



MODELLFLYGNYTT



ORGAN FÖR
SVERIGES
MODELLFLYGFÖRBUND

2
1981

Vid Förbundsmötet i Gävle den 4-5 April valdes följande personer:

FÖRBUNDSSTYRELSE

Ordförande	Bo Jansson	040/78056
Vice ordf.	Bo Bring	0302/22032
Sekreterare	Lennarth Larsson	0762/50265
Kassör	Birgitta Holm	0764/32866
Ledamot	Roland Ljungkvist	08/898503
Suppleant	Sture Tingvall	035/40445

UTBILDNINGSTYRELSE

Ordförande	C-G Sundstedt	018/108157
Friflygdep.	Bo Hallgren	011/92597
Linflygdep.	Ove Andersson	021/131742
Radioflygdep.	Torbjörn Källner	031/295110

FRIFLYG

Ordförande	Bo Modeér	0753/37745
Vice ordf.	Sture Johansson	08/276387
Sekreterare	Lars-G. Olofsson	031/493055

ARBETSUTSKOTT-ALLMÄNT

Ledamot	Hans Lindholm	021/123306
Suppleant	Gunnar Holm	08/833416

ARBETSUTSKOTT-INOMHUS

Ledamot	Bengt Blomberg	011/133717
Suppleant	Sven Pontan	08/7773711

MATERIALFÖRVALTARE

Hans Lindholm Se ovan.

LINFLYG

Ordförande	Björn Lundin	054/27633
Vice ordf.	B-O Samuelsson	0920/80364
Sekreterare	Kjell Axtilius	08/7744915

ARBETSUTSKOTT-STUNT

Ledamot	Ulf Selstam	031/220050
Suppleant	Ove Andersson	021/131742

ARBETSUTSKOTT-SPEED

Ledamot	Göran Fällgren	0155/36565
Suppleant	Ove Kjellberg	08/898163

FLYGSÄKERHETSKOMMITTE

Sammanställande	Göran Muftig	044/122072
	Jesper von Segebaden	08/7590206
	Arvid Holmbom	060/21180
	Hans Lindholm	021/123306

MATERIALFÖRVALTARE

Kjell Axtilius Se ovan.

RADIOFLYG

Ordförande	Hanns Flyckt	036/133806
Vice ordf.	Harry Fransson	0510/28989
Sekreterare	Ragnar Åhman	011/118796

ARBETSUTSKOTT-HELIKOPTER

Ledamot	Leif Engblom	0760/12114
Suppleant	Jan Levenstam	08/361832

ARBETSUTSKOTT-KONSTFLYG

Ledamot	Kenneth Holm	0340/17966
Suppleant	Benny Kjellgren	0502/14559

ARBETSUTSKOTT-PYLON

Ledamot	Lars-Ove Andersson	0435/13613
Suppleant	Pär Nilsson	0435/11866

ARBETSUTSKOTT-SEGEL

Ledamot	Lars Strannegård	0302/40373
Suppleant	Lars Pekkala	0660/52911

ARBETSUTSKOTT-SKALA

Ledamot	Bengt Holmer	0302/41933
Suppleant	Kjell-Åke Elofsson	0504/14510

RADIO-FREKVENSKOMMITTE

Sammanst.	Bertil Nipdal	013/156736
	Jan Svensson	0320/31616
	Lennart Larsson	0762/50265

REVISORER

	Morgan Andersson	054/47340
	Nilserik Hollander	0490/16560
Suppleanter	Kaj Johansson	021/20783
	Hans Lindholm	021/123306

ARBETSUTSKOTT-TEAM RACE

Ledamot	Jan Gustavsson	08/7519962
Suppleant	Ronnie Carlsson	0753/52808

ARBETSUTSKOTT-COMBAT

Ledamot	Ingemar Larsson	0521/11210
Suppleant	Björn Regnström	0521/11394

PR OCH REKRYTERINGSKOMMITTE (PREK)

Friflygdep.	Bo Hallgren	011/92597
Linflygdep.	Hans Fällgren	0155/15686
Radioflygdep.	Bertil Bohlin	031/312753

PYRO

I mörkaste Småland gömmer sig klubben med sitt Europarekord.

5-4-3-2-1... Med ett väsende ljud försvann raketerna upp i det blåa luftvalvet. Kvar på marken stod bara ett jättelikt gulvitt rökmoln. Accelerationen var så kraftigt att ögat knappt han med att reagera, upp till 5200 meter gick det och vände sedan nosen mot marken - Nytt Europarekord - föreningen jublade.

Det var då det hände. Eller inte hände. Fallskärmen utvecklades aldrig. Raketen störtade i full fart mot marken, efter cirka en minut kom det visst ljudet då raketen är nära att bryta igenom ljudvallen och strax därefter slog projektilen i backen och borrade sig över tre meter ned i marken. Bara stjärtpartiet syntes - Nästan tiotusen kronor i spillror.

Det var dramatiskt ute på Kungliga Kronobergs Regementets skjut och övningsfält vid Kosta denna annandag pingst 1979.

Raketgruppen Pyro i Braås skulle försöka slå Europarekord för enstegs Zinkitraketer. Polis och militär bevakade det avspärrade fältet och ambulans och brandkår var på plats. Ingenting fick lämnas åt slumpen. Fältet bevakades också med flyg så ingen obehörig skulle kunna komma illa till.

Raketen var fyra meter lång. Konstruerad i stål och med en tränoskon med en liten sändare i, byggd av personal från Telub i Växjö och Kronobergs sändareamatörer. Med hjälp av denna sändare kunde man mäta höjden till vad raketen steg. Drivmedlet man använde var Zinkit C, samt en hemlig tillsats som höjer effekten med ungefär 25%, berättar Jonas Grann, klubbens ordförande. Man monterade upp raketen på en startramp och kopplade till sladdar och annat som fjärrstyrda starten enligt ett noggrant uträknat schema.

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. 031/49 3055

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 FÖRBJUDES

Sveriges Modellflygförbund- ett framtidens förbund

SMFF:s Förbundsmöte (årsmöte) den 4-5 april i Gävle präglades av en positiv anda där vilja att arbeta konstruktivt för ett enat förbund underströks kraftigt. Ett enat möte konstaterade att inom SMFF måste alla intresseinriktningar kunna rymmas. Gammalt groll måste glömmas och nya friska tag tas för att föra vårt förbund framåt. Det bådär mycket gott och den nyvalda styrelsen ser framtiden an med tillförsikt.

Ett konkret exempel på den "nya" andan är det Nordiska Mästerskap som SMFF står som värd för i år. Där kommer fri-, lin- och radioflyget tillsammans under tiden 23-26 juli göra upp om NM-titlarna. Platsen blir Nyköping. Ta och reservera dessa dagar för detta evenemang, det kommer bli en fin upplevelse!

För att så blicka ännu längre in i framtiden konstateras att SMFF firar sitt 25-års jubileum nästa år. Låt oss alla hjälpas åt så att vi vid jubileumsdags kan uppvisa 10.000 medlemmar. Det borde vara ett fullt realistiskt mål, det räcker faktiskt med att var och en av oss medlemmar intresserar en säger en enda av vår bekantskapskrets för modellflyg för att vi vida ska överstiga detta magiska tal. Så låt oss alla ta oss i kragen och verkligen göra en insats för vårt förbund. Varför behöver SMFF då bli större? Jo, vi behöver skapa en stabil grund för att stimulera ytterligare distriktbildning. Vidare kan ett stort och enat förbund bättre göra sig hört i kontakter med myndigheter av olika slag. Det blir lättare för SMFF centralt att agera för att hjälpa klubbar och distrikt i bl.a flygfältsfrågor och ger större tyngd i förhandlingar med Luftfartsverk och Televerk i frågor som rör modellflyg. Ett aktivt arbete för att snabbt öka vårt medlemstal blir därför så att säga en hjälp till självhjälp.

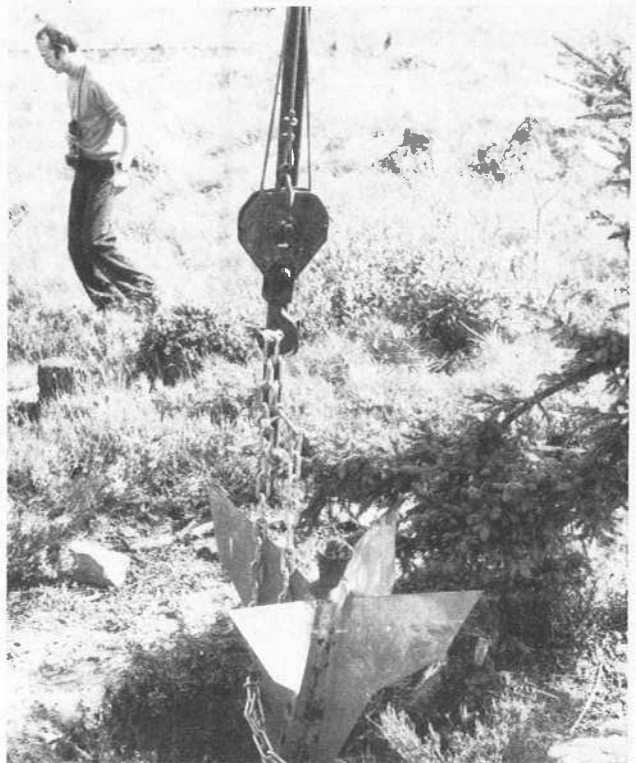
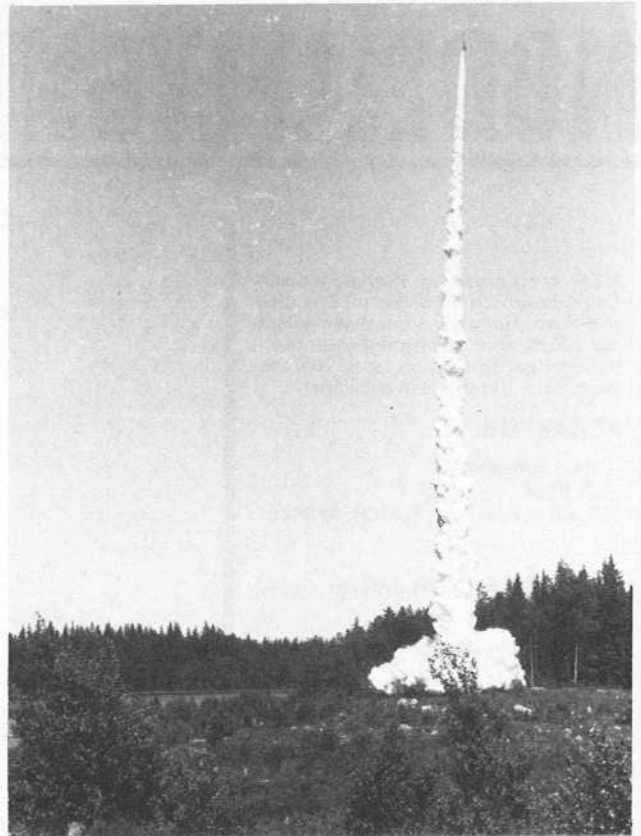
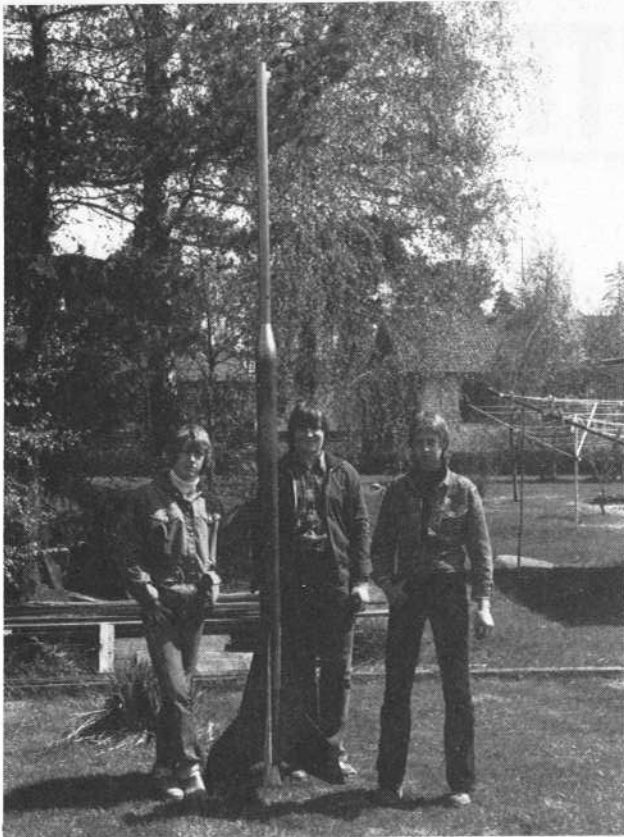
För att så återgå till nutiden så finner vi att våren äntligen är här så att vi får komma ut och flyga. Det är ju det vi alla har gemensamt, intresset för att flyga våra modellflygplan. Låt oss söka ordna arrangemang där alla grenarna kan flyga tillsammans för att skapa förståelse för varandra och varandras problem och söka skapa en god PR för vår sport/hobby.

Så väl mött ute på flygfältet



Omslag 1: Pylonstart. Foto: Lars-G.

Omslag 2: Doug Galbreight startar C. Foto: Lars-G.



NYTT REKORD

Och det blev nytt Europarekord. Det gamla var på 5000 meter. Då inträffade det som gjorde uppskjutningen så dramatisk. En fallskärm som automatiskt utlöses så fort raketen vänder mot marken kom aldrig ut, en kvicksilverkoppling i raketen hade gått sönder av den kraftiga accelerationen och fungerade sålunda inte. Men allt gick bra, raketen var rätt riktad och landade ungefär en kilometer från rampen.

Fast nu måste vi bygga en helt ny raket. Minuten efter att den andra stigit så gigantiskt till skyn, fanns det bara förvriddet skrot kvar.

Raketgruppen Pyro i Braås är en ideell ungdomsförening som sysslar med att bygga och utveckla raketer och är anslutna till SMFF. Föreningen är också ansluten till Youth and Space, den internationella organisationen som har sitt säte i Paris, som även 26 andra länder tillhör. Pyro har ungefär 50 medlemmar, de flesta i åldern 16-18 år, som de lär både fysik, kemi och aerodynamik. Föreningen sysslar även med Deltaflygning och en del andra flygtekniska frågor.

Klubben skall nästa år bidra till internationella kongressen i Köpenhamn med en prototypmotor som drivs av flytande syre och fotogen. Datorn kommer allt mer in i bilden och snart har man tillgång till egen radaranläggning och en stor föreingslokal i ett skyddsrum på 175 kvadratmeter.

Föreningen startades 1978 av Jonas Grahn och Christer Gustavsson som då tidigare hade sysslat mycket med denna slags verksamhet och man hoppas nu få lite anslag från staten till detta nya projekt.

Youth and Space
Raketgruppen Pyro
c/o Jonas Grahn
Box 15
36042 BRAÅS

tel, 0474-30348
0474-30400

Mfn synar

FUJI 15 (VS BB)

Ännu en överraskning på motorfronten. Eller den som söker, den finner. I sökandet efter motorer till F1C projektet dök denna motor liksom fram av slumpen. Valter Johansson kontaktades och han sände en för test.

Det första som jag upptäckte var att trottelarman var av. En inte liten dum konstruktion när man använder nylon till arm.

Nästa nackdel kom fram när jag ville ha en ny arm, för att kunna köra den som RC motor. Det fanns inte några reservdelar alls enligt RC Center i Jönköping. Med det låga priset är det bättre att köpa ny motor enligt den jag talade med. Detta gjorde att jag totalt tappade intresse för att köra den med trottelt. Och svarvade ett vanligt insug till den i stället. Med ett vanligt genomgående förgasarrör. Hålets innerdiameter blev ganska stort eller 8 mm. Trycknippel sattes dit, då den troligtvis inte skulle orka suga i sig soppa själv. Plats finns för nippel.

Det är nu så att en ny trotteltarm är lätt att tillverka själv. Något som ev. köpare bör tänka på då konstruktionen av vassättningen spränger material som nylon. Dural skulle sitta mycket bättre.

Man kände igen motorn direkt. Typiskt Fuji. Den har sett likadan ut sedan jag började modellflyga för över 20 år sedan. Har en gammal hemma och jämförde. Samma typ av gjutning, inget baklock utan främre delen med kullagren delas från resten av vevhuset med 4 skruv.

Så plockades motorn isär. Första glädjen kom när jag upptäckte att alla skruv hade metriska gängor. Tänk när andra japaner fattar vitsen med detta. Nästa glädjefnatt kon när vevstaken kollades in. Vilken bit. Kollade direkt storändan på en Rossi-axel, där den passade, men kom ner igen när hållavståndet inte stämde. Stabilaste staken hittills på en tvåhalva. Likaxå vevaxeln. $\varnothing 11$ i grovänd- en och $\varnothing 6$ framtill och gängad M6.

Propellermedbringaren framtill går över lagret, vilket åtminstone hindrar större partiklar att hitta in till främre lagret, med längre livslängd som följd. Bakre lagret av stabil dimension. Får hoppas det är av standardtyp.

Motorn är försedd med Fujis IBS portning, vilket står för inner bypass schneurle. Detta innebär att portarna är utfrästa inuti fodret, där kolven bildar ena väggen på porten. Någon fläns på toppen av fodret finns inte utan "rörbiten" bottnar i vevhuset. Kolven vänder bara halvmillimetern från toppen av fodret. Topplocket är standard idag, kupolformat med ett plant band runt omkring. Avsedd för gängade plugg.

Med följer en ljuddämpare som faktiskt fungerar bättre än väntat och som inte tar ner varvet allt för mycket. Exakt hur mycket vet jag inte, då den bara satt på under inkörningen och en tank med dom testpropellrar som avslutade inkörningen.

Finishen på motorn var mycket fin och dom bearbetade ytorna likaså. Inga partiklar eller grader kunde påträffas inuti motorn. Efter hopsättning och lite soppa i kändes den fin.

Motorn försågs med en Rossiplugg Nr5 och inkörningen startades. Lite trög första gången, men sedan startade den snällt varje gång och det var inte ofta startapparaten användes.

Efter ca en timmes körning var det dags att testa den med lite olika propellrar. För att få jämförande värden, så användes samma som i testet av Fox 15. (Mfn 5-80) Motorn lät inte ansträngd på någon propeller och varvtalen stämde nästan exakt med vad Foxen presterade. Foxen var lite bättre på stora propellrar, Fujin på mindre.

Propeller	Fox	Fuji
Lars-G 7x4	23000-	22500+
Lars-G Verbitsky 7 1/8x3	23500+	23500+
Lars-G Köster 7x2	26000+	26500
K&W Cox 7x3½	23500-	23500-

+ och - är lika med dom hundratals varv som inte går att läsa av ordentligt. Ex. 23000- är något bättre än 22500+. Se Lars-G 7x4.

Foxen visade bättre värden nu än i förra syningen. Den enda skillnaden är att en högkompressionstopp för FAI soppa är monterad denna gång.

Priset på motorn låg när jag fick den på 170:-. Kan ha höjts sedan dess. Det är definitivt ett mycket bra pris för en motor med dessa prestanda. Men.

Är det ett bra pris med tanke på den dåliga reservdelsförsörjningen. Lager kanske går att få tag i, men nålar, förgasare och vevstakar som dom flesta får byta då och då.

Avgörandet har du själv.

Lars-G

ECG Drive

Detta är en s.k Glow driver. Tillverkad i Norrköping av Lajos Bisak. Lika bra att säga det med en gång. Den fungerar bra hittills bra i dom prov jag gjort.

Drivern levereras i påse ... Jo men. Det ser ut som en byggsats, men allt är färdigt för användning. Om man nu vill ha det så. Vilket man inte vill, vilket är avsikten med det hela.

Många modellflygare gör idag boxar där allt finns, startapparat, ackar mm. mm. En färdig driver kanske inte passar in så bra. En av orsakerna till att jag själv inte byggt någon box ännu. Ett annat är att Ulf har en som fungerar för 2. För dessa som bygger boxar är Lajos driver perfekt. Man sätter prylarna där dom är mest ur vägen, medan instrument, säkringen, vredet och sladdarna kommer där dom är bäst placerade.

Eftersom min fältlåda inte är färdig ännu och flygningen ligger lågt just nu, så får den fältmässiga bedömningen komma i vår. Men det går ju att prova funktionen hos apparaten ändå.

ECG Drivern jobbar med höga frekvenser. Det verkar vara inne för tillfället. Detta hörs tydligt som ett pipande när man kopplar till glödstiftet. Pipet tycker jag fungerar bättre som indikering på en hel plugg än vad instrumentet gör. Men det har den gemensamt med min gamla driver också.

Att se en lampa i solljus är inte lätt.

I den lapp som medföljer står en hel del om vad elektroniken kan göra. Men som bruksanvisning är den värdelös. Gör om den Lajos.

En del av det drivern klarar av att göra går inte att kolla i "bänk". Det måste man ut för att göra. Ex. det automatiska fråns- och tillslaget. Man behöver inte ta bort glödstiftsklämman förrän motorn är rätt inställd. När motorn fått rätt arbetstemperatur stänger apparaten av sig själv. Och sätter på sig själv om motorn går ner i temp, ex. går rikt på soppa. Denna automatik skall kollas in till våren.

Men i övrigt fungerar allt perfekt. Jag provade den ut med lösa ledningar i påsen och det gick alldeles utmärkt att starta motorer fulla med soppa. Jag tycker förresten att en driver är viktigare än en startapparat. Dom flesta motorer går bra att starta för hand med en driver, medan en startmotor inte gör mycket nytta på en sur motor utan driver.

Ett 15-tal olika stift har kollats. Först har rätt temp vridits in, sedan har stiftet fyllts med soppa och vips så försvinner soppan med ett fräsande. Precis så fungerar det inuti motorn också. Att ett så stort antal stift kollats, beror på att olika stift liksom gör olika motstånd. En del glöder knappt synbart om man kopplar till 1,5 volt, medan andra glöder något enormt. Detta ställer man in med en vridpotentiometer. En graderad platta finns, så man kan kolla om något ändrat sig på vägen.

Dom flesta pluggar höll sig runt 5-7 på skalan, som går från 1-11. Det finns med andra ord gott om marginaler för dom flesta på marknaden förekommande pluggarna.

Intresserad? I så fall kontakta Lajos Bisak

Priset är 199:-
Skolgatan 23/524
602 25 Norrköping
Tel: 011/120678

Lars-G

VARNING

för propellrar!

Det är ett stort misstag att nonchalera riskerna när man kör med modellmotorer. Även den minsta motor kan förorsaka svåra ögonskador när olyckan är framme. Det gäller att alltid vara medveten om att det har inträffat allvarliga skador, även dödsfall, bland modellflygare. För inte så länge sedan inträffade en tragisk olycka i Frankrike: En RC-flygare stod och varvade upp sin motor. Plötsligt gick ena bladet av i navet och träffade honom i mellangärdet. Stora kroppspulsådern slets av och han dog på fläcken. Hur kunde detta ske? Enligt en uppgift var det fråga om en kolfiberfylld propeller, möjligen av nylon. Troligtvis inte epoxy med kontinuerliga fibrer. Hur som helst så kan en modern motor lätt få upp en propeller i oanade spets hastigheter och står man då i linje med propellern tar man stora risker.

USA har en lagstiftning som ger en skadad konsument rätt att stämna tillverkaren av en farlig produkt till stora skadestånd. Argumentet är då att tillverkaren försummat att informera om hur man ska hantera hans produkt för att skador ska kunna undvikas. När man köper Top Flite propeller så finns numera ett instruktions- och varningsblad i varje ask. Då det är viktiga ord och då kanske inte alla förstår hela texten så följer här en direktöversättning:

INSTRUKTIONS- OCH VARNINGSBLAD:

Hur man ska använda propellrar säkert och riktigt. Om man inte läser och följer dessa instruktioner eller om man slarvar eller gör fel så kan det resultera i allvarlig personskada.

- 1 För att få rätt diameter och stigning på propellern, så kan man ta reda på vad motortillverkaren rekommenderar eller följa det som står i den propellertabell som Du kan få gratis hos din handlare eller från Top Flite.
- 2 Montera propellern med den kurvade sidan mot dig. Dra åt propellermuttern ordentligt och använd en nyckel av rätt storlek för detta ändamål.
- 3 När du startar motorn, se till att alla åskådare är minst 6 meter bort och inte i linje med den roterande propellern.
- 4 Håll fingrarna borta från propellern så mycket som möjligt använd "chicken stick" (stav i halv-hård plast) eller elstart, följ instruktionerna som medföljer respektive produkt.
- 5 Håll ansikte och kropp ur linje med propellern när du startar och kör med motorn (varför: Se ovan).
- 6 Stå bakom den roterande propellern när du ställer in motorn.
- 7 Stanna motorn genom att stänga av bränsletillförseln eller följ motortillverkarens instruktioner. Använd INTE händer, fingrar eller någon annan kroppsdel. Kasta INTE in någonting mot en roterande propeller.
- 8 Släng alla propellrar med hack, repor eller sprickor eller något annat tecken på slitage eller skada. Du får ALDRIG reparera, ändra, fila eller böja en propeller. Normala motorvibrationer kan göra att propellern lossnar. Kontrollera och drag åt före varje flygning.

ANDRA FÖREBYGGANDE ÅTGÄRDER:

- A Använd skyddsglasögon när du startar och kör motorn.
- B Kör inte motorn över löst grus eller sand. Propellern kan då suga upp och kasta iväg stenar i ansiktet eller i ögonen.
- C HÅLL DIG IFRÅN PROPELLERN: Annars kan löst sittande kläder sugas in, tex skjortärmar, slipsar, halsdukar eller också kan lösa föremål falla ner i propellern från någon ficka, tex pennor, skruvmejslar mm.
- D Se till att glödstiftsklämman sitter säkert så att inte den eller sladden kan hoppa av eller på någotvis komma in i den snurrande propellern.
- E Om du använder sinner, se då till att dess kanter INTE ligger emot propellern.

SPECIELLA VARNINGAR OCH INSTRUKTIONER FÖR NYLONPROPELLRAR:

Nylonpropellrar påverkas av luften fuktighet och ifall de blir för torra, så blir de spröda och går sönder (Anm mycket riskfyllt vintertid). Eftersom vattenhalten kan variera avsevärt från tillverkningsstillfället, ska du göra enligt följande:

- 1 Koka varje nylonpropeller i vatten 30 minuter innan de används första gången. Vattnet ska täcka hela propellern. Koka utan lock och låt propellern ligga i tills den har svalnat.
- 2 Du kan sätta till någon lämplig färg, batikfärg eller för att kunna skilja kokta och okokta propellrar åt.
- 3 När du använt propellern, skruva bort den från motorn, vira in den i FUKTIG pappershanduk eller trasa och stoppa sen ner alltihop i en vattentät plastpåse och knyt igen.

TOP FLITE MODELS, INC
Chicago, Ill 60639, USA

En personlig reflexion: Låt bli nylonpropellrar för motorer större än 2,5 cm³, använd träpropellrar !!!

Flyg försiktigt!

Sven Pontan, Handens MFK

TYCKARE

Sjuttioalet har varit konfrontationens år i svenskt modellflyg – måtte åttiotalet bli tillnyktringens och samförståndets årtionde! Som hobbyjournalist kan man inte annat än beklaga mycket av det som hänt inom svenskt modellflyg de senaste åren, och jag är säker på att många av landets modellflygare håller med mig. För nu har vi kommit så långt i söndringens tid att Sverige börjar bli känt i utlandet på ett löjeveckande sätt! Jag vet det från muntliga kontakter med internationellt modellflyg, och jag har också påtagliga dokument som tyvärr säger samma sak.

Så jag skulle vilja vädja till ledarskapet inom Sveriges båda riksorganisationer SMFF och SRI – stoppa konfrontationen! På kort sikt var den kanske nödvändig, men nu börjar den bli livsfarlig för vår hobbys rykte både utomlands och inom landet.

Ta lärdom av svenska landslaget i Standoff-skala som nådde världstoppen med samarbete, samtränning och kunskaper. Tag varning av alla chanser vi missat genom personliga strider, uteslutningar, ovilja till att förstå och för låta förseelser.

Låt oss bygga flygplan, flyga och tävla istället för att diskutera, utesluta och resa runt på konferenser och gråla på varandra. Låt SMFF och SRI arbeta på var sitt sätt och ta vara på alla tillfällen där de båda organisationerna kan samarbeta för modellflygets totala välfärd. Radio- lin- och friflyg har kommit för att evigt stanna kvar med alla sina variationer. Acceptera det, alla förespråkare för den egna grenen och tro inte att ni gör något gott genom att sabotera tillvaron för någon annan gren. Tror ni idrotten som helhet skulle vinna på om sprinterlöparna förutsatte existensberättigandet för kulstötning? Både radioflygaren med sin kostsamma utrustning och tonåringen med sin linkärna bidrar till att hobbyn blir mångsidig och kan locka olika kategorier till modellflyget. Den som sprider elaka kommentarer om andra grenar, medvetet motarbetar dem i klubb- eller ledarbete eller underlåter att skaffa sig kunskaper om dem sällar sig till skaran som river ner, ökar splittringen och får ungdomarna att flyg hobbyn. Välj själv om du vill tillhöra den kategorin!

Låt oss träna för tävlande eller söndagsflyga, arbeta för nya radiofrekvenser och flygfält, ordna utställningar och shower. Låt oss inträda i föreningar istället för att utträda (jag tänker själv stödja både SMFF och SRI) och låt oss samarbeta istället för att söndra! 80-talet behöver den andan, inte bara inom modellflyget.

Bo Gårdstad

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



hjelmerus



Upphovsmannen till F1A flygarnas statustävling nr 2, Sven Hjelmérus. (UT år nr 1)

Hjelmérustävlingens historia.

Vet Du varför MFK Linköping årligen arrangerar tävlingen Sven Hjelmérus Memorial? Om inte så läs det här!

Svenskt modellflygs födelseår brukar man sätta till 1934 då Stockholms modellflygklubb Vingarna bildades. Redan på 30- och 40-talet visade Sverige att man var en av världens främsta modellflygnationer, vilket alla fina tävlingsresultat vittnar om. Wake-klassen (eller F1B som den numera heter) var på den tiden den mest attraktiva tävlingsklassen då den hade den största internationella betydelsen.

År 1937 bildades MFK Linköpingseskadern, LEN. En modellflygare, som blev LEN:s ankare i starten, var Sven Hjelmérus. Han var en mycket flygsinnad person och experimenterade med det mesta som hade med flygning att göra. BL.a byggde han en "riktig" glidare (föregångaren till dagens segelflygplan) redan 1936. Vidare experimenterade Sven med racermotorer, autogiros, sjöflygplan, flygande skalamodeller etc. 1939 blev han modellflygare på allvar och redan året därpå tog han sitt första svenska mästerskap. Det blev SM-seger även åren 1941 och 1942. Hans specialklass var S2 (föregångaren till F1A) och han vann nästan alla S2-tävlingar han ställde upp i. Att han även var en skicklig motormodellflygare visade han 1942 då han blev svensk mästare i klass M2. Ingen vet var det hela skulle ha slutat för modellflygaren Sven Hjelmérus men ödet bestämde att han skulle gjuta flygdäddan då han, som spanare, störtade under krigsåren.



Prissamling hemma hos Hjelmérus. OBS! Mikrofilmare och diplom från Östergötlands Modellflygförbund.

Vi i Linköping vill bibehålla minnet av denne mycket skickliga modellflygare genom att arrangera den årligen återkommande tävlingen "Sven Hjelmérus Memorial". Tävlingen instiftades år 1964 och ett ständigt vandringspris (en buckla på 65 cm) sattes upp av dåvarande Linköpingseskadern. Eftersom Sven Hjelmérus specialklass var S2 (nuvarande F1A) så bestämdes att tävlingen enbart skulle omfatta denna klass. När Linköpingseskadern tre år senare organiserade sin verksamhet i tre fristående sektioner (radio, lina, friflyg) föll det på friflygsektionens ansvar att svara för att tävlingen kom att arrangeras. År 1974 delades ursprungsklubben i tre fristående klubbar och det föll sig då naturligt att förutvarande friflygsektionen, som kom att kallas MFK Linköping, övertog vandringspriset och fortsatte att svara för arrangemangen.

Glädjande nog brukar tävlingen vara mycket välbesökt och vi får hoppas att så blir fallet även i fortsättningen. I år var t.ex 53 tävlande anmälda trots att vi veckan innan flög SM på samma plats. Det kan nämnas att några av dagens tävlande har personliga minnen från tävlingar där Sven Hjelmérus deltog.

Tävlingen har flugits 16 gånger hitills. År 1971 blev det hela inställt trots att inte mindre än fem försök gjordes. Det året var vädrets makter verkligen inte på vår sida. Den långa rader av segrare ser ut som följer:

1964 Dick Wiklund MFK LEN,
1965 Gert Nilsson, Hässleholm
1966 John Pettersson Hässleholm
1967 Jan-Olle Åkesson, AKM
1968 Lars Larsson AKG
1969 John Pettersson, Snapphanarna
1970 Lars Larsson, AKG
1972 Nils Wallertin, AKG
1973 Claes Mårtensson, AKM
1974 Claes Mårtensson, AKM
1975 Nils Wallertin, AKMG fft
1976 Per Qvarnström, Fladdermusen
1977 Jan-Erik Andersson, AKM
1978 Inge Sundstedt, Borlänge MSK
1979 Håkan Broberg, Borlänge MSK
1980 Lars Larsson AKMG fft

Vem blir 1981 års vinnare??

Bo Jansson

HJELMERUS 1980.10.05

MFK Linköping gjorde det igen.

Ännu ett bra arrangemang.

Och detta veckan efter det man stått bakom ett mycket fint SM arrangemang.

Och inte nog med detta. Vädret var bra denna helg också. Inte så lungt, varmt och soligt som helgen innan, men vindstyrkan var som mest 3-4 m/sek.

Termikaktiviteten var också helt annorlunda. Vissa flytområden kom i 5:e perioden, men i övrigt var det trånga blåsor, som krävde bra utsorterade modeller. En missad urkoppling eller missad piggybackning betydde oftast att modellen ramlade ur.

Att HJELMERUS har status märktes. 50 anmälda och 46 till start. En vecka efter SM. Det är bra det.



Hans Lindholm lyckades inget vidare i år. Han var ju 4:a sist.
Foto: Lars-G



Ulf Carlsson försöker lära sig mera om F1A av Håkan Nilsson.
Foto: Lars-G

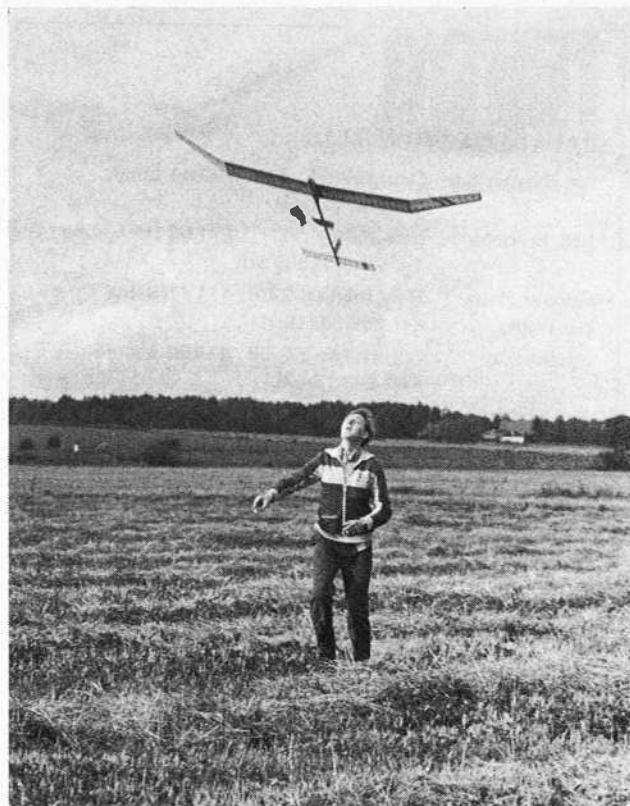


Jan Johansson flyger även F1A. Nu blev det inte mycket tävlingsflyget. Men trimma gjorde han hela dagen.
Foto: Lars-G

Standarden på F1A har höjts betydligt på bara några år. Dom som prenumererade på topplatserna för några år sedan har fått det jobbigare än någonsin för att hålla till i toppen. Klassen på tävlingen var så hög att inga namn direkt sänkades oavsett tidigare resultat. Mycket positivt.

Efter 2 perioder hade 18 man 2 max, med Nisse Gustavsson en förarglig sekund efter. Sju av dessa missade i 3:e. Av de 11 återstående försvann en i 4:e, arrangörsklubbens Bengt Pettersson.

10 man med 4 max inför sista start, som började med ett stort område med lyft. Det området gick undertecknad upp i på skottet, snurrade några varv i fin luft och lade av. Inte en enda var vaken på det lyftet. I min startgrupp hade vi 3 av dom 10 med 4 max: Lasse Larsson, Anders Persson och Håkan Nilsson. Lasse gick upp som 4:a i gruppen när det var riktigt dåligt. Men han är nu sån att finns det inget vid startområdet, så finns det någon annanstans. Iväg i sidled några hundra meter. Efter en kvart kom lyftet. Och så var Lasse klar för fly-off. Junior-



Håkan Broberg släpper för Inge Sundstedt.
Foto: Lars-G



Björn Ehn, Blir bättre och bättre. Trots att han väl kan räknas till nybörjarna. 4 max denna dag.
Foto: Lars-G

erna Bernt Skarin - Linköping och Fredrik Hallgren - Gameln hade redan satt 5:e liksom Mats Rosling - Uppsala och Gunnar Holm - Solna.

Anders Persson gick på långt åt andra hållet och fixade 5:e maxen också. Det blev inga fler till fly-off.

Håkan Nilsson gick sist i gruppen och hade inte mycket under den kvart som var kvar. När det var en minut kvar låg modellen högt på varvet och han gjorde en snygg koppling. Men det räckte inte. 8 sekunder fattades.

Björn Ehn - Axvalla ftt missade rejält och fick 110 sek. Junioren Mikael Holmbom - Skvadern fick 136 sek och Håkan Broberg missade en piggybacking med några tiotal meter i andra startförsöket. Fick 174 sek. I första startförsöket gick han på pumpen mot en junior som inte brydde sig om storstjärnor. Håkan drog sig medvetet in i en linkorsning och då brukar det vara så att den starkaste vinner. Nu var junioren så pass hård att han drog ner Håkan istället. Synd om Håkan, men härligt att se flygare som tar för sig i sådana situationer.

Fly-offen blev en spännande historia. Jag har aldrig sett ett sådant intresse från icke inblandade inför en fly-off i Sverige.

Snabbast iväg var Fredrik Hallgren, som snabbt vände och låg i fin position bakom resten. Lasse Larsson gick också snabbt bakom, men modellen ville inte runt och han drog i marken. Inte hårt,



Agne Hammar har på senaste året flugit stabilt och bra.
Foto: Lars-G



Det ville sig inte för Bror Eimar i denna klass. Modellen gick lite konstigt ibland.
Foto: Lars-G



Ulf Carlsson och Lasse kollar om fotografens reparation håller för sista fly-offen.
Foto: Lars-G

men så olyckligt att kroppen gick av. Fram med reserven. Under tiden kopplade Bernt Skarin, Fredrik hallgren och Anders Persson. Anders fick svagt flyt för 197 sek. Fredrik gjorde dagens snyggaste koppling i absolut ingenting. Det blev 148 sek. Bernt floppade rejält, 86 sek.

Mats Rosling och Gunnar Holm låg ganska nära varandra, men det såg inte bra ut. Skulle Anders 197 sek, räcka? Dom flesta trodde så. Lasse hade tagit fram reserven och stack iväg för att hitta något någon annanstans, när dom andra inte kände något. Det lönar sig ibland att utnyttja hela kvarten. Lasse lade av modellen 300 meter framför dom andra ca 2 min före slutet. Han låg dock så snett i vindriktningen att dom inte kunde nå honom. Men lyftet kom även till dom andra 2. Och alla klarade 4 min ganska lätt.

Medan Lasse och Ulf hämtade modellen, limmade jag ihop Lasses bakkropp. Hot Stuff och några balsabitlar borde hålla för en flygning i alla fall. Det blev 2, då Lasse drog en trimstart för att känna hur den gick på linan. Han tog ner den, justerade lite och så var det dags igen.

Lasse var snabbt iväg och var direkt bakom dom andra. Ett varv senare var han ca 100 meter bakom Perfekt för piggybacking. Mats lade sig mellan Lasse och Gunnar. Så gjorde Lasses modell ett högt varv



Lasse Larsson med vinnarmodell.
Foto: Lars-G

på linan. En snygg koppling i bra luft. Mats försökte hänga på med en medvindstart, men hann inte ikapp. Men minuten senare kom det mer fin luft. Gunnar och Mats var i samma luft även denna gång.

Lasses modell landade efter 3,37. I depån diskuterades livligt om dom andra skulle klara det. Modellerna skiftade positioner under flygningen. Ibland var Mats modell högst, ibland Gunnars. Så landade dom då. Spring till tidtagarna. 3,36 för Mats, 3,36 för Gunnar. Snacka om jämnt. Nu var det för sent och ingen kände för en fly-off till för att skilja mellan Mats och Gunnar. Det fick bli 2 2:or.

Lasse skev historia i och med vinsten. Först med 3 inveckningar i den stora och i mångas ögon fula, men åtråvärda, pokalen.



Mats Rosling inför Fly-off. Delad 2:a.
Foto: Lars-G



Fredrik Hallgren i koncentration inför fly-off.
Inte hjälpte det.
Foto: Lars-G



Håkan Nilsson kollar sin flygning medan fader
Gösta väntar på sin tur.
Foto: Lars-G



Gunnar Holm förbereder sig inför fly-off.
Foto: Lars-G



Anders Persson gjorde en fin tävling med 5 max
och en 4:e plats.
Foto: Lars-G



Bernt Skarin från Linköping inför fly-off.
Foto: Lars-G

MFK Linköping skall ha ett stort fång rosor för detta arrangemang. Fortsätt den inslagna vägen.

Så var det Påvermästerskap i F1A också. Då Anders Persson räknas som F1A-flygare som flyger F1C, var han inte kvalificerad i detta sällskap. Eddy Astfeldt vann mästerskapet med 748 sek, före Lars-G Olofsson 613, Ulf Carlsson 607, Hans Lindholm 591, Dag Forsén 522 och Lars-Gunnar Lind-

blad med 397. Saknades gjorde bl.a "Kola" som lovat spöa oss andra.

Devadede

Lars-G



SM

Del av Depån.
Foto: Lars-G

SM i Friflyg 1980

Klass F1A, F1B, F1C

Det var länge ovissst var årets SM i friflyg skulle avhållas. När tävlingskalendern gjordes fanns ingen villig arrangör. Under våren och sommaren sökte grenstyreslen med ljus och lykta efter hugade spekulanter till arrangemanget. Våra största klubbbar förklarade att man inte hade kapacitet för en tävling av detta format. Även distriktsförbunden tillskrevs men endast ett av dessa behagade svara, visserligen negativt men man bemödade sig dock med att lämna ett svar vilket alltså övriga distrikt inte gjorde. Inför hotet att det inte skulle bli något SM och diverse övertalning förklarade en av våra minsta friflygklubbbar, MFK Linköping sig villiga att åta sig arrangemanget under förutsättning att flygfält ställdes till förfogande samt att man fick hjälp med funktionärer. Kontakt togs med FK Gammen som ordnade flygfält och därmed var det hela igång. I inbjudan till SM klargjordes arrangörens behov av funktionärer och glädjande nog förstod de flesta klubbarna allvaret i situationen och anmälde funktionärer i tillräcklig utsträckning.

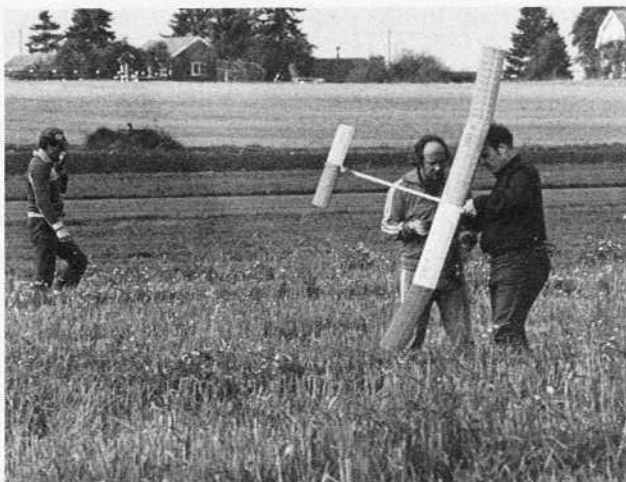
Lördagen den 27 september när de svenska friflygarna så samlades för att göra upp om SM-tecknen möttes de av ett helt underbart väder. Sol, varmt och helt vindstilla. Det var så lugnt att arrangörerna hade svårt att välja den bästa startplatsen eftersom någon markerad vindriktning inte fanns. Efter att ha skiftat startplats efter andra perioden kom vi dock rätt.

Det stod redan från början klart, med hänsyn till vädret, att vi för att kora en segrare i de olika klasserna skulle tvingas tillgripa fly-off. Ingen hade dock kunnat förutse att det skulle bli en fly-off av kolossalformat. När de fem ordinarie perioderna var till ända hade inte mindre än 17 man varav 4 juniorer full tid i klass F1A. I klass F1B hade 6 man varav 2 juniorer och klass F1C 3 man lyckats uppnå maxtid. Aldrig tidigare har det vid ett SM varit så mycket folk i fly-off. Intressant är att med något undantag när så hade hela det svenska landslaget, som nyligen kommit hem från EM i Jugoslavien, flugit full tid. Ett tecken på att vi i år hade ett starkt landslag.

I första fly-off i klass F1A (4 min maxtid) avgjordes juniorernas kamp. Den ende som flög full tid var Solnaflygaren Thomas Weber som därmed slutade som svensk juniormästare år 1980. Silvermedaljen kneps av Mikael Holmbom från Skvadern med 183 sek. Trea blev nästa Solnabo nämligen Thomas Hammar med 176 sek medan Jan Pettersson från Linköping hamnade på fjärde plats med 171 sek. Dessa fyra hade alltså klarat av konststycket att klara 900 sek och det visar att vi håller en mycket hög och bra standard på juniorsidan. Närmast efter dessa följde i tur och ordning Thommy Rehnström Gammen, Ingemar Johansson Fladdermusen och Bernt Skarin Linköping.

F1C depån i morgonsoldis. Eddy Asfeldt gör sin första start.
Foto: Lars-G





Gösta Nilsson hjälper Rolf Svensson med problem medan Ingvar Sares dysters vandrar mot depån.
Foto: Lars-G

Bland seniorerna var det inte mindre än sju man som klarade även fyra minutersmaxen. Det var Lasse Larsson AKMG, Holger Sundberg och Mats Rosling Uppsala, Inge Sundstedt och Håkan Broberg Borlänge, Agne Hammar Solna och Per Qvarnström Fladdermusen. Nu var det då tid för femminutersfly-off och minsann klarade inte tre man av även detta. Det var Lasse, Håkan och Inge. Att ingen av dessa skulle orka upp till max i sexminuters-fly-off förstod nog alla eftersom klockan hunnit bli så mycket och termikaktiviteten hade avtagit. Här gällde det att hitta eventuellt kvarvarande flytområde. Nu visade Inge, det vi redan visste att hans modeller flyger sagolikt fint utan någon nämnvärd hjälp. Det blev också han som drog det längsta strået med fina 210 sek. I kampen om andra plats mellan Lasse och Håkan trodde nog de flesta att Lasse skulle stå som segrare men alls icke det blev Håkan med 175 sek före Lasse med 163. Guld- och silvermedaljerna till Borlänge genom Inge Sundstedt och Håkan Broberg. Göteborg genom Lasse Larsson blev trea. Efter dessa följde Holger Sundberg, Mats Rosling, Agne Hammar och Per Qvarnström.



Anders Håkansson och John Pettersson kollar väder och modeller.
Foto: Lars-G

I klass F1B avgjordes juniorernas fight redan i första fly-off. Den som där var värst och därmed slutade som svensk juniormästare var Thomas Dahlström Nimbus med tiden 174 sek före Per Wittsäter Gamen med 140 sek. Trean, en annan "Nimbusare", Lars Lindén var 16 sek från fly-off medan fyran kometen från Härnösand Olie Green var ytterligare 2 sek sämre. Efter dessa fyra följde Solnagrabbarna Mats Jansson och Jan Johansson.

Av seniorerna var det ju fyra man som hade full tid och det var ytterst rutinerade flygare som slogs om medaljerna. I första fly-off föll två av dem bort och det var Lennart Flodström AKMG med 182 sek och Jan Zetterdahl, Solna med 165 sek. Det blev då tredje resp fjärde plats för dessa två. För "Flodas" del betydde det ytterligare 1 poäng i jakt- en på Stora Grabbars Märke. Nu fattas bara 1 ynka poäng, så kom igen Floda. I guldstriden blev det



20-årsjubileum för Inge Sundstedt, Borlänge, MSK. Han vann segelmodellklassen 1960 också.
Foto: S-O Lindén



Anders Håkansson överlämnar vandringspriset som han satt upp i F1B-junior till Thomas Dahlström, Nimbus.
Foto: S-O Lindén

Bror Eimar Solna med fantastiska 258 sek som var värst före Lennart Hansson AKM med 195 sek. Efter dessa följde på delad femte plats Björn Söderström Solna och Anders Håkansson AKM.

Bland F1C-flygarna lyckades tre man flyga fullt och även här skulle det till fly-off för att kunna kora en vinnare. Nu är det inte så lätt att skilja "power-flygare" åt. Det gick inte i fyraminuters-fly-off där alla maxade. Lika gick det i femminuters medan ett avgörande kom till stånd i sexminuters. Den som slutligen stod som segrare var Ulf Carlsson AKMG med 246 sek före Julle Åkesson Fladdermusen med 224 sek. Trean blev Lars-Gunnar Lindblad Eskilstuna med 176 sek. På fjärde plats blev Kjell Johansson Solna som gjorde comeback efter flera års bortovaro. Välkommen tillbaka Kjell! På femte plats landade Eddy Astfeldt Eskilstuna. Den ende deltagande junioren Dag Forsén Gamen blev sexa och distanserade rejält sådana storheter som Hasse Lindholm och Lars-G Olofsson.

I lagtävlingen lyckades Solna MSK bärga guldpeng- en genom sitt lag 2 som var så lyckligt hopkomponerat att man uppnådde maximala 2700 sek. Laget bestod av Gunnar Holm, Agne Hammar och Jan



Bror Eimar krönt sina framgångar i FIB-"Wake-field" med en SM-seger.
Foto: S-O Lindén

Zetterdahl, På andra plats kom MFK Nimbus med 2618 sek före FK Gamen lag 1 med 2604. Delade på fjärdeplatsen gjorde Uppsala FK lag 1 och AKMG fft.

Sammanfattningsvis kan sägas att det blev ett mycket lyckat och uppskattat SM som gynnades av fint väder.

Bo Jansson

KLAGOMÅL

kommer in till tidningen då och då. Nu har det kommit många med samma innebörd. Folk som vill att det skrivs något om den dåliga stil vissa tävlande och klubbar visar, genom att inte stanna över prisutdelningen.

Jag håller helt med dom som skrivit. Visst finns det skäl att någon gång sticka på direkten, men inte att göra det tävling efter tävling. Vissa arrangörer har tröttnat på att ta tillvara priser åt folk som har åkt hem och komme i fortsättningen att hoppa över dessa helt enkelt.

Bra ide. Det innebär att någon eller några längre ner i prislistan får med sig ett minne från tävlingen i fråga. Det borde alla arrangörer följa, så kanske åtminstone några stannade kvar.

Det finns en annan sak som kanske inte många har tänkt på. Prisutdelningen är faktiskt en av de få tillfällen till direktinformation som ges. Grenstyrelsen har utnyttjat detta på tävlingar i år. Och även andra som vill nå ut med något kan ju göra det på ett bra sätt.

Så ta och tänk om. Stanna den tid som arrangörerna vill ha er kvar. Det ser om inte annat trevligare ut. Oftast rör det sig inte om någon längre tid.

Lars-G

ROCCA OM F1C

Mario Rocca, Världsmästare 1979, studerade ryska F1C modeller noga vid EM -80. Här nedan hans synpunkter på vissa delar.

1. Fällbar propeller. Ryssar, ungrare och andra från öst måste ha mycket bra motorer, för att få ut ett snabbt steg ur denna propeller. Är vinsten i glid bättre än höjdförlusten i steg med en fällbar prop?
2. Motorer. 26500 v.p.m med 180x75 mm fällbar prop. Rossi vevhus, hemgjorda vevaxlar $\varnothing 12$ mm och vevstakar. Kullager bättre än fabriakens. Min bästa motor gjorde 500-100 varv mindre med den ryska propellern.

3. Super tryck prylar. 3, 4 eller 5 grader eller det flygaren tycker passar honom bäst. Flood-off och broms när modellen fortfarande är i vertikalt läge. Och 1 sek senare ett super tryck som varar 1 sek. Därefter glidläge. Detta gör 20 meters höjdvinst efter motorstopp och är säkert och lätt att få samma gång efter annan.
4. Konstruktion. Egentligen inget nytt sedan VM-77. Balsa-aluminium plankning på vinge och stabbe. Stabbytan har dock minskat till omkring 6 dm².

Till ovanstående kan nämnas lite om det "snack" som Sharin och undertecknad hade i Danmark. "Snack" = det vi kom fram till efter att ha använt dom språk vi kunde, vilket inte stämde mycket, och händer, papper och penna. På mina anteckningar finns en skiss på hur dagens modeller i stort sett ser ut. På motorsidan har Rocca fått fram samma sak, men troligtvis kör dom även med AAC foder. Aluminium - aluminium - krom. Kullagren kommer faktiskt från Sverige. Både $\varnothing 12$ och $\varnothing 6$ som är främre lagrets inre dim.

Lars-G

MERA WAKE-UP.

Följande hör ihop med ritningen av Lennarts Wake, som fanns med i Nr.5-80.

Efter lång tid har jag nu äntligen lyckats fästa Wake up på ritpapper. Jag hoppas att materialet duger att publicera i Modellflygnytt, att väcka tankar och kanske inspiration hos somliga, gamla och nya gummivridare.

Jag tycker att skisserna talar för sig själv, dvs att min uppfattning om modellflygande är att flygplanen så lite som möjligt skall råka ut för mekaniska felaktigheter. Således har Wake up som enda rörliga del sin fällbara propeller, allt övrigt sitter där det sitter!

Profilen för vinge och stabilisator har jag tyckt skall se ut som de gör, dvs tävlingen tunn vingprofil, cirka 6% lite drygt, ganska hög välvningslinje, också cirka 6%, högsta punkt cirka 30% och högsta valvpunkt på undersidan vid 50-55%. Allt detta passande till ett Re-tal på 42000, enligt de stora pojarna Benedek, Schmitz, Schwartzback, Isacson, för att nu nämna några. Resultatet är en vinge som flyger stabilt i vindhastigheter från 0 till 12 m/sek.

Konstruktionen är enkel, dock måste man se till att urtagen för balkarna i spryglarna göres med stor noggrannhet, den tunna profilen tillåter inte limfickor eller "luftgropar". Självkärl? Javisst. Vingen är delad på mitten och hålles samman med 2 mm pianotrådar, 70-80 mm långa. En bra "finess" vid hårda fuse-landningar på startbanor och annat hårt.

Stabprofilen är ungefär som de flesta andra, dock ville jag göra en som har en tämligen markerad välvning på undersidan, eftersom jag tror att "styrverken" på stabilisatorn blir bättre härigenom. Dessutom gjorde jag profilen kanske tjockare än vanligt, detta för att möjligen höja verkningsgraden. Om det är rätt eller fel visar endast praktiska prov och jag har använt denna profil till stabilisatorer sedan 1969.

Ja, fler synpunkter på mitt Wake-flygande ger jag inte denna gång, om Du vill kan Du använda vad Du tycker är lämpligt som "illustrationstext".

Som "Vinterprojekt" skall jag försöka åstadkomma en Wakefield för "Kvinnor och barn", alltså något för den som byggt några Flugor, A 1-or och kanske en eller annan 77 cm-Knarr, och då försöka ge lite mer av både bygg- och flygtips.

Men det kommer jag tillbaka till.

Till dess
Glada hälsningar från Lennart H

FAI CUPEN

FAI-Cupen 1980

Lördagen den 29/11 kl. 9.00 skulle ovanstående tävling dras igång. Kl. 8.30 var det genomgång.

Då konstaterades att medelvindstyrkan var 8-9 m/sek. I kombination med dom 12-13 minusgrader som ett antal termometrar på platsen visade, så beslöts att utnyttja reservdagen, vilket var dagen efter.

Alla var överens om att tävlingsledningen gjorde helt rätt i att flytta fram tävlingen en dag. Alla utom en.

Håkan och Gösta Nilsson är två, som inte ger sig i första taget, så dom drog en teststart i F1A. Vilket kunde resulterat i större reparationer. Det visade i alla fall att det var i det närmaste omöjligt att genomföra en rättvis tävling.

På söndagen blev det tävling. Vädret var i alla fall bättre denna dag. Och tävlingen hade en möjlighet att bjuda på rättvisa. Dagen innan hade varit lotteri. Vindstyrka 0-1 m/sek och temperatur -20°C kl. 9.00. Vinden "ökade" till max 2 m/sek senare och temperaturen steg i takt med solen.

Termikaktiviteten var nästan noll och jag såg bara en riktig termikstart på hela dagen. Ulf Carlssons 2:a start i F1C, där modellen höll höjden hela flygningen. Denna start blev hans enda miss, p.g.a missförstånd mellan Ulf och tidtagarna. Annars var det 9 man anmälda i F1C, 3 flög. En flög bra, Ulf. Han vann med 4 max. Gurra Ågren fick ihop 3 max på 5 starter, dvs 540 sek. Undertecknad fick ihop 3 sek efter 2 tjuvstopp i första perioden. Och utan hela stabbar gick det inte att fortsätta. Mina motorer gillade inte kylan.

I Wake fanns andra problem. Tampen blev som deg. Det hände nästan ingenting. Inte en max noterades och höjd-



Mer kvinnor inom modellflyget. Här Vivianne Weber, Foto: Lars-G



Gurra Ågren med snökläckt modell, Foto: Lars-G

Gurra på väg, Foto: Lars-G



Vann C gjorde Ulf Carlsson, Ende C-flygare som hade motorer som gick ordentligt. Foto: Lars-G



Kjell Liwenborg med ärg i propellernavel, Foto: Lars-G



Sture Johansson vevar upp "degen",
Foto: Lars-G



Janne Johansson, Thomas Hammar, Mats Rosling,
Michael Holmbom och Jan Franzén samlade runt
Michaels modell. Bra generation på väg,
Foto : Lars-G



Tommy Rehnström från Gamen.
Foto: Lars-G



Andreas Voss från Solna.
Foto: Lars-G

Var det FAI snodden som inte tålde kylan? Jag kan inte påminna mig att Pirellin förr betedde sig så i kyla. Vi har ju haft vintertävlingar förr med nedåt 20 minus och lika dålig termikaktivitet, ex. Söderfors på 60-talet, men där var det fly-off i Wake.

I F1A gällde det att inte missa urkopplingen. Det räckte oftast med en bra urkoppling på 50 meter för att fixa en max. Anders Persson gjorde detta i 5 perioder, då han inte vågade fresta en nyreparerad vinge med katapultstart. Mats Rosling satte också 5 raka med för dagen överlägsen startteknik. 3:e man till Fly-off blev Olle Sandahl. Lasse Larsson borde fått 5 också, men linan gick av i kopplingsögonblicket. Efter en halvminut ungefär, så släppte den stump som satt kvar med flaggan. Dystert. Det var dystert för Håkan Nilsson som även denna gång missade fly-off med liten marginal. En sekund. Fyra blev han i alla fall. Femma kom C-flygare Astfeldt med triss i 8:or.

Fly-offen vanns av Mats Rosling som fick bästa höjden. Bästa vädret fick dock Olle Sandahl som kom iväg tidigare än Mats. Till slut skilde 2 sek Anders 3:a. Han hade behövt några meter extra.



Thomas Weber plöjer fram genom snön efter trimstart.
Foto: Lars-G



Gösta Franzén med ny modell.
Foto: Lars-G



Janne Zetterdahl släpper iväg Anders Perssons A2:a.
Foto: Lars-G

Bland juniorerna var Thomas Hammar i en klass för sig. Missade lite i första, sedan 4 raka. Kanske kunde Jan Franzen blandat sig i toppen bättre om han sorterat ut den nya modellen bättre. Problem hade han i början men det blev bättre efterhand och dom 3 sista satt fint, Mikael Holmbom var 3:a och var 3:e junior över 800 sek. Sedan ett hopp till Peter Björklund.

Lagtävlingen vanns av Uppsalas F1A lag. Kjell Magnusson, Gösta Franzén och Mats Rosling. Solna 1 kom 2:a och AKMG fft 3:a. AKMG fft hade dock chansen att upprepa fjölårssegern, då Ulf Carlsson fick lov av tävlingsjuryn, att göra om sin andra start. Men Ulf hade avverkat 3 gånger längre dis-

tans till fots än andra vid modellhämtingen och orkade helt enkelt inte.

Arrangemangen flöt helt perfekt och man tog vid prisutdelningen tag i problemet med dom som åker hem direkt efter tävlingen. Priserna för dessa hölls inne och klubbkamrater fick inte hämta ut priserna. BRA. Andra arrangerar, ta efter.

Solna skall i alla fall ha många tack för denna gång. Det blir fler. Tävlingen börjar få status.

Lars-G

Janne Johansson eldar upp resterna av A2:an.
Foto: Lars-G



Olle Sjöman dök upp m: d nybyggd modell. Gjorde några trimstartar som såg lovande ut. Olle behövs för svenskt C flyg.
Foto: Lars-G



Janne Zetterdahl förbereder start.
Foto: Lars-G

PROFFS??

Är dom ryska modellflygarna proffs?

Den frågan ställde vi till Andres Lepp vid europamästerskapen i modellflyg i Jugoslavien.

Under ett par kvällstimmar efter banketten hade vi ett öppenlystigt samtal med Lepp, Tschop och den nya stjärnan Stamov. Den sistnämnde en ung trevlig kille, som länge såg ut att kunna vinna EM men som uppenbarligen gjordes bort i sista starten på grund av dålig taktisk lagledning.

Ryssarna hade haft sammanlagt två 14-dagars träningsläger under året med betalad lön. Men någon ekonomisk vinning gör de inte på sin sport. Trots att modellflyg är en gren, som Sovjet satsar hårt på.

Trots att det finns så många modellflygare i Sovjet är elitskiktet begränsat. Det beror bl.a. på att bara dom bästa har tillgång till bra materiel. Också detta får dom gratis men behöver ju inte betraktas som proffs för det. Många svenska idrottsmän har både betalt för förlorad arbetsförtjänst under träningsläger och gratis materiel utan att någon skulle komma på tanken att kalla dom proffs.

Det är väl bara det att i Sverige har modellflyget inte samma status som i Sovjet. Vid träningslägren tas lagen till EM och VM ut. Till läger nummer två går bara 7-8 man vidare. Uttagningen skiljer sig helt från vad vi tillämpar i Sverige.

Ryssarna tävlar i olika moment, exempelvis störta höjdvinst vid urkopplingen, termiksökning under högst 5 minuter, löpning med planet på linan 1 km på snabbaste tid o.s.v. Poängen från de olika momenten läggs ihop.

Ett liknande system skulle nog skapa tuffare modellflygare i Sverige. Men det kräver längre tid för uttagningen och skulle förmodligen inte bli särskilt populärt jämfört med nuvarande system, som ger flera större chans att lyckas.

Men nog vore det värt att pröva på ett träningsläger för de redan uttagna. Löpning med modellen på linan t.ex. är ofta nödvändigt på en internationell tävling, där flygningen blir mer taktisk. Då kan det gälla att snabbt förflytta sig till det ställe där någon hittat termik. Lepp är ett lysande exempel på detta. Han avverkade stora ytor under sin termikjakt, sökte mycket på egen hand men stack också direkt iväg dit andra kopplat i termik. Han stod sällan stilla någon längre stund på samma ställe.

En sporre för ryssarna är naturligtvis möjligheten att komma på internationella tävlingar. Bara ett pass kostar en månadslön.

Jag skulle aldrig ha råd att åka utomlands på egen hand, sade Lepp, och så är det nog för dom flesta.

Några större hemligheter har ryssarna inte utan visar gärna sina modeller. Lepp hade en ny variant för fördröjd utlösning av kurvrodret. Han visade hur det fungerade, men den tekniska lösningen fick vi inte se.

Tre pianotrådar i vingfästet är numera regel bland ryssarna, och även tjeckerna hade samma infästning. Två trådar, som annars är det vanliga, anses inte tillräckligt stumt. Ändå kör inte ryssarna med något överdrivet högt tryck i krokarna. Deras höjdvinst i urkopplingen är inte heller större än vad våra egna bästa når. Men skillnaden är nog att ryssarna är säkrare och sällan får en stall i urkopplingen.

Stamov hade en intressant modell med kolfiberför-

stärkta spryglar. Kolfibern låg utanpå klädseln. Det går bygga lätta spryglar på det viset.

På sin extrema lugnvädersmodell, som han använde i en start, hade Lepp stabben klädd med mylar. Avsikten var att skydda den från fukt så att inte tungdpunkten ändras.

Monocote på vingens undersida hade bl.a. tjeckerna Horejsi förklarade detta med att man slapp småhår från grässtrån o.d. vid landningarna. Någon avsikt att skapa en blank undersida för snabbare strömning under vingen fanns inte. Sade han i varje fall. Trots att ryssarna har goda möjligheter att träna och tillgång till bra materiel behöver vi inte känna oss slagna i förväg. Även ryssarna kan göra misstag, det visade Stamov då han i sista starten nästan panikartat kopplade i utkanten av en hel svärm modeller i termik. Kärran stötte hela tiden i kanten av blåsan och kom aldrig in i den ordentligt. Men det var också lagledningens fel, som lät Stamov flyga som sista man i perioden trots att han låg bäst till av ryssarna.

Vad vi skulle behöva i Sverige är att några tekniskt kunniga gossar (Hasse, Janne, det kanske finns flera...) utvecklar en lätt och tillförlitlig krok med flera funktioner så att det bl.a. går få fördröjt kurvrodret. Vi har många duktiga modellflygare, men inte så många finmekaniker... En sådan krok skulle erbjudas alla i elitskiktet.

Resten är träning, fysisk och mental. En stor internationell tävling kräver kondition både fysiskt och psykiskt. Det syntes i de sista starterna på EM, då många rasade från täten. Det gick flyga max hela dagen, men det krävde ökad skärpning för varje start. Gäller inte bara A2-flygarna.

Nödvändigt är också en tillförlitlig lugnvädersmodell för de första starterna och ev. skiljeflygningarna. Att visa upp minst två flygbara modeller på en UT är nog bra. Men vad som behövs är en bra termikmodell, som inte behöver vara särskilt extrem, plus en modell som glider tre minuter utan termikhjälp. Plus reservmodeller.

Det kanske viktigaste till sist. Vi måste komma tidigare till tävlingsplatsen så att man får flyga in sig och sina modeller. Bara en sådan sak som att linorna till kurvrodret utvidgas i värmen kan ta en hel dag att komma underfund om och veta hur man ska justera under tävlingsdagen.

Vi var några stycken som anlände en dag tidigare än huvuddelen av gänget till Moštar. Den dagen var ovärderlig. Den officiella träningsdagen kunde sedan användas till att stämma av erfarenheterna från första dagen.

Som medhjälpare till Håkan Nilsson kunde jag närmast studera hans förberedelser. Han flög kopiöst mycket första dagen, och kunde sedan ta det lugnare dagen före tävlingen. Det måste vara rätta sättet att hårdträna två-tre dagar före tävlingen men ta det lugnare dagen innan.

Gösta Nilsson

JIM WILSON OM F1A

Målsättningen är att vinna VM i F1A.

Jim Wilson tar detta mycket seriöst. Efter att ha studerat ryssarna vid VM-77 i Danmark, omsatte han lärdomarna i praktiskt tävlingsbruk, med omedelbara framgångar. 7 max i uttagningssemifinalen, en plats i VM laget -79, VM 4:a och med i vinnande lag. Framgångarna har fortsatt och han är klar för VM -81. Han kommer till Spanien för att vinna. Och det skulle inte förvåna mig, som följt hans utveckling sedan uppsatsen om F1A flygning i Model Aviation Juli-78, om han lyckas.

Följande översättning är hämtad ur en artikel i Novembernumret av Model Aviation. Där beskrivs hans modell "Simple Toy". Mycket lite byggtips, men desto mer om vad som krävs av en friflygare som vill hålla till i världseliten.

Jim Wilson är en av dessa.

Byggbeskrivningen är inte översatt, liksom vissa stycken som rör förhållanden i USA och som saknar motsvarighet i Sverige.

Lars-G

Tävlingsflygning är huvudsaken i mitt modellflygande. Det är belöningen för allt slit i byggrummet och på träning. Det är också den mest åsidosatta delen i modellflyglitteraturen.

Följande ideer är bara en väg att bedriva tävlandet på. Den kanske inte passar dig. Om inte, utveckla din egen metod. Det gör du troligtvis i alla fall, där du bäst tillvaratar dina egna personliga fördelar.

Tävlingsframgångar grundläggs på träningen. Framgångar är inget magiskt och det finns inga genvägar att nå dom. Skulle det inte vara roligt att få dessa framgångar?

Du kan nå framgång och fortfarande utvecklas, oavsett hur många priser du samlat ihop. Ökas kapaciteten hos flygaren, ökas framgångarna.

Gör en lista på varje tävlingsomständighet du kan tänka dig. För VM-79 var min lista 8 sidor. Inne-



håll allt som kunde tänkas påverka flygningen. Väder, tävlingen, platsen, laget o.s.v och förberedelserna följde listan. Att tänka ut och skriva ner en lista klargör varje detalj och sätter sig i det undermedvetna. Och kommer fram som planerade reaktioner vid rätt tillfälle. Det är svårt, att under viktiga tävlingar, analysera situationer och ändra sig efter dom med bra resultat. Du måste lita på bedömningar som gjorts under planerad träning.

Här är en sak från min VM lista:

ÖKA MARGINALERNA.

Jag har läst alla reportage från tidigare VM, för att inte göra om misstag som andra redan gjort. 1971 blev en Wakeflygare diskad för att ha flugit med en för lätt modell. Så jag tyngde mina F1A modeller till 420 gram, för att vara på den säkra sidan även efter en uttorkning på Taft. Överorganisation, säger du. Inte alls. Historien upprepar sig 1979. En Wakeflygare blir återigen diskad för att ha använt en för lätt modell. Flygningen påverkas inte det minsta av att modellen har 1% övervikt, men kontrollanterna ser även delar av gram. Öka marginalerna.

Modernt friflyg kräver att du är en fysisk trim. Ett löpträningsprogram på 30-40 km i veckan, med en fart av 5 min/km, förbereder dig för en halvtimme med modellen på linan i tidiga lugna morgonperioder, Backar och intervallträning. Rörlighet, snabbhet och uthållighet är målen. Bra träning gör att du flyger 10:e perioden lika stabilt som den första. Flygare som gillar att löpa kan säkert hitta på svårare träningsprogram. För den som vill ha ett mål att slå, är F1A flygaren Dennis Mihoras tider på 10 km och maraton något att se fram mot. 32 min. resp 3 tim.

Att löpa är populärt nu och det finns otaliga böcker i ämnet. Löpning kan bli ett mål, i sig själv. Lägg ner så mycket du kan på det, men låt det inte bli en plåga. Det finns ingen viktigare del i förhållandet modell - förberedelser - träning än fysisk styrka. Detta kan inte överarbetas. Framgångar följer den fysiska styrkan.

Tänjningar utvecklar muskler och förhindrar skador. Skador förhindrar regelbunden träning, vilket i sin tur stoppar den fysiska utvecklingen. Tänjning ökar rörligheten och snabbheten. Tänjningar före flygandet är bra uppvärmning och reducerar spänningar. Tänjrörelser för löpning är bl.a achillessenan, vader, främre och bakre lår-

muskeln, höftern, rygg och skuldror. Flera styrkeövningar är också bra för löpning. Ex. vader, lår, mage och bröst.

För psykisk träning praktiserar jag genomgång, konsentration och avslappningsövningar. Detta för att koppla av alla distraherande moment under flygningen. Dessa övningar hjälper till att hålla prestandan på en jämn hög nivå. Det finns bra böcker i ämnet.

På flygfältet tränas det viktigaste. Ha en lista på målsättningar och försök träna hårt och skärpt. Dina motståndare är förberedda efter bästa förmåga. Jag tränar rörlighet med modellen på linan, vänta på lyft på en plats, bedömning av luften, urkopplingspositioner och teknik. Och trimmar modellen för alla tänkbara väder. Många taktiska finesser kan fungera bra, så länge du väljer sådana som passar dig och att du kan praktisera dom på tävling. Träna det du tänker göra på tävling och använd dina bästa modeller. Modeller har olika egenheter och du måste känna dessa väl. Bli inte rädd för att kvadda. Modeller flyger ofta bättre efter en reparation.

Det är svårt att träna för mycket eller överorganisera. Men du kan tycka att träningen blir tråkig. Motverka detta med övningar under träning. Ex.

1. Piggybackingövning. En flygare startar och finner lyft. Resten skall med i blåsan oavsett var på fältet han kopplar.
2. Flyg 2 modeller i lungt väder, för att verkligen kolla trim och tider.
3. Champagne fly-offer på tävlingar, där alla kan vara med. (Ej att jämföra med dom på Pierre Trebod. Troligtvis gäller det att göra en start utan maxtid. Red. anm).
4. Medvindstarter.
5. Avsluta träningen på ett positivt sätt. Med en bra flygning.

Resultatet av riktig träning ger självförtroende. Du vet att du kan klara av dig själv och modellen. Att vara väl förberedd på våldselitnivå sker inte av en händelse, utan är resultatet av organiserad och väl genomtänkt träning. Det är inte billigt att hålla till på denna nivå, men väl värt det. Och jag älskar det. Tävlingar på våldsnivå skall vara för toppen. Till folk som vill förhindra FAI reglerna, så dom blir lättare för hobbyflygarna säger jag, knäppskallar, och för dom som vill ha det trevligt en gång i månaden, mellan 10-14 en Söndag med perfekt väder, bra, gör det. Men stanna med det du trivs med. Och kom ihåg att det är bara arbete om du vill bli något annat.

När tävlingen startar, finns självförtroendet från förberedelserna. Du vet om att du är i det trim du planerat. Du vet att modellerna fungerar. Fixa till tankarna och konsentrera dig på att flyga maxar. Just före flygningen tar du det lungt och gör en genomgång av flygningen i huvudet. Från start till det att maxen registrerats. Var skärpt, håll tankarna på tävlingen och var vaken på varje antydning till lyft.

Efter varje flygning skriver jag ner vad som hänt för senare koll. På det sättet är bra flygningar en uppmuntran, dåliga ger lärdomar. Missar du en max, kom igen och ta i ännu värre för att maxa i resterande starter. Nån viss Yogi som kallas Berra sade: "Du är inte ute förrän du är ute" (Per Q UT-80, red.anm). Du vet aldrig vad konkurrenterna gör eller vad resultatet blir förrän alla tider räknats ihop.

Ge aldrig upp.

För den som vill börja följa råden ovan, kommer här lite joggingtips. Dessa är hämtade ur Bengt Bedrups bok "Lunka lagom!"

Vintertid går det bra att jogga på norska, d.v.s skidor på längden.

Lars-G

Nu är det dags!



Det är enkelt att komma i bättre form eller gå ner i vikt. Men man måste veta hur man gör! Följ reglerna och bjuda till. Vilket inte behöver innebära slit och plåga, som många tycks tro. Tvärtom skall det gå som en dans och på lek.... Och Du har själv nyckeln till framgången i Din hand. Det behövs inga underkurer eller övervakande organisationer för att Du skall lyckas. Ge Dig bara den tid som krävs. Sätt upp ett lagom högt mål. Du kommer att klara det!

Du kanske resonerar så här ... — Jag väger 85 kilo men borde väga 75—76 kg. Jag är ju inte någon åldring men min kondition är dålig. När jag spelade fotboll med ungarna senast var jag alldeles slut efter tio minuter. Jag röker nog för mycket. Det kanske har blivit en och annan grogg för mycket på sistone också. Också lagar ju frugan alla tiders mat. Och det är jättegott att äta!

Ingen missunnar Dig detta livets goda. Att äta är ju ett av livets stora glädjeämnen. Men om Du nu har kommit till insikt om att allt inte är riktigt som det borde så måla inte ut detta faktum som någon form av katastrof. Så är det ju inte. Du kan rätta till misstagen med små enkla medel. Men Du skall veta att en kropp med ett maskineri, som legat i träda i kanske tio—femton år och bara använts till det allra "nödvändigaste" inte precis är villig att ställa upp på vilka äventyr som helst. Så Din renovering måste ske varsamt. Ställ alltså inte in målet i första hand på krävande motionsäventyr som Vasaloppet, Vätternrundan eller Lidingöloppet utan sikta bara på att bygga upp en vettig och användbar vardagskondition. Även den kan Du ha mycken glädje av. Och efter ett par, tre år av regelbundet motionerande kanske Du kan tänka på Vasallopps-start om Du känner för det. Men det är enbart något för mycket vältränade hobbymotionärer...

Skissera Dina mål på ett papper:

Jag tycker att Du skall börja jogga! Det finns nämligen ingen lättare väg till fysisk framgång. Du har säkert hört talas om jogging i amerikansk version. Det har blivit en idé, en fluga — ett måste för uppåt 25 miljoner (!) människor från kust till kust. Man har tolkat in så mycket i den nya joggingläran. Livsfilosofi, ett annorlunda sätt att leva, en slags tripp till nya rymder och upplevelser. Men skalar man bort det patetiska utanverket står en kärna av odiskutabel sanning kvar: *Jogging* är något enkelt, billigt och ytterst nyttigt!

Här hemma tror vi ofta att motion måste förknippas med envetet kutande i hårda terrängslingor på speciella platser. Gärna i sällskap med tuffa, svettdoftande kamrater. Men så är och skall det inte vara. Du joggar strängt taget som Du går och står! Inget letande efter banor eller särskilda hallar — rakt ut i tillvaron bara!

Allra viktigast: Bra skor!

Så här börjar Du! Gå till sporthandeln och förklara läget. Satsa från början på ett par riktiga skor. På så sätt undviker Du lättare skador och stukningar. Skorna skall omsluta foten väl och ge ordentligt stöd. De skall ha en kraftig sula med gott väggrepp och för sörjiga och hala underlag. De skall inte släppa in fukt. Bra skor är en bra investering. Du trivs bättre med Din motion om Du har bra skor. I övrigt kan Du klä Dig nästan hur som helst. Det är bara att titta i garderoben och komponera ihop en utrustning som är tålig. Gärna en regnjacka av något slag. För Du tänker väl inte backa ur bara för att det kanske regnar den dag då Du tänkte röra på Dig...

Varsamt!

All riktig jogging börjar med varsamma promenader. Du går helt enkelt i stillsamt tempo. Börja direkt där Du bor. Du behöver absolut inte söka Dig ut i skogen bara för att jogga litet grand! Promenera, känn Dig för några hundra meter, kanske en kilometer. Öka tempot litet, litet grand och ta några varsamma snabbare steg. *Du joggar!* Slå av och börja gå igen efter några tiotal meter. Efter ytterligare en kilometer kanske Du finner en lätt utförsbacke. *Jogga igen!* Men satsa aldrig så att Du blir trött eller kraftigt ansträngd. Nöj Dig med en sträcka på 2—3 kilometer första gången. Med kanske två, tre mycket korta joggingpass inlagda. Det är en början. Du har kommit igång! Svårare än så är det alltså inte!

Ofta!

Bestäm Dig nu för att avverka den här lilla rundan fem gånger i veckan. Kanske två korta per dag, en längre ibland. Efter en eller två veckor kanske Du tycker det börjar kännas tjatigt. Men hänger Du med skall Du snart få Din belöning. Tänk på att det är regelbundenheten som är a och o i allt motionerande. Det lönar sig illa att bara göra en och annan kraftig hård insats. Det ger bara trötthet och bensmärter till följd.

Vi förutsätter att Du var helt otränad när Du startade. Redan efter fyra—fem veckor med den här enkla dosen har Du nått en tränande effekt! Efterhand kan Du också lägga in allt längre joggingpass. Några tiotal meter kan plötsligt bli hundra i varsamt tempo. Men slå av när det börjar ta emot — promenera igen...

Den enkla sanningen är att efter cirka fem—sex veckors kombination av gång och lätt jogging är Du nu mogen att ta steget fullt ut och bli en riktig joggar!

Du tränar hjärnan också

Nu fortsätter Du precis likadant som på "den tiden" då Du promenerade. Fast Du joggar hela tiden. Till en början i varsamt tempo, som gärna kan slås av till rask promenad om det känns bättre så. Du väljer själv. Det är också viktigt att Du håller Ditt eget tempo om Du joggar i sällskap med några andra. Lockas inte med i en fart som Du varken behärskar eller ännu är mogen för. Följden då kan bli att Du ger upp — tycker att det tar emot för mycket. Du känner nämligen själv när det går att öka tempot. Och det ögonblicket blir Din första stora belöning!

Benen pendlar i lättare rytm, hjärta och cirkulationsorgan arbetar ledigare. Kort sagt: joggingen är ett nöje,

något vederkvickande och upplyftande. Jag lovar att Du då också kommer att känna en märklig inre tillfredsställelse. Du orkar ju plötsligt så mycket mer än bara för ett par månader sedan. Jag upplever själv löpningen som ett slags reningsbad för hjärnan. Tankeverksamheten stimuleras, man får idéer och goda uppslag och smärre vardagsbekymmer blåser bort. Både kroppen och själen får sitt. Och det är just detta faktum som gett joggingen en så oerhörd utbredning i USA. Med regelbunden jogging inbyggd i vardagslivet tycker många människor att de helt enkelt klarar sin stressade livssituation mycket bättre. Det är en god sak. Joggingen hjälper till att skapa goda vanor!

Visätter ju alla upp mål här i tillvaron. Vår viljekraft och karaktär provas. Ibland ger vi upp — orkar inte längre, fighterviljan dör ut. Men vi kan träna upp även sinnet just med joggingen. Ibland tar det självfallet emot när det är ruggigt väder ute och kroppen hellre vill stanna hemma i den goa stugvärmen. Men övervinna vi svårigheterna här så kan det vara en del av träningen till att reda upp även andra problem. Det finns nämligen en mycket klar koppling mellan fysisk spänst och psykisk hälsa. Jag tror att joggingen tillför livet en rad positiva intryck. Därför är den så viktig för oss i ett modernt och stressat samhälle...

Man måste ransonera ovanorna

Du blir alltså en joggar om Du går i allt snabbare takt tills Du faller in i ett smålätt travande... Då joggar Du.

Det låter väl enkelt, eller hur? Några praktiska små råd: Skaffa redan från början en träningsdagbok. Anteckna varje träningstillfälle. Tid och intensitet.

Gör i förväg upp ett litet schema över tänkta aktiviteter. Försök få in minst två min allra helst tre halvtimmar i veckan för fysisk aktivitet.

Variera mer än gärna joggandet med andra sporter som Du tycker är roliga. Simning är perfekt för den lite rundare eftersom vattnet bär upp kroppen och skonar leder och muskler. Skidåkning ger den mest allsidiga träningen — alla kroppens muskler sätts i arbete. Cykling är stimulerande och lätt. Det går att variera hur mycket som helst — använd bara fantasin...

Många brukar fråga: — Skall jag rådfråga doktorn innan jag sätter igång och motionerar? Jag tycker att frågan ofta kan formuleras helt annorlunda: — Jo, doktorn tillåter mitt hälsotillstånd mig att *låta bli* att motionera?

Det är absolut inget farligt om Du efter de första träningspassen känner en viss olust i kroppen i form av ömma muskler, stelhet o.s.v. Det går över. Men om Du ännu efter fyra — fem veckor känner några direkta fysiska obehag eller smärtor bör Du rådfråga Din läkare. Den som vet med sig att han eller hon är normalt frisk behöver dock ingen läkarhjälp. Vi är ju byggda för fysiska aktiviteter — även om många av oss glömt bort det...

I USA joggar de flesta människor alldeles intill sina bostadsområden — ofta mitt inne i städerna på hårda gator. Det betyder självfallet slitage på benmuskulaturen och de rapporterade skadorna är också många. Det märkliga är att de amerikanska joggarerna även inne i stora parker hellre drar fram på asfalten än på de mjuka gräsmattorna. Men skogs- och ängsmark är självfallet skonsammare mot kroppen.

Jogging är ett verksamt vapen mot övervikt, stress, rökarlunger och drinkarlever! Joggar man regelbundet måste man nämligen ransonera en del av sina ovanor...

Nu har finländska läkare konstaterat att även ganska måttliga doser av sprit, vin och öl har en klart nedsättande effekt på både tävlingsresultat och tränings effekt för den som idrottar.

Försök nu att så enkelt och okomplicerat som möjligt få in joggingen i Ditt vardagsliv. Grip första bästa paus eller lediga stund och använd den till en liten varsam runda. Handen på hjärtat: Om Du verkligen vill så har Du också tid! På kvällen efter avslutat TV-tittande är det inte nödvändigt med den lilla vanepromenaden till kylskåpet för de ofta helt onödiga kvällsmackorna! Varför inte jogga runt kvarteret istället? Du mår bättre — syresätter blodet och jag garanterar Dig en skönare och mera ostörd sömn bara efter några minuters aktivitet. Nog är det väl värt det lilla besväret?

Många nyblivna motionärer skäms för sin övervikt, dåliga löparstil eller enkla utrustning. Kasta sådana tankar överbord — försök vara Dig själv och njut istället av den lilla rundan. Du skall nämligen veta att de flesta som ser Dig gör det med avundsjuka blickar. Du har ju kommit igång, stigit över den besvärliga tröskeln och börjat bygga en bättre form! Du är en avundsvärd människa. Lycka till i fortsättningen!

Ur Rabén & Sjögrens bok "Lunka lagom" av Bengt Bedrup.

GLUTTSNÄPPAN

Sparv, hök, vråg, cikada Ja modellflygplan skall tydligen uppkallas efter diverse flygfän, så det är väl bara att falla in i jargängen. Alltså kommer nu Gluttsnäppan (Tringa Nebularia). Det finns faktiskt en pippi som heter så. I Fåglar i Sverige (tredje uppl.) står följande "... flykten är klippande med vinkelböjda vingar och kroppen verkar mycket utdragen och smal bakåt. Särdeles munterl är det att se Glutten på fiske som han bedriver springande med näbben nedkörd framför sig i vattnet som en plog. De långa benen flyttas högt vid varje kliv över vattnet och gå som cykelhjulsekrar. Högt uppe i luften flyger han snett upp med darrande vingar allt under avgivande av ett *schvung*-fullt kljrrri... kljrrri... kljrrri...". Det skulle man se!

77-centimetersklassen har ju funnits några år i Sverige, och är en utmärkt inkörsport till modellflyg i allmänhet och gummimotor i synnerhet. Tyvärr har Calle Sundstedts i och för sig utmärkta Knarren förblivit alltför ensam, så ensam att man ofta talar om Knarren-klassen. Reglerna är enkla: Max 10 gram snodd, max 77 cm spännvidd och kroppslängd, frihjulande plastpropeller. Dessutom finns sedan ett år den enligt min mening onödiga regeln att uppbyggd vinge skall vara klädd på över och undersidan.

Gluttsnäppan har, rätt trimmad, visat sig flyga minst lika bra som Knarren (det är ju den man får ha som likare) och konstruktionen ger knappast några större problem om man har byggt lite innan,

t.ex en sparv, Kom bara ihåg att använda måttligt med lim och lack, annars blir det för tungt. Sikta på en totalvikt av 70 gram. Använd endast Zaponlack som inte spänner så mycket, annars blir det lätt skevt. Jag rekommenderar också byggen att göra en enkel jigg till vingarna av ett par tretexbitar. Det har man igen mångfalt genom en rak vinge. Här nedan ger jag några kortfattade bygganvisningar, annars framgår det mesta av ritningen.

Kropp

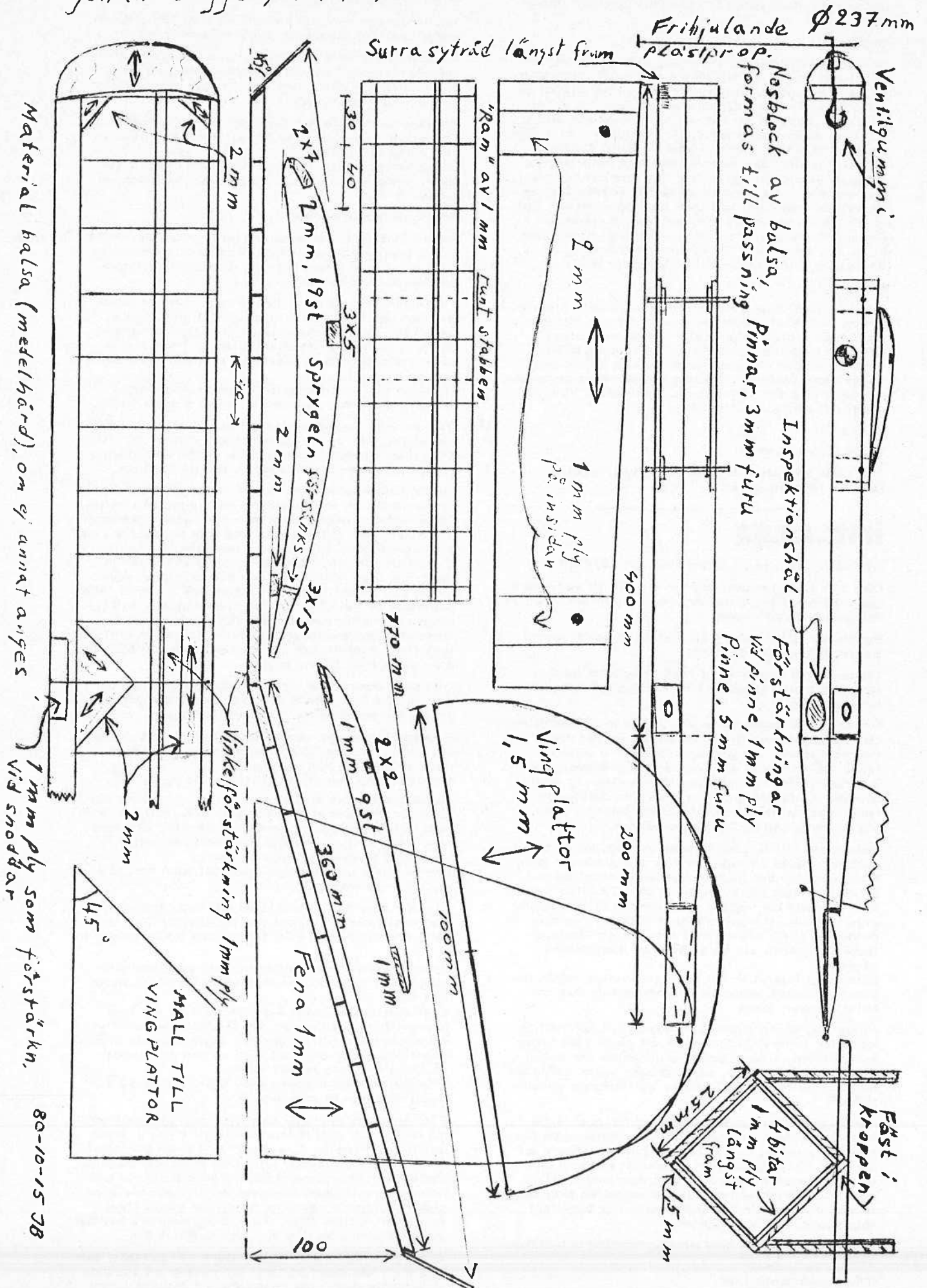
Ett 1,5 balsafiak kapas till 60 cm. Japanpapper lackas fast på ena sidan. Ritsa med ett rakblad på andra sidan vid 40 cm. Dela flaket på längden i fyra lika breda remsor (25 mm var). Skär till spetsen bak, bräck inåt mot papperssidan vid ritsen, och limma ihop bitarna till en lådkropp. Klä med papper på utsidan. Limma på plywoodförstärkningarna mm. Surra med sytråd el siden längst fram ca 10 mm. Sätt fast vingbryggan och lacka hela kroppen några gånger.

Vinge

Gör helst en enkel jigg till vingen. Då blir den garanterad rak om den får sitta uppspänd. Gör en sprygelmall av plywood. Försök få alla spryglarna exakt lika. Fila urtag i bakkanten för spryglarna. Kolla att alla urtag blir lika djupa. Sätt ihop vingen med alla lister och förstärkningar. Klä med tunt japanpapper på vanligt sätt. Limma fast vingplattorna efter klädningen, men före vattenspänningen. Lagg tredubbelt papper mellan mittspryglarna som förstärkning. Glöm inte plywoodbitarna på bakkanten i mitten, annars kommer snoddarna att skära av bakkanten. Vingplattorna är en 1,5 mm

GLUTTSNÄPPAN, 77 CM GUMMIMOTORMODELL

Johan Bagge, Gamen



lätt balsaskiva som kapats på mitten till två lika halvcirklar. Lacka vingen tills ytan blir tät, spänn upp vingen efter varje lackning när den har torkat något.

Stabbe

Gör en sprygelmall av plywood, skär ut spryglarna i 1 mm balsa. Ta till några extra, en och annan brukar gå sönder. Stabben är gjord som en ram av 1 mm balsa i vilken spryglarna passade in, varefter listen läggs på. Klä med tunt papper och lacka måttligt, spänn upp efter varje lackning. Låt stabben sitta uppspänd när den inte används. Dubbelt papper i mitten. Om man vill kan man naturligtvis sätta på fuse, men jag tycker nog inte det behövs. Lyckas man flyga bort ett sådant litet plan (det är för all del inte omöjligt) tror jag byggaren har fått en historia att berätta som mer än väl uppväger förlusten. Bygg några stycken istället. Kostnaden är ju inte oöverkomlig. Namnlapp däremot är bra, då kanske Glutten kommer tillbaka per post!

Flygning

Snodden måste vara något längre än krokavståndet. Propellern skall nämligen snurra mycket lätt när motorn är slut. Därför måste också nosblocket sättas fast med en gummisnodd och några nålar. Smörj snodden väl med ricinolja, och dra ut den under uppvridningen. Lättast brukar vara att trimma högerstig och vänsterglid. Nosblocket vinklas något till vänster och nedåt.

Lycka till!

Johan Bagge Gamen

PS Glöm inte att vädra korsdrag vid lackning. Gör det helst utomhus.

int.cup

Sydböhmiska cupen i Sezimovo Usti 16/8-80.

Dom som hade bestämt sig för att åka dit var Björn Söderström, Pär Wittsäter, Hans Lindholm, Gurra Ågren och Dag Forsén.

Resan ner till Tjecko gick via besök hos Richard Schley och Hasse Seeling.

Onsdag 13/8 och torsdag 14/8 präglades av materiellkontroll i Linz (Österrike) 6 mil från tjeckiska gränsen.

Fredag 15/8 dagen då vi skulle åka in till Sezimovo Usti. Vid gränsen fick vi beskedet att det var 3 timmars väntan vid gränsen, men om vi ville så fanns det möjlighet att ta en annan gränspassage 3 mil därifrån; men som det skulle visa sig smala byvägar. Infarten gick bra bara alla på visum-handlingarna liknade fotot. Denna omväg visade sig bespara oss ca 2 timmars väntan.

Ankomsten till S. U präglades av sedvanliga procedurer, hälsa på folk, berätta gamla minnen m.m. Därefter blev det tid att väga in de modeller vi skulle använda på tävlingen. R och C kärror vägdes, B-modeller vägdes + att tampen efter vägning togs i beslag. Då Gurra skulle väga in sina modeller så stifta vägen, med resultat att tävlingsledningen kände sig föranliten att kontrollera vägen.

Efter vägningen var det dags att avyttra begärliga varor, hotstuff, epoxy och liknande som dom har brist på över there.

Resten av dagen skulle vi använda till kontroll av modeller (trimning) för att se om något hänt under transporten. Vädret under trimningen var soligt och nästan vindstilla, ca 30 grader varmt. Således relativt lättfluget med massor av lättfunna termikblåsor.

Samtliga kärror verkade fungera för oss. Självt hade jag endast en Rossi som ville fungera de övriga hade tappat ca 3000 varv. (visade senare att dom var slut). Endast en stålmotor pep som den skulle. Dagen avslutade trimningen med en start som från början såg bra ut men modellen skar höger och med motorn igång dammade i gräsmattan; totalkvadd, smolk i bägaren.

Kvällen avslutades med mtrl genomgång och diskussion.

Tävlingsorganisation

Som vanligt hade AK Tabor ordnat det mycket bra för gästerna. Bra förläggning i en skala med 2-3

bäddrum. I år var även förläggningen ordnad i Sezimovo Usti, vilket gjorde att transportererna m.m inte tog mera än 5 min med bil.

Tävlingen var den största hittills med 13 nationer anmälda vilket glädde arrangörerna oerhört.

Invingningen skedde med popa och stått. March från sekretariatet till en närliggande handbollsplan efter nationsskyltar. Där ett otal tal, presentation och applåder utdelades.

En speciell krydda för tävlingen är att föregående års segrare presenteras för att alla skall veta vem som skall slåss.

Om detta var ett dåligt omen får vara osagt men ingen av de gamla vinnarna var ens i närheten att vinna i år.

Tävlingsdagens morgon

Revelj kl 5.00 för inmundigan av frukost, bestående av te, bröd varm korv med bröd (de ni). Vädret så dags var mörkt vindstilla och dimma vilket förutspådde en lång het dag.

Tävlingen började kl. 7.00, då hade dimman lättat men det var fortfarande hög luftfuktighet. M.a.o. bare ååk. Hela Svenska laget utan Gurra maxade då han inte hade ordning på bitarna. (Han var ju svårt handikappad av olyckan i skåne med vänsterhanden i paket).

Hela förmiddagen fortsatte i samma anda bara maxar utan en för Dag som missade 6 sek i andra.

Vädret hade förändrats så att det fortfarande var vindstilla, men solen gjorde tappra försök att titta fram utan att egentligen lyckas. Termikaktiviteten var ganska normal och snarlik den på Revinge.

Under lunchrasten som var en timme bröt solen igenom och fick ett alltstörre inflytande på vädret. Detta innebar högre termikaktivitet och nogrannhet vid flygningen. Självt gjorde jag som det skulle visa sig dagens miss, kärror runt om 50 m åt alla håll, C-kärran mitt i och över alla men vad händer jo det fanns inget att åka på och kärran rasar som en pladuska rakt igenom. Björne fick sin kris i 6:e perioden då han efter en god start tappade anslutningen men eftersom marken var varm gjorde svenska laget en massiv viftningsinsats för att få loss lite varmluft, och det lyckades kärran började åter stiga från 10 m:s höjd.

Den som imponerade mest på mig under dagen var Per W som inte gjorde ett enda misstag under de första sju perioderna. Fantastiskt fluget.

F1A tävlingen som samlat ca deltagare fick man i flyoffen. Och ca 30 man med 6 max. Tävlingen hade således en hög standard. I flyoffen kom det ett bra tillfälle att maxa.

Detta utnyttjades endast av som inte hade för bröttom att komma iväg. När tillfället kom med luft var alla utan dessa två i luften. Och med max som resultat. I andra flyoffen fanns det inte längre så mycket att flyga på och gjorde bästa urkopplingen, och det vann han på i det neutrala vädret.

Flyoff F1B-F1C. Till F1B-flyoff hade endast två man kvalificerat sig, det var Björns och Per W båda svenskar. Till F1C flyoff hade 6 man kvalat in.

Tråkiga med motorflyoffen var att samtliga hade glömt sina fina taktiska kunskaper de visat under tävlingen.

Svenskarna troligtvis i glädjerus över att inga andra var kvalificerade. De övrigas insats i flyoffen var bara tillfälligheter. Ingen väntade utan något bra väder utan det blev en ren prestanda tävling där bästa modell vann.

Glädjestrålände segrare blev Björne S med 2 i flyoff med Per W tvåa med 2.

F1C flygarna startade samtliga inom 20 sek i samma dåliga luft som Björne valde att flyga i. Ingen utnyttjade mera än ca 6-7 min av 15 min perioden för att finna godtagbar luft. Den enda som maxade var Kajser men p.g.a chabbel med tidtagarna som noterat övertid men inte sagt det till den tävlande gick han för att hämta modellen för nästa start. Protester hjälpte föga. Till värdig segrare korades Vaclar Patek som flög 3, och C Patek 2:a.

Arrangemanget på tävlingsplatsen var perfekt, bar med förfriskningar och mat för de som så önskade. Under hela dagen gal högtalare s.k internationell populärmusik (typ ABBA o.s.v) varvat med resultat och annan tävlingsinformation.

Det som visades rent tekniskt på modellerna var som vi kunde utröna i A och B inget nytt. I FIC har de flesta fällbara snurror i motorlådan men ingen är i dag berädd att använda dem tävlingsmässigt.

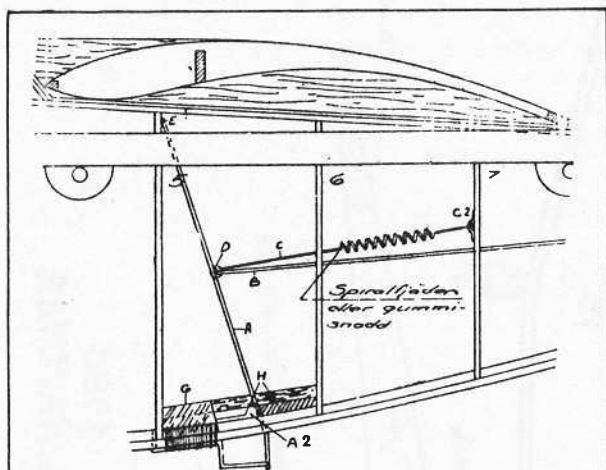
Tävlingen avslutades med prisutdelning i samband med banketten. De femförsta i varje klass erhöll glas eller porslin gjort i tjeckoslovakien.

Under hela kvällen underhöll en 10 mans blås-orkester med 5 solister med fantastisk musik som inte slutade förrän 3 på morgonen vilket inte var alla förunnat att uppleva då de av dir,skäl redan tröttnat på tillställningen kl. 5 stängdes dörrarna för här som hade massor att disksutera med vänner.

Jag hoppas att arrangörerna får kontinuitet i tävlingen så att den kommer att köra vartannat år som tidigare nu går den mellan VM-åren och det är bra.

Middagstid nästa dag bar det av till nästa repa som är EM. Mer om detta i ett annat rep.

VFK Power Team



"Optimus" i Falkenberg

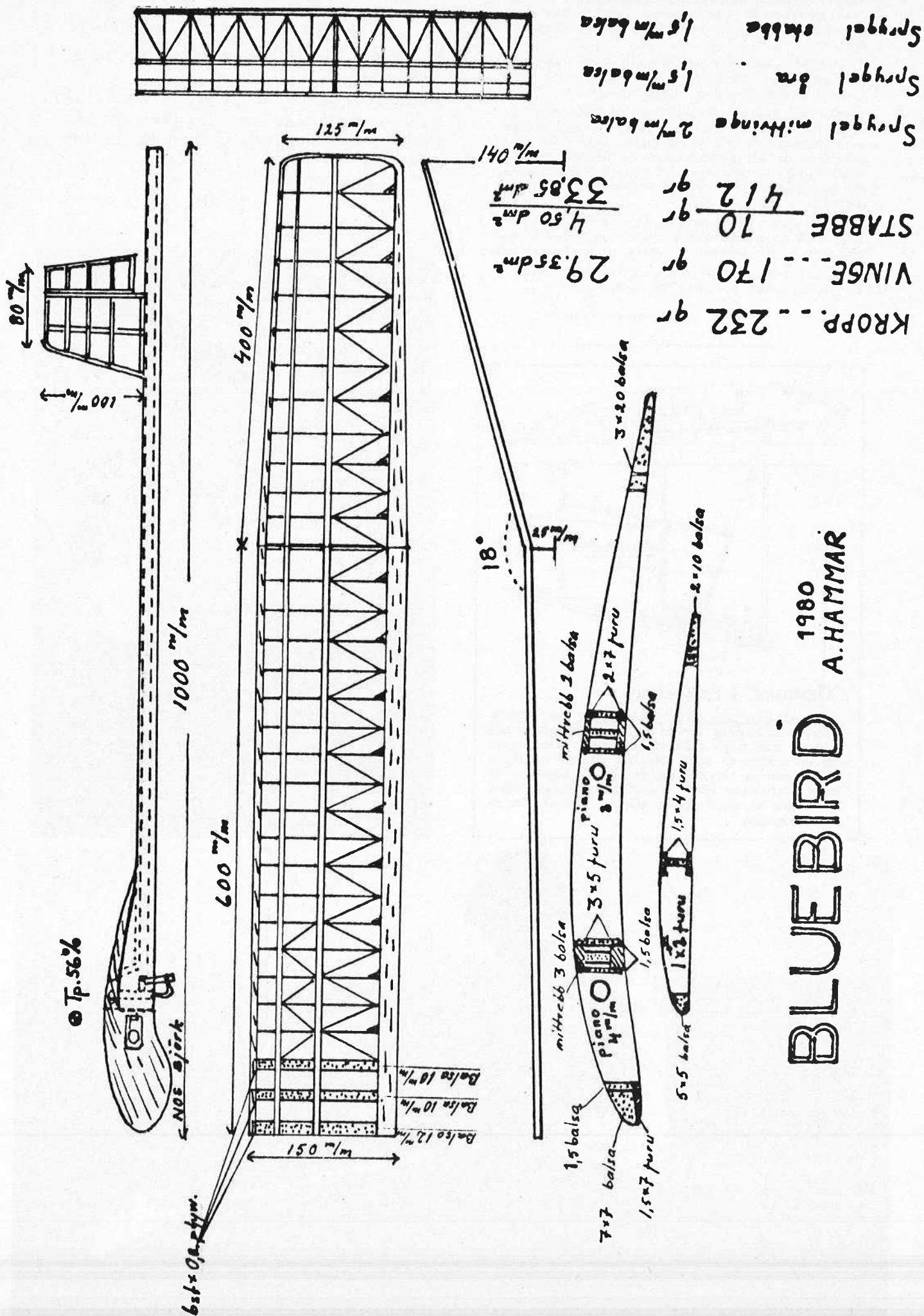
För att eliminera alla bortflygningar har Modell-Sport i Falkenberg försett sin elitmodell »Optimus» med en automatisk utlösningssanordning, som lägger om kurvrodret så snart modellen släpper startlinan. Bilden ger en föreställning om själva metoden. Så länge startringen sitter i startkroken hålles rodret rakt, men så snart ringen släpper, blir det kurva med detsamma.

Bilderna nedan är tagna på Cuba i December-80.

Modellflygaren är Evjenij Verbitsky, som nu fungerar som tränare åt det Cubanska landslaget. Ny stornation på gång?

Lars-G.





BLUEBIRD
1980
A. HAMMAR

goddag - metanol

En kompis från Kungsängen påminde mig om en gammal historia jag en gång skrev samman på 60-talet. Jag tycker den alltid är aktuell, och väl förtjänar att upprepas. Tyvärr har originalmanuset försvunnit, men den gick ungefär så här:

Det handlar om den entusiastiske radioflygaren som är ute en helt vanlig söndag och flyger med sitt lilla modellplan på en liten äng. Solen lyser på vår vän, och allt är frid och fröjd. Dock anser vår flygare att ljuddämpare inte är en särskilt nödvändig artikel och hans motor väsnas alldeles förfärligt.

När han så sitter där i sin lilla värld så kommer det en åskådare vandrande över gräset. Där kommer en sådan där fånig tittare igen, tänker vår vän och sysslar intensivt med sin smattrande motor.

Han ska förstås fråga om en massa saker som dom alltid gör. Först ska han väl ha reda på vad motorn går med och då får jag väl svara metanol. Sen frågar han väl hur länge planet är uppe och om jag byggt det själv. Säkert ska han veta hur stor motorn är och hur länge den kan vara igång. Och sen brukar dom dumbommarna fråga om det är roligt att flyga och var vi håller hur när vi bygger planen.

Ack ja, det är väl bara att svara på hans frågor. Avgasröken står tät och motorn går på högvarv. Mitt i detta kommer åskådaren fram och följande dialog utspinner sig.

- Goddag!
- Metanol.
- Va sa ni?
- En halv timme ungefär.
- Svarar ni alltid så där dumt?
- Naturligtvis, det gör vi modellflygare alltid.
- Hur stor hjärnvolym kan ni ha då, som ni pratar!
- Tre och en halv kubikcentimeter, ungefär.
- Är ni oförsämd mot mig också?
- Ja, så länge det finns bränsle i tanken.
- Tigger ni stryk?
- Ja, annars skulle jag ju inte på hålla på och flyga.
- Ska ni ha på käften genast?
- Det vore bättre om ni kom ner till klubblokalen på fredag när alla är samlade. Då ska jag gärna ställa upp.

Vilken ände denna berättelse tog får ni räkna ut själva, men moralen är i alla fall väldigt enkel: Använd alltid ljuddämpare, och tro inte att alla åskådare är dumbommar!

Bo Gårdstad

RADIO rekord



NYTT REKORD

Östen Halvarsson, FK Gamen har slagit 2 rekord i klasserna 48 och 49.

Det gäller distans- och tidsrekord med radiostyrd kolvmotor modell och dessutom avsedd som sjömodell.

Rekordet slogs den 19/7 1980 och lyder på 49 km. Tiden 46 min 0 sek.

Lars-G

SÄLEN

SÄLENFJÄLLEN - ETT ELDORADO FÖR HANG-FLYGARE

Hallå alla Sveriges hanganhängare!

Vet ni att rikets bästa flygmöjligheter finns i Sälen-området? Hur än vädergudarna trixar med vindriktningen finns en hangvägg att hänga på!

Bra Läge

Dalafjällen är bra beläget för stora delar av Sverige, reservdanskar (skåningar o.dyl) får väl fortfarande dras med Hovs hallar och Hammars backar som ett närmare alternativ.

Nu sedan sälenfjällens mfk äntligen fått lyft under vingarna är det besörijt med hang- väder och övrig information. För utsocknes växer hotell och pensionat som svampar överallt och hangsäsongen infaller när snön har lågsäsong så några rum beräknas lediga.

Bygg några stabila modeller

Om du inför utflykten är dåligt rustad med seglare, rota ihop ett par lämpliga och rejäla modeller.

Bygg en för inte alltför häftiga vindar och någon för bättre vindar (hårda). Utrusta med bromsar, luft inte hjul, förutom de nödvändiga rodrer. Bygg in en låda i kroppen i trakten av tyngdpunkten. Att ha bly i, Extra bly = bästa glidtalet vid högre hastighet, stallgränsen naturligtvis också vid en högre hastighet.

Montera radion. Ingen risk för roderfladder väl? Har du veka stötstänger, tvärbockar på metalltrådarna eller för stora ytslag har du chansen att få uppleva fladder.

Kollat och klart. Trimflyg hemma på fältet.

Till fjälls

Beställ ett lämpligt lokalt blåsväder med lite sol-sken hos Åsa på SMHI. Styr kosan till Sälen. När du anlänt och installerat dig och dina vänner, ring den lokala hangguiden Karl-Gunnar Hållhans tel: 0280/223 14 eller Allan Ferm tel: 0280/220 41 så får du uppgift om aktuell fjällvägg och fjällväg.

Lite motion får du innan du är på toppen. Nu har du nått ditt mål. Kaffepaus. Du glömde väl inte dina modeller i bilen? Nä, tänkte väl det. Kolla lämplig landningsplats innan du startar. Traktens bestånd av mariga tallar bör undvikas för undvikande av mariga reparationer.

Äntligen

Bär vinden? Visst. Lasta i lagom med bly. Färdig att hiva iväg? Jodå och ivääääg!

Kjell Dalsheim

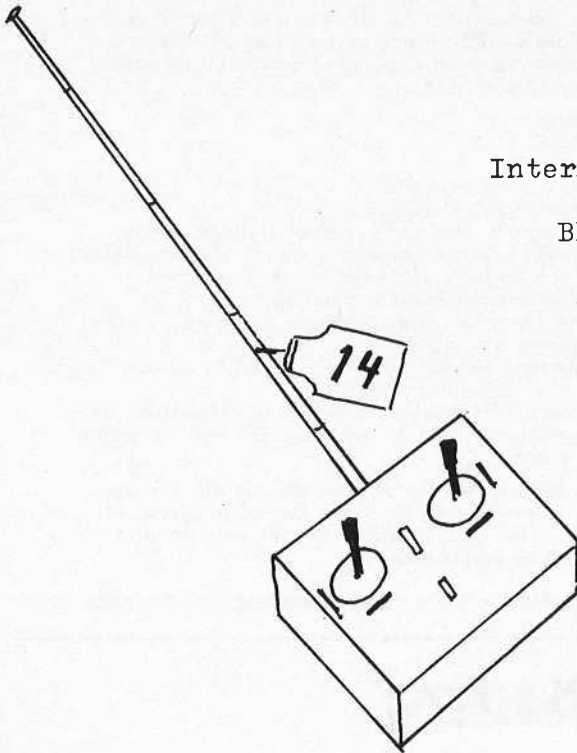
VARNING!!

Internationell standard är

BRUN FREKVENSVIMPEL (ej brun frekvens)

för	KANAL	4	26.995
		9	27.045
		14	27.095
		19	27.145
		24	27.195
		30	27.255

Denna vimpel följer med en del nya sändare, och används av en del flygare. Det är bara vi i Sverige som har färgade band på antennerna.



Ö-VIK

Trivsamt i Örnsköldsvik

Örnsköldsviks RFK med Lars Pekkala i spetsen arrangerade för en tid sedan en mycket trevlig tillställning med RC-segel och sjöflyg.

Arrangemanget började på lördagen med RC-segelflyg under enkla och trevliga former där det gäller att flyga 6 minuter och sedan landa inom en cirkel med en diam. av 30 m. Deltagare från när och fjärran avnjöt verksamheten under ett påtagligt lugn även om vinden var lite orolig. Trots den enkla tävlingsformen var det svårt för många att landa inom cirkeln. Men vad gjorde det, kul var det tyckte alla.

K.A Ericsson, känd som friflygare kunde inte flyga sin lättvingsmaskin under lördagen vilket grämde de flesta RC-flygarna. Men han skulle komma igen skulle det visa sig.

Efter dagens vedermödor och en välbehövlig middagspaus, samlades man nere vid den nu på kvällen spegelblanka sjön. Först iväg var Lasse Pekkala med sin välflygande Kilroy som dock hade lite svårt att komma i luften, men så småningom vande sig vid det våta elementet. Lars Westberg från Vidsel var mera van och gjorde briljanta uppvisningar med sin snabbflygande maskin av egen konstruktion. Sigge Burland från Övik, med dagens snyggaste maskin flög suveränt och säkert. Men som vanligt blev Arvid

Intaxning av Lasse Pekkala



De va vi som flög



Det samlade sjöflyget i norr.

Holmboms flygningar med sin fyrtaktsmotor det som mest liknade modellflyg. Nästan lik sin förebild flög Arvids maskin både säkert och stabilt med ett motorljud som överensstämde med det stora originalet.

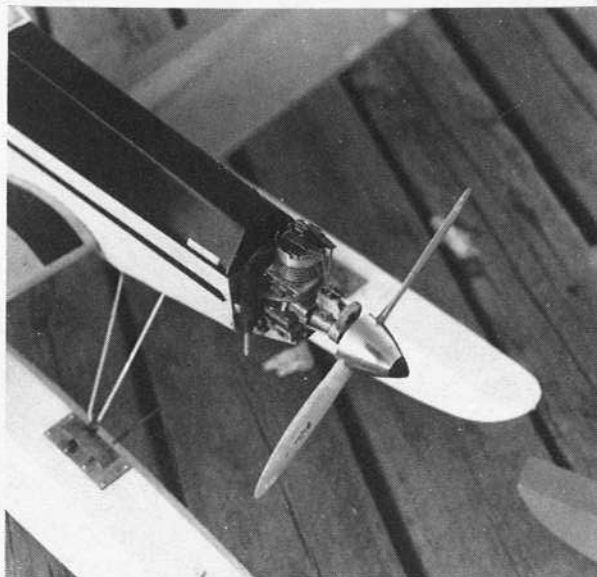
Lasse Pekkala som nu bättre kom överens med sin modell var inte rädd utan lät t.o.m KA få ta över spakarna. När sedan Lasse flög med sin jättestora "Gubbroy" då blev det jobbigt, men det gick om än med möda. Väl uppe var det inga problem.



De ä dans på bryggan

Efter kvällens övningar med korvgrillning och allmänt modellflygnsnack på olika tungomål, var man överens om att sjöflyg är "toppen". Man lovade varandra att göra om det hela och de som den här gången var utan sjökärna lovade att ställa upp med en då.

Söndagen fortsatte man med RC-segelflygandet och då vädret nu var betydligt lugnare än lördagens, vågade även KA ställa upp med sin RC-styrda friflygande maskin. Efter en perfekt gummiropstart med förstod RC-flygarna att något märkligt höll på att hända. När sedan KA endast med sidoroder på sin modell landade inom cirkeln, brast applåderorna löst. Vilken uppvisning. KA frågade vad man applåderade åt. Jo man tyckte det var fantastiskt av en friflygare att bara med sidoroder kunna landa inom cirkeln. Något som de flesta misslyckats med trots att man hade på höjdroder skevroder och bromsar. Jo, men sa KA. Det är väl inte svårt. Då ska ni se när vi friflygare landar inom cirkeln utan RC-styrning. De ä svårt. Nu hör det till historien att KA



Arvids 4-taktare i närbild

ibland också hade svårt att få in kärran bara med sidoroder. Det blev ibland distansflygning och besök i skogen. Men det bästa av allt KA, blev biten.

Andra visade också sina framfötter. Ove Westin och Sigge Burland kämpade länge om segern som Ove till slut plockade hem. i B-klassen vann Lennart Nilsson från Boden.

Ett är nu säkert. Det här kommer man att göra om. Bra arrangemang av Örnsköldsviks RFK, där hela familjer ställde upp och hjälpte till, ingen brådska eller jäkt. Det är garantier för nya arrangemang nästa år. Och kanske.. mer sjöflyg.

RC-biten

LÅGPRISER

COX-motorer

Tee-Dee	049	145 kr.
"	020	140 "
Black Widow	049	95 "
Babe-Bee	049	75 "

Med trottel

Medallion	049	115 kr.
Pee-Wee	020	95 "
R/C-Bee	049 förs. med dämp.	125 "

Alla övriga COX-motorer kan beställas

Midwest-produkter

Axiflo fläktar RK-049	endast	215 kr.
" " RK-20 För 20-motor		295 "
Skyhawk, avsedd för Axiflo 049		225 "
Pitts Spec. lyxbyggsats 122 cm.		525 "
Cessna Cardinal, foam, lättbyggd		165 "
Super Chipmunk " vacker modell		170 "
Attacker, " skevrodertrainer		195 "
Champion Mark III, jättefin 140 cm.		195 "
Taylorcraft, areobatic trainer 142 cm.		295 "
San Bernardino, jättetuff linkärna 049		50 "

Klubbrabatter vid stora order

Beställ direkt mot postförskott, eller sänd efter katalogblad o information (3 kr. i frim.)

SPORT & R/C HOBBY
Fuseboda 28
29300 Olofström

ÖLANDA

Ölandaträffen

Vid det här laget vet Du väl vad Ölandaträffen är? Var du inte där?! Jasså, Du kommer nästa år om du får reda på var platsen ligger.

Det är andra året som Herrljunga Modellflygklubb anordnar sitt årliga flygmeeting vid Ölandafältet som ligger ungefär sex kilometer öster om Herrljunga åtta mil nordost om Göteborg. Du kan läsa om klubben i modellflygnytt 1979 nr 6.

Målsättningen med vårt meeting är att vi som är så kallade "söndagsflygare" skall kunna träffas, flyga, snacka och ha det trevligt under några timmar.

Dessutom skall övriga familjemedlemmar, släkt och vänner och alla intresserade ha möjlighet att bekanta sig med vår trevliga hobby. Inte minst finns möjligheten att intressera ungdomen för denna fina hobby. Flera av våra unga medlemmar har fått sin första kontakt med vår klubb just vid Ölandaträffen.

För att nå vår målsättning fordrades mycket arbete i planering och Pr. Bara en sådan enkel sak, som vilken dag skall vi lägga meetinget på kan vara svårt. Här efterlyses någon form av samordning mellan de olika klubbarna. Till att börja med en kontaktman inom varje län som gör upp en meetings-tabell som publiceras i Modellflygnytt i varje nummer. Alltså icke tävlingsmeetings eller saktionerade sammankomster dom kommer ju med i månadsmeddelande! Nu lyckades vi ganska bra i år. Vi kolliderade med Mariestadsklubbens meeting, vilket kanske gjorde att våra vänner från Skaraborgslän inte kunde komma, men vi hoppas att dom kommer nästa år.

Lördagen den 23 augusti blev datumet. Den viktigaste detaljen i alla flygaktiviteter är ju trots allt vädret!

Tv vädret på fredagskvällen bådade inte gott. Stämningen var säkert tryckande i många av medlemmarnas hem den kvällen. Men har man gett sig in i leken får man leken tåla.



Några bilder från depån
Foto: Kent Johansson



Tänk alla förberedelserna: Utställningen i bokhandeln, med klubbens modeller och all reklamen om flygdagen. Alla inbjudningar till klubbarna, tidningar etc var det förgäves?

Nej! Kan ni tänka er att det var vindstilla och inte en droppe regn under hela flygdagen. Senare fick vi reda på att det regnat rikligt på flera platser runt om Herrljunga.

Nu börjar det samlas en hel del folk på fältet. Liksom tidigare år har vi kaffeservering, varm korv



dricka etc i vår fina klubblokal. Nytt för i år är att vi har bjudit in firman Hobbex med Olle Sörensen och en kamrat. Dom har med sig massor av grejor som kunde köpas för bra priser. Att detta stimulerar intresset hos de aktiva flygdeltagarna var inget att tvivla på. Dessutom fick klubben priser till de olika lotterierna som var strykande åtgång på.

Hemmaklubbens ordförande Sölve Weimar hälsade alla välkomna på ett trevligt sätt. Hans Biglift gör flera runder överflygfältet med en stor banderoll efter sig där det står VÄLKOMNA på.

Nu har det verkligen kommit folk! Från högtalaren uppmanas parkeringsvakterna att ta itu med bilarna.



Klubbstugan med publik.
Foto: Kent Johansson

Vi hade ordnat en speciell parkering bakom klubblokalen för att slippa parkera på flygfältet. Det visade sig att över 80 bilar hade kommit. Fler var på väg så nu var goda råd dyra. Det ordnade upp sig i alla fall till slut. Puh!

Vilka var det som hade kommit, och vilka flygplans-typer var representerade? För att få svar på detta delade vi ut små lappar där vederbörande fick skriva i namn klubb typ etc.

Med ledning av dessa nämner jag nu de som skrivit på lapparna. Det var säkert fler som inte fick tillfälle att flyga eller av annan orsak inte uppmärksammades. Men Du är ju grundstommen i tillställningen. Du avvaktar litet försiktigt, lyssnar tittar och nästa år kommer du med ditt plan. Det var inte så märkvärdiga flygare, inga eliter och sådana som tror att dom kan allt. Nej även den där fina konstflygningskärnan kom ju snett ned på fältet och tippade över i ändan på fältet. Föraren var ju lika glad för det. Visst är det kul att träna och sedan lyckas nå ett fint resultat. Vi får ju heller inte glömma att vi har en stor publik. Dom vill ju gärna titta på vad Du lyckats träna in.

Från vår närmaste grannklubb Vårgårda Radioflygklubb kom klubbens ordf., Kent-Åke Björklund med mekaniker i dag Leif Andersson, Kent-Åke flyger mest F3A Curare. Han fick även igång sin helikopter Alluette 2. Under några minuter fick vi se ett fint genomfört F3A program av Kent-Åke med kniv-egg top hat etc. Klubbkamraten Ingemar Andersson visade att hans Wayfare flög fint. Våra kamrater från Ulricehamn Modellflygklubb ställde upp trots att klubben skulle ha kräftskiva samma dag! Att det gick fint att flyga visade ordf. Martin Holmdahl med sin fina multi skymaster. Om det berodde på att förste mekanikern Mikael Hulander var fin på motorer låter jag vara osagt. Från Borås Modellflygklubb kom bl.a. Bengt Iverstedt med en vacker Mustang. Håkan Karlsson med Avro dubbeldäckare Nykomlingar på Ölandfältet för året är Gråbo Modellflygklubb, och Marks Modellflygklubb. Från Gråboklubben kom många flygare med VM-laget i skalaflygs flygledare Bengt Holmer med sin tvåmotoriga vankelversion. Vilket härligt ljud!

Terje Löberg visade hur fint hans Wasco YMF 3 gick igång med självstart. En någon annorlunda flygplanstyp fick vi se när Thomas Mattiassons autogiro startade från fältet. Lars Nyden med sin Jolly Roger och Åke Jonsson med Chevron flyg fint. Alla tre kom från Marks klubben. Från hemma-

klubben ställde Bertil Johansson, Claes Ryden upp på motorsidan.

I år gavs det tillfälle att segelflyga också. Bland annat fick vi se Sylve Weijmar med en, och Bengt Åke Hagert med Amigo 2 och Henrik Åslund med High Fly.

För att visa hur man kan flyga på "riktigt" gick Segelflygsektionens flygledare Roland Sjöstrand upp med klubbens och gjorde en applåderad uppvisning som kommenterades av segelflygklubbens ordf. Ulf Sahlberg.

Samarbetet mellan sektionerna fungerade fint. Flygdagsbesökarna fick tillfälle att beskåda tillställningen från ovan med hjälp av klubbens dragplan Cessna. Många tog tillfället i akt. Det gick fint att landa på fältets bortre ända så att modellflyget kunde fortsätta obehindrat. Publiken fick även tillfälle att modellflyga. Klubbens skolplan en SK78 med dubbelkommando var flitigt igång.

Någon särskild tävling anordnades inte i år. Tävligen tar för lång tid i anspråk. Möjligen kommer vi att anordna någon form av tävling i framtiden men då blir det inte i samband med flygdagen.

Slutligen vill vi säga att mer tur än vad vi har haft kan man nog knappast ha. Både väder och publik visade sina bästa sidor. Vi tackar särskilt er från klubbarna som kom till oss vi hoppas att även nästa år skall bjuda på en trevlig sammankomst.

Herrljunga Modellflygklubb
Per-Olof Fritsby.

UMEÅ

Flygdag i Umeå

Att allmänhetens intresse för modellflyg är stort besannades under en augustilördag då Umeå Radioflygklubb genomförde sin flygdag för allmänheten. Omkring 200 personer sökte sig trots det blåsiga vädret ut till radioflygfältet i Bussjö. Det var inte bara fäder med förhoppningsfulla söner som tog tillfället i akt att beskåda klubbens modeller i luften och på marken utan det blev rena familjeutflykten. Man sökte skydd för blåsten och packade upp den medhavda picknickkorgen och drack sitt kaffe sittande på marken och med ett öga betraktande modellplanens uppvisningar i luften. Hade man inte med sig någonting kunde man köpa korv, kaffe och läsk i klubbstugan och dit var det under hela dagen en lång kö.

Hur många nya medlemmar klubben får visar sig väl i framtiden då den byggkurs för nybörjare som i stort sett fullteknades under flygdagen kommer i gång med sitt byggande och därpå följande övningar i radioflygandets svåra konst.

Det var trötta men lyckliga modellflygare som trots det blåsiga vädret kunde packa ihop sina klenoder då inga större missöden i form av kraschade modeller inträffade under dagen.

Umeå Radioflygklubb
Gösta Näslund

LINKONTROLLERAT STUNT

- EN MODELLFLYGGREN

PÅ FRAMMARSCH

STUNT- MODELLFLYGGRENNEN DÄR DU HAR DIREKTKONTAKT MED MODELLEN.

VAD är Stunt?

Den officiella benämningen på denna modellflyggren är F2B och ordet stunt kommer från engelskans stunt vilket betyder ungefär figur eller konstflygning. Det rör sig alltså om konstflygning med linstyrda modeller. En stuntmodell rör sig i en cirkelformad bana runt piloten och kan alltså kontrolleras i det luftrum, format som en halvglob, som be-

gränsas av linornas längd. Ett stuntplan är inte byggt för att gå fort. Farten ligger på ca 80 km/h men planetens vinge med mycket tjockt vingprofil ger modellen en mycket stor vändbarhet.

När man tävlar i denna gren är det framför allt precision och noggrannhet som är avgörande men stunt har mycket att ge alla de som tycker om att bara flyga modeller "bara för skojs" Linkontroll är ett säkert sätt att flyga på. Har man väl kommit över de första svårigheterna brukar modellerna hålla längre.

STUNT - en nybörjarvänlig modellflyggren

Grenen stunt är dessutom nybörjarvänlig så till vida att det krävs inte någon dyr utrustning - en första modell med motor 1 2,5-cc klassen kostar ca 250-300 kr inklusive all den material som behövs för att bygga och flyga dvs lim, klädsel, hjul, motor, propeller, tank, linor och handtag. Den största kostnaden här är ju motorn som nykan

kosta mellan 125:- till 160:- men det är lätt att komma över en bra begagnad motor för 50:- till 75:-.

Även den helt oerfarne lär sig snabbt att så behärska sin modell att han kan flyga den säkert. Får han sakkunnig hjälp vid de första flygningarna är chanserna stora att han kan medföra sin förstbyggda stolthet i ett stycke hem igen efter dagens flygning.

Val av modell och utrustning

Inom alla linflyggrenarna är grundförutsättningarna desamma: man bör ha flugit någon form av träningsmodell innan man specialiserar sig. Ett bra träningsplan är robust och ofta försett med en massiv balsavinge som skall ha en välvd vingprofil med plan undersida. Avståndet mellan vinge och höjdröder bör vara relativt långt - flygande vingar kommer inte på fråga här! SMFF:s modell EMIL (Enhetsmodell i Linflyg) fyller väl nybörjarens krav och är avsedd för motorer på 1,5 cc.

När man väl har lärt sig flyga sin träningsmodell i normal planflykt så att man känner att man behäskar situationen är det dags att gå upp ett steg till modeller som har mer kvalificerade egenskaper. Ett bra fortsättningsplan är t.ex. Sig:s "Akromaster". Detta är liksom EMIL en byggsats med avsedd för motorer på 2,5 cc. Akromasterns vinge är uppbyggd med spryglar och balkar och skall kläs med siden men med hjälp av den svenska bygghandledningen som bifogas byggsatsen är dock bygget relativt enkelt. Akromasterns vinge är välvd på såväl över- som undersida vilket möjliggör t.ex. ruggflygning. En bra motor för denna modell är t.ex. OS 15 eller Fox 15, båda av glödstiftstyp. För att handha en glödstiftmotor behöver man en strömkälla och där är ett ringledningsbatteri på 1,5 volt det enklaste alternativet. För modeller i 2,5 cc-klassen behövs dessutom ett linset om två ca 15-16 m långa wires samt ett linhandtag. I verktygslådan bör även finnas skruvmejslar med rak och stjärnformad spets, en liten flacklånga, liten sidavbitare, en glödstiftsnyckel, några extra glödstift och propellrar - ja Du märker snart vilka ytterligare grejor Du saknar när Du är ute på fältet.

Flyga för nöjes skull eller tävla?

Stunt är, som nämndes inledningsvis, modellflygets konstflygningsgren. Det finns ett internationellt tävlingsprogram bestående av 13 olika manövrar

som skall flygas inom en tidsram av 7 min. Bland dessa manövrar finns t.ex. loopingar, buntar, liggande, stående och överliggande åttor, fyrklöver m.fl. Vid tävlingar bedöms och betygsätts dessa manövrar av domare. I Sverige flygs även ett förenklat stuntprogram som kallas för semi-stunt, där de svåraste manövrarna utelämnats. Har man tävlat och vunnit i denna klass vid två tillfällen är det dock kutym att man, i nästa tävling, startar i den stora klassen.

Även för den som inte tävlar är denna modellflyggren mycket givande. I längden blir det lite enahanda att bara flyga runt, runt men lär man sig stuntmanövrarna från grunden får man ett helt nytt perspektiv öppnat för sig. Genom en enkel lösgöringsanordning kan man själv släppa iväg sin modell från marken fast man håller i handtaget 20 m från modellen man är alltså inte beroende av någon medhjälpare även om så oftast är önskvärt.

Stunt är dessutom linflygets skönhetsgren. Ett tävlingsplan har oftast mycket vackra proportioner och byggarna lägger gärna mycket tid på planets färgsättning och ytbehandling.

Tävlingsmodeller i byggsatsform

Det finns idag ganska gott om byggsatser till tävlingsmodeller i handeln. Dom flesta är avsedda för sk 35:or dvs 5,7 cc och bland de mest populära är t.ex. Sig:s "Banshee" och "Twister" vilka är av sk "profilkroppstyp" samt Top Flites "Gieseke-Nobler" som har uppbyggd kropp. Bygghandledningarna är oftast på engelska men ritningarna förklarar sig ofta själva om man ger sig tid att studera dem noga.

För den som vill läsa mer specialiserade artiklar om stunt finns, sedan 1978, en tidning: "SLIS-Bulletinen" som utkommer med 6 nr/år och erhålles genom att ta kontakt med antingen Alf Eskilsson (tel: 0300-11 766) eller Bo Pettersson (Tel: 0762-29 228) SLIS står för Sveriges Linflygares Intressfrämjande av Stunt och bildades för att stimulera stuntens tillväxt när denna gren var sas på fallrepet i mitten av 70-talet.

Till dig som läser detta och tycker att det verkar kul med stunt - skriv gärna direkt till mig om du undrar över något. Alla brev besvaras.

Ulf Selstam
Balladgatan 2
422 41 Hisings-Backa

TR TIPS

Team Racing tips

Utnyttja vintersäsongen till något vettigt, passa på och gör ett ordentligt snabbtanksaggregat. Tyvärr kan man se många mekaniker med dålig utrustning, trots att alla är medvetna om att en snabbtanksutrustning är ett måste i dagens Team Racing. Hur skall man annars klara av en omtankning på ca 2,5 - 3,5 sek.

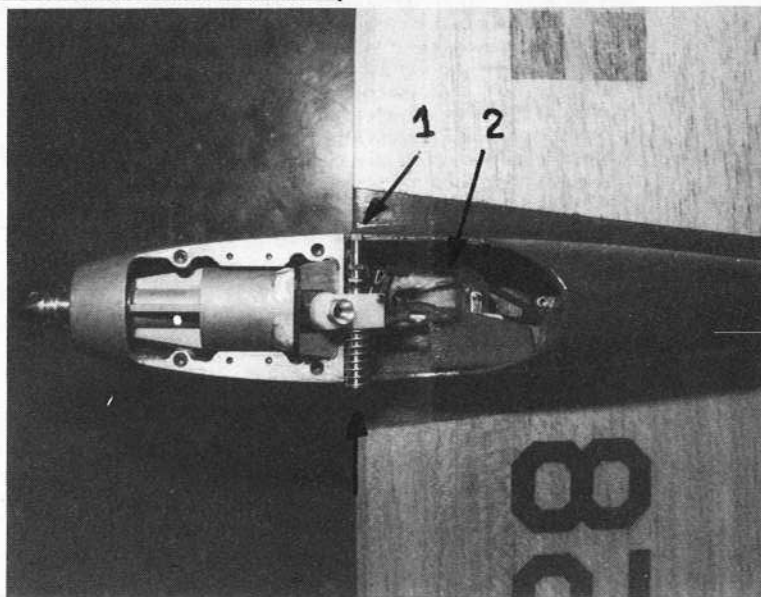
På bilderna framgår två olika utförande av själva bränslebehållaren. Den delen är inte den mest kritiska delen, behållarens utformning görs efter egen ide. Klart är att den skall kunna spännas fast stadigt på armen. Volymen kan variera mellan ca 0,6-1,0 l.

Den skall aldrig vara helt fylld med bränsle, utan max hälften. Detta för att tillräckligt med luft skall finnas för att ge någorlunda långvarigt tryck, vid flera tankningar efter varandra.

Viktigt är dock att behållaren är helt tät och alla förskruvningar sitter ordentligt fastlöd. Gör du behållaren själv hårdlöd!

På behållaren skall lämpligen finnas en anslutning för påfyllning. En för den pump som används för att erhålla önskat tryck. Lämpligen samma typ som för optimus spritkök.

En manometer är bra för att alltid kunna hålla rätt tryck. Det behöver inte vara något visst tryck för att kunna tanka utan för att alltid få samma förhållande vid tankningen. Detta kan vara viktigt då man har snapps till motor eller förgasare med justeringsmöjlighet, är denna inställd för ett visst tryck, skall man sträva efter att alltid hålla detta. Det underlättar då all hantering med motorns start.



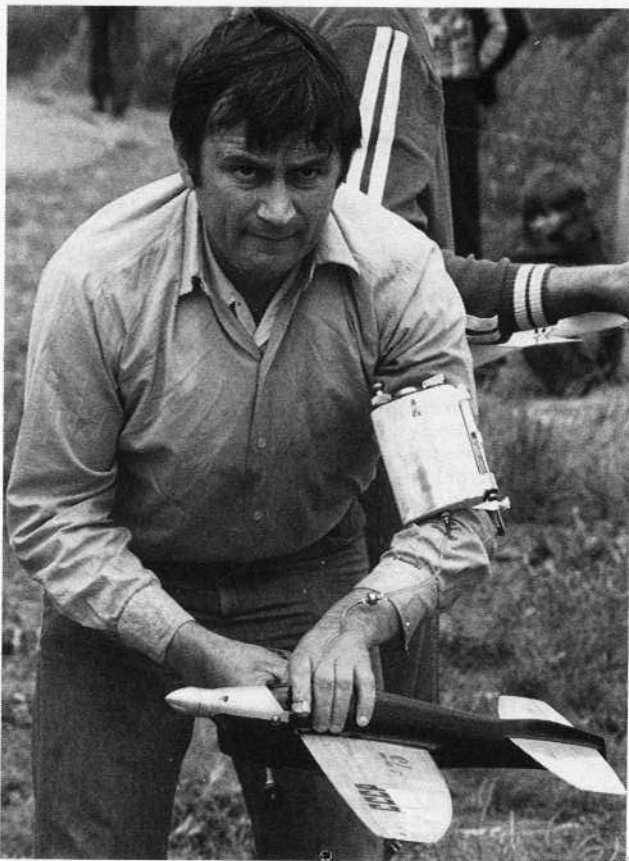
Bilden visar avstängare typ Georgiadis. Theodore Georgiadis, Australien är en mycket duktig TR-pilot. Han säljer denna ventil i två olika utförande, med eller utan extra anslutning för snapps till avgasport. Bilden visar utförande utan separat snapps justering.

1 = Bränslenål (inbyggd)
2 = Wire för avstängning påverkas av dyrkroder från roderoket.

Pris ca 200:-
Hans adress är

77 east street
Glenroy
Melbourne, Victoria
Australia Postcode 3046

Alternativt kan dessa också beställas via Bengt-Oloph Samuelsson, Galax, Tel: 0920/80364



Krasnoroustki, Sovjet. En av de mest välkända Team-Racing mekanikerna. Hans utrustning av egen tillverkning, också motorerna, är alltid av högsta klass. På bilden framgår hur snabbtanks-utrustningen är utförd. Bränslebehållare, filter och fingerventil.
Foto: Sven Pontan



Rob Metkemeier, Holland har snabbtanksutrustning av egen utformning. Tillsammans med sin bror Bert har de varit i topp under nästan hela sjuttiotalet i Team-Racing bl.a VM segrare 1978.
Foto: K Axtilius

Man bör också förse bränslebehållaren med en nivåindikering. Det är inte trevligt att upptäcka bränslebrist i aggregatet mitt under ett heat. Enkelt utformning är fastlödda mässingsrör med genomskinlig plastslang emellan. Då framgår lätt den bränslemängd som finns i behållaren. Den anslutning som slangen för fingerventilen sitter i, bör placeras så att aggregatet tömms helt vid normal omtankning. Kommer den på fel ställe i behållarens botten, kan mycket bränsle vara kvar och luft kommer till tanken istället. Kontrollera därför hur du håller armen vid omtankning och placera därefter uttaget på rätt ställe. Lämplig diameter är 4 mm.

Någon form av bränslefilter bör finnas innan fingerventilen. Lättast är att montera ett på slangen (se bilderna). Man kan också bygga in ett filter i anslutningen i behållaren. Fingerventilen utformas för att passa in till den avstängningsventil som används i modellen. Detta avser han - eller hon utförande på anslutningsdelen, fingerventilen bör också ha en hårdare fjäder än avstängarventilen. Då undviker du att bränsle kommer innan avstängaren är i läge för tankning.

Var också noga med att använda fräscha slangar. Låt dem inte bli hårda och därigenom lätt att åka

av sina anslutningar. Ha också tillräcklig längd så att du har full rörelsefrihet i armen. Känner du nu på dig att din utkastning inte är vad du helst skulle vilja ha säsongen -81, så starta nu din tillverkning av nytt aggregat.

Du kan också kontakta Kjell Axtilius, Galax Tel: 08/774 49 15 för ytterligare tips och hjälp.

Ewa Axtilius
Huldrestigen 9
141 73 Huddinge

GATOR TALES

Denna titel bär Walt Perkins skrift, där han till sina prenumeranter framför ideer och utvecklingar på tillbehör för i första hand teamracing utrustning. Det får med all sannolikhet anses värt de US \$ 5:00 som 1981-års prenumeration kostar.

För de som inte känner till vem Walt är, kan nämnas att han tillsammans med sin pilot J.E Albritton är USA:s för närvarande bästa TR-lag. I VM i Polen kom han på delad 2:a plats och hade 3,32,6 som bästa heat tid. Det var tävlingens näst bästa tid.

Från första nummret framgår bl.a följande utdrag.
VA RFÖR EN FLYGANDE VINGE?

Under våren 1980 byggde vi en konventionell modell och en flygande vinge. Efter en hel del provflygningar och tester där vi jämförde resultaten från de båda modellernas prestanda, framstod den flygande vingen som den bästa. Den var ca 0,5 sek/10 varv snabbare än den konventionella. Därför en flygande vinge naturligtvis. Övriga rubriker som tas upp är bl.a propellerar, infällbart landställ, byte av klubbålar och dekal, gjutformar för propellerar samt de produkter som kan köpas från Shadow Racing. Dessa är t.ex:

Kolfiberkropp för Mk IV	\$ 30
Landställ och Hjul	\$ 60
Snabbtanksutrustning	US \$ 25:00
Propellerar Nr 4 - Kusik F2C	
Nr 5 - Shadow Racing F2C	
Nr 6 - Balland Good Year	
Nr 13 - Shadow Racing F2C	
Nr 20 - Len Zen F2A	

Dessa kostar US \$ 10/ st.

Diesel ignition improver ½ pint \$ 10:00

Vill du hålla din informerad med aktuella teamracing ideer, skriv i så fall till Walt Perkins under adress

11 00 S.E 28 th Street
Ocala, Florida 32670
USA

GOOD-YEAR

Good-Year ger sysselsättning regniga dagar och långtråkiga höst/vinterkvällar, modellbygge gör att allt verkar bättre. När modellen är klar, då blir det fint väder som passar till provflygning.

Good-Year gör en glad, om modellen är hel efter provflygningen.

Good-Year kan också aktivera familjen/släkten - mamma/pappa - barn. Oanade kombinationer finns att blanda in vänkretsen.

Good-Year modellen, den första, behöver ej se bra ut och kan vara enkelt utrustad. Gör den andra bättre.

Good-Year för avkoppling och alla motorer får modellen att flyga.

Motorn: Enligt de svenska reglerna får motorn vara upp till 3,5 cm³. En bra 3,5 cm³ glödstiftsmotor i en Good-Year kan flyga ca 200 km/h och är ej att rekommendera för nybörjare.

Här i Sverige var tanken/meningen att man skulle kunna använda t.ex PAW.19 (3,2 cm³) istället för 2,5 cm³ racermotorer. Verkligheten blev lite annorlunda. Nu används bara 3,5 cm³ glödstiftsmotorer konverterade till diesel av de bättre Good-Year-lagen. Glödstiftsmotorer på 3,5 cm³ kommer kanske att användas snart, förhoppningsvis ej.

Ett gott motorval är en 2,5 cm³ dieselmotor, som ger en lämplig hastighet och gör tävlingsresultaten

jämförbara med utlandet där $2,5 \text{ cm}^3$ är max storlek $2,5 \text{ cm}^3$ motorer kan göra god hastighet om man använder t.ex Rossi, Nelson eller Bugl. Lämplig motor kan också vara en något begagnad team-race motor eller andra motorer såsom PAW, Oliver Tiger, MVVS och Super Tigre. Allt beror på den inställning man har till racing.

Modellen: Köpa byggsats är en bra start. Nybörjare eller andra mer ovana spar tid genom köpet. Noggrant materialurval kan ge en något lättare modell. Efter diverse ändringar kan byggsatsen bli förbättrad. Ritningar på olika Good-Year modeller går att köpa från t.ex Aeromodeller i England. Pris ca 3 Pund. T.ex Miss San Bernardino, Li'l Quickie, Ol'Blue och andra.

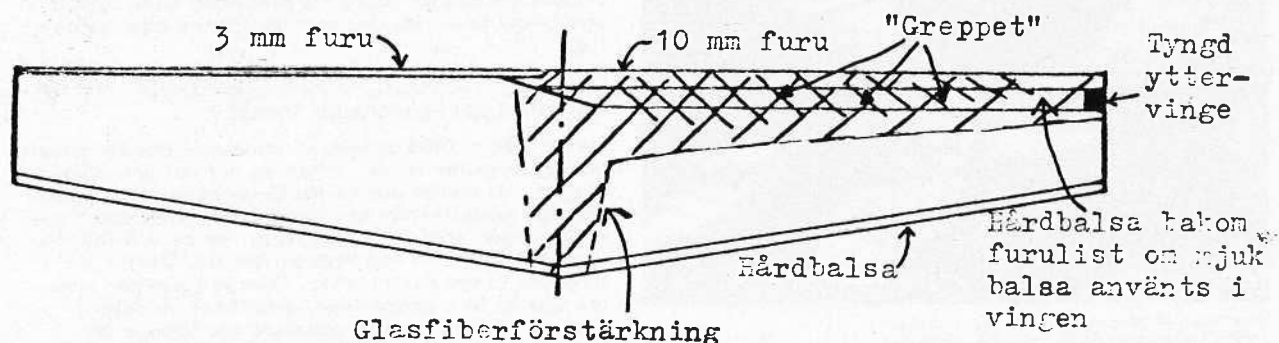
En god förbättring av modellen är avstängare. Avstängaren kan rädda både motor och modell vid såväl träning som tävling. Om oövnliga situationer uppstår kan motorn stoppas.

Landningsställ och tank bör vara löstagbart. Hjulet bör vara mjukt eftersom detta skonar modellen, vilket fjädrande ställ också gör. Good-Year bygg-

satserna bör ändras något bl.a landningsstället, förstärkning och ändring av vinge och kropp.

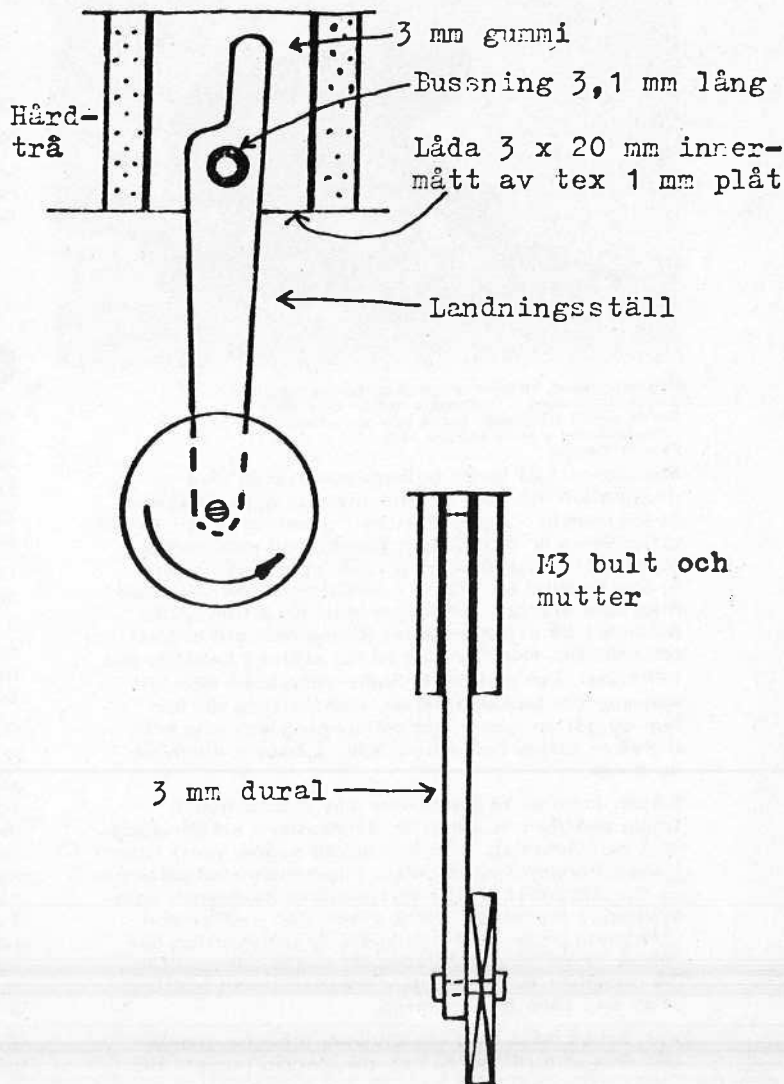
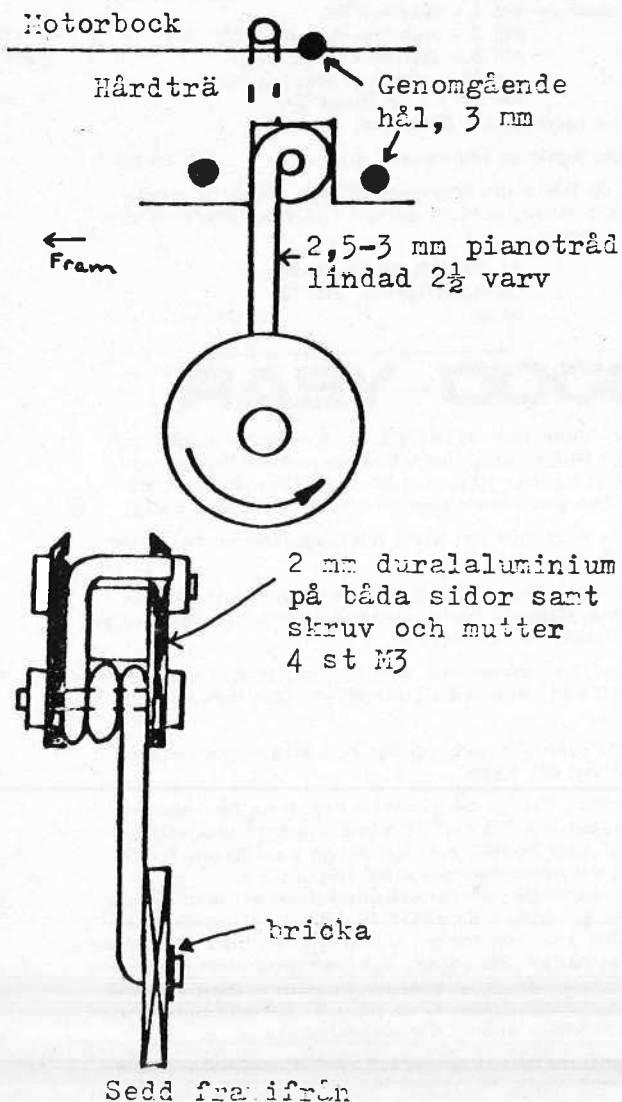
Bygget: OBS! Tips, ej byggbeskrivning. Mekaniska delar bör vara klara. Gärna löstagbara så att de kan ersättas av bättre. Tank, landningsställ, vinge och stabilisator bör vara klara innan modellen limmas ihop.

Vingen: skall ha en framkant av hårdträ, tex furu, 10 mm. Framkantens rundslipning bör ha en radie p på cirka 1,5 mm. Bakkanten kan göras av hårdträ eller balsa eller förstärkas med glasfiber + plast. Bakkanten behöver ej vara tunn utan kan göras något trubbig cirka 1 mm tjock. Yttervingen bör förstärkas i "greppet" med 2-3 lager glasfiber + plast och 1 lager glasfiber omkring mitten. Längst ut på yttervingen bör man ha en tyngd på cirka 15 gram. Om linorna är inbyggda i vingen får man något högre hastighet. Okets utseende spelar ingen roll, både vanligt trekantok eller runt ok fungerar. Vingen blir starkare om den kläds med japanpapper, siden eller tunn glasfiber (0,6 oz) + plast. Observera säkerhetslinan mellan motor och roderok, diameter 0,5 mm.



Landningsstället: Fjädrande typer skonar modellen och ett mjukt hjul hjälper också till. Nedanstående ställtyp fjädrar bra och tål hårda landningar mycket bra.

En annan typ av landningsställ visas nedan. Denna typ fjädrar något och kan användas om piloten kan landa "relativt" mjukt. Stället är i alla fall bättre än ett stumt ställ, som ej tål mycket.



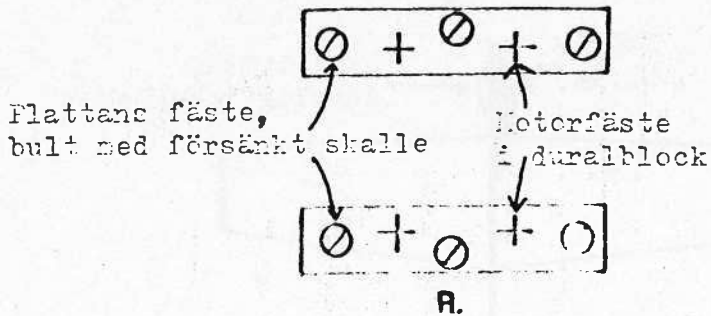
Fästplatta, för motorer, av 4-6 mm duraluminium, mått ca 10x40 mm. Tjockleken väljs efter motorns och modellens dimensioner. Utan platta kan motorn erhålla spänningar som minskar effekten, t.ex motorbockarna pressas ihop olika mycket vid monteringen. Plattan kan monteras på olika sätt, allt beroende på användarens verktyg.

A. Plattan limmas och skruvas fast med bult. Motorns fäste borrar och gängas med M3 i plattan. Plana plattan efteråt med en fil. Detta ger en

god motorinstallation.

B. Plattan kan hållas på plats av motorns fästskruvar. Detta gör att motorns fäste ej trycks ned i motorbocken. (Samma system användes av combatflygarna).

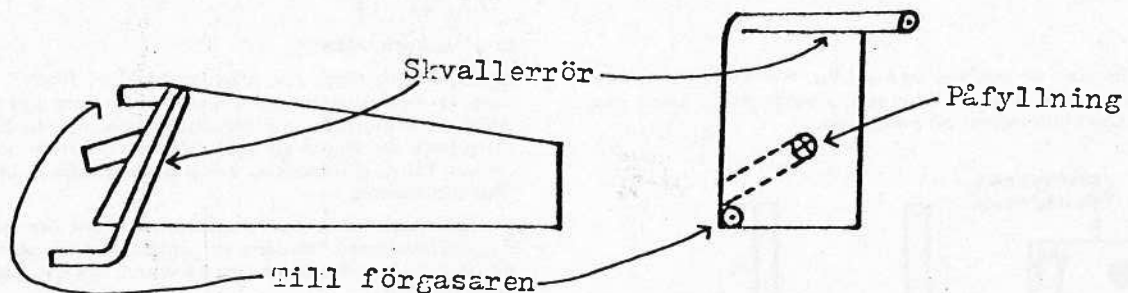
Om en motor av äldre typ användes, tex en "siö" motor, kan det vara välplanerat att använda en fästplatta av A-typ, som medger byte av motor utan några större förändringar av modellen.



Tank: En bra tank gör att motorn fungerar bättre, genom jämn bränslematning till motorn. Det finns olika lösningar på matningsproblemet t.ex Chicken-Hopper, Reguflow, trycktank mm. Alla kräver någon ventil, som är öppen endast under tankningen. Beroende på tankkonstruktion användes ventilen

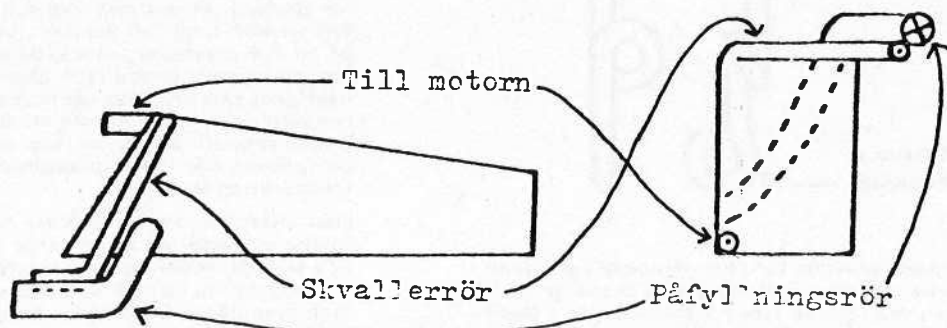
på olika sätt. Lämplig tankvolym för diesel är 25-30 cm³ och för glöd ca 70 cm³, denna volym ger omkring 40-50 varv/tank.

Marlotte-typ: Påfyllningsröret skall gå till ventilen och vara stängt i drift, dvs endast öppnas via ventilen vid tankning.



Reguflow-typ: Tanken har samma utseende som föregående men här är alltid påfyllningsröret öppet. Skvallerröret däremot skall vara stängt under drift och endast öppnas under tankning.

Vanlig tank: Här är både påfyllningsrör och skvallerrör alltid öppna. Ventilen kan vara av enkel typ.



Kroppen: Innan den limmas ihop med vingen skall völgande detaljer vara färdiga: Landningsställ komplett, roderanordning (ok+stötstång), tank och avstängare, vinge, stabbe samt motor och fästplatta.

Kroppen behöver ej vara lådformad. Ge balsakroppen form enligt figur A. Man får bättre landningar om landningsstället placeras på rätt ställe. Hjulet bör vara 15-20 mm framför tyngdpunkten, TP. Bäst läge uttestas vid provflygning. Kroppssidorna av tex 0,8 mm plywood sträcker sig från nos till stabilisator, detta för att förstärka bakkroppen. Limma dit plywooden med vitlim. Se fig B. Kontrollera TP innan ihoplimning, genom att placera vinge, stabbe, plywood, motor osv i kroppen. TP skall ligga omkring vingens framkant, korrigera detta genom att flytta vingen. Modellen blir svår att flyga med fel placering av TP, helst med TP för långt bak.

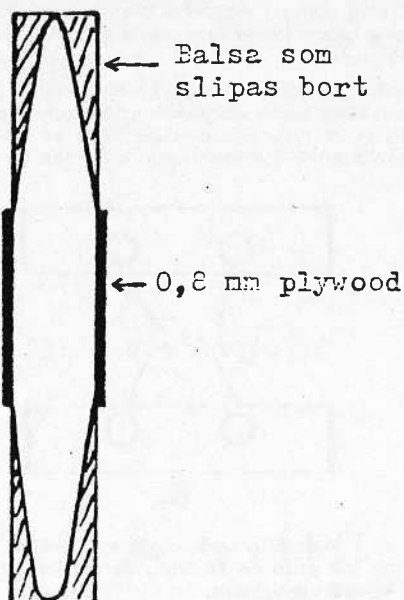
Landningsställets fäste bör nu placeras så hjulet

kommer 15-20 mm framför TP. Limma ihop kroppen med de olika delarna, sätt dit fästen för tank osv. En balsaklots på motsatta sidan av motorn minskar vibrationerna i modellen och gör att motorn ger en bättre effekt. Balsaklotsen, ca 20 mm tjock, bör räckas ca 1/3 in på vingen. Ge klotsen en snygg form emot nos och vinge. Förstärk med 3-4 lager tunn glasfiber + plast. Figur C.

Modellvikt, klar men utan motor, brukar bli 300-400 gram och detta gör att TP kan komma fel!! När modellen är klar bör TP kontrolleras på nytt och om TP ligger för långt in på vingen bör bli placerad i nosen.

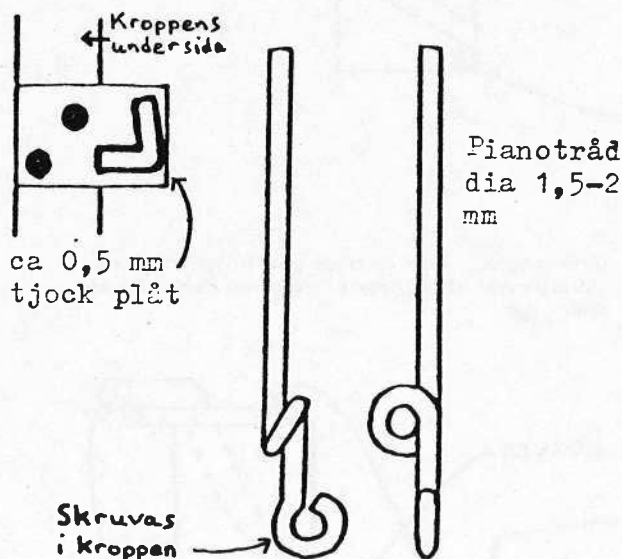
Rodret skall fungera bra, dvs utledarna skall gå lätt när man drar i dem.

Observera wire (diameter 0,5 mm) mellan ok och motor. Denna får ej glömmas. Fästplattan vid motorn gör att man ej behöver göra något uttag för motorn i plywooden på insidan av kroppen.

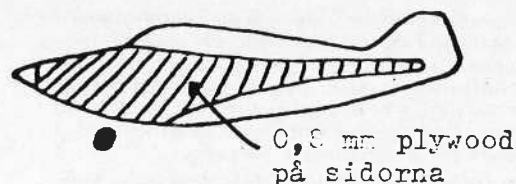


Figur A

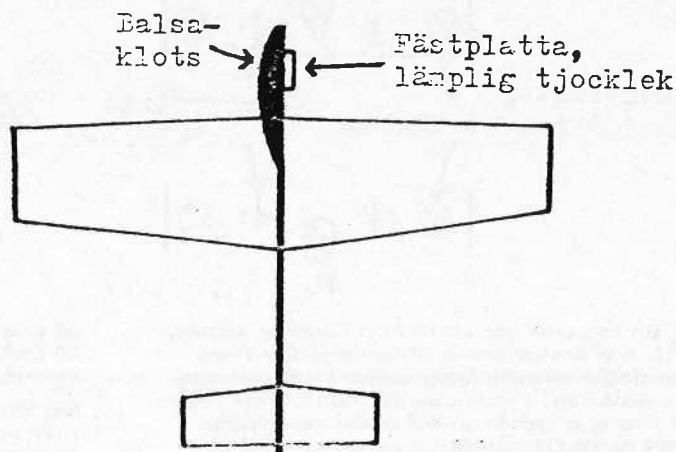
Avstängare är mycket bra att ha. Konstruktionen är ofta av typen klämma slangen. Avstängning skall ske vid lagom nerroder på modellen.



Avstängare avsedda för Team-Racing kan köpas från olika ställen utomlands, men dessa är förhållandevis dyra. Dessa typer kan användas i Good-Year, eventuellt behöver avstängaren modifieras något för att passa. Avstängare kan också tillverkas av fyrkantmässingsrör, vilka kan köpas i hobbyhandeln.



Figur B



Figur C

Bra att veta, tips:

Bränsletålig färg, för dieselmodeller, finns i olika kulörer hos biltillbehörsfirmor, ofta som sprayfärg. Glödstiftsmodeller bör skyddslackas med bränsletålig lack av utprovad sort. Vissa "Fuel-proof"-lackar tål ej glödsoppa. 2-komponentlackar brukar tåla glödsoppa.

Stötstängningen kan vibrera mycket och det ger dåliga flygegenskaper. Placera ett stöd omkring stötstängningen och detta minskar vibrationerna, ibland kan 2 stöd behövas.

Om modellen erhåller skador/märken av t.ex. sten-skott så ska man reparera omedelbart genom att hälla lim i skadan. Cyanolim, Zap eller motsvarande går fint liksom även hobbylim.

Modellen ser snyggare ut under lång tid om hela modellen är målade. På klarlackade trätytor syns snabbt alla skador.

Till en början är det bra att använda plastpropeller (Nylon). Prova med 7x6 och 8x6 för diesel. Om 8x6 verkar tung 7x6 skriver, så minska diametern på en 8x6 propeller, dvs kapa spetsarna ca 10-15 mm. Balansera propellern efteråt. Något bättre hastighet kan erhållas om man provar glasfiberpropellrar av den typ som användes i Team-Racing. Dessa propellrar gör motorn mer svårinställd och bör provas när nylon-plastpropellern fungerar tillfredsställande.

Rätt skött kan din Good-Year modell fungera länge. Torka av modellen efter varje gång den använts och skydda modellen från smuts. Linda en ren trasa omkring motorn och placera modellen i en stor plastpåse. Småskador repareras snarast möjligt.

Vi ses i cirkeln!

Gösta Bengtsar

COMBAT - OPEN

Hejsan!

Alla combat open diggare och annat löst folk. Här har ni lite synpunkter på combat open, modell, tankar och motorer.

MOTORER

Till Combat Open kan man använda nästan vilket 35-40 motor som helst. Farten i den här klassen har mindre betydelse, än i 2,5 cc klassen. Det betyder att du kankomma lika långt i en tävling med en gammal 35:a som en vass 40:a. Har du alltså en gammal Radiomotor, så byt förgasaren och bygg en (helst två) modeller och skaffa ett par linor (19 m), handtag, nappar och lite träning. D.v.s få

igång motorn och upp i luften inom 1 minut. (Du bör helst kunna flyga modellen) men det viktigaste är dock att du har en motor som går bra igenom hela heatet.

Några motorer som vi har provat är: HP40F, OS40 FSR, OS max 40 RC-40 p. Fox 40-40 BB. Av dessa är HP:n och FSR:n dom vassaste, dom är också mest mottagliga för nitro, och dom är rätta att starta, även om dom är varma.

Foxarna är väldigt billiga, men är svåra att starta när dom är varma. Dom finns färdiga för linkontroll och det är ju alltid en fördel.

Enklaste sättet att bygga om en radiomotor till linkontroll, är att ta en rörbit som passar i vevhuset, ca 15 mm långt. Gå och köp en komplett förgasare till OS max 35 S. Tryck ner tratten i röret och

borra ett hål $\varnothing 4,1$ mm till bränsleröret. Skruva ihop alltihop och sätt det i motorn så att nålen pekar snett bakåt. Fördelarna med att göra så här, är att det är inte så stor risk att man får in fingrarna i propellern när man skruvar på nålen. Nålen och röret bryts inte sönder lika lätt vid markkontakt. Läs alltihop med antingen två skruvar som klämmer fast förgasaren, eller borra och gänga två hål (M3-4). Ett lite lyxigare sätt är att gå till din svarvarkompis "Orvar", och be han svarva en trätt åt dig (se fig 1-2). Storleken på hålet i förgasaren kan du välja efter ditt eget tycke och smak. Ju större hål desto mera fart, men motorn blir känsligare på inställningen. Med $\varnothing 7$ mm förgasare, HP 40, 9x6 prop och 80/20 bränsle så blir det ca 160-170 km/h dvs aningen snabbare än en 35:a med 20%nitro. Har du ett hål i förgasaren på 9-10 mm samma motor som innan, 9x7, trä och fortfarande onitrat bränsle så närmar du dig 200 km/h vällen. (Vad ska man med nitro till när det finns 40:or).

Tankar om tankar

När du ska till och tanka så behöver du en slags tank. Och hur du gör den skall jag försöka beskriva.

Materialet du behöver är följande:

En tröstnapp i naturgummi t.ex Bambino.

En bit bränsleslang ca 14 cm lång.

En bit mässings eller aluminiumrör, ca 3-4 cm lång och 3 mm i diameter. Kraftigt virkgarn eller fiskargarn.

Nu skall vi börja med att montera ihop allt detta. Du kan starta med att stoppa in rörbiten i slangens ena ända.

Pillra sedan i den ändan i nappens hals. Slangens ände bör sluta i mitten av nappen. Där efter tar du och lindar garnet runt nappens hals (se fig 3). Drag sedan i slangens så att du ser att den sitter.

När du skall tanka så behöver du en slags spruta, en oljespruta på 100 cc är bra, den finner du i en järnaffär, eller en sk särspruta på 100 cc, den finns på apoteket.

Nu när du har en spruta så fyller du nappen med luft så att du ser att den är tät. Samtidigt mjukar du upp nappen genom att trycka på den några gånger. Upprepa tills du tycker att den är tillräckligt mjuk.

Monteringen av denna tank ser du på byggskrivningen på Early Birden.

Användandet av tanken kan vara en liten konst om det vill sig illa. Vi har hört en hel del åsikter om denna, men själva tycker vi nog att den är ganska enkel att använda. För att klämma åt slangens, så att inte bränslet skall forsa fram. Kan man använda en vanlig pappersklämma. Den köper man på bokhandeln för ca 1:50. När du skall starta din motor, finns en enkel metod. "Tanka", ge motorn en snaps och på med klämman. Veva försiktigt runt snurran. När du känner att motorn "hugger" är det klart för start. Inställning på nålen är ganska enkel också. Skruva i nålen helt, släpp på klämman, då skall det vara helt tätt. Skruva upp nålen tills lagom med bränsle rinner fram. När motorn har gått igång, vänta en stund innan du släpper klämman. Då hinner motorn gå upp i varv. Till fördel att du lättare kan avgöra om motorn får för mycket eller för lite.

Early Bird

Är combat open modellen no:1. Den är den allra bästa vi har provat. Och vi har provat det mesta från woo-doo till Nemesís och andra hembyggen. Den har ett par ovanliga egenskaper, som gör att vi föredrar denna modell framför andra. Den är väldigt snäll att flyga, nästan som en nybörjarmodell. Plus att den vänder snävare och snävare ju fortare du flyger.

Vad du behöver till denna fruktade modell är:

- 1 flak 4 mm balsa medelhårt
- 2 flak 6 mm balsa medelhårt
- 1 list 25x25 mm balsa lätt
- 1 list 4x15 mm Furu
- 1 list 6x6 mm Furu
- 1 list 10x15 mm Bok-lönn
- 1 Roder ok 3" ex. Fox el. sig
- 1 Pianotråd 2 mm
- 3 m Laystrate 7 tråd

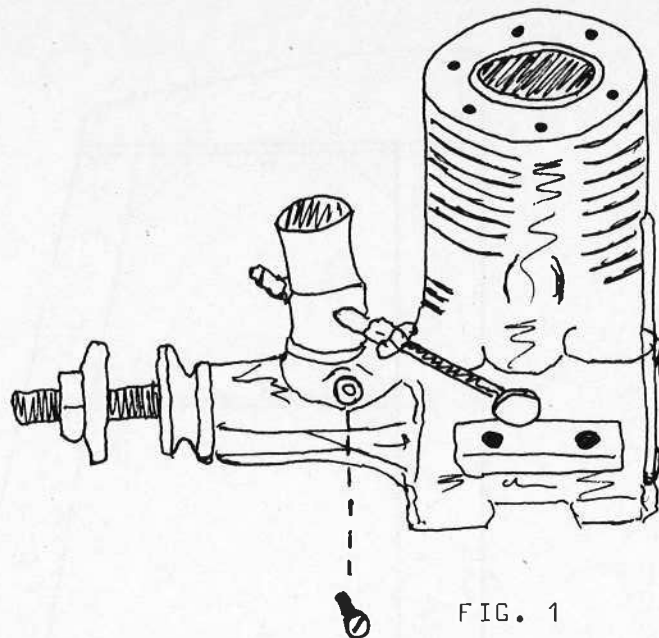
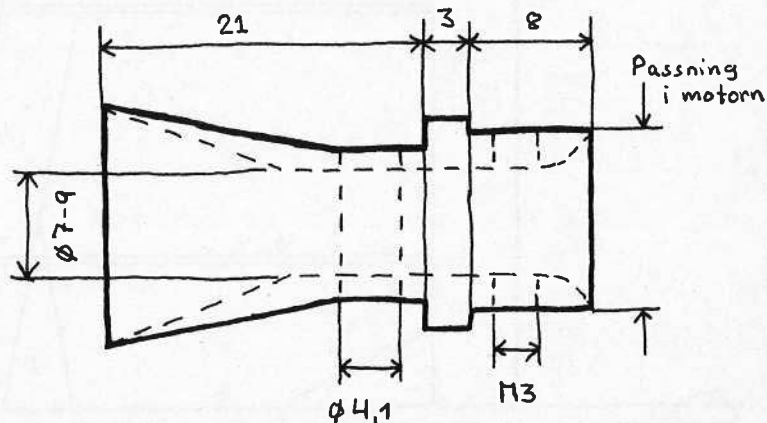


FIG. 1



Skala 2:1

FÖRGASARE TILL COMBAT

FIG. 2

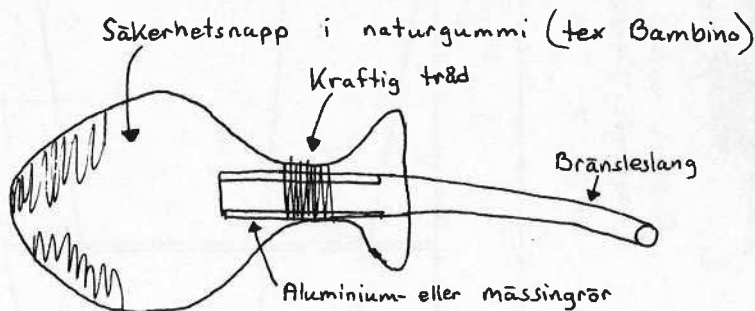


FIG. 3

- 40 mm $\varnothing 3$ mm aluminium el mässingsrör
- 1 3x25x55 Ply
- 2 glasspinnar $\varnothing$ ca 4 mm
- Lite skräpbalsa till förstärkningar, Roder, utfyllning på vingspetsar och mittsprygeln.
- 10-15 gr bly till yttervingen.
- Klädsel.

Nu börjar vi med det stora problemet att få ihop allt det här.

Börja med att rita upp ritningen i full skala på det sättet sparar du tid. Skär sedan ut 3 lister ur 4 mm flaket, 33 mm breda. Limma sedan 2 av dem på 25x25 mm listen, använd vitlim eller liknande. Skulle listerna bli sneda, så sätt alltihop i spänn, så att det finns någon chans att framkanten blir rak. Därefter skär du ut 3 st lister ur det ena 6 mm flaket, 33 mm breda. Skär ut alla spryglarna, både 6 och 4 mm. Skär ut bakkanterna (se fig 4). Kapa

LEAD-OUTS.



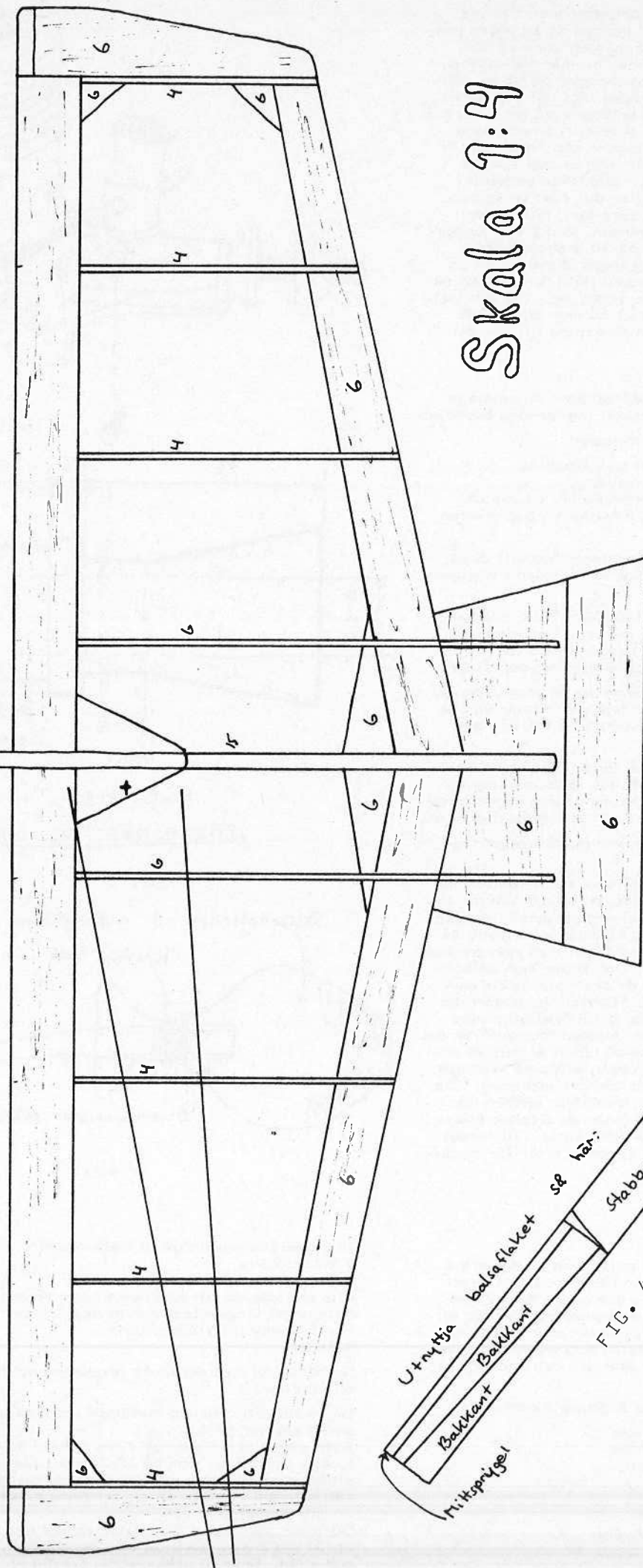
1.



2.

Dubbel wire
(Lagsträde 7-trådig)

FIG. 7



Skala 1:4

EARLY BIRD

Combat - Open

Spännvidd: 1100 mm

Vikt utan motor: 300-400 gram

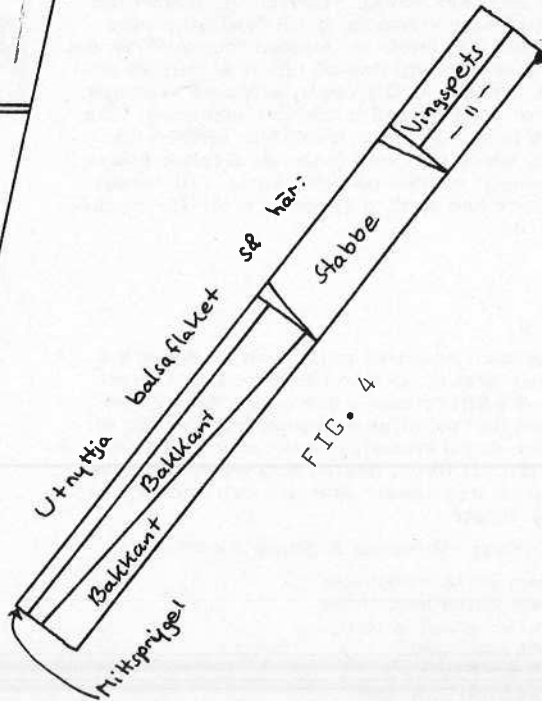
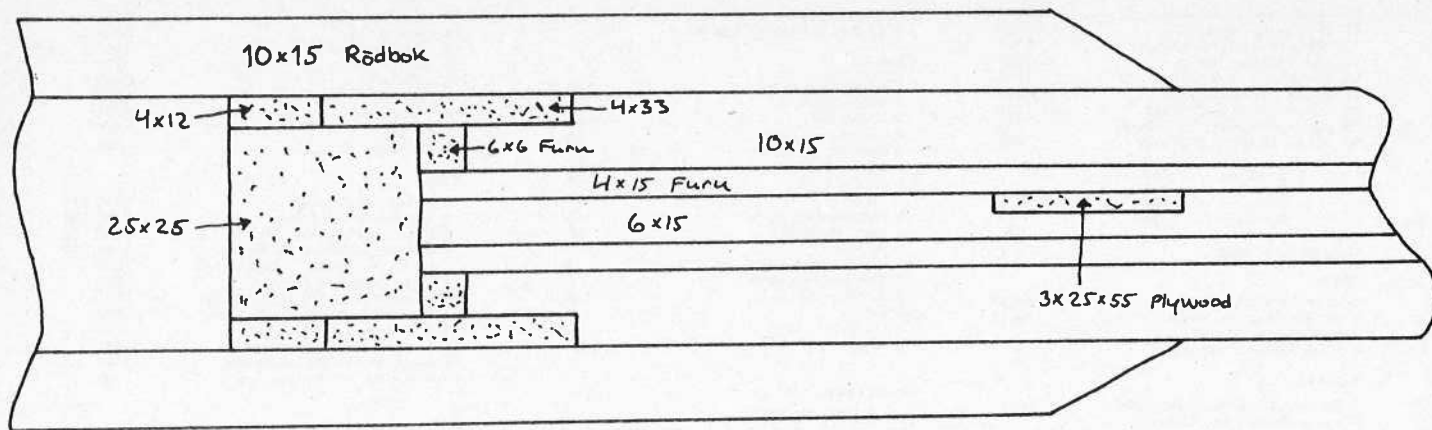


FIG. 4

Christian Johansson, Blekinge MFK, 1980



Mitt sprygeluppbyggnad

FIG. 5

till 2 st lister 4x15x365 mm i furu och gör okplattan. Skär till en list 6x15 av den balsa du fick över när du gjorde bakkanterna. Denna list skall gå mellan fram och bakkanten (se fig 5). Gör ett uttag i denna till okplattan, limma okplattan och furulisterna med epoxylim. Kapa 6x6 mm listen av furu i två delar och limma dom i mitten på framkanten. Limma fast mitsprygeln och dom yttersta spryglarna, och bakkanterna, använd vitlim, men epoxy där bakkanten är skarvad. Limma fast resten av spryglarna. Skär ut stabben och vingspetsarna, och limma fast dom. Skär ut förstärkningarna, försök få fibrerna i balsan diagonalt, och limma fast dom. Tag fram roderoket, pianotråden och viren. Gör en Z eller en U bock på pianotråden, så att den sitter fast i oket OBS: ingen lödning, kapa till 4 st lagom långa virar och lägg dubbla, trä dom igenom oket. Surra noggrant med koppartråd (se fig 6). Läs surrningen med epoxylim. Borra ett lagom stort hål i okplattan och skruva fast oket, och säkerhetsviren av dubbel laystrate, eller gasvire till moped. Märk ut på vingspetsen var utledarna ska gå ut. Ta en tumstock eller en lång linjal och lägg den mellan oket och märkena på vingspetsen.

Märk ut på vingspetsen var utledarna ska gå ut. Ta en tumstock eller en lång linjal och lägg den mellan oket och märkena på vingspetsen. Märk ut på spryglarna var hålen för utledarna skall vara. Hålen gör du enklast med ett borr ca 5-6 mm ϕ , 3 mm i vingspetsen. Pilla igenom utledarna, och montera ett par rörbitar i vingspetsen.

Limma utfyllnaderna på mitsprygeln, och vingspets-

arna och tyngden på yttervingen. Limma 4 st trekanter vid sidorna av mitsprygeln, så du har något att fästa klädseln i, vid motorbockarna. Hyvla och slipa till modellens form.

Kontrollera att ingenting i rodermekanismen kårvar. Tillverka rodret och montera tankutrymmet t.ex en tomrulle från toapapper, en liten låda av pappersdelarna från två snusdosor. Huvudsaken är att det går att blåsa upp nappen fullt, dvs 100 cc. Glöm inte att göra hål i "lådan", så att det går att stoppa i nappen.

Klä modellen med ex. solarfilm. Surra öglorna på utledarna. Montera roderhorn och en link av RC typ, den sista är bra att ha när man justerar roderutslagen på fältet ca 12 mm åt bägge hållen. Dit med motorbockarna och borrhålen för motorn. Så man kan sätta motorn precis framför framkanalen. Borra två hål genom motorbockarna. Det ena ska gå igenom ok plattan. Epoxylimma därefter glasspinnarna i hålen. Bränsleskyddslacka därefter alla klädselskarvar och motorbockarna.

PROVFLYG OCH NJUT !!

Lycka till med byggandet och allt annat som vi har kladdat om. Hoppas vi träffas på några tävlingar i år (81).

Har ni några frågor så kan Hilmer ge er vår adress.

Hälsningar

Blekinge linmaffia
genom Christian, Ingvar och Doris

RESULTAT

VÄNERSBORGSPOKALEN 27-28/9 1980

F2B Stunt

1 Åke Nyström, Vallentuna MFK	3728 p
2 Ove Andersson, Västerås FK, mfs	3683
3 Johan Rasmussen, Vallentuna MFK	3275
4 Erik Huss, Skara LFK	3192
5 Jan Björnby, Kungsbacka MFK	3155
6 Carsten Thorhauge, Aalborgs MF	3068
7 Ingolf Jonsson, Kungsbacka MFK	3026
8 Johannes Thorhauge, Aalborgs MF	2982
9 Leif O Mortensen, Aalborgs MF	2959
10 Lars Helmbro, Trollhättans MFK	2853
11 Mikael Olsson, Skara LFK	2846
12 Staffan Ekström, Acroflyers	2805
13 Conny Åquist, Kungsbacka MFK	2800
14 K-E Börjesson, Kungsbacka MFK	2675
15 John Amnåtzboi, Aalborgs MF	2603
16 Ulf Selstam, AKMG	2532

Semistunt

1 Gunnar Carlsson, Skara LFK	1253
2 Jan Berndtsson, AKMG	1080
3 Raimo Barck, Vallentuna MFK	1020
4 Jan Ovesen, Aalborgs MF	895
5 Ingemar Larsson, Vänersborgs MK	706

F2D Combat

1 Mikael Olsson, Skara LFK	
2 Ingemar Larsson, Vänersborgs MK	
3 Mats Franke, Karlstads MFK	
4 Pelle Gelang, Vänersborgs MK	
5 Dan Jonsson, Vänersborgs MK	
6 Thomas Hermansson, Uddevalla MFK	
7 Mats Franzén, Karlstads MFK	
8 Erik Huss, Skara LFK	
9 Stefan Olsson, Uddevalla MFK	
10 Anders Pettersson, Karlstads MFK	

Combat Open

1 Christian Johansson, Blekinge MFK	
2 Ingvar Abrahamsson, Blekinge MFK	
3 Pelle Gelang, Vänersborgs MK	

4 Dan Jonsson, Vänersborgs MK	
5 Roland Thörngren, Uddevalla MFK	
6 Ingemar Larsson, Vänersborgs MFK	

SM F3A

1 Benny Kjellgren, Tidaholm	2844
2 Sture Persson, Jönköping	2720
3 Kenneth, Holm, Varberg	2476
4 Leif Johansson, Tidaholm	2199
5 Jan-Åke Nilsson, Linköping	2187
6 Kjell Dalsheim, Dala Järna	2110
7 Ingemar Gustavsson, Tidaholm	2180
8 Yngve Lindholm, Södertälje	2017
9 Kent-Åke Björklund, Vårgårda	1963
10 Jan Sjölander, Södertälje	1944
11 Josef Toth, Åkersberga	1906
12 Ola Maltesson, Göteborg	1819
13 Sven-Åke Nilsson, Linköping	1487
14 Leif Wiklund, Piteå	1346
15 Conny Ulvestaf, Piteå	1325
16 Ingemar Svensson, Linköping	1053

Domare: Hans Flyckt, Stig Lundmark, Christer Larsson

Resultatlistan från SM-QM-Pylon

1 Bo Magnusson, Motala	21
2 Leif Carlsson, Stockholm	20
3 Nils Holman, Stockholm	20
4 Lars-Ove Andersson, Klippan	19
5 Esbjörn Strömqvist, Klippan	19
6 Rune Svenningsson, Jönköping	14
7 Börje Ragnarsson, Växjö	13
8 Boris Dahl, Motala	13
9 Tord Hylander, Lomma	12
10 Pär Nilsson, Klippan	10
11 Clas-Åke Bodén, Klippan	10
12 Tommy Christiansson, Klippan	9
13 Anders Wahlström, Klippan	8
14 Boris Persson, Halmstad	7
15 Bob Magnusson, Halmstad	5

SM F3B

1 Jan Carlsson, M-8	3984
2 Göran Carlsson, A-302	3938
3 John Knudsen, M-130	3804
4 Anders Rättén, L-22	3796
5 Leif Stén, L-20	3636

6 Peter Blomdahl, M-336	Jun 3607
7 Thomas Malmberg, M-130	3570
8 Christer Gillgren, A-302	3535
9 Mats Johansson, L-22	Jun 3521
10 Håkan Svensson, L-20	3513
11 Lennart Olsson, M-15	3443
12 Tom Nilsson, M-15	3364
13 Mikael Persson	Jun 3177
14 Kaj Olsson, M-8	2995
15 Ulf Mårtensson, M-8	2895
16 Birger Liffner, M-130	2844
17 S-Å Ståhl, M-8	2782
18 Ulf Hansson, M-15	2686
19 Gerard Henriksson, M-8	2220
20 Mats Strömberg, N-171	1666
21 K-Å Elofsson, R-149	1536
22 Pär Lundqvist, N-171	1448
23 Lennart Andersson, T-251	1438
24 Mats Henningson, M-15	Jun 1376
25 S-Å Larsson, R-150	1220

Tidaholms MFK Sleek Streek tävling 27/8-1980

1 Leif Johansson	47,35 sek
2 Åke Lundgren	39,63
3 Rolf Gustafsson	39,36
4 L-E Borg	36,69
5 Sten Hessel	30,00
6 Jonas Löfgren	29,29
7 Ingemar Gustafsson	27,66
8 Benny Kjellgren	27,30
9 Clas Nord	26,71
10 Jonas Nord	25,58
11 Mikael Stadin	24,22
12 Denny Karlsson	22,92
13 Anna Nord	19,35
14 Tommy Kjellgren	15,56

NM F3A 1980

1 Benny Kjellgren, Sverige	1808 p
2 Kenneth Holm, Sverige	1671
3 Sture Persson, Sverige	1654
4 Per Andreasen, Danmark	1590
5 Ernst Tølland, Norge	1484
6 Leif Widenborg, Danmark	1423
7 Peter Jessen, Danmark	1398
8 Nils Oystein, Bossum, Norge	Jun 1388
9 Bruno Hedegaard, Danmark	1355
10 Leif Johansson, Sverige	1327

11	Jesper Meyer, Danmark	Jun	1265
12	Erik Toft, Danmark		1163
13	Tore Jemtegaard, Norge		1141
14	Terje Eltvik, Norge		1041
14	Essa Eirola, Finland		1041
16	Magne Norland, Norge		1039
17	Ole-Petter Kval, Norge	Jun	1029
18	Jukka Piikkusdari, Finland		753
19	Sulevi Oinonen, Finland		491

Lag:	1 Sverige	5133 p
	2 Danmark	4411
	3 Norge	3666
	4 Finland	2285

Handen Open 1980

Speed

1	Ulf Nygren, Uppl.Väsby	15,44
2	Jan Rosengren, Solna	18,17
3	Nils Björk, Solna	-
4	Sven Pontan, Handen	-

Team Racing

1	Böhlén-Bengtsson, Vänersborg
2	Lars-Andersson, Galax
3	Gustavsson/Axtelius, Solna/Galax
4	Hesselvall-Karlsson, Solna
5	Pontán-Winkler, Handen

Good Year

1	Jansson-Böhlén
2	Finn-
3	Pontán-Åhling

Stunt

1	Åke Nyström, Vallentuna	3685
2	Johan Rasmussen, Vallentuna	3199
3	Sven Pontán, Handen	2975
4	Johan Åhling, Handen	2808

Semistunt

1	Magnus Borg, Handen	891
2	Lars Falge	510
3	Niklas Enqvist	354
4	L-E Renström	97

DM 1980

Team in:

1	Gustavsson-Karlsson, Solna MFK
2	Larsson-Andersson, Galax
3	Samuelsson-Axtelius, Galax
4	Pontán-Winkler, Handen MFK

Speed-ini

1	Ulf Nygren Uppl.Väsby	14,52
2	Nils Björk, Solna	14,92
3	Jan Rosengren, Solna	17,61

Stunt

1	Åke Nyström, Vallentuna	3876 p
2	Johan Rasmussen, Vallentuna	3633
3	Sven Pontán, Handen MFK	2705
4	Magnus Borg, Handen MFK	1441
5	Niklas Enqvist, Handen MFK	651
6	Björn Winkler, Handen MFK	224
7	Håkan Östman, Uppl.Väsby	214
8	Leif Göransson, Uppl. Väsby	168
9	L-E Rensström, Handen MFK	116
10	Lennart Strand, Handen MFK	64

Combat

1	Håkan Östman, Uppl.Väsby
2	Björn Winkler, Handen MFK
3	Magnus Borg, Handen MFK
4	Leif Göransson, Uppl.Väsby

Linflyg SM 1980 9-10/8

F2A Speed

1	Göran Fällgren, Oxelösunds MFK	240,5
2	Nils Björk, Solna MSK	228,1
3	Ulf Nygren, Väsby MF	224,0
4	Ove Kjellberg, Solna MSK	208,7
5	Jan Rosengren, Solna MSK	-
	Conny Åquist, Kungshamn MFK	-

F2B Stunt

1	Åke Nyström, Vallentuna MFK	3899 p
2	Ove Andersson, Västerås, FK mfs	3751
3	Erik Huss, Skara LFK	3327
4	Johan Rasmussen, Vallentuna MFK	3145
5	Jan Bjernby, Kungsbacka MFK	3049
6	Ulf Selstam, AKMG	2875
7	Conny Åquist, Kungshamn MFK	2867
8	Lars Roos, Trelleborgs MFK	2829
9	Staffan Eksström, Acroflyers	2411
10	Per-Arne Jersling, Acroflyers	2174
11	Erling Linné, AKM	693
12	Tommy Öhlind, AKMG	185

F2C Team-Race

1	Anders Appring/Göran Rylin, Vänersborgs MK
2	Jan Gustavsson/Ove Kjellberg, Solna MSK
3	Ulf Larsson/Hans Andersson, Galax
4	Mats Böhlén/Gösta Bengtsson, Vänersborgs MK
5	Ola Hesselvall/Ronny Carlsson, Solna MSK
6	B-O Samuelsson/K Axtelius, Galax
7	Johan Sandsström/Per Stjärnesund, Västerås FK, mfs

F2D Combat

1	Ingemar Larsson, Vänersborgs MK
2	Håkan Östman, Väsby MF
3	Jörgen Finn, Väsby MF
4	Dan Johnsson, Vänersborgs MK
5	Bengt-Åke Fällgren, Oxelösunds MFK
6	Erik Huss, Skara LFK
7	Mats Franke, Karlstads MFK
8	Leif Göransson, Väsby MF
9	Per Stjärnesund, Västerås FK, mfs
10	Thomas Hermansson, Uddevalla MFK
11	Pavel Fröberg, Väsby MF
12	Mats Franzén, Karlstads MFK
13	Anders Pettersson, Karlstads MFK

14	Mats Beljhem, Väsby MF
15	Staffan Hovmark, ÖSFK

Lag-SM

1	Vänersborgs MK	30 p
2	Solna MSK	27
3	Väsby MF	26
4	Vallentuna MFK	15
5	Oxelösunds MFK	14
6	Västerås, FK, mfs	12
7	Skara LFK	11
7	Galax	11
9	Kungsbacka MFK	5
9	Karlstads MFK	5
9	AKMG	5
12	Kungshamn MFK	3
13	Trelleborgs MFK	2
13	Acroflyers	2
15	ÖSFK	1
15	Uddevalla MFK	1
15	AKM	1

Galax Open, Linflyg

Speed 1980-09-20

1	Nils Björk, Solna MSK	239,3
2	Göran Fällgren, Oxelösunds MSK	230,9
3	Ulf Nygren, Väsby MF	211,2
4	Jan Rosengren, Solna MSK	204,4

Nils Björk 239,8 i flygning utanför tävlan.

Good Year 1980-09-21

1	Johan Sandsström, Västerås FK	10,46,4
2	Gösta Bengtsson, Vänersborg MK	13,13,3
3	Mats Böhlén, Vänersborg MK	-
4	Jörgen Finn, Väsby MF	disk.

Team Racing 1980-09-21

1	Kjell Axtelius/B-O Samuelsson, Galax	3,36,4
2	Gösta Bengtsson/Mats Böhlén, Vänersb.	3,47,9
3	Gunnar Härne/Jan Gustavsson, Solna	3,48,2
4	Anders Appring/Göran Rylin/Vänersb.	3,55,6
5	Hans Andersson/Ulf Larsson, Galax	4,21,4
6	Ronny Carlsson/Ola Hesselvall, Solna	4,31,6
7	Johan Sandström/Per Stjärnesund Väst.	4,57,2

Oxelöpkalen 13-14/9 1980

Speed-Open

1	Göran Fällgren, Oxelösunds MFK	236,8
2	Ove Kjellberg, Solna MSK	255,3
3	Jan Rosengren, Solna MSK	202,2

F2B Stunt

1	Ove Andersson, Västerås FK, mfs	3795 p
2	Åke Nyström, Vallentuna MFK	3772
3	Erik Huss, Skara LFK	3283
4	Jan Bjernby, Kungsbacka MFK	3255
5	Mikael Olsson, Skara LFK	2977
6	Johan Rasmussen, Vallentuna MFK	2961
7	Sven Pontán, Handens MFK	2790
8	Johan Åhling, Handens MFK	2678

Semistunt

1	Ingemar Larsson, Vänersborgs MK	934 p
2	Mikael Borg, Handens MFK	930
3	Raimo Barck, Vallentuna MFK	234

Good-Year Racing

1	Jan Bjernby/Mats Böhlén, Kungsbacka/Vänersb.
2	Per Stjärnesund/Jan Gustavsson, Västerås/Solna
3	Ingemar Larsson/Dan Jonsson, Vänersb.X 2
4	B-A/Göran Fällgren, Oxelösund X 2
5	Jörgen Finn/Gösta Bengtsson, Väsby/Vänersb.

F2C Team Racing

1	Mats Böhlén/Gösta Bengtsson, Vänersborgs MK
2	Anders Appring/Jan Gustavsson, Vänersb. Solna
3	B-O Samuelsson/Kjell Axtelius, Galax
4	Gunnar Härne/Jan Gustavsson, Solna MSK
5	Ronny Carlsson/Ola Hesselvall, Solna MSK
6	Per Stjärnesund/Jörgen Finn, Västerås/Väsby

F2D Combat

1	Dan Jonsson, Vänersborgs MK
2	Per Stjärnesund, Västerås FK, mfs
3	Håkan Östman, Väsby MF
4	Ingemar Larsson, Vänersborgs MK
5	Jörgen Finn, Väsby MF
6	Thomas Hermansson, Uddevalla MFK
7	Mikael Olsson, Skara LFK
8	Staffan Eksström, Uddevalla MFK
9	Pavel Fröberg, Väsby MF
10	Leif Göransson, Väsby MF
11	Staffan Hovmark, ÖSFK
12	Erik Huss, Skara LFK
13	Mats Franke, Karlstads MFK
14	Bengt-Åke Fällgren, Oxelösunds MFK
15	Mikael Brorsson, Väsby MF

Combat-open

1	Ingemar Larsson, Vänersborgs MK
2	Gösta Bengtsson, Vänersborgs MK
3	Ingvar Abrahamsson, Blekinge MFK
4	Mats Eriksson, Blekinge MFK
5	Christian Johansson, Blekinge MFK
6	Dan Jonsson, Vänersborgs MK

Free Flight European Championships Mostar 1980 Jugoslavija

F1A

1	Jugoslavien	3712
2	Ryssland	3697
3	Rumänien	3682
4	Holland	3678
5	Östtyskland	3672
6	Italien	3646
6	Sverige	3646
8	Polen	3641
9	England	3595
10	Schweiz	3587
11	Bulgarien	3572

12	Tjekoslovakien	3535
13	Ungern	3533
14	Västtyskland	3451
15	Österrike	3388
16	Danmark	3382
17	Belgien	3378
18	Frankrike	3204
19	Norge	1260
20	Finland	968

F1A

1	Leskosek Branko, Jug.	1290,234
2	Larsen Arild, Norge	1260,202
3	Roman Golubowski, Polen	1260,172
4	Pelrescu Dandu, Rumänien	1260,160
5	Vindsek Anton, Jugoslavien	1258
6	Lepp Anders Ryssland	1254
7	Nilsson Nils-Håkan, Sverige	1251
7	Petrich Anders, Östtyskland	1251
9	Reynders Leo, Belgien	1249
10	Tchop Victor, Ryssland	1240
16	Qvarnström Per, Sverige	1226
40	Franzén, Albin, Sverige	1169

F1B

1	Frankrike	3735
2	Danmark	3714
3	Västtyskland	3705
3	Italien	3705
5	Sverige	3688
6	Ryssland	3679
7	Bulgarien	3631
8	Jugoslavien	3617
9	Polen	3597
10	Österrike	3585
11	England	3576
12	Ungern	3500
13	Rumänien	3387
14	Holland	3298
15	Schweiz	2432
16	Finland	2400
17	Östtyskland	2318
18	Belgien	1110

F1B

1	Landeau Alain, Frankrike	1260,240,300
2	Kristensen Povl, Danmark	1260,240,238
3	Zdravko L.Alijev, Bulgarien	1260,240,222
4	Dupuis Louis, Frankrike	1260,240,208
5	Törnkvist Bengt-Olov, Sverige	1260,240,133
6	Balzarini Enzo, Italien	1260,231
7	Tapinski Kazimier, Polen	1254
8	Gorban Evgeni, Ryssland	1253
9	Rasmussen Peter, Danmark	1250
10	Doring Lothar, Västtyskland	1247
15	Willsäter Pär, Sverige	1233
33	Eimar Bror, Sverige	1195

F1C

1	Bulgarien,	2778
2	Jugoslavien	2771
3	Ryssland	2747
4	Västtyskland	2739
5	Tjekoslovakien	2738
6	Rumänien	2736
7	Ungern	2713
8	Frankrike	2689
9	Danmark	2647
10	Polen	2636
11	England	2631
12	Sverige	2611
13	Italien	2512
14	Schweiz	2452
15	Östtyskland	2520
16	Holland	1260
16	Österrike	1260

F1C

1	Nakonecni Nikolai, Ryssland	1260,240,300,360
2	Cenek Patck, Tjekoslovakien	1260,240,300,360
3	Mozirski Valentin, Ryssland	1260,240,300,360
4	Meczner Andras, Ungern	1260,240,300,360
5	Karl H. Sauer, Västtyskland	1260,240,300,360
6	Kenneth A.Faux, England	1260,240,300,360
7	Pavlov Milan, Jugoslavien	1260,240,300,360
8	Velunsek Otom, Jugoslavien	1260,240,300,282
9	Ivan Z.Goranov, Bulgarien	1260,240,300,274
10	Engelhardt Klaus, Östtyskland	1260,235
31	Bohman Gerald, Sverige	1224
36	Åkesson Jan-Olle, Sverige	1211
39	Ulf Carlsson, Sverige	1180

Solna FAI-CUP 1980-11-30

F1A Jun 16 anmälda

1	Thomas Hammar, Solna	881
2	Jan Franzén, Uppsala	828
3	Mikael Holmbom, Skvadern	808
4	Peter Björklund, Solna	753
5	Jan Backman, Eskilstuna	750
6	Thomas Weber, Solna	660
7	Tommy Rehnström, Gamen	562
8	Andreas Voss,,Solna	458
9	Lars Dahlström, Uppsala	330
10	Stephan Björklund, Solna	136

F1A sen 27 anmälda

1	Mats Rosling, Uppsala	900+215
2	Olle Sandahl, Mysingen	900+213
3	Anders Persson, AKM	900+187
4	Håkan Nilsson, Östersund	899
5	Eddy Astfeldt, Eskilstuna	888
6	Kjell Magnusson, Uppsala	884
	Gunnar Holm, Solna	884
8	Lars Larsson, AKMG ftt	867
9	Agne Hammar, Solna	844
10	Thomas Ekendahl, Eskilstuna	837
11	Roland Fridh, Eskilstuna	790
12	Gösta Franzén, Uppsala	786
13	Gösta Nilsson, Östersund	780
14	Vivi Weber, Solna	673
15	Per Sjölund, Härnösand	8

F1B Sen o Jun 7 anmälda

1	Lennart Flodström, AKMG ftt	816
2	Jan Zetterdahl, Solna	777

SVERIGES MODELLFLYGFÖRBUND

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



FÖRBUNDSEXPEDITIONEN

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

3 Sture Johansson, Solna 755
4 Kjell Lidenborg, Solna 605

FIC 9 anmälda

1 Ulf Carlsson, AKMG ffi 720
2 Gunnar Ågren, Uppsala 540
3 Lars G Olofsson, AKMG ffi 3

Lag 8 anmälda

1 Uppsala 2570
Kjell Magnusson, Gösta Franzén, Mats
Rossling.
2 Solna I 2505
Agne Hammar, Jan Zetterdahl, Gunnar
Holm
3 AKMG 2403
Lars Larsson, Lennart Flodström, Ulf
Carlsson
4 Solna II 2389
Thomas Hammar, Peter Björklund, Sture
Johansson

F4C vid VM-tävlingar i Ottawa, Canada 20-26 juli-80

F4C

1 Jean Rousseau, FRA 5082,4
2 George Rose, USA 5081,9
3 Mick Reeves, GBR (ej lag) 5068
4 Joe McCollum, IRE 5035,5
5 Robert Underwood, USA 5017,1
6 Robert Wischer, USA 4868,6
7 Frank Knowles, CDA 4845,3
8 Duncan Hutson, GBR 4842,9
9 Terry Melleny, GBR 4820,5
10 John Swift, CDA 4778,5
11 Rene Fouquereau, FRA 4734,8
12 Gerry Fingler, CDA 4533,3
13 Bruno Klupp, GER 4309
14 David Vaughan, GBR 4500,9
15 Kurt Lennä, SWE 4288
16 Walter Reger, GER 4169,4
17 Yke Rusthaus, NLD 3323,9
18 Alain Depaux, FRA 3196
19 Wolfgang Eisenreich, GER 2841,4
20 Ross Woodcock, AUS 0

Nationsplacering

1 USA 14967,6
2 GBR 14164,3
3 CDA 14157,4
4 FRA 13013,2
5 GER 11519,8
6 IRE 5035,5
7 SWE 4288
8 NLD 3323,9
9 AUS 0

F4C stand-off

1 Lars Helmbro, SWE 6198,7
2 Mikael Carlsson, SWE 6072,4
3 Graham Smith, GBR 5954,4
4 Kjell Åke Elofsson, SWE 5910,1
5 Fred Coulson, GBR 5878
6 Mick Reeves, GBR 5869
7 Marcel Jonckheere, CDA 5804,7
8 Harold Parenti, USA 5569,9
9 Don Hatch, CDA 5514,6
10 Bob Karlsson, USA 5369,5
11 Ralph Jackson, USA 5192,2
12 Philippe Accari, FRA 4865,4
13 Pierre Boissiere, FRA 4829,2
14 Roger Dery, FRA 4631,9
15 Karel Solnicka, CDA 3143,4

Nationsplacering

1 SWE 18181,2
2 GBR 17701,4
3 USA 16131,6
4 CDA 14462,7
5 FRA 14325,5

Inomhustävling 23/11-80 Arr. Jakobsbergs Mfk

25-öres Jun

1 Magnus Borg, Handens Mfk 10,27
2 Johan Åhling, Handens Mfk 9,40

3 Tomas Weber, Solna Msk 6,38
4 Peter Järna, Solna Msk 4,05

25-öres Sen

1 Sven Pontan, Handens Mfk 10,09
2 Sven-Olov Lindén, Nimbus Mfk 7,52
3 Örjan Gahm, Jakobsberg Mfk 7,19

Peanut,

1 Sven-Olov Lindén, Nimbus Mfk 40 sek
2 Lars Lindén, Nimbus Mfk Jun 23 sek
3 Sven Pontan, Handens Mfk 18 sek

Handen Open 1980

Speed

1 Ulf Nygren Uppl.Väsby 15,44
2 Jan Rosengren, Solna 18,17
3 Nils Björk, Solna -
4 Sven Pontan, Handen -

Team-Racing

1 Böhlén-Bengtsar, Vänersborg 3,59
2 Larsson-Andersson, Galax 3,52
3 Gustavsson-Axtillus, Solna/Galax 3,57
4 Hesselvall-Karlsson, Solna 4,17
5 Pontan-Winkler, Handen 4,26

Good Year

1 Jansson-Böhlén
2 Finn-
3 Pontan-Åhling

Stunt

1 Åke Nyström, Vallentuna 3685
2 Johan Rasmussen, Vallentuna 3199
3 Sven Pontan, Handen 2975
4 Johan Åhling, Handen 2808

Semistunt

1 Magnus Borg, Handen 891
2 Lars Falge, Handen 510
3 Niklas Enqvist, Handen 534
4 L-E Renström, Handen 97

DM 1980

Team-int

1 Gustavsson-Karlsson, Solna MSK
2 Larsson-Andersson, Galax
3 Samuelsson-Axtillus, Galax
4 Pontan-Winkler, Handen MFK

Spen-int

1 Ulf Nygren, Uppl-väsby 14,52
2 Nils Björk, Solna 14,92
3 Jan Rosengren, Solna 17,61

Stunt

1 Åke Nyström, Vallentuna 3876
2 Johan Rasmussen, Vallentuna 3633
3 Sven Pontan, Handen MFK 2705
4 Magnus Borg, Handen MFK 1441
5 Niklas Enqvist, Handen MFK 651
6 Björn Winkler, Handen MFK 224
7 Håkan Östman, Uppl.Väsby 214
8 Leif Göransson, Uppl.Väsby 168
9 L-E Renström, Handen MFK 116
10 Lennart Sirand, Handen MFK 64

Combat

1 Håkan Östman, Uppl. Väsby
2 Björn Winkler, Handen MFK
3 Magnus Borg, Handen MFK
4 Leif Göransson, Uppl. Väsby

Inomhus SM 6 dec 1980 i Örebro

SM klasser

F1D

1 Sven-Olov Lindén, Mfk Nimbus Kumla 28,15
2 Sven Pontan, Handens MFK 28,05
3 Lars Lindén, Mfk Nimbus Kumla 23,05
4 Örjan Gahm, Jakobsbergs Mfk 13,46

25-öres Jun

1 Thomas Dahlström, Mfk Nimbus Kumla 18,22
2 Lars Lindén, Mfk Nimbus Kumla 14,55
3 Magnus Borg, Handens Mfk 13,39
4 Claes Larsson, Handens Mfk 10,18
5 Thomas Weber, Solna Msk 6,27
6 Johan Åhling, Handens Mfk 5,37

25-öres Sen

1 Sven Pontan, Handens Mfk 14,12
2 Göran Åberg, Fk Gamen Norrk. 14,03
3 Bengt Blomberg, Fk Gamen, Norrk. 12,55
4 Sven-Olov Lindén, Mfk Nimbus Kumla 12,50
5 Örjan Gahm, Jakobsbergs Mfk 9,44
6 Karl-Erik Widell, Fk Gamen, Norrk. 6,40

Utom SM Pea-nut Jun

1 Lars Lindén, Mfk Nimbus Kumla
2 Thomas Weber, Solna Msk
3 Peter Pettersson, Rfk Ikaros

Pea-nut Sen

1 Sven-Olov Lindén Mfk Nimbus, Kumla
2 Johan Bagge, Fk Gamen, Norrk.
3 Sven Pontan, Handens Mfk
4 Olle Blomberg, Mfk Nimbus Kumla

"Flugan" Jun

1 Henrik Widell, Fk Gamen 70 s
2 Gunnar Hillerström, Mfk Nimbus 68
3 Jörgen Johansson, Rfk Ikaros 65
4 Jesper Widell, Fk Gamen, 61
5 Roger Öhngren, Mfk Nimbus 60
6 Annika Nylund, Linde MK-RC 59
7 Lars Talge, Mfk Nimbus 53
8 Anders Lindström, Rfk Ikaros 50
9 Peter Pettersson, Rfk Ikaros 49

10 Mats Bagge, FK Gamen 32

Flugan Sen

1 Vivian Weber, Solna Msk 80 s
2 K-G Nylund, Linds MK-RC 63
3 Johan Bagge, FK Gamen, 60
4 Gunnar Holm, Solna Msk 55
5 Mikael Grae, Mfk Nimbus, Kumla 41
6 Bengt Blomberg, FK Gamen 15

Sezimono Usti 16.8.1980

F1A

1 Gablas Josef, CSSR 1260+240+300
2 Pavlik Otakar, CSSR 1260+240+181
3 Levy Vaclav, CSSR 1260+240+177
4 Bucko Miroslav, CSSR 1260+240+175
5 Korczak Wieslaw, Polsko 1260+240+101
6 Pokorny Pavel, CSSR 1260+240+97
7 Preuss Manfred, NDR 1260+212
8 Gerlach Wolfgang, NSR 1260+152
9 Baria Alfred, CSSR 1260+145
10 Hofrichter Jan, CSSR 1259

F1B

1 Söderström Björn, SVERIGE 1260+176
2 Pär Willsäter, SVERIGE 1260+147
3 Krajc Jan Ing, CSSR 1258
4 Krejci Miroslav, CSSR 1253
4 Gey Andreas, NDR 1251
6 Sanda Vladimir, CSSR 1244
7 Libra Josef, CSSR 1232
8 Mezera Jiri, CSSR 1209
9 Sikora Piotr, Polsko 1207
10 Gregor Oldrich Mudr. CSSR 1207

F1C

1 Patek Václav, CSSR 1260+222
2 Patek Genek, CSSR 1260+217
3 Popa Cringiu, Rumunsko 1260+194
4 Wachtler Peter, NDR 1260+193
5 Nogga Manfred, NDR 1260+182
6 Kaiser Jiri, CSSR 1260+
7 Hease Peter, NDR 1250
8 Matocha Pavel, CSSR 1243
9 Adlt Josef, CSSR 1221
10 Hajek Vladimir Ing, CSSR 1216
11 Lindholm Hans, SVERIGE 1215
20 Ågren Gunnar, SVERIGE 931
23 Forsen Dag, SVERIGE 818

DM Friflyg i Östergötlands län 80-11-01

F1A Jun

1 Tommy Rehnström, Gamen 754
2 Jan Pettersson, Mfk Linköping 747
3 Bernd Skarin, Mfk Linköping 613
4 Annette Ljung, Gamen 556

F1A Sen

1 Bo Hallgren, Gamen 862
2 Bo Jansson, Mfk Linköping 828
3 Bernd Pettersson, Mfk Linköping 815
4 Börje Jonsson, Gamen 709
5 Per Johansson, Mfk Linköping 671

A1 Jun

1 Bernd Skarin, Mfk Linköping 645
2 B Johansson, Mfk Linköping 381
3 Mats Bagge, Gamen 103

A1 Sen

1 Per Johansson, Mfk Linköping 546
2 Börje Jonsson, Gamen 525
3 Johan Bagge, Gamen 509
4 Bernd Pettersson, Mfk Linköping 377

F1B Sen

1 Bo Jansson, Mfk Linköping 887
2 Bengt Blomberg, Gamen 833
3 Göran Åberg, Gamen 710

Team Race

1 H Geschwendtner/I Mau DEN
2 J E Albritton/W Perkins USA
3 S Smith/C Brown HOL
4 B & R Melkemeyer HUN
5 J Balogh/V Dorant AUS
6 D Reaton/M Ross HOL
7 H Visser/E Buys ITA
8 A Cipolla/P Cipolla A
9 J Fisher/H Straniak ITA
10 A Peracchi/A Rossi SWE
18 G Rylin/A Appring SWE
43 B Samuelson/K Axtillus SWE
60 U Larsson/H Andersson SWE

F2D Combat

1 O Duroszenko, SU
2 B Gysbertsen HOL
3 P Granderson USA
4 M Vegetti ITA
5 B Borer SWI
6 O Tllow SU
7 R Tribe UK
8 R Monge MEX
9 V Edslev-Christensen DEN
10 G Cleveland USA
16 J Finn, SWE
25 B Stjärnesund SWE
47 H Östman SWE

MODELLFLYGNYTT

SVERIGES MODELLFLYGFÖRBUND
Box 10022
600 10 Norrköping

Ansvarig utgivare: Lars-G Olof

Tryck: Elanders Boktryckeri AB

L 023 1715

ANDERSSON EVERT
BOKVÄGEN 22
295 00 BROMÖLLA

