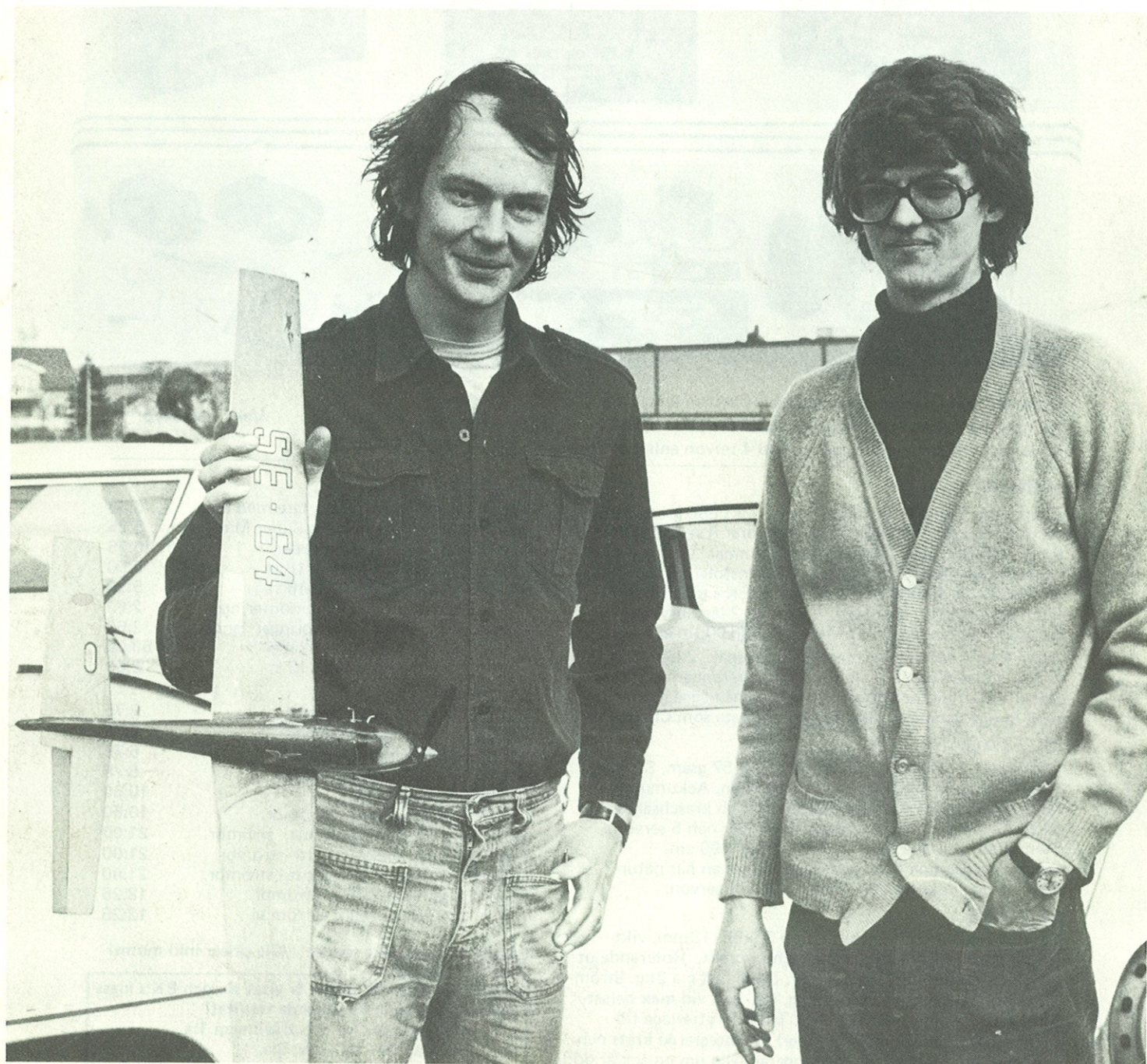




MODELLFLYGNYTT

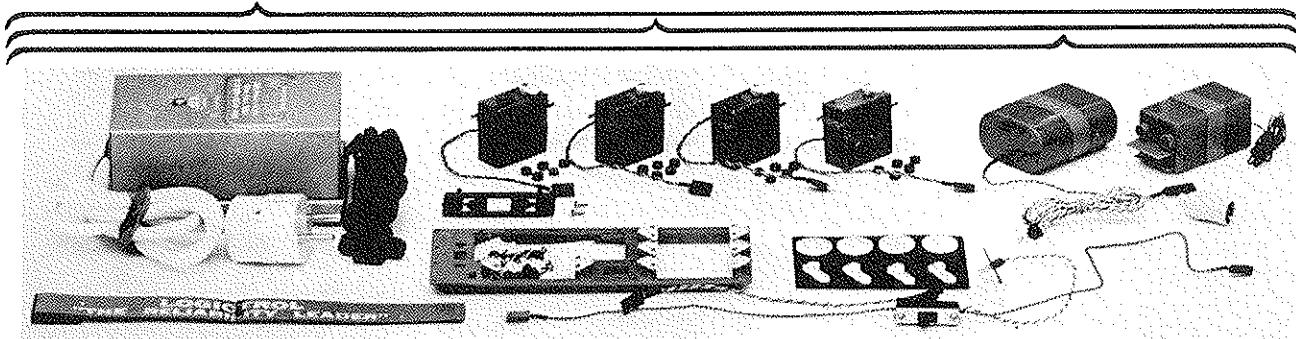


ORGAN FÖR
SVERIGES
MODELLFLYGFÖRBUND



EK-logictrol

FÖREGÅNGAREN NÄR DET GÄLLER DE STORA
TEKNISKA NYHETERNA I RC DE SENASTE TIO
ÅREN KOMMER NU MED NYA MODELLER!



Komplett 5-funktionsanläggning med 4 servon enligt bild
Komplett 7-funktionsanläggning med 4 servon enligt bild
Komplett 7-funktionsanläggning med 4 servon enligt bild

med 2-spak sändare
med 2-spak sändare
med 1-spak sändare

1.995:-
2.295:-
2.395:-

Valfri servotyp!

SÄNDARE

Champion: Storlek 178x150x48mm, vikt 880 gram. Ström-
förbrukning 90–110 mA. Ackumulatorer 8 st 450 mAh,
9,6 V. Drifftid vid full laddning 3,5 timmar. Voltmeter.
Temperaturområde -20–60°C. Frekvenstolerans mindre
än 0,003%. 5 funktioner, 4 över 2 av EK:s precisionsspa-
kar med justerbar spänning, 1 över en 2-lägesbrytare för
landställ, flaps eller dylikt. Markräckvidd 900m enl AOH.

Super Pro: 7 funktioner med 2- eller 1-spak. 2-lägesbryta-
re för landställ och 2 spakar för ej centrerande funktioner.
Dessutom uttag för dubbelkommando på bägge modeller-
na. I övrigt samma storlek och sammadata som Champion.

MOTTAGARE

Champion: Storlek 30x30x53 mm, vikt 57 gram. Ström-
förbrukning 30 mA, 64 mA med 4 servon. Ackumulator-
er 4 st 550 mAh 4,8 volt, vibrations- och kraschsäkra,
vikt 142 gram. Plugg-in kontakt för ackar och 5 servon.
Temperaturområde -20°C–+60°C. Antenn 99 cm.

Super Pro: Samma data som Champion men har natur-
ligtvis plugg-in-kontakter för ackar och 7 servon.

SERVON

Super Mini: Världens minsta servo 36x35x18mm, vikt
34gram med förstärkare, kabel och kontakt. Roterande ut-
gång 90° med 3 utbytbara armar. Dragkraft c:a 2kg. Ström-
förbrukning 8,5 mA vid tomgång, 420 mA vid max belast-
ning. Noggrannhet bättre än 1%. Tid från ytterläge till
ytterläge 0,6 sek. Förstärkare med EK integrerad krets och
3-trådskoppling så att servot fungerar även om en ack är död.
Motor 11 ohm, 16mm med silverlegerade borstar. Temper-
aturområde -20°C–60°C. 225:-

Mini Mite: Storlek 22x38x49mm, vikt 51 gram. Linjär ut-
gång med 13mm rörelse. Dragkraft c:a 2kg. Motor 11 ohm
20mm med silverlegerade borstar. I övrigt lika med Super
Mini. 225:-

Bägge servona kan fås med 180° utslag!

TILLBEHÖR

SMB-1	Fäste för strömbrytare med arm	5:50
ASA-1	Justerbar servoarm Super Mini	5:25
DCM-1	Mixer för V-stjärtroder	15:75
HR-1	Gångjärn, utan hål 18 st	5:50
HR-2	Gångjärn, med hål 16 st	5:50
AMH-1	Detaljer för antennenmontering	2:60
LGR-1	4 klammer, 4 stoppringar, landst.inf.	2:60
	Dubbelkommandokabel	53:00
	Gummibussningar 10 st	2:50

Servofästen:

AM-1	för 1 Mini Mite, liggande	6:75
AM-2	för 1 Mini Mite, stående	6:75
AM-3	för 1 SuperMini, liggande	6:75
AM-4	för 1 Super Mini, stående	6:75
UM-3	för 3 Mini Mite	10:50
UM-5	för 3 Super Mini - strömr.	10:50
UM-6	för 4 Super Mini - mott - strömr.	21:00
UM-7	för 4 Mini Mite - mott - strömr.	21:00
UM-8	för 2 Super Mini - mott - strömr.	21:00
UM-10	för 2 Super Mini - strömr.	13:25
UM-11	för 3 Super Mini - strömr.	13:25

Garanti! Fullständig service! Alla priser inkl moms!

Göran Karlsson har även i år visat sin och EK:s klass
genom att i Pylon nå följande resultat!

Vårtävlingen 1:a, Hösttävlingen 1:a,
SM 1:a, EM 1:a, VM 8:a.

Hans bästa tävlingstid i år, 1.31.6. Troligen världsbäst!

Generalagent för Sverige
BORGS hobby
APOTEKAREGATAN 7 582 27 LINKÖPING
Tel. 013 - 12 39 81

MODELLFLYGNYTT

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

REDAKTÖR

Lars-G. Olofsson
Grevegårdsvägen 56
421 61 V. Frölunda. Tel. 031/ 49 30 55

FACKREDAKTÖR linflyg:

Anders Ahlström
Kämpingebacken 5
163 62 Spånga. Tel. 08/761 1582

FACKREDAKTÖR raketflyg:

Peter Meurling
Flottiljvägen 18
146 00 Tullinge

FACKREDAKTÖR radioflyg:

Jan Levenstam
Movägen 26
163 60 Spånga. Tel. 08/36 18 32

FACKREDAKTÖR friflyg:

Lars-G. Olofsson
Grevegårdsvägen 56
421 61 V. Frölunda. Tel. 031/ 49 30 55

FACKREDAKTÖR utbildning:

Carl-Göran Sundstedt
Vindhemsgratan 32.
75227 Uppsala. Tel. 018/108157

ANNONSER

Förbundsexpeditionen, Sandbergsg. 4
Box 10022, 600 10 Norrköping 10,
Tel. 011/ 1321 10 mellan kl. 09.00 –
13.00.

DISTRIBUTION

Förbundsexpeditionen, Sandbergsg. 4
Box 10022, 600 10 Norrköping 10

PRENUMERATION

Pris 20 kr per år. Per postgiro
51 81 65 - 6, 600 10 Norrköping 10

LÖSNUMMER

Säljes i mån av tillgång för 4:- per st.

Direktanslutning till SMFF 20 kr per år.

Material sändes till fackredaktörerna
eller till förbundsexpeditionen

EFTERTRYCK FÖRBJUDES

En epok är slut!

Den mycket diskuterade frågan om modellflygets ställning inom Flygsportförbundet är nu avgjord. Beslutet fattades vid FSF:s årsmöte i juni månad och resultatet blev att modellflygsektionen uteslutes ur FSF från och med den 1 januari 1975. Därmed föll också den fina idén med att allt flygsporttävlande är samlat i ett förbund.

Orsaken till uteslutningen var de två motioner från segelflygklubbar som krävde uteslutning av modellflygsektionen i FSF. Tyvärr fattades beslutet av ett mycket dåligt besökt årsmöte. Bland annat saknades heit representanter från en sektion.

Troligtvis är beslutet också unikt, så tillvida att ett förbund "sparkar ut" sin ungdomssektion som också står för den största tävlingsverksamheten.

Det hade enligt min mening varit bättre att låta RF avgöra frågan på högsta nivå. Huvudfrågan rörde ju statliga anslagspengar. Ett RF-beslut hade varit bra mycket bättre med tanke på liknande fall med anslag från flera håll. Paralleller finns ju inom FSF, där bland annat segelflyget får utbildningspengar från försvarsdepartementet.

En epok är alltså slut i svenskt modellflyg. Ett försök till summering av tiden i FSF visar att vi PR-

mässigt haft stor nytta av de gångna åren. Samarbetet, inom vissa distrikt, mellan flygsportgrenarna har också varit stimulerande. Vidare har vi haft tillgång till RF:s SM-plaketter i våra internationella grenar.

Detta har vi dock inte fått utan arbete. Fördelarna skall ställas i relation till det stora administrativa arbete som måst utföras av de berörda i sektionsstyrelsen.

Vi kan alltså lämna den gångna epoken åt historien och se framåt. SMFF har ju vuxit ut till en stabil organisation och står genom den nya situationen friare att besluta om sina angelägenheter.

Vi är dock fortfarande kvar i KSAK på grund av KSAK:s monopol i FAI-frågor. En förhandling om avgiftena till KSAK skall göras. Målsättningen är att vi betalar vår del av FAI-kostnaderna som belastar KSAK. Deltagandet i regelkonferenserna i Paris och det nordiska samarbetet har vi själva betalat sedan många år tillbaka.

Den gångna epoken har visat att SMFF är en fristående organisation. Vi måste se till att vi även i fortsättningen själva formar vår organisationsprofil efter de demokratiska regler som vi varit helt eniga om.



Omslag 1:

Ulf Larsson och Göran Ryllin, Solna Msk, efter att ha vunnit årets premiärtävling i Vänersborg.

Foto: Sven Pontan

Omslag 2:

Johnny Couchér, Handens MFK, skall just klippa till VT i Vendelsömalmsgruppen.

Foto: Sven Pontan

HUR JAG

Tillverkar A2:or
Text: Lars-G Olofsson
Foto: Lars-G Olofsson

Nedanstående uppsats har kommit till för att många frågat och undrat hur i hela friden jag kan spotta fram kärror som jag gör. Det hela är i själva verket ganska enkelt, 2 saker påverkar tiden:

- 1 Bygglust. Utan den kan det ta hur lång tid som helst.
- 2 Att bygga efter system. Gör man det avverkas även avancerade modeller snabbt.

Så här kommer mitt system att få undan byggandet. Vingar och stabbar till wake och C2 byggs på samma sätt.

Eftersom jag alltid börjar med vingen så ...
Varför?

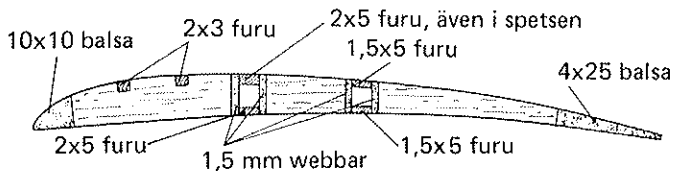
Jo, för att vingen är den viktigaste delen på modellen, och den som i stort bestämmer flygegenskaperna.

Varför vingen först?

Jo, för att lack och klädsel skall hinna sätta sig så pass mycket, att man kan kolla in de skevheter som vingen har i sig. Man har då gott om tid att justera detta innan flygningen. För att vingen inte skall skeva sig av spetsarnas tyngd, skall den stå på framkanten. (enl John O'Donnel).

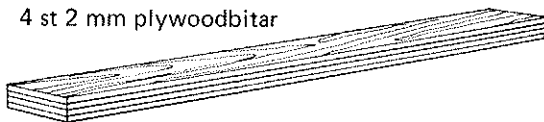
Så till vingen. .

- 1 Välj profil.
- 2 Välj balksystem. Här är ett exempel på bra sådant.

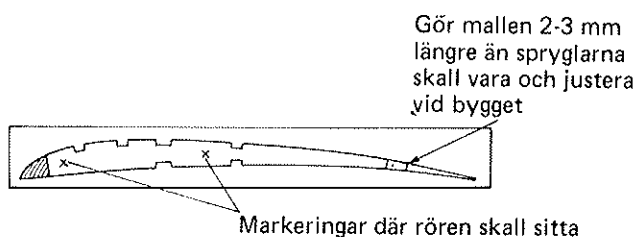


- 3 Såga ut 4 st plywoodbitar ca 20x150 mm.
- 4 Limma ihop dom med balsalim. Låt torka 4-5 tim. Gör något annat under tiden. Tex diska bädda, damma, damsuga och torka golv. Nej, detta är inte för kvinnliga modellflygare. Men kvinnorna i huset accepterar ens vistelse i byggrummet eller nerdammade lägenheter bättre om ni hjälper till lite. Jag vet.

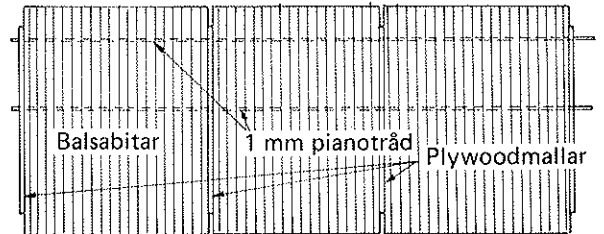
4 st 2 mm plywoodbitar



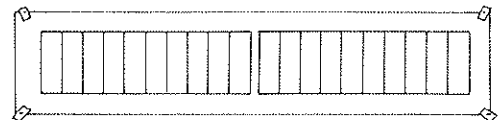
- 5 Limma dit profilritning överst.
- 6 Markera lägen för rören till pianotrådarna. (delbar vinge)



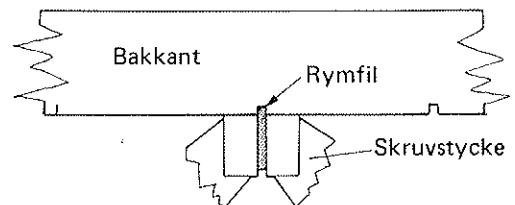
- 7 Borra 1 mm hål i markeringsarna, OBS! 90°, VIKTIGT.
- 8 Sätt i en bit 1 mm pianotråd i hålen och såga ut paketet med lövsåg.
- 9 Putsa paketet och fila listurtag.
- 10 Lossa bitarna från paketet.
- 11 Sätt ut balsabitar för spryglar ca 15x130 mm. Lika många som antalet spryglar. Om vingen har samma korda hela vägen, Om trapetsöron senare.
- 12 Gör ett paket med plywoodsprygglarna ytterst. Sammansatta med 1 mm pianotråd.



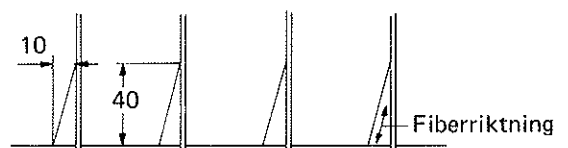
- 13 Skär och putsa paketet.
- 14 Gör listurtag.
- 15 Lossa paketet och ta vara på plywoodsprygglarna och 2 balsasprygglar.
- 16 Borra hål för rören i ovanstående spryglar, \varnothing 4,5 mm.
- 17 Gör en enkel ritning av vingen på smörpapper.



- 18 Markera på bakkanten var urtagen för spryglarna skall vara.
- 19 Gör urtagen enligt fig. Skaffa 3 rymfilar. Tjocklek 1, 1,5 och 2 mm.



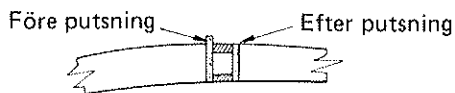
- 20 Nåla fast fram- och bakkant över ritningen. Palla så profilen blir rätt.
- 21 Passa in spryglarna en och en. Dom görs något längre vid bakkanten och kapas sedan så dom passar i urtagen. Lämpligt verktyg - rakblad.
- 22 Limma spryglarna på plats. Använd något för-tunnat vitlim och liten pensel
- 23 Låt torka.
- 24 Limma listerna på ovansidan.
- 25 Låt torka.
- 26 Lossa alltihop och limma listerna på undersidan.
- 27 Låt torka. Under tiden tillverkas triangelförstärkningar och webbar.



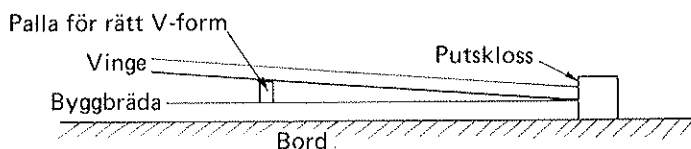


Webbarna karvas tvärs fibrer

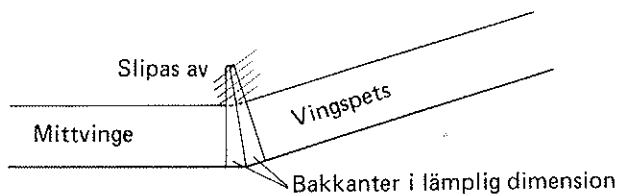
- 28 Limma dit ovanstående.
- 29 Låt torka.
- 30 Putsa av webbarna. Sätt dom så man slipper putsa undersidan.



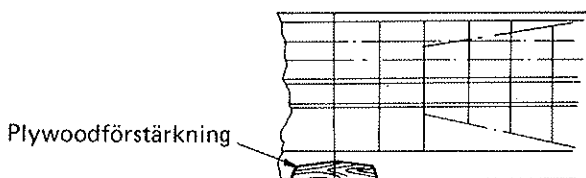
- 31 Hyvla till framkanten och putsa. Var noggrann.
- 32 Putsa bakkanten och spryglarnas bakkant.
- 33 Om mittvingen byggs i en del, dela den nu.
- 34 Limma dit rören för pianotrådarna med epoxy. Pianotrådarna på plats och vingen fastnålad.
- 35 Limma dit balsa mellan mitterspryglarna, 4 mm lätt.
- 36 Putsa ner den.
- 37 Slipa V-form i mitten.



- 38 Limma dit plywoodsprygel utanpå den andra. Skall täcka hela kordan. Gör större och putsa jämt.
- 39 Gör knäckarna på följande sätt. Använd skräp-bitar bakkantlist som limmas direkt på knäck-spryglarna. Dessa skall sitta i 90° och vara slipade plana. Limmas på både mittvinge och spets. Samma storlek på båda knäckarnas bakkantlister, annars blir V-formen olika.



- 40 Låt torka.
- 41 Limma ihop spetsarna och mittvingen.
- 42 Putsa till knäcken.
- 43 Limma dit plywoodförstärkningar vid bakkanten. För att skydda vingen mot gummiband.



- 44 Klar att klä om jag inte glömt något. Jo, Spetsar i 10 mm lätt balsa.

Klädse!

Även jag klär mina modeller. Dom flyger bättre då. Jag använder papper. (tunnt modelspan)

Varför?

Jo, jag tycker det är bäst.

Det är billigare än siden. Det är lättare att få tag i än DRA siden. Det färdiga resultatet blir lättare, då siden tar åt sig mer lack. Det ger dessutom en mycket vridstyv vinge, vilket är den viktigaste fördelen. Jag klär med dubbelt tunnt modelspan i färgerna rött-vitt. Röd mittvinge och vita spetsar. Det är en bra färgkombination för tidtagare. Gult är ingen bra färg.

Så till hur att klä.

- 1 Lacka vingens fram- och bakkant, spryglarnas undersidor, knäckarna, spetsarna och mittdel-en 2 gånger med tunt lack.
 - 2 Låt torka väl.
 - 3 Putsa jämt.
 - 4 Lacka en gång till med tjock lack.
 - 5 Låt torka.
 - 6 Klipp till lagom bitar papper för över och under-sidor. 8 bitar för en delbar vinge.
 - 7 Lägg pappret på undersidan först.
 - 8 Fäst pappret vid sprygel för sprygel med en pensel doppad i etylacetat.
 - 9 Putsa av överflödigt papper.
 - 10 Ovensidan. Fäst pappret vid fram och bakkant en sprygel från knäcken.
 - 11 Fäst vid knäcken.
 - 12 Sträck ut åt spetsen eller mitten och fäst där.
 - 13 Fäst vid fram- och bakkant, sprygel för sprygel.
 - 14 Fäst vid hela fram och bakkant.
 - 15 Vik runt framkanten och fäst på undersidan.
 - 16 Slipa av överflödigt papper.
 - 17 Vattenspann.
 - 18 Låt torka.
 - 19 Lacka med följande recept 2 gånger och låt det torka:
1/3 Fabi Spännlack
1/3 etylacetat
1/3 amylacetat
 - 20 Klipp till 8 bitar papper igen.
 - 21 Lacka fast dom ovanpå det första lagret.
 - 22 Lacka fast namnlapp och reg nummer (om man gör dom av papper)
 - 23 Lacka 2-3 gånger. Använd några droppar ricinolja i lacken.
 - 24 Nu är vingen klar.
- Nej. Putsa av fram- och bakkant lätt mellan lack-ningarna.
- Nu är vingen klar.

Stabben

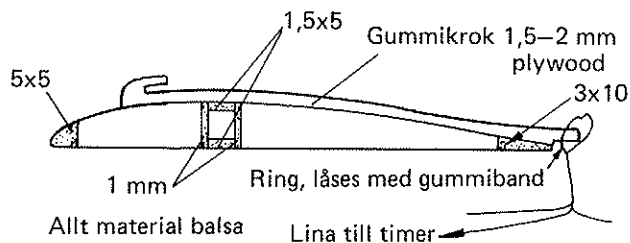
Byggs som vingen.

Men med lätt bra material.

Spara på limmet.

Klädes och lackas som vingen. Ett lager papper.

Stabben kan spännas upp plant.



Kroppen

Vad skall man ha för kropp nu då?

Glasfiberrör? Balsalåda? Balsarör?

Vingfastsättning?

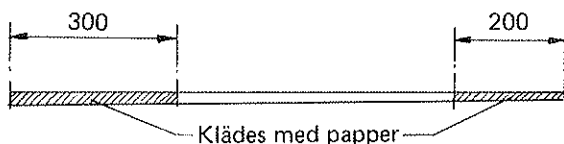
Då jag förut beskrev vingbygganden, blev det pianotrådar. Då vill jag sätta fast vingen på kroppen med gummiband. Pianotrådar genom kroppen blir en alldeles för stum infästning, som gör att man bör ha glasfibrerör eller delbar kropp, för att inte kroppen skall gå av. Jag tycker att gummibanden ger en lagom flexibel fastsättning, som räddar kroppar vid smällar på vingspetsarna bl a. Engelsmännen har använt systemet en massa år och tycks inte gå ifrån det trots glasfibrerören.

Vilket är bäst?

Jo, ett mycket lätt balsarör av 1-0,5 mm balsa (nedslipat bakåt), som är delbart bakom vingen. Detta ger en bakkroppsvikt av 18-20 gram med fena och stabbe. Men det är jobbigt att göra och svårt att hitta rätt balsa. Glasfibreröret är starkast. Bakkroppsvikten ligger mellan 30-35 gram. Balsafådan går att göra lättare men är svagare. Förutsätter att man har bra balsa.

Jag skall beskriva hur jag gör mina kroppar nedan. Först glasfibrerörkroppar.

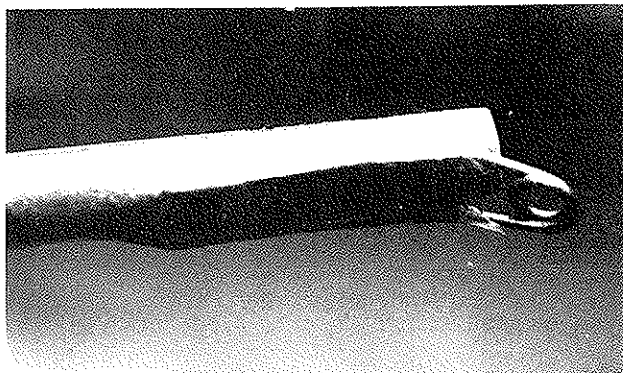
- 1 Mät upp röret och kapa till rätt längd i grövsta ändan.
- 2 Slipa matt yta i båda ändarna, 300 mm i grov-ändarna och 200 mm i den smala ändan.
- 3 Lacka fast tunt modelspan i ett par varv. Detta för att senare limma dit pylon, fena och stabbryggor med balsalim.



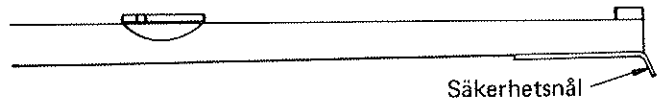
- 4 Gör fenan. Som gångjärn rekommenderas Kletts radiogångjärn i minsta storleken, 2 räckor, Gör roderhorn och justeringsanordningar och sätt dit dom.
- 5 Gör stabbrygga i 1,5 mm plywood med 5 mm balsa under.
- 6 Lagg sandpapper runt rörets smalaste del och slipa ur stabbryggan, Slipa till den i övrigt.



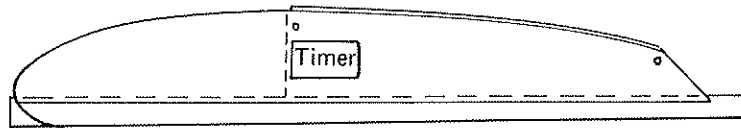
- 7 Lagg i ett lager balsalim i rundningen och låt det torka.
- 8 Limma dit stabbryggan.
- 9 Limma fenan på plats i 90° mot stabbryggan.
- 10 Knipsa av en säkerhetsnål med ögla.
- 11 Böj den intill ögla.
- 12 Limma dit den på undersidan röret. För fuse-linegenomgång.



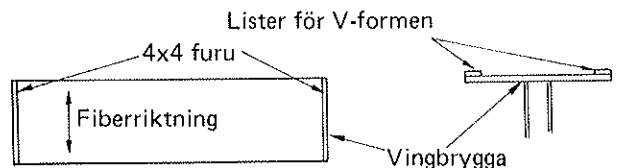
Knipsad säkerhetsnål på glasfibrerör



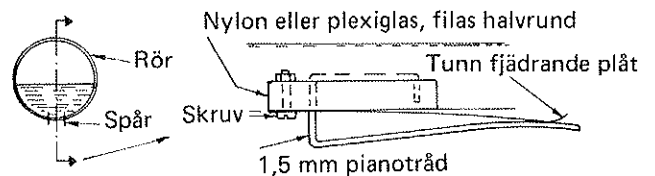
- 13 Gör 2 pylonsidor i 1,5 mm plywood.
- 14 Där gummipinnarna skall sitta trycks 2 häftstift igenom.
- 15 Slipa båda sidorna lika. Var noga med profilundersidan.
- 16 Gör hål för timern i den ena sidan. Borra hål för gummipinnarna i båda sidorna.
- 17 Limma dit en bit 10 mm från vingens framkant och bakåt.
- 18 Borra hål för pinnarna och gör hål för timern.
- 19 Limma dit andra pylonsidan. Kolla så allt blir rakt.



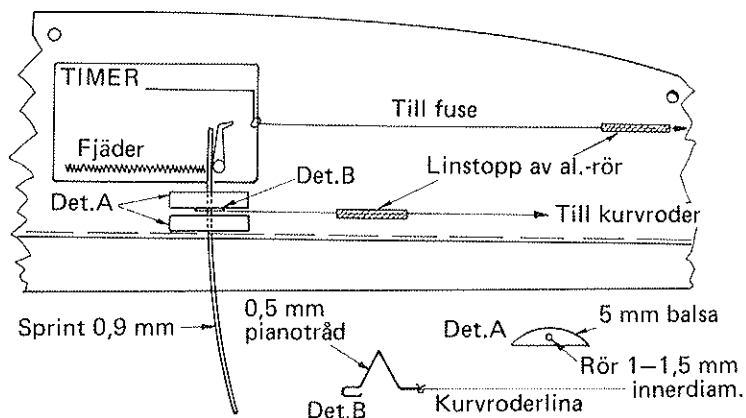
- 20 Slipa rent och limma gummipinnar.
- 21 Gör vingbrygga av 4 mm balsa med 4x4 mm furu fram och bak. Fiberriktningen tvärs.
- 22 Limma dit den på pylonen.
- 23 Låt torka.



- 24 Limma lister för V-formen på vingbryggan.
- 25 Lagg sandpapper ungefär mitt på kroppen och slipa ur pylonen.
- 26 Lagg ett lager lim i rundningen och låt torka.
- 27 Limma pylonen med balsalim. Kolla att vinge och stabbe kommer i linje.
- 28 Slipa av röret på undersidan nosen och gör spår för startkroken.
- 29 Gör startkrok.

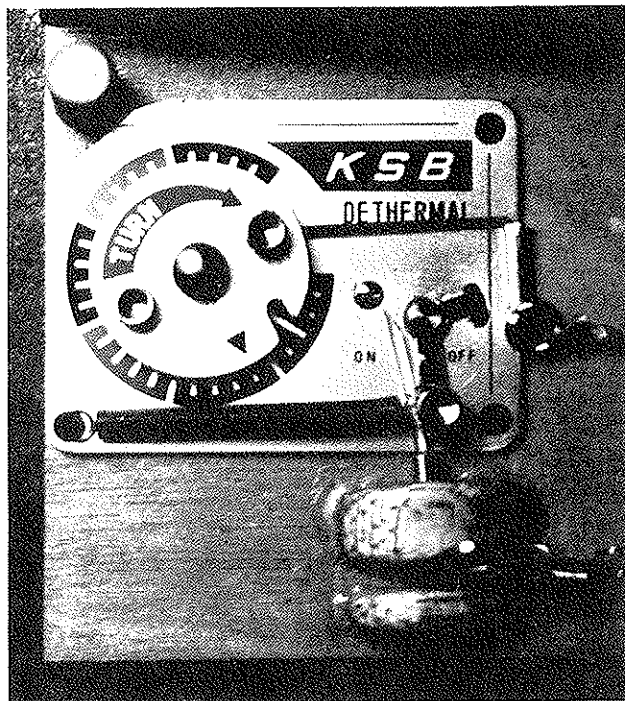


- 30 Väg alltihop. Vinge, stabbe och kropp.
 - 31 Resterande vikt till 410 gram lägges i nosen och röret med mjuk Plastic Padding. Den väger en del också. Lagg vikten rätt så TP blir där den skall.
 - 32 Slipa snyggt.
 - 33 Lacka nosen. Kläd den gärna med glasväv.
 - 34 Sätt dit namnlapp och reg nr.
 - 35 Ordna linor för kurvroder och fuse.
 - 36 Kolla att det fungerar om och om igen.
- Så här ordnar jag timern.

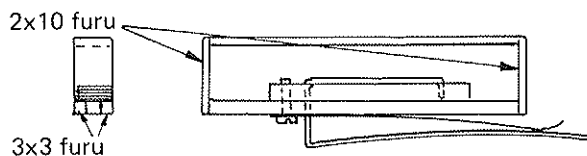


Detta var glasfiberröret,
Nu till min balsalåda.
Den består av 1,5 mm sidor med 5x10 mm balsa-
lister över och under. Dessa fasas av bakåt till
1,5x10 mm, 1,5x10 mm spant var 100:e mm, Runt
nosen 2 sidor av 1-1,5 mm plywood.

- 1 Välj ut bra lister och flak.
- 2 Fasa av listerna.
- 3 Limma dit dom på flaket. Kroppens höjd vid
vingens bakkant - 35-40 mm, Längst bak 10-15 mm.
- 4 Limma dit spanten, OBS! Ett under stabbens
framkant.
- 5 Slipa plant.
- 6 Skär loss.
- 7 Limma dit andra sidan.
- 8 Slipa jämt.
- 9 Gör en box för startkroken, Startkroken som
förut.



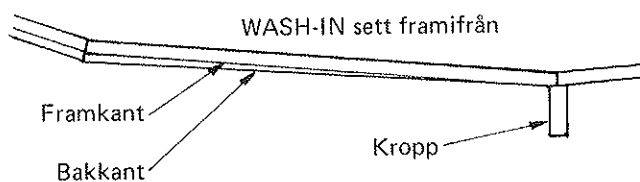
Timern kopplad



- 10 Gör stabbrygga och fena.
- 11 Gör plywoodsidoerna som förut.
- 12 Limma dom.
- 13 Lacka kroppen.
- 14 Kläd den med papper siden eller glasväv, Pap-
per väger minst. Glasväv mest. Styrkan omvänt.
- 15 Medan detta torkar, gör vingbrygga.
- 16 Limma dit stabbrygga, fena, knipsad säkerhets-
nål, namnlapp gummipinnar, vingbrygga och
startkrokbox med startkrok.
- 17 Väg av.
- 18 Limma dit vikt med Plastic Padding.
- 19 Slipa av och lacka nosen, Kläd gärna med glas-
väv.
- 20 Ordna linor och timer.
- 21 Kolla om och om igen.

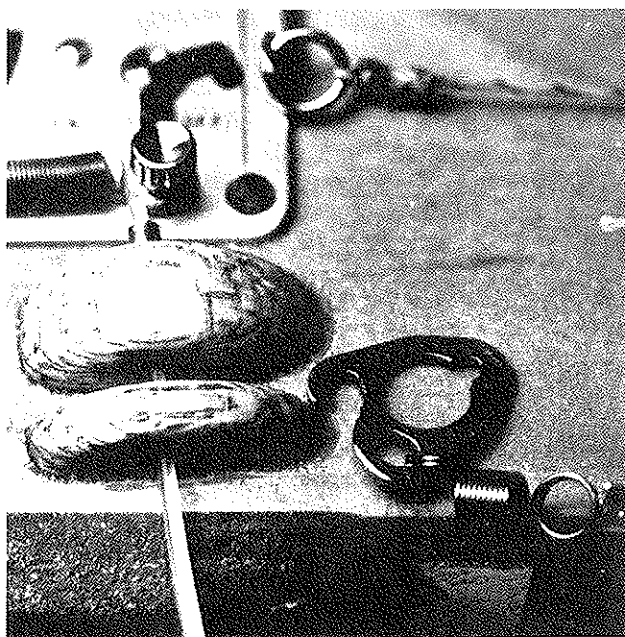
Nu skall det hela vara nästan klart.
Då kollar man skevheterna på vingen. Och först
de önskvärda.

- 1 Wash-in på kurvets innervinge. Det innebär att
framkanten höjs i förhållande till bakkanten utåt
knäcken till.
Bakkanten syns om man håller kärran framifrån
och tittar vid kroppen. Vid kroppen skall fram-
och bakkant ligga i linje. Jag har 3 mm wash-in
vid höger knäck (vänster sett framifrån) och
högerkurv.

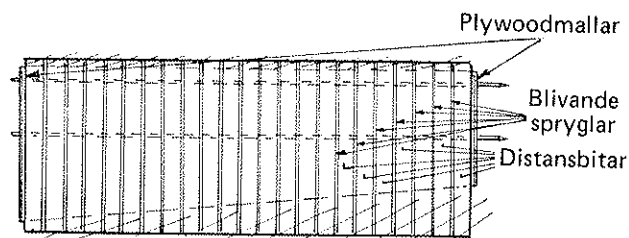
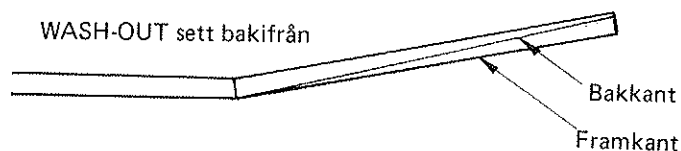


- 2 Wash-out eller skränkning, Raka motstatsen,
Bakkanten höjs i förhållande till framkanten,
Sett bakifrån.

Ni som läst Peter Wängårds uppsats har säkert
märkt att wash-out inte behövs på vingar med U-
form.
Men jag tycker mina kärror flyger bättre med.
Särskilt i den typ av väder vi har på våra tävlingar,
Turbulent.
Jag har mycket wash-out, 10-12 mm ibland mer.
Men det beror lite på spetskordan.



Kroken för kurvrodret



Hur får man nu bort icke önskade skevheter eller ordnar till önskade sådana?
Jo med vattenånga.
Sätt på en kastrull och låt det koka ordentligt. För vingen fram och tillbaka tills den är genomvärm.
Tag bort och håll önskad skevhet tills vingen kallnat. Håll på tills den är bra. Ställ vingen till nästa dag och kolla igen. Och på med ånga igen om den inte är bra. Till slut så sitter det där.
Men, bli inte förvånade om det ändrar sig efter första trimningen. Särskilt om det är soligt och gott. Men på igen med mer ånga. Jag tycker att pappersklädda vingar är tävlingsdugliga efter ca 2 månader. Har man inga skumma skevheter i den kan man använda den fortare. Siden är värre. Det tog mig 2 år att få över skevheterna hos en vinge som var som gjord för vänsterkurv till högerkurv. Ännu en fördel med papper. Kärrorna skall flyga åt samma håll. Vill dom inte så ge bort dom till någon junior som kan ha dom att träna med och bygg nytt.

Nu kan ni trimma.

Håll inte på och handglid halva dagen för att få ordning på glidet. Kolla att kärran inte trycker stallar våldsamt eller skär och justera i stort. Det tar max 5 kast.
Sedan kan man ta till linan.
Och alla 50 metrarna.
Med kort fuse, 10-15 sek. Det räcker för att justera grovt. Sedan ökar man till 30 sek, och finjusterar med 1 min fuse.
Flyg gärna när det är vindstilla och justera kurv-tiden till 20-25 sek. Per varv. När det är gjort pallas stabben till statigränsen. Och så tar man bort ca 0,5 mm pallning.
Därefter skall man flyga så mycket som möjligt i svårt väder. Med mycket lyft och sjunk. Och lära sig skillnaden mellan lyft och vindstötter. Att kunna springa igenom sjunk osv.
Koppla aldrig för tidigt i termik. Låt gärna kärran gå över huvudet först eller tom framför.
Träna på att springa med modellen i 90° vinkel mot vinden. Det skall gå. Över huvud taget. TRÄNA MYCKET.

Lite mera tips.

Bygg LÄTT.

Vingspetsar och stabbar bör vara så lätta som möjligt. Furulister i mittvingen kan vara balsa i spetsarna. Jag brukar dock ha kvar en furulist i spetsen. Bakkanten brukar jag kapa av från 4x25 till 2x10 längst ut. Då kapar jag den grövsta delen på bakkanten och putsar till spryglarna i spetsen efteråt.

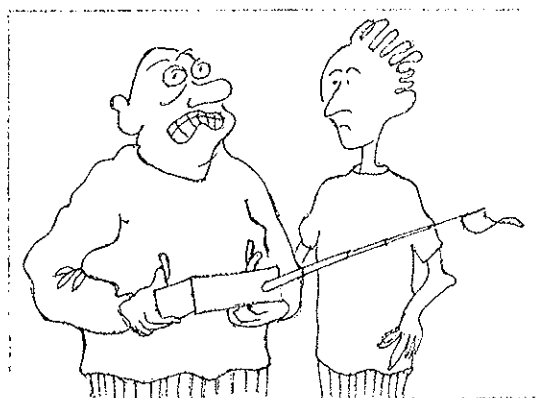
Om man gör trapetsspetsar så gör man en plywood-mall efter spetsprofilen. Borra 1 mm hål som passar till de andra profilmallarna och lägger balsa-bitar emellan. För att få spryglarna bättre, lägger jag en 5 mm balsabit mellan varje sprygelbit som distansbit. Karva och slipa som förut.

Jag använder vitlim till allt om inte annat nämnts. Bra sådana är AGE:s och Lymacol. Jag tycker dom är bättre än Cascol i förtunnat tillstånd.
Balsalim
Humbrol 66 förtunnat i amylacetat när det inte är brådis.
Humbrol 66 förtunnat i etylacetat när det är brådis.
Humbrol 66 förtunnat som det är när det är mycket brådis.

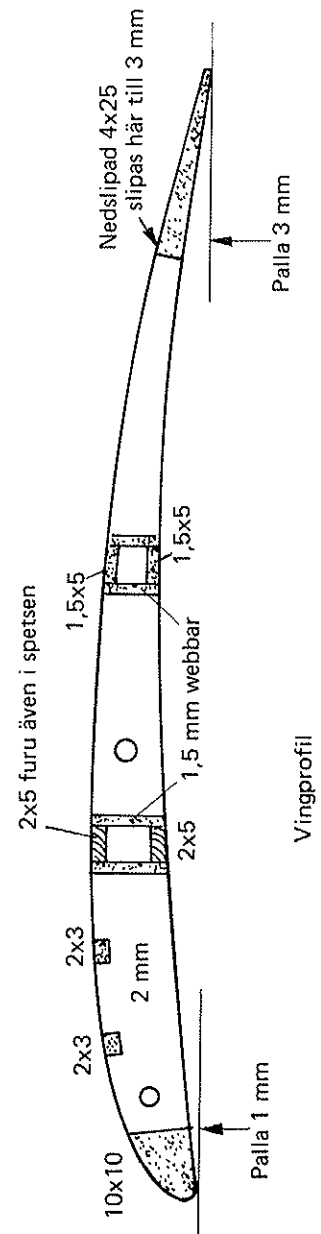
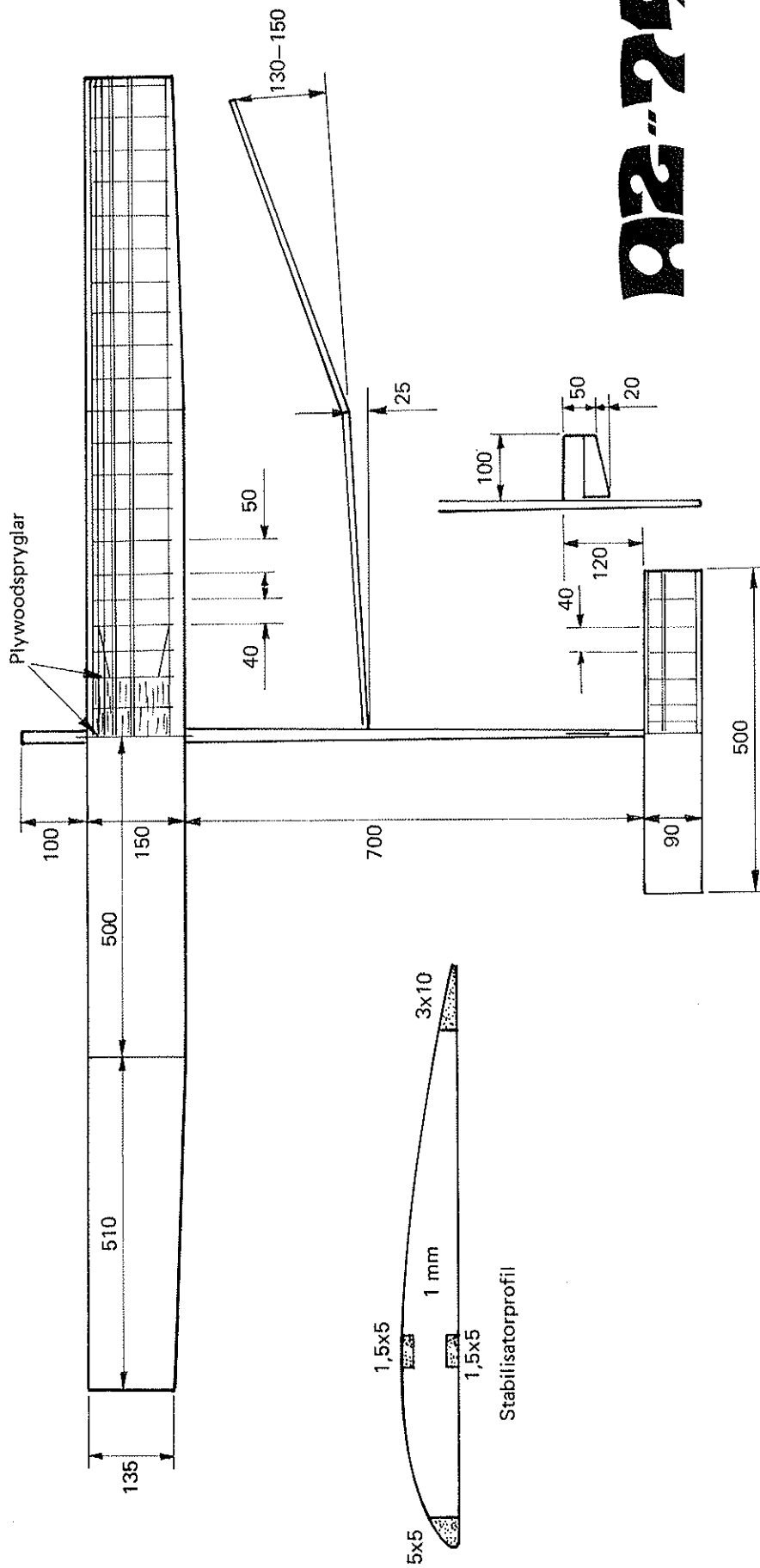
Epoxy.
Devcon 5 min är bra om man blandar noggrant. Snabbareldit är bra men fult. Vitt.
Vanlig Araldit som värmehärdas när det skall bli starkt.
Lack.
Har jag nämnt tidigare. Semo Dope är också bra. Bör förtunnas något som alla typer av lack (cellulosa) om det skall tränga in i trä och klädsel.
Linor.
Skall vara stumma. Både som startlina och till modellen.
Spunnen Dacron eller wire är bra. Massiv nylon är värdelös. Olika grad av töjning vid olika temperaturer.

Följer här en ritning på modell som går fint att tillverka enligt ovanstående. Detta är urtypen på 2 modeller som Lars-Olof Danielsson och jag byggde i våras. Det som skiljer våra modeller är spetsutformningen och stabbprofilerna. Lars-O har 2 kvartscirklar och egen välvd stabb. Jag har något halvrunt i spetsen och plan stabbprofil. Lars-Olof har TP på 55% och jag 50%. Båda kärrorna fungerade direkt, men båda blev helt suveräna efter att ha försetts med turbulens-tråd limmad på vingen, 8 mm från framkanten. Trots Thomanns artikel.
Min kärra lever inte längre, men Lars-Olof flög till sig en 4:e plats vid årets Hjelmeruspokal.

DEVADE



"Den här utrustningen har kostat mig 5000 spänn, så det får förbättra mig för att vara riktigt!"



02-24

AV LARS G.



RC-test: 1974 års Futaba

Av BO GÄRDSTAD

■ Man kan nog lugnt säga att Futabas nya RC-serie årgång -74 har varit ett av de stående samtalsämnen bland RC-folk i år, och att nyfikenheten på anläggningarna har varit enorm. Futabas tidigare anläggningar har varit föremål för skilda uppfattningar, men har varit de kanske mest sålda i landet. Att priset har varit synnerligen förmånligt är helt klart, men att de inte kunnat mäta sig med toppmärkena har varit lika klart.

Nu kommer alltså de nya 74-orna, och det måste genast sägas ifrån i denna artikel, att detta är en helt otrolig anläggning! Om den kan säljas till de priser som nu anges i reklamen, och om det finns tillgång till både reservdelar och god service, så är detta varken mer eller mindre än en prissensation! Futaban är inte bättre än toppmärkena, men kostar hälften så mycket som likvärdiga anläggningar. Jag har granskat Futaban kanske mer kritiskt än tidigare testade märken just på grund av det låga priset — men jag måste erkänna att detta är en av de få anläggningar som jag verkligen studsar till inför.

Onekligen kostar Futaban lite, även om priset inte inkluderar allt som annars kan finnas till en RC-anläggning. Tvåkanalaren kostar 545 kr och trekanalaren 753 kr med fulla uppsättningar servon. Vår testanläggning, som var en fyrkanalare, kostade i föreliggande utförande 965 kr. Då var det fyra servon med och ask till mottagaren. Japanskt laddaggregat till mottagaracken ingick i priset men sändaren var försedd med batterier. Dubbla spakknoppar fanns med, likaså halsrem och servofästen.

Vill man jämföra med andra anläggningar, så blir det förmodligen lite rättvisare om man räknar med sändarackar och laddaggregat för tillsammans ca 180 kr. Slutpriset 1 145 kr, är

emellertid fortfarande lågt för denna anläggning.

ANLÄGGNINGEN

Så särskilt vacker färg har jag nog aldrig tyckt att Futaba har gått in för, och även på den nya anläggningen har man behållit den lite murrigt bruna kulören. Nåväl, det är inte färgen man flyger eller kör med.

Det första som verkligen imponerar hos anläggningen är servonas helt fantastiska gång. Det går att flytta servoarmarna tiondels millimetrar, med mikroskopiska rörelser av spakarna. Upplösningen är mycket, mycket bra. Samtidigt som servona är synnerligen snabba — i "pylonklass" — så är de starka. Standardservot drar 2 kg med någon marginal och miniservot 1,5 kg med större marginal. Snabba servon brukar annars inte vara starka.

Exaktheten i rörelserna är också minst sagt förbättrad. Det fanns ett tydligt mittglapp av normal storlek (ungefär 1,5 % av hela utslaget). Men lineariteten var mycket bra. Felvisningen i procent större utslag åt ena hållet än åt andra låg på ungefär 3—4 %. Detta är värden som även tävlingsflygare bör vara tillfreds med. Det ska också jämföras med gamla Futaban, som hade 10—25 % felaktiga utslag och var totalt omöjlig att tex flyga exakta konströrelser med.

Servona har också en bra justeringsmöjlighet för mittläget, som kan nås utan att man skruvar sönder servot. Den sitter i rotorarmen.

Originellt och bra är också att servona levereras med ett av dem polvänt, så att det går baklänges. Det brukar behövas när man bygger och inte kan placera stötdängerna som man vill.

Ute i vår sköna, hormoslyrindränkta och DDT-impregnerade hälsingenatur fick vi snabbt bevis på att Futaban varken störs av en PR-station eller sändare på angränsande kanal.

Så fick vi också konstatera att vi har en ny rekordhållare på räckviddstestet. Hittillsvarande rekordet hade EK-anläggningen, men Futaban var något bättre. Hela 1 000 meters markräckvidd kunde vi mäta upp efter våra testnormer och servonas rörelser var hela tiden klara och tydliga ända till räckviddsgränsen. Längre än 1 000 meter kommer vi aldrig att vandra iväg — vem har nytta av att styra en modell som är 3 km avlägsen i luften och ej synbar? Även på 1 km håll är modellen i stort sett osynlig.

Flight pac väger 340 gram.

Tilläggs kan kanske att även Robbes anläggningar, som är i stort sett identiska med Futaba, kommer att ändras i enlighet med denna anläggning.

SÄNDAREN

Futaba har övergått till den vanliga lådan, istället för den tidigare sexkantiga, liggande formen. Endast typen FP-T5 har kvar gamla lådan. Man anknyter till den "amerikanska" utformningen och detta bekräftas också av placeringen av femte kanalen som en liten switch för landstället uppe på vänstra övre hörnet. Fäste finns för halsrem, och sådan följer också med.

Antennen är av den typ som helt skruvas loss och konstruktionen är stabil och bra. I bruksanvisningen rekommenderas att man inte kör sändaren utan antenn. Det kan skada sluttransistorn.

Spaksystemet är nästan det viktigaste i en sändare, sett ur flygarens och den mångårige användarens synpunkt. Jag vet inte om det är exakt samma system nu som förut som Futaba installerar, men det förefaller som om man har fräschat upp detaljerna något. Det är mycket bra och lätt gång på spakarna med så gott som obefintligt glapp. Fjäderspänningen var lagom, och är även möjlig att justera genom att man sträcker

spiral fjädrarna. Trimmen har speciellt behaglig gång, tyckte jag, likaså trotteln's friktionsanlägg.

Hör och häpna — Futaba har kapslade precisionspotentiometrar! Huruvida de är fuktsäkra enligt stränga normer kan man inte avgöra utan att se detta. men kapslingen bör i alla fall eliminera en del problem i fuktig luft.

Det finns dubbel uppsättning av spakknoppar med. De längre är emellertid inte mycket längre än standardknopparna.

Mätaren är av den typ som mäter relativ uteffekt. Bättre än när man mäter batterispänningen, anser jag. Då vet man säkert att signalen går ut från antennen, och instrumentet ger även utslag för andra fel i sändaren, inte bara att batterierna är slut.

Elektroniskt är det inga märkvärdigheter Futaba använder. All elektronik är, liksom förut, samlad på en enda platta som lossas med fyra skruvar. Den är prydligt lödd och Futaba dopplöder tydligen sina PC-plattor, att döma av utseendet på plattan. Det tyder, om inte annat, på hög automatisering av besvärliga processer i framställningen.

Slutsteget är ovanligt rejält gjort, med luftlindad spole i slutsteget av tjock koppartråd. Man har tagit väl vara på de 1,2 watt i input som två parallellkopplade sluttransistorer ger. Sändaren kan köras med 9,6 volt ackar eller med batterier, då spänningen blir 12 volt.

Ytterligare kan nämnas att nästan alla motstånd hade den lilla guldringen som anger att de har 5 % tolerans från värdet. Bra, för även dyra anläggningar har oftast vanliga 10-procentiga motstånd.

Kristallen är lätt bytbar.

MOTTAGAREN

Oberoende av vilken anläggning man köper i Futabas serie med fyra eller fler kanaler så får man samma mottagare. — Man



behöver alltså aldrig komplettera mottagaren med tillbyggnader om man vill utöka servonas antal — den är redan från början avsedd för sex kanaler. Futaba har rationaliserat så långt att man bara gör en enda mottagare som i gengäld blir billigare i serieproduktion än ett antal fyra, fem, sexkanalare.

FP-R6D står det på locket till den kompakta mottagaren, där man på ett fiffigt sätt kan byta kristall utan att ta av några höljen. Det senare förefaller inte så särskilt stabilt — plasten verkar rätt tunn och är böjbar —men därmed är anmärkningarna slut. Innehållet är mycket modernt, med dubbelt avstämt ingångssteg och två IC i dekonen. Alla kretsar ligger i skärmade burkar och det är en utmärkt konstruktionsdetalj, ännu ej genomförd på ens alla dyrare märken. Inte mindre än sju små burkar finns i mottagaren med kapslade spolar. Det ger förbättrat skydd mot störsignaler och tex elmotorers kollektorstörningar.

Valter Johansson har beredvilligt lämnat ut kopplingsschema, och det avslöjade en annan intressant detalj, där Futaba ligger en hästlängd före många konkurrenter. Ett av problemen när man börjar använda IC-servon är att ackumulatorspänningen varierar när motorerna snurrar. Därför brukar man stabilisera spänningen till MF- och HF-stegen med en zenerdiod numera. Futaba har emellertid inte gjort halvgjort arbete, utan har helt resolut lagt in en elektronisk stabilisering, med både zenerdiod och en transistor. En detalj som kommer att bli standard i RC-mottagare framgent, och som finns på ett fåtal mottagare nu, däribland den tidigare testade Simprop.

Några värden på mottagarens bandbredd har inte gått att få tag i, men testvärdena gör att man nog kan tro att den är ovanligt smalbandig.

Kontaktsystemet är överskådligt och bra placerat. Märkningarna av kanalerna är mycket tydliga.

SERVONA

Futaba har, som vi redan nämnt, helt moderniserat sina anläggningar. Att det verkligen inte är frågan om att sätta nya höljen på gamla konstruktioner visar servona.

Två typer finns, en standardtyp och en "micro". Det senare är kanske det intressantaste och det har beteckningen FP-S5. En bra detalj, som jag endast tror att Multiplex delar med Futaba

är att man kan få polvända servon som går bakvänt mot standardriktningen. Hos Futaba har de tilläggsbeteckningen "L" efter numret, och har röd etikett. En bra detalj som är användbar vid installationerna av RC-anläggningen. Det är få som klarar att polvända servon själva. Även om det inte är så svårt.

Servona är helt nya konstruktioner, och kan inte på någon punkt jämföras med Futabas gamla servon. De har samma IC-förstärkare, som enligt reklamen har alldeles otroligt många funktioner inbyggda. Att förstärkaren onekligen har goda data bevisar den jättefina upplösningen och de mikrorörelser man kan få servot att utföra.

S4:an har en större och S5:an en mindre COPAL-motor. Servot är synnerligen lätt att ta sönder för service. Kontakterna är mycket små och bland de bästa jag provat. De har emellertid en nackdel — de kan inte lödas om, utan att man bräcker isär dem. Likaså verkar även plasten i servona vara i tunnaste laget. Kvar står emellertid att det här är bland marknadens bästa och modernaste servon och tar man hänsyn till priset så är det frågan om något annat servo kan konkurrera! 130 kr kostar båda typerna.

Servona och logiken arbetar med positiva pulser, vilket gör att man kan använda dem tillsammans med de flesta andra anläggningar i marknaden efter byte av kontakter.

LADDAGGREGATET

Valter Johansson har gått en medelväg i frågan om S-märkningen. Futabas anläggningar kommer att levereras med ett japanskt laddaggregat som onekligen verkar valgjort och säkert. Men det är inte S-märkt.

Valter Johansson levererar på begäran ett svensktillverkat, S-märkt laddaggregat som kostar kring hundralappen.

SLUTOMDÖME

Futabas RC-anläggningar är förmodligen de absolut bästa bland de japanska, och i vissa avseenden är de lika bra som de europeiska och amerikanska. Anmärkningsvärt bra är anläggningens funktion när det gäller räckvidd, servonas upplösning och synnerligen exakta gång. Med hänsyn till priset torde detta vara ett av de köp som kommer att övervägas mest bland RC-folk ett bra tag framöver, därest anläggningen kan backas upp av reservdelstillgång och snabb service. ■



Vem bränner tusenlappar? Det är lätt gjort vid R/C-köp

Det finns många bra R/C-anläggningar av amerikansk, tysk och japansk tillverkning som är utomordentligt bra och som måste anses vara ett gott köp. Om man väger pris mot kvalitet torde det dock vara svårt att överträffa FUTABA. Här bredvid finns ett särtryck ur tidskriften Allt om hobby nr 5 1974, där Bo Gårdstad testat Futaba. Du som går och tänker på radioköp bör ta del av testen. Äger Du en äldre Futaba ser Du ännu tydligare hur kritisk Gårdstad är, för som Du vet, är även gamla Futaba en bra radio.

Trots att Futaba är världens i särklass störste tillverkare av radiostyrningsutrustning har det största problemet i år varit att efterfrågan mycket överstigit tillgången. Vi har ej haft möjlighet att leverera omgående från lager, vilket annars är det vi önskar. Produktionen har nu ökat till 6000 anläggningar i månaden och från och med 1975 hoppas vi kunna minska leveranstiderna.

FUTABA 1975 - ännu bättre

Futaba Proportional, modell 1975, inkommer vid jultiden och ytterligare förbättringar har införts. Det vi första hand vill nämna är att anordning för dubbelkommando numera blir standard, och att sändarhöljets design ändrats till att mera likna tidigare modellen. Servo FP-S5 har kanske varit något vekt och ersättes med FP-S6 som har kraftigare hölje och starkare växellåda. Elektroniskt har inga nämnvärda ändringar gjorts.

=====

Till Firma Valter Johansson
360 30 LAMMHULT

Härmed beställes st Futaba proportionalanläggning typ FP- ... medservon att sändas till:

Namn:

Bostad:

Postadress:

TÄVLINGAR

Uppsala Flygklubbs majtävlning 74.05.12

Årets majtävlning gick som vanligt på F16 och under mycket bra väderförhållanden. Det var varmt, gott om termik och nästan ingen vind. Tävlningen blev tack vare vädret resultatmässigt mycket lyckad och nästan alla deltagare gjorde 5 starter. Tyvärr gjordes en miss från arrangörerna i samband med första perioden. I vanlig ordning blev det lite köer före periodslutet och många deltagare blev onödigt stressade, då arrangörerna alldeles innan andra perioden började, förlängde första perioden. Ska man förlänga en period bör det göras klart i god tid före slutet annars blir de kvarvarande onödigt pressade.

Uppsalaklubben (Gunnar Ågren) använder databehandling på majtävlningen, för att snabbt få och för enkla resultatbehandlingen kanske, jag tror dock inte att jag har varit på någon tävling där prisutdelningen har tagit så lång tid, när den sista klassen skulle delas ut var det säkert bara folk kvar från Uppsala och Stockholm. Nu till själva tävlingen. I A/1 junior tävlade 70 st och segrade gjorde Claes Svensson, UFK på en mycket bra tid. UFK:s juniorer kommer på bred front. Av 350 möjliga starter gjordes 334 st. Verkligen imponerande!

A/1 seniorer vanns av Per-Arne Svensson också UFK, och därmed upprepade far och son sina segrar från Sigtunaträffen. A/1 flögs inte av så många seniorer, dom kanske föredrar att koncentrera sig på FAI-klasserna?

I F1A juniorer krävdes det fly-off mellan 3 man. Bengt Pettersson, Linköping gjorde 4 minuter och vann före sin klubbkamrat Dick Nilsson som bara missade 2 sekunder. Otur. C-G Karlsson flög också mycket bra och klarade en vanlig max. I övrigt visar prislistan upp, att det fanns gott om stadiga sjunk att hamna i. Många hade tre max och ett par starter på minuten eller så. Även i F1A seniorer hölls det fly-off mellan tre man. Segrade gjorde L-O Danielsson, AKMG med en något sliten, men mycket välflygande modell. Under hela tävlingens gång praktiserades det mycket piggy-backing, även i fly-offen, och det är kul att se att många behåller tekniken. Det måste man nämligen göra om man skall lyckas nere på kontinenten. Mest synd var det om Hans Eklund, Skvadern vars modell gick sönder vid fjusningen efter andra fly-off starten. Även bakom tättrion flögs det bra och en tredjedel av deltagarna klarade 800 strecket. För F1A flygarna var den här tävlingen nog en väldigt nyttig träning. Vi har ju nämligen halkat efter litet jämfört med tex östländerna, och det beror väl bl.a på att vi alltför sällan får tävla i sådant här väder. Snurrekrokarnas antal har ökat och det är bra det.

F1C hade samlat 9 deltagare. SM-vinnaren Julle Åkesson missade en blåsa och blev utanför fly-offen denna gång. Leif Zetterlund och Eddy Astfeldt gick direkt på 4 sekunders motortid i fly-offen och Leif misslyckades liksom på SM med starten medan däremot Eddy gjorde en utmärkt start och vann välförtjänt. I övrigt kan noteras att en junior från Solna, Kjell Johansson, deltog och gjorde en verkligen lovande insats.

I Wakefield kämpade 15 man och underligt nog lyckades ingen flyga fullt. Undertecknad borde nog ha gjort det men jag gjorde en taktisk miss i sista perioden. Nu vann istället Kjell Liwenborg, också från Solna, 5 sekunder från full tid. Kjell bygger och flyger inte speciellt mycket men har en märklig förmåga att kunna vinna tävlingar. Floda visade upp sin enkel V-formade skapelse och den flög faktiskt. För Wakefield var vädret mycket chansartat tex i första perioden startade jag och Floda med bara 15 meters mellanrum, Floda ett par sekunder efter, och jag fick hiss och max, men Floda fick 55 sekunder.

I B1 fick de båda Nimbuskanonerna stryk för en gångs skull, det var Thomas Ekendahl, junior från Eskilstuna som fick nöjet att klå dem, visserligen med en Eimar-konstruktion, men i alla fall.

Lennart Larsson, Solna vann sin paraklass C1. Det är synd att det inte flögs så mycket C1, det är ju en jättekul klass.

Handlunsningen dominerades som vanligt av Tierp-arna och den här gången hade dom alla övriga deltagare bakom sig i listan!

Lagtävlingarna, både FA1 och ettklasser, vanns av Solna MSK, som vanligt höll jag på att säga. Solnaklubben är i mycket bra slag just nu.

Ett hjärtligt tack till UFK och speciellt Gunnar Ågren som kan ro hem dessa svåra arrangemang. Det måste ha glatt Gurra och co att UFK nu också själva har återkommit i prislistorna på allvar. Trots missarna gav tävlingen ett gott intryck och vi återkommer gärna.

Björn Söderström

FLATRUET 1974

Vädret uppe på det 975 meter ö.h höga Flatruet var perfekt för modellflygning. Sol från nästan klar himmel med en vindstyrka som oftare var under 0 m/sek än över. Högsta vindhastighet ca 3 m/sek. Termik fanns det gott om om man bara kom underfund med i vilka gropar den fanns. I klass F1A som samlade det största deltagarantalet segrade Tommy Ericsson med sin reservmodell. Hans ordinarie steg upp genom de enstaka molnet sedan hans timer hade hängt upp sig. Nytt klubbrekord i tid blev det i alla fall. Arne Berglin "still going strong" blev tvåa och tyckte åter att modellflyg var kul. Arne flyger visst eljest för mycket segelflyg. I klass A/1 segrade också Tommy Ericsson på en mycket fin tid som lika gärna kunnat varit 900 sek om Tommy gett sig mera tid att leta reda på blåsorna. Kjell-Åke Jonsson höll länge jämna steg med Tommy, men fick till slut ge sig. K A Ericsson som äntligen fått sin Cikada att flyga kom på tredje plats slående all övrig elit. I klass F1B knyckte en illsinad timer segern för Leif Ericsson som med sin nya välflygande gummikärna var klar favorit. Leif utförde nog dagens bästa prestation då han återkom till tävlingsplatsen med sin kärna efter att han sökt över ett ca 1 mil stort område. Vid bortflygningen slog Leif i alla fall ett nytt fint klubbrekord. Tyvärr visade sig modellen inte motstått de påfrestningar som termiken förorsakat utan gick vingen av i den andra starten. Synd på så rara arter. Segrade gjorde Hans Söderström som är en av landets bästa juniorer i denna klass.

I den absolut minsta klassen Flugan segrade Per Lang från Sundsvall efter en fin flygning med lite termik. Tävlningens yngsta deltagare (9 år) var Ann-Marie Ericsson som nästan höll på att slå sin äldre bror. Fler var anmälda i den klassen men trimmade och trimmade och trimmade....

I de stora radiostyrda segelmodellernas klass kunde Göran Jonsson lägga "rabarber" på segern efter att förståndigt utnyttjat de bästa termikplatserna. I den klassen inträffade tyvärr ett missöde då Gusten Björk fick sin modell "nedprickad" av en klåfingrad radioflygare som "glömde sig" och slog på sin sändare med samma frekvens som Gustens. Tråkigt att inte så få deltagare kan vara överens om tagen. När sedan Gusten också dessutom flög sönder sin reservmodell var hans dag totalförstörd. Två i klassen blev Göran Westerfors från Härnösand.

Tävlingen var ett arrangemang som träning för SMFF:s regionala kurs i Norrland. Synd att inte fler kunde ställa upp. Många av deltagarna uttryckte dock önskemål om att förlägga ett SM upp till Flatruet i friflyg eller för radioseglare-termik. Den som lever får se....

Rapport från AKMG ffl:s Sommarträff den 20-21/6

För andra året i rad har nu Göteborgarna arrangerat en sommartävling. Ett mycket bra inslag i tävlingskalendern, dels för att sommarvädret är mycket behagligt och dels för att tävlingen ligger i semestertiden så deltagarna slipper stressa med resor till och från tävlingsplatsen. Ett annat mycket positivt inslag är att vi kan träffas och umgås på ett normalt sätt både före och efter tävlingen. Nog om detta. Tävlingsplatsen var som vanligt Säve Depå, denna gång fri från övriga aktiviteter. Två tävlingar skulle genomföras, en på lördagen och en på söndagen. Söndagens tävling inställdes på grund av allt för kraftig blåst. Därmed underhåller vi oss med lördagens övningar. Det började med samling klockan 12 på Säve. Tiden mellan 12 och 17 var avsedd för snack och trimning, trimmades gjordes inte så mycket men det pratades desto mer. Klockan 17 startade tävlingen, då hade vinden avtagit en del, vilket var västlig och kanske 3-4 m/sek. Klockan 21 var tävlingen avslutad. Antalet tävlande var ca 60 talet man.

I A2 juniorer utkämpades en ganska jämn match där skillnaden i sluttider mellan förste och femte man endast var 30 sek. Segrade gjorde "gamla" ringräven C-G Karlsson från Eskilstuna med tiden 645 sek. Tvåan en ung man på gissningsvis 9-11 år Anders Gustavsson från Kättilstorp, gjorde en enormt fin prestation med sin mycket snygga och välflygande modell, pojken var ivrigt påhejad och assisterad på ett utomordentligt fint sätt av pappa Nils-O Gustavsson segraren i A2-seniorer. Anders flög ihop 630 sek den här gången och kommer säkert att i framtiden göra bra ifrån sig.

Bland A2-flygarna seniorer visade sig den här gången Björn Söderström med två läckra modeller, men flygat gick betydligt sämre. Tio man maxade i första start, men efter ytterligare två flygningar var det endast Nils-O Gustavsson Kättilstorp som hade fullt hus, efter sig hade han fem man, som kunde vara med och aspirera på segern, Olle Broman, Håkan Broberg, Holger Sundberg, Inge Sundstedt och Nils Wallertin. I fjärde start klämde Nils-O till med ytterligare en max, i detta läge var det bara Håkan Broberg som hängde med och kunde hota, han maxade även han. De övriga tappade nu för mycket, Håkan gjorde visserligen en bättre flygning än Nils-O i sista start men det räckte inte till i alla fall.

Vinnare i klassen Nils-O Gustavsson med tiden 829 sek bra gjort. Tvåan Håkan Broberg med ihopsamlade 825 sek och trea Nils Wallertin med 739 sek.

I Wakefieldklassen slöt elva man upp, Knut Andersson med ett snyggt nybygge och Björn Söderström mycket snyggt lackad och ombyggd Kärra (smålid på UT) och stabben försedd med ändskivor. Anders Remar visade sig åter på tävlingsarenan efter ett tags frånvaro. Han kom igen för fulla segel och snuvade hela wakegänget på segern, han hade visserligen endast en max men ingen direkt dålig flygning heller, vinnartid blev 791 sek. Tvåan Björn Söderström strax efter 783sek och trea Lennart Hansson 738 sek. Klassens enda junior Tomas Ekendahl placerade sig som fjärde man 715 sek.

I klass C2 försökte sig Ulf Carlsson på come-back, han gjorde två bra starter (endast två sek borta) och lade sedan av, varför? Här paradflög och segrade nu Hans Lindholm med elva missade sek i sista flygningen, sluttid 889 sek. Lars-G Olofsson och Lindblad gjorde upp om andra resp tredje platsen, efter fjärde flygningen skilde endast 20 sek mellan dem till Lindblads fördel, Lars-G Olofsson drog dock det längsta strået och placerade sig som tvåan på tiden 762 sek och trea Lars-G Lindblad 684 sek. Ett-klasserna samlade inte så många deltagare, lika dåligt var det i luns.

I A1 gjorde trots få deltagare, Lasse Larsson en fin serie flygningar och vann med tiden 772 sek. Nils-O Gustavsson figurerade även i denna klass och placerade sig som tvåan på 598 sek. Trean var en junior från Borlänge Olof Melin 352 sek.

B1 promenadflög Bror Eimar hem på tiden 648 sek före Lennart Hansson 259 sek och Gunnar Wivards-son 14 sek.

Handluns kastade Lennart Widh hem för AKMG ffl:s räkning, en bra serie var det och sluttiden 223 sek. Tvåan i klassen Gunnar Holm med 171 sek och trea Ove Pettersson 146 sek.

Som sagt en väldigt trevlig tävling och likaledes helg, som vi tackar för och hoppas att den kommer igen nästa sommar.

Lennart Backman

EH FIC

Tävlingen gick traditionsenligt i Jugoslavien. Det här var 16:e gången som europamästerskapen avgjordes. Den lilla staden Cacovec i nordöstra delen av landet hade fått äran att stå som arrangör, sponsad av distriktets största textilfabrik.

Fältet vi skulle flyga på var Cacovec sportflygfält ca 8 km utanför staden. Fältet bestod huvudsakligen av ängsmark 2,5x2,5 km. I utkanterna av fältet fanns det massor av majsält, (ca 2 m högt stenhårt landningsovärligt område) vilket skulle visa sig ödesdigert för en av våra modeller.

Hotellet vi bodde på var stadens enda, kvaliteten var hyfsad om man bortser från att Julles sänglampa hängde på trekvart, Sångarna var som vanligt för korta, speciellt för långväxta.

Det bästa med hotellet var att det precis utanför fanns en alldeles utmärkt swimmingpool, förlåt inte en utan tre stycken varav en lär vara en mästerskapsbassäng.

Poolen var toppen för knäckta modellflygare i den pressande värmen efter en hel dags trimning.

Tävlingen avhölls lördagen den 3 augusti i pressande värme (ca 30° skuggan) helt molnfrött, luftfuktighet i närheten av 100 %, vindhastighet enligt tävlingsledningen max 2 m/sek i "byarna". Värmen skulle visa sig ödesdiger för Hasses plastklädda modeller. Svenska laget bestod av två nybörjare internationellt i F1C, nämligen Claes Mårtensson och Hasse Lindholm (med plastmodell) samt Julie Åkesson.

Efter invigningsceremonin som blev en ganska långrandig historia med en massa tal av olika potentialer, blev det äntligen dags att börja flyga.

Efter lottdragning bestämdes att Hasse skulle starta först, därefter Julie och till sist Claes.



Bild från depån.

1:a perioden

Hasse gör sin första start och prickar en blåsa, vilket resulterar i en säker max.

Nu är det Julles tur att starta, det gör han när det ser ut att vara hiss, men tyvärr kommer kärnan ner glidande på 158 sek i ett av dessa majs-fält så illa att bakkroppen går av. Detta gör att nästa modell måste göras i ordning.

Claes gör en perfekt start med en av sina mycket välflygande modeller, kommer i kanten av blåsan, och efter diverse tveksamheter så glider han till sig en max. Några andra som bommar i denna första period är Sellig V-tyskland och Goranov Bulgarien. 24 man hade max efter 1:a perioden.



Julle i typisk startposition.

2:a perioden

Nu har solen stigit upp så att den står nästan i zenit. Detta gör att när Hasse startar så betar sig hans kärna som om det gällde konstflyg i radio. (Dom monocote-klädda vingarna ändrade form så att trimmet ändrade sig från start till start. Resultat 119 sekunder.

Nu var det Julles tur att försöka med sin reservmodell. Han prickar en blåsa och får en säker max.

Claes start såg riktigt bra ut, men typiskt för den här dagen så av 5-10 modeller i luften så hade 3-4 stycken tryckt på nerknappen i hissen, så även Claes i denna start. Resultat 123 sek. Bommar i denna start gör Landeau Frankrike och Bauman V-tyskland. 17 man har max efter 2 perioder.

3:e perioden

Mera konstflyg av Hasse, resultat 132 sek. Nu har Julle fått fart ordentligt på reservkärnan och börjar flyga mycket säkert. Resultat säker max. Claes gör också en max i denna start. Missar i 3:e gör bl a Parlov och Glogovčan, Jugoslavien. Nu återstår endast 12 man med full tid.

4:e perioden

Julle startar först i denna period och gör en säker max. Hasse får för lång motortid i första försöket. Claes missar blåsan och glider ner på 152 sek. I omstarten får Hasse 167 sek där han inte nådde upp till blåsan.

Missar tid i denna period gör också världsmästaren Harcicka Österrike och Denhin, Bulgarien. 10 man återstår som har full tid.

5:e perioden

Julle startade först i hela fältet. Han gör en verklig praktföreställning. Bra utgångshöjd men modellen sjunker som en grästen till ca 75 m där den stabiliserar sig till allas förvåning och glider över depåområdet till sig som det ser ut en säker max. Ingen av konkurrenterna tordes koppla på Julles start.

Claes bommar sin blåsa liksom Hasse, resultat 158 resp 140 sek. Ingen av de 10 i toppstriden föll bort i denna period.



Claes Mårtensson med sin bästa modell.



Thomas Köster med flapper.

6:e perioden

Julle gör ånyo en max liksom Claes, Hasse gör en konstflygning och får 133 sek, Bommar gör Kircev, Bulgarien, Inför 7:e perioden återstår 9 man,

7:e perioden

Nu börjar värmen avta lite så att även Hasses plastkärnor börjar anta de former de hade då han åkte hemifrån, Hela laget gör för första gången för dagen en max i samma period, Bommar gör däremot Reinhard, Österrike vilken får 0 sek i protokollet, Detta resulterar i att Österrike som ledde lagtävlingen klart före Bulgarien nu rasade ner till 5:e plats.



Hasse Lindholm startar, (ende man med hörsetskydd)

Flyoff 8 sek

8 man klarade att flyga fullt i det mycket svårflugna vädret (Enl Julle ett av de mest svårflugna han hade varit med om). Reda och Weber V-tyskland Metsner, Ungern, Köster, Danmark Krauss, Österrike, Michel Jean Frankrike, Patek Tjeckoslovakien och Velunsek, Jugoslavien. Vädret i flyoffen var likartat för samtliga startande, Soldis, svag vind, dåligt med termik, Metsner gled ner på 159 sek, Weber efter ett mycket dåligt motorstyg (tryckslangen hade lossnat), fick 160 sek, Velunsek fick 174 sek övriga flög säkra maxar.



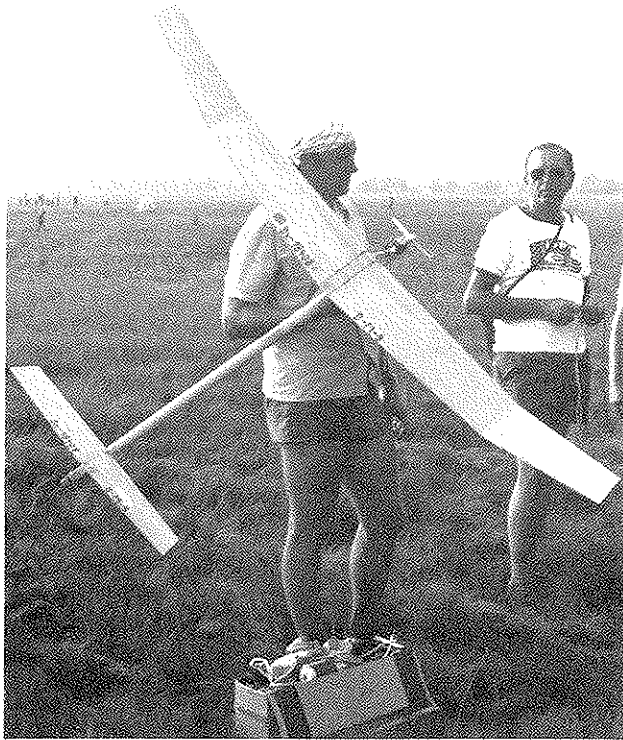
Werner Krauss, Österrike.

6 sek flyoff

Först iväg var Michel Jean vilken med sin lilla ålderstigna modell, men vilken stiger mycket snabbt och glider bra, gjorde en mycket snygg start och maxade.



EM-vinnaren Michel Jean.



Sigfrid Reda.

Tvåa iväg var Krauss vilken efter en snygg start missade en enda futtig sekund. Därefter startade Patek med sin dieselkärna och fick 144 sek. Reda var näste man på tur, med ett fruktansvärt tvåhandskast av modellen där han nästan springer in i Kösters modell, får han en snygg 166 sek start. Siste man på tur var Köster. Efter en start med motortid på endast 5,2 sek, dålig urtagning, stall i ca 30 sekunder får han i alla fall under dessa omständigheter fantastiska 165 sek. Någon 4 sek flyoff behövdes inte då endast en man maxade i 6 sek. Detta var Michel Jean, Frankrike vilken alltså blev Europamästare 1974. Tvåa blev Werner Krauss Österrike, och trea Sigfrid Reda V-Tyskland. Lagtävlingen vanns av Bulgarien före värdlandet Jugoslavien och Frankrike.

Organisationen kring tävlingen tyckte jag fungerade riktigt bra. Tider hölls exakt under tävlingen. Likaså i flyoffen, där tiden för start var satt till 15,45. Första man gavs startorder exakt 15,45 så fungerade organisationen under hela veckoslutet.

Vid pennan Hans Lindholm

Samtliga foto: Hans Lindholm.

OLDTIMERTÄVLINGEN 1974

Den 10-11 augusti arrangerade Nimbus den årliga "Oldtimertävlingen". Intresse för denna tävlings-typ av meetingkaraktär finns utan tvekan. Det är bara det att så få orkar bygga en enkel "pinnvedslåda" och ännu färre vill kosta på sig en resa till en tävling "som inte gäller någonting".

Några är helt bitna av den lilla balsabaggen och återkommer år efter år. Olle Blomberg, Olle Hillerström, Lennart Flodström och jag själv är alltid med, nya ansikten dyker upp. Hans-Bertil Trygg Örebro, Karl-Axel Pettersson, nu Västerås förr Norrköping, kom med en liten helbalsamodell, men tävlade ej.

Att "Handluns" ingår i Oldtimer är en tradition. Det var på Oldtimer-68 som den första officiella HKG-tävlingen hölls. Nu ställer N uppl FK upp och då får "gubbarna" inta platserna efter experterna.

Lördagsomgången hotades av regn, men endast några få droppar föll och störde ej.

Efter flygningarna samlades de som ville till en enkel tesupé och filmvisning. I ett rum fanns Karl-Erik Landegrens berömda modeller från 1940-talet att beskåda.

Söndagsvädret var ännu bättre avpassat till de gamla konstruktionerna. Mulet och mycket svag vind. Alla flög mycket för att det var roligt, ibland begärdes tidtagning och då fanns några av Ikarosklubbens män till hands. Tack för hjälpen Gusten Lennart Ove, Peter och Sivert!

Att jag själv fick första inteckningen i det stora av Närkes Flygsportsförbund uppsatta vandringspriset var roligt, men det berodde mest på att Lennart Flodström och Olle Hillerström sprängde snoddarna i sina modeller. Hade golfbyxklädde Olle Blomberg haft mer snodd och varv i sin "Magnusson" hade han lätt kunnat hota min gamla "Korda".

Sol

Referat från Vårens Linflygtävlingar i Vänersborg och Skara.

Vårtävlingen i Vänersborg 20-21/4

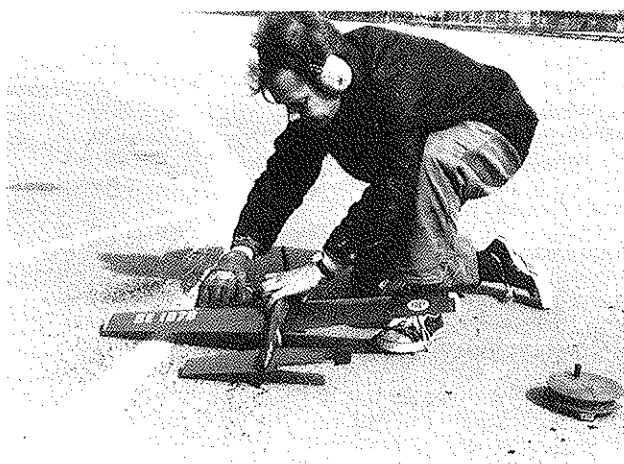
I år hade Wenersborgs MFK ansett sig mogna för att anordna en tävling i team, speed och standard förutom combat och stunt. Volvo Flygmotor hade varit vänliga att ställa sin parkering till förfogande men två minus i kanten får de för utebliven sopning. Istället fick klubbens tunga garde ut med sopkvastarna och det blev en acceptabel flygcirkel till slut.



Uddevallas combatess Mikael Svensson

Eftersom speedtävlingen i Malmö blev inställd kom Rolf Hagel upp och visade sin stora klass genom att flyga 225 km/h vilket också räckte till för att vinna då tvåan Erik Huss endast kom upp i 142 km/h och Mats Böhlin föredrog att inte flyga alls efter en okulärbesiktning av banan (eller rättare sagt det som låg ovanpå). Roffes övertalningsförsök lyckades inte heller övertyga honom men man får också förstå Mats att han var rädd om motorn.

Team hade lockat fem lag, alla från Stockholms-trakten (dit räknar vi även Oxelösund). Vi härnere var spända på hur vi skulle klara av teamen då det var vår första tävling i denna klass men det gick i stort sett bra. Första heatet fick flygas om sedan det uppstått linhakningar men sen flöt det bra. Icke helt okända Larsson/Rylin vann före klubbkompisarna Bengtsar/Böhlin. Någon som vi härnere på framsidan inte fattar är hur man kan sitta och åka i 4-5 timmar, bums ut och flyga och sedan åka hem igen direkt efter tävlingens avslutande. Det kan ju inte vara bra varken för de tävlande eller för resultaten. Dessutom är man väl så pass trött när man befinner sig på hemväg att man utgör en potentiell trafikfara.



Björn Winkler i meKartagen

På söndagen flögs det combat och stunt. Combaten, som på tävlingarna här nere i Vänersborg alltid lockar ett stort antal deltagare, visade sig ha 15 deltagare (det var fler anmälda) varav 8 från hemmaklubben, trots den stora uppslutningen av nybörjare fick vi ändå se många fina heat. Det var marginalernas dag, många av heaten avgjordes med små poängskillnader. Ingemar Larsson åkte ut mot Vänersborgs nye "killer" Björn Regnström med endast nio poäng och i finalen vann Anders "busen" Leimalm över Erik med bara 4 poäng. Egentligen är det rätt vanskligt när man kommer ner på så små skillnader då det kan vara feltryckning på klockor som avgör. Uddevallas combatflygare tycktes ha tränat dåligt (liksom många andra) men det beror nog på att de har svårt att få tag på något ställe att flyga på. De får inte vara på någon av Uddevallas 30 fotbollsplaner. Som tur är har vi inte sådana problem här i Vänersborg och Skara då vi har väl-villigt inställda kommuner. I Skara blev till och med fotbollsmatchen flyttad till en sämre plan bara för att modellflygtävlingen skulle vara där.

För att återgå till ämnet så kan man ju säga att det var fint väder. Västerås combatkämpar har alla chanser att komma stort inom en snar framtid och vi här nere får se upp i fortsättningen. Gnistan finns hos dem, rutinen kommer och med mer träning blir Västerås ett starkt fäste för det sanna modellflyget. Ett råd till Västeråsare: Byt propellerfabrikat!

Storstunten såg ut att bli en av årets största deltagarmässigt sett men på tävlingsdagen hade antalet deltagare reducerats till fem stycken. Glädjande var att Ove Andersson kommit ner från Västerås tillsammans med sina kronprinsar, Välkomna hit igen! Lars Helmbro hade legat av sig och det var nära att han blev snuvad på tredjeplatsen av Bengt-Göran som oturligt nog satte modellen i sista flygningen och därmed förlorade en del poäng. Uddevallas nye stor-stuntare Torbjörn Hansson kommer starkt och blir allt bättre så snart får alla gamla stuntuvar se upp för konkurrens. Erik har börjat få bättre klass på sina stuntkärnor men än har han långt kvar tills det blir en njutning att begrunda hans modeller. Han bygger en modell på 14 dagar och i år har han byggt fem stycken redan. (Året är inte slut än). Sorgligt var att semistunten bara lockat fyra deltagare. Fordom kunde det komma busslastar från Uddevalla men nu dök det bara upp två. En av dem vann, nämligen Ingvar Karlsson så än finns det ess kvar, men kanske inte så länge till för Ingvar har köpt en sån där annan sak.

Till sist hoppas vi att det ska komma ännu mer folk hit ner till hösten. Danskarna har nämligen visat sitt intresse och det vore kol om det kunde bli en stortävling som avslutning på det här året. Och ju mer folk det kommer ju svårare blir det för tävlingsledningen att organisera och det vore ju synd om vi skulle få det för lätt. Väl mött den 22/9.

Hilmer

DM i Vänersborg 28/4 Combat och Stunt O,P,R-län

Helgen efter vårtävlingen gick alltså DM av stapeln distriktets första i combat och stunt. Tyvärr blev deltagarantalet mycket skralt, endast sju stycken i combat varav fem från Vänersborg och tre stycken i stunt. Därför räknade vi det endast som DM i combaten. UMFK:s kämpar åkte ut relativt fort och det blev en intern vänersborgsuppgörelse. Vann gjorde Ingemar Larsson som i finalen besegrade farlige och solkissande Anders Dahlöf efter en omflygning då den första slutade lika. Det är synd att Anders också har intresset inriktat på sådana där andra saker annars skulle han säkert bli ett starkt vänersborgsress i combat. Tävlingen slutade tidigt på söndagen så vänersborgs combatflygare fortsatte dagen med att förfärdiga nya modeller (vilket är specifikt för dessa). Orsaken till att det kom så lite folk hit är väl att denna vår har uppvisat ovanligt många tävlingar och man är tvungen att sovra mellan dem och då kan ett DM komma i kläm.

Hilmer



Stuntsegrare i poseringstagen

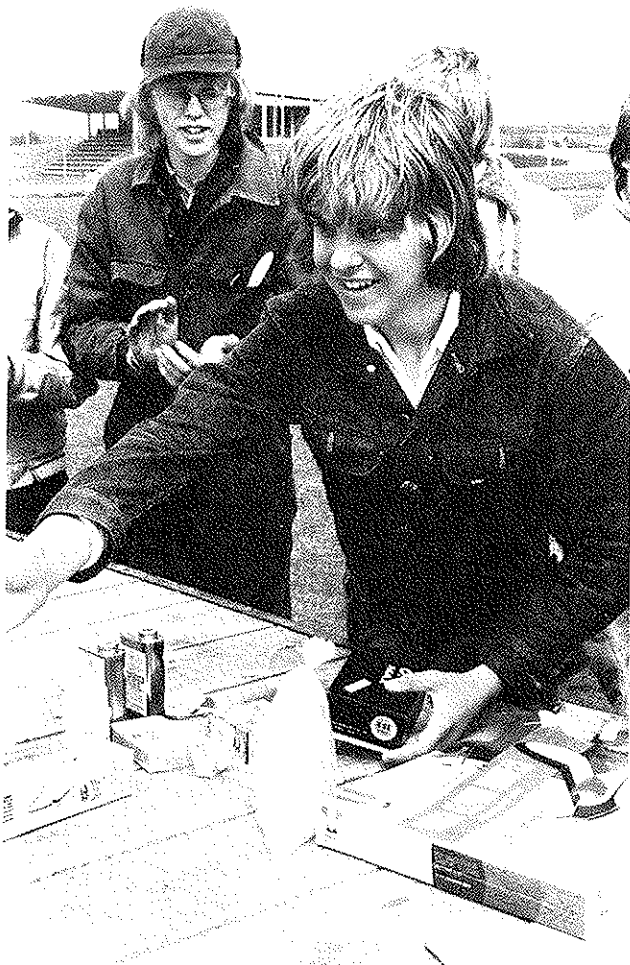
Skaratävlingen den 4/5

Så var det då äntligen dags för Skaras första tävling. I team, speed och standard närmare bestämt. I alla fall hade Erik och hans adepter tänkt sig det men speed och speed-open inställdes på grund av för dåligt deltagareantal, (bara Erik med sin gula speedmaskin var anmäld i int-klassen). Fyra lag visade sitt intresse för team däribland de västsvenska favoriterna Huss/Larsson, P/W och Ahlström/Engman presterade tider under fem minuter, och var givna för finalen. Längre såg det ut som Olsson/Williamsson skulle bli det tredje finallaget men Larsson/Huss vägrade ge upp och gjorde en kämpainsats och lyckades få en 28 sekunder bättre tid än de förra. Till finalen hade det börjat blåsa kraftigt och P/W ställde in efter 34 varv, Ahlström/Engman efter 100 varv och de västsvenska favoriterna då de flugit 64 varv, tillräckligt för att säkra andraplatsen.

Standard var den största klassen med sex tävlande lag, fem västsvenska, Essen från AKMG Larsson/Ryden motsvarande inte förväntningarna utan intresset flyttades istället över på gräsröterna från Skara, Olsson/Bonander som visade friska tag och belade en andraplats. Segrarna Olsson/Williamsson fick sin modell kvaddad i ett kvalificeringsheat då Bonander försökte flyga om ... under! Jumboiterna Jonsson/Johansson från Vänersborg lyckades inte ens få igång motorn (tankfel?) men med mer träning ska det nog gå.

På söndagen blev det som sagt ingen tävling utan vi var ute och tränade team och speed så nästa gång blir vi mycket farliga.

Hilmer



Semistuntsegrare, nybliven motorägare!

Combat och Stunttävlingen Skara 11-12/5

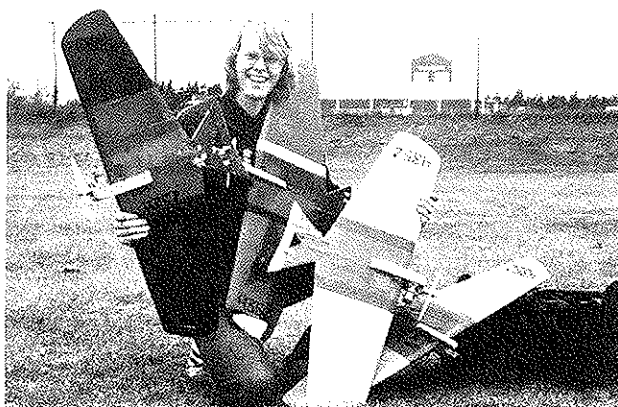
I år var Skara den enda klubb som tagit steget fullt ut och lagt sin tävling över två dagar, vilket visade vara ett mycket lyckat drag. En nackdel kan det ju vara för familjefäder och nygifta som har bråttom hem men huvuddelen av de tävlande tyckte att det var bra då man inte behöver jäkta på samma sätt utan kan ta det lugnt, utbyta erfarenheter och ha kul tillsammans på ett helt annat sätt än om det är en endagarstävling.

Dessutom gjorde den exklusiva tävlingsbanans sitt till för att göra tävlingen lyckad. Tre minus var den kytliga vinden orsakad av publikläktaren och fel vindriktning. Detta hade endast stuntflygarna ont av då combaten kördes på två andra cirklar. Arrangemanget var fint och allt flöt tillfredsställande. Trots annons i Skaratidningen, köbildare och biljettkassör uteblev publiken, (läktaren var lika tom som när Skara IK har hemmamatch), och stuntflygarna fick göra sina fyrklövrar utan publikens ovationer. Det gynnade Alf som slog Ove med flera hundra poäng, Erik gjorde så gott han kunde och kom inte så långt efter Ove, Lars Helmbro verkar att ha tacklat av nästan helt. Han dök inte upp förrän mitt på dagen, (kanske har han trampor i sin lilla BMC), men man får väl hoppas att han inte är helt förtappad åt det där andra. I semistunt klarade Christer Svensson från Västerås vinden bättre än Ingvar Karlsson och placeringarna blev de omvända mot i Vänersborg. Vi hoppas att Christer kommer igen i Storstunten nu när han fick åka hem med en OS 35:a i bagaget.

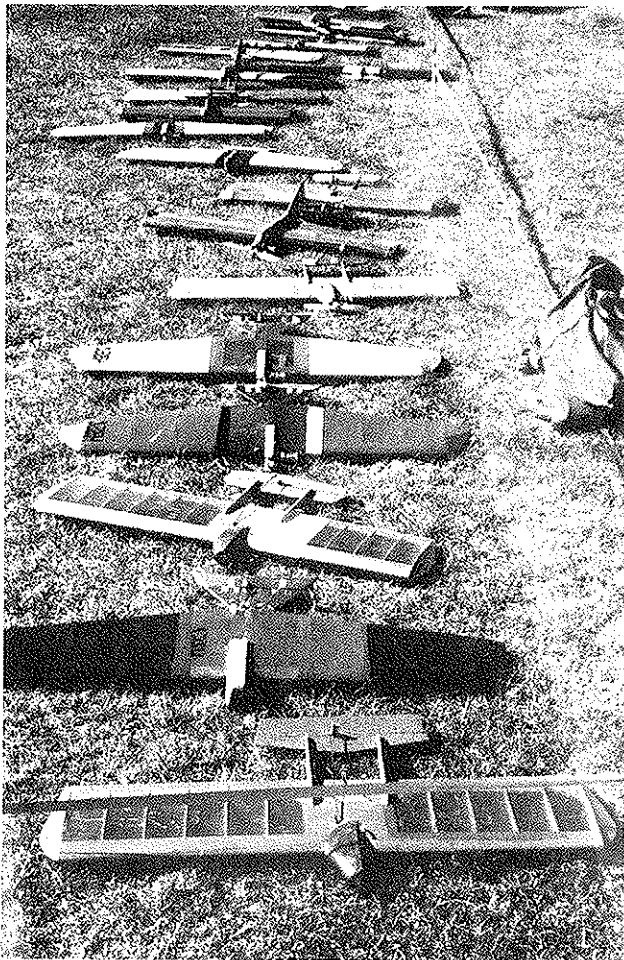
Hilmer

På combatplanen ställde samtidigt 16 kämpar från västkusten och västkustprovinen Västerås upp. Under lördagen kördes första omgången plus uppsamlingsheaten. Trots blåsten klarade sig combatflygarna bra och det blev många hårda strider. Särskilt när Västeråsessen var inblandade och bland dem märktes Bengt Jansson som hade bra ordning på grejerna. Mikael Olsson från Skara blir nog något att räkna med i framtiden om han inte tappar träningslusten. Glädjande är att de västsvenska combatgröngölingarna börjar få lite rutin och snart är det troligtvis stor klass på våra flygare från framsidan. Av Vänersborgarna märktes mest, förutom Ingemar, Björn Regnström och Dan Jonsson, Björn som flög den engelska "Hornet" visade verkligen att han har klippkänsla. I ett fint heat besegrade han Klas Brobeck från Uddevalla med 3-1 i klipp trots att Klas ideligen lyckades lura ner Björn på marken. Dan visade också att han blir farlig med bättre modeller och mer träning. Trots den stora ansamlingen av nybörjare fick Ingemar verkligen kämpa innan han stod på prispallen och mottog förstapriset: En Super Tigre G2015D.

Erik



Glad Combatsegrare med sina "Rosa Pantrar"



Vänersborgsdepån!

Limfjordstävlingen i Aalborg 1-2/6

Under pingsthelgen anordnade Aviators modellflygklubb sin årligen återkommande Limfjordstävling, i år även med svenskt och tyskt deltagande. Tyskland representerades av en äldre stuntflygare från Hamburg och från Sverige kom Alf Eskilsson och Erik Huss i stunt, Anders Leimalm, Ingemar Larsson, Erik Huss och Mikael Svensson i combat samt Svensson/Karlsson + Leffe Lind i team. Tyvärr inskränkte sig de senares framgångar till i stort sett ingenting men det får ändå anses starkt att åka hit till Aalborg fastän det var tävling i Stockholm samma helg.

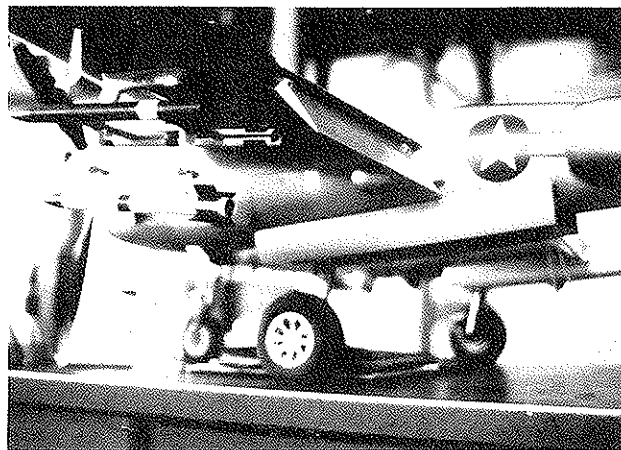
Tråkigt nog verkade stuntdomarna lite partiska och detta missgynnade Alf som hade mycket hög klass på sina flygningar och borde hamnat högre upp på prispallen. Mortensen vann med sin stora stuntmaskin med en 60:a i. Ovanligt nog fick man se två sättningar av stunkärror. Dessa svarade Erik och tysken för.

Över till den mer spännande klassen combat (12 delt). Början av tävlingarna blir det inget om eftersom jag satt på tåget från Tyskland och inte dök upp förrän halv fem. Vid framkomsten fick jag veta att jag förlorat mitt första heat men det tog jag igen genom att vinna nästa. Både Erik, Anders och Mikael hade vunnit sina heat så alla svenskarna var kvar till nästa dags flygningar. Det enda vinniga på lördagen var combatdomaren och han blev vinnigare ju längre kvällen led. En del danskar tältade vid Aviators modellflygbana, andra hade kommit med lastbil och föredrog att sova på flaket tillsammans med modellerna. Svenskarne bodde dock på hotell (Aalborgs bollspelunions anläggning) dit också danskarna förlagt lördagskvällens fest. Mycket trevligt, men det är en annan historia.

På söndagen började det regna men större delen av combaten klarades dock av innan skyfallet. Mikael och Anders åkte ut mot två danskar medan Erik och undertecknad lyckades hänga kvar ännu en omgång. I flygningen om ena finalplatsen skulle Erik möta John Mau en av de bättre danskarna men Erik förlorade då han fick 3x50 minuspoäng för att stigit utanför mittcirkeln i stridens hetta. Konstigt var att de inte delat ut minus för detta tidigare i tävlingen. John gick alltså vidare till final. Jörn Rasmussen och undertecknad skulle slåss om den andra finalplatsen och länge såg det ut som om det skulle bli en svensk i finalen. Med längre flygtid och 3-1 i klipp såg det bra ut men efter en omtankning råkade min mek stå på serpen med följd att det blev omflygning. Så blev andre finalisten Jörn Rasmussen. De svenske fick begrundna finalen på avstånd. Av någon konstig anledning blev det omflygning även i finalen och till slut stod John Mau som segrare. Sen kom regnet och alla trängde sig in i Aviators klubbstuga, där det såldes Läskedrycker, öl, varm korv glass och mycket annat. Därinne hölls också prisutdelning. Till saken hör att combatdomaren var nästan lika vinnig som på lördagen. Efter prisutdelningen och avskedsцерemonier avreste vi mot fäderneslandet. Trots att vi var missnöjda med en del så kommer vi att åka hit till Danmark igen nästa år och tävla då det är en trevlig gemenskap på deras tävlingar och det är roligt att komma dit. Må fler följa våra planer.

Hilmer

SKALA VM



Jerzy Ostrowskis modell (Polen)
Lockheed P38L-5L0.
Detta är en Linstyd Skala-modell
Ettå förra VM:et och 2:a detta (red,ann)

Foto: Stig Lundmark

Som bekant har VM i skalaflyg avhållits i USA under tiden 1-7 juni i år. Undertecknad, som deltog i detta evenemang i egenskap av supporter, vill här försöka att till de modellflygnyttläsare som är intresserade av skalaflyg, förmedla lite av den härliga atmosfär vi upplevde "over there".

För oss svenskar började äventyret fredagen den 27 juni kl 15.50. Då lyfte nämligen Loftleidis DC-8 från Arlanda med 18 st i stolarna krampaktigt gripande, men i övrigt helt avspända resenärer. Det vill säga, egentligen var vi bara 10 st, som var helt avspända. De övriga 8 bestod av 3 tävlande i skala och 5 i pylon. Dessa 8 var fullt upptagna med att räkna ojämnheter i start- och landningsbanor samt notera eventuella luftgror, med tanke på de i lastrummet instuvade modellerna.

Efter ca 45 min av relativt lugn, kunde man åter se hur anletsdragen hårdnade på de tävlande. Vid en hastig blick ut genom de måttligt tilltagna panoramafönstren på DC-8:an, kunde anledningen till den ökande oron förmärkas. Vi låg på finalen för mellanlandning i Oslo. Det verkade nästan otroligt att den stora maskinen skulle kunna landa på en sådan liten banstump. Allt avlöpte dock normalt, men det sägs att någon av skalakillarna räknat till två små studsar av ca 1 cm höjd. (Det är ju ganska mycket jobb med en skalakärna, så man måste förstå dem).

Nästa mellanlandning skedde på Island (Keflavik) kl 19,00, där det rådde en kall isande vind. Med tanke på vad som komma skulle, passade vi på att njuta av svalkan. Kl 20,30 kom vi så äntligen iväg från Island och den långa etappen mot New York hade börjat.

Flygtiden från Island till New York är ca 5 tim, varför vi vid halv-2 tiden på natten (svensk tid) började förbereda oss för landning på Kennedy Airport. Dessa förberedelser kunde vi dock besparat oss, för när vi närmade oss New York, kom kaptenens röst i högtalarna med det muntra beskedet, att vi fått 1½ timma väntetid på landning. Nåväl, en kvart före kl 3 började planén ner mot Kennedy Airport. Vare sig planén eller landningen var av det angenämare slaget. Sikten var nästan = 0 och luften mycket bygig. Enligt uppgift hade det räckt med 1,0 m sämre sikt för att vi skulle fått söka upp en ny landningsplats. Alltnog så landade vi en 5-6 gånger kl 03,00 med hjärtat i halsgropen och kunde på darrande ben stiga av planet och passera in genom tullen. Så småningom avgick en buss till hotellet Royal Manhattan på 8:e Avenyn, där vi kunde inta horisontalläge kl 06,00 (svensk tid). Detta innebär alltså kl 01,00 lokal tid.

Lördagen fördrovs med lämpligt långa promenader i New York. Några tittade på Empire State Building, andra letade efter hobbyaffärer och någon tog sig en öl på Jack Dempsys bar på Broadway. Någon ingående analys av lördagsnatten skall ej företagas i denna artikel, men det lär ha iakttagits en viss ökning av nattlivsaktiviteten i New Yorks centrum denna natt.

Under den återsamling som beordrats på söndagsmiddagen, kunde dock den allestädes närvarande Acke Johansson inräkna 18 st hela svenskar, vilket togs som ett gott tecken. Kl 14,30 avgick buss till Lakehurst Naval Air Station, ca 10 mil söder om New York. Här skedde inkvartering för de flesta av oss, medan några åkte vidare till staden Lake Wood för inkvartering på hotell.

Om det varit regnigt och relativt svalt vid ankomsten till New York, så fick vi nu börja känna på det normala klimatet i området. Temperaturen pendlade mellan 80-90 grader F (27-32°C) och luftfuktigheten omkring 90 %. Men som svenska vikingar, bet vi ihop tänderna och behöll det mesta av kläderna på.

På måndag morgon kunde det svenska laget, som bestod av bröderna Jack och Esbjörn Strömquist samt Göran Kalderén, börja det spännande arbetet med att öppna boxarna och se vad som eventuellt kunde vara kvar av det som packats ner. De flesta hyste stora farhågor, mest med tanke på den relativt hårda landningen på Kennedy Airport. Särskilt intressant var det att studera Esbjörns förvridna anletsdrag, när han upptäckte ett rejält genomslag på sin låda. Det förelåg några spännande sekunder, innan alla skruvar var borttagna, så att inspektion kunde företagas. När locket äntligen kom av, kunde man dock ganska snart, genom att studera hans anletsdrag se, att modellen klarat av strapatserna. Allt gott och väl, nu kunde hopmonteringen påbörjas. I stort sett hela måndagen gick åt till detta, och på kvällen kunde en välförtjänt drink avnjutas på CPO-mässen.

Jack Strömquists BHT-1

Foto: Stig Lundmark



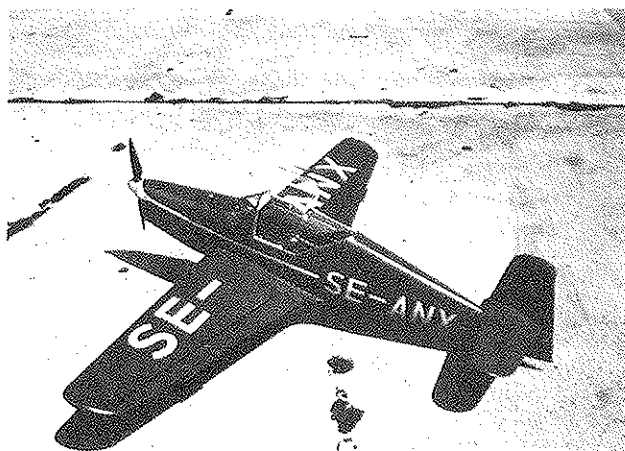
Det Svenska laget tillsammans med lagledaren Acke Johansson utanför den hangar där den statiska bedömningen gick av stapeln.

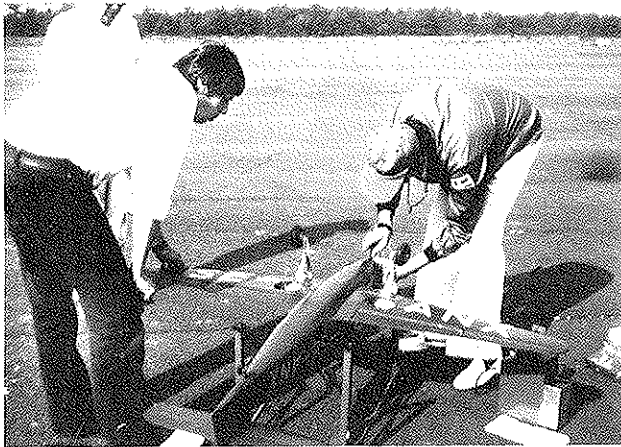
Foto: Stig Lundmark

Värmen började nu kännas ordentligt, uppåt 100 gr F. (38°C). På natten mot tisdagen måste någon ha tyckt att han behövde en ordentlig dusch, för ungefär kl 01 gick brandlarmet i BEQ-baracken där vi svenskar var inhysta. Brandkåren anlände med tre bilar och började lägga ut slang. Samtliga i baracken fick förpassa sig ut i det fria, oberoende av klädsel. Enligt uppgift, lär det ha stått något om "streaking" i tidningarna dagen efter, men detta dementeras härmed på det bestämdaste. Någon eldsvåda stod dock inte att upptäcka, varför lugnet så småningom åter lägrade sig över BEQ-baracken.

Under tisdagen påbörjades invägningen av skala-modellerna. Nu hade AMA-organisationen börjat fungera, så allting klaffade bra. Under måndagen hade det varit lite si och så med den saken. Vid 15-tiden kom de svenska maskinerna upp och befanns hålla måtten. Sedan var det dags för middag, och så småningom lite avkoppling på CPO-mässen under kvällen. Den omtalade CPO-mässen hade säkert aldrig upplevt en större internationell förbrödning. Där talades de flesta av världens språk varvid givetvis till största delen användes glosavdelningen för flygtermer. Vissa personer utmärkte sig, som ofta sker, mer än andra, varvid särskilt bör nämnas en sådan man som mr Nichols från England. Det spelade ingen större roll var i lokalerna man tittade, nog fanns mr Nichols där. Alltid glad och alltid med en rolig vits till hands. Mr Nichols är en äldre gentleman i 60-års åldern med egen hobbyaffär hemma i England. Han brukar mycket sällan missa någon större tävling.

Under onsdagen fortsatte den statiska bedömningen och på eftermiddagen blev det svenskarnas tur att bära fram sina offer till domarna. Nu började spänningen stiga bland deltagarna, i och med att bedömningspoängen började komma upp på anslags-tavlan. Innan dagen var slut, kunde noteras att Jack fått 1776,5 poäng (Max var 2434,6p). Det var inte dåligt, och lovade gott för fortsättningen.



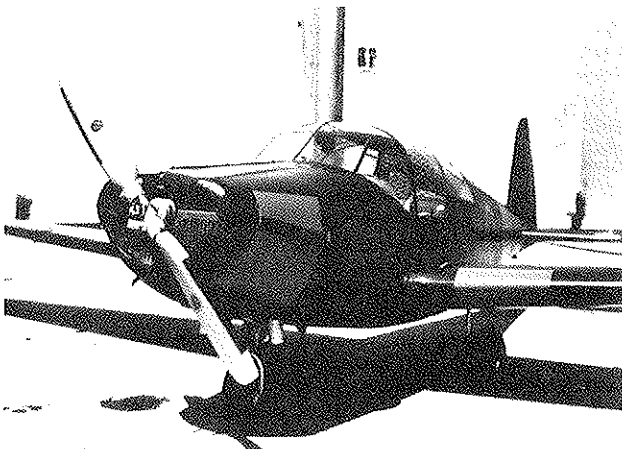


Jack Strömqvist mekar sin BHT-1 med hjälp av brodern Esbjörn.

Foto: Stig Lundmark

Torsdagen användes till taxning och provning av motorerna, varvid vissa smärre felaktigheter givetvis uppdagades. Tex ställ som inte fungerade, varma motorer, lösa motorer osv. Dessutom förekom vissa problem med dukklädda plan pga den höga luftfuktigheten. Med hjälp av hårtorkar, som ställdes till förfogande av vänliga amerikaner (läs amerikanskor) kunde dock alla skrynklor (på modellerna alltså) avlägsnas.

Så kom då äntligen fredag morgon och flygningarna kunde börja vid halv-9 tiden. Flygningen var upplagd så att man gjorde 1 start vardera under fredag, lördag och söndag. Totalt alltså tre starter per deltagare. Endast den bästa flygningen skulle räknas. Första dagen förlöpte utan haverier, så när som på fransmannen Jacques Lang, vilken lyckades med konststycket att komma upp ca $\frac{1}{2}$ m i luften, med sin motorseglare, varefter han omedelbart gjorde en hård landning så att landningsstället bröts sönder. Han kom så småningom igen i tredje omgången och gjorde en så halsbrytande flygning att både publik och domare nästan fick uppsöka skyddsrum.



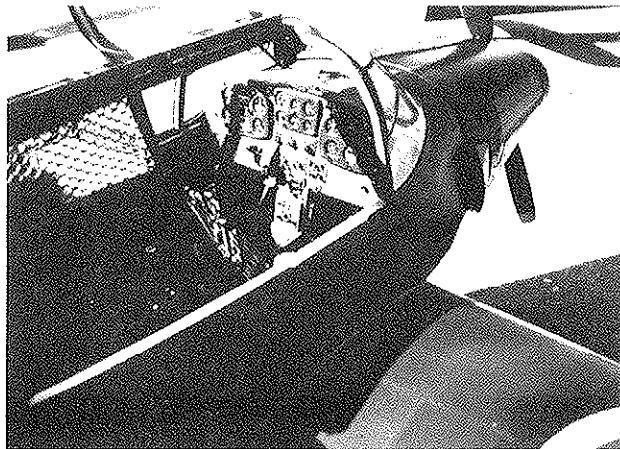
Esbjörn Strömqvists SK 50 i närbild

Foto: Stig Lundmark

På lördag morgon, när andra flygningen började inträffade en totalkvadd. En engelsman Mr Reeves, med en modell av en Cassut III M fick radiofel, varvid moder jord kom upp och slog till maskinen mitt på nosen. Bedömningen och första flygningen hade dock varit så pass bra, att engelsmannen i slutprotokollet hamnade på 8:e plats. För övrigt förlöpte flygningarna friktionsfritt, med undantag av vissa mindre fadäser såsom, försök till flygning utan påslagen radio, överflygning av publiken, motorstopp och dåliga landningar. Esbjörn gjorde tom en flygning på 2117,0 poäng, vilket var dagens 3:e bästa.

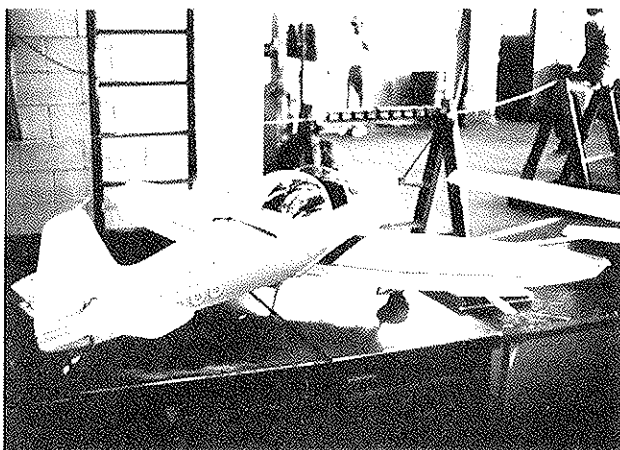
Så kom då söndagen, som var sista dagen. Några större revolutioner i prislistan bjöd heller inte denna dagen på, utan amerikanerna behöll sin ledning både i lag och individuellt. Jag skall här inskränka mig till att nämna svenskarnas placering, då jag förmodar att utförlig resultatlista kommer att införas på annan plats i tidningen.

7:a	Jack Strömqvist	3461,5 poäng
9:a	Esbjörn Strömqvist	3386,0 poäng
18:e	Göran Kalderén	1949,5 poäng



Kabinen på Esbjörns SK 50

Foto: Stig Lundmark



Vinnarmodell av Mr. Robert M Wischers
Modell: French Emeraude
Skala: 1:4,8
Motor: HP 60
Spännvidd: 5 fot 6 tum
Vikt: 10 pund
Konstruerad med samma material som i originalet. Flaps, Bromsar och rätlig huv.

Foto: Stig Lundmark

Så var då tävlingarna avslutade och mr John Worth kunde avtacka samtliga tävlande och domare, var efter flaggorna firades och 1974 års Aerolympics förklarades avslutat. Nämnas bör kanske också att på lördagskvällen hölls bankett för alla tävlande på CPO-mässen, varvid alla kända och okända förmågor fick tillfälle att framträda i tal och sång. De svenske rev av med gamla "Old Virginia" flerstämigt, vilket rev ner stormande applåder. Enda målörten i bägaren var, att den tidigare allestädes närvarande Acke Johansson tydligen drabbades av en blackout, för han vågade inte ställa upp och anförda sången. Det har senare framkommit att Acke glömt taktpinnen hemma.

På måndag vidtog allmän packning och avfärd från Lakehurst. Samtliga deltagare spreds nu som agnar för vinden. Några åkte hem till nyfunna amerikanska vänner, andra åkte ut till olika delar av USA. Vi hade en vecka på oss för enskilda övningar. Under tecknad hamnade så småningom tillsammans med tre pylonkillar uppe i Buffalo, för att titta på Niagara-fallen. Ett tjuisigt naturfenomen, som dock inte helt motsvarade den bild man gjort sig av det. Man har ju alltid tänkt sig Niagara-fallen som ett tjuisigt natursceneri, långt ute i vildmarken. Nu befanns det att fallen ligger mitt i staden Niagara och helt är en amerikansk turistprodukt.

På vägen tillbaka till New York stannade vi en natt i Reihnbeck, där man flyger med gamla oldtimersmaskiner från anno 1910- och framåt. Ett besök på denna plats, fordrar egentligen en artikel för sig, men jag får här inskränka mig till att rekommendera ett besök där för den som är i tillfälle att komma till USA. Det är helt fantastiskt att se dessa män i sina fantastiska maskiner, man tror inte det är sant att sådana apparater kan flyga, men det kan dom med besked.

Ja, så småningom skedde återsamling i New York och återfärden hem till Sverige kunde påbörjas vid 10-tiden på söndagkvällen den 10 juli. På måndag eftermiddag vid 3-tiden var det dags för landning på Arlanda, och äventyret Aerolympics 1974 i USA var ett minne blott. Givetvis fästade på åtskilliga meter smalfilm och stillbilder, vilka så småningom kanske kan komma upp på den svenska modellflygfilmsreportoaren, om inte tuffens röntgenstrålar har spöliert hela resultatet.

Med flyghälsningar

Stig Lundmark
Gripen, Klippan



Tore Paulsen med sin Spitfire

Foto: Bengt Möller

Gränscupen F3A den 13-14/7

När man reser land och rike runt och deltar i F3A tävlingar så är det som regel bara svenska tävlingsflygare man tävlar med. Det är ju helt naturligt. Men jag tror att de flesta av oss skulle tycka att det vore både roligare och mera spännande om det fanns med tävlande från andra länder. Nu skall man väl inte gå och inbilla sig att det t.ex. skulle komma hit japaner eller amerikanare bara för att delta i en lite svensk tävling. Nej, de länder som jag närmast tror att det skulle kunna komma deltagare ifrån, är de nordiska grannländerna.

På det goda 60-talet var det inte alls ovanligt att det fanns med t.ex. norrmän på svenska tävlingar. Men det är numera som sagt sällsynt. Men nu finns det ju trots allt en tävling som heter "Nordiska Mästerskapen" men den tävlingen står ju tyvärr inte öppen för allmogen, utan det är ju bara några få från varje land som blivit uttagna på något sätt att delta i denna tävling.

De tävlingsflygare som jag varit i kontakt med tycker därför att det vore kul om det kom till stånd en tävling där man bjuder in radioflygare från grannländerna till en gemensam tävling.

Eftersom Strömstad ligger vid gränsen till Norge och för övrigt nästan mitt i nordn, fick jag förna hösten en idé om att vi i Strömstads RFK skulle kunna arrangera en sådan tävling. Efter att ha diskuterat igenom saken med grabbarna i klubben bestämdes att vi skulle försöka oss på arrangemanget. Datum för tävlingen fastställdes till den 13-14 juli, alltså mitt i semestertiden. Vi var något oroliga över att det inte skulle komma några till tävlingen därför, men det visade sig ju senare vara en utmärkt tid att förlägga en tävling vid. Eftersom vi i klubben inte hade någon erfarenhet av att arrangera tävlingar nöjde vi oss med att skicka ut inbjudningar bara till de norska och svenska klubbarna.

Det var verkligen spännande när anmälningarna började droppa in. Vi i klubben räknade med att ca 10 deltagare skulle komma, så vi blev både överraskade och glada när hela 17 deltagare så småningom hade anmält sig. Av dessa 17 var tyvärr bara 3 norrmän.

Dagarna före tävlingen pågick en febril verksamhet på Näsinge flygfält. Vi var bl.a. tvungna att klippa en ny bana mitt ute på fältet, eftersom vår ordinarie bana låg något inklämd mellan några jordhögar. Det var tack vare att Strömstads Flygklubb och att bonden som arrenderar fältet visade sig tillmötesgående, som vi fick tillstånd att klippa banan mitt ute på fältet.

Kvällen före den första tävlingsdagen så öste regnet ner. Det gjorde att alla förhoppningar om att få fint väder under lördagen sköljdes bort. Men vädrets makter tycks klara av det mesta, ty under lördagen var det strålende solsken.

Reine Olsson och Finn Drape kunde tyvärr inte komma, varför antalet deltagare reducerades till 15. Pga den gnistrande solen fick första omgångens flygningar placeras i sidvind. Så blev det då dags för Bengt Lundström, med startnummer 1, att skicka iväg sin "Hyvelbänk" upp i det blå. Han genomförde programmet på ett mycket skickligt sätt och fick 3170 poäng. Tore Jemtegaard från Oslo var näste man som visade vad han gick för. Nu hade han tyvärr kraschat sin modell bara några dagar före tävlingen, så han fick låna Tore Paulsens, Spitfire av egen konstruktion. Jemtegaard hade förövrigt aldrig flugit modellen tidigare. Leif Johansson, Tidaholm, hade otur. Hans modell kom aldrig upp i luften pga att hans sporrhjulsförsedda modell tippade framåt vid starten och slog sönder propellern. Yngve Lindholm hade lite trassel med motorn, vilket resulterade i att han inte fick så hög poäng som han borde fått om han genomfört hela flygningen. En annan som hade lite trassel, dock inte med motorn utan med radion, var Håkan Hammarstedt. Nästan omedelbart efter starten började radion att krångla. Håkan lyckades dock att få ner sin välbyggda kärna hel. Ytterligare en som hade otur var Bengt Johnson. Vid landningsinflygningen slutade hans radio att fungera, vilket gjorde att hans Mach 1 med infällbara ställ gjorde en häftig buklandning. I övrigt så lyckades deltagarna genomföra sina flygningar bra.

Efter första omgången låg Bengt Lundström etta på 3170 p, följt av Benny Kjellgren på 2855 p, trea Christer Gillgren på 2515 p och fyra Kennet Holm på 2395 p.

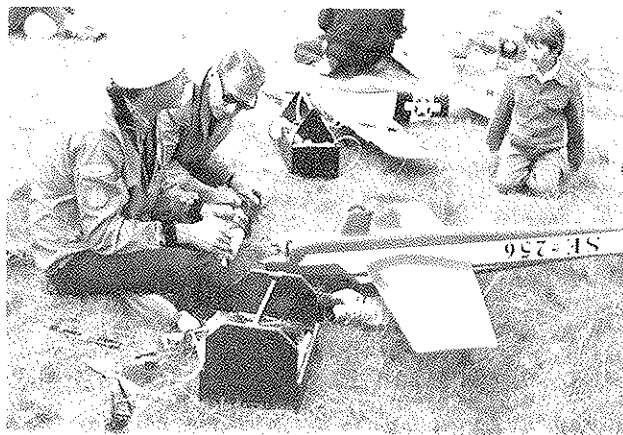
Under rasten som var efter första omgången, kunde de som var hungriga gå bort till Flygklubbens klubbstuga, där middagsmat serverades.

Innan andra omgången började fick publik och deltagare även se hur serpentinjakt med radiostyrda flygplan går till. Norrmännen Scott Föien och Tore Paulsen gjorde en helt suverän uppvisning. Scott drog en lång serpentin efter sitt flygplan som Tore försökte klippa av med propellern på sin Spitfire. Under de mest avancerade manövrerna pågick jakten för fullt. Efter ett tag lyckades dock Tore klippa av en bra bit av serpentinen. Det var en mycket vågad uppvisning som uppskattades mycket av samliga åskådare.

När andra omgången började, kunde flygningarna förläggas i motvind. Leif Johansson lyckades övervinna oturen denna gång, och gjorde en fin flygning som belönades med 1755 p. Christer Gillgren fick inte sin motor att gå helt perfekt. Motorproblemet hade även Yngve Lindholm i sin andra flygning. Det var synd, för därigenom var hans chanser på en bra placering borta. Håkan Hammarstedt var än en gång ytterst nära att kvadda sin modell p g a skevroderfladder.

Etta efter lördagens flygningar låg fortfarande Bengt Lundström på 5995 p. Tvåa Benny Kjellgren på 5835 p. Kenneth Holm gjorde en bra andraflygning som gjorde att han flyttades upp till tredje plats på 5550 p följd av Christer Gillgren på 4410 p.

På lördagskvällen gick "Räkans dag" av stapeln i Strömstad. De flesta av deltagarna besökte detta nöjesfält. Förutom att man kunde köpa färskräka, kunde man även åka virvelvind, radiobilar, m.m. En som lyckades få ordentlig fart på virvelvinden var den norska domaren Jan Rapstad. Han och domarkollegan Harry Fransson visade även att de behärskade konsten att köra radiobilar. Den tredje domaren, Ken Gustavsson, tog det mera lugnt. Han gjorde hela kvällen ihärdiga försök att få tag på färdigskalad räka. Tyvärr lyckades han inte. Ken hade för övrigt matproblem tidigare under dagen. Han krävde nämligen av tävlingledningen att bli serverad på "pressad anka" ute på fältet, men vi kunde tyvärr inte så där oförberedda som vi var uppfylla hans önskan.



Christer Gillgren och Yngve Lindholm mekar

Foto: Bengt Möller

På söndagsmorgonen var vädret betydligt ostadigare än under lördagen. Tjocka, regnfulla moln svepte in över fältet. När förste man började på sin flygning, började även regnet att strila ner över oss. Det visade sig bli en otursfylld tredje omgång för flera deltagare, ty regnet ställde till vissa problem för flygarna.

Tore Paulsens höjdroderservo låste sig av någon anledning och det gjorde att modellen dök när den flög på "magen". Han fick därför rolla över Spitfiren i ryggläge och lyckades på ett suveränt sätt att landa modellen på rygg mitt framför depån. Det blev inte en enda repa på planet! Scott Föien hade även han radiokrängel under sin flygning och fick p g därav göra en nödlandning. Tommy Kjellgren havererade tyvärr under sin tredje flygning. Orsaken var troligen att radion inte tålde regnet. Benny Kjellgren gjorde däremot en oerhört bra flygning och fick för den tävlingens högsta poäng 3610, och gick därigenom förbi Lundström.

Eftersom regnet öste ner i allt större mängd, beslöt tävlingsledningen att fjärde flygningen skulle slopas. Alla tre flygningarna som gjorts räknades ihop till en slutpoäng. Den minst poängbelönda flygningen räknades alltså inte bort.

Så blev det då dags för prisutdelningen. Eftersom det regnade ute, ställde Strömstads Flygklubb sin fina klubbstuga till vårt förfogande. Prisutdelare var vår klubbs hedersmedlem och Flygklubbens ordförande Rune Hansson.

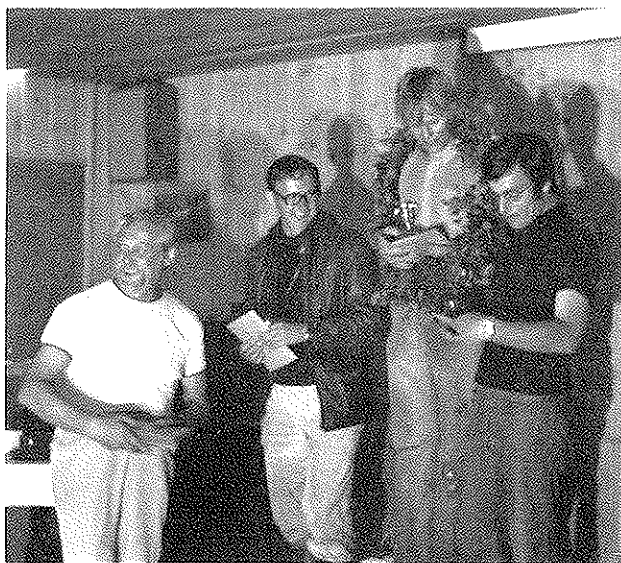
Segrare i den första Gräns cupen F3A blev alltså Benny Kjellgren på 9445 p. Efter det att han klivit högst upp på prispallen fick han mottaga en segerkrans och en fin pokal. På andra plats kom Bengt Lundström på 9220 p. Tredje platsen intogs av Kenneth Holm på 8300 p. Bäste norrmän blev Tore Paulsen på sjätte plats med poängsiffrorna 5185.

Samtliga deltagare fick varsin plakett, utom ettan tvåan och trean som fick pokal resp bägare. Alla deltagare fick dessutom välja pris från prisbordet. R B Hobby i Grebbestad hade skänkt en fin byggsats av den amerikanska tävlingsmodellen Cutlass och de övriga hobbyartiklarna hade skänkts av Flyghobby i Lidköping. De övriga priserna hade inköpts från affärer i Strömstad.

Nästa sommar återkommer vi med Gräns cupen och hoppas då att ännu fler deltagare kommer till oss. Om vi känner oss mogna kanske vi förutom svenska och norska klubbar även bjuder in danska.

Till sist vill jag tacka Strömstads Flygklubb för att de hade en sådan positiv inställning till vår tävling och att de bidrog med serveringen i klubbstugan.

Mikael Nabrink



Fr. v. Prisutdelaren Rune Hansson, Tvåan B Lundström, Etta B Kjellgren och Trean K Holm.

Foto: Bengt Möller

RESULTAT

AKMG Free Flight Teams Sonmarträff

A2 jun

1 Carl-G Karlsson, Eskilstuna	645
2 Anders Gustavsson, Kättilstorp	630
3 Dennis Quick, Linköping	619
4 Dick Nilsson, Linköping	616
5 Anders Persson, AKM	610
6 Bengt Pettersson, Linköping	576
7 Thomas Ekendahl, Eskilstuna	271

A2 sen

1 Nils-O Gustavsson, Kättilstorp	829
2 Håkan Broberg, Borlänge	825
3 Nils Waffertin, AKMG fti	739
4 Holger Sundberg, Uppsala	738
5 Inge Sundstedt, Borlänge	718
6 Olle Bronian, AKMG fti	695
7 Stig Kamph, AKM	685
8 Arne Nohlborg, Kättilstorp	670
9 Kai Snellman, Borlänge	644
10 Claes Mårtensson, AKM	625
11 Lasse Larsson, AKMG fti	615
12 Bo Jansson, Linköping	567
13 Gunnar Holm, Solna	559
14 Louise Flodström, AKMG fti	547
15 Gösta Rask, Waxholm	523
16 Lars-O Danielsson, AKMG fti	513
17 Lars-G Olofsson, AKMG fti	499
18 Henry Åkernmark, Kättilstorp	441
19 Bror Eimar, Nimbus	385
20 Lennart Widh, AKMG fti	256
21 Björn Söderström, Solna	237

B2

1 Anders Remar, Linköping	791
2 Björn Söderström, Solna	783
3 Lennart Hansson, AKM	738
4 Thomas Ekendahl, Eskilstuna	715
5 Lennart Backman, Eskilstuna	691
6 Lennart Flodström, AKMG fti	660
7 Olof Nerud, AKM	652
8 Lars-G Olofsson, AKMG fti	541
9 Ove Pettersson, AKMG fti	527
10 Ulf Carlsson, AKMG fti	415
11 Knut Andersson, Flyggängar	381

C2

1 Hans Lindholm, Linköping	889
2 Lars-G Olofsson, AKMG fti	762
3 Lars-G Lindblad, Eskilstuna	684
4 Ulf Carlsson, AKMG fti	358
5 Lars-A Andersson, AKMG fti	213
6 Eddy Astfeldt, Eskilstuna	211

A1

1 Lasse Larsson, AKMG fti	772
2 Nils-O Gustavsson, Kättilstorp	598
3 Olof Melin, Borlänge	352
4 Arne Nohlborg, Kättilstorp	351
5 O Larsson, Eskilstuna	215

B1

1 Bror Eimar, Nimbus	648
2 Lennart Hansson, AKM	259
3 Gunnar Wivardsson, AKMG fti	14

Handflats

1 Lennart Widh, AKMG fti	223
2 Gunnar Holm, Solna	171
3 Ove Pettersson, AKMG fti	146
4 Gunnar Wivardsson, AKMG fti	96

Flatruet 29 juni 1974

Klass Flugan

1 Per Lang, Mfk Skvadern	70 sek
2 Arne Berglin, Östersunds Mfk	60
3 Tommy Eriksson, Härnösands Msk	59
4 Ann-Marie Ericsson, Härnösands Msk	42

Klass A/1

1 Tommy Eriksson, Härnösands Msk	891 sek
2 Kjell-Åke Jonsson, Östersunds Mfk	788
3 K A Ericsson, Härnösands Msk	741
4 Magnus Hemming, Mfk Skvadern	708
5 Arne Berglin, Östersunds Mfk	651
6 Anders Pettersson, Härnösands Msk	555
7 Per Lang, Mfk Skvadern	455
8 Christer Branthelm, Östersunds Mfk	373
9 Ulf Brink, Östersunds Mfk	226

Klass F1A

1 Tommy Eriksson, Härnösands Msk	861 sek
2 Arne Berglin, Östersunds Mfk	808
3 Per-Olof Tidstrand, Härnösands Msk	780
4 Anders Pettersson, Härnösands Msk	692
5 K A Ericsson, Härnösands Msk	666
6 Gunnar Nilsson, Uppsala Fk	600
7 Christer Branthelm, Östersunds Mfk	580
8 Per Sjölund, Härnösands Msk	533
9 Per Lang, Mfk Skvadern	531
10 Göran Jönsson, Östersunds Mfk	442

Klass F1B

1 Hans Söderström, Härnösands Msk	632 sek
2 Leif Ericsson, Härnösands Msk	100
3 Per-Olof Tidstrand, Härnösands Msk	37

Klass F3B-Termik

1 Göran Jönsson, Östersunds Mfk	2687 p
2 Göran Westerfors, Härnösands Msk	2100
3 Hans Brink, Östersunds Mfk	1954
4 Hans Nygren, Mfk Viggen	1407
5 Gusten Björk, Rfk Ikaros	374
6 Bo Sjödin, Härnösands Msk	268

Svensk-Dansk Landskamp 1974 8 juni på Rvingefältet

Resultatlista

Klass F1A

1 Per Johansson, Linköping	805 sek
2 Lars-Olof Danielsson, Gbg	783
3 Lars Larsson, Göteborg	751
4 Leif Persson, AKM	734
5 Anders Persson, AKM	730
6 Bo Jansson, Linköping	726
7 Claes Mårtensson, AKM	701
8 Olle Broman, Göteborg	696
9 Rolf Hagel, AKM	642
10 Per Qvarnström, Fladderhusen	632
11 Lennart Larsen, AKM	610
12 Louise Flodström, Göteborg	592
13 Olle Sandahl, Nynäshamn	562
14 Henry Åkernmark, Kättilstorp	539
15 Fritz Neumann, Danmark	484
16 Olle Rosdahl, Klippan	455
17 Tore Nilsson, Bromölla	383
18 Bengt Pettersson, Linköping	376
19 Svante Lundqvist, Fladderhusen	307
20 Bengt Blomgren, Nymölla	257
21 Ingemar Pettersson, Fladderhusen	243
22 Dick Nilsson, Linköping	164
23 Anders Cederlund, Kristianstad	44

Klass F1B

1 Knut Andersson, Klippan	839 sek
2 Lennart Flodström, Göteborg	610
3 Ulf Carlsson, Göteborg	750
4 Per Qvarnström, Fladderhusen	735
5 Lennart Hansson, AKM	674
6 Kjeld Kongsberg, Danmark	670
7 Karl-Erik Widell, Danmark	458
8 Anders Persson, AKM	256
9 Jan Andersson, Klippan	5

Svensk-Dansk Landskamp

1 Sverige	
(Per Johansson, Lars-Olof Danielsson, Knut Andersson, Lennart Flodström)	3237
2 Danmark	
(Fritz Neumann, Kjeld Kongsberg, Karl-Erik Widell)	1612

Otdömdertävlingen 1974

A2 Gummimotor, upp till 50 cm spv

1 Sven-Olof Lindén, Nimbus	84 Trim II
2 Sven-Olof Lindén, Nimbus	70 Trimf
3 Olle Blomberg, Nimbus	48 F1B

B2 Gummimotor, 50-75 cm spv

1 Lennart Flodström, AKMG	203 Tip Top
2 Olle Hillerström, Nimbus	145 Termik III
3 Sven-Olof Lindén, Nimbus	119 Meteor

C2 Gummimotor, 75-100 cm spv

1 Sven-Olof Lindén, Nimbus	104 Phantom Fury
----------------------------	------------------

D Wakefield

1 Sven-Olof Lindén, Nimbus	263 Korda
2 Olle Blomberg, Nimbus	188 Magnussons
3 Lennart Flodström, AKMG	115 GB 3
4 Olle Hillerström, Nimbus	108 Nat's Winner-40

S1-S2, Segelmodeller

1 H-B Trygg, RfK Ikaros	149 TFA:s S-Etta
2 Lars Lindén, Nimbus	140 Prins
3 Sven-Olof Lindén, Nimbus	116 TFA:s S-Etta

HKG, Handkastglidare

1 Jörgen Andersson, N Uppl FK	287
2 Börje Eriksson, N Uppl FK	232
3 H-B Trygg, RfK Ikaros	205
4 Mats Jansson, N Uppl FK	149
5 Gusten Björk, RfK Ikaros	140
6 Olle Blomberg, Nimbus	130
7 Lars Lindén, Nimbus	114
8 Olle Hillerström, Nimbus	102

Sleek Streak

1 Jan Backman, Eskilstuna	40
2 Olle Hillerström, Nimbus	39
3 Lena Hillerström, Karlskoga	37
4 Karin Hillerström, Karlskoga	33
5 Lennart Backman, Eskilstuna	31
6 Dan Björk, Ikaros	29
6 Bibbi Trygg, Örebro	29
6 Anders Lindström, Örebro	29
6 Gusten Björk, Ikaros	29
10 Eje Flodström, Göteborg	28
11 Urban Lindström, Ikaros	27
12 Pernilla Pettersson, Karlskoga	26
12 Pia Trygg, Örebro	26
14 Hans-Bertil Trygg, Ikaros	21
15 Mats Jansson, N Uppl FK	20
16 Fredrik Lomnäs, Västerås	19
17 Anders Trygg, Örebro	18
18 Jörgen Andersson, N Uppl FK	16
19 Börje Eriksson, N Uppl FK	16
20 Lars Lindén, Nimbus	13
20 Kurt Pettersson, Karlskoga	13

6 Eifel Pokal 1974

F1A

1 Schmidt Herbert, D	1260+113
2 Witte Harald, D	1260+122
3 Brooman CNA, NL	1246
4 Lijens Piet, NL	1225
5 Junglaus Horst, D	1219
6 Schmeiter Wolfgang, D	1216
7 Athoff Hans-W, D	1207
8 Schaffenberg H-Gerd, D	1192
9 Pinther Hubertus, D	1178
10 Gerlach Wolfgang, D	1176

F1B

1 Kroon L, NL	1260
2 Nimptsch Werner, D	1247
3 Hofstass, Reiner, D	1240
4 Ruyter S A, NL	1224
5 Lefevre Michel, F	1222
6 Leissner Klaus, D	1208
7 Oskamp Bert, NL	1201
8 Andersson Knut, S	1199
9 Boeren Klaus, D	1192
10 Haacke Harri, D	1123

F1C

1 Reda Siegfried, D	1260+180
2 Friedrich Reinhard, D	1260+85
3 Kohl Kurt, D	1253
4 Brodarac Josef, D	1239
5 Simpson Roger, D	1192
6 Kretschmer Peter, D	1183
7 Seelig Hans, D	1182
8 van den Dungen A, NL	1167
9 Huyben H, NL	1157
10 Heidemann Gerhard, D	1135

Resultat

EM i FIC 1974

1 Jean Michel, Francuska	1260+160+180
2 Krauss Werner, Austria	1260+160+179
3 Reda Siegfried, SR Njemačka	1260+180+165
4 Kjster Thomas, Danska	1260+180+155
5 Patek Zdenek, CSSR	1260+180+144
6 Veluněk Oto, Jugoslavija	1260+174
VK Weber Anton, SR Njemačka	1260+160
7 Mészner Andras, Madarska	1260+159
6 Goranov Ivan, Bugariska	1253
9 Baumann Franz, SR Njemačka	1252
10 Engelhart K, DR Njemačka	1241
11 Åkesson Jan Olle, Svedska	1239
12 Pavlov Mile, Jugoslavija	1232
13 Denkin Aleksander, Bugariska	1229
14 Ferenc Duls, Francuska	1217
15 Kir'ev Valentin, Bugariska	1208
16 Vacklav Horčiča, Austria	1203
17 Glogovčan Milav, Jugoslavija	1192
Sellig Hans, SR Njemačka	1186
18 Palle Jørgensen, Danska	1174
19 Landeau Alan, Francuska	1171
19 Schaffenberg H, SR Njemačka	1171
21 Krieg Horst, DR Njemačka	1170
22 Jan Sedláček, CSSR	1159
23 Mårtensson Claes, Svedska	1153
VK Nikić Slavko, Jugoslavija	1146
VK Kretschmer, Peter, SR Njemačka	1139
24 Benith H S, DR Njemačka	1125
VK Kovačič Ladislav, Jugoslavija	1116
25 Harsfalvi Istvan, Madarska	1092
26 Reinhard Truppe, Austria	1080
27 Czizmarik Ferenc, Madarska	1070
28 Bedrich Kryžer, CSSR	1064
29 Heidemann G, SR Njemačka	1060
30 Lindholm Hans, Svedska	1051
31 Schenker Rudi, Svizarska	987
32 Maurer Peter, Svizarska	966

Sven Hjelmerus Memorial 1974

1 C Mårtensson, AKM	sek
2 B Eimar, Mfk Nimbus	900+198
3 L Zetterlund, Solna MSK	889
4 L Larsson, AKM	870
5 C G Karlsson, Eskilstuna FK	845
6 A Widh, Fagersta MFK	808
7 T Alm, Eskilstuna FK	805
8 B Jansson, MFK Linköping	776
9 H Eklund, MFK Skvadern	773
10 B Pettersson, MFK Linköping	766
11 G Rask, Waxholms MFK	740
12 M Vestin, Waxholms MFK	735
13 S Eriksson, Halle-Hunnoberg,	733
14 A Sund, Waxholms MFK	730
15 T Ekendahl, Eskilstuna FK	713
16 E Sund, Waxholms MFK	704
17 B Blomgren, MFK Snobben	698
18 L Persson, AKM	697
19 D Quick, MFK Linköping	680
19 R Hagel, AKM	680
19 K E Lundgren, Trefleberg MFK	680
22 E Astfeldt, Eskilstuna FK	673
23 A Persson, AKM	665
24 P Johansson, MFK Linköping	657
25 D Nilsson, MFK Linköping	650
26 H Broberg, Borlänge MSK	649
27 A Kvist, Trefleberg, MFK	619
28 A Holm, Waxholms MFK	599
29 T Nilsson, Bromölla MFK	552
30 B Holm Waxholms MFK	522
31 V Sund, Waxholms MFK	513
32 A Friberg, Trefleberg, MFK	476
33 J Elfstedt, Waxholms MFK	442
34 P Kvist, Trefleberg MFK	398
35 B Svensson, MFK Linköping	230
36 B Sahlin, MFK Skvadern	160

Världsmästerskap i inomhusflygning 1974

1	Ryszard Czechowski, Polen	69:49
2	Bucky Servaites, USA	67:50
3	Karel Rybecký, Tjeckoslovakien	67:16
4	Sylwester Kujawa, Polen	67:06
5	Edward Ciapala, Polen	67:00
6	Pete Andrews, USA	65:59
7	Edvard Chlubný, Tjeckoslovakien	64:27
8	Edward Stoll, USA	64:04
9	John Blount, England	62:17
10	Larry Calliau, USA	62:16
11	Jack McGillivray, Canada	61:58
12	Laurie Barr, England	61:10
13	Jiri Kalina, Tjeckoslovakien	60:17
14	Pentti Nore, Finland	59:51
15	Reg Parham, England	57:50
16	Harri Rautio, Finland	57:14
17	Toshiaki Minagawa, Japan	56:05
18	Andy De Mello, Canada	55:03
19	Carlo Cotugno, Italien	54:26
20	Adalberto Fioliti, Italien	54:06
21	Werner Wetzel, Tyskland	53:54
22	Kurt Vogler, Tyskland	53:35
23	Harro Erofejeff, Finland	52:25
24	Mike Thomas, Canada	51:00
25	Fernando Migani, Italien	50:20
26	Boyd Felstead, Australien	48:36
27	Horst Tiemann, Tyskland	48:08
28	Dieter Siebenmann, Schweiz	44:07
29	Cornelis Wulthoorn, Nederländerna	42:46
30	Francois Tapernoux, Schweiz	41:58
31	Junichi Sakoda, Japan	41:49
32	Shigeyoshi Nonaka, Japan	40:47

Lagtävling		Lagledare
1	Polen	203:55 Zdzisław Szajewski
2	USA	194:10 Dick Kowalski
3	Tjeckoslovakien	192:00 Otakar Saffek
4	England	181:17 Laurie Barr
5	Finland	169:30 Harro Erofejeff
6	Canada	168:01 Lou Leifer
7	Italien	158:52
8	Tyskland	155:37 Günter Maibaum
9	Japan	138:41 Shigeyoshi Nonaka
10	Schweiz	111:06 Hans Reiffner
11	Australien	48:38 John Triolo
12	Nederländerna	42:46 Hank DeKat

SOMMARLÄGRET - VANDEL

Resultatlista

Pointturnering

1	Jan Zetterdahl	233 sek
2	Niels Lyhne-Hansen	182
3	Per Sauerberg	108
4	Flemming Dehn	89
5	Finn W Nielsen	79
6	Jørgen Korsgaard	67
7	Kurt Pedersen	57
8	Bent M Christensen	54
9	Claus Bo Jørgensen	53
10	Peer Fredborg	51

Maraton-konkurrens

1	Jan Zetterdahl	1816 sek
2	Peer Fredborg	1689
3	Flemming Dehn	1028
4	Bent L Bjerre	994
5	Michael Dehn	780
6	John Mau	719
7	Per Sauerberg	595
8	Jørgen Korsgaard	592
9	Johan Luthman	437
10	Bjarne Jochumsen	110

A/2 eks

1	Johan Luthman	435 sek
2	Bengt M Christensen	378
3	Peer Fredborg	329
4	Peter Jensen	202
5	Henrik Iskov	160
6	Claus Bo Jørgensen	102

C/1

1	Jan Zetterdahl	6 sek
2	Claus Bo	9

C/2

1	Jan Zetterdahl	376 sek
2	Jørgen Korsgaard	3

D/1

1	Jan Zetterdahl	119 sek
---	----------------	---------

Byggekongkurrens (CL)

1	John Mau
2	Per Sauerberg
3	Niels Lyhne-Hansen
4	Jørgen Rasmussen
5	Niels Lyhne-Hansen

Byggekongkurrens (FF)

1	Jan Zetterdahl
2	Jørgen Korsgaard
3	Peer Fredborg
4	Bent M Christensen
5	Jan Zetterdahl

Stunt Beg

1	Per Sauerberg
2	Finn W Nielsen

Stunt eks

1	Niels Lyhne-Hansen
---	--------------------

Holdturnering

1	Per Sauerberg, Niels Lyhne-Hansen
2	Kurt Pedersen
3	Flemming Dehn, Henrik Iskov, Jan Zetterdahl
4	Peer Fredborg, Claus Bo Jørgensen, Jørgen Korsgaard

Chuckglider

1	Flemming Dehn	437 sek
2	Jan Zetterdahl	414
3	Henrik Iskov	406
4	Jørgen Korsgaard	348
5	Jørgen Rasmussen	332
6	Peer Fredborg	325
7	Bent Bjerre	313
8	Michael Dehn	298
9	Henrik Linnet	250
10	Claus Bo Jørgensen	235

A/2 beg

1	Mogens Jessen	25 sek
2	Jørgen Skriver	23

A/1 eks

1	Bent M Christensen	365 sek
2	Claus Bo Jørgensen	106

A/1 beg

1	Michael Dehn	154
2	Flemming Dehn	82
3	Bent L Bjerre	1

D/2

1	Jan Zetterdahl	33
---	----------------	----

Team-Race

1	Palle Edstev-Christensen, Peter Sejersten
2	Ib Rasmussen, Karl-Martin Nielsen
3	Per Sauerberg, Niels Lyhne-Hansen

Good-Year

1	Per Sauerberg, Niels Lyhne-Hansen
2	Kurt Pedersen, Finn W Nielsen

Combat

1	Tommy Andersen
2	Niels Lyhne-Hansen
3	Steen Pedersen
4	Michael Jørgensen
5	Per Sauerberg

Speed

1	Finn W Nielsen
---	----------------

Skala

1	Niels Lyhne-Hansen
---	--------------------

Specialmotormodeller

1	Flemming Dehn Kristensen
---	--------------------------

Linflygningstävlingen i Nummela, Finland

29-30/6-74

Klass F2A Speed 29/6

1	Pietinen, SF	208	213	210 km/t
2	Fagerström, SF	210	201	197
3	Böhlin, SMSK S	201	202	202
4	Jääskeläinen, SF	-	177	108

F2B Stunt 29/6

1	Elias Mayer, SF	2983 p
2	Lasse Aaltio, SF	2604
3	Gunnar Karlsson, Handens MFK	2508
4	Frisk, SF	706

F2C Team-racing 29/6

1	Nore/Ekholm, SF	4,31	4,31	9,05
2	Nordlund/Pihkanen, SF	4,36	4,33	9,46
3	Bengtssar/Böhlin, SMSK	5,08	4,43	1/4 v
4	Pontan/Winkler, Galax	5,23	5,04	
5	Aarnipalo/Fagerström	5,53	5,04	

F2A speed 30/6

1	Pietinen, SF	153	213	219 km/t
2	Jääskeläinen, SF	209	209	208
3	Mats Böhlin, Solna	206	198	206

F3B stunt 30/6

1	Mayer, SF	730	751	742	1493 p
2	Carlsson, HMFK	655	637	717	1372
3	Aaltio, SF	95	701	606	1307

F2C Team-racing kördes på söndagen efter samma poängsystem som i pylonracing

1	Nordlund/Pihkanen	4,51	4,46	4,45
2	Pontan/Winkler, Galax	4,27	4,59	4,53
3	Bengtssar/Böhlin, SMSK	5,40	5,01	4,40
4	Aarnipalo/Fagerström	5,06	5,02	5,14

Nordiska mästerskapen i Linflyg 1974 Oxelösund

F2A Speed (Km/tim)

1	Veikko Fagerström, Finland	222
2	Markku Pietinen, Finland	219
3	Mats Böhlin, Sverige	214
4	Kari Jääskeläinen, Finland	211
5	Leif Eskildsen, Danmark	210
6	Ove Kjellberg, Sverige	209
7	K-E Enkvist, Sverige	185
8	Leif Mortensen, Danmark	172
9	Jørgen Bobberg, Danmark	-

Lag

1	Finland	651
2	Sverige	606
3	Danmark	382

F2B Stunt (poäng)

1	Leif Eskildsen, Danmark	5080
2	Ove Andersson, Sverige	4686
3	Lasse Aaltio, Finland	4253
4	Elias Mayer, Finland	3612
5	Erik Huss, Sverige	3523
6	Leif Mortensen, Danmark	3471
7	Lars Helmbro, Sverige	3074
8	Johannes Thorhauge, Danmark	2520

Lag

1	Sverige	11283
2	Danmark	11071
3	Finland	8065

F2C Team-Racing (min och sek)

1	Hasling-Rivold, Danmark	9,36,0
2	Nore-Ekholm, Finland	9,51,6
3	Aarnipalo-Fagerström, Finland	-
4	Bobberg-Siggard, Danmark	-
5	Larsson, Rylin, Sverige	-
6	Nordlund-Pihkanen, Finland	-
7	Axtelius-Samuelsson, Sverige	-
8	Härne-Gustavsson, Sverige	-

Lag

1	Finland	14,17
2	Sverige	15,47
3	Danmark	19,26

F2D Combat

1	Leif Mortensen, Danmark
2	Thomas Carlsson, Sverige
3	Harri Hursti, Finland
4	Marku Ranti, Finland
5	Hans Jonsson, Sverige
6	Mats Kesselmark, Sverige
7	Uta Niskanen, Finland

Lagtävling (F2A, F2B och F2C räknas)

1	Finland	34 platspoäng
2	Sverige	50
3	Danmark	51

Vänersborgstävlingen 20-21/4

Combat-int

1	Anders Leimalm, AKMG
2	Erik Huss, Skara LFK
3	Björn Rengström, Wenersborgs MFK
4	Per Stjärnesund, Västerås FK
5	Anders Dahlöf, Wenersborgs MFK
6	Ingemar Larsson, Wenersborgs MFK
7	K-G Nilsson, Västerås FK
8	Klas Brobeck, Uddevalla MFK
9	Kent Rudström, Wenersborgs MFK
10	Mikael Svensson, Uddevalla MFK
11	Johan Norelius, Västerås FK
12	Dan Jonsson, Wenersborgs MFK
13	Mikael Johansson, Wenersborgs MFK
14	Hubert Pehrsson, Wenersborgs MFK
15	Lars Helmbro, Uddevalla MFK

Stunt Int

1	Ove Andersson, Västerås FK
2	Erik Huss, Skara LFK
3	Lars Helmbro, Uddevalla MFK
4	Bengt-Göran Rengman, Uddevalla MFK
5	Torbjörn Hansson, Uddevalla MFK

Semistunt

1	Ingvar Karlsson, Uddevalla MFK
2	Christer Svensson, Västerås FK
3	Klas Brobeck, Uddevalla MFK
4	Björn Rengström, Wenersborgs MFK

Team-int

1	Larsson/Rylin, Solna MSK
2	Bengtssar/Böhlin, Solna MSK
3	Pontan/Winkler, Galax
4	Gustavsson/Härne, Solna MSK
5	Fällgren/Fällgren, Oxelösunds MFK

Standard

1	Coucher/Höög, Handens MFK
2	Fällgren/Eriksson, Oxelösunds MFK

Speed-int

1	Rolf Hagel, AKM	225 km/h
2	Erik Huss, Skara LFK	142

Skaratävlingarna 4/5 och 11-12/5

Combat-int

1	Ingemar Larsson, Wenersborgs MFK
2	Bengt Jansson, Västerås FK
3	Mikael Olsson, Skara LFK
4	Johan Norelius, Västerås FK
5	Dan Jonsson, Wenersborgs MFK
6	Björn Rengström, Wenersborgs MFK
7	Mikael Johansson, Wenersborgs MFK
8	Anders Leimalm, AKMG
9	Anders Johansson, Skara LFK
10	Per Stjärnesund, Västerås FK
11	Kent Rudström, Wenersborgs FK
12	Klas Brobeck, Uddevalla MFK
13	Tommy Berggren, Wenersborgs MFK
14	Anders Berggren, Wenersborgs MFK
15	Ola Jönsson, Skara LFK
16	Ronald Bonander, Skara LFK

Stunt-int

1	Alf Eskildsen, AKMG	3046 p
2	Ove Andersson, Västerås FK	3150
3	Erik Huss, Skara LFK	2997
4	Lars Helmbro, Uddevalla MFK	1662

Semistunt

1	Christer Svensson, Västerås FK	810 p
2	Ingvar Karlsson, Uddevalla MFK	629
3	Mikael Olsson, Skara LFK	98

Team-int

1	Ahlström/Engman, Handens MFK	4,59	100 v
2	Huss/Larsson, Wenersborgs MFK	8,29	64
3	Pontan/Winkler, Galax	4,45	34
4	Olsson/Williamsson, ÖSFK	8,51	

Standard

1 Olsson/Williamsson, ÖSFK	5,52
2 Olsson/Bonander, Skara LFK	6,41
3 Grönqvist/Huss, Skara LFK	8,05
4 Huss/Larsson, Wenersborgs MFK	9,20
5 Larsson/Ryden, AKMG	9,22

DM i Vänersborg 28/4

Combat-int

1 Ingemar Larsson, Wenersborgs MFK
2 Anders Dahlöf, Wenersborgs MFK
3 Kent Rudström, Wenersborgs MFK
4 Klas Brobeck, Uddevalla MFK
5 Mikael Svensson, Uddevalla MFK
6 Mikael Johansson, Wenersborgs MFK
Dan Jonsson, Wenersborgs MFK

Stunt-int

1 Torbjörn Hansson, Uddevalla MFK
2 Ingvar Karlsson, Uddevalla MFK
3 Tomas Lindblom, HIFK

Limfjordstävlingen i Aalborg 1-2/6

Combat-int

1 John Mau, Fredericia
2 Jörn Rasmussen, Fredericia
3 Ingemar Larsson, Wenersborgs MFK
4 Erik Huss, Skara LFK
5 Anders Leimann, AKMG
6 Henrik Linnet, Aalborg
7 Mikael Sörensen, Århus
8 Mikael Svensson, Uddevalla MFK
9 Bjarne Scou, Århus
10 Uffe Edslev, Århus
11 Johannes Thorhauge, Aalborg
12 Steen Pedersen, Aalborg

Semi-stunt

1 Ebbe Rasmussen	2208 p
2 Aage Thorhauge	394

Stunt-int

1 Leif O Mortensen	5395
2 Robert Pedersen	5049
3 Alf Eskilsson, AKMG	4994
4 Erik Huss, Skara LFK	4719
5 Vagn Hansen	4303
6 Carsten Thygesen	3962
7 Johannes Apol	2831
8 Jörn Ottosen	2799

SM F3B Termik 1974

poäng

1 Håkan Svennesson, KristianstadsMFK	5069,2
2 Kent Karlsson, Lidköpings MFK	4606,7
3 Tore Gustavsson, Lidköpings MFK	4572,2
4 Jerry Hansson, Kristianstads MFK	4433,3
5 Gusten Björk, RFK Ikaros, Örebro	4426,1
6 Leif Pettersson, Nyköpings MK	4376,2
7 Ernst Börjesson, RFK Ikaros, Örebro	4375,9
8 Sivert Eklöv, RFK Ikaros, Örebro	4228,8
9 Leif Sten, Kristianstads MFK	4115,0
10 Lennart Asklöv, RFK Ikaros, Örebro	4056,7
11 Stig Jansson, Karlskoga MFK	4017,2
12 Leif Jönsson, Stockholms RFK	3995,3
13 Peter Polikan, RFK Ikaros, Örebro	3960,2
14 Jan-Olof Larsson, MFK Blue Max, Fal	3793,4
15 Harry Fransson, Lidköpings MFK	3617,7
16 Per Nordström, Nyköpings MK	3460,0
17 Torvald Ahlberg, Lidköpings MFK	3398,1
18 Bo Nylund, Lidköpings MFK	3388,3
19 Johnny Sandström, Kumla RC-K	3257,9
20 Staffan Ost, Lidköpings MFK	3228,6
21 Kent Svensson, MFK Blue Max, Falk	3197,1
22 Lars Höglund, Karlskoga MFK	3049,9
23 Agne Engman, Lidköpings MFK	2552,7
24 Nils Holman, Stockholms RFK	2455,8
25 Ingemar Nabbing, Skövde MFK	2283,1
26 Ebbe Engelbrektsson, Lidköpings MFK	2235,2
27 Tage Kling, Stockholms RFK	2197,6
28 Lars Karlsson, Linköpingseskadern	1972,5
29 Karl Henrik Torsell, Lidköpings MFK	1967,0

SM i Lidköping 17-18/8 1974

F3A

1 Benny Kjellgren, Tidaholm	18,965
2 Kenneth Holm, Pegasus	18,650
3 Bengt Lundström, AKMG	18,620
4 Christer Gillgren, Micros	18,375
5 Göran Ridderström, Micros	17,175
6 Jack Strömquist, Gripen	15,490
7 Kjell Dahlshelm, V Dalarna	15,155
8 Jan Sjölander, Panten	14,405
9 Mikael Nabrink, Strömstad flygklubb	13,320
10 Rune Westberg, Luleå	13,160
11 Bengt Jönsson, Karlskoga	13,155
12 Leif Johansson, Tidaholm	12,975
13 Tommy Kjellgren, Tidaholm	12,390
14 Esbjörn Strömquist, Gripen	10,630
15 Finn Drap, Micros	10,430
16 Sture Persson, Jönköping	6,830

Resultat från AKMG:s hösttävling i F3A 3-4/8-74

Säve Depå F9 Göteborg

F3A

1 Benny Kjellgren, Tidaholm	10,920
2 Kenneth Holm, Varberg	10,795
3 Bengt Lundström, Göteborg	10,440
4 Christer Gillgren, Stockholm	10,320
5 Sture Persson, Jönköping	8,315
6 Jack Strömquist, Klippan	7,980
7 Esbjörn Strömquist, Klippan	7,900
8 Jan Sjölander, Södertälje	7,475
9 Kjell Dahlshelm, Dala-Järna	7,460
10 Leif Johansson, Tidaholm	7,075
11 Tommy Kjellgren, Tidaholm	6,200
12 Roland Hallberg, Växjö	5,750
13 Mikael Nabrink, Strömstad	5,215
14 Yngve Lindholm, Södertälje	4,445
15 Yllar Luther, Göteborg	705

FAI International Contest F3B CIAM B

22-23 juni 1974 Pettesstova, Norge.

1 O Stensby, Norway	1900
2 K Lund, Norway	1800
3 J Arnekeiv, Norway	1750
4 J Kalleland, Norway	1725
5 J Levenstam, Sweden	1675
6 N Hossing, Denmark	1650
7 T Jespersen, Norway	1625
8 P Nørholm, Denmark	1600
9 E Tolland, Norway	1600
10 T Hegre, Norway	1600
20 P Pelikan, Sweden	1350
21 P A Eliasson, Sweden	1325
32 A Hurtig, Sweden	775
36 R Westergren, Sweden	400

Resultatlista från MFK Skvaderns

F3A-tävling den 29.6.74

1 Christer Gillgren	10730 p
2 Yngve Lindholm	9005
3 Jan Sjölander	8165
4 Per Högberg	7910
5 Håkan Hammarstedt	7165
6 Roger Eklund	3720
7 Bert Höglund	3675
8 Lennart Sundell	2930
9 Sören Selin	2020
10 Ingemar Håmberg	1615

Resultatlista

Quarter Midget-tävlingen den 30/6-1974 på

Emmaboda flygfält.

Arr.	RFK Utvandrarna, Kalmar.	Poäng	tid
1	Lars-Bertil Olsson, RFK Utvandr.	20	2.09,0
2	Kjell Sandst, AKM, Göteborg	18	2.45,0
3	Ake Karlsson, Stockholms RFK	16,5	2.35,5
4	Christer Söderhäll, AKM Göteborg	15	2.38,2
5	Bertil Attervik, AKM Göteborg	15	2.42,4
6	Tore Loodin, Stockholms RFK	13,5	3.11,2
7	Allan Hägg, AKM Göteborg	9,5	2.34,6
8	Roland Hallberg, Växjö RC-klubb	9	2.43,3
9	Lennart Valtersson, Stockholms RFK	8,5	2.46,6
10	Börje Ragnarsson, Växjö RC-klubb	8	2.49,9
11	Jan Carlsson, Malmö RFS	0	2.54,0
12	Lars-Bertil Björkgren, RFK Utvandr.	6,5	2.21,0
13	Lennart Arvidsson, AKM Göteborg	6,5	3.00,4
14	Jan Ottosson, MFK Apollo Vetlanda	5	3.13,4
15	Ulf Ekelund, Malmö RFS	2	3.25,1
16	Olle Bergqvist, Stockholms RFK	2	5.02,2

Gränsöcupen F3A den 13-14 juli

Arr. Strömstads Radioflygklubb

Tävl. Sven-Erik Appeltgren

Överl. Ake Nabrink

15 st deltagare

1 Benny Kjellgren, Tidaholm	9445
2 Bengt Lundström, Göteborg	9220
3 Kenneth Holm, Varberg	9300
4 Sture Persson, Jönköping	6435
5 Christer Gillgren, Stockholm	6210
6 Tore Paulsen, Oslo	5185
7 Tommy Kjellgren, Tidaholm	4810
8 Mikael Nabrink, Strömstad	4645
9 Tore Jemtgaard, Oslo	4115
10 Leif Johansson, Tidaholm	3710
11 Ullar Luther, Göteborg	3645
12 Yngve Lindholm, Södertälje	3345
13 Scott Fölen, Oslo	3035
14 Håkan Hammarstedt, Sundsvall	2510
15 Bengt Johnson, Karlskoga	1015

Final resultat 1974 Aerolympics

Radio control scale

1 R Wischer, Emoraude, USA	4446,5
2 J Roth, Volksplane, USA	4435,3
3 R Jackson, Piper Comanche 180, USA	3980,9
4 B Taylor, Faircy Fulmar, England	3663,5
5 R Fouquereau, Cap 20, France	3621,0
6 A Lunt, Fokker DRI, England	3531,0
7 J Strömquist, BHT i Beauty Sweden	3461,5
8 M Reeves, Cassutt 111 M, England	3394,4
9 E Strömquist, Saab Safir, Sweden	3386,0
10 E Brydges, Pitts Spec-SIS, Canada	3246,5
11 B Klupp, Piper Cherokee Arrow, W.G	3242,0
12 J Lang, Fournier, France	3233,6
13 G Fingler, Shinn 2150A, Canada	3232,6
14 F Knowles, Spitfire MK IX, Canada	3176,5
15 E Ritz, DeHavilland, W Germany	2908,0
16 M Planchon, Broussard MH 1521, France	2897,5
17 W Ott, MBB, W Germany	2703,0
18 G Kalderon, Ol Tummelisa, Sweden	1949,5

"KOPPLA AV MED 1-KANALSFLYGNING!"

ACE PULSE COMMANDER 1-kan pulsproporadio.
Idealisk för nybörjare. Billig och tillförlitlig.
Kompl anläggning Kr 395:- inkl moms. Tillverkn,
försäljning och service:

ORIENT-HOBBY, Mickel Dagares Gränd 75,
123 55 FARSTA. Tel: 06/93 43 47



Matti Pihkanen, Ralf Ekholm och Mats Böhm
under finalen i Nimmela 74-06-29.

Foto: Sven Pentan

TYCKERIAVD.

Med SMFF:s meddelande nr 8 följde ett upprop till alla helikopterflygare. Det gällde två frågor, alla helikopterflygare skulle registreras och så skulle man få information. Det framhålls att det råder brist på sådan och man vill därför upprätta en direktkontakt.

MFK Skvaderns styrelse diskuterade detta vid sitt sammanträde och ber att få framföra följande synpunkter:

Att registrera alla helikopterförare kan möjligen vara bra. Har man då också för avsikt att registrera F3A F3B osv. Resten är onödigt för att inte säga dumt. Varför? Jo, SMFF har till alla sina medlemmar en informationskanal MFN. Varför inte använda denna. Läser man MFN i dag så saknar man nästan helt någonting och R/c över huvud taget. Många R/c-flygare är också påtagligt irriterade över detta och här finns ju ett bra tillfälle att få en ändring till stånd.

Ett råd alltså:

Informera gärna om helikopter och övrig R/c, men gör det i MFN. Vi är alla modellflygare och anslutna till SMFF och har rätt att få ta del av all den information som utgår.

Med modellflygarhälsning
MFK Skvadern

SVAR TILL Lars- G Olofsson angående regeländringar i Friflyg.

Se tidigare insändare i MFN nr 1 o 3/74.

Orsaken till ryssarnas regelförslag vet jag inget om, men jag förmodar att de har samma problem som vi, nämligen brist på lämpliga platser att flyga på. Några andra "skumma" avsikter tror jag inte på.

De nackdelar Du räknar upp är uppförstorade och i några fall felaktiga enligt mitt sätt att se på problemet. Du anser att den enda fördelen är att mindre fält kan användas. Detta är en mycket stor fördel för svenskt modellflyg eftersom endast några av våra fält är tillräckligt stora med nuvarande tävlingsregler. Förmodligen har Du inte problemet klart för dig eftersom Du har ett bra fält alldeles inpå knutarna. Du kan ju se hur det går för de klubb- ar som får sina fält uppodlade. Med de nya reglerna kommer vi att automatiskt få större aktivitet på våra mindre fält runt om i landet.

Du påstår att dagens elit kommer att ytterligare öka klyftan till de övriga. Det tror jag är helt fel eftersom det kommer nya modellflygare från de delar av vårt land som idag har för små fält. Du talar om utländska proffs och jämför dem med svenska modellflygare. Jag tror också att den svenska elitmodellflygaren i allmänhet inte lägger ner så mycket tid på sin sport, speciellt inte om man jämför honom med utövare av andra sport- grenar. Med de nya reglerna skulle många modell- flygare kunna trimma och tävla mera utan att be- höva resa lång väg.

Du jämför också modellflyget med korpidrotten. Bra tycker jag. Det är dit jag vill komma.

FRIFLYG ÅT ALLA PÅ HEMMAPLAN

Av detta kommer elitmodellflyget så småningom som en följd av ökad bredd. Det nya regelförslaget passar bra in i sammanhanget.

Friflyget blir tråkigt med de nya reglerna anser Du. Det är ingen större risk, det är mycket tråk- igare att inte alls kunna flyga på grund av brist på fält. Jag har flugit en hel del med 25 meters lina. Det är lika roligt som med 50 meter. När jag började modellflyga användes 100 meter lina vid tävlingar. Det var inte roligare, snarare tvärtom. Förhållandet är detsamma i B- och C-klasserna förmodar jag.

Du är också oroad för en osund teknisk utveckling. Du påstår att mer tid, pengar mm måste satsas för att lyckas bra på tävlingar. Jag tror inte att det nya regelförslaget bidrar till detta. Teknisk utveckling är ju redan på väg med våra nuvarande regler. Utvecklingen måste i så fall dämpas med restriktioner. Ett bra förslag får inte falla av denna anledning.

Bästa Lars-G det är viktigt att vi styr utvecklingen så att även nästa generation över huvud taget får möjlighet att modellflyga.

Till sist måste jag uttrycka min förvåning varför våra ansvariga på friflygsidan inom SMFF inte har fört ut denna viktiga fråga? Ryssarnas motion bör ju ha varit bekant under hösten 1973. CIAM:s arbetsutskott önskade utlåtande från de nationella klubbarna före april 1974. Har SMFF tagit någon ståndpunkt och i så fall vilka? Någon pejling av åsikterna hos aktiva friflygare har jag inte märkt.

I övrigt anser jag att det är tack vare ett förnäm- ligt arbete från vår förbundsledning som friflyget överlever.

Nynäshamn den 16 juli 1974

Olle Sandahl
MSK Mysingen

För en tid sedan sa en känd idrottsman i TV unge- fär så här: "Det har blivit så nu för tiden att inte ens en silvermedalj räknas. Det ska vara guld eller ingenting". . . Det här är en tendens vilken framgick tydligt i VM i fotboll i år. Brasilien spe- lade om 3:e pris mot Polen. En TV-kommentator yttrade sej om att Brasilien egentligen inte bjöd till, eftersom det inte gällde VM-guldet. Ett 3:e pris var inget att komma hem med. . . Jag gör den här inledningen för att vinkla problemet om täv- lingar. Och i samband därmed det ryska förslaget om regeländringar i Friflyg. I modern tid går allt ut på att få tag på en vinnare, en elitman. Jag tyck- er ordet elit börjar stå en upp i halsen i vissa sammanhang. Risken blir alltid att jakten på elit- män får en rörelse att stagnera. . . Visst är det så att inom varje verksamhet utkristalliseras en elit, män eller kvinnor som har större fallenhet än mäng- den av utövare. Det är naturligt. Det onaturliga börjar då RESULTAT och enbart RESULTAT räk- nas. Då det gäller allt eller intet. Fortsätter den utvecklingen kan man skönja en klar linje: elit för sej, därefter eventuellt andra intresserade. Och bland dessa sistnämnda ett tynande intresse. Detta nämner Du också i Ditt svar till Olle Sandahl. Modellflyget innebär för många en oerhörd avkopp- ling, samtidigt som den på ett förnämligt sätt kan delas upp i vinter- och sommaraktivitet. 90% av alla dessa utövare kan kallas modellflygare i vid bemärkelse. Och där tävlingar inte är huvudsaken. Utan just detta att man flyger.

Tendensen syns kanske bäst på just flygplanen. En hangkärna för tävling blir alltmer lik en multi-kärna. Pylonracern trimmas till de yttersta gränser. snart är de flygande pilar, osv. Detta kallas utveckling. Jag har personligen upplevt flera gånger vid hangflygning att någon sagt: "trevlig kärna Du har, men den är ingenting för en tävling"., Ibland svarar jag: "Nej, men den är djävligt bra för flygning"., Ty det är ju det jag håller på med. Vi ska naturligtvis ta vara på det tävlingsmoment som finns inom varje gren av modellflyget, men inte till varje pris. Om vi ska samla ungdomar (och det anser jag vara det absolut viktigaste), då är det en lugn introduktion till modellflyg som behövs. Tids nog kommer den inneboende tävlingslusten att ta ut sin rätt hos de medlemmar som är tävlingsmänniskor av födsel och ohejdad vana. Och då ska de uppmuntras att tävla. Klubbarna finns där just för detta. Men samtidigt måste det tryckas hårt på att tävlingar inte är allt. Det viktigaste är ju att kämpa väl, om man tävlar. Någon ska ju vinna. Men hela tiden ska man minnas att 10:e man i en tävling har lagt ner lika mycket arbete i förberedelser som den som tog guld, eller vad det kan bli. Men vi måste bort från elit-raseriet i alla sammanhang. Risken är att vi får en mekanisk tävlande elit, som har tappat bort förmågan att njuta av sin flygning, i jakt på förstapriset.

Jag ska villigt erkänna att jag alltid är lika full av beundran då jag ser fenomenala prestationer inom modellflyget, det må sedan gälla en välbyggd modell, eller en fantastisk flygning. Sådant är ofrånkomligt. Och kanske en aning avundsjuk. Vid senaste SM-hanget på Hammars backar (det som kommer att göras om), så en av toppmännen till mig i en paus: "klart att det är roligt att tävla, men det roligaste är själva flygningen"., Den mannen hade rätt distans till det hela. Nog finns det hopp för oss vanliga dödliga, om eliten intar den inställningen. Men det finns krafter som arbetar åt ett annat håll. Och där kommer den ryska inställningen i en annan dager. Här gäller det att få till stånd regeländringar som endast gagnar dem som närmar sej proffs-stadiet. Den yttersta ELIT-EN. Det viktigaste är inte att kämpa väl, utan att vinna, om man nu vill vända på den olympiska frasen. Och då börjar det hela bli ganska otäckt. Det som från början var en trevlig och avstressande hobby förvandlades till en strid på kniven, med specialgrejor till tusen, hanterade av skärpta elitmän och kvinnor.

Tävlingar har ju flera syften. Ett är ju att ställa olika modeller mot varandra, att pröva nya idéer, ett annat att modellflygarna får en chans att träffas och diskutera ett gemensamt intresse. Därtill kommer spänningen i själva uppgörelsen. Att få kolla om ett eller flera års strävanden håller måttet vid jämförelse med andras strävanden. En biprodukt blir ju åskådarnas intresse, och därför kanske i sinom tid nya utövare av hobbyn. Tävlingar ska alltså bidra till att utöka modellflygsporten, visa nya vägar. I vårt land har väl elit-tänkandet fortfarande inte slagit igenom med sådan kraft som hos vissa andra nationer, öststaterna tex. Och det är skönt så länge vi har det så. Sverige har många fina modellflygare som även hävdat sig fint i internationell konkurrens. Rolf Hagel är ju ett exempel von Segebaden ett annat, för att nu bara nämna några namn. Men de har aldrig blivit proffs på sådant sätt som sker i många länder. De har bidragit till att ge modellflygsporten bredd, och det är det viktigaste av allt...

Till syvende och sist är detta huvudsyftet: att ge alla som sysslar med modellflyg så stort utbyte som möjligt av sin sport. Tävlingarna ska vara med för att stimulera och bredda sporten. Till gagn för alla som håller på med detta. Min förhoppning är att det skall så förbli. Till sportens fromma.

Henning Andréason
Malmö Radioflygsällskap

Sedan jag läst Modellflygnytt nr 3 för i år, kastade jag mej genast på tangenterna, för att tala om att vi radioflygare lever. Och har hälsan. Men det ligger mycket i att vi bör tala om det också. Vilket härmed sker. Mina egna aktiviteter är förslagna till Malmö Radioflygsällskap, så det blir en lokal-kronika. Vår "säsong" inleddes med en utställning på Malmö Stadsbiblioteks filial i Limhamn. Utställningen varade från den 15-29 maj i år. Text och bilder presenterades på 4 stora fristående plakat-ställ. I en glasmonter presenterades radio-anläggningar och tillbehör inom rc-sporten. Utställningens blickfång var 4 rc-kärror, som upphängts i taket på den stora ljusgården i biblioteket. Vi presenterade en Kwick-Fly, en tvåmotorig BN 1 Islander, en Taxi samt en Cirrus. Utställningen fick god press, och intresset från allmänheten var mycket stort. Troligen återkommer denna utställning redan i höst på andra bibliotek inom Malmö...

Omedelbart efter utställningen hade vår klubb ett Fly-In på fältet vid Husie kyrka i Malmös utkanter. Vi hade tyvärr inga gäster från andra klubbar, och inte var vädret det allra bästa heller. Men det blev en hel del fina flygningar med alla typer av rc-kärror. Den 15-23 juni hade arrangerats en rc-segelflygvecka på Hammars backar utanför Ystad. Detta arrangemang stod SMFF för (tror jag). Första dagen anlände fem personer till hanget. Vinden var NO, 3-4 m/sek. Självt flog jag en Cumulus, från Kristianstad kom bla Nisse Hofmann med en Olymp. Söndagen den 16:e blev mycket fin. Hanget var även denna dag NO, cirka 4 m/sek. Och därtill termik, som möjliggjorde flygningar på stor höjd. Där sågs bl a två Todis, en Cirrus, Cumulus, Olymp mm. Stor aktivitet på hanget, bland annat avancerad flygning i grupp. En toppdag.

I akt och mening att pröva nya hang seglade min vän Allan Öhman och undertecknad till ön Ven den 3-5 juli. Vi hade en Cumulus med i bagaget, och redan första kvällen på ön provade vi en hangstart. Vinden var SO, jämn och fin. Flygningen gjordes en km syd Bäckvikens hamn, och hanget var toppfint. Enda nackdelen var landningsplatsen, det fick bli i utkanten av ett rapsfält. Flygtid: 55 minuter. Andra dagen hade vinden svängt ca 180° och därför fick vi bege oss till andra sidan av ön. En frisk västlig vind blåste, 8-10 m/sek. Vi hyvade ut kärnan vid backafall, och fick flera fina flygningar. Vinden var oerhört byig. Efter en timme kom regnbyar som hindrade vidare aktiviteter.

Men vi hade fått fina erfarenheter. Ven ligger ju i norra Öresund, mitt emellan Danmark och Sverige. Sommartid har ön täta förbindelser med färja från bla Landskrona. Ön är synnerligen lämplig ur hangflygningssynpunkt. Ven har inga egentliga "stränder", utan utgör en höjdplatå (30-50 m/ön), med brant stupande sidor. Alla har väl hört talas om visan "Flickan från Backafall"! Och backafallet på öns sydvästsida är som gjort för hangflygning. Rekommenderas varmt. Om har tre hamnar Bäckviken, Kyrkbacken och Norrebro. Bäckvikens hamn på sydostsidan är den egentliga gästhamnen.

För den som kommer med egen bil finns möjlighet att ta den över till ön. Jag måste erkänna att jag inte vet kostnaden för överskeppning av bil. Kombinerar man flygningarna med en veckas semester-vistelse på ön, kan man få sitt livs upplevelser. Ven erbjuder mycket ur turistsynpunkt. Tycho Brahes observatorium tex. På ön finns enbart grusvägar, men de är ganska breda. Hastigheten är satt till max 50 km. Fina bad finns, bla vid Bäckvikens hamn. Campingplatsen är belägen syd Norrebro, ganska välordnat. Åk dit och förvissa Eder! Befälighet garanteras. Längre fram är avsikten att vi inom Malmöklubben ska försöka ordna en klubb-tävling på Ven. Det skulle kunna bli något!

Venresan utgjorde ett led i den "hang-investering" som jag försöker göra i år i Skåne. Egendomligt nog är faktiskt vårt sydligaste landskap bland de bästa då det gäller hangflygning. Förnämligast är förstås Hammars backar vid Ystad. Dessa backar medger flygningar under samtliga väderstreck. Hovs hallar i nordväst är ett annat välkänt exempel. Detta skall jag återkomma till i en särskild artikel längre fram.

Till sist några ord om Cumulus. Kärran är ju ett sk färdigbygge, med plankade styrofoam-vingar och övriga bärplan. Kroppen i vit plast. Den är välkänd vid det här laget naturligtvis. Troligt är att den kommer att gå ur marknaden pga priset, som just nu i Malmö är 665 kr. Någon tävlingskärna av rang är inte Cumulus 2800, men har man tillgång till två vingar kan man lämpligen korta ner ett par, då får man en ganska trevlig kärna. Jag har ett vingpar, original, med spännvidd 2800 mm. Det andra paret är nerkortat till 2400 mm, och då är modellen flygbar på hang upp mot 10 m/sek. Vid lätthang och termik användes det andra paret på 2800 mm. Flygvikten ligger vid 1500-1700 gr. Tyvärr kan man inte bygga in skev i originalvingen utan stora ingrepp, men det går ju att bygga upp en vinge på vanligt sätt. Kärran flyger glatt och villigt utan skev, och bygger man in en skränkning på 4-6 mm blir den ganska bra i svängarna också. Rekommendationer om skränkning medföljer byggsatsen. Cumulus är en trevlig modell för söndagsflygaren, men dagens tävlingar ställer större krav på hastigheter mm. Cumulus har ju ord om sig att vara en dålig termikkärna, men det är inte fullt korrekt. Svårigheten ligger väl närmast i att svänga i en liten blåsa. Men finns det termik, så nog flyger hon! Skulle vara kul om flera ville skriva och berätta om sina flygningar och kärror. Gör inte redaktören besviken nu. Fatta pennan!

Henning Andréason
Malmö Radioflygsällskap

SM i Radiosegelflyg

RFK Ikaros åtog sig arrangemanget av radiosegel-SM i år. Reglerna för termikseglingen var så nya, att flertalet deltagare ej prövat delmomenten som ingick. Många klubbar drar sig för den organisation som måste till för att genomföra en fullständig tävling enligt dessa regler.

Nu tog Gusten Björk "tjuren vid hornen" och kunde med hjälp av frivilliga krafter få till en fungerande organisation. Egentligen var det synd att inte fler tävlande ställde upp. Det hade funnits möjlighet att ha ytterligare startande med, RC-skala i Stockholm drog visst till sig intresset.

De som kom fick vara med om en trevlig tävling. Lördagsomgångarna blev lite utdragna då tidtagarna måste promenera fram och åter över fältet med de tävlandes sändare. Sedan tävlingsledningen grubblat lite beslöts efter samråd med deltagarna att tidtagarna stannade på startplatsen och den tävlande fick ansvara för att sändaren ej slogs på förrän frekvensklämma var i hans hand. Elementärt, min käre Watson!

För dem som inte vet om reglerna i F3B termik kan en liten sammanfattning kanske vara på sin plats.

Termikmomentet innebär att man efter urkoppling (max 60 sek bogsertid) söker flyga max 360 sek och så nära den tiden som möjligt pricklanda inom en stor "darttavla". Bästa poäng, 100 p, blir det om man träffar "bulls-eye".

Speedmomentet. Här gäller att efter urkoppling flyga banan 150 m tur och retur på kortaste tid.

Distansmomentet innebär att man på 4 min flyger banan (150 m) så många gånger som möjligt och landar inom en gata 20 m bred. Segrarna i varje delmoment erhåller 1000 p, övriga i fallande skala.

Slutresultatet blir poängsumman av två hela omgångar termik, speed och distans. Flygs fler än två omgångar - i Örebro flögs tre - blir de två bästa räknade.

Termikmomentet är enklast att ordna: två tidtagare med 2-3 stoppur och en kritcirkel!! Speedmomentet liksom distansflygningen kräver utrustning och mycket förarbete, dessutom går det åt minst 3 helst 4 tidtagare för varje tävlande!

Som icke initierad vill jag påstå att speedmomentet är rent olämpligt. För det första ger de två snabba tryckningarna fram och åter mycket lite utslag på flygskicklighet, för det andra blir tidsdifferensen för liten mellan två snabba plan och kan vara helt felaktig, då flaggningarna vid vändpunkten kan ske olikartat.

Ytterligare synpunkter från en vid sidan. De ofta mycket elegant byggda, välformade och färgglada R/C segelmodellerna har alltför mycket fått fullskalaplanens mått och profiler för att bli bra modellflygplan. Bästa R/C-flygare, ta en funderare på detta och kom gärna med ett försvarstal!

Jol

GODIS FÖR T-R

Du som har försökt att flyga en linkontrollmodell har säkert funnit att själva flygningen inte är så svår. Det finns däremot små detaljer som gör det näst intill omöjligt för en vanlig människa att gå vidare med denna form av modellflyg. Det kan ju synas ganska så naivt att snurrarunt, runt... med en modell i ett par linor, men det är inte snurrandet som gör linkontrollen. Det är kontrollen över ens utrustning som ligger till grund för hobbyn. Du som inte har haft tillgång till de verktyg som fordras för att förfärdiga den utrustning du anser dig behöva, har antingen slutat med hobbyn och följaktligen knappast läser dessa rader, eller övergått till en annan gren där denna maskinutrustning knappast är nödvändig.

Men du stackare, som nu står och vacklar än hit än dit och inte vet hur du skall få tag i det andra har förfärdigat åt sig själv, skall jag ge ett tips som kan lösa knutarna.

Först måste det nog sägas att det till största delen är nöjet att göra sakerna själv, som drar linkontrollörernas konstruktiva tankar till sina mekaniska mästerverk i miniatyr.

Problemet som du står inför är inte genuint Svenskt det kan jag trösta dig med. Ute i Europa har samma sak upptäckts, och man har förstått att detta är upphovet till den "urusla" tillväxten bland linkontrollörer.

Först på marknaden med nödvändigt tillbehör måste man nog säga att Jürgen Bartell var med sina glasfiberarmerade T/R snurrar. Snurrarna är mycket bra, de levereras i s.k "halvfabrikat". Det betyder att snurrar levereras direkt från formen. Du måste putsa och balansera den själv, det är gjort på ett "kick" med en vanlig fin fil och sedan våtslappapper.

För det verkliga godbitarna som hör till tanksystemet skall man kunna vända sig till ett gammalt tyskt T/R-lag Günter Schwartz - Konrad Kaul, som har tagit på sig ansvaret för tillverkning av en massa specialgrejer, enligt följande:

- | | |
|--|---------|
| 1) Kompletta omtankningssystem
(Fingerventil avstängare soppaburk) | 35 DM |
| 2) Fingerventil | 8 DM |
| 3) Modellventil med avstängare
OBS! Denna ventil finns i en mängd olika typer för olika motorer eller tanksystem. | 19 DM |
| 4) Ventil, avstängare samt 7cc tank | 36 DM |
| 5) Modellventil med avstängare och snaps för motorer där man gångar in insuget
t.ex HP 15 | 30 DM |
| Till övriga motorer | 33 DM |
| 6) "Cox" insug | 4 DM |
| 7) Insex skruv till kompskruv | 2,50 DM |
| 8) T/R hjul | 7,50 DM |
| 9) Runt ok | 4 DM |
| 10) Glasfiberväv 27 g/dm ² , 1 m ² | 10 DM |

Du kan "nästan" skriva på Svenska till dessa herrar men bäst är nog om du författar på engelska eller tyska.

Adress:
Günter Schwartz
Tec Team Race Equipment,
7145 Mark Grönningen
Ludwig Heyd Str. 6
W Germany

Som god tvåa på den här listan bör holländaren Henry Helmich vara. Han gör måhända inte så mycket maskinarbeten för bränslesystem och liknande men väl modelldelar.

Här kan du få ritning av Europas på 70-talet mest framgångsrika T/R modell, TURTELL. Han har även magnesiumpannor till denna modell. Pannorna är mycket stabila och lätta, och kan levereras i olika tillverkningsstadier. Modellen TURTELL kan fås med glasfiberkropp. Henry levererar även huvar, hjul och runda ok.

Adress:
Henry Helmich
Kaartmakers ring 121
Eindhoven, Holland

Slutligen bör man naturligtvis även omnämna Alan Cooper, som många känner igen från andra sammanhang. Cooper har sysslat med T/R i många år, således vet han vad gör och grejorna han gör använder han själv, och många med honom i England. En lista på vad han gör skulle bli enligt följande:

- | | |
|--|---------|
| 1) Runt ok av aluminium komplett med lager | 88 p |
| 2) Hjul nav (utan gummi) 3 mm hål | 38 p |
| 3) Landställ, pianotråd 3mm med hållare | 75 p |
| 4) Spec kompskruv | 44 p |
| 5) Fingerventil | £1.87 p |
| 6) Avstängare och tankventil (typ sitta på tanken) | £2.40 p |

Alan håller även på med ett trycktanksystem som jag inte vet priset på än men tros inte bli oöverkomligt. Du kan även skicka ritning till honom och han förfärdigar saker som är helt special för dig. Detta är ju unikt, men jag råder dig till att börja med "standard"grejer. En annan sak som kan vara bra är att alla delar från Alan medföljer det bruksanvisning, som visar hur sakerna monteras, förde!

Hoppas nu att du i höst kan skaffa dina saker och att du börjar träna tidigt i vår, med ditt nya, så att du väl behärskar din modell. Naturligtvis bör det påpekas att denna utrustning passar utmärkt till standarddracingsmodeller.

Är det nu så att du tvekar att skriva p.g.a språket, kan du rita sakerna du vill ha. Det har jag gjort till en tjeck som inte talade något språk som jag talade. Han svarade mig med nya skisser och ritningar.

Du har naturligtvis möjlighet att ta kontakt med grabbar som sysslar med T/R och här ställer grenchefen Bengt Olof Samuelsson upp utan att blinka. (Se adressregistret i denna tidning).

Lycka till

Harald Sannes

HERA LINA

Konstruktionstävling i linkontroll

Grenstyrelsen har kommit fram till att det är ganska ont om ritningar i full skala som kan rekvireras från SMFF. I linkontroll finns ju bara "Spader Kung" vilken ju är tämligen inaktuell eftersom klassen knappast flygs numera.

Vi kom alltså fram till att SMFF bör ha ritningar med byggbeskrivningar i skala 1:1 på bra modeller i de vanligaste klasserna: F2A2 speed-int, F2B2 stunt, F2C1 standard-racing, F2C2 team-int, F2D2 combat-int och F2D3 combat-35.

Syftet är att få fram ett lämpligt utgångsmaterial för den modellflygare som har tröttnat på nybörjarmodeller och byggsatser och vill bygga något "riktigt" som han eller hon kan tävla med.

Finessen med paketet ritning-byggbeskrivning är att man ska få reda på hur tex motorfastsättningen är gjord eller landställets placering utan att behöva bo alldeles i närheten av tex Solnas bygglokal så att man kan fråga "Guffy" om hur man gör. Även våra vänner i Tomelilla och Malmberget ska kunna få åtminstone grunderna i byggandet av en riktig tävlingsmodell.

Byggbeskrivningen som ska följa ritningen skall alltså innehålla följande uppgifter:

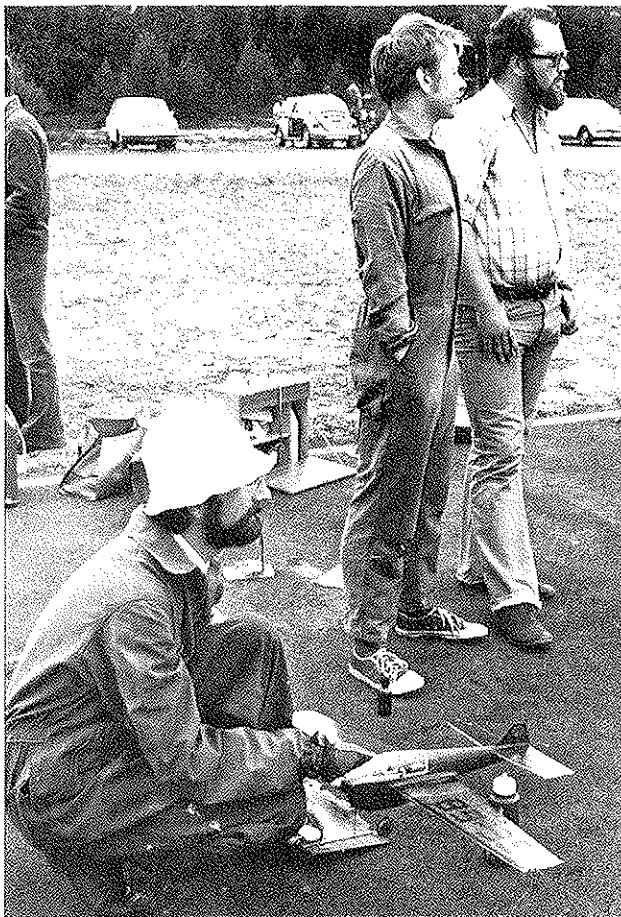
1. Ungefärlig arbetsgång.
2. Hur man får tag på lämpligt byggmaterial (som plast, glasfiber, cobex etc).
3. Vilket som är lämpligt byggmaterial (hårdhet på balsa tex).
4. Eventuella prefabricerade detaljer som hjul, panna o dyl. Vem beställer man det ifrån?
5. Hur trimmar man in modellen? Lämpliga roderutslag, tp etc.
6. Lämplig motor.
7. Största delen av materialet skall gå lätt att få tag på i Sverige, ifall tex motorn måste skickas efter måste tillvägagångssättet för detta anges.

Slutligen vill vi påpeka att vi inte söker några skrivbordsalster utan praktiska provade tävlingsmodeller. Det är inte förbjudet att ta sin egen version av tidigare publicerade modeller. Sådant utvecklingsarbete är enbart positivt.

Vinnande förslag kommer att erhålla en mindre summa som ersättning för att SMFF får ritningsrätten. Eventuell hjälp med att ordna utskrift och uppsnygning av ritningen kommer SMFF att ordna.

Bidragen insändes senast 1 februari 1975 till grenredaktören i linflyg.

Grenstyrelsen



Gösta Bengtsson, Björn Winkler och Mats Böhlén i Nummela

Foto: Sven Pontan

Helikopterflygare

För att försöka upprätta ett register över alla svenska helikopterflygare och byggare, ber jag er sända uppgifter om

Namn:
Adress:
Telefon:
SMFF nr:
Modell:
Motor:
Radio:

Vad skall detta nyttjas till?

Det har visat sig att HELIKOPTERFLYGAREN i större utsträckning än övriga R/C-flygare har en bristfällig eller helt saknar kontakt med klubbledning, vilket resulterar i utebliven information. För att råda bot på detta vill jag försöka få direktkontakt med alla helikopterflygare.

Med detta material, om det kontinuerligt följs upp, kan man få en bild av "helikopterergrenens" utveckling här i landet.

Uppgifterna sändes till

Jan Levenstam
Movägen 26
163 60 SPÅNGA

Hoppas på allas medverkan Jan Levenstam

Radannons

Till Salu:
Multiplex Royal, 4 kanaler, 4 servon. Lite använd,
pris 1.000:-
Mikael Forslund, Tel: 0760/40 793
Vardagar: 16,30-17,00

TOMAS WAKE

Jag har nu både mätt och ritat upp Tomas Aims synnerligen enkla wakefield, Kärran byggdes på 2 dagar och därför kan vi kristna den till Two-days. Kärran är som sagt enkel och kan väl ses som ett inlägg bland nybörjar-wakefields.

Vingprofilen är en Lobo-profil och stabben är försedd med Jörgen Korsgaards stabb-profil, här kan man väl kanske använda B64SS eller något ännu enklare.

Pylonen är bara två 3 mm:s balsaflak ett på varje sida på kroppen med en 3 mm:s balsa brygga som tak. Kroppen är 3 mm:s balsaflak, väl ihoplimmade, klädesel har han uteslutit, den håller hör och häpna även för sprängning. Bakkroppen är trekantig med spetsen nedåt 1,5 mm:s balsaflak, balsa utfyllnad ligger i skarven mellan 4-kant och 3-kant:s delarna. Vingens balkar är furu i mittvingen och balsa i vingspetsarna.

Modellen flyger höger-vänster. Fenan är försedd med ett litet fast kurvroder, Kärran funkar faktiskt riktigt bra. Någonting för MFN hoppas både jag och Alm.

Hälsningar Lennart

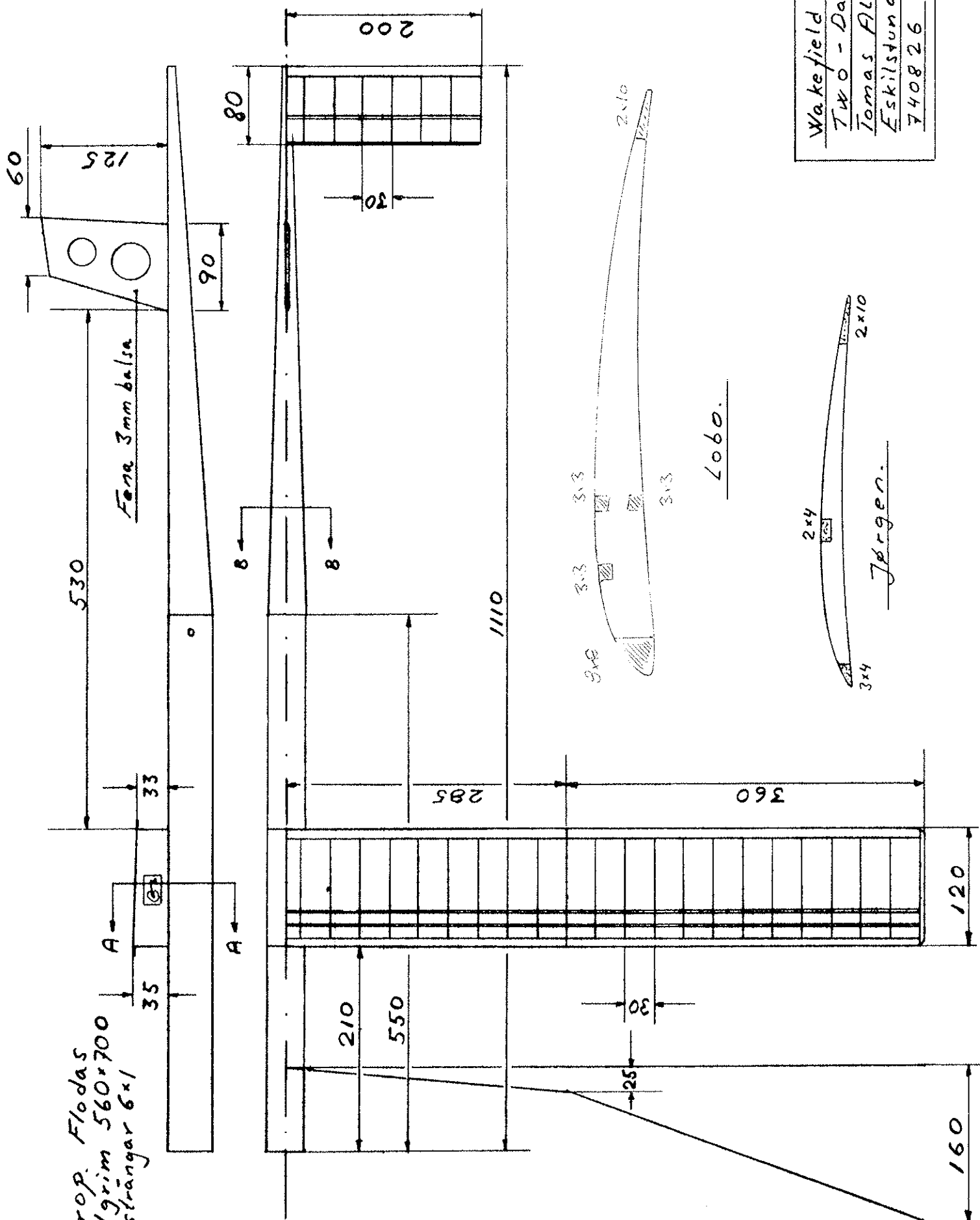
OCH BJÖRNES

Wakefield nr 1-74

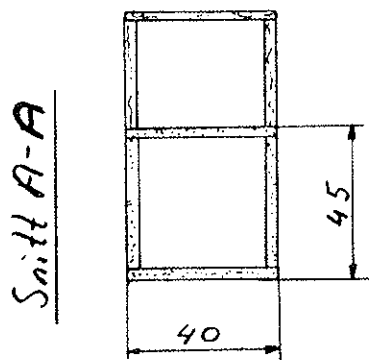
Med denna modell har jag velat åstadkomma en stabil och pålitlig tävlingsmodell utan att för den skull göra en banal och trist modell. Det enda speciella på modellen mot mina tidigare är stabben med ändskivorna. Anledningen till att jag provade det systemet var att jag inte riktigt var nöjd med flykinönstret strax efter utkastet. Använder man 16 strängar och Schwartzbach-propellrar blir farten på kärrorna ganska hög i början och för att klara detta måste modellerna kastas väldigt hårt. Dessutom är det noga med riktningen. Annars kan det bli antingen ett slags looping eller en bankande sväng. Dessa problem är helt borta på denna modell. Om det beror på ändskivorna eller inte vet jag inte men jag tror att dom har en positiv inverkan. För övrigt är modellen trimmad som tidigare, tyngdpunkt långt bak för att få små anfallsvinkelskillnader, wash-in på höger innervinge för att få en roll åt vänster, ordentligt med högerriktning på propellern och vänsterroder på mittfenan i motorflykten. Autoroder som utlöses från nosblocket och högerkurv i glidet. Prestandan på modellen har jag inte testat ännu men den är väl ungefär som andra likvärdiga Wakefields. Jag anser inte att den är avgörande heller utan jag vill hellre ha starka och stabila kärror som tål lite stryk. För övrigt kan jag rekommendera balksystemet i vingen som är det klart bästa som finns för vingar i den här viktclassen.

Björn Söderström



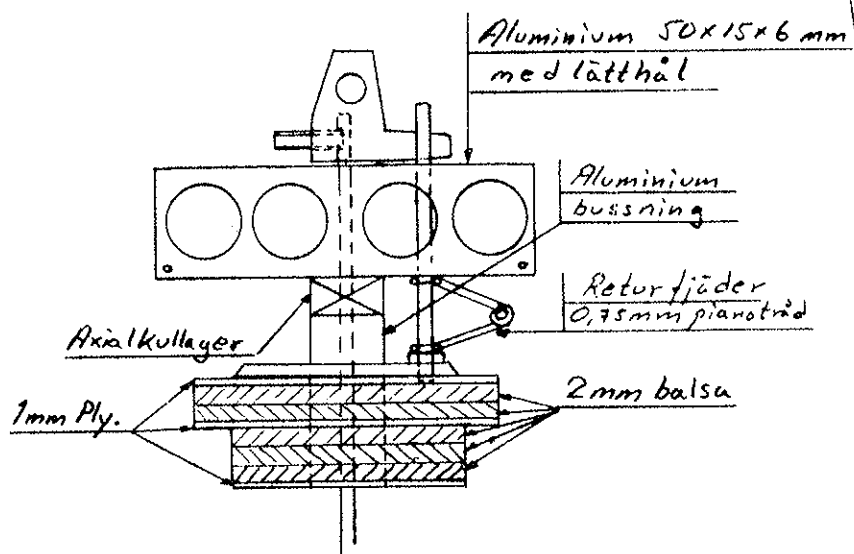
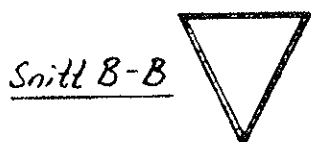


Pylon sidor 3 mm balsa.



Kroppssidor 3 mm balsa.

Bakkroppssidor 1,5 mm balsa.

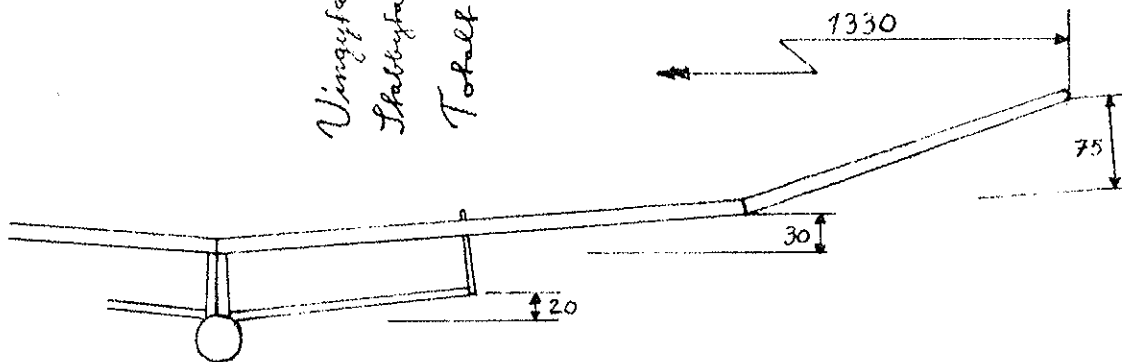
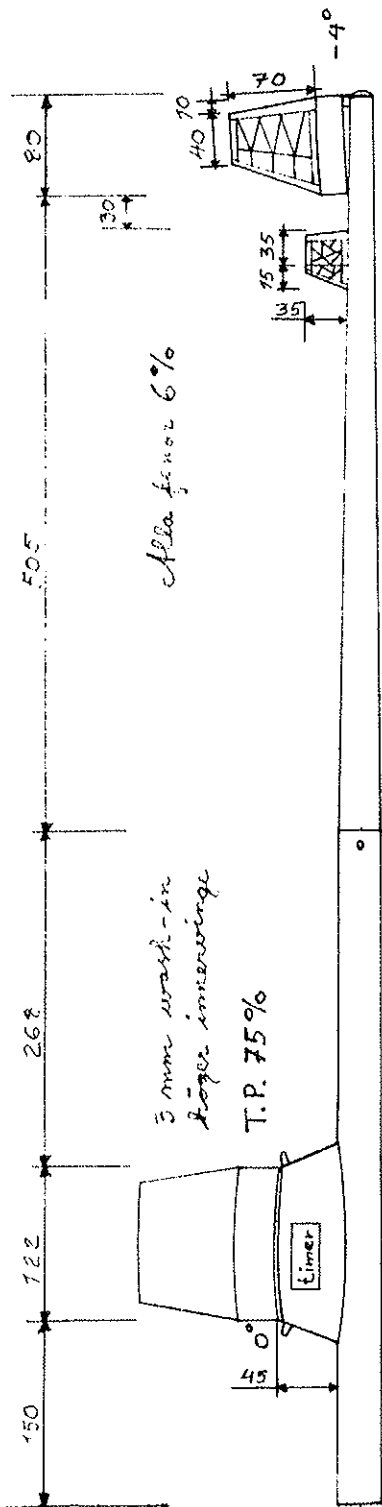


Front vy

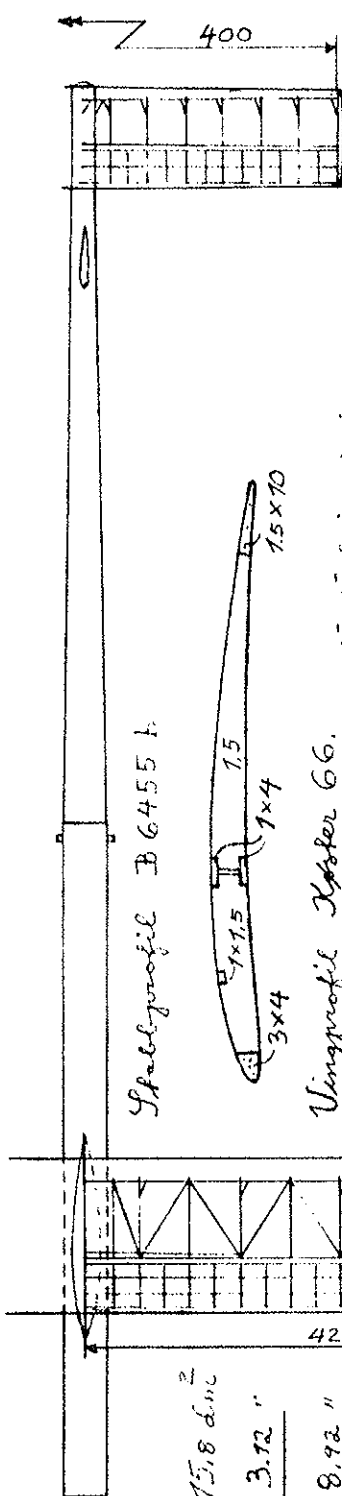
Sidovy

Lennart
Flodström
Prop.

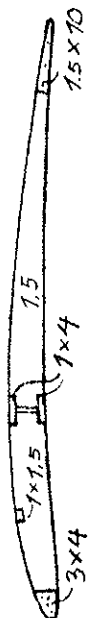
Propeller:
C 5 600 x 720



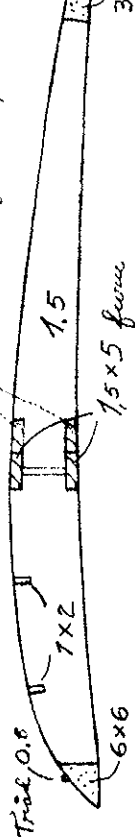
Vingeyta 15.8 dm²
Skallayta 3.72 "
Totalt 18.92 "



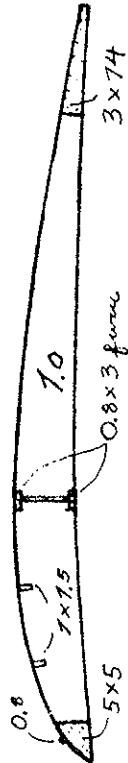
Skallprofil B 6455 h.



Vingprofil Sköter 66.



Vingrycksprofil



Skala 1:6
(mm)

Vinge	46g
Sk�lle	7.5g
Kn�ge	54g
Timer	19g
Progn.	45g
+ Barlast	15g
Totalt	197.5g

Wakefield nr 1-74
av Björn F derstr m, Solna MSH

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.

FÖRBUNDSEXPEDITION

Sandbergsgatan 4 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 Ann Wahlberg, Värnareg.9 603 62 Norrköping. Tel. 011/14 16 66.

FÖRBUNDSSTYRELSE

ORDFÖRANDE

Gunnar Kalén
Svarvaregatan 9, 603 60 Norrköping
Tel. 011/14 01 36

VICE ORDFÖRANDE

Lars Candell
Sagovägen 13
17570 Järfälla. Tel. 0758/56624.

SEKRETERARE

Per Södersten
Sleipnervägen 3
136 42 Handen. Tel. 08/777 61 21

KASSÖR

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

LEDAMOT

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

SUPPLEANTER

Roger Eklund,
Svarvaregatan 9C,
723 37 Västerås
Bertil Nilsson
Enbacken 4
852 41 Sundsvall. Tel. 060/12 01 17



GRENCHEF FRIFLYG

Bror Eimar 383 00 Mönsterås
Kaptensstigen 5 Tel. 0499/11667

GRENCHEF LINFLYG

B.-O. Samuelsson, Oskarsgatan 3
951 00 Luleå. Tel. 0920/247 83

GRENCHEF RADIOFLYG

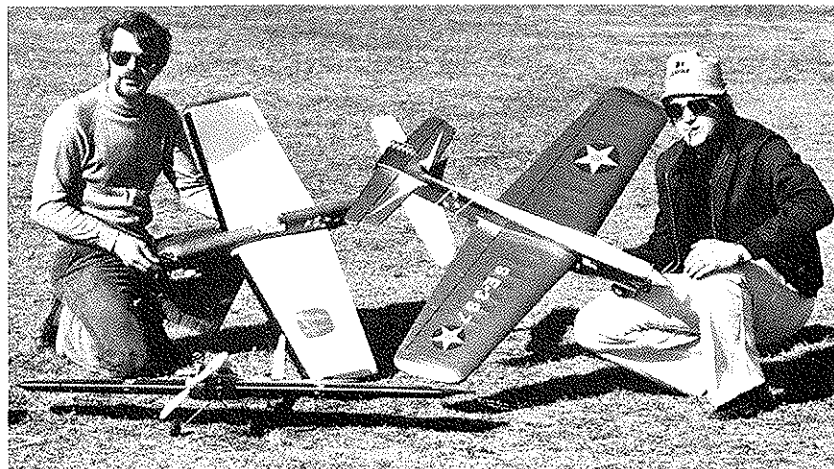
John Lyrsell, Haraldsbövägen 20
791 00 Falun. Tel. 023/215 00

GRENCHEF RAKETFLYG



Mikael Hög, Handens Mfk

Foto: Sven Pontan



Jan Ljunglöf och Gunnar Carlsson,
Handens Mfk

Foto: Sven Pontan

MODELLFLYGNYTT

SVERIGES MODELLFLYGFÖRBUND

Box 100 22

600 10 Norrköping

Ansvarig utgivare: Gunnar Kalén

Tryck: L-Offset, Norrköping

