

Rolf G

NIMBUS

Nr 3 1982. Ett blad för medlemmar i Modellflygklubben Nimbus, Kumla.



Red. har deltagit i "Magnetstyrningstävling" på Wasserkuppe i Västtyskland i sommar. Den här skämtteckningen fanns i Nr 9-1939 av den tyska tidskriften "Modellflug".

NIMBUS i T. V.

I dagarna tre var TV hos oss i Nimbus och filmade. Det var "Hajk"-gänget från Karlstad med Bengt Alsterlind i spetsen som valt Modellflygklubben Nimbus som objekt för att kunna få svar på frågan - "Kan man flyga med gummimotorer?"

Jag tror att vi lyckades ganska bra med att ge en inblick i vad modernt gummimotorflyg i modellplan är för något.

Det var tre dagar i september som vi agerade framför filmkamerorna. Första dagen onsdagen den 15 höll vi till i bygglokalen, där grabbarna jobbade flitigt och berättade om sin hobby. Vi hade en otrolig tur med planeringen. Denna onsdag rådde rena stormen över Märke. Hur skulle det gå att flyga ute på Gustavsvik dagen därpå om vädret fortsatte? Men som sagt vi hade tur. Vinden avtog och vi fick ett alldeles underbart väder på torsdags-eftermiddagen. Vi började vid 15.30-tiden och höll på över tre timmar. Det var "Knarrar" Wakefield och "Oldtimer" i luften hela tiden. Sista dagen fredagen fick vi låna Kumlahallen - en skolklass fick ha uteövning genom gymnastiklärarens förståelse för TV-gängets arbetstider. Det lyckades alldeles utmärkt med flygningarna i hallen. Om allt kommer med i TV-sändningen vet vi ju inte men vi hade hela balletten i gång, allt från "Flugan" till microfilmare.

Någon gång i slutet av januari är det troligt att programmet kommer. Alltså kolla alla program om "Hajk" i vinter, du kan få se det du helst vill se i TV!

4:e serietävlingen

Modellflygklubben Nimbus har under året haft en serietävling för klasserna A1, 77-cm och Sparven

4:e tävlingen hölls på Gustavsvik den 18 september. Vinden var i kraftigaste laget för att det skulle vara idealiskt, men solen lyste fram ibland. Ännu är ingen klar seg-rere, utan det blir sista och 5:e finalomgången som avgör vart vandringspriserna och övriga priser ska hamna.

Resultat av 4:e serietävlingen:

A1.	1. Olle Blomberg	522 sek	Sparven.	1. Lars Tolkstam	155 sek
	2. Urban Lindström	426		2. Johannes Enebog	149
	3. Erik Johansson	411		3. Christian Edlund	127
	4. Christian Edlund	393		4. Gustav Enebog	107
	5. Tomas Karlsson	381			
	6. Stefan Nilsson	381			
	7. Göran Blom	372			
			77-cm	1. Christian Edlund	221 sek
				2. Göran Blom	184
				3. Lars Tolkstam	129

Poäng efter 4 tävlingar:

Klass A1	1. Tomas Karlsson	271,31 p	Sparven	1. Lars Gerdin	288,98 p
	2. Erik Johansson	261,84		2. Johannes Enebog	269,23
	3. Stefan Nilsson	219,65		3. Lars Tolkstam	260,12
	4. Göran Blom	214,27		4. Christian Edlund	221,20
	5. Olle Blomberg	210,02		5. Gustav Enebog	189,78
	6. Urban Lindström	181,60			
			77 cm	1. Olle Blomberg	298,24
				2. Rolf Gustavsson,	213,76
				3. Christian Edlund	167,36

F R I F L Y G V. M. 1 9 8 3

Efter många turer inom FAI har man nu beslutat att 1983 års Friflyg V.M. ska hållas i Australien. Närmare bestämt i New South Wales i byn Goulburn som ligger mellan Sidney och Canberra.

PS. Vi har en f.d. Nimbus-medlem bosatt därborta Bernt Wickman (Bork) utifallatt någon tänker åka iväg för att titta, så finns det nog en sängplats!

För den som är dålig på geografi kan det omtalas att Australien ligger på andra sidan jordklotet.



Magnetstyrning

Löckad av vännen Bengt Rosengren i Schweiz, gav jag mig på att bygga en magnetseglare. Jag skaffade grejor från Västtyskland, bl.a. beställde jag en "Fertig-Rumpf" - men det var nog dunt, för Postverket lyckades knäcka glasfiberröret som utgör bakkropp på modellen. Lasse grep sig an att reparera och det blev perfekt återställt. Kolfiber och Hot-Stuff kan vara bra att ha! Nå, jag tog vingarna till min gamla "Vråken" - den håller ju ändå inte för en riktig högstart! Blandningen har fått namnet "Magnet-Vråken".

Vid provflygning från krematoriekullen vid Lillån, såg jag att kombinationen flög, sen var det att packa och att fara iväg. Det var en oerhört varm resa söderut. Tävlingen gick lördagen den 17 juli. Jag anmälde mig enbart till "Europa-Cup", en öppen tävling för vem som helst. Jag tror det var 66 deltagare.

Dagarna före trimmade vi. Min modell flög riktigt bra. Kullarna vid Wasserkuppe är synnerligen lämpade för all form av segelflyg. Här uppe på 950 m höjd hade segelflyget sin utveckling på 1920-talet. Nu finns som minne av det ett museum. I nutid pågår en intensiv verksamhet med skolning av segelflygare och hängglidare. På några hang flögs radioseglare och så kom då vi magnetseglare.

Vad är då en magnetseglare. Jo, det rör sig om en ordinär segelmodell - utan högstart-krok. I modellens nos finns ett "horn" där styranordningen är monterad. En kraftig stavmagnet 55 mm lång 10 mm i diam. ligger lagrad på en safir, så att den rör sig vid minsta kursändring. Rodret kan justeras så att magneten kan vridas. Modellen måste kunna flyga mot vinden. Innan start håller man modellen rakt mot vindriktningen, lossar en liten skruv och vrider rodret så att det står rakt. Vrider man modellen, vrider sig rodret i motsatt riktning och påverkar modellen, så att den återgår på rätt kurs. Flyg banan blir lätt S-formad.

I tävlingar ska 5 perioder genomföras, varje flygning har 5 min. som max. Man får ha 5 modeller, något som jag tyckte var i överkant - jag hade ju bara en med mig! De som vet mer om sånt här anser det riktigt, då vindstyrkorna varierar mycket och då behövs modeller av olika utförande. Modellerna kan göras mycket stora 150 dm² bärtyta är tillåten. (En FLA-modell har 32 - 34 dm² yta!) Nu såg jag inga såna monster, men de bästa är lite större än en FLA-modell.

Vid trimningen på fredagen hade jag en hemsk upplevelse då min modell fusade ner i en granskog. Att ta sig framgenom den var nästan omöjligt, många av topparna var knäckta av snö och is, granarna är av en typ som vi inte har i Sverige. Deras grenar torkar och blir sylvassa. Ett par byxor och en T-shirt blev helt sönderrivna under mitt sökande. Att kroppen också visade rispor och repor i samma grad är begripligt. 2 1/2 timma tog letandet. Usch!

Viktigare var dock att under fredagen pågick E.M. i magnetflyg. På morgonen blåste det ordentligt ca 7 m/s, men det var sol och vinden kom från rätt håll dvs SV, som ger bästa tehrängen under hanget. Fem perioder genomfördes på drygt 6 tim. Efter de ordinarie omgångarna, där max. tiden klarades av 3 man, måste skiljeflygning tillgripas. De tre, två tyskar och en österrikare, fick gå ner ca 50 m på hanget. Maxtiden höjdes till 6 min. A. Riedlinger, Västtyskland föll bort då han klarade 5.36 min medan de två andra måste göra ännu en fly-off. Maxtiden var nu 7 min. Ingen av dem klarade den, men Peter Schröder, V. Tyskland noterade ca 30 sek bättre tid än Karl Lintner, Österrike. Tyskarna vann dessutom lagmästerskapet. I deras

Lintners modell försvann ner i dalen. Österrikarna sökte, men fann den inte. Vaillet och jag bodde på ett litet hotell nere i dalen, där bodde också Österrikes lag. I bland är turen med. I ett träd utanför hotellet satt Karl Lintners modell!

Nästa dag skulle den öppna tävlingen "Europa-Cup" gå av stapeln. Morgonen grydde grå och trist. Vi hade haft strålande väder dittills, något för varm kanske för kroppsövningar, men solsken är bättre än regn. Men denna morgon svepte kall fuktig dimma runt berget. Vi kunde inte starta kl 9.00 så avsett var. Drygt två timmar senare lättade dimman, men vinden kom nu från nordost. Vi fick flytta oss till andra sidan berget till Abtsroda. Det var svaga vindar hela dagen och allteftersom solen värmdes blev väderförhållandena helt idealiska. Hangvinden bar fint och termiken fanns nästan överallt. Första perioden varade 90 min de övriga 75 min. Efter 5 perioder stod inte mindre än 24 deltagare med full tid. För att tidtagarna skulle klara av alla delades de tävlande i tre grupper, som fick tävla efter varann. Första skiljeflygningens maxtid sattes till 8 min. Trots detta noterades 4 tävlande för denna tid. Då klockan närmade sig 19 och prisutdelning och bankett var utsatt till kl 20 höjde man drastiskt till 11 min. Junioren Martin Simon var nära att klara detta. Han fick 10.50 min, men gamle erfarne Helmut Schubert klarade alla 11 minuterna.

forts.

Min första start blev en max. 300 sek, men modellen hamnade i en 20 hög bok med grenlös stam. Ett 15 m långt spö som jag fick låna räckte inte upp. Jag kunde komma upp i ett träd intill. Efter 2 1/2 tim hårt arbete var modellen nere, den var lite skadad, hål i klädsel och något fel på styrmekanismen. Jag hann inte starta i andra perioden. Grön signalraket gick upp för 3:e perioden när Vaillet och jag gned som besatta uppför berget. Min start i 3:e perioden visade på fel i styrningen. Modell gick i störtspiral efter ca 2 min. Jag fick ordning på grejorna igen och fick max i 4:e start. "Magnet-Vråken" flög kilometervis ut över slätten nedanför. Endast genom att vi tog bilen hade vi en chans att hinna tillbaka till 5:e perioden. Jo, då allt gick bra i sista starten. Jag hade monterat på låsningen av styrmekanismen. Efter ca. 3 min låses rodret och modellen flyger sen som en normal FlA-modell, alltså i kurva med vinden. Det var bara det att planet svängde in mot den eländiga skogen igen. 16 sek från max. slog planet i ett träd och försvann i lövmassan. Jag var alldeles för trött att tänka på en ny hämningsprocedur på 2-3 timmar. Dessutom skulle vi ju vara med på banketten. "Magnet-Vråken" fick hänga där den "hang".

På kvällen kom Klaus Nottelmann, inomhusflygare och god vän sen Cardington-V.M. Han tyckte jag skulle söka igen på söndagen, han lovade att hjälpa till. På banketten fick jag som förste och ende svensk motta en vimpel från Tyska Aeroklubben och en stilig plakett från Italienska Aeroklubben.

Nästa dag for vi upp till toppen igen. Klaus mötte Vaillet och mig. Vi fick låna ett spö av en tysk tävlande. Han måste dock ha det åter senast kl 11. Vi tog oss fram i moras och terräng, blötte ner, rev sönder oss och smutsade ner oss. Klaus åtog sig att gå tillbaka med spöet. Än hade vi inte sett mitt plan men väl ett par andra. Vi hörde räddningspatruller vara på väg i skogen. Så såg vi "Magnet-Vråken". högt upp kanske 25 m. - en lika grenlös bok som förut. Där satt den och där lämnade vi den, sen vi märkt ut trädet. Vi måste tillbaka till hotellet, g oss iväg till Schweiz, dit Bengt och Louis Rosengren redan rest. Vaillet och jag skulle besöka dem några dagar.

Vid middagen på måndagen ringde telefonen. En av medlemmarna i samma klubb som Bengt, Maurice Boomer, ville tala med mig. Jo, han hade min modell med sig till Schweiz! Någon av tyskarna hade tagit ner planet. Vi åkte oen hämtade det. Det var helt oskadat! Hur man gått till väg att få ner det vet jag inte. Lite senare i ett brev har jag fått veta att det var tävlingsledaren, Bernhard Schüssler som jag köpt grejorna av, som tagit ner modellen. Tack så mycket!

Redan nästa dag var Bengt och jag ute med våra magnetseglare och flög upp på en alp-äng!

Europa Mästerskap

- | | |
|----------------------------|--------------|
| 1. Peter Schröder, V.-Ty. | 1500+360+342 |
| 2. Karl Lintner, Österrike | 1500+360+311 |
| 3. A. Riedlinger, V.-Ty. | 1500+336 |
| 4. Trevor Faulkner, G.B. | 1459 |
| 5. René Pfister, Schweiz | 1457 |
| 6. K. Almesberger, Österr. | 1427 |

Europa Cup

- | | |
|------------------------------|--------------|
| 1. Helmut Schubert, V.-Ty. | 1500+480+660 |
| 2. Martin Simon, V.-Ty. | 1500+480+650 |
| 3. Fr. Mehr, V.-Ty. | 1500+480+ 54 |
| 4. F. Schobel, sen. Österr. | 1500+469 |
| 5. Erwin Pfister, Schweiz | 1500+469 |
| 43. Bengt Rosengren, Schweiz | 1235 |
| 51. S.-O. Lindén, Sverige | 1021 |

EUROPAMÄSTERSKAP I FRIFLYG.

Lars Lindén

Tyska Aeroklubben med Flygklubben i Zülpich som lokal arrangör var värd för årets E.M. i friflyg.

En svensk 10-mannatrupp med tre deltagare i vardera av klasserna F1A(segel), F1B(gummi) och F1C(kolvmotor) samt en lagledare representerade SMFF och vårt land. Tävlingen hölls 3-9 sept., själva tävlingsdagarna var tre, medan de övriga ägnades åt trimning och modellkontroll.

Invigningen av evenemanget inramades av en flyguppvisning med såväl modell-som fullskalaplan, fallskärmshopp, varmluftsballonger och folkdans!

Första tävlingsdagen var det F1A-klassen. På morgonen var vädret nästan lugnt, så att modellerna drev solfjäderformigt från startplatsen. Lagledaren L-G Olofsson och Bror Eimar servade vid startplatsen, Bror hjälpte flygarna att finna termik. Övriga lagmedlemmar var utplacerade som hämtare. Med hjälp av kommunikationsradio kunde modellerna lätt identifieras och sen plockas upp av hämtarna. De tävlande slapp på så sätt de tröttande hämtningarna. I tredje perioden ökade vinden och blev allt hårdare. Det betydde långa flygningar, men en vänligt sinnad ortsbefolkning hjälpte till att ta hand om bortflugna modellplan och föra dem åter till tävlingsplatsen.

Alla F1A-flygare använder nu s.k. snurrekrok. Denna medger att modellen hålls kvar på linan och kan göra en cirkel i medvind, så att den tävlande på nytt kan dra upp modellen för att känna om termiken är stark nog att bära modellen. Då drar den startande mycket kraftigt i linan, kurvrodret slår ut extra mycket och då kroken utlöses med ca 4 kg dragkraft får modellen en stigande spiral i startögonblicket. Denna s.k. zoom-ing kan dock påverkas redan tidigare, särskilt om vinden är hård och den tävlande inte hinner med. Sådant hände under tävlingen, varvid modeller störtade hårt mot marken. Av svenskarna klarade sig Michael Borell bäst. Han kom i gott sällskap, den berömde Andres Lepo var närmast i prislistan på 15:e plats. Michael har under flera år tillhört eliten, redan som junior var

han med i VM-laget 1969. Gunnar Holm blev 20:e och Bo Jansson, SMFF:s ordförande, som hinner att tävla aktivt också, hamnade på 41:a plats. En enda tävlande nådde maximala 1260 sek, varför "fly-off" aldrig behövde tillgripas. Det var holländaren Cenny Breeman som blev Europamästare. Tjeckerna tog individuellt 2:a, 6:e och 14:e platserna och blev lagmästare.

Under natten drog ett häftigt åskväder med stormbyar fram över Tyskland. På morgonen regnade det fortfarande och vinden var ganska hård. Som tur var blåste det i fältets längdriktning. Denna dag var det många termistorer (termikmätare) på startplatsen. Uppå i vindriktningen fanns en hel skog av spön med myllarremсор, också för att indikera termik. Svenskarna har tydligen rykte om sig att kunna finna termik. Det gjorde att så snart som någon av de våra startade sin Wakefield, följdes den av en hel svärm andra modeller. Man bytte startplats efter varje period, så att man inte hade samma tidtagare hela tävlingen. Lagen flyttade dock i samma ordning hela dagen, närmast Sverige stod Sovjet. Så gott som hela tävlingen igen väntade ryssarna på svenskarnas starter. Då den ryske lagledaren såg att svensken hade bra luft gav han order till sin flygare att skicka upp modellen. Då ryssarna har mycket förnämliga modellplan, med effektivare propellrar än de svenske, klättrade de ryska planen ofta förbi de svenska planen och noterade genomgående bättre tider. Två av ryssarna nådde 7 max-tider och deltog i omflygningen. Båda klarade 4 min. I andra omflygningen uppnådde Alex Andrijukov 4.01 min före Alain Landeau, Frankrike som fick 3.32 min. Björn Söderström uppnådde 1233 sek av 1260 möjliga. Bror Einar kom på 10:e plats med 1207 sek och Lars Lindén på 27:e plats hade 1148 sek. Dessa jämna tider förde in laget på silverplats efter de omöjliga ryssarna. 18 nationer deltog i tävlingen.

Sista tävlingsdagen, då F1C-motorklassen flögs var vädret utmärkt med svag vind. Standarden är nu så hög att man måste klara alla de 7 ordinarie omgångarna med full full tid för att ha en chans att placera sig. Valentin Mosirskij, Sovjet missade 6 sek i en start, därmed föll han till 24:e plats. Svenskarna J.O. Åkesson och Gerald Bohman hade var sin flygning under 180 sek och kom därmed på 25:e resp 32:a plats. Bäst lyckades Hans Lindholm, som med ett par dagars varsel fick rycka in som reserv, då

77-cm eller "Knarren"-klassen

Den här tävlingsklassen kom från USA för några år sedan. Reglerna är enkla. Spännvidd och längd skänt överstiga 77 cm. Högst 10 g gummimotor. Propeller ska vara en fabriksgjord plastgrej - storleken är helt valfri. Hantstart och 120 sek max.

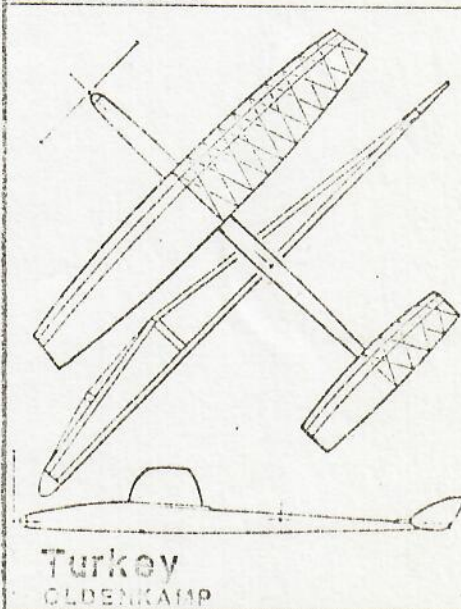
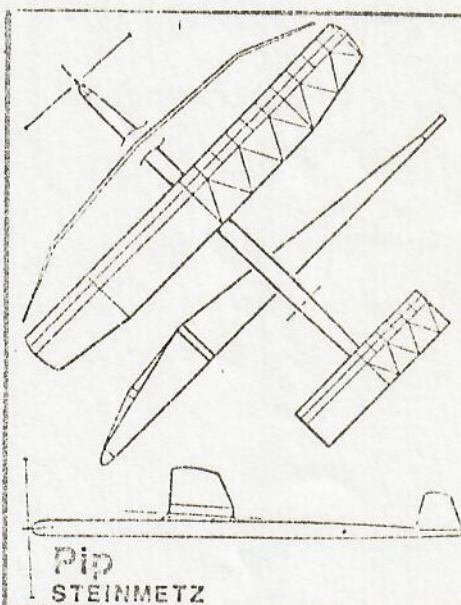
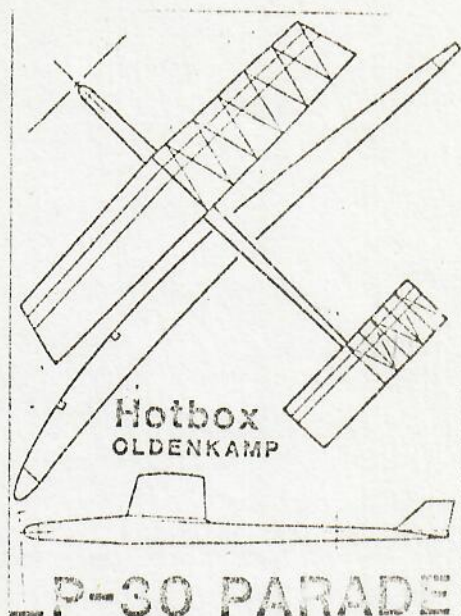
I Sverige har SMFF fått fram en utmärkt nybörjarmodell - "Knarren". Det är en bra modell att börja med, men ganska snart finner flygaren att den inte räcker till för att tävla med.

Vad gör man då? Jo, man tar vara på propellerna - nosblocket också om det är helt, och sen bygger man en egen "konstruktion". Behåll "Knarrens" mått, men bygg kroppen av lister eller av ett balsarör. Gör en vinge med lite tunnare lister, särskilt utåt spetsarna ska de tunnas av. Vingprofilen kan gärna få lite välvd undersida. "Cikadas" profil kan vara förebild. Stabilisatorn ska ha en profil som har rak undersida, ungefär som "Knarrens" vingprofil, men tunnare. Läg gummimotorn på 4 strängar 6 x 1 eller om du har 3 mm gummisnodd försök med 6 str, så får du en längre motor. Den längre motorn passar bäst i lugnt väder, då man klarar sig med det svagare stiget. I blåsväder behöver du ha mera kraft i motorn.

Det finns en amerikansk byggsats från "Peck-Polymer", "One Night 28" som är en bättre tävlingsmodell än "Knarren". Vår egen Olle Blomberg ändrade dock sin "One Night", så att den fick en bärande stabprofil. Han har också lagt spryglarna korsvis för att minska risken för skevhet.

Här intill visas några amerikanska "P-30" modeller - de kallas så däröver. Ritningarna är från VTO-spalten i Model Airplane News.

Har ni hört förresten att de nya bossen i ledningen för Model Airplane News fick lov att ändra sina idéer om att utesluta Friflyg och Linflyg i M.A.N.? Ett par nummer av tidningen kom utan en rad om F/F och U/C. och det blev ett himla liv på "vanligt folk" - alla människor är ju inte dollarmiljonärer ens i USA - alla kan ju inte bygga "Jumbo-Jets", "Quarter Scale", "Elefanatsia" eller vad JÄTTE-MONSTREN heter. Nä, det blev att krypa till korset och låta Dave Linstrum skriva sin VTO-spalt och ha med Control Line News. I senaste numret - oktober, finns t.o.m en ritning till en "Wakefield" som är nästan lika lättbyggd som "Knarren". De du Johannes! / SOL



Oldtimertävlingen 1982

Det blev bara en "Oldtimertävling" i år. Den blev i stället så mycket mer betydelsefull, då Södra Hallands Modellflygsällskap fick igenom att arrangemanget kan kallas "Svenskt Mästerskap". Visserligen inofficiellt, men ändå, för här delades SMFF:s guld, silver och brons-plaketter ut till de tre främsta i varje klass.

15 augusti hölls tävlingen på F 10 vid Ängelholm. Det hade varit blåsigtt och regnigt dagarna innan, men just på söndagen drev ett litet högtryck in från väster och gjorde tävlingen möjlig att genomföra. Vi samlades utanför grindarna till flotttiljen och blev visade till en startplats som var helt omöjlig i rådande vindriktning. Efter mycket diskuterande fick vi en annan startplats, men den var inte särskilt bra. Vi fick hålla till på en tvärbana. Vinden kom tvärs över den och alla flygningar på mer än 45 sek betydde landningar ute i växande gröda. Det blåste friskt och då solen värmd gott uppstod kraftig termik över den regnvåta marken. Många modeller drev i väg redan i första trimstart eller i den första tävlingsstarten och kunde inte återfinnas av ägarna.

Tävlingen samlade 58 modeller, det är fler än tidigare. Tyvärr fanns inte alla på plats eller också avstod de tävlande att starta då modellerna var alldeles nybyggda och inte kunde trimmas i den starka blåsten. Några av modellerna är "riktiga" oldtimers, som t.ex. Sven Rågvals "Uranus" från 40-talet, en S-2:a, som behållit sina former under alla år. -Hur många 40-åringar har det? Jo, Örjan Gahms "Landegren Spec." som Örjan mätte upp på Tullinge SM-48 och sen byggde en kopia av. På S.M. i Eslöv var Örjan med och flög med detta plan. Nu försvann det i samma starka termikblåsa som Sten Perssons "Prim", en nybyggd kopia av bröderna Starks "Rikstävlingsmodell".

I huvudklassen var 16 Wakefieldmodeller anmälda. Några helt nya modeller fanns med t.ex. en kopia av Åke Roggentins modell från 1938, som Örjan mätt upp av kvarvarande delar och nu ritat upp samt även byggt en modell av. Nisse Gustavsson hade byggt en "SF-42", Sven Forsbergs krax-modell från 1942. Sten Persson hade byggt en Frank Zaic-modell - "New Yorker IV". Ingen av dessa kom dock till start, då de var helt otrimmade. De står över till nästa år. Annars var det idel bekanta modeller. Givetvis var Einar Håkansson med sin "Ellilä" favorit. Han infriade också förväntningarna, den ende som hotade segern var hans egen "Korda-39"! Ja, det skulle ju ha varit referenten själv då. I andra starten tappade jag dock helt bort min gamla "Korda-37", som mycket riktigt fusade, men ändå var omöjlig att återfinna i sädesfälten, trots långvarigt sökande. Lennart Flodström hade ingen Wakefield flygbar på torsdagen men på lördagseftermiddagen stod en "Korda-37" klar att ta luftrummet i besittning. Nu var trimning inte lätt i blåsten. Lennart klarade minutenflygningar i de 3 starterna. Även Nisse Gustavsson flög sin "Korda-37" länge och långt. Efter dryga timmans sökande fann han den, men knäckte vingen på väg tillbaka. Örjan flög som sagt bort i första start. Bertil Dahlqvists "Joseph" fick något konstigt för sig högt uppe och dök med nosen före, så att propellern hamnade i jämnhöjd med vingens framkant.

Detta år delades B2-C2-klasserna upp, det var bra. De större modellerna har definitivt en bättre förmåga. Under eftermiddagen mojnade vinden. Lennart Hansson och Anders Håkansson har F 10 inom rimligt avstånd och tog chansen, då de såg väderförbättringen. Det rädde ju inte någon periodindelning, så det gick bra att flyga alla tre starterna efter lunch. Jag försökte själv hinna med klass D och S1 efter maten. Nu kom de två och fick fina tider noterade. Lennart hade genomgående två-minutersflygningar och vann. Anders började med starter på minuten men klämde sen i med max - och flög bort! Sten Persson satte ju iväg sin "Prim" direkt på morgonen och hade en max i protokollet. Jag tror "Floda" avsiktligt höll sig under minuten för att få behålla sin "Laban".

I B2 blev det till slut 6 tävlande. Äntligen uppenbarade sig Per Nilsson i egen person och deltog utan proxy-hjälp med sin "Fröjds". Det fanns en "Fröjdare" till i tävlingen, den tillhörde dagens mest aktiva oldtimer - Bertil Dahlqvist. Bertil flög också sin diamondvariant av "Tip Top" - Under sökandet efter min "Korda" kunde hustru Vaillet återfinna Bertils "Tip Top", så att denne kunde göra ännu en fin start - och på nytt flyg bort modellen! Genom det vann han ju! Gunnar Wivardsson hade med sig många modeller och dottern Sofia. Det behöver inte vara gamla gubbar som flyger "Oldtimer", det visade Sofia och ställde upp med den amerikanska modellen "Cloud Chaser". Pappa Gunnar flög en modell med namnet "Baby". Även i denna klass var Lennart Flodström med, nu med sin gamla "Tip Top".

En nyhet fann i klass A2, det var Gunnar Wivardssons "Volo Duplex". Bara Gunnar kan trimma den i bra väder, så blir den en farlig konkurrent till Curry Melins "Trim II". Av den senare modellen fanns tre stycken, Bertil Dahlqvists vinnarmodell, S.-O. Lindéns, som nu blev 2:a och K.-A. Petterssons som kom på 4:e plats. Dessutom fanns två "FIB", den modellen kan ju alltid anses "Aktuell" för den som vill börja med oldtimerflyg. (Hm!)

S.M.-resultat

Klass A	1. Inge Sundstedt, Borlänge MSK	1343 sek
	2. Anders Persson, AKM Malmö	1287
	3. Lars Larsson, AKM Göteborg	1133
	4. Tommy Rehnström, FK Gammen, Norrköping	1095
	5. Thomas Alm, Eskilstuna FK	1093
	6. Kjell Magnusson, Uppsala FK	1085

Klass B	1. B.-O. Törnkvist, Norbergs FK	1140 sek
	2. Jan Zetterdahl, Solna MSK	1094
	3. Johan Åkerman, Uppsala FK	1093
	4. Knut Andersson, AKM Malmö	1074
	5. Per Green (jun.), Härnösands MSK	1044
	6. Leif Ericsson, ---	883
	17. Thomas Dahlström, MFK Nimbus, Kumla	689

Klass C	1. Hans Lindholm, Västerås FK	1440 sek
	2. Eddy Astfeldt, Eskilstuna FK	1383
	3. L.-G. Lindblad, ---	892
	4. Nilserik Hollander, Karlstads MFK	878
	5. Gerald Bohman, Solna MSK	869
	6. Peter Bergljung, FK Gammen Norrköping	866

Juniorer

Klass A	1. Jan Franzén, Uppsala FK	1313 sek
	2. Per Findahl, Norbergs FK	1103
	3. Jan Pettersson, MFK Linköping	1077

Lag Fl-klasser (3 modeller)

	1. Uppsala FK lag 1	2686 sek
	2. Solna MSK lag 2	2629
	3. Borlänge MSK	2606

Klass A1	1. Lars Larsson, AKM Göteborg	580 sek
	2. Peter Wanngård, Solna MSK	567
	3. Alve Hansson, Limhamns MFK	539
	4. Urban Lindström, MFK Nimbus, Kumla	526
	5. Gösta Nilsson, Östersunds MFK	525
	6. Gunnar Holm, Solna MSK	521
	13. Olle Blomberg, MFK Nimbus, Kumla	460

Klass B1	1. Bror Eimar, Solna MSK	600 sek
	2. Thomas Ekendahl, Eskilstuna FK	553
	3. Bo Jansson, MFK Linköping	552
	4. Peter Wanngård, Solna MSK	315
	5. Gunnar Wivardsson, Gråbo MFK	300
	6. Sture Johansson, Solna MSK	223

Klass C1	1. Lars Karlsson, FK Gammen, Norrköping	598 sek
	2. Gerald Bohman, Solna MSK	589
	3. Eddy Astfeldt, Eskilstuna FK	580
	4. Yngvar Wallengren, MFK Fladderhusen, Lund	480
	5. Stefan Olander, FK Gammen, Norrköping	316
	6. Lemmarth Larsson, Solna MSK	190

Klass G	1. Bertil Dahlqvist, S. Hallands MFS	600 sek
	2. Bror Eimar, Solna MSK	486
	3. Björn Söderström, Solna MSK	473
	4. Göran Åberg, FK Gammen, Norrköping	352
	(endast 4 deltagare)	

laget drabbats av sjukdom. Hans var med i alla omflygningarna och klarade såväl 240,300 som 360 sek, men fick något sämre utgångshöjd i sin 4:e "fly-off" och kom på 8:e plats totalt. Tjecken V. Patek, som varit med länge fick äntligen ett internationellt mästerskap. I motsats till flertalet andra toppflygare hade han inte automatik med "bunt" vid övergången från motorstig till glidflyg. Däremot hade han som många andra tagit efter ryssarna sätt att klä mittvingarna med tunn aluminium. Förr världsmästaren Mario Rocca, Italien kom närmast. Det engelska laget gjorde en strålande insats och vann med maximala 3780 sek, då alla tre flygarna nådde "fly-off".

Även i denna klass har ryssarna tagit hand om utvecklingen. Deras nya motorer är effektivare än flertalet andra. Vingarna kläds som nämnts med aluminium, mer för att kunna använda lätt balsa som lamineras med plåten än för den släta ytan. Dansken Thomas Køster har utvecklat en ny timer helt elektronisk. Med denna kan F1C-flygarna göra helt perfekta inställningar för vinkeländringar och motortider. Varje timer kostar dock 190 \$. Till denna måste också en kontrollbox användas, den kostar 230 \$. C-flyget blir allt mer extremt. Køster använde denna timer och en modell med laminarprofil som måste flappas uppåt under motorflykten. I glidet ställdes vingen i normalläge igen av timern. Vid trimning före sista "fly-off"-omgången kvaddade Thomas sin modell och måste ta till en reserv av enklare typ. Han blev 10:e man.

Forts. "Olatimer S.M."

Det blev två segelmodellklasser i år. Det är också rättvist. En liten S-etta har inte någon chans mot en stor 250 cm S3:a. Blir det riktigt många S2-S3-modeller får vi väl dela den också. Nu blev det fyra modeller i varje klass, även om fler var anmälda. Nya modeller var här i S-1, URA-1, en finsk modell av "Vargen-typ" som C.J. Eiroff flög med. Jag själv hade äntligen fått fart på min "Scrappy", Löwen-Åbergs omskrivna modell. Här skulle också K.-A. Pettersson startat med "Tony", en konstruktion av Anders Håkansson. Uno Johansson hade med sig "Reynold" ritad efter 3-plansskissen i Hobbyboken 1944.

I S2-S3 var C.J. Eiroffs "Tico-Tico" en ny bekantskap liksom Sven Rågvals gamla "Uranus". Det blev Kurt Sandberg-modeller som vann. Lasse Larsson som också flög lite försiktigt med sin stora "Balder" i S2-S3, satsade lite mer i S1 och tog mästerskapet med Kurts konstruktion "SM-Ettan". I S2-S3 vann Kurt själv med sin egen modell, en kopia av "31-Vinnaren" från 1949. Det blev dock till priset av en bortflugan modell. Kurt har en annan av sina S2:or i trunken, en modell som vi gärna vill veta mer om, så att den kan införlivas i "Ritningsbanken"! Sten Persson gned som en hare för att hinna med 3 starter med sin "Sunnanvind", sen han uppgivit sökandet efter "Prim" och F-modellen.

Det flögs också med diesel/glödstiftsmotorer. Här finns dock plats för protester om någon vill ha besväret. Nej, det ska ske innan tävlingen är slut. Före prisutdelningen. Nu tyckte tävlingsledningen att det var bättre att de modeller som fanns på plats fick flyga än att vi benhårt skulle gå efter de regler som egentligen gäller. Hur det nu än var med ålder och motorer, så fick vi se några gamla modeller i luften. Björn Ehn har tidigare visat upp sina två plan, "JHH 100" och "Flyg-44", vi har också sett C.J. Eiroffs "Lolita" -men inte den han nu flög med, "Hail-Shot". De gamle av oss har sett Rune Lundbladhs - Ja han, hette Andersson då och tävlade för Cumulus i Eskede - F-modell som han vann S.M. med 1950. Han vann i år också till priset av en förlorad modell. Sten Persson hann bara sända iväg sin "Landegren" i en trimstart och så var den borta! -Men den har kommit tillbaka, något som gläder oss alla.

Som vanligt ingick "Handluns" i tävlingen. Nu blev den uppgörelsen alltför enkel. Anders Gustavsson, med förflutet svenskt juniormästerskap, kastade sönder sina modeller före tävlingen så att Lasse Larsson blev ensam kvar. Med några halvminutsflygningar fick han dagens pris.

Efter prisutdelning och hurrarop, beslöts att intresserade skulle fara till en restaurang i Ängelholm, så att vi fick tillfälle att tala vid hur fortlevnaden av "Olatimer-Sällskapet".

Resultat från OLDTIMER-SM 15/8 1982. Barkåkra, Ängelholm.
Arrangör: Södra Hallands Modellflygsällskap.

Klass	Deltagare	Modell	1.fl.	2.fl.	3.fl.	S:a	Plac.
A2	Bertil Dahlqvist	Trim II	61	46	77	184	1.
	Sven-Olov Lindén	Trim II	43	43	74	160	2.
	Uno Johansson	FIB	42	27	22	91	3.
	Karl-Axel Pettersson	Trim II	32	25	26	83	4.
	Karl-Axel Pettersson	FIB	16	32	33	81	5.
	Gunnar Wivardsson	Volo Duplex	17	22	6	45	6.
B2	Bertil Dahlqvist	Mod. Tip Top	138	180	-	318	1.
	Per Nilsson	Fröjds	146	52	42	240	2.
	Gunnar Wivardsson	Baby	53	36	62	151	3.
	Lennart Flodström	Tip Top	123	23	-	146	4.
	Bertil Dahlqvist	Fröjds	32	41	-	73	5.
	Sofia Wivardsson	Cloud Chaser	7	7	45	59	6.
C2	Lennart Hansson	"1½"	126	146	100	372	1.
	Anders Håkansson	Laban	62	69	180	311	2.
	Sten Persson	Prim	180	-	-	180	3.
	Lennart Flodström	Laban	48	46	52	146	4.
D	Einar Håkansson	Ellilä-39	124	132	122	378	1.
	Einar Håkansson	Korda-39	175	89	102	366	2.
	Sven-Olov Lindén	Korda	55	175	-	230	3.
	Lennart Flodström	Korda-38	63	64	61	188	4.
	Nils-Olof Gustavsson	Korda 37	180	-	-	180	5.
	Örjan Gahm	Landegren	180	-	-	180	5.
	Bertil Dahlqvist	Joseph	91	-	-	91	7.
S1	Lars Larsson	SM-Ettan	134	33	70	237	1.
	Sten Persson	Sunnanvind	17	68	113	198	2.
	Sven-Olov Lindén	Scrappy	76	66	-	142	3.
	Carl-Johan Eiroff	URA-1	33	35	56	124	4.
32-S3	Kurt Sandberg	SM-Ettan	70	44	180	294	1.
	Lars Larsson	Balder	55	25	99	179	2.
	Carl-Johan Eiroff	Tico-Tico	30	40	27	97	3.
	Sven Rågwall	Uranus	30	38	27	95	4.
F	Rune Lundblad	Comet-Diesel	122	180	-	302	1.
	Björn Ehn	JHH-100	39	71	180	290	2.
	Carl-Johan Eiroff	Hail-Shot	107	112	-	219	3.
	Björn Ehn	Flyg-44	72	115	31	218	4.
HKG	Lars Larsson		32,1	31,0	29,0	92,1	1.

Klass HKG	1. Johan Åkerman, Uppsala FK	272 sek
	2. B.-Å. Fällgren, Oxelösunds MFK	234
	3. Gunnar Holm, Solna MSK	201
	4. Göran Fällgren, Oxelösunds MFK	172
	5. P.-E. Pettersson, Uppsala FK	152
	6. Gösta Nilsson, Östersunds MFK	135

Lag 1-klasser (3 modeller)

1. Solna MSK lag 1	1677 sek
2. Solna MSK lag 2	1640
3. MFK Linköping	1483

Juniorer.

Klass A1	1. Roland Törnkvist, Norbergs FK	600 sek
	2. Anders Berglund, Waxholms MFK	566
	3. Kerstin Holm, Solna MSK	550
	12. Lars Gerdin, MFK Nimbus, Kumla	425
	17. Anders Lindström, ---	412
	24. Christian Edlund, ---	369
	27. Lars Tolkstam, ---	332

Klass HKG	1. Anders Lindström, MFK Nimbus, Kumla	161 sek
	2. Jan Franzén, Uppsala FK	158
	3. Magnus Fällgren, Oxelösunds MFK	105
	4. Gustav Enebog, MFK Nimbus, Kumla	60
	5. Johannes Enebog, ---	51

forts. S.M.

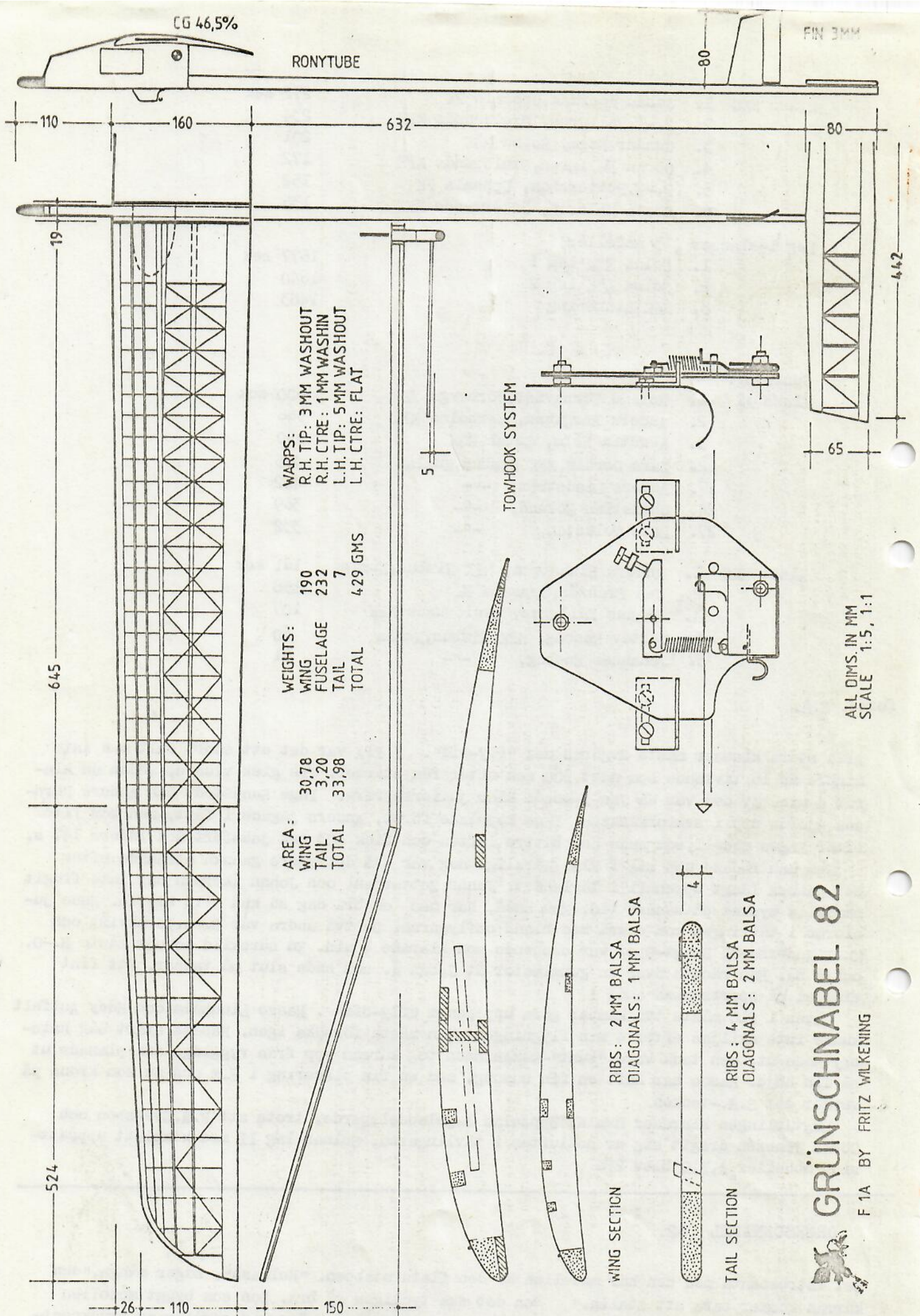
Alla stora klasser måste avgöras med "fly-off". I FlA var det ett stort fält med inte mindre än 15 tävlande som nått 900 sek efter fem starter. Tre gick vidare, sedan de klarat 4 min. Av dem var då Jan Franzén klar juniorsegrare. Inge Sundstedt och Anders Persson gjorde upp i seniorklassen. Inge kopplade först, Anders jagade i fatt, men kom lite efter Inges modell, som hade den bättre luften och fick 203 sek jämfört med Anders 147 s.

Fem man radade upp sig i FlB. Märkligt nog var två deltagare ganska otränade efter ett ganska långt uppehåll i tävlandet. Janne Zetterdahl och Johan Åkerman har inte flugit särskilt mycket på senare tid. Men ändå, har man en bra dag så kan allt klaffa. Ende junioren i tävlingen kom också med bland omflygarna. De två andra var B.-O. Törnkvist och Knut Andersson. Bengt-Olof var dencende som klarade 4 min. En särskild honnör måste B.-O. också ha. Han räckte över en gummimotor åt Johan Å. som hade slut på tampar. Ett fint exempel på sportsmanna anda !

Även i FlC måste två kämpar göra upp genom "fly-off". Hasse Lindholm och Eddy Astfelt kunde inte skiljas efter 4 min flygningen utan måste försöka igen. Hasses start såg halsbrytande ut, men tack vare "bunt"-mekanismen tog kärran upp från ryggläge och planade ut på fin höjd. Hasse har haft en fin säsong, med en fin placering i E.M och nu som krona på verket ett S.M.-tecken.

Lagtävlingen klarades hem av Uppsalas segelmodellgarde, trots att P.A. Svensson och Gösta Franzén dragit sig ur hetluften i tävlingarna. Solnas lag II med komplett uppsättning modeller A,B,C blev 2:a

Det intressanta med den här modellen är den flata stabben. "Helkass", säger många, "den kärran kommer bara att stalla." Men det ska tydligen gå bra. Den som byggt modellen påstår att stabbe med neuttal profil har mindre motstånd, påverkar rörelsen av tryckcentrum mindre och är effektivare, varför stabbytan kan minskas och därmed kan vingytan ökas varigenom modellen får totalt ökad lyftkraft och bättre glid ! (Jasså ? - reds. anm.)



GRÜNSCHNABEL 82

F 1A BY FRITZ WILKENING

