



MODELLFLYGNYTT



ORGAN FÖR
SVERIGES
MODELLFLYGFÖRBUND

5
1980



KLUBBNYTT

Modellflygnytt's redaktion

Från MFK Oskarshamns-Eskadern.

Så har då äntligen vår klubbs emblem kommit på pränt efter många turer i förslagslådan och omröstningar. Emblemets finns i två storlekar 70 och 110 mm runt samt broderat på filt för jackor. Färgerna är blå botten i centrum svart relief beige bård med svart text. Vinnande förslag är ritat av Christer Stenman, en av klubbens ungdom.

Klubben startades 1958 som sektion inom Oskarshamns Läroverks Gymnastik o Idrottsförening, ombildades under början av 70-talet, exakt tidpunkt okänd, kallade sig MFK Oskarshamns-Eskadern,

fick reg-nr H-84 i SMFF, antog reviderade stadgar vid klubbens årsmöte i nov. 1978, och tycker vi har fått bra fart på verksamheten. Klubben förfogar över några välvilliga medlemmars lokal där vi håller möte sista torsdagen i varje månad och under vinterhalvåret bedriver kursverksamhet i ungdomssektionens regi. Vi har de senaste åren fördubblat medlemsantalet och är i dag 39 st varav 15 st under 25 år.

Något eget fält har vi inte men flygverksamheten är ändå väl tillgodosedd då vi har tillstånd att använda Oskarshamns flygplats bana och luftrum, dagligen mellan 8-21. Vi har även möjlighet att för tävlingar och meetings avlysa fältet på söndagar för egen verksamhet.

Med dessa rader ville vi presentera klubben och vårt emblem för MF-nytt's läsare och varen som har sina vägar förbi Oskarshamn med karran i bagaget, hör av er innan, så ordnar vi en träff.

MFK Oskarshamns-Eskadern
Håkan Wahlman Sekr.



viktigt

öm

ÅRSMÖTE I ÖSTERGÖTLANDS MODELLFLYGFÖRBUND

Alla medlemmar i Östergötlands modellflygklubbar hälsas välkomna till distriktets andra ordinarie årsmöte, som äger rum onsdagen den 14 januari 1981 kl. 19.00 i Linköpingseskaderns klubblokal.

Kallelse med verksamhetsberättelse och ombudsfullmakter utsändes till klubbarna.

Gör upp med klubbkamraterna att åka till årsmötet så att representationen blir stor!

Vid mötet kommer även plaketter till 80 års distriktmästare att utdelas.

Styrelsen

Norrköping 1980-09-13
Johan Bagge
Tel: 011/133647

Viktig information till alla RC-flygare som flyger intill SJ:s bansystem

SJ håller nu på att införa ATC (automatisk tågkontroll) på sina banor. Detta fungerar på så vis att loket, via en antenn placerad under lokkorgen, sänder ut en med fyrkantvåg modulerad 27 MHz signal (15W). Fyrkantmodulationen gör att frekvensspektrat blir mycket brett. Placerade i banvallen intill ljussignaler, före växlar o.dyl finns sk balizer. 27MHz signaler från loket genererar över energi till balizen som i sin tur sänder över data till loket och lokföraren. Balizen fungerar bara i det ögonblick loket passerar över densamma. (ca: 4MHz). Detta är funktionen i korthet.

Det som kan hända oss RC-flygare är att 27MHz signalen kan blockera våra mottagare och störa ner oss när tåget passerar, även om det inte tar så lång tid, kan det vara ödesdigert i kritiska situationer. Det mesta av energin från antennen under loket är riktad nedåt men det föranleder mig ändå att varna för att flyga när tåg passerar. (det blir till att ha sveriges kommunikationstabell på fältet.) OBS. 27MHz signalen från loket är kontinuerlig.

Jan Svensson
Mark MFK P-76

PS. Min informationskälla är LM Ericsson Mölndal.DS.

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:

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

KONTAKT ÖVER GRÄNSERNA

Detta år har 77 SMFF-medlemmar haft i uppdrag att representera Sverige och SMFF i 7 stora internationella tävlingar. För alla blir det första landslagsdeltagandet ett minne för livet. Många av de tävlande deltog för första gången i NM, EM eller VM och mötte situationer som var totalt nya och överraskande. Spänningen i att delta i ett mästerskap, att göra sitt bästa, att fylla förväntningarna gör landslagsdeltagandet till en svår och stressande uppgift. I den situationen är det goda kamratskapet inom truppen av oerhörd betydelse. Lagledaren har en stor uppgift att ingjuta lugn och tilltro till den tävlandes egen förmåga. Kamratskapet, som uppstår inom klubben där man möter likasinnade, växer under resor till tävlingar, under tävlingar där man måste hjälpa till om man själv ska få hjälp med sina starter. Inte minst betyder lag-tävlingar i olika former mycket för att främja "vi-anda" och klubbgemenskap. Där räcker inte bara den individuella prestationen utan man kämpar för sin klubb. I den situationen har modellflyget en stor social fostrande funktion. På tävlingar landet runt träffar man nya kamrater, studerar deras byggen och teknik, frågar, ser och lär. Inom de olika grenarna blir man mycket väl bekant med konkurrenterna och ser dem snart ur annan synvinkel än som konkurrenter. Visar man själv hjälpsamhet får man också sådan tillbaka. "Har Du en skruvmejsel? . . ." "Kan Du hålla i åt mej? . . ." "Hjälp den som ber om din hjälp, nästa gång har kanske Du glömt ett verktyg och hoppas någon ställer upp! Efter flitigt tävlande når man så fram till en landslagsplats. Då måste insikten vara klar. Landslagsdeltagande är ingen belöning, det är ett uppdrag! Samarbetet inom de lag som SMFF sänder

ut måste klargöras för alla deltagare. På tävlingsdagen sköter man sin modell och sig själv, men övrig tid står man till lagledningens förfogande. Tro ändå inte att det är ett slavgöra Du har framför Dig. Du hinner mycket väl se, iakttä, prata med andra och fotografera. Och Du lär Dig oerhört mycket på en internationell tävling. Framförallt kommer Du även då att träffa nya likasinnade människor lika ivriga som Du att se och lära. Vi nordbor har en unik situation i och med våra NM. Det första landslagsuppdraget blir ofta en nordisk mästerskaps-tävling, där påfrestningarna kanske ej är lika stora som i de kontinentala tävlingarna. En "mjukstart" skulle man kunna säga. Man kan också delta i öppna internationella tävlingar, där man skaffar sig erfarenheter för kommande uppgifter. I alla sådana situationer ska dock deltagandet bestyrkas av SMFF-klubben och gällande FAI-licens uppvisas. Våra unga i Sverige har förmånen att kunna tala engelska, många kan även andra språk. Under en internationell tävling får Du tillfälle att pröva Dina språkkunskaper. För många blir kontakten med tävlande från främmande länder upptakten till en fortsatt bekantskap. Man brevväxlar, ringer ibland, kanske man t.o.m. gör en semesterresa för att ännu bättre lära känna varandra. Av egen erfarenhet kan jag berätta att deltagandet i tävlingar utomlands givit mig vänner för livet runt om i världen. Ur det gemensamma intresset modellflyg har utvecklats vänskap, kunskap om andra länders förhållanden och önskan om att få leva i fred och att få träffas i en värld utan gränser.

Sven-Åke Lindén

Omslag 1 Stämmingsbild från SM i F3B-N
Foto: Per Walberg

Omslag 2 Inte ens Lövstadsfältets mossmark kan rädda en för snabbt "landande" segelmodell
Foto: Per Walberg

Mfn synar

BEHCO Byggnålar.

Ett paket kom från Bertil Beckman & Co. I paketet låg bl.a 2 askar byggnålar av en ny typ, tydligen framtaget för modellbyggande. Stor konisk plastknopp att ta i och en enormt vass spets på en tunn nål.

Att dom var vassa märktes när jag skulle ta upp en för att kolla lite närmare. Med följde 2 till som satt i fingret. Bara så där lätt, men tillräckligt för att följa med upp. Snabbt plockades en bit skumplast fram, för att lättare kunna arbeta med nålarna vid bygge.

Att jobba med nålen var ganska ovanligt. Det tog lite tid att komma över gammal vana. Att trycka till i byggbrädet om det skall sitta. Med dessa nålar går det inte att trycka. Dom fjädrar åt sidan då. Och skär i balsan istället.

Men när jag väl kom på hur hårt dom gick att jobba med, så fungerade dom alldeles utmärkt. Största styrkan med nålarna är att man kan låsa lister i spryglar utan att balsan delar sig. Jag testade lite med 1 mm balsa och det gick fint även på denna dimension.

Nålen är härdad och mycket spänstig. Den går inte att böja, då går den av. Plastknoppen ger fint tag både vid isättning och uttagning. Det är annat än glaspärlor det.

Jag kommer inte helt att släppa på mina inkörda vanor när det gäller nålar, men BEHCO nålarna kommer alltid att finnas på plats när något är på gång vid mitt byggbord.

HOT STUFF Super T.

I samma paket låg en flaska av Satellite Citys senaste variant på cyanoacrylatlim kallat Super T. En något tjockare och långsammare variant på deras snabba Hot Stuff.

Jag hade läst rätt mycket om detta i Amerikansk fackpress och funderat länge på att prova det. Det skall ju enligt dom stora drakarna kunna ersätta allt annat lim vid bygge av modeller. Bra passning är inte längre ett måste.

Efter att ha provat ett liknande lim för ett antal år sedan, så var jag lite skeptisk till det hela. Men eftersom en F1C kropp med tillhörande stabbe ändå skulle påbörjas, så kunde jag ju chansa. Normalt använder jag vanligt snabbt Hot Stuff, vitlim och kontaktlim.

Mina F1C kroppar består av 3 mm balsalådor med 3x3 furu i hörnen. Efter att kroppssidorna skurits ut och putsats, så strök jag Super T på furulisten och lade den på plats. Efter ca 10 sek så bet det. Undersidan på kroppen limmades dit på samma sätt, liksom allt som skulle in innan locket lades på. Fena, stabbrygga och mekaniken för den ställbara stabben limmades dit med samma lim.

Så till stabben. En helplankad sak med 1 mm på båda sidor. Först tejpades flaken ihop. Skarven fylldes med Super T. Tryck till mot underlaget och det satt ihop. Framkanten sattes på flaket. Lim på framkanten, passa in och tryck. Spryglarnas undersida fick ett lager lim och sattes på plats. Några sekunders tryck och så till nästa sprygel.

Ovansidan skapade första problemet. Där skulle T ersätta kontaktlimmet som jag normalt har på varannan sprygel. Efter att samtliga spryglar, webbar och framkant fått ett lager T, så lades ovansidan på, trycktes till och så satt det. Trodde jag. Men den första sprygeln släppte. Där hade det

tagit för lång tid innan flaket lades på och limmet hade härdat. Men till skillnad från vanlig snabb Hot Stuff, så gick det att fästa igen med T. Bara att lyfta på flaket, in med lim och tryck.

Slutsats. Super T fungerade mycket bättre än jag trodde från början. Det är ett starkt lim som funkar på det mesta. Och så går det fort som katten att bygga med det.

Nackdelar. I stort sett bara en. Det blir dyrt att använda. Att bygga en F1C modell skulle betyda att 3 flaskor går åt. Men jag kommer att använda den parallellt med övriga limtyper.

Lars-G Olofsson

FOX 15CL BB Schneurle

I samband med F1C-komitens sökande efter lämpliga motorer i F1C, så har tidningen även fått in en del för test. Test låter stort, så rubrikens "synar" är väl mer lämpad.

Dom flesta är totalt ointresserade av vilket material som används i olika delar, vilket effektkurvor som uppnås vid bromsning och en massa varvtalsmätningar på propellrar som sedan ändå inte används. Vissa av motorerna som skall synas är radiomotorer och kommer även att provas som sådana med trottlingegenskaper och så vidare. Hittar vi någon med lämplig radiomodell, så skall vi se efter hur dom beter sig i luften också. Det handlar om 2,5 cc motorer eller mindre, så även QM Pylonflygarna kanske kan finna något intressant.

Vi börjar med FOX 15CL BB Schneurle, som vi fått ett ex av FREGUS Hobby.

FOX har ju inte det bästa rykte i flygkretsar, så förväntningarna var inte direkt högt ställda. Utseendemässigt så skiljer sig motorn från allt annat på marknaden, med sitt stora baklock med ingjuten port i och en förgasare som sitter på vevhuset med 2 skruv. Det liknar lite antikt. Även på andra ställen så har man egna lösningar. Vevaxel med pinnbult, propellermedbringare och samma dimension på kullagren. Det senare tycker jag är praktiskt. Dessutom standardlager, 10x19x5 mm.

Topplocket är av insatstyp för standardglödstift. Insatserna finns för olika bränsle. Levereras med lagom komp för lite nitro. Dom andra får beställas. En högkompinsats för FAI soppa har också provats.

Gjutningen var ovanligt fin. Motorn kändes ordentligt kärv. En stor del av detta beror nog på att fabriken håller i konserveringsolja och denna har efter en tid antagit en degig konsistens.

Jag plockar alltid ner nya motorer för rengöring. Vad än sen fabriken och återförsäljaren säger om detta. För köpare av FOX tycker jag det är ett måste för att tvätta ur "sirapen". Samtidigt kan man kolla att allt är som det skall vara. Det var det inte på detta ex. En lösning för kolvbulten låg inte ordentligt i sitt spår.

Några spår eller grader kunde inte spåras.

Motorn var fortfarande kärv efter monteringen. Men det tog i ganska högt upp i fodret. Detta var konat, ganska mycket från botten till avgasportens ovansida, med en svag kona ovanför.

Efter att ha kört motorn en halvtimme ungefär, så kändes den avsevärt bättre. Ett par korta uppvarvningar framför varvräknaren gjorde att jag såg mer positivt på motorn. Varvräknaren visade 1000 varv mer än den ST X 15 som kördes samtidigt. Jag började förstå varför Amerikanska Combatflygare använder FOX i stor utsträckning.

Efter ytterligare en halvtimmes körning så var det dags för varvtalsmätning med några vanliga F1C propellrar. För detta ändamål hade en förgasare borrats upp till $\varnothing 8$ mm och tryckuttag fixats till i baklocket.

Det blev en positiv överraskning. Hela tiden och på alla fläktarna mellan 1000 - 1500 varv bättre än ST X 15. Det var 24 grader varmt och en luftfuktighet runt 60%. Ganska normal sommardag på västkusten alltså. Som jämförelse en Rossi från Ulf Carlssons modell.

Propeller	Rossi	Fox
Lars-G 7x4	24500	22500
Lars-G Verbitsky 71/2x3	25500	23500
Lars-G Köster 7x2	29500	26000
K&W Cox 7x3½	25000	23000

Detta var med medelkompinsatsen. Med högkompinsatsen höjdes varvet något, men det var svårt att avläsa hur mycket. Troligtvis 2-300 varv. Men motorn kom loss bättre, pikade fortare och det är något som behövs i sekunddreglandet.

Resultatet är tillräckligt för att idag kunna flyga riktigt bra på tävlingar i F1C. Det finns Rossi som inte skulle kunna visa upp sådana siffror och dom används. Det finns en RC version också ifall någon QM flygare visar intresse.

Det var FOX nr 1 det. En andra motor testades också. Lika kärvt som föregångaren, men det visade sig vid nertagningen att fodret var kass. Motorn hade provkörts vid fabriken och tydligen gått, men visade upp nymärken på fodersidan. Fel vid svarvningen.

Det nya fodret var bra och motorn visade efter en timmes körning upp lika bra värden som föregångaren.

Slutsats. Som helhet tycker jag att motorn är bra. Minus för kolvultslåsningen och foder till nr 2. Men om man är lite vaken, så kan sådant fixas till eller bytas ut innan man kör igång den första gången. Motorn bör definitivt göras ren från "sirapen" Men man får mycket motor för 225:-. Och om den håller stilen från Stunt 35:an, så borde den inte vara inkörd på länge än.

Lars-G Olofsson

MFN SYNAR

Siden. Ett tunnt sådant skickade Modellprodukter i Härnösand ner som prov. Läckert, det borde räcka som utlåtande. Till skillnad från det färdigförpackade siden vi fått nöja oss med under ett flertal år, så är detta tätvävt, men håller ändå samma kvadratmetervikt, 18 gram. Finns bara i vitt.

Nylon. För 3 år sedan köpte jag in några meter orangefärgat nylon från Modellprodukter. Har sedan dess bara använt detta till att klä kroppar med. Innan dess, så använde jag 50 grams glasfiberväv och epoxy. Men jag har inte märkt att kropparna på något sätt blivit svagare av bytet. Bara lättare. Och det är ju bra.

Vem vet, en vacker dag kanske jag lägger det på en helplankad vinge istället för glasväv. Prova. Det vill mycket till om ni blir besvikna.

Lars-G

MFN SYNAR

ROSSI glödstift

Vid test av motorer för F1C projektet kom jag i kontakt med Rossipluggarna av en slump. Fika hos Nils Hobby och snack om 2½:or för F1C och QM. Nils tyckte då att jag skulle prova några Rossi 5:or. Jag fick med mig en karta (5 st) och tog med dom nästa körning.

5:an är en mycket kall plugg, som skall användas för nitro eller RC enligt förpackningen. I praktiken så tror jag inte det spelar så stor roll, då min erfarenhet med Rossis insatstoppar inte givit någon som helst märkbar skillnad mellan 1:or och 4:or. Omsvarvade Coxtoppar lär dessutom vara kallare än Rossis 4:or och har fungerat utmärkt dom med.

Rossis insatstoppar har en livslängd som är enorm. Jag flög med samma plugg i en modell från VM-77 till UT-80, då kärnan flög bort. Rossis plugg nr 5 som nu provats i bänk verkar vara lika bra den. Har kört in en motor med den, bytt plugg mellan andra motorer och fortfarande ser den fin ut. Klar skillnad mellan Rossi 5:an och dom Fox pluggar som används tidigare.

Varvtalsmässigt skiljer det inte märkbart. Foxen gör 23000 med en Verbitsky och Rossiplugg också. Med extra packning, då Rossin har längre gånga. Vill ni prova den så ring Nils Hobby. 031/24 61 03. 11:-/st kostar dom.

Jag frågade Nisse varför han inte tar in dom andra varianterna också. Dom finns från 1-5 och 2 RC versioner. Nisse sa att det bara finns efterfrågan på 5:an, då den visat sig fungera till det mesta. Provet som jag gjort motsäger inte detta.

Lars-G

BÖCKER

"The Encyclopedia of Model Aircraft" av Vic Smeed. Octopus Books Ltd, London ca-pris 120:- 225 sid. 310x230 mm.

Ett ambitiöst försök att täcka så mycket som möjligt inom modellflygvärlden. Vic Smeed, modellflygare och modellbyggare sen årtionden och delvis professionell som redaktör hos MAP i England med "Model Maker" som huvudarbete, har sammanställt denna bok med hjälp av ett flertal goda författare. Början göres med en historisk återblick av modellflygets utveckling - i England. En väl stor del av boken upptas av plastmodellbygge. Dave Linstrum har författat avsnittet "First Steps in Flight", Martin Cowley "Free Flight" medan ett flertal experter har skrivit om linkontroll och radio. Ron Warring svarar för avsnittet om modellmotorer. Inom bokens ram har 4 fullskalaritningar lagts, en handkastglidare, en segelmodell, en linstyrd och en friflygande motormodell. Främst fäster man sig vid de utmärkta färgbilderna.

"Model Aircraft" av Martin Hedges, Hamlyn 192 sid. 312x242 mm.

Annonserad i engelsk press och recenserad av Martin Dilly i "Free Flight News" tycks detta vara en kopia av ovanstående bok. Även "Model Aircraft" låter plastmodeller uppta en stor del av utrymmet. Bilderna tycks vara huvudsaken, men de som gjort "lay-outen" tycks inte veta vad bilderna föreställer! Martin Dilly känner viss förtvivlan över att denna bok utkommit. Dels för att förläggarna satsat så mycket men ändå bara fått ut osaklighet och fel-information, dels därför att så många unga - eller gamla som vill ha tips, fakta och upplysningar blir lurade.

"Model plans Review 1980" R.G Moulton, MAP, London £1.00 76 sid.

Den gamla "Aeromodeller Annual" finns ej mer. Det blev för dyrbart att göra en bok. Nu kommer "Model Plans" som i utseende och format överensstämmer med "Aeromodeller". Bland artiklar av intresse kan nämnas: "All you need to know about rubber" - "Gliders in the latest style" - "Development in solar powered models". 17 ritningar i större eller mindre skala finns 4 friflygmodeller, 7 radiomodeller och 5 linstyrda dessutom en varmluftsballong.

IDROTTSBOKEN. Brunnhages förlag AB, Upp-
landsgatan 22, 113 60 Stockholm. 612 sid. 375;-
En redovisning från år till år av allt som hänt inom
svensk idrott, från distrikts- till världsmästerskap.

Flygsporten har sitt eget kapitel på 9 sidor med
ballongsegling, fallskärm, motor och segelflyg.
Modellflyget har också sin plats trots att grenen
inte längre representeras inom RF. Idrottsbokens
redaktör Sven-Ulf Pettersson anser det dock helt
på sin plats att vår sport ska vara med i redovis-
ningen. Samtliga resultat från modellflygets SM,
NM, EM och VM finns med. Den bör platsa i distrikts-
förbundens och storklubbarnas bibliotek.

Sven-Olov.

COX

COX Conquest.

Första gången jag kom i kontakt med denna motor
var vid dom 50:e amerikanska Mästerskapen, NATS.
Doug Galbreight körde med en i F1C, Rol Anders-
son flög både F1C och A-gas med en och så fanns
det en i Ron Youngs F1C modell. Det var i friflyg
det. Men i raden av Quarter Midget modeller, så
fanns det åtskilliga som satsat på Coxen. I FAI
Combat likaså.

Motorn var relativt ny då, och dom flesta hade nog
inte testat ut prylarna ordentligt, för efter detta
första år så tappade motorn sin popularitet. Mer
om varför senare.

Ron Young var en av männen bakom motorn. Vi
varvtalsmätte dom 3 motorer som satt i ovan näm-
nda personers modeller och fann att dom alla 3 var
c:a 500 varv bättre än min Rossi, och det med min
7x4. Och jag ansåg att min motor var bra som drog
den proppen 24500.

Det hela resulterade i att Ron satte ihop en Cox
till mig, som kom med hem. Den gick bra, men inte
i klass med dom andra. Men Rols motor gick med
ett speciellt foder, förlängt kromat Rossifoder.
Efter en del brevväxling med Doug, så fick jag
reda på att han också körde med Rossifoder. Ron
talade aldrig om vad han körde med, men jag talade
om för honom att det borde vara gjutjärnkolvar i
fodren istället för dom sintrade varianter som
fabriken envisades med. Med Rossikolvar i Cox
foder gick motorerna helt plötsligt mycket bättre.

Så dog samarbetet mellan Ron och mig nästan helt
ut. Av 2 skäl. Jag tröttnade på Coxen och han slut-
ade på Cox och slutade nästan flyga också. Men
så i samband med F1C-kommiteens arbete och di-
skussioner om alternativa motorer, så skrev jag
och hörde mig för vad som hänt med motorn. Och
Ron. Snabbt svar. Efter att ha bytt jobb, så hade
han inte tid att flyga mer. Han hade nämligen vid
sidan om satt ihop Coxar för F1C, FAI Combat och
Quarter Midget. Med gjutjärnkolvar och metallpack-
ning mellan vevhusdelarna. Han plockar ihop bra
bitar som testköras och säljs för ca 500:-. Hur fort
dom går vet jag inte ännu, men jag tänkte beställa
ett ex och se.

För QM flygarna kan nämnas att rekordet för Coxen
på en 478 fots bana, 2½ pounds modell och 10 varv är
1,20,5. Rune Svenningsson tyckte i alla fall det
var bra.

Mina egna tester av Coxen är några veckor gammal.
Det ex som gick med Rossi kolv (gammal utsliten som
lappats för att passa Coxens något mindre cyl. diam.)
gick lika bra som dom Rossi Ulf och jag körde. D.v.s
25500 på en Verbitsky prop.

Är någon intresserad. I så fall hör av er till under-
tecknad, så skall jag hjälpa till att få fram dom.

Lars-G Olofsson

väv

GLASFIBERVÄV

Tunn sådan har dom flesta behov av. Bra sådan har
sedan några år tagits hem från en mer eller mindre
suspekt figur i Tyskland.

Nu behöver vi inte göra det längre. Per Sjölund
har plockat fram ett större parti väv som han sälj-
er för 22 kr/m². Billigare än Richard alltså. Väv-
en ligger på 1 meters bredd och en kvadratmeter
väger 25 gram. Här nedan adressen där ni kan be-
ställa.

Lars-G

Per Sjölund
Forskarbacken 7/002
104 05 Stockholm
Tel: 08/15 57 45

RIPA -80

Lördag 5/7

DM i små klasser kördes denna dag, men pga brist
på deltagare från andra klubbar blev det inte Skåne-
mästerskap i A1 jun och sen, HKG jun, och 77 cm
jun. Tack vare att Bengt Blomgren från Bromölla
anlände vid lunchtid med handluns och en 77 cm
modell, kunde DM genomföras i dessa klasser.
Under hela tävlingen låg mörka moln vid horisonten,
men de var så långt borta att solen lyste över oss
hela dagen. Tack vare solskenet bildades det en
underbar hiss under de två sista perioderna.

I 77 cm sen fick Alve Hansson guldplaketten. Bengt
Blomgren fick silver, och tredje plats, dvs brons
belades av Lars Andersson. Handluns sen vanns
som vanligt av Bengt Blomgren. Han tycks vara
oslagbar i denna klass. Tvåa blev Martti Bogdanoff,
och Kent Hammar fick brons. Kent hade otur, han
knäckte sin ena luns, och den andra gick sönder då
den träffades av en annan luns på marken tillhöran-
de Lars A. För övriga klasser, se resultatlistan.

På kvällen efter tävlingen skulle undertecknad upp
och flyga en vända med Falcon 56:an. Det kliade i
fingrarna för att få flyga. Och vad händer? Jo,
efter 30 sekunder stannar motorn tvärt. Det var
bara att nödlanda. Jag kunde då bara vrida propel-
lern ett kvarts varv, sedan var det stopp. Motorn
plockades isär, och det visade sig (under djupa
suckar och grova svordomar) att vevstaken hade
gått mitt av. Pga detta + en knäckt kolvring kom
inte flygsugna jag upp i luften förrän på onsdagen.

Söndag 6/7

SM i de stora klasserna kördes planenligt, nu med
lite fler deltagare från andra klubbar. F1A jun
måste dock strykas, eftersom endast två tävlande
var anmälda i denna klass. Istället gick den upp i
F1A sen, fast utanför plaketjakten. DM i F1A jun
kommer att köras på vår tävling den 31:a augusti.
Pga fältets storlek var vi tvungna att använda 2 min
max. Vädrret var superfint, varmt, svag vind, soligt
och massor av termk. (max var snarare regel än
undantag i de två sista perioderna.

F1A behärskades helt av Alve H ända fram till
tredje perioden. Han hade flugit fullt ditiills, men
kärnan, som hamnade i en enorm blåsa efter en
perfekt koppling, bara hissade och hissade. Mo-
dellen fusade aldrig, och den försvann efter ca
10 min. Där det finns kraftig hiss finns det ofta
också kraftigt sjunk. Detta fick Lars A erfara med
sin SAPER. Denna mycket välglidande modell kopp-
lades fint på topphöjd och hamnade i ett vrålsjunk,
vilket resulterade i att kärnan kom ner på en tid
under minuten. I F1B (Wakefield) stod striden som
så många gånger förr mellan Lennart Hansson och
Olof Nerud från AKM och Martti B. Lennart H vann

med Olof N som god tvåa. Martti blev trea. I vår klubb har flera medlemmar blivit intresserade av denna klass, bland andra då Kent, Mats Andersson och Alve. Kent, som var tidigare i Wakegruppen pumpade de tävlande på tips och fakta. Hela dagen snackades det om propellrar, gummi, anfallsvinklar, profiler, Reynolds tal mm. På söndagen flögs det inte bara friflyg, utan vid lägerplatsen genomfördes en annorlunda tävling i RC-motor. Det gick till så, att motorn fick gå i en minut, och därefter skulle man hålla sig uppe så länge som möjligt med kuperad motor. Mats A deltog med sin välkända Wizard (se förra numret av sporren). Han slutade på en 11:e plats. Värst av alla var en kille från Löddeköping. Han hade den största Curaren beväpnad med en Webra .60 Speed med pipa, klaff och infällbart landningsställ. Han drog på fullgas, steg nästan lodrätt tills kärnan var nära att försvinna, och därefter glidflog han med ställen inne och full klaff. Kärnan var uppe i fem minuter, men det hade säkert blivit mindre om han inte hade hittat lite termik i början utav glidflygningen.

På kvällen kördes en av de i min smak roligaste tävlingarna under denna vecka, nämligen Sleek-Streek. Det är lustigt att se de killar som i normala fall bränner omkring med stora multikärnor, men som nu står och räknar varv på gummimotorn och skriker "Upp, upp!" när modellen börjar dala mot moder jord. Kvällen avslutades som vanligt med prisutdelning och korvgrillning.

Måndag 7/7

Efter en god natts sömn efter helgens strapatser vaknade de tappra limhamnarna, mer eller mindre pigga. Lars och Kent samlade sig dock så mycket att de kunde delta i den tävling i RC-segel som började på förmiddagen, där Kent blev sexa och Lars tolv. På eftermiddagen anlände Bo Söderström med hustru och ena son (Jonas). Med sig hade han bl.a en ny vevstake till min motor, vilket räddade mig från en veckas motorlös flygande. Klockan 16.00 började den sedvanliga A1-tävlingen. Det var verkligen svårfluget, med långt mellan lyften och ganska blåsig.

3 starter kördes, och på grund av vädergudarnas ondska var vi tvungna att använda 2 min max. Birger Liffner från Löddeköping vann A1 sen med en Cikada klädd med genomskinlig plastfilm. Det går tydligen det också...
Mårten Jönsson från vår klubb vann A1 jun Heja! På kvällen grillades det korv, men undertecknad Lars A och Thomas Nordberg åkte iväg för att se om vi kunde finna den vane bortflygaren Thomas bortflugna Cikada (Om minnet svikit dig, se förra numret av Sporren). Tyvärr hittade vi den inte, men den kanske kommer fram till skörden, eftersom den hamnade i ett stort rapsfält. Efter en glad kväll i förtältet till den Hammarska husvagnen kojade vi till slut.

Senaste nytt från VM med tanke på årets svenska "sommarväder":

Aha, här har vi det svenska laget!

Tisdag 8/7

Pga regn fram till middagstid var det ganska dött på förmiddagen, men frampå eftermiddagen kom aktiviteten igång, bl.a då med tävling i linflyg. Med Thomas Rasmussons gamla linkärna skulle man flyga 10 varv i tre heat på kortast möjliga tid. Segrare blev Martti Bogdanoff. Han använde en intressant teknik, säkerligen väl inövad sedan de gamla goda linflygdagarna. Han höll nämligen handtaget horisontellt, tryckt mot höften. Man vinner minst en meter lina på detta sätt jämfört med att ha armen utsträckt. Det kan tilläggas att det var första gången på 20 år som han flög lina. Nästa limhamnare på resultatlistan var Martin Rasmusson. Även han använde en säregen teknik. Han sprang efter modellen, så när motorn äntligen stannade och planet hade landat fint var han helt utpumpad. För-

utom fjärdeprisdiplomet fick han även ett pris för bästa fotarbete. En tävling kördes också i originellaste modell. Man fick se flera olika modeller, några av dem helknasiga. Vinnaren hade i stort sett ingen kropp, utan det var bara vinge och fena. Den lilla kropp som fanns var satt ovanpå vingen och var lika lång som vingen var bred.

Ännu en tävling i RC-motor sågs denna dag. Den här gången rörde det sig om bombfällning. Ovanpå kroppen fästes en pappersmuggshållare, och i den lade man en liten sandpåse. En cirkel hade ritats på marken, och ovanför denna skulle bomben släppas genom att stiga och sedan dyka. En kille gjorde den missen att han följde bomben istället för planet. Modellen dök och träffade nästan en funktionär som fick kasta sig ur vägen.

Viss limhamnsk radioaktivitet förekom också.

Thomas R:s modell trimmades in av Mats. Undertecknad förhöll sig ganska passiv, eftersom kolvringen hade gått åt h-e tidigare på dagen. Situationen räddades av Karin Andersson som kom tillbaka till Ripa efter att ha varit hemma och tagit igen sig efter DM:et.

Onsdag 9/7

Denna dag visade sig vara en av de få regnfria dagarna. Flygaktiviteten var hög, bl.a kördes en tävling i RC-motor. Man skulle starta, flyga ett vänstervarv, fälla en bomb (samma teknik som dagen innan), svänga tillbaka, göra ett högervarv och landa. Om du tror att bombfällningen var svårast, så tar du fel. Svårast visade sig vara högersvängen. Man fick se flera högersvängar som övergick i hiskeliga störtspiraler.

Alve med familj hälsade också på. Med sig hade han sin nybyggda skevroderutrustade Sig Kadet. Kärnan är stadig som en klippa och verkar mycket lättflugnen. En idealisk nybörjarmodell, med andra ord. Thomas R var även han uppe och flög för första gången. Det gick perfekt. De båda hjälptes av Kent och Mats.

När det gällde min motor så fick jag hjälp av Lars att sätta in kolvringen (dvs han gjorde det åt mig), och därefter flög jag till strömmen i ackarna tog slut. Även Bo flög, och tänka sig, han missade ett staket med hela 1 meter!

På kvällen visade Inge Stendahl (Transfunk) en massa trevliga diabilder från ett par VM-tävlingar i båt, skalabilder, och ett diamagasin från leksaksmässan i Nürnberg.

Torsdag 10/7

Den klart regnigaste dagen. Pga fel i laddningen kunde jag inte flyga under dagen, och när ackarna äntligen var fulladdade framåt kvällen var det tyvärr 7 personer i depån med min frekvens, gul. Alltså ingen RC-flygning för min del. Däremot kördes en tävling i handluns. Just som tävlingen startade började det åter att regna, och när det äntligen var färdigfluget var alla tidtagarna inte så lite blöta. Senare på dagen kördes även en Knarren-tävling, men därifrån har jag tyvärr inget referat. Det kanske kommer senare.

Freitag 11/7

En härlig dag med solsken och klar himmel. Vid lunchtid var det ca 35°C i läftet, nästan bastu med andra ord. Undertecknad fick mycket fluget denna dag, bortåt en 2 timmar. Annars var det en mörk dag för både Thomas R och Mats A. Thomas sändare fungerade inte alls, trots att ackarna var full-laddade. Mats hade också fel på sin sändare, men han märkte det tyvärr inte förrän han hade kommit i luften med sin starterutrustade T 28. Räckvidden på radion var inte mer än ca 100 m, och det hela slutade med att kärnan gick i backen så att både kropp och vinge klövs. Det var dock inte värre än att kärnan går att reparera.

På eftermiddagen kördes en tävling i RC-motor för damer som aldrig flugit radio förr. Det gick till så att damen i fråga flög dubbelkommando med Göran Muftig och hans "Kluring". Det slutade ofta med en störtdykning, men det fanns ett finurligt fruntimmer

som kom på att om man bara höll tillbaka spaken så långt det gick åkte kärran runt, runt (Dvs loop-ing). Detta kunde dock inte hålla på i all evighet, eftersom kärran började skära ut efter ett par varv, så det slutade i alla fall med en störtspiral. Tre heat kördes, och den sammanlagda flygna tiden utgjorde grunden för placeringen, men man tog också hänsyn till de akrobatiska manövrar som flygarinnan i fråga gjorde. Bästa limhamnerska blev Ulla Söderström, sammanlagd femma. En applåd! Näst bäst från Limhamn blev Harriet Rasmusson, och sist men inte minst allas vår Karin Andersson.

Strax därefter kördes ännu en av de många friflygtävlingarna, denna gång i A1, F1A och i den klassiska Ripagrenen Sparven. Pga att Sparven inte tillverkas längre kunde man också tävla med efterföljaren Höken. Lars A föreslog att klassen skulle döpas om till Sparvhöken (ha ha). Mitt under tävlingen började det att regna, så det var extra spännande att starta sin A2:a med vattenfylld stabbe eller sin Sparv/Hök med en dito som mer liknade en propeller.

På kvällen visade Gunnar Rydergren från Upplands Väsby diverse filmer, först Kalle Anka, Chaplin mfl för de yngsta lägerdeltagarna, och därefter några modellflygfilmer och en ruskig journalfilm från 2:a världskriget. Filmen visade några episoder från ett amerikanskt hangarfartyg, då bl.a nödlandningar, som för det mesta slutade antingen i drickat eller i kontrolltornet. I modellflygfilmerna rörde det sig mest om skala, både lina och RC. BL:a visade han en snutt från VM i lin-skala. Där var det en australiensare som tagit med sig en fyramotorig Avro Lancaster hemifrån. Det hade kostat honom 18.000:- i frakt. Snacka om entusiast

Lördag 12/7

Efter att ha purrats av Agneta Andersson kl 7.30 och därefter slängt i sig några torra mackor pallrade sig undertecknad ut på fältet för att göra lägre-tidigaste start, dvs kl. 8.10. Därefter flög jag intensivt ända tills 11.35, då populärskalatävlingen började. Då hade en sak inträffat som mycket väl kunde betytt slutet för min Falcon. Kärran flög lugnt och fint, men plötsligt vände den över på rygg och dök rakt ner mot marken. Kontrollen återficks när kärran bara var 4-5 meter över marken, så jag hann plana ut. När jag kom in i depån visade det sig att en kille förväxlat sin sändare med en annan, och den råkade vara på samma frekvens som min. (urbota klantskalle). Populärskalatävlingen började som sagt var ungefär halv tolv. Ty-

vär var det bara fem tävlande, men det var kul att se modellerna i alla fall. Reglerna är sådana att modellen kan ska flyga skalenligt då de speciella manövrarna görs. Detta är ju lite dumt, först göra manövern lugnt, och sedan dra på som med vilken multikärna som helst. Nej, det skulle vara tjustigare om hela flygningen skulle göras skalenligt. Segrare blev här, som i många av fri-flygtävlingarna, Birger Liffner från MFK Clippert i Landskrona. Han flög en stor och ytterst välbyggd d.H. Tiger Moth, som hade både fungerande kompass och reservfartmätare. Som avslutning intogs en sillmiddag utanför klubbhuset. Funktionärer, domare och allmänna hjälpare; däribland Karin och Lars Andersson, bjöds på rostbiff och potatis-sallad. De båda fick också varsin plakett, Lars för att ha hållit i friflyget och Karin för att ha väckt honom på morgonen.

På kvällen flögs det lite RC-segel, Lars med sin Hippie och Martti med den något kniviga Eastwind. Han assisterades dock av Kent, så det hela förflöt lugnt. Ett litet intermezzo inträffade i alla fall fast det kunde ju inte Martti rå för. Han startade, men tyvärr såg han inte Hippien som låg ovanför. Lars dök, och i samma ögonblick kom en multikärna susande och klippte av katapulten en halv-meter under Eastwinden. Segelkärnan stallede men rätades ut, alltmedan multin gled iväg tyst och snabbt för att göra en fin nödlandning med död motor ej så långt från depån.

Söndag 13/7

Avresedag. Hela förmiddagen var upptagen av packning och tältrivning, men ett avbrott gjordes för att tacka lägerarrangören Göran Muftig med en stor bukett blommor. Precis efter kom ett par killar på ett sätt att intressera de yngsta lägerdeltagarna.

I pappersmuggshållaren som använts vid bombfällningen tejpades en pappersmugg fast, och i denna lades en massa kolor. Två plan flög in förbi de samlade kolajägarna och släppte "bomberna" på det vanliga sättet. Det uppskattades mycket, och kan vara värt att lägga på minnet för framtida tävlingar o.d. Sedan återstod bara hemresan, och så var årets Ripaläger slut.

Avslutningsvis kan det sägas att lägret verkligen var välarrangerat. Kanske var det lite för många tävlingar istället för fri flygning, men det kan ju var och en som var där själv avgöra. Himla kul hade vi i alla fall, och vi hoppas på fler limhamn-are på Ripa nästa år!!

Svante.

provflygningen

Hej!

Följande lilla historia tecknade jag upp efter provflygningen av min senaste modell, en Bucker Bestmann. Den flög så underbart fint så den här första flygningen glömmar man inte i första taget. Och då slog mej tanken att man kanske kan dela med sig lite av sin kärlek till hobbyn, till andra modellflygare ute i landet.

Därför vore det alltså kul om ni kan ta in bifogade skrift i något av era kommande nummer.

PROVFLYGNINGEN

Motorn startar ovanligt lätt. Tydligen är det nysatta stiftet precis vad min gamla 40:a behöver. Så ökar jag gasen försiktigt tills den går på fullvarv. Nu ska vi se om den går varm eller om den verkligen behövde rengöringen som jag gjorde i morse. Fint, den verkar må gott och trivas på alla varv.

Hjärtat klappar och knäna skakar, precis som alltid då det nalkas provflygning av en ny kreation. Men nu är det dags att prova hur kärran bär sej åt på marken. Taxning ut till banan och så ett par snabba provturer i banans längdled. Den lyfter på stjärten med en gång och svänger snabbt runt till vänster, så det gäller att passa sej i starten. Men framför allt är det fint att motorn går så bra och verkar ha tillräcklig kraft för att lätt kunna svänga upp modellen i luften. För att lungna ner mej så bär jag tillbaka kärran till depån. Här tankar jag, torkar rent ordentligt och ser över alla roder. Allt ser ut att vara fint.

Så är det då dags för luftdopet. Kärran står vid banändan och jag bakom. Vinden ligger precis i banan och alla andra yttre förhållanden är perfekta. Ett djupt andetag innan man drar på gas ytterst försiktigt. Parerar med sidoroder åt höger och höjdroder. Ju mer kärran accelererar desto mer släpper jag efter på roden. Nu är det tid för att ta upp den från marken i en lång säker stigning. Fint, den sticker iväg stabilt och fint så man kan kosta på sej ett nytt andetag. En svag vänstersväng innan den försvinner i fjärran. Oj, vad känslig den är på skevrodren, det är bäst att passa sej i fort-

sättningen. Så drar jag av lite på gasen för att få mer tid till att prova ut den ordentligt. Jag provar några försiktiga svängar till höger, vänster. Den flyter fint igenom och när jag provar att trycka på lite med sidorodret gör den perfekta skalariktiga svängar. Mitt självförtroende stiger ordentligt och knäna har slutat skaka. Tillbaka på motvindsbenet trycker jag ner nosen innan jag drar runt i en långsam looping. Den går perfekt runt, skruvar sej inte alls, så det måste betyda att skevheten jag befarat i kroppen inte blev så stor. Gör en snabb sväng tillbaka in i motvinden för att prova en ny looping, den här gången med fullt motorpådrag i uppgången. Och se där, det blev mycket snyggare. Provar en roll direkt efter, upp med nosen, fullt höger skev, dykroder i inverterat läge och så parera med höjdroder och sidroder i utgången. Snyggt, provar en åt vänster också för att se huruvida den rollar olika snabbt. Och här går det betydligt långsammare. Men man blir varm inombords när man ser hur riktigt den ser ut i luften. Tänker man sej ett annat motorljud så är det nästan omöjligt att skilja den från en riktig kärna. Nervositeten börjar ge med sig nu så då är det dags att prova om den har hyfsade lågfartsegenskaper. In i motvinden igen, av med gasen och parera höjden med höjdrodet. Aj då, alldeles för stora rörelser och en våldsam klippning till höger som följd. Om igen, betydligt långsammare och dät här gången en mjukare och försiktigare klippning över höger vingspets. Att den klipper till höger var ovanligt, så det får man se upp med i landningen. Och nu är det dags att få ner kärnan på marken innan soppan tar slut. Drar runt i några snabba fullgassvängar innan jag trottlar ner och smyger in på baslinjebenet. Nu gäller det att vara mjuk i sina rörelser och se till att hålla ner nosen ordentligt. Jag märker i ingången till finalen att den är väldigt trög på skevroden så jag använder sidorodret också. Av med mer gas och samtidigt börjar jag magra ut höjden med höjdrodet. Sättningen kommer, av med gasen helt och spaken fullt tillbaka. Duns, där satt hon, inte världens mjukaste men underbart att vara nere igen. En lång rak utrullning och sedan långsam taxning tillbaka.

Väl tillbaka i depån tänker jag på vilken underbar hobby detta är. Att bygga, måla och dekorera och sist men inte minst PROVFLYGA – det är fantastiskt.

Michael Magnusson
Blekinge modellflygklubb

utställning



Deltavningen görs redo.

Modellflygutställning på Landskrona museum

Landskrona museum har sedan länge haft en permanent flygutställning angående den legendariske flygaren Enoch Thulin's verksamhet. Under senare tid har diverse byten av materiel skett och härigenom har den permanenta utställningen kunnat arrangeras om. Detta föranledde en återinvigning av denna den 13 april. RC-klubben Clippern fick erbjuda att samtidigt härmed arrangera en parallellutställning med en presentation av klubben som målsättning.



Publik på flygfältet.

Vi delade upp vårt arrangemang i två delar: en utställning av flygplan tillsammans med en presentation av klubben på museet samt en stor flyguppvisning på Landskrona flygfält, som passande heter Thulin-fältet. Detta ställdes för denna gång till vårt förfogande eftersom vårt eget flygfält, Brolanda dessvärre inte är flygbart så här tidigt på säsongen pga dålig dränering.

Klubbens medlemmar trummades ihop för att få fram det mesta av det bästa. Totalt sju piloter anlätades för uppvisningen på flygfältet, därav två helikopterpiloter från Malmö Radioflygsällskap.



Modell på museet.

På museet samlades, under ledning av vår ordförande Barner Knudsen samt undertecknad, ett urval av medlemmarnas flygplan, företrädesvis äldre skalamodeller, men även nyare typer. Totalt visades ett 30-tal modeller. På en skärmvägg samlades fakta om klubbens verksamhet, om SMFF, en del litteratur samt regler och föreskrifter om och kring modellflyg. En särskild tidning trycktes också upp för detta tillfälle. På ett ställe samlades alsterna från klubbens ungdomsverksamhet i Glumslöv. För att demonstrera själva modellbyggandet satt vår meste modellbyggare, Wilhelm Siegers, och byggde på en skalabyggsats av en Bleriot XI, en modell med drag från museets huvudföremål. Flera hundra intresserade besökare passerade under de fyra timmar arrangemanget varade.



Besökare på museet.

Ut till flygfältet arrangerades bussförbindelse och där kördes flyguppvisning hela tiden. Ett brett sortiment visades upp under ledning av kommentatorn Birger Liffner. Tefatsflygning av John Knudsen med alla konster som detta tillåter, bl.a landa i handen på piloten. Multiflygning med ett par modeller fanns givetvis med. Två av piloterna, Ulf Svensson och Jörgen Davidsson, genomförde en bejublade formationsflygning med två av planen. Annat på programmet var deltavinge, styrd av Bertil Gustavsson och en hederlig skalamodell av Piper J3 flugen av kommentatorn själv. Insprängt i programmet visades också konster med segelflygplan. Med hjälp av de två inlånade helikopterförarna, Lars Olsson och Günther Rehwinkel, genomfördes ett avancerat flygprogram omfattande bl.a piruett och precisionslandning. Uppvisningen rönt ett stort intresse, en bra bit över 500 personer besökte flygfältet denna dag.

Sammanfattningsvis blev det ett lyckat arrangemang med idealiskt väder (konstigt nog!) och belåtna besökare. Vi hoppas att vi genom denna satsning skapat fin good-will för vår hobby.

Bengt Hansson
RC-klubben Clippern, Landskrona

SM
SKALA
FLYGG
Hökaklubben



SM i Stand Off Skala i Halmstad den 6-7 september-80

Den 6-7 september hölls den första SM-tävlingen i Stand Off skala i Sverige. Tävlingen var utlyst även som SM i klass F4C (VM-skala), men pga för litet deltagareantal i den klassen genomfördes endast Stand off.

Platsen var Hökaklubbens utmärkta RC-flygfält utanför Halmstad. Till Stand Off-tävlingen hade 13 flygare anmält sig. (Var finns alla skalaflygare som ställer upp på Barkarby?).

Två flygare, Leif Leverin från Trollhättans MFK samt Torbjörn Skarby från Skövde MFK kunde ej ställa upp pga haverier i veckan före. Roy Nilsson från Lötörps RFK var på plats med tre flygplan, men tråkigt nog hade Roy glömt två vingstöttor till den Tiger Moth han skulle tävla med och kunde därför ej heller ställa upp. Kvar var nu tio flygare som skulle slåss om mästartiteln.

Lördagen började med statisk bedömning av modellerna. Överdomare C.G Ahremerk hade till sin hjälp en stab bestående av Terje V. Löfberg, Gråbo Bengt Holmer, Gråbo samt Stig Bergström, Malmö.

Vädret var mulet och blåsigt, men trots detta kunde största delen av bedömningen genomföras i det fria till fromma för den talrika publiken.

Segrade i den statiska bedömningen gjorde Mikael Carlsson, Säffle FK, med 1881,5 med en utsökt målåd Pfalz. Därefter kom Lars Helmbro, Trollhättans MFK med 1762,5 p med sin SK 16. (Lars är ju världsmästare med sin SK 16). På tredje plats kom Olle Bergqvist, Stockholms RFK, som med sin Curtis Jenny erhöill 1733,75 p. Fjärdeplatsen tog "veteranen" Kjell-Åke Elofsson Tibro RC klubb, som med sin välkända SK 25 hamnade på 1731,25 p.



Birger Liffners Tiger Moth kommer in för landning.



De tävlande hade egna depåer med skylt med namn och klubb tillhörighet. Närmast Greger Mårtenssons Sopwith Camel.



Mikael Carlsson skall just starta sin Pfalz assisterad av Kjell-Åke Etofsson. I bakgrunden Mats Carlssons Piper Cub.

På femte plats kom Arne Brorsson från hemmaklubben med 1696,25 p. Arne tävlar med en mycket liten och lätt modell av Blackburn monoplan. Därefter kom Greger Mårtensson, Stockholms RFK med en Sopwith Camel på 1510,0 p. Benny Carlsson, Trollhättans MFK med en svensk "Stork" på 1486,25 p. Birger Liffner RC Clipperrn, Löddeköpinge med Tiger Moth på 1385,0 p, Mats Carlsson, Hökaklubben med Piper J3 Cub på 1315,0 p, Berne Gunnarsson RC Gripen, Ekeby med Liberty Sport på 1237,5 p.

Under hela den statiska bedömningen underhölls publiken med olika uppvisningsflygningar. Roy Nilsson flög sin kvartskala Tiger Moth i svenska flygvapnets färger, mycket elegant. Roy flög också en annan kärna i "kvartskalastorlek", från vilket han släppte ut ett reklamsläp med texten "VÄLKOMMEN! Arne Brorsson visade upp sin Super Cub, unge herr Per Malmkvist visade på ett mycket övertygande sätt hur en multikärna ska flygas.

Så var vi då framme vid dagens flygomgång. Som tidigare sagts var vädret inte särskilt flygvänligt, en ganska kraftig byig vind rådde, vilket nog besvärade samtliga tävlande. Övervägande delen av flygplanen var ju lätta sådana, samt biplan. Mikael Carlsson lyckades bäst och gick upp i ledningen med 3795,35 p. Lars Helmbros SK 16 ville inte riktigt, motorn gick inte bra så Lars fullföljde inte hela flygningen men det räckte ändå till tredje plats med 3114,4 p.

På fjärde plats låg Benny Carlsson med sin Stork, 2980,4 p tätt följd av Arne Brorsson med Blackburn Monoplan 2941,7 p. Jag tror Arne endast har en 2,5 kubiks motor i sin modell, och så flyger han den med endast höjd- och sidoroder. Trots det

gick den förvånansvärt fint i den byiga vinden. Därefter följde Olle Bergqvist 2874,55 p, Berne Gunnarsson 2791,7 p, Birger Liffner 2598,3 p. Greger Mårtensson 2531,2 p, samt Mats Carlsson 2346,0 p.

Söndagen bjöd på ett soligt men till en början lite blåsigt väder, dock betydligt bättre än lördagsvädret.

De tre bästa flygarna behöll sina platser efter andra flygningen, dock med förbättrad flygpoäng för samtliga. Arne Brorsson gick upp till en 4:e plats, Benny Carlsson gick ner ett steg till 5:e plats. Birger Liffner gick upp till en 6:e plats, följd av Greger Mårtensson, Olle Bergqvist, Berne Gunnarsson samt Mats Carlsson.

Till sista flygomgången hade en vindkantring skett. Vindstyrkan avtog också betydligt. Nu började det verkligen bli önskeväder. Vindkantringen gjorde också att flygningarna kunde läggas i huvudbanans (Asfaltbanans!) riktning, vilket var klart bättre ur publiksynpunkt.



Olle Bergqvist assisterar Greger Mårtensson med Sopwith Camel.



Kurt Lennå har något att säga Arne Brorsson ang Blackburn Monoplane. I bakgrunden mekaniker Lasse Liffner med "farsans" Tiger Moth.



Berne Gunnarsson, Christer Gunnarsson samt Birger Liffner beundrar Mikael Carlssons Pfalz. I förgrunden Lars Helmbros SK16. I bakgrunden Birger Liffners Tiger Moth.

I sista flygningen förbättrade samtliga flygare sina flygpoäng Mikael Carlsson gjorde en mycket fin flygning och hamnade på 3964,15 poäng (Statisk bedömning + bästa flygningen) och blev därigenom svensk mästare i Stand off 1980. Gratulerar! Lars Helmbro förbättrade sina flygpoäng i sista omgången vilket resulterade i att han gick om Kjell-Åke och hamnade på 2:a plats med 3717,2 p. Tredjeplatsen kunde dock ingen ta ifrån Kjell-Åke Elofsson med 3455,35 p. Fjärdeplatsen tog Arne Brorsson som med sitt Blackburn Monoplan nu hamnade i rena önskevädret. Det gav honom 3247,05 p. Femma blev Benny Carlsson med Storken på 3234,5 p. Jag tror Benny var den ende tävlande som gjorde "touch and go" som fri manöver. Risken för ett motorstopp är vid den manövern rätt stor. Dock har ju Storken ett mycket högt landställ. Självt lyckades jag (Birger Liffner) behålla min sjätteplats med Tiger Moth på 3165,9 p. Mothen tycker definitivt inte om blåsigt väder pga mycket låg vingbelastning, men vädret var i denna omgången idealiskt för detta flygplan. På sjunde plats kom Greger Mårtensson med Sopwith Camel på 3131,5 p, följd av Olle Bergqvist med Curtis Jenny på 2874,55 p. På nionde plats kom Berne Gunnarsson med 2744,5 p, med sin Liberty Sport. Berne hade otur med samtliga landningar denna tävling, han kan betydligt bättre, kanske var det sk "tävlingsnerver"?

På tiondeplatsen hamnade Mats Carlsson på 2652,7 p. Mats flyger Cuben med endast en 19-motor. Spännvidd 1,8 mtr!

Så lite om tävlingen i övrigt. Tävlingen hade arrangerats på ett mycket förnämligt sätt av Hökaklubben. En enorm stab av "ljusblåoverallsklädda" funktionärer såg till att allt klaffade perfekt. Så t.ex hade varje tävlande en egen inkritad depå med skylt med namn och klubbtilhörighet. Perfekt, för den talrika publiken, samtidigt en enorm PR för i första hand skalaflyget.

På lördagkvällen var ett samkväm ordnat på F14:s mäss där man i mysig anda förtärde sill, småvarmt m.m.

Som speaker under hela tävlingen och även under uppvisningsflygningarna fungerade paret Tore Loodin på ett ypperligt sätt. Flygkunskandet, vilket i deras kommentarer avspeglades på ett mycket trevligt sätt, var enormt.

Vi, jag tror jag definitivt uttrycker samtliga tävlandes uppfattning, hoppas att detta kommer att bli en årlig återkommande tävling, med eller utan SM-status. Vi trivs väldigt bra med Hökaklubben, det är lika roligt att komma dit varje gång, antingen det är SM eller "bara ett vanligt" meeting.

PS.

Ca 14 dagar efter tävlingen dök det upp ett stort brunt konvolut i brevlådan. Detta innehöll: Kopia på samtliga domslut i tävlingen, kopior på pressens uppföljning före och efter tävlingen samt ett antal proffsiga bilder på den tävlande med mekaniker och modell. Vilken uppföljning? Toppen!

tycker Birger och Lasse Liffner



Prisutdelning förrättas av Hökaklubbens ordf. I mitten Mikael Carlsson flankerad av t.v. Lars Helmbro och t.h. Kjell-Åke Elofsson.



Prisutdelning förrättades av Hökaklubbens ordf. Cronvall. I bakgrunden "de blå" funktionärerna. (obs! antalet!)

qm pylon

QM-PYLON I KLIPPAN

Årets fjärde QM-pylontävling avgjordes lördagen den 9 aug på F5 i Ljungbyhed med RFK Gripen, Klippan, som arrangör.

De 18 deltagarna kom från Stockholm i norr till Malmö i söder. Vädret under tävlingen var inte det man skulle önska sig, låg temperatur och kraftig vind. Väderleksförhållandet gjorde att tiderna blev måttliga, med 1 min 47 sek för Pär Nilsson, RFK Gripen, som dagens bästa.



Anders Wahström med hustru Inger klara för start.

Tävlingen kördes över 30 heat, fördelades på sex omgångar. Leif Karlsson från Stockholm hade vinnartrycket på sig efter att ha vunnit två tävlingar tidigare i år. Hans chanser spolieades redan i hans första heat, där han inte lyckades fullfölja loppet.

Då tre omgångar var klara kunde man konstatera att Bosse Magnusson, Motala och Lars-Ove Andersson, Klippan hittills var obesegrade med vardera 12 poäng, tätt följda av Pär Nilsson och Tord Hylander på vardera 11 poäng.

Under pausen mellan tredje och fjärde omgången, hade man lagt in en mycket uppskattad flyguppvisning med flygvapnets SK61 "Bulldog" i avancerad flygning. Här gjorde den 42-åriga flygläraren, Kurt Gustavsson från F5, en enastående uppvisning. Manövrarna gjordes med nästan otrolig precision. Den perfekta flygningen kan ju delvis förklaras i Gustavssons över 6000 flygtimmar, mångfaldiga uppvisningar och att han har ingått i flygvapnets uppvisningsgrupp vid Parisutställningen.

I fjärde omgången blev det ett heat där bl.a både Bosse Magnusson och Lars-Ove Andersson ingick. Spänningen blev dock inte långvarig, för Lars-Ove Andersson kom inte upp och därmed var hans chans att vinna borta. Bosse Magnusson vann även detta heat och lade ytterligare fyra poäng till sina tidigare 12. I denna omgång tog både Pär Nilsson och Tord Hylander varsin fyra-poängare, vilket betydde att de hade 15 poäng och fortfarande låg en poäng efter Bosse Magnusson. Efter denna omgångs slut fanns förutom de tre tidigare nämnda, tre man på vardera 12 poäng, Börje Ragnarsson, Växjö, Clas-Åke Bodén, Klippan och Lars-Ove Andersson, Klippan.

Under femte omgången tog 4 av de sex var sin fyra poäng och Tord Hylander och Clas-Åke Bodén blev poänglösa, efter att de diskvalificerades, då de flög innanför pylonerna två gånger.

Inför sjätte och sista omgången, ledde Bosse Magnusson på 20 poäng, följd av Pär Nilsson på 19, Börje Ragnarsson och Lars-Ove Andersson på vardera 16 poäng och Tord Hylander och Anders Torsén på 15 poäng vardera. I sista omgången mötte Bosse Magnusson, Per Eriksson och Tommy Christiansson, men ingen av dessa kunde klara av Bosse, som därmed hade vunnit sina samtliga sex heat, vilket måste betraktas som en stor prestation, eftersom det är hans andra QM-pylonsäsong.

Pär Nilsson fick en tre-poängare i sitt sista heat och belade därmed andra platsen med 22 poäng. Tord Hylander fick en fyra i sitt sista heat och fick således 19 poäng sammanlagt. Börje Ragnarsson fick tre poäng, men Tord Hylander hade bättre heattid och gick därför före i prislistan.



Startflaggan har just fallit och medhjälparna släpper iväg modellerna



Depåbild med Tommy Christiansson och Claes-Åke Bodén i förgrunden.



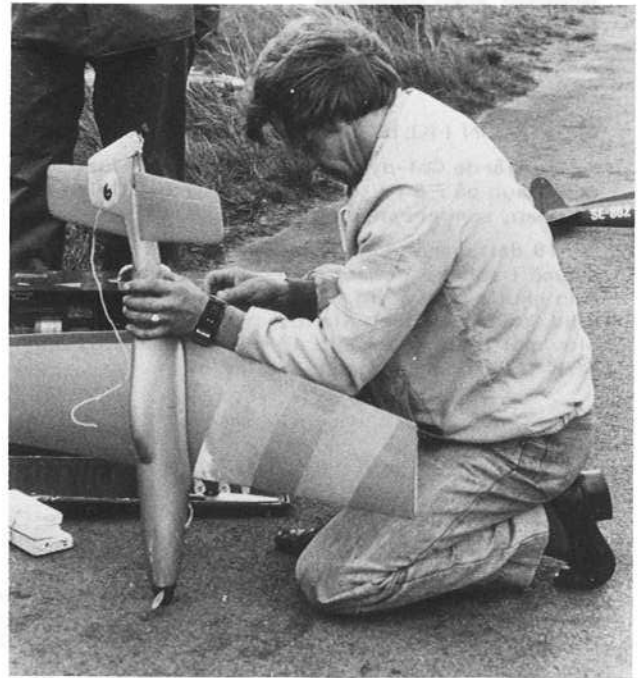
Tv Per Eriksson med sin Miss Dana och th Börje Ragnarson.



Claes-Åke Bodéns medhjälpare Jan Andersson visar Claes-Åkes modell för flaggmannen.

Efter ordinarie tävlings slut körde ett s.k "rövar-heat", där de fyra som haft de snabbaste tiderna fick vara med. Heatet kom då att innehålla, Pär Nilsson, Klippan, Anders Wahlström, Klippan, Bosse Magnusson, Motala, och Tord Hylander, Lomma. Längsta strået i detta mycket jämna heat drog Pär Nilsson före Anders Wahlström, Bosse Magnusson och Tord Hylander.

Förvånansvärt är att det är så få som börjat tävla i QM-pylon i år. Troligtvis beror detta på att man inte har någon möjlighet att köpa Rossi-motorer, som varit klassens allenarådande motorfabrikat de senaste åren. Fabriken har inte tillverkat motorn på mycket länge.



Boris Persson servar sin Mustang.

Alla de som nu inte börjat att tävla, utan fortfarande går och väntar på att Rossi-fabriken skall komma med sin lovande leverans, borde istället sätta i en "vanlig" 2,5 cc motor och komma med på tävlingarna, för att lära sig och uppleva tjusningen i denna mycket enkla tävlingsform. De som börjar att tävla med en effektsvagare motor än Rossin kommer fortare att lära sig flyga en snävare och därmed snabbare bana. Av alla de som flyger QM-pylon idag, är det endast ett fåtal som börjat att flyga med Rossi-motorn direkt.

Många kommer kanske inte på tävlingar för att de är rädda att "göra bort sig". Den uppfattningen ska man i så fall glömma och helt enkelt anmäla sig till en tävling. Alla tycker det är roligt när nya ansikten dyker upp. En förstagångstävlande, som kan starta sin motor och flyga runt i ett långt tempo de 10 varv i alla sina heat, kommer att bli mycket överraskad att han hamnar så högt upp på prislistan. Förklaringen är enkel. Många flyger för fort och chansar, vilket ofta resulterar i att de flyger innanför stolparna "pylonerna" och efter två sådana förseelser, blir man poänglös i det heatet.



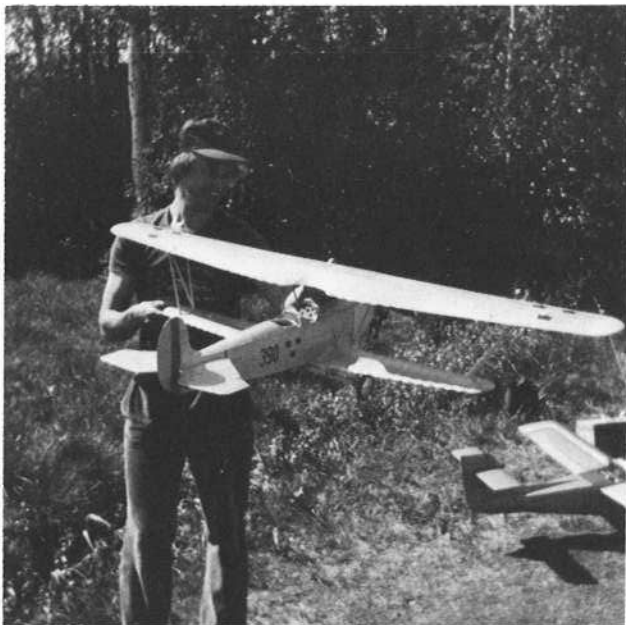
Lars-Ove och Ingela Andersson.

träff

Modellflygträff i UMEÅ

Den 14 och 15 juni var det ett meeting för radioflygklubbarna i Norrland vid radioflygfältet i Bus-sjö strax söder om Umeå. Inbjudare var Umeå Radioflygklubb och ett 20-tal RC-flygare var där med sina klenoder. Där fanns rena trainers, skala- och semiska, sport- och multimodeller samt ett segelflygplan med radiostyrning.

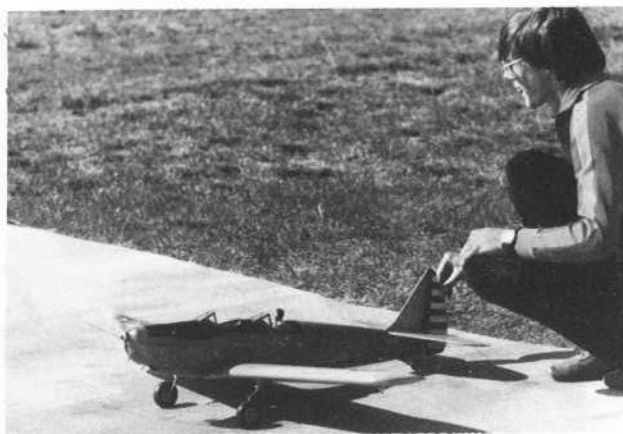
Skalamodellerna tilldrog sig, som vanligt höll jag på att säga, det största intresset. Där fanns Stig Granström, Umeå med sin nybyggda MFI 17 Safari. Läckerst silvermetallfärgad med gul och blå dekor-ränder, allt enligt ett färgfoto som Malmö Flyg-industri ställt till förfogande. Den skuldervingade modellen med glasfiberkropp var utrustad med flaps och slots i vingrot och drogs av en 4-takts OS-motor. En elegant modell av Fairchild PT 19 med knappnålshuvuden som nitmarkeringar hade Jan Sävenberg, Umeå byggt under vintern. Modellen var en Jemcobyggsats med en OS 40 FSR som kraftkälla. Jan hade även en dubbeldäckare, Focker D7 i semiskala byggd efter en RCM-ritning. Gunnar Berglund, Umeå visade upp sin dubbeldäck-are Focker C V, en skalamodell av Flygvapnet S 6, ett spaningsplan från 20-30 talet. Bygget var utfört från originalritning där omräkning och konstruktionsritningen är utförd av byggaren. Den synliga delen av originalets motor var attrapper men under kåpan satt det en Wankelmotor. En dubbeldäckare av sportmodell hade även Jan Näs-man, Umeå, en Svensson-modell av Twinny som visade god flygförmåga.



Gunnar Berglund, Umeå med Focker C v.
Foto: Gösta Näslund

De aktiva måste efter tävlingssäsongens slut sam-las för att ingående diskutera eventuella ändring-ar, som gör det möjligt för alla att bygga sig en konkurrenskraftig QM-kärra. Man ska ju inte behöva gå och vänta på en motorleverans i flera år. Fram tills detta möte borde var och en noggrannt gå igenom reglerna och försöka komma på lösningar på de problem som kan förekomma idag. Reglerna måste göras så utförliga att de inte behöver juste-ras på lång tid.

Ingela har författat ovanstående.

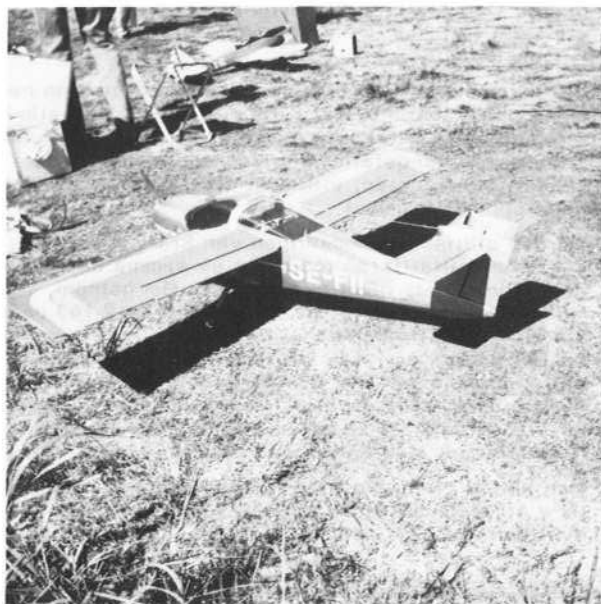


Jan Sävenberg, Umeå med Fairchild PT 19.

Största modellen var den av Lars Pekkala, Örn-sköldsvik konstruerad "Gubbro" med en 4-takts AH-motor. Han hävdade att stötstänger ger stort slitage på servon varför allt var monterat med wire som var fastsatta med klämmor för spinn-fisketafsar. Hans elev Jan Löfgren, Ö-vik var träffens yngste deltagare med sina 13 år. Han började i Januari flyga en av Lars konstruerad "Kilroy". Jan flög nu själv trots den hårda och något byiga vinden med bl.a läromästaren som in-tresserad åskådare. Tore Eriksson, Umeå hade sitt första bygge, en QB 20 H i luften och visade goda takter.

Bland sportmodellerna fanns det två Sig Kavaljer vilka ägdes och flögs av Roland Berggren, Umeå och Elmer Granlund, Vännäs, tillhörande Umeå BFK. Hans Olov Andersson Malå hade också fast-nat för en Sigmodell Kougar och Malte Burvall, Umeå visade upp sin Sportsman från Olympic. Erling Vestin, Ö-vik hade med sig två modeller, en Graupnersats av Piper Cherokee samt Carraras Cessna 182.

När Björn Sandström, Umeå med en Eyeball och Bernt Mattsson, Ö-vik, med en Minnow tog banan i besittning blev det åka av Det blev snabba över-flygningar och avancerade rollar och andra manö-vrar som för en oinvigd fick hjärtat att öka takten. Även Erling Vestin med sin Piper Cherokee ville vara med och bjöd på en fin uppvisning. När Rune Sävenberg flög en Focker D7 fick även rutinerade flygare en ökad hjärtverksamhet enligt samstäm-miga uppgifter.



Stig Granströms MFI 17 Safari.
Foto: Gösta Näslund



Lars Pekkala, Ö-vik, med "Gubbroy"
Foto: Gösta Näslund

Något av en prestation kan man säga att Lars Jonson från Umeå gjorde. Trots den byiga vinden tog han upp sin modifierade helikopter, Schlüter Bell 222 men fick lov att hålla sig nära Moder Jord då den minsta oväntade vindpust fick helikoptern att utföra icke önskade manövrar.

Inga tävlingar var anordnade så det blev flygning så där i största allmänhet men även tid för samtal om modeller, konstruktioner och dom olika lösningar som byggaren gjort på sin modell. Att detta måste bli ett årligen återkommande meeting var alla över-



Jan och Rune Sävenberg med Fairchild PT 19,
Foto: Gösta Näslund.

ens om när det var dags att packa ihop och åka hem och ladda upp accar och se över utrustningen. För en del blir det att bli i hobbyrummet ett tag framöver efter närkontakt med marken så att allt är färdigt till nästa flygträff.

Nästa större arrangemang som Umeå Radioflygklubb anordnar är en flygdag för allmänheten där en bredare publik får möjligheter att beskåda modellerna i luften och på marken.

Umeå Radioflygklubb AC 122

Gösta Näslund, Grubbevägen 63 902 50 Umeå.
Medlem 18735 SMFF

PS

POPULÄRSKALATÄVLING I KLIPPAN

18 st skalaflygare mötte upp då RFK Gripen i Klippan arrangerade sin andra populärskalatävling den 28-29 juni.

Som alltid, när det gäller modellflyg, är vädret av stor betydelse. Lördagen började med regn som med undantag av korta uppehåll, fortsatte hela dagen. Den statistiska bedömningen hade förlagts till ett stort tält, där samtliga modeller var uppställda till beskådande.

Lördagens två flygomgångar fick inställas pga regnet. Den publik som trots allt infunnit sig, kunde stärka sig med kaffe och korv, som serverades vid klubbstugan. Havgårdsfältet erbjuder dessutom goda campingmöjligheter, vilket de flesta av deltagarna hade uppmärksammat.

Då den statistiska bedömningen var klar, visade det sig att resultatlistan toppades av samma deltagare som förra året; nämligen 1:a Stig Bergström, Malmö Radioflygsällskap med en SK16 på 143 poäng, 2:a Birger Liffner, RC Clippern med en Tiger Moth på 121 poäng, och Kay Olsson, Malmö Radioflygsällskap med Corsair på 121 poäng, 4:a Berne Gunnarsson, RFK Gripen, med en Liberty Sport på 116 poäng 5:a Sven-Åke Ståhl, Malmö Radioflygsällskap, med en Monsun på 114 poäng.

Man kunde efter den statistiska bedömningen konstatera att Malmökillarna hade använt de mörka vinterkvällarna på rätt sätt.



Birger Liffner mekar sin Piper Cub J3,
Foto: L-O Andersson



Per Cederqvist i bakgrunden, i förgrunden l.v. Christer Persson med en Blackburn Monoplan och Stig Bergström med en SK 16.
Foto: L-O Andersson



Tommy Christiansson visar glatt upp sin Bonanza.
Foto: L-O Andersson



Bernt Nilsson startar sin Focke Wulf 190Dg.
Foto: L-O Andersson

Vädret bättrade sig till söndagen, men även denna dag bjöd på lite rusk och skiftande vindar, som lurade en del av piloterna.

Först till start i den första flygomgången var Birger Liffner med sin Piper Cub J3. Flygningen gick lite trevande i den byiga vinden, vilket resulterade i endast 68 poäng. I nästa start visade Tommy Christiansson, RFK Gripen, att det gick att utföra en utmärkt flygning med sin Bonanza, även ifall det blåser lite grann. Han fick hela 190 poäng för den flygningen. Det gäller alltså för Tommy att titta lite på förebilden innan bygget sätts igång, så hans statiska poäng kan bli bättre. I den nionde starten visade Berne Gunnarsson, att han inte bara är en duktig byggare, utan även en mycket bra pilot. Hans poäng blev här 197 och med hans tidigare 116, tog han en klar ledning med sammanlagt 313 poäng, vilket såg ut att vara svårslaget.



Stig Bergström med SK 16.
Foto: L-O Andersson

Glada domare, f.v. Ola Hjort, Esbjörn Strömqvist och Bertil Pålsson.
Foto: L-O Andersson



Birger Liffner slår igång motorn på sin Tiger Moth.
Foto: L-O Andersson



Kay Olsson provstartar sin F4-VICV Corsair med hjälp av fru Ståhl.
Foto: L-O Andersson



Slig Bergström och Sven-Åke Ståhl startar Sligs SK 16.
Foto: L-O Andersson



En glad vinnare, Berne Gustavsson med Liberty Sport.
Foto: L-O Andersson

Omgångens högsta flygpoäng fick Tommy Christiansson med sin Bellanca på 207 poäng. Hade han vid målningen av Bellanca placerat alla stjärnor och bokstäver likt förebilden, hade han säkert fått högre statiska poäng än de 84 han nu blev noterad för. Med den fina flygningen belade han nu andra platsen med 291 poäng. På tredje plats fanns Kay Olsson med 287 poäng och på fjärde Tommy Christiansson med Bonanza på 270 poäng.

Innan sista flygomgången startade, gjorde Pär Cederqvist en bejublad uppvisning i avancerad flygning i fullskala med en Bellanca. Pär Cederqvist är i vanliga fall flyglärare vid F5 i Ljungbyhed, men på fritiden sysslar han med avancerad flygning. Pär kom till Havgård direkt från en tävling i Danmark.

Vid andra omgångens flygningar förbättrade de flesta sina flygpoäng. För bästa prestation i andra omgången, liksom i den första, svarade Tommy Christiansson med Bellanca och fick 204 poäng. Spänningen var hög då siste man startade. Kay Olsson hade nämligen klar möjlighet att beröva

Berne Gunnarsson segern. Hans flygning gav 113 p och detta räckte inte till för att slå Berne. Han hade behövt 20 poäng ytterligare för det.

Konkurensen om placeringarna två till fyra var mycket hård. Här skilde nämligen endast 3 poäng mellan andra och fjärde man. Längsta sträet drog Kay Olsson med 294 poäng, före Arne Brorsson, Hökaklubben med 293 poäng och Tommy Christiansson med 291 poäng.

Deltag i SMFFs



medlemsvärning

Tävling i två etapper

om fina priser

Automatisk SLR-kamera



FUJICA AX-3

Automatik med bländarförval, nedbländningsautomatik och blyxtautomatik. Bajonettfattning. Elektroniskt kontrollerad slutare, B, 2—1/1000 sek. Elektromagnetisk avtryckare. Elektronisk självtlösare med pipjud. Många andra finesser.

JAPANS STÖRSTA
FOTOINDUSTRI



Automatisk SLR-kamera



FUJICA AX-1

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

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.

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

ric segel



acro sem.

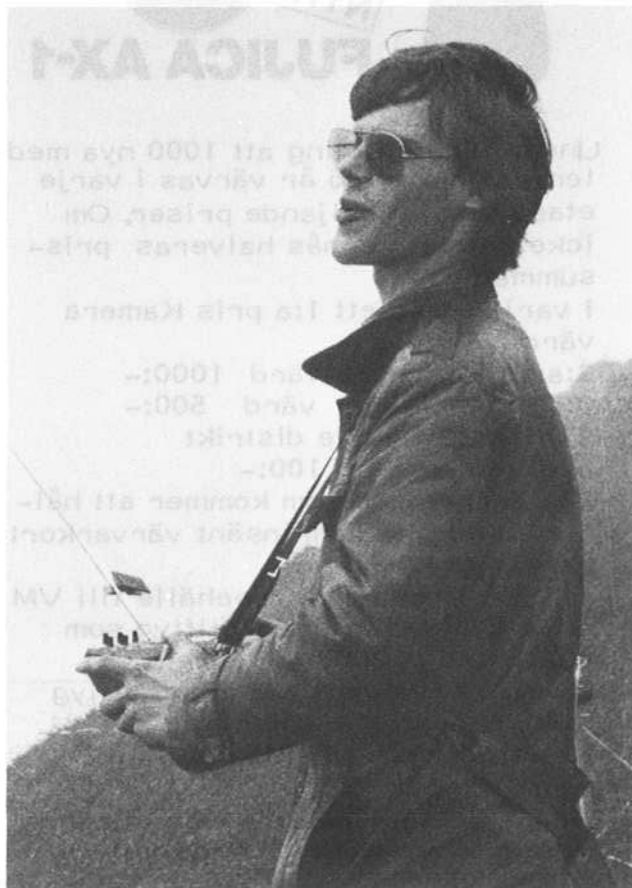
Janne, suverän segrare i Acroflyers semester-tävling 1980.

Ännu en gång var det dags för Acroflyers att arrangerera semestertävlingen i F3F hang på Hammars Backar i Skåne. Den 19/7 gick det hela av stapeln.

Veckan innan tävlingen hade väderutsiktterna inte varit mycket att hurra för, men på lördagsmorgonen då de tävlande började strömma till så blåste en sydvästvind på ca 7-8 m/s, perfekt!! Tävlingen flögs med såkallad flygande start vilket innebär att den tävlande segar sig upp på så hög höjd som möjligt och dyker ner mot själva banan där tidtagningen startar.

26 stycken var anmälda och 24 kom till start. Micros i Stockholm var den klubb som ställde upp med flest tävlande, 7 stycken närmare bestämt. Det var skojigt att kunna hälsa flygare välkomna från lite varstans i Sverige. Askersund, Karlsborg, Gråbo Lidköping med flera orter var representerade.

Första start blev strax efter kl. 10,00. Det hela flöt fint och efter en timmes tid var första omgång avslutad. 1000 poängaren snöt Janne Carlsson följt av junioren Mats Johansson med 901 p. och Christer Gillgren, 892 p. Anders Rättzén missade en sväng denna omgång och valde att inte fullfölja den.



2:a omgången flög formligen förbi och Janne var snabbast. 1000p.till honom, tätt följd av Anders med 990 p,3:a var Göran Karlsson som hade skruvat av sina motorer och så det kan gå fort utan också, 922 p. fick han. Jannes flygning denna omgång var den snabbaste på hela tävlingen. 52,0 sek, det blir ca 70 km/h och då ska man inte glömma att han svänger en gång var 100:de meter. Anders flög 52,5 sek så det är små marginaler.

Under 3:dje omgången stack ännu en junior upp, Peter Blomdahl var det. Trea den omgången med 945 p. Tvåa blev John Knudsen, 956 p och 1000 p till Janne.

4:de och 5:te omgången var exakt lika varandra med Janne i spetsen med 2 1000 p, Anders tätt inpå och Leif Sten därefter. 1/10 sek skiljde Janne och Anders åt i 5:te flygningen.

När sista omgången kom igång började vinden svikta och endast 3-4 första startande fick någon vind att tala om. Det gjorde att Janne missade sin 1000 p? I stället gick den till en kämpande junior, Peter Blomdahl. 2:a respektive 3:e plac. belades av Thomas Malmberg och Lars Strannegård.



Jan Karlsson, 1:a.



Anders Rättzén, 2:a.



Pris till bäste junior, Peter Blomdahl,

It



LT Hobby Trofén – hangflygning på Hammars backar

Så var det åter dags för RC-klubben Clippens årliga nationella hangtävling, LT Hobby Trofén. Denna utspelas numera traditionsenligt under Kristi Himmelfärds-helgen, som ju är ett passande namn. Flygplats är på Hammars backar öster om Ystad, ett av Sveriges bästa hang.

Tävlingen innebär att flyga en kilometer, uppdelad på 10 vändor i en 100 m-bana på snabbaste tid. Flygande start tillämpas, dvs tidtagningen börjar först då planet flyger in i banan. Dessutom tillämpas ingen poängbedömning vid landningen, utan denna skall ske i ett anvisat landningsområde. Totalt flygs sex omgångar för att jämna ut orättvisor med varierande vind m.m.

Deltagarantalet tycks ha blivit standardiserat med 30 anmälda, samma som tidigare år. Det är samma gäng som ställer upp, men vissa nya flygare kunde hälsas välkomna. Mest långväga var Christer Gillgren och Göran Karlsson från Stockholm.

Lördagsflygningen startade med samling i Kåseberga hamn för vidare transport till inlandshaget vid Hammar by. Efter en snabb banläggning kunde tävlingen starta kl. 10. Det var viktigt att starta så fort som möjligt, så vi kunde utnyttja landbrisen fram till 1-2 tiden. Omständigheterna var visserligen inte helt gynnsamma för hangflyg. Vindstyrkan var måttlig 4-5 m/s med termikblåsor inblandade, som gav en del ojämnheter i vinden.

I detta sammanhang kunde beklagligtvis konstateras en brist bland hangflygarna idag. Man har i många fall endast med sig högvindskärror avsedda för 8-10 m/s vindstyrkor. Dessa klarar inte av de lägre vindgränser som F3F-reglerna godkänner. Resultat

När allt till slut var uträknat och färdigskrivet visade det sig att Janne fått 4000 p. (han var tom. tvungen att stryka en 1000 p), Anders blev totalt 2:a med 3846 och Leif Sten 3:a 3730. Bästa junior blev inte helt oväntat Peter Blomdahl som totalt flög till sig en 4:e plats.

Kärrorna var till största delen "hemkonstruerade" med en hel del av skapelserna lutande åt Anders Rättzéns Gillette-håll. 2, 3, 4, 7-plats belades av Gilletter och förmodligen också 5:e. Den byggsats-kärra som hänger med i konkurrensen är Sagitta som bl.a John Knudsen flyger med bravur.

När arrangemanget var avslutat pustade samtliga funktionärer ut. En kämpainsats från klubbens medlemmar på plats gjorde att det hela flöt undan på ett strålande sätt. Inte så mycket som en fikapaus gjordes under hela dagen. Ett stort tack vill på detta sätt tävlingsledningen passa på att dela ut. Dels till de flygande och dels till funktionärerna.

Till glädjemomenten under dagen hörde bl.a en landning av Christer Gillgren och för att göra en kort historia ännu kortare. Det finns ganska gott om kor på Hammars Backar och de lämnar gärna spår efter sig och . . . ja, Christer landade i en sån.

Med detta vill vi avsluta denna sammanfattning och hoppas att de tävlande kommer igen nästa år till eventuellt ännu en semestertävling.

Ulf Hanson Text
ordf. Acroflyers

Torsten Blomdahl foto

Ny medlem

Namn

Adress

Postadress

Personnummer

Tillhör klubb

Direktansluten

Har värvats av:

Namn

Adress

Postadress

Medlemmen intagen den / 19



Undertecknad klubbfunktionär
(Gäller ej direktansluten)

tatlistan berättar klara fakta: en tredjedel av flygarna lyckades inte fullfölja 10 vändor, trots godkända vindar. Efter två omgångar försvann landbrisen som väntat, och vind för nästa flygpass inväntades. Bästa flygning hittills hade John Knudsen och Anders Rättzén.

Nästa anhalt blev hanget ovanför Kåseberga hamn. Med vindriktningen rakt mot hangkanten sattes banan upp och därefter . . . stiltje! Alltså hangflygarens eviga dilemma. Allt som kunde åstadkommas här blev två flygningar i tredje omgången. I övrigt blev det väntetid i varmt och skönt solsken. Fortsättningen fick skjutas upp till söndagen.

Även denna dag hade landbris att erbjuda, denna gång dock stadigt kring 10 m/s. Tävlingen kom snabbt igång och kunde nu smidigt fortsätta. Tiden för varje omgång understeg en timme, mycket tack vare en väl-drillad tävlingsorganisation. Vi har i klubben förmånen att kunna ställa upp med funktionärer till alla poster. Under 4:e omgången kom så den snabbaste flygningen, inte oväntat av Anders Rättzén, som med sin Giffette flög kilometern på smått fantastiska 52,5 sek, vilket motsvarar 70 km/tim.

Lagom till landbrisens slut var så totalt sex omgångar färdigflugna. Efter ett intensivt räknande i tävlingskansliet kunde årets vinnare i LT Hobby Trofén koras för andra året i rad: Anders Rättzén. Övriga flygare får verkligen lägga manken till för att knäcka Anders. Tvåa placerade sig Christer Gillgren, som efter första dagens flygningar verkligen hämtade upp sig. På tredje plats kom John Knudsen, som med sin Zagitta visade att det inte behövs egenkonstruerade modeller för att hävda sig. Bland juniorena flög Peter Blomdahl bäst och hamnade på sjunde plats totalt.

I år fanns även ett hemligt moment med i tävlingen. Enligt SMFF:s regler skall modellen märkas med pilotens registreringsnummer. En bedömning gjordes under tävlingens lopp och resultatet blev inte särskilt lysande. Endast tre av 30 hade reglements-enlig märkning. Dessa tre fick ett speciellt pris. †)

Prisutdelningen, som förrättades av arrangörsklubbens ordförande Bärner Knudsen, bestod av pokaler till de tre främsta, speciella priser till juniorerna samt plaketter till alla deltagare och funktionärer.

Trots en tveksam inledning första dagen (tycks vara en regel på våra tävlingar) blev det en väl genomförd och trevlig tävling. Vi hoppas på återseende nästa år på hangkanten.

†) För övrigt är reglerna dessa: vinge skall ha märkning i minst 3 cm höjd samt kropp och stabilisator 1 cm höjd. Utan denna märkning får man normalt ej delta i tävling.

Bengt Hansson
Kassör/RC-klubben Clippern

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	

F1C

Enhetsmodell F1C

Bilderna visar detaljer av Lars-G. Olofssons prototyp.

Det började med elitinstruktörsmöte i Norrköping och slutade för min del som sammankallande i en kommitté för konstruktion och framtagande av en F1C-modell.

Jag tackar för förtroendet. Det gick snabbt de här. synd bara att sådana här beslut ska komma så sent efter många års stagnation i F1C. I övriga klasser F1A och B ser det ljusare ut, men även där skulle jag gärna se en av förbundet officiell enhetsmodell med ritn och trimanvisning. Det saknas ju inte duktigt folk och bra geor. Nåväl nu gäller det F1C, beslut är fattat. Det är bra. För första gången kommer friflyget att få tillgång till en ENHETSMODELLEN i FAI-klassen, förhoppningsvis till våren -81. Kommitten består av folk med lång erfarenhet inom Power. Vi är 5 st och målsättningen är en enkel och lättbyggd modell, men ändå tillräckligt bra för att vara intressant att bygga även av äldre Power flygare.

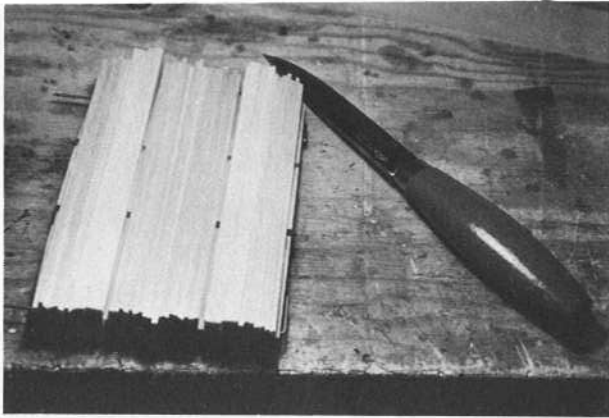
Om detta möte i Norrköping är bara gott att säga, det var lärorikt och nyttigt. Gunnar Holm skrev ju om det i förra numret. Om det blir aktuellt igen så stryker vi ordet "elit" det finns bättre rubriker att välja på för framtiden. Men "ordet" Enhets-

Frankeras
ej SMFF
betalar
portot

Sveriges Modellflygförbund

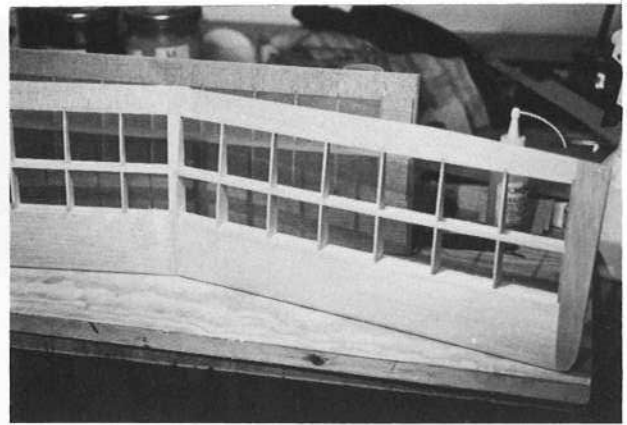
Svarsförsändelse
Kontonummer 11292026
600 10 Norrköping





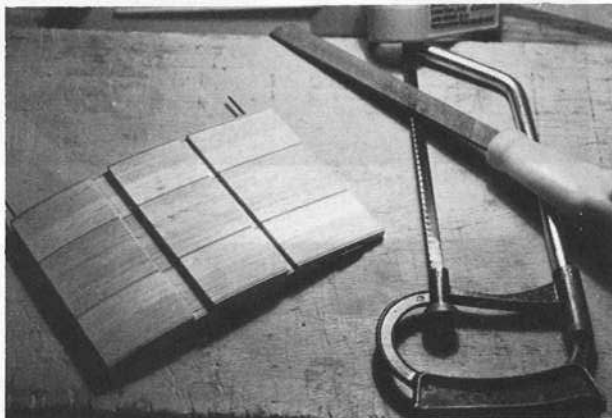
Sprygelpaket klart för bearbetning. Stor morakniv fungerar utmärkt. OBS? Sprygefällarnas placering i paketet.

Foto: Lars-G



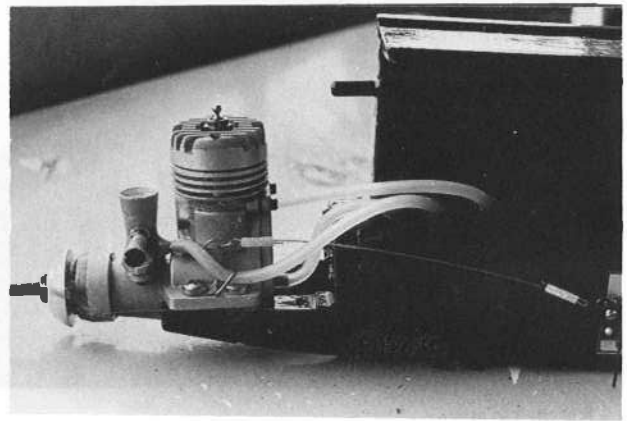
En vinghalva klädd, en väntar på klädsel, dubbelt tunnt modelspan.

Foto: Lars-G



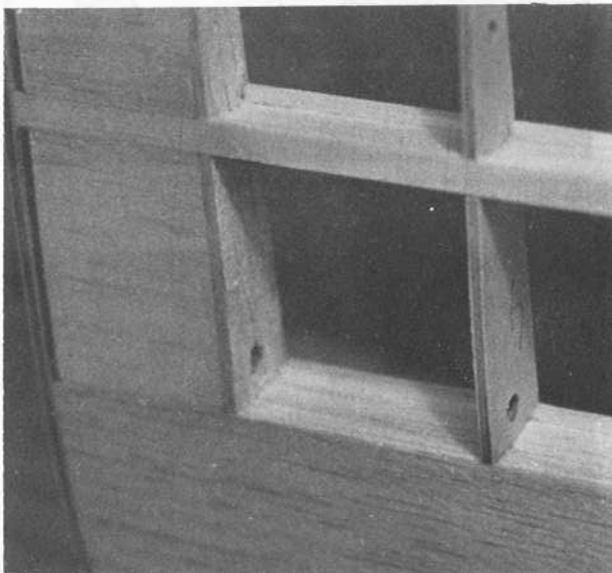
Urtagen klara. Liten bågfil och fil har använts.

Foto: Lars-G



Fronten från timersidan.

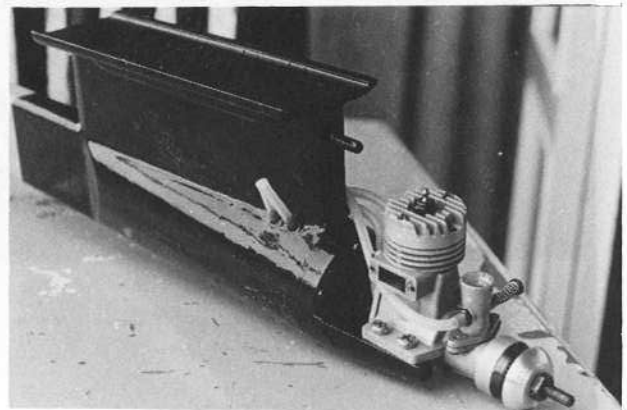
Foto: Lars-G



Detalj av vingroten. \varnothing 4 hål i plywoodspryglar, inga rör.

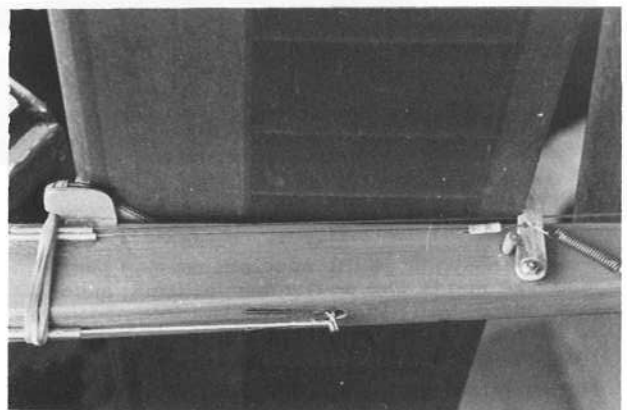
Foto: Lars-G

modell tror jag på, att hjälpa folk ute i klubbarna att komma över "tröskeln", som det ofta innebär att gå på en ny klass. Till de klubbar som "bara" sysslar med A1 och F1A exempelvis. Och förutom detta, alla har inte möjlighet att vara "sin egen lyckas smed" när det gäller val eller konstruktion av en modell. Det måste kännas tryggare att välja en av förbundet framtagna modell med den hjälp som finns i bygg och trimbeskrivning, den hjälp han eller hon kan påräkna på tävlingen. De här borde hjälpa upp nyrekryteringar vilket vi ju hoppas på.



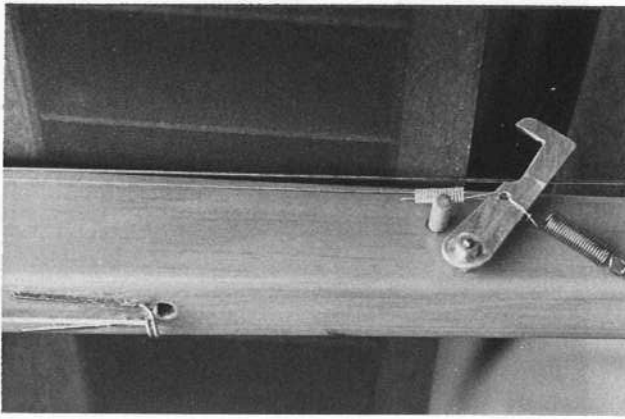
Fronten från annat håll.

Foto: Lars-G

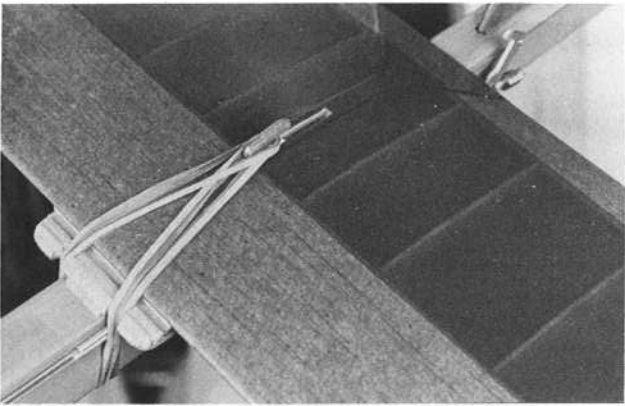


Lingenomgångar under stabben. Stopp för kroken av \varnothing 4 rundstav.

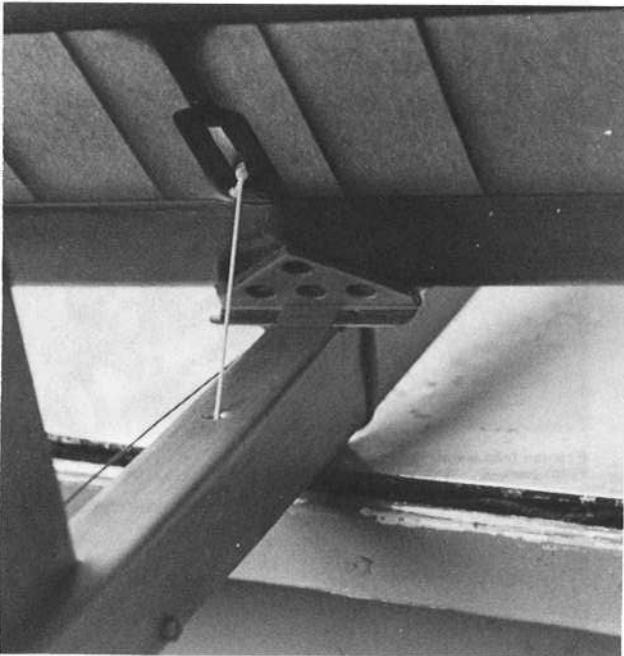
Foto: Lars-G



Kroken i öppet läge,
Foto: Lars-G



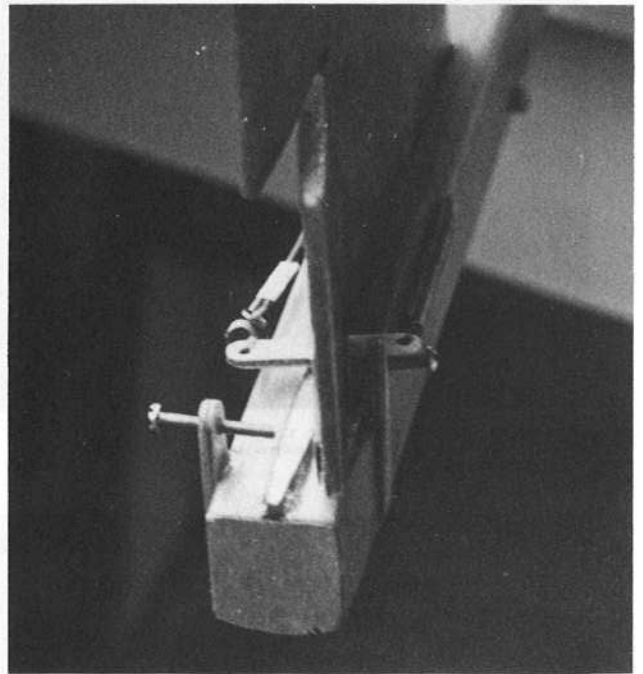
Stabben från ovan
Foto: Lars-G



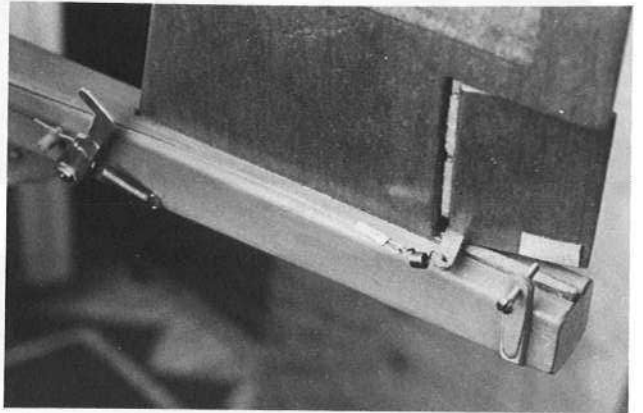
Och underifrån.
Foto: Lars-G

Powerklassen är ju lite speciell, om man jämför med F1A och B. Det är lite mer mekanik, motor och timers. Men några problem ska inte någon behöva ha att få ihop grejorna. Ritning (fullskala) byggeskrivning och trimanvisning ska finnas.

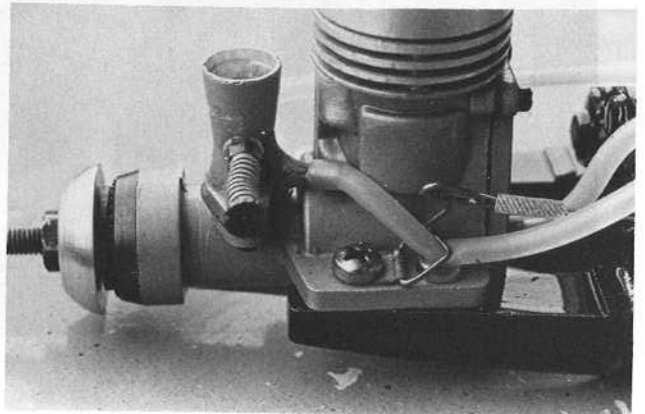
Modellen kommer att ha autostabbe, det vill säga att stabben ändrar vinkeln från stiget till glidet, att vi väljer denna lösning även på en nybörjarmodell är mycket enkel, den blir mycket lättare att flyga med.



Bakdelen.
Foto: Lars-G



Kurvroddestopp av 2mm. plywood som gängas M2
Hot Stuff i gängorna.
Foto: Lars-G



Flood-off anordning. Gångjärn av böckad bleckplåt runt 1mm pianotråd. Flood-off rör till förgasaren fastsatt med "plastiskt stål".
Foto: Lars-G

Det blir en robust modell med mycket enkel uppbyggd vinge (ingen plankning). Vingen blir delbar men kan naturligtvis göras hel. (ännu enklare) pappersklädd. Kroppen sätts ihop av två utskurna sidor och fogas samman med två lister 4x10. Bränsletanken plus några andra detaljer kan medfölja ritning om man inte vill göra det själv. Motor och motorfäste finns tips på vad som är lämpligt, här får plånboken avgöra vad som väljs. Timers blir Seelig där finns inget annat att välja på.

axvalla

AXVALLATRÄFFEN 1980

Den på Klagstorp i April, den snöade in den.

Nu tog Axvalla fft nya tag och i samarbete med AKM och Nymölla, så lyckades det att få till stånd en tävling i Skåne istället. Plats - Rinkaby. Den 10/8 flögs tävlingen, men det var bara del 2 av denna helg. Del 1 var den träff som kom till när alla tältande drog sig till Ripa på Lördagskvällen.

Det liknade kontinentaltävlingar över det hela. Tält restes, folk träffades i olika tält för en stunds modellflygsnack och dom flesta såg ut att trivas förträffligt. Bl.a fick både grenstyrelsen i friflyg och F1C kommittén tillfälle att hålla tältmöte.

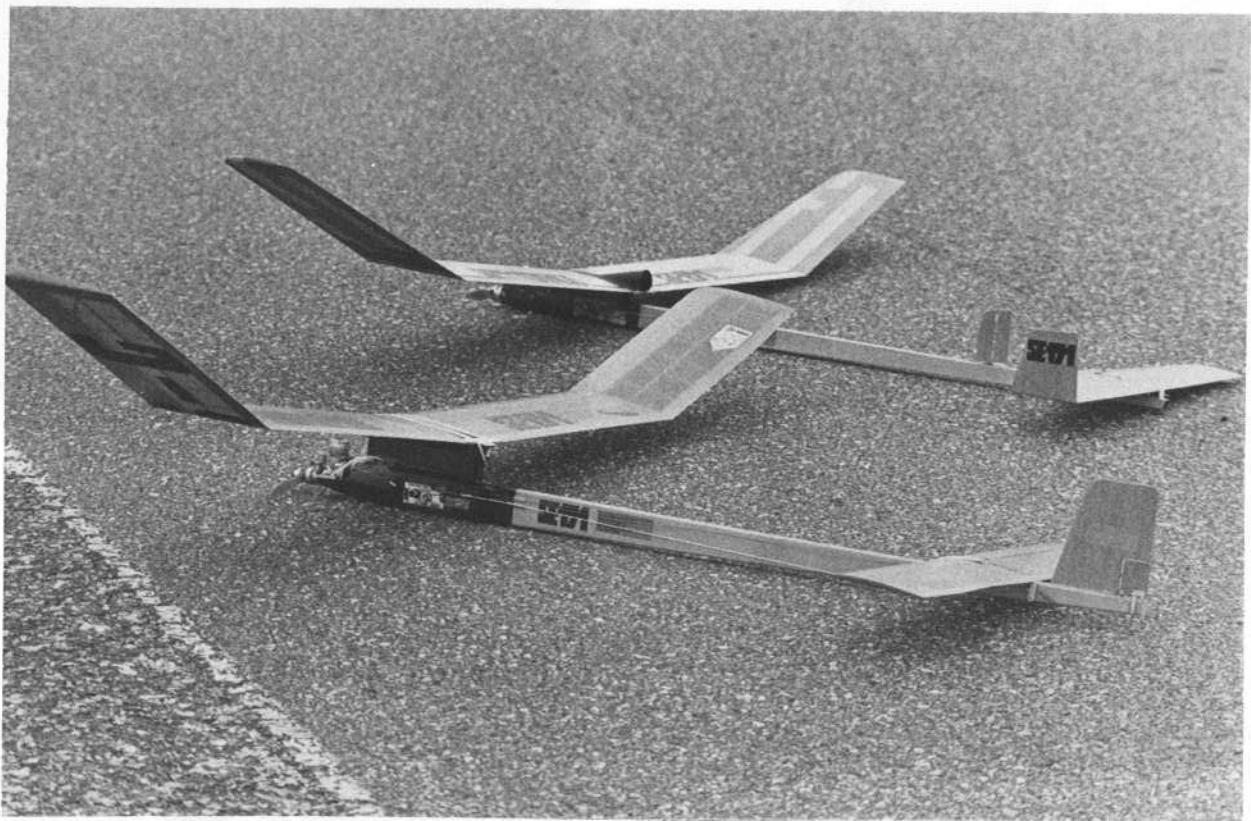


Lite kontinentaltävlingar över tältlägret. Mera sånt.
Foto: Lars-G

Sådana här träffar behöver vi fler av. Men för att kunna träffas på detta gemytliga och avspända sätt behöver vi fler sommartävlingar. Snälla arrangörer, ta och tänk på det lite för framtida somrar. Så var det Söndag och tävlingsdag. Och än en gång hade SMH I fel. Tack för det.



Den nya generationen Wakeflygare.
Foto: Lars-G



Med dessa förutsättningar bör det inte vara några problem för dej att bygga en C2, flyga och ha kul, kanske slå de gamla "rävarna" på tävlingar, komma med i tävlingsgemenskapen. På återseende.

Power to the People ihop med en KIKO variant.
Foto: Lars-G



Göran Muftig med Wake.
Foto: Lars-G



Nisse Gustavsson kan som arrangör känna sig
nöjd med en bra tävling.
Foto: Lars-G

Agne Hammar har också börjat plåga gummiband.
Foto: Lars-G

Norrköping hade lovat mellan 6-9 m/sek. runt sydkusten, men som max under tävlingen hade vi ca 6m/sek. Regn skulle det komma, men över tävlingsplatsen blev det inte mycket av den varan. En lätt skur i första perioden och en efter prisutdelningen. Men runt omkring oss så såg det ut att tidvis vräka ner vatten.

Rinkaby på sommaren betyder modelletning i sädesfält för riktigt bra flygningar. Som tur är finns det ett flygfält i närheten, så flygspaning kan tillgripas. Några var uppe efter tävlingens slut, det är bara att hoppas att dom fick tillbaka modellerna.

A1 junior blev en jämn tävling där det bara skiljde 14 sekunder mellan vinnaren Per-Ola Eimar och 4:an Patrik Åkesson. Mellan dom hamnade Fladder-mössen Thomas Fiedler, 1 sek efter Per-Ola, och Johan Nilsson. Vinnartid 423 sek.



Pelle Eimar med Cikada.
Foto: Lars-G



Patrik Åkesson med Abdul.
Foto: Lars-G



Fladdermusen Stefan Gustavsson stog i särklass i F1A junior. En plump på 86 sekunder i 2:a start förstörde en annars perfekt serie. Jan Nilsson, Bromölla, hade ledningen efter 2 starter, men gjorde i 3:e en ännu större plump, 55 sek. Så efter 3 starter var Tommy Rehnström, Gameln i ledningen. Så var det hans tur att missa. Och det rejält, 39 sek. Dessa 3 slutade i nämnd ordning, då övriga starter var maxar eller nära.

F1A seniorer. Efter 2 starter hade bara 4 man 2 max. Strax efter Björn Ehn från Axvalla fft med 3 missade sekunder. Efter 3 starter var dom 3, då Evert Andersson från Bromölla missat. Dom 3 var Håkan Nilsson, Östersund, Bo Hallgren Gameln och Per Qvarnström från Fladdermusen. Björn Ehn nu 4:a. I 4:e missade Björn 3 sekunder till, Bosse och Håkan maxade medan Per fick 111 sek. Agne Hammar hade närmast sig toppen genom fin flygning. I 5:e pallade int Bosses nerver och han fick bara ihop 89 sek. Fick se sig passerad av Per igen, liksom av Agne som satte 4:e raka maxen. 3:a, 4:a och 5:a kom dom. Björn maxade i sista och var 2:a. Vann helt suveränt med 5 max. Håkan är enormt på hugget just nu.

Lika mycket på hugget verkar Bror Eimar vara i F1B. Verkar helt omöjlig att slå. Har ett psykologiskt övertag också, när konkurrenterna redan innan tävlingen börjar snacka om 2:a platsen. Startade bäst gjorde emellertid Lena Johansson från Solna, som efter 3 starter skaffat sig ett bra försprång till Bror, Anders Håkansson och farsan Sture. Men båda modellerna låg i sädesfälten. Den sämsta av dessa kom tillbaka i tid för att göra en start i 4:e, men då det blev 4 sek, så var den förstörd. Bror och Anders fortsatte med fina flygningar och slutade 1:a och 2:a. Björn Söderström smög sig upp på 3:e plats på slutet.



Janne Johansson förbereder start.
Foto: Lars-G

F1C började bra med 6 max. Sedan kom period 2 då inget stämde. Undertecknad startade först i skapligt väder, men en taskig urtagning gjorde att maxen missades. Den ende som maxade var Gurra Ågren från Uppsala och han startade sist. Resten emellan oss 2 missade vädret totalt. Värst för Julle Åkesson, fladdermusen och Hans Lindholm, Västerås. Efter 3 starter ledde Lasse Åhman, Gameln, 5 sek före Lars-G. Efter 4 starter ledde fortfarande Lasse, men nu före Ulf Carlsson, AKMG fft. I sista maxade Lars-G och för att vinna måste både Ulf och Lasse flyga nära maxen. Ulf felbedömde vädret totalt och fick 148 sek. Lasse missade ännu mer, men fick göra ännu ett försök, då han hade övertid. Det blev övertid igen och en nolla. Timervajsing. Lars-G vann före Ulf och med Julle på 3:e plats.

Det var som helhet en trevlig tävling och vi som var där kan väl hoppas på att det nästa år arrangeras en tävling vid samma tidpunkt. Då med mer deltagare och ett tältmeeting på Ripa på Lördagen. Tack för denna gång.

Lars-G Olofsson

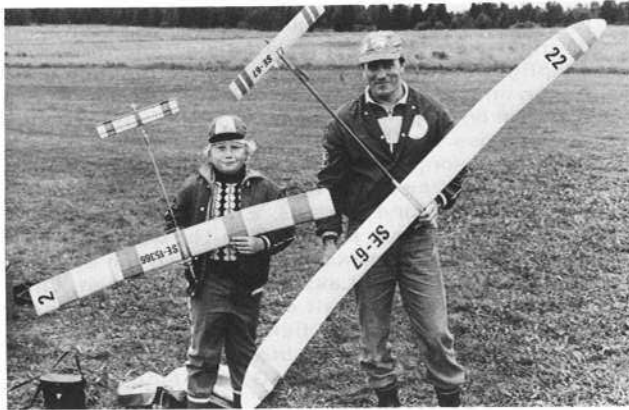


WENZELPOKALEN den 24/8-80

Wenzelpokalen hölls traditionsenligt på Ope-fältet för 27:e gången. Tyvärr blåste det för mycket, man hamnade i skogen efter 3 minuter vilket kunde medföra trädklättring eller andra besvärligheter. Maxtiden i ett-klasserna minskades därför till två minuter, däremot inte i de stora klasserna pga att det var poängtävling. Glädjande nog var deltagarantalet stort (ca 70 startande), även söderifrån.

A1 juniorer yngre blev en uppgörelse mellan två söner till berömda A2-flygare: Greger Sares och M Sundstedt. Greger bärgade segern på goda 442 sek.

A1 juniorer äldre var den hårdaste klassen med tolv tävlande. Här tog hemmaklubben en dubbelseger genom Bengt Persson och Dan Björk. Bengt var bara 2 sek från att ta Wenzelpokalen från seniorerna!



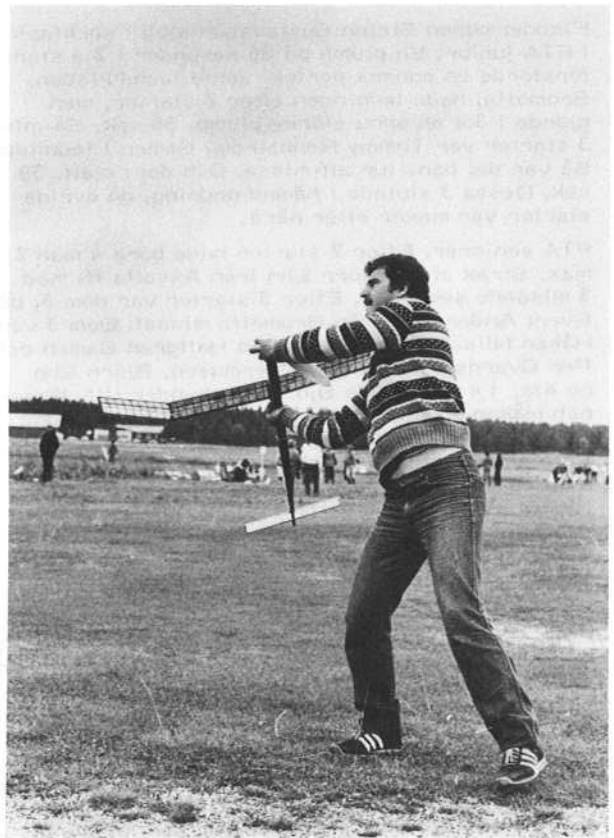
Greger Sares vann A1 jun, yngre på 442 sek.
Pappa Ingvar hade en nybyggd helpkard modell
som han vann F1A sen. med.
Foto: Michael Borell



Bengt Persson vann alla klasser han ställde upp i:
Hkg, A1 jun, och F1A jun.
Foto: Michael Borell



Jan Johansson som blev 2:a i Wake tittar ned på
en något uppblåst klubbkompis.
Foto: Michael Borell



Leif Eriksson salsar i en Wakestarti.
Foto: Michael Borell



Björn Norberg t.v. och Per Andersson från Härnösand
med Cikador.
Foto: Michael Borell



F1C tävlingen blev en skral tillställning. T.v. segraren
Anders Ensröm med inlagd prilla, t.h. Per Sjölund
med en modell som senare fick syna marken.
Foto: Michael Borell



Agne Hammar, Solna gör sig redo för Wakestart.
Foto: Michael Borell



Thomas Hammar blev bara 4:a i F1A jun trots den tjusiga maskoten.
Foto: Michael Borell



Återväxten i Wakefield verkar bättre än på länge.
Här representerad av Per Green från Härnösand.
Foto: Michael Borell

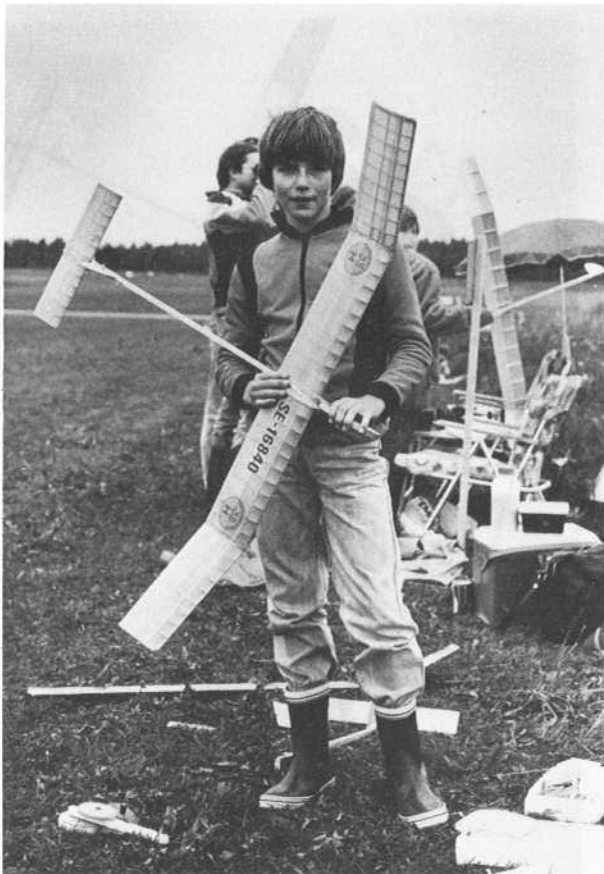


Per Sjölund flög tre klasser, men lyckades bara i A1, där han fick stryk i fly-off.
Foto: Michael Borell

A1 seniorer handlade i stort sett bara om två man (som var i särklass). Tillråga på allt hade båda 558 sek efter fem starter dvs fly-off krävdes för att avgöra om Inge Sundstedt eller Per Sjölund skulle få ta hem Wentzelpokalen. Både Inge och Per använder snurrkrok vilket var en fördel i rådande väder även om det stundtals var besvärligt i blåsten. I fly-off behövde båda två startförsök för att komma iväg. Inge satte kärran elegant i en blåsa och klarade 176 sek som räckte för seger. Per snurrade länge men hittade ingenting som kunde mäta sig med Inges blåsa utan fick nöja sig med 140 sek.

B1 hade bara lockat två deltagare. Ulf Lejdstrand blev näst sist på 344 sek och Rolf Sundin tvåa på 272 sek.

HKG vanns av "dagens man" Bengt Persson före Dan Björk.



Hans Bergström från Härnösand med Cikada.
Foto: Michael Borell



Tjejer som modellflyger är det allt för ont om,
men här är i alla fall en: Maria Jacobsson från
Skvadern.
Foto: Michael Borell



Håkan Andersson, Skvadern, gör sig redo för AI
start.
Foto: Michael Borell



Robert Nääs, Skvadern mest lik en julgran när han
samlat ihop allt.
Foto: Michael Borell

F1A junior vanns i suverän stil av Bengt Persson på 773 sek dagens bästa tid. Han använder Pavel Dvoraks konstruktion från -71 utan snurrekrok, dessutom väger arken 465 gram!

F1A senior blev en ganska blek tillställning där flera kända namn inte kom upp i normal standard. De flesta fusade ner modellen före tre minuter för att undvika trädklättring. Ingvar Sares vann på 693 sek före Wiviann Weber.

F1B samlade 8 tävlande vilket får anses vara bra på dessa breddgrader. Rolf Sundins 660 sek nåckte för seger.

F1C bör föregås med tystnad. Anders Enström vann på 335 sek.

MB

OT

OLDTIMER

I år har hållits två "Oldtimer"-tävlingar. Den "Lilla" hölls 8 juni på Axvalla hed och den "Stora" 27 juli i Ängelholm. Vid båda tillfällena gynnades flygningarna av bra väder.

"LILLA OLDTIMERTÄVLINGEN"

Till Axvalla kom 11 tävlande med 22 modeller, varav tre var moderna handlunser. Det var ju på en "Oldtimer"-tävling som den första HKG-tävlingen hölls i Sverige varför den traditionen upprätthålls.



"Prim"-uppförstorad från "Hobbyboken" 1946, byggd och flugen av Sten Persson i Halmstad. Typisk s.k Ulvsundamodell av bröderna Sune och Börje Starks konstruktion. Foto: S-O Lindén



Gentlemen söndagsflyger! Anders Håkansson i kubb hjälper Lennart Hansson att göra "One-and-a-half", redo för start. Foto: S-O Lindén



Arne Berglin, Östersund ordnar en fuse på "Skyway" -en "S-int"-modell. Obs! fenan man får ibland ändra litet för att bygga in termikbroms i gamla modeller. Foto: S-O Lindén

Vi skulle bara träffas för att ha trevligt tyckte Nisse Gustavson som i spetsen för Axvalla ffl höll trådarna. Ingen anmälan i förväg hade gjorts varför Nisse blev glatt överraskad att så många kommit.

Många modeller var gamla bekanta, men några nya mönstrades också. Nisse Gustavsson kom med en stor blå-vit segelmodell, "Pluto" konstruerad av dansken Knud Flensted-Jensen 1935. Det börjar bli dags för en sorts skönhetstävling som inslag i tävlingen, Nisses modell hade säkert vunnit. Den här modelltypen var populär på 40-talet i tävlingar i Sverige. En finsk konstruktion fanns också, Sven Östlund från Skärholmen hade byggt en kopia av Juha Jernvalls "Meteor 20". En långväga deltagare var Arne Berglin, som medförde S 1:an "Sländan" en segelmodell på 75 cm spv. Typisk s.k nybörjarmodell på 40-talet. Arne hade även en "Skyway", en modell från Norrlands Modellflygindustri omkr 1946-47. De dåvarande reglerna krävde en kropps-

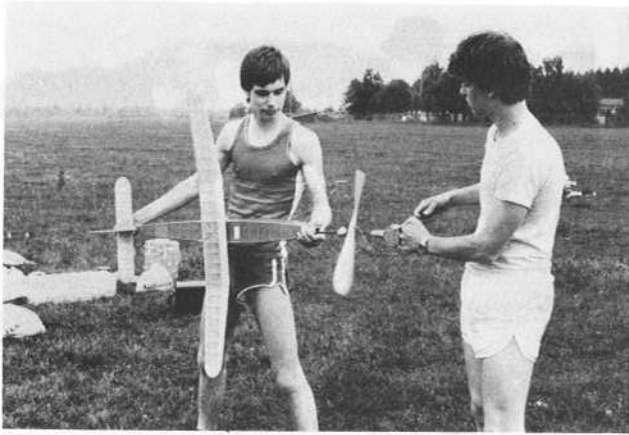
sektion av längden x längden: 200, varför man försökte göra kropparna så korta som möjligt. Björn Ehn, Axvalla ställde upp ffg i oldtimersammanhang. Han hade byggt en "FIB", som med en mycket stark motor dvs mycket gumminoddlätt tog sig igenom den alltmer turbulenta vinden.

"STORA OLDTIMER-TÄVLINGEN"

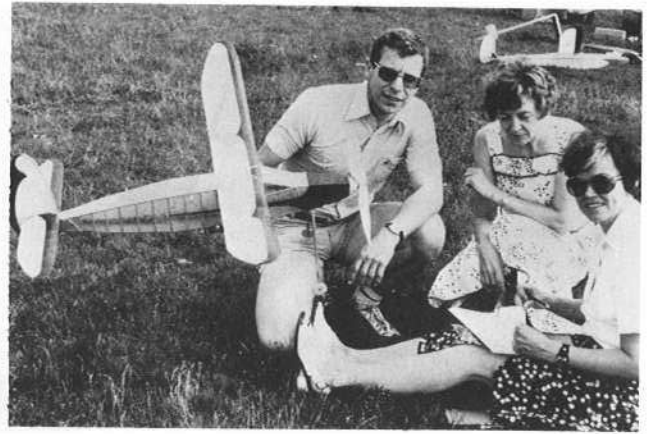
I lagom tid för oldtimertävlingen började Skåne torka upp! Ängelholmstrakten som drabbats av skyfall visade nu upp en solig vacker sommarskrud. Modellflygarna samlades utanför grindarna till F 10 och lotsades in på fältet. Ett par pauser var inlagda i programmet för att trafikflyget inte skulle störas. Allt fungerade klanderfritt. Efter sedvanlig koll av varandras byggen, tog trimningen vid. Bertil Dahlqvist, Laholm hade byggt en Wakefield så lika Sune Starks originalmodell från 1938, som det varit möjligt. Efter att ha sett den flyga i en trimstart måste man fråga sig hur Sunes original flög, då den hade det bästa glid någon av hans modeller uppvisat. Synd att propelleraxeln gav efter i första tävlingsstarten! En annan Stark-modell flögs av Sten Persson, Halmstad. Sune och brodern Börje byggde varsin "Prim" till 1938-års rikstävling. Båda modellerna hade mycket god prestanda och i stort sett likvärdiga. En dubbelseger för bröderna tippades. Kvällen före finalen beslöt Sune att lägga in en s.k flätad snodd i sin modell för att få längre motortid och därmed slå brodern. Denne utspionerade den listiga planen och gjorde sammaledes. Vid trimningen på morgonen på 3/4 varv gick allt bra, men i finalstarten med fullvarv blev knutarna i aktern för tjocka och fastnade varför modellerna ställade. Börje bytte snodd till nästa start men behövde trimma. Trots 1/4 varv tog modellen termik och försvann och återfanns inte förrän efter tävlingen. Sune fortsatte med den flätade snodden och fick stallflygningar i alla starter. Sune kom trea medan Börje hamnade långt ner i prislistan. Det fanns fler modeller med "historia" kring. I segelmodellklassen startade Sten Persson med "Sunnanvind", modellplanet som satte världsrekord i låg sjunkhastighet, för att citera konstruktören Sigurd Isacson. Hur som helst med reklamfraserna, Isacson satte i alla fall fart på en aerodynamisk debatt på 40-talet med sina konstruktioner "Nimbus", "Reynold" och "Sunnenvind".

WAKEFIELD

I största gummitorkklassen fanns ett flertal modeller av Dick Kordas konstruktion. 1937 satte Korda världsrekord med sin kabinförsedda modell med frihjulpropeller, tiden var över 54 min. Till Wakefielddävlingen 1939 hade han en ny modell med samma grunddrag, men den nya hade enbladig fällbarpropeller. I den tävlingens första start satte han alla på plats med en flygning på 43 min och med den vann han det inofficiella världsmäster-



Lasse Lindén vevar in de sista varven i "Magnussons Wake" med assistans av Thomas Dahlström, Foto: S-O Lindén



Nisse Gustavsson med sin gamla "Korda", hans fru Ingrid sköter protokoll och Väilte Lindén tittar på, Foto: S-O Lindén.



Lasse Larsson demonstrerar sin "SM-etta" för Jean-Pierre Ternaux, som var på sverigebesök, Jean-Pierre bodde i Sverige tidigare och var då medlem i "Vingarna" i Stockholm. Foto: S-O Lindén.

skapet. Einar Håkansson hade en modell av var-dera sorten och tävlade med, ett vingbrott stoppade hans 37:a, medan han gjorde fina starter med 39:an. Einar hade också en kopia av Aarne Elliläs Wakefield vinnare från år 1949, modellen som då var 10 år gammal. Einars "kraxande" modell nådde fin höjd och med den tog Einar även andra priset. Örjan Gahm hade sina två "Landegren Spec", den ena är Örjans ursprungliga modell från 1949 medan den andra är ett nybygge noggrant kopierad efter Landegrens bevarade modell. Lasse Lindén svarade för dagens praktkvadd. Den stora klumpiga och mycket ostabila "Magnussons Wakefield" tålde inte den måttliga vinden utan smällde i betongen så flisorna yrde! Nisse Gustavsson som måste bygga nytt sen Axvallaflygningen - hans gamla "Korda" hamnade i vatten då - hade en otrimmad svart/vit "Korda", han gjorde sina tävlingsstarter men vid fortsatt trimning fick han ett vingbrott.

DE SAMMANSLAGNA

-nej, det är ingen sommardeckare utan gummimotor-klasserna B2-C2. Alla plan mellan 50-100 cm fick flyga i en grupp, lite orättvist mot de minsta, men skillnaderna blir ändå inte så stor. Här visade våra gamla landslagskämpar i gummitvinning vad de kan! Anders Håkansson gjorde sig fri från blomkålsodlingen och kom praktfullt upplädd som gentleman i svart kostym och kubb! Hans "Laban" flög högst och bäst och givetvis i termik! Konstruk-tören Sven Truedsson kom själv ut till flygfältet för att bekanta sig med oldtimerflygarna och fick se sin gamla konstruktion flyga. Lennart Hansson hade en nybyggd amerikansk modell "One-and-a-half" - så kallad därför att spryglar och lister sitter på 1½ tums avstånd! - uppförstora från Franc Zaic's årsbok 1938. Vilken precision i flygningarna. 115 s + 117 s + 116 s. Det gav 2:a plats. Gamla "Gladan", Sven Wentzel försvenskning av den engelska "Lincol" från 1935 fanns i Björn Ehns händer. "Gladan" som väckte sensation 1936, då den på en tävling mitt i vintern i Norrköping flög 4 min 52 sek, vilket blev det första officiella svenska rekordet.

BARA EN F-MODELL

Var finns alla gamla modelldieslar? Ritningar och skisser till modeller från före 1947 finns, men ändå var det bara Carl-Johan Eiroff som ställde upp med en "Lolita" från Haglund, i nosen satt en indiabyggt Mills 0,75.

I tidsenlig stil utdelades pokaler till segrare och de närmst placerade. Tack AKM-gänget för en trevlig tävling och tack grabbar från Bromölla och Helsingborg som ställde upp som tidtagare.

S-O Lindén

RESULTAT

LT-Hbby Trofén 1980

	Poäng (4000 möjl.)
1 Anders Rättzén, Snobben	3504
2 Christer Gillgren, Micros	3715
3 John Knudsen, Clippern	3660
4 Jan Carlsson, Malmö RFS	3601
5 Leif Stén, Kristianstad	3544
6 Lennart Olsson, Acroflyers	3519
7 Peter Blomdahl, Ringsjöbygden	Jun 3511
8 Niilo Thufander, Ringsjöbygden	3388
9 Göran Karlsson, Micros	3343
10 Staffan Kuuse, Gråbo	3333
11 Thomas Malmberg, Clippern	3284
12 Rolf Hansson, Clippern	3256
13 Bertil Gustavsson, Clippern	3238
14 Tom Nilsson, Acroflyers	3220
15 Kjell-Åke Eloffsson, Tibro	3188
16 Håkan Svensson, Kristianstad	3171
17 Pär Bergkvist, Clippern	3127
18 Jörgen Davidsson, Clippern	2931

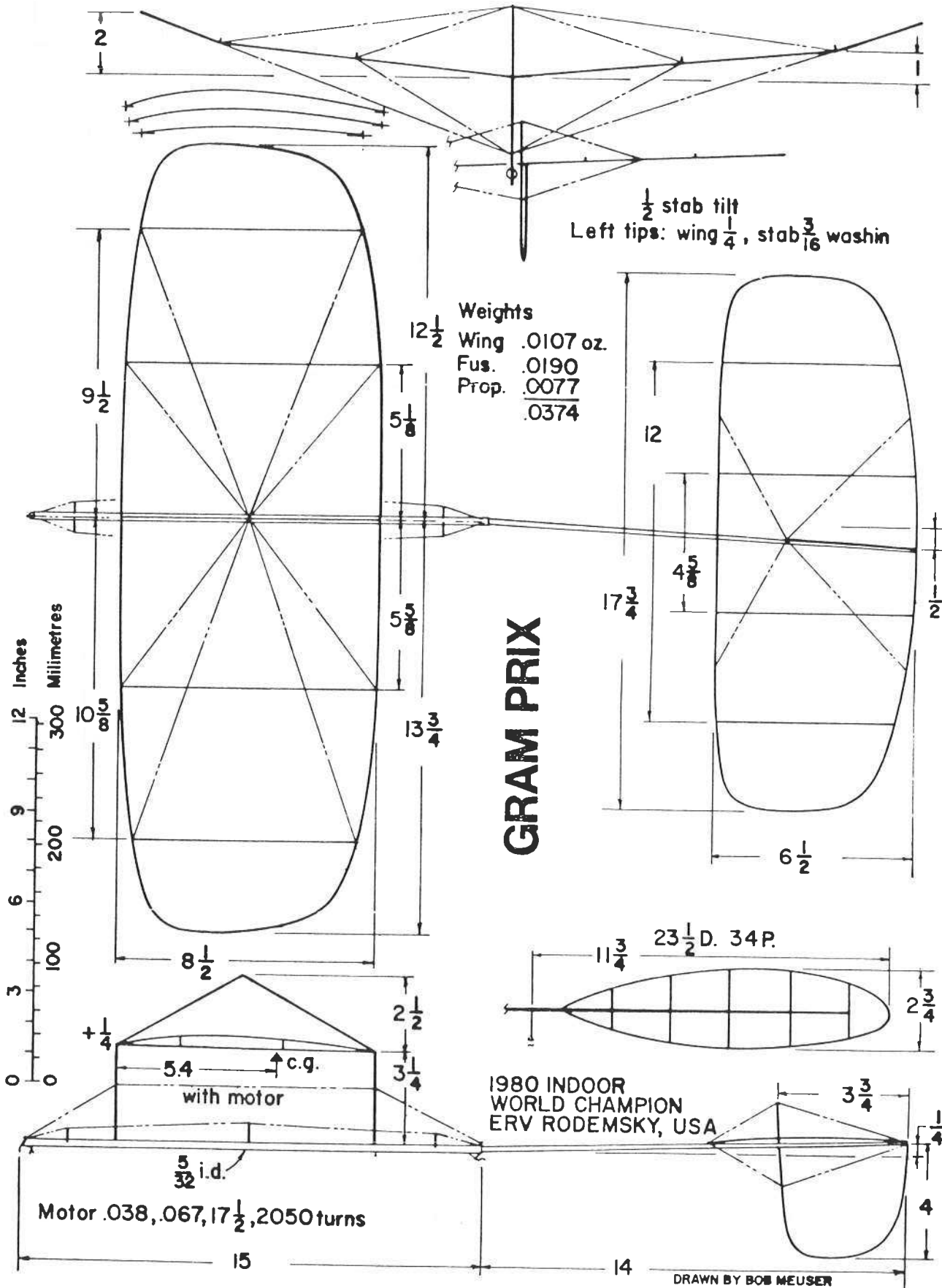
19 Ulf Hansson, Acroflyers	2848
20 Mats Johansson, Snobben	Jun 2761
21 Sven-Åke Larsson, Karlsborg	2663
22 Mikael Knudsen, Clippern	Jun 2020
23 Ulf Svensson, Clippern	Jun 1920
24 Stig Sjöstedt, Lidköping	657
25 Björn Svensson, Clippern	478

QM-Pylon 1980-08-09

1 Bosse Magnusson, Motala	24
2 Pär Nilsson, Klippan	22
3 Torbjörn Hylander, Lomma	19
4 Börje Ragnarsson, Växjö	19
5 Lars-Ove Andersson, Klippan	18
6 Nils Holman, Stockholm	17
7 Anders Torsén, Stockholm	17
8 Hans Larsson, Stockholm	16
9 Ingvar Larsson, Kalmar	13
10 Boris Persson, Halmstad	13
11 Claes-Åke Bodén, Klippan	13
12 Bob Magnusson, Halmstad	13
13 Tommy Christiansson, Klippan	12
14 Anders Wahlström, Klippan	9
15 Leif Karlsson, Stockholm	9
16 Per Eriksson, Stockholm	4

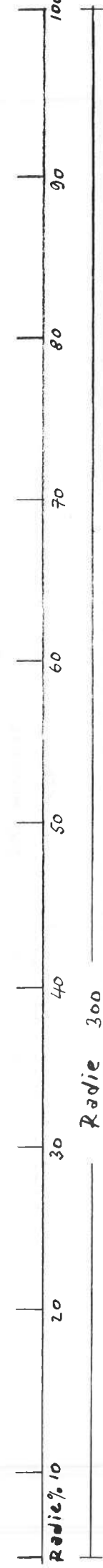
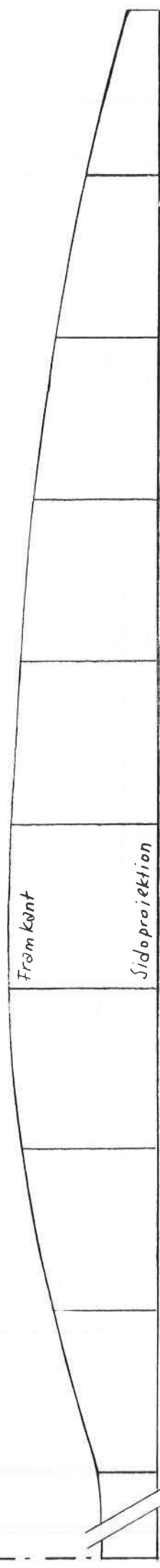
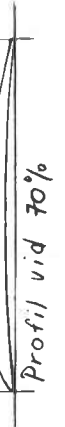
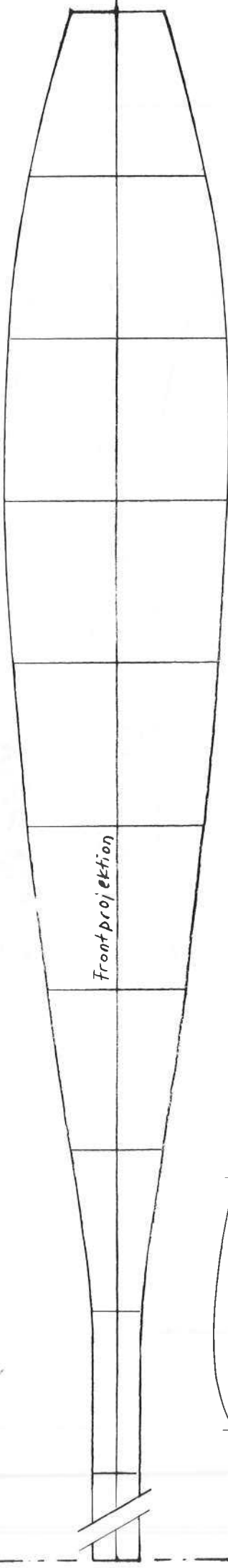
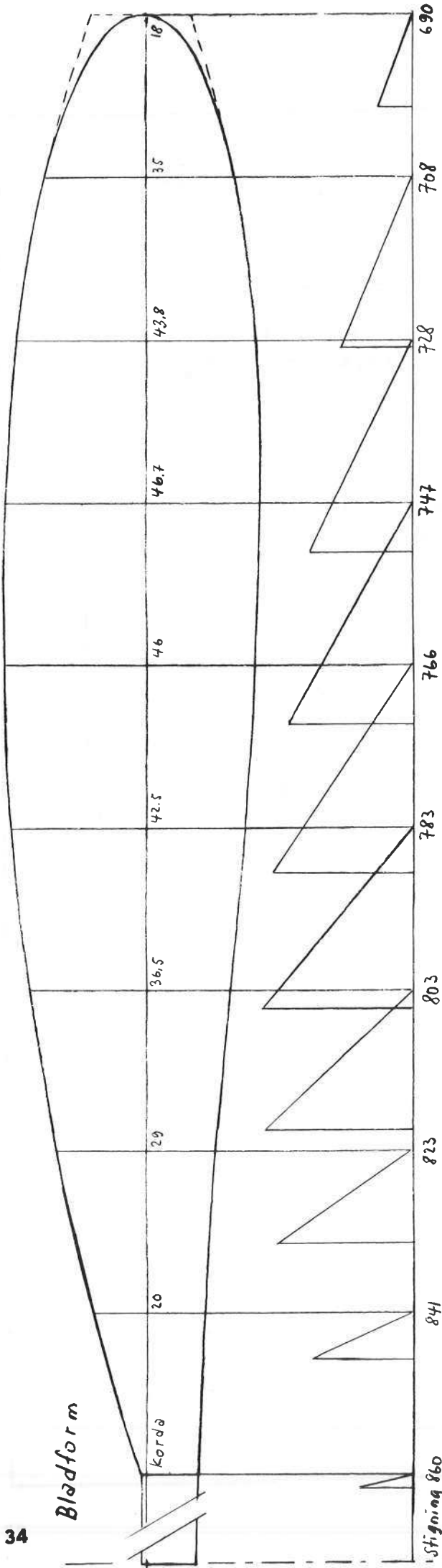
Semestertävlingen 1980

1 Jan Carlsson, Malmö RFS	4000 p
2 Anders Rättzén, Snobben	3846
3 Leif Stén, Kristianstads MFK	3730
4 Peter Blomdahl, Ringsjöbygden	Jun 3691
5 Göran Karlsson, Micros	3684
6 John Knudsen, Clippern	3633
7 Mats Johansson, Snobben	Jun 3567
8 Christer Gillgren, Micros	3536
9 Tom Nilsson, Acroflyers	3506
10 Lennart Olsson, Acroflyers	3505
11 Thomas Malmberg, Clippern	3450
12 Kurt Jansson, Micros	3397
13 Lars Strannegård, Gråbo	3383
14 Mikael Persson, Acroflyers5	3370
15 Bo Nylund, Lidköping	3178
16 Lars Pagreus, Micros	3146
17 Björn Alfver, Micros	3111
18 Håkan Svensson, Kristianstads MFK	3013
19 Ulf Hansson, Acroflyers	2970
20 Lennart Andersson, Askersund	2967
21 Stig Sjöstedt, Lidköping	2770
22 S-Å Larsson, Karlsborg	2744
23 Ulf Mårtensson, Malmö RFS	2609
24 Ove Fransson, Micros	2432



Från "Indoor News and Wiews" jun/jul 1979!

Bladform



Propeller till Wake up Diameter 600 mm

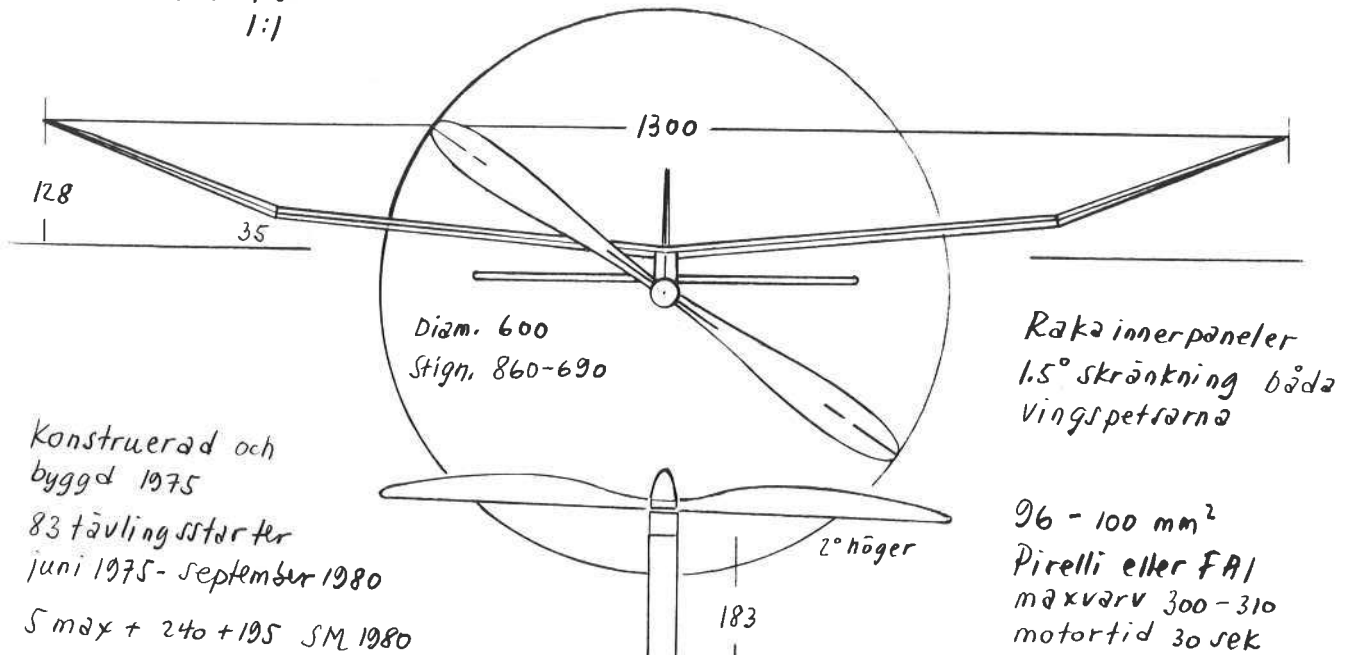
Wake up

FAI FIB av Lennart Hönsson AKM

Skala 1:8

1:1

Alltid friflyg!

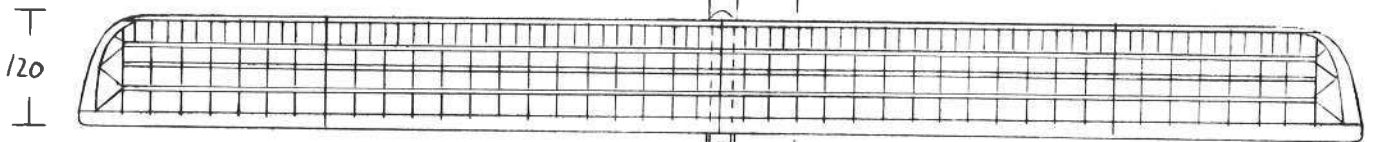


Konstruerad och byggd 1975

83 tävlingstartar

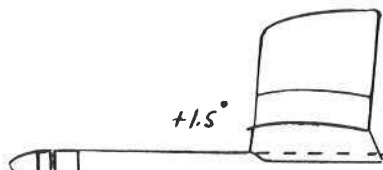
juni 1975 - september 1980

5 max + 240 + 195 SM 1980



Vingyta 15.40 dm²

20 68 22
2° vänster
sidoroder



106 -1.5°

2° ned

1.5x3

1.5x3

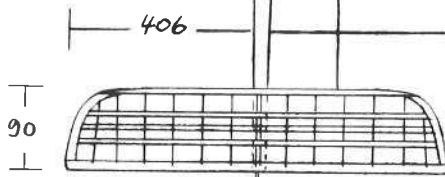
2x10

1.5x3

Propellerflyg höger
Glidflyg vänster

0	5	10	20	38	50	60	80	100
1.0	4.2	6.0	8.0	9.2	8.3	8.0	5.1	0.5
1.0	0	0.5	1.3	2.3	2.8	2.6	1.8	0

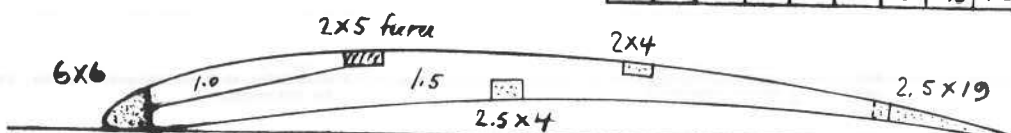
LH 5-38-07



Stabyta 3.52 dm²

LH 6-40-06

0	2.5	5	10	20	30	35	40	50	55	60	70	80	90	100
1.0	3.2	4.7	6.5	8.7	9.35	9.42	9.25	8.75	8.33	8.0	6.75	5.35	3.3	0.5
1.0	0	0.25	0.6	2.0	3.0	3.35	3.75	4.2	4.2	4.0	3.65	2.75	1.7	0



Bänkarby-FAI-ten med Leksakshusets vandringspris 2-3 augusti 1980 Stockholm

1 Bengt Johansson, Ludvika Flygklubb	7181 p
2 Stefan Andersson, Kungsbacka MFK	7093
3 Sven Gustavsson, Sockholms RFK	6866
4 Mikael Gustavsson, Sockholms RFK jr.	6781
5 Per Nyberg, Ikaros	6360
6 Peter Wihlborg, Sockholms RFK	6344
7 Eine Moberg, Christinehamns RFK	6155
8 Ernst Börjesson, Ikaros	6066
9 P A Ekdahl, Sockholms RFK	5827
10 Bo Nylund, Lidköping MFK	5795
11 N-E Rehnfors, Sockholms RFK	5683
12 Anders Thorsén, Sockholms RFK	5532
13 Alf Söderholm, Ludvika Flygklubb	5467
14 K H Thorsell, Lidköping MFK	5451
15 Håkan Lindqvist, Sockholms RFK	5387
16 Bengt Johnson, Christinehamns RFK	5178
17 Stefan Engberg, Djursholm MF	4890
18 Olle Bergqvist, Sockholms RFK	4836
19 Leif Jönsson, Sockholms RFK	4738
20 Lennart Skoog, Karlskoga MFK Jun	4650
21 Börje Lutman, Christinehamns RFK	4458
22 Lars Hansson, Väsby MF	3711
23 Bengt Larsson, Sockholms RFK	3405
24 Antero Hurtig, Micros	2623

SM F3A 9-10 Augusti 1980

1 Benny Kjellgren, Tidaholms MFK	2844
2 Siure Persson, Jönköpings RFK	2720
3 Kenneth Holm, Marks MFK	2496
4 Leif Johansson, Tidaholms MFK	2199
5 Jan-Åke Nilsson, Linköpingseskadern	2187
6 Kjell Dalsheim, Västerdalarnas FK	2110
7 Ingemar Gustavsson, Tidaholms MFK	2108
8 Yngve Lindholm, Södertälje MFK	2017
9 Kent-Åke Björklund, Vårgårda MFK	1963
10 Jan Sjölander, Södertälje MFK	1944
11 Josef Toth, Runö MFK	1906
12 Ola Matlesson, AKMG	1819
13 Sven-Åke Nilsson, Linköpingseskadern	1487
14 Leif Wiklund, Piteå MFK	1346
15 Conny Ulvestaf, Piteå MFK	1325
16 Ingemar Svensson, Linköpingseskadern	1053

Nola-Trofén F3B-N

1 Sven Gustavsson, SRFK	6610,5
2 Mikael Gustavsson, SRFK	6542
3 Rickard Lidholm, Flygarna	6342
4 Aulis Lehtinen, Viggen	6332
5 Torsten Jonsson, Östersunds MFK	6183,5
6 Lennart Sundell, Skvadern	5887
7 P.G Ylvinger, Fjällsjö MFK	5778
8 Tryggve Ruud, St Mellösa	5683,5
9 Hans Nygren, Hedemora MFK	5677
10 Alf Söderholm, Ludvika	5580,5
11 Sigge Burland, ÖRFK	4971,5
12 Ove Vestin, ÖRFK	4565,5
13 Tommy Julander, Flygarna	4367,5
14 Antero Hurtig, Micros	3644,5
15 Berndt Söderholm, ÖRFK	3014
16 Hans Jenegård, ÖRFK	2947
17 Jan Levander, ÖRFK	2769
18 Nils Erik Block, Flygarna	2632
19 Christier Malmesäter, Flygarna	2576
20 Leif Eriksson, Härnösands MSK	2537
21 Kjell Hamberg, Flygarna	2086
22 Kjell Fagerlund, Flygarna	620
23 Lars Pekkala, ÖRFK	582

Axvallaträffen 10 augusti 1980 i Rinkaby

A1 jun	
1 Per Ola Eimar, Solna	423
2 Thomas Fiedler, Fladdermusen	422
3 Johan Nilsson, Fladdermusen	413
4 Patrik Åkesson, Fladdermusen	409
5 Martin Hägerdahl, Fladdermusen	165

F1A jun

1 Stefan Gustafsson, Fladdermusen	806
2 Jan Nilsson, Bromölla	763
3 Tommy Rehnström, Gamen	722
4 Per Gustavsson, Uppsala	609
5 Thomas Weber, Solna	583
6 Martin Hägerdahl, Fladdermusen	571
7 Annet Ljung, Gamen	275
8 Ingemar Johansson, Fladdermusen	117

F1A sen

1 Håkan Nilsson, Östersund	900
2 Björn Ehn, Axvalla ffl	894
3 Agne Hammar Solna	868
4 Per Qvarnström, Fladdermusen	831
5 Bo Hallgren, Gamen	809
6 Nils-Olof Gustavsson, Axvalla ffl	738
7 Gösta Nilsson, Östersund	679
8 Evert Andersson, Bromölla	678
9 Gunnar Holm, Solna	654
10 Olle Rosdahl, AKM	617
11 John Pettersson, AKM	547
12 Vivianne Weber, Solna	543
13 Åke Fernstedt, Uppsala	534
14 Arne Friberg, Trefleborg	523
15 Stefan Blomgren, Nymölla	314

F1B

1 Bror Eimar, Solna	852
2 Anders Håkansson, AKM	826
3 Björn Söderström, Solna	776
4 Knut Andersson, AKM	764
5 Sture Johansson, Solna	677
6 Tore Nilsson, Bromölla	628
7 Inger Johansson, Solna	621
8 Bo Jansson, Linköping	609
9 Lena Johansson, Solna	601
10 Jan Johansson, Solna	598
11 Lennart Hansson, AKM	585
12 Per Wittsäter, Gamen	518
13 Bengt Blomgren, Nymölla	456
14 Agne Hammar, solna	337

F1C

1 Lars G Olofsson, AKMG ffl	854
2 Ulf Carlsson, AKMG ffl	826
3 Jan-Olle Åkesson, Fladdermusen	714
4 Anders Persson, AKM	710
5 Lars Åhman, Gamen	695
6 Hans Lindholm, Västerås	687
7 Gunnar Ågren, Uppsala	468
8 Dag Forsén, Gamen	447
9 Lajos Bisak, Gamen	386

Väder: Vind 5-7 m/sek västlig, tidvis molnigt, +15° C, turbulent.

Ripa-lägret

RC-motor-segel 6/7

1 Ronny Lindell, Clippenn	510
2 Steve Edlund, SMFK	421
3 Kaj Malmqvist, RC-kompis	398
4 Ulf Håkansson, KMFK	362
5 Christer Valentin, Clippenn	321
6 Berne Gunnarsson Gripen	288
7 Lars Ohlsson, RC-Kompis	279
8 Sune Bengtsson, Gripen	262
9 Håkan Svensson, KMFK	262
10 Kjell Kindblad, Tingsryd	246
11 Lars Carlsson, Clippenn	240
12 Sven Landervik, KMFK	240
13 Mats Andersson, LMFK	222
14 Åke Kindblad, Tingsryd	209
15 Simon Lindell, Clippenn	162
16 Åke Hermansson, LMK	145
17 Birger Liffner, Clippenn	104
18 Per Anders Olsson, SMFK	0

Sleek-Stream 6/7 sen

1 Tommy Fröjd	38
2 Birger Liffner	37
3 Lars Anders Larsson	32,5
4 Håkan Svensson	27
5 Martti Bogdanoff	27
6 Sune Bengtsson	27
7 Gunnel Rosell	27
8 Kjell Kindblad	27
9 Åke Hermansson	26
10 Lars Olsson	26
11 Susanne Björk	25,5
12 Michael Lundin	25
13 Svante Thorell	25
14 Lars Brorsson	24
15 Lars Carlsson	24
16 Åke Kindblad	23
17 Lennart Björk	22,5
18 Carina Olofsson	20
19 Mona Hjort	20
20 Birger Björk	20
21 Sven Bengtsson	19
22 Ola Hjort	18
23 Berne Gunnarsson	16
24 Anita Gunnarsson	15,5

Jun

1 Michael Belveus	34
2 Lasse Liffner	30
3 Stefan Nilsson	28
4 Thomas Nordberg	28
5 Tommy Stendahl	25
6 Pär Haak	24
7 Håkan Andersson	23
8 Märten Jönsson	22
9 Anders Hermansson	21
10 Conny Brorsson	21
11 Lars Persson	21
12 Simon Lindell	20
13 Daniel Kindblad	19
14 Magnus Nilsson	19
15 Jenny Brorsson	18
16 Helene Bengtsson	17
17 Bengt Engström	17
18 Nils-Petter Jönsson	16
19 Martin Rasmusson	16
20 Christina Liffner	16
21 Annelie Björk	13
22 Linda Bengtsson	13

RC-segel 7/7

1 Håkan Svensson	659 p
2 Ulf Håkansson	609
3 Kaj Malmqvist	594
4 Karl-Johan Lindell	580
5 Birger Liffner	555
6 Kent Hammar	532
7 Åke Hermansson	519
8 Jonas Geelmuyden	490
9 Max Viktor	465
10 Rolf Åhman	460
11 Inge Stendahl	452
12 Lars Andersson	402
13 Lars Liffner	356
14 Willy Berggren	325

A1 7/7 Sen

1 Birger Liffner, Clippenn	264
2 Johan Geelmuyden, Clippenn	235
3 Lars Andersson, LMFK	199
4 Martti Bogdanoff, LMFK	173

A1 Jun

1 Märten Jönsson, LMFK	221
2 Thomas Nordberg, LMFK	208
3 Svante Thorell, LMFK	200
4 Christer Åhman, Emmaboda	173
5 Magnus Nilsson, LMFK	168
6 Martin Rasmusson, LMFK	121
7 Pär Haak, LMFK	78

Linkontroll 8/7

1 Martti Bogdanoff	32,0 s
2 Johan Pennborn	33,7
3 Christer Ekman	37,0
4 Marlin Rasmusson	41,0

Bombfällning 8/7

1 Berne Gunnarsson	36 p
2 Håkan Svensson	42
3 Göran Mufvig	49
4 Kjell Kindblad	49
5 Lennart Björk	51
6 Åke Hermansson	60
7 Rolf Åhman	75
8 Sune Bengtsson	115

Originellaste Modellen 8/7

1 Lars Olsson, RC-Kompis	33 p
2 Åke Hermansson, LMK	22
3 Ulf Håkansson, KMFK	21
3 Sven Landervik, KMFK	21

Bombfällning + manöver 9/7

1 Lennart Björk, Gripen	18 p
2 Berne Gunnarsson, Gripen	47
2 Lars Ohlsson, RC-Kompis	47
4 Kjell Kindblad, Tingsryd	58
5 Rolf Åhman, Emmaboda	61
6 Sune Bengtsson, Gripen	62

77 cm 10/7 Jun

1 Märten Jönsson, LMFK	114 s
2 Lars Liffner, Clippenn	85
3 Magnus Nilsson, LMFK	81
4 Jonas Söderström, LMFK	54
5 Thomas Nordberg, LMFK	43

77 cm Sen

1 Lars Andersson, LMFK	182 s
2 Martti Bogdanoff, LMFK	116
3 Bengt Blomgren, MFK Snobben	114
4 Birger Liffner, Clippenn	94

HKG (luns) 19/7 Sen

1 Birger Liffner, Clippenn	105 s
2 Martti Bogdanoff, LMFK	95
3 Lars Andersson, LMFK	72
4 Per Larsén, Väsby Modellflygare	40

HKG Jun

1 Pär Haak, LMFK	82 s
2 Simon Lindell, Clippenn	68
3 Jonas Söderström, LMFK	35
4 Thomas Nordberg, LMFK	31
5 Lars-Anders Larsson, Clippenn	30
6 Lars Persson, MFK Gripen	26
7 Martin Rasmusson, LMFK	21
7 Mivek Melizer, MFK Gripen	21
9 Märten Jönsson, LMFK	7

Dam-RC (loopingtävling) 11/7

1 Anne-Li Ahlm	172 s
2 Ingegerd Gustavsson	141
3 Jill Engström	130
4 Ulla Bengtsson	104
5 Ulla Söderström	94
6 Kerstin Lindstrand	81
7 Anne-Marie Sundström	63
8 Harriet Rasmusson	61
9 Siv Kindblad	42
10 Karin Engström	29
11 Gunnel Rosell	26
12 Karin Andersson	18

Månöverprov 11/7

1 Rolf Åhman	556 p
2 Lars Ohlsson	519
3 Sven Landervik	477
4 Svante Thorell	436
5 Ronny Lindell	430
6 Sune Bengtsson	425
7 Bengt Melizer	321
8 Christer Valentin	218

A2 11/7

1 Lars Andersson, LMFK	278
2 Svante Thorell, LMFK	219
3 Martti Bogdanoff, LMFK	139

A1 Jun 11/7

1 Thomas Nordberg, LMFK	139
2 Pär Haak, LMFK	138
3 Märten Jönsson, LMFK	122
4 Christer Åhman, Emmaboda	120
5 Johan Pennborn, Helsingborg	71
6 Magnus Nilsson, LMFK	50

Sen

1 Birger Liffner, Clippenn	240
2 Bengt Blomgren, MFK Snobben	198
3 Lars Andersson, LMFK	196
4 Martti Bogdanoff, LMFK	186

Sparven/Höken 11/7

1 Birger Liffner, Clippenn	83
2 Lars Andersson, LMFK	70
3 Magnus Nilsson, LMFK	67
4 Ronny Lindell, Clippenn	35

Populärskala Klippan Stat Flyg Tot

1 B Gunnarsson, RFK Gripen Liberty Sport	116	197	313
2 K Olsson, M-ö Radioflygsälls. F4-VI CV Corsair	121	173	294
3 A Brorsson, Hökaklubben Piper Cub	114	179	293
4 T Christiansson, RFK Gripen Bellanca Super Decathlon	84	207	291
5 T Christiansson, RFK Gripen Bonanza	80	190	270
6 B Liffner, RC Clippenn Piper Cub J3	96	143	239
7 S-Å Ståhl, M-ö Radioflygsällskap Bo 209 Monsun	64	172	236

8 S Bergström, M-8 Radioflygsälls.143	88	231	Svenska Mästerskap i klass F4C Stand Off			19 Lars Strannegård, Gråbo MFK	3517,0					
NA SK16			Hökafältet Halmstad	Stat	Flyg	Tot	20 Bengt Jonsson, Christinehamns RFK	3365,5				
9 A Nilsson, RFK Gripen	100	128	231	1	Mikael Carlsson, S-236	1881,5	2028,65	3964,15	21 Gunder Carlsson, MFK Blue Max	3281,5		
Robin DR 400/180R			2	Lars Helmbro, P-80	1762,5	1954,7	3717,2	22 Stig Sjöstedt, Lidköpings MFK	3164,5			
10 B Nilsson, RFK Gripen	94	131	225	3	K-Å Elofsson, R-149	1731,25	1724,1	3455,35	23 Hans Nygren, Hedemora RFK	2866,5		
Focke Wulf 190 D9			4	Arne Brorsson, N-2	1696,25	1577,8	3274,05	24 Bo Samuelsson, Djursholms MF	2787,5			
11 B Liffner, RC Clipperr	121	83	204	5	Benny Carlsson, P-80	1486,25	1748,25	3234,5	25 Börje Luthman, Christinehamns RFK	2721,0		
Tiger Moth			6	Birger Liffner, M-180	1885	1780,9	3165,9	26 Jan Levander, Örnsköldsviks RFK	2654,0			
11 P Nilsson, RFK Gripen	77	127	204	7	Greger Mårtensson, A-28	1510	1621,5	3131,5	27 Antero Hurligt, RFK Micros	2160,5		
Ryan STA			8	Olle Bergqvist, A-28	1733,75	1140,8	2874,55	28 Roland Nordstedt, RFK Ikaros	1951,5			
13 S Bergström, M-8 Radioflygsälls.	92	105	197	9	Berne Gunnarsson, L-132	1237,5	1507,0	2744,5	29 Sture Björn, Lidköpings MFK	1718,5		
MB 2 Colibri			10	Mats Karlsson, N-2	1315	1337,7	2652,7	30 Rickard Lidblom, MFK Flygarna	1708,0			
14 K-J Lindell, RC Clipperr	74	109	183	11	Roy Nilsson, H-164	--	--	--	31 Magnus Johansson, St Mellösa MFK	1691,0		
PBY-2 Catalina			Model-Craft Cup 24/8-80 Malmö Radioflygsällskap						32 P-G Ylvinger, Fjällsjö MFK	1610,0		
15 J-Å Andersson, RFK Zero	28	146	174	F3F					33 Bo Nylund, Lidköpings MFK	305,5		
Bo 209 Monsun			1	Jan Carlsson, M-8	3998				34 Stefan Engberg, Djursholms MF	305,0		
16 M Karlsson, Hökaklubben	111	35	146	2	Anders Rättzén, L-22	3920			F3B-N Jun			
Piper Cub J3			3	Leif Sien, L-20	3831				1	Mikael Gustavsson, SRFK	4616,5	
17 C Persson, Hökaklubben	76	56	132	4	John Knutsson, M-130	3798			2	Lennart Skoog, Karlskoga MFK	4069,5	
Blackburn Monoplan			5	Peter Blomdahl, M-336	3675				3	Magnus Johansson, St Mellösa MFK	1691,0	
Lilla Oldtimertävlingen Axvalla 8 juni 1980			6	Göran Karlsson, A-302	3783				Lag			
A2 gummimotor upp till 50 cm spv.			7	Håkan Svensson, L-20	3672				1	SRFK	13235,0	
1	Björn Ehn, Axvalla ffi, FIB	110	s	8	Mats Johansson, L-22	3638			L	Jönsson, S Gustavsson, M Gustavsson		
2	S-O Lindén, Nimbus, Trim II	97		9	Tomas Malmberg, M-130	3591			2	Säffle MFK	12026,0	
B2/C2 gummimotor 50-100 cm spv			10	Christer Gillgren, A-302	3539				3	St Mellösa MFK	10129,5	
1	N.O Gustavsson, Axvalla ffi, Kurir	137	s	11	Lennart Olsson, M-15	3470			T	Gustavsson, K Norelius, M Lindh		
2	Thomas Dahlström, Nimbus, Termik III	116		12	Håkan Lindkvist, A-28	3554			3	St Mellösa MFK	10129,5	
3	Lars Lindén, Nimbus, Landegren	27		13	Michael Persson, M-15	3167			L	Johansson, M Johansson, P-G Wiklund		
4	S-O Lindén, Nimbus, Meteor	17		14	Måns Henningsson, M-8	2828			4	Christinehamns RFK	9827,5	
D Wakefield			15	Kay Olsson, M-8	2823				B	Luthman, B Jonsson, E Moberg		
1	S-O Lindén, Nimbus, Korda	183	s	16	Ulf Hansson, M-15	2765			5	Lidköpings MFK	5188,5	
2	N.O Gustavsson, Axvalla, Korda	169		17	Ulf Mårtensson, M-8	2731			S	Sjöstedt, S Nylund, S Björn		
3	Lars Lindén, Nimbus, Magnusson	21		18	Sven-Åke Ståhl, M-8	2459			Wentzelpokalen i Östersund den 24 aug 1980			
S1-segelmodeller upp till 100 cm spv			19	Marcus Miettinen, M-8	2449				A1 yngre juniorer			
1	Lars Larsson, AKMG, SM-ellan	178	s	1	Åke Abrahamsson, Tibro	1254			1	Greger Sares, Borlänge	442	
2	Arne Berglin, Östersund, Sländan	117		2	Åke Mårtensson, Borås	1218			2	Magnus Sundstedt, Borlänge	403	
S2-segelmodeller 100-250 cm spv			3	Magnus Hellens, Stenungsund	1193				3	Peter Salomonsson, Flygarna	340	
1	Olle Broman, Axvalla, Baby	232	s	4	Kenneth Lundgren, Stenungsund	958			4	Mats Karlsson, Östersund	232	
2	N.O Gustavsson, Axvalla, Condor	229		5	Colin Fairall, Göteborg	902			5	Erik Dahlen, Flygarna	198	
3	Arne Berglin, Östersund, Skyway	228		6	Sven Hessel, Tidaholm	140			6	Jan Högsberg, Härnösand	192	
4	N.Q Gustavsson, Axvalla, Pluto	171		7	Steve Johansson, Tibro	41			7	Hans Bergström, Härnösand	180	
HKG			Nordiskt Mästerskap F3A 1980						8	Tomas Lindberg, Flygarna	41	
1	Thomas Dahlström, Nimbus	169	s	F3A					A1 äldre juniorer			
2	Ulf Säide, Axvalla	159		1	Benny Kjellgren, Sverige	1.808	p		1	Bengt Persson, Östersund	556	
3	Lars Lindén, Nimbus	99		2	Kenneth Holm, Sverige	1.671			2	Thomas Weber, Solna	453	
Stora Oldtimertävlingen, Ängelholm 27 juli 1980			3	Sture Persson, Sverige	1.654				3	Dan Björk, Östersund	444	
A2 gummimotor upp till 50 cm spv			4	Per Andreassen, Danmark	1.590				4	Robert Nääs, Skvadern	371	
1	S-O Lindén, Nimbus, Trim II	165	s	5	Ernst Tolland, Norge	1.484			5	Niklas Martin, Flygarna	349	
2	Bertil Dahlqvist, Laholm, FIB	133		6	Leif Widenborg, Danmark	1.423			6	Björn Norberg, Skvadern	336	
3	Uno Johansson, Markaryd, FIB	74		7	Peter Jessen, Danmark	1.398			7	Anders Ericsson, Skvadern	289	
4	Thomas Johansson, Lund, Jr.Cabin	72		8	Nils Øystein Bøssum, Norge	1.388			8	Jan-Erik Eklund, Härnösand	279	
5	Gunnar Wivardsson, Gråbo, T.A.Zipper	42		9	Bruno Hedegaard, Danmark	1.355			9	Krister Söderbäck, Solna	185	
6	Ulf Marksten, Lund, Jr.Cabin	20		10	Leif Johansson, Sverige	1.327			10	Hans Nyberg, Flygarna	181	
7	K-A Pettersson, Västerås, FIB	17		11	Jesper Meyer, Danmark	1.265			11	Per Andersson, Skvadern	171	
B2/C2 gummimotor 50-100 cm spv			12	Erik Toft, Danmark	1.163				12	Robert Ericsson, Skvadern	158	
1	Anders Håkansson, Malmö, Laban	384		13	Tore Jemtegaard, Norge	1.141			A1 seniorer			
2	Lennart Hansson, Malmö, One-and-a-half	348		14	Terje Ellvik, Norge	1.041			1	Inge Sundstedt, Borlänge	558+176	
3	Lars Lindén, Nimbus, Landegren	287		15	Esa Eirola, Finland	1.041			2	Per Sjölund, Härnösand	558+140	
4	Thomas Dahlström, Nimbus, Laban	249		16	Magne Norland, Norge	1.039			3	Hans Eklund, Härnösand	464	
5	Sten Persson, Halmstad, Prim	244		17	Ole-Petter Kval, Norge	1.029			4	Michael Borell, Östersund	462	
6	Björn Ehn, Axvalla, Gladan	215		18	Jukka Pikkusaari, Finland	753			5	Gusten Björk, Östersund	375	
7	Olof Nerud, Malmö, Clipper	210		19	Sulevi Ononen, Finland	491			6	Håkan Andersson, Skvadern	371	
8	N-O Gustavsson, Axvalla, Kurir	178		20	Pertti Jyräkoski, Finland	-			7	Arne Berglin, Östersund	342	
9	Bertil Dahlqvist, Laholm, Tip Top	160		Lag					8	Holger Sundberg, Uppsala	210	
10	Gunnar Wivardsson, Gråbo, Amigos	94		1	Sverige	5.133	p		9	Stig Lindell, Flygarna	202	
11	Thomas Dahlström, Nimbus, Termik III	83		2	Danmark	4.411			10	Rune Salomonsson, Flygarna	193	
D Wakefield			3	Norge	3.366				11	Gunnar Holm, Solna	179	
1	Einar Håkansson, Malmö, Korda-39	477	s	4	Finland	2.285			F1A juniorer			
2	Einar Håkansson, Malmö, E1113-49	444		Slutställning för Lidköpings MFK:s Populärskala-tävling Den 30/8-80					1	Bengt Persson, Östersund	773	
3	Orjan Gahn, Jakobsberg, Landegren	331			Stat	1	2	Tot	2	Anders Söderbäck, Solna	554	
4	S-O Lindén, Nimbus, FI.Minutes	231		1	K.Å Elofsson Tibro	159,6	182	202,5	362,1	3	Dan Björk, Östersund	532
5	S-O Lindén, Nimbus, Korda-37	210		2	Benny Carlsson, Trollh.	148,2	182	205	353,2	4	Thomas Hammar, Solna	518
6	Orjan Gahn, Jakobsberg, Landegren	177		3	Bo Gustavsson, Västerås	122,4	202,5	209	342,9	5	Thomas Weber, Solna	515
7	N-O Gustavsson, Axvalla, Korda-37	130		4	Mikael Carlsson, Säffle	137,7	106,5	168,5	306,2	6	Jan-Erik Eklund, Härnösand	362
8	Einar Håkansson, Malmö, Korda-37	122		5	Arne Brorsson, Hökaki	139,2	148	155	294,2	7	Mikael Holmbom, Skvadern	180
9	Lars Lindén, Nimbus, Magnusson	11		6	Bertil Karlsson, Vänersb	122,1	144,5	170	292,1	8	Krister Wiklund, Härnösand	176
S Segelmodeller			7	Ragnar Eriksson, Väster.	110,7	176	172	286,7	9	Anders Larsson, Härnösand	115	
1	Kurt Sandberg, Harplinge, SM-vinnare	336	s	8	L Wallerström, Stilm RfK	154,5	130	128	284,5	10	Jan Johansson, Solna	7
2	Sten Persson, Halmstad, Sunnanvind	288		9	Sören Fredriksson, Trollh	110,2	174	173	276	F1A seniorer		
3	C-J Eiroff, Halmstad, Scout	230		10	Agne Engman, Lidköping	124,8	137	131	261,8	1	Ingvar Sares, Borlänge	693
4	Malte Mårtensson, Ljungbyhed, Optimus	226		11	R Ingemarsson, Marles.	140,7	93	111,5	252,2	2	Vivianne Weber, Solna	606
5	N-O Gustavsson, Axvalla, Pluto	129		12	Arne Brorsson, Halms.	158,7	55,5	214,2	576	3	Michael Borell, Östersund	599
F Förbränningsmotor			13	Leif Lewrin, Trollh.	158,7			158,7	4	Hans Eklund, Härnösand	576	
1	C-J Eiroff, Halmstad, Lolita	85	s	14	Sture Björn, Lidköping	111,0			111	5	Holger Sundberg, Uppsala	543
HKG			SM F3B-N 6-7 september 1980						6	Agne Hammar, Solna	526	
1	Thomas Dahlström, Nimbus	244	s	Arrangör: E21 FK Gamen, Norrköping					7	Gunnar Holm, Solna	463	
2	Lars Lindén, Nimbus	221		1	Bengt Johansson, Ludvika FK, MFS	4864,0			8	Ulf Leijstrand, Skvadern	463	
F3A UT Mark MFK P76			2	Torgny Carlsson, MFK Blue Max	4709,5				9	Håkan Andersson, Skvadern	430	
1	Benny Kjellgren, Tidaholm mfk	2655		3	Mikael Gustavsson, SRFK	4616,5			10	Stig Lindell, Flygarna	300	
2	Kennet Holm, Mark MFK	2570		4	Sven Gustavsson, SRFK	4490,5			11	Inge Sundstedt, Borlänge	288	
3	Sture Persson, Jönköping MFK	2506		5	Lennart Johansson, St Mellösa MFK	4455,5			12	Kjell Fagerlund, Flygarna	228	
4	Yngve Lindholm, Södertälje MFK	2348		6	Tore Gustavsson, Säffle MFK	4377,0			B1			
5	Leif Johansson, Tidaholm MFK	2300		7	Leif Jönsson, SRFK	4128,0			1	Ulf Leijstrand, Skvadern	344	
6	Jan Sjölander, Södertälje MFK	2199		8	Håkan Lindqvist, SRFK	4106,0			2	Rolf Sundin, Skvadern	272	
7	Ola Maltesson, AKMG	2103		9	Mats Lindh, Säffle MFK	4095,0			F1B			
8	Ingemar Gustavsson, Tidaholm MFK	2078		10	Lennart Skoog, Karlskoga MFK	4069,5			1	Rolf Sundin, Skvadern	660	
9	Josef Toth, Runö RfK	2044		11	Ulf Persson, Säffle MFK	4059,5			2	Jan Johansson, Solna	600	
10	Jan-Åke Nilsson, Len Linköping	1929		12	P-G Wiklund, St Mellösa MFK	3993,0			3	Olle Gren, Härnösand	552	
11	Kent-Åke Björklund, Vårgårda MFK	1881		13	Aulis Lehtinen, RfK Viggen	3925,0			4	Agne Hammar, Solna	470	
12	Rolf Gustavsson, Tidaholm MFK	1821		14	Alf Söderholm, Ludvika FK: MFS	3918,5			5	Leif Ericsson, Härnösand	452	
13	Bengt Lundström, AKMG	1323		15	Eine Moberg, Christinehamns RfK	3741,0			6	Maria Jakobsson, Skvadern	431	
14	Ingemar Svensson, Len Linköping	1267		16	Tryggve Ruud, St Mellösa MFK	3616,0			7	Per Green, Härnösand	328	
15	Stig Johansson, Mark MFK	910		17	Kjell Norelius, Säffle MFK	3554,0			8	Mikael Holmbom, Skvadern	198	
			18	Bengt Lundgren, Säffle MFK	3525,0							

FIC

1 Anders Enström, Härnösand	335
2 Michael Borell, Östersund	112
3 Per Sjölund, Härnösand	33

HKG

1 Bengt Persson, Östersund	280
2 Dan Björk, Östersund	215
3 Robert Nääs, Skvadern	203

Vid genomgången före tävlingen, röstades det fram att minska 1-klassernas maxtid med 60 sekunder på grund av vädret. De Internationella klassernas maxtid minskades ej ned. Tyvärr orsakade detta lite problem vid prisutdelningen men denna resultatlista är helt korrekt. Östersunds modellflygklubb vill tacka alla som ställde upp i denna tävling och hoppas att ni återkommer nästa år.

Limhamns modellflygklubbs Årliga tävling 31 aug 1980

77 cm jun och sen

1 Lars Andersson, Limhamn	354
2 Märten Jönsson, Limhamn	Jun 207
3 Martti Bogdanoff, Limhamn	193
4 Jonas Söderström, Limhamn	Jun 60
5 Thomas Nordberg, Limhamn	Jun 47

HKG jun 3 anmälda

1 Thomas Nordberg, Limhamn	78
2 Märten Jönsson, Limhamn	30
3 Mats Carlqvist, Limhamn	8

A1 jun 12 anmälda

1 Thomas Söderström, Limhamn	477
2 Thomas Nordberg, Limhamn	469
3 Ingemar Johansson, Fladderhusen	327
4 Jukka Keinänen, Trelleborg	267
5 Märten Jönsson, Limhamn	259
6 Thorwald Fredriksson, Fladderhusen	87
7 Mats Carlqvist, Limhamn	31

A1 sen

1 Lars Andersson, Limhamn	415
2 Arne Friberg, Trelleborg	283
3 Martti Bogdanoff, Limhamn	263
4 Göran Norlen, Fladderhusen	213

F1A jun

1 Ingemar Johansson, Fladderhusen	457
2 Svanthe Thorell, Limhamn	354
3 Lars Norlen, Fladderhusen	85

F1A sen

1 Anders Cederlund, Snobben	704
2 Alve Hansson, Limhamn	677
3 Jan Andersson, AKM	631
4 Göran Norlen, Fladderhusen	497
5 Lars Andersson, Limhamn	440
6 John Pettersson, AKM	410
7 Lennart Friberg, Trelleborg	274

F1B jun och sen

1 Thore Nilsson, Bromölla	606
2 Lennart Hansson, AKM	561
3 Knut Andersson, AKM	486
4 Anders Håkansson, AKM	424
5 Martti Bogdanoff, Limhamn	409
6 Bengt Blomgren, Snobben	13

DM i F3B populär i Östergötland 13 sept 1980

Arrangör LEN och FK Gamen, tävlingsplats Löfstadfältet 9 deltagare från 3 klubbar.

1 Östriem Syvert, Finspångs RFK	2008,0
2 Sune Axelsson, Norrköpings RFK	1952,0
3 Sture Ekman, Finspångs RFK	1797,5
4 Per Kempe, Norrköpings RFK	1780,0
5 Jan Stiern, Norrköpings RFK	1645,0
6 Lars Hultberg, Gamen	1603,0
7 Karl-Erik Widell, Finspångs RFK	1407,0
8 Ingvar Fjäll, Norrköpings RFK	1357,5
9 Johan Bagge, Gamen	25,0

Plakett till distriktsmästaren 1980 kommer att överlämnas vid ÖM:s årsmöte 14 januari 1981 i LEN:s lokaler i Linköping.

Tävlingen genomfördes i lugn takt under gemytliga former. Trots dåliga väderutsikter var det uppehåll med undantag av några duggstänk. Vinden, som på morgonen var nästan obefintlig, ökade till måttlig-frisk på dagen, dock utan några vingbrott. En startavgift på 5 kr uttogs att täcka plakettkostnaden.

Johan Bagge

Skördeträffen 1980-09-20

HKG jun

1 T Weber, Solna	145
2 C A Gerstel, Gladiator	118
3 K Ahlfeldt, Djursholm	37

HKG sen

1 P Meurling, Gladiator	255
2 J Luthman, Gladiator	149

A1 yngre juniorer

1 P E Olsson, Norberg	510
2 M Sundstedt, Borlänge	503
3 K Lyhnakis, Solna	461
4 P Blomqvist, Bagarmossen	409
5 K Lindblad, Eskilstuna	356

6 G Sares, Borlänge	352
7 A Piirihonen, Norberg	315
8 S Romberg, Eskilstuna	313
9 P Findahl, Norberg	301
10 J Söderblom, Solna	279
11 L Johansson, Eskilstuna	277
12 G Öberg, Norberg	255
13 C Andersson, Norberg	225

A1 äldre juniorer

1 A Olsson, Norberg	501
2 J Laine, Eskilstuna	495
3 J Frid, Eskilstuna	464
4 P Persson, Norberg	445
5 K Söderbäck, Solna	442
6 P Nemeth, Eskilstuna	414
7 S Nilsson, Eskilstuna	364
8 R Karlsson, Norberg	351
9 M Ljungqvist, Bagarmossen	335
10 B Wendle, Uppsala	331
11 P Andersson, Skvadern	309
12 B Norberg, Skvadern	290
13 K Jansson, Djursholm	258
14 O Sandgren, Bagarmossen	237
15 C A Gerstel, Gladiatorerna	192
16 M Weidenhain, Bagarmossen	179
17 S Dahlström, Djursholm	175
18 P Smith, Djursholm	148
19 J Paulsson, Bagarmossen	108
20 P Jonasson, Djursholm	32
21 J Aunala, Eskilstuna	12

A1 seniorer

1 H Nilsson, Östersund	600
2 H Andersson, Skvadern	524
3 R Svensson, Västerås	426
4 L Findahl, Norberg	421
5 H Olsson, Norberg	420
6 E Alm, Solna	405
7 E Lindholm, Solna	318
8 G Nilsson, Östersund	241
8 O Blomqvist,	241

C1 sen

1 L Larsson, Solna	456
2 E Larsson, Solna	197
3 H Nilsson, Östersund	87

F1A juniorer

1 F Hallgren, Gamen	900+155
2 J Franzén, Uppsala	842
3 T Hammar, Solna	835
4 P Gustavsson, Uppsala	651
5 P Björklund, Solna	

F1A juniorer

1 F Hallgren, Gamen	900+155
2 J Franzén, Uppsala	842
3 T Hammar, Solna	835
4 P Björklund, Solna	786
5 M Holmbom, Skvadern	711
5 L Dahlström, Uppsala	711
7 P Gustavsson, Uppsala	651
8 P Findahl, Norberg	645
9 T Weber, Solna	636
10 A Söderbäck, Solna	629
11 J Sannerö, Uppsala	595
12 T Rehnsström, Gamen	569
13 S Björklund, Solna	565
14 O Österholm, Eskilstuna	559
15 M Weidenhain, Bagarmossen	247
16 P E Olsson, Norberg	25

F1A seniorer

1 H Broberg, Borlänge	900+167
2 P A Svensson, Uppsala	883
2 H Nilsson, Östersund	883
4 J Sundstedt, Borlänge	870
5 A Hammar, Solna	856
6 O Sandahl, Mysingen	847
7 T Ekendahl, Eskilstuna	832
8 B Hallgren, Gamen	826
9 H Andersson, Skvadern	810
10 R Fridh, Eskilstuna	791
11 H Sundberg, Uppsala	788
12 G Holm, Solna	778
13 G Franzén, Uppsala	774
14 B Eimar, Solna	765
15 K Magnusson, Uppsala	756
16 W Veber, Solna	738
17 T Eriksson, Uppsala	726
16 I Sares, Borlänge	720
19 P Digrell, Solna	626
20 A Fernstedt, Uppsala	597
22 O Pettersson, Fagersta	585
22 L Findahl, Norberg	557
23 O Blomqvist, Bagarmossen	523
24 L Björklund, Solna	519
25 L Söderbäck, Solna	484
26 G Nilsson, Östersund	483
27 R Svensson, Västerås	451

F1B juniorer

1 Lars Lindén, Nimbus	900
2 T Dahlström, Nimbus	872
3 J Johansson, Solna	685

F1B seniorer

1 J Zetterdahl, Solna	874
2 B Blomberg, Gamen	833
3 O Lindén, Nimbus	752
4 S Johansson, Solna	677
5 I Johansson, Solna	671
6 B Jonsson, Gamen	632

FIC

1 G Bohman, Solna	900
2 L G Lindblad, Eskilstuna	885
3 E Asifeldt, Eskilstuna	822
4 A Persson, AKM	736
5 L Karlsson, Gamen	638
6 P Sjölund, Härnösand	569
7 G Ågren, Uppsala	547
8 U Nygren, Solna	355
9 L Åhman, Gamen	260

LAG

1 Solna I	2539
G Bohman, B Eimar, J Zetterdahl	
2 Borlänge	2490
H Broberg, I Sares, I Sundstedt	
3 Uppsala I	2427
P-A Svensson, K Magnusson, H Sundberg	
4 Solna II	2311
G Holm, S Johansson, A Hammar	
5 Gamen I	2297
B Hallgren, L Karlsson, B Blomberg	
6 Uppsala II	1986
J Franzén, Å Fernstedt, G Ågren	
7 Gamen II	1729
L Åhman, T Renström, F Hallgren	

Solna MSK tackar samliga tävlande som ju också tjänstgjorde som funktionärer för en väl genomförd tävling. Vi ville pröva det här systemet och själva tyckte vi att det fungerade bra. Vi måste nog gå in för något i den här siffran för att över huvud taget kunna arrangera friluftstävlingar i fortsättningen, och det vill vi väl? Vad man bör tänka på, tror vi, är att inte ha för många starter i varje grupp, att ha lika långa perioder ex.v 75 min pga att det kan vara rätt blåstigt ibland som alla vet. Har ni förslag och idéer så prova gärna, så blir det säkrare lättare att hitta arrangörer till tävlingar i fortsättningen.

Tack för att Ni kom
Solna MSK

Höstitävlingen F3A 1980 Blue Max

1 Benny Kjellgren	2687 p
2 Sture Persson	2588
3 Kennet Holm	2507
4 Yngve Lindholm	2201
5 Leif Johansson	2192
6 J-Å Nilsson	1907
7 K-Å Björklund	1826
8 Ola Maltsson	1691
9 S-Å Nilsson	1245
10 Ingemar Svensson	1116

SM Frilflyg 1980-09-27

Arrangörer: MFK Linköping och FK Gamen

F1A juniorer

1 Thomas Weber, Solna MSK	900+240+210
2 Mikael Holmbom, MFK Skvadern	900+183
3 Thomas Hammar, Solna MSK	900+176
4 Jan Pettersson, MFK Linköping	900+171
5 Tommy Rehnsström, FK Gamen	867
6 Ingemar Johansson, MFK Fladderhusen	864
7 Berndt Skarin, MFK Linköping	835
8 Fredrik Hallgren, FK Gamen	793
9 Stephen Björklund, Solna MSK	772
10 Olle Österholm, Eskilstuna FK, MFS	759
11 Jan Franzén, Uppsala FK, MS	756
12 Per Gustavsson, Uppsala FK, MS	743
12 Jan Backman, Eskilstuna FK, MFS	705
14 Anders Söderbäck, Solna MSK	688
15 Martin Hägerdahl, MFK Fladderhusen	642
16 Peter Björklund, Solna MSK	633
17 Lars Dahlström, Uppsala FK, MS	583
18 Konsta Lyhnakis, Solna MSK	572
19 Magnus Löfgren, MFK Linköping	553
20 Peter Bergljung, FK Gamen	532
21 Per Holm, Waxholms MFK	499
22 Henrik Nedlitch, Solna MSK	458
23 Andreas Lindström, RFF Ikaros	448
24 Johan Sannerö, Uppsala FK, MS	446
25 Christer Lindblad, Eskilstuna FK, Mfs	355
26 Andreas Voss, Solna MSK	258

F1A seniorer

1 Inge Sundstedt, Borlänge MSK	900+240+300+210
2 Håkan Broberg, Borlänge MSK	900+240+300+175
3 Lasse Larsson, AKMG	900+240+300+163
4 Holger Sundberg, Uppsala FK, MS	900+240+249
5 Mats Rösling, Uppsala FK, MS	900+240+161
6 Agne Hammar, Solna MSK	900+240+150
7 Per Qvarnström, MFK Fladderhusen	900+240+133
8 N-O Gustavsson, Axvall FFT	900+196
9 Anders Persson, AKM, MFS	900+177
10 Rune Olsson, FK Gamen	900+171
11 Per Sjölund, Härnösands MSK	900+139
12 Gunnar Holm, Solna MSK	900+116
13 Thomas Ekendahl, Eskilstuna FK, Mfs	900+0
14 Bror Eimar, Solna MSK	877
15 Bo Hallgren, FK Gamen	857
16 Per Johansson, MFK Linköping	843
17 Håkan Nilsson, Östersunds MFK	839
18 Torsten Eriksson, Uppsala FK, MS	836
19 Olle Sandahl, MSK Mysingen	835
20 Per Digrell, Solna MSK	822
21 Bo Jansson, MFK Linköping	803
22 Gösta Franzén, Uppsala FK, MS	800
23 John Pettersson, AKM, MFS	800
24 Hans Eklund, Härnösands MSK	763
25 Roland Frid, Eskilstuna FK, MFS	720
26 Ingvar Sares, Borlänge MSK	696
27 Gösta Nilsson, Östersunds MFK	691
28 Bengt Pettersson, MFK Linköping	689
29 Lars Björklund, Solna MSK	655
30 Rolf Svensson, Västerås FK, MFS	572
31 Vivianne Weber, Solna MSK	558

SVERIGES MODELLFLYGFÖRBUND

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



FÖRBUNDSEXPEDITIONEN

Sandbergsgatan 4, Postadress Box 10022,
600 10 NORRKÖPING 10.
Telefon 011/1321 10. Postgiro 5181 65-6
Öppettider: Måndag - Fredag 08 - 14
Exp.föreståndare Ann Wahlberg,
Värmaregatan 9, 60362 Norrköping.
Telefon 011/ 141666

FÖRBUNDSSTYRELSE ORDFÖRANDE

Sune Persson
Box 165 731 01 Köping
Telefon 0221/10687 arb. 0221/14020

VICE ORDFÖRANDE

Sven-Olov Linden
Hovstavägen 15 703 63 Örebro
Telefon 019/182179

SEKRETERARE

Bertil Nilsson
Enbacken 4, 85241 Sundsvall
Telefon 060/120117

KASSÖR

Kjell Hamberg
Krönängsvägen 7, 862 00 Kvisleby
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

GRENCHIEF FRIFLYG

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

GRENCHIEF LINFLYG

Ingemar Larsson
Kastanjevägen 23
462 00 Vänersborg. Tel. 0521/11210

GRENCHIEF RADIOFLYG

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

UTBILDNINGSLEDARE

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

32 Urban Lindström, RFK Ikaros	556	7 Lars Karlsson, FK Gamen	856	11 AKM, MFS I	2418
33 Olle Rosdahl, AKM, MFS	469	8 Gerald Boman, Solna MSK	847	Lennart Hansson, Anders Håkansson, Olof Nerud F1B	
34 Birgitta Holm, Waxholms MFK	406	9 Hans Lindholm, Västerås FK, MFS	835	12 Härrösands MSK I	2390
F1B juniorer		10 Anders Persson, AKM, MFS	816	Per Sjölund, Hans Eklund, F1A, Leif Ericsson F1B	
1 Thomas Dahlström, MFK Nimbus	900+174	11 Lars-G Olofsson, AKMG	802	13 FK Gamen IV	2351
2 Pär Wittsäter, FK Gamen	900+140	12 Lars Åhman, FK Gamen	732	Fredrik Hallgren F1A, K-E Widell F1B, Dag Forsén F1C	
3 Lars Lindén, MFK Nimbus	884	13 Gunnar Ågren, Uppsala FK, MS	725	14 Uppsala FK, MS II	2335
4 Olle Green, Härrösands MSK	862	14 Per Sjölund, Härrösands MSK	629	Torsten Eriksson, Jan Franzén, Per Gustavsson F1A	
5 Mats Jansson, Solna MSK	796	LAG		15 MFK Linköping II	2327
6 Jan Johansson, Solna MSK	777	1 Solna MSK II	2700	Bernt Skarin, Bo Jansson, Bengt Petters- son F1A	
F1B seniorer		Gunnar Holm, Agne Hammar F1A, Jan Zetterdahl F1B		16 AKM, MFS II	2169
1 Bror Eimar, Solna MSK	900+240+258	2 MFK Nimbus	2618	Anders Persson, John Pettersson, Olle Rosdahl F1A	
2 Lennart Hansson, AKM, MFS	900+240+195	Thomas Dahlström, Lars Linden, S-O Lindén F1B		17 FK Gamen III	2121
3 Lennart Flodström, AKMG	900+182	3 FK Gamen I	2604	Bo Hallgren, Peter Bergljung F1A, Lars Åhman F1C	
4 Jan Zetterdahl, Solna MSK	900+165	Tommy Rehström, F1A, Pär Wittsäter Bengt Blomberg F1B		18 Härrösands MSK II	1491
5 Björn Söderström, Solna MSK	852	4 Uppsala FK, MS I	2602	Olle Green F1B, Per Sjölund F1C	
6 Anders Håkansson, AKM, MFS	852	Mats Rosling, Holger Sundberg, Gösta Franzén F1A		Deltagande klubbar 19 st, 99 tävlande 108 anmälda	
7 Bengt Blomberg, FK Gamen	837	4 AKMG	2602	B-256 Solna MSK	
8 Göran Åberg, FK Gamen	835	Lasse Larsson, F1A, Lars-G Olofsson Ulf Carlsson F1C		B-258 Waxholms MFK	
9 Sven-Olov Lindén, MFK Nimbus	834	6 Solna MSK I	2599	B-260 MSK Mysingen	
10 Inger Johansson, Solna MSK	827	Bror Eimar, Björn Söderström F1B, Gerald Boman F1C		C-92 Uppsala FK, MS	
11 Sture Johansson, Solna MSK	816	7 FK Gamen II	2591	D-16 Eskilstuna FK, MFS	
12 B-O Törnqvist, Fagersta MFK	810	Rune Olsson F1A, Göran Åberg F1B, Lars Karlsson F1C		E-21 FK Gamen	
13 Kjell Liwénborg, Solna MSK	759	8 Borlänge MSK	2496	E-140 MFK Linköping	
14 Leif Ericsson, Härrösands MSK	727	Inge Sundstedt, Håkan Broberg, Ingvar Sares F1A		M-10 AKM, MFS	
15 Curt Höggberg, MFK Linköping	695	9 Eskilstuna FK, MFS	2490	M-102 MFK Fladdermusen	
16 Karl-Erik Widell, FK Gamen	691	Thomas Ekendahl, Roland Frid, F1A, Eddy Asfeldt F1C		O-24 AKMG	
17 Olof Nerud, AKM, MFS	666	10 MFK Linköping I	2438	R-153 Axvalla FFT	
18 Börje Jonsson, FK Gamen	545	Jan Pettersson, Per Johansson F1A, Curt Höggberg F1B		T-7 MFK Nimbus	
19 Olle Sjöman, Uppsala FK, MS	277			T-63 RFK Ikaros	
F1C				U-40 Fagersta MFK	
1 Ulf Carlsson, AKMG	900+240+300+246			U-44 Västerås FK, MFS	
2 Jan-Olle Åkesson, MFK Fladdermusen	900+240+300+224			W-64 Borlänge MSK	
3 L-G Lindblad, Eskilstuna FK, MFS	900+240+300+176			Y-58 MFK Skvadern	
4 Kjell Johansson, Solna MSK	871			Y-100 Härrösands MSK	
5 Eddy Asfeldt, Eskilstuna FK, MFS	870			Z-52 Östersunds MFK	
6 Dag Forsén, FK Gamen	Jun 867				

Jim Wilson heter en bra F1A flygare från USA. 1977 fanns han på plats vid VM i Roskilde. Intervjuade flygare från olika länder och fotograferade. Den mesta uppmärksamheten ägnade han åt länderna öster om den s.k. järnridån. Hans utfrågning gällde allt. Från den fysiska träningen, träningsläger, upp-laddning och tävlingar i olika former, från Sovjetiska distriktstävlingar till VM.

Detta resulterade i att Jim åkte hem till Californien och gjorde likadant. Ett år senare hade han tagit steget från medelmåttan till en landslagsplats. Ett annat resultat var en artikel i Model Aviation, AMA:s svar på Mfn. Artikeln heter Glider flying... Russian style. Den är absolut ett måste för dom som vill veta mera. Hitta Juli numret 1978.

1979 kom han 4:a på VM i F1A. Och i år har han kvalat in i laget för nästa års VM genom att vinna UT. I Nov. numret av Model Aviation 1980 finns ritning på hans modell. Plus en artikel som mest handlar om hans sätt att träna och flyga. Lika läsvärd som föregångaren.

Lars-G.

MODELLFLYGNYTT

SVERIGES MODELLFLYGFÖRBUND

Box 100 22

600 10 Norrköping

Ansvärlg utglvare: Gunnar Kalén

Tryck: L. Norrköping

ANDERSSON EVERT
BOKVÄGEN 22
295 00 BROMÖLLA

L 023 1715

