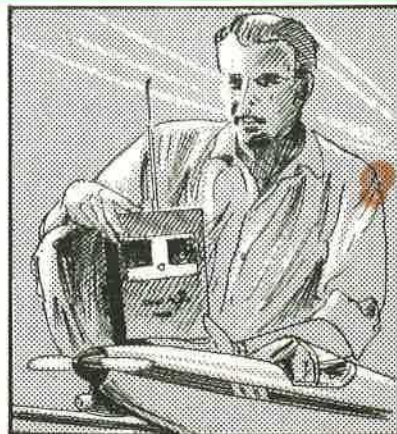


EA



MODELLFLYGNYTT



ORGAN FÖR
SVERIGES
MODELLFLYGFÖRBUND

5
1968

SMFF

SMFF bildades 1957 och har klubbar, klubbmedlemmar och enskilda personer som medlemmar. SMFF är anslutet till Kungl Svenska Aeroklubben och Svenska Interplanetariska Sällskapet samt genom vissa klubbar till Svenska Flygportsförbundet.

FÖRBUNDS-EXPEDITION: Klingsbergsg. 40, Norrköping. Postadress Box 11060, 600 11 Norrköping 11. Postgiro 51 81 65. Tel 011/132110. Öppet tider: Måndag, tisdag, onsdag och fredag 09.00 - 13.00 samt 18.00 - 21.00.

FÖRBUNDSSTYRELSE: Ordförande Tore Loodin, Örmångsg. 63A, 162 31 Vällingby 3, 08/895507. Vice ordförande Gunnar Kalén, Svarvareg. 9, 603 60 Norrköping, 011/333136. Sekreterare Lennarth Larsson, Dalv. 56, 183 41 Tåby, 08/7583610. Kassör Karl-Anders Ericsson, Pl 1849, 87010 Erlandsbro, 0611/50788. Ledamot Carl-Göran Sundstedt, Södra Stapeltorgsg 27, 80224 Gävle 026/187390. Suppleanter Olof Hansson, Torbjörnsliden 3, 417 29 Göteborg H, 031/223026, Nils-Olov Roslund, Holbergsg. 83, 161 57 Bromma, 08/373447.

GRENSTYRELSE, FRIFLYG: Grenchef Hans Friis, Dagbergsv. 2, 602 31 Norrköping, 011/181217. Vice grenchef Lennart Hansson, Limhamnsv. 10C, 217 59 Malmö V, 040/914710. Ledamot Olle Blomberg, Box 6130, 692 00 Kumla, 019/70307. Suppleant Arne Berglin, Krondikesv. 46A, 831 00 Östersund, 063/13906.

GRENSTYRELSE, LINFLYG: Grenchef Harald Sannes, Släggbacken 7, 171 57 Solna, 08/834626. Vice grenchef Ove Andersson, Åsg, 2C, 724 63 Västerås, 021/131742. Ledamot Ulf Larsson, Koppav. 21, 170 20 Kallhäll, 0756/51073. Suppleant Ove Kjelberg, Solv. 8, 170 24 Scälby, 08/380463.

GRENSTYRELSE, RADIOFLYG: Grenchef John Lyrsell, Haraldsbov. 29, 791 00 Falun, 023/21500. Vice grenchef Acek Johansson, Box 1721, 791 00 Falun, 023/11166. Ledamot Dieter Schultz, Järnlundsv. 3, 121 72 Johanneshov, 08/191806. Suppleant Jesper von Segebaden, Ekensbergsv. 4, 170 11 Drottningholm, 08/7720206.

GRENSTYRELSE, RAKETFLYG: Grenchef Lars Andersson, Tycho Braheg. 35, 216 12 Limhamn, 040/51662. Vice grenchef Olle Olsson, Bokebergsg. 19, 218 00 Hässeholm, 0451/15720. Ledamot Anders Ahnewall, Vallonv. 5, 730 50 Skutuna, 021/70479. Suppleant Ola Svensson, c/o Sandberg, Södra Förstads, 10, 211 40 Malmö.

FÖRBUNDSRÅD (utom ovanstående ledamöter): Lennart Hansson, Limhamnsv. 10C, 217 59 Malmö V, 040/914710. Erik Björnwall, Trestegsg. 69, 603 63 Norrköping, 011/126346. Acek Johansson, Box 1729, 791 00 Falun, 023/11166.

REVISORER: Björn Wängström, Frejg. 4, 590 50 Vikingstad, 013/81372. Curt-Erik Schöen, Vretag. 23, 582 37 Linköping, 013/126915. Suppleanter Bertil Westin, Råbykorset 11, 724 69 Västerås, 021/185517. Bo Modéér, Schlytersv. 41, 126 60 Hägersten, 08/457521.

MODELLFLYGNYTT

MFN är organ för SMFF och utsändes till prenumeranter och förbundets samtliga medlemmar. Tidsningen utkommer med sex nummer per år; 1 februari, april, juni och september, 15 oktober samt 15 december.

REDAKTION: Göran Ålseby, Carl-Gustav Ahreemark, Gunnar Landin, Gunnel Anderson, Västra Strandv. 11, 590 56 Hjulstrol, 013/59835 (Ålseby). Fackredaktörer: Friflyg Sven Olof Lindén, Hovstav. 15, 703 63 Örebro, 019/182179. Linflyg Ulf Larsson, Koppav. 21, 170 20 Kallhäll, 0756/51073. Radioflyg Jan Levenstam, Mov. 26, 162 20 Vällingby, 08/361832. Raketflyg; Gert Ericsson, Skyttev. 4B, 730 50 Skutuna, 021/70722. Utbildning Carl-Göran Sundstedt, Södra Stapeltorgsg 27, 802 24 Gävle, 026/187390

ANNONSER: Nils-Olof Roslund, Holbergsg. 83, 161 57 Bromma, 08/373447. Prislista sändes på begäran. Förbundsmedlemmar får kostnadsfritt införa en radannons per år (MFN förbehåller sig rätten att förkorta och ändra i manus).

DISTRIBUTION: Bengt Martinelle, Nils Löparens. 29, 140 41 Sorunda, 0753/44293.

PRENUMERATION: Pris 10 kr per år. Per postgiro 518 165, 600 11 Norrköping 11.

LÖSNUMMER: Säljes i mån av tillgång för 2 kr styck.

INNEHÅLL

Flygarbröder	3
Spännande multi-SM	4
Dalatopp i RC V-SM	7
Lin-SM	10
Aerodynamisk TR	13
Stunt och TR vid VM	14
Trist landskamp i linflyg	16
Hur bedriva klubbarbetet	18
Klubbarnas nya medlemmar	21
PR för Coupe d'Hivér	24
Mammut-SM i friflyg	28
MFN byter redaktion	34
Den nya förbunds expeditionen	36
Gör det själv	38

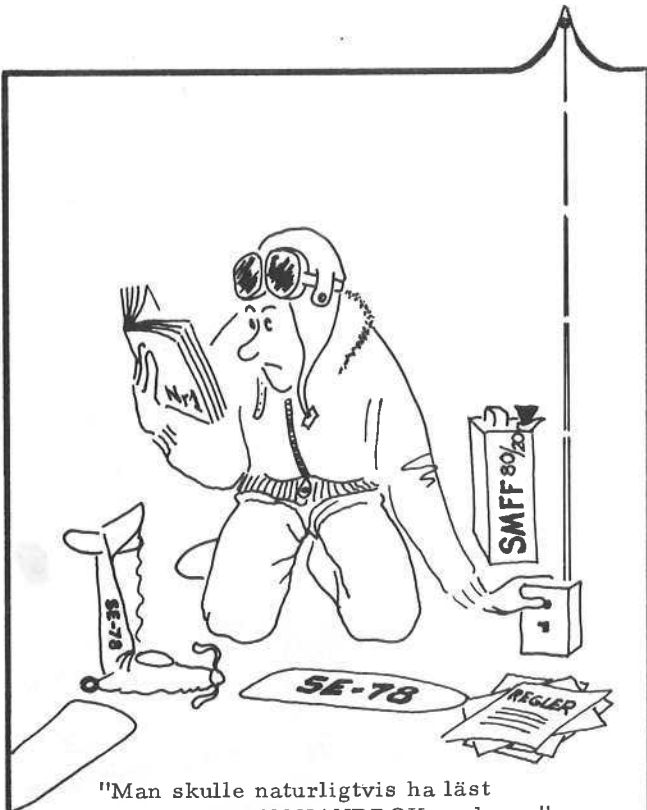
OMSLAG

Framsida: Bilden är tagen av Per-Arne Carlsson, Lingham och är publicerad bl a på KSAK-Nytts omslag och i Östgöta Correspondenten.

Bakom: Lennarth "Richthofen" Larsson, Solnabasen i sin nya tävlingshabit. Han var SM-tävlingsarnas mest framgångsrike deltagare - A1 6:a, C1 2:a, C2 2:a och 6:e plats i lag. Tog dessutom silverslanten i Saar. Ulf Johansson, Falun med SM och NM-vinnande Gulingen. Foto SUNDSTRÖM.

NÄSTA NUMMER

Nästa nummer utkommer i slutet av december. Manus skall vara redaktionen tillhanda före den 30 november.



"Man skulle naturligtvis ha läst
MODELLFLYGHANDBOK nr 1 ..."

LÅT INTE DETTA HÄNDA DEJ!

Lär modellflyg från grunden! Läs omedelbart MODELLFLYGHANDBOK nr 1, Allmänna modellflygstudier. Du kan köpa den från SMFF:s expedition. Priset är 7:50.

Ragnar Ahman på expeditionen har lovat blanda en extra omgång glädstiftsbränsle. Passa på och köp några 5-litersdunkar innan soppan dunstat! Det finns två olika blandningar, 80/20 och 75/25. Pris per dunk 25:-

Sifferdekalerna finns det gott om! Men, det finns återigen väldigt många plan som inte har ägarens medlemsnummer på kropp och vingar. Tävlingsflygare måste använda dekalerna, söndagsflygaren bör göra det! Hör av dig till expeditionen eller prata med klubbstyret så får du priser på de olika storlekar som finns.

Varje modellflygare bör känna till de regler som gäller för den klass han företräder. Ragnar har det regelhäfte du behöver! Priset varierar mellan 75 öre och 1:25.

Adressen till SMFF:s expedition:

SVERIGES MODELLFLYGFÖRBUND
Box 11060 - 600 11 Norrköping

MODELLFLYGNYTT

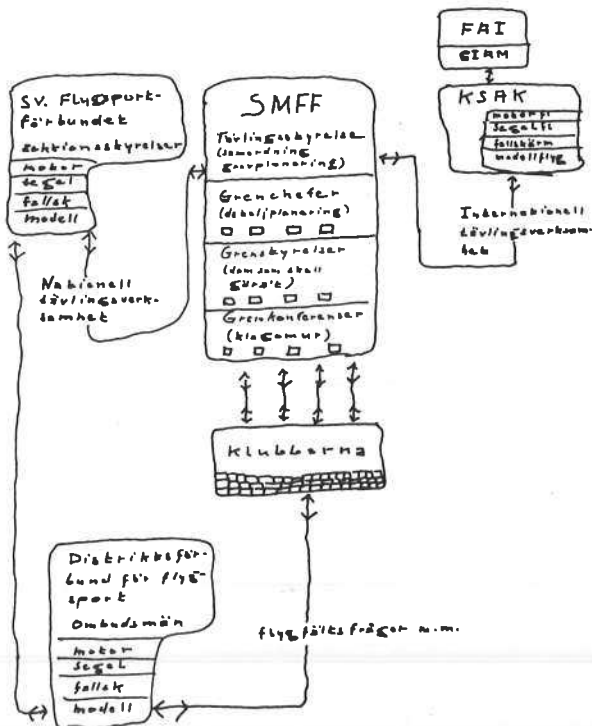
E.A.

FLYGARBRÖDER

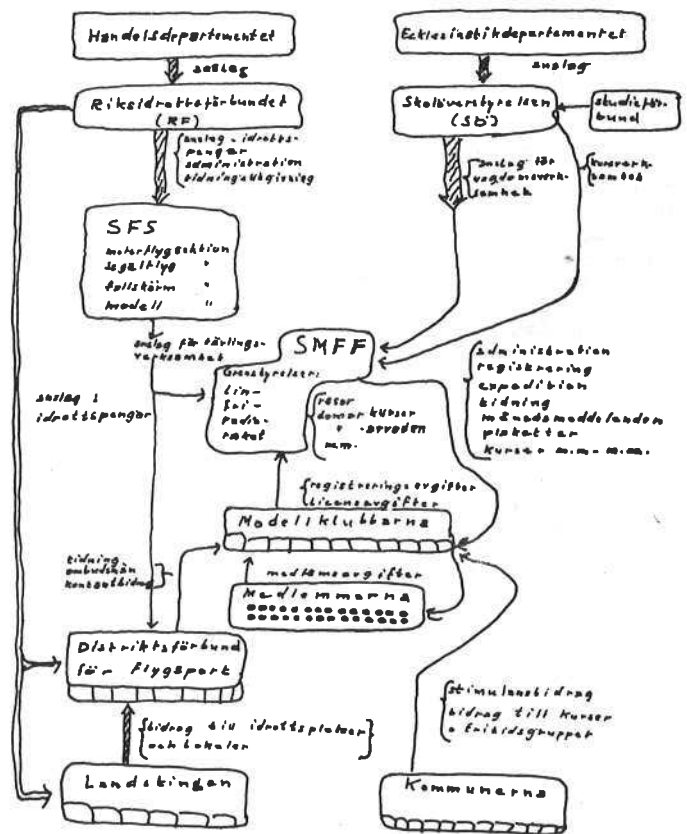
Vet Ni egentligen vad RF, FSF, FAI, CIAM, SÖ, SMFF och KSAK är för något och hur alla dessa förkortningar griper in i vår modellflygvärld? Jasså, inte det. Låt mig då för några minuter låna Edra ögon så ska jag med några få ord och skisser försöka reda ut begreppen. Först ett kort lexikon:

- RF = Riksidrottsförbundet (toppen för alla idrottare).
- FSF = Svenska Flygsportförbundet (ett specialförbund av Riksidrottsförbundet för flygidrottens främjande).
- FAI = Fédération Aéronautique Internationale (det internationella flygsportorganet).
- CIAM = Commission Internationale d'Aéro-Modelisme de la Fédération Aéronautique Internationale (modellsektionen inom det internationella flygsportorganet).
- SÖ = Skolöverstyrelsen (ett snällt kungligt ämbetsverk som ibland ger penga-anslag till unga modellflygare).

Tävlingens verksamheten



Penning- och tjänsteflödet:



KSAK = Kungliga Svenska Aeroklubben (modellflygets halvt om halvt lämnade fadershus, som inger somliga av oss kärlekshatsmättade oidipuskomplex).

SMFF = Sveriges Modellflygförbundet (alla modellflygares lysande ledstjärna som sätter sprätt på modellflygarnas pengar).

Gubbarna visar hur modellflygssystemet är uppbyggt. Det var väl ganska enkelt, eller hur?

Rune Nordström

SPÄNNANDE MULTIMÄSTERSKAP

För femte året i rad vinner Jesper von Segebaden, Starflyers, SM-titeln i klass RC-I

Text LARS NORMAN

Efter mycket om och men kunde LEN:s Radioflygsektion helgen den 28-29 sept arrangera 1968:års Svenska Mästerskap i klass RC I. Tävlingarna hölls på LEN:s eget fält ute vid Solla Herrgård, 18 km söder om Linköping. Till tävlingen hade totalt 17 deltagare anmält sig.

En nyhet för året var antalet tävlingsomgångar som ökats till fyra, varav de tre bästa gav slutresultatet. En reform som uppskattades av de tävlande. Två tre-mannalag av domare skötte poängsbedömningen.

Lördagens två tävlingsomgångar genomfördes i soligt men tyvärr blåsigtt väder. Startnummer 2, 3 och 4, Ridderström, Lundström och Lennart Olsson fick omstart på grund av felaktig tidtagning. Jeppe med startnummer 13 ryckte till sig ledningen, men med dalkarlarna Stöfling och Bergstedt i hälarna. En tredje dalkarl, SM-debutant därtill, Risto Baltzar flög upp på 5:e plats efter veteranen Lennart Olsson.

I pausen mellan första och andra omgången uppvisningsflög Tell med sin snygga skalamodell av P 51 Mustang. Även Björn Wängström, arrangör och dessutom domare, tog sig tid till en uppvisningsflygning.

Andra omgången blev i stort den första lik. Janne Levenstam:s motor vållade honom stora bekymmer och föga hopp om en topplacering. Jeppe kunde behålla sin ledning, men utgången var på intet sätt given och söndagens omgångar skulle bli spännande. Unge Risto Baltzar visade ingen respekt utan fortsatte att avancera till 4:e plats. En del av de tävlande fick mindre goda flygningar dels beroende på den

nyckfulla vinden men också därför att de lade många manövrer i den låga höst-solen. Efter första tävlingsdagen ledde Segebaden före dalatrion: Bergstedt, Stöfling och Baltzar.

På söndagsmorgonen strilade regnet ner från en helgrå himmel. Piloter och plan kom ut till tävlingsplatsen instoppade i diverse regnskydd. I det lugna vädret nådde flertalet tävlande högre poäng än under första dagen. Bergstedt lyckades pricklanda på sin egen start-ack som glömdes kvar i cirkeln. Sporren slog i acken och ryckte loss sidorodret, snabbreparation igångsattes. Jeppe toppade även 3:e omgången och såg ut att dra ifrån. Tommy Bennwik och Roland Ortschaft, de enda som inte kommit till start under lördagen, hade infunnit sig men bara Ortschaft startade.

Sista omgången inleddes med bra flygningar av Lundström och Lennart Olsson. Stöfling fick en "topplacering" i dubbel bemärkelse när hans Opus-modell efter halva programmet hamnade i toppen på en ek strax utanför fältet. Haveriet berodde på att sändarens uteffekt av okänd anledning plötsligt gick förlorad. Hans andra topplacering skulle snart framgå av prislistan. Bergstedt kom ut med sin repade Opus och i en elegant flygning nådde han tävlingens högsta del-resultat 4077 poäng.

I sin sista flygning fick Jeppe poängen 3831, vilket vid sammanräkningen visade sig räcka till hans femte raka SM-seger. Ortschaft satsade hårt i sista omgången vilket resulterade i en "spinn till 0-höjd" och tävlingens andra haveri. Efter avbrott för att ge prisutdelaren tillfälle att med sin Super Cub landa på "radioflygfältet" kunde Risto Baltzar i tävlingens sista start säkra en mycket hedrande

Jeppe vann igen! Och vi med.



Svensk! Behöver inte skickas till Amerika, så fort det händer något. Garanti också, för hela sex månader! Hobbyprodukter, Tel. 08/67 79 77 mellan kl. 18-21. Hör av er!

1 Bo Bergstedt, Vansbro med enspakig Digiplex och snygg Opus.

2 Ortschaft modell omedelbart efter "avslutad" spinn.

3 SMFF-ordföranden Tore Loodin vid spakarna assisterad av Tommy Bennwik.

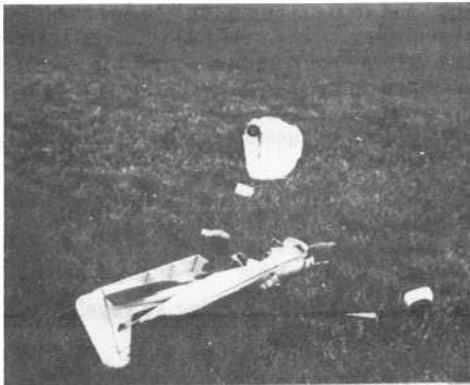
4 Bert-Erik Stöfling med sin röda Opus.

5 Jesper v Segebaden kontrollerar sin Mustfire Mk II före den sista av de fyra, poängmässigt jämna, flygningar som ledde till slutseger.

6 Tävlingens originellaste modell, både vad gäller konstruktion och färgschema, Ridderströms "Skräphögen". Den föreföll aningen tung men flög relativt bra.

7 En närbild av Lasse Olssons modifierade Kwik Fli med infällbart ställ.

2

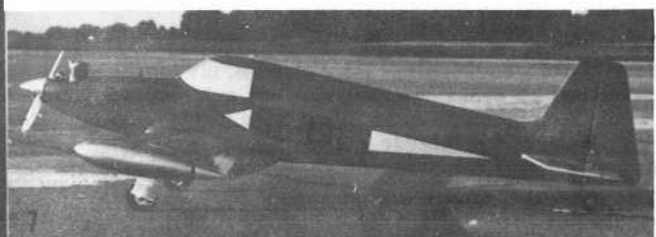


3



Bilder från multi-SM

Foto 1 och 4 SUNDSTRÖM, 2,3,6 och 7 NORMAN samt 5 ALSEBY



5:e plats och därmed ytterligare starka dalaflygarnas ställning i den absoluta eliten.

Vid prisutdelningen fick segraren Jesper von Segebaden bl a mota Riksidrottsförbundets åtråvärda SM-plakett som för första gången utdelades i multiklassen.

En titt på de tävlandes radioanläggningar visar att den svenskbbyggda Micronic dominerade i antal. Av utländska anläggningar använde många den amerikanska Micro Avionics. Bo Bergstedt håller fast vid sin en-spaks-sändare. Hans anläggning lär vara byggd av klubbens "radioman" Berglund. Rune Svenningsson flög sig egenhändigt byggda Digitron. Jordfräsaren Lasse Olsson hade en byggsatsanläggning av märket Cannon, med Kraft-servon, i sin snygga modifierade Kwik Fli, tävlingens enda modell med infällbart ställ. Ställen (Posi Trac) manövreras med trottelltrimmen. Betr modellerna noteras att VM-segrarens Kwik Fli snabbt fått spridning även bland de svenska radioflygarerna. Man minns tidigare VM-modeller Orion. Taurus och Crusader som också blev våldsamt populära.

Avslutningsvis kan sägas att LEN:s tävlingsaktiva RC-sektion sin vana trogen arrangerat en välordnad tävling som verkligen bjöd såväl tävlande som publik på utomordentligt spännande uppgörelser. Slutresultaten visar en större jämnhet i toppen än som varit fallet tidigare. Även bland övriga tävlande synes jämnheten vara god. Allt detta lovar gott inför 69:års VM-tävling.

SM-resultat i poäng:

1) Jesper von Segebaden, Starflyers, 11.218 poäng. 2) Bo Bergstedt, Siljansbygdens RFK, 11.168, 3) B-E Stöfling, d.o. 9.577, 4) Bengt Lundström, AKG, 9.379, 5) R Baltzar, Siljansbygdens RFK, 9.111, 6) Lennart Olsson, Ystads FK, 8.875, 7) Göran Ridderström, Stockholms RFK, 8.564, 8) Rune Svenningsson, Jönköpings Läns Modellflygklubb, 8.542, 9) Lars Olsson, Jordfräsarna, 7.830, 10) Jan Levenstam, Starflyers, 7.627, 11) Kurt Jönsson, Malmö Radioflygare, 7.592, 12) Rolf Andersson, Malmö Radioflygare, 7.443, 13) Christer Gillgren, Starfighters, 6.206, 14) Roland Ortschütz, d.o. 5.258, 15) S O Nilsson, Jönköpings RFK, 5.179, 16) Tore Loodin, Stockholms RFK, 3.695.

Lotterivinnare söks

Vid SM i RC I hade arrangerande LEN även ett lotteri. Vinnaren är hittills okänd. Innehavaren av lott nummer 281 kan ta kontakt med Björn Wängström, Frejg4, 590 50 Vikingstad, 013/81372.

I samband med prisutdelningen glömde LEN:s Radioflygsektion tacka John Lyrzell och Acke Johansson för deras bistånd som domare, vilket tävlingsledningen nu låter framföra via MFN i stället.

Radioflygets grenkonferens

I samband med årets SM i RC I i Linköping den 28-29 sept avhöll radioflygarna på lördagskvällen sin grenkonferens.

Konferensen startade kl 18.30 då förbundsordföranden Tore Loodin öppnade mötet och med acklamation valdes till ordförande för kvällen med Ragnar Åhman som sekreterare. I snabb följd valdes sedan rösträknare och justeringsmän, föredragningslistan godkändes, konferensen befanns vara utlyst i laga ordning och en röstlängd fastställdes som omfattade 39 röster

Styrelsens verksamhetsberättelse för 1967 - 1968 upplästes sedan men mötet godkände den ej då det talades om tillbakagång trots att både antalet klubbar och licensinnehavare ökat betydligt. Berättelsen gick alltså tillbaka till styrelsen för omarbetning.

Sedan behandlades två motioner inkomna från resp Stockholms Radioflygklubb och Ystads FK:s mf-sekt.

SRFK:s motion punkt 1 om kontaktmän klubbarna-grenstyrelsen godkändes enhälligt. Betr punkt 2, tävlingskalender beslutades att denna ska vara klar och publiceras i MFN:s februarinummer. Punkt 3 med krav på att en enda tävling med minst 6 omgångar skulle gälla som UT åstadkom en livlig debatt och det beslutades att tillsätta en kommitté för utredning av frågan.

Ystads FK:s motion punkt 1 gällde tävlingskalender och

gick in under samma beslut som SRFK:s punkt 2. YFK:s punkt 2 beträffande domarkurser och ersättning till domare diskuterades. Björn Wängström meddelade, att grenstyrelsen den 21 september vid ett sammanträde i Stockholm beslutat att en domarkurs ska hållas i slutet av oktober, enligt föreliggande förslag 26-27.10 i Linköping.

Ragnar Åhman meddelade, att SMFF fått ett anslag å kr 10.000:- från Skolöverstyrelsen för bestridande av förbundets utbildningskostnader. Även domarkursen räknas som utbildning i samband med anslaget.

Mötet hade också att ta ställning till två förslag från grenstyrelsen. Det första att RC III på grund av det ringa intresset skulle utgå som SM-klass men dock kvarstå som tävlingsklass för de klubbar som fortfarande flyger klassen. Grenkonferensen tillstyrkte propositionen. Förslag nr 2 att omstart till skillnad från FAI:s regler skulle vara tillåten i F3A (RC I) avstyrktes, dock med förbehållet att tävling ska omfatta minst 4 omgångar varav 3 räknas.

Grenchefen Gunnar Hofmann lämnade rapport om Nordiska Mästerskapet enl följande. NM ska omfatta endast klass F3A och ska vara en öppen tävling med max 6 deltagare från varje land dock med förhandsanmälda 3-mannalag. Effektiva ljuddämpare ska användas vid NM. Han underströk också att behållningen från uppvisningar ska gå till idrottsliga eller välgörande ändamål, underförstått den egna klubben. Vid uppvisningar får deltagare icke uppbära kontant ersättning till större belopp än uppkomna självkostnader. Priser får däremot mottagas.

Sedan valde man grenstyrelse som fick följande utseende
Grenchef John Lyrzell, mandattid 2 år. V grenchef Acke Johansson, 2 år. Sekreterare Dieter Schultz, 1 år. Suppleant Jesper von Segebaden, 1 år.

Man valde följande kommitté för utredning av regelfrågor: John Lyrzell, Acke Johansson, Ragnar Åhman.

Man enades om följande valberedning. Jan Levenstam, Stig Lilja och Ragnar Åhman.

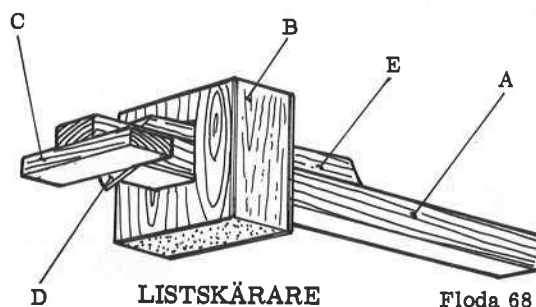
Under övriga frågor togs bl a upp en diskussion om innebörden av "att man själv ska ha byggt den modell man tävlar med". Hofmann meddelade, att det inte är tillåtet att tävla med en modell komplett byggd av annan person. FAI-regeln säger att man får använda färdiga detaljer, men att tävlande själv ska ha gjort alla installationer.

T Loodin undrade hur Sveriges FAI-representant utses. Hofmann svarade, att det finns en kommitté som utser representant, men att denna kommitté ska ersättas av modellflygstyrelsen.

GK fastställde att Hofmann ska vara grenstyrelsens konsult i internationella frågor.

När diskussionerna mattats, och överröstats av de närvarandes magars knorrande efter mat, avtackade Tore Loodin de avgående styrelseledamöterna och hälsade den nya grenstyrelsen välkommen och grenkonferensen avslutades kl 21.15.

GÅHNS



- A 10 x 10 furu
- B 15 x 50 x 50 balsa med 1 mm plywood på bägge på bägge sidor.
- C 5 x 10 furu infälld i A
- D Bit av rakblad.
- E Kil av furu (mellan A och B)



Text och foto: NILS-OLOF ROSLUND

DALARNA PÅ TOPP I SM FÖR RC V

Trots redaktörens välvilliga motvilja mot väderbeskrivningar i referat av modellflygtävlingar, bör följande rapport inleda referatet av SM i radioflyg, klass 5: måttlig till hård vind, mulet och regn. (Så länge som väderbeskrivningen inte täcker halva referatet är det OK. Red anm).

Lördagen den 21 och söndagen den 22 september avgjordes nämnda svenska mästerskap i luften ovanför F8 utanför Stockholm. Kanske är det fel att säga "ovanför" - det visade sig nämligen ganska snart att största stötestenen i poängjakten var momentet "touch and go" som i många fall lämpligen kunde betecknas "push and stop".

Ett tiotal tävlande ställde upp med nerverna någorlunda under kontroll. Sex flygningar skulle genomföras varav de tre bästa resultaten skulle räknas ihop och ge slutresultat. De mest skilda typer av flygtyg visades upp. Där var bl a Björn Wängström med sin Piper Cub (männe den dör av ålderdomssvaghet en dag), Ulf Johansson (son till gamle Johansson, Acke) från Siljansbygdens RC-klubb med Ackes egen, välflygande konstruktion, Kenneth Holm från Jönköpings Läns Radioflygklubb med en HPD (Taxi bärplan och hemsnickrad kropp), Tore Loodin från värklubben SRFK med den vid det här laget välkända dubbeldäckaren.

Under träningsflygning inför lördagens tävlingsomgångar inträffade en kollision som sänker höll på att förhindra Owe Lyrsells deltagande. Hans plan fick ordentliga skador på kroppens översida men kunde landas och var efter tejpbehandling klar för start. Reparationen hindrade dock Owe från att starta i första omgången.

Efter två omgångar ledde Björn Wängström med 5 poäng och man började litet till mans fundera över om han skulle ta revansch på Ulf Johansson efter NM-matchen veckan före. Men så blev det inte - Ulf genomförde lördagens fyra flygningar med säker hand och kunde åter se fram mot en seger.

Söndagen blev ur vädersynpunkt bättre men en del mindre missöden inträffade och minskade poängskörden för några tävlande. Arvid Karlsson från Linköping hade besvär med sin motor som var startovillig och inte alls ville gå igång till den sista flygningen. Kenneth Winberg hade otur att se noshjulet lossna från planet vid inflygning för en manöver i femte omgången. Han hade nerverna under kontroll och gjorde en i det närmaste perfekt landning. Reglerna tillåter dock inte att någon del faller av under flygning och Kenneth gick helt poänglös från den omgången.

Allt klaffade för Ulf Johansson även under söndagen och hand flög till sig det första SM-tecknet. Björn "den ständige tvåan" Wängström får nog skylla på sin trogne följeslagare Cuben som väl inte är det helt perfekta planet för tävlingar av det här slaget och som nog skulle må bra av en större motor för draghjälp i vissa manövrar.

Ett bejublat inhop av "friflygaren" Mats Ljungberg från Stockholms Radioflygklubb skall väl inte förglömmas. Han startade i söndagens återstående två flygningar med sin lilla Miss America utrustad med Galloping Ghost. Tyvärr var bränsletanken av mindre format och tillät inte Mats att hinna med så många svängar, men friska takter och glimten i ögat det har han.

Domarsysslan sköttes utan anmärkning av kvartetten Jesper von Segebaden, Acke Johansson, Christer Gillgren och John Lyrsell.

Prisutdelningen förrättades av förbundsordföranden Tore Loodin. Resultat i poäng:

- 1) Ulf Johansson, Siljansbygdens RC-klubb 4522, 2) Björn Wängström, LEN 3876,
- 3) Owe Lyrsell, Siljansbygdens RC-klubb 3717, 4) Kenneth Holm, Jönköpings Läns RC-klubb 3620, 5) Kenneth Winberg, d:o 3104, 6) Hans-Åke Engdahl, Ystads FK 2785, 7) Stig Olsson, d:o 2706, 8) Tore Loodin, Stockholms Radioflygklubb 2613, 9) Greger Mårtensson, Stockholms Radioflygklubb 1779, 10) Arvid Karlsson, LEN 1596, 11) Mats Ljungberg, Stockholms Radioflygklubb 885



Stora bilden visar vinnartrion Owe (3:a) Ulf (1:a) och Björn (2:a) medan Acke Johansson och John Lyrsell på lilla bilden tar en paus i domarjobbet. John valdes till grenchef en vecka senare med Acke som vice grenchef.

Svenskarna knäckte alla utom Poju i multi-NM .

Gulingen vann klass V

Maximum heter Poju Stephansens miniplan och maximal utdelning erhöll även den norske piloten vid radioflygarnas NM-uppgörelse i Siljansnäs. Tidigare VM-fyran och Norges främste radiopilot tog en klar seger i multiklassen.

Dock skall sägas att de båda Vansbrograbbarna Bo Bergstedt och Bert-Erik Stöfling gjorde en unik prestation genom att flyga ihop exakt samma poängtal och härigenom belägga en delad silverplats.

Efter lördagens två tävlingsomgångar hade Stephansen ledningen med 713 poängs marginal till Stöfling och med Jesper med Segebuden och Bergstedt på tredje och fjärde plats. Inför söndagens sista och avgörande omgång var det väl inte att vänta att Stephansen skulle behöva lämna första-platsen men däremot var det ovisst om silverplatsen. Stöfling var först i elden av svenskarna. Planets motor varvade inte ut riktigt varför det inte blev rätta draget i snurran och Bert-Erik kunde inte göra sig själv riktig rättvisa. Även Bergstedts maskin fick motorproblem i sista starten. Motorstopp strax före landningsmomentet gjorde naturligtvis att den poängen inte blev vad den kunnat bli.

Vid sammanräkningen kunde det sedan konstateras att de båda svenskarna flugit ihop exakt lika många pinnar nämligen 13.483 st. Tredjeplatsen, som i anledning av ovanstående räknas som fjärdeplacering belades av titelförvararen Jesper.

I klass V kunde ingen göra något åt synnerligen säkre Ulf Johansson. Med fullbred marginal flög han hem mästartiteln till Sverige. Tvåa blev Björn Wängström och trea Rühelä, Finland. Egendomligt nog hade denna speciellt nordiska klass inte samlat så många tävlande från de övriga nordiska länderna.

Siljansbygdens Radioflygklubb svarade för perfekta värdskap med ordföranden John Lyrsell i spetsen.

Resultat i poäng:

sus

RC I: 1) Stephansen, Norge 14.913, 2) Bert-Erik Stöfling, Sv. 13.483, 3) Bo Bergstedt, Sv. 13.483, 4) von Segebuden, Sv. 13.358, 5) Rühelä, Finland, 11.195, 6) Rasmussen, Danmark, 10.426, 7) Lethinen, Borlänge 10.060 (utom tävlan) 8) Baltzar, Falun, 9.486, (utom tävlan) 9) Heiret, Norge, 8.070, 10) Pimenoff, Finland, 6.788, 11) Thomsen, Danmark 6.553, 12) Rienas, Finland, 5.537, 13) Meltzer, Danmark 4.711.

Klass V: 1) U Johansson, Sv. 7.397, 2) B Wängström, d:o 5.463, 3) Rühelä, Finland, 5.218, 4) O Lyrsell, Falun 4.776 (utom tävlan) 5) E Sjögren, Karlstad, 4.027 (utom tävlan)

Avancerad aerodynamik

Kan Du allt om modellflygets aerodynamik? Kom då ned på jorden igen genom att läsa nedanstående tekniska rapporter:

Mc Kinney: Flight characteristics at low speeds of delta wing models
(NACA RM L7K07 T1B 1537 Jan 1948)

Thomas: Construction of free-flight models in glass reinforced plastics
(RAE Technical note ADW 6 April 59)

Bisgood: Low-speed investigations using free-flight models
(RAE Technical Note AERO 2713 sept -60)

Nytt sjöflygcentrum i Täby

Kungl Roslagens flygkår i Viggbyholm eller kortare F2 var till för kort tid sedan bas för flygvapnets välkända Catalinaflygbåtar med vars hjälp många hjältemodiga räddningsuppdrag utförts under årens lopp. Trotjänarna har pensionerats och flygkåren sysslar numera i huvudsak med markbundens utbildning. Två av flygkårens medlemmar Stabtrafikledare E Jones (Siljansbygdens Fk och Löjtnant S Sörensen (Stockholms Radioflygklubb) ansåg dock att flygkåren fortfarande hade en uppgift att fylla i luften och startade därför en liten men mycket livaktig radioflygverksamhet vid F2 till vars disposition välvilligt ställdes bygglokal till förfogande inom flygkårens område. Kvaliteten av verksamheten framgår av att man fått möjlighet att anskaffa landets första dubbelkommandoutrustning för utbildning av RC-flygare. Ryktet om verksamheten nådde överste T Sjölin, chefen för F2, som omedelbart skred till action. Överstens adjutant fick uppdrag att sända ut inbjudningskort till lunch på männen den 17.9 och korten sändes till ett antal kommunalråd och andra dignitärer i Täby kommun samt till representanter för KSAK, SMFF och svenskt affärsflyg. Uppeldade av kronans köttbullar (väl så goda som mammas), livade av överstens löfte att ställa hangar, slip och bygglokal till förfogande, förtjusta över kommunrepresentanternas erbjudande att förvandla Täby galoppbana till modellflygfält (nästan) och skrämde av Jones och signaturens RC-flyguppvisning bildade de 26 lunchätaarna Täby Sjöflygklubb. Sällan har så goda krafter stått faddrar vid tillkomsten av en flygklubb. Jones och Sörensen satt i det närmaste förstummade, begrundande vad som kan hända, när man på rätt tid och plats sätter igång med modellflygverksamhet.

Heder åt dessa båda SMFF medlemmars initiativ och åt en överste med hjärtat och huvudet på rätta ställen.

ToLo

Sen resultatlista från Dalahästen och Kyrkbåten

RC 1 (11 deltagare): 1) Bo Bergstedt, Siljansb, RFK 2134, 2) R Ortschaft, Stockholm 1827, 3) L Olsson, Köping 1386, 4) B E Stöfling, Siljansb, RFK 1328, 5) R Sveningson, Gislaved 1321, 6) C Gillgren, Stockholm 1211, 7) L Olsson, Malmö 1077, 8) T Loodin, Stockholm 398, 9) K Å Elofsson, Tibro 360, 10) J Lyrsell, Siljansb, RFK 176, 11) R Marmerfelt, Stockholm 135.

RC 3 (11 deltagare) 1) A Karlsson, Linköping 1977, 2) A Jones, Siljansb, RFK 1908, 3) K Pettersson, Huskvarna 1905, 4) R Baltzar, Siljansb, RFK 1873, 5) E Jones, d:o 542, 6) H Brdn, Eksjö 501, 7) L Jägsell, Nässjö 405.

RC5 (22 deltagare): 1) U Johansson, Siljansb, RFK 4659, 2) B Wängström, Linköping 4039, 3) R Sveningson, Gislaved 3803, 4) K E Tell, Linköping 3589, 5) E Sjögren, Karlskoga 3530, 6) G Persson, d:o 3162, 7) M Jansson, Tierp 3046, 8) K Sundberg, Uppsala 2803, 9) J Lundgren, Falun 2513, 10) N Thulander, Ystad 2246, 11) B Jonsson, Karlskoga 2165, 12) A Karlsson, Linköping 2084, 12) L Karlsson, d:o 2084, 14) T Loodin, Stockholm 2030, 15) E Jones, Siljansb, RFK 1935, 16) E Lehtinen, Säter 1291, 17) L Jägsell, Nässjö 1156, 18) K Pettersson, Huskvarna 990, 19) H Kjellberg, Ludvika 873, 20) S Hylmö, Oskarshamn 622.

Smålandsmästerskapen

RC-1: 1) Risto Baltzar, Falun 3482, 2) Aulis Lethinen, Falun 2934, 3) Werner Kristiansen, Grycksbo 361,

RC-3: 1) Hagart Fridell, Nässjö 1326, 2) Eije Nilsson, Oskarshamn 808, 3) John Powell, Hok 536, 4) Lars Månsson, Skillingaryd 220

RC-5: 1) Björn Wängström, Vikingstad 2830, 2) Hans Andersson, Västervik, 2524, 3) K E Tell, Mjölby, 2007, 4) K Winberg, Tvååker, 1940.

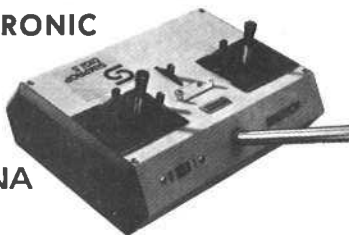
F2D2: 1) H Jonsson, Nybro, 2) G Jonsson, Nybro, 3) J Franzén, Nybro, 4) T Carlsson, Nybro

RC-Pingsttävlingen i Hagshult

RC-3: 1) K Petersson, Huskvarna 1024, 2) A Karlsson, Malmslätt 656, 3) J Ottosson, Landsbro 347, 4) J Powell, Hok 40.

RC-5: 1) B Wängström, Vikingstad 4022, 2) S O Nilsson, Norrahammar 3649, 3) K Holm, Varberg 3645, 4) A Karlsson, Malmslätt, 2904, 5) K Winberg, Tvååker 2731, 6) S Lilja, Bankeryd 2607, 7) K Petersson, Huskvarna 2588, 8) S Olsson, Ystad, 2437, 9) U Hamle, Växjö 2417, 10) E Strömqvist, Klippan, 2369, 11) L Jägsell, Nässjö 1956, 12) H Å Engdahl, Ystad 1858.

SIMPROP-ELECTRONIC



**DIGITAL-
ANLÄGGNINGARNA
SOM VINNER !**

SIMPROP ÄR NÅGOT EXTRA I PROPORTIONAL
- TOPPKVALITET TILL BOTTENPRIS

DIGI 2+1 Funktionsfärdig anläggning (inkl. kristaller)
med sändare, mottagare, batterisats och
1 servo kr 985:-
Varje ytterligare servo kr 175:-
Tillägg för större batteri-
bestyckning i sändaren (500DKZ) 25:-

DIGI 5 Funktionsfärdig anläggning (inkl. kristaller)
med sändare, mottagare, powerpack och
1 servo kr 1.295:-
Varje ytterligare servo kr 175:-
Tillägg för större batteri-
bestyckning i sändaren (500DKZ) 25:-

SPECIALERBJUDANDE AV RC-ANLÄGGNINGAR

SIMPROP Digi 7+1 kompl. m. 4 servon kr 2.670:-
SIMPROP Digi 7+1 kompl. m. 8 servon kr 3.475:-
SIMPROP Digi 4 kompl. m. 4 servon och special-
väska kr 1.630:-
GRUNDIG Digital 14 kompl. m. sändare, mottagare
och 7 servon (exklusive DEAC)
och 7 servon (exklusive DEAC)
kr 2.975:-



SVEN E. TRUEDSSON Modellflygindustri AB

STORGATAN 25, 211 41 MALMÖ C • Telefon 040/70815

Super
Tigre

Världsberömda Modellmotorer

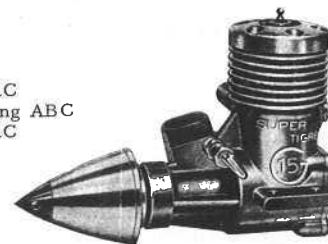
NYA LAGER AV SUPER-TIGRE MOTORER INKOMMER

Vi räknar med stabiliserade leveransförhållanden av
motorer och reservdelar - de nyaste aktuella typerna
kommer i lager efterhand som produktionen medger
detta.



MOTORTYPER:

Super-Tigre G. 15
" G. 20/15
" G. 20/19
" G. 21/29
" G. 21/35
" ST 60/RC
" G. 60 FI/RC
" G. 60 Racing ABC
" G. 71 FI/RC



Oxelöträffen

F2D2: 1) Peter Evers, Nimbus, 2) Jan Gustavsson, SMSK, 3) Göran Rylin,
SMSK, 4) Göran Fällgren och Yngve Rundqvist OMFK.

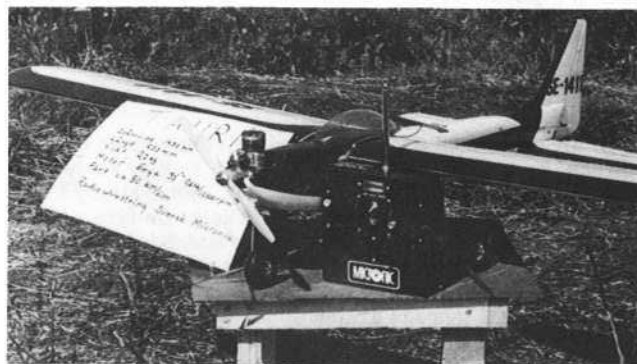
F2D3: 1) Göran Ohlsson, OMFK, 2) Hans Carlsson, OMFK, 3) Roland Larson,
OMFK

F2A2 (poäng): 1) Erik Björnvall, LEN 2053, 2) Peter Evers, Nimbus, 1974,
3) Leif Lind, Handens MFK, 1273



Combatfinalisterna i Oxelösund Peter Evers, Nimbus och
Jan Gustavsson SMSK.

YFK ställde ut på TFK flygdag



Ystads flygklubbs modellsektion hade ett hett veckoslut
med tävling på lördagen och utställning på Trelleborgs
flygklubbs flygdag på söndagen.

YFK utställde sex RC-flygplan och informatörer var
Niilo Thulander, Hans-Åke Engdahl, Stig Olsson och
Torsten Blomdahl, som fick jobba i en stekande sol från
kl 09-17.

Nämnas kan också att Niilos uppvisningsflygning blev
mycket omtyckt och applåderad.

Kiesinger

Kiesinger kräver undantag från tullfrihet på ETA, Oliver
Tiger och Merco om Storbritannien kommer i EEC. Frog
ges däremot tillträde till tyska marknaden.

LIN-SM MED FÅ DELTAGARE

AKG gladda som arrangör.

Speed-flygarna sympatiserade med Roffe

För första gången i linstyrningshistorien arrangerade Aeroklubben i Göteborg SM. Detta genomfördes på endast en dag. Med så få deltagare som ställer upp nu för tiden så räcker ju tiden till. Någon speeduppgörelse blev det aldrig på grund av att de tävlande som finns hade förhinder. Dessutom kom friflyg-SM på något underligt sätt att hamna på samma veckända, så Roffe Hagel hade att välja mellan hemmatävling i trådlöst och entrådigt i Götet.

Lin-SM föregicks av en grenkonferens på lördagskvällen, Tidigt på söndagsmorgon såg det ut som om tävlingen skulle flyta bort, lågt till tak alltså, men ack vad vi bedrog oss. Vi fick en tävlingsdag utan like, svag vind och sol. Alla hade därför lika stor chans att göra bra resultat. Tävlingen kan börja.

Alf

Slarv med reglerna i TR

Årets SM i team-racing (för ev finsktalande läsare: joukkuenopeuslennokit) enligt konstens alla regler, allt kolades noga. En del av de tävlande körde med felaktiga handtag, trots att ett var godkänt på VM. Vid kontrollmätningen av linorna tyckte någon att de blev en aning långa, mycket riktigt, ett meterlångt misstag var begånget, men det ordnade sej. När tävlingen enligt våra beräkningar skulle vara avslutad, kunde första heatet börja (enligt Harald Sannes var arrangörerna helt utan skuld till dessa enorma förse-ningar). I detta flög Fransson-Gustavsson 4.55,2 vilket blev tävlingens snabbaste tid. Näst snabbast var Ohlsson-Evers som med hjälp av en HP 15D fick tiden 4.58.8. Sannes-Kjellberg var tredje lag med 5.01.9. Denna ordning stod sej även i finalen, som alltså vanns av Fransson-Gustavsson, detta på tiden 10,17,02. Resultat i minuter och sekunder:

L Rydén

1) P A Fransson - B Gustavsson, Len 10,17,2. 2) B Ohlsson - P Evers ÖSFK 11.33.1. 3) H Sannes - O Kjellberg, SMSK 12,53.7. 4) B Samuelsson - H Ahlström GALAX, 5.02.4. 5) U Larsson - D Johansson, SMSK, 5.14.6. 6) L Andersson - I Andersson, ÖSFK 5.56.6. 7) K Axtillus - H Ahlström GALAX, 6.02.8

Stunt vanns givetvis av Ove

Till att börja med var deltagareantalet större än de sista årens, hela sju Krumelurflygare. Som vanligt var de gamla rävorna Ove Andersson och Erik Björnwall med samt Peter Evers som är tillbaka i stunteirkeln. De fyra andra flög sitt första SM. Ove tog, inte alls oväntat ledningen i första omgången men med Erik och Clas-Olof tätt i hälarna. I andra omgången hände en verkligt otrevlig kvadd. Lars Söderberg, AKG tappade greppet om handtaget och karran en moddad Nobler, styrde snett ned i balsamagneteten. (Skam den som ger sej, bättre tur nästa gång Lasse). En eloge är på sin plats åt Lars Helmbro som verkligen (om du fortsätter att hårdträna) kan bli ett bra kort. Om inte motorn hade varit så krånglig att få igång och tanken hade varit något mindre så hade han kommit högt i listan. Flygningen var en positiv överraskning och hans trävita Nobler fick många komplimanger.

I tredje och avgörande omgången flögs det om möjligt allra bäst. Ett trevligt inslag var Peter Evers Stuka-stunt, något mindre än de vanliga karrorna. Den gick fint i alla runda manövrer men i de kantiga hängde den inte riktigt med. Erik flög som vanligt Miss Monique, hans flygningar var de bästa jag sett honom göra. (Det berodde nog på den sköna västkustluften). Att inte förglömma vår egen Kall. Trots för lite träning, (Man skall träna varje dag säger Ove) flög han till sej en bronsmedalj. Mats Andersson har än en bit till storformen, men fortsätter han bara att tävla och får rutin, blir även han bra.

Att nämna något om Ove är egentligen onödigt (han är ju ändå så känd), Varje gång jag träffat honom på en tävling

är det likadant, hans kärra flyger som på räls, fantastiskt säkert, Ove. Resultat i poäng. Alf Eskilsson

1) Ove Andersson VFK, 2.052, 2) Erik Björnwall, LEN 1.841, 3) Clas-Olof Kall, AKG, 1.765, 4) Lars Helmbro, AKG 1.590, 5) Peter Evers, Nimbus, 1.589, 6) Mats Andersson, AKG 1.473, 7) Lars Söderberg, AKG 671

Bernt Gustavsson störste medaljsamlaren

Combattävlingen hade endast samlat 11 deltagare, men sällan har väl så få tagit så lång tid på sig för att flyga så lite. Kollisionerna var av sällan skådat slag och mekanikerna fick springa långt utanför slagfältet för att hämta vrakdelar.

Sören Andersson och Ola Abelson stor för dagens värsta kvadd. När molnet av balsafelis hade skingrats kunde man se Sörens modell, som med sina sista krafter puttrade omkring, släpande på resterna av Olas plan med linor serpentin och allt. Sören gick vidare på bättre flygtid.

Bästa heat var utan tvekan mellan Ulf Larsson och Jan Franzén. Det var en härlig duell med korta marktider. Vinstmarginalen hade kunnat bli större om Ulf hade varit säkrare i ryggingning.

Nybro hade mönstrat upp ett färgstarkt gäng, som tydligen hade tränat även på mekanikerarbetet. Det var roligt att se hur fort det gick t ex att sätta in reservmodellen.

Inte oväntat blev det Bernt Gustavsson som blev dagens man genom att vinna även Combatklassen. Stor rutin och motorer som fungerade gjorde att ingen kunde hota honom.

Efter en lång dag, som för ovanlighetens skulle var helt fri från protester och diskussioner, gick (Per Gelang) alla hem till sitt, troligen för att äta smörgås: Resultat.

Per Gelang

1) Bernt Gustavsson, LEN, 2) Torsten Andersson, ÖSFK, 3) Sören Andersson, LEN, 4) Ulf Larsson, SMSK, 5) H Jonsson, 6) Anders Leimalm, 7) Ola Abelson, 8) Jan Franzén, 9) M Hallgren, 10) T Larsson, 11) K Johansson

Linflygets grenkonferens

I AKG:s SM-arrangemang för linflyget ingick också grenkonferens. Klubban fördes av avgående grenchefen Harald Sannes med Håkan Larsson som sekreterare. Röstlängden omfattade endast 18 röster.

Nästa års tävlingsprogram diskuterades. Vidare beslöts att resultat från internationella tävlingar är kvalificerade för UT i speed och TR. I stunt får endast en utlandstävling räknas och i combat ingen. Landslagsaspiranter får ingå i UK.

Vidare ska begäran inläggas till SMFF:s styrelse om ersättning till stuntdomare.

Antalet ökning av flygomgångar vid nationella tävlingar ska fastställas genom samråd mellan arrangör eller deltagare.

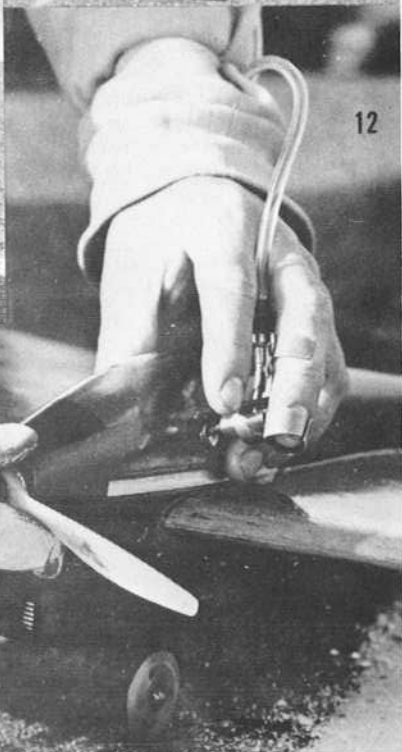
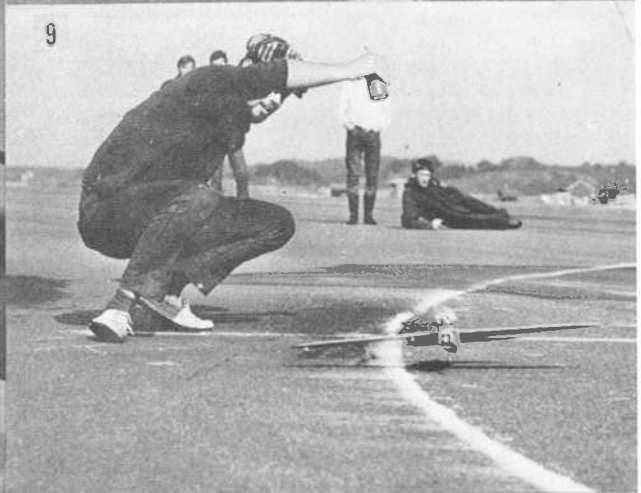
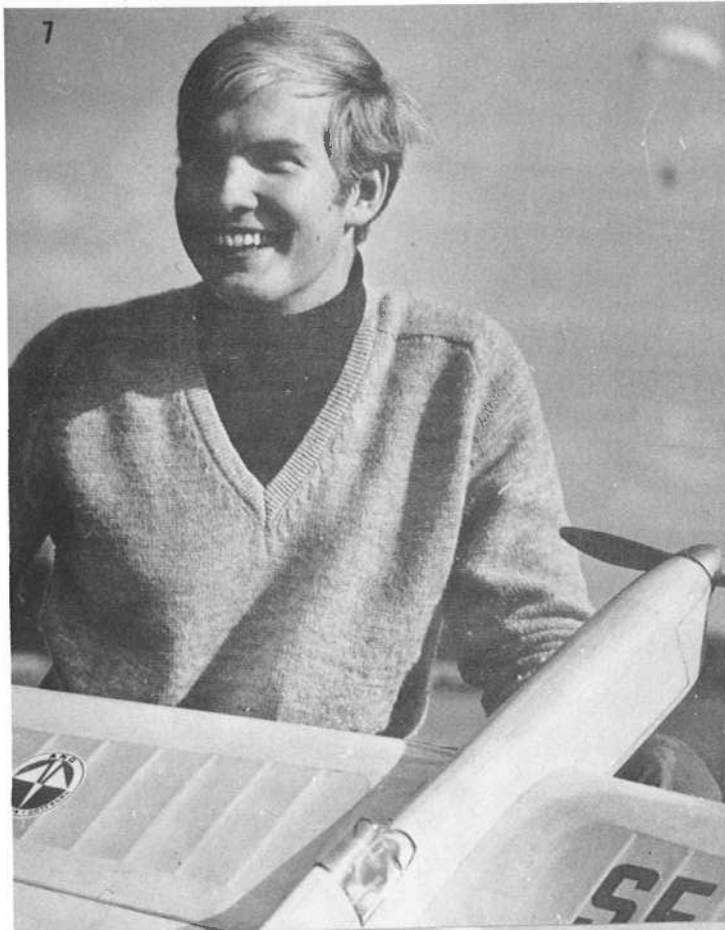
Frågan om ny grenchef bordlades då vidtalade aspiranter saknades. I övrigt omvaldes Ulf Larsson och Ove Anderson till grenstyrelsen med Ove Kjellberg som suppleant och materialförvaltare.

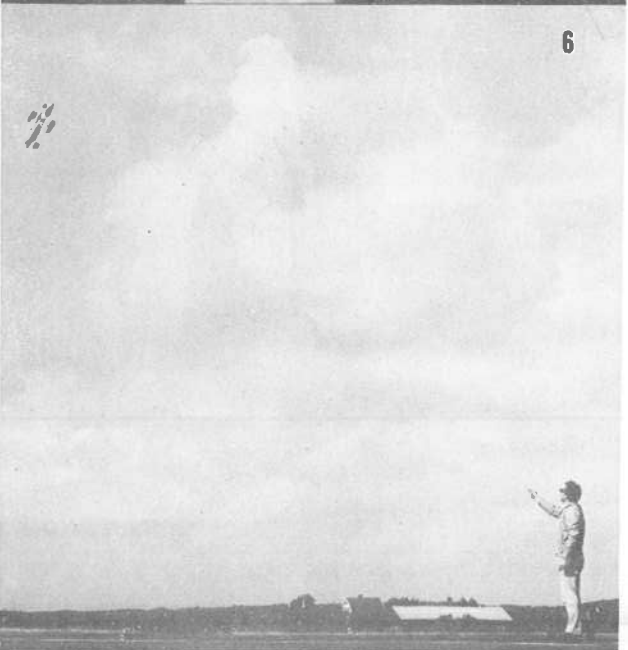
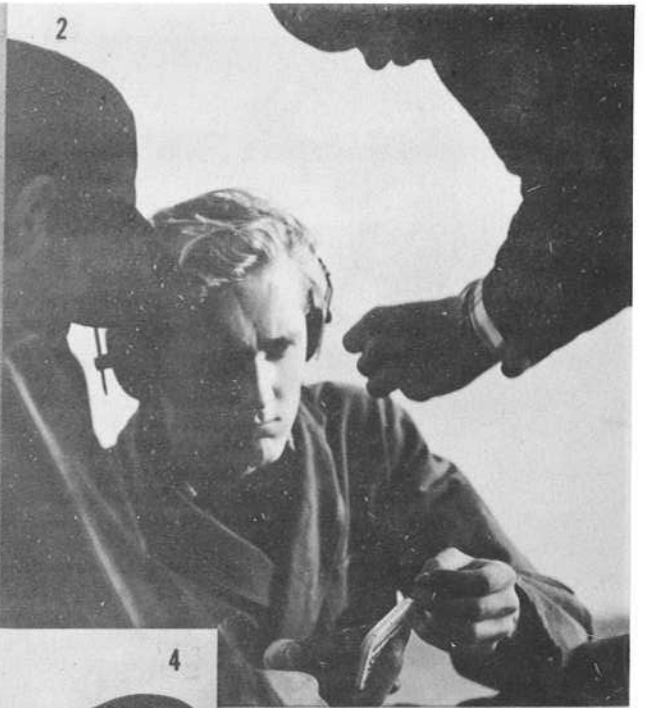
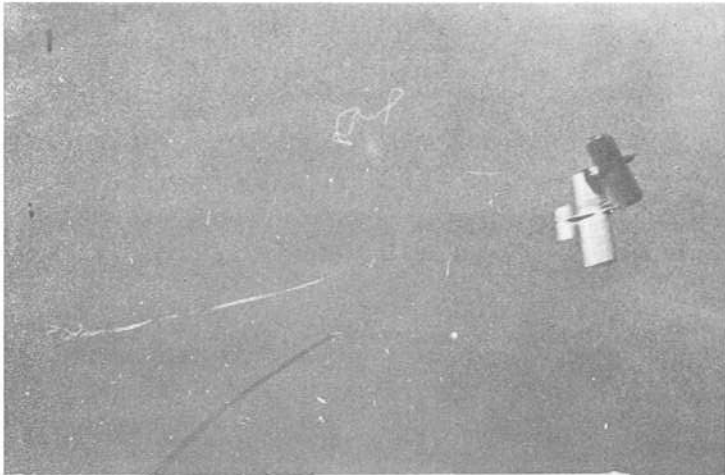
Till UK utsågs i speed Ove Kjellberg och Rolf Hagel, i stunt Ove Andersson och Mats Andersson, i TR Anders Ek-lund och Bernt Gustafsson och i combat Ulf Larsson och Anders Leimalm. Konferensen utsåg Mats Andersson och Erik Björnwall till valberedare.

Arctic

Johnson

Johnson skall göra valpropaganda med sin Johnson 35 Combat Special de Luxe. Reagan uppges leta efter en snyggare motor.





Bilder från Lin-SM

Foto LEIF THELIN

Combatklassen präglades av kollisioner. Bild 4 visar ett tillbud som slutade lyckligt. Anders Leimalm (2), Dan Johansson och Ulf Larsson mekar. Sören Andersson (3) och Bernt Gustafsson från LEN ställer in Super Tigre Diesel. Vår meste silvergubbe är Erik Björnwall (4) medan AKG:s sedvanliga bronspeng togs av Clas-Olof Kall (5) eftersom Alf Eskilsson satsade på arrangemangen i stället för stuntflygning. Stilstudie på stuntsegraren (6) På nästa sida kopplar Lars Helmbro (7) på PR-smilet. Obs fall-skärmshopparen i bakgrunden. Stilstudie A från TR-cirkeln, Bea Olsson (8 och 9) fångar och släpper sin modell. Per Gelang (10) och Anders Leimalm. TR-studie B visar Ove Kjellberg (11 o 12) med snabbtankningsanordningen till Curiosuminspirerade deltan. Segermodellen i TR startar (13) med Bernt Gustafsson som mek. Stilstudie C från TR-klassen visar segrarens lön (14) där Per-Arne Fransson vilar. Dessförinnan knegade han (15) med Harald Sannes och Peter Evers.

Wedén

Vi i folkpartiet har alltid varit emot tidtagarköer.

MODELFLYVENYTT

Danmark har fått en egen modellflygtidning. I många avseenden påminner den om MFN, inte minst vad gäller namnet som är Modelflyvenytt. Formatet är A4. Bilder, text, ritningar och annonser är blandat på ett förtroendeingivande sätt och tryckt i offset.

Ett nummer av Modelflyvenytt har utkommit och nr 2 är att vänta i december - om antalet prenumeranter blir tillräckligt. Initiativet är privat. Per Grunnet, Hans Geschwindtner, Ole Meyer Larsen, Erik Nienstaedt och Thomas Köster bildar redaktion, oavlönad sådan. Redaktionen ambition är att kompensera de danska modellflygarna för att KDA:s Flyv innehåller så litet om modellflyget.

Premiärnumret omfattade 24 sidor, Steve Wooleys Cobra, Kwik Fly Mk 3, Köster Cream fri och linflyg-NL samt MicroAvionicsupptog huvuddelen av utrymmet.

Den som gillar MFN och vill ha mer modellflygnyheter att läsa bör absolut prenumerera på Modelflyvenytt. Sänd 15 Dkr till postgiro 98 649 Modelflyveklubben Hurricane, V Michael Vaeth, Hegnsvej 60, 2850 Naerum, Danmark.

Idrottsboken igen

Hur mycket av 500 sidor i Idrottsboken 1968 ägnas flygsport. Sju, vilket ändå är generöst med tanke på fotbollens, ishockeyns, friidrottens, simningens m fl gigantiska antal aktiva.

Här finns fjolårets alla svenska modellflygmästare på bild utom Staffan Larsson, combatsegraren. De bästa VM-, EM-, NM- och SM-resultaten finns för alla grenarna. Ett textavsnitt finns också men det har sina brister både när det gäller proportioner och sakinnehåll.

Idrottsboken är imponerande i sin omfattning och snygg i bokhyllan. Ett elegant sätt att arkivera tävlingsresultat på.

Vi unnar alla ett eget regelhäfte

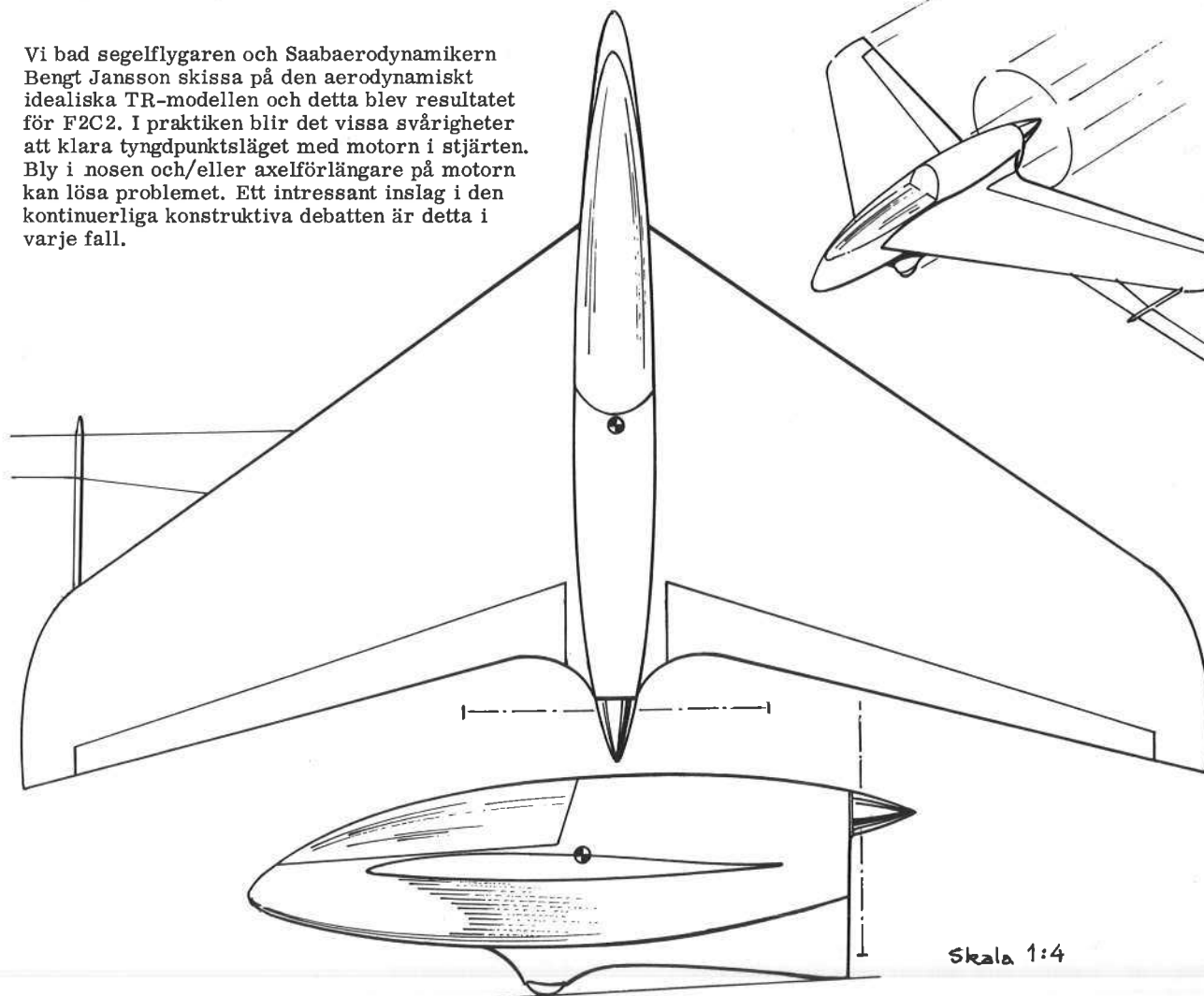
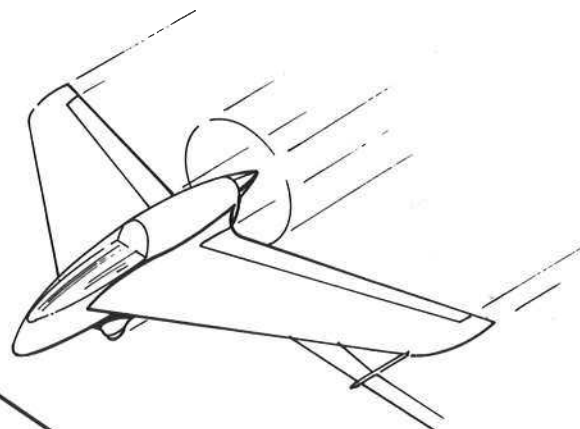
Alla modellflygare behöver regelhäften.

Alla klubbar som inte har regelhäften hemma kan beställa från förbundsexpeditionen.

Enskilt registrerade skriver direkt till SMFF:s expedition. Ingen behöver vara utan.

AERODYNAMISKT GYNNNSAM TR-KÄRRA

Vi bad segelflygaren och Saabaerodynamikern Bengt Jansson skissa på den aerodynamiskt idealiska TR-modellen och detta blev resultatet för F2C2. I praktiken blir det vissa svårigheter att klara tyngdpunktsläget med motorn i stjärten. Bly i nosen och/eller axelförlängare på motorn kan lösa problemet. Ett intressant inslag i den kontinuerliga konstruktiva debatten är detta i varje fall.



Skala 1:4

STUNT OCH TR VID VM

TR—olika sätt att påverka bränsleekonomin

Text HARALD SANNES

Foto HÅKAN LARSSON

Förutom Ove Anderssons prestation passerade det svenska laget ganska oförmärkt. Med dessa kommande rader vill jag ge er en del tips om hur TR-männen bygger och tänker i andra länder.

Modellkonstruktionen har kanske ändrats något de senaste åren. Glasfibergjutna kroppar var mitteleuropeernas särdrag. Kropparna var gjutna i höger- och vänsterhalvor, inga spant, inga mittbommar. Vinge och stabbe var distanser och ramen, motorfundamentet var direkt ingjutet i modellen. Vinge och stabbe var klätt med glasväv. Finishen var genomgående toppen. Modellernas vikter var 525 - 625 gram.

Detta eviga tjat om ram eller panna har troligen nått sin kulmen. Det är inte antikt ortodox att välja att bygga en modell med panna. Man diskuterar fram vad ens motor bäst lämpar sig för. Temat lyder:

Ram, liten kylta, således en svalt arbetande motor. En sval motor betyder högt varv på en liten snurra, vilket innebär ganska lättskött motor men får nackdelen att bränsle-ekonomin blir sämre, man får färre flygvarv per bränslemängd. Panna, stor kylta behövs för en varmt arbetande motor, beroende på en stor snurra. I detta fall får man en svårinställd motor som kan vara mer bränslesnål. Farten i detta exempel blir lägre som regel.

Dessa principer har den större delen av mitteleuropeerna tagit fasta på, vilket klart avspeglar sig i deras beteendemönster för TR-flygning.

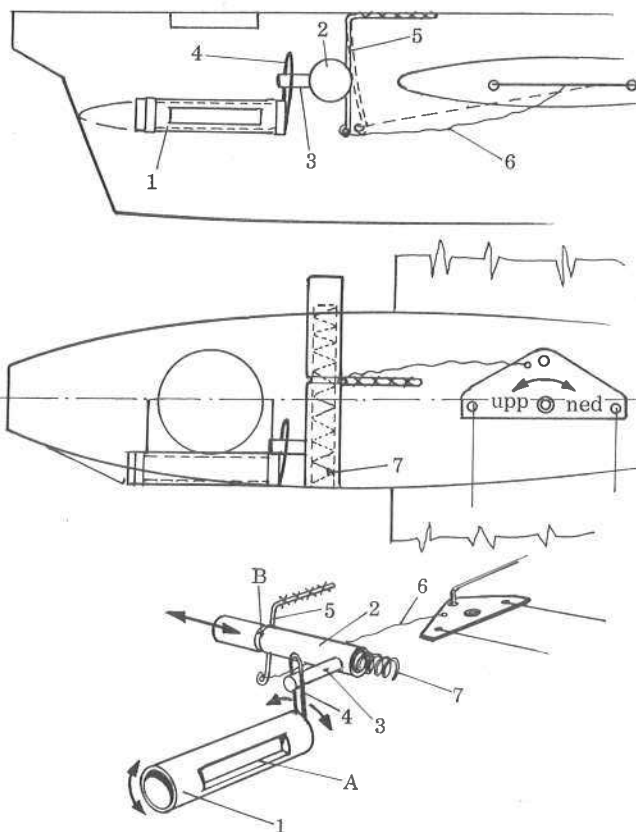
Med detta i bakhuvudet kan alla förstå att det gäller att verkligen snåla in på sekunderna, vilket man inte bara gör på modellen. Nej attiraljerna runt modellen skall också vara tipp-topp. En av dessa saker är trycktanknings-systemet som i rätta händer är ett förnämligt sekundvapen. I Helsingfors fanns det naturligtvis en uppsjö av olika idéer och ursprung, Mitteleuropeerna använde sig av luft som de tryckte in i en liten plåtburk med hjälp av gummbollsbälg vilken var fastsatt på burken, Handventilen var en hane, modellens ventiler var av hontyp. Själva ventilen var av olika typer såsom kula, kolv och rör. Den mekaniska sprutan förekommer också, där drivkraften kommer från en tryckfjäderbelastad kolv. Denna typ är dock en ganska långsam princip. Naturligtvis har alla dessa finesser sina riskmoment, tex har tanken stora ostagade ytor kan det lätt hända att vid upprepade tankningar, tanken trycks ut och volymen överskrider max. Detta var orsaken till att en tjock blev diskad.

För oss i Sverige har nog propellervalet bestämts av vad hobbyaffärerna sortiment visat. Så skall det hela inte läggas upp. Jag berörde tidigare begreppet liten och stor snurra. Vad jag då menade var att en snurra med dim 7x8" är tung och när den är gjord av glasväv är den knappast lättare. Den lilla snurran har andra mått, 180x180 mm. Ursprunget är Tjeckiskt men den har även tillverkats av Bartel i glasfiber.

Den största nyheten vid VM kom ryssarna med. Man har tagit fram ett system där man kan stänga av motorn. Tanken är helt riktig. Man vill veta var motorn stannar så att den kommer att landa där mekanikern står, eller man vill inte ha onödiga glidvarv. Bäst kan väl detta sägas genom att ett av de röda lagen faktiskt hade sex markstopp men sluttiden stannade ändå vid 4.58. Deras modell var inte speciellt snabb, drykt 155 km/tim. Nå hur fungerade då denna avstängningsmekanism som de hade monterat på sin Super Tigre?

En vridbar avgastrottel i ett mycket smäckert utförande var monterat på utblåset, typ ett rör med en väl passande stång inuti, som var vridbar. Genom både rör och stång var en avgasport uppfilad. När det inre röret vreds 90° var således avgasporten blockerad. Tvärs i modellen, strax bakom motorn i höjd med avgasporten var en 10 mm aluminiumstång lagrad i kroppen så att den kunde glida parallellt med vingen. Dess yttre ända d v s på modellens styrbordssida, stack ut ca 10 mm när motorn var avstängd. Vid motorgång var den intryckt så att ytterändan var i plan med modellens yttersida. Detta var allt som syntes på modellen förutom att utlösningen till avstängaren var kopplad till nedroder.

Vid en tankmättningskontroll var jag framme för att få se lite mera av hemligheten, då de var tvungna att ta ut motorn. Tumstången, som jag kallar den stång, vilken



- | | |
|--|---|
| 1 Stången och röret med kanalen A upprästat. | 5 Pianotråd för laddning och utlösning. B spåret. |
| 2 Tumstången | 6 Wire |
| 3 Tappen | 7 Tryckfjäder i tumstången. |
| 4 Överföringsarm (Dubbelvikt p-tråd) | |

gled ut och in i modellen och reglerades med tummen, parallellt med vingen, syntes inte i motorrummet men väl en tapp som löpte i ett spår uppfilat i motorrummet. Denna tapp var fastgjord i tumstången vinkelrät framåt i stångens innerända. Tappen överför tumstångens linjära rörelse till vridmomentet hos avgastrotteln på motorn. Tyvärr skymtade inte själva utlösningen alls, men kan ha gått till på följande sätt: På tumstången var ett spår svarvat med en radie på säg 0,5 mm. I detta spår var en 1,0 mm pianotråd inspänd, fäst någonstans under pannan. Denna pianotråd pekade rakt ned i modellen och låg an mot baksidan av tumstången. I pianotrådens nedre ända var troligen en vajer anknuten som hängde slak i alla lägen utom när fullt dykroder gavs, Naturligtvis var den andra ändan av varjern fäst vid oket. När nu dykroder gavs spändes vajern och drog ut pianotråden ur det svarvade spåret på tumstången. Denna var fjäderbelastad med en tryckfjäder som sökte trycka tumstången utåt, tappen vred rotteln till ett stängt läge. Ett liknande arrangemang var monterat till tankens påfyllning och luftventil. När det hela utlöstes stängdes all lufttillförsel till tanken. Dessa två system användes var för sig och i olika modeller.

Finalisterna använde sig av (se MFN 4/68) av HP och Super Tigre. Stor dominans av HP i den övre delen av prislstan. På grund av att mjölkkalven i dagens läge är radioflygning, har HP 15 helt nedlagts. Det finns en HP 15D i landet och den skall bli presenterad så tort man kan få något ut av den. En Oliver Tigre, Sundells, förmodlingen en av de första, håller fortfarande stilen och går verkligen bra. Den ungerska motorn, MOKI gick bra, men sköttes av gossar som kan den. Super Tigre, Garofalis egna lilla motor som kom till final, måste ha varit ett topp-exemplar eller så är ryssen förbaskat bra på att få sådana risbuskar att fungera. Den nya typer S. T. den sk RV-versionen är möjligen bra som glödmotor men annars oduglig. Det finns ett antal av motorn i landet men alla har burit sig underligt åt, de har skurit i vevaxeln/vevhuset på grund av att det bakre kullagersätet har slagits upp. Detta beroende på för lite och för mjukt material i vevhuset just runt det bakre lagret. Garofali jr sade att man håller på med ett nytt starkare vevhus för bl a RV-bruk. Motorer med bakförgasare har alla ett stort problem, detta med disken. Hur stort spel skall det vara mellan disk och vevhus? Vilket material skall disken vara av? Det är ju klart att många fördelar kan plockas fram med bakförgasare, men ingenting som kan förringa meningen: Ju enklare desto bättre.

Slutligen en liten presentation av MVVS, en tjeckisk motor. Som jag ser den motorn har den dessa fördelar: Lång kraftig vevaxel med frontinsug. Bakåtriktad avgasport m a o lätt att bygga in i en modell. Vevaxel och vevstake gediget utförda, vevstaken med lagrad storända. Mindre bra grejer är att vevhuset är ganska klen runt framre delen av vevaxeln, och att man har lyckats klämma in ett kullager med mikroskopiska mått i framändan. Likaså är vevhusets cylinderdel behängt med väldigt få gjutna flänsar. Om dessa mindre bra grejer hade varit till stor nackdel för motorn hade Sladky ändrat dem för länge sedan. Där emot vad som verkligen inte var bra med de ex vi fick hit var att koniciteten på cylindrarna svängde mycket. För övrigt är det nog inte mer att tillägga än att MVVS är ganska nyckfulla små energiomvandlare och inte bara en vanligt modellmotor.

Gunnar Gissler

har så överraskande och tragiskt lämnat oss. Vi kände honom som linflygare, bränsleexpert, medlem i Solna Modellsportklubb och god kamrat - en man i sina bästa år. Den minnesbilden lever vidare. Farväl, Gunnar.

Stuntflygarna bygger sällan nytt

Text OVE ANDERSSON och ERIK BJÖRNWALL

Även om årets linflyg-VM inte bjöd på några revolutionerande tekniska framsteg kunde man inte undgå att imponeras av den mängd snygga och välbyggda modeller som deltog. Också vi på den här sidan atlanten börjar tydligen lära oss ytbehandling men än har vi en bit kvar innan vi når Jim Silhavys (USA) klass. Inte en skråma eller en ojämnhet kunde man upptäcka på hans röda pappersklädda modell trots att den var över två år gammal och bl a deltog i förra VM:et. Några lager sanding-sealer med massor av slipning emellan och efter för att få en jämn yta, ett sprutat lager röd färg (ingen slipning efter) trim och slutligen ett sprutat lager klarlack följt av noggrann vattenslipning och polering av Jims recept. Han använder genomgående Aero-Gloss för bygge och ytbehandling.

Förvånansvärt många modeller hade varit med förr. Av de fyra främsta deltog tre i VM 66 och alla använde de samma modeller som då. Italienaren Compostella körde i sista flygningen med samma modell som vid VM i Budapest 1960. Samtliga italienare använde modeller med stående motor men hade trots det startbesvär, enligt egen utsago beroende på för dem ovanliga väderleksförhållanden.

Den mest säregna modellen hade säkert Walter Bagalini på 7:e plats. Lågvingad med V-form, hög kropp och fena flyger den fantastiskt långsamt, kanske lite för långsamt för den rådande kyttiga vinden.

Rena kontrasten utgjorde holländarna van den Houts och Twerdas modeller. Med Veco 45:or i ganska stora midvingade modeller med låg kropp och låga fenor flög de relativt fort och mycket stabilt trots all turbulens i luften. Största nackdelen med dem var det fruktansvärda oväsendet från de odämpade 45:orna. Annars var det förvånansvärt många som körde med ljuddämpare., inte mindre än 16 stycken var det som visade gott föredöme. Det börjar bli riktigt drägligt att vistas vid stunteirkularna.

Den ryska ideén med mono-wheel eller tandemställ tycks ha slagit an speciellt i öststaterna och användes av hela 7 deltagare. Snyggaste installationen hade polacken Ostrowski som hade hjulen inbyggda i en fälltankliknande "pod" under kroppen på sin mycket lätta modell. Ännu lättare var dansken Eskildsens enbart klarlackade, pappersklädda modell med OS 35S. Den vägde ungefär 850 gram och gjorde utomordentliga, skarpa hörn i fyrkanterna men visade sig inte överlägsen "normala" lätta modeller.

Silhavys reservmodell hade cellplast-vinge av en ny blå, homogen typ av plast. Klädd med 1,5 mm balsa och papper var den enligt Jim lättare än en konventionellt byggd vinge. Liksom alla amerikanska modeller hade den mycket mjuka torsionsfjädrade landställ vilket tycks ge lika bra landningar som den helt stumma typ som bl a segraren använde. Ungrarna hade också stumma duralställ på sina modeller med löstagbar vinge.

Domarnas poängsättning var hård men såvitt vi kunde bedöma rättvis. Poängskalan låg minst 10 % lägre än här hemma men det saknar ju betydelse så länge domarna kan hålla samma bedömningsstandard under hela tävlingen. Detta är antagligen det svåraste vid maratontävlingar av det här slaget. Tre hela dagar fick de stackars domarna sitta där i oväsendet och det synes vara en helt omänsklig uppgift att under dessa förhållanden ge helt rättvisa poäng. Enligt en statistisk undersökning som "sir Henry" gjorde på poängsättningen hade dock domarna varit förvånansvärt rättvisa, opartiska och uthålliga.

TRIST LANDSKAMP I LINFLYG

Lagsilvret till Sverige, Cernold och Hagel flög 225 km/tim

I år var det Danmarks tur att hålla i NL-trådarna. Det gjorde dom också och nu ska jag berätta om det.

Det efter mycket hitande och ditande hopskramlade svenska landslaget åkte alltså ned i sina bilar och efter hundra mil kom vi till Fredricia. Vi hade nämligen hört att det var dit vi skulle. Men det var bara nästan sant. Visserligen låg där vandrarhemmet, som vi skulle bo i. Men så på morgonen kom våra danska modellflygarbröder (det lär dom ju ska vara) och sa att nu ska vi till tävlingsplatsen. Fint, sa vi, är det långt att gå, men då sa dom att ta bilen i alla fall, följ oss. Åssä åkte vi en mil, och två och så åkte vi fyra till, men sen var vi faktiskt framme. Vid en liten parkeringsplats. "Jamen, här står ju bilar." "Di flytter nock paa seg skal Dem se", så vi väntade. Efter några timmar hade alla bilarna åkt och då började tävlingen. Med team-racing.

Där väntade sig de flesta att brödralagen Sundell, Finland och Hasling Danmark skulle prestera finaltider. Dom gjorde också 4.49 resp 5.02. Ekholm-Nore Finland, gjorde 5.02. Men vi från Sverige då. Jo Larsson-Johansson fick 5.04, Svedling-Eklund 5.23 och Kjellberg-Sannes fick ett streck. Dom råkade nämligen ut för lintrassel med en annan modell i starten. Men, sa vi till varandra, i morron då. (Det sa antagligen alla dom andra också).

När team-racingen var klar sattes det upp en pylon. Den verkade ganska improviserad och svajade högst betänligt om man tog i den. Men trots det så svängde Leif Cernold, just det, från Sverige, till med 225. Och det gjorde Rolf Hagel också. Sen gick jag och tittade på stunt och combat, som höll till på en närbelägen gräsplan. Just då kom svenska combatlaget, bestående av Roger Holmberg och Bernt Gustavsson. Dom hade åkt runt halva Danmark och letat efter tävlingsplatsen, som låg mitt ute på landet. Tyvärr så hade dom inget för att dom lyckades hitta, för båda blev utslagna i första omgången. Vi tröstade dom med att combat inte skulle räknas i lagtävlingen i år. Hade danskarna meddelat. Av den anledningen kom inte något finskt combatlag.

Combatflygningen bjöd på en del protester (naturligtvis) mest från danskar och en del omflygningar, men inte så många som förra året. Combat skulle ju inte räknas.

I stunt vann Leif Eskildsen. Danmark överlägset första omgången. Det förvånade alla stuntflygarna. Han har en extremt lätt kärra, ung 800 gr och gör därför fantastiskt skarpa fyrkantshörn men uttagningar och precision i övrigt är inte så helt övertygande. Men Ove Andersson var god tvåa, Willy Andersson fin fyra och C O Kall bra sexa.

Och sen åkte vi sex mil och sen åt vi middag, och sen gick vi och la oss och sov, och sen vaknade vi, och sen åkte vi sex mil, och sen flög vi lite, och sen åkte vi sex mil.

Andra dagens flygning bjöd inte på några direkta överraskningar. I TR bättrade Haslingarna till 4.48. Det berodde egentligen bara på att dom fick kärnan att gå 35 varv i stället för 32 dagen innan. Ekholm-Nore bättrade också, till 4.44, d v s tävlingens bästa tid. Det gjorde dom med en metod som förekom också på VM, nämligen att bara flyga 25 varv, men fort. Det tycks som om man genom att flyga fort men inte så länge får en motor som blir mindre känslig för felinställningar och väderväxlingar. Bland resten fanns det ingen som ens kom i närheten av dessa tider. Där satt vi då resten, och tittade på när dom flög final. Alla tre kärorna kom iväg ungefär samtidigt, gick nästan lika fort och verkade lika driftsäkra. Skillnaden låg i antalet varv. H-lingarna hade till finalen plockat fram en gammal Super-Tigrekärra (som gjorde drygt 40 varv) i stället för den HP dom använt i kvalheaten. Sundellarna flög 35 v och Ekholm-Nore alltså 25 d:o. Först i mål blev Haslingarna och sist Sundellarna

Så var det mera speed. Där kunde ingen hota svenskarerna fast dom försökte. Lefte gjorde en lika bra flygning till, men när det blev Rolfs tur så tog den svajiga pylonen ut sin rätt. Den svajade så mycket så att han inte hann med runt, men så gjorde kärnan också nästanstans kring 230. Tyvärr blev det inte tio varv innan modellen råkade asfalten, helt lätt visserligen, men det räckte för att knäcka vevstaken.

Rolf fick omflygning, men då var inte motorn som förr. Charlie Enkvist, som också var med, fick ingen noterad flygning därför att pipan kom in så sent att soppan sen inte räckte. Det var synd, för han hade en verkligt potentiell motor.

I stunt gjorde Ove två flygningar, båda bättre än sin första och Eskildsens andra och tredje också, men det räckte inte eftersom Eskildsen fått så mycket poäng på sin första. I övrigt oförändrat.

I combat stred nu norrmän och danskar om segern respektive äran. Allesammans hade modeller som såg ut som engelska Dominator fast somliga var röda i stället för blå, och en var grön. Jämfört med svenska modeller var dom långsamma och inte särskilt vändbara, men starka "Slett umuglige att ödelegge". Både segern och äran gick till Andreas Yterøj som vann mycket välförtjänt. Han klarade sig igenom tävlingen på en modell och visade i övrigt brist på dålig flygning.

Sen åkte vi sex mil, för det skulle bli bankett med prisutdelning och lite mat också, för dom som inte fick pris. Men när sammanräkningsresultaten kom så hade dom räknat in combaten.

Finnarna åkte hem arga, men Danmark vann landskampen.

Uffe

Besvikelser vid landslagsnominering

Här kommer historien om linflygets nominering till NL oavkortad.

Redan på UT sade Erik Björnwall ifrån att han inte kunde delta i NL. Väl hemma efter VM:et ringde Bengt Martinelle och beklagade sig, han kunde inte följa med till Danmark. OK. Förstereserv K E ENQVIST ryckte in. Tre veckor före NL meddelade Bertil Ferm att han hade hört att Kalle inte tänkte ställa upp och undrade därför om han kunde tänka sig att få åka. Ryktet sade fel Kalle skulle visst åka, men Kalle flyttade visst i den vevan så han var omöjlig att få tag i, så Bertil fick vänta en god stund innan han fick beskedet.

Combat, första och andra plats var ganska klara men tredje man mycket osäker. Efter en special-UT på Filbyter där Ulf Larsson blev tvåa verkade han klar, och laget fullt. Men nej Roger Holmberg menade annat. Bernt Gustavsson var, efter noggrannare undersökningar klart före Ulf. Bernt fick åka.

Ove Andersson hade skadat ryggen men var på bättringsvägen efter att ha besökt "knotknackare". Alf ringer glädjestrålade och säger att han köpt villa, och resten kan ni förstå själva. Villy Andersson fick därför hoppa in för Alf. Ove klarade ryggen och ställer upp. Men Team Racing då? Vi hade bara två lag i Finland. Sannes/Kjellberg var fjärde lag efter Alseby/Rosenlund som har lagt av. Sannes-Kjellberg var inte tillräckligt bra att åka till ett VM. Men till tredje lag i NL dög de. Så ringde Anders Ahlström och meddelade att han kommit in på Universitetet i Lund och hade därför varken tid eller råd. En specialuttagningstävling mellan övriga lag på listan för att få ett verkliga lämpat lag. Här kom Ulf Larsson in i bilden

igen med Dan Johansson och allt verkade klart. En vecka före NL, Men si så var det ej, nu Ringer Staffan Larsson, Combat, och säger att han skall också börja på universitetet och därför ej heller kan åka. Nu stod Ulf åter i tur men han flyger TR, så därför fick vi trappa ned ytterligare till Leimalm.

Lin Gre Che

Speed (km/tim): Leif Cernold, Sverige 225, Rolf Hagel. d:o 225, K Frimand Jensen, Danmark 216, Kari Jääskeläinen, Finland 209,3, Matti Lahinen, d:o 197,8, Ralf Ekholm, d:o, 197,8, Jens Geschwendtner, Danmark 188,4 Dirch Ehlers, d:o 187,5, K E Engqvist, Sverige -----

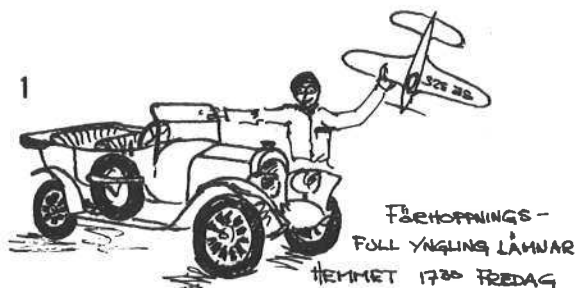
Stunt (poäng)

1) Leif Eskildsen, Danmark 6572, 2) Ove Andersson, Sverige 6526, 3) Emil Madson, Danmark 6152, 4) Willy Andersson, Sverige 6048, 5) Elias Mayer, Finland 6049, 6) Olof Kall, Sverige 5862, 7) Bent Gasbjerg, Danmark 5526.

Combat: 1) Andreas Yterøy, Norge, 2) Holger Madsen, Danmark, 3) Bjarne Simonsen, Danmark, 4) A Stang, Norge, 5) Bernt Gustavsson, Sverige, 6) John Mau, Danmark, 7) Gard Titelstad, Norge, 8) Roger Holmberg, Sverige.

TR (min. sek): 1) Per o Ole Hasling, Danmark, 4.48, 10.07, 2) Ralf Ekholm/Pantti Nore, Finland, 4.44, 10.21, 3) Guy o Olof Sundell, Finland, 4.49, 10.39 4) Ulf Larsson/Dan Johansson, Sverige, 5.04, 5) Hans o Jens Geschwendtner, Danmark, 5.20, 6) Hans Svedling/Anders Eklund, Sverige, 5.23, 7) Aarnipalo/Faegeström, Finland, 5.37, M Udum/Dahl Jensen, Danmark, 6.16, Heinmann/Jensen, Norge ?, Ove Kjellberg/Harald Sannes, Sverige, - -

Nationslag	Stunt	Sp	TR	Comb	Total
1) Danmark	11	18	14	11	54
2) Sverige	12	12	19	22	65
3) Finland	21	15	12	27	75
4) Norge	24	30	29	12	95



En modellflygares vedermödor i 5 bilder från lin-NM

- 1) Med högtflygande planer på framskjutna placeringar startades den långa resan.
- 2) Den var verkligen mycket lång. Väl framme visade det sig att den ursprungligen tilltänkta banan ej var tillgänglig. Alltså flyttas tävlingsplatsen. Orsaken låg utanför arrangörernas kontroll, men nog måste det ha funnits en parkeringsplats närmare än 7 mil från Fredericia.
- 3) Träningstiden 9-12 lördag fm inhålls, då företagets anställda slutade arbetet kl 12. Platsen visade sig, då bilarna försvunnit, vara ojämn och full av avloppsbrunnar. Nå, det gick ju att flyga.
- 4) Funktionärerna var, om inte helt inkompetenta så dock mycket oerfarna. Vad beträffar stuntomare får gästlag dela ansvaret, då de ej sänt någon egen domare.
- 5) Föreläggningen, ett vandrarhem, var mest lik en utdömd militärbarack, 4 tvåvåningssängar på en yta av ca 3x4 meter. Uselt. Vad man längtade till Otnäs ...

Hårda ord, men inga överdrifter. Kära vänner i Danmark, bättre än så här måste ni åstadkomma om vi ska vilja delta i fler tävlingar "på kontinenten".

Anders



Combatfotet i Motala

F2D1: 1) Hallgren, ÖSFK, 2) Andersson, d:o, 3) Carlsson, MMFK

F2D2: 1) Larsson, LEN, 2) Gustavsson, d:o, 3) Lejmalm, AKG, 4) Holmgren, L

F2D3: 1) Andersson, ÖSFK, 2) Araskog, LEN, 3) Gustavsson, d:o

F2B2: 1) Andersson, VFK, 2) Björnwall, LEN, 3) Eskilsson, AKG, 4) Kall, d:o

Filbyter

F2D2: 1) S Larsson, LEN, 2) U Larsson, SMSK, 3) Leimalm, AKG, 4) Franzén, Nybro

F2 D3: 1) Leimalm, AKG, 2) S Andersson, LEN, 3) B Araskog, d:o

F2B2: 1) E Björnwall, LEN, 2) W Andersson, VFK, 3) O Kall, AKG

Lyn: Höjre och höjre i A1, sa Lyn

Raket-VT på Revingehed

Höjdflygning klass AC-2: 1) Ola Svensson Limhamns MFK 334 meter, 2) Lars Andersson d:o 306, 3) Mikael Jakobsson, d:o 299, 4) Rolf Waldorsson, Hässleholms MFK 297, 5) Ove Nielsen, Limhamns MFK 295, 6) Erik Böös, d:o 276, 7) Claes Andersson, d:o 253, 8) Olle Olsson, D:o 253, 9) Bo Johansson d:o, 221 10) Gert Johansson, d:o 173, 11) Ingemar Andersson, d:o -

Höjdflygning med last klass RC-1: 1) Gert Johansson, Limhamns MFK, 236 meter 2) Lars Andersson, d:o 227, 3) Ola Svensson, d:o 197, 4) Rolf Waldorsson, Hässleholms MFK 179, 5) Ove Nielsen, Limhamns MFK 159, 6) Olle Olsson, d:o 159, 7) Claes Andersson, d:o 151, 8) Erik Böös, d:o 121, 9) Ingemar Andersson d:o, -

Tidsflygning med fallskärm klass PD: 1) Lars Andersson, Limhamns MFK 142 sek, 2) Claes Andersson d:o, 89 3) Ingemar Andersson, d:o 71, 4) Rolf Waldorsson, Hässleholms MFK 39

Tidsflygning med glidrakat klass BGD Hawk: 1) Ola Svensson, Limhamns MFK, 64 sek, 2) Gert Johansson, d:o 20, 3) Lars Andersson, d:o 3, 4) Rolf Waldorsson, Hässleholms MFK 2.

HUR BEDRIVA KLUBBARBETET

Kom ihåg! Klubbar som flyger tillsammans - lever vidare

Vid Riksstämman 1967 i Kumla började red be framstående funktionärer inom modellflygklubbarna skicka in små notiser om hur de anser att klubbarbetet ska bedrivas. Vi avsåg sammanställa notiserna till en kavalkad i intervjuform. Sedan visade det sig att de flesta hade mycket att berätta så bidragen infördes ensamma. Se MFN 1/68, sid 4-5, MFN 2/68, sid 29 och MFN 3/68 sid 14-15, 25 och 31. Fler kommer dessutom.

Ett svar i den ursprungligen tänkta omfattningen fick vi dock från förre ordföranden i UFK, Gunnar Ågren som tillsammans med sin efterträdare Seved Lövgren rekommenderar modellflygklubbarna följande:

1. Ett gott samarbete med kommunala myndigheter. Detta är viktigt då huvuddelen av vår ekonomi vilar på de bidrag som kommer från de lokala myndigheterna.
2. En nybörjarverksamhet som kan ge myndigheterna uppfattningen att modellflyget är en sysselsättning som kan ge ungdomen ett viktigt alternativ till annan fritidssysselsättning. Ett alternativ som i många avseenden är överlägset de övriga. Modellflyget övar upp precision, konstruktivt tänkande, ger det viktiga tävlingsmomentet och en god möjlighet till friluftsverksamhet.
3. God kontakt med lokalpressen som kan ge oss reklam utöver de små möjligheter vi själva har.
4. Förmå nybörjare att komma över initialsvårigheterna med byggandet och flygandet så att de inser det trevliga i att se något av dem själv skapat med viss framgång delta i tävlingar och inte stirra sig blinda på de otvivelaktigt existerande svårigheterna att förfärdiga planen.
5. Funktionärer som uppoffrande deltar i klubbarbetet. Ta initiativet och behålla det.

Tio kom-ihåg för modellflygaren

- 1 Du skall inte glömma, att det är roligt att modellflyga.
- 2 Du skall inte låta andra hindra dig från att bygga och att flyga vad du vill.
- 3 Tänk på att hjälpa dina modellflygkamrater, om de ber dig.
- 4 Handla alltid rätt och riktigt i dina mellanhanden med andra flygare.
- 5 Du skall stödja dig själv och modellflyget genom att vara klubbmedlem.
- 6 Du skall inte nöja dig med medelmåttiga modeller.
- 7 Du skall inte bedöma egna eller andras modeller efter priset,
- 8 Du skall alltid öka ditt vetande om modellflyg.
- 9 Du skall värva nya flygare.
- 10 Handla alltid inom modellflyget som du vill att andra skall handla mot dig.

(Fritt efter Sigurd Tullberg i "Nordisk Filateli")

Klubbkassan får förstärkning

Flyglotteriet 1968-69 startar försäljningen i oktober. Den här gången är det ett s k kvicklotteri med över fyra tusen vinster att hämta direkt. De trettio högsta vinsterna blir det dragning om senast den 7 mars 1969. Lotterna kostar 2:50 styck.

Ur klubbens synpunkt är det väsentligaste i alla fall provisionen. Man får 40 öre i grundprovision på varje lott. Dessutom får klubben andel i vinsten, 20 öre per lott om man säljer minst 200, 30 öre för 1000 lotter och 40 öre för 5000.

Tusen sålda lotter ger alltså 300 + 400 kronor i ren förtjänst.

Se till att klubben beställer lotter genast från Flyglotteriet, Skeppsbron 40, 111 30 STOCKHOLM.

Specialister på kurs

Varje år samlas folk från våra klubbar till en veckas inspirerande samvaro i Norrköping hos FK Gamen för att ge varandra tips och planlägga särskilt studieverksamheten. Även i sommar kunde Gunnar Kalén och Calle Sundstedt mönstra in en lagom stor grupp från sju av klubbarna. Från Solna MSK kom Roger Berg, Tomas Lindh, Karl-Erik Lundin, Sven Pontan och Jan Zetterdahl. Jakobsbergs MFK skickade Stefan Hallberg och Leif Norgren, från Kristianstad kom Anders Cederlund och Nils-Henrik Hofmann, från Gamen Jan Lennemo och Stig-Göran Sundström. Eskilstuna FK deltog med Tomas Lindh från Skvadern i Sundsvall kom Anders Egnell och från Östersundsklubben Karl-Gunnar Modin.

Att dessa herrar tillsammans med värdklubbens folk väl representerade det svenska modellflygets olika grenar bevisas av att man under en och samma kväll kunde visa samtliga tävlingsklasser i luften med undantag för speed. Under kursen producerades annars inga flygfärdiga komplicerade modeller utan man koncentrerade sig i stället på att bygga sådana detaljer som är värdefulla att ha som demonstrationsobjekt i kamratkretsen, när frågvisheten blir större än ledarens förmåga. Desto mera tid ägnades åt planerings- och ledarfrågor och åtskilliga aerodynamiska grundbegrepp.

Fullproppade med råd och anvisningar, litteraturtips och studiehandledningar och med bagaget tyngt av handböcker och stencilar skildes man åt efter en vecka på 70 studietimmar. Trots att det varit korvstoppning utan motsvarighet i den traditionella skolan och att vädret egentligen varit för fint till innesittande enades man om att alltsammans varit TOPPEN.

Kursledningen har redan börjat förbereda nästa års studievecka, och hoppas trosvist på att få pengar på något sätt. Den här gången stod Medborgarskolan för merparten av kostnaderna liksom man gjort i flera år tidigare. Denna hjälp kan inte överskattas. En ytterligare inspirationskälla för de tämligen garvade arrangörerna vore, om fler SMFF-klubbar ville skicka sina ledare till detta slags gnuggning, som är utan motstycke i hobbyvärlden.

förmånligt torde förbindelse med samma genom utväxling vara) och klädes med ett par bitar ventilgummi. Tillses bör att propellerlagret går ytterst lätt, och för att minska friktionen i axialled lägges mellan propellern och lagret en kula av stål, glas eller trä. Propellerlagret göres av trä eller bleckplåt och bör, om det är försett med två axelstöd, det

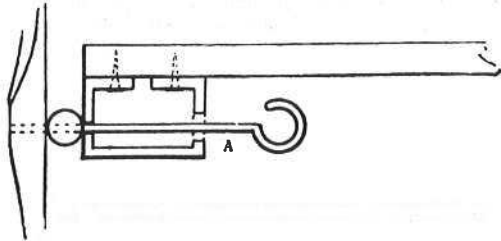


Fig. 19.

axelhål, som är närmast gummit, vara litet större än axeln (fig. 19). Detta på grund av den slängande rörelse gummit utför, då det tvinnar upp sig; av samma skäl bör man även tillse att gummisnörena, om så är möjligt, förläggas under motorstaven, så att de ej slå mot densamma. Nödvändigt är ej alltid att använda motorstav, utan kan densamma funktion vid modeller med ordentlig flygkropp helt uppfyllas av denna.

Gummisnörena bora till sin längd vara $c:a \frac{1}{10}$ mindre än avståndet mellan hakarna, så att de i monterat tillstånd äro något sträckta. Därför får man icke låta dessa sitta påmonterade, då maskinen ej är i bruk, emedan på grund av den ständigt fö-

ofta kontrolleras att den rätta stigningen erhålles genom att lägga den tillämnade propellbladsundersidan mot schablonerna (fig. 17 c). Sedan man med

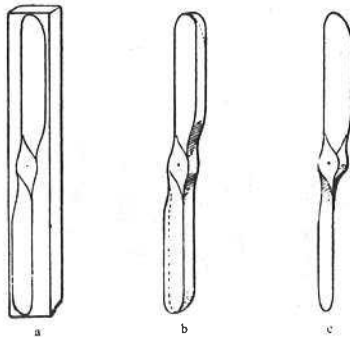


Fig. 17.

aktgivande på vad som i kap. II sagts om propellerens konstruktion, erhållit den rätta formen och utseendet, utjämnas alla eventuella ojämnheter med en liten fil och sandpapper. Därefter tillses att propellern påträdd en glatt, vågrät tråd är fullkomligt utbalanserad, d. v. s. att ett blad ej väger mer än det andra, vilket är av stor vikt för en lugn flykt. Sedan detta är gjort bör propellern överdras med lackfernissa e. d. så att ytan blir fullständigt jämn och glatt och erhåller minsta möjliga luftmotstånd.

längd som är $2 \pi r$ ($\pi = 3,14$ och $r =$ avståndet från axeln till mätpunkten). Divideras denna produkt med b och multipliceras med a erhålles stigningen St och om alla mått tagas i cm. erhålles även stigningen i cm. Exempelvis om en 25 cm. propeller 10 cm. från axeln har $b = 3$ cm. och $a = 1,5$ cm. blir

$$St = \frac{2 \times \pi \times r \times a}{b} = \frac{2 \times 3,14 \times 10 \times 1,5}{3} = 31,4 \text{ cm.}$$

eller i runt tal 31 cm.

Redan förut har framhållits, att propellerbladen arbeta i likhet med ett bärplan, och därav följer, att vad som sagts om bärplanens form ävenledes bör tillämpas på propellern. Ett tvärsnitt av en propeller

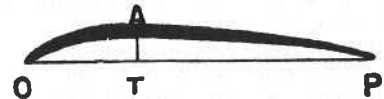


Fig. 12.

ter sig ungefär som ett tvärsnitt av ett bärplan och som fig. 12 visar. Den yta, som utövar tryck på luften, skall sålunda vara något urholkad samt den största tjockleken på bladet ungefär en tredjedel av hela bredden från framkanten räknat. I likhet med förhållandet vid bärplanen söker man erhålla en lång smal tryckyta och tager därför bladbredden $\frac{1}{5} - \frac{1}{10}$ av propellerdiametern. Den senare siffran användes vid propellrar med relativt stor stigning under det att vid mindre stigning bladbredden kan tagas större. För att under gång propellern icke onödigtvis skall virvla upp luften utan lugnt och säkert skära sig fram, bör i största möjliga mån strömförmen komma till användning.

modeller betydligt förenklas till sin konstruktion i förhållande till förebilderna.

De flesta nybörjare begå det felet att göra sin modell för stor eller för liten. Man tror t. ex. gärna att det skall vara lätt att bygga en helt liten modell, vilket dock är felaktigt, ty att utföra arbetet i mycket liten skala kräver en sådan ytterlig noggrannhet, och förhållandevis små fel inverka betydligt på flygförmågan. Likaså falskt är det naturligtvis att giva sig på en mycket stor modell. Härvidlag uppstå svårigheter t. ex. vid uppstagandet av bärplanen, som endast sällan riktigt torde kunna lösas av nybörjaren. Det är därför obetingat att anbefalla att hålla sig till den gyllene medelvägen och börja med modeller av 50 å 80 cm. spännvidd (avståndet mellan vingpetsarna). Ävenledes bör man till en början föredraga monoplan, vilka äro lättare och enklare att bygga än biplanen. Ej heller bör man tro att man av sin första modell skall erhålla en rekordmaskin eller ett välflygande hydroplan, då båda dessa saker förutsätta en viss grad av erfarenhet i viktsfördelning, tyngdpunktsberäkning o. s. v.

III. Val av modelltyp.

När man själv ämnar göra en flygplansmodell har man till en början att välja mellan att göra en apparat, vilken vi förut kallat "flygande pinne", eller en efterbildning av en stor maskin. Med de förra kunna mycket goda resultat ernås, då desamma i regel bliva lättare i förhållande till vingytan och den gummimängd de bära. Särskilt sådana av s. k. anktyp, vilka hava propellern arbetande bakom bärplanen och framför dessa ett mindre plan, flyga mycket väl. Å andra sidan giva efterbildningarna av stora maskiner alltid ett bättre intryck och få anses mera värda såsom givande större kännedom om goda typer av trafikflygplan o. d. förutom att som sagt större skicklighet erfordras att få en sådan modell att flyga långt och väl. Helt naturligt måste sådana

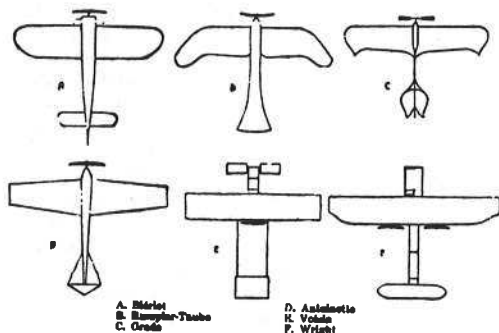


Fig. 13.

18

IV. Kostnader.

För den unge konstruktören och byggmästaren spelar naturligen kostnadsfrågan en stor roll i synnerhet om han skall bestrida utgifterna av sina fickpengar. Här kan då framhållas, att en verkligt händig pojke kan tillverka alla erforderliga delar själv så när som på den vanligen använda drivkraften. Finnes alltså tillgång på verktyg och råmaterialier — och så torde väl oftast vara fallet — och förstår man att göra sin propeller med tillhjälp av kniv och fil, att använda papper till vingarnas beklädnad, göra landningsställets hjul av trä o. s. v. återstår i stort sett endast kostnaderna för gummisnören.

VIII. Motorn.

Den vid modellbygge vanligast förekommande kraftkällan är gummimotorn, som består av gummisnören fastsatta med ena ändan i en fast hake och med den andra i en hake förbunden med propelleraxeln. Då dessa gummisnören uppvidits (i motsatt riktning mot propellerns rotationsriktning) besitta de en energi, som, då de tillåtas vrida sig tillbaka i viloläget, begagnas att driva propellern.



Fig. 18.

Fig. 18 visar en enkel konstruktion av motoranläggning. I ena ändan av en trästav placeras propellerlagret med hake för gummisnören och i andra ändan en mothake. Staven själv tjänar till att upptaga de spänningar, som uppstå därigenom att gummit strävar att draga ihop sig, då det tvinnas, och får därför tagas ganska kraftig (vid modeller av 50 cm. spännvidd räcker 5 mm. sida och upp till 1 m. spännvidd tages 8—10 mm.). Hakarna för gummit göras av ståltråd; den främre vanligen som en direkt förlängning av motoraxeln (mindre

31

vis 5 lika stora delar, varefter skärningspunkterna 1, 2 o. s. v. förenas med S. Härigenom erhålles stigningsvinkeln för olika snitt tagna genom punkterna 1, 2 o. s. v. å propellerbladet, och med tillhjälp av dessa kunna schabloner göras, med vilka vi kontrollera propellerbladens rätta utförande under tillverkningens gång.

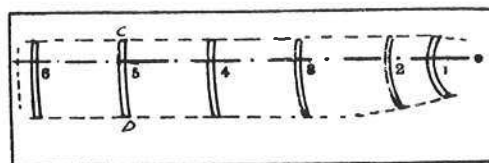
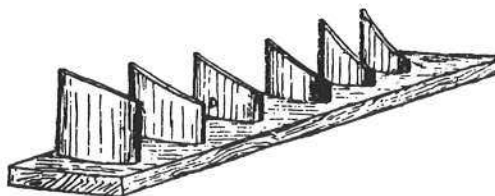


Fig. 16.

Bäst skäras propellrar avsedda till modeller drivna med gummimotor ut ur ett stycke i enlighet med fig. 17. Först uppritas propellerns planform såsom fig. 17 a visar. Hål för axeln utritas och uppborras, varefter propellern skäres eller utsågas enl. fig. 17 b. Sedan börjas tillhyvsningen försiktigt från navet och ut mot bladspetsarna, varvid



Klubbarnas nya medlemmar

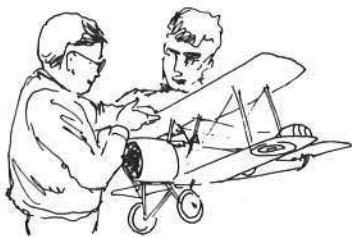
Varför värva nya medlemmar?

En förening som sysslar med ungdomsarbete efter öppna linjer måste i dag räkna med att ganska många medlemmar inte stannar i organisationen mer än något år. Tendenserna pekar åt samma håll beträffande föreningarnas ledare, särskilt då lägre kvalificerade. Det bör alltså ligga i styrelsers och andra planerande gruppers intresse att sörja för nytillförsel redan av den orsaken att föreningen annars stadigt minskar i omfång med färre händer att fördela arbetet på. Till detta kommer att det mer och mer visar sig att ungdomens fritidsliv uppfattas som en samhällsangelägenhet. Samhällets stöd och bidragsgivning är något så när proportionellt mot föreningarnas storlek och arbete, men de små föreningarna har ställts utanför bidragsmöjligheterna nästan helt.

Hur värvar man medlemmar?

Några användbara anvisningar som utan vidare går att följa i alla SMFF:s klubbar kan inte göras. Det följande är några färska exempel på hur några föreningar lyckats:

Kingbygdens MFK ordnar filmafton andra måndagen i september i Centralskolan. Affischerna kom upp redan under torsdagen veckan innan - stora plakater med flygplan på. Filmerna handlar bara om bilsport och flygning. Medan vaktmästaren spolar om film, hystrar klubbens medlemmar 95-öresmaskiner över den begeistrade publiken. Femton nya killar vill efter kvällen gå med i klubben.

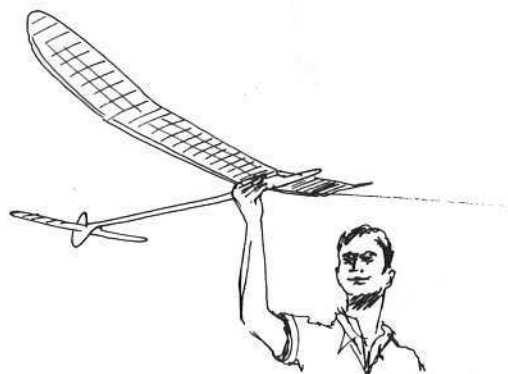


Västerstads MFK hyr in sig i Stora Inomhusarenan en kväll i februari. Där flyger man linstyrning, så att stickorna yr, håller andan andäktigt, medan en mikrofilmmodell gör nästan en halv minut, ser storögt på hur klubbledarens multikärna vickar på rodren- och trivs. Klubbfolket pratar om hur trevligt de brukar ha och visar tävlingsmaskiner som är så fina, att ögonen nästan trillar ur hos den unga generationen. Nitiofem nya killar lämnar in namn och adress, sedan de även fått se hur nybörjarkursernas maskiner ser ut.



MFK Samarbetet slår sig ihop med ortens fritidsverksamhet (ett grundskolans organ som ordnar extra gymnastik och slöjd m m för de av skolans elever som inte får nog av sådant på dagarna) och får sitt kursprogram utskickat till alla som gått ut femte klassen. När anmälningslapparna strömmar in några veckor efter terminens början, visar det sig att det kommit fler anmälningar än det finns byggplatser i klubblokalen. Skolan hjälper då till genom att släppa in klubben i en källarlokal - gratis dessutom.

Allmänninge MFK får tips av platsens hobbyhandlare på sådana som köper virke och som verkar hålla på att bli duktiga modellflygare på egen hand.



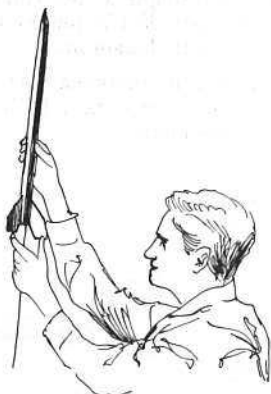
Bosands FK har tre sektioner - modell-, segel- och motorflyg. Segel och modell gör gemensam sak med annonser i dagstidningen och i Medverkande Studieförbundets reklamfolder, som stoppas i brevlådan hos alla hushåll. Segelflygarna får folk till en studiecirkel i flyglära, medan modellflygarna får pojkar till både en studiecirkel (Allmänna Modellflygstudier) och två fritidsgrupper, som bygger och flyger.

MFK Polstaren behöver en B2-kille till sitt andra lag, "annars är det ingen mening att åka till VT". Alla som vill syssla med gummimotor skickas hem till Stor-Staren Benny, som har gott om byggutrymme och virke i garaget, sedan han sålt bilen för att betala en del av villan. Kring Benny blir det en liten grupp som inte bara beundrar honom gränslöst utan också lär sig att "dra ett varv mindre än att det smäller". Visserligen vann AKM lagtävlingen, men nästa år ska dom få se



Storstads MFK åker runt med ett uppvisningsgång till stadsdelarnas föreningsgårdar, visar film om linstyrning, visar modeller av alla sorter, pratar för sin sak, väcker intresse och bjuder på kaffe och en eller annan bulle för dem som bums vill veta mera. På två ställen lyckas de att ordna nya kamratkretsar, som tänker hålla på med modellbygge i ungdomsgårdens annars ödsliga hobbyrum några veckor framöver.

MFK Plåtgåsen är alldeles nybildad - har egentligen bara en interimstyrelse. Denna tar kontakt med stadsträdgårdsmästaren och får låna en gräsplan i Stora Parken en sensommarekväll. Sedan skaffar man dit en skicklig stuntflygare från en grannklubb, som under stort oväsen flyger ett snyggt program med kommentarer för den hop vuxna och unga som lockats dit dels av motorbullret, dels av en förhandsnotis i ortens mest lästa lokaltidning. Efter uppvisningen följer bullfest i parkens utomhusservering. En av Förbundets propagandamakare berättar om vad man kan göra i klubben, och det blir hux flux en riktigt bra början för Plåtgåsens flygning.



MFK Spruttnick består av sex raketfanatiker. De går upp till lokaltidningens redaktion med några bra bilder från tidigare uppskjutningar och talar om att det skall bli mera raketstarter nästa söndag klockan två på von Rampens ägor, där det finns gott om plats för bilparkering också. Tidningen nappar på den grovt agnade kroken och folket strömmar till, väntar snällt när tändningarna klickar och skaffar sig både nackspärr och medlemskort, sedan allt börjat fungera. Spruttnickarna tänker låna en högtalare nästa gång.

Hur sysselsätter man de nya?

Det vanligaste grupparbetet i modellflygklubbarna är att man har gemensamma byggkvällar, ibland med enbart nybörjare, ibland med både nya och försigkomna på en gång. De flesta av SMFF:s klubbar tycks ha klart för sig att ansvaret för de nytillkomna inte upphör i och med att "kursmodellen" blivit färdig utan att det snarare är då som det egentliga klubbjobbet börjar. Flygning i alla dess former kräver lite större organisationsförmåga, om det skall genomföras i grupp. Det är här som SMFF-klubbarna verkligen kan hävda sig gentemot alla andra utbud av hobby- och byggverksamhet som andra ungdomsorganisationer ger. Det är vi som har expertisen på flygområdet och det är i våra klubbar som flygintresset skall få utlopp.

När det verkliga intresset för modellflyg väl väckts genom praktiska erfarenheter, kan det vara dags att erbjuda nykomlingen en omgång teori. Det är sannerligen på tiden att alla klubbar inser behovet av fortsatt utbildning, som alltså inte är något slags självändamål för teoretiserandets egen skull. Om förutsättningar finns (åldersmässigt och tillräckligt många intresserade) ordnas studiecirkel i modellflygets teori. Målsättningen skall vara att ge deltagarna möjlighet att bli skickligare modellflygare, inte att utbilda flygingenjörer.

Det bör ligga i varje klubs intresse att organisera bygg- och flygverksamhet som fritidsgrupper. Den allmänna tendensen hos bidragsgivande organ är att kvalitetsgradera bidragssökande föreningar efter hur stor fritidsgruppverksamhet de har.



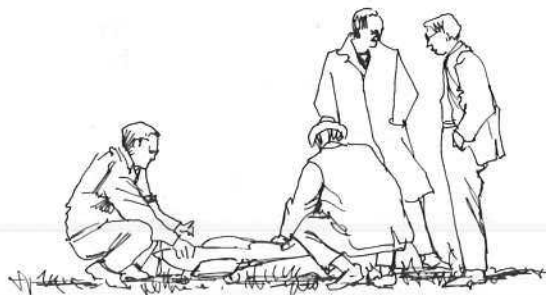
Ledarproblemet

Ju större en förening av vår typ blir, desto värre blir det att hitta bra ledare i tillräckligt antal. För utbildningen av byggledare och ledare för "flygutbildningen" måste klubbarna själva ta ansvaret tills vidare. Eventuellt kan man i framtiden få till stånd veckoslutskurser för sådant folk inom Flygsportförbundets olika distrikt, men det är i dag omöjligt att ange när. Studiecirkelledare till SMFF:s klubbar har sedan några år utbildats vid centrala veckolånga seminarier. Denna utbildning skall fortsätta. Någon kvalificerad central ledarutbildning har inte förekommit, men sådan bör sättas i gång senast inom tre år, så att en decentraliserad hjälp kan starta. Frågan om särskilda "modellflygchefer" efter KSAK-klubbarnas mall med motor- och segelflygchefer skall utredas.



Föreningsverksamhet

Somliga klubbar har lyckats bromsa avgången ur verksamheten genom att inte driva en renodlad flyg-för-skojs-skull eller flyg-för-tävlings-skull linje utan med en parallell trivselkväll- och programlinje. En ingående långtidsplanering av klubbens aktiviteter behövs under alla förhållanden.



VÄG- PROPAGANDA

Trafiksäkerhetsverket har utan egen vetskap bidragit med nedanstående förslag till skyltar gällande svenskt modellflyg. Skyltarna är utformade med hänsyn tagen till internationella varianter.

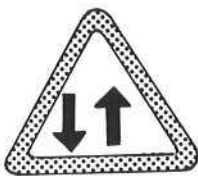
VARNINGSMÄRKEN



Risk för SM-väder



För mycket amylnitrat



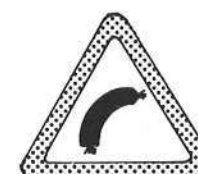
Upp- och nerrindar



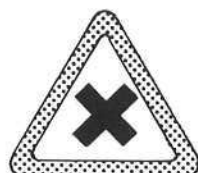
Farligt att lukta på motorbränsle



Team-racing



Farlig korvkiosk



Olämpligt landningsområde



Havererad combatmodell



Modellflyg

FÖRBUDSMÄRKEN



Landningsbana



Begränsad spännvidd



Begränsad totalvikt inkl. proportionalanläggning



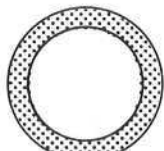
Begränsad flygtid



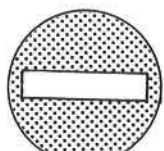
Stjärtlid förbjudet



Tidtagare äger inte företräde



Flygning förbjuden



Förbjudet att flyga närmare depån

Du kämpar väl för elitmärket?

Hur får man elitmärket. Trots att det instiftades 1963 har mindre än 20 modellflygare hittills lyckats uppfylla kraven för märket. Rolf Hagel och Ragnar Åhman kom först till 25-poängsgränsen. Rolf lyckades bli klar 1964 genom att kombinera friflyg- och linflyg resultat. Ragnar var klar vid UT 1965 då han i F1B2 erövrade märket.

Hur beräknas då elitpoängen. Guldmärket är obligatoriskt och alla SM-klasser får utnyttjas.

Prestationsmärkena	6 poäng
Landslagsnominering	4
VM-guld	15
VM-silver	10
VM-brons	5
EM-guld	10
EM-silver	5
EM-brons	3
NM-guld	5
NM-silver	3
NM-brons	1
SM-guld	5
SM-90% av segrarresultatet	3
SM-80% av segrarresultatet	1
VT-guld	5
VT-90% av segrarresultatet	3
VT-80% av segrarresultatet	1

I Team racing erhåller VT- och SM-segraren 5 poäng. De som har högst 1,1 gånger segrarens tid får 3 poäng och de som har högst 1,2 gånger segrarens tid får 1 poäng.

Följande har hittills erövrat elitmärket. Alla är friflygare så när som på 3,5 linflygare och 1 ensam radiogubbe.

Göran Alseby	Ove Kjellberg
Knut Andersson	Lennarth Larsson
Leif Cernold	Bo Hjalmar Modeér
Hans Friis	Urban Nygren
Rolf Hagel	Lennart O'Isen
Lennart Hansson	John Pettersson
Anders Håkansson	Rolf Sundin
Bengt Johansson	Ragnar Åhman
Rune Johansson	Julie Åkesson
Gunnar Kalén	

TÄVLINGSKALENDER

FRIFLYG 1968

17/11	Gamens Hösttävling, F13, Norrköping
24/11	AKG:s Hösttävling

FRIFLYG 1969

23/2	Vintertävlingen. ÖFK (Alternativt påsk)
27/4	SMSK:s Vårtävling
6/7	NM. Sverige
14/9	SM
28/9	SMSK:s Hösttävling (Alternativt 5/10)

RADIOFLYG 1969. FÖRSLAG

4-7/4	Dalahästen, Leksand, F3 A, RC V
19-20/4	Pileträffen, Ystad RC V
3-4/5	SMFF:s Vårtävling, Göteborg F3 A
25-26/5	Pingsttävlingen, Hagshult, F3 A, RC V
24-26/5	Nordtävlingen, Maubeuge, Frankrike, F3 A
7-8/6	SMFF:s Vårtävling, Arrangör sökes RC V
/8	VM, Tyskland
/8- /9	NM, Norge, F3 A
7-8/9	SM, arrangör sökes, F3 A
20-21/9	SM + Grenkonferens, RC V, Arrangör sökes
20-22/6	Midsommar-Fly-in med midsommarfirande i Dalamiljö mellan flygningarna, som avses ske med det som finns och kan samlas ihop (landflyg, sjöflyg, hangflyg (?) mm)

Pris planeras för orginellaste konstruktionen (den skall kunna flyga kontrollerat).

SOLSKENSHISTORIA OCH PR FÖR COUPE D HIVER

Text och ritning LENNART FLODSTRÖM

Varje år hålls en landskamp mellan England och Frankrike i Coupe d'Hiver, ivrigt understött av bl a AEROMODELLER. Många supporters brukar bevittna tävlingarna, och ibland åtar sig dessa att proxyflyga modeller från bl a USA. Eftersom jag hade en C d'H årgång 65 i min ägo ("Baron Hunter") skrev jag till Northern Area News i England i december förra året och efterlyste frivilliga. Tyvärr, på grund av pressläggningstid m m, var jag för sent ute, och ingen nappade på uppropet.

Efter fem månader, då allt detta var glömt, damp det ner ett brev i brevlådan, avstämplat i Wichita, Kansas. Eftersom jag mig veterligt aldrig träffat någon därifrån blev jag mäktat förvånad.

Avsändaren var Frank Monts, Wake-specialist och ofta av MAN anlitad fotograf, som erhållit sin MAN först i april. Han föreslog, att jag skulle skicka ett par kärror till honom, så skulle han proxyflyga dem i amerikanska mästerskapen, NATS. Mästerskapet i C d'H var dock inofficiellt, anordnat som försökstävling i samband med de stora mästerskapen.

Ja tack, sade jag. Då jag bara hade en flygbar kärra byggde jag två nya, hyrde bil (har ingen själv) stack till Backamo och trimmade samt skickade iväg kärrorna, allt inom tolv dagar.

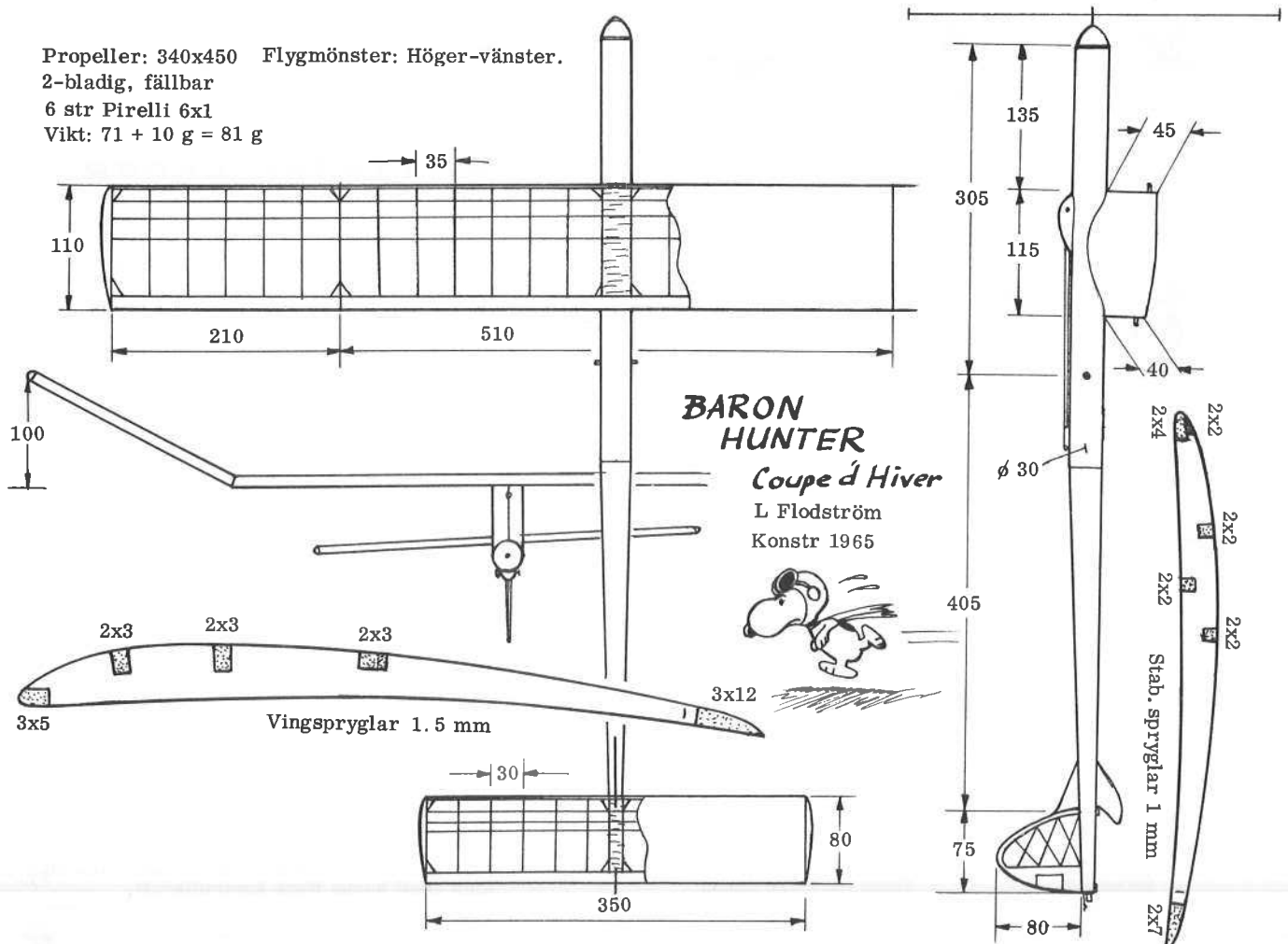
Kärrorna kom fram välbehållna. Som en uppmjukning flög Frank dem i Midwestern Championships, en av de största tävlingarna som hålls i USA, där man för övrigt endast gör tre starter per tävling. I Europa flyger man fem, varav de tre bästa räknas.

Frank hann inte trimma före tävlingen utan flög "ur lådan". Resultatet var gott, Baron Hunter klarade maxtid (2 min) i alla tre starterna, men tyvärr tappade tidtagarna bort den i två starter så sluttiden blev bara 326 sek, vilket räckte till andra plats bland ca 25 startande. Segrare var Carl Perkins J:r på 334 sek. Vindstyrkan pendlade mellan 10 och 14 meter per sekund.

Så kom mästerskapen i slutet på juli. Baron Hunter flögs av Frank själv, andra kärran av hans dotter Cathy och den tredje av Ken Johnson. Dessutom flög de sina egna kärror naturligtvis. Frank missade 16 sek i första perioden p g a för kort fuse (kärran låg på 20 m höjd då) och maxade i de två andra. Totalt 344 sek. Detta räckta åter till en andra plats. Segrare: Carl Perkins J:r igen, 353 sek (vad har jag gjort honom?)

Kärran som flögs av Johnson kom på 7:e plats och den tredje var lika tjurig som den alltid varit och gick i däck varje gång. Antalet startande låg på omkring 40.

Nu lär ett par anskrämliga statyetter gunga över Atlanten, adress Steningsund. Detta är dock inte huvudsaken.



Frank och jag har tydligen många gemensamma intressen även utanför modellflyget, och ungefär samma intressen inom detsamma. Det hela har varit en härlig injektion, bygg- och flyglusten är tillbaka efter en slö period, och korrespondensen fortsätter.

Frank tycker att exemplet manar till efterföljd, och påstår att villiga proxyflygare står i kö i USA. Det är alltså bara att inventera förbindelserna och slå ihop en kärna till nästa NATS.

Coupe d'Hiverkärorna är lätta att bygga, och den låga vikten gör att skadorna vid marksyning är nästan lika med noll. Kraven på flygutrymme är också mindre än för våra vanliga friflygklasser. Dessutom är det markstart grabbar. En idealisk klass även för ensamflygare alltså.

Lite dolt skryt på slutet. Carl Perkins lär ha sagt till Frank Monts: "Med en bra proxyflygare skulle Baron Hunter ha vunnit!". S k TRÅKNING

Hans Borell gör come-back —vann Wentzelpokalen

Den femtonde Wentzelpokalen i Östersund blev en spännande uppgörelse mellan två veteraner och en junior. I Tävlingsens allra sista start avgjorde F4-meteorologen Hans Borell det hela till sin fördel. 1.35 behövde han för att vinna. Det såg ut att misslyckas men i "grästopphöjd" hittade hans A1:a tillräcklig marktermik för att hålls sig uppe 1.50.

Tävlingen omfattade i år endast A1-klassen och hade samlat drygt 20-talet deltagare från Jämtland och Medelpad. Vädret var hyggligt men termiken ganska svårfunnen och maxflygningarna blandades med expresshissar neråt.

Segraren Hans Borell har i år gjort comeback efter 25-30 års uppehåll. I sin ungdom var han en av de mera framträdande i anrika Linköpingseskadern. Nu har han snabbt hittat de gamla takterna. Helt borta från modellflyget har han inte varit eftersom han på senare år framgångsrikt matchat sonen Michael, dubbel svensk juniormästare i A2. Den här gången fick Michael nöja sig med segern i junior-klassen medan kan förra året vann totalt. Både far och son Borell flyger i A1 med Kalén-konstruktionen Eva 1/2 6, och har fått bra trim på den.

Svåraste konkurrensen fick Hans Borell av en annan oldtimer Gösta Nilsson, som är den ende som hittills har två inteckningar i den pokal som vandrat sedan början av 1960-talet. Han tävlade med sin ålderstigna Mackie, som också har sina anor från början av 60-talet.

Fjolårets SM-tvåa i juniorklassen Nils-Eric Hägglund visade en smula osäker form och räddade nu med nöd och näppe andraplatsen i juniorklassen före Håkan Nilsson. Den sistnämnde var dagens mest otursamme. Tidtagaren förväxlade i en start hans modell med en annan och den följande omflygningen gav nära 100 sek sämre flygtid.

Resultat i sekunder:

A1, seniorer: 1) Hans Borell, ÖFK, 557, 2) Gösta Nilsson, d:o, 541, 3) Arvid Holmbom, MFK Skvadern, Sundevall, 409, 4) Arne Berglin, ÖFK, 405, 5) Iwan Örjebo, Strömsunds MFK, 398, 6) Nisse Nässén, ÖFK, 386, 7) Knut Holmbom, Skvadern, 200, 8) Christer Andersson, ÖFK, 66.

A1, juniorer: 1) Michael Borell, ÖFK, 531, 2) Nils-Eric Hägglund, ÖFK, 455, 3) Håkan Nilsson, ÖFK, 447, 4) Bo Lindahl, ÖFK, 381, 5) Kjell Åke Jonsson, ÖFK, 357, 6) Janne Fröjd, ÖFK, 347.

I tävlingen om Hägglund & Söner vandringspris för Östersunds FK:s juniorer blev slutställningen efter en vinter- och en sommartävling:

1) Nils-Eric Hägglund, 970, 2) Håkan Nilsson, 922, 3) Janne Fröjd, 696.

Tjeckoslovakienkrisen flyttade SMSK hösttävling



Tävlingsssäsongen har ju i år blivit något förskjutet och det var kanske orsak till att ett mindre antal flygare än vanligt ställde upp i SMSK:s Hösttävling. I år avhölls den på F16 utanför Uppsala. Den vanliga tävlingsplatsen då Solna ordnar sina vår- och hösttävlingar brukar vara F18 vid Tullinge. Alltsedan ockupationen av Tjeckoslovakien har högsta beredskap rått på F18, varför årets hösttävling måste flyttas.

Att tävlingsledarna John Hagedhal och Ingemar Alm då valde F16 var helt naturligt. För solnaklubben blir resvägen just inge längre än till Tullinge - i varje fall inte tidsmässig. Att vi som var med rent av såg det som en fördel att tävlingsplatsen flyttats, bör ge Solna MSK en tankestälare.

Vindstyrkan under söndagen var i starkaste laget. Under sådana betingelser hade Tullingefältet knappast räckt till. Tack vare de vidsträckta ytorna vid F16 klarades de flesta maxflygningarna. Lennart Hansson flög dock bort sin lilla B1 och Lars Gunnar Lindblad förlorade sin C2 i fjärde start.

Genom tillräckligt många tidtagare och en generös försäta period samt följande perioder om en timma och en kvart klarades de fem starterna bra och de välfyllda prissamlingarna kunde snabbt fördelas. Resultat i sekunder:

SOL

A1 Juniorer: 1) Christer Hansson, SMSK, 275, 2) Mats Bergström, SMSK 240, 3) Jan Näslund, Jakobsberg 225, 4) Gabriel Everlöf, SMSK 148, 5) Bengt Eriksson, Eskilstuna 66, 6) Stefan Hallberg, Jakobsberg 56, 7) Peter Oddbratt, d:o 33.

A2 Juniorer: 1) Robert Nordborg, AKM 628, 2) Tommy Håkansson, AKM 597, 3) Kjell Eriksson, LEN 545, 4) Eddy Aatfeldt, Eskilstuna 292,

C2 Juniorer: 1) Lars Karlsson, Gamen 477, 2) Anders Hageson, Eskilstuna 142.

A1 Seniorer: 1) Claes Mårtensson, AKM 549, 2) Peter Wanngård, Sthlm, 546, 3) Olle Blomberg, Nimbus 363, 4) Bengt Lindkvist, Sigtuna 332, 5) Bengt Stål, Jakobsberg 228, 6) Karl-Erik Lundin, SMSK 181, 7) Jan Lindkvist, Sigtuna 179, 8) Torbjörn Hamrö, Jakobsberg 146, 9) Håkan Eröberg, Borlänge MSK 117, 10) J Suikannen, Sigtuna 62,

B1: Bengt Blomberg, Gamen 452, 2) Jan Zetterdahl 374, 3) Rune Johansson, Gamen, 367, 4) Olle Hillerström, Kumla 329, 5) Lennart Hansson, AKM 180, 6) Olof Nerud AKM, 163,

A2, Seniorer: 1) Gunnar Kalén, Gamen 743, 2) Nils Helgesson, Tofsen, 741, 3) Olle Broman, Kättilst 718, 4) Inge Sundstedt, Borlänge 894, 5) Hans B Anderson, Gamen 682, 6) Leif Persson, AKM 635, 7) Peter Wanngård, Sthlm 629, 8) Sven-Olof Lindén, Nimbus 534, 9) Bror Einar, Sthlm 580, 10) Lennart Friberg, Trelleborg, 580, 11) Henry Åkermark, Kättilst 561, 12) Bo Modéer, SMSK 557, 13) Claes Mårtensson, AKM 556, 14) Håkan Broberg, Borlänge 533, 15) Bo Jansson, LFN, 446, 16) Agne Friberg, Trelleborg 443, 17) Torbjörn Hamrö, Jakobsberg, 371, 18) Yngve Dicksfors, Avesta 353, 19) Rune Olsson, Gamen 338, 20) Anders Dicksfors, Avesta 291, 21) Dick Wiklund, SMSK 48

B2: 1) Rune Johansson, Gamen 748, 2) Lennart Hansson AKM 718, 3) Bengt Johansson, AKM 687, 4) Olof Nerud AKM 648, 5) Hans G Andersson, Gamen 562, 6) Karl-Erik Lundin, SMSK 528, 7) Peter Wanngård, Sthlm 525, 8) Jan Zetterdahl, SMSK 419, 9) Bengt Blomberg, Gamen 385, 10) Nils Hallerström, SMSK 150, 11) Olle Hillerström, Kumla 129

C2 Seniorer: 1) Lennarth Larsson, SMSK 847, 2) Hans Friis, Gamen, 840, 3) Jan-Olle Åkesson, AKM 815, 4) Rolf Hagel AKM 778, 5) Lars Åhman, Gamen, 726, 6) Lars-Gunnar Lindblad, Eskilstuna 693, 7) Urban Nygren, SMSK 566, 8) Åke Andersson, Gamen 272

Lag i 2-klasserna: 1) Gamen, lag 1 2331, 2) AKM, lag 2 2131, 3) AKM, lag 1 2058, 4) SMSK, lag 1 1542, 5) SMSK, lag 2 1314, 6) Gamen, lag 3 1244, 7) Gamen, lag 2 1200

3-mannalag i C2: 1) Gamen, 2) AKM, 3) SMSK 4) Eskilstuna

Sverige fick lagbrons efter sekundstrider i C2-EM

Text HANS FRIIS

Europamästerskapet i C2 är en traditionell tävling som i år hölls för elfte gången i följd. Tävligen går vartannat år och har förut haft benämningen "Europakriterium" men är fr o m i år det verkliga officiella Europamästerskapet i klassen med friflygande förbränningsmotormodeller.

När Nils-Erik Hollander, Lars Åhman och jag i år ställde upp i Zagreb så var det alltså första gången som ett svenskt C2-lag deltog i denna tävling,

Jag tar mig friheten att först berätta något om resan. Jugoslavien är numera ett känt och eftertraktat turistmål, där man med fördel kan vistas i ett behagligt medelhavsklimat. Vi köpte därför en charterresa för ca 600:- kr (som vi själva fick betala) och som innebar en veckas vistelse i Dubrovnik, en semesterort i södra Jugoslavien.

Avståndet mellan Dubrovnik och Zagreb är ca 60 mil, varför även denna resa företogs med flyg fram och tillbaka. Bilresan Norrköping - Stockholm för Lasse Åhman och mig tog ca 2 tim och 40 min. Resan Arianda - Dubrovnik med Internords Coronado 990 jet tog 2 tim och 20 min.

Arrangörer och modellflygtävlingar i öst-statländerna brukar alltid göra perfekta arrangemang. Så var fallet även här. Hela tävlingen hade för övrigt karaktären av ett VM med alla nationernas flaggor vajande på flygfältet, officiell invigning med tal och orkester m m. Ser man på deltagarlistan så var hela världseliten samland med undantag av Italien, England och naturligt nog USA.

Det var kanske därför desto roligare när vi efter en mycket påfrestande tävling med sju perioder i följd kunde notera en tredje-placering i lagtävlingen, endast 12 sek efter segrande Ungern och 8 sekunder efter tvåan Väst-tyskland.

Efter trimningen dagen före tävlingen såg det emellertid ganska dystert ut. Lasse Åhman besvärades av en magsjukdom, som gjorde att han svårigen kunde koncentrera sig på trimningen av modellerna. Båda Lasses modeller gick också i backen med dunder och brak, men efter en nattlig reparation och trimning på morgonen före tävlingen gjorde han den verkliga prestationen att tävla sig till en individuell nionde-placering.

Efter femte perioden, d v s efter en normal nationell tävling, ledde vi för övrigt lagtävlingen klart med över 40

sek före Ungern. Nils-Erik hade då gjort en fin serie med fem raka maxstarter och delade därmed ledarpositionen tillsammans med Wildner, Västtyskland och Dzizmarik, Ungern. Lasse Åhman låg likaså bra till efter fem perioder och hade totalt endast tappat sju sekunder. Jag själv lyckades redan i andra perioden låta hoppet fara genom en totalt misslyckad start på 157 sekunder.

I sjätte perioden gjorde vi förmodligen en taktisk felmanöver när Nils-Erik och Lasse startade nästan samtidigt och båda fick känning av ett kraftigt sjunkområde. 138 sek för Nils-Erik och 136 sek för Lasse gjorde att vi förvisades till tredje platsen i lagtävlingen, samtidigt som en förhoppning om fly-off för Nils-Erik gick till spillo.

Resultatlistan talar för övrigt sitt tydliga språk om vilken gigantisk sekundstrid det var om varje placering. Endast 58 sekunder skiljer mellan segraren och tolfteplatsen.

"Kändisar" bland deltagarna var bl a tvåfaldige världsmästaren E Frigyes från Ungern och VM-segraren i Prag 1967 Hans Seelig från Västtyskland.

Dagen efter själva tävlingen hade arrangörerna ordnat med en utflykt för deltagare och funktionärer. Ett i mitt tycke mycket trevligt arrangemang, där de tävlande fick tillfälle att diskutera resultaten och utbyta erfarenheter under trivsamma former.

Som slutfacet måste sägas att resultaten för Sveriges del vida överträffande våra förväntningar och att tävlingen som helhet innebar en angenäm överraskning för det svenska laget.

Resultat i sekunder:

1) H Wildner, Västtyskland 1260+240, 2) F Czizmarik, Ungern 1260+229, 3) R Schenker, Schweiz 1233, 4) F Baumann, Västtyskland 1230, 5) J Sedlak, Tjeckoslovakien 1228, 6) N E Hollander, Sverige 1218, 7) R Guilloteau, Frankrike 1215, 8) H Friis, Sverige 1211, 9) L Åhman, d:o 1209, 10) A Landeau, Frankrike 1208, 11) K Engelhardt, Östtyskland 1204, 12) E Frigyes, Ungern 1202, 13) J Kumpulainen, Finland 1195, M Glogovean, Jugoslavien, 1195, 15) B Kryčar, Tjeckoslovakien 1192, 16) W Mayer, Österrike 1188, 17) F Hartwanger, d:o 1172, 18) S Günter, Östtyskland 1165, 19) L Kovačić, Jugoslavien 1160, 20) H Seelig, Västtyskland 1156, 21) J Krzeminski, Polen 1135, 22) A Meczner, Ungern 1188, 23) H Ranilo, Finland 1103, 24) W Horowicka, Österrike 1058, 25) V Kmoch, Jugoslavien, 1056, 26) R Rintamaa, Finland 1018, 27) V Hajek, Tjeckoslovakien, 993, 28) H Duckklauss, Västtyskland 975, 29) Z Sulics, Polen, 935

Lagtävling

1) Ungern 3650, 2) Västtyskland 3646, 3) Sverige 3638, 4) Österrike 3418, 5) Tjeckoslovakien 3413, 6) Jugoslavien 3411, 7) Östtyskland 3344, 8) Finland 3316, 9) Frankrike 2423, 10) Polen 2070, 11) Schweiz 1233

Svår Europa-Coupe gav de bästa svenska resultaten i FAI-power Lennarth Larsson tog silverplatsen efter spännande fly-off

Test A och B LENNARTH LARSSON samt C-klassen
LENNART HANSSON

Alla som har tävlat på Skarpnäck tycker fältet är litet. Halvera det, lägg in ett träsk ca 200x300 m, en bäck som knappast gick att hoppa över, en allé, en landsväg, en järnväg och bakom den en bangård med upplag av slipers, räls och järnvägsvagnar så har ni en aning om "fältet" som vi flög på i Hamburg. Det var i alla fall ett entusiastiskt gäng svenskar som samlades i ett rum i Kardinal Wendel-Haus på fredagskvällen. Snacket stod högt i tak men dalade betydligt på lördagsmorgonen. Ute blåste det ganska friskt och regnet gjorde inga större uppehåll. Vi tog oss ut till fältet vid 11-tiden då det slutade regna och började trimma. Det var mulet, men under eftermiddagen blev det några små korta gluggar. Termik-Johan fick göra skäl för namnet och hans termiksökare lämnade mycket god hjälp

åt oss. Såvitt jag kan bedöma stämde Johans förutsägelser helt angående bra flygväder.

A2-flygarna drog sig åt sidan och började leta sjunk för sig själva. De lyckades utmärkt i första perioden då bästa svenska tiden var 78 sek. Det gick sämre i andra då Henry råkade få en blåsa som han emellertid snabbt spannr, men 110 sek blev det. Men skämt åsido så var det svårt att hitta stora blåsor och svenskarnas modeller kunde tydligen inte kurva snävt nog. Av 32 tävlande i A2 hade 11 max i första, 7 i andra och 3 i tredje perioden. Claes hade den bästa svenska tiden med 130 sek i tredje.

Wakefield och FAI-powerflygarna höll sig nära Johan och termiken och fick vad de begärde. Uno prickade rätt och gled ur först på slutet, men maxade. Lennart fick först en blåsa i stiget och sedan en kraftigare efter drygt minuten. Det tålde inte modellen, den vek sig, och kom ner på

111 sek. Anders fick också lyft men gled i stora cirklar ur och i blåsan och tappade 34 sek.

I motorklassen körde Hans först men kurvet var inte snävt nog utan modellen gled ur och tappade 11 sek. Lennarth fick en blåsa och maxade. Rolf hade trimmat utan pipa och med korta motortider då han fick vingfladder på höger vinge efter ca 6 sek. På tävlingsstarten hade han pipan på och över 9 sek motortid så modellen stannade strax över fältet och fick 31 sek. Efter för lång motortid i andra periodens första försök gick modellen i marken i andra försöket så att kropp och vinge splittrades. Rolf trimmade då reserven och flög i tredje perioden men modellen stallade ner.

Uno tog inte blåsorna i andra och tredje perioden utan kom utanför i glidet och fick knappa 2 min. Anders flög på liknande sätt och tappade minuten i andra och halvminuten i tredje. Lennarth hade dessutom andra besvärligheter med modellen och det var tyvärr inte hans dag.

Hans och Lennarth maxade i andra, men i tredje tappade Hans mer än 40 sek av obekant orsak. Lennarth flög max i tredje.

Därefter var lördagens tävlande slut. I A2 hade ingen 3 max. Dieter Klink ledde med 528 sek, Henry bäst av våra med 305. I Wakefield flögs 4 max i första, 11 i andra och 4 i tredje perioden. Ingen hade 3 max. Danskarna Schwartzback och Köster ledde på 520 resp 514 sek, Anders var bäst av svenskarna med 422 sek. I FAI-power flögs 7 max i första, 11 i andra och 8 i tredje och fem man hade full tid. Det var Riche, R Simpson, Claude Zommer, Alain Lando och Lennarth.

Spänningen var alltså på toppen söndag morgon. Rolf och Lennarth hade suttit uppe halva natten och reparerat. Rolf hade ordnat spantstopp på reservmodellen och Lennarth byggt om halva stabben, som skadats i andra perioden, samt reservmodellen som kvaddats på trimstart.

Vädret var betydligt bättre med glimt av sol och drivande moln, högre temperatur och starkare blåsor men också sjunk. A2-flygarna började bättre och flög 15 max varav Henry och Knut fick var sin i fjärde. I femte blev det 18 max och alla svenskarna flög var sin. Dieter Klink höll undan trots en dålig femte start och vann med 1 sek. På lagledarmötet på fredagskvällen hade beslutats att Europa Coup skulle delas ut till bästa laget i A2 och där triumferade V-Tyskland. Det var dock roligt att se att även Turkiet sänt ett A2-lag även om de kom före oss. Danmark och Finland gjorde ännu vemodigare ifrån sig än vi och belade 9:e och 11 plats.

Wakefield började med 14 max av 18 starter och alla svenskar "spikade". I femte fick bara Uno max av våra grabbar tillsammans med 8 andra. Köster gick upp i ledningen i fjärde och höll den i femte, medan Schwartzback föll ur helt i femte och fick 73 sek. Det blev en delad 10:de plats med Uno.

Förhoppningarna om framskjutna placeringar fick i stället ställas på motorklassen, C2 som det numera heter och man kan konstatera att den traditionella och höga svenska standarden i denna klass demonstrerades även vid denna Europa-Coupe-tävling.

Rolf Hagel lyckades visserligen inte göra någon stortid och ej heller nådde han någon vidare bra placering (såvida vi inte vänder på prislistan), men hans fina trim på motor och pipa väckte som vanligt beundran hos menigheten.

Fina tider och god placering åstadkom i stället Hans Friis, som dock kom i otakt genom en bortflygning av förstamodellen. Tre maxar och totalt 842 sek gav Hans en sjundeplats och när detta skrives lär modellen som flög bort ha flugit tillbaka till Norrköping, vilket allt torde innebära en god utdelning på Hans ansträngningar.

Så har vi sparat det bästa till sist. Lennarth Larsson gjorde vad som landslagsmän egentligen alltid borde göra när när den gula tröjan är på, nämligen 900 sekunder. Vätkontrollerat steg och förnämligt "termikskapande" glid gjorde att vi som såg på inte behövde oro oss, Lennarth såg till att Schweden också i år skulle vara med bland de länder som skulle ta hem de förnämsta placeringarna.

900 hade även Karlheinz Rieke från Tyskland gjort och följaktligen blev det omflygning mellan de båda.

Starten blev ungefär samtidig. Riekes modell föreföll att komma något högre men i glidet hade han förvisso ingen fördel. Minut efter minut segade sig fram alltmedan modellerna flög, tyvärr utanför fältet och in bland siktskymmande hus, träd och växtlighet. Lennarth noterade 3.24 och hade kanske fått något bättre tid på ett fält med klar sikt men det hade förmodligen också Rieke fått. Denne fick nu 3.38 med landning på ungefär samma ställe. Lennarth tog alltså andra platsen och denna framgång glädde alla i svenska laget.

Startfältet i C2 innehöll åtskilliga starka namn, t ex bröderna Reid och Roger Simpson från USA, som ställde upp med välbyggda och vackra modeller som också flög synnerligen bra. Reid blev 3:e man i prislistan på goda 890 medan Roger bland 3 maxar noterade ett praktiskt taget på endast 60 sek. Nordiske mästaren Thomas Köster från Danmark deltog även och blev nu 10:e man på 729 sek.

Avslutningen blev i alla fall för de flesta av oss en munter tillställning. Ett moln på den svenska himlen var dock att John Pettersson ej sänt med sitt vandringspris vilket alltså ej kunde delas ut till segraren i A2. Då är det inte roligt att vara lagledare eller hur Bengt. Jag vill ta detta tillfälle i akt att på hela svenska lagets vägnar tacka såväl Bengt Blomberg för hans insatser som lagledare och kamrat, som Termik-Johan för hans enastående förmåga att ordna termiken åt oss.

Resultat i sekunder:

A2 (32 deltagare): 1) Dieter Klink, Västtyskland, 854, 2) Norbert Martes, Luxemburg, 853, 3) Gerard Verbres, Holland, 842, 4) Max Moor, Schweiz, 756, 5) Herbert Schmidt, Västtyskland, 752, 6) Marc Dremieue, Frankrike, 742, 12) Henry Åkermark, Sverige, 665, 18) Knut Andersson, d:o 611, 19) Claes Mårtensson, d:o 591

A2 lag: 1) Västtyskland 2274, 2) Frankrike 2016, 3) Turkiet 1988, 4) Sverige 1867, 9) Danmark 1707, 11) Finland 1301

Wakefield (18 deltagare): 1) Thomas Köster, Danmark 874, 2) Jürgen Hora, Västtyskland 865, 3) Erik Jakobsen, Danmark 862, 4) Urs Schuller, Schweiz 828, 10) Uno Axelsson, Sverige 763, 12) Anders Håkansson, d:o 735, 15) Lennarth Hansson, d:o 635

B2 lag: 1) Danmark 2367, 2) Frankrike 2351, 3) Västtyskland 2306, 5) Sverige 2133

FAI-power (15 deltagare): 1) Karlheinz Riche, Västtyskland 900+218, 2) Lennarth Larsson, Sverige 900+204, 3) Reid Simpson, Västtyskland 890, 4) Claude Zommer, Frankrike 883, 7) Hans Friis, Sverige 842, 10) Thomas Köster, Danmark 729, 15) Rolf Hagel, Sverige 417

C2-lag: 1) Frankrike 2572, 2) Västtyskland 2421, 3) Sverige 2159

Stabbens Tillifantävling

Resultat i sekunder

A1 juniorer: 1) Nils-E Hågglund, ÖFK 611, 2) Janne Fröjd, d:o, 406, 3) Kjell-Å Jonsson, d:o 290, 4) Michael Borell, d:o, 180.

A1 seniorer: 1) Arne Berglin, ÖFK, 504, 2) Hans Borell, ÖFK 476, 3) Per Liljeqvist, ÖFK 312

A2 juniorer: 1) Michael Borell, ÖFK 806.

A2 seniorer: 1) Arne Bergelin, ÖFK 714, 2) John Pettersson, Snapphanarna 667, 3) Gert Nilsson, Snapphanarna, 573, 4) Olle Broman, AKG 545, 5) Lars Larson AKG 503, 6) Lars-G Olofsson, AKG 111.

B2 seniorer: 1) Ove Pettersson, AKG 570, 2) T Johansson, Snapphanarna 420, 3) Lars Mattsson, AKG, 97.

Termik-Johan och mysteriet med den försvunna Kordan

I Old-timertävlingens sista start flög Termik-Johan bort sin eleganta Korda's Wakefield. - Efter ett par veckor fick han ett brev från Örebro med följande lydelse:

"Ert modellflygplan är upphittat"

B S

Inga övriga upplysningar lämnades, men som bevis hade den ärade brevskrivaren brutit av vingens mittparti, där Runes adresslapp fanns och bifogat detta fragment i brevet.

MAMMUT-SM I FRIFLYG

Textavsnitten A och B samt foto SVEN-OLOV LINDEN
Text C LENNARTH LARSSON

AKM arrangör

Aeroklubben i Malmö stod som värd för årets SM. Tävlingsledningen hade valt att låta 1-klasserna gå på lördagen och de internationella klasserna på söndagen. Detta var en bra uppdelning, då det visat sig att de flesta som vill flyga mer än en klass, kombinerar t ex små- och stora segelmodeller hellre än t ex segelmodeller och motormodeller. Specialiseringen är ganska hårt driven inom friflyget, även om man finner en och annan mångfrestare, som t ex Lennart Larsson, Rolf Hagel och Claes Mårtensson.

Under natten mot lördagen anlände den ena billasten efter den andra till Lingvallen vid Skälderviken, där AKM ordnat förläggning. Nattens oväder med blåst och regn förbyttes under morgonen till ett riktigt vackert höstväder, visserligen med blåst i en styrka av 6-7 m/sek men ej besvärande.

Knut Andersson gigant i A1

I seniorernas A1-tävling tog "herr Larsson" en kraftig ledning i första start, men snart visade det sig att Knut Andersson kände sitt hemmafält bäst. Han flög sin A1:a med utomordentlig säkerhet. I tredje perioden höll han en uppvisning i den högre skolan med ett intensivt fotarbete kunde han rädda vad som tycktes bli en hårdhänt markkänning till en max. Visserligen påstod han själv att han tappade modellen, men han måste ha tappat den på alldeles rätt ställe. Knut stod i absolut särklass. Hade inte Hans (fader) Borell gjort ett par dåliga starter i början kunde han kanske med sin glasfiberspöförsedda EVA 1/2 6 kunnat hota. Hans Kalén kvaddade redan i trimningen sin original EVA och tog till en reserv-Tempo. Hans maxflygning blev olycklig. Sedan han tagit ner sin modell ur ett träd hoppade han ner, men hamnade så olyckligt att han bröt fotleden. Fader Gunnar måste rycka in och föra sonen till lasarett för röntgen och gipsning.

Juniorernas A1-tävling dominerades av Östersund och Kättilstorp. Dock kunde ingenfrändessa klubbar ta hem guldet, då Solnas lovande Nils Hallerström i sista perioden fick den längsta flygningen.

Nerud kallade B1 huvudklass - och vann

Så hade Olof Nerud, AKM, redan då han textade resultatskyltarna utmämmt lilla gummimotorklassen. Tydligt kände han på sig att han skulle vinna. B1 klassen var alla verkligen roade av. Det är en klass med stora utvecklingsmöjligheter. Wakefieldklassen har blivit så nedskuren av den hårda restriktionen till 40 grams gummimotor att modellerna blivit små tekniska underverk, vilka kräver en mindre mekanisk verkstad för att kunna byggas.

"Termik-Johan" som också gav sig med i leken påstod sig ha byggt sin modell lördagen före tävlingen. Nu är han ju en mästarebyggare, så inte led den lilla B1:an av slarv. En långflygning betydde för Johan att han inte fann sin modell förrän i slutet av sista perioden. Uno Axelsson och Bengt Blomberg hade inte samma sting i sina modeller som tidigare. De har utgått från Calle Sundstedts "Tjoppas", men gjort rörkropp och nyttjar en propeller efter Ragnar Åhmans recept. Claes Mårtensson gav sig in i gtingboet av kautschukvidare utan all respekt och hade kunnat bli medaljör med litet tur.

Åke Qvarnströms Clear Miss är bäst

Det var roligt att se att så många nya ansikten ställde upp i klassen. För mig personligen var det roligt att några byggt Clear Miss 10 med div modifieringar. Den som hade fått ut mest av ändringarna var "Fladdermusen" Åke Qvarnström. Han hade helplankad vinge med trapetsöron och en totalvikt av 265 gr för modellen. Stiget var mycket snabbt men alltför kurvigt ännu, glidet bättre än originalmodellens. Vårens framgångsrikaste C1-flygare, Tage Mattson, hade ett underligt stigmönster i 4:de och 5:te start och tappade där andraplatsen till mig. Jag flög originalmodellen som nu tyvärr väger 360 gr men en ny, något modifierad och framförallt lättare modell är under bygge.

Tage måste förresten göra fly-off med Lars Karlsson om tredje plats. Maxtiden i fly -off är ju 4 min men att det bara skulle vara motortid var väl en missuppfattning av Lars. Eller hur. Totalt ställde 10 man upp och flög och jag hoppas att det var ett genombrott för lilla motor-klassen. Vi får väl se hur intresset blir på VT-69.

Söndagsdelen

Till en början förlades startplatsen på samma ställe som under lördagen. Vinden förde dock en del av de mest långflygande modellerna ner mot huvudbanan. F10 var även under söndagen jourhavande och med kort varsel startade då och då en J35 Draken. Denna tävling blev ett typ-exempel på hur väl det går att samsas i lufrummet - är även detta en form av skänkt gemyt. För att ej riskera kollisioner med jaktplanen flyttades startplatsen efter första perioden något längre upp mot Linjeflygs stationsbyggnad.

Karl Gunnar Modin bäst i A2

Efter en trevande första period med endast tre maxflygningar började en topp utkristalliseras efter tre flygningar. John Pettersson 520, Hans Andersson 483, Gunnar Kalén 480, Hans Nilsson 477, Bo Modeér 471. Mörka skyar tornade upp sig och det gällde att vara med i början av fjärde perioden. Några få, bland dem er rapportör, råkade komma för sent till tidtagarchefen och fick vänta en god stund. De som var ute i tid kunde plocka max efter max i regnfronten. När det blev dags för Hans Andersson, Gunnar Kalén och några till "hade tåget gått". Bo Modeér tycktes också drabbas av nedsvepet men hans modell flydde undan och fann svagt flyt på 20 meters höjd, där den höll sig kvar tillräckligt länge för en klar max.

John Pettersson höll fortfarande täten, men Bo Hjalmar gick upp på andra plats följd av Hans Nilsson. Claes Mårtensson såg en av medtävlarna koppla i termik. Han stod i tur att starta, gjorde en "självstart" omedelbart och skickade upp sin modell i samma blåsa med en klar max som följd. Därmed var han uppe på 4:e plats. Knut Andersson plockade också hem en max efter en ordenlig långskubbing. Han gav sig inte förrän han hade sin modell i en säker blåsa. Därefter kunde Knut sorteras in på 5:e plats. Alla dessa var potentiella segrare.

Ingen av snapphanarna John och Knut hade turen med sig i sista perioden. John noterade 134 sek och Knut 135 sek därmed var de borta ur tätstriden. Claes fick inte heller något lyft i den sista periodens regn och kalla luft, men



Antal anmälda i klasserna resp antal tävlande:

A1 juniorer	11	11
A1 seniorer	21	17
A2 juniorer	13	12
A2 seniorer	34	27
B2 juniorer	3	3
B2 seniorer	16	12
C2 juniorer	5	4
C2 seniorer	15	10
B1	8	7
C1	10	8
Totalt	136	111



SM-segrare i bild



för Bo Modeér och Hans Nilsson bar det. Därmed höll de den inbördes ordningen. För Bo Hjalmar innebar det en välförtjänt framgång. Sitt förra SM-tecken tog han 1960 i Köping.

Juniorernas strid blev om möjligt än mer spännande. Östersundspojkarerna K G Modin och Michael Borell tog genast ledningen med sina "Harbinger" A2:or. De prickade in max efter max, så att vi gamlingar bara gapade av förvåning. Rolf Andersson från AKM ville vara med i leken också men den svåra 4:e perioden betydde ett fall för honom. Karl Gunnar noterade bättre tid än seniorklassens segrare, varför han tog maximalpoängen för landslagsligan i A2-klassen.

Mamba vann dubbelt i B2

Lennart Flodström ryckte redan från början till sig ett ordentligt försprång i Wakefieldklassen, men hela tiden skuggades han av klubbkomposen och garvade kämpen Ove Pettersson. Hade Ove vunnit tror jag "Floda" varit nästan lika glad, som över sin egen seger. Ove flög även han en "Mamba" och det var alltså dubbel framgång för kämpen Lennart. Segraren hade inte flugit sedan VT och var litet osäker på framtiden. I en kort intervju efter tredje start då han började ana att segern fanns inom räckhåll sa han: "Vinner jag i dag, ska jag fortsätta flyga".

Termik-Johan flög bort en av sina nya B2:or och utförde en krigs- och vredesmodsdans ur den högre koreografin. (Ang Johans bortflygningar, se särskild notis).

Ragnar Åhman som nu hämtat sig från sin hjärtinfarkt, uppträdde med ny bil och ny figur - nedbantad ca 20 kilo - och med sina säkra Wakefieldmodeller. Endast i sista perioden fick han in en max vilket betydde en bronsplats. Anders Håkansson har deltagit i alla SM utom ett sedan 1942 och vunnit 5 individuella mästerskap. Han var nu titelförsvare sedan förra året, men tappade för mycket i de två första starterna för att kunna behålla mästartiteln. Helt lottlös blev han dock inte, då han tillsammans med Pelle Lidén och Claes Mårtensson blev lagsegrare i lilla SM-klassen.

Hasse Friis C2-mästare och ny grenchef

Att det skulle bli en mycket hård uppgörelse stod klart redan från början. Vilda rykten om Prambers superbra modeller, "Julles" nya välbyggen, goda trimresultat från Eskilstuna ställde förväntningarna högt.

Hans Friis var revanschsgugen från tidigare SM och SAAR. Rolf Hagel hade limmat ihop byggsatsen från SAAR och gjorde fina trimstarter, utan pipa. Säkerheten främst. Efter tre starter hade ett fält på fem man utkristalliserats, däribland något av en sensation. Det var Yngvar Wallenberg från Fladdermusen. Yngvar flög en byggsatsmodell, Goldbergs "Viking" med mycket fint resultat. Modellen steg i brant vänsterkurva med svag högerroll och tog ur fint utan autoroder. I fjärde hade han dock för kort motortid för att maxa och fyra man var kvar. Lars-Gunnar Lindblad föll ur i femte och tappade 1 sek mer än Yngvar och Nils-Erik Hollander, som missade i 1:a perioden lika mycket som Yngvar i fjärde. Pramberg hade tappat ca 5 sek i de första tre perioderna men hade ett mycket kurvigt steg och inte alls den utgångshöjd som motoreffekten utlovade. När motorn sedan lägger av efter några sekunder i fjärde start var dagen förstörd. "Julle" hade en lös stabilisatorbrygga i andra start och tappade nästan minuten och fick två för långa motortider i sista perioden. Förstamodellen försvann i molnbasen med motorn igång. Lars Åhman hade problem med glidet i ett par perioder och modellen ställade ner. I femte starten gick vingen av i stiget. Bland juniorerna stod Lars Karlsson i en klass för sig och han är verkligen ett framtidshopp, inte bara för GAMEN.

Anders Hagson gjorde inte så bra resultat som man kanske väntat efter vårens bra tävlingar. Det beror troligen på för lite trimning och bristande tävlingsrutin eftersom modeller och motorer verkar bra.

I seniorklassen hade det dragit ihop sig till fly-off mel-

lan landslagsdeltagarna i SAAR. Startordningen lottades och Hans Friis startade först. Ett mycket brant steg och en fin urtagning gav god utgångshöjd och han klarade 240 sek. Andre man iväg var Lennarth Larsson som fick timerfel och endast 135 sek. Återstod Rolf Hagel som tycktes få en lätt match mot Lennarth åtminstone, men en klart för lång motortid satte ett snöpligt slut på finalen. Det är bara att gratulera Friis till SM:et och lördagens utnämning till grenchef.

Ett tack till AKM-filialen i Skälderviken

AKM hade god nytta av sin lokalavdelning i Skälderviken, vars primus motor Lars-Göran Hansson trummat ihop en anseelig skara tidtagare. Det var sällan några köbildningar uppstod vid tidtagningen och sekretariatet under Christer Roswall arbetade snabbt med resultattavlorna. Speciellt lördagstävlingen fick mycket av det gemyt man strävar efter.

Friflygkonferensen diskuterade elitmärket, beräkning av landslagspoäng och nitrerat C-bränsle.

På lördagskvällen hölls grenkonferens i samlingsalen på Lingvallen. Grenchefen Ingemar Alm anlände fram på kvällen och kallade samman folket. För kvällens förhandlingar utsågs Lennart Hansson till ordförande, ett uppdrag som han skötte med sedvanlig elegans.

Förslag till reviderade bestämmelser för elitmärket upptog en god stund av förhandlingarna. En av förändringarna blir att fr o m förra årets SM skall även 1-klasserna inräknas i poänggivande tävlingssammanhang. 1-klasserna är ju SM-klasser.

En motion om ändrade bestämmelser för beräkning av landslagspoäng förelåg från Hans Friis och Ragnar Åhman. Då grenstyrelsen också arbetat med en reviderad skrivning av bestämmelserna återtog motionärerna sitt förslag. Då grenstyrelsens förslag ej förelåg i tryck bordlades frågan. Dock beslöts att vissa ändringar redan nu göres men det gäller endast sådana punkter där en praxis redan utbildats.

En motion om nitrerat "vinterbränsle" från Karlstads Mfk avlogs.

Nyval av hela grenstyrelsen ägde rum. Till ny grenchef utsågs Hans Friis, Mfk Gamen, Norrköping, vald på ett år. Valda ledamöter för två år blev Olle Blomberg Mfk, Nimbus, Kumla och Lennart Hansson AKM, Malmö. Som suppleant utsågs Arne Berglin, Östersunds Mfk. En utomordentligt god geografisk spridning uppnåddes i detta val, men i och med detta har också grenstyrelsen fått en synnerligen svår arbetsituation.

Den nyvalda ledamoten klubbade av mötet precis kl 22, så var en och kunde söka sina kvarter. Ty en arbetsam dag väntade - en dag om vilken väderlekstjänsten förutspådde regn och stark blåst. Ingen ville riktigt tro på det. Finns det egentligen större optimister än modellflygare?

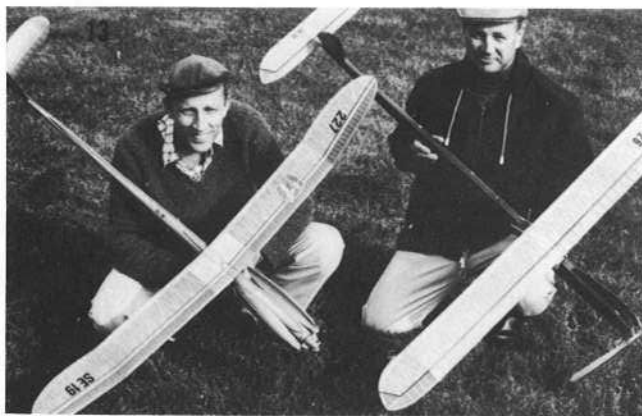
Resultat i sekunder

A1 seniorer: 1) Knut Andersson, Snapphanarna	146	180	180	143	175	824
2) Hans Borell, ÖFK	51	74	173	121	180	599
3) Olle Qvarnström, Fladdermusen	150	31	78	180	124	563
4) Claes Mårtensson, AKM	60	180	137	79	73	529
5) Bengt Ståhl, Jakobsberg	76	56	59	180	40	411
6) Lennart Larsson, SMSK	172	58	44	53	69	396
7) Arne Berglin, ÖFK	95	63	89	40	77	364
8) Sven Olov Lindén, Nimbus Kumla	82	67	64	37	91	341
9) Olle Blomberg, Nimbus Kumla	35	73	55	54	64	281
10) Gunnar Kalén, Gamen	114	119	38	-	-	271
11) Mats Forsman, AKM	42	123	78	-	-	243
12) Per Södersten, SMSK	39	91	54	26	32	242
13) John Hagedahl, SMSK	36	48	35	22	42	183
14) Dick Wiklund, SMSK	43	22	37	-	-	102
15) Lennart Skoog, Nimbus Kumla	42	-	-	-	-	42
16) Tage Mattsson, Jakobsberg	24	-	-	-	-	24
17) Per Erik Andersson, Fladdermusen	2	-	-	-	-	2



A1 Juniorer: 1) Nils Hallerström, SMSK	84	180	180	102	102	648	6) Uno Axelsson, Gamen	112	180	172	103	156	723
2) Michael Borell, ÖFK	94	180	113	180	54	621	7) Lennart Hansson, AKM	124	131	133	180	143	711
3) Janne Fröjd, ÖFK	180	119	78	180	16	573	8) Olof Nerud, AKM	144	108	180	90	86	608
4) Nils Erik Hägglund, ÖFK	60	65	117	99	84	425	9) Thomas Johansson, Snapphanarna	180	118	101	85	123	607
5) Bengt Gunnarsson, Kättilstorp	27	44	63	53	48	235	10) Bengt Blomberg, Gamen	100	115	111	78	159	563
6) Krister Falemo, Kättilstorp	44	44	48	25	41	202	11) Bertil Oldén, Karlstad	82	86	120	120	109	517
7) Hans Kalén, Gamen	180	-	-	-	-	180	12) Lars Mattsson, AKG	80	103	124	78	67	452
8) Christer Ragnarsson, Kättilstorp	82	74	4	8	1	179							
9) Kjell Johansson, Kättilstorp	27	33	33	20	17	130	B2 juniorer: 1) Hans G Andersson, Gamen	160	155	130	117	170	732
10) Tommy Jansson, Kättilstorp	41	22	16	35	14	128	2) Anders Hansson, AKM	143	128	122	166	145	704
11) Ola Lundberg, Fladdermusen	-	24	28	-	-	52	3) Nils Hallerström, SMSK	34	35	103	129	56	357
A2 seniorer: 1) Bo Modeér, SMSK	135	180	156	180	180	831	C2 seniorer: 1) Hans Friis, Gamen	900	+ 240				
2) Hans Nilsson, Karlstad	154	180	143	164	180	821	2) Lennarth Larsson, SMSK	900	+ 141				
3) John Pettersson, Snapphanarna	160	180	180	152	134	806	3) Rolf Hagel, AKM	900	+ -				
4) Leif Persson, AKM	163	180	84	180	180	787	4) Nils Erik Hollander, Karlstad	879	+ 240				
5) Knut Andersson, Snapphanarna	153	180	107	180	135	755	5) Yngvar Wallengren, Fladdermusen	879	+ 68				
6) Claes Mårtensson, AKM	132	180	131	180	129	752	6) Lars Gunnar Lindblad, Eskilstuna	180	180	180	180	158	878
7) Gunnar Kalén, Gamen	120	180	180	90	130	700	7) Jan-Olle Åkesson, AKM	180	124	180	180	-	664
7) Gert Nilsson, Snapphanarna	119	180	113	112	176	700	8) Lars Åhman, Gamen	104	180	132	132	-	548
9) Bo Jansson, LEN	127	132	147	112	167	685	9) Bernt Wickman, Nimbus Kumla	90	175	148	106	-	519
10) Hans Andersson, Borlänge MSK	180	180	123	65	110	658	10) Ulf Carlsson, AKG	175	35	-	-	-	210
11) Bengt Johansson, Kättilstorp	106	110	180	136	121	653							
12) Sven Olov Lindén, Nimbus, Kumla	149	180	138	55	117	639	C2 juniorer: 1) Lars Karlsson, Gamen	170	169	172	157	172	840
13) Alfons Davidsson, Snapphanarna	180	150	110	103	93	636	2) Ray Pramberg, Gamen	180	175	180	60	106	701
14) Henry Åkermark, Kättilstorp	99	90	180	130	105	604	3) Anders Hagson, Eskilstuna	34	70	25	166	14	309
15) Per Södersten, SMSK	177	86	120	169	51	603	4) Bengt Bergman, Solna	30	-	3	-	-	33
16) Bertil Westin, Gamen	78	180	90	152	77	577							
17) Kenneth Wilhelmsson, Karlstad	156	58	91	180	83	568	B1: 1) Olof Nerud, AKM	120	116	180	145	180	741
18) Håkan Broberg, Borlänge MSK	180	54	117	49	145	545	2) Lennart Hansson, AKM	180	180	121	94	126	701
19) Rune Olsson, Gamen	89	91	118	62	180	540	3) Uno Axelsson, Gamen	127	86	60	159	177	609
20) John Hagedahl, SMSK	135	75	139	90	73	512	4) Claes Mårtensson, AKM	115	45	98	86	180	524
21) Jan Andersson, Snapphanarna	111	50	115	123	109	508	5) Bengt Blomberg, Gamen	180	70	100	141	4	495
22) Dick Wiklund, SMSK	118	73	131	94	43	459	6) Rune Håkansson, AKM	101	180	56	64	82	483
23) Lars G Olofsson, AKG	93	52	74	149	90	458	7) Anders Johansson, Gamen	82	180	-	-	-	262
24) Ingemar Nabbing, Kättilstorp	60	110	93	73	119	455							
25) Arne Berglin, ÖFK	114	81	114	54	87	450	C1: 1) Åke Qvarnström, Fladdermusen	114	141	110	171	97	633
26) Erling Linné, AKM	22	-	114	144	130	410	2) Lennarth Larsson, SMSK	108	74	121	124	70	497
27) Kjell Lindahl, AKG	37	-	-	-	-	37	3) Tage Mattsson, Jakobsberg	127	82	180	27	49	465+134
							4) Lars Karlsson, Gamen	32	36	124	180	93	465+-
A2 juniorer: 1) Karl Gunnar Modin, ÖFK	180	180	180	180	142	862	5) Walter Bornhauser, SMSK	126	83	48	65	105	427
2) Michael Borell, ÖFK	164	180	180	180	121	825	6) Pelle Lidén, AKM	119	108	83	6	30	346
3) Rolf Andersson, AKM	148	180	180	83	132	723	7) Sten Persson, Fladdermusen	170	112	-	-	-	282
4) Kjell Eriksson, LEN	93	180	110	166	142	691	8) Jan Edén, Nimbus Kumla	99	33	51	7	-	190
5) Robert Nordborg, AKM	112	109	180	130	116	647							
6) Tonny Håkansson, AKM	180	119	123	112	105	639	Lagtävling						
7) Lars Oddsson, LEN	128	131	90	128	76	553	1) AKM, Malmö lag 2 (Leif Persson, Lennart Hansson, Rolf Hagel)	2398					
8) Anders Remar, LEN	117	63	83	114	103	480	2) Gamen, lag 1 (Gunnar Kalén, Uno Axelsson, Hans Friis)	2323					
9) Per Olof Larsson, Nimbus Kumla	114	175	70	54	64	477	3) Karlstads Mfk (Hans Nilsson, Bertil Oldén, N E Hollander)	2217					
10) Nils Erik Hägglund, ÖFK	61	78	164	99	74	476	4) AKM, Malmö lag 1 (C Mårtensson, A Håkansson, J O Åkesson)	2201					
11) Janne Åberg, ÖFK	37	99	99	86	125	446	5) Gamen, lag 2 (Rune Olsson, Rune Johansson, Lars Karlsson)	2144					
12) Jan Lennemo, Gamen	41	28	31	3	-	103	6) Solna MSK (Bo Modeér, Nils Hallerström, Lennarth Larsson)	2088					
							7) Gamen lag 3 (Bertil Westin, Bengt Blomberg, Lars Åhman)	1688					
B2 seniorer: 1) Lennart Flodström, AKG	180	180	175	161	165	861	8) Gamen lag 4 (Jan Lennemo, H G Andersson, Ray Pramberg)	1536					
2) Ove Pettersson, AKG	145	171	180	180	180	856	9) AKM, Malmö lag 3 (Robert Nordborg, Anders Hansson)	1351					
3) Ragnar Åhman, Gamen	148	156	138	164	180	786	10) AKG, Göteborg lag 2 (L G Olofsson, O Pettersson, A Sjöström)	1314					
4) Anders Håkansson, AKM	146	126	175	158	180	785	11) AKG, Göteborg lag 1 (L Larsson, L Flodström, U Carlsson)	1071					
5) Rune Johansson, Gamen	136	180	180	116	152	764	12) AKG, Göteborg lag 3 (Kjell Lindahl, L Mattsson, L Å Andersson)	489					





Bilderna visar

- 1) De verkligt positiva överraskningarna stod östersundsgrabbarna K G Modin och Michael Borell för. Med sina "Harbinger" A2:or prickade de in max efter max. Modellen är konstruerad av amerikanen Norman Ingersoll, Utah. Den har två gånger varit med i USA:s VM-lag. (Se MAN sept 1966, fullskaleritning och Fr Zaic's Year Book 1964-65)
- 2) Knut Andersson, Snapphanen som tog den mest överlägsna segern i A1 senior.
- 3) Juniorsegraren i Wakefield, Hans G Andersson har redan hunnit vara landslagsman.
- 4) Nyvalde grenchefen Hans Friis, Gamen vann C2 efter fem max + 240 s i omflygningen.
- 5) En glad segrare i A1 junior, Nils Hallerström från Solna MSK.
- 6) Bo Hj Modéer åter SM-segrare.
- 7) Lennart Hansson var Olof Nerud tätt i härlarna i B1, 40 sek skiljde. Olof vann sin "huvudklass", B1 med en modell av "plockepinn"-konstruktion.
- 8) En överraskning från Lund -Fladdermusen Åke Qvarnström vann C1 med sin första modell av den typen - Grabben är ju förnuftig också, han använder hörselskydd.
- 9) Lennart Flodström AKG tog sin andra SM-titel i Wakefield. Han vann 1966 också.
- 10) I småklasserna ordnades också en lagtävling som vanns av AKM med fr v Pelle Lidén C1, Anders Håkansson B1 och Claes Mårtensson A1.
- 11) Solna MSK mönstrade följande A1-flygare. Dick Wiklund 14:e, Per Södersten 12:e, Nils Hallerström segrare A1 junior, John Hagedahl 13:e och Lennart Larsson 6:e.
- 12) Hela östersundsgänget samlat - ett trivsamt och tävlingskunnigt sällskap.
- 13) Två garvade kämpar: Rune Johansson och Ragnar Åhman, Gamen.
- 14) Janne Fröjds fader har stor andel i sonens framgång i A1 junior. Janne blev trea med sin välbyggda EVA 1/2 6.



Linstyrd autogiro uppvisningsflög

Kurt Nilsson från Båstads Mfk uppvisningsflög med en linstyrd autogiro. Motorn är Enya 2,5 cc med ljuddämpare. Dubbel linuppsättning ger roder- och motorkontroll. Rotor-diameter är 60 cm. Bakkroppen var tidigare uppbyggd av ett aluminiumrör, vilket dock p g a matning bytts mot en konstruktion av furulist.



Grenkonferens på Lingvallen leddes av Lennart Hansson, t h på övre bilden. Avgående grenchefen Ingemar Alm och ledamoten Bo Modéer flankerar. Under ses den nya grenstyrelsen Lennart Hansson, AKM, Hans Friis, Gamen ordförande och Olle Blomberg, Nimbus Kumla samt suppleanten Arne Berglin, Östersunds FK.

Gemytlig snapphanedebut

Friflygare från sju svenska klubbar och dessutom en hel del av den danska eliten ställde upp till tävling på Eslövs flygfält den 29 september. Mfk Snapphanarna från Klippan hade inbjudit till sin första tävling och kunde på tävlingsdagens morgon konstatera jämnulett och nästan vindstilla. Således var de yttre förutsättningarna mycket goda och tävlingen blev också alltigenom en succé. Klassvis några kommentarer.

A1 vanns som vanligt, nästan, av Claes Mårtensson från AKM, denna gång med stark konkurrens av Per Grunnet från Danmark.

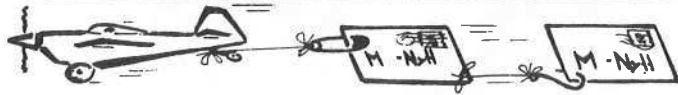
A2 blev en affär som nästan helt dominerades av de 8 danskarna i klassen. Per Grunnet gjorde här en helgjutens insats och segrade överlägset på 850 sek. På andra platsen lyckades en svensk kila sig in, nämligen Lars Larsson från Göteborg. Ytterst välbyggd och inte mindre väl färgsatt modell imponerade starkt. Dessutom visade den sig ha en alldeles excellent förmåga att ta vara på termik. I fjärde starten kom den egentligen in i ett dåligt område men hur det var cirklade den omkring och nosade upp det lilla positiva som fanns här och var och kunde slutligen notera 180,1 sek. Precision, s a s.

Så tycker jag att alla vi manliga modellflygare ska stå upp och saluera tredje pristagaren. Denna är nämligen Anita Dehlbaek, Thomas Kösters fiance, som på ett helt förtjusande sätt ställde resterande A2-flygare på plats. Enthusiasm och glädje präglar hennes apparation och vi säger: Välkommen igen, Anita, och ge oss mera av Din inspiration. Tiden för Anita var 778 och bakom henna fanns hela kopplet av AKMare, Snapphanar, Kättilstorpare, Trelleborgare, LENare och de övriga danskarna.

IB2 upprepades situationen från SM veckan tidigare. Herrar Flodström och Pettersson från AKG var omöjliga att rubba från tronen. Med 840 och 838 stod de i en klass för sig och jag kan endast säga att det ska arbetas hårt i de skånska stugorna för revansch

Köster visade att även den meste mästaren kan råka ut för fataliteter och dessutom kan nämna att "Professor" Schwartzbach på nytt gav oss övriga "elastiker" något att tänka på ifråga om Wakefieldpropellrars utformning.

Från Klassen (som somliga kallar Huvudklassen) ska vidare omtalas att i glädjen över den helt trivsamma tävling-



Linkontroll—vara eller icke

Med vemod ser man hur de aktivas skara ständigt reduceras. Med få, ibland utmärkta, undantag är standarden klen. Återväxten är synnerligen låg, medan gamla gardet, som under många år varit den drivande faktorn, en efter en troppar av. De lämnar ett vacuum efter sig, ty sällan är någon kapabel att ta upp den fallna manteln.

Ett gott initiativ har tagits av Kjell Rosen... ähää Rosenkvist, som samlat ett antal adepter, i stort sett Stockholms samtliga TR-lag, i sitt hägn, för att av dessa, med hjälp av sin stora erfarenhet, skapa internationellt slagkraftiga enheter, vilket är något som erfordras för att sporra nya och hålla intresset vid liv hos "de gamble".

I Solna har vi haft ett ganska stort antal kurser med god anslutning, varvid det producerats ett aktingsvärt antal modeller. Men det finns ingenstans att träna praktiskt, VI HAR INGEN PLATS ATT FLYGA PÅ. Jag ser här en av huvudorsakerna till det vikande intresseet. Sedan bana 09

en beslöt man att anordna Sällskapsresa d v s man samlar så många som möjligt till en gemensam flygning med samtidigt start. Länge torde minnas synen av sju Wakefielders på rad med drillborren i vild sving och också den vackra starten. Även flygmässigt var denna gemensamma flygning intressant i så måtto att man nu fick klart belägg för hur luftmassorna över ett flygfält rör sig i skikt med egentligen mycket små dimensioner. Hela flygområdet var totalt cirka 160 meter brett och man kunde se att medan modellerna ute på ena kanten fick fint flyt och icke förlorade höjd andra modeller endast 50 meter vid sidan om flög i avgjort sämre förhållanden och hade stora svårigheter att hålla sig flygande. Låt oss hoppas på flera sådana Sällskapsresor, för trivsel och termiklårdom.

Jan-Olle Åkesson hade slutligen framgång i C2-klassen och noterade en vinst med sina vackra Snobben 1 o 2. Rolf Hagel och Thomas Köster kom närmast. Tiderna för alla tre var förnämliga 877, 868 resp 863.

Tävlingen var som nämnts Snapphanarnas första och man skilde sig med stor heder från arrangemanget. Vi deltagare kan bara säga: Tack, och välkomna igen.

Lennart Hansson

Klass A 1:1) Claes Mårtensson, AKM 515, 2) Per Grunnet Danmark 497, 3) Ulf Marksten Fladdermusen, 338, 4) Åke Qvarnström d:o 243, 5) Ola Lundberg, d:o 241

Klass A2: 1) Per Grunnet, Danmark 850, 2) Lars Larsson AKG 800, 3) Anita Dehlbaek Danmark 778, 4) Robert Nordborg, AKM 771, 5) Claes Mårtensson, d:o 761, 6) Henry Åkermark, Kättilst 740, 7) Finn Fredriksen, Danmark 737, 8) Arne Hansen, d:o 735, 9) Tonny Håkansson, AKM 702, Thomas Kongstedt, Danmark, 702, 11) Per Otte, d:o 701, 11) Hans Hansen, d:o 701, 13) Bo Jansson LEN 694, 14) Olle Broman, Kättilst 680, 15) John Pettersson, Snapphanarna 677, 16) Rolf Andersson, AKM 676, 17) Gert Nilsson, Snapphanarna 642, 18) Lef Person, AKM 638, 19) Knut Andersson, Snapphanarna 630, 20) Arne Friberg, Trelleborg 627, 21) Kjell Eriksson, LEN 616, 22) Lennart Friberg, Trelleborg 575, 23) Mikael Lundahl, AKM 548, 24) Jan Andersson, Snapphanarna 434, 25) P Kristoffersen Danmark 213

Klass B2: 1) Lennart Flodström AKG 840, 2) Ove Pettersson AKG 838, 3) Tomas Johansson, Snapphanarna 776, 4) Thomas Köster, Danmark 745, 5) Christian Schwartzbach d:o 743, 6) Lennart Hansson, AKM 683, 7) Erik Jakobsen, Danmark 675, 8) Anders Håkansson AKM 674, 9) Kjeld Kongsberg, Danmark 637 10) Olof Nerud AKM 593

Klass C2: 1) Jan-Olle Åkesson AKM 877, 2) Rolf Hagel AKM 868, 3) Thomas Köster, Danmark 863, 4) Yngvar Wallengren, Fladdermusen 752, 5) Palle Jörgensson, Danmark 630

Lars Streander

En amerikansk läsare söker kontakt med Lars Streander. De hade brevkontakt tiden 1948-50 då Lars bodde i Malmö. Informera red av Lars adress så ska vi sända den vidare.

LÄSARNAS

PARLAMENT

på Bromma slets ur våra händer, finns inget legalt träningsställe, utom i något enstaka fall F8, F18 eller Skarpnäck. Som de flesta känner till är det avsevärda avstånd.

Här kan SMFF göra en insats, genom att aktivt medverka till anskaffandet av banor på de platser, där ett behov finns. Kommer det till stånd permanenta modellflygplatser, får vi också en större anslutning. Se på England, Tjeckoslovakien och Comet i Köpenhamn. Sedan Comet fått en cirkel ökade på en månad medlemsantalet med 50 procent. Engelsmännen har cirklar i snart sagt varje större stad, så även tjeckerna. 35000 aktiva i Tjeckoslovakien. De är grejer de. Sjunker antalet aktiva här hemma ytterligare i samma takt finns INGEN kvar 1970. EN man anmäld i speed vid SM i år

Så sätt igång och gör något från högsta ort. I Solna bearbetar vår fd grenchef oförtrutet de kommunala instanserna och vidare undersöks möjligheterna att få något gjort i Täby, en kommun med förstående styrelse och stora markinnehav. Ges inte snart en blodtransfusion i form av permanent bana dör patienten av blodbrist.

Snart slut ...

MFN BYTER REDAKTION

Riksstämman närmar sig och den innebär ju inte bara en summering av ett gånget verksamhetsår utan också utformning av nya arbetsplaner och målsättningar. Vad är då naturligare än att MFN:s trötta och slitna redaktion samtidigt efterträds av vitala funktionärer, lämpade att se framåt i stämmans anda.

Den nya redaktionen med Nils-Olof Roslund i spetsen tar över från och med julnumret. Vi har ju alla sett vilken standardförbättring MFN:s annonser genomgått med Nils-Olof som annonschef. Vi vet att han har både friflyg- och radioflygerfarenheter, att han sysslat med både foto, journalistik och reklam, att han är PR-man i sin dagliga gärning samt sist men inte minst viktigt - att han är en stimulerande kamrat. MFN:s framtid kan inte bli ljusare. Nils-Olof och de kamrater han utser att hjälpa till med MFN:s ledning kommer säkerligen att tillföra tidningen mycket läsvärt material och ge det en professionell inramning.

Vi som nu lämnar redaktionen vill innan vi släpper initiativet över till Nils-Olof tacka MFN:s många dugliga och hjälpsamma medarbetare för ett stimulerande samarbete under våra två redaktionsår. Att räkna upp er alla som gjort det möjligt för oss att sätta ihop dessa 13 (hm) nummer skulle ge en lång lista, se bara på förteckningarna i MFN 3/67 sid 25 och 1/68 sid 24.

Vi vill också tacka de många förbunds- och klubbfunktionärer som på olika sätt stött oss under arbetet med MFN.

Fackredaktörerna som ju tillsats i år har ju varit våra känselspröt ute på "fältet". Tack vare dem har vi kunnat bevaka många händelser som annars skulle ha förbisetts. Fackredaktörerna utsågs bl a för att säkra kontinuiteten i MFN-arbetet i samband med redaktionsbytet. Vi önskar dem med vårt tack för gott jobb, lycka till i den fortsatta MFN-verksamheten.

REGLER

Nu finns det nya regelhäften för friflygare, linstyrare och raketmodellflygare. Radiostyrning och skala kommer i sinom tid.

Klubbarna har tydligen inte upptäckt detta ännu. Därför ska Du som läser MFN se till att klubben tar hem regelhäften så att det räcker åt både dig och dina klubbkompisar.

Det går bra att beställa direkt från SMFF:s Expedition i Norrköping.

LOTTERIER

Rikslotterier finns det hur många som helst av. För flygare av alla slag finns det emellertid bara ett - FLYG-LOTTERIET 1968 - 69.

Det fina med Flyglotteriet är att man inte bara har provision på varje såld lott (40 öre) utan man får dessutom andel i vinsten (30 öre/lott om man säljer minst 1000 st, 20 öre, om man säljer minst 200). Med andra ord är detta lotteri gjort för att hjälpa klubbarna. Därför vill SMFF och MFN verkligen rekommendera Flyglotteriet.

Hedlund

Centern lägger nästa år fram en motion att skördeskadesersättningsbidragen skall tilldelas SMFF.

Att sätta ihop en tidning som MFN på sin fritid är ingen sinekur. Det har inte underlättats av att vår mandatperiod sammanfallit med en pressad ekonomi för SMFF. Det har tvingat oss till beklagliga beslut som att upphöra med arvoden till skribenter och redaktion. Den önskade kostnadspressen har dock genomförts. Kostnaderna är nu två tredjedelar av vad vår föregångare efter en förbilligande omläggning lyckades komma ned till.



Nils-Olof Roslund

Under sådana omständigheter ter sig Carl-Gustaf Ahremarks och Gunnar Landins omfattande och uthålliga arbetsprestationer i redaktionen som anmärkningsvärda. Carl-Gustaf har trots detta, som vi alla sett, ändå orkat med att skriva ihop åtskilliga specialartiklar. Det är detta kraftfulla lagarbete som gjort framtagningen av MFN möjlig. Även om tidningens existens varit beroende av de många artikelleverantörerna bland förbundets medlemmar så är det Carl-Gustaf och Gunnar som gjort de största enskilda insatserna. Utan dessa insatser skulle jag inte ha hunnit hålla ihop MFN-arbetet med dess nuvarande omfattning.

När så Gunnel Andersson, Boris Holtentjärn och Bengt Martinelle bidragit till produktionsarbetet, har resultatet alltså varannan månad blivit ett lite oregelbundet dimp i brevlådan hos MFN:s läsare.

Vi slutar med att önska Nils-Olof och hans gäng samma uppmuntrande läsarreaktioner som vi har stimulerats av. Varför inte skriva en liten artikel bums och skicka till den nya redaktionen ?

Göran Alseby

NYA KATALOGER!



WENZELS NYA KATALOG

Modellflyg • Modellbåtar
Motorer • Tillbehör
Plastmodeller • Verktyg etc.
Katalogpris kr. 1:50



Box 801, M. Samuelsgatan 65
101 31 Stockholm 1

Jag bifogar kr. i frimärken.
Sänd omg. de kataloger jag korsat för.

Wenzels hobbykatalog 1:50
 Atlas "N" 1:- Lima "N" 1:-
 Lima "HO" 1:- Quick "HO" hus 1:-

Namn
Bostad
Postadress



ATLAS "N". Modelljärnvägar skala 1:160. Ett enastående prisvärt sortiment! Katalogpris 1:-.



LIMA "N". Oslagbar i prishänseende. Även svenska lok och vagnar! Katalogpris 1:-.



LIMA "HO". Ett prisvärt sortiment i skala 1:87. Med koppel av "Fleischmantyp". Katalogpris 1:-.



QUICK "HO" HUS
Ett intressant sortiment husbyggsatser till de rätta priserna! Katalogpris 1:-.

1968 ÅRS RIKSSTAMMA

Årets Riksstämman kommer att avhållas den 30 november och 1 december 1968 i Stockholm.

I enlighet med stadgarna skall motioner till Riksstämman vara förbundsexpeditionen tillhanda senast den 26 oktober 1968.

Ombuden för klubbarna skall meddelas å fullmaktsblankett, utsänd till klubbarna, och skall vara förbundsexpeditionen tillhanda senast den 22 november.

Rådsmöte kommer att hållas den 2 november och sammanställning av motionerna samt förbundsrådets yttrande över dem kommer stadgeenligt att tillställas klubbarna senast två veckor före stämman.

Förbundsstyrelsens beslut

Förbundsstyrelsen sammanträdde den 14 september i Stockholm. Ur protokollet har saxats:

att fr o m den 1 oktober kommer en kontorist att vara halvtidsanställd på förbundsexpeditionen. Som följd av detta kommer servicen till klubbarna att förbättras och utökas. Den första åtgärden blir att tävlingsinbjudan distribueras utan kostnad.

att en ny adresseringsmaskin inköpes, som kommer att underlätta expeditionens omfångsrikaste arbete.

att i övrigt rusta upp expeditionslokalen och inköpa inventarier.

att 1969 års registreringshandlingar skall utsändas omkring den 20 november.

att RS skall förläggas till Stockholm den 30.11 - 1.12.68

att efter avgående G Alseby utse N O Roslund till redaktör för MFN.

SO:s petitapunkter för 1969/70

I början av september meddelade Skolöverstyrelsens petitapunkter för budgetåret 1969/70. Bidraget till ungdomsorganisationernas centrala verksamhet som 1968/69 är 4.816.000:- föreslås i det närmaste dubblerat. Enligt nuvarande normer får SMFF 20.000:- kr i grundbidrag, 20.000:- kr som instruktörsbidrag (proportionellt mot antalet medlemmar) och 5.000:- kr som rörligt bidrag (proportionellt mot antalet klubbar). Bidragen kan sänkas för att totala anslagsnivån ska kunna innehållas. Antalet medlemmar i åldern 12-25 år ska vara minst 3000, men som medlem räknas inte bara matrikelregistrerade utan också andra personer som deltagit i förbundets verksamhet.

Så föreslås att grundbidraget enligt 1962 års ungdomsutredning höjs till 40.000:- under 1969/70 samt att bidrag dessutom ges beräknade utifrån medlemsvägningstal och spridningsvägningstal.

Bidragen till ungdomens fritidsverksamhet föreslås höjda från ca 12.5 till 20 miljoner beroende på ökat antal fritidsgrupper, att åldrarna 7-11 blir bidragsberättigade samt att anslag utges med 12:- kr/2 tim.

Anslagen till utbildning av ungdomsledare föreslås höjda från ca 2,5 till 8,5 milj.kr. Bidrag utgår nu med 15:- kr per kursdeltagare och dag under högst fem dagar för regional kurs och högst 12 dagar för central kurs. Dessutom utgår resebidrag. SÖ anser att upprustning av ledarskolningen måste ges prioritet inom den statliga ungdomspolitikerna under de närmaste åren. Till prioritetsgrupp 2 av 4 hänför SÖ 600.000:- kr att fördela mellan de sex nya organisationer, däribland SMFF, som tilldelats bidrag för sin centrala verksamhet fr o m 1968/69.

SÖ:s förslag ska först behandlas av finansdepartementet och sedan av riksdagen så ändringar kan ske.

ÖKANDE ANTAL MEDLEMMAR I SMFF

Vid den sedvanliga medlemsräkningen vid halvårsskiftet visade sig SMFF:s antal medlemmar ha ökat med cirka 125 stycken. Vid pressläggningstiden för detta nummer av MFN rapporterar förbundsexpeditionen ytterligare ökning, nämligen ungefär 150 tillkommande medlemmar sedan den 30 juni. Antalet klubbar däremot tycks vara mera konstant, 90 stycken för närvarande.

Ett närmare studium av medlemsstatistiken visar att Solna Modellsportklubb har fenomenala 32 tävlingslicenser och SMSK är ensam om att ha licenser i alla fyra grenarna. Därnäst kommer LEN med 25 och AKG med 21 licenser fördelade på tre grenar. SMSK, Gamen och AKM har flest licenser i friflyg, LEN och SMSK toppar linflyget med ÖSFK och Motala MFK på delad tredje plats. Siljansbygdens MFK, Starfighers och Jönköpings Läns MFK är tättrio inom radioflyget medan Limhamns MFK ensam har hälften av raketlicenserna följd av Uppsala FK och AKG.

SMSK har också flest medlemmar, 121 registrerade medan AKG har 98 och Gamen 66.

Sextio län har minst 100 medlemmar nämligen Malmöhus (248), Stockholms (227) Östergötlands (174), Västmanlands (141), Göteborgs och Bohus (118) samt Stockholms Stad (100). Kopparbergs skulle ha kommit med om man haft en medlem till.

Vid halvårsskiftet hade SMFF 1661 klubbmedlemmar och 131 direktanslutna. Licensantalen var 190 i friflyg, 77 i linflyg, 128 i radioflyg och 20 i raketflyg. 63 klubbar rapporterar verksamhet i friflyg, 62 i linflyg, 72 i radioflyg och 8 i raketflyg.

Siffrorna kan ju fortfarande bättras på. Sänd in registreringshandlingar, medlemsrapportering etc så kommer det med i slutsiffrorna för 1968.

BORGSHOBBY BORGSHOBBY BORGSHOBBY BORGSHOBBY



279:75 Inkl.oms.

FOKKER D7. En exakt skalamodel av det från 1:a världskriget så fruktade och välkända jaktplanet. Byggsatsen har stansade balsa- och plywooddelar med övriga trädelar väl förarbetade. Motor och kulspruta mycket detaljerade i plast. Skala 1:6, Spännvidd 148,5 cm. Motor 7-10 kem.

Som representant för STERLINGS kan jag nu ur mitt lager erbjuda ett rikhaltigt sortiment av deras RC-modeller. Det bästa i byggsatsväg i dag.

STEARMAN PT 17	279:75	MUSTANG	227:50
SPIFFIRE	227:50	KING COBRA	227:50
SUPER CRUISER	188:75	TRI PACER	104:75
PIPER CUB J3	89:75	CESSNA 180	69:75
FAIRCHILD PT 19	83:75	ROYAL-	
LI'L ROUGHNECK	34:75	COACHMAN	83:75

Alla priser inklusive omsättningskatt

Radioanläggningen för den kräsne radioflygaren KRAFT/ROWAN PROP CONTROL proportional

ATERFÖRSÄLJARE: Köp hos BORGSHOBBY

Borgs
HOBBY

Apotekaregatan 7, LINKÖPING. Tel. 123981

YBORGSHOBBY BORGSHOBBY BORGSHOBBY BORGSHOBBY

Mer om den nya förbundsexpeditionen.

SMFF:s expedition flyttades för att dess resurser skulle kunna förbättras och därmed servicen till medlemmarna utökas. Vi visste att Ragnar Åhman med både far och son jobbade hårt med att iordningsställa en f d verkstadslokal till expedition. Golv, väggar och tak bytte utseende. Möbler ställdes in liksom maskiner, verksamheten planerades och friflyggrenchefens fru anställdes på deltid. Ragnar rapporterade att första etappen var klar och vi reste dit för att se förbundets nya expedition.

Den ligger ju i källaren till Klingsbergsgatan 40 i Norrköping och telefonnumret är 011/13 21 10. Men observera att förbundets adress är oförändrad, Box 110 60, 600 11 Norrköping 11.

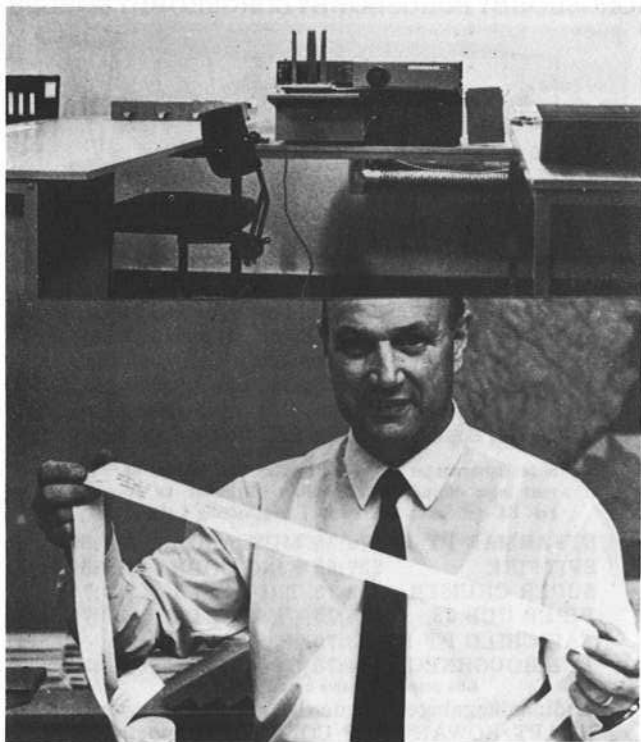
Öppethållningstiderna har utökats. Kl 09.00 till 13.00 på tisdagar, onsdagar och fredagar tar Iréne Friis emot medan Ragnar Åhman sköter rulljansen vardagskällar 18.00 till 21.00.

Vid besöket var vi inställda på en positiv överraskning men att så stora och välutrustade lokaler kan erhållas för 150 kr i månaden och 10.000 kr investering det förvånar.

Det största rummet är ett kombinerat arbets- och sammanträdesrum med tre kompletta arbetsplatser och ett långbord. Kontorsmöblerna är gjorda i ek och fönstren täcks av smakfullt valda gardiner. Mycket snyggt gjort. Golvet är det enda som lockar till förbättringsförslag.

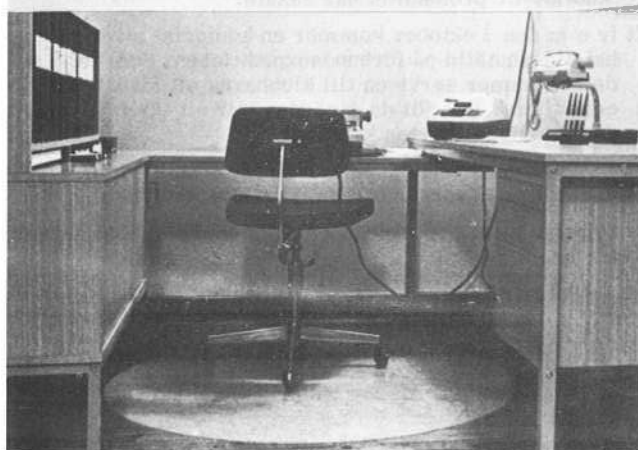
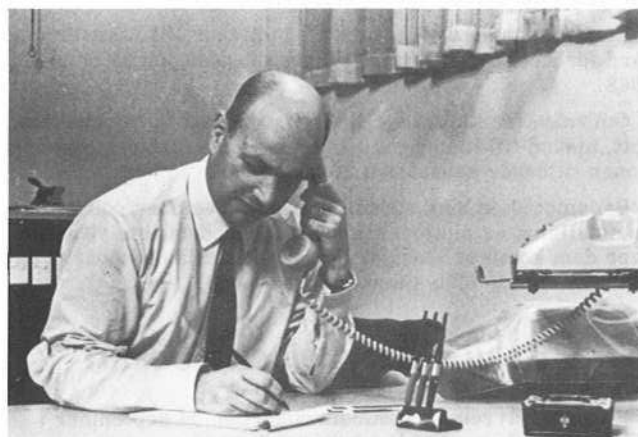
Förutom kapprummet finns två smärre rum för förråd och stencilering.

Totalintrycket är stimulerande. Medlemsservicen kommer säkert att kunna förbättras i kombination med Ragnar och Irene's arbetsvilja.



Text och foto GÖRAN ALSEBY

Högra spalten visar uppifrån expeditionschefen Ragnar Åhman i en typisk arbetspose. Därunder ses en av de tre arbetsplatserna. De understa bilderna visar kontorsmaterieförrådet. I dörröppningen på understa bilden skimtar grovförrådet. Ovan ses en arbetsplats med etikettmaskin och bladningslåda. Underst visar Ragnar upp en sådan remsa som klistras etikettvis på MFN:s kuvert.



Skvaderns Nattävling

För nionde året i följd genomfördes Mfk Skvaderns natt-ävling 30.6-1.7.68 Att idka modellflyg nattetid är lajbans dels som omväxling, dels för att det brukar vara om inte precis vindstilla, så i varje fall betydligt lugnare än på dagarna. Men icke denna natt, vindpustarna snodde iväg med ca 12-15 knop. Nu kan vi slå fast att modellflygare är ett hårdfört släkte, de flesta ställde upp och tävlingen genomfördes. Sitt tydliga språk talar antalet maxflygningar: Endast två sådana förekom och båda i A:1 genom Bengt Ståhl och Leif Eriksson. Att ställa timern på mer än två min. var inte tillrådligt, Ray Pramberg klämde till med 169 sek i andra perioden och så var den dan, förlåt natten förstörd, en C:2a med det stinget flyger bort på den tiden v. s. b. Glädjande var att så många juniorer ställde upp, Östersundarna har en härlig bredd där, det finns all anledning att huka sig när dom grabbarna laddar om. Resultat i sekunder:

A1 juniorer: 1) N E Hägglund, ÖFK 402, 2) Leif Eriksson, Skvadern, 279, 3) Janne Fröjd ÖFK 227, 4) Kjell-Åke Johnsson, d.o 226, 5) Hans Jeskulke, Guld-fåglarna 198, 6) Denny Sundqvist, Skvadern 186, 7) Karl Erik Qvist, Silverhökarna 86, 8) Stig Källberg, Skvadern 24, 9) Robert Wendler, Silverhökarna 22.

A1 seniorer: 1) Tommy Eriksson, Skvadern 343, 2) Bengt Ståhl, Jakobsbergs Mfk 261, 3) Hans Borell, ÖFK 215, 4) Åke Qvarnström, Fladderhusen 194, 5) Per-Inge Södergren, Skvadern 71.

A2 juniorer: 1) Michael Borell ÖFK 311, 2) Karl-Gunnar Modin, d.o 177, 3) Knut Holmbom, Skvadern 82, 4) Robert Wendler, Silverhökarna 14, 5) Eddy Astfeldt, Eskilstuna FK 6

A2 seniorer: 1) Hans Eklund, Skvadern 459, 2) Inge Sundstedt, Borlänge MSK 448, 3) Hans Andersson, d.o 354, 4) Per Liljeqvist ÖFK 336, 5) Per-Inge Södergren, Skvadern 318, 6) Håkan Broberg, Borlänge MSK 269, 7) Tommy Eriksson, Skvadern 259, 8) Nils Helgesson, Mfk Tofsen 165, 9) Bertil Westin, Gamen 90, 10) Arvid Holmbom, Skvadern 81, 11) Arne Berglin, ÖFK 29, 12) Birger Sahlin, Skvadern 8,

B2 seniorer: 1) Jan Zetterdahl, SMSK 431, 2) K E Lundin, d.o, 330 3) Tommy Källberg, Skvadern 72.

C2 seniorer: 1) Nils-Erik Hollander, Karlstads Mfk 387, 2) Sven-Erik Pira, Strömsund 383, 3) Birger Sahlin, Skvadern 348, 4) Ray Pramberg, Gamen 282.

Lång flygning av litet flygplan

Ibland har man tur i övermått. Så t ex var vi några stycken från AKM ute och trimmade på Eslöv söndagen den 28/7. Det var Claes M som hade en ny, lång A2a, det var Julle som hade sin fina motorkärva, helt återställd efter marksyningen i Uppsala (han blev förresten femma i Kriterium International du Nord i pingstas), Olof N var ute med ny fru (han har ingen gammal) och ny B1a och så jag med Ezra, liten gummimodell.

De andra hade timers och grejor på sina flygplan men små gummimodeller har inte plats för sådana finesser så flinta och fnöske användes. Det var meningen att en ny propeller skulle provas. Den fick slutgiltig form ute på fältet (man slipper sopa) och så iväg. Stark termik höjde Ezra till mycket hög höjd och man sade: Nu får han fusa när som helst.

Den gjorde icke det utan försvann i stället uppåt. Humöret neråt på förut glade flygaren. Fruktlös spänning och sedan 4 mil hem, utan modell. Flygningen påbörjades kl 1640, hemkomst till Malmö kl 18.15. Kl 18.45: telefonsamtal från Löberöd, Lantbrukare Lennart Nilsson. Ni förstär resten. Det blev i hast ny bilfärd och glatt återseende med Ezra som hade gjort bekantskap med en ko under hemgång från hagen. Under det glada eftersnacket på lantbrukare Nilssons gård framkom det att flygplanet hade tagit mark klockan 18.35. Sålunda kunde konstateras att Ezra flugit cirka 15 kilometer och för denna sträcka tagit god tid på sig, nämligen 1 timme och 55 minuter. Detta är rekord, åtminstone för undertecknad, Kan någon förresten överträffa turlighetsrekordet, Ezra kunde mycket väl ha landat i någon av de cirka 5.000 åkrar med vid denna tid manshög vajande säd som passerades under färden.

Ur detta kan följande råd till friflygare dragas: Använd tunt gummiband till fusen ty det gör för bortflygningar susen. Ritning av Ezra i nästa nummer.

Lennart H

T I L L S A L U

ALTERNATIV TILL BEGAGNAD RADIOSTYRNING: köp en ny proportionalanläggning på AVBETALNING och på förmånliga villkor. Samtliga ledande fabrikat kan levereras. Prisexempel: MICRONIC 4, med 4 servon - 950:- kontant, resten på 6 månader, MICRONIC 6, med 4 servon - 1.050:- kont., resten på 6 mån. KRAFT med 4 servon - 995:- kont. resten på 6 mån. För detta och allt annat inom radiostyrning vänd Dig till RC IMPORTEN, Sven Hydén, Älvsjövägen 8, Älvsjö, 08/997642

Nya och begagnade PROPOTIONALANLÄGGNINGAR ständigt i lager. MICRONIC, BONNER m.fl. HOBBY-PRODUKTER, telefon 08/ 67 79 77 efter kl. 18.00

Nästan ny MICRONIC av senaste modell, komplett med 4 Orbit-servon. JAN NYSTRÖM, telefon 0750/24404

Fabriksny MICRO-AVIONIC med 4 servon, ackar och laddaggregat. STIG SLÄTTEMO, Fyrspannsgatan 39, Vällingby, tel. 895178

Byggsats FOKA, segelflygplan för RC. Pris 65:- JAN LARSSON, Sandviken, telefon 026/ 25 65 72

Svenningssons DIGITRON proportionalanläggning, endast 5 mån. gammal, i skick som ny. JAN HELLMAN, Östra Solgatan 14 A, Klippan, tel. 0435/13293

NU I SVERIGE: Toppkvalité: DIGIACE 4 - 5 kanal proportional, komplett. Fullständig service. Närmare uppgifter på begäran. ORIENT-HOBBY, Skördevägen 8, 13500 Tyresö. Tel. 08/ 7125352

Friflyg-DM i Salbohed

MFK Silverhökarna arrangerade den 25 maj inofficiellt friflyg-DM i Salbohed.

- 1) Tävlingen pågick i tre perioder.
- 2) Som framgår av ovan var bara fyra klubbar representerade av länets nio.
- 3) Efter tävlingens slut förrättades prisutdelning på Salbohedskolan.
- 4) Prisutdelare var FSF:s distriktschef Sören Hedberg, Västerås
- 5) Skultunas raketflygare gjorde slutligen en uppvisning

Resultat i sekunder

A1 Juniorer: 1) Hans Jeskulke, MFK Guldfåglarna, 731 2) Karl-Gustav Lundström, MFK Silver Hökarna, 214, 3) Roland Johansson, MFK Silver Hökarna, 200, 4) Robert Wendler, MFK Silver Hökarna, 158, 5) Sven Roger Domberg, MFK Silvervingarna, 130, 6) Karl-Erik Qvist, MFK Silver Hökarna, 128, 7) Anders Johanson, MFK Guldfåglarna, 118, 8) Krister Holm, MFK Silvervingarna, 117, 9) Conny Lennartsson, MFK Guldfåglarna, 114, 10) Roine Gustavsson, MFK Silvervingarna, 93, 11) Leif Näsborn, MFK Guldfåglarna, 50, 12) Roger Lindberg, MFK Silver Hökarna 70

A1 Seniorer: 1) Lennart Widh, Fagersta Flygklubb, 441, 2) Göran Larsson, Fagersta Flygklubb, 306 3) Inge Ahlin, MFK Silvervingarna, 197, 4) Dennis Lundqvist, MFK Silver Hökarna 17

A2 juniorer - seniorer : 1) Per Bodin, Fagersta Flygklubb, 403, 2) Lennart Widh, Fagersta Flygklubb, 321, 3) Robert Wendler, MFK Silver Hökarna 20

Maratonflyg (Effektiv flygning under 15 minuter och obegränsade starter).

1) MFK Silvervingarna 632, 2) Fagersta Flygklubb, 418, 3) MFK Guldfåglarna, 206 4) MFK Silver Hökarna, 160

Erlander

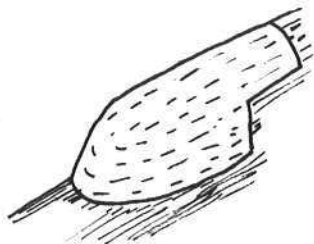
Huka er gubbar och gummor för nu slår en D2:a (numera F1C2) ner i depån.

Eftersom det visat sig råda en förfärande okunnighet bland den yngre generationen när det gäller konsten att tillverka kabiner till modeller, presenterar vi ånyo den ädla hempressartekniken, för att i fortsättningen kunna hänvisa till MFN 3/68 istället för att uppta vår dyrbara tid med tröttande (men, det måste jag erkänna, strålande) föreläsningar.

Gör det själv KABINER

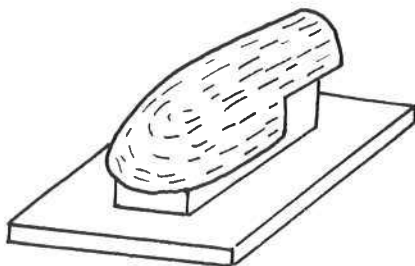
Av ULF LARSSON

1



Tillverka först en form i balsa eller hårdträ som ser ut exakt som den färdiga huven ska göra. Det kan med fördel göras så att träbiten sätts på kabinens plats i modellen och modelleras till rätt form medan man bygger kroppen. Formen ska putsas noga med finaste sandpapper, men bör inte lackas, för lacken kan ibland lösas av värmen och ge upphov till en matt beläggning eller små bubblor i huven. Fäst sedan formen på en minst 20 mm hög fot, så att huven kan göras tillräckligt stor. Dessutom får man lite kapmån, som kan vara bra att ha, eftersom kanten längst ned brukar bli väldigt skrynklig. Det hela fästs sedan på en bräda så att formen står stadigt.

2

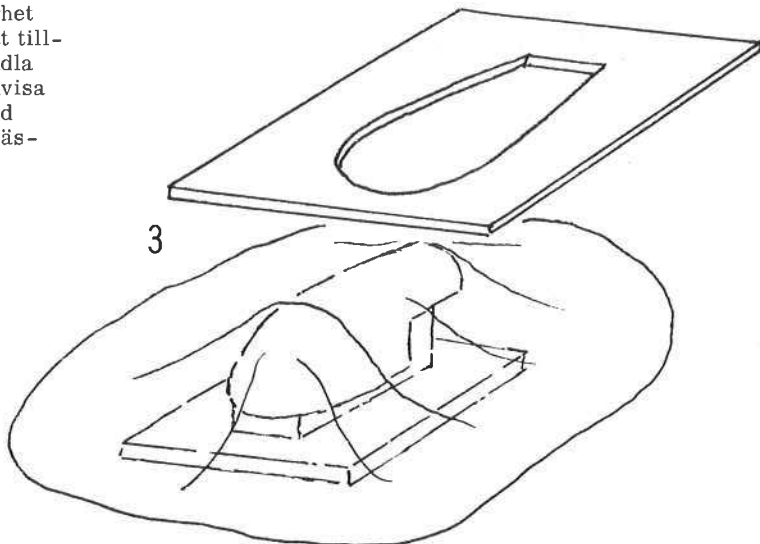


I en 3-5 mm tjock skiva görs ett hål som passar över träformen. Det måste finnas ett 2-3 mm stort mellanrum överallt mellan presskivan och huvformen när den förra träas över den senare.

Användbara plastmaterial är COBEX och vanlig celluloid. Det finns säkert en mängd andra bra plaster om man bara orkar pröva sig fram. Cobex finns i specialaffärer för plast och görs dessutom i olika färger. 0,5 mm är en bra tjocklek. En stor huv kräver kanske tjockare material. Om huvens form är komplicerad rekommenderas en ganska tunn dimension. Huven blir då inte så stark, men lättare att pressa ut.

Vid pressningen måste man ta till en bit som är 5-10 cm större runt hålet i presskivan, eftersom plasten inte töjs särskilt mycket, utan bara omformas.

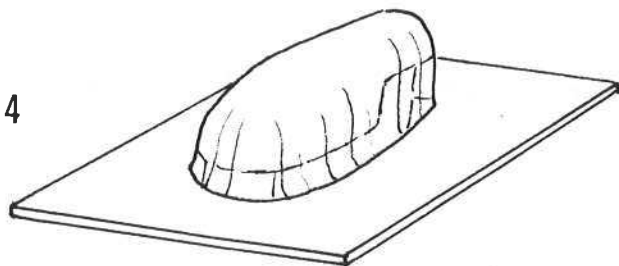
3



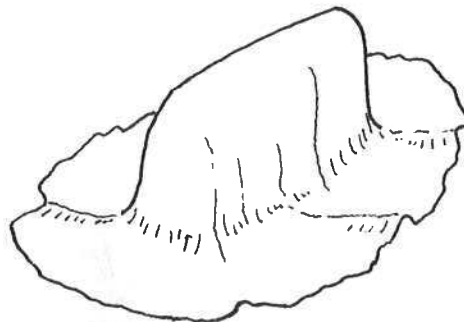
Plastbiten värms sedan över en elektrisk kokplatta (inte öppen låga = eldfarligt!) tills den i konsistensen börjar likna vaxduk. Då läggs den snabbt över huvformen och skivan pressas över och ned så långt det går. Om huven blir för liten är det bara att värma plasten på nytt och försöka en gång till, och sedan är det bara att värma plasten igen o s v . . . tills man lyckas (nån gång i höst kanske). Mankan också värma plasten i en ugn (ca 200° C, går inte med celluloid som brinner upp).

Efter litet träning blir resultatet förvånansvärt bra, och tänk så underliga huvar man kan göra.

4



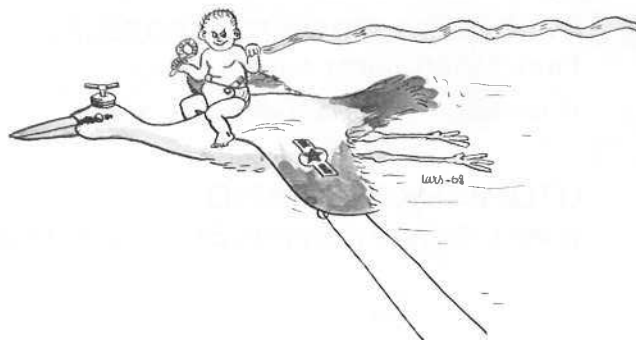
5



6



Hur man blir bäst i Combat eller berättelsen om Roger Holmberg och Staffan Larsson berättat subjektivt av Roger Holmberg och illustrerat objektivt av Lars Landemark.



TUFFING:

Att flyga är nödvändigt...

Min första erfarenhet av flygning var då jag "liten men naggande god" stilla seglade in över kontinenterna på storkens rygg. Tyvärr kunde jag inte till fullo tillgodogöra mig de överväldigande vyerna. Storken hade nämligen bestämt sig för att öva nattflygning. Ankomsttid till Katrineholms BB var kl 02.00. Men fortfarande minns jag med en kaffe-tår i koppen de smattrande vingarna och den linstyrda storkens ljuva suck när jag lättade på "kompen". Det måtte varit en klåpare till nybörjare vid handtaget, ty det höll på att sluta illa, men med mitt iskalla lugn lyckades jag kravla mig bakåt och lyfta på rodret just som vi snuddade över Sven E Truedssons lagerlokaler i Malmö.

Efter tolv år och 50 plastmodeller önskade jag mig en jetexmotor med vidhängande modell till julklapp av min generösa far (han har skänkt ölkruset á 125 kr till C-int vid Filbyter), Tomten kom med en Webra Mach I och någonting som hette "Snurren". Och snurren fick också min mamma då jag körde in Webran i köket.

Vid den tiden kom jag också i kontakt med en vilt snackande skåning, Bert "Putte" Nilsson, en tystlåten norrlänning, Bo Nilsson, och en Mariefredare, som jag tror heter Staffan Larsson (jag vet inte, han är så långhärig nu). Vi hade alla inköpt var sitt exemplar Webra Record hos Borgs Hobby (vi får rabatt där) och "bli vit" anslutna till en stor, stor klubb. Den heter LEN och är bäst i Sverige sägs det från Solnahäll. Under en hel vinter, varje lördag och söndag, flög vi pjäxskodda på SAAB:s sportflygplansfält. Det är i stort sett den enda träning Staffan och jag har fått. Det jag minns från den tiden är att Staffan lyckades få in en verklig fullträff. Hela fältet var täckt med 1 1/2 m tjockt snölager, förutom 1 m² uppskottad depå och där lyckades Staffan pricksäkert krascha.

Vi deltog på några tävlingar i Motala och djupt in i Smålands urskogar och kom på att det inte dög med "Fantomen". "Putte" och jag konstruerade en modell som kallades "Sway" och nekade att lämna ut ritningen. I förbannelsens stund gick Staffan hem och ritade den nu legendariska "Spader Kung". Efter 10 stycken "Sway" och lika många misslyckanden byggde jag "Spader Kung". Följden av detta är välkänd modellflyghistoria (!).

Ett år senare åkte min far till Italien. Jag tog tillfället i akt och bad honom köpa en Super Tigre 2,5 glöd att användas till speed. Han kom hem med en Super Tigre Jubilee 2,5 diesel. I bedrövelsen förstörde och modifierade Staffan och jag "Spader Kung", efter att ha uppstegat Peter Evers modeller, till något som kallades "Ruter Ess". Resultatet blev fantastiskt. Jag deltog på Filbyter med en modell och, minnsann, jag vann utan att ens göra en looping (ändå har jag efter 3 år lyckats göra en bunt). Jag blev till skyarna höjd av Christer Söderberg i Modellflygnytt (jag slog honom). Tyvärr blev segern lite grunlad då en domare i villervallan gav Per Gelang 1:a priset. En Super Tigre - feber började rasa inom klubben (till förtret för Göran "ETA" Aulseby) och resten är som alla vet välkänd modellflyghistoria.

På tre år har jag lyckats uppnå följande förträffliga resultat: 10 första, 5 andra och 6 tredje-platser i combat-klasserna på såväl nationella som internationella tävlingar. Bland dessa strålande resultat lyser en andra- och en första-plats vid NM 66 resp NM 67 klarast. Ställningen i de inbördes mötena mellan Staffan och mig är 1-1. Han vann i en klubbävling för 3 år sedan och jag slog honom på NM 66. Sedan dess har vi aldrig mötts. (Om någon annan t ex Staffan Larsson vill skryta om sina tävlingsresultat får han skriva en egen artikel!).

Efter 7 år, 20 A-modeller, 15 int-modeller, 1 35-modell, 1 A-stunt, 1 TR-A och 1 båt (!) har jag samlat så många erfarenheter att jag förs redovisa dem här i form av goda råd för combatflygare:

- 1 De verkliga motståndarna är inte den andra flygaren och hans modell utan Moder jord och domaren.
- 2 Akta er för finnar och Anders Ahlström i combatcirkular (se referat från NM-67)
- 3 Akta er för glödstiftsmotorer (fråga Ulf Larsson)
- 4 Akta er för snabba modeller (fråga Bernt Gustavson)
- 5 Akta er för speed-flygare (de pratar så konstigt)
- 6 Akta er för Harald Sannes (han är rolig)
- 7 Akta er för Peter Evers (han flyger så bra)
- 8 Akta er för Folke Ohlsson (han flyger på er)
- 9 Akta er för "Snapshuggarna" (fråga Ahlström-Fransson)
- 10 Akta er för villaägare (plommon trillar ner vid varv-tal omkring 12.000 v/min)
- 11 Akta er för goda råd (exempelvis punkt 11)

Som synes beror alltså min framgång på följande 3 misstag av min far:

- 1 Att han överhuvudtaget lät mig komma med Storken.
- 2 Att han köpte en Webra istället för en jetexmotor.
- 3 Att han köpte en Super Tigre diesel istället för en glöd

Därför säger jag slutligen det som alla väntat på:

TRÄNING, TRÄNING, POJKAR, ÄR DET ENDA SOM HJÄLPER



MODELLFLYGNYTT

SVERIGES MODELLFLYGFÖRBUND

Fack 11060, 60011 Norrköping 11

Ansvarig utgivare: Göran Alseby

UTGIVARKORSBAND

SMHI-Rotaprintryck, Stockholm 1968

