



MODELLFLYGNYTT



ORGAN FÖR
SVERIGES
MODELLFLYGFÖRBUND



Äntligen

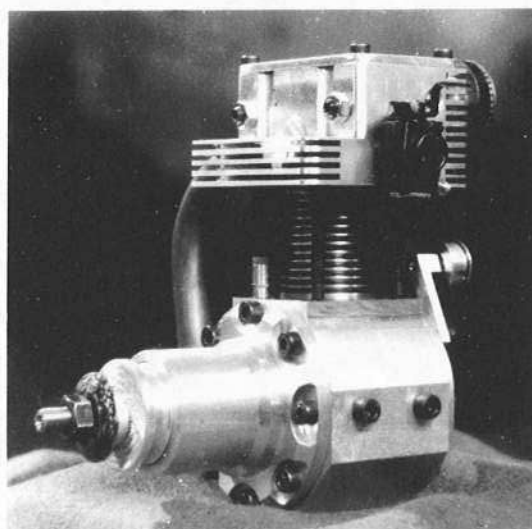
Vad många väntat och hoppats på —

4-TAKTSMOTOR

nu här med alla dess fördelar

- Ren metanoldrift, alltså **ingen** oljeinblandning
- Absolut ren motor som resultat
- Problemfri ljuddämpning. Kan alltså varieras som byggaren önskar.
- Enastående sugmöjlighet av bränsle, således inga problem var tanken placeras, och trycktank behövs ej.
- Motorn kan inverteras
- Tyst och vibrationsfri gång

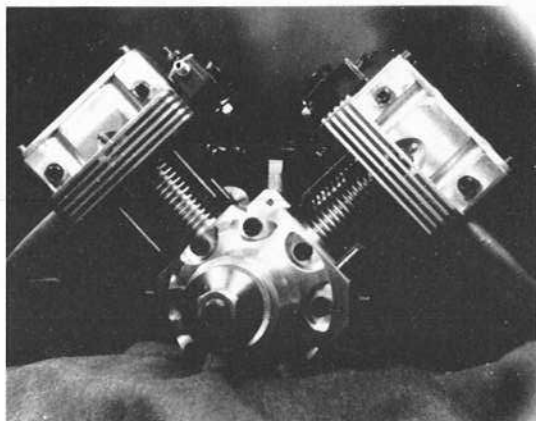
Motorn kännetecknas av kunnande och yrkesskicklighet



Tekniska data

10 cc. 4-takt. 2 Hk. Överliggande kammar (remdrivna). 22 mmØ x 26 mm slaglängd. Varvtal 2000 — 16000. Vikt 550 g.

I hela motorn genomgående nål — kullager.
Pris 850: — inkl. moms.



2-cyl. 4-takt. 20 cc. 4 Hk. V-ställd. 1100 g.

Pris 1.600: — inkl. moms.

R.K.-PRODUKTER

PL. 6072, 430 81 BILLDAL. TEL. 031/91 04 21 — 91 01 11

MODELLFLYGNYTT

MFN är ett organ för Sveriges Modellflygförbund och utsändes till prenumeranter och förbundets samtliga medlemmar. Tidningen utkommer med sex nummer per år, februari, april, juni och september, oktober och december.

REDAKTÖR

Lars-G Olofsson
Box 8044
421 08 V.Frölunda. Tel. 031/493055

FACKREDAKTÖR linflyg:

Anders Ahlström
Järingegränd 19
163 63 Spånga. Tel. 08/761 1582

FACKREDAKTÖR raketflyg:

Peter Meurling
Roslagsgatan 57:2
113 54 Stockholm. Tel. 08/300197

FACKREDAKTÖR radioflyg:

Tommy Axelson
Krokvägen 18
88 100 Sollefteå. Tel. 0620/15492

FACKREDAKTÖR friflyg:

Lars-G Olofsson
Box 8044
421 08 V.Frölunda. Tel. 031/493055

FACKREDAKTÖR utbildning:

Carl-Göran Sundstedt
Vindhemsgatan 32.
752 27 Uppsala. Tel. 018/108157

ANNONSER

Förbundsexpeditionen, Sandbergsg. 4
Box 10022, 600 10 Norrköping 10,
Tel. 011/ 1321 10 mellan kl. 09.00 –
13.00.

DISTRIBUTION

Förbundsexpeditionen, Sandbergsg. 4
Box 10022, 600 10 Norrköping 10

PRENUMERATION

Pris 30 kr per år. Per postgiro
51 81 65 - 6, 600 10 Norrköping 10.

LÖSNUMMER

Säljes i mån av tillgång för 5:- per st.
Direktanslutning till SMFF 30:- per år.

Material sändes till fackredaktörerna
eller till förbundsexpeditionen

EFTERTRYCK FÖRBUDES

Hur går det med Modellflygnytt?

Ingen har väl undgått den tidningsdebatt som det senaste året förekommit i vårt land. Frågan har gällt både dagspress, veckopress och organisationstidningar. Det som satt igång debatten är de allt större kostnaderna som utgivningen av tidningar medfört. Prishöjningar har skett, men trots detta går många tidningar med förlust. Vår tidning utgör inget undantag utan samma problem drabbar även oss. Tryckning och distributionskostnader ökar kraftigt, men vi har en låg kostnadsökning på medarbetarsidan. Modellflygnytt är inte ekonomiskt självbärande genom de medlemsavgifter vi betalar till SMFF. Vi använder även pengar ur vårt administrativa statsbidrag till utgivning. Målsättningen är dock att hålla kostnaderna så låga som möjligt. MFN är dock en viktig del i vår verksamhet och det är därför naturligt att använda bidragspengar till utgivningen. Nackdelen med vår strävan att hålla kostnaderna nere är att det krävs mycket frivilligt arbete för att få fram MFN. Utgivningstiderna blir oregelbundna och vi måste lita på medarbetare som jobbar idealistiskt för att överhuvudtaget klara det hela. Det finns naturligtvis en koppling mellan ekonomi och innehåll även i vår tidning. Några medarbetare har framfört synpunkten att högre medarbetararvoden skulle ge flera medarbetare. Deras recept är högre medlemsavgifter för att täcka en höjning. Det är naturligtvis en lösning, men jag är inte så säker på att innehållet i tidningen ändrar karaktär till allas fördel genom en sådan åtgärd. Vår tidning skall ju om möjligt spegla hela vårt verksamhetsfält. Att göra noggranna bedömningar av varje verksamhetsområdes del av innehållet är inte möjligt. Vi får ta in det material som finns, vilket medför att det ofta blir "slagsida" åt något håll. Det som behövs är flera

medarbetare från våra underrepresenterade verksamhetsområden. Reportage om klubbverksamhet, nybörjarutbildning samt all möjlig byggtipsinformation är några av de områden vi skulle vilja ha mycket mera skrivet om. Många anser att fackredaktörerna skulle kunna göra mera åt innehållet. Fackredaktörernas uppgift är att genom medarbetare bevakna sina intresseområden. Det är ju orimligt begära att de ska kunna skriva om allt intressant inom sina fack själva. En del av tidningen har på sistone svällt ut mycket. Det är den så kallade "Tyckare"-avdelningen. I en medlemstidning som vår är det naturligtvis glädjande att medlemmarna skriver vad de tycker om vad som händer inom vårt förbund. Men nu har en del inlägg kommit att handla om saker som är personliga motsättningar mellan vissa medlemmar. Det användes också i vissa fall ett språkbruk som inte är vare sig nödvändigt eller godtagbart. Glädjande nog har reaktionen inte uteblivit från medlemmar som uttryckt sin oro över utvecklingen. Från utgivarsidan kommer nu kontakt att tas med "Tyckare" som använder tidningen till kanal för verksamhet som inte kan anses förenlig med våra gemensamma intressen. Det är dock inte fråga om censur, utan en diskussion om eventuellt andra kontaktvägar än "Tyckare"-avdelningen i MFN.

Vår tidningsutgivning är som alla andra liknande förenad med många problem vilket framgått av ovanstående. Vi kan inte heller ändra på allting till det bättre omedelbart. Genom envist arbete och en klar målsättning utvecklas dock även denna del av vårt förbundsarbete. Om vi hjälps åt kommer MFN att bli allt bättre, till glädje för oss alla.

Gunnar Tralen

Omslag 1:

Else-Marie Franzén som tidtagare vid friflyg-
SM 1976.
Foto: Lars-G Olofsson

Omslag 2:

Tricia Webster med Jeyex.
Foto: Lars-G Olofsson

LINKFLYG

LINKONTROLLERAT

Så är det så dags att sammanfatta sommarens lin-flyghändelser både här i Sverige och utrikes. Är du ej tillfredställd av nedanstående referat så finns det en utmärkt linkontrollpublikation som har utförligare och längre reportage och resultatlistor. Tyvärr är det inte så mycket bilder med i detta nummer men i kommande nummer kan det dyka upp foton från bla lin-VM.

Limfjordstävlingen, Aalborg, Danmark som även i år hölls vid pingsthelgen och som även i år begåvats med svenskt deltagande, denna gång inte bara västkustbor utan också folk från de nordligare delarna av vårt avlånga land. Redan på fredag kväll började modellflygare hopas i Vänersborg för att tidigt på lördag morgon ta sig till Göteborg och den väntande färjan vilken i vanlig ordning embarkerades. Sorgligt nog kom vi bara utanför Vinga innan det blev fel i maskin och tvingades återvända till Göteborg. Felet avhjälpes dock och vi kom fram, tre timmar försenade. Tävlingsledningen visste om att färjan var försenad och hade skjutit fram tävlingen. Combat blev det ingen på lördag då ett envetet regn gjorde att serparna inte höll. Sammanfattningsvis kan man säga att det vart mest ingenting den här dagen utom på kvällen då det bjöds på smörrebröd, öl och snaps i klubbstugan. Ett lotteri hanns också med där svenskarna vann diverse krafs; klockor, blomvasar och annat.

Söndagen började tidigare än lördagen vad flygningen anbelangade. Nu blev det combat och dessutom bra sådan. Till semifinal kom två svenska och två danska: Toni Schmidinger, Dan Johnsson, Jörn Rasmussen och Lars Henriksen. Efter det att Toni vunnit över Jörn och Dan förlorat mot Lars blev det en final som nämde herr Henriksen vann. Tyvärr använder man inte ringside-domare i Danmark vilket märktes på segrarens agerande inne i cirkeln.

I speed finns det flera bra danskar med Ole Poulsen och Leif Eskildsen i topp. Som ende svenske fortåkare deltog undertecknad men lyckades inte få någon tid då pipan envisades med att inte vilja "gå in".

Stunten var förvisso något roligare än den brukar vara här i Sverige främst därför att det var fler deltagare. Ove Andersson toppade här av de våra med en andraplacering.

I team deltog hela fyra svenska lag. Skötte sig bäst gjorde Larsson/Rylin som i finalen kom tvåa efter segrande danska laget Geschwendtner/Petersen. Trea blev Böhl/Bengtsar, Sverige. Efter tävlingen blev det kaffe med prisutdelning. Sedan åkte vi hem!!

TEAM SWEDEN COMBAT TOUR 1976

Ja, så kallades den resa som de svenska combatkillarna gjort i sommar. Den inleddes med ett tvådagars träningsläger i den västmanländska skogen under midsommarhelgen. Lägrets höjdpunkt var midsommaraftonens logdans! Måndag efter midsommar samlades alla, dvs Erik Huss, Lars Karlsson, Toni Schmidinger, Johan Norelius, Björn Regström och undertecknad, i Göteborg för att på dagen därpå, efter en uppfriskande båttur, dyka upp i Amsterdam. Dock ej i glädjekvarteren. Efter en halv vecka i denna staden med bla besök på Nationalmuseum for vi till Rotterdam där det den 3-4 juli var:

VM

Inofficiella Världsmästerskapen i Combat.

106 anmälda deltagare från ca 12 länder, där de mest långväga kom från USA, sju stycken för att vara exakt. Tävlingen flögs på sportanläggningen Alexandria 66 och intill tävlingsplatsen fanns det en bar där man kunde köpa mat, öl och andra förfriskningar. Duschar fanns det också. Torkan hade gjort att förekomsten av grönt gräs var nästan obefintlig vilket gjorde att man landade hårt om man landade. Lars stod över den här tävlingen, medan Björn och Johan åkte ut i första omgången och även i förlorarmogången. Det "officiella" svenska landslaget gick vidare till söndagens flygningar. I nästa omgång mötte Toni sin "baneman" medan Erik och undertecknad vann. Erik över en amerikan och jag över en tysk kvinna (tävlingsens enda) som flög combat hellre än bra. I nästa omgång åkte vi två svenskar ut och kvar som ende nordman var Jörn Rasmussen från Danmark som kom ändå upp till kvartsfinalen innan han åkte ut pga en domartabbe. Annars hade han säkert kommit längre. Han flög med Oliver Tiger och Andurils vilket, tack vare tillförlitlighet och skicklig flygning, stod sig gott emot mera snabba glödare i cellplastmodeller. Det var fö väldigt många som hade gått över till denna stil i år men tyvärr behärskade flertalet innan sina motorer och när de väl kom upp i luften rök hela serpen i ett klipp om ens det. Nåväl, Erik slutade som bäste svensk på 19:e och jag själv på 26:e. Toni kom som nr 41, de andra ännu längre ner i listan. I finalen möttes John Barry och Richard Wilkens båda England och båda cellplastglödflygare, en final som den försträmnade vann. Trea blev Jacco de Ridder, Holland med cellplastmodeller drivna av Rossi Diesel. Jacco vann därmed Rossi Trophy. Priserna var fina med en 10 cc:s motor som första och en kassetbandspelare som andra pris. Övriga priser var motorer och enlitsers spritflaskor och modellpyrlar och mycket annat.

På söndag kväll var det dags att ta sig till camping "de Berekuij" i Utrecht för att invänta invigningen av:



I väntan på start:
Philip Ledger, Nicco van Rijp, Martin Kissel och
Vernon Hunt.
Foto: Lars Karlsson



Vernon Hunt och Hilmer i mekarlagen.
Foto: Lars Karlsson



Detta är årets inmodellflyp:
Cellplastvinge som är pappersklädd.
Foto: Lars Karlsson



Juha och Esa Niskanen skyddar sig själva och
modellerna mot solen medelst paraply.
Foto: Lars Karlsson



John Barry - England, vann första priset och
denna pokal.
Foto: Lars-G Olofsson



Jacco de Ridder - Holland, blev bäste Rossi-
flygare och vann Rossi Trophy.
Foto: Lars Karlsson

VM

1976 års Världsmästerskap för Linkontrollerade
Modellflygplan.

Tävlingen hölls i år på en av Europas finaste anläggningar för linflyg, med tre cirklar (en för varje klass), stort klubbhus med bar, lekplats för barnen och två stora, tillfälligt uppsatta, cirkusliknande tält. Redan innan tävlingen hade vi bekantat oss med många av de tävlande då de utnyttjade samma camping som oss, det var australiensare, sydafrikaner, portugiser, fransoser, italienare, finnar, engelsmän och många andra. Kort sagt: hela campingen bestod av modellflygare iallafall dagarna innan VM började. Sveriges VM-lag bestod av följande: Ulf Larsson/Göran Rylin, Mats Böhlin/Gösta Bengtsar och Sven Pontan/Björn Winkler Team-Racing. Ove Kjellberg Speed och Ove Andersson samt Erik Huss i Stunt. Ur min

synpunkt var team den intressantaste och mest händelserika klassen. Första dagen var det inte många lag som fick en tid noterad därför att domarna delade varningar till höger och vänster vilket gjorde att långt över hälften av lagen blev diskade. Andra dagen var det inte riktigt lika många diskningar och till semifinal gick bl.a. alla ryska lagen, ett danskt och ett svenskt tillsammans med andra västeuropeiska lag och ett amerikanskt. I en av flygningarna satte danskarna Geschwendtner/Petersen nytt världsrekord med 3,56 vilket innebar final. Till final gick också ett ryskt lag samt våra egna Larsson/Rylin. Alltså precis samma nationalitetsammansättning som vid EM förra året. Det såg ut att bli spännande men redan vid första omtankningen knäckte danskarna innervingen på sin kärra och var tvungna att bryta. Vann gjorde då det ryska laget Barkov/Surajev över de våra med några sekunder. I de efterföljande tank och cylindervolymsmätningarna kom man fram till att de svenska hade en för stor motor (2.504 cc) Protest inlämnades mot bristfälliga mätmetoder men ack, det blev diskvalifikation ur tävlingen. Därmed blev Pontan-Winkler bästa svenska lag på 8:e plats och Team BB på 24:e. Stunt vanns av amerikanen MacDonald tätt följd av två andra jänkare plus fransmannen Bilon och tjecken Gabbris. Speed vanns av Emil Rumpel BRD på 252 km/h före ett par amerikanare och italienare. Vår egen Ove Kjellberg hamnade på 25 plats med 220,9 km/h.

I stuntsen verkade Ove ha en formsvacka och kom först på 21:e plats. Allas vår mångsysslare Erik Huss blev nr 40.

Tills nästa VM får vi hoppas att teamflygarna behåller sin höga klass medan stunt och speedflygare skulle behöva få mer råg i ryggen. Efter denna i mitt tycke ganska ointressanta tävling stannade vi ett par dagar till i Holland innan vi via ett danskt rederi och en gammal Finlandsbåt tog oss över till England där nya eskapader väntade.



USA:s VM-lag: Lägg särskilt märke till nr 5 o 6 från vänster, Jim och Sue Plaunt, äkta makar som flög team.
Foto: Lars Karlsson

Internationell Combat -76, Belper Sports Centre

Efter en lycklig färd över kanalen såg vi solen gå upp över det engelska fastlandet denna tidiga onsdagsmorgon. Allt var sig likt sedan förra året trots att vi inte varit här i Skeerness förut. De som någon gång besökt England förstår nog vad jag menar, dvs att många orter och samhällen ser precis likadana ut. Upp till London kom vi och hamnade i en kaotisk trafik som kan knäcka även den mest starke nordbo. Michaels Models i de norra delarna var vårt mål och dit kom vi också fast efter mycket letande. Det slutade med att huvuddelen av våra pund hamnade i försäljarens fickor men vi var inte ledsna för det ty modellprylarna var avsevärt billigare här än i Sverige.

Efter ett par dagar i Skottland och norra England med många episoder anlände vi till Coxbench där Vernon Hunt bor och inkvartering följde. I år skulle deras tävling gå i Belper, på en idrottsplats där. Under fredagskvällen började de tävlande anlända och sätta upp sina tält. Det hade sina sidor då det var torka och marken stenhård. Olyckligtvis var det inte så många utländska deltagare; två holländare, en italienare, en hög irländare samt vi sex svenskar. Detta var en misräkning då tävlingsledningen räknat med fler. Nu slutade antalet tävlande på 49 stycken och det är ju inte så mycket.

Tävlingen var som vanligt väldigt fint organiserad och allting flöt fint. I första omgången skötte sig svenskarna bra och alla vann utom Erik. Det gick inte bättre för honom i förlorarovmgången utan han fick se resten av tävlingen från åskådarplats. Erik hade haft otur att dra på sig en öroninflammation veckan innan och gick därför på penicillin. Det såg därför ljus ut för oss efter första dagen men redan tidigt på söndagsmorgonen började nordmännen åka ut på löpande band och när klockan var elva fanns inte en svensk kvar i leken. Sorgligt men sant. I finalen lite senare på dagen möttes Fred Meijer, Holland och Colledge från Outlaws, England. Den förstnämnde vann efter en välflygen final. Hans Rossi-dieslar stod sig gott mot engelsmannens glödare. Båda två använde cellplastmodeller. Prissamlingen var som vanligt fin och man delade ut pris upp till 30:e plats. Första priset var 50 pund. Dagen därpå åkte vi ner till Felixstowe där färjan till Sverige väntade och på tisdag kväll trampade vi åter svensk mark.

Hilmer

Oxelösundstävlingen 31/7-1/8

Genast efter hemkomsten från utlandet blev det att åka till Oxelösund och deras årliga tävling. Under lördagen flögs det både combat-int och Combat-open, den senare klassen med hela fem deltagare. I finalen i int möttes två stjärnskott från Team Ratfink, Vänersborgs Modellklubb: Dan Johnsson och Conny Åquist. Conny förlorade på sin defensiva flygning och Dan kunde lätt flyga hem det hela och få en inteckning i vandrarpriset. I open fick vi se ett nytt combatäss från Kungliga Huvudstaden: Mats Böhlén som slog alla med häpnad genom att vinna alla sina tre heat med bättre flygtid och mer klipp. Därmed fick han också en inteckning i ett vandringspris.

Söndagen var den stora dagen för team och speed, där den senare klassen kördes efter kaffepetterreglerna. Nytt ansikte i cirkeln var här allas vår Roffe Örell som flög med den 0,8 cc motor. Det samma gjorde Sven Pontan och draget visade sig lyckat då båda noterade goda resultat. Annars var det sig likt i speedcirkeln.

I Team-racing visade Uffe och Göran sina höga klass genom att flyga på 3,50 resp 3,55. Mycket bra tider. (Bästa erhållna i Sverige, kanske också ett inofficiellt världsrekord.) Vann gjorde trots detta Sven Pontan och Björn Winkler som då fick en inteckning i team-vandringspriset. Till Oxelösundsklubben säger vi: Tack för en bra tävling, vi kommer tillbaka nästa år.

Hilmer

TILL SALU

Kraft KP5B-73, kompl, med 4 st KPS-11 servon, laddaggr. mm pris 1.500:-.
Conny Johansson Tel: 0515/34068

NM

Nordiska Mästerskapen för linkontrollerade modellflygplan 21-22/8 i Aalborg, Danmark

Årets Nordiska Mästerskapen hölls på samma arena som Limfjordstävlingen, nämligen Aviators modellflygbana utanför Aalborg. Det svenska laget hade samma utseende som i Holland med tilläggen Rolf Hagel i Speed och Alf Eskilsson i Stunt. Danmark kom med fullt lag medan finnarna saknade två lag i Team. Dessutom kom två norrmän i Stunt vilket jag anser vara en stor glädjepunkt. Med andra ord ett stort deltagande.

I combat gick det dåligt för de våra och vi åkte ut på ett tidigt stadium. Till semifinalerna kom tre danskar (vilka flög mycket bra) och Esa Niskanen från Finland. Esa vann över Niels Lyhne-Hansen och Jörn Rasmussen vann över Henrik Linné. Finalen resulterade i en protest från finnarnas sida efter en avblåsning av domaren. Protesten godkändes och Esa Niskanen stod som segrare. Det är tråkigt att det ska bli så här men vad ska man göra? Det resulterar alltid i suraläppar och häftiga diskussioner.

Speed var spännande då Roffe Hagel höll ledningen fram till Ole Poulsens sista flygning där han säkrade vinsten med förnämliga 236 km/h, Roffe blev två med sina 226,9 km/h, medan Leif Eskildsen kom trea med 223,7 km/h. Danmark fick därmed också lagpriset i Speed.

Stunten blev som vanligt oblodig och Leif Eskildsen vann tätt följd av Ove Andersson. Trea blev Lasse Altio, Finland. Här var det Finland som erövrade lagpriset.

Bästa tid i team klämde danska laget Geschwendtner/Petersen i med 3.55.4. De gick till final tillsammans med Larsson/Rylin och Böhlin/Bengtsar i slutspurten (sista omtankningen) släppte Team BB iväg sin modell samtidigt som danskarna kom in för landning vilket resulterade i krasch och det tredje finallaget kunde ensamma flyga hem segern. Även lagpriset i team gick till Sverige. Totala lagpriset, dvs den stora KSAK-propellern gick till Danmark. Ett trevligt arrangerat NM med god mat och vackert väder. Nästa år går NM i Åbo Finland och vi får hoppas att det kommer både danskar och norrmän dit.

Hilmer

RESULTAT

Nordisk mesterskap i linstyrt modellflygning
Aalborg 21-22 augusti 1976

Speed F2A

1 Ole Poulsen, DK	236,2
2 Rolf Hagel S	226,9
3 Leif Eskildsen, DK	223,7
4 Veiko Fagerström, F	223,6
5 Vesa Matilainen, F	215,3
6 Ove Kjellberg, S	211,8
7 Olavi Kuusholma, F	207,3
8 Leif O Mortensen, DK	196,7

Hold

Danmark	656,6
Finland	646,2
Sverige	438,7

Stunt F2B

1 Leif Eskildsen, DK	6072
2 Ove Andersson, S	5985
3 Lasse Aaltio, F	5810
4 Elias Mäver, F	5770
5 Alf Eskildsen, S	5482
6 Erik Huss, S	5446
7 Henrik Meder, F	5356
8 Leif Mortensen, DK	4647
9 Jörn Ottosen, DK	4501
10 Björn Baltzersen, N	980
11 Morten Andersen, N	533

Hold

Finland	16936
Sverige	16913
Danmark	15220
Norge	1513

Team-race F2C

1 Larsson/Rylin,	8,08
2 Geschwendtner/Petersen	177 omg
3 Bengtsar/Böhlin,	disk
4 Pontan/Winkler	
5 Sejersen/Edslev	
6 H Geschwendtner/Mau	
7 Aarnipalo/Fagerström	

Hold

Sverige	min
Danmark	16,33
Finland	16,45
	25,32

Combat F2D

1 Esa Niskanen, F	
2 Jörn Rasmussen, DK	
3 Henrik Linné, DK	
4 Niels Lyhne-Hansen, DK	
5 Erik Huss, S	
6 Toni Schmidinger, S	
7 Kai Karma, F	
8 Ingemar Larsson, S	
9 Pentti Salerma, F	

Hold

1 Danmark	9
2 Finland	16,5
3 Sverige	19,5

Holdkonkurrens

1 Danmark	52
2 Sverige	57,5
3 Finland	70,5
4 Norge	

DM -76 i Team-int och Speed 8-9 maj

Tävlingen gick i samband med SOLNAS POKAL

Team-int

1 M Böhlin/G Bengtsar, Solna	8,35
2 S Pontan/B Winkler, Handen	8,40
3 G Rylin/U Larsson, Solna	8,48
4 J Gustavsson/G Härne, Solna	
5 B Engman/ A Ahlsiröm, Handen	
6 H Sannes/H Andersson, Galax	

Speed

1 Bengt Martinelle, Örnarna	223
2 C-E Engqvist, Örnarna	215
3 Ove Kjellberg, Solna	192

Vårtävlingen 1976 30 maj

Combat Int

1 J Norelius, Västerås	
2 T Schmidinger, Västerås	
3 P Sjöernesund, Västerås	
4 M Höög, Handen	
5 A Berggren, Sk Lin-Len	
6 M Berggren SK Lin-Len	
7-14 C G Nilsson, Västerås	
J Sandström, Västerås	
A Appring, Jakobsberg	
J Jansson, Västerås	
J Emn, Jakobsberg	
Anders Linden, Västerås	
Hans Ljunglöf, Handen	
Bernt Gustavsson, Sk Lin-Len	

Stunt

1 Ove Andersson, Västerås	1001
2 Gunnar Carlsson, Handen	880
3 Jan Ljunglöf, Handen	689

Team-Race-int

1 Bengtsar/Böhlin, Solna	8,30,4
2 Gyff/Härne, Solna	8,54,8
3 Pontan/Winkler, Handen	disk
4 Larsson/Rylin, Solna	
5 Sannes/Andersson, Galax	
6 Ahlström/Engman, Handen	
7 Karlsson/Nyqvist, ÖSFK	

Speed-int

1 Charlie Enqvist, Örnarna	
2 Ove Kjellberg, Solna	
3 Bengt Martinelle, Örnarna	
4 Göran Fällgren, ÖSFK	



BALSA

OBS! Kvantitetsrabatter till klubbar.

Prisex. 1,5 x 100 3:50

3,0 x 100 4:50

5,0 x 100 5:85

Moms ingår

i alla priser

Beställ 1976 års prislista

Sändes gratis

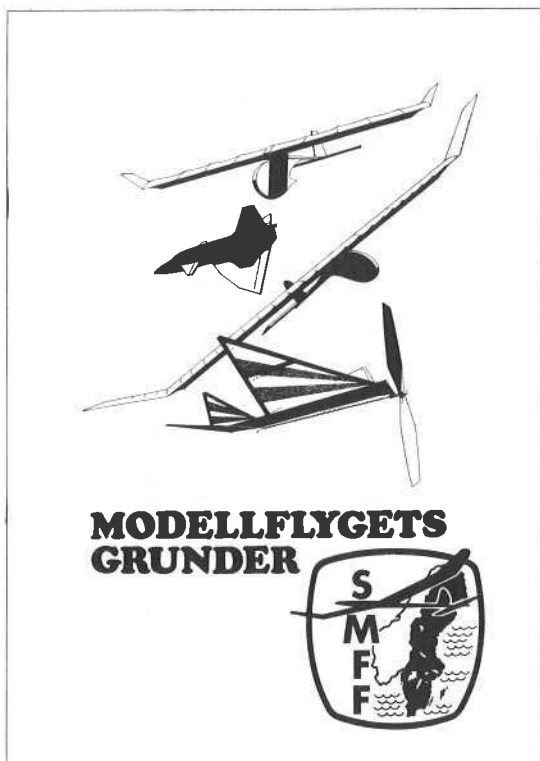
Stort sortiment även i plywood, pianotråd, mässingsrör m m

Förutom dessa tre ex. finns 140 dimensioner till i balsa att välja bland, plus 57 dimensioner i furu. Allt i 1-meterslängd.

HAGLUND & Co AB Box 29 813 01 HOFORS

Tel 0290/208 20
Tel 0290/220 93 (bost.)

Två handböcker från SMFF



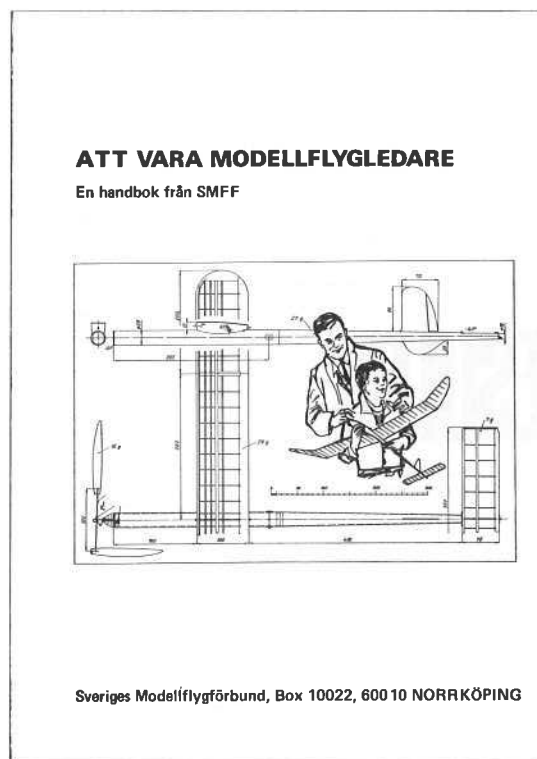
En handbok som alla modellflygare har glädje av och ingen nybörjare kan undvara.

Ur innehållet bland annat:

- Vad heter vad på flygplan?
- Modellbyggarnas virke, lim, klädsel, lack och verktyg.
- Hur går det till i luften?
- Enkel modellflygteori.
- Byggbeskrivningar och tips till några av de vanligaste nybörjarmodellerna.

Dessutom medföljer ritningar till 4 enkla balsamodeller med fullständiga bygg- och trimanvisningar.

Pris för SMFFanslutna 10:- kr
Övriga 12.50 kr



En handbok för de i våra klubbar verk-samma medlemmar som leder eller del-tager i klubbens verksamhet.

Ur innehållet bland annat:

- Vem är ledare?
- Genomströmningen av medlemmar.
- Hur skall jag leda?
- Varför arbeta i grupp?
- I bygglokalen.
- På flygplatsen.
- Programverksamhet.
- Planera.
- Utrustning.

Pris för SMFFanslutna 3.50 kr
Övriga 5:- kr

Böckerna beställes från SMFF:s förbundsexpedition:
Sandbergsgatan 4, Box 10022, 600 10 Norrköping.

Byggsatser från SMFF

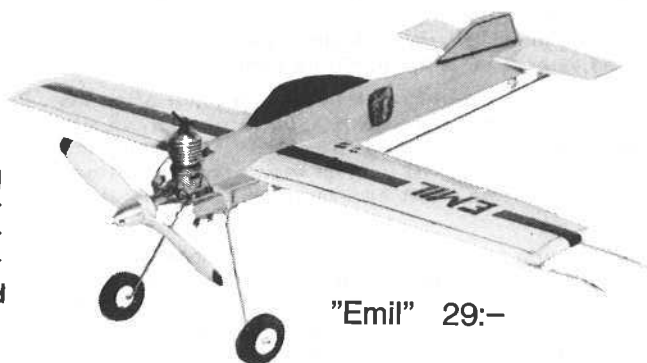
Emil

Link kontrollmodell

Spännvidd 50 cm

Lämplig motor 1,5 cc

En efterfrågad modell av de som gillar flyga med link kontroll. Modellen är konstruerad av experter för nybörjare. Byggsatsen innehåller samtliga delar utsågade. Vingen profilfräst. I byggsatsen ingår **även tank**, hjul, roderdetaljer samt ritning med arbetsbeskrivning.



"Emil" 29:–

SPARVEN

Segelmodell i klass A1

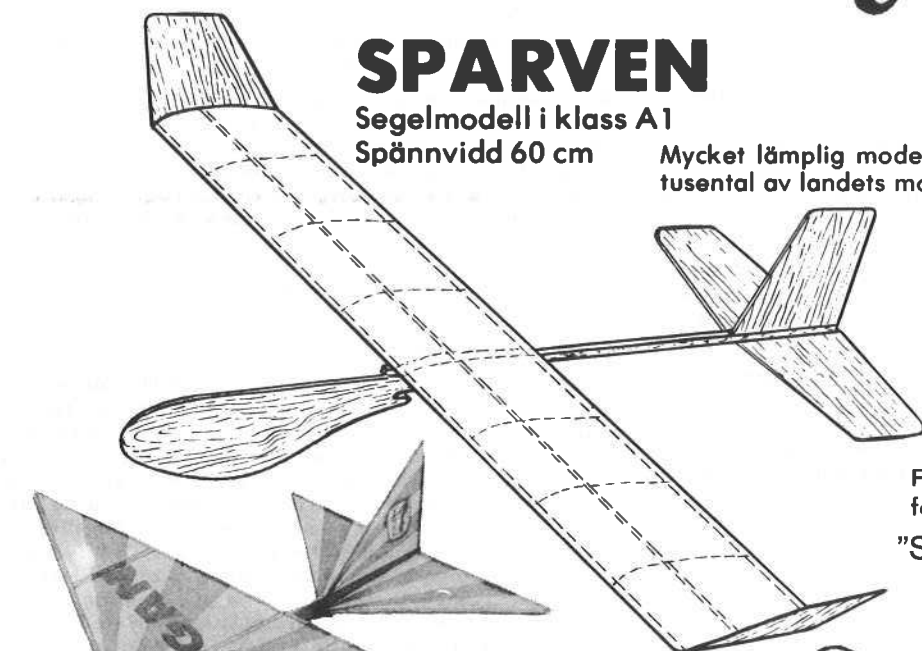
Spännvidd 60 cm

Mycket lämplig modell för nybörjare. Har byggts i tusental av landets modellflygare. Byggsatsen innehåller ritning i full skala med byggbeskrivning. Samtliga delar färdigsågade för montering. Pappersklädsel medföljer.

"Sparven" 8:50

Finns även som 10-sats för klubbar och skolor.

"Sparven", 10-sats 75:–



FLUGAN

Spännvidd 30 cm

Gummimotormodell som från början blev en succé. Lämplig för nybörjare men kan också flygas av äldre modellflygare.

Kan flygas såväl inomhus som utomhus.

"Flugan" 3:–



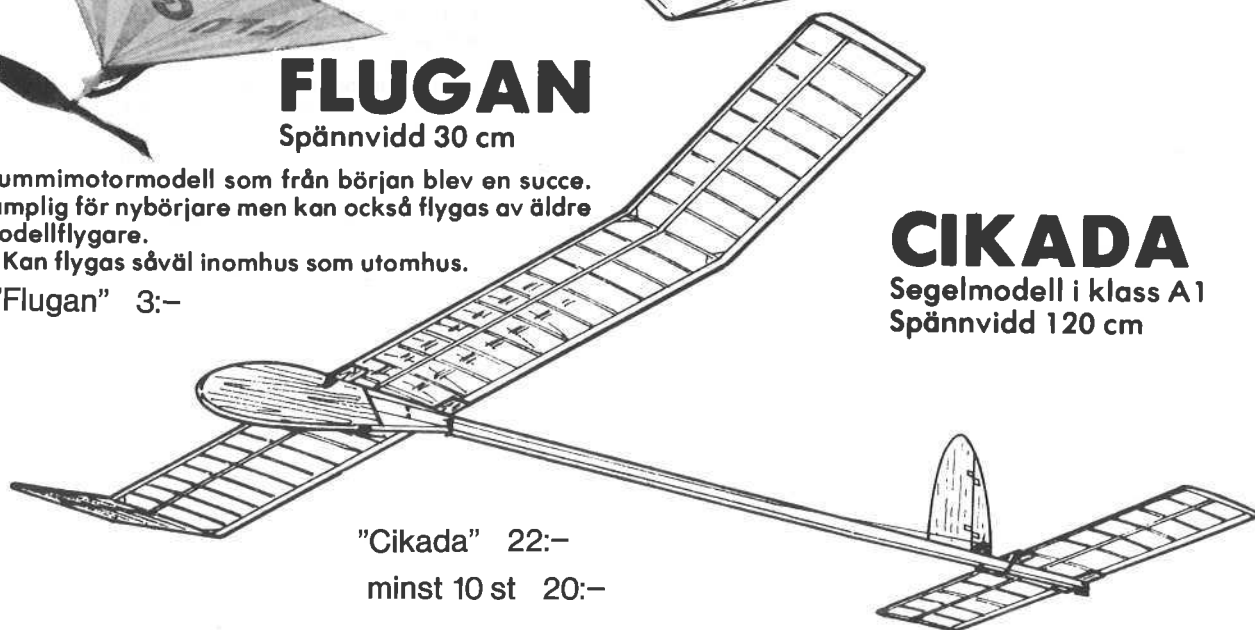
CIKADA

Segelmodell i klass A1

Spännvidd 120 cm

"Cikada" 22:–

minst 10 st 20:–



En mycket populär modell som vunnit många junior- och seniortävlingar. Cikada är både lättbyggd och lättflygan. Byggsatsen innehåller ritning i

full skala med byggbeskrivning. Samtliga delar färdigsågade för montering. Pappersklädsel medföljer.

SMFF:s Förlag,

Box 100 22, 600 10 NORRKÖPING

TYCKARE

Så får även vi i Crash ställa oss i den av Lars-G uppgjorda raden av utskällda och inkompetensförklarade modellflygare. Anders (Ahlström?) fick bilda täten i MFN 2/76. Flera kommer?

Vad har vi då gjort för fruktansvärt mot allas vår hobby som får Lars-G att tappa fattningen så till den grad att han, utan att höra oss i sak, helt sonika dömmar oss till ynkligt fega och bedrövliga idioter!! Detta i sitt sammandrag av årsmötet -76 i MFN 3.

Jo, vi hade helt enkelt lämnat in ett antal förslag till stadgeändringar till årsmötet för behandling, men hade tyvärr, pga våra arbeten och ett sjukdomsfall i familj, inte möjlighet att närvara under själva behandlingen av motionerna då dessa kom upp nästan sist under förhandlingarna. Detta kan inte innebära, såsom Lars-G skriver, ynklighet eller avsaknad av vilja att stå för vad vi motiverat om. Snarare motsatsen, då vi nu tvingades avstå ifrån att gå i ev. muntligt försvar för våra förslag och därmed verkligen stod för vad vi hade skrivit.

Skall man tolka Lars-G så, att om man inte personligen kan närvara vid årsmötet så har ett skriftligt inlämnat förslag ingen möjlighet att bli antaget. Det verkar nästan så, emedan han något lättvindigt fråntar årsmötesdelegaterna förmågan att kunna läsa. Så illa kan väl inte ens Lars-G tro att det är ställt.

Sist, men inte minst, så undrar vi storligen över vad han kan mena med sin slutkläm "Naturligtvis avslogs motionerna!!! För att nu inte vara en så kallad pamp så är det i alla fall onekligen ett utomordentligt pompöst uttalande. Kan man över huvudtaget, utan att förlora trovärdigheten och sitt anseende som redaktör, någonsin skriva på det viset? Vi tror det inte!

Crash

Svar till Crash

Jojomen nu är det er tur.

Jaså, jag har tappat fattningen, Ja ha. Och vad katten skall jag göra då? Jag skriver referat om vad som hände vid årsmötet. Jag har ingen anledning att ta reda på varför ni stack.

Men ni hade all anledning att tala om varför. Innan ni stack. Blå därför att ni gick runt och delade ut lappar, med era luddiga åsikter nedskrivna, på lördag kväll. I och med detta agerande från Crashes sida, så är det minst man kan begära att ni stannar till slutet. Ni visste redan från början om att de kom upp sist.

Var glada för att jag inte refererade vad som sades av olika deltagare angående ert agerande. Det var långt värre ord än vad jag ritade ner.

Och jag tycker fortfarande att ert handlande var ynkligt. Det gick att meddela någon innan ni åkte.

Visst kan motioner behandlas även om dom som lämnat in motionen inte är närvarande.

Men det förutsätter att folk som läser motionerna begriper vad som är nerskrivet. Och det gjorde tydligen inte övriga deltagare. Jag skrev att motionerna var luddiga, svaren var luddiga och er papperslapp luddig.

Hur katten skall man kunna skriva annat än "naturligtvis avslogs motionerna". Det var ju er sak att förklara dem.

Eller Hur?

Lars-G

VARFÖR så dyrt...?

Som junior utan några större inkomster tycker jag, att anmälningsavgifterna är på tok för höga. För en junior kostar det omkring 15 kr att ställa upp i en klass, och helst skulle man kanske vilja ställa upp i ytterligare en klass, men det blir helt enkelt för dyrt! Jag tycker inte att man ska behöva dra sig för att göra det pga de höga avgifterna.

Tyvärr är det säkert många som gör det, för att de kanske inte har råd.

Till detta kommer det nästan alltid kostnader för bensin, resor och ev. inkvartering osv. Till slut rör det sig om ganska mycket pengar.

De här kan innebära att man inte får så stor bredd modellflygandet bland juniorer som vore önskvärt. Man kan ju inte kräva morsan var och varannan månad på en massa pengar.

Varför ska det kosta dubbelt avgift att ställa upp i två klasser? Varför inte ha en grundsumma på exempelvis 10 kr + 5 kr tillägg per varje extra klass. Då kanske man fick ett större deltagarantal från juniorer, och arrangörsklubben skulle få in lika mycket pengar ändå.

Man behöver väl inte lägga ned så mycket pengar på priser, visst är det trevligt med priser men det är väl inte det man tävlar för: för det första är det för att det är enormt roligt, och för det andra är väl för poängen, eller hur?

Det är mitt alternativ till att göra tävlingarna "juniorvänligare".

Martin Lundquist.

Tyckare till SMFF

Den 10/10-76 var det en tävling på F10 i Ängelholm som jag blev mycket missnöjd med. Jag tävlade hela dagen och allt gick bra, men sen när det var prisutdelning blev jag mycket missnöjd när jag fick veta att juniorerna hade tävlat med seniorerna. När jag började tävla visste jag inget om detta att vi skulle tävla ihop med seniorerna, därför blev jag också missnöjd med hela tävlingen. Jag tycker därför juniorerna skall tävla för sig själva i alla tävlingar. Jag vill mer än gärna veta varför juniorerna inte fick tävla för sig själva. Och de flesta vet nog att en junior inte är bättre än en senior som har hållit på med modellflyg i 10-20 år eller mer. Jag vill fråga en sak som jag vill ha svar på. Varför kan inte juniorerna ha 1-klasserna för sig själva? Jag tycker att seniorer inte ska tävla i 1-klasserna för 1-klasserna tycker jag är för juniorerna. Och vad är det för skillnad mellan juniorer och seniorer i modellflygsammanhang?

Vänliga hälsningar

Tomas Söderström
Bysmedsg 25
216 23 Malmö
Tel: 040/13 68 98

SE-9836
Junior
från
LMFK
12 år

Litet inlägg i tidningen

Ibland förekommer det debatter i vår tidning. Debatter i tidningar av det här slaget börjar ofta med att något löst hållet, mer principiellt betonat publiceras. Efter en tid (ett par nummer) tenderar debatten att bli mer detaljinriktad för att slutligen urarta i rena personangreppen. Det är svårt att undvika detta i en förenings och facktidning som denna. Det blir en kamp om sista ordet så att säga.

Medlemmar som skickar in debattartiklar till tidningen har oftast rejäla syften och motiv med sina åsikter. De vill debattera saker och ting. De vill inte bli nedtrampade av korthuggna kommentarer i direkt anslutning till sina inlägg.

Vid muntliga debatter brukar alla debattörer få begära ordet. Därefter kan inlägget påbörjas. Direkt efter inlägget kan en replik få göras. Observera att alla debattörer har samma rättigheter till replikering.

En tidningsdebatt skiljer sig givetvis på väsentliga punkter från en muntlig debatt. Vissa grundläggande krav måste dock uppfyllas i båda fallen för att en diskussion skall få kallas för debatt.

Den som sitter som redaktör på en tidning som denna med sex nummer per år har en mycket stor chans att replikera alla inläggen i olika debatter. Medlemmarna däremot, mellan vilka tidningen skall verka som kommunikation, har en mycket liten chans om någon alls, ett replikera inlägg. Här är det illa ställt med demokratin.

För att konkretisera det hela fullt ut, Lars-Göran Olofsson heter grenredaktören för friflyg i denna tidning. Den uppgiften har han haft några år nu. Olofsson är en skicklig modellflygare som många respekterar. Olofsson är ambitiös och påverkar gärna sin omgivning med sin lätt aggressiva personlighet. Det är helt naturligt, på gott och ont. Vad som däremot är enbart på ont är följderna av det sätt på vilket Olofsson, i egenskap av redaktör, bemöter och kommenterar inlägg i debatterna. Redaktörens anmärkningar och repliker är ofta direkt oförskämda. Dessutom är de illa skrivna. Det är inte rent spel att bemöta medlemmarnas med möda hopknäpade debattinlägg med korta, dåliga och oförskämda kommentarer. Sánt tar död på en konstruktiv debatt effektivt.

Medlemmarna skall inte acceptera detta. Det får inte gå till så. Det är ett typiskt exempel på maktmissbruk.

Olofssons insatser för tidningen och dess kvalitet i övrigt skall inte på något sätt härigenom förringas.

Förhastade kommentarer i direkt anslutning till detta undanbedes.

Per Qvarnström
Mfk Fladdermusen Lund 9/10

Svar till Per Lundkvist

Jag kunde inte drömma om att du kunde ösa ut så mycket gift och galla över mig, och jag kommer aldrig, aldrig att göra det tillbaka. Att offentligt bli kallad dum och okunnig och få höra att man förvränger fakta, skriver fnoskler mm känns hårt efter sex år när jag nästan bara mött vänlighet i den här hobbyn.

Jag skulle aldrig komma på tanken ens att sitta och lusläsa artiklar i avsikt att få fatt på elakheter mot någon. Jag hoppas du finner värdigare sysselsättningar i fortsättningen.

Jag har aldrig ägt en enda Bök Fly i mitt liv, Den enda testmodellen provflög jag två - tre gånger. Den byggdes av Holger Karlsson. (AoH 7/74) En tydlig bild (fig 1) visar i AoH nr 4/74 att bränslets medelnivå ska vara i höjd med förgasarens munstycke.

Både Hobie Hawk och RC-anläggningen WORLD Expert har massor av tävlingsframgångar och kan alltså rekommenderas för tävlingsbruk. Nämn gärna produkterna vid namn så importörerna kan försvara sig.

Väldigt många byggsatsseglare flyger snällare när man höjer V-formen. Jag åtar mig att bevisa det när som helst. Även på Filius.

Alldeles riktigt Per, det ryktas om flygningar på Hammars backar. Vad har du för vännier, Per, som matar dig med rykten. Och vad är det som föranleder dig att skriva sådana här artiklar som gör folk ledsna, inte arga. Jag kommer aldrig mer att ens svara på något sådant här. Detta skrev jag mest för att hobbykamrater landet runt skulle veta att jag läst din insändare.

Mitt telefonnummer är 0762/27 757. Personangrepp hänvisas dit, fast jag lovar inte att lyssna till vad som helst.

Nej jordens mittpunkt när det gäller modellflyg heter varken Järvsö eller Vallentuna. Heter det Veinge?

Bo Gårdstad

Inlägg i debatten i Modellflygnytt 4/76

Det har förekommit lite kritik av olika kaliber och jag förmodar att chefredaktören ställer plats till förfogande för genmäle. Det borde vara praxis och kan nog genomföras då pressläggningen sker långsamt (?). Även då kritik är befogat; när läsare blir förda bakom ljuset. Men samtidigt bör vi nog ge akt på språket. "Svenskan den är svår den". Rätt men hjärtligt tar ingen illa upp men gränsen kan vara snäv och lätt bli vulgär och det är ingen hjälpt av.

Jag ställer gärna upp med linjal och tusch om någon i red ser dåligt. Vi i klubbarna saknar ritningarna på combatmodellerna och även på stuntmodeller. En honnör för SMAKA som kunde publicera dem. Combat-vingar kan vara av mycket skiftande konstruktion och ritningarna kan vara till stor hjälp för klubbarna i deras arbete. Det talar erfarenheten för. Men min käre Lord Nelson, förlåt, Lars-G var det visst, du är väl medveten om att alla katter är grå i mörker? Sedan är det inte de stora förändringarna som är avgörande utan de små förbättringarna som sker från modell till modell. Det borde du också veta som tävlande i världsklass.

Alltså bort med huggsexande och in med mer saklig information och kritik, framförallt ritningar är välkomna.

JARL

En gräsrot ber om ordet

Att läsa Modellflygnytt har alltid varit trevligt, men nr 4/76 kom mej att fundera vart vissa inom modellflyget egentligen är på väg.

Huvudanledningen till min fundering är främst Pär Lundquists öppna brev till Bo Gårdstad (varför inte brev- eller tfnkontakt direkt med Bosse?). Måste det verkligen behöva vara så här blodigt, måste det gå till så här - vuxna, om än stora barn emellan?

Det är ju fortfarande "bara" en hobby - eller omvänt - det är ju en hobby, som vi har just för vår egen trevnad, stimulans och vederkvickelse. Då borde väl alla eventuella motsättningar kunna klaras av i en skönt härlig, positiv anda i stället för att man kör över varann enligt Pär Lundquists modell (!) - tyvärr tydligen hans enda debattform, numera välkänd från olika sammanhang!

Nu vet jag, att det kan ligga vissa olika målsättningar bakom Bosses och Pär's sätt att se på modellflygandet. Jag tror mej veta, att Bosse vill popularisera, göra allt enkelt och lättfattligt för att därigenom introducera och "sälja" hobbyn till så många som möjligt. Pär å sin sida - som jag ser det - är mer specialiserad med aerodynamik, vingprofiler och liknande grundforskning, som ju också är viktig och betydelsefull för modellflygandet. Den ena verkar sålunda för att föra hobbyn framåt, den andra försöker vidga intresset för den, men måste nu dessa ambassadörer inom sina områden behöva verka på ett sådant sätt att dom missar sina mål så katastrofalt - och onödigt?

Bosse kan ju ha sin syn på en sak, medan Pär har en annan åsikt - ingen behöver ju för den sakens skull vare sej ha rätt eller fel! Det mesta här i världen är ju dock kompromisser!

Att det skall vara så svårt för vissa människor att inse detta, att ta hänsyn till andras åsikter, att ha ett normalt sätt i sitt umgänge med andra människor. Det borde inte vara svårt ens för Pär att inse, att vi människor faktiskt har full rätt att gå omkring med tom "felaktiga" åsikter om saker och ting, utan att behöva bli nedsablad av en, som åtminstone själv tror att han är Sveriges expert nr 1 på allt vad gäller modellflyg.

Tvärtom borde en fullvuxen människa veta, att vill han värva potentater till sina idéer, så bör han inte stöta bort nära nog varje mänsklig kontakt han råkar få inom detta härligt stimulerande gebit, som modellflygandet utgör (för Pär verkar det många gånger vara en ren plåga!)

Modellflygandet kan gärna få ha Bosse och Pär på estradplats, för det är kanske där dom behöver vara för sin egen skull. Men det viktiga är, att om dom skall få vara ledstjärnor för oss vanliga småhandlare, som bygger våra Boxflys med pinnar och kwickcote - och trivs - så får dom faktiskt se till att uppträda så att man vill vara tillsammans med dem! Även en modellflygare skall väl också kunna uppträda normalt och balanserat?

Pär vet, vad han ställt till med inom "sin" klubb och i andra sammanhang - varför inte någon gång ta lärdom av timade händelser? Då gör han det lätt för sej - och för oss andra!

För övrigt tror jag att Pär och Bosses små sandlådefaktier grundar sej på en enda sak: pengar och försäljningskonkurrens! Jag anser, att det inte går att fullvärdigt inrymma "proffs" (=sådana, som tjänar pengar på sin hobby, som just Pär och Boss gör) i den modellflygargemenskap, som uteslutande grundas på okommersiell hobby- och fritidsverksamhet med rekreation, nöje, kamratskap etc som viktigaste grundstenar.

Att utesluta vissa ur den gemenskapen kanske inte går, men tids nog, så har dom nog själva isolerat sej, om dom går på så här.

Med vänlig hälsning till samtliga, som känner sej träffade!

Sture Tingwall

(fd ordf i Hökaklubben, Halmstad)

Ärade Modellflygnytt.

Du, allas vi modellflygares inspirationskälla och svenskt modellflygs ansikte ut mot allmänheten, tack för att Du finns och kommer hem till oss. Du är till mycket glädje när Du infinner Dig och Du intar hedersplatsen i våra hem.

Men, ärade skribenter - har Ni besinnat Ert svar när Ni medverkar i allas vår förnämliga tidning? Tyvärr får jag den uppfattningen när jag läser en del artiklar att skribenten inte läst igenom vad han skrivit. Vi måste nog besinna, när vi snuddas av författarandens trollstav, att vi ofrånkomligt har ansvar för vår fina tidning när vi medarbetar i dess innehåll.

Vårt svenska språk har i alla våra författares dikter och skildringar visat sig rymma så mycket variation och elegans att svordomar ter sig helt meningslösa och ordsvaga. Skribenter, besinnen Er, respektera vårt epos och betänk dess spridning och sila bort kraftuttrycken för de behövs inte.

En ros så vacker och så fulländad i all sin blomsterprakt är peaceros, Peace för fred, måhända. Fred i vårt epos kanske inte helt ska införas men, skribenter, besinnen Er, för jag kan försäkra Er; ingen har behov av att bli kritiserad. När trollstaven snuddar Er och Ni börjar författandet lämna persondebatten åt sidan och för fram idéerna som Ni har, idéer om sakfrågor, om teori, om praktik, debattera gärna men med sakargument väl underbyggda och vad Ni författat kommer att bli till gagn för svenskt modellflyg och det måste vara vad vi har plikt att arbeta för.

Nils-erik Hollander

KLUBBNYTT

Mfk "METROMERNA" en annorlunda flygklubb.

Modellflygklubben "Metromerna", som jag har bildat och är ledare för, är en ur många synpunkter annorlunda modellflygklubb. Den bildades i september 1974 som en del av den då påbörjade ungdomsverksamheten inom Stockholms-polisen. Meningen var - och är - att ungdom och polis skall kunna utöva en aktivitet tillsammans utan all den dramatik och konstighet som kan uppstå då dessa parter ibland träffas. Många ungdomar och även vuxna för den delen, uppfattar tyvärr en polisman som en något underlig kille som väl knappast kan ha några andra fritidssysselsättningar än att putsa uniformen och tjänstevapnet. Så är det inte!!!

Att det blev modellflyg som klubben skulle syssla med var ganska naturligt för min del eftersom jag sedan barnaår sysslat med denna förnämliga hobby. I mitt arbete som kvarterspolis i Västertorp i Stockholm kände jag sedan tidigare de flesta aktuella ungdomarna - så själva bildandet gick fort.

I huvudriktlinjerna för polisens ungdomsverksamhet ingick den tanken, att problem-ungdomar, som av en eller annan anledning inte passade in i normal klubbverksamhet, skulle beredas tillträde. Meningen var sedan att dessa skulle slussas över till andra klubbar.

Jag satsade därför på en stabil grupp av problemfria pojkar och flickor, som skulle bilda grund för verksamheten, och sedan skulle andra fylla på, de som jag träffade i tjänsten och som behövde en meningsfull fritidssysselsättning. Detta har fungerat bra - ingen av ungdomarna i den första stabila gruppen har hoppat av (detta måste vara något slags rekord), men som alltid är det svårt att fånga oroliga ungdomar någon längre tid. Jag satsade också på en direkt föräldrakontakt för att få dem att förstå och inse värdet av att deras barn hade något vettigt för sig under sin lediga tid. På den punkten är vi nog ganska ensamma idag.

Verksamheten rönt från början stort intresse bland press och andra. Flera reportage gjordes, bl.a. besökte tysk TV oss och gjorde en film under en byggkväll. Justitie-minister Lennart Geijer spred också glans åt en byggkväll och ledningen för Stockholmspolisen var ute och tittade på.

Men vi fick också kritik för verksamheten. Den kom fränst från barnavårdsnämndens sida - man påstod att ungdomarna skulle bli utsatta för polisiär indoktrinering. Detta visar vilka svårigheter som polisen har att brottas med då det gäller att föra ut ett nytänkande. Någon indoktrinering eller uppmuntran till "Kalle Blomkvisteri" förekommer givetvis inte. Vi jobbar tillsammans som modellflygpolare. Från början erhöåll vi ekonomisk hjälp från allmänna arvsfonden genom brottsförebyggande rådet.

Men idag ligger förslag om att kostnaderna för verksamheten skall bakas in i polis-distriktets budget. Vad sägs om det alla andra klubbledare och kassörer? Vi har också en Volkswagenbuss till förfogande för transporter.

Styrelsen i klubben består av mig som ordförande och kassör samt min fru som duktig och intresserad sekreterare. Vår huvudsakliga inriktning ligger på linkontrollgrenarna och inomhusflyg. Jag hoppas att vi framöver kommer att ägna oss åt friflyg i större omfattning - det är den gren jag själv är mest intresserad av, så beträffande den punkten kommer jag att indoktrinera medlemmarna. Vi har ännu ej börjat tävla i någon linflygklass. Detta är jag närmast glad åt efter att ha bevistat några tävlingar den senaste tiden. Där har jag träffat deltagare som verkligen har glömt att modellflyg framförallt är en lek. Visst är det tävling också, men behöver man ta det så fruktansvärt allvarligt?

Vart tog skrattet och glädjen vägen?
Modellflyg är ju kul!

Som jag ser det är det väsentliga att vara tillsammans kring en aktivitet och trivas med det - och bortse lite grand från tävlingsmomentet.

Tyd inte detta som att jag skulle vara motståndare till tävlingsformen av modellflyg. Men vår klubbs "gladprofil" skall jag försöka behålla.

I inomhusflygning har vi tävlat med gott resultat. En av medlemmarna lyckades vinna fluganklassen vid Örebrotävlingen i våras. Mycket tack vare hjälp av Ove Pettersson från Göteborg - en modellflygare av den rätta sorten!

Jag hoppas intresset för inomhusflygning skall stå sig och förstärkas så vi kan pröva lite svårare saker i framtiden i denna fina modellflygklass.

Klubben håller sig med två klubbmästare, dels Pelle Josephsson i fluganklassen, dels Mats Almlöf i en hemmagjord speedklass.

Vi håller till med våra flygövningar på polis skolans område i Sörentorp. Medlemsantalet är 16 st i åldrarna 11 - 14 år.

Byggkvällarna är förlagda till Västertorpsskolan, som vi har ett gott samarbete med.

Jag hoppas med dessa rader ha klargjort hur modellflygklubben "Metromerna" fungerar och har för målsättning.

Keep flying!

Polisman Alf Ärligh
Ledare för Mfk METROMERNA

Översänder härmed ett prov på vårt klubbmärke. Tråkigt nog kan jag inte visa det i sin rätta färgkombination. Färgerna skall vara: vingar och bokstäverna V M F K är i guld, ovalen är mörkblå för övrigt svart med vita bokstäver.

Med klubbhälsning

Lennart Helje



ACKUS presenterar:

Blir Du först i klubben?

MINI SANDER



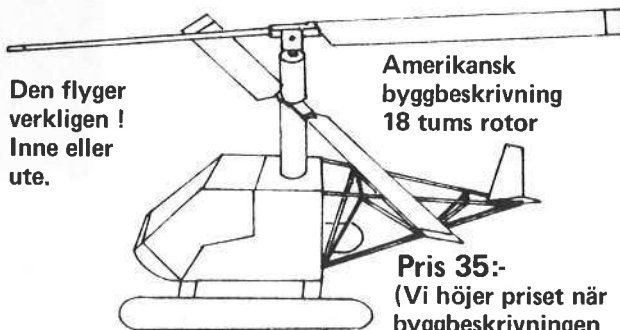
Pris 12:-

Sensationellt nytt bra verktyg. Nya slipband klipptes lätt ur sandpapper av önskad grovlek. (Tillhandahålls också av oss)
Återförsäljare antages

HELIKOPTER - Gummimotordriven

Den flyger verkligen!
Inne eller ute.

Amerikansk byggbeskrivning
18 tums rotor



Pris 35:-
(Vi höjer priset när byggbeskrivningen översatts)

Priserna inklusive moms.

ACKUS, Åkersliden 3, 446 00 Älvängen.
(Tel 0303/38481) vill Du mot postförskott sända

..... st Mini-Sander á 12:-

..... st Helikopter á 35:-

..... st SIG-katalog á 10:-

till

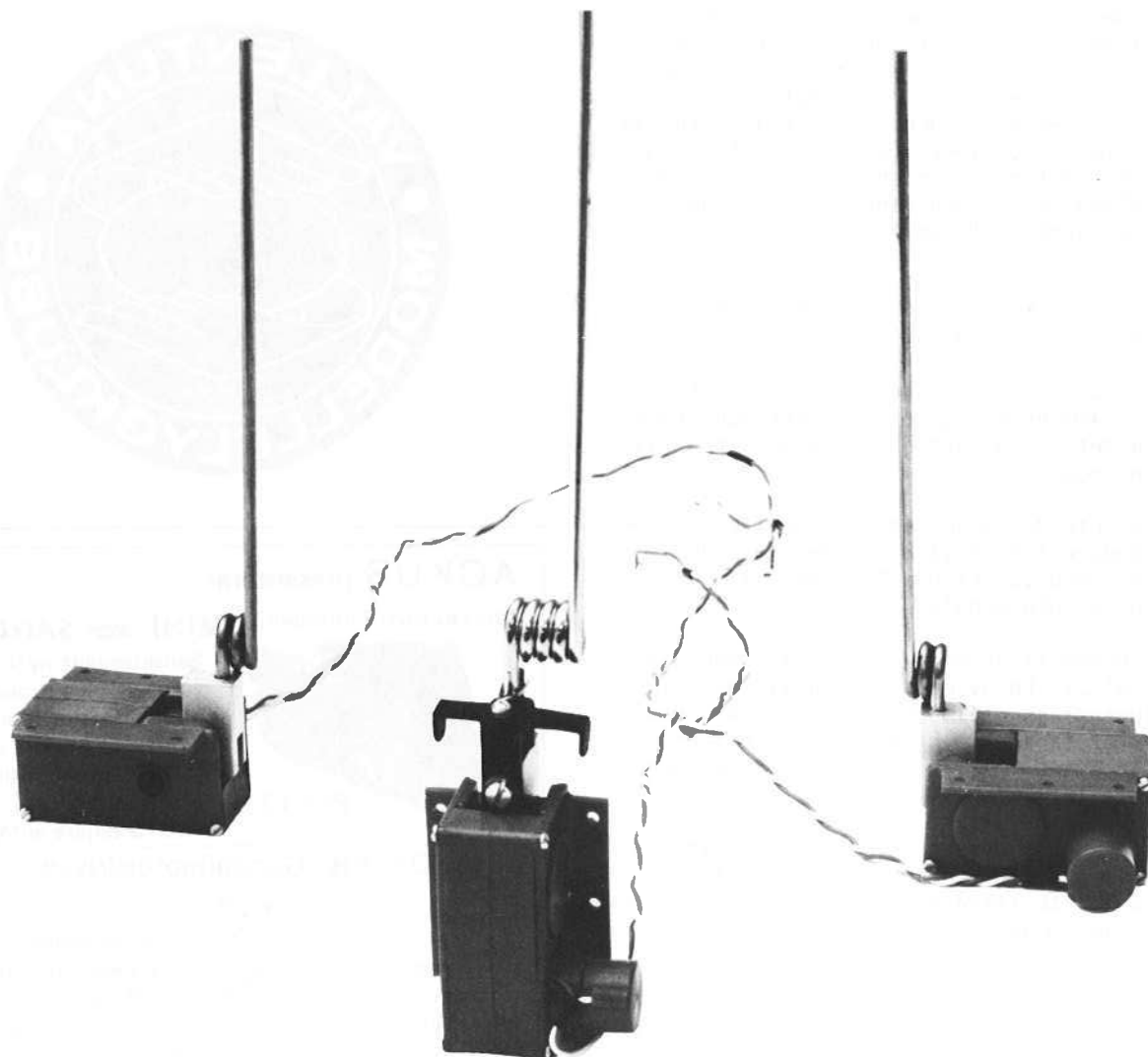
Namn

Adress

Elektriskt infällbart landningsställ

Konstruerad av dubbla RC-1-världsmästaren B. Giezendanner.

Varje landningsställ är en enhet för sig med egen motor. Mycket enkel inbyggnad. Landningsstället byggs in på lämplig plats utan hänsyn till mekaniska överföringar. Inga kraftförluster genom mekaniska överföringar och stötstänger. Säker och tillförlitlig låsning i in- och utfällt läge. Landningsställena tål start och landning från gräsfält. Lugn och jämn in- och utfällning. Inget slående som vid pneumatiska ställ. Landningsställena har inbyggda ändlägesbrytare.



Funktionsbeskrivning, elektrisk installation:

Ledningarna från landningsställena (2 från varje ställ) kopplas parallellt till en polomkopplare. Från polomkopplaren går ledningarna till ett batteri. Styr polomkopplaren om, fälls landningsställena in resp. ut. När landningsstället nått sitt ändläge, slår den inbyggda ändlägesbrytaren ifrån och landningsstället sätts i rörelse igen först när polomkopplaren styrt om på nytt. I RC-anläggningar med inbyggda tillsatsförstärkare behövs inte polomkopplaren.

Vemako

TELEFON 0758/725 48
BOX 2044
196 02 KUNGSÄNGEN 2

Verktys- och Maskinkonstruktioner Aktiebolag

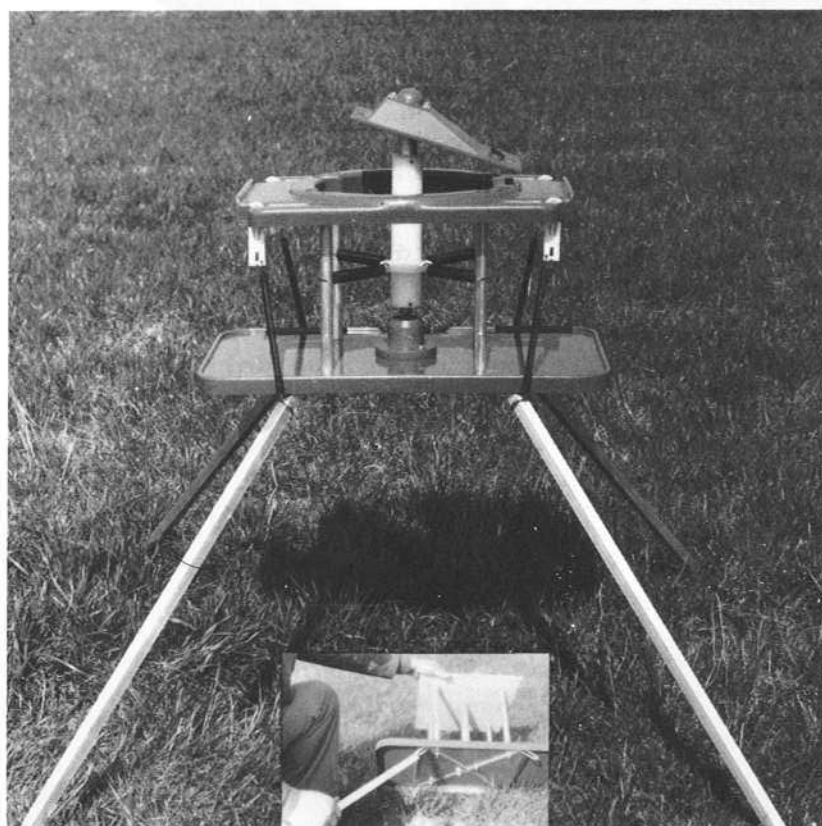
Säljes genom FACKHANDELN!

Skall Du lära Dig att flyga helikopter? Är Du trött på att ligga på magen när Du skall justera helikoptern? Här är svaret:

HELFE HELI-TRAINER och STARTER

ett redskap för både nybörjaren och experten.

Du justerar in motorn och alla reglagen utan risiko för Dig själv, omgivningen och modellen. Du lär Dig alla de livsnödvändiga reflexerna utan att riskera den dyrbara modellen. Med adaptorn lossar Du lätt modellen från trainern och går lika enkelt tillbaka när Du skall lära Dig svårare manöver.



Som expert kan Du öva det svåra momentet att flyga modellen emot Dig, och under resan till och från flygfältet står modellen stadigt på Heli-trainern.

På Heli-Trainer typ Senior kan modellen vrida sig fritt kring sin egen axel, lyfta upp till 20 cm (inställbar), luta sig över 20° (dubbla kullleder) och förflytta sig framåt, bakåt och sidledes.

Heli-Trainern har verktygsmaskinkvalitet och kostar faktiskt åtskilliga hundralappar, men den är billigare än en enda krasch med modellen.

Har Du råd att undvara

H E L I - T R A I N E R N ?

Säljes genom fackhandeln.

Information
genom generalagenten:

Vemako

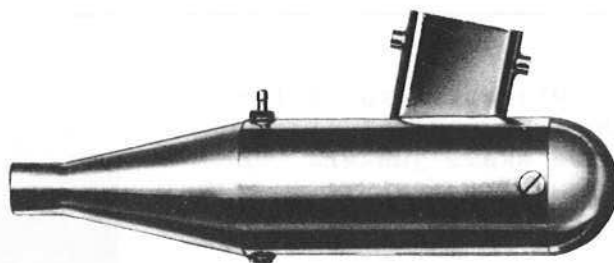
TELEFON 0758/725 48
BOX 2044
196 02 KUNGSÄNGEN 2

Verktögs- och Maskinkonstruktioner Aktiebolag



MINIVOX Super-Silent

Din LJUDDÄMPARE!



Den nya men redan beprövade ljuddämparen från Minivox. Används av huvudparten av de europeiska tävlingsflygarna inklusive världsmästaren och vicevärldsmästaren.

Ger minsta förlust och bästa ljuddämpning av alla kända dämpare, kan dessutom p.g.a. adapter-systemet användas till nästan vilken motor som helst, bara adaptern byts.

Erhålles med kolfiberinlägg (som används i rymdtekniken).

För alla som sätter värde på låg ljudnivå och små förluster.

För alla som anser att de behöver mer effekt än vad en normal motor kan ge, har vi också något:



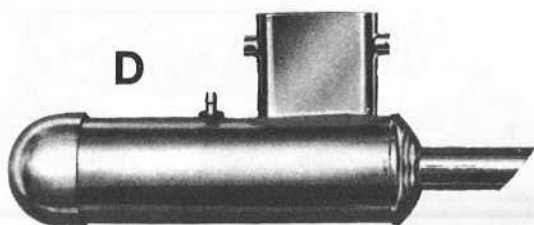
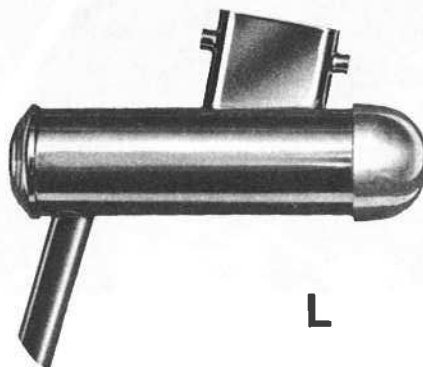
S O N E X - Resonansljuddämpare

Ger motorn högre effekt än när motorn inte har någon ljuddämpare alls men ändå bättre ljuddämpning än de flesta andra ljuddämpare. Ca. 75 db (A) 10 m bakom ljuddämparen. Väger endast 138 g.

Dämparen kostar förstås mera än andra modeller, men den högre effekten kan vara värd priset.

Därutöver hela Minivox-programmet med Sport S, Sport L, Sport D, Sport Q och Super II. S= Stående och L= Liggande motor, D= deltaplan, Q= skalamodeller.

Samtliga ljuddämpare finns i Din modellaffär. Skulle de inte finnas där, kan Du skriva eller ringa till oss.



Vemako

TELEFON 0758/725 48
BOX 2044
196 02 KUNGSÄNGEN 2

Verktögs- och Maskinkonstruktioner Aktieföretag

FRIFLYG

ÅSIKTER OM A2-FLYG

Den negativa inställningen till snurrekroken som tycks förekomma lite varstans här i landet, förvånar mig. Man frågar sig vad den kan bero på. Är det dom extra kostnaderna som snurrekroken för med sig eller möjligen att man tror att det är svårare att flyga med snurrekrok, som är orsak till den negativa inställningen.

Vad det beträffar kostnaderna är dom ju försvinnande små i jämförelse med B2 och C2.

Så länge man inte har ambitioner att flyga som ryssarna gör är det tvärtom lättare att flyga med snurrekrok än utan, anser jag. Kan det vara tidsbristen på tävlingarna som är orsaken till gnället? Vari ligger då skillnaden i att ha linan utdragen och vänta på bra väder och leta med modellen i luften efter dylikt. Tidsbristen kan elimineras med fler och även mindre tidtagargrupper där de tävlande själva tar tiden på varandra, om det är brist på tidtagare. Att införa den så kallade 3-minutersregeln skulle vara slutet på svenskt A2-flyg internationellt.

Sist skulle jag vilja påstå att när snurrekroken infördes höjdes A2-klassens status som idrott!

Svante Lundquist

Friflyktstävling i Vandel/Danmark 17-18 juli 1976

För andra året i rad inbjöd danskarna även utlänningar till flygbasen Vandel utanför Vejle på Jylland. Förra året kom en enskild holländare. I år kom både holländare, tyskar, norrmän (som annars hade åkt till Göteborg) och undertecknad. Tävlningen inledde fö danskarnas sommarlägervecka.

Flygfältet är mycket bra, bland de bästa jag någonsin har flugit på, större än F16 i alla riktningar. Det rådde fint högsommarväder hela tiden, mycket varmt och för det mesta svag vind, som tidvis ökade till måttlig. På lördagen flögs två perioder (den första varade tre timmar, den andra två) och på söndagen tre tvåtimmarsperioder. Alla deltagare tog tid på varandra. Det fina vädret gjorde sedan sitt till. Det blev en utomordentligt trevlig tävling utan jäkt, där man hela tiden verkligen lärde känna deltagarna.

Första dagen var det ganska svårfluget. I första perioden förekom ännu regelbunden termikbildning, men senare på kvällen efterföljdes denna av massiva sjukområden, i takt med att fältet blev relativt kallare.

Andra dagen inleddes med måttlig vind tvärs över fältet, som ändå nätt och jämt räckte för max. Startplatsen låg emellertid så olyckligt bakom ett skogsbrunn att man knappast kunde undvika nersvep och turbulens. Vilket jag själv blev offer för. Man flyttade därför startplatsen till ett bankors längre ner mitt i tredje perioden, varefter det blev praktiskt taget omöjligt att undvika termik. Blåsorna formligen trängdes med varandra i högsommarvädret och fältet räckte efter flytningen hur bra som helst.

När allt var över hade Per Grunnet vunnit både A2 med fem max och A1, där han bara tappade 46 sekunder i andra start. Därefter kom två holländare och Eugen Dunkerbeck, alla tappade lite i en start (den andra perioden för Wilkeninng och Dunkerbeck, första perioden för de Boer). Sedan kom jag, som missade 58 sekunder i andra perioden och femton i den olycksaliga tredje. Därefter en holländare och en dansk. Verkligen otur hade den utmärkt flygande dansken Vath. Han kom in i en sådan blåsa (den starkaste jag någonsin sett) att modellen slungades i ryggläge och sedan aldrig hann stabilisera sig ordentligt.

B2 vanns av Peter Rasmussen med fem max före den i Flensburg boende Jörgen Korsgaard och Erik Jacobsen. I Sverige boende Karl Erik Widell kom fyra. Ganska bra standard på dessa toppgubbar. I C2 var Thomas Köster naturligtvis överlägsen segrare med fem max. Sten Agner kom tvåa före Pelle Jörgensen, båda missade i två perioder. Tor Bortne från Norge hade förmodligen kommit tvåa, om han inte flugit bort sin modell, nu fick han bara fyra starter noterade.

Dessutom tävlade nybörjare för sig i A1 och A2. Handluns flögs också.

Tja, vad skall man säga fö om modeller mm. De bästa danskarna hade (gäller alla klasser) mycket välbygda modeller. De behåller också den rådande sommarväderleken mycket bra. Särskilt Per Gunnet imponerade mycket på mig. Intressant att se deras enkla impulsstartkrokar i funktion, som tillåter snurrestarter och ger en viss katapulteffekt. Genialt enkelt.

De flesta A1:or var oerhört enkla och okomplicerade. Min gamla Sugga var väl den mest sofistikerade. Per Grunnet hade en modell med mycket stora korda och liten spännvidd och trapetsöron, som han behörskade suveränt.

Det var också mycket roligt att se flera norrmän på en gång (Nu när stadsbiblioteket i Oslo är stängt, någon har ju stulit boken, lär en del ha gått över till modellflygning). Tyvärr hade de stor otur med bortflygningar. Kan inte utbytet med norrmän på något sätt stimuleras? De norska modellerna är väl de, som uppvisar mesta släktskapen med svenska. Holländarna flög över lag ganska bra och tyskarna kom (som vanligt höll jag på att säga) bort. Åtminstone i A2 är den tyska standarden fn ganska låg.

Tävlingen som sådan var en fullträff, både tävlingsmässigt och för övrigt. Det jylländska sommarlandskapet är också en upplevelse och om ingen svensk tävling ligger i vägen, hoppas jag kunna återvända nästa år.

Friflyktstävlingar, som inte blev av:

De traditionella tävlingarna i Maubeuge, Nordfrankrike, som alltid går över pingsthelgen, inställdes i år.

Den 8:e Eifel-pokaltävlingen i Nordrhein-Westfalen, västtyskland, inställdes efter första dagens tävlingar på grund av alltför hård, byig vind. Bl a hade undertecknad, Knut Andersson och norrmannen Hesthagen infunnit sig.

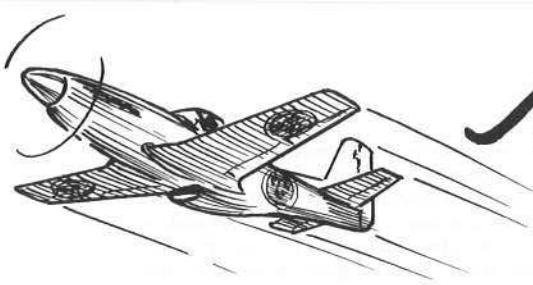
Den 9:e internationella Münchentävlingen ägde ej rum i år. Den hade utannonserats till 3-4 juli.

Den 21-22 augusti äger dock Pierre Trebod-tävlingen i Marignyle-Grand, Frankrike, rum. Men ryktet säger att det i år är sista gången tävlingen hålls, man lär inte få använda fältet framledes. Vi får hoppas att ryktet inte talar sant.

Det ser alltså ganska mörkt ut för Europas modellflygare för närvarande, det har knappast gått en enda tävling av betydelse i den här delen av världen i år. Man är helt inställd på ett internationellt utbyte under första halvåret och har de nationella tävlingarna under hösten. Boven i dramat är den akuta flygfältsbristen. Om nu verkligen Pierre Trebod-tävlingarna försvinner, blir det verkligen sorgligt. Friflyget kommer att gå tillbaka, en utveckling som jag förresten redan tycker mig kunna skönja.

Till detta kommer att VM visst bara skall arrangeras vart 3:e år.

Vad kommer då att hända? kommer någonting annat i stället? Kanske hangflygning och radioflygning i olika former. Det är fö märkligt (eller kanske symptomatiskt) att antalet tävlingsdeltagare på de nationella tävlingarna i de stora folkrika Europeiska nationerna inte är större och standarden inte högre än hemma i Svedala.



"Mustang"

SOM PYSSELMODELL

En av de snällaste flygmaskiner som finns bland många lågvingade från andra världskriget är North American P-51 med smeknamnet "Mustang". Den är snäll som flygande modell, vill säga. Det stora flygplanet lär ha haft fantastiska flygegenskaper och kanske är det något av dessa som går igen i modellskala också. Den Mustang som Modellflygnytt här presenterar i ritning är ingen skalamodell. Det är en enkel gummimotormaskin som liknar Mustang lite här och där. Den har visat sig kunna flyga hyfsat lugna dagar med våra vanligaste plastpropellrar (från Slick Streak eller Flugan), så varför inte plocka fram lite balsaflik och lim, när tävlingssäsongen inte pågår?

Kroppen är utskuren ur 3 mm balsaflik. Längst fram sitter det förstärkningar med fibrerna vertikalt. Putsa kanterna runda i det långa urtaget där gummimotorn skall sitta, så fastnar inte knutarna i träet. Propelleraxeln sitter lagrad i en bit smalt mässingsrör, som limmas noga i nosen. Bakre motorfästet är en kraftig knappnål eller metalltråd. Av sådan tråd gör du också sporrarna. Kabinen ritas med kulspetspenna direkt på träet.

Stabilisator och fena gör du av 0,5 eller 1 mm balsaflik. Putsa och limma fast stabilisatorn på kroppens plana bakersta bit och limma sedan dit fenans båda bitar vinkelrätt mot stabben.

Vingen är också gjord av 0,5 eller 1 mm balsa. Spryglarna bör vara av tjockare balsa så att man får bra limytor. Håll ihop de böjda flaken och spryglarna med knappnålar, medan limningarna torkar.

Vingspetsarna skall ligga 20 mm högre än vingroten, då vingen och kroppen sitter ihop. Antagligen måste du putsa vingarnas innerändar sneda med sandpapper på en kloss för att få det bra.

Därför är det säkrast att använda 3 mm flak till sprygel A. På ritningen syns det var vingen skall limmas mot kroppen och här skall du inte snåla på limmet.

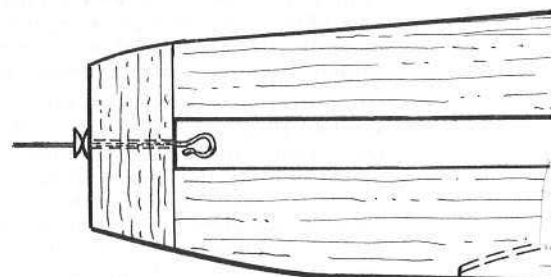
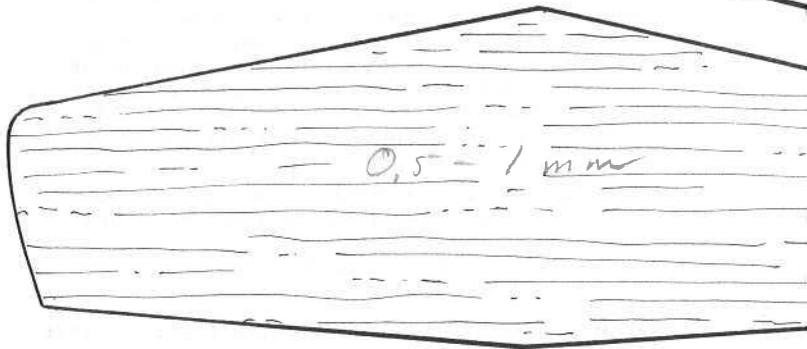
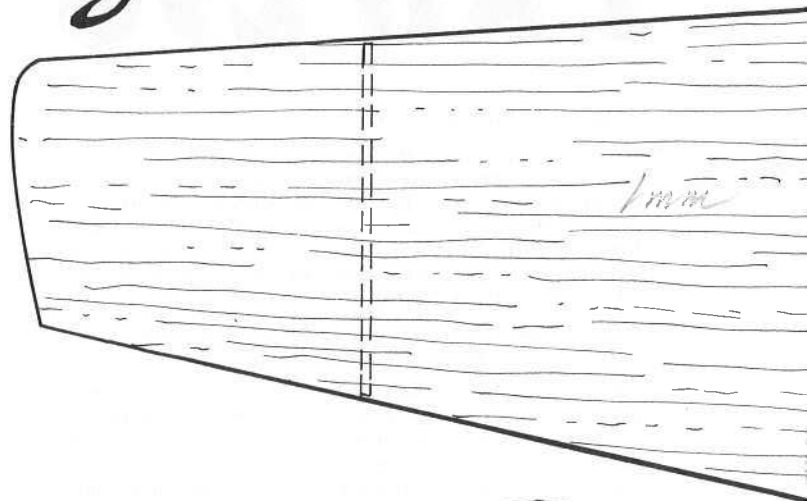
Landstället bockas av 0,75 mm pianotråd - eller tråden i en pappersklämma, om det saknas annan ståltråd. Stället skall limmas mot innerkanten på sprygel B med mycket lim.

Hjulen skall vara ungefär 20 mm i diameter. Gör dem av två eller tre lager tunna balsaflik eller ta ett par hjul från någon kasserad leksaksbil. Knappformar av hårdträ med hål (som man gör själv) blir inte heller dumma.

Sätt på **propeller** och **gummimotor** (paketgummi-band i värsta fall) och balansera modellen med modellera i nosen eller stjärten så att den väger jämnt, när du håller den där pilen på ritningen visar.

Sedan skall du lära Mustangen att flyga. Gå med den mot vinden och släpp den med nosen lite neråt, när du känner att den vill börja lyfta. Om den vill dyka, skall du böja upp stabbens bakkant lite och försöka igen. Om den ändå dyker, är den antagligen för framtung, så du kan plocka bort lite nostyngd. Skulle Mustangen i stället sätta nosen i vädret, tappa farten och sedan dyka, kan det bero på att du kastat för hårt, att propellern inte frihjulär bra eller att modellen är baktung. Försök igen, när du kommit underfund om felet. Små justeringar mot baktunghet går att göra genom att man böjer ner stabbens bakkant.

Helst skall modellen kurva lite grann åt vänster. Böj fenans bakkant åt vänster, så ordnar det sig. Om modellen envisas att kurva hårt åt endera hållet, är vingen antagligen skev. Vrid den rätt och håll ett öga på den, så att den inte skevar till sig igen.



Så är det dags för den första flygningen med motor. Veva upp snodden 50 varv - och om allt är enligt ritningen och glidtrimningen gått bra, klättar Mustangen ganska kvickt iväg mot vinden, sänker nosen till glidläge och far iväg i en elegant vänstersväng. Öka motorvarvet lite i taget de första flygningarna, tills du kommer uppåt 300 varv, vilket torde vara bristningsgränsen för en dubbel 3 mm bred snodd med den här längden.

Om propellern är måttligt stor, går det fint att markstarta den här Mustangen. Den bär sig ganska "riktigt" åt i starten - höjer stjärten, ökar farten, lättar och stiger med en faslig fart, om du skruvat upp motorn för fullt.

Till sist en VARNING!

Måla INTE hela modellen med silverplastlack eller liknande. Den flyger trots den ökade vikten, men den flyger fort! (Och landar hårt - sällan utan att gå sönder).

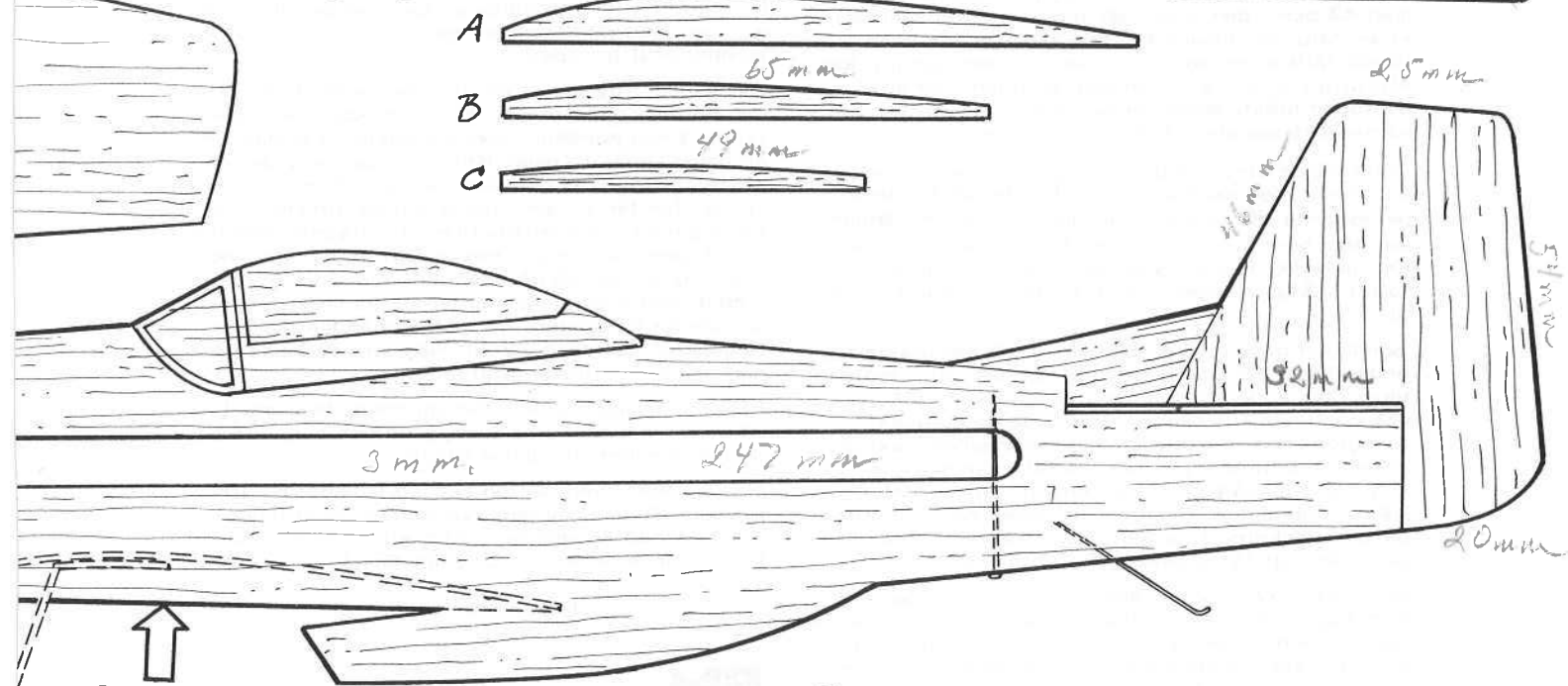
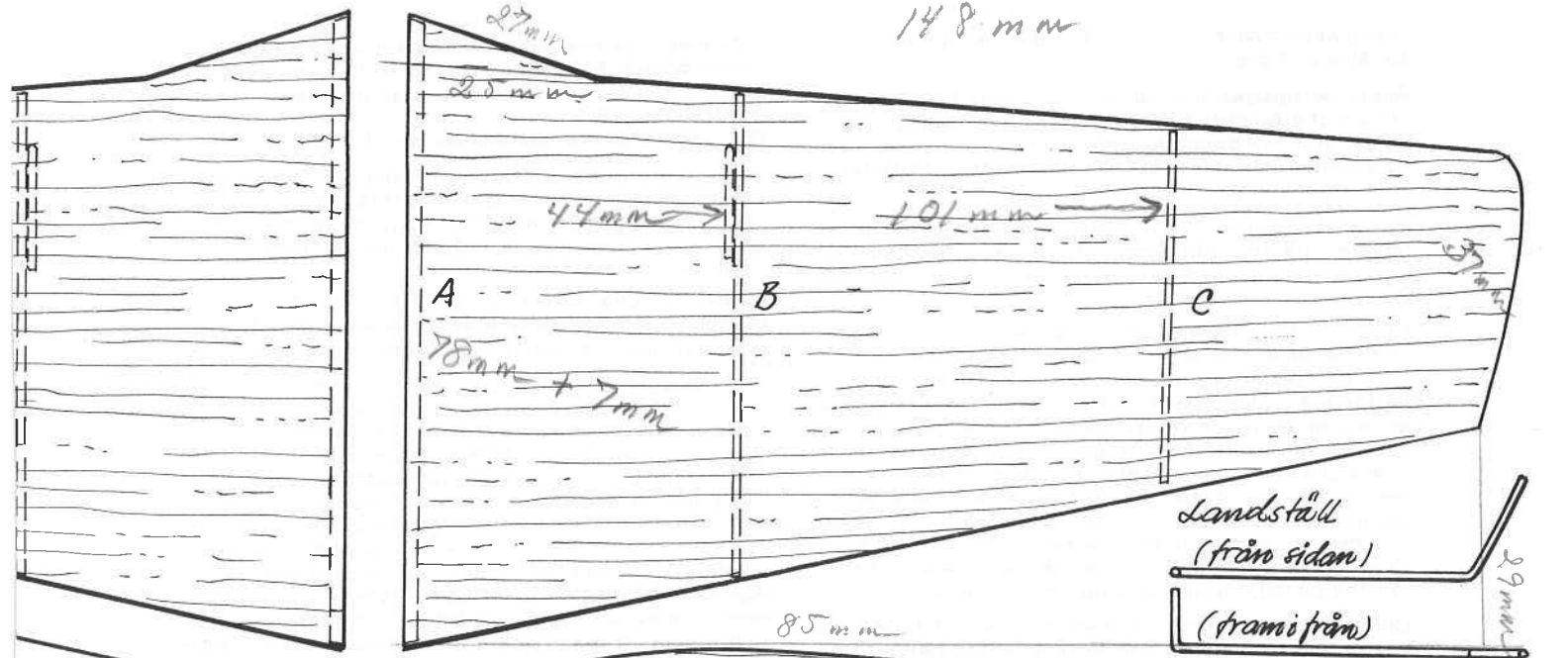
Mycket nöje!

Calle Sundstedt



1,72 dm²

148 mm



Balansera
hår

Höger

Vänster

Landställ

Vy framifrån
1/2 skala

HOLLAND FREE FLIGHT INTERNATIONAL 29-30 maj 1976

Årets holländska friflyktstävling, den 11:e i ordningen (fd Amsterdam Cup) ägde som vanligt rum på ett stort hedområde i närheten av Arnhem, samma område där det legendariska Terlet, Hollands segelflygcentrum, ligger.

Fältet är mycket stort, minst 2x2 km, kanske ännu längre i bästa riktningen och bevuxet med hög ljung och i kanterna låga buskar och smärre skogsdungar.

Eftersom förra årets tävling organisatoriskt och väderleksmässigt blev en fullträff, var det med viss förväntan jag infann mig lagom till 1:a start på lördag middag. Bra väder i de två första perioderna gjorde att de flesta maxade. I tredje perioden började det emellertid regna varför det blev mycket svårfluget och maxar sällsynta. Vinden var fortfarande svag till måttlig. Antalet A2-flygare med tre max uppgick nu till bara tre, två österrikare och den blivande holländske segraren Van Dijk. Över hundra flygare hade anmält sig i A2, själv låg jag på 20:e plats ungefär efter lördagen.

Under hela tävlingen var perioderna indelade i två halvor om ca 1 timme vardera. I första halvan flög man A2 och i den andra B2 och C2. Eftersom fältet är naturskyddsområde fick man tyvärr bara använda fältkanten som startplats, vilket var mycket olyckligt; redan efter vindvridningen i första perioden blåste modellerna parallellt med skogskanten och senare på dagen in i skogen.

Ännu värre blev det på söndagen. I fjärde perioden parallellt med skogskanten och i de två följande perioderna in i skogen. Det är synd om holländarna, som bara har detta enda fält att hålla till på. Om naturskyddsintressen helt tar överhanden och fältet stängs kommer väl friflyget i Holland att dö ut.

Söndagen blev väldigt besvärlig, då det blåste upp ordentligt efter fjärde perioden, som gått i måttlig vind. Den kuperade terrängen och hårda blåsten och närheten till skogen medförde en kolossal turbulens. Femte start begränsades maxtiderna till 2 minuter, vilket faktiskt var mycket svårt att uppnå pga turbulensen i luften. Många A2:or kvaddades i starten, antingen på linan eller genom tryckning i backen. Fick man en blåsa var det svårt att få tillbaks modellen i tid.

Segrare i A2 blev holländaren Van Dijk, den ende som flög fullt i denna klass. Tvåa blev österrikaren Salzer med en Jedelskyvinge med kort spännvidd, klassen dominerades fö av holländare och österrikare, medan tyskar och engelsmän kom bort. Själv kom jag på 16:e plats, ett steg bättre än min 17:e plats förra året. Någon gång på 1990-talet kommer jag enligt mina kalkyler att vinna. Förra årets suveräne vinnare Brian Baines kom på 30:e plats, Kappelhoff, Holland som var 6:a förra året hamnade näst sist.

I B2 vann den lille Dave Greaves med samma modell, som han vann förra årets Pierre Trebod-tävling med: En modell med trapetsstabelle med ändskivor med en mycket stabil motorflykt a la korkskruv. Modellen verkar inte alls ha någon märkvärdig prestanda men Dave tycks ha en enorm näsa för termik.

Den enda fly-offen kom precis som förra året i C2 med förra årets vinnare Tomas Köster och holländaren Huijben som deltagare. Tomas kom först iväg med drygt 4 sekunders motortid - 5 sekunder var tillåtet. Han kom inte särskilt högt med sin konventionella Cream (inga flaps) och det såg ut som om han inte alls skulle klara 2 minuters max. Dock! Mot slutet av glidflykten hamnade modellen i bra luft och låg och flöt så länge på låg höjd att den fjusade ner.

Huijben hade en helt rektangulär vinge, helplankad med helt elliptisk v-form. Han kom iväg högt och fint och det såg ut som han skulle vinna. Med mitt i glidet började modellen tappa luft å det snöplig-

aste med 115 sekunder som resultat. 3:a kom min klubbkompis Josef Brodarac från Düsseldorf, precis som förra året. Josef var nog bäste tyska C2-flygare 1975.

Det är alltid lika spännande med fly-off.

Några reflexioner: Det är ganska lätt att delta i de stora internationella friflyktstävlingarna. Det är alltid så många modeller i luften att man har lättare att hitta termik vid starten än hemma i Sverige.

En mycket bra A2-nation är Österrike, man har kommit starkt de senare åren, även i B2 och C2 (fast hit ner till västeuropa kommer bara A2-folk)

Av tyskar och engelsmän, som förekom rikligt, fick jag bara en engelsman och två tyskar före mig. Särskilt engelsmännen flyger som pappskallar men dessutom är nog förklaringen att tyskar och engelsmän överlag har dåliga modeller. Det verkar växa upp en generation modellflygare, som tror att nyckeln till framgång heter snurrekrok. Nonsens! En bra modell skall det vara. Men sådana är mycket sällsynta, enligt min mening, på den västeuropeiska kontinenten. Tunga fyrkantiga vedhögar med en massa "finesser" (bläh) och glasfibermet-spön, som vinglar om kring som skadeskjutna kråkor utan "flykt" och elegans. Det hjälper inte ens att vara god taktiker, om man inte har en bra och termikkänslig modell.

Det skulle inte skada om lite fler svenskar ställer upp på dessa tävlingar i Holland-Nordrhein-Westfalen. Enda nordbor, som regelbundet kommer hit är danskar med Tomas Köster i spetsen. Det är alltid roligt att träffa dem. Det var flera österrikare här (de får tillgodoräkna sig de internationella tävlingarna vid kvalifikation till uttagningsstävlingarna), som har längre resväg hit än en Stockholm-are. Fö är det så på kontinenten att de flesta internationella tävlingarna går på försommaren, de nationella på hösten. De små avstånden och tävlingarnas mångfald gör att man inte drabbas så hårt av den akuta flygfältsbristen.

I B2 hörde jag mig bli för om snodd hos engelsmännen, som med sina välbyggda och eleganta modeller dominerade denna klass.

Många engelsmän har på senare tid köpt Filati-snodd (=Pirelli) av god kvalitet av Ian Kaynes. Hans förråd är emellertid fn slut. I övrigt har folk i allmänhet kvar av gamla förråd.

Peter Wangård

SM

ÄNTLIGEN!

SM på rätt tidpunkt - sommar.

Och ett tack till Bromölla MFK som fixade till det.

Den 24-25/7 flögs det på Rinkaby som ligger mellan Kristianstad och Åhus. Tore Nilsson o Co hade ordnat till fina arrangemang. Enormt fina med tanke på klubbens storlek. Fältet var bra. Lite kuperat, men det störde inte mycket. Det långa gräset ställde dock till med en del problem för snurrekroksflygarna. Man hade ordnat med radio-grupper som kollade modeller som kom för långt, och tog hand om dom till en speciell plats. Nu funkade det inte alltid så där bra, men många var nog tacksamma att inte behöva leta.

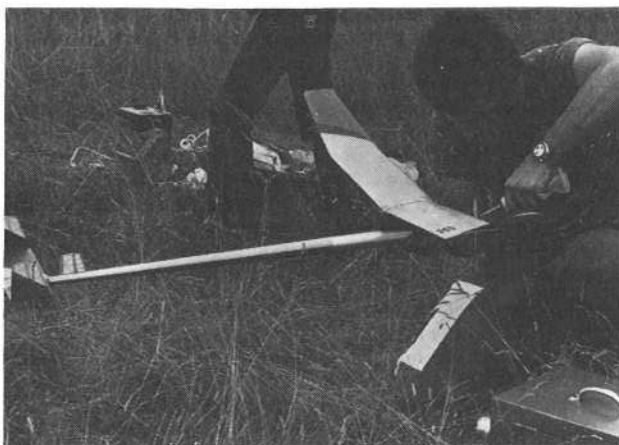
Vädret var toppen. Precis så som det skall vara en SM-tävling. 4-5 m/sek vind. Varmt med mycket termik och sjunk. Dvs utslagsgivande och rättvist. Inte som tidigare höst-SM, där turen i hög grad spelade in.

På lördag flögs alla 1-klasser + handluns. Peter Tigér från E-tuna vann A1-junior helt överlägset. 4 max också 89 sek i sista start. 102 sek efter kom Håkan Dahlström från Radioflygklubben Ikaros-Örebro. Han var i sin tur 83 sek före rutinerade Per Sjölund-Härnösand. Tätt efter kom Jan Franzén Uppsala. Han missade troligtvis en bättre placering p.g.a. pappa Göstas dåliga kunskap om regler. Han hade en linkorsning, med följande urkoppling, men Gösta trodde inte att han fick göra om det. Nu vet Du Gösta. Läs på reglerna.

Göran Larsson från Fagersta vann A1 senior, 68 sek före 2:an Agne Hammar från Solna, 872 resp 805 sek. Göran gjorde något av Come-back i större sammanhang, han tillhörde Svenska Eliten i C2 för en 5-6 år sedan. Han flög med modeller med enkel V-form. Bara det ovanligt i dessa tider. Och så hade han snurrekrok, 2 man hade 755 sek, Sture Johansson från Solna och Claes Mårtensson, Malmö. Sture vann omflygningen.

B1 avgjordes i sista start. Fram till dess ledde Tore Nilsson-Bromölla med 4 max. Bosse Jansson-Linköping och Lennart Hansson-AKM var 14 resp 30 sek efter. Tore fick bara 50 sek i sista, Bo 180, Lennart 120 och även Bengt-Olof Törnquist-Fagersta gick förbi med en start på 177 sek. Ordningen blev: Bosse, Bengt-O, Lennart och Tore.

C1-senior vanns överlägset av Yngvar Wallengren Lund. Han gjorde det på 3 max + 172 sek = 4 starter. Resten i klassen sysslade mest med cirkus. Janne Zetterdahl-Solna hade byggt om en Wake till C1 och lyckades bäst i Cirkusgruppen. Lennart Larsson-Solna kom 3:a.



Janne Zetterdahl med C1:a.
Foto: Lars-G Olofsson

C1-junior vanns av Tomas Söderström-Limhamn. Han var den ende som fick skapliga tider och flög 5 starter.

Handluns-junior vanns av Herbert Hartmann-Västerås. 2 max + 3 medelgoda tider. 211 sek totalt Tommy Fröjd var 2:a.

I Handluns-seniorer var det som vanligt gänget från Norra Upplands FK, som visade var skåpet skulle stå. Dom är helt enorma på att flyga luns. Vi väntar bara på vem av dom som blir först med 5 max på tävling. Nu vann Börje Eriksson. Han missade 8 sek i en start Jörgen Andersson missade 14 i en och blev 2:a. Mats Jansson hade 3 max och 26 missade sek, så en uppstickare i "Upplandsgänget" Bengt Blomgren-Snobben 4:a med 36 sek missade.

I Coupe d' Hiver flögs det om SM för första gången. 6 juniorer o 5 seniorer ställde upp. De flesta från MFK Snobben. Men lite var stans flygs det C d' H eller FIG som FAI vill kalla klassen. Juniorernas uppgörelse vanns av Snobben Stefan Blomgren på en hygglig tid. Klubbkamraterna Ulf Eriksson och Gunnar Gruwer kom 2:a och 3:a.



Hasse Lindholm tänder på.
Foto: Lars-G Olofsson



Ett par av juniorerna i Coupe d' Hiver.
Suveränt enkel konstruktion som dessutom flyger bra.
Foto: Lars-G Olofsson

Leif Eriksson-Härnösand var helt suverän bland Seniorerna. 4 max + 72 sek. Tänk om han flög Wake lika bra. Där flyger han risigt. Bengt Blomgren-Snobben var 2:a och Hans Söderström-Härnösand 3:a. Hans missade 1 start helt och flög i övrigt mycket upp och ner. 2 max och 2 starter på 22 och 33 sek.?

I FAI (A2) väntade man sig stora Fly-offer. Det var väder för det. Men en efter en missade och bara 6 man hade 4 max. Av dessa försvann 3 med 0-or i sista. Gunnar Kalén, Göran Åberg, båda Gamen och Svante Lundquist-Fladdermusen. Bortflugna modeller i 4:e start och kastad winsh. Håkan Broberg-Borlänge missade sin 5:e start medan Göran Larsson-Fagersta (A1-vinnaren) och Bosse Jansson grejade 5:e maxen. Lasse Larsson-AKMG fff missade 19 sek i 3:e. Björn Söderström-Solna missade 33 sek, 1 sek mindre än Håkan Broberg. Detta var dom 5 bästa. Fly-offen vanns av Göran Larsson som vann både A1 och A2-starkt. Han flög 240 sek, Bosse fick 151 sek.



Björn o Per-Arne i diskussion, troligt ämne, P-A:s på fältet försvunna A2:a, därav minen.
Foto: Lars-G Olofsson



Bror Eimar o Wake.
Foto: Lars-G Olofsson



I väntan på fly-off, 2:an Bo Jansson och dubbla
SM-vinnaren Göran Larsson
Foto: Lars-G Olofsson

A1 junior vanns av Ulf Sälde-Axvalla fft, 5 max, 105 sek efter kom A1 vinnaren Peter Tigér-E-tuna Sedan följde Ingemar Pettersson-Fladdermusen, 74 sek efter 2:an Kjell Eriksson-Uppsala blev 4:a. Han gjorde det med endast 4:a starter. Juniorerna hade större svårigheter med vädret än vanligt. Men det blir så i rättvist och utslagsgivande väder. Rutin och kunskap behövs.

Wakefield var denna dag den lättaste klassen att hitta termik i. Mycket modeller i luften att flyga på. Resultaten blev därefter, 3 man flög fullt, de 3 var Jan Zetterdahl-Solna, Knut Andersson-AKM och Lennart Backman. Det borde varit 4 då Lennart Flodström fusade bort 2 sek i 3:e start, SLARV. Anders Håkansson var 5:a med 7 missade sek. Fly-off vanns av Janne före Knut och Lennart, Fly-off tider 194, 173 o 147 sek. Helt rättvist då alla slängde samtidigt.

I F1C flög 2 man riktigt bra. Gerald Boman-Solna som vann med 5 max. Nils-Erik Hollander-Karlstad flög också bra, men hans modeller är otroligt dåliga. Att han ändå lyckas beror helt på Nisses förmåga att plocka termik. Han missade nu i sista start och fick 81 sek, det är vad den modellen orkar med utan lyft. Han blev 3:a. 2:a blev Hasse Lindholm - Linköping. Han missade i en start, men flög inte alltför bra. 4:e plats delades mellan Kjell Johansson-Solna och Lars-G Olofsson-AKMG fft. Kjell sparade sina bästa kärror till EM och Lars-

G monterade fel stabbe på kärran (slarv) med följande cirkus. Att ändå få ihop 752 sek säger lite om standarden, risigt.

Solna vann som vanligt lagtävlingen. I 1-klasserna 3-dubbelt. Med i segrande laget var Agne Hammar, Jan Zetterdahl och Lennart Larsson I 2-klasserna vann Solna lag 1 före AKM och AKMG fft. I Solnas lag flög Gunnar Holm, Jan Zetterdahl och Gerald Boman.

Detta var lite om vad som hände. Nu återstår bara att tacka Bromölla för en fin tävling och bedja en stilla bön om kommande sommar SM.

Lars-G

SM 1976 - en familjefest.

Årets SM i friflyg skiljde sig på flera punkter från vad vi är vana vid. Till att börja med hade Grenstyrelsen i år valt att förlägga SM till sommaren. närmare bestämt i semestertider. Detta med semestertid hade några ställt sig tvivlande till. Man befarade att antalet tävlande skulle bli betydligt färre än vanligt. Det är därför skönt för mig att konstatera att så blev det inte alls. Så tex i samtliga internationella klasser hade vi det högsta deltagarantalet under den senaste 5-årsperioden. Det totala antalet tävlande låg på samma nivå som föregående år vilket är det högsta antalet tävlande under den senaste 15-årsperioden. Den befarande nedgången av tävlande kan därför lyckligtvis sägas ha kommit på skam.

Ytterligare en positiv erfarenhet med ett sommar-SM kunde konstateras. I vanliga fall kommer ju enbart de tävlande till tävlingsplatsen och "stressar sig igenom tävlingen". Nu kom man istället med hela familjen och det blev nu mera något av en familjefest där många nya ansikten syntes. Man hade helt enkelt planerat in SM bland övriga semesteraktiviteter. Mycket positivt var att se att många föräldrar ställt upp och skjutsat sina telningar till SM. På så sätt fick dessa föräldrar en verkligt fin bild av det här med modellflyg och det kan sägas vara a och o för en lyckad juniorverksamhet. Har man sysslat några år med juniorverksamhet vet man vad föräldrarstödet betyder för juniorena.

Rent sportsligt blev detta sommar-SM en succé. Bättre väder hade vi väl knappast vågat hoppas på och jag vågar påstå att det var många år sedan vi slapp kämpa med regn och bläst. Nu kan man kanske tycka att vi hade tur. Visst kan det blåsa och regna även på sommaren men rent statistiskt borde chansen vara större till bra väder sommartid än under hösten med traditionella höststormar.

Summerar man intrycken av detta sommar-SM kommer man, åtminstone jag, till slutsatsen att detta var en mycket positiv upplevelse som absolut bör provas igen. Det är också min målsättning vid planläggningen av nästa års tävlingskalender att åstadkomma ännu ett sommar-SM.

Jag har i ovanstående inte alls nämnt arrangemang som sådant eftersom tävlingsdatumet för min del var det primära problemet. Tävlingsreferat från själva tävlingen återfinns på annan plats. Jag vill dock gärna ha sagt att stor del i det ljusa minnet av SM 1976 har arrangören som fullföljde sina uppgifter på ett mycket fint sätt.

Det enda som störde mig vid detta SM var några tävlande som lämnade tävlingsplatsen under pågående prisutdelning. Att lämna tävlingsplatsen så snart man själv fått pris ser för det första mycket otureligt ut och visar nästan förakt för de tävlande som kämpat väl men kommit sämre till i placering. Det är vidare inte roligt att som Grenschef tacka arrangören å de tävlandes vägnar när flera tävlande lämnat arenan. Så bråttom hem har man inte att man inte kan vänta till prisutdelningen är över. Låt oss därför enas om att slippa sådant i fortsättningen.

Bo Jansson

AKMG fft:s Semestertävling

Även i år bjöd arrangörerna på fint väder och svaga vindar. Lite regn kom på lördagen, men det var inget bekymmer för dom tävlande. Antalet deltagare var mindre i år än någonsin, och det får man skylla SM för, som flögs veckan efter.

Bra flygningar presterades på många håll. Det är nämligen inte lätt att hitta bra luft i västlig vind på Säve, och ännu svårare blir det efter kl 18,00 då dom flesta starterna gjordes.

I A1-junior fanns 2 deltagare, Fredrik Hallgren-Gamen slog Jan Franzén-Uppsala. Båda flög fint och tiderna blev 638 resp 596 sek.

I A1-senior var det 2 debutanter som stod för underhållningen. En av dem, Lennart Olsson-AKMG fft, vann på 712 sek. Den andra, Ing-Marie Backman-Eskilstuna, ledde efter 3 starter med 3 max, men på slutet gick det sämre och hon fick släppa Claes Mårtensson-AKM före sig. Claes 700 sek och Ing-Marie 673 sek.

Handluns vann Herbert Hartmann-Västerås lätt före Jan Franzén-Uppsala.

I F1A-junior var Claes Svensson-Uppsala i en klass för sig. En grov miss i 2:a start drog dock ner slutresultatet. 723 sek fick han ihop. Klubbkamraten Jan Svenningsson var 2:a, 99 sek efter. Han började starkt och ledde stort efter 3 starter, men rasade i dom 2 sista. 3:a var Jan Blomquist-Gamen med 3 jämna starter.

I F1A-senior var det match mellan Nisse Wallertin-AKMG fft och Olle Broman-Axvalla fft. Olle gjorde en stark Come-back efter några sabbatsår. Nisse satte 4 max, medan Olle missade 7 sek i 3:e. Han gjorde dock sin sista start tidigt, medan det ännu var lite aktivitet i luften och tvingade därmed Nisse att flyga minst 174 sek i sista start. Det är svårt det. Men Nisse har ett Go och jävlar anammat som ingen annan modellflygare i Sverige. Han snurrade runt i 35 minuter. Kände på allt, gick igenom där andra kopplade, och lyckades med att finna lyft för vinst. 177 sek i sista start. Enormt stark prestation. Nisse Gustavsson-Axvalla fft hade också 4 max, men fick 122 i sista. Det blev 3:e plats. Gösta Franzén 4:a och Per-Arne Svensson 5:a båda från Uppsala, Per-Arne gjorde en helflopp i 1:a, sedan 4 max.

I F1B flög 4 man jämnt. Lennart Hansson-AKM vann med 4 max + 134 = 854 sek, 14 sek efter kom Bror Eimar-Nimbus och Lennart Flodström-AKMG fft. Lennart Backman hade 811 för 4:e plats.

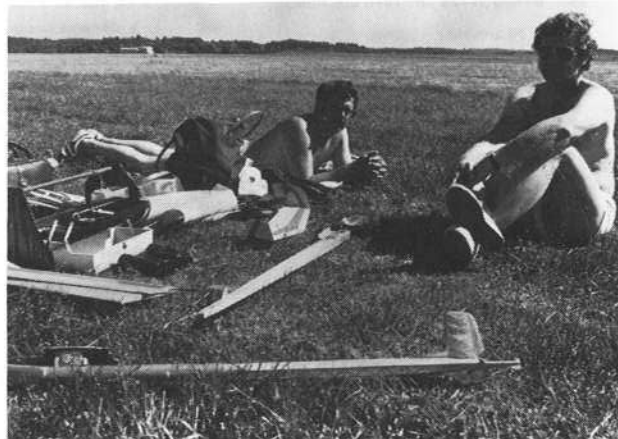
ROFFES ROSSI CUP

Det var namnet på F1C-tävlingen. Detta pga första priset, en Rossi 15 N. Roffe Örell, som är vår Rossi man i Sverige hade sålt en till ett mycket bra pris, för att ha som pris. Förra året hade vi 10 anmälda och vi räknade med något liknande eller mer, då det fanns något att flyga om. Men så ändrades SM till veckan efter och det blev tunt.

4 man tänkte dock skaffa sig en Rossi till. Det började med att Ulf Carlsson AKMG fft missade. I 2:a missade Hans Lindholm och Lars-G Olofsson. Ulf och Hasse i sjunk, Lars-G spann in och tryckte ner Ulf i ledning. Det blev lättare och lättare att flyga, och mindre aktivitet i luften, så vi räknade med att Ulf vunnit. Men så gjorde han en groda i 4:e och Hasse ledde igen. Resten starterna max. Claes Mårtensson-AKM började flyga lite sent och hans kärra är inte så bra och han fick inga maxar noterade. Hasse var Rossin.

Pristutdelning följde med priser skänkta av Wettergrens och Roto Line. Hjärtligt tack.

På Söndagen var det meeting och många stannade kvar och flög, det blåste lite mer och det var turbulent. Men soligt, varmt och trivsamt. En del modeller gick i marken pga turbulensen och min



Lennart & Lennart slappar, Flodström & Backman
Foto: Lars-G Olofsson

A2:a "Dinah Moe Humm" försvann i en jätteblåa uppåt. Flygare vid tillfället var Gösta Franzén. Modellen användes annars av Claes Svensson hela dagen. Han börjar behärska snurreteknik.

De va De, kom igen nästa år.

Lars-G Olofsson

P.S Eftersom SM gick en vecka senare och jag var utan A2:a, så byggde jag en ny på 2 dagar. Se ritning och naturligtvis döptes den till Franzén. För övrigt en mycket bra kärra, som jag skall tillverka fler av.

D.S.

RESULTAT

AKMG fft:s semestertävling + ROFFES ROSSI CUP

F1A jun

1	Claes Svensson, Uppsala	723
2	Jan Svenningsson, Uppsala	624
3	Jan Blomqvist, Gamen	610
4	Herbert Hartmann, Västerås	609
5	Olle Österholm, Eskilstuna	593
6	Hans Svensson, Uppsala	342
7	Peter Tigér, Eskilstuna	55

F1A sen

1	Nils Wallertin, AKMG fft	897
2	Olle Broman, Axvalla fft	893
3	Nils-O Gustavsson, Axvalla fft	842
4	Gösta Franzén, Uppsala	790
5	Per-A Svensson, Uppsala	784
6	Lasse Larsson, AKMG fft	779
7	Louise Flodström, AKMG fft	750
8	Claes Mårtensson, Malmö	712
9	Lars-G Olofsson, AKMG fft	706
10	Fredrik Blomqvist, Gamen	684
11	Sture Eriksson, AKMG fft	678
12	Stig Kamph, Malmö	674
13	Anders Persson, Malmö	591
14	Bo Hallgren, Gamen	542
15	Gunnar Westerlund, AKMG fft	536
16	Bror Eimar, Nimbus	386

A1 jun

1	Fredrik Hallgren, Gamen	638
2	Jan Franzén, Uppsala	596

A1 sen

1	Lennart Olsson, AKMG fft	712
2	Claes Mårtensson, Malmö	700
3	Ing-Marie Backman, Eskilstuna	673
4	Lars-Å Andersson, AKMG fft	653

Handluns

1	Herbert Hartmann, Västerås	169
2	Jan Franzén, Uppsala	116

F1B

1	Lennart Hansson, Malmö	854
2	Bror Eimar, Nimbus	840
3	Lennart Flodström, AKMG fft	840
4	Lennart Backman, Eskilstuna	811
5	Knut Andersson, Malmö	729

ROFFES ROSSI CUP, F1C

1	Hans Lindholm, Linköping	885
2	Ulf Carlsson, AKMG fft	844
3	Lars-G Olofsson, AKMG fft	769
4	Claes Mårtensson, Malmö	392

A1 jun 30 anmällda

1 Peter Tigér, Eskilstuna FK	809
2 Thomas Dahlström, RfK Ikaros	707
3 Per Sjölund, Härnösands MSK	624
4 Jan Franzén, Uppsala FK MS	617
5 Fredrik Hallgren, FK Gamem	611
6 Lorenz Björklund, Täby SFK	603
7 Jan Backman, Eskilstuna FK	570
8 Ken Andersson, AKM	525
9 Annika Hallgren, FK Gamem	511
10 Rune Liljegren, Täby SFK	507
11 Jan Blomkvist, FK Gamem	482
12 Thomas Söderström, Limhamn	444
13 Claes Andersson, Limhamn	421
14 Herbert Hartmann, Västerås FK	403
15 Stefan Blomgren, Snobben	370
16 Thomas Hammar, Solna MSK	333
17 Henrik Axelsson, Limhamn	316
18 Thomas Jönsson, Limhamn	283
19 Anders Jönsson, RfK Ikaros	202
20 Gunnar Gruwer, Snobben	90
21 S-O Olsson, Snobben	49

A1 sen 29 anmällda

1 Göran Larsson, Fagersta MFK	872
2 Agne Hammar, Solna MSK	805
3 Sture Johansson, Solna MSK	755X
4 Claes Mårtensson, AKM	755X
5 Holger Sundberg, Uppsala FK	716
6 N-H Hoffman, KMFK	684
7 Börje Johnsson, FK Gamem	669
8 Bengt Jansson, N Uppl. FK	663
9 Lennart Olsson, AKMG ffl	649
10 Bo Hallgren, FK Gamem	637
11 Knut Andersson, AKM	630
12 Per Björklund, Täby SFK	546
13 Ing-Marie Backman, Eskilstuna FK	540
14 Bertil Andersson, Limhamn	521
15 Per Digrell, Solna MSK	511
16 Lars Andersson, Limhamn	480
17 Bo Söderström, Limhamn	467
18 Lars-Åke Andersson, AKMG ffl	440
19 Fredrik Blomkvist, FK Gamem	434
20 Bengt Blomgren, Snobben	409
21 Lars Löfgren, Limhamn	395
22 Bengt Blomberg, FK Gamem	373
23 Kent Hammar, Limhamn	309
24 Jörgen Andersson, N Uppl. FK	18

x) Flygning om inbördes placering!

B1 12 anmällda

1 Bo Jansson, MFK Linköping	886
2 Bengt-Olof Törnkvist, Fagersta MFK	855
3 Lennart Hansson, AKM	810
4 Tore Nilsson, BMFK	770
5 Jan Zetterdahl, Solna MSK	749
6 Olof Nerud, AKM	651
7 Tomas Ekendahl, Eskilstuna FK	558
8 Mats Jansson, Solna MSK	jun 515
9 Bengt Blomberg, FK Gamem	362
10 Thomas Hammar, Solna MSK	jun 188
11 Bror Eimar, MFK Nimbus Vi unga	42

C1 sen

1 Yngvar Wallengren, Fladdermusen Lund	712
2 Jan Zetterdahl, Solna MSK	693
3 Lennart Larsson, Solna MSK	634
4 Gunnar Holm, Solna MSK	515
5 Björn Söderström, Solna MSK	40

C1 jun

1 Tomas Söderström, Limhamn	479
2 Per Sjölund, Härnösands MSK	238
3 Anders Axelsson, RfK Ikaros	14

HKG jun 12 anmällda

1 Herbert Hartmann, Västerås FK	211
2 Tommy Fröjd, KMFK	203
3 Per Sjölund, Härnösands MSK	200
4 Ken Persson, Snobben	99
5 Staffan Sundberg, Uppsala FK	97
6 S-O Olsson, Snobben	74
7 Anders Axelsson, RfK Ikaros	57
8 Anders Jönsson, RfK Ikaros	57
9 Gunnar Gruwer, Snobben	44

HKG sen 13 anmällda

1 Börje Eriksson, N Uppl. FK	292
2 Jörgen Andersson, N Uppl. FK	286
3 Mats Jansson, N Uppl. FK	274
4 Bengt Blomgren, Snobben	264
5 Bengt Jansson, N Uppl. FK	240
6 Gunnar Holm, Solna MSK	223
7 Bengt-Åke Fällgren, Oxelösunds MFK	219
8 Håkan Svennesson, KMFK	177
9 Mats Kronkvist, Snobben	161
10 Kent Hammar, Limhamn	84

F1A jun 28 anmällda

1 Ulf Sälde, Axvalla ffl	900
2 Peter Tigér, Eskilstuna FK	795
3 Ingemar Pettersson, Fladdermusen Lund	721
4 Kjell Eriksson, Uppsala FK	691
5 Lorenz Björklund, Täby SFK	665
6 Claes Svensson, Uppsala FK	645
7 Anders Sund, Waxholms MFK	640
8 Per Sjölund, Härnösands MSK	633
9 Henrik Axelsson, Limhamn	601
10 Magnus Lööf, AKMG ffl	593
11 Herbert Hartmann, Västerås FK	576
12 Tomas Söderström, Limhamn	545
13 Mats Jansson, Solna MSK	527
14 Jan-Anders Nilsson, BMFK	520
15 Thomas Hammar, Solna MSK	464
16 Jan Elfstedt, Waxholms MFK	441
17 Claes Andersson, Limhamn	441
18 Jan Blomkvist, FK Gamem	432
19 Rune Liljegren, Täby SFK	390
20 Jan Backman, Eskilstuna FK	369
21 Kalle Lundqvist, Fladdermusen Lund	300
22 Hans Svensson, Uppsala FK	180
23 Olof Österholm, Eskilstuna FK	53
24 Håkan Stridsberg, Fladdermusen Lund	-

F1A sen 49 anmällda

1 Göran Larsson, Fagersta MFK	900+240
2 Bo Jansson, MFK Linköping	900+151
3 Lasse Larsson, AKMG ffl	881
4 Björn Söderström, Solna MSK	867
5 Håkan Broberg, Borlänge MSK	866
6 Anders Persson, AKM	848
7 Claes Mårtensson, AKM	847
8 Rune Olsson, FK Gamem	847
9 Bo Söderström, Limhamn	836
10 Börje Jönsson, FK Gamem	832
11 Torsten Eriksson, Uppsala FK	829
12 Gunnar Holm, Solna MSK	824
13 Gösta Franzén, Uppsala FK	816
14 Louise Flodström, AKMG ffl	791
15 Bo Hallgren, FK Gamem	783
16 Bengt Jansson, N Uppl. FK	769
17 Per-Årne Svensson, Uppsala FK	760
18 Nils-Olof Gustafsson, Axvalla ffl	756
19 Nils Wallerlin, AKMG ffl	753
20 Henry Åkermark, Axvalla ffl	750
21 Bengt Blomgren, Snobben	743
22 Börje Eriksson, N Uppl. FK	740
23 Bror Eimar, MFK Nimbus Vi unga	723
24 Gunnar Kalén, FK Gamem	720
25 Göran Åberg, FK Gamem	720
26 Svante Lundqvist, Fladdermusen Lund	720
27 Per Tidsnand, Härnösands MSK	694
28 Mats Jansson, N Uppl. FK	689
29 Olof Sandahl, MSK Mysingen,	641
30 Lars-G Olofsson, AKMG ffl	610
31 Lars Andersson, Limhamn	609
32 Bengt Nilsson, BMFK	585
33 Fredrik Blomkvist, FK Gamem	567
34 Per Björklund, Täby SFK	566
35 Berndt Sund, Waxholms MFK	529
36 Sture Johansson, Solna MSK	449
37 Bengt Wendel, Fagersta MFK	420
38 Agne Hammar, Solna MSK	400
39 Thomas Alm, Eskilstuna FK	397
40 Bertil Andersson, Limhamn	380
41 Holger Sundberg, Uppsala FK	369
42 Åke Engström, Axvalla ffl	125

F1B 22 anmällda

1 Jan Zetterdahl, Solna MSK	900+194
2 Knut Andersson, AKM	900+173
3 Lennart Backman, Eskilstuna FK	900+147
4 Lennart Flodström, AKMG ffl	898
5 Anders Håkansson, AKM	893
6 Lennart Hansson, AKM	884
7 Bror Eimar, MFK Nimbus Vi unga	884
8 Bengt-O Törnkvist, Fagersta MFK	838
9 Örjan Gahm, Jakobsbergs MFK	823
10 Kjell Liwenborg, Solna MSK	816
11 Karl Erik Widell, FK Gamem	815
12 Villy Andersson, Västerås FK	806
13 Ragnar Åhman, FK Gamem	797
14 Bengt Blomberg, FK Gamem	699
15 Olof Nerud, AKM	676
16 Björn Söderström, Solna MSK	649
17 Hans Söderström, Härnösands MSK	551
18 Leif Eriksson, Härnösands MSK	392
19 Thomas Ekendahl, Eskilstuna FK	338

F1C 16 anmällda

1 Gerald Boman, Solna MSK	900
2 Hans Lindholm, MFK Linköping	853
3 Nils-Erik Hollander, Karlslads MFK	801
4 Kjell Johansson, Solna MSK	752
5 Lars-G Olofsson, AKMG ffl	752
6 Ulf Carlsson, AKMG ffl	725
7 Urban Nygren, Solna MSK	721
8 Pelle Lidén, AKM	520
9 Lars Gunnar Lindblad, Eskilstuna FK	516
10 Lennart Larsson, Solna MSK	323
11 Anders Engström, Härnösands MSK	290
12 Jan Olof Åkesson, AKM	279
13 Eddy Astfeldt, Eskilstuna FK	105
14 Claes Mårtensson, AKM	25
15 Hans Friis, FK Gamem	9

F1G jun

1 Stefan Blomgren, Snobben	374
2 Ulf Eriksson, Snobben	333
3 Gunnar Gruwer, Snobben	114
4 Claes Andersson, Limhamn	136
5 S-O Olsson, Snobben	116
6 Hans Persson, Snobben	67

F1G sen

1 Leif Eriksson, Härnösands MSK	554
2 Bengt Blomgren, Snobben	362
3 Hans Söderström, Härnösands MSK	295
4 Sven Eriksson, Snobben	151
5 Mats Kronkvist, Snobben	87

Lagflyvningen

1:klasserna

1 Solna MSK lag 1	2188
2 Solna MSK lag 2	1785

2:klasserna

1 Solna MSK lag 1	2624
2 AKM lag 1	2261
3 AKMG ffl lag 1	2233
4 Solna MSK lag 2	1968
5 Solna MSK lag 3	1819
6 Eskilstuna FK lag 1	1813
7 FK Gamem lag 1	1653
8 Härnösands MSK lag 1	1633
9 Eskilstuna FK lag 2	1238

AKM:s Ferietävling 1976 F10 Ängelholm 29/8

F1A

1 Bo Jansson, MFK Linköping	786
2 Bengt Blomgren, Snobben Nymölla	783
3 Ingemar Pettersson, Fladdermusen	723
4 Lars Larsson, AKMG ffl	698
5 Claes Mårtensson, AKM	676
6 Bror Eimar, Nimbus	583
7 Svante Lundqvist, Fladdermusen	576
8 Evert Andersson, Bromölla	556
9 Bo Söderström, Limhamn	524
10 Tore Nilsson, Bromölla	483
11 Stig Kamph, AKM	471
12 Louise Flodström, AKMG ffl	461
13 Bertil Andersson, Limhamn	449
14 Claes Andersson, Limhamn	327
15 Tomas Söderström, Limhamn	290
16 Lars Andersson, Limhamn	284
17 Henrik Axelsson, Limhamn	198
18 Anders Persson, AKM	10

F1B

1 Anders Håkansson, AKM	843
2 Knut Andersson, AKM	825
3 Tore Nilsson, Bromölla	759

F1B

1 Anders Håkansson, AKM	843
2 Knut Andersson, AKM	825
3 Tore Nilsson, Bromölla	759
4 Lennart Hansson, AKM	715
5 Per Quarnström, Fladdermusen	693
6 Olof Nerud, AKM	617

F1C

1 Jan-Olle Åkesson, AKM	864
2 Ulf Carlsson, AKMG ffl	755
3 Lars G Olofsson, AKMG ffl	754
4 Claes Mårtensson, AKM	748
5 Pelle Lidén, AKM	690

F1G Coupe d' Hiver

1 Stefan Blomgren, Snobben Nymölla	433
2 Olof Nerud, AKM	322
3 Bengt Blomgren, Snobben Nymölla	291
4 Gunnar Gruwer, Snobben Nymölla	170
5 Mats Kronkvist, Snobben Nymölla	148
6 Sven Olof Olsson, Snobben Nymölla	6

A1 jun

1 Martin Lundqvist, Fladdermusen	423
2 Tomas Söderström, Limhamn	290
3 Ken Andersson, AKM	263
4 Claes Andersson, Limhamn	260
5 Henrik Axelsson, Limhamn	148
6 Sven Olof Olsson, Nymölla	107
7 Ken Persson, Nymölla	2

A1 sen

1 Lars Andersson, Limhamn	510
2 Lars Löfgren, Limhamn	372
3 Bengt Blomgren, Snobben Nymölla	319
4 Bertil Andersson, Limhamn	231
5 Bo Söderström, Limhamn	117

Fblland free flight international 29-30 maj 1976

F1A - A2

1 Van Dijk, NL	1080
2 Salzer, A	1015
3 Lendering, NL	1011
4 Bünte, D	999
5 Van Rinsum, NL	993
6 Wilke, D	985
7 Hirlimann, F	974
8 Van Eldik, NL	972
9 De Ruwe, NL	970
10 Marriot, GB	969
11 Ehrlich, A	946
12 Spann, A	938
13 Higgins, NL	932
14 Litjens, NL	929
15 Noque, F	904
16 Wanngård, S	894

F1B - Wakefield

1 Greaves, GB	1009
2 Van Hoorn, NL	973
3 Kaynes, GB	944
4 Pollard, GB	921
5 Jack, GB	902
6 Jakobsen, DM	865
7 Ter Velde, NL	865
8 Bailey, GB	864
9 Manche, NL	858
10 Van Rij, NL	837

F1C - Power

1 Köster, DM	1080(120)
2 Huijben, NL	1080(115)
3 Broderac, J: D	1037
4 Zeh, D	1028
5 Jörgenson, DM	907
6 Chilton, GB	794

Bijzondere modellen

1 Leeuwangh, NL	384
2 Jandt, D	315
3 De Kruijff, NL	304



Rapport av MFN:s "Utsände" medarb.
Lars-G Olofsson

NATS!

En liten rapport om vad som hände under 2 veckor ihop med USA:s Friflygare och andra modellflygare.

Årets upplaga var det första där man flög på olika flygplatser. Friflyg och Radiostyrda segelmodeller flögs i Springfield, Lina, Radio, Oldtimer, Payload mm flögs på Wright Airfield i Dayton och inomhus i Columbus.

Detta medförde att dom jättestora bygg- och reparationsborden var väldigt dåligt använda. Dom satsade på att vinna Nats fick tillbringa mycket tid på vägen mellan Springfield och Dayton.

Enligt arrangörerna var detta första och sista gången man delade på flygplatserna. Det var för jobbigt med 2 högkvarter, 2 hobbyaffärer och dubbelt upp med folk i högkvarteren. Även modellflygarna tyckte det var lite tråkigt och alla önskade tillbaka det samlade Nats igen.

Själv tyckte jag detta var tråkigt. Jag hade innan hoppats på se på Pylonflygning av hög klass, Linstyrning mm, men det blev väldigt lite av det.

Mycket blev det av annat. Mat bla, där alla tydligen tyckte jag såg smal och tanig ut. Och massor av Friflyg.

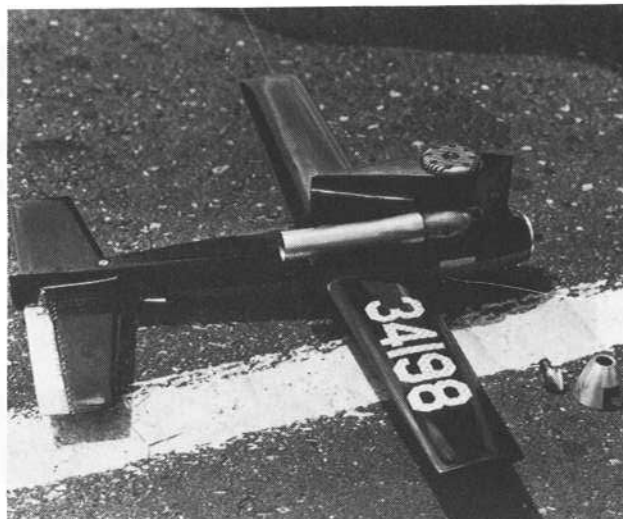
Här nedan lite om vad som hände dag för dag.

29/7 lämnar Torstlanda.

30/7 anländer till Dayton kl 03.00 efter 27 tim i luften och på flygplatser, 6 tim försenade. AMA:s hövding John Worth möter och kör mig till ett hotell i Dayton. Jag skulle dela rum med en festlig prisse vid namn Clyde Stacy. Radioflygare och TV-reparatör. Han hade hand om all elektricitet runt omkring Nats. Vaknade vid 7-tiden av värmen och tillbringade resten av dagen i och vid sidan om en fin pool. Träffade en gäng poliser som var där för att lira baseball och en hockeylirare. Dom gjorde sitt bästa för att jag skulle trivas. På kvällen (23.00) bjöd Clyde på käk.

31/7 "Hemma" igen 02.00 vaknar 06.00, Clyde skall till Wright och jobba, följer med och studerar hur denna jätteapparat funkar. Tittar på trimning av olika modeller, träffar en av mina sponsorer, Hardy Brodersen.

På eftermiddagen åkte jag med Hardy till Columbus för att titta på inomhustrimning. Vilken lokal! Toppen. En ishockeyarena med ca 20 meter till tak men totalt okänslig för öppna dörrar osv. 2 dörrar stog vidöppna, men trots det reagerade inte kärrorna i luften. Rätt upp och ner. Det trimmades allt på en gång. Och kollisioner var oundvikliga. Floda skulle fått spader. Microfilmflygare som fick sin modell sönderflugen av handlunsar bara ryckte på axlarna, plockade upp resterna, satte ihop en ny och fortsatte. Efter detta blev det nattkäk igen.



Den här knarren gick fort, över 300 km/tim på träning.

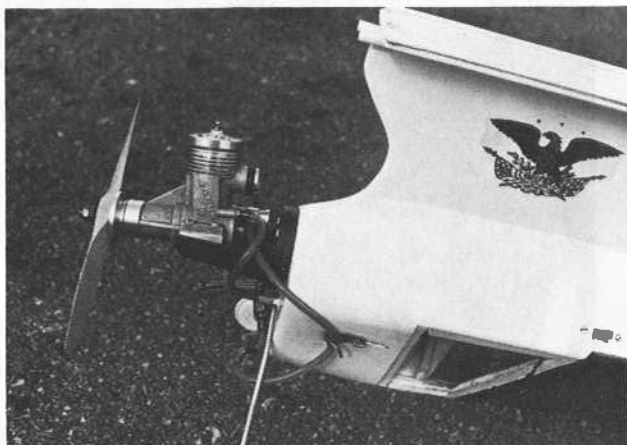
1/8 I säng 03.00. När jag orkade upp var Clyde väck. Hardy plockade upp mig för färd till Wright. Där jag lufsade runt och tittade på modeller och snackade modellflyg. Klockade bla en 10 cm³ Speed för 305-310 km/tim. Imponerande. På kvällen bytte jag rum för att bo med Hardy. Han stack ut och jag dök på sponsor nr 2 i baren, Bill Northrop, ägare och red på tidningen Model Builder. (Mycket bra tidning, som täcker allt modellflyg. USA:s svar på Aeromodeller) han tyckte jag behövde mat och hittade en utsökt restaurant mitt i ett industriområde.

2/8. Tävlingarna började på allvar. Bill Northrop visade mig runt bland alla Oldtimer modeller i olika varianter med och utan radio och skala-oldtimer. Som medlem i Oldtimersällskapet blev jag enormt besviken. Det har sparat ur. Tom Mr Oldtimer John Pond, är ute och cyklar. Hans skalaoldtimer var grann, men att klä den med monokote...

Men värre saker väntade, Oldtimermodeller som steg som spjut i 75° vinkel utan att kurva. Jo då. Våd sägs om en Rossi 15 N i nosen på en modell från 1940. vikt 450 gram, 7x3½ glasfiberprop, 70% Nitro och runt 27000 varv. Samme modellflygare hade en större variant med en ny K&B 40 Pylon-motor med halvpipa och allt. Detta är Oldtimer... Han vann, när motorn fimpade efter 30-40 sek, var kärran en liten prick i det blå.



En annan Racer med K&B 40.



"Oldtimer" med Rossi



Här är den igen. Gissa om det gick undan med 70% nitro.



En Raceroildtimer på gång. Radiostyrd



The Giant. Enormt stor Oldtimer, som dessutom flög bedrävligt, en typisk färgklick.

Mötte min chafför och hjälprede Bob Stalick. Vi skulle bo ihop i förläggningen på Wittenburg universitet i Springfield. Han hade bil och allt klart. På kvällen var vi bjudna på SAM:s bankett, enormt med mat igen. Mitt i allt käket var vi tvungna att väga in A2:or. För första gången öppnade jag trunken och kunde då konstatera att grabbarna på flygplatser är verkligen bra på att kvadda trunkar med innehåll. Efter banketten blev det till att reparera på rummet. Tvärs över korridoren bodde NFFS grundare Carl Fries. Han hade dricka i olika varianter.

3/8. Upp kl 06.00. Skulle flyga A2. Drog 2 trim-startar. Franzén verkade fin i glider, men snurrandet var lite svårt. Den ville liksom inte ibland. När det var 45 minuter kvar på första perioden startade jag. Ingen hade då maxat. Det fanns inget alls i luften. 44½ min kvar och Franzén var en vedhög. Den tog inte upp i sista sväng och gick i banan. i ett försök att tvinga runt den. Jag brydde mig inte om reserven. En man maxade i första perioden. Jag gick runt och tittade på annat modellflyg istället. Coupe d'Hiver och B-gas A2 vanns av



Willard SMITZ. Han är också bra Wakeflygare och var som sådan med i senaste VM. 2:a var Brian Webster, 3:a Bob Sifleet, 4:a och 5:a kom kanadensarna Peter Allnut (VM-2:a) och Don Mc Kenzie. På kvällen trimmade jag C2:or ihop med Hardy, Ross Hansen, Fast Richard och Bill Chenault. Platsen var Wright Airfield. Såg enormt fint ut. Så blev det nattkäk igen. Hardy pröjsade.



Hardy Brodersen släpper "Salipeanuts".



Elegant Oldtimer.
Foto: Lars-G Olofsson



2 bra A2-flygare, Paul Crowley och Tom Hutchins-son. Modellen är Toms senaste variant på Drag-master.



NFF:s grundare "Uncle" Carl Fries med B-gas. Intrigerad åskådare är Dave Sugden - Canada.

4/8 Tävlning i A-Gas och Open Rubber (Mulvhill Trophy). Jag fick ett ryck och ställde upp i A-Gas med "Korla Plankton"! Dom flög med 9 sek motortid i 3 starter, om 3 max 7 sek. i 4:e, 5 sek sedan tills man missar maxen. Vi var några stycken som flög med FAI-modeller. Jag flög ihop med Roc Andersson, Jim Wumer, George Wersaw och Dick Swensson. Med i det teamet var också "Doc" Andersson, 73 år och en enorm människa, inte bara på att fila Rossi.

Bob Sifleet flög båda klasserna denna dag. A-Gas med en FAI-modell.

Vädret var till en början toppen, men vinden växade och kärrorna drev ibland mot och in i majs-fält. Majs är ett litet helvete för modellflygare. Lika hopplöst att hitta modeller i som raps, men det suger åt sig värme tidigt på dagen och senare avger det värme i form av många små kraftiga termikblåsor. Modeller som flyger över är som helgalna, upp och ner och hit och dit, och det rasar neråt fort.



Roc, Korla Plankton, Lars-G och Doug.



Cox i Doug Galbeaths C2:a



"Fast Richard" alias Dick Mathis och Larry Conover. Den senare defjäd världsmästare i C2-1960.



Roc Anderssons nya C2:a med 3 fenor.

Vi 5 i teamet började med att maxa, utom Georg W som råkade ut för ovan nämnda majs. I första fly-off var det Dicks tur och i 2:a Jims. Bara Roc och jag kvar. Vi tog det lungt och gick och tittade på andra och konstaterade att endast Sal Taibi vid denna tidpunkt flugit 5 max, men flera hade chansen. Bob Sifleet hade 4 men flög open rubber, där han förberedde en 6 min Fly-off start. Jag åkte och kåkade och där rök chansen att vinna. Roc gjorde under tiden sin 6:e max. När jag kom tillbaka gjorde jag nr 6 och han sin 7:e. Vi ordnade till 2 till på man och var ensamma om det. Bob hade 6 och miss i 7:e, liksom Sal Taibi. Det hade börjat blåsa och blivit marigt att hitta lyft. En timma kvar. Jag kopplade allt och väntade, inget hände, 5 min före slutet startade jag i alla fall för att Roc skulle få chans till en bra rekordtid. Jag fick 77 sek i sjunk. 2 min senare gjorde Roc sin 10:e max och nytt rekord för kategori 2 - 30 min.

Före tävlingen ansåg alla normala A-gasflygare att vi skulle vara chanslösa. Deras små modeller väger 400-450 gram. Drivs av en Rossi med 70% Nitro och en 7x3½ prop, som går ca 2000 varv fortare än FAI-motorer. Under och efter tävlingen fick dom tänka om. Vi flög med 7 sek motortid och kom lika högt som dom på 9 sek. Dessutom gled A-Gas modellerna bedrövligt. Dom får tänka om. FAI-modeller på platser 1,2,3,5,6,8,och 9. Bob Sifleet 3:a och Sal Taibi 4:a. Efter tävlingen var det invägning av C2:or. Före mig i kön stog en kille med en verklig gammal C2:a upptäckte en märkning från Cranfield 1960. Ola kom på att modellen måste vara "LuckyLindy" och killen Larry Conover, delad världsmästare 1960, bl a delade han 1:a plats med Rolf Hagel.

På kvällen käk med Bob. En jättepizza med 2 liter öl.

Därefter NFFS symposium. Där jag och Uncle Remos var en sk attraktion. Mest diskuterades FAI:s förslag om VM var 3:e år. Inga modellflygare tycker om idén, men AMA:s toppgubbar tänker inte som dom aktiva.

USA jobbar bl a på att få VM i friflyg -77. Plats-Taft, Californien eller Pensacola, Florida. Annat på gång. Man försöker få ihop arrangörer för Friflyg VM för nästa 10:års period. För att vi skall få VM vart annat år även i fortsättningen. Sverige bör vara med enligt NFFS. Förresten, köp symposiet.

5/8 Upp tidigt för att flyga C2. Det flygs också Handluns och A1.

Det blåser, på gränsen vad fältet tillåter. Sedan majs, majs osv.

Jag flög med "Sharleena", ville inte lämna bättre kärror i majsfälten. Flög ihop med samma gäng som dagen före. Roc började med en start i majs. Han letade reda på den tillslut, men ville inte offra något inför deras VM-uttagning.

Det var svårfluget. Redan efter 2 starter var 6 man i en klass för sig. Doug Galbreath, Gilbert Graunke, Bob Sifleet, Joan Bicknell, Dick Covalt och under-teknad. I 3:e start missade 3 man. Gilbert, Doug och jag flög fullt tom 6:e. Gilbert o Doug startade direkt i sista perioden och fyllde. Jag fick in min över majs, där sjönk det från 50 meter till marken på 10-15 sek. Det var turbulens det. Kärran backade, dök, vinggled och gjorde alla andra konst, och missade 25 sek. På det blev jag 4:a, Bob Sifleet 13 sek före.

Fly-off nästa dag. Bob och jag åkte till Dayton, hem tidigt. Tog några öl på ett hotell. Sedan modellflygsnack halva natten på förläggningen.

6/8 Gilbert Graunke vann C2 - Fly-offen. Regn hela dagen. Det flögs ½ A och Wake. Willard Smitz vann även Wakefield före Bob Sifleet, som flög Bob White modell, och Paul Crowley. Han hade vingar av massiv balsa. Spännvidd 1400 mm, vikt 48 gram! Mesta tiden gick åt till att snacka med modellflygare. Jag kunde dock konstatera att våra C1:or ärklart bättre än deras ½ A. Om man undantar SM. På kvällen stort partaj på en Pizzabar med 30 modellflygare.

7/8 Blåst och regn. Fel vindriktning. C-Gas och Jetex. Jetex hade problem i vinden, Chuck Markos vann. Doug Galbreath visade upp en ny C-Gas modell med ställbar stabbe o autoroder. I nosen den nya Cox 40. Han utklassade resten, men missade vinsten genom att fusa för tidigt. Han ville inte flyga alls, men Cox-folket ville att han skulle visa upp hur bra den nya Coxen är, den är bra, 40:an alltså.

Hardy Brodersen gjorde skäl för namnet Hardy Brokenspar, när han malde sin "saltpeanuts". Synd, då kärran var den enda av Doug's klass. På kvällen käk med Bill Northrop (pröjsade) Hardy Bob Stalick och "Dirty Dan" Rutherford, den sistnämnde linkontrollskribent i Model Builder. En tokig prick.



Vem Jetex flygaren är vet jag inte, men medhjälparen heter Ray Harper och vann Handluns.



Ronnie Young, Doug Galbreath och "Gysob" C-gas,



Roc och "Doc" med C-Gas.



Hardy och "Saltpeanuts"



Hardy och Bill Shailor med resterna.

8/8 Var och tittade på Wright Airport flygmuseum. Skoj. Packade, skulle med Roc till Toledo några dagar och bo hos "Doc". Vi började med att lasta av Dick Swensson vid flygplatsen. Eget flygplan. Vid 19-tiden framme hos Doc, där lätt middag väntade + Jim Wumer. 2 timmar senare åkte vi till Jim för mer käk.

9/8 Doc och jag åkte till Docs jobb (Champion) och gick runt fabriken, + käk i matsalen (naturligtvis). Hem igen och förberedde kvällens käk - AAU - steak. (Anderson Aero Units). Enormt krubb. Sedan gick vi igenom Docs verkstad och diskuterade Rossi och modeller i allmänhet. Sedan käk. På kvällen en tur med Roc till hans favoritställen Red Carter o Purple Tree.

10/8 Mera motor och modellsnack med Doc. Han visade bla sin egen motor Andersson 46 och 60. På sin tid i klass med Dooling. Tillverkad i 8 ex motorsamlare har försökt att köpa några ex för smått astronomiska summor. Men Tji. Roc slöt upp för en tripp till Lake Eire och käk. Purple Tree igen före sängen.

11/8 Upp tidigt. Packa. Doc tömde verkstan på material som han tyckte jag behövde. Magnesium i olika dim, Titanfolie, Propellrar osv.

Sedan åkte Doc och jag till Detroit och Henry Ford Museum. Enormt intressant för den som är tekniskt intresserad. Allt från symaskiner till elverk. 7 tim senare lastade vi över till Hardys bil. Hem till honom, där familjen väntade med middag och Budweisser (öl). Studerade hans källare där allt fanns för modellflygaren. Inkvartering på motell.

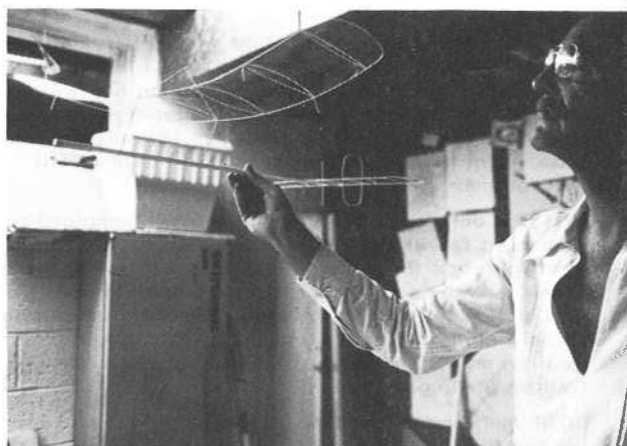
12/8 Tillbringade dagen med Hardy. Var på hans jobb där jag gjorde kopior från Nats i firmans mörkrum. På eftermiddagen åkte vi till Joes, enda hobbyaffären i Detroit och kollade, och konstaterade att balsan är bättre här. (Fortsätt så Sture Haglund). Middag hos Hardy. På kvällen partaj i Hardys bygglokal med Detroit's Friflygare + 3 från Toledo.



"Dock i verkstan".



Delarna till AAU 60.



Hardy demonstrerar FAI inomhusare.

13/8 Partajet fortsätter. Vid 2-tiden en runda runt stan innan Hardy lämnade av mig vid hotellet. Vid 11-tiden kom han och hämtade upp mig. Hem till honom för fika. Vi kom på idén att designa en C2:a ihop. Sagt och designat. Vi slog ihop våra idéer och skapelsen fick namnet "Lover man". Nå Då. Det kommer från en gemensam musikkfavorit, Charlie Parker. Hardys modeller är normalt ganska extrema och jag var lite förvånad att han gick på mina idéer så mycket. Normalt kör han med mycket långa momentarmar, inga skevheter och vinginställningsvinkel 0°. Däremot fick han igenom alla sina idéer om hur kärran skall se ut. Pylon, ving-



Doc med sin egen AAU 46 och Rossi.



Min Sponsor, Biff Northrop - Model Builder Magazin.

fastsättning m m. När detta var klart, så åkte vi till flygplatsen och åt lunch. Det regnade ordentligt och åskan gick för fullt. Så flygningen till New York var mycket upp och ner. Mera flyg.

14/8 Hemma, otroligt trött. Sängen.

Synpunkter på NATS

1 Stort

2 Dom olika tävlingsplatserna gjorde att jag missade mycket, som jag hade velat se. Bygge och flygning av delta dart (flugan) blev också dåligt. Visserligen hade publiken chans att göra "flugor" men dom som brukar hjälpa till var i Springfield för Friflygtävlingar.

3 Detta är ingen riktig tävling. Det liknar mest ett stort meeting, där alla hade enormt roligt och tog tävlingarna på lattjo. Vissa undantag finns, i FAI-klasserna och George Perryman. Han går stenhårt in för att vinna "Mulvihill Trophy" i Open Rubber. Katten vet om han nånsin lyckas.

4 Klassen på flygandet är i de flesta klasser låg. Vissa undantag i FAI-klasserna. I handluns skulle våra Tierpare klara sig fint, undantag Ray Harper och Bill Blanchard. De övriga är mänskliga.

Våra C1:or är bättre än deras 1/2A.

I A2 börjar dom flyga bra. 2 modeller dominerade klassen. Tom Hutchinsons "Drag Master" och Paul Crowleys "Happy Hooker". Den senare med massiv balsavinge. Jag har alltid undrat hur Paul och dom andra får denna kärna att flyga "lätt", nu vet jag. Hans balsa väger mellan 3-3,5 pound/kubikfot. Vilket är hälften av vad vi normalt räknar som lätt balsa. Hans vingar väger med mässingsrör 150-160 gram. Dragmastern finns i en del varianter. Den sista finns i byggsats. Jag köpte en av Tom för att prova.

I Wake flög Willard Smitz fint, liksom Paul Crowley. Helbalsa här också, vikt ca 50 gram. Några andra stack upp mest beroende på att dom körde med 12 str och enormt lång motortid.

I C fanns flera. Tom Mc Lauglans senaste kärror går fint. Doug Galbreaths nya också. Han kör med den nya Coren. Gick fint i värmen, men tyngre på morgonen i sval luft. Teamet Roc Andersson, Jim Wumer, Dick Swensson och George Wersaw imponerade. Rocs modeller klart bäst. 3 fenor verkar vara på gång. Rocs nya med 3 fenor såg lovande ut.

5 "Sattelite" i alla varianter var en besvikelse. Kärrorna är i stort sett en massa varianter på Carl Goldbergs gamla "Sailplane". Dessutom kör "Sattelite City" med ett vansinnigt trim för normalt väder. Kan bara fungera när det inte blåser.

6 Stort tjt (liksom här) om Rossi i Quarter Midget Pylon. Och kunde sedan konstatera att samtliga körde med Rossi, eller som en av flygarna uttryckte sin syn på det. "Lägger jag ner 2000 kr på kärna och radio, så är det löjligt att snacka om en 100-lapp mera för motorn.

7 Mera. Jo det hela var jobbigt alla väntade sig att jag skulle ställa upp överallt. Men samtidigt enormt roligt.

8 US-NATS rekommenderas för den som har råd. (Jag blev bjuden) USA som sådant rekommenderas inte.



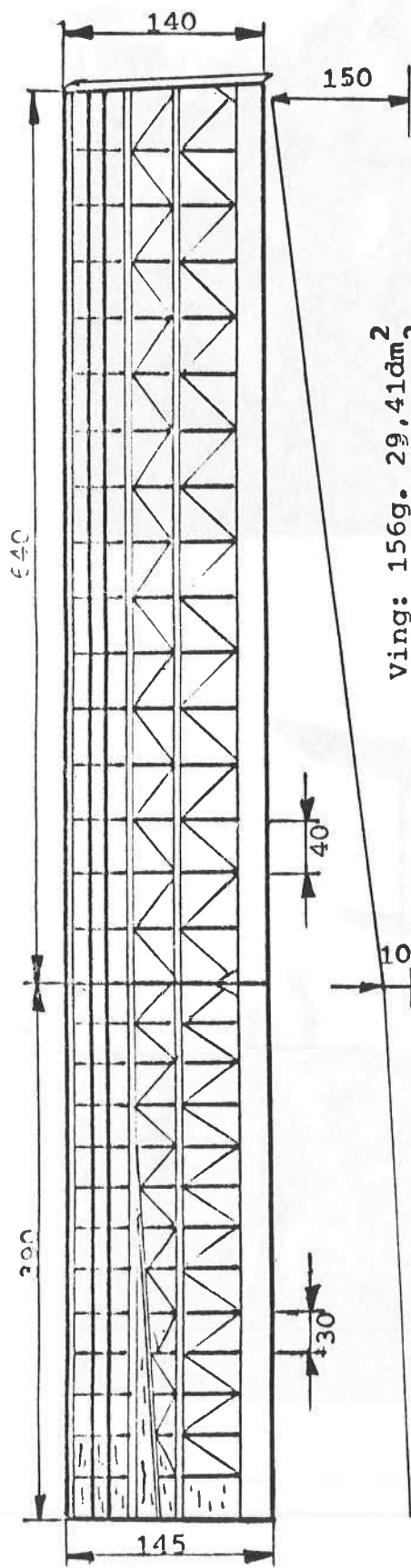
En av de få som utnyttjade byggborden. Här repareras Oldtimer.



Doug Galbreath släpper C-gas.



Sal Taibi och Willard Smith. Willard vann både A2 och B2.



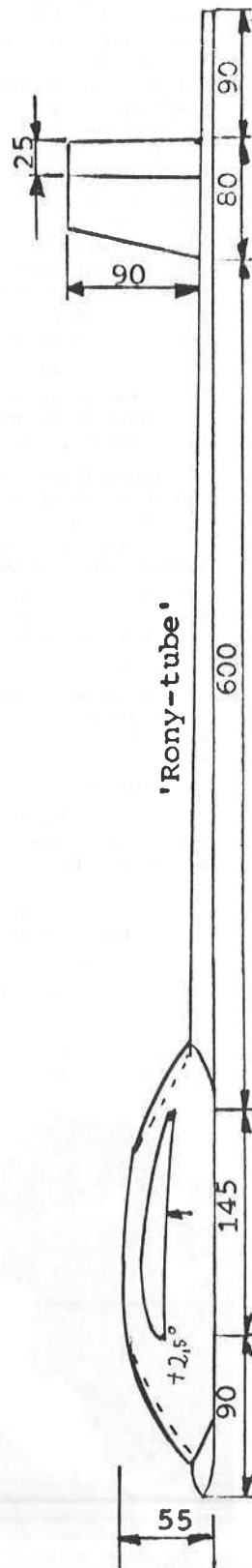
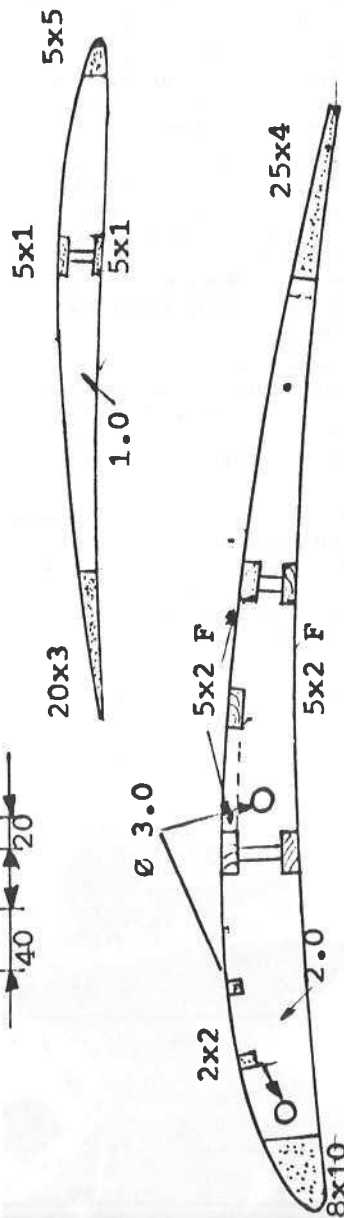
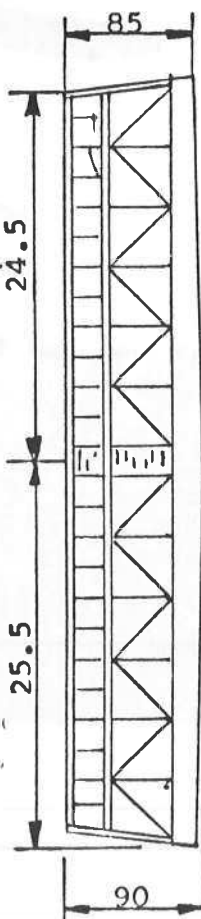
Målestokk: 1:1,1:5
Alle mål i m. m.

Ving: 156g. 29,41dm²
Ror: 10g. 4,37dm²
Kropp: 245g.

Wash out: 3.0 begge tipper.
Wash inn: 1.0 høyre indre panel.
Tyngdepunkt: 55%.
Modellen svinger til venstre.

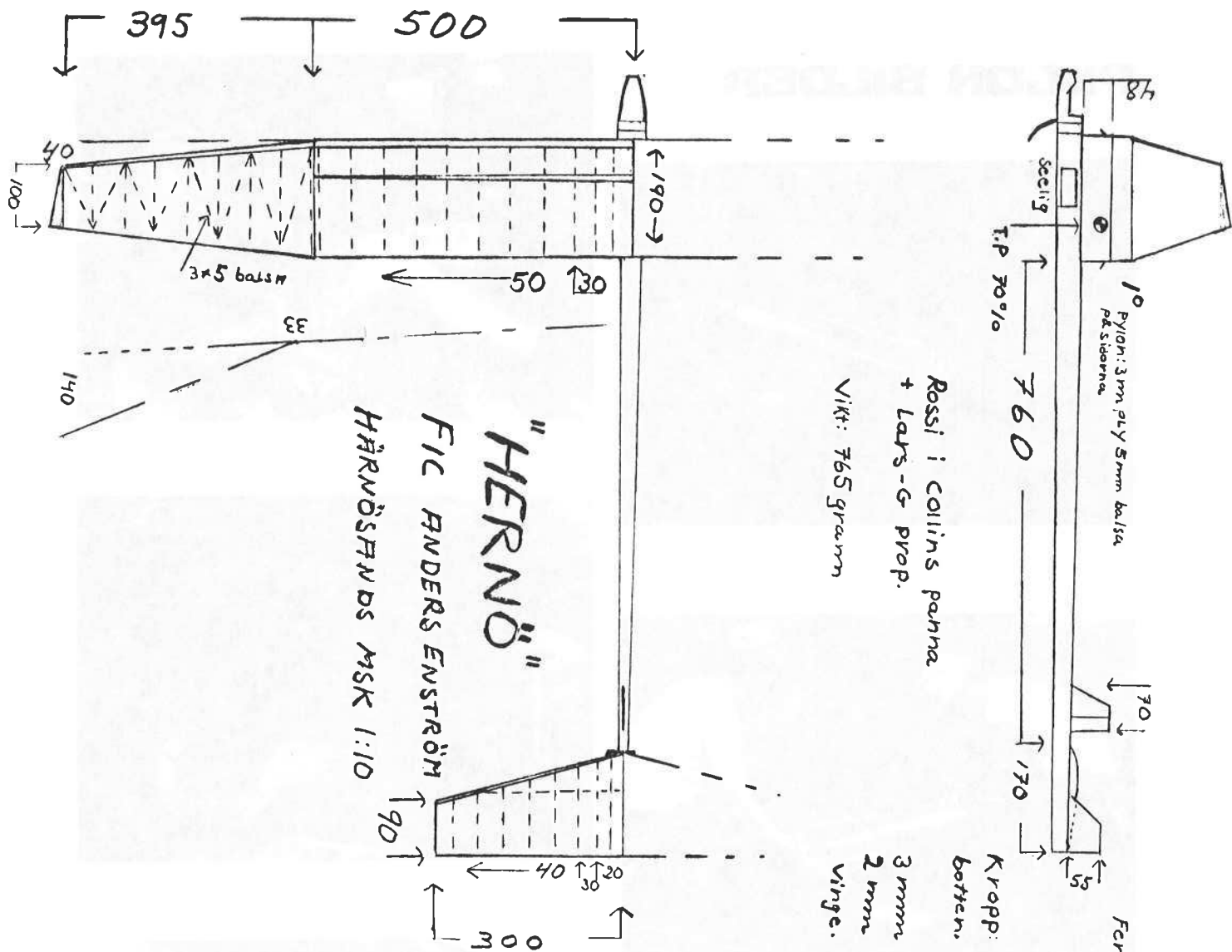
Den er utstyrt med en forbedret
utgave av Hatchek's sving krok.
Kroken åpner på en belastning av
3.75 kp.

Første profil i vingen er laget av
2.0 aluminium. Deretter 3 profiler
av 2.0 x-finier. Øvrige er av 2.0
balsa. Mellom 1. og 3. profil er,
det fylt med kompakt balsa.
De bakerste diagonaler er profilert,
1.5 balsa. I midten er det brukt
2x2 balsa strips.



F1A-76.

Ødemark.

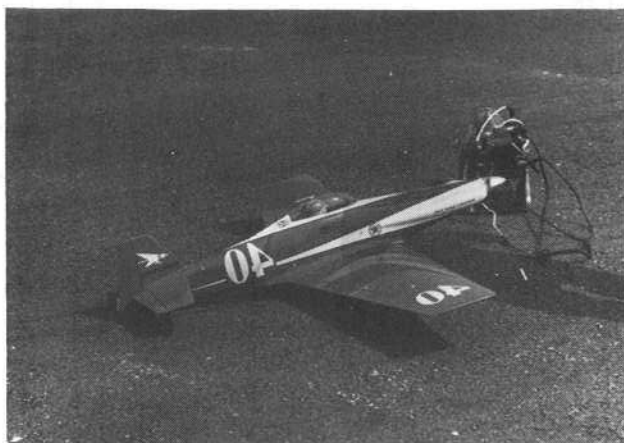


Vingbalk 3x10 → 3x3
+ 3mm webbar 2mm spryglar.

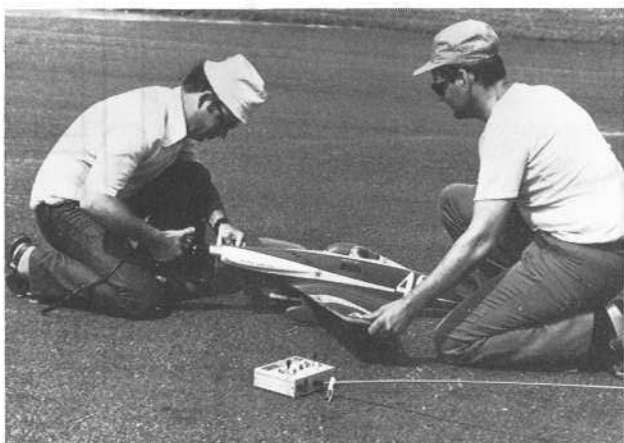
NIELMAYER Vingprof.

stabelle 1mm spryglar 2mm webbar.

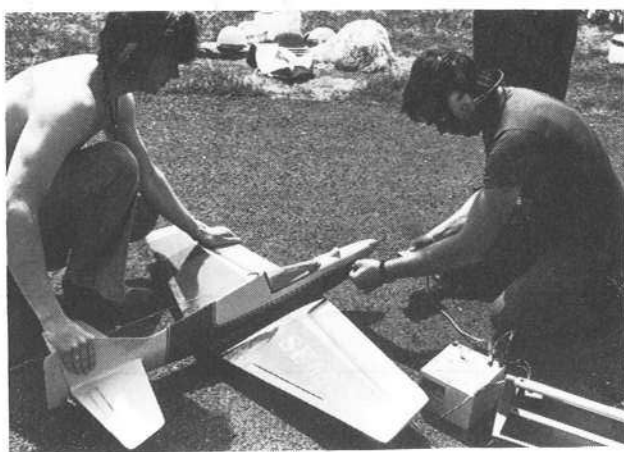
PYLON BILDER



Lasse Olsson med Formula 1 Racer,
Foto: Lars-G Olofsson



Lasse Olsson startar,
Foto: Lars-G Olofsson

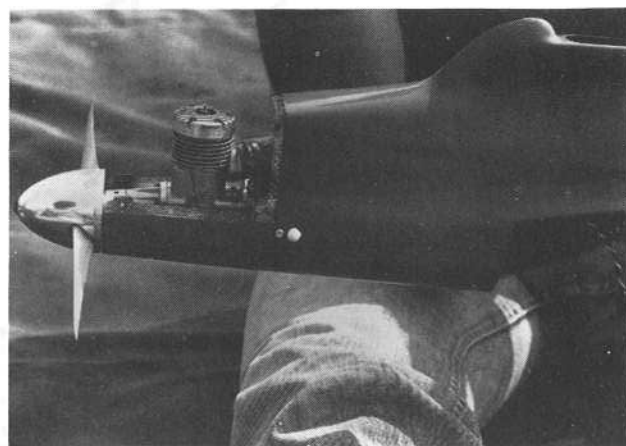


Christer Lundgren och Christer Söderhäll - AKMG
Foto: Lars-G OLOFSSON

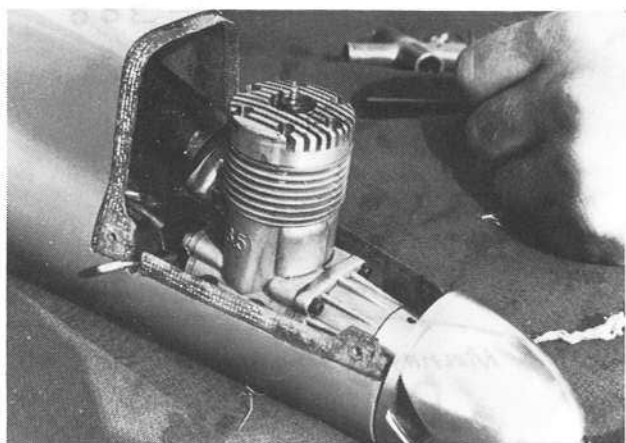
Kjell Sandahl studerar Görans modell,
Foto: Lars-G Olofsson



Rune Svenningsson preparerar motorn,
Foto: Lars-G Olofsson



Fronten på Görans Karlssons modell,
Foto: Lars-G Olofsson



Sått ur annan vinkel,
Foto: Lars-G Olofsson



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.



FÖRBUNDEXPEDITIONEN

Sandbergsgatan 4, Postadress Box 10022,
600 10 NORRKÖPING 10.
Telefon 011/1321 10. Postgiro 518165-6
Öppettider: Måndag – fredag 09 – 13

Exp.föreståndare Ann Wahlberg,
Värmaregatan 9, 60362 Norrköping.
Telefon 011/ 141666

FÖRBUNDSSTYRELSE

ORDFÖRANDE

Gunnar Kalen
Svarvaregatan 9, 60360 Norrköping
Telefon 011/1401 36

VICE ORDFÖRANDE

Lars Candell
Sagovägen 13, 17570 Järfälla
Telefon 0758/56624.

SEKRETERARE

Bertil Nilsson
Enbacken 4, 85241 Sundsvall
Telefon 060/1201 17

KASSÖR

K-A Ericsson
Saltvik 1849, 87010 Ålandsbro
Telefon 0611/20102

LEDAMOT

Kenneth Gustavsson
Tvillinggatan 3C, 43143 Mölndal
Telefon 031/272527

SUPPLEANTER

Gunnar Rydergren
Rimbogränd 14, 194 00 Upplands Väsby
Telefon 0760/875 34

Holger Sundberg
Malma Ringväg 22, 752 45 Uppsala
Telefon 018/30 98 34

GRENCHEF FRIFLYG

Bo Jansson, Spånehusvägen 57-59,
21439 Malmö. Tel. 040/78056.

GRENCHEF LINFLYG

Bengt-Olov Samuelsson, Alvik 7909,
95190 Luleå. Tel. 0920/80364

GRENCHEF RADIOFLYG

John Lyrsell, Haraldsbovägen 20
79100 Falun. Tel. 023/21500

RESULTAT

RADIO

Älbergspokalen termik Axvalla 21/8 1976

MFK Stafflyers helikoptermeeting
SLM Länsmästerskap på Starlanda

1 Peter Pelikan, Ikaros, Jet Ranger	2715
2 Ulf Johansson, Siljansb. Mfk, Gazelle	2410
3 Jan Levenstam, Starflyers, Jet Ranger	1550
4 Jonny Sandström, Kumla Mfk, DS 22	1510
5 Hans Eriksson, Kumla Mfk, Jet Ranger	1350
6 Hoh Fang Chuin, Nimbus, Gazelle	1275
7 Kaj Neppenström, Väsby Mfk, Gazelle	315
8 Tommy Gustavsson, Crash, Heli-Baby	130

MFK Skvaderns F3A tävling 17-18/7 1976

1 Bengt Lundström, AKMG	12825
2 Kenneth Holm, Varberg	12635
3 Benny Kjellgren, Tidaholms MFK	12590
4 Store Persson, Jönköpings RFK	11860
5 Kjell Dalsheim, Västerdalarnas FK	11515
6 Jan Sjölander, Södertälje	11370
7 Leif Johansson, Tidaholms MFK	10555
8 Håkan Hanmarstedt, MFK Skvadern	8835
9 Per Högberg, MFK Skvadern	6135
10 Edgar Lundgren, Pileå MFK	5395
11 Stig Appelfeldt, Umeå RFK	4470
12 Yngve Lindholm, Södertälje	3770

Nordisk Mästerskap 1976

F3B

1 Knut Lund, N	5126
2 Preben Nørholm, D	4967
3 Ivar Kalleland, N	4947
4 Pentti Rontalaiko, F	4941
5 Tore Gustavsson, S	4881
6 Per Jensen, D	4663
7 Ernst Börjesson, S	4628
8 Gusten Björk, S	4221
9 Marku Rauti, F	4200
10 Björn Krogh, D	4198
11 Rafu Thorarensen, I	4173
12 Timo Jalasterä, F	4105
13 Hårdur Hjaltmarson, I	3789
14 Thorbjörn Jaspersen, N	3385
15 Thorgerir Annason, I	791

1 Danmark	13828
2 Sverige	13730
3 Norge	13458
4 Finland	13246
5 Island	8753

VÅRTÄVLINGEN 12-13 juni 1976

F3A

1 Kenneth Holm, N31	11760
2 Bengt Lundström, O24	11755
3 Benny Kjellgren, R148	11520
4 Sture Persson, F87	10950
5 Yngve Lindholm, B267	9435
6 Kjell Dalsheim, W66	9315
7 Leif Johansson, R148	8570
8 Jan Sjölander, B267	8300
9 Ola Maltesson, O24	5120
10 Egon Bergman, O24	150

1 Torvald Ahlberg, Lidköpings MFK	1809
2 Olle Broman, Axvalla FFT	1608
3 Henry Åkermark, Axvalla FFT	1515
4 Gusten Björk, Ikaros	1385
5 P-O Åsberg, Gråbo MFK	1286
6 Antero Huriig, MFK Jupiter	1263
7 Ernst Börjesson, Ikaros	1154
8 Tore Gustavsson, Lidköpings MFK	1130
9 Lars Ström, Gråbo MFK	1124
10 Bo Nylund, Lidköpings MFK	1113
11 Lars Strannegård, Gråbo MFK	1100
12 Håkan Oskarsson, Gråbo MFK	1033
13 Eilert Forsell, Gråbo MFK	1032
14 Olle Andersson, Norra Hallands MFK	986
15 Lars Qvist, Tidaholms MFK	967
16 Yngve Lorentzon, Lidköpings MFK	932
17 Krister Cederlund, Ikaros	921
18 K-H Thorsell, Lidköpings MFK	919
19 J-O Larsson, MFK BLUE MAX	904
20 Sture Ekman, Finspångs RC klubb	886
21 Lars Larsson, Sollebrunn	873
22 Lennart Askölv, Ikaros	794
23 Gunter Carlsson, BLUE MAX	742
24 Stig Sjöstedt, Lidköpings MFK	704
25 K-E Elofsson, Tibro MFK	695
26 Torbjörn Cederlund, Ikaros	666
27 Stefan Andersson, Norra Hallands MFK	646
28 Lars Qvist, Norra Hallands MFK	628
29 Alf Ohlsson, Gråbo MFK	601
30 Kent Carlsson, Lidköpings MFK	598
31 Agne Engman, Lidköpings MFK	555
32 Kent Svensson, BLUE MAX	515
33 K-E Widell, Finspångs RC klubb	385
34 Terje Löberg, Gråbo MFK	364
35 Dan Nylund, Lidköpings MFK	358
36 Leif Gustafsson, BLUE MAX	327
37 Torgny Carlsson, BLUE MAX	321
38 Sture Björn, Lidköpings MFK	312
39 Stefan Nylund, Lidköpings MFK	235
40 Conny Johansson, BLUE MAX	228
41 Kurt Johansson, Lidköpings MFK	204
42 Holger Reker, BLUE MAX	198
43 Hilding Ask, BLUE MAX	198
44 Conny Ljungberg, Bankeryd	107
45 Sigurd Gustavsson, Finspångs RC klubb	79

Gräns cupen F3a den 24-25 juli 1976

1 Benny Kjellgren, Tidaholm	11505
2 Bengt Lundström, Göteborg	11130
3 Tore Paulsson, Åsker	10670
4 Sture Persson, Jönköping	10480
5 Jan Sjölander, Södertälje	10280
6 Yngve Lindholm, Södertälje	10015
7 Anders Holmedahl, Dals-Långed	8385
8 Leif Johansson, Tidaholm	8360
9 Tore Jemtgaard, Oslo	7375
10 Torbjörn Eriksson, Bengtsfors	7215
11 Ola Maltesson, Göteborg	6770
12 Scott Fölen, Oslo	6685
13 Claes-Erik Holmgren, Filipstad	3565
14 Lars Bengtsson, Ålängsås	3155
15 Conny Åquist, Vänersborg	1810

UT den 12 juni 1976

F3B-A sen

1 T Ahlberg, R11	5290
2 E Börjesson, T63	4867
3 T Gustavsson, R11	4411
4 K Lennä, N2	4354
5 K Carlsson, R11	3633
6 G Björk, T63	3402
7 K-H Thorsell, R11	1845

DM F3B-A 2 maj 1976

Arrangör: Stockholms Radioflygklubb

1 Per-A Ekdahl, SRFK	DM mästare	1244
2 Jan Levenstam, Starflyers		840
3 Kurt Jansson, Micros		817
4 Anders Torssén, SRFK		797
5 Bo Gårdsblad, Vallentuna RFK		720
6 Tonie Vikström, SRFK		737
7 Peter Vesterberg, SRFK		630
8 Dan Näsman, SRFK		588
9 Gabriel Marks, SRFK		556
10 Olle Eriksson, Solna MSK		518
11 Rolf Söderin, SRFK		487
12 Leif Jönsson, Åkersberga FK		487
13 Karl Ståhlberg, SRFK		397
14 Per Eriksson, SRFK		350
15 Nils Rehnfors, SRFK		355
16 Björn Alfer, Micros		288
17 Karl-G Viberger, Vallentuna RFK		252
18 Rolf Modig, Micros		185
19 Rolf Bergman, SRFK		155
20 Bertil Beckman, Starflyers		147

SM F3A 31/7-1/8 1976

F3A

1 B Kjellgren	21525
2 B Lundström	20965
3 K Holm	20380
4 C Gillgren	20095
5 G Ridderström	19560
6 K Dalsheim	19520
7 S Persson	19135
8 J Sjölander	17275
9 L Johansson	16440
10 H Hammarstedt	15350
11 L Lundin	10730
12 H Svensson	10445
13 L Bengtsson	9610
14 S Appelfeldt	8225
15 Y Lindholm	7315

Hallandsträffen 7-8 -76

Spori Populär sen

1 Kent Å Björklund	4115
2 Krister Sigurdsson	3545

F3A sen

1 Kenneth Holm	8840
2 Bengt Lundström	4855
3 Ola Maltesson	3715

Populärskala 5-6/6 1976

1 Kjell-Åke Elofsson, Tibro FK	247
2 Jan Levenstam, Starflyers	214
3 Hans Björkqvist, Östersunds FK	214
4 Kjell-Åke Elofsson, Tibro FK	207
5 Kent Norman, RFK Crash	192
6 Olle Eriksson, SRFK	187
7 Lars Carlsson, Karlsborgs FK	186
8 John Lyrsell, Siljansbyggdss MFK	185
9 Göran Kaldén, SRFK	182
10 Jan Levenstam, Starflyers	181
11 Ingemar Sjöberg, SRFK	179
12 Björn Sundlöf, RFK Crash	171
13 Tonie Vikström, SRFK	168
14 Uno Henningsson, RFK Snobben	155
15 Olle Bergqvist, SRFK	148
16 P-O Hagberg, SRFK	145
17 Tore Löödin, SRFK	142
18 Nermi Akol, Botkyrka RFK	138
19 Torbjörn Skarby, Skövde	121
20 Anders Palm, Botkyrka RFK	117
21 Lennart Valtersson, SRFK	116
22 C-I Lindberg, Nyköpings MFK	110
23 Greger Mårtensson, SRFK	-

MODELLFLYGNYTT

SVERIGES MODELLFLYGFÖRBUND

Box 100 22

600 10 Norrköping

Anevarlig utgivare: Gunnar Kalén

Tryck: L-Offset, Norrköping

