



# MODELLFLYGNYTT

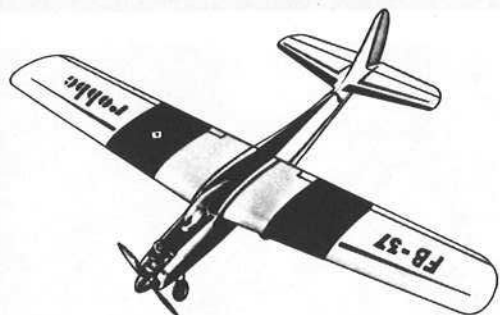


ORGAN FÖR  
SVERIGES  
MODELLFLYGFÖRBUND

**1**  
1971

# ALLT FÖR RC-FLYGNING

VI HAR SATSAT 50.000:- PÅ MODELLFLYG,  
9 OLIKA BYGGSATSER, DET MESTA I TILLBÉHÖR  
2, 4, 5-KANALS-PROPORTIONALRADIO,  
ENYÅ-MOTORER, SAMT MYCKET MERA.



FB 37

Bestell-Nr. 3167

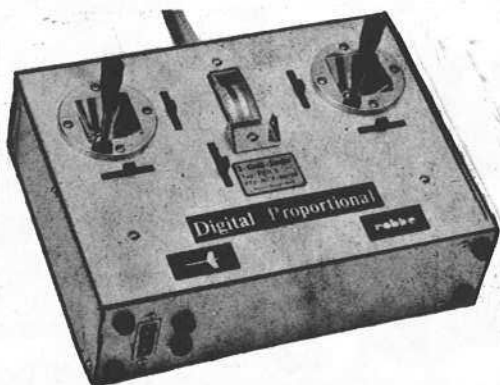
Voll kunstflugtauglich. Mehrmals erfolgreich auf Deutscher Meisterschaft und Weltmeisterschaft.  
Spannweite: 1700 mm



Mäxl

Bestell-Nr. 3166

Siegermodell auf Deutscher Meisterschaft RC 1968. Erfolgreich auf Weltmeisterschaft 1969 (7. Platz).  
Spannweite: 1480 mm



Enya-  
RC-Motorer



PÅ VÄG IN FRÅN

— **robbe**

Kommer att finnas i fackhandeln.  
Generalagent för Sverige:

## ESSEN-AIR

Adr: Centrum 13622 HANDEN Tel: 08/7778234

Visste Ni att modellflygare kan köpa  
foto billigare hos: ESSEN FOTO  
Adr: Centrum, 13622 HANDEN Tel: 08/7771196

# MODELLFLYGNYTT

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

## REDAKTÖR

Carl Gustaf Ahreman

Valkebogatan 18B

582 47 Linköping. Tel. 013/14 03 54

## FACKREDAKTÖR friflyg:

Svenolof Lindén

Hovstavägen 15

703 63 Örebro. Tel. 019/18 21 79

## FACKREDAKTÖR linflyg:

Ulf Larsson

Kopparvägen 21

170 20 Kallhäll. Tel. 0758/510 73

## FACKREDAKTÖR radioflyg:

Jan Levenstam

Movägen 26

162 20 Vällingby. Tel. 08/36 18 32

## FACKREDAKTÖR raketflyg:

Gert Ericsson

Skyttevägen 48

730 50 Skultuna. Tel. 021/707 22

## FACKREDAKTÖR utbildning:

Carl-Göran Sundstedt

Södra Stapeltorgsgatan 27

802 24 Gävle. Tel. 026/18 73 90

## ANNONSER

Heloriginal i skala 1:1 skall vara tidningens redaktion tillhanda 1 månad före tidningens utgivning. Annonssformaten överensstämmer med svensk standard för facktidsskrifter.

1/1-sida	171 x 248 mm kr 250:-
1/2-sida	171 x 122 mm kr 160:-
1/1-enkelspalt	78 x 248 mm kr 160:-
1/2-enkelspalt	78 x 122 mm kr 90:-

Förbundsmedlemmar får kostnadsfritt införa radannonser av icke kommersiell natur.

Radannonser för firmor och företag debiteras med kr 3:- per rad.

## DISTRIBUTION

Förbundsexpeditionen, Klingsbergsgatan 40, Box 10022, 600 10 Norrköping 10,

## PRENUMERATION

Pris 10 kr per år. Per postgiro 51 81 65, 600 11 Norrköping 11.

## LÖSNUMMER

Säljes i mån av tillgång för 2 kr styck.

## INNEHÅLL

VM -nytt.....	Sid 4
Leker Du med småplan?.....	6
Wake Symposium.....	7
Organisation av tävlingar.....	10
Tävlingskalendrar.....	12
MÅSEN.....	13
PR -redovisning.....	16
Inomhusare.....	21
Tävlingsresultat.....	24
Tippsidan.....	25

## NÄSTA NUMMER

Material sändes till fackredaktörerna eller förbundsexpeditionen i Norrköping

## Ett år med MFN.

I MFN nr 1 1970 fanns en insändare som gick till rätta med fördelningen av tidningens material på de olika grenarna. En otvivelaktigt berättigad kritik som jag då, med årets första nummer färdigt att gå i press, lade på minnet och tänkte se till att den inte skulle gälla även 1970.

När jag nu efter, ett år och sex nummer av MFN, har bläddrat tillbaka och gjort en enkel statistik, måste jag tillstå att fördelningen fortfarande är långt ifrån rättvis. Om man bortser från resultatlistor, kortare referat från tävlingar och möten och andra artiklar av mera allmänt intresse, så fördelar sig de grenspecialiserade inslagen ungefär enligt nedan, i sidor räknat.

Nr	Friflyg	Linflyg	Radioflyg
1	12	1	5
2	9	4	1
3	4	14	4
4	2	7	0
5	2	2	9
6	9	3	2

S:a 38                      31                      21

En tröst, om än ringa, är att förhållandet väl är något bättre än ti-

digare trots allt. Men en sak som oroar mig är, att det är en gren som helt saknas, raketflyg. Det är vår nyaste gren som under uppbyggnadsskedet säkert inte skulle skadas av den propaganda som MFN kan göra.

Nu är det tyvärr så att jag som redaktör styrs av tillgången på material, brist på tid att bearbeta en del material som ej är klart för publicering, samt att jag ej själv sysslat med linflyg eller raket och därför har svårt att bedöma vad man ex. vis skulle kunna låna ur utländska tidsskrifter.

För att råda bot på detta har jag därför tänkt be MFN-läsarna att hjälpa mig med tips på vad de vill se och läsa i sin tidning. Och för att hålla fackredaktörerna på alerten kangärna bidragen gå via dem. Jag kan då också få sakkunniga synpunkter på, och bearbetning av, det material som kommer.

Slutligen vill jag tacka alla som villigt medarbetat i MFN under 1970 och hoppas att vi även under 1971 ska ha goda kontakter och därigenom göra MFN ännu bättre!

C. G. Ahreman



# VM-nytt

Under denna rubrik informerar vi om förberedelser och nyheter i samband med VM i friflyg på Säve.

## VM märket

Märket högst upp på denna sida är symbolen för vårt friflyg-VM. Märket är ritat av vår "chefstecknare" Carl-Gustaf Ahremark. Klistermärke och affisch i fyra färger skall tryckas.

## Tävlingsutrustning

Följande inköp har gjorts: 100 tidtagarur, 80 kikare, 50 kompasser, 150 funktionärsmössor och resultattavla. VM-portföljer i plast med VM-märket och SAS reklam har också anskaffats med SAS medverkan. Nummerlapparna för de tävlande kommer också att förutom VM-märket ha reklam för SEMO som är Sven Truedsons firmamärke.

## Tävlingsprogram

Programbrochyren om VM, som skall innehålla fullständig deltagareförteckning och all övrig upplysning, håller på att redigeras av Nils-Olov Roslund. Vi kommer att ge stort utrymme för annonsörer. Intresserade bör vända sig till N-O Roslund, Två systrars väg 3 C, Kalmar. Tel: 0480-27962.

## VM-funktionärer

108 funktionärsanmälningar har inkommit till exp. Enligt det preliminära utbildningsprogrammet kommer veckoslutskurserna att förläggas till Sundsvall, Stockholm, Örebro, Norrköping, Tyninge och Göteborg. Personlig kallelse kommer att utsändas till de anmällda.

## VM-besökare

För SMFF:s medlemmar som ämnar besöka VM tävlingarna på Säve kommer vi att utfärda passerkort som gäller under hela VM tiden. Anmälan måste vara förbundsexpeditionen tillhanda senast den 1 maj på grund av att samtliga passerkort skall tryckas under maj månad. Kostnaden för detta kort är 10 kronor. Beträffande avgifter för mat och camping återkommer vi senare.

## PR

Samtliga svenska dags- och veckotidningar har informerats om vårt VM genom en presentation av SMFF och ett kåseri, som också finns infört i detta nummer av MFN samt en lagpresentation. Redan nu har ett 15 tal tidningar i landet haft material infört ur detta "paket". I samband med VM kommer Postverket att använda en stämpel med vårt VM-märke till post från Säve.

## SÄVE-kartan

Tyvärr blev måttangivelsen fel i nummer 6 av MFN. De mått som angivits inom cirklarna på kartan gäller diameter och inte radien.

Gunnar Kalén

## Svenska landslaget i modellflyg (friflygande modeller) 1971.

Klass F1A2, Segelmodeller, som blev VM-klass 1950 och där man individuellt kämpar om "Swedish Glider Cup". Svenska framgångar har varit tunn-sådda. Ragnar Odenman var tvåa invigningsåret, Rolf Hagel och Gunnar Kalén har nått var sin tredje-placering. Bo Modéer var trea både 1963 och 1967.

### Laget:

Knut Andersson, "Danske Knud" kallad, då han är gift med en dotter till dansken Hans Hansen, världsmästaren 1953. Har alltid utmärkta modeller och mångårig rutin, men har ej haft lyckan med sig vid tidigare VM. Tävlrar för Snapphanarna.

Claes Mårtensson är ännu ganska ung, men har i många år varit en av Sveriges bästa. Tävlrar för Aeroklubben i Malmö. Även han har bra modeller och rutin, så vi kan ju hoppas. Debuterade i VM 1967 utan större framgång.

Lasse Larsson, Aeroklubben i Göteborg, får alltså tävla på hemmaplan. Kännedom om flygfältets karaktär är viktig, och detta kanske uppväger Lasses brist på VM-rutin. Han är nämligen debutant i detta sammanhang.

Klass F1B2, Gummimotormodeller. Klassiskt VM där man tävlar om Lord Wakefield's magnifika pokal, skänkt i mitten på 20-talet. Tre gånger har svenskar stått överst på pallen: 1951 Sune Stark, 1952 Arne Blomgren och 1956 Lennart Pettersson. Sverige har också vunnit lagsegern tre gånger 1955, 1956 och 1965. Många andra topplaceringar har också nåtts av svenskar.

### Laget:

Anders Håkansson, AKM, är en centralfigur på alla modellflygtävlingar där han deltar, även i VM, där han är en av de framgångsrikaste genom tider-na. Tre gånger har han varit tvåa i VM, senast 1963. Dock flög han en gång, 1956, "proxy" för amerikanen Kothe, dvs Anders flög för Kothe's modell. Anders Började redan 1938 och har alltså 33 års rutin. Sex SM har han hunnit med, alla i ovannämnda klass. Talar till bönder och lärde - oavsett nation - på skånska, och klarar sig bra med detta tungomål.

Rune Johansson, "Termik-Johan" från Norrköping (Gamen) har också hållit på länge, sedan mitten av 40-talet. Har en tredje- och en femteplacering i tidigare VM, ett SM i klassen. Vålbyggaren nr 1 i Sverige. Hans modeller är rena konstverk. Tyvärr nervöst lagd, vilket ofta legat honom i fatet i utsatta lägen.

Olof Nerud, AKM, debuterar i VM. Har dock varit med länge och bygger snygga modeller, som lätt känns igen på finesserna.

F1C2 Förbränningsmotormodeller. Detta är klassen för hästkraftjägarna, och det är numera så, att endast en expert kan hävda sig. Klassen fick VM-värdighet 1952, och vi har hittills bara fått en världsmästare, Rolf Hagel, som 1960 vann tillsammans med fyra andra! Att fem man fick dela på titeln berodde på, att man efter fem tävlingsstart-er och 12(!) skiljeflygningar inte kunde få fram en slutlig vinnare. Året efteråt ändrades reglerna, och sedan har problemet inte längre existerat. Den store mannen i klassen är annars ungraren Frigyes som vunnit två gånger, varit tvåa en gång och som var sexa i den ovan nämnda maratontävlingen 1960. Det är som att vinna SM i orientering lika ofta.

### Laget:

Rolf Hagel: AKM, världsmästare som ovan nämnts vet ingenting bättre än trimmade motorer. Märkligt att han inte arbetar för Husqvarnas tävlings-

verkstad. Konkurrenter från hela världen får något vördnadsfullt i blicken då Rolf plockar fram sina motorer. Många tuffa tjecker, ungrare och amerikaner har skrutit över sina motorer. De har dock snabbt tystnat efter en jämförande provkörning med Rolfs motorer.

Rolf har massor av SM, i flera modellflygklasser, men även i modellbilracing! Som ovan nämnts var han också trea i segelmodellklassen 1955.

Hans Friis, Gamen, vann ett par EM på 50-talet, försvann ett tag, men kom tillbaka för en del år sedan. Sektionsbas inom modellflygförbundet. Tog fjärdeplatsen i VM 1969 i den hittills hårdaste tävlingen i klassen enligt de nuvarande reglerna.

Urban Nygren, Solna, ung man som varit med länge, och som faktiskt dominerat klassen här hemma de senaste åren. Debuterar i VM.

## YTTERLIGARE VM LAG UTTAGNA

### England

Vid finalen som hölls 3-4 oktober blev det en del omkastningar i toppen jämfört med laget efter augustitävlingen.

För första gången på många år återfinns inte J. O'Donnell i laget. Andra garvade kämpar som Ray Monks och Peter Buskell är åter med. I Wakefield och A/2 kvalificerade sig Bryan Spooner, men enligt senaste rapport avstår han från A/2 till förmån för en helhjärtad insats i Wake. I stället går Tony Young in i laget.

### A/2.

1. J. B. Spooner, Croydon, 36:31, 2. M. Woodhouse, Norwich, 36:25, 3. E. P. Drew, Bristol & West, 35:24, 4. A. G. Young, Croydon, 34:53.

### Wakefield.

1. B. V. Rowe, St. Albans, 38:17, 2. L. G. Barr, Hayes, 37:53, 3. J. B. Spooner, Croydon, 35:57.

### Power.

1. R. Monks. Birmingham, 39:52, 2. P. R. Buskell, Surbiton, 38:59, 3. R. H. Bailey, St. Albans 38:22.

### Australien

Från Australien kom en brevrapport genom David Andersson. Grabbarna "därunder" flög Australiska Mästerskapen kring nyår i dåligt väder, Storm och de 'å sånt'. Av 31 startande A/2:or överlevde endast sju finalomgången.

Laget kommer ej personligen utan sänder sina modeller att flygas "proxy".

### A/2.

1. Leo O'Reilly. NSW, 2. John Borrill. NSW, 3. Hans Van Leeuwen, WA.

### Power.

1. John Borrill, NSW, 2. Hans Van Leeuwen, WA, 3. Leo O'Reilly, NSW.

### Wake.

1. Theo Merrefield, WA, 2. Bob Granhill, Victoria, 3. Alan Edwards, NSW.

### FRANKRIKE

Fransmännen höll sina uttagningar i samband med sina nationella mästerskap.

Resultat efter 10 starter

### A/2:

Berthe 1788, Bernisson 1763, Truffaut 1714.

### Wakefield:

Gouverne 1762, Dupuis 1740, Landeau 1723.

# Leker Du med småplan?

## Om modellflyg.

Det här med att "sälja" modellflyg, det är svårt. Det torde i första hand bero på, att modellflyget är något obekvämt, både som hobby och som sport. Man måste ha lite tålamod, och man får lov att tåla lite regn och bläst ibland. Dessutom har modellflyget oförtjänt fått en stämpel på sig, som är svår att få bort, nämligen "lek". Modellflygplan säljs (ibland) i leksaksaffärer, men även i sportaffärer och varuhus. Fotbollar säljs på samma ställen, men i det fallet är det fråga om en ädel sport, även om en tioåring har lättare att sparka fotboll än att flyga modellflygplan, även om fotbollsspelaren kan köpa sin boll färdig medan modellflygaren måste uppbringa vissa mått av energi och händighet för att själv bygga sina redskap, vilket reglerna föreskriver.

Modellflyget är en sport utan hjältar. Modellflygaren utmanar inte döden bland alpernas toppar eller i Nürburgrings kurvor, slår inte varandra eller domarna på käften, skriver inte tvåårskontrakt med 300.000 kronor i övergångssumma. I stället förvisas han, av ganska naturliga skäl, till militära flygfält, där han tillsammans med sina gelikar bildar en liten isolerad grupp, eftersom fältets militära status inte tillåter att åskådare kommer i närheten. Dessutom hotas han regelbundet med att portförbjudas på detta flygfält, därför att en kolerisk granne till fältet, som utan att bråka accepterar jetplanens vinande, klagat över ljudet från en 2.5 kubikcentimeters modellmotor på två kilometers avstånd!

Ikaros spikade ihop ett par vingar och blev efter sin första och enda flygning en besjungen hjälte, trots att han gjorde en dundertabbe och avslutade sitt liv med ett oavsiktligt kallbad. De svenska modellflygare, som också spikar, eller snarare limmar, ihop sina egna vingar, och som under 50- och 60-talen några gånger gjort helt felfria insatser och blivit världsmästare, har över huvud taget inte omnämnts i svensk dagspress, radio eller TV. Detta trots att det i varje klass rör sig om 60-70 konkurrenter från 20-25 länder.

Det är alltså något som saknas, t.ex. våld, skräck, erotiska bilder eller liknande, publikvänliga, företeelser.

Jamen, vad är då modellflyget? Några försök till definitioner:

Modellflyget är alltså:

För den, som aldrig sett ett modellflygplan: Någonting ur 8:e dimensionen, dvs helt ogripbart, vilket ofta kvinnor ger exempel på. Det är kanske inte så konstigt. Emancipationen har börjat rätt sent, och förr fick ju kvinnorna inte ens lära sig skilja på en skruvmejsel och en cykelpump.

För den som försökt en gång, men misslyckats: En lek med småplan. Det betyder, att vederbörande kunde vid 10-12 års ålder ej få "Lill-Klas" och "Tummeliten" att flyga.

För den, som lyckas för första gången: Något härligt, upplyftande, en kompensation för att vi ej har vingar själva.

För den hängivne: En samling problem (mekaniska aerodynamiska, meteorologiska, sociala - det finns ju familjer - och andra), vilkas lösande bereder stor tillfredsställelse.

För en sportreporter: Något som ej får stjäla tid eller plats från ishockey-, fotbolls-, pilkastings- eller barnvagnsdragningsreferaten. För övrigt har veterligen ingen sportreporter försökt sätta sig in i modellflygets hemligheter.

Det finns flera synvinklar på modellflyget, t.ex. hustruns, det lilla barnets (inte röra!), lantbrukarens, flygvapenchefens, sociologens, pedagogens. Man vill gärna, att de två sistnämnda grupperna tar en titt på modellflyget, som i många fall kan ersätta andra, ofta krystade sysselsättningsformer, för såväl yngre som äldre.

Kvinnor har samma förutsättningar som män i denna sport (eller hobby, om man så vill). Man behöver inte vara ett konditionsfenomen för att modellflyga, men den som vill ha motion kan välja bland många former och finna något som håller hjärta och lungor sysselsatta, samtidigt som även hjärnan får något att arbeta med.

Belackarna må betänka, att man kan bli en stor man och en god medborgare, även om man är modellflygare. Om vi skulle ta och dra några exempel!

JURIJ GAGARIN

FRANK BORMAN NEIL ARMSTRONG

Det var inte litet, eller hur? Dessa tre hjältar i rymdfartens historia har alla tre varit modellflygare i yngre år (Borman var ansluten till USA:s modellflygförbund så sent som 1969 och förmodligen även nu) och det var inte fråga om nybörjarmodeller heller.

Vi har på hemmaplan också några kändisar. CURRY MELIN, IRVE SILESMO (på senare år mycket framgångsrik segelflygare), och BO LUNDBERG, överljudsflygets fiende nr 1, tidigare känd flygplanskonstruktör "på riktigt" och i unga år en av våra allra första organiserade modellflygare.

Några andra namn: Nixon's nye finansminister Connally, Drottningmodern Mary och prins Philip, vilka alla har hjälpt modellflyget på olika sätt, om också ej aktivt, "Stenåldersmannen" Barry Goldwater, som men en liten brasklapp efteråt, kallat sig själv: "Världens meste modellflygplansbyggare" och Lord Wakefield, som på 20-talet skänkte den jättepokal, som fortfarande är sportens mest eftertraktade trofé.

Det finns alltså en del att skriva om. Bästa metoden torde dock vara att gå ut bland folket och sprida budskapet, något som modellflygarna också gör, om det finns möjligheter till det. Alla är dock inte lika envetna som linstyrningens uppfinnare Jim Walker, som alltid hade ett par dussin modellflygplan i bagagerummet och som alltid tog chansen att demonstrera dem.

En dag hade han valt parkeringen utanför Chicagos huvudpostkontor som arena. Tusentals människor strömmade till för att beskåda de flygande underverken. Plötsligt banade sig en polis fram genom åskådarhoppen och kröp fram till Walker. Linstyrd modell flygs runt, runt i en cirkel, och man måste alltså krypa fram till piloten för att inte få linorna runt halsen. Han knackade Walker på axeln och ropade: "Ge Er iväg härifrån! Och den där" - han pekade på modellen som befann sig i luften - "den tar jag hand om".

"O.K.", sade Walker och räckte över styrhandtaget till polisen, som överraskad tog emot. På något sätt lyckades han fortsätta flygandet till dess bränslet tog slut efter 4-5 minuter, och modellen landade. Klumpigt, men ej så att den krossades.

Polisen torkade svetten ur pannan. Plötsligt log han, tog fram sin visselpipa och blåste ilsket i den. "Ge plats," vrålade han åt publiken. Så vände han sig mot Walker och sade "O.K. kompis. Fortsätt!"

Lennart Flodström

# WAKEFIELD...



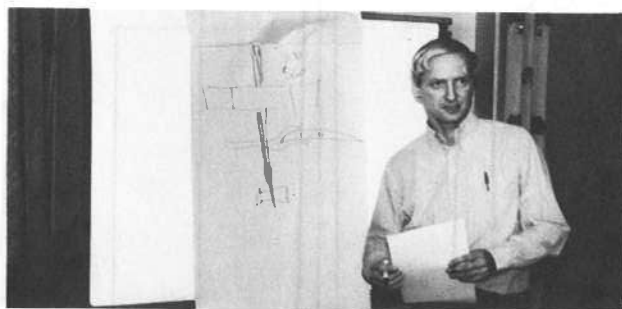
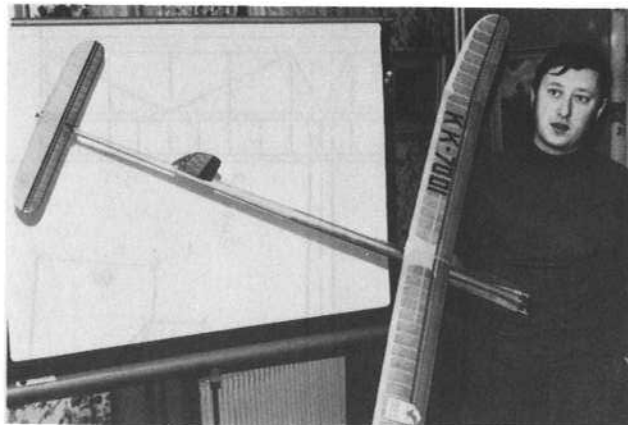
## "1:st Nordic Wakefield Symposium"

Genom ett unikt men synnerligen uppskattat initiativ av Anders Håkansson i Malmö har ett första förberedande möte mellan svenska och danska modellflygare inför VM-71 avhållits.

Inbjudan till detta möte utgick vid nyåret från Anders och Siv Håkansson på Fosie boställe utanför Malmö till flertalet Wakefieldflygare i de två länderna. Uppslutningen blev god - annat var väl inte att vänta! Då Anders bjuder, då är det rundhänt på äkta skånevis, och då vill det starka skäl till för att kunna säga nej!

Vid lunchtid den 23 januari hade över tjogtalet - vi tar det i facktermer, tjog, ägg, kycklingar å de å sän't! - alltså tjogtalet modellflygare samlats kring långbordet för att avnjuta ÅRTSOPPA MED VARM PUNSCH. Det var vad Siv lockat med och alla lät sig väl smaka. Att det blev lite plats även för tunna pannkakor och färska jordgubbar är nästan förvånansvärt.

De danska gästerna var herr modellflygprofessorn Christian Schwartzbach, herr f.d. världsmästaren Thomas Köster och herrar modellflyggenierna Erik Nienstedt, Kjeld Kongsberg och Eric Jacobsen. Från Malmöklubben återfanns tex regerande svenske mästaren Lennart Hansson, vars maka med graciös hand hjälpte Siv att fördela pannkakor och fläskbitar, likaså regerande mästaren i C:2 herr balsaspecialisten J. Åkesson, f.d. mästaren herr hovkonditor C. Mårtensson, f.d. modellflygaren herr E. Håkansson och herrar påläggskalvar (eller-kycklingar?) Tonny Håkansson och Leif Persson och herr "B:1" Olof Nerud. Från Nordanland nedreste syntes herrar Flodström, Axelsson, Zetterdahl och Lindén. Sedan bordet dukats av begynt en djuplodande diskussion kring modellflygteori speciellt kring Wakefieldmodellens konstruktion.



En mer ingående teknisk rapport med redovisning av bla bevisföringar kring profilformer och propellerutformning kommer i nästa nummer av MFN. Då skall även en treplansskiss av den Wakefieldmodell som diskuterades fram kunna visas. Olof Nerud åtog sig uppdraget att skissa den enligt de fastslagna normerna.

Som avslutning på de intressanta och lärorika diskussionerna uppvisades "Modell - 71" i vars och ens tappning. Årets färg synes vara orange - blå med något vitt.

Intressanta åsiktsbrytningar uppstod kring problemet "variabel stigning" - Flodström har sökt lösa det enligt Hoffssäss exempel med stor stigning i början av motortiden och därefter allt mindre stigning - "för att hålla uppe rotations hastigheten".

Kjeld Kongsberg visade upp sin modell med propeller av helt annan konstruktionsprincip. E. Widdell har i nr . . . . av "Modellflyvenyt" visat sin konstruktion, som ger låg stigning i början och därefter alltmer ökande stigning mot slutet av motortiden. Red. ber att få återkomma till detta spörsmål.

Fram emot nattens sena timma efter en avrundande korv och öl började Anders visa sina många modellflygfilmer. För oss "norr om landsvägen" var det en högtidsstund att kunna få se sådana saker som "Västkustlägret 1936" "VM 1953 på Cranfield" och kanske mest imponerande "VM 1954 och US Nationals 1954". De modernare filmerna förde oss fram till "VM 1969" och "Europacupen 1970".

Alla vi som hade tillfälle att närvara vill på det hjärtligaste tacka Anders och Siv för deras gästfrihet.

För alla andra intresserade måste också påpekas att detta möte kommer att ge dem impulser och tips för framtiden. Missa inte nästa avsnitt . . . det kommer i MFN!

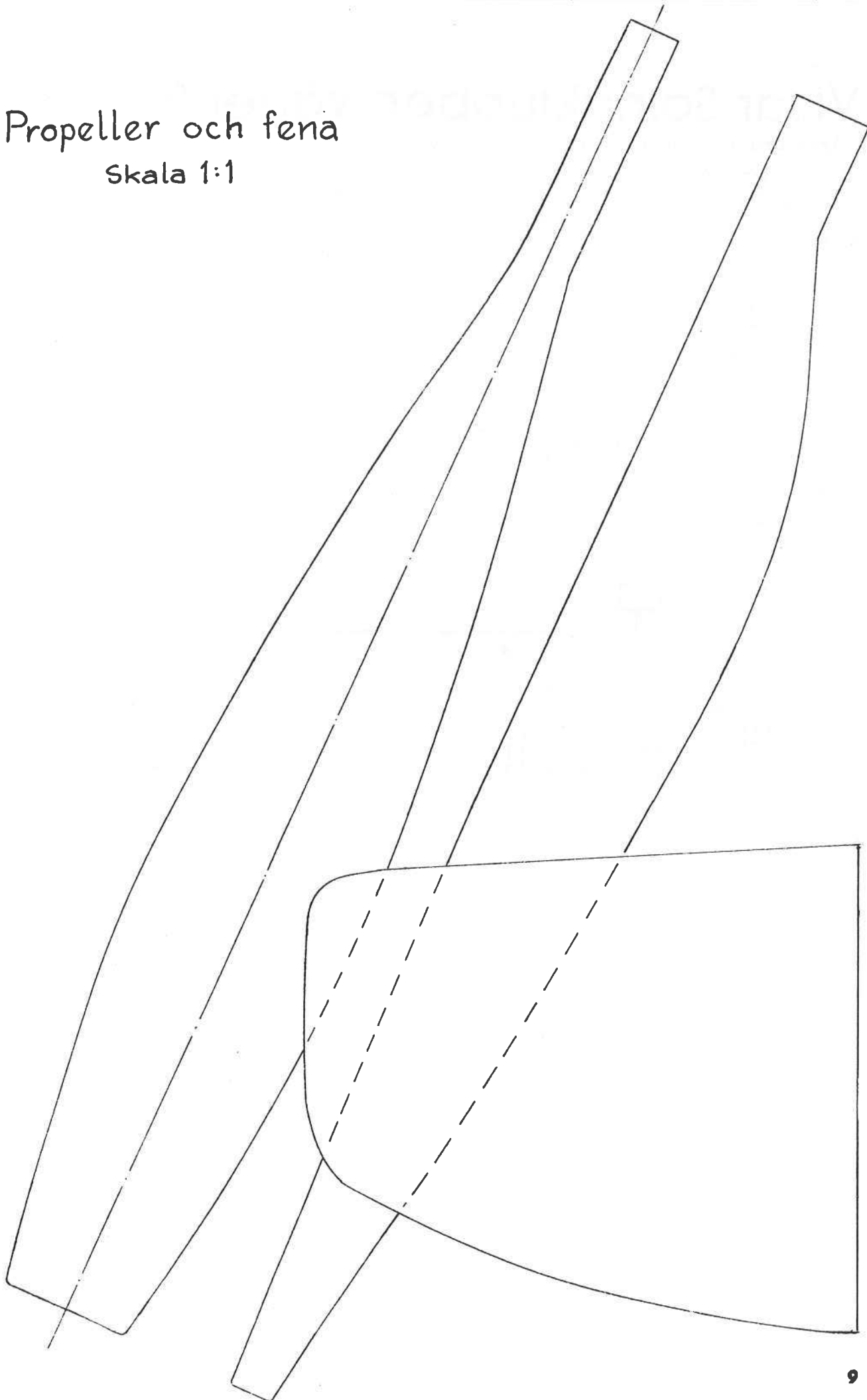
Sven-Olov

24/9-70 U.S.



# Propeller och fena

Skala 1:1



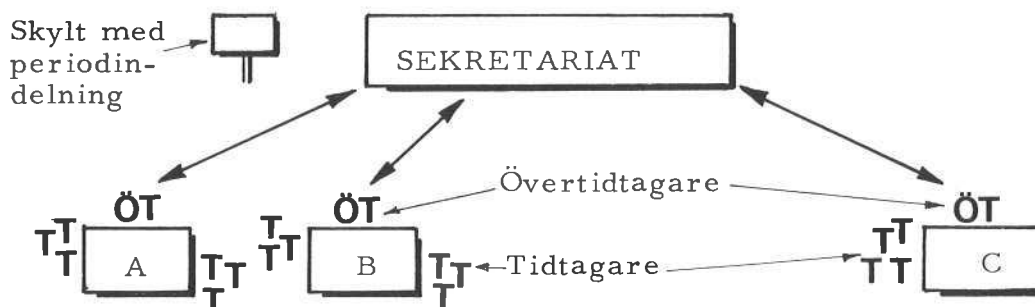
# Visar Solnaklubben vägen?

## Några ord om organisation av modellflygtävlingar.

Hela Friflygverksamheten leder fram till ett enda mål. Tävlings. Om detta slutmål ska bli något positivt eller negativt beror på oändligt mycket eller ofattbart litet. För mig har det inneburit mycket positivt och kanske även något negativt.

En lyckad tävling innebär bland annat en sporre till fortsatt verksamhet med arbete på egna modeller, hjälpverksamhet gentemot andra, arbete för klubben och därmed för svenskt modellflyg. Jag menar inte med en lyckad tävling en tävling där jag vinner. Jag menar därmed en tävling där jag finner mig ha gjort mitt bästa oavsett resultat, väder och andra faktorer. En förutsättning är dock att tävlingsorganisationen har givit mig möjlighet att prestera mitt bästa.

Enligt mitt förmenande har det i Sverige under min tävlingsverksamhet endast funnits en modellflygklubb som verkligen kunnat genomföra en väl planerad tävling, nämligen Norbergsklubben. Jag skulle vilja kalla deras uppläggning av en tävling för norbergssystemet. Systemet är i sin genialitet otroligt enkelt och det är för mig mycket svårt att förstå att inte andra klubbar har tagit efter.



Jag tror att det beror på ren slentrian. Systemet innebär att det finns tre grupper, en för vardera klassen segel- motor- och gumminotormodeller. Grupperna består av tidtagare som är samlade runt ett bord där en övertidtagare sitter. Den tävlande går fram till bordet och anmäler start. Övertidtagaren som har samtliga kort i den klassen, lämnar kortet till en av tidtagaregrupperna och start kan ske omedelbart i bordets närhet. Genom att placera motormodellernas bord en aning vid sidan av övrig verksamhet kan Göteborgsregeln automatiskt bli tillämpad. (Göteborgsregeln, efter motion från AKG, innebär att en dykande motormodell ej ska kunna träffa någon människa. Regeln har tyvärr ej tillämpats på senare år). När tidtagarna noterat starten lämnas kortet tillbaka till övertidtagaren och lämnas därefter vidare till ett sekretariat för registrering.

Fördelarna med systemet jämfört med den gängse organisationen är bland annat att tidtagarna utnyttjas i det närmaste 100 %. Tidtagarna behöver ej vandra från startplats till sekretariat och hämta nya kort och tävlande. (Någonting som i den gängse organisationen endast brukar fungera under halva tävlingarna. Därefter brukar man få ta saken i egna händer och gå runt och leta efter tidtagare eller också står en förtvivlad funktionär och väntar på att tidtagarna skall komma tillbaka alltmedan kön av tävlande växer och tiden går. Ibland tjoar funktionären efter tidtagare också). En annan fördel med norbergssystemet är att man lär känna igen tidtagarna eftersom man hela tiden har samma killar. Det går inte en massa spilltid

åt att tala med fel gossar. Även tidtagarna (de är ju faktiskt mer att jämföra med domare än tidtagare) får bättre "grepp" på tävlingen. De står på samma plats och är beredda att sätta igång bums. Även tidtagarna har med den gängse organisationen svårt att hänga med i galoppen (och det undrar jag inte på) då de ofta helt plötsligt finner sig ståta tid på Fyra-fem man som försvinner åt olika håll efter modeller och prylar och förväntar sig att tidtagarna ska hänga med i hälarna på dem. Tacka 17 för att det är svårt att få tidtagarna att räkna till.

Det är en psykologisk finess i Norbergssystemet också. Om det är uträknat eller har blivit så vill jag låta vara oskrivet. (Jag minns dock norbergskillarna som finurliga så det var nog ... uträknat). Om det är så att det är någon eller några killar som skall starta före mig så är det ofattbart med vilket tålamod jag väntar om de tävlar i samma klass som jag gör. Att som motorflygare åse hur en segelflygare har trassel med en lina är ytterst irriterande. Om samma kille dock har en motormodell som krånglar lite så är situa-

tionen en helt annan om jag står och väntar på start med min motormodell. Irritation är faktiskt en faktor som själ mycket tid.

Solnaklubben tillämpade vid sin hösttävling en förenklad variant på Norbergssystemet. Man hade ett sekretariat och tre fasta stationer, en för vardera huvudklassen, där tidtagarna hela tiden fanns på plats färdiga att fungera. Som motorflygare gick jag till sekretariatet och hämtade mitt kort. Därefter gick jag till motorstationeringen som var klart utmärkt med en skylt. Där fanns tidtagare och det var bara att sätta igång.

I sitt program hade Solnaklubben planerat in första perioden till två timmar. Det var egentligen smart gjort. En kort hetsig första period förtrycker ofta en hel tävling och skapar lätt irritation. Det är ju så att det tar lite tid att packa upp och komma igång. Tyvärr kan man som tävlande inte åka ut alltför tidigt då man i så fall missar frukosten. Och faktum är att man behöver frukost för att genomföra en femperiodstävling. En mätt modellflygare är ej heller ens hälften så irriterad som en modellflygare som missat frukosten.

Solnaklubben har pekat på en viktig detalj och om ni som var på deras hösttävling den 18 oktober 1970 tänker tillbaka på tävlingen så skall ni erinra er hur smidigt allt flöt. Svenskt modellflyg skulle verkligen gagnas av om tävlingsorganisatörer landet runt följde i Solnaklubbens spår.

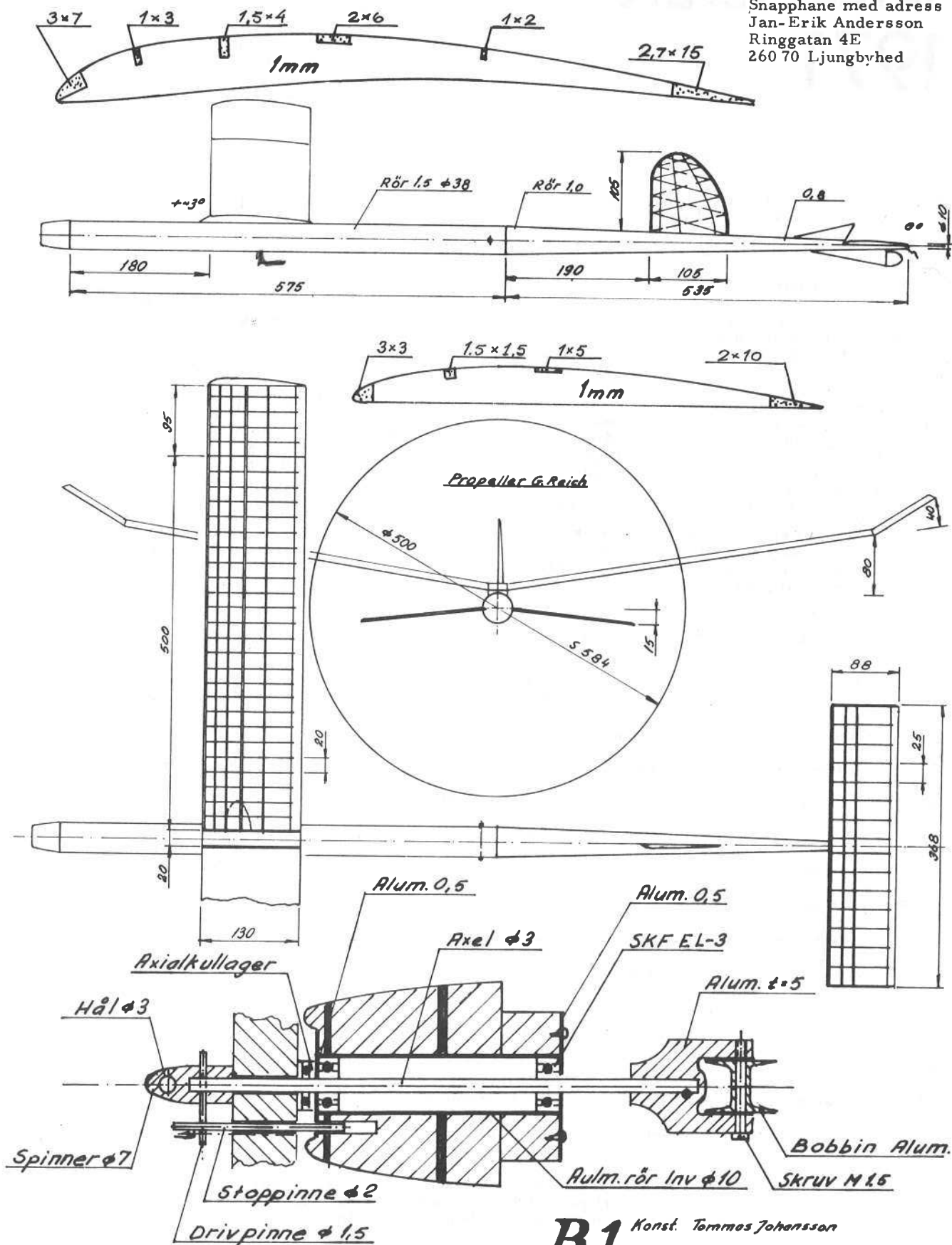
Nils-Erik Hollander

Härmed presenterar jag en ritning på en B:la, konstruerad och byggd av Tommas Johansson, numera bosatt i Lund. Tommas tillhör Snapphanarna i Skälderviken från den 1/1 1971.

Tommas har under flera år vunnit vårt DM i hård konkurrens med AKM:arna.

Modellen är en typisk termikmodell, men flyger bra även i turbulent och blåstigt väder. Ett par kompletterande uppgifter om modellen: Höger vinge är höjd 4mm i framkanten vid knäcken till vingörat. Spetsarna på stabilisatorn är skränta 4-5mm.

Hälsningar från en  
Snapphane med adress  
Jan-Erik Andersson  
Ringgatan 4E  
260 70 Ljungbyhed



**B1** Konst. Tommas Johansson  
Ritad. Jan Andersson

# TÄVLINGS- KALENDER 1971

## PRELIMINÄR TÄVLINGSKALENDER RC 1971.

18. 4	RC1 (F3A)	Klippan
1-2. 5	RC-segelflyg	Sälen
15-16. 5	RC1 (F3A) Vårtävlingen	Karlskoga
22-23. 5	RC-pylon	Stockholm
30-31. 5	RC alla klasser, meeting	Jämsjärvi Finland
5-6. 6	Dalahästen RC1 (F3A) Vårtävling RC5 Koll av VM-laget, F3A	Leksand
12-13. 6	Meeting alla klasser RC	Klippan
19-20. 6	Meeting alla klasser RC	Jönköping
26. 6-4. 7	RC-segelflyg	Lillehammer Norge
31. 7-1. 8	Dalameeting alla klasser	Leksand
14-15. 8	Pileträffen RC1+RC5	Skåne
21-22. 8	RC-pylon	Säter
28-29. 8	SM RC5	Klippan
4-5. 9	RC alla klasser, meeting	Sundsvall
12-25. 9	VM RC1 (F3A)	USA
2-3. 10	SM RC1 (F3A)	Stockholm

Övriga klubbar som ha för avsikt att ordna tävlingar eller meeting under 1971 bör snarast, skriftligen, anmäla detta till grenchefen i RC.

## NATIONELLA TÄVLINGAR I FRIFLYG 1971.

14. 2	Sydsvenska VT	Ängelholm
21. 2	Norrländska Vintermäs- terskapen	Härnösand Norberg
21. 2	Fagerstaettan	
14. 3	Stora Vintertävlingen ( FAI-klasser )	Järvsö
4. 4	Gamens Lagtävling	Norrköping
25. 4	Solnas Vårtävling	Uppsala
9. 5	Majtävlingen UT-1 ( 5 starter )	Uppsala
20. 5	DM	
30-	Västkustträffen	
31. 5	( UT-2 10 starter )	Göteborg
13. 6	Hjelmérustävlingen	Linköping
19-		
20. 6	Natttävlingen	Sundsvall
25. 7	Oldtimertävlingen	Örebro
28-		
29. 8	SM	Göteborg
5. 9	Wentzelpokalen	Östersund
26. 9	Solnas Hösttävling ( UT-3 5 starter )	Uppsala
31. 10	AKM:s Hösttävling	Eslöv alt. Ängelholm

Anm. Tävlingsprogrammet är preliminärt så-  
tillvida att vi kan tvingas göra ändringar  
p g a orsaker som står helt utanför vår  
kontroll, exempelvis tillstånd att använ-  
da militära flygfält. En strävan är givet-  
vis att programmet skall hållas så långt  
detta är möjligt. Eventuella ändringar  
kommer av tidsskäl i första hand att kun-  
göras i SMFF:s meddelanden. De tävlan-  
de som ämnar delta i årets UT-tävling-  
ar skall anmäla detta på SMFF:s blankett  
för tävlingsanmälan.

## LINFLYG, PRELIMINÄR TÄVLINGSKALENDER 1971

Datum	Tävling	Plats	Klasser	Arr. klubb	Kontaktman/tel.
12. 4	Solnatävlingen	Stockholm	Speed, team- o standardracing	SMSK	Lennart Bergeros 08/273288
18. 4	Oxelöträffen	Oxelösund	Stunt, combat	OMFK	Hans Carlsson 0155/32041
25. 4	Kaffepetter	Stockholm	Speed, team- o standardracing	Galax	Kjell Axtelius 08/462324
2. 5	Nybrottfäffen	Nybro	Stunt, combat	NMK	Jan Franzén 0481/15858
9. 5	UT	Göteborg	Samtl. int- klasser	AKG	Mats Andersson 031/203012
16. 5	Västerås- tävlingen	Västerås	Stunt, combat	VFK	Ove Andersson 021/131742
31. 5	Vårtävlingen	Södertälje	Samtliga	ÖSFK	Lars Ohlsson 0755/11928
6. 6	Oxelösunds- tävlingen	Oxelösund	Speed, team- o standardracing	OMFK	Hans Carlsson 0155/32041
13. 6	Nimbustävlingen	Stockholm	Stunt, combat	Nimbus	Jerker Vinnå 08/424399
9-13. 7	EM	Ungern			
15. 8	Filbyter	Linköping	Stunt, combat team racing	LEN	Bernt Gustavsson 013/149136
29. 8	SM		Samtl. int- klasser	Ej utsedd	
12. 9	Solnas pokal	Stockholm	Speed, team- o standardracing	SMSK	Lennart Bergeros 08/273288
26. 9	Hösttävlingen	Stockholm	Samtliga	HMFK	Leif Lind 08/7775951

Kalendern är preliminär och reservation för ändringar förbehålles.  
Plats för ytterligare tävlingar finns under hösten. Intresserade  
klubbar kan kontakta grenchefen, Roger Holmberg.

# MÅSEN

## SMFF's tävlingsmodell i klass A1

Måsen är en modern tävlingsmodell enligt reglerna för den internationella segelmodellklassen A1. Den är utvecklad under tre års tid med utgångspunkt från en italiensk byggsats som hette Carioca. Denna modell byggdes i sex exemplar varav en tog SM i A1 junior för Nils Hallerström och själv har jag vunnit Majpokalen med mitt exemplar. Vi i Solna MSK och inte minst Nils Hallerström, ansåg att modellen var värd att utvecklas. Nisses utveckling blev en mera extrem tävlingsmodell i hans egen smak. Den klubbutvecklade modellen, Måsen, är mera inriktad på att vara lättbyggd och lättstartad. Dess flygpotential är dock av den klassen att den är kapabel att vinna vilken tävling som helst om den är rätt trimmad och flygs av en någorlunda erfaren modellflygare.

### Byggbeskrivning

Foga samman de båda ritningsbladen med de punktstreckade linjerna över varandra.

Innan du börjar bygga så läs igenom hela byggbeskrivningen minst en gång samtidigt som du ser på ritningen.

### Vingen

har normal U-form. Varje del byggs separat, dvs mittvingen för sig och de två öronen för sig. Skär ut samtliga 37 vingspryglar enligt typ 1 på ritningen och bunta ihop dem i paket. Putsa sprygpaketerna på över- och undersidan med fint sandpapper. Prova sedan att balkarna passar i sina sprygelurtag. Justera urtagen, om så behövs, med en fil. Först därefter får sprygpaketerna tas isär. Tre av spryglarna, typ 2, skall sedan putsas ned enligt ritningen för att passa under balsaklädseln i vingens mitt. Fyra av spryglarna, typ 3, skall ha sprygelurtagen ökade för att plywoodvinklarna i vingknäcken skall få plats. Om tillräckligt lång byggbräda finns, kan alla delar byggas utan uppehåll. Använd plast eller smörpapper som skydd över ritningen. För att inte göra onödiga brottanvisningar på bak- och framkanten limmas spryglarna direkt mot dessa. Då vingen är färdigbyggd säkras spryglarna i sidled med en limklick på var sida. Se till att spryglarna sitter vinkelrätt mot bak- och framkant. Undre vingbalken limmas fast först när vingöra och mittvinge sammanfogas. Vingörat byggs på samma sätt som mittvingen, dock utan också den övre balken. Ytterkanten på vingörat pallas 3 mm vid bakkanten, innan limmet torkat. Spetsen görs av massiv mjuk balsa.

Nästa steg blir att sammanfoga mittvinge och vingöron. Fila på vingörats lister, tills rätt passning erhålles. Den rätta vinkeln får man genom att jämföra listen med vinkeln på ritningen. Fila till plywoodförstärkningarna för vingknäckens balkar och limma dem samtidigt som vingknäcken. Stötta vingöronens ytterkant så att rätt vinkel erhålles.

När limmet torkat, lossas vingen försiktigt från byggbrädet. Passa till spryglarna för knäcken och limma dem på plats. Kontrollera med hjälp av exempelvis en pappmall att vinkeln blir 75° enligt ritning. Limma trekantförstärkningarna av 1,5 mm balsa enligt ritningen. Passa in undre balken och limma denna. Passa och limma också vingörats bägge balkar. Till slut limmas balsaklädseln på mittvingens översida. Efter noggrann putsning är vingen klar att lackas. Såväl fram- och bakkant som spryglarna skall lackas på båda sidor minst tre gånger. Putsa lite lätt efter första och andra lackningen. Klä helst med siden. Fukta klädseln med vatten. Lacka tre till fyra

gångar med dope eller zaponlack, tills alla porer i sidenet är täppta. Spänn fast vingen på byggbrädet mellan lackningarna.

Lägg plast mellan vingen och byggbrädet. Skränkningen kontrolleras genom att mellan lackningarna mäta under vingörats bakkant. Vingöronen skall vara skränkta 3 mm. Detta innebär att vingspetsens bakkant skall ligga 3 mm högre än framkanten, när mittvingen ligger plant på byggbrädet.

### Stabilisatorn

Denna byggs på samma sätt som vingen. Observera förstärkningen för fastsättningskroken. Spetsarna görs av 5 mm mjuk balsa. Lacka och slipa stabben två gånger liksom vingen. Klä med tunt japanpapper. Fukta klädseln med vatten. Då detta torkat, lackas två till tre gånger med zaponlack eller utspädd dope. Fastsättningskroken ovanpå stabilisatorn tillverkas av 1,5 mm plywood och limmas fast sedan stabilisatorn lackats färdig. Bocka och limma därefter fast fuse-kroken. Förstärk limningen med en sidenbit.

### Kroppen

Såga ut kropps-kontur, blyrum, ballastrum och urtag för ev. timer. Urtag för den ev. timern skall dessutom göras i vänstra sidostycket av plywood. Borra hål till blyrummen från kroppens ovansida. Såga ut sidostyckena och limma först det högra och sedan det vänstra. Båda blyrummen skall tills vidare vara tomma för att användas vid trimning och belastning av modellen. Borra hål för fastsättningspinnarna för vingen. (Montera inte dessa förrän kroppen slipats.) Samtidigt med detta måste också hål borras enligt ritningen och genomgångar av aluminium- eller mässingsrör för fuse och kurvroderlinor limmas dit. Underfenan sågas ut av 2 mm plywood och putsas. Överfenan skärs till av 3 mm balsa och putsas så att dess genomskärning bildar en symmetrisk profil. Skär fenan i två delar, varav den bakre bildar kurvrodret. Putsa eller fila av kurvrodret nertill, så att det blir kortare än själva fenan och kan gå fritt från kroppens översida. Limma därefter fast överfenan stadigt. Pinnen (tandpetare) för kurvrodrets återgång monteras och limmas. Såga till roderoket av plywood och limma fast det på kurvrodret.

Fäst kurvrodret på fenan med gångjärn av bomullstyng eller liknande. Kurvroderstoppet utgöres av en nål som sticks in i kroppen.

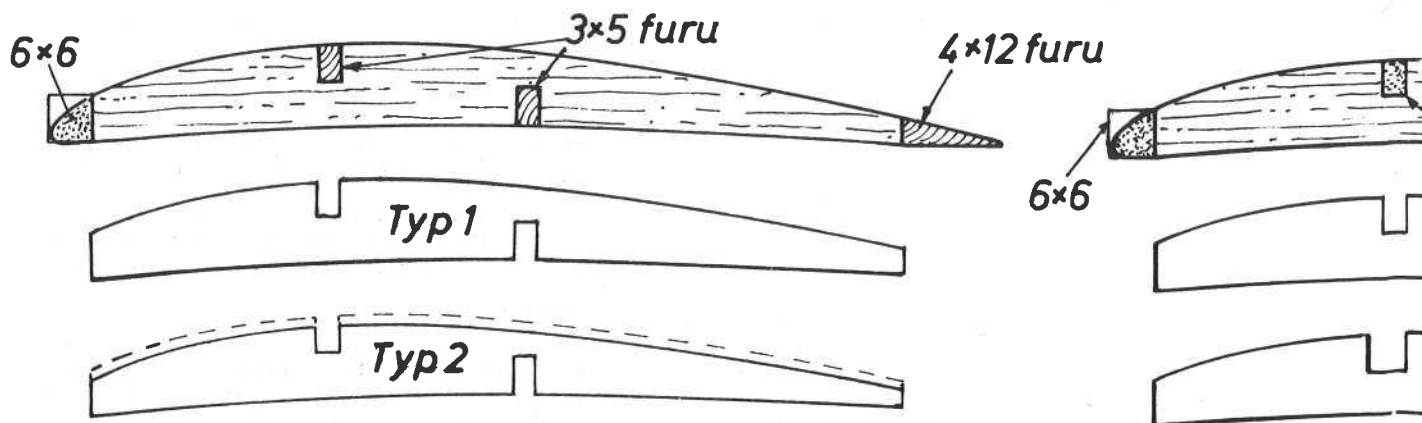
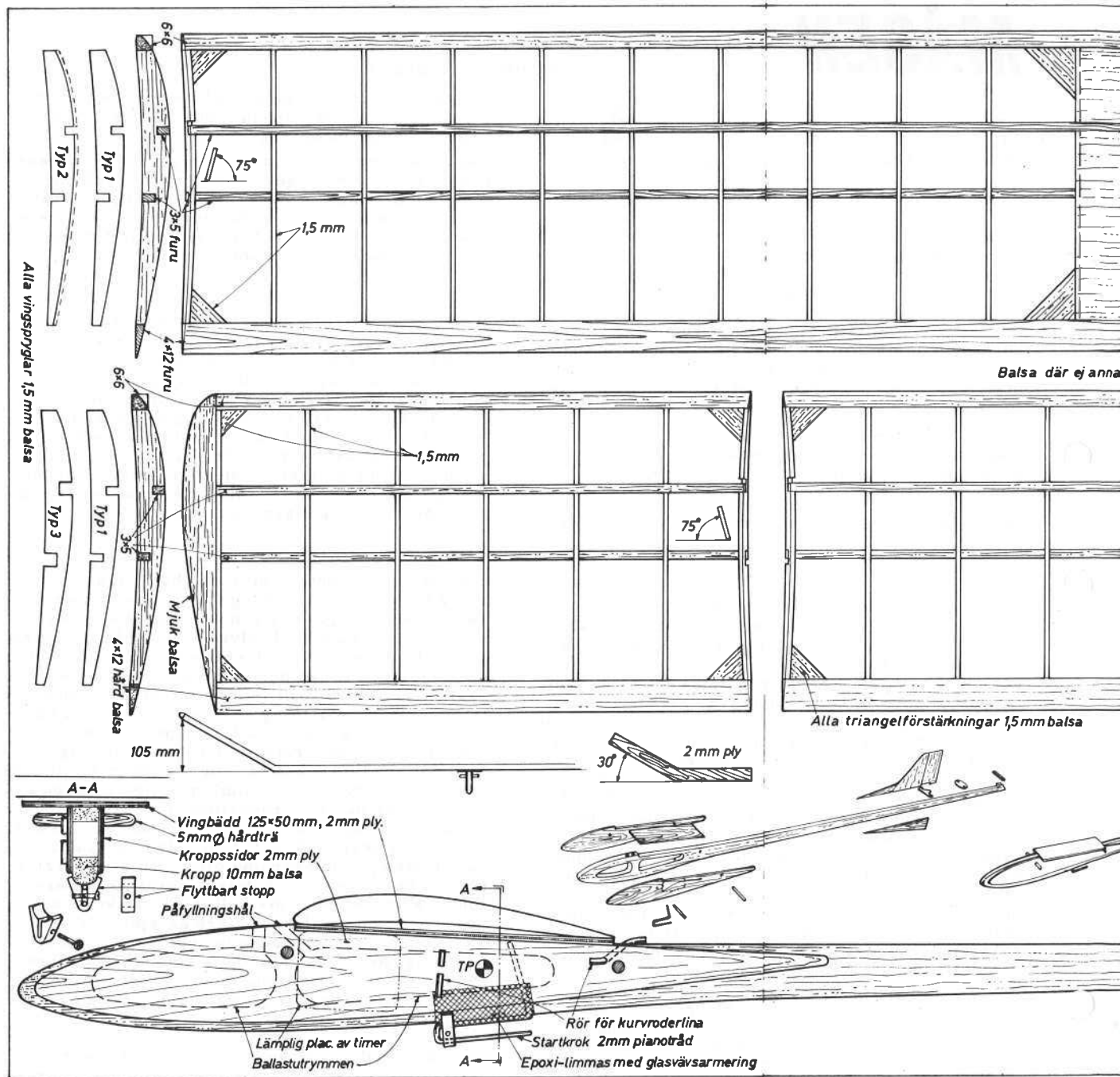
Limma sedan dit underfenan och se till att den sitter rakt i flygriktningen. Till sist limmas stabilisatorbäddarna på plats.

Putsa kroppen med fint sandpapper. Lacka därefter 5 till 10 gånger. Putsa gärna mellan lackningarna. Limma fast vingbädden av 2 mm plywood och fästpinnarna av bok. Borra enligt ritningen hål för startkroken, fäst den och förstärk med en bit siden. Limma rören för sprinten till kurvroderutlösningen. Den ev. timern monteras därefter i sitt urtag i kroppen.

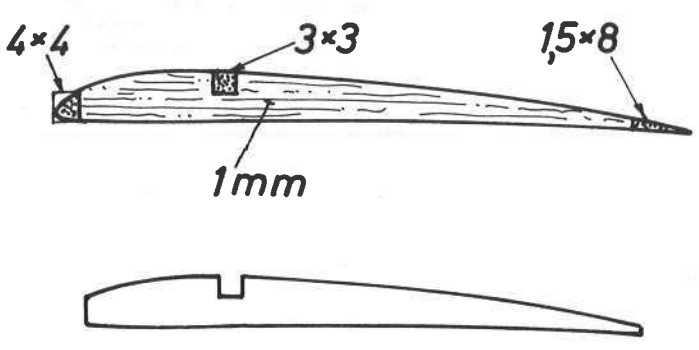
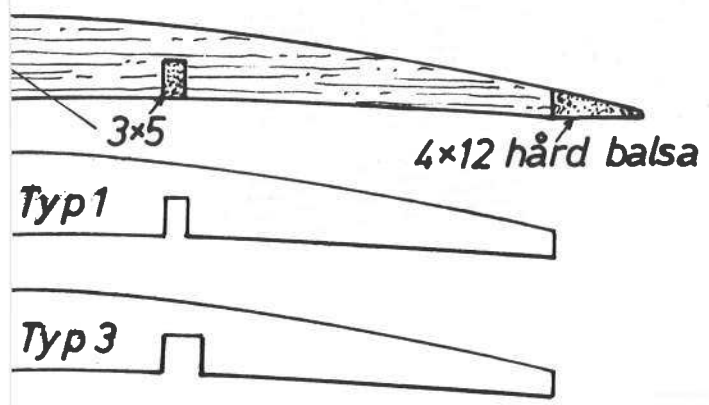
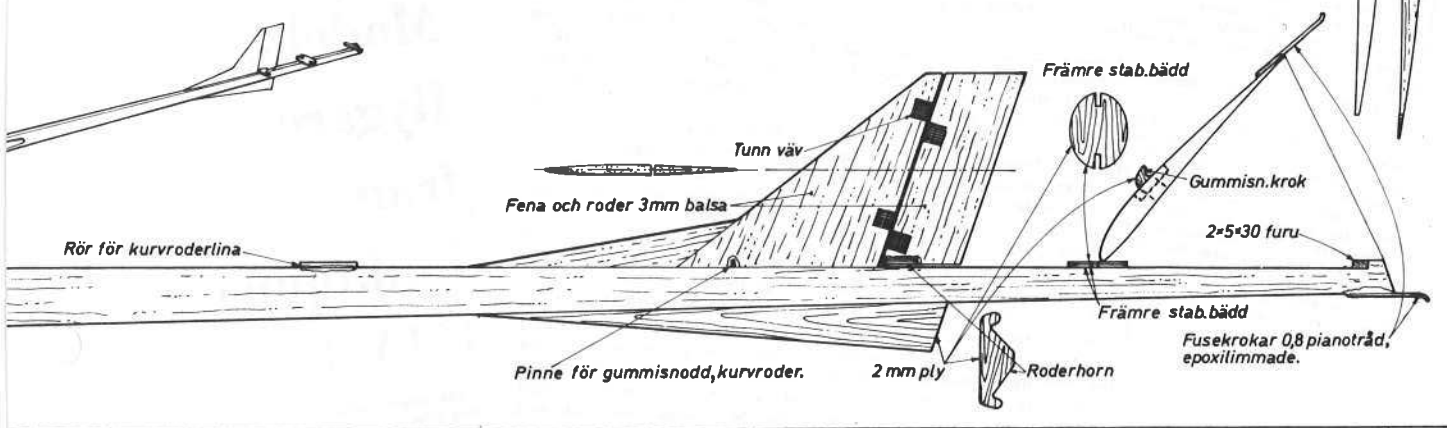
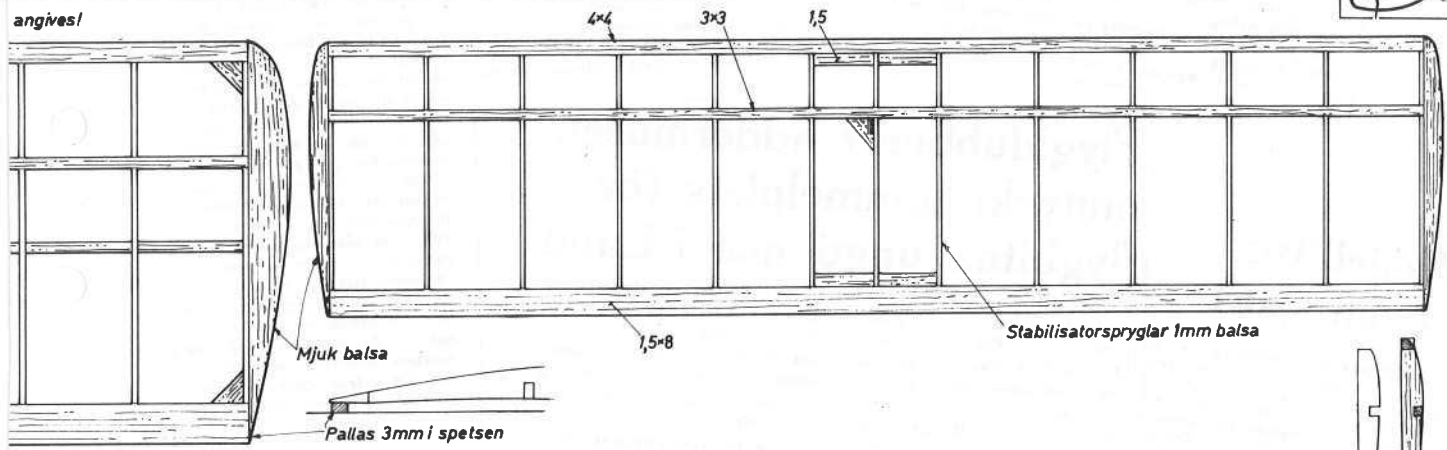
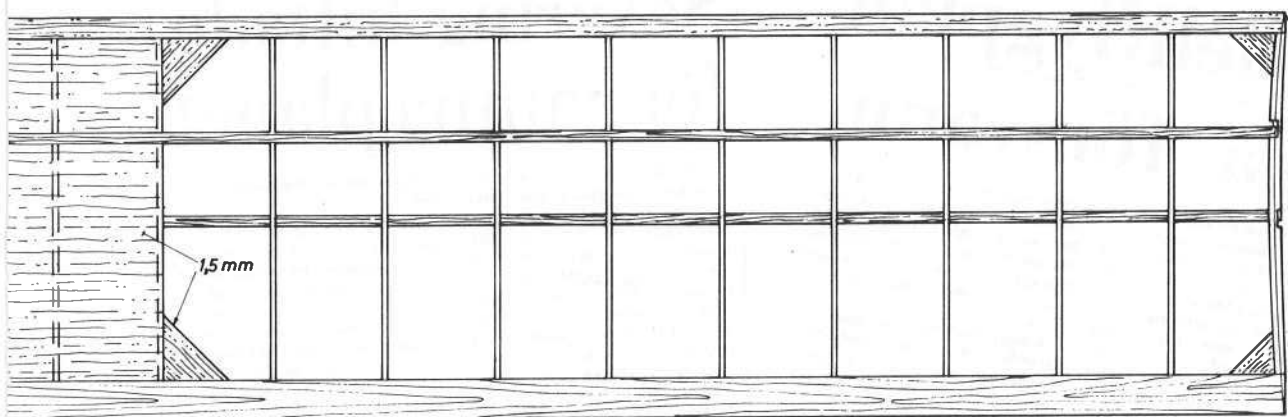
### Trimanvisning

Väg av modellen, så att tyngdpunkten kommer cirka 75 mm från vingens framkant. Avvägningen görs genom att fylla bly i främre blyrummet. Kontrollera sedan att modellen håller föreskrivnen minimivikt, 12 g/dm<sup>2</sup>. Belasta den annars med bly i ballastrummet, som är placerat i tyngdpunkten.

Forts. sid 26



Alla vingspryglar 1,5 mm balsa



**ENHETSMODELL**  
 KLASS: A1  
 NTVA: TÄVLINGSMODELL  
**MÅSEN**  
 Spännvidd: 1275mm Längd: 965mm Tot. bär.yta: 193 dm<sup>2</sup> Vikt: 230 gram

# Modellflygplan bara försvann

Modellflyg är en sport som utvecklats kolossalt sedan man sysslade med små modeller för 80-talet år sedan. Nu är de flesta modellerna både stora och utrustade med radiostyrning. Ett segelflygplan med tre meters spännvidd och utrustat med radiostyrning och en mindre motor försvann på söndagmiddagen på väg från Köping i trolig riktning mot Arboga.

— Vi höll på med flygning på fältet i Köping när planet försvann, berättar ägaren, Johnny

Andersson, Kolsva. Planet är utrustat med en motor som man kan sätta i gång från marken för att leta upp en termikblåsa. Tydligt kom det in i en sådan och bara försvann rakt upp i ett moln.

Johnny Andersson berättar vidare att planet har metallblad, vingar och att vänstra vingens undersida har ett rött och ett blått fält. Där finns också ett fält med siffran 1. Flygplanskroppen är helvit.

# Sexåring hittade försvunna planet

Ulf Almqvist, 6 år och Köpingsbo, är en glad krabat i dag. Orsaken är att på golvet i sommarstugan vid Karltorp, Strö utanför Köping ligger det radiostyrda modellflygplan som försvann i söndags under en flygning från Köpings flygfält i närheten. Ulf hittade planet tio meter från sommarstugan på söndagseftermiddagen och hoppas nu bara att ägaren, Johnny Andersson från Kolsva, skall höra av sig i dag, hämta modellplanet och visa honom lite mer om modellflygning. Ulf fattade nämligen ett starkt intresse för mo-

dellplan vid det lita ovanliga fyndet...

Att det rör sig om rätt flygplan står klart i och med att märkningarna på vingarna är identiska med det förlorade och att färgen också är densamma. När Ulf fann det var nosen ordentligt nerborrat i marken och delvis krossad, ena vingen hade fått sig en törn och stjärten var avbruten.

Ulf kallade på mamma för att få hjälp att dra loss planet, men mamma trodde först att det rörde sig om ett av Ulf:s vanliga skämt. Han brukar nämligen locka ut sin moder under olika förvandlingar och skrattar sedan när det inte är någonting och mamma har gått på "miten".

När Ulf dessutom i söndag ropade att han hittat ett stort flygplan utanför sommarstugan ville inte mamma gärna sätta någon större tilltro till ropet. Ulf var emellertid mer envis än vanligt och till slut gick mamma bort till honom och fick se planet där det stod rakt upp från marken. Dessutom bara ett tiotal meter från själva sommarstugan och nästan inne på tom-

## Modellflyg — en sport

KARLSKOGA. Modellflygarna i landet är organiserade i Sveriges Modellflygklubb (SMFF) som genom Svenska Flygsportförbundet är anslutet till Riksidrottsförbundet. Modellflyget har i alla tider räknats som sport av de aktiva. Riksidrottsförbundet deklarerar numera samma författning och jämställer modellflyget med sportflyg och fallskärms-hoppning.

I SMFF:s egen organisationskrift sägs bl a:

Friflyg, linkontrollflyg, radiokontrollerat flyg, raketflyg — det finns många olika sätt att modellflyga. Gemensamt för samtliga grenar är att de har aktiva utövare i alla åldrar. Här återfinns den ungdomlige entusiasterna, den medelålders tävlingsbitne flygaren och den äldre stadgade "lekmannen". Detta stämmer väl in på medlemmarna i Karlskoga Modellflygklubb.

## Flygklubben Fladdermusen omtyckt tummelplats för flygbitna ungdomar i Lund

Veckobladets pryv: den här veckan heter Per Qvarnström, han är 14 år gammal och går på Tunaskolan. Per och hans bror är intresserade medlemmar av modellflygklubben Fladdermusen, och här berättar han egenhändigt om sin klubb.

Fladdermusen är en flygklubb i Lund som inte många känner till. Den har omkring trettio medlemmar som nästan alla bygger och flyger modeller av de mest skilda slag. Den ena bygger en modell som han har tänkt dra med en radiosändare från marken. Den andra bygger en modell med en vinge som senare skall sitta på segelplan. Den skall drivas upp i luften med en lång lina, och sedan segla. Den tredje kan inte förstå varför hans motor som han tänkt sätta på en modell inte vill starta.

Klubben, som har en liten lokal på Tomtegavägen 30 a, ligger på svältgränsen, ekonomin är inte vad den borde vara. Men glädjen på byggkvällarna är inte sämre för det. I en lokal på 20 kvadratmeter samlas varje fredagskväll mellan 6 och 8 ett tiotal människor. Alla hjälper varandra och det är en salig röra men det är en ovanligt mysig röra.

I dag är det en stor friflygtävling i Ängelholm, så en del håller som bäst på att pilla med sina tävlingsmodeller. En annan hetsar inte till någon tävling utan tar det lugnt med sin gummi-motordrivna skalmodell.

### ● HANDEKASTGLIDARE

Det byggs också modeller som man kastar i väg med sin ena arm och de hoppas att de skall få sin modell att segla en halv minut. Sedan är det en som inte alls är omtyckt, det är en som målar sin raket, de andra säger att raketen inte flyger bra. Men den skall visst skjutas i väg sig själv 600 meter upp i luften och sedan komma ner igen nästan lika fort och allt detta på mindre än en halv minut. Så flyger gör den ju inte.

### ● ALDERSGRÄNS

För att kunna bli medlem i denna klubb måste man för det första ha fyllt tolv år vidare måste man till hundra procent följa de stadgar som klubben har gjort.

Till sist skall man gärna ha byggt något tidigare, så att man inte är totalt ovetande när man kommer dit en vacker dag. Om du har lust att komma och titta på lokalen så är det lämpligast om du gör det på en sådan här fredagskväll. För då är de styrande där särtast.

## Modell- flygare från Linköping i TV 1

Om någon vecka blir det ett inslag från Linköping i TV-programmet "Strike". Det är Linköpings modellflygklubb som skall visa och tala om hur man landar med ett linkontrollerat modellflygplan men även hur man kan flyga avancerat med dessa små maskiner.

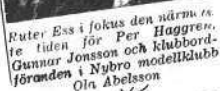
Det är TV-tittarna själva som väckt förslagen till frågeställningarna och TV-teamet från Karlstad som producerar programmet "Strike" fann Linköping vara en så bra plats att filma på — staden är en så viktig flygtradition... Det var en blåsig dag Göran Alseby med sina flygintresserade Trots att vädret inte var det bästa så genomfördes olika flygmoment. Resultatet kommer den 3 november i kanal 1.

Bra och kul PR

Ur SMFF:s förråd av pressklipp på totalt ca 225 urklipp från april till 31 december 1970 har jag valt följande vilka visar exempel på bra och dålig PR. Där framgår också klubbarnas aktivitet i samband med SM-tävlingarna. Samtliga urklipp kommer att ställas ut i samband med Riksstämman i Uppsala.

Per Södersten

1 Första textsida



**arrangerar årets SM**

Nybro modellklubb kan i år se tillbaka på en 10-årig verksamhet. Som en extra fin present utöver tävlingsmässiga framgångar under senare tid har klubben fått förhållandevis förtroende att anordna årets SM, vilket alltid går i Nybro 29-30 augusti med startar och logering vid Åkrahäll. Staden stöder klubben med ett anslag om 1 850 kr.

**NYA KLASSER IN-  
FÖRSLUGS**

landssidan. Mest är det klubbans norrvör som låter till om i Stockholm. Västerås Li-klubben har en detalj kul

Det brukar vara ett 80-tal deltagare i ett SM, berättar klubbordförande Ola Abelson. Som funktionärskader får man räkna med hela klubben, omkring 40-talet ungdomar. Vidare ställer sex domare upp.

som vi har hållit på med på  
garna praktiskt taget hela väre  
säger klubbordföranden. Vi ha  
räknat och kalkylerat. Jag tror  
har alla utsikter att lyckas geno  
föra en fin tävling. Men det  
första storarrangemanget för  
del och överraskningar kan d  
upp. Styrelsen, styrelse be

Medellinklubben i Åbo förutkom en ordförande, Åberg och av Jan Franzen och Haggren. Medlemstatet har nästan 400 medlemmar. I år varit högre än i år. Någon inledningsvis nämnde tävlingsframgångarna under senaste året varit stora. I klubben har specialiserat i en av de fyra tävlingsklasserna nämligen Combat. I fjol bl Haggren tvåa i SM i Väster i år har Nybros medlem praktiskt taget tagit hem stabsb. Idet toppklasserna nämnat nämna Västkuststrätor, Västra Vingen i Skövde, Oxelövsträtt i Oxelösund tävlingsövningar 1-2 augusti mästarekapen för NM i uttagningen för NM i lingen så, att klasserna landslagsmän kommer från nämligen Per Haggren, Jonsson och Hans Jönsson mot övriga Norden, alla ha!

— När det nu går så bra i Com-  
bat, varför inte öppna flera fron-  
ter och pröva lyckan också i andra  
klasser?

I SM-tävlingarna annåls em  
lertid också ett lag i Team Ra  
hastighetsflygning för lag, d  
Mats Kesselmark och Jan Fran  
ställer upp med ett ombyggt a  
rikanskt plan vars motor de m  
fierat, strypt, trimmat och sl  
der. Har hållit på länge. Även o  
hittills inte fått någon fullträ  
kan det mycket väl slå fin  
den när som helst, tycker O

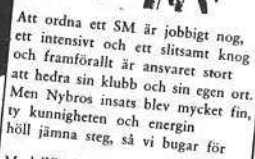
Nybro modellklubb är tämligen  
ensam i "branschen" i den här

Enligt en enkät som utfördes av Svenska  
soms uttaga är det här med en för  
fyng inakt speciellt bara för un  
den. Inget i minnen, att se en  
får avse modellflygare, alltid med  
glänsande flygare är sann. Bland de täv  
de återfinns även andra ålders  
tegorier.

Nybro modellklubb byr  
klubblokaler i en killarsvans  
Race, HSB-fästet vid Jakobstad  
Nästan varje kall väder i or  
marna till där eller inte i or  
ningsna, där de åttigt, r  
inligt surrande planen pra  
provas. Träning behövs i C  
sätter det att kan hålla en  
delplan som 150 km/h till  
det har upp till 150 km/h  
skall avse manövrarna  
vid tävling.

Planen är nämligen med en serpentin akterö galler att skära av motst så många gånger som mö om möjligt behålla det

**BLICKPUNKTEN**  
(Nybros Modellflygklubb har med framgång arrangerat årets SM-tävlingar - organisatörerna är alltså värdar för sina prestationer)



Modellflygklubben som arrangör.  
Dubbelseger tog Thomas och Per  
helt suveränt – är det mer du begär?

**Flygport:**  
NYBRO. SM i inkontroll, modellflyg:  
F2C3 Team racing: Samuelsson, Axtilius.  
Galax, tid: 9.39. F2D3 Combat: Thomas  
Carlsson, Nybro. F2B3 Speed: Leif Cern-  
hold, Handen, 203 km. F2B2, Stunt: Ove  
Andersson, Västerås.

Modellflyg är ingen precis billig sport. En tusenlapp per år får nog en tävlande modellflygare räkna med i utgifter. Och då får man ändå ta med i beräkningen, att klubben försöker subventionera för reseutlägg så långt de ekonomiska resurserna sträcker sig.

[illegible]

ngt och  
na pla-

Den bästa PR-insatsen år 1970 gjordes utan tvekan av Nybro MFK i samband med Lin-SM. Det förekom 15 artiklar i 7 tidningar. Redan den 15 juni började man propagera för SM-et. 6 av artiklarna publicerades före tävlingen.

# Östersunds flygklubb fick TRE SVENSKA MÄSTARE

**TVA HEDRANDE PLACERINGAR**  
belades av Mats Jansson, som representerar modellflygklubben Spitfire Tierp, då han under den gångna lördagen och söndagen vid SM i modellflygning i Norrköping bland 35-talet deltagare i gruppen mindre modeller belade 11:e plats, samt i den internationella klassen för större modeller femte plats bland 15-talet deltagare.

## Malmö-fullträff i modellflyg-SM

### MODELLFLYG:

**NORRKÖPING:** SM i modellflyg, friflygklasserna, F 1 A: 1) Lennart Friberg, Trelleborg, 765 sek, 2) Lars-Olof Larsson, uppsala, 752, 3) Bror Eimar, Stockholm, 742. F 1 B: 1) Lennart Hansson, Malmö, 872, 2) Ragnar Backman, Norrköping, 870, 3) Lennart Aman, Norrköping, 872. F 1 C: 1) Jan Olle Åkesson, Malmö, 892, 2) Rolf Hagel, Malmö, 870, 3) Evert Astfeldt, Eskilstuna, 861. Lag: 1) Malmö II 2 395 sek, 2) Malmö I 2 331, 3) Gamen, Norrköping, 2 303.

### Modellflyg:

**LINKÖPING:** SM i Modellflyg, klass RC 5: 1) Kenneth Holm, Varberg, 8 485 poäng, 2) Ulf Johansson, Siljansbygdens, 8 040 p, 3) Esbjörn Strömqvist, Klippan, 6 620 p, 4) Bengt Johnsson, Karlskoga, 6 570 p.  
SM, Klass F 1 A, juniorer: 1) Bo Lindahl, Östersund, 611 sek, 2) Jan Fröjd, do 607. Seniorer: 1) Lennart Friberg, Trelleborg, 765, 2) Lars-Olof Larsson, uppsala, 762. Klass F 1 B: 1) Lennart Hansson, Malmö 872, 2) Ragnar Ahman, Gamen, Malmö 892, 3) Rolf Hagel, do 870. Lag: 1) Malmö, lag II 2 395 sek, 2) Malmö lag I, 2 331, 3) Gamen, Norrköping 2 303.

### Inga titlar till Kumlas modellflygare

Några titlar hamnade inte i Kumla när SM i modellflyg avverkades i Norrköping. En femteplats i A-1 för S O Lindén blev den bästa individuella placeringen för de sex deltagarna från Nimbus. I lagtävlingen belade kumlaklubben tredje plats.  
Placeringarna:  
A-1 seniorer: 5. S O Lindén 511 sek, 13. O Blomberg 315.  
A-1 juniorer: 16. Kjell Andersson 312 27. Lars Graff 160.  
B-1: 12. O Hillerström 288.  
C-1: 9. O Blomberg 220.  
Handkastglidare: 7. O Blomberg 129 12. O Hillerström 100 15. S O Lindén 66.

## SM i modellfriflyg avgjort i Norrköping

### Kättilstorpsbo SM-etta

## Trelleborgare erövrade SM-guld i modellflyg<sup>SM</sup>

### Lagseger för Linköping i modellflyg

### Nimbus kom lag-trea på modellflyg-SM

Friflyg-SM efterlämnade 11 tidningsurklipp, alla i olika tidningar. Det verkar som om friflygklubbarna har egna PR-män, som tar kontakt med lokaltidningarna och rapporterar resultat och lämnar bilder. Något som andra klubbar borde ta lärdom av.

# Dalmas mästare i radioflyg vid tävlingar på Sövdefältet

## Varbergsbo erövrade SM i modellflygning Nu siktar han på VM

VARBERG: — Jag tröttnade helt enkelt på att ständigt placera mig tvåa förra året och beslöt därför att investera i enbart toppbra grejer.

Så berättar Kenneth Holm, Varberg apopå sin nyvunna titel som svensk mästare i modellflygning och ger därigenom en också delförklaring till ett ovanligt lyckat tävlingsår. Ifjol var han den ständige tvåan — i år kan han (om alla prylarna håller) kalla sig ständige segraren. Han har nämligen vunnit sex tävlingar i år, den senaste i söndags då han som den andre genom tiderna plockade hem ett svenskt mästerskap i grenen till Varberg.

— Nästa år skall jag börja tävla i den internationella klassen, och har VM som mål. Att man går upp en klass innebär inte att kraven höjs. Såvrighetsgraden är densam-

ma. Om tre år går världsmästerskapen i Californien och då hoppas jag kunna vara på topp.

Kenneth vann sitt svenska mästerskap i Linköping med ganska bred marginal. I de fem flygningsgarna (en räknas bort) nådde han 8.485 poäng vilket var drygt 400 poäng mer än tvåan och fjolårets mästaren Ulf Johansson, Siljansbygd. Denne är för också nordisk mästare i klassen.

I 10 år har Kenneth sysslat med modellflygning varav de tre senaste i tävlingssammanhang där han representerar Hallands Modellflygklubb — en sammanslutning från Halmstad, Tvååker, Falkenberg och Varberg. Medlemsmatrikeln upptar 12 namn.

Hemma i källaren har Kenneth sin verkstad där han tillbringar stor del av sin fritid med sina sex modeller. Ett tävlingsklart plan kostar fullt utrustat ca 2.500 kronor. Kenneth har två sådana.

Årets tävlingssäsong är i det närmaste slut. Av de större tävlingarna återstår endast en i ystadstrakten.

Ce-Ge

## SM i modellflyg på Sövdefältet

B

SJÖBO: På lördag och söndag kommer det att bli ett ilsket surrande på Sövdefältet ty då anordnar modellflygklubben Acroflyers från Rydsgård SM för högsta klassen F 3 A. Ett 20-tal elitförare däribland en del landslagsmän och svenska mästare kämpar om titeln. Det räknas med hård strid om SM-värdigheten som också är kvalificering till nordiska mästerskapet och landslaget. Tävlingarna inleds på lördag kl 9 och beräknas avslutas kl 18. På söndagen börjar man kl 8 och vid 16-tiden beräknar man ha mästaren klar. Det blir många fina små kärror man får se i luften de flesta till ett pris av närmare 3.000 kr styck. På lördagskvällen har arrangörklubben arrangerat "meeting" på Sjöbo Gästis för de deltagande flygarna.

Den 8-9 aug gick RC-SM i klass F3A. Detta gav 3 artiklar varav 1 före tävlingen.

13 september gjorde man upp om titlarna i klass RC5. Också detta gav 3 urklipp. Samtliga efter tävlingen.

Salabo slår larm:  
**Glödande stubin i modellplan**  
**brandfarlig – kan antända skog**

— Fjustråden — en form av stubintals — som används av tusentals unga modellfygare i allt om i landet borde förbjudas, anser klubbmästaren i Modellflygklubben i guldvingarna Bo Norling, Sala. I vissa länder finns förbud mot användandet av fjustråder utan skyddsanordningar på svenska brandfaran mellan de svenska reglerna tillåter att modellflygarna får flyga fritt omkring med en öppet glödande stubintåder på fjörtipartiet. En regeländring måste komma till stånd innan något allvarligt händer!

Bakgrunden till Bo Norlings krav är en händelse som inträffade i trakterna av Sala helt nyligen. Ett modellflygplan tog mark innan den glödande trämarken brunnit ut och antände markvegetationen. Eranden kunde denna gång snabbt släckas, men vad händer om ett modellplan tar mark långt ute i en skog?

Fjustråden används av praktiskt taget alla nybörjare inom modellflyget. Dess funktion är att efter tre minuter bränna av den gumminod som håller fast stabilisatorn och planet störtar. Detta är enda möjligheten att få ned planet innan det försvinner synfältet.

Tre minuter brinner träden, men det är inte alla gånger modellen håller sig flygande tre minuter. Under två minuter kan modellen avlägsna sig ett par kilometer från startplatsen, och flystråden har stora möjligheter att hinna antända gräset i nästan modellflygarens kommande fram till nedslagsplatsen. I de flesta fall är en betydande del av trädet som brinner.

Klocktimer är en betydligt säkrare anordning med samma funktion. Denna är helt mekanisk och används främst av tävlingsflygare. Nackdelen är ett relativt högt pris i förhållande till flustrådet och rekommenderas därför inte till nybörjare. Men så snart de börjar tävlingsflyga skaffar de sig en klocktimer.

## Risken finns

**Risken finns**

Vi har varit på det klara med att en viss risk finns men detta är mig vetterligt första gången något tillbud inträffat som berott på fjustråden, säger ordföranden i Sveriges modellflygförbund, Gunnar Kallén, Norrköping, till VLT.

I de nuvarande reglerna finns inget bestämt om skyddsanordningar till fjustråden, men för att undvika ytterligare tillbud är det inte omöjligt att det kommer.

**Dyr hobby**

Det är en dyr hobby även om man bygger sina plan själv. Ord-förande i klubben Jerker Vinnå beräknar att hobbyn kostar hö-nom omkring 3 000 kronor om-året.



1 modellplanets stjärtparti fästes den glödande fjustråden som ny-  
ligen orsakat ett brandtillbud i Sala-trakten. Bo Norling har hittat  
på en egen lösning på problemet! En mekanisk utlösare gjord av  
en säkerhetanål, en bit kautschuk och en fjäder till en kulsps-  
penne.

En bra lösning på fjusproblemet är att man inte bringar träden löst utan använder ett aluminiumrör som träden får brinna i. Då finns ingen som helst risk för bränder och skyddsanordningen är mycket effektiv och rekommenderas för alla nybörjare.

Respekteras inte

Respekteras inte  
Skyddsanordningar finns  
men det är få som bryr sig om  
att skaffa sådana, säger Bo  
Norling. De flesta sätter bara

8.000 kronor

Ett plan kostar uppskattningsvis 3.000 kr — det är radioutrustningen som är dyrast — den kostar ca 1.500 — 2.000 kronor. Sporten är emellertid trevlig. Det kan YA-medarbetaren

intyga efter att själv ha provat i  
att flyga.

Intresset för modellflygning är i uppgående och man räknar med att få betydligt fler aktiva medlemmar.

Dålig PR

# Modellflyg störtade mot Övergransflicka

På Granvallen i Övergran, har det varit en flyguppvisning som borde få Luftförsvarets inspektörer att bli knäna, och en gammal jetpilot som dömdes till baksittarstraff till 1929-30-talet, då det var tillåtet att flyga oövertill, dvs en horisontell-vertikal bana på ryggen.

Det var övergrans IF, som hade "mixat" upp ett elegant framförande av Enköpings folkdansgille, med en uppvisning i modellflyg, både radio och kända piloterna VM-tvåan Sven Andersson och hans klubbkamrat Kjell Sundberg från Västerås. Andersson tog en Douglas Skyhawk och hans överterande loopningar fick publiken att spontant applådera.

Prestationerna var inte sämre i de efterföljande stridflygningen, mellan två plan, där det gällde att "kapa svansen" på den andra modellen. Nästa flygare var Kjell Sundbergs som med sin 3,5 kg tunga radiostyrda modell presterade flygnästigt samma Blåsten får väl indirekt sägas ha ormskat den incident som inträffade Sundbergs plan i sista uppvisningsmomentet. Planet låg i en skarp högersväng över skogsområdet och kugga och blåsten blev i en radioplanet vilket resulterade i ett havn som, kunnet gå mycket illa. En flicka i tioårsåldern från Umnästa i Övergran uppehöll sig på den till festplatsen, undgick med sista marginal att träffas av det sista planet, som hade en hastighet på 100 km tim. Hon träffades endast av splinter men blev istället skad.

Harry Brandelius och hans dotter, Catharina har sin publik, det framgick klart av parets föreställning, ett potpurri på "gamla låtar". Trots en strejkande högtalare uppskattades deras framträdande av en publik på ca 500 personer.

Den från mitten av 1920-talet byggda parken i Bålsta bjöd också på fest, eningens regl. Även här var det ca 500 personer, och programmet var särskilt "barnvänligt" med tanke på de många unga barnfamiljerna i Bålsta. Sång och dans var huvudsakliga aktiviteter. Brita Holmberg som ledade dansen satt fast på dansen kring majstången.

# INOMHUSARE

Inomhusmodeller är ju som bekant mycket ömtåliga och måste därför förvaras i en väska eller låda av passande storlek. Montering i lådan måste vara "säker" så inga delar kommer i rörelse och skadas, men inte så hård att detaljerna skadas vid upp och nedpackning. Det bästa är att planera en låda innan bygget påbörjas så de olika delarna kan monteras efterhand som de byggs färdigt.

Jag ska här ge er några tips som är hämtade ur "Indoor News and Views".

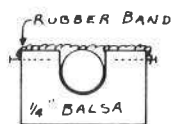


FIG. 1

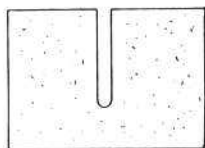


FIG. 2

Om vi börjar med montering av kroppar så visar fig 1 ett sätt som "inte" är bra, det är lätt att knäcka kroppen med gummibandet, för att inte tala om vad som händer om gummibandet går av och kommer lös i lådan. Det bästa materialet för kroppsmontering är skumgummi. Fig 2 visar det enklaste sättet, ett spår i gummit lite smalare än motorröret. Har man en mycket tunn och ömtålig kropp är nog metoden enligt fig 3, bättre, spåret är lika brett som röret och en bit balsa med skumgummi bildar lock. Fig 5 visar ytterligare ett sätt. Obs passformen på giggarna måste vara exakt så delarna hålls på plats utan att deformerar.

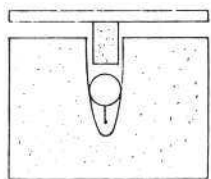


FIG. 3

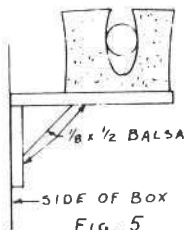


FIG. 5

Skumgummi är också bra för montering av propeller, skär upp spår i gummit med lagom mellanrum så propellrarna går fria från varann se fig 6.

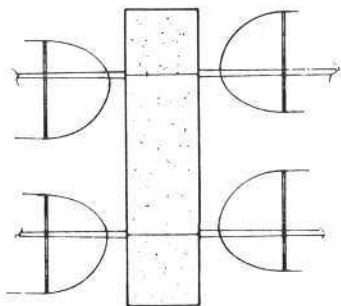
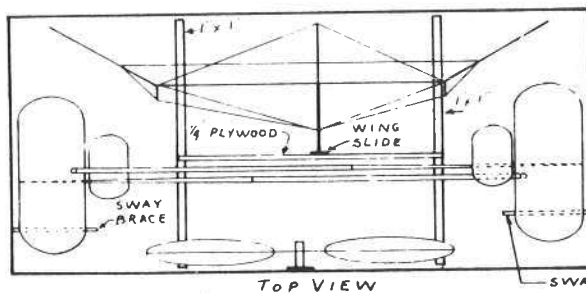
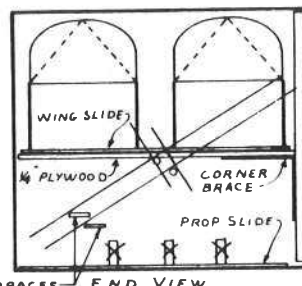


FIG. 6



TOP VIEW

FIG. 8



SWAY BRACES END VIEW

Fig 7 visar ett lämpligt ställ för vingen, det kan även användas som stöd under stagningen av vingen. Bygg upp ett spår av balsalister i lådan och säkra det hela med tejp.

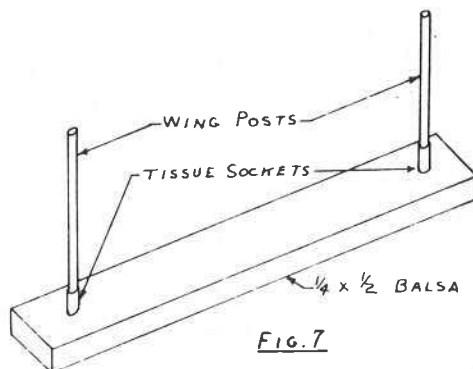


FIG. 7

Lådan kan vara en kraftig wellpappskartong av lämplig storlek. Den bör förses med ett löstagbart helt lock. (Lös flikar är ivägen och skadar lätt modellen). Förstärk den på lämpliga ställen med plywood och lister. Vill man lägga ned lite extra arbete är en låda av plywood att föredra. Fig 8-9 visar två välplanerade "lådor", obs stödlister för stabben på Fig 8, de är till för att hindra att kropparna kommer i rotation.

Den enklaste typen är nog Fig 9 där kropparna är monterade på botten med vingarna ovanför.

Till slut ritningssidan där vi presenterar Chlubny från Tjeckoslovakien 7:a på VM 70, Barilari från Argentina och från Italien Masciullo modell. Samtliga propellrar presenteras i full skala. Det var allt för denna gång, mera byggtips kommer i nästa MFN.

Ove

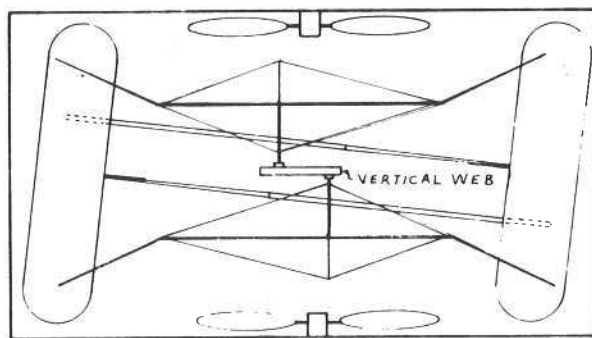
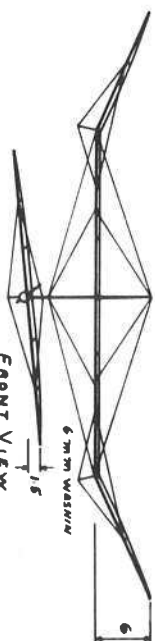
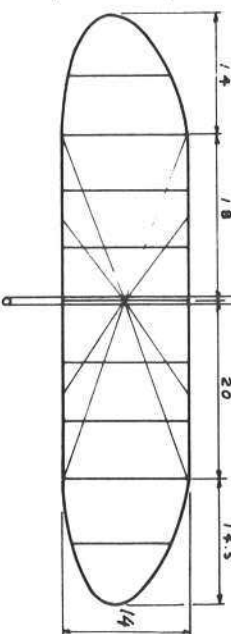
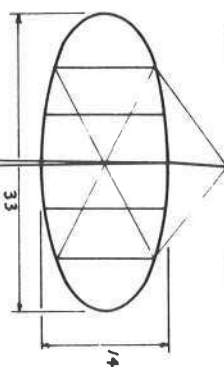
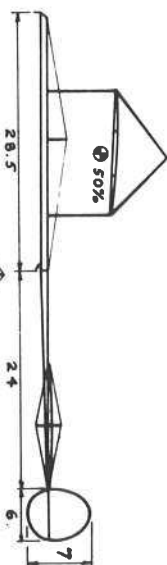
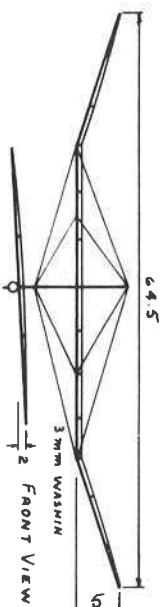
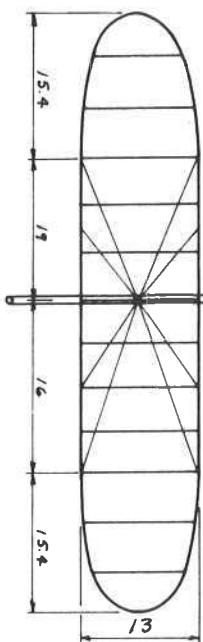
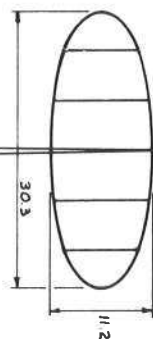
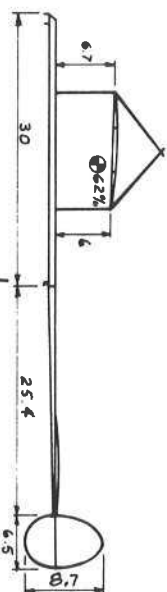
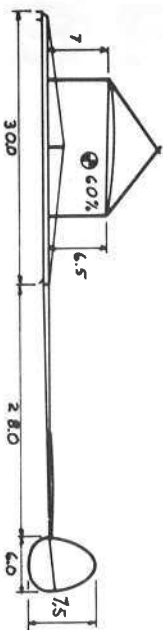
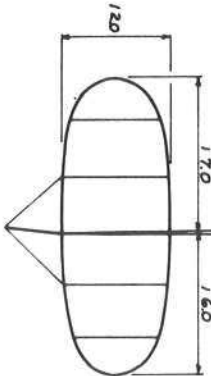
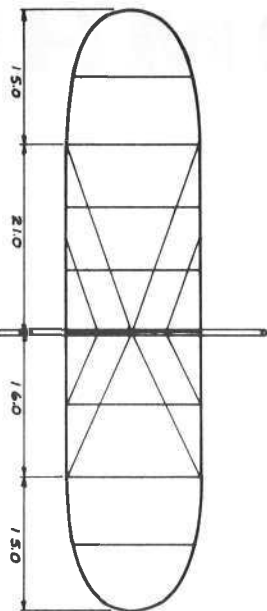
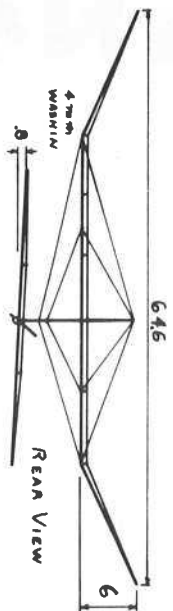


FIG. 9



# CHUBBY

Prop #1 - 28120 at World Champs  
Prop #2 - 33129 in 28 m ball in  
Debrecen, Hungary.

Prop	0.100 g	0.087 g
Stick + tail	0.348	0.283
Wing	0.205	0.205
Model	0.653 g	0.575 g
Rubber	0.740 g	0.730 g
Airfoil	(Debrecen) 4% Arc	(W. Champs) 3% Arc

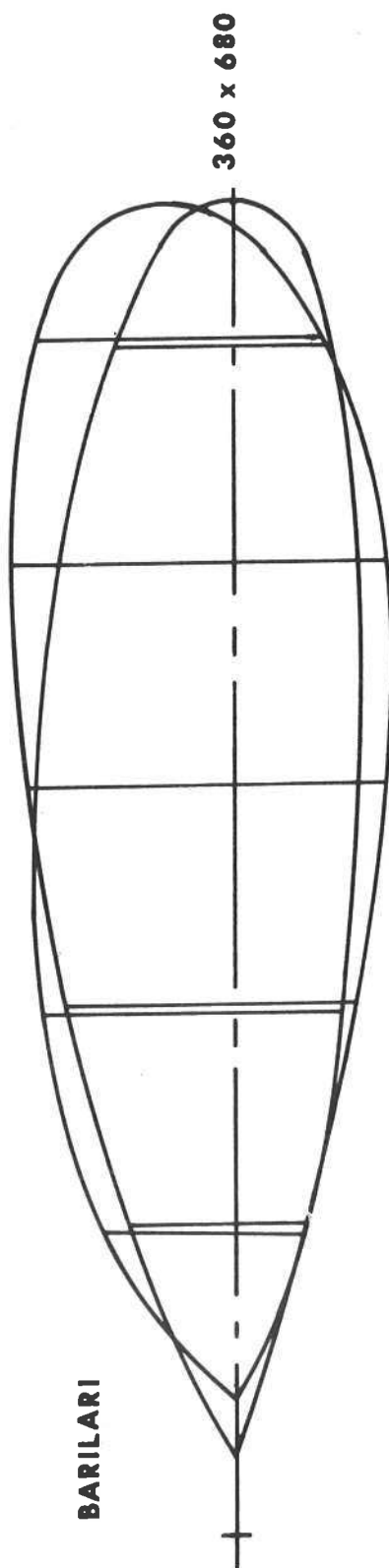
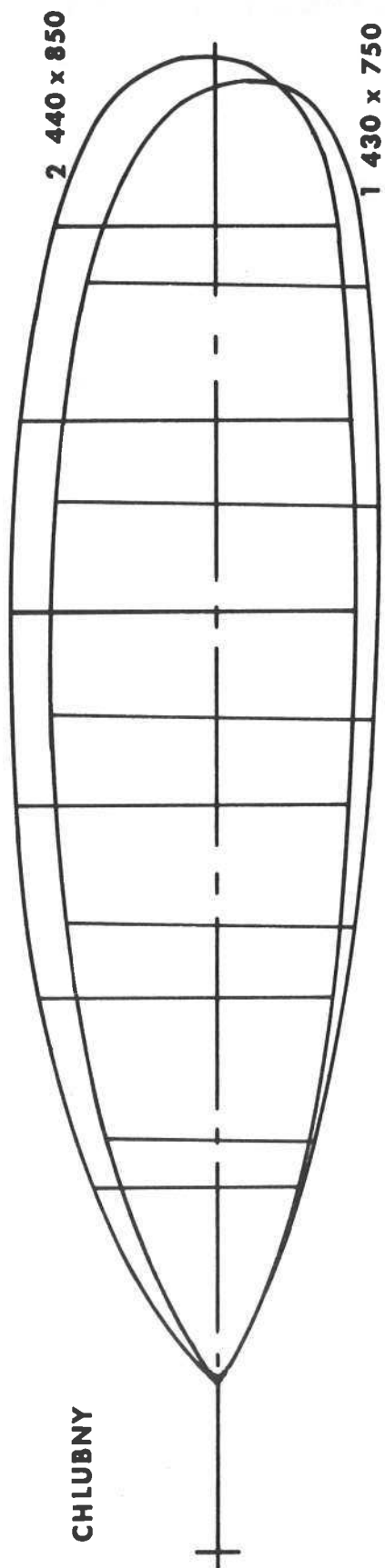
# BARILARI

(No weights or times furnished; Barilari  
has placed high at both the '69 and '70  
Argentine Nats, presumably with this  
model design.)  
A full size plan of this model is avail-  
able for loan.

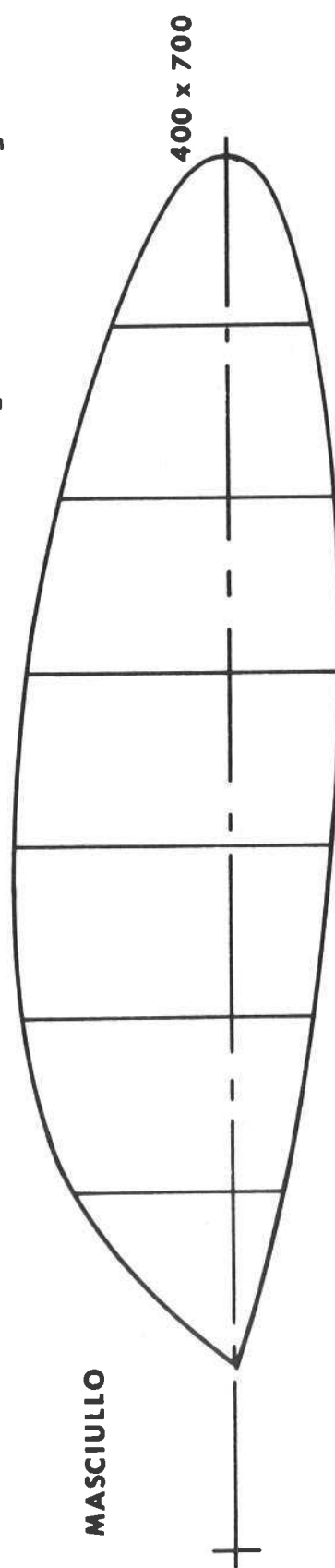
# MASCIULLO

(Prop outline p. 3 approximate)

Prop	0.115 g
Stick + tail	0.340
Wing	0.245
Model	0.700 g
Rubber	0.750 g
Airfoil	3% Arc
W. Champs time	23:10 on 1550 turns
in 35 cm loop of 1 mm x 1.1 mm	Pirelli



[All P x D in mm]



# KLAGOMUREN

Svar till Klagomuren Mfn 6/1970

Signaturen KA säger att jag är självupptagen av mina egna problem och hänvisar till nr 4 av Mfn 1970.

1. Enligt min uppfattning är det trevligare om man skriver ut sitt namn och ej enbart signatur när man för fram personlig kritik.
2. I nr 4 av Mfn 1970 har jag ej medverkat som skribent, - i varje fall ej i det exemplar av tidningen som kommit mig tillhanda. Det är inte heller jag som har skrivit om Solnas hösttävling i nr 5 av Mfn,

Jag har dock i annat sammanhang skrivit några rader om Solnas hösttävling. Solnaklubben hade i sina arrangemang frångått den vanliga organisationsformen för frilygtävlingar och tillämpade i viss mån samma system som modellflygklubben i Norberg gjorde i den serie tävlingar som klubben arrangerade för omkring tio år sedan.

Om man tar sig lite tid och skärskådar norbergs-klubbens system så finner man i detta en smidighet som dessutom skär ner antalet funktionärer jämfört med den vanliga organisationen. Norbergs-klubbens tävlingar var på sin tid populära bl a för sina fina arrangemang. När Solnaklubben nu tog upp norbergsflygarnas idé fann jag i detta något ytterst positivt och skrev ner några rader med den förhoppningen att några fler klubbar skulle pröva norbergsflygarnas uppläggning av tävlingar. Jag tillställde Aeroklubben i Göteborg ett exemplar av mina skrivelser (intaget i klubbens tidning Stabben). De två återstående exemplaren tillställdes Mfn och grenchefen för eventuella åtgärder. Jag ansåg att det var värt några timmars skrivande om jag därmed kunde bidra till att en tävlingsorganisation i framtiden kom att fungera extra fint. Detta torde i så fall komma alla tävlande tillgodo, junior som senior. Därmed är avsikten med mitt inlägg framförd och det var inte tänkt som självupptaget vilket även torde styrkas av mitt numera sparsamma tävlande.

Vad sedan Solnaklubbens arrangemang i övrigt beträffar så hade helt säkert klubben problem. Men ska vi inte vara lite ärliga och erkänna att det var vi tävlande som genom vår diskussion angående tävlingens status spräckte Solnaklubbens tid-schema?

Jag vet sålunda ej vad signaturen KA vänder sig emot, referatet i Mfn 5 om Solnas hösttävling som ej är författat av mig eller om det är, även mitt ovan skisserade inlägg, som signaturen vänder sig emot. I vart fall är det min förhoppning att jag lyckats förklara mig.

Nilserik Hollander, Karlstads Mfk.

Landslag... forts.

Power:

Guilloteau 1800, Landeau 1800, Zimmer 1800.

ITALIEN

A/2:

Bertolani 1313, Sodini 1270, Cotina 1253.

Wakefield:

Licen 1306, Taberna 1296, Babzarini 1258.

Power:

Parovel 1320, Savini 1320, Barbabello 1320.

SOL.



## TÄVLINGSRESULTAT

### EUROPA MÄSTERSKAPET I C:2

En upplysning som kommit helt åt sidan gäller 1970 års EM för C:2-klassen Ni vet väl att

ROLF HAGEL blev 3:a!

i tävlingarna som hölls i Zagreb i augusti.

Egentligen blev Hagel fyra men eftersom segraren var en amerikan Roger Simpson fick denne endast hederspris medan titeln gick till C. Patek från Tjeckoslovakien. Även på platsen närmast kom en tjeck, B. Krycer.

J. O. Åkesson var också med och blev 24:e man i ett startfält på 29. "Joulle" missade en start, då stabben slog upp i glidposition i motorstiget. Efter några våldsamma loopings gick vingen av och kroppen kom farande i marken med full rulle! Hagel hade problem att hinna med omflygningarna, då de tävlande endast fick en halvtimme mellan starterna. I 9:e start måste han släppa iväg sin modell utan timer, då han ej hann montera in en timer avsedd för längre än 5 minuters flygning.

Resultat:

1. R. Simpson USA	1260 + 240 + 300 + 304
2. C. Patek, Tjeckoslovakien	1260 + 240 + 300 + 277
3. B. Krycer, Tjeckoslovakien	1260 + 240 + 300 + 229
4. R. Hagel, Sverige	1260 + 240 + 297
11. T. Köster, Danmark	1246
24. J. Åkesson, Sverige	1015

SOL

### DM 1970 Östra Distriktet den 6/12

#### arrangör Waxholms MFK

Klass A2 Senior

1) Stig Nilsson, Jacobsberg 475, 2) Sven Hedfors, Waxholm 436, 3) Erik Sund, Waxholm 429, 4) John Hagedahl, Solna 345, 5) Kjell Liwengborg 322, 6) Mats Vestin, Waxholm 309, 7) Gösta Rask, Waxholm 302, 8) Christian Barfod, Waxholm 250, 9) Nils Hallerström, Solna 132, 10) K-E Lundin, Solna 95.

Klass B2 Senior

1) Kjell Liwengborg, Solna 551, 2) Jan Zetterdahl, Solna 453, 3) K-E Lundin, Solna 342.

Klass C2 Senior

1) Gerald Boman, Solna 602, 2) Lennart Larsson, Solna 590.

Klass HKG Senior

1) Jan Zetterdahl, Solna 146, 2) K-E Lundin, Solna 92, 3) Kurt Svensson, Solna 5.

Klass A1 Senior

1) Bengt Ståhl, Jacobsberg 416, 2) Sven Hedfors, Waxholm 390, 3) Bengt Lindqvist, Sigtuna 340, 4) Stig Nilsson, Jacobsberg 296, 5) John Hagerdahl, Solna 179.

Klass B1 Senior

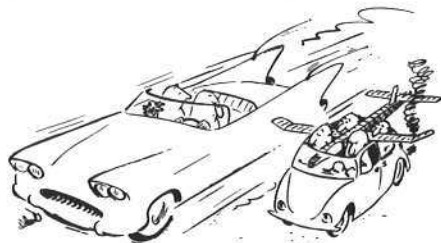
1) Jan Zetterdahl, Solna 461, 2) Lennart Larsson Solna, 10, 3) K-E Lundin, Solna 9.

Klass C1 Senior

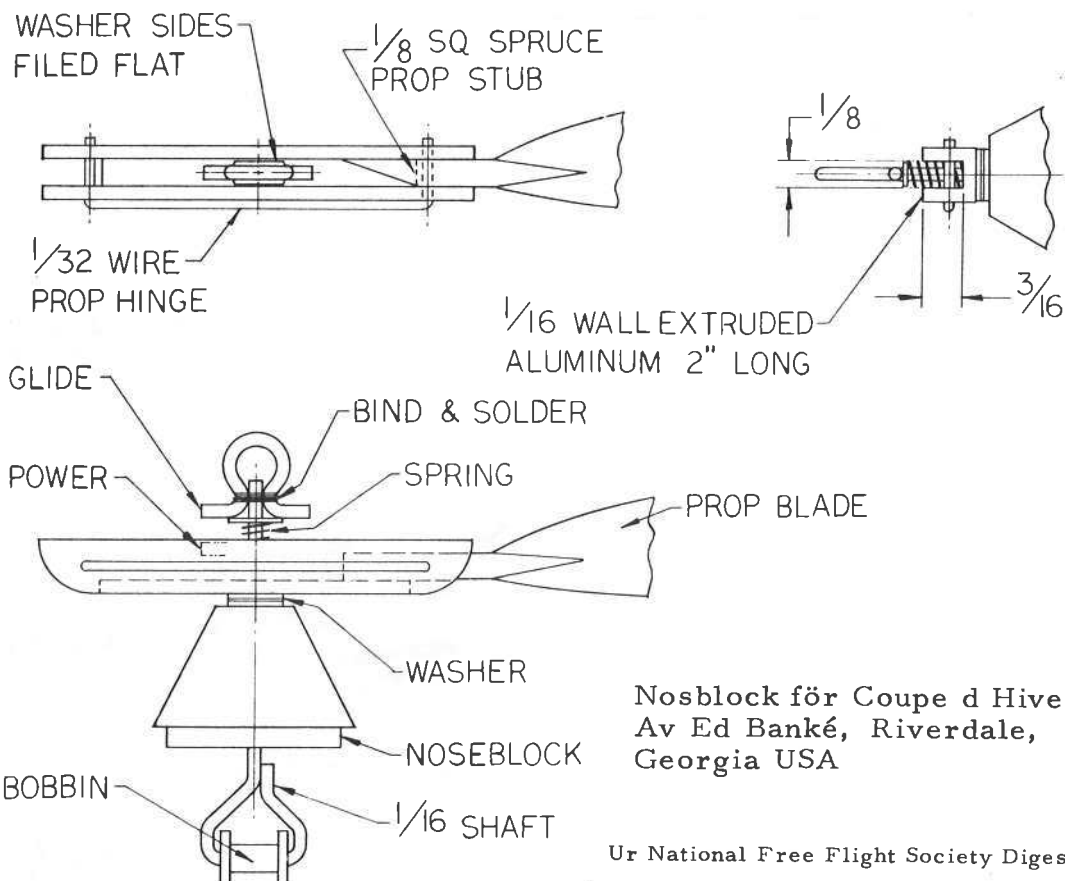
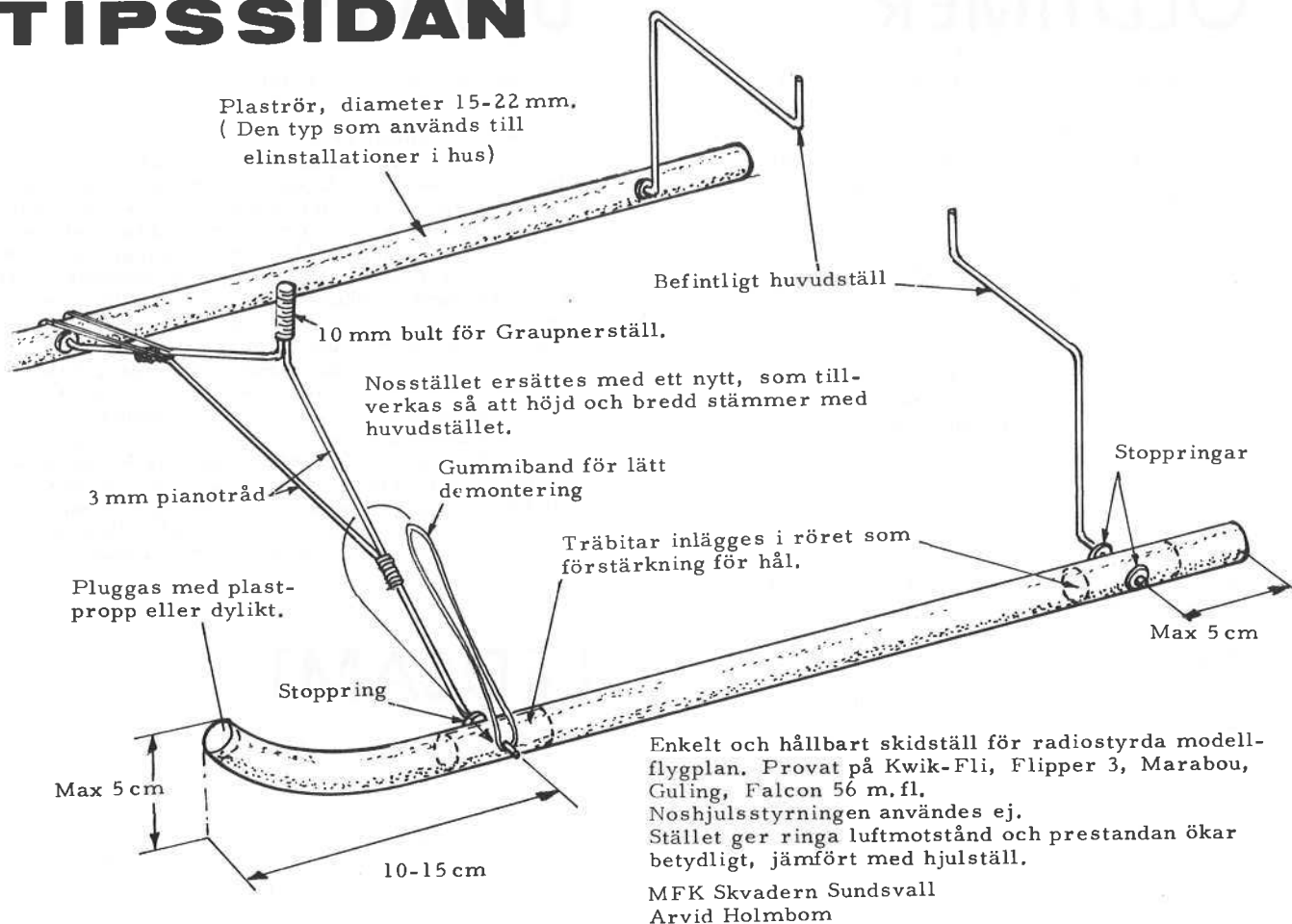
1) Lennart Larsson, Solna 614, 2) Leif Zetterlund, Solna 570, 3) Kurt Svensson, Solna 339, 4) Leif Larsson, Solna 146, 5) Lars Lagerström Solna 111, 6) Walter Bornhausen, Jacobsberg 80.

Klass A1 Junior

1) Jan Pelve, Waxholm 606, 2) Nils Hallerström, Solna 537, 3) Per Scherdin, Sigtuna 438, 4) Bernt Sund, Waxholm 384, 5) Anders Sund Waxholm 315, 6) Lennart Rask, Waxholm 302, 7) Dimitris Nikolaou, Solna 290, 8) Rolf Karlsten, Sigtuna 268, 9) Bo Holmström, Solna 264, 10) Lennart Löf, Solna 257, 11) Jari Kääriäinen, Solna 224, 12) Rolf Jacobsson, Solna 206, 13) Mats Vestin, Waxholm 199, 14) Thomas Haglund, Waxholm 67, 15) Bo Pettersson, Waxholm 46, 16) Anders Jacobsson, Waxholm 45, 17) Rolf Andersson, Waxholm 24, 18) Jan Lindqvist, Sigtuna 7, 19) Stefan Lind Waxholm, 3.



# TIPSSIDAN



Ur National Free Flight Society Digest

# OLDTIMER

Med tanke på att Nimbus som vanligt arrangerar en Oldtimertävling i sommar (hoppas jag) så är det tid att börja tänka på eventuella nybyggen.

För detta behövs det ritningar, undertecknad har en del och kan till självkostnadspris tillhandahålla kopior av dessa.

	Spännvidd
1937 FiB 1, Wentzel, G modell	50 cm
1937 Fröjds Modellplan, Wentzel, G modell	70 cm
1937 Tärnan, Wentzel, G modell	70 cm
1937 G.B. 3.Coplands Wakefield, G modell	114 cm
1938 Magnussons Wakefield	150 cm
193? DYN V B, Andersson, Wakefield	116 cm
193? Akka, Blomgren, G modell	94 cm
1938 Hummel, Tysk bensinmodell	131 cm
194? G.P. Special, bensinmodell av Truedsson	187 cm

## "EFTERLYSNING"

Alla slag av Modellflyg och flygtidningar, böcker "Ritningar", Byggsatser och motorer från 1950 och tidigare. Är det någon som vet något om ritningen på Diselmodellen "Lärkan" såld av Modelltjänst Luleå, Har Du, eller någon Du känner, något av ovanstående och det inte har något speciellt värde för er, så kontakta undertecknad innan det blir bortstädat. Jag är också tacksam för att få låna ritningar för kopiering.

Ove

OVE PETTERSSON

Gånglåten 25 Tel 45 96 72

VÄSTRA FRÖLUNDA

## MÅSEN... forts.

Börja trimma i lugnt väder. Prova med utkast från handen. Om allting stämmer, skall modellen glidflyga i en flack bana mot marken.

Gör en ögla på kurvroderlinan. Placera en nål i denna, så att rodret stannar i neutralläge, när linan sprintas. Använd lätt fjädrande nylonlina. Kontrollera nu att modellen flyger rakt fram. Om modellen skulle visa sig vara för lätt eller för tung i nosen, trimmas detta genom att ändra vinkelskillnaden mellan vinge och stabilisator (ändra anfallsvinkeln). Vinkelskillnaden ändras med hjälp av tunna pallningar under stabilisatorns fram- eller bakkant. Är modellen för lätt i nosen pallar man under stabilisatorns framkant, är den för tung i nosen pallar man under stabilisatorns bakkant.

När modellen trimmats med utkast från handen är det dags för högststart. Börja med 25 m lång lina. Fäst stoppet på startkroken cirka 13 mm framför tyngdpunkten. Glöm inte se till att kurvrodret vid start står i det läge som gör att modellen flyger rakt fram. Låt helst en erfaren modellflygare göra de första högstarterna med modellen. När modellen kopplats loss från linan, skall den glidflyga i cirklar med 25 till 50 m diameter. Gör flera starter och iakta noggrant hur modellen beter sig i luften. Justera successivt mellan starterna med kurvroderutslag och/eller pallningar, tills du får modellen att flyga som du önskar.

Lycka till önskar SOLNA MSK, Ronny Hellqvist och Lennarth Larsson.

# UNDRING

En undring när håret börjar växa ut igen efter boksluten och ansvarsfrihetsbeviljelsen.

Var har Telepilot prop. radiostyrningsanläggning tagit vägen? Jag såg ett par lådor på, förlåt men det var på båt-SM i Örebro. Tyckte de verkade intressanta. Så var det ju en sladd mellan lådorna, precis en sån där grej som fruarna behöver när de är med ute och åker bil. Dubbelkommando alltså. Har alla modellfabrikanter insomnat i ett stilla slummer? Skulle det inte gå att få mer vettiga modeller. EX. Getingen med plywoodok och Snurren som kroppen går av på just framför stabben vid första hårda markkänningen. Såna smådetaljer är väl inte svåra att göra något åt. Ett plywoodok är ju farligt! Det byggdes en Little Stick på instruktörskursen i somras av Inge Stendahl 0150-18866, som skulle provas för att eventuellt bli enhetsmodell i RC. Det vore intressant att höra om Inge återställt modellen till begynnelsestadiet, en hög med balsa alltså? Eller om den visat akrobatkonster av den högre skolan.

JARL

# LEDSAMT

Den danska modellflygtidningen "MODELFlyve-NYT" har lagts ned. Per Grunnet, red, beklagar själv att så måste ske. Den viktigaste orsaken var att han ej fick in tillräckligt med material för att kunna hålla läsekretsen underrättad om vad som hände i de olika grenarna. Själv är han friflygare och försökte själv att täcka sitt specialgebit. Men nu är bladet borta ....

De danska friflygarna har nu beslutat komma med en egen tidning "FRIFLYVNING". Är du intresserad? Skriv till

Christian Schwartzbach, Tranemosevej 11, 2600 Glostrup, Danmark

KOM IHÅG DEN 3-4 APRIL !

Du ställer väl upp i tävlingen



I GÖTEBORG ?



**FLYG - RADIO  
RITNINGAR  
RAKETER**

Flygkatalog ..... 2:75

Raketkatalog..... 2:25

Tordmuleväg. 7c 22235 Lund  
Tel. 046-13 05 45

*Jeri'hobby*

## SVERIGES MODELLFLYGFÖRBUND

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 Flygsportförbundet.

### FÖRBUNDSSEKRETÄR

Klingsbergsgatan 40, Postadress Box 10022, 600 10 Norrköping 10, Telefon 011/13 21 10. Postgiro 51 81 65. Öppet tider: Måndag, tisdag, onsdag och fredag 09.00 - 13.00. Exp.föreståndare Ragnar Ahmen, Ledungsgatan 10, 602 28 Norrköping. Telefon 011/13 58 07.

### FÖRBUNDSSTYRELSE

#### ORDFÖRANDE

Gunnar Kalén  
Svarvaregatan 9, 603 60 Norrköping  
Tel. 011/13 31 36

#### VICE ORDFÖRANDE

C.-G. Sundstedt  
S. Stapeltorgsgatan 27  
802 24 Gävle. Tel. 026/18 73 90

#### SEKRETERARE

Lars Candell  
Bågevägen 41 A  
852 54 Sundsvall. Tel. 060/10 05 71

#### KASSÖR

K.-A. Ericsson  
Pl. 1849, 870 10 Ålandsbro.  
Tel. 0611/201 02

#### LEDAMOT

Acke Johansson  
Box 1721  
791 00 Falun. Tel. 023/111 66.

#### SUPPLEANTER

Inge Sundstedt  
Arlestigen 20  
781 00 Borlänge. Tel. 0243/13295  
Arne Berglin  
Kronviksvägen 46 A  
831 00 Östersund. Tel. 063/139 06



### GRENCHEF FRIFLYG

Hans Friis, Bodastigen 15 4 tr  
151 45 Södertälje. Tel. 0755/12670

### GRENCHEF LINFLYG

Roger Holmberg, Opphemsgatan 5  
582 37 Linköping. Tel. 013/13 3647

### GRENCHEF RADIOFLYG

John Lyrzell, Haraldsbövägen 29  
791 00 Falun. Tel. 023/215 00

### GRENCHEF RAKETFLYG

Lars Andersson, Tycho Braheg. 35  
216 12 Limhamn. Tel. 040/516 62

## TILL SALU

5-kanals proportional i gott skick med 6 servon, ackar och laddaggr. ev. mont. i flygklar Cub J3. Säljes även med mindre antal servon. Billigt vid snabb affär. Tel. 026/183487

5-kanals proportional i gott skick, 6 servon, ackar och laddaggr. ev. mont. i flygklar Cub J3. Säljes även med mindre antal servon. Billigt vid snabb affär. Tel. 026/183487, eft.kl.18.

FM proportional, 5 servon med tillbehör + glasfiberkropp och vinge till "Crusader". Allt för bara 1.200:- kr.  
Tfn 08/991187 efter kl. 17.00

Oslagbara motorer till oslagbara priser. Världens vassaste motorserie, från HIRTENBERGER: HP61 F, HP61 R, HP40 R PYLON RACING, HP40 F. Högsta kvalitet i material och utförande. Beställ idag. Efterfrågan är enorm. Dessutom säljer vi den svenska kvalitetsradion MICRONIC (6-kanals proportional) samt beg. RC-anläggning., motorer (nya och begagnade), Byggsatser och tillbehör.  
RC-IMPORTEN, Älvsjövägen 8, 125 34 Älvsjö. 08/997642

När det gäller proportionalradio, vänd dig med förtroende till ORIENT-HOBBY som erbjuder förstklassiga K.O.DIGI-ACE proportional till oslagbara priser, ex. 4-kanal kompl. för 1598:- inkl. moms. K.O.DIGIACE har gjort sig känd främst genom sin tillförlitlighet, även vid mycket låg temperatur. Anläggning. uppbackas dessutom av snabb och fullständig service samt garanti. Leverans omgående.  
ORIENT-HOBBY, Mickel Bagares Gränd 75, 123 55 Farsta.  
Tel. 08/93 43 47.

## ÖNSKAS KÖPA

Motor .45 - .50. Telefon 08/760 1085

BEGAGNADE MOTORER köpes. Alla förslag beaktas. Sänd uppgift om fabrikat och begärt pris.

Äldre nummer av FLYGTIDNINGAR såväl svenska som utländska köpes eller bytes. Sänd förteckning.

Sven-Olov Lindén, Hovstavägen 15, 703 63 Örebro. 019/182179

ÄR DETTA DITT SISTA NUMMER AV MFN ? ?

Det är det om inte Du eller Din klubb har  
betalt in avgiften till SMFF.

# MODELLFLYGNYTT

SVERIGES MODELLFLYGFÖRBUND

Box 100 22

600 10 Norrköping

Ansvarig utgivare: Göran Alseby

Tryck: L-Offset, Norrköping



**Flygtekniska Försöksanstalten  
161 11 BROMMA 11**

**söker nu yngre laboratoriebiträde till låghastighetsvind-  
tunneln.**

**Mekanisk händighet och allmäntekniskt intresse huvudmeriter.  
Nyexaminerad fackskoleingenjör kan ifrågakomma.**

**Upplysningar genom civilingenjör Jesper von Segebaden  
telefon 08 / 26 28 40.**

**Svar senast 15 mars.**

---

Omslagsbilden på framsidan visar Viggen när den landar efter en av de första provflygningarna 1967.  
Bilden härövan visar en modell av Viggen när den 1963 provades i FFA:s låghastighetsvindtunnel.  
Likheterna mellan bilderna är ju slående.