



MODELLFLYGNYTT



ORGAN FÖR
SVERIGES
MODELLFLYGFÖRBUND

3
1981

ÅRSMÖTE~81

RAPPORT FRÅN SMFF:S FÖRBUNDS- MÖTE I GÄVLE 4-5 APRIL 1981

Vi inkvarterades på anrika Grand Central Hotel i ypperliga rum och därefter var det omgående start på

Förbundsmötesöppnandet

Som skedde lättsamt och på ett sätt som från början skapade en otvungen stämning. Ordföranden Sune Persson kallade fram Gunnar Kalén och Karl-Anders Ericsson med fruvar till podiet där de utnämndes till hedersledamöter och fick sidenrosor från Taiwan att bäras under mötesdagarna så att alla skulle förstå vilka ärade medlemmar de var.

Vinnarna i värvningskampanjen presenterades och applåderades varmt.

Klubban klingade och förbundsmötet var öppnat.

Ordförande under mötet blev Sune Persson med Bo Bring som bisittare och sekreterare blev Bertil Nilsson med Sven-Olov Lindén som bisittare.

Ordningsföljden i föredragningslistan stuvades om så att grenkonferenserna flyttades till före Förbundets verksamhetsberättelse och utgifts- och inkomststat före förslag och motioner.

Nu kom också mötets första ordningsfråga - att omedelbart verka för tidsbegränsade inlägg samt att föra alla repliker från talarstolen - som klokt nog avsågs.

Vid röstlängskontrollen konstaterades att deltagandet var utomordentligt gott, endast ett par av anmälda 39 klubbar hade ej kommit.

Och så var det dags för mötets storfråga.

Stadgeförslaget

Bo Bring redogjorde för hur arbetsgången varit efter Helsingborgsmötet - revision nr 6 hade gått ut på remiss, kommit tillbaka och överarbetats - nu hade vi revision nr 7 framför oss, några skrivkorrektur rättades omedelbart till och så kunde vi börja på de tre motionerna.

Först hade vi Limhamns genomgripande förslag - att förkasta nya stadgarna och återgå till de gamla. Sune berättade att han varit i kontakt med riksdagsman Hilding Johansson - som betraktas som expert på föreningsrätt - och fått rådet att detta förslag måste tas med 2/3 majoritet. Övriga motioner som mer var att betrakta som detaljförslag kunde tas med enkel majoritet. Mötet beslöt att så skulle de olika förslagen behandlas.

Och så var debatten i full gång.

Gunnar Kalén - Nu får det vara slut på att år efter år tjafsa om stadgarna, låt oss äntligen ta dom nu och sen kan vi anpassa dom vart efter.

Lars Andersson, Limhamn - Jag har blivit upprörd av medlemmar som tycker så illa om detta att de vill bryta sig ut och bli ett eget nytt gammaldags förbund som bättre återverkar på ungdomsverksamheten.

Karl-Anders Ericsson - Oavsett om stadgarna nu inte är helt bra, så måste man säga att de som arbetat med dom gjort ett bra jobb. Det fanns dock en motion från förbundsmötet 1979 som gav en helt annan verksamhet utan grenstyrelser, vart tog den vägen.

Kostnaderna blir för höga med det nya stadgeförslaget. Årsmöten behövs ej varje år eftersom många av besluten kan tas i betydligt enklare former. Hänsyn har ej tagits till två års uttryck från förbundsmöten. Jag yrkar bordläggning.

Nu innebär ju en bordläggning att frågan skall tas upp till behandling vid ett senare tillfälle - alltså avbröt Sune debatten och ställde proposition på bordlägningsförslaget - det avslogs efter en försöksvotering.

Nu var det Bo Brings tur - Stadgar är medel för verksamheten ej ett mål i sig självt. Låt stadgarna finnas nu och försök använda dem som medel men anpassa dem vart efter vi upptäcker att de är oföljbara.

Vi i stadgekommittén har tagit hänsyn till alla årsmötesförslag men vi kan ju inte skriva en hel bok om alla förslag vi har tittat på. Vi anser att nuvarande förslag biträder majoritetens önskemål.

Med det ansåg Sune att vi kunde pröva vad majoriteten ansåg.

Det blev avslag på Limhamns motion efter försöksvotering.

Nu kunde vi börja gå igenom stadgarna punkt för punkt.

Redan punkten 5 som föreskriver vilka som kan vara medlemmar väckte en lång och livlig debatt om huruvida enskilda medlemmar skall få vara anslutna eller inte.

Resultat - enskilda medlemmar får även i fortsättningen vara anslutna.

Den här långa debatten över en detalj som ingen motionerat om fick även mötet att besluta att - endast ta upp och diskutera de förslag som var föranmälda.

Gamen hade i sin motion återinfört gamla 5.5-förslaget som innebär att man inte samtidigt kan vara ansluten till SMFF och annan riksorganisation som bedriver modellflyg.

Nu var det dags för Förbundsmötets långa och häftigaste debatt - det här är en het potatis.

Gunnar Kalén, Gamen och Karl-Anders Ericsson, Härnösand var rörande eniga om att 5.5 skall ingå i stadgarna.

Sune Persson - jag tycker definitivt att SMFF:s medlemmar skall hjälpa alla att få vara med och modellflyga. Det är fullständigt horribelt att man skall kunna utöva en kontroll som gör att 5.5 kan verka. Vi är så suveräna i SMFF att vi behöver inte ha en sådan här punkt. Låt oss hjälpa andra att få bli medlemmar även hos andra organisationer så kan de kanske så småningom bli medlemmar hos oss.

Roland Ljungkvist, Jakobsberg - Hur skall vi om 5.5 går igenom bära oss åt inom klubbarna, skall vi leta reda på alla medlemmar som är anslutna på annat håll och utesluta dom. Om dom då väljer att gå ur den andra klubben är dom då plötsligt mer lo-

jala mot SMFF än dom var tidigare.

Bo Bring - Dörren är öppen för alla föreningar att gå in i SMFF som gren eller kommitté.

Bo Jansson, grenchef i friflyg - Vi inom grenstyrelsen i friflyg har under det gångna året börjat samverka med SRI, vilket vi tycker börjat gå riktigt bra. Jag tror att SRI nu är beredda att gå in i SMFF som kommitté eller gren splittrar SMFF och får flera förbund inom modellflyget. 5.5 är endast en pappersparagraf som kommer att reta upp medlemmarna och skapa osämja.

Stämningen var nu lindrigt sagt rätt hetsig och flera ledamöter hade beskyllt varandra för än det ena än det andra. Det taktiska ögonblicket för kaffe hade alltså inträtt. Den halvtimmes avbrott som vi nu gjorde för kaffe och ostmacka var precis vad som behövdes för att rädda Förbundsmötet.

Åter från kaffet begärde Gunnar Kalén ordet

- Gamen drar tillbaka sin motion om införande av punkt 5.5 med motivering - en att vi vill vänta ytterligare ett år och se hur samarbetet SMFF-SRI utvecklar sig. Vi vill inte att Gamen skall gå i spetsen för en splittring av SMFF.

Nu när ordningen var återställd kunde vi i betydligt raskare takt avverka resten av punkterna i stadgeförslaget.

Punkt 14. Gamen hade motionerat om en ökad representation för föreningar med många ungdomar registrerade. Solna MSK och SLM stödde den här motionen. Votering gav lika röstetal för och emot motionen varför lottning måste tillgripas. Tyvärr så avslöt lotten den väl motiverade motionen.

Punkt 17. Förslag och motioner.

Punkten ändrades så att distriktsförbundsstyrelser får förslagsrätt i stället för motionsrätt.

Direktanslutna medlemmar får ingen motionsrätt, det får däremot klubbmedlemmar. Dock skall klubb yttra sig över medlems motion.

Punkt 23. Sammanträden m m

Förbundsstyrelsen fick lite extra press på sig då det beslöts att justerat protokoll skall vara utsänt till berörda instanser inom 3 veckor efter styrelsens möten.

Punkt 24. Förbundsstyrelsens åligganden. Beslutsrätten i försäkringsfrågor flyttades från grenstyrelse till förbundsstyrelsen.

Det åligger naturligtvis fortfarande grenstyrelse enl stadgarna att bevaka och följa upp försäkringsfrågor.

Punkt 28. Representation grenkonferenser.

Även här avslogs motionen om ökad representation för föreningar med många ungdomar.

SLM hade under den här punkten motionerat om att fullmaktsröstning skulle vara tillåten på grenkonferenserna. Motivering - en var att man härigenom skulle kunna hålla parallella grenkonferenser. Motionen avslogs.

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

REDAKTÖR

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

FACKREDAKTION friflyg:

Se under rubriken FRIFLYG inne i tidningen.

FACKREDAKTÖR linflyg:

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

FACKREDAKTÖR radioflyg:

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

FACKREDAKTÖR raketflyg:

FACKREDAKTÖR utbildning:

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

ANNONSER

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

1/1 sida 1325:-
1/2 sida 725:-
1/4 sida 400:-
1/8 sida 250:-

DISTRIBUTION

Förbundsexpeditionen, Sandbergsg 4
Box 10022, 600 10 NORRKÖPING

PRENUMERATION

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

LÖSNUMMER

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

Direktanslutning till SMFF 50:- kr/år

Material sändes till fackredaktörerna
eller till förbundsexpeditionen

EFTERTRYCK FÖRBJUDES

Sommaren har nu hunnit passera även om vi kanske kan våga hoppas på några vackra höstdagar framigenom. Det är min förhoppning att sommaren bjudit på rika tillfällen att utöva den hobby vi alla har gemensamt. Finns det något skönare än att vara ute på flygfältet och lufta sina modellflygplan?

Ja, vi modellflygare tycker naturligtvis att det är toppen men tyvärr tycker inte alla det. Den senaste tiden har från olika platser i landet höjts kritiska röster mot buller i samband med modellflyg. Det är ju något vi är pinsamt medvetna om att våra små modellmotorer låter. Man kan förstå att det uppstår en viss irritation när vi börjar flyga klockan sex på morgonen och håller på till sena kvällen eller när vi timme efter timme flyger intill bostadsområden. Att praktiskt taget använda gårdsplanen till ålderdomshemmet som startbana verkar inte heller speciellt övertänkt.

För att kunna behålla våra flygfält måste vi modellflygare därför lära oss att visa hänsyn till vår omgivning. Jag måste därför uppmana klubbledare och enskilda medlemmar att tänka på dessa saker och bättre planera vår flygning.

Det kan visserligen många gånger vara svårt att över huvudet taget hitta en plats att flyga på. Det är nu våra distrikt kommer in i bilden. Genom att bilda modellflygdistrikt öppnar vi möjligheterna att som en stark förhandlingspart, med lokalanknytning, gå in i diskussion med komuner och landsting och kräva flygfält för att kunna utöva vår hobby. De distrikt som redan idag finns gör fina insatser på det här området.

Låt oss alla därför nu i höst ta oss i kragen och söka få igång aktiva och slagkraftiga modellflygdistrikt



Omslag fram: Tre svenska rekord på tre omgångar vid SM i Speed. Det svarade de två personerna i mitten för. Nils Björk t.v. startade med 251,4 km/t, förbättrade i nästa omgång rekordet till 252,6 km/t. I sista omgången slog så Leif Kärrman till med 252,8 km/t. T.v. om Nils står 4:an Hasse Öhlund och t.h. om Leif 3:an Göran Fällgren. Alla över 200.

Foto: Lars-G.

Omslag bak: Svenskt modellflygs leading lady just nu. Inger Johansson från Solna MSK. Har under året prenumererat på topplaceringar i Wake. Här i väntan på termik under Axvallträffen. Sture J-sson t.h. Foto: Lars-G.

Punkt 34. Grenstyrelsens åligganden. Även här fick man tvånget på sig att ha justerat protokoll distribuerat inom 3 veckor. Beslutsrätten i försäkringsfrågor utgick i likhet med vad som beslöts under punkt 24.

Punkt 44. Modellflygklubbar. Här hettade debatten till ett tag igen. Så småningom beslöt förbundsstyrelsen att - i en modellflygklubb bör minst hälften av registrerade medlemmar vara i åldern 7-25 år. - modellflygande medlemmar skall registreras av klubbarna i förbundet.

Med detta hade stadgarna genomgåts och de antogs nu av förbundsstyrelsen med de justeringar till revision nr 7 som beskrivits här.

Nu var också första dagens förhandlingar slut och vi hade en timme på oss till dusch och vila innan banketten.

Gunnar Kalén och Karl-Anders Ericsson hyllades återigen med tal och gåvor. Nu skedde också dragning av priser till värvarna. Kvällen avslutades som sig bör med dans och "taktiksnack" på rummen till långt in på småtimmarna.

Fräscha och "utvilade" intog så delegaterna sina platser morgonen den andra dagen.

Nu var det dags för:

Grenkonferenserna

Först friflyg. Intet att anmärka mot verksamhetsberättelsen.

Solna MSK:s motion om att slopa tävlingsavgifterna för 1-klasser och HKG avsågs, varefter beslöts att tävlingsavgifter 1982 skall vara oförändrade 10:- kr seniorer och 5:- kr juniorer.

Grenstyrelsens förslag till nytt uttagningssystem avsågs med klar majoritet. Dock beslöts att - för att sanktionerad tävling skall gälla skall minimikravet på funktionärer uppfyllas.

Vi fick en poängliga för juniorerna i 1-klasserna.

Reglerna för Stora Grabbars Märke skall ses över av arbetskommittén. Avsikten är främst att ändra reglerna för rekordpoäng.

Förslaget till "Kompletterande regel ang regeltillämpning vid genomförande, avbrytelse eller uppskjutande av svensk modellflygtävling" var ej grenstyrelsens förslag utan arbetskommitténs.

Grenstyrelsen tog helt avstånd till förslaget. Förslaget återremitterades till arbetskommittén med rekommendation att man tog hjälp av någon som begrep sig på det här (underförstått Calle Sundstedt).

Gamens motion om ändring av uttagningsreglerna så att tilläggs-poäng erhålls i förhållande till hur många som startat i en tävling avsågs.

Däremot tillstyrktes Gamens motion att - för att en tävling skall vara poänggivande skall segrarens flygtid vara minst 600 sekunder.

Efter det här blev det val av ny grenstyrelse. Bo Jansson som varit ordförande i 6 år hade fransagt sig omval, nya tunga arbetsuppgifter väntade honom skulle det snart visa sig.

Ny ordförande blev Bo Modéer, Solna, Sture Johansson kvarstår som vice ordförande.



Deltagarna som Sune Persson såg dom. Foto: Lars-G.

rande och Lars-G Olofsson kvarstår som sekreterare. Arbetsutskottet, som det heter enl nya stadgarna, består även i fortsättningen av Gunnar Holm och Hans Lindholm. Bo Hallgren har även i fortsättningen hand om utbildning, PR och rekrytering (numera förkortat till PREK). Inomhus svarar Bengt Blomberg och Sven Pontan för.

Och så över till Radioflyg. Intet att anmärka mot verksamhetsberättelsen.

Arbetskommittén för RC-segelflyg kom med en het potatis. Man hade föreslagit att - den tävlande behöver EJ ha byggt sina tävlingsmodeller själv.

Frågan väckte livlig debatt. Det finns alltså även inom SMFF kretsar, en grupp som vill kunna köpa och sälja färdiga tävlingsmodeller.

Calle Sundstedt berättade att på kontinenten drivs den här frågan intensivt och där är det stora hobbyfirmor typ Graupner som ligger bakom.

Förslaget avsågs med stor majoritet.

Bland mängden av detaljfrågor i regler som var uppe fanns även ett förslag att förbjuda motorvinsch och gummirep som startmetoder. Förslaget avsågs dock.

Radioflyget fick ett nytt utskott med uppgift att - ständigt förmedla kontakter och informera mellan SMFF och Televerket i båda riktningarna.

Förslag och motioner i övrigt väckte ingen debatt så raskt över till ordförandeval där Hanns Flyckt omvaldes för en ny två-årsperiod.

Efter lunch var det dags för Linflyg som var en snabb affär. Hela grenkonferensen klarades av på 10 min.

Ingen hade något att erinra vare sig till verksamhetsberättelse eller grenstyrelsens förslag.

Ingemar Larsson avgick som ordförande och hade fransagt sig omval.

Ny ordförande blev Björn Lundin, Karlstad.

Eftersom vi inledningsvis hade ändrat på ordningsföljden i dagordningen var vi nu tillbaka i Förbundsstyrelsen igen, där vi började med



Gamar i koncentration. Foto: Lars-G.



Solnas flygande tjejer, Elsy Larsson, Inger och Lena Johansson får lite tips av Hans Svensson. Foto: S-O Linden

Verksamhetsberättelsen

som genomgicks punkt för punkt.

Solna MSK undrade vart deras motion från 1980, om att konsekvenserna av en ev anslutning till RF skulle undersökas, tagit vägen. Solna MSK fick till svar att förbundsstyrelsen hade ej åtgärdat frågan.

Tidningsstyrelsen har haft stora svårigheter under året att få Modellflygnytt tryckt och utgiven, vilket orsakat att endast 5 nummer givits ut. Fr o m nr 3/81 kommer tryckning och distribution att effektiviseras vilket skall leda till en kraftig uppsnabbning av hela proceduren.

Ingen begrep resultaträkningens konstgrepp att i år öka upp skulderna så att vi på papperet kom på obestånd (minus 19.000:- kr i balansräkningen). Morgan Andersson som varit revisor förklarade, men ingen blev klokare. Han hävdade dock att revisorerna hade rätt och eftersom ingen kunde motsäga honom blev det så.

Förbundsstyrelse och Grenstyrelser beviljades full ansvarsfrihet för det gångna verksamhetsåret.

Utgifts- och inkomststaten för 1981 ledde till debatt. Bl a ansåg man att vi kommer att få ett högre statsbidrag än det budgeterade. Så småningom togs emellertid budgetförslaget så som det framlagts. Fortlöpande justeringar inom totalramen skall göras av förbundsstyrelsen under året.

Förbundsstyrelsens förslag

Förslag nr 1 om en extra utdebitering 1981 med 10:- kr per medlem över 26 år avslogs.

För 1982 blev avgifterna efter lång debatt och voteringar kring flera förslag:

registreringsavgift för klubb	100:-
medlemsavgift t o m 25 år	10:-
medlemsavgift fr o m 26 år	60:-
medlemsavgift direktansluten	90:-
pren avg MFN inom Norden	60:-
pren avg MFN utom Norden	70:-

medlemsavgift för nytilkomna klubbmedlemmar kan reduceras under sista kvartalet enl beslut av förbundsstyrelsen.

Sven-Olov Lindén ville dra tillbaka förslaget om en "Flugan-CUP" eftersom förbundet inte fått extra-tian för 1981.

Mötet uppdrog dock åt förbundsstyrelsen att genomföra Flugan-CUP om ekonomin tillät.

Finalen blir i så fall ett ballongtält på en fotbollsplan den 27 september 1981 i Uppsala.

Förbundsmötet beslöt också att - SMFF skall fortsätta samtal och samråd med SRI.

- förbundsstyrelsen utser delegation till dessa samtal
- medlemskap eller uppdrag i SRI icke utgör något hinder för medlemskap eller uppdrag i SMFF under förutsättning att SRI:s stadgar anpassas så att de icke står i strid med SMFF:s stadgar.

Förbundsstyrelsen skall tillsätta en förutsättningslös och allsidig utredning om MFN:s framtid.

Utredningens förslag skall föreläggas 1982 års Förbundsmöte.

Förbundsstyrelsen skall även tillsätta en utredning med uppgift att undersöka möjligheterna för en fast plats för framtida Förbundsmöten.

Utredningen skall även föreslå resebidragsregler till denna plats.

Motioner

SLM drog tillbaka sin motion om att Förbundsmöte skall besluta om anställd funktionär eftersom detta nu även finns uttryckt i stadgarna punkt 22.6.

Gamens motion om att lagmedlemmar i mästerskapstävlingar skall erhålla en miniatyr av lagplaketten avslogs.

Några fler motioner hade ej väckts varför vi raskt fortsatte med

Val av ny Förbundsstyrelse

som började med att mötet bestämde att det skulle vara en extra ledamot under 1981.

Därefter var det dags för ommöblering.

Sune Persson hade av hälsoskäl bett att få avgå.

Ny ordförande blev:

Bo Jansson, Malmö 1 år fyllnadsval

Vice ordförande:

Bo Bring, Göteborg 2 år nyval

Sekreterare:

Lennarth Larsson, Solna 2 år nyval

Kassör:

Birgitta Holm, Vaxholm 1 år fyllnadsval

Ledamot:

Roland Ljungkvist, 2 år nyval

Järfälla

Suppleant:

Sture Tingvall, Halmstad 2 år nyval

Utbildningsledare:

C-G Sundstedt, Uppsala 1 år sittande

Revisorer:

Morgan Andersson, Karlstad omval

Nils Erik Hollander, Västervik omval

Revisorsuppleanter:

Kaj Johansson, Västerås omval

Hans Lindholm, Västerås omval

Valkommitté:

Bengt Holmer, Gråbo

Hans Lindholm, Västerås

Erik Sund, Vaxholm

Och så kunde Sune traditionellt inför sittande Förbundsmöte överlämna ordförandeklubban till SMFF:s nye ordförande Bo Jansson,

Bo tackade och tog emot och började stora blomsterutdelningen till alla avgående, men först hade han en överraskning till Sune, en färggrann COMBAT.

Och nu stod Sune där - som den stora pojke alla modellflygare är - med ansiktet skinande av lycka och tårarna rinnande - med sin stora COMBAT-modell i famnen - utan att kunna säga ett ord.

Det tycker jag var en fin avslutning på ett fint Förbundsmöte som för mig visade att SMFF har sansade och förnuftiga pojkar och flickor.

Lasse Söderbäck
Solna



Bo Jansson har just övertagit klubban från Sune Persson.
Foto: S-O Linden



V. ordf och ordf. Bo Bring och Bo Jansson i färd med att dela ut SMFF:s standar till avg. sekreteraren Bertil Nilsson.

Foto: S-O Linden



Sune Persson avtackas med kombattmodell och garneras helt följdriktigt med serpen. Bengt-Olof Samuelsson och Ingemar Larsson svarar för garneringen.
Foto: S-O. Linden



Sune med kombattmodell och blommor. Om modellen sade Sune, "den finaste present jag någonsin fått."
Foto: S-O. Linden

RAPPORT FRÅN ARBETSUTSKOTTET SEGELFLYG VID GRENKONFERENSEN RADIOFLYG 1981

Förslagen från arbetsutskottet i RC-segelflyg tillstyrktes av grenkonferensen utom i två förslag. Besluten skall jag försöka redovisa här.

Arbetsutskottets förslag nr 1 föranledde en livlig debatt ang att den tävlande inte skall behövt byggt modellen själv.

Enl FAI:s representant Calle Sundstedt får en modell ej vara färdig och fabrikerad mer än Graupners "Cumulus" och följaktligen blev förslaget nedröstat. Man måste själv ha byggt sin modell för att kunna tävla med den.

Förslag nr 2 tillstyrkte grenkonferen-

sen, nu kan juniorerna om dom är minst 3 st i en tävling dessutom tävla i en egen klass.

F3B-N svenska särbestämmelser

Punkt 3.4 Förslaget från arbetsutskottet, var att motorvinsch och gummirep ej skulle få användas på tävlingar. Detta förstades ner av grenkonferensen, men förslag väcktes att man med en spärrlina kanske kunde begränsa lina och gummirepslängd, för att göra startmetoderna så rättvisa som möjligt.

Punkt 3.7 Skall avståndet ... ändras till Bör avståndet ... detta gäller flagga eller fallskärm på startlina.

Punkt 4.3 Medhjälpare får ej befinna sig på baslinje B. Detta gäller i hastighetsmomentet.

Punkt 8.1 Arbetstid: Uppgift A 9 min, obegränsat antal startförsök. Uppgift B 5 min. Omstart måste begäras före första sträckan påbörjats eller inom 30 sek från urkoppling.

Punkt 15.1 Om vindstyrkan på startplatsen varaktigt (ej i byar eller korta vindstötar) överstiger 9 m/s eller vid nederbörd kyla eller dimma skall tävlingsledare och överledare (utslagsröst) tillsammans avgöra om det är lämpligt att, ur säkerhetssynpunkt, påbörja eller fullfölja tävlingen.

Punkt 15.2 I tävling som avbrutits eller flyttats (tid eller plats) fortsätter poängberäkningen som om inget avbrott hade skett.

Punkt 19.1 Deltagarens sämsta omgångsresultat strykes och övriga omgångspoängen summeras och ger slutplaceringspoäng.

KVALIFICERING TILL SM NM VM

1 b Platspoäng ges till alla startande i varje tävling.

1 c Segraren erhåller alltid 100 poäng, följande deltagare enl följande formel

$$p = 100 - (n-1) \times 100 \\ s$$

p = poäng (avrundad till en decimal)

n = placering i tävlingen

s = antalet startande i tävlingen

1 e Alla får ställa upp i SM

1 g UT bör gå i höstens sista tävling

1 h Till Ut kallas de 12 bästa seniorerna och 12 bästa juniorerna.

1 i UT poängen multipliceras med 3 och lägges till tidigare erhållna poäng.

1 m Ut till NM och VM skall ske efter F3B-N reglerna.

TERMIK (F3B POPULÄR)

F3B populärklassen kallas i fortsättningen för TERMIK och utgöres av en klass med följande modellspecifikation.

Total bäryta	max 150 dm ²
Bärytebelastning	max 75 g/dm ² min 12 g/dm ²
Flygvikt	max 5 kg

i övrigt gäller samma regler som de gamla populärklassreglerna.

SM i TERMIK anordnas enl ovanstående regler fr o m 1981.

F 3 F

Punkt 1 f Alla får ställa upp i SM

Punkt 13 Fri landning, men landning i säkerhetszonen medför diskvalificering av hela flygningen.

Nu till några personliga synpunkter i de här frågorna.

Arbetsutskottets förslag nr 1 gällde frågan om att den tävlande ej behöver ha byggt sin modell själv. Tanken bakom det förslaget var att arbetsutskott-

et såg det väldigt svårt att rekrytera juniorer och framför allt yngre juniorer till RC-segelflyg och som orsak ansågs vara att en bra tävlingsmodell är lite för komplicerad att bygga. Arbetsutskottet vill därför lätta på reglerna så att juniorerna skulle kunna få hjälp att färdigställa sina modeller. Detta gick alltså inte att genomföra rent regelmässigt. Men det finns kanske andra vägar att gå. Vad tycks om en helt ny klass?

I Härnösand har flitiga experiment och försök med att sätta in en radio i en F1A-modell, undertecknad har sett resultatet av detta och jag vill lova att det är mycket intressant. F1A-modellen är modifierad med en ny kropp så att man får in en radio med ett eller två servon. Med ett servo använder man endast sidoroder och har man 2 servon kan man också använda höjdroder.

Som startmetod användes ett gummimotorband med en längd av 5-10 meter och en lina med en längd av 40-45 meter. Man kan då med en kanal försöka styra in modellen i termik och flyga sin max-tid. Har man dessutom höjdroder kan man lägga in ett landningsmoment.

Detta kanske kan skapa förutsättningar till att rekrytera juniorer och framför allt yngre juniorer till RC-segelflyg och tävlingsverksamhet. Det är dessutom en relativt lättbyggd modell och billig att köpa. Det tål att tänka på.

Vad det gäller gummirep och vinsch vill jag uppmana alla som känner för att prova och experimentera med någon spärrlina i samband med gummirep, så att det blir någonlunda rättvist mellan gummilina och löplina, vad det gäller utgångshöjden. Man bör också ta i beräkning hur lång en löplina blir när man belastar den med 8-10 kg vilket jag påstår att man gör när man drar upp en segelkärva. Det finns gummirep tillverkad av slang, kan man inte tänka sig en spärrlina inuti den? Motorvinsch bör man också kunna begränsa linlängden på ett enkelt sätt.

Tänk till och tyck och kom med förslag.

Lars Pekkala

BOK

NY ÖVERSIKTSBOK OM MODELLFLYG

Modellflyg heter en ny bok från NKI-förlaget i OSLO. Författare är Ottar Stensbøl välkänd RC-segelflygare, bl a upphovsman till den populära Flygveckan varje år i Lillehammer (Pellestovauken).

Boken har stort format A4 och behandlar ingående de olika modellflyggrenarna. Detta på ett sätt som borde följas upp av SMFF eller varför inte ge ut boken i Sverige.

Ottar följer sin översiktsprincip fram till sitt specialgebit RC-segelflyg. Där "blommar" han ut för fullt på ett sätt som gör att jag vill rekommendera denna bok till var och en som har minsta intresse av RC-segel.

Boken är för övrigt en närmast självklar handbok för ungdomsledare i Skolans FA och arbete på ungdomsgårdar.

128 välfyllda sidor och över 180 illustrationer.

Pär Lundqvist

radio i mfn

HEJ ALLA RADIOFLYGBRÖDER

Efter att ha varit medlem i SMFF i 2 år har jag funderat ett flertal gånger över varför vi syns så dåligt i SMFF:s tidning. En av anledningarna är tydligen att vi är för slöa av oss och inte orkar skriva om olika arrangemang eller olika modeller som vi bygger och flyger.

Så bäste Radioflygbröder fatta pennan och kameran och skriv och berätta om lite av dina egna Byggen och tips o s v. Så kanske vi får en bättre tidning tack vare dig, eller är anledningen den att Du inte tycker det är någon idé baraför att Du inte får betalt för dina artiklar, men vad har det för betydelse. För det är väl en hobby vi håller på

med och då tycker jag inte det har någon betydelse om vi får några pengar för artiklar som vi kan få med i SMFF-tidningen. För det måste finnas många duktiga radioflygare här i landet som har ett och annat att tipsa eller rapportera om för det måste ju finnas några andra radioflygare som kan berätta lite vettigare saker än t ex Pär Lundqvist som så flitigt skriver i Allt om Hobby, för finns det inte det då är det illa ställt med radioflyget i Sverige.

PS Nr 5/1980 av SMFF tidningen var ett steg på väg.

Vidare skulle jag vilja ställa en fråga till tidningens redaktör och även SMFF:s styrelse, att varför inte införa mer reklam i tidningen samt att försöka få ut tidningen i handeln så att tidningen Allt om Hobby får lite konkurrens. För det kan ju bara vara till förmån för konsumenten och förhoppningsvis för SMFF:s kassa som kanske kan behövas i dessa tider.

PS Reklam kan ju vara på gott och ont men jag tycker att reklam är bra i det här sammanhanget då man lätt får reda på t ex var man kan få tag

på olika saker som behövs men som inte finns på hemorten.

Hälsningar

L-E Blom

Medlem 192 71

Tibro RC-klubb

VAD VET DU OM FLYGSÄKERHET OCH RODERKRAFTER ?

Det har under de senaste åren blivit ett stort intresse för stora modeller som enligt naturlagarna flyger lugnare och bättre och dessutom syns bättre.

Med den utveckling som lett fram till dagens möjligheter med pålitliga radioutrustningar och starka och driftsäkra motorer är det därför naturligt att många nu vill pröva på en stor modell.

Detta gäller i synnerhet skalamodeller för vilka redan förebildens konstruktion bidrar till att en stor modell flyger bättre än en liten.

De stora modellerna blir naturligtvis tyngre och därmed i viss mån farligare. Men så länge flygplanet byggs och flygs på ett vettigt sätt torde riskerna vara obetydligt större.

Ett nästan oundvikligt problem som uppstår är att gamla tumregler för konstruktion och materialval inte direkt kan användas och att piloten byggaren därigenom inte vet om att han gör fel.

Det är i synnerhet farten hos modellen som avgör hur farlig den kan bli när något går snett. Jag vet t.ex. att det ofta flygs så snabba modeller att servona nästan inte orkar styra roder. Detta trots att modellen inte är speciellt stor. Det behöver dock inte betyda att servot är för svagt om styrningen är slö. Andra orsaker kan vara fjädring i stöstångerna eller så kallade aeroelastiska effekter som gör att roderverkan minskar.

Det kan faktiskt gå så långt att roderverkan blir omvänd i hög fart. Detta beror t.ex. på att höjdroderutslaget ger ett moment som torderar stabilisatorn med minskad eller omvänt roderverkan som följd.

Själv hade jag kontrollproblem i början på 60-talet med "space control" vars proportionalservon var betydligt svagare än dagens.

Modellerna då var inte så stora, men

problemet har återkommit med dagens stora och snabba modeller.

Vi kan tyvärr inte räkna med att alla modellflygare skall vara insatta i aerodynamisk beräkningsteknik och hållfasthetslära så de som kan mer måste på något sätt hjälpa de andra.

Vi kan säkert inte heller ha kontrollörer som far omkring och inspekterar modellerna i landet, utan den endamåligheten är att försöka få fram grundregler att följa så att man klarar sig utan olyckor.

Eftersom grundreglerna inte kan göras så omfattande att de behandlar alla specialfall utförligt måste de vara så tilltagna att man är säker om man rättar sig efter dem. De måste också presenteras så att alla med lite hjälp kan klara att tillgodogöra sig den viktigaste informationen.

För att få en diskussion i frågan har jag tittat på problemet med roderkrafter. Jag har plockat fram en förenklad formel och även ritat upp ett par kurvor att användas för överslagsberäkningar.

Kurvorna är så anpassade att de täcker in det värsta fallet och på så vis får man kanske modellen starkare än nödvändigt, vilket tyvärr bidrar med onödig vikt. Kurvorna är gjorda för ett enhetsroder vilket innebär att Du måste göra några mindre uträkningar för att få fram Dina värden.

I en teknisk rapport skulle jag som ingångsstorheter ha valt m/s för hastigheten newton för kraften och meter och kvadratmeter för längder och ytor. Hur skall vi göra när det gäller modellflyg? Det riktiga är förstås att hålla sig till det internationella systemets enheter men det blir så förbaskat mycket decimaler när man räknar ytor i kvadratmeter. Jag har därför valt följande storheter flyghastighet km/timme, Stöstångskraft kp (borde vara newton), Roderyta dm², Roderstångshävarm 20 mm. Kurvorna är ritade för 30 graders roderutslag och här får man sätta kraften i proportion till det utslag man använder. De två kurvorna i diagrammet är till för var sitt hastighetsområde.

Man gör så att man först uppskattar den högsta flygfarten och går in i den kurva som passar bäst. Enlinje från fartskalet upp till kurvan och sedan en horisontell linje till kraftskalet. Du har nu fått roderstångskraften för ett i kvadratdecimeter stort roder som har kordan i decimeter och hävarmen 20 millimeter.

Detta värde skall Du sedan multiplicera med den verkliga roderytan och roderkordan uttryckta i dm² resp. dm. Värdet skall sedan räknas om till den roderhävarm Du använder så att kraften blir större för kortare hävarm. Vid omräkningen skall Du multiplicera med 20 och dividera med hävarmen i millimeter. Större hävarm ger naturligtvis mindre kraft i stöstången och vice versa.

Värdet Du nu fått skall som nämnts också korrigeras för rodervinkeln. Det är naturligtvis lika enkelt att räkna ut kraften från formeln direkt men kurvan är upplysande på det sättet att den direkt visar storleksordningen av krafterna på stora roder. Man ser ju här att de stora eller snabba modellerna snart får roderkrafter som vanliga servon inte orkar med att dra. Servot måste ju vara betydligt starkare än kraften om man inte skall få slö styrning.

Frågan är nu om sådana kurvor och formler är användbara och till någon nytta för den vanlige modellflygaren eller skall han i stället springa och fråga experten varje gång?

Hur skall han veta flygplanets högsta fart i dykning? Eller hur vet han vilken hävarm servofabrikan- tens dragkraftuppgift gäller? Hur får man svar på dessa och alla andra frågor som har med flygsäkerhet att göra?

Kan kurvor ge en uppfattning om hur allvarliga problemen är och att vi måste ta hänsyn till dem när vi konstruerar våra modeller och även när vi bygger efter andras ritningar eller byggsatser.

Det är ju inte säkert att den som från början gjort konstruktionen är medveten om dessa saker, eller att han tänkt sig modellkonstruktionen uppskalad. Risken med denna typ av kurvor är att de är för förenklade. De kanske borde ersättas med flera och noggrannare för olika huvudutföranden av roder eller andra problemdetaljer.

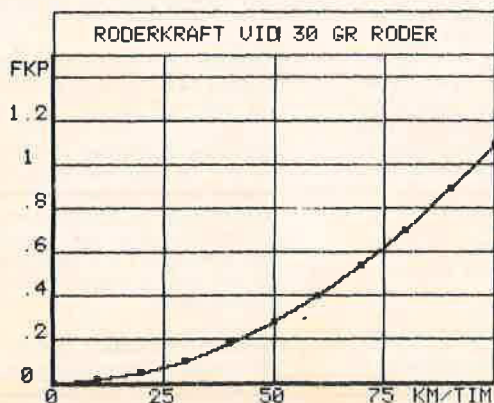
Vad tycker Du ????????

Formel för roderstångskraften F;

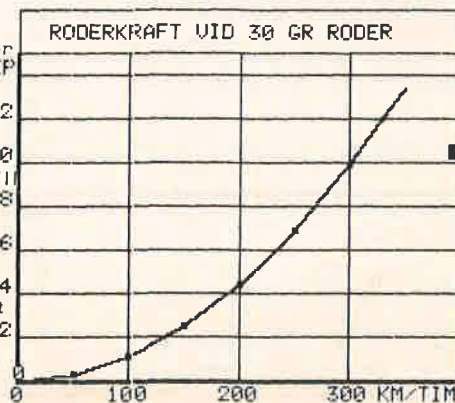
$$F = 0.000109 \times V^2 \times S \times C$$

F = Kraften i kilopond vid 30 gr utsl.
V = Hastigheten i km/ timme
S = Höjdroderytan i kvadratdecimeter dm²
C = Höjdroders medelkorda dm

RODER



Kurvorna gäller för S = 1 och C = 1 FKP Kraften gäller för en stöstång som 12 kopplats till ett roderhorn med 10 Hävarmen 20 mm till roderaxeln på ett 8 obalanserat roder stabilisatorn med 6 rodret har största anfallsvinkel och 4 fullt roderutslag åt "samma håll".



Lyckopärs resa

DEL 1

Fredag 8 aug 1980, ja det är väl egentligen det enda datum som jag kommer ihåg säkert från vår långa resa genom Europa. Ty det tog inte många dagar förrän man hade tappat bort både datum och veckodagar, och tid räknades endast i dag och natt, ljus och mörker. Det kallas som bekant för semester. Det är dock säkert att det var Dag även på natten. Ja nu merat jag inte ljusets dag utan vår förträfflige C-flygare Dag Forsén som också var med den här fredagsmorgonen då avresan skulle ske. Dag åkte med Gunnar "Gurra" Ågren från Uppsala och jag med Hasse Lindholm från Västerås och Björn Söderström från Solna.

Vi packade på trunkar och resväskor, tog avsked av älskade föräldrar och for söderut till värme och flygplikt. Det som packades in i bilarna var egentligen ett resultat av långt och ihärdigt förberedande som hade börjat tidigt på vårkanten. Man skulle kunna skriva en hel del bara om dessa förberedelser. En 10-12 böcker eller så, men nu skriver jag endast om resan och tävlingarna, och konstaterar bara helt diskret att vårt förberedande var påfrestande och jobbigt, men också naturligtvis mycket roligt. Att sätta sig ner under tiden och titta i en köpt tidning var för mej endast ett önsketänkande.

Nåväl, det kändes naturligtvis lite speciellt i kroppen den här fredagsmorgonen men det skall det ju göra när förväntningarna är uppskruvade till max.

Rekorden dundrar fram på vägen. Vi åkte i Hasses svenskula Opel. Den ansågs nämligen ha mest rutin för sådana här uppdrag eftersom den hade varit med flera gånger förut. Mot Danmark, vårt första resmål. Dock endast som genomfartssträcka för vår del. Vi har tur. Färjan står inne, det var bara att köra ombord och vinka farväl till

Hemlandet. Överfarten tog bara 30 min eller så, och sen var det bara att fortsätta genom Danmark till Tysklandsfärjan. Samma tur igen! (Redan här spelar resan oss i händerna).

På båten åter vi middag så vi kan klara en liten etapp till när vi kommer fram till Tyskland. Vi åker en bit och hittar en bra campingplats att slå upp vårt tält på. Klockan är ganska mycket, men trots det är det redan mycket varmt. Det förvånar oss lite, vi har ju inte kommit så långt söderut. På morgonen regnar och åskar det ordentligt. Det förklarar värmen. (Vi är ju bara i Tyskland för sjutton!)

Vi far vidare och nästa stopp blir hos en handlare som Hasse känner till som säljer lacker, plaster och glasfiber. Där smiter vi in och köper upp lite. Mot München! Där bor en blandmodellflygare världskänd klockmakare som gör timers till våra flygplan. Hans Seelig heter han. Vi slår upp vårt tält i hans trädgård så det får torka. Hans bjuder oss på middag på en bergsrestaurant, där vi får excellent mat. Klockproduktionen står han och hans hustru för. De monterar ihop delarna i köket och sköter också försäljningen därifrån. Delarna tillverkas på annat håll. Dom jobbar bara med halvfabrikat. Nästa morgon köper vi några timrar och far vidare.

Mot Österrike och de milslånga tunnarna genom Alperna och höga höjder. Ett vackert land på alla sätt och vis tycker jag. Vi campar i utkanten av staden Linz, nära tjeckiska gränsen. Här bor vi ett par dagar i väntan på att våra visum till Tjeckoslovakien skall börja gälla. Hasse håller som vanligt på och skruvar på motorerna medan Björn och jag oljar och sträcker snodd. När vi tar fram oljan och börjar smörja in snodden blir vi invaderade av ett gäng getingar som snabbt blir fler och fler. Vad är det dom vill? Som vildingar kastar dom sig ned bland snodden och Björne och jag får nästan packa ihop. Den oljan tyckte dom tydligen om att smörja kråset med. Finns det inte gummiolja i

Österrike mântro?

Dagarna går och det blir dags att ta sig till Tjeckoslovakien. I tullen blir det stopp! Som tur var det inte så långt. Trunkarna på taket lossas och innehållet visas för tullmästaren. Hasse och Björn som varit med förr tar ner Hasses stora trunk och hoppas att tullmästaren skall nöja sig med den. Det gör han också. Så var det notering av Kikare och kameror och passkontroll. Hasses pass var lite gammalt, så det fanns ingen mustach på kortet, vilket han hade nu. Tullmästaren som bara kunde tjeckiska, pekade på den och Hans var tvungen att ta fram kniven. När han kommer tillbaka ser tullen nöjd ut och nickar att det är grönt att åka. Själv hade han pröjsare som han hade kunnat vira tre varv runt öronen om han velat. Han kanske var rädd för konkurrens?

Vi far vidare men kommer inte långt förrän en andra passkontroll måste passeras. Dom stämplar och fixar och vi kan köra igen. Vi är nu inne i ett starkt socialistiskt land. Det syns väl på alla Röda Stjärnor som finns överallt utmed vägen. Också högtalare, där s k propaganda sprids, ser och hör vi. Annars är livet som vanligt tycker jag. Naturligtvis lite fattigare än det rika Österrike. Tjeckernas gästfrihet fick vi i alla fall erfara då vi senare kom fram till en liten bystad där invägning och inkvartering skulle ske vid tävlingen. Här träffade jag Dag igen som jag inte sett på många dagar. Då blev det upplevelsesnack och sedan invägning på deras klubblokal. En mycket fint uppskyldad liten lokal med bra vågar och bra folk.

De vägde min modell och min snodd. Snodden tog de hand om, den skulle jag få tillbaka senare vid tävlingsdags. Nu var det tävling. Vilken organisation! Perfekt, man kände sig lite prioriterad när de stod där och vägde min modell med högsta vördnad. Min modell! Det kändes skönt i hjärtat. De tog min snodd och stoppade den i ett rör av frigolit och kartong där det stod: PÅR WITTSÄTER SVEDSKO

RADIO JOSEFIN - CUP

Josefin-Cup för blivandeskalaflygare, stod det i Allt Om Hobby nr 1, och jag tycker det är roligt att så många har visat intresse för idén.

Jag skall här inte relatera stycket i A O H utan gå in på annat. För det första vill jag nämna det positiva att modellflygare i andra länder visat sig intresserade bl a Italien, där det kommer ut en artikel om Josefin-Cup i deras tidning som motsvarar A O H.

Någon enstaka har kritiserat val av modell och det är klart, alla får ju ha sin personliga åsikt, men jag vill ändå igen påpeka anledningen till valet av Josefin.

Modellen finns redan byggd i stort antal i Sverige. För övrigt är den lättbyggd och lättflygen. Det första arrangemanget med Josefin är under Ripaveckan, på lördagen

den 18 juli, samt den 15 aug på Modellflygets Dag i Upplands-Väsby. Kontaktmän är Göran Muftig, tel 044 - 12 20 72 för den 18 juli samt Gunnar Rydergren tel 0760-875 34 för den 15 augusti.

Till sist reglerna för Josefin-Cup

BYGGE

Modellen skall byggas efter ritning. Alla mått och former skall följa ritningen utom den s k fria delen som är följande:

På kroppens översida, från fenans framkant till propellern inkl motorinbyggnad får man bygga fritt exempelvis en eller två sittbrunnar, eller höja kroppen med oval översida, vidare är festsättning av vingar och landningsställ helt fria samt utformning och festsättning av vingstötter.

BEDÖMNING AV MODELLEN

1. Hantverksskicklighet.
2. Bygget av den s k fria delen.
3. Försättning.

FLYGNING

Vid flygning skall populärskalans

basprogram användas vilket är start från marken, liggande åtta i horisontalplan, förbiflygning låg och långsam på konstant höjd, inflygning för landning samt landning. Vidare skall tre fria manövrar tillåtna. Släppning av fallskärm, fällning av bomber samt s k annan manöver. Vidare skall poängräkningen vara sådan att av 100 möjliga poäng skall 75 ligga på flygningen, resten på den statiska.

Som alla förstår behövs ej några utbildade skaladomare för detta utan man kan plocka ut domare ur de vanliga flygleden.

De som vill veta mera om "Josefin-Cupen" kan kontakta Göran Muftig, tel 044 - 12 20 72.

För övrigt händer det även en massa övrigt inom modellflyget i Skåne. Många med mig har väl retat sig på den krångliga statiska bedömningen i populärskala, där man nära nog får släpa med sig originalet för att få full poäng vid den statiska bedömningen.

Modellflygklubben Gripen skall där för under våren bjuda in populär-

skalaflygare till en egen variant av populärskala.

De kallar det så enkelt som Byggsatsskala där den statiska bedömningen är betydligt förenklad. Som dokumentation räcker det med en enkel ritning, färgschema kan man ta från locket till byggsatsen.

Förebilden till modellen måste naturligtvis ha funnits. Vad beträffar flygningen skiljer den inte mycket från den vanliga populärskalan. En mycket viktig del i flygningen är dock införd, vilket är realistisk flygning.

Detta gör kanske att man slipper se en gammal dubbeldäckare komma som en multi i lufthavet. Du som är intresserad att blanda Dig i lekken kan kontakta Berne Gunnarsson, tel 042 - 767 09.

Jag vill till sist påpeka att detta inte är regler som antagits av SMFF men jag tycker det är mycket positivt av klubbarna själva att försöka förändra det hela.

Kanske får vi till nästa årsmöte se ett nytt regelförslag.

Hälsningar

Göran Muftig

Börja konstflyga...

Du som flyger med radiostyrda modellflygplan eller tänker börja, kanske har funderat på att vara med och tävla i konstflyg, men slagit bort tanken omedelbart därför att Du kanske tycker att Du flyger för dåligt, eller har en olämplig modell o.s.v. Sanningen är den att man absolut inte behöver flyga särskilt bra eller ha en stor F3A modell med en vrålande tiokubiksmotor i nosen, infällbara landningsställ, flaps m.m. för att kunna vara med och tävla. Jag skall därför, delvis genom egna erfarenheter, försöka beskriva hur Du kan gå tillväga för att så småningom kunna ställa upp i F3A.

Till att börja med finns det säkert väldigt många radioflygare här i landet som med endast lite eller ingen extra träning skulle kunna ställa upp i Sport Populär tävlingar eller rentav direkt i F3A klassen. Nu är det nog många som undrar vad som menas med F3A och Sport Populär. F3A till att börja med är den internationella klassen och följdaktligen lika i alla länder. Sport Populär är en förenklad form av F3A och är avsedd just för Dig som inte har tävlat förut men ändå vill prova på och skaffa Dig lite tävlingsrutin.

Men först av allt måste man alltså lära sig att flyga. Det är viktigt att man redan från början går in för att flyga på ett riktigt sätt som gör det lättare att så småningom lägga in olika manövrar i flygningen. Kom ihåg att det behövs absolut ingen märkvärdig modell för att träna och tävla i Sport Populär. För att nämna några klart konkurrensdugliga finns t.ex. Falcon 56, Littlestick, Maxi, Box Flyoch liknande modeller. Troligen



är det svårare att hitta en modell som inte går bra att flyga med än en som går. Programmet i Sport Populär går att flyga med enbart sida, höjd och motorfunktion, men det är alltid en fördel om man har skevroder. Att flyga på ett riktigt sätt innebär att man ska försöka göra snygga, raka förbiflygningar framför sig både från vänster och höger, och att kunna göra snygga vändningar på lagom avstånd och på samma ställe varje gång. Försök undvika att följa med modellens rörelse med kroppen, det är lättare att få förbiflygningarna och vändningarna på samma ställe om man står helt still. Detta har man stor fördel av då det är betydligt lättare att göra en snygg manöver om den ligger på lagom avstånd, lagom höjd och i rätt flygriktning. När man så småningom lärt sig flyga sin modell på ovannämnda sätt och lärt sig landa och starta någorlunda säkert, är det lämpligt att lägga in några manövrar ur Sport Populär programmet, looping och roll kan vara passande eftersom de flesta manövrar i F3A programmet bygger på just dessa rörelser. Många tycker kanske att det inte är några svårigheter med att göra en looping, men att göra en på lagom avstånd och höjd och helt rund är inte alltid så lätt. Träna på att loopa och rolla från både höger och vänster. När man kan detta är det dags att träna in resten av programmet.

I programmet ingår några fria manövrar ur F3A programmet, välj manövrar efter vad Du och Din modell klarar av. Flygprogrammet för Sport Populär består av följande manövrar.

1. start
2. horisontell ryggflygning rakbana
3. stående invändig looping
4. kubansk åtta
5. hängande utvändig looping
6. valfri manöver från F3A
7. spinn tre varv
8. valfri manöver från F3A
9. valfri manöver från F3A
10. rektangulärt landningsvarv
11. landning

Om Du nu har lärt Dig programmet så vänta inte med att börja tävla. Många drar sig ofta för länge med att börja tävla och det är synd för ju tidigare man börjar tävla ju större är chansen att man blir en bra tävlingsflygare

Naturligtvis finns det många olika vägar att gå, men detta kan kanske tjäna som en liten vägledning om man ska börja träna konstflygning. Finns det någon som har fler tips eller åsikter att förmedla till de radioflygare, som vi hoppas kunna läsa namnen på i framtiden resultatlistor från Sport Populär och F3A tävlingar, är han välkommen att fatta pennen och skriva.

Ingemar Gustafsson
Foto: Conny Nordström

och

TÄVLA I KONSTFLYG

För Dig som funderar på att vara med och tävla i en F3A eller Sport Populär tävling, men som inte har tävlat förut, kanske det vore på sin plats med en enkel beskrivning av hur en tävling går till.

När och var en tävling arrangeras får man enklast reda på genom att titta i tävlingskalendern som finns att beskåda vid närmaste modellflygklubb. Till att börja med ska Du skicka in en anmälan och startavgiften till arrangörerna, i de flesta fall ska den vara inne senast en vecka i förväg. Detta för att arrangörerna i något så när god tid ska veta hur många startande det blir och därmed kunna planera tävlingen bättre. Anta nu att Du har anmält Dig till en Sport Populär tävling, som är den enklare klassen just avsedd för Dig som vill prova på. Sport Populär ska så långs det är möjligt följa F3A reglerna så därför är det ingen större skillnad mellan Sport Populär och F3A tävlingar.

Se till att Du kommer till tävlingen i god tid så att Du hinner montera ihop modellen, prova radion och kanske provköra motorn. Glöm inte att lämna in sämdaren och domarkorten till sekretariatet. På domarkonten ska det stå vilka manövrar Du flyger och i vilken ordning dom kommer i. Koefficienten anger den svårighetsgrad som manövern har och kan variera från ett till fem. Tre rollar t.ex. har koefficienten tre. Varje domare, vanligtvis tre styckern, kan dela ut 0-10 poäng på varje manöver. Denna poäng multipliceras sedan med koefficienten. Låt säga att Du från en domare får en femma på tre rollar, poängen blir då $5 \times 3 = 15$ poäng från just den domaren. Man brukar flyga fyra omgångar varav de tre bästa räknas.

När man som är före Dig i startlistan startar är det dags att gå ut till ready-box för att tanka och göra ordning så att Du snabbt kan vara i luften när han har landat. När det blir Din tur får Du starttillstånd av tidtagaren och måste då inom en minut ha börjat starta motorn. Från det ögonblicket Du börjar starta motorn, eller om en minut har gått sen Du fick starttillstånd, så startar klockan för tävlingsstartens maximalt tillåtna tio minuter. Och Du måste vara i luften inom tre minuter.

Ställ Dig några meter framför domaren under flygningen för att de ska kunna se manövrarna i samma perspektiv som Du själv. Före varje manöver talar Din medhjälpare om för Dig och domarna vilken som blir nästa manöver. Säg "nu" när Du börjar och "slut" när Du avslutar en manöver. Det är inte nödvändigt att flyga alla manövrarna i en följd, man får flyga omkring som man vill mellan manövrarna för att trimma eller för att lugna eventuella nerver etc, men i F3A begränsas den här möjligheten av att man inte får flyga förbi domarna hur många gånger som helst. En gång är tillåtet direkt efter starten för att komma in i rätt vind för första manövern och för att trimma in modellen. Dessutom är det tillåtet en gång efter sista manövern för att komma in i mötvind inför landningen. Start och land-

ning poäng bedöms inte i F3A. Flyg dock aldrig över eller bakom domarna eller de förbjudna zoner som Du blir informerad om av arrangörerna på de-
på, klubbhus etc. Glöm inte att lämna in sändaren när Du har landat. Detta för att inte riskera att två sändare med samma frekvens kan vara påslagna samtidigt, vilket betyder att någon eller några sannolikt får se sina modeller förvandlas till byggsats igen. I F3A får man välja ut 12 manövrar förutom start och landning, som inte räknas till tävlingsstarten. Man får välja vilka man vill av de 34 manövrar som finns att välja på med det förbehållet att den sammanlagda summan av koeficienterna till de 12 manövrarna inte får vara högre än 45.

En F3A tävling tar i regel två dagar att genomföra medan en Sport Populär tävling brukar kunna genomföras på en dag mest beroende på att Sport Populär programmet är kortare än F3A programmet. Om Du vill mäta Din flyg-skicklighet med andra, eller bara vill vara med för nöjes skull, i en avstressad och trevlig omgivning så vänta inte med att prova på en tävling. Desto tidigare man börjar tävla desto färre tävlingar är det man behöver ångra att man missat, dessutom är chansen att bli en bra tävlingsflygare större ju tidigare man börjar.

Årets tävlingssäsong börjar i Jönköping den 23-24 maj med både F3A och Sport Populär. Här i Tidaholm kommer vi den 4-6 juli att arrangera Gräns cupen F3A som är nordens största F3A tävling. Dessutom arrangerar vi en Sport Populär tävling den 5 september. Alla är välkomna!

Ingemar Gustafsson
Tidaholms MFK



NU ÄR DET HJUL IGEN.
Läckra skalahjul för allt mellan peanöt och kvartsskala. Intresserade kontakter Nils Ahlström för mera upplysningar. Tel. 031 / 246103
Foto: Lars-G.

EL - FLYG

EL-FLYGLÄGET I SVERIGE

Det i Europa så populära elflyget har fortfarande en trög start i Sverige. Problemen beror mycket på att marknaden dominerats av ett enda märke av "låg effektstyp, Astro, medan både tävlings- och söndagsflygandet i övriga Europa präglas av "högeffektssystemen" från Robbe, Keller, Geist m fl. Mycket har dock hänt under 1980 och början av 1981. Jag ska försöka ge en bild av var vi står i den här modellflyggrenen.

Modellflygarna har en sunt skeptisk inställning till nya grenar inom vår hobby. Därför är det inte att förvåna sig över att elflyget på lågeffektnivå med enkla permanentmagnetmotorer inte fått någon större utbredning, fastän det funnits i Sverige sedan åren 1972-73. De system som importerats (Astro, Mabucchi, MFA) har visserligen fungerat, men på marginell nivå. Och de demonstrationer och tävlingar som avhållits har inte övertygat svenska RC-flygare om att investeringen i ett sådant motorsystem varit tillräckligt viktig.

Ärligen har vi avhållit tävlingar på Starlanda i Stockholm. De har betytt mycket för elektroflyget och framför allt har vi sett hur grejerna blivit funktionssäkra. Någon prestandaförbättring från åren i början av 70-talet tills nu har man dock tyvärr inte fått i någon större utsträckning.

Ett motor/ack paket av lågeffektstyp kostar idag 400-600 kr. Förutom de ovan nämnda finns även Graupner, Carrera och Multiplex med i den skaran.

Stegat upp till högeffektssystemen innebär att man får ett paket som inte längre fungerar marginellt. Planen kan vara ganska tunga och prestanda är tillfredsställande både för tävlingsbruk och söndagsflygning. Prismässigt ligger motor och ett ackpaket strax under tusenlappen. Hur får vi då svenska modellflygare att köpa dessa grejor - modellflygare som utan att överväga särskilt länge köper 6,5 - 10 cc motorer för samma pris? Jo, genom att visa hur grejerna fungerar. Det finns nu ett tiotal flygare med Keller-motorer i Stockholmsområdet, och inte förrän de och undertecknad vid flera tillfällen visat upp modellerna har elflygandet "the european way" tagit fart.

Tyvärr importeras bara Keller-motorerna till Sverige för närvarande. Får vi en konkurrerande import av Robbe-och Geist skulle det vara välgörande för både tävlingsverksamhet och priser

...
Hjärtat i den här utvecklingen består av magnetmaterialet Samarium-kobolt. Det har fördelen att det är nästan omöjligt att "mätta" magnetfältet i motorn och man kan ta ut fantastiska effekter. Det är ganska meningslöst att göra jämförelser mellan högeffektstypen och förbränningsmotorer. Man måste se vilket arbete elmotorn kan göra och fråga sig "Är det detta arbete jag vill ha utfört". En Keller 30/8 SLG med fällbar propeller kan lyfta upp en 2-2,5 kg tung segelmodell till ca 300 m höjd två gånger på en laddning. Då har man dessutom lite extra ström till att flytta planet mellan termikblåsor och för att gå om en gång till om man misslyckats vid landningsinflygningen. Detta är utrustningen för "söndagsflyg". Jag kan försäkra att det termikflygande man får är av mycket hög klass, för över 300 meter är termikblåsorna stabila. Flygtider på halvtimmar är normala.

För tävlingsflyg är motorerna Keller 50/14 och 50/24 vanliga, med eller utan växel. Då lyfter man upp planet till 300-400 m på 30-60 sekunder och gör först ett distansmoment som i F3B. Sedan ska man göra en termikflygning på 5 min med användning av så lite motortid som möjligt. Experterna brukar använda 30-40 sekunder!

Nytt för oss i Sverige är att det finns en del ny teknik när det gäller fastsättning av motorerna, reglering och bryt-



Tävlingsmodellerna har ackumulatorspänningar över 12 volt. Vanligast är att man har en speciell laddare.
Foto: Bo Gårdstad



En Keller 30/8 SLG i en söndagsflygmodell. Fällbar prop. typ Geist.
Foto: Bo Gårdstad



Färf. med två PB 26:or.
Foto: Bo Gårdstad

ning av motorströmmar och laddning av ackar som vi måste lära oss. Det tar lite tid, men är både en utmaning och en intressant uppgift. Mycket kan man lära genom de europeiska modellflygtidskrifterna där elflyg i flera år nu har haft stående spalter. Vi är ganska så långt på efterkälken här uppe - det märkte vi inte minst på EM i Belgien i fjol!

Det finns en internationell tävlingsklass F3E, som åtminstone jag själv finner utomordentligt intressant. Den tekniska utvecklingen är ännu i sin linda och Du kan

MERCO

KVALITETSMOTORER
ÅTER I SVERIGE

Introduktionserbjudande:

MERCO 35 RC 265:-

MERCO 61 RC 435:-

35 kommer i stuntversion
Motorer finns även i marinversion
En 29 och en 49 kommer även.

Reservdelslager

F:a Gemi HB
Box 1073, 141 22 HUDDINGE
Tel 08/774 66 00



PB 23, termikmodell av IBA:s Fabrikat.
Foto: Bo Gårdstad



Motorn kan ha strömmar på 20A. Bil-switch klarar det oftast.
Foto: Bo Gårdstad

göra mycket själv för att förbättra grejerna. Själva tävlingsmomentet är en spännande kombination med din egen flygskicklighet, lite tur med termik och kvaliteten på ditt bygge som insats. Den borde tilltala alla F3B-flygare som tröttnat på problemen inom segelflyget och de alltför sofistikerade kraven på modellerna. Inom elflyget har vi minst tre-fyra år på oss innan proffsen tagit över ...

Modellerna för söndagsflyg bör vara segelmodeller med en vingarea kring 60-75 kvdm och förstärkt mittparti på vingen. Det finns färdigbyggda, men tyvärr dyra seglare av fabrikat IBA. Typen heter PB 53 eller dess motsvarighet med glasfiberkropp, PB 23. Tävlingsflygarna använder väldigt ofta IBA:s PB 26, men det går att bygga om F3B-seglare med vingarea kring 60 kvdm. EM-80 vanns t ex med en ombyggd Flamingo.

Det är omöjligt att redogöra för allt det nya kring elektroflyget i en enda artikel - grenen växer lavinartat i de tätbebyggda områdena i Europa och utvecklingen går snabbt. Ju mer problem vi får med buller här i Sverige, desto fler kommer att välja elflyget. Och slippa både hörselskadorna och metalldunkarna å 12 kr litem!

Vill Du läsa och studera mer om elektroflyg så finns det ofta material i tyska "Flug" och "Modell". Engelska "RCM&E" har numera också en stående spalt. Den tyska boken "Elektroflug" av Helmut Bruss är synnerligen uttömmande och har åtminstone funnits i Hobbybokhandeln i Stockholm. Under tecknad har en ljudfilm från EM-80 till uthyrning åt klubbar.

Bo Gårdstad

P4 - FLYG

MODELLFLYG ÅT FÖRSVARET

Mariestads Flygklubb modellsektion torde vara en av de få modellflygklubbar i landet som tillverkar flygplan åt försvaret.

För något år sedan väcktes idén att använda modellflygplan till målskjutningsövningar och eftersom ordföranden i modellflygsektionen Lennart Sköld är sergeant på P4 i Skövde låg det nära till hands att låta klubbens medlemmar bygga de här modellerna.

- Vi bygger modeller så att P4 alltid har tio stycken att använda och naturligtvis är det här ett bra tillskott till klubbkassan liksom att det aktiverar medlemmarna, säger Lennart Sköld. Han berättar att både försvaret och klubben tjänar pengar på att använda modellflygplan till målskjutningsövningar.

- Kostnaden om man använder målflygbogsering är för försvaret runt 20 000 kronor för sexton timmars målbogsering och motsvarande kostnad för tio stycken modellflygplan är 8000 kronor. Då är det också möjligt att modellerna går att använda fler gånger om de inte träffas av de finkalibriga eldhandvapen som man skjuter på modellerna med. Lennart Sköld påpekar dock att modellflygplanen är ett komplement till den övriga målskjutningen. Men de här försöken som man gjort på P4 i Skövde har väckt stort intresse bland militärer och slår de här proven, som ska pågå i ett år, väl ut kanske det blir något för andra förband i Sverige att ta efter.

Blir då de här övningarna realistiska när det handlar om modellflygplan?

Visst, modellerna flygs på 300 meters avstånd från skytten och det blir ungefär samma förhållande som ett stor flygplan sveper förbi på 1500 meters avstånd. Enda skillnaden är att modellen flyger lite ostabilare men då blir det ju åt andra sidan svårare för skytten vilket naturligtvis ger bra övning, säger Lennart Sköld.



På kvällarna lyser Flitens lampa i klubbens bygglokal i Brännebrona. Mikael Ingemarsson och Gunnar Sköld är några av klubbens 40 medlemmar som jobbar med modellbygge åt försvaret.

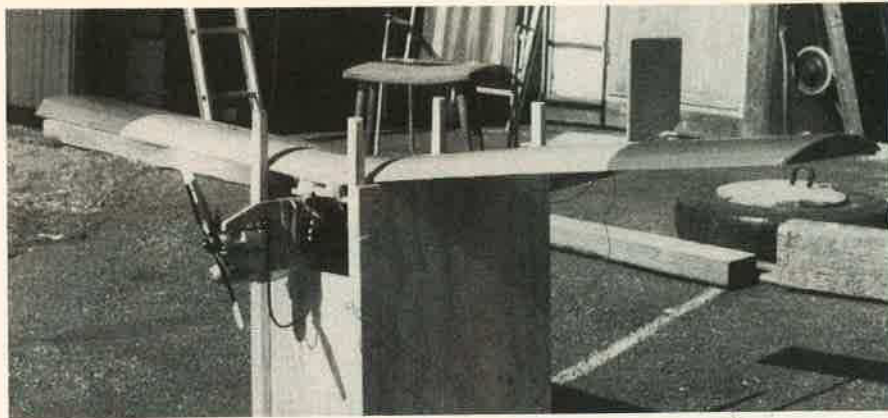


Beställningen på 10 radiostyrda modeller, som försvaret skall ha till målskjutningsövningar, har gett klubben ett ekonomiskt tillskott och aktiverat medlemmarna menar Lennart Sköld, Ordf. i Mariestads Flygklubbs modellsektion.



På fredagkvällar har man byggkväll i klubblokalen och på lördagar hjälper man nybörjarna att få upp modellerna i luften.

Det är vid Hammarnäset utanför Karlsborg som försöken med modellflygplan pågår och där har man haft befälsdagar och demonstrerat det hela för intresserade militärer. På köpet har klubben fått en utmärkt nybörjarmodell för de som vill prova på radioflyg till mycket måttliga kostnader. Vingen och kroppen, som är gjord av cellplast med klädsel av brunt omslagspapper, går bara på någon 50-lapp och till detta görs en enkel kropp i plywood. Skaffar man sedan radio och motor på 6,5 kubik så är det bara att börja flyga den mycket stryktåliga modellen.



Så här ser P4 modellen ut. Den är konstruerad av medlemmarna i MFS och finns även i en klubbvariant. Ett billigt och bra nybörjarplan som både är lättflyget och stryktåligt.

- Vi kallar modellen för P4-modellen" och den som nybörjarna använder i klubben kallar vi helt enkelt för klubbvarianten. Det enda som i stora drag skiljer de båda åt är att klubbvarianten har landningsställ, säger Lennart Sköld som tillsammans med några andra i klubben ritat och konstruerat modellen.

Modellflygarna är alltså en sektion i Mariestads Flygklubb och man har ett 40-tal, de flesta mycket aktiva, medlemmar. Av dessa är ett 15-tal äldre modellflygare. Modellflygarna och de övriga flygarna samsas om ett gemensamt flygfält i Brännebrona, ett par mil utanför Mariestad, och här är det aktivitet nästan varje helg. Samarbetet med de "riktiga" flygarna går mycket bra och alla jobbar och hjälps åt t ex med flygdagar och annat.

Mariestads Flygklubb har en Cherokee

140 och ett segelflygplan av märket Mucha. I modellsektionen finns både skalaflyg, konstflyg F3A och segelflyg representerat. Klubben har även en bogsermodell för segelflygplan Big Lift. På senare tid har även en av medlemmarna börjat flyga helikopter.

Fredagskvällar har man byggkväll i hangaren som ligger i anslutning till flygfältet och här har modellflygarna en egen bygglokal. På lördagar hjälper man de yngre medlemmarna att få upp sina modeller i luften.

-Det enda problemet vi har är att det finns risk att flygfältet framöver kommer att försvinna. Detta beror på att fältet är för kort för de "riktiga" flygarna och flyttar man denna flygverksamhet från Brännebrona så blir det svårt för modellsektionen, menar ordföranden Lennart Sköld.

Är det någon som är intresserad av "P4-modellen" i klubbvariant så ställer gärna Lennart Sköld upp och ger upplysningar. Han har tel 0501/351 72 och till klubbhuset vid Brännebrona är det tel 0511/532 84.

Per Quist

Skribent i mfs

TÄVLINGAR och resultat

EL-FLYGMEETING STARLANDA

1981 05 23

Arrangör: A 301 MFK Starflyers

Den 23 maj hölls den traditionella el-flygtävlingen på Starlanda. I år för första gången enligt det internationella F3E-programmet. Inte mindre än tre utländska deltagare hade åkt upp från Holland för att sprida glans åt det svenska arrangemanget. Att två av gästerna knep platserna ett och två var lite synd, men deras rutin var enorm och deras tävlingsprestationer utsökta!

Tävlingen var det definitiva genombrottet för högeffektssystemen. Av de femton deltagarna hade den nio första utom Conny Tollet motorer från Keller eller Geist.

Första svensk blev Bo Gårdstad efter en nervpirrande fjät i sista omgången med Pekka Tjernlund från Upplands-Väsby.

Tävlingen genomfördes med regler som modifierats så att de får en likartad uppbyggnad som FAI:s provisoriska regler för elektrosegelflyg (F3E).

Utöver multi- och populärklasserna inbjöds även till elektroscala (populär).

De modifierade reglerna för termikklassen innebär att varje flygning består av tre olika moment, ett distansmoment, ett termikmoment och ett landningsmoment.

Distansmomentet skall genomföras inom 200 sek från det att modellen släpps. Tiden omfattar såväl motor- som segelflygtiden. Piloten får själv avgöra hur lång tid han vill använda för att stiga



Mats Hendrix, kontaktman med bl.a. välkände internationelle journalisten Peter Bloomart (t.h.) flyger elflyg. Foto: Bo Gårdstad

till önskad höjd och hur lång tid han skall nyttja för själva distansflygningen som skall ske med avslagen motor. Distansflygningen innebär att modellen skall flygas så många gånger som möjligt mellan två imaginära plan på ca 100 m avstånd.

Efter avslutad distansmoment skall modellen inom 60 sek flyga genom en "port" (3x20 m) varefter modellen åter, med påslagen motor, skall stiga för termikmomentet. Även i detta moment får piloten själv avgöra hur mycket motortid han vill ha, men han får poäng endast för segelflygtiden, 1 poäng/sek. Motorn får slås på och av valfritt antal gånger under flygningen.

Flygningen avslutas med pricklandning som kan ge extra poäng. Om modellen inte landar inom 300 sek efter det att den passerat "porten" minskas termikpoängen med 1 p/sek som tiden överskrider. Tiden skall räk-



Lågeffektssystemen går att förbättra. Intressant teknisk nyhet var fällbar propeller på en Astromotor av Conny Tollet. Foto: Bo Gårdstad

nas tills modellen har stannat. Om tiden är mer än 330 sek erhålls inga landningspoäng eller bonuspoäng för genomflugen "startport".

Tävlingen genomföres med flera omgångar, varav minst två räknas. Antalet omgångar (flera än 3) bestäms av hur många deltagare som kommer.

RESULTAT

(Tävlingen gällde även DM)

1	Frank Bremer, Holland	1004 p
2	Ton Thielen, Holland	975
3	Bo Gårdstad x)	B 272 828
4	Pekka Tjernlund	B 273 799
5	P O Sonden	B 273 757
6	Conny Tollet	A 301 723
7	Mats Hendrix	A 301 658
8	Mikael Andreasson	A 301 649
9	Peter Bloomart, Holland	519
10	Nils Englov	A 301 487
11	Stefan Tollet	A 301 477
12	J von Segebaden	A 301 442

13 Rickard Levenstam	A 301	318
14 Per-Axel Eliasson	A 301	305
15 Jan Levenstam	A 301	220

x) Distriktsmästare

SEGELFLYGTÄVLING I KLIPPAN 1981 05 16

Arrangör: L 132 RFK Gripen

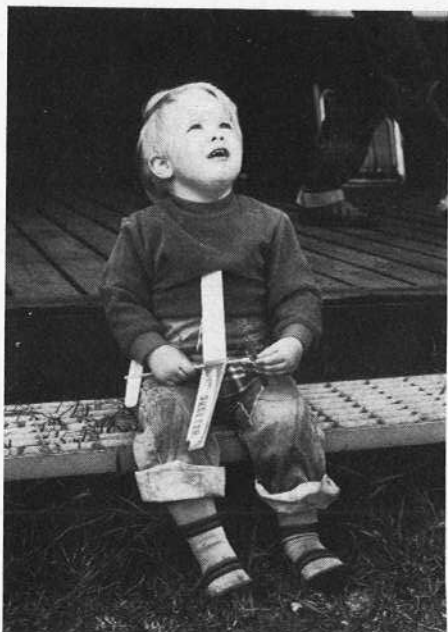
Lördagen den 16 maj anordnade RFK Gripen, Klippan en segelflygtävling för klass F3B-termik.

19 stycken tävlande kom till Klippans modellflygfält, Havgård. Fältet ligger ca 40 km från Klippans centrum och erbjuder även goda campingmöjligheter med tillgång till el och vatten.

Lördagen började med bra väder, vilket också visade sig i flygpoängen. L Olsson, Acroflyers, lyckades bäst i första omgången genom att landa i centrumcirkeln endast 6 sek från idealtiden 6 min, vilket ger 384 poäng. Närmast efter kom hemmaflygaren K Pålsson, Gripen med 379 poäng, tätt följd av U Hansson, Acroflyers med 378 poäng.



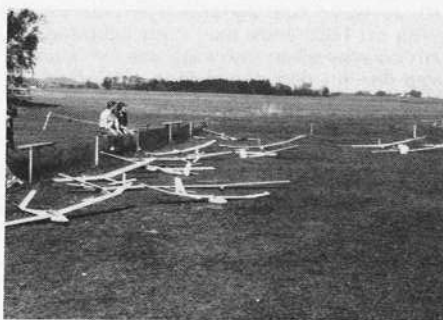
Berne Gunnarsson, Gripen, med sonen Christer.



Gripens klubbstuga på Havgård.



Kaj Malmkvist, Helsingborg, startar.



Depån

Under andra omgången ökade vinden något vilket försvårade termiksökandet. L Olsson, Acroflyers, visade även under denna omgång att han är en suverän termikflygare, genom att vinna även den andra omgången, nu med 386 poäng. J Knudsen, Clippern och K Malmkvist, Helsingborg, hade



Kennet Pålsson, Gripen, startar.



Segrartrion: L Olsson, Acroflyers, J Knudsen, Clippern och C Gunnarsson, Gripen.

nu också lärt sig var termiken fanns på Havgård och noterade 385 resp 384 poäng.

Under tredje omgången tilltog vinden och var stundtals ganska hård, vilket visade sig i flygpoängen. J Knudsen, Clippern, som är van vid hård vind kunde vinna denna omgången med 209 poäng före K Pålsson, Gripen med 207 poäng.

När fjärde och sista omgången skulle genomföras avstod ganska många från att flyga på grund av den kraftiga vinden. Vana piloter, såsom L Olsson, Acroflyers och J Knudsen, Clipperna hade dock inga problem och fick i denna omgång 227 resp 226 poäng.

Tre av fyra omgångar räknades och resultatlistan fick följande utseende:



Det skall bäjas i tid.....
Frans-Lennart Andersson - Klippan.

1 L Olsson	M 15	3000 p
2 J Knudsen	M 130	2890
3 C Gunnarsson	L 132	2554
4 J Davidsson	M 130	2548
5 K Pålsson	L 132	2458
6 S Lindahl	N 2	2433
7 L Olsson	N 2	2426
8 W siegers	M 130	2417
9 B Gunnarsson	L 132	2114
10 G Elmör	M 158	1909
11 K Malmkvist	M 158	1892
12 L Liffner	M 130	1858

Lars-Ove Andersson

Klippan

MIDSOMMARMEETING 1981 DALARNA

Midsommarmeeetinget på Dragsängarna vid Insjön i Dalarna är en bit av RC-året somför många är höjdpunkten. Det har varit så ända sedan 70-talets början när det mest bara var campare och tillfälliga besökare som slogs med mygg och huttrade i älvens kalla vatten fram till i fjol med rekordanslutning av husvagnar.

I år var midsommarmeeetinget en stillsam historia mest p g a uruselt väder men även p g a konkurrensen från Påldalen dit stockholmstraktens flygare allt mer söker sig. En konkurrens som dalaflygarna inte alls har något emot - det är bara bra att meetingen sprids geografiskt så att många fler har chansen att åka.

Men visst är det något särskilt med Dragsängarnas grönska, rådjuren som går ett par meter från husvagnsfönstren och inte minst den välkända prylfirman i Insjön där alla semesterpengarna ham-



Olle Larsson med sin Dekathleon och Lars Gran med sin F5.
Foto: Bo Gårdstad

nar ... Liksom alla år så var älvens vatten klart men kallt och midsommarmfesten rolig både för barn och vuxna. Ett tjugotal husvagnsfamiljer var vi, plus ett huttrande par i tält! Själva midsommaraften var kall, men vi som var där ett par dagar före och efter fick njuta av dalanatur i underbart väder.

Det flögs modeller av alla typer och storlekar och förutom det vanliga multi- och nybörjarmodellsortimentet bjöd Olle Larsson på en tjusig Dekathleon i kvartsskala. En kvartsskala Storch

(Bengt Källströms) och en tvåmotorig Cessna surrade också i kapp med myggen, båda dock i ljud överträffade av 2 40-utrustade A4:or som fick oss att tro att Flygvapnet var med i övningar-na. Undertecknad och sonen Mats bi-drog med flottörflyg och elflyg, assisterade av Lars Gran från Avesta som dessutom luftade sin F5 jetkärna. Var det möjligen "Vicke" från Sala som bjöd på roligaste konstflygningen med sin "Johnny Walker" medinverterad V-form? Vem som vill får döma, men populäre Vicke visade att akrobatik kan flygas med motorn mer på tomgång än fullvarv. Så önskar man att multiflygningen skulle vara alltid!

Bo Gårdstad

NOLA-TROFEN

1981 05 09 - 10

Arrangör: Y 105 Örnsköldsviks RFK

ÖRFK arrangerade sin 3:e tävling i F3B-Nordic NOLA-TROFEN den 9-10 maj 1981.

Årets tävling gick av stapeln på Mellans Flygplats 3 mil väster Örnsköldsviks Segelflygklubb. Förmodligen kommer Nola Trofén i fortsättningen att köras på detta flygfält vid samma tidpunkt varje år, då segelflygverksamheten ej har kommit igång p g a att marken ej har hunnit torka upp.

Tävlingsdagarna hade ett strålande väder (24 grader i skuggan) men flygvädret var inte det bästa. Ett högttryck hade tydligen parkerat över fältet hela helgen, vilket gjorde att det blev en väldigt ojämn termik. Men däremot lyckades segraren Auli Lehtinen från Viggén, parkera sig i en lävåg, där han utan problem kunde maxa sin termikflygning. (Ni skulle ha sett höjden).

Tävlingen vanns alltså av Aulis Lehtinen, vilket betyder att det har blivit ett tredje namn i NOLA TROFEN 2:a blev Marti Kujanpää, det blev alltså dubbelseger till Viggén. 3:e och 4:e plats belades av ÖRFK:s Ove Vestin och Hans Jenegård, se övrigt resultatlistan.

Men nu måste jag skriva om mer allvariga problem i dessa tävlingssammanhang.

Till NOLA TROFEN anmäldes 17 st

deltagare, på fredagen före tävlingen fick vi ett återbud från MFK Flygarna p g a ryggont, näväl tänkte vi det är 16 st kvar så tävlingen går att köra. På fredagskvällen fick vi ett telefonsamtal med förfrågan om hur många startande det var trots att vi hade sänt ut en startlista. Telefonsamtalet utmynnade så, att de två det gällde skulle nog komma.

Men tyvärr, vid uppropet fattades dessa två, vi var plötsligt bara 14 st. Vad gör man, här hade det åkt 3 st från Borlänge ca 50 mil och 2 st från Boden ca 40 mil och såg nu helt plötsligt sina landslagspoäng segla iväg.

SÅ HÄR FÅR DET VERKLIGEN INTE GÅ TILL.

Nu satt vi i bryderier, visserligen hade vi Trofén att tävla om. Men som tur är har vi en verkligt fin sammanhållning inom VLM, efter telefonkontakt med MFK Flygarnas S E Holmefeldt satte han sig i sin bil med sin onka rygg och körde de 21 milen enkel väg och räddade denna tävling till landslagsligan.

Ett stort tack till Sven Erik Holmefeldt.

Vad skall man då ta till för åtgärder för att förhindra sådana här situationer, som jag ser det finns det tre alternativ.

1. Som är det bästa: Tävlingarna skall genomföras distriktsvis och distriktet utser sina tävlingsflygare till ett centralt UT. Det kan vara en viss procent av antalet tävlande i distriktet.

2. Det näst bästa: Att det skall vara minst 15 st anmälda från minst 3 klubb- ar. Det behöver alltså inte gå 15 st till start.

3. Vilket jag anser vara ett dåligt alternativ: BESTRAFFNINGSÅTGÄRD- ER, t ex avstängning från tävlingen.

Det skapar bara irritation och bråk plus att de som åkt långt till en tävling inte är ett dugg hjälpta av ett sådant system, de är i alla fall utan landslagspoäng.

Det här problemet måste vi alla ta tag i och försöka lösa, om vi skall få till ett rättvist system.

Sverige är långt, resorna dyra.

Lars Pekkala

NOLA-TROFEN F3B-N

1981 05 09

Arrangör: Y 105 Örnsköldsviks RFK

1 Aulis Lehtinen	W 128	4870,5
2 Marti Kujanpää	W 128	3970
3 Ove Vestin	Y 105	3665
4 Hans Jenegård	Y 105	3476
5 Rickard Lidblom	Y 108	3329,5
6 Lennart Nilsson	BD123	3219,5
7 Lars Pekkala	Y 105	3176
8 Stig Karlsson	W 128	2954,5
9 Jan Levander	Y 105	2940
10 Tommy Julander	Y 108	2724,5
11 Sigge Burland	Y 105	2650,5
12 Bernt Söderblom	Y 105	1712,5
13 Bertil Wahlström	Y 105	1537
14 Håkan Nilsson	BD123	1109,5
15 S-E Holmefeldt	Y 108	989,5

SRFK SKALAFLYGDAGAR BARKARBY

1981 06 06-07

Arrangör: A 28 Stockholms RFK

Statistiska poäng inom parentes

Klass 1

1	Mikael Carlsson	S 236	334
	Pfalz D XII		(134)
2	Esbjörn Strömquist	L 132	291,5
	Thulin K		(123,5)
3	Lennart Waltersson	A 28	272,5
	Thulin K		(98)
4	Lars Bengtsson	A 28	261,5
	Thulin K		(99)
5	Ingvar Larsson	H 96	252
	Nierport II		(103,5)
6	Nils Hollman	A 28	233,5
	Albatross C III		(88)
7	Per Anders Ekdahl	A 28	226
	Nieuport II		(95)
8	Göran Kalderén	A 28	117
	Morane Saulnier L		(117)
9	Rolf Engborg	S 228	103
	Thulin K		(103)
10	Christer Carlsson	C 92	94,5
	Thulin K		(94,5)

Klass 2

1	K-Å Elofsson	R 149	337,5
	Saab MFI 17		(131)
2	Pär Nilsson	L 132	307,5
	Zlin 526 AS		(109,5)
3	T Christiansson	L 132	301,5
	YAK 18 PM		(109,5)
4	Ragnar Eriksson	U 44	300
	Pitts Special S-1A		(129,5)
5	Christer Gunnarson	L 132	290
	Cessna 152		(127,5)
6	Karl Erik Månsson	L 132	287
	YAK 18 P		(116)
7	Pär Nilsson	L 132	279
	Bellanca Decathlon		(121,5)
8	Christer Gunnarson	L 132	269,5
	Super Chipmunk		(99)
9	Lars Görborn	L 132	259
	Super Chipmunk		(118)
10	Rune Säfvenborg	AC122	253,5
	Super Chipmunk		(107,5)
11	L-G Sundberg	T 63	247
	Klemm 35 D		(107)
12	Tomas Westerberg	E 135	128
	SK 61 Bulldog		(128)
13	Berne Gunnarsson	L 132	124,5
	Liberty Sport		(124,5)
14	Pär Sagrelus	B 261	99,5
	Steen Skybolt		(99,5)

Klass 3

1	Roy Nilsson	H 164	334,5
	DH Tiger Moth		(143)
2	Jan Levenstam	A 301	309,5
	Bowers Fly Baby		(128)
3	Tomas Leijon		308,5
	Travelair R		(127)
4	Per Nordström	D 18	305
	Smith Miniplane		(115)
5	Ingemar Sjöberg	A 28	283
	Beechcraft Baron		(126)
6	Tomas Nyholm	W 67	281,5
	Smith Miniplane		(109)
7	Sören Fredriksson	P 80	279,5
	Boeing PT 17		(104,5)
8	Olle Eriksson	A 301	275,5
	Flygande Loppan		(101)
9	Bengt Holmer	P 71	272
	DH 82 A Tiger Moth		(94)
10	Rickard Levenstam	A 301	268
	Fournier RF 4		(111)
11	Claes G Lundqvist	P 36	266,5
	Piper Cub J 3		(103)
12	Rolf Lyseng	Norge	262
	Dornier Do 27 Q5		(100)
13	Olle Bergqvist	A 28	257
	Gee Bee Sportster		(112)
14	Göran Persson	O 24	252
	Comper Swift		(101)
15	Erik Hammar	B 126	248
	Douglas M2		(106)

16	Agne Engman	R 11	248
	Beechcraft Staggerwing		(110)
17	Mats Johansson		242
	DH 60 Moth		(104)
18	L-B Björkegren	H 96	242,5
	DH82 Tiger Moth		(103)
19	Ove Fredriksson	E 165	236
	DH 82 Tiger Moth		(108)
20	Jan Säfvenberg	AC122	202,5
	Fairchild PT 19		(88)
21	Jan Johansson		118
	Gee Bee Sportster		(118)
22	Jan Stern	E 142	101
	RC 3 Sea Bee		(101)
23	Gunstein Nesset	Norge	82
	Piper Cub J 3		(82)
24	Åke Wenzel	N 33	82
	Piper Cub J 3		(82)

Klass 4

1	Bernt Glada	P 80	317
	Bücker Bü 181		(126,5)
2	Mats Kesselmark	H 97	302
	Bell P 39 F		(119)
3	K-Å Elofsson	R 149	292,5
	Bell P 39		(119,5)
4	Bengt Ivstedt		286,5
	Mitsubishi A6M2		(125,5)
5	Anders Björkman		267
	F4 U Corsair 1D		(126)
6	Peter Berggren	A 28	249,5
	P 47 D25 Thunderbolt		(106,5)
7	Jan Johansson		240,5
	F6 F3 Hellcat		(127,5)
8	Anders Björkman		229
	DH 98 Mosquito		(115)
9	Thomas Bengtsson		106
	Hawker Tempest		(106)

Klass 5

1	Mikael Carlsson	S 236	357
	Northrop 8 A1		(138)
2	Nils Hollman	A 28	250,5
	Fournier RF 5		(117)
3	Thomas Wenzel	N 33	243
	Henschel HS 123		(83)
4	Bertil Carlsson		195,5
	B 24 D Liberator		(128,5)
5	Björn Hammarskjöld		112
	Fieseler Fi 156 C3		(112)
6	Pär Sagrelus	B 261	109
	Dornier Do 17 E1		(109)

Klass 6

1	Conny Juhlin	H 84	284
	Hawker Hunter		(122)
2	Sven Bäckman	A 28	269
	Mig 15		(107)
3	Sven Bäckman	A 28	162
	G.E. YF 16 (Publikens pris)		(134)

Klass 7

1	Bengt-Åke Jennebo	W 78	319
	Piper Super Cub		(149)
2	L-B Björkegren	H 96	317
	P 51 D Mustang		(116)
3	Greger Mårtensson	A 28	317
	Bristol Scout		(130)
4	Pär Lundqvist	N 171	313
	Dart Kitten		(125)
5	T Christiansson	L 132	312
	Bowers Fly Baby		(131)
6	Roy Nilsson	H 164	312
	DH 82 Tiger Moth		(149)
7	Peter Pelikan	E 138	308
	Bellanca Decathlon		(123)
8	Einar Edland	B 273	302
	Bellanca Citabria		(119)
9	Bengt Källström	W 78	295,5
	Fieseler S 14 Storch		(131)
10	Benny Carlsson	P 80	287
	Fieseler S 14 Storch		(131)
11	Karl Einar Tell	E 46	284,5
	Liberty Sport		(121)
12	Vidar Tolfssen	Norge	283,5
	DH 82 Tiger Moth		(119)
13	Tommy Blank	A 28	234
	Cosmic Wind		(104)

14	Terje Löberg	P 71	232
	Fairchild PT 19		(131)
15	Olle Bergqvist	A 28	183
	Fokker Triplane		(126)
16	Carl Inge Lindberg	D 18	169,5
	Fokke Wulf FW 190 A8		(90)
17	Mats Norberg	W 65	158
	Blerio XI		(117)

JUNITÄVLINGEN F3A SÖDERTÄLJE

1981 06 13-14

Arrangör: B 267 Södertälje MFK

1	Benny Kjellgren	R 148	2947
2	Kenneth Holm	P 76	2873
3	Leif Johansson	R 148	2440
4	Yngve Lindholm	B 267	2324
5	Ingemar Gustavson	R 148	2297
6	Jan-Åke Nilsson	E 46	2198
7	Jan Sjölander	B 267	2130
8	Josef Toth	B 294	2047
9	Collin Fairall	O 24	1650
10	Rolf Gustavsson	R 148	1641
11	Magnus Hellsten	O 211	1462
12	Bertil Andersson	B 294	1211
13	Sven-Åke Nilsson	E 46	768

GRÄNSCUPEN F3A 1981

1981 07 04 - 05 - 06

Arrangör: R 148 Tidaholms MFK

1	Benny Kjellgren	R 148	1672
2	Kenneth Holm	P 76	1623
3	Sture Persson	F 87	1544
4	Leif Johansson	R 148	1461
5	Nils Öisten Bossum	Norge	1460
6	Ernst Totland	Norge	1450
7	Tore Jemtegaard	Norge	1365
8	Yngve Lindholm	B 267	1291
9	Björn Lidberg	Norge	1153
10	Bruno Hedegaard	Norge	1148
11	Ingemar Gustafson	R 148	1144
12	Kjell Tore Petersen	Norge	1077
13	Josef Toth	B 294	1074
14	Jan Sjölander	B 267	1050
15	Jan-Åke Nilsson	E 46	992
16	Rolf Gustafsson	R 148	971
17	K-Å Björklund	P 180	964
18	Terje Ingvar Olsen	Norge	950
19	Terje Eltvik	Norge	946
20	Rune Langbraaten	Norge	934
21	Jörn Sörse	D-mark	780
22	Tommy Andersson	R 154	691
23	Einar Edland	Norge	680
24	Ingemar Svensson	E 46	587
25	Ole Husebo	Norge	584
26	Magnus Hellsten	O 211	578
27	Bertil Andersson	B 294	577
28	Sven-Åke Nilsson	E 46	559
29	Mikael Ingemarsson	R 154	546
30	Magne Nordland	Norge	243

RFK GRIPENS POPULÄRSKIALA -

TÄVLING

1981 06 27-28

Arrangör: L 132 RFK Gripén

1	Esbjörn Strömquist	L 132	513 p
2	Pär Lundqvist	N 171	508
3	A Brorson	N 2	494
4	C Persson	N 2	483
5	C Gunnarsson	L 132	475
6	K-E Månsson	L 132	472
7	Pär Nilsson	L 132	444,5
8	S-A Ståhl	M 8	442,5
9	T Christiansson	L 132	440
10	K-E Månsson	L 132	434
11	Pär Lundqvist	N 171	428,5
12	C Gunnarsson	L 132	424
13	Pär Nilsson	L 132	418
14	T Christiansson	L 132	417,5
15	B Nilsson	L 132	370
16	T Nilsson	L 132	349,5
17	J Johansson	N 171	339
18	B Ekström	M 8	151
19	P Berggren	A 28	114

LÖFSTATRÄFFEN F3B-TERMIK

1981 05 09

Arrangör: E 21 FK Gamen Norrköping

1	Mikael Gustavson jun	B 290	1865
2	Lennart Andersson	T 251	1508
3	Leif Jönsson	A 28	1456
4	Antero Hurtig	A 302	1385
5	K-H Persson	T 251	1098
6	Sven Gustavsson	B 290	1050
7	Syvert Östren	E 138	1015
8	Göran Lax	T 251	859
9	Uno Persson	T 251	574

LT-HOBBY TROFEN F3F

OCH UT 1981

1981 05 30

Arrangör: M 130 RC-klubben Clippert

1	Göran Karlsson	UT A 302	4000
2	Jan Carlsson	UT M 8	3908
3	Peter Blomdahl	UT M 336	3864
4	John Knudsen	UT M 130	3821
5	Leif Sten	UT L 20	3804
6	Anders Rättzén	UT L 22	3760
7	Håkan Svennesson	UT L 20	3628
8	Lennart Olsson	UT M 15	3617
9	Christer Gillgren	UT A 302	3591
10	Stefan Blomgren	L 22	3583
11	Mikael Persson jun	M 15	3580
12	Tom Nilsson	UT M 15	3505
13	Per Bergqvist	M 130	3483
14	Kaj Malmqvist	M 158	3343
15	Rolf Hansson	M 130	3311
16	Bertil Gustavsson	M 130	3302
17	Rune Berglund	M 130	3178
18	Ulf Mårtensson	M 8	3013
19	Gerhard Henriksen	M 8	2920
20	Måns Henningson jun	M 15	2919
21	Ulf Hansson	M 15	2863
22	Mikael Knudsen jun	M 130	2576
23	Åke Gustavsson	M 8	2114
24	Patrik Nilsson jun	M 130	1969
25	Kay Olsson	M 8	677

QM-TÄVLING I KALMAR

1981 05 23

Arrangör: H 96 RFK Utvandrarna

1	Stig Danielsson	H 161	28 p
2	Nils Hollman	A 28	27
3	Bo Magnusson	E 135	25
4	Leif Karlsson	A 28	23
5	Ingvar Larsson	H 96	23
6	Hans Pettersson	A 28	23
7	Hans Larsson	A 28	22
8	Tord Hylander	M 144	20
9	Dag Ebbesen	N 31	18
10	Hans-Olof Karlsson	N 31	17
11	Ove Hägg	A 28	17
12	Per Eriksson	A 28	4
13	Anders Torsén	A 28	2

QM-TÄVLING I VÄXJÖ

1981 06 13

Arrangör: G 114 Växjö RC-klubb

1	Leif Carlsson	A 28	29 p
2	Ingvar Larsson	H 96	27
3	Börje Ragnarsson	G 114	27
4	Nils Hollman	A 28	25
5	Bo Magnusson	E 135	24
6	Claes-Åke Bodén	L 132	22
7	Hans-Olof Carlsson	N 31	19
8	Dag Ebbesen	N 31	16
9	Hans Larsson	A 28	15
10	Anders Eklund	A 28	15
11	Boris Persson	N 2	11
12	Pär Nilsson	L 132	10
13	Ove Hägg	A 28	7
14	Anders Wahlström	L 132	3

POPULÄRSKALA I TIDAHOLM

1981 05 09

Arrangör: R 148 Tidaholms MFK

1	K-Å Elofsson	R 149	132,6
2	Mikael Carlsson	S 236	128,3
3	Lars Helmbro	P 80	111,2
4	Sören Fredriksson	P 80	110
5	Rune Ingemarsson	R 154	102,8
6	Benny Kjellgren	R 148	96,3
7	Leif Johansson	R 148	96,3
8	Gunnar Sköld	R 154	91,5
9	Sten Hessel	R 148	85,8
10	Agne Engman	R 11	84

SAINT MELLOSA LYFTET - F3B-N

OCH UT 1981

1981 04 25-26

Arrangör: T 254 St Mellösa MFK

1	Bengt Johansson	W 67	3504,5
2	Thore Gustafson	S 236	3474,5
3	Ulf Persson	S 236	3395
4	Torgny Carlsson	R 146	3390,5
5	Eine Moberg	S 245	3363
6	Bengt Lundgren	S 236	3347
7	Gunder Carlsson	R 146	3331
8	Aulis Lehtinen	W 128	3322,5
9	Sven Gustavsson	B 290	3293
10	Jan Levander	Y 105	3287
11	Bengt Jonsson	S 245	3251,5
12	Leif Jönsson	A 28	3230,5
13	Lennart Skoog jun	T 27	3177
14	Mikael Gustavson jun	B 290	3169
15	Magnus Johanson jun	T 254	3111,5
16	Rickard Lidblom	Y 108	3064,5
17	Per Nyberg	T 63	3047
18	Marti Kujanpää	W 128	3017,5
19	Håkan Lindqvist	A 28	3003
20	Bo Samuelsson	B 253	2918
21	Gert Holtbäck	T 63	2900,5
22	P-G Wiklund	T 254	2885
23	Lennart Johansson	T 254	2878
24	Johan Skogster	B 253	2824,5
25	Ernst Börjesson	T 63	2794,5
26	Börje Luthman	S 245	2779
27	Christer Cederlund	T 63	2769
28	Mikael Lundgren jun	P 71	2641,5
29	Anders Littorin	T 63	2636
30	Torbjörn Cederlund	T 63	2630,5
31	Hans Nygren	W 59	2612,5
32	Alf Söderholm	W 67	2526,5
33	Mats Lindh	S 236	2522
34	Stig Karlsson	W 128	2469,5
35	Roland Nordstedt	T 63	2464
36	Kjell Norelius	S 236	2443,5
37	Lars Strannegård	P 71	2401
38	Johan Persson jun	S 236	2305
39	J-E Lundgren	W 78	2264
40	Stefan Engberg	B 253	2133
41	Alvar Elvberg	T 63	2125
42	J-P Strömberg jun	S 245	1910
43	Bo Nylund	R 11	1776,5
44	Nils Östergren	T 254	1452,5
45	Stefan Dahlström jun	B 253	1289
46	Stig Sjöstedt	R 11	1244,5
47	Sture Björn	R 11	305

UT 1981

1	Thore Gustavsson	S 236	8389,5
2	Bengt Johansson	W 67	7940
3	Bengt Lundgren	S 236	7850
4	Per Nyberg	T 63	7940
5	Jan Levander	Y 105	7205
6	Alf Söderholm	W 67	7008,5
7	Magnus Johanson jun	T 254	3111,5

LAGTÄVLING

1	S 236 1	Gustafsson Lundgren Persson	10216,5
2	S 245	Moberg Luthman Jonsson	9393,5

3	T 254	Johansson Johanson Wiklund	8875,5
4	W 128	Karlsson Lehtinen Kujanpää	8809,5
5	T 63 1	Nyberg Börjesson Holtbäck	8742
6	B 253	Engberg Samuelsson Skogster	7875,5
7	T 63 2	Cederlund Cederlund Nordstedt	7863,5
8	S 236 2	Persson Lindh Norelius	7270,5
9	R 11	Nylund Sjöstedt Björn	3326

St Mellösa MFK hoppas att ni haft en trevlig tävling och hälsar Er välkomna tillbaka våren 82.

MODELLSPORT CUP F3B-N

1981 03 28 - 29

Arrangör: Y 108 MFK Flygarna

1	Ulf Persson	S 236	4730,0
2	Ove Westin	Y 105	4068,0
3	Bengt Lundgren	S 236	3882,0
4	Johan Persson jun	S 236	3489,5
5	Lars Pekkala	Y 105	3447,5
6	Richard Lidblom	Y 108	3224,5
7	Tryggve Ruud	T 254	3126,5
8	Jan Levander	Y 105	2927,5
9	Tommy Julander	Y 108	2831,5
10	Kjell Norelius	S 236	2818,5
11	Bernt Söderblom	Y 105	1831,5
12	S-E Holmfeldt	Y 108	1697,0
13	Bosse Sundberg	Y 58	1696,5
14	Nils-Erik Block	Y 108	741,0
15	Peter Salomonsson j	Y 108	185,0



Benny Kjellgren inför en F3A start. Plats: F9 på den tiden det fortfarande gick att flyga där. Foto: Lars-G.

RADIOREGLER

Utfärdade januari 1975
Reviderade 19810801

TÄVLINGSREGLER FÖR QUARTER MIDGET PYLON "QM"

1. ALLMÄNT

- 1.1. Målsättningen är att erbjuda sportflygare möjlighet att deltaga i hastighetstävlingar på slutet bana. Tävlingsmomentet bör inte ta överhand över trivseln och säkerheterna.
- 1.2. SMFF:s och FAI:s regler och säkerhetsbestämmelser för radioflyg och då speciellt för pylontävlingar skall följask i tillämpliga delar.
- 1.3. Föreligger ovisshet om en tävlandes kvalifikation när det gäller flygning, kan tävlingsledningen beordra kontrollflygning.
- 1.4. Varje överträdelse av tävlingsregler och säkerhetsbestämmelser, t.e.x. överflygning av depå eller åskådare medför att den aktuella flygningen inte räknas. Vid upprepade överträdelser av säkerhetsbestämmelserna kan den tävlande avstängas från vidare deltagande i tävlingen.
- 1.5. Tävlingsledaren eller hans/hennes ställföreträdare dömer ENVÄLDIGT.

2. MODELLFLYGPLANET

- 2.1. Modellen: skall vara lätt identifierbar som modell av något propellerdrivet enmotorigt fullskalaflygplan. Deltaformade eller stabilisatorlösa modeller är inte tillåtna. I fall av ovanliga eller okända konstruktioner skall den tävlande kunna förete dokumentation som verifierar att modellens förebild verkligen existerat eller existerar. Det är tillåtet att använda Club 20-racers, om dessa förses med landställ, sidoroder och trottel enligt QM-reglerna.
- 2.2. Reservmodell
Max en reservmodell får användas.
- 2.3. Motor
Glödstriftsmotor med max. 3,5 cc slagvolym. Motorn skall vara försedd med throttleförgasare som har max 25 mm FRI insugsarea (Ø 5,6 mm). Slidförgasare får ej användas.
Motorn skall kunna avstängas med throttleförgasaren. Någon förändring av motorns standardutförande ej tillåtet. Vevhustryck för bränslematning ej tillåtet.
Exp. på motorförändring: Alla slags yttre eller inre bearbetning "Omschissning" av förbränningsrum. Utbyte av motordetaljer i reparationssyfte tillåtet. Utbytesdetaljer skall vara av motortillverkarens fabrikat.
Motorn skall finnas tillgänglig genom återförsäljare i Sverige och vara godkänd av pylonkommitén.
Inför 1981 års säsong skall motorn ha varit i svensk handel före 15/11 1980.

Följande motorer är godkända:
COX:ENYA:FOX:HB:HP:HGK. IRVINE,
K&B.:FUJI.
MVVS.OS.OPS.ROSSI.SUPER.TIGRE...
TAIPAN.THUNDER TIGER.WEBRA.WECO.
Om någon vill ha en motor godkänd, kontakta pylonkommitén.
Godkännande av nya motorer sker EN gång om året. Snarast möjligt efter tävlingssäsongens slut.
På grund av dålig tillgång av Rossi

glödtoppar till Rossi 2,5 cc, tillåts att man från standard Rossi glödtopp borrar och gängar ett hål för ett standard glödstift.

2.4. Ljuddämpare

Motorn skall vara försedd med ljuddämpare. Maxlängd 150 mm från centrum på glödstiftet. Max utblås Ø 7,9 mm eller 50 mm² yta.
Tryckuttag för bränslematning från ljuddämpare tillåtet. Uttaget skall vara stängt, om det ej används.

- 2.5. Propeller: Tvåbladiga propellrar med fixerad stigning, åtkomliga genom återförsäljare i Sverige, skall användas. Material får avlägsnas eller läggas till från endast ett av bladen i balanseringssyfte.

- 2.6. Kropp: Kroppen skall ha bredd av minst 70 mm (2 3/4") på det bredaste stället. Kroppens höjd måste vara minst 127 mm (5") inkl vindruta, kabin eller nackstöd. Vid högvingade och parasollvingade modeller räknas vingjockleken in i kroppshöjden. I kroppsbreddens räknas inte kindkåpor eller liknande utbyggnader. Höjd- och breddmåten behöver inte tas vid samma tvärsektion, men skall mätas inom vingens korda.

- 2.7. Landningsställ: Infällbara landningsställ är inte tillåtna. Minsta hjuldiameter vid huvudstället är 37 mm (1 1/2"). Även om modellens förebild var försedd med hjulkåpor behöver sådana inte finnas på modellen.

- 2.8. Vinge: För monoplan gäller en minimi yta av 19,35 dm² (300 sq in) inkl. den del av vingen som sammanfaller med kroppen. Utfyllnaden mellan vingens fram- eller bakkant och kroppen, s.k. fillets, och ev. stallningslister skall inte räknas in i vingytan.
För biplan gäller en minimi yta för både vingarna tillsammans av 19,35 dm² (300 sq in) inkl. de delar som sammanfaller med kroppen. I övrigt lika som för monoplan.
Vingens tjocklek hos monoplan mätes vid kroppssidan utanför ev. utfyllnader mellan kropp och vinge får inte understiga 22 mm (7/8"). Tjockleken får vara konstant eller avta konstant ut mot vingpetsen.
För biplan gäller att övervingen skall ha en minimi tjocklek av 16,0 mm (5/8"). Undervingen får ha minimum 13 mm (1/2") tjocklek under förutsättning att vingarna inte understiger 2/3 av övervingens.
Vid friliggande vinge (parasollvinge) mäts tjockleken där kroppssidan träffar vingen vid plan projektion.

- 2.9. Vikt: Modellens vikt får inte understiga 1130 g med all utrustning för flygning exkl. bränsle, och ej överstiga 1500 g.

- 2.10. Utförande: Modellen skall vara byggd så att den tål normal hantering under flygning i tävlingssammanhang. Tävlingsledningen har rätt att diskvalificera modeller som kan utgöra risk för tävlande och publik beroende av felaktigheter i material, uppbyggnad eller radioinstallation.
Modellen som är i dåligt skick efter t.ex. en kraftig markkänning får inte starta.

- 2.11. Bränsle: Standardbränsle 80/20 med vegetabilisk olja skall hållas tillgänglig av tävlingsarrangören.

- 2.12. Märkning: Varje modell som deltagar nationella eller internationella QM-

tävlingar skall vara försedd med SMFF:s registreringsnummer (medlemsnummer) föregånget av bokstäverna SE-.

3. TÄVLINGSBANAN

- 3.1. Tävlingen sker på en triangelbana enl. figurblad. Total flygsträcka är 3220 meter (2 miles) fördelade på 10 varv.

4. TÄVLINGENS GENOMFÖRANDE

- 4.1. Sändarekontroll: Alla sändare skall förvaras på en bestämd plats och hållas under kontroll av tävlingsledning. All otillåten verksamhet med sändare under tävlingen skall resultera i omedelbar diskvalificering av den skyldige.
- 4.2. Start: Max 4 tävlande per heat är tillåtet. Startplaceringen avgöres genom lottdragning. Modellerna placeras på startlinjen med, om möjligt, minst 6 meters luckor. Identifiering (uppvisning av modellens över- och undersida för resp. flaggman vid pylon nr 1) skall ske med stor noggrannhet för att avflaggningen vid pylonen verkligen skall fungera till de tävlandes belåtenhet. Det åligger startern att omedelbart efter genomförd radiokontroll beordra motorstart; efter utförd radiokontroll skall de tävlandes radioanläggningar hållas påslagna. Fem sekunder före start höjer startern sin flagga. Då de fem sekunderna gått flaggas de tävlande av och de kan släppa iväg sina modeller. Starten är samtidig för de i heatet ingående modellerna. Startern har rätt att av säkerhetsskäl avbryta startförsök som pågår längre tid än fem sekunder efter avflaggning.
- 4.3. Motorstart skall påbörjas så snart start är beordrad. Tävlände som inte har sin motor igång efter 90 sekunder från start utesluts ur heatet.
- 4.4. Flygning: Modellerna flygs 10 varv moturs. Rekommenderad minimihöjd är 5 meter. Samtliga puloner skall rundas. En skuren pylon medför att den tävlande får flyga ett extra varv. Två skurna pyloner medför förbud mot fortsatt flygning i det aktuella heatet, modellen skall omedelbart läggas i vänteverv över tävlingsområdet. Sker dock den första "cuten" på det 10-e varvet vid 2:ans eller 3:ans pylon, skall ett tidstillägg fås istället för ett extra varv. Sluttiden blir: Sluttid plus en tiondel av sluttiden. Efter målgång skall flygplanen läggas i vänteläge. OBS ! All avancerad flygning är förbjuden och medför diskvalificering i det aktuella heatet.
- 4.5. Landning: Starten beordrar landning om möjligt enligt startplaceringen. Modellen skall landas efter order, ett banvarv plus ett landningsvarv.

5. POÄNGSÄTTNING

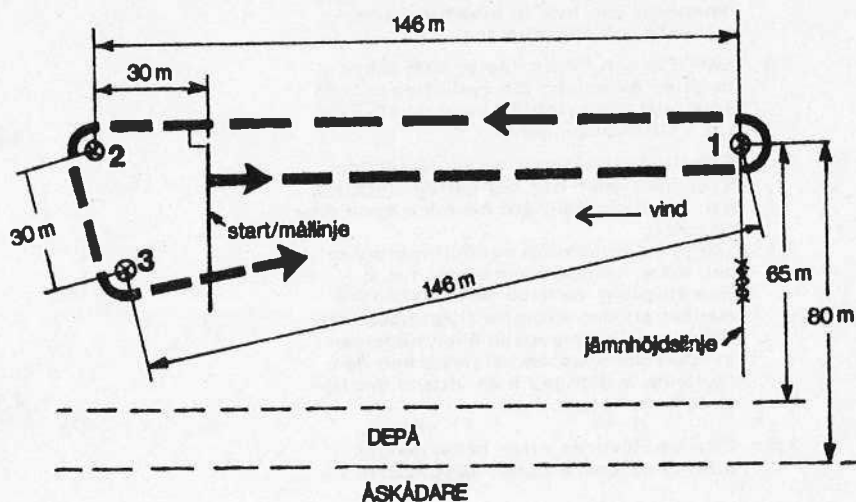
5.1. Poäng:

4 heatpoäng ges för första plats i heatet
3 " " " " " " " "

2 " " " " " " " "
1 " " " " " " " "
Diskvalifikation med 0 heatpoäng.

- 5.2. Totalpoäng: Vinnare av tävlingen är den som samlat flest poäng vid sammanräkningen av samtliga heat.

- 5.3. Samma poäng: Om tiden tillåter och radiofrekvensen inte lägger hinder i vägen skall avgörande flygning ske mellan deltagare med samma slutpoäng. Kan detta inte ske skall heattiderna skilja dem åt eller får separat tidtagning avgöra vem som blir segrare.



19810801

5.1 FAI REGLER FÖR F3A, MANÖVERFLYGNING MED RADIOSTYRDA MODELLFLYGPLAN, GÄLLANDE INOM SMFF FRÅN ÅR 1978.

5.1.1 Definition av modell.

Modellflygplan som till sin attityd, riktning och höjd manövreras genom att aerodynamiska krafter verkar på modellens kontrolllytor vars positioner via radiokontroll bestäms av piloten på marken.

5.1.2 Prefabricering av modellen.

Tillåtet: Modellflygplan hopmonterat av den tävlande utgående från prefabricerade delar och i vilket den tävlande monterat radioutrustning etc.

Ej tillåtet: Modellflygplan som är helt prefabricerat och endast kräver några minuters okvalificerat arbete att fullborda samt modeller som är helt färdiga att flyga och som är byggda av annan person än den tävlande.

5.1.3 Allmänna karakteristika för modellflygplanet.

Maximal baryta 150 dm²
Maximal vikt (utan bränsle) 5 kg
Maximal total slagvolym hos motorn (-erna) 10 cm³
Motorn (-erna) måste vara försedda med effektiva anordningar för bullerdämpning. I bilaga A specificeras maximalt tillåten bullernivå och mätmetoder.

5.1.4 Medhjälpare.

Varje tävlande får ha en medhjälpare under flygningen. Vid motorstarten får två medhjälpare vara närvarande.

5.1.5 Antal flygningar.

Varje tävlande har rätt till fyra officiella flygningar.

5.1.6 Definition av försök.

Det är ett försök

- a) då piloten annonserar startmanövern.
- b) då modellen inte påbörjat startmanövern 3 minuter efter starttillstånd givits.
- c) Om motorn stannar efter det att piloten annonserat startmanövern men före modellen är luftburen, må motorn återstartas (inom 3-minutersperioden). Inga poäng sk skall emellertid givas för startmanövern.

5.1.7 Antal försök.

Den tävlande har rätt till ett försök för varje officiell flygning.

OBS! Juryn kan bestämma att ett försök får upprepas om modellen inte kan starta av anledningar som ligger utom den tävlandes kontroll (ex. yttre radiostörningar).

5.1.8 Definition av en officiell flygning.

Det är en officiell flygning när ett försök gjorts, oavsett resultat.

- x Anm: Om någon del av modellen tappas
- x under flygningen är hela flygningen diskvalificerad. Detta gäller även då modellen störtar.

5.1.9 Poängsättning.

Varje manöver ges poäng mellan 10 och 0 (inklusive) av var och en av domarna under flygningen. Dessa poäng multipliceras med en koefficient, varierande med svårighetsgraden av manövern. Ej fullföljd manöver skall ge 0 poäng. Manövrerna skall utföras i ett plan och på en höjd som gör dem väl synliga för domarna, ungefär 60° vertikalt och 2x45° horisontellt. Om den tävlande inte iakttagit detta skall han bestraffas med kraftigt poängavdrag. På tävlingsplatsen bör sättas ut flaggor utvisande 45°-linjerna, dessa skall stå om möjligt ca 100 m från domarna. Om enligt domarnas åsikt en modell är osäker eller flygs på ett osäkert sätt, kan de ålägga piloten att avsluta flygningen.

5.1.10 Placeringar.

Se bilaga A.

5.1.11 Bedömning.

- a) Tävlingsledningen skall utse en panel av minst 3 domare för varje flygning. Domarna skall helst vara av olika nationalitet och väljas från en lista godkänd av de nationella aeroklubbarna och av CIAM. Det system som skall användas vid VM måste uppges före tävlingen och godkännas av CIAM eller CIAM Bureau.
- b) Före varje VM skall hållas domargenomgång och träningsflygning för domarna.

5.1.12 Organisation av F3A-tävlingar.

Alla sändare vid tävlingsplatsen skall kontrolleras och placeras i en sändardepå. En Depåföreståndare skall under tävlingen ha hand om depån och dela ut sändare till den tävlande som står i tur att flyga då denne ropats upp till start. Så snart den tävlande gjort sin flygning skall hans sändare genast återlämnas till depåföreståndaren. Varje otillåten användning av sändare vid tävlingsplatsen under tävlingen resulterar i omedelbar uteslutning ur tävlingen. Den felande kan förvänta sig även andra påföljder. Under flygningen skall piloten uppehålla sig i domarnas närhet och under överinseende av cirkelchefen. Startordningen skall bestämmas med lottning före tävlingens början under beaktande att lika frekvenser ej får kunna kollidera. Den tävlande måste kallas minst 5 minuter innan han skall ut till startcirkeln. Så fort den tävlande fått starttillstånd får han ej dröja mer än 60 sekunder innan han försöker starta sin motor. Tidtagaren skall meddela piloten när de 60 sekunderna förlupit och börja tidtagningen av de 3 minuterna tillåten starttid. Tävlingsledningen skall ha en mottagare vid tävlingsplatsen för att upptäcka radiostörningar

samt någon metod att meddela detta till den tävlande.

5.1.13 Manöverprogram.

Manövrerna måste utföras i en oavbruten följd och i den ordning de är upptagna i programmet. Varje gång modellen passerar framför domarna måste en manöver utföras, utom efter starten och före landningen då en förbipassering utan manöver tillåts. Det rekommenderas att piloten eller medhjälparen annonserar för domarna att en manöver skall till att utföras.

- x Den tävlande eller hans medhjälpare skall ange figur + NU !. Detta krav skall före tävlingen meddelas piloterna.
- x Under flygningen får den tävlande endast göra ett försök på varje manöver. Piloten har 3 minuter på sig att starta motorn och 10 minuter att fullfölja flygningen, de 10 minuterna börjar då den tävlande påbörjar sina försök att starta sin motor eller då de i 5.1.12 nämnda 60 sek utlöp.
- x OBS. En förbipassering görs då modellen går över en linje framför domarna och vinkelrät mot domarlinjen.
- x Manöverprogrammen återfinns i bilaga B och beskrivning av manövrerna finns i bilaga C.

BILAGA A. BULLERNORMER.

- 5.1.3 Maximalt tillåten bullernivå är 100 dBa uppmätt 1 m från modellen enligt följande. Modellen placeras på en roterbar plattform 1,2 m över marken. Mikrofonen placeras 1 m därifrån nedvinds och 1,2 m över marken. Under det att motorn går på full effekt skall plattformen vridas 90° höger+ vänster för avläsning av bullermätaren. Medelvärdet av dessa avläsningarna skall anses vara modellens bullernivå.

Mätningarna skall göras över kort gräs. Inga bullerreflekterande föremål närmare än 3 m.

Använda mätinstrument skall uppfylla kraven i IEC dokument 179, "Precision noise level instruments".

- x För tävlingar i Sverige gäller SMFF's bullerkrav, maximalt 85 dBA på 10 m i någon riktning. Det åligger arrangören att kontrollera att modellerna uppfyller detta krav innan de tillåts starta.

5.1.10 Placeringar.

Varje tävlande har rätt till 4 officiella flygningar, enligt program C. Denna poängsumma ligger till grund för lagplaceringar och avgör också vilka som skall gå vidare till final. De 5 bästa eller bästa 10 % går till final för att avgöra de individuella placeringarna. I finalen gör varje tävlande 2 flygningar och den bästa av dessa adderas till summan enligt ovan och sålunda bestäms segaren. Programmet i finalflygningarna bestäms individuellt av varje tävlande för sig. Endast 12 olika får väljas och den teoretiskt maximala poängsumman för programmet får ej överstiga 450 poäng (koefficientsumman får ej överstiga 45, ö anm). Endast en Figur M får medtagas.

- x Det åligger arrangören att kontrollera
- x att de tävlandes program uppfyller reglerna.

BILAGA B MANÖVERPROGRAM.

Koefficienter

Dubbel Immelmann	2
Tre omvända inåtvända loopingar	3

Rollande åtta	2
Långsam roll	3
Top hat	3
Horisontell åtta	2
Figur M med 1/4-roller	5
Tre utåtvända loopingar	2
Spinn, tre varv	2
Tre horisonella roller	3
	1

Omvänd dubbel Immelmann	2
Kubansk åtta	2
Tre inåtvända loopingar	2
Rak inverterad flygning	2
Vertikal åtta	2
Fyrmomentsroll	4
Tre omvända utåtvända loopingar	3
Två roller i olika riktning	3
Figur M med 1/2-roller	5
Kobra roll	2

Avalanche	3
Inverterad spinn, tre varv	3
Fyrkants horisontell åtta	4
Åttamomentsroll	4
Vertikal roll	3
Skevroder sväng	3
Figur M	3
Fyrkantslooping med fyra 1/2-roller	5
Två kvickroller i olika riktning	5
Omvänd kniveggflykt	4
Omvänd Top hat	4
Omvänd kubansk åtta	2
Omvänd momentroll	4
Rollande triangellooping	4

OBS ! Maximal totalpoäng 45x10=450

sätt skall manövrer som har mer än en roll ha samma rollhastighet på samtliga roller. Alla på varandra följande roller skall ligga på samma höjd.

DUBBEL IMMELMANN.

Modellen skall utföra en halv inåtvänd looping, en halv roll till rättvänt läge, flyga rakt och horisontellt ungefär 1 sekund, utföra en halv utåtvänd looping och göra en halv roll till rättvänt läge.

Nedvärderingar:

1. Någon halvlooping avviker åt vänster eller höger.
2. Halvrollarna följer ej omedelbart efter halvlooparna.
3. Någon halvroll avviker åt höger eller vänster.
4. Modellen flyger mer än en sekund mellan första halvrollen och den utåtvända halvloopingen.
5. Halvloopingarna ej på samma höjd.

TRE OMVÄNDA INÅTVÄNDA LOOPINGAR.

Modellen gör en halv roll, flyger rakt under ungefär 1 sekund och gör därefter tre på varandra följande inåtvända loopingar neråt, flyger därefter under ungefär 1 sekund rakt och horisontellt i inverterat läge, varefter en halv roll utförs till upprätt läge. Alla loopingarna skall vara runda och följa samma spår.

Nedvärderingar:

1. Kursändring under någon halvroll.
2. Loopingarna ej runda.
3. Alla loopingarna följer ej i samma spår.
4. Vingarna ej horisontella under loopingarna.
5. Kursändring under loopingarna.

ROLLANDE ÅTTA.

Modellen höjer nosen och utför en hel inåtvänd looping, när den nått bottenläget gör den halv roll och därefter ännu en hel inåtvänd looping direkt under den första, och ännu en halv roll till upprätt läge.

Nedvärderingar:

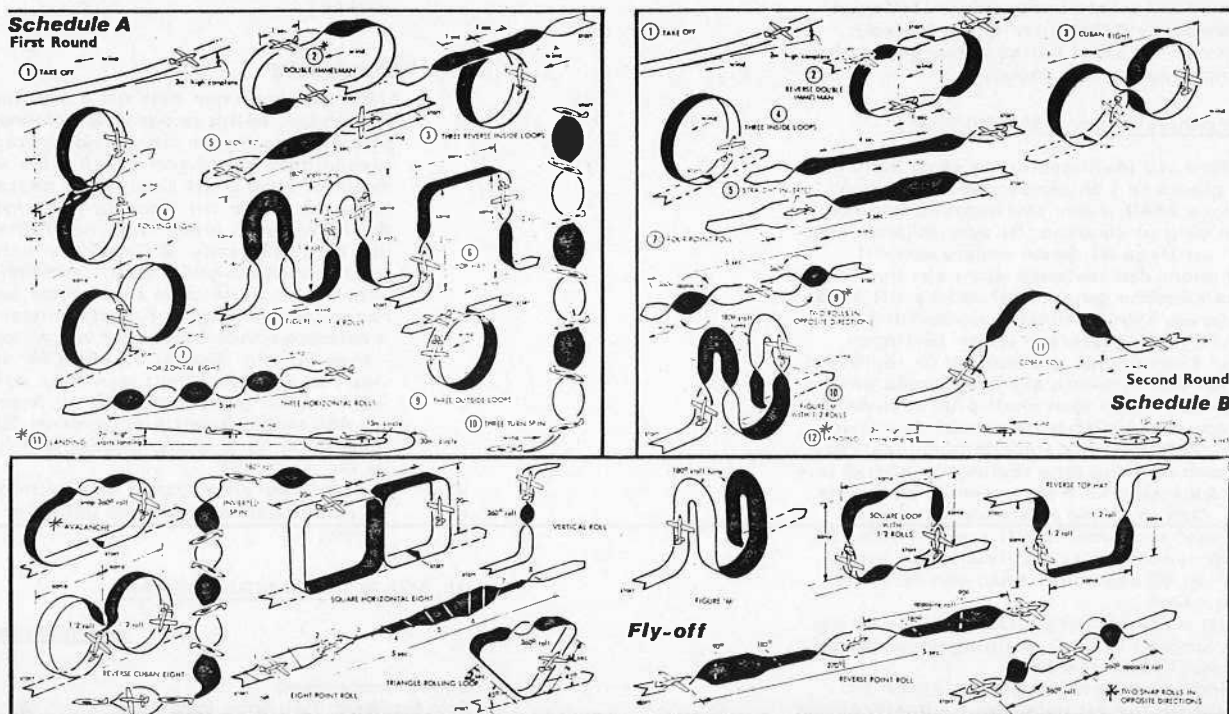
1. Looparna ej runda.
2. Andra loopen ej direkt under den första.
- (x) (3. Modellen har ej rak, horisontell attityd före och efter halvrollarna.)
4. Kursändring under roller eller loopar.
5. Vingarna ej horisontella under looparna.

BILAGA C. BESKRIVNING AV MANÖVRERNA I F3A PROGRAMMEN.

Alla manövrerna skall påbörjas och avslutas med rak horisontell flygning och modellen skall ha samma höjd och riktning vid utgången som vid ingången, om ej annat föreskrivs.

Alla manövrer nedvärderas om ingång och utgång inte är raka och horisontella samt om höjden (om ej annat anges) och riktningen ej är samma för in- och utgången.

Alla manövrer som har mer än en looping skall ha samma diameter på loopingarna, på samma



LÅNGSAM ROLL.

Modellen rollar långsamt ett helt varv åt endera hållet, rollen skall ta ungefär 5 sekunder.

Nedvärderingar:

1. Kursändring.
2. Höjdförändring.
3. Rollhastigheten ej konstant.
4. Modellen rollar inte exakt 360°

TOP HAT.

Modellen höjer nosen till vertikalt stigande läge, flyger rakt en liten stund, gör en halv roll, flyger rakt en liten stund, sänker nosen till horisontellt inverterat läge, flyger rakt och horisontellt en stund, sänker nosen till vertikalt dykande läge, flyger rakt en liten stund, gör en halv roll, flyger rakt en liten stund och höjer sedan nosen till rakt horisontellt upprätt läge.

Nedvärderingar:

1. Modellen inte vertikalt stigande eller dykande före och efter halvrollarna.
2. Halvrollarna inte exakt 180°
3. Modellen flyger inte rakt och horisontellt i den inverterade flygningen på toppen av manövern.
4. Vertikala och horisontala benen ej lika långa.
5. Halvrollarna har ej samma längd.
6. Kursändring under någon del av manövern.

HORISONTELL ÅTTA.

Modellen utför trefjärdedels inåtvänd looping, modellen är då vertikalt dykande, gör därefter en hel utåtvänd looping och återtar därefter normalt flygläge med en fjärdedels inåtvänd looping.

Nedvärderingar:

1. Loopingarna ej runda.
2. Modellen ej vertikalt stigande eller dykande i korspunkten.
3. Kursändringar under loopingarna.
4. Loopingarna har ej samma diameter.
5. Loopingarna ej på samma höjd.
- (x) 6. Korsningspunkterna sammanfaller inte)

FIGUR M MED 1/4-ROLLAR.

Modellen höjer nosen till vertikal stigning, utför 1/4 roll, gör en "stall turn" av 180°, gör ytterligare en 1/4 roll i samma riktning som den första, gör en halv utåtvänd looping till vertikal stigning, gör 1/4 roll i samma riktning som de första, gör en inverterad "stall turn" av 180°, gör 1/4 roll i samma riktning som de första, och höjer nosen för att återta rakt horisontellt upprätt flygläge. Sett från sidan beskriver modellen bokstaven M.

Nedvärderingar:

1. Modellen stiger eller dyker inte vertikalt före och efter rollar och "stall turns".
2. "Stall turns" inte 180°.
3. Kvartsrollarna inte exakt 90°.
4. Bottenläget i den utåtvända halvloopingen ej på samma höjd som ingången i hela manövern.
5. Kursändring i halvloopingen eller någon av rollarna.
6. "Stall turns" inte på samma höjd.

TRE UTÅTVÄNDA LOOPINGAR.

Modellen sänker nosen och utför tre på varandra följande utåtvända loopingar. Alla loopingarna skall vara sammanfallande.

Nedvärderingar:

1. Loopingarna ej runda.
2. Loopingarna ej sammanfallande.
3. Vingarna ej horisontella under loopingarna.
4. Kursändring under loopingarna.

SPINN, TRE VARV.

Under inflygningen till manövern fastlägges kursen. Motoreffekten reduceras och modellen höjer nosattityden tills den stallar och börjar spinna. Modellen skall rotera tre hela varv och återta rak horisontell flygning på samma kurs som vid ingången men på annan höjd.

Nedvärderingar:

1. Ingången ej horisontell.
2. Gör inte tre varv, mindre än två eller fler än fyra ger 0 poäng.
3. Utgångskurs ej samma som ingångskurs.
4. Vingarna ej horisontella under utgångsfasen.
5. Spiraldykning ger 0 poäng.

TRE HORISONTELLA ROLLAR.

Modellen rollar med konstant rollhastighet tre hela varv i endera riktningen. Rollarna skall ta minst 4 sekunder.

Nedvärderingar:

1. Kursändring under rollarna.
2. Höjdförändring under rollarna.
3. Rollhastigheten ej konstant.
4. Modellen gör inte exakt tre varv.

OMVÄND DUBBEL IMMELMANN.

Modellen sänker nosen och utför en halv utåtvänd looping omedelbart följt av en halv roll, flyger rakt och horisontellt under ungefär 1 sekund, gör en halv inåtvänd looping omedelbart följt av en halv roll till upprätt flygläge.

Nedvärderingar:

1. Kursändring under loopingar eller rollar.
2. Halvrollarna följer ej omedelbart efter halvlooparna.
3. Modellen flyger mer än en sekund mellan första halvrollen och andra halvloopingen.
4. Halvloopingarna ej på samma höjd.

KUBANSK ÅTTA.

Modellen höjer nosen och utför en inåtvänd looping, när den nått 45° inverterat gör den en halv roll följt av ännu en inåtvänd looping, ånyo då modellen nått 45° inverterat gör den en halv roll och höjer nosen och går ur manövern.

Nedvärderingar:

1. Loopingarna inte runda och av samma storlek.
2. Modellen dyker inte med 45° då halvrollarna påbörjas.
3. Kursändring under loopingarna eller under rollarna.
4. Rollarna korsar inte varandra i samma punkt.

TRE INÅTVÄNDA LOOPINGAR.

Modellen höjer nosen och gör tre på varandra följande inåtvända loopingar. Alla looparna skall vara runda och sammanfallande.

Nedvärderingar:

1. Looparna ej runda.
2. Looparna ej sammanfallande.
3. Vingarna ej horisontella under looparna.
4. Kursändring under looparna.

RAK INVERTERAD FLYGNING.

X Modellen gör en halv roll till ryggläge och flyger rakt och horisontellt cirka 4 sekunder, halvrollar tillbaka till upprätt läge och går ur manövern. Rollarnas håll godtyckligt.

Nedvärderingar:

1. Halvrollarna inte horisontella.
2. Ryggflygningen ej rak och horisontell.
3. Kursändring under rollarna eller ryggflygningen.
4. Ryggflygningen mindre än 3 eller mer än 5 sekunder.

VERTIKAL ÅTTA.

Modellen höjer nosen och gör en hel inåtvänd looping, i bottenläget sänker den nosen och gör en hel utåtvänd looping direkt under den första.

Nedvärderingar:

1. Looparna ej runda och av samma diameter.
2. Kursändring under looparna.
3. Vingarna ej horisontella under looparna.
4. Den utåtvända loopen ej direkt under den inåtvända.

FYRMOMENTSROLL

Modellen rollar 360° och stannar vid varje 90°. Varje gång den stannar skall vingarna antingen vara horisontella eller vertikala. Rollen skall ta minst 4 sekunder

Nedvärderingar:

1. Kvartsrollarna mindre än 90°.
2. Modellen stannar inte efter varje kvartsroll.
3. Rollhastigheten ej konstant.
4. Höjdförändringar.
5. Kursändring under manövern.

x
x

TRE OMVÄNDA UTÅTVÄNDA LOOPINAR.

Modellen gör en halv roll till inverterat flygläge, flyger rakt ungefär 1 sekund, höjer nosen och utför tre på varandra följande utåtvända loopingar, flyger rakt och horisontellt ungefär 1 sekund och halvrollar till upprätt flygläge. Loopingarna skall vara runda och sammanfallande.

Nedvärderingar:

1. Looparna ej runda.
2. Looparna ej sammanfallande.
3. Kursändring under looparna eller rollarna.
4. Vingarna ej horisontella under looparna.
5. Modellen flyger mer än en sekund mellan loopar och halvrollar.

TVÅ ROLLAR I OLIKA RIKTNING.

Modellen rollar 360° åt endera hållet och omedelbart därefter 360° åt andra hållet. Rollarna skall ta minst 4 sekunder

Nedvärderingar:

1. Kursförändring.
2. Höjdförändring.
3. Rollhastigheten ej konstant i manövern.
4. Rollarna ej exakt 360°.
5. Den andra rollen börjar ej omedelbart efter den första.

FIGUR M MED 1/2-ROLLAR.

Modellen höjer nosen till vertikal stigning, gör en halv roll, en "stall turn" 180°, ännu en halv roll, därefter en halv utåtvänd looping till vertikal stigning, gör en halv roll, en andra "stall turn" 180°, en halv roll och höjer nosen för att återta rakt horisontellt upprätt flygläge. Rollarna får gå åt godtyckligt håll men de två "stall turn" måste gå åt olika håll. Sedd från sidan beskriver modellen figuren M.

Nedvärderingar:

1. Modellen inte vertikalt stigande eller dykande före och efter "stall turns" och rollar.
2. "Stall turns" inte 180°.
3. Halvrollarna inte exakt 180°.
4. Bottenlägen i den utåtvända halvloopen inte på samma höjd som ingången i manövern.
5. Kursförändring under rollarna eller halvloopen.

KOBRA ROLL.

Modellen höjer nosen till 45° stigning, gör

en halv roll till inverterat läge gör en kvarts inåtvänd looping, en halv roll till upprätt läge och höjer nosen till horisontellt attityd.

Nedvärderingar:

1. Första stigningen ej 45°.
2. Rollarna inte 180°.
3. Kvartsloopen ej 90°.
4. Dykningen ej 45°.
5. Kursändring under rollar eller loop.

AVALANCHE.

Modellen höjer nosen och gör en halv inåtvänd looping, på toppen gör den en hel kvickroll, går ur kvickrollen och utför ännu en halv looping och går ur i rak horisontellt flykt.

Nedvärderingar:

1. Loopen ej rund.
2. Kursändring.
3. Vingarna ej horisontella under loopdelarna.
4. Kvickrollen ej 360°.
5. Rollen ej kvickroll.

INVERTERAD SPINN, TRE VARV.

Modellen anger manövers kurs under inflygningen, gör en halv roll till inverterat flygläge, motoreffekten minskas och modellen höjer nosattityden tills den stallar och börjar spinna. Modellen skall rotera tre varv och går ur spinnen i manövers huvudkurs men på annan höjd, och modellen gör en halv roll och avslutar manövern.

Nedvärderingar:

1. Halvrollarna ej horisontella.
2. Halvrollarna ej 180°.
3. Vingarna ej horisontella vid ingång och utgång.
4. Spiraldykning ger 0 poäng.
5. Manöver avslutas ej på rätt kurs.
6. Gör inte tre varv, mindre än 2 eller mer än 4, 0 poäng.

FYRKANTS HORISONTELL ÅTTA.

Modellen höjer nosen och börjar en inåtvänd fyrkantslooping, när den befinner sig på tredje benet utför den en hel fyrkantig utåtvänd looping omedelbart bakom den första inåtvända loopingen. Modellen skall rotera skarpt i varje hörn och de raka delarna skall vara minst 20 m långa.

Nedvärderingar:

1. Looparna ej fyrkantiga.
2. De vertikalt dykande benen sammanfaller ej.
3. Looparna ej lika stora.
4. Kursändring.
5. Vingarna ej horisontella.
6. Looparna ej på samma höjd.
7. Kvadraternas sidor ej lika stora.

ÅTTAMOMENTSROLL.

Modellen rollar 360° och stannar för varje 45°, vingarna skall vara vertikala, horisontella eller ha 45° lutning i stoppunkterna, manövern skall ta minst 4 sekunder.

Nedvärderingar:

1. Åttondelsrollarna mer eller mindre än 45°.
2. Modellen stannar inte efter varje 45°.
3. Rollhastigheten ej konstant.
4. Höjdförändring.
5. Kursändring.

VERTIKAL ROLL.

Modellen höjer nosen och utför vertikalt stigande en 360° roll, sänker nosen och återtar normalt flygläge.

Nedvärderingar:

1. Modellen inte vertikalt före och efter rollen.
2. Rollen ej exakt 360°.
3. Rollen ej vertikal.
4. Rollhastigheten ej konstant.

SKEVRODERSVÄNG.

Modellen sänker nosen och utför vertikalt dykande en 360° roll, höjer nosen och återtar normalt flygläge.

Nedvärderingar:

1. Modellen ej vertikal före och efter rollen.
2. Rollen inte exakt 360°.
3. Rollen inte vertikal.
4. Rollhastigheten ej konstant.

FIGUR M.

Modellen höjer nosen till vertikal stigning gör en 180° "stall turn" i endera riktningen, gör en halv utåtvänd looping, ännu en "stall turn" nu i motsatt riktning, och återtar normalt flygläge.

Nedvärderingar:

1. Modellen inte vertikalt stigande eller dykande före och efter "stall turns".
2. "Stall turns" inte 180°.
3. Stigande och dykande delarna ej parallella.
4. Bottenlägen av den utåtvända loopen ej på samma höjd som ingången.
5. Höjden på den andra "stall turn" ej samma som den första.

FYRKANTSLOOPING MED HALVROLLAR.

Modellen höjer nosen och utför en hel fyrkantslooping, i varje ben skall modellen göra en halv roll.

Nedvärderingar:

1. Loopen ej kvadratisk.
2. Rollarna ej 180°.
3. Vingarna ej horisontella under kvartslooparna.
4. Kursändring under rollar eller loopar.
5. Kvadratens sidor ej lika långa.

TVÅ KVICKROLLAR I OLIKA RIKTNING.

Modellen kvickrollar 360°, stannar upp momentant, och utför omedelbart en kvickroll i motsatt riktning, och går ur manövern i normalt flygläge.

Nedvärderingar:

1. Rollarna ej 360°.
2. Rollarna ej kvickrollar.
3. Kursändring.
4. Höjdförändring.

OMVÄND KUBANSK ÅTTA.

Modellen höjer nosen till 45° stigande attityd, gör en halv roll, gör en 3/4 inåtvänd looping, halvrollar till inverterat läge, och gör en del av en inåtvänd looping tillbaka till horisontell attityd i samma punkt där manövern påbörjades.

Nedvärderingar:

1. Looparna ej runda och lika stora.
2. Modellen stiger inte med 45° före och efter rollarna.
3. Kursändring under looparna och rollarna.
- x 4. Rollarna korsar inte varandra i samma punkt.

OMVÄND TOP HAT.

Modellen sänker nosen till vertikal dykning, halvrollar, och höjer nosen till horisontellt ryggläge och flyger så lika långt som det vertikala benet, höjer nosen till vertikalt läge, halvrollar och sänker nosen till normalt flygläge.

Nedvärderingar:

1. Modellen inte vertikalt dykande eller stigande före och efter halvrollarna.
2. Rollarna ej exakt 180°.
3. Modellen flyger ej rakt och horisontellt inverterat.
4. Vertikala och horisontella benen ej ungefär lika långa.

5. Rollarna ej lika långa och med samma rollhastighet.
6. Kursändring under manövern.

OMVÄND MOMENTROLL.

Modellen rollar 270° och stannar för varje 90°, rollar därefter 270° åt motsatt håll och stannar för varje 90° för att gå ur manövern i normalt flygläge. Manövern skall ta minst 4 sekunder.

Nedvärderingar:

1. Kvartsrollarna mer eller mindre än 90°.
2. Modellen stannar inte för varje 90°.
3. Rollhastigheten ej konstant.

ROLLANDE TRIANGELLOOPIING.

Modellen höjer nosen till en 45° stigning, håller attityden för ungefär 2 sekunder gör en inåtvänd looping av 135°, gör en hel roll, gör en inåtvänd looping av 135°, behåller attityden för ungefär 2 sekunder och återtar normalt flygläge i samma punkt där manövern startades. De stigande och dykande delarna skall vara lika långa.

Nedvärderingar:

1. Stigande och dykande ej 45°.
2. Stigande och dykande delarna ej lika långa.
3. Rollen ej 360°.
4. Kursändring under loopar och roll.
5. Manövern börjar och slutar ej på samma ställe.

OMVÄND KNIVEGGSFLYKT.

- x Modellen rollar 90° och flyger så en stund
- x rollar sedan 180° åt motsatt håll, flyger så
- x en stund och rollar slutligen 90° för att åter-
- x ta normalt flygläge och gå ur manövern. Man-
- x övern skall ta minst 4 sekunder att utföra.

x Nedvärderingar:

- x 1. Rollarna inte exakt 90° eller 180°.
- x 2. Modellen flyger inte i kniveggslägena
- x en kort stund.
- x 3. Rollhastigheten ej konstant i manövern.
- x 4. Höjdförändringar.
- x 5. Kursändring.

Om början på en spinn inte är mjuk eller om spinnen själv är ojämn och osäker är detta inte anledning för nedvärdering, det är snarare ett tecken på att det är en äkta spinn. En spiraldykning igenkänns på sin mjukhet och ökande hastighet. Under en äkta spinn ändras inte hastigheten nämnvärt.

En kvickroll är en autorotation (spinn, ö a) i horisontalplanet, modellen rollar mycket snabbt med en höjd nosattityd. Om modellen rollar omkring sin längdaxel är det inte en kvickroll.



Kenneth Holm och F3A modell.
Foto: Lars-G.

REGLER FÖR F3E-tävlingar

Elmotordrivna radiostyrda modellflygplan

Antagna av FAI (CIAM)

(ändringar som ska träda i kraft inom parantes. De avses gälla från 1.1.1982 men kommer på försök förmodligen att prövas redan 1981)

3.1. Definition. Denna tävlingsform är tvådelad och innefattar följande moment:

A. Distans

B. Tidsmoment och landning

Dessa två moment utförs utan avbrott i en flygning. Ett minimum av två flygningar måste genomföras.

3.2. Banor och organisation

Det ska finnas två tänkta plan, båda vertikala, på ett avstånd av 100m (upp till 150 m). Dessa plan bestämmer vändpunktterna och benämns "Bas A och Bas B". Vid bas A startas modellerna. På baslinje A står en port, bestående av två pålar, 3 m höga, skilda åt av en distans på 20 meter. För varje pilot i en startgrupp tillhandahålls av tävlingsorganisationerna en flaggman vid Bas B och två tidtagare vid Bas A. Före landningen ska tävlingsledningen tillhandahålla två koncentriska cirklar med en diameter på 15 resp 30 m.

3.3. Poängsättning

a) Totala poängantalet för den tävlande erhålls genom att man lägger samman poängen för de bägge momenten A och B.

b) Om mer än två flygningar ingår i tävlingen ska den lägst poängsatta flygningen räknas bort för varje tävlande.

c) Om skiljeflygning behövs ska distansmomentet återupprepas.

3.4. Start

a) Före start ska tävlande visa för tidtagarna hur motorkontrollen på hans sändare fungerar - till och frånslag. (se nytt tillägg vid 3.6.c.)

b) Starten ska ske utanför tävlingsområdet men inom 10 m från Bas A.

c) Modellen, med motorn igång, släpps eller kastas från handen av piloten eller hans medhjälpare utan annan hjälp. Modellen får ej startas från högre höjd än flygarens normala räckvidd ovanför markytan.

3.5. Distansmomentet

a) Detta moment måste vara slutfört inom 200 sek från det ögonblick modellen handstartas. Totaltiden kontrolleras av en tidtagare. Piloten får själv bestämma hur mycket av tiden han vill använda till stigning med motor och till glidflykten.

b) När han stannar sin motor ska detta anges till tidtagaren.

c) När modellen första gången med avslagen motor passerar Bas A börjar tidtagaren att räkna antalet sträckor. Modellen ska göra så många sträckor som möjligt mellan A och B.

d) En tidtagare annonserar till piloten när hans modell passerar Bas A och en flaggman (eller ett ljudsystem) används för att signalera passagen av Bas B. Om modellen inte passerar någon av baslinjerna ska tidtagaren eller flaggmannen omedelbart meddela detta till piloten så att han kan repetera passagen. Instrumenten som används för att kontrollera passagen av de vertikala planen måste vara tillräckliga för att parallelliteten kan fastställas.

e) Piloten måste stanna kvar vid Bas A tills distansmomentet är färdigt.

f) Varje tillryggalagd sträcka av 100 m ger 20 p. (var 10 m av en fullt flugen sträcka ger 1 p).

g) Om motorn återstartas innan de 200 sekunderna gått ut avbryts poängberäkningen.

h) Efter detta moment måste piloten inom 60 sekunder flyga genom porten i Bas A. Passage av porten efter den sista sträckflygningen från B till A är tillåten. (passage ska ske från B till A)

i) När modellen passerar porten startar tidtagare 2 sin klocka och anger begynnelsen av det andra tävlingsmomentet.

j) Passage av porten på den höjd understigande tre meter ger 20 poäng. (detta moment kommer att strykas helt)

3.6. Tid- och landningsmomentet

a) Detta moment måste avslutas inom 300 sekunder från det planet passerar genom porten.

b) Piloten bestämmer själv hur ofta och hur mycket han vill använda sin motor.

c) Glidflykts-tids-tidtagaren, som är nr 1 av tidtagarna, startar sin klocka varje gång motorn stängs av. Glidflykts-tiden avbryts antingen när motorn slås på igen eller när modellen landat. (Piloten måste högt annonsera med "ON" och "OFF" när han slår till och från sin motor).

d) Glidflyktstiden ackumuleras och 1 p poäng erhålls för varje flugen sekund.

e) En poäng dras av för varje sekund över 300 som flygs.

f) Tilläggs-poäng ges för landningen. 15 poäng ges när modellen kommit till vila i stora cirkeln med 30 m diameter, 30 poäng erhålls när modellen stannat i den lilla. Distansen mäts från centrum till modellens nos.

g) Inga landningspoäng ges om landningen sker efter 330 sekunder efter passage av porten.

3.7. Tävlingsplats

Tävlingen måste hållas på en plats som har förhållandevis jämn terräng med liten sannolikhet för att hang- eller vågbildning ska uppstå.

SAMMANFATTNING AV DE ALLMÄNNA REGLERNA FÖR F3E

Modellerna ska framdrivas av elektrisk motor, får ha en maximal bäryta av 150 kvdm och max vikt 5 kg. Vingbelastningen ska ligga mellan 12 och 75 gram per kvdm.

Modeller, sammansatt av prefabricerade delar får användas.

Undantag: Modeller som är helt prefabricerade och bara kräver några minuters okvalificerat arbete för att göras flygfärdiga.

En medhjälpare är tillåten för varje tävlande.

Två modeller får användas varje tävling. Delar från den ena får kombineras med delar från den andra.

En flygning har ansetts påbörjad när modellen lämnar handen på piloten. Under en period på två minuter efter att tävlingsledningen beordrat start får den tävlande göra så många startförsök han vill och tidtagaren ska på nytt starta sin klocka vid varje startförsök. Efter de två minuterna anses flygningen vara officiell.

En flygning kan diskvalificeras:

a) Om modellen inte överensstämmer med FAI-reglerna.

b) Om någon del lossnar från modellen under flygning.

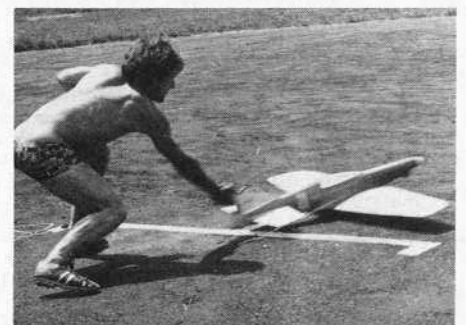
c) Om en annan tävlande använt modellen i samma tävling.

d) Om piloten använder mer än en hjälpare.

e) Om modellen landar mer än 100 m från landningspunkten.



Segrarna i Modela Grand Prix 1981. Bröderna Malina vann både FAI och Club 20. På bilden C-20 modellen. Motor MVVS 2,5 GR, Prop. Bartels 7x4,5. Bästa heattid 1,26.

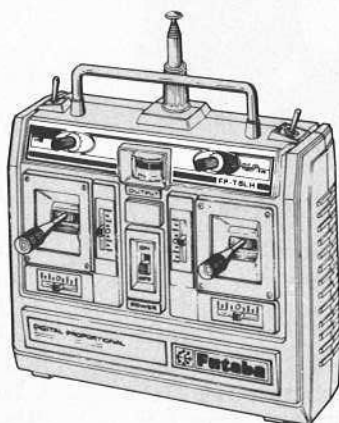


En av förhandsfavoriterna startar sin Lotus 80. Motor MVVS 6,5 RS. Zdenek Hnizdil heter flygaren.



RADIOSTYRNING 1981

Sedan vi på hösten 1980 sammanställde vår illustrerade prislista "Radiostyrning 1981" har det skett stora förändringar av valutakurserna, så har t.ex. både yen- och dollarkursen gått upp med c:a 15% och det tvingar oss till vissa prishöjningar som vi dock har gjort så små som möjligt. Likaså har det tillkommit vissa nyheter i vårt sortiment varför vi nu anser det motiverat att gå ut med en kompletterande prislista på våra viktigaste artiklar. Vi har också infört artikelnummer som ni kan använda vid beställning.



Det finns en FUTABA för varje behov. Den nya L-serien är FUTABAs lågprisalternativ, den har plasthölje till sändaren, men är för övrigt av välkänd hög FUTABA-standard.

Man kan välja mellan AM- eller FM-typ. Frekvensmodulering anses vara okänsligare för störningar, men även AM fungerar bra. Som standard utrustas L-serien med FP-S23 servon och vi har även en Power Set för enkel installation av laddningabara ackumulatorer.

FP-6FN är den gamla hederliga 6-kanals lyx-anläggningen för flyg. Den har möjlighet till dubbelkommandokontroll.

FP-3EG och FP-3FG (spakar resp. ratt) är de nya tävlingsanläggningarna av FM-typ för bil och båt. De är utrustade med mix-möjligheter, ställbara roderutslag, servoreversering m.m.

Modulanläggningarna är just det som tävlingsflygarna önskar sig. Så många finesser att vi ej har utrymme att nämna dem här. Dessutom moduler för snabbt frekvensbyte till nuvarande och kommande frekvenser. Bättre finns ej!

RADIO CONTROL CENTER

Valter Johansson
360 30 LAMMHULT

Ordertel.:
0472-65046
036-145360
08- 118434

FUTABA

FUTABA är det ledande världsmärket när det gäller radiostyrningsutrustning. De satsar på högsta kvalitet vilket gör att priset också blir relativt högt, men den som köper FUTABA får verkligen valuta för sina pengar genom den säkerhet FUTABA ger.

Utrustningen är tillverkad med stor omsorg med användandet av den allra senaste tekniken och med moderna komponenter. Som kronan på verket har vi vår unika servicegaranti som vi - tack vare anläggningarnas höga standard - kan ge alla FUTABA-ägare. Se sidan 3 i vår flerfärgskatalog.

FUTABA radiostyrningsanläggningar

1002	FP-2L, AM, 2 servon	425:--
1003	FP-3L, FM, 2 servon	650:--
1004	FP-4L, AM, 3 servon	775:--
1005	FP-5LK, FM, 3 servon*	1295:--
1006	FP-6LH, AM, 3 servon	1075:--
1012	FP-3EG, FM, 2 servon*	980:--
1013	FP-3FG, FM, 2 servon*	980:--
1016	FP-6FN, AM, 4 servon*	1390:--
1026	FP-6JN, FM modul, 4 s*	2400:--
1028	FP-8JN, FM modul, 4 s*	2800:--

FUTABA kompletteringsdetaljer

1103	3-kanals AM-mottagare	170:--
1104	4-kanals FM-mottagare	225:--
1106	6-kanals AM-mottagare	235:--
1110	8-kanals modulmottagare	390:--
1050	Servo FP-S7/107	140:--
1060	Servo FP-S20	155:--
1061	Servo FP-S21/121	175:--
1064	Servo FP-S22	105:--
1066	Servo FP-S23	105:--
1070	Servo FP-S25	140:--
1071	Servo FP-S26	115:--
1072	Servo FP-S27	125:--
1075	Rate Gyro	480:--
1090	Motor Controller MC-5	260:--
1145	Power Set, ackar & ladd.	240:--
1140	Mottagarkoppling	25:--
1142	Förlängningskabel	15:--

* = ackar och laddare ingår i anläggning.

MODELLMOTORER

ENYA modellmotorer

1201	Enya 09 standard	105:--
1202	Enya 09 BB TV	155:--
1203	Enya 09 TV marin	150:--
1214	Enya 15 standard	120:--
1215	Enya 15 TV	145:--
1216	Enya 15 TV marin	165:--
1211	Enya 11XTV	295:--
1217	Enya 19 TV	165:--
1218	Enya 19 BB TV	210:--
1219	Enya 19 BB TV marin	230:--
1220	Enya 19X TV	295:--
1221	Enya 21X TV racing	380:--
1222	Enya 21X TV marin	370:--
1225	Enya 25X TV	340:--
1229	Enya 29 TV marin	395:--
1234	Enya 35 standard	175:--
1235	Enya 35 TV	190:--
1236	Enya 35 BB TV	250:--
1240	Enya 40 TV	325:--
1241	Enya 40 TV marin	340:--
1242	Enya 40 X TV	410:--
1245	Enya 45 TV	345:--
1249	Enya 49 X TV	445:--
1260	Enya 60 TV	440:--
1261	Enya 60 TV marin	480:--
1263	Enya 61 X TV	745:--
1269	Ljuddämpare 09-11	20:--
1270	Ljuddämpare 15-45	30:--
1271	Ljudd. alla X-typ & 60	40:--
1280	Tuned muffler för X-	250:--
1268	Enya glödstift (10 fp)	130:--
1237	Enya 4-C	195:--

THUNDER TIGER modellmotorer

1305	TT 15 std.	95:--
1306	TT 15 RC	110:--
1307	TT 20 RC	120:--
1308	TT 25 RC	130:--

K&B & HB Veco modellmotorer

1326	Veco 19 RC flyg	175:--
1325	Veco 21 RC bil	240:--
1425	K&B 3,5 standard	360:--
1426	K&B 3,5 RC	395:--
1428	K&B utombordare	550:--
1330	K&B 40 RC	250:--
1331	K&B 40 RC marin	395:--
1430	K&B 6,5 Racer RC	485:--
1431	K&B 6,5 Racer	430:--
1435	K&B 7,5 marin	620:--
1436	K&B 7,5 "Ducted fan"	710:--
1340	Veco 61 RC	360:--
1341	Veco 61 RC marin	400:--
1326	Ljuddämpare Veco 19	25:--
1333	Ljuddämpare K&B 40	55:--
1342	Ljuddämpare Veco 61	40:--
1345	K&B glödstift RC (ds.)	95:--



HP modellmotorer

1375	HP 20 Car	450:--
1376	HP 40 RC	400:--
1377	HP 40 marin	495:--
1380	HP 61 RC	575:--
1381	HP 61 RC marin	680:--
1385	Ljuddämpare HP	70:--
1390	Avstämnd pipa HP	220:--

FUJI modellmotorer

1350	Fuji 09 standard	100:--
1351	Fuji 09 RC	130:--
1355	Fuji 09 BB Car	175:--
1354	Fuji 19 marin	195:--
1357	Fuji 15 S BB RC	225:--
1353	Fuji 19 S R/C	195:--
1358	Fuji 21 ABC Car	340:--
1360	Fuji 25 S BB RC	240:--

ROSSI modellmotorer

1405	Rossi R61 FI RE RC	895:--
1406	Rossi R65 marin	995:--
1407	Rossi R80 marin	1100:--
1408	Rossi R90 marin	1295:--
1409	Rossi avstämnd pipa	350:--

Några motortillbehör

1500	Carry Box	150:--
1502	Motorprovställ	25:--
1504	Mekanisk varvräknare	60:--
1599	Elektronisk varvräkn.	235:--
1505	2V wet cell	50:--
1506	6V wet cell	50:--
1507	12V wet cell	90:--
1508	2V sealed battery	60:--
1509	12V sealed battery	130:--
1511	Power Panel	120:--
1513	Handpump	45:--
1514	El-pump	40:--
1528	Hercules starter	190:--
	Plastpropellrar	6:--
	Glasfiberpropellrar	7:--
	Tankar	7:--
	Motorfästen	10:--
	Spinners	8:--



KYOSHO - modeller

KYOSHO i Japan är en av världens dominerande tillverkare av byggsatser till radiostyrda modeller. De är nog mest kända för sina bilbyggsatser där de var en av föregångarna och fortfarande håller sin ledande ställning. Vi har haft förmånen att vara distributörer för dem på den svenska marknaden i många år.



El-drivna bilar och motorcyklar:

1800	Little Sports, 1:20	300:--
1805	Super Sports, 1:12	250:--
1810	Mach Sports, 1:12	250:--
1815	Sonic Sports, 1:12	410:--
1820	Elec Peanut	275:--
1822	Off Road Buggy	410:--
1823	Rally Sports	440:--
1835	Elec Rider, 1:6	390:--
1836	Moto-Cross Rider, 1:4	590:--
1825	6V ackumulator	135:--
1826	7,2V ackumulator	150:--
1827	Laddare	130:--
1828	Laddare, special	175:--

Förbränningsmotordrivna bilar:

1840	Go-Kart 10	500:--
1845	Circuit 20 Buggy	950:--
1849	4WD buggy "Land J"	1350:--
1855	Super Dash 1:8 bil	720:--

Flygfärdiga cellplastmodeller:

2277	EP Sportavia	440:--
1275	EP Cessna	440:--
2276	EP Chipmunk	550:--
2290	9,6V flygacke	125:--
2291	Laddare	125:--
2265	09 Mustang	550:--
2266	09 Cessna	550:--
2267	09 Chipmunk	550:--
273	09 Messerschmitt	550:--
2269	049 Sportavia	450:--
2684	049 Mirage	450:--

Båtbyggsatser:

2070	Trade Winds, segel	840:--
2062	Santa Monica	270:--
2065	Casa Blanca	410:--
2063	Jackson utbordare	100:--

Diverse:

2271	Aero Jet, Ducted Fan	330:--
2272	Cosmo Jet Trainer	325:--
2273	Tommy Cat	440:--
2274	Hängglidare	275:--
1850	Oljestötdämpare (4)	165:--
1851	Tire Setter	270:--
3025	Excelcote	40:--

Radiostyrningsanläggningar

1170	Astro Racing, 3 kan.	975:--
------	----------------------	--------

Q.B. SCALE MODEL SERIES

Q.B. 20 CLASS SCALE MODEL SERIES



AERONCA CHAMPION
2623 265:-



CESSNA 177
2605 230:-



AKROMASTER
2650 225:-



PIPER CUB J-3
2620 240:-



FAIRCHILD PT-19
2657 265:-



ZLIN AKROBAT
2652 265:-



PITTS S-2A
2713 350:-



CITABRIA
2653 270:-



PIPER TOMAHAWK
2625 270:-



JUNG MEISTER
2656 350:-



F-16A
2681 380:-



ZEROTEN Type 22
2782 300:-



P-51D MUSTANG
2662 345:-



MESSERSCHMITT Me 109E
2769 320:-



SPITFIRE MK II
2751 320:-



TIGER MOTH
2654 365:-



CESSNA 152
2600 305:-

Q.B. 40 CLASS SCALE MODEL SERIES



AKROMASTER
2651 380:-



CHRISTEN EAGLE
2790 ink



BIG PLANE SERIES



BIG RAINBOW
2241 885:-



1/3.5 JUNGMAN
2658 1195:-



TIGER MOTH
2655 330:-



1/4 DECATHLON
2791 ink

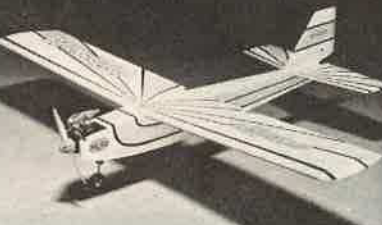


1/3.5 PITTS S-2A
2792 ink

PHOT

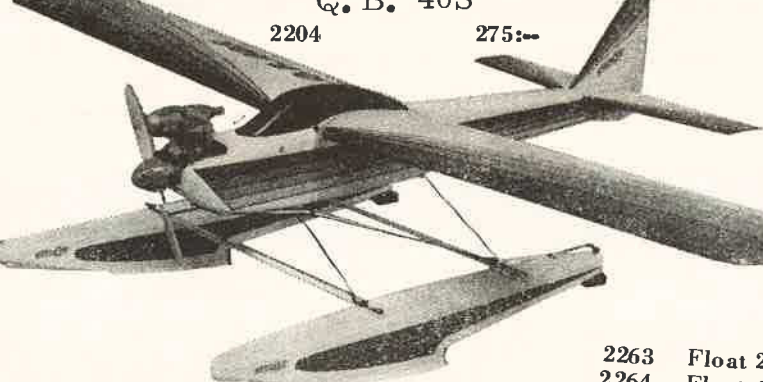
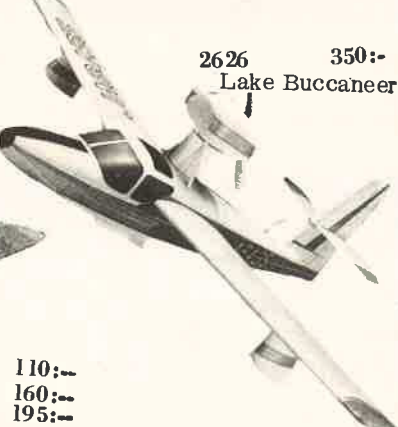
Distributör i Sverige:
Radio Control Center
Valter Johansson
360 30 LAMMHULT

Q. B.

		
SPORTY MODEL ATTACKER-28 2217 200:-	TRAINER MODEL RAINBOW-30 2215 200:-	TRAINER MODEL CALIFORNIA-28 2216 200:-

Q. B.

			
TRAINER MODEL Q.B.15H II 2200 175:-	TRAINER MODEL Q.B.20H II 2201 175:-	SPORTY MODEL Q.B.20S II 2202 175:-	TRAINER MODEL Q.B.20L II 2203 175:-

	
Q. B. 40S 2204 275:-	2626 350:- Lake Buccaneer
2263 Float 20 110:-	
2264 Float 40 160:-	
2262 De Luxe 195:-	

	Q.B. 60 MONSTER 2240 510:-
	R/C Center Lammhult

PILOT
A.R.F.



SPORTY MODEL RF-250 SPORT I
2231 525:-



SPORTY MODEL RF-250 SPORT III
2232 525:-



SPORTY MODEL SHELL FLY-20L
2228 440:-



SPORTY MODEL SHELL FLY-20S
2229 440:-



SPORTY MODEL SHELL FLY-40L
2230 580:-



TRAINER MODEL TRYSTAR-10
2225 275:-



TRAINER MODEL TRYSTAR-15 2226 355:-
-40 2227 580:-



SEA PLANE MERMAID 20 2260 510:-
40 2261 800:-

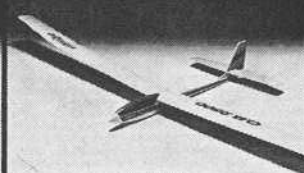
SEGELMODELLER



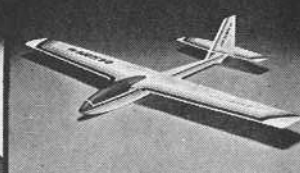
Q.B. 1400
2407 130:-



Q.B. 1800
2408 200:-



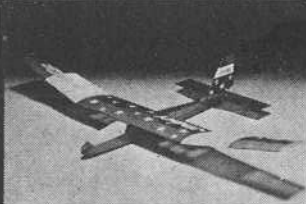
Q.B. 2500
2409 275:-



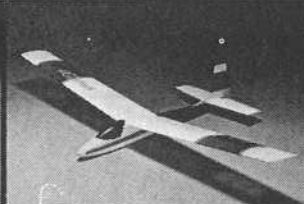
Q.B. SLOPE-16 2417 230:-
2416 305:-



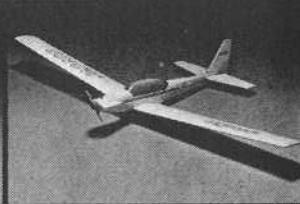
E-FLY
2278 265:-



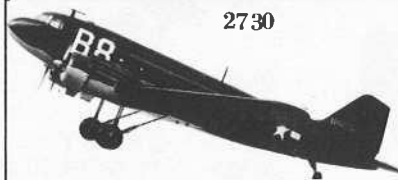
JIMMY
2405 130:-



TOMMY
2406 165:-



SPORTAVIA RF-5B
2277 420:-

LITTLE STINKER -60  2711 550:-	BOEING B17 FLYING FORTRESS  2812 915:-	ZERO -60  2780 585:-
MUSTANG P51 -60  2760 660:-	CORSAIR -60  2800 610:-	
N.A. B-25 MITCHELL  2810 640:-	DOUGLAS C-47 (DC-3)  2730 795:-	ZERO -40 (utan flottörer)  2781 510:-
CESSNA SKYMASTER  2731 765:-	PHANTOM -60  2680 545:-	SPITFIRE MK8 -60  2750 565:-
BLERIOT XI -40  2700 285:-		PITTS S2 -60  2712 640:-

Små skalamodeller för 10-motor

2772  ME-109 190:-	2783  ZERO 190:-	2802  CORSAIR 190:-	2763  MUSTANG 190:-	2752  SPITFIRE 190:-
--	--	--	---	--



MARUTAKA R/C MODEL

RADIO CONTROL CENTER
LAMMHULT



AMK

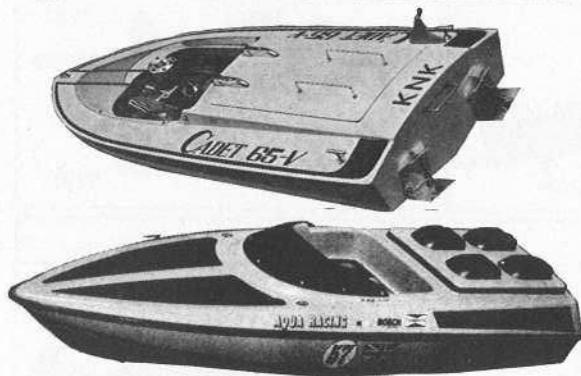
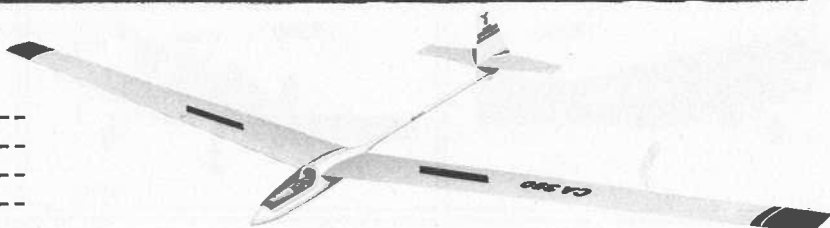
BLUE ANGEL, CURARE, ARROW, MAGIC, där har vi hela raden av VM-segrare från åren 1974 till 1980. Kato har gjort de fina byggsatserna som finns i olika storlekar:

60-storlekarna	675:--
40-storlekarna	425:--
20-storlekarna	200:--

Det finns också infällbara landningsställ, tankar och spinners till dessa modeller.

PRODOTTI
AVIOMODELLI
CREMONA ITALY

2400	Orion 350	590:--
2401	Sirius 300	565:--
2402	Vega 250	590:--
2403	Piviere 250	285:--
2404	Alcione 277	310:--



KNK & PILOT BÅTAR

2000-3	KNK "Mini-båtar" för elmotor	95:--
2010-2	KNK "Serie-70" träbåtar	260:--
2030	CADET 65, träbåt, 20-motor	395:--
2025	JUPITER 99, träbåt, 40-60	580:--
2050	JUPITER 550, plast, elmotor	345:--
2051	FIGHTING KID, plast, 09-mot.	200:--
2052	FIGHTING KID, plast, elmot.	265:--
2054	SEA MASTER, plast, 09-mot.	235:--
2055	SEA MASTER, plast, elmot.	300:--
2056	LAKEMASTER, plast, 09-mot.	270:--
2057	LAKEMASTER, plast, elmot.	350:--

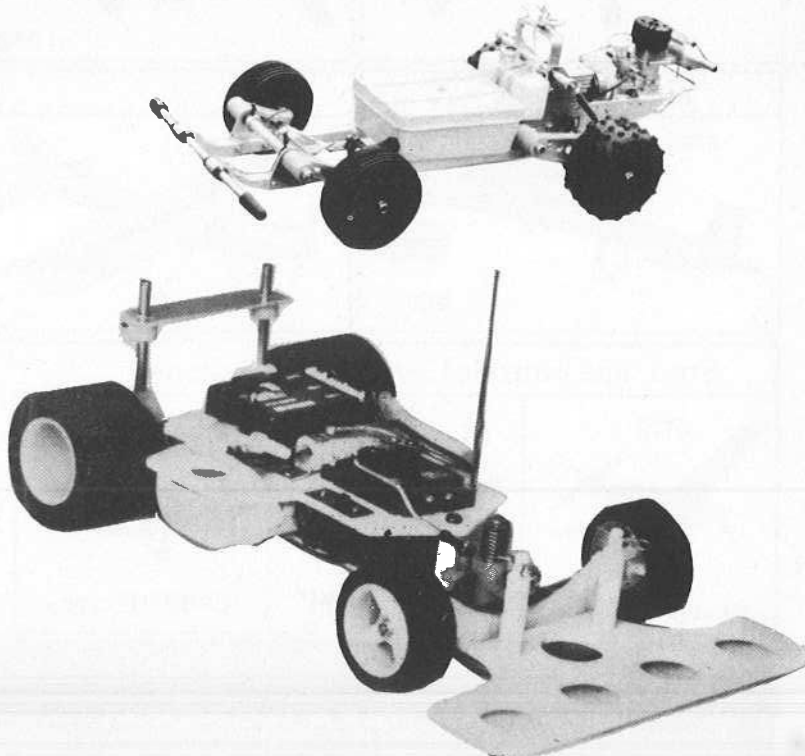


Vi erbjuder här tre tävlingsdugliga RC-bilar till verkligt förmånligt pris. Det är ganska trogna kopior av framgångsrika bilar från USA och Japan som nu tillverkas i HongKong.
CX-12 (Ass. 12E) 380:--
med kaross och ackumulator.
CX-350 (Ass. 200) 640:--
utan kaross.

FIREBIRD terrängbil 495:--
(Kyosho Circuit Buggy kopia)

För att få en komplett utrustning behövs också radio, därför erbjuder vi också följande:

SUN LUX 2, 2 kanaler	325:--
SUN LUX 4, 4 kanaler	575:--



LINFLYG

lilla linryckaren

Lars Hansson i Sollentuna har konstruerat en linmodell för 0,8 motor med ett enda mål - att flygas. Det säljande utseendet har fått stå tillbaka för pris, lätt bygghet och styrka. Utan tvekan är det en bekantskap som vinner med tiden. Jag har svårt att tänka mig en bättre inkörsport till linflyg. Lämplig undre ålder torde vara 9-10 år, men då behövs lite hjälp med motorn i början.

Beckman & Co säljer hela satsen med motor, linor, handtag och hjul. Allt utom lim och färg. Det är ett bättre och billigare alternativ än de helt flygfärdiga plastplan som säljs i färgglada kartonger men är nästan omöjliga att reparera efter en skada.

I Gamen har vi byggt ett tiotal Linryckare, och det är då fördelen med en komplett byggsats märks mest. Att få 10-åringar att planera inköp inför en byggkväll är omöjligt.

En ritning 1/1 och bygganvisning följer med. Den senare beskriver i detalj bygget steg för steg. Tyvärr tycks det dock vara för jobbigt att läsa för de flesta. Dom är väl vana vid bokhyllplastmodellernas numrerade bitar. Som tur är behöver man knappast heller så mycket instruktioner. Man passar in delarna efter ritningen och klämmer till med mycket lim och klädnypor, så går det fint i alla fall.

Några smärre modifieringar brukar vi göra:

1. Vingen surras hårt flera varv med tunnt snöre till kroppen. Surrningen dränks in med tunt lim.
2. Borra 2 mm hål genom kroppslisten av furu och genom de två bitar som landstället surras till. Fyll hålen med lim och stick in en pianotrådsbit i varje. Förhindrar att stället slits loss.
3. Limma en triangel av 3 mm ply på varje sida av motorfästet och kroppen. Använd mycket lim och en tving.

Med dessa förstärkningar får man ett plan som tål ofantligt mycket smällar.

Måla modellen noga speciellt kring motor och kroppen.

Den medföljande Testormotorn är en trevlig apparat med en finurlig, inbyggd startfjäder. Dra dock upp den högst 1,5 varv så den inte går av. Vevhuset sitter med "snäpplås" till tanken. Om det skulle lossna vid hård landning kolla att det lilla plastmembramet inte förkommer. Det går att klippa till ett nytt om man tar tunn, styv plast. När motorn inte körts på ett tag beakar membramet fast av gammal olja. Före dagens första start skall man därför hålla motorn på sidan, hålla bränsle i insutshålet och vrida runt ett par varv. Då löses oljan upp.

En nackdel med dessa små motorer är att de fordrar nitratat bränsle för att gå bra. I gengäld drar de ju lite soppa.

Flygningen vållar nog inga problem om man inte har alltför lätt att bli yr. Ju mjukare underlag desto bättre. För den

rena nybörjaren är idealet att stå bakom någon annan som flyger, lägga handen ovanpå pilotens och så småningom ta över själv. Ta med ett extra glödstift och en reservpropeller av nylon. Top flite 5 1/4 x 4 är idealet. Väl kokt i en halvtimme!

Ut och flyg. Du kommer att få roligt!

Johan Bagge, FK Gamen

hjul

HJUL TILL TEAM-RACE OCH GOOD-YEAR

Alla fantasterna av ovanstående klasser vet ju hur svårt det kan vara att få tag i vettiga hjul till modellen. Men icke längre. Bengt-Åke Fällgren i Oxelösund kommer att återuppta tillverkningen av hjul. De nya hjulen är ca 30 % lättare än de tidigare och hjulen har en kärna av stål med ett slitstarkt gummilager utvändigt.

Mått: Tjocklek 3mm, diameter 27 mm
Vikt: 9 gram.

Axelhålet går att få i olika storlekar. Priset blir ca 20 kr/st. Intrasserade kan höra av sig till Bengt-Åke Fällgren Oxelögatan 20 A 613 00 OXELÖSUND; tel 0155- 328 47

Hilmer

rekord

SVENSKA "REKORDNOTERINGAR" I LINFLYG 1981 05 19

SPEED

1,0 cc	Anders Appring	770918	160,0
1,5 cc	Ove Kjellberg	810516	157,5
2,5 cc	Ulf Nygren	301004	247,9
5,0 cc	Ove Kjellberg	780429	268,7
10,0 cc	Ove Kjellberg	790909	260,9

TR-INT

Heat 100 varv	Bengt-Olof Samuelsson	
	Kjell Axtelius	
81 05 17	3,35,5	
Final 200 varv	Bengt-Olof Samuelsson	
	Kjell Axtelius	
80 09 20	7,18,1	

combat ?

HUR SKA VI HA DET MED COMBAT ?

Utvecklingen (eller kanske tvärsom) på motorsidan under de senaste två åren inger betydande betänkligheter beträffande växten i combat.

Med den ohämmade användningen av Rossi i FAI klassen kan ingen nybörjare ställa upp, för hur mångåriga föräldrar ställer upp på att inhandla 3-4 st Rossi 4700 - 800 kr till en telnings som står i begrepp att börja tävla i combat.

Med andra ord FAI klassen håller på att bli för extrem p g a motorutvecklingen.

Den nationella 40 klassen torde inte heller vara något för nybörjarna, där för att dels är inte motorerna speci-

ellt billiga, dels blir det snabba och tunga ekipage med svåra skador vid markkontakt.

Mitt förslag är att utreda möjligheterna till en ny nationell klass där FAI reglerna i allt väsentligt skall gälla, men att motorbestämmelsen ändras till liknande det som är på förslag för QM pylon (max 3,5 ccm standardmotorer samt begränsat till godkända fabrikat och typer). Ev kan den nationella 40 klassen utgå. Fördelarna med detta är att man förbilligar materialanskaffningen samt gör motorutvalet större och på det sättet kan bredda sporten.

En tvärspolad 21:a väger ungefär lika mycket som en vändspolad, 15 och är nästan lika stark som de uppskrämda högvarviga motorer som används idag. Givetvis skall enbart standardbränsle användas. Enbart de ev Oliveråkarna skall få tillåtas 2,5 % nitro i sitt bränsle.

Som sammanfattning av mitt förslag kan sägas:

Man gör sporten åtkomligare genom billigare och lätthanterligare motorer (ex kostar en FOX 19 resp en Enya 19 mindre än 200 kr), men behåller kontakten med FAI klassen genom att samma plan och linor m m kan användas. De som sedan vill fortsätta i FAI klassen kan ju skaffa sig Rossi i mån av kunskaper, tillgång på pengar m m.

Hälsningar

Jan-Olov Zetterlund
Lindesberg

Medlem 16 774

KÖPES

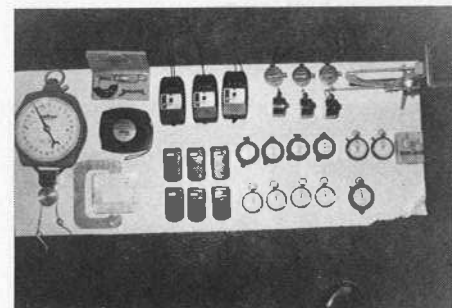
MVVS motorer och delar, modell äldre, köpes.

Mikael Olsson 0511/15861

att hyra

LINFLYGETS TÄVLINGSUTRUSTNING

SMFF har följande tävlingsutrustning (se bilderna) för uthyrning till arrangörsklubbar.



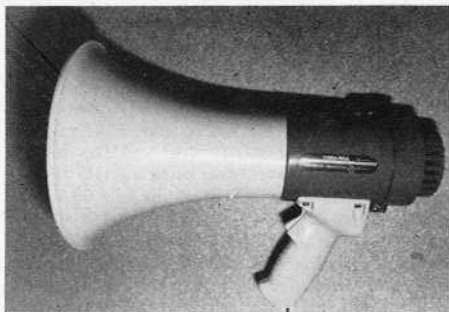
Innehåll:

Fjädersvåg, brevvåg, mikrometer, varvräknare och stoppur.

Dessa finns både för combat, speed och team.

Måttband för uppmätning utav linlängd ingår också.

Priset för hyra per tävling är 25,- kr som betalas till SMFF. Det innebär också att förbundet får lite pengar i



Megafon

kassan för att kunna komplettera vartefter med mer utrustning. Det kan behövas inför Lin-VM 1982 i Oxelösund.

För uthyrning kontaktas materialförvaltaren Kjell Axtilius, tel 08/7744915

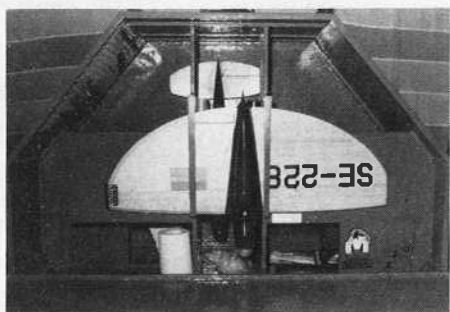
Ewa Axtilius

bygg

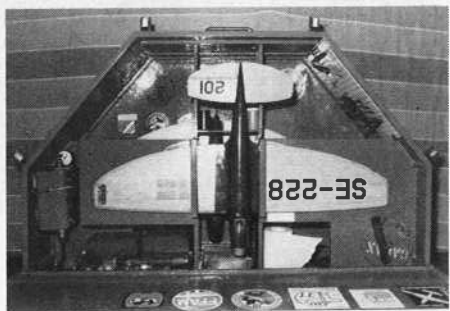
TRANSPORTLÅDA FÖR DINA MODELLER

Det är inte bara stunt- och combatfolk som är i behov utav sina start- och modellådor. För speed- och TR flygare är det också ett välinvesterat projekt. Vid all transport utav modellerna är det tryggt att veta att de inte skadas. Det är lätt att packa bilen. Du har också alla övriga saker väl samlade på ett ställe. Ute på tävlingsplatsen kan de oavsett blåst klara sig utan skador, då de förvaras i sin låda. Den tid det tar för lådbygget har man flera gånger igen.

"Då Du har byggklåda - Bygg Din flyglåda".



Exempel på utformning utan lådan inuti. Lådan öppnas på bägge sidor för att resp modell skall vara lättåtkomlig.



OBS Placering utav snabbtankaggregat och propellrar. Linrullen har också sin plats.

Ewa Axtilius

TÄVLINGAR och resultat

AKMG:S VINTERTÄVLING 1981

1981 03 28

Arrangör: 0 24 Aeroklubben Modell Göteborg

Det har höjts röster med kritik mot MFN:s innehåll. Det har sagts att handlar det inte om friflyg så är det linkontrollerat för hela slanten. Aldrig får man läsa om intressanta saker såsom RC etc. En tidning kan ju aldrig bli bättre än det innehåll den består av. Om inte någon skriver om t ex RC så kommer inte heller något material in i tidningen, enkelt eller hur ?

Så fatta pennan alla Ni som tycker att MFN kan och skall förbättras. Själv flyger jag linkontroll men som dom allra flesta är jag mycket intresserad av modellflyg i allmänhet och skulle tycka det vara mycket roligt att få läsa lite om vad som händer inom de andra grenarna.

För de som inte flyger linkontroll kan det kanske vara trevligt att läsa om att årets första linkontrolltävling har ägt rum den 28 mars. AKMG:s "Vintertävling" omfattar klasserna Stunt Int och Semistunt och hade samlat totalt 17 man till Torslanda f d flygfält i blåsig och ganska kallt väder.

Förra årets upplaga av "Vintertävlingen" slutade med ett ganska dystert resultat: 6 modeller totalkvaddades mot asfalten p g a bristande rutin och blåsig väder. Skulle denna sorgliga historia upprepa sig ? Dessbättre avlöpte denna, årets första, tävling betydligt mindre dramatiskt. Atingen har deltagarnas rutin förbättras kraftigt eller också har den flygande materielen hållit högre klass. En trevlig tävling blev i alla fall resultatet i år.

F2B Stunt Int

Summa 10 man ställde upp. Även Danmark var representerat av fyra man med Leif Mortensen i spetsen. Vailentunas Åke Nyström, innehavare av SM-titeln, vann inte helt oväntat med sin "Gieseke-Nobler". En likadan modell placerade sig även på andra plats i händerna på Ulf Selstam. Ulf's "Nobler" är den fjärde i ordningen av samma slag vilket kanske förklarar att den tycks flyga så bra. Övning ger färdighet vilket även gäller den flygande materielen. På tredje plats hamnade Åke Nyströms klubbkamrat: Johan Rasmussen med en hybrid bestående av dels en "Stiletto", dels en "Genesis". Kan man kalla den för en "Genetto" ? Ovanligt nog för att vara en stuntkärra är denna modell försedd med endast ett landningshjul som sitter placerat under kroppen. Inga problem med start och landningar följer av detta arrangemang men väl en viktbesparing på många tunga gram. Dessutom minskas turbulensen under vingen som normalt uppstår av ett konventionellt landställ.

Övriga placeringar: Jan Bjernby, Kungsbacka 4:a, Modell: "Miss kelli". 5:a Carsten Thorhauge, Aviators Modellflygklubb i Aalborg. 6:a Ingolf Jonsson, Kungsbacka, 7:a Leif Mortensen, Aviator, 8:a John Amnitzböll, Aviator, 9:a Conny Åqvist, Kungshamn och 10:a Johannes Thorhauge, Aviator.

Skilnaden i poäng mellan 1:a och 9:e plats var minimal: endast 830 p och placeringarna ovissa in i det sista.

Semistunt

Vann gjorde AKMG:s Jan Berndtsson med en "Stiletto" och går därmed över i den stora klassen. 2:a blev Vallentunas Raimo Barck som snabbt marscherat upp i kunnande sedan tävlingsdebuten förra året. Raimo gjorde här det bästa han kunde med en skevbyggd "Twister" som han egentligen bara har som reservmodell. Han råkade nämligen kvadda den modell som han skulle ha tävlat



Åke Nyström, tv. håller lektion för Johan Rasmussen och Jan Bjernby. Är det kanske Gieseke-Noblers linsträckande förmåga som diskuteras. Foto: Ulf Selstam.



Ulf Selstam med sin Gieseke-Nobler.
Foto: Ulf Selstam.



Leif Mortensen med en Sig Super Chipmunk.
Foto: Ulf Selstam



Semistunttvåan Raimo Barck tankar upp före start.
Foto: Ulf Selstam

med under träning dagarna innan den här tävlingen. Även Stefan Olsson från Uddevalla flög en "Twister" med en tredjeplats som resultat.

Trofsfarhågorna under förra året att semistuntklassen höll på att dö ut märker man nu att det finns en stor bredd i dom kommande förmågorna. Det skall bli intressant att se vid kommande tävlingar om semiklassen kommer att bredas ytterligare.

Sammanfattningsvis kan sägas att visst är den en chansning att lägga en tävling så här års när vådrets makter är som mest villrådiga men i år fungerade det ganska bra trots allt. Allt bättre byggen och mer rutinerade tävlingsdeltagare lovar gott för svensk stunt i fortsättningen.

Ulf Selstam

RESULTAT

F2B

1	Åke Nyström	B 272	3876
2	Ulf Selstam	O 24	3578
3	Johan Rasmusson jun	B 272	3526
4	Jan Björnby	N 33	3514
5	Carsten Tourhauge, Danmark		3372
6	Ingolf Jonsson	N 33	3356
7	Leif Mortensen	Danmark	3352
8	John Ammitzböll	Danmark	3281
9	Conny Åqvist	O 53	3046
10	Johannes Tourhauge	Danmark	2217

Semi-stunt

1	Jan Berntsson	O 24	1513
2	Raimo Barck	B 272	1326
3	Stefan Olsson	O 35	1272
4	Ingemar Larsson	P 36	1234
5	Ulf Ponner	O 35	1129
6	Klas Yland jun	O 24	1116
7	Dan Johnsson	P 36	828

ÖSFKS: VÅRTÄVLING 1981

2-3 maj 1981 och 9 maj 1981

Arrangör: B 81 Ö Sörmlands FK, MFS

Årets upplaga av V.T., där alltid vackert väder bruka bjudas bestod av snöväder och minusgrader. Därför bestämde tävlingsledningen att flytta fram combaten en vecka, med hopp om plusgrader och blå himmel. Stunten flyttades ifrån en leråker till Saab-Scantias utmärkta P-plats vid Granpark och kunde genomföras mellan snöbyarna lördagen den 2 maj, men tyvärr har stuntflygarna svårt att hitta till Södertälje endast 4 man i Storstunt och 4 man i Semi-stunt var anmälda men 3 av Semistuntarna blev tydligen skrämde av SMHI:s väderrapport på fredagskvällen och uteblev.

Efter en uppvärmningsflygning för domarna av semistuntaren Raimo Barck inledes tävlingen av Åke Nyström som emellertid under flygning nr 2 drabbades av motorstopp på toppen av sin vingover, vilket ledde till en sättning av modellen i asfalt rakt på spinnern så balsabitarerna flög, men han tog fram sin reservmodell och gjorde en bra tredje flygning som räckte till seger. Tätt efter Åke placerade sig Johan Rasmusson som i sin 3:e flygning fick en fullträff. Steget ner till 3:e och 4:e plats var något större men efter en hård kamp mellan Sven Pontan och Johan Åhling kunde Sven pontan ta hem tredje platsen.

Över till andra dagens tävlingar, även den flögs på Saab-Scantias P-plats. Vi inledde dagen med Good-Year, där frusna mekaniker och kalla motorer gjorde gallringen stor i första omgång vilket föranlede arrangörerna att köra finalen direkt.

Segrade gjorde Böhlén tvåa kom Bröderna från Oxelösund och 3:e platsen tog Höög trots fel sorts bränsleslang. Som tidigare nämnts var det kallt och blött varför det inte blev några toptider, dagens bästa tid i Team-race blev 4,04,95 den tillhörde paret Rylin/Appring. Till final i Team-race kom Böhlén/Bengtsar, Larsson/Andersson, Appring/Rylin och SNÖN. Appring/Rylins modell brötihop redan innan start varför kampen kom att stå mellan Böhlén/Bengtsar och Larsson/Andersson.

Som segrare av Williams Dental Trofé kunde Böhlén/Bengtsar koras.

Även Speedgrabbarna hade problem med kylan men Göran Fällgren lyckades klämma i med 15,87 sek i första flygningen, den tiden stod sig till 3:e omgången då Nisse Björk kom med omkompad motor

och slog till med dagens bästa tid 14,76 sek ca 243 km/tim och det räckte gott och väl till seger. Trea kom mannen med cigarren Jan Rosengren på 17,19 sek ca 209 km/tim. Sven Pontan försökte få en tid med sin B-Speed men det lyckades inte, utan Björn Winkler och han tog fram sin B-Team för att åtminstone erhålla en tid och 203 km/tim för en Team-B är inte så dåligt.

Lördagen den 9 maj var det åter normalt V.T. väder med 24 grader i skuggan och lite vind. Tio stycken combatanter hade samlats på Geneta Sportfält när tävlingen skulle börja. Först ut i cirkeln var Bengt-Åke Fällgren och Mats Bejhem med ett jämnt heat som slutade med en 4 poängs vinst för Bengt-Åke och omflygning skulle genomföras men i den lämnade M.Bejhem w o. Heat 2 kom ytterligare en kämpa från Upplands-Väsby Håkan Östman mot Oxelösunds Göran Fällgren vinst för Håkan. I heat 3 framträdde hemmasonen Staffan Hovmark mot Väsby's Brorson. I detta heat fick vi se att Staffans vinterträning har gett resultat och han genomförde sitt hitintills bästa combat, och vann på full flygtid och tre klipp. Heat 4:a stod mellan Anders Pettersson Karlstad och Jörgen Finn, Upplands-Väsby, här segrade Jörgen på bättre flygtid. I heat 5 möttes Pavel Fröberg och Per Stjärnesund, Västerås vinst för Upplands-Väsby igen. I förlorare-omgången gick Per Stjärnesund, Anders Pettersson och Mats Bejhem vidare, ur åkte Göran Fällgren och Brorson.

Efter lunchpaus med hamburgerätande och solbadande så startade omgång 2 med kamp mellan J."Alby" Finn och Mats Bejhem där Finn segrade. I heat 2 fick Bengt-Åke ingen ordning på sina motorer så där knep Per Stjärnesund en lätt seger. Heat 3 utkämpades av Fröberg och Pettersson där Pettersson inledde med två fina klipp men fick där efter markkänning och Fröberg kunde utgå med seger efter full tid. I heat 4 var det åter dags för Staffan Hovmark mot Håkan Östman där båda inledde med varsitt klipp men Håkan lyckades där efter klippa Staffans modell mitt itu, så Staffan förlorade på för mycket marktid. I semifinalens första heat mellan Jörgen Finn och Per Stjärnesund där båda bjöd på en bra combat med varsitt klipp, men det slutade tyvärr med att Per Stjärnesund fastnade på backen och med för mycket marktid gick han förlorande ur heatet.

Andra matchen i semifinalen flögs mellan Håkan Östman och Pavel Fröberg där kom Håkan riktigt i klippartagen och kunde taga hem segern med god marginal Matchen om tredje pris gick således mellan Per Stjärnesund, Västerås och Upplands-Väsby's Pavel Fröberg båda hade två klipp vardera men Per segrade till slut på bättre flygtid. I finalen mellan Håkan Östman, Upplands-Väsby och Jörgen Finn, Upplands-Väsby bjöds på en bråkig och stökig flygning med mycket marktid och 1-1 iklipp segrade till slut Håkan Östman.

ÖSFK tackar alla deltagare för årets upplaga av V.T. och lovar att inte lägga tävlingen så tidigt nästa år för alla tycker ju att det är trevligare med vårat vanliga väder sol och svag vind som på lördagen den 9:e maj.

För ÄSFK, Modellflygare

Lars Ohlsson

Staffan Hovmark

RESULTAT

F2B

1 Åke Nyström	B 272	5183
2 Johan Rasmusson	B 272	5070
3 Sven Pontan	B 39	4708
4 Johan Åhling	B 39	4376

Semi-stunt

1 Raimo Barck	B 272	1599
---------------	-------	------

F2C

1 Böhlin/Bengtsar	P 36	8,40,91
2 Larsson/Andersson	A 6	9,38,0
3 Appring/Rylin	B 256	
4 Carlsson/Gustavsson	B 256	
5 Pontan/Winkler	B 39	

Good-Year

1 Mats Böhlin	P 36	10,25,63
2 Fällgren	D 103	11,43,17
3 Höög	B 39	137 v
4 Gösta Bengtsar	P 36	
5 Staffan Hovmark	B 81	

F2A

1 Nils Björk	B 256	244km/t
2 Göran Fällgren	D 103	227km/t
3 Jan Rosengren	B 256	209km/t
4 Sven Pontan	B 39	203km/t

F2D

1 Håkan Östman	B 273
2 Jörgen Finn	B 273
3 Per Stjärnesund	U 44
4 Pavel Fröberg	B 273
5 Staffan Hovmark	B 81
6 Anders Pettersson	S 228
7 Mats Bejhem	B 273
8 Bengt-Åke Fällgren	D 103
9 Brorson	B 273
10 Göran Fällgren	D 103

GALAX OPEN

1981 05 16-17

Arrangör: A 6 MFK Galax Huddinge

Årets Galax-Open fördelades på två tävlingsdagar. Lördagen lät speedflygarna göra upp om Galax Vandringspris, Kaffepetter, denna flögs enligt de sk "Kaffepetterreglerna", där alla speedklasser tävlar samtidigt, man flyger mot resp rekord i sin klass. Den som då uppnår den procentuellt högsta hastigheten segrar.

Tävlingen hade samlat fyra deltagare från klasserna speed-int och speed A. Speed-int (2,5 cc) innehöll Nils Björk, Göran Fällgren och Jan Rosengren. Speed A (1,5 cc) flögs av Ove Kjellberg. Ove lyckades bäst av alla, då han med bästa tid 157,5 km/tim erhöill 102,8 %. Han hade det nog lite lättare än de övriga, som hade int-rekordet på 247,9 km/tim att kämpa emot. Detta rekord innehas av Urban Nygren, Väsby. Tyvärr har vi inte sett till Uffe på tävlingarna i vår, vi hoppas han kommer igen till hösten.

Nisse Björk, Solna fick dock till två bra flygningar, bäst blev tiden 239,0 km/tim, som var 96,4 % av klassrekordet, han blev med detta tvåa. Göran Fällgren, Oxelösund hade inte sina motorer i bästa trim. Trots idogt arbete medinjusteringar blev det som bäst 222,3 km/tim, detta motsvarar 89,7 % och en tredjeplats. Jan Rosengren, Solna fyllde sedan på med 82,6 % motsvarande 204,7 km/tim. Det är nog maximalt av motor och modell. Vi hoppas Janne kan sätta ihop lite vassare bitar och därmed mer konkurrenskraftigt ekipage. Ove visade med sin 1,5 cc-modell att

speed kan vara enkelt och roligt. Det kan vara något där man kan koppla av från pipor. Varför inte bygga speed-modeller för både 1,0 cc och 1,5 cc motorer. Modellerna är små och nätta. Lätta att hantera och transportera. Det är också relativt enkelt att skaffa bra motorer i Hobbyaffärerna (Roffes Hobby har mycket bra Cox-motorer för detta). Lite special-bitar har Roffe Örell skaffat. Svenskt rekord i 1,0 cc-klassen har Anders Appring, Solna med 160,0 km/tim.

Söndagen innehöll Good-Year och Team-int. Vädret var lika fint som dagen innan, sol och lugnt väder gladda alla deltagare.

Till Good-Year hade fyra lag anmält sig. Det var Gösta Bengtsar och Mats Böhlin från Vänersborg samt Magnus Borg och Mikael Höög från Handen.

De båda Vänersborgslagen bestod av välflygande driftsäkra modeller. Detta bör vara något som alla bör eftersträva. Det kan inte vara roligt att försöka på på och starta en motor under hela heatet. Tank och bränslesystem bör utformas på ett sådant sätt att motorn kan gå jämnt under hela tanken.

Viktigt är också att landstället placeras så att modellen kan landas och rulla på marken. Detta var de problem som både Magnus och Mikael hade att brottas med under bägge heaten.

Finalen vanns av Mats Böhlin på 9,53,9. Gösta Bengtsar belade andraplatsen genom 10,14,1 före Magnus Borg på 17,17,9. Mats modell är försedd med hans dieselkonverterade K&B 3,5 cc. Den flyger mycket fint och har bra utformat landställ, som möjliggör säkra landningar. Driftsäkerheten är perfekt med ett bra utformat bränslesystem.

Gösta använder sig av en 2,5 cc K&B till sin välflygande modell. Han har också utformat bränslesystemet på riktigt sätt.

Ni som tänker bygga era Good-Year-modeller bör studera Mats och Göstas. Det är alltid lättare att se saker i verklighet hur de skall utformas. Ni får också bra råd av dessa TR-killar, som verkligen kan det mesta om sådana här saker.

Team-int hade samlat 6 lag och därmed också möjliggjort två stycken semifinalomgångar. Det blev en mycket trevlig och välflygande tävling under Hans Anderssons ledning. Han agerade tävlingsledare. Björn Winkler och Sven Pontan, Handen deltog med sin Rossimodell. Den har väl tappat några sekunder från sin bästa form, eller är det piloten och mekanikerna det beror på? Nu fick de som bäst 4,16,8 och en 5:e plats.

Gunnar Härne och Jan Gustavsson, Solna premiärflog för året med fjolårets vinstrikaste modell. Deras svarta vinnarmodell var dock inte denna gång i bästa form. En 4:e plats genom 4,02,3 blev deras slutresultat.

Ronny Carlsson hade lånat in Jan Gustavsson som tillfällig pilot. Det gjorde att Guffy var varm i kläderna. Kanske smittade det av sig på Ronnys motor som också hade lite värmeproblem. Han fick som bäst 4,36,3 och 6:e plats. Vi får hoppas att Ronny lyckas lösa sina driftsproblem och därigenom möjlighet att se vad hans motorer går för. Det arbete han lägger ned bör belönas med bättre resultat.

Kjell Axtilius och Bengt-Olof Samuelson, Galax gjorde också säsongdebut i cirkeln. Det var lite ringrost som behövde arbetas bort i de första heaten, innan de i semifinalheaten började få modellen rätt injusterad. Med 3,35,5 slog de det

tidigare svenska rekordet på 3,36,4 som de själva hade. Det kvalificerade dem till finalen som 1:a lag. Där blev de dock diskvalificerade då de tappade kabinen under flygningen. Det var bara och landa för att som 3:e pristagare följa de två kvarvarande lagen i kampen om 1:a och 2:a plats.

Mats Böhlin och Gösta Bengtsar, Vänersborg lyckades inte slå Anders Appring och Göran Rylin, Solna. Mats och Gösta flög imål på 8,02,2. De var sju sekunder efter Anders och Göran på 7,55,4. Det är bara att gratulera Anders och Göran till en fin kämpainsats. Anders fick som bästa heattid 3,56,4. Mats och Gösta lyckades bättre där med tiden 3,49,0.

Galax tackar alla deltagare och funktionärer för en fin och trevligt genomförd tävling. Vädrets makter skall också ha tack. Vi vill boka in samma förhållande även nästa Galax Open - 82.

Ewa Axtilius

Galax

RESULTAT

Speed open

1 Ove Kjellberg	B 256	102,8 %
2 Nils Björk	B 256	96,4 %
3 Göran Fällgren	D 103	89,7 %
4 Jan Rosengren	B 256	82,6 %

Good Year

1 Mats Böhlin	P 36	9,53,9
2 Gösta Bengtsar	P 36	10,14,1
3 Magnus Borg	B 39	17,17,9
4 Mikael Höög	B 39	disk

Team racing

1 Appring/Rylin	B 256	7,55,4
2 Bengtsar/Böhlin	P 36	8,02,2
3 Axtilius/Samuelsson	A 6	disk
4 Härne/Gustavsson	B 256	
5 Winkler/Pontan	B 39	
6 Carlsson/Gustavsson	B 256	

Svenskt rekord:

Speed 1,5 cc 157,5 Ove Kjellberg, B256

TR-int 3,35,5 Samuelsson/Axtilius A 6

U T 1981

1981 05 31

Arrangör: Stockholmsklubbar

F2A

1 Göran Fällgren	D 103	235,7
2 Nils Björk	B 256	230,1

F2C

1 Axtilius/Samuelsson	A 6	7,25,3
2 Bengtsar/Böhlin	P 36	8,11,3
3 Appring/Rylin	B 256	115 v
4 Carlsson/Samuelsson	B 256	
5 Andersson/Larsson	A 6	

F2D

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

"VÄSTKUSTTRÄFFEN"

1981 05 09

Arrangör: N 33 Kungsbacka MFK

F2B

1 Åke Nyström	B 272	3999
2 Ove Andersson	U 44	3900
3 Johan Rasmusson	B 272	3664
4 John Amnitzböll	Danmark	3389
5 Jan Bjernby	N 33	3354
6 Ingolf Jönsson	N 33	3320
7 Leif O Mörtensson	Danmark	3288
8 Lars Roos	M 134	3151
9 Ulf Selstäm	O 24	3150
10 Staffan Ekström	M 15	3102
11 K-E Börjesson	N 33	2802
12 Claes Jansson	N 33	2552
13 Jan Berndtsson	O 24	2276

Semistunt

1 Stefan Olsson	jun	O 35	1451
2 Ulf Ponner		O 35	1391
3 Christian Johansson		K 48	1255
4 Carsten Berges	Danmark		1233
5 Peter Koch	Danmark		1222
6 Claes Yhland	jun	O 24	1123
7 Ulf Palm	jun	N 33	1109
8 Erling Linné		M 10	992
9 Ingemar Larsson		P 36	972
10 Henning Nielsen	Danmark		630

SJÖBOTRÄFFEN

1981 06 13-14

Arrangör: M 15 Acroflyers Ystad

F2B

1 Ove Andersson	U 44	3580
2 Åke Nyström	B 272	3448
3 Johan Rasmusson	B 272	3086
4 Jan Bjernby	N 33	3046
5 Lars Roos	M 134	2927
6 Staffan Ekström	M 15	2818
7 Ingolf Jönsson	N 33	2512
8 Karl-Erik Börjesson	N 33	2134

Semistunt

1 Raimo Barck	B 272	995
2 Christian Johansson	K 48	990
3 Ingvar Abrahamsson	K 48	485
4 Erling Linné	M 10	332

FRIFLYG

FACKREDAKTION

Per Qvarnström Skarpskyttvä. 4C, 222 42 Lund
Tel 046-148856

Leif Eriksson Box 2060 871 02 Härnösand
Tel 0611-16500 arb

Gunnar Holm Hannebergsg. 23 171 47 Solna
c/o Weber Tel 08-833416

Bo Jansson Spånehusv. 57-59 214 39 Malmö
Tel. 040-78056

Lars-G Olofsson Box 8044 421 08 V. Frölunda
Tel. 031-493056

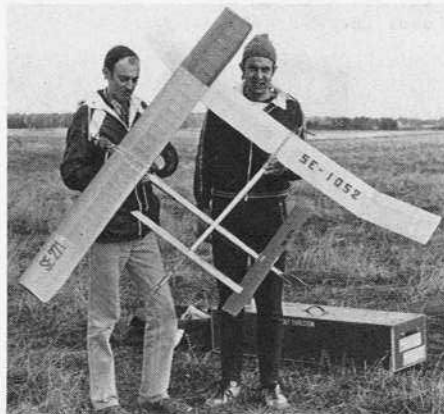
PTTP

Den flyger ju riktigt bra den här, och lätttrimmad var den också. Det verkar vara en idealisk nybörjarmodell och varför inte något för oss gamle vi som alltid hållit oss med stora "saker" s k prestandamodeller, svårflugna i vårt dåliga hemmaväder. En mindre modell skulle säkert passa väl så bra. Jo, de här gäller förstås FIC-modellen som vi tagit fram och provflugit, nu senast på "Maj-tävlingen".

Ingen i kommittén har haft några problem att trimma och flyga modellen, den har varit mycket lätttrimmad. Men det är klart, det sitter ingen Rossi-motor i nosen! Istället finns där en Fuji-15 för under 200:- kr och med denna beskedligare motor, så händer "saker och ting" inte så fort, vilket gör allting så mycket enklare. Och det låter ju logiskt. Därmed inte sagt att Fujin är så dålig

inte alls. Apropos Rossi-15 som åter finns att köpa så är priset smått chock-erande nästan 800:- kr.

Jo modellen flyger bra, den är lätt att få "upp" och den indikerar termik mycket tydligt, så vad vi nu ska syssla med är att å de snaraste göra en fullskalaritning med trimanvisningar. Ska vi säga att den bör vara klar i augusti-september? Att kunna anskaffas hos SMFF kanske? Vi får se.



Ulf Carlsson och Hans Lindholm med sina PTTP modeller.
Foto: Lars-G.

Motorn Du ska ha i den kan lämpligen vara Fuji-15. Kontakta Lars-G Olofsson. Det är en bra motor med hög precision till detta låga pris.



Ulf's PTTP.
Foto: Lars-G.

Om Foxen kan bara sägas: "Köp den inte"! Motorfäste rekommenderas: Fox 15 alumin - Fregus Hobby har den. Propeller kan köpas hos C-flygarna (Lindholm t ex) för ca 15:- kr storlek 7"x3". Timers blir Seelig som samma Lindholm lovat anskaffa, men Du får beställa i god tid.



POWER TO THE PEOPLE.
Detaljer enligt text. Fr.v. Fuji 15, tank, timer och Fox 15. Framför gångjärn och stabbkrok.
Foto: Lars-G.



Hans Lindholm släpper lös PTTP med en Fuji 15 i nosen.
Foto: Lars-G.



Jan-Ölle Åkesson, Julie kallad, med sin version av PTTP.
Foto: Per Qvarnström



Julie släpper lös PTTP med en Rossi i nos. Det fungerar det med.
Foto: Per Qvarnström



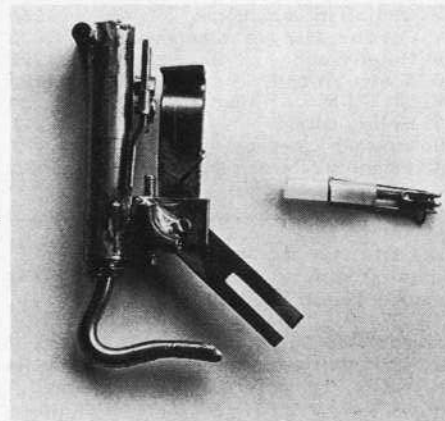
Aktern på Julles PTTP.
Foto: Per Qvarnström

Övriga detaljer som bränsletank, krok till autostabbe och motoravstängare gör Du själv enl ritningen, det är inga märkvärdigare saker. Tanken och kroken till autostabben plus de fjädrar som ingår kan undertecknad leverera om Du inte känner för att göra

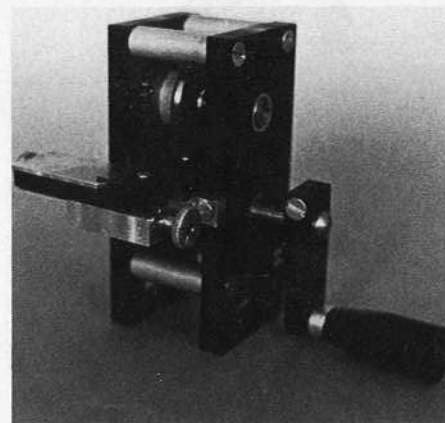
detta själv.

Detta om de mekaniska delarna. När det gäller bygget sedan ska vi försöka göra ritningen så instruktiv som möjligt och även ge en trimbeskrivning som hjälp för Dig. Och som sagt var, vi ska försöka ha detta klart till sensommaren.

Ulf Carlsson



FÖR SNURRIGA MODELLFLYGARE.
Så här ser Hans Lindholms nya krokar ut. Ring Hasse om du vill ha någon.
Tel. 021 / 123306
Foto: Lars-G.



INOMHUSFLYGARNAS PÄRLA.
Ulf Carlsson har på nytt gjort en liten serie gummiskärare. Med en del förbättringar. Detta är gummiskärarnas Rolls, sedan får polackerna säga vad dom vill. Ulf Finns på Tel. 031/196150.
Foto: Lars-G.

SM

INOMHUS-SM 1981 10 17-18

Genom stort tillmötesgående från Hanninge kommun får Handens MFK gratis disponera Jordbro Sporthall för SM i inomhusflyg både lördag och söndag 1981 10 17-18, kl 10 00 - 18 00 båda dagarna.

P g a att ett flertal personer "inte hade tid" frös tyvärr vårt arrangemang inne i april. Det gick bara inte att ordna till. En enda eldsjäl är inte tillräckligt, men det gäller att ta nya tag och sikta framåt

Kontaktmän:

Sven Pontan tel bost 08/777 37 11
arb 08/713 34 18

Johan Åhling tel bost 0750/227 18

fly-off, m.m.

Några regelfunderingar FRIFLYG

Efter de senaste friflygtävlingarna i Sverige har det visat sig att vi nu har behov av en ny Fly-offregel för F1A-klassen. Den nuvarande regeln med en minuts höjning av maxtiden och bibehållen linlängd är föråldrad. Modellernas och modellflygarnas möjligheter att klara ytterligare en minut och därefter ytterligare en osv, har ökat kraftigt de senaste fem åren. Detta innebär att så snart vädret tillåter, blir det stora fly-offer. Fly-offer som ofta blir mycket segslitna. Arrangören drabbas av organisationsproblem som dock ofta går att lösa bra. Däremot är det trist att den samlande och avslutande prisutdelningen efter en fly-off alltid är lite tunn. Alla som har långt hem har åkt och även de med dåligt tålamod.

Ovan nämnda nackdelar är trots allt inte de värsta, enligt mig. Hårdast drabbad blir den tävlande som inte har organiserad hämtningshjälp till sitt förfogande. Efter långflygningar i termik finns det inte en sportslig möjlighet att hinna tillbaka i tid till nästa omgång. Den vinner som har flest folk med bilar ute efter modellerna. Det är väl ändå inte meningen!

Låt oss fundera på en ny fly-offmetod: 30 meters lina och 3 minuters maxtid. Alla inser fördelarna. Eller hur?

Personligen skulle jag inte ha något emot en generell sänkning av linlängden internationellt. Men låt oss redan till nästa år börja med det i fly-offerna!

Nu ska Ni få höra något ganska fantastiskt!

Som Ni vet är friflyg en nerv- och taktiksport. Detta framkommer framförallt på de internationella mästerskapen då taktik i form av piggybackin (att flyga i fin luft upphittad av andra) och nervpressande väntan på rätt väder sållar agnen från vetet! Varje landslag består som bekant av tre man i varje klass. Detta om man har fullt landslag. En internationell tävling omfattar sju perioder om en timme vardera. Är man tre man har man således i princip 20 minuter på sig att starta i varje period. Det fantastiska är att man endast en man anmäld så disponerar han ensam hela timmen och två tidtagare. Han har alltså tre gånger så lång tid på sig att vänta ut rätt väder. För att inte tala om vad det betyder psykologiskt att ingen står och stampar och vill starta när tiden börjar bli knapp!

Det är ofattbart att en sådan orättvisa kan tillåtas på internationell nivå. Otaliga är de exempel på att individuella prestationer beror av hur tiden kunnat disponeras under tävlingsperioden. Ex vis VM-77 i Danmark vanns av Abadjiev i F1A. Han var ensam i sin grupp. EM-80 såg flera sensationella resultat som en direkt följd av enmanslandslag.

Självfallet borde det vara så, att åt en och tvåmanslandslag lottades 20-minutersperioder ut till varje period. Detta skulle då göras innan

tävlingsdagen och klart framgå av tävlingsprotokollen så att de olika tidtagargrupperna själva kunde dirigera den tävlande. Det blir mer att arrangera men resulterar i en klart mer sportslig tävling. Eller hur ?

Per Q

TÄVLINGAR och resultat

INOMHUSFLYG I ÖSTERSUND 11 jan

En fin propaganda för modellflyget blev den "inomhusdag" som anordnades i Sporthallen i Östersund i början av året.

Östersunds modellflygklubb med grenledaren Kjell-Åke Jonsson som drivande kraft stod bakom arrangemanget, och fick flera nya medlemmar på köpet.

Man inledde på lördagen med "öppet hus" i klubblokalen, där Flugan byggdes under sakkunnig ledning av Arne Berglin, Kjell-Åke m.fl.

På söndagen var det dags för flygning i Sporthallens stora A-hall. Den disponerades fyra timmar och ett 25-tal unga och gamla mötte upp.

Där sågs flera gamla modellflygare med liv och lust trimma in sina modeller. Men det blev ändå en 13-åring Patrik Arvidsson som noterade bästa tiden 152 sek på fem starter.

Riktigt spännande blev det i senior-klassen där Mikael Söderqvist, nu-

mera svensk toppman i karate, länge hade ledningen. Mikael började med modellflyg en gång i tiden men gick över till karate, där han flera gånger mött världseliten i Japan.

Men modellflygtakterna sitter i visade Mikael.

Sista starten bjöd dock på alltför många kollisioner med tak och väggar. Då gick Gösta Nilsson förbi med dagens längsta flygning, som hade blivit över 40 sek om modellen inte kolliderat med en åskåda-re. Gösta var sent ute, byggde klar sin modell efter det att tävlingen börjat.

Standard-Flugan flög bättre än specialklassens lättare Flugor. Med "specialen" nådde Arne Berglin 124 sek. Det var tredje året det här arrangemanget hölls.

Sven E. Truedsson
MODELLFLYGINDUSTRI AB · MALMÖ

NY PRISLISTA NY PRISPOLITIK !!!!!

BOX 17005 20010 MALMÖ TEL. 040-185905
POSTGIRO 153035-1 BANKGIRO 640-3687 ETABL. 1938



SULIMAN

SEGELMODELL FÖR
NYBÖRJARE
SPÄNNVIDD: 77 CM
KONSTRUKTÖR:
JAN-OLLE ÅKESSON

SVÄRIGHETSGRAD:
1 2 3 4 5 6

KURSMODELLER

SULIMAN

SEGELMODELL FÖR NYBÖRJARE

Spännvidd: 77 cm
Konstruktör: Jan-Olle Åkesson

En idealisk kursmodell med vinge och stabilisator i helbalsa.
- Alltså inget besvär med klädsel, Trevligt bygge och kul flygning
- för endast Kr 25:-

ABDUL

SEGELMODELL FÖR NYBÖRJARE

Spännvidd: 117 cm
Konstruktör: Per Qvarnström
Tävlingsklass: A1

Speciellt tillrättalagd för kursverksamhet.
Inga svåra detaljarbeten tack vare färdigfrästa spryglar, färdiga urtag i bakkanter etc.

- AV DANSKA MODELLFLYGBLADET
KLASSAD SOM SKANDINAVIENS
BÄSTA BYGGSATS I KLASS A1

- priset bara kr 42:-

FLYGPLANSMODELLER BÅTAR BILMODELLER MOTORER
MOTORTILLBEHÖR BÅTTILLBEHÖR FÄRGER OCH LIM

BYGGMATERIAL

BALSA FLAK BALSALIST FURU-LIST RUNDSTAV PLYWOOD-FLAK

MODELLKATALOGEN

MOT PORTOT Kr 5:50

NY PRISLISTA NY PRISPOLITIK !!

Gynnar klubbar och skolor -

- gynnar DEJ

Likvid mottages i frimärken,
pr postgiro 15 30 35 - 1 eller
postförskott.

SVEN E TRUEDSSON MODELLFLYG-
INDUSTRI AB

Box 17005 Industrigatan 14-18
200 10 MALMÖ KI 17 00 - 19 00
Tel 040/18 59 05 även 040/15 16 43

Sänd st Katalog

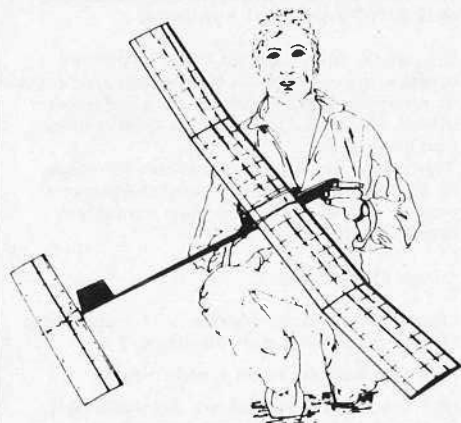
..... st SULIMAN

..... st ABDUL

Namn

Adress

Postadress



ABDUL

SEGELMODELL FÖR
NYBÖRJARE TÄVLINGSKLASS A1
SPÄNNVIDD: 117 CM
KONSTRUKTÖR:
PER QVARNSTRÖM

SVÄRIGHETSGRAD:
1 2 3 4 5 6



Kjell-Åke Jonsson, grenledare för friflyget inom Östersunds MFK, och drivande kraft för den lyckade "inomhusdag" med Flugan som arrangerades i Sporthallen.
Foto: Gösta Nilsson

- Nästa år ska vi göra ännu mer reklam, sade Kjell-Åke. 50 deltagare kan vi nog klara.

Upp till 13 år:

1. Patrik Arvidsson	152
2. Jonas Larsson	83
3. Per Hansson	81
4. Roger Sjödin	76
5. Patrik Idell	74
6. Fredrik Ihrén	71

Över 13 år:

1. Gösta Nilsson	138
2. Mikael Söderqvist	126
3. Eloy Jonasson	112
4. Olle Larsson	110
5. Kjell Jonasson	110
6. Arne Berglin	106
7. Torbjörn Idell	97
8. Lars Sund	91
9. Mats Sandberg	82
10. Ulf Nilsson	82

Specialklass:

1. Arne Berglin	124
2. Torbjörn Idell	112
3. Christer Arvidsson	93
4. Henrik Larsson	78

FLADDERMUSEN CUP INOMHUSTÄVLING LUND

1981 01 31

Arrangör: M 102 MFK Fladdermusen

Plats: Lunds Idrottshall, där LUGI numera alltid slår Hellas med goda marginaler!

Antal deltagare: 47 i Flugan
16 i Handluns
11 i Pea-nut! (18 modeller totalt)

Priser hade skänkts av SEMO HOBBY i Malmö! Tack för det!

Väder: Som alltid strålande. Lugnt, termikfritt och mycket rättvist (Om ånången odramatiskt)

Ja, nu till själva flygandet.

Detta inleddes med en hel timmes trimning och anmälan vid sekretariatet. Denna timme var som vanligt stressad och enormt aktiv. Alla provade sina modeller och bestämde sig för att vara med eller inte. De flesta bestämde sig för att vara med! Trevligt nog.

Första klass att flygas var FLUGAN. Det unga gandet i MFK Fladdermusen som provar på att organisera hade väl inte organiserat allt i minsta detalj så en del spontana inslag ökade bara spänningen! Det gällde att klara 15 sek i första omgången för att sedan gå vidare till 20-sekundersomgången. Trestartförsök på varje tid gjorde att många klarade den här inledande omgången. En del föll ifrån men ingen deppade. Även 20 sek verkade de flesta klara med glans. Många hade nu fått upp ångan och presterade de första kanontiderna. Eftersom alla har samma snodd som arrangören delat ut vid anmälningen var det viktigt att töja in snodden väl. Denna åtgärd jämte ett par tveksamma hjälpte upp flygtiderna markant. Nu är en gång för alla FLUGAN en utpräglad folkmodell så här avslöjas de tveksamma åtgärderna för demokratins skull!

Vingen placeras INTE längst fram intill nosen utan 5-8 mm bakom!

Propellerns bladvinklar vrids upp kraftigt!

Till nästa år ska antingen åtgärderna legaliseras officiellt eller förbjudas.

Först i 25 sekundersförsöken började många få problem. Det var nu det rena trimmet och den långa motortiden betalade sig. Det bestämdes att efter nästa omgång, d v s 30 sek skulle man stoppa. Därefter skulle fly-off följa. Följande kämpade sig fram till denna:

Lars Norlén, Per Qvarnström, Stefan Gustafsson, Björn Gustafsson, Per Norlén, Ingemar Johansson, Per-Olof Kippel, Gert Zaar, Mats Carlqvist och Göran Håkansson! 10 st alltså!

Nu flög man tre starter var och räknade de två bästa. Bröderna Norlén var som alltid farliga och med en dräpande 39 sekundersrepa tog Lars ledningen. Qvarnis fick se en halvbra start resultera i 19 sek. Tidtagarens klocka stannade helt tvärt och en omstart beviljades. Det blev 32 sek där. Björn, som hade tävlingsens enda vänstersteg med kontroll, hade lagt ner stor möda på att hitta den lättaste Flugan bland de 50 i sista laddningen hos materialförvaltaren. Han hade nog lyckats för den Flugan var lätt! Nu var trimmet ju inte det effektivaste men den låga vikten gjorde sitt till! Efter sina starter hade han 58 sek på de två bästa. Det räckte till en fjärde plats. Hela nio sek bättre blev Per Norlén och Per Q. De hade bägge 67 sek. Här krävdes alltså en omflygning som borde slutat i Norléns favör men ett par lampkollisioner satte stopp och Per Q belade andraplatsen med en segångflygning på gott avstånd under lamporna.

Trea blev alltså Per Norlén. Med en flygning på 39 sek i finalen var Lars Norlén segrare redan efter första start i princip. Det är imponerande att se hur bra denna Flugan kan flygas av de som behärskar tekniken. Kämpaglöden är också den imponerande och alla ska ha ett grattis till en fin insats!

Handlunsandet uppvisade för första gången på flera år hög standard. Många Fladdermöss hade tränat hårt och förbrukat mängder med Flisor veckorna innan. Det gav nu resultat.

Handluns inomhus är en svår teknik. Materialval, byggteknik och rätt trim är ytterst känsligt här. Hög- och låghastighetstrim möts på ett för de flesta juniorer okänt och mystiskt sätt i och med handlunsflygandet. Stabilt, skevheter, roderverkan och stigmöster blir en saig röra för den oinsatte. Lärorikt är det i alla fall även om många modeller förbrukas!

Göran Norlén, Per Qvarnström och Stefan Gustafsson hade tre helt olika trim på sina modeller. Stefan, som vid tidigare tillfällen inte kunnat kasta ordentligt skulle under tävlingsens slutfas bevisa motsatsen. Görans modell hade enkel V-form och lite av utomhus-trim. Utmärkt glid men sällan topphöjd efter urtagningen. Stefans modell gled i stora cirklar åt vänster efter ett halvt varvs stig åt höger. Ett utmärkt trim. Som plockat direkt ur instruktionsboken. Stefan har fin känsla för alla typer av friflygmodeller. Felet är bara ett. Han har aldrig haft mer än en av varje sort! De går så lätt sönder och sen finns det inget mer i trunken!

Niglas Remmal och Thomas Fiedler fick ibland till bra starter med justa tider som följd. Ingemar Johansson hade bra ordning på modellerna under trimning men de tog plötsligt slut under tävlingen!

Efter de sex ronderna har Per Q skrapat ihop 34+29 vilket räckte till seger. Det var två tvåor på tavlan. Stefan och Göran. Bäst av tre med den sämsta struken gällde nu för dem. Stefan gjorde en kalasstart i sitt andra försök men modellen snuddade en lampa till den stora publikens hörbara förtvivlan. Göran vann på bättre glid trots cirksusstig. Björn Gustafsson hade flera jämna starter och slutade fyra. Lars Norlén, Remmal och Klas Ljunggren staplade sig tätt därpå. Det var verkligen glädjande att se så många fina glidare susa omkring i hallen! Nästa år kanske samma satsning i pea-nut kan expandera även den klassen.

Pea-nutklassen samlade rekordmycket deltagare i år. Hela 11 man hade 18 modeller igång. Redan veckan innan tävlingen hade en Helsingborgare, Sellman, visat upp en prydlig De Havilland som dessutom flög stabilt och mycket skalenligt. Till tävlingen dök en hel hög modeller upp som inte anmält start innan tävlingen. Detta gjorde att tidsschemat ballade ur tidigt. Men roligt var det.

Sellmans modell proxyflögs av Mäster Palm (Lennart) på ett fint sätt och en odefinierad jury utsåg enligt denna modell och flygare till kvällens.

En junior från Lomma hade byggt en byggsats av Piper Cub och lagt ner mycket energi på att fullfölja detaljarbetet vilket gav resultat vid den godtyckliga bedömningen.

Till nästa år ska arrangören försöka få tag på en kompetent skalabedömare och vi hoppas att ännu fler modeller anmäler sig då!

Liten förklaring.

Du kanske undrar varför vi i Lund inte flyger microfilm och 25-öres?

Här kommer en liten förklaring!

Det visade sig för några år sedan att dessa mer sofistikerade plan inte är "familjevänliga" p g a sin ömtålighet och sina krävande ägare.

När dessa klasser skulle flygas måste alla andra lämna lokalen eller surra fast sig själva vid läktarna. INTE så kul tyckte vi. Det som vi saknade med utomhusflyget, nämligen lite bredare gemenskap, gick inte att få inomhus heller under sådana omständigheter. Detta i kombination med vår korta, intensiva inomhussäsong har gjort att bara de sportiga klasserna har överlevt.

Så enkelt är det med det !

Per Q

INOMHUS-SM 1980

1980 12 06

Arrangörer: T 7 MFK Nimbus, Örebro
T 63 RFK Ikaros, Örebro

Planerna på att arrangera inomhus-SM i Idrottshuset i Örebro uppstod redan i juni. Inga andra arrangörer hade anmält sig till Inomhuskommittén. Att få låna Idrottshuset är inte lätt. Många andra föreningar och arrangörer står i kö. Ett SM slår dock lite mer. En del mindre arrangemang kunde fritidsnämnden placera på annat håll.

Ett gott samarbete med RFK Ikaros gör att vi får låna hallen på samma villkor som andra kommunala föreningar. Flera av Ikaros medlemmar ställde också upp som funktionärer och det vill vi passa på att tacka för !

MÅNGA "25-ÖRINGAR"

39 modeller, 28 deltagare från 7 klubbar var vad inomhus-SM omfattade. Microfilmarna var bara 4, men i 25-öresklassen var det så många att där kunde en uppdelning på juniorer och seniorer ske. Några av pojkarna från Handen blev försenade, då Sven Pontans Saab gav upp i Kungsör. En extra dyr resa blev det till Örebro i taxi. Magnus Borg kunde så småningom få ordning på sitt plan, men Thomas Dahlström hade genast tagit ledningen. Lasse Lindén skuggade Thomas, men då denna senare avslutade med två flygningar på och över 9 min, kunde ingen hota honom längre. Thomas behöll sin mästartitel !

I seniorklassen började Bengt Blomberg bäst, sen kunde regerande mästaren Göran Åberg få till 6 $\frac{1}{2}$ och 7 $\frac{1}{2}$ min och tycktes försvara sin seger från förra året. Sven Pontan kunde i sista omgång- en passera Göran genom två flygningar över 7 min.

Tack vare en höj- och sänkbar plattform kunde några modeller räddas från lysramperna, men boxningskronan sitter kvar. Lasse och Thomas hade byggt en behållare för elkabeln, men elektriker- na förbjöd demontering av järnskrotet !



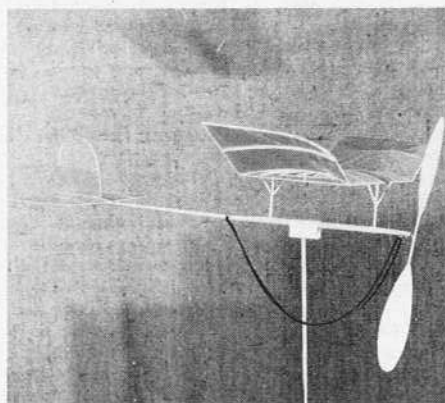
Vintertid ägnar sig Thomas Weber, Solna, åt inomhusflyg.
Foto: S-O Lindén



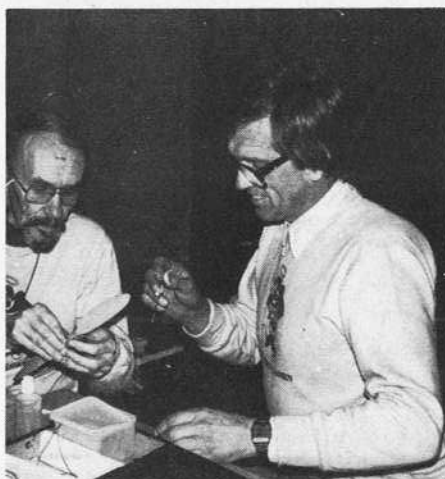
Mylar passar fint som klädsel till inomhusare. Johan Åhling, Handen.
Foto: S-O Lindén



En nykomling med en "25-öring". Peter Järna från Solna MSK hade pappa som "hållpojke".
Foto: S-O Lindén



Thomas Dahlströms SM vinnare. Ritning finns i MFN Nr. 3-1980.
Foto: S-O Lindén



MICROFILMARNAS

Med hjälp av gasballonger kunde microfilmarna styras bort från hindren. Det kalla vädret, ute var det ca 13°C kallt gjorde att luften kyldes och föll vid ytterväggarna, modellerna nästan sögs mot gaveln om de kom tillräckligt nära. De nya reglerna tillåter obegränsat antal styrtningar och det tog jag tillvara. Jag hade turen att fånga upp min modell innan den kom för nära väggen och kunde föra ut den i säkrare luft. Tack vare det fick jag fyra flygningar ner till golvet. Två av dessa var över 14 min. Sven Pontan hade återigen gemyttur. Hans modell hade gjort två fina flygningar, men i den fjärde starten kom planet in mot väggen och fastnade i en elkabel. Sista perioden för microfilmarna blev kort beroende på att vi måste vara ute ur lokalen kl 16 30. Sven hanndärför inte göra någon mer flygning. Lasse Lindén hade bra ordning på sina plan, även han kunde ha hotat 1:a platsen om han hunnit med alla flygningarna. Örjan ställde upp med sin 50 cm modell, han sa sig vara slagen på förhand, men ville ändå vara med. Han fick nog ut modellens prestanda med tider på ca 7 min. Tyvärr stördes en av hans bästa flygningar då Sven Pontan gick emot Örjans modell med styrinlan.

PEA-NUT OCH FLUGAN

Åtta pea-nuts (TT-nötter)? fanns för bedömning av Olle Emilsson, flyghistoriker från Lillån. Bästa skalapoäng fick Sven Pontans "Currie Wot", ett biplan där näst placerade sig Johan Bagge med Ryan NYP "Spirit of St Louis". Peter Pettersson från Ikaros hade två modeller med sig. Hans Nesmith Cuger var hans bästa modell och den flög också bra. Två BA 4 B men i olika färg fanns med, S-O Lindéns blå/gula och Thomas Webers röd/vita (Simonssons), Olle Blomberg och Lasse Lindénflög var sin J3Cub.

Mitt i programmet låg "Flugan"-tävlingen. Tanken var att ge SM-flygarna en paus och att låta de unga få flyga innan det dragit ut för långt på tiden. Delta- garantiet var lite mindre än vanligt, särskilt saknade vi Lindesbergarna. Segrarna gick till storklubbar, men de som vann är inte kända från 1:a plats i resultatlistorna tidigare. Junioren Henrik Widell, son till Karl-Erik kunde med två sek besegra Gunnar Hillerström från vår egen klubb. I seniorklassen matchades Vivian Weber fram till seger av sambon Gunnar Holm.

Esso

RESULTAT se MFN 2/1981



Peanuts på parad. Fr.v. Sven Pontans "Currie Wot", Lars Lindéns "Piper Cub" och S-O Lindéns "Ba 4B"
Foto: S-O Lindén

Göran Åberg t.v. får hjälp av Bengt Blomberg att laga en propeller.
Foto: S-O Lindén

Plats: Sjön Glan utanför Norrköping

Väder: 1-3 m/sek halvdisigt, emellanåt lätt snöfall.
2-3 grader kallt.

Trots relativt dåliga väderutsikter blev värdet det bästa tänkbara. Det jämte resultaten av tävlingsdeltagarna var det bästa denna lördag i Norrköping.

En tråkig nyhet måste jag dock meddela alla tävlande som tänkt sig att få bo i Gamens klubblokal i framtiden. Styrelsen i Gamen har beslutat att det är förbjudet. För oss i södra Sverigesom alltid måste övernatta på tävlingsorten om den är Norrköping eller orter norr där-om är detta mycket tråkigt. Bakgrunden till beslutet känner jag inte men konsekvenserna är asociala. Att sedan ledningen för klubben hänvisar fångväga gäster till Esso Motorhotell är ju inte heller särskilt socialt. Vad ska den nya generationen modellflygare få för inställning till idrotten när sådana attityder möter dem? Gudbevars är det bättre på annat håll!!

Nåväl, tävlingen skulle enligt månadsmeddelandet gå på antingen F13 eller sjön Glan. För att få veta det slutliga var man tvungen att ringa kontaktmannen, som klagade över att så många ringde och fråga. Då fick man svaret att skyltar skulle sättas upp. Vi hittade aldrig några! Vi var dock ute i god tid och letade oss så småningom ut på den lätt snö- täckta isen.

Vinden blåste på "fel håll", inåt land, varför startplatsen fick förläggas en bra bit ut på isen. En förväntad vindkantring kom senare under dagen för att på slutet av tävlingen åter vrida mot land. Endast ett fåtal modeller nådde in över land och dessa missade obetydligt antal sekunder!

Antalet tävlande var inte så stort och i F1A saknade man lite Borlångefolk bl a. I F1B saknades flera av de stora kanonerna och i F1C fanns inte de sk proffsen närvarande. (Lindholm, Carlsson, Boman, Åkesson och Olofsson). De gillar nog inte kylan!

Första perioden slutade med 14 maxflygningar av 32 i F1A, 3 av 9 i F1B och 2 av 4 i F1C. Några segelplan hittade ordentlig termik medan de flesta gled ut de tre minuterna utan höjdvinst. Av de etablerade stjärnorna var det bara Håkan Nilsson som missade maxen. Noterbart är de två Eskilstunapolarna Olle Österholm och Thomas Ekendahl's säkra flygningar. Thomas som flög sin första 900-tävling på SM i fjol verkar ha kommit in i rätt anda nu. Han har ju förvisso rutin och nu även en bra modell! Dessa bägge inledde med max. Anders Persson, nybliven Stockholmare, råkade ut för en malör med 49 som följd i protokollet. Han har ju som bekant vanligtvis marginaler i rådande väder. Tog inte så hårt på missen. Ågnade resten av dagen åt välbehövlig träning!

Jag utsåg Bror Eimar till segrare i F1B redan på morgonen och det började med en max i alla fall. Janne Z gjorde honom sällskap. Det gjorde även Wakedebutanten Martin Hägerdahl från Lund som överlycklig gratulerades av klubbkompisar till den modellens första max!

Lars Åhman maxade tillsammans med Ågren i F1C.

Några F1A juniorer med stång har vi i Sverige. En av dem är Thomas Hammar som verkar vara en tävlingstuffing. En annan Thomas är Webers. Solna rår över dem. Fina modeller och en gedigen snurrträning bakom deras resultat. Med lite tur har vi dom i landslaget nästa år! Granskar man juniorernas trunkinnehåll tycker jag mig kunna konstatera en utbredd lathet i produktionen av nytt material. Har de två modeller flyger ofta bara en. Även om den flyger bra behöver man ofta fler. I vissa kretsar råder det en viss stolthet i att inte bygga nya modeller. Att alltid ligga lågt men ändå vara bäst-attityden. Den klarar de rutinerade seniorerna men inte juniorerna. Då måste produceras och övas.

En som inte så ofta bygger nya modeller men som väl snart är att betrakta som idol är Bror Eimar. Inledande maxar avslutades med 5 bommade sekunder i F1A. En mer suverän modellflygare och tävlingstyp har inte jag sett i Sverige. Ett föredöme både sportsligt och tekniskt. Finge Sverige ha en heltidsanställd modellflyginstruktör som Cuba (verbitsky) skulle jag föreslå Bror! Han skulle nog avböja!

Här visade han sin kvalité genom att flyga fullt med goda marginaler i F1B och endast missa fem i F1A. Två minuter efter i F1B kom Janne Z som har en bit till storformen. Trea blev i F1B blev Per Q med en sjunkstock till Wake. Har utgått från ABDUL och gjort en Wake av det. Fungerar, men inte högvärdigt precis. Inger Johansson inledde relativt starkt men två 100-sekunders starter på slutet drog kraftigt ner resultatet. Hon slutade fyra.

I F1A seniorer blev det faktiskt lite avslutningsdramatik. Tre man hade fullt efter 4 starter och nog kunde man vänta sig fly-off. Men tji. Först att bomba var Per Q som trots piggybacking missade 8 sekunder. Näste att missa var Bror men han missade bara fem tack vare utsökt fint glid. Nu återstod endast Thomas Ekendahl, men han föredrog att fusa ner på 55 sekunder. Rättare sagt, timerstoppet hade släppt och sumpat hans chanser. Taskigt. En som faktiskt bommat i två starter smög sig in mellan segrande Bror och Per Q, det var Per-Arne Svensson. Han tappade visst några av de sju i ett träd! Alltid säkre Franzén missade sexton och blev fyra! Bo Jansson lade grunden till en kvalplats inför VM-83 i och med sina 853 poäng. När ska hans downperiod vara slut? I vår kanske! Här placera- de han sig som nummer 9.

F1C slutade ungefär som det började. Lars Åhman vann före Gurra, som gjorde ett bra resultat. Lars missade endast 6 i sista och Gurra totalt 69.

A1 junior vanns av Fladderhusens Klas Ljunggren på mediokra 527. Konkurrensen var måttlig men Klas vinner oftast där han ställer upp! Vi väntar alla på nya A2an från honom!

En sportsligt utmärkt tävling avslutades med hurraror för tidtagare, tävlande och alla andra!

Per Q

RESULTAT

A1 jun 5 anm

1	Klas Ljunggren	M 102	527
2	Rickard Sandström	T 7	397
3	Kerstin Holm	B 256	370
4	Per-Ola Eimar	B 256	325

77 cm 3 anm

1	Göran Blom	jun	T 7	125
---	------------	-----	-----	-----

F1A jun 10 anm

1	Thomas Hammar	B 256	879
2	Thomas Weber	B 256	845
3	Martin Hägerdahl	M 102	806
4	Per Gustavsson	C 92	751
5	Jan Pettersson	E 140	739
6	Ingemar Johansson	M 102	670
7	Peter Björklund	B 256	605
8	Magnus Löfgren	E 140	522
9	Stephan Björklund	B 256	450
10	Tommy Rehnström	E 21	96

F1A sen 23 anm

1	Bror Eimar	B 256	895
2	Per-Arne Svensson	C 92	893
3	Per Qvarnström	M 102	892
4	Gösta Franzén	C 92	884
	Agne Hammar	B 256	884
6	Bo Hallgren	E 21	876
7	Rune Olsson	E 21	858
8	Olle Österholm	D 16	852
9	Bo Jansson	E 140	848
10	Björn Ehn	R 153	847
11	Åke Fernstedt	C 92	835
12	Håkan Nilsson	Z 52	822
13	Per Johansson	E 140	819
14	Gunnar Holm	B 256	800
15	Thomas Ekendahl	D 16	775
16	Peter Rasset	E 21	770
17	Vivianne Weber	B 256	726
18	Lars Björklund	B 256	715
19	Bengt Pettersson	E 140	703
20	Börje Jonsson	E 21	609
21	Annette Ljung	E 21	473
22	Anders Persson	M 10	49

F1B

1	Bror Eimar	B 256	900
2	Jan Zetterdahl	B 256	782
3	Per Qvarnström	M 102	754
4	Bengt Blomberg	E 21	724
5	Inger Johansson	B 256	700
6	Martin Hägerdahl	jun M 102	694
7	Karl-Erik Widell	E 21	650
8	Göran Åberg	E 21	584
9	Sture Johansson	B 256	89

F1C 5 anm

1	Lars Åhman	E 21	894
2	Gunnar Ågren	C 92	831
3	Dag Forsén	E 21	184
4	Olle Sjöman	C 92	6

Lag 6-manna 4 anm

1	B 256	(Agne Hammar, T Hammar, 5090 T Weber, G Holm, F1A B Eimar, J Zetterdahl) F1B)
2	E 21	(B Hallgren, R Olsson, 4611 B Jonsson, F1A, B Blomberg, K-E Widell F1B, L Åhman, F1C)
3	C 92	(P-A Svensson, 4200 G Franzén, Å Fernstedt, P Gustavsson, F1A G Ågren, O Sjöman, F1C)
4	E 140	(B Jansson, P Johansson, 3631 J Pettersson, B Pettersson, M Löfgren, F1A)

Deltagande klubbar 10 st

B 256 Solna MSK, C 92 Uppsala FK, MS D 16 Eskilstuna FK, MFS, E 21 FK Gamen, E 140 MFK Linköping, M 10 AKM, MFS, M 102 MFK Fladderhusen, R 153 Axvalla FFT, T 7 MFK Nimbus, Z 52 Östersunds MFK

LILLA VT PÅ SUNDBRO DEN 28 feb.-81

Lilla VT hölls i strålande vinterväder på Sundbro den 28 feb.-81. På morgonen vindstilla och -14, mitt på dagen blåste det upp till 3-4 m/s.

Tyvärr var deltagarantalet lågt, eller vad sägs om 8 man i A1 sen eller 3 tävlande i HKG resp FIG? Trots det rumphuggna startfältet gjordes flera goda insatser.



Gösta Nilsson hade dammat av denna oldtimer S1:a från sent 40-tal.
Foto: Michael Borell



Segrare återigen i C1 blev Lennarth Larsson från Solna MSK på 775 sek.
Foto: Michael Borell



Lars-G. Lindblad, Eskilstuna, hjälper en av juniorerna med A1:an.
Foto: Michael Borell

I A1 jun yngre vann Krister Lindblad på utmärkta 557 sek vilket hade räckt till 2:a plats i äldre junior eller 3:e i A1 senior! Inte dåligt flög Per Findahl Norberg, som bara var 2 sekunder efter Krister.

I A1 jun, äldre vann P-E Olsson, Norberg på dagens bästa tid i A1 = 621 sek. 16 man fullföljde tävlingen. I de två första perioderna hade många problem att överhuvudtaget få upp modellerna när det var vindstilla. Gäller även seniorerna!

A1 senior tog Peter Wanngård hem efter att ha prickat in dagens enda max i A1 fjärde perioden. Det satt ganska hårt. Åt emellertid, Peter vann på 597 sek före Gunnar Holm på 578.

B1 senior blev en, mycket fin tävling med bra tider. Överlägsen seger av Bror Eimar på 751 sek (3 max) före Thomas Ekendahl.

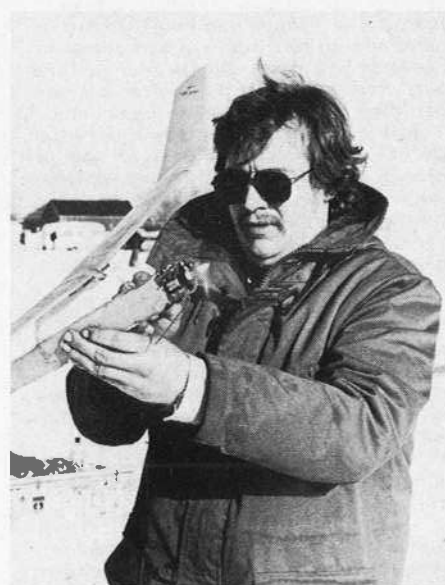
FIG hade bara samlat tre startande och här vann återigen Bror före Mats Rosling och Björn Söderström, samtliga över 500 sek.

C1 samlade fem deltagare. Egentligen handlade det bara om två man: Gerald Boman och Lennarth Larsson. Boman flög säkert och ledde med 50 sek efter fyra starter. Femte start såg bra ut, men Gerald kostade på sig lyxen att fusa ner på 112 sek. Lennarth avslutade bättre och tog hem guld på 775 sek bara 7 sekunder före Gerald.

HKG, blev en mager tillställning. Här handlade det om Mats Rosling som maxade rakt igenom, Utklassningsseger.

A1 äld jun 19 anm

1 Per-E Olsson	U-284	621
2 Tomas Weber	B-256	535
3 Göran Öberg	U-284	501
4 Ola Karlsson	U-284	466
5 Jyrki Laine	D-16	437
6 Jan Pettersson	E-140	431
7 Peter Nemeth	D-16	429
8 T. Andersson	D-16	407
9 Jonas Frid	D-16	399
10 Per Persson	U-284	351



The fighting face of Lars "Kola" Karlsson från Camen.
Foto: Michael Borell



Mats Rosling, UppsalaFK, vevar Coupe d'Hiver. Han slutade 2:a.
Foto: Michael Borell



Jonas och Tobias Frid, Eskilstuna.
Foto: Michael Borell

11 Sören Nilsson	D-16	328
12 Ch Andersson	U-284	280
13 Ch Wäinönpää	U-284	269
14 Bjarne Wendle	C-92	208
15 Roger Karlsson	U-284	179
16 Lars Johansson	D-16	79

A1 yng 6 anm

1 Krister Lindblad	D-16	557
2 Per Findahl	U-284	555
3 Tobias Frid	D-16	493
4 Kerstin Holm	B-256	457
5 Roger Nemeth	D-16	337
6 Anders Piirhonen		

A1 sen 12 anm

1 Peter Wanngård	B-256	597
2 Gunnar Holm	B-256	578
3 Åke Fernstedt	C-92	486
4 Bengt Pettersson	E-140	476
5 Anders Olsson	U-284	465
6 Eddy Asfeldt	D-16	461
7 Gösta Nilsson	Z-52	440
8 Lennart Findahl	U-284	436

B1 sen 4 anm

1 Bror Eimar	B-256	751
2 Tomas Ekendahl	D-16	672
3 Peter Wanngård	B-256	669
4 Bo Jansson	E-140	393

C1 sen 6 anm

1 Lennarth Larsson	B-256	775
2 Gerald Bohman	B-256	768
3 Michael Borell	Z-52	551
4 Lars Karlsson	E-21	474
5 Elsy Larsson	B-256	255

FIG sen 3 anm

1 Bror Eimar	B-256	563
2 Mats Rosling	C-92	545
3 Björn Söderström	B-256	507

HKG 4 anm

1 Mats Rosling	C-92	300
2 Oile Österholm	D-16	100
3 Gösta Nilsson	Z-52	34

Lagtävling

1 B-256	1 B1 s Bror Eimar	751
	C1 s G. Bohman	768
	C1 s L Larsson	775
	Totalt	2294
2 B-256	2 A1 jy Kers Holm	457
	A1 jä Tom. Weber	535
	A1 s G. Holm	578
	Totalt	1570
3 U-284	A1 jy P Findahl	555
	A1 jä O Karlsson	466
	A1 s A Olsson	465
	Totalt	1486
4 E-140	A1 jä J Pettersson	431
	A1 s B Pettersson	476
	B1 s Bo Jansson	393
	Totalt	1300
5 Z-52	A1 s G Nilsson	440
	C1 s M Borell	551
	Totalt	991
6 C-92	A1 jä Bj Wendle	208
	A1 s Å Fernstedt	486
	Totalt	694

STORA VINTERTÄVLINGEN - INTERNATIONELLA KLASSERNA 1981 03 01

Arrangör: C 92 Uppsala Flygklubb
modellsektionen

En av våra klassiska vintertävlingar Stora Vintertävlingen, avhölls i år på Sundbro flygfält utanför Uppsala. Arrangör var Uppsala Flygklubb med parret Franzén och några andra i spetsen. Som vanligt sköts arrangemangen rutinerat och snyggt när Uppsala FK står som värd. Dessutom har klubben haft en strålande fin kontakt med vädergudarna på flera av sina tävlingar de senaste åren. Trots helt usla väderutsikter kunde även denna tävling genomföras i superbtt väder. Lugnt mestadels sol och någon minusgrad.

Den inledande perioden skvallrade om två saker:

1. De flesta av våra friflygare behärskar sina modeller.

2. Många behärskar sina modeller förbaskat bra under vintriga betingelser.

Hör här ! 19 man av 30 missade maxen i F1A seniorer, av dem hade endast en under 100 sekunder.

F1A juniorer var lite sämre men även där hade endast en man under 100 sekunder.

Wakefieldflygarna tappade bara 5 maxar av 14 möjliga. Två man, de enda juniorerna för dagen i klassen, hade inte trim alls på sina plan medan övriga fick hyfsade tider.

Powerkämparna tappade 2 av 7 maxar. En missade massor och den andre två sekunder.

Det var inledningen rent statistiskt betraktat. Med det framgår klart att tävlingen inleddes i jämn stil och så fortsatte det !

Vi följer klass för klass till slutet. Så kan Du hoppa över det Du inte orkar läsa !

Låt oss därför börja med "huvudklassen" F1A. (Samlar flest startande). Många av stjärnorna lekte lätt hem en max i det positiva vädret. Östersundsuvarna Håkan Nilsson och Mikael Borell missade retliga sekunder i första start. Bägge gör egentligen come back. Mikael från tidigare elit tävlande och Håkan från en mer allmän nivå vad jag har förstått. Bägge är säkra och gör sällan dåliga resultat. Håkan har byggt lite nya modeller efter moderna principer och dem har han trimmat effektivt. Han tävlar tämligen avspänt på hemmaplan men är ändå en av de bästa i sin klass. När det drar ihop sig till UT finns det resurser kvar att ta av. Han blir hyperfarlig då ! Mikael har rutin och har ganska nyligen börjat om som sagt. Snurrekroken föddes under hans vilotid och därför har han legat efter i träning tror jag. Nya, moderna snurrekroksmodeller gör honom lika stark som förr med Harbringer !

Flera av de yngre F1A flygarna imponerar egentligen. Anders Persson har gjort sig ett namn med utsökta modeller och nu på senare år med lika utsökta resultat. Förargliga småmissar i fly-offer och på UT har hindrat honom från landslag och seg-rar ! Akta er den dan tävlingstempramentet till fullo infinner sig. Med sina ambitioner och modeller blir han ett starkt landslagskort framöver. Varför inte i Spanien ? Här började han med tre max. Så till fenomenet Mats Rosling ! Vilken tävlingsbegovning ! Det är härligt att se 300 i resultatet efter hans handlunsrepar. Flyger även F1G och F1A som bekant. Det rådande vädret är hans specialväder. Lugnt och ganska svårt. Inledde självfallet med en max med sin fina modell. Den byggde han sommaren innan VM i Californien 1979. Det blev en modell till den där sommaren men den blev aldrig bra. Sen dess har han inget byggt så med byggaktiviteten är det lort.

Mats är landets bästa flygare och kvalar till landslaget om det blir hans typ av väder då !

Bland juniorerna har ett par nya stjärnor mognat fram. De är Thomas Weber och Thomas Hammar. Bägge från Solna. Bägge har kvalificerad handledning tätt inpå sig och det ger resultat i längden. Bägge snurrar bra och kan verkligen flyga efter att sedan lång tid ha behärskat grunderna. Taktik och envishet saknas inte heller. De har dessutom flera år kvar som juniorer och lär få syssla med junior-NM om inte annat ! Att någon av dessa två blir nordisk mästare i sommar vågar jag sätta en peng på ! Den här gången inledde de lite trevande utan maxar.

Tävlingen utvecklade sig till en sekundreglande historia. När tre starter avverkats hade ingen junior full tid men en fladdermus från Lund ledde med endast tre tappade sekunder. Därefter låg Per Findahl, Norberg och Jon Ånggård, Solna. Två färskna namn förresten. De hade tappat fem resp tio sek.

Seniorernas längre rutin och många gånger även mer uttrimmade modeller hade i samma läge hjälpts åt att behålla 5 man med full tid. Vi återkommer till dem senare ! Närmast efter låg Borell med en tappad sekund. Qvarn-



Bror Eimar med en av sina vackra och vältrimmade modeller.



Anders Persson, AKM, med tjusig A2:a.
Foto: Michael Borell



Per-Arne Svensson tog sig till fly-off där han blev 3:a.
Foto: Michael Borell



Mats Rosling med sin välflygande modell. I bakgrunden Håkan och Gösta Nilsson och Håkans bägge tjeckinspirerade modeller



Solvargslöendet visade Bengt-O. Törnkvist, Fagersta. Trots bra tid blev han "bara" 9:a i wake.
Foto: Michael Borell



Duktiga wakeflygare från Nimbus: Lars Lindén och Thomas Dahlström.
Foto: Michael Borell



Sture Johansson vakar på termik. Den här Eimarkonstruktionen flyger som på räls.

ström, som inledde med dagens näst sämsta förstastart var passé, likaså Sundstedt med 24 sekunder noterade i tredje start. Gunnar Holm, som haft det lite motigt på sistone, hade inte noterat en enda max så här långt. Det blev bättre sen! Bo Jansson, en av våra forna storfräsare, verkar vässa klorna och missade 18 i första. Det placerade honom en bit ner men inte hopplöst efter.

Efter fyra perioder var samma fem gubbar kvar med full tid. Vädrret, son: i tredje perioden var lite knepigt, stabiliserade sig åter i fjärde och verkade bana väg för en fly-off! Bror Eimar, vars F1A-kärror är underbart vältrimmade, hade finheten nog att lämna segern åt någon annan i den här klassen. Med fyra stiliga max-ar klev han av med artig marginal. Lika sportsligt vältrimmat som hela hans person. Således kunde de övriga fyra med fyra maxar göra sina femte. Fly-off mellan Håkan Broberg, Per-Arne Svensson, Mats Rosling och Thomas Ekendahl.

Per-Arne, som hela dagen flugit korta starter utan onödigt trassel, kopplade ganska omedelbart efter Håkan, som var den förste att hitta lite flyt och koppla. Mats noterade att luften var god och beslöt sig snabbt för att haka på. Med en utmärkt koppling var han med de bägge övriga efter några sekunder. Thomas Ekendahl kom lite vid sidan av och hängde inte riktigt med från början. Efter lite rusande kopplade även han utan direkt kontakt med de övriga. Modellerna höll höjden fint men kom så småningom ner. Först att landa var Per-Arne på 216 sek. Därefter damp Håkan ner, endas 6 sekunder från max, 234. Mats hade nu saken som i en ask. Med mycket god marginal, över 20 sek, klarade han fyra minuter. Sist att landa, men med sämsta tiden, var Thomas. Han fick 203. Slut med det För att hitta en tid under 800 får man leta sig ner till 23 plats. Inte illa

Junioravdelningen i F1A vanns av Thomas Weber som endast missade i första start. Han har lyckats skrapa ihop en MUSTAFA under vintern och med den som komplement till sin egen konstruktion går ingen senior säker. På andra plats pulade Per Norberg in sig och slog Thomas Hammar med fyra sek. Stefan Gustafsson missade lite för mycket i fjärde start men en max i sista höll honom uppe på en hedersam fjärdeplats. Hedersam eftersom det inte ville sig alls i wake.

Wakefield blev även det en hård dust. Efter tre starter hade fem man full tid. Högst och bäst flög Bror Eimar, men det är väl bekant att det är så! Bror är vår enda superstjärna. Han behärskar, och har gjort det så länge jag levtt nästan, alla modelltyper utan förbränningsmotor. Prestanda är hans främsta vapen. Hans wakefield är känd som enkelheten själv och är medvetet bantad på onödigt skrot. Han har kanske Bob White, USA, som förebild när det gäller den filosofin? Någon annan lär inte duga.

Mångårig rutin, brinnande intresse, utpräglad trimskicklighet och ordning på gummimotorerna är några av faktorerna som gör Bror till en potentiell segrare i ALLA tävlingar. Bara en sak fattas: Ett internationellt genombrott! Med ett sådant kom-

mer även de yttersta nervtrådarna att ha stelnat till is när det drar ihop sig. Och då, ja då kan vad som helst hända trots att konkurrensen i klassen blivit järnhård. Bror är nämligen en av världens bästa i sin klass!

Nära tre max hade även Inger Johansson som tydligen fått tag i bra snodd sen Gamens Lagtävling. En sekund fattades i tredje. Modellen är en Eimar-konstruktion och den fungerar utmärkt. De fyra juniorerna Nimbus, Lars Lindén och Thomas Dahlström är två polare med skärpning. Bägge bygger typiskt läckra plan. Kanske med ett litet plus för Thomas som har detaljer som man gärna låter blicken vila på en stund. På modellerna alltså! Thomas var en av dem som inledde med tre raka. Lars fick sin enda miss i tredje.

Tävlingen gick vidare och få dåliga starter noterades. Efter fyra starter var två man kvar med full tid. Bror och Björn Söderström. Björns Korea-inspirerade kärna flög verkligen bra och kanske fler kan bygga den typen av modeller nu. De är alltid fräscha och vackra, Björns modeller. Efter sommarens seger i Tjeckoslovakien och tidigare EM-framgångar har ritningar på Björns olika modeller cirkulerat i internationell press. Det är de värda. I harmoni med saxofonen kommer de modellerna att ta fler seg-rar framöver.

Det blev till fly-off även här. Mellan Björn och Bror så klart! Elaka sjunk fanns inte på den här tävlingen, så bäst prestanda vann, och det hade Bror, som lätt klarade fyra minuter medan Björn var nere på 228. Undrar om inte Inger Johanssons tredjeplats och 897 sek i wakefield var ett rekord. Vad för slags får ni själva räkna ut!

12 av fjorton flög över 800!

F1C blev som vanligt en historia på avstånd för oss som inte flyger klassen. Det är verkligen synd att det blivit så. Den här säkerhetsregeln med 200 meter kan vi slopa. Jag är personligen övertygad om att 200 meter eller omedelbart till höger om yttersta startgrupp inte ändrar olycksrisken ett smick. Däremot är det en fin utfrysningsregel. Få straff är bättre än utvisning. Utfrysning från gemenskapen på startplatsen kan betyda att klassen har ännu svårare att hävda sig. TILLBAKS med powerfolket, vi saknar dom!

Jag tittar i protokollet och ser att L-G Lindblad vann efter fly-off. I den befann sig Hans Lindholm, Gerald Boman och segraren. I kikaren noterade jag att Gerald flög som vanligt. Rakt upp, ganska fort och lite osäkra urtagningar och bra glid. Hasses modeller flög lika konstigt som dom brukar men med hjälp av bra motor kom de högt nog ändå. Lindblad har en verkligt bra kärna med rent trim. Smäller han inte innan UT har han chansen. Frågan är om han har lust. Frågar mig alltid det. Har Eskilstuna lust? F1C-fräsaren Eddy Astfeldt kom sist i F1A. Sist i Wakefield kom två fladdermöss. Dom hade ingen lust. Sist i F1C kom Per Sjölund.

Sist i lagtävlingen kom Skvadern. Vann gjorde Uppsala 1 bestående av Torsten Eriksson, Mats Rosling, Per-Arne Svensson.

pg



Segrare i F1A blev Mats Rosling efter 4 min. i fly-off.
Foto: Michael Borell

RESULTAT STORA VT 1 MARS 1981

F1A jun 21 anm

1 Thomas Weber	B 256	876
2 Per Findahl	U 284	864
3 Thomas Hammar	B 256	860
4 Stefan Gustafsson	M 102	858
Jon Ånggård	B 256	858
6 Magnus Sundstedt	W 64	821
7 Jan Franzén	C 92	799
8 Stefan Björklund	B 256	761
9 Jan Backman	D 16	740
10 Martin Hägerdahl	M 102	737
11 Tomas Fiedler	M 102	720
12 Jan Pettersson	E 140	714
13 Per Gustavsson	C 92	692
14 Peter Björklund	B 256	687
15 Ingemar Johansson	M 102	684
16 Per Persson	U 284	681
17 Per Andersson	Y 58	366

F1A sen 34 anm

1 Mats Rosling	C 92	900+240
2 Håkan Broberg	W 64	900+234
3 Per-Arne Svensson	C 92	900+216
4 Tomas Ekendahl	D 16	900+203
5 Håkan Nilsson	Z 52	888
6 Michael Borell	Z 52	886
7 Bror Eimar	B 256	883
8 Anders Persson	M 10	880
9 Bengt Wendel	U 40	878
10 Agne Hammar	B 256	872
11 Kjell Magnusson	C 92	864
12 Bo Hallgren	E 21	863
13 Bo Jansson	E 140	858
14 Mikael Holmbom	Y 58	851
15 Gösta Franzén	C 92	849
16 Gösta Nilsson	Z 52	845
17 Gunnar Holm	B 256	842
18 Roland Frid	D 16	837
19 Torsten Eriksson	C 92	835
20 Åke Fernstedt	C 92	824
21 Olle Österholm	D 16	823
22 Per Qvarnström	M 102	807
23 Bengt Pettersson	E 140	776
24 L-G Björklund	B 256	753
25 Inge Sundstedt	W 64	742
26 Vivianne Weberg	B 256	724
27 Lennart Findahl	U 284	722
28 Per Sjölund	Y 100	714
29 Per Dignell	B 256	701
30 Eddy Astfeldt	D 16	694

F1B jun o sen 14 anm

1 Bror Eimar	B 256	900+240
--------------	-------	---------

2 Björn Söderström	B 256	900+228
3 Inger Johansson	B 256	897
4 Thomas Dahlström	T 7	880
5 Sven-Olov Lindén	T 7	873
6 Leif Ericsson	Y 100	869
7 Lars Lindén	T 7	864
8 Sture Johansson	B 256	862
9 B-O Törnqvist	U 40	854
10 Jan Zetterdahl	B 256	836
11 Bengt Blomberg	E 21	831
12 Göran Åberg	E 21	664
13 Martin Hägerdahl j	M 102	413
14 Stefan Gustafson j	M 102	181

F1C sen 9 anm

1 L-G Lindblad	D 16	900+240
		+228
2 Hans Lindholm	U 44	900+240
		+129
3 Gerald Boman	B 256	900+239
4 Lars Karlsson	E 21	738
5 Gunnar Ågren	C 92	692
6 Lars Åhman	E 21	688
7 Per Sjölund	Y 100	64

Lagtävlingen

1 C 92 1	F1A s	T Eriksson	835
	F1A s	M Rosling	900
	F1A s	P-A Svensson	900
	Totalt		2635
2 B 256 2	F1A j	Thomas Hammar	860
	F1B s	Bror Eimar	900
	F1B s	S Johansson	862
	Totalt		2622
3 Z 52 1	F1A s	Michael Borell	886
	F1A s	Gösta Nilsson	845
	F1A s	Håkan Nilsson	888
	Totalt		2619
4 T 7 1	F1B s	T Dahlström	880
	F1B s	Lars Lindén	864
	F1B s	S-O Lindén	873
	Totalt		2617
5 B 256 1	F1A s	Agne Hammar	872
	F1B s	Jan Zetterdahl	836
	F1C s	Gerald Boman	900
	Totalt		2608
6 D 16 1	F1A s	Tomas Ekendahl	900
	F1A s	Roland Frid	837
	F1A s	Olle Österholm	823
	Totalt		2560
7 C 92 2	F1A j	Jan Franzén	799
	F1A s	Gösta Franzén	849
	F1A s	K Magnusson	864
	Totalt		2512



Gurra Ågren hivar iväg sin Sjöman konstruerade modell.
Foto: Michael Borell



Lars Åhman reparerar i kylan. 6 sek. i protokollet vittnar om att det inte höll.

8 W 64 1	F1A j	Magnus Sundstedt	821
	F1A s	Håkan Broberg	900
	F1A s	Inge Sundstedt	742
	Totalt		2463
9 E 140 1	F1A j	Jan Pettersson	714
	F1A s	Bo Jansson	858
	F1A s	B Pettersson	776
	Totalt		2348
10 E 21 2	F1A s	Bo Hallgren	863
	F1C s	Lars Karlsson	738
	F1C s	Lars Åhman	688
	Totalt		2289
11 U 284	F1A j	Per Findahl	864
	F1A j	Per Persson	681
	F1A s	L Findahl	722
	Totalt		2267
12 M 102	F1A j	Tomas Fiedler	720
	F1A j	S Gustafsson	858
	F1A j	I Johansson	684
	Totalt		2262
13 E 21 1	F1B s	Bengt Blomberg	831
	F1B s	Göran Åberg	664
	Totalt		1495
14 Y 58	F1A j	Per Andersson	366
	F1A s	Mikael Holmbom	851
	Totalt		1217

Söndagen den 8 mars kördes "Arosträffen" i Västerås. Lördagens väder inbjöd inte till något modellflyg då det blåste småspik. Skulle söndagen bli lika dålig?

Vi som kom ut på isen vid Björnön kunde konstatera att det var dimmigt och vindstilla. Ett lätt duggregn föll också. Det var dåligt med folk också. Fler var anmälda men kom inte.

F1A jun

Jan Johansson, Solna hade lämnat gummi-kärrorna hemma och visade att han kan flyga F1A också. Snygga starter med stigande sväng och en enormt fint flygande modell bäddade för seger på 890 sek. 20 sek efter var Jan Franzén, Uppsala. Janne flyger mycket jämnt på tävlingarna. Gör sällan några misstag. Han är en av våra bästa juniorer just nu. Thomas Hammar, Solna missade för mycket i första perioden. Han hade blivit farlig aspirant till segern annars.

F1A sen

Uppsala i topp som vanligt. Per-Arne Svensson och Gösta Franzén. Per-Arne imponerar mycket. Inget överdrivet snurrande, upp med kärran och iväg. Han har mycket bra prestanda i sin modell. Gösta knep 2:a platsen knappt före alltid säkre Gunnar Holm, Solna. Håkan Nilsson, Östersund hade ingen lyckad dag, ingen max noterad. Modellerna ville inte som Håkan. Under tecknad gjorde dagens groda i 2:a perioden. Snurrekroken fastnade i sitt främre läge i starten vilket resulterade i ett enormt stall och vänsterspiral mot moder jord. Tid 38 sek talar sitt tydliga språk.

F1B

Thomas Dahlström och Lars Lindén, Kumla stod för dagens enda fly-off. Lasse hade oluren att spränga motorn i sin första modell i omflygningen. Reserven flög kanske inte lika bra. Thomas vann med tiden 900 + 221. Lasses tid 900 + 191 sek. Thomas och Lasse är mycket säkra. Sven-Olov Lindén, Kumla tappade 1 sek och knep 3:e platsen. Inger Johansson, Solna, vår F1B-dam nummer 1 flög också mycket säkert. Hon missade tyvärr i sista perioden vilket drog ner slutresultatet.

F1C

3 man tävlade. Det förekom en hel del luftcirkus. Det verkar vara svårt att få C-knarrarna att hålla trimmet. Hasse Lindholm, Västerås flög bort 1 modell i den ibland täta dimman. Gerald Boman Solna drog det längsta strået, vann på en relativt dålig tid, 830 sek. Gunnar Ågren, Uppsala tog andra platsen, någon måste tyvärr komma sist Hasse!

Västerås FK, MFS med Hasse Lindholm och Ove Andersson i spetsen kunde åter avnjuta en tävling utan problem. Klubben arbetar med små medel på sina tävlingar, men de klarar det bra. Vi aktiva får nog inte ha för stora krav på snabba resultat och många tidtagare. Har vi det tror jag att många klubbar backar ur med att köra tävlingar. Detta är dock min egen åsikt.

Tack Västerås
Vi kommer tillbaka nästa år
Bengt Wendel
Fagersta MFK

F1A sen

1	Per-Arne Svensson	C 92	886
2	Gösta Franzén	C 92	873
3	Gunnar Holm	B 256	864
4	Agne Hammar	B 256	827
5	Anders Persson	M 10	802
6	Thomas Ekendahl	D 16	782
7	Håkan Nilsson	Z 52	781
8	Lennart Backman	D 16	766
9	Bengt Wendel	U 40	722
10	Olle Österholm	D 16	714
11	Lars Björklund	B 256	711
12	Roland Fridh	D 16	693
13	Vivianne Weber	B 256	669
14	Rolf Svensson	U 44	403

F1A jun

1	Jan Johansson	B 256	890
2	Jan Franzén	C 92	870
3	Thomas Weber	B 256	783
4	Thomas Hammar	B 256	769
5	Jan Backman	D 16	598
6	Peter Björklund	B 256	559
7	Stephan Björklund	B 256	69
8	Fredrik Svensson	U 44	37

F1B

1	Thomas Dahlström	T 7	900+221
2	Lars Lindén	T 7	900+191
3	Sven-Olov Lindén	T 7	899
4	Inger Johansson	B 256	836
5	Sture Johansson	B 256	821

F1C

1	Gerald Boman	B 256	830
2	Gunnar Ågren	C 92	796
3	Hans Lindholm	U 44	782

SIGTUNATRÄFFEN 21 mars 1981

(uppskjuten från 7 februari)

Då vår tävling flyttades från den 7 februari (hård blåst) till den 21 mars hade vi inte stora förhoppningar om att kunna genomföra den på Sigtunafjärdens is. Men mars bjöd på lagom kyla, så den rejäla kärnisen var minst 4 dm tjock. På onsdagen kom det också några centimeter snö, lagom för att göra underlaget lätt att springa på och i någon mån dämpa fusande modellerers "landning".

Lördagsmorgonen började kall (-10 °) och dimmig. Sikten var så dålig, att första perioden inte kunde börja förrän efter 45 min försening, ja F1C-flygarna fick vänta ytterligare 1 timme, innan de kunde sätta igång. Dimman övergick i dis, och även om det var svårt ibland, så kunde man med kikarens hjälp följa hela flygningen. Temperaturen steg under dagen mot nollstreck och den SSO vinden varierade mellan 3 och 6 m/sek.

Som vid de flesta tävlingar nu för tiden fick de tävlande hjälpa till med tidtagningen. Ytterligare hjälp fick vi dock av stelfrusna Per Johansson, Arne Karlsten, Kjell Matsson och Jörgen Möllenhoff. Det tackar vi tusen gånger för.

På lördagskvällen började det ösregna och blåsa hårt, så på söndagen såg Sigtunafjärden ut som vid fjolårets "sjöflygtävling".

Vi ses!

Bengt och Kjell

F1A sen

1	Per-Arne Svensson	C 92	894
2	Olle Sandahl	B 296	862
3	Olle Österholm	D 16	852
4	Inge Sundstedt	W 64	820
5	Gunnar Holm	B 256	814
6	Håkan Broberg	W 64	801
7	Håkan Nilsson	Z 52	798
8	Thomas Ekendahl	D 16	797
9	Roland Frid	D 16	794
10	Agne Hammar	B 256	789
11	Bengt Wendel	U 40	787
12	Kjell Magnusson	C 92	786
13	Vivianne Weber	B 256	785
14	Bror Eimar	B 256	628
15	Åke Fernstedt	C 92	589
16	Rolf Svensson	U 44	549

Antal max 3 9 6 9 8 = 35

F1A jun

1	Thomas Weber	B 256	884
2	Thomas Hammar	B 256	838
3	Jan Johansson	B 256	802
4	Per Gustavsson	C 92	786
5	Konsta Lynakis	B 256	687
6	Magnus Sundstedt	W 64	670
7	Fredrik Svensson	U 44	286

F1B

1	Bror Eimar	B 256	885
2	Sture Johansson	B 256	697
3	Johan Åkerman	C 92	670
4	Agne Hammar	B 256	190

F1C

1	Gerald Boman	B 256	900
2	Hans Lindholm	U 44	865
3	Gunnar Ågren	C 92	712

GAMENS INOMHUSTÄVLING

1981 03 28

Arrangör: E 21 FK Gamen Norrköping

Hagaskolan i Norrköping har en gymnasstiksal stor nog för handbollsspel. Den räckte bra till för flygning med 25-öres, 35-cm och pea-nut. Viktigare än höjden på taket är att det är något så när fritt från "skräp". Hagaskolan har t ex lysrören inbyggda jäms med taket. Det var inte många som ville byta värdet den 28 mars mot inomhusflyg, det blev ortsbör, örebroare och en man från Stockholmstrakten som kom till tävlingen. Om de tävlande var få, så var tävlingen av så mycket bättre klass.

I såväl 25-öres, som 35-cm avgjordes tävlingen inte förrän i den sista omgången. Örjan Gahn "jagade" såväl Thomas Dahlström, som S-O Lindén i båda klasserna. Örjan hade byggt helt nya modeller, en 25-öres kallad "Tolvskillingen II" och två mikrofilmare i 35-cm klassen. Hans modeller var oflugna före tävlingen var för hans första starter väl får räknas som trimflygningar. Nu har han trimmat, på nästa tävling får konkurrenterna se upp! S-O Lindén flög sin nya 35-cm mikrofilmmodell "Flimmer", som visade goda takter. Utseendemässigt följer den samma linjer som Jim Richards "Cat Walker" och den modellen har även Thomas Dahlström tittat på då han ritade sin "25-öres". Propellerstorleken följer trenden i F1D-klassen, snart är prop.diam. = spännvidden. Peter Rassét har byggt en justerbar upphängningskrok på sin momentmätare. Apparaten kan på så sätt användas för modeller med olika krokavstånd.

Pea-nut samlade fem modeller. Bo Hallgren rick rycka in som skaladomare, en uppgift, som han tog på djupaste allvar. Regler kan alltid tolkas på något sätt, huvudsaken är att domaren tolkar dem lika vid bedömningen av modellerna. Bo kompromissade inte med sitt samvete! Högsta skalapoäng fick Peter Pettersson, Örebro för sin "Thulin K", medan hans "Boeing Stearman Kaydet" bara fick en poäng p g a brist på dokumentation. Att kunna visa hur den verkliga flygmaskinen såg ut är mycket viktigt i pea-nut sammanhang. Johan Bagges "Spirit of St Louis" har ett mycket roande flyktmönster. Flygsäkerheten hos S-O Lindéns "BA 4B" gav seger medan hans lilla "GV 38" ännu är på inflygningsstadiet.

I "Flugan-tävlingen" visade K-E Widells pojkar att pappa har lärt dem att trimma och flyga gummimotormodeller.

SOL

RESULTAT

Flugan

1	Jesper Widell	E 21	85
2	Henrik Widell	E 21	79
3	Per Sergander	E 21	70
4	Mats Bagge	E 21	69
5	Johan Bagge	E 21	59
6	Johan Rassét	E 21	55
7	Johan Carlgren	E 21	54
8	Joacim Wirdung	E 21	43
9	Johan Edstav	E 21	42

Pea-nut

1	Sven-Olov Lindén	T 7	35,5
	BA-4		37
2	Peter Pettersson	T 7	26,5
	Thulin K		23,5
3	Johan Bagge	E 21	19,5
	RYAN NYP		10,5
4	Sven-Olov Lindén	T 7	18,0
	GV 38		10
5	Peter Pettersson	T 7	5,0
	PT 17		1

25-öres

1	Thomas Dahlström	T 7	665
2	Örjan Gahm	B 126	638
3	Göran Åberg	E 21	556
4	Bengt Blomberg	E 21	480
5	Karl-Erik Widell	E 21	336
	Peter Rassét	E 21	336

35-cm

1	Sven-Olov Lindén	T 7	688
2	Örjan Gahm	B 126	615
3	Karl-Erik Widell	E 21	393

AXVALLATRÄFFEN

1981 04 26

Arrangör: R 153 Axvalla FFT, Skövde

Friflygtävling eller orientering ?

Det får bli min inledningsfråga ! Den årliga tävlingen utanför Skövde arrangerad av Axvalla FFT är nämligen ett mellanting av modellflyg och orientering. Vilken sport som dominerar för den enskilde beror helt på hur starka termikblåsor han/hon lyckas pricka !

En av landets i särklass bästa tävlingsarrangörer, Axvalla FFT, har tråkigt nog ett av landets sämsta tävlingsplatser till sitt förfogande. Invid Klagstorp ligger det i och för sig natursköna området som P4 gör sitt yttersta för att slita sönder med pansarfordon. En mycket bördig bäckfåra kantar fältet längs

ena långsidan. Ett par mindre följer därpå i samma riktning. Ena kortsidan av fältet utgörs av en hög pilallé och den andra av odlade fält mellan trädgångar. Fältet är kuperat med höjdskillnader på ca 6-8 meter. Gräset skördas aldrig och harvas därför aldrig heller. Samtliga hjul och bandspår finns kvar i marken länge. Fot-skaderisken är uppenbar !

Allt ovan till trots kan tävlingar genomföras här om vinden är måttlig, och det var den i år. Däremot var den berömda apriltermiken i högform. Flygningar på 8-10 minuter trots rättidig fuse var inte ovanliga. Termikaktiviteten avtog dock dramatiskt när solen gick i moln. Detta "svåra" väder i kombination med fler anmälda juniorer än seniorer gjorde tillställningen ovanligt dramatisk och spännande. Den nya tvåminutersregeln i A1 junior kom här väl till pass. För juniorer kunde termikstyrkan verka skrämmande, det märktes. Segrarna i A1 junior och junior blev Krister Lindblad resp Jonas Frid, Bägge från Eskilstuna. Ännu en gång har kursflitigheten i Eskilstuna gett resultat. En ny generation verkar växa in i tävlandet. Tack vare tvåminuters maxtid hittade juniorerna sina modeller igen efter en max och dessutom ser resultatlistan samlad och fin ut. De bägge segrarna missade var sin start. Vem blir först att klämma ihop 600 sekunder. En hel hög från Gendalen kämpade tappert och även om inte tiderna för deras del blev superbra så gjorde alla fem starter. Ingen gav upp !

Janne Franzén, som byggt en lite större modell nu, flög som vanligt säkert i F1A-jun. Eftersom Janne snurrar tills han har termik blev det 900 för hans del. Tjussigt ! Patrik Ehn, modellflygarson tror jag, missade bara 7 sek i första start. En färsk kille som nu tuggade till sig sina poäng. Thomas Weber, snart gammal i gemet, gjorde en dundermiss i förhållande till sin kapacitet i andra start. Drog upp och snurrade när vädret var hopplöst och kopplade plötsligt av i lika hopplöst braksjunk ! Straffet blev 69 sekunder ! Lite väl hårt kanske. En hög med spralliga fladdermöss inledde med några maxar men sen ballade de ur totalt. Bildar kö i resultatlistan.

Vågat av Powerfolket att flyga på det här fältet ! Men de satsade faktiskt friskt. Några valde dock att dra ner motortiden och pricka termik i stället ! Som träning måste det vara mycket effektivt !

Hasse Lindholm och Lars-G Olofsson flög fullt. I fly-offen blev L-G en modell fattigare ! Modellen fusade inte. Hasse vann alltså utan att mer än flyga i fem-min starten ! (min modell fusade Per, försvann uppåt ändå-L-G) Gurra Ågren har allt oftare ordning på grejorna och ävenom det inte går med raketfart uppåt så verkar han kunna sina modeller bra. Ofta ser man att han trimmar i inledningen av tävlingarna och det blir verkligen bättre. Han fick bara en miss totalt. Missade en hel minut då och L-G Lindblad klämde sig emellan med bara 50 sek borta från första start.

Det för lite enhetsmodeller i luften även. Inte var det nån fart i dom men de var trimmade och flögs med svaga billighetsmotorer.

Man blir ju rent sugen att bygga en !

F1B var en mager tillställning med endast en man med full tid och det var



Agne Hammar förklarar lite om modellen Blue Bird, som tagits fram i byggsats. Foto: Lars-G.



Kjelle Johansson gjorde något av comeback i tävlingssammanhang. Såg bra ut. Foto: Lars-G.



Ulf Carlsson passade på tillfället och trimmade PTPP. Foto: Lars-G.



Per Qvarnström gjorde en enorm kämpainsats för att klara 2:a platsen. Foto: Lars-G.

Sture Johansson. Var det första gången eller ? Grattis ändå ! Gummigubbarna som var frånvarande hade säkert grejat en fly-off om de varit med. Björn missade rejält i första start men sen blev det fullt. Per Q lekte lite i wake och för det fick han äran att slå Lennart Flodström med 25 sekunder. Toppen ! I sista start kom dock inte Per Q:s modell ner så nu blir det inget wakeflygande på ett tag ! Inger Johansson har en nolla i sista och undertecknad är övertygad om att den var svår att hitta ! I fjärde start fick nämligen Ingers modell kontakt med

en av blåsorna som drev fort iväg ! Martin Hägerdahl från Fladderhusen är en av de nya i klassen och kanske kan några nya modeller resultera i lite bättre prestanda. Intresset och känslan är det inget fel på !

F1A senior blev en seg sak, Inte tråkig, tvärtom, verkligen dramatisk. Segheten låg i att ingen ville ge sig. Fyra man hade full tid efter fem starter. En var junioren Janne Franzén och de övriga var Agne Hammar, Thomas Ekendahl och Per Q. En helt öppen affär från början till slut blev det. Termiken var alls inte slut när fly-offen började och samtliga fyra hade klar termik-kontakt när de kopplade inför fyra-minutersstarten. Jannes modell kändes lite oturligt ur termiken och rasade ner på 80 sekunder. Per Q var sist att koppla och hade en liknande flygning med klar termik den första minuten och därefter ras. På 10 meters höjd sögs modellen åter upp i termik och nu i enorm sådan. Thomas och Agne letade lugnt upp varsin fin blåsa redan tidigt och fusade ner på var sitt håll. Per Q:s modell vägrade komma ner under fusningen utan steg vidare. Efter 7-8 minuter kom den så småningom ner långt borta. Då hans första modell tidigare på dagen slitit sig med halva linan och lämnat sin bedrövade ägare ensam kvar på jorden var det tvunget att andramodellen kom tillbaka till femminutersflyoffen. Efter löpning och god hjälp kom modellen i tid tillbaka. Alla klarade 5 minuter. Per Q med 5 sekunders marginal efter tidig fuse ! Den följande 6-minuters starten drog Agne av sin vinge i en praktig blåsa. Modellen flög ändå och hade så när klarat maxen. Han missade 35 sek. Per Q, var lite harig och piggybackade på Agnes skadade modell. Det syntes verkligen att Agnes modell var trasig eftersom den inte steg. Från hög höjd men i stadigt sjunkande fusade Per Q efter 6 minuter exakt. Thomas hade kopplat bredvid de bägge övriga men närmade sig underifrån på ganska dålig höjd och såg ett tag ut att missa men kunde till slut fiska till sig maxen. Det bestämdes att köra 7-minutersstart. Har det hänt förr i Sverige ? Thomas, nu full av säkerhet och med seger i blicken, fick modellen i tid till sista (!) fly-offen. Han drog direkt på skottet och kopplade omedelbart i stark termik. Per Q, gjorde ett desperat försök att hänga med men hann inte. Han kopplade sent i perioden och skrapade ihop 219 mot Thomas 412. En viss skillnad ! Grattis Thomas ! Det var verkligen en kamp !

Per Q



Hans Lindholm har just startat upp för 5-min fly-off. Modellen är PTTP. Foto: Lars-G.



Björne Söderströms grejor fungerar fint just nu. Foto: Lars-G.



F1A segraren hämtar priset av Arne Nohlborg. Thomas Ekendahl heter han. Foto: Lars-G.

RESULTAT

A1 jun -13 år

1	Krister Lindblad	D 16	565
2	Tobias Frid	D 16	525
3	Kerstin Holm	B 256	522
4	Per Findahl	U 284	431
5	Stefan Larsson	P 186	412
6	Mats Olsson	P 186	353
7	Fredrik Svensson	U 44	340
8	Torbjörn Wiktorsson	P 186	331
9	Roger Nemeth	D 16	311

A1 jun 14-18 år

1	Jonas Frid	D 16	580
2	Per Persson	U 284	559
3	Jyrki Laine	D 16	525
4	Peter Nemeth	D 16	426
5	Göran Berggren	P 186	376
6	Lars Johansson	P 186	367
7	Fredrik Källvik	P 186	321
8	Stefan Andersson	P 186	263
9	Stefan Olsson	P 186	220

F1A jun

1	Jan Franzén	C 92	900
			+80
2	Patrik Ehn	R 153	893
3	Thomas Weber	B 256	789
4	Per Persson	U 284	699
5	Tomas Andersson	D 16	665
6	Per Findahl	U 284	618
7	Ingemar Johansson	M 102	594
8	Martin Hägerdahl	M 102	569
9	Stefan Gustavsson	M 102	451
10	Tomas Fiedler	M 102	335

F1A sen

1	Thomas Ekendahl	D 16	900
			+240+300+360+412
2	Per Qvarnström	M 102	900
			+240+300+360+219
3	Agne Hammar	B 256	900
			+240+300+325
4	Bo Jansson	E 140	891
5	Gösta Franzén	C 92	876
6	Per-Arne Svensson	C 92	857
7	Olle Österholm	D 16	848
8	Gunnar Holm	B 256	802
9	Gösta Nilsson	Z 52	796

10	Nils-Olof Gustavson	R 153	788
11	Björn Ehn	R 153	786
12	Bengt Wendel	U 40	769
13	Lasse Larsson	O 24	758
14	Lennart Backman	D 16	754
15	Håkan Nilsson	Z 52	743
16	Lennart Findahl	U 284	688
17	Roland Frid	D 16	658
18	Vivianne Weber	B 256	601
19	Rolf Svensson	U 44	339

F1B

1	Sture Johansson	B 256	900
2	Björn Söderström	B 256	841
3	Per Qvarnström	M 102	805
4	Lennart Flodström	O 24	780
5	Martin Hägerdahl jun	M 102	666
6	Inger Johansson	B 256	626
7	Stefan Gustavsson jun	M 102	427

F1C

1	Hans Lindholm	U 44	900
			+240+167
2	Lars-G Olofsson	B 256	900
			+240
3	L-G Lindblad	D 16	850
4	Gunnar Ågren	C 92	842
5	Kjell Johansson	B 256	812
6	Ulf Carlsson	O 24	794
7	Eddy Astfeldt	D 16	791

MAJTÄVLINGEN 20 ÅR

1981 05 09

Arrangör: C 92 Uppsala FK, MS

Uppsala FK, MSHöll sin årliga "Maj-tävling" den 9 maj. Det var 1961 som en utlyst vartävling fick uppskjutas p g a dåligt väder och avhölls i maj i stället. Därefter har UFK kört sin "Majtävling".

Bland de aktiva från den tiden återfanns på fältet "Gurra" Ågren, still going strong och så när vinnare av F1C-tävlingen. Till tidtagarnas skara hade Holger Sundberg sällat sig p g a en knäskada. Som tidtagare återfanns även L-O Larsson och "Flax" Åberg, gamla modellflygrävar. Uppsalaklubben har förmåga att dra ihop funktionärer, så att de tävlande får ägna sig åt flygningen. Visst samarbete i grupperna sker, men i många fall fanns två tidtagare till förfogande. Denna dag behövdes också godtidtagarservice, då hämtningarna under senare delen av dagen blev mycket långa p g a god termik och ökande vind.

Morgonen grydde solig och fin, svag vind, aningen av kontinentalt väder. Termikavlösningar kom i stora områden och det var lättfluget, ibland stod mylarvimplarna rätt upp, 7-8 F1A-modeller kopplade samtidigt och någon gummimotorkärna hängde då på. Sedan vidriktningen blivit mer bestämd, den svängde mer och mer mot NV behövde vi inte riskera sammanblandning med segelflygarna. Arrangemangen flöt flint, en liten malör innan tävlingen började kunde dock ha blivit svår för modellflygarna. Någon sprang ut på banan där ett segelflygsläp var på väg upp, nu avlöpte allt lyckligt. Under tävlingen rådde god disciplin.

Det blev ett otroligt stort fly-off-fält i F1A ! 18 tävlande. OBS ! det står ej "man", ty Vivi Weber tog sig fram till fly off också ! Hon avstod dock liksom Olle Sandahl från själva omflygningarna. En junior kom också till fly-off, Jan Johansson, Solna, var inte sämre än far och mor ! Dessa bå-

da ordnade familje-fight i F1B mot Björn Söderström. De tävlande raddades upp och 10 A-modeller samt Björn och Sture i F1B klarade 4 min. Tre A-modeller flugna av Mats Rosling, Uppsala, Agne Hammar, Solna och Olle Andersson, Västerdalarna klarade också 5 min. Helt otippad tog den senare hem segern. I "Majtävlingen" har det ofta varit nya namn på 1:a plats!



Agne Hammar på väg tillbaka efter att ha flugit 5 min. i fly-off. Till slut blev det en 2:a plats.
Foto: Michael Borell.



I det perfekta vädret var det många som flög fullt i F1A. Här en del av startfältet i väntan på fly-off.
Foto: Michael Borell



Aven i år blev det en högoddsare som vann A2: Olle Andersson, Västerdalarna. Här skyndar han tillbaka efter 2:a fly-offen.
Foto: Michael Borell

Björn Söderström fick bästa starten i F1B och vann före Sture Johansson.

Den s k F1C-kommittén hade lovat att flyga sina "Enhetsmodeller" på "Majtävlingen". Att Hans Lindholm tror på vad han och Ulf Carlsson, Julle Åkesson, Dag Forsén och Lars-G Olofsson fått

till visade han genom att vinna tävlingen på 5 raka maxar. Hasse har en ren standarmotor i nosen. "Jag har inte rört nåt på motorn!" sa han, men medgav senare att han vridit på för-gasarnålen! Den modellen verkar bra! Om Du tänker bygga och börja flyga i motorklassen, så försök med "Enhetsmodellen"! - den lär väl få något roligare namn, sen!

Det blev sent innan alla omstarter var gjorda och priserna utdelats. Tack Uppsala FK, MS för att vi har Sundbro att vara på. Till alla dem, som läser dessa rader - en varning! Var väldigt noga med förhållningsreglerna på fältet - akta växande gröda på åkrarna, annars är vi utan även detta fina friflygfält!

Esso

RESULTAT

A1 yngre jun 18 anm

1 Tobias Frid	D 16	570
2 Roland Törnkvist	U 40	564
3 Johan Pettersson	Y 100	521
4 Jan Högborg	C 92	507
5 Kerstin Holm	B 256	506
6 Per Findahl	U 284	502
7 Dan Wapne	D 16	476
8 Roger Nemeth	D 16	432
9 Krister Lindblad	D 16	397
10 Anders Piirhonen	U 284	387
11 Fredrik Svensson	U 44	326
12 Stefan Olsson	U 284	221
13 Robert Tranefalk	B 290	198
14 Johan Edenius	Y 108	194
15 Hans Myllyvainio	C 92	183
16 Leif Eriksson	U 284	159
17 Jan Hillbom	C 92	41

A1 äldre jun 38 anm

1 Ola Karlsson	U 284	550
2 Erik Dahlén	Y 108	548
3 Jyrki Laine	D 16	533
4 Per Persson	U 284	530
5 Per Salomonsson	Y 108	467
6 Sven-Erik Olsson	B 258	451
7 Sören Nilsson	D 16	436
8 Anders Söderbäck	B 256	432
9 Tomas Tränkner	B 261	427
10 Magnus Tränkner	B 261	420



Enda Påverflygaren med 5 max var Hans Lindholm. Den nya enhetsmodellen DTTP använde han i 3 starter.
Foto: Michael Borell

11 Jonas Frid	D 16	419
12 Jan Högborg	Y 100	397
13 Roger Carlsson	U 284	393
14 Peter Nemeth	D 16	380
15 Hans Nyberg	Y 108	346
16 Göran Öberg	U 284	330
17 Max Ljungqvist	B 290	323
18 Ulf Månsson	Y 108	321
19 Johan Hasselrot	B 256	318
20 Jöran Svensson	B 256	300
21 Peter Hedvall	Y 108	287
22 Per Holm	B 258	283
23 Nicklas Martin	Y 108	280
24 Stefan Romberg	D 16	263
25 Krister Söderbäck	B 256	254
26 Roger Karlsson	U 284	179
27 Jan Eriksson	U 284	171
28 Per Högborg	C 92	164
29 Jonny Lindberg	U 284	110
30 Olle Sundgren	B 290	65
31 Urban Strömberg	C 92	61



Fly-offen i wake blev en intern uppgörelse inom Solna MSK. Här vevar Sture Johansson och Björn Söderström för att ta ut max.
Foto: Michael Borell



Segraren i A1 jun ä, Ola Karlsson
väljer bland priserna.
Foto Michael Borell

F1A jun 29 anm

1	Jan Johansson	B 256	900
		+240	
2	Per Findahl	U 284	829
3	Thomas Weber	B 256	789
4	Tommy Rehnström	E 21	774
5	Thomas Andersson	D 16	765
6	Martin Hägerdahl	M 102	736
7	Tomas Tränkner	B 261	732
8	Anders Larsson	Y 100	725
9	Jon Änggård	B 256	722
10	Thomas Hammar	B 256	702
11	Lars Dahlström	C 92	687
12	Bengt Skarin	E 140	677
13	Hans Bergström	Y 100	653
14	Anders Söderbäck	B 256	652
15	Jan Pettersson	E 140	629
16	Pär Andersson	Y 58	578
17	Per Holm	B 258	575
18	Hans Nyberg	Y 108	501
19	Nicklas Martin	Y 108	376
20	Magnus Arvidsson	B 258	354
21	Jan Backman	D 16	337
22	Per Persson	U 284	107
23	Jan Franzén	C 92	103
24	Per Högberg	C 92	84
25	Magnus Weidenhaijn	B 290	39

F1B jun 3 anm

1	Olle Green	Y 100	791
2	Per Green	Y 100	675
3	Martin Hägerdahl	M 102	661

F1B sen 21 anm

1	Björn Söderström	B 256	900
		+240+239	
2	Sture Johansson	B 256	900
		+240+170	
3	Inger Johansson	B 256	900
		+145	
4	Karl-Erik Widell	E 21	883
5	Leif Ericsson	Y 100	882
6	Bror Elmar	B 256	855
7	Lars Lindén	T 7	845
8	Lennart Flodström	O 24	840
9	Hans Eklund	Y 100	820
10	Rolf Sundin	Y 58	781
11	Anders Håkansson	M 10	756
12	Mats Jansson	B 256	735
13	Sven-Olov Lindén	T 7	725
14	Kurt Högberg	E 140	705
15	Bengt Blomberg	E 21	648
16	Göran Åberg	E 21	540
17	Bengt-Olov Törnkvist	U 40	452
18	Pär Wiltsäter	E 21	6

F1C 14 anm

1	Hans Lindholm	U 44	900
2	Gunnar Ågren	C 92	890
3	Gerald Bohman	B 256	856
4	L-G Lindblad	D 16	848
5	Alve Hansson	M 331	816
6	Ulf Carlsson	O 24	806
7	Jan-Olle Åkesson	M 102	772
8	Eddy Astfeldt	D 16	621
9	Kjell Johansson	B 256	610
10	Anders Enström	Y 100	503
11	Lars Åhman	E 21	200
12	Olle Sjöman	C 92	180



Sture Johansson satsar i wake fly-
offen.
Foto Michael Borell

F1A sen 62 anm

1	Olle Andersson	W 66	900
		+240+300+137	
2	Agne Hammar	B 256	900
		+240+300+52	
3	Mats Rosling	C 92	900
		+240+300	
4	Gösta Franzén	C 92	900
		+240+299	
5	Nils-Olof Gustavsson	R 153	900
		+240+249	
6	Håkan Nilsson	Z 52	900
		+240+135	
7	Lasse Larsson	O 24	900
		+240+125	
8	Anders Eriksson	Y 58	900
		+240	
	Per Sjölund	Y 100	900
		+240	
10	Gösta Nilsson	Z 52	900
		+239	
11	Per Qvarnström	M 102	900
		+174	
12	Bo Jansson	E 140	900
		+170	
13	Anders Persson	M 10	900
		+154	
14	Bengt Wendel	U 40	900
		+138	
15	Gunnar Holm	B 256	900
		+50	
16	Olle Sandahl	B 296	900
	Vivi Weber	B 256	900
18	Bror Elmar	B 256	886
19	Per-Arne Svensson	C 92	874
20	Per Johansson	E 140	858
21	Thomas Ekendahl	D 16	838
22	Torsten Eriksson	C 92	834
23	John Pettersson	M 10	830
24	Lars Nyberg	Y 108	828
25	Mikael Holmbom	Y 58	805
26	Kjell Magnusson	C 92	799
27	Håkan Broberg	W 64	798
28	Bengt Johansson	R 153	778
29	Lennart Backman	D 16	753
30	Roland Frid	D 16	751
31	Håkan Andersson	Y 58	746
32	Peter Wanggård	B 256	740
33	Bengt Eriksson	W 64	729
34	Anders Sund	B 258	725
35	Bengt Persson	Z 52	722
36	Michael Borell	Z 52	720
37	Anders Olsson	U 284	708
38	Birgitta Holm	B 258	705
39	Lars-Erik Larsson	W 66	701
40	Lennart Findahl	U 284	698
41	Bengt Pettersson	E 140	689
42	Annette Ljung	E 21	671

43	Bo Hallgren	E 21	668
44	Hans Olsson	U 284	655
45	Rune Liljegren	B 261	629
46	Rolf Svensson	U 44	610
47	Ove Fettersson	U 40	606
48	Lars Söderbäck	B 256	602
49	Lorentz Björklund	B 261	586
50	Bo Modéer	B 256	565
51	Björn Ehn	R 153	527
52	Gösta Rask	B 258	526
53	Alf Leidstrand	Y 68	518
54	Bengt Lindqvist	B 38	454
55	Stig Lindell	Y 108	426
56	Kjell Dalsheim	W 66	404
57	Jan Bohman	Y 100	371
58	Peter Tigér	D 16	360
59	Olle Österholm	D 16	123

LAGTÄVLING

1	B 256 3	F1A s	Agne Hammar	900
		F1B s	Inger Johansson	900
		F1B s	Sture Johansson	900
		Totalt		2700
2	B 256 2	F1A s	Bror Elmar	886
		F1B s	BSöderström	900
		F1C	Gerald Bohman	856
		Totalt		2642
3	C 92 a	F1A s	Gösta Franzén	900
		F1A s	K Magnusson	799
		F1A s	Mats Rosling	900
		Totalt		2599
4	Z 52	F1A s	Michael Borell	720
		F1A s	Gösta Nilsson	900
		F1A s	Håkan Nilsson	900
		Totalt		2520
5	M 10	F1A s	J Pettersson	830
		F1A s	A Persson	900
		F1B s	A Håkansson	756
		Totalt		2486
6	C 92 2	F1A s	P-A Svensson	874
		F1A j	Lars Dahlström	687
		F1C s	Gunnar Ågren	890
		Totalt		2451
7	E 140 2	F1A s	Bo Jansson	900
		F1A s	Per Johansson	858
		F1A s	B Pettersson	689
		Totalt		2447
8	D 16	F1A s	T Ekendahl	838
		F1A s	Roland Frid	751
		F1C s	L-G Lindblad	848
		Totalt		2437
9	M 102	F1A s	P Qvarnström	900
		F1A j	M Hägerdahl	736
		F1C s	J-O Åkesson	772
		Totalt		2408
10	B 256 1	F1A j	Thomas Hammar	702
		F1A j	Jan Johansson	900
		F1A j	Thomas Weber	789
		Totalt		2391
11	Y 100 1	F1B j	Olle Green	791
		F1B j	Per Green	675
		F1B s	Leif Ericsson	882
		Totalt		2348
12	Y 58 1	F1A s	H Andersson	746
		F1A s	M Holmbom	805
		F1B s	Rolf Sundin	781
		Totalt		2332
13	Y 100 2	F1A s	Per Sjölund	900
		F1B s	Hans Eklund	820
		F1C s	A Enström	503
		Totalt		2223
14	E 21 1	F1A s	Bo Hallgren	668
		F1B s	B Blomberg	648
		F1B s	K-E Widell	883
		Totalt		2199

15	E 140	1 F1A j	J Pettersson	629
		F1A j	Bengt Skarin	677
		F1B s	Kurt Högberg	705
		Totalt		2011
16	Y 58 2	F1A j	Per Andersson	578
		F1A s	A Eriksson	900
		F1A s	U Leijstrand	518
		Totalt		1996
17	E 21 2	F1A j	T Rehnström	774
		F1A s	Annette Ljung	671
		F1B s	Göran Åberg	540
		Totalt		1985
18	Y 100 3	F1A j	H Bergström	653
		F1A j	A Larsson	725
		F1A s	Jan Bohman	371
		Totalt		1749
19	Y 108	F1A j	Niklas Martin	376
		F1A j	Hans Nyberg	501
		F1A s	Stig Lindell	426
		Totalt		1303

RESULTAT

DM 1980 för Närke o Nimbustävlingen

1981 01 18

Arrangör: T 7 MFK Nimbus, Kumla

Tävlingen hölls den 18 januari 1981 efter att ha måst uppskjutas p g a dåligt väder.

Denna dag rådde kallt ca -10° C, delvis klart väder med svag till måttlig vind, 120 sek max p g a fältbegränsning.

A1 jun

1	Thomas Karlsson	T 7	497
2	Rickard Sundström	T 7	483
3	Thomas Dahlström	T 7	462
4	Anders Lindström	T 63	361
5	Jörgen Johansson	T 63	266
6	Stefan Nilsson	T 7	227
7	Peter Pettersson	T 63	94

A1 sen

1	Ove Gustavsson	T 63	514
2	Urban Lindström	T 63	363
3	Olle Blomberg	T 7	195

F1A jun

1	Lars Lindén	T 7	519
2	Christer Göransson	T 7	443
3	Anders Lindström	T 63	61

F1A sen

1	Sven-Olov Lindén	T 7	561
2	Urban Lindström	T 63	546
3	Olle Blomberg	T 7	299

F1B

1	Sven-Olov Lindén	T 7	595
2	Lars Lindén	T 7	551
3	Thomas Dahlström	T 7	463

HKG jun

1	Thomas Dahlström	T 7	237
2	Anders Lindström	T 63	176
3	Lars Lindén	T 7	160
4	Thomas Karlsson	T 7	94

HKG sen

1	Urban Lindström	T 63	191
2	Olle Blomberg	T 7	93
3	Sven-Olov Lindén	T 7	34

DM 1981 för Södermanlands län

1981 03 28

Arrangör: D 16 Eskilstuna FK, MFS

A1 jun

1	Krister Lindblad	D 16	588
2	J Laine	D 16	532
3	R Nemeth	D 16	504
4	P Nemeth	D 16	495
5	S Romberg	D 16	434
6	T Frid	D 16	428
7	S Nilsson	D 16	419
8	T Andersson	D 16	400
9	D Wapne	D 16	368
10	J Frid	D 16	352
11	S Klingvall	D 16	346

A1 sen

1	L-G Lindblad	D 16	514
2	R Frid	D 16	469
3	Lennart Backman	D 16	467
4	Göran Fällgren	D 103	267

F1A jun

1	Jan Backman	D 16	535
2	Krister Lindblad	D 16	520
3	T Andersson	D 16	493
4	S Klingvall	D 16	459

F1A sen

1	Olle Österholm	D 16	578
2	Thomas Ekendahl	D 16	557
3	Lennart Backman	D 16	535
4	R Frid	D 16	533
5	L-G Lindblad	D 16	367

HKG jun

1	T Eklund	D 103	95
2	J Fredin	D 103	89
3	C Wiederberg	D 103	88
4	A Karlsson	D 103	78

HKG sen

1	Bengt-Åke Fällgren	D 103	209
2	Eddy Astfeldt	D 16	177
3	Göran Fällgren	D 103	111
4	Thomas Ekendahl	D 16	103
5	J Svensson	D 103	65

NORRLÄNDSKA VINTERTÄVLINGEN

1981 02 14

Arrangör: Y 100 Härnösands MSK

F1A sen

1	Håkan Nilsson	Z 52	888
2	Michael Borell	Z 52	855
3	Jan Bohman	Y 100	795
4	Vivianne Weber	B 256	775
5	Gunnar Holm	B 256	753
6	Mikael Holmbom	Y 58	737
7	Gösta Nilsson	Z 52	715
8	Håkan Andersson	Y 58	697
9	Per Sjölund	Y 100	679
10	Anders Ericsson	Y 58	579
11	Birger Sahlén	Y 58	478

F1A jun

1	Niklas Martin	Y 108	782
2	Thomas Weber	B 256	763
3	Hans Bergström	Y 100	688
4	Anders Larsson	Y 100	487
5	Björn Norberg	Y 58	343
6	Per Andersson	Y 58	322

F1B

1	Leif Ericsson	Y 100	890
2	Hans Eklund	Y 100	755
3	Rolf Sundin	Y 58	674
4	Per Green	jun Y 100	648

5	Olle Green	jun Y 100	561
6	Mikael Holmbom	Y 58	529

A1 jun yngre

1	Johan Pettersson	Y 100	548
2	Kerstin Holm	B 256	505
3	Niklas Hamberg	Y 108	446
4	Mikael Bergwall	Y 100	254
5	Magnus Berglund	Y 108	161

A1 jun äldre

1	Peter Salomonsson	Y 108	478
2	Erik Dahlén	Y 108	451
	Jan Högberg	Y 100	451
4	Niklas Martin	Y 108	389
5	Hans Nyberg	Y 108	375
6	Kent Ekholm	Y 108	257
7	Ulf Månsson	Y 108	254
8	Robert Eriksson	Y 58	215
9	Hans Bergström	Y 100	211
10	Mikael Beijer	Y 108	193

77 cm

1	Anders Eriksson	Y 58	99
2	Per Green	jun Y 100	85

A1 sen

1	Robert Nääs	Y 58	550
2	Birger Sahlén	Y 58	531
3	Jan Bohman	Y 100	512
4	Stig Lindell	Y 108	467
5	Kjell Fagerlund	Y 108	420
6	Håkan Andersson	Y 58	383

F1G

1	Leif Ericsson	Y 100	372
2	Rolf Sundin	Y 58	336
3	Per Andersson	Y 58	215

Deltagande klubbar:

B 256 Solna MSK
Y 58 MFK Skvadern
Y 100 Härnösands MSK
Y 108 MFK Flygarna
Z 52 Östersunds MFK

Väder: Mulet med lätt snöfall, -3 grader och svag vind.

Härnösands MSK ber att få tacka deltagande klubbar, tidtagare och övriga som hjälpte till att genomföra 1981 års "Norr-ländska VT" och ber också att få hälsa välkommen till 1982 årstävling.

Med friflyghälsningar

Härnösands Modellsportklubb - Y100

VLM:S VÅRTÄVLING

1981 03 15

Arrangör: VLM

A1 jun

1	John Pettersson	Y 100	532
2	Peter Salomonsson	Y 108	452
3	Erik Dahlén	Y 108	417
4	Hans Nyberg	Y 108	390
5	Jan Högberg	Y 100	367
6	Hans Bergström	Y 100	356
7	Peter Hedwall	Y 108	352
8	Mikael Beijer	Y 108	318
9	Robert Eriksson	Y 58	293
10	Kent Ekholm	Y 108	249
11	Ulf Månsson	Y 108	246

A1 sen

1	Jan Bohman	Y 100	592
2	Stig Lindell	Y 108	546
3	Håkan Andersson	Y 58	512
4	Ulf Leijstrand	Y 58	417

5 Robert Nääs	Y 58	404
6 Kjell Fagerlund	Y 108	350
7 Helge Wannberg	Y 105	334

HKG

1 Robert Nääs	Y 58	149
2 Lars Högberg	Y 105	28

77 cm

1 Christer Pekkala	Y 105	119
2 Ulf Jonsson	Y 105	102

F1G

1 Rolf Sundin	Y 58	442
2 Per Andersson	jun Y 58	291
3 Helge Wannberg	Y 105	232

F1A jun

1 Hans Bergström	Y 100	652
2 Anders Larsson	Y 100	449
3 Per Andersson	Y 58	353
4 Björn Norberg	Y 58	304

F1A sen

1 Jan Bohman	Y 100	728
2 Håkan Andersson	Y 58	704
3 Mikael Holmbom	Y 58	679
4 Gösta Nilsson	Z 52	627
5 Anders Eriksson	Y 58	621
6 Ulf Leijdststrand	Y 58	605
7 Lars Nyberg	Y 108	597

F1B

1 Leif Ericsson	Y 100	871
2 Rolf Sundin	Y 58	819
3 Olle Green	jun Y 100	672
4 Per Green	jun Y 100	668
5 Mikael Holmbom	Y 58	554

Deltagande klubbar:

Y 58 MFK Skvadern
Y 100 Härnösands MSK
Y 105 Örnsköldsviks RFK
Y 108 MFK Flygarna
Z 52 Östersunds MFK

Vädret: Klart, - 10° grader och svag vind.

Ett stort tack till alla som ställde upp och hjälpte till, speciellt Örnsköldsviks RFK som hade gjort i ordning startplatsen så vi tävlande slapp att plumsa omkring i snön.

MFK SKVADERNS NATTÄVLING

1981 06 13 - 14

Arrangör: Y 58 MFK Skvadern

A1 jun Y

1 Johan Pettersson	Y 100	600
2 Per Findahl	U 284	537
3 Johan Edenius	Y 108	230
4 Per Sjöqvist	Y 100	210
5 Johnnie Sahlén	B 256	7

A1 Jun Ä

1 Mikael Beijer	Y 108	632
2 Robert Eriksson	Y 58	606
3 P Salomonsson	Y 108	553
4 Thomas Weber	B 256	536
5 Anders Söderbäck	B 256	518
6 Nicklas Martin	Y 108	456
7 Hans Nyberg	Y 108	446
8 Krister Söderbäck	B 256	442
9 Ulf Månsson	Y 108	432
10 Jan Högberg	Y 100	399
11 Erik Dahlén	Y 108	280
12 Anne-Mari Ericson	Y 100	247
13 Tomas Ikkasas	Y 108	246
14 Kent Ekholm	Y 108	205

A1 sen

1 Hans Sjöqvist	Y 100	741
2 Håkan Nilsson	Z 52	714
3 Gunnar Holm	B 256	645
4 Jan Bohman	Y 100	629
5 Per Qvarnström	M 102	615
6 Gösta Nilsson	Z 52	596
7 Gösta Franzén	C 92	593
8 Kjell-Åke Jonsson	Z 52	551
9 Stig Lindell	Y 108	537
10 Ulf Leijdststrand	Y 58	465
11 Mats Lugnefors	B 256	437
12 Peter Wänggård	B 256	382
13 Kjell Fagerlund	Y 108	375
14 Lennart Findahl	U 284	374
15 Krister Sahlén	B 256	211
16 Lars Nyberg	Y 108	204

F1A jun

1 Per Findahl	U 284	874
2 Martin Hägerdahl	M 102	857
3 Thomas Weber	B 256	834
4 Jan Franzén	C 92	817
5 Jan Johansson	B 256	775
6 Nicklas Martin	Y 108	753
7 Jan-Erik Eklund	Y 100	710
8 Stephan Björklund	B 256	698
9 Peter Björklund	B 256	670
10 Thomas Hammar	B 256	667
Anders Larsson	Y 100	667
12 Anders Söderbäck	B 256	659
13 Per Holm	B 258	608
14 Johan Pettersson	Y 100	587
15 Hans Nyberg	Y 108	570
16 Magnus Sundstedt	W 64	519
17 Konsta Lyhnakis	B 256	518
18 Per Andersson	Y 58	307
19 Erik Dahlén	Y 108	195
20 Ulf Månsson	Y 108	25

F1A sen

1 Mats Rosling fly-off	C 92	900
2 Gunnar Holm	B 256	900
3 Håkan Nilsson	Z 52	891
4 Anders Persson	M 10	885
5 Inge Sundstedt	W 64	883
6 Gösta Franzén	C 92	882
7 Mikael Holmbom	Y 58	880
8 Per Qvarnström	M 102	805
9 Vivianne Weber	B 256	798
10 Bengt Eriksson	W 64	796
11 Holger Sundberg	C 92	792
12 Ulf Leijdststrand	Y 58	787
13 Gösta Nilsson	Z 52	786
14 Lennart Findahl	U 284	780
15 Lars Björklund	B 256	753
16 Bengt Persson	Z 52	738
17 Gösta Rask	B 258	726
18 K-A Ericsson	Y 100	696
19 Lars Söderbäck	B 256	652
20 Mats Lugnefors	B 256	547
21 Jan Bohman	Y 100	535
22 Agne Hammar	B 256	529
23 Anders Ericsson	Y 58	523
24 Peter Wänggård	B 256	457
25 Birgitta Holm	B 258	417
26 Bo Hallgren	E 21	347

F1B jun

1 Olle Green	Y 100	717
2 Per Andersson	Y 58	407

F1B sen

1 Leif Ericsson	Y 100	900
2 Sture Johansson	B 256	872
3 Björn Söderström	B 256	867
4 Mats Jansson	B 256	839
5 Inger Johansson	B 256	836
6 Hans Eklund	Y 100	830
7 Rolf Sundin	Y 58	775
8 Peter Wänggård	B 256	217

F1G

1 Björn Söderström	B 256	429
2 Rolf Sundin	Y 58	358
3 Per Andersson jun	Y 58	198

HKG

1 Gösta Nilsson	Z 52	60
2 Christer Sahlén	B 256	22
3 Johnnie Sahlén jun	B 256	21

77 cm

1 Konsta Lyhnakis jun	B 256	228
2 Peder Sjöqvist	Y 100	227
3 Stefan Björklund jun	B 256	219
4 Krister Söderbäck "	B 256	171

F1C

1 Hans Lindholm fly-off	U 44	900
2 Anders Enström	Y 100	900
3 Leif Ericsson	Y 100	178

Tack för att Ni deltog i vår tävling. Vi vill också hälsa Er alla välkomna åter till nästa års Nattävling.

Trevlig modellflygssommar önskar

Modellflygklubben Skvadern

UT FRIFLYG 1981 RINKABY

1981 05 29 - 30

Arrangörer: L 22 MFK Snobben
L 23 Bromölla MFK

F1A

1. Michael Borell	Z 52	1260
		+240
Kjell Magnusson	C 92	1260
		+240
3. Håkan Nilsson	Z 52	1260
		+213
4. Lasse Larsson	O 24	1260
		+111
5. Håkan Broberg	W 64	1250
6. Thomas Ekendahl	D 16	1240
7. Mikael Holmbom	Y 58	1239
8. Anders Persson	M 10	1232
9. Agne Hammar	B 256	1202
10. Gösta Franzén	C 92	1188
11. Tommy Rehnström	E 21 jun	1179
12. Bror Eimar	B 256	1167
13. Per Qvarnström	M 102	1156
14. Olle Sandahl	B 296	1151
15. Per Sjölund	Y 100	1148
16. Jan Franzén	C 92 jun	1142
17. Thomas Weber	B 256 jun	1115
18. Mats Rosling	C 92	1108
19. Per-Arne Svensson	C 92	1070
20. Gunnar Holm	B 256	1057
21. Peter Björklund	B 256 jun	911
22. Thomas Hammar	B 256 jun	909
23. Per Gustavsson	C 92 jun	847
24. Ingemar Johanson	M 102 jun	827
25. Holger Sundberg	C 92	457



Mats Rosling har tyvärr bara en riktigt bra modell. Flög lite osäkrare än vad vi normalt har vant oss att se från det hållet.

Foto: Lars-G.



Café Solna. Med caféföreståndare Håkan Moureau som 2:a f.v.
Foto: Lars-G.



Gösta Nilsson fungerade som allttiallo åt Håkan Nilsson och Michael Borell. Här repareras en vinge.
Foto: Lars-G.



Thomas Hammar har flugit bra under en längre tid. Nu kom det nerver med i spelet och resultaten blev inte vad han hoppats på. Men han kommer tillbaka. Det är en av svenskt modellflygs påläggskalvar.
Foto: Lars-G.



Per-Arne Svensson och Holger Sundberg går igenom problem, medan 3:e Uppsala flygaren Mats Rosling flyger.
Foto: Lars-G.

Olle Sandahl laddar inför 7:e start. Han hade 6 max innan. Och flög huvudlöst i 7:e och rasade till 14:e plats.
Foto: Lars-G.



Dystra miner hos Per Sjölund och Hans Eklund. VM laget från -79 flög dåligt överlag.
Foto: Lars-G.



Thomas Weber är en annan coming man. Behärskar det mesta av modernt F1A-flyg. När han håller nerverna under kontroll blir det resultat på UT med.
Foto: Lars-G.



Björn Söderström står beredd att släppa, medan Lasse Larsson och Anders Persson väntar på sin tur.
Foto: Lars-G.

F1B

1.	Bror Eimar	B 256	1260
2.	Anders Håkansson	M 10	1183
3.	Björn Söderström	B 256	1160
4.	Per Green	Y 100 jun	1148
5.	Sture Johansson	B 256	1116
6.	Lars Lindén	T 7	1109
7.	Rolf Sundin	Y 58	1077
8.	Thomas Dahlström	T 7	1074
9.	Leif Ericsson	Y 100	1007
10.	Olle Green	Y 100 jun	1003
11.	Lennart Hansson	M 10	976
12.	Jan Johansson	B 256 jun	847
13.	Pär Wittsäter	E 21	820



Anders Håkansson tog fram gamla taktar och tog sig in i VM laget.
Foto: S-O Lindén.

SVERIGES

MODELLFLYGFÖRBUND

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



FÖRBUNDSEXPEDITIONEN

Sandbergsgatan 4, Postadress Box 10022, 600 10 NORRKÖPING.

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

Öppettider: Måndag - Fredag 08 - 14

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

FÖRBUNDSSTYRELSE

Ordförande

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

Vice ordförande

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

Sekreterare

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

Kassör

Birgitta Holm
Torggatan 16 J, 185 00 Vaxholm
Telefon 0764/328 66

Ledamot

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

Suppleant

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

Grenchef friflyg

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

Grenchef linflyg

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

Grenchef radioflyg

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

Utbildningsledare

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

F1C

1.	Gerald Bohman	B 256	1253
	Gunnar Ågren	C 92	1253
3.	Jan-Olle Åkesson	M 102	1237
4.	Lars Åhman	E 21	1203
5.	Lars-G Olofsson	B 256	1194
6.	Hans Lindholm	U 44	1189
7.	Ulf Carlsson	O 24	1046
8.	Lars Karlsson	E 21	909

Deltagande klubbar:

B 256	Solna MSK
B 296	MFK Strators, Nynäshamn
C 92	Uppsala FK, MS
D 16	Eskilstuna FK, MFS
E 21	FK Gameln, Norrköping
M 10	AKM, MFS
M 102	MFK Fladderhusen, Lund
O 24	Aeroklubben Modell Göteborg

T 7	MFK Nimbus, Kumla
U 44	Västerås FK, MFS
W 64	Borlänge MSK
Y 58	MFK Skvadern, Sundsvall
Y 100	Härnösands MSK
Z 52	Östersunds MFK



Lasse Lindén och Thomas Dahlström har flugit bra under en längre tid. Nu lyckades bara Lasse ta sig in i ett lag, till NM.

Foto: S-O Lindén



Bröderna Green från Härnösand har blivit bättre och bättre. Båda Greenarna är med i NM laget. Här 1 Green.

Foto: S-O Lindén



Julle Åkesson är säkerheten själv. Nu blev det en plats i VM laget igen.

Foto: S-O Lindén



Gerald Boman väntar in väder. Det gick fint och han delade segern med Gurra till slut.

Foto: S-O Lindén



Hasse Lindholm har totalt dominerat svenskt F1C flyg under året. Men nu gick det inte.

Foto: S-O Lindén



Gurra Ågren skall inte åka till Skåne. En finger förra året och foten i år.

Tog sig till VM trots detta.

Foto: S-O Lindén

MODELLFLYGNYTT

SVERIGES MODELLFLYGFÖRBUND

Box 10022

600 10 Norrköping

Ansvarig utgivare: Lars-G Olofsson

Tryck: Elanders Boktryckeri AB, Kungsbacka

L 023 1715

ANDERSSON EVERT
BOKVÄGEN 22
295 00 BRIMÖLLA

