



MODELLFLYGNYTT

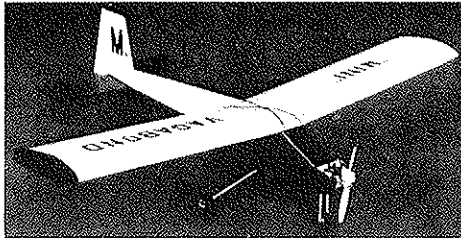


ORGAN FÖR
SVERIGES
MODELLFLYGFÖRBUND





Märket för svenska kvalitetsmodeller



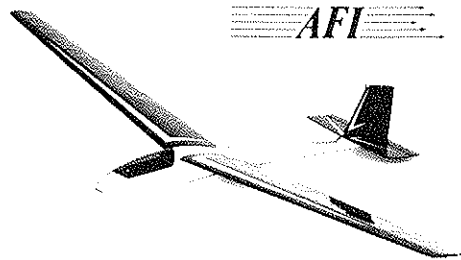
MINI-VAGABOND spv 970 mm

Lättbyggd RC-modell för 1-kanalutrustning. Konstruktör "Termik-Johan", Norrköping. Lampl motorer 0,8—1,5 cc. Nr 380 Kr 85:—



STRATOS, spv 1 913 mm

Populär tävlingsmodell i klass A-2. Nr 117 Kr 65:—



Tjusig RC-segelmodell från Astro Flight Inc, Calif, USA. Spv 2 540 mm, längd 1 090 mm. Modell av Dr Schleichers framstående segelplan i skala 1:6. Byggsatsen har hel formgjuten kropp i specialplast. Nr AFI-01 Kr 275:—

Vidare finns:

ASW-17, spv 3 350 mm, längd 1 245 mm Nr AFI-02 Kr 440:—

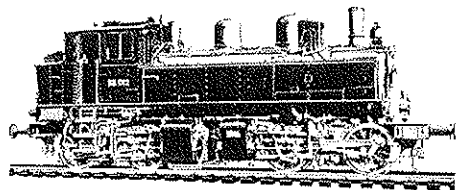
MALIBU, spv 1 930, längd 1 065 mm Nr AFI-03 Kr 145:—

ssss **FLYG TYST** ssss

ASTRO-10, El-motorsats för flygmodell. 12 volt. 1/16 hkr. 12 000 v/min — med nickel-cadmium-batteri. Nr AFI-10 Kr 390:—

FOURNIER RF-4, motorseglare för el-motordrift.

Spv 1 830 mm Nr AFI-04 Kr 195:—



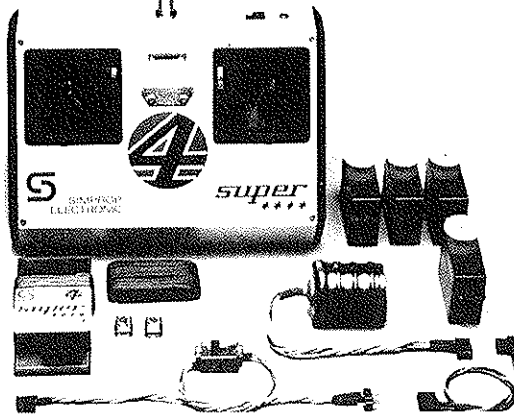
TÅGAVDELNINGEN har mängder av fina lok och vagnar samt tillbehör:

t ex Rivarossi · Märklin · Atlas · Fleischmann Tenshodo · Fulgurex · Liliput · Lima

TOP FLITE TRÄPROPELLRAR

6 × 4"	Kr 5:—	9 × 8" 9/2 × 8"	8:—
7 × 7 1/2"		5:25 10 × 8"	8:—
7 × 9 1/2"		8:— 11 × 6"	6:—
8 1/2 × 8"		5:—	
8 1/2 × 9"			
9 × 6"			

SIMPROP — när det rör sig om RC-anläggningar med kvalitet.



SUPER 4 — komplett anläggning med sändare, mottagare och Tiny roderservos. DEAC-batterier ingår för både sändare och mottagare.

SUPER-4/2 (med 2 servos)
SUPER-4/4 (med 4 servos)
Även de större aggregaten **ALPHA 2007/5** och **2007/7** kan fås med varierande servokombinationer.

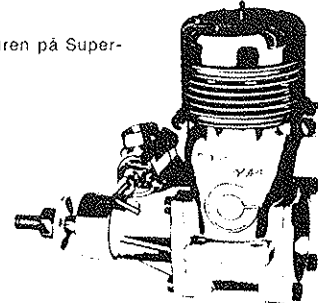
Vi för dessutom andra populära RC-fabriker som Skyleader, OS, MacGregor, Futaba.

SUPER-TIGRE MOTORER

Sedan många år tillbaka har vi Sverige-agenturen på Super-Tigre och kan erbjuda ett intressant urval:

X.15 Speed	2,47 cc
G.20/15 Diesel	2,47 cc
G.20/15 Glow	2,47 cc
G.15FI Glow RC	2,47 cc
G.20/23 Glow RC	3,63 cc
G.21/35FI Glow RC	5,65 cc
G.60FI RC "Blue Head"	9,95 cc
G.60RV RC "ABC"	9,95 cc

Priser från 160:— kr



ROSSI-motorer:

R.15 Marin 2,5 cc — med pipa
R.60 ABC Speed 10 cc

COX-motorer

Babe Bee, **Black Widow** 0,8 cc, **Pee Wee** 0,327 cc samt **Medallion** och **TEE DEE** motorerna.

— vidare: Webra, Merco, P.A.W, DC-Quickstart, O.S. m fl — och så finns det reservdelar till de motorer vi säljer.



MESSERSCHMITT BF-109E



SUPER-STUNTER, spv 785

Messerschmitt Bf-109E som färdig stuntmodell med profilerad vinge av segl, tåligt material. Modellen har en COX 0,8 cc motor. Nr 5400 Kr 157:—

DAVE PLATT MODELLER

SPITFIRE, spv 1 650 mm

En vinnande modell — både till utseendet och flygegenskaperna. Den mest välutvecklade konstruktion du kan få. För 10 cc motorer. Kr 425:—

T-28B TRAINER, spv 1 650 mm

Säker modell, speciellt konstruerad för övergång till flygning med lågvingade plan. För 10 cc motorer. Kr 465:—

TATONE motormontage

för .29, .35
för .40RV
för .60, .74RV

Kr 20:—
Kr 33:—
Kr 25:—

FOX GLÖDSTIFT

RC-kort 1—1 1/2 volt
RC-lång 1—1 1/2 volt
RC-lång 2 volt
Racing lång 1—1 1/2 volt
Racing Idle Bar lång 1—1 1/2 volt

FOX SPINNERS

Trubbig 2"
Spetsig 2"
Trubbig, spetsig 2 1/2"

MURPHY MUFFLER

för .15, .19, .23
för .40, .60
Adapter

Kr 55:—
Kr 60:—
Kr 11:—

SVEN E TRUEDSSON Modellflygindustri AB
Storgatan 25 211 41 Malmö tel 040/708 15

Sänd mig **MODELLKATALOGEN** nya upplagan nr 3/1974—75 (Kr 4:50 i frimärken bifogas)

Namn

Adress

Postnr/adress

MODELLFLYGNytt

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

REDAKTÖR

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

FACKREDAKTÖR linflyg:

Anders Ahlström
Järingegränd 19
163 63 Spånga. Tel. 08/761 15 82

FACKREDAKTÖR raketflyg:

Peter Meurling
Flottillvägen 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. 018/1081 57

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 FÖRBUDES

Dags för en resumé...

Detta nummer av Modellflygnytt, som är det sista för -74, innebär slutet på ännu ett modellflygår. Årsskiften för alltid tankarna tillbaka till det som hänt under det gångna året. Några återblickar på SMFF:s verksamhetsområde kan kanske vara intressanta.

För MFN:s del ger återblicken det resultatet att vår tidning utkommit med sex nummer under -74, att våra problem med utgivningsdaton står kvar samt att upplagan nu stigit till 6300 ex. per utgivning. Några ord om kostnader är ofrånkomliga i tidningsssammanhang, så även för MFN. Ökade papperskostnader och porto-höjningar har bidragit till att varje exemplar av tidningen nu kostar ca: 2 kronor.

Vår förbundsexpedition har under året flyttat till nya lokaler. Dessa är inte större till ytan, utan den stora fördelen är att vi nu har en lokal i markplan, som är ljusare och bättre ur arbetsmiljösynpunkt än den gamla källarlokalen. Klubbarnas kontakter med expeditionen ökar glädjande nog och vår strävan att göra exp. till centralpunkt för alla modellflygärenden ser ut att lyckas. Vårt medlemstal fortsätter att stiga, och årets ökning är 900 medlemmar. Det innebär att SMFF nu har 5750 matrikelförda medlemmar.

Förlagsverksamheten med inriktning på enhetsmodeller har nu nått sådan omfattning att vi har leveranssvårigheter. Vi måste klara av tillverkningsidan för att kunna fullfölja vår målsättning att leverera bra material till kurs- och nybörjarverksamheten. Under kommande verksamhetsår hoppas vi kunna få en bra lösning på problemet, så att vi vågar gå ut med våra produkter även till skolorna, som redan nu frågar efter vårt material.

Handboksutgivningen har blivit vårt stora problem och vi har inte kunnat hålla våra utgivningsplaner. Utöver "Att vara modellflygledare" som vi tryckte under -74 kommer antligen modellflyghandboken att vara klar våren 1975.

Utbildningen av klubb- och tävlingsfunktionärer har varit i stort sett bra även om målsättningen inte helt kunnat uppfyllas -74. För att driva vår verksamhet, både på förbunds- och klubbnivå, behövs ett allt större antal funktionärer alla kategorier. Vår strävan är också att kunna erbjuda attraktiva kurser för våra medlemmar. Det har visat sig att klubbar som haft sina ledarämnen på någon av SMFF:s instruktörskurser ofta fått bra utdelning genom ökad klubbaktivitet. Denna aktivitet har också givit ekonomisk utdelning i form av aktivitetsbidrag.

Från och med 1 januari 1975 övertar SMFF tävlingsverksamheten. Anledningen är att vår tävlingsverksamhet från och med detta dato inte tillhör Flygsportförbundet. Vårt förhållande till KSAK ändras också. SMFF har som fristående förbund hand om all organiserad modellflygverksamhet i Sverige. KSAK, som med ensamrätt svarar för den internationella FAI-kontakten, delegerar denna uppgift till SMFF vad gäller modellflygfrågor. SMFF betalar sin andel av FAI-avgifterna som belastar KSAK.

Till sist vill jag framföra ett tack till alla medarbetare i 1974 års upplaga av Modellflygnytt.

Alla SMFF-medlemmar och läsare av Modellflygnytt önskas

Ett Gott Nytt Modellflygår!



Omslag 1: Nils Hoffman gjorde mycket bra ifrån sig på vårens Hovs Hallar-tävling, här i startögonblicket - fin svung Nisse!
Foto: Pär Lundqvist

Omslag 2: SM Hang - Årets SM-hang-segrare, 1:sta priset en Cirrus 3000. En japansk kopia av Graupners - i detalj!
Foto: Pär Lundqvist

TÄVLINGAR

EM

EM i Friflygning i SAAR 13-15 september 1974

Jag anser att det är för dåligt med svenska friflygtävlingssreferat i "Modellflygnytt" men i år var det dags för Europamästerskap i modellflygning igen, som vanligt i Saar (fö 20-årsjubileum för dessa tävlingar, som sedan 1970 gäilit som EM).

Efter ankomst på torsdagskvällen var det invägning och trimning hela fredagsförmiddagen. Vädret i Tyskland har varit extremt dåligt i år och de flesta tävlingarna här har därför måst inställas. Det var därför speciellt roligt att trimvädret var skapligt och att det såg ut att kunna bli en fin tävling.

Första dagen A2:

A2-tävlingen inleddes kl 15 på fredagen. Alla svenskarna flög max i den måttliga bris, som rådde. I andra perioden flög Tomas max igen, men Håkan och Lars-Olof hade verklig otur. Håkan hade aningen för bråttom och kopplade för tidigt och kom aldrig in i den blåsa han siktade på, 1,38 bara. Lars-Olof lyckades flyga in i en av de många kraftledningarna. Först in i kablarna. När modellen rätat ut sig fint, flög den vidare in i själva pylonen. Blåsorna var mycket trånga och det var väldigt svårfluget.

I tredje perioden blev det om möjligt ännu mer svårfluget. Håkan gjorde en underbar max. Lars-Olof lade in sin modell rakt emellan två kärror, som låg och flöt fint, samtidigt som streamers visade svagt lyft. Ändå sjunk och bara 72 sekunder. Ofattbart, Tomas väntade för länge och fick bara 2,27 i det helt termikfria väder, som bredde ut sig mot slutet av perioden.

Att första dagens väder var oerhört svårfluget förstärker man av att bara tre man flög fullt redan efter tre perioder. Den blivande Europamästaren Chmelik, Österrike, fd världsmästaren Anton Bucher, Schweiz med sin Thomannmodell och israelen Weiss, som hamnade långt ner till slut.

Andra dagen och fortsättning på A2-tävlingen:

Morgonen inleddes med vindstilla väder, Svårfluget som vanligt och det kom praktiskt taget helt an på kärrornas prestanda och startteknik. Håkan hade tagit fram sin stilla väderskärra och inledde med en perfekt stigande sväng och max. Danielson lade sin modell mitt i en svag blåsa och gjorde också max. Alm flög 2,48, vilket var bra gjort i den luften, då kärran ej är kapabel att göra 2,30 utan hjälp.

Femte perioden samma enerverande vindstilla väder. De flesta tävlande hade rena termikmodeller och stod och avvaktade varandra. Ingen vågade starta mer än Håkan, som hade uppvisning inför alla. Han snurrade flitigt och skickligt och lade till slut in sin modell i en blåsa med en vackert stigande sväng. Applåder inför öppen ridå. Han drog upp en hel svärm kärror.

Tomas avvaktade nästa masstart och lade in sin kärna rakt i flytet. Denna blåsa var mycket mas-siv och svag och den drev bara iväg långsamt. Lars-Olof tog därför en rövare (vem vet när nästa blåsa kommer?) och sprang en i medvindsstart in med modellen i samma blåsa och lyckades. Nu var Bucher ensam om fem max. Sannerligen svårfluget och lätt att pricka fel.

I sjätte perioden kom det då och då någon svag vindfläkt men för det mesta var det helt stilla. Håkan lade vanligt in sin modell ett svagt lyft, Lars-Olof gjorde en ny suverän medvindsstart (inte illa) medan Tomas misslyckades med samma sak, modellen ville inte koppla rätt.

I sista perioden infann sig ett nytt jättestort område med svag lyft som låg kvar rätt länge. Sist startande tog samma chans som förra gången och faktum är att alla svenskarna flög max i samma blåsa! I denna period missade endast 2 israeler.

När A2-tävlingen var över visade det sig att ingen flög fullt. Vann gjorde Chmelik, Österrike som faktiskt bommat lite i två perioder. Välskända Lustig DDR, med fantastiskt fina stigande svängar, kom 2:a före Leskosek, Jugoslavien. Håkan kom på 8:e plats. Bäst av svenskarna liksom på sista VM:et. 37 startande. I lagtävlingen kom Sverige på tredje plats, 85 sekunder efter DDR men 13 före Holland. Jugoslavien vann knappt (36 sekunder före DDR). Den svenska placeringen är mycket fin. 12 lag deltog.

Lördag eftermiddag, B2:

När B2-tävlingen startade var det fortfarande praktiskt taget vindstilla men varmare. Knut startade först, fick upp modellen fint, men hamnade i dålig luft och tappade genast 42 sek. Anders väntade in en ny svag jätteblåsa och lade säkert in modellen och Olof hann komma in i samma blåsa. Max trots att kärran var en aning övertrimmad. Knut fick fantastiska 3,01 trots dålig temp och stig i 2:a starten, medan Olofs modell fortfarande flög något stumt och noterade 2,59. Anders gjorde en solklar max.

I tredje perioden flög alla svenskarna fullt i det vindstilla vädret. Knut med någon tiondels sekund till godo. Efter denna första del av B2 tävlingen hade 11 man flög fullt. Dessa 11 blev också de 11 första sammanlagt.

Söndag förmiddag, B2:

4:e perioden började med lättande dimma och en svag bris. Knut och Anders flög säkert in i varsin blåsa, medan Olof inte kom upp ordentligt utan bara noterade 2,15. Det började nu bli mycket svårfluget (dvs mer än vanligt) och i femte perioden blev Anders ensam om att maxa. De flesta startande hade nu noterat minst några missar. I sjätte perioden råkade Anders ut för vår andra stora olycka. Kraftledning! (Den här gången en annan av den skog (!) kraftledningarna, som omger fältet på två sidor). 2,23! Olof och Knut säkra maxar. Sjunde perioden var väl den mest svårflugna av alla. Anders började med sin sjätte max. Knut lade in sin modell rakt under två andra, som cirklade i termiken. Men sjunk ändå. Olof kunde inte undvika det massiva sjunkområde, som under den sista halvtimmen lägrat sig över var startplats. Han kom ner som en tegelsten.

När alltihop var över hade bara tre man flög fullt. Alltså verkligt svårt väder. Fly-offen vanns av suveräne Löffler, som startade sist och kom högst. Holländarna lyckades så när vifta upp sin Ruyter men "bommade" 4 sekunder av för en andra fly-off omgång nödvändiga 4 minuter. Österrikaren Reiterer, såg till att börja med ut att komma bättre än den först startande holländaren, men han (dvs hans modell) sjönk bra på slutet. 4:a kom Hoffssäss men en av sina typiska helbalsa och heltrapetsvingade kärror med tre knäckar på vingen och triangelturbulatorer. Hans Martin kom 5:a med samma gamla kärna som han flög i Wiener Neustadt förra året. Lagtävlingen vanns av Österrike (som verkligen hade ett bra lag) före lagmaskinen från DDR och världarna. Sverige kom på mycket hedrande 4:e plats, trots Anders enorma otur, 17 sekunder efter västyskarna. Israel (som jag tyckte överraskade mycket både i A2 och B2) kom femma. Kanske tävlar israelerna hellre med oss européer än med sina grannar.

Sammanfattning: Det svenska laget gjorde vad som kunde göras. Att kraftledningarna var ivägen kunde vi inte hjälpa. Att blåsorna kom på fel ställe några gånger var inte heller vårt fel.

Parallellt med B2 gick en C2-tävling, som var öppen till skillnad mot A2 och B2-tävlingarna, som var officiella Europamästerskap. Jag följde inte denna utomordentligt intressanta och stimulerande tävling, där fem (!) västtyskar flög fulla 7 max tillsammans med en holländare. Få deltagare och bara 2 anmälda lag. Vi hade förstås på finnarna, som vi han bekanta oss med. Pyykkö (som slog mig i A2 i Helsingfors och vann C2 där) öppnade starkt med 4 max, men flög sedan in i kraftledningarna och slog sönder modellen. Waitonen flög något ojämnt och hamnade näst sist. Min eloge för dessa vikingar.

I tredje fly-off omgången vann Baumann över Friedrich, vars motor jag klockade till drygt två sekunder i stället för tillåtna fyra.

En bra C2:a gör idag nästan 5 minuter mot drygt 3 för en B2:a och knappt 3 för en A2:a.

Vad man minns av tävlingen och sällskapslivet:

Först det gedigna och fina svenska A2-laget. Här har vi ett gäng av absolut världsklass. Vilken vilja och vilket humör. Primus motor är Håkan Broberg, som blir skickligare och mer erfaren för varje år. Danielsons starter går inte heller av för hackor. Alm är mycket säker termikletare. Att A2 laget är mycket bra framgår av att samtliga svenskar slog ende dansken, Per Grunnet, som väl får sägas vara en av de bättre skandinaviska A2-flygarna.

Sedan Danielssons och Håkanssonns flygningar på kraftledningen. Verkligt otur. Håkansson missade fly-offen, där han med sin erfarenhet och fina kärna säkert skulle ha en chans. B2-laget skulle ha slagit västtyskarna.

Östtyskarna, som är en lagmaskin och inte vanliga modellflygare. Vilket sammansvetsat lag och vilken disciplin (jag tyckte dom skrattade i takt på lördagskvällens fest, dit de anlände i enhetlig blazer och byxor, och varifrån den bröt upp före alla andra, alla samtidigt. I A2 gjorde de fantastiska starter med stigande svängar, B2-tävlingen genomfördes utan termikletningsutrustning. Man kollade bara in konkurrenterna (enda vettiga taktik på den här sortens tävlingar i rådande väder). I synnerhet Löffler kom kanonhögt varje gång, trots att hans kärna inte lär vara så märkvärdig (han har dock variabel stigning).

Arrangemanget på lördagskvällen, då ett dussin dragspelare från ortens bordtennisklubb (!) spelade marschmusik i två timmar! Personligen föredrar jag Anders Håkanssonns snarkningar.

Flygfältet: ganska litet, på två sidor omgivet av ett otal kraftledningar. Saarländarnas planer på att arrangera VM på detta fält bör förhindras. Här rymms helt enkelt inte ett startfält på 120 man. Och det är inte sportsligt att faktorer utanför modellflygarens kontroll i så hög grad som kraftledningarna skall få påverka resultatet.

Vädret: Det typiska, svårflugna kontinentalä väder, som har rätt vid de senaste VM:en Svag vind svårt att hitta blåsor (man känner helt enkelt inget drag i A2-linan) och fullt med håll i luften. Då och då kan en massiv, nel svag blåsa lossna, vilket resulterar i masstarter och linkorsningar. Bästa taktik är att avvakta dessa masstarter (vanligen 3 per period) och försöka hänga med (men man såg också en del startfält, där alla lurades koppla och sedan sjönk stadigt.

Vad gäller väder bör noteras att det annars är minst lika dåligt väder och hård vind i Tyskland som i tex Sverige.

Modellerna: De extrema modellerna alla klasser har försvunnit. Möjligen med undantag av en del heltrapetsvingar med tre knäckar (finns i samtliga klasser) och helbalsa. Skall man tala om någon trend är det väl snarast två stycken (gäller samtliga klasser), dels ganska långa trapetsspetsar a la Tomas Alm med nedåtböjd "hajfena" längst ut dels enkla, fyrkantiga layouter med mycket funktionellt utseende, precis samma drag som kunde spåras på VM 73. Nästan alla A2 flygare har snurrekrokar. C-modellerna har motorn fram och stubben bak och låter illa. Något värre än på VM 73.

Arrangemanget: Alldeles utmärkt ordnat med förläggning och mat. Utomordentlig gästfrihet och vänlighet. Man har ju vanan inne att anordna denna tävling. Vi hade mycket bra tidtagare. Att allt gick så bra beror naturligtvis i hög grad på det måttliga deltagareantalet (sammanlagt bara 80-talet man) och vädret.

Knut Andersson, som fick en särskild utmärkelse på den avslutande supén för deltagande i samtliga Europa Cup-tävlingar sedan starten 1954.

Peter Wanngård



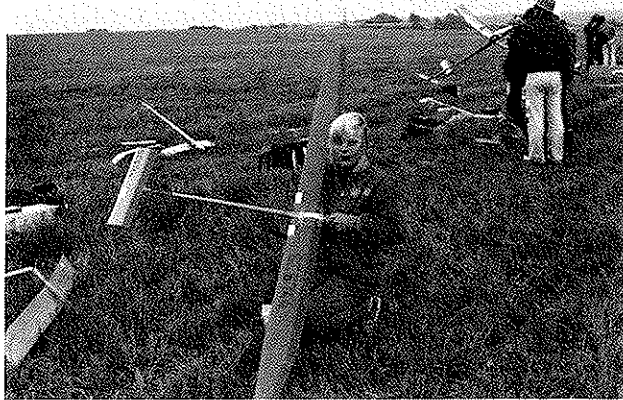
NM 1974 i friflyg

Årets NM för friflygande modeller gick i år av stapeln i Hilleröd, Danmark den 29-30 september. Sverige mönstrade i år en mycket stor trupp med inte mindre än 15 tävlande och 3 lagledare. Hur kunde det bli så många? Jo, i år gällde lite nya regler beträffande juniorrepresentationen som innebar att varje land fick delta med 3 juniorer i klass F1A, 2 juniorer i klass F1B och 1 junior i klass F1C. Beträffande seniorerna gällde som vanligt 3 i varje klass. Detta förklarar också nödvändigheten av 1 lagledare i varje klass.

Hela den svenska truppen anlände till Hilleröd på fredagskvällen där vi inkvarterades i Fredriksborgshallen (en sporthall av stora mått) där vi även skulle komma att äta våra huvudmål. Efter en natts stärkande sömn slog vi upp våra ljusblå och konstaterade att det blåste friskt. Arrangörens mätningar gav vid handen att medelvinden rörde sig kring 8-10 m/s med några m/s mer i byarna. Eventuell dansk sol doldes effektivt av ett tjockt molntäcke som såg misstänkt regnsjukt ut. Nåväl, det beslutades att tävlingen skulle flygas planenligt vilket innebär 3 starter under lördagen och resterande 4 starter dagen därpå. Som vi förstär så kom hela lördagens tävlande pga det hårda vädret utan någon "riktig" termik att bli lite chansartat.

I klass F1A senior bestod det svenska laget av Bror Eimar, Lars-G Olofsson och Louise Flodström. Det torde så vitt jag förstär varit första gången en kvinna representerade Sverige i modellflygsammanhang och det är ju verkligen roligt med lite kvinnlig fågring i den annars så av karlar dominerande sporten. De tre började med var sin start kring 100 sek vilket i det hårda vädret får betraktas som bra tider. Det förstär man när man vet att Sverige i och med detta tog om än knapp så dock ledning i lagtävlingen. I andra start fortsatte Bror och Lars-G med liknande tider medan Louise och Sverige hade verklig otur. Hennes välflygande modell kolliderade med en kraftledning några hundra meter bortom startplatsen och gick i backen med dunder och brak efter 34 sekunder. Tyvärr medger inte reglerna omflygning i sådana fall utan det var bara att

dystert konstatera fakta. Till råga på allt gick modellen sönder, så illa att reparationer under tävlingen tedde sig meningslösa. Även i tredje start hade vi otur och denna gång drabbade det Bror vars modell flög bakom ett skogsparti. Tidtagarna tryckte då av klockorna. Eftersom modellen några sekunder senare åter blev synlig så skulle tidtagningen ha fortsatt. Så skedde inte och här hjälpte inga protester varken nu eller senare. Efter denna första dags tävlande låg Sverige på 2:a plats med 919 poäng efter Danmark som hade 1174 poäng. Den ende av F1A-flygarna som kunde bemästra vädrets makter var Finn Bjerre från värdlandet som lyckades få noterat två max-flygningar och en start på 160 sek. Han var också mycket skicklig och det var en fröjd att se hans starter.

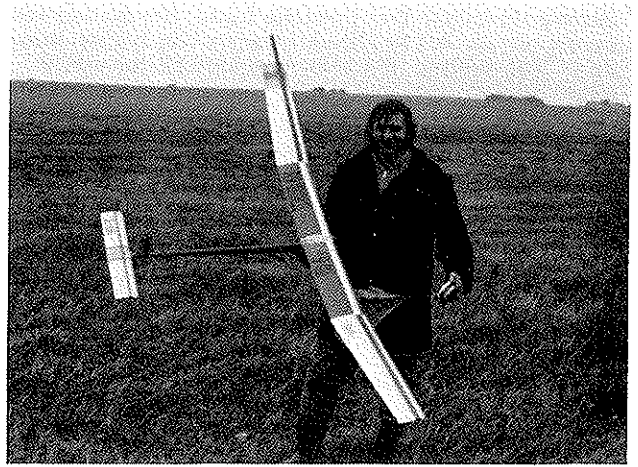


Dennis Quick, 2:a F1A jun (i bakgrunden F1oda med modell).
Foto: Bo Jansson

På söndagen hade det slutat blåsa men det regnade i stället under precis hela dagen vilket gjorde att modellerna "regnade ner" för tidigt. Det är inget roligt med regn på tävlingar, allt genomsurt, modeller inlindade i plastpåsar etc men ingen tycktes tappa humöret för det, alla var på strålände eller var det strilände humör.

Våra F1A-flygande seniorer fortsatte under söndagen med att flyga jämna och bra tider med undantag för Louise:s femte start som slutade med 37 sek. Även denna dag lyckades en av de våra flyga in i kraftledningen, och denna gång var det Bror som på detta sätt tappade dyrbara sekunder. Den som lyckades bäst denna dag var J Sillgren från Finland som på detta sätt tog sig upp till en slutlig 2:a placering med 988 sek efter gårdagens fenomen F Bjerre som slutade med 1093 sek. På 3:e plats återfinner vi vår egen Bror Eimar med 966 sek. Lars-G slutade på 7:e plats med 811 sek och Louise på 11:e plats med 608 sek. I lagtävlingen tvingades vi släppa förbi även Norge som fick 2523 poäng. Segrade gjorde Danmark med 2597 poäng. Själva belade vi alltså tredje plats med 2385 poäng.

Sveriges lag i F1A junior bestod av Carl-Gustav Karlsson, Dennis Quick och Per-Olof Tidstrand. PeO hade för övrigt i all hast inkallats mindre än 14 dagar innan tävlingen beroende på att en tidigare uttagen junior råkat ut för en allvarlig trafikolycka. Detta gjorde kanske att PeO hade ett litet handikap gentemot övriga tävlande. Det blev också han som hade det motigast denna dag och en start på 20 sek drar genast ner placeringen och efter första dagens flygning låg PeO på 8:e plats. De övriga två skötte sig alldeles utmärkt och låg i detta läge på 1:a och 2:a plats. "Calle" hade för övrigt en utmärkt tid med två max och en start på 111 sek.



Lars-G Olofsson med modell.
Foto: Bo Jansson

På söndagen gällde det naturligtvis att i första hand försvara topplaceringarna och även försöka förbättra PeO:s placering. Genom mycket fina och väldisponerade flygningar lyckades också det och som segrare i juniorklassen stod C-G Karlsson med 1070 sek närmast följd av D Quick med 907 sek. På 3:e plats kom J Ödemark från Norge med 857 sek. P-O Tidstrand avancerade upp till 5:e plats med 763 sek. Tyvärr förekom ingen lagtävling i juniorklasserna vilket annars hade resulterat i en svensk triumf.

I klass F1B senior hette de svenska kämparna Björn Söderström, Jan Zetterdahl och Lennart Flodström. Det var definitivt inget väder för denna klass och det återspeglar sig tydligt i de tider som presterades denna dag. Av hela kopplet tävlande så var det bara en enda man som lyckades flyga en max denna dag. Dessutom glädjande är det då att det var en svensk, det var nämligen Björn som svarade för den bedriften och det gjorde han i andra start. Dessvärre var hans första och tredje start betydligt sämre varför Björn efter första Dagen fick nöja sig med en 9:e placering. De övriga två flög betydligt jämna-re tider men inte någon över 2,5 min. Janne låg på 4:e och Lennart på 7:e efter dagens provningar. De som bäst klarat första dagen var O Kilpeläinen och P Sallinen, båda från Finland. Det var kanske därför inte så underligt att Finland ledde lagtävlingen med 1117 poäng följt av Sverige på 1037 poäng.

På söndagen blev vädret mer lämpat för Wakeklassen och i dag var det Björn som var värst bland de svenske. Två max och två starter över 170 sek gjorde att han avancerade starkt. Även Lennart började med två max men hade otur i 6:e start där han endast fick 38 sek. Hans sista start blev åter en bra tid. Janne fortsatte som dagen innan med jämna tider men bara en räckte till max. Den som denna dag lyckades bäst var den ledande Kilpeläinen som med fyra max säkrade segern med 1101 sek. På andra plats kom glädjande nog Björn som med sin fina serie idag kom upp till 1018 sek. Han petade därmed ner Sallinen till tredje plats med 1005 sek. Janne slutade på 6:e plats med 973 sek och Lennart på 9:e med 897 sek. Lagtävlingen vanns av Finland med 3020 poäng före Sverige på 2888 poäng.

I juniorklassen F1B flög från Sverige Per Qvarnström och Thomas Ekendahl. Båda flög utmärkt och hade båda bättre tider efter första dagen än bäste svensk senior. Det var kanske därför inte så underligt att de efter denna dag låg 1:a och 2:a med Per främst.

Söndagen började inte så bra för Per som i fjärde start fick noterat 50 sek. Hans övriga tider denna dag var utmärkta. Thomas började bättre men de två sista starterna blev lite knappa. Detta gjorde att båda blev tvungna att släppa förbi P Rasmusen från Danmark som vann juniorernas kamp med 994 sek. På 2:a plats slutade Per med 934 sek och på 3:e plats Thomas med 857 sek.



Per Qvarnström vevar Wake med benäget bistånd av Knut Andersson.
Foto: Bo Jansson

Vårt lag i klass F1C senior bestod av Gerald Boman, Eddy Astfelt och L-G Lindblad. Lördagen bjöd på en del motgångar för vår del. Gerald lyckades bäst med två max och en start på 152 sek men det skedde till priset av en bortflugen modell. Eddy började med en max med modellen på långdistans vilket gjorde att han inte han med någon start i andra perioden. Tiden 7 sek i tredje start talar sitt tydliga språk. Inte heller Lindblad hade någon större framgång, en bra start och två runt minuten förde honom nedåt i resultatlistan. Den som lyckades bäst denna dag var naturligtvis Thomas Köster som flög fullt närmast följd av Valtonen från Finland. I lagtävlingen ledde Finland med 1431 poäng närmast följt av Danmark på 1311 poäng. Själva var vi på tredje plats med 997 poäng.

På söndagen skulle det komma att gå betydligt bättre för de svenske och den som lyckades bäst var Eddy som flög fullt i alla fyra starterna. Lindblad var inte långt efter med tre max och några sekunder tappade i sista start. Gerald gjorde två max och tappade några sekunder i femte och sjunde start. Gerald's sista start var för övrigt mycket spännande. Sedan det stod klart att Köster missat sista start och Valtonen flugit fullt kunde Gerald vinna med 1 sek om han maxade i sista start. Att alla vi svenskar höll tummarna hjälpte tydligen inte, modellen tog mark efter 174 sek och Gerald fick känna sig slagen med 5 futtiga sekunder. Segrare gjorde i stället Valtonen på 1214 sek före Gerald på 1209 sek. På 3:e plats kom Pyykkö från Finland med 1135 sek. Lindblad slutade på 6:e plats med 1001 sek och Eddy på 8:e plats med 907 sek. Tack vare dagens fina flygningar kunde vi i lagtävlingen avancera till 2:a plats med 3117 poäng efter Finland med 3339 poäng.

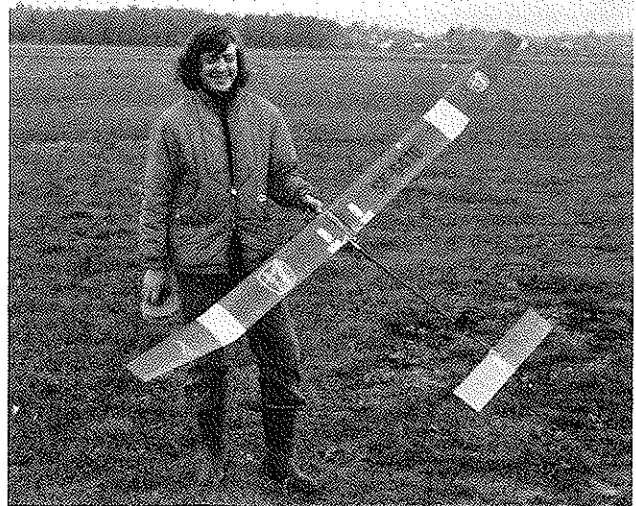
Vår junior i F1C hette Kjell Johansson och det var ett verkligt trumfkort. Han var helt suverän och tillsammans med seniorernas Köster den ende som under lördagen lyckades flyga fullt.

På söndagen började Kjell lika förtroendeingivande med tre max men missade i sista start. Vem som skulle vinna denna klass var aldrig något att fundera över. Kjell uppnådde 1080 sek före Lappalainen från Finland med 786 sek.

I den totala lagtävlingen kom striden att stå mellan Finland och Danmark där Finland drog det längsta strået och segrade på 8517 poäng. Tvåa alltså Danmark med 8503 poäng. Sverige kom på tredje plats med 8390 poäng före Norge på 4795 poäng.



Eddy Astfelt i en av sina lyckosamma starter under söndagen.
Foto: Bo Jansson



Carl-Gustav Karlsson, segrare i klass F1A jun.
Foto: Bo Jansson

Under båda dessa dagar hade Sverige både med- och motgångar. Trots detta kunde vi glädja oss åt flera fina individuella placeringar. Vi kunde även konstatera att vi kan se ljus på framtiden enär återväxten bland Sveriges modellflygare verkligen ser ut att ge ett gott resultat. Det be-lyses klart av våra juniorers utomordentligt fina placeringar under detta NM.

Bo Jansson

SM

Referat från Lilla SM i friflygklasserna i Eskilstuna den 20 oktober 1974

Efter några veckor av förberedelser i form av administrativt arbete, informationer till funktionärer, anskaffande av priser etc så var då dagen för Lilla SM inne.

Denna dag hade ca 105 modeller med tillhörande ägare infunnit sig till start. De flesta tävlande kanske främst juniorerna och även arrangörerna hade högt ställda förväntningar på denna tävling.

Arrangemanget som sådant gick bra i lås, men ack vilket väder vi blev tvungna att dras med i första och andra perioden, hållande regn ca 15 mm lär det ha kommit ner under dessa första timmar och ca 7-8 m/s blåst, Därefter slutade regnandet och blåsten avtog ganska markant, till och med solen ville titta igenom den molntunga himlen i-
bland. Att friflygarsläktet är av seg tåga visade sig, då ingen av de närvarande kastade in handduken trots misserabelt väder i början av tävlingen. Att modellflyget är en fångslände och intressant sport lyser igenom då bröderna Hans o Clas Svensson från Uppsala hade att välja mellan modellflygtävling och brottning just denna söndag, men de valde modellflyget, Clas Svensson ångrar det säkert inte då han ivrigt påhejad av klubbkamraterna och föräldrar blev årets svenske mästare i A1 juniorer.

En rolig reflektion var att många nya konstruktioner och modeller visades upp, vi hoppas att få se dem igen. Ännu mer glädjande är att numera håller samtliga juniorers modeller en hög kvalite med avseende på byggnation och finish samt flygegenskaper.

Med dessa inledande rader kliver vi in i själva tävlandet. Som tidigare nämnts var vinden 7-8 m/s, på grund av detta och den mindre goda vindriktningen över fältet, begränsades maxen till 2 min vilket gällde tävlingen rakt igenom.

Tiderna i de första perioderna blev ganska dåliga överlag i hela tävlingsfältet, beroende på regnet, tunga stabbar och nedregnade modeller etc. Juniorerna är ett härligt släkte, de trimmade och donade med sina modeller tävlingen igenom mellan de ordinarie tävlingsstarterna, fortsatt med det pojkar det ger resultat. En hel del nya namn dök upp i prislistans övre del, vinnare Clas Svensson Uppsala med 473 sek har ju varit med tidigare och visat framfötterna lika så tvåan Manne Rytman Uppsala 392 sek, Däremot trean Peder Tjäderhane från Oxelösund 388 sek gjorde ett fint jobb. Klubben är ju annars en utpräglad linstyrarklubb den har nu tydligen också fått förgreningar åt friflygsidan, Fyran Jan Svenningsson Uppsala är också ett känt namn på juniorsidan 383 sek samlade han ihop. Tomas Holmberg femte man från Strängnäs har tidigare inte låtit tala så mycket om sig, men det blir kanske mer efter denna tävling, 349 sek flög han ihop.

A1 seniorerna hade det väl kanske lite lättare med vädret, de flesta har säkert varit med om liknande väderlekstyper tidigare. Segraren Holger Sundberg och tvåan Per-Arne Svensson, pappan till juniorsegraren, båda från Uppsala följdes åt ganska jämnt tävlingen igenom, segrartiden 491 sek och tvåans tid 488 sek. Trean Hans Lindholm Linköping 481 sek och fyran Bengt Wendel Fagersta 479 sek började lite trevande men kom igen i de tre sista perioderna. Femte man blev Gösta Franzén Uppsala med tiden 473 sek. Som synes ganska jämnt i toppen 18 sek mellan första och femte man.

B1 klassen samlade sorgligt nog inte tillräckligt antal startande för att det skulle bli juniorklass, utan juniorerna fick tävla med sina äldre bröder. Nr B1 Olof Nerud Malmö, börjar nu göra det till en vana att bli mästare i klassen, han lyckades även detta år att vinna, Olof Nerud och Jan Zetterdal var de två "argaste" konkurrenterna om mästar-tecknet, åtminstone i de två första perioderna, sedan tappade Janne lite för mycket i tredje och fjärde perioderna medan Olof maxade. Janne hade däremot den absolut vassaste modellen, rena raketen. Trean Carl-Göran Sundstedt flög jämnt och fint tävlingen igenom och var inte långt efter Janne i sluttid, Olofs sluttid blev 575 sek, Jannes 539 sek och Calles 518 sek.

Förbränningsmotorklassen C1 samlade ej heller tillräckligt antal startande i juniorklassen, även här fick juniorerna tävla med sina äldre kamrater. Suveräner var och mästare blev han nämligen Rolf Hammar Solna, han tappade 32 sek i första start sedan maxar, totaltid 568 sek. Grattis Roffe. Två-

an Leif Zetterlund Solna och trean Tommy Eriksson Fagersta hade jämnkamp hela tävlingen deras sluttider blev 527 sek resp 526 sek. Vassaste motorn hade säkert Jan Zetterdahl han var med även i denna klass men lyckades inte speciellt bra, kärran var försedd med gamla Wakefieldvingar, vilka inte höll så särskilt väl, två stycken blev knäckta.

Handlunskillarna var ett ihärdigt gäng, de kastade och slet hela tävlingen och hade till att börja med problem med stabbarna i vätan. Juniorerna hade som vanligt det bästa lödet i armarna, se sluttiderna kontra seniorerna i resultatlistan. Årets juniorormästare Mats Rosling Uppsala kastade ihop 214 sek, tvåan Börje Eriksson N:a Uppland 174 sek och trean en positiv överraskning Beng-Åke Fällgren Oxelösund 167 sek, fyran Mats Jansson N:a Uppland 158 sek och sluttligen femte man Dimitris Nikolau Solna 130 sek.

Seniorormästare kom från Ikaros Örebro nämligen Lennart Asklöf 174 sek vi gratulerar. Andre man Kjell Magnusson Uppsala 169 sek, trean Jörgen Andersson N:a Uppland 163 sek fjärde man Gunnar Holm Solna 159 sek och femte man Holger Sundberg Uppsala 150 sek.

Till lagtävlingen var sex lagförhandsanmälda och alla lagen var på plats. Den här gången fick dock den annars så, ska vi säga traditionella lagsegrarklubben Solna släppa Fagersta laget före sig i prislistan, Fagersta mästarlaget bestod av Bengt Wendel A1, Bengt-Olov Törnkvist B1 och Tommy Eriksson C1 deras lagtids 1405 sek en blomma till er tre. Solnas lag 1 placerade sig på andra plats med totaltiden 1337 sek och den tredje lagplatsen lade Linköpingslag 1 beslag på med totaltid 1277 sek.

Ja gott folk med detta är referatet och 1974 års Lilla SM slut, vi hoppas att ni hade trevligt på vårt flygfält. Vi känner oss väl till freds med tävlingen och arrangemanget.

Lennart Backman

Critireum Pierre Trebod (24-25/8 -74)

Det svenska deltagarantalet på denna enorma tävling söder om Paris var i år, jämfört med i fjol betydligt större. I A2 deltog, Björn Söderström, Leif Zetterlundh, Åke och Per Qvarnström samt sist men inte sämst Svante Lundqvist. I Wake Per, Janne Z, Björn och Karl-Erik Widell. I C2 var ju Leif med för att försöka göra om bravaden att komma först till flyoff och sedan bli fyra eller bättre, som han lyckades med sist. Julie var stenhårt revanchsugen och var väl den klart bäst förberedda, och med fyra flygklara modeller torde han nu kunna genomföra. Rolf Hammar var med och fick trim på modellen dagarna före men under tävlingsdagen visade sig allt ha skruvat på sig så han ställde inte upp.

Nämnas bör inledningsvis att 138 man deltog i A2 63 i B2 och 36 i C2.

Lördagen lovade redan på morgonen fint väder med värme och en massa soldis. Det skulle så småningom flygas A2 denna morgon. En del hade dock uppenbara problem att ta sig ut till startplatsen. Så småningom befann sig dock alla på plats och det hela kunde dras igång. Det fanns en ovilja att starta nu på morgonen på grund av det svåra vädret. Denna ovilja skapade tidsnöd i första perioden i svenskarnas grupp. Snart flöt emellertid det hela fint. Bäst inledde Björn med 2,30 samt tre max, Åke Q med tre max och 2,13 sen Leif med 1,55 samt tre max. Övriga svenska deltagare tålde nog inte värmen riktigt, modellerna å andra sidan hade dåliga glidtal. Sen var det paus och swimmingpool för hela stanten. Men tre starter till skulle göras och efter dessa hade svenskarna placerat sig som 21:a genom Björn som sammanlagt bommade 48 sek, 39:a genom Leif och han bommade 110 sek, helt överraskande kom så Åke Q 48 med 137 bommade sekunder. Övriga deltagare från Svea rike tålde som sagt inte värmen!

Det blev i alla fall en flyoff i A2 även om det ett tag såg hotande ut. Det var verkligen svårfluget väder mot slutet och många missade grovt där. Fyra man av 138 deltagande i Omflygning, det talar sitt språk. En tysk vid namn Timmemann gjorde otroliga 4minuter medan en annan tysk lyckades få 228 sekunder med en modell som inte såg ut att kunna flyga 2 oberoende väder. Enormt kort moment och jedelsky vinge. Den flög nu tvärtom strålande stabilt och vackert. Hols hette mannen som ägde den kärnan och tvåa kom han. Övriga två var Lopez Spanien och Braud Frankrike.

Söndag morgon lovade även den strålande väder och så blev fallet. Det skulle bli mera liv i tävlingen nu, det kändes liksom. Och det kom också att hända betydligt mer denna dag än man är van vid på en tävling. I Wakefield ställde Zettis upp med en ny modell, färdigställd på tättplassen, precis som han gjorde på VM förra sommaren. Två max knep han i början med en massa tur med sen var det stopp. Kärnan trillade ner från hög höjd och det blev 110 sek. Med en gammal modell fortsatte han dock i känd stil med fyra max. Trettonde plats räckte detta resultat till. Per Q som krossat modellen i trunken på morgonen fick i första 2,29 och i fjärde 1,33 men i övrigt max och detta räckte till 18 plats. Björn gjorde ömsom max med 7 minuters marginal ömsom en minut, han kom på 41:a plats. Widell hade lite problem med trimmet på sin modell och kom först på 45:e plats.

Flyoffen bjöd på vacker flygning med stor rättvisa. Chmelik från Österrike flög med exakt Löfflerkopia och hade jämfört med Allais Frankrike betydligt bättre utgångshöjd förutom ca 7-8 sekunder längre motortid. Allais hade ett imponerande racerstig men i rådande väder var det till nackdel. Fyraminutersstarten klarade bägge med god marginal. Men man anade redan hur det skulle gå. I nästa start kastade de samtidigt och skillnaden var markant. Nu landade Österrikaren på 3,45 och fransosen på 3,04!

C2 samlar alltid minst deltagare i Pierre Trebod och förresten överallt men är den enda klassen som det blir nån rejäl flyoff i det knepiga vädret där nere. Denna gång kom 9 av 36 till flyoff. Missade den gjorde världsmästaren med 7 bortfusade sekunder i första start. Denne man imponerade mest med sitt termikprickande. Att kasta sin gamla high thrust i medvind skadade inte. Riktigt samma stil som vid WM hade inte modellen. Stjärnan Landeau droppade 14 sekunder i tredje. Simpson i sista. Våran Leif tappade lite här och lite där och hamnade på 18 plats. Men Julle då? ... Jo, efter att modellen som under tävlingsdagens gång ha havererat först sin nya konventionella fått tankläcka med motorstopp som följd plockade han fram "Hunnamodellen." Ett par trimstarter och sedan en max med den i tävlingen. I pausen löstes autostabben ut efter några sekunder och modellen lopade med tuch i betongen som följd. Sorg och bedrövelse. Lika dant var det sist. Nåja, det hefa togs med ro. Julle hade fyra max och en modell kvar. Den var visserligen motorsvag men var perfekt uttrimmad. Resten av starterna fram till flyoffen gick som smort. Det hela kunde börja! Monks, Köster, Schaller, Shwendt och några till var med på åtta sek - starten. Två man föll bort. Ferrero Frankrike och Burrows England. Köster och Julle klarade med fin marginal. Det var inte så gott om tid mellan starterna till motorkörning, det hela skulle ju vara över innan mörkrets inbrott helst. Julle kom mycket fint iväg i sin sexsekundersstart och maxade med god marginal. Köster däremot var klart skakad av sin insats, han fick sekunderna mer än max. Monks fick övertid och hans landsman Faux missade en sekund, tidtagarna tappade den i diset. Både Shwendt och Schaller missade ganska mycket. En viss Reda från tyskland som kom fint på EM sist hade fin marginal även han. En svag segersmak spred sig dock bland svenskar som nu svärmade som getingar kring Julle. Motortid och timerinställning diskuterades in i det sista. Det var nu frågan om de där sista tiondelarna som måste till för segern.

Andra saker än timern ändrades det på. Propellern (Qvarnström) kapades ner för ökat race under dessa få fyra. Kurvet minskades för maximal glidtid. Först att starta av de tre som återstod av Köster som i sedvanlig stil öste iväg maskinen med kraft. Modellen kom högt men efter olycklig urtagning började den att stalla och det gjorde den ända ner till marken, 77 sekunder fick han. Reda var näste man iväg och det såg bra ut. Julle var i luften med sitt cirka tjugo sekunder senare och skådespelet, det lyckliga, hade bara börjat. 3,9 och 4,0 hade tidtagarna hans motortid till. Spänningen var obeskriverlig. Skulle det gå vägen? ... Måtte inte den fusa nu bara.

Jubel ... Jubel. Julle hissas av glada danskar och svenskar efter segern. Med halvminuten tillgodo på Reda kan den dessutom betraktas som överlägsen. Det var med tredje modellen bucklan kneps och en mer välförtjänt seger i modellflyg får man nog leta länge efter. Julle i en C2 flyoff är genast något av favorit.

Väl mött nästa år i stället där nere!

Per Qvarnström



Christer Branteim med sin segrande "Jocke"

Junioren Christer Branteim vann för andra gången tävlingen om Wentzelpokalen i Östersund, 13-årige Christer vann första gången 1972 och har nu två inteckningar i pokalen, som vandrat sedan 1961.

Två inteckningar har också veteranerna Arne Berglin och Gösta Nilsson, av vilka den senare nu flög proxy för sonen Håkan. Ännu en kämpe, som varit med från pokalens start i början av 50-talet och även vann den första pokalen för alltid, Nisse Nässén, deltog med en för hans del relativt nybyggd (tre år gammal) Gladan.

Men det var ungdomarna som kämpade om segern i A1-klassen, som pokalen gäller. Branteim och en annan ÖFK-are, fjolårsvinnaren Kjell-Åke Jonsen låg tämligen lika fram till sista starten, då "Kjella" behövde en bit över två min för att vinna. Men det lyckades inte i turbulensen, som gjorde resultatet ojämna trots att det inte blåste särskilt mycket.

En överraskning var "den flygande polisen" mässterbyggaren Sten Kristiansson, som är radioflygare i vanliga fall. Hans son skulle egentligen ha varit med men fick blindtarmen och pappa övertog byggsatsen. Tyvärr räckte friflygsrutinen inte riktigt till att försvara den ledning han skaffade sig efter ett par bra starter i början.

Skvadern hade skickat upp ett ungdomligt gäng, där Mats Nilsson lyckades bäst. Men inga seniorer kom, enligt uppgift därför att de alltför sent fick reda på att den ursprungligen uppskjutna tävlingen ändå skulle hållas. Tävlingsledaren Arne Berglin hade väntat ruskväder, men på lördagskvällen gav F4-meteorologen klartecken och hans förutsägelse stämde exakt.

Segraren Christer Brantheim flög med en modifierad "Jocke", en Niils-Eric Hägglund-konstruktion som blivit mycket populär bland östersundarna. Den har tidigare presenterats i Modellflygnytt.

AKM:s hösttävling, Revinge den 12/10-74

"Det lågtryck, som under natten bildades med centrum över Öresund...", var Väderlekstjänsts glada hälsning på morgonen till den 12 oktober, men då var man nästan framme vid tävlingsplatsen och kunde lika gärna fortsätta.

Tur i oturen var, att vinden var svag, och somliga lyckades göra alla sina starter i uppehållsväder, en allt sälsyntare företeelse ju längre dagen framskred. Värst utsatt var Lennart Hansson, som även fungerade som tävlingsledare. Han fick för det mesta finna sig i att flyga sist och i sämsta vädret.

Svårfluget var det. Ingen A1-flygare lyckades tota ihop en max på hela dagen, och i A2 blev det max bara på var femte start.

Det brydde sig inte Bror Eimar om. I Wake flög han fullt med lite tur och mycket skicklighet. Anders Håkansson brukar ju vinna när det jäklas i lufthavet, och hans 874 sekunder skulle ha räckt till vilken annan dag som helst, men nu lax det inte.

Tre skickliga flygare gjorde upp i C. Julie flöt bort efter tre starter och Claes Mårtensson efter fyra, men gubben Hagel var sig själv igen och flög fullt. Han trimmade ju på SM, och det räckte tydligen, eftersom hans kärna flög enormt fint.

A2 blev lite lekstuga för västra Sverige. Endast Claes Mårtensson på tredje och Lennart Larsen på femte plats lyckades vara med i toppen av övriga startande. Henry Åkermark fortsätter att vinna, och Lasse Larsson fortsätter att vara med i toppen, nu tvåa. Dessutom vann han A1 senior. Resten får du titta i resultatlistan efter.

Floda



Storslam för Sverige i linflyg-NM

I Nummela ca 4 mil norr om Helsingfors ligger ett litet flygfält inbäddat i de djupa finska skogarna. Det har ett litet hotell med restaurang alldeles invid flygplatsen.

På lördag förmiddag anlände den svenska truppen som bestod av tre tävlande i alla klasser, stuntomare Willy "judge" Andersson, lagledare Anders Ahlström samt supporters. Tyvärr kom inte danskarna så tävlingen skulle bli en rent svensk-finsk uppgörelse. Estland som nu för första gången kun- nat sända ett lag utomlands deltog även. På grund av byråkratiska endast i landskamp mot Finland. En deltagare i varje klass ställde de upp med.

Efter lunch och lite förnsnack avverkades första omgången i alla klasser utom combat. I speed flög alla svenskarna mycket bra och ledde stort över finnarna. I veckan hade de provat hopkopp- ling av linorna och resultaten från det lovade gott. Charlie klämde till med 235 och Benke och Ove med 230. Stunten blev ganska chansartad pga rätt kraftig byig vind. Ove klarade sig dock bra och fick bara 14 poäng lägre än Mayer. I Team-racing hade Svandolien en jättechans att äntligen bryta den finländska segreraden. I första heatet kunde vi också glädja oss åt att Bengtsar-Böhlin's modell enligt Mats egna ord "gick som ett spjut över mörka vatten", 4,33 blev deras tid medan Nore-Ekholm fick nöja sig med 4,36. Winkler-Pontán noterade 5,04. I det andra heatet schabblade fin-

narna och Larsson-Rylin flög lugnt och säkert in på utmärkta 4,25,9. Deras Rossi hackade och Rosslade lite i början men gick i slutet av heatet som ett spjut...

Dagens sista heat flögs med Nore-Ekholm och Estlands lag. Esterna hade en ryssinspirerad modell som var ganska lik en del av Sven Pontáns alster. De hade hemmatilverkad motor och körde 35-varvssystem, hastighet ca 25 sekunder per 10 varv.

På kvällen laddade svenskarna. Hotellet hade dans till en typiskt finsk trio som spelade Säckkjärven polka och finsk tango så att det stod härliga till. Från byn kom det en hel del trevliga flickor. Svenskarna gick till sängs med lyckat resultat även i den landskampen.

Söndag morgon. Pigg och utvilade joggade svenskarna ut till tävlingscirkeln. Somliga kom direkt från en uppfräschande sauna. Vädret var perfekt för instyrning. Solen tittade fram och vinden hade avtagit. Charlie förbättrade i andra speed- omgången och Markku Pietinen fick häng på de övriga svenskarna med 228. I stunt förbättrade praktiskt taget alla och ställningen blev i stort sett oförändrad.

I teamens andra omgång möttes Pontán-Winkler och Nore-Ekholm i första heatet. Pontán-Winkler förbättrade till 4,39 men missade finalen med fulliga 2 sek. Det var nu klart att de två svenskarna som flög andra heatet skulle gå till final. De kunde därför ta det lugnt. BB prövade att köra 50 varv men misslyckades och fick en omtankning på 99. Larsson-Rylin förbättrade till 4,23 vilket bara är 4 sek över deras eget inofficiella svenska rekord. Fagerström-Aarnipalo var en aning ringrostiga och fick nöja sig med 4,55. Alla finnar körde Rossi.

Efter lunch kom så combat - Sveriges gamla parad- gren. Tävlingsplatsen bestod av en grusig ljunghed med ris och små björkar. (Alternativet var asfalt). Både Staffan Larsson och Ingemar Larsson hade otur och lyckades trassla in linorna till sina reservmodeller i den finska floran och fau- nan. De förlorade sina första heat trots fina flyg- ningar. Startordningen som vi hade kommit överens om utföll till stor belåtenhet och i samband med regelrevisionen i höst skall grenstyrelsen försöka jobba fram färdiga startordningar för svenska täv- lingar enligt denna modell för olika antal deltaga- re. Målsättningen skall vara att varje deltagare får chans att flyga minst två heat. Tävlingen inleddes med ett heat mellan Estlän- daren och J Niskanen. Sedan grus och balsadamm lagt sig visade det att finnen vunnit. Esten hade intressanta modeller. De var små och lätta med tunn vingprofil och flaps. Motorer Super Tigre G15. Systemet är intressant men det är alltid svårt med driftsäkerheten om man kör med "spån- korgar" och glödare.

I semifinalen möttes Huss och E Niskanen. Heatet vanns av Huss som gjorde en bejublad flygning. Hans modeller gick fint och vi bjöds på fräck och rolig combat. Hela combatävlingen var för övrigt fantastisk. Kärrorna stod "som spjut i backen" och det klipptes serpar, modeller och små björkar så att det stod härliga till. Publiken applåderade spontant efter nästan varje heat. Det var håll- i- gång hela tiden alla hade sina reservmodeller snabbt uppe efter kvadd och heaten flöt fint. Vi hann med 10 heat på drygt två timmar. Domaren "Maasa" Pikkanen var bestämd och bra och fick bra betyg av de tävlande. Inga större tvister upp- stod och inga protester lämnades in!

Så till den andra semifinalen. Där flög Staffan Larsson mot Karma. Staffan, som med kort varsel blivit uttagen sedan både Leimalm och Couchér fått förhinder, flög mindre och mindre ringrostigt för varje heat. Hans rutin och vilja fällde avgör- andet.

Finalen blev alltså helsvensk, Sveriges två bästa combatflygare möttes, Heatet blev en njutning. Det hade allt av spänning och dramatik, Ingen passivitet här inte, Eriks motor gick något långsammare och det föllde troligt avgörandet, (Staf-fan vann även 1965 och kom trea 1966).

Speed höll på att bli en trippelseger för de svenske, På lunchen provlög alla tre över 240 m/t men endast Ove lyckades bättra till 240 - nytt svenskt rekord som han delar med Charlie, Piet-inen klämde sig in på en tredje plats med endast 0,1 sek bättre tid (1 km flygsträcka) än Benke,

Teamfinal med två svenskar, det var länge sen, Finalen blev intressant genom att alla tre körde enligt olika system, Mats och Gösta försökte med 50 varv per tank, Uffe och Göran med 40 och Nore-Ekholm med snabba 29 varv, Resultatet blev ännu ett svenskt rekord 8,44,7, Flyghastigheten i final-heatet var ung 24 sek per 10 varv, BB-gänget blev bromsade så att de fick glidflyga ett extra varv på varje tank för att komma upp i 50, Ett mycket tidsödande sätt! De noterade trots det personligt rekord.

Vid prisutdelningen var det en stolt svensk lag-ledare som kunde ta emot samtliga lagpriser, Så bra har vi inte varit förut, I landskampen mellan Finland och Estland vann värdlandet och det knöts många värdefulla kon-takter som kanske så småningom kan leda till att även vi svenskar kan få resa till Estland eller få se dom här på någon tävling,

"paleface"



LIN-SM 1974,09,07-08

Platsen var Skara, En liten idyll ca 40 mil från Stockholm och Malmö, Lördag morgon kom, . . Vi begav oss till tävlingsplatsen, "Skara idrottsplats", Banorna var verkligen fina, Sedan man fått en del kritik om team-underlaget på vårens tävlingar hade arrangörsklubbarna denna gång lagt ned ett gott arbete på att göra rent "friluftsbadets parke-ring", Det ryktades att tom brandsprutor varit med i spelet, Cirklarna var fint målade och stunt-combatplanen var kortklippt, Idrottsplatsen hade läktare med tak,

Team och Stunt flögs på lördagen, Det bjöds på hyfsat väder, Stunttävlingen blev spännande och teamen dramatisk, Regerande svenska mästarna i båda klasserna fick dock fortsätta att regera vidare, "Kråks Vårdshus" - Skaras inneplats no 1 - blev helt nerlusat av rödbrusiga oljestink-ande gentlemen, så fort solen hade gått ner över västgötaslätten, Dessförinnan visades det film, Ove Kjellberg och Sven Pontán har ett par intres-santa 8 mm filmer från lin-VM 68, 72 och 74, samt en del om radio-skala,

Söndag morgon, . . Regn och storm lyckades nästan förstöra speeden, Combaten blev jobbig, Trots bra organisation och bra startordning drog tävlingen ut på tiden, Serparna gick ibland sönder av det hårda regnet eller blåste av i vinden, Siden och balsa blöttes upp och det var allmänt olustigt, Synd om arrangörerna och alla de 25 tävlande, Succé för Sk LIN-LEN, Deras ende deltagare "sopade banan" med konkurrenterna,

Lagtävlingen vanns av Handen som faktiskt var den enda klubben som ställde upp i alla klasserna, Pristygda Handen har fin bredd och får säkert snart en fullträff i Stunt eller Combat,

Prisutdelningen vanns av arrangörerna, Det var faktiskt den största prissamlingen på några år, Tyvärr var det kanske sista gången som RF-plak-etterna utdelades,

"YES,BOX,ALRIGHT"

Team-racing

Den församlade svenska teamåkareliten och några till samlades på lördag morgon den 7 september för att i möjligaste mån åka fort och längre, Hur många som tillhör eliten vill jag inte uttala mig om, men inklusive några till var det 9 lag som ställde upp, 2 tusendels promille av Sveriges be-folkning slogs om denna åtråvärda titel inför över-domaren, Herr Modeliflygnyttredaktören Lars G Olofssons argusögon, Han diskvalificerade gärna allt han kom åt,

Solnagänget psykade oss andra genom att komma med specialbyggda lådor för karrorna, Måne det är lådorna som har gjort dom så bra i år?

Från första omgången kan meddelas att grenchefen Samuelsson hade fula ben varför han diskvalifice-rades tillsammans med undertecknad som inte lyckades hålla sig i ringen, Bästa tiden 4,30,4 hade efter första omgången Pontan/Winkler med sin Rossidrivna lättviktskärna (400 g), byggd i äkta balsaträ, Det är ju inne att gå tillbaka till 30-40-talet, varför Sven Pontan helt följdriktigt hade slopat all plast, Gustavsson/Härne låg 2:a med 4,37,8 bara 1 tiondel före likaså Rossiflugna Larsson/Rylin,

Mellan första och andra omgången fanns det en väl-behövlig träningspaus,

I andra omgången lyckades antingen Göran Rylin flyga fortare eller Uffe Larsson tanka fortare till 4,26,7 medan herr Pontan för säkerhets skull oskadliggjorde undertecknad genom att ta med sig ett par extra linor vid sista landningen, Dags att ändra reglerna eller också får man skaffa spade och gräva ner linorna,

I sista heatet i stort sett soloflög Bengtsar/Böhlén med sin hemgjorda KB-variant 4,29,4,

I semifinalen lyckades Pontan/Winkler åstadkomma dagens bästa tid 4,22,5, Larsson/Rylin höll jämn standard med 4,28,4 och Bengtsar/Böhlén blev tredje finallag med 4,34,7, Engman/Ahlström lyck-ades med det inte alltför svåra konststycket att bli diskade, tyvärr också med en kvaddad modell, Samuelsson/Axtelius hade inte sin motor i form efter andra omgången utan hamnade på fel sida femminutersgränsen,

Finalen blev en rafflande historia (det blir dom alltid i såna här reportage), Pontan/Winkler hade svårigheter i början men tog upp sig och började knappa in på dom andra med sin snabbare modell, Men ack, även dom blev diskade,

Så av någon outgrundlig anledning blev det till slut Ulf Larsson och Göran Rylin som segrade med 8,55,6, Grattis igen! Detta kan ju inte få fort-sätta år efter år, Upp till kamp alla andra, Be-manna byggbrädor, plastformar, svarvar och fräs-ar till nästa år,

Efter 2233 varv, 5747,5 sekunder, 4 diskningar och 9 heat lägger vi årets TR-SM till handlingar-na och tackar domarn och övriga funktionärer för att dom stod ut med oss,

Mats Andersson

STUNT

Ryktet om min död är betydligt överdrivet, Ja, så kan man glädjande nog utbrista, när man ser på årets startlista i den "stora" klassen, Inte mindre än 13 deltagare (undrar när det inträffade sist), För den stora dagen hade för rättvisans skull 4 st domare engagerats, varmed vi framför vårt tack till dessa, Vädrnets makter stod oss bi med att hålla torrt, Vinden var ganska kraftig tidvis, men rättade till sig mot kvällningen,

För att nu övergå till det intressanta dvs flygandet. Naturligtvis ställde de gamla kämparna upp, men de var inte ensamma, som så många gånger förr. Det var glädjande att se så välflygande nya medtävlare. Gunnar Karlsson och Jan Junglöf var nya bekanskaperna från Handens MFK för min del. Dessa två behövs för att inte stuntsen skall bli en västkustgren. Om jag dessutom inte tippar fel kommer stuntsen att bli särdeles hård kommande säsong med de nyss nämnda "handenflygarna", Dick Janefeldt och Thorbjörn Hansson. Den sist nämnda, som förresten klev in i den verkliga eliten vid tävlingen i Vänersborg två veckor senare, genom att flyga helt strålande, men mer om detta i annat referat.



Stunttoppen diskuterar Alf Eskilssons modell i förgrunden
Foto: Anders Leimalm

Striden om platserna var mycket hård, vilket undertecknad fick veta om. Jag var dock inte ensam utan striden om första platsen var även den hård. Ove hade, som vanligt är man benägen att utbrista, ledningen före Alf inför sista flygningen, där Ove gjorde en vacker och jämn flygning, som pekade på en medalj av ädlaste valör. Alf var dock inte sämre än att han överträffade sig själv och med hjälp av den altmer avtagande blåsten tog han hem segern, med knapp marginal, för andra året i följd. Segern var får man tro större i år än förra året då Ove inte flög. Kampen om tredjeplatsen stod mellan Gunnar Karlsson och undertecknad. Jag hade ledningen med 49 p, som Stockholmarna noggrant hade räknat ut. Altnog Gunnar flög snyggt och stockholmarna sken i kapp med den nedgående solen. De spådde dock på glädjen med ytterligare tre poäng så glädjen stod högt i tak i det sistnämnda lägret. Erik Huss hade tyvärr glömt den fina formen i sitt nya hem i de Västmanländska skogarna, men vi vet vad han kan så... Den välbehövliga rutinen för de andra grabbarna tror jag är viktigare än placeringar, så jag går inte in på någon flygkritik, men hoppas givetvis få göra det vid senare tillfällen.

Lars Helmbro

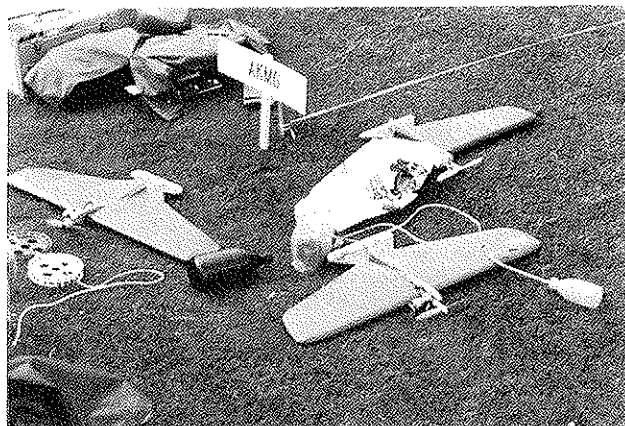


Typisk Combatdepå
Foto: Anders Leimalm

Combat SM

Combattävlingen hade samlat 24 kämpar i olika åldrar och av varierande skicklighet. Tävlingen blev troligen årets blötaste och överträffas bara av stora sjöslaget på Backamo förra året. Nu inskränkte sig skyfallens verkningar till halvdränkta piloter och förlorade serpentiner.

Det ogästvänliga vädret resulterade i att vi fick se mycket soloflygning och inte alltför mycket combat. Det var dock inte bara vädrets fel för det var långt ifrån alla deltagarna som fick fart på sina prylar. Fart fick vi emellertid se när Staffan Larsson och Lasse Helmbro drabbade samman i ett heat. Här blev det flyga av direkt ur instruktionsboken för combatflygare (har aldrig sett den). Staffan hade läst på kapitlet om klipp bättre än Lasse och gick därför segrande ur striden.



MIAPLACIDUS 1, Coming Fighter?
Foto: Anders Leimalm

Det var roligt att notera att västkustpojkarnas (de fagraste bland combatflygare) nya maskin MIAPLACIDUS 1 fint hängde med alla andra alster och dessutom verkar vara betydligt mera stryktålig än alla andra, vilket inte minst Lasse visade. Vänta bara till vi blir ordentligt inflygna på maskinen. Mest influgen på maskinen tycks just nu Ingemar Larsson vara. Han lyckades komma till final där han besegrades av nyss nämnda Staffan. Ruter Ess håller ännu, men hur länge???

Efter att ha beskådat combattävlingen kan man notera att det flygglada gänget från Uddevalla börjar lära sig stridandets svåra konst, vilket undertecknad bittert fick erfara. Något år till och ingen torde gå säker för dessa anstormande ungdomar. Detsamma gäller pojkarna från Västerås, som går från klarhet till klarhet.

Det är tydligt att vi har en ny combatgeneration att vänta och det är inte en dag för tidigt. Nu undrar man bara när Bo Gårdstads väldiga horndar av modellflygare från de djupa skogarna i norr skall dyka upp på tävlingarna och göra livet surt för stridsflygarna från de sydligare latituderna???

Anders Leimalm

SPEED-SM

Att dolly betyder speedvagna på engelska vet kanske somliga och Dolly hette den orkan i vars efterdyningar speedtävlingen gick, vilket var en händelse som såg ut som en tanke, men så väl var det inte. Vädret ställde till en hel del problem för herrarnas fortåkare. Trots det vann Ove Kjellberg med tre jämna flygningar. Några månader tidigare hade resultatet 235 km/h varit extremt bra, men de hopplaga linorna har förändrat standarden i klassen högst avsevärt och nu var ingen så där våldsamt imponerad. Bengt Martineffe var tvåa med 229 och C-E Enqvist trea med 226. Charlie hade svårigheter med att få motorn att gå som den skulle, enda gången det gick var de tre minuterna till ända och han klockades, högst inofficiellt för ungefär 250 km/h.

Rolf Hagel hade flugit 248 dagen före på hemmaplan, men hans chanser förstördes av att planet och vaggan blåste in i cirkeln strax efter de släppts och i de "ground loopings" som följde, förstördes de hoplagda linorna. Reserven hade "vanliga" linor och med den noterade han 217 km/h.

Samtliga fyra som fick någon notering använde hoplagda linor, utom Hagel i sista start, förstås, och Rossi var standard hos alla utom Ove Kjellberg, som hade ett av sina vanliga hembyggen. Modellerna var i samtliga fall konventionella, fränsett att Kjellbergs och Hagels hade längre innervingar.

Ytterligare fyra man ställde upp men fick inte någon notering. Herr Böhlin tog sin Mats ur cirkeln redan före start, eftersom grejorna inte ville fungera. Han har ju i år koncentrerat sig på T/R med gott resultat, och det har inte blivit så mycket speed-träning. Göran Fällgren kom med en X-15 i en oflugen, asymmetrisk modell och av det blev inte mycket. Conny Åqvist fick ingen fart på sin Rossi, den gången den gick bäst ville vaggan följa med runt, så det blev ändå inget resultat. Till sist tävlingens prestation: Redan efter ett halvt varv lyckades världens bästa TR-mekaniker från Handens MFK plantera vevaxeln lodrätt i asfalten. Den åskådande menigheten fick intrycket att asfalten var betydligt stabilare än Superman. Det är till att offra sig för att skrapa ihop lagpoäng!

Leif Rydén



© Kjellberg vann speedklassen i SM
Foto: Torbjörn Hansson

Oxelösundstävlingen 1974

Jämfört med förra årets magra uppslutning blev årets upplaga av tävlingen riktigt rolig med 8 deltagare i TR och 5 i Speed. Roligt var däremot inte värdet som i år svek oss totalt. Trots en del försök lyckades vi inte beveka regngudarna.

Första omgången i Team började fint med 4,33 av Bengtsar-Böhlin och 4,32 av Winkler-Ponán. De andra stockholmslagen var också under 5 min. Sen kom ingenting och så ingenting och så Ohlsson-Williamsson som lyckades tuffa runt på 6,44. Deras motor går i bra stunder uppåt 50 varv, och med en modell som väger två hekto mindre, skulle de säkert få minst en och en halv minut bättre tid på grund av ökad hastighet.

Hemmafavoriterna som förresten är bröder lyckades endast prestera 36 varv. Det nybildade paret B-Å Fällgren och L Kantorp debuterade med 7,50. Tävlingsens andra debutanter som åkt ända från Wänersborg hade oturen att råka ut för lossnande rodermekanism och fick därigenom bryta. Nåväl helt och hållet otur var det väl inte - cellplast är inte det bästa materialet att förankra sitt roderok vid.

I andra omgången blev det ingen större förändring. Endast Ahlström-Engman förbättrade (till 4,50.) Fällgren-Kantorp knäckte kroppen på sin modell och fick därigenom lämna wo i semifinalen.

När semifinalerna skulle börja började också regnet att ösa ner ännu värre. I första heatet fick BB 4,38. Winkler-Pontán fumlade lite i starten och fick 5,05. För bröderna Fällgren gick det undan ganska bra men tyvärr steg piloten utanför i sista ommekningen. Den andra semifinalen blev en Guffy-Härne triumf med 4,40. De tycks äntligen ha kommit på hur man gör med Rossi. Ahlström-Engman fick 4,51 trots en missad omtankning. Ohlsson-Williamsson 8,37. - Snälla! en ny kärna!

Till finalen gick alltså två solnagäng och ett från Handen. Efter 80 varv signalerade Bengtsar att Mats skulle stänga av. Pga linkladd blev dock avstängningen så effektiv att kärnan "stod som ett spjut i backen". Efter ytterligare några varv infångades Handenlagets kärna i kvarliggande linor och så var det bara två små negerpojkar kvar.

Guffy och Härne soloflög sedan lätt hem en trots allt välförtjänt seger. Svenskt rekord 9,09 över 200 varv blev det.

Det var också några stycken som ville testa farten på sina speedkärnor. Ove Kjellberg var värst med 236,9 i speed B. Glädjande är att han tycks ha ytterligare fart att ge - se upp för rekordförsök på kaffepetter! Eftersom det inte blev någon TR-B ställde Göran Fällgren upp i speed med sin B-modell. Han fick 197,6 km/tim.

GF + AA

SM

SM i Pylon F3D 1974

SM i Pylon kördes i år, liksom tidigare, på Barkarby och arrangerades av SRFK, Stockholms Radioflygklubb. Tävlingen var dessutom SRFK:s traditionella hösttävling och tillika årets andra pylontävling, då de övriga, utom Vårtävlingen, blivit inställda av skilda orsaker. Till tävlingen hade 11 piloter anmält sig, det lägsta antalet på flera år i ett SM, förra året var det 20 deltagare. Av dessa 11 var fem nya eller återkomna flygare. Två stycken havererade redan på provflygningen före tävlingen, så endast 9 återstod för att genomföra.

Efter första omgången återstod åtta tävlande, då Leif Karlsson, en av de nytilkomna havererade i landningen och efter ytterligare två omgångar hade även Bengt Forsgren utgått efter kollision med Göran Karlsson. Göran hade en reservkärna med, varför han kunde fortsätta tävlingen. Han måste nu fullfölja återstående fem heat, då han blev diskvalificerad i kollisionsheatet och hade missat sitt första heat, då han inte kom iväg. Han lyckades

med det och blev därmed SM-vinnare även i år. I sitt fjärde heat körde han på 1,31,6, den bästa tiden hittills i världen under en FAI-pylontävling, inofficiellt världsrekord kan man alltså kalla det. Den tiden ger en medelhastighet av ungefär 200 km/tim.

Två av de nya pylonflygarna genomförde tävlingen, Karl-Heinz Siiran från MFK Pantern i Södertälje och Hans Andersson från Västervik, som ju inte är helt ny i pylon. Han var med redan i början men har varit borta några år. Låt oss hoppas att de fortsätter nästa år. Förhoppningsvis återkommer också de pylonflygare som saknades i detta SM, till nästa år. Om det blir som planeras, dvs VM i pylon 1975 ev i Sverige, finns inget underlag för uttagning av ett lag, då det ju körts endast tre pylontävlingar under 1974 och det är ej tillräckligt. Troligtvis måste det då till någon sorts uttagningstävling före VM, detta kan dock bestämmas under hösten och vintern.

I samband med detta SM arrangerade SLM, Stockholms Läns Modellflygförbund, sin första kurs, en kurs för pylonfunktionärer. De praktiska övningarna innebar funktionärsjobb som dels tidigare, dels flaggmän under lördagens tävling, den teoretiska delen genomgicks på söndagen, dvs regelgenomgång i Pylon-F3D och av NMPRA utgiven Contest Procedure, dvs hur en pylontävling läggs upp och genomförs. Dessutom genomgicks reglerna för Quarter Midget och diskuterades en del säkerhetsfrågor kring pylontävlingar i synnerhet och radioflyg i allmänhet. Till kursen hade 51 deltagare, från Stockholmsregionen, mött upp. Något liknande bör kanske genomföras på rikspjänet inför nästa år.

De som inför nästa säsong tänkt börja flyga Pylon F3D bör följa upp eventuella regelförändringar då sådana kanske kan komma efter CIAM-mötet 1974. Låt oss hoppas att ev nya regler, som ju i allmänhet tar ett år att genomföra, blir sådana att de som lagt av pga att de tycker att reglerna är dåliga och tappat intresset kan återkomma och tycka att det är roligt igen.

Väl mött inför 1975.

Olle Bergquist
SRFK

SUCCE - SM i F3A

Lidköpings MFK arrangerade 17-18 augusti, för andra året i rad SM i klass F3A. Till skillnad mot i fjol hade ordförande Agne Engman lyckats muta regn Gudarna.

Till start kom 16 man. Lördagens tävlingar startade kl 8,00. Benny Kjellgren gav där en fingervisning om vad som komma skulle genom att i första omgången taga ledningen med dagens högsta domarsiffran 6155.

Därpå lunch i de ypperliga lokalerna som Lidköpings Segelflygklubb ställt till vårt förfogande. Efter lunch tilltog vinden varvid Jack Strömqvists ljuddämpare blåste av och orsakade en nolla i protokollet. Otur?

I den hårda blåsten hade också brodern Esbjörn otur med motorstopp i lördagens båda flygningar. Dagens prestation utfördes av Kjell Dahlshelm som roade sig med att knäcka vingen i en manöver. Till råga på allt landade Kjell kländerfritt. Bra!

Efter första dagens övningar som var genomförda kl 16,00 var ställningen bland de 5 första: den att B Kjellgren ledde med 11945 p. Därpå följde Kenneth Holm 11545, Bengt Lundström 11320, Christer Gillgren 11070, Göran Ridderström 10575 p.

När lördagens resultat var framräknade inbjöd ordförande Engman till SM-bankett på Sjölundas semesterhem där också de flesta deltagare var härbärgerade.



Westbom - Luleå, körde 150 mif för att delta i sin första tävling. Resultat en 10:e plats
Foto: Mats Karlsson

Vilan fram till festens början utnyttjades väl av samtliga. Ett 70-tal glada, flinka och sunda människor deltog i den helt igenom lyckade banketten. God mat, fin dryck, hög stämning, bra musik etc etc. Ett gäng modellflygare från SM-73 kom enkom för att delta i festen. De hade nämligen erfarenhet från förra årets fest se, Gott betyg!

Vad händer då söndag morgon kl 6,00 ?!

Två man ur tävlingsledningen kommer ut till tävlingsarenan för att öppna grindar. Vad får de se, Jo, i morgondimman framtonar Kjell Dahlshelm ivrigt trimmande en ny kärna.

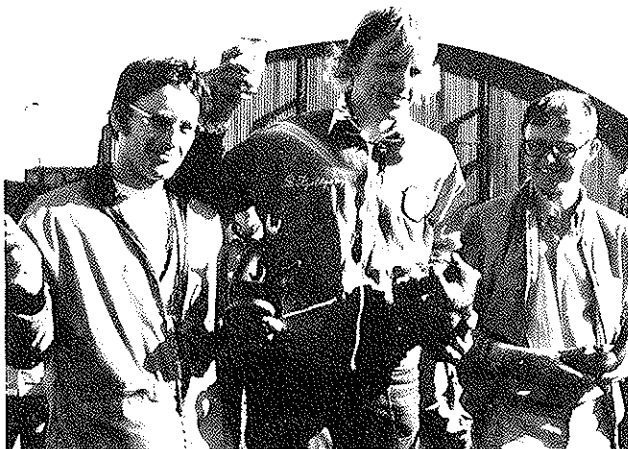
Ett par timmar senare anländer (ja, de kommer till fältet i allafall) övriga deltagare för att börja 3:e omgången programenligt kl 8,00. Herrar Lundström, Holm och Gillgren skärper till spänningen genom att knappa in på Benny i den näst sista omgången vilket borgade för ett spännande sista race efter lunch.

Genom omvänd startordning från lördagen flög Benny först av tätgubbarna. Benny, säker som vanligt, får sin högsta poäng 6445. Efter honom följde B Lundström med tävlingens högsta resultat 6560. Bra, men det fattades 350 p till Bennys notering.

Enda hotet var nu Kenneth Holm. Han flög ihop det fina resultatet 6430 men detta räckte inte utan Benny med sina jämna resultat kunde plocka hem sitt första Svenska Mästerskap på totalpoängen 18965.



Tävlingarna besöktes av en hel del åskådare
Foto: Mats Karlsson



Grabbarna som kom upp på drickbackarna = prisballen.
Foto: Mats Karlsson

Därpå följde prisutdelning som förättades av tävlingens överdomare Acke Johansson. Överst på den pittoreska prisballen, bestående av 3 st drickbackar, 2 av coca-colatyp samt en större av öltyp, tronade Benny Kjellgren Tidaholm. Han flankerades av 2:a pristagaren Kenneth Holm Varberg samt Bengt Lundström Göteborg på 3:e. Samtliga deltagare erhöll priser och en minnesplakett.



Större delen av SM-deltagarna
Foto: Mats Karlsson

Acke Johansson tackade samtliga deltagare och gav också i år en eloge till Lidköpings MFK för det fina arrangemanget. Ett trevligt mellanspel under söndagens tävlingar bjöds de stora åskådarmassorna då Ulf Johansson, Norrköping gav en bejublad och applåderad uppvisning med RC-helikopter. Vi tackar för i år och ses på Hovby nästa år igen!?

Reporter och kameraman
Mats Karlsson
LMFK

Reportage från ACROFLYERS tävling "Pileträffen"

Först ett stort förlåt, till alla deltagare och funktionärer i Acroflyers årligen återkommande modellflygtävling i F3A och F3AP, för sent inkommet reportage. Men nu kommer reportaget från tävlingen. Den äger, som alla vet, rum i SKÅNE och enligt tävlingsskalendern den 15-16 juni.

Även i år infann sig det vackra vädret och hälsade tillsammans med Acroflyers medlemmar de tävlande välkomna till en av de tävlingar som avhålls inom Skånes Gränser.

SKÅNE är enligt geografien det sydligaste landskapet i Sverige. Det är det landskapet som har den mest varierande landskapsbilden. Vi har med andra ord hela Sveriges naturskiftningar inom våra gränser. Förlåt, fjäll har vi ju inte, så lite avundsjuka är vi på norrlänningarna. Årets tävling gick som vanligt ut på att vinna, antingen den ena eller andra klassen.

Våra årligen återkommande gäster, som alltid är lika välkomna, fick i år tampas med varandra i klass F3A. I denna klass var det inte en enda från hemmaklubben som ställde upp (tråkigt). Men i klass F3AP var det inte mindre än två stycken, denna klass hade så när blivit inställd om inte Sveriges gladaste modellflygare Ulf Hamle hade offrat sig. Han flög i båda klasserna. Endast fem tävlande ställde upp i F3A, Var har alla andra dalmasar tagit vägen? Flygs det inte modell längre eller vad håller ni på med? Det är väl nya regler under utarbetning, så modellflyget och modellflygarna inte alls får råd att tävla utom sin egen kommun.

Det var verkligen med knapp majoritet som årets "Pileträff" klubbades genom på ett extra möte i våras. Och diskussionen rörde sig om att klubben inte skulle ha råd att gå back. Det har ju blivit så, att det är klubbarna som skall stödja SMFF och inte SMFF som skall stödja klubbarna.

Detta innebär att intresset sjunker för klubbarbetet och framför allt tävlandet på annan ort då klubbarna tvingas ta ut högre och högre startavgifter. Tänk efter vad som händer.

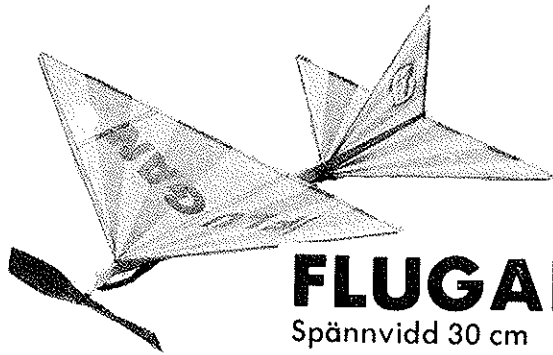
Varför kommer då inte dalmasen ner till SKÅNE och tävlar, jo det förhåller sig så, att det kostar för mycket så där en 400:- över en tävlingsweekend. Det är inte billigt om man skall åka runt på tävlingar lite här och där i Sveriges land och SKÅNE.

Vad kostar det då klubbarna? Jo!
Minst 3 domare, enligt SMFF, vad kostar dom?
100-150:- + logi och mat. Alltså en utgift för domare 600-700:-
Sen skall SMFF ha 100:- + 2:-/deltagare, i vårt fall 116:-.

Var hämtar man då pengarna för sådana utgifter jo, man höjer startavgifterna skaffar hem korv, bröd, läsk och lite av varje till en del, inte mer än man tror går åt. Årets tävling gick ihop. Då domarna var betalda (det fanns tre, men en från hemmaklubben som ej tog något betalt) och SMFF fått sitt var det hela 21:70 över till klubbkassan, och då hade ett 15 tal klubbmedlemmar offrat sig över två dagar med denna usla utdelning. Nog med snyft, går det inte bättre än i år så utblir tävlingen till nästa år.

En nymodighet till årets tävling var, att det istället för en massa dåliga priser på prisutdelningen införts etapppriser. Detta skulle ha den verkan att de tävlande skulle spurras att göra sitt bästa i varje omgång. Etapppriset bestod nämligen av en penninglott med chans att vinna 50:- eller mer eller inget alls. Kenneth Holm som vann sammanlagt kunde under tävlingen också häva in 2 penninglotter, men däremot tvåan Benny Kjellgren 3 stycken. Men bästa resultatet gjorde vinnaren i F3AP, vår egen HANS-ÅKE ENGDAHL som förutom vandringspriset tog hem alla 5 etapppriserna.

Torsten Blomdahl



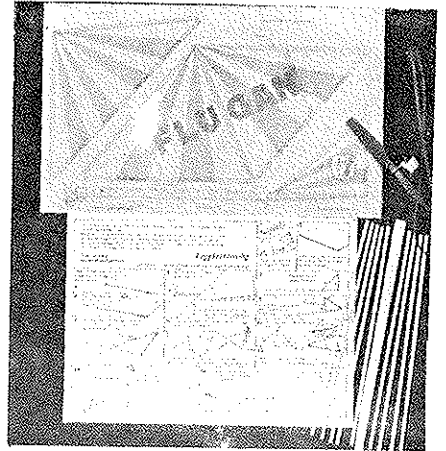
FLUGAN

Spännvidd 30 cm

Gummimotormodell som från början blev en succe. Lämplig för nybörjare men kan också flygas av äldre modellflygare.

Kan flygas såväl inomhus som utomhus.

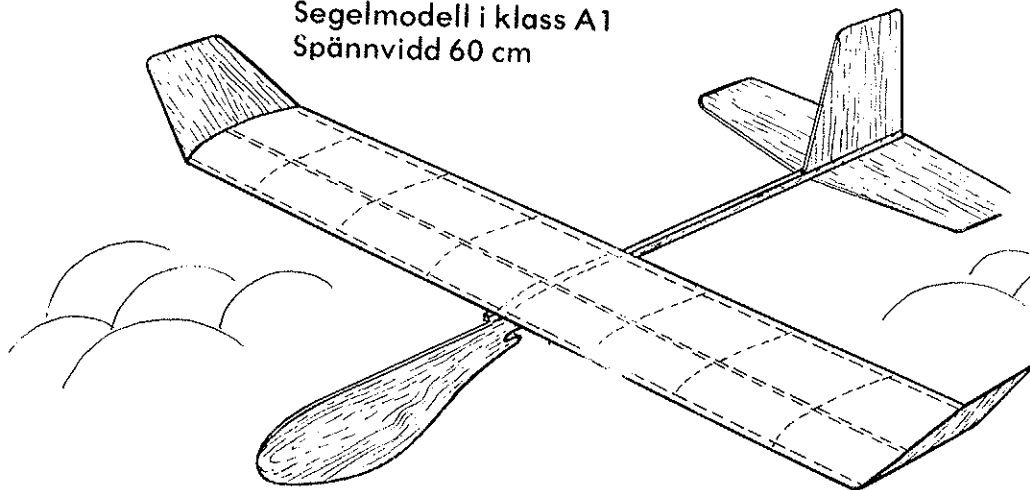
Här ses hela byggsatsen med ritning, gummimotor och färdigt propelleraggregat. Byggbeskrivningen är lätt att följa då den utformats som en serieteckning.



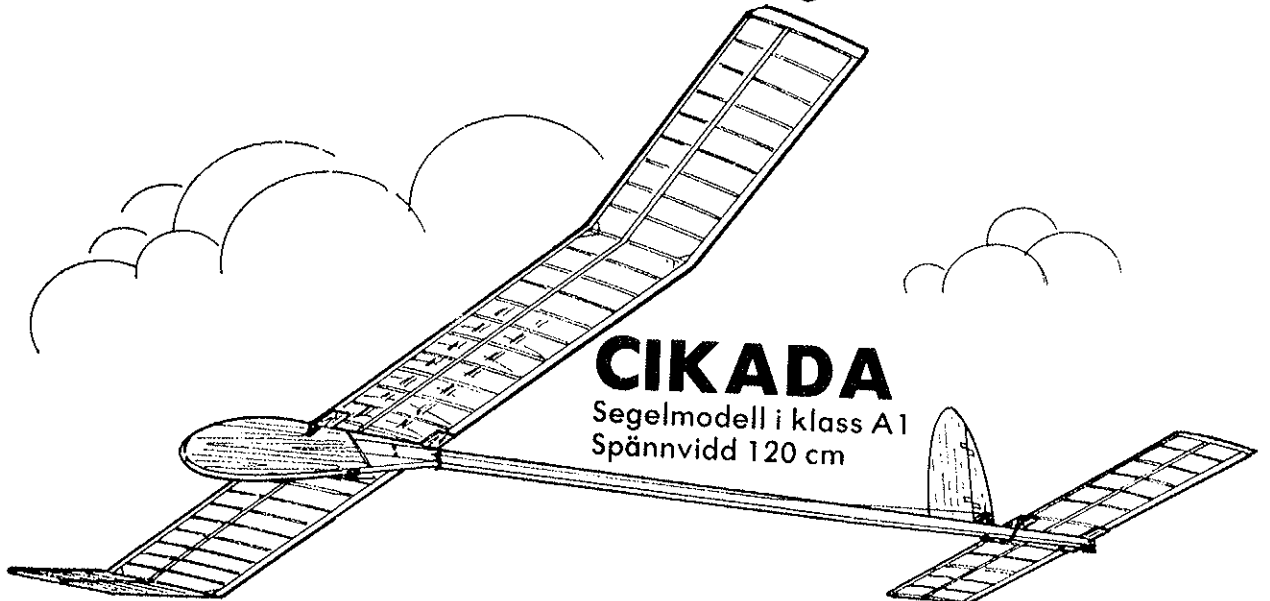
SPARVEN

Segelmodell i klass A1
Spännvidd 60 cm

Mycket lämplig modell för nybörjare. Har byggts i tusental av landets modellflygare. Byggsatsen innehåller ritning i full skala med byggbeskrivning. Samtliga delar färdigsågade för montering. Pappersklädsel medföljer.



Finns även som 10-sats för klubbar och skolor.



CIKADA

Segelmodell i klass A1
Spännvidd 120 cm

En mycket populär modell som vunnit många junior- och seniortävlingar. Cikada är både lättbyggd och lättflygen. Byggsatsen innehåller ritning i

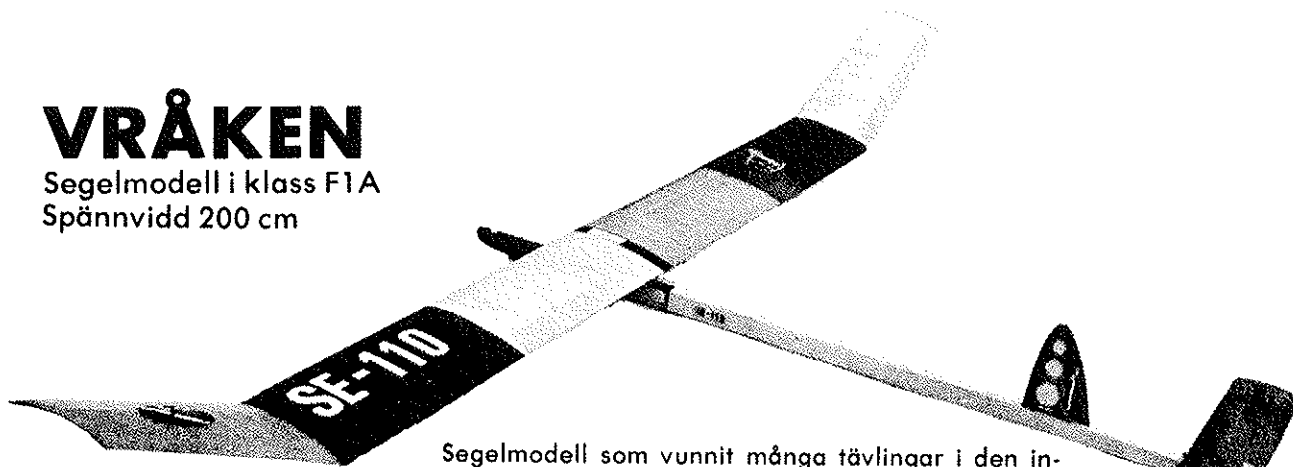
full skala med byggbeskrivning. Samtliga delar färdigsågade för montering. Pappersklädsel medföljer.

SMFF:s Förlag,

Box 100 22, 600 10 NORRKÖPING

VRÅKEN

Segelmodell i klass F1A
Spännvidd 200 cm



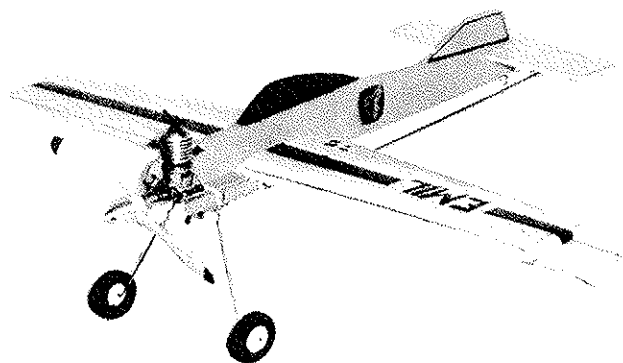
Segelmodell som vunnit många tävlingar i den internationella klassen. Vråken är lämplig för den som först byggt mindre segelmodeller. Byggsatsen innehåller ritning i full skala med byggbeskrivning. Samtliga delar utsågade för montering. Beklädnadspapper medföljer.

En av landets bästa modeller för alla väder.

Emil

Linkontrollmodell
Spännvidd 50 cm
Lämplig motor 1,5 cc

En efterfrågad modell av de som gillar flyga med linkontroll. Modellen är konstruerad av experter för nybörjare. Byggsatsen innehåller samtliga delar utsågade. Vingen profilfräst. I byggsatsen ingår **även tank**, hjul, roderdetaljer samt ritning med arbetsbeskrivning.



PRISLISTA

Byggsatser

Flugan per sats	3:— kr
Sparven per sats	8.50 kr
Sparven per 10-sats	75:— kr
Cikada per sats	22:— kr
Cikada minst 10 st	20:— kr/st
Vråken per sats	40:— kr
Emil per sats	29:— kr

Handböcker

Att vara modellflygare	3.50 kr
----------------------------------	---------

Tidningar

Modellflygnytt, Sveriges enda modellflygtidning per ex.	4:— kr
Helårsprenumeration 6 nr	20:— kr

Pris:

Lim

Hobbylim 50 ml per tub	2.50 kr
Finns även i förpackningar om 10 st samt 50 st	

Övrigt

Extra gummiband för Flugan 1 x 4 mm per m .	0.60 kr
---	---------

Pris:

SMFF:s Förlag,

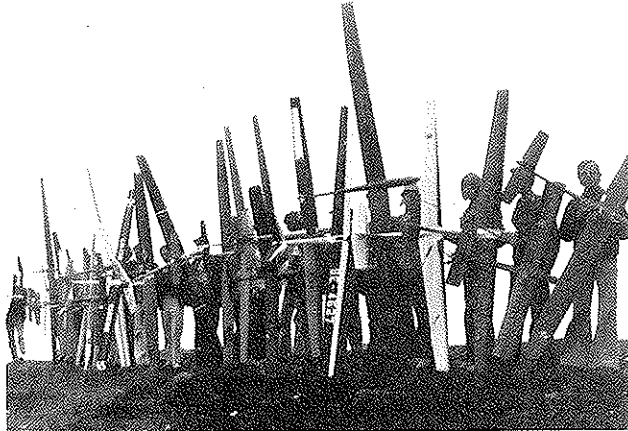
Box 100 22, 600 10 NORRKÖPING

Pellestova 1974

Det har nu blivit något av en tradition att nordens radiosegelflygare samlas veckan efter midsommar på Pellestova utanför Lillehammer i Norge. Årets meeting samlade 110 deltagare med 185 modeller enligt den officiella deltagarlistan.

De flesta kom från Sverige, men den mest avlägsne var amerikanen Dr Walt Good, en av radioflygets pionjärer och nu en mycket stor segelflygentusiast.

Vädret var i år mycket omväxlande, sommarvärme och stiltje och snöstorm. Trots denna stora variation i väder blev endast en flygdag förstörd. (Detta uppskattades tom av några, vilka fick tid att reparera och vila sig lite).



"Obligatorisk" uppställning för fotografiering.

Eftersom flygning kunde ske på flera fjällkanter samtidigt hindrades inte nöjesflygarna av det stora antalet tävlingar som genomfördes. Det var minst en tävling varje dag. Första veckoslutet genomfördes en internationell F3B-B tävling med 36 deltagare från alla fyra deltagande länderna representerade. Övriga dagar var det LSF-tävlingen med olika uppgifter. Vid sidan av tävlingarna och nöjesflygning genomfördes ett stort antal prov för LSF i olika nivåer. Den svåraste uppgiften hade Walt Good som genomförde 4 timmars hangflygning. Tävlingar av något enklare slag genomfördes av barnen.

Under ett flertal kvällar avhölls fester i "Pellestovan" där man dansade och diskuterade och hade trevligt i största allmänhet.

Redan innan årets sejour var över var det många som bokade in för nästa sommar.

Bland de deltagande modellerna var det endast ett fåtal, som nådde större uppmärksamhet. En av de intressantaste var Walt Goods Kurwi med sin termiksniffare, som via radio meddelar piloten om modellen stiger eller sjunker, känsligheten var mindre än en halv meter.



Bertil Beckman och Harry Fransson njuter av utsikten eller är det möjligen en kärre.



Midsommarväder, Ove Öster hade tur, som hade vinterutrustningen med sig.

En annan intressant modell var Peter Pelikans Arlice, en stand-off skala modell med 3 meters spännvidd, som väckte beundran för såväl det eleganta bygget som modellens rena linje med sin butterfly-stjärt. Jag hade nöjet att prova en del och blev verkligen överraskad hur snäll men samtidigt exakt den reagerade. För den intresserade kan nämnas att modellen finns i "byggsats" (Ritning + glasfiberkropp).

Övriga modeller var de vanligaste byggsatserna Amigo, Cirrus, Monterey, ASW 15 osv.

För att minimera riskerna att bli "nedskjuten" genomförde man såväl en radiotest av alla anläggningar med kontroll om sändarna störde på grannfrekvenser som rent säkerhetskontroll av alla modeller. Med så många modeller och så många flygtimmar måste det dock hända en del, så blev det en del kollisioner i luften, en del radiobortfall (glömda strömbrytare) samt tom försök att styra fel modell.

Jan Levenstam

MFK BLUE MAX R-146

Söndagen den 25/8 1974 arrangerade MFK Blue Max DM för Skaraborgs län i termik för radiostyrda seglare.

Tävlingen genomfördes på klubbens modellflygfält "Maxlanda", och samlade 20 deltagare från hela länet.

Tävlingen kördes efter de gamla FAI reglerna med vissa modifieringar av tiden och linjelängden. Det var först meningen att vi skulle köra tre omgångar och att räkna alla starter, men det visade sig sedan att det gick fortare än vi hade räknat med så vi utökade med en omgång till och strök den sämsta på så sätt fick vi större spridning i resultat, men ändå blev det jämnt.

Vi hade tur med vädret, det regnade en hel del på lördagen men på söndagen kom det inget nämnvärt regn. Det blåste en ganska måttlig sydvästlig vind vilket medförde att vi kunde köra på diagonalen på vårt ganska långa fält. Termiken kom framåt förmiddagen då det blev varmt och skönt.

Lidköpings MFK representerade med det flesta antalet tävlande, hela 10 st dvs halva antalet deltagare. Det blev även en Lidköpingare som gick segrande ur leken, Tore Gustafsson var namnet, han hade den fina serien 390, 385, 380, 390 och med tanke på att max poängen var 390 p var det en fin prestation av honom. Även tvåan Bo Nylund kom från Lidköping, på tredje plats placerade sig hemmaflygaren Kent Svensson från MFK Blue Max, Falköping.

Tävlingen samlade även en liten publik från bygden runt och vi hoppas att det skall medföra ett ökat intresse för modellflyg i Falköping med omnejd. Tävlingen genomfördes utan några missöden utom möjligtvis det att linorna trasslade sig några gånger, men det hör väl till termik-tävlingar? Tävlingen gick snabbt och enkelt att köra så vi vill rekommendera andra län till att köra liknande tävlingar, det är kul att komma tillsammans och få tävla lite.

Tommy Hermansson

Korg Olle-trofén 1974

Den tredje upplagan av RC-segeltävlingen Korg-Olle-trofén hölls på Optands flygfält utanför Östersund söndagen den 15 september. Årets tävling hade samlat 8 deltagare varav 6 stycken från arrangörsklubben och 2 från Skvadern i Sundsvall.

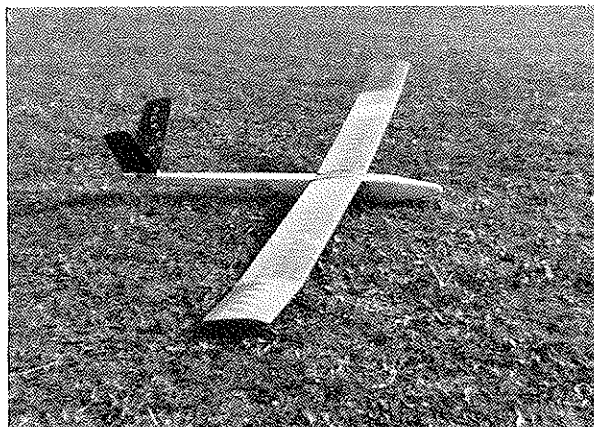
Tävlingen bestod av två moment. Dessa var termikflygning och precisionsflygning. Bägge momenten avslutades med landning i sk korridor.



Årets Segrare, Lennart Sundell
Foto: Jonas Kling



2:an Hasse Brinck, Östersund MFK startar
Foto: Jonas Kling



Göran Jönssons Baracuda Byggt efter RCM-ritning
Foto: Jonas Kling

Poängsystemet som användes var det som omnämns i FAI:s provisoriska regler för RC-segel. Det innebär att segraren i termik resp precision fick 1000 poäng och de följande flygarna fick i förhållande till segraren där varje flygares resultat dividerades med segrarens poäng och sedan multiplicerades med 1000.

Årets tävling vanns av Lennart Sundell, Sundsvall som även vann premiäråret. Han har alltså nu två inteckningar i vandringspriset och behöver bara en till för att det skall bli hans för alltid. Tvåa resp trea blev östersundarna Hasse Brinck resp Stig Borg.

Text o Foto: SE-5468 Jonas Kling

"TOP-KICK" tävlingsmodell
klass A1
spännvidd 120 cm Pris 50:-
inkl. moms

Jetco
MODELS

Texasmästare 1958
Amerikansk armémästare 1961,-63

säljes av
ACKUS SKOLMATERIEL
Åkersliden 3
446 00 Älvängen tel. 0303/
broschyr mot 38481
2:- i frimärken

(ej för nybörjare)

Tipsa Din ledare av
FRITT VALT ARBETE om våra
nybörjarmodeller - handkastglidare,
linkontrollm., båtar o s v

gummimotor
eller
Cox.010

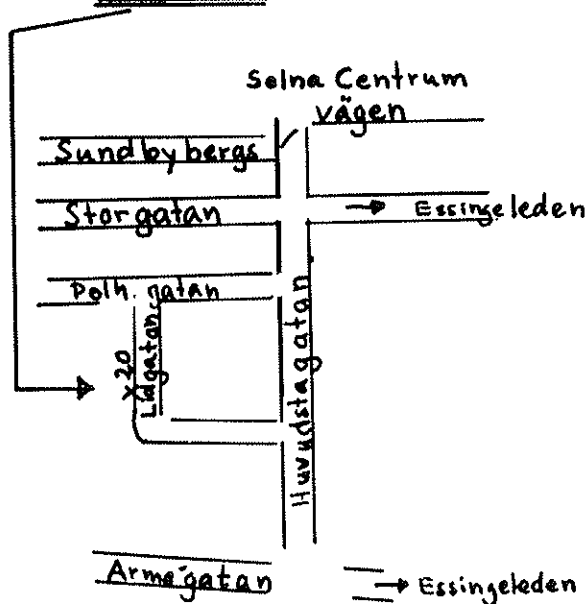
"LARK"

Klubbrabatter
lämnas

spännvidd
68 cm
Pris
25:-
inkl. moms

HÄR

finns vi nu!

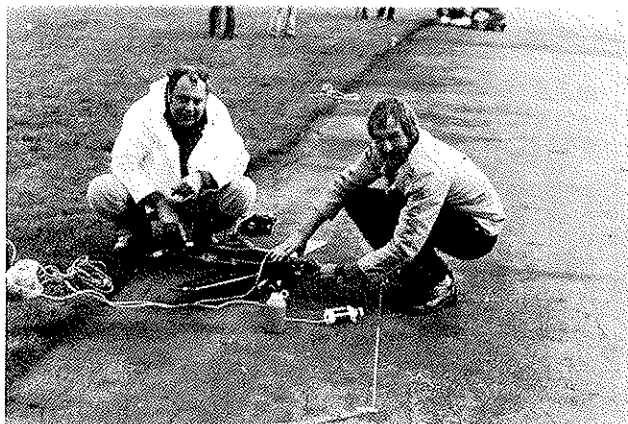


ORBO

Allt för modellflyget!
Öppet: månd. tisd. torsd
kl 18-20, lörd. 10-12. 30
Servicebutik: Lidgatan 20
i Solna, tel. 08/83 25 85

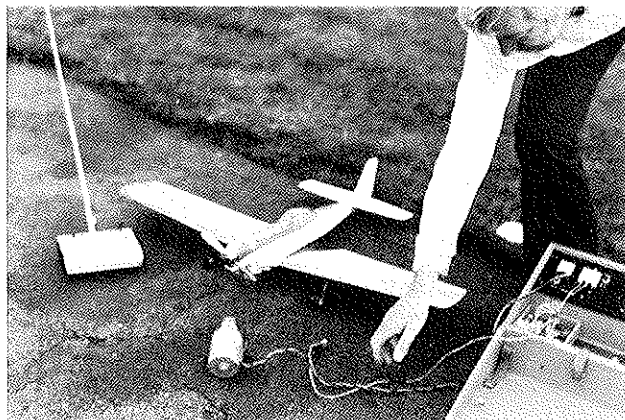
Postadr.: Box 3026
122 03 Enskede

Söndagen den 15/9 samlades en stor del av landets Quarter Midget flygare på Säve utanför Göteborg. För att göra upp om AKMG:s nyuppsatta vandringspris i klassen. Dagen till ära regnade det inte och vid något tillfälle tittade tom solen fram och värmdde de småfrusna flygarna från när och fjärran.

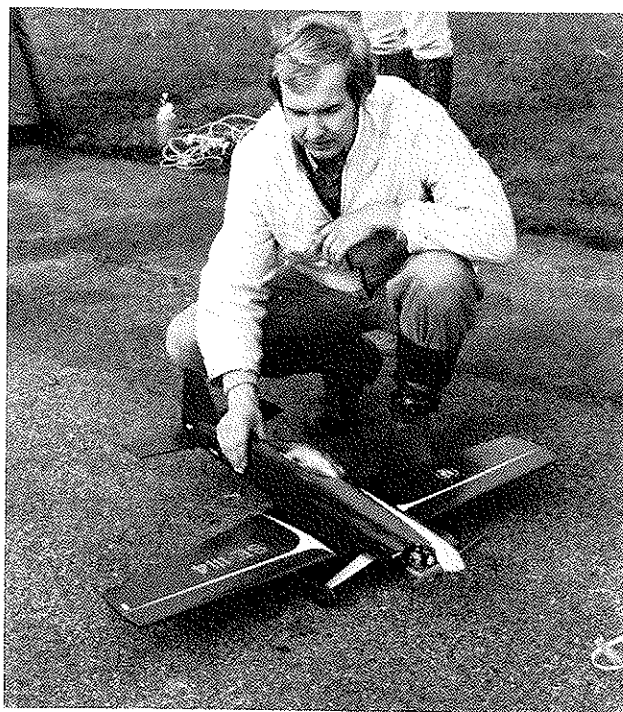


Bertil Tobiasson-Uddevalla assisterad
av Tord Hallman Trofihättan
Foto: Anders Leimalm

Under dagen bjöds det på många rafflande dueller och ibland gick det riktigt fort. Dagens bästa tid 2,04,8 noterades av Lars Bertil Olsson från Kalmar. Det hjälpte dessvärre inte att bara åka fort i ett heat, det gäller ju som bekant att placera sig så bra som möjligt i de heat man är med för att få så många poäng som möjligt. Flest poäng lyckades denna ruggiga höstsöndag Börje Ragnarsson, Växjö, plocka ihop, hela 18 st. Snabbhet och säkerhet ger resultat i quarter och det har Börje.



Mustangvariation
Foto: Anders Leimalm

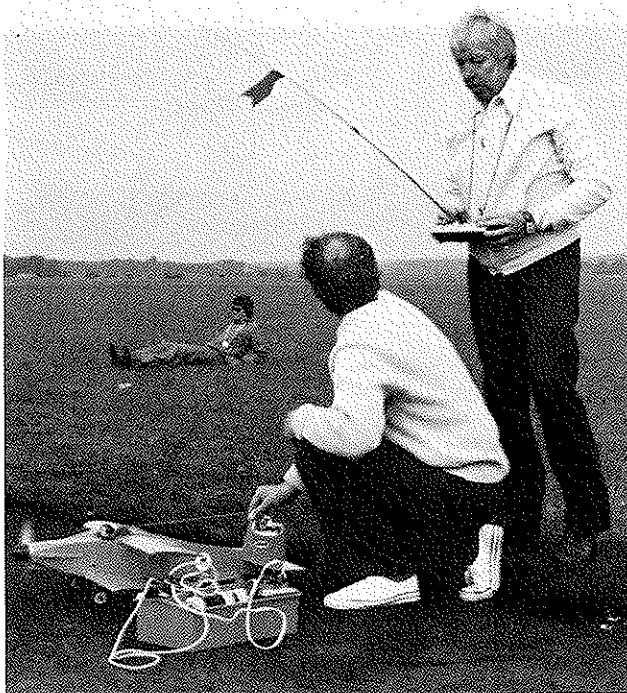


Nybliven Quarterflygare
Lasse Helmbro, Uddevalla
Foto: Anders Leimalm

Tävlingens mest populära maskiner var utan tvekan Minnow och olika Mustangvariationer. Några mer antika konstruktioner fanns också såsom en odefinierbar dubbeldäckare (semiskala? knappast) och Spirit of St. Louis. Av dessa var den senare bland dagens snabbaste med en bästa tid på 2,10,9.

Utbudet av motorer var ganska litet. Super Tigre, Taipan, OS och en och annan K&B är vad som användes men reglerna ger knappast utrymme åt några fler fabrikat. Hur vore det med avstängare i stället för trottel, som ändå mest är till prydnad, fritt fram för dieslar och trycktank. Behåll regeln om standardmotorer och kör glödarna på FAI soppa så bör en rolig klass bli ännu roligare och dessutom ge utrymme för lite experimenterande för den som så önskar.

Nu säger naturligtvis många att den som vill experimentera skall köra 40 pylon men varför det? Quarter kommer att bli både roligare och enklare om vi ändrar lite på de något diffusa reglerna som finns nu och dessutom kommer det ändå aldrig att kunna gå så förbaskat fort som med 40 motorer.



Dagens mest speciella skapelse med pilot Nils-Olof Rostlund
Foto: Anders Leimalm

Dessa helt subjektiva iakttagelser kring en Quarter tävling var gjorda av Anders Leimalm

LEIF I CRASH, VINNER SPORT POPULÄR!!

Det är lördagen den 7/9 på Knivlanda RC-fält, Doften av nyklippt gräs blandas med en svag kalkdoft från de nygjorda landningslinjerna, Dagen KM som i klubbmästerskap är här, Allt är lugnt sedan klipparen tystnat men bryts snart av en bil med släp. Det är fikavagnen tillika sekretariatet som anländer fördd av F3A-domaren Jan-Olov Johansson, Med sig har han marketenteriföreståndarinnan Tettan, Därmed sällar sig snart kaffe- och korvdofterna till de övriga, Dock fattas ännu den viktigaste aromen, den för välvarvande glödstiftare, Vid tiotiden kommer den första tävlande och lastar ur sina grejor vid depån, tankar upp för en trimrunda och allt är snart som det skall vara en skön flygdag, Dags för genomgång för klubbmästerskap i det nya programmet Sport Populär för första gången, Programmet avsett för alla de ca 400 RC-flygare i landet som kan hålla en maskin i luften under tio minuter utan att crasha varje gång, Dvs alla de som har en bra bit kvar till de 20-tal som tävlar i F3A(P), men som trots det vill komma tillsammans och tävla i något mera uppbyggande än bombkastning på alla våra meetings och få lite tävlingsrutin tills man blivit så bra att man ställer upp i de stora pojkarnas tävlingar, Men till saken, Då varje pilot redan tidigare läst sitt tillsända detaljerade exemplar av reglerna till Sport Populär är genomgången för dessa snart avklarad sedan tillägg gjorts med förbjudna flygområden och riktning på start och landningsvarv, Till allas lättnad vänstervarv öster om gräsbanan idag, Funktionärerna tilldelas var sitt blad med noggranna anvisningar om sina och medarbetarnas åligganden och så snart genomläsningen är klar och alla frågor besvarade, under vilken de tävlande lämnar in anmälan, avgift och sändare och erhåller startordning, förklarar tävlingsledaren KM-74 för öppnad och thrillern kan börja, Först på plan kommer vår yngste deltagare Tommy Gustavsson, som slår igång motorn på första försöket efter att ha använt en-

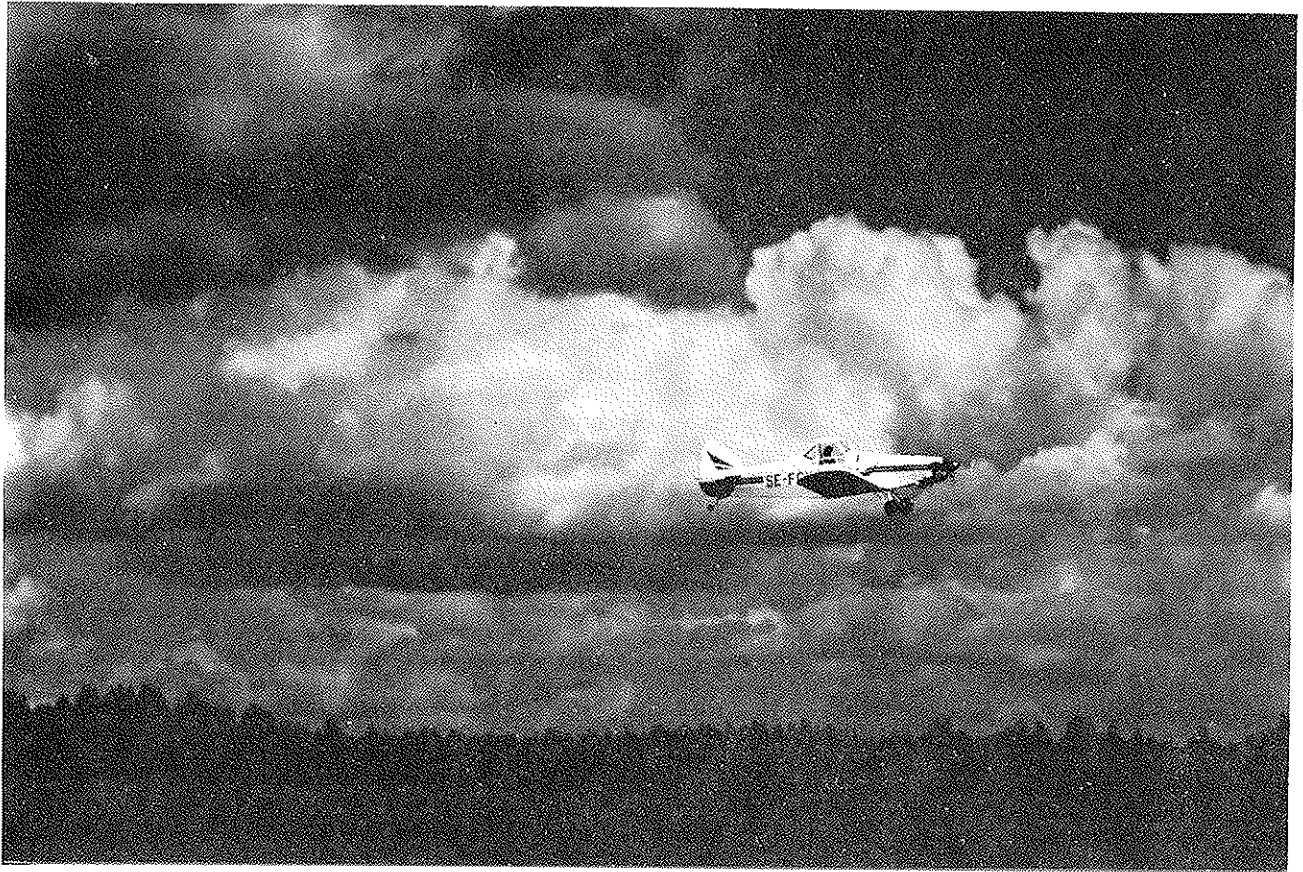
dast 5 sek av förberedelseminuten och sedan är i luften väl inom treminutersperioden med en 7-poängare till start! Han gör dock fem 0-poängare på de elva manövrerna men avslutar sitt livs första multitävling med hederliga 50 poäng av de 220 möjliga på två domare, Näst i tur eller snarare otur är Ingmar Karlsson som får sidoroderhaveri med en mjukcrash som följd och tvingas bryta, Näst på listan är en av favoriterna, Rolf Johansson med en Slybird, Han knåpar ihop hela 112 poäng och vinner den första omgången, Mats Westman som nästa får en våldsamt högergir i starten och lämnar banan fast besluten att komma igen, Leif Engblom lägger beslag på andra platsen med 94 poäng trots motorstoppet i studs-och-gå och därmed tre följande nollor, I andra omgången ökar Tommy till sitt bästa resultat på 82 poäng som tillsammans med en nästan lika bra tredje flygning sedan ger honom tredje plats med tre kronor i pris, Slutstriden kommer att stå mellan Rolf och Leif, En dålig ryggflygning men räddad genom en halvbra studs-o-gå ger Rolf 1 poäng mindre än i första omgången och summan av två på 223 poäng, Frågan är nu om Leif skall kunna plocka upp den kastade handsken och sätta den på rätt hand, Han börjar den andra omgången med en lika bra start som i den första med 7 poäng, Ryggflygningen blir 1 poäng bättre än den förra som var sexa, Den invändiga loopingen går dock sämre och han tappar två från åtta, Den kubanska åttan igenkännes av domarna som likvärdig den förra men är 1 poäng lägre än Roffes, Den utvändiga loopingen som följer blir nära katastrofen med 2 poäng som resultat, Slut? Icke då! Den stående vertikala rollen ger honom 6, I spinnen ökar han till 7 poäng, Det första landningsvarvet blir en hyfsad sexa följt av studs-o-gå och ett andra landningsvarv på vardera 5 poäng, Med en sista ansträngning gör han en tjugis landning inom allt vad cirklar heter med 8 poäng som prickken över i, Domarsumman blir hela 123 poäng, Detta är lite för mycket för Rolf som gör en summa på 95 poäng i tredje omgången och där Leif visar sitt oberoende genom att även klara den utvändiga loopingen hyfsat den här gången och därigenom öka summan till dagsbästa 125 poäng och seger, Verkligen spännande! Och hur fungerade organisationen då? Jo, helt otroligt för att vara första gången i klubbens historia, På knappa tre timmar gjordes femton flygningar, två tiominuters fikapauser efter varje omgång inberäknade, Ingen var jäktad utan allt flöt som vatten då alla hade sina instruktioner svart på vitt att referera till, Nu är det med tillförsikt som vi ser fram emot att tacka ja till ett DM i F3A om vi tillfrågas även nästa år, Vi vet numera även hur de pyttesmå detaljerna skall skötas, Sport Populär som du har identiska tävlingsbestämmelser som F3A men lättare flygprogram och bedömning (domarspridningen var endast 7%!) har redan givit och kommer att ge all den träning som behövs samtidigt som alla multi-flygare nästan oavsett flygskicklighet kan delta, Säkert är att vi kommer att ordna mellanklubbs-tävlingar i Sport Populär nästa år och vi har redan börjat sprida de lättduplicerade flygprogrammen med bestämmelser till de närmast liggande RC-klubbarna, Om fler skulle vara intresserade så skriv gärna en rad till RFK CRASH, c/o B Sundlöf, Emil Sjögrens väg 24, 741 00 KNIVSTA

Hälsningar Björn

Önskas köpa:

1 st Vevaxel till Super Tigre G 30

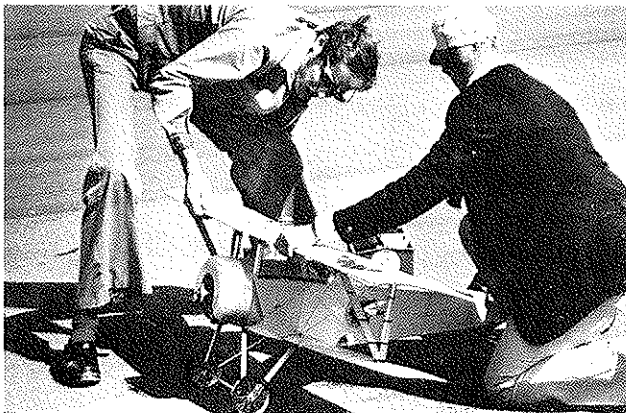
Mikael Olson
Malmgatan 5
532 00 SKARA
telefon 0511/12 020



Björn Wängströms modell bland molnen
Foto: Roland Lindfors



Tore Löödin funderar över vad domarna skall tycka om hans SE5:a
Domare: Jesper von Segebaden, Bo Wintling och Bo Ahlberg
Foto: Roland Lindberg



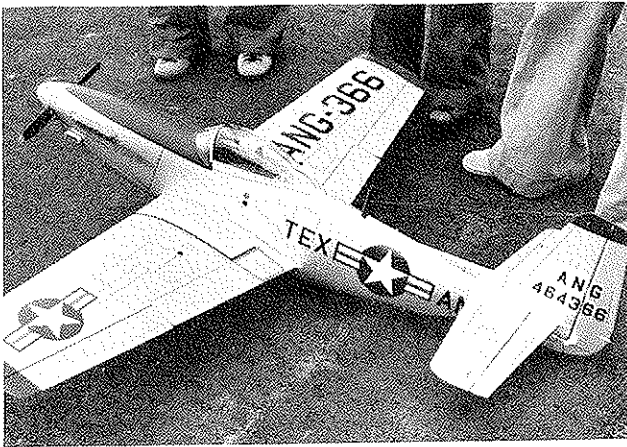
Olle Bergkvist SRFK, med sin Nieuport.
Foto: Roland Lindberg

Publiksuccé för RC-SKALA dagarna i Stockholm

Årets evenemang på F8 Barkarby blev en fullträff för både publik, flygare och arrangörer. Två jättevårliga dagar fyllda med skalaflyg, utställningar, och massor av folk. Stockholms Radioflygklubb Skalakommitté uppskattar antalet tittare och övriga närvarande till över 1000-talet under de båda dagarna! Det måste vara ett rekord för en nationell modellflygträff eller hur? Genomgående bjöds på mycket fina flygningar och nya intressanta skala-modeller har knåpats ihop sedan föregående år. Här ska som exempel bara nämnas segrarens, Kjell Åke Elofsson, Bucker Bestman SK 25, en verkligt välbyggd modell som också kunde flyga. I händerna på Kjell flögs segern välförtjänt hem. Han fick dock inte slappna av något under tävlingen för hack i hål spakade Björn Wängström med sin Piper Pawnee och hotade hela tiden att ta förstaplatsen.

SRFK:s skalakommitté är glada över att i år kunna ge MFN:s läsare extra bildreportage, både från det som tilldrog i luften och på marken. Bilderna med sina ledtexter hoppas vi ska stimulera till att ännu flera möter upp nästa gång. Plats kommer alltid att finnas även om arrangörerna redan nu har känt sig något pressade av den omfattning det hela tagit. Vi är mycket glada för detta egentligen och vi vet nu att vi kan satsa ännu mera, både pengar och arbete, för att göra nästa skalamäta till något ännu bättre och större. Ett tack går till alla som var där, till alla prisdonatorer och övriga, ingen nämnd ingen glömd, som bidrog till att skalaflygdagarna 1974 kunde genomföras så trevligt.

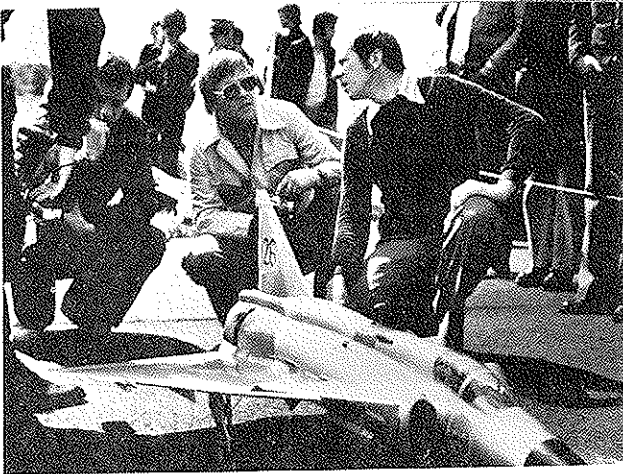
Text o manus: PeO



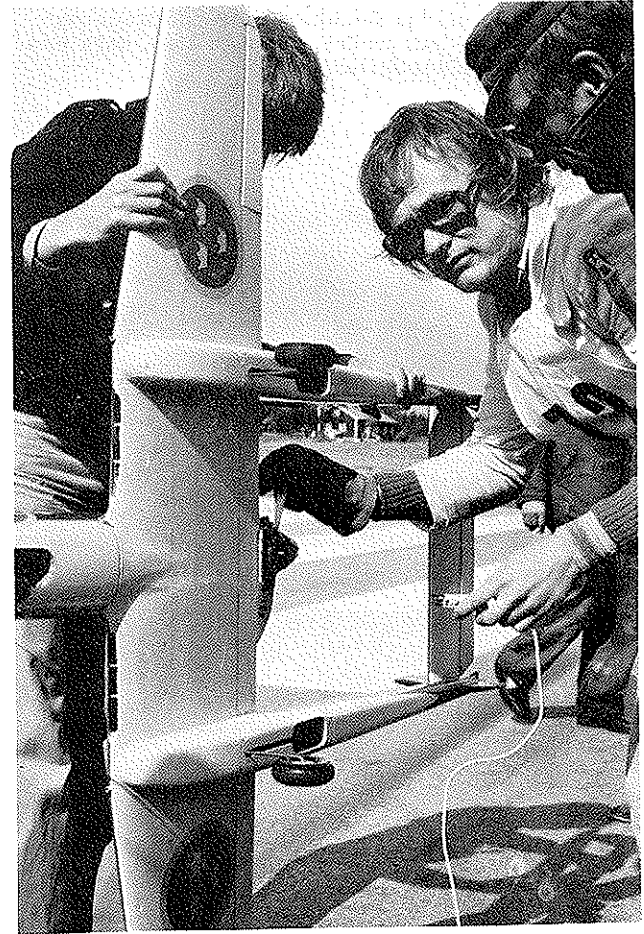
Christer Svenssons P51 Mustang
Foto: Sören Gustavsson



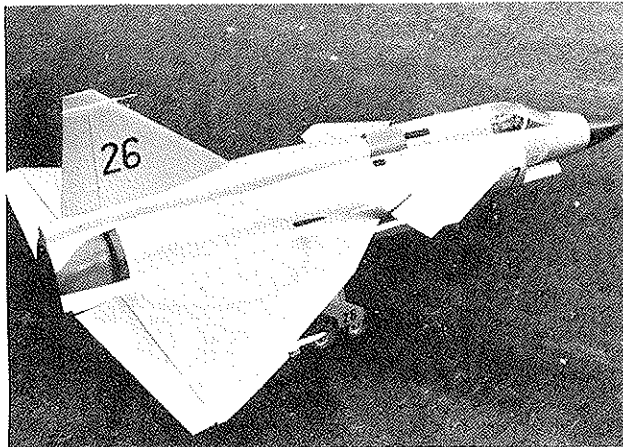
Depåbild, Publik i bakgrunden
Foto: Roland Lindberg



Beundrad av alla, SAAB J37 Viggén byggd av
Ejnar Jonsson, Stockholm
Foto: Roland Lindfors



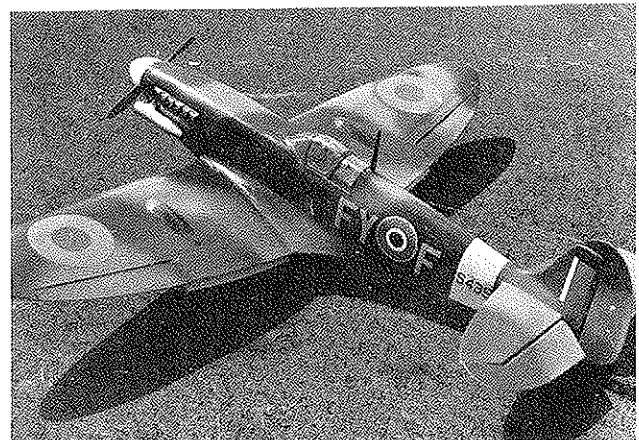
Ove Lyrsett med ovanlig kärna, SAAB J21
som flög fint, 4:e plats
Foto: Roland Lindberg



Är det en riktig Vigg eller en modell?
Foto: Sören Gustavsson



Rolf Söderin - SRFK, med 2-motorig "Islander"
Foto: Roland Lindfors



Rolf Modigs Spitfire
Foto: Sören Gustavsson

HELIKOPTERMANIFESTATION

Helikoptern kan flyga, om det nu var någon som i inte redan visste det, men få har nog trott att man kan flyga så avancerat och tufft, som Michael Bosch demonstrerade vid MFK Starflyers helikoptermeeting på klubbens fält "Starlanda" söndagen den 22 september. Till detta meeting, klubbens andra, hade förutom 23 svenska helikopterflygare, Michael Bosch från Tyskland kommit upp, för att demonstrationsflyga och ge PR kring denna nya gren. De deltagande modellerna innefattade alla de byggsatser man kan köpa idag. (10 st Jet Ranger, 4 st Gazelle, 2 HUGH 300, 3 st Huey Cobra, 1 st Twin Jet, 1 st DS 22, samt 3 st Hemmabyggen). Beroende på den hårda vinden, mer än 12 m/sek i byarna var det endast 10 st som vågade sig upp i luften och försöka genomföra tävlingsprogrammet. Detta bestod av 6 st manövrar, där varje började och slutade i startrutan, så att piloterna kunde lugna ner sig mellan varje manöver. För att göra det ännu lättare för de mindre erfarna flygarna var det tillåtet att vandra med modellen, dock erhöles då lägre koefficient.



Michael Bosch hovrar i den byiga vinden.



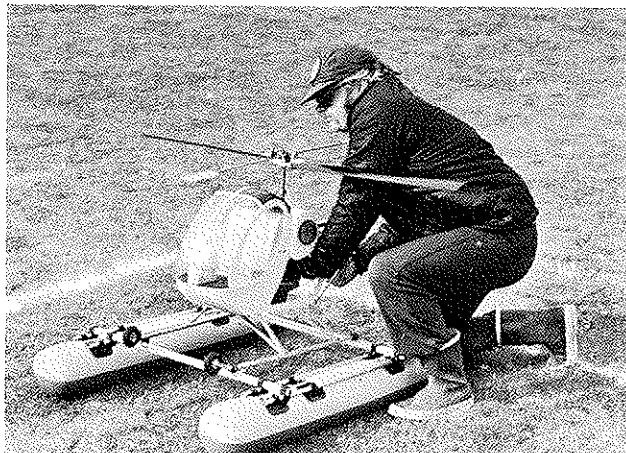
Del av depån

Manövrarna var som framgår av skissen, av såväl låg som hög svårighetsgrad. Med manöver B som klart svåraste. Trots det hårda vädret inträffade inga haverier under tävlingen.

Bäst flög helt naturligt Michael Bosch, som deltog utanför den egentliga tävlingen. Inte överraskande var det Ulf Johansson, som var bäst bland de svenska flygarna. Han manövrerade sin Gazelle med finesse och precision genom programmet.

Den största överraskningen var Peter Pelikan, som tre veckor tidigare gjorde provflygningen med sin "Jet Ranger" och flög sig till en tredje placering.

Den mest underhållande piloten var nog HoH-Fang-Chiun som omväxlande tycktes jaga sin modell och omväxlande jagas av sin modell.



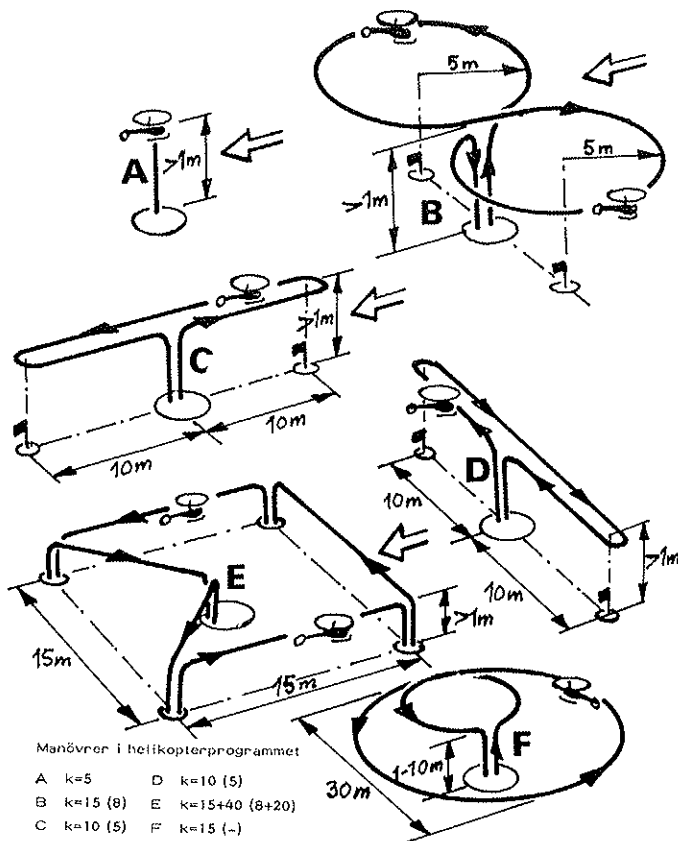
Greger Mårtensson drar igång motorn,



Michael Bosch testar motorinställningen.

Mest uppskattad och beundrad var naturligtvis Michael Bosch som vid sina demonstrationsflygningar visade vad "Jet Rangern" kan, alltifrån mycket snabba och tvära svängar åt såväl höger som vänster, till loopingar. Han visade modellens snabba vertik. stig förmåga och snabba landningsanflygningar med uppbromsning just ovanför marken och sättningen.

Trots det mycket blåsiga och tidvis kalla vädret var det närmare 1000 personer som hade lockats till Starlanda för att se på denna nya fascinerande gren av RC-sporten.



A1 senior		F2B2		F2C Team-Racing		min, sek
1 Claes Mårtensson, Malmö	404 s	1 Alf Eskilsson, AKMG	7297 p	1 Larsson-Rylin, Sverige		4,23,4 6,44,7
2 Lars Andersson, Limhamn	190	2 Ove Andersson, Västerås FK	7248	2 Nore-Ekholm, Finland		4,36,5 8,55,4
3 Allan Persson, Trelleborg	188	3 Gunnar Carlsson, Handens MFK	6509	3 Bengtsar-Böhlén, Sverige		4,33,0 9,17,2
4 Bengt Blomgren, Nymölla	171	4 Lars Heimbö, Uddevalla MFK	6506	4 Winkler, Pontän, Sverige		4,38,8
5 Bo Söderström, Linnhamn	134	5 Erik Huss, Skara LFK	5493	5 Gailit-Pihel, Estland		4,49,0
6 Bengt Pettersson, Lund	75	6 Torbjörn Hansson, Uddevalla MFK	4728	6 Aarnipalo-Fagerström, Finland		4,55,1
7 Knut Andersson, Klippan	6	7 Jan Ljunglöf, Handens MFK	4595	6 Nordlund-Pihkanen, Finland		5,01,7
A2 junior				Lagtävling F2C		
1 Stefan Mossbäck, Lund	352 s	10 Ingvar Karlsson, Uddevalla MFK	2524	1 Sverige	12,35,2 p	
2 Svante Lundquist, Lund	257	11 Thomas Lindblom, Uddevalla MFK	1388	2 Finland	14,33,3	
3 Anders Persson, Malmö	164	12 Ingemar Karlsson, Uddevalla MFK	867	Finland-Estland		
4 Conny Friberg, Trelleborg	29	13 Tommy Karlsson, Uddevalla MFK	721	1 Nore-Ekholm	8,56,6 p	
5 Ingemar Petersson, Lund	17	F2C2		2 Gailit-Pihel	9,30,6	
A2 senior				1, Finland	1000 p	
1 Stig Kamph, Malmö	589 s	1 Larsson/Rylin, Solna MSK	8,55,6	2 Estland	920	
2 John Pettersson, Klippan	555	2 Bengtsar/Böhlén, Solna MSK	4,25 min 9,38	F2C Combat		
3 Lennart Larsen, Malmö	454	3 Pontan/Winkler, Galax	disk	1 S Larsson, Sverige		
4 Claes Mårtensson, Malmö	432	4 Gustavsson/Härne, Solna MSK		2 E Huss, Sverige		
5 Bengt Blomgren, Nymölla	398	5 Samuelsson/Axtelius, Galax		3 K Karma, Finland		
6 Olle Rosdahl, Klippan	339	6 Ahlström/Engman, Handens MFK		4 E Niskanen, Finland		
7 Lars Andersson, Limhamn	185	7 Andersson/Njurling, ÖSFK		5 J Niskanen, Finland		
8 Allan Mårtensson, Klippan	32	8 Kall/Andersson, AKMG		6 I Larsson, Sverige		
B1				7 A Gailit, Estland		
1 Olof Nerud, Malmö	487 s	Resultat från DM och LM i Linflyg 6/10-74		Lagtävling totalt (alla klasser utom F2D)		
2 Bengt Petersson, Lund	275	Tullinge flygflottilj		1 Sverige	26 p	
3 Sven Stedt, Höganäs	231	F2B Stunt		2 Finland	35	
4 Lennart Hansson, Malmö	202	1 Gunnar Carlsson, Handens MFK	3520 p DM LM	Resultat		
B2		2 Jan Ljunglöf, Handens MFK	2760	Speed		
1 Lennart Hansson, Malmö	512 s	3 Sven Pontan, MFK Galax Stockholm	782	1 G Ricci, Italien	Rossi	279
2 Gunnar Stedt, Höganäs	290	F2C Team-Race		2 U Dusi, Italien	Rossi	279
3 Knut Andersson, Klippan	205	1 Pontan-Winkler, MFK Galax Stockholm	4,31 min 9,18 min	3 Ch Schuette, USA	Rossi rv	266
4 Martti Bugdanoff, Limhamn	152	2 Larsson/Rylin, Solna MSK	4,23 min 10,02	4 J Fröhlich, Västtyskland	Rossi	266
C1		3 Gustavsson-Härne, Solna MSK		5 R Spahr, USA	Rossi rv	260
1 Anders Cederlund Kristianstad	459 s	4 Samuelsson-Axtelius, MFK Galax Sthlm	5,07 min	6 R Brechet, Schweiz	Rossi	260
2 Tore Nilsson, Bromölla	247	5 Williamsson-Ohlsso, ÖSFK Södertälje	6,12 min	7 R Grandesso, Italien	ST X-15	257
3 Bengt Blomgren, Nymölla	228	F2D Combat		8 A Prati, Italien	ST X-15	255
4 Stefan Blomgren, Nymölla	13	1 Torsten Andersson, ÖSFK Södertälje	LM	9 W Kühni, Schweiz	Rossi	251
C2		2 Hans Ljunglöf, Handens MFK	DM	10 Z Somogyi, Ungern	Rossi	246
1 Claes Mårtensson, Malmö	483 s	3 Sven Pontan, MFK Galax Stockholm		11 I Mohai, Ungern	Rossi	243
2 Anders Cederlund, Kristianstad	324	4 Jonny Coucher, Handens MFK		12 L Bilal, Schweiz	Rossi	241
3 Lennart Larsen, Malmö	255	5 Mikael Hög, Handens MFK		13 S Kalmar, Ungern	Rossi	240
Resultat posttävling för raketerna den 21-22/9-74		Semistunt		14 J Pacheco, Spanien	Rossi	238
Glideraketer		1 Marcus Miettinen, MFK Gladiator, Tullinge	LM	15 J Lenzen, Västtyskland	Rossi	236
1 SSMU 1	Nighthawk	2 Åke Rytensten, MFK Gladiator, Tullinge		16 J Magna, Frankrike	Rossi	235
2 SSMU 2	Nighthawk	3 Peter Meurling, MFK Gladiator, Tullinge		17 E Rumpel, Västtyskland	Rossi	233
Fallskärm		Standardrace		18 R Jarry-Desloges, Frankrike	Rossi	232
1 Dimitris Nikolau, Solna	ALPHA	1 Hans Andersson, MFK Galax Stockholm	LM	19 S Burcev, Sovjet	Rossi	230
2 Mikael Thorgren, Solna	Atlas Master	2 Martin Miettinen, MFK Gladiator, Tullinge		20 D Enfrei, Frankrike	Rossi	227
3 Conny Örtlund, Solna	Avenger	3 Marcus Miettinen, MFK Gladiator, Tullinge		21 G Bajdalinov, Sovjet	Rossi	227
4 Jonas Lassar, Solna	Atlas Master	4 Bo Williamsson, ÖSFK Södertälje		22 R Hagei, Sverige	Rossi	226
5 Mikael Andersson, Solna	Atlas Master	5 Peter Meurling, MFK Gladiator, Tullinge		23 L Eskildsen, Danmark	Rossi	226
6 John Hagedahl, Solna	ALPHA	6 Åke Holmkvist, ÖSFK Södertälje		24 S Zidkov, Sovjet	Rossi	225
7 Conny Örtlund, Solna	Starlight	Resultat		25 L Pannaron, Spanien	Rossi	225
8 Hans Thunström, Solna	Atlas Nova	Team-int F2C2		26 M Pietinen, Finland	Rossi	225
9 Dan Anonym, Trelleborg	Egen	1 Gustavsson-Härne, Solna, Rossi	heat final	27 A Rachval, Polen	Rossi	220
10 Mikael Thorgren, Solna	Atlas Nova	2 Ahlström-Engman, Handens, ST-G15RV	4,49 9,09	28 L Boncevi, Bulgarien	ST X-15	219
11 Crister Wickström, Solna	Atlas Nova	3 Bengtsar-Böhlén, Solna, K&B	4,50 89 v	29 D van Opstal, Belgien	Rossi	219
12 Dimitris Nikolau, Solna	V-2	4 Winkler-Pontän, Galax, ST-X15	4,33 disk	30 P Halman, England	Rossi	218
13 Donald Stertman, Solna	Atlas Nova	5 Ohlsson-Williamsson, ÖSFK, ST-G20D	6,22	31 L Gaya, Spanien	Rossi	218
14 Jocke Malinen, Solna	Atlas Nova	6 Fällgren-Kantor, OMFK, ST-G20D	7,50	32 D Girod, Östtyskland	Rossi	218
15 Björn Wickström, Solna	Atlas Nova	7 Fällgren-Modellgren, OMFK, ST-G20D	-	33 A DeBrie, Holland	Rossi	218
16 Conny Örtlund, Solna	Trident	8 Larsson-Johansson, Wänersborg, ST-G20D	-	34 W Holle, Holland	Rossi/ST X-15	218
17 Wilhelm Svensson, Solna	Atlas Nova	Speed F2A		35 B Martinelle, Sverige	Rossi	218
18 Johan Isaksson, Solna	Penetrator	1 Ove Kjellberg, Solna, B	236,9 km/tim	36 V Fagerström, Finland	Rossi	218
19 Tomas Andersson, Trelleborg	Egen	2 Charlie Enqvist, Örnarna, int	215,6	37 Ch Kitipov, Bulgarien	Rossi	215
Resultat Svenska Mästerskapen 1974		3 Ove Kjellberg, Solna, int	208,0	38 E Purice, Rumänien	Rossi	213
F2D2		4 Göran Fällgren, OMFK, B	197,6	39 D E Smith, England	Rossi/ST X-15	213
1 Staffan Larsson, SK Lin-Len		5 Mats Böhlén, Solna, int	169,0	40 J Gürtler, Tjeckoslovakien	Rossi	213
2 Ingemar Larsson, Wenersborgs MFK		Nordiska Landskampen Linflyg i Numme Finland		41 K Enqvist, Sverige	Rossi	211
3 Johnny Coucher, Handens MFK		24-25 augusti 1974		42 S Sesumi, Japan	Rossi	211
4 Klas-Göran Nilsson, Västerås FK		F2A Speed		43 J Zwolinski, Polen	MVVS	209
5 Lars Heimbö, Uddevalla MFK		km/tim		44 R Metkemeyer, Holland	Rossi	206
6 Klas Brobäck, Uddevalla MFK		1 Enqvist, Sverige	240 235	45 W Finbank, England	Rossi	204
7 Hans Ljunglöf, Handens MFK		2 Kjellberg, Sverige	240 230	46 S Sholniczny, Polen	Rossi	203
8 Dan Johansson, Wenersborgs MFK		3 Pietinen, Finland	232	47 S Rodriguez, Cuba	MVVS	2
9 Torsten Andersson, ÖSFK		4 Martinelle, Sverige	230	48 L Subri, Tjeckoslovakien	Rossi	1
10 Mikael Hög, Handens MFK		5 Fagerström, Finland	215	49 K Gottlöber, Östtyskland	Rossi	1
11 Tommy Magnusson, Wenersborgs MFK		6 Jääskeläinen, Finland	210	50 S Mensik, Tjeckoslovakien	Rossi	1
12 Mikael Svensson, Uddevalla MFK		Penari, Estland	190	51 A Baez Dela Nuez, Cuba	MVVS	1
13 Bengt-Åke Fällgren, Oxelösunds MFK		Lagtävling F2A		52 C Anido, Cuba	MVVS	1
14 Anders Leimalm, AKMG		1 Sverige	710 p	53 I Popov, Bulgarien	Rossi	1
15 Johan Norelius, Västerås FK		2 Finland	657	54 R Heminway, USA	Rossi rv	
16 Kent Rudström, Wenersborgs MFK		Finland-Estland		Lagresultat		
17 Anders Johansson, Skara LFK		1 Finland	1000 p	Speed		
18 Anders Berggren, Wenersborgs MFK		2 Estland	884	1 Italien	791	
19 Anders Dahlf, Wenersborgs MFK		F2B Stunt		2 Schweiz	752	
Björn Regström, Wenersborgs MFK		1 Mayer, Finland	5262 p	3 Västtyskland	735	
Mikael Olsson, Skara LFK		2 Andersson, Sverige	4974	4 Ungern	729	
Hans Henmansson, Skara LFK		3 Aaltio, Finland	4610	5 Frankrike	694	
Hans Granqvist, Skara LFK		4 Salumäe, Estland	4468	6 Sovjet	682	
Tommy Karlsson, Uddevalla MFK		5 Eskilsson, Sverige	4123	7 Spanien	681	
F2A2		6 Huss, Sverige	3466	8 Sverige	655	
1 Ove Kjellberg, Solna MSK	235	Lagtävling F2B		9 Holland	642	
2 Bengt Martinelle MFK Örnarna	229	1 Sverige	12543 p	10 England	635	
3 Karl-Erik Enqvist MFK Örnarna	220	2 Finland	9872	11 Polen	632	
4 Rolf Hagei, AKM	217	Finland-Estland		12 Tjeckoslovakien	608	
5 Mats Böhlén, Solna MSK		1 Finland	1000 p	13 Bulgarien	603	
Göran Fällgren, Oxelösunds MFK		2 Estland	848	14 Cuba	585	
Ingemar Larsson, Wenersborgs MFK		F2A2		15 USA	526	
Anders Ahlström, Handens MFK		1 Ove Kjellberg, Solna MSK	235	16 Finland	443	
		2 Bengt Martinelle MFK Örnarna	229	17 Östtyskland	415	
		3 Karl-Erik Enqvist MFK Örnarna	220	18 Danmark	226	
		4 Rolf Hagei, AKM	217	19 Belgien	219	
		5 Mats Böhlén, Solna MSK		20 Rumänien	213	
		Göran Fällgren, Oxelösunds MFK		21 Japan	211	
		Ingemar Larsson, Wenersborgs MFK				
		Anders Ahlström, Handens MFK				

F3A	DM	LM
1 Christer Gillgren, Micros Stockholm	12320 p	
2 Yngve Lindholm, Pantern S-tälje	11580	
3 Finn Drape, Micros Stockholm	8165	
4 Jan Sjölander, Pantern, S-tälje	6770	
5 Roland Ortschütz, Starfighters Sthlm	5450	
6 Jan Levenstam, Starflyers Stockholm	3660	
7 Göran Ridderström, Micros Stockholm	3445	

F3A Populär

1 Kurt Jansson, Micros Stockholm	4820 p
2 Nils Holman, SRFK Stockholm	3165
3 Olle Eriksson, Solna MFK	3080
4 Anders Thorsén, SRFK Stockholm	2935
5 Tore Loodin, SRFK Stockholm	1210
6 Lennart Walfersson, SRFK Stockholm	930
7 Göran Karlsson, SRFK Stockholm	475

ALVARET

Beträffande Alvaret som modellflygcentra

Det har under senare år ofta framkommit önskemål i modellflygkretsar att skapa speciella modellflygcentra på olika platser i Sverige. För att utvärdera möjligheterna att förlägga ett sådant centra till Alvaret på Öland arrangerade vår förening, på uppdrag av SMFF, en försökstävling i klass F1A just på Stora Alvaret söndagen den 30 juni. Nedanstående synpunkter grundar sig i huvudsak på erfarenheter gjorda den aktuella tävlingsdagen.

Tävlingsdagen rådde i stort sett västlig vind med en varierande vindstyrka mellan ca 2-5 m/s, växlande molnighet, och gott om termik. Vi valde att starta i närheten av Mysinge högar där parkeringsutrymme för ett 50-tal bilar finns. För att komma ut till själva tävlingsplatsen tvingades vi till fots vandra ca 500 meter, detta för att få tillräckligt startutrymme. Platsen vi valde är enligt min bedömning den bästa delen av Alvaret vilket också senare har bekräftats av andra iakttagare.

Det aktuella området är i det närmaste helt plant utan några höjdskillnader vilket möjliggör att flyga både långt och länge utan att för den skull förlora ögonkontakt med modellerna. Inte heller förekommer någon buskvegetation att tala om. Det enda som höjer sig över marken är de staket och stengårdsgårdar som utgör inhägnader för de på Alvaret betande fåren. När det gäller inhägnader över huvud taget så utgör detta en viss begränsning i rörelsefriheten men som regel klarar vi våra modellflygare av sådana hinder. Det var heller inte några som helst problem för någon av oss. Vid ev framtida större tävlingsarrangemang kan man tänkas placera ut stättor på strategiska platser för att underlätta övergången.

Beträffande de får som betar på Alvaret så kunde vi konstatera att dessa på intet sätt tycktes störas av vår närvaro. Tvärtom, de tycktes snarare intresserade än rädda. Beträffande det rika fågelliv som sägs finnas på Alvaret så är min bedömning den att det inom det aktuella området inte existerar något fågelliv i någon större omfattning i varje fall inte under den tid på året då vi var där.

En svårighet med så här stora ytor som det här är frågan om är orienteringen. Eftersom det är mycket sparsamt med riktmärken så är det lätt för en otränad att komma "vilse" varför det i vissa fall kan uppstå problem med att hitta igen modeller som flugit långt. Med lite träning och hjälp av kompass så torde detta problem lätt kunna elimineras.

På ett sådant här naturskyddat område är det ju av yttersta vikt att det inte förekommer någon nedskräpning. I samband med genomgången före tävlingen poängterades detta och glädjande nog så följdes denna uppmaning till punkt och pricka. Trots att vi efter tävlingen la ner extra energi på att "städa" efter oss så kunde vi inte hitta något som helst skräp.

Ett litet bekymmer utgjorde de småväxta tuvor av gräs som på vissa områden växte så tätt att det var svårt att springande ta sig fram utan att riskera att trampa snett. Med lite försiktighet klarar man dock dessa tuvor utan att "stå på örnen".

För att försöka sammanfatta ovanstående så kan sägas att det som talar för modellflyg på Alvaret är:

1. I modellflygsammanhang obegränsade ytor
2. Slätt, utan några större höjdskillnader
3. Ingen större buskvegetation

Det som kan tala mot modellflyg på Alvaret är:

1. Ömtåligt djur och naturliv
2. Staket och stengårdsgårdar
3. Nedskräpning i naturen

Enligt min bedömning efter en provtävling på Alvaret så är ovanstående betänkligheter inte några som helst hinder för den disciplinerade och försiktige modellflygaren varför dessa argument faller.

Kontentan av detta blir alltså att Alvaret kan anses ytterst lämpligt för modellflyg i riktiga former.

MFK Linköping
Bo Jansson

Roffes modellflyg

ROSSI R 15 1975

Normal frontinsug 310:-
Speed med pipa " 380:-
Glödtoppar nr 1 & 2 (FAI) 7:-
Komplett reservdelslager med bl a speed och team racing pannor

ROSSI R 60 på beställning

COX TEE DEE .049 & .051 1974-75

Standard 85:-
Med polerad vevaxel och Kirn förgasare 105:-
Med polerad vevaxel, Kirn förgasare tryck uttag i vevhuslock och uppbordrad venturi 120:-
Glödtoppar 7:50
Kirn-Kraft förgasare 18:-
Speed panna för Tee Dee 0,8cc 24:-
Komplett reservdelslager

PRISLISTOR kan erhållas mot 75 öre i frimärken

Rolf Örell, Norrtullsgatan 9
113 29 Stockholm, tel. 08/ 346127

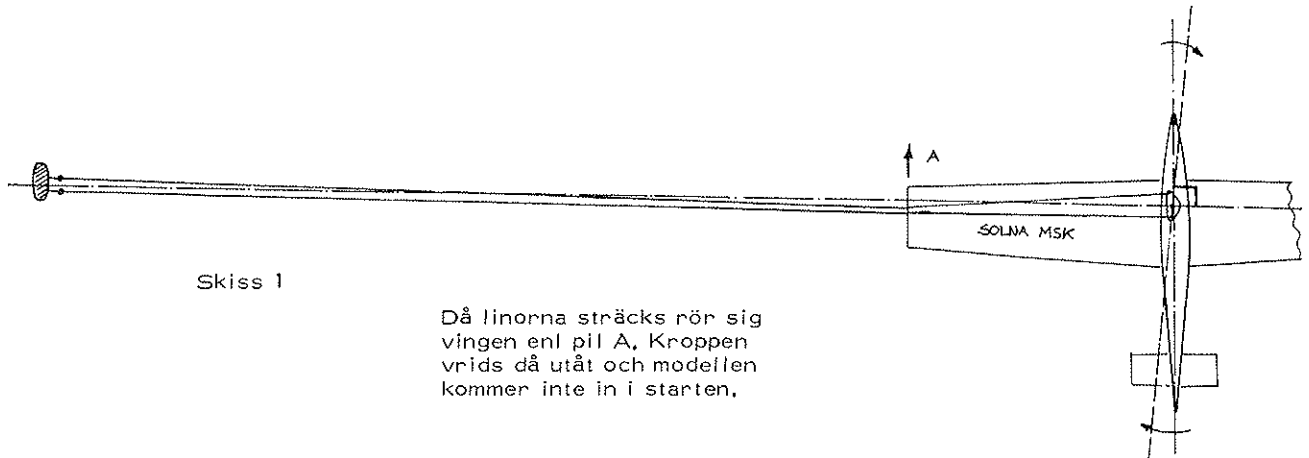
Linkontrollerat eller bara styrt?

Till detta nummer har vi lyckats engagera Jan Gustavsson, 24 Solna MSK som spaltfyllare under den fyndiga rubriken ovan.

Jan Gustavsson, i informella sammanhang kallad Guffy är tillsammans med kompisen och mekanikern Gunnar Härne en flitig team-racing flygare. De seglar just nu medvind, och fina 9,09 i finalen (200 varv) i Oxelösundstävlingen i juli är faktiskt inofficiellt svenskt rekord.

I den här artikeln framlägger han sin personliga syn på några av team-raseriets finesser. Många av slutsatserna kan dock tillämpas även på andra klasser.

Grenred



Skiss 1

Då linorna sträcks rör sig vingen enl pil A. Kroppen vrids då utåt och modellen kommer inte in i starten.

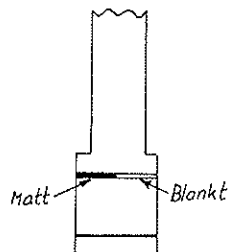
Jag tänker redovisa några egna synpunkter på hur man kan bära sig åt för att få riktig kontroll över modellen, dvs från start tom landning.

För att börja i rätt ände tar jag startproblemen först. De kan uppstå antingen på grund av felbyggd modell eller på grund av att mekanikern bär sig felaktigt åt. Om modellen är felbyggd yttrar sig detta på så vis att den styr inåt i cirkeln istället för rakt fram. Enklaste sättet att rätta till detta fel är att lägga en tyngd (10-20 gram) i yttervingen. Ett bättre sätt är att bygga in riktiga egen-skaper från början, eftersom man då slipper lägga i extra tyngder.

Anledningen till att modellen styr in i starten är att då piloten sträcker linorna kommer handtaget, utgångshålen för lead-outs och roderokets mittpunkt att ligga på en rät linje (se skiss 1). Om roderoket då ligger längre bak än lead-outhålen relativt kroppens symmetrilinje kommer motorn att tillsammans med kroppen vridas inåt då linorna sträcks (innervingen vrids bakåt). När modellen sedan flyger blir det lite annorlunda. Då kommer nämligen modellens tyngdpunkt i stället för dess roderok att ligga i linje med handtag och lead-outshål. Eftersom vi ju vill att motorn skall dra modellen rakt fram och inte utåt måste den alltså ha sin symmetrilinje vinkelrätt mot linjen handtag-leadouts-tyngdpunkt. (Om lead-outs mynnar 2-4° bakom nämnda linje kompenserar man för att linorna pga luftmotståndet hänger i en båge bakåt Grenreds anm). Följden av detta blir att lead-outs inte kan placeras längre bak än tyngdpunkten om man vill att modellen skall flyga rakt fram, och det vill man för att kunna utnyttja motorns effekt ordentligt. Ovanstående ger alltså bra flygegenskaper. För att nu även få bra startegenskaper finns det bara en sak att göra och det är att placera roderoket så att lead-outs, som på bild 1, mynnar bakom linjen vinkelrätt modellens symmetrilinje genom roderoket. Då linorna sträcks i starten vrids innervingen framåt och kroppen samtidigt utåt och problemet med starten är då eliminerat. Riktigt så här enkelt visade det sig inte vara vid de tester som har företagits. Det fordras ännu en sak, och det är att då modellen, flygklar, men utan linor på, hålles med ett finger under bak-kroppen och ett under spinnern skall luta ca 45° neråt med yttervingen. Därigenom kompenserar för linornas vikt så att allt fungerar till belåtenhet. Detta blir man alltså tvungen att reglera med tyngder när modellen är nästan helt klar.

I början nämnde jag även att mekanikern kan bära sig felaktigt åt. De två allvarligaste (och vanligaste) felen är : a) Mekanikern skjuter iväg modellen B) Mekanikern håller bara i yttervingen då han skall släppa iväg modellen. Båda metoderna kan mycket lätt ge modellen en "jazzande" rörelse som resulterar i att den kommer in i cirkeln. Det enda rätta är att hålla i kroppen, över vingen, och låta modellen starta utan yttre påverkan. Den kommer då att uppföra sig likadant i varje start och piloten kan lätt bemästra problem som dåliga vindförhållanden, knattrande motor etc.

Vad det gäller motorer så tar jag även där upp de vanligast förekommande felen, samt hur de enkelt elimineras. Det största felet brukar vara att vevhuset har för trång passning runt vevaxeln. Detta i kombination med att axeln oftast har för slapp passning i lagren gör att axeln går emot vevhuset och orsakar extra värme under gång. Om motorn är körd kan man se detta på vevaxeln i form av repor eller blanka partier på den. Oftast syns det även mycket tydligt i vevhuset var axeln gått emot. En bra metod att rätta till dessa fel är att ta ur lagren och lägga i fint carborundum i axelpassningen. Därefter sätter man i vevaxeln och snurrar den runt med carborundum i hela lagringen. När det går lätt att snurra axeln är det klart och man tar isär och tvättar med thinner först, därefter med tvål och vatten. Det gäller att vara noggrann därför att om carborundum finns kvar när man kör motorn kan det förstöra både kullager, kolv och cylinder. Behandlingen bör givetvis upprepas om felet är kvar när motorn har provkörts. Efter axeln bör man kontrollera vevstakens storande. Den skall ha en jämn anliggningsyta. Den får inte vara konisk, vilket i så fall syns på slitbilden (se skiss 2). Vevstaken är svårare att komma tillrätta med, men man kan försöka ta bort de blanka partierna med ex vis slippapper (400-600). Man bör även polera vevstappen samtidigt med att man åtgärdar vevstaken. Lämpligast att använda till detta är: först slippapper (600) med olja på och därefter någon polerduk med olja på ex crocodile cloth. Man bör även kontrollera att hålen i vevstaken är parallell-



Skiss 2

Eventuellt kan vevstaken skära om motorn går snålt med denna slitbild. Hela ytan bör ha samma utseende.

la. Man kan ex vis sätta i en bit silverstål i varje ände och mäta på båda sidor om vevstaken. Vevstakar med icke parallella hål kasseras. Kolv och cylinder bör den oerfarne försöka köra in. Det är oftast mycket svårt och tidsödande att själv slipa dem till rätt passning. Det man kan göra är att byta kolvar mellan olika cylindrar för att eventuellt få något som passar bättre ihop, dvs går fortare. Det finns ett klart symptom på att det är rent mekaniska fel enl ovan i en motor. Det är att motorn efter att ha gått fort och jämnt i luften vid omstart är så kall att den nästan stannar. Om man då värmer upp den och den knattrar i luften för att sedan värma upp sig och gå från knatter till toppfart på bara 2-3 varv är det med allra största säkerhet något radikalt fel i motorn.

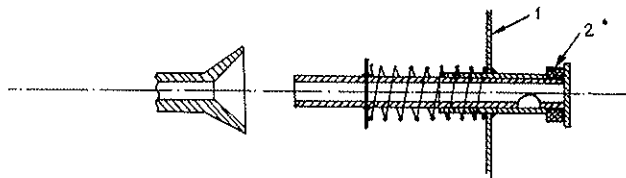
Om ni nu försöker med de här åtgärderna så var bussiga och skriv till tidningen och tala om på några rader hur det har gått. Det finns alltid några intresserade läsare och det är ju anledning nog att skriva, eller hur?

Guffy

Mer om tanksystem för team-racing

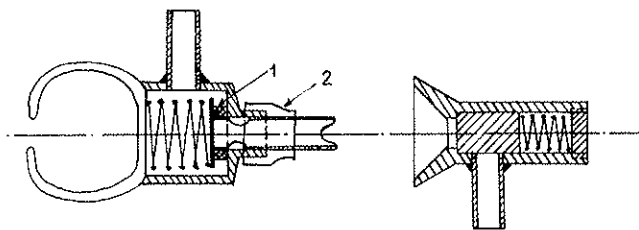
Vi har nu i några nummer tagit upp avstängningsventiler och tanksystem för TR och Standard. Den här gången presenterar jag två ventiler för snabbtankning. De bygger på att man har en vanlig tvårörstank där alltså skvallerröret fungerar som luftningsrör och ev snabb-snaps. För team duger en sådan tank alldeles utmärkt pga den lilla bränslemängd som numera används.

I standard-racing kan man få matningsproblem så att motorn går rikt i början och snålt i slutet med en sådan tank. Bästa receptet är en "mariotte-tank" dvs en tvårörstank där luftnings/påfyllningsröret mynnar vid "yttre" tankväggen. Jämför combattankar! (Namnet kommer av försöket "mariottes flaska", se någon uppslagsbok!) Ventilsystemet blir då något annorlunda så att påfyllningsröret inte har ventil medan skvallerröret öppnas vid tankning. Det går faktiskt bra att ha en ventil av typ "pianotrådklämma" som man öppnar vid tankning (med tex tummen eller högra handen). Fingerventilen blir samma som den som jag beskrev för ett par nummer sedan (nr 3/74). Jag har själv prövat systemet och funnit det vara bra. Naturligtvis förlorar man en och annan sekund jämfört med tex tvåfunktionsventiler men man vinner i tillförlitlighet och enkel tillverkning. Jämfört med tankflaska är dock vinsten 10-15 sekunder.



Ventil modell Pontán

Av två ventiler som visas på ritningen kräver "modell Pontán" inga verktyg som inte finns tillgängliga hemma i köket. Den tillverkas av diameter 4-3 och 3-2 mm rör. Tankplåten (1) måste vara 0,5 mm. När det inre röret av fjädern pressas utåt tätar packningen (2). Fingerventilen som kan vara av den typ jag beskrev i nr 3 öppnar automatiskt ventilen då den tryckes mot det inre röret. Nackdelarna är att det är svårt att göra ventilen så att det inte skummar inne i tanken. Vidare går inte packningen att byta.



Ventil modell Engman

Den andra ventilen är lite svårare att tillverka, man bör ha tillgång till en svarv. Har man det gör man såhär: Svarva yttre diametern 6,5 mm och den utvändiga konan, (~10 mm diameter). Borra med 3,8 mm. Hålet för sidoröret borras och röret lödes. Brotcha till 4 mm (4 mm maskinbrotcha). Gänga yttre delen med M5. Vänd sedan ventilen och gör konan med ett dubbhålsborr (diameter 10/3,2). Kolven som tillverkas av silverstål (A-kvalite diameter 4 mm) göres så att minst 1,5 mm tätningsyta erhålles på varje sida (dvs ca 5 mm lång).

Locket i ändan tillverkas av en M5-skruv som filas av när fjädern har spänts lagom. Fingerventilen tillverkas enligt samma principer som pontán-ventilen. (1) är en packning och (2) en slangbit som skall täta mot ventiltratten. Det sist beskrivna systemet har framgångsrikt använts av Bengt Engman och undertecknad under årets tävlingar. Vi har fått det att fungera mycket tillfredsställande.

Vice Grenchefen

Multiplex RC-anläggning 4 kanaler 4 servon ackumulatorer laddaggregat, Pris: 1.200,-
Anders Björklund Tel: 08/756 13 22
Viggbyholmsvägen 66
183 64 TÄBY

Beg Robbe 5 kanal med 4 servo, inbyggt laddaggregat och ackar (2 år),
P Larsson tel, 036/14 01 15 efter kl, 17,00

SÄLJES

RC-4 kan, Div, RC-mod, byggsatser och färdiga. Motorer, tillbehör mm Billigt.

Åke Sjöberg tel: 08/760 74 56 efter kl, 18,00
Tallåsvägen 9
163 58 SPÅNGA

För TR och Standard, Supertigre G 15 RV,D, K&B 15, Rossi m-72, Kosmic 15 D, hela och delar.

Ulf Larsson
Skattegårdsdv, 264 08/ 89 96 72
Vällingby

Lite RC-läsning från Västerås!

Graupners TAXI är en nybörjarmodell som noggrant byggd kan ge sin ägare god träning och mycket nöje. Även utrustad med flottörer flyger den bra och en ovanligare form av RC-sporten har det varit med spännande starter och landningar på sommarblanka vatten. Det första nybörjarstadiet är väl avklarat för min del nu och man vill ägna sig åt mera avancerade modeller. Men innan TAXI:n hängdes upp i garagetaket för gott, borde något göras som avslutning! Slå distansrekord tex! Rekordet från 1972 på 25,5 km verkade ju inte så svårt att klara av, Bo Gärstad, rekordhållaren, uppmanade ju också någon att försöka slå det. Det är sant som han skriver i MFN nr 3 1972, lite jippon inom RC-sporten är alltid kul, något annorlunda än det vanliga "Sontags-links-fliegen" som tysken säger.

Största Kavan-tankens på 400 cm³ fick plats i nosen, om första spantet sågades ur. I flygkroppen, ovanför seryona, placerades en specialtank rymmande 405 cm³, förbunden med en slang till främre tanken. Avgasttrycket anslutet till bakre tanken. Träningskörning med bil visade, att TAXI:n gjorde 80-85 km/t på halv gas med OS 40/RC, propeller 10x6. Vid prov av motortiden på marken, tvåtaktsvarv och halv gas, räckte 800 cm³ i 1 tim och 43 minuter. Sträckan från Johannisbergs flygplats till vägkorsningen 65-671 var fågelvägen 76 km och vägsträckan 84 km. Den föreföll lagom för att ha lite marginaler.

Ett morgonpiggt gäng, bestående av några modellflygarbröder, min fru och undertecknad samlades kl 6 en lördagsmorgon den 24/8 och gjorde klart för start. Vädret var soligt med lätt västlig vind. Det skulle betyda sidvind och på vissa vägsträckor lite motvind.

Iförd mc-hjälm med visir, tjock "snöskottarrock" handskar och stående i takluckan på en "rapsbagge" bar det iväg mot det i förväg skriftligen anmälda målet.



Startförberedelser en tidig morgon med vattenversionen.



Supporter Mary Eriksson, piloten Ragnar Eriksson och han som körde bilen Gustav Schwarzer.



Nytt lågt pris på Multiplex 4:an! Nu endast 1.495:--

Multiplex Royal 6 kanal 2 381:--
Multiplex Mini 2 kanal 1 104:--

Byggsatser:
Channy, nybörjarmodell 149:--
Westerley, nybörjarmodell 229:--
Superalpha, fin RC-seglare med 3,5 meters spännvidd 398:--

RC-bilar:
Kyosho, Porsche, Lola, Ferrari 380:--
Pop Buggy, terränggående 395:--

Ljuddämpare enligt Bilsportförbundets bestämmelser:
för Veco 19 47:50
för Taipan 21 38:50
Racerolja Ucon 22:--/liter

RC-service – hos oss!

ORBO AB

Box 3026 122 03 Enskede

Servicebutik:
Lidgatan 20, Solna
tel 08/83 25 85

Öppet:
månd, tisd, torsd 18-20,
lörd 10-12.30

komplett med sändare, mottagare, ackar och 4 servon (säljes endast komplett). Laddningsaggregat tillkommer. Vårt eget S-märkta med uttag för laddning av sändare, mottagare och startack samtidigt 170:--.

En av de bästa RC-anläggningarna på den svenska marknaden (se test i Allt om Hobby nr 3/74) nu till lägre pris tack vare de längre produktionsserierna.

Till Orbo AB, Box 3026, 122 03 Enskede:
Var god sänd mig mot postförskott
..... ex Multiplexkatalogen (på tyska)
..... m svensk prislista, 5:-- bifogas (gärna frim)
Namn
Adress
Postadress

Oväntade svårigheter uppträdde snart. På första 90-sträckan blåste plötsligt visiret rakt upp och knuckte huvet våldsamt bakåt! Det är inte lätt att styra en RC-modell med höger hand, samtidigt som sändaren skall fasthållas mot biltaket. (Jag hade lite skumplast emellan) Vänster hand var upptagen med att rätta till visiret. Under dessa manipulationer kom jag åt gasreglaget på sändaren och motorn passade på att stanna. Lika bra var väl det. Med det visiret hade jag inte stått ut länge. Mjuklandning i en åker och snabbt tillbaka för omstart. Vi hade bara kommit några kilometer i första försöket. Det kanske inte skulle bli så lätt i alla fall.

Ny start, den här gången med fastteipat visir och inga handskar dom var bara till besvär. Nu gick det betydligt bättre. Tilltagande vind visserligen men vi hade krånglat oss igenom vägkorsningarna i Västanfors, kommit ut på Ludvika-vägen och började ana målet i fjärran när TAXI:n inte ville hänga med längre. Motorstopp efter 1 timmas flygning! Vi hade avverkat 78 vägkilometrar och var förargligt nära målet. Det visade sig att den svarta bränsleslangen hade spruckit vid filtret. Nära tre deciliter bränsle fanns kvar i tanken.

Skam den som ger sig! Nytt försök på onsdagen veckan därpå, och den gången nådde vi målet utan missöden. Flygtiden 62 min på den 84 km långa vägsträckan skvallrar om att vi utnyttjade 110-vägen till fullo då och då. Detta med endast halv gas på OS-motorn och med två deciliter bränsle kvar vid landningen.

Gällande sjörekordet (F3A, klass.49) är på 9,7 km. Varma i kläderna skulle vi försöka putsa även detta med TAXI:n nu utrustad med flottörer. Sträckan Västerås-Västanfors, fågelvägen 62 km, föreföll ligga inom möjligheternas gräns, med tanke på bränsleöverskottet vid föregående flygning. Sträckan var ju dessutom 14 km kortare. Men flottörerna med alla stag gjorde mera motstånd i luften, än vi tänkt oss.

Efter start på vattnet vid Lövudden i Västerås kl halv sju på morgonen, i strålände väder, stannade motorn ca 7 km från målet, den här gången med tomma tankar. Detta försök hade också givit vissa provningar i form av kvarvarande morgondimma på vissa ställen utefter vägen. Det var bra marksikt för chauffören under det lättande dimtaket, men sämre för mig att se modellen. Korta stunder fick jag hålla TAXI:n strax över trädtoppshöjd för att se den. Men sträckan var tydligen för lång och vi föränmälde till grenchefen John Lyrseil en kortare sträcka, där det fanns möjlighet att landa på vattnet. Det blev sjön Nedre Nadden i höjd med Ramnäs, som utsågs till landningsplats. Den sträckan är 31 km fågelvägen. Försöket avlöpte bra och nu återstår att få de båda rekordflygningarna godkända. Det är en hel del uppgifter, som ska in till SMFF och KSAK. Om detta finns att läsa i Svenska Modellflygregler Del A som kan rekvideras från SMFF. Men detta med pappersexercisen bör inte avskräcka någon att försöka slå det här nu. Det kanske i skrivande stund redan är gjort. De här sträckorna är dock "småpotatis" jämfört med värdsrekorden: 37,7 mil för landflygning resp 13,4 mil för sjöflygplan!

Ragnar Eriksson

EFTERLYSNING

- 1 Vid Majtävlingen i år förekom 1 st tidtagarur 60 sek, på baksidan graverat "Uppsala Flygklubb Mfs". Jag skulle vilja uppmana klubbledare och materialförvaltare att kolla om någon av misstag fått med sig vårt ur och i så fall underrätta mig.
- 2 1 st bag med 2 st termosar tillvaratagen vid majtävlingen.

Kontakta Gunnar Ågren
Tel: 018/11 73 99

Det har inte varit något bra RC-segelflygår!
Framför allt har vädret svikit oss. Endast en av 4 st hangtävlingar har haft bra väder, det var NM på Hammars Backar som gick under idealförhållanden. När det gäller höjdstarttävlingar kan jag inte uttala mig - jag har inte varit med någon gång. Jag lovar att bättra mig till nästa år.

Redan detta med endast två hangtävlingar är ju fruktansvärt dåligt! Ja det har egentligen varit två, Hovs Hallar (Hökaklubben) samt SM vid Hammars Backar (Kristianstads MFK). NM och ett icke fullföljt SM räknas ej.

Det måste bli ändring på detta, det är ju för närvarande ett jätte-intresse för hangtävlingar, det finns ju gott om hang, vad väntar ni på då? Jag kan förstå att det känns något nervöst att ta folk till Ålleberg, Fjärås, Sälen, Kristianstad (hang i närheten): Landskrona, Hammars Backar och Hovs Hallar (vi flyger även på stranden - Mellbystrand, 2,5 m högt!) om det ej blåser på tävlingsdagen.

Men här är ett förslag, dela upp landet i distrikt och kör småtävlingar med de närmaste klubbarna. Bli värde fel - ja då skjuter vi på tävlingen till nästa söndag.

Det var hang det, sen kommer höjdstarttävlingarna, det är ju lika dåligt där. En del vill ej flyga efter de nya reglerna och det förstår jag, men gör då som en del andra - kör efter andra regler.

Här är ett förslag för höjdstartavdelningen, start med lina 200 m. Flyg en sträcka på ca 1 km, flygningen sker i omgångar som uppdelas efter frekvens. Varje grupp om ca 7-8 frekvenser har en timmas flygtid - fritt antal försök under denna timma. Exempelvis kan vi utesluta räkning av de försök som ej når 500 m. Respektive heat-segare och kanske även andra-plats flyger ett slutheat som korar segraren.

Det är klart att det blir en del problem i början med en sådan här tävlingsform, dock tror jag att det går bra så småningom - och framför allt - vi får massor av flygtid. För övrigt har det varit en del gnat under året, gällande uttagningar m.m. Jag håller med, det är inte bra för närvarande, en ändring vad det gäller administration m.m på RC-segelflygsidan måste komma till stånd. Gruppen som utsågs på årsmötet, vad har dom gjort? Vem är det egentligen som har tagit ut laget - ingen tycks veta detta, Vem skulle stå för NM i höjstart - ingen visste. Vi i Hökaklubben hade lovat att sköta hangsidan och det gjorde vi - det bestämdes för övrigt för mer än ett år sedan. Vad har hänt under den tiden - det var ren tur att tävlingarna gick någorlunda riktigt tillväga.

Alltså jag och fler med mig kräver en ändring, det är väl lämpligast att John Lyrseil slipper ansvar för RC-segelflyg - han tycks varken ha tid eller intresse för denna avd. Minns knappt när jag såg honom på en segelflygtävling sist - gäller även NM!

Mitt tips är alltså, koppla isär motor och segel vad det gäller RC. Intresset för grenen ifråga är så stort så det krävs en särskild styrelse för denna om det skall bli någon funktion.

Och för H-vete! Låt oss inte ta någon som helst hänsyn i fortsättningen till motorflygtävlingarna i avseende på segeltävlingar som planeras.

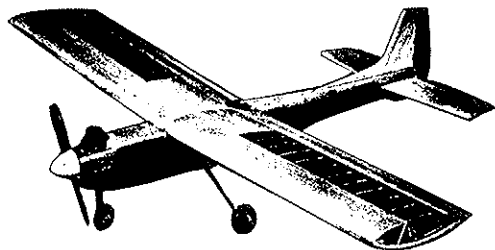
Det är egentligen det enda intresse som jag sparat från John när det gäller segel, "nej vi kan inte ha en segelflygtävling den söndagen - då är det motorflygtävling där och där" Jag bara frågar? Skall en motortävling med 5- kanske 10 deltagare rubba på en segelflygtävling med 30 kanske 40 deltagare. Alltså det är dags att dela upp sektionen. Det var min personliga mening - ni andra som instämmer eller har andra åsikter, tala om det med en motion vid årsmötet! I annat fall kan ni sluta med ert gnällande på tävlingarna. Missuppfatta mig nu rätt, gnällandet är befogat men det gäller att gå till torgs med det också.

Pär Lundqvist

Modellbyggarens specialaffär

GAZARIATOR

NYBÖRJAR "TRAINER" FÖR STORA MOTORER



FS-30 GAZARIATOR är den bästa tränare för stora motorer. Modell är byggd för motorer upp till 1200mm (1200mm) motorer. Längd 1200mm, höjd 1200mm, vingspann 1200mm. Pris 387,-



RC-SKALA MODELLER



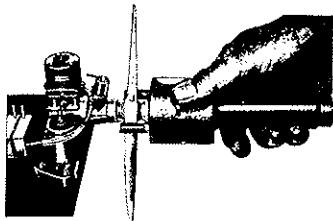
BYGG 1/10 SUPER PLYWOOD.
1/10 Gemini 106 är helt i träkonstruktion. Färdig skrov och klippa delar, alla 1800mm långa 1/10 motor 1000W. Pris per styck 513,-



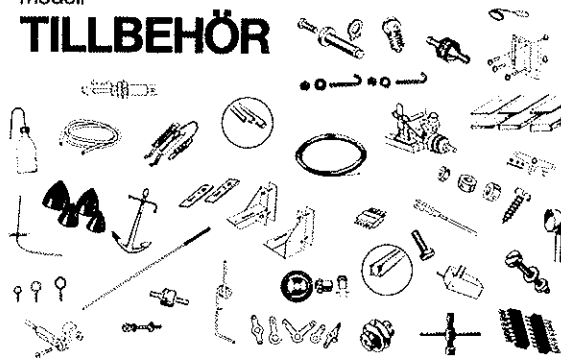
FÄDER STARTER FRÅN ITALIEN

h
ecco

1/10 Ecco fädersstarter från Italien, är ett beaktat underverk, stora motorer på fästet med 2000 startar från och till 60 motorer. Du får till en billig start, som varje modellbyggare bör ha hemma sig. Längd 100mm, höjd 60mm, vingspann 120mm. Pris per styck 129,-
1/10 Ecco fädersstarter från och till 9,75



modell TILLBEHÖR



ORDEN FÖRE KL. 12.00 EXPEDIERAS SAMMA DAG.

hobby borgen

HANTVERKAGATAN 87
BOX 12102, 102 23 STOCKHOLM 12

modell
TILLBEHÖR
Katalog

104 sid modell-tillbehörs-katalog skickas mot 4,50 i frimärke.



ORDETEL: 08-51 83 00

OBS

RADIOFLYGKRASCH - DÖDSOLYCKA

Ovanstående rubrik stod som tur var, inte att läsa i västsvenska tidningar för en tid sedan. Det var dock inte långt ifrån att så blivit fallet. Efter en våldsam kaststart över åskådarnas huvuden utförde RC-flygaren (en besökare från ett annat land) en snygg och skicklig flygning. Detta tills han skulle utföra en tryckare över åskådarnas huvuden, en våldsam dykning med 10:an på fullgas. Som tur var gjordes tryckningen något försent för att bli riktigt "skrämmande?" ty modellen togs aldrig ur dykningen! Höjdrodret fungerade inte eller troligtvis servots mekanik eller elektronik. Av modellen fanns det knappast mer kvar än en halv vinge - vad hade det funnits kvar av den som "kanske" stått ivägen? Det är många frågor man kan ställa sig kring detta problem, en av dem är vad som hänt sedan, jag menar efter det tidningen skrivit "modellflygaren beklagade det hela och kunde endast förklara det inträffade med att hans modells höjdroder ej fungerade".

Pär Lundqvist
Hökaklubben

SVAR

Svar till J Holm "Fråga till sakkunnig" Modellflygnytt 4 1974.

J Holm

Det finns två möjligheter, antingen har din kniv varit "trubbig" eller så har ritningen av någon anledning krymt där mönsterspryglarna sitter. Gör så här: Rita två streck av mönsterspryglarnas längd, lägg dem parallellt ca 27 mm mellanrum, mät ut mitten och mät där (det blir ca 172 mm). Sprygeln där skall vara ca 16,9.

I övrigt har du helt fel, man bygger inte efter snitteckningar - de är endast till för att åskådliggöra konstruktionens uppbyggnadssätt.

Egentligen skall man inte bygga direkt på ritningen alls - det är bara en dum ovana vi modellflygare har. Det går precis lika bra att dra upp de nödvändigaste konturerna på en byggbräda - på så sätt kan man i regel använda en ritning flera gånger. Nåväl det var inte meningen att jag skulle komma med några lektioner här. Tack skall du ha för omnämmandet av bygganvisningen. Du kunde gärna ha ringt förresten - gör det om det är några fler problem, jag hjälper gärna till.

Pär Lundqvist

**GOTT
NYTT
ÅR
FRÅN RED.**

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 - 6.
Öppet tider: Måndag-fredag 09 - 13.
Exp.föreståndare Ann Wahlberg,
Värmaregatan 9, 603 62 NORRKÖPING. Telefon 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

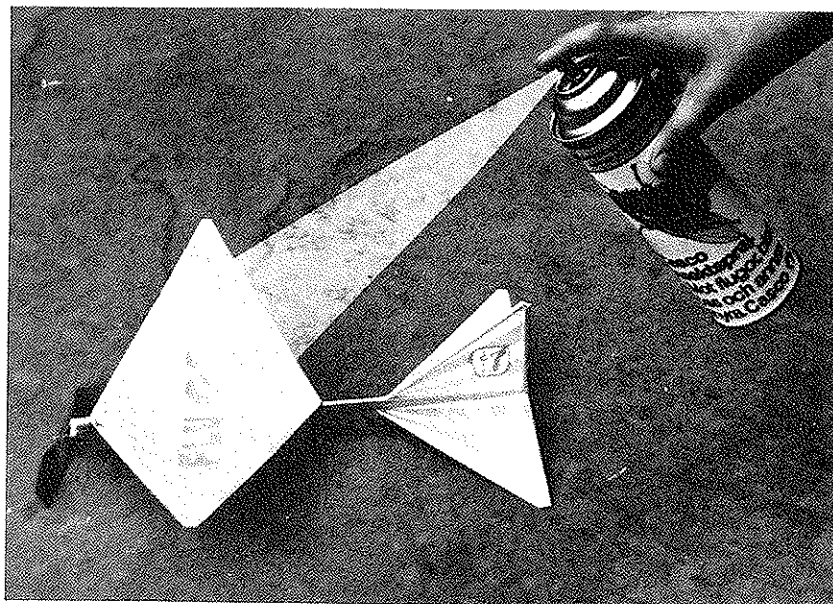
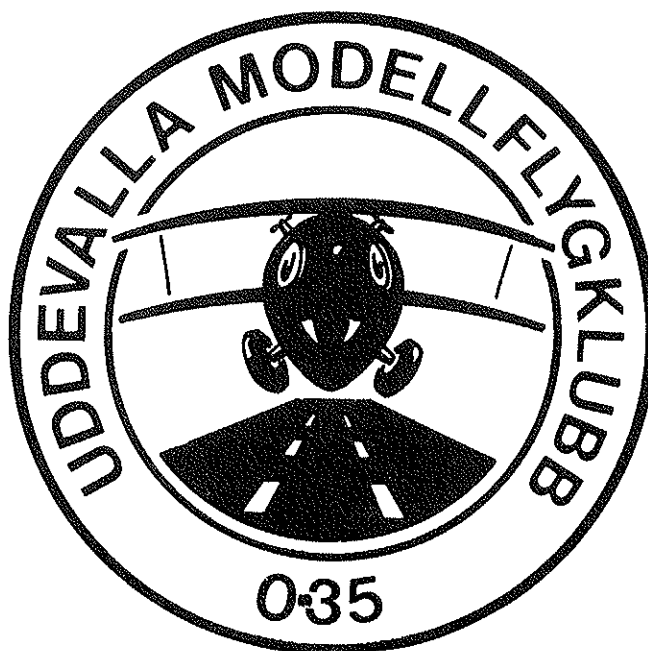
John Lyrsell, Haraldsbovägen 20
791 00 Falun. Tel. 023/215 00

GRENCHEF RAKETFLYG

ÄNTLIGEN!

Efter många om o men lyckades det att till slut få fram ett klubbmärke. Det är ritat av klubbens egen förmåga Bertil Tobiasson. Märket har blå bakgrund med svart "startbana" och text. Ringarna, som begränsar märket har orange färg.

Hälsningar Lars Helmbro



SMFF:s lilla "Fluga" har blivit så populär att snart måste vi ta till denna metod om inte hela landet ska översvämmas (överflygas) av dem!

Foto: Sven-Olov Lindén

MODELLFLYGNYTT

SVERIGES MODELLFLYGFÖRBUND

Box 100 22

600 10 Norrköping

Ansvarig utgivare: Gunnar Kalén

Tryck: L-Offset, Norrköping

