

# MODELLFLYG

*nytt*



Från

Sveriges Modellflygförbund

Nr.1 1962

# Digital Edition Magazines.

This issue magazine after the initial original scanning, has been digitally processing for better results and lower capacity Pdf file from me.

The plans and the articles that exist within, you can find published at full dimensions to build a model at the following websites.

All Plans and Articles can be found here:

Hlsat Blog Free Plans and Articles.

<http://www.rcgroups.com/forums/member.php?u=107085>

AeroFred Gallery Free Plans.

<http://aerofred.com/index.php>

Hip Pocket Aeronautics Gallery Free Plans.

[http://www.hippocketaeronautics.com/hpa\\_plans/index.php](http://www.hippocketaeronautics.com/hpa_plans/index.php)

**Diligence Work by Hlsat.**





Förbundsstyrelsen meddelar.....

### 1962 års registrering.

Separat har blanketter m.m. för 1962 års registrering tillställts klubbarna. Dessutom har vi i år begärt in en årsrapport för att kunna göra en sammanställning av verksamhetens omfattning.

Då detta skrives är omkring hälften av fjorårets klubbar klara med sin registrering för 1962. Men det finns alltså ungefär lika många som dröjer med insändandet av blanketterna och reg. avgiften. Av denna anledning vill förbundsstyrelsen uppmana ifrågavarande klubbar att snarast klara av registreringen. Dels för att arbetet på sekreteriatet skall kunna flyta bättre och dels för att vi så fort som möjligt skall kunna göra upp adressförteckningen på klubbarna och få den komplett - inte minst till gagn för tävlingsarrangörerna.

### Nya klubbar.

Sedan årsskiftet har en hel del nya klubbar registrerats. Vi presenterar dem och deras verksamhet nedan och hälsar klubbarn välkomna i SMFF samt uttalar vår förhoppning om att de genom förbundet skall få stimulans och uppslag till allt större verksamhet.

### Tävlingsklubbar:

E-8 Norrköpings Radioklubb, Norrköping - radioflygning.

Modellflygklubben Tigre, Barkarby - linstyrning.

O-6 Modellklubben i Kungälv, Kungälv - radio- och linstyrning.

### Hobbyklubbar (ej bedrivande tävlingsverksamhet):

L-67 Modellflygklubben Tunnan, Perstorp - friflygning och linstyrning.

D-15 Modellflygklubben Falken, Bettna - friflygning och linstyrning.

A-28 Modellflygklubben Lucifer, Bromma - linstyrning.

W-37 Nipen Idre Modellflygklubb, Idre - friflygning.

T-27 Modellklubben Zenit, Lannabruk - friflygning och linstyrning.

M-68 Modellflygklubben Flaxen, Hallaröd - friflygning och linstyrning.

E-23 Modellflygklubben Draken, Söderköping - friflygning och linstyrning.

A-73 Hobbyklubben Korpus, Vällingby - linstyrning.

### Uttagningskommittéer.

Styrelsen har inom sig utsett UK för de olika verksamhetsgrenarna. I UK för friflygning ingår sålunda grenchefen Gunnar Kalén, Lars Andersson och Karl Anders Ericsson. Radioflygnings-UK består av grenchefen Gunnar Hofmann, Gunnar Kalén och Lars Andersson. Linstyrnings-UK slutligen består av grenchefen Christer Söderberg, Kjell Rosenlund och Lars Andersson.

### Nordisk Landskamp i friflygning.

NL i friflygning avhålls i Oslo den 11 mars. Då detta skrives har endast förhandsmeddelande om tävlingen ingått från arrangörerna.

Det svenska laget kommer att nomineras av friflygnings-UK, som kommer att sikta på att få fram det starkaste möjliga laget. Tidigare har vi ju till stor del varit representerade i dessa tävlingar av ett "B-lag" emedan de bästa i varje klass fått deltaga i VM-lagen. I år blir det dels inget VM i friflygning och dels kommer NL-tävlingen så tidigt att det ej kan arrangeras någon särskild UT-tävling. Med anledning härav har UK beslutat om en annan form för uttagning än vad som tidigare varit gällande. Ett antal av de bättre tävlande i varje klass har förvarnats och getts chansen att förbereda sig som det anstår kandidater till lagplatserna. Det är UK:s mening att det slutgiltiga laget kommer att uttagas bland dessa förhandsvarnade. Resultatet av VT i Göteborg den 25 febr. kommer givetvis även att bli en värdemätare för den slutliga uttagningen men UK kommer ej att låsa fast sig vid resultatlistan från denna tävling. I övrigt kan tilläggas att Charles Moberg i G-int och Rolf Hagel i F-int redan är klara för laget i egenskap av titelförsvarare - såvida ej något alldeles speciellt inträffar.

De förhandsvarnade, som alla accepterat en ev. lagplats, är följande, nämnda utan "rangordning":

G-int: Charles Moberg, Aerokl. i Göteborg, Lennart Tysklind, MFK Örnen, Fin-spång, Sven-Ake Sjögren, MFK Örnen, Norberg, Rune Johansson och Bengt Blomberg, FK Gamen, Norrköping, Uno Axelsson, Katrineholms FK och Nils-Erik Hollander Uppsala FK.

F-int: Rolf Hagel och Jan-Olle Åkesson, Aerokl. i Malmö, Ulf Carlsson, Aerokl. i Göteborg, Åke Löfvander, MFK Skvadern, Sundsbruk, Stig Gustavsson, FK Gamen, Norrköping och Lennarth Larsson, Solna MSK.



S-int: Bo Modeér, MFK Vingarna, Stockholm, Knut Andersson, Aerokl. i Malmö  
Göran Åberg och Gunnar Kalén, FK Gamen, Norrköping, Per Nilsson, Aerokl. i  
Göteborg, Gösta Nilsson, Östersunds FK och Ingvar Sares, MFK Masen, Hede-  
mora.

#### 1961 års UT-avgifter.

Årets UT-tävling i friflygning kommer av tidigare angivna skäl att instäl-  
las. De UT-avgifter som under 1961 inbetalats har med anledning härav avsatts  
som ett tillgodohavande för resp. klubbar att användas vid uttagning av tävlings-  
licenser för 1962. Spec. uppställning häröver har tillställts de berörda klubbarna.

Vi vill uppmana klubbstyrelserna att se till att dessa belopp utnyttjas före  
den 1 mars för att underlätta sekreterarens och kassörens arbete.

#### Förbundets postadress.

Förbundsstyrelsen har erfarit att post till förbundets postfack i Stockholm  
i en del fall har återsänts till avsändaren såsom obeställbart. Missförståndet har  
nu klarats upp med postverket och sålunda gäller fortfarande förbundets adress  
till Postfack 16147, Stockholm 16.

Finns det emellertid någon klubb som fått post i retur ber vi vederbörande  
att skicka in försändelsen på nytt till ovanstående adress - eller direkt till sek-  
reteraren, Lars Andersson, Tycho Brahegatan 35, Limhamn.

#### 1962 års tävlingskalender. (Återfinnes på annan plats i detta nr.)

Förbundsstyrelsen har nedlagt stort arbete på att redan i detta nr. kunna  
presentera årets tävlingskalender. Det är ett välkänt önskemål från alla tävlings-  
flygare att denna kalender skall publiceras så snart som möjligt. Tyvärr har ej  
alla klubbar visat sådant intresse för saken att vi nu kan åstadkomma en fullstän-  
dig lista. Vi är medvetna om att många klubbar har diverse svårigheter när det  
gäller att fastställa tävlingarna men vi hoppas att till kommande år klubbarna för-  
söker att planera sina tävlingar redan före årets början.

#### Internationella stortävlingar i friflygning under 1962.

Två internationella stortävlingar i friflygning kommer antagligen att speci-  
ellt tilldraga sig de svenska friflygarnas intresse under 1962. Det är dels en täv-  
ling som kommer att avhållas i Maulbeuge i Frankrike den 11-12 juni och dels  
Europa-Cupen i Saar, som enligt erhållna informationer kommer att gå någon  
gång under augusti-september. Tävlingsklasserna vid båda dessa tävlingar är S-  
int, G-int, F-int och flygande vingar. Det är troligt att deltagandet i den franska  
tävlingen kommer att begränsas till 3 deltagare i varje klass från var och en av  
de deltagande nationerna liksom vad fallet är då det gäller Saar-tävlingen. Med  
anledning härav måste vi redan på ett tidigt stadium avgöra vilka som skall få  
deltaga. För att vi alltså skall kunna få klarhet i hur många intresserade det finns  
ber vi dessa skriftligen anmäla sig till grenchefen Gunnar Kalén senast den 15  
mars. Vi vill emellertid betona att endast sådana som verkligen har för avsikt  
att resa bör anmäla sig. I detta sammanhang bör även omtalas att deltagarna  
själva får svara för alla kostnader i samband med tävlingarna. Om fler intresse-  
rade anmäler sig än vad vi får lov att sända måste vi försöka få till stånd speci-  
ella uttagningar för dessa. Vi vill nämligen försöka få fram de bästa lagen ty ä-  
ven om tävlingarna ej har mästerskapskaraktär räknas deltagandet dock som en  
form av landsrepresentation.

#### Tävlingslicenserna.

Har Du ordnat Din tävlingslicens för 1962? Som synes av tävlingskalendern  
kommer det en hel del tävlingar inom den närmaste tiden och vi måste understry-  
ka önskvärdheten av att man ej väntar till dagarna just före en tävling med att sö-  
ka licenserna.

Om så blir fallet kan sekreteriatet belastas i alltför stor utsträckning och  
licenserna hinner ej att expedieras före resp. tävling. Vi vill även understryka  
att den som anmäler sig till tävling utan att ha löst sin licens kommer att ådra-  
ga sig böter enligt tidigare beslut.

#### Kontakt med nya klubbar.

Förbundsstyrelsen är medveten om att det finns många klubbar som är  
verksamma inom modellflyget men som ej är registrerade i SMFF. Vi är intres-  
serade av att komma i kontakt med sådana klubbar och vädjar om hjälp med så-  
dana adresser.



Ett tillfälle som aldrig återkommer!

## Realisation

## Realisation

Så långt lagret räcker  
utförsäljes följande  
modellmaterial

### Radiomodeller:

6 st	Jetco Fairchild PT 19, skala 1:6.....	Kr 130:--
5 "	Berkely Astro Hog, spv. 184 cm. ....	88:--
2 "	Sterling Wizard, spv. 138 cm. ....	69:--
6 "	Sterling PT 19, spv. 122 cm. ....	46:--
2 "	Sterling Piper Tri Pacer, spv. 148 cm. ....	70:--
1 "	Truedsson Wagabond, spv. 150 cm. ....	45:--
2 "	Berkeley Aeronca Sedan, spv. 136 cm. ....	30:--

### Andra modeller:

1 "	Sterling Monocoupe, spv. 92 cm. ....	25:--
1 "	Sterling Supermarine Spitfire, spv. 129 cm. ....	40:--
1 "	Berkeley Curtiss Hawk P6E, spv. 59 cm. ....	35:--
3 "	Veco Thunderbird Stunt, spv. 142 cm. ....	44:--

### Radiomodellbåtar:

2 "	Berkeley North Star. Allt i plast. Trälare, längd 88 cm. ....	85:--
2 "	Berkeley Chris Craft Cruiser, plastskrov, längd 82 cm. ....	80:--
1 "	Sterling American Scout, lastångare, längd 122 cm. Balsa ....	85:--
1 "	Sterling 50' Catalina Cruiser, längd 81 cm. Balsa ....	60:--
1 "	Veron Rescue Launch, längd 71 cm. ....	40:--

### Tillbehör:

1 st	Tele-Pilot, sändare/mott./gyro, färdigkopplad. Typ M 88 .....	210:--
1 "	Tele-Pilot, sändare/mott./gyro, färdigkopplad. Typ T 88 .....	203:--
5 "	Jim Walker U-Rely handtag .....	45:--
4 "	Super Ready Reel .....	10.50
5 "	Aristo Tiger Jet-aggregat, dragkraft 2 kg. Tyskt fabrikat .....	56:--
3 "	Specialtankar för aggregatet .....	15:--
5 "	Tändstift .....	4:--
2 "	Bonner Duramite multiservo .....	55:--
1 "	Bonner Vari Comp. Escapement .....	39:50
2 "	Bonner Escapement Self Neutralising .....	30:--
2 "	Elmic Baby Timer .....	8:--
1 "	K&B Timit .....	15:--
1 "	Bramco trottle .....	25:--
2 "	Altimeter. Höjdmätare .....	18:--
3 "	Pathfinder. Kursregulator för friflygande modeller.....	15:--
1 "	Sigma 4F 8000 ohm relä .....	20:--
1 "	E.D. Polarised relä .....	15:--
3 "	Jet Pack. Sprutpistol .....	24:--

\*Omsättningsskatt och porto tillkommer.

## HOBBY-STADION

## Solnavägen 53A SOLNA

Tel. 010/82 26 90

Postg. 26 945

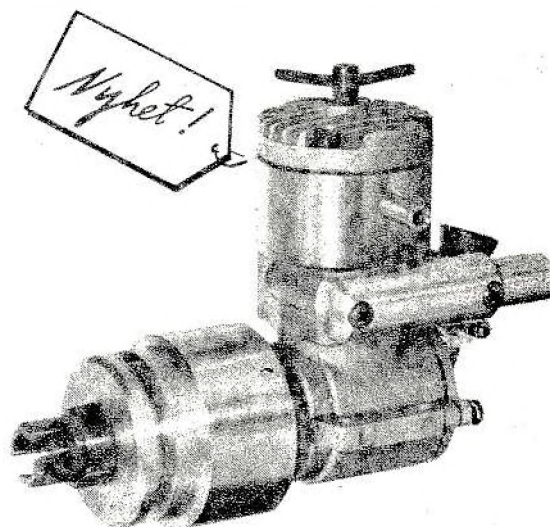




# FROG

## har motorn för varje kund

Lång livslängd och säker funktion är utmärkande för dagens FROG-motorer och en ständigt växande skara modellbyggare prisar den höga kvaliteten hos dessa prisvärda motorer.



### FROG 349 M/RC

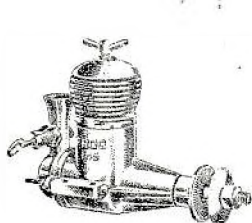
Marknadens mest kompletta marinmotor utrustad med avgasrör, kylmantel, balanshjul och koppling. Inbyggd specialtrottel ger steglös varvtalsreglering.

"349 M/RC" 3,5 cc

Kr. 95:—

"149D" 1,5 cc

Kr. 45:—

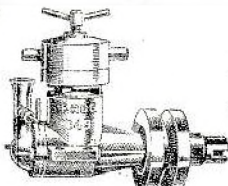
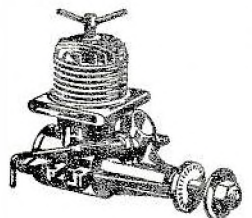


"249 M" 2,5 cc

Kr. 88:—

"80D" 0,8 cc

Kr. 39:50



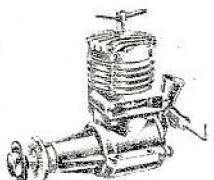
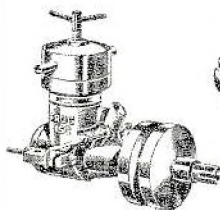
"149 M" 1,5 cc

vattenkyld

Kr. 58:50

"150 M" 1,5 cc

Kr. 55:50

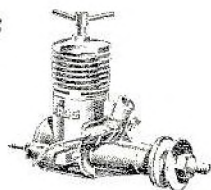


"349BB" 3,5cc

Kr. 63:50

## OBS!

Frog marinmotorer levereras komplett med balanshjul av mässing, sömlös vattenkylmantel och kullredskoppling.



"100 Mk. II"

1 cc

Kr. 43:—

## FROG-specialbränslen

Dessa bränslen har utexperimenterats av Shell-Mex B. P. Ltd., speciellt för FROG-motorerna och äro ypperliga allround bränslen för alla diesel- och glödstiftsmotorer. De äro högeffektiva, nitrerade blandningar i vilka ingår specialoljor, som bl. a. gör motorerna lättstartade även i kyla.



POWA MIX  
för diesel, 300 cc  
Kr. 2:75



RED GLOW  
för glödstift, 300 cc  
Kr. 3:25

GENERALAGENT:

# B. BECKMAN & Co AB

JAKOBSGATAN 24 - STOCKHOLM C - TEL. 20 13 66 - 21 12 34

Från Sveriges Modellflygförbund

Förbundets adress: SMFF, Postfack 16147, Stockholm 16. Postgirokonto: 51 81 65

SMFF, styrelse 1962

Ordförande:

Sune Persson  
Almvägen 3  
Köping

Sekreterare:

Lars Andersson  
Tycho Braheg. 35  
Limhamn

Kassör:

K-A Ericsson  
Rosengatan 19 B  
Långsele

Grenchef friflyg:

Gunnar Kalén  
Svarvaregatan 9  
Norrköping

Grench, linst.:

Chr. Söderberg  
c/o Ekelund  
Torsgatan 47  
Stockholm Va

Grenchef radio:

Gunnar Hofmann  
Berzeliigatan 14  
Linköping

Tack till alla som deltog i MODELLFLYGNYTTs intresseundersökning.

Vi fick 120 svar och det var många gånger flera än de mest optimistiska hade hoppats på. Vi lovade en liten present till alla som sände in blanketten och detta löfte blev ett problem för oss, när så många svarade. Då vi inte ville bli ruinerade på kuppen, kunde vi endast sända en enkel almanacka och vi förstår att t.ex. den som önskade en trimmad Oliver Tiger blev grymt besviken.

Glädjande var också att så många hade kompletterat sitt svar med ytterligare synpunkter. Vi skulle gärna ha skrivit ett personligt brev till alla, men det var ju omöjligt, för då hade säkert detta nr. av MODELFLYGNYT blivit flera månader försenat.

Ännu har vi inte hunnit bearbeta det insända materialet, varför vi får återkomma med flera kommentarer i nästa nummer. När det gäller tidningens utförande är det dock några saker som alla har varit påfallande eniga om, och det har vi också försökt att tillämpa. Flera illustrationer önskas allmänt och de flesta tycker också att det är bäst med svart tryck på vitt papper, helst på papperets båda sidor.

När det gäller innehållet så dominerar intresset för friflygning, men det finns också många linstyrnings- och radioflygare bland läsarna. Proportionerna är ungefär desamma som betr. tävlingslicenserna. Inom varje gren är ritningar och praktiska tips det mest efterlängtade, medan vi tydligen skall vara en aning försiktiga med alltför omfattande tävlingsreferat.

Vi har också fått många värdefulla kontaktadresser till medarbetare och annonsörer och det skall väl så småningom resultera i en bättre tidning.

Som ni nog kan förstå är det inte lätt för oss att kontakta alla, utan de som är intresserade för att medarbeta i MODELLFLYGNYTT bör själv ta initiativet och sända in sina bidrag.

[illegible]

MODELLFLYGNYTT redigeras och distribueras av:

Valter Johansson  
Hångeryd  
Lammhult  
tel. 45 Fraggahult

#####

Nästa nummer av MODELLFLYGNYTT utkommer i april. Bidrag och annonsmanus bör vara oss tillhanda senast den 15 mars.

Bidrag i form av referat, ritningar, foton o.dyl. mottages tacksamt.

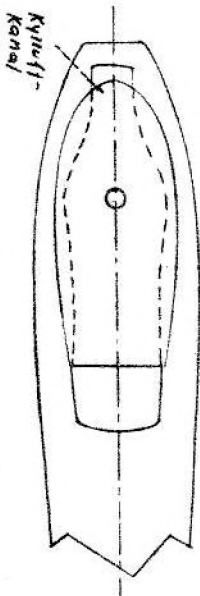
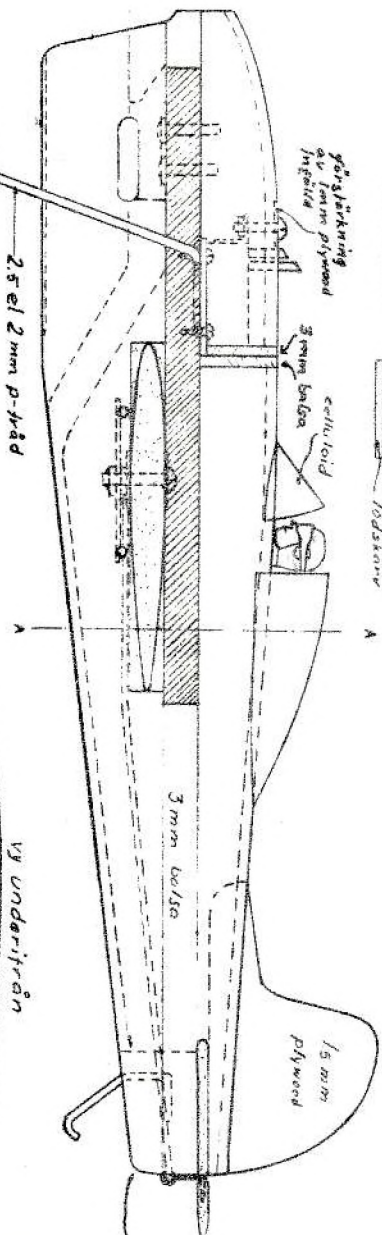
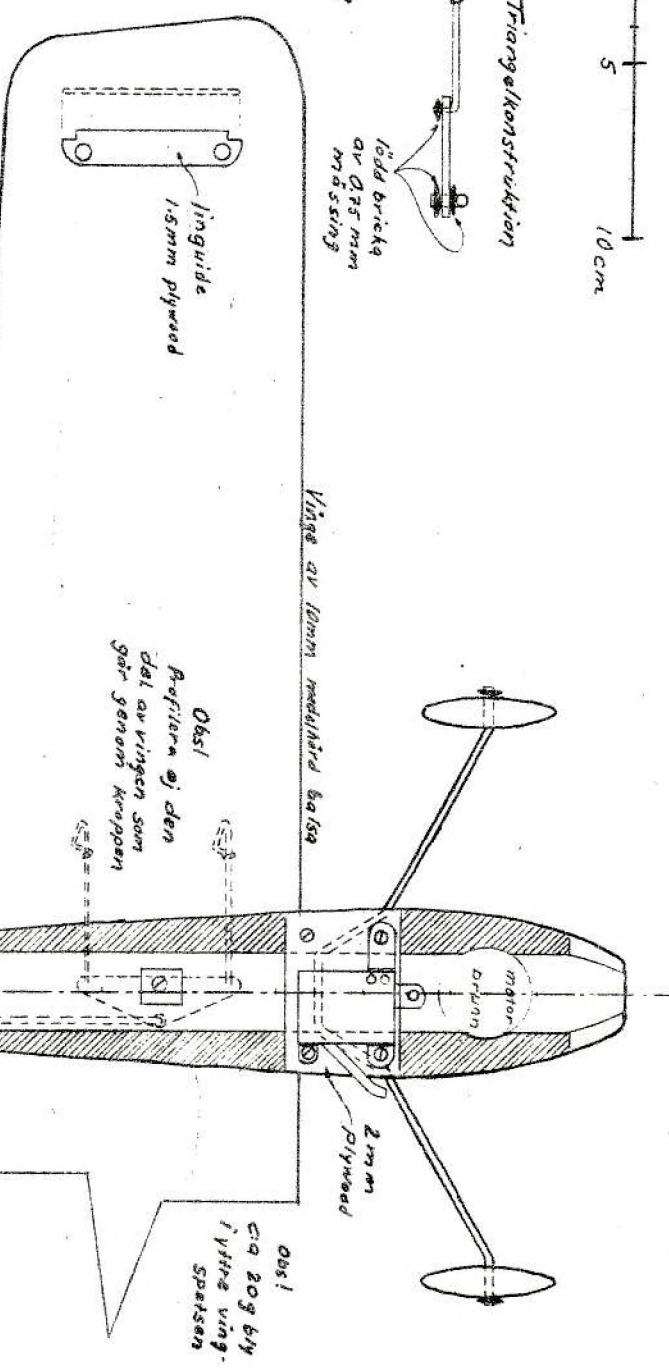
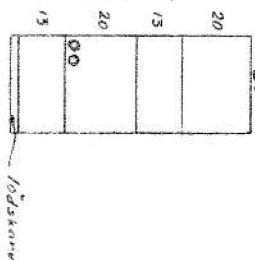
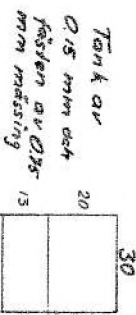
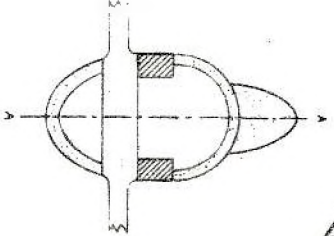
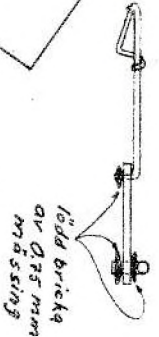
Annonser införes gärna. Närmare upplysningar om annonspriser mm. kan erhållas från redaktören eller någon ledamot av förbundsstyrelsen. De som önskar använda eget färdigtryckt material bör dock först ta kontakt med redaktören.



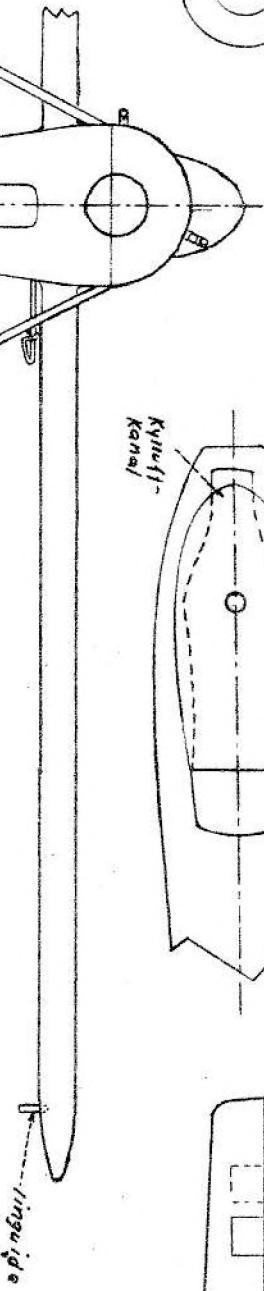
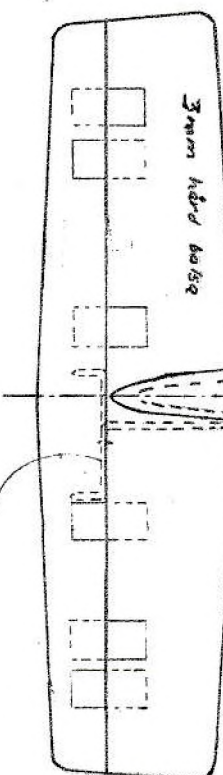


**JUNIOR**  
Teamrace enligt Klass A  
Konstruerad av Christer Söderberg

Triangelkonstruktion



Vy underifrån





## "JUNIOR"

Detta är den första ritningen på en team-racer i den nya klassen A, och man får hoppas att den kan sätta bättre fart på klassen.

Junior är utprovad inom Östra Sörmlands Flygklubb i Södertälje, och har visat sig ha goda start och landningsegenskaper samt vara mycket snabb.

Byggandet börjas med att vingen profileras dock inte den del, som skall gå genom kroppen. Tillverka triangeln och sätt fast kontrollarmarna och stötstången, limma en plywoodplatta (1 m.m.) på varje sida om vingen, borra ett 3 m.m. hål genom alltihopa och sätt fast hela kontrollen med en 3 m.m. skruv. Fästa inte med dessa saker, då det är mycket viktigt att kontrollen är tillförlitlig och går lätt.

Kroppen består av två urholkade balsaklotsar till under och överdel, mellan vilka ligger motorbockarna och 3 m.m. balsaflak, som bildar motorbockarnas förlängning bakåt.

Urholka inte hela underdelen, utan lämna kvar den brandvägg i kyluftkanalen som leder kyluftens nedåt. Gör ett rektangelformat urtag för vingen, eftersom den del av vingen som går genom kroppen ej är profilerad. Limma in vingen med kontrollerna.

Passa till motorbockarna, märk upp och borra hålen för motorn, samt sätt i motorskruvarna underifrån och löd en knappnål mellan spåren för att skruvarna inte skall rotera när man sedan drar fast muttrarna. Limma fast motorbockarna, lämpligen med motorn på sin plats för att vara säker att den skall passa även när limmet torkat, samt limma de 3x10 m.m. balsaflaken i bockarnas förlängning. Gör i ordning sporren enl. ritningen, gör uttag i bakkroppen och limma dit den.

Gör i ordning stabilisatorn med fastsatt höjdroder och roderhorn, passa in och böj stötstångens vinkel bak till roderhornet och limma fast stabilisatorn. Skulle böjen komma någon m.m. fel kan man skjuta stabilisatorn litet innan limmet har torkat så att höjdrodret och kontrollerna under vingen i alla fall blir neutrala.

Landstället passas ned i skåror i motorbockarna och pressas fast med en plywoodplatta, som limmas och skruvas.

De små utfyllnaderna framför motorbockarna limmas fast, varefter överdelen sättes fast, men bara med några små limklickar på den del som skall bli motorkåpa. När limmet torkat sågar man med en fintandad såg (el. skär) av överdelen och petar försiktigt bort motorkåpan. I själva skarven skär man bort 6 m.m. och limmar fast två halvcirkelformade plattor av 3 m.m. balsa dels på motorkåpan och dels på överdelen.

Limma fast fenan och plattan under kyluftkanalen.

Tillverka tanken enl. ritningen och sätt fast den provisoriskt i flygplanet. Gör hål i kåpan för tankrören och passa in det ungefärliga läget för förstärkningen på kåpan och limma den. OBS tanken skall inte fastsättas ordentligt ännu och hålet i plywoodförstärkningen göres ej heller nu.

Limma fast strömlinjeutfyllnaden bakom piloten, och bly i vingspetsen. Modellen putsas med sandpapper, motorkåpa och nosparti lackas med dope två gånger och klädes med vått chaponsiden, som kan lackas fast medan sidenet fortfarande är fuktigt. Vill man ha riktigt fin yta kan man klä resten av planet med tunnt japanpapper, som inte fuktas. Lacka planet 3-4 gånger med dope och putsa mellan varje gång med fint sandpapper. Måla med exempelvis Ferbolack, som håller bra mot dieselsoppa, medan man måste lägga på någon hållbar plastlack om man har glödstiftare.

Tanken sättes fast genom att tre skruvar försiktigt lossas, tanken ditsättes och skruvarna skruvas ned med lim på. En skruv skruvas upp genom den fastlödda muttern i tankens fäste åt kåpan. När kåpan sättes på gör skruven ett litet märke i insidan av kåpan som man borrar efter och kåpan passar precis.

Provflyg någon lugn dag och tag det försiktigt innan du känner kärran.

Byggritningar i skala 1:1 (ljuskopior) till denna modell finnes, och kan köpas från MODELLFLYGNYTTs redaktion. Pris 3:-- kr per st.



## TEAM RACING

Jag skall här försöka att ge några råd till dem, som ämnar flyga och framför allt tävla i team-racing.

Först några ord om motorvalet. Det gäller att få tag på en lättstartad, bränslesnål och stark motor. Speciellt gäller att den måste vara lättstartad i varmt tillstånd, problem med kallstartegenskaperna kan övervinnas genom att man använder en tung propeller för varmkörningen. I alla team-klasser kan man använda de moderna motorer som står till buds, men om några speciellt skall framhållas så är det i A-klassen: Webra Record, i int-klassen Oliver Tiger (modifierad) och ETA-15. I B-klassen är England föregångslandet och där har det visat sig att ETA-29 är en segermotor. Här hemma är farterna avsevärt långsammare, 160 kmh anses bra, medan i England 180 kmh inte är ovanligt. I alla klasser gäller att man kan hävda sig väl på svenska tävlingar genom att ha en tillförlitlig modell, som inte behöver vara den snabbaste.

För att motorn skall lämna topp-effekt får den inte ha några mekaniska felaktigheter. Kärvande lager måste t.ex. bytas, och eventuella spånor från tillverkningen måste avlägsnas från motorns inre. Den som är skicklig kan slipa in kolven i fodret och på så sätt undvika en del av inkörningstiden. Annars så bör man göra en noggrann inkörning. Jag brukar köra de första 5-10 minuterna vid ganska lågt varvtal, för att nöta bort de värsta ojämnheter-na. Därefter sker resten av inkörningen vid ungefär det varvtal som motorn skall ha i luften. Detta ligger på 15000-16000 rpm och uppnås med en 2.5 cc motor med en 8x4 Power Prop träpropeller. Denna är också lämplig för motor-test. Varvar motorn över 15500 med denna propeller är den mycket bra, något under 15000 är det normala och betyder en flyghastighet av c:a 145 kmh med en god modell. Man kan också få en uppfattning om bränsleekonomien med hjälp av detta varvtal. Går motorn 75 sek på 10 cc bränsle med 15500 rpm så bör modellen kunna flyga de kritiska 34 varven på en tankning. Lägre varvtal gör att

gångtiden måste ökas. Att jämföra varvtalsvärden med den propeller man använder för tävlingsbruk säger ingenting om motorns prestanda vid höga varvtal.

Motorerna kan givetvis trimmas av den som så önskar, men det är mycket svårt att öka motorns effekt utan att samtidigt öka bränsleåtgången till olämpliga värden. Dessutom går det mycket väl att vinna tävlingar utan att ha "vässat" motorerna.

Så var det modellen. Man bör eftersträva en så god strömlinjeutformning som möjligt, bl. a. genom att bygga in kontrollorgan m.m. Undvik skarpa kanter på modellen, de enda kanter som skall vara skarpa är bakkanterna på vinge, stabilisator och fena. Kroppsektionen bör vara oval, och har man gjort den kantig så bör åtminstone kanterna rundas. Vinge och stabilisator bör profileras noggrant och profilerna skall vara symmetriska. Försök även att göra en nosradie på vingprofilen, den förbättrar flygegenskaperna. Och tänk på att på en avsmalnande vinge skall även profilen tunnas ut. Vingens sidoförhållande bör vara ungefär 8:1 och profiltjockleken 8%. En elliptisk vinge är något överlägsen en trapetsformad. Det är dessutom synnerligen lämpligt att ha en blyvikt i yttre ving-spetsen, för en 2.5 cc-modell är 30 gram lagom.

På sista åren har det blivit modernt med en lättmetallpanna som motorn är fastskruvad i. Denna tjänar två syften: 1. Den utgör ett stadigt fäste för motorn om den är väl fastskruvad i modellen. 2. Den medför att motorn får effektivare kylning, och därigenom förbättras startegenskaperna. Punkt 1 kan uppfyllas med en enklare metod: man skruvar med träskruvar fast två gängade stålplattor i vanliga motorbockar varefter motorn skruvas fast i plattorna. Punkt 2 behöver endast iakttagas då man har en motor som verkligen lider av överhettning. Ofta beror detta på en felaktig tankutformning eller olämpligt bränsle. Viss extra kylning kan också erhållas genom att man gör intag och utsläpp för kylluft till vevhuset. Pannan har visat sig vara bra för t.ex. Oliver Tiger medan å

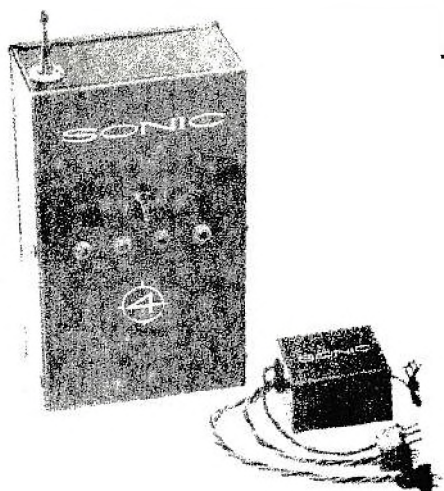


# BEHCO - information

ett nytt radiomärke,

# SONIC 4

- en sensation i helsvenskt kvalitetsutförande.



## MED SONIC 4 SKALL MODELLEN STYRAS

Kombinationen båt - SONIC eller flyg - SONIC är något utöver det vanliga. Med SONIC har Ni kontrollen över roder och motor helt i Er hand. Manövreringen sker med tvåvägsspakar - en för roder - som ger Er möjlighet att få snabba, stora utslag vid tvära manövrar, - eller vida svängar, och en för motor - som ger möjlighet till kontinuerlig motorkontroll. Observera att man inte behöver pulsa för att kunna använda anläggningen. En nybörjare kan genom den gedigna konstruktionen använda Sonic direkt med stort utbyte. Den avancerade hobbyutövaren finner i SONIC de eftersträfvade ökade kontrollmöjligheterna och erfar att modellen kan bemästras på ett helt nytt och genomgripande sätt.

ALLA VINNER PÅ ATT GÅ ÖVER TILL SONIC 4 - anläggningen som redan idag använder morgondagens teknik.

## ALLMANT OM SONIC 4

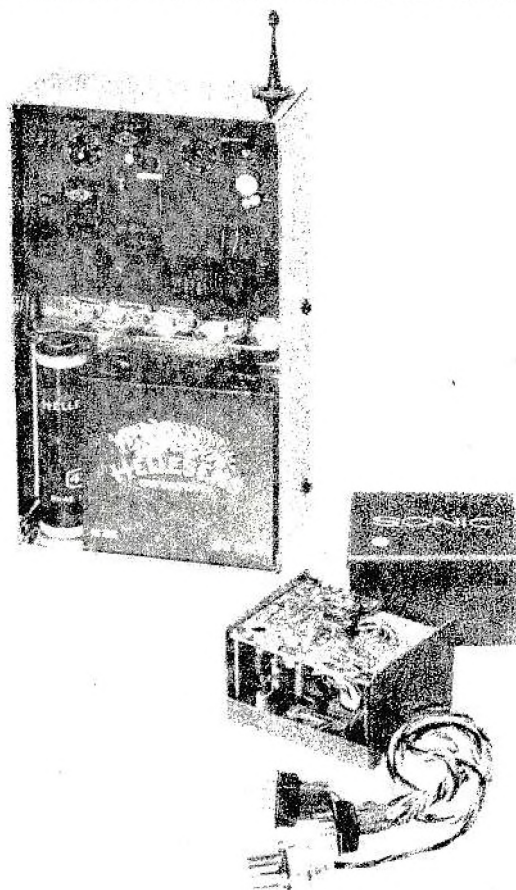
SONIC förenar i sin konstruktion hög kvalitet och tekniska finesser med lågt pris. Anläggningen är konstruerad av fackmän i nära samarbete med rutinerade hobbyutövare, och har byggts med tanke på det praktiska, lättskötta och driftsäkra. - Genom noggrant komponentval och uppbyggnad med bl a tryckta kretsar, är SONIC den första moderna svenska radioanläggningen.

Sändarens hölje är av eloxerad aluminium för att få elektrisk skärmning och mekanisk stabilitet. Bärståndsoscillatorn är tvåkretsstyrd, och tongeneratorn av dynatron typ med stor stabilitet. Uppbyggd på tryckt krets med glasfiberlaminat (samma material som används till bl a datamaskiner). Tondrossel med ferritkärna av ny och temperaturstabil typ. - Till finesserna hör även teleskopantenn.

Manövreringen sker med tvåvägsspakar. Inställning av tonfrekvensen göres lätt genom att potentiometrar är åtkomliga från utsidan. Tonerna är rätt inställda vid leverans.

Mottagaren är uppbyggd med ett rör och transistorer. Röret har bibehållits för att ge hög säkerhet även vid stora temperatur- och väderleksändringar. Ett 8-kanals tuggrelä ger möjlighet till utbyggnad. Tryckt krets med glasfiberarmering användes. För maximalt skydd är även mottagarlådans av eloxerad aluminium. - Mottagaren finnes i två versioner - dels relälös för rodermotorer av typ TRANSMITE, dels med inbyggda transistorer.

Det senare är den bästa och modernaste typen, då man här har alla fördelar av transistoriseringen. Dessutom kan nu vanliga rodermekanismer användas, varför man till rimlig kostnad kan ha flera modeller installerade.



Data	Transistoriserad mottagare:	SÄNDARE	MOTTAGARE	Preliminärt pris för komplett anläggning:
	Storlek Vikt Strömkälla	7 x 13 x 22,5 1,1 kg (inkl. batt.) 1 x 90 V/1 x 1,5 V	38 x 59 x 49 mm 125 gr 1 x 30 V/1 x 1,5 V	Relälös/ 300:- med inb trans.: / 395:-

FULL GARANTI OCH SNABB SERVICE

Ensamdistributör för SONIC, Göteborg är

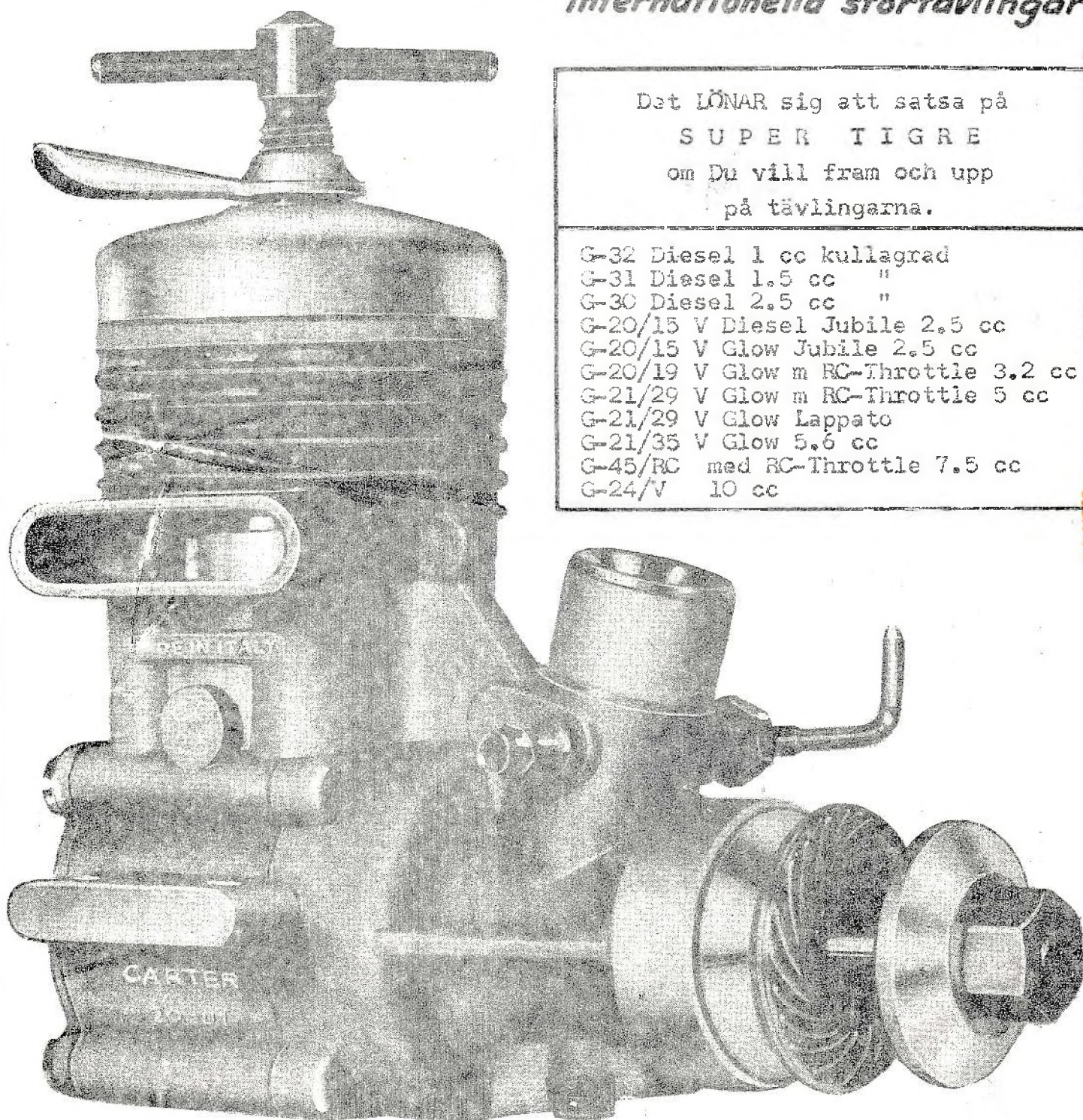
**B. BECKMAN & Co AB**  
JAKOBSGATAN 24 • STOCKHOLM C • TEL. 20 15 66



# Super Tigre

Det **STORA** motormärket

*Världsberömt från  
internationella stortävlingar*



Det LÖNAR sig att satsa på  
**SUPER TIGRE**  
om Du vill fram och upp  
på tävlingarna.

G-32 Diesel 1 cc kullagrad  
G-31 Diesel 1.5 cc "  
G-30 Diesel 2.5 cc "  
G-20/15 V Diesel Jubile 2.5 cc  
G-20/15 V Glow Jubile 2.5 cc  
G-20/19 V Glow m RC-Throttle 3.2 cc  
G-21/29 V Glow m RC-Throttle 5 cc  
G-21/29 V Glow Lappato  
G-21/35 V Glow 5.6 cc  
G-45/RC med RC-Throttle 7.5 cc  
G-24/V 10 cc

Super Tigre G-20/15 V - Världens vassaste diesel.

SVEN E. TRUEDSSON, MODELLFLYGINDUSTRI - MALMÖ

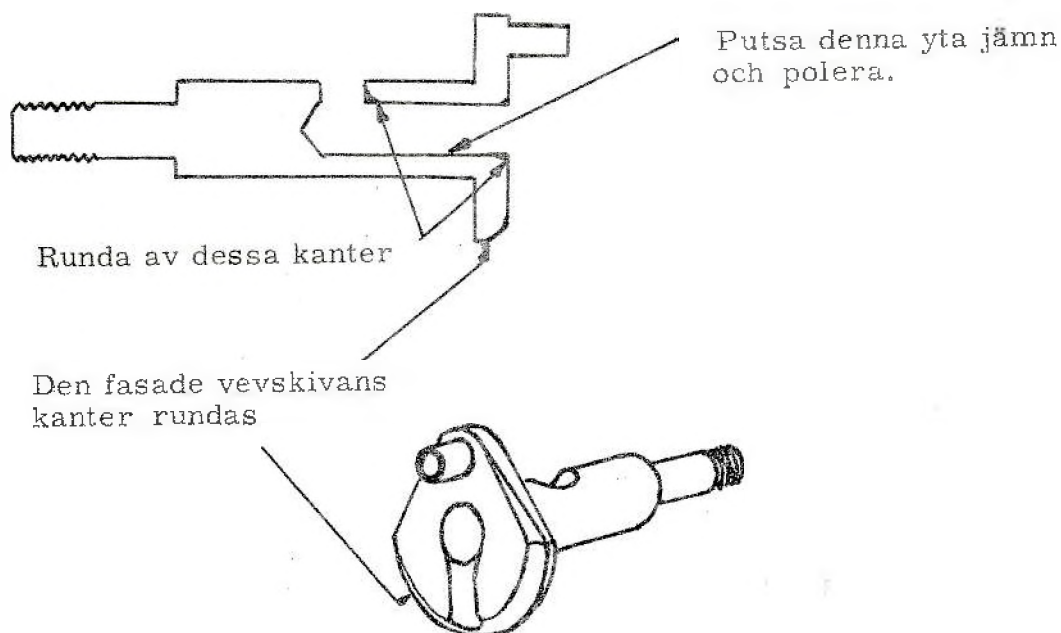


Kjell Rosenlund:

## EXTRA TRIMNING AV OLIVER TIGER FÖR TEAM-RACING

Utgångsläge: Oliver Tiger Mk 3, modifierad av tillverkaren.

### Vevaxel:

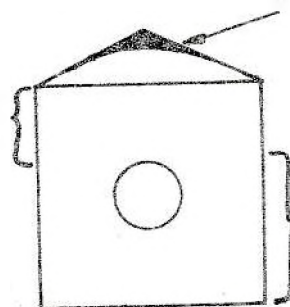


Vevhus: Putsa bort slipsår i överströmningskanalerna. Polera ev.  
OBS! Fila INTE upp dem till större volym.

Kolvpassningen: Är motorn ny, kan man försiktigt slipa in kolven i fodret. Använd en fin slippasta (tandkräm) för ändamålet. Gör ofta ren delarna och kontrollera passningen. Operationen är mycket svår att genomföra, de första försöken brukar medföra förstörda motorer.

### Kolv:

Obs! Lämna sotet här



Motorn bör sotas ett par gånger per tävlingssäsong. Avlägsna sotet från kolvtoppen och motkolven. Kolvens nedre 2/3 poleras ren från sot med silverputs. Kontrollera att inte överströmningskanalerna i fodret har blivit förträngda p.gr. av sot.

Rengör delarna noga och skruva ihop motorn.

Dessa åtgärder höjer effekten utan att medföra alltför hög bränsleförbrukning. 5-10 km/t hastighetsökning brukar erhållas.

VARNING: Andra åtgärder än dessa brukar medföra en katastrofal ökning av bränsleförbrukningen. Man får under inga omständigheter fila bort kylflänsarna för att göra motorn smalare.

LYCKA TILL



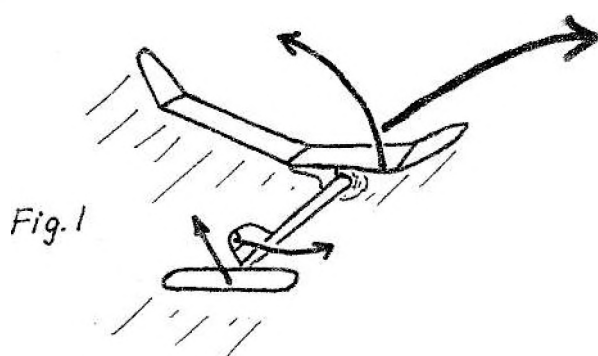
Nedanstående artikel skall anses som ett diskussionsinlägg. Vi är därför tack-  
samma om läsarna vill ge kompletterande synpunkter på dessa intressanta prob-  
lem.

## Kurvtrim med

# GODA TERMIKEGENSKAPER

På alla tävlingar har man sett hur somliga modeller har en egendomlig för-  
måga att leta rätt på de termikblåsor som finns, medan andra förefaller att hata  
allt vad termik heter, och skulle de händelsevis komma i närheten av en termik-  
blåsa så flyger de rakt igenom den och börjar kurva först när de kommer i sjunk  
Det kan förefalla som ett mysterium, men förklaringen är kanske ganska enkel,  
åtminstone har vi fått för oss det. Det finns inte någon vetenskaplig grund för de  
följande påståendena, utan vi har kommit fram till det hela genom praktiska för-  
sök. Hur det har gått till skall jag här i korthet redogöra för.

De flesta modellflygarna här nere  
i Småland använder sig av det som vi  
brukar kalla för det "engelska" trim-  
met på sina F-modeller av pylontyp.  
Man flyger alltså modellerna höger/hö-  
ger, och inställningen framgår av fig 1.



Alla pylonmodeller har ju en na-  
turlig tendens att gå i högerspiral un-  
der motorflykten, och för att samtidigt  
få en roll åt vänster ges höger inner-  
vinge en något större anfallsvinkel.  
Dessutom behövs det ofta något utslag  
åt vänster på trimrodret. Glidkurvni-  
ngen åstadkommes helt av den sned-  
ställda stabben.

Detta är ett ganska säkert trim,

som också är relativt lätt att åstadkom-  
ma. Vid krävande tävlingsflygning i  
blåst och termik kommer dock ofta des-  
sa modeller till korta. De gillar näm-  
ligen inte termik utan går rakt igenom  
blåsorna, och kommer de i stall bru-  
kar de inte stabilisera sig förrän de  
har kommit in i ett sjunkområde.

---oOo---

Det hela började alltså med att vi  
sökte förklaringen till varför modeller  
med ovanstående trim uppförde sig så  
underligt i termik. Detgällde att ta re-  
da på vad som verkligen händer när en  
modell kommer in i en termikblåsa.

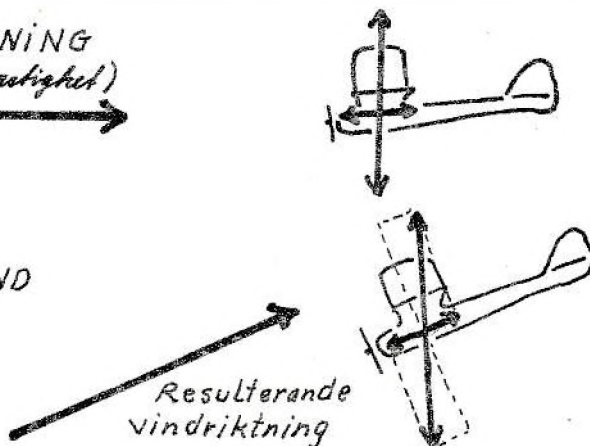
När modellen kommer i termik  
möter den en uppåtgående luftström  
och då vingen redan tidigare är trim-  
mad att flyga nära stallgränsen inträ-  
far en stall. Om modellen är stabil in-  
tar den nu ett nytt flygläge med sänkt  
nos, högre flyghastighet och lägre an-  
fallsvinkel på vingen.

När vi nu anser oss ha visat att  
modellens hastighet ökar och anfalls-  
vinkeln minskar när den kommer i ter-  
mik, hur inverkar då detta på den här  
nämnda F-modellen? Jo, effekten av

Fig. 2

normalt glid =  $\frac{\text{VINDRIKTNING}}{(\text{p.g. modellens hastighet})}$

14 i termik =  $\frac{\text{VINDRIKTNING}}{\text{UPPVIND}}$





vingens skevhet och trimroderutslaget ökar medan effekten av den snedställda stabben minskar. Kurvradien kommer att öka och i värsta fall går modellen rakt fram eller kommer in i stall som den inte kan komma ur.

I det här beskrivna fallet kurvade modellen mot den skevade vingen. Kan vi i stället få modellen att kurva ifrån den skevade vinghalvan (dvs. åt vänster i ovanstående exempel) skulle vi få precis motsatt förhållande. Om skevning och roderutslag är korrekt avvägda kan vi få följande ideella glidtrim: Nästan rakt eller i stora cirklar, som gör att modellen kommer att flyga över ett stort område och söka termik. Vid påträffad termik ökar farten, yttervingens högre anfallsvinkel kommer att verka som ett skevroder och även fennan kommer att hjälpa till att bringa modellen in i den snäva kurvning som behövs för att behålla modellen kvar i termikblåsan.

Karl-Axel Ericsson:

### TRE S:INT-MODELLER

E - 59

Efter många besvikelser med extrema modeller greps jag av panik och konstruerade en modell, som blev en modifiering av den, som gav mig landslagslagsplats 1954. Modellen har alltid varit mycket lättstartad varför den varmt rekommenderas för nya i "gemet".

E - XP 55

Vid trimstarter har uppnåtts mycket goda tider. Från en höjd av fyra meter flög modellen med handstart i genomsnitt 30 sek. Modellen har ej flugits efter ett vingbrott SM-55, då den varit alltför ömtålig. På hösten påbörjades nybygge med förstärkt vinge, och försöken med denna extrema modell skall åter upptas nu i vinter.

E - 56

Modellen konstruerades till Norrländska vintermästerskapen i Östersund 1956. Modellen visade sig vara svår att få bukt med, när stark termik rådde. Varför den är så dålig i stark termik beror kanske på att modellen ej varit försedd med kurvroder utan ändock flugit med stora vida cirklar, varvid den vid påträffande av stark termik blivit instabil, vilket också synts på de "stall" den kommit in i. Den kommer emellertid att byggas om i nya exemplar och förses med automatiskt kurvroder, som fungerar vid termikanslutning, eller m. a. o. vid stall uppkommet av någon orsak.

Ja, det var nog det mesta kring denna modell, som jag tidigare sagt ej är ett avslutat kapitel, utan den modell, som hittills varit min bästa trots allt.

Översiktsritningar till dessa tre modeller finns på följande sidor.

/Kommentar av Peter Wanngård: Att E-XP 55 har gjort 30 sek från handstart säger inte mycket, då en modells glid alltid blir bättre så fort den befinner sig nära marken (närmare än halva spännvidden). Spetsvirvlarnas influens minskar nämligen då.

Undertecknad har beräknat genomsnittsflygtid med standarddeviation på E-56. Därvid har de mest extrema värdena uteslutits och ett tiotal värden använts. Flygtiden uppmätte K.A. både på sommaren och vintern i vad han anser vara stilla luft. Det värde jag fick var  $187 \pm 6$  sek. /

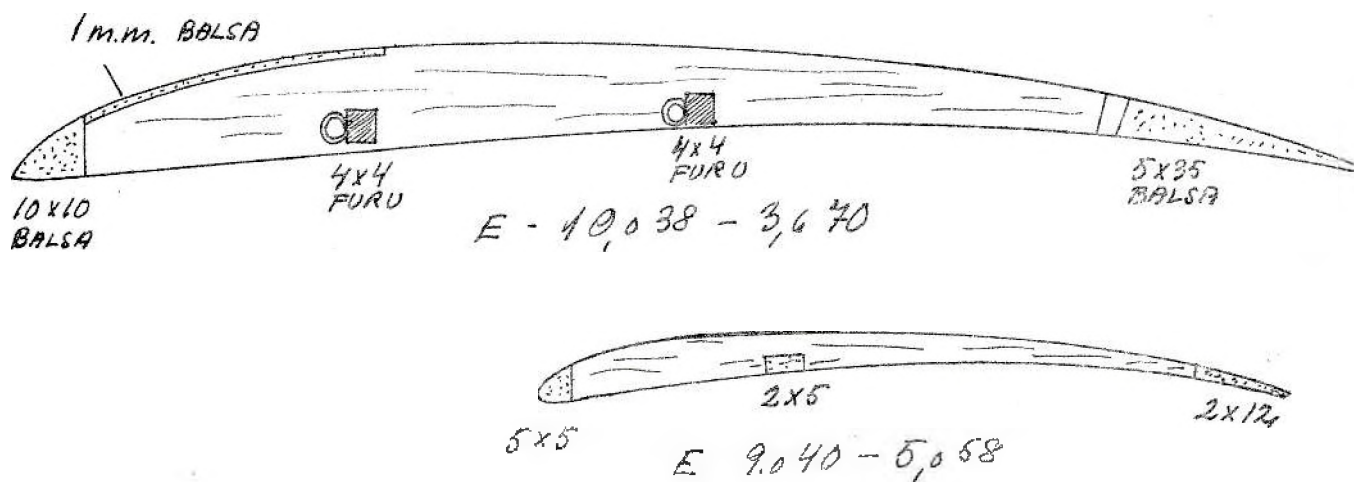
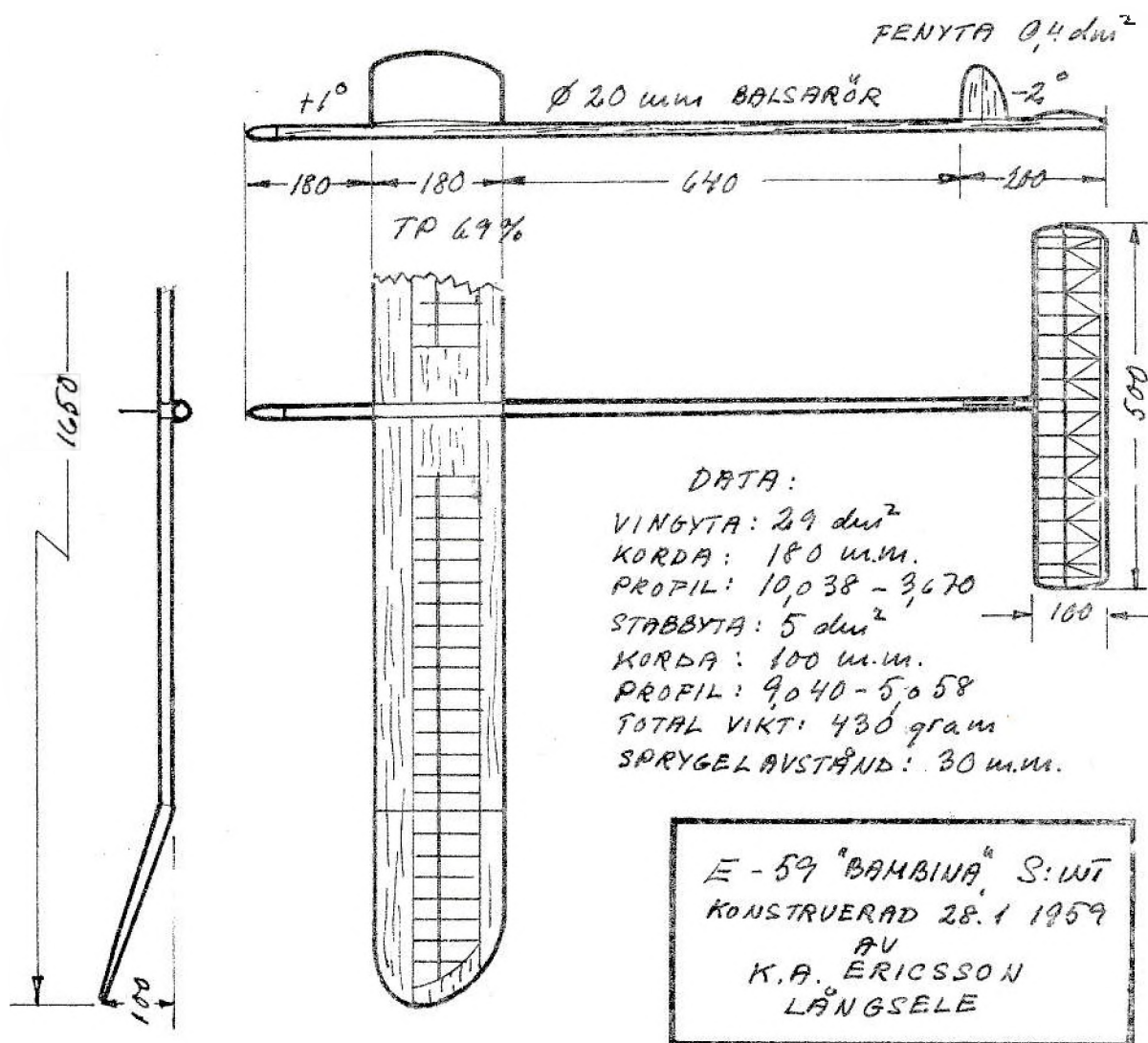
Den enda risken med detta trim är att skevning eller roderutslag överdrives så att modellen kommer in i en störtspiral, som den sedan inte har någon möjlighet att ta sig ur.

Observera också att det är den ena innervingen som skall ges något större anfallsvinkel. Båda vingspetsarna bör vara skränkta på vanligt sätt.

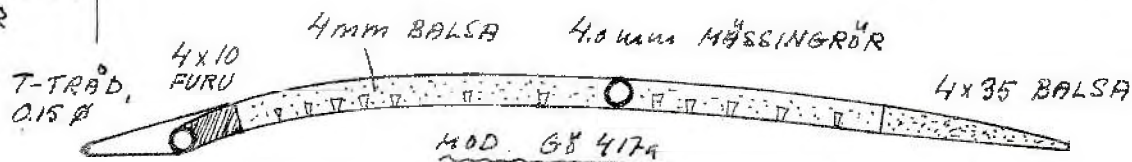
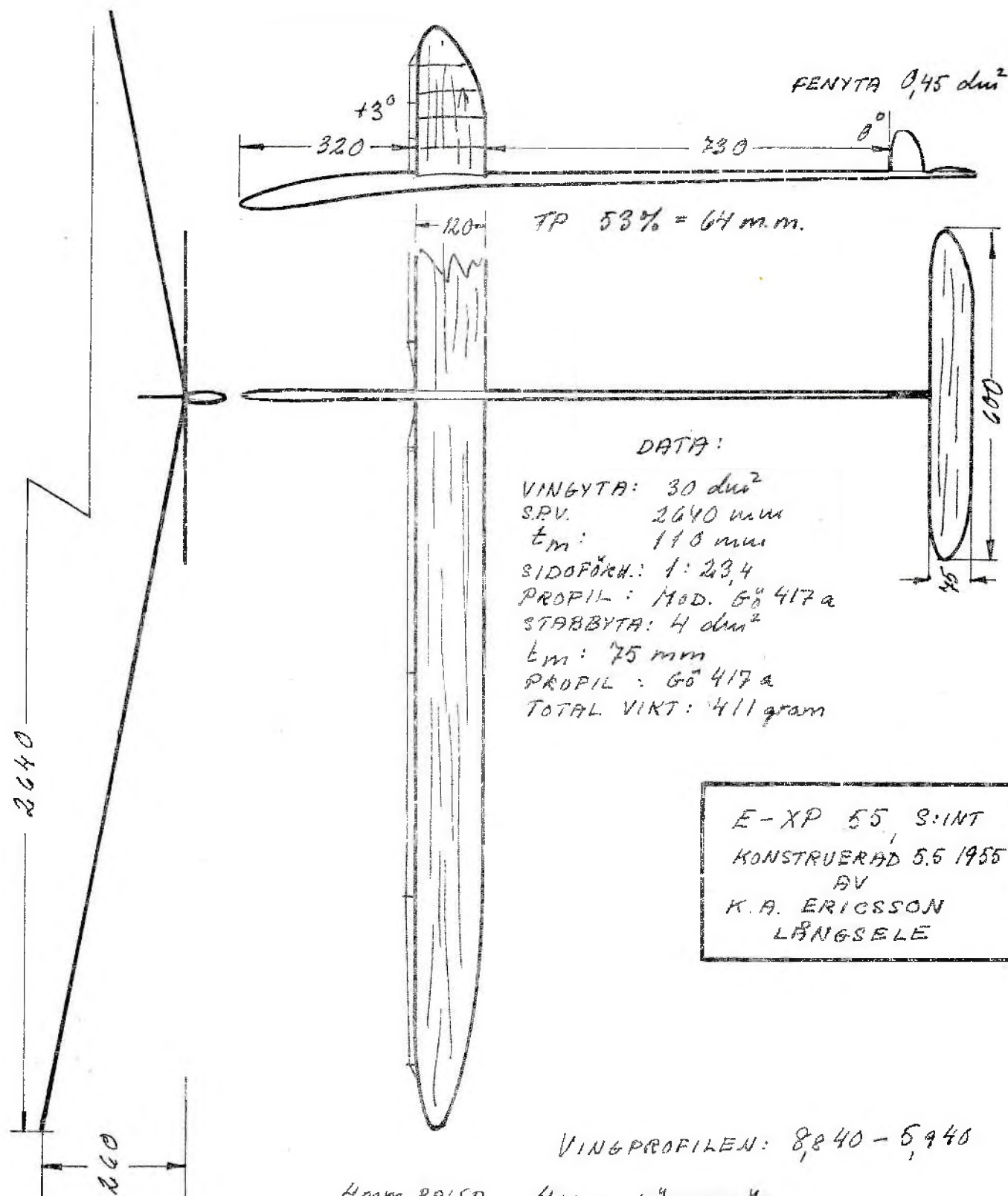
Ovanstående glidtrim, d.v.s. större anfallsvinkel hos yttervingen, är inte begränsad till F-modeller, utan har med lika stor framgång använts av S- och G-flygare. Alla som har övergått till detta trim har blivit förvånade över hur deras tävlingsresultat har förbättrats.

Men det finns även andra åsikter. I nästa nr. kommer en översättning från LETECY MODELAR, där en författare rekommenderar något som kallas för "den organiska kurvningen".







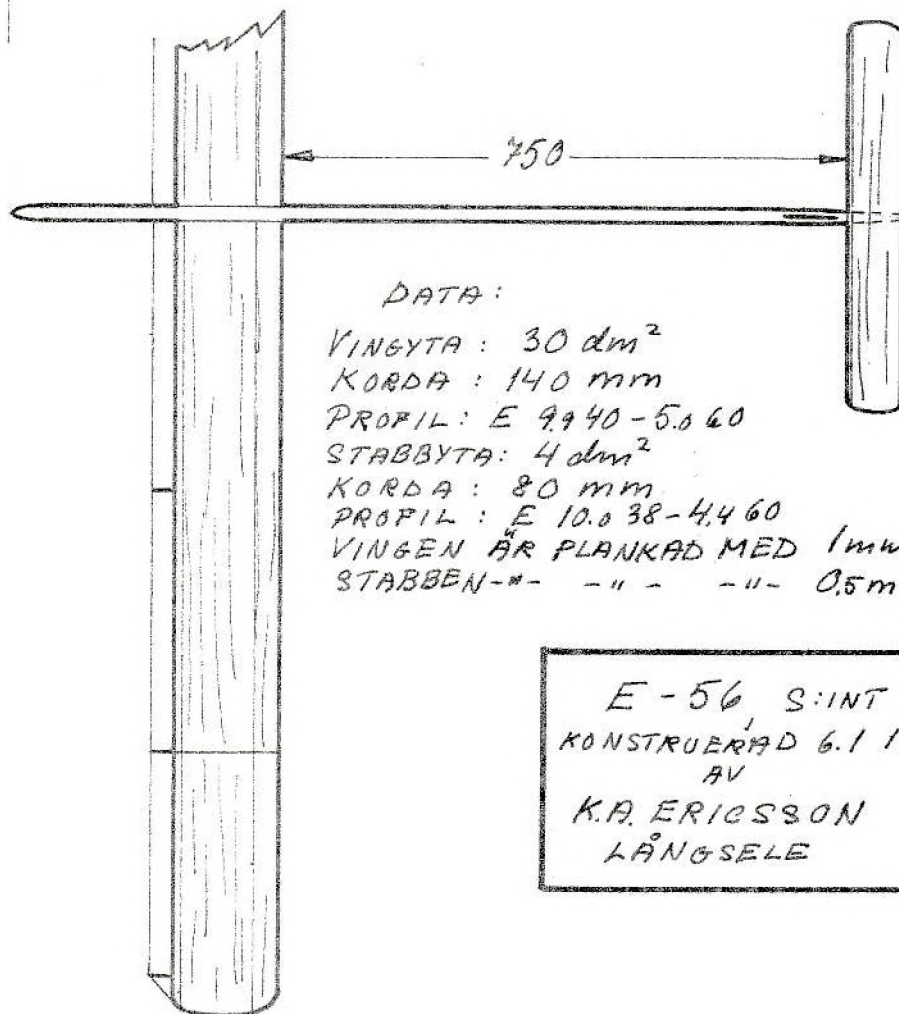
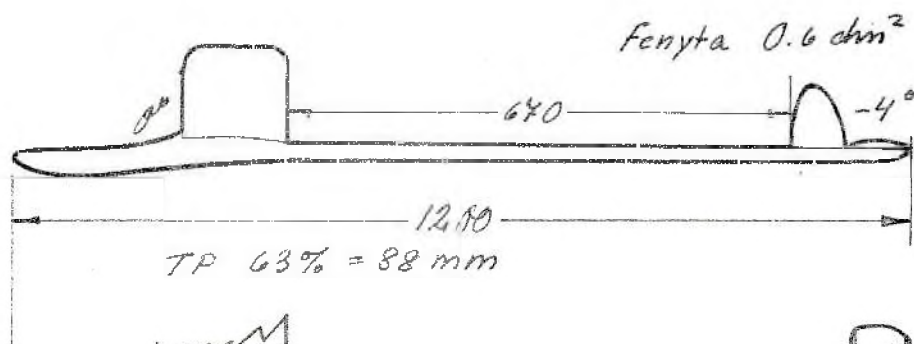


PROFILENS KURVA ÅSTADKOMMEN GENOM SÄGADE SPÅR  
MED 1.6 mm SÄGKLINGA TILL ETT DJUP AV 2 mm.  
SPÅREN IGENFYLLDA MED KOLLODIUM ELLER LACK.  
STABB-PROFILEN ÄR JUSTERBAR GENOM ATT AL-  
TRÅD LINNATS PÅ DESS UNDERSIDA. UTGÅNGS-  
PROFIL FÖR STABBen ÄR GÖ 417a.



Peter Wamngård - 61.





DATA:

VINGYTA:  $30 \text{ dm}^2$

KORDA: 140 mm

PROFIL: E 9940-5060

STABBYTA:  $4 \text{ dm}^2$

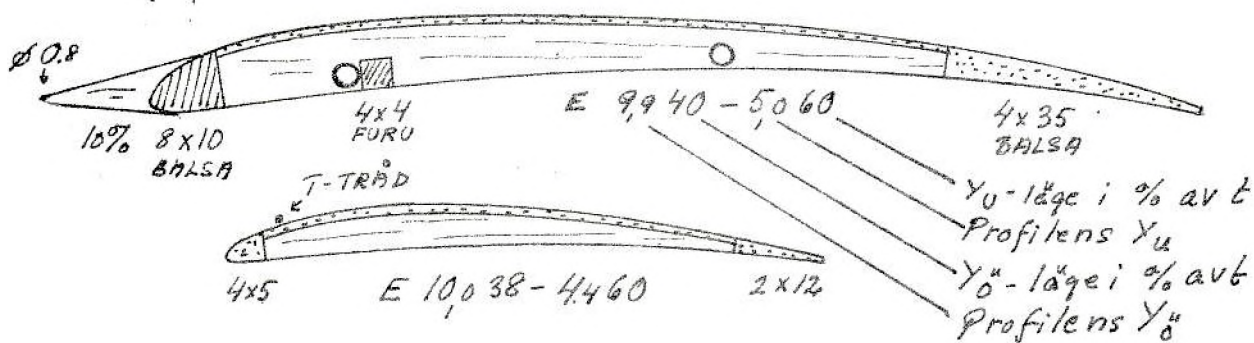
KORDA: 80 mm

PROFIL: E 10038-4460

VINGEN ÄR PLANKAD MED 1mm Balsa.

STABBen - " - " - " - 0.5mm - " - .

E-56, S:INT  
KONSTRUERAD 6.1 1956  
AV  
K.A. ERICSSON  
LÅNGSELE





## Porträtt av en modellflygare:

På denna avdelning skall vi presentera kända svenska modellflygare. Karl-Axel Pettersson i Nybro inleder med att porträttera

### GUNNAR KALÉN

vice ordf. i SMFF, grenchef friflygning

För snart 35 år sedan föddes i Norrköping en gosse, som blivit sin hemstad trogen. Hans namn är Gunnar Kalén. På hösten 1942 var han med om att bilda flygklubben Gamen och valdes då till klubbledare. Nu när klubben snart firar 20-års jubileum är han det fortfarande!

Under tjugo år som aktiv modellflygare hinner man med en hel del, vilket fortsättningen av denna artikel vittnar om.

Då Gunnar Kalén började modellflyga var det krig och avspärrning, balsa och gummisnodd fanns inte att köpa och därför fick han börja med segelmodeller som kunde byggas av inhemskt material. Den första stortävlingen han deltog i var SM 1944. Han och de andra "Gamarna" var där mest för att "se och lära" och mycket annat resultat blev det ej heller den gången. På Vintertävlingen 1945 gjorde Gunnar sensation med att leda stora segelmodellklassen efter två perioder. I tredje och sista perioden blev han dock distanserad.

Mera lokalt noterade han strax efter en fullträff. Han vann S-1 klassen i Norrköpingsmästerskapen och detta förde med sig att en firma köpte tillverkningsrätten till segermodellen "Colibri" och senare gav ut den i byggsats. På sommaren kom så det verkliga genombrottet för Gunnar. Stockholmsklubben Vingarna firade sitt 10-års jubileum med de dittills största internationella tävlingarna i Sverige och Gunnar tog hem segern i stora segelklassen!

SM-et 1945 blev ingen större succé för norrköpingspojken men i VT året därpå kom han igen och vann även denna gång i största segelmodellklassen. På VT blev Gunnar intresserad av F-kärror och inte lång tid efter tävlingen flög han en sådan av egen konstruktion. SM 1946 blev Gunnar femma i största segelklassen. Vintertävlingen 1947 blev det en fjärde plats i samma klass. På våren byggde Gunnar sin första G-kärra, en Wakefield. Tävlingsdebuten med denna typ av modeller var avsedd att gå i Västerås, men dagen före tävlingen då snodden provdrogs lossnade kroken i växelborrskäftet och rev sönder hela flygkroppen. 1947 är dock ett märkesår för Gunnar. Det året fick han förtroendet att representera Sverige i nordiska fyrlandskampen. Debuten i detta sammanhang resulterade i en 8:e placering. På hösten tog han hem sitt första Östgöta-mästerskap och i den tävlingen har han sedan dess hållit sig väl framme och har nu ett anseeligt antal DM-tecken.

1953 är ett annat år som säkert Gunnar vill minnas. På Vintertävlingen vann kompisen Göran Åbergh segelklassen med "Ingegärd" en stabil kärra av Kalén-konstruktion. På SM lyckades Gunnar själv komma tvåa i sin specialklass och då även klubbkamraterna hade sin vackra dag räckte det till triumf i lagtävlingen. 1954 försvarade Gunnar sin andraplats. Dessa placeringar är de hittills bästa han uppnått individuellt i SM och det verkar som om just denna tävling skulle vara omöjligt för honom att vinna trots de framgångar han vunnit i många andra stortävlingar.

1955 kom Gunnar med i VM-laget för segelmodeller och sedan dess har han kvalificerat sig för varje VM. 1956 firade han 10-årsminnet av sin första seger i vintertävlingen genom att vinna ytterligare en inteckning i det åtråvärda vandringsspriset, som instiftades 1944. I nordiska tävlingen i Finland på försommaren tog han hem segern i sin specialklass och i VM i Italien blev han bäste svensk med en femteplacering efter en första start på 97 sek + fyra max. 1957 passade Gunnar på att som förste svensk göra fem max-tider då han vann uttagningstävlingarna. På VM blev han åter bäste svensk med en 17:e placering.

1958 kom han på andra plats i Saars Europacup-tävlingar och samma position nådde han vintern 1959 vid de finsk-svenska tävlingarna i Helsingfors. På VM det året fick han åter en dålig tid (41 sek) + fyra max vilket gav slutplacering som 23:e man. Så förra året fick Gunnar äntligen uppleva en fullträff i VM-sammanhang då alla fem flygningarna blev max-tider!



Gunnar Kalén har som synes varit sin stora hobby trogen genom åren. Samma sak präglar hans civila gärning. Han lärde tidigt till kemigraf och detta yrke har han hållit fast vid genom åren.

Trots att modellflyget tar det mesta av den Kalénska fritiden hinner han med att spela tennis i bland och då IFK Norrköping spelar fotboll hemma i Idrottsparken hör han ofta till åskådarna. På semestrarna händer det att han ägnar sig åt segling. Men modellflyget är det allt överskuggande fritidsintresset och det har hans klubb Gamen och SMFF nytta av både då det gäller intresserat styrelsearbete och aktiv insats på tävlingsbanan!

Karl-Axel Pettersson:

### OPTIMISTISKA TONGÅNGAR FRÅN DANMARK

Genom Per Weishaupt har vi fått litet nytt från vårt södra grannland och från det hållet spårar man en sann optimism.

Förra året anordnades för första gången de danska mästerskapen gemensamt för friflygning, linkontroll och RC. Arrangörerna hade tur med vädret och det blev en stor succé. Resp. mästare blev.

#### Friflygning

A2, experter: Børge Hansen 821 sek.

A2, nybörjare: Tom Sørensen 751 sek.

Wakefield: Kjeld Kongsberg 784 sek.

F: Hans S. Sørensen 688 sek.

Lag: Köpenhamn I 1961 sek.

#### Linkontroll

Speed: Kjeld Frimand Jensen 162 km/tim.

Stunt, experter: Kaj R. Hansen 5556 poäng.

Stunt, nybörjare: Poul Fjord Nielsen 4810 poäng.

Team-racing: W. Siggard/P. Hasling 9 min. 03 sek.

RC I: Finn Mortensen 1386 poäng.

RCIII: Jan Hackhe 930 poäng.

Skalamodeller: Poul Munsberg 13 poäng.

De största internationella framgångarna vann danskarna i Nordiska Landskampen genom Poul Lauridsens seger i A2-klassen och Kaj R. Hansens andraplacering i stuntklassen.

KDA har givit ut en nybörjarmodell i A2-klassen för provbyggnad. Konstruktör av den modellen är Poul Lauridsen.

Förra året sattes det första danska rekordet för radkostyrda modeller. Det var ordf. i modellflygstyrelsen som föregick med gott exempel och noterade en tid på 27 min. 20 sek. den 19 sept. Modellen var en "Vagabond" och aggregatet Metz Mecatron Baby.

Säsongen 1962 inleds i Danmark med decentraliserade "flyvedagskonkurrenser" som hålles lokalt och utgör danskarnas motsvarighet till vår vintertävling.

Ännu är inte platsen för årets danska mästerskap fastställd men enl. Weishaupt lutar det åt Esbjerg igen eller Vandel. I den sistnämnda staden hålles vanligen det mycket populära sommarlägret som 1962 blir två dagar längre än vanligt.

F.ö. ser danskarna fram mot den nordiska landskampen i Norge i mars och hoppas att det blir även ett möte om modellflygreglerna. Danskarna ser f.ö. gärna att det nordiska utbytet omfattar även linstyrning och radiokontroll.

#### Modellflyg i radio

I radioprogrammet "Hobbyhörnan" fredagen den 15 december förekom ett modellflyginslag. Det var Torgil Rosenberg och Peter Evers som gav en kort redogörelse för modellflygets verksamhet och dessutom lämnades en del tips till nybörjarna. Det var f.ö. huvudsakligen denna kategori programmet vände sig till.





En översikt och beskrivning över de principer som används för korandet av Finländska Mästaren i de modellflygklasser denna titel står på spel kan kanske intressera modellflygarna i de övriga nordiska länderna. Titeln i fråga kan erövras i följande klasser: I friflyg A2, D1 och C3 (S:int, F:int och G:int), i linkontroll Stunt, FAI-speed (2,5 cc) och FAI-team racing samt från och med detta år (1962) inomhusmodeller.

Det har länge stått klart att inom modellflyget en enda tävling är otillräckligt för att ge ett rättvist utslag för att man skall kunna kora den framgångsrikaste modellflygaren i en viss klass ett visst år. Det är känt att modellflygväder är något av det obeständaste som finns. En ypperlig termiksniffare står sig slätt i storm och regn, och en hårdvädersbomb i lugnet över t.ex. en soldränkt is har ungefär lika stora chanser. Eller en stuntflygare vill köra sitt program i vindstilla, en annan kräver vindens hjälp för att få snärt i sitt. För att vara värdig mästartiteln bör en modellflygare bevisa sitt kunnande inte endast en gång utan flera. Alltså bör så vitt möjligt "chansigheterna" elimineras bort. I Finland har det så småningom utarbetats ett system som accepterats och uppskattas.

Ett stort problem har det varit att få resultaten från olika tävlingar med varierande standard korrekt och rättvist jämförbara med varandra. Ett sätt vore att fordra att en tävlande deltar i samtliga mästerskapets deltävlingar för att ha möjlighet och rätt att erövrar titeln. Detta är dock för strängt i synnerhet om antalet deltävlingar är stort. I stället har vi infört en särskild poängberäkning och en viss frihet att tävla i de olika delmomenten. Dessas antal har varit fyra eller fem. För att då ha möjlighet till till titeln bör man ha deltagit i minst tre avsnitt och resultaten adderas för de tre tävlingar vid vilka man nått högsta poäng. Man har således möjlighet att misslyckas, vilket är mänskligt, eller att vara frånvarande från en tävling p.g.a. sjukdom eller annat hinder, vilket också är mänskligt utan att för den skull gå miste om möjligheten att kämpa om mästerskapet.

Vid flera tävlingar kan dessa förläggas till olika orter varför man kan spora och få med ett större antal tävlingsentusiaster, dessutom kan resekostnaderna bli ungefär lika för alla deltagare. Vid ett engångsmästerskap blir de lidande som bor längst bort från tävlingsorten. Det finländska systemet skulle kanske vara svärgenomförbart i ett så långsträckt land som Sverige, eller i övrigt i mycket stora länder.

Låt oss så se på poängberäkningen. Direkt summering av slutresultaten i sekunder vid friflygklasserna vore en möjlighet, som dock inte ansetts lämplig. Inom de olika linkontrollklasserna har vi helt olika uttryck och enheter för att ange resultaten och de är inte på något sätt jämförbara med varandra. En möjlighet oberoende av kategori skulle vara att addera plats- eller placeringssiffran för de tävlande men ett sådant system är inte lämpligt då det inte tar hänsyn till uppnådda resultat eller tävlingsstandarden. Sista man i en tävling med få deltagare och låg standard skulle i alla fall få en smickrande och orättvist låg plats-siffra jämfört med en förhållandevis bättre placerad deltagare i en tävling med hög standard och med ett stort deltagarantal.

Vi har därför i Finland tagit i bruk en poängberäkning som beaktar den tävlandes resultat i förhållande till segrarens. Formeln är i all sin enkelhet:

$$p = \frac{100 \times (\text{den tävlandes slutresultat})}{(\text{segrarens slutresultat})} \text{ poäng}$$

Detta innebär att segraren i en tävling alltid får 100 poäng och alla övriga deltagare mindre. Poängtal uträknas med 2 decimalers noggrannhet. Med detta system blir mästerskapets olika deltävlingar inbördes jämförbara. T.o.m. olika klasser kan i någon mån jämföras med varandra. Det har således varit möjligt att ta med en lagtävling mellan klubbarna. Endast ett lag per klubb har våra stadgar förutsatt då endast de två bästa deltagarna per klass, klubb och tävling räknats. Här liksom i den individuella tävlingen har mästerskapet avgjorts genom att resultaten för de tre bästa deltävlingarna beaktats.

Ett speciellt problem erbjöd det fall då skiljeflygning (fly-off) måste tillgripas för att få fram en segrare. Här beaktas inte skiljeflygningen utan samtliga som erhållit max-tid 900 sek. får 100 poäng. I det osannolika fall att om fler



än en man på detta sätt lyckas få sammanlagt maximalt 300 poäng vid de tre tävlingarna avgörs segraren och mästartiteln med hjälp av summan av placerings-siffrorna för ifrågavarande tre deltävlingar.

I linkontroll beräknas poängen på alldeles samma sätt, med undantag för FAI-team racing som erbjöd ett mycket svårlost problem. Här gäller det nämligen att få ett minimiresultat i motsats till alla övriga klasser, varför poängberäkning på vanligt sätt är utesluten. Dessutom trasslar finalen och finalresultaten till problemet ytterligare. Segraren kan ju mycket väl få en sämre tid i finalen än vad fjärde man fått i kval-heaten. Och vill det sig riktigt illa kan tredje och varför inte också andra och första man sluta med endast ett antal varv i protokollet ifall ingen av någon orsak klarat 100 varv i finalen. Här har en patentlösning tillgripits. Segraren i en deltävling får som sig bör 100 poäng. Här-efter avdras kort och gott ett visst antal poäng för varje deltagare. Under 1961 avdrogs 8 poäng så att andra man erhöll 92 p, tredje 84 o.s.v. Begränsningen här är bl.a. att endast 13 man kan få poäng. Men med tanke på att deltagarantalet i T/R i Finland är litet kunde detta system användas, i synnerhet som lag som inte noterat en kvalltid utan endast ett antal varv inte kunde få mästerskaps-poäng. Endast 5 man eller rättare 5 lag erhöll poäng i T/R 1961. För 1962 har poängavdraget fastställts till 6 därför att i jämförelse med övriga klasser 8 poäng har visat sig vara litet för mycket. Dessutom kan nu 17 lag få poäng, vilket torde täcka varje anspråk inför det nya året.

Låt oss så nämna något om de verkliga tävlingarna och namnge titelerövrarna i de olika klasserna för året 1961.

I friflyg hölls fem huvudtävlingar. Den första gick traditionsenligt i februari i Helsingfors i rätt hyggligt väder men en fuktig spegelblank is ställde stora krav på balanssinnet. Standarden blev förhållandevis hög och segrarna gick till kända herrar i klass C3 Seppo Takko 898 sek före ett koppel andra bekanta Wakeflygare av vilka ännu sjunde man hade över 800 sek. D1 hemfördes av Harri Raulio 891 sek, med Sandy Pimenoff som tvåa. A2 vanns däremot överraskande av en helt ung okänd "dark horse" Torsten Strang från Vasa (ungefär mitt emot Umeå i Sverige) med 862 sek en dryg minut före tvåan.

Följande FM-avsnitt gick i Tammerfors på is i köld och snö och med mycket hård vind som extra krydda. Segrarnas resultat blev mycket goda men för övrigt avtog sluttiderna ganska snabbt. Att Strangs framgång i den första tävlingen inte var en tillfällighet utan att han kommit för att stanna bevisade hans andra raka seger, 150 sek + 4 max = 870 sek. Wakefieldklassen hemförde Reino Hyvärinen med 871 sek, och i D1 triumferade Osmo Niemi 877 sek. Pimenoff kom åter tvåa nu blott 5 sek efter Niemi.

Den tredje FM-tävlingen gick i samband med de traditionella Chrysler-Plymouth Tävlingarna under pingsten. Det var f.ö. tionde gången denna tredagars tävling hölls och som utvecklats till den största modellplansträffen i Finland. I motsats till linkontrollflygarna tidigare under helgen fick friflygarna tävla i rätt hyggligt väder men resultaten blev sämre än under vintertävlingarna. I A2 segrade Seppo Takko 814 sek, medan Strang blev blott 3:a. I Wakefield var det Pentti Aaltos tur att triumfera med 825 sek och i D1 kom Pimenoff starkt och fick 863 sek.

FM-avsnitt fyra gick i början av juli på Jämijärvi och härifrån kan nämnas att Aalto fick sin andra seger med 848 utan att röna motstånd. Den sista FM-tävlingen gick i Abo den 1:a oktober i härligt väder och blev en jubeldag för Helsingforsklubben "Kiuru" (=Lärkan) då de rev åt sig alla tre klassegrarna; i A2 genom Into Kekkonen 900 sek, i C3 genom Arto Tauria 900 sek och i D1 genom Pauli Laxman 766 sek. I A2 blev Strang 4:a.

Friflyg FM 1961 kan alltså sammanfattas enligt följande

Klass A2 (S:int) 73 deltagare erhöll poäng		
1. Torsten Strang	Vasa FK, Vasa	293,50 poäng
2. Ari Hietanen	Kärpänen, Abo	280,18 "
3. Seppo Takko	Kiuru, Helsingfors	272,21 "

Klass C3 (G:int) 24 deltagare erhöll poäng		
1. Pentti Aalto	Vallilan LK, Helsingfors	295,21 poäng
2. Björn Storgårds	Fk Cumulus, Helsingfors	285,26 "
3. Esko Hämäläinen	Vallilan LK, Helsingfors	281,55 "

Klass D1 (F:int) 29 deltagare erhöill poäng

1. Sandy Pimenoff	Fk Cumulus, Helsingfors	295,05 poäng
2. Harri Raulio	Vallilan LK, Helsingfors	268,60 "
3. Pauli Laxman	Kiuru, Helsingfors	263,30 "

Klubbmästerskapet (20 klubbar erhöill poäng)

1. LK Kiuru	Helsingfors	1559,22 poäng
2. Vallilan LK	Helsingfors	1410,73 "
3. FK Cumulus	Helsingfors	1050,60 "

Till sist några ord om FM i linkontroll, vilka avgjordes genom fyra deltävlingar. Den första gick i samband med Chrysler-Plymouth tävlingarna. Stunten flögs i hyggligt väder men stördes av några smärre regnskurar. Stuntstandarden har stigit kraftigt de senaste åren i Finland och blev också under 1961 den enda ljuspunkten. I denna klass hade vi också en otrolig tur med vädret; alla fyra täv. fick genomföras i lugnt och torrt väder på lördagseftermiddagarna medan "team" och speed på söndagarna fyra gånger i följd stördes av regn blåst och kyla, vilket även bidrog till att sänka standarden. Men åter till C-P: Stunten hemfördes av den blivande mästaren Pekka Auokolahti med 7558 poäng med minsta tänkbara marginal före Guy Sundell som erhöill 7536 poäng (mindre än 0,3 % skillnad). Speed noterades endast ett resultat 166 km/t för speedspecialisten Kari Jääskeläinen. Team-int vanns av Eero Raatikainen/ Pekka Torttila 6 min. 28 sek.

Följande tävling en månad senare blev en upprepning av Chrysler-Plymouth Ruokolahti vann stunten med rekordresultatet 8258 poäng. Speed gick åter till Jääskeläinen med 165 km/t och Raatikainen/Torttila vann "team" med 6 m. 04 s.

Ytterligare en månad senare vid tredje avsnittet fick Ruokolahti sin tredje raka men lika knappa seger med 7429 poäng före Guy Sundell med 7407 (åter 22 poäng eller mindre än 0,3 % skillnad). Speed gick denna gång till Jääskeläinens klubbkompis Simo Saukko som med en K&B 15R fick 174 km/t. I Team-int fick äntligen Bröderna Sundell in en fullträff och vann före Raatikainen/Torttila.

Den sista tävlingen hade redan i stort sett förlorat all betydelse för FM, varför bl. a. Ruokolahti helt uteblev. I stunt var det endast bröderna Sundell som en-vist flög och denna gång vann Olof som nu först var helt överens med sin värt Trumf-modell (egen konstruktion använd av bröderna och utvecklad över 6 prototyper). Olofs poängtal blev 7232 och Guys 7035. Speed hemfördes åter av Jääskeläinen med 171 km/t medan FAI-team vanns av Malinen/Lahtinen.

Beträffande stunten kan nämnas att vi i Finland flyger helt enligt AMA-programmet samt att de höga poängtalerna utgör summan och inte medeltalet för tre domares åsikter. Och så FM i tabellform:

Stunt (13 deltagare erhöill poäng)

1. Pekka Ruokolahti	LK Kiuru, Helsingfors	300,00 poäng
2. Guy Sundell	Hangö Fk, Hangö	296,93 "
3. Olof Sundell	Hangö Fk, Hangö	292,54 "

FAI speed (6 man på poängplats)

1. Kari Jääskeläinen	Vallilan LK, Helsingfors	300,00 poäng
2. Lars Forsström	Hangö Fk, Hangö	157,75 "
3. Guy Sundell	Hangö Fk, Hangö	136,87 "

FAI team-racing (5 lag på poängplats)

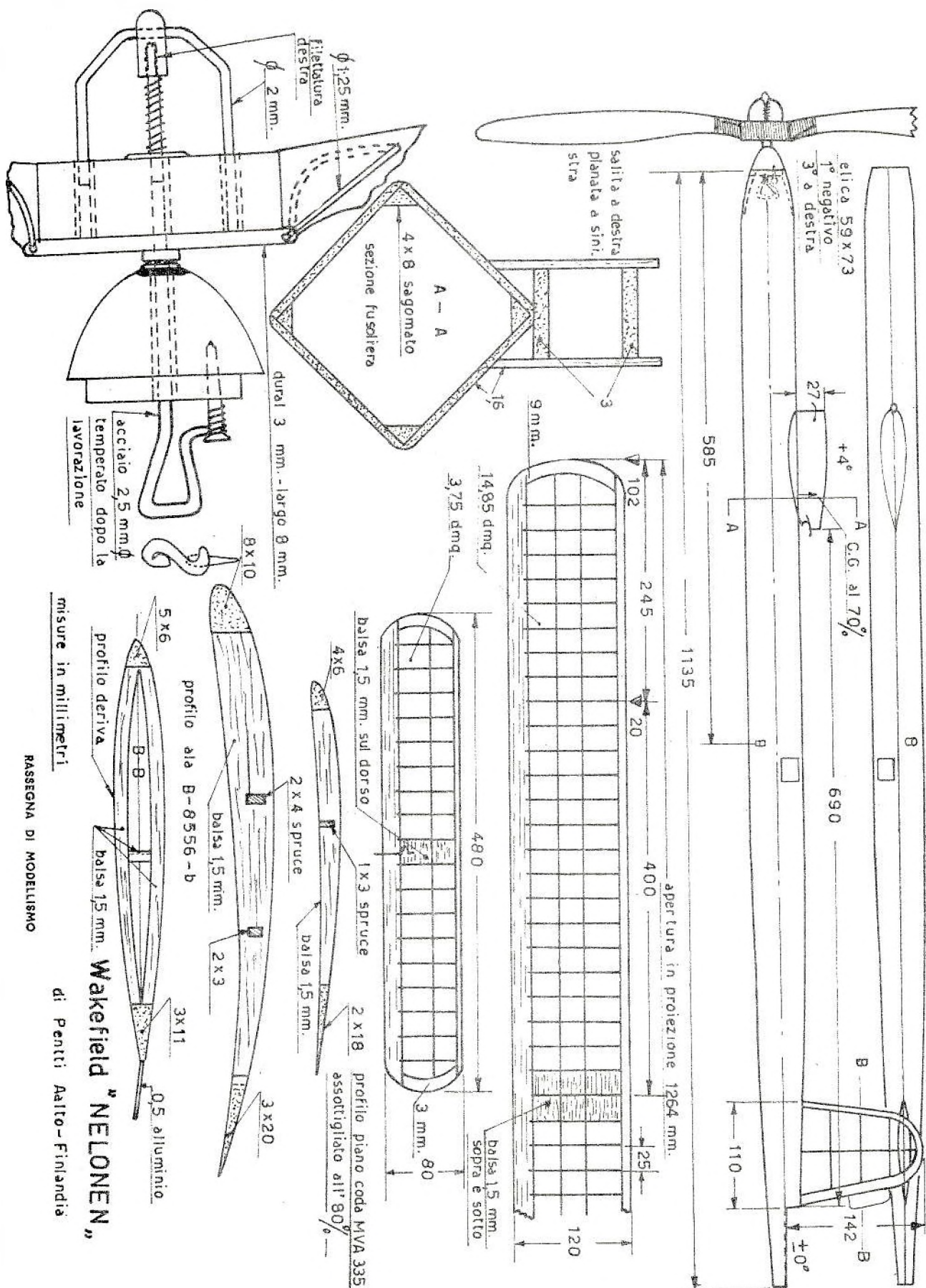
1. Raatikainen/Torttila	FK Cumulus	292 poäng
2. Olof & Guy Sundell	Hangö Fk	276 "
3. Reijio & Keijo Saukkonen	Vallilan LK	252 "

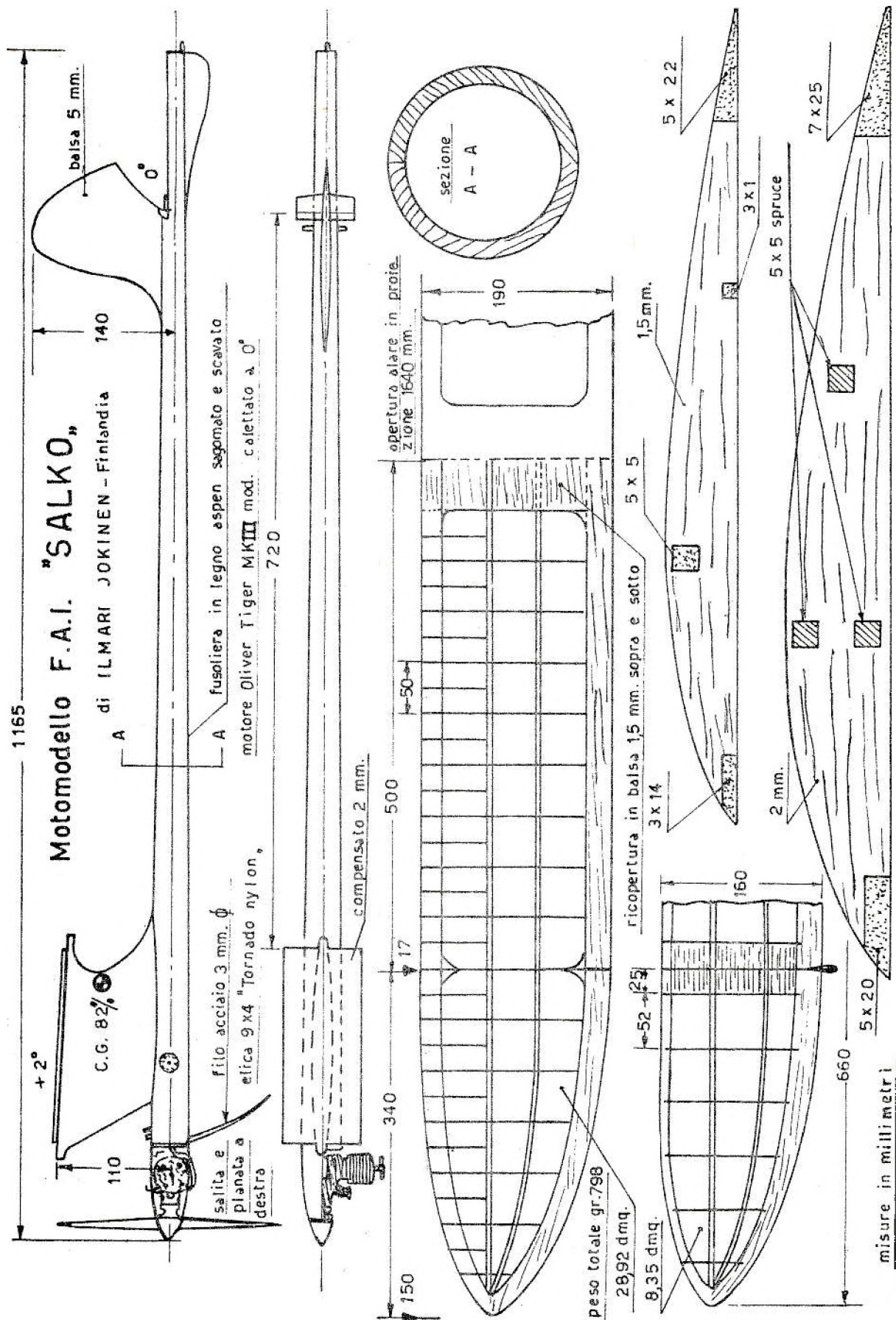
Klubbmästerskapet (9 klubbar erhöill poäng)

1. Hangö Flygklubb	Hangö	1149,93 poäng
2. Vallilan LK	Helsingfors	1035,15 "

På följande uppslag är ritningar till två finländska friflyktsmodeller. Det är mästaren Pentti Aaltos Wakefield och Ilmari Jokinens F:int. Ritningarna publiceras med tillstånd av MODELLISMO.











Christer Söderberg:

## Att tävla i

# Linstyrning

Vi som tävlar i linstyrning vet att det finns många linstyrningsflygare i landet som man aldrig får se på tävlingar.

Tävlingsflygarna är koncentrerade till ett par enstaka orter såsom Stockholm, Umeå och Motala.

Orsaken till detta förhållande torde vara avsaknaden av tävlingar ute i landet, vilket medför att utvecklingen och därmed intresset avstannar. De ev. tävlingsintresserade når då aldrig sådan standard att de anser det lönt att resa till de större nationella tävlingarna i Stockholm, vilket i själva verket är alldeles felaktigt. Det är just på sådana tävlingar som man verkligen lär och får inspiration.

Ett färskt exempel är Motala Mfk, som gjorde sin tävlingsdebut i början av förra säsongen och senare gjorde en mycket stark insats på SM med bl.a. en andraplats som resultat.

Bristen på tävlingar runtom i landet är i viss mån avhjälpd för 1962 genom att minst 3 tävlingar kommer att avhållas utom Stockholm, vilket man får hoppas blir en god början.

Som en annan orsak kan man peka på bristen på lämpliga artiklar, ritningar och byggsatser för tävlingsbruk. Vad ritningar och artiklar beträffar bör den bristen vara avhjälpd i och med tillkomsten av MODELLFLYGNITT.

Byggsatser, speciellt för team-racing, har saknats i flera år, men 2 svenska byggsatser för team-racingklasserna lär vara på väg, och på senaste tiden har flera utmärkta moderna stunt- och combatbyggsatser importerats från bl.a. USA och England.

Det är viktigt att man inom klubbarna ordnar klubbtävlingar som ett första led i utvecklingen till mera avancerad tävlingsverksamhet. Utvecklingen är A och O för allt modellflyg. Utan den skulle modellflygintresset sakta men säkert tyna bort, och begränsas till att utövas av ett fåtal eldsjälar.

Sådana klubbtävlingar bör till att börja med vara mycket enkla och anpassade efter det flygunderlag som står till buds. Fotbollsplaner är utmärkta.

Det skall inte vara några klassrestriktioner på flygplanen, d.v.s. man skall kunna ställa upp med samma plan i flera klasser, och den haverifarligaste klassen, combat, lägges därför som sista gren.

Trots att det saknas klassrestriktioner på flygplanen, skall man försöka tävla efter reglerna, för att få den regelrutin som är så nyttig när man kommer på större tävlingar. Det är också lämpligt att införa en senior- och junioravdelning med en åldersgräns på c:a 15 år.

Ett exempel på denna typ av tävling, fast i större format, är den framgångsrika Juniortävlingen i Stockholm förra året, en idé som flera städer, som vill rekrytera klubblösa och "oupptäckta" modellflygare, bör ta upp.

Tävlingen hölls på en grusfotbollsplan som rymde 3 cirklar. Den omfattade en 1,5 cc och en 2,5 cc avdelning, gick i klasserna stunt, combat, team-racing, speed och hade samlat 58 startande, trots att reklamen för tävlingen inte var den allra bästa.

Enda restriktioner var 16 år som högsta deltagarålder och för flygplanen 10 cc tank i team-racing, man kunde alltså tävla med rena nybörjarplan. Tävlingsregler var något förenklade Svenska Modellflygregler (spec. vad beträffar linlängden, som var betydligt kortare)



Denna tävling ger verkligen gnista åt grabbarna, den kick de behövde för att komma igång. En stor del av dem har således fortsatt tävlingsflygandet och flera nådde utmärkta resultat på SM.

Efter denna lyckade debut för Junior-tävlingen har det beslutats att den skall bli en årlig tävling förlagd till våren.

På klubb-tävlingarna skall man allteftersom klubbmedlemmarnas förmåga stiger, öka kraven på planens reglementsenlighet i senioravdelningen, medan junioravdelningen alltid skall behålla sin enkelhet.

En dramatisk tävlingsform är klubbkamperna.

Tag kontakt med någon lämplig närbelägen klubb, kom överens om hur lag-tävlingen skall räknas och sätt upp ett lagvandringspris. Tjusningen i klubbkamperna ligger i att man inte enbart kämpar för sin egen seger utan framför allt för klubbens. Lagtävlingen kan under tävlingens lopp vara mycket tillspetsad och det kan vara den sista flygningen som blir avgörande. Man får också flyga mot andra än sina välkända klubbkamrater, utbyta erfarenheter, få nya idéer och impulser, samt känna något av atmosfären från de stora tävlingarna.

När man börjar flyga riktig team-racing och speed stiger kraven på underlaget. En grusfotbollsplan är acceptabel, men man får vara försiktig att man ej får grus i motorerna. Det bästa är asfalt, en skolgård eller en flygflottlj, där det brukar vara vanligt att modellflygklubbar efter överrenskommelse får flyga reguljärt. Team-racing kan även flygas på kort gräs om man använder större och bredare hjul än vanligt.

Och så var det de nationella tävlingarna. Det finns några klasser som är att betrakta som nybörjarklasser även på dessa tävlingar, och det är team-racing A (TR-A) och combat-A för 1,5 cc motorer.

Alla som är under 18 år får delta i TR-A, och det är lämpligt att börja team-racing i den klassen. I team-racing-int är konkurrensen hårdare och det fordras mer kunskaper av de tävlande, varför förhoppningarna lätt spräcks för unga grabbar.

I combat-A finns ingen åldersgräns, men klassen är i praktiken en nybörjarklass med betydligt lättare konkurrens än 2,5 cc klassen.

I övriga klasser är konkurrensen givetvis hårdare, men man skall inte dra sig för att delta eller åtminstone vara åskådare, eftersom man ser och lär otroligt mycket.

I allmänhet klarar man sig bättre än man tror på en nationell tävling, om man känner sitt plan och sin motor väl.

Slutligen något för klubbledare att tänka på i samband med klubb-tävlingar. Det är ju alltid så att någon måste ta initiativet när det skall göras något i en frivillig förening som en modellflygklubb, och det är normalt klubbledaren.

Att arrangera en klubb-tävling fordrar inte mycket, men det är några saker man bör tänka på för att den skall slå väl.

- 1\* Utlys tävlingen i god tid så att de grabbar som ej har flygplan hinner bygga.
- 2\* Gör reklam och skapa intresse för tävlingen. Reklamen gör sig bäst med litet humor inbakad.
- 3\* Om linstyrningsverksamheten är dåligt utvecklad inom klubben, skaffa fram lämpliga ritningar, anvisa byggsatser och ge grabbarna litet hjälp och råd för att komma igång.
- 4\* Håll inte tävlingen under järnhård disciplin. Huvudsaken är att grabbarna trivs och vill ha flera klubb-tävlingar.
- 5\* Ha alltid en prisutdelning. Det behöver inte alls vara dyrbara priser, men de kan gärna vara roliga och originella. Det betyder en hel del för en "färsk"grabb att bara få ett pris.



## modellflygböcker

## CONTROL LINE MANUAL

Model Aeronautical Press Limited i England har utgivit en mängd utmärkta modellflygböcker, av vilka Control Line Manual är den senaste.

Control Line Manual torde vara den mest intressanta och omfattande linstyrningsbok som någonsin utgivits, och framför allt, är den modern.

Författaren, den välkände Ron Moulton, har anlitat sådana fackexperter som Bob Palmer, Georg Aldrich och Ken Long, vilket borgar för hög teknisk kvalitet.

Boken omfattar 216 sidor med mer än 300 foton, diagram och ritningar.

Författaren vänder sig till alla kategorier av linstyrningsflygare: nybörjaren har kapitlet om hur man lär sig flyga och felsökningsschema, sportflygaren tumregler och diagram för konstruktion och flygning, tävlingsflygaren har en riktig guldkruva i de utmärkta kapitel, som behandlar de 4 tävlingsklasserna.

Dessutom finns kapitel om motorer, skalaflygning, reaflygning, olika kontrollsystem m.m.

Av särintresse är det festliga kapitel, som behandlar linstyrningens historia, där man får möta de legendariska pionjärerna bl.a. "linstyrningens fader", Jim Walker.

Denna tip-top bok kan verkligen rekommenderas alla linstyrningsintresserade.

C.S.

### Uppvisningsgrupp i linkontroll

Våren 1961 bildades i Stockholm en uppvisningsgrupp för linstyrda modeller. Den har under året gjort tre framträdanden vilka samtliga kan betecknas som stora framgångar. Den första uppvisningen ägde rum på Barnens dag i Hallstavik, och modellflyget drog så mycket publik att en tivolidirektör blev alldeles förtvivlad, eftersom han inte fick någon som ville åka karusell så länge vårt framträdande varade. De andra uppvisningarna har ägt rum på Råsunda fotbollsstadion (12000 åskådare) och i samband med en idrottsfest i Västertorp.

De modeller som användes är stora stunt- och combat-modeller med 6 cc-motorer. Dessa både syns och hörs bra och förfelar aldrig att göra intryck på publiken. Dessutom brukar vi ha ett inslag med en skalamodell, t.ex. Jan Svenssons två-motoriga Grumman (två 5 cc-motorer). Samtliga dessa modeller kan starta från t.ex. en fotbollsplan och den använda linlängden är c:a 20 m.

Uppvisningsprogrammet får varieras med hänsyn till den tid som står till förfogande, men bland de programpunkter som brukar slå bäst, finner man stuntflygningen, den ovan nämnda skalamodellen och så naturligtvis combatflygningen med 3 (!) modeller samtidigt.

De modellflygare som deltagar i gruppens verksamhet är bland de bästa i Sverige f.n. T.ex. Jesper von Segebaden och Birger Qvenild (stunt) samt Erik Björnvall (combat).

Just nu har vi sammansatt en grupp med små modeller som specialitet. Denna, som använder 0,8 cc-motorer, är avsedd att kunna göra sina framträdanden inomhus (lämplig linlängd c:a 8 m).

Beträffande den ekonomiska ersättningen så är vi mycket humana. Gruppens medlemmar erhåller endast belopp som motsvarar deras resekostnader och utlägg för bränsle m.m. Beroende på uppvisningens art kan vi dock begära större belopp, men då går överskottet till SMFF:s kassa. Vi erbjuder oss alltså att för en ganska ringa penning medverka vid t.ex. en propagandauppvisning då en modellflygklubb står som huvudarrangör, men gäller det Barnens Dag, Flygdag el. dyl. så anser vi att arrangörerna kan betala mer.

Detta är en mycket tilltalande form av modellflygpropaganda, och skulle någon vilja anlita gruppen eller höra sig för om dess möjligheter, så kontakta undertecknad.

Kjell Rosenlund (tel. 010/612449)



## FRÅN LINSTYRNINGSPRONTEN

/Vi är tacksamma för bidrag till denna avdelning. Sänd Era manus till redaktören för MODELLFLYGNYTT eller till grenchefen för linstyrning/

Lyckade elitkurser: De elitkurser i de 4 tävlingsgrenarna team-racing, speed, combat och stunt hade tilldragit sig mycket intresse och i genomsnitt 40 deltagare per gång hade infunnit sig.

Föredragshållarna Kjell Rosenlund, Måns Hagberg, Rune Nilsson och Jesper von Segebaden hade verkligen arbetat på sina ämnen och upptäckt en hel del tidigare okända fakta, som exempelvis i team-racing, där man förlänger banan under heatet med över 700 meter om man går 1 meter från cirkelns centrum. Det gör c:a 18 sek. i tid.

Inomhusuppvisning i Södertälje: Den 15 december hade Östra Sörmlands Flygklubb för tredje gången en modellflyguppvisning i Mariekällskolan, där utrymmet tillåter flygning med korta linor.

Galan hade inte samlat så många åskådare som väntat p.g.a. reklambortfall genom Radio Nords tillfälliga haveri.

Programmet började med filmvisning, bl.a. med Shells modellflygfilm. Intet ont sagt om den filmen, men den är 10 år gammal och det skulle verkligen behövas en film om det moderna modellflyget.

Som punkt 2 var det visning av den statiska utställningen, där motorsamlingen med gammalt och nytt, stort som litet drog uppmärksamhet.

Kvällen avslutades med flyguppvisningen, där 0,8 cc plan med 6,5 meters linlängd stod för underhållningen. Populäraste inslag var ballongflygningen och team-racingen, då tre plan flög på en gång.

Maratonteam-racing: Den välkända team-racingklubben Wharfedale MFC i England anordnade i slutet av förra året en 1000 varvs tävling (c:a 11 mil) för B-team-racers.

Den gamla Frog 500 motorn visade sig klara detta uthållighetsprov bäst, och vann med arrangörsklubbens John Horton vid handtaget och Don Hawort vid bränsledunkarna på tiden 64 min. 53 sek.

### Brevlådan

En av våra engelska läsare vill ha kontakt med en S:nt-sinnad, engelskskrivande modellflygare och vill också ha reda på om det finns någon klubb som är intresserad av en s.k. "post-tävling" med hans klubb. Från hans brev citerar vi:

"I would be very appreciative for a contact in Sweden who has an exclusive interest in FAI Glider to correspond in english preferably as my Swedish as yet is not too good, with a view to exchange ideas and materials."

"I am a member of the SMAE affiliated club Norwich Model Flying Club in the East Anglian Area, an area where most modellers are still influenced by Bob Amor's design Lucifer and Geoff Lefever's Altair, although a few have come to the conclusion that Lucifer is expressively a calm weather model, being inconsistent in rough conditions as we recive in East Anglia at times, being an up and coming club, last season we saw our first International Team Member get his place in the A/2 team flying a developed Altair design."

"Our club is in contact with the Montreal M.F.C. in Canada and during November we arranged a postal competition with them which proved so interesting we shall make it an annual event, perhaps a club in Sweden would like to take part next year, it would make it even more interesting."

Michael Smith, The Green, Runhall, Nr. Norwich, Norfolk, Nor. 78, F, England.

I samband med MODELLFLYGNITTs intresseundersökning fick vi en del förfrågningar angående RC som vi vidarebefordrade till grenchefen för RC. Här följer nu hans svar:

Leif Åberg, Uppsala Flygklubbs Modellflygsektion, har föreslagit att RC-reglerna med uppritade figurer skall publiceras i MODELLFLYGNITT. Han grundar sitt önskemål på det faktum att "Här i Uppsala Flygklubb har vi inte på flera år fått några radioflygregler, eller något papper med flygmanövrerna på.

Det är bara att beklaga Uppsala Flygklubbs Mfs, vars klubbledning tydligen inte håller sina medlemmar informerade om vad som händer och erbjudes från SMFF. Vid SMFF:s Riksstämma i Katrineholm den 25/2 1961 meddelades att alla landets modellflygare via KSAK skulle få sig tillsänt det av Stockholms-tidningen och AB Casco då under tryckning varande häftet "Svenska Modellflyg-regler" om klubbarna insände sina medlemsförteckningar till KSAK. Dessa regelhäften som omfattar alla klasser kan rekvireras från SMFF, Postfack 16147, Stockholm 16, bifoga 25 öre för täckande av porto och expeditionskostnader.

-----  
Bengt Norman i Kalmar frågar om man inte kan få till stånd ett samarbete med någon utländsk tidning för att bl.a. kunna införa ritningar på RC-modeller,

Georg Johansson i Ljungby vill ha specialartiklar om radio: trimningstips, vanliga fel på RC-anläggningar och avhjälpande av dessa m.m.

Beträffande samarbetet med utländska tidningar är det bara att säga att förhandlingar pågår och så fort vi erhåller tillstånd kommer det att utnyttjas. Svenska konstruktioner på RC-fronten är än så länge mycket tunnsådda, mest beroende på att nästan alla bygger utländska och beprövade konstruktioner.

Specialartiklar skall vi åstadkomma så snart som möjligt både för nybörjare och de som är litet mera försigkomna. I kommande nummer skall komma en artikel som behandlar fel på mottagare och installation i modellen. G.H.

---000---

Peter Wanngårds artiklar i MODELLFLYGNITTs båda första nummer har åstadkommit mycket diskussion - alltså precis vad P.W. önskade. Från ett brev till Peter Wanngård från Per Nilsson i Göteborg, citerar vi följande som kan anses som representativt för många andra modellflygares åsikt:

Så ger du dig på "gamla rävars visa råd till de mindre erfarna inom modellflygbranschen". I viss mån kan jag ge dig rätt. Givetvis bör man sälla, så att inga direkta felaktigheter läres ut. Men jag kan (Tyvärr) försäkra dig att man med större intresse slukar vad en känd tävlingsräv säger än vad självaste översteprästen vid Aerodynamische Versuchsanstalt zu Göttingen säger. Tävlingsrävarna talar till bönder på bönders språk kan man säga. Måhända kan vissa miss-tolkningar insmyga sig i deras utläggningar, men jag tror det vara mer värt att de mera gröna läser detta och provar själva, än att de inte läser något alls om hur "to do it yourself", eller efter mödosamt genomtraggad text totalt har miss-uppfattat de visa utläggningarna. Och genom åren har jag funnit att det är ytterst sällan inom modellflyget som superteoretikern även är superpraktikern, om du förstår mig. Några få undantag finns, Hacklinger, Thomann, ja, jag vill även nämna Börje Börjeson, vilket jag kan försäkra dig inte har något beroende av att han är klubbkamrat med mig! Jag hoppas att ditt inlägg inte har skrämt bort några potentiella medarbetare från tidningen! Det är i så fall bättre att de får publicera sitt material, och att du ev. gör en mindre utläggning om det efteråt (med vederbörandes medgivande helst). En blivande tävlingsflygare, som studerar äldre kollegors utlåtanden finner snart var motsägelserna tar vid, och kan vad det lider utkristallisera det bästa för eget bruk. Så tror åtminstone jag. "Om en modellflygare bara går in för att vinna tävlingar" skriver du. Man trimmar väl alltid kärran till att flyga så bra som möjligt, inte sant? Och det torde väl vara samma sak! Men för att ernå detta fordras något, nämligen en bra modell. Givetvis måste man först dyka ned i teorierna innan man bygger modellen. När den är färdig skall man givetvis ägna sig åt dess trimning och inflygning i olika väder. Du har länge haft dröm om uppblossande teoridiskussioner i stil med dem i gamla Hobbyboken och Teknik och Hobby. Ack ja, vem har väl inte det! Fast tyvärr har vi nog ingen inom landets gränser som kan mäta sig med dig på området och därtill är så skrivkunnig och -villig.



# TÄVLINGSRESULTAT

## Test-tävling för Västmanland

Liksom förra året anordnade Mfk Örnen, Norberg i samband med sitt klubbmästerskap en test- och trimningstävling för västmanlandsklubbarna. Tävlingsplats var sjön Aspen vid Fagersta. Ett tjugotal modellflygare från klubbarna i Arboga, Hallstahammar och Norberg deltog. Vädret var utmärkt nästan vindstilla, i början mulet, men mot slutet kom solen fram och gav svag termik. Tävlingen omfattade tre starter.

### Klass S:int

1. Kjell Wilhelmsson	Arboga	504
2. Sven-Olov Lindén	Hallstah.	441
3. Sten Hermansson	Örnen	433
4. Lennart Widh	Örnen	365

### Klass S:1

1. Lennart Widh	Örnen	319
2. Lars Persson	Örnen	319
3. Timo Rastas	Örnen	221
4. Christer Hedberg	Örnen	158

### Klass G:int

1. Sven-Ake Sjögren	Örnen	540
2. Yngve Dömstedt	Örnen	437

### Klass G:1

1. Stig Gröning	Örnen	377
2. Lars Persson	Örnen	166

### Klass F:int

1. Arne Bergqvist	Örnen	383
-------------------	-------	-----

### Klass F:1

1. Lars Olsson	Arboga	355
----------------	--------	-----

Sol.

## Gatstubergröstrofén den 28 januari 1962

I ett strålande solsken gick årets första större modellflygtävling på sjön Näsnaren utanför Katrineholm. Den ganska hårda vinden och den därav följande turbulenta luften påverkade resultaten negativt och blev tyvärr orsak till några kvaddar. Orutinen lyste också igenom på många håll och bidrog också till kvaddarna och de låga resultaten. Segrarna i respektive klasser vann på sin säkerhet och körde alla med gamla beprövade modeller.

Gunnar Kalén vann sin tredje raka seger i "Gatstubergröstrofén" och var även med i Gamens vinnande lag som tog sin andra inteckning i vandringspriset. Rune Johansson, också med i det segrande laget, fortsatte sin segerrad och tog sin tredje raka seger sedan "Oktoberkannen". Lennarth Larsson visade i F:int att allt inte hänger på motorn utan fastmer på rutin och säkerhet.

Åke Ohlsson från arrangerande Katrineholms Mfk stod som utmärkt tävlingsledare och klubben har all heder av tävlingen och den fina prissamlingen.

De bästa resultaten:

### Klass S:int

1. Gunnar Kalén	Gamen	666
2. Rune Hanö	Linköping	495
3. Morgan Anderson	Karlstad	438
4. Leif Gustafsson	Katrineh.	420
5. Magnus Eriksson	Karlstad	405
6. Anders Hermanson	Gamen	345
7. Hans Nilsson	Karlstad	344
8. Stig Johansson	Finspång	282
9. Olle Blomberg	Kumla	239

### Klass G:int

1. Rune Johansson	Gamen	734
2. Uno Axelsson	Katrineh.	647
3. Jan Hafström	Kumla	528
4. Tommy Lovén	Linköping	361
5. Bertil Oldén	Karlstad	352

### Klass F:int

1. Lennarth Larsson	Solna MSK	593
2. Ivar Marcusson	Finspång	368
3. Lars Andersson	Finspång	349
4. Ulf Björnstig	Gamen	330
5. Mats Ljungberg	Stockholm	24

Lagtävling: 1. Gamen 1730, 2. Karlstad 696, 3. Finspång 631, 4. Linköping 367.

## Borlänge MSK modellflygtävling den 26/11

I ett strålande höstväder med solsken och klar luft och med temperaturen strax under noll blev tävlingen gemytlig och okonventionell. Det lilla deltagarantalet gjorde också att alla snart kände varandra och det blev ett livligt utbyte av råd och trimningstips. Tidtagarantalet var som vanligt i knappaste laget men några längre väntetider uppstod inte. Tävlingen flögs utan bestämd periodindelning. Tre flygningar skulle göras före lunchuppehållet och två efter.

I S-int fick Ingvar Sares åter se sig slagen, också denna gång av en Norbergsgrabb, L. Persson. John Hagedal, Solna MSK gjorde en god prestation med sin modifierade Nordic och kom på tredje plats. 1960 års Svenske mästare, Inge Sundstedt fick finna sig i en femteplats i Sint men tog i stället revansch genom att vinna S-1 bl. a. före H. Broberg, Falun, vilken alltid ligger i topp i S-1 tävlingar.

I G-int stod striden hård mellan S. Å. Sjögren, Norberg och Solnas Hans Suter. Sjögren vann emellertid och fick även se sin klubbkamrat Yngve Dömstedt gå fram hårt på slutet men kunde inte hindra Suter från andraplatsen.

F-1 blev, som vanligt höll jag på att säga, en ren Solna-uppgörelse där Lennarth Larsson denna gång vann före mindre rutinerade klubbkamraten Jonny Andersson, vilken även missade en flygning, vilket även Lennarth Larsson gjorde i F-int där han fick se sig slagen med 9 sek av unge, lovande S. O. Norman från världklubben, båda överlägsen före en klunga på tre man.

Tyvärr hade inte Norberg anmält sig i lagtävlingen så en del av spänningen försvann och Solna MSK kunde hemföra en överlägsen seger. Lon.

<u>Klass Sint (14 delt.)</u>			<u>Klass F:int (12 delt.)</u>		
1. L. Persson	Norberg	596	1. S. O. Norman	Borlänge	612
2. I. Sares	Masen	512	2. L. Larsson	Solna MSK	603
3. J. Hagedahl	Solna MSK	496	3. A. Bergqvist	Norberg	434
4. P. Olsson	Borlänge	476	4. S. Norén	Falun	425
5. I. Sundstedt	Borlänge	465	5. P. O. Moberg	Solna MSK	419
<u>Klass G:int (6 delt.)</u>			<u>Klass S:1</u>		
1. S. Å. Sjögren	Norberg	688	1. I. Sundstedt	Borlänge	487
2. H. Suter	Solna MSK	620	2. T. Rastas	Norberg	415
3. Y. Dömstedt	Norberg	552	3. H. Broberg	Falun	414
<u>Klass G:1</u>			<u>Klass F:1</u>		
1. S. Gröning	Norberg	673	1. L. Larsson	Solna MSK	528

Lagtävling: 1. Solna MSK 1719 sek. 2. Säter 1237 sek. 3. Borlänge 1104 sek.

## Tävlingen om "Järvsöbocken" den 7 januari

Årets första modellflygtävling arrangerades av Järvsöbygdens modellflygklubb söndagen den 7 januari. Förutom arrangörsklubben deltog Mfk Condor, Falun och Mfk Skvadern, Sundsbruk.

Tävlingen gick i 15 graders kyla, och tävlingsplats var Tevsjön vid Järvsö. De bästa resultaten:

<u>Klass S:1 (15 delt.)</u>			<u>Klass Sint (12 delt.)</u>		
1. Håkan Broberg	Condor	680	1. Ingemar Alm	Skvadern	827
2. Rolf Sundin	Skvadern	560	2. Ake Persson	Järvsö	678
3. Tommy Sundin	Skvadern	434	3. Lennart Flodström	Skvadern	664
4. Per Södersten	Järvsö	411	4. Per Södersten	Järvsö	613
5. Folke Hansson	Järvsö	328	5. Lennart Lindh	Skvadern	547
<u>Klass F:int (2 delt.)</u>			<u>Klass G:int (4 delt.)</u>		
1. Åke Löfvander	Skvadern	511	1. Lennart Flodström	Skvadern	692
2. Stig Norén	Condor	90	2. Rolf Sundin	Skvadern	561

Lag: (de två bästa i S:1 och Sint) 1. Skvadern 2485. 2. Järvsö 2030. 3. Falun 1167



I decembernumret av Aeromodeller samt i Aeromodeller Annual 1961-62 förekommer ett par artiklar med ritningar och i tidningen en gratisritning i full skala till en G-modell enl. en formel, som sedan 1931 tävlas efter i Frankrike. Instiftaren av tävlingen och Coupe d'Hiver är den franske modellflygredaktören i Modele Reduit d'Avion, Maurice Bayet. Förutom i Frankrike har denna modellflygklass blivit accepterad i Italien, Belgien, Jugoslavien och Finland (?), i några av länderna med små modifikationer för att den skall passa in i FAI-reglerna. Hur är då reglerna?

- 1\* Modellens totalvikt min. 80 g.
- 2\* Gummivikt (smord) max. 10 g.
- 3\* Kroppstvärnsnitt min. 20 cm<sup>2</sup>.
- 4\* Markstart.
- 5\* Max.tid 120 sek.

Varje år arrangeras i Frankrike tävlingar med dessa modeller med upp till 150 deltagare (I Wakefield-klassen finns bara ett 50-tal tävlande i Frankrike, d. v. s. som här i Sverige)

Aeromodeller söker nu slå ett slag för denna tävlingklass i England. (Det har t. o. m. varit aktuellt från Jugoslavien att få den antagen som internationell tävlingsklass liksom S:1 och F:1!)

Den nuvarande G:1-klassen i Sverige har inte visat någon större anslutning eller popularitet. Meningen med den är väl att den skall vara en slags nybörjarklass, men i stället har den blivit något av det svåraste i friflygklasserna! Gummivikten är obegränsad och här har alltså de verkliga experterna sin chans att söka behärska en modell med totalvikt/gummivikt = 60/40 eller 50/50. Resultatet blir en spinkig, bräcklig, gummiladdad Sputnik, som sällan uppvisar någon längre livslängd. Nå, ägnar sig experterna åt G:1? - Nej, De har fullt upp med sina Wakefields. Resultatet har blivit att det finns ett 10-tal G:1-modeller i drift i hela landet!

Coupe d'Hiver är svaret på behovet av en uppräckning i lilla G-klassen. Finnarna har tydligen vissa erfarenheter av denna klass, så det kan vara lämpligt att de får ventilera dem på Nordiska regelkommitténs sammanträde.

Fördelar med Coupe d'Hiver:

- A) En större och mer lätttrimmad modell, lämpad även för nybörjare.
- B) Begränsad gummivikt - överensstämmelse med Wakefield.
- C) 120 sek max-tid - även små fält räcker till.
- D) Klassen är på väg att bli internationell.

Vilken klubb ordnar första tävlingen i denna klass?

Vad säger Vingarna..... Det var ju i denna klubb idén med begränsad gummivikt kom till. De första Olle Lindh-tävlingarna med 30 g. gummi, och så Skarpnäck..... men 120 sek bör väl gå!

Och vad säger Örnen i Norberg? Varför inte ta C d'H i stället för G:1 i "lilla Norbergsträffen"?

Sven-Olov Lindén

## En insändare:

Vännen Peter Wanngårds inlägg i förra numret har föranlett mig att i korta drag försöka vederlägga vissa uppgifter. Det synes nämligen mig som om P. W. i sin polemik skjuter alltför högt över målet. Om detta är avsiktligt för att få till stånd en diskussion eller om det är av okunnighet om mötesordningen undrandrar sig mitt bedömande.

Jag skulle vilja summera saken så här. Det är styrelsens skyldighet att behandla inkomna motioner samt att förelägga desamma för klubbarna tillsammans med styrelsens utlåtande i frågan. Så skedde också. Om klubbarna ej an-

såg sig kunna instämma i styrelsens rekommendation om bordläggning av motionen för behandling i samband med en planerad nordisk regelkonferens, så borde detta givetvis ha medfört att resp. ombud infann sig med uppdrag att föra sin klubbs åsikt till torgs. Och i så fall hade den av P.W. önskade diskussionen kommit till stånd. Men tydligen var samtliga ombud inne på styrelsens linje eftersom ingen som helst debatt drogs upp. Men låt oss anta att det hade blivit diskussion i frågan. Ja, då är jag ej övertygad om att det hade blivit "den allmänna opinionen" som hade vunnit. Av mångårig erfarenhet vet man att det finns nästan lika många åsikter som det finns modellflygare och jag tror ej att de närvarande var så insatta i frågorna om G:1 och F:1-modeller att de kunde fatta ett beslut som alla kunde bli nöjda med.

Sedan är det en sak till som jag för min del anser vara betydligt mera väsentlig. Det har ju i många år varit önskemål om gemensamma regler och beteckningar inom de nordiska länderna. Detta inte minst för att befrämja ett livligare tävlingsutbyte över gränserna. Tyvärr är det svenskarna som har syndat mest när det gäller denna sak. Det nordiska regelförslaget uppgjordes en gång av Sverige och följes i dag, med smärre avvikelser, av samtliga länder utom Sverige! Om vi nu skulle införa ytterligare ändringar i egen regi, skulle detta medföra att ännu större svårigheter skulle uppstå vid försök till sammanjämkning. Detta är vi ej betjänta av, speciellt med tanke på att en gemensam sak i regelfrågor kan ge de nordiska länderna stora möjligheter till att bli kanske rent av normgivande i FAI.

Lars Andersson



# HOBBY

**endast det bästa  
är gott nog  
i dag - i morgon - alltid**

Generalagent: A. Hermele A/B, Lindvallsplan 4, Stockholm 9, Tel. 18 50 60-68 15 15



Friflygning:

- 28/1 Gatstubergröfén, Katrineholm  
 4/2 Lilla VT, Söderfors  
 11/2 Borlänge  
 18/2 Norrl. Vintertävlingen, Östersund  
 25/2 Vintertävlingen, Säve, Göteborg  
 25/3 ev. 18/3 Norbergsträffen, Norberg  
 29/4 Vingarnas Vårtävling, Skarpnäck  
 6/5 Majtävlingen, Ärna (Sundbro) Uppsala  
 16-17/6 Solstaträffen, Karlstad  
 30/6-1/7 alt. 7-8/7 Midlanda  
 16/9 Svenska Mästerskapen, arrangör sökes  
 23/9 Vingarnas Hösttävling, Skarpnäck  
 7/10 Oktoberkannen, Hagshult el. Jönköping  
 14/10 Lilla Norbergsträffen

S-, G- och F-int, Sen. och jun.  
 S-, G- och F-int, S-, G- och F-1.  
 S-, G- och F-int.  
 S-, G- och F-int, S-1.  
 S-, G- och F-int, sen. och jun.  
 S-, G- och F-int.  
 S-, G- och F-int, S-, G- och F-1.  
 S-, G- och F-int, S-, G- och F-1.  
 S-, G- och F-int.  
 S-, G- och F-int.  
 S-, G- och F-int, sen. och jun.  
 S-, G- och F-int, S-, G- och F-1.  
 S-, G- och F-int, S-1, FV, Tempo.  
 S-, G- och F-1.

Linstyrning:

- 29/4 Juniortävlingen, Stockholm  
 6/5 Motala  
 27/5 Vårtävlingen, Stockholm  
 17/6 Utagningstävlingen, Stockholm  
 25-26/8 Svenska Mästerskapen, Barkarby  
 ?/8 Nordisk Landskamp, Finland  
 2-6/9 Världsmästerskapen, Kiev, Sovjet  
 23/9 Borlänge  
 23/9 Modellsportens dag, Stockholm  
 7/10 Oktoberkannen, Hagshult el. Jönköping  
 14/10 Solnas Pokal, Stockholm

Speciella juniorklasser.  
 Stunt, combat.  
 Alla klasser.  
 int-klasserna.  
 int-klasserna.  
 int-klasserna.  
 int-klasserna.  
 Team-racing, speed.  
 Uppvisning.  
 Alla klasser utom speed.  
 Team-racing.

Radioflygning:

- 13/5 Vårtävling, F 6, Karlsborg  
 8-9/9 Aerospeeds hösttävling, Skarpnäck  
 ? Svenska Mästerskapen, arrangör sökes  
 23/9 Modellsportens dag, Stockholm  
 7/10 Oktoberkannen, Hagshult el. Jönköping

RC-I, RC-III, RC-V.  
 RC-I, RC-III.  
 RC-I, RC-III, RC-V.  
 Uppvisning.  
 RC-III.

RC-SM kan först bestämmas sedan definitivt besked lämnats om datum för VM-tävlingen för RC-modeller i England.

-O-O-O-O-O-O-

För lokala DM-tävlingar har reserverats dagarna 32/5 samt den 3/11 och 4/11.

-O-O-O-O-O-O-

1962 års Riksstämman avhålls den 15/9. Platsen kan fastställas först då arrangör för Friflygnings-SM anmält sig.

H u M o R

från MODELARZ

