

EA

MODELL-NYTT

ORGAN FÖR SVERIGES MODELLFLYGFÖRBUND



MOTORREVVY 2.5:or

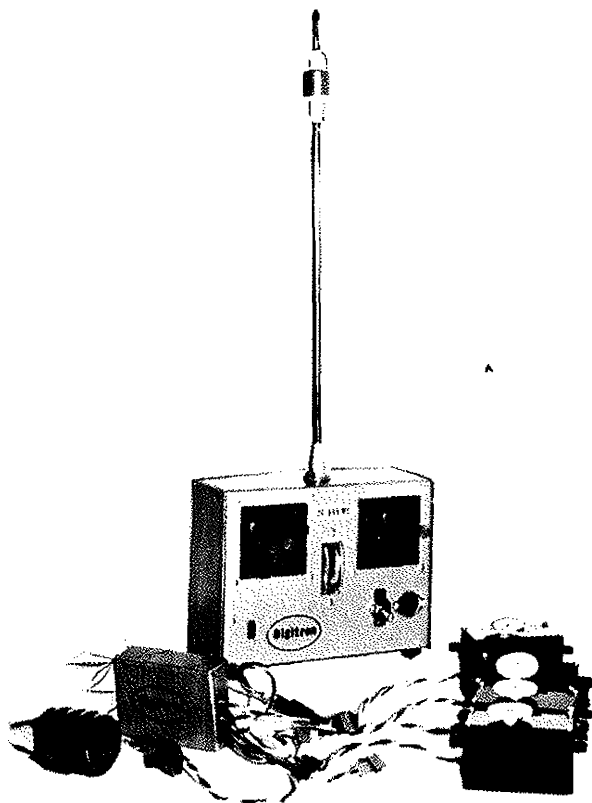


Tidningen Contact medföljer som bilaga

Gör som så många andra svenska radioflygare, flyg med

RUNE SVENNINGSSONS *Digitron*

helsvensk proportionalanläggning



DATA:

Sändare

Storlek: 16x12x6 cm.
Vikt: 875 gr med ackumulator.
Strömkälla: 6 volt.
Antenn: 140 cm lång, 7 delad teleskopantenn
med förlängningsspole.

Mottagare

Storlek: 69x53x21 mm.
Vikt: 95 gram med kopplingar.
Strömkälla: 4,8 volt, 4/500 DKZ, vikt 115 gr.

Servon

Orbit mekanik med Digitron förstärkare.
Storlek: 61x32x37 mm.
Vikt: 75 gr.

Total installerad vikt för komplett anläggning:
520 gram.

KÖPTRYGGHET

Köp av en svensk RC-anläggning ger garantier
för god och snabb service.

Återförsäljare antages.

Vi specialiserar oss HELT på material för MODELLFLYGARNA och har därför den bästa tänkbara sortering av specialartiklar. Sammanlagt har vi över 1500 olika artiklar I LAGER varav vi här nedan presenterar ett litet urval.

För friflygarna:

Nybörjarmodellerna DER KLEINE UHU och STANDARD A1 - TOP KICK en amerikansk högvärdig tävlingsmodell för A1. Kr 31:50 ----- Pirelli gummimotor ----- Krick högststartwisch, kr. 27:50 ----- KSB motortimers, endast 10:-- kr ----- Horn timers med roderstyrning, 35:-- kr ----- Flyttbar startkrok, 3:50 ----- Glasfiberrör för A2-kroppar, 22:50.

För linflygarna:

Regu-flo tankar, 10 cc, 15:-- kr ----- Pomadi pannor av flera olika typer ----- Sullivan kontrollinor Smala stunttankar ----- Jetco SHARK 15 stunttrainer, 35:-- kr ----- Voodoo, combat 35, 28:-- kr ----- Shoestring Stunter, prisbillig stuntmodell, endast 39:50 ----- Barthels glasfiberpropellrar för combat och Team-racing ----- Mono-line utrustning. ----- OS Max S-35 Stunt, bästa stuntmotorn, 76:--.

För radioflygarna:

Glasfiberkroppar och cellplastvingar till ett flertal olika modeller - Skärapparater för cellplast och Nichrome wire ----- DuBro hjul ----- Hall landställ ----- Williams piloter ----- Hobbyoxy lim av båda typerna ----- Självhäftande skumgummi ----- Barthels glasfiberpropellrar, 11x6 och 11x8 ----- Ny-link, par, 2:90 ----- Böjbar länk (wire i rör) med Ny-link, 4:40 ----- Dura connector, kompl. 7:-- Jr. Falcon, 40:--kr ----- Skylane 1/2 A, 55:-- kr ----- Sr. Falcon, 184:-- kr, ----- Tiger, 165:-- kr OS Max 10 RC, 70:--kr ----- OS Max 40 RC, 118:-- kr ----- OS Max 58 RC, 175:-- kr.

Månadens special:

HP 15 D och HP 15 G. Ett fåtal förserieexemplar säljes för 350:--/st. Oliver motorer säljes i fortsättningen endast direkt från tillverkaren, men vi har fortfarande ett fåtal Oliver Cub för 105:-- kr/st.

F:Å VALTER JOHANSSON

LAMMHULT

tel. 0472/65046
65045

MODELL-NYTT

Organisations- utredningen

Fjölårets riksstämma tillsatte en organisationsutredning med uppdrag att dels behandla av stämman bordlagda motioner, dels göra en allmän översyn av förbundets organisation, arbetsformer och verksamhetsinriktning.

Utredningen har när detta läses utsänts till klubbarna för remiss och klubbarnas yttranden skall vara avlämnade före den 1 september i år. Därefter slutjusteras utredningsresultaten och framlägges vid riksstämman i höst.

Vad har då utredningen på sitt nuvarande stadium att föreslå? I utredningen konstateras att förbundets ökande verksamhet kräver en utvidgning även inom förbundsledningen. Den nuvarande riksstämman föreslås kompletterad med årliga grenkonferenser, en för varje gren.

Grenarnas årskonferens behandlar för resp gren angelägena ärenden och sammankallas i samband med SM eller annan lämplig tävling. Rösträtt vid årskonferenserna har respektive grens licensinnehavare. Konferenserna tillsätter grenstyrelse bestående av grenchef, vice grenchef, en ledamot och en suppleant. Ett förbundsråd föreslås bli SMFF:s högsta beslutande myndighet mellan riksstämmorna. Förbundsrådet utgörs av förbundsstyrelsen, grencheferna samt högst tre ledamöter, som väljs av riksstämman.

Förbundsstyrelsen blir SMFF:s beslutande och verkställande myndighet mellan rådets sammanträden. Styrelsen väljs av stämman och består av förbundsordförande, vice ordförande, förbundssekreterare, kassör samt en till tre ledamöter.

Organisationsutredningen redovisar också vad som hittills framkommit under preciserandet av SMFF:s anslutningsformer till Flygsportförbundet.

Konsekvenserna av utredningens resultat har inarbetats i ett stadgeförslag. Om de föreslagna stadgarna godtas av årets stämma får vi fler funktionärer i förbundet än för närvarande. En analys som utredningen gjort av förbundets ekonomi visar att kostnaderna för styrelse och funktionärer är förhållandevis låga. Bakom dessa låga kostnadssiffror finns mycket oavlönat arbete och stora funktionärspåtagna penningutlägg.

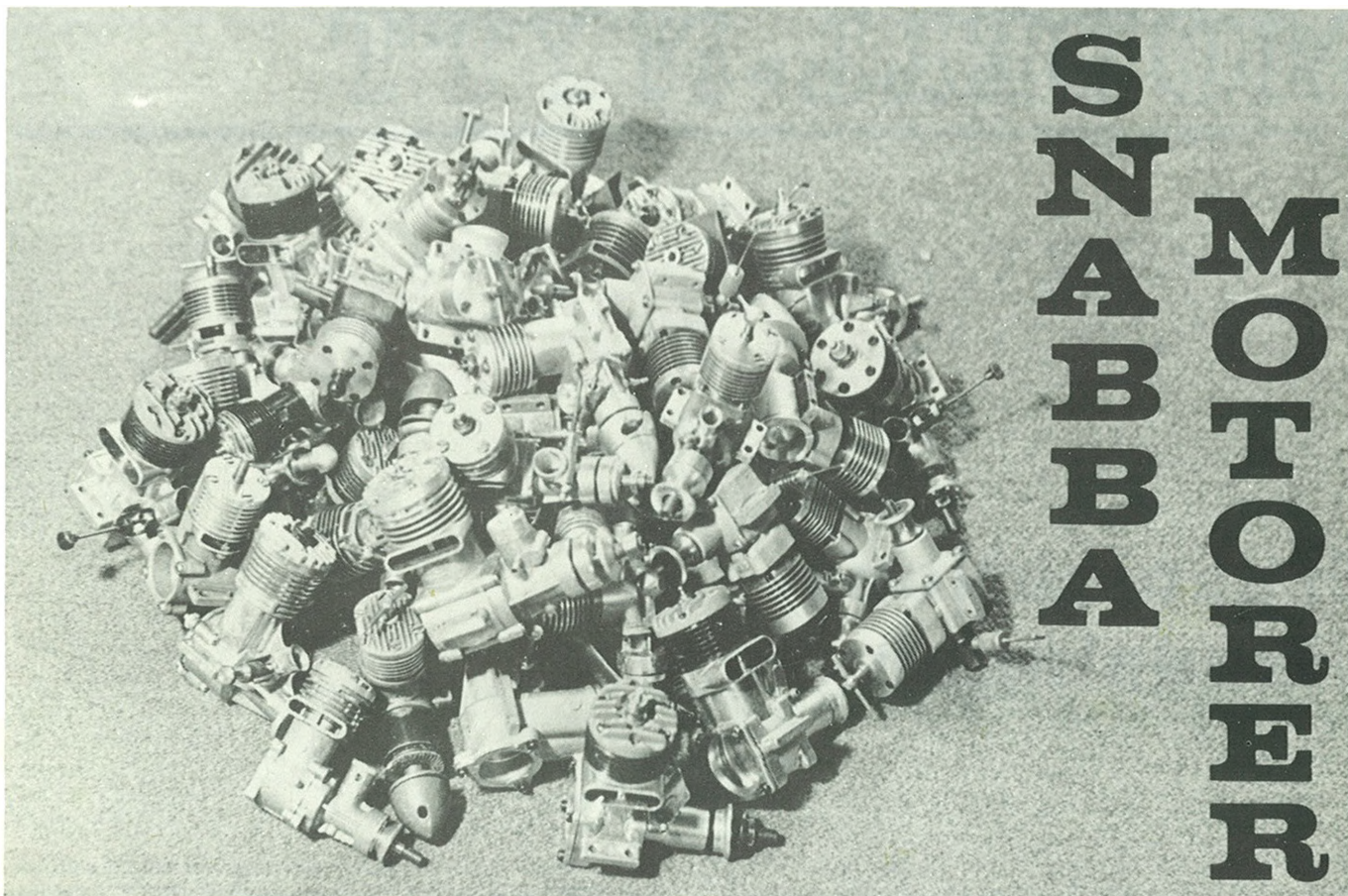
Organisationsutredningen föreslår ökat funktionärsantal för att möta behoven i vår ständigt ökande verksamhetsomfattning och för att intensifiera kontaktvägarna inom förbundet.

Liksom nu måste vi även efter den föreslagna utökningen förstå att SMFF i första hand är ett samarbetsorgan mellan landets modellflygklubbar. Medlemmarnas initiativ och arbetsinsatser blir lika viktiga som hittills. Först i någon fjärran framtid när förbundet har resurser att anställa resande instruktörer och fast kanslipersonal får SMFF resurser att uppfylla önskemål utan klubbarnas och medlemmarnas direkta medverkan.

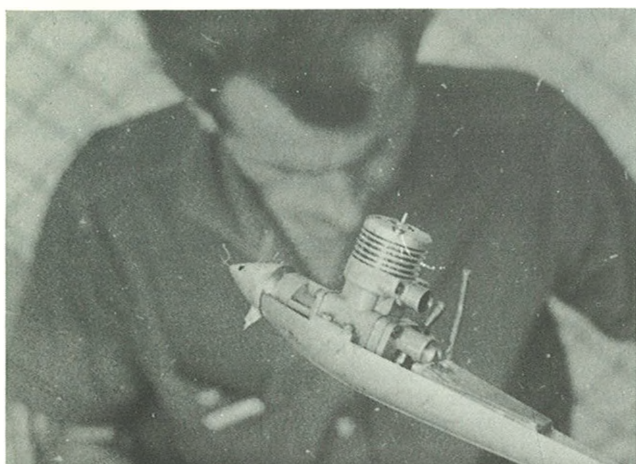
Nu har klubbarna och medlemmarna "bollen".

Göran Alster

SVERIGES MODELLFLYGFÖRBUND (SMFF), anslutet till Kungl Svenska Aeroklubben, Svenska Flygsportförbundet och Svenska Interplanetariska Sällskapet. Förbundsexpedition: Box 11060, NORRKÖPING, tel dagtid 011/129000/149 eller 013/133136 samt måndagar 18.00-20.00 011/135807. Postgiroadress: Pg 518165, NORRKÖPING. Styrelse: Ordf Sune Persson, Box 105, KÖPING, 0221/10687; Korresponderande sekr Lars Andersson, Tycho Brahegatan 35, LIMHAMN, 040/51662; Protokollsekr Carl-Erik Aunér, Bäckgat. 36, NORRKÖPING, 011/165291; Kassör Karl Anders Ericsson, N Kyrkogat 28A, HÄRNÖSAND, 0611/15378; Speciella uppdrag Carl-Göran Sundstedt, Norrlandsg. 34B, UPPSALA, 018/115936; Grenchefer: Friflygning: Gunnar Kalén, Svarvareg. 9, NORRKÖPING, 011/133136; Linflygning: Harald Sannes, Slagbacken 7, SOLNA, 08/834626; Radioflygning: Gunnar Hofmann, Docentgatan 1A, MALMÖ S, 040/921072; Raketflygning: Olle Olsson, Bokebergsg. 19, HÄSSLEHOLM; 0451/15720; Styrelsesuppleanter: Olof Hanson, Torbjörnsleden 3, GÖTEBORG H, 031/223026; Lennart Flodström, Uppgårdsv. 72, STENUNGSUND, 0303/80377; Revisorer: Björn Wängström, Frejg. 4, VIKINGSTAD, 013/81372; Arne Arvidsson, V Bernadottesg. 10F, LIMHAMN, 040/160908; Materialförvaltare: Friflygning Ragnar Åhman, Ledungsg. 10, NORRKÖPING, 011/135807; Linflygning Ove Kjellberg, Solv. 8, SKÄLBV, 08/380463.

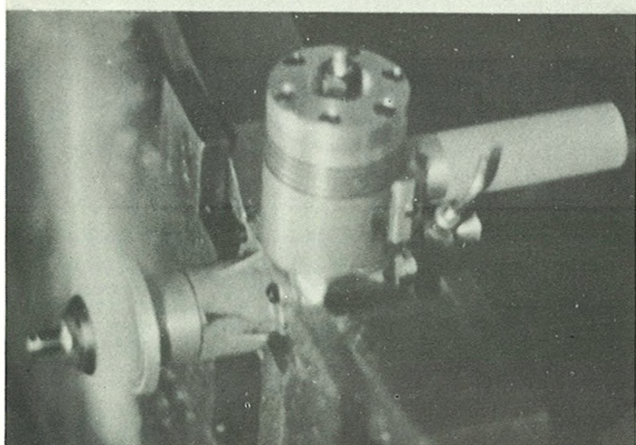


S N A B B A M O T O R E R

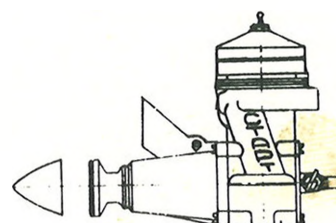


"Vilken motor är bäst?" är en ofta återkommande fråga i modellflygkretsar, som aldrig kan ges ett entydigt svar. Trots detta ser man att motorurvalet inom varje klass i allmänhet är begränsat. Ofta är det enklast och säkrast att använda samma motortyp som konkurrenterna, det är snabbaste sättet att få veta vad en viss motortyp kan prestera, hur den skall hanteras. Vi skall här ge en översikt över snabba "två-halvor", både diesel- och glödstiftsmotorer. Presentationen är allmänt hållen men bör ändå ge en del uppslag. Vi vill bestämt avråda från direkta jämförelser mellan varvtalssiffror som anges i de olika avsnitten. Även om propellerfabrikat anges och storleken är samma kan siffrorna ej jämföras. Testpropellrar måste betraktas som individer, likaså mätutrustningar.

Presentationen har författats av Anders Eklund, Kjell Rosenlund, Bengt Martinelle, Lennart Larsson och Leif Cernold.



Den första Schnurlespolade motorn - östtysk - sågs vid linkontroll-VM 1964. Framgång blev det inte utan haveri. Övre vänstra bilden visar motorn efter markkännningen. Undre bilden har tagits av Måns Hagberg i USA där Wiesnewskis experiment inför framgångarna i VM 1966 ses i närbild. Teckningen visar ryska Start.

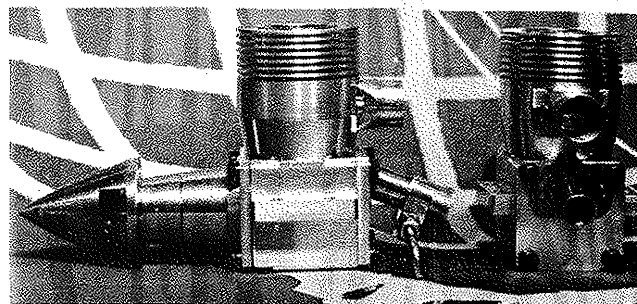
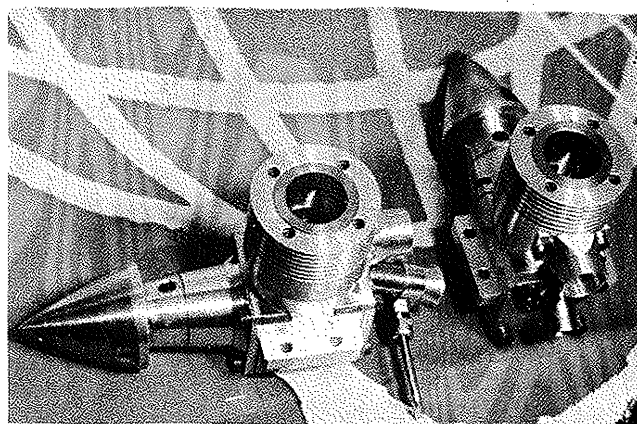
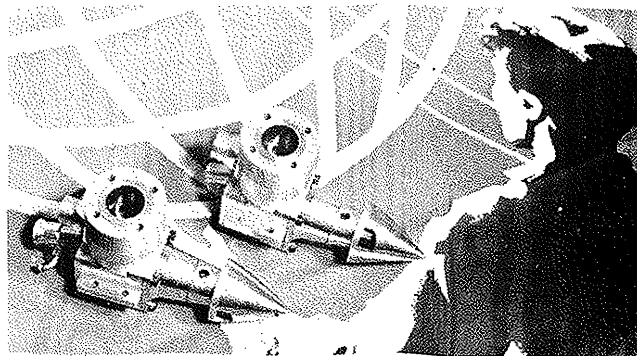


Falk/Kjellberg Schnürle-SS

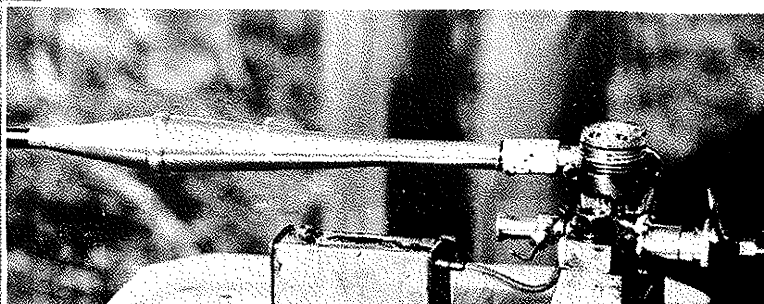
Motorn konstruerades någon gång i en grå forntid av Jan-Erik Falk, en från stora och små bilbanor ej helt obekant person, dock är han icke anhängare av mustaschklanen. Idéerna var väl smått sensationella då, men har senare anammats av flera tillverkare. Förutom den o-konventionella portningen är motorn försedd med sådana finesser som delrintätad frontbox och kullagrad Zimmermanventil. Basportarnas höjd är 8,5 mm, vinklade 20° uppåt genom foderväggen. Vevaxeldiameter 10 mm. I fortsättningen, om det blir någon, kommer istället Super Tigre RV-axlar att användas.

Motorn är avsedd att köras med avstämt avgassystem och hela "serien" uppgår till 2 exemplar, som tillverkas av Ove Kjellberg.

UTAN TVEKAN ÄR DENNA MOTOR TILLVERKNINGS-MÄSSIGT EN AV DE FINASTE SOM GJORTS. Ove är ju inte heller direkt känd för att vara en notorisk slarver. T ex är fodrets passning i vevhuset av det slaget att man ej kan separera delarna i källaren men väl i rumstemperatur. Premiärstart av motorn skedde i maj så effektvärden kan ännu ej lämnas.

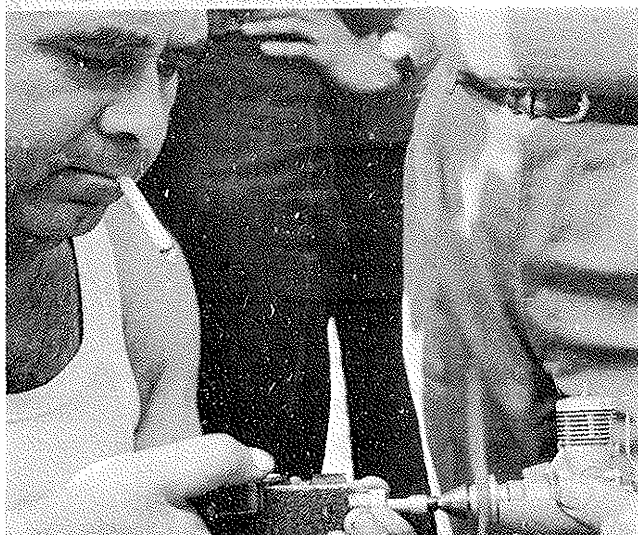
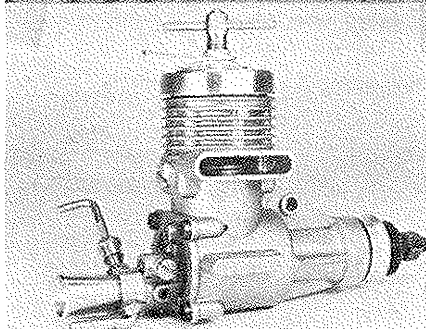
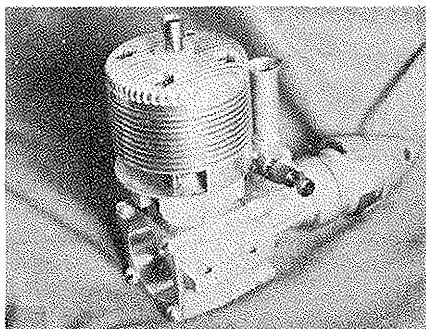


Stora bilden visar några svenska elitmän på racermotorområdet. Från vänster ses Ove Kjellberg, Leif Cernold, Carl-Erik Enqvist och Jan Erik Falk. De tre bilderna ovan visar Falk/Kjellberg-motorn utan topplock. Se även omslagsbilden där Ove demonstrerar sina snygga hembyggen! Nedan ses Carl-Erik Enqvists försök med pipa.

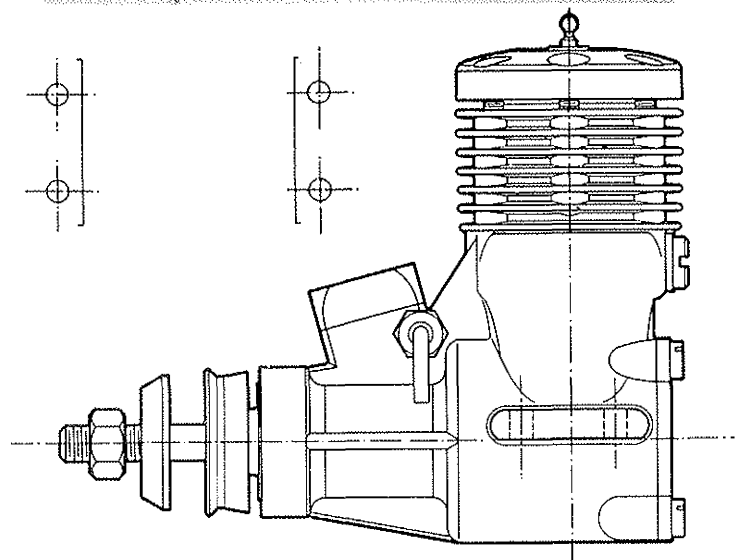
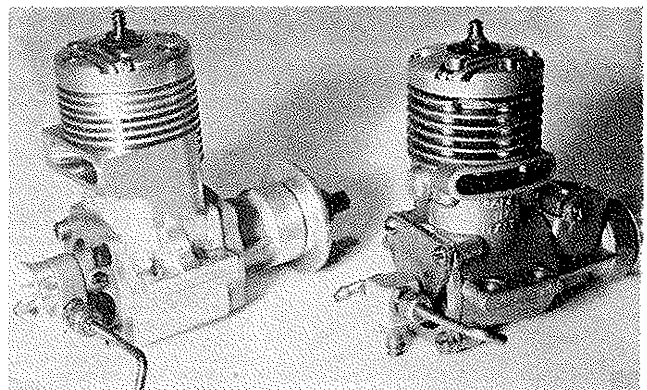




Svenska syncpunkter på snabba motorer i allmänhet och Super Tigre i synnerhet kan ej ges utan omnämnande av Rolf Hagel. Han har i friflyg och linflyg visat sig ha internationellt konkurrenskraftigt trim på sina Super Tigre glödstiftsmotorer. Dieselupplagan har toppat många svenska prislistor i team racing. Rolf's experiment är mycket intressanta, t.ex. sänkning av cylindern genom införandet av extremt kort vevstake.



De tre vänstra bilderna visar uppifrån amerikanen Dick Halls kombination av Super Tigre och ETA, nya G.15 D - RV, som troligen utvecklats ur glödstiftsmotorn G.15 samt Super Tigrechefen Garofali, som gör ett varvtalsprov. Bilden nedan visar amerikanen Glenn Lees speedmotorer. Till den vänstra har använts G.15- och K&B-delar, den högra har nålventilen på bakplattan i stället för på förgasaren.



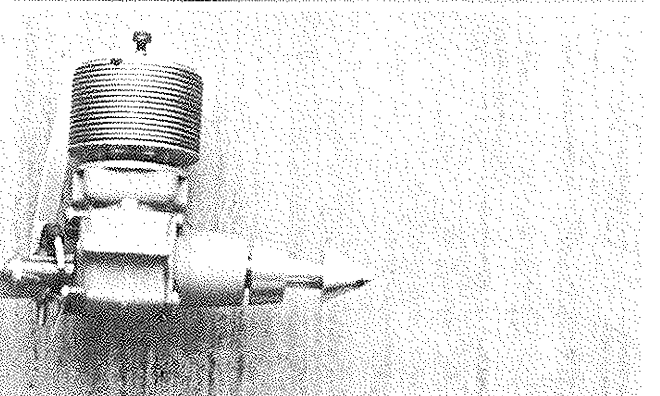
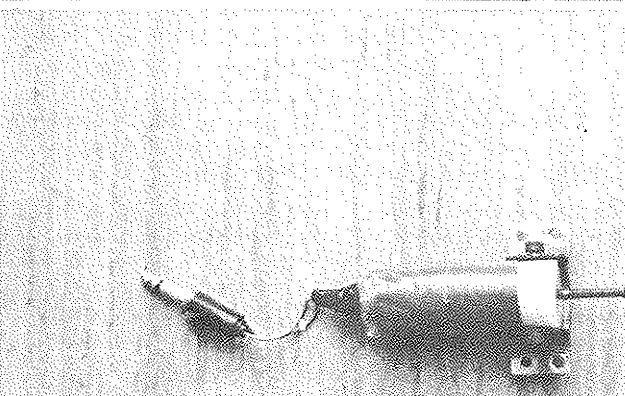
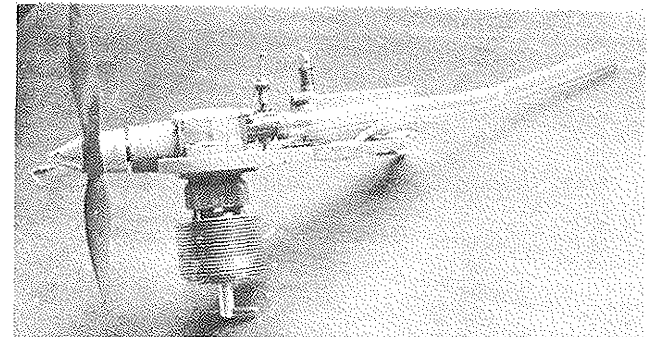
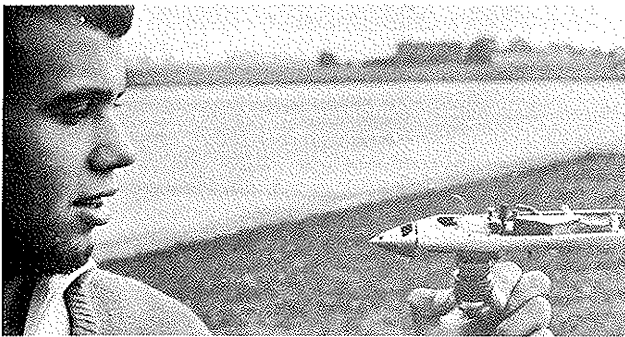
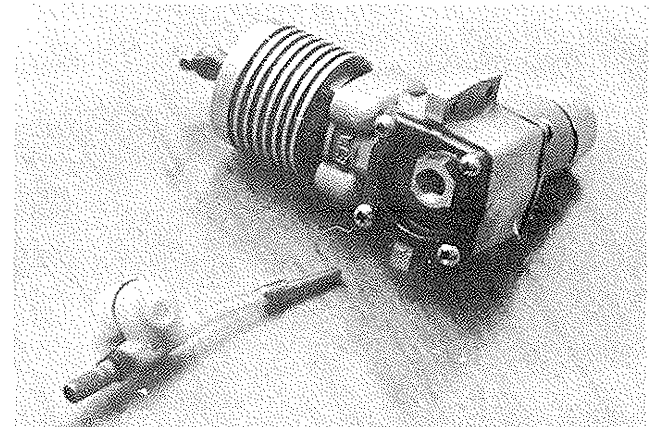
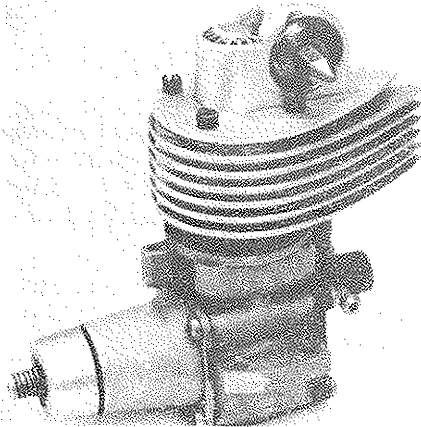


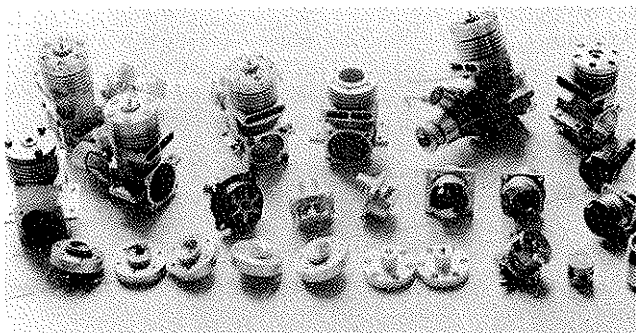
ETA 15

Med den allmänna tekniska utvecklingen följer också högre precision vid serietillverkning, och under ivrigt oväsen från pukor och trumpeter utsläpptes "the world's best engine" ETA 15 D, på marknaden. Framgångarna lät inte heller vänta på sig, men det är klart att av alla tusen måste något exemplar bli lyckat. För övrigt skall vi väl inte spilla en massa ord om ETA. Världsmästartens 1964, Dick Place, motor har just bara namnet gemensamt med Ken Bedford's produkt.

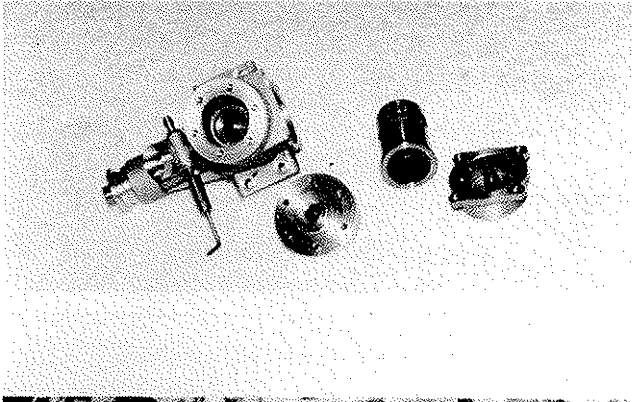
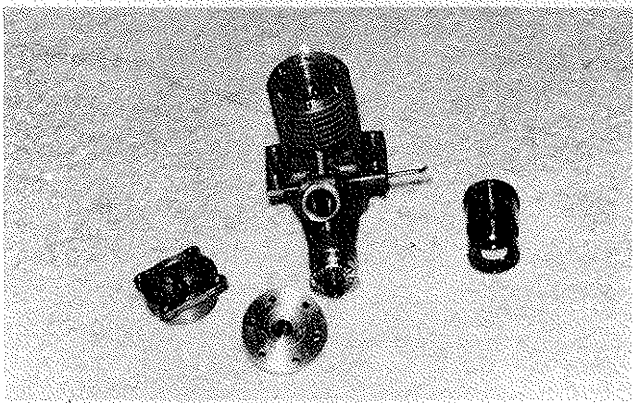
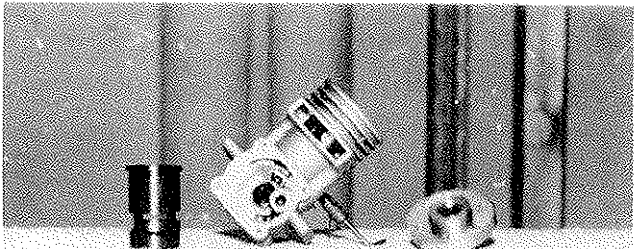
Alseby-Hagberg har ju lyckats bra med ETA. Ombyggnaden inskränkte sig där till ny frontbox av stål, nya kullager, fylld vevaxel, fyllt vevhus, planad bakplatta, nytt förgasarrör, avstämt insug, riktad kolv, uppsnyggade kanaler, ny topp och ny kompressionsskruv. För övrigt stod Måns känsliga fingrar för framgångarna i det han lyckades para kolvar och cylindrar på ett sätt som gav ganska goda värden. En förutsättning är då att man har ett lager att plocka bland. Det behövs ca ett dussin om man ska få fram ett bra exemplar.

Överst ses Måns Hagberg, som i år försvunnit från tävlingsbanorna. Västra spalten visar också belgaren Michel Belfed sätt att förbättra ETAs kylning. Snäckväxeln skall möjliggöra exakt kompressionsinställning. "Bea" Glisson ställde bara upp i en TR-tävling i fjol-SM - och vann! Högra spalten visar Rolf Hagels ETA-variant med nylonförgasare för minskad temperaturkänslighet. Där under ses Alseby/Hagbergs motor, som nämns i texten. Stora bilden visar kompressionsreglering för samma motor. Piloten reglerar elmotorn under flygning





På bilderna ses uppifrån MVVS experimentmotorer, som framtogs innan MVVS 2,5 G släpptes ut. Varianten med fränåtriktad avgasport är avsedd för modellbilar. I mitten ses Bengt Martinelles exemplar av motorn. Nedersta bilden visar "slutmonteringslinan".



MVVS-2,5 G

Efter tre timmars bilfärd från Prag på vägar vars kvalitet skiftade från hygglig svensk motorväg till dålig tjeckisk byväg, kommer man till Brno.

I Brno ligger MVVS-institutet. Detta har tidigare haft kraftigt statligt stöd men är numera hänvisat till att leva på de inkomster som tillverkning och försäljning av motorer och annan modellflygmateriel kan ge.

Chef för institutet är Zdenek Husicka med Josef Sladky som närmaste man.

Den viktigaste produkten är modellmotorer. Man tillverkar olika storlekar och typer varav 2,5 cc diesel och glöd är de mest kända. Vissa försök har pågått för att få fram en 1,5 cc-motor, men tillverkningen har ännu ej startat. Av övriga produkter kan nämnas propellrar, glödstift och radiostyrningsutrustningar.

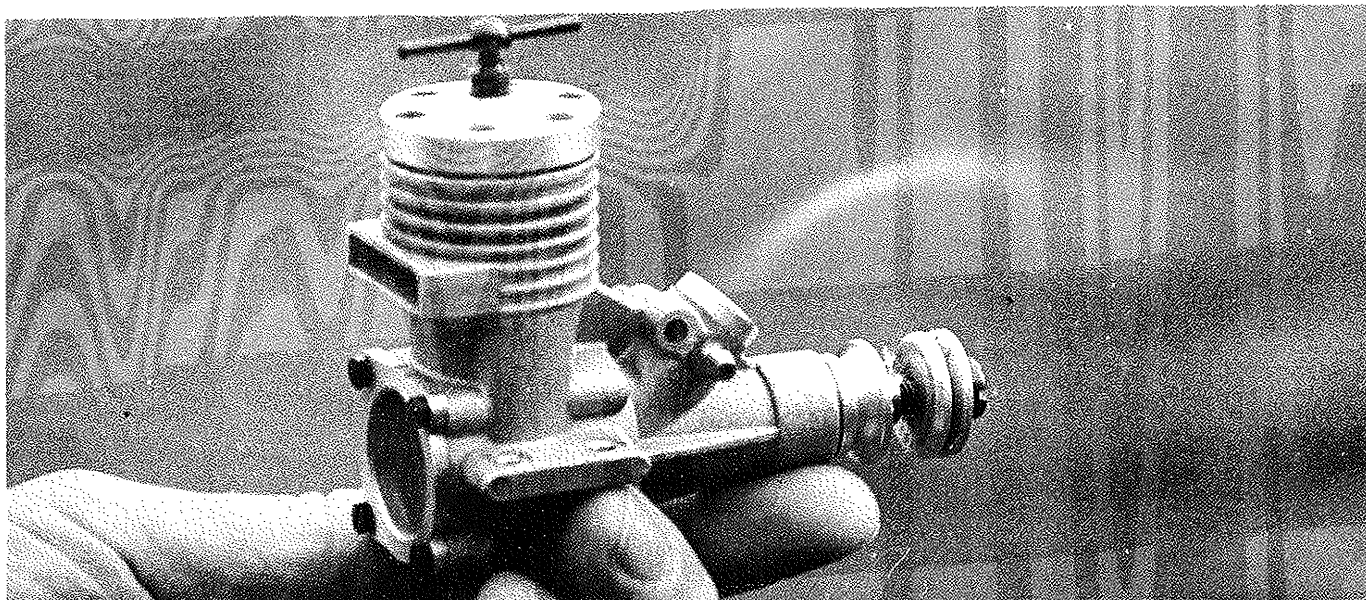
Institutets stora problem senaste tiden är att efterfrågan överskrider produktionsvolymen, ett ganska angelämnt problem, för övrigt.

Bengt Martinelle och Carl-Erik Enqvist arbetar i år med att iordningsställa MVVS-2,5 G för speed. Deras inkörning började med 8x4" propeller i 5 minuter vilket gav 15800 varv/min. Sedan minskades snurrarna till 6x4" för att efterlikna flygning med avstämmd utblåsning och då gör motorn 28000 varv/min. Inkörningen görs med rik inställning d v s ca 24000 varv/min. Under inkörningen övervakas motorn med varvmätare för att inkörningen ej skall bli för hård, vilket resulterar i repigt foder och glapp vevstake. Efter varje inkörningsdag plockar de isär motorn och justerar eventuella skavmärken.

Isärplockningen är en ofta diskuterad punkt. MN bad Anders Eklund yttra sig om inkörning och motorskötsel och han konstaterade kort: "Följ tillverkarens föreskrifter. Håll motorn ren. Spola den ren efter körning. Skruva isär motorn så sällan som möjligt".

När en motor skruvas isär upptäcks kanske vissa fel som kan korrigeras men sammanbyggnad kan sedan ej göras utan att skillnader i detaljernas lägen relativt varandra uppstår, d v s nya fel byggs in i motorn. Efterföljande körning leder till innötning men långsiktigt slits motorn snabbare och får aldrig perfekta passningar.

Råd: Experterna kan plocka isär sina motorer med gott resultat men vi "medelmåttor" bör undvika det.



MVVS-2.5 D

MVVS-2,5 G har ju sedan länge ansetts som en av världens bästa glödstiftsmotorer och det var naturligt att denna kom att ligga till grund för utvecklingen av en dieselmotor.

De första dieslarna försågs med glödmotorns vevhus-typ och kunde uppvisa stora tävlingsframgångar. En mindre serie lades upp men det visade sig då att vevhusen inte klarade påfrestningarna i samband med trimning och hårdkörning. Goda testresultat erhöles dock.

I detta läge beslöt man att tillverka ett special-vevhus för dieselversionen, bl a byttes gjutlegering. Detta blev ett lyckokast och rent fantastiska effektsiffror nåddes, t ex 0,55 hkr. Sådana värden uppnås givetvis vid för högt varvtal och för hög bränsleförbrukning, för team racing, men enligt uppgift skall man kunna strypa motorn till god ekonomi utan att förlora alltför mycket effekt.

I praktiskt bruk, berättar Kjell Rosenlund, ger motorn hög flyghastighet (över 160 km/tim) och mer än 50 varv/10 km bränsle kan erhållas efter strypning. Svårigheter med överhettning är vanliga, beroende på motorns lilla kylyta.

Kjell har skaffat två exemplar vilka f n ger ca 16000 varv/min (Top Flite 8x4) med gott hopp om mer, åtminstone för den ena. Gångtiden vid detta varvtal är tillräckligt för att ge 35 - 45 varv/10 km. Som jämförelse kan nämnas att en bra Oliver Tiger ger 15700 varv/min och 35 varv/10 km med samma propeller.

Slutligen återstår bara att påpeka att MVVS 2,5 G och D tillverkas som standardmotor med lägre effekt än som här har uppgivits. För tävlingsbruk i elitklass prepareras vissa motorer speciellt. Några mer omfattande trimningsåtgärder förekommer dock inte, det är huvudsakligen fråga om måttnoggrannhet och goda passningar.

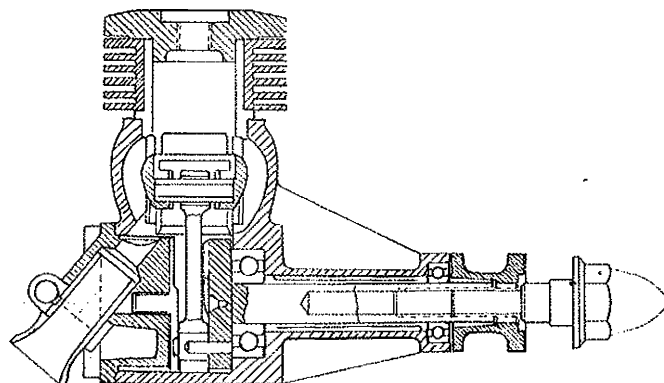
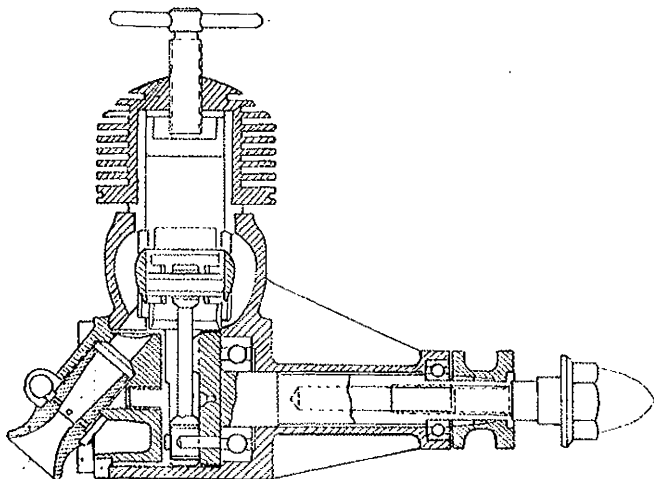
HP 15

HP 15 finns i diesel- och glödstiftsversion kallade HP 15 D respektive HP 15 G. De har konstruerats av österrikaren och tävlingsflygaren Bugl.

Slaglängden är 15.1 mm och cylindervolymen 2.49 cm³. De väger 155 gram, förgasardiametern är 7 mm utom i TR då 3,5 mm rekommenderas för HP 15D.

HP 15D uppges ge 0.48 hk med trycktank vid 20200 varv/min, 0.45 med självsug vid 18300. Högsta vridmoment är 1.94 vid 14800 resp 2.02 kpem vid 11300 varv/min.

Motsvarande siffror för HP 15G är 0.48 hk vid 20500 varv/min samt 1.86 kpem vid 16300 varv/min, i båda fallen med standardbränsle 25/75.



Cox Special Mk II

Motorn skiljer sig i de flesta avseenden från dagens övriga två-halvor. Inga gjutna delar, inga skruvar för hopfästning och endast en packning ingår. Motorns cylindertopp har inbyggd glödtråd för att förbränningsrummet skall vara slätt.

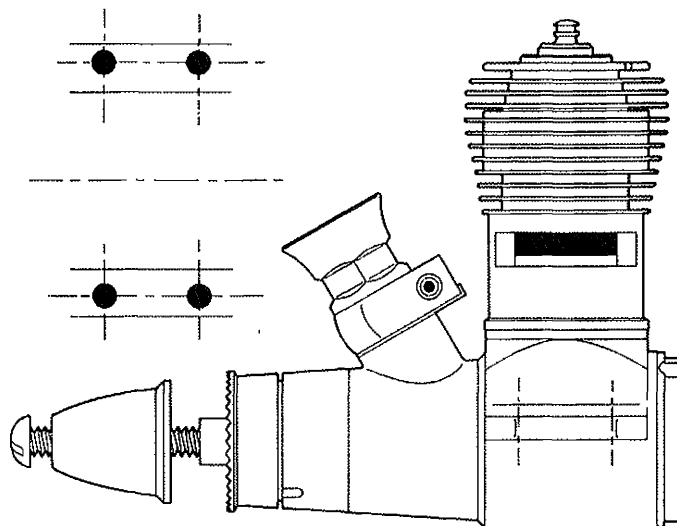
Vevhuset är bearbetat ur dural och innehåller vevaxellagret som har ett kort oljespår för att underlätta smörjningen. Insugsperioden genom vevaxeln är 195° . Ventilen öppnar 32° efter BDC och stänger 47° efter TDC. Avgasporten öppnar 70° efter TDC och stänger 70° efter BDC. Överströmningen är öppen ca 130° . Extra luft sugas in i vevhuset under kolven genom avgasporten i ca 50° . Avgasporten täcker 135° av cylinderns omkrets.

Mitt emot avgasporten finns en överströmningsskanal och på båda sidor om denna, vinklade in mot dess övre del, finns ytterligare två kanaler. Totala tvärsnittsytan för dessa tre kanaler är endast obetydligt större än föregående coxmodells två kanaler.

Kolven har flat topp och bättre finish än Mk I. Vevstaken är pressad ur dural i stället för svarvad vilket kan vara en nackdel. Kolvbulten styrs av två påkrympta distansringar.

Det svarta skyddet runt vevaxellagret är gjutet av Delrin. Skyddet hålls fast av en aluminiumring som skruvas på främre delen av vevaxellagret. Om för stor kraft används då denna ring dras åt kan främre delen av vevaxellagret pressas ihop. Används för liten kraft kan ringen vibrera loss och fungera som en mycket effektiv, själv-läsande broms mot medbringaren.

Vevaxeln är av härdat stål med ytterdiametern 11,2 mm och 7,5 mm gaspassage.



Cylindrfodret är gjutet i ett stycke med kylflänsarna och inte härdat. Det gängas fast i vevhuset.

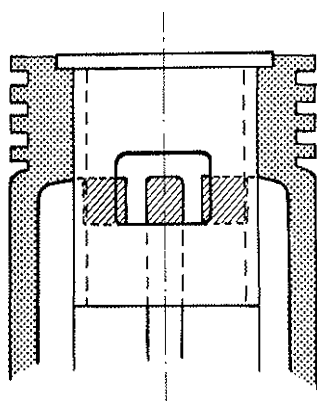
Cox-fabriken rekommenderar endast 1 min körning med rik bränsleblandning som "inkörning" för sina motorer. Lennarth Larsson gjorde följande mera försiktiga procedur: 15 min på 70/30 metanol/olja med Power Prop 8x4". Bränslet byttes till Cox Racing och 15 min senare uppmättes 17200 varv/min. Power Prop 7x4" gav 20900. Efter ytterligare ca 1 timmes körning i en friflygmodell har motorn ökat till 17400 resp 21100 varv/min. Mätningar i kylig väderlek med 80/20-bränsle gav följande: Power Prop 7x4" 19700, 8x4" Power Prop 16000 och Tornado Nylon 7x4" 19000 varv/min.

CERNOLD-HPD

Skillnaden mellan en "vanlig" motor och en treportsmotor d v s Schnürleprincipen med boostport är systemet för överströmningen, som figuren här intill visar. Cylindern i treportsmotorn får en gynnsammare och bättre fyllningsgrad än konventionella överströmningssystem som exempelvis Super Tigre och Oliver Tiger ger. Motorn passar dessutom bättre för avstämning med resonanspipa.

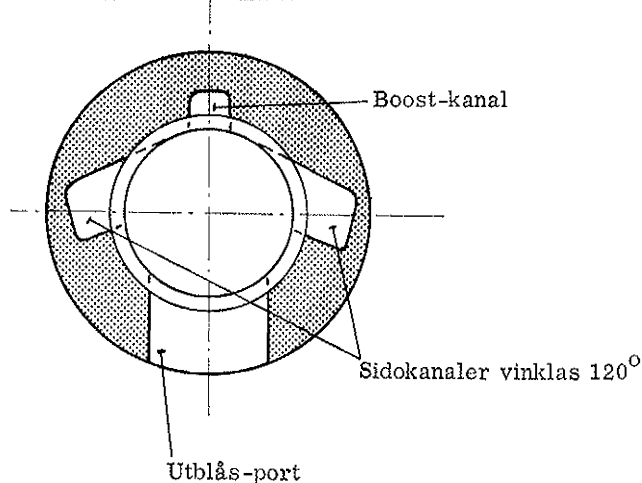
Leif Cernold har tagit fasta på detta och byggt en treportsmotor. Sidokanalerna och boostporten har 4 mm höjd, utblåsningen 6.25 mm.

Motorn sedd från
utblås-sidan

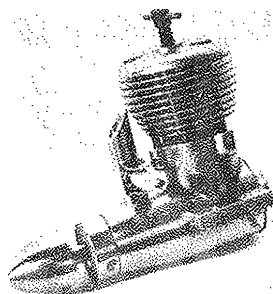


Leif Cernold ses på omslaget tillsammans med pipförsedd motor.

Motorn sedd uppifrån



Franska Allouchey Eclair Konak
2,47 uppges av fabriken ge 0,5
hk med 8 x 4" vid 17 000 varv/
min. Typiskt glädjevärde!



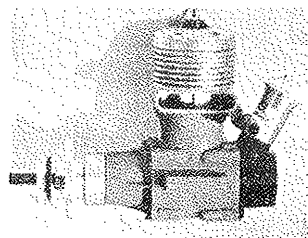
K & B 15

MN:s utsände tillfrågade även hr Kjellberg huruvida han ville uttala sig något om K & B 15, ansedd som en mycket "vass" motor.

Ett överseende leende bredde ut sig över dennes ansikte, ett leende som kunde tolkas: "Ack du arme fårskalle, veten I då icke bättre?"

Oves lager av K & B-motorer var "slut". d v s han hade tröttnat efter några års fäfänga försök. Han påstod att den bland annat var alldeles för vek för speed, samt att passningarna i allmänhet var för slappa.

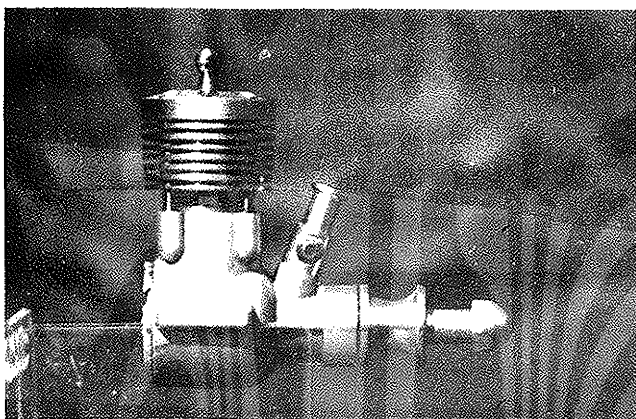
K & B 15 är konstruerad av ej helt obekante Bill Wisniewski, något som tydligen trots allt inte är någon garanti. Det skall påpekas att detta bara är EN mans åsikt, det finns säkert också EN man som bara gläds över K & B, t ex ovan nämnde Bill. Den trimning som Ove rekommenderar är tillverkning av ny frontbox med 10 mm axeldiameter samt insättning av Super Tigre kolv och foder, ev även en Zimmermannventil. Därefter återstår ju inte så mycket....



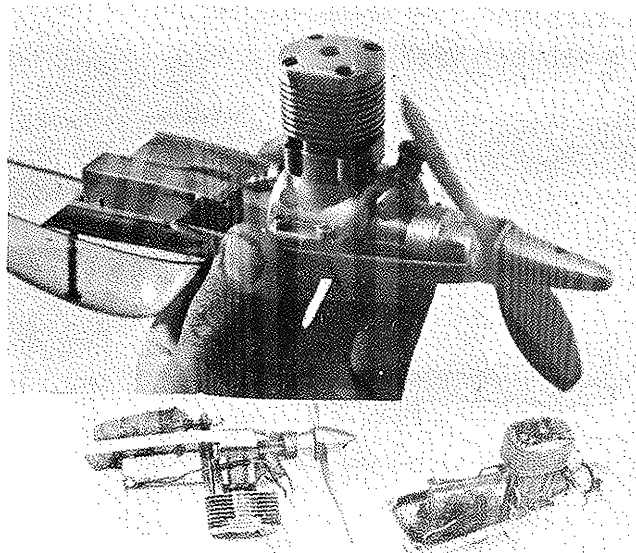
Roger Theobalds K&B 15 med
förgasare från Cox 15

OLIVER TIGER

Oliver befann sig under 50-talet i en absolut suverän tätposition i fråga om antalet vunna tävlingar, något som berodde på en hygglig tillverkningsstandard (det mesta var "handgjort") med åtföljande höga priser. Angående trimning, se MN 1/62 där Kjell Rosenlund vår främste Oliverkännare ger sin syn på ämnet.



Nedan ses närmast en motor som ser ut som en Oliver men som är ett ungerskt hembygge orskat av importavärigheter! Där under ses fransmännens Toulouse/Oostes kompressionsreglerade Oliver Tiger



När Du läst denna artikel, begrundat dess innehåll, utrett vilket motorval, som är aktuellt för Dig, skaffat motorn, modifierat motorn, kört in motorn och har den klar för flygning - TÖRS DU DÅ SLÄPPA IVÅG MODELLEN MED DEN FINA MOTORN I ETT GRINIGT LUFTHAV?



DEBUTANT-TÄVLINGEN



Det blev en debut för debutanter. Då menas inte bara modellflygande debutanter utan hela arrangemanget som sådant. Besökssiffran, enligt en vaktmästare, var större än en ordinarie idrottstillställning. Den lokala fritidsnämndens ordförande, som även var tillställningens fadder, blev helt överrumplad av arrangemangets omfång. Vad kan nu detta ge modellflyget? Svaret är PR. Bakom dessa två bokstäver ligger idogt arbete och högar av informativa skrivelser. Resultatet av reklam, blir ökad aktivitet, flera utövare, högre standard - roligare tävlingar.

Dagen var solig, perfekt för modellflygning och då naturligtvis även uppvisning. Starfliers uppvisningsgrupp flög RC. Publikens hakor föll till bröstet men blicken var fäst vid modellen som Janne Levenstam glatt styrde runt i skyn i den ena fräna manövern efter den andra.

Skultuna modellraketsällskap med Gert Ericsson i spetsen (?), körde med minsta raketerna med tanke på omgivningen. Teodolit för höjdmätning hade man inte, men högt gick det. Ett tiotal raketer sköts upp efter ned-räkning från speakern. Stor publiksuccé. Modellraketeri är verkligen något för framtida jippo-arrangörer att ta med. Ove och Willy Andersson, Västerås FK samt Peter Evers, Nimbus, flög stunt. Speakern förklarade vad som gjordes. Good show, good show.

Magnus "Minus" Borger och Peter Evers jagade varandras combat-serpentin. Ringrosten var påtaglig, men åskådarna blev förstummade.

Grunden till flygskolan var tre stycken modeller utrustade med Mc Coy 35, vikt ca 1,4 kg. Leif Lind, som även hade byggt modellerna, basade. Modellerna flögs hela dagen av liten som stor, naturligtvis med en hjälpande hand från Leif och Co. Väntkän för att få flyga ökade stadigt, efter det att isen väl var bruten. Detta slutade med att varje aspirant fick flyga ca tio varv för att alla skulle hinna med.

Bo Karlsson och Olle Andersson, Tigre, svarade för den kraftfulla avdelningen. Som åska och rykande sandstorm sköt deras Dyna-Jet fart ca 250 km/tim. Allt klafade, god standard och många flygningar genomfördes.

G Gadelius, 6 år, skulle ha kunnat flyga med sin el-motordrivna linkontrollmodell om inte vinden varit vad den då var.

Vid ingången blev gossar med modeller stoppade av en funktionär. Ett startkort med vederbörandes namn, adress och telefonnummer skrevs ut. Härifrån skickades han till den del av området där deras klass flög. Varje klass hade sin "Vingmaster", som skulle ta hand om debutanterna och se till att deras modeller kom i luften. Flertalet av de tävlande var redan bundna vid klubbar såsom Jakobsberg, MFK, Nimbus och även Solna. Den ungdom vi verkligen hade velat nå, hade inte vågat komma för att delta, men väl för att övervara. Det man förlorar på karusellen tar man igen på gung... flygskolan. Men de som deltog, kom glatt bärande sin lätt skamfilade kärra i en papperspåse och med motorn i någon ficka. Känns det igen. Många hade modifierat byggsatsmodellerna långt in på småtimmarna de senaste dygnet. Getingen och Snurren var de mest förekommande modellerna. I programmet som delades ut till alla, fanns plats angiven, för intresserade, att fylla i sitt namn. Programmet skulle läggas i en låda vid utgången. Resultat, femton nya medlemmar.

Uppflugen på ett tak dirigerade Bo Hjalmar Modéer publiken med hjälp av många watt, att än titta hit, än dit och att inte glömma köpa lotter på enkla modeller som alla kunde färdigställa på platsen.

Till sist ställer jag ett öppet tack till alla som deltog i uppvisningsgrupper eller som funktionärer, eller som bara visade glada ansikten på Solnas Debutantdag. Ett speciellt tack till Civiling Gustav Evers, som donerade ett-hundra kronor, för friska tag och framåtanda.

Text: Harald Sannes

RESULTAT

Combat-int

1) Forsberg, Nimbus, 2) S Andersson, Nimbus, 3) B Heive, Solna.

Combat-A

1) S-A Nilsson, Jakobsberg, 2) S Andersson, Nimbus, 3) J Wenér, Solna

Team-racing-A

1) L Bergeros, Solna, 2) R Berg, Solna

Speed-A

1) R Berg, Solna, 2) S Elggren, Jakobsberg, 3) S Eriksson, Jakobsberg.

MOTALA-POKALEN

Tävlingens glädjeämne var deltagarantalet i combat-int samt att två engelsmän ställde upp. 3:e pristagaren i C-35 är ingen ny stjärna utan rutinerade "Flygis" Andersson som bytt efternamn.

Resultat

C-int, 25 deltagare

1) R Holmberg, LEN, 2) B Gustavsson, LEN, 3) P Gelang, AKG, 4) H Jonsson, Nybro.

C-35, 7 deltagare

1) A Leimalm, AKG, 2) B Gustavsson, LEN, 3) L-G Öreteg, MMFK, 4) B Birgersson, MMFK

C-A, 8 deltagare

1) T Andersson, ÖSFK, 2) R Holmberg, LEN, 3) Mannerstedt, ÖSFK, 4) L Andersson, ÖSFK

STUNT, 7 deltagare

1) Ove Andersson, VFK, 2) Erik Björnwall, LEN, 3) Alf Eskilsson, AKG

KAFFEPETTER

Kaffepetter 7 maj var årets inledande linstyrningstävling i vanlig ordning. Vädret också i "vanlig" ordning, regnigt, blåstigt och dimmigt. Trots detta ställde ovanligt många upp, bland annat nio danskar.

Tävlingens topprestation gjordes av Lefte "pipe" Cernold med sin nybyggda "pipa", pep han runt över 220 km/tim i alla sina försök. Bästa notering blev ett nytt svenskt rekord 227,5 km/h. Bravo. Synd var att de två jetspeedarna med Olle Andersson och Benke Martinelle inte kunde göra några tider i det dåliga vädret.

I tävlingen ingick denna gång inte TR-B p g a den ändrade viktgränsen i klassen. I stället kördes ett inbjudningslopp för B-modeller, där enbart final flögs, eftersom endast tre lag deltog. Tyvärr kunde Olle Andersson inte notera någon tid p g a trasig tank.

I Team-int uppstod ett litet problem, eftersom alla danskarna och en svensk hade 10 km-tankar. Efter ett sammanträde beslöt att ett handikapp på 17,5 sek skulle läggas till för de som hade 10 km-tankar.

Dagens glädjämne i TR-int var laget Ahlström/Fransson som gjorde den utmärkta tiden 5.10 med den nya tankvolymen. Deras standard Oliver klarade 34 varv/tank. Otroligt, eftersom den ändå har det lilla extra krutet i fart som behövs för att hänga med de snabbaste modellerna.

Bröderna Hasling slogs av bröderna Geschwendtner i finalen, därför att en häftig landning orsakade dem propellerbyte. Danskarna är en tävlingsledares dröm, de har alltid sina saker i ordning till varje start, vilket inte kan sägas om alla svenskar. Skärper. Hasling missade ett nytt danskt rekord på 4.39, därför att det var ett lag för litet i det heatet. Synd.

Prisutdelningen gjordes i Solnas mycket varma och trevliga klubblokal, vilket var en "Sannes-ide". Slugkille linstyrningschefen.

Arrangörsklubben Galax tackar alla som ställde upp för en trevlig kampanda.

Ahlax

Resultat i km/tim:

Speed (placering i proc av klassrekordet)

1) L. Cernold 224.0, 227.5, 226.2, 2) Ehlers 136.0, 182.0, 3) N E Hanssen 178.0, 176.0, 4) J Geschwendtner 174.0, 5) K-E Enqvist 164.0.

Resultat i min, sek och tiondels sek

Team racing-int

1) Geschwendtner, COM, 6.05.5, 5.13.5, 10.49.5, 2) Hasling, COM, 5.02.5, 4.50.5, 11.11.0, 3) Ahlström/Fransson, LEN, 6.43.2, 5.10.5, 11.52.0, 4) Olsson/Rivold, COM, 5.24.5, 6) Ehlers/Pedersen, COM, 5.33.0, 5.27.5, 6) Winkler/Lindsol, Solna Msk, 5.33.5, 7) Svedling/Eklund, Solna Msk, 9.07.0, 6.27.0, 8) Zerpe 6.39.0, 9) Larsson/Johansson, Tigre, 7.40.0, 10) Samuelsson/Ahlström, Galax, 7.55.0, 8.06.0.

Team racing-B

1) Samuelsson, Galax, 8.42.0, 2) Winkler, Solna Msk, 8.58.0, 3) Andersson, Tigre, -.

SPIGGEN

Leif Thelin uppvisningsflög med Viggeninspirerade Spiggen, som presenterades i MN 1/67, på F5:s flygdag den 21 maj. Därefter kom ett brev till grenchefen Gunnar Hofmann med följande lydelse: "Broder. Tack för hjälpen. Jag är fortfarande lika imponerad av Spiggen. Den var utan tvekan en av flygdagens toppnummer. Hälsningar". Brevet är undertecknat av major P U Fogde, chef för jettflygandet vid F5.

Resultat från VÅRTÄVLINGEN i linstyrning, Bromma den 28 maj 1967.

Stunt, 4 deltagare

1) Ove Andersson, VFK 897, 977, 1027, 2004 poäng, 2) Erik Björnwall, LEN 870, 919, 920, 1839, 3) Willy Andersson, VFK, 793, 828, 873, 1701, 4) Leif Lind, SMSK, 299, -, 403, 702.

Speed-A, 2 deltagare

1) Håkan Mannerstedt, ÖSFK 120 km/tim, 2) Berg, SMSK 102.

Speed-int, 4 deltagare

1) Leif Cernold, SMSK, 224 km/tim, 2) Bengt Martinelle, Örnarna, 207, 3) Ove Kjellberg, SMSK, 203, 4) Carl-Erik Enqvist, Örnarna, 185

Team racing-A, 3 deltagare

1) Mannerstedt/Andersson, ÖSFK, 5 min 41 sek, 2) Murelius/Nilsson, JMFK 77 flygvarv.

Team racing-int, 11 deltagare

1) Ahlström/Fransson, LEN, 5.21.4, 5.16.0, 10 min 47.8 sek
2) Eklund/Svedling, SMSK, 5.20.0, 6.25.7 12.29.0
3) Larsson/Johansson, Tigre, 5.16.6, 5.15.2, 13.20.0
4) Raatikainen/Tortilla, Finland, 9.10, 5.23
5) Kjellberg/Sannes, SMSK, 5.32, 6.45
6) Alseby/Rosenlund, LEN, 6.17, 5.38
7) Samuelsson/Ahlström, Galax, 5.48, 6.43
8) Winkler/Lind, SMSK, 6.23, 6.03
9) Zerpe/Zerpe, Nimbus, 7.17, 6.15

Team racing-B, 3 deltagare

1) Samuelsson/Ahlström, Galax, 6 min 11.7 sek (Svenskt rekord)
2) Andersson/Larsson, Tigre 7.17.4
3) Winkler/Lind, SMSK, 7.36.0

Combat-A, 5 deltagare

1) T Andersson, ÖSFK, 2) B-O Karlsson, Sparreholm, 3) S Turesson, Sparreholm, M Hultgren, ÖSFK, 5) R Holmberg, LEN.

Combat-int, 12 deltagare

1) Staffan Larsson, LEN, 2) Yngve Rundqvist, Sparreholm, 3) Peter Evers, Nimbus, Roger Holmberg, LEN, 5) Ulf Larsson, Tigre, Torsten Andersson, ÖSFK, Bernt Gustavsson, LEN, Erik Åkesson, MMFK, 9) R Nilsson, Sparreholm, B Winkler, SMSK, B Birgersson, MMFK, L Olsson, ÖSFK

Combat-35, 8 deltagare

1) Ulf Larsson, Tigre, 2) Bernt Gustavsson, LEN, 3) Anders Thorsén, SMSK, Sören Andersson, LEN, 5) Per Arne Fransson, LEN, Erik Åkesson, MMFK, Göran Holmstam, MMFK, L G Söderlind, Tigre

INSTRUKTÖRSKURS

SMFF arrangerar i sommar sin sedvanliga kurs för klubbinstruktörer. Återigen blir det Gamen i Norrköping som får vara värdar med sina fina lokaler för bygge och teori. Dessutom är det ju nära till Kungsängen, där det går att flyga. Föreläggning sker på Vrinnévi Norrgård, Hageby.

Kursen börjar den 30 juli och avslutas med friflyg-SM 5 - 6 augusti. Denna intensiva modellflygarvecka kostar bara 100:-kronor, och då ingår även resan till och från Norrköping. Kost, logi, böcker och materiel till byggverksamheten ingår förstås. Det låga priset är möjligt tack vare ekonomiskt stöd från Studieförbundet Medborgarskolan.

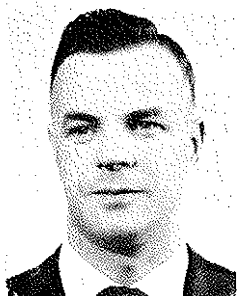
Kursprogrammet omfattar som vanligt flygteori, föreläsningsteknik, anslagsäskandets teknik, tips om planläggning av klubbens verksamhet i stort, men med särskild tyngd på hur man rekryterar och sysselsätter medlemmar, så att det lönar sig både ekonomiskt och aktivitetsmässigt, tips om hur en ledare bör och kan agera, tillfällen till flygning, konstruktions- och omkonstruktionsarbeten enskilt och i grupp, bygge i grupp samt många undervisnings- och underhållningsfilmer.

Den som tycker att programmet låter tråkigt bör tänka på, att många tidigare kursdeltagare har blivit ännu skickligare modellflygare efter att ha deltagit i SMFF:s instruktörskurser, där man kunnat byta tips och idéer på ett helt annat sätt än under jäktiga tävlingstimmar.

De klubbar som vet med sig att de behöver nya ledare eller som vill ge sina gamla ledare tillfälle att förnya sig skall absolut skicka folk till sommarens instruktörskurs. Anmälan skall insändas före 1 juli.

SMFF

10 ÅR



En återblick på SMFF:s första tio år får vi här av sekreterare Carl-Erik Aunér, som efter forskningar i gamla arkiv och handlingar berättar en del episoder ur förbundets verksamhet.

I början av 1940-talet fick det Svenska modellflyget en fast organisation genom att Kungliga Svenska Aeroklubben (KSAK) tog hand om modellflygverksamheten. Under åren 1941 - 1959 fick KSAK för detta ändamål ett årligt statligt penningbidrag på cirka 50.000:-kr.

Modellflyget blev dock mer eller mindre undanskuffat av store-bröderna segelflyget och motorflyget inom KSAK, varför ett allt större missnöje med KSAK:s skötsel av modellflygfrågorna spred sig i klubbarna.

På olika håll i landet diskuterades planer på bildandet av ett eget förbund med demokratisk organisation, alltså med möjlighet för klubbarna att själva bestämma om dagens och framtidens modellflyg.

Kravet på modellflygets egen organisation blev allt starkare och hösten 1956 kallade KSAK klubbarna till extra möte för att diskutera planerna på ett förbund mellan Sveriges modellflygklubbar.

Vid detta möte tillsattes en kommitté som senare lade fram ett förslag till organisation av modellflyget på så sätt att KSAK fortfarande knöt modellflygarna till sig genom registrering medan det nya förbundet skulle arrangera och bestämma om inrikes tävlingar plus en del småsaker.

Förbundsplanerna avancerade och den 16 febr 1957 kallade KSAK till Riksstämman, för bildande av Sveriges Modellflygförbund.

Detta datum får alltså räknas som SMFF:s födelsedag.

Denna första stämman blev, liksom flera efterföljande, rätt stormig. Preliminära stadgar antogs.

Den första styrelsen fick följande sammansättning: Terje Larsson, Malmö, Bertil Beckman, Stockholm, Gunnar Kalén, Norrköping, Karl-Anders Eriksson, Härnösand, Ivar Möller, Nässjö, Torgil Rosenberg, Stockholm och Hans Schmitterlöw, Enskede.

Observera att Gunnar Kalén och Karl-Anders Eriksson var med redan då och hänger med än i dag. Att de orkar.

Den nya styrelsen fick från första början en nästan o-mänsklig arbetsbörda. De flesta i styrelsen hade ju ingen

större erfarenhet av förbundsarbete. Allt arbete måste ju även ske på fritid och gör ju en sådan syssla extra betungande.

SMFF:s styrelse fick alltså det omfattande jobbet att planera och organisera det nya modellflyget. Statsbidragspengarna tog dock KSAK fortfarande hand om. Styrelsen fick varje gång pengar behövdes, begära anslag från KSAK. Detta system bestod tills statsbidraget indrogs 1959.

Första årets facit är i alla fall rätt bra:

- Nytt uttagn.system för landslag,
- Samlat SM (alla grenar)
- Nytt regelhäfte
- Planerandet av egen tidning
- Tempo-Tävling, m m

Efter bara ett år avgick vår förste F O Terje Larsson och efterträddes av Lennart Tysklind, Enköping. Terjes avgång motiverades enligt egen utsago av ocentral bostadsort men motivet var nog snarare de ständiga fejderna med KSAK om pengar och andra krassa bekymmer.

År 1958 infördes tävlingslicenser och en särskild tävlingsfond bildades, som tillfördes medel både från KSAK och klubbarna. Fondmedlen användes för att stärka utlandsrepresentationen.

Vid riksstämman 1959 fick vi ny förbundsordförande i det att Tysklind lade av och efterträddes av Holger Bohman Nyköping.

Detta år infördes det utmärkta systemet med grenchefer för de skilda grenarna.

Den verkligt stora händelsen detta år var emellertid att styrelsen överenskom med KSAK att från den 1 jan 1960 övertaga all modellflygverksamhet utom kontakten med FAI.

Riksstämman valde i februari 1961 till ny förbundsordförande Carl-Erik Aunér, Norrköping. Samtidigt lades verksamhetsåret om till att vara 1/7 - 30/6 och det innebär att detta år var det två Riksstämmor, en i februari och en i september. 1961 beslöt SMFF även att starta en egen tidning Modellflygnytt (Numera Modell-Nytt).

Styrelsen för SMFF hade länge, till posten som FO, sökt en man väl insatt i förbundsorganisation och med goda idéer för fortsatt uppbyggnadsarbete.

Hösten 1961 åtog sig Sune Persson, Köping att överta ordförandeklubban av Aunér.

1961 års stora överraskning kom KSAK med, då de till SMFF överlämnade material, handböcker, plaketter m m till ett värde av kr 17.000:--. Att KSAK som tidigare varit så njugga mot SMFF nu plötsligt blivit så generösa får tillskrivas Sune Persson. Det var ju ett imponerande sätt att starta med och han fortsatte i samma stil med överflyttning av KSAK-fonder Tempo-medel och lotteripengar till SMFF:s kassa.

Under Sune Perssons trygga och framsynta ledning tog förbundsarbetet verklig fart vilket bäst belyses av toppnotering med 117 anslutna klubbar och 615 tävlingslicenser år 1962.

Moderna och ändamålsenliga stadgar är en viktig grundval i ett demokratiskt förbund och 1963 godkändes de nuvarande stadgarna.

En annan grund som ej får saknas är utbildning av instruktörer och detta år startade SMFF:s första egna kurser i Norrköping. Likaså måste nya medlemmar värvas och på hösten 1963 genomförde styrelsen en stor kampanj med hjälp av ett specialnummer av Modellflygnytt som distribuerades till över 10.000 svenska ungdomar.

Denna kampanj betalades av donationsmedel från Tempo som även betalade anskaffandet av förbundets första nybörjarmodell "Tempo-Ettan".

År 1964 tillkom den senaste grenen på SMFF-trädet-Raketflyg. Under året fortsatte styrelsen arbetet att bredda och stärka SMFF:s verksamhet.

SMFF:s organisation skall endast glimtvis belysas här. Som bekant är Riksstämman högsta beslutande myndighet. Styrelsen som är vald av enskilda medlemmar och klubbar sköter förbundsarbetet när Riksstämman ej är samlad. Styrelsen som består av 9 ledamöter plus 2 suppleanter sammanträder med jämna mellanrum för att ta ställning till de stora frågekomplexen. Mellan sammanträdena skötes mindre löpande ärenden av de olika styrelsemedlemmar som var och en har sin del av organisationskakan att sköta.

Denna kalenderformade översikt slutar med år 1964 mest med tanke på att 1965 och 1966 är så nära i tiden att läsaren säkert själv kan dra sig till minnes vad som tilldragit sig dessa år.

Om framtiden kan man utan överdrift påstå att en sport som så intensivt fångat våra sinnen som modellflyget har gjort under många år även har en spännande framtid att gå till mötes.

Säkert är att vårt älskade modellflyg kommer att genomgå förvandlingar.

Men modellflygets anda som bara en äkta modellflygare kan känna, den härliga känslan när den nya skapelsen skall flyga första gången, glädjen att ha skapat något med sina egna idéer och händer, känslan att behärska modellens beteende, allt detta som bär upp vårt modellflyg kommer även att bära morgondagens modellflyg framåt på stolta vingar.

Carl-Erik Aunér

SMFF:s samtliga styrelseledamöter 1957 - 1967.

Terje Larsson, Malmö 1957, Bertil Beckman, Stockholm 1957-1960, Gunnar Kalén, Norrköping 1957, Karl-Anders Eriksson, Härnösand 1957, Ivar Möller, Nässjö 1957-1959, Torgil Rosenberg, Stockholm 1957, Hans Schmiterlöv, Enskede 1957, Lennart Tysklind, Hällestad 1958, Christer Söderberg, Stockholm 1958-1966, Lars Andersson, Limhamn 1958, Holger Bohman, Nyköping 1959-1960, Carl-Erik Aunér, Norrköping, 1960, Kjell Rosenlund, Stockholm 1961, Per A Eliasson, Stockholm 1961, Sune Persson, Köping, 1961, Gunnar Hofmann, Malmö 1961, Lennarth Larsson, Enebyberg 1964-1966, Olle Olsson, Hässleholm, 1964, Harald Sannes, Stockholm 1966, Carl-Göran Sundstedt, Uppsala 1966.



Sune Persson, SMFF:s nuvarande ordförande

Friflyggrenens landslagskommitté har nu nominerat det första landslaget enligt poängsystemet.

Endast en debutant i landslagssammanhang lyckades komma med, nämligen Bo Sandström, i A2 som lyckats bra sista året. De övriga äro vana vid landslagstävlingar och vi hoppas att laget lyckas försvara våra fina traditioner vid NM i Danmark i juli månad. Laget fick alltså följande sammansättning. A2: Bo Modéer, Hans Åhlström och Bo Sandström. C2: Lennart Hansson, Ragnar Åhman och Rolf Sundin samt i D2: Rolf Hagel, Urban Nygren och Nils Erik Hollander.

LANDSLAGLIGAN - FRIFLYG

Poängställning vid nominering av lag till NL-67.

4-67 Järvsöbocken

5-67 Vingarnas Vårtävling

A2	4-67	5-67	Totalt	Medr tävl
1 Bo Modéer, Solna	944	223	3835	7-66,1,3,4-67
2 H Åhlström, Borlänge	963	426	3771	7,12-66,3,4-67
3 B Sandström, Kumla	956	520	3663	7,11-66,2,4-67
4 B Westin, Norrköping	980	137	3656	7,8-66,3,4-67
5 C Mårtensson, Malmö	723	410	3651	8,10,12-66,3-67
6 G Kalén, Norrköping	928	891	3574	7-66,3,4,5-67
7 K Andersson, Malmö		724	3534	7,12-66,2,3-67
8 I Sundstedt, Borlänge	938	680	3525	8,11-66,3,4-67
9 J O Åkesson, Malmö	861	849	3475	8-66,3,4,5-67
10 J Pettersson, Hässelholm		952	3382	8,10,11-66,5-67

C2

1 L Hansson, Malmö		920	3732	7-66,2,3,5-67
2 R Åhman, Norrköping	924	710	3693	9,10,11-66,4-67
3 R Sundin, Sundsvall	881	695	3522	7-66,1,3,4-67
4 B Johansson, Malmö	710	770	3517	7,11,12-66,3-67
5 L Flodström, Göteborg		758	3515	7,9,11-66,3-67
6 H G Andersson, Norrköping	850	419	3354	7,9-66,3,4-67
7 A Håkanson, Malmö			3353	10,11-66,2,3-67
8 A Hansson, Malmö		651	3078	7,9,10-66,3-67
9 B Blomberg, Norrköping	621	529	2705	7,10-66,3,4-67
10 R Johansson, Norrköping			2598	7,10,11-66

D2

1 R Hagel, Malmö			3752	10,11-66,2,3-67
2 U Nygren, Solna			3728	7,11,12-66,3-67
3 N E Hollander, Karlstad	924		3723	7,9-66,3,4-67
4 L Åhman, Norrköping	924	827	3519	7,9,11-66,4-67
5 H Friis, Norrköping	908	717	3498	7,12-66,3,4-67
6 B Wall, Uppsala		334	3438	7,11,12-66,3-67
7 L Larsson, Solna	742	920	3278	11-66,3,4,5-67
8 R Pramberg, Norrköping	186	223	3209	7,11,12-66,3-67
9 S E Pira, Strömsund	916		3076	9-66,1,3,4-67
10 M Zetterdahl, Göteborg		180	2996	7,11-66,2,3-67

ET I FRIFLYG

Friflyggrenens elittävling avverkades den 27 och 28 maj med totalt 10 starter per deltagare.

Resultat i sekunder:

A2

1) Hans Eklund, Skvadern, 1699; 2) Hans Åhlström, Borlänge MSK, 1624; 3) John Pettersson, Hässelholm Mfk, 1601.

C2

1) Lennart Hansson, AKM, 1681; 2) Ragnar Åhman, Gamen, 1674; 3) Rolf Sundin, Skvadern, 1636.

D2

1) Bo Wall, UFK, 1796; 2) Nisse Hollander, Karlstad Mfk 1744; 3) Hans Friis, Gamen, 1679.

Vårt VM-landslag fick därmed följande sammansättning:

A2: Hans Åhlström, Klas Mårtensson, AKM och Bo Modéer, SMSK.

C2: Lennart Hansson, Ragnar Åhman och Bengt Johansson AKM.

D2: Rolf Hagel, AKM, Nisse Hollander och Bo Wall.

TÄVLINGSKALENDER

Friflyg

10-11/6 SOLSTATTRÄFFEN, Brattfors. A2, C2, D2 och lag. Arr. Karlstads MFK.

1-2/7 SKVADERNS NATTÄVLING, Midlanda, Sundsvall, A1, A2, C1, C2, D1, D2 och lag. Arr MFK Skvadern.

7-9/7 NM VANDEL, Danmark

15-16/7 CRITERIUM INTERNATIONAL PIERRETREBOS, Frankrike.

25-27/7 VARTEX CUP, Varazdin, Jugoslavien, A2.

5-6/8 SM, F 13, Norrköping, A1, A2, C1, C2, D1, D2 och lag. Arr FK Gamen.

14-19/8 VM Tjeckoslovakien.

10/9 SOLNAS JUBILE UMSTÄVLING, F 18, Tullinge, A1, A2, C1, C2, D1, D2 och lag. Arr Solna MSK.

16-17/9 NEUSTADT/AISCH, Tyskland, A2, C2, D2.

24/9 VENTZELPOKALEN, Opefältet, Östersund, A1, C1 och D1, Arr. Östersunds FK.

24/9 HÖSTTÄVLINGEN, Danmark

1/10 HJELMERUSPOKALEN, F 3, Malmslätt, A2, Arr. Linköpingseskadern.

8/10 DANALIM, Odense, D2

Radioflyg

21-26/6 VM, Ajaccio, Korsika

28/6 Bled, Jugoslavien

21-23/7 NM, Jämsjärvi, Finland RCI (Prel)

12-15/8 Kraiwiesen/Salzburg, Österrike

SM, Ljungbyhed, RC III och RC V, Arr. Ystads FK

10/9 HÖSTTÄVLINGEN, Danmark,

16-17/9 SM, RC I. Arr. Star Flyers

SKÅNEBLIPPEN, RC I och RC V, Arr. AKM

Raketflyg

SM AC2 och PC1

LINFLYG

11/6 VÄSTKUSTTRÄFFEN, Göteborg, Combat och stunt.

Uppl. Alf Eskilsson, Kungsbacka tel 0300/11766
Arr AKG

11/6 SOLNAS POKAL, Bromma, Team racing och speed

Uppl H Sannes, tel 08/83 46 26
Arr Solna MSK, Box 620, Sundbyberg 6

18/6 UT, Bromma, Alla int-klasser

Uppl K Rosenlund, tel 08/62 66 19
Arr MFK Nimbus

5-6/7 STADTÄVLINGEN, Wein, Österrike. Alla int-klasser

23/7 SOMMARTÄVLINGEN, Hinum, Jylland, Danmark

25-27/7 TR-int, Varazdin, Jugoslavien

5-6/8 NM, Bromma, Alla int-klasser

Uppl H. Sannes

12-13/8 MECSEK CUP, Pécz, Ungern. TR-int

25-28/8 EM, Belgien

27/8 HÖSTTÄVLINGEN, Bromma. Alla B-klasser

27/8 HÖSTTÄVLINGEN, Danmark

9-10/9 BOCHAM-TÄVLINGEN, Tyskland

10/9 SM, Bromma eller F18. Alla int-klasser

10/9 Armed Forces Gold Cup. Team racing
Lugo di Romagna, Italien

17/9 Albanipokalen, Odense, Danmark

24/9 FILBYTER, F3, Linköping.

Uppl Roger Holmberg, tel 013/13 36 97

JÄRVSÖBOCKEN

Heder åt grabbarna i Järvsöbygdens Modellflygklubb, som med utmärkte tävlingsledaren Åke Persson i spetsen arrangerade sin tävling perfekt. Hur de lyckas skaffa tidtagare vet jag ej men det blev inga långa väntetider i alla fall.

Vädret var strålande fram till femte perioden då det mulnade något. Vinden orsakade dock frampå dagen långa promenader efter planen på den mycket hala isen. Sådant känns i benen.

Kutymen i D2 att dela på segern uppfylldes och även denna gång figurerade Nils-Erik Hollander i toppen. Unge Lars Åhman finalflog lika bra som Nils-Erik och hade dessutom modellen kvar efter tävlingen. Nils-Erik däremot släppte sin modell med stängd timer varför den kunde följas i kikare under minst 20 minuter innan den försvann i diset. Nils-Erik försvann också och har sedan dess ej avhört. Han hade dock en veckas semester avsedd för skidåkning i Sälen men terrängen runt Järvsö skulle ha varit lämpligare.

Men låt oss inte glömma tredje mannen som flög 900 sek. Det var Sven-Erik Pira som tydligen fått in rätta trimmet på sin Cox 09-modell. Tyvärr sände han iväg modellen för tidigt i första finalflygningen som hamnade i "sjunket" före den "blåsa" som Nils-Erik och Lars så effektivt sedan utnyttjade.

Med sin andraplats i A2 ingår Hans Åhlström i laget till NL. Förra gången Åhlström var med i A2-landslaget var 1963 då landskampen också gick i Danmark.

C2 var prestandamässigt uppdelad i två klasser som framgår av resultatlistan. Ragnar Åhman drog längsta strået och säkrade därmed NL-biljetten.

Lon

Resultat i sekunder:

A1 seniorer, 6 deltagare

1) Claes Mårtensson, AKM, 659; 2) Inge Sundstedt, Borlänge MSK, 620; 3) Hans Åhlström, Borlänge MSK, 583; 4) Gösta Nilsson, Östersunds FK, 583; 5) Stig Lewin, Östersunds FK, 527; 6) Bengt Blomberg, Gamen, 237.

A1 juniorer, 6 deltagare

1) Hans Kalén, Gamen, 608; 2) Janne Fröjd, Östersunds FK, 587; 3) Håkan Nilsson, Östersunds FK, 501; 4) N.E. Hägglund, Östersunds FK, 460; 5) Bo Lindahl, Östersunds FK, 413; 6) Leif Larsson, Solna MSK, 42.

A2 seniorer, 19 deltagare

1) Bertil Westin, Gamen, 869; 2) Hans Åhlström, Borlänge MSK 856; 3) Bengt Sandström, MFK Nimbus, 853; 4) Bo Modéer, Solna MSK, 845; 5) Inge Sundstedt, Borlänge MSK, 843; 6) Gunnar Kalén, Gamen, 837; 7) J-O Åkesson, AKM, 782; 8) Sven-Olov Lindén, MFK Nimbus, 748; 9) Yngve Söderkvist, MFK Tärnan, 722; 10) Hans Eklund, MFK Skvadern, 713; 11) Ingemar Wikander, Solna MSK, 695; 12) Birger Sahlin, MFK Skvadern, 674; 13) Claes Mårtensson AKM, 672; 14) John Hagedahl, Solna MSK, 635; 15) H B Andersson, Gamen, 633; 16) Olle Blomberg, MFK Nimbus, 621; 17) Per Liljekvist, Östersunds FK, 593; 18) Hans Nyhren, Solna, MSK, 440; 19) Lennart Larsson, Solna MSK, 285.

A2 juniorer, 4 deltagare

1) Michael Borell, Östersunds FK, 803; 2) Hans Kalén, Gamen, 798; 3) Hans Bollnert, Östersunds FK, 773; 4) K G Modin, Östersunds FK, 583.

C2, 8 deltagare

1) Ragnar Åhman, Gamen, 876; 2) Rolf Sundin, MFK Skvadern, 837; 3) H. G Andersson, Gamen, 810; 4) Stig Lewin, Östersunds FK, 779; 5) Jan Zetterdahl, Solna MSK, 686; 6) Bengt Johansson, AKM, 682; 7) Bengt Blomberg, Gamen, 597; 8) Sven-Erik Pira, Strömsunds MFK, 269.

D2 seniorer, 7 deltagare

1) Lars Åhman, Gamen, 900 +240+300; 2) N-E Hollander, Karlstads MFK, 900 +240+300; 3) S-E Pira, Strömsunds MFK, 900 +108; 4) Hans Friis, Gamen, 896; 5) Lennarth Larsson, Solna MSK, 736; 6) Sverker Pira, Strömsunds MFK, 642; 7) Birger Sahlin, MFK Skvadern, 314;

D2 juniorer, 3 deltagare

1) Lars Karlsson, Gamen, 798; 2) Bernt Wickman, MFK Nimbus, 440; 3) Ray Pramberg, Gamen, 186.

Lagtävling

1) Gamen lag 1 (G Kalén, R Åhman, L Åhman) 2613; 2) Gamen lag 2 (B Westin, B Blomberg, H Friis) 2402; 3) Solna MSK (B Modéer, J Zetterdahl, L Larsson) 2269; 4) MFK Skvadern (H Eklund, R Sundin, B Sahlin) 1864; 5) Gamen lag 3 (H B Andersson, H G Andersson, R Pramberg) 1629.

INTERNATIONELL POSTTÄVLING I A2

Solna MSK deltog i mars i en spanskarrangerad posttävling med nedanstående resultat i sekunder:

POSTTÄVLING

1) Steve Bowles, Norwich I, 845; 2) Julian Martin García, Madrid I, 825; 3) Flieger Zdeněk, Prostějov, 820; 4) Mike Woodhouse, Norwich I, 808; 5) Carlos Ferreira Pérez, Madrid I, 783; 6) Josús López, García, Madrid I, 769; 7) Bo Modéer, SMFF, 745; 8) Börje Svensson, SMFF, 735; 9) Pěnička Jaroslav, Prostějov, 731; 10) Ingemar Wikander, SMFF, 728

Lagtävling

1) Madrid I, Spanien, 2.377; 2) Norwich I, England, 2.325; 3) SMFF (dvs Solna MSK), Sverige, 2.208; 4) Prostějov, Tjeckoslovakien, 2.148

ÖSTERSUNDSPREMIÄR

Text: Gösta Nilsson

Östersunds flygklubb har en fin ungdomsverksamhet. Det har framgått vid en rad tävlingar det senaste året. Framgångsrikast bland juniorerna har Michael Borell varit med SM i A2 förra året och seger i VT, norrlandsmästerskapet och Järvsö hittills i år.

Men han är inte ensam utan klubben har ett 10-tal verkligt tävlingsaktiva juniorer. Det är en frukt av Arne Berglins trägna ungdomsarbete under en följd av år, på senare tid med hjälp av Christer Andersson.

En viktig sporre för intresset är tävlingsverksamheten. Norrlänningarna är handikappade genom de långa resorna till tävlingar söderut. För de äldre är kostnaden överkomlig, men för en skolgrabb utan egna inkomster blir det en kännbar utgift. Men lyckligtvis är tävlingsverksamheten i mellannorrland ganska livlig just nu och dessutom har det otvivelaktigt varit stimulerande att sörlänningarna nu börjat söka sig upp till våra tävlingar. Det ökar utsikterna att behålla de nu aktiva ungdomarnas intresse.

Inom klubben tävlar man också. Förra året satte köpman Harald Hägglund och söner upp en stilig pokal, som ska erövrats tre gånger för att bli ständig egendom. Segraren får varje år behålla en replik av pokalen. Tävligen avser enbart juniorer och är begränsad till A1-klassen. Två tävlingar hålls varje år varpå tiderna läggs samman.

Årets första tävling hölls i mitten av mars på Storsjön. Det blåste ganska hårt, och var rätt djup snö på isen, vilket dock inte hindrade ungdomarna från att göra en fin insats. 13-åriga Håkan Nilsson, som tog första in-teckningen i vandringspriset förra året, segrade också nu. Han hade fått ännu hårdare konkurrens om inte Janne Fröjd flugit bort sin bästa modell i andra starten.

Resultat i sekunder: ÖSTERSUNDSPREMIÄR

A1, juniorer: 1) Håkan Nilsson, ÖFK, 546; 2) Nils-Eric Hägglund, ÖFK, 527; 3) Janne Fröjd, ÖFK, 484; 4) Bo Lindahl ÖFK, 451; 5) Stefan Holmström, ÖFK, 222.

VINGARNAS VÅRTÄVLING

Den 16 april flögs Vingarnas vårtävling på Tullinge-flottiljens fält, arrangerad av Solna MSK. Anmälningarna, som till 80 % kom sista tillåtna dag, blev rekordartat och oväntat många, totalt 114 i de sex klasserna. 96 st kom till start.

Dagen började med sol och svag vind men tilltagande vind tillsammans med 90° vindändring, förflyttning av startplats och ansträngt tidtagarläge gjorde tävlingsupptakten lite besvärlig. Så småningom medförde kombinationen blåst/skog att den naturliga avgången blev sorgligt stor, vilket några siffror kan belysa. Antal startande i 1:a och 5:e perioden: A2 36 minskade till 20, D2 16 minskade till 10, A1 24 minskade till 9. Många modeller försvann och många återfanns efter imponerande orienteringsprestationer. Flera av de tävlande som av olika anledningar slutade flyga bistod oss spontant med tidtagningshjälp och det vill vi särskilt tacka för. Det både glädde och hjälpte.

Efter prisutdelningen avtackades Hans Thomann för de 10 år, då särskilt vi här i Stockholmstrakten fått del av hans kunnande och inspirerande entusiasm. Det är sällsynt att någon så ärligt, uppriktigt och roligt delar ut erfarenheter som vunnits efter många gånger långvarigt och trögt arbete. Schweizarna vet nog ännu inte riktigt själva vilket fint kap dom har gjort som får honom tillbaka som professor i strömningslära.

Resultat i sekunder, poäng i landslagsligan inom parentes:

A1, 24 deltagare

1) Hans Kalén, Norrköping, 665; 2) Knut Andersson, Malmö, 617; 3) L O Larsson, Uppsala, 612; 4) S O Lindén, Kumla, 391; 5) Börje Svensson, Solna, 354;

C1, 2 deltagare

1) Olle Blomberg, Kumla, 178 (1 start)

D1, 7 deltagare

1) Lennarth Larsson, Solna, 645; 2) Lennart Bergeros, Solna, 350; 3) Jan Edén, Kumla, 240

A2, 36 deltagare t = 118 60 % = 14 st

1) John Pettersson, Hässleholm, 782, (952), 2) Gunnar Kalén, Norrköping, 725 (891), 3) Jan Olle Åkesson, Malmö, 687 (849), 4) Rune Olsson, Norrköping, 646 (804), 5) Svante Jansson, Köping, 636 (790), 6) S O Lindén, Kumla, 614 (764), 7) Peter Wänggård, Stockholm, 611 (757), 8) Per Bodin, Fagersta 594 (736), 9) Knut Andersson, Malmö, 586, (724), 10) Nils Helgesson, Borlänge 583 (717), 11) Kjell Eriksson, Linköping 573, (703), 12) Hans Andersson, Borlänge 564 (690), 13) Inge Sundstedt, Borlänge, 558 (680), 14) Hans Eklund, Sundsvall, 479 (597), 15) L O Larsson, Uppsala 466, (584), 16) John Hagedal, Solna, 433 (551), 17) Hans Thomann, Norrköping, 422 (540), 18) Birger Sahlin, Sundsvall, 421, (539), 19) Olle Blomberg, Kumla, 408 (526), 20) Bo Sandström, Kumla, 402 (520), 21) Olle Broman, Göteborg, 390 (508), 22) H B Andersson, Norrköping, 381 (499), 23) Ulf Pettersson, Linköping, 343 (461), 24) B O Törnqvist, Fagersta, 339 (457), 25) Kjell Liwenborg, Solna, 317 (435), 26) Hans Åhlström, Borlänge, 308 (426), 27) Claes Mårtensson, Malmö, 292 (410), 28) B O Jansson, Kumla, 288 (406), 29) Bo Jansson, Linköping, 270 (388), Lars Larsson, Göteborg, 270 (388)

C2, 11 deltagare t = 59 60 % = 6 st

1) Lennart Hansson, Malmö, 841 (920), 2) Bengt Johansson, Malmö, 695 (770), 3) Lennart Flodström, Göteborg 687 (758), 4) Ragnar Åhman, Norrköping, 643 (710), 5) Rolf Sundin, Sundsvall, 632 (695), 6) Anders Hansson, Malmö, 592 (651), 7) Kjell Liwenborg, Solna, 504 (563), 8) Bengt Blomberg, Norrköping, 470 (529), 9) H G Andersson, Norrköping, 360 (419), 10) Lennart Hellborg, Norrköping, 348 (407), 11) Guy Perdhe, Stockholm, 19 (78)

D2, 16 deltagare t = 0 60 % = 6 st

1) Lennarth Larsson, Solna, 900 (920), 2) Lars Åhman, Norrköping, 811, (827), 3) Hans Friis, Norrköping, 705, (717), 4) Olle Sjöman, Enköpings, 646, (654), 5) Lars Karlsson, Norrköping, 631 (635), 6) Kjell Andersson, Köping, 613, (613), 7) Håkan Eriksson, Enköpings, 524 (524), 8) L G Lindblad, Eskilstuna, 475 (475), 9) Per Eriksson, Enköpings, 454 (454), 10) Staffan Berglund, Köping, 443 (443), 11) Hans Lindblom, Linköping, 438 (438), 12) Bernt Wickman, Kumla, 336 (336), 13) Bo Wall, Uppsala, 334 (334), 14) Ulf Carlsson, Göteborg, 270 (270), 15) Ray Pramberg, Norrköping, 223 (223), 16) Morgan Zetterdahl, Göteborg, 180 (180),

UPPSALA FLYGKLUBBS MAJTÄVLING



Lars Åhman, Gamen, D2-segrare.

RESULTAT I SEKUNDER

7/5 1967

A2, 38 anmälda

1) Bo Sandström, Nimbus, Kumla, 822; 2) Hans Eklund, Skvadern, 816; 3) Olle Broman, Kättilstorps MFK, 812; 4) John Pettersson, Hässleholms, MFK, 811; 5) Arne Berglin, Östersunds FK, 807; 6) Hans Åhlström, Borlänge MSK, 804; 7) Ingemar Wikander, SMSK, 798; 8) Claes Mårtensson, AKM, 790; 9) Inge Sundstedt, Borlänge MSK, 786; 10) Bo Modéer, SMSK, 780; 11) Robert Nordborg, AKM, 774; 12) Sven-Olof Linden, Nimbus, Kumla, 766; Lars Eriksson, Draken, 766; 14) Knut Andersson, AKM, 764; 15) Lars-Olov Larsson, UFK, 755; 16) Gunnar Kalén, Gamen, 722; 17) Hans Kalén, Gamen, 687; 18) Ingemar Nabbig, Kättilstorps MFK, 661; 19) Ulf Pettersson, LEN, 650; 20) Henry Åkermark, Kättilstorps MFK, 631; 21) Hans B Andersson, Gamen, 608; 22) Gunnar Holm, Draken, 603; 23) Kjell Eriksson, LEN, 548; 24) Olle Blomberg, Nimbus, Kumla, 544; 25) Michael Borell, Östersunds FK, 512; 26) Nils Helgesson, Borlänge MSK, 502; 27) Birger Sahlin, Skvadern, 497; 28) Börje Svensson, SMSK, 394; 29) Tony Håkansson, AKM, 365; 30) Torbjörn Hamrö, JMFK, 330; 31) Dick Wiklund, SMSK, 180; 32) Jan-Olle Åkesson, AKM, 170; 33) Peter Wänggård, Nimbus Stockholm, 162; 34) Leif Persson, AKM, 115.

C2, 8 anmälda

1) Anders Håkansson, AKM, 866; 2) Lennart Hansson, AKM, 849; 3) Bengt Johansson, AKM 821; 4) Ragnar Åhman, Gamen, 802; 5) Rolf Sundin, Skvadern, 695; 6) Stig Lewin, Östersunds FK, 633; 7) Olle Hillerström, Borlänge MSK, 477.

D2, 18 anmälda

1) Lars Åhman, Gamen, 841; 2) Staffan Berglund, Köpings FK, 729; 3) Åke Löfvander, Skvadern, 635; 4) Kjell Andersson, Köpings FK, 618; 5) Lennarth Larsson, SMSK, 552; 6) Bernt Wickman, Nimbus, Kumla, 465; 7) Kurt Gra-veleij, Skvadern, 456; 8) Olle Sjöman, Enköpings FK, 425; 9) Lars-Gunnar Lindblad, Eskilstuna FK, 376; 10) Lars Karlsson, Gamen, 364; 11) Hans Lindholm, LEN, 302.

A1, Seniorer, 11 anmälda

1) Stig Lewin, Östersunds FK, 749; 2) Knut Andersson, AKM, 615; 3) Hans Åhlström, Borlänge MSK, 611; 4) Bengt Ståhl, JMFK, 520; 5) Börje Svensson, SMSK, 231; 6) Torbjörn Hamrö, JMFK, 146; 7) Elvira Lindblad, Eskilstuna FK, 21; 8) Lars Eriksson, Draken, 7.

A1, Juniorer, 21 anmälda

1) Hans Kalén, Gamen, 608; 2) Nils-Erik Hägglund, Östersunds FK, 470; 3) Per-Olov Larsson, Nimbus, Kumla, 388; 4) Ray Pramberg, Gamen, 361; 5) Sture Carlsson, Eskilstuna FK, 354; 6) Tommy Roswall, JMFK, 164; 7) Robert Wendler, Silverhökarna, 99; 8) Bengt Eriksson, Eskilstuna FK, 92; 9) Jan Fröjd, Östersunds FK, 81; 10) Kent Olov Nordgren, Silverhökarna, 41; 11) Dennis Lundqvist, Silverhökarna, 24; 12) Åke Svensson, Silverhökarna, 23; 13) Owe Olsson, Silverhökarna, 8;

D1, 6 anmälda

1) Lennarth Larsson, SMSK, 671; 2) Hans Lindholm, LEN, 465; 3) Bengt Ståhl, JMFK, 388; 4) Tage Mattsson, JMFK, 248.

LAGTÄVLINGEN

1) FK Gamen, Norrköping (G Kalén, R Åhman, L Åhman) 2365
2) MFK Skvadern, Sundsvall (Eklund, Sundin, Löfvander) 2146
3) Solna MSK (Modéer, - , Larsson) 1332

SOLNA-ETTAN

Solna MSK arrangerade den 21/5 en tävling i 1-klasserna på Tullinge flygfält. Blåst, växlande molnighet och en liten regnskur gjorde att resultaten blev omväxlande. Många modeller flög bort, men endast Hans Svensson har sin "Glada" kvar i skogen. Bengt-Olof Törnkvist hade dagens bästa tid oavsett klass. Efter som Bengt-Olof även vann A1 senior och ingick i Avestas silverlag kan han utnämnas till tävlingens bästa man.

Resultat i sekunder

A1 juniorer, 13 deltagare

1) Roger Berg, S MSK, 440; 2) Per Bodin, Fagersta Fk, 355; 3) Bernt Wickman, Kumla, 349; 4) Hans Svensson, S MSK, 180

A1 seniorer, 6 deltagare

1) Bengt-Olof Törnkvist, Fagersta Fk, 298; 2) Oile Blomberg, Kumla 258; 3) Bengt Ståhl, JMFK, 180;

C1, 6 deltagare

1) Bengt-Olof Törnkvist, Fagersta Fk, 667; 2) Jan Zetterdahl, S MSK, 598; 3) Ingemar Wikander, S MSK, 244

D1, 6 deltagare

1) Lennarth Larsson, S MSK, 585; 2) Tage Mattsson, JMFK, 492; 3) Jan Edén, Kumla, 382; 4) Lennart Bergeros, S MSK, 318;

Lag, 3 deltagande

1) Solna 1 (Svensson, Zetterdahl, Larsson) 1363; 2) Fagersta (Bodin, Törnkvist, Eriksson) 1317; 3) Solna 2 (Berg, Wikander, Bergeros) 1002.

DALAHÄSTEN

RC I

1) Bo Bergstedt, SMFK, 2164,7; 2) Lars Jakobsson, Örebro Radioflygklubb 1958,0; 3) Rune Svenningsson, Jönköping, 1734,3; 4) E Lindner, Vetlanda, 658,4.

RC III

1) Anders Jones, SMFK, 1076,7; 2) Arvid Karlsson, Linköping, 888,4; 3) Sten Lindfors, SMFK, 688,0; 4) Lars Karlsson, Linköping, 464,3; 5) Egon Lindner, Vetlanda, 411,9; 6) Lennart Jägsell, Nässjö, 297,6; 7) Hans Bråm, Eksjö, 140,3; 8) Ulf Johansson, SMFK, 25,0.

RC V

1) Erik Sjögren, Karlstad, 1147,0; 2) Kent Pettersson, Jönköping, 1124,0; 3) Ace Johansson, SMFK, 1066,0; 4) Arvid Karlsson, Linköping 1020,3; 5) Kjell Sundberg, Tierp, 911,7; 6) Erik Jones, SMFK, 900,6; 7) Mats Jansson, Tierp, 878,0; 8) Ulf Johansson, SMFK, 818,6; 9) V Kristiansen, SMFK, 692,3; 10) Lars Eriksson, Sandviken, 590,6; 11) Egon Lindner, Vetlanda, 388,7; 12) A Lethinen, Borlänge, 5,0;

VT FÖR RADIOFLYG

Vårtävlingen arrangerades i år av Malmö Radioflygare å Ljunghed den 22-23 april. Det såg ganska dystert ut i början då några starter måste avbrytas på grund av snöbyar. Emellertid bättrade det sig, och tävlingen kunde fullföljas i soligt väder.

Tretton tävlande var anmälda, men två bortföll innan tävlingen började. Samtliga tävlande använde proportionalanläggningar, och var det glädjande att se så många nykomlingar i RC I. Största sensationen var väl Lennart Sundström som i brist på annat ställde upp med en skalmodell av PT-19 och försökte kämpa sig igenom alla manövrarna. Några större nyheter förekom icke, i stort sett är väl Crusadern fortfarande den mest populära modellen.

VT-RADIOFLYG

Resultat i poäng

1) Bo Oldenburg, Crusader, Micronic, 6634; 2) Arne Arvidsson, Sabre-Hawk, Min-X, 5189; 3) Roland Orschütz, Crusader, Micronic, 3519; 4) Lennart Sundström, PT 19, Min-X, 3270; 5) Lennart Olsson, Crusader, Micro-Avionics 2265 (Krasch, Glömd plug till skevrodern); 6) Chr Gillgren, Top-Hat, Micronic, 1132; 7) R Svenningsson, Crusader, Egen, 603; 8) Rolf Andersson, Crusader, Micro-Avionics, 445; (Krasch, Felbedömning); 9) Kent Petersson, Maximum, F o M, 215; 10) Kurt Ekroth, Micro-Avionics, 40; (Krasch); 11) Hans Jacobsen, Egen, (Startväggrän hos motorn)

Arne Arvidsson

MUSTFIRE BRA?

I min artikel som egentligen var en motivering till varför jag ansåg Mustfire vara den främsta modellen under år 1966 hade red antytt att visst flyger Jeppe sin modell bra, men hur går det för andra.

Jag vidhåller mitt påstående, utsträcker det gärna att gälla för åren 1962 - 1966. Jag har därför tittat i gamla resultatlistor och funnit att Mustfire är den modell i Sverige som varit mest framgångsrik under dessa år.

1962	SM 1:a plac
1963	SM 1:a plac (Jesper von Segebaden)
1964	Skåneblippen 2:a plac
	6:e plac (Jesper)
	Vårtävling 1:a plac (Jesper)
	2:a plac
	SM 1:a plac (Jesper)
	3:e plac
1965	Skåneblippen 1:a plac (Jesper)
	2:a plac
	SM 1:a plac (Jesper)
	2:a plac
1966	Vårtävling 1:a plac (Jesper)
	6:e plac
	SM 1:a plac (Jesper)
	6:e plac

Någon tävling saknas som jag ej haft lista från. Listan är övertygande även om man bortser från Jespers placeringar. Många modellflygare har fått för sig att Mustfire är svårflugen. Varför har denna modell som är bättre genomtänkt och prövad än många andra råkat ut för ett sådant rykte. Kanske red vet.

Insändare Jol

Svar: Valter Johansson, som gjorde den bemötta kommentaren, säger att han inte har något att tillägga.

Red

HAGSHULTSTÄVLINGARNA

Smålands modellflygförbund är mer livaktigt inom RC-sporten än någonsin. Träffar, mindre och större tävlingar anordnas regelbundet.

Till de mindre får räknas lokaltävlingen i RC V den 4 maj. Endast 6 startade, men många fler sågs flyga efteråt.

Vårtävlingen den 14 maj tillhör de större, och kända ansikten med H, M, T och E på sina fortskaffningsmedel hade strömmat till. Ett enda större missöde inträffade. Det var Kent Pettersson som glömde dra upp sändarantennen, med sönderslagen Falcon som följd. De flesta klarade programmet fram till "touch", "go" klarade endast toppenkillarna. Denna manöver är vansklig i blåstväder, och man gör nog klokest i att helt hoppa över den.

Beträffande radioutrustningarna så fanns flera reed-anläggningar, och att de fortfarande duger visade Nils Thylander med "Taxi". Rune Svenningsson flög Gold-berg-Skylark med proportionell radio. Goda arrangemang och domarna Lindner-Fridell med avlösare gjorde tävlingen lyckad.

Ulf Hamle

Resultat i poäng.

Tränings tävlingen i RC V, 6 deltagare.

1) Björn Wängström, LEN, 2) Rune Svenningsson, Gislaved, 3) K-E Tell, LEN, 4) Egon Lindner, Vetlanda.

Vårtävlingen i RC V, 16 anmälda

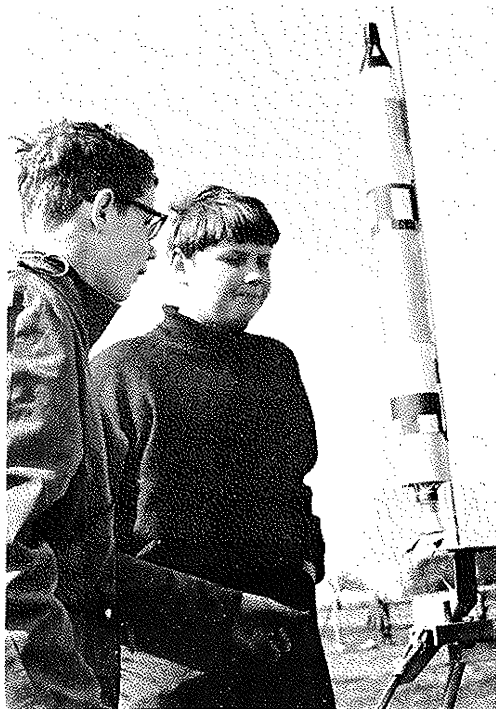
1) Rune Svenningsson, Gislaved, 3284; 2) Nilo Thulander, Ystad, 3084; 3) Björn Wängström, LEN, 2592; 4) Harry Ljungdal, Örebro, 2558; 5) Arvid Karlsson, LEN, 2344; 6) Stig Lilja, Jönköping, 2131.

HÄSSLEHOLMARE DUBBELSEGRADE VID VÅRTÄVLING- EN I RAKETFLYG

Text: Lars Andersson

Limhamns Modellflygklubb arrangerade den 4 maj Vår - tävlingen för raketflyg på Havgårds flygfält vid Klippan.

Arrangörsklubben hade byggt upp arrangemangen för att kunna möta en invasion av såväl tävlande som publik. Och mycket riktigt, det kom en stor publik till tävlingen, men tyvärr svek samtliga klubbar utanför Skåne. Trots allt blev det den största rakettävlingen i Sverige hittills med deltagare från fyra klubbar. Att utvecklingen inte stått stilla i denna gren märktes tydligt. Betydligt bättre modeller och större säkerhet än vid SM i fjol höst kunde överlag registreras.



VT I RAKETFLYG

Resultat i meter:

Höjdflygning, AC-2

1) Rolf Waldorsson, Hässleholms MFK, 367; 2) Ingemar Andersson, Limhamns MFK, 324; 3) Gert Johansson, Limhamns MFK, 311; 4) Olle Olsson, Limhamns MFK, 300; 5) Ola Svensson, Limhamns MFK, 297; 6) Olle Olsson, Hässleholms MFK, 294; 7) Lennart Persson, Limhamns MFK, 294; 8) Claes Andersson, Limhamns MFK, 284; 9) Lars Andersson, Limhamns MFK, 278; 10) Erik Bööf, Limhamns MFK, 266; 11) Sven-Eric Hylén, Limhamns MFK, 258; 12) Per-Åke Persson, Hälsingborgs HK, 242; 13) Nils-Henning Bengtsson, Atlas Rocket Club, 202.

Höjdflygning med last, PC-1

1) Rolf Waldorsson, Hässleholms MFK, 148; 2) Ola Svensson, Limhamns MFK, 142; 3) Lars Andersson, Limhamns MFK, 134; 4) Per-Åke Persson, Hälsingborgs HK, 123; 5) Ingemar Andersson, Limhamns MFK, 110; 6) Erik Bööf, Limhamns MFK, 103; 7) Olle Olsson, Limhamns MFK, 101; 8) Gert Johansson, Limhamns MFK, 67.

I höjdflygningsklassen AC2 ställde utvecklingen mot större höjder till problem. Det visade sig mycket svårt att fånga in modellerna med förbundets höjdmättningsinstrument. Det blev givetvis de snabbaste och mest rättgående modellerna, som uppnådde de största höjderna och drabbades hårdast av missar vid höjdmättningsstationerna. En viss förbättring kunde noteras sedan de tävlande fyllt kimerök i rakethylsorna. Härigenom fick man i samma stund som noskonen sköts ut ett svart moln som någon sekund markerade raketens läge. Trots detta fordras det att verkligt skärpta funktionärer placeras vid mätstationerna för att sportslig rättvisa skall kunna uppnås. Önskvärt är det emellertid att förbundets höjdmättningsinstrument förbättras betydligt. För att i största möjliga utsträckning kompensera sådana tävlande, som utan eget förvållande missade resultat, tilläts extra starter.

I klass PC-1 - höjdflygning med last - tävlades det nu för första gången. Här blev höjdmätningen betydligt säkrare ty lastkroppen på 28 g innebär en väsentlig reducering av höjdvinsten.

Allmänt kan konstateras att starterna kunde avverkas i rask takt och inrapporteringen av mätvärdena skedde klart och tydligt genom arrangörsklubbens nyinköpta "walkie-talkie"-anläggningar, som fungerade perfekt.

Efterhand som tävlingen fortskred ökade vinden och trots att starterna skedde i mycket snabb takt blev det ändå kö av tävlande, som förstod att den ökande vinden innebar större svårigheter att uppnå toppresultat. Erfarenheten av denna tävling är alltså att man i fortsättningen måste lotta startordningen i förväg.



KIKARE för TIDTAGARE

Riksstämman 1966 bestämde att tidtagargrupper i frilflyggrenen skall utrustas med kikare av i tävlingen deltagande klubbar. SMFF har därför utarbetat följande tidtagarinstruktion för användande av kikare vid frilflygtävlingar:

- De kikare som används bör ha mellan 4 till 8 gångers förstoringegrad.
- Tidtagare skall i god tid före start ställa in kikaren så att den passar honom. Därvid inställs skärpan med centrumskraven samt finjusteras på högra okularet. Även bredden mellan okulären avpassas så att man genom kikaren får en cirkelrund bild. När dessa inställningar gjorts avläses de värden som finnes på skalorna. Detta underlättar inställningen om kikaren rubbas eller någon annan använt den.
- Under tidtagning får kikare icke överlätas mellan tidtagarna, utan den som påbörjat observationen skall följa hela starten tills tidtagningen avbryts.
- Kikaren skall icke användas i själva startmomentet, utan observationen bör påbörjas efter ca en minuts flygning. Ett undantag är, om en startande i A2 springer så långt bort att det kan vara svårt att se när modellen kopplar loss från linan. Kikarobservationen får dock icke påbörjas så sent, att det kan uppstå svårigheter att få in modellen i synfältet, exempelvis på grund av terrängen i bakgrunden.



SMFF:s linstyrningsfilm som visar bygge och flygning (speltid ca 12 min, 8 mm stumfilm utan texter, färg) är klar för uthyrning. Likaså finns en amerikansk film om modellraketer (speltid ca 20 min, 16 mm ljudfilm med engelskt tal, färg) att hyra.

DANSKT SOMMARLÄGER

De danska modellflygarna hoppas i år få se många deltagare från Sverige och Norge på sommarlägret. Lägret förlägges till Flyvestation Vandel, deltagarantalet blir mellan 80 och 100 och samtliga grenar blir representerade. I år bör lägret bli särskilt populärt med tanke på att NM i frilflygning förläggs till Vandel i samband med lägret.

KLUBBREGISTRERINGEN

I maj hade åtta klubbar upphört jämfört med årsskiftet. Glädjande nog har nio nya klubbar tillkommit. Dessa, som vi hälsar välkomna i SMFF är:

Mfk Galax, Stockholm
Mfk Getingarna, Åstorp
Mk Lekmännen, Stockholm
Mfk Silverhökarna, Salbohed
Mfk Starfighters, Lidingö
Mfk Stålmyggorna, Söderfors
Vaggeryds Mk
Ödeshögs Mfk
Örnsköldsvik Mfk
Radioflygklubben Viggen, Borlänge.

RAKETTIDNING

Rocket News från Atlas Rocket Club, Malmö, har nu nått sin tredje årgång. Tidningen utkommer med fyra nummer per år.

Antalet sidor är visserligen bara åtta men utförandet trevligt. Säljreklam och medlemsvärning varvas på ett naturligt sätt med organisatoriska nyheter och teknisk upplösning. Nr 1/67 innehåller bl a två ritningar och en artikel om tändningssystem för flerstegsraketer.

ENGELSKT MODELLFLYG

I Storbritannien finns 235 modellflygklubbar varav 204 ligger i England och 171 tillhör SMAE. Deras medlemsantal är 6066 varav 1240 är 16 år eller yngre och 3544 är 21 år eller äldre.

87 av klubbarna har möte minst en gång i veckan, 39 var fjortonde dag och 49 minst en gång i månaden. 51 av dem har sina möten i skollokaler, 87 i olika slag av offentliga byggnader, 29 i hemmen och 15 i respektive klubb- och företagslokaler.

VAD ÄR CONTACT

Den danska flygtidningen Contact, som medföljer detta nummer av MN, startades i november 1962. Initiativet togs av fyra flygklubbar i Danmark, Aircraft Observers Club i Virum, FLIGHT i Köpenhamn, FLYING i Haderslev och SHET i Köpenhamn. Dessa klubbar var inte några modellflygklubbar i vanlig svensk bemärkelse utan medlemmarna sysslade med skalamodellbygge, samlade foton och litteratur om flyg m m.

Från början var Contact dels ett klubbblad och dels ett litet reklamblad för flygintresset i allmänhet. Klubbmedlemmarna erhöi bladet utan någon kostnad.

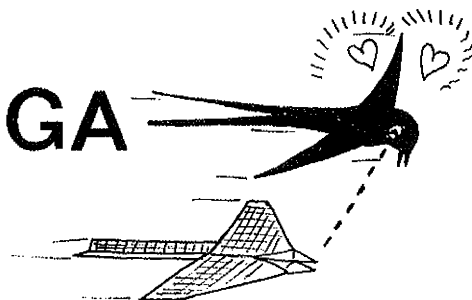
Det visade sig snart att utgivningen av Contact kostade mer än väntat. Det gick bra en tid genom att läsarna började att konsekvent betala för det redaktion-
en gav dem.

Redaktionsarbetet blev inte så effektivt som man kunde önska genom att det delades på de fyra klubbarna och snart bildades en fristående redaktion. Contact blev nu en självständig och oavhängig flygtidskrift. Finansieringen ordnas numera genom att läsarna betalar en årlig prenumerationsavgift. Lösnummerförsäljning förekommer inte då detta skulle kräva alltför mycket administration.

Redaktionen består för närvarande av två man, Claus Haugebo och Tage Rugaard. Dessutom bidrar ofta läsarna med bilder och artiklar. En stab av "agenter" runt om i världen håller på att byggas upp. Medarbetare finns redan i bl a Sverige, Norge, Schweiz, USA, Japan och Argentina.

Intresset för Contact är stort även i Sverige. Det finns redan ett antal prenumeranter över hela landet och nya tillkommer efter hand. Dessa svenska prenumeranter har uttryckt ett önskemål att en del av tidningen skall skrivas på svenska. Detta har man tillmötesgått på redaktionen och det senaste numret innehåller ett par svenskspråkiga artiklar. Så småningom kan man kanske rent av ge ut en helt svenskspråkig upplaga av Contact.

SVALAN SOM FLUGA



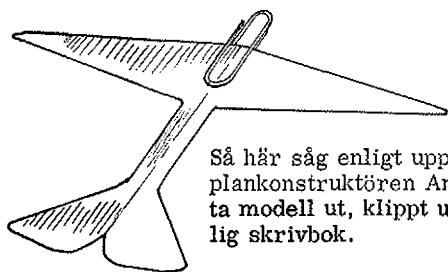
Text och foto: Göran Alseby

Teckningar: Carl-Gustaf Ahremark

Runt om i världen flygs papperssvalor i år. Det är ingen slump utan ett bevis för de moderna kommunikationsmedlens genomslagskraft. Scientific American (fördelseår 1856) undrade angående SST, Super Sonic Transport d v s överljudspassagerarplanen som är i vardande: "Har dessa konstruktioner ej setts tidigare. Jo, papperssvalorna." Tidningen fortsätter: "Vi ifrågasätter ej insatserna hos männen på Boeing och Lockheed eller deras användande av traditionella konfigurationer, men det tyder oss orätt att miljontals svalkonstruktörer världen runt inte också får sin del av äran". Så var tonen angiven, amatörerna var 30 år före profisen. SA undrade snabbt vad amatörerna har för idéer i dag och utlyste därför en tävling där egenhändigt tillverkade svalor skulle insändas till tidningen för provflygning. 43 finalister skulle utses för att själva få flyga sina svalor i kampen om segertroféerna. Troféerna, ja... Leonardo da Vinci angavs av SA som papperssvalans anfader och priset blev därför en silverleonardo hållande en svala (6,8 kg/st) till amatörsegrare och en likformig pjäs av titan till professionella klassegrare. Klassindelningen omfattade flygtid, flygsträcka, manövrer och origami.

Regler delades ut till flygplanpassagerare i amerikanska inrikestrafiken. "Händelsevis råkade" också många andra tidningar skriva om tävlingen t ex New York Times, New Yorker, Product Engineering, American Modeler m fl.

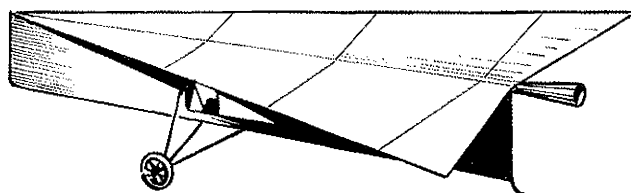
Life refererade finalen med tre bildsidor.



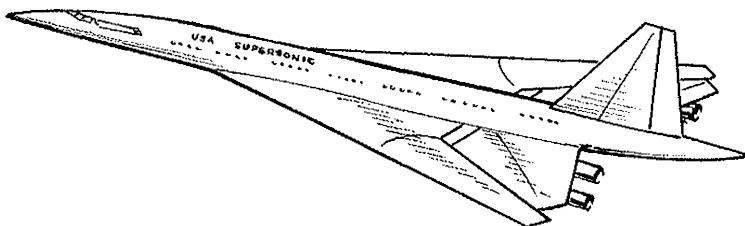
Så här såg enligt uppgift den kände flygplankonstruktören Anthony Fokkers första modell ut, klippt ur pärmen på en vanlig skrivbok.

De svalor som gjorde bäst ifrån sig under provflygningarna utlovades test i vindtunnel. SA hoppas göra upptäckter av samma typ som när tidningen "bläste" ping-pong-bollar, dessa uppges ha samma flygkaraktistik som Mach 20-plan konstruerade för återinträde i jordatmosfären och landning.

Att flygplan ofta påminner om vikta papperssvalor illustreras kanske bäst av följande två exempel med 100 års mellanrum.



Ett förslag från år 1867 till raketdrivet flygplan av engelsmännen Butler och Edwards.



Den amerikanska firman Boeings förslag till överljudstrafikplan år 1967.

Idén slog. 10941 svalor från 4662 människor i 49 amerikanska stater och 26 andra länder insändes till Scientific American. Den största svalan var 3,6 meter (lång efter övertalning, vid insändandet var den 4,6 m) den minsta var vikt med papper 21,5x0,21 millimeter.

En insänd origamivariant låg i en flaska. Dollarsedlar användes av somliga. Svårigheter i regeltolkning uppstod också. Exempel: En mängd gem omlindade med papper ger en boll. Konstruktören avsåg detta i flygsträcke-klassen under definitionen "ett flygplan, tyngre än luft med fasta vingar, vars yta är identisk med kroppsytan. Stabiliteten försämras ej av höga utkasthastigheter".

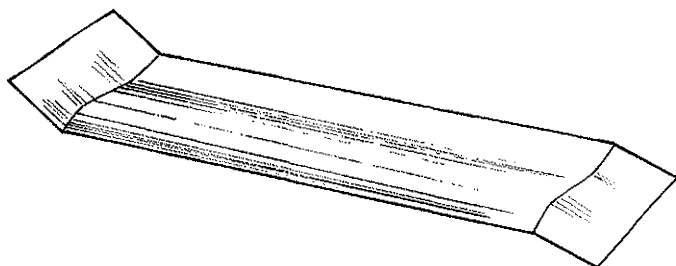
Reflexion: Även myskoxar är aerodynamiker. Det kraftigaste djuret ställer upp sig i snöstormen på kalvfjället med bakkdelen mot vinden. Övriga packar ihop sig i plogkonfiguration i lä bakom ledaren.



Gäss offerar ej extra kalorier på odisciplinerad flygning o s v... men människan ägnar sig åt att bevisa hur Magnus-effekten (cirkulär strömning runt en kropp ger lyftkraft) kan tillämpas på en hög gem.

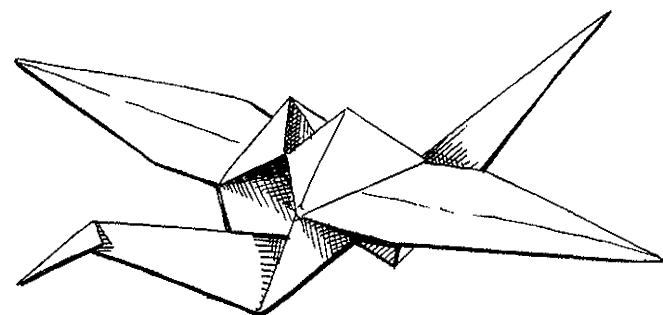
Klassegrare blev Fred Hooven, 10.2 sek, Bob Meuser, 27 m, R Barnaby och Ed Ralstan.

SA:s framgång manade självklart till efterföljd. Över hela världen arrangerades liknande tävlingar i upplagehöjande syfte. Den 12 april använde Expressen hela mittuppslaget åt att utlysa SM i svalflygning. Läsarna fick påminnelser varje dag fram till den 17:e då tävlingsdeltagande svalor skulle insändas. Några hundra kom in. Fred Bremberg, Elisabeth Ljunggren och Maria Erkhammar offrade nattsömn för att utse finalister så att dessa skulle kunna drabba samman i Blå Hallen den 23:e.

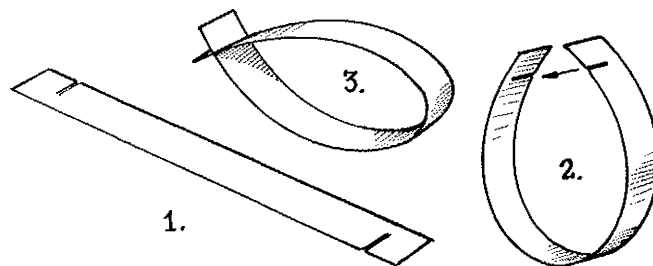


Reglerna var enkla. Flyg svalan så länge som möjligt efter kast från läktaren 8 m över golvet. Sammanlagd tid för 7 flygningar avgör placering. Domare var MN:s redaktör.

Segrare blev civilekonomen Lennart Meynert från Göteborg (146.1 sek) med Zepelinaren som ses härintill. Tvåa blev ingenjören Lars Karlsson, Eskilstuna (97.4) och trea fröken Gull Fredriksson, Enskede (71.9) med tävlingens skönast flygande (p g a wobling) svala. 4) Ulrich Reuter 71.5, 5) Dan Andersson, 54.6, 6) Åke Arph, 42.6, 7) Åke Malmqvist 21.1.

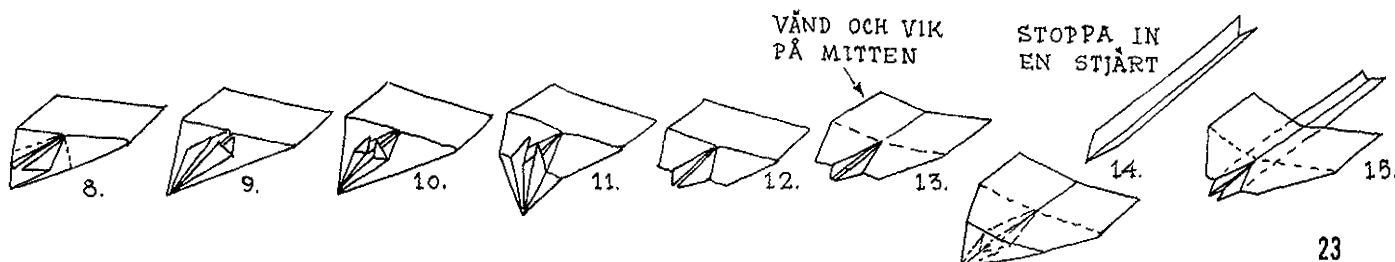


ORIGAMI

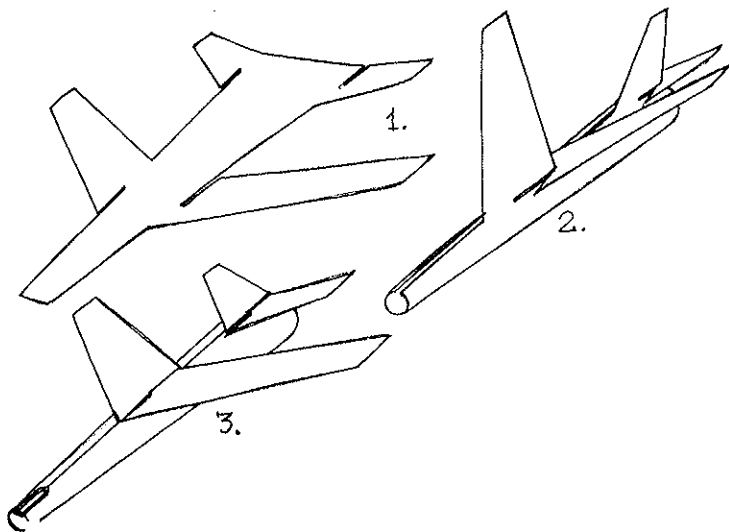
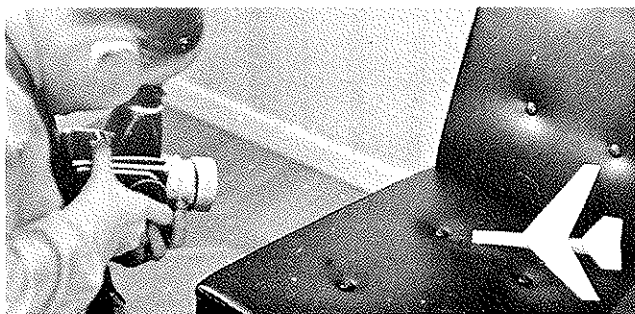
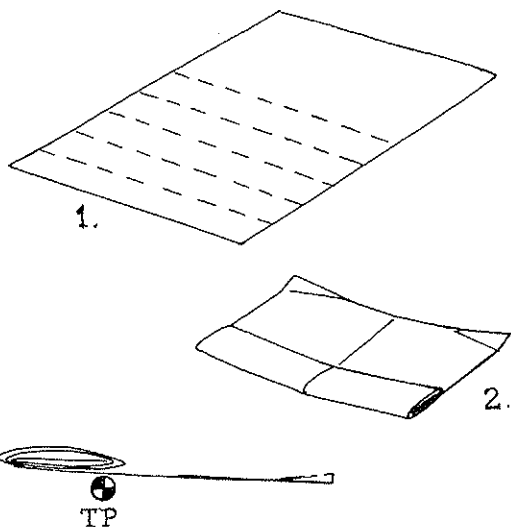


11 maj startade Expressens reportageplan från Bromma, mellanlandade på Torslanda och anlände sedan till Bulltofta med svenska svalflygare, för landskamp mot Danmark. Med två båtar gick färden till Saltholmen. Tävlingen arrangerad av Köpenhamnstidningen BT, gick utomhus och vädret var bra. Deltagarna gjorde fem kast var och den längsta tiden räknades. I sitt andra kast (eller snarare flygning) fick svenske mästaren Meynert 27 sekunder i jämförelse med bäste dansk 10 sekunder. Överdomaren (dansk) och tillika överborgmästaren underkände flygningen. Meynert fick nöja sig att delta utom tävlan.

Svensk tävlande i hans ställe blev då Ulrich Reuter, som vann med 14 sekunder. SAS-middag på Kastrup, bärplansbåt till Malmö och flyg hem avslutade definitivt Expressens ambitiöst och trevligt genomförda aktion.



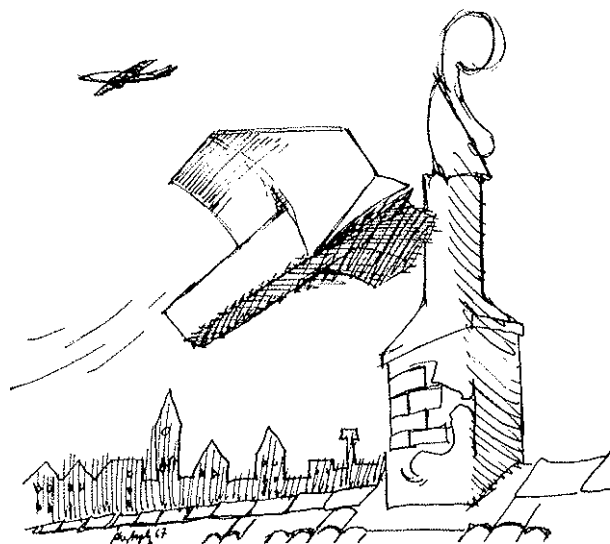
TERMIK I KONSTEN



Det rör sig i konsten hos Åke Arph, som var finalist i Expressens sval-SM.

Han har lyckats med det otroliga, nämligen placera en av sina rörliga mosaiker i Enskilda Bankens nya avdelningskontor vid Drottninggatan i Stockholm.

Mosaiken består av decimeterlånga, mångfärgade, rektangulära, aluminskivor sammanfogade till fyrbladiga "propellrar" som hänger i täta rader och drivs av stigande varmluft. "Den kalejdoskopiskt flimrande bilden ger intryck av ett sönderstaget landskap, skådat genom vindrutan vid 90 km/tim" säger konstkritikern Eugen Wretholm.



GÅVOR OCH GENGÅVOR

I MN 1/67 framgick, att många spontant svarat på ovanstående upprop, som gjordes i juni månad i fjol. Gåvogivare från hela landet och även från utlandet har genom sina gåvor önskat bidra till SMFF:s verksamhet. I sanna goda anda har nu följande gåvogivare insänt sina bidrag:

K.A. Ericsson, Härnösand, C.G. Sundstedt, Uppsala, Gunnar Hofmann, Malmö, Gunnar Kalén, Norrköping, C.E. Auner, Norrköping, Christer Söderberg, Stockholm, Lars Andersson, Limhamn, KSAK, Stockholm, SGU, Köping, Linköpingseskadern, Linköping, Rolf Dilot, Uppsala, Ingvar Nyström, Falkenberg, Ove Carlsson, Kalmar, P.O. Rudolfsson, Borås, K.G. Andersson, Nyköping, Arne Friberg, Trelleborg, Bo Modéer, Hågersten, AKM, mfs. Malmö, Inge Ahlin, Sala, Hans Åhlström, Tunabro, Nisse Nässén, Frösön, Sören Schmidt, Mölndal, Kenneth Hagelin, Gävle, Tyko Stark, Bromma, K. Johansson, Vara, Bertil Andersson, Saleby, L.G. Lindblad, Eskilstuna, Inge Sundstedt, Borlänge, Uno Svensson, Bandhagen, Karl Bergqvist, Västra Frölunda, Karl-Erik Ekström, Lund, M.O.E. Björnvall, Norrköping, Håkan Larsson, Trollhättan, Roland Eriksson, Kärvasen.

EFTERSKÄNKTA RESEBIDRAG

Vid RS-1966 i Malmö tillämpades resekostnadsutjämning Redovisningen därav är nu avslutad. Därvid har kunnat noterats att en del av klubbarna som haft resebidrag att fodra, istället önskat skänka dess till SMFF.

Dessa klubbar är FK Gamen, Norrköping, MFK Skvadern Sundsvall, Kjöps Flygklubb, Köping och Örebro Radio Fk, Örebro.

ÖKAT STATSSTÖD FÖRESLÅS ÅT UNGDOMSVERKSAMHET.

Text: Karl-Anders Ericsson

Samhället och dess organ måste vidkännas ett avsevärt vidare och större ansvar när det gäller att ställa resurser och service till förfogande för ungdomens fritidsaktivitet, heter det i 1962 års ungdomsutredningsbetänkande om statligt stöd till ungdomsverksamheten. Betänkandet är överlämnat till ecklesiastikministern Edenman och statsrådet Odhnoff. I sitt betänkande föreslår utredningen väsentligt ökade bidrag till ungdomsverksamhet av olika slag, ändringar i bidragens konstruktion och generella regler för att göra bidragsformerna mer smidiga och användbara.

I början av 1966, inlämnade SMFF ansökan om statsbidrag för sin verksamhet. Denna ansökan tillstyrktes av Skolöverstyrelsen. Omnämnas bör att många organisationer samtidigt ansökt om liknande anslag men att SÖ endast fann skäl att tillstyrka ansökningarna från 5 organisationer, däribland SMFF. Från SÖ översändes sedan SMFF:s och de 4 övriga organisationers tillstyrkta ansökningar som proposition till regeringen. Chefen för ecklesiastikdepartementet har som svar på propositionen sagt, att han i avvaktan på 1962 års ungdomsutredningsbetänkande, icke är beredd att föreslå anslag till ytterligare organisationer.

Förbundsstyrelsen har därför i avvaktan på detta utredningsbetänkande ingivit ny ansökan om statsbidrag.

Då nu 1962 års ungdomsutredningsbetänkande innehåller så positiva tongångar för ungdomsverksamheten finns det anledning att tro att framtiden skall bli ekonomiskt gynnsam även för SMFF.

FÅR VI NYA KOMMUNALA BIDRAG

Statens ungdomsråd har lämnat förslag till utökad kommunal anslagsgivning till ungdomsorganisationer. Följande bidrag föreslås:

1. LOKALBIDRAG

Kommunala lokaler (skolor, idrottshallar, fritidsgårdar etc) upplåtes utan avgift. Bidrag till egna lokaler eller tillfälligt förhyrda lokaler föreslås utgå med 80 % av hyreskostnaden.

EFTERSKÄNKTA ARVODEN

Många av våra medarbetare i Modellnytt har efterskönt sina honorarer för 1966 till SMFF för att minska kostnaderna för vår tidning. Dessa honorarer har utgjort en välförtjänt men blygsam ersättning för artiklar och alster de bidragit med. Dessa medarbetare är:

Carl-Erik Auner, Alf Eskilsson, Lennart Flodström, Per Gelang, Måns Hagberg, Gunnar Kalén, Calle Sundstedt, Lennarth Larsson, Olle Olsson, Harald Sannes, Kurt Schön, Göran Alseby

Kjell Axtelius har reserverat sitt arvode för ett vandringpris i team-racing.

Fr o m 1967 skall de medarbetare som önskar honorar insända räkning. Samtliga medarbetare har hittills (MN1-2/67) avstått och de är:

Erik Björnvall, Arne Bergström, Sven-Olof Jonsson, Leif Thelin, Ragnar Åhman, Olle Olsson, Ove Kjellberg, Hans Svedling, Carl-Gustaf Ahreman, Karl-Anders Ericsson, Lennart Flodström, Calle Sundstedt, Leif Norgren, Gunnar Kalén, Sven-Olof Lindén, Lennart Larsson, Jan Levenstam, Kjell Eriksson, Kjell Rosenlund, Boris Dahl, Lennart Hansson, Knut Andersson, Leif Cernold, Alf Eskilsson, Harald Sannes, Måns Hagberg, Gösta Nilsson, Yngve Sedin, Hans Carlsson

Till alla Er som på olika sätt, ideellt och uppoffrande bidragit till att stödja SMFF:s verksamhet vill vi rikta ett varmt och kamratligt tack.

Med de bästa hälsningar

SMFF:s förbundsstyrelse

2. INVENTARIEBIDRAG

Inventariebidrag föreslås utgå med högst 1.500 kr till nödvändiga inventarier och redskap för organisationernas verksamhet.

3. VERKSAMHETS BIDRAG

Grundbidrag föreslås utgå enligt följande:

10-25 medlemmar 500:-, 26-50 medlemmar 1.000:-, 51-75 medlemmar 1.500:- 76-125 medlemmar 2.000:-, 126- medlemmar 2.500:-

4. INSTRUKTÖRSBIDRAG

Instruktörsbidrag föreslås utgå enligt 14 lönegraden (vilket motsvarar löneläget för ungdomsgårdsföreståndare) f n 19.308:- kr i dyrtidsgrupp 3, plus avgift för ATP m m. Cirka 4.000:- kr till organisation med minst 200 medlemmar.

5. STARTBIDRAG

Startbidrag föreslås utgå med lägst 300:- kr till nybildad lokalförening med minst 10 medlemmar.

6. LEDARUTBILDNING

Bidrag till ledarutbildning föreslås utgå till kvällskurser och internatkurser. Ersättning lämnas till kursavgift, resekostnader och - när det gäller internatkurs omfattande minst 6 dagar - förlorad arbetsförtjänst.

7. FRITIDSGRUPPSBIDRAG

Fritidsgruppsbidrag föreslås utgå med 10:-kr per deltagare för grupp som erhåller statsbidrag och med 17:- kr till grupp med deltagare i yngre åldrar vilken bortsett från åldersgränsen skulle varit statsberättigad.

8. LÄGERVERKSAMHET

Till lägerverksamhet m m föreslås bidrag utgå till läger som omfattar minst 6 dagar, med ersättning för resekostnader enligt samma grunder som gäller statsunderstödda ungdomsledarkurser samt för lägeravgift. Vidare föreslås ersättning för förlorad arbetsförtjänst till ledare för grupp om minst 10 deltagare.

RADIOFLYGET I SVERIGE

Text: Jan Levenstam

I slutet av 1966 sände jag ut ett frågeformulär till alla klubbar som till SMFF uppgivit att de har radioflygning inom sina verksamhetsområden. 42 av de 86 klubbarna har inkommit med svar, varför denna redovisning blir mycket osäker för landet som helhet. Det är klubbar av alla storlekar som ej velat hjälpa till.

De klubbar som svarat hade enligt medlemsmatrikeln 1080 medlemmar. Av dessa sysslar 350 med RC i en eller annan form. I de 44 klubbar som icke svarat finns det 580 medlemmar. Proportionellt sett kan 180 av dem vara radioflygare. Det torde således finnas omkring 530 radioflygare inom landet.

Tävlingslicenser har lösts av 103 st. Av de 86 klubbar som sysslar med radioflyg är 9 st spec-klubbar för enbart denna gren. Figuren visar den redovisade fördelningen av radioflygare i varje län.

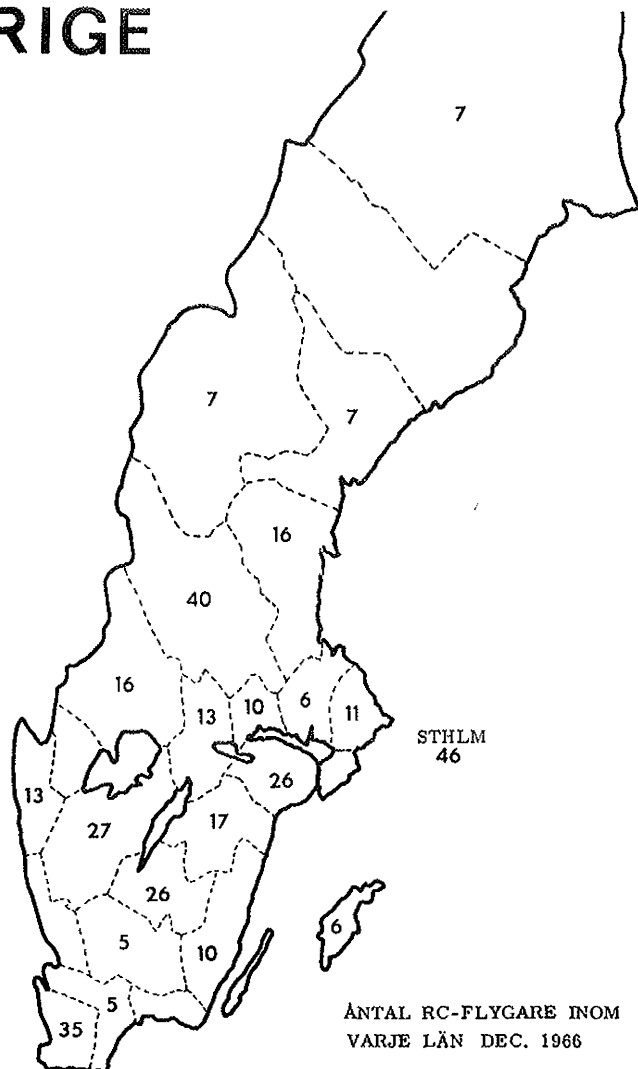
Radioflygets utveckling inom landet är mycket positiv. Nästan i alla klubbar tar radioflyg en allt större andel av verksamheten. Även antalet nya RC-klubbar ökar varje år.

Radioflyg avviker på många sätt från övriga former av modellflyg. Grenen är förknippad med en mängd specialproblem, såväl tekniska som praktiska. För att lösa dessa har ca hälften av klubbarnas radioflygare egna träffar. Nästan alla radioflygare följer utvecklingen i fackpressen, som framför allt är amerikansk.

Endast på ett fåtal orter besvärar radioflygarna av radiostörningar. I storstädernas närhet betraktar klubbarna oljudet från motorerna som ett problem.

Förutsättning för en aktiv utveckling av radioflyget är av naturliga skäl tillgång på lämpliga flygfält. Av de svarande klubbarna använder ca 50 procent militära fält. Civilflygfält som enda alternativ eller som komplement kan nyttjas av ca 40 procent. Somliga klubbar har uppgivit att de ej har tillgång till flygfält i någon form. Några har löst detta med att skaffa sig egna fält.

Enkätensvisade att det finns en stor mängd radioflygare inom landet. De klubbar som svarat har angivit följande intressefördelning: RC I 17 st; RC III 14 st, RC V 17 st, segelflyg 5 st, pylon racing 7 st, skala 8 st och sportflyg 29 st.



ANTAL RC-FLYGARE INOM
VARJE LÄN DEC. 1966

Det är förvånande hur få av radioflygarna som tävlar. Det viktigaste är väl icke att man vinner över den eller den, utan att man kommer ut och träffar likasinnade under trevliga former. Om man skall dra någon konsekvens av inkomna svar torde en uppdelning i t ex novis-expertklasser ej öka tävlingsdeltagandet. Ett digrare tävlingsprogram är kanske en bättre lösning. Orsaken till att klubbarna ej vill arrangera tävlingar är uppfattningen att det är svårt att skaffa domare. Nya former av tävlingar som komplement till de nuvarande krävande manöverprogrammen, minskar behovet av kvalificerade domare. Exempel på sådana tävlingsformer är pricklandning, bombfällning etc i samband med någon form av fly-in möte.

Radioflygarna är endast i undantagsfall närvarande vid SMFF:s riksstämmor, vilket medfört att många av grenens angelägenheter behandlats av andra modellflygarkategorier.

Man får hoppas att den utredningsgrupp som har i uppdrag att behandla frågan grenstämma kontra riksstämma kommer till ett sådant resultat att denna svaga punkt försvinner. (Red anm.: Se ledaren.)

LINKONTROLLREGLER

I MN 1/67 skrev vi att tankvolymen i TR-int minskas från 10 km till 7 km från 1968. Det stämmer också så tillvida att FAI beslutat att regeln skall införas till VM 68. För att åstadkomma adekvat landslagsträning har grenchefen Harald Sannes beslutat att 7 km-regeln i Sverige tillämpas från säsongstarten i år.

KSAK:s modellflygkommitté har under arbetet med den nya regelutgåvan kunnat konstatera att lindiametern ej är reglerad i samtliga speed-klasser. Därför gäller nu i speed-A, -int, -B och -C vid onelineflygning 0.30, 0.40, 0.45 resp 0.65 mm lindiameter samt vid tvålineflygning 0.20, 0.25, 0.30 resp 0.40 mm lindiameter.

L A G E R R E N S N I N G

<u>Tillbehör:</u>	<u>Förr:</u>	<u>Nu:</u>	<u>Propellrar:</u>	<u>Förr:</u>	<u>Nu:</u>
Super Tigre ljuddämpare S.56	51:--	32:--	Tornado nylon 12 x 5	9:50	6:50
Tatone motormontage Super T. .60 RV	21:--	12:--	Rev Up 10 x 6	3:--	2:--
Williams 2 1/4" pylonhjul	10:--	6:--	Rev Up 11 x 5	3:50	2:50
Williams 3 3/4" Vintagehjul	28:--	15:--	Rev Up 11 x 8	3:50	2:50
DuBro 2 1/2" slicks	19:50	13:--	Top Flite nylon 6 x 3	1:75	1:25
DuBro 2 3/4" slicks	22:--	15:--	Top Flite trä 11 x 3	3:--	2:--
DuBro 3" slicks	24:--	17:--			
DuBro Linkage arm	3:50	2:50	<u>Motorer:</u>		
DuBro 12" Kwik Links	4:--	3:--	Super Tigre .40 RV R/C	200:--	170:--
DuBro elektr. bromsar	49:--	35:--	Veco .61	285:--	240:--
Tatone Chicken Stick	4:75	2:50	McCoy Custom .19 R/C	90:--	60:--
Tatone gångjärn	1:25	0:65			
Tatone timers	26:--	20:--			
<u>R/C spec.:</u> F&M Titan Magnevac servo	250:--	210:--			

Vi håller på att flytta just nu och oj, vad mycket roliga saker vi hittar. Allt är faktiskt användbart, varje grej på sitt sätt förstås. Men vi vill i alla fall låta alla modellflygare få sin chans att prova dem för en mindre penning. Dammet torkar vi av själva - utan extra kostnad. Kolla själv.

OBS. Vi slutar rensningen den 15/7. Under tiden är vi kanske borta på semester ett tag, men inkommande order expedieras så gott vi hinner.

AERO-HOBBY



Box 16163 - STOCKHOLM 16

TEL.: 52 62 96 efter kl.18 (efter den 15/6: 86 24 18)

PROPORTIONALANLÄGGNINGAR I TOPPKLASS

Bonner Digimite 4, Digitron 5, Microavionic 6 och Grundig 7 finns för omgående leverans.
BORGs HOBBY, Apotekareg. 7, LINKÖPING, 013/123981.

1 st Bonner digital kompl med 4 st servon, 1 st ny Super Tigre 60 RC, single-ringed med dubbelförgasare, 1967 års modell. Bertil Attervik, Göteborg, tel 031/130804 efter kl 18.00 031/412836

LÄSARNAS ANNONSMARKNAD

KÖPES

ANNCO-servos (typ 2RL) nya el beg Per Lagerholm, Gillerb. 28 BANDHAGEN, Tel: 08/86 93 36.

SÄLJES

HOBBYBOKEN 1951 (160 sidor, ordinarie pris 3:75) utförsäljes för kr 1:50 i frim. A Löfquist, Carl Kuylenstiernas v 73, HALMSTAD.

Kompl F & M 10-kanalsanläggning med 5 st Transmitemservon, deackar och laddagg. Tel. 0515/129 41

1 st Orbit Superhet 12-kanalsanläggning med 5 st servon samt 1 st obetydligt påbörjad Senior-Falcon. Tel 026/12 23 23

Grundig 27.12 MHz 8 kanaler kompl, Piper Cub J3 (1350 mm spv). Laddaggregat. Jan-Åke Lindberg, 013/144219.

1 st F & M proportionalanl kompl med 4 st servon, ac-kar och laddaggregat. Dessutom finns 1 st nytt F & M Magnevac servo till salu för 200:--. Göran Ridderström 08/67 44 41

FÖDDE

Kerstin och Lena Winkler har äntligen fått en syster. Pappa och mamma gratuleras! Harald säger att Björne blir fö.....d över annonsen.

Mitt i natten den 31 mars mottog Kerstin och Bengt Martinelle sonen Christer. MN:s distributionschef får därmed en välbehövlig förstärkning i sin stab.

MODELL-NYTT, Box 11060, NORRKÖPING, Postgiroadress Pg 518165, NORRKÖPING. Redaktion Västra Strandv. 11, HJULSBRO. Organ för SMFF och tillsändes förbundets samtliga medlemmar med 6 nummer per år (10 febr., april och juni, 1 sept. samt 10 okt. och dec.). Prenumerationspris 10 kr/år. Nuvarande upplaga 2500 ex. De åsikter som framförs i artiklar i tidningen får stå för författarna och delas inte nödvändigtvis av SMFF. Tidningsledning: Redaktör och ansvarig utgivare Göran Alseby, layout Gunnar Landin, konsult Carl-Gustaf Ahremsmark, distribution Bengt Martinelle. Annonsspriser: 1/1-sida 200 kr, 1/2-sida 125 kr, 1/4-sida 75 kr (Tillägg för flerfärg och speciell placering, rabatt för flera sidor upprepat införande och icke kommersiella ändamål. Tag kontakt med red, tel 013/598 35 för närmare upplysningar). Radannonser: Kostnadsfritt för SMFF:s medlemmar (Red förbehåller sig rätten att förkorta och ändra i manus), för övriga 2 kr/rad.

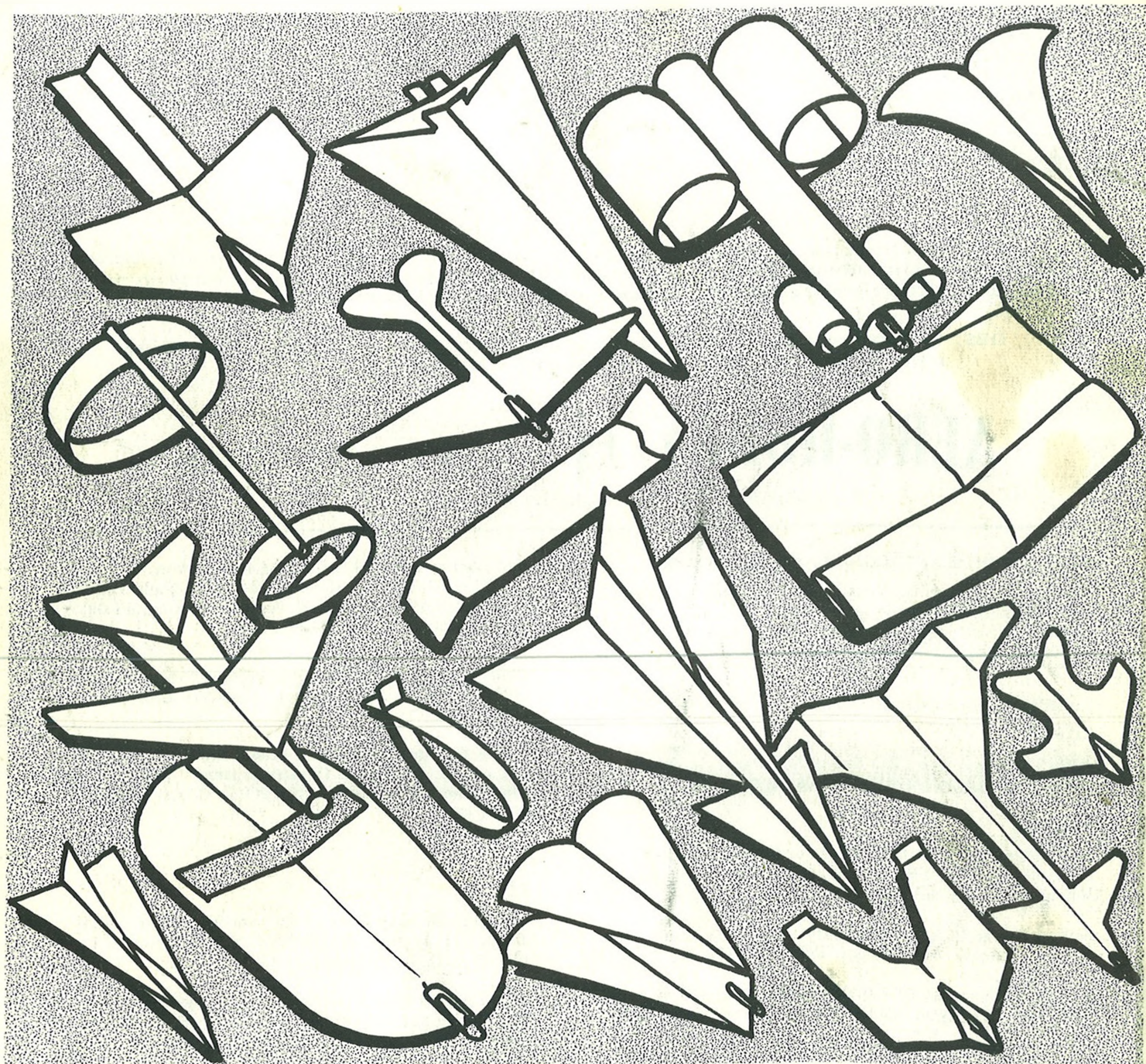
Nästa nummer utkommer omkring

1.9

Manus bör vara redaktionen tillhanda senast 1 månad före utgivningsdagen.

MODELL-NYTT

ORGAN FÖR SVERIGES MODELLFLYGFÖRBUND



SVALFLUGA

