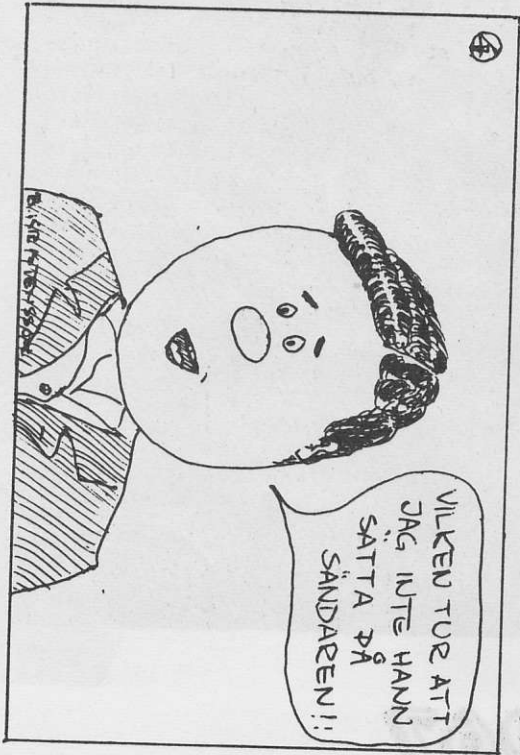
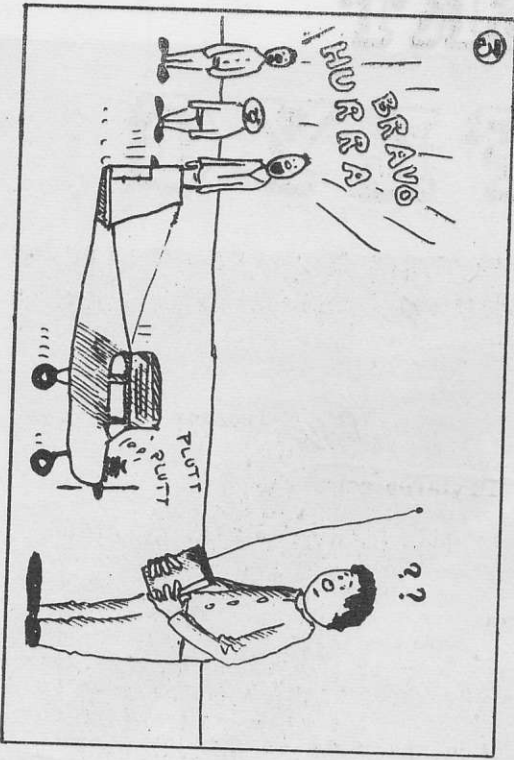
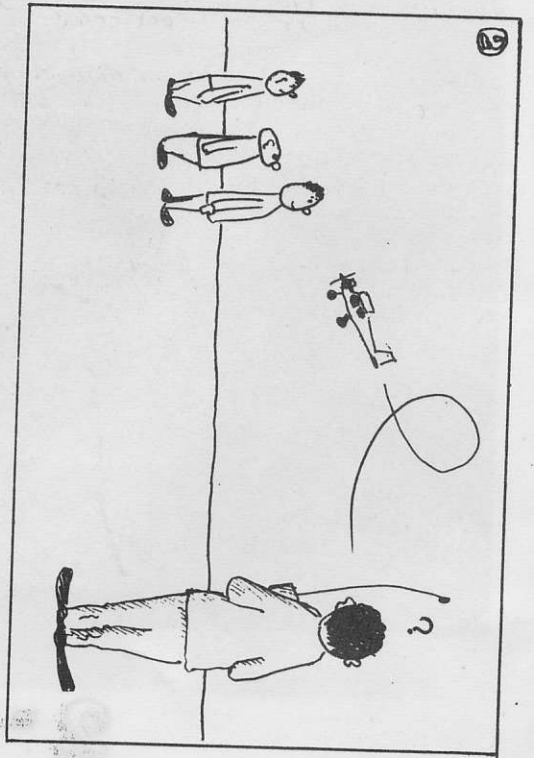
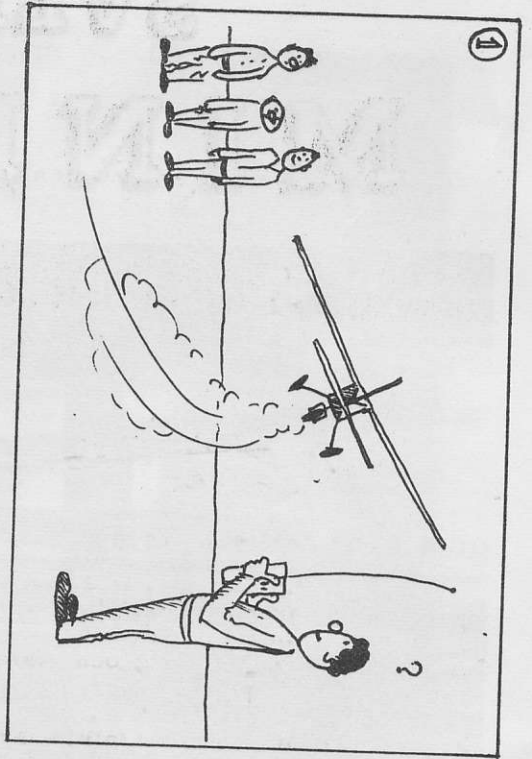


SVENSKT MINIFLYG



2 - 1967



Svenskt

Miniflyg

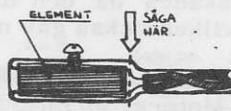
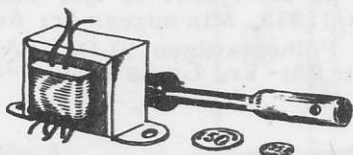


Fri tidning för modernt modellflyg

Årg. 1 - Nr. 1

Tidningen utkommer med 4 nummer per år. Prenumerationspris: helår 8:- kr. Förläggare och ansvarig utgivare: Valter Johansson, Hångeryd, LAMMHULT. Telefon: 0472/65045, 65046. Postgirokonto: 583673.

Multilith offsettryck, Valter Johanssons tryckeri, Lammhult. Tryckt i nov. 1967

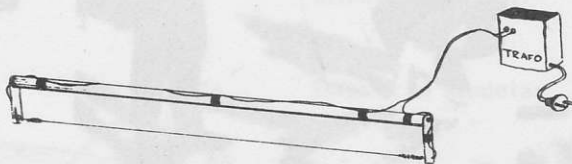


HUR MAN TJÄNAR Kr. 179:25

Man utgår från att köpa en sådan här skärmaskin avsedd för cellplast. Sedan tittar man i plånboken och finner att den innehåller ca. 75 öre, och i färskt minne har man att den där apparaten kostar 180 kr. Då finns det bara två utvägar: 1) Att strunta i alltihop och inte göra några cellplastvingar. 2) Att fatta mod, och gå upp på vinden för att ta fram den gamla, högst omoderna, och helt odugliga radio som stått där i många år. Därefter slaktas radion, bara just så mycket att man får fram en duglig transformator. När detta är gjort går man till närmaste radioreparatör och ber om ett trasigt lödkolvselement, det skall ju ändå kastas bort. Medan man ändå är ute och går, använder man sina 75 öre för att köpa ett kvastskaf. Detta är alltså vad man behöver + lite till.

Prylarna sammanfogas enl. skissen. Inga märkvärdigheter alls. Knyt fast en liten fjäder i varje ända av glödtråden. Några fjädrar kan man säkert hitta i den gamla radion. Nu återstår bara att plocka ut ca. 70 volt ur trafon. Det hittar man alltid någonstans. I den modell jag gjort har glödtråden kommit från en "hundravattare" (se på bilden hur man får ut tråden). Tjockleken på den tråden anser jag vara lagom. Tjockleken och därmed motståndet kan ju variera något mellan olika lödkolvar, så man får experimentera lite själv. Man måste ha respekt för både spänning och ström. I sämsta fall måste man ta ut sina 70 volt från primärlindningen och då blir trafon sparkopplad, d.v.s. skärapparaten står i direkt förbindelse med fas i nätet. Men är man bara försiktig går det bra det också. Om man dessutom kostar på sig en liten låda till trafon får man en ganska exklusiv kvastskafskärare.

Bengt Kristensson



VI BER OM URSÄKT för att detta nr. är något försenat, men tidningen skall ju inte utkomma med mer än 4 nr om året och två till lär vi klara fint under vintern och våren. Innehållsmässigt har vi utökat med litet nyheter om radiobåtar och modellracer (ej miniracing). Tala om vad ni tycker om detta. Red.

SJÖFLYG? JA!

Det finns nog knappast något så tju-sigt inom RC-flyg som sjöflyg.

Något problem med flygfält är det ju heller inte.

För ett par år sedan fantiserade jag ihop en sjömodell som blev en fullträff. Någon ritning hade jag inte, utan jag byggde modellen bit för bit på gehör. Bygget bevakades då och då av Acek Johansson, vilken också gav många värdefulla tips.

Modellen blev så till sist klar för sjösättning. Motorn, en Enya 29 försedd med en 10x4 propeller, startade snällt och det var klart för premiärflygningen.

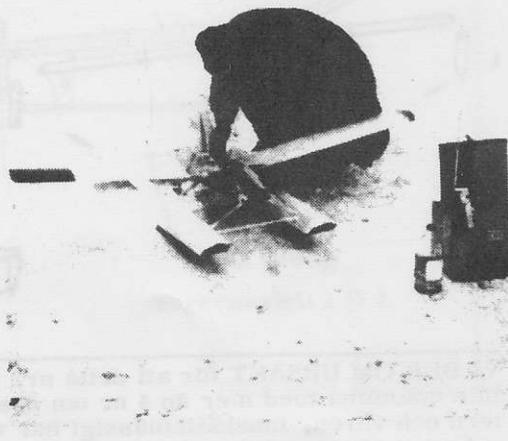
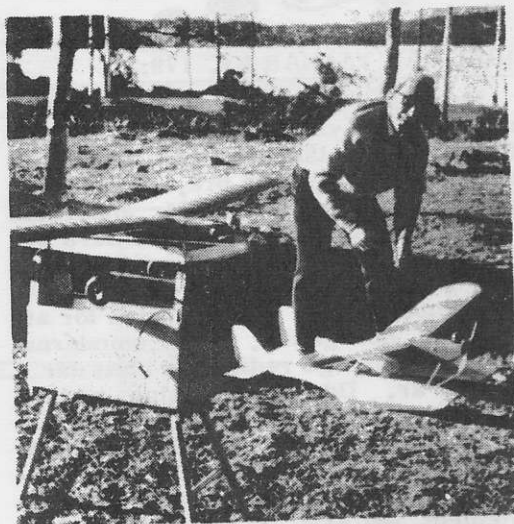
Med en Metz 3-kanalare, alltså endast sidoroder och motor kontroll, bar det så iväg. Här kom den verkliga överraskningen. Efter bara c:a 5-6 meter, gick planet upp på stegen, ökade snabbt, och efter c:a 25 m. lyfte det lugnt och stabilt. Flög sa en stund, varefter ännu ett spännande moment återstod, nämligen landningen. Även den gick perfekt varför faktum kvarstod, modellen var 100%-igt lyckad, vilket den även senare bevisat, tänker da närmast på segern i "Dalahästen". Det var säkert modellens förtjänst.

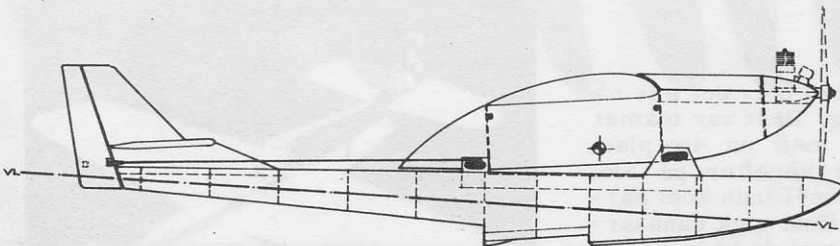
Den flyger mycket lugnt och mjukt vilket gör att den är lättmanövrerad.

Här några data: Längd 1180, spännvidd: 1700, "tofflor" bredd 100 mm, vilket gör att den även går att köra på lössnö, samt klädda med glasfiber för körning på skare och is.

Då jag nu, på begäran, presenterar denna modell vill jag poängtera att den ritning som jag nu kan leverera är en modifierad och lättbyggd "sjökärra" konstruerad och ritad av Acek Johansson. Samtliga viktiga mått samma som originalet.

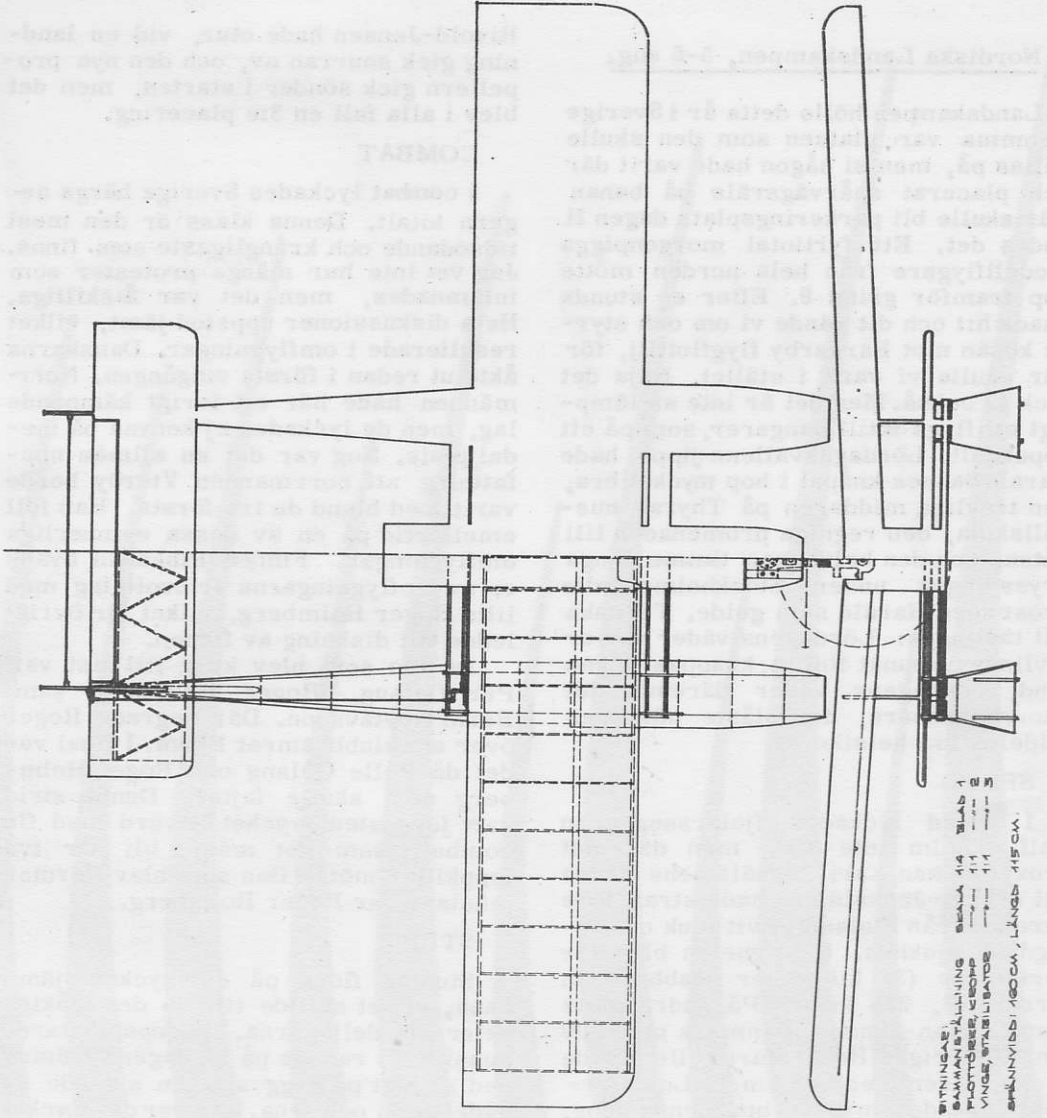
Ritningen är i skala 1:1 och kan rekommenderas på ett vykort e. dyl. eller på tel. 023/11839. Min adress är: Anders Jones, Polhemsvägen 13 D, FALUN. Priset är 25:- kr. Lycka till!





'SVANKAN'
BOKST

FLYVINDS APPARAT
SÖM COCHET KÄRYNNA
SICROBBER-MOTOR
KONTROLL: ÖBB-ÖRÖ
IDÉ: ANHESS JONES, SILMANSVENSSE MFK
SÖMSTRÖMSTI: ACSE-JOHAN BERN-YVALUN
30
35
40 CM



BITNINGAR
SAMMESTÄLLNING
PÅLÖPNING
VINGE, STABILISERARE
SKÄLNINGSDI: 1600 CM, LÄNGD: 115 CM
BLAD 1
BLAD 2
BLAD 3
BLAD 4
BLAD 5
BLAD 6
BLAD 7
BLAD 8
BLAD 9
BLAD 10
BLAD 11
BLAD 12
BLAD 13
BLAD 14
BLAD 15
BLAD 16
BLAD 17
BLAD 18
BLAD 19
BLAD 20
BLAD 21
BLAD 22
BLAD 23
BLAD 24
BLAD 25
BLAD 26
BLAD 27
BLAD 28
BLAD 29
BLAD 30
BLAD 31
BLAD 32
BLAD 33
BLAD 34
BLAD 35
BLAD 36
BLAD 37
BLAD 38
BLAD 39
BLAD 40
BLAD 41
BLAD 42
BLAD 43
BLAD 44
BLAD 45
BLAD 46
BLAD 47
BLAD 48
BLAD 49
BLAD 50
BLAD 51
BLAD 52
BLAD 53
BLAD 54
BLAD 55
BLAD 56
BLAD 57
BLAD 58
BLAD 59
BLAD 60
BLAD 61
BLAD 62
BLAD 63
BLAD 64
BLAD 65
BLAD 66
BLAD 67
BLAD 68
BLAD 69
BLAD 70
BLAD 71
BLAD 72
BLAD 73
BLAD 74
BLAD 75
BLAD 76
BLAD 77
BLAD 78
BLAD 79
BLAD 80
BLAD 81
BLAD 82
BLAD 83
BLAD 84
BLAD 85
BLAD 86
BLAD 87
BLAD 88
BLAD 89
BLAD 90
BLAD 91
BLAD 92
BLAD 93
BLAD 94
BLAD 95
BLAD 96
BLAD 97
BLAD 98
BLAD 99
BLAD 100

LINFLYGTÄVLINGAR

Nordiska Landskampen, 5-6 aug.

Landskampen hölls detta år i Sverige Bromma var platsen som den skulle hållas på, men så någon hade varit där och placerat spårvägsräls på banan. Där skulle bli parkeringsplats dagen H sades det. Ett fyrtiotal morgonpigga modellflygare från hela norden mötte upp framför grind 9. Efter en stunds snack hit och dit vände vi om och styrde kosan mot Barkarby flygflottilj, för där skulle vi vara i stället. Nåja det gick ju också. Men det är inte så lämpligt att flyga intill hangarer, som på ett öppet fält. Lördagskvällens jippo hade Harald Sannes knäpat i hop mycket bra, den trevliga middagen på Thyras hus-hållskola, den regniga promenaden till båten, och den halvannan timme långa kryssningen under Stockholms alla broar med Harald som guide. Tillbaka till tävlingen: Lördagens väder var ur tävlingssynpunkt fint, knappast ingen vind, söndagens väder däremot det sämst tänkbara, det blåste nämligen alldeles in i helsike.

SPEED

I speed lyckades fjolårssegraren Ralf Ekholm inte alls, men däremot proxyflög han Kari Jäskäläinens kärria till seger. Jäskäläinen hade strax före avresan från Finland blivit sjuk och inlagd på sjukhus. Hastigheten blev för övrigt tre (3) kilometer snabbare än förra NM, 216 km/t. På andra plats kom Friman-Jensen, Danmark med 209 km/t. Sveriges Bengt Martinelle belade bronsplatsen med 205 km/t. Leif Cernold lyckades mindre bra denna gång, hans slutplacering blev 7:a. Leifs motor lär ha rasat ihop.

TEAM

I teamracingklassen blev det inte någon svensk framgång. Bäst var teamet Larsson-Johansson med en 4:e plac. Winkler-Lindh kom härefter på 5:e. Tredje laget Ahlström-Lindh kom härefter som 7:a. Till final gick danskarna Rivold-Jenssen samt de båda finska lagen Sundell-Sundell och Nore-Pahlo. I denna final segrade bröderna Sundell välförtjänt med sin Joker. Tid på 200 varv blev 10,22,6 min. Nore-Pahlo flög till sej 2:a plats, tid 14,11,5 min.

Rivold-Jensen hade otur, vid en landing gick snurran av, och den nya propellern gick sönder i starten, men det blev i alla fall en 3:e placering.

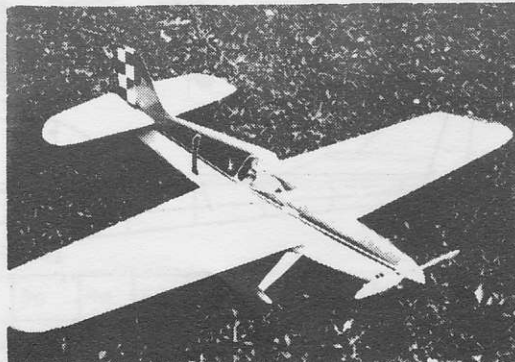
COMBAT

I combat lyckades Sverige bärga segern totalt. Denna klass är den mest tidsödande och krångligaste som finns. Jag vet inte hur många protester som inlämnades, men det var åtskilliga. Heta diskussioner uppstod jämt, vilket resulterade i omflygningar. Danskarna åkte ut redan i första omgången. Norrmännen hade här ett ivrigt kämpande lag, men de lyckades ej komma på medaljplats. Nog var det en allmän uppfattning att norrmannen Yteröy borde varit med bland de tre första. Han föll emellertid på en av dessa evinnerliga omflygningar. Finnen Pihkanen övade en av omflygningarna fribrottning med lille Roger Holmberg, vilket för övrigt ledde till diskning av finnen.

De tre som blev kvar till sist var Per Gelang, Roger Holmberg samt Bernt Gustavsson. Där segrade Roger över sin klubbkamrat Bernt. I final var det då Pelle Gelang och Roger Holmberg som skulle fajtas. Denna strid var förresten mycket sevärd med fin combat, som det måste bli när två toppkillar möts. Den som blev Nordisk mästare var Roger Holmberg.

STUNT

Stunten flögs på en mycket ojämn bana, vilket ställde till en del tråkigheter för deltagarna. Europamästaren Juani Kari rasade på lördagens träning ned så lågt på rygg att han skalade av både kabin och fena. Inte var det mycket



Erik Björnwalls "Miss Monique"

till modell före flygningen, denna 1962 års Thunderbird men efter denna marksyning såg den hemsk ut. Men den kunde fortfarande flyga.

Efter lördagens omgång, som gick i alldeles lungt väder, var ställningen den: Ove Andersson på första, Erik Björnwall på andra, Kari på tredje samt Alf Eskilsson på fjärde plats. Detta bådade ju gott för en lagseger. Söndagens väder inbjöd inte alls till modellflygning, och ingalunda till stunt. Finnen Pesola slog sönder båda sina maskiner mot den hårda balsamagneten. Det blåste så hårt att modellen hade svårt att sträcka linorna. Efter tredje omgången stod det klart att Sverige hade fått en nordisk mästare i stunt, nämligen Ove Andersson tätt följd av Juani Kari, Finland. Trea blev för andra året å rad Erik Björnwall samt Alf Eskilsson på fjärde.

Som det kanske framgår av resultaten, vann Sverige landskampen sammanlagt. Två nordiska mästare fick vi samt vann combat lag och stunt lag.

Alf Eskilsson

Resultat:

Speed

- | | |
|------------------------------|-----|
| 1. Kari Jäskäläinen, Finland | 216 |
| 2. Friman Jensen, Danmark | 209 |
| 3. Bengt Martinelle, Sverige | 205 |

Team racing

- | | |
|-----------------------------|---------|
| 1. Sundell-Sundell, Finland | 10.22,6 |
| 2. Nore-Pahlo, Finland | 14.11,5 |
| 3. Rivold-Jensen, Danmark | 16.57,3 |

Combat

- | |
|------------------------------|
| 1. Roger Holmberg, Sverige |
| 2. Per Gelang, Sverige |
| 3. Bernt Gustavsson, Sverige |

Stunt

1. Ove Andersson, Sverige
2. Juani Kari, Finland
3. Erik Björnwall, Sverige

LIN-EM

Plats: Liege, Belgien
Datum: 24-29 aug.

Svenska deltagare

Team-racer: Ahlström/Fransson

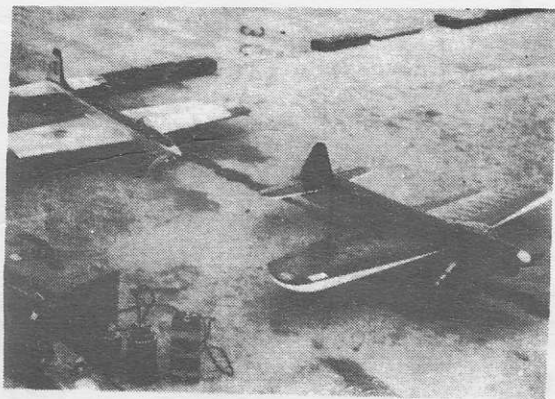
Speed: Leif Cernold

Stunt: Ove Andersson, Clas-Olof

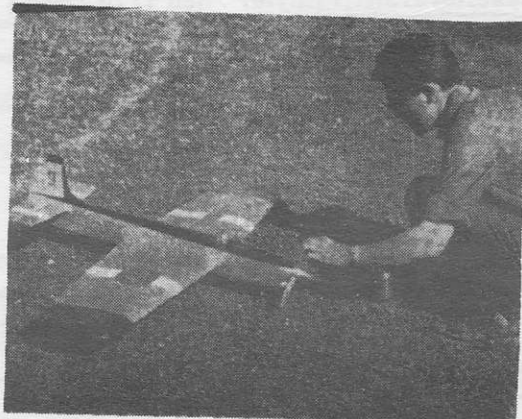
Kall och Alf Eskilsson

Framgångarna blev lite varierande för oss svenskar. Vårt enda Team-racing lag Ahlström-Fransson kom på 20:e plats med tiden 5.31 bland 32 lag. Dessa glada gossar gjorde något som de var mycket stolta över, de slog yankarna Stockton-Jehlik i andra försöket. Men Stockton-Jehlik hade förståss en bättre tid också, från första försöket. Till final gick glädjande nog våra danska vänner, bröderna Hasling. Europamästare blev, om vi får kalla dem så, Stockton-Jehlik, på andra plats Hasling-Hasling Danmark, trea blev ungrarna Molnar-Kuti. Danskarna vann lag-EM i team-racing.

I speed var Leffe Cernold allena svensk. Hans motor ville ej på några villkor ge sitt bästa. Men i ett försök var den i alla fall uppe i 230 knutar, men ack, säj den lycka som består. Efter sex varv i pylonen gav den upp, verklig otur får man säja. Tionde man blev emellertid Leif, Men det fanns fortåkare också. Toth, Ungern knatade runt pylonen i 257 knyck. Hans landsman Krizma var inte mycket sämre, 244,81 kmt. Finnarna Jäskeläinen och Ekholm flög 222,22 resp. 209,30 km/t. 22 deltagare ställde upp i stunt.



O Anderssons och A Eskilssons modeller



Ove Andersson, Västerås

Sverige hade fullt lag. Den som klarade sig bäst var Ove Andersson som blev 7:a. Eskilsson nöjde sig med att komma på 11:e plats och Clas-Olof Kall blev 16:e man. Lite överraskande vann nog, tycker vi, belgaren Vanderbeke. Fjölårets världsmästare Gabris, Tjeckoslovakien blev tvåa och förre europamästaren Kari kom på tredje plats. I stunttävlingen blev Sverige tvåa.

Alf Eskilsson

Team-racing

1. Stockton-Jehlik, USA	4.32
	final 9.36
2. Hasling-Hasling, Danmark	4.44
	final 9.48
3. Molna-Kuti, Ungern	4.48
	final 9.55
4. Tranka-Drazek, Tjeckoslov.	4.48
5. Hugner-Turner, England	4.48
6. Sundell-Sundell, Finland	4.49
7. Mahle-Maier, Schweiz	4.56
8. Methemeyer-Methemeyer, Holl.	4.57
9. Kropf-Nitsche, Österrike	4.58
10. Azor-Katona, Ungern	4.58
20. Ahlström-Fransson, Sverige	5.31

Lag: Danmark

Speed

1. Imre Toth, Ungern	257
2. Gyula Krizma, Ungern	244
3. Sebestyen Miklos, Ungern	240
10. Leif Cernold, Sverige	180

Lag: Ungern

Stunt

1. M. Vanderbeke, Belgien	5747
2. J. Gabris, Tjeckoslovakien	5574
3. J. Kari, Finland	5403
7. O. Andersson, Sverige	5274
11. A. Eskilsson, Sverige	4947
16. C-O Kall, Sverige	4518

Resultat från "Filbyter" den 1/10 1967

Combat A

1. Bo Karlsson, Sparreholm
2. Lennart Karlsson, LEN
3. Jan Karlsson, Motala

Combat-int

1. Kjell Nilsson, Sparreholm
2. Staffan Larsson, LEN
3. Bernt Gustafsson, LEN
4. Bo Birgersson, Motala
5. Yngve Rundqvist, Sparreholm
6. Göran Fält, Motala
8. Clas Nilsson, Sparreholm
9. Ulf Larsson, Tigre
10. Erik Akesson, Motala

TR-int

1. Fransson/Ahlström, LEN 5.29
final 11.19
2. Ahlström/Samuelsson, Galax 5.46
final 12.23
3. Larsson/Gustafsson, LEN 7.21
4. Alseby/Rosenlund, LEN 7.31

Combat 35

1. Bernt Gustafsson, LEN
2. Erik Akesson, Motala
3. Per Arne Fransson, LEN
4. Sören Andersson, LEN
5. Hans Carlsson, Oxelösund

TR-B

1. Kjell Axtilius, Galax 6.45
final 7.03
2. Dan Johansson, Tigre 7.20
final 7.17

RUMPHUGGET RADIO-NM

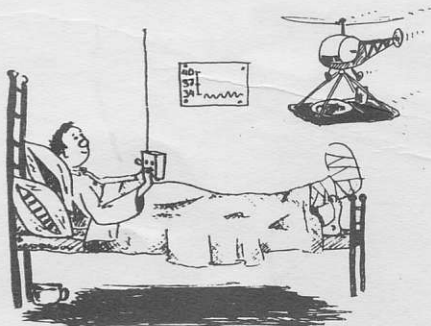
Årets Radioflyg-Nm gick i Finland. Tävlingen omfattade endast klass RC-1 och endast Sverige och Finland deltog. De tre svenskarna Segebaden, Thelin och Oldenburg kom givetvis främst, följda av de tre finnarna.

MULTI-SM

Mästare blev som vanligt Jesper von Segebaden och på de närmaste platserna kom Bergstedt och Thelin. Närmare rapport senare.

Smålandsmästerskapet, RC-III

1. Ulf Hamle, Växjö 998
2. Hans Brün, Eksjö 776
3. Eije Nilsson, Oskarshamn 764
4. Kurt Hildingsson, Oskarshamn 385



MODELLDATA m. m. från SM i klass RC 5 (Med tack till Lennart Olsson, Malmö)

Deltagare	Modell	Radio	Motor	Prop. Vikt	Periodpoäng
1. Niilo Thulander, Ystad	Taxi	Min-X 10	OS 40	11x4 2,0	2003 + 1685 + 1726
2. Lennart Sundström, Malmö	Hobo	Min-X prop.	Merco 61	11x6 3,8	1664 + 1758 + 1817
3. Arvid Karlsson, Linköping	Lenus	Micro Avionics	Vebra 3,5	9x4 1,8	1644 + 1846 + 1577
4. Björn Wängström, Linköping	Piper Cub	Micro Avionics	OS 49	12x6 3,5	1205 + 1664 + 1154
5. Karl Einar Tell, Mjölby	Piper Cub	Micro Avionics	Enya 60	12x6 3,5	989 + 1042 + 1292
6. Rune Svenningsson, Gislaved	Skylark	Digitron	OS 29	10x6 1,8	1501 + 1657 + ---
7. Lars Karlsson, LEN	Lenus	Grundig	Super Tigre	11x4 2,0	562 + 1066 + 1115
8. Stig Lilja, Jönköping	Sonic Crusier	Egen	Merco 49	11x7 3,3	674 + 998 + 874
9. Ulf Hamle, Växjö	Egen	Grundig	Enya 29	9x6 2,1	926 + 726 + 486
10. Jimmy Dambert, Växjö	Falcon 56	Controlaire 10	OS 35	9x6 2,2	585 + 783 + 470
11. Curt Hildingsson, Oskarshamn	Vagabond	F&M 10	OS 40	11x4 2,1	475 + 420 + 217
12. Eije Nilsson, Oskarshamn	Hobo	Grundig	Enya 45	11x4 2,5	85 + 220 + ---

SM, Klass RC V

Resultat:

1. Niilo Thulander, Ystad	5414
2. Lennart Sundström, Malmö	5239

3. Arvid Karlsson, Linköping	5067
4. Björn Wängström, Linköping	4023
5. K. E. Thell, Mjölby	3328
6. Rune Svenningsson, Gislaved	3158
7. Lars Karlsson, Södra Vi	2743
8. Stig Lilja, Jönköping	2546
9. Ulf Hamle, Växjö	2138
10. Jimmy Dambert, Växjö	1838
11. Eije Nilsson, Oskarshamn	
12. Kurt Hildingsson, Oskarshamn	

Marginalanteckningar

Sundström flög två gånger, d. v. s. gjorde en täningsmanöver före varje anmäld manöver. Många gånger var den första manövern bäst.

Kent Peterssens plan havererade innan tävlingen. Det stod och gick på tomgång. Petersson sysslade med andra saker och hade ej uppmärksamheten riktad mot modellen. Plötsligt rusade motorn upp, troligen genom att någon annan pillade på sin sändare någonstans, lättade och slog i backen. Alltsammans på några få sekunder. Otur!

Thulander vann med reedanläggning. Enl. Hofmann som också var domare, hade proportionalflygarna en hel del poängavdrag genom att de ofta liksom låg och kanade på snedden.

Svenningsson flög sönder under lördagskvällens träningspass. Således fick han ej vara med om tredje omgången men nådde trots allt ett mycket bra resultat.

Vackraste modellen hade Eije Nilsson. En välbyggd dubbeldäckare. Ej byggsats. Den flög dessvärre ganska dåligt.

Underligaste modellen hade Ulf Hamle. En självkonstruktion av See-Bee typ med skjutande propeller. Flög hyfsat men hade besvär med att få tillräckligt låg tomgång på motorn.

Trevlig uppvisning hade Lennart Olsson, Malmö. Känd multiflygare. Han plockade upp reklamsläp på vilket det stod RC SM 1967. Det var inga smågrunor heller. Säkert 5 meter långt och 1/2 meter brett.

RC-3 måste utgå på grund av för få anmälningar.

Pålitliga LEN-grabbarna gjorde bra ifrån sig som vanligt.

Rinkaby torde vara ett av de bästa fält som finns i södra Sverige. Startbana i valfri riktning, jättestora viddar och ganska lungt för andra flygmaskiner.

Övernattningen gjordes till stor del i Åhus trivsamma hotell och gästgivaregårdar. Det lär ha varit mycket trevlig stämning där.

Presentatation av

Radiobåtsporten

En liten presentation av SMBF
(Svenska Modellbåt Förbundet)

Styrelsen består i dag av:
ordförande: Günter Sass
kassör: Kenneth Sandblad
sekreterare: Johan Wallén
suppleant: Bengt Loryd (för
att bevaka motorbåtkärnans intressen)

Förbundets adress: SMBF
Box 13
HÅGERSTEN

SMBF bildades i slutet på 50-talet sedan SMU upphört fungera. Tyvärr är inte Lin-speed åkarna anslutna, men dom är kanske inte i så stort behov av ett förbund.

Det hålls en ständig kontakt med europiska centralorganisationen Naviga angående regelfrågor. Det är till större delen SMBT som skrivit Navigas regler för segelbåtar, bland annat.

Vidare svarar SMBF för en del internationellt utbyte som resulterat i 2 landskamper Tyskland-Sverige i segling.

I övrigt hålls en intensiv kontakt med landets 21 radiobåtklubbar från Umeå i norr till Malmö i söder.

Vi hoppas naturligtvis att vi på detta sätt skall nå ännu fler modellbåtsintresserade. Skriv gärna om det är någonting Du vill ha reda på!

Bengt Loryd

Radiobåt SM, 19-20 aug. 1967

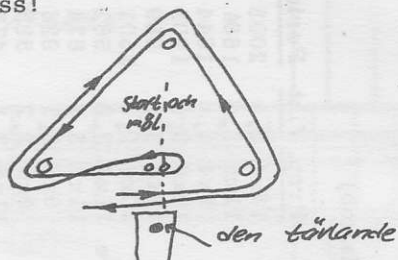
Årets svenska mästerskap för radiostyrda modellmotorbåtar ägde i år rum 14 dagar tidigare än normalt p. g. a. H-trafik och skolornas tidiga start.

Tävlingsplats var radiobåtarnas "Mecka", alltså Gustavsviksbadet i Örebro. Det är en mycket idealisk och för blåst väl skyddad plats, där vi kanske varje år kommer att köra radiobåt-SM i framtiden.

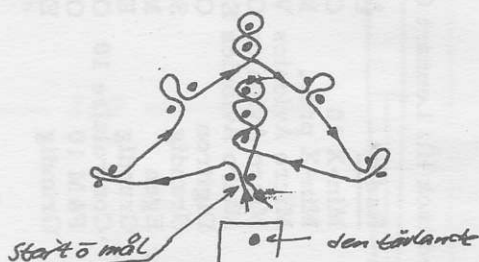
Tävlingen tar 2 dagar i anspråk, under lördagen kördes speed tävlingen med både förbrännings- och el-motor drivna båtar. På söndagen kördes sedan resterande navigerings- och manövrerings-tävlingar.

Speed-tävlingen körs 2 varv på en triangelbana (likvidig triangel med 30

meters sida) med vändning på mitten. Se skiss!



Navigeringsbanan kallas av tyskarna för "Tannenbaum" (julgran). Inte helt utan fog. Se skissen! Den som vill veta banans mått i detalj kan kontakta SMBF.



I speed är tävlingen uppdelad i 4 klasser varav

F1-V2,5 för motorer 0 - 2,5 cc

F1-V5 för motorer 2,5 - 5 cc

F1-V10 för motorer 5-10 cc

F1-V30 för motorer 10 - 30 cc

den sista F1-V30, för motorer mellan 10 och 30 cc, körs sällan som SM-klass då det ännu inte finns så många i den klassen.

I klass F1-V2,5 placerade sig två Falugrabbar och mellan dem en Umeåbo. Alltså en helt "norrländsk" klass. Trea Jim Lindqvist, Falun med "Karl-Alfred" (egen konstr.), som till maskineri hade en ENYA 15 D II (Diesel), radio: Telecont. Tvåa Ulf Kröger Umeå med en K&B 15, series 61 i ett Jonas skrov, radio Grundig. Och etta Bengt Loryd, Falun, med en ST G15 i en egen konstruktion, radio: Telecont.

I F1-V5 blev spänningen något upp-trissad då 2:a heatet blev avgörande. De tre första under 29 sekunder. Det går framåt då segertiden i fjol var 29,6 sek. Sist i tätttrion Bengt Loryd med sin "Water Devil" försedd med en ST G21/29, radio: Telecont. Tvåa Kurt Persson, Katrineholm med OS 29 R i

en egen konstruktion, radio nya Tele-Pilot Digiplex proportional anläggning. Ja, och som segrare utgick Axel Lundqvist, Göteborg med sin nya Jonas 7 som han har en ETA 29 i, radio: Metz.

I F1-V10 steg spänningen ytterligare och fajten hårdnade med 3 man under 25 sekunder. Segrartid 66 = 26 sek. Nu börjar det gå undan. Trea Axel Lundqvist med en McCoy 60 i "Smen" (egen konstr.), radio: Metz. Tvåa kom Kjell Krusberg, Midsommargården som passerade Axel med 1/10 i sista heatet med sin Pirana och ENYA 60 MkII, radio Opps 3-6. Segrare Ake Lind, Midsommargården. Även han med Pirana i plast, Enya och Opps.

I minsta Elklassen F1-E30 (betyder max 30W motoreffekt) vann Georg Orban Västerås med sin Catalina i vilken han har 2 st Monoperm Super, radio: Grundig super. Tvåa kom Mai-Britt Nilsson Malmö, tävlingens enda dam, med en egen konstruktion som drevs av en Nauto Craft, radio: Grundig. Som trea kom Bertil Wernberg Malmö med Tunö som är modell av en dansk bogserare. Motor: Mabuchi 65, radio: Grundig.

Stora elklassen F1-E300 (30-300W) kördes hem av Erik Lind, Midsommargården med Lumba-Lumba, motor: Hektoperm, radio: OPPTS 3-6, följd av Georg Orban, som i denna klass använder samma utrustning som i E 30, men plockar i ett batteri extra för att komma över 30W. Trea även i denna klass Bertil Wernberg med Brave Borderer som behöver 4 st Dekaperm, radio: Grundig super.

Tävlingens trevligaste uppvisningsbåt var Arne Johanssons, Kumla, eldrivna roddbåt. Den styrdes med en Telepilot en-kanalare och kunde trots den enkla radiotekniska utrustningen ro framåt, bakåt, svänga vänster och höger samt paddelro framåt. Det gick ett glatt sus genom publiken när den lille piraten i ekan satt i gång att ro. Det gick verkligen undan, så man fick ett intryck av att han var på väg att ro och gömma den skattkista någonstans som han hade i båten. Verkligen kul!

Radiokrängel på grund av störningar inträffade flera gånger under lördagens speedtävling. Störst otur hade nog Bengt Loryd som i 2:a heatet då "Twisten" med McCoy peakade. Plötsligt blev radion blockerad och körde upp på land varvid båtens botten blev "rensad" från utskjutande delar.

Det slogs två "kuriositetsrekord" under speedtävlingen. Jim Lindqvist

förbättrade rollrekordet för radiobåtar från tidigare en till två och en halv ("i pik stil"). Bengt Loryd slog sitt eget längdhopsrekord, 5 m vid landkörning från Malmö SM i fjol, med samma båt nu 10 m. Än håller dom gamla grejorna!

Under söndagen försämrades vädret med blåst och regn, vilket gjorde att det blev lite mer chansartat i navigerings- och manövertävlingen. Men trots den utkristalliserades den vanliga tättrion i navigeringstävlingen (F3-V) Alla tre körde i år med proportional. Etta Ake Lind, tvåa Kurt Persson och trea Kjell Krusberg. I F3-E navigering med elbåtar på samma bana som F3-V, se skissen) vann Bertil Wernberg före Aceke Lundqvist och Erik Lind.

Manövertävlingen som körs på en speciell bana som varierar år från år, kräver båtar som kan backa, vilket gör att den brukar vara utlämnad åt elektriskt drivna båtar, men i år kom Roger Carlsson från Göteborg med en fiske-skuta med förbränningsmotor och backslag och placerade sig som tvåa före Bertil Wernberg, men efter Axel Lundqvist.

Arets radiobåt-SM drog tyvärr inget rekorddeltagande men klassen på båtarna och utrustningen stiger vilket är glädjande. Man bör notera att ettan och tvåan i F1-V10, samt tättrion i navigering F3-V alla körde med proportionalanläggningar.

Resultatlista: Bengt Loryd

Klass F1-V2,5

1. Bengt Loryd, Falun	28,0
2. Ulf Kröger, Umeå	33,4
3. Jim Lindqvist, Falun	35,6

Klass F1-V5

1. Axel Lundqvist, Göteborg	26,5
2. Kurt Persson, Katrineholm	27,6
3. Bengt Loryd, Falun	28,5

Klass F1-V10

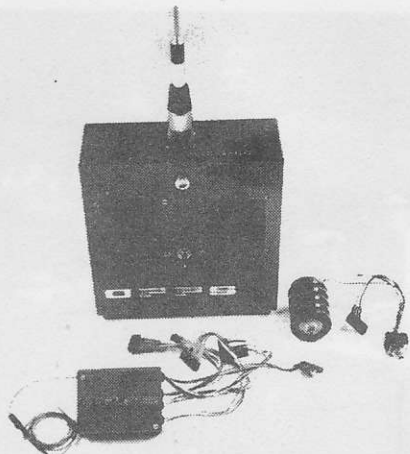
1. Åke Lind, Midsommargården	23,8
2. Kjell Krusberg, Midsommarg.	24,7
3. Axel Lundqvist, Göteborg	24,8

Klass F1-E30

1. Georg Orban, Västerås	2.40,6
2. Mai-Britt Nilsson, Malmö	2.44,3
3. Bertil Wernberg, Malmö	3.04,6

Klass F1-E300

1. Erik Lind, Midsommargården	2.36,9
2. Georg Orban, Västerås	2.43,9
3. Bertil Wernberg, Malmö	2.57,0



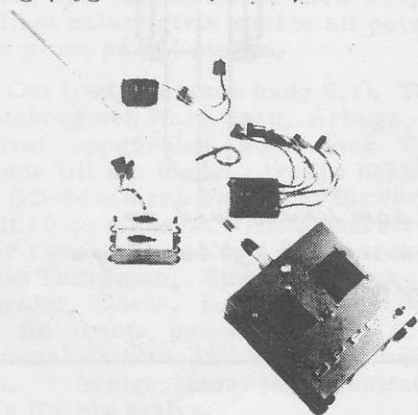
två steg. Kanalseparationen är så god, att ett avstånd på 20 kHz är tillräckligt till grannkanalen. För att öka spelfrekvensdämpningen och samtidigt göra mottagaren trimfri är ingångsstegets utfört med dubbla spolar.

Uppbyggnaden har skett på en tryckt krets av glasfiberlaminat 1/16". Genom att en mikrokrets (av Texas Inst. fabrikat) använts är det relativt gott om plats på kortet, och det finns relativt goda möjligheter att i en framtid minska mottagarens dimensioner avsevärt bl. a. genom att använda ytterligare mikrokretsar (när priset på dessa typer går ner).

Mottagaren är monterad i en blåeloxerad aluminiumlåda med yttermåten 65x50x20 mm. Rodermaskinerna ansluts genom 6- eller 4-poliga kontakter till kabelstammarna från mottagaren.

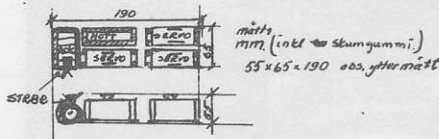
Laddningsaggregatet som medföljer laddar sändare och mottagarackumulatörer samtidigt och är S-märkt. Laddningstid 12 timmar.

Anläggningens flygvikt med MK-servon (6V typ) 525 g (varje servo väger 70 g (flygtid c:a 1,5 tim).



Pris komplett med servon (4 kanaler) c:a 1500:-- , med servon (MK) c:a 2100:-- (inkl. oms.)

Anläggningen tillverkas i 4-kanalsutförande som standard. 3-, 5- och 6-kanalsutförande kan även levereras; utbyggnad av anläggningar med lägre kanaltal än sex kan ske efter hand som "aptiten" växer. Därav namnet OPPS 3-6. Utrymmesbehov i flygplan med 4 kanaler:



Filosofin bakom denna anläggning har varit att få fram ett proportionalsystem, som är fullkomligt trimfritt och "idiotsäkert", mekaniskt stabilt, elektriskt långtidsstabilt och med särskilt hög kvalitet i de delar som är utsatta. Exempel: Den effektiva antennen är ej hopskjutbar men mycket kort och nästan omöjlig att fördärva. (stålstav med samma fjädring i förlängningsspolen; bär gärna sändaren i antennen!) Inga trimpotentiometrar genom att komponenter med snäva toleranser används. Hög kvalitet på styrpotentiometrarna. Få komponenter i mottagaren, keramiska MF-filter, mikro-kretsar, stabil PC-platta, stabil låda.

Högklassiga strömbrytare (Fujisoko miniatyr), koaxialkontakt (50 ohm) på sändaren med koaxialkabel till slutsteget, Elemnco glimmertrimkondensatorer, grova, fribärande spolar o. s. v. Men tyvärr - dyrt blir det!

Under vintern och sommaren detta år har anläggningen provats och gjort en del nytta:

Flyg:

2:a RC1 "Dalahästen", enda "deltagna" tävling.

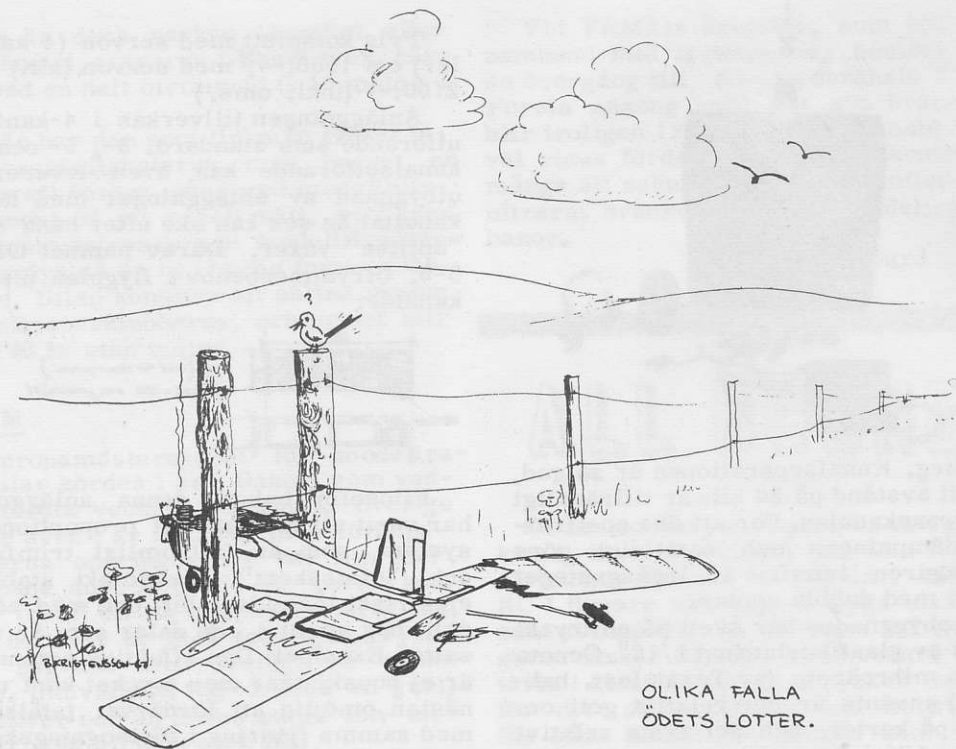
Båt:

- 1:a och 3:a SM navigering 1966
- 2:a EM navigering 1966
- 6:a EM speed, 10 cc, 1967
- 3:a EM 10 R 1967
- 1:a och 2:a SM speed 10 cc 1967
- 1:a och 3:a SM navigering 1967
- 3:a SM manöver 1967

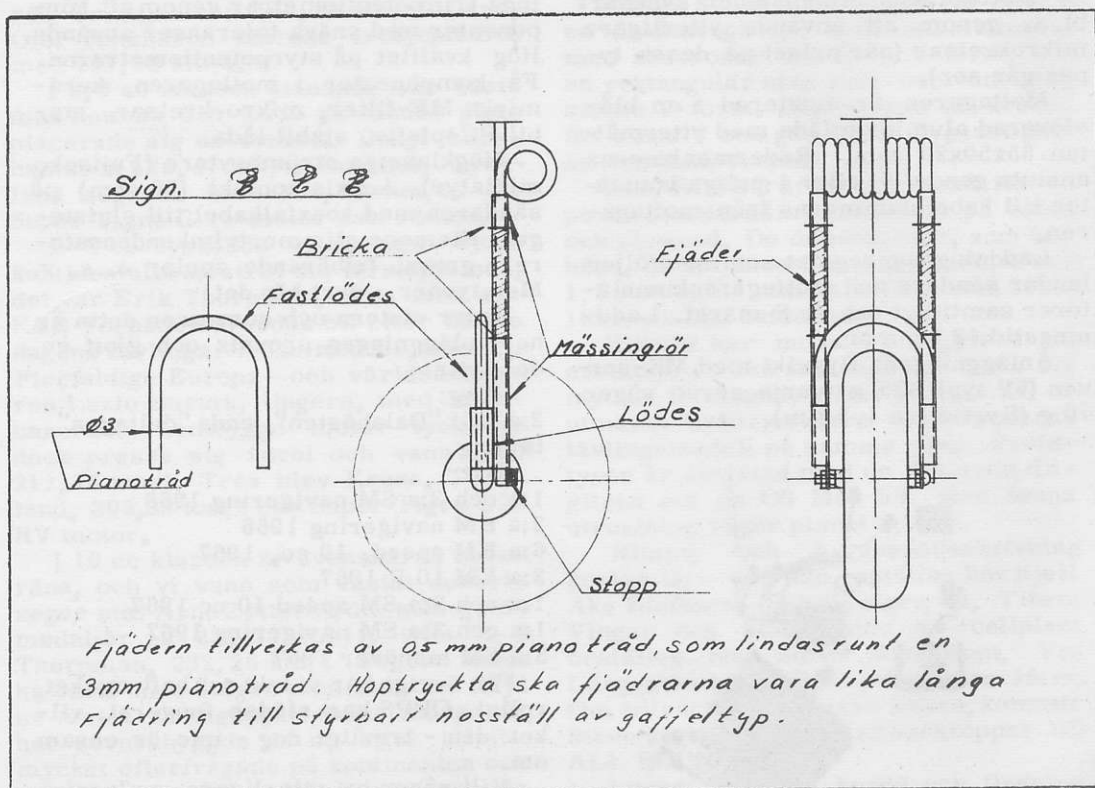
För övrigt har vi lekt och haft mycket roligt. OPPS har städse fungerat, vilket den - trevligt nog - inte är ensam om.

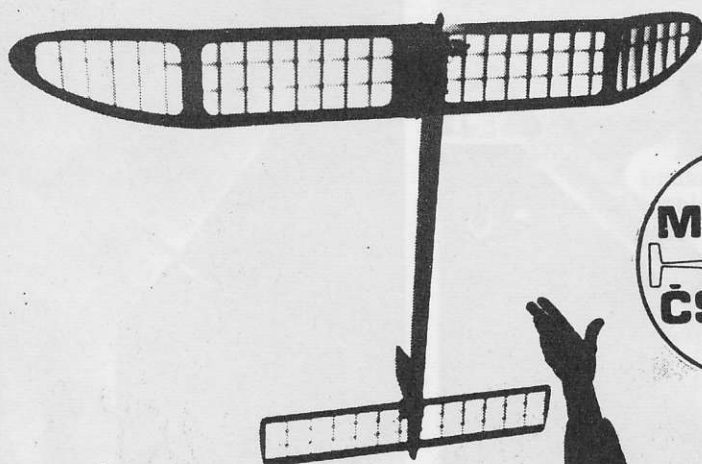
Vill någon ha ytterligare upplysningar ring gärna 08/477918 efter 18.00 och före 21.00, tack!

Bo Dryselius



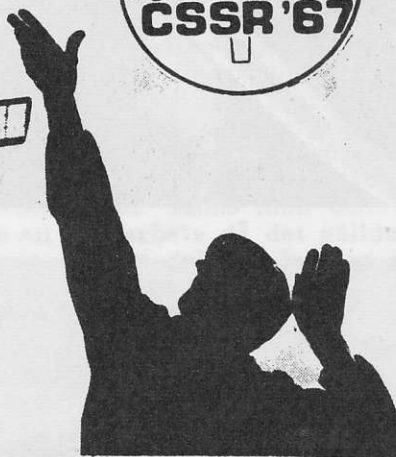
OLIKA FALLA
ÖBETS LOTTER.





Hans Åhlström rapporterar:

Friflyg VM



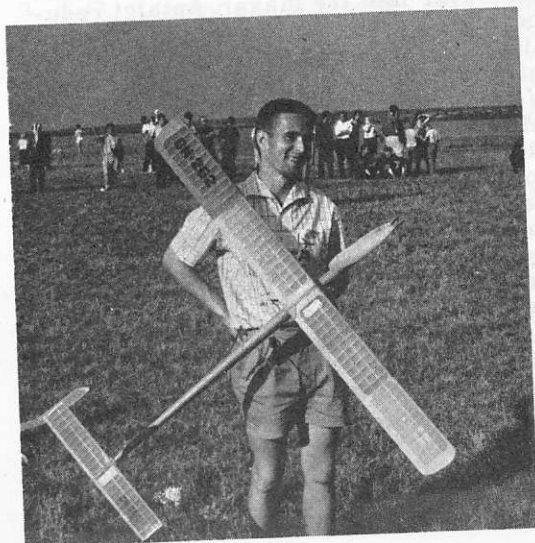
Tjeckoslovakien stod i år som arrangör av friflyg-VM, som avhölls under veckan 14-19 augusti. Ca 220 modellflygare från 33 länder skulle komma att göra upp om titlarna. Deltagarna blev förlagda i sommartomma studentbostäder i Suchdol i utkanten av Prag. Här skedde också utspisning av frukost och middag, medan lunchpaket utdelades ute på fältet. Detta var beläget 30 km norrut vid Sazena. Där hade man även ordnat med campingplats. Flygfältet var bra i synnerhet på längden men ganska smalt, vilket skulle försvåra hittandet av modellerna i sädesfälten då det under alla dagarna för det mesta blåste tvärs över fältet. Arrangörerna hade dock räknat med detta och tre helikoptrar hjälpte till med att söka efter modeller. Ett halvt dussin motorcykelister stod också till de tävlandes förfogande.

På måndagskvällen, då alla anlät, kom en verklig jobbspot i det svenska lägret, då Bosse Modéer plötsligt låg till sängs i njurstensanfall. Han måste forslas till sjukhus för vidare vård.

BILDSIDAN: B.H. Modéer, framgångsrikaste svensk på VM. Lennart Hansson, som vanligt pålitlig, gjorde vad som krävdes av honom och litet till, genom att flyga 900 sek. De mellersta bilderna visar D2-segraren Hans Seelig, Västtyskland och 2:an engelsmannen George French. Nederst har vi Wakefieldvinnaren Sulkala, en tidigare ganska okänd finländare och 2:an i samma klass, bulgaren Rachkov.

Nästa dag då trimning och modellkontroll skulle ske var det ett förfärligt blåsväder så de flesta avstod villigt från det förstnämnda.

På onsdagen var det så dags för de första tävlingarna då segelmodellerna som vanligt fick börja. Redan i första perioden noterades 45 maxar av de 83 deltagarna. Alla tre svenskarna var med bland dem. Efter två starter var det svenska laget ensamt om att ha flugit "fullt". Men i nästa period var endast Bo Modéer tillsammans med tjugo man kvar med tre maxar. Antalet reducerades undan för undan och vid tävlingens slut kvarstod endast fyra man nämligen östtysken Hirschel, ungraren Vörös, turken Tanyu och slutligen Bo Modéer. Vid flyggen visade Hirschel stor säkerhet och uppnådde ensamt fyra minutersmax. Ungraren kunde med endast en sekund tillgodo på Bosse vika andraplatsen åt sig. Sverige fick alltså en bronsplacering denna första dag och det får vi nog vara glada för. Modéer hade ju legat på sjukhus men hämtats just före tävlingens början så han kunde



ju knappast vara i toppform. Bra gjort att komma trea. De övriga svenskarna Hans Ahlström och Claes Mårtensson kom på 32 och 38 plats resp. och laget kom fyra. Det blev för resten Sveriges bästa lagplacering denna gång. Tjeckerna vann laget före östtyskar och fransmän.

Nästa dag var det dags för D2-orna. Man hade nog ganska stora förhoppningar i det svenska läget på de sina. Tyvärr så föll två bort redan i första starten. Rolf Hagels modell gick av någon anledning inte "ur" utan stälade länge och väl. Tiden blev ändå ganska bra men han missade 12 sekunder. Nils Erik Hollanders modell råkade däremot in i "sjunk" och han missade 14 sekunder. Bo Wall ensam fick försvara de svenska färgerna men i tredje perioden råkade även han ut för sjunk och missade 10 sekunder och dessa förpassade honom till en slutlig adertonde plats. Så nog var konkurrensen hård. I den här klassen lyckades inte mindre än tretton man flyga "fullt". Det blev också en festlig fly off. Fem man klarade även även fyraminutersmaxen och det var tysken Seelig, engelsmannen French, italienaren Bruno, Cherny från USA och slutligen schweitzaren Spring. Endast Seelig kunde klara fem minuter och de övriga kom i nu nämnd ordning. Storbritannien vann lagsegern på suveräna 2694 sekunder och USA belade andraplatsen. Sverige kom sexa. Hagel och Hollander fick 850 sekunder och hamnade på 29 och 30 plats.

På fredagen, sista tävlingsdagen, var det så wakefieldflygarnas tur. Det skulle visa sig att det inte skulle räcka med mindre än 900 sekunder för var och en med segerfunderingar även denna dag. Ragnar Ahman och Bengt Johansson tappade ca 25 sekunder redan i första starten och så var den dan förstörd. Lennart Hansson, som inte lyckades så där riktigt på Nordiska mästerskapen, visade lejonklon ordentligt och flög den ena maxen efter den andra. När tävlingen var över hade han också mycket riktigt 900 sekunder, men han var dessvärre inte ensam om det resultatet. Inte mindre än sexton man deltog i fly offen. Synd var det om Petiot från Frankrike som bara missat en enda sekund. Konstigt nog var det bara två man av alla som lyckades flyga fyra minuter i första omflygningen, och det var finnen Mikko Sulkala och K. Rachkov från Bulgarien. Båda klarade även av fem minuter en stund senare. Sulkala hade dock klart bättre höjder så man

anade nog vem som skulle avgå med segern. I tredje omflygningen gjorde så finnen åter en grann start och fick 238 sekunder medan bulgariern misslyckades kapitalt och fick endast 89 sekunder. Stor finsk glädje blev det förståss. Förra världsmästaren Tomas Köster hamnade på femte plats och visade därmed pålitlig form. Lennart Hansson fick ingen lyckad start i fly offen utan rasade ner efter ett duktigt sjunk. Han fick tiden 169 sekunder och hamnade därmed på delad tionde plats. Men det är ju som bekant ingen dålig VM-debut att flyga 900 sekunder. I lagtävlingen segrade sovjet som tidigare varit en stor besvikelse med tre sekunder före Finland. Italien kom ytterligare en sekund efter. Sverige hamnade på åttonde plats.

På kvällen var det så avslutning på årets VM med bankett inne i Prag då man även hade prisutdelning och nästa morgon var det sådags för hemfärd för de flesta.

De bästa resultaten:

Klass A2 (83 deltagare)

1. M. Hirschel, Östtyskland	1140
2. E. Vörös, Ungern	1044
3. B. Modéer, Sverige	1043
4. A. Tanyü, Turkiet	1013
5. A. Oschatz, Östtyskland	899
6. L. Bernisson, Frankrike	889
7. A. Riches, Canada	887
8. C. Rak, Tjeckoslovakien	885
9. I. Kekkonen, Finland	876
10. I. Horejsi, Tjeckoslovakien	876
11. T. Vaeth, Danmark	862
12. A. Sulisz, Polen	860
15. T. Heggelud, Norge	828
32. H. Ahlström, Sverige	758
36. P. Grunnet, Danmark	742
38. C. Mårtensson, Sverige	733
47. A. Skard, Norge	699
58. J. Sillgren, Finland	630
64. M. Parpola, Finland	604
65. T. Kongsted, Danmark	603
65. T.O. Wöien, Norge	603

Lagtävling, A2 (29 landslag)

1. Tjeckoslovakien	2554
2. Östtyskland	2534
3. Frankrike	2468
4. Sverige	2391
9. Danmark	2207
14. Norge	2130
16. Finland	2110

Klass C2 (74 deltagare)

1. Mikko Sulkala, Finland	1678
2. K. Rachkov, Bulgarien	1529
3. V. Matveev, Sovjet	1130

4. E. Melentiev, Sovjet	1110
5. T. Köster, Danmark	1107
6. I. Farkas, Ungern	1103
7. Hans Martin, Österrike	1096
8. G. Cervi, Italien	1081
9. E. Nienstaedt, Danmark	1071
10. L. Hansson, Sverige	1069
10. K. Jusufbasic, Jugoslavien	1069
12. K. Rys, Tjeckoslovakien	1060
14. H. Pasanen, Finland	1042
24. E. Hämäläinen, Finland	863
30. R. Ahman, Sverige	834
42. B. Johansson, Sverige	808
47. P. Rasmussen, Danmark	788

Lagtävling C:2 (28 landslag)

1. Sovjet	2666
2. Finland	2663
3. Italien	2662
5. Danmark	2588
8. Sverige	2542

Klass D2 (68 deltagare)

1. J. Seelig, Västtyskland	1440
2. G.R. French, England	1420
3. Bruno Fiegl, Italien	1403
4. Bob Cherny, USA	1391
5. P. Spring, Schweiz	1292
6. J. Sedlak, Tjeckoslovakien	1114
7. D. Galbreath, USA	1114
8. C. Zimmer, Frankrike	1110
9. R. Guilloteau, Frankrike	1082
10. R. Monks, England	1081
11. E. Verbitsky, Sovjet	1040
12. P. Broerse, Holland	1035
18. Bo Wall, Sverige	890
19. J. Kumpulainen, Finland	873
26. Matti Soininen, Finland	853
29. R. Hagel, Sverige	850
29. N.E. Hollander, Sverige	850
34. Reijo Saukkonen, Finland	840
46. P. Jörgensen, Danmark	751
59. S. Agner, Danmark	540
61. N.Ch. Christian, Danmark	526

Lagtävling D2 (26 landslag)

1. England	2694
2. USA	2666
3. Italien	2612
6. Sverige	2590
7. Finland	2566
19. Danmark	1817

Några reflexioner kring friflyg-VM

I segelmodellklassen har som bekant inga regeländringar skett på åtskilliga år och inte behövs några nu heller om man tittar på resultatet från årets VM. Endast fyra man uppnådde full tid och fick flyga i flyg off. Men det var åtskilliga som klarade fyra maxar i rad, men de flesta faller tydligen i femte perioden. Modellerna har inte heller

ändrats mycket sen i slutet av 50-talet och de flesta nöjer sig med att nu för tiden prova nya profiler eller bättra olika detaljer. Några egentliga nykonstruktioner syntes inte till. Ett fåtal mera extrema modeller med en spännvidd av omkring 2.25 m fanns visserligen, men det var ju heller ingen direkt nyhet. Nylonlina användes mestadels. Även vad startförfarandet beträffar har en stagnation inträtt då de flesta står och lurar på ett lämpligt ögonblick och då vimlar det plötsligt av modeller i luften. Det var åtskilligt stöjt om korsade linor i varje period, och det är klart att det behövs mycken rutin för att klara alla tilltrasslade situationer som kan uppstå. Alla var naturligtvis tvungna att starta inom ett ganska begränsat område och det var ganska trångt om saligheten. Det var inte bara svenskarna som litade på sin termikexpert Gunnar Kalén utan många väntade tydligen på att svensken skulle starta och då var det plötsligt ett dussintal modeller i luften. Jag stod och betraktade turken som var med i flyg off. I väntan på flyg-off starten följde han Bosse Modéer och svenske lagledaren som en trogen hund. (Red. anm: Det underliga är att även danskarna och finländarna påstår att alla följde danskarna resp. finnarna. Kanske de flesta tävlande i segelklassen har fått på hjärnan att alla följer just dem?)

I C2 har man ju sett på de inhemska tävlingsresultaten att det nu inte är lika lätt att flyga fullt sedan nya regeln med 40 gram snodd kom till. Därför blev det en ganska stor överraskning att hela 16 man deltog i flyg off. Att ändra klassen återigen är dock inte nödvändigt, eftersom det endast behövdes tre flyg-off starter för att sälla bort de femton. Maxstarterna som vid flyg off ökas med en minut för var gång sällar tydligen snabbt ut segraren.

I D2 lyckades 13 man uppnå 900 sek, och här behövdes endast två flyg-off omgångar för att kora segraren Seelig. Glödstartsmotorerna dominerar fortfarande men frågan är om inte dieselmotorn håller på att återerövra en viss del av marknaden i varje fall. Även D2 har ju en ny regel i och med standard-soppan. Men man uppnår fortfarande goda höjder och nu var det ju varmt så de allra flesta hade inte några problem att få motorerna att gå rent. Den största nyheten under årets VM dök upp i den här klassen. Ett mindre antal av deltagarna dök nämligen upp med "pipe" på sina modeller. Det är ett av-

stämt avgasrör, ungefär 25 cm långt, som sväller på mitten och som lär höja varvtalet ca 1000 varv. Det man förlorar på standardsoppan tar man igen på "pipe". Ännu så länge är det så nytt så jag tvivlar på att alla med pipeförsedda motorer gjorde nämnda varvtalsvinst med nästa VM har kanske alla D2-flygare "pipe". Även i den här klassen är modellerna desamma.

Tävlingsarrangemangen sköttes noggrant av tjeckerna. Att man inte sparade på besväret för att göra tävlingarna så rättvisa som möjligt visar tidtagarkontrollen. Varje tidtagare fick genomgå läkarundersökning angående synen och mig veterligen har något liknande aldrig förekommit. Så noggranna och perfekta tidtagare som man bjöd på trodde jag bara existerade i drömmen. Jag vill nu sluta med att berätta om en liten detalj som visar detta. I fjärde perioden fick min modell god termikanslutning och det bar i väg, både uppåt och bortåt med modellen. Vid tillfället cirklade ett dussintal modeller om varandra. Efter en och en halv minut fick min modell av någon anledning stora frossan och dök spikrakt ner i marken. Tro inte att tidtagarna var osäkra om vems modell det var.

Hans Åhlström

SOLNAS JUBILEUMSTÄVLING

Solna MSK fyllde hela 30 år i år och celebrerade händelsen med en jubileumstävling på F 18 Tullinge den 24 september. Man hade tur med vädret som blev riktigt skapligt med mycket måttlig vind och omväxlande molnighet. Anmärkningsvärd var dock den kraftiga turbulensen i luften med allestädes närvarande nersvep, som förstörde mycket.

Tyvärr hade blott ett fåtal tävlande mött upp, bl. a. säkerligen beroende på hastighetsbegränsningarna efter högertrafikomläggningen.

Så många kommentarer kan jag inte göra då jag för det mesta var ute och sprang efter alla mina modeller; de enda klasser jag kan kommentera är de där jag tävlade själv. Prislistan får säga resten.

Efter två perioder i A2 verkade det som Gunnar Kalén skulle vinna, vilket han också gjorde. Det var emellertid spännande då jag själv ledde efter fjärde perioden. Timern hakade emellertid

upp sig och min kärra hade landat i en närbelägen sjö, och innervingen hade blivit så vattenfylld att modellen inte gick att starta. A1 vanns överlägset av Kalén den yngre, som tycks vara vår störste profet i klassen för närvarande, jag tror nog att han bara göres rangen stridig av en och annan skåning.

I C2 stod Bengt Johansson i en klass för sig, enligt min mening var han f.ö. den ende som överhuvudtaget hade en kärra som flög. Mycket låg standard i denna klass. C1 tävlingen var heller inte mycket att hurra för fränsett att det alltid är mycket roligt att se klassen flygas, tycker jag. Jag är glad att tävlandet i denna klass äntligen börjar komma igång. Som ett led i denna tidnings strävan att ständigt uppmuntra tävlandet i alla roliga friflyktsklasser skall vi i sinom tid publicera ritning på segrarens, Jan Zetterdahls, modell. Beträffande D-klasserna, som jag aldrig har förstått mig på, se prislistan.

Som slutomdöme vill jag säga att det var en mycket trivsamt tävling, och de som bara flög en eller två klasser fick tid att koppla av och prata med varandra etc.

Peter Wanngård

Klass A2

1. Gunnar Kalén, Gamen	732
2. Rune Olsson, Gamen	702
3. Bosse Modéer, Solna	637
4. Peter Wanngård, Nimbus	600
5. Lars Larsson, St. Mellby	551

Klass C2

1. Bengt Johansson, AKM	725
2. Peter Wanngård, Nimbus	595

Klass A1

1. Hans Kalén, Gamen	720
2. Dick Engström, Kumla	505
3. Hans Ternér, Borlänge	396
4. Bengt Eriksson, Eskilstuna	341

Klass C1

1. Jan Zetterdahl, Solna MSK	548
2. Olle Blomberg, Kumla	315

Klass D2

1. Nilserik Hollander, Karlstad	778
2. Lennarth Larsson, Solna MSK	669

Klass D1

1. Walter Bornhäuser, Jakobsberg	408
2. Jan Edén, Kumla	368



Bildrapport från friflyget

FRÅN NORDISKA LANDSKAMPEN (på denna sida)

1. Nordiske mästaren i D2, Nilserik Hollander, Karlstad.
2. Urban Nygren, Solna MSK, 2:a i D2
3. Rolf Hagel, AKM, 5:a i D2.
4. Rolf Sundin, Sundsvall, 2:a i C2

FRÅN SVENSKA MÄSTERSKAPNE (på nästa sida)

1. Rolf Hagel. 2. Urban Nygren, Solna. 3. Lennart Hansson och Anders Håkansson AKM. 4. Johan Bage, Gamen. 5. Flodströms modeller. 6. Sundstedt.

1



2



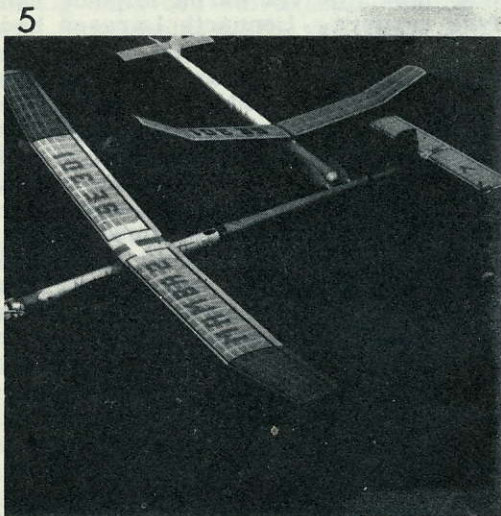
3



4



5



6



Peter Wanngård och Leif Rydén refererar:

FRIFLYG SM

Årets SM gick av stapeln den 5-6 augusti på Brävalla. Tävlingen gick alltså för första gången som en tvådagstävling och inkluderade även 1-klasserna.

På fredagskvällen anlände de första deltagarna. Några begav sig direkt ut och trimmade, då det var praktiskt taget vindstilla på kvällen, och lördagsmorgonen randades med mycket svag bris. När tävlingarna kom i gång vid 11-tiden, hade vinden ökat obetydligt, och solen sken till att börja med från molnfri himmel. Frånsett en front med regn och ökande vind i fjärde och början av femte perioden höll detta väder i sig hela tävlingen.

Detta medförde att kraftiga sjunkoråden blev allestädes närvarande och det gällde i stort sett att försöka undvika dessa. Frånsett frontvädret, så medförde den relativt svaga vinden att det blev ganska enkelt att hämta modellerna och första dagen blev därför ganska gemytlig.

C-klasserna

I C2 senior ledde Anders Håkansson från start till mål. Det var ganska spännande (näja, modellflygtävlingar är alltid spännande), då han ledde med en sekund över Ragnar Ahman före sista perioden; båda gjorde emellertid max i denna, och Anders vann. Trea kom Lennart Hansson och fyra Rolf Sundin, alltså bara gamla rävar i toppen, vilket väl avspeglar flygvädret. Det är svårt för kanske duktiga men dock nykomlingar att hävda sig i ett sådant väder. En deltagare gjorde fyra max (Ragnar Ahman), och Håkansson gjorde tre, vilket måste anses vara mycket bra i det svårflugna vädret, och jag tycker det var mycket hög klass på C2-tävlingen, jag tycker nog att vi har en viss bredd där. 40-gramsregeln tycks inte ha inverkat så mycket på tävlingsresultaten, och det skulle inte förvåna mig, om vi snart når samma resultat, som vivant oss vid från 50-gramstiden.

I juniorklassen hade bara 4 deltagare infunnit sig (tyvärr, antagligen har folk semester på sommaren), och Gamens Hans G. Andersson vann med goda 719 sek över Anders Hansson från Malmö. Verklig otur hade Kjell Eriksson, Len, som hade klar vinstchans, men som bröt vingen i fjärde perioden. Hans mo-

dell flög verkligen fint. Hoppas att vi får ritning på den i ett kommande nummer.

C1-tävlingen tycker jag personligen var det roligaste inslaget på SM. Fram för C1! C1 visade sig vara rena veteranklassen. Rolf Sundin vann här följd av Calle Sundstedt. 30 gram snodd kan ge modellerna ett verkligt raketstig, som gör den svårare och känsligare att trimma än de större C2:orna. De flesta kärrorna såg verkligt trevliga ut, och reglerna medger kanske något större individualism vad beträffar konstruktion än C2-reglerna, i varje fall har konformiteten i denna klass ännu ej brett ut sig på samma sätt som i C2, vilket väl borde vara ett incitament för fantasifulla individer att genast bygga några C1:or. Jag tycker nog att Neruds långsamt stigande och flygande modell var den roligaste. Jag hoppas verkligen att vi får lite mer fart på C1-tävlandet här i landet.

D-klasserna

I D2 inträffade inga större sensationer. Det gäng, som förra året belade platserna 2-5 flyttade i år upp ett pinnhål och tog alltså hand om placeringarna 1-4. Fjölårets segrare, Bo Wall gjorde i första perioden c:a 41 minuter och tillbragte sedan en del av dagen med att leta efter kärran inne i Norrköping. Urban Nygren inledde med max och fortsatte sedan i samma stil genom alla perioder. Han var den ende med fem max, de tre därpå följande hade fyra vardera. Lennarth Larsson hade 146 i första, Lars Ahman hade 168 i andra och samma tid fick sedan Rolf Hagel i fjärde perioden.

Ulf Carlsson hade tre maxar, en "nästan" (179 sek) och en flygning på 127 sek, vilket gav honom femteplatsen. På sjätte plats hamnade Nilserik Hollander, som hade problem med trimmet under motorflykten, vilket han dock så småningom lyckades ordna, och han kunde avsluta med tre maxar. Sjua blev Hans Friis med fyra max och en start på 69 sek, ordakad av att motortimern startade för tidigt och stoppade motorn efter fyra sekunder. Synd!

Tävlingen avslutades med en skiljeflygning mellan Hagel och Ahman. Ahman startade först. I det blöta vädret hade klädseln slaknat, trimmet

hade tydligen ändrat sig: Kärran kom en bit upp, vände, fick vingfladder och gick i marken med ett bittert brak. Efter detta behövdes det inga storverk av Rolf Hagel för att belägga andra-platsen, vilket han också gjorde.

Juniörernas uppgörelse visade upp några goda tider, de båda första var över 800 sek. Vann gjorde Staffan Berglund med 836 sek. 19 sek. efter kom Lars Karlsson, vars modell hade ett verkligt snyggt stig.

Något speciellt nytt i modellväg verkade inte finnas. Dock hade Hagel en ännu icke färdigdopad vinge väl dold i ett ex av Sydsvenska Dagbladet. Den lär vara styvare än de tidigare, för att hålla för påfrestningarna, då motorn drar för fullt.

Motorerna var huvudsakligen Super Tigre (både G15 och G20). Hagel hade en "pipa" på sin G20. Den var dock inte avstämmd efter motorn utan fungerade bara som en dålig ljuddämpare. Han använde den f.ö. inte i alla starter. Dessutom fanns ett par Cox och två HP 15.

Vad många behövde var emellertid inte vassare motorer utan bättre motortimers. Motortiderna verkade variera mellan 7 och 12 sek!

D1 blev en överlägsen seger för Lennarth Larsson, 169 sek före tvåan Walter Bornhäuser. Nu när klassen har upphöjts till SM-värdighet får man väl hoppas att konkurrensen hårdnar till nästa år.

Efter lördagens tävlingar blev det helt vindstilla, och många ägnade eftermiddagen och kvällen åt att trimma sina segelmodeller.

A-klasserna

Under natten började det emellertid att blåsa och söndagens A-tävlingar hölls i synnerligen stark och byig vind. Det var längesedan jag var med om en så blåsig tävling. Helt i klass med SM i Göteborg eller det som ställdes in i Ängelholm (nästan).

Kvaddarna var legio och problemen att hämta modellerna var inte så stora som man kanske kunde tro. Den starka, byiga och kyttiga vinden gjorde att det var mycket lätt för modellerna att skära rakt i backen i starten. Det var också lätt att hamna i draftiga nersvep som snabbt tryckte ner modellerna. Dessa kraftiga nersvep avlöstes av uppvindar med mycket hastiga ändringar, och några deltagare drog av sina vingar,

när de plötsligt sprang in i en blåsa. Man är därför böjd att betrakta dessa tävlingar som rena hasarden.

När A2-klassen var över visade det sig emellertid att två skåningar flugit bäst (liksom i A1 senior), vilket ger visst belägg för att hasardinslaget kanske inte var så stort, som man först kunde tro. Själva ansåg skåningarna, att deras vana att trimma i blåsig väder, som det för det mesta råder i Skåne, fällt utslaget.

Knut Andersson, som vann A2 senior efter en spännande uppgörelse med klubbkamraten Claes Mårtensson, genomförde halva tävlingen med en ganska extrem modell med 14 cm korda. Se-grartiden i seniorklassen 718 sekunder skall jämföras med juniorsegraren Michael Borells 490 sekunder, så kanske man får en uppfattning om hur det blåste. Sammanlagt kom de tre bästa juniorerna på sammanlagt femton starter bara fyra gånger över 100 sek!

I A1 senior vann Claes Mårtensson över Knut Andersson, alltså ombytta roller från A2! Trea kom Anders Håkansson. Visserligen ren skånedominans igen, men man måste konstatera att nästan ingen senior på allvar gått in för denna klass, varför deltagarantalet var mycket litet. Segraren hade en, som man kanske kan tycka ganska extrem kärra med bara 11 cm korda, men som sagt, fränsett strukturella skäl finns det absolut ingenting som talar för att en blåsväderskärra skall ha litet sidoförhållande. Detta understrykes också av A2-segrarens relativt blygsamma korda.

A1-klassens suverän var annars Kalén d.y. Med sina 625 sekunder var Hans helt överlägsen segrare i junior-klassen och slog också seniorsegraren.

Annars var den 25-årsjubilerande flygklubbens härjningar i prislistorna kanske inte så stora som man vant sig vid på senare år. Gamens andra och tredje plats i seniorlagtävlingen och första plats i juniorlagtävlingen understryker emellertid klubbens bredd. Seniorernas lagtävling vanns f.ö. av AKM på en mycket bra tid.

Prisutdelningen ägde rum ute på fältet direkt efter tävlingen och man konstaterade att det här med tvådagars SM var något att ta efter. Själv tycker jag att det blir något mindre jäktigt (jag genomförde tävlingen i fyra klasser) att ha två dagar på sig, och man får tid att byta åsikter med arga kon-

kurrenter och andra. Att ge deltagarna tid att kanske flyga två klasser i stället för en tycker nog några är roligt, samtidigt som det kan inspirera dem att pröva flera klasser, och ev. öka bredden i dessa. Dessutom kanske det blir bra väder åtminstone en av dagarna, som i detta SM t.ex.

Idén att ha ett sommar-SM kanske inte slog så bra ut som man hoppats, vad det gällde juniorerna, då de med sina familjer tydligen farit på semester i större omfattning än man kanske förutsett. Men annars var det skönt att slippa höststormar och höstrust. Se, det var ett riktigt sommar-SM.

De bästa resultaten:

A2, seniorer

1. Knut Andersson, AKM	718
2. Claes Mårtensson, AKM	690
3. Bertil Westin, Gamen	676
4. Henry Akermark, Kättilstorp	661
5. Kenneth Wilhelmsson, Karlstad	651

A2, juniorer

1. Michael Borell, Östersund	490
------------------------------	-----

A1, seniorer

1. Claes Mårtensson, AKM	570
2. Knut Andersson, AKM	430
3. Anders Håkansson, AKM	401

A1, juniorer

1. Hans Kalén, Gamen	625
2. Nils-Erik Hägglund, Östersund	465
3. Dick Engström, Kumla	253

C2, seniorer

1. Anders Håkansson, AKM	860
2. Ragnar Ahman, Gamen	859
3. Lennart Hansson, AKM	851
4. Rolf Sundin, Skvadern	794
5. Hans Eklund, Skvadern	792
6. Thomas Johansson, AKM	761
6. Johan Bagge, Gamen	761
8. Lennart Flodström, AKM	755
9. Bengt Blomberg, Gamen	720

C2, juniorer

1. Hans G. Andersson, Gamen	719
2. Anders Hansson, AKM	664
3. Kjell Eriksson, LEN	424

C1

1. Rolf Sundin, Skvadern	744
2. C.G. Sundstedt, Uppsala	740
3. Lennart Flodström, AKG	690

D2, seniorer

1. Urban Nygren, Solna	900
2. Rolf Hagel, AKM	888

3. Lars Ahman, Gamen	888
4. Lennarth Larsson, Solna	866
5. Ulf Carlsson, AKG	846
6. Nilserik Hollander, Karlstad	830
7. Hans Friis, Gamen	789

D2, juniorer

1. Staffan Berglund, Köping	836
2. Lars Karlsson, Gamen	817
3. Ray Pramberg, Gamen	727

D1

1. Lennarth Larsson, Solna	655
2. Walter Bornhäuser, Jakobsberg	486
3. Gunnar Holm, Storvik	455

Hans Åhlström:

FRIFLYG NM 1967

Danmark stod som värd för årets "Nordiska landskamp". Precis som för fyra år sedan höll man till på ett fält vid Vandel, ca 2 mil nordväst Vejle på Jylland. Förläggning för de tävlande var ordnad i stora militärtält och utspisningen var förlagd till Vandel kro, mitt i det lilla samhället. Vid ankomsten den 8 juli var det ett strålande väder med mycket svag vind, och när alla blivit utspisade fanns chans till trimning under eftermiddagen eller kvällen. De flesta kunde då konstatera att allt var i sin ordning, men samtidigt varslades om att söndagen skulle bjuda på hård vind, ca 10 sekundmeter. Det mest uppseendeväckande under trimningen var nog annars Rolf Hagels "pipe"-försedda modeller, som rönste stort intresse av många. Tyvärr kvadade han sin reservmodell ganska ordentligt. Kvällen slutade med regn.

Söndagsmorgonen uppenbarade sig med den förutspådda blåsten, tyvärr. De lätta regnskurar som fanns kvar upphörde dock ganska snart. Men det skulle inte bli bara den hårda vinden att kämpa mot denna dag. I synnerhet A2-flygarna skulle få känna på den mängd "sjunk" som fanns och det var inte så litet. C2- och D2-or klarade sig bättre, i varje fall om man startade i rätt ögonblick. Segrartiden 525 sekunder i A2 säger väl det mesta. Har någon blivit nordisk mästare på sämre tid? R. Mickaelsen från Norge var den lycklige segraren. Han låg hela tiden väl framme, men 39 sekunder i fjärde perioden såg ut att spoliera allt, men en max i sista reparerade skadan. Noterbart är att första max i denna klass kom först i fjärde perioden och sammanlagt blev det inte fler än

fem max i A2. Efter fjärde perioden ledde finnarna Jukka Sillgren och Heikki Tähkäpää men i sista starten lyckades båda av någon anledning flyga exakt 50 sekunder var och halkade ner till tredje resp. femte plats. Inte mindre än 24 st av alla A2-startar blev under en minut. Bäst av svenskarna blev Bertil Westin som hamnade på sjunde plats med 451 sekunder. Finland vann A2-laget.

Roligare för vårt vidkommande var det i C2, där Ragnar Ahman mycket klart kunde slå sina konkurrenter och få tiden 785 sek. Att han i fjärde starten råkade ut för "sjunk" gjorde inte så mycket eftersom han vann i alla fall med nästan 100 sek. Rolf Sundin hjälpte till med den svenska dubbelsegern genom att skrapa ihop 690 sek. Trea blev Poul Rasmussen från Danmark och han var distanserad med ytterligare 66 sek. För Lennart Hanssons del började det med "sjunk" men han kämpade med tiden upp sig till en femteplats. Sverige tog en mycket överlägsen lagseger i klassen. Norge ställde inte upp denna gång med vare sig Wakefield- eller D2-flygare.

Vår andra dubbelseger ordnades i D2 av Hollander och Nygren. De var båda i gott slag under hela tävlingen och flög säkert start efter start. Den förstnämnde missade 13 sek. i första men flög sedan fullt. Urban började ännu bättre men missade i stället i fjärde perioden sina 26 sek. Tredje man blev Seppo Haapalainen från Finland och han var inte mindre än ca 130 sek. efter. Han fick 739 sek. Rolf Hagel som på morgonen kvaddat sin bästa modell genom "fusning" i cementbana lyckades få ihop 706 sek. och kom därmed femma. En verklig prestation! Om någon står med kroppen i tre delar och gärna vill flyga 700 sek. i därtill dåligt väder, fråga Rolf hur man gör. Det svenska D2-laget vann en förkrossande lagseger. Man vann med nära 700 sekunder.

Sverige vann för fjärde gången i rad landskampen med det sammanlagda resultatet 5649 sekunder. Tvåa blev Danmark med 4990 sek. och först på tredje plats kom farliga Finland. Sist var Norge, men man ställde ju upp med bara tre man. Nästa år har vi chansen att gå i kapp Finland som ju har de fem första inteckningarna i vandringspriset.

Danskarna skötte arrangemangen som vanligt med bravur och att vädrets makter inte var så nådiga denna gång kan de ju inte lastas för. Ett par

detaljer bara. Vid linkollningen användes som vanligt en fjädervåg. Alla vet ju hur en nylonlina kan töja sig undan för undan om man sträcker den sakta. Varför inte använda en tvåkilosvikt! Det borde vara enklare och bättre. Vid kontrollen av "snodden" användes en brevvåg, som brukar ha en väldig förmåga att slå lite olika. Kunde man inte ha en enkel balansvåg med 40 g vikter.

Efter tävlingens slut var det bankett på ett hotell i Gadbjerg 14 km därifrån. Man åt här i flera timmar av den utmärkta danska maten och efteråt blev det prisutdelning. De tre bästa i varje klass fick individuella priser. Därefter var det dags att bryta upp, men de flesta startade inte hemresan förrän på måndag morgon. Till sist ett tack till supporters som fanns med och som gjorde ett gott arbete då det gällde att återfinna alla modeller. Inte en enda svensk modell kom bort.

Klass A2

1. R. Michaelsen, Norge	525
2. Matti Pyykkö, Finland	505
3. Jukka Sillgren, Finland	504
4. Michael Vaeth, Danmark	478
5. Heikki Tähkäpää, Finland	475
6. Per Grunnet, Danmark	466
7. Bertil Westin, Sverige	451
8. Hans Ahlström, Sverige	442
9. Thomas Kongsted, Danmark	278
10. Bo Sandström, Sverige	209
11. H. Teppen, Norge	202
12. Einar Gotaas, Norge	80

Klass C2

1. Ragnar Ahman, Sverige	785
2. Rolf Sundin, Sverige	690
3. Poul Rasmussen, Danmark	624
4. Pentti Pasanen, Finland	616
5. Lennart Hansson, Sverige	605
6. Erik Nienstaedt, Danmark	576
7. Thomas Köster, Danmark	572
8. Hano Pasanen, Finland	501
9. Markku Tähkäpää, Finland	445

Klass D2

1. N. E. Hollander, Sverige	887
2. Urban Nygren, Sverige	874
3. Seppo Haapalainen, Finland	739
4. Steen Agner, Danmark	731
5. Rolf Hagel, Sverige	706
6. Jorma Kumpulainen, Finland	591
7. N. C. Christensen, Danmark	538
8. Mogens Them-Jensen, Danmark	527
9. Pentti Reinas, Finland	49

Sammanlagd lagtävling

1. Sverige	5649
2. Danmark	4990
3. Finland	4425
4. Norge	807

MODELLRACERNYHETER

MODELLRACER-SM

Lördagen den 26.8.67 invaderades Göteborgsbanan, numera känd som Säve-Ring, av den svenska modellracereleten för att göra upp om de "olikfärgade järnbitarna" i respektive klasser. Det gällde alltså SM som kördes över lördag-söndag med två heat varje dag, snabbaste heatet räknas oavsett vilken dag det uppnås. Ingen träningskärning tillåten mellan heaten, utom för Lasse Ericsson i 10 cc. En grov arrangörstabbe. I övrigt ett topparrangemang av de goda Göteborgarna som även hann med att "sno åt sig" några

fina placeringar.

40 bilar relativt jämnt fördelade över de fyra klasserna anmäldes till start. Runt banan var den på senare år alltmer tilltagande glada stämningen med hjälpande händer och goda råd till höger och vänster. Internationelle Bengt Abrahamsson lade av i år igen, för vilken gång i ordningen vet han väl knappast själv. (Nu höll det i alla fall tills fjorton dagar senare när han blev Gävle mästare i 1,5 cc)

1,5 cc klassen dominerades helt av L. O. Johanssons konstruktioner. "Stilet" med Cox motor belade de tre förs-

Placering och deltagare	Biltyp	Motor	Tändning	Hastighet
<u>1,5 cc</u>				
1. L. O. Johansson, Göteborg	Stilet	Cox	Glödstift	164,68
2. J. E. Thyren, Göteborg	Stilet	Cox	Glödstift	149,75
3. P. A. Johansson, Göteborg	Stilet	Cox	Glödstift	146,34
- L. O. Johansson, Göteborg	Standard	Frog	Diesel	127,46
4. C. A. Öberg, Svenljunga	Standard	Oliver	Diesel	120,16
Curt Hammarstrand, Alingsås	Mathisen	Oliver	Diesel	
<u>2,5 cc</u>				
1. R. Granberg, Stockholm	RQ 65	ST G15	Glödstift	189,07
2. L. Helander, Norrköping	Buruts	HP 15 G	Glödstift	181,45
3. J. Öberg, Svenljunga	RQ 58	ST G20	Glödstift	181,26
4. A. Zetterström, Stockholm	Egen	Oliver	Diesel	178,74
5. B. Abrahamsson, Borlänge	Azor	Moki	Glödstift	176,29
6. L. Aström, Göteborg	RQ 65	ST G20	Glödstift	157,71
7. L. Johansson, Göteborg	Stilet	Oliver	Diesel	143,42
8. B. Gard, Falun	Sn. Ville	ST G15RV	Glödstift	139,42
J. Dahl, Norrköping	Sn. Ville	ST G20	Glödstift	
C. A. Öberg, Svenljunga	Slabang	Oliver	Diesel	
<u>5 cc</u>				
1. E. Thorpman, Stockholm	Egen	K&B 67	Glödstift	214,79
2. B. Gard, Falun	Buruts	K&B 64	Glödstift	210,67
3. S. O. Törnquist, Göteborg	LH Spec.	ST 29RV	Glödstift	194,38
4. K. Gard, Arboga	P. A. A.	ST 29RV	Glödstift	194,38
5. L. Helander, Norrköping	Buruts	ST 29RV	Glödstift	190,07
6. B. Abrahamsson, Borlänge	Buruts	Moki 5	Glödstift	187,89
7. C. A. Öberg, Svenljunga	Rochat	Moki 5	Glödstift	169,33
8. H. Gisslegård, Norrköping	ET	Dooling	Glödstift	168,06
9. B. Johansson, Norrköping	RQ 58	ST 21/29	Glödstift	127,38
L. Johansson, Göteborg	G-berg	Dooling 29	Glödstift	
<u>10 cc</u>				
1. A. Zetterström, Stockholm	RQ 64	Dooling 61	Magnet	243,57
2. E. Thorpman, Stockholm	RQ 64	Dooling 61	Magnet	241,28
3. L. Forslöf, Gävle	RQ 64	Dooling 61	Magnet	238,41
4. L. O. Johansson, Göteborg	Proto 55	Dooling 61	Magnet	236,84
5. I. Thorpman, Stockholm	E. T. Sp.	Dooling 61	Magnet	232,26
- L. Forslöf, Gävle	RQ 64	Dooling Y	Magnet	229,01
6. L. Eriksson, Landskrona	RQ 64	Dooling Y	Magnet	224,43
7. S. Eriksson, Stockholm	Loose	Dooling 61	Magnet	224,43
8. B. Widlund, Göteborg	E. T.	Mc Coy 60	Batteri	198,67
J. Öberg, Svenljunga	Rebell	Dooling 61	Magnet	



Erik Thorpman efter segrande SM-körning på nya världsrekordtiden 214 km/t i 5 cc klassen.

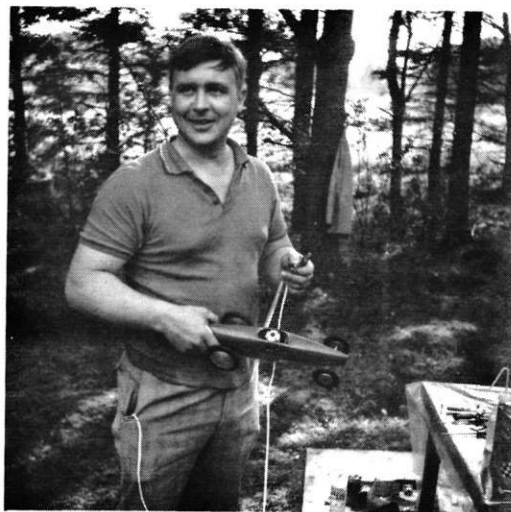
ta platserna och fyra kom hans nybörjarbil med Frog Viper diesel.

RQ (Zetterström & Co) ritare och bygger snabba 2,5-or. I år blev det två medaljer med deras bilar; guld Rune Granberg Stockholm, brons Janne Öberg Svenljunga. Emellan klämde sig Lennart Helander Norrköping som provkörde nya HP 15G-motorn i en 5 cc bil växlad för 1,5 cc motor samt standardbränsle. Det verkar vara en motor av för närvarande överträffad effekt. En händelse som går till 2,5 cc historien var att Zetterströms Oliverbil blev utan medalj för första gången sedan 1956. Bland femmorna hjälpte det inte att regerande mästaren Bosse Gard, Falun, körde knock på deltagarna, nästan 211 km med sin K&B Torpedo drivna Burutsbil. Eric Thorpman, Stockholm, som håller på att "lära sig" köra glödplugg slog nytt världsrekord med 214,74 km vilket naturligtvis räckte att peta Bosse en pinne på SM stegen.

Om tredje platsen hade S. O. Törnquist Göteborg och Karl Gard, Arboga, en liten privat uppgörelse som dock Törnquist fixade till sin fördel i tredje heatet.

RQ-64 bilarna dominerar för närvarande helt 10 cc klassen. Arne Zetterström vann i år i god stil med nytt Europarekord före Eric Thorpman, Stockholm och Lennart Forslöf, Gävle. L. O. Johansson gjorde en fin insats genom att köra in en 12år gammal "Proto 55" som 4:a med 236,84 km. I övrigt låter jag resultatlistorna tala för sig själva.

Len Heland



Lennart Helander tog silvermedaljen i 2,5 cc klassen med nya HP 15 G-motorn vid SM i Göteborg.

NY BYGGSATSBIL

För att underlätta för nya medlemmar att komma igång inom modellracerporten beslöts för något år sedan, att en byggsatsbil skulle tillverkas som skulle få en egen klass, gemensam för de europeiska länderna. Det blev Italienska Movosprint som fick uppta tillverkningen av en förbättrad version av en tidigare tillverkad modell. I samband med EM i Basel fick vi svenskar för första gången se tävlingar i den nya klassen. Bilen verkade trevlig, så ett provexemplar hemköptes av GBMK och provbyggdes. Bygge kanske är för mycket sagt, allting är färdigt och även en ovan klarar hopmonteringen på en timme. Super Tigres 2,5 cc G20 och G15 motorer passar direkt, motorfästet är redan borrarat och gängat, men på G15 motorn, som vi valde att montera, måste vevaxeln kapas c:a en cm för att passa. Inga ändringar på bilen är tillåtna, däremot får motorn trimmas.



Detta är dock varken lämpligt eller nödvändigt, segraren i Basel t. ex. körde med en helt otrimmad G 15 motor i bilen.

Här har den som tidigare tvekat inför besvärigheterna med bygget en chans att komma igång med modellbilstävlandet på ett enkelt sätt, och även den motorintresserade modellflygaren kan pröva på en ny trevlig form av tävlande. Bilen kommer att säljas genom modellracerklubbarna, och priset blir c:a 140 kr utan motor.

Bo Gard

EM

Europamästerskapet för modellracerbilar kördes i år i Basel, som vanligt första veckan i augusti. Sverige sände även i år fullt lag men förhoppningarna om lagsegrern var lite mer dämpade än i fjol, då vi "bara" kom trea trots ett på papperet starkt lag. Inte heller i år gick det vägen. Tyskland segrade med Sverige på andra plats. Individuellt tog vi dock en guld, två silver och en brons av de tolv medaljer som striden stod om.

1,5 cc klassen togs hem av ungraren Örkenyi med 164,83 km/t. Lars-Olof Johansson klarade tredjeplatsen med 157,08 km/t.

I 2,5 cc klassen stannade vår bästa man hemma och först på nionde plats placerade sig en svensk. Bengt Abrahamsson 176,47 km/t. Runkhel, Tyskland segrade med 194,59 km/t. En Super Tigre G 15-motor satt i bilen.

I 5 cc lyckades vi äntligen bjuda kontinentalerna strid om förstaplatsen, det var Erik Thorpman, som med sin K&B Torpedo-försedda bil efter första dagens tävlingar ledde med 210,52 km/t. Flerfaldige Europa- och världsmästaren Lazlo Buruts, Ungern, med Moki-baserade hembyggd motor lyckades dock pressa sig förbi och vann med 211,76 km/t. Trea blev Kruse, Tyskland, 208,09 km/t och Super Tigre G29 RV motor.

I 10 cc klassen är svenskarna suveräna, och vi vann aom väntat dubbelseger med Arne Zetterström som guldmedaljör på 233,77 km/t, tvåa Erik Thorpman, 232,26 km/t. Segern kunde ha varit ännu större men som en följd av vmra framgångar under många år, har svenskbyggda 10 cc bilar blivit mycket efterfrågade på kontinenten och många har sålts. Av de nio främsta bilarna på EM var inte mindre än åtta svenskbyggda, Alla försedda med Doolingmotorer och magnetändning.

Vid FEMA:s årsmöte, som hölls i samband med tävlingarna, beslöts om en övergång till standardbränsle 80/20 Första säsong med det nya bränslet blir troligen 1970. Standardbränsle har väl vissa fördelar, men nog kommer många att sakna den ljuvliga doften av nitrerat bränsel runt våra modellracerbanor.

Bo Gard

ALL ROUND

Vi har nu fått ytterligare en tävlingsklass, klass V, vilken har alla förutsättningar för att bli populär. Många RC I flygare vill säkert flyga klass V som avkoppling och de flesta RC V flygarna tänker väl förr eller senare även tävla i klass I. Somliga tycker det är för dyrt att ha kärror och utrustning för båda klasserna. Därför kom ALL ROUND till.

Tanken är att man bygger två vingar bakåtsvept (se översiktsritningen) med skevroder och liten V-form, och en rektangulär utan skevroder om med större V-form. Den senare är avsedd för klass V och ger lägre flyghastighet än den bakåtsvepta.

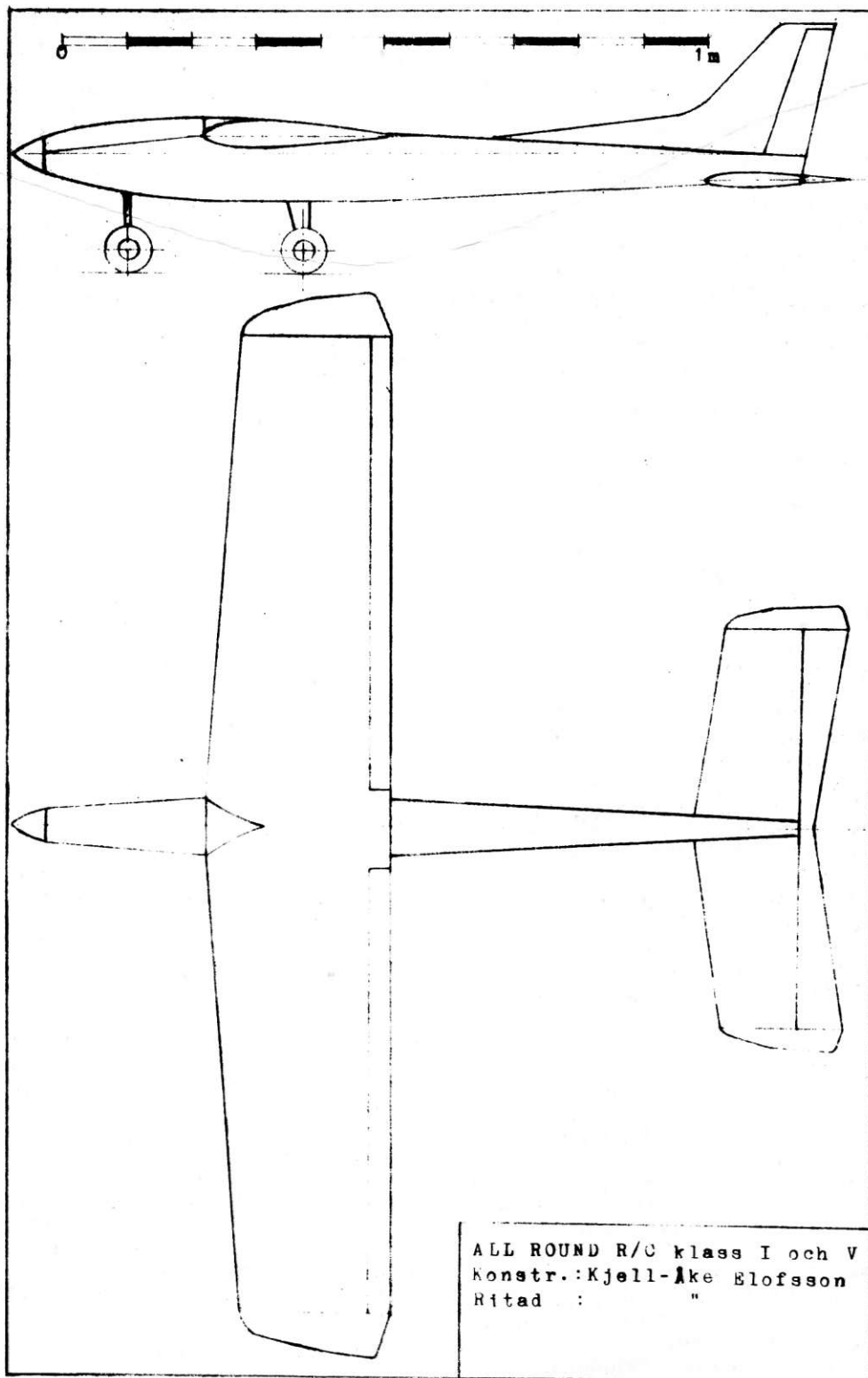
ALL ROUND är konstruerad för att passa standarddimensionerna på balsa och plywood. De dimensioner, som behövs, är följande: 3 mm plywood, 3 mm 1,5 mm och 8 mm balsaflak, som 10x10 10x5 och 5x5 balsalister.

Hittills har modellen byggts i tre exemplar, vilka samtliga har visat sig mycket lättflugna, vilket gör den till en utmärkt nybörjarkärra och avancerad tävlingsmodell på samma gång. Prototypen är utrustad med en 5-kanals Digitron och en OS Max 58. Med denna utrustning väger planet 3,2 kg.

Ritning och byggnadsbeskrivning kostar 12:-- och kan beställas hos Kjell Åke Elofsson, Skövdevägen 32, Tibro. Vingar och stabilisator av cellplast beställas hos Steve Johansson, V:a Långgatan 16, TIBRO och kostar 35:--. Om tillräckligt intresse finnes, kommer Steve att tillverka glasfiberkroppar till ALL ROUND.

Lycka till med bygge och flygning och hoppas Du trivs lika bra med ALL ROUND som jag.

Kjell-Åke Elofsson



ALL ROUND R/C klass I och V
Konstr.: Kjell-Åke Elofsson
Ritad : "

Hjelmerus memorial 1967

Årets tävling om Hjelmerus memorial, en årligen återkommande A2-tävling om ett vandringspris uppsatt för att hedra den bortgångne modellflygaren Sven Hjelmerus, arrangerad av den anrika Linköpingseskadern, gick av stapeln på F3 den 15 oktober. Tävligen hade samlat 28 deltagare, varav 23 genomförde tävlingen.

Det var mulet och dåligt väder och blåste omåttligt på morgonen, och 1:a perioden inleddes med detta väder. En klen men dock tröst var väl att vinden inte var så byig, så att det var alltför svårt att starta modellerna. Endast tre personer lyckades göra max efter första perioden, däribland Solnas duktige Ingemar Vikander, ett namn att lägga på minnet.

Andra perioden inleddes med en övergående regnskur, varefter vinden tilltog och blev allt byigare, och det flygväder, som sedan skulle bestå hela tävlingen utbildades: Mycket snabbt passerande blåsor och stora, kraftiga sjunkområden som satte sina spår i prislistan. I den hårda, byiga vinden räckte fältet inte till, trots att det var ganska långt och på tre minuter var man i allmänhet utanför fältet. En av dem, som flugit bort i första perioden var Ingemar Vikander. Ingemar tog fram reservkärnan och kopplade rakt i en blåsa och flög bort även reservkärnan, trots att den fusade i rätt tid. Vinden vred sig under andra perioden, så att modellerna nu på c:a 2 och en halv minut flög in i skogen, där det var mycket svårt att leta.

Kune Olsson från Gamen presterade tillsammans med Ingemar periodens enda maxtider och gick upp på tredje plats efter Clas Mårtensson, som gjort max i första perioden men missade tre sekunder i andra, och Ingemar, som nu ledde.

I tredje perioden friskade det i ännu värre, och det blev alltmer svårfluget i byarna, i stort sett samma väder som andra dagen på SM. Tävligen blev alltmer slumpartad, och man kunde vara glad om man överhuvudtaget fick upp kärnan. I slutet av perioden klarnade det upp och resten av tävlingen lyste solen från en ganska klar himmel. Ingemar hittade ingen av sina kärnor och Clas Mårtensson gick upp från andra till 1:a plats tätt följd av Hasse Nilsson från Karlstad.

Fjärde och femte perioderna blev den tredje lik: Mycket hård och byig vind och sol från klar himmel.

I slutet av fjärde perioden hade 14

man gett upp i det förfärliga vädret. Ganska många deltagare hade modeller liggande ute i skogen, och en hel del hade kvaddat sina modeller.

När femte perioden var över visade det sig att Julle Åkesson, som gjort max i fjärde perioden och då gått upp i ledningen, vunnit tävlingen med en sekund tillgodo på Hasse Nilsson, dom gjorde max i sista perioden. Trea blev Claes Mårtensson. Alltså Malmö i toppen liksom på SM i samma blåsiga väder.

Både Claes och Julle använde turbulenstråd uppspänd framför vingen, vilket de påstår gör modellerna påtagligt stabilare, vilket i Skåne (såvitt jag förstår skall detta vädr vara ännu blåsigare än det normala flygvädr i övriga Sverige). Julle använde bl. a. en modell med Sokolovs vingprofil på 15 cm korda, vilken profil han anser c:a 10 sekunder sämre än Gö 417 i lugnt väder. Julle hade också en mer extrem kärna med Thomanns F-6 profil på blott 13,7 cm korda.

Claes flög också en modell med Sokolovs vingprofil på 15 cm korda med turbulenstråd framför. Sokolovs profil är ju något flatare framtill än Gö 417 och tål inte lika stor anfallsvinkel som denna.

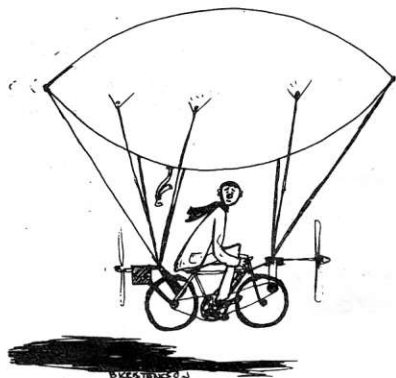
Hasse Nilsson flög samma modell som han vann förra årets VT i Köping med, en modell mycket lik Into Kekkonens Lena av årgång 1959. Vi hoppas kunna återkomma med lite ritningar och skisser från denna tävling. Tydligt är att Sokolovs profil börjar bli allt vanligare på bekostnad av Gö 417. En annan ganska populär vingprofil tycks vara Thomanns. Bland stabbprofilerna märktes bl. a. Thomanns stabbprofil och Ha 13.

Tävlingen var för övrigt ganska välorganiserad och det var mycket roligt att få deltaga. Vi får emellertid hoppas att arrangörerna, LEN:s friflygsektion ordnar bättre väder till nästa år. Själv tycker jag nog att den här tävlingen gav mer för A2-flygarna än de flesta andra tävlingar, bl. a. tycker jag man fick mer möjligheter att prata med lika-sinnade än annars är vanligt. Tidtagarna räckte väl också bättre till än på andra friflyktstävlingar.

Resultat (De tio bästa, 28 anmälda, 23 genomförde)

1. J. O. Åkesson, AKM	670
2. Hasse Nilsson, Karlstad	669
3. Claes Mårtensson, AKM	624
4. Bertil Westin, Gamen	550
5. Gunnar Kalén, Gamen	539

6. Knut Andersson, AKM	491
7. Rune Olsson, Gamen	478
8. Stig Kilsmark, Karlstad	470
9. Olle Blomberg, Kumla	464
10. B. Söderström, Uppsala	417



WENTZELPOKALEN

Det blev en verklig generationsväxling i toppen när två juniorer lade beslag på de två första platserna i A1-klassen vid den fjortonde Wentzelpokalen i Östersund. Michael Borell och Nils-Eric Hägglund hette de unga grabbarna, som redan har fina SM-meriter och nu satte sina forna läromästare i östersundsklubben ordentligt på plats.

Wentzelpokalen är som bekant en specialtävling enbart för ett-klasserna. Tyvärr hade SMFF i efterhand lämnat sanktion för ännu en tävling i Stockholm samma dag, vilket kan ha bidragit till att färre klubbar än vanligt den här gången sökt sig till Östersund. Det var emellertid en trivsamtävling i det fina väder som rådde och bara en del svårberäknade nersvep vållade besvär.

Borell och Hägglund hade en spännande uppgörelse där Hägglund ledde större delen av tävlingen men där Borells skicklighet att finna termik till slut fällde utslaget. Hägglund hade nog den bästa modellen, men har ännu inte samma tävlingsrutin som Borell. Hägglund fick emellertid trösta sig med att han dock lade beslag på ett annat vandringpris, som östersunds juniorerna tävlar om under två tävlingar varje år. Hägglund låg 19 sekunder efter Håkan Nilsson efter vinterns tävling men vann

nu totalt med hela 146 sek. marginal.

Seniorklassen bjöd inte på några bättre resultat. Favoriten Stig Lewin envisades med att flyga i nersvep hela tiden, och Gösta Nilsson kvaddade sin bästa modell. Lewin tog revansch genom att i stället vinna C1 på en bra tid (gjorde bara fyra starter), D1 slutligen blev en enkel affär för Strömsunds Sven Erik Pira, som nu börjar kombinera sin talang med betydande säkerhet.

Resultat:

Klass A1, juniorer

1. Michael Borell, Östersund	588
2. Nils-Eric Hägglund, Östersund	569
3. Håkan Nilsson, Östersund	404
4. Janne Fröjd, Östersund	396
5. Bo Lindahl, Östersund	290
6. Bo Molander, Östersund	251
7. Kurt Holmbom, Skvadern	221
8. Stefan Holmström, Östersund	46

Klass A2, seniorer

1. Gösta Nilsson, Östersund	428
2. Nisse Nässén, Östersund	382
3. Arne Berglin, Östersund	376
4. Per Liljeqvist, Östersund	357
5. Stig Lewin, Östersund	324
6. Birger Sahlin, Sundsvall	322
7. Christer Andersson, Östersund	312
8. Edvard Sundqvist, Sundsvall	62

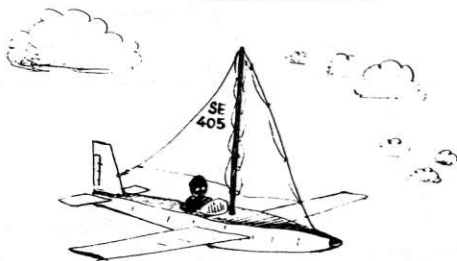
Klass C1

1. Stig Lewin, Östersund	524
--------------------------	-----

Klass D1

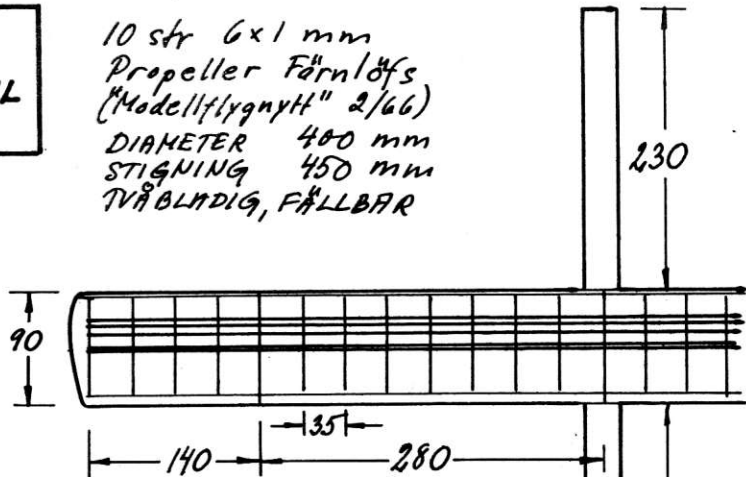
1. Sven Eric Pira, Strömsund	502
2. Edvard Sundkvist, Sundsvall	215

Gösta Nilsson

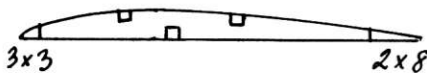
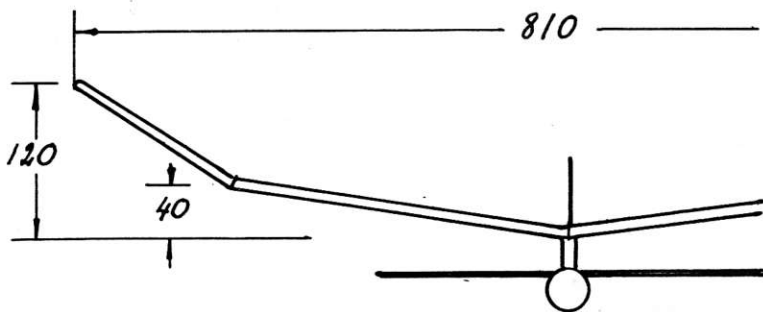


C1
JAN ZETTERDAHL
SOLNA MSK

10 str 6x1 mm
 Propeller Färnlöfs
 ("Modellflygnytt" 2/66)
 DIAMETER 400 mm
 STIGNING 450 mm
 TVÅBLADIG, FÄLLBAR

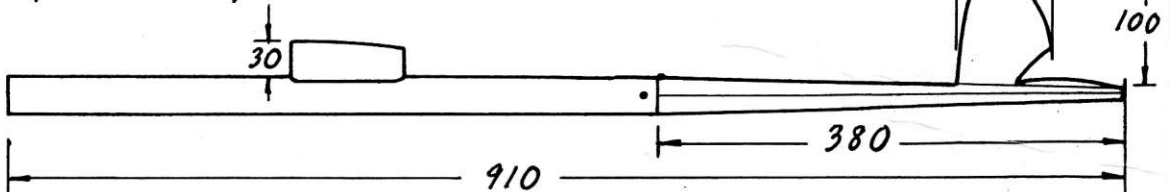


MODELLEN FLYGER HÖGER-HÖGER.
 TP PÅ C:A 2/3 av vingordan.



6x6 Alla balkar i vinge 2x10
 och stäbba 2x2 balsa
 Vingprofil Naca 6409, stäbba pro-
 fil 65-70% tjock, flatbottnad

Vingsprygglar 1,5 mm
 Stäbba " " 1,0 " " "

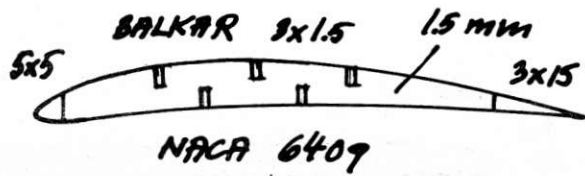


Kroppen har yttre diameter 30 mm,
 består framtill av 2 lager 1mm balsa
 baktill diagonalställt fakverk med lon-
 geronger 3x3 och diagonalister 2x3
 32 mm balsa.

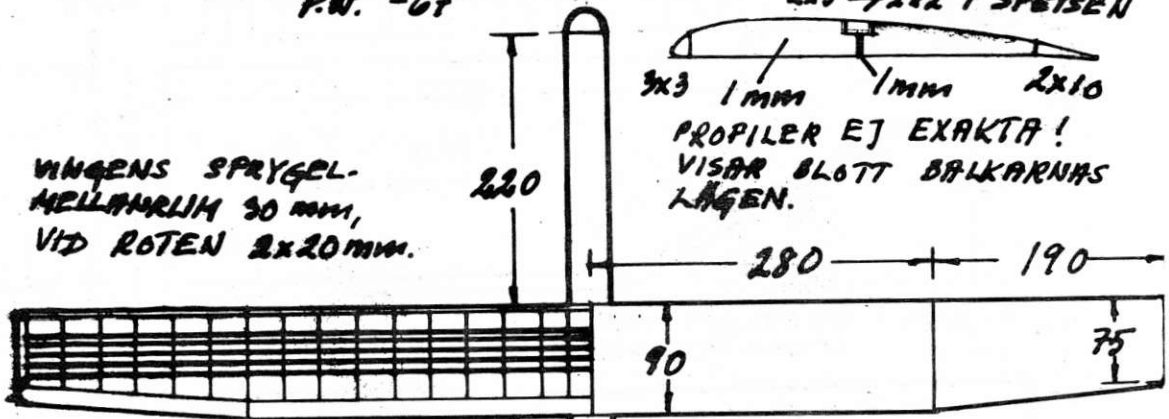
Peter Wamngård - 67

C1
 ROLF SUNDIN SKVADERN
 SVENSK MÅSTARE 1967

P.W. -67



VINGENS SPRYGEL-
 MELLANRUM 30 mm,
 VID ROTEN 2x20 mm.



KROPP ϕ 32 mm
 LS BALSARÖR. SIDEN
 UTVÄNDIGT, PAPPER
 INVÄNDIGT. MODEL-
 LEN I ÖVRIGT PAPP-
 PERSKLÄDD.

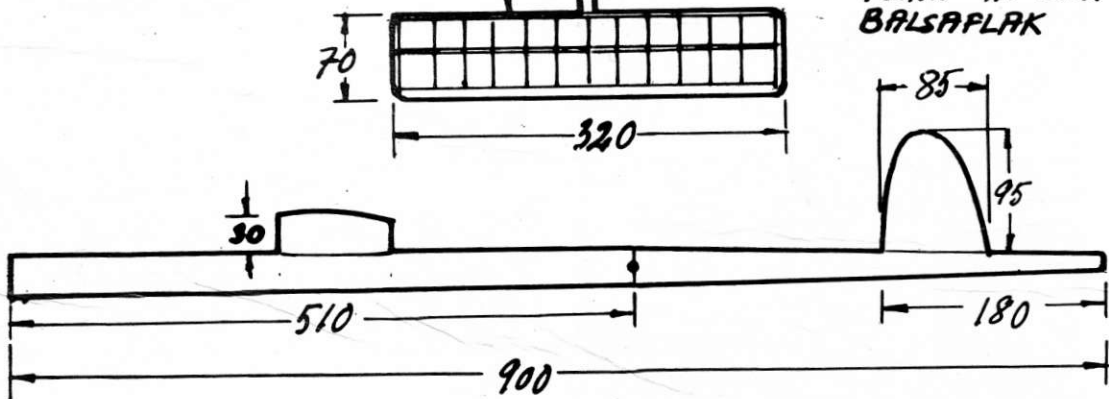
PROPELLER TVÅBLADIG
 FÄLLBAR, 450x500
 MOTOR 10 STR. 6x1
 GAMMAL SNODD

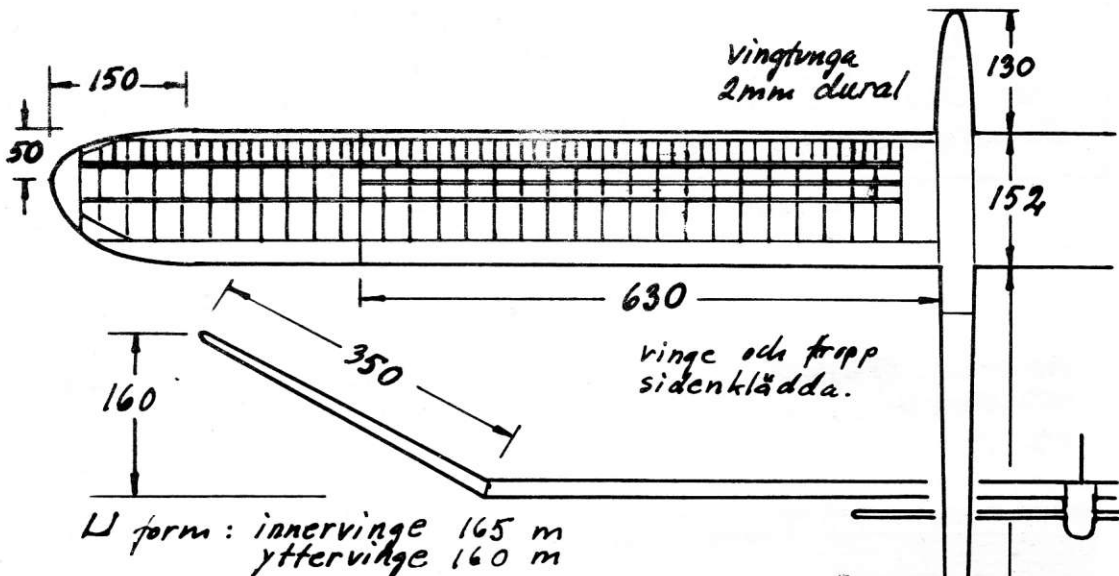
TP PÅ 62% FLYGER
 HÖGER - VÄNSTER
 PROJ. SPÄNNVIDD 890
 mm.



STÄBBENS SPRYGEL-
 MELLANRUM 25 mm

FENA 1.5 mm
 BALSAPLAK





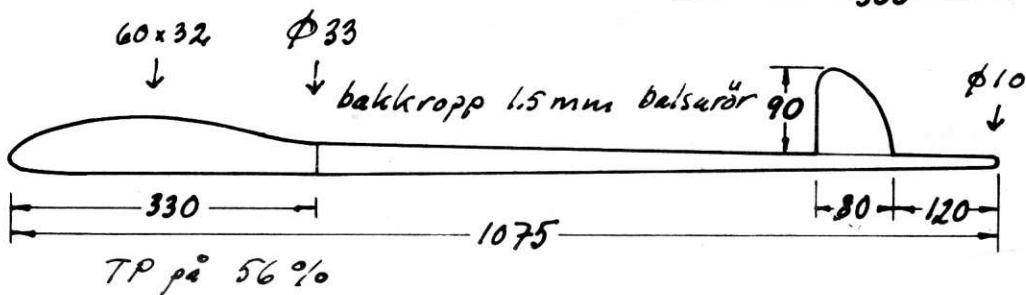
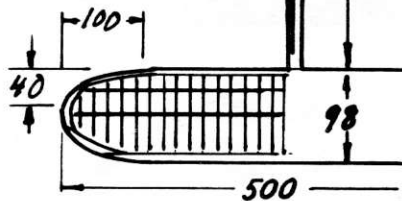
A/2
INGEMAR VIKANDER
SOLNA MSK

Peter Wainngård 67

Modellen kurvar vänster

Skränkning:

innervingspets 2mm.
yttrevingspets 3mm.



sprygler
vinge 2mm
stäbbe 1mm

stäbbe:
frånkant 5x5
två pelkar på översidan 2x2
bakkant 2x10

Stäbbprofil
6% välvd,
samma fjälek
som ving-
profilen

Profilbladet



Profil Hacklinger HA-12

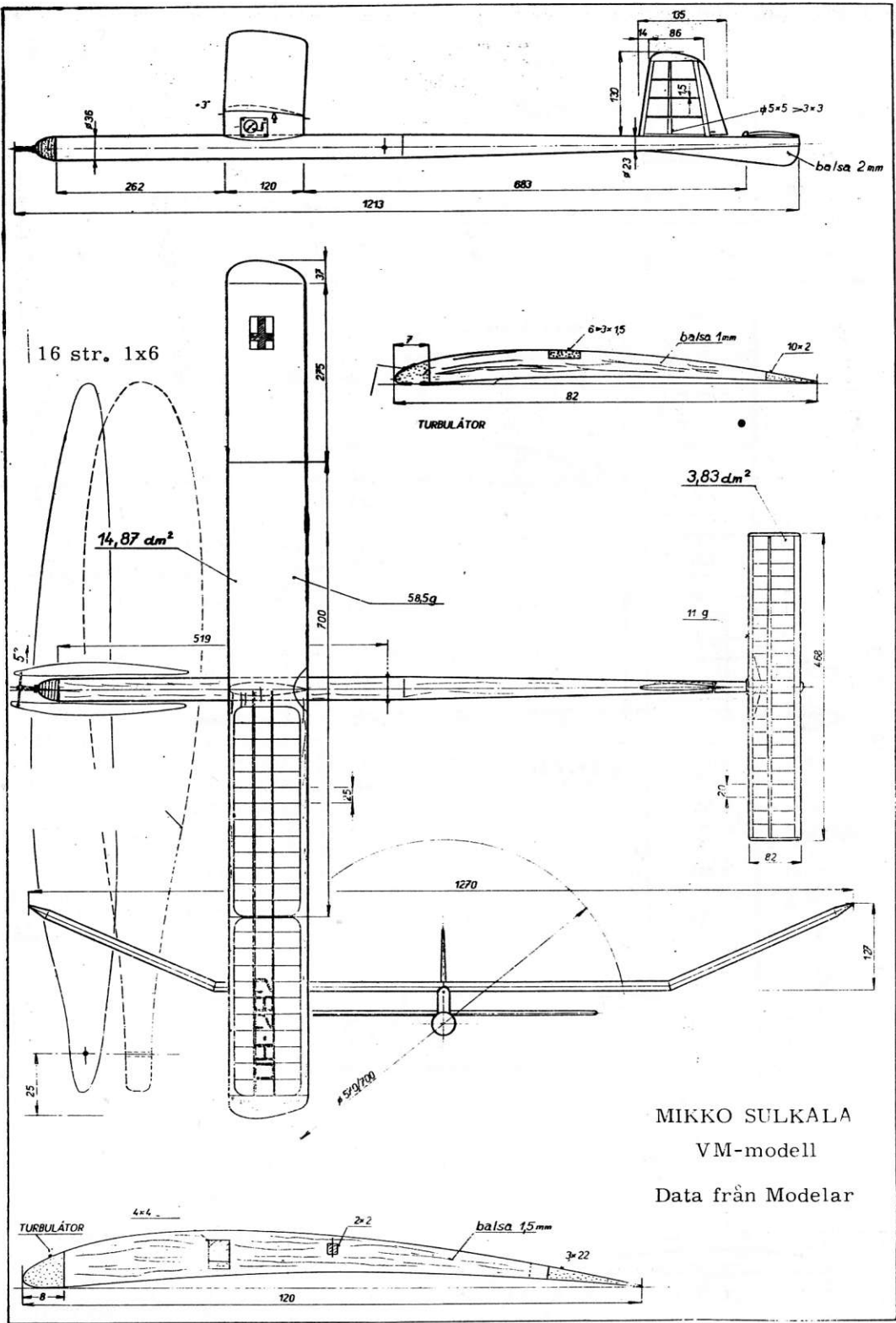
X	0	1,25	2,5	5	7,5	10	15	20	30	40	50	60	70	80	90	100
Yo	1,3	3,7	4,6	5,75	6,7	7,5	8,5	9,15	9,55	9,45	8,75	7,65	6,35	4,55	2,7	0,4
Yu	1,3	0,2	0,15	0,5	0,95	1,45	2,35	3,1	4,2	4,95	5,35	5,15	4,4	3,25	1,75	0

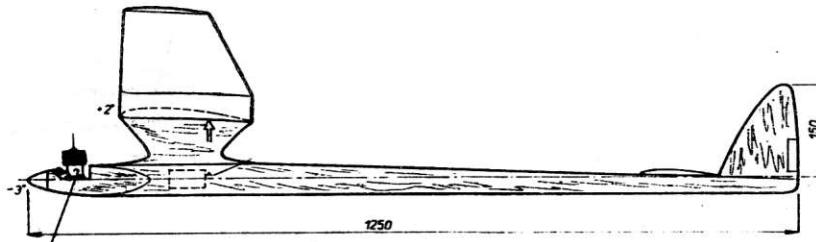
Profilbladet



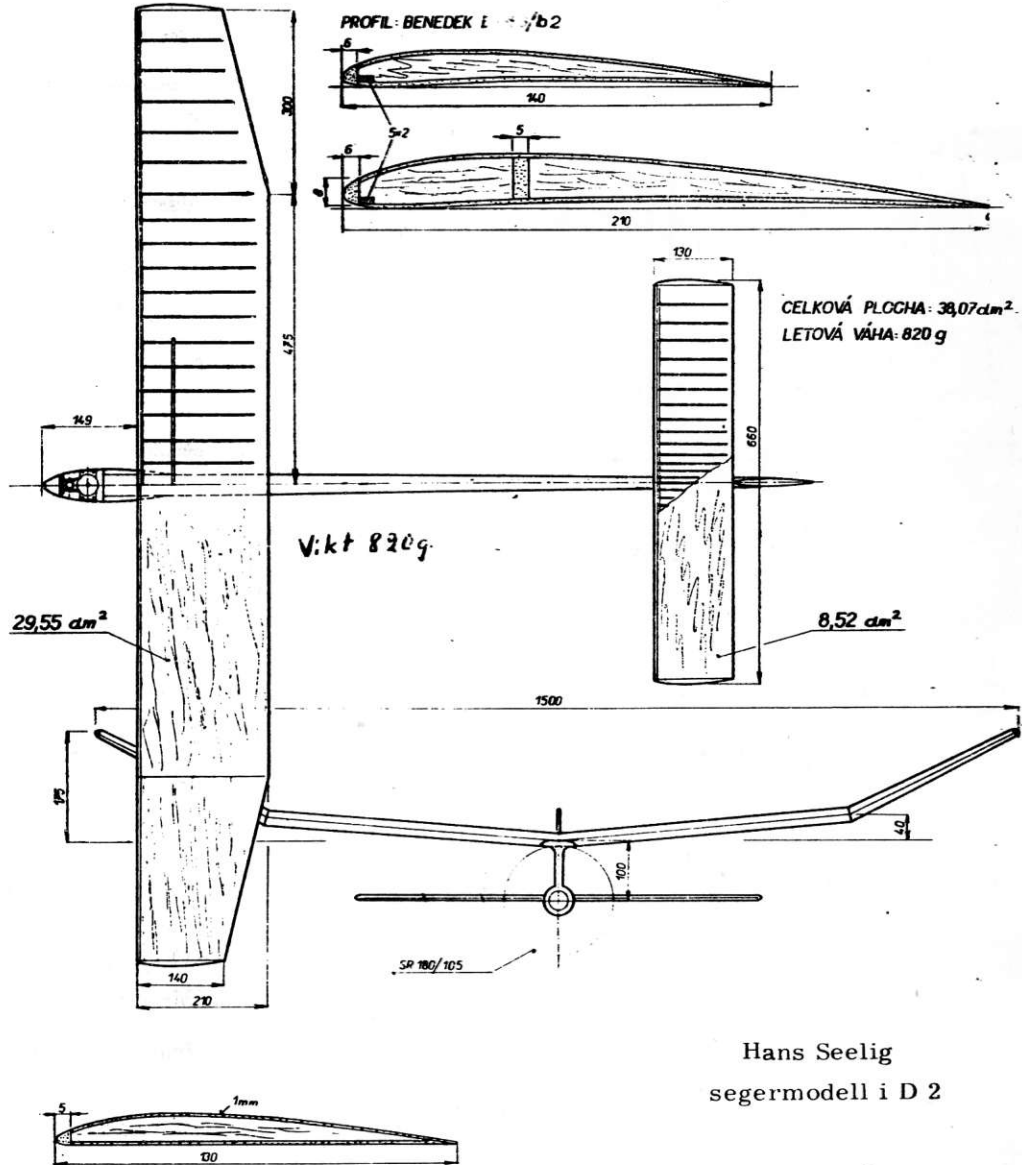
Profil Benedek B-6456-f

X	0	1,25	2,5	5	7,5	10	15	20	25	30	40	50	60	70	80	90	95	100
Yo	0,75	2,5	3,6	4,95	6	6,9	8	8,7	8,95	9	8,9	8,3	7,5	6,4	5,05	3,7	2,6	0,5
Yu	0,75	0	0,2	0,5	0,8	1,1	1,6	2,2	2,8	3,25	4	4,5	4,5	4,05	3,3	2	1,1	0





MOTOR: SUPER TIGRE G 15



PROFIL: BENEDEK I - b2

CELKOVÁ PLOCHA: 38,07 dm²
LETOVÁ VÁHA: 820 g

V: kt 820g

29,55 dm²

8,52 dm²

Hans Seelig
segermodell i D 2

Data från Modelar

