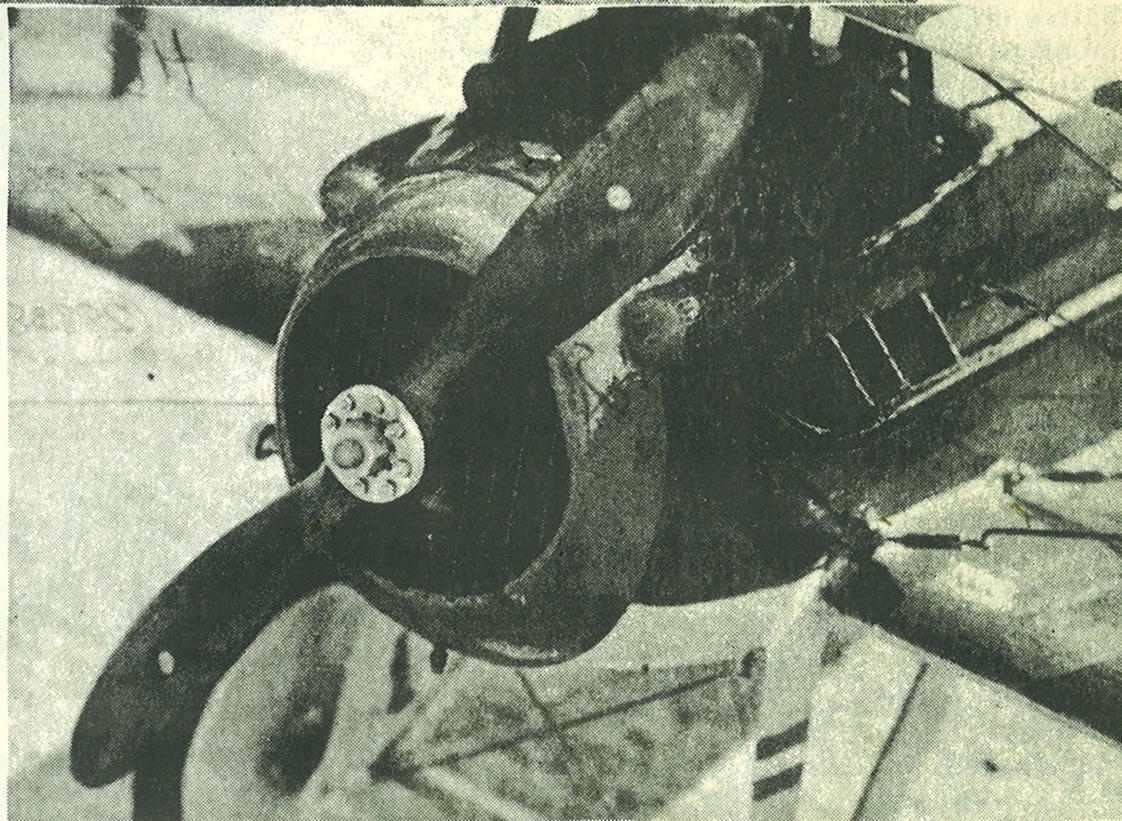
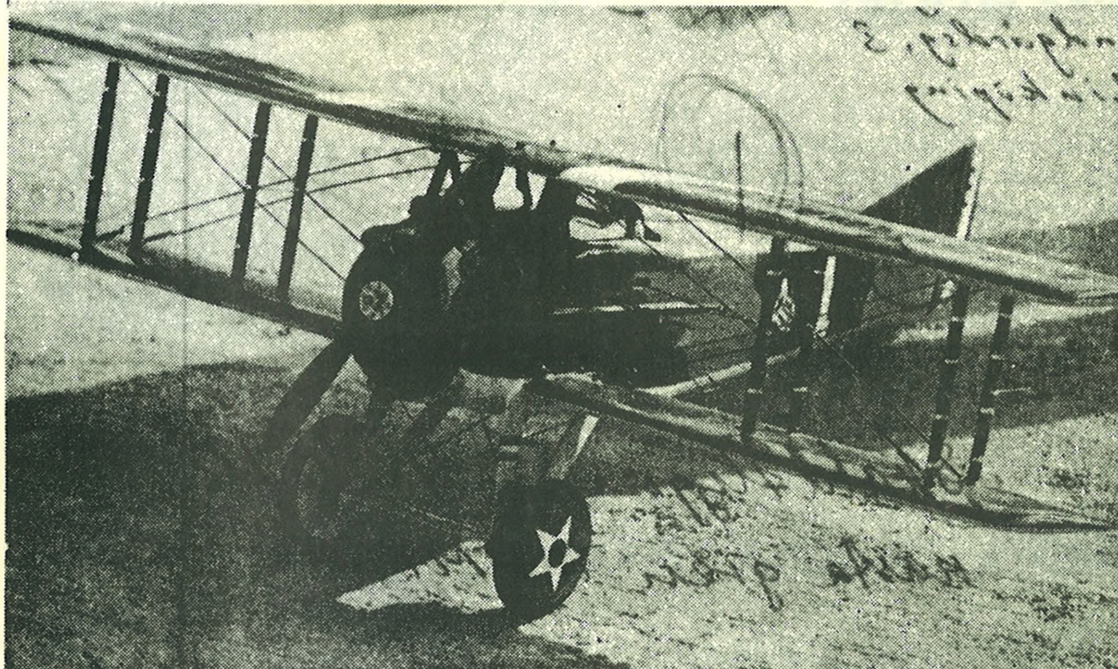


EA

MODELL-NYTT

ORGAN FÖR SVERIGES MODELLFLYGFÖRBUND



Ur innehållet: RAKETERS ELTÄNDNING sid 4, RC I LÖN sid 5, TJORVEN sid 7, DOMARBEDÖMNING sid 10, SPAD sid 14, RIKSSTÄMMAN sid 16, LÄSARNAS PARLAMENT sid 22, LIN-VM sid 24, LIN-SM sid 28, FILBYTER sid 29, MULTI-SM sid 30 och AKM:s HÖSTTÄVLING sid 33.

4

1966

Nyheter från Japan



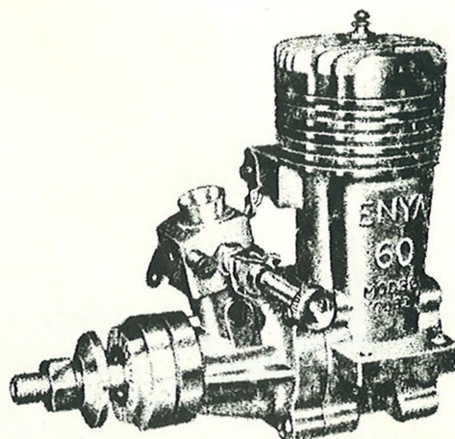
ENYA 60 II-RC

ENYA 60 II RC har snabbt blivit den populäraste motorn bland multiflygarna. Det finns goda skäl till detta för högsta effekt är kombinerad med lättskötthet och goda trottlingsegenskaper.

Bland finesserna kan nämnas lättmetall-kolv, två kolvringar och två kullager.

10 cm³.

Pris 179:-- kr.



"Push-Pull" SERVO

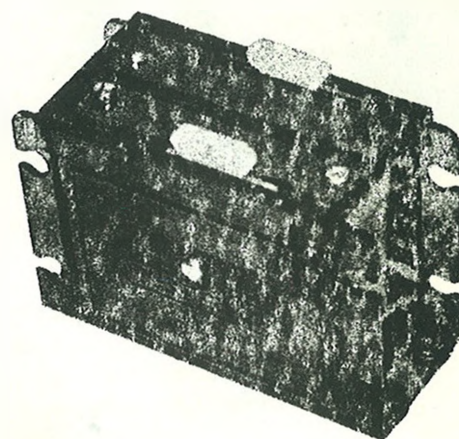
MK MULTISERVO kommer nu i ett ännu bättre utförande som gör dem lättare att montera i alla modeller. Storlek 66x44x28 mm. Vikt c:a 60 gr.

Tre utföranden finns:

Tvåkanalsservo för relämottagare 59:--

Tvåkanalsservo med transistorförstärkare för relälösa mottagare 98:--

Digitalservo för F&M Proportional 150:--



FUTABA SUPERHET

Den ständigt ökade radioflygverksamheten gör det nödvändigt med superhetanläggningar även för dem som flyger med en kanal. Vi erbjuder:

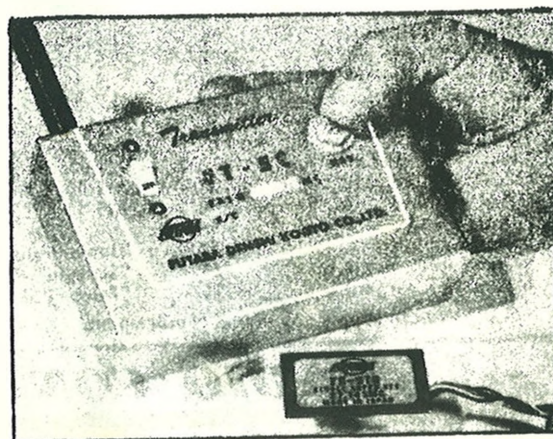
Futaba FT-5C, transistorsändare 161:--

Futaba F6-STR, superheterodyn-mottagare med relä 165:--

Uppkoppling för ovanstående 18:--

Kompl. anläggning, FT-5C, F6-STR och uppkoppling 344:50

Batterisats 10:10



HOBBYTJÄNST

Olofsgatan 7 • Box 3310 • Stockholm 3

Tel. 08/20 23 04

MODELL-NYTT

Årets riksstämma

Trängsyn, men en berättigad trängsynthet har präglat Modell-Nytts ledare i de senaste numren. Ty problemen med förbundsorganets framställning har varit så stora att förmågan till utblick över vidare fält begränsats. Redaktionen tror sig även i fortsättningen få många MN-frågor att ventileras varför vi avdelar sista textsidan till detta ändamål.

Aktuellt just nu är SMFF:s Riksstämma, som ju denna gång arrangeras i Malmö den 12 - 13 november. Ur representationssynpunkt är det med särskild tillfredsställelse vi ser fjolårets RS-beslut om full resekostnadsutjämnning tillämpas.

Debatten kommer säkert att bli intensiv på många punkter. SMFF är ju ett litet förbund men idealismen är mycket utbredd i våra medlemsled och detta brukar även karakterisera RS-diskussionerna. Stämningen blir hög men inlevelsen får många att "ta bladet ifrån munnen"!

Vilka detaljfrågor förutom de sedvanliga, som kommer att behandlas vid RS är ju ej ännu kända. Dock har vi samlat ihop en del redogörelser och debattinlägg i aktuella ämnen utom de grentekniska spörsmålen. Se sidan 16 och de följande fem sidorna i detta nummer.

Låt oss mangrant samlas för att vid RS gemensamt forma vårt förbunds framtid samt bevaka klubbarnas och medlemmarnas intressen! Väl mött vid RS 66!

Göran Olseby

SVERIGES MODELLFLYGFÖRBUND (SMFF), anslutet till Kungliga Svenska Aeroklubben och Svenska Interplanetariska Sällskapet. Förbundsexpedition: Hångeryd, LÄNNHULT, tel. 0470/23475 eller 0472/65045. Styrelse: Ordf. Sune Persson, Box 105, KÖPING; Protokollsekr. Carl-Erik Aunér, Bäckg. 36, NORRKÖPING; Kassör Karl-Anders Ericsson, H.Kyrkog. 28A, HÄRNÖSAND; Korrespondenssekr. Lars Andersson, Tycho Braheg. 35, LINHARN; PR Lennarth Larsson, Dalv. 56, KNEBYBERG; Grenchefer: Friflyg Gunnar Kalén, Svarvareg. 9, NORRKÖPING; Linstyrning Christer Söderberg, Torag. 39, STOCKHOLM Va; Radiostyrning Gunnar Hofmann, Decentg. 1A, MALMÖ S; Modellraketer Olle Olsson, Bokebergsg. 19, HÄSSLEHOLM.

RAKETERS EL- TÄNDNING

Du har kanske lagt ned många timmar på att bygga och måla en modellraket. Du har packat fallskärmen med största omsorg och monterat raketmotorn och försett den med glödtråd. Så kommer då ögonblicket då du skall skjuta upp raketten. Du sätter raketten på avfyringsrampen och ansluter den lilla avfyringsanläggningen. Askådarna ställer sig på anvisad plats. Nedräkningen börjar 5 - 4 - 3 - 2 - 1 - fyr. Ingenting händer, raketten står stilla på avfyringsrampen. Du gör ett nytt försök, men ingenting hjälper. Vad beror nu detta på? Vi skall här försöka förklara hur den elektriska antändningen fungerar, så kanske det går lättare att avhjälpa felet.

Vi börjar med att titta lite på de grundläggande lagarna för elektrisk ström. När elektrisk ström passerar en ledare, t.ex. en koppartråd alstras värme. Problemet med raketuppskjutning är att med elektrisk ström alstra tillräckligt med värme i en speciell ledare - den lilla glödtråden. För att raketkrutet skall antändas erfordras en temperatur på omkring 600°C.

I varje elektrisk krets är det tre faktorer som inverkar. Dessa är spänningen, strömstyrkan och motståndet. Spänningen mätes i volt (V), strömstyrkan i ampere (A) och motståndet i ohm (Ω). Alla elektriska ledare har ett visst motstånd, olika beroende på vilket material ledaren är gjord av samt ledarens tvärsnittsarea.

Enligt Ohms lag är strömstyrkan i en strömkrets lika med spänningen dividerad med motståndet:

$$I = \frac{U}{R}$$

där: I = strömstyrkan i ampere (A)

U = spänningen i volt (V)

R = motståndet i ohm (Ω)

Om således spänningen i en strömkrets är 6 V och strömkretsens motstånd är 1,5 ohm, så blir strömstyrkan 4 ampere. Är motståndet 2 ohm blir följaktligen strömstyrkan 3 ampere.

Värmen som bildas i glödtråden bestäms av strömmängden som passerar genom den. Enligt Joule's lag är värmen som bildas i en ledare genom elektrisk ström proportionell mot motståndet i ledaren, tiden under vilken strömmen passerar ledaren samt kvadraten på strömstyrkan.

Glödtråden som säljes genom Ingenjörfirman Atlas har ett motstånd av 77 ohm per meter, tändkabeln har ett motstånd på 0,045 ohm per meter och den lilla kontrollampan har ca 200 ohms motstånd. Ett vanligt 4,5 volts ficklampsbatteri har ett s.k. inre motstånd av ca 0,5 ohm ett 6 volts bilbatteri 0,02 ohm och ett 12 volts bilbatteri 0,04 ohm.

Om vi tänker oss att vi som strömkälla använder ett 4,5 volts ficklampsbatteri, en 20 mm lång glödtråd och 12 m tändkabel får vi följande totala motstånd i strömkretsen:

$$0,5 + 0,02 \times 77 + 2 \times 12 \times 0,045 = 3,62 \text{ ohm}$$

Om vi nu använder Ohms lag får vi:

$$I = \frac{4,5}{3,62} = 1,48 \text{ A}$$

Denna strömstyrka är i underkant för att man skall få snabb antändning av raketmotorn. Normalt behövs minst 2 ampere. Genom att seriekoppla två stycken 4,5 volts ficklampsbatterier erhåller vi en spänning på 9 volt. Detta värde sätter vi nu in i formeln:

$$I = \frac{9}{3,62} = 2,48 \text{ A}$$

Denna strömstyrka är tillräcklig för att raketmotorn skall tända så gott som omedelbart. Anledningen till att motståndet i detta fall blir 3,62 ohm är att motståndet i strömkretsen ökar med 0,5 ohm genom att vi i detta fall använder ytterligare ett ficklampsbatteri.

Om vi i stället önskar använda ett 6 V bilbatteri erhålles följande:

$$R = 0,02 + 0,02 \times 77 + 2 \times 12 \times 0,045 = 2,64 \text{ ohm}$$

$$I = \frac{6}{2,64} = 2,3 \text{ A}$$

Som synes går det också utmärkt att använda ett 6 volts bilbatteri. Användes däremot ett 12 volts bilbatteri blir strömstyrkan nästan den dubbla och då finns det risk för att glödtråden blir överhettad och brister innan den har hunnit antända raketkrutet. Smältpunkten för glödtråden ligger vid ca 1520°C och denna temperatur uppnås lätt om den belastas med för stor strömstyrka. Använder man ett 12 volts bilbatteri bör man därför ej utnyttja hela batteriets spänning. På de flesta batterier går det utmärkt att ansluta krokodilklämmor så att man endast tar ut t.ex. 10 volt från batteriet, dvs man utnyttjar endast fem av batteriets sex celler.

De föregående räkneexemplen visar varför men inte kan koppla in en kontrollampa i serie med strömkretsen. Gjorde vi det skulle totala motståndet bli över 200 ohm, varför strömstyrkan endast skulle uppgå till några hundra ampere. Önskar man en kontrollampa i strömkretsen måste den alltså para-

lellkopplas med strömbrytaren.

Oberoende av vilken typ av batterier man använder så förstår Du nog vikten av att batteriet är fulladdat och har full spänning. Använder Du ficklampsbatterier är det nödvändigt att dessa är nya och oanvända.

Skulle trots detta inte raketen vilja starta, så kan orsaken vara dålig kontakt någonstans i strömkretsen. Kontrollera att alla kablar är ordentligt fastlödade eller fastskruvade samt att krokodilklämmorna är fria från beläggningar från tidigare uppskjutningar. Givetvis kan fel också uppstå genom kabelbrott eller dålig kontakt i strömbrytare etc. Med lite fantasi och händighet kan nog de flesta modellraketflygarna nu klara av avfyringsproblemen.

Olle Olsson



RC I LEN

Under snart ett år har en RC-kurs pågått i LEN. Sune Jönsson har talat om grundprinciper och schemaanalys. Bro-lin och Ahman från Norrköping om funktionsprinciper och anläggningshistoria. Gunnar Pettersson (kursledare) om aggregatval, installationer och tillbehör. Ahremark om modellval och bygge, Alseby om motorer samt Dillner om aerodynamik.

Kursen avslutades 16-17 sept. Kal-lad expert var Jesper von Segebaden och som medhjälpare hade han Bo Oldenburg med sig. Fredagen gick åt till en föreläsning om RC (multiklassen) varefter följde en allmän diskussion. Kurt Schön, kurschef i LEN, gjorde nedanstående anteckningar. Kursplanen är godkänd av Medborgarskolan.

På lördagen kl. 9.30 samlades vi på F3 för att få en praktisk tillämpning av fredagens teorier. Trots att det blåste ganska hårt gav både Jesper och Bosse en i våra amatörögon strålande uppvisning. Jesper flög igenom hela multiprogrammet och kommenterade manövrarna. Bosse imponerade stort genom att under en flygning hålla kärren på rygg i flera minuter och t.o.m. göra en stjärtlidning inverterat.

Bosse hade också med sig en liten kärre (80-90 cm) utrustad med en Controlaire galloping-ghost, med vilken han gjorde en bejublad uppvisning. Kärrens höjdroder var i största laget och i den hårda vinden stod den nästan stilla i motvinden och vickade med stjärten som en anka. Han försökte sig

också på en markstart, men då blåste kärran över på rygg och frontspantet med motor och allt lossnade. Slut på det roliga!

Vi var kvar på F3 till 13.30 då alla var fullständigt blåfrusna.

Slutomdömet blev att dagarna varit mycket givande, det skulle bara vara mera utbyte av den här typen klubbarna emellan.

Närvarande båda dagarna var c:a 15 personer + Björn Wängströms hund på lördagen.

Jesper von Segebaden

Allt vad som sägs nedan gäller proportionalanläggningar.

HUR MAN LÄR SIG FLYGA.

Anlita alltid någon mera erfaren person vid de första försöken. Låt läraren starta och landa och flyg själv enbart när planet är på betryggande höjd. Börja träna med åttor (i horisontalplanet) för att lära sig svänga åt rätt håll. Därefter kan man försöka sig på en looping. Större motorpådtag - mindre loopsradie och tvärtom.

Landning: Gå inte in med för låg fart utan låt planet glida ned med sänkt nos. Man kan även ha motorn på och gå in flackt med ganska hög fart. Slå sedan av motorn strax innan cirkeln.

Roll: För att få planet att gå rakt i rollen måste man ge något dykroder i ryggläge.

När man behärskar roll kan man börja med ryggflygning. Gå in i ryggläge med en halv loop och gå ur med en halv roll. Riskabelt att gå ur genom att använda höjdrodret! Efter ryggflygning kan man försöka en bunt. Gör första buntarna genom att lägga planet på rygg och ge dykroder. Farten är då lägre än om man ligger på höjd och ger dykroder direkt. Inlärningsordning: Rakflygning, horisontell åtta, looping, roll, ryggflygning, bunt.

TÄVLINGSFLYGNING

Tänk på att domarna skall se vad Du gör. Markera tydligt början och slut på en manöver. Annonsera manövern, säg NU när manövern börjar och gå in och ur distinkt. Ta hänsyn till följande: vind, sol, publik, andra tävlingsdeltagare. Försök ha ett riktmärke när Du flyger; detta betyder särskilt mycket vid landningen. Det är bra om en medhjälpare kan hålla reda på vindriktningen. Låt även en medhjälpare hålla reda på tiden. Om kärran inte är uppe inom 1 1/2 min. är det lika bra att begära omstart. Ge-

nast efter en manöver bör medhjälparen tala om nästa manöver. Vissa manövrar bör utföras i medvind och andra i motvind.

FÖRBEREDELSE

Kolla alla glödstift (reservstift) innan tävlingen. Stiften kan ha olika tomgångsegenskaper och sätter man i ett helt nytt på en tävling kan det bli obehagliga överraskningar. Träpropellrar bör köras en stund eftersom naven krymper något och propellern kan lossna.

TÄVLINGSMANÖVRARNA

Wingover: om man lägger manövern i medvind blir den lätt för långt utdragen och utgången syns dåligt. Bågarna skall vara lika höga och lika stora.

Kombinerad Immelmann: Ligg rakt på vingarna. Ryggflygning 1 sek.

Långsam roll: Om man gör den i medvind är det lättare att få den att se skaplig ut. Om man har V-form bromsar V-formen rörelsen i första hälften och hjälper till i sista halvvarvet.

Stjärtlid: Stäng av motorn redan innan ingången till manövern. Man slipper då ändring av vridmomentet. Lämplig i medvind.

Stående åttor: Göres i motvind. Dra av motorn något strax före ingången i buntdelen och dra på igen efter 1/4 bunt för att få fart i avslutningen.

Liggande åttor: Gör manövern på lämplig höjd så att den är lätt att se.

Top Hat: Kolla att vingarna ligger rätt innan övergången till ryggflygning.

Spinn: Skeva aldrig för att komma ur spinnen. Gå ur genom att ge dykroder, eller dra på motorn. Olika modeller upp- för sig mycket olika vid spinnurgång.

NÖDSITUATIONER

Dra av motorn så fort något oförutsett inträffar. Om radion går på Fail-Safe landa genom att använda så lite roder som möjligt.

FÖREBYGGANDE AV FEL

Efter 50-60 flygningar bör man ta isär servona och göra ren och smörja potentiometrarna. Även lödningar i servona kollas. Gör ren spakar och kolla glapp. Kolla alltid en ny anläggning mycket noga. Utgå från att det finns något fel på den. Nästan alla proportionalanläggningar har tillverkningsfel.



TJORVEN

DRAMAT
OM
HUR
SOM
MAN
BYGGER
EN
JÄTTEGULLIGT
BRA
DEBUTMODELISSEMO
FÖR
CONTROL
CIRKULAIRE

Erik Björnwall, 26 och numera apotekare i Norrköping, började flyga linstyrning i Umeå för drygt tio år sedan. Han har varit landslagsman i TR, stunt och combat och gjort sig känd för sunt konstruerade, snygga och mycket välbyggda modeller.

TJORVEN II

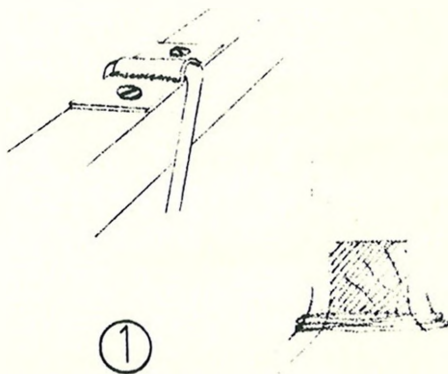
Lättbyggd nybörjarmodell för linstyrning avsedd för motorer mellan 1,5 och 2,5 kubikcentimeter.

Tjorven II är avsedd som första träningsmodell för den som önskar lära sig linstyrningens grunder och även den som aldrig har byggt ett modellplan bör kunna gå iland med bygget. Modellen är en stark, snäll och foglig nybörjarkärra och man får inte vänta sig att det skall gå att utföra så mycket avancerad flygning med (en och annan looping har dock originalmodellen varit med om!). De flesta av marknadens 1,5-kubikare och "snällare" 2,5-or går bra att använda. Min fru har med framgång flugit sin Tjorv i två säsonger med dels en gammal Alag X-3, dels en Fox 15.

Så till själva byggbeskrivningen. Börja med att noga studera ritning, materiallista och denna anvisning. Är något oklart så fundera eller fråga tills Du är säker på att Du vet hur allting skall vara. Såga eller skär sedan ut alla delar. Motorbockarna (K1) och mellanstyckena (K2

och K3) limmas noggrant ihop till en enhet. Se till så att avståndet mellan bockarna passar till den motor som Du skall använda. Låt torka över natten.

Landstället står närmast i tur, bocka det av 2 mm pianotråd med hjälp av plattång och skruvstäd. Observera att tvärstag och hjul inte får fästas förrän senare. Träd stället över motorbockarna och fäst det med hjälp av en liten plåtbit som bockas och skruvas fast i övre bocken med små, små träskruvar (se fig. 1).

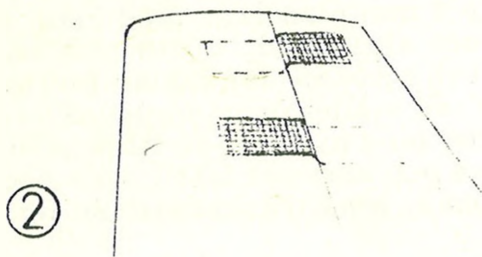


Under den undre bocken surras landställsbenen ihop med mässingstråd var efter rikligt med lim, helst araldite eller liknande, kletas omkring stället.

Kroppsmellanlägggen (K4 och K5) av 10 mm balsa tunnas av bakåt så att kroppssidorna skall kunna limmas ihop längst bak (se ritn. av modellen sedd uppifrån) och limmas till motorbockarna

(se längst ned till vänster på ritningen). Kroppssidorna måste skäras ur på insidan för landstället. Urtag för vinge och stabilisator samt hålen där landställsbene sticker ut genom sidorna måste göras mycket noggrant. Varken vinge eller stabbe skall ha någon anfallsvinkel. Limma ihop och låt torka över en natt varefter Du kan runda av hörnen, skära ut urtag för motorn på höger sida, borra hål för motorns fästsruvar och slipa bort alla ojämnheter med först grovt, sedan allt finare sandpapper.

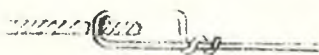
Vingen skarvas ihop av 2 st 5-7 mm balsaflak, V1 och V2, (5 mm för 1,5 cc motor, 7 mm för 2,5 cc motor). Kanterna rundas, vingen skjuts in i kroppen och limmas noggrant fast. Vingörönen (V3) och plywoodförstärkningarna för roderoket (V4) limmas på plats och en blytyngd på 15-20 gram limmas och skruvas fast under yttre (högra)vingspetsen för att modellen skall spänna linorna bättre. Skär en skära i bakkroppens översida för fena och limma denna på plats. Stabilisator och höjdroder monteras ihop med linneband (se fig. 2) och



limmas till kroppen. Kontrollmekanismen sätts ihop och skruvas fast i modellen. Stötstången bockas så här



där den går igenom roderhornet och roderoket. På "lead outs" (vinglinorna) måste man göra starka öglor vid roderoket, så här



Se till att mekanismen och rodret går

lätt att röra och att roder och roderok befinner sig i neutralläge (mittläge) samtidigt. Bocka till sist vinglinornas öglor vid vingspetsen så här



så att flyglinorna lätt kan hakas på.

Slipa, lacka och måla modellen (med bränslesäker färg eller ett sista skyddande lager av klar plastlack om glödstiftsmotor skall användas). Fäst tanken med hjälp av gummisnoddar och två ögleskruvar (öppna) som skruvas in i motorbockarna. Linda och löd fast tvärstaget på landstället, sätt på hjulen och skruva fast motorn med ett par graders högerriktning (brickor under främre motorfästet). Modellens tyngdpunkt skall nu ligga mellan 1 och 2 cm bakom vingframkanten; gör den inte det måste man belasta modellen med blyvikter fram eller bak tills tyngdpunkten kommer rätt. Sedan är det bara att gå ut och pröva sin egen och Tjorvens flygförmåga men mer om det i nästa nummer.

Materialförteckning till Tjorven II

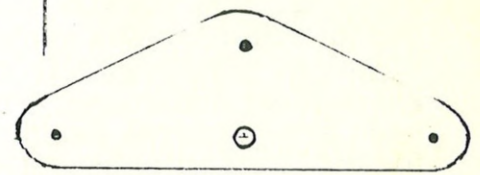
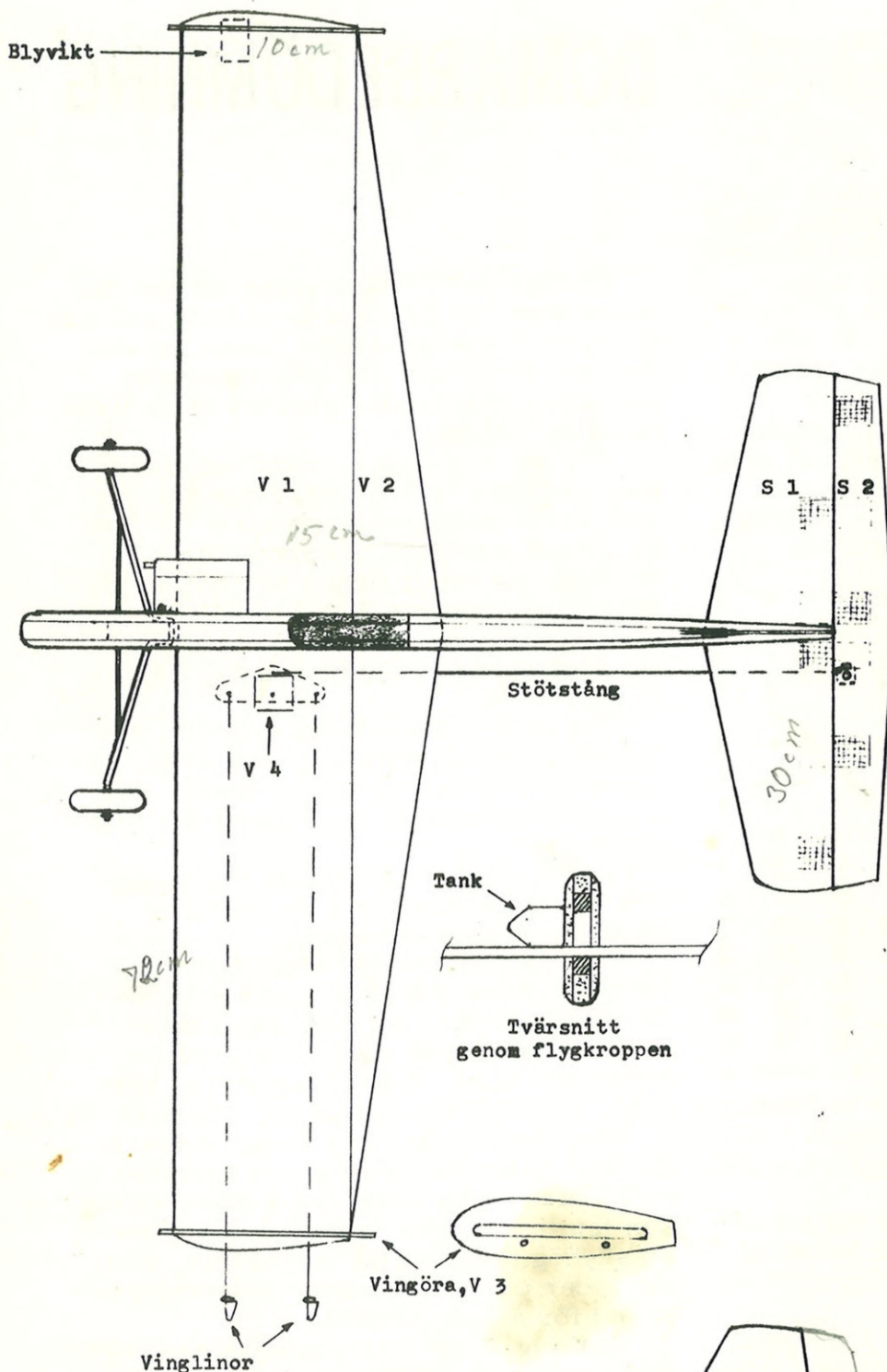
Motorbockar, 2 st	K1	10x10 rödbok
Mellanstycken	K2-3	10 mm balsa
Kroppsmellanlägg	K4-5-6	10 mm balsa
Kroppssidor, 2 st	K7	5 mm balsa
Vinge	V1-2	5-7 mm balsa
Vingöron, 2 st	V3	1,5 mm ply
Förstärkningar, 2	V4	1,5 mm ply
Stabilisator	S1	3 mm balsa
Höjdroder	S2	3 mm balsa
Fena	F1	3 mm balsa
Landställ		2 mm pianotråd
Tvärstag till landstället		1,5-2 mm piano
Stötstång		1,5 mm piano
Vinglinor (lead outs)		0,75 mm piano

Roderok göres av 1 mm aluminiumplåt, 1,5-2 mm plywood eller köpes färdigt. Vecos lilla roderok är bra.

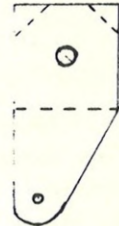
Roderhorn av mässing- eller aluminiumplåt minst 0,5 mm tjock. Hjul 35-50 mm diameter, 2 stycken.

Tank. En mindre stunttank köpes färdig eller lödes med hjälp av någon erfaren kamrat. Rymd 20-30 cm³.

Blyvikt, 15-20 gram. Mässingstråd och plåt för landställsfästet. Linneband till rodergångjärn, 10-15 mm brett; ungefär 30 cm behövs. Diverse skruvar, muttrar och brickor. Lim, lack och färg. Tålmod, noggrannhet och intresse!



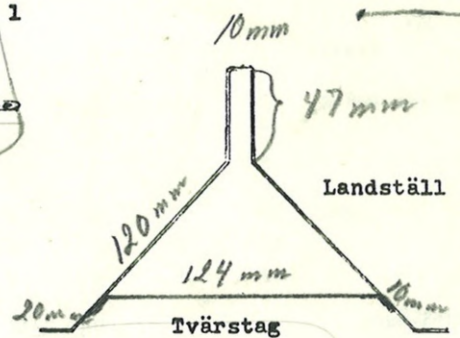
Roderok och roderhorn
ritade i full skala



Roderhornet bockas
med plattång
till denna form.



Detalj av roderokets
montering i full skala.



TJORVEN II
Ritad och konstruerad av
Erik Björnwall

Skala 1:4

Så har det åter varit ett SM i radiostyrning. Som vid alla slags tävlingar där en dommarstabs subjektiva bedömningar av manövrar blir det alltid diskussion om domsluten. Vid SM i multi hade arrangörerna skaffat fem domare för att få ett rättvist slutresultat. Normalt har vid tävlingar med fem domare den högsta och lägsta i varje flygning strukits, men här i Göteborg motsatte sig grenchefen detta förfarande och krävde att alla resultat skulle medräknas.

Jag har för skoj skull gått igenom alla domarprotokollen och sett om man kan få ut något av intresse av dessa.

Till att börja med i vilken ordning placerade resp. domare flygarna.

Domare:	A	B	C	D	E
1. Jesper von Segebaden	1	1	1	1	1
2. Bo Oldenburg	2	2	3	2	2
3. Leif Thelin	2	2	2	2	2
4. Arne Arvidsson	6	5	5	4	5
5. Tommy Bennwik	5	4	4	7	4
6. Jan Levenstam	7	6	6	5	8
7. Lennart Sundström	4	7	9	6	6
8. Kurt Jönsson	9	8	8	8	7
9. Lennart Ohlsson	8	2	7	2	2
10. Göran Ridderström	10	11	11	10	10
11. Sören Schmidt	11	10	10	11	11
12. Lars Jacobsson	12	12	12	12	12
13. Roland Ortschüts	13	13	13	13	13
14. Lars Ohlsson	14	14	14	14	14
15. Tore Loedin	15	15	15	15	15

Understrukna siffror är rätt placering

Vidare undersökte jag hur bedömnings-sättet att stryka högsta och lägsta poängen vid varje flygning skulle förändra slutlis-tan.

Till min glädje visade det sig att den enda förändringen som skulle ha skett var en omkastning av placering nr 8 och nr 9.

Hopräkning av hur många flygningar som strukits för varje domare och flygning.

Domare:	A	B	C	D	E
För hög poäng	0	3	7	0	4
	0	3	6	0	3
	0	8	2	1	2
För låg poäng	14	0	0	0	0
	12	0	0	0	0
	12	1	1	1	0
Medräknade	0	11	7	14	10
	0	9	6	12	9
	2	5	11	12	12
Antal rätt inpla-					
cerade enl. slut-					
resultat	10	16	7	12	10

DOMARBEDÖMNING

Sammanställningen visar att den domare som var hårdast även hade svårast placera in mellanskiktet, samt att den domare som hade det minsta antalet strykningar lyckades placera in de flesta på rätt plats.

För att få en uppfattning om domarnas inbördes bedömningsskala har jag satt deras benägenhet att sätta "0" för en utförd manöver. Avprotokollen framgår att totalt finnes 669 nollor fördelade på domaren A 234 st, B 100 st, C 104 st, D 132 st samt E 101 st, vilket motsvarar procenttalen 35, 15, 15 20 och 15 %.

Om man ställer dessa siffror i relation till totala antalet poäng resp. domare givit under tävlingen finner man att det stämmer på en domare när (diagram 1).

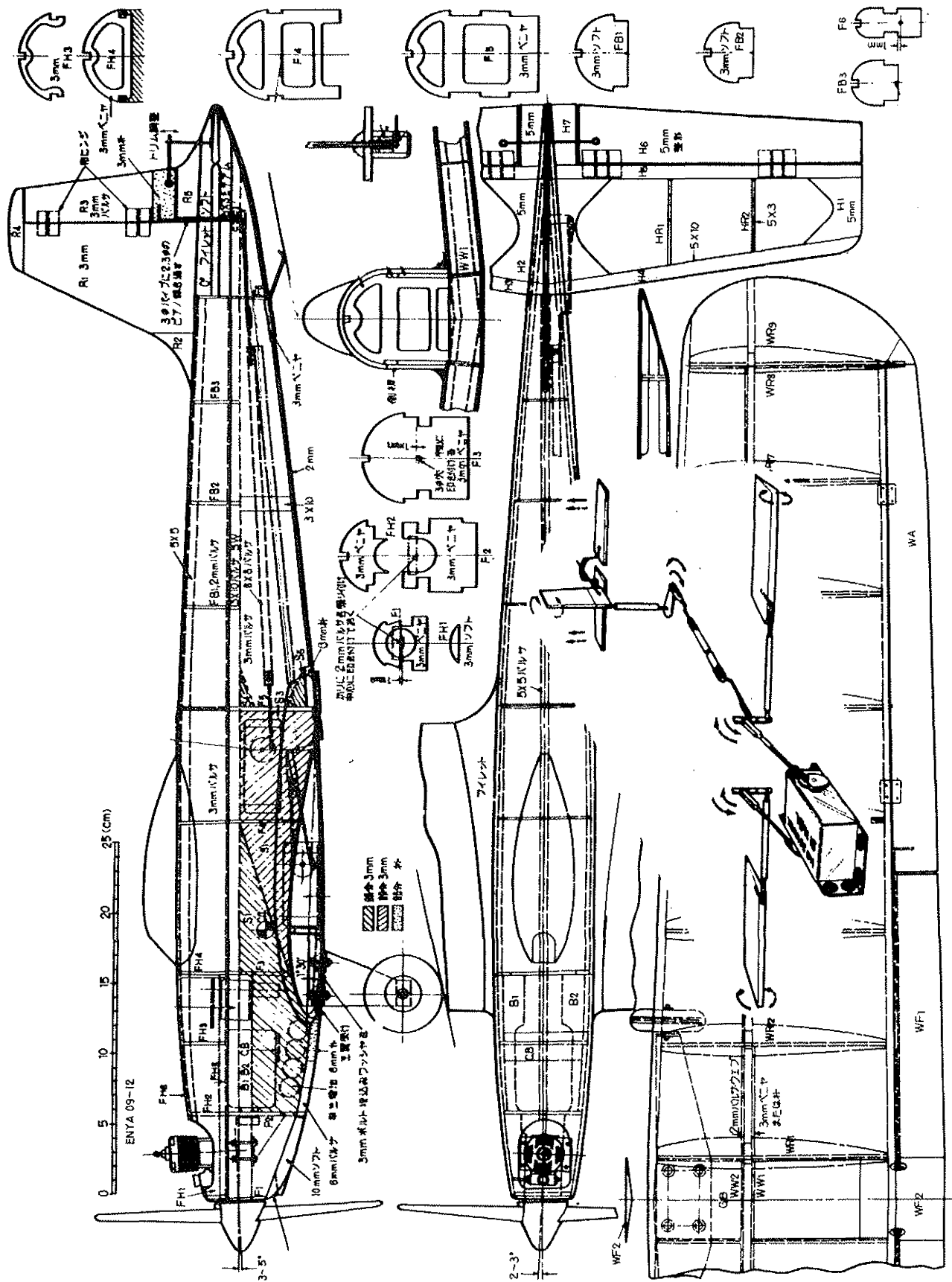
Vidare visar diagrammet hur andel i % varje domare har i de enskilda flygningarnas slutsumma.

Om man vidare ser efter hur nollorna fördelar sig på de olika manövrarna finner man att nollorna i stort sett samlar sig kring fyra manövrar, nämligen d.sk. dubbelvingovern, looping, stjärtlidet och spinn. (diagram 2) Diagram 3 visar hur resp. domare fördelat nollorna. Som synes har fyra av domarna följt varandra i stort medan den femte har fyra "egna" toppar, samt en skyhögt notering på manöver 5, vilket tyder på en helt annan bedömningsgrund för denna manöver.

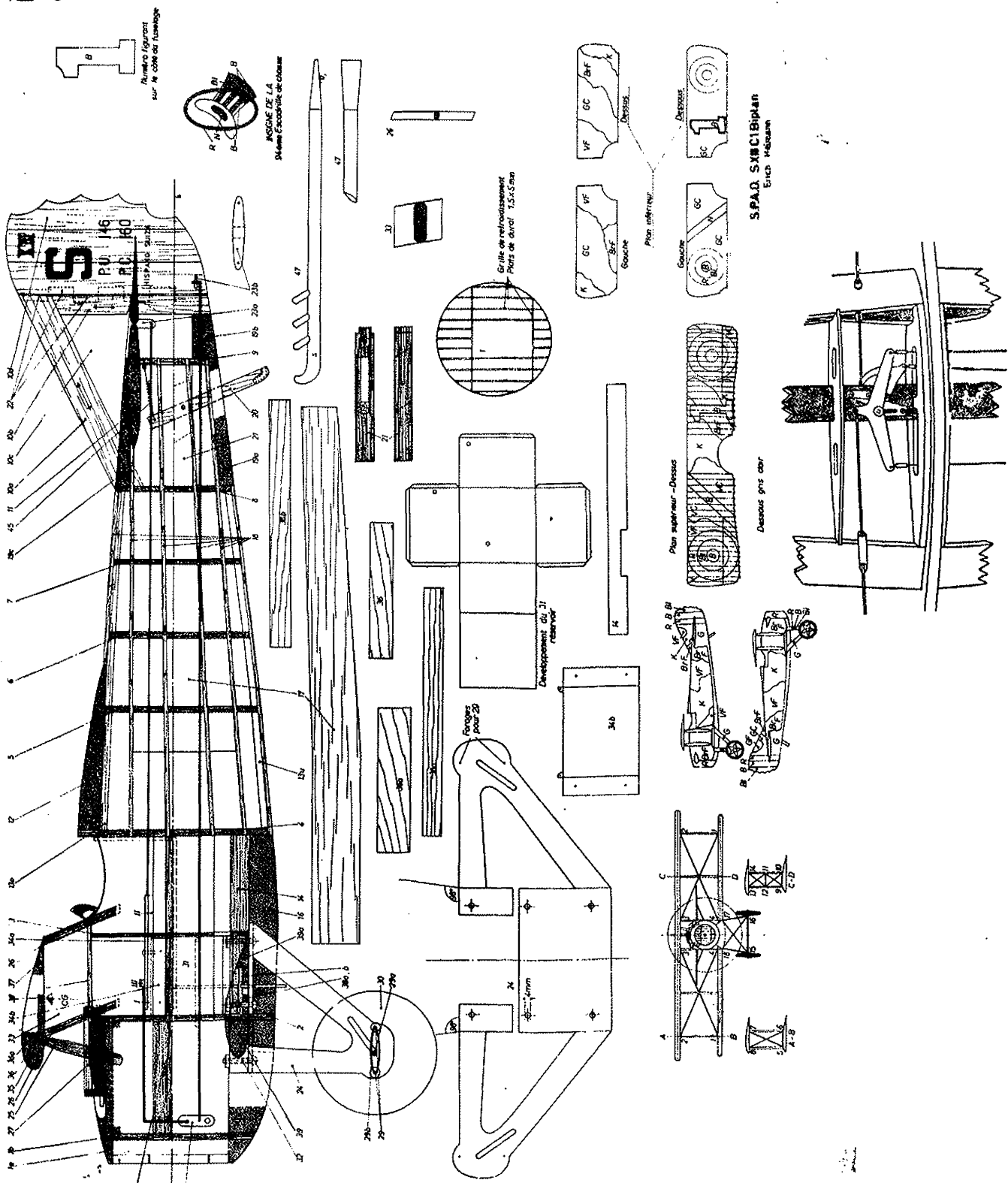
Som jag skrev i inledningen har jag gjort denna inventering för skoj skull, men kan man inte få ut något väsentligt ur den? Först och främst visades att slutresultatet verkligen var rättvist. Diagram 2 torde ge en anvisning om vilka manövrar som de tävlingsaktiva behöver träna.

Jag tror att om en liknande bedömning av domaren sker i efterhand vid kommande tävlingar kan vi få en mer enhetlig bedömningsskala, då förut-satt att samma domare medverkar vid mer än ett tillfälle. Vidare torde bedömningen ge upphov till diskussioner som kan hjälpa oss till rättvisa tävlingsresultat.

Jol.



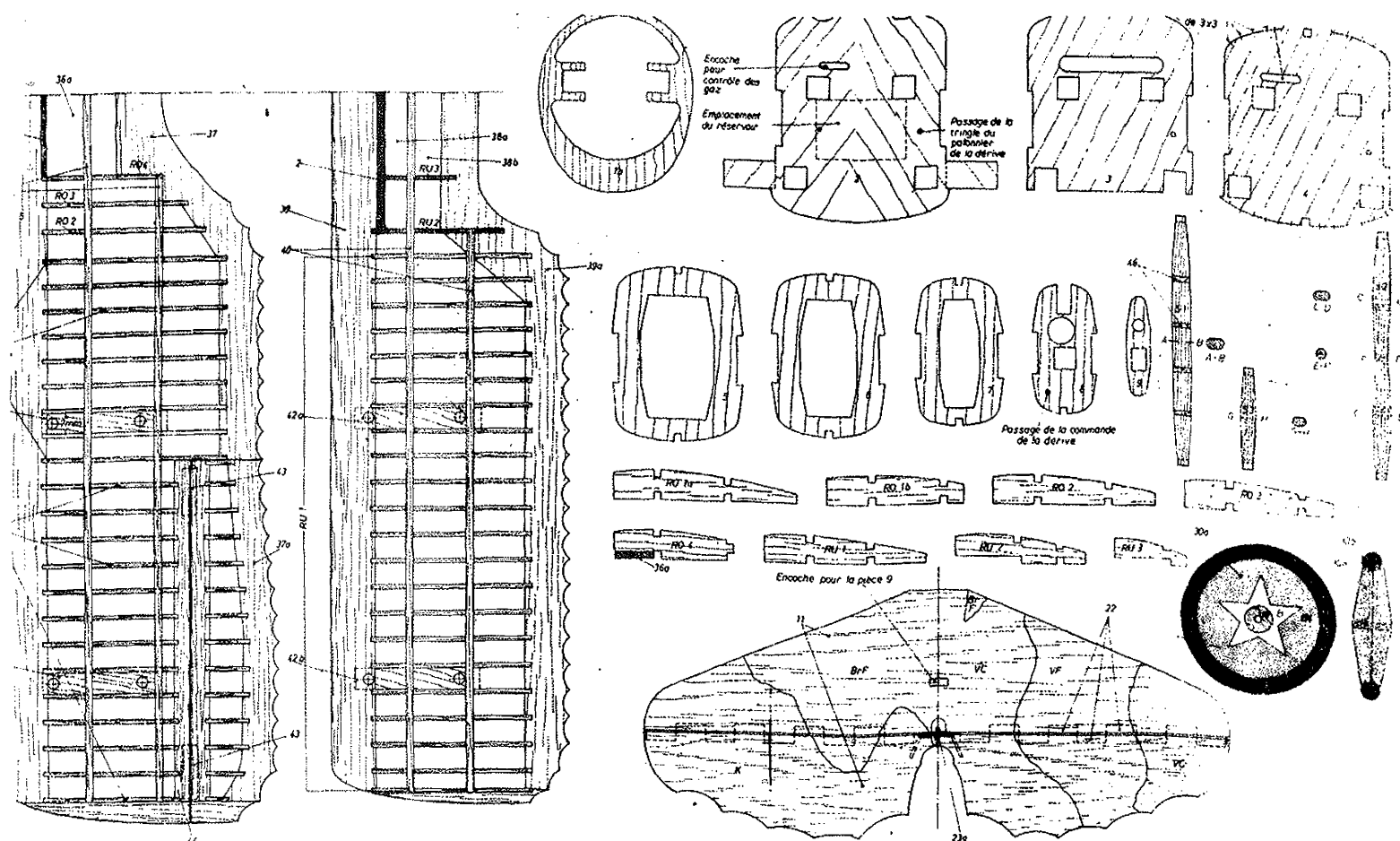
S.P.A.D. S XIII CI



Skalafllygarna är en försummad minoritet i MN:s läsekrets. Men det skall bli bättre (Hoppas de hänger med och kommer med egna bidrag till MN)! Vi presenterar nu en linkontrollerad skalamodell av SPAD S XIII CI för 10 cm motorer. Den visas här med det målningschema som den amerikanske flygarstjärnan kapten Eddie Rieckenbacker, hade på sin Spad.

Modellen ritades och byggdes av Erich Heimann, vilket gjorde honom till tysk mästare 1961. Han utrustade sin modell med en Enya 60 försedd med motorkontroll via en tredje lina. Modellen väger tre kilo.

Ritningens två blad kan köpas i full skala från Model Avia, 31 rue du Printemps, Bryssel 5 för ca 8,50 Skr (80 belgiska franc).



Graupner

HOBBY

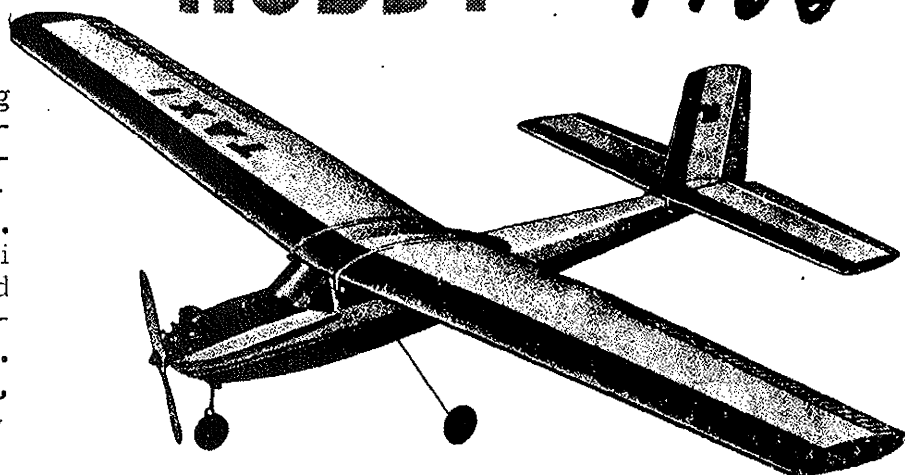
Nyhet
1966

TAXI

En multimodell för träning och tävlingsflygning. 2,5-6 cc motorer och 2-8 kanalers radioutrustning. Förnämlig byggsats med bl.a. kroppsidorna utstansade i balsaplywood. Tvåfärgad explicationsritning och utförliga anvisningar. Spv. 150 cm, längd 102 cm, bärtyta 40 dm², tomvikt c:a 1300 gram.

Art.-nr. 4625

Komplett byggsats kr. 88:-



NY S-T-O-R FLERFÄRGS GRAUPNER-KATALOG NU UTKOMMEN.
OMFATTANDE HOBBY-BIBEL! Sänds mot kr 5:75 i frimärken.

Generalagent

A. Hermelo A/B, Lindvallspl. 6, Stockholm 9, Tel.: 69 19 19, 68 15 15

PRESSTOPP

med

MODEL - NYTT 4 1966

ATT VARA VÄNNER PÅ FÄLTET

Allmänflyget ökar. Ett klubbfält som för två år sedan användes till 6.000 landningar har i år redan passerat 9000. Att vara modellflygare och samsas om utrymmet på och över ett sådant fält är inte alltid lätt. För att göra det hela lite enklare vill vi här ge några korta regler.

Så snart det finns modellflygare på ett fält med annan verksamhet skall EN man i gänget utses till ANSVARIG LEDARE AV MODELLFLYGET (modellflygledare). Han skall innan han knallar ut på fältet, ta kontakt med andra ansvariga (trafikledare, segelflygchef, motorflygchef, platschef eller vad det kan vara) och tala om att "nu är vi här, så och så vill vi göra, var får vi vara?" Efter ett sådant samtal vet man var man har varann, och det roliga kan börja. Även om det inte är annat flyg i gång, bör de andra flygledarna vara underrättade om att modellflygning pågår.

Bilar, moped och trampcyklar ställer man naturligtvis på anvisad plats eller eljest så att de inte är i vägen för "fullvuxna" flygplan.

Särskilt de friflygande modellerna har en fenomenal förmåga att ligga över startbanor och landningsstråk. Välj startplatsen så att sådant undviks i den mån det går. Om Du måste över en bana eller annat stråk för att hämta modeller, korsa banan vinkelrätt och se upp mycket noga på annat flyg!

Instruktörskursen

Även i år har Studieförbundet Medborgarskolan välvilligt ställt pengar till förfogande, så att SMFF kunnat hålla en central kurs för att utbilda klubbinstruktörer.

Sedan flera anmälda dessvärre anmält förhinder, kom kursen att omfatta 15 elever, som under en intensiv vecka i Norrköping fick inblick i vad det innebär att lära ut modellflyg och ta på sig ledaransvar. Atskilliga hade erfaren-

Depån med lådor, burkar, plastflaskor och annat lägger man långt från någon använd bana. Linstyrare och radiostyrare får ibland vara på uppställningsplatser eller oanvända banor och har det lättare än friflygarna, men alla skall komma ihåg, att man är mera välkommen tillbaka, om ingenting ligger kvar på fältet, när man flugit färdigt.

Rent allmänt gäller för bevakade flygplatser (civila och militära): Klubben måste ha platschefens tillstånd för att få komma in. På många ställen erfordras passerkort (bl.a. F18, Skarpnäck, Bromma). Passerkort till dessa flygfält erhålles från Stockholmsdistriktets Modellflygstyrelse om man är medlem i en ansluten klubb.

På obevakade militära flygplatser: Tillstånd för klubben att använda fältet fås från närmast flygflottilj. Gott samarbete med andra som också tillåts vara där. Kontakt med närmaste militära trafikledning, innan man sätter i gång, om fältet ligger mindre än en mil från flottiljflygplats.

På obevakade civila flygplatser (kommunala eller enskilda fält): Tillstånd för klubben att använda fältet. Fås från den som driver verksamhet. Gott samarbete med andra.

Det är bra, om modellflygledaren lär sig lite om annat slags flyg, så att han och kompisarna förstår deras problem. Ännu bättre är det, om han kan lära de andra flygarna mer om modellflyg, så att de begriper våra anspråk på utrymme. Det kan bli riktigt trevligt!

L. Larsson

C.G. Sundstedt

het av ledarskap tidigare, och på så sätt blev veckan desto mera givande med utbyte av erfarenheter och tips.

Inom kursens ram fanns i år specialister på både friflyg, linstyrning, motorer, radioutrustning och lågfartsaerodynamikens tillämpning. Följaktligen kunde Calle Sundstedt och Gunnar Kalén praktiskt taget när som helst få sakkunniga bidrag till de mångtaliga diskussionerna och seminarieövningarna i fackämnena. Sune Persson lyckades göra sig fri från arbetet i Köping en halv dag och gnuggade kursen i föreningsteknik på sitt suveräna sätt. Medborgarskolan hade sänt assistenten Ralph Nordlund till att

klarlägga den ekonomiska sidan av gruppstudierna i klubbarna, och deltagarna, som förut granskat de samverkande studieförbundens handbok "Planera-Rapportera", tyckte helt plötsligt att detta var pin kul!

Lite terapi och uppövning av handlaget måste det också vara. Byggmomentet inskränkte sig i år till att gruppvis bygga upp fyra versioner av TEMPO-1, som konstruerades om för att uppnå större

startsäkerhet och ett ännu enklare byggförfarande utan att materialsatsen ändras radikalt. Uppgiften lyckades tydligen bra. Sista kursdagens morgon bjöd på hårt väder, men samtliga kursbyggda apparater visade sig vid provflygningen ha fina egenskaper. Den fortsatt utprovnings överläts med fullt förtroende till FK Gamens experter.

Plattorna på Kungsängen användes flera gånger under kursen till linstyrning. Skala-, stunt och team-racing-modeller fanns i kursdeltagarnas bagage. Erik Björnwall visade stuntprogrammet praktiskt, så för en gångs skull kunde kursen få ett ordentligt grepp om den-

na alltför sällsynta gren. Paret Eklund-Svedling kom till kursen direkt från Nordiska Landskampen i Finland och visade med sina TR-modeller hur ett heat går till.

Kvällarna ägnades åt filmstudier. Det mesta av vad uthyrarna erbjuder om aerodynamik och motorlära granskades liksom en del allmänna flygfilmer. Dessutom öppnade Gamen sitt smalfilmsarkiv till stor förnöjelse. Åtskilliga nya initiativ lär ha väckts, dels av kursen, dels av världklubbens inspirerande verksamhet, och det skulle förvåna mycket, om det inte blir en särdeles fin aktivitet i de klubbar som skickat folk.

Deltagare i kursen:
Erik Bernet, Uppsala, Michael Borell, Frösön, Anders Eklund, Roslags Näsby, Kjell Eriksson, Linköping, Lennart Jonsson, Torsby, Lars Karlsson, Norrköping, Björn Larsson, dito, Gunnar Nilsson, Svartsjö, Håkan Persson, Norrköping, Ulf Pettersson, Linköping, Hans Svedling, Viggbyholm, Börje Svensson, Solna, Bengt Ståhl, Bromma, Bernt Wickman, Kumla och Erik Söderström, Hybo.

ARBETAR SMFF PÅ RÄTT SÄTT?

SMFF skapades på grund av tävlingsflygarnas behov av en samordnande organisation. Detta har helt naturligt resulterat i att styrelseorganisationen f. n. är helt anpassad efter dessa krav. Som tävlingsflygare är jag tacksam för detta och uppskattar det arbete som nedlägges på våra problem. Samtidigt undrar jag om inte mer borde satsas på PR-frågor och nyrekrytering.

Det finns f. n. ingen inom styrelsen som är ansvarig för dessa frågor. Vid speciella tillfällen (utställningar el. dyl.) kan en suppleant eller den extra ledamoten avdelas för att bevaka förbundets intressen, men någon planerad verksamhet förekommer ej.

Varje gång behovet av PR har tagits upp, ex. -vis vid riksstämman, har styrelsen hänvisat till den lokala klubbverksamheten ev. kontakter med ortspressen mm. Modellflyg på utställningar och flygdagar förekommer om arrangörerna tar kontakt med lokalklubbarna i tillräckligt god tid. Ofta får klubbarna alltför sent reda på vad som skall hända för att kunna göra effektiv

insats, och lika ofta saknar klubbarna personer med vilja eller förmåga att ta de initiativ som behövs.

Rekryteringsfrågan är intimt förbunden med PR-problemet. Om vi inte lyckas tala om att vi finns och vad vi gör, så lär det bli svårt medlemsvärningen. I dag sker all nyrekrytering genom redan befintliga klubbar. Hur skall man kunna väcka intresset på klublösa orter?

Ju större medlemsantal förbundet kan redovisa, desto lättare bör det vara att vinna gehör hos myndigheterna, att erhålla ekonomiska bidrag o. s. v.

Hur skall dessa drömmar kunna förverkligas?

Jag skulle vilja föreslå följande åtgärder. Tillsätt en man i styrelsen med uppgift att handha och samordna PR-verksamheten. Han skall bevaka flygdagar, utställningar och mässor, i god tid taga kontakt med arrangörerna och lokalklubbarna för att få med modellflyginslag. Vidare måste klubbarnas medverkan samordnas, i vissa fall måste kanske kompetenta uppvisningsflygare tagas från avlägsna orter. Det gäller att få en så gott som fullständig täckning av de förekommande arrangemangen.

de stor grupp nybörjare in i flygcirkeln och låter dem först i dubbel- sedan i enkelkommando lära sig så pass mycket att det "smakar mera" och att den nye kan flyga med linor, när hans egen skapelse skall luftas f.f.g.

Modellhandlaren på orten är en alla tiders rekryteringsman. Han bör hållas informerad om klubbens aktiviteter och framtidsplaner. Dessbättre finns det fortfarande även möjlighet att "propagera fram ett intresse", vilket V.J. tappat tron på. Ett bra exempel finns även här. FK Gamen i Norrköping ordnar varje år under skolornas februarilov ett stort propagandamöte på "Folkborgen". Där visas flygfilm och Kalle Anka, där demonstreras modeller, där flygs med inomhusmodeller, där ges saklig och medryckande information om Gamen och modellflyg över huvud taget, där delas ut flygblad till hundratals ungdomar med en talong att anmäla intresse på. Gamen har på detta sätt varje år fått precis så mycket nybörjare klubben orkar med att ge den hjälp till självhjälp som man anser nybörjarkurserna skall vara.

Avgången ur nybörjarleden blir sannolikt större i år än den var för 10 - 15 år sedan, eftersom vi numera har att konkurrera med många andra lockande fritidsaktiviteter. Detta bör inte leda till någon pessimism, så att man helt hör upp med nybörjarverksamheten, utan det bör snarare vara en sporre att lägga upp ett föreningsprogram som är mera lockande och givande än konkurrenternas. Kamratskap fostrar och ger solidaritet inom gruppen, men det kostar mycket pengar i dag att hålla en lockande verksamhet i gång. Pengar från kommunalt håll får man inte utan en stor ungdomsverksamhet med stigande medlemssiffror. Kraven på ledarna växer för varje säsong.

Modellflyget har aldrig varit någon bra rekryteringsbas för segelflyget när det gäller antalet segelflygaspiranter. Detta upptäckte Flygvapnet också i slutet av 50-talet, varför vårt statsanslag föll bort. Däremot har man klara belägg för påståendet att modellflygare blir goda segelflygare. Kvalitet går alltså före

kvantitet. Att söka hindra en flygsinnad ung man från att börja segelflyga bara för att han sysslar med modellflyg strider så vitt jag förstår mot principen om individens frihet bl. a. Däremot kan man försöka uppehålla modellflygintresset med en lockande och inspirerande uppläggning av klubbens aktivitet.

V.J. varnar i artikeln "Något om ideologi" för suspekta organisatörer som söker få greppet om SMFF-klubbarna. Själv tror jag att risken för ett maktövertagande är mindre nu än tidigare, eftersom Förbundets stadgar att varje ansluten organisation skall ha en fullständig styrelse och att arbetet skall ske under kamratliga och allmänt vedertagna demokratiska former inom den enskilda föreningen. Det gamla systemet att en man, klubbledaren, utgör styrelse i ensamt majestät har vi ju en gång för alla pensionerat med all vördnad och reverans för de mångfaldiga skickliga ledare som burit hela ansvaret på ett ypperligt sätt. Om det fortfarande finns klubbar med klickvälde eller ansatser till despotism, åligger det majoriteten i klubben att kräva nyordning.

V.J. och jag har iakttagit samma saker, men vi har tydligen skilda tolkningar. Ett försök till sammanfattning: Flygklubbarna i allmänhet måste bredda sin verksamhet, så att både nybörjare och mera erfarna tas in hand. Hobby- och tävlingsflygande är skilda friska skott på den planta som kallas modellflyg. Den kan trivas gott i sällskap med segelflyg, flyghistoria, fallskärmshopp, motorflyg och liknande flygiska växter, men den tål knappast sådana monstruösa utväxter som narkotikamissbruk, billånande och andra yttringar av ungdomlig håglöshet. Klubbarna måste ha en attraktiv planerad verksamhet. Vår fina tidning kunde gärna bli språkrör för idésprutor (Så här har vi gjort - och lyckats). Överst på önskelistan: En riksinstruktör med förmåga att ge tips, riktlinjer för långtidsplanering och allmänt "Know-how" till osäkra klubbar eller funktionärer. Dessutom pengar till instruktörens resor bland klubbarna och till den centrala ledningen av vårt ungdomsvårdande värv.

C-G Sundstedt

GUBBVÄLDE ?

Valter Johansson skrev (signerat med sina initialer) i föregående nummer av MN om att SMFF ej längre är att anse som en ungdomsorganisation med tanke på förändringarna i medlemsstrukturen. Detta gäller de flesta ungdomsorganisationer av i dag visar en utredning som publicerades i början av augusti. Nedan några axplock. Samtidigt är det typiskt för modellflygklubbarna att många medlemmar är gubbar men ungdomarna styr klubben. Styr gubbarna förbundet i stället?

I och med högre skol- och yrkesutbildning blir föreningsengagemang vanligare. Tjänstemän har oftare medlemskap än arbetare, och studerande har fler än förvärvsarbetande. Idrottsrörelsen har bättre anknytning från tjänstemän än från arbetare, och detsamma gäller scoutrörelsen. Religiösa samfund visar de största förlustsiffrorna bland den äldsta gruppens arbetare. Nykterhetsförbunden har bäst rekrytering bland den äldre gruppens tjänstemän, medan avgången är högst bland arbetarna. Politiska föreningar har engagerat flertalet arbetare i den äldre gruppen, men de har också förlorat relativt sett fler bland arbetarna.

Medelåldern ofta över femtio

Mest framträdande är denna tendens inom idrottsrörelsen samt inom vissa religiösa samfund och nykterhetsorganisationer, säger utredaren. De politiska ungdomsförbunden tycks ha den mest demokratiska uppbyggnaden.

I mer än hälften av ungdomsorganisationernas styrelser är medelåldern högre än 40 år, medan 25 år är den övre åldersgräns som godtas av de statsbidragsbeviljade myndigheterna. Bara Seco, SSUH och Sveriges fältbiologiska ungdomsförening motsvarar idealbilderna av en ungdomsorganisation, där även styrelseledamöterna är under 25 år.

Två specialförbund inom idrottsrörelsen och två andra organisationer har styrelser med en medelålder på minst 60 år, medan 21 organisationer har styrelser med över 50 år i medelålder. I de undersökta organisationerna fanns en styrelsemedlem som var 77 år och en som var 76 år.

Utredaren ifrågasätter om beteckningen "ungdomsorganisation" är lämplig för föreningar med äldre personer i styrelsen. Han anser i övrigt att ungdomsarbetet står under "förmyndare" mest beroende på ekonomiska förhållanden och på det sätt på vilket arbetet vuxit fram.

Vid undersökningen har organisationerna indelats i olika grupper som företrädere idrott, scouting, religion, motor, skolan, nykterhet, politik samt övriga. En del är främst vuxenorganisationer med speciella sektioner för ungdomsverksamhet medan andra är "dotterorganisationer" eller rena ungdomssammanslutningar.

Idrottsrörelsen ökade mest

Medlemsantalet har under tiden 1959-1964 ökat från 2,2 miljoner till 2,9 miljoner, det vill säga 35 procent. Religiösa, politiska och nykterhetsorganisationer har minskat, medan idrottsrörelsen har ökat kraftigast, med drygt en halv miljon. Den största minskningen har religiösa organisationer, från 189 300 till 171 300. Idrottsrörelsen har flest medlemmar, 1 695 000, följt av Seco med 320 000. Dess medlemssiffra

hänger dock samman med en kollektivanslutning.

Om man ser till den geografiska spridningen, visar det sig att idrottsrörelsen är mest utbredd och har föreningar i 997 av de 1 006 kommuner som fanns vid undersökningstillfället. Av övriga ungdomsorganisationer var det bara Svenska scoutförbundet, Svenska missionsförbundets ungdom och Centrums ungdomsförbund som fanns i 50 procent av alla kommuner.

Motorsorganisationer förekommer i betydligt mindre grad bara i städer och köpingar, medan nykterhetsorganisationerna har samma procentnivå i olika typer av samhällen. De tre storstads länen ligger relativt sett bland de sista då det gäller religiösa, nykterhetsfrämjande och politiska organisationer.

När sker då avgången från föreningslivet i allmänhet? Utredaren konstaterar att 60-talets tonårsungdom är flyktigare i sina föreningsengagemang än tidigare generationers. 14- och 17-åringarna visar en mycket hög avgång under de senare åren.

Kamratkontakt viktig

Varför gick ni med i en förening? tillfrågades intervjupersonerna, och svaren växlar något med åldern. De yngsta kategorierna stannade främst för förklaringen att de velat träffa kamrater. I andra hand kom intresse för en hobby. Det sociala kontakthövet dominerar som orsak även för de äldre grupperna och särskilt då för kvinnorna. Samtidigt visar de kvinnor som sökt sig till föreningslivet för att få kamratkontakt den största avgångsprocenten. Bland männen är det betydligt vanligare att intresset blir det avgörande skälet för inträde.

Anledningen till utträde anges främst såsom minskat intresse för verksamheten och bristande trivsel med kamraterna. Bristande tid var ett viktigt skäl för främst de äldre männen, medan många av kvinnorna i de äldre grupperna flyttat från orten i fråga. De äldre som aldrig deltagit i föreningsliv angav främst bristande intresse som orsak.

Också bostadsorten spelar en roll för föreningsengagemanget. Städer och landskommuner med stor tätortsgrad har högre medlemstal än landsortskommuner med liten tätortsgrad. Inom de mindre och medelstora städerna finner man de största medlemstalen.

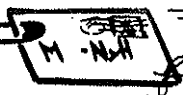
Föreningsungdom ser mest på TV...

I undersökningen har man också försökt klarlägga fritidssysselsättningar i övrigt bland föreningsanslutna och andra. Hobbyvanor, läsvanor och intresset för att lyssna på radio och se TV har blivit tagits upp. Intervjupersonerna har vidare fått svara på hur ofta de under en viss 14-dagarsperiod besökt olika förrörelser och kulturella evenemang. Det visar sig då att den föreningsaktiva ungdomen har högre procenttal för dessa sysselsättningar — det gäller såväl läsning som t.ex. TV-tittning. Bland de yngre visade sig flickor mer intresserade än pojkar av teater- och artistprogram på TV, medan gossarna ofta föredrog dokumentärfilmer och natur- och idrottsprogram.

... röker och dricker minst

Biografbesök är liksom danstillställningar vanligast inom åldersgrupperna 17 och 23 år. Gudstjänstbesök spelar en framträdande roll bland de äldsta kvinnorna och hos den yngsta gruppen. Det sistnämnda beror antagligen på konfirmationsundervisningen. Också alkohol- och rökvanor har undersökts. Alkoholföräringen ökar mycket kraftigt från 14- till 17-årsåldern. Ungdom som lämnat föreningar använder oftare alkohol än föreningsansluten ungdom. Vid övergång till äldre årsgrupper sjunker dock procenten av dem som inte förtär någon alkohol, oavsett av vilken art föreningsengagemanget är.

Rökningen ökar relativt sett med stigande ålder och tycks vara störst bland 23-åringarna. Inom de olika åldersgrupperna har nästan genomgående de som är med i föreningar de gynnsammaste relativa talen, medan som tidigare varit med har de ogynnsammaste talen.



LÄSARNAS PARLAMENT

Det är förvånansvärt hur vissa arrangörer vill envisas med att blanda tävlingsklasserna I och III. Att man vid samma tävling vill genomföra båda klasserna är väl bara bra, men varför skall de blandas? Varför inte ha en dag klass I och en dag klass III. Alla tävlande får det då bättre, man kan komma eller stanna kvar och titta på den andra klassen. Spec. är det väl multiflygarna som lider av den enl. min uppfattning så ointressanta klass III.

Har för övrigt klass III något berättigande i sin nuvarande form? Bland de argument som framförs för klass III brukar vara att det måste finnas en tävlingsklass för ungdom som inte vill eller kan investera så mycket pengar som en multianläggning kostar. Tanken är mycket bra, men hur är det i dagens läge. Vid skåneblippen tävlade de flesta med multianläggningar, både reed och proportional. Jag anser att skall klassen vara kvar i sin nuvarande form, måste någon form av begränsning beträffande anläggningar införas. Vore det då inte bättre att försöka finna en ny klass som är ett mellanting mellan singel och multi, alla vet väl att med endast sidoroder och motor kan man flyga betydligt mer avancerat än vad klass III programmet ger sken av. Ty det framkommer emellanåt att de nu så avancerade klass III flygarna inte "vågar" tävla i klass I. Jag kan inte förstå denna rädsla. Det hela är väl en "lek", där tävlingen förutom själva tävlingsmomentet även utgör ett utbyte av erfarenheter och idéer. Att man dessutom mycket snabbt kan avancera upp på prislistan visar väl inte minst resultatet från Skåneblippen.

Jol

Jag läser i förra numret under rubriken "Låt oss pröva något nytt" att intresset för friflygning avtar bl. a. pga. bristen på originella modeller. Det påstås vidare att ankmodeller har möjligheter att bli överlägsna konventionella modeller.

De modeller, som under lång tid kristaliserats ut är i själva verket de typer, som har de bästa förutsättningarna för goda prestanda. Att de mer kuriosabetonade modellerna inte har vidareutvecklats beror helt på, att de är de konventionella modellerna totalt underlägsna, och t. o. m. kan bli oerhört svårtrimmade (ex. vis flygande vingar).

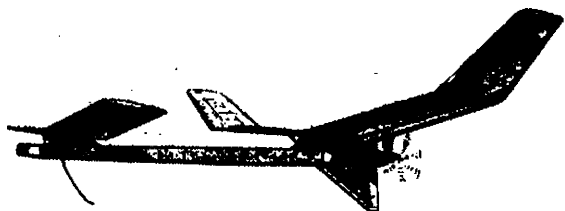
Frånsett vad erfarenheten visat oss, kan man även rent teoretiskt fastslå, att åtminstone ankor och flygande vingar med nödvändighet får sämre prestanda än konventionella modeller. Hos ankorna måste huvudvingen flyga med lägre anfallsvinkel än framvingen, vilken p. g. a. sitt lägre Re-tal inte kan flyga med så stor anfallsvinkel. Detta av samma skäl som en konventionell modell stabben måste ha lägre anfallsvinkel än vingen. Men den konventionella modellens vinge kan utnyttjas bättre och verkligen flyga i närheten av stallgränsen där den ger liten sjunkhastighet.

Med den flygande vingen förhåller det sig så, att den måste flygas med ganska hög hastighet, alltså även den med ganska låg anfallsvinkel, för att den dynamiska stabiliteten skall bli tillfredställande. Detta framgår om man löser det invecklade system av differentialekvationer, som beskriver den flygande vingens s. k. fuguidsvängningar. För att dessa skall vara dämpade, måste vi ha en låg lyftkraftskoefficient.

Vi får nog vara tacksamma att folk flyger de konventionella modellerna, dessa är betydligt tacksammare att trimma och flyga än andra modeller, Utan dessa skulle friflyget dö ut alldeles tror jag.

Är man verklig friflygare som man blir gladare ju egendomligare saker som flyger omkring i luften? Sådant kallar jag Kalle-Anka mentalitet.

Peter Wanngård



Nyhets- plock

Jan Hygren och Bo Rutberg var på en tävling i England i somras - fick låna en kärra av Richard Wilkens. När det så småningom blev kväll fick man lotta fram de fyra pristagarna och Jan som då var kvar hade tyvärr otur. Vad sägs om 57 deltagare i en enda klass! *)

Inbjudan till KONSTRUKTIONS TÄVLING

Vem konstruerar en bra D1-modell? Skicka in en ritning på Din D-1:a före den 31 april 1967 till förbundsexpeditionen så deltar Du i SMFF:s och MODELL-NYTTS konstruktionspristävling. Sprid ära och framgång över Dig själv. Börja med konstruktionsnöjet omedelbart.

Danska ritningar I full skala

KONGELIG DANSK AEROKLUB
Rømersgade 19, København K. Postgirokonto 25680 i Köpenhamn, säljer följande ritningar:

A1 "Mini Ghost" av Per Grunnet	6:50
A2 "641" av Poul Lauridsen	6:--
A2 "Eclipse" av Thomas Kongsted	7:--
C2 "Traener" Kjeld Kongsberg	11:--
C2 "Nille V" av Erik Nienstedt	13:--
D1 "Conovery" Kjeld Kongsberg	11:--
F1 Svend Nielsens speed	5:--
G Kaj Hansens DM-vinder	10:--
H "Suzie-Q" af Ole Hasling	6:--

Alla priser avser danska kronor.

Per Gelang har byggt en kärra helt i cellplast med utbytbara vingar, öron, roderbommar och roder. Vikt och flygegenskaper som en vanlig kärra, men ruskigt snabb att bygga. Troligen går den sönder vid en rejäl krasch, men då är det ju bara att sätta på reservvingarna! Dessutom har han gjutformar för cellplast klara, men har inte hunnit provgjuta något flygplan än. Ett nytt flygplan på 10 min. är Pelles mål! *)

PROFILEN NEDLAGD

Profilen, var väl sveriges bästa klubbtidning. Vi skriver "var" därför att Profilen enligt dess ledarsida nu utkommit med sitt sista nummer. Skvadern i Sundsvall med eldsjälén Lennart Flodström skall ha tack för många stimulerande lässtunder med Profilen. Nu flyttar Lennart till AKG och västkusten och därmed förlorar Skvadern de praktiska förutsättningarna för Profilens framställning. Grabbarna i Skvadern förlorar en stimulanskälla - men håll ambition och humör kvar på er höga nivå ändå!

ALLT OM HOBBY

En ny tidskrift, Allt om Hobby utkom den 8 september med sitt första nummer. Två till år att vänta i år. 1967 kommer tidningen ut varannan månad. Som motto har angivits "Tidning för veteranhobby, modellbygge och teknisk kultur". Nr 1 hade 36 sidor. Tryck och uppläggning ger ett sobert intryck. Chefredaktör och ansvarig utgivare är Jan Jangö.

En av omslagets tre bilder visar i färg Peter Evers med sin combatmodell Axtrabacylus 5. Beldtexten ger också litet reklam för SMFF:s linstyrningsfilm, som ju inspelats av Peter Evers far, med Peter som huvudperson. Tre sidor ägnas åt combatbilder eller kombatt, som Sune Persson kallar klassen på våra riksstämmor. Ett referat från Vingarnas "kombinerade 30- och 31-årsjubileum" på Ladugårdsgärde den 10 juni visar med fem bilder veteraner som Sune Stark, Thord Flodén, Gunnar Magnusson, Lasse Wentzel, Bengt Blomgren Rune Roggetin och Egron Qvarnström i aktion.

Följande annonsmanus refuserades på direktörsnivå av Östgöta-Correspondenten i Linköping:

PATRIK,

bror till 21 månader gamla Helén, föddes den 17/9 kl. 11.03, nominellt sett 12 timmar för tidigt. Vid födelsen var han blåfärgad, vägde 4,2 kg och var 54 cm lång. Även denna gång var min hustru Lola tillsammans med mig vid förlossningen.
Göran Alseby

RADANNONS

1 st Dee Bee Quadruplex proportionalanläggning i skick som ny, säljes billigt. Sven Hydén, Älvsjöv. 8, Älvsjö. tel. 08/997642.

Höstens Inkontroll



Ahlax betyder Ahlström och Axtilius. Håkan och Kjelle rapporterar här utförligt från Lin-VM, R.A.F. Swinderby, England, den 26-30 augusti, där vi representerades genom fem tävlande med Kjelle som lagledare.

Speed

Väl förberedda på att enorma farter skulle presteras infann vi oss vid ring-side punktligt kl. 9.30 då karusellen skulle trampas igång. Emellertid hade tävlingsledningen tydligen beslutat att ta det litet vackert i början; Israel var första startande nation med rent "svenska" far-ten 194,59 km/tim som resultat! En snabb titt i startordningen avslöjade att USA skulle starta som näst sista nation, långt fram på dagen. Detta var anledning nog att överge speedcirkeln ett tag och försöka få snurr på våra egna team-grejor. Varför vi var så speciellt intresserade av amrisarna i speed? Det råkade vara så att vi stötte ihop med dem på "campen", (träningssläpset några mil från tävlingsplatsen) där deras andre-man i speedlaget var i färd med att blåsa smutsen ur "pajpen" (den avstämda effektdämparen). 237 knutar klockade Öve!! "What did you like that winding up toy" frågade Jehlik mej när han såg de fåraktiga minen vi visade upp när vi läste av vår klocka. Motorn var emellertid inte rätt inställd och efter något skruvande var kärran i luften igen. Fart 105 km/t och Theobald fick visa att hans kärra flyger lika bra fort som långsamt!

Skulle man händelsevis vilja snacka med någon av USA-killarna var det bara

att gå fram till honom och säga man var svensk så blev han plötsligt mycket uppmärksam och pratsjuk. Anledning? Måns Hagberg förståss! Alla amerikaner tycktes känna honom och alla hälsade till honom. Tala om good-will!!

Nå detta om detta! Tillbaka till speedcirkeln! Nu var det äntligen dags för tredje-amerikanen Shuette att göra sitt försök. Ryktet sade att han kvaddat sin pipe-försedda kärra och skulle köra med en konventionell kärra. Själv trodde jag att han kom med de kvaddade resterna till cirkeln men det visade sig att den mystiska skapelsen med vinge på ena sidan och stabbe på andra sidan kroppen, samt liggande motor, var hans reserv-kärra, på fullt allvar!! Han presterade goda 226,42 km/tim, rättare sagt mycket bra eftersom han hade en vanlig Super-Tigre utan "pipe". Så var det Theobalds tur (efter diverse andra ointressanta personligheter förståss!). Skulle han lyckas flyga fortare än sist vi råkades? Jodå, efter de sedvanliga fyra uppmjukningsvarven i 100 km/hastighet hördes ett kvävt tjut från motorn och kärran virvlade runt i 242 km/tim! Stort jubel bland amerikanerna; de var väl medvetna om att ingen av de europeiska konkurrenterna var kapabel av att flyga så fort. Nu gällde det bara att se om Bill Wisniewski skulle kunna flyga ännu fortare... Det kunde han! Han klockades för helt otroliga 258,99 km/tim!!! Försök att tänka er in i det fantastiska i denna prestation; standard-soppa och 0,40 mm lina ingick naturligtvis i flygutrustningen som för alla andra. Hur fort var det Pech flög häromåret i sitt världsrekordförsök med 0,20 lina och högnitrerad soppa? Om jag inte minns fel var det cirka 248 km/tim!

Nu kunde speeden anses vara avgjord och ganska ointressant ur åskådarsynpunkt, men det vore synd att sluta referatet redan här. Något borde väl först nämnas om t.ex. österrikaren Bugl som ställde upp med sin nykonstruerade schnürle-spolade motor. Tyvärr lyckades han inget vidare, vad det nu kunde bero på. Men hans team-diesel med samma portningssystem gick ju desto bättre! En annan intressant personlig-

het fick man väl anse att engelsmannen Kevin Lindsey var. Genom sina artiklar i AeroModeller har han ju visat att han forskat ganska ingående i ljuddämparproblemet och i den aerodynamiska betydelsen av flygplanens konstruktion. Sitt bästa resultat gjorde han med sin MVVS försedda "ShhhhTUPPI", 218,18. Själv skyllde han på att "pipen" inte fick ordentlig kylning (den är delvis inbyggd i hans kärra) som en möjlig förklaring till att det inte gick fortare.

För övrigt bör nämnas att Italienarna var ovanligt bleka i år. Varken Grandesso eller någon av hans "polare" orkade över 220 km-strecket och fick således inte vara med och leka med dom "stora" pojkar. Västtyskarna gjorde mycket bra ifrån sig; femte, sjunde och tionde platserna lade de beslag på och får väl därmed anses tillhöra den absoluta eliten inom facket. Tjeckerna var också säkra som vanligt och hade två man med i tåtklungan.

Till sist måste jag väl nämna något om vårt strävsamma svenska lag i speed, bestående av Leffe Cernold och "Charlie" Enquist, assisterade av supporter Benke Martinelle. Charlie var den som bäst lyckades dra uppmärksamheten till sig, dels genom att stå sist i protokollet bland dem som fick tid noterad, men först och främst genom en alldeles ny och oprövad "gimmick", nämligen monolinestyrda segelflygning! Detta går till ungefär så här: Man tager en speedmodell (byggd av Benke Martinelle) innehållande någon sorts motorfäste som hela svenska laget har skakat på huvudet åt (utom Benke och Charlie förstås) och beträder speedcirkeln på vanligt sätt, startar den och drar upp den i fart, också på vanligt sätt, varefter man väntar på ÖGONBLICKET då motorgondolen automatiskt skall frigöra sig från modellen och fara över stängslet då den fullgjort sin uppgift som "starthjälp". Sedan står man där med sitt handtag och försöker se obesvärat ut, betraktande händelseförloppet i andra änden av linan som väl närmast kan beskrivas som avancerad segelflygning, fallande lövet eller något sånt. "Inte svårt alls" sa Charlie på förfrågan! Ett annat sätt att bli uppmärksammas på praktiserades av Leffe. Hans variant var att föra så mycket ljud som möjligt genom att timme efter timme stå och "nöta in" (och ut?) sina motorer med pytteliten propeller (28.000 v/min). Detta rön te dock inte samma popularitet, folk fick ont i öronen!

STUNT

Mitt uppe i de annars så bleka svenska insatserna, gjorde vår stuntflygare Ove Andersson en fantastisk fin prestation. För att vara hans första stora tävling, visade han ingen nervositet. Han inledde med att göra en mycket snygg förstaflygning, som gav honom 2594 p och en stor applåd från den talrika publiken. Själv betecknade denne lite blygsamme gosse sin flygning som något så när bra. När hela första omgången var klar låg han på 4:e plats!!! Vilken svensk nykomling gör om en sådan sak, bland sådana garvade flygare som Kari, Sirotkin, Gabris m.fl. I sin andra flygning, gjorde han en liten malör, genom att koppla linorna fel. Kall som han var släppte han inte iväg planet, eftersom han inte skulle ha kunnat göra hela sitt program innan soppan tog slut. Han tog därför ett nytt startförsök, men han måste ha varit litet ur balans för han fick bara 2445 p. Detta spelade nu ingen större roll eftersom resultatet av de två bästa flygningarna räknades. I sin tredje omgång gjorde han en ännu bättre flygning än i sitt första försök. Innan han fick reda på sin poäng trodde han att de inte blev så bra, därför han påstod sig ha missat en del urtagning i de olika momenten. Domarna hade emellertid en annan uppfattning och gav honom 2745 p. Den sammanlagda poängsumman blev 5339 p vilket gav honom 9:e plac. bland 48 deltagare. Etta blev tjecken Gabris på 6013 p, därefter följde USA på 2:a, 3:e och 4:e plats.

De ungerska stuntflygarna använde sig av elektrisk motorkontroll, vilket gjorde att de alltid fick göra looping eller bunt efter sina manövrar för att deras linor skulle gå isär och inte kortsluta varandra.

TR

Det svenska TR-laget Axtilius-Ahlström startade i 6:e heat tillsammans med det österrikiska laget Hohenberg-Turk och det schweitziska Matile-Meyer. Eftersom motorn gick varm mot slutet av varje tank, fick inställningen ändras i varje omtankning, tiden blev därefter 5.17. Det österrikiska laget hade en mycket snabb och lättstartad Bugel-motor, tankningarna skedde med hjälp av ett snabbtankningssystem, vilket gjorde att det tog 3-4 sek. innan modellen var uppe i luften igen. Tiden för deras del blev 4.33, vilket skulle komma att räcka till en finalplats. Englands

storfavoriter i team Place-Haworth misslyckades i sitt första heat med tiden 5.17. Våra finska vänner med bröderna Sundell i spetsen missade också i sina första heat. Ett heat som följdes med stor spänning, var nr 15, med USA, Tyskland och Österrike. Främst ville man se det amerikanska laget Jehlik-Stockton, med sin Eta-försedda kärra på vilken hela kroppen tjänstgjorde som avgastunnel, inga avgashål vid motorn. Etan var ombyggd, med ny frontbox, något förlängd och en cylindertopp ala Hagberg, med större kylyta fanns på plats. Även ett eget insug fanns på motorn, som matades med en kubisk reguflotank. Nåväl eftersom karran gjorde 50 varv i 150-160 km/tim. blev tiden 4.28, vilket skulle förbättras till 4.25 i deras andra heat. Tiden 4.25 delades med det ryska paret Shapovalov Radchenko, som nådde denna tid i sitt andra heat. Det tjeckiska laget Gurtler Klem fick 4.36, vilket gav dem 4 plac. efter första dagens resultatsammanräkning. Till sitt andra heat, hade de bytt till ny svensk ricinolja, vilken var mycket bra sade de. De kanske ändrade uppfattning efter heatet när de fick tiden 6.10 och inte nådde finalen. I sitt andra heat förbättrade bröderna Sundell sin tid till 4.43 och kom på 6:e plats totalt. Det svenska laget lyckades kvadda sina båda kärror vid provflygningen innan sitt andra heat. Deras tid 5.17 gav dem en 29:e plac. efter Place-Haworth på samma tid, som misslyckades i sitt andra heat och ej fick någon tid. Det italienska snabbflygarlaget, som gjort 4.09 i år fick som bäst 4.49, vilket gav dem en 10 plac. Det franska laget Toulouse-Coste hade gjort en annan variant av Alseby-Hagbergs elektriska kompändring. I stället som i det svenska laget där piloten ändrade kompen, sköttes det av mekanikern i det franska. Ändringen skedde med hjälp av en radiosändare i mekanikerns hand och mottagare i en låda på pilotens mage. Själva servon var inbyggda i handtaget, deras bästa tid blev 4.53 på 14:e plats. Finalen blev en spännande uppgörelse mellan det amerikanska och österrikiska laget. Det förstnämnda laget utgick som knapp segrare före österrikarna medan ryssarna misslyckades med inställningen av sin motor. Det blev extra spännande när den österrikiske piloten Hohenberg i tidigt stadium skaffade sig två varningar för "whipping". Skulle laget klara sig undan diskning? Det gjorde det nu och var en

sektion efter "jänkarna" när deras ETA gick i mål. Tiderna blev USA 9.22, Österrike 9.23 och Sovjet 10.25. Det tjeckiska laget som vann lagpriset, med sina snabba och lättstartade MVVS-dieslar. Det återstår att se vad herr "Miss FAI" kan göra av sina två inhandlade exemplar.

SKALA

Även den avdelningen i VM slutade i en triumf för USA. Första platsen tog nämligen Mac Zura mycket rättvist hand om. Modellen proxyflögs av hans landsman Gialdini. Hans modell som var en "skala" av det kända jaktplanet "Gulphawk" var mycket välbyggd. Den var t. o. m. utrustad med lysande lanternor. Man kan med ledning av hans överlägsna poängsumma 1708 poäng anta att den flög bra. Vilket inte alla skalamodeller tycks göra. Läggs det bara ned arbete på skalalikheter och inte flygförmågan? På andra plats hamnade Anthony Day med en "Shinn" på poängsumman 1392. Alltså 310 poängs skillnad till Mac Zura. Hans modell, som även den var utrustad med bara en motor, flög mycket trevligt. England belade även tredje platsen, med en fransk Potez 63-bombare. Det var tävlingens absolut största modell och var utrustad med två motorer. Modellen flögs av Rovert Ivans, verkade mycket svärbemästrad och svajade betänkligt i luften. Det såg ut som om den var alldeles för tung i "gumpen" och han hade tydligen stora bekymmer med att få ned den hel på marken. Annars var den en verkligt imponerande bombare, som t. o. m. kunde fälla 2 st. högknallande bomber, på betydligt avstånd från publiken. Ivans lyckades på det viset skrapa ihop 1214 poäng. På 4:e plats med 1148 poäng kom Blender från Västtyskland med sin Fokker D7. 5:e plats belades av värdlandets Stan Perry. Modellen var en "skala" av Hawker Henley, som flög mycket trögt. Hans poängsumma blev 1013 p. Samtliga nio deltagare hade mycket trevliga och välbyggda modeller, men alla flög inte så väldigt övertygande.

BANKETTEN

Tävlingen avslutades med en trevlig bankett, fränsett den kalla maten. I det svenska laget var det bara uppåt trots alla motgångar. Vår "svenske rekord speedflygare" övade sig i att kasta pil, med den påföljd att hans "Mål" blev allt som rörde sig. I två "fotbollsmatcher" mot våra danska bröder, vanns den förs-

ta, medan den andra slutade med förlust. Bakom det arrangemanget stod vår "speed-monoline-segelflygare-Charlie", som växlade till sig sixpence till höger och vänster. USAs Bill Wisniewski fick tillbringa alla sina lediga stunder med att förklara hur hans motor-pipe system fungerade. Den italienske speedflygaren Ricci och FAI-medlemmen Nicholls hade en del dråpliga sketcher för varandra, när de försökte "dricka varandra under bordet". Kampen slutade oavgjort, och när Nicholls sött insomnade i en soffa tågade det svenska laget hem till sin förläggning för att sova.

Ahlax

Resultat:

STUNT (48 deltagare)

1. J Gabris, Tjeckoslovakien	6013
2. J. Silhävey, USA	5882
3. L. McFarland, USA	5878
4. S. Wooley, USA	5713
5. J. Kari, Finland	5588
6. L.V. de Hout, Holland	5556
7. W. Bagalini, Italien	5467
8. Y. Sirotkin, Sovjet	5409
9. O. Andersson, Sverige	5339
26. J. Lemminkainen, Finland	4590
23. P. Patiala, Finland	4672

Lagtävling, stunt

1. USA	17473
2. Tjeckoslovakien	16221
3. Italien	15597
6. Finland	14850

TEAM RACING (52 deltagare)

1 Stockton/Jehlik	USA
4.28 4.25 9.22	
2. Hohenberg/Turk	Österrike
4.33 -- 9.23	
3. Shapovalov/Radchenko	Sovjet
5.22 4.25 10.35	
4. Gurtler/Klemm	Tjeckoslov.
4.36 6.10	
5. Turner/Hugher	England
6.35 4.42	
6. Sundell/Sundell	Finland
6.12 4.43	
7. Tranka/Drazek	Tjeckoslov.
4.45 4.47	

8. Lutkat/Lutkat	Västtyskland
4.51 4.46	
9. Gombocz/Toth	Ungern
4.51 4.48	
22. Tortilla/Raatikainen	Finland
5.13 5.03	
26. H&J Geschwendtner	Danmark
5.28 5.12	
29. Ahlström/Axtilius	Sverige
5.17 ---	
31. jarvi/Aarnipalo	Finland
5.46 5.18	
41. Rivold/Olsen	Danmark
---- 5.41	

Lagtävling TR

1. Tjeckoslovakien	14.25
2. USA	14.33
3. Ungern	1442
4. Västtyskland	14.52
5. Finland	15.04

SPEED (33 deltagare)

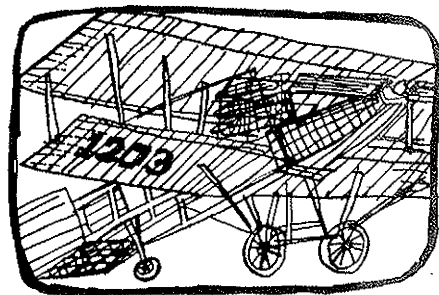
1. W. Wisniewski, USA	258,99
2. R. Theobald, USA	241,61
3. C. Schuette, USA	226,42
4. J. Sladky, Tjeckoslovakien	225,00
5. F. Zilleken, Västtyskland	225,00
6. Z. Pech, Tjeckoslovakien	223,60
7. A. Malik, Västtyskland	216,87
8. G. Krizsma, Ungern	220,86
9. A. Lapinin, Sovjet	220,86
12. R. Ekholm, Finland	218,18
19. K. Jaaskelainen, Finland	211,76
26. L. Cernold, Sweden	201,12
29. J. Geschwendtner, Danmark	192,51
32. C. Enquist, Sverige	183,67

Lagtävling, Speed

1. USA	727,02 km/tim
2. Västtyskland	666,73
3. Tjeckoslovakien	660,36

"Charlie" TV-stjärna

I Lilla Journalen som sändes i TV lördagen den 10/9 ingick ett avsnitt från Lin-VM. Där fick vi bl.a. se en stilstudie av Carl Eric Enqvist - allmänt kallad Charlie - där han iförd flätad hatt avspänt manövrerade sin monolinemodell.



SM

LINSTYRNING-SM

Så blev det då SM i linstyrning i år med. Närmare bestämt en solig lördag och en regnig söndag i september. På Bromma. Det var egentligen tack vare Mfk Nimbus, som arrangerade speed, team-racing, combat och 1/3 stunt. Ett litet tack till Mfk Orion också, som arrangerade 2/3 stunt och för övrigt gladdde såväl övriga arrangörer som tävlande med sin närvaro. tack, tack.

Vilka var det som blev mästare då?

Jo, inte helt oväntat blev det Ove, Leif, Staffan och (kanske lite oväntat ändå) Bea/Kricke.

Hur kunde det komma sig? Tja, ingen var bättre under förhandenvarande omständigheter.

Det kanske inte var fler som ställde upp? Jodå, ganska många, men ändå var det färre än tidigare år.

Jamän vad hände egentligen?

Jo, i stunt passade alla på att flyga färdigt på lördagen, när vädret var vackert. Ja, dvs. inte Lasse Theler som aldrig flög färdigt, då motorn alltid stannade mitt i någon intrikat krume-lur. Mustangen, som han Björnwall brukar använda, flög riktigt snyggt den här gången också, fast han kunde ju inte hota Ove, förstås..... Västerås-Willy var bra, han med, fast han kunde ju inte hota Erik, förstås.....

Så var det någon från Solna som var med för att samla lagpoäng, fast han kunde ju inte hota någon, förstås...

Och i speed flög man väldigt fort, väldigt mycket. Tre man över 200 km/t är man ju inte bortskämd med på svenska tävlingar. Allihop flög mono-line utom han med team-kärran från LEN. Men så flög han långsammast också: 138 km/t. Bättre kan han, Alseryd.

Ingen kunde snurra fortare än Leif Cernolds 205 km/t. Fast Bengt flög ju lika fort, och då blev näst bästa flygnin-gen avgörande. Så Leif vann i alla fall (201 mot 191).

Friflygaren från Malmö, Rolf H., lyckades skärpa sig till sist och fick en tid, han med. Och Charlie var säkerheten själv, fast lite för långsam alla gånger. 189 blev det som bäst, så det var

ju lite synd att han hade fått bästa motorn stulen på VM.

Team-racing, det är svårt det. Inte nog med att man skall flyga fort, man skall flyga länge också. Och kunna starta motorerna. Flera gånger.

Ingen kunde göra allt det här första tävlingsdagen. Fast nästan alla försökte. Mest misslyckades fjolårsmästarna (inga namn). Tid: 6.50. Sen blev det lite bättre snurr i cirkeln. Fjolårsmästarna Olsson/Söderberg gjorde 4.46 och han som var så långsam i speed flög på 4.59. Och ett lag till flög på 5 minuter blankt. Alla gamla rävar var mycket sämre, så de fick stå och titta på när det drog ihop sig till FINAL.

Och när de stod där och tittade såg de hur Måns fick börja heatet med att springa till depån efter en propeller och där efter varmköra på nytt. Tidsförlust c:a 2 min.

Olsson/Söderberg körde sakta men säkert och blev emellanåt omflugna av Ahlström/Gustafsson. Kampen var otroligt hård och spänningen var olidlig. Då plötsligt: Ahlström släppte modellen inåt i cirkeln efter 140 varv, så var det laget borta ur bilden. Återstod bara för ÖSFK-laget att hålla undan för Alseby-Hagberg. Det var inte så svårt och segertiden blev 10.50. Så nu har de vunnit SM två gånger i rad. Team-flygare; låt det inte hända en gång till.

Combat var ganska skojigt det. Det gick faktiskt att flyga undan combat-heaten med, fast det brukar vara nästan omöjligt. Men det berodde på att ytterst få omflygningar tilläts. Efter luftkollisioner flög man i stället med det som var kvar av modellerna, halva vingar och sånt. Besynnerligt: Holmberg åkte ut i första omgången, men han var nog inte riktigt frisk. I matchen om tredje pris blev så småningom Hygren från Vänersborg utslagen av Ulf Larsson från Tigre. Och finalister var slutligen Per Gelang och Staffan Larsson. Staffan blev mästare.

Hur gick det i lagtävlingen då? Vem vann Nils Björks snygga vandringspris? Det gjorde LEN, överlägset. De kom ju 1:a i combat, 2:a i stunt och team-racing och 5:a i speed.

Hände något annat som var särskilt anmärkningsvärt? Ja, det skulle t. ex. vara när Bengt Martinelle vid en provflygning flög 218 km/t. Så då är det nytt svenskt rekord nu? Nej, han flög tyvärr utan pylon, så det kan inte godkännas. Annars var det roligt att se det lovande TR-laget Ahlström/Gustafsson från LEN.

De blir säkert mycket bra nästa år.

Vart tog storfavoriten Peter Evers vägen i combat? Han blev förstas utslagen i första heatet, precis som vid NM? Nej då, han arrangerade combaten med den äran. Det var nog nyttigt det, för efteråt sa han att han aldrig mer skulle klaga på en combatdomare.

Den där gamla avdankade team-flygaren Kjell Fummelgrepp då? Han var tävlingsledare och deltog inte, bl. a. på grund av akut pilotbrist. Men han har bett mig framföra ett tack till alla tävlingsdeltagare och funktionärer utom de som gick tvärs över flygfältet utan tillstånd. Så får man inte göra säger han.

Mr. FAI

Resultat:

Speed

1. L. Cernold	205
2. B. Martinelle	205
3. R. Hagel	204

Stunt

1. O. Andersson	1915 p
2. E. Björnwall	1852 p
3. W. Andersson	1677 p

Team-racing

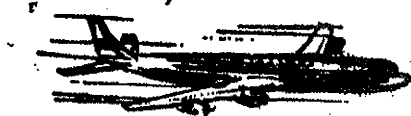
1. Olsson/Söderberg	10.50	(4.46)
2. Alseby/Hagberg	12.14	(4.59)
3. Ahlström/Gustafson	---	(5.00)

Combat

1. S. Larsson
2. P. Gelang
3. U. Larsson

Lag

1. LEN platssiffra	10
2. Tigre	24
3. Solna	24,5



"Filbyter"

I den arla morgonstunden söndagen den 21 augusti samlades en liten skara modellflygare på F3 utanför Linköping för att utkämpa den tredje Filbytertävlingen. Klasserna var som vanligt TR, stunt och combat.

Svarta moln täckte himlen under tävlingens första timmar och man väntade ett verkligt oväder. Men vad man bedrog sig! Solen bröt fram, homlen blev snart molnfri och tävlingen avnjöts i bästa tänkbara väder.

TR hade få deltagare. B-klassen inställdes då endast två anmälningar inkommit. TR-int bjöd på medlemåttiga tider. I finalen flög Svedling-Eklund med lätthet hem segern. I TR-A bör man notera Kempe-Gustavssons segertid på 6.03 min.

Även stunt hade få deltagare. Man hade nog väntat sig att få se några av Göteborgs stuntare. I det lugna vädret fick nu Erik Björnwall LEN en hård matsch mot Västeråsaren Villy Andersson. Båda presterade jämna flygningar av hög klass.

Som vanligt hade combatklasserna samlat det största deltagarantalet. Flygningarnas kvalitet var också hög. Detta gäller särskilt C-int. I drabbningen mellan Staffan Larsson och P. A. Fransson, båda LEN, presterades en synnerligen hård och frän match. Årets bästa? Till slut flög de båda så vilt att domarna snabbt fick flytta sig några meter bort från cirkeln. Efter ett annat heat var fjolårssegraren Bernt Gustavsson så insnärjd i linor att han måste klippas fri med avbitare. Bernt lyckades dock hålla sin ytterligt snabba modell i luften och gick även i år till finalen. Där fick han se sig slagen av rutinerade klubbkamraten Staffan. Denne fick därmed den första inteckningen i ett vandringspris som donerats av H. Holmberg.

C-35 blev en triumf för Motala, sedan L-G Andersson vunnit över klubbkamraten Göran Holmstam i finalen. Dessa placeringar var helt välförtjänta. Båda presterade som vanligt mycket säkra flygningar och hade god ordning på grejorna, till stor del beroende på att de inte ställde upp i någon annan

klass. Annars är startproblem och felinställda motorer alltför vanligt i 35-klassen.

I Combat A fick Sören Andersson, Len, äntligen in en fullträff. I finalen besegrade han debuterande Stig Turesson, Sparreholms Mfk, som får vara nöjd med den hedersamma andraplatsen.

Anders o. Göran

C-int

1. Staffan Larsson, LEN
2. Bernt Gustavsson, LEN
3. Roger Holmberg, LEN
4. Kjell Nilsson, Sparreholm
5. Torsten Andersson, ÖSFK
6. Mats Ekberg, Motala
7. Per-Arne Fransson, LEN
8. Jan Karlsson, Motala
9. Clas Nilsson, Motala

C-35

1. Lars-Göran Andersson, Motala
2. Göran Holmstam, Motala
3. Staffan Larsson, LEN
4. Göran Ohlsson, Oxelösund
5. Hans Karlsson, Oxelösund
6. Bernt Gustavsson, LEN
7. Göran Hedrén, LEN

C-A

1. Sören Andersson, LEN
2. Stig Turesson, Sparreholm
3. Lennart Andersson, ÖSFK
4. Göran Kempe, LEN
5. B-O Karlsson, Sparreholm
6. Roland Wennerqvist, LEN

TR-A

1. Kempe-Gustavsson, LEN
6.39 6.03
2. Ahlström-Fransson, LEN
9.21 ---
3. Njurling-Andersson, ÖSFK
7.10 ---

TR-int

1. Svedling-Eklund, Solna
5.48 10.51
2. Ahlström-Fransson, LEN
6.38 15.57
3. Alseby-Hagberg, LEN

Stunt

- | | |
|------------------------------|------|
| 1. Erik Björnvall, LEN | 2053 |
| 2. Villy Andersson, Västerås | 1967 |
| 3. Gunnar Carlsson, Solna | 570 |



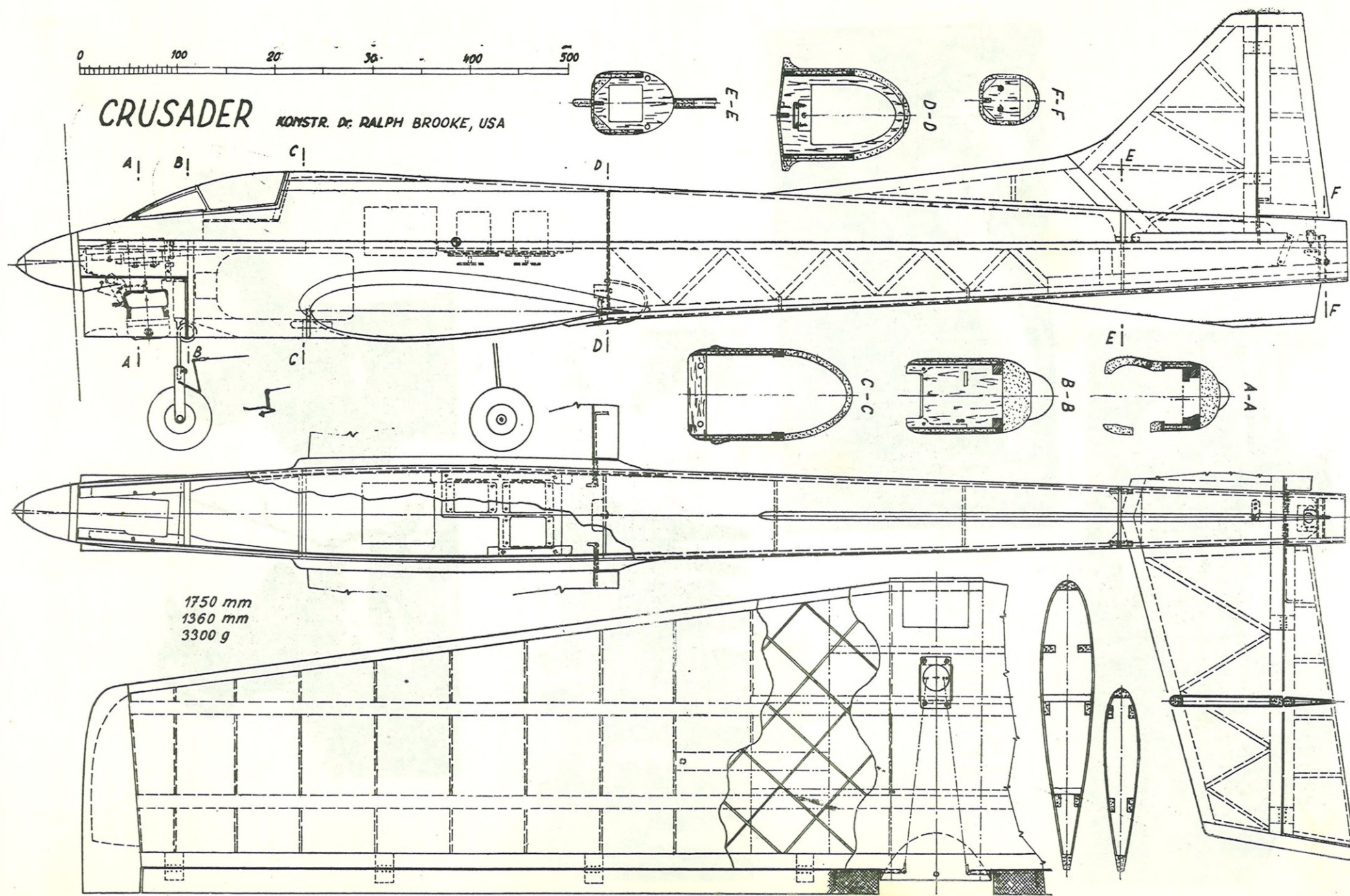
Svenska Mästerskapen i radioflygning

Multiklassen

SM i multi avverkades i år på F9 vid Göteborg under helgen 3-4/9. Till tävlingen hade 17 deltagare anmält sig, men endast 15 anlände, men ändå blev det den största tävlingen i år. Bland deltagarna fann man alla de gamla "uv-arna" samt en del för i år nya tävlingsflygare.

Tävlingen genomfördes med två flygningar under lördagen samt en på söndagen. Vädret var inte sådant som vi blivit vana vid under de senaste tävlingarna, utan mer typiskt västkustskt, regn och blåst under lördagen men endast blåst under söndagen.

Startnummer 1 hade lottats till Lars Ohlsson, som sin vana trogen begärde omstart. Som nästa man kom Lars Jacobsson. Efter att ha genomfört några manövrar fick han något fel på sin radio och modellen störtade mot ett skogsbeklätt bergsparti. Ingen trodde att det skulle vara något kvar av modellen, men dessbättre visade det sig att den endast fått en liten skada på vingen. Sedan kom några flygningar utan speciella händelser. Startnummer 13 hade Lennart Sundström fått. Olyckstalet gjorde denna gång skäl för sitt dåliga rykte. Strax efter Sundströms start kom en mycket



häftig regnskur som omöjliggjorde fortsatt flygning och bedömning; Lennart lyckades dock få ner sin maskin hel.

Under första omgången var det osedvanligt många omstarter, samtliga beroende på startsvårigheter. Hade icke motorn startat inom minuten krävde man ofta omstart.

Direkt efter första omgången vidtog andra omgången. Denna genomflögs utan några speciella händelser. Några fick motorstopp andra kan inte genomflyga programmet inom den tillåtna tiden på 10 minuter.

Sammanlagt efter första dagen ledde Jesper von Segebaden med 760 poäng före näste man som var Bo Oldenburg.

Sista omgången berjade inte förrän kl. halv elva på söndagen. (Arrangörerna ville låta alla sova ut på söndagsmorgonen) Omgången genomflögs i snabb takt utan några speciella tillbud om man inte vill beteckna händelsen att Jesper fick begära omstart p.g.a. att en glödpugg brunnit av.

Direkt efter sista omgången vidtog prisutdelning. Till tävlingen hade skänkts en mycket stor prissamling, ur vilken de tävlande hade att välja. Segrare blev inte oväntat för tredje året i följd Jesper von Segebaden, som förutom plakett och pris erövrade SAAB:s vandringspris för gott.

I anslutning till den individuella tävlingen var det även en lagtävling. Lagpriset erövrades av Starflyers från Stockholm.

Arrangemangen kring detta SM var ett av de bästa som ägt rum vid en nationell tävling. Arrangörerna höll med god service så t.ex. kunde man köpa kaffe eller dricka vid fältet, vidare erhöll alla deltagare båda dagarna efter flygningarna utstencilerade resultatlistor.

Resultatlista

1. Jesper von Segebaden, Starfl. 14815
2. Bo Oldenburg, Starflyers 11572
3. Leif Thelin, Kungälv FK 10886
4. Arne Arvidsson, Malmö RF 9509
5. Tommy Bennvik, Starflyers 9460
6. Jan Levenstam, Starflyers 7990
7. Lennart Sundström, Malmö 7913
8. Kurt Jönsson, Malmö RF 7232
9. Lennart Olsson, AKM 7181
10. Göran Ridderström, Sthlm. 4525
11. Sören Schmidt, AKG 4349
12. Lars Jacobsson, Örebro 3583
13. Roland Ortschaft, Starflyers 1030
14. Lars Ohlsson, Örebro 465
15. Tore Loodin, Stockholm RFK 310

Donatorer till SM 1966 var:

Adams Sport
B. Beckman & Co
BRIO
Fraenkel & Hedenberg
AB Hermele
Sven Truedsson
Wettergren & Kerber

Jol.

AKM:s hösttävling

Friflygarna hade verkligen tumme med vådergudarna söndagen den 25 sept. när AKM:s hösttävling avhölls på Ängelholmsflotttiljen. Sol och en lagom hård vind, som dock ökade under dagen, gjorde att de yttre förutsättningarna för en fin tävling var de bästa tänkbara.

Resultaten blev också av hög klass trots att hösttermiken var mycket lynnig. Många tävlande fick nämligen känna på det hårda ödet att en lovande start förvandlades till rena "källarhissen" i de talrika sjunkområdena.

Claes Mårtensson stod inte att hejda

i A2 här på hemmaplan, utan han bär-gade en säker seger efter fina starter. Tvåa blev John Pettersson som hade en start som inte gav full tid. Hans B. Andersson började ganska illa men segade sig upp till tredjeplatsen.

Dagens enda fulltidsresultat noterade Ragnar Ahman i C:2 som flög med sedvanlig säkerhet. Familjen Hansson från Malmö kunde glädja sig åt att ta platserna närmast med junior främst. Anders "spöade" sin far Lennart med 28 sek. och det var inte första gången de placerade sig i den inbördes ordningen.

Rolf Hagel segrade i D:2 förstäss. Hans modell visar ett strålande flykt-mönster nu på sin "ålders höst". Ett allt envisare rykte gör dock gällande att Rolf skall bygga en ny D:2a? Nils-Erik Hollander knep andraplatsen före Lars Ahman och dessa två var en bra bit före Per Håkansson som åter var med och tävlade efter en tids bortvaro.

Lagtävlingen blev en strid mellan AKM och Gamen på grund av att dessa två klubbar var de enda som deltog med fulla lag. Här behövs en uppräckning bland klubbarna.

De tävlande uttryckte sin belåtenhet med den härliga dagen och tävlingen, och tackade arrangörerna med förhoppning att tävlingen kommer att bli årligen återkommande.

G-n

Klass A2 (18 startande)

1. Claes Mårtensson, AKM	886
2. John Pettersson, Hässleholm	841
3. Hans B. Andersson, Gamen	820
4. Rolf Hagel, AKM	777
5. Ulf Pettersson, LEN	759
6. Robert Nordborg, aKM	749
7. Gunnar Kalén, Gamen	747

8. Jan-Olle Akesson, AKM	707
9. Hans Kalén, Gamen	702
10. Kjell Eriksson, LEN	689

Klass C2 (11 startande)

1. Ragnar Ahman, Gamen	900
2. Anders Hansson, AKM	894
3. Lennart Hansson, AKM	866
4. Anders Håkansson, AKM	849
5. Bertil Oldén, Karlstad	847
6. Rune Johansson, Gamen	756

Klass D2 (11 startande)

1. Rolf Hagel, AKM	875
2. Nilserik Hollander, Karlstad	815
3. Lars Ahman, Gamen	807
4. Per Håkansson, AKM	705
5. Lars Karlsson, Gamen	599
6. Håkan Sjöström, Göteborg	565

Lagtävling (5 lag)

1. AKM, lag 2	2457
2. Gamen, lag I	2454
3. AKM, lag I	2400



RADIOFLYGARE !

Du känner väl till att HOBBYPRODUKTERs program nu utökats till att omfatta, ej blott de välkända och uppskattade glasfiberkropparna och cellplastvingarna, utan även den nya svenska, till komponent-antalet kraftigt nedskurna (=driftsäkerhet) MICRONIC - proportional-anläggningen, vilken till funktion och kvalitet helt kan jämföras med de yppersta amerikanska d:o, detta dock till ett avsevärt lägre pris.

Dessutom kan vi erbjuda ett KOMPLETT sortiment RADIOFLYG-TILLBEHÖR omfattande bland annat MOTORER (med reservdelar o. ljud-dämpare!), Du-Bro hjul "Slicks" och elektriska bromsar, Rev-Up propellerar, Veco spinners etc.; med andra ord alla de små men väsentliga smådetaljer som Du tidigare varit tvungen att febrilt försöka skrapa ihop (ofta förgäves) från olika leverantörer. Det är även vår strävan att förse de svenska radioflygarna med de senaste och bästa nyheterna från USA.

Tommy Bennwik

SENASTE NYTT:

Long Midget Goodyear Racer
(glasfiber/cellplast, samt alla tillbehör)
K&B 40 R/C
Mössor i olika frekvensfärger
(Stanton Frequency Caps)
CONTRCLAIRE Galloping Ghost
proportional med Rand LR-3 servo

HOBBYPRODUKTER

obs ny adress!
Vikdalsvägen 68
NACKA

Tel. 08/716 45 42

PRISLISTA SÄNDES GRATIS PÅ BEGÄRAN!