hallgren, Gamen	824
13 Holger Sundberg, Uppsala	816
14 Gösta Franzén, Uppsala	814
15 Torsten Eriksson, Uppsala	799
16 Ulf Leijstrand, Skvadern	762
17 Agne Hammar, Solna	727
18 Håkan Andersson, Skvadern	725
19 Gösta Rask, Waxholm	661
20 Vivianne Weber, Solna	643
21 Lennart Findahl, Norberg	636
22 Lars Björklund, Solna	617
22 Åke Fernstedt, Uppsala	617
24 Kjell Hamberg, Flygarna	585
25 Anders Sund, Waxholm	539
26 Anders Persson, Malmö	520
27 Hans Olsson, Norberg	492
28 Kjell Åke Jonsson, Östersund	491
29 K A Ericsson, Härnösand	483
30 Gösta Nilsson, Östersund	450
31 Birgitta Holm, Waxholm	426
32 Rolf Svensson, Västerås	396
33 Kjell Fagerlund, Flygarna	393
34 Bengt Lindqvist, Sigiuna	271

F1B Sen

1 Björn Söderström, Solna	893
2 Leif Ericsson, Härnösand	882
3 Bror Eimar, solna	881
4 Sture Johansson, Solna	878
5 Per Qvarnström, Fladderhusen	855
6 Bo Jansson, Linköping	836
7 Agne Hammar, Solna	833
8 Rolf Sundin, Skvadern	817
9 Inger Johansson, Solna	763
10 Kjell Liwenborg, Solna	733
11 Hans Eklund, Härnösand	661

F1B Jun

1 Olle Green, Härnösand	832
2 Jan Johansson, Solna	816
3 Mats Jansson, Solna	792
4 Per Green, Härnösand	678
5 Mikael Holmbom, Skvadern	411

F1C

1 Julle Åkesson, Fladderhusen	900
2 Anders Lindgren, Härnösand	859
3 Gunnar Ågren, Uppsala	838
4 Per Sjölund, Härnösand	763
5 Dag Forsén, Gamen	607

HKG

1 Mats Rosling, Uppsala	300
2 Håkan Polanik, Uppsala	294
3 Bengt Persson, Östersund	204

77 cm Jun

1 Per Green, Härnösand	451
2 Stephan Björklund, Solna	231
3 Bjarne Wendel, Uppsala	128
4 Anders Ericsson, Skvadern	120

77 cm Sen

1 Rolf Sundin, Skvadern	413
2 Leif Ericsson, Härnösand	350
3 Bo Hallgren, Gamen	281
4 Rolf Svensson, Västerås	176

F3A o Sport Pop Jönköping 17-18/5 1980

F3A

1 Benny Kjellgren, Tidaholms mfk	2413
2 Sture Persson, Jönköpings RfK	2365
3 Kenneth Holm, Marks MfK	2326
4 Ernst Tolland, Sölvesborg MfK	1976
5 Yngve Lindholm, Söderlälje MfK	1772
6 Leif Johansson, Tidaholms MfK	1741
7 Kent Åke Björklund, Vångårda MfK	1640
8 Josef Thoht, Runö RfK	1585
9 Ingemar Gustavsson, Tidaholms MfK	1531
10 Ola Maltesson, Aerokl. Modell Gbg	1062
11 Stig Johansson, Marks MfK	1029
12 Bengt Lundström, Aerokl. Modell Gbg	832
13 Christer Sigurdson, Borås MfK	

Sport-Pop

1 Tommy Andersson, Mariestads Ffkl mfs	1230
2 Joakim Nordlund, Ulricehamn MfK	1190
3 Colin Fairall, Aerokl. Modell Gbg	1171
4 Rolf Gustavsson, Tidaholms MfK	1127
5 Mikael Ingemarsson, Mariestads Ffkl mfs	1086
6 Bertil Andersson, Runö RfK	874
7 Kenneth Lundgren, Rote 77	748
8 Magnus Hellsten, Rote 77	707
9 Ingemar Svensson, Linköpings Eskadern	599
10 Lars Nilsson, Karlstad MfK (flög endast lördags-omgångarna)	

RFK Gripen, Klippan. Populärskalatävling 28-29/6 1980

1 Berne Gunnarsson, RFK Gripen	313
Liberty Sport	
2 Kay Olsson, Malmö Radioflygsällskap	294
F4-V3 CV Corsair	
3 Arne Brorsson, Hökaklubben	293
Piper Cub	
4 Tommy Christiansson, RFK Gripen	291
Bellanco Super Decathlon	
5 Tommy Christiansson, RFK Gripen	270
Bonanza	
6 Birger Liffner, RC Clippenn	239
Piper Cub J3	
7 Sven-Åke Ståhl, Malmö radioflygsällskap	236
Bo 209 Monsun	
8 Stig Bergström, Malmö radioflygsällskap	231
NA SK 16	
9 Anders Nilsson, RFK Gripen	228
Robin Dr 400/180R	
10 Bertil Nilsson, RFK Gripen	225
Focke Wulf 190 D9	
11 Birger Liffner, RC Clippenn	204
Tiger Moth	
11 Per Nilsson, RFK Gripen	204
Ryan STA	
13 Stig Bergström, Malmö radioflygsällskap	197
MB2 Colibri	
14 Karl Johan Lindell, RC Clippenn	183
PB4-2 Catalina	
15 Jan-Åke Andersson, RFK Zero	174
Bo 209 Monsun	
16 Mats Karlsson, Hökaklubben	146
Piper Cub J3	
17 Christer Persson, Hökaklubben	132
Blackburn Monoplan	

Semestercupen 19/7 1980

F3F

1 Jan Carlsson, M-8	4000
2 Anders Rälitzén, L-22	3846
3 Leif Stén, L-20	3730
4 Peter Blomdahl, M-336	3691
5 Göran Karlsson, A-302	3684
6 John Knudsen, M-130	3633
7 Mats Johansson, L-22	3567
8 Christer Gillgren, A-302	3536
9 Tom Nilsson, M-15	3506
10 Lennart Olsson, M-15	3505
11 Thomas Malmberg, M-130	3450
12 Kurt Jansson, A-302	3397
13 Lars Stranegård, P-71	3383
14 Mikael Persson, M-15	3370
15 Bo Nylund, R-11	3178
16 Lars Pagneus, A-302	3146
17 Björn Ålfer, A-302	3111
18 Håkan Svennesson, L-20	3013
19 Ulf Hansson, M-15	2970
20 Lennart Andersson, T-251	2967
21 Stig Sjöstedt, R-11	2770
22 Sven-Åke Larsson, R-150	2744
23 Ulf Mårtensson, M-8	2609
24 Ove Fransson, A-302	2432
25 Antero Hurtig, A-302	

KORG-OLLE Trofén 26-27/7 1980 i Östersund

F3B-N

1 Jan Levander, Örnsköldsviks RFK	4845,5
2 Lennart Sundell, MFK Skvadern, Sund.	4845,0
3 Alf Söderholm, Ludvika RFK	4777,5
4 Sven Gustavsson, Stockholms RFK	4744,0
5 Aulis Lehtinen, RFK Vigen, Säter	4740,0
6 Per Nyberg, RFK Ikaros, Örebro	4562,5
7 Kjell Norelius, Säffle MFK	4536,0
8 Torsten Jonsson, Östersunds MFK	4530,0
9 Lennart Johansson, St Mellösa MFK	4484,5
10 Hans Nygren, Hedemora RFK	4376,0
11 Björn Larsson, St Mellösa MFK	4205,5
12 Ove Westin, Örnsköldsviks RFK	4198,5
13 Håkan Lindqvist, Stockholms RFK	4152,5
14 Eine Moberg, Christinehamn RFK	4125,5
15 Bengt Lundgren, Säffle MFK	4108,5
16 Magnus Johansson, St Mellösa MFK	4073,0
17 Mikael Gustavsson, Stockholms RFK	3935,5
18 Bo Wengfeldt, Östersunds MFK	3924,5
19 Stig Berg, Östersunds MFK	3909,5
20 Bengt Johansson, Ludvika RFK	3840,5
21 Sigge Burland, Örnsköldsviks RFK	3765,5
22 Bo Samuelsson, Djursholms MF	3720,0
23 P G Wiklund, St Mellösa MFK	3660,5
24 Stefan Engberg, Djursholms MF	3532,5
25 Rickard Lidblom, MFK FLYgarna, Njur.	3294,5
26 Börje Lutman, Christinehamn RFK	3258,0
27 Ulf Persson, Säffle MFK	3247,5
28 Anders Block, MFK Flygarna, Njur.	3140,0
29 Tommy Julander, MFK Flygarna, Njur.	3123,0
30 Roland Nordstedt, RFK Ikaros, Örebro	3002,5
31 Per Göran Yvinger, Fjällsjö MFK	2891,5
32 Lars Pekkala, Örnsköldsviks RFK	2885,5
33 Ernst Björjesson, RFK Ikaros, Örebro	2773,5
34 Tryggve Ruud, St Mellösa MFK	2559,5
35 Lennart Petersson, MFK FLYgarna	2526,5
36 Kjell Hamberg, MFK Flygarna,	1817,5
37 B Söderblom, Örnsköldsviks RFK	360,0

Populärskala Ripalägre 12/7 1980

1 Birger Liffner, Clippenn Tiger Moth	375 p
2 Kaj Olsson, MRFK Corsair	328
3 Berne Gunnarsson, Gripen, Liberty Sport	327
4 Marcus Miettinen, MRFK Liberty Sport	282
5 Karl-Johan Lindell, Clippenn Catalina	264

SVERIGES MODELLFLYGFÖRBUND

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



FÖRBUNDSEXPEDITIONEN

Sandbergsgatan 4, Postadress Box 10022,
600 10 NORRKÖPING 10.
Telefon 011/132110. Postgiro 518165-6
Öppettider: Måndag – Fredag 08 – 14
Exp.föreståndare Ann Wahlberg,
Värmaregatan 9, 60362 Norrköping.
Telefon 011/ 141666

FÖRBUNDSSTYRELSE ORDFÖRANDE

VICE ORDFÖRANDE

Sune Persson
Box 165

SEKRETERARE

Bertil Nilsson
Enbacken 4, 85241 Sundsvall
Telefon 060/120117

KASSÖR

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

LEDAMÖTER

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

Bo Bring
Fridhem, 440 01 Stenkullen
Telefon 0302/22032 arb 031/131813

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
Kastanjevägen 23
462 00 Vänersborg. Tel. 0521/112 10

GRENCHEF RADIOFLYG

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

UTBILDNINGSLEDARE

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

Strömstads Radioflygklubb
Gränscupen F3A 1980 12-13 juli
F3A

1	Benny Kjellgren, Sverige	1276 p
2	Kenneth Holm, Sverige	1695
3	Leif Johansson, Sverige	1599
4	Ernst Totland, Norge	1573
5	Kjell Dalsheim, Sverige	1530
6	Per Andreassen, Danmark	1519
7	Östeinn Bossum, Norge	1481
8	Tore Jemtegaard, Norge	1401
9	Yngve Lindholm, Sverige	1361
10	Bruno Hedegaard, Danmark	1354
11	Leif Widenborg, Danmark	1340
12	Björn Liberg, Norge	1331
13	Jan Sjölander, Sverige	1298
14	Josef Toth, Sverige	1215
15	Iver Husum, Norge	1209
16	Peter Jessen, Danmark	1196
17	Tore Pauelsen, Norge	1133
18	Ola Maltesson, Sverige	1115
19	Kent-Åke Björklund, Sverige	1109
20	Ingemar Gustavsson, Sverige	1103
21	Rune Nessen, Norge	1057
22	Magne Norland, Norge	1043
23	Rune Langbraaten, Norge	996
24	Sven-Åke Nilsson, Sverige	931
25	Rolf Gustavsson, Sverige	931
26	Jörgen Sövsö, Danmark	913
27	Terje Eltvik, Norge	906
28	Einar Edland, Sverige	825
29	Iver Tysseland, Norge	817
30	Terje Olsen, Norge	761
31	Stig Appelfeldt, Sverige	751
32	Olav Abusdal, Norge	735
33	Ingemar Svensson, Sverige	683
34	Collin Fairall, Sverige	668
35	Bertil Andersson, Sverige	612
36	Per Husum, Norge	315
37	Jan-Åke Nilsson, Sverige	-
38	Per Ole Simenstad, Norge	-

Solnas Pokal 31/5 - 1/6-80

F2C - Team Racing

1	Jan Gustavsson/Gunnar Härne Solna MSK	4,13,9	4,21,7	8,07
2	Mats Böhlín/Gösta Bengtsar, V Vänersborgs MK	4,41,9	3,58	8,29
3	Göran Rylin/Anders Appring, Vänersborgs MK	4,08,8	46 v	-
4	Ola Hesselvall/Ronny Carlsson Solna MSK	6,52		
5	Kjell Axtilius/Sven Pontan Galax/Handens MFK	24 v	26 v	

Good-Year

1	Per Stjärnesund, Västerås FK	5,48	6,38	10,28
2	Gösta Bengtsar, Vänersborgs MK	5,19	5,09	11,14
3	Göran Fällgren, Oxelösunds MFK	5,18	5,14	90 v
4	Jörgen Finn, Väsby Modellflygare	8,58	7,55	
5	Johan Åhling, Handens MFK	41 v	-	

F2A Speed

1	Jari Valo, Finland	246,6	250	km/h
2	Göran Fällgren, Oxelösunds MFK	229,3	223,6	
3	Ove Kjellberg, Solna MSK	--	208	
4	Jan Rosengren, Solna MSK	201,4	200	

På grund av tidsbrist flögs Speed endast två omgångar.

UT i Linflyg, Oxelösund 7-8/6 1980

F2B Stunt

1	Ove Andersson, Västerås FK, mfs	3571 p
2	Åke Nyström, Vallentuna MFK	3444
3	Jan Bjernby, Kungsbacka MFK	2970
4	Johan Rasmussen, Vallentuna MFK	2459
5	Ingolf Jonsson, Kungsbacka MFK	2381
6	K-E Börjesson, Kungsbacka MFK	2191
7	Johan Åhling, Handens MFK	1816

F2C Team-Race

1	Mats Böhlín/Gösta Bengtsar Vänersborgs MK	3,41	4,14	7,43
2	B-O Samuelsson/K Axtilius Galax	4,15	5,31	7,56
3	Jan Gustavsson/Gunnar Härne Solna MSK	4,08	3,57	8,56
4	Ronny Carlsson/Ola Hesselvall Solna MSK	6,13	5,15	

F2D Combat

1	Ingemar Larsson, Vänersborgs MK
2	Dan Johnsson, Vänersborgs MK
3	Mats Beijhem, Väsby MF
4	Per Stjärnesund, Västerås FK, mfs
5	Jörgen Finn, Väsby MF
6	B-Å Fällgren, Oxelösunds MFK
7	Mats Franzen, Karlstads MFK
8	Mats Franke, Karlstads MFK
9	Leif Göransson, Väsby MF
10	Håkan Östman, Väsby MF
11	Mikael Brorsson, Väsby MF
12	Pavel Fröberg, Väsby MF

DET HANDLAR OM DENNA TIDNING.

Modellflygnytt diskuteras livligt i dessa dagar runt om i landet. Tyvärr, så kommer dessa diskussioner oftast inte längre. Tidningen kritiseras också. Även detta kommer oftast inte fram till dom det berör. Jag hör ofta kritik riktas mot Mfn, men då har det mestadels redan blivit en höna av fjädern och det hela stämmer väldigt dåligt överens med verkligheten.

Kritik är bra. Både positiv och negativ. Det visar att vi inte somnat in alldeles. Men den skall framföras till dom det berör och inte till mellanhänder som i sin tur lägger till eller drar ifrån. Skriv, ring eller gör vad som helst, men se till att dom det berör nås av budskapet. Annars blir det svårt att göra nåt åt et.

Lars-G.

MODELLFLYGNYTT

SVERIGES MODELLFLYGFÖRBUND
Box 100 22
600 10 Norrköping

Ansvarig utgivare: Gunnar K
Tryck: L-Offset, Norrköping

L 023 1715
ANDERSSON EVERT
BOKVÄGEN 22
295 00 BROMÖLLA

