



MODELLFLYGNYTT



ORGAN FÖR
SVERIGES
MODELLFLYGFÖRBUND

4
1981

Lyckopärs resa DEL II

Förra avsnittet slutade med att Pär och kompanjonerna Hans Lindholm och Björn Söderström kommit till invägning före Tjeckoslovakientävlingen. Målet är ju EM i Jugoslavien men på vägen dit passer man på att ställa upp i denna tävling.

All vägning gick bra och de märkte och stämplade alla modeller. Vi fick ett hotellrum i ett litet hus inne i bystaden. Där inkvarterade vi oss och lade oss att sova till trimningsdagen därpå. Man sov gott i en skön säng efter allt luft-madrassande i tältet.

Trimningsdag! Vi far ut och tittar på fältet, lossar våra trunkar och travar ut. Där finns redan lite folk som trimmar. Vi slår ner B-flygarnas berömda "järnskrotsgrepar" bredvid varandra och börjar veva. Vädret är väldigt fint och mycket varmt. C-flygarna går en liten bit bort. Björnes modeller flyger väldigt fint. En efter en. Mina går sämre och jag måste trimma om lite grand. Inte på grund av den långa resan, utan mer av det kontinentalta vädret. Det är helt annorlunda där. Tro mej. Jag var själv mycket skeptisk mot detta löjliga vädersnack som jag hört av folk som varit där, och har tagit det hela med många nypor salt. Det var dessvärre (bättre?) sant. Allting! Redan efter första starten förstår jag att detta är något helt annat än att flyga hemma i Svedala. Luften är huggig och guppig och även sugande. Men det är väl så med mig, att jag gärna vill se det jag skall tro på. Dumt eller bra? Vet ej. Varmt var det i alla fall hela tiden. Mycket! Vi bestämde att racerdricka skulle blandas till för morgondagen. Sedan åkte vi hem och åt och tvättade av oss till den stundande invigningen på kvällen.

Kväll och invigning. Dag och jag går och tittar lite i bystaden innan vi släntar in på klubblokalen, varifrån ett invigningståg skall avgå med alla nationer. Så sker och tåget drar fram genom gatorna till en liten handbollsarena där vi ställer upp oss nationsmässigt. Några gubbar håller tal och någon sorts nationalsång dundrar fram genom halvspruckna högtalare. Dom pratar och pratar och pratar..... Mest på tjeckiska förstås. Segrarna från förra årets tävling plockas fram så alla kan se dem. Däribland finns fö. Hans Lindholm som står som titelförsvare den här gången. Också den berömda B-flygaren Pierre Chassabour från Frankrike finns där. Så spelar dom lite till och önskar god kampanda och därefter är det hela över. Hem och sova igen.

Tävlingsdag! Det känns inte så pirrigt ändå idag för att vara en sådan dag. Kan-ske för att jag ideligen i bilen ner blev påminnd om att det här inte är "min" tävling. Viktigare saker skulle ju stunda senare i Jugoslavien. Det blev jag påminnd om så fort jag visade minsta tendens till upphetsning när vi snackade om tävlingen i Tjeckoslovakien i bilen. Vi far ut till tältet, får våra tävlingsnummer och en bricka där namn och nation står. Vi börjar lite smått att trimma en start och sedan börjar tävlingen. En bil har dom kört ut som spelar någon dålig, skrällig musik. Det är faktiskt riktigt kallt på morgonen och i det närmaste stilltje. Första start skulle bli en riktigt prestandastart.

Usch! Det går emellertid bra och vi maxar alla utom en. Redan nu ser man en otroligt hög klass på folket som flyger. Inga planter precis. Själv kände jag mig som en liten pojke som fick vara med och leka bland som stora farbröderna (det var jag ju också). Det kanske var därför som det senare skulle gå så bra. Andra period och flytting av vår startutrustning. Man byter startplats hela tiden på en sån här tävling. Vädret har blivit något mer växlande. Bra! Ladda om kärran, vänta, prata med Björn, flyga. Max igen. Solklara. Jag flög Björnes och han flög min modell nästan hela tävlingen igenom. Så var det väl inte riktigt, men vi hade ett fint lagjobb björnen och jag. Vi var ju i en startgrupp tillsammans med tjecker hela tävlingen. Det var nästan det bästa på hela tävling tävlingen detta lagjobb. Vi stärkte varann tävlingen igenom. Uppmuntrade, förbjöd, gratulerade, hjälptes åt. Det skulle filmats. Ja just det ja! TV var också där. Det här var en stor tillställning där nere skall ni veta.

Vi flyttar igen till ny startplats och värmen kommer sakta krypande. Tredje perioden och både Björn, Hasse (IF1C) och jag pungar in varsin fullflygning till. Skönt. Va nu då? Maxade jag igen? Nu ilade det till i kroppen och från och med nu flögs tävlingen med mycket mer respekt och "killerinstinkt". Nu börjar tävlingen riktigt på allvar för mej. Om 4,5 och 6 starterna skall jag inte berätta så mycket, för de var nästan identiska. Själv var jag mycket koncentrerad och synfältet på de andra mottävlarna krymtes starkt. Björne missade en blåsa lite otäckt i 5, men den kunde vi senare vifta upp, så det redde till sig. Jag själv lyckades skrapa ihop till 180 sekunder även i de här starterna också.

Varefter tävlingen gick samlades ganska mycket folk för att titta då vi startade. De var imponerade av vårt motorstyg. FAI-snodd var tydligen ganska okänd där. De flög med Pirelli, röd och brun. FAI-snodden var verkligen samarbetsvillig den här dagen. Trots det var jag ju tvungen naturligtvis att spränga min snoddranson. Som vanligt. Fast Björn drog hela tiden 10 varv mer på drillen på exakt samma snodd som jag. Min kroppstyngd räcker tydligen inte till att sträcka ut den så långt som är nödvändigt. Mer gröt!

Hasse Lindholm missade för övrigt en max direkt efter matpausen i 5 per. Fin start, fin utgångshöjd, fin urtagning, ingen termik. Då går det så. Synd, för här var racet över för Hans del, men han fortsatte att kämpa trots det. Det var 20 man i C, varav hela tjeckiska landslaget var några. Hård konkurrens alltså. Även i B var konkurrens naturligtvis svår med bl a världsmästaren tjecken Josef Klíma.

Dags för 7 start. Björn och jag får flyga först eftersom vi var flyoffkandidater. Jag vet inte vem av oss som kom iväg först. (Se där! Ser inget, hör inget). Jag vet i alla fall att vi inte var nervösa, utan flög som vi hade gjort tävlingen igenom. Pang, pang, Björn och jag maxar. Så var det klart för flyoffresultat, och vi hade inte en aning om vad andra hade flugit. Vi skötte vårt och brydde oss inte mer än nödvändigt om vad somhände runtomkring oss. Bl a fotade folk så man trodde vi skulle försvinna. Nu börjar någon tjattra i den värdefulla bilmegafonen på tjeckiska

om vilka so gått till flyoff. Här brast det lite, för de glömde säga det på engelska. En 5-6 stycken skulle jag tro i B. Hasse gör allt för att förstå vad han i bilen säger. Vi lyssnar också intensivt men fick inget fram. Till slut räknade vi ut att det måste vara tre som hade gått till finalen. Vi var förvånade och glada att det var så få som klarat sig i det perfekta flygvädet. Då kommer Hasse ångande och har fått tag på någon som pratar engelska. Nu får vi veta att det bara är Björn och jag! Björn och jag! Näe, det här stämmer inte. Så här kan man inte göra. Det är emot alla odds. Jag förstår ingenting. Nu är loppet kört. Jag glömmor bort både flyoff och allt annat. Sverige var etta och tvåa! Vi vann! Nåja, det var ju en formell start kvar. Både Björn och jag växte nog en halvmeter när vi gick fram till våra modeller där de hade pekat ut startplatsen. Det hade samlats mycket folk där nu som stod i en båg och tittade. Vi flög med samma utrustning. Björns drill och min grep. Jag skulle starta först. Fram och veva under lyckönskningar om att det skulle gå bra. Det gick bra. En fin start blev det. Den bästa jag någonsin gjort, där jag satsade Allt i utkastet. Fin höjd. Publiken är nöjd. En dålig flygtid blev det dock tyvärr, men det hade ingen betydelse. Björne gjorde kikadant. Han fick också dålig tid, men i alla fall lite bättre än min. Vädret var svårt så här sent på eftermiddagen. Jag hade redan hunnit ruscha ner till hämtpatrullen Hasse, Gurra och Dag när hans modell landade.

Nu kom kontrollvägarna och hämtade modellen, jag vet inte för vilken gång i ordningen. Fastän de hade vägt flera gånger tidigare under tävlingen var jag (vi) lika nervösa nu. Modellerna var okey. Segraren utropades i högtalaren. Vi var glada, mycket glada när vi åkte tillbaka till vårt rum. Armarna och kroppen kändes som kvicksilver (det är väl tyngre än bly?). Krafterna var borta. Trots det väntade bankett och prisutdelning senare på kvällen. Det var bara hem och duscha och byta kläder. Vi gick ner till bankettsalen där de hade dukat upp till fest med mat och vin. Och fest blev det, det lovar jag. Prisutdelningen förflöt och fina priser delades ut. Vad sägs om en 40 cm hög kristallskål eller kaffekoppar med väggar av rent guld?

Det viktigaste är dock inte att segra utan att kämpa väl. Det var många som hade kämpat den här dagen. Medalj fick alla pristagare och det innebar också att man måste skriva massor med autografer överallt. Björn gick hem tidigt den här kvällen. Det var hans race. Han hade åkt dit för att vinna, och han gjorde det. Bra Björn!

En ny dag. Det är söndag och vi skall ge oss iväg från detta fina land. Det var en fantastisk tid här. Vi har bara varit ute i en vecka och det känns som vi hade gjort precis allting och kunde vända hem igen. Men nu styrs kosan mot Jugoslavien och de verkliga uppdragen där. Vi åker tillbaka genom Österrike och mot den jugoslaviska tullen. Vägarna är mycket slingriga och stigningen är svår. Det går upp och ner hela tiden. Hasse och Björn sätts på ordentliga körprov. Bilen med naturligtvis. Det går i alla fall bra och när vi passerat gränsen beslutas att vi skall åka hela natten till vårt mål som är en stad vid namn Split. Där sk-

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, september, oktober och december.

REDAKTÖR

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

FACKREDAKTION friflyg:

Se under rubriken FRIFLYG inne i tidningen.

FACKREDAKTÖR linflyg:

Ingemar Larsson
Lejdaregatan 8
462 00 Vänersborg. Tel 0521/112 10

FACKREDAKTÖR radioflyg:

Erik Strid
Dragonvägen 74 II
194 34 Upplands-Väsby. Tel 0760/845 35

FACKREDAKTÖR raketflyg:

FACKREDAKTÖR utbildning:

Carl-Göran Sundstedt
Vindhemsgatan 32
752 27 Uppsala. Tel 018/10 81 57

ANNONSER

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

1/1 sida	1.325:- kr
1/2 sida	725:- kr
1/3 sida	525:- kr
1/6 sida	325:- kr

DISTRIBUTION

Förbundsexpeditionen, Sandbergsg 4
Box 10022, 600 10 NORRKÖPING

PRENUMERATION

Pris 50:- kr per år. Per postgiro
51 81 65 - 6, SMFF, 600 10 Norrköping

LÖSNUMMER

Säljes i mån av tillgång för 9:- kr/st.

Direktanslutning till SMFF 50:- kr/år

Material sändes till fackredaktörerna
eller till förbundsexpeditionen

EFTERTRYCK FÖRBJUDES



TYKO STARK

* 29 April 1891

† 1 Oktober 1981

Det var i Stockholmsklubben Vingarna som jag i början av 50-talet fick chansen att lära mej mera om modellflyg. Av några då redan legendariska entusiaster - Sune Stark, Rune "Bananen" Andersson, Curt Odelstad, Åke Roggentin, Jan Jangö, Hans Schmitterlöw.....

Men snart nog fick jag också klart för mej att det fanns inte bara välkända och duktiga modellflygare i den klubben, där fanns också det kanske viktigaste, en i ordets bästa bemärkelse mänsklig gemenskap i hög präglad av Tyko och Lilly Stark. Det finns otaliga exempel på och historier om deras enastående engagerade insatser för modellflyget och enskilda modellflygare här i Stockholmstrakten.

I slutet på 30-talet samlades Vingarnas modellflygare vid 2-tiden på sommarnätterna i Brommavillan, för att med Tykos lastbil och Lillys bullar fara till Bromma flygplats och träna innan reguljärflyget kom igång på morgonen.

Var eftersnackade man - hos Tyko och Lilly.
Vem körde omkring grabbarna till tävlingar - Tyko och Lilly.
Vem satt i Vingarnas tävlingssekretariat - Tyko och Lilly.
Vem hjälpte till med möten och fester - Tyko Och Lilly.

På det sättet fortsatte de till en god bit in på 60-talet. Och för många av oss lite äldre modellflygare är bilden av den godmodige, hjälpsamme "pappa Stark" ännu helt levande, så som han sitter här ute på ett flygfält bland oss grabbar. När nu även han gått bort har vi ändå kvar våra fina minnen och känslan av tacksamhet över allt det vi fick lära oss av och genom Tyko Stark.

Omslag fram: Årets Svenska Mästare i Team-Racing,
Gösta Bengtson och Mats Böhlin från
Vänersborgs Mfk.
Foto: Lars-G.

Omslag bak; Agne Hammar från Solna Msk släpper en
modell som snart platsar på oldtimer-
tävlingar. Stratos.
Foto: Lars-G.

all vi slå camp, vid Adriatiska kusten. Körningen går bra på dessa slingriga bergs-kust-vägar. Det blir gryning och då plötsligt går kylarströmen av så vattnet sprutar. Hasse har tursamt nog ett par i reserv. Vi byter, och Björn gör en liten egen resa nerför ett 200 meter stupigt, klippt berg för att hämta nytt vatten. Vi hade börjat bli oroliga innan han efter ett bra tag kommer tillbaka. Det blåste halv orkan vid tillfället, så vi tänkte han möjligen hade blåst iväg ut över det vilda havet. Nu fortsätter vi, och anländer till campingen på förmiddagen. Härnere vid kusten är det varmt och skönt och vågorna slår hela tiden mot stranden. Nu blev det verkligen semester. En hel vecka! Vad skönt. Vad som hände under den veckan? Det vill jag behålla för mig själv. Skulle förresten vara för mycket att skriva om. Men trevligt var det. Tro mej!

OLDTIMER

SF-42 EN OLDTIMER - WAKEFIELD

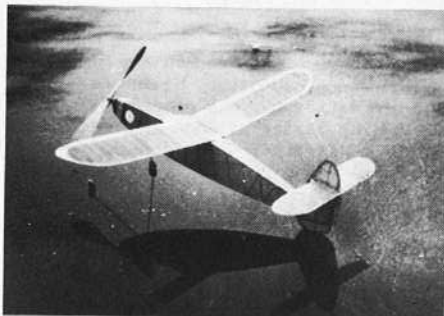
Det konstruerades inte särskilt många Wakefieldmodeller i Sverige under krigsåren. Bristen på balsa och gumminod tvang modellflygararna att i stället bygga segelmodeller av inhemskt material som furu och plywood.

Sven Forsberg från Nyköping, senare medlem av Linköpingseskadern kunde dock bygga denna fina Wakefield så sent som 1942. Modellen har "krax" d v s kugghjulsöverföring i aktern av två gummitotorer. Vingprofilen har bättre utformning än den vanliga Clark Y.

Med denna modell har Du möjlighet att slåss om "Oldtimer-pokalen" nästa år!

Ritning finns hos Örjan Gahm, Andebodavägen 367, 175 43 JÄRFÄLLA. Pris inkl porto 20:- kr.

Foto av S-O Lindén från ett gammalt amatörfoto. "SF-42" Wakefield av Sven Forsberg, LEN 1942.



"STORA OLDTIMERTÄVLINGEN"

Sven-Olov Lindén

Axvalla blev åter skådeplatsen för den stora Oldtimertävlingen. Söndagen den 16 augusti samlades "de gamle" för att lufta sina veterplan. Ett annalkande regn hotade under dagen, men blev ej direkt störrande förrän under prisutdelningen.

MFK Nimbus och Axvalla FFT samarbetade kring organisationen, som löpte lätt under gemytliga förhållanden.



Arne Nohlberg och Nisse Gustafsson såg till att tävlingen kunde hållas på Axvalla hed. Nisse håller sin "Kurir", 75 cm G-modell.



Wakefield-vinnaren Einar Håkansson får hjälp av sonen då han drar upp gummitorn på sin "Ellilä". OBS! Två motorer, överföring med kugghjul i aktern, s k krax.



Åke Engström laddar sin "Korda"

Regeltolkningar och tvetydigheter löstes så att trivseln på denna tävlingsform inte äventyras.

37 st gamla modeller var anmälda, de flesta fanns också på startplatsen. Flera nybyggen kom fram, så t ex Olle Bromans "Balder" konstruerad av Rune "Bananen" Andersson, Vingarna 1944. Olle hade löst termikbroms-problemet på så sätt att han satt fast fenan på stabben i stället för att som på originalet fenan var sammanbyggd med kroppen. Reglerna tillåter en sådan ändring. Kurt Sandberg hade byggt en kopia av en egen konstruktion, en S 2:a från 1940-talet. Han ställde därmed upp med två modeller i segelklassen.

En långväga gäst på fältet var Bengt Rosengren från Schweiz, han var en gång i tiden medlem av "Ulricehamns-Eskadern". Nu kom han med tre modeller, "Landegrens Special", G 2:an som vann så många SM, en liten "F18" och segelmodellen "Pantern" av Sigurd Isacson. Lennart Flodström hade fyllt byggbrädan under sommaren och medförde nu en ny "Laban", som ersättning för den som flög bort 1977 på Axvalla, samt en "Korda-37". "Floda" ansåg att han byggde en hel "Korda" på samma tid som han behövde för

att reparera sin "G B 3". Bertil Dahlqvist hade ersatt sin kopia av Sune Starks Wakefield 1938 med "Joseph" även den en Wakefield men konstruerad av Börje Stark 1939. Tyvärr kvaddade Bertil sin "Joseph".

Ett ivrigt surrande hördes hela dagen, det var mest Björn Ehn, som flög sina F-knarrar. Björn hade två stycken dels "Flyg-44" dels "JHH-100". En liten avvikelse från reglerna var att Björn fick flyga med glödstiftsmotorer av senare datum, men det fann vi acceptabelt.

Stighastighet och flygmönster skiljer sig en hel del från våra moderna tävlingsmodeller. Carl-Johan Eiroff hade en indiabyggt Mills 75 i sin "Lolita", här stämde motorvalet i tidshänseende, men modellen hade nog behövt en 1.3 motor. Dessa nybyggda Mills-motorer finns att få från England. Finns det ingen firma, som vågar ta in dem till Sverige?

Största uppmärksamheten väckte nog Sten Perssons bygge av K-E Landegrens F-modell. En vacker helplankad kropp med kabin, motorn inbyggd i en kåpa, landställ med hjulkåpor och rött siden till klädsel. Sten gjorde en premiärflygning med modellen trots en trädlandning gick allt väl.

De minsta G-modellerna dominerades av Curry Mellins konstruktion från 1938, "Trim II". Bertil Dahlqvist hade ett utomordentligt fint trim på sin modell och vann överlägset, inte nog med det han tog andraplats också!

De senaste åren har mellanklasserna B2 - C2 slagits samman till en tävlingsklass. Erfarenheterna från årets tävling säger dock att detta kväver intresset. De mindre 75 cm planen har ingen chans mot 100 cm planen, av vilka några är byggda med Wakefieldmått. Till nästa år kan vi räkna på en uppdelning igen i två klasser.

Huvudklassen är "Wakefield". Tidsgrens för konstruktionerna är dec 1942. Den gränsen är hämtad från USA och har ingen egentlig betydelse för oss i Sverige. Bristen på balsa och gumminod hade redan stoppat utvecklingen, så våra 1938-39 års plan dominerar. Trots att det finns svenska konstruktioner att bygga var det bara Bertil Dahlqvist som ställde upp med en sådan "Joseph". Den lättbyggda och välflygande "Korda"-modellen förekom i sex ex. Prestandan är dock måttlig, ca 90 sek utan hjälp av termik. Då har t ex "Ellilä Wakefield Winner 1949" betydligt bättre kapacitet. Einar Håkansson vann åter med sin kopia. Han nådde 140 sek i första start, vilket är normalprestanda. I nästa period nådde han 180 sek, vilket var dagens maxtid och han var nära max i tredje starten också, 178 sek.

Kanske den svenska Wakefielden "SF-42" konstruerad 1942 av Sven Forsberg kan rubba på Ellilämodellen och Einars dominans? Örjan Gahm i Jakobsberg har ritat upp planet efter bevarade delar och foton.

Efter tävlingen inbjöds alla deltagare till Nisse och Ingrid Gustafsson, där vi lät en välsmakande fisksuppa på franskt vis stilla vår glupande aptit. Därefter bänkade vi oss för att åse



Här startar Åke Engström - denna dag tilläts handstarter.



Björn Ehn hade byggt två F-modeller, här håller han upp "Flyg-44"



Den andra av Björns F-modeller, var "JHH-100", JHH står för John H Hansson, fader till vår frejda- Wake-flygare lannart, som skulle ha varit med på "OT".



Bengt Rosengren provglider sin modell.



Bengt Rosengren, Schweiz hade kommit hem på semester och deltog i Oldtimer-tävlingen. Här med en "Landegren Spec"

några filmer, där vi kunde se våra bedrifter från föregående "Oldtimer-tävlingen".

6.	Åke Engström	Korda	215
7.	Bertil Dahlqvist	Joseph	108
8.	Einar Håkansson	GB-3	66

F

1.	Björn Ehn	Flyg 44	369
2.	Björn Ehn	"JHH100"	305
3.	Carl-Johan Eiroff	Lolita	215

S

1.	Olle Broman	Balder	363
2.	Sten Persson	Sunnanv	344
3.	Kurt Sandberg	SM-Vinn	228
4.	Carl-Johan Eiroff	Scout	211
5.	Kurt Sandberg	SM-Ettan	201
6.	N-O Gustafsson	Pluto	155
7.	Bengt Rosengren	Pantern	123
8.	S-O Lindén	Tfa	83

HKG

1.	Ulf Sälde	176
2.	Anders Gustafsson	159

RADIO

sjöflyg

Du som flyger sjöflyg med radiostyrda modeller, Du kan få många nya kunskaper om Du läser ett häfte från KSAK som heter "Sjöflyg". Det finns många paralleller när det gäller manövrering på vattnet, start och landningstekniker och annat som direkt går att överföra från fullskala till modellvärlden. KSAK-häftet är ett ovanligt lyckat exempel på information i den riktningen.

Häftet är 60-sidigt och kan beställas från KSAK service. Box 10003, 161 10 BROMMA. Priset är 78:- kr.

Nyttigast för oss modellflygare tycker jag kapitlen om taxning på vattnet är. Vem har inte haft problem med att få planet i rätt läge för start när man har en envis vind att kämpa emot. Boken lär ut hur man använder planet som en "segelbåt".

Intressant är också körning på vattnet och metoder att klara vågor. Ett avslutande bildavsnitt visar olika flygplan på flottörer, och det kan vara inspiration för skalabyggare.

En utmaning för alla V-formbottenflott-örentusiaster måste också avsnittet om "Fiberfloats" vara. De nyaste framstegen inom fullskalaflottörtekniken handlar nämligen om flottörer med platt eller konkav undersida! Men det har ju vissa av oss RC-flygare varit inne på länge

Text och foto
Bo Gärdstad



"SK 78" med "Plums" flottörer med platt undersida.

"STORA OLDTIMER-TÄVLINGEN" 1981

1981 08 16

Arrangörer: R 153 Axvalla FFT, Skövde
T 7 MFK Nimbus, Kumla

A2

1.	Bertil Dahlqvist	Trim II	230
2.	Bertil Dahlqvist	F1B	199
3.	S-O Lindén	Trim II	114
4.	Björn Ehn	F1B	93
5.	K-A Pettersson	Trim II	88
6.	Bengt Rosengren	F1B	34

B2-C2

1.	Sten Persson	Prim	392
2.	Lennart Flodström	Laban	335
3.	Bengt Rosengren	Landegr	318
4.	Lars Lindén	Landegr	182
5.	Bertil Dahlqvist	Fröjds	164

D

1.	Einar Håkansson	Ellilä	498
2.	N-O Gustafsson	Korda	376
3.	Einar Håkansson	Korda	329
4.	S-O Lindén	Korda	261
5.	Lennart Flodström	Korda	258

TÄVLINGAR och resultat

ÖSTGÖTA-DM I SPORT POPULÄR 1981

1981 09 12

Arrangör: E 165 MFK Spinn
Söderköping

MFK Spinn arrangerade årets DM i Sport-Populär lördagen den 12 september 1981 på Gamens flygfält vid Lövsta.

Tävlingen avlöpte i gemytlig anda, svag vind och soldis. Med andra ord idealiska förhållanden.

Arrangörsklubben lyckades belägga både 1:a och 3:e plats genom undertecknad och Christer Svensson. Anders Johansson, 18 år, MFK Linköpingseskadern, som endast flugit i 2 år lyckades efter hård strid om 1:a plats placera sig som 2:a. Bra gjort !

Anders Fällidin och Lennart Johansson från Norrköpings RFK, som kvaddat sina tävlingsmodeller vid träning, visade prov på god kampanda genom att ställa upp med dubbeldäckare och högvingad trainer.

Dömde gjorde Sven-Åke Nilsson och Ragnar Ahman till vilka jag vill rikta ett tack för att de ställde upp.

Det finns 12 RC-klubbar i Östergötlands distrikt, endast 3 av dessa var representerade. Jag är säker på att det i dessa klubbar finns fler piloter, som skulle kunna genomföra en Sport Populärtävling.

Med förhoppning om större deltagarantal kommande år.

MFK Spinn

Ove Fredriksson

DM SPORT POPULÄR 1981 ÖSTERGÖTLANDS LÄN

1981 09 12

Arrangör: E 165 MFK Spinn, Söderköping

1. Ove Fredriksson	E 165	765
2. Anders Johansson	E 46 jun	736
3. Christer Svensson	E 165	691
4. Sven Löqvist	E 46	660
5. Hasse Andersson	E 142	592
6. Lennart Jonsson	E 46	547
7. Anders Fällidin	E 142	449
8. Lennart Johanson	E 142	199

Deltagande klubbar:

E 46 MFK Linköpingseskadern
E 142 Norrköpings RFK
E 165 MFK Spinn, Söderköping

NORDISKA MÄSTERSKAPET I F3A 1981

Södertälje Modellflygklubb fick av SMFF förtroendet att arrangera årets NM i F3A och det kan redan nu sägas att klubben har all heder för sin insats. Inte bara för tävlingens sportsliga kvaliteter utan även för sin tumme med vädrets makter och med massmedia. Lokalradion intervjuade

och kommenterade, Aftonbladet hade en blänkare under "dagens sevärdheter" och Länsstidningen bidrog dessutom till prissamlingen.

Alla våra nordiska grannar deltog utom Danmark, som uteblev. Det blev en hård och tät kamp vilket framgår av resultaten nedan.

Vädret på fredagsmorgonen såg inte särskilt tilltalande ut, men bättre sig och blev riktigt bra under tävlingens gång, ca 500 personer fick sig till livs en se- och hörvärd tillställning som startade några minuter försenat genom trassel med domarkort och licenser. Skärpning grabbar!

Även på lördagen blev vädret riktigt bra trots hotande orosmoln på morgonen. Publikt var lördagen dubbelt så bra som fredagen. Mer än tusen personer trängdes runt flygplan och modellflygare. Lunchpausen bjöd på uppvisning av både helikopter, sportflyg och linflyg. En ung "gutt" höll i linorna och publiken föll för hans konster.

Det var en jämn och fin tävling utan protester där Kenneth Holm, Sverige blev Nordisk mästare tätt följd av Benny Kjellgren, Sverige och Ernst Totland, Norge. Lagsegrarna gick till Sverige med Norge på andra samt Finland på tredje plats. En särskild eloge till Nils-Øysten Bossum från Norge. Vad månde det bli av denn unge junior vilken blev 2:a i det norska laget och 4:a totalt ?

Ett varmt tack till Södertälje Modellflygklubb för denna fina tävling som gav modellflyget och flygarna god PR tack alla ni arbetshästar: Domarna Matti Jyllilä, Finland (känd skala-kille) Ståle Limseth, Norge och grenchefen i RC Hanns Flyckt, tävlingsledaren Rolf Nedelius samt alla andra vars namn jag inte vet" som det står i visan.

Tävlingens stora prisbord tömdes snabbt på lördagskvällen och följdes av en utmärkt supé. Undertecknad vilken svarade för högtaleriet under tävlingen, fick då emottaga ett diplom för gott munväder, vilket värmdes.

Tack, än en gång, för sportslig framgång, god PR och trevlig samvaro.

Gunnar Rydergren

N M F3A KONSTFLYG 1981

1981 07 24 - 25

Arrangör: Sverige

Lokalarrangör: B 267 Södertälje MFK

F3A seniorer

1. Kenneth Holm	Sverige	2588
2. Benny Kjellgren	Sverige	2514
3. Ernst Totland	Norge	2327
4. Tore Jemtegaard	Norge	2031
5. Sture Persson	Sverige	1954
6. Rune Langbråten	Norge	1909
7. Sulevi Oinonen	Finland	1831
8. Erkki Salonen	Finland	1152

F3A juniorer

1. Nils-Øystein Bossum	Norge	2156
2. Tero Vallas	Finland	1241
3. Mikael Ingemarsson	Sverige	1154

Lag

1. Sverige	7056
2. Norge	6267
3. Finland	2983

INTERNATIONELL SCALA-STANDOFF

1981 07 31 - 08 02

Arrangörer: P 80 Trollhättans MFK
R 149 Tibro RC-klubb
R 11 Lidköpings MFK

Lidköpings, Tibro och Trollhättans Modellflygklubbar hade gemensamt arrangerat en träff på Hovby flygfält i Lidköping.

"Stora" flygklubben ställde välvilligt upp med både bana, hangar och campingplats. Tävlingen gick i soligt men tyvärr mycket blåsigt väder. Men trots blåsten var alla i luften och kom ner igen utan någon oreparabel krach.

Bland den stora publiken fanns verkligen långväga gäster. Familjen Schleid från Australien, på besök i München, läste i en tysk modelltidning om tävlingen på Hovby. Hyrde en bil och anlände på lördag morgon till Hovby flygfält. Naturligtvis blev far (modellflygare) mor och dotter Schleid inbjudna till kvällens fest på Sköldmön, där modellflygarna kunde byta erfarenheter Australien kontra Sverige.

Kjell-Åke Elofsson visade sin film från EAA-veckan i Oshgosh, USA och Pär Lundqvist sin film från bl a ett vackert San Diego, USA, hängglidarnas parad. Gliders av alla fasoner och färger tävlade om utrymme med både segelmodeller och pelikaner. Hängglidarnas fader Otto Lilienthal jublar nog i sin himmel vid denna syn.

När festen var slut hade en av domarna problem med att komma in i sin bil. Hans hund hade låst in sej själv och bilnycklarna genom att trycka ner låsknappen i dörren. Som tur var hade bilen taklucka och efter diverse gymnastiska övningar på biltaket löstes problemet. Namnet på hunden var "TROUBLE" !

Söndag morgon fortsatte tävlingen i än hårdare vind. De stackars domarna, Erik Stridh och Gunnar Rydergren fick förtöjas ute på fältet.

Tävlingen genomfördes fint trots blåsten och här är resultatet:

Gunnel Leverin
Supporter

Internationella tävlingen

1. K-Å Elofsson	R 149	2185
		1160
2. Lars Helmbro	P 80	2150,10
		1170
3. Benny Carlsson	P 80	2006,80
		1060
4. Bernt Glada	P 80	1886,45
		1100

5. Leif Leverin P 80 1178,25
900

Nationella tävlingen

1. Lennart Walterson A 28	1938,60
	1060
2. Sören Fredriksson P 80	1930,50
	990
3. Pär Lundqvist N 171	1858
	950
4. Peter Pelikan E 138	1789,90
	910
5. Torbjörn Skarby R 148	1774,25
	950
6. Rune Ingemarson R 154	1622,30
	860
7. Göran Persson O 24	1543,05
	780
8. Agne Engman R 11	1435
	800
9. Bengt Holmer P 71	1080
	1080
10. T Willmarsson O 24	880
	880

Deltagande klubbar:

A 28 Stockholms RfK
N 171 S Hallands MFS, Laholm
O 24 AKMG
P 71 Gråbo MFK
P 80 Trollhättans MFK
R 11 Lidköpings MFK
R 148 Tidaholms MFK
R 149 Tibro RC-klubb
R 154 Mariestads FK, MFS
E 138 Finspångs RC-klubb

LT - HOBBY TROFEN 1981

OCH UT F3F 1981

1981 05 30 - 31

Arrangör: M 130 RC-klubben Clippern
Landskrona

Sedan fyra år tillbaka har vi i RC Clippern, Landskrona anordnat en hangtävling vid Hammars Backar utanför Ystad. Så skedde även i år. Vi har för vana att alltid förlägga tävlingen i samband med Kristi Himmelfärdhelgen, som i år var den 28 maj. Tävlingen äger rum på lördagen och söndagen den 30-31 maj. Vad som gör att vi förlägger tävlingen till denna tid, är att dels så får man en längre ledighet och dels så är sommaren precis kommen och man längtar ut i naturen.

Att då ta med sig familjen och bo i stugbyn utanför Ystad är väldigt trevligt. I år var vi en del familjer som kom redan på torsdagen. Vi är ett roligt gäng med t ex kom-munalaren, tarmen, knuda, S:t Barnard, m fl m fl listan kan bli lång, men vi har kul tillsammans och visar att även familjen kan följa med flyggarna karlar.

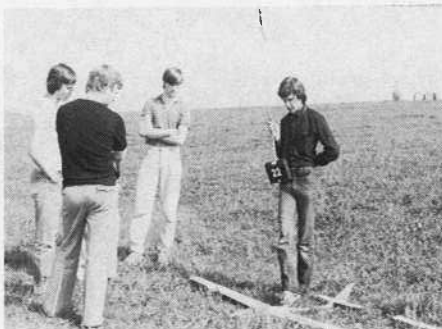
Vi brukar alltid på lördagskvällen ha en grillafton. Alla i stugbyn tänder då sina grillar och det ätes korv i långa banor. Vid årets grill-afton var vi ett 40-tal personer som åt och drack.

För att återgå till tävlingen som alltså äger rum på Hammars Backar. I år kunde vi efter samlingen som var i Kåseberga hamn, bege oss upp till hangkanten. Banan lades ut vid Ale Stenar, ca 400 m från Kåseberga hamn. Vi var tvugna att förlita oss på detta hanget i år därför att det var militära övningar på de andra

hangen, som vi ibland flyger på. Hanget vid Ale Stenar är ett mycket bra hang och det finns goda möjlig-heter att göra en fin landning.

Startlistan i år innehöll även UT lik-som de andra åren. Några ovanligheter i startlistan fanns inte. De vanliga såsom Jan Carlsson, Anders Rättzén (Anders namn passar utmärkt med rätt uttal på hans förmåga att anmäla sitt deltagande till tävlingen) sedan fanns John Knudsen, Göran Karlsson, Lennart Olsson, Måns Henningsson m fl.

Segrare de föregående åren har varit Jan Carlsson - 78, Anders Rättzén - 79 och -80. Vem som skulle vinna i år var en öppen fråga. Anders Rättzén har visat att hans skapelse Gilette är en mycket bra hangmodell. Jan Carl-sons hemmabygge är också bra. John Knudsen har däremot inte flugit med något "hemmabygge" utan använt sig av de modeller som finns att köpa på marknaden. Och han har hävdat sig bra med dessa. I år däremot hade han med sig en egen skapelse, något till storleken mindre än de andra hemma-byggena. Han flög den för första gången på torsdagen innan tävlingen! Göran Karlsson från Micros flyger med en Gilette som han har en mycket fin design på.



Anders Rättzén vid sin modell
Gilette



Rune Berglund gör sin insats på
hangkanten



Rolf Hansson i väntan på sin tur

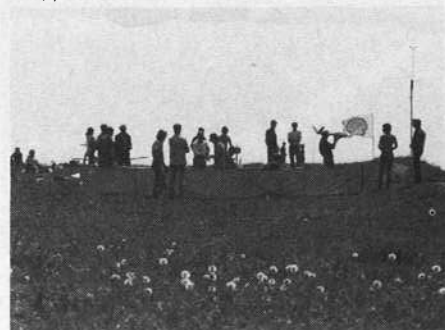
Väl framme på hanget lades banan ut av mycket vältrimmade funktionärer. RC Clippern har på alla fyra tävlings-åren haft det bra ordnat med funktio-närer till alla poster. Första årets miss vid vändningarna, då en del fly-gare kunde provocera fram en vänd-signal hos funktionären genom att vända så pass snålt, att det fatta-des ca ½ meter till siktlinjen, vilk-et fick den ovane funktionären att trycka på knappen. I år däremot vi-sade de klart och tydligt var vänd-flaggorna stog genom att vänta tills modellen bröt linjen och först då trycka på knappen.

När tävlingen kommit igång så visa-de Göran Karlsson, Micros hur man flyger på ett hang. Han vann första omgången då det blåste 3-4 m/sek. Han vann andra då vindstyrkan var 4-6 m/sek. Han vann tredje då det blåste 5-7 m/sek och han vann fjär-de då det blåste 7-9 m/sek. Efter dessa fyra segrar var saken klar, ingen kunde ta ifrån Göran segern.

Inför 5:e omgången då Göran visste em som vunnit satsade han allt. Men där var funktionärerna vakna och det blev ingen tryckning vid ena vänd-flaggan, vilket gjorde att han fick vända igen för att få signalen. Den 5:e omgången tog istället Jan Carls-son, Malmö RFS före John Knudsen, Clippern med en tidsskillnad på 1.8 sek.



Junioren Patrik Nilsson RC
Clippern



Vy över startområdet



Rast, vila

Sjätte och sista omgången gjorde Göran samma misstag igen och segern i den omgången tog Leif Steen, Kristianstad före Peter Blomdahl, Ringsjöbygdens MK. Här var tidsskillnaden bara sju tiondelar.

Snabbaste tiden i en omgång hade Göran i sin 4:e omgång, tiden var 54,9 sek. Vilket gör en genomsnittsfart på ca 65 km/tim. Men när det går som fortast och det är på första 100 metrarna, flyger de snabbast med en fart av ca 150 km/tim.

Tekniken att flyga hang har blivit att man har s k flygande start, vilket innebär att man efter startordern har 1 minut på sig innan tidtagningen börjar. Tidtagningen börjar då man vänder in mot banan efter att ha passerat förbi i detta fall den högra vändflaggan, då man får en flaggsignal att man är förbi. När man sedan vänder in mot banan och åter passerar vändflaggan startar tidtagningen.

Det finns fyra viktiga regler som man skall kunna om man vill fajtas med eliten:

1. Vid start skall man ha vunnit så mycket höjd man kan på 1 minut, för att sedan dyka ner mot banan allt vad modellen tål.



John Knudsen kastar ut en modell över kanten



Segraren Göran Karlssons båda modeller



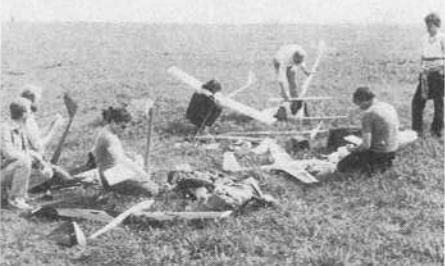
Tom Nilsson och Lennart Olsson undrar vad Rune Berglund skall göra med sin modell denna gång



Stilstudie på Göran Karlsson



Vad gör man när man inte flyger? Väntar!



TEAM RC klubben Clippers hörna

2. Vid vändningarna, då man skall med så liten marginal som möjligt flyga förbi vändflaggan.
3. Vid flygningarna mellan vändorna, flyga så nära hangkanten man kan.
4. Vid 10:e och sista sträckan pressa modellen så mycket man kan utan att behöva tänka på att man skall vända igen. Vid detta moment är modellen en bit nedanför hangkanten.

Vid punkt 2 är det så att innan man riktigt lärt sig hur mycket 100 m är gärna vänder först när man hör vändsignalen. Det finns de som flyger uppemot 15-20 meter för mycket vid vändningarna. Men efterhand som de blir vana hangflygare minskar också antal meter förbi flaggorna.

I årets tävling kunde vi avverka alla 6 omgångarna redan på lördagen. Det var för övrigt första året som vi kunde ha 6 omgångar på lördagen. Brukligt annars är att söndagen har varit räddningen för att klara 6 omgångar. I år flögs alla omgångarna på ett och samma ställe, vi behövde alltså inte flytta banan under hela tiden. Under de fyra åren vi haft denna tävling har vi inte haft regn en enda gång, vilket verkar underligt i detta så regniga land.

Nästa år vore det kul om klubbarna kunde komma med ett lag på tre man.



Christer Gillgren i mekartagen



Bengt Hansson ropar upp nästa startande



Göran Karlsson hämtar 1:a priset av tävlingsledaren, Barner Knudsen

Detta med tanke på att även de flygare som kanske inte tillhör eliten skulle få en chans att kunna vara med och få det att bli spännande för alla deltagare. Om man ser till hur många som kommer från samma klubb så vore det inte svårt att få ihop till tremannalag.

Denna tävling innehöll även UT (uttagning till landslag) som vanns av Jan Carlsson, Malmö RFS. Tvåa blev oväntat Göran Karlsson, Micros men mycket välförtjänt. Tredjeplatsen tog John Knudsen, Clippern med bara en poäng före Anders Rättzén, Snobben, Nymölla och två poäng före Peter Blomdahl, Ringsjöbygdens MK.

Årets NM kommer att äga rum i Danmark. Så vi får hoppas att grabbarna sopar hangen med sina egenhändigt konstruerade modeller.

Text och Foto

Barner Knudsen
ordförande RC-klubben Clippern

Landskrona

FLYGFILM 16mm.
Till edra filmaftnar.
Skriv till:

GODARP: S GO KART MUSEUM
Skjutbanegatan 16b
723 39 Västerås

POLULÄRSKALATÄVLING I KLIPPAN

Så var det åter dags för RFK Gripens traditionella populärskalatävling, som anordnades den 27 och 28 juni på Havsgårds flygfält, med 19 deltagare.

Som alltid när det gäller modellflyg är vädret av stor betydelse och vädrets makter visade sin bästa sida både under lördagen och söndagen, med solsken och svag vind.

Då den statiska bedömningen var klar visade det sig att toppstriden var mycket hård. Mest poäng fick Pär Lundqvists Dart Kitten med 182 poäng. På andra plats fanns Esbjörn Strömquists Thulin K med 179 poäng, följt av Tomas Nilssons Liberty Sport med 170 poäng.

Först till start i den första flygomgången var Tommy Christiansson med sin Fly Baby i kvartsskala, försedd med en OS tvåcylindrig fyrtaktsmotor. "Vilket härligt motorljud"! Flygningen belönades med 255 poäng.

Efter första flygningen intogs ledningen av tre Gripen-flygare: Esbjörn Strömquist med Thulin K 306 poäng, Christer Gunnarsson med Cessna 152 och Karl-Erik Månsson med YAK 18P på 302 resp 300 poäng.

Under andra flygomgången förbättrades flygpoängen överlag. Bäst lyckades Christer Persson med sin Clipped Wing Cub som fick hela 335 poäng med Esbjörn Strömquist på andra plats med 328 poäng.

Vid de två nästföljande flygomgångarna gjorde Pär Lundqvist med sin Dart Kitten en enastående flygning, som i den sista omgång resulterade i 365 poäng. Arne Brorsson och Esbjörn Strömquist kom i den sista omgången på andra resp tredje plats.

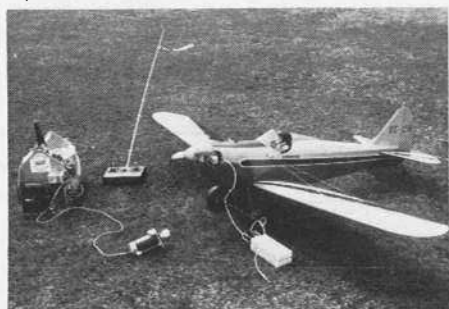
Efter sista flygomgången gjordes en liten flyguppvisning i fullskala av Silver Hills Tigre Moth och Chipmunk med Pär Cederqvist och Anders Wahlström vid spakarna.

Skribent

L-O Andersson RFK Gripen



Depåfoto



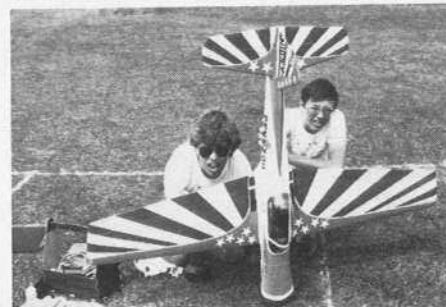
Tommy Christianssons Fly Baby



Christer Gunnarsson får hjälp med hjulkåpan.



Esbjörn Strömquist moterar skala "snurran"



Christer Gunnarsson med sin Chipmunk



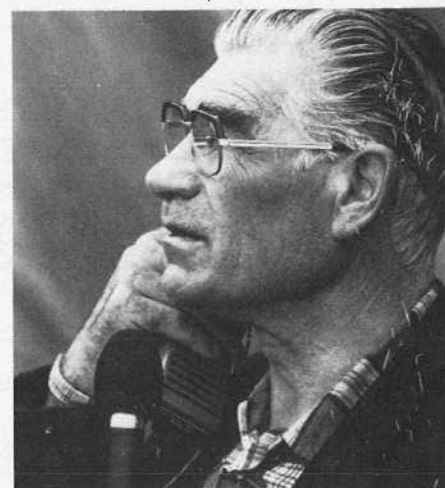
Pär Nilsson får hjälp med sin Zlin av sin far



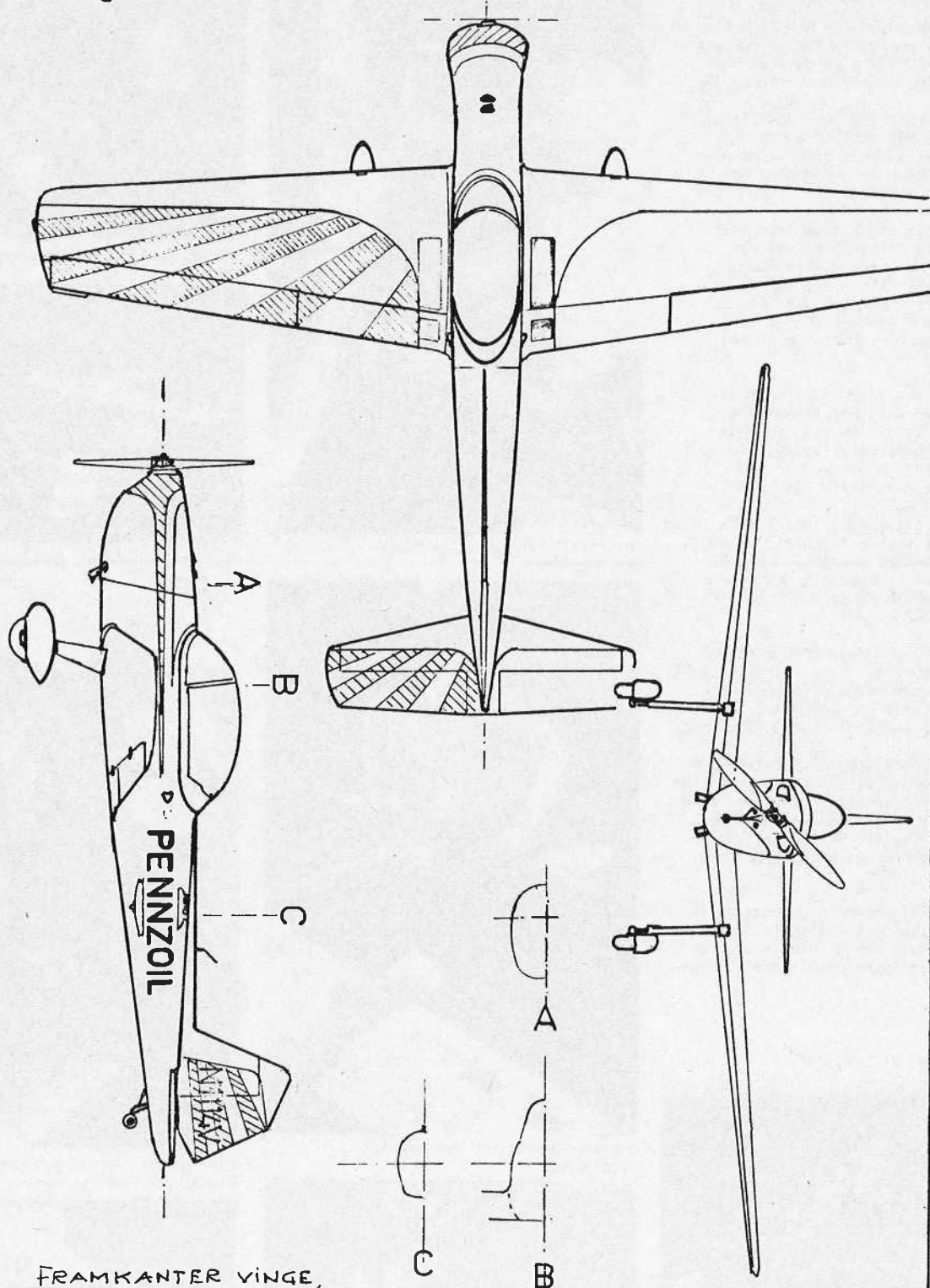
Esbjörn Strömquist justerar före flygningen.



Far och son; Berne och Christer Gunnarsson med Chipmunken



RFK Gripens speaker (Karl-Erik Eriksson)



FRAMKANTER VINGE,
STABILISATOR, FENA OCH
ÖVERSIDA MOTORHUV
ÄR BLÅ. STREKADE
PARTI RÖDA. ÖVRIGT VIT

0 1 2 3 METER
0 5 10 FEET

DE HAVILLAND SUPER
CHIPMUNK
SKALA 1:72



Pär Lundqvist koncentrerar sig före flygningen



Första och andra pristagarna ; Esbjörn och Pär



Tävlingsdeltagarna efter tävlingen



Prisutdelning vid klubbstugan

"ÖLANDA" F3B Termik

Arrangör: P 184 Herrljunga MFK

1. Torgny Carlsson R 146
2. Sven-Erik Timdahl P 71
3. Gunder Carlsson R 146

ÖLANDA

Den 8:e augusti var det premiär för Herrljunga Modellflygklubb som tävlingsarrangör.

Tävlingsformen var F3B termik, och det var "Allebergstävlingen" i våras och klubbmedlemmars placeringar där som var direkt avgörande då vi beslöt att ordna en tävling.

Kontakt togs med Lars Strannegård, Gråbo, som tyckte idén var bra och ställde upp med tips hur vi kunde lägga upp tävlingen. Detta gick så bra att även klubbens egna medlemmar kunde vara med och tävla. Bland föreberedelserna kan nämnas att vit tog fram en egen plakett, som delades ut till de tävlande.

När tävlingsdagen kom hade 38 anmälningar kommit in och 36 av dessa kom till start. Det var grått och lite kyligt men humöret var på topp, som alltid när en skara likasinnade träffas. Tävlingen gick på fyra banor och i lika många startomgångar. Reglerna var SMFF:s för F3B termik.

De tävlande delades in i frekvensgrupper, där de hjälpte varandra vid start och tidtagning. Tack vare detta gick tävlingen av sig själv. Eftersom termiken var dålig var det ont om maxpoängare, men toppen var tillräckligt bred för att hålla spänningen uppe. När resultatlistan var klar, var Falköpingsklubben Blue Max dominerande på prispallen. De tog hem tre av fyra priser, 1:a, 3:e och bästa junior, medan 2:a priset gick till Gråbo.

Tävlingen var lätt att sköta och omtyckt av de tävlande vilket gjort att vi ämnar återkomma varje år med en ny upplaga av F3B termik på Ölanda. Då kommer chansen till revansch och möjlighet att erövra vår plakett. Enda möjligheten till detta är naturligtvis att ställa upp i tävlingen.

Herrljunga Modellflygklubb

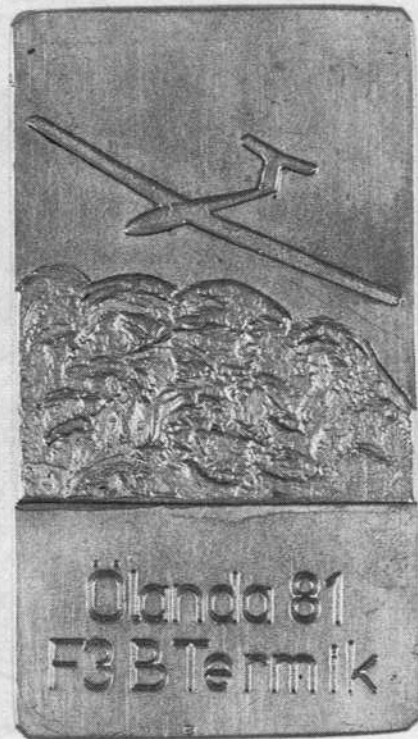
Kent Johansson



Lars Strannegård gör sig klar för start.

Foto: Kent Johansson

4. Lars Ström P 71
5. Stig Sjöstedt R 11
6. Gunnar Pettersson R 149
7. Kjell Lindqvist P 183
8. Arne Lindberg R 151
9. Lars Johansson R 149
10. Christer Sirestam R 151
11. Bo Nylund R 11
12. R-E Blomdahl P 184
13. Alf Ohlsson P 71
14. Eilert Forsell P 71
15. Olof Hjerpe R 149



Vår plakett, storlek 42x75 mm och präglad i tenn.

Foto: Kent Johansson

16. Dan Johansson R 146 jun
17. Roland Carlsson R 149
18. Folke Johansson R 148
19. Lennart Svensson P 71
20. Nils-Åke Linusson R 11
21. Patrik Hultgren P 71 jun
22. Lennart Blomdahl P 184
23. Conny Thisell P 71
24. Lars Strannegård P 71
25. Per-Olof Asberg P 71
26. Sture Björn R 11
27. Clarence Carlsson R 146 jun
28. Donald Hultgren P 71
29. Kjell Svensson R 151
30. K-H Thorsell R 11
31. Lars-Erik Blom R 149
32. Henrik Åslund P 184 jun
33. Mikael Lundgren P 71 jun
34. Sverker Furugren R 151
35. Sylve Weijmer P 184
36. Freddy Dahlstrand P 183

Deltagande klubbar:

- P 71 Gråbo Modellflygklubb
- P 183 Alingsås MFK
- P 184 Herrljunga MFK
- R 11 Lidköpings MFK
- R 146 MFK Blue Max, Falköping
- R 148 Tidaholms MFK
- R 149 Tibro RC-klubb
- R 151 Skövde MFK

SAKNAS!!!

Artiklar för nybörjare kan vi inte få för mycket av. Framför allt inte inom Radio. Det måste finnas hur mycket som helst att skriva om, och radionybörjarna skriker efter det.

Hur var det när ni började? Hur löste ni problem som ni idag tycker är självklara saker. Alla har vi varit små.

Red.

10-års jubilerande Ällebergstävling



I gryningen den 16 maj samlades ett gäng tappra kämpar ur modellflygklubben Blue Max, Falköping för att starta upp arrangemangen runt den tionde Ällebergstävlingen. Axevallahed tog emot oss med klart och soligt väder och en svag ostabil vind. Detta gjorde valet av startplats svår för tävlingsledningen. Vi valde den västra delen vilket tyvärr medförde att de tävlande fick bära sina maskiner över fältet då bilåkning var förbjuden. Axevallahed är med sina stora ytor en idealisk plats för segeltävlingar. Vana efter ett antal års tävlingar fick vi snabbt upp sekretariatet på vår inlånade lastbil. Kaffetältet kom upp och de första tävlande började droppa in. Först på plan i år var Ulf Malm med familj från Hörlinge tätt följd av Anders Olsson från Norberg. Sedan kom de en efter en till slut var vi 94 st flygare utav 100 anmälda, Svenskt rekord?

Efter genomgång av regler och andra formaliteter så stegade deltagare nr 1 Göran Lax Askersund in i Ready boxen. Tidtagaren kom med sändaren och i ett huj var maskinen i luften. Den tionde jubileumstävlingen var i gång. Under första omgången var termiken frånvarande då solen ännu inte hade värmt upp luften. För att kunna genomföra en tävling i detta format krävs att man startar kl 9, vilket kanske är väl tidigt för en termiktävling. Men en skicklig flygare klarar det också. Bengt Jonsson från Kristinehamn flög till sig 385 poäng av 390 möjliga i denna



Tre "Blue Maxare" J-O Larsson, Leif Gustafsson och Kent Svensson väntar på att få dra upp Leifs Draco.

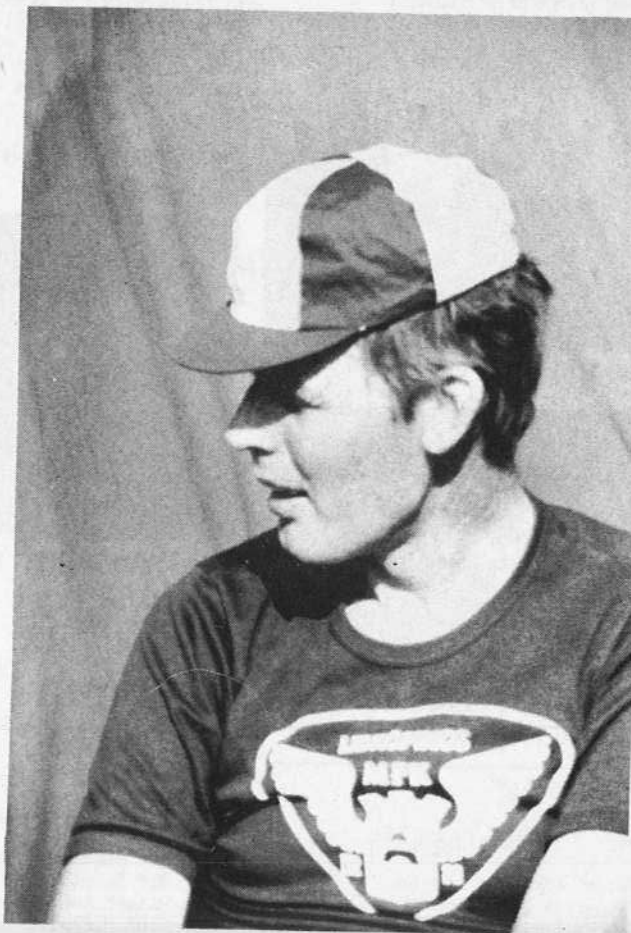
svåra omgång. Arne Nohlberg flög istället för länge 6 min 6 sek och fick 384 poäng. Magnus Börjesson från Gråbo samlade också ihop 384 poäng. Tävlingen flöt i ett snabbt tempo allt medan vinden friskade i. Detta medförde problem med vinschning. Dragarna sprang som om elden var lös vilket gjorde att vingarna på det bogserade planet small i bitar. En vinghalva landade i Axvalls samhälle en bra bit bort.

Andra omgången startade med nya friska krafter. Styrka av korb och kaffe från serveringstältet där våra flinka flickor serverade med kraft och vana. I mitten av andra omgången kom ett stort termikområde inseglande som gjorde att deltagarna efter nummer 50 fick topptider. Inte mindre än 10 st fick över 380 p och 3 st maxpoäng. Arne Nohlberg var en av de fem. Hemmasonen och tioårsjubilar Kent Svensson tillhörde de främsta. Efter två omgångar ledde A Nohlberg med K Svensson i hälarerna.

Klockan närmade sig lunchtid vilket gjorde att några tog tillfället i akt och åkte till Skara för mat. Varje omgång tar drygt 2 timmar vilket gör mycket tid för att ta igen sig och utbyta erfarenheter med varandra. Som tur är för oss arrangörer så ställer många upp och hjälper till som funktionärer. Det började nu att dyka upp fler och fler åskådare som med nyfikna blickar studerade de olika maskinerna och stilarna hos piloterna.

För att kunna köra tävlingen snabbt som är det ett måste att fördelningen mellan frekvenserna är lika. I år dominerade brun vilket gjorde att de släpade efter.

Den tredje omgången mötte de tävlande med en växlande byig vind. Termikblåsorna var små men starka. De som kunde utnyttja dem fick fina starter med för bra lyft. K Svensson drabbades av detta med 38 sek. övertid som följd.



Agne Engman, gammal modellveteran, tänker tillbaka på de tio gånger han ställt upp i Ällebergstävlingen.



Arne Nohlberg, Skövde, 1981-års segrare får här vandringspokalen av Rolf Maier.

Torbjörn Cederlund maxade 6 min blankt men i den byiga vinden missade han landningen. Rolf-Erik Blomdahl Herrljunga var den ende som fick fullt.

Solen sken på fältet och i lä bakom sekretariatet var det härligt. Ett flertal av de medresta fruarna satt där och gottade sig. Med filt vilstol barn och medhavd kaffetermos och en och annan jycke.

Efter den tredje omgången ledde K Svensson 1105, följd av Lars Johansson, Tibro 1049 p. Fredrik Arnestad Ikaros låg på tredje plats 1007.

Ingen av dessa tre lyckades förbättra resultatet i den fjärde och sista omgången. Fredrik Arnestad råkade ut för linbrott och fick göra en omstart vilket inte lyckades förbättra hans poäng.

Tre sytcken flög max, Lennart Johansson, St. Mellösa, Bengt Jonsson, Kristinehamn och Rune Espefält, Skövde, Bengt Jonsson seglade med hjälp av denna flygning upp till första plats totalt efter sin flygning. Men han hotades bakifrån av Arne Nohlberg. Spänningen var stor när han stegade ut på fältet, han var tvungen att flyga 5,42 och landa i cirkel. När Arnes maskin landade i cirkeln så visade klockan 5 min 59 sek vilket var en perfekt flygning.

Prisutdelningsceremonin började med att Freddy Stenbom från Allt om Hobby delade ut silvermedaljer till de tre som har deltagit i alla 10 Ällebergstävlingarna. Medaljerna som är gjorda i sterlingsilver visar på ena sidan två segelmaskiner och texten 10 år och på andra sidan är namn och årtal ingraverat i en lagerkrans.

Årets tre modellflygveteraner var Agne Engman, Torvald Ahlberg, båda Lidköping och Kent Svensson Blue Max, Falköping. Samtliga deltagare i årets liksom föregående år fick varsin bronsmedalj. De flesta fick ett ytterligare pris. Vår stora vandringspokal får vila ett år i Skövde. Ännu har ingen lyckats vinna tre gånger som krävs för att erövrar pokalen för gott. Nils-Henrik Hoffman, Kristianstad har två inteckningar 72 och 73 liksom Torvald Ahlberg 75 och 76.

Efter nästan 400 starter plockade vi ner grejorna trötta men belåtna. Tävlingsledningen vill framföra ett varmt tack till alla som har hjälpt till och alla deltagare för en trevlig och juste tävling.

Vi i MFK Max hälsar alla modellflygare välkomna till 1982 års Ällebergstävling. Tävlingen där vi har tioårsjubilarer varje år.

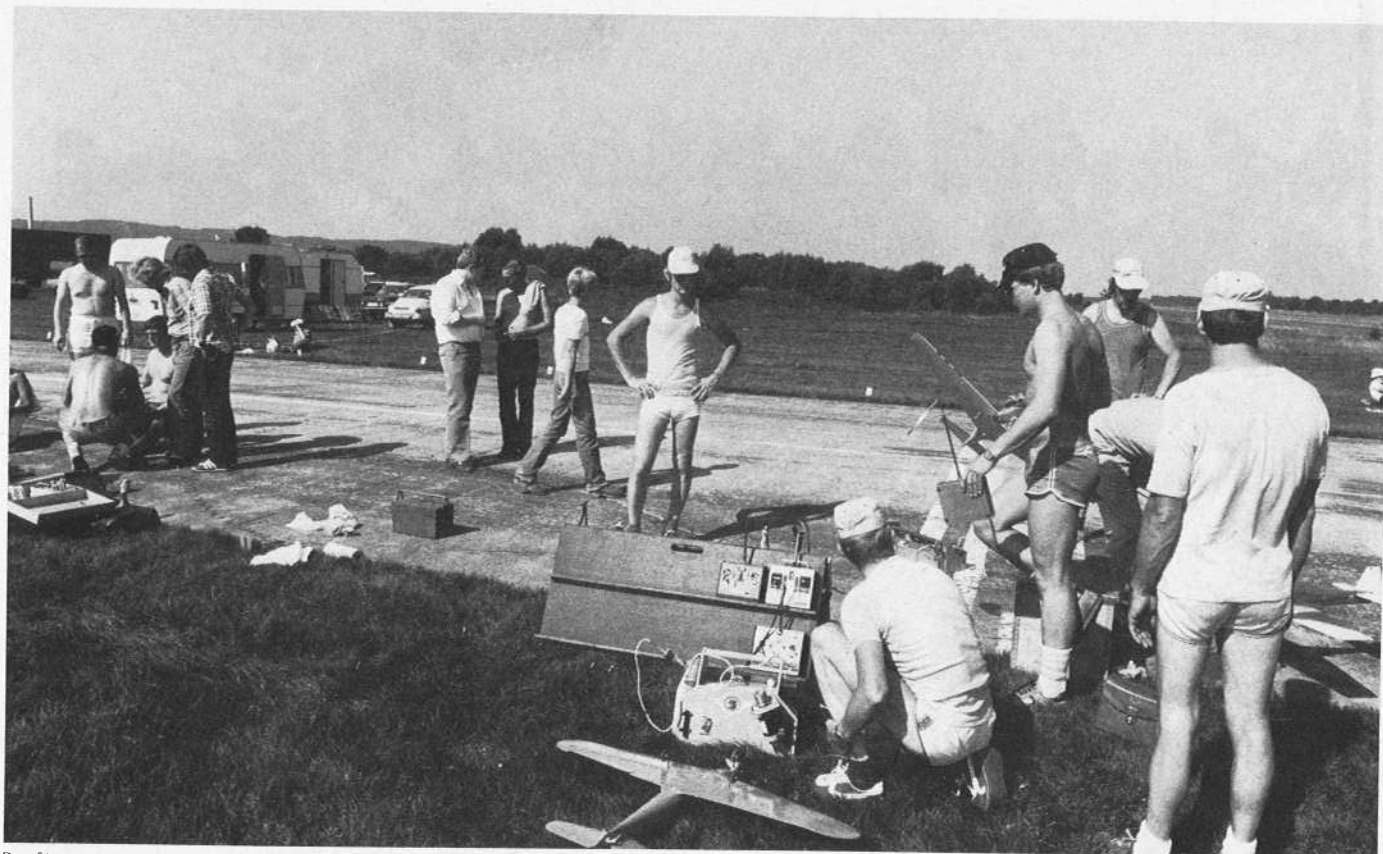
Tommy Hermansson
Blue Max



Sture Björn, Lidköping, tillhörde dagens otursgubbar.



Skall det bli 6 min.? Lars-Åke Stöa, Ikaros, styr och Gun-der Carlsson, Blue Max, tar tiden.



Depåbild

QUARTER MIDGET PYLON I KLIPPAN

Lördagen den 8 augusti var det dags för årets fjärde Quarter Midget-Pylontävling som arrangerades av RFK Gripen på F5 i Ljungbyhed. Dagen bjöd på mycket bra väder. Solen visade verkligen sin bästa sida för de 13 pylonflygare som hade samlats i Ljungbyhed.

Det visade sig nu att man börjat få riktig ordning på 3,5 cc motorerna. Bo Magnusson, Motala satte nytt rekord med tiden 1 min 32 sek på de tio varven. Han använde en KB motor med en "hemmasnickrad" dämpare samt en TF Super M 7x6 propeller.

Tävlingen kördes över 28 heat fördelade på 7 omgångar. Då två omgångar hade körts var det tre stycken som hade full poäng. Nämligen Leif Karlsson och Nils Hollman från Stockholms RFK samt Bo Magnusson, Motala. Bosses heattid 1 min 34 sek visade att han verkligen var på "bettet". Under andra omgången tog tävlingens debutant, Anders Paulsson, Klippan en heatseger, vilken han verkligen skall ha en eloge för.

Under tredje omgången fortsatte Nils och Bosse med att ta var sin fullpoängare. Leif fick se sig besegrad av just Bosse, som även i detta heat blev noterad för 1 min 34 sek.

Nils Hollman och Bo Magnusson fortsatte med segrar genom omgångarna 4,5 och 6. Spänningen inför sista omgången var därför mycket stor och alla såg fram emot en skiljeflygning mellan Nils och Bosse. Man kunde konstatera att Bosse hade de klart bästa heattiderna, men man kan ju aldrig ta ut någon seger i förskott i pylonracing. Då Nils skulle starta motorn i sista heatet går glödstiftet och ett snabbt byte göres där fingrarna blir brända. Nils blev ca ett halvt varv efter i starten. Ingvar Larsson som ingick i detta heatet ser



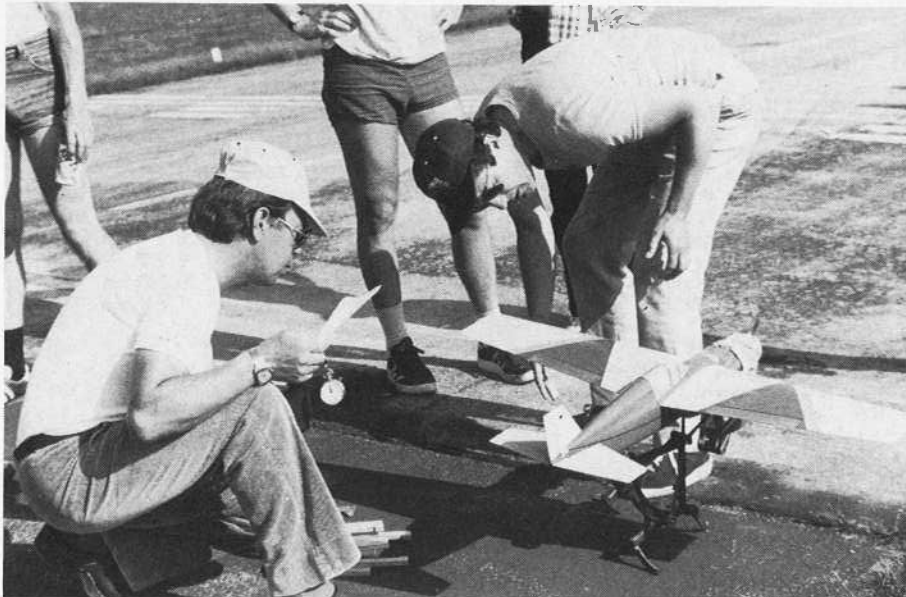
Startern Berne Gunnarsson kontrollerar att radion fungerar



Tommy Christiansson med sin nya Aerocobra.



Klas-Ake Bodén justerar sin Saab-Safir



Berne Gunnarsson väger in Nils Hollmans Miss Dara

till att Nils inte vinner heatet. Bosse tar ytterligare en heatseger i sista omgången och har därmed tagit sig obeseegrad genom tävlingen med mycket fina heattider.

Nils Hollman slutar på en andraplats, med endast en tappad poäng. Tredje platsen lägger en gammal pylonröv beslag på, nämligen Stig Danielsson. Han använde sin gamla Rossi 15, men kunde konstatera att den inte riktigt räckte till. Han hade under tävlingen 6 st andraplaceringar och en vinst.

Under tiden tävlingsresultaten sammanräknades kördes det traditionella rövarheatet, där de fyra som haft de bästa heattiderna skall ingå. Dessa blev Bo Magnusson, Nils Hollman, Stig Danielsson och Ingvar Larsson.

Tråkigt nog ville inte Nils Hollman starta p g a brända fingrar. I detta rövarheatet visade Bo Magnusson att han stod i en klass för sig själv. Han t o m varvade tvåan Stig Danielsson. Bosse noterade här den nya rekordtiden 1 min 32 sek.

Man kunde efter den här mycket varma sommardagen konstatera att 2,5 cc motorerna inte längre kan hävda sig mot "treechenhalvorna".

Lars-Ove Andersson

Foto: Lars-Ove Andersson

QUARTER-MIDGET PYLON TÄVLING

1981 08 08

Arrangör: L 132 RFK Gripen, Klippan

1.	Bo Magnusson	E 135	28
2.	Nils Hollman	A 28	27
3.	Stig Danielsson	H 161	22
4.	Ingvar Larsson	H 96	21
	Tommy Christianson	L 132	21
6.	Leif Karlsson	A 28	20
7.	Tord Hylander	M 144	16
8.	Ove Hägg	A 28	15
9.	Pär Nilsson	L 132	12
10.	C-Å Bodén	L 132	11
11.	Hans Larsson	A 28	10
12.	Anders Paulsson	L 132	6
13.	Lars-Ove Anderson	L 132	3
14.	Anders Wahlström	L 132	-



Bo Magnusson tar emot segerpokalen av Bernt Nilsson



Bo Magnussons lite udda målade Toni

Rövarheat

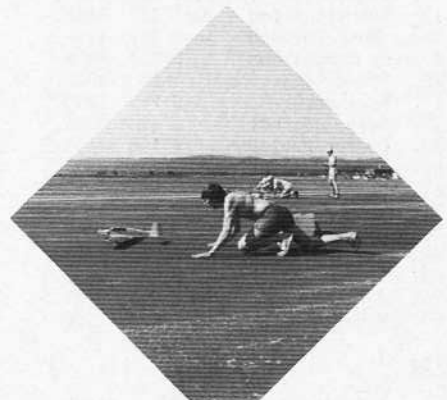
1.	Bo Magnusson	E 135	1,32
2.	Stig Danielsson	H 161	1,45
3.	Ingvar Larsson	H 96	1,53
4.	Nils Hollman	A 28	-

Deltagande klubbar:

A 28	Stockholms RFK
E 135	Motala MFK
H 96	RFK Utvandarna, Kalmar
H 161	Emmaboda MFK "Struten"
L 132	RFK Gripen, Klippan
M 144	RFK Kometen, Lomma



Bo Magnussons KB-motor



Pär Nilsson "skjuter" iväg en Saab Safir

SM F3A 1981

1981 08 08 - 09

Arrangör: P 76 Marks MFK, Skene

1.	Kenneth Holm	P 76	2605
2.	Benny Kjellgren	R 148	2559
3.	Sture Persson	F 87	2229
4.	Ingemar Gustavsson	R 148	2215
5.	Kjell Dalsheim	W 66	2074
6.	Ulf Svensson	M 130	2012
7.	Kent-Åke Björklund	P 180	1997
8.	Jan-Åke Nilsson	E 46	1984
9.	Leif Johansson	R 148	1895
10.	Josef Toth	B 294	1808
11.	Rolf Gustavsson	R 148	1800
12.	Jan Sjölander	B 267	1569
13.	Ola Maltesson	O 24	1457
14.	Tommy Andersson	R 154	1436
15.	Bertil Andersson	B 294	1414
16.	Colin Fairall	O 24	1258
17.	Lars Johansson	B 267	1210
18.	Ingemar Svensson	E 46	1203
19.	Mikael Ingemarson	R 154jun	1169
20.	Magnus Hellsten	O 211	1120
21.	Stig Johansson	P 76	1088

Det av R 148 Tidaholms MFK instiftade Lag-SM priset, en ständigt vandrande pokal, gick till Rolf Gustavsson/Benny Kjellgren, R 148 Tidaholms MFK.

Deltagande klubbar:

B 267	Södertälje MFK
B 294	Runö RFK, Åkersberga
E 46	MFK Linköpingseksadern
F 87	Jönköpings RFK
M 130	RC-klubben Clippert, Landskrona
O 24	AKMG
O 211	Rote 77, Stenungsund
P 76	Marks MFK, Skene
P 180	Värgårda RFK
R 148	Tidaholms MFK
R 154	Mariestads FK, MFS
W 66	Västerdalarnas FK, MFS
	Dala-Järna

GRABOS VÄRTÄVLING F3B-N 1981

1981 05 02 - 03

Arrangör: P 71 Gråbo MFK

1.	Thore Gustafsson	S 236	5258,5
2.	Ulf Persson	S 236	5227
3.	Bengt Lundgren	S 236	5169,5
4.	Kjell Norelius	S 236	5118,5
5.	Torgny Karlsson	R 146	4896
6.	P-G Wiklund	T 254	4847
7.	Bengt Johnsson	S 245	4753,5
8.	Börje Luthman	S 245	4737,5
9.	Lennart Johansson	T 254	4645
10.	Per Nyberg	T 63	4581,5
11.	Mikael Lundgren	junP 71	4360,5
12.	Magnus Johansson	junT 254	4185,5
13.	Lennart Skoog	junT 27	4165
14.	Johan Persson	junB 253	4156
15.	Bo Samuelsson	B 253	4056
16.	Ernst Börjesson	T 63	4029
17.	Eine Moberg	S 245	3955,5
18.	Stig Sjöstedt	R 11	3786,5
19.	Gunder Karlsson	R 146	3649,5
20.	Johan Skogster	B 253	3417,5
21.	Lennart Blomdahl	P 184	3270
22.	Roland Nordstedt	T 63	3004,5
23.	Alvar Elvberg	T 63	2097,5
24.	Stefan Dahlström	junB 253	1899,5
25.	Stefan Engberg	B 253	1419,5
26.	J-P Strömberg	jun S 245	927,5
27.	K Holmgren	jun B 253	500

Lag

1.	S 236	Säffle FK, MFS	15655
2.	T 254	St Mellösa MFK	13677,5
3.	S 245	Christinehamns RFK	13446,5
4.	B 253	Djursholms MF	8893

Deltagande klubbar:

B 253 Djursholms Modellflygare
P 184 Herrljunga MFK
P 71 Gråbo MFK
R 11 Lidköpings MFK
R 146 MFK Blue Max, Falköping
S 236 Säffle FK, MFS
S 245 Christinehamns RFK
T 27 Karlskoga MFK
T 63 RFK Ikaros, Örebro
T 254 St Mellösa MFK

"ROMMEHEDSTÄVLINGEN" F3B-N

1981 08 08 - 09

Arrangör: W 128 RFK Vigen, Borlänge

1.	Bengt Johansson	W 67	5450,5
2.	Ulf Persson	S 236	5297
3.	Lars Pekkala	Y 105	5153
4.	Lennart Skoog	T 27 jun	5102
5.	Börje Luthman	S 245	5029
6.	Jan Levander	Y 105	4942,5
7.	Ernst Börjesson	T 63	4926,5
8.	Lennart Johansson	T 254	4916,5
9.	Kjell Norelius	S 236	4905
10.	Christer Cederlund	T 63	4891
11.	Björn Alfer	A 302	4882
12.	Magnus Johansson	T 254 jun	4849,5
13.	Eine Moberg	S 245	4778
14.	Gert Holtbäck	T 63	4735,5
15.	Göran Karlsson	A 302	4719
16.	Alf Söderholm	W 67	4710
17.	Bengt Johnsson	S 245	4704
18.	P-G Wiklund	T 254	4701
19.	Bengt Lundgren	S 236	4596,5
20.	Per Nyberg	T 63	4504,5
21.	Marti Kujanpää	W 128	4393,5
22.	Håkan Lindqvist	A 28	4376
23.	Fredrik Anestad	T 63 jun	4328
24.	Sigge Burland	Y 105	4220,5
25.	Lennart Sundell	Y 58	4210,5
26.	Bo Samuelsson	B 253	4168
27.	Torbjörn Cederlund	T 63	3987
28.	Peter Wihlborg	A 28	3794
29.	Johan Persson	S 236 jun	3632,5
30.	Sven-Olov Emilson	W 59	3473

31.	Hans Nygren	W 59	2606
32.	Stefan Engberg	B 253	1920
33.	Hans Olsson	W 67	1779,5

Deltagande klubbar:

A 28 Stockholms RFK
A 302 RFK Micros, Stockholm
B 253 Djursholms Modellflygare
S 236 Säffle FK, MFS
S 245 Christinehamns RFK
T 27 Karlskoga MFK
T 63 RFK Ikaros, Örebro
T 254 St Mellösa MFK
W 59 Hedemora RFK
W 67 Ludvika FK, MFS
W 128 RFK Vigen, Borlänge
Y 58 MFK Skvadern, Sundsvall
Y 105 Örnsköldsviks RFK

"KORG-OLLE TROFEN" F3B-N

1981 08 08 - 09

Arrangör: Z 52 Östersunds MFK

1.	Bengt Johansson	W 67	3444,5
2.	Lennart Sundell	Y 58	3378
3.	Aulis Lehtinen	W 128	3364
4.	Jan Levander	Y 105	3249
5.	Tryggve Ruud	T 254	3204
6.	Lennart Skoog	T 27 jun	2782
7.	Eine Moberg	S 245	3048,5
8.	Alf Söderholm	W 67	2982
9.	Per Nyberg	T 63	2980
10.	Hans Nygren	W 59	2966
11.	Lars Pekkala	Y 105	2922,5
12.	Sigge Burland	Y 105	2873
13.	J-E Sjöström	W 128	2840,5
14.	Björn Larsson	T 254	2812
15.	Torsten Jonsson	Z 52	2782
16.	Bo Wengfeldt	Z 52	2736,5
17.	Bengt Jonsson	S 245	2735,5
18.	Johan Skogster	B 253	2626,5
19.	Bo Samuelsson	B 253	2589,5
20.	Ernst Börjesson	T 63	2545
21.	Ove Vestin	Y 105	2439
22.	Roland Nordstedt	T 63	2219
23.	Stig Carlsson	W 128	2177,5
24.	Göran Westerfors	Y 100	1969,5
25.	Alvar Elvberg	T 63	1528
26.	Olov Nersterud	Y 100	812,5
27.	Bengt Nordin	Y 100	150,5
28.	Stefan Engberg	B 253	0

Deltagande klubbar:

B 253 Djursholms Modellflygare
S 245 Christinehamns RFK
T 27 Karlskoga MFK
T 63 RFK Ikaros, Örebro
T 254 St Mellösa MFK
W 59 Hedemora RFK
W 67 Ludvika FK, MFS
W 128 RFK Vigen, Borlänge
Y 58 MFK Skvadern, Sundsvall
Y 100 Härnösands MSK
Y 105 Örnsköldsviks RFK
Z 52 Östersunds MFK

SM OCH LSF-MÄSTERSKAP F3B-TERMIK 1981

1981 08 15

Arrangörer: A 302 RFK Micros, Stockholm
B 253 Djursholms Modell-
flygare

1.	Lennart Andersson	T 251	2067
2.	K-H Persson	T 251	1979
3.	Leif Jönsson	A 28	1875
4.	Fredrik Anestad	T 63 jun	1825
5.	Uno Persson	T 251	1746
	Per Nyberg	T 63	1746
7.	Ernst Börjesson	T 63	1731
8.	Anders Littorin	T 63	1562
9.	Christer Cederlund	T 63	1552
10.	Johan Skogster	B 253	1536

11.	Göran Lax	T 251	1530
12.	Antero Hurtig	A 302	1503
13.	Carl-Ove Carlsson	T 63	1494
14.	S-Å Larsson	R 150	1462
15.	Bo Samuelsson	B 253	1383
16.	Anders Zetterman	T 63 jun	1289
17.	Anders Markström	B 81 jun	1280
18.	Torbjörn Cederlund	T 63	1273
19.	Ulf Andersson	B 81	1145
20.	Pierre Ravetti	B 81 jun	1083
21.	Stefan Dahlström	B 253 jun	957
22.	Stefan Engberg	B 253	950
23.	Per Jonasson	B 253 jun	703
24.	Mikael Olsson	T 63 jun	673

Lag

1.	T 251 (Lennart Andersson	5343
	Uno Persson, Göran Lax)	
2.	T 63 I (Ernst Börjesson,	5029
	Per Nyberg, Ch Cederlund)	
3.	T 63 II (Anders Littorin,	4329
	T Cederlund, K-O Carlsson)	
4.	B 253 I (Stefan Engberg,	3869
	Johan Skogster, Bo Samuelsson)	
5.	T 63 III (Fredrik Anestad,	3787
	A Zetterman, Mikael Olsson)	jun
6.	B 81 (Pierre Ravetti, jun	3508
	Anders Markström, Ulf Andersson)	
7.	B 253 II (Per Jonasson,	1660
	Stefan Dahlström)	jun

Deltagande klubbar

A 28 Stockholms RFK
A 302 RFK Micros, Stockholm
B 81 ÖSFK, MFS, Södertälje
B 253 Djursholms Modellflygare
R 150 Karlsborgs RC-klubb
T 63 RFK Ikaros, Örebro
T 251 RC Team, Askersund

F3A OCH SPORT POPULÄR TÄVLING

1981 08 22 - 23

Arrangör: E 46 MFK Linköpingseskadern

F3A

1.	Benny Kjellgren	R 148	3170
2.	Sture Persson	F 87	3080
3.	Leif Johansson	R 148	2785
4.	Jan-Åke Nilsson	E 46	2711
5.	Josef Toth	B 294	2670
6.	Ingemar Gustavson	R 148	2587
7.	Jan Sjölander	B 267	2399
8.	Rolf Gustavsson	R 148	2120
9.	Ingmar Svensson	E 46	1973
10.	Tommy Andersson	R 154	1903
11.	Colin Fairall	O 24	1859
12.	Mikael Ingemarson	R 154 jun	1791
13.	Magnus Hellsten	O 211	1787
14.	Bertil Andersson	B 294	1745

Sport Populär

1.	Kenneth Sahlberg	R 151	1243
2.	Lars Eriksson	R 148	1176
3.	Åke Mårtensson	P 182	1073
4.	Anders Johansson	E 46 jun	1058
5.	Lennart Jonsson	E 46	688
6.	Joakim Johansson	E 46 jun	444
7.	Raymond Nilsson	E 46	-

Deltagande klubbar:

B 267 Södertälje MFK
B 294 Runö RFK, Åkersberga
E 46 MFK Linköpingseskadern
F 87 Jönköpings RFK
O 24 AKMG
O 211 Rote 77, Stenungsund
P 182 Borås MFK
R 148 Tidaholms MFK
R 151 Skövde MFK
R 154 Mariestads FK, MFS

"MODELCRAFT CUP" F3F

1981 08 22

Arrangör: M 8 Malmö Radioflygsällskap

1.	Jan Carlsson	M 8	3994,89
2.	Anders Rättzén	L 22	3969,72
3.	Göran Karlsson	A 302	3899,56
4.	Håkan Svennesson	L 20	3809,80
5.	Peter Blomdahl	M 336	3655,46
6.	John Knudsen	M 130	3602,58
7.	Tom Nilsson	M 15	3576,33
8.	Lennart Olsson	M 15	3528,17
9.	Michael Persson	M 15jun	3457,15
10.	Niilo Thulander	M 338	3380,59
11.	Ulf Mårtensson	M 8	3358,95
12.	Rolf Hansson	M 130jun	3307,32
13.	Kay Olsson	M 8	3220,03
14.	Ulf Hansson	M 15	3218,08
15.	Gerhard Henrikson	M 8	3196,12
16.	Rune Berglund	M 130	3082,57
17.	Sven-Åke Ståhl	M 8	3030,98
18.	Ulf Ekelund	M 8	2964,22
19.	Måns Henningsson	M 15jun	2939,67
20.	Jesper Olsson	M 130	2817,60
21.	Åke Gustavsson	M 8	2736,70
22.	Michael Knudsen	M 130jun	2584,84

Deltagande klubbar:

A 302 RFK Micros, Stockholm
L 20 Kristianstads MFK
L 22 MFK Snobben, Nymölla
M 8 Malmö Radioflygsällskap
M 15 Acroflyers, Ystad
M 130 RC-klubben Clippert, Landskrona
M 336 Ringsjöbygdens Modellklubb, Hörby
M 338 Villie RFK, Rydsgård

SM QUARTER-MIDGET PYLON 1981

1981 08 29

Arrangör: A 28 Stockholms RFK

1.	Leif Carlsson	A 28	26
	bästa tid		1.34,2
2.	Nils Hollman	A 28	24
	bästa tid		1.39,8
3.	Ingvar Larsson	H 96	24
	bästa tid		1.50,1
4.	Bo Magnusson	E 135	23
5.	Pär Nilsson	L 132	22
6.	Anders Thorsén	A 28	20
7.	Leif Steen	L 20	19
8.	Hans Pettersson	A 28	18
	Tommy Christianson	L 132	18
10.	Anders Paulsson	L 132	15
	Ove Hägg	A 28	15
12.	Hans Larsson	A 28	12
13.	Claes-Åke Bodén	L 132	11
14.	Anders Eklund	A 28	6
15.	Björn Norder	A 28	3
16.	Per Ericsson	A 28	2
17.	Anders Rättzén	L 22	0

Deltagande klubbar:

A 28 Stockholms RFK
E 135 Motala MFK
H 96 RFK Utvandrarna, Kalmar
L 20 Kristianstads MFK
L 22 MFK Snobben, Nymölla
L 132 RFK Gripen, Klippan

SM F4 STAND OFF SKALA 1981 OCH UT 1982

1981 09 05 - 06

Arrangör: N 2 Hökaklubben, Halmstad

1.	Michael Carlsson	S 236	3472,7
			1865
2.	Lars Helmbro	P 80	3240,8
			1807,5
3.	Kurt Lennä	N 2	3221,7
			1890
4.	K-Å Elofsson	R 149	3098
			1625

5.	B Källström	W 78	3010,5
			1740
6.	Pär Lundqvist	N 171	2953,7
			1647,5
7.	Roy Nilsson	H 164	2751,6
			1727,5
8.	Benny Carlsson	P 80	2708,7
			1507,5
9.	Bo Ekström	M 8	2671,8
			1392,5
10.	Berne Gunnarsson	L 132	2589,6
			1395
11.	Birger Liffner	L 132	2584
			1302,5
12.	Arne Brorsson	N 2	2511,7
			1385
13.	Christer Persson	N 2	2508,9
			1375
14.	Torbjörn Skarby	R 148	2402,6
			1235
15.	Sven-Åke Ståhl	M 8	2018
			990
16.	Leif Leverin	P 80	1960,4
			997,5
17.	Tomas Westerberg	E 135	1883
			1310
18.	Bengt Norman	M 130	1827,5
			1415
19.	Jonny Johansson	N 171	1260
			1260

Domare - statisk bedömning

Carl-Gustaf Ahremark
Gösta O'konnor
Stig Bergström

Flygbedömning

Bengt Holmer
Terje Löberg
Esbjörn Strömquist

Deltagande klubbar:

E 135 Motala MFK
H 164 Roylanda RC-klubb, Lötterp
L 132 RFK Gripen, Klippan
M 8 Malmö Radioflygsällskap
M 130 RC-klubben Clippert, Landskrona
N 2 Hökaklubben, Halmstad
N 171 S Hallands MFS, Laholm
P 80 Trollhättans MFK
R 148 Tidaholms MFK
R 149 Tibro RC-klubb
S 236 Säffle FK, MFS
W 78 Siljansbygdens RFK, Falun

SPORT POPULÄR TÄVLING

1981 09 05

Arrangör: R 148 Tidaholms MFK

1.	Lars Eriksson	R 148	798
2.	Stefan Bickel	G 240	774
3.	Kenneth Sahlberg	R 151	764
4.	Stephen Birenall	P 183	718
5.	Anders Johansson	E 46 jun	703
6.	S-E Borg	R 148	674
7.	Åke Abrahamsson	R 149	666
8.	Åke Mårtensson	P 182	654
9.	Tomas Wenzel	N 33	622
10.	Stefan Sundström	R 149	607
11.	Jan-Erik Johansson	R 151	585
12.	Sven Löfqvist	E 46	572
13.	Stig Lundmark	E 46	565
14.	Robert Claesson	O 24	551
15.	Colin Fairall	O 24	523
16.	Åke Wenzel	N 33	522
17.	Steve Johansson	R 149	482
18.	Benny Orrsätter	P 70	443
19.	Lennart Johnsson	E 46	323

Deltagande klubbar:

E 46 MFK Linköpingseskadern
G 240 MFK Dackeflyers, Tingsryd
N 33 Kungsbacka MFK
O 24 AKMG

P 70 Ale MK
P 182 Borås MFK
P 183 Alingsås MFK
R 148 Tidaholms MFK
R 149 Tibro RC-klubb
R 151 Skövde MFK

"BILLINGETROLLET" F3B-TERMIK

1981 09 12

Arrangör: R 151 Skövde MFK

1.	Arne Lindberg	R 151	1170
2.	Lars Johansson	R 149	1135
3.	Lennart Andersson	T 251	1125
4.	Per Lidman	R 150	1120
5.	Stig Sjöstedt	R 11	1117
6.	Torgny Carlsson	R 146	1115
7.	Olof Hjerpe	R 149	1099
8.	Roland Carlsson	R 149	1079
9.	Christer Sirestam	R 151	1068
10.	Peter Karlsson	R 149jun	1061
11.	Anders Markström	B 81 jun	1055
12.	Bo Nylund	R 11	1039
13.	N-Å Linusson	R 11	1034
14.	Sven-Åke Larsson	R 150	1023
15.	Ulf Andersson	B 81	1003
16.	Sandolf Blomgren	R 150	1001
17.	Dan Johansson	R 146jun	981
18.	Folke Johansson	R 149	973
19.	Jorma Kurtti	R 151	972
	Pierre Ravetti	B 81 jun	972
21.	Kjell Svensson	R 151	952
22.	Inge Persson	R 146	946
23.	S Helmersson	R 149	943
24.	Antero Hurtig	A 302	870
25.	Sture Björn	R 11	861
26.	Kent Palmkvist	R 149jun	801
27.	Gunnar Pettersson	R 149	799
28.	Lars-Ola Klertoft	R 146	784
29.	Lars Gunnarsson	R 150	780
30.	Clarence Carlsson	R 146jun	709
31.	Stefan Nylund	R 11	700
32.	Lennart Blomdahl	P 184	681
33.	Per Ericsson	R 150jun	614

3 st deltagare kom ej till start

Väder: temp kl 13 00 13,5°
molntäckt himmel, vind SO

Deltagande klubbar:

A 302 RFK Micros, Stockholm
B 81 Östra Sörmlands FK, MFS
P 184 Herrljunga MFK
R 11 Lidköpings MFK
R 146 MFK Blue Max, Falköping
R 149 Tibro RC-klubb
R 150 Karlsborgs RC-klubb
R 151 Skövde MFK
T 251 RC Team, Askersund

N M SEGELFLYG F3B OCH F3F 1981

1981 09 11 - 12

Arrangör: Danmark

F3B seniorer (höjdstart)

1.	Peter Frank	Danmark	4330
2.	Kurt Larsen	Danmark	4322
3.	Thore Gustafson	Sverige	4287
4.	Thor Ögry	Norge	3870
5.	Thorbjörn Jespersen	Norge	3725
6.	Gunnar Bryde Hansen	Danmark	3637
7.	Jaakko Passinen	Finland	3554
8.	Bengt Johansson	Sverige	3511
9.	Juhani Kaseva	Finland	3470
10.	Matti Sarro	Finland	3379
11.	Tor Gressberg	Norge	3360
12.	Bengt Lundgren	Sverige	3225
13.	Rafn Thorarensen	Island	2856
14.	Theodor Theodorsson	Island	2718
15.	Asbjörn Björnsson	Island	1789

F3B juniorer

1.	Claus Tönnesen	Danmark	4037
2.	Magnus Johansson	Sverige	3861
3.	Lennart Skoog	Sverige	3788
4.	Tapani Pullinen	Finland	3496
5.	Erik Morgan	Norge	3401
6.	Gjermund Westad	Norge	1001

Lag

1.	Danmark	12289
2.	Sverige	11023
3.	Norge	10955
4.	Finland	10403
5.	Island	7363

F3F seniorer (hang)

1.	Klaus Untrieser	Danmark	4978
2.	Göran Karlsson	Sverige	4923
3.	Jan Carlsson	Sverige	4864
4.	Knud Hebsgård	Danmark	4808
5.	Peter Frank	Danmark	4786
6.	John Knudsen	Sverige	4757
7.	Rolf Börge Rettedal	Norge	4641
8.	Rolf Sveinhang	Norge	4464
9.	Rafn Thorersen	Island	4440
10.	Erik Christensen	Norge	4429
11.	Theodor Theodorson	Island	4151

F3F juniorer

1.	Mikael Persson	Sverige	5000
2.	Bruno Christensen	Danmark	4789
3.	Peter Dahlberg	Danmark	4676
4.	Vidar Brudal	Norge	4605
5.	Benedikt Jonsson	Island	4585
6.	Måns Henningsson	Sverige	4062
7.	Geir Njaa	Norge	4029

Lag

1.	Danmark	14572
2.	Sverige	14544
3.	Norge	13534
4.	Island	8591

S M F3F HANG 1981

1981 09 26

Arrangör: L 20 Kristianstads MFK

1.	Jan Carlsson	M 8	3989
2.	Anders Rättzén	L 22	3956
3.	Mikael Persson jun	M 15	3814
4.	Niilo Thulander	M 338	3810
5.	Göran Karlsson	A 302	3786
6.	Håkan Svennesson	L 20	3766
7.	John Knudsen	M 130	3703
8.	Lennart Olsson	M 15	3671
9.	Peter Blomdahl	M 336	3670
10.	Mats Strömberg	N 2	3523
11.	Tom Nilsson	M 15	3409
12.	Rolf Hansson	M 130	3356
13.	Håkan Lindqvist	A 28	3309
14.	Lars Strannegård	P 71	3250
15.	Gerhard Henriksson	M 8	3211
16.	Ulf Ekelund	M 8	3160
17.	Kay Olsson	M 8	3133
18.	Ulf Mårtensson	M 8	3125
19.	Måns Henningsson jun	M 15	3057
20.	Mikael Knudsen jun	M 130	2829
21.	Christer Gillgren	A 302	3492
22.	Ulf Hansson	M 15	2375
23.	Åke Gustavsson	M 8	1417
24.	Rune Berglund	M 130	749
25.	Jesper Olsson jun	M 130	-

Deltagande klubbar:

A 28	Stockholms RFK
A 302	RFK Micros, Stockholm
L 20	Kristianstads MFK
L 22	MFK Snobben, Nymölla
M 8	Malmö Radioflygsällskap
M 15	Acroflyers, Ystad
M 130	RC-klubben Clippern, Landskrona

M 336	Ringsjöbygdens MK, Hörby
M 338	Villie RFK, Rydsgård
N 2	Hökaklubben, Halmstad
P 71	Gråbo MFK

NM F4 STAND OFF SKALA 1981

1981 08 29 - 30

Arrangör: Danmark

1.	Mikael Carlsson	Sverige	1012,6
2.	Lars Helmbro	Sverige	986,1
3.	Ivar Nobel	Danmark	934,6
4.	Nieuport 28 C-1	Norge	911,7
5.	Hawker Tempest Mk.V	Sverige	908,0
6.	Kjell-Åke Elofsson	Norge	889,8
7.	Saab MFI-17	Danmark	843,1
8.	Ervind Johan Lund	Finland	755,8
9.	DHC Beaver	Finland	730,8
10.	Herbert Christophersen	Finland	710,5
11.	B-24D Liberator	Danmark	709,4
12.	Erik Björkell	Norge	505,4
13.	P-47D 25RE Tunderbolt		
14.	Daniel C.v.Nandelstadh		
15.	Nieuport 17 C		
16.	Pekka Tähtinen		
17.	Ryan STA Special		
18.	Poul Münsberg		
19.	Saab T-17		
20.	Harry Koldberg		
21.	Phil Kraft Super-Fli		

Lag

1.	Sverige	2906,7
2.	Danmark	2487,1
3.	Norge	2306,9
4.	Finland	2197,1

Öppen klass

Benny Carlsson	Sverige	895,3
Fokker DR-1	Sverige	730,2
Arne Brorsson	Sverige	658,2
Blackburn Monoplane		
Birger Liffner		
DeHavilland Tiger Moth		

Domare - statisk bedömning

Ove Alexandersen	Danmark
Matti Jyllilä	Finland
John Wilsfeldt	Danmark

Domare - flygbedömning

Niels Schmith Andersen	Norge
Bengt Holmer	Sverige
Jörgen Holsöe	Danmark

S M F 3 B - N 1 9 8 1 LIDKÖPING

1981 08 22 - 23

Arrangör: S 236 Säffle FK, MFS

1.	Lennart Skoog	jun	T 27	5.405,5
2.	Torgny Karlsson		R 146	5.355
3.	Bengt Johansson		W 67	5.262
4.	Ulf Persson		S 236	5.174
5.	Ernst Börjesson		T 63	5.011,5
6.	Bengt Jonsson		S 245	4.998,5
7.	Per Nyberg		T 63	4.980
8.	Alf Söderholm		W 67	4.713,5
9.	Bengt Lundgren		S 236	4.688,5
10.	Gert Holtbäck		T 63	4.585
11.	Eine Moberg		S 245	4.570
12.	Kjell Lindqvist		P 183	4.548
13.	Lars Strannegård		P 71	4.520
14.	Henrik Åhlund	jun	P 184	4.485,5
15.	Leif Jönsson		A 28	4.437
16.	Magnus Johanson	jun	T 254	4.350
17.	Kjell Norelius		S 236	4.276,5
18.	Roland Nordstedt		T 63	4.262
19.	Thore Gustafson		S 236	4.247
20.	Gunder Karlsson		R 146	4.241
21.	Johan Persson	jun	S 236	4.181,5

22.	Fredrik Anestad	jun	T 63	3.941,5
23.	Stig Sjöstedt		R 11	3.811,5
24.	Frank Herlufsen		S 245	3.547
25.	Hans Nygren		W 59	3.508
26.	Mikael Lundgren	jun	P 71	3.431,5
27.	Johan Skogster		B 253	3.415
28.	P G Wiklund		T 254	3.375,5
29.	Börje Luhtman		S 245	3.362
30.	Freddy Dahlstrand		P 183	3.360,5
31.	Bo Samuelsson		B 253	3.205
32.	Stefan Engberg		B 253	3.130,5
33.	Karl-Henrik Thorsell	R 11		2.770
34.	Lennart Blomdahl	P 184		2.125

Lag

1.	T 63 RFK Ikaros	14.576,5
2.	S 236 Säffle FK, MFS	14.139
3.	S 245 Christinehamns RFK	13.115,5

Deltagande klubbar

A 28	Stockholms RFK
B 253	Djursholms Modellflygare
P 71	Gråbo MFK
P 183	Alingsås MFK
P 184	Herrljunga MFK
R 11	Lidköping MFK
R 146	MFK Blue Max, Falköping
S 236	Säffle FK, MFS
S 245	Christinehamns RFK
T 27	Karlskoga MFK
T 63	RFK Ikaros, Örebro
T 254	St Mellösa MFK
W 59	Hedemora MFK
W 67	Ludvika FK, MFS

NEGATIVT

Ni som skickar negativ till reportagen får räkna med att det tar lite längre tid innan det hela är med i tidningen. Detta p.g.a. att jag inte har möjlighet att göra bilder när som helst, utan får samla på mig en del.

Skicka dessutom inga lösa negativ. Det är lätt hänt att dom följer med kuvertet i papperskorgen.

Red.

INOMHUS

FLIMMER

Bygge av en 35-cm microfilmmodell

Av S-O Lindén och
Lars Lindén (foto)

Microfilm:

Leta på nr 6/1979 av "Modellflygnytt" och läs där hur man gör microfilm. Då en 35-cm modell inte kräver så stora filmer för klädsel kan Du nöja dig med 2 st ramar med måtten 550x 240 mm. - Gör gärna en till i fall Du har sönder någon film! Sedan Du klarat av att lyfta filmerna, som nu står på tork, kan Du övergå till själva bygget.

TRÄKONSTRUKTIONEN:

Kroppsröret

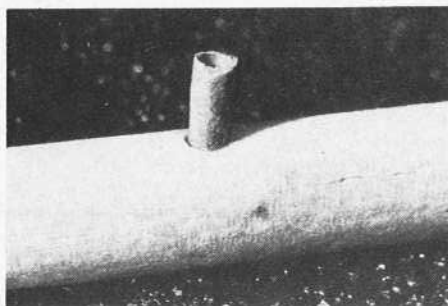
Försök få tag på ett 4 ev 5 mm glasrör. Fråga din kemilärare eller i färghandeln. Skär till ett flak, som räcker runt röret. Räkna ut det enf diam x "Pi", lägg till en knapp millimeter. Blötlägg flaket ca 12 tim. Rulla upp flaket på



En 35-cm microfilmare är lämplig att börja med då man vill pröva bygge och flygning med dessa lätta modellplan. Storleken gör dem lättbyggda och lätta att transportera. En vanlig gymnastikhall är lagom att flyga i.

röret med hjälp av ett japanpapper. Se skiss nr 1.

Låt röret torka i 12 tim i rumstemperatur eller i ugn ca 20 min i högst 150°C. Se upp så att det inte blir brännskador! Röret limmas sedan samman med mycket litet lim. Limma ca 20 mm av fogen åt gången. Håll samman och låt limmet torka innan Du går vidare ca 20 mm igen. Skär av röret i framändan enligt ritningen. Använd en del av det avskurna röret, limma det utanpå i nosen. I aktorn limmas en 0,5 mm förstärkning - passa på att böja och limma fast aktre gummikroken av 0,3 pianotråd med Hot Stuff innan Du limmar in biten i röret. Gör sen pappersrör för vingfästen, se foto nr 2.



2. Vingfäste av japanpapper rullat kring 1,5 mm pianotråd.

Klipp till bitar 10x10 mm av japanpapper, stryk på lim, rulla sen snabbt upp biten på en 1,5 mm pianotråd. Tag loss pappersröret innan limmet hinna torka.

På mitten av kroppen ska ett par stagpinnar monteras. Gör hål med en rundfil ca 1 mm. Hålet skall göras även på undersidan av röret. Stagpinnen av hård 1 mm balsa ska gå rakt igenom röret, så att den är säkert förankrad. Efter att limmet torkat putsas utskjutande del av pinnen bort. Se ritning snitt A---A. Motorbock göres av tunn aluminium, gör hål med en nål. Limma bocken vid röret med Hot Stuff. Stjärtbommen göres av 15x0,8 mm balsa. Fasa av listan och limma fast den i röret. OBS! Hög bakänden ca 5 mm. Även lite vänsterriktning - sett bakifrån - kan vara bra för att få modellen att kurva till vänster.

Vinge, stabbe, fena och propeller.

För dessa delar behövs mallar av 1 mm papp tillverkas. Se foto nr 3.

För att skära balsaflaken till lister kan Du göra små knivar en skiss nr 2.

Fig. 1

Hur man rullar ett kroppsrör.

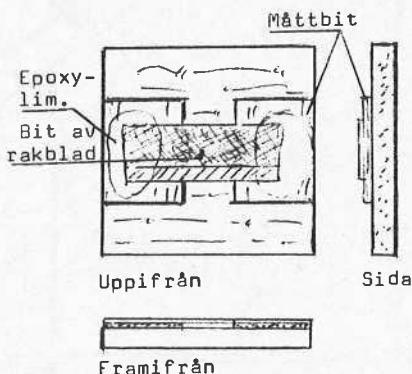
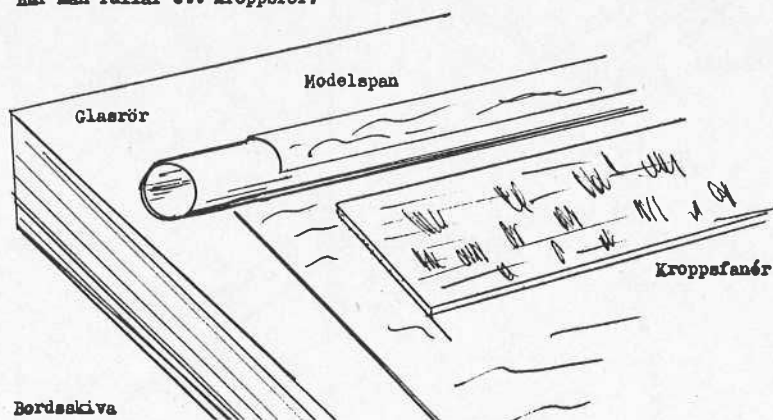
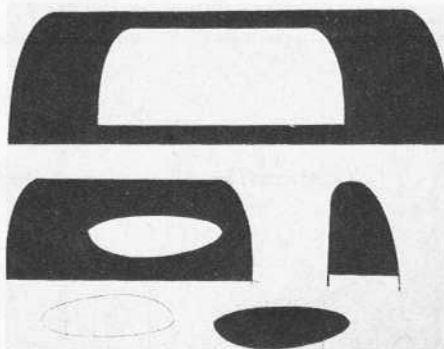
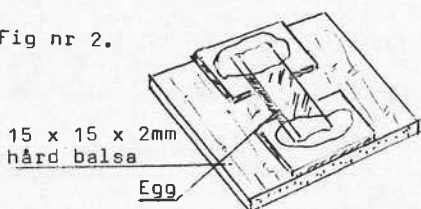


Fig nr 2.



3. Mallar för bygge av detaljer till modellen skäres ur 1 mm papp.

Blötlägg listerna ca 8-10 timmar, tillsätt gärna ett par droppar diskmedel för att öka vattnets inträngande. Böj och sätt fast med nålar i små träbitar enligt foto nr 4.

Spryglar skäres så här:

Använd en av pappmallarna, skär längs översidan. Ta sen en av miniatyrknivarna (1 mm) skär längs den böjda sprygelkonturen - börja bakifrån - och Du får en perfekt 1 mm tjock sprygel.

Kompressionsspryglarna är tre. De byggs upp med mall. Se foto nr 5.

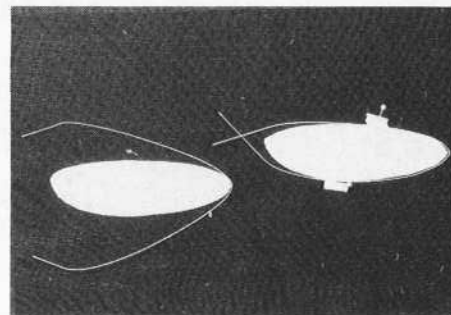
Dessa spryglar placeras vid markeringsringarna på ritningen (x). Vinge, stabbe och fena byggs upp inuti mallarna. Använd små stödbitar av balsa, försök inte att sticka nålar i de tunna listerna! Använd sparsamt med lim då Du limmar

LISTSKÄRARE FÖR INOMHUSBALSA

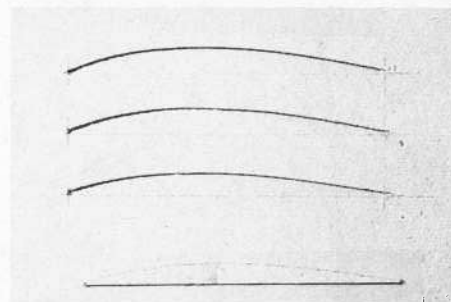
Alla lister, spryglar osv kan lätt skäras med hemmagjorda balsa knivar som bara tar några minuter att färdiga. Figuren visar utförandet.

Bryt bitar av tunna rakblad (gamla sorten, som t ex Gillette Blue) i storleken 12 mm långa - 2 å 3 mm breda. Skär till bitar 15x15 mm av 2 mm hård balsa. Skär små måttbitar ca 6x6 mm av balsaflak i de tjocklekarna Du vill ha listerna. 0,5 mm, 0,8 mm, 1,0 mm osv.

Hur man skär: Håll flaket lodrätt, då Du ska skära listan, med vänster 2-3 cm från nedre kanten, för kniven uppåt med högra handen i små arbetsmoment 2-3 cm åt gången.



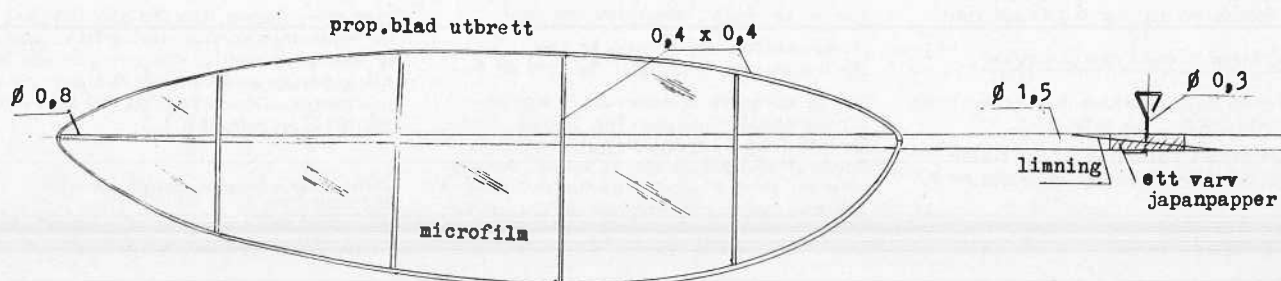
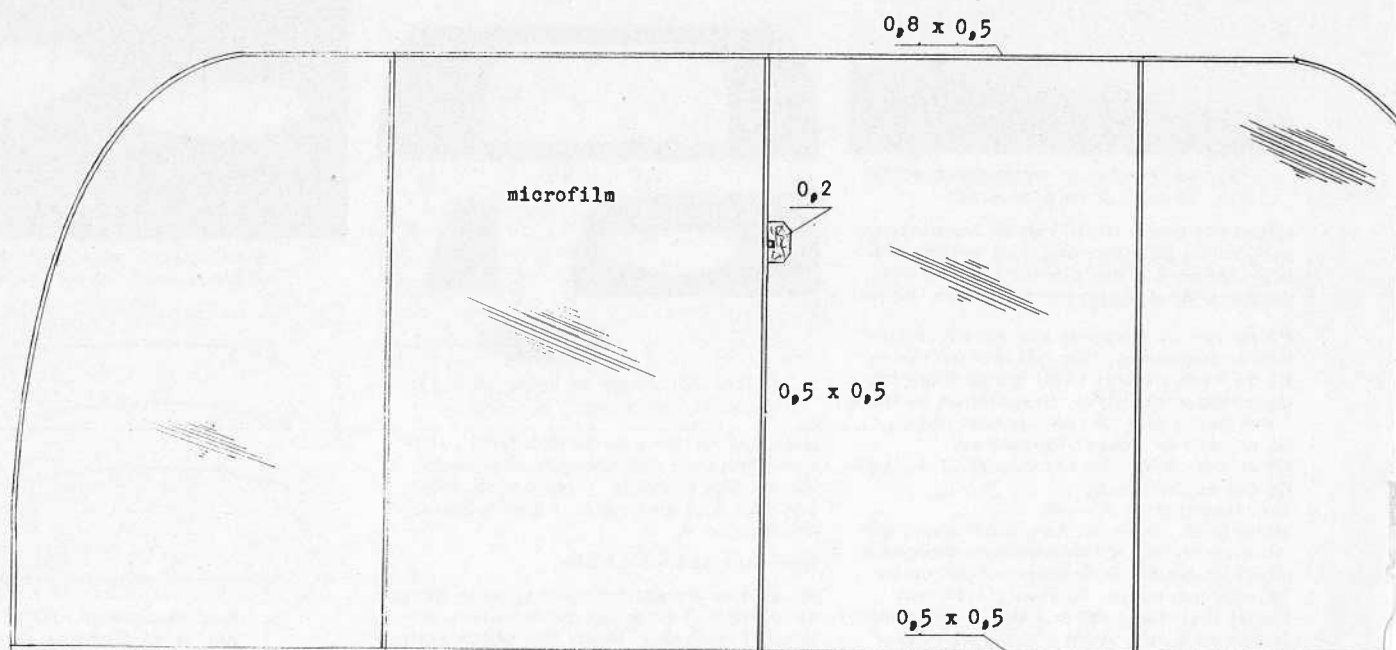
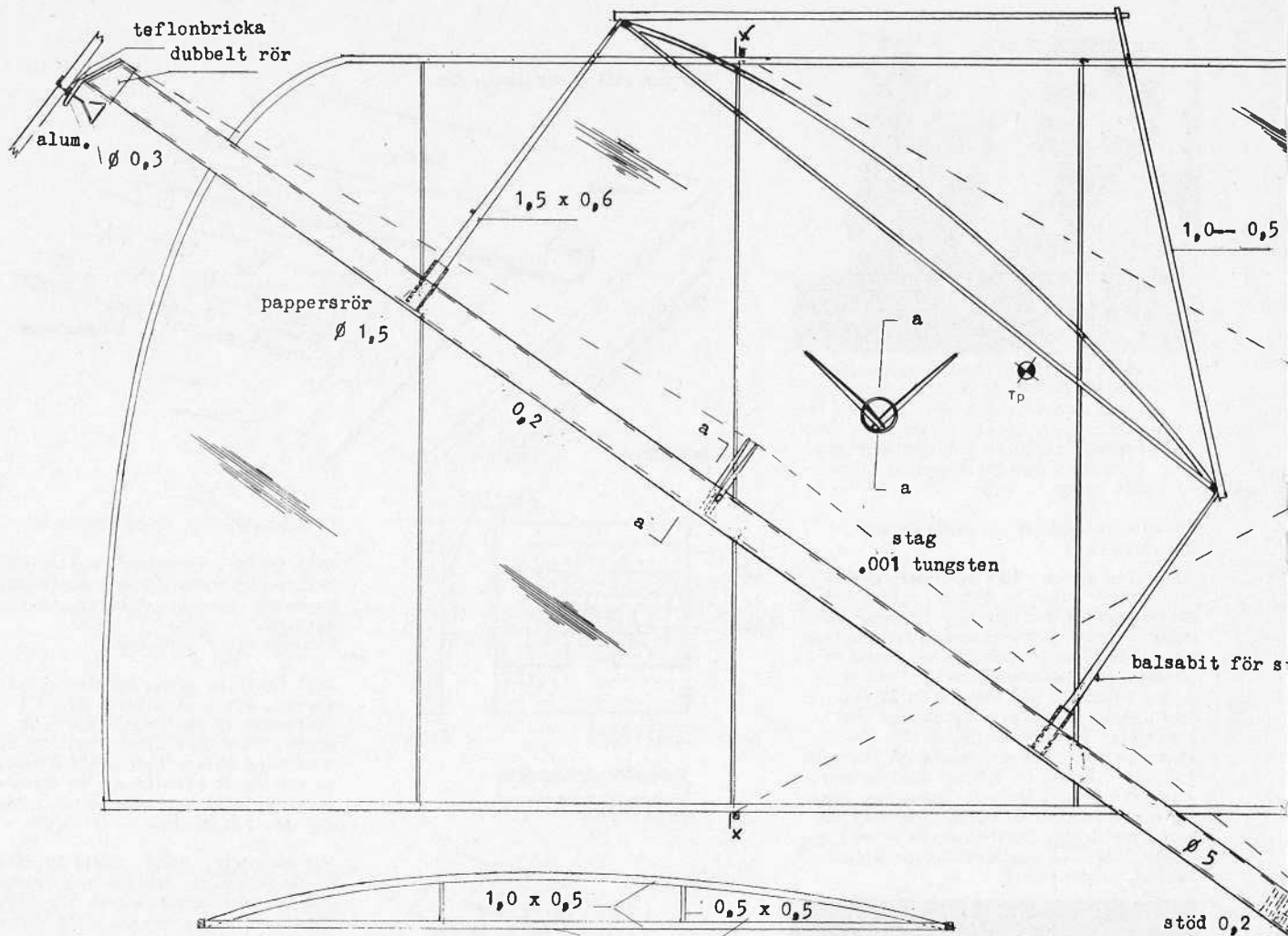
4. Balsalisterna böjs kring pappmallarna sedan de blöts i vatten.

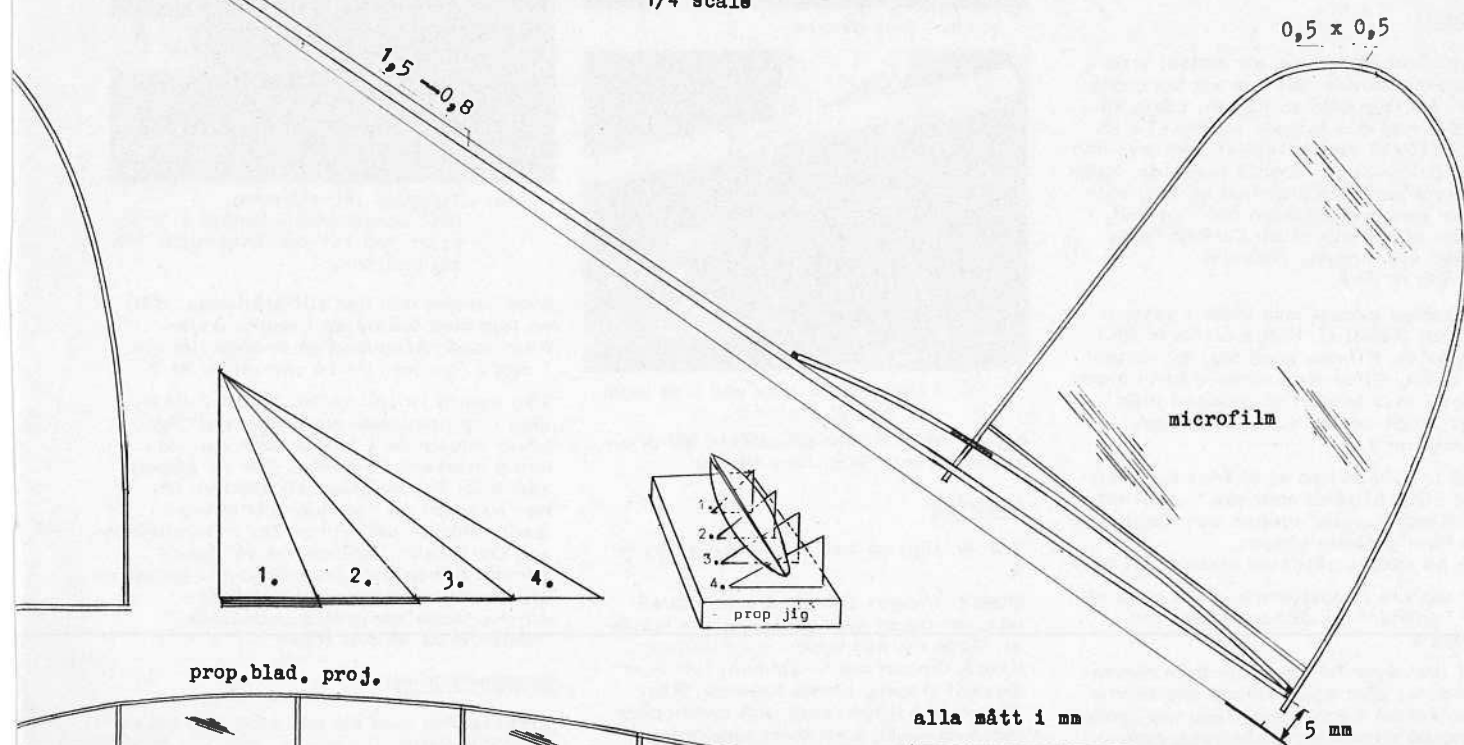
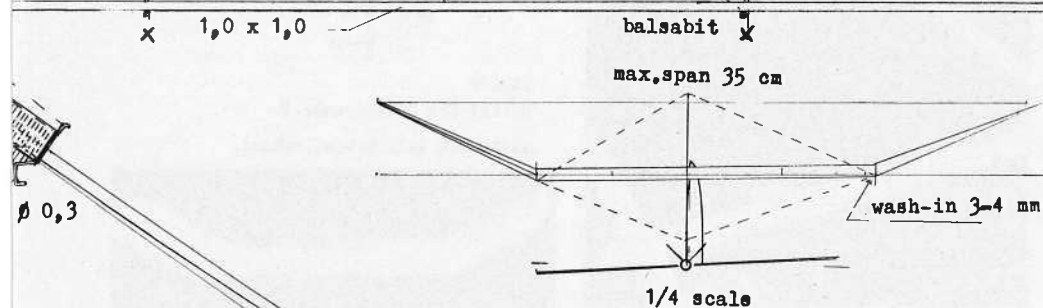
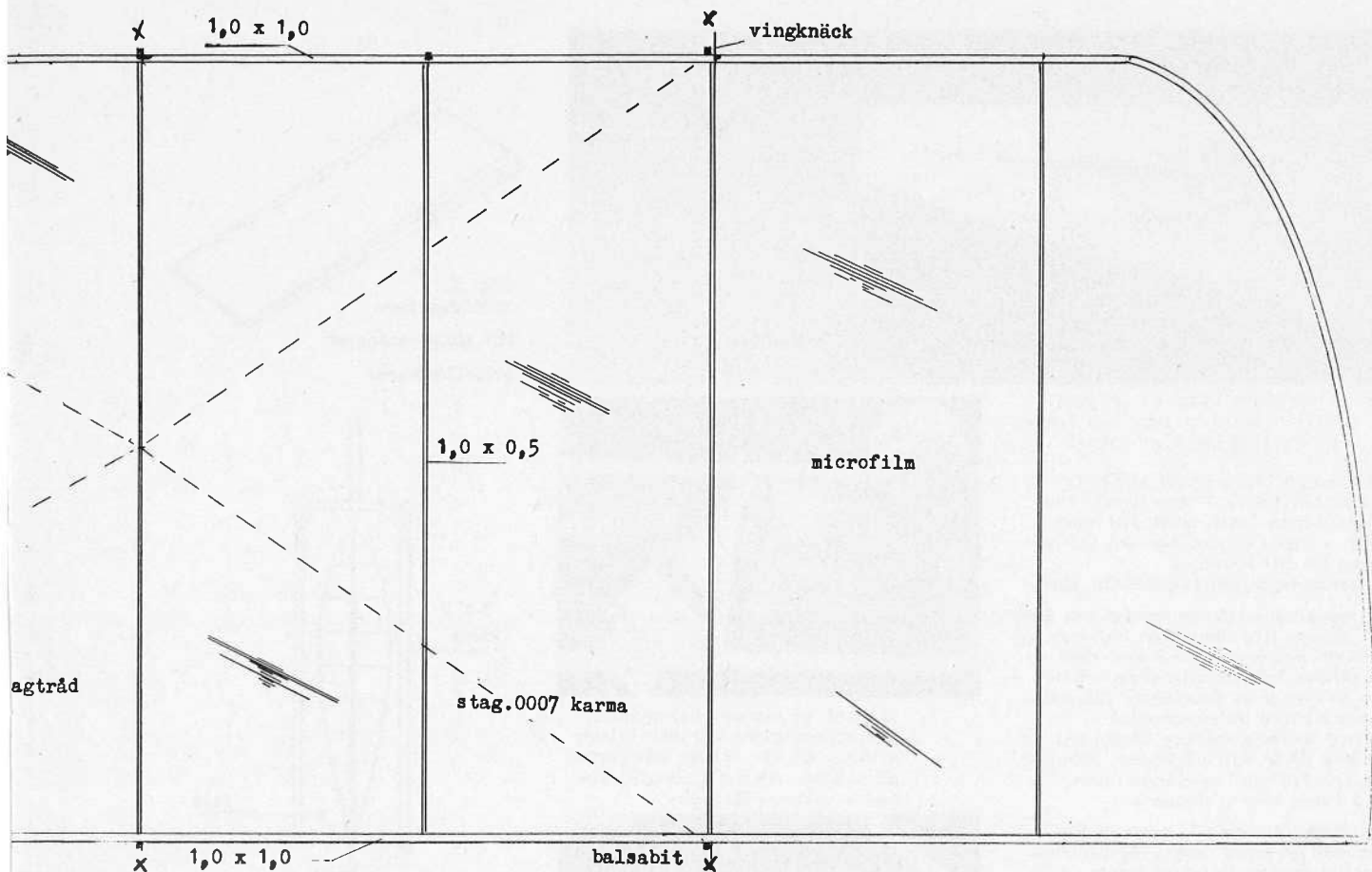


5. Kompressionsspryglarna byggs i mallar utskurna ur papp.

fast spryglarna. Om Du har tillgång till en injektionsspruta med avfilad spets är den ovärderlig. Annars går det bra att använda en knappnål fastsatt på en trä pinne. Limma fast en nål med Hot Stuff på en balsabit!

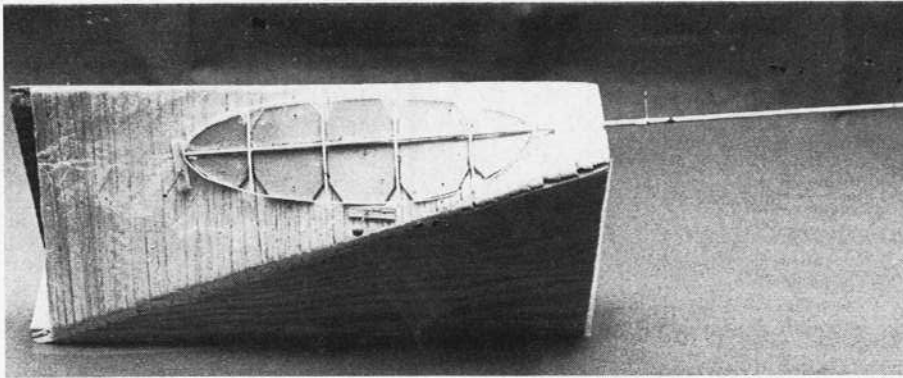
Propellern byggs upp på en mall. Se foto nr 6.





alla mått i mm

"FLIMMER"
35cm indoor model
S.-O. Lindén, Nimbus



6. Propellern byggs på en jigg. Mallen skärs ur papp och limmas på en jigg byggd av balsa.

Ytterkonturen läggs i blöt och böjs kring mallen. Sedan listen torkat limmas spryglarna fast – skär till dem enl ovan – lossa bladet sen det torkat och bygg ett till likadant. Propellerbommen göres på detta sätt:

Ta ett medelhårt 1,5 mm balsaflak. Skär till ett stycke lite längre än halva propellerdiam. Markera ena änden med några streck från en filtpenna – filtpennor är det enda som duger för markeringar på tunt balsamaterial –. Putsa ner den markerade änden till ca 0,5 mm. Skär till två lister, som har måtten 1,5x1,5 mm i ena ändan och 0,5x0,5 i den andra. Figur 3.

Limma ihop listerna vid pennmarkeringen med en sned limfog. Sedan limmet torkat putsas listerna runda. OBS! Putsa från mitten och utåt annars knäcker Du bommen! Limma i en propelleraxel av 0,3 mm pianotråd. Justera längden på bommen och balansera den. Placera bommen i jiggen, limma fast ett propellerblad. Se foto nr 6.

Limma sendet andra. Nu böjer Du gummikroken. Håll i med en plattång och böj med en annan. Håll ej i bommen!

Klädsel

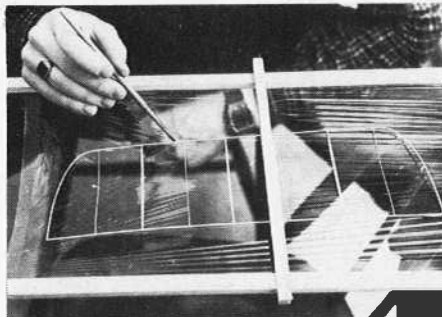
Lägg filmramen, så, att endast ytterkanterna stöder mot t ex ett bord och stol. En tejp säkrar ramen. Lägg försiktigt ned den byggda vingen. Ta en grov (10x10 mm) balsalist som gott och väl räcker över ramens kortsida. Kläm ihop ramens långsidor på mitten, sätt nålar genom tvärlisten ner i ramen, filmen slakar nu så att Du kan fästa filmen vid vingens listverk. Se foto nr 7-8

Använd en pensel som blöts i vatten eller öl (lättöl!). Fukta allt trävirke försiktigt. Filmen sugas fast av vattnet vid träet. Efter kort torktid kan vingen skäras loss med a) en glödgad tråd eller b) en pensel fuktad i aceton, Se foto nr 9.

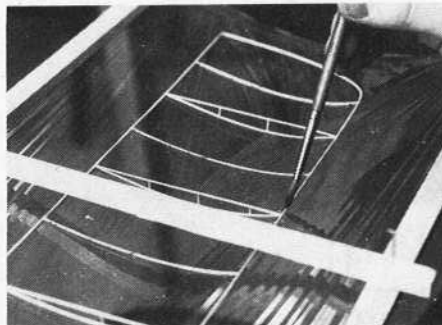
OBS! Filmen kan ej skäras med rakblad eller klippas med sax! Håll ett kartongark under vingen och fånga upp den färdigklädda vingen. Gör på samma sätt med stabbe och fena.

För att klä propellern kan Du göra ett par "gafflar" av 3x3 mm balsalist. Se fig 4.

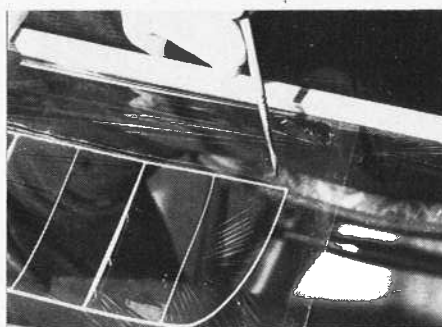
Till dem överför man film från ramen på samma sätt som om man skulle klä dem. Alltså fukta träet, lägg ner gafflarna på filmen och skär loss dem. Håll propellern i ett skruvstycke eller bed någon hålla den åt dig. Fukta propellerbladet – en spruta för krukväxter är bra – Fukta alltså propellerbla-



7. Klädsel av vingen. Balsalisten tvärs över ramen gör att filmen slakar, så att filmen kan fästas på vingen. Använd en pensel fuktad i vatten eller öl.



8. (enl ovan)



9. Filmen skärs loss med t ex penseln fuktad i aceton.

det för över filmen på gaffeln till propellerbladet. Skär loss filmen.

Stagning

Gör en jigg se foto nr 10 och skiss nr 5.

OBS! Vingen ska skränkas upp på vänster panel sett bakifrån, s k wash-in. Bygg ett spänntorn enl ritningen. Knäck vingen vid V-formen, lyft över den till jiggen, limma fogarna. Fäst vingen vid jiggen med små limdroppar vid A-B-C-D. Lyft över spänntornet limma fast det. Sätt en tejpbit i stagtråden, stick i två knappnålar i tejp. de bildas vikter för trådspänningen. Tag till så mycket tråd att den räcker

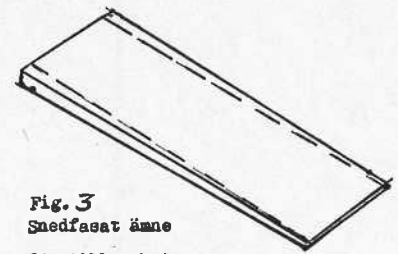


Fig. 3
Snedfasat ämne
för tillverkning av
propellerbommar

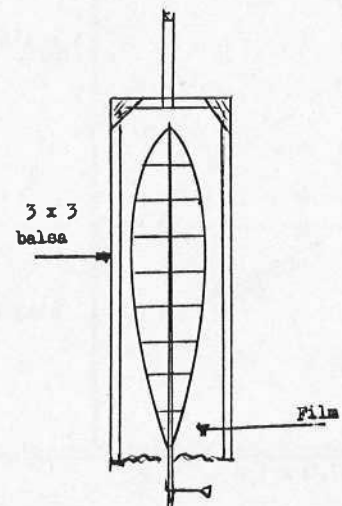
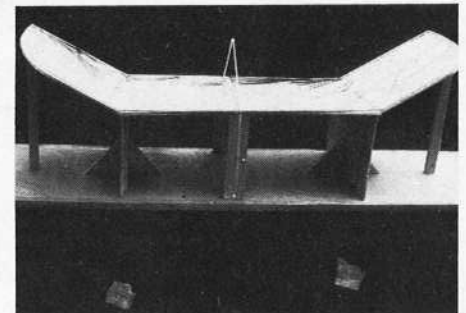


Fig. 4
Gaffel för överförande av
microfilm till propellerblad.



10. Vingjigg för stagning. OBS! Stagtrådarna hänger i tejpbitar med ett par knappnålar som spännvikter.

över vingen och ner till stöttorna. Sätt en tejp med två nålar i andra ändan. Fäst stagtråden med en droppe lim vid 1 och 2. Se foto nr 10 och skiss nr 7.

Tag vanlig cullelosalim, så att Du kan lösa upp limningen om stagningen behöver justeras. Linda tråden ett varv kring stöttan och limma. Gör på samma sätt från 3-4 och ner till stöttan. Du har nu gjort en "standard bracing". Sedan limmet torkat kan Du lyfta vingen sen Du lossat limningarna på jiggen. Sträck filmen vid vingknäckarna genom att försiktigt med en fuktad pensel stryka längs sprygeln undersida. Filmen dras då mot träet.

Kroppsstagning

En balsalist med ett par stöd tillverkas enl skiss nr 8.

Håll fast kroppsroret med en tejp. OBS! Lägg en japanpappersbit på tejpens där den trycker mot kroppen.

Fig. 5 Rigningsjigg för microfilmvinge

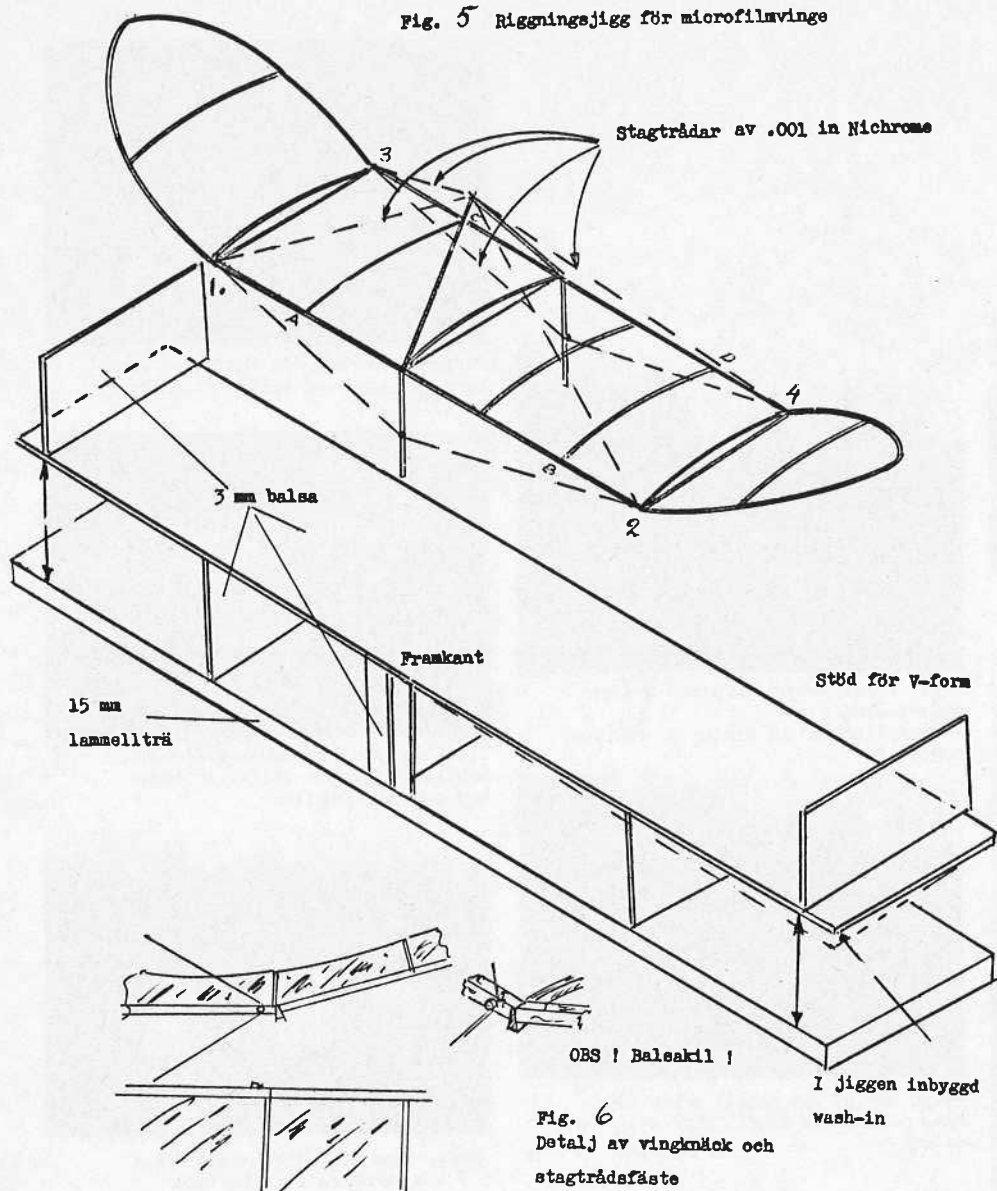


Fig. 6
Detalj av vingknäck och
stagtrådsfäste

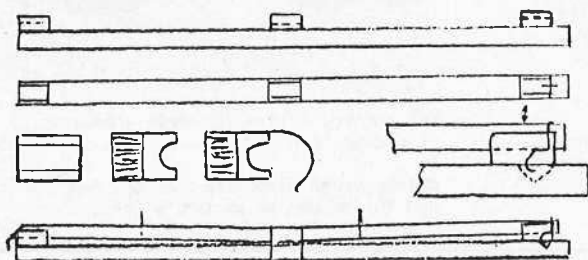
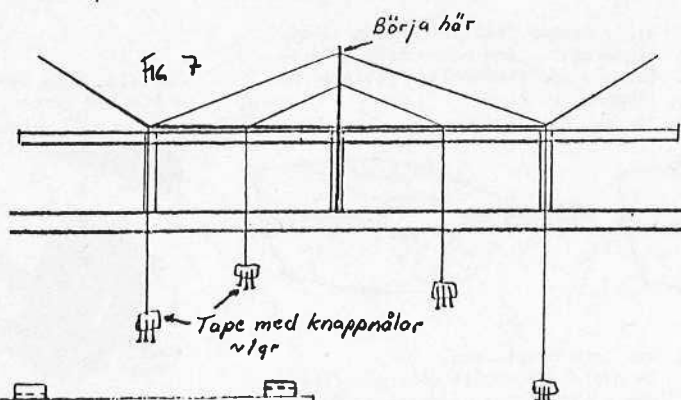
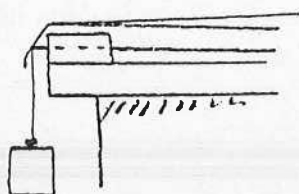


Fig. 8



Balsan kan lätt rivs upp om tejp en fastnar. Limma fast stagtråden - tungsten - på nosblocket. Låt limmet torka. Dra sen tråden över stagpinnarna. Endroppe lim hjälper till att hålla dem på plats. Tråden löper runt bakre gummifästet och så fram igen. Sätt en nål i nosen, låt tråden löpa över den. Häng en tejpbit med ca 10 nålar i, dessa bildar spännvikt. Lös ev upp limningarna på stagpinnarna med lite acetone, limma tråden i nosen. Sedan limmet torkat kan Du vira tråden ett varv kring nosblocket för att säkra tråden. Sätt dit en liten droppe lim.

Slutmontering

När alla delar är klara ska de sättas samman. Börja med att limma fast stabben vid stjärbommen. För att få rätta vinklar behöver Du sätta i vingen i sina fästen, kolla sedan att höger stabspets ligger ca 8 mm lägre än den vänstra - sett bakifrån. Genom detta grundlägger Du det vänsterkurv som modellen måste ha för att flyga bra. Fenan sätter Du ner i hålet i stabben och låter tills vidare den bakre delen vara lös. Där finns en viss trimning att göra. Fenan kan alltså ställas mer eller ut för att öka eller minska kurvet. Propellern får Du på genom att sticka in gummikroken i propellerblockets lilla hål. En liten bricka av teflon hjälper att minska friktionen.

Flygning

En slinga gummisnodd ca 0,5x1,0 mm bör räcka för att få modellen att flyga. En "tumregel" för inomhusare är att gummivikten bör motsvara modellens vikt. Längden på snodden bör vara 25-35 % längre än hakavståndet. Ca 500 varv på snodden kan vara lagom för att se hur modellen uppför sig.

I nästa artikel ska beskrivas hur man flyger och tävlar med inomhusare.

På ritningen är dimensionerna ganska "kraftigt" tilltagna. När Du fortsätter att bygga inomhusare kan Du antagligen gå ner i tjocklek på lister och annat, så att Du når ner till minsta möjliga vikt. Ca 0,5 gram för en 35 cm microfilmare är ett bra mått.



SÖNDAGSFlygning MFK RED BARON

1981 05 10



Håkan Palm startar motorn på sin "Planka" assisterad av Klas, Mikael och Mats ser på.



- Det är väl ingen fara med den här linspänningen ! ("Smutsfläcken" på himlen är faktiskt modellen).



Håkan bär ut sin modell efter flygning - En annan modell görs klar för start.

Willy pratar "taktik" mellan flygningarna. - Lagg märke till fingertutan = apoteksmodellen för trasiga fingrar



Jörgen Johansson och Christian Sundberg tar igen sig mellan flygningarna.....

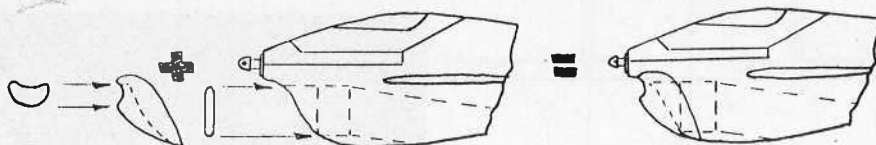


..... så gör även Jonny Mastomäki, samtidigt som han kollar in lådan med nybörjarmodeller.



Jonny, Klas och Jörgen samt "Emil" d v s enhetsmodell i linflyg.

Samtliga foto tagna av unga medlemmar i MFK Red Baron



TEAM - RACE INFORMATION

Från nr 4 av "Gator Tales", Walt Perkins TR-information, finns bl a följande information:

- Walt och hans pilot J E gjorde vid Winston-Salem tävlingen i slutet av juni 3.33 i heat och 7.18 i final. De flög sin 317 g flygande vinge med en Magnesium-Nelson. Propellern var en Shadow nr 16 med diam 160 mm.

- Walt har också provat ett sådant nos-utförande som det ungerska laget Balough/Dóránt använde sig av i VM i Polen-80. Iden med detta är att ta tillvara den kyluft som kommer rakt under propellern och leda ned det till motorn. Man hade hoppats att det skulle ge en bättre aerodynamisk utformning utav nosen, men så

var inte resultaten.

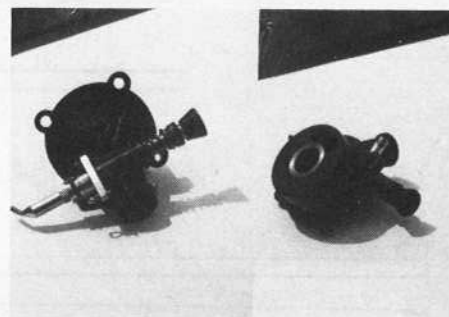
De gjorde en nosbit utav glasfiber, som kunde fästas på deras modell. Utseendet syns på skissen.

Man konstaterade dock att motorn kunde gå med mindre kompression när nosbiten användes.

Ewa Axtilius

IR - TIPS

I C O Intergrate Cut Off för BG eller Nelson kan beställas av J Kjaergaard, Danmark. Bakloppet som har inbyggd avstängare har gjorts utav backelit med bussning



för rotorn. Vikten för hela enheten är endast 16 g.

Bilden visar utförande för BG, men den för Nelson är mycket snarlik. Priset för I C O är US\$ 90

Förgasartrattar kostar US\$ 5/st

Adressen är: Dalgas Alle 107
7800 SKIVE
Danmark

Jürgen Lenzen - f d speedflygare

Jürgen uppgav att han för tillfället lagt linhandtaget på hyllan. Han var för tillfället fullt upptagen med att färdigställa sitt nya hus.

Adressen dit är: Alfred Dobbert Str 57
5600 WUPPERTAL 1
Tel. 0202/706312

De som önskar utrustning för speed kan kontakta honom, så skall han kunna klara av detta.

Emile Rumpel - VM och Europamästare i speed

Har också lagt handtaget på hyllan, han skall enl rykten sysselsätta sina fina mekaniska kunskaper på ångmaskintillverkning.

D.1.1.

Diesel Ignition Improver II finns nu att tillgå hos Roffes.

Pris för 1C är 100:-
Det är annars mycket dyrt att köpa den s k amylnitraten numera. D.1.1. är det som används överlag för att höja effekten i dieselbränslet.

Ny BG-motor på gång ?

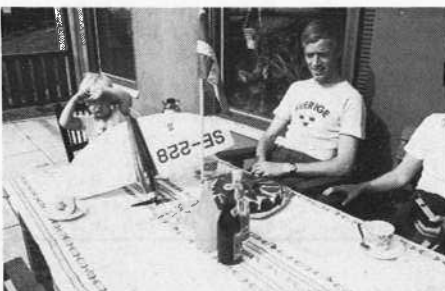
Hans Geschwendtner uppgav i samband med EM att man hade planer på en ny serie utav sin BG-motor. Den blir troligtvis i AAC-utförande med integrerad cylinder (d v s kylflänsarna är en enhet med fodret) Motorn kommer att förses med baklock typ I C O.

Leverans troligen under 1982.
Pris vågade han inte uppgä.

HEMMA HOS....

Långt uppe i norr, bor sedan flera år en hängiven TR-pilot. Han har också engagerat sig mycket inom SMFF. Strax söder om Luleå i den lilla byn Alvik, bor byns original. Lampan i hans hobbyrum brukar vara den som släcks senast i hela byn. Grannarna brukade ofta undra vad han höll på med.

Bengt-Oloph Samuelsson, som han heter har sedan början av 60-talet vikt sitt liv åt modellflyg, team-racing i synnerhet.



Att fira sin födelsedag med en nybyggd modell är nog bland det bästa som finns. Bengt-Oloph pustar ut efter en intensiv slutspurt vid födelsedagstårtan.



Det viktigaste verktyget i hobbyrummet SVARVEN. Här görs de specialarbeten som behövs.



Byggbordet med blandad kompott. Det gäller att ha allt nära tillhands.



Sista arbetet görs på senaste bygget. Vinge nr 2 blir färdig för att användas till EM i Belgien. Vilket plan det är i ordningen har nog Oloph ingen aning om.

Det långa avståndet till lincirkelarna söderut, har inte avskräckt honom, i ur och skur har han tagit sig ned till Stockholm för att prova sina modeller och motoridéer. Många gånger har det fungerat bra, andra har varit sämre.

KÖPES

M V V S - motorer och delar, modell äldre, köpes.

Mikael Olson tel 0511/158 61

TÄVLINGAR och resultat

U T L I N F L Y G 1 9 8 1

1981 05 30 - 31

Arrangörer: A 6 MFK Galax, Huddinge
o Stockholmsklubbar

Speed

Till årets tävling var endast två deltagare anmälda, Göran Fällgren, Oxelösund och Nils Björk, Solna, skulle

mäta sina krafter. De liksom övriga tävlande och supporters hade tur med ett perfekt väder. Tävlingsplatsen var den nedlagda flygflottiljen F11, som fungerade mycket bra som plats för Speed, Team-racing och Combat. (Stunt flögs i Vallentuna).

Göran visade sig ha sina motorer i bästa dagsform, då han erhöll tider i alla försöken. Han fick följande tre tider: 233,7, 231,8 och 235,7 km/tim.

Före sista försöket gjorde han dock en provflygning som visade på närmare 240 km/tim. Han fick dock lite sackning under sista försöket, så därför blev hans vinnartid 235,7 km/tim.

Nisse hade lite svårigheter med sina inställningar och fick endast en tid registrerad. I sitt andra försök nådde han 230,1 km/tim.

Både Nisse och Göran har ju flugit fortare tidigare. Vi får hoppas de får tillbaka farten till EM i Belgien och NM i Oxelösund. Till Belgien åker dock endast Nisse, så det är till honom hoppet står.

Team-racing

Det var fem team-racing lag som skulle flyga om placeringarna i säsongens sista tävling. Detta innebar att endast två heat skulle flygas före finalen. Två lag skulle alltså sällas bort. Det ena kom att bli Hans Andersson/Ulf Larsson, Galax, som slutade som 5:e lag, de visade dock att Hasses nybyggda vinge med Nelson Georgiados avstängare och Roccas propeller hade bra fartresurser. Flygfarten var i sina bästa stunder 19,3-19,5 sek/10 varv. Däremot var motorn inte injusterad för heatflygning, då detta var första tävlingen. De fick därför överhettningssproblem i sina heat och tillika startproblem.

Deras tider blev 4.13,6 och 4.58,1 med lite justeringar kommer nog denna modell att bli mycket konkurrenskraftig i höst.

Ronny Carlsson, Solna hade för dagen lånat Bengt-Olof Samuelsson som pilot. Detta hjälpte inte för en finalplats, Ronny fick sin 4:e plats efter tiderna på 4.24,6 och 4.06,1.

Första heatet krävde lite justeringar under flygningen, medan det mesta fungerade perfekt i hans andra heat. Nu väntar vi på att Ronny går under 4 min-gränsen. Han har motorer för detta. Det skall bara till lite finjusteringar och kraft i slagen då han startar, för att det skall lyckas. Till finalen hade följande tre lag kvalificerat sig genom följande tider:

Kjell Axtelius/Bengt-Olof Samuelsson,
Galax 4.18,0 3.36,2
Gösta Bengtsar/Mats Böhlin, Vänersborg
3.46,4 99 v
Anders Appring/Göran Rylin, Solna
3.59,8 3.52,2

Det blev samma ordning i resultatlistan när finalen var färdigflygen. Axtelius/Samuelsson flög i mål efter 7.25,3. Deras flygande vinge fungerade utmärkt och omstarterna gick mycket bra.

Bengtsar/Böhlin hade däremot inte sin modell i bästa form, de behövde 8.11,3 för att avverka de 200 varven. Appring/Rylin hade oturen att deras

ställ lossnade, så därigenom kunde de inte fullfölja, de kom bara 115 varv.

Efter denna tävling väntar EM i Belgien för Axtilius/Samuelsson och Bengtsar/Böhlin. Det blir också dessa två lag samt förhoppningsvis också ett tredje lag i NM i Oxelösund.

Ewa Axtilius
Galax

F2A Speed

- | | | |
|-------------------|-------|-------|
| 1. Göran Fällgren | D 103 | 235,7 |
| 2. Nils Björk | B 256 | |

F2C Team-race

- | | | |
|-------------------|-------|--------|
| 1. Kjell Axtilius | A 6 | 7.25.3 |
| B-O Samuelsson | | |
| 2. Gösta Bengtsar | P 36 | 8.11.3 |
| Mats Böhlin | | |
| 3. Anders Appring | B 256 | 115 v |
| Göran Rylin | | |
| 4. Ronny Carlsson | B 256 | 4.06.1 |
| B-O Samuelsson | A 6 | |
| 5. Hans Andersson | A 6 | 4.58.1 |
| Ulf Larsson | | |

F2D Combat

- | | | |
|------------------------|-------|-----|
| 1. Per Stjärnesund | U 44 | |
| 2. Håkan Östman | B 273 | jun |
| 3. Dan Jonsson | P 36 | |
| 4. Mats Beijhem | B 273 | jun |
| 5. Ingemar Larsson | P 36 | |
| 6. Mats Franke | S 228 | |
| 7. Matz Franzén | S 228 | |
| 8. Staffan Hovmark | B 81 | |
| 9. Leif Göransson | B 273 | jun |
| 10. Bengt-Åke Fällgren | D 103 | |
| 11. Paul Fröberg | B 273 | |
| 12. Anders Pettersson | S 228 | |
| 13. Jörgen Finn | B 273 | |

RÅKAN CUP - LINFLYG

1981 06 26

Arrangör: O 53 Kungshamns MFK

F2B Stunt

- | | | |
|------------------|-------|------|
| 1. Ulf Selstam | O 24 | 3243 |
| 2. Jan Bjernby | N 33 | 3239 |
| 3. Erik Huss | R 152 | 3161 |
| 4. Conny Åquist | O 53 | 2941 |
| 5. Mikael Olsson | R 152 | 2823 |
| 6. Jan Berntsson | O 24 | 1673 |

Semistunt

- | | | |
|------------------|------|------|
| 1. Stefan Olsson | O 35 | 1280 |
| 2. Ulf Ponner | O 35 | 1257 |
| 3. Claes Yhland | O 24 | 1219 |
| 4. Leif Kärrman | O 24 | 742 |
| 5. Tommy Öhlund | O 24 | 712 |

Deltagande klubbar:

- | | |
|-------|--------------------|
| N 33 | Kungsbacka MFK |
| O 24 | AKMG, Göteborg |
| O 35 | Uddevalla MFK |
| O 53 | Kungshamns MFK |
| R 152 | Skara Linflygklubb |

MFN SYNAR

BALTZAR, EN A1:A MED GLID !

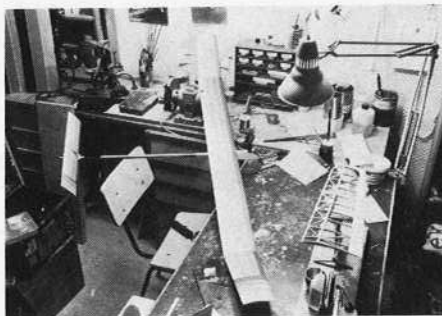
Från en firma i övre mellansverige, eller södra norrland om man så vill, har sedan en tid en helbalsamodell kavrats ut över landet. Mest på skoj har jag nu byggt och flugit en hel del med den modellen och ska i korta ordalag presentera min uppfattning om modellen som byggsats och som friflygande "förmåga".

Byggsatsen levereras i papptub vilket lär vara både billigt och starkt. Det måste däremot vara ett elände för den som ska packa tuben eftersom det är omöjligt att efteråt kolla vad man lagt i och inte, utan att hålla ut alltihop igen.

Vingen och stabilisatorn är av Jedelsky-typ. Det vill säga, den främre delen av vingen består av en profilfräst massiv balsadel och den bakre av en balsaplatta. Tillverkningen av vingens delar blir enklare för fabrikanten och bygget kan förenklas betydligt. Till nackdelarna med detta system hör att balsavalvet blir känsligt då tungt eller dåligt material försämrar vingen enormt. Totalvikten blir också högre än för en konventionell vinge.

Tillverkaren och konstruktören har av någon anledning valt att låta den bakre delen av vingen vara krökt vilket försvårar bygget betydligt. Teoretiskt lär det ha mycket liten betydelse om man låter den bakre plattan vara plan. Eftersom vingen lämpligast byggs upp och ner på byggbrädan hade man kunnat låta plattan vila plant mot bordet och utgå från det, så att säga !

Anmärkningsvärt är också den stora spännvidden, ca 1,4 m, beroende på mängden putsande innan vinklingen av vingöronen "sitter". Den relativt stora välvningen av profilen i kombination med den stora spännvidden talar för god prestanda om inte annat ! Stabilisatorn består enbart av en krökt balsaplatta. Detta fungerar utmärkt.



Modellen "Baltzar" just färdig på byggbordet (ovanligt städad faktiskt)

Foto P Q

Kroppen är av tidigare känd typ. En massiv balsastav med lite plywood i nosen. Fasar man av bakkroppen rejält klarar man tyngdpunkten lite enklare. Den väldigt lilla nosen, kort längd och liten höjd, hindrar nämligen effektivt alltför frikostig tyngdpunktsjustering. Man undrar hur prototypen kunde klara TP med en bakkropp avfasad enligt ritningen och så kort nos? Vidare måste det varit meningen att modellen skulle utrustas med fuse och inte timer eftersom det inte utan besvär går att montera en timer i nosen. I mitt fall borrade jag hål i timerplattan för att låta det främre gummi-bandsfästet (en rundstav) gå därigenom!

För övrigt förekommer inga tveksamheter utan monteringen är självklar. Man saknar dock detaljer som lämpliga fuse och autoroderlinor, ringar, bly m m. En krok att fästa stabilisatorn i saknades även. En slump kanske ?

Helhetsintryck av byggsatsen

Baltzar är definitivt en intressant byggsats. I händerna på såna som mig, (som fuskat i 10 år) är den direkt charmerande. Men den passar inte åt nybörjaren. För många faktorer talar för det. Stor SPV, knepigt hålla totalvikten låg, ömtålig vinge samt aerodynamiska faktorer inverkar.

Balsakvalitén var i MIN byggsats ge-

nomgående mycket bra. Precisionen likaså. Ritningen var i liten skala och knapphändig på information. Övrig byggbeskrivning saknades men kan ha tillkommit på senare utgåvor.

Vissa väsentliga detaljer är inte lösta. Mycket irriterande. Ex vis: Timerinstallation, stabfastsättning, byggmetod (rekommenderad), fuse och autoroderinstallation.

Flygförmåga

Efter endast ett par starter var min Baltzar flygbar. Den uppvisade omedelbart mycket fina stillavädersprestanda och slog tidigare varianter från norr med 12-18 sek utan termik. Den rekommenderade turbulenstråden vid vingens framkant bör man inte hoppa över. Jag provade utan men insåg snart nödvändigheten av den. Redan vid svag vind flyger annars modellen instabilt.

(KRACK, sa det så gick vingen av, (Va?) jag hade ju inte dragit hårt även om det råkade vara lite termik i just den starten. I samma veva för stabben av även den, slog ner på grusväg så klart. Typiskt. Nåväl, vid byggbordet hemma förstärktes vingen med en furulist i mittvingen ca 17 cm på var sida om centrum. Dessutom kläddes hela vingen med tunt japanspapper i glada färger, likaså stabben. OBS att det ska göras på bägge sidor annars slår sig vingen nästa gång man flyger.

Modellen är trevlig att flyga, den lyder omskevnings snällt och likaså roder utan överkänslighet. Flyghastigheten är låg och minsta termik kan den ta om trimmet är bra. Efter förstärkningen av vingen har den inte gått av.

Min rekommendation

- Åt framgångsrika nybörjare med särskild känsla för flygmomenten KAN den här modellen vara lämplig. Som handledare bör man dock vara försiktig.

- At den som alltid tvivlat på Jedelsky-profiler är den här modellen ett MÅSTE. Jedelsky-profilen är nämligen utmärkt fungerande i detta fallet.

- At Er som ännu inte byggt någon stor TRUNK passar inte Baltzar. Såvida Ni inte gör honom belbar.

- At Er som vill gynna södra norrlands småindustrier är detta ett utmärkt inbetalningsobjekt !

Per Qvarnström

Lund 27/7 1981

PS I nästa nummer av Modellflygnytt kommer en ingående beskrivning av hur man bygger en enkel Jedelsky-modell ! At alla nybörjare som avverkat Flugan och liknande kan det vara ett lämpligt objekt !



FRIFLYG
FACKREDAKTION

Per Qvarnström	Skarpskyttev 4 C
tel 046/148856	222 42 LUND
Leif Ericsson	Box 2060
tel 0611/16500	871 02 HÄRNÖSAND
Gunnar Holm	Uppingegränd 5 II
c/o Wrang	163 61 SPÅNGA
tel 08/7609546	
Bo Jansson	Spånehusv 57-59
tel 040/78056	214 39 MALMÖ
Lars-G Olofsson	Box 8044
tel 031/493055	421 08 V FRÖLUNDA

LÄGER

FRIFLYG-TRÄNINGSLÄGER 9-12 juli 1981

Rapport från träningsläger 9-12 juli 1981 med svenska landslaget i friflyg till Spanien.

Deltagare: Gösta Nilsson, lagledare
Bror Eimar, Björn Söderström, Gerald Bohman, Gunnar Ågren, Håkan Nilsson och Kjell Magnusson.

Förläggning: Gulf Inn, Svista

Flygfält: Sundbro

I planeringen för 1981 års VM såg jag som lagledare två saker nödvändiga att om möjligt genomföra. Dels ett träningsläger för landslaget i lagom tid före VM, dels möjlighet att träningsflyga på tävlingsplatsen i Spanien några dagar före VM.

Bägge förutsättningarna kunde uppfyllas. Den tidigare ankomsten till Burgos tack var att deltagarna själva bekostade de extra dagarna. Och träningslägret i anslutning till Solnas "10-starters-tävling" och bekostat av friflygets grenstyrelse.

Till träningslägret i Svista kunde två tredjedelar av landslaget samlas. De tre frånvarande hade gilti-

ga skäl, nämligen Michael Borell och Jan-Ölle Åkesson, enskilda familjeangelägenheter och Anders Håkansson upptagen av skörden. Övriga deltagare, två i varje klass, samlades på torsdagskvällen den 9 juli, varvid ett mer detaljerat program spikades med hänsyn till vädret. Då det skulle bli bra flygväder på morgonen kunde vi börja flyga 04.30 varje morgon, varvid den 11-12 juli kombinerades med Solnas tävling.

Resten av dagarna användes till en gemensam genomgång av ett stort antal punkter inför VM. Underlaget till denna genomgång hade gjorts av Bror Eimar och baserades delvis på erfarenheter från det träningsläger som hölls före EM 1980 och framför allt den utvärdering som hölls efter EM vid en samling i Norrköping. Tack vare dessa läger finns det nu ett underlag för framtida samlingar inför internationella tävlingar. Möjligheten att i fortsättningen ordna dessa som bidragsberättigad sammankomst bör undersökas. I år lyckades inte detta.

Rapport från den praktiska flygträningen.

Denna kombinerades delvis med Solnas tävling och de varierande resultaten landslagsdeltagarna uppnådde berodde delvis på att några använde även tävlingsstarterna till att trimma in nya modeller, främst F1A-flygarna, men även F1C-flygarna, som dessutom använde korta motortider p g a risken för bortflygning.

Det visade sig att F1B-flygarna Eimar och Söderström hunnit längst i förberedelserna och redan hade fullt intrimmade modeller. Deras modeller imponerade under träningen, även om Söderström missade en tävlingsstart p g a ett felkast.

Av F1C-flygarna tränade Gerald Bohman vidare på den buntade urgång från motorstiget, som ryssarna visade på EM förra året. Gerald har en egen teknisk lösning på detta och den fungerade bra. Gurra Ågren kom delvis med helt nya modeller, men även hans gamla visade större säkerhet än tidigare, och de nya av samma typ föreföll lovande.

De båda F1A-flygarna Håkan Nilsson och Kjell Magnusson trimmade in nya lugnvädersmodeller. Håkan hade en extrem 240-cm Lepp-inspirerad modell avsedd för första VM-starten. Den visade sig kräva mycket trimning, vilket även framgår av tävlingsresultaten. Men Håkan menade att han ändå mot slutet började få rätt grepp om modellen. Modellen är ovanlig på flera sätt, bl a försedd med elektronisk timer.

Kjell hade också en helt ny modell för lugnvädersstarterna, och en hel del tid användes för att få in rätta skränkningarna på den. Den är inte speciellt extrem men försedd med en tunn "rysspöfil".

Bedömningen från träningsflygningarna är att främst F1A-flygarna har klart behov av de extra träningsdagarna i Spanien, att F1C-flygarna måste fortsätta nöta in säkerheten i starterna så att modellerna placeras rätt, och att F1B-flygarna redan nu har ett gott utgångsläge inför VM.

Den teoretiska delen upptog en stor del av programmet eftersom det inte gick att flyga på dag- eller kvällstid. Genomgången omfattade inte mindre än ett 20-tal punkter, som här redovisas i ordning.

1. Förberedelser för tävling.

Det ansågs allmänt att denna form för förberedelser med ett träningsläger i Sverige samt ankomst i god tid till tävlingsplatsen är att förordas. Ifråga om detaljerna framhölls att varje deltagare bör göra en personlig checklista för modellerna, vilken kan användas av såväl den själva som den som släpper modellen (F1A). Listan bör uppta även enkla ting, som kan bli bortglömda i stressen vid en VM-start.

2. Målsättning

Den målsättning deltagarna enades om var att försöka flyga full tid i de sju ordinarie starterna, samt förbereda modeller och material för en god insats i fly-off. Erfarenheter och resultat från tidigare VM och EM visar att svenska modellflygare har en chans att erövra en VM-titel. Samtidigt var alla klara över att sannolikt någon eller några kan komma att missa målsättningen sju max, men att detta inte får ses som någon katastrof. Det framhölls också att målsättningen inte ska vara den att "nu ska vi ner och spöa dem" utan att man själv ska inrikta sig på en så god insats som möjligt.

3. Funktionell utrustning. Samordning inom laget.

Viss tävlingsutrustning kan vara gemensam för laget och delegeras ut till deltagarna. Mylarspö, som Michael och Gerald skulle svara för, och mylar som ordnas genom lagledaren. För F1B gemensam startanordning vilket förutsätter att man kontrollerat att den går att använda oavsett modeller. Samma sak för F1C om det bedöms möjligt att genomföra. Deltagarna löser detta sinsemellan. Soppa för F1C skickas med en av de bilar som också går ner, i detta fall Gurra Ågrens, eftersom den (soppen alltså) inte får sändas luftvägen. Radioapparater ordnas genom Håkan och Gurra. Kontakt med spanska ambassaden gav besked att radioapparater får införas till Spanien, men måste tulldeklareras vid gränsen och ovillkörtligen vara med vid återresan.

4. Central depå

Tidigare erfarenheter visar att en central depå bör ordnas ett stycke bakom startlinjen så att man inte behöver flytta all utrustning då startplatsen byts varje period. I depån bör finnas solskydd, liggunderlag eller luftmadrass, samt stolar och bord. Viss utrustning för depån bedöms kunna köpas eller lånas i Spanien, exempelvis solparasoll, som är svårt att medföra på flyget.

5. Lagledarens uppgifter

Förutom de av SMFF sammanfattade uppgifterna underströks att lagledaren måste etablera en bra kontakt med deltagarna för att kunna kontrollera deras tidtagning, noteringar och summeringar. Från deltagarna underströks att de vill vara helt fria från alla



Deltagarna med lagledaren
Gösta Nilsson knästående.

bekymmer med att ordna praktiska detaljer i anslutning till förläggning o d. Medhjälp av en administrativ lagledare är en fördel, och en uppgift som Peter Wanngård, kunnigt och välvilligt, påtagit sig.

6. Startordning

En preliminär startordning fastställs, då det anses lämpligt att deltagarna i god tid är förberdda på detta och inte kvällen innan. Ordningen, som dock kan ändras vid speciella skäl, blir:

F1B 1) Björn, 2) Bror, 3) Anders
F1C 1) Julie 2) Gerald, 3) Gurra
F1A 1) Håkan, 2) Michael, 3) Kjell

7. Bedömning av väder

Det föreslogs av lagledaren att en termik-bedömare assisterar den som startar. Preliminärt utsågs för F1A Bror Eimar och för F1B och F1C Michael Borell.

8. Hjälpmedel för termiksökning

Nytan av termistor diskuterades. Vi enades om att termistor kan vara ett bra hjälpmedel men att den i så fall praktiskt måste provas ut under en längre period, kanske tre år, så att man får ett samlat grepp om vilka faktorer som bör samverka när termistor ger utslag. Vi ansåg oss så orutinerade i det avseendet att det är bättre att avstå från termistor och göra bedömningarna på det sätt vi är vana vid från Sverige.

9. Taktik

Flera av de övriga punkterna innefattar i sig även taktiska dispositioner. Utöver detta nämndes för F1C att ett kontrollerat stig, som gör det möjligt att placera modellen där man vill ha den, är ett bra taktiskt grepp.

Till taktiken hör även att genomgående ha nästa man startberedd så att så kort tid som möjligt förspills om exempelvis F1A-flygarna linkorsar eller drar i marken, om F1B spränger motorn eller får vänta för länge på termik, eller om F1C gör en overrun. I taktiken ingår också för F1A att undvika linkorsningar vilket innebär att F1A-flygarna i stället snabbt måste kunna springa dit det blir en mässtart i termik för att haka på.

10. Omdisponering och prioritering under tävling.

Vid väntan på marken med uppdragen motor bör man efter 5-6 minuter för F1B överväga om det är dags att byta

modell eller flygare även om ytterligare ett par minuters väntan kan tolereras. För att skydda motorerna mot hettan bör en vit handduk hängas över flygkroppen. Nummer två i startordning ska ha motorn inne i modellen men han behöver inte vänta med uppdragen motor. Bror och Björne växlar ev hela tiden om väntan på marken blir lång.

F1C-flygarna vill kunna använda samma modell på nytt vid en overrun vilket innebär att nästa man automatiskt går in och startar om detta händer. Endast vid tidsbrist i slutet av en period bör en ny modell användas.

11. Modellhämtning

Det ansågs att modellhämtning på en tävling liknande VM sällan innebär några större problem. Vädrat är vanligen sådant att modellerna inte går så långt. Vid svårare väder eller besvärliga förhållanden (majsfält) organiseras hämtningsmanskaper helst med hjälp av villiga turister, plus någon som inte flyger den dagen.

12. Koncentration och avkoppling under tävlingen

Eftersom en VM-tävling omfattar så lång tid bör både fysiska och psykiska krafter sparas så långt det går under tävlingen. Efter en start ska den som flugit ha möjlighet att ta en paus och koppla av individuellt på det sätt som känns lämpligt för vederbörande.

De flesta deltagarna är ense om att de vill koncentrera sig i lugn och ro för sig själva inför starterna. Men de tar gärna emot sakliga påminnelser om checkning av timer, krok och stabbe m m före start. Kommentarer i efterhand till en mindre lyckad flygning bör inte ges annat än om kommentaren är konstruktiv.

13. Självförtroende

Goda förberedelser såväl på hemmaplan som under tävlingen bidrar till att stärka självförtroendet. Vi behöver inte känna oss som att vi är bäst i världen, men vi ska känna att vi är bra och låta självförtroendet styras av detta. Deltagarna ska veta med sig att de utgör det bästa svenska laget för närvarande. Eventuella missar får inte slå ner humöret så att det inverkar på en själv eller andra lagdeltagare. Varje start ska vara en ny start.

14. Uppträdande

Till ett bra uppträdande hör att deltagarna mangrant samlas till invigning, avslutning och bankett. Vi behöver inte tävla med engelsmännen i säckighet. Landslagströjorna gör att vi får en bättre sammanhållning vid gemensamma uppställningar.

15. Psykisk-autogen träning

Även kallad sofflocksträning. Det är Brors käpphäst, men väl värd att tillämpas av alla. D v s att positivt tänka igenom tävlingen i förväg, förutse vad som kan inträffa, ladda upp, känna att det ska bli kul att tävla.

16. Taktisk träning

Som lämplig taktisk träning enades vi om att köra en träningstävling någon av dagarna före VM. I övrigt ingår i den taktiska träningen att flyga under alla tider som motsvarar tävlingsdagen, alltså även på morgonen, då förhållandena vanligen är svårast för F1A, samt på kvällen med tanke på fly-offer.

17. Fysisk träning. Disponering av fysiska resurser

Ett kompendium utarbetat av Lars-G Olofsson delades ut. Det behandlar fysisk träning speciellt anpassad för modellflygare och fyller en lucka där mycket tidigare skrivits om teknik och taktik inom modellflyget men litet om den fysiska konditionens betydelse. Sympunkter på kompendiet har lämnats under arbetets gång av lagledaren samt Rolf Sundin. Det står helt klart att Lars-G med detta kompendium gjort en värdefull insats för vår sport.

Eftersom ålder, fysisk status m m varierar så mycket inom modellflyget bör var och en anpassa den fysiska träningen efter egna resurser. Det viktiga är att den görs. Det rådde litet delade meningar mellan Bror och lagledaren om dispositionen av krafterna för F1A-flygarna. Bror menar att man bör flyga så taktiskt att man inte använder krafterna för mycket på långa snabba rusher. Lagledaren menar att en F1A-flygare i landslagsklass ska ha sådan kondition att han klara långa rusher och inte tvingas avstå från dem för att spara krafterna. Årets F1A-lag utgör i det fallet ett föredöme.

18. Genomgång av modeller. Skevheter, tyngdpunkt, trim m m

Varje deltagare fick inför de övriga berätta om sin tävlingsmodell, förklara hur den flyger och varför, utvecklingen av den osv. Genomgående är att samtliga deltagare betonar vikten av att ha en "fältmässig" modell med optimal säkerhet så att flygningen kan inriktas på att placera modellen i bästa möjliga utgångsläge.

19. Mekaniska detaljer: motorer, timers, snurrkrokar, autofunktioner m m

Även i det fallet är det en gemensam uppfattning att allt måste vara hundraprocentigt säkert.

20. Starttaktik

Ifråga om F1A enades vi om att tillämpa samma system som vid EM i Jugoslavien med Bror som "medlöpare" ute hos den som startar för att hjälpa till med termikbedömningen och dessutom hålla radiokontakt med startplatsen, där bedömningar också görs beträffande andra modeller i luften. Dessutom kan det vara värdefullt att skicka ut ytterligare en man, som hjälper till att hålla "fri väg", assisterar vid lintrassel o d.

Ifråga om F1B genomgicks motorinkörning, uppevningstaktik och laddning, vilket delvis berörts tidigare under punkt 10.

När det gäller F1C betonades att man bör vara uppmärksam på risken för att tidtagarna kan bli motorstörda av andra modeller. I övrigt var vi överens om att under den träningstävling

som ska köras utarbeta starttaktiken på platsen ytterligare.

21. Regler

Den teoretiska delen, som sammanlagt omfattade ca 15 timmars (!) genomgång avslutades med en nyttig redogörelse för reglerna sammanställd av Bror. Det finns alltså en klar punkt i reglerna när det gäller linkorsningar. Även om man kan tolka den regeln som att ett nytt startförsök får göras om man bestämt sig inom en minut, så kvarstår frågan: När börjar denna minut att gälla? Är det när tidtagarna först observerar korsningen eller när den på ett eller annat sätt "slutförts"? En linkorsning kan ju ta en minut att reda ut med antingen lyckat eller mindre lyckat resultat.

22. Avslutning

Samtliga deltagare bedömde träningslägret som mycket värdefullt. Det har som jag ser det tre väsentliga positiva effekter. Deltagarna får en bra möjlighet att träningsflyga och detta bl a i tidiga morgonförhållanden där modellerna kan fintrimmas även om sluttrimmet alltid måste göras på VM-platsen. Den teoretiska genomgången är nyttig inte minst för att alla kan dra nytta av varandras erfarenheter.

Och den kanske största nyttan, deltagarna lär känna varandra personligen och får den gruppkänsla och laganda som ger en säkrare gemensam grund för varje deltagares enskilda insats.

Gösta Nilsson

TÄVLINGAR och resultat

VM

VM FRIFLYG 1981

Den hårda vinden gjorde 1981 års Världsmästerskap i friflyg i Spanien till en problemfylld tävling. De flesta hade väntat sig lugnväder. Men vinden avtog inte förrän sista dagen, när F1C-klassen avgjordes. Då fick Sverige också sina bästa placeringar. Julle Åkesson med i fly-off och laget på sjunde plats, bara drygt minuten från Sovjet på bronsplats.

Om det berodde på blåsten att vi inte lyckades lika bra i de andra klasserna låter vi vara osagt. Men våra förberedelser hade inriktats på en tävling i lugnväder. Alla uppgifter vi fått i förväg tydde på att det skulle bli s k kontinentalväder.

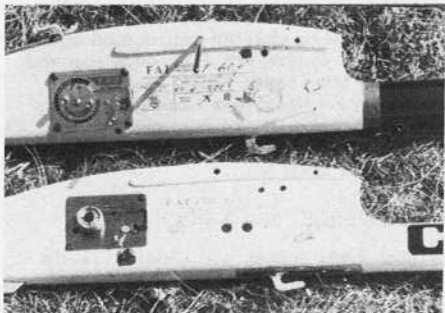
Det var också fint första träningsdagen, då det ganska korta fältet i Villafria, 15 km från Burgos i norra Spanien, räckte till för tre minuter. Michael Borell gjorde t o m en start på en halvtimme där han lyckades hänga med modellen en halvmil. Men när han sedan gjorde om samma sak senare på dagen hade det redan börjat blåsa mer och hans gamla goda Harbinger försvann för alltid.



Inviqningen drog fler tusen åskådare. Det var fullt pådrag med TV, generaler och flyguppsvisningar. Här är det Gösta Nilsson, Kjell Magnusson, "Julle" Åkesson och John Pettersson som beskådar en uppvisning.



Kubanerna kom till VM med tju-siga modeller men deras drömmar kraschade snart mot Spaniens tistelbevuxna jord. Verbitsky sitter med limtuben i högsta hugg.



Fronten på Cubanska F1A modeller. Lika enkla som våra.
Foto: Håkan Nilsson

I fortsättningen blåste det envist och de ytterligare tre träningsdagarna vi räknat med, tack vare vår tidiga ankomst, försvann. Många andra länder råkade ut för samma sak. USA kom tio dagar i förväg men fick bara en riktig träningsdag.

Alla stod mest och tittade på varann och huttrade i kallblåsten. Ibland vågade någon dra en start, det slutade ofta med vingbrott eller också gick modellen i backen. Våra F1A-flygare klarades sig ändå ganska bra, bara Kjell Magnusson skrotade en modell. Många starter blev det dock inte. F1B-flygarna körde ingenting och F1C-gänget avslutade träningen med varsin skrotad modell.

12-14 m/sek

När F1A-flygarna skulle inleda tävlandet på fredagen den 10 augusti blåste det hårdare än någon dag tidigare. Stadigt 8-10 m/sek och 12-14 m/sek i byarna. Dessutom fanns inte en enda funktionär på plats



Michael Borell med nybyggd byggsatsmodell = Blue Bird av Agne Hammar. Modellen användes i alla sju starterna.



Tchop kollar krokfunktionen. Elegant modell med kolfiberförstärkta spryglar.
Foto: Håkan Nilsson

när tävlingen skulle börja. Inte heller fanns någon startlinje. Tävlingen kom igång en timme försenad sedan FAI-juryens ordförande Sandy Pimenoff själv lagt ut startlinjen och funktionärerna äntligen kommit i buss.

Håkan Nilsson startade först av de våra. Han lyckades visserligen snurra i den hårda vinden, men linan fastnade i en av de sega taggiga tistlar fältet var översållat med och han fick en tjuvkoppling med bara minuten som resultat. När Michael sedan gjorde 1.43 och Kjell bara 58 sek såg det inte så ljust ut. Grabbarna höll dock modet uppe och både Michael och Kjell fortsatte med maxar de två följande perioderna. Håkans modeller var inte trimmade för den hårda vinden och i tredje starten drog han båggen sina bästa i backen med 0 sek som resultat och hade bara en modell kvar att fortsätta med trots intensiv lagningshjälp av det svenska supporter-gänget med herrar Qvarnström och Hallgren i spetsen.

Michael grejade ytterligare en max men gjorde sedan en miss som betydde att han missade den toptplacering han var värd. Han blev irriterad på tidtagarna, som kom tio minuter för sent efter lunchen! Michael var klar att starta men fick stå och vänta tills tidtagarna behagade infinna sig... Han tappade koncentra-

tionen förståeligt nog, och kopplade i dålig luft med 59 sek som följd. Sedan avslutade han med två säkra max och fick i alla fall en fin 18:e plats före en sådan kanon som ryssen Tschop på 19:e plats. Michael var verkligen på bettet den här dagen, men det var också därför han blev förbannad på tidtagarna och det gick ut över skärpan i den starten. Han hade annars chans på en plats bland de sex bästa.



Michael Borell, sponsored by Boliden.
Foto: Håkan Nilsson



Paul Lagan hade sex raka maxar och behövde "bara" sätta sin 7:e för att bli världsmästare, men det blev 147 sek och en 3:e plats.



Den som blev Världsmästare i F1A visade sig vara Vidensek från Jugoslavien.

Kjell råkade ut för ett par missar men dessutom en linkorsning där han trots dryga två minuter tog omstart och flög max. 37:e plats är ändå hyfsat i VM-debuten och han slog USA:s Jim Wilson på 40:e plats.

Håkan var beredd att skrota även sin lugnvädersmodell, som var hans tredjekärra, men den visade sig flyga utmärkt i blåsten. Han avslutade med fyra perfekta starter, låt vara att en bara blev på 75 sek då kärnan fusade på hög höjd beroende på att timern gått igång under starten. Men 68:e plats var naturligtvis inte vad han räknat med efter fjolårets fina insats i EM. Han var dock i gott sällskap med EM-vinnaren Blagojevic, som kom på 70:e plats.

Det säger kanske något om hur svår-fluget det var. Liksom att ingen



Lunchpaus i svensklägrret. I bakgrunden reparationsstället som flitigt kom till användning under F1A-tävlingen.

endå lyckades göra sju max. Segraren Vidensek från Jugoslavien, som missade en sekund på EM i fjol, hade nu 7 sek borta i sista starten. Han flög med en konventionell modell, flera år gammal och ovanligt tung, 450 gr.

Det var synd om Andres Lepp, den sympatiske estländaren, som inte heller nu fick sin VM-seger. Han kvadade en modell, flög bort en i femte starten och måste avsluta med sin extrema långvingade lugnväderskärre. Den var inte trimmad för blåsten, och skar i sjätte starten och därmed missade Lepp segern och fick nöja sig med andra plats. Säkre Paul Lagan från Nya Zeeland blev trea. Per Grunnet, Danmark, förra världsmästaren, hade egen tidtagargrupp men det hjälpte inte. Han blev 53:a.

Förhoppningar

Vinden hade lugnat sig något till lördagen, då F1B skulle tävla. Nu kom tidtagarna också tidigare så att tävlingen startade bara en halvtimme för sent. Vi hade stora förhoppningar på det svenska laget, tyvärr kanske alltför stora. Gräbbarna kom inte igång ordentligt och första perioden blev en flop. Bror Eimar gjorde 2.30, Björn Söderström bara 2.03 och Anders Håkansson råkade ut för något som bara inte kunde hända ... Propellern fällde så att ena bladet lade sig på vingen. Omöjligt, sade Anders, men händer det någong gång så ska det vara ett VM tydligen. 1.52 fick han, och därmed hade dagen börjat lika illa som F1A tidigare.



Björne inväntar väder.
Foto: Håkan Nilsson



John Pettersson hjälper Anders Håkansson med förflyttningen till startplatsen på morgonen. OBS! Johns täckjacka, den behövdes !



Bror. Han borde fått bättre utdelning.
Foto: Håkan Nilsson

Bror gjorde ytterligare en halvdan start på 2.02 innan han fick ordning på grejerna och flög resten av dagen som en kanon med kolossal höjd i alla starterna. Då hade också vår taktik med Michael Borell som termikbedömare börjat fungera bra. Det blev 21:a plats för Bror som därmed alltså får vänta på sin fullträff internationellt.

Anders flög mycket fint dagen igenom men råkade ut för en stallstart i femte med 2.12 och kom därmed på 27:e plats. Bra gjort av veteranen Anders,



Walt Ghio blev 5:a på 1242 sek och därmed bäst i amerikanska laget.



Joe Foster såg länge ut som en fly-off-kandidat men i 6:e starten blev det 142 sek.



Anders satsar för fullt i en trimstart på morgonen.

som alltså hör hemma i världseliten trots att han aldrig anammat sådana nymodigheter som timer eller uppdragningstativ. Men känsla för termiken har han, och dessutom värdefull för laget med sin stora rutin.

För Björn Söderström blev det här VM:et en besvikelse. Han kom aldrig med ordentligt i tävlingen sedan han missat från början. Fick alldeles för låg höjd i de flesta starterna, det verkade som om snodden inte räckte till. Men det problemet hade egentligen alla i den tunna luften, där man inte fick ut samma effekt av motorn. 58:e plats stannade Björn på. Laget kom på 10:e plats före England, skapligt ändå.

Tre man flög fullt, tysken Döhring från Kiel och fransmännen Landeau (fjölårets EM-etta) och Pierre-Bes.



E Gorban, Sovjet, missade fly-off med 3 sek och blev 4:a.



Det var inte mycket som stämde för Björn Söderström på tävlingen. Ingen kunde tro på detta efter Björns imponerande träningsflygningar.



Alain Landeau i förberedelser inför fly-offen.



De tre medaljörerna i Wakefield från h Döhring, Landeau och Pierre-Bes. Landeau deppar trots individuellt silver + lagguld för Frankrike.

Döhring flög enbart på sin termistor, som kombinerade temperatur och vindhastighet. Han tittar aldrig på andra modeller, såg bara på de kurvor apparaten ritade och kastade när det var dags. Varje gång i perfekt luft.

Hans sista start i fly-offen var formidabel. Det var sent och ganska kyligt men den långvingade Espadan hittade termik, steg och försvann långt bort från fältet i riktning mot katedralen i Burgos. Inte en chans att hitta igen modellen, som försvann över bebyggelsen. De bägge fransmännen var helt chanslösa.

Bättre väder

Till sista dagens tävling F1C hade vädret hunnit bli bra. Och tur var det, annars hade fältet aldrig räckt till. Vi hade startgrupp nära västtyskarna, och beslöt flyga på deras termistor, som Döhring använt dagen innan. Den taktiken fungerade fint och de våra flög t o m bättre än tyskarna.

Sista tre perioderna var dock tyskarna på annan plats och vi fick flyga helt på egen bedömning. Också det fungerade fint då Michael nu verkligen lärt sig hur termiken betedde sig. Det var omväxlande stora blåsor men ibland också mycket trånga, som man kunde bli lurad av och lockas gå med i en masstart.

Julle Åkesson flög "som på räls" dagen igenom. Klart imponerande och med sedvanligt lugn. Alla hans sju starter var klart över 3 minutersgränsen. Fin höjd, säker urtagning och utmärkt glid. Men tyvärr svek honom modellen i första fly-offstarten. Den missade urtagningen, och gick i en kraftlig stall som rätade ut sig på låg höjd. Julle blev 11:a men hade fly-offen gått som starterna innan hade han blivit bland de 3-4 bästa.

Gerald Bohman missades sina två första starter p g av bunten. Han hade kvaddat sin ena bunt-kärra men flög första starterna med den andra, och fick urtagningar med kraftig höjdförlust. När han sedan bytte till spiral i stiget blev det en helt annan höjd. Sista starten missades dock då modellen gick åt fel håll. 33:e plats slutade Gerald på.



Mike Burns, Canada, än en gång med i fly-off.

Foto: Håkan Nilsson



Kvinnlig Kubansk F1C flygare. Martinez.

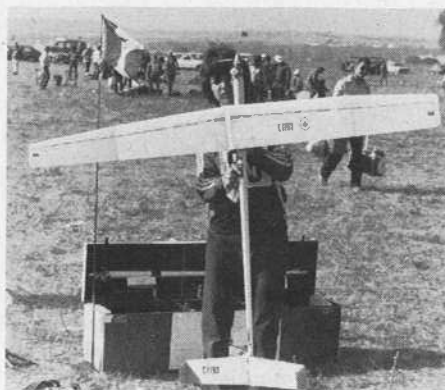
Foto: Håkan Nilsson



Verbitsky satsar i en trimstart. Den här modellen liksom hans tre övriga fick syna marken på tävlingsdagen. Var detta bunt-modellernas begravning?



Ryska döpan med mosade modeller. Foto: Håkan Nilsson



Canadas junior i F1C, Matthews. Foto: Håkan Nilsson

Gurra Ågren blev den glada överraskningen detta VM och bidrog verksamt till lagets fina sjunde plats. Han inledde med två raka max, där hans kärre gled fint som vanligt och därmed kompenserade den lägre starthöjden. Tyvärr svek honom nerverna litet i tredje starten då han fick ett felkast och motorn dessutom hackade. Inte heller fjärde starten blev perfekt, men sedan avslutade han med tre max, alla på kanonhöjd när tre minuter gått. 41:a plats blev det för Gurra, före Thomas Köster och många andra.

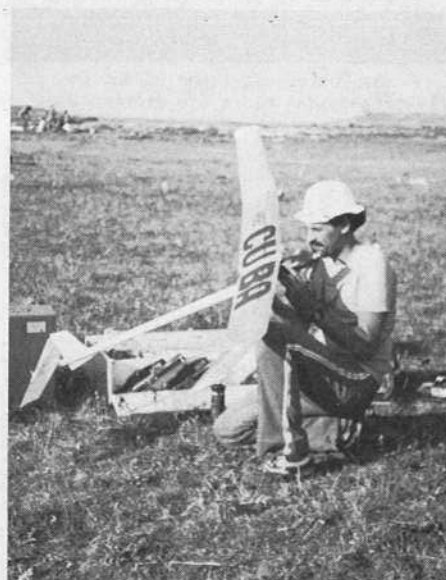
Laget hade bara behövt 70 sek till för att slå ryssarna och därmed ta brons. De segertippade ryssarna blev fören besvikelse. Eller rättare sagt, de visade sig mänskliga. De kvaddade sina aluminiumklädda bunt-modeller på löpande band, och om EM förra året blev buntens genombrott så blev detta VM nästan raka motsatsen. Tydligast i sista fly-offen då bara ungraren Meczner och favoriten Verbitsky återstod. Verbitskys kärre gick aldrig upp på höjd och när buntens gick in dånade kärren i marken så att bara motorn i stort sett fanns kvar efter nio sek. Meczner stod lugnt och tittade på och gjorde sedan en lika snygg

avslutning som han flugit tidigare med sin eleganta modell med normal urtagning.

Stor överraskning på tredje plats kinesen Wuang. Kineserna kom först starkt på detta VM och blir nog ännu farligare om två år. Flyger med perfekt disciplin och samtidigt stor entusiasm. Tvåa i lag både i F1B och F1C. USA fick äntligen litet utdelning genom lagsegrern i F1C.



Julle börjar ligga bra till och intresset stiger. Foto: Håkan Nilsson



Kubanernas modeller var otroligt lika ryssarnas. Genomgående aluminiumklädda och med bunt. Det hela verkade nästan fabrikstillverkat.



Andras Meczner, Ungern, Slutlig segrare i F1C. Äldsta modellen var 7 år gammal. 10-års jubileum? Foto: Håkan Nilsson



Gerald på tävlingsdagens morgon. I bakgrunden Julles modell på väg upp. Foto: Håkan Nilsson

Även om resultaten inte blev de allra bästa för Sveriges del finns det ändå en hel del att glädjas åt. Lagmoralen var föredömlig, inga sura miner trots de missar som inträffade utan alla hjälptes åt och tappade aldrig geist. Till slut gav det ju också resul-



Tragisk förlorare. 2:a för andra gången. Evgenij Verbitsky, CCCP. Foto: Håkan Nilsson.



Stukov från Sovjet började bra med 5 raka max men sedan gick det sämre.

tat i F1C. Hade alla träningsdagarna kunnat utnyttjas är jag också övertygad om att resultatet blivit bättre. Alla lagdeltagarna var väl förberedda, hade gott om modeller, men de extra träningsdagarna hade behövts. Det var knappast fel i planeringen, men väderet svek oss. Ingen hade väl räknat med flera dagars oavbruten blåst så hård att man aldrig skulle trimma eller köra en tävling i Sverige i den vinden.

Arrangemangen kring tävlingen var bra. Förläggningen var fin och maten utmärkt även om många behövde koltabletterna. Men däremot var själva tävlingsarrangemanget liksom fältet inte alls av VM-klass. Fältet var fullt av tistlar och dessutom för kort. Många flög bort exempelvis norrmännen som inte hade tillräckligt med sökmanskap. Lepp flög bort liksom flera andra.

Tjecken Horejs missade en toppplacering på att tidtagarna knäppte av två starter för tidigt. Flera av tidtagarna höll inte VM-klass, drack dessutom så mycket vin till lunchen att de knappast såg klart. Tävlingen kom igång för sent alla dagarna. De jeepar som användes för att hämta modeller räckte inte till för alla, och polisen (!) stoppade privata bilar, däribland svenskarnas. Vi protesterade och Sandy Pimenoff övertygade spanjorerna om att

privata bilar fick köras i fältkanten. Utan Sandy hade detta VM förmodligen blivit en total flop. Så höll han också ett ovanligt kärvt och kort avslutningstal.

Till sist ska sägas att det svenska laget fick hjälp med anslutningsresorna i Sverige av Linjeflyg, samt med bilar på tävlingsplatsen av Volvo och Ford genom förmedling av Volvobil och Ford Motor Company i Sverige. Företagens välvilliga inställning till friflyget noteras med tacksamhet.

Ett tack också till de supportrar som hjälpte det svenska laget, främst John Pettersson och Anders Persson samt administrativa medhjälparen Peter Wanngård.

Gösta Nilsson

Foto: Michael Borell

V M FRIFLYG 1981

1981 08 07 - 13

Arrangörer: Spanien

F1A (84 deltagare)

1.	A Vidensek	YUG	1253
2.	A Lepp	URS	1231
3.	P Lagan	NZL	1227
4.	I Weis	ISR	1205
5.	R Cal	ITA	1205
6.	A Filonczuk	POL	1160
7.	H Bleuer	SUI	1156
8.	P Williams	GBR	1141
9.	I Horejsi	TCH	1139
10.	I Chra	TCH	1138
18.	Michael Borell	SWE	1062
35.	Kjell Magnusson	SWE	946
68.	Håkan Nilsson	SWE	736

Lag (30 nationer)

1.	Sovjet (URS)	3406
2.	Tjeckoslovakien (TCH)	3313
3.	England (GBR)	3126
4.	Italien (ITA)	3114
5.	Israel (ISR)	3061
6.	Frankrike (FRA)	3038
7.	Nya Zeeland (NZL)	2971
8.	Kina (CHN)	2984
9.	Bulgarien (BUL)	2913
10.	USA	2865
15.	Sverige (SWE)	2743

F1B (82 deltagare)

1.	L Doring	FRG	1260
2.	A Landeau	FRA	240+300
3.	G Pierre-Bes	FRA	1260
4.	E Gorban	URS	240+190
5.	W Ghio	USA	1260
6.	M Kobori	JPN	1257
7.	I Ben-Ithzak	ISR	1242
8.	J Foster	USA	1240
9.	E Balzarini	ITA	1226
10.	L Dupuis	FRA	1222
21.	Bror Eimar	SWE	1204
27.	Anders Håkansson	SWE	1172
58.	Björn Söderström	SWE	1144
			993

Lag (27 nationer)

1.	Frankrike (FRA)	3724
2.	Kina (CHN)	3532
3.	Holland (HOL)	3512
4.	Västtyskland (FRG)	3502
5.	Japan (JPN)	3444
6.	USA	3442
7.	Danmark (DEN)	3413

8.	Sovjet (URS)	3358
9.	Argentina (ARG)	3313
10.	Sverige (SWE)	3309

F1C (71 deltagare)

1.	A Meczner	HUN	1260
2.	E Verbitsky	URS	240+300+202
3.	Z Wuang	CHN	1260
4.	H Morita	JPN	240+286
5.	K Faux	GBR	1260
6.	R Truppe	AUT	240+175
7.	M Rocca	ITA	1260
8.	M Burns	CAN	240+151
9.	R Czerwinski	POL	1260
10.	N Nakonechny	URS	+219
11.	Jan-Olle Åkesson	SWE	1260
12.	N Hammer	DEN	+179
13.	S Screen	GBR	1260
33.	Gerald Bohman	SWE	+137
41.	Gunnar Ågren	SWE	1260
			+130
			1260
			+101
			1140
			1118

Lag (27 nationer)

1.	USA	3724
2.	Kina (CHN)	3689
3.	Sovjet (URS)	3656
4.	England (GBR)	3625
5.	Tjeckoslovakien (TCH)	3621
6.	Kuba (CUB)	3598
7.	Sverige (SWE)	3587
8.	Ungern (HUN)	3539
9.	Jugoslavien (YUG)	3523
10.	Polen (POL)	3486

"WENTZELPOKALEN"

1981 08 16

Arrangör: Z 52 Östersunds MFK

Årets "Wentzelpokal" avgjordes i perfekt väder med svag vind och stabil termik.

I huvudklassen d v s A1 presterades toppresultat i både senior- och juniorklassen. Per Sjölund gjorde 5 max och tog sin andra inteckning i "Wentzelpokalen". Per använde liksom många andra nuförtiden snurrkrok. En som inte använde snurrkrok men flög bra ändå var Dan Björk som överlägset vann juniorklassen på 835 sek. Dan slog nytt klubbre-



Rolf Sundin, Skvadern, med nybyggd B1:a som han vann med.

M Borell



Per Sjölund t v tog sin andra in-teckning i Wentzelpokalen genom suveräna 900 sek. Dan Björk t h vann A1 juniorer på fina 835 sek och tog även hem Olle Wikström-kannan för alltid

M Borell



Gunnar Holm och Michael Borell delade på segern i F1A seniorer. Båda flög 5 max.

M Borell

kord och tog hem "Olle Wikström-kannan", ÖMFK:s vandringspris för juniorer.

Håkan Nilsson hade två in-teckningar i "Wentzelpokalen" och därmed chans-sen att ta hem den för alltid men missade termiken i ett par starter.

I F1A delade Gunnar Holm och Michael Borell på segern i seniorklassen. Båda flög 900 sek men avstod från fly-off p g a ogynnsam vindriktning.

F1A juniorer vanns av Anders Larsson, Härnösand på 683 sek.

I övriga klasser var antalet tävlande ganska magert och blev en klubbkamp mellan Skvadern och Härnösand. Roffe Sundin, Skvadern vann B1 och Hans Eklund, Härnösand vann Wake-field.

Kjell-Åke Jonsson skall ha all heder av en trevlig tävling som trots tid-tagarbrist kunde genomföras på ett tillfredsställande sätt.

M B

SM FRIFLYG 1981

1981 09 12 - 13

Arrangör: M 10 Aeroklubben i Malmö, modellflygsektionen

A1 juniorer

1.	Krister Lindblad	D 16	736
2.	Thomas Fiedler	M 102	579
3.	Stefan Larsson	P 186	572
4.	Konsta Lynakis	B 256	555
5.	Thomas Weber	B 256	519
6.	Bernt Skarin	E 140	482
7.	Mårten Jönsson	M 331	481
8.	Per-Erik Olsson	U 284	476

9.	Johan Hasselrot	B 256	469
10.	Stefan Gustavson	M 102	460
11.	Per Findahl	U 284	451
12.	Fredrik Svensson	U 44	420
13.	Peter Järna	B 256	419
14.	Peter Nemeth	D 16	400
15.	Kerstin Holm	B 256	385
16.	Mårten Ljunggren	M 102	313
17.	Jan Pettersson	E 140	296
18.	Patrik Åkesson	M 102	289
19.	Henrik Widell	E 21	286
20.	Per-Olof Kippel	M 102	268
21.	Peter Eriksson	B 256	256
22.	Johnnie Sahlin	B 256	180
23.	Tommy Rehnström	E 21	151

A1 seniorer

1.	Per Qvarnström	M 102	841
2.	Peter Wanngård	B 256	685
3.	Holger Sundberg	C 92	645
4.	Bo Hallgren	E 21	582
5.	Lars Andersson	M 331	577
6.	Håkan Nilsson	Z 52	553
7.	Lars Larsson	O 24	519
8.	Per Johansson	E 140	519
9.	Gösta Nilsson	Z 52	512
10.	Gunnar Holm	B 256	494
11.	Hans Åhlström	W 64	487
12.	Åke Fernstedt	C 92	453
13.	Eva Alm	B 256	451
14.	Martti Bogdanoff	M 331	450
15.	Karl-Erik Widell	E 21	447
16.	Lennart Findahl	U 284	441
17.	Rolf Svensson	U 44	398
18.	Bengt Pettersson	E 140	397
19.	Mats Lugnefors	B 256	328
20.	Hans Olsson	U 284	268
21.	Agne Hammar	B 256	223

B1

1.	Bror Eimar	B 256	815
2.	Lennart Hansson	M 10	737
3.	Peter Wanngård	B 256	629
4.	Olof Nerud	M 10	565
5.	Tomas Ekendahl	D 16	550
6.	Gunnar Wivardson	P 71	504
7.	Stefan Björklund	B 256 jun	371
8.	Bengt Blomberg	E 21	324



Lars "Kola" Karlsson, Gamen, Svensk Mästare 1981 i C1.
Foto: Göran Wahlberg

C1

1.	Lars Karlsson	E 21	765
2.	Hans Lindholm	U 44	610
3.	Gerald Bohman	B 256	565
4.	Lennarth Larsson	B 256	527
5.	Christer Sahlin	B 256	313
6.	Per Qvarnström	M 102	310
7.	Elsy Larsson	B 256	213

F1G

1.	Bror Eimar	B 256	525
2.	Mats Rosling	C 92	475
3.	Björn Söderström	B 256	370
4.	Jän-Erik Anderson	M 10	325
5.	Göran Åberg	E 21	233
6.	Alve Hansson	M.331	203

HKG juniorer

1.	Anders Gustavson	R 153	165
2.	Thomas Weber	B 256	136
3.	Jon Ånggård	B 256	122
4.	Fredrik Svensson	U 44	98
5.	Mårten Jönsson	M 331	80
6.	Johnnie Sahlin	B 256	71

HKG seniorer

1.	Mats Rosling	C 92	286
2.	B-Å Fällgren	D 103	243
3.	Gunnar Holm	B 256	216
4.	Per Nordgren	E 140	210
5.	Rolf Svensson	U 44	179
6.	Tomas Ekendahl	D 16	158
7.	Ulf Sälde	R 153	125
8.	Harald Sälde	R 153	105
9.	Olle Österholm	D 16	84
10.	Gösta Nilsson	Z 52	63

Lag 1-klasser

1.	B 256 II (L Larsson, C1, G Holm, A1 sen, P Wanngård, A1 sen)	1706
2.	B 256 I (B Eimar, B1, G Bohman, C1, A Hammar, A1 sen)	1603
3.	M 331 (M Bogdanoff, A1 sen, M Jönsson, A1jun, L Andersson, A1 sen)	1508
4.	U 284	1368
5.	E 21 I	1363
6.	E 140	1212
7.	E 21 II	1192

F1A juniorer

1.	Lars Norlén	M 102	751
2.	Konsta Lynakis	B 256	631
3.	Thomas Weber	B 256	553
4.	Jan Pettersson	E 140	543
5.	Martin Hägerdahl	M 102	494
6.	Ingemar Johanson	M 102	433
7.	Per Norlén	M 102	383
8.	Magnus Sundstedt	W 64	371
9.	Tomas Andersson	D 16	328
10.	Jon Ånggård	B 256	286
11.	Bernt Skarin	E 140	284
12.	Roger Nemeth	D 16	269
13.	Fredrik Svensson	U 44	267
14.	Per Findahl	U 284	240
15.	Per-Erik Olsson	U 284	233
16.	Peter Järna	B 256	216
17.	Peter Eriksson	B 256	166
18.	Johan Hasselroth	B 256	133
19.	Stefan Björklund	B 256	114
20.	Thomas Fiedler	M 102	78
21.	Tommy Rehnström	E 21	64
22.	Stefan Gustavson	M 102	49
23.	Peter Björklund	B 256	40

F1A seniorer

1.	Håkan Broberg	W 64	799
2.	Anders Persson	M 10	705
3.	Lars Larsson	O 24	693
4.	Bo Jansson	E 140	646
5.	Mats Rosling	C 92	615
6.	Åke Fernstedt	C 92	585

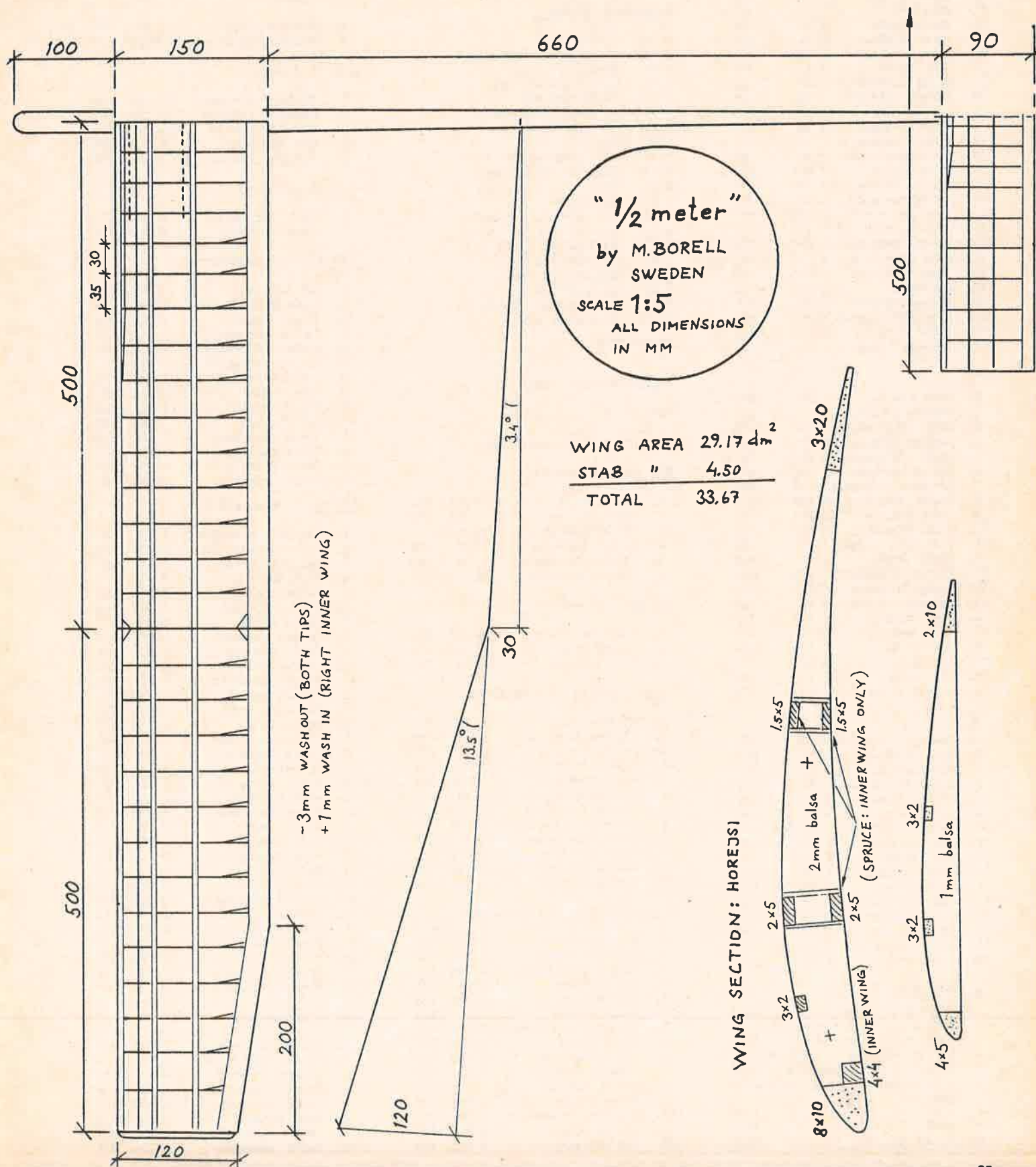
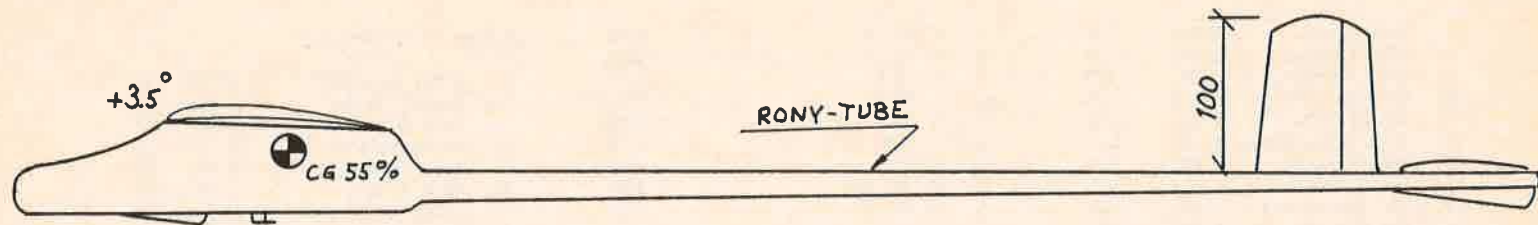
1/2 METER

"1/2 meters" modellen är en egen variant av "A2-74". Den är byggd i 2 ex, den första blev klar till UI-79 där den gav mig en 5:e placering och plats i laget till Nordiska Landskampen. På Nordiska blev det en 2:a plats.

Nr 2 använde jag på årets UI i 5 starter och det gick ju bra (På VM använde jag en annan modell).

Modellen är extremt lätt att bygga och flyga. Prestanda i lugnväder är förstas begränsade, men hur ofta har vi "Nattävlings-väder" egentligen? Modellen lämpar sig för termik och då är den perfekt.

Michael Borell



7.	Bror Eimar	B 256	574
8.	Olle Rosdahl	M 10	550
9.	Inge Sundstedt	W 64	528
10.	Per Qvarnström	M 102	518
11.	Gunnar Holm	B 256	511
12.	Lars-G Olofsson	B 256	482
13.	Olle Sandahl	B 296	470
14.	Per Johansson	E 140	445
15.	N-O Gustafsson	R 153	444
16.	Per Digrell	B 256	429
17.	Vivi Weber	B 256	420
18.	Göran Norlén	M 102	407
19.	Håkan Nilsson	Z 52	393
20.	Bo Hallgren	E 21	381
	Hans Åhlström	W 64	381
22.	Lars Björklund	B 256	370
23.	Agne Hammar	B 256	351
24.	Bengt Eriksson	W 64	328
25.	Mikael Holmbom	Y 58	298
26.	Per Nordgren	E 140	295
27.	Rolf Svensson	U 44	294
28.	Holger Sundberg	C 92	271
29.	John Pettersson	M 10	269
30.	Hans Olsson	U 284	263
31.	Bengt Pettersson	E 140	225
32.	Peter Wanngård	B 256	210
33.	Lennart Findahl	U 284	193
34.	Arne Friberg	M 134	176
35.	Bengt Johansson	R 153	159
36.	Mats Lugnefors	B 256	156
37.	Tomas Ekendahl	D 16	153
38.	Bo Modéer	B 256	132
39.	Olle Österholm	D 16	130
40.	Clars Mårtensson	M 10	104
41.	Håkan Moureau	B 256	100
42.	Annette Ljung	E 21	42

F1B

1.	Bror Eimar	B 256	863
2.	Thomas Dahlström	T 7	724
3.	Björn Söderström	B 256	715
4.	Anders Håkansson	M 10	661
5.	Inger Johansson	B 256	640
6.	Per Qvarnström	M 102	605
7.	Lennart Flodström	O 24	601
8.	Sture Johansson	B 256	575
9.	Mats Jansson	B 256	556
10.	Knut Andersson	M 10	537
11.	Karl-Erik Widell	E 21	534
12.	Göran Åberg	E 21	522
13.	Martti Boqdanoff	M 331	484
14.	Bengt Blomberg	E 21	462
15.	Lennart Hansson	M 10	422
16.	Curt Högberg	E 140	347
17.	Olof Nerud	M 10	329
18.	S-O Lindén	T 7	288
19.	Lars Lindén	T 7	277
20.	Ulf Sälde	R 153	236
21.	Gunnar Wivardson	P 71	201

F1C

1.	Jan-Olle Åkesson	M 102	900
2.	Hans Lindholm	U 44	857
3.	Ulf Carlsson	O 24	805
4.	Claes Mårtensson	M 10	752
5.	Gerald Bohman	B 256	714
6.	Gunnar Ågren	C 92	655
	Peter Bergljung	E 21 jun	655
8.	Åke Andersson	E 21	600
9.	Lars Åhman	E 21	556
10.	Lars Karlsson	E 21	552
11.	Lajos Bisak	E 21	502
12.	Eddy Astfeldt	D 16	446
13.	L-G Lindblad	D 16	325
14.	Alve Hansson	M 331	318
15.	Olle Sjöman	C 92	231
16.	Dag Forsén	E 21	221

Lag F1-klasser

1.	B 256 I (B Eimar,F1B, G Bohman,F1C, B Söderström,F1B)	2292
2.	O 24 (L Larsson,F1A sen, L Flodström,F1B, U Carlsson,F1C)	2099
3.	M 102 I (J-O Åkesson,F1C I Johansson,F1Ajun, L Norlén,F1A jun)	2084
4.	W 64	1708
5.	M 10 I	1635
6.	E 140 II	1634

7.	E 21 I	1592
8.	B 256 II	1566
9.	E 21 II	1518
10.	C 92	1501
11.	B 256 III	1493
12.	M 102 II	1395
13.	T 7	1289
14.	E 21 III	1216
15.	M 10 II	1063
16.	D 16	806
17.	E 140 I	804

Deltaagande klubbar:

B 256	Solna MSK
B 296	MFK Stratos, Nynäshamn
C 92	Uppsala FK, MS
D 16	Eskilstuna FK, MFS
D 103	Oxelösunds MFK
E 21	FK Gameln, Norrköping
E 140	MFK Linköping
M 10	AKM, MFS
M 102	MFK Fladderhusen, Lund
M 331	Limhamns MFK, Malmö
O 24	AKMG
P 71	Gråbo MFK
P 186	MFK Sländan, Gendalen
R 153	Axvalla FFT, Skövde
T 7	MFK Nimbus, Kumla
U 44	Västerås FK, MFS
U 284	Norbergs FK, MFS
W 64	Borlänge MSK
Y 58	MFK Skvadern, Sundsvall
Z 52	Östersunds MFK

"SKÜRDETRÄFFEN" 1981

1981 09 26

Arrangör: B 256 Solna MSK

HKG jun (7 anmälda)

1.	K-A Gerstel	B 263	236
2.	Peter Wikman	B 263	116
3.	Mikael Wikman	B 263	115
4.	Anders Edström	C 92	90
5.	Fredrik Svensson	U 44	75
6.	Martin Tärnroth	B 263	56

HKG sen (4 anmälda)

1.	Peter Meurling	B 263	280
2.	Gunnar Holm	B 256	242
3.	Rolf Svensson	U 44	193

A1 jun - 13 år (13 anmälda)

1.	Kerstin Holm	B 256	572
2.	Krister Lindblad	D 16	555
3.	Per Blomqvist	B 290	497
4.	Tobias Frid	D 16	489
5.	Per Findahl	U 284	484
6.	Fredrik Svensson	U 44	449
7.	Robert Tranefalk	B 290	427
8.	Anders Piirhonen	U 284	388
9.	Magnus Karlsson	D 16	230
10.	Peter Eriksson	B 256	192
11.	Mikael Wikman	B 263	134
12.	Martin Tärnroth	B 263	68

A1 jun 14-18 år (17 anmälda)

1.	Per-E Olsson	U 284	553
2.	Karl-A Gerstel	B 263	508
3.	Anders Söderbäck	B 256	491
4.	Ola Karlsson	U 284	471
5.	Per Persson	U 284	468
6.	Peter Nemeth	D 16	452
7.	Christer Söderbäck	B 256	438
8.	Göran Öberg	U 284	417
9.	Max Ljungqvist	B 290	384
10.	Kåre Jansson	B 253	287
11.	Sven-E Olsson	B 258	272
12.	Peter Wikman	B 263	259
13.	Christer Andersson	U 284	241
14.	Thomas Bjerner	B 253	153
15.	Per Jonsson	B 253	125

A1 sen (10 anmälda)

1.	Peter Wanngård	B 256	600
2.	Anders Olsson	U 284	562
3.	Hans Åhlström	W 64	448
4.	Gösta Nilsson	Z 52	436
5.	Rolf Svensson	U 44	417
6.	Hans Olsson	U 284	415
7.	Lennarth Larsson	B 256	395
8.	Eva Alm	B 256	94

B1 (2 anmälda)

1.	Peter Wanngård	B 256	551
2.	Stephan Björklundjun	B 256	120

C1 (8 anmälda)

1.	Ingvar Wallengren	M 102	600
2.	Lennarth Larsson	B 256	552
3.	Christer Sahlin	B 256	515
4.	Elsy Larsson	B 256	270
5.	Torbjörn Nilsson jun	C 92	154

F1G (3 anmälda)

1.	Kjell Magnusson	C 92	477
2.	Johan Luthman	B 263	359

F1A jun (15 anmälda)

1.	Jan Franzén	C 92	900
2.	Fredrik Svensson	U 44	897
3.	Thomas Weber	B 256	855
4.	Konsta Luhnakis	B 256	820
5.	Anders Söderbäck	B 256	797
6.	Magnus Sundstedt	W 64	781
7.	Tommy Rehnström	E 21	745
8.	Per Findahl	U 284	738
9.	Roger Nemeth	D 16	666
10.	Per Persson	U 284	665
11.	Tomas Andersson	D 16	572
12.	Peter Björklund	B 256	433
13.	Per-E Olsson	U 284	421
14.	Peter Eriksson	B 256	87

F1A sen (36 anmälda)

1.	Per-Arne Svensson	C 92	888
2.	Olle Sandahl	B 296	885
3.	Håkan Broberg	W 64	881
4.	Mats Rosling	C 92	872
5.	Gunnar Holm	B 256	862
6.	Inge Sundstedt	W 64	860
7.	Bengt Wendel	U 40	857
8.	Anders Persson	M 10	820
9.	Gösta Franzén	C 92	816
10.	Thomas Ekendahl	D 16	807
11.	Holger Sundberg	C 92	806
12.	Ole Blomqvist	B 290	805
13.	Åke Fernstedt	C 92	799
14.	Gösta Rask	B 258	794
15.	Olle Österholm	D 16	764
16.	Gösta Nilsson	Z 52	763
17.	Bo Hallgren	E 21	752
18.	Kjell Magnusson	C 92	747
19.	Hans Åhlström	W 64	745
20.	Peter Wanngård	B 256	737
21.	Anders Sund	B 258	721
22.	Erik Sund	B 258	720
23.	Agne Hammar	B 256	706
24.	Rolf Svensson	U 44	673
25.	Roland Frid	D 16	668
26.	Lars-G Björklund	B 256	659
27.	Anders Olsson	U 284	638
28.	Bengt Eriksson	W 64	635
29.	Hans Olsson	U 284	622
30.	Birgitta Holm	B 258	529
31.	Annette Ljung	E 21	516
32.	Magnus Weidenhajn	B 290	369

F1B (12anmälda)

1.	Björn Söderström	B 256	879
2.	Thomas Dahlström	T 7	871
3.	Lennart Hansson	M 10	860
4.	Anders Håkansson	M 10	858
5.	Inger Johansson	B 256	855
6.	Agne Hammar	B 256	836
7.	Lars Lindén	T 7	827
8.	Sture Johansson	B 256	816

9.	Bengt-Olov Törnqvist	U 40	801
10.	Sven-Olov Lindén	T 7	774
11.	Mats Jansson	B 256	747

F1C (9 anmälda)

1.	Gerald Bohman	B 256	900
	Jan-Ölle Åkesson	M 102	900
3.	Åke Andersson	E 21	871
4.	Lars Åhman	E 21	851
5.	Eddy Astfeldt	D 16	833
6.	Gunnar Ågren	C 92	766

Lag

1.	M 10 (A Persson, F1A, A Håkansson, F1B, Lennart Hanseon, F1B)	2538
2.	C 92 II (G Ågren, F1C M Rosling, F1A, P-A Svensson, F1A)	2526
3.	C 92 I (J Franzén, F1A, G Franzén, F1A, H Sundberg, F1A)	2522
4.	W 64 (H Broberg, H Ahlström, Inge Sundstedt, F1A)	2486
5.	B 256 II (T Weber, F1A, M Jansson, B Söderström, F1B)	2481
6.	E 21 (L Åhman, A Anderson, F1C, B Hallgren, F1A)	2474
7.	B 256 I (G Bohman, F1C, A Hammar, F1A, S Johansson, F1B)	2422
8.	D 16 (E Astfeldt, F1C, O Österholm, T Ekendahl, F1A)	2404
9.	B 258 (B Holm, A Sund, G Rask, F1A)	2044
10.	M 102 (J-O Åkesson, F1C I Wallengren, C1)	1500

Deltagande klubbar:

B 253	Djursholms Modellflygare
B 256	Solna MSK
B 258	Waxholms MFK
B 263	MFK Gladiatorerna, Tullinge
B 290	Bagarmossens MFK, Johannishov
B 296	MFK Stratos, Nynäshamn
C 92	Uppsala FK, MS
D 16	Eskilstuna FK, MFS
E 21	FK Gamen, Norrköping
M 10	AKM, MFS, Malmö
M 102	MFK Fladdermusen, Lund
T 7	MFK Nimbus, Kumla
U 40	Fagersta MFK
U 44	Västerås FK, MFS
U 284	Norbergs FK, MFS
W 64	Borlänge MSK
Z 52	Östersunds MFK

"GAMENS HÖSTTÄVLING" 1981

1981 10 03

Arrangör: E 21 FK Gamen, Norrköping

A1 jun - 13 år (5 anmälda)

1.	Kerstin Holm	B 256	469
2.	Jens Söderlund	E 140	342
3.	Henrik Widell	E 21	325
4.	Stefan Nilsson	T 7	61

A1 jun 14-18 år (10 anmälda)

1.	Erik Johansson	T 7	483
2.	Thomas Weber	B 256	481
3.	Thomas Karlsson	T 7	462
4.	Jan Pettersson	E 140	386
5.	Per-Olov Kippel	M 102	353

F1B (14 anmälda)

1.	Anders Håkansson	M 10	827
2.	Agne Hammar	B 256	772
3.	Per Qvarnström	M 102	766
4.	Björn Söderström	B 256	753
5.	Inger Johansson	B 256	745
6.	Lennart Flodström	O 24	711
7.	Lennart Hansson	M 10	700
8.	Börje Jonsson	E 21	617
9.	Göran Åberg	E 21	584

10.	Karl-Erik Widell	E 21	532
11.	Bengt Blomberg	E 21	309
12.	Sture Johansson	B 256	182

B1 (3 anmälda)

1.	Bengt Blomberg	E 21	487
2.	Gösta Nilsson	Z 52	173

77 cm (10 anmälda)

1.	Thomas Weber	jun	B 256	403
2.	Alve Hansson		M 331	353
3.	Karl-Axel Pettersson		E 21	252
4.	Rolf Gustavsson		T 7	250
5.	Olle Blomberg		T 7	239
6.	Bo Hallgren		E 21	206
7.	Stefan Nilsson	jun	T 7	205
8.	Gösta Nilsson		Z 52	130

F1C (12 anmälda)

1.	Åke Andersson	E 21	841
2.	Ulf Carlsson	O 24	827
3.	Olle Sjöman	C 92	807
4.	Jan-Ölle Åkesson	M 102	779
5.	Alve Hansson	M 331	760
6.	Anders Persson	M 10	752
7.	Lars Åhman	E 21	693
8.	Gunnar Ågren	C 92	687
9.	Lars Karlsson	E 21	667
10.	Peter Bergljung jun	E 21	525
11.	Lajos Bisak	E 21	325

C 1 (5 anmälda)

1.	Lars Karlsson	E 21	728
2.	Lennarth Larsson	B 256	598
3.	Elsy Larsson	B 256	259

Deltagande klubbar

B 256	Solna MSK
C 92	Uppsala FK, MS
E 21	FK Gamen, Norrköping
E 140	MFK Linköping
M 102	MFK Fladdermusen, Lund
M 331	Limhamns MFK
O 24	AKMG, Göteborg
T 7	MFK Nimbus, Kumla
Z 52	Östersunds MFK

HJELMERUS MEMORIAL" 1981

1981 10 04

Arrangör: E 140 MFK Linköping

F1A (60 anmälda)

1.	Holger Sundberg	C 92	883
2.	Anders Persson	M 10	880
3.	Olle Sandahl	B 296	827
4.	Eddy Astfeldt	D 16	800
5.	Lasse Larsson	O 24	797
6.	Thomas Weber jun	B 256	759
7.	Roland Frid	D 16	754
	Bengt Pettersson	E 140	754
9.	Per Johansson	E 140	733
10.	Tommy Rehnström jun	E 21	729
11.	Gösta Nilsson	Z 52	716
12.	Per-Arne Svensson	C 92	693
13.	Per Qvarnström	M 102	687
	Bernt Skarin jun	E 140	687
15.	Bo Jansson	E 140	685
16.	Kjell Magnusson	C 92	671
17.	Urban Lindström	T 7	668
18.	Gunnar Holm	B 256	665
19.	Bo Hallgren	E 21	652
20.	Martin Hägerdahl jun	M 102	641
21.	Magnus Sundstedt jun	W 64	589
22.	Hans Ahlström	W 64	569
23.	Jan Pettersson jun	E 140	551
24.	Håkan Nilsson	Z 52	550
25.	Gösta Franzén	C 92	541
26.	Lars Karlsson	E 21	533
27.	Alve Hansson	M 331	529
28.	Jan Franzén jun	C 92	504
29.	Annette Ljung	E 21	488

30.	Fredrik Svensson	jun	U 44	477
31.	Börje Jonsson		E 21	468
32.	Rolf Svensson		U 44	448
33.	John Pettersson		M 10	434
34.	Olle Österholm		D 16	419
35.	Bo Ohlsson		P 186	416
36.	Inge Sundstedt		W 64	390
37.	Anders Lindström	jun	T 7	378
38.	Håkan Broberg		W 64	360
39.	Bengt Wendel		U 40	344
40.	Tobias Frid	jun	D 16	254
41.	Per Persson	jun	U 284	221
42.	Roger Nemeth	jun	D 16	206
43.	Arne Friberg		M 134	203
44.	Tomas Andersson	jun	D 16	165

Deltagande klubbar

B 256	Solna MSK
B 296	MFK Stratos, Nynäshamn
C 92	Uppsala FK, MS
D 16	Eskilstuna FK, MFS
E 21	FK Gamen, Norrköping
E 140	MFK Linköping
M 10	AKM, MFS, Malmö
M 102	MFK Fladdermusen, Lund
M 134	Trelleborgs MFK
M 331	Limhamns MFK, Malmö
O 24	AKMG, Göteborg
P 186	MFK Sländan, Sollebrunn
T 7	MFK Nimbus, Kumla
U 40	Fagersta MFK
U 44	Västerås FK, MFS
U 284	Norbergs FK, MFS
W 64	Borlänge MSK
Z 52	Östersunds MFK

NORDISKA MÄSTERSKAPEN FRIFLYG 1981

1981 10 10 - 11

Arrangör: S M F F

Lokalarrangör: C 92 Uppsala FK, MS

F1A seniorer

1.	Juha Titoff	Fin	1057
2.	Thomas Ekendahl	Sve	925
3.	Håkan Broberg	Sve	922
4.	Lasse Larsson	Sve	842
5.	Atle Krunglehaug	Nor	804
6.	Raimo Katajmäki	Fin	769
7.	Johnny Reinli	Nor	751
8.	Svein Olstad	Nor	733
9.	Heikki Tähtikäpää	Fin	732

F1A juniorer

1.	Tommy Rehnström	Sve	923
2.	Thomas Weber	Sve	914
3.	Jan Franzén	Sve	803
4.	Risto Puhakka	Fin	790
5.	Petri Harisa	Fin	689
6.	Johan Juujärvi	Fin	615

Lag

1.	Sverige	2689
2.	Finland	2558
3.	Norge	2288

F1B seniorer

1.	Ari Kutvonen	Fin	1098
2.	Kyösti Karhila	Fin	1048
3.	Ossi Kilpeläinen	Fin	1012
4.	Lars Lindén	Sve	929
5.	Sture Johansson	Sve	915
6.	Rolf Sundin	Sve	903
7.	Ole Torgersen	Nor	180

F1B juniorer

1.	Per Green	Sve	1013
2.	Olle Green	Sve	989
3.	Esa Myyrä	Fin	133

Lag

1. Finland	3158
2. Sverige	2747
3. Norge	180

F1C

1. Gerald Bohman	Sve	1223
2. P Th Skjulstad	Nor	1187
3. Jan-Ölle Akesson	Sve	1166
4. Matti Pyykkö	Fin	988
5. Tor Bortne	Nor	953
6. Yrjö Waltonen	Fin	869
7. Gunnar Ågren	Sve	725
8. Reijo Saukkonen	Fin	477
9. J A Haugen	Nor	147

Lag

1. Sverige	3214
2. Finland	2334
3. Norge	2292

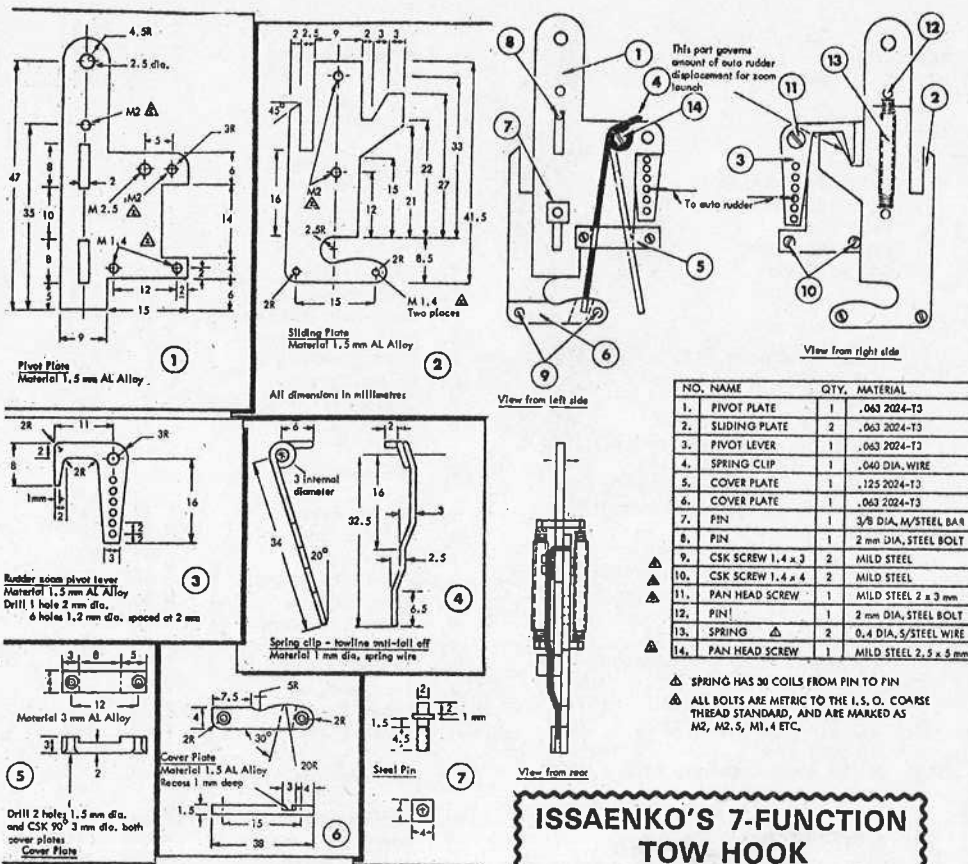
Lag totalt (seniorer)

1. Sverige	8650
2. Finland	8050
3. Norge	4760

EN SNURRIG HISTORIA~~1

av Gary T Medley

Det här med snurrekrokar är inte någonting nytt. Ryssarna behärskade perfekt den här tekniken redan på sextio-talet. I USA har man bara hållit på i fem år, men vid VM-uttagningarna 1978 använde mer än 80 % av A2-flygarna någon typ av snurrekrok.



ISSAENKO'S 7-FUNCTION TOW HOOK

att sticka iväg och leta reda på en användbar termikblåsa. Om haren lyckades, då drog alla som väntat på marken upp sina modeller och försökte lägga

MP-2. LÄRKAN

Spv 1 000 mm

Segelmodell i klass A:1. Vingar av balsafliak. Alla delar färdiga för montering. Lättbyggd, välflygande modell. Lämplig för alla över 10 år. Lim ingår ej.

Pris 25:—.

MP-205. LÄRKAN

Samma modell men förpackade i 5-byggsatser för skolor och klubbar.

Pris 115:—.

MP-3. HÖKEN

Spv 610 mm

Ny välflygande segelmodell i klass A:1. Mycket lämplig modell för alla över 7 år, för skolor och klubbar. Alla delar färdiga för montering. Lim ingår ej.

Pris 19:—.

MP-310. HÖKEN

Samma modell som ovan förpackade i 10-satser för skolor och klubbar.

Pris 170:—.

MP-7 NORDIC

Spv 1 900 mm

En segelmodell i klass F1A som 1980 och 1981 vann bl a de stora årliga Maj-tävlingarna i både junior- och senioreklassen. Kan verkligen rekommenderas till dig som vill pröva att flyga med större modeller. Modellen kan även flygas som RC-segelmodell med små förändringar. Alla delar färdiga för montering. Lämplig för alla över 12 år och med någon vana i modellflyg.

Pris 90:—.

MP-4. BALSAR

Spv 1 400 mm

Sveriges segerrikaste segelmodell i klass A:1. Har vunnit mängder av tävlingar flugen av både juniorer och seniorer. Vann SM 1981. Färdigprofilerad vinge i helbalsa samt övriga delar färdiga för montering. Lämplig för alla över 12 år och med någon vana i modellbygge. Lättbyggd och lättflugen.

Pris 40:—.

MODELL Produkter

Box 2060
S-871 02 HÄRNÖSAND
SWEDEN

Telefon
0611-165 00

SVERIGES

MODELLFLYGFÖRBUND

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



FÖRBUNDSEXPEDITIONEN

Sandbergsgatan 4, Postadress Box 10022, 600 10 NORRKÖPING.

Telefon 011/13 21 10, Postgiro 51 81 65 -6

Öppetider: Måndag - Fredag 08 - 14

Exp.föreståndare: Ann Wahlberg
Värmaregatan 9, 603 62 Norrköping.
Telefon 011/14 16 66

FÖRBUNDSSTYRELSE

Ordförande

Bo Jansson
Spånehusvägen 57-59, 214 39 Malmö
Telefon 040/780 56

Vice ordförande

Bo Brång
Stora Nygatan 15, 411 08 Göteborg
Telefon arb 031/13 18 13
bost 0302/220 32

Sekreterare

Lennarth Larsson
Kristinebergsv 17, 183 44 Täby
Telefon 0762/502 65

Kassör

Birgitta Holm
Torggatan 16 J, 135 00 Vaxholm
Telefon 0764/328 66

Ledamot

Roland Ljungkvist
Stellavägen 16, 175 61 Järfälla
Telefon 08/89 85 03

Suppleant

Sture Tingvall
Kattegattsvägen 14, Pårps Havs-
bad, 305 90 Halmstad
Telefon 035/404 45

Grenchef friflyg

Bo Modéer
Hökbursvägen 39, 147 00 Tumba
Telefon 0753/377 45

Grenchef linflyg

Björn Lundin
Jonsboisvägen 19 F, 663 00 Skoghall
Telefon 054/276 33

Grenchef radioflyg

Hanns Flyckt
Dalskogs gård, 561 90 Huskvarna
Telefon 036/13 38 06

Utbildningsledare

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

dem i samma lyft.

Snurrkroken har drastiskt ändrat spelregler. Nu kan man koppla modellen exakt när och var man vill efter det att man testat blåsan. Den lugne, tålmodige pokerfejsade A2-flygaren utan snurrkrok har ersatts av en vältränad idrottsman/modellflygare.

Sedan snurrkrokarna slog igenom har det skrivits spaltmetrar om nya startkrokar, profiler och vinguppsbyggnader. Därför har många gamla A2-flygare lagt grejorna på hyllan, avskräckta av det ökande tekniska krånglet. De här skenbara svårigheterna är lätta att reda ut. Man behöver lite grundläggande kunskaper om teknik, konstruktionsdetaljer och hur snurrkroksflygning fungerar. Kan man det och tränar några månader kan man bli en stark kandidat till friflyglanslaget. Alltså, är Du beredd att åka iväg och representera ditt land på ett VM för egna pengar, fortsatt läs!

Först, en snabblektion i snurrkroksflygning. När linan hålls sträckt går modellen rakt ovanför huvudet när modellen är på god höjd släckas linan och snurrkroken ser till att sidorodret fälls ut och modellen flyger i en stor cirkel. Linan sitter kvar i kroken. När modellen hunnit drygt ett halvt varv runt drar man in linan eller springer mot vinden och

modellen vänder och går rakt upp mot vinden igen. Och så vidare. I lugnt väder kan man hålla på i timmar på det här sättet. Närman till slut har hittat en blåsa drar man uppmodellen ovanför huvudet men med starkt drag i linan och sedan kopplar man loss modellen "mitt i smöret". Tekniken i kopplingsögonblicket varierar beroende på vilken krok man använder.

Det finns två hududtyper av snurrkrokar: "impulskroken" och "rysskroken".

Impulskroken (eller "danskroken") består av en spiral fjäder och en krok som sitter på startlinan. I modellen sitter en ring som i sin tur reglerar en mekanism till sidorodret. För att koppla loss modellen måste linan vara sträckt (även spiral fjädern), därefter släpper man ut en bit lina med en snärt, ungefär som när man skjuter med pilbåge. Ett ex på denna typ är Maxaid-kroken. Rysskroken består av en fjäderbelastad krok med en spärr. Drar man i kroken tillräckligt hårt lösgörs den fjäderbelastade spärr-en och kroken är "olåst". Hela kroken är rörligt upphängd upptill för att genom en pendelrörelse påverka linan till sidorodret. Rysskroken är den vanligaste typen. Impulskroken kan rekommenderas till nybörjare men ska man satsa allvarligt på flygning med snurrkrok ska man satsa direkt på en rysskrok. Vi ska där-

för koncentrera oss på rysskroken och speciellt då Issaenkos krok. Issaenko-kroken är lite annorlunda än vanliga rysskrokar. (Ritning på den finns i Aero-Modeller december-76). Den består av två aluminiumplattor som glider upp och ner invid varandra, med ena plattan fäst i en sprint genom kroppen så att den kan pendla. Den andra plattan (=glidplattan) sitter fast i ringen på linan och hålls fast i pendel-plattan med två fjädrar. Fjädrarna sitter på sidorna i två sprintar. Rörelsen begränsas av två rektangulära hål i pendelplattan. Krokens lås består av en fjäderbelastad pianotråd som sprätter ut vid tillräckligt drag i linan. Zoomroder fås av en U-formad metallbit som sitter i pendelplattan. Glidplattan är vid kontaktytan med U-biten, sågad i 60° lutning, vid drag nedåt i glidplattan vrids U-biten bakåt och släpper ut lite lina till zoomen.

En Issaenko-krok är enklare att göra än de flesta andra rysskrokar. Man behöver enkla verktyg (drillborr, såg och fil) och lite tålmod under några kvällar.

Den som inte vill göra kroken själv kan vända sig till:

Juan Livotto
13212 Lake St., Los Angeles.
CA 90066
USA

1961

LEK & HOBBY

1981

FYLLER 20 ÅR

JUBILEUMSRABATT på alla order

t.o.m. 30/11 1981

10%

PÅ HELA SORTIMENTET

även på motorer o RC-anläggningar

Hobbyspecialisten i Sörmland

- RC-Hobby, tåg, bilbanor
- Flyg Graupner, Pilot
- Båt Billing Boats, Graupner
- Terrängbil Sigma, Kyosho, TT

- Radio Sanwa med 1 års garanti
- Motorer OS 10-61, Veco 21
- Beckmans huvudkatalog, 144 sidor hobbyprylar Pris: 15:-

Ring eller skriv till LEK & HOBBY, tel. 0150 - 198 43
Adress: Köpmangatan 18, Box 62, 641 21 Katrineholm

MODELLFLYGNYTT

SVERIGES MODELLFL

Box 10022

600 10 Norrköping

Ansvarig utgivare: Lars-G Olofsson

Tryck: Elanders Boktryckeri AB, Kungsbacka

L 023 1715

ANDERSSON EVERT
BOKVÄGEN 22
295 00 BROMÖLLA

