



MODELLFLYGNYTT



ORGAN FÖR
SVERIGES
MODELLFLYG FÖRBUND

2
1970

Ett nödrop från redaktören!



Vidstående porträtt av en redaktörs förtvivlan är väl inte helt sanningsenligt när det gäller MFN:s redaktör men speglar nog litet av de känslor jag känner när detta nummer går till tryck och det finns material för, i bästa fall, en femtedel av nästa nummer.

Detta är alltså en bön, inte bara till fackredaktörerna, utan till SMFF-medlemmarna om

bidrag till Modellflygnytt. Tag dig en stilla funderare om det inte finns något som Du tror kan intressera andra modellflygare, ett litet tips för flygning eller bygge, en bild av din bästa modell med litet data om den, en ritning av den senaste skapelsen från Din byggbräda, och ingen blir gladare än jag om där finns med en enkel byggbeskrivning. Det har ju alla de stora utländska kollegerna.

Det skulle också vara roligt att få se litet mer av sådant som hittills lyst med sin frånvaro i MFN, var finns t.ex. våra skala-flygare/byggare. Det är ju en gren av modell-

flyget som haft ett väldigt uppsving överallt utomlands, och det måste ju finnas några som håller på med det här hemma också. Och har inte radioflygarna några rön att dela med sig av från en gren som de sista åren utvecklats tekniskt med raketfart. Vilket osökt för tanken till raketgrenen som mer än gärna får göra lite propaganda. Linflygarna har levererat en hel del material men jag skall bli glad om det kommer lite fler ritningar t.ex. Friflygarna är min fasta klippa och jag hoppas de tänkt att fortsätta i samma goda stil.

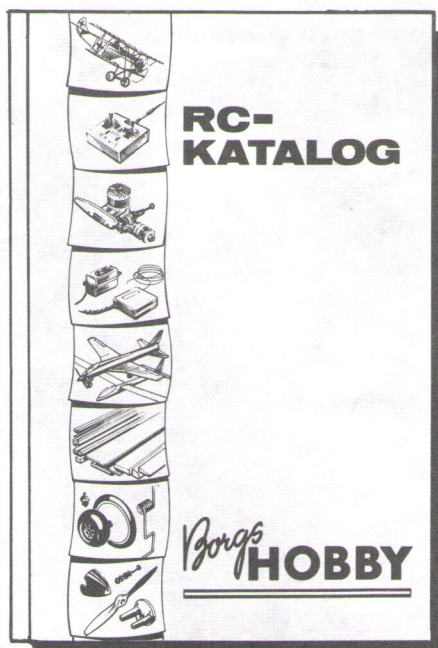
Tänk alltså på att Dina erfarenheter, ritningar eller tips kan vara av intresse för många och kanske kan de tillämpas inom andra grenar där Du kanske normalt inte har några kontakter. MFN är ju ändå ett organ just för kontakt mellan landets alla modellflygare.

Sänd därför gärna in Dina bidrag, antingen till fackredaktören, förbundsexpeditionen eller direkt till mej.

Adresserna finns på sidan här intill.

Hälsningar,

Redaktör'n



Innehåller allt för

RC- flygaren

Sänd in 3:50 i frimärken.

Borgs HOBBY

Apotekaregatan 7, 582 27 LINKÖPING



MICRONIC det självklara valet för den kvalitetsmedvetne. Svensk tillverkning ger service inom bekvämt räckhåll. 6 månaders GARANTI.

TEMPERATURSTABIL, klarar därför även svenska vintrar. ("infödd nordbo").

Utrustad med FAIL-SAFE funktion, en betydelsefull säkerhetsfaktor och exklusiv MICRONIC-finess.

Pris: från 1210:- + moms (6 kan. sändare och mottagare, ackumulatorer samt ett servo).

Beställ redan i dag . telefon 08 / 99 76 42

RC-IMPORTEN, Älvsjövägen 8, 125 34 ÄLVSJÖ

MODELLFLYGNYTT

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

REDAKTÖR

Carl Gustaf Ahreman

Valkebogatan 18B

582 47 Linköping. Tel. 013/14 03 54

FACKREDAKTÖR friflyg:

Svenolof Lindén

Hovstavägen 15

703 63 Örebro. Tel. 019/18 21 79

FACKREDAKTÖR linflyg:

Ulf Larsson

Kopparvägen 21

170 20 Kallhäll. Tel. 0758/510 73

FACKREDAKTÖR radioflyg:

Jan Levenstam

Movägen 26

162 20 Vällingby. Tel. 08/36 18 32

FACKREDAKTÖR raketflyg:

Gert Ericsson

Skyttevägen 4B

730 50 Skultuna. Tel. 021/707 22

FACKREDAKTÖR utbildning:

Carl-Göran Sundstedt

Södra Stapeltorgsgatan 27

802 24 Gävle. Tel. 026/18 73 90

ANNONSER

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

1/1-sida 171 x 248 mm kr 250:-

1/2-sida 171 x 122 mm kr 160:-

1/1-enkelspalt 78 x 248 mm kr 160:-

1/2-enkelspalt 78 x 122 mm kr 90:-

Förbundsmedlemmar får kostnadsfritt införa radannonser av icke kommersiell natur.

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

DISTRIBUTION

Karl-Erik Lundin, Gribbyvägen 46,
163 59 Spånga. Telefon 08/36 20 66

PRENUMERATION

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

LÖSNUMMER

Säljes i mån av tillgång för 2 kr styck.

INNEHÅLL

Riksstämman	Sid 4
Oldtimers	6
Kurs, Bosön	12
För linkontroll	14
Sparven	16
Cellplast combat	18
Hårda bud	21
Tävlingsresultat	22
Rekord	26

NÄSTA NUMMER

Material skall sändas till
förbundsexpeditionen i Norrköping

Våra klubbledare och deras utbildning

Ett par stumpar ur telefonsamtal i slutet av april:

1. "Ja, förstår du - vi har just ingen att skicka till en ledarkurs, för dom har flyttat härifrån så många som var med i klubben. -Nej, vi har inte betalat registreringsavgiften, men klubben finns kvar och vi tänker komma igen. Fast lite tokigt är det förstås att ingen får Modellflygnytt..."

2. "Jamen, snälla Kalle, du får inte ställa in den där veckoslutskursen! Jag skall banne mej beordra fem man dit, för vi måste satsa på ungdomsverksamheten - annars har vi snart ingen klubb att jobba för - och det kan gå fortare än man tror. -Klubben betalar vad det kostar att ha folk med."

Telefonrösterna kommer från två helt skilda klubbar. Den första har redan gett upp, den skara unga mäniskor som för sex-åtta år sedan var klubbens ryggrad har flugit iväg till storstadens utbildningsanstalter och någon förnyelse har inte lyckats.

Den andra klubben har två sektioner, men vill skaffa sig en tredje med modellflyginriktning och tror stenhårt på den unga linjen, eftersom klubben finns i en betydande tätort. Dessvärre har man också sett att modellflygsektionen gång på gång somnat in under senaste åren och man tror att det beror på brist på utbildade ledare.

Där sitter man alltså som "central SMFF-potentat" och vill hjälpa både små och stora flygföreningar att bli bättre på att ta hand om redan intresserade och att väcka lusten till något slags flygande hos den egentliga onödigt stora grupp ungdomar som inte gör värst mycket av sin fritid. Det är inte första gången jag träffat på de här stämningarna, nämligen att den lilla klubben som bäst skulle behöva hjälp i form av grundläggande ledarutbildning inte kommer eller ens svarar på brev, medan den starka klub-

ben skickar deltagare till flera kurs-er år efter år och blir ännu starkare.

Det måste bli annorlunda! I sista hand hänger det på Dig som läser de här raderna att Din klubb kommer med i utbildningsprogrammet, antingen det blir en lördag-söndag på nära håll eller på en central veckokurs. Klubbledningen bör få veta - varför inte strax nu och med det samma. - att Du är intresserad av att fara på en kurs i sommar.

Den långa (i den mån en vecka kan kallas lång) kursen blir i sommar 13 till och med 18 juni i Norrköping. Vi bör kunna ta emot drygt tjugo deltagare till en arbetsam men spännande kursvecka. Det blir mycket modellflyg-aerodynamik både i lektionsrummet och på flygfältet, en hel del föreningskunskap och organiserat prat om vad en klubbledare skall göra, idéspridningen om hur modellflyget skall komma in på skolschemat, där det kallas Fritt valt arbete, anvisningar om hur klubben skall få kommunen att låta på penningpungen och granskning av nybörjarnas grejor. För att vi skall orka med denna mångdubbelsmörgås varvar vi med att bygga flyga en del modeller som förbundsledningen tror att klubbarna skall få användning av. Dessutom skall kursfolket titta på film och prata om hur klubben skall använda det hjälpmittlet.

Vi som hållit på med liknande kurs-er förut vet att nästan alla som varit med blivit skickligare modellflygare samtidigt som vi sett att deras hemmaklubbar blivit starkare. . . Veckoslutskurser av lite enklare slag blir det i Norrköping 23-24 maj, i Leksand 6-7 juni (avsedd mest för radioflygarna) och någonstans i mellansverige 27-28 juni.

Det skulle göra gott för en ganska utschasad kursanordnare att få så många anmälningar till de här träffarna modellflygare emellan att man kände att man nådde just de klubbar som bäst behöver nya ledare och ny företagsamhetsiver.

Carl Sundstedt

SMFF:s RIKSSTÄMMA 70

Årets upplaga av riksstämman avverkades om inte i arla morgonstund så dock ovanligt tidigt på året. Detta beroende på att budgetåret numera följer kalenderår.

I helgen 18-19 april samlades intresserade på hotell Brage i Borlänge för att under Siljansbyggdens Radioflygklubbs värdskap avverka två dagars intensiva förhandlingar. Nytt för året var att grenkonferenserna hade samlats under samma tak, och vidare att dessa konferenser sammankopplades med själva riksstämman. Ett femtiotal deltagare hade mött upp och kl. 13 på lördagen samlades man till den gemensamma grenkonferensen. Förhandlingarna pågick sedan fram till klockan 19 på kvällen. Diverse motioner hade ingivits för de olika grenarna. Dock kan sägas att ingen av dem innehöll något direkt "revolutionerande" och ej heller noterades i protokollet något som avsevärt skiljer sig från tidigare gällande förhållanden. Reg.- och medlemsavgifterna blev oförändrade betr. seniorerna men i juniorklasserna sänktes avgiften till fem kronor.

Efter ett väl förrättat värv på lördagen samlades man så till supé med dans på kvällen.

Redan klockan nio på söndagsmorgonen återupptogs så förhandlingarna som nu gällde riksstämman. Under förmiddagen informerade C-G Sundstedt deltagarna om modellflygets förestående "intåg" i grundskolan. Om detta för modellflyget mycket glädjande besked berättade C-G så här: Från höstterminen 1970 kommer eleverna i årskurs sju att få ett ämne som heter: Fritt valt arbete. Eleven kan under den schemabeteckningen exempelvis framföra önskemål om att få ägna dessa timmar - 2 veckotim. - åt ett intresseområde som ligger honom/henne särskilt varmt om hjärtat. Det kan alltså även få omfatta sportgrenar av olika former. Skolöverstyrelsen har därför tidigare kontaktat SMFF och framfört önskemål om att förbundet skall kunna ställa upp med lämpliga instruktörer i "ämnet" modellflyg. Därför kommer det nu att ställas stora krav på klubbarna ute i landet för att få fram lämpliga lärare till detta. SMFF kommer därför med början i maj mån. att ordna kurser för blivande instruktörer, dels i form av rent teknisk undervisning och dels i form av nödvändig information om ett pedagogiskt riktigt sätt att meddela sina kunskaper till eleverna.

Ett betydligt tråkigare besked gavs också av C-G och det gällde att tidigare erhållna statsbidrag till studiecirkelverksamheten troligen kommer att upphöra. Dock föreligger inga onda aningar om att bidrag till SMFF:s tävlingsverksamhet och bidrag till ungdomsledarutbildning skall gå samma väg.

Betr. pengar och förbundets ekonomiska situation för dagen redogjorde som vanligt kassör KA Eriksson både sakkunnigt och myndigt. Han kunde lämna det glädjande beskedet att vid bokslutet för 1969 noterades en kapitaltillgång på 29.000:-- kronor. Dock är det lite kattguld över detta glimmer. Genom att den ungdomsledarutbildning som av olika skäl ej kom till stånd som planerat 1969, blev det lite slantar över för budgetåret -69 och detta i förening med minskade kostnader för Modellflygnytt, genom mindre antal utgivningar under samma år, gav finare siffror i bokföringen än vad som annars skulle ha blivit fallet. Betr. 1970 års budget kan meddelas att totalbeloppet där lyder på 214.000:-- kr. Kommande budgetår kommer att bli ett rekordår. Beräknad totalomsättning 376.000:-- kr! Som alla förstår är det förestående friflyg VM i Göteborg som gör att siffrorna

skjuter i höjden. Världsmästerskapet beräknas omsätta 176.000:-- kr. I anslutning till detta kan påpekas att modellflygsidan i FSF har den största tävlingsverksamheten såväl nationellt som internationellt av förbundets fyra grenar motorflyg, segelflyg, fallskärmshoppning och modellflyg. Rent generellt kan sägas om SMFF:s ekonomi av idag att den har förbättrats och stabiliserats, men att det fortfarande är stora luckor avseende bidrag till tävlingsverksamheten och först då den internationella sidan. Där måste det komma den dagen, även i denna sportgren, att förbundet kan sända iväg de mest kvalificerade mannarna i de olika grenarna, och ej tvingas ta hänsyn till om den eller den har den ekonomiska ställningen privat att han har råd att åka utomlands för att representera Sverige.

Generalsekr. i KSAK - överste Kjell Rasmusson, Stockholm - bevistade stämman och följde noggrannt och intresserat förhandlingarna båda dagarna. I ett anförande på söndagen strax innan han tvingades resa vidare - med flyg - uttryckte han sin beundran dels för den sakliga och objektiva form förhandlingarna haft de båda dagarna och dels för sportgrenen som sådan. Han var införstådd med att modellflyget är en sportform som till skillnad från många andra kan engagera alla åldrar från tidiga barnaår till fritidsrika pensionärsdito. Den ger anledning till att komma ut i friska luften och den håller fantasin och de små grå i rörelse.

Sammanfattningsvis torde kunna sägas om årets riksstämman, att det var ett lyckat drag att sammanföra grenkonferenserna med själva stämman. Det kan inte vara till skada att medlemmar från de olika aktiviteterna kommer tillsammans och får ta del av varandras problem eller lösningar därav, samt att överhuvud få träffas och lära känna varandra. Sedan kan det väl bli en del mindre justeringar i kanten betr. rösträtt i gren som man ej är aktiv i eller helt sakkunnig i, men det är detaljer som ej drar ned betyget. I övrigt kan sägas att deltagarna verkade trivas med arrangemangen och hotell Brage

B. Sundström

Efter RS i Borlänge fick förbundsrådet följande sammansättning.

Ordf.	Gunnar Kalén
V. ordf.	Carl-Göran Sundstedt
Sekr.	Lars Candell
Kassör	Karl-Anders Eriksson
Ledamot	Acke Johansson
Suppl.	Inge Sundstedt
	Arne Berglin

MODELLFLYGNITT

Riksstämman beslutade att samtliga medlemmar i SMFF 1969 skall få nummer 1 och 2 1970, som kompensation för de uteblivna 5 och 6 1969.

Ett extranummer av tidningen skall också utgivas under året. I händelse av att något nummer av tidningen i fortsättningen beräknas bli mer än 1 månad försenat, skall meddelande utgå via SMFF:s expedition till klubbar och enskilda medlemmar.



Acke Johansson



Vad förbundsstyrelsen såg . . .

Årets riksstämma



och vad deltagarna såg.



K.A. Eriksson, myndig kassör.



Den snygga utställningsmontern



Friis

Kalén

Sundstedt

OLDTIMERS

Nu är det snart dags igen för Nimbus oldtimertävling. Preliminärt datum är den 31/5. Tyvärr har deltagarantalet varit ganska dåligt förut, men nu tycker jag att vi ska råda bot mot det. Den som inte varit med på någon dylik tävling förut kan inte föreställa sig hur avstressande det är att flyga under dessa former. Ingen tanke på VM-poäng, ingen termikletning, inga omflygningar eller dylikt. Det är bara att flyga för det är roligt och eventuellt slå sina konkurrenter.

Jag tror att många modellflygare skulle gilla denna form av modellflyg, bara de kom sig för med att börja.

I USA och England har denna form av modellflyg ökat mycket under senare år. I USA finns det faktiskt klubbar, som endast sysslar med oldtimers. Ritningar till gamla modeller är väl en stötesten för många, därför skall jag gärna dela med mig av det material, som jag har. Den modell, som finns i detta nummer är Åke Roggentins Termik III publicerad första gången i Flygning sept. 1940. Byggbeskrivningen är den ursprungliga och mycket utförlig, så det behövs inte ordas mer om den.

Då jag är mycket intresserad av denna del av modellflyget önskar jag få kontakt med så många som möjligt som har eller känner till någon som har gamla ritningar, tidningar och böcker om modellflyg. En riktig oldtimermodell skall vara från tiden före 31 dec. 1942,

Av Ove Pettersson, A K G

men fram till 1948 går också bra. Om de är ovärderliga för dig, så kan jag väl få låna och kopiera dem och återställa dem till dig.

Är du intresserad av gamla ritningar från USA så har man vid John Pond "Mr Oldtimer" samlat omkring 800 ritningar av alla typer av friflygande modeller från den gamla goda tiden. Han tar 1,25 dollar per kopia oberoende av storlek (omkring 8:- med porto). Jag kan förmedla köp av kopior, men om du vill ta kontakt med honom själv är hans adress:

John Pond
4135 Avati Drive
San Diego,
California 92117
USA

Sänd en dollar så får du hans ritningskatalog.

Till sist vill jag än en gång upprepa - har du eller någon du känner ritningar av gamla modeller från byggsatser, tidningar, gamla motorer och obearbetade byggsatser (skalamodeller av svenska flygplan kan vara av senare datum, så be honom kontakta:

Ove Pettersson,
Gånglåten 25
421 46 Vä Frölunda Tel. 45 96 72

TERMIK III

ÅKE ROGGENTINS rekordmodell -
en lämplig nybörjarmodell

Denna modell är liksom mina föregående konstruktioner under senare år försedd med ändskivor på vingpetsarna för att bättre stabilitet skall erhållas särskilt under motorflykt. Modellen är lätt att trimma även för en nybörjare och är tack vare sin enkla konstruktion också lämplig för den som inte har så stor erfarenhet i modellbygge. Men för den som förut ej byggt någon modell alls är den naturligtvis inte tillräddig. Som första kroppsmodell tror jag dock att en nybörjare kan klara den. Det svåraste att bygga är den trekantiga kroppen, och den största noggrannhet måste iakttagas så att den ej blir skev.

Ritningen ger en uppfattning av hur modellen ser ut. Dess spännvidd är 75 cm och dess totala längd ävenledes 75 cm. Först göres en ritning i full skala. Placera denna på en absolut plan bräda och lägg ett genomskinligt, helst vaxat papper däröver, både för att delarna icke skola fastna i ritningen och för att skydda denna.

Kroppen (Fig. I, II och III).

Dennå byggs liksom en fyrkantig kropp i två halvor. Det blir alltså fyra longeronger varav de två undre (2) senare hoplimmas. Med knappnålar fästas longerongerna (1 och 2) på ritningen. Skär till tvärribborna (3 a), passa in och limma fast dem på respektive platser. Skär till balsabiten (4) och limma fast den. Då all limning torkat tas kroppshalvan bort, och den andra byggs på samma sätt. Med sandpapper avslipad de nedre longerongerna (2) på insidan så att de passa intill varandra. De båda halvorna läggs ihop, och omkring de nyss avslipade longerongerna (2) lindas sytråd från nos till akter. Snedskär tvärribborna (3 B) så att de passa mellan longerongerna (1) och limma fast

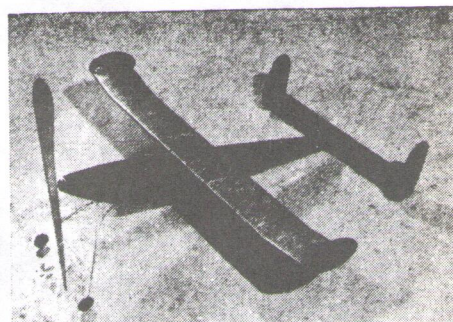
dem på deras platser. Tag bort tråden, stryk lim mellan de nedre longerongerna och håll dem sammanpressade med hjälp av klädnypon. De återstående balsabitarna (4) fästas på sina platser. Putsa nosen jämn och limma fast plywoodramen (5). En plywoodbit (7) utsågas, och tre hål borrar för akterkroken, vilken iträdes och fastsurras med stark sytråd (se fig. IV). När detta är gjort fastlimmas det hela på kroppen och luftsläppet (10) utskäres och fastlimmas på plywoodbiten (7).

Två mässingsrör (6) tillkapas. Se till innan de fastlimmas att pianotråden (17 och 18) går lätt i rören. Kroppen klädes och vattenbesprutas samt fastspännes medelst gummisnoddar över kölen omedelbart på en plan bräda med översidan nedåt. Efter ett par timmar tas kroppen bort och dopas första gången. Sedan dopen torkat på översidan fastspännes kroppen åter på brädan där den får sitta omkring ett dygn, då de återstående dopningarna göras. Efter sista dopningen bör kroppen åter fastspännas. Det är nämligen noga med att kroppens översida blir absolut rak.

Vingen (Fig. IX och X).

Gör en sprygelmall av plywood efter ritningen, efter vilken spryglarna utskäras. Borra ett runt hål i mallen för vingbalken. Fram- och bakkant (21 och 22) nålas fast på ritningen, och spryglarna fastlimmas. (Ytterspryglarna (32) fastlimmas snett enligt ritningen.) Då limmet torkat iträdes balken försiktigt och limmas. När detta är torrt sätt dit även listerna (31).

Där vingändarna börja avskärs vingen. Fram- och bakkant samt vingbalk snedskäras, och vingändarna fastlimmas. Förstärkningarna (23) skäras till och fastlim-



mas på sina platser. Ändskivorna (fig. XV) utskäras, kanterna avrundas och klädes med papper samt dopas tre gånger med mycket dope, så att papperet fastnar ordentligt.

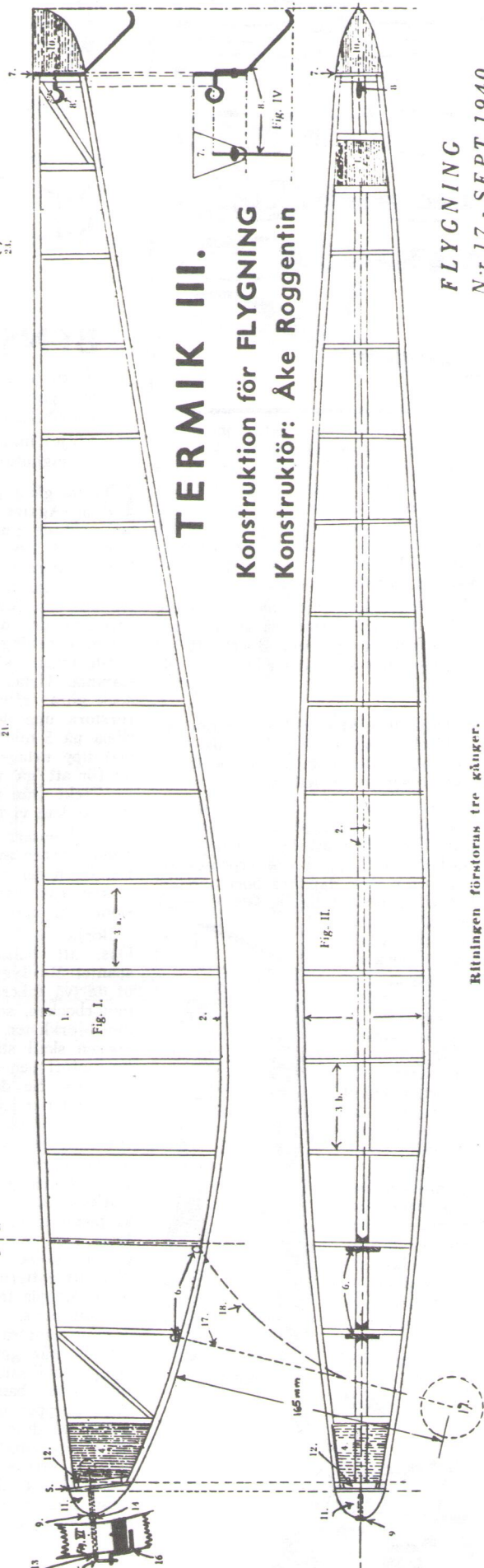
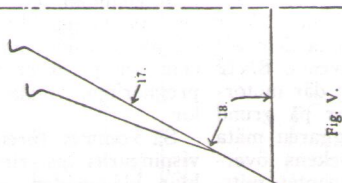
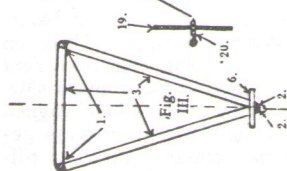
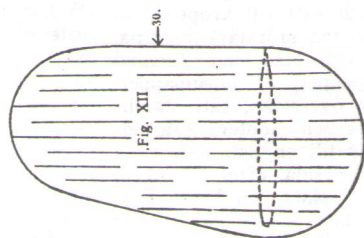
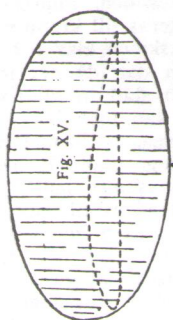
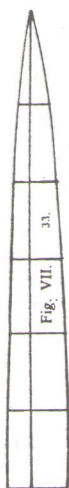
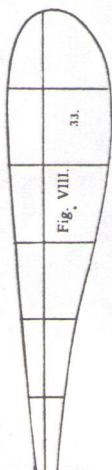
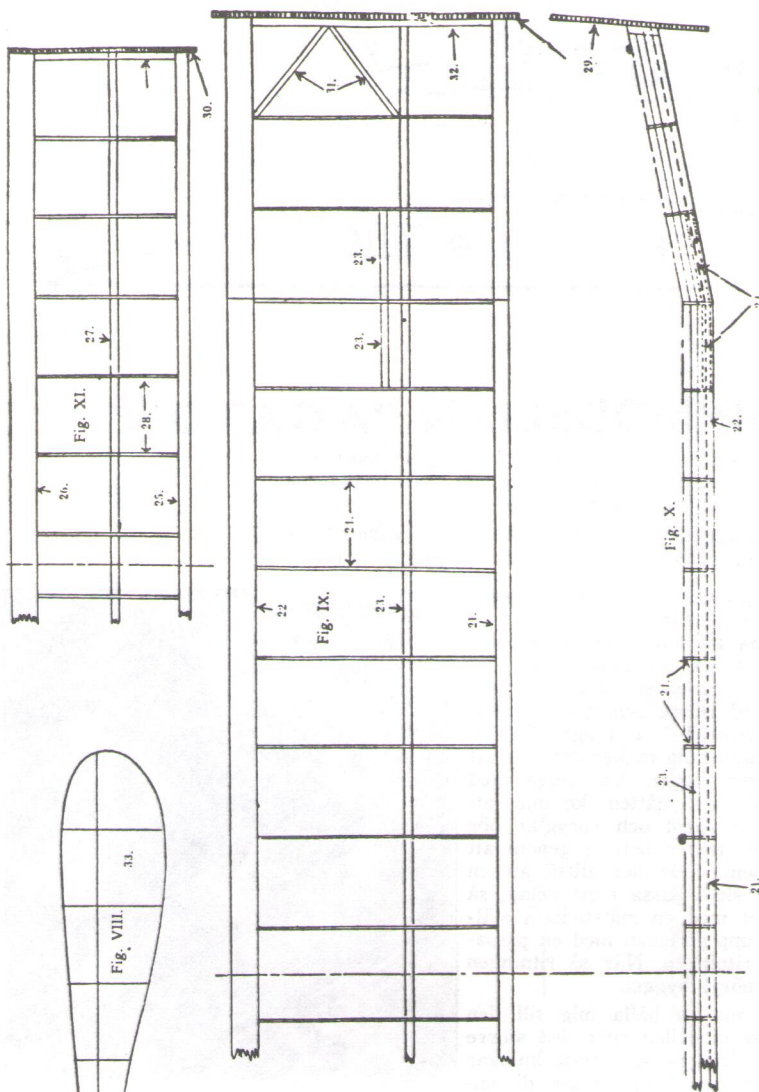
När vingen är klädd besprutas papperet med vatten. När papperet är torrt fastlimmas ändskivorna, och vingen topas två à tre gånger. Spänn fast vingen på en absolut plan bräda mellan varje dopning, men se först till att undersidan är torr så att vingen ej fastnar i brädan. Ett par timmar bör förflyta mellan varje dopning.

Stabilisatorn (fig. XI) bygges, klädes och dopas på samma sätt som vingen. Framkanten (25) och bakkanten (26) pallas dock upp med små balsabitar så att de komma i rätt läge innan spryglarna fastlimmas.

Vinge och stabilisator profil fig. XIII o. XIV äro i naturlig storlek.

Med *fenorna* (fig. XII) förfäres på samma sätt som med ändskivorna på vingen.

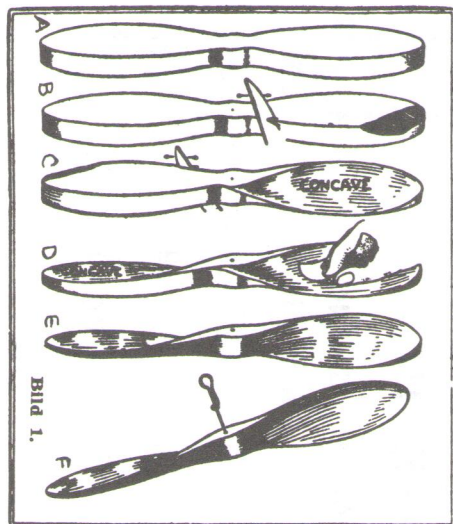
Den flera gånger nämnda vattenbesprutningen utföres med hjälp av ett s. k. fixerrör. Däremot påstrykes all dope med en fin hårpensel. När kroppen kläds med papper



TERMIK III. **Konstruktion för FLYGNING** **Konstruktör: Åke Roggentin**

FLYGNING
 Nr 17 - SEPT. 1940

Ritningen förstoras tre gånger.



måste tillses att fibrerna i detta komma att gå längs med kroppen. Detsamma skall vara fallet med vingen, stabilisatorn, fenan och ändskivorna på vingen. Visserligen bli insjunkningarna mellan spryglarna större härigenom, men lägges papperet på andra hållet spricker det lätt på tvären på vingen och stabilisatorn vid landning i blåst, när modellen hamnar på rygg.

Nosblocket (11) göres av hård balsa. Dess bakre del (12) formas så att den passar in i nosen på kroppen. Borra ett hål genom blocket och sätt dit en bussning (9) som lager.

Propelleraxeln (15) inträdes bakifrån genom nosblocket, och en mässingskula (14) trädes på och lödes fast. Axeln bockas i rätt vinkel framför propellern.

Propellern skall ha 36 cm diameter. Klipp till en mall av papp i enlighet med fig. VII. Med hjälp av denna ritar man på propellerämnet upp propellerprojektionen. Såga eller skär därefter bort onödigt trä efter den uppritade linjen. Gör en mall efter den andra projektionen (fig. VIII) och såga ut denna efter uppritningen. Vid utsågningen måste man ge noga akt på att denna sker vinkelrätt. Skär nu bort överflödigt trä från kant till kant enligt bild 1. Som synes av bild 2 lämnas en kant utmed bladens framkant. Profilen, d. v. s. genomskärningen av ett propellerblad, skall nämligen likna en tunn vingprofil. Propellern filas, slipas och avväges, så att båda bladen bli lika tunga. Dopa propellerens flera gånger och slipa den med fint

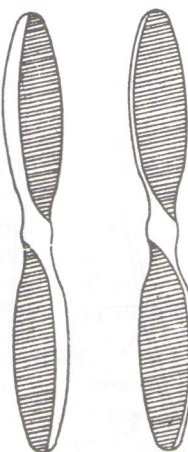
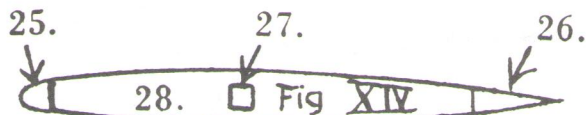
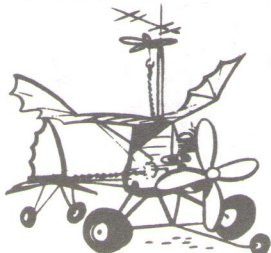
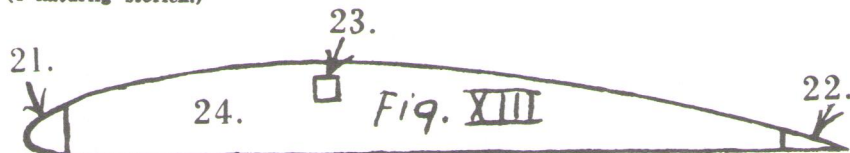


Bild. 2.

forts. sid 13



(I naturlig storlek.)



BENSINMODELLEN "AGATON"

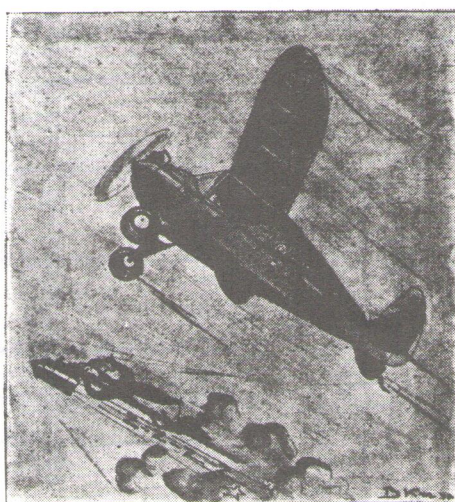
Är det någon som har en "Ohlsson 23" som ligger och skräpar i någon låda så tycker jag han skall bygga denna Björn Karlströmsmodell från 1940.

Följer man byggbeskrivningen bör det inte vara några svårigheter, fränsett att skaffa en tidsenlig motor.

Denna gång presenterar vi bensenmodellen »Agaton». Den är konstruerad med tanke på de små bensenmotorerna på omkring 1/8 hkr t. ex. Ohlsson »23», Hi-Speed, Atom etc. Emellertid kan den med fördel flygas med större och tyngre motorer om den förstoras 7 à 8 ggr. Till de förra, mindre motorerna räcker det med att förstora ritningen 5 ggr. Var noga med förstoringen, så att måtten komma att stämma. Urtag i spant och spryglar bör dock göras efter texten och ej genom att förstora upp dem. Står det alltså att en ribba på 5 mm skall passa i ett urtag, så mät upp urtaget med en mätsticka i stället för att 'gå' upp sträckan med en passare direkt från ritningen. När så ritningen är klar kan vi börja bygget.

Jag kommer nu att hålla mig till den mindre typen av modellen enär den större fodrar en del ändringar och förstärkningar i konstruktionen samt kraftigare dimensioner på materialet.

Börja med att sträcka longerongerna. Obs. att balsakonstruktionen slutar vid spantet B. Bygg två likadana sidor. Skär ut de två fanerspanten och limma dem till motorboken, som består av tvenne 8x12 mm björklister. Hålen i spanten där motorboken skall stickas in varierar på grund av motortypen så dem får byggaren mäta ut själv. Se dock till att bokens översida kommer i jämnhöjd med spantets mittlinje. Montera kondensatorn och tändspolen (coilen) som ritningen visar. Bygg en batterivagn av ett par rundträn och balsabitlar. Montera denna i kroppen. Drag en stark sytråd från vagnens ena sida runt kroppens undersida till vagnens andra sida. Drar man nu i denna tråd, glider vagnen på sina skenor. Tyngdpunkten justeras genom att batterierna skjutas fram eller tillbaka. Koppla ledningarna och limma nosen till sin plats. Böj till landningsstället av 2 mm pianotråd och sätt till kroppen, så att det går genom fanerförstärkningarna. Bygg stabilisatorn och kläd den. Använd siden eller bambupapper, ej japanpapper. Kläd kroppen utom översidan, sätt stabilisatorn på dess plats och montera sidorodret och fenan. Skär till en list, som skall sitta på kroppens översida, efter ritningen, limma denna till sin plats och kläd översidan. Kläd halva sidan i sänder och försök att få övergången mellan kroppen och fe-



nan" så fin som möjligt. Kabinen klädes med celluloid, och nosens främre del göres av tvenne balsaklotsar, som limmas en på var sida om motorboken. Skär till dem och putsa med sandpapper. Efter impregneringen målas kroppen i lämplig kulör.

Så kommer turen till vingarna. Följ anvisningarna på ritningen. När vingen är klar klädes den, impregneras och målas. Den monteras till kroppen med gummiband. Så är maskinen klar för provflygning.

Välj en dag då det inte blåser alltför ojämt och ställ in glidflykten. När denna är felfri kan man börja tänka på motorflygningarna, ej förr. Dra ej på för fullt på en gång, utan låt motorn gå så pass fort att maskinen håller sig flygande. Visar den tendens till överstegring i motorflykten, pallas motorns bakkant upp, (lägg under fanerbitar) tills flykten blir jämn. Då kan man öka gasen. Är maskinen rätt justerad skall stigningen vara jämn och brant. Vill planet inte lägga sig i glidet när motorn stannar, utan överstegrar, flyttas batterierna en aning framåt, så att planet blir litet framtungt.

Till sist en maning. Flyg på stora öppna platser och iakttag största försiktighet, så att ingen kommer till skada. Det kan skada 'bensinmotorflyget' här i landet om just **NI kör ANSVARSLÖST!**

B. K—m.

får stå och mjukas upp i kallt vatten ungefär 12 tim-
ninggöra limmet i en s. k. limpanna, varvid det först
deln i små fyrkantiga plattor. Lättast är att ord-
absolut att föredraga. Detta finnes att köpa i han-
apparater och sortfälligare arbete ett bra smickarlim
att bestyrka skarvarna med chellack), är vid större
tighet (vilken olägenhet dock kan förminkas genom
kon såsom bindemedel, men då detta icke tål fuk-
det små apparater, kan man reda sig med syndeli-
litter lim påstrykes även utpå skarven. Gäller
efter skarven väl suras med fin tråd, och slutligen
varandra vända sidor, dessa bestyrkas med lim, var-
sa, att halva tjockleken utskäres å desammas mot
Hållbara skarvar mellan tvänne stavlar göra
ytta.

man försiktigt uppstår ej minsta brott å denna
sidan alltid kommer *utåt* vid böjningen, och förfar
märka, att den på sin glans lätt igenkännliga yter-
tills den önskade vinkeln erhållits. Härvid är att
i vatten, upphettat och böjer åter ett stycke o. s. v.
denna böjning helt svagt, doppar man åter staven
stället lätt låter sig böjas, och sedan man utfört
några sekunder känner man att det upphettade
net och hålles så försiktigt över lägan. Redan efter
vatten. Bambustavven doppas därefter först i vat-
spritampa eller ljusläga bredvid en behållare med
betad i detta fall och kan givas de mest komplice-
eller kokas i vatten. Bambu är särskilt lätt bear-
man låter detsamma ordentligt uppvärmas i ånga
Tå kan man lätt ge en beständig böjning om
till landningsställ o. s. v.

vändbara till vingkonstruktioner, flygkropp, stöttor

marken eller något annat, icke genast en bit slås
bort, vilket däremot lätt händer med t. ex. typ d.

Hållbarhet och lätthet äro två grundfordringar,
som man måste ställa på en propeller. Bästa mate-
rialet är trä ehuru även goda resultat kunna ernås
med aluminium. Lind och al torde lämpa sig ut-
märkt.

Skall man själv tillverka sin propeller, gör man
klokt i att första gången skaffa sig en att hava till
ledning, då detta underlättar för nybörjaren, vil-
ken kanske har svårt att genast göra en bra sådan
efter ritning eller beskrivning.

Först väljer man propellerdiameter och stigning
(se kap. II) och sedan detta är gjort göra vi en
ritning i enlighet med fig. 15. Sträckan O—R gö-

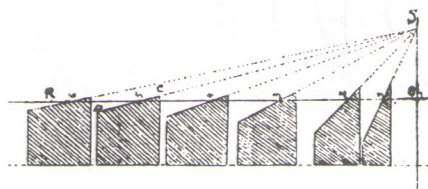


Fig. 15.

res därvid lika stor som propellerradien, d. v. s. halva
diametern, och O—S vinkelrätt mot O—R och lika
med stigningen dividerad med 6_{28} . Man ihågkom-
me nämligen att stigningen St hänför sig till hela om-
kretsen $2\pi r$ under det att för ritningen endast ifrå-
gakommer radien r varför man måste dividera med
 $2\pi = 6_{28}$. Sträckan O—R delas sedan i exempel-

Det allra lämpligaste träslaget torde emellertid
vara bambu, vilket är symnerhigen starkt, lätt att be-
arbeta och dessutom av relativt ringa vikt. Det-
samma torde kunna sägas om rotting, ehuru detta
är väl vekt för att komma till användning vid an-
nat än små modeller. Bambu låter sig symnerhigen
väl spjällkas till tunna stavlar, vilka äro ytterst an-

För tillverkning av flygplansmodeller väljer man
av de svenska träslagen gran, al eller lönn, vilka äro
relativt lätta att bearbeta, och vilka ej väga så
mycket som bok, björk och ek. Dessa senare äro
dessutom hårdare och mera svårarbetade utan att
för vikt ändamål hava motsvarande fördelar. Man
tillser noga, att endast riktigt torrt trä kommer
till användning, samt att detsamma skäres eller sågas
i längdriktning, då tvärrita har endast ringa hållfast-

Den hastighet och skicklighet, med vilken man
bygger sin modell, beror ganska mycket på de verk-
tyg, som stå till ens förfogande. Det viktigaste
instrumentet är utan tvivel en kniv, vilken bör vara
välslipad och skarp. Med densamma kunna alla
tråkonstruktioner utföras, ehuru det mången gång
kan underlätta arbetet att till sitt förfogande även
hava en lövsåg, en liten kattsavansåg, ett fint borrh,
en halvrand fil, ett par små skruvsvingar och sand-
papper. Dessutom är det även förmånligt med en
flacktång, avbitartång och en liten hammare. För
att kunna under arbetets gång kontrollera de olika
delarnas vikt, och till kommande arbeten kunna göra
värdefulla noteringar, använder man en brevvåg.

VI. Verktyg och arbetsmaterialier.

V. Arbetsritning och konstruktions-beräkning.

Avstår man från att begagna sig av någon färdig
arbetsritning med därtill hörande arbetsbeskrivning,
utan använder sig t. ex. av någon av de skisser som
finnas i denna bok, måste obetingat en ritning i
naturlig storlek uppgöras med ledning av den valda
skissen. Härför drager man först upp en mittlinje
och mäter på denna ut planskissens längd så många
gångar, som man önskar sin modell större än skis-
sen. Göres exempelvis längden 10 ggr så stor må-
ste naturligtvis även spännvidd, vingbredd o. s. v. gö-
ras 10 ggr så stor. Har man på så sätt fått en
noggrann plan utförd övergår man till att rita mo-
dellen sedd från sidan och framifrån, så att varje
mått på de förekommande delarne kan tagas direkt
från ritningen. En ritning underlättar arbetet oer-
hört, och först sedan man har en sådan, bör man
sätta i gång med tillverkningen av de olika delarna,
vilka noga böra överensstämma med vad ritningen
angiver, och då alla delar äro färdiga vidtager hop-
sättningen.

För den, som vill försöka att själv konstruera
sina modeller, kan kanske följande allmänna regler
angående storleks- och viktsförhållandena vara på
sin plats. Det första man härvidlag har att göra är
att fastställa maskinens spännvidd. Modellens längd
göres sedan c:a $\frac{1}{4}$ av spännvidden och en modell av
50 cm. spännvidd bör sålunda vara 44 å 45 cm.
lång. Bärplanens djup tages ungefär $\frac{1}{5}$ av spänn-
vidden (vid modeller med mer än 1 m. spännvidd
räcker $\frac{1}{6}$) och stabilisatorn c:a $\frac{1}{6}$ av bärplanens

tillhufvud av ovanstående tabell lått uträknas huru
 långa snöre av 1 mm. tjocklek, som erfordras. Av
 denna synes att 13 gram behövas, och då varje me-
 ter av 1 mm. gummit väger 1 gram, bör således
 13 m. användas.

Sedan man så fastslagit gummitvikten, kan man
 genom att multiplicera denna med 5—8 erhålla
 vikten på modellen utan gummi. Stiffran 5 användes
 då en flygande pinne skall göras, och ju mer mo-
 dellens art avsedd att likna originalet kommer ett hö-
 gre värde till användning, och stiffran 8 gäller hyd-
 roplan. Ju lägre stiffran man kan hålla sig till i detta
 fall, desto bättre har man anledning förmoda att
 modellen, om den är rätt konstruerad, kommer att
 flyga. Den enligt ovanstående beräkning erhållna
 vikten av maskinen bör även jämföras med ytan av
 den egentliga bärplanen. Man kan nämligen räkna
 med, att belastningen å varje dm.² av denna yta bör
 hålla sig mellan 10 å 20 gram. Det senare värdet
 gäller då endast för verkligt väl utförda modeller
 med minsta möjliga skadliga motstånd och då rara
 möjliggjord hög hastighet.

Ovanstående regler böra icke tagas alltför
 strängt, utan goda resultat kunna utan tvivel ernås
 även om t. ex. propellertorleken skulle variera nå-
 gra centimeter från den här angivna. Vad som
 framför allt emellertid bör fasthållas såsom ledmotiv
 vid konstruktionen är att givna modellen största möj-
 liga hållfasthet samtidigt som den bör besitta minsta
 möjliga vikt.

yta. Vid vår ovannämnda modell med 50 cm. spännvidd få planen 10 cm. djup, d. v. s. 500 cm.² yta, och i enlighet härmed stabilisatorn 200 cm.².

Propellern göres i regel till sin längd (diameter) ungefär $\frac{1}{3}$ och vid biplan ända till $\frac{1}{8}$ av spännvidden. Har man så fastställt propellerns storlek får man ungefärliga längden på gummitorn genom att multiplicera propellerdiametern med två. Vid en modell med 60 cm. spännvidd bör således propellern vara c:a 20 cm. och avståndet mellan gumminörens upphängningspunkter c:a 40 cm. Nedanstående tabell giver sedan ett rättesnöre för beräklandet av den gummi massa, som bör komma till användning.

Propeller- diameter	Gummi- tjocklek	Gummits vikt pr m.	Gummits längd i m.	Gummits vikt i gr.
12	1 mm.	1 gr.	2	2
15	1 "	1 "	4	4
18	1 1/2 "	2,25 "	5	11
20	1 1/2 "	2,25 "	6	13
22	1 1/2 "	2,25 "	7	16
25	2 "	4 "	6	24
30	2 "	4 "	8	32
35	2 "	4 "	12	50

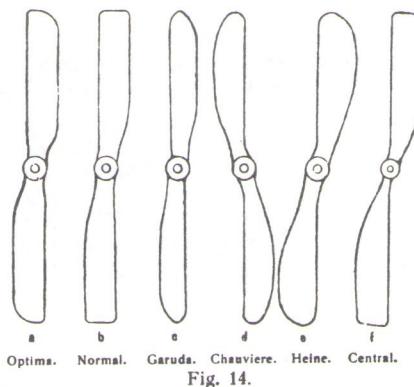
Anmärkning:
Vidstående
tabell avser
kvadratisk
genomskår-
ningsyta av
gummisnöre.

Skulle t. ex. till vår 20 cm. propeller icke gum-
misnören av 1½ mm. tjocklek stå till buds, kan med

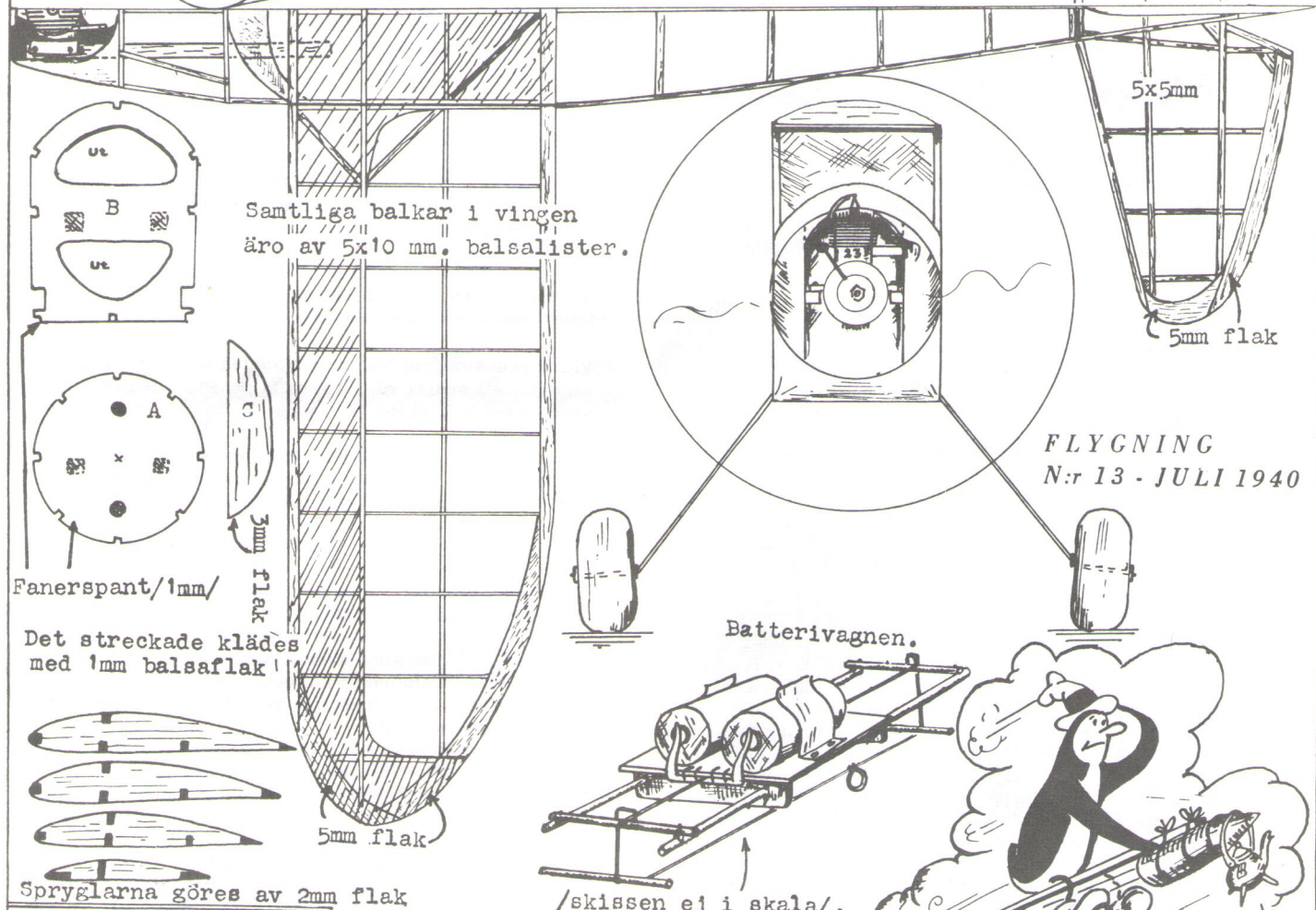
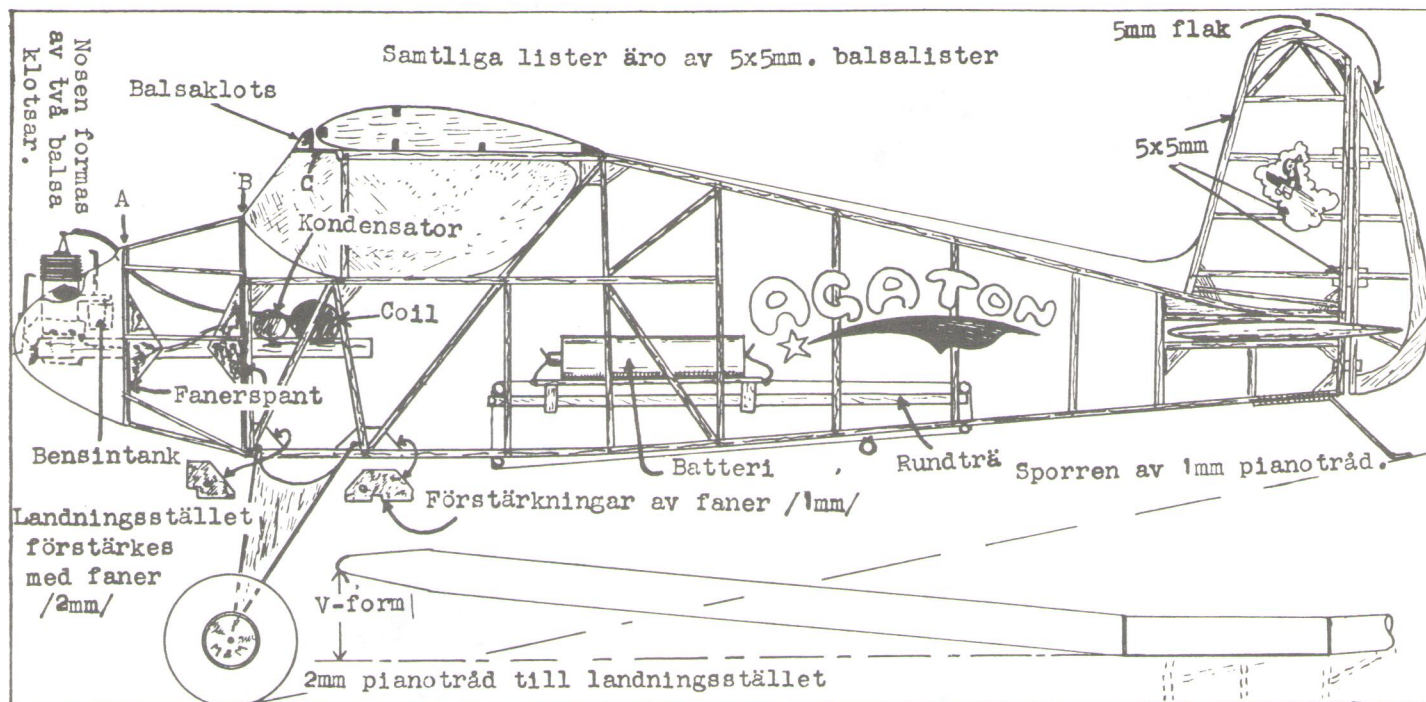
mar i limpannans inre kärn. I det yttre påhålls sedan vatten och hela sättes på elden och limmet i det inre kärlet uppvärmas i ett vattenbad. Här man ingen limpanna, kan man reda sig med två blickkärn, som passa i varandra, — huvudsaken är att det kärn varit limmet finnes, ej kommer i direkt beröring med lägnen. Limmet är bra då det tjockflytande rinner av en därti doppad pensel. Då det skall användas, måste det vara, varmt, och skall man limma stora ytor, är det fördelaktigt, att även värma dessa, så att ej limmet kallnar alltför fort. De ytor, som skola limmas, få dessutom ej vara glatta utan göras skrovliga. Skall tyg limmas på trä, får detkon: är bäst till skärvar mellan metall och trä, vilka efter torkningen chellackeras.

VII. Propellern.

Tillverkning av en propeller tror många vara för svårt för att man med framgång skall giva sig in härpå, men med litet övning, tålmod och händighet skall var och en snart se, att man kan göra fullt tillfredsställande och användbara sådana. För den, som icke vill känna den glädjekänsla, man erfar, efter att själv hava tillverkat alla delarna till sin modell, finnes en mångfald olika propellertyper att köpa i handeln. Fig. 14 visar några

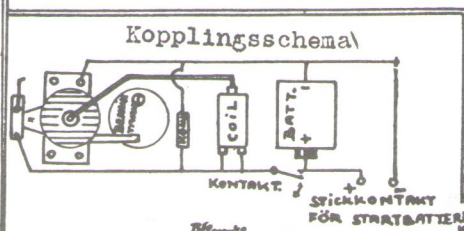


olika sorter, vilka i stort sett kunna sägas vara ganska likvärdiga. Man har endast att tillse att vid köp helst någon av typerna a—c tagas, då dessa äro så konstruerade, att vid en sammanstötning med



"AGATON"
Bensinmodell av
Björn Karlström.
Konstr. för FLYGNING

BK



Ritningen skall förstöras 5 ggr.



Hänt i veckan

1:a dagen

Vi träffades på Stockholms Central och fortsatte med buss till Bosön. När vi kom fram började Jan Hansson presentera RF och idrottsanläggningen som vi har hamnat på. Sen kom det en massa ordningsregler som skulle följas. Sen var vi så hungriga att det var TIME for LUNCH.

SMFF:s ordförande Gunnar Kalén höll låda hela eftermiddagen och ett par timmar på kvällen ämnet handlade om SMFF:s historiska förflutna. Gunnar berättade om "FRITT VAL ARBETE".

2:a dagen

Morgonen handlade om organisationskunskap därefter följde olycksfallsvård av Göran Agnevik där vi fick lära oss att plåstra om modellflygare. På eftermiddagen dök Calle Sundstedt upp med en massa papper angående tävlingsregler. Efter kroppsvård och bad följde middag och därpå fortsatte C. Sundstedt om regeltolkningsfrågor.

3:e dagen

Föreningskunskap och budgetfrågor som tilltugg efter frukosten sen var vi mogna för psykologen. K.B. Jonasson som var lärare i psykologi. Det var mycket intressant lektion, bland annat talade han om morötter, brylcrem och margarin. Efter margarin var vi tvugna att ha lite LUNCH. Eftermiddagen dök RC-gänget upp ifrån Dalarnadet var Grenchefen i RC John Lyrsell och nordiske mästaren Bo Bergstedt med sin segermodell som han konstruerat och byggt själv. En kalaseftermiddag. Generalsekreteraren ifrån KSAK Rasmusson dök upp med Flygrevyns fotograf Gunnar Ruud och hälsade på för att kolla läget. Onsdagkvällen FRIKVÄLL.

4:e dagen

Dags för psykologi igen. Snacket gick om organismer, mekanismer och motivation, belöning, fixering och andra mystiska termer. Sen följde föreningsekonomi hur man skulle skaffa fram pengar till klubbarbetet. Efter LUNCH C. Sundstedt igen. Ämne "REKRYTERING OCH KOMMUNALA FRÅGOR". Grupparbete på kvällen om klubbens arbetsprogram och budgetsförslag som räckte långt in på natten. Dessutom tidningsarbete.

5:e dagen

Idrottsfysiologi av G. Agnevik på morgonen. Han pratade om blodvärde, syreupptagningsförmåga, mjölksyra, och skissade några träningsprogram för att få bättre kondition. Resten av dagen grupparbete, modellmateriel för nybörjare. Eftermiddagen Norrköpings Hasse Friis med friflyg och Kjell Rosenlund från Stockholm. Samkväm på kvällen.

6:e dagen

Teoriproov och slutdiskussion på lördagen.



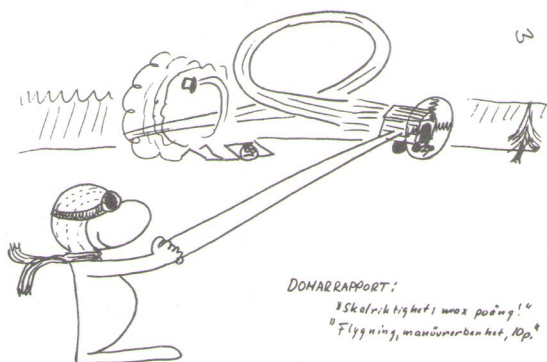
En dag diskuterades med läraren om lämpliga sätt att fixa till en jämn yta för RC-flygarnas banor bla nämndes asfalt. Så småningom gled samtalet in på ytbehandling av modellerna. Vid det laget hade en av grabbarna nickat till och somnat. Läraren, som såg detta funderade ut ett försynt sätt att väcka den sovande eleven, frågade: "Nå vad säger du, vad brukar du ytbehandla dina "kärror" med." Den sömnige spritter till och utbrister: "Asfalt."

Vid diskussion om budget och anslag till klubbarna förkastades ett snabbt sätt att skaffa pengar: "Bankrån".

Ett snabbt sätt att torpedera klubbekonomin: Hård sättning på Jaguar E-type. Ej att rekommendera, motmedel finns dock, att anordna en bingoafton.

Reflexion av modellflygare efter psykologilektion. "Aha, om jag använder Brylerème då kommer jag att vinna tävlingen". Man får väl bara hoppas att han inte kör glödstiftaren på den soppan.

En som förbättrar sin ekonomi med hjälp av Bosö-vatt-net; Läskedrycksfabrikanten, och automatfabrikanten som knappast hinner leverera nya automater i den takt som de gamla slits ut.



Angående bagage som kommit på driven.

Eftersom man är modern och flygintresserad, tar man givetvis flyget till kursen. Linjeflyg har en fantastiskt god "SERVICE". Man skickar väskan i samma kärra som sig själv Ängelholm-Bromma men sedan går väskan vidare till Östersund och återvänder två dagar senare till Bromma, Lagom till man luktar svett och känner sig som en stor skithög. Svettig, orakad och raggig i största allmänhet.

Ett tips skicka "svärmor" som bagage med Linjeflyg.

"En som saknade sin tandborste"

AVIGSIDAN

Det dyraste: dricksautomaten vid entren.

Den skäggigaste: Blomberg från Kumla.

De spänstigaste: modellflygarna (naturligtvis)

Det godaste: dricksvattnet.

Den snyggaste: HON i kiosken (WOW Tiger)

Det mest enkelriktade: friflygarna.

Det mest okontrollerade: Radioflygarna.

Det mest kontrollerade: innehållet i flaskan.

Det bullrigaste: onsdagsnatten i Stora villan.

Det sotigaste: grillkorven efter snow-carten.

Det mest bortkommna: färg-TVapparaten.

Det rakaste: Calle Sundstedts frisyr.

Det mest överlägsna: Flygets seger i snow-cart.

Det halkigaste: Motorcykelfilmen.

Det mest slitna: psykologens klackar.

Det sorgligaste: inga biljetter till Johanneshov.

Det mest saknade: baren.

Det roligaste: Tillverka tidningen.

Det torraste: vägen mellan kåkarna.

Det kallaste: bastun.

Det obekvämastaste: madrasserna.

Det svåraste: ta sig till stan.

Det nyktraste: Skvadern.

Den flitigaste: Tryckfelsnisses (sättaren kommentar).

På ett BB. i Mellanöstern stod en europeé och en shejk och tittade på de nyfödda genom en glasruta. "Vilken är er." frågade europeén. "De första tre raderna." svarade shejken.

SAMTAL MELLAN TVÅ SPEEDKILLAR

Den förste: "Vad dåligt din kärra gick idag, den klockades inte för mer än 100 km/h".

Den andre: "Inte att undra på, nån jäkel hade stoppat p-piller i soppan."

MODELLFLYG.



MODERN UNGDOMSLEDARE
EFTER KURS PÅ BOSÖN.

Forts. TERMIK III

sandpapper efter varje dopning utom den sista. Centrumhålet för propellern förses med en mässingbussning. Av fig VI synes hur frigången görs.

En bit pianotråd (16) instickes i ett 1 cm långt mässingsrör och bockas i enlighet med ritningen. Röret lindas och limmas fast på propellern .

Landningsstället (fig V) bockas och lödes enligt ritningen. Hjulen (19) utskäres och bussningar (20) fastlimmas noga.

Gummimotorn skall bestå av 8 strängar 6,4 x 0,85 mm brun gummisnodd. Med utdragen motor, väl smord och intrimmad, tål gummit 400 - 500 varv.

Vinge, stabilisator och landningsställ fastsättes med tunna gummisnoddar.

Modellen skall flygas med en inställsvinkel på 1° - 2° mellan vinge och stabilisator.

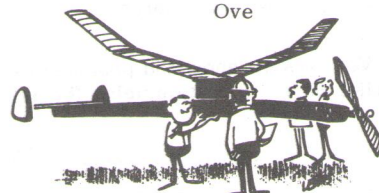
På grund av den stora propellern är vridningsmomentet stort. Därför måste man rikta nosblocket åt höger uppi-från sett för att förhindra att modellen i starten går i för branta vänsterkurvor.

Den som bygger denna modell torde ha så mycket erfarenhet från enklare modeller, att några närmare anvisningar för trimning och flygning icke erfordras.

Materialförteckning.

1	Hård balsa	3 x 3 mm
2	Hård balsa	3 x 3 mm
3 a, b	Hård balsa	2 x 3 mm
4	Lös balsa	3 mm
5	Plywood	2 mm
6	Mässingsrör	Ø 1 mm
7	Plywood	1 mm
8	Pianotråd	1,25 mm
9	Mässingsrör	Ø 1,25 mm
10	Lös balsa	
11	Hård balsa	
12	Hård balsa	
13	Mässingsrör	Ø 1,25 mm
14	Mässingskula	
15	Pianotråd	1,25 mm
16	Pianotråd	1 mm
17	Pianotråd	1 mm
18	Pianotråd	1 mm
19	Plywood	1 mm
20	Mässingsrör	Ø 1 mm
21	Lös balsa	7 x 7 mm
22	Hård balsa	3 x 10 mm
23	Hård balsa	3 x 3 mm
24	Lös balsa	1 mm
25	Lös balsa	5 x 5 mm
26	Hård balsa	3 x 10 mm
27	Hård balsa	3 x 3 mm
28	Lös balsa	1 mm
29	Lös balsa	2 mm
30	Lös balsa	2 mm
31	Hård balsa	2 x 3 mm
32	Hård balsa	3 mm
33	Propellerämne hård balsa	24 x 42 x 360 mm

Lycka till
Ove



FÖR LINKONTROLLFLYGARE

Bestämmelser för SMFF:s Modellflygplaketter och riks-idrottsförbundets (RF:s) SM-plaketter i silver i linflyg.

- 1 Vid SM-tävlingar utgår RF:s SM-plakett i silver till segrarna i F2 A2, Speed int, F2 B2 Stunt int och F2 D2 Combat int. Till andra- och tredjepristagarna i ovan-nämnda klasser utgår SMFF:s plakett i silver resp brons. Till segrande lag i F2 C2 Team racing int utgår 1 st RF:s SM-plakett i silver samt 2 st SMFF:s plakett i silver resp brons.

Till de tre bästa lagen i lagtävlingen utgår 1 st. SMFF:s plakett i guld, silver resp. brons.

- 2 Vid VT-tävlingar utgår till de tre bästa i F2 A2 Speed int, F2 B2 Stunt int och F2 D2 Combat int SMFF:s plakett i guld, silver resp brons. Till de tre bästa lagen i F2 C2 Team racing int utgår 2 st. SMFF:s plakett i guld, silver resp brons.

Till de tre bästa lagen i lagtävlingen utgår 1 st SMFF:s plakett i guld, silver resp brons.

- 3 Till övriga svenska tävlingar kan SMFF:s plakett i brons utgå.
- 4 Speciella bestämmelser:
 - a Vid lagtävlingar utgår 1 st plakett till laget. Kompletterande plaketter till lagdeltagarna kan rekvideras från förbundet.
 - b Plaketter kan ej erhållas utan gravyr. Gravyrtexten för SM- och VT-plaketter är fastställda av förbundet. Texten å övriga plaketter enligt arrangörens önskemål.
- 5 Vid VM, EM- och NM-tävlingar arrangerade i Sverige kan SMFF:s plaketter i guld, silver och brons utgå.
- 6 Vid särskilda tävlingar av större betydelse äger förbundsstyrelsen rätt att besluta om att SMFF:s plaketter i guld och silver kan utgå.
- 7 Vid i Sverige arrangerade VM, EM- och NM-tävlingar kan minnesplaketter i blåoxiderat utförande utgå till tävlingsdeltagare, lagledare och speciella funktionärer enligt arrangörsönskemål.

SMFF:s Märkesfordringar i linflyg.

Allmänna regler

- A Reglerna gäller från den 1.1.64. Resultat uppnådda före detta datum får ej räknas.

B.

Allmänna regler

- A Reglerna gäller från den 1.1.64. Resultat uppnådda före detta datum får ej räknas.

- B Märkesproven får utföras med samtliga modeller som uppfyller gällande svenska modellflygregler.

- C Märkesproven kan utföras:

- 1 Vid tävling
 - 2 Vid särskilt anordnad provtagning
- ANM. Särskild bestämmelse för guldmärket i F2 D Combat.

- D Vid särskilt anordnad provtagning skall resultaten i
 - 1 F2 A Speed och F2 C Team racing kontrolleras av

minst 2 kontrollanter av vilka minst 1 skall ha fyllt 18 år.

- 2 F2 B Stunt och F2 D Combat kontrolleras av klubbledare eller likställd.

- E Avlagda märkesprov skall av resp klubb noteras å matrikelblad.

- F Märkena skall erövrats i ordningsföljden: brons, silver och guld. Prov för en högre valör får ej avläggas förrän proven för en lägre valör är helt klara.

- G Erövrade märken behöver ej utlösas.

- H Olika märken kan av samma person erövrats i olika grenar eller klasser.

Märkesfordringar

F2 A Speed	Brons	Silver	Guld
F2 A1 Speed A	70 km/tim	100 km/tim	130 km/tim
F2 A2 Speed int	100 km/tim	130 km/tim	160 km/tim
F2 A3 Speed B	130 km/tim	150 km/tim	170 km/tim
F2 A4 Speed C	150 km/tim	170 km/tim	190 km/tim

Flygregler enligt gällande svenska regler.

F2 B Stunt

Modellen skall uppfylla konstruktionsbestämmelser för F2 B1 Semi-Stunt. För erhållandet av märke kan nedanstående manövrer godkännas enbart av klubbledare eller likställd. Följande program fordras för resp märke:

brons	silver
1 Startförberedelser	1 Startförberedelser
2 Start	2 Start
3 Planflykt 2 varv	3 Planflykt 2 varv
4 Enkel wing-over 1 st	4 Enkel wing-over 1 st
5 Looping 1 st	5 Looping 2 st
6 Landning	6 Inverterad planflykt 2 varv
	7 Landning
guld	
1 Startförberedelser	
2 Start	
3 Planflykt 2 varv	
4 Enkel wing-over 1 st	
5 Looping 3 st	
6 Inverterad planflykt 2 varv	
7 Bunt 1 st	
8 Landning	

F2 C Team racing	Brons	Silver	Guld
F2 C2 Team racing int	9 min	8 min	7 min
F2 C3 Team racing B	10 min	9 min	8 min

Flygregler enligt gällande svenska regler.

F2 D Combat

Nedanstående fordringar gäller för både F2 D1 Combat A, F2 C2 Combat int och F2 D3 Combat -35.

Brons: Båda modellerna i luften samtidigt i minst en minut. Två klipp i motståndarens serpentin.

Silver: Båda modellerna i luften samtidigt i minst en minut. Två klipp i motståndarens serpentin samt landning efter det att motorn stannat.

Guld: Seger i ett heat (flera klipp samt längst flygtid). Båda modellerna skall ha varit i luften samtidigt minst två minuter. Landning efter att motorn stannat. Dessutom gäller att provet måste utföras vid av SMFF sanktionerad tävling.

Elitmärkesfordringar

Elitmärket kan erövrast av modellflygare, som uppnått minst 25 poäng enligt nedanstående poängskala.

- | | | |
|---|-------------------------------------|---------|
| 1 | Obligatoriska poäng: | |
| | SMFF:s modellflygmärke i brons ger | 1 poäng |
| | SMFF:s modellflygmärke i silver ger | 2 poäng |
| | SMFF:s modellflygmärke i guld ger | 3 poäng |
| | Summa | 6 poäng |

B Fria poäng:

SMFF:s modellflygmärke i brons, silver och guld måste erövrast innan fria poäng kan tillgodoräknas. Fria poäng kan endast erövrast i SM-klasser. Fria poäng kan av samma person erövrast i olika grenar och klasser.

ANM Såsom SM-klasser räknas F2 A2 Speed int, F2 B2 Stunt int, F2 C2 Team racing int och F2 D2 Combat int.

- | | | |
|----|--|----------|
| 1 | Första placering i SM eller VT ger | 5 poäng |
| 2 | Minst 90 % av segrarresultatet vid SM eller VT ger | 3 poäng |
| 3 | Minst 80 % av segrarresultatet vid SM eller VT ger | 1 poäng |
| 4 | Deltagande i landslag ger | 4 poäng |
| 5 | Första placering i VM ger | 15 poäng |
| 6 | Andra placering i VM ger | 10 poäng |
| 7 | Tredje placering i VM ger | 5 poäng |
| 8 | Första placering i EM ger | 10 poäng |
| 9 | Andra placering i EM ger | 5 poäng |
| 10 | Tredje placering i EM ger | 3 poäng |
| 11 | Första placering i NM ger | 5 poäng |
| 12 | Andra placering i NM ger | 3 poäng |
| 13 | Tredje placering i NM ger | 1 poäng |

ANM I F2 C2 Team racing int erhåller SM och VT-segraren 5 poäng. De som har högst 1,1 gånger segrarens tid får 3 poäng, och de som har högst 1,2 gånger segrarens tid får 1 poäng.

ANM I F2 D2 Combat int på SM och VT räknas procent-satsen ut på förhållandet mellan platssiffran och deltagarantalet.

Bestämmelser för landslagsligan i linflyg

1 Allmänt

A Ligan varar fr.om. den första sanktionerade nationella tävlingen efter den sista sanktionerade nationella tävlingen före årets första internationella tävling to m nästa års sista sanktionerade nationella tävling före den första internationella tävlingen. Med internationell tävling avses tävling där Sverige deltar med landslag (dvs. NM, Criterium International des As och VM).

B Ligan omfattar samtliga sanktionerade nationella tävlingar under den ovan nämnda tiden.

I F2 A2 Speed och F2 C2 Team racing må även icke-nationell tävling under den ovan nämnda tiden räknas. Resultat på icke-nationell tävling skall omedelbart efter tävlingens hållande rapporteras till grenstyrelsen.

C Ligan publiceras efter varje tävling i cirkulär (månadsmeddelandet) till klubbarna av grenstyrelsen.

D Då tävlande deltagit (obs! särskild regel i F2 C2 Team racing) på fler än tre av ligans tävlingar, medtages endast de tre bästa.

E En slutställning skall publiceras i cirkulär (månadsmeddelandet) till klubbarna av grenstyrelsen efter ligans sista ingående tävling. I slutställningen medtages endast tävlande som deltagit på minst tre av ligans tävlingar (gäller samtliga klasser).

2 F2 A2 Speed

Den tävlandes högsta hastighet per tävling adderas.

3 F2 B2 Stunt

Den tävlandes slutpoäng per tävling adderas. Vid tävling med endast två domare multipliceras den tävlandes slutpoäng med 3/2.

4 F2 C2 Team racing

Den tävlandes bästa 100-varvstid (även semifinaltid må räknas) per tävling adderas. För att ligan skall kunna publiceras även innan samtliga lag deltagit på tre tävlingar, tillräknas varje lag för utebliven tävling en heattid av 10.00 minuter. Lag som ej noterat tid på tävling tillräknas likaså en heattid av 10.00 minuter.

5 F2 D2 Combat

Den tävlande tillgodoräknas 10 poäng för varje heat som han vunnit. Tävlade som ställts över en omgång (sk seedning) tillgodoräknas likaså 10 poäng. Ingen poäng tillgodoräknas för seger i kampen om tredjeplats.

LANDSLAGSLIGAN I LINFLYG

Då höstens samtliga tävlingar har avhållits är ställningen bland de 5 bästa i varje klass som följer. I stunt har ingen tävling kunnat avhållas, då antalet anmälda deltagare varit för litet.

A2 Speed	S:a km/tim	Delresultat	Ingående tävl.
1 C-E Enqvist, Örnarna	369 km/tim	190 + 179	1,4
2 Lelf Cernold, SMSK	205 "	205	1
3 Bertil Fern, AKM	190 "	190	4
4 Sven Pontén, Handen	144 "	144	1
5 Jan Rosengren, SMSK	141 "	141 + 0	1,4

C2 Team racing	S:a min	Delresultat	Ingående tävl.
1 Winkler-Lind, Handen	20,44	5,22 + 5,22 + 10,00	3,4
2 Sannes-Eklund, SMSK	24,59	4,59 + 10,00 + 10,00	3
3 Ahlström-Fransson, LEN	25,24	10,00 + 5,24 + 10,00	4
4 Samuelsson-Ahlström, Calax	25,34	5,34 + 10,00 + 10,00	3
5 Svensson-Carlsson, Handen	25,41	5,41 + 10,00 + 10,00	3,4

D2 Combat	S:a poäng	Delresultat	Ingående tävl.
1 Gunnar Jonsson, Nybro Mfk	60	30 + 20	2,5
2 Hans Jonsson, Nybro Mfk	50	40 + 10	2,5
3 Sören Andersson, LEN	40	10 + 30	2,4
4 Per Haggren, Nybro Mfk	40	20 + 20	2,5
5 Roger Holmberg, LEN	30	10 + 20	2,4

Förklaringar till tävlingsnummer

Tävling nr 1 = Kaffepetter (speed)

Tävling nr 2 = Filbyter (stunt, combat)

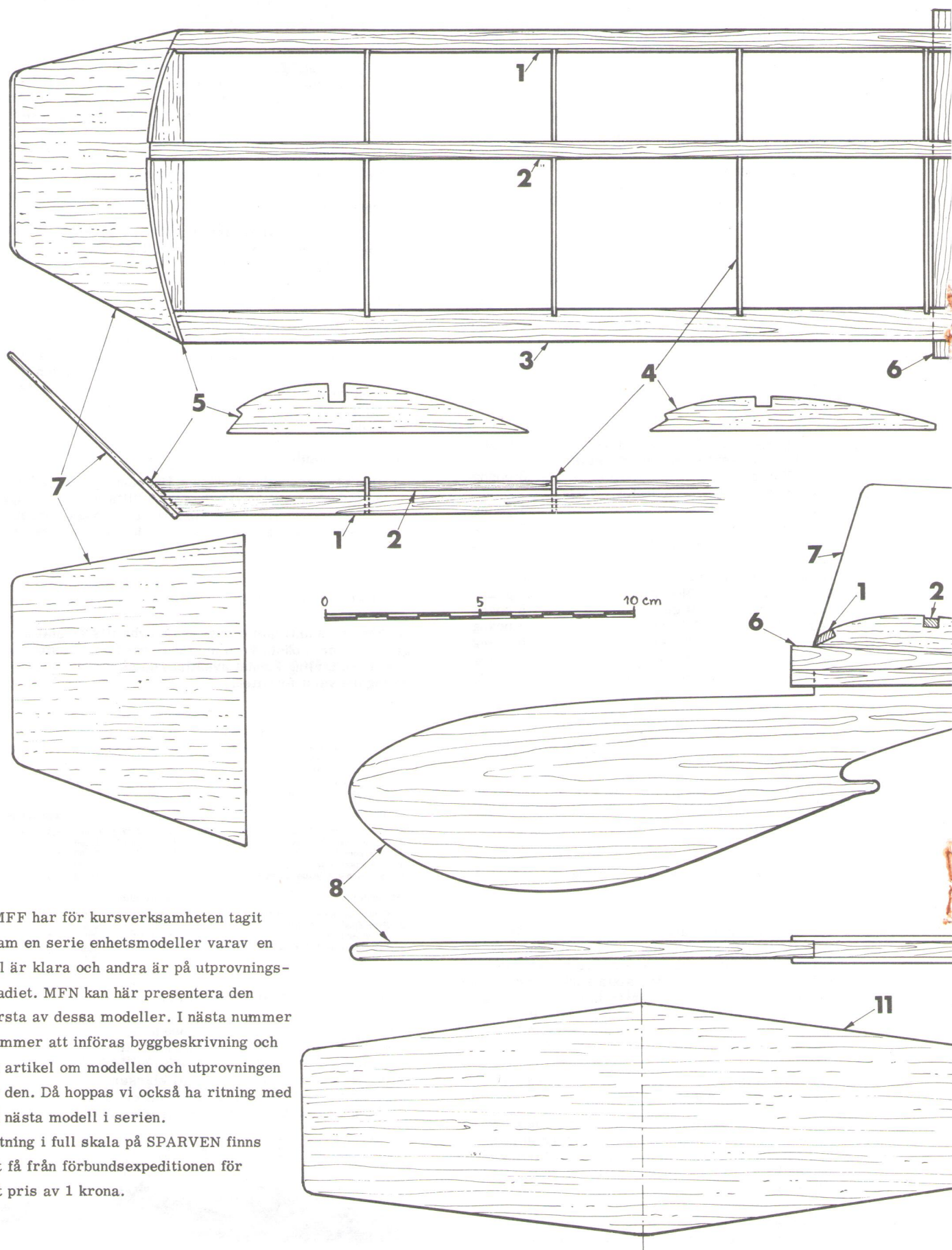
Tävling nr 3 = Nimbustävl. (team racing)

Tävling nr 4 = Hösttävl. (samtl klasser)

Tävling nr 5 = Nybroträffen (stunt, combat)

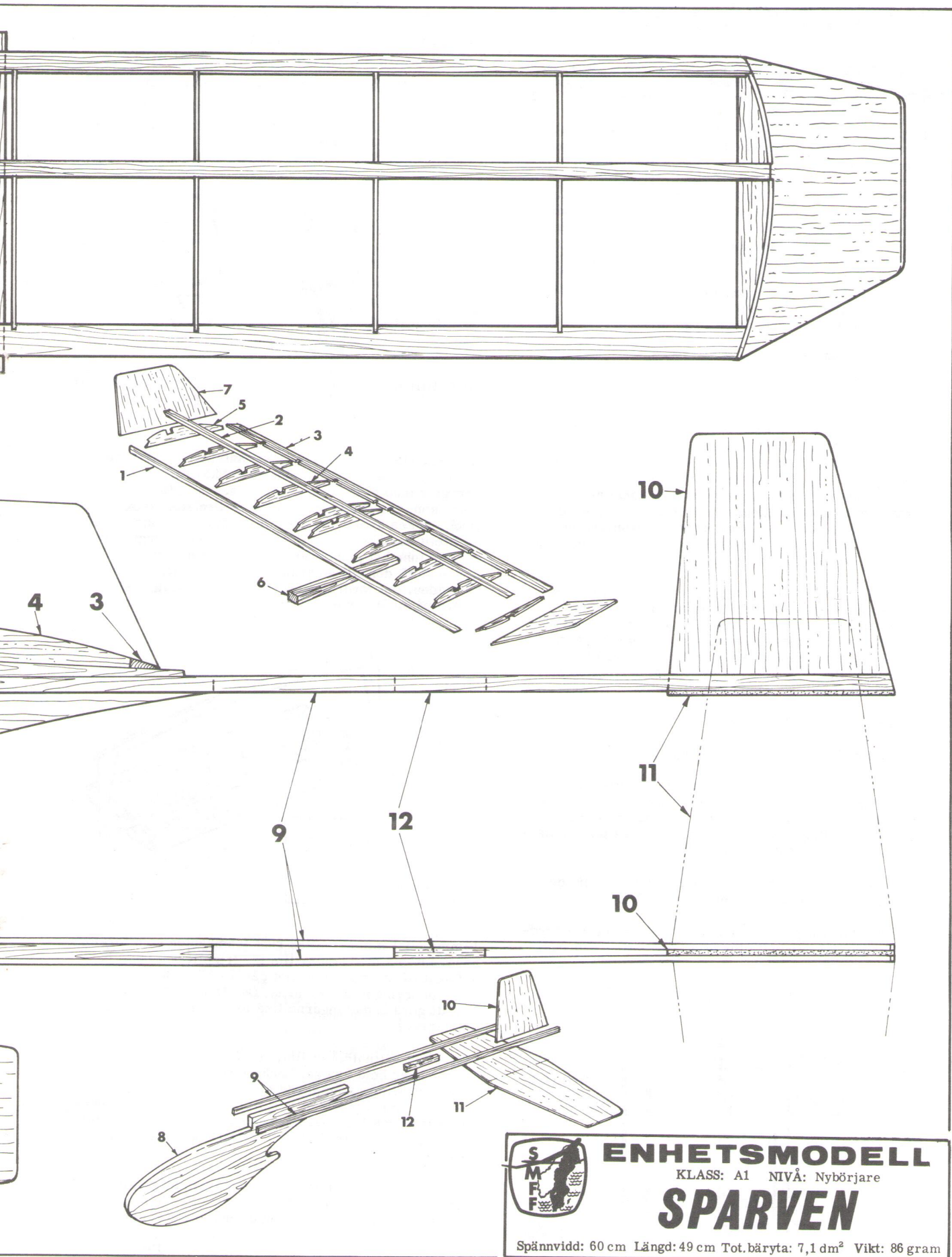
Tävling nr 6 = Väst kustträffen (speed, team racing)





SMFF har för kursverksamheten tagit fram en serie enhetsmodeller varav en del är klara och andra är på utprovningstadiet. MFN kan här presentera den första av dessa modeller. I nästa nummer kommer att införas byggbeskrivning och en artikel om modellen och utprovningen av den. Då hoppas vi också ha ritning med på nästa modell i serien.

Ritning i full skala på SPARVEN finns att få från förbundsexpeditionen för ett pris av 1 krona.



Varför inte CELLPLAST

Cellplast är ett poröst lätt material, som egentligen inte duger särskilt bra till någonting. Om det används i modeller med förbränningsmotor, dröjer det inte länge för cellplasten ersätts med ett stort stycke luft, som visserligen har mycket låg vikt, men Detta tydligen urusla material kan trots allt användas i sådana modeller, som ändå skulle gått en snar död till mötes, tex combatmodeller! Fördelen är här låg kostnad, mycket kort byggtid (ung, en timma efter lite träning), möjlighet att byta ut en bit av modellen osv. Vad sägs tex om att kunna byta ut båda vingarna efter en luftkollision!? Det finns massor av plats för eget experimenterande för den som vill bygga mindre och flyga mer.

Jag skall försöka tala om vad jag vet om cellplast. Du som vet mer:

Hör av dig till red!

I färghandeln kan man köpa något som heter "Norfoam". Det är två olika vätskor, som skummar upp och stelnar när dom blandas. Norfoam är en stark, tung och bränslfast plast. Den används mest till flyttankar i båtar. Lättast är antagligen att gjuta den i en form av tex plastad gips (mycket släppmedel!) Plasten kan kanske användas som stöd vid motorbockar, i modellens mittparti, runt tanken, till båtmodeller osv. Plast och släppmedel till formen finns i färghandeln.

På en byggmaterialfirma kan man köpa "frigolit", en plast, som används som isolationsmaterial. Den är mycket lämplig för modellflyg. Den är lätt, men tål nästan inga lösningsmedel utom vatten. Jag har byggt ett antal modeller i frigolit varav en flög i ett år och en lever ännu. Bränslet från motorn är ett stort problem. Se byggbeskrivningen nedan!

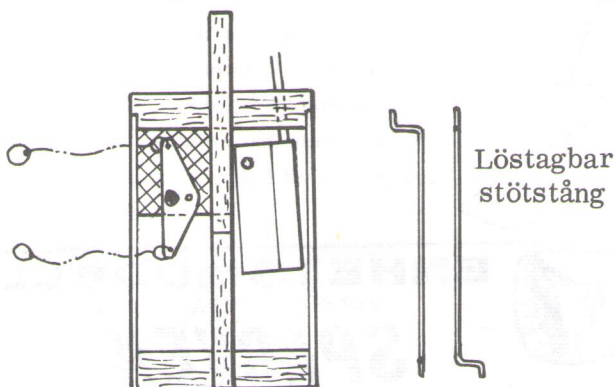
FLYGPLANSYSTEM "FRIGGO"

Cellplastmodell med utbytbara vingar.

Nu är den här! Den idealiska combat-modellen där allt går att byta ut! Speciellt konstruerad för EM i Belgien med flygning över betongbana och max tre modeller inregistrerade, Registreringsetiketten sättes på den starkaste delen, sen är det bara att byta vingar.

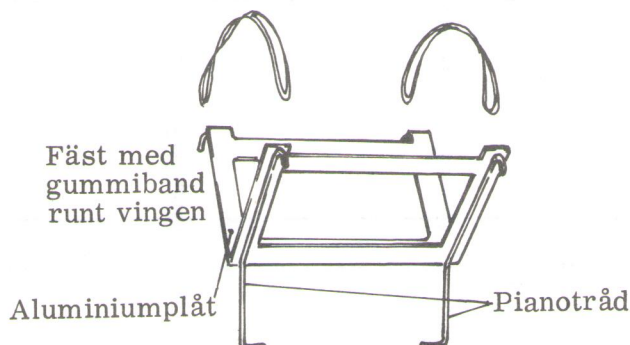
Nåja, modellen går att använda här hemma också, det är ju skönt att slippa bygga om hela modellen.

Bygg ett starkt mittparti på vanligt vis i balsa och hårdträ. Mittpartiet bör hålla för alla kraschar. Roderbom-

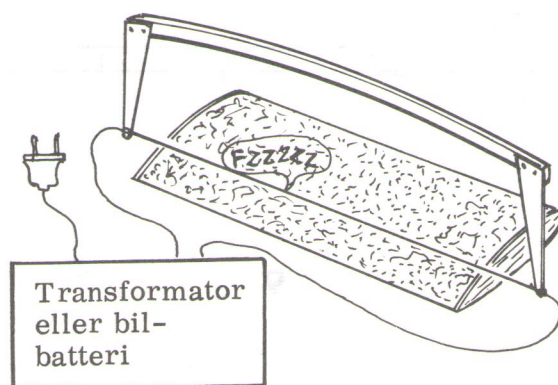


I föregående nummer hade MFN en artikel om användning av cellplast i friflyg och här kommer nu en motsvarande artikel av Pelle Gelang om cellplast i combatmodeller

marna limmas av aluminiumplåt och pianotråd, eller på vanligt vis av trä. Limma med Araldit.



Gör en roderbom i reserv + ett antal roder. Vinghalvorna göres i frigolit på följande sätt: Skär ut fyra balsaspryglar med önskad profil. Skär sedan ut bitar, lika långa som vinghalvorna, ur en frigolitplatta (tex 4 cm tjock). Putsa ändytorna och limma fast spryglarna med speciellt kontaktlim för frigolit. Skär nu ut vingprofilen med en tunn het pianotråd. Tråden är het, för att Du har anslutit den till en spänning, 5 - 25 volt, beroende på tråden. Det fordras vana för att få en snygg vinge. Prova på småbitar några gånger!!

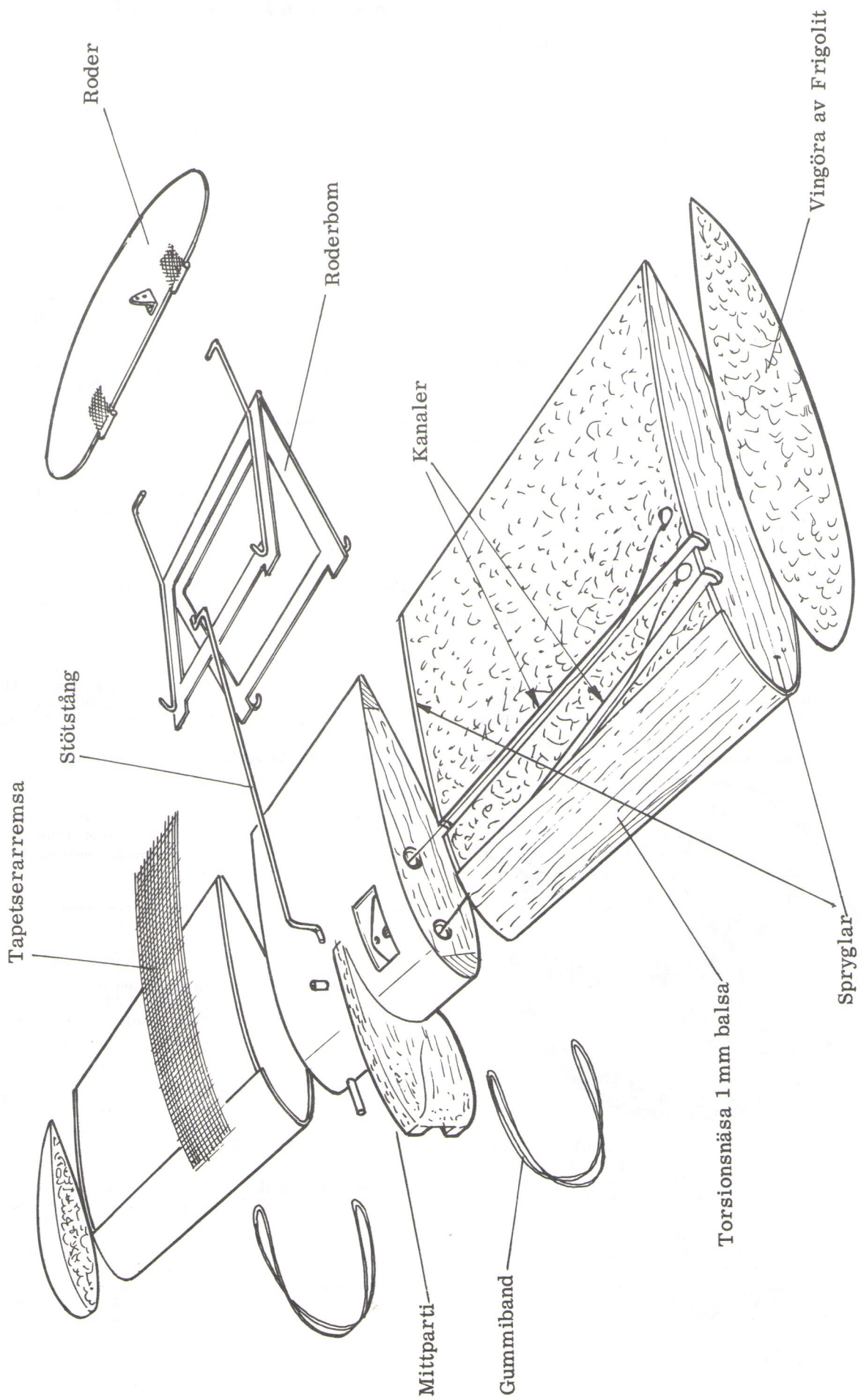


Limma ett 1 mm balsaflak runt framkanten som torsionsnäsa. Limma med kontaktlim för frigolit och fukta balsaflaket på utsidan så att det går att böja. Skär ut kanaler i innervingen för wirarna. Det är förresten lämpligt att göra båda vingarna lika för att minska reservdelslagret!

Med något vattenlösligt lim, tex Cascol limmas japanpapper över hela vingen. Lacka vingen med minst två lager kollodium, som skydd mot nästa lacklager, som består av Interlux 707 el dyl. Kollodium köpes på apotek och heter även "Specialimpregnering" om man har gott om pengar. Lackningen är ett känsligt kapitel, så prova på småbitar först.

Vingen limmas till mittpartiet med hjälp av glasfiberremsor (tapetserarremsa). Mina modeller har vägt 215 g varav mittpartiet 80 g. Fick du lust att experimentera?

Pelle



Felaktighet i Modellflygnytt

Ett mycket beklagligt fel förekom i en artikel om standarddracingsmodellen "Weighty I" i Modellflygnytt nr 1 - 1970. Enligt beslut av grenkonferensen i linflyg 1969 är LANDSTÄLL MED ETT HJUL TILLÅTET. För att i fortsättningen undvika fel publicerar vi åter i korthet samtliga regler i standarddracing.

Regler i klass standarddracing beslutade på grenkonferensen den 31 maj 1969.

Konstruktionsbestämmelser

Minimum 8 dm² bärta. Fast landställ med minst ett hjul. Motorn får ej vara inbyggd. Maximal 2,5 cm³ motorvolym. 15,92 meters linlängd. Minimum 0,30 mm lindiameter. Linor och manöveranordningar skall tåla en belastning av 20 ggr. modellens vikt.

Flygbestämmelser

Sektionsindelning, sektionsbestämmelser och höjdflyg-regler som i F2 C2 Team racing int. "Whipping" ej tillåten. 100 varvs flygsträcka i varje heat. Minst en om-tankning måste göras under varje heat. S.k. Le Mans-start skall tillämpas, dvs både mekaniker och pilot skall stå i centrumcirkeln tills startsignal gives, då mekaniker(-na) får lämna centrumcirkeln. Varje lag har rätt att flyga två kvalificeringsheat. I varje kvalificeringsheat flyger två lag samtidigt. De tre lag som noterat de bästa tiderna i kvalificeringsheaten går vidare till en final, där alla tre lagen flyger samtidigt. Det lag som noterat den bästa tiden i finalen har vunnit.

Bestraffningsbestämmelser

Varningar skall utdelas och diskvalificering skall ske i enlighet med reglerna i F2 C2 Team racing int.

Övrigt

I väntan på utförligare regler, hänvisas vid regeltolkningsvårigheter tills vidare till reglerna i F2 C2 Team racing int. Roger Holmberg



Härovan syns, tyvärr inte i färg, MFK SKVADERNS i Sundsvall klubbdekal. Det är som sig bör en Skvader med röda C-vingar och rött öga som svävar iväg i termiken. Konturerna på Skvadern och på ringen runt den är mörkblå medan texten är i samma röda färg som vingarna. Verkligen en trevlig dekal. Detta föranleder MFN att efterlysa flera klubbdekaler för publicering i tidningen. Sänd in dem, gärna med en uppgift om vem som ritat den och bakgrunden till idén. Skicka dem till fackredaktören, förbundsexpeditionen eller redaktören för MFN.

Tidskrifter

Några ovanliga, billiga men intressanta utländska tidskrifter:

Canada:

"Internationalist" - Mike Segrave, 95 Front Avenue, 108 Brockville, Ontario, Canada. 2. pr år.

USA:

"Free Flight Bulletine" - National Free Flight Society, Annie Gieskieng, 1333 South Franklin St., Denver, Colorado 80210, USA
3.50 per år - Anmälningsblankett kan erhållas från Sven-Olov Lindén, Hovstavägen 15, 703 63 Örebro

"Indoor News and Views" - Box 545, Richardsson, Texas, 2 per år. USA.

"Flightmasters Flying Scale News and Views" - 1200 Strand, Manhattan Beach, California, USA 2 per år.

"FAI T-R Newsletter" - 26622 Fond Du Lac Road, Palos Verdes Penninsular, California 90274 USA. 2 per år.

England:

"Free Flight News" - I. Kaynes, 11 Parkside Road, Sunningdale, Berks. England. 23/- per år.

Danmark:

"Modelflyvenyt" - Per Grunnet, Prinsesse Mariés Allé 15¹, 1908 Köpenhamn V. Danmark. 15:- Dkr.

Av de traditionella tidskrifterna kan nämnas:

England:

"Aeromodeller" - Model Allied Publ. Ltd, 13-35 Bridge Street, Hemel Hempstead, Herts, England. 41/- per år.

"Scale Models" - samma adress som ovan även 41/- per år.

USA:

"Model Airplane News" - Subscription Dept., One North Broadway, White Plains, New York 10601. USA. 8.00 dollar per år.

"American Aircraft Modeler"

- 733 Fifteenth Street, N.W., Washington, D.C. 20005 USA
8.00 Dollar per år.

Tyskland:

Flug-Modell-technik - Technik und Handwerk 7570 Baden-Baden Iburgstrasse 38, Västtyskland. DM 27:-

Italien:

"Modellistica" - Borgo Pinti, 99 rosso (vicino Via Giusti) Firenze, Italien, 4.000 lire per år.

Hårda bud för våra studiecirklar

Utbildningsdepartementet släppte ut en s.k. promemoria i början av april där det står att staten måste hushålla med pengarna för studiecirkelarna så att så mycket som möjligt kan användas till vuxenutbildning, särskilt i ämnena svenska, matematik, samhällskunskap och språk.

Hobbycirkelarna (och dit räknas även våra aerodynamikstudier med Isakssons bok i botten) skall inte längre få några statsbidrag och de som lär sig teorin för att få ett flygcertifikat av något slag skall i fortsättningen också få betala hela kursen själva utan statsbidrag. Flygklubbarnas andel i den här statliga kakan har senare åren varit någonstans mellan 175 och 200 tusen kronor säger välförståndigt folk i studieförbunden. Dessa tusenlappar skall nu satsas på annat - och vi i flygklubbarna får det motsvarande mycket dyrare, om vi vill lära oss något nytt och grundligt.

Det känns svårt att ställa sig upp och ropa hurra...

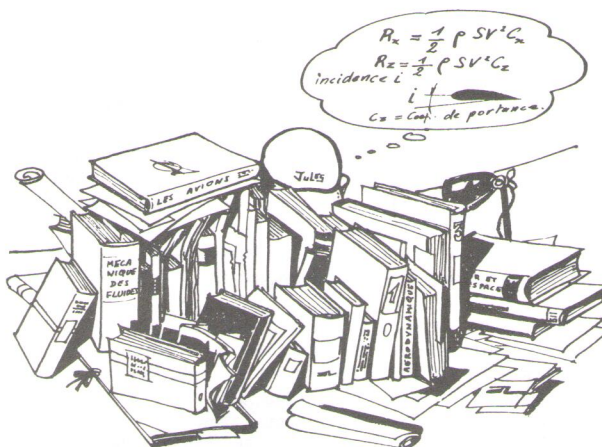
Naturligtvis skriver flygets organisationer elaka och upplysande svar på departementets idéer. Kanske blir det fortsatta undersökningar, innan hela bidragskakan dras bort från oss. Eventuellt kan vi klara en del av våra kurser i studiecirkelform, men tills vidare bör modellflygklubbarna inte räkna med att få några bidrag till studiecirklar. Den dag vi vet något positivt, sätter stora upplysningsmaskineriet i Norrköping igång.

SMFF tänker ändå inte ge tappt. Några av våra studierävar har helt slutat med att flyga och sit-

ter i stället och plitar samman text och gubbar till en korrespondenskurs i modellflygämnen. Vi har nämligen räknat ut att det sättet att lära ut modellflyg inte kan angå värst många andra än oss själva och att det antagligen blir ganska marigt att rycka undan den stolen för oss, när vi väl sitter på den.

Propaganda och priser kommer senare . . .

C.G.



Tag efter nästa år!

Modellflygexpo i Kungsbacka

Under sportlovsveckan den 7-15 februari anordnades på initiativ av flyging. Nyström vid Kungsmässan en modellflygexpo.

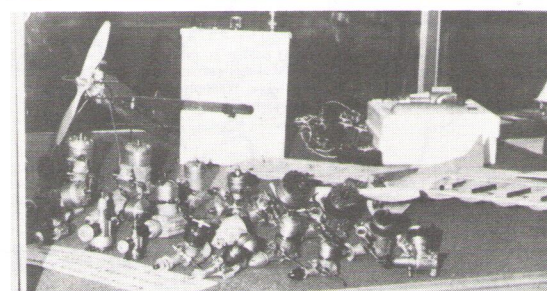
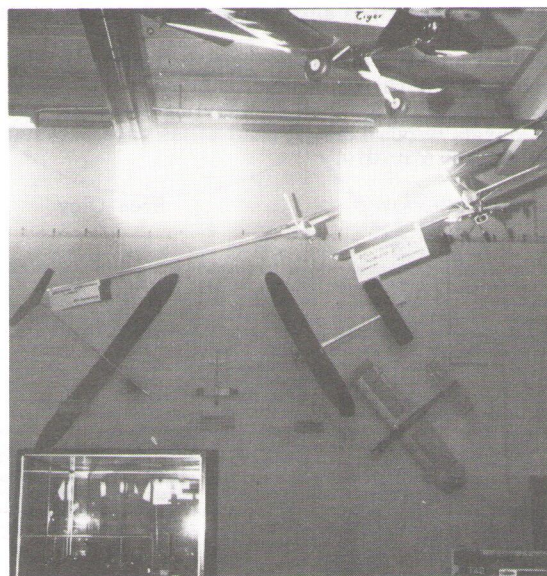
Deltagare var modellflygare från Kungsbacka och Lindome nybildade modellflygklubbar. Avsikten med arrangemanget var att väcka intresse för vår trevliga sport. För den oinvidde kan nämnas att Kungsmässan är en permanent utställning (Skandinavians största) för båtar, fritidshus, swimmingpooler m.m.

Vår yta på utställningen upptog c:a 20 kvm samt glasmontrar. Förutom ett tjugotal modeller representerande olika klasser kunde här ses en kollektion motorer, byggsatser, tillbehör m.m. I anslutning till utställningen var modellflygarna verksamma med sina modeller i luften. Det flögs stunt, combat, radio och friflyg.

Genom flyging. Nyströms försorg har Kungsmässan ställt till förfogande en för linflyg ypperlig gräsplan. Arrangemangen fick även publicitet i Sveriges Radios "västkvart" och skollovsextra, och resultatet har ej utblivit; medlemsantalet har ökat med 100 %. Dessutom har denna grej verkligen tänt redan aktiva modellflygare. Detta är något för andra klubbar att ta efter.

Vid pennan:

Alf Eskilsson Ingvar Lif



TÄVLINGSRESULTAT

ÅRETS VINTERTÄVLINGAR

Stora VT i Falun den 8/3. Tävlingsplats sjön Runn. Arrangör Borlänge MSK.

Lilla VT i Uppsala den 22/3. Tävlingsplats Sundbro flygfält. Arrangör Solna MSK.

Att arrangera VT är ett vågspel. Då Borlänge MSK än en gång åtog sig arrangemangen för VT skedde det med viss tvekan. Nu skall ingen skugga vila över Inge Sundstedt och hans manna. De hade gjort ett gott jobb och skapat förutsättningarna för en fin tävling. Tyvärr kom vädret dessa förhoppningar på skam och modellflygarna drog sig undan fader Aeolus famntag efter en till 3/5 utkämpad tävling.

Den annalkande kallfronten från norr trängde undan varmluften i första perioden och de flesta som hade sina plan i gott trim fick maxtider noterade. Vinden tilltog och sikten försämrades under andra perioden, varför ett avbrott gjordes för att utvärdera väderleksbetingelserna. Ett hastigt uppklädnade gjorde att man beslöt fortsätta tävlingen. Under tredje perioden försämrades vädret ännu mer och övergick i snöstorm.

Grenchefen Hans Friis höll rådslag tillsammans med tävlingsledningen och beslöt ordna decisiv folkomröstning. Majoriteten biföll förslaget att avbryta tävlingen men ändå räkna den som genomförd VT.

En tung och mödosam återmarsch - jfr Armfeltds karoliner i jämtlandsfjällen - över en stöpfylld sjö följde. Då ett folkdanslag hunnit ockupera den hyrda gymnastiksalen fick modellflygarna, som ju är vana vid friluftsliv, finna sig i att få sina priser fördelade ute i snön.

Ett litet missöde med noteringen av Lennart Hanssons andra start berövade honom 3:e priset vid plakettutdelningen. Efter kontroll från tävlingsledningen har saken klarats ut och Lennart skall alltså vara bronsman i B2-klassen VT 1970.

Resultatlista från VT 1970.

Sven-Olov

Klass A2 Seniorer

1) Michael Borell, Östersund 540 sek 990 poäng, 1) Arne Berglin, Östersund 540 sek 990 poäng, 3) L-G Olofsson, Göteborg 508 sek 956 poäng, 4) Håkan Broberg Borlänge 483 sek 919 poäng, 5) Leif Persson, Malmö 482 sek 914 poäng, 6) Stig Kamph, Trelleborg 476 sek 904 poäng, 7) S-O Lindén, Kumla 461 sek 885 poäng, 8) Björn Spens, Norrköping 441 sek 857 poäng, 9) Hans Åhlström, Borlänge 430 sek 842 poäng, 10) Hans Eklund, Härnösand 419 sek 825 poäng, 10) Hasse Nilsson Karlstad 419 sek 825 poäng, 12) Kjell Eriksson, Jakobsberg 416 sek 820 poäng, 13) K-G Modin, Östersund 414 sek 814 poäng, 14) Inge Sundstedt, Borlänge 392 sek 784 poäng, 15) J-O Åkesson, Malmö 383 sek 771 poäng, 16) Claes Mårtensson, Malmö 369 sek 753 poäng, 17) John Pettersson Hässelholm 362 sek 742 poäng, 18) Rune Olsson, Norrköping 361 sek 737 poäng, 19) Birger Sahlin, Sundsvall 360 sek 732 poäng, 20) N-E Hägglund, Östersund 356 sek 724 poäng, 21) Kjell Larsson, Karlstad 327 sek 687 poäng, 22) Peter Wängård, Stockholm 319 sek 679 poäng, 23) Hans B Andersson Norrköping 305 sek 665 poäng, 24) Bror Eimar, Stockholm 266 sek 626 poäng, 25) Lennart Friberg, Trelleborg 256 sek 616 poäng, 26) K-E Pelve, Waxholm 249 sek 609 poäng, 27) Olle Blomberg, Kumla 240 sek 600 poäng, 28) Nils Lundberg, Eskilstuna 235 sek 595 poäng, 29) Walter Bornhauser, Jakobsberg 211 sek 571 poäng, 30) Arne Friberg, Trelleborg 207 sek 567 poäng, 31) Ulf Håkansson, Eskilstuna 130 sek 490 poäng, 32) Lars Eriksson, Sandviken 41 sek 401 poäng.

Klass A2 Juniorer

1) Nils Hallerström, Solna 492 sek 932 poäng, 2) Janne Åberg, Östersund 449 sek 849 poäng, 3) Janne Fröjd, Östersund 328 sek 692 poäng, 4) Bo Lindahl, Östersund 274 sek 634 poäng, 5) Jan Pelve, Waxholm 173 sek 533 poäng, 6) Tonny Håkansson, Malmö 135 sek 495 poäng.

Klass B2

1) Jan Zetterdahl, Solna 468 sek 932 poäng, 2) Lennart Flodström, Göteborg 450 sek 910 poäng, 3) Lennart Hansson, Malmö 437 sek 893 poäng, 4) Rune Johansson, Norrköping 433 sek 885 poäng, 5) Olof Nerud, Malmö 425 sek 873 poäng, 6) Anders Håkansson, Malmö 422 sek 866 poäng, 7) Bengt Blomberg, Norrköping, 380 sek 820 poäng, 8) K-E Lundin, Solna 364 sek 800 poäng, 9) Lennart Beckman Eskilstuna 347 sek 779 poäng, 10) Ingemar Wikander, Solna 274 sek 706 poäng, 11) Rolf Sundin, Sundsvall 211 sek 643 poäng, 12) Peter Wängård, Stockholm 202 sek 634 poäng, 13) Bengt Johansson, Malmö 190 sek 622 poäng.



Segrare: Borell och Berglin delade 1:a plats i A2, Zetterdahl vann B2 och Hallerström vann A2 jun.



Rolf Sundin laddar sin Wake - Floda assisterar.

Klass C2

1) Rolf Hagel, Malmö 540 sek 936 poäng, 2) Ulf Carlsson, Göteborg 530 sek 922 poäng, 3) Göran Larsson, Fagersta 527 sek 915 poäng, 4) Jan-Olle Åkesson, Malmö 492 sek 886 poäng, 5) L-G Lindblad, Eskilstuna 474 sek 874 poäng, 6) Gerald Boman, Solna 462 sek 858 poäng, 7) Lars Karlsson, Norrköping 459 sek 851 poäng, 8) Per Bodin, Fagersta 416 sek 784 poäng, 9) N-E Hollander, Karlstad 395 sek 759 poäng, 10) Urban Nygren, Solna 389 sek 749 poäng, 11) S-E Pira, Östersund 265 sek 625 poäng, 12) Lars Eriksson, Sandviken 249 sek 609 poäng, 13) Eddy Astfeldt, Eskilstuna 191 sek 551 poäng.

Lagtävling

1 Aeroklubben Göteborg (Olofsson, Flodström, Karlsson)	1488 sek
2 Malmö II (Persson, Hansson, Hagel)	1459 sek
3 Solna (Hallerström, Zetterdahl, Nygren)	1349 sek
4 Malmö I (Mårtensson, Håkansson, Åkesson)	1283 sek
5 Gamen I (Olsson, Johansson, Karlsson)	1253 sek
6 Eskilstuna (Lundberg, Backlund, Lindblad)	1056 sek
7 Gamen II (Spens, Blomberg)	821 sek

Om vädergudarna var emot modellflygarna vid Stora VT så log de desto soligare vid Lilla VT i Uppsala två veckor senare.

Resterna av ett högtryck dröjde sig kvar i östra Svealand och gav ett underbart flygväder. Strålände sol, svag vind och endast lite försiktig termik. Solna MSK hade ryckt ut till undsättning och svarade för organisationen då den tidigare annonserade arrangörsklubben återtagit sitt erbjudande.

Juniorklassen i A1 drog till sig ett stort antal tävlande och det gladdes "de gamle" Lilla VT skall också gå till hävderna som den tävling, där emancipationen på allvar trängt igenom även i modellflyget. En kvinna på 5:e plats i A1 senior. - Mona Pelve. En kvinna - fru Elsy Larsson som tillsammans med maken Lennarth

och medhjälparen K.E. Lundin vinner Lagtävlingen. Två flickor i A1 junior – Britt Larsson från Solna och Margareta från Sala. Se, nu har det hänt.

En innetigt glad segrare sågs i A1 junior. Per Scherdin heter han. Det var en välförtjänt framgång för den sympatiska sigtunapojken. Sigtuna hade stor framgång i klassen med 1:a, 2:a och 6:e placeringar.

Kjell Ericsson som lämnat LEN och blivit jakobsbergare var också glad för sin framgång. K.E. Pelve och eders rapportör flög var sin Hägglundkonstruerad "Boris". Prestandan tycks vara jämn på den modellen. (se Modellflygnytt nr 3 1968 – ritning finns att köpa).

Termik-Johan representerade ensam Mfk Gamen. Med sin eleganta B:1a (kommer snart som ritning i Modellflygnytt) drog han längsta strået i kampen med Peter Wanngård, som flög bättre än någonsin.

Lennarth Larsson hann så där i förbigående flyga hem en seger i C:1. Han var annars fullt sysselsatt med att serva familjen till bl.a. lagsegrarna. Hans Lindholm började bara, men fick en dålig 3:e start. C:1 klassen visade överlag de bästa noteringarna. L.G. Olofsson kunde med 1 sek till godo vinna handkastglidartävlingen över Jan Zetterdahl. Nu skall än en gång sägas att Lars Gunnar inte gillar Solnas regler utan föredrar göteborgarnas lunsning. Får vi be grenstyrelsen fastställa en svensk regel.

Sven-Olov

Resultat från Lilla VT 1970

Klass A1 Seniorer

1) Kjell Eriksson, Jakobsbergs MFK 553 sek, 2) Karl-Erik Pelve, Waxholms MFK 509 sek, 3) Sven-Olof Lindén, Nimbus, Kumla 508 sek, 4) Lennarth Larsson Solna MSK 490 sek, 5) Mona Pelve, Waxholms MFK 483 sek, 6) Olle Blomberg, Nimbus, Kumla 455 sek, 7) Stig Nilsson, Jakobsbergs MFK 397 sek, 8) Bengt Ståhl, Jakobsbergs MSK 373 sek, 9) Sven Pontan, Handens MFK 321 sek, 10) Bengt Lindkvist, Sigtuna MFK 318 sek, 11) Staffan Wormbs, Handens MFK 317 sek, 12) Elsy Larsson, Solna MSK 214 sek, 12) Peter Wanngård Nimbus, Stockholm 214 sek, 14) Kurt Palmin, Handens MFK 110 sek.

Klass A1 Juniorer

1) Per Scherdin, Sigtuna MFK 462 sek, 2) Jyrki Suikkanen, Sigtuna MFK 421 sek, 3) Jan Pelve, Waxholms MFK 396 sek, 4) Jan Lindkvist, Sigtuna MFK 386 sek, 5) Per-Håkan Söderkvist, Guldåglarna 380 sek, 6) Tomas Lindkvist, Sigtuna MFK 369 sek, 7) Anders Sund, Waxholms MFK 336 sek, 8) Bernt Sund, Waxholms MFK 329 sek, 9) Kjell Andersson, Nimbus, Kumla 313 sek, 10) Lars Graff, Nimbus, Kumla 308 sek, 11) Bengt Jansson, MFK Spitfire 301 sek, 12) Börje Eriksson, MFK Spitfire 277 sek, 13) Dick Östergren, Solna MSK 268 sek, 14) Britt Larsson, Solna MSK 267 sek, 15) Göran Palmin, Handens MFK 263 sek, 16) Irene Axelsson, Guldåglarna 218 sek, 17) Kari Kääriäinen, Solna MSK, 194 sek, 17) John Matti, Waxholms MFK, 194 sek, 19) Johan Almkvist, Handens MFK 191 sek, 20) Rolf Hallin, Solna MSK, 172 sek, 21) Jan Nilsson, Silverhökarna 162 sek, 22) Jari Kääriäinen, Solna MSK 147 sek, 23) Tommy Hallin, Solna MSK 141 sek, 24) Peter Nyström, Solna MSK 126 sek, 25) Bengt Andersson, Silverhökarna 114 sek, 26) Leif Larsson, Solna MSK 58 sek, 27) Hans Wilkesson, Enköpings FK 11 sek, 28) Christer Almkvist, Handens MFK 4 sek, 29) Lars Asp-lund, Handens MFK 2 sek.

Klass B1

1) Rune Johansson, Gamen 709 sek, 2) Peter Wanngård, Nimbus, Stockholm 643 sek, 3) Jan Zetterdahl, Solna MSK 586 sek, 4) Karl-Erik Lundén, Solna MSK 584 sek, 5) Olle Hillerström, Nimbus, Kumla 395 sek,

Klass C1

1) Lennarth Larsson, Solna MSK 820 sek, 2) Hans Lindholm, Linköpingseskadern 801 sek, 3) Olle Sjöman, Enköpings MFK 792 sek, 4) Åke Qvarnström, Fladdermusen 771 sek, 5) Bo Carlsson, Enköpings MFK 564 sek, 6) Per Scherdin, Sigtuna MFK 335 sek, 7) Kjell Eriksson, Jakobsbergs MFK 283 sek, 8) Yngvar Wallengren, Fladdermusen 135 sek, 9) Olle Blomberg, Nimbus, Kumla 6 sek.

Lagtävling

1) Solna MSK lag I (Elsy Larsson, Karl-Erik Lundin, Lennarth Larsson)	1618 sek
2) Nimbus, Kumla (Sven-Olov Lindén, Olle Hillerström, Olle Blomberg)	909 sek
3) Solna MSK lag II (Britt Larsson, Jan Zetterdahl)	853 sek

Handkastglidare (ej ingående i VT)

1) L-G Olofsson, Aerokl. Göteborg 188 sek, 2) Jan Zetterdahl, Solna MSK 187 sek, 3) Olle Blomberg, Nimbus, Kumla 137 sek, 4) Sven Pontan, Handens MFK 120 sek, 5) Sven-Olov Lindén, Nimbus, Kumla 107 sek, 6) John Eriksson, Solna MSK 104 sek, 7) Karl-Erik Lundin, Solna MSK 48 sek.

FAGERSTA - ETTAN

Det nationella tävlingsprogrammet gick igång med tredje upplagan av Fagersta - ettan. Söndagen den 1 Feb. ingick med vackert litet soligt väder. När tävlingsplatsen dessutom var flyttad till snart legendariska sjön Noren vid Norberg, där de trevliga Norbergsträffarna hölls tidigare var chanserna stora till en lyckad tävling. Tyvärr svek deltagarna, nu blev det bara Stockholmsområdet, Sala, Borlänge och Kumla förutom Fagersta som representerades.

Tävlingsperioderna kunde snabbt klaras av. Nils Hallerström fick hållas som favorit i A:1 jun. vilket han också infriade. Borlänges och Nimbus manskap har långt kvar till Nisses rutin, men de kommer väl

I Seniorklassen överraskade Håkan Broberg med att vinna före klubbkompisen Inge Sundstedt. Även på tredje plats kom en överraskning, innehavaren av modellflygmaterialpostorderfirman Bergus-Gusten Björk flög bra i sin första tävling.

Tala om favoriter - B.-O Törnqvist vann B:1 trots knäckt vinge, snabbreparerad med tejp och knappnålar.

Lennarth Larsson i C:1 -men där fanns ju också Per Bodin - gjorde precis vad som väntades av honom - han vann.

Fjölårsvinnaren av lagpriset Mfk Nimbus, Kumla, var handikappat redan före tävlingens början, B:1 flygaren Hillerström låg hemma i feber. Fagerstas Göran Larsson lyckades inte alls i A:1 - Återstod då Solna MSK som nu tog sin andra inteckning i lagpriset.

Resultatlista från Fagersta-ettan 1970.

S-O

Klass A1 sen: 1) Inge Sundstedt, Borlänge MSK 499 sek. 2) Håkan Broberg Borlänge MSK 466 sek. 3) Gusten Björk Nimbus, Kumla 409 sek. 4) S-O Lindén Nimbus, Kumla 318 sek. 5) Peter Wanngård Nimbus, Stockholm 294 sek. 6) Göran Larsson Fagersta FK 286 sek. 7) P. Björklund Täby 255 sek.

Klass A1 jun: 1) Nils Hallerström Solna MSK 519 sek. 2) P Thorén Nimbus Kumla 387 sek. 3) J Flood Borlänge MSK 257 sek. 4) D Perérs Borlänge MSK 251 sek. 5) J-O Åhlberg Borlänge MSK 202 sek. 6) Lars Graff Nimbus Kumla 183 sek. 7) Kjell Andersson Nimbus Kumla 143 sek. 8) Jan Nilsson Silverhökarna 120 sek. 9) Leif Nilsson Silverhökarna 74 sek. 10) Bengt Andersson Silverhökarna 30 sek. 11) Tony Bjurström Silverhökarna 9 sek. 12) L Björklund Täby 5 sek.

Klass B1 sen: 1) B-O Törnqvist Fagersta FK 415 sek. 2) K-E Lundin Solna MSK 344 sek. 3) Peter Wanngård Nimbus Stockholm 50 sek.

Klass C1 sen: 1) Lennarth Larsson Solna MSK 533 sek. 2) Per Bodin Fagersta FK 468 sek. 3) Jan Edén Nimbus Kumla 79 sek. 4) Göran Larsson Fagersta FK 69 sek.

Lag: 1) Solna MSK (N Hallerström, K-E Lundin, L Larsson) 1376 sek. 2) Fagersta FK (G Larsson, B-O Törnqvist, P Bodin) 1169 sek. 3) Nimbus Kumla (G Björk, J Edén) 488 sek.

Resultatlista från Norrlands Vintertävling 1970.

Klass A1 jun: 1) Leif Ericsson Härnösand 255 sek. 2) Janne Fröjd Östersunds FK 246 sek. 3) Kjell Ericsson Härnösand 238 sek. 4) Stig Jakobsson Östersunds FK 187 sek. 5) Michael Söderkvist Östersund FK 148 sek. 6) Göran Åsterfors Härnösand 86 sek.

Klass A1 sen: 1) Ingvar Fröjd Östersunds FK 320 sek. 2) Arne Berglin Östersunds FK 297 sek. 3) Bertil Hansson Östersunds FK 276 sek. 4) Nisse Nässén Östersunds FK 252 sek.

Klass A2 sen: 1) Arne Berglin Östersunds FK 870 sek. 2) Michael Borell Östersunds FK 820 sek. 3) Hans Eklund Härnösand 758 sek. 4) Janne Fröjd Östersunds FK 747 sek. 5) Nils-Erik Hägglund Östersunds FK 737 sek. 6) Karl-Gunnar Modin Östersunds FK 704 sek. 7) Jan Åberg Östersunds FK 635 sek. 8) Bo Lindahl Östersunds FK 615 sek. 9) K A Ericsson Härnösand 569 sek.

Västkusträffen i linstyrning 1970.

1970 års modell av denna anrika? tävling hölls i Göteborg på en därstädes sig befinnandes fotbollsplan. Glädjande många anmälningar inflöt varför vi för en gångs skull beslutade oss för att hålla tävlingen. Dessutom inkom två tilmeldingar från Aalborg, som bekant ligger i Danmark-stor nordisk tävling alltså.

Det första vi började med var stunt, där Ove Andersson visade sedvanlig god klass med en ny kärra. Han påstod sig inte vara riktigt influen på den än så vad

månade bliva. En Shark var det i alla fall och blå var den också det vågar jag minst 5 öre på.

Somliga har bytt klubb så att tidigare klubbkamraterna Lars Helmbro och Clas-Olov Kall är inte detta längre. De många flygarna i Uddevalla har tagit chansen och bildat en egen klubb, Uddevalla MFK, för vilken alltså Lasse tävlar numera. Denna gång blev han dock knappt slagen av Clas-Olov, men två flygningar var bättre så varför inte ta och byta på't nästa gång Lasse. Fjärde man i klassen var danske Leif Mortensen som flög väldigt fort och följaktligen hade lite svårt att hänga med i fyrkanterna.

Inte mindre än 6 man ställde upp till kamp i semistunt, så vi kanske har coming men i stunt så vi slipper att se bara Ove, Alf m.fl på stunttävlingarna så småningom. Uddevalla hade 4 man med och Nimbus 2. Göran Rengman visade den säkraste flygningen med sin Peacemaker, vilken borde vara en idealisk modell just i denna klass. Jerker Vinnå från Nimbus flög en mycket Sirotkinliknande kärra och med litet träning kan han säkert gå långt. Anders Andersson flög med en Dominatorliknande combatmodell men det gick bra det med, vilket ju också är meningen med klassen.

Nybro, Nimbus, Västerås och Aviator i Aalborg samt Göteborg var representerade i combat-int. Nimbuskillarna var små men naggande goda vilket bla ett par mera namnkunniga Nybroiter fick erfara. 13 man ställde upp och tyvärr såg jag inte alla flygningar men några detaljer kan nämnas: Leif Mortensen flög sig fram till en 3:e plats med en kärra och en propeller på en grusplan och kärran var lika snygg när han åkte hem. Gör om det den som kan.

Kärran var dock våldsamt snabb med sin SuperTiger G20. Det sas att det fanns speedflygare i klubben. Semifinalen mellan honom och Nybros Per Haggren var en av de bättre combat flygningar jag sett men eftersom mina erfarenheter i den vägen inte är så stora frågade jag folk med mera erfarenhet och dom höll med mig. Vore combat alltid sådan skulle man ju slå sig på den. En annan snygg variant är ju att flyga taktiskt vilket inte ser så vackert ut men som är effektivt. Jag såg en som kom på att motståndaren inte var så haj på att flyga rygg så när serpen var slut la han sig på rygg och flög runt runt. Den stackars motståndaren vågade knappt försöka klippa, men nästa gång har han säkert lärt sig ryggflygning också så den taktiken håller nog inte länge till. Finalen bjöd på fin klubbcombat mellan Per Haggren och Hans Johnsson Nybro med fight hela heatet igenom. Per vann så småningom med 2 klipp mot ett.

För propagandans skull höll vi tävlingen på en fotbollsplan mitt i ett stort bostadsområde vilket visade sig ganska lyckat för det var mycket folk och såg på. Om det eventuellt är någon annan som funderar på något liknande skulle jag bara vilja råda till att ni gör ordentliga lingårdar. Det gjorde nämligen inte vi vilket ledde till att folk naturligtvis inte kunde låta bli att trampa i linorna. Det gäller ju som bekant att komma så nära som möjligt utan att ta hänsyn till eventuella risker. Vid provdragningen gick sedan ett par linor av på grund av att dom hade blivit kinkade.

Den vane läsaren av sådana här reportage efterlyser givetvis en väderleksrapport. Utsikter för västkustområdet: Svag till måttlig vind vridande under dagen, disigt och lite kyligt när man vistas utomhus en tid överstigande 5,98 timmar.

Mats Andersson

Resultat Västkusträffen 1970.

Stunt: 1:a Ove Andersson Västerås FK 5791 p, 2:a Clas-Olov Kall AKG 4716 p
3:a Lars Helmbro Uddevalla MFK 4494 p, 4:a Leif Mortensen Aviator Aalborg 3884 p.

Semistunt: 1:a Göran Rengman Uddevalla MFK 2036 p, 2:a Jerker Vinnå Nimbus 1124 p, 3:a Anders Andersson Uddevalla MFK 892 p, 4:a Nord Nimbus 862 p, 5:a Lars Söderberg Uddevalla MFK 745 p, 6:a Stefan Bednarek Uddevalla MFK 499 p.

Combat-int: 1:a Per Haggren Nybro MFK, 2:a Hans Johnsson Nybro MFK, 3:a Leif Mortensen Aviator Aalborg, 4:a Nils Barkelius Nimbus, 5:a Nord Nimbus 6:a Jerker Vinnå Nimbus, 7:a Snelitz Nimbus, 8:a Sven Barkelius Nimbus, 9:a Kaj Johnsson Västerås FK, 10:a Erik Huss AKG, 11:a Gunnar Johnsson Nybro MFK, 12:a Thomas Carlsson Nybro MFK, 13:a Ola Abellsson Nybro MFK.

PILETRÄFFEN

Den 25-26 april gick Acroflyers årligen återkommande tävling Pileträffen av stapeln med 15 modiga deltagare. Årets tävling hölls i de båda klasserna F3A och RC-5.

De 15 deltagarna hade ställt upp med ett glatt humör och med glänsande modeller och i tron att våren var kommen till Skåne med sommartemperaturer, men att så inte var fallet, blev man varse på lördagen då regn och dimma drog in över slagfältet, vilket innebar att höjden till taket i vissa fall var så lågt, att en del manövrar kammade noll i protokollet då kärran försvann upp bland molnen.

Söndagen blev den bättre dagen då solen visade sig en hel del, för att vid tävlingens slut skina glatt och hylla de tappra flygarna.

SM-ettan i RC-5 Ulf Johansson fick se sig distanserad av den stark kommande Kenneth Holm, som vi numera räknar till vår fasta tävlingsdeltagare i Pileträffen.

Han tog därmed första inteckningen i Acroflyers vandringspris (en propellerhalva i aluminium med bra plats för gravyr).

I F3A klassen dominerade åter Lennart Olsson som tog sin andra inteckning i den klassens vandringspris (en likadan propellerhalva).

Dessa vandringspris, hoppas vi i Acroflyers, att många skall få ingravera sina namn i innan det slutligen hamnar hos någon för gott.

Efter den spännande poängjakten, som inte avgjordes förrän vid sista flygningen, blev prislistan denna:

F3A

1. Lennart Olsson	Acroflyers	7085
2. Niilo Thulander	Acroflyers	7045
3. Bengt Lundström	AKG	6730

RC-5

1. Kenneth Holm	Hallands MFK	5125
2. Ulf Johansson	Siljansbygdens RFK	4745
3. Peter Åström	Gripen Klippan	3740

Prisutdelningen förrättades av chefsdomaren Gunnar Hofmann. Priserna var av hög valör och de tre första priserna i varje klass var lika, och kan här nämnas: helautomatisk brödrost, elektriskt väffeljärn samt emaljerat uppläggningsfat.

Denna kombination av priser inom den hushållslika typen har tillkommit p.g.a att radiomodellflygarens trogna hustrur är med och håller tummarna för sin makes nervpirrande flygmanövrar.

Vi tackar härmed alla deltagare och funktionärer för att tävlingen gick bra och hoppas att ännu fler skall komma ner till Skåne och till oss.

ACROFLYERS

Torsten Blomdahl

VM-modell 1969 av
Jan Zetterdahl

vinge

ytal: $15,68 \text{ dm}^2$

vikt: 43,0 gr

stab.

profil: egen

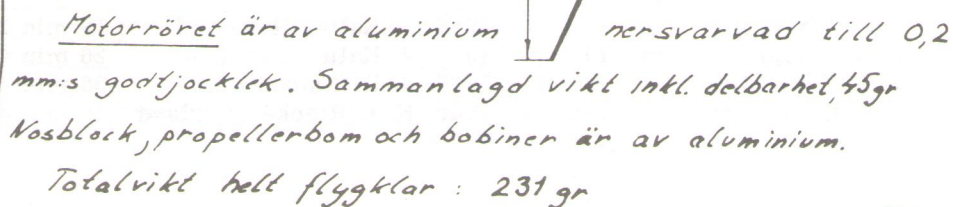
yta: $3,31 \text{ dm}^2$

vikt: 6,5 gr

fena

8% fjock
asymetrisk

bakkropp fackverk av
2x3 och 3x3 balsa



REKORD

ABSOLUTA VÄRLDSREKORD (Oberoende av modelltyp)

Tid:	Vlad. Stefan	Tjeckoslovakien	1968	15 tim 2 min 25 sek	(F3B)
Distans:	E. Boreceovich	Ryssland	14 aug. 1952	378,76 km	(F1C)
Höjd:	M. Hill	USA	4 sept. 1967	5971 m	(F3A)
Hastighet:	E. Zanin	Italien	26 april 1964	327,02 km/tim	(F2A)

VÄRLDSREKORD Klassvis.

Friflyg:

No 1 tid	F1B	19 juni	1964	V. Fiodorov Ryssland	1 tim 41 min 32 sek	
No 2 dist	F1B	1 juli	1962	G. Tchiglitsev Ryssland	371 km	
No 3 höjd	F1B	19 juni	1964	V. Fiodorov Ryssland	1731,9 m	
No 4 hast	F1B	5 maj	1968	Noujny Ryssland	116,128 km/tim	
No 5 tid	F1C	6 aug.	1952	I. Koulakovsky Ryssland	6 tim 1 min	
No 6 dist	F1C	14 aug	1952	E. Boricevitch Ryssland	378,76 km	
No 7 höjd	F1C	13 aug	1947	G. Lioubouchkine Ryssland	4151 m	
No 8 hast	F1C	16 juni	1968	Noujny Ryssland	143,988 km/tim	
No 9 tid	F1E	3 juni	1968	Nazarov Ryssland	33 min 26,7 sek	
No 10 dist	F1E	3 juni	1968	Kramarenko Ryssland	4,635 km	Gummi- motor
No 11 höjd	F1E	4 juni	1968	Voltchanovsky Ryssland	352 m	
No 12 hast	F1E	8 juni	1968	Motekaitiss Ryssland	77,89 km/tim	
No 13 tid	F1E	11 okt	1965	S. Purice Rumänien	3 tim 12 min	
No 14 dist	F1E	1 okt	1963	V. Titlov Ryssland	91,49 km	Förbr. motor
No 15 höjd	F1E	24 sept	1963	S. Purice Rumänien	3749,4 m	
No 16 hast	F1E			A. Voltchanovsky Ryssland	99,94 km/tim	
No 17 tid	F1A	15 maj	1960	M. Multinovic Jugosl.	4 tim 58 min 10 sek	
No 18 dist	F1A	31 mars	1962	Z. Taus Jugosl.	310,335 km	
No 19 höjd	F1A	23 maj	1948	G. Benedek Ungern	2363,76 m	

Radiostyrning:

No 20 tid	F3A	1 juni	1969	M. Hill USA	11 tim 32 min 30 sek	
No 21 dist	F3A	10 maj	1969	W.F. Bertrand USA	365 km	Rakkurs
No 22 höjd	F3A	1 sept.	1969	M. Hill USA	6992 m	
No 23 hast	F3A	14 apr	1968	W. Käseberg Tyskland	319,94 km/tim	
No 31 dist	F3A	17 feb	1968	R. Kunc USA	338,04 km	Rundbana
No 24 tid	F3B	3 juli	1969	W. Kaiser Tyskland	17 tim 43 min	
No 25 dist	F3B	9 juli	1969	W. Kaiser Tyskland	25,4 km	Rakkurs
No 26 höjd	F3B	2 sept.	1968	R. Smith USA	1521 m	
No 33 hast	F3B	21 juni	1969	D. Willoughby USA	138,4614 km/tim	
No 34 dist	F3B	23 aug	1969	G. Friedrich Tyskland	417,526 km	Rundbana
No 48 tid	F3A			D. Gregory USA	2 tim 8 min 40 sek	
No 49 dist	sjöm	1 juni	1968	D. Gregory USA	116,217 km	Rundbana
No 50 höjd	sjöm	3 sept	1967	M. Hill USA	5650,59 m	
No 51 hast	sjöm	30 aug	1969	P.F. Notto USA	149,08 km/tim	
No 52 dist	sjöm	11 okt.	1969	Valentinov-Aldochine Ryssl	19,250 km	Rakbana

Linkkontroll hastighet:

	F2A				
No 27 2,5 cc	4 maj	1963	Lauderdale/Mc Donald USA	237,654 km/tim	
No 28 5 cc	15 nov	1964	T. Mc Donald USA	288,943 km/tim	
No 29 10 cc	30 sept	1962	A. Kouznetzov Ryssland	315,436 km/tim	
No 30 Jetmot	26 april	1964	E. Zanin Italien	327,02 km/tim	

Inomhusflyg: F1D

No 32A höjd till 8 m	15 juni	1968	J. Kalina Ryssland	19 min 20 sek	
No 32B höjd till 15 m	19 sept	1966	J. Kalina Ryssland	26 min 40 sek	
No 32C höjd till 30 m	3 aug	1967	J. Richmond USA	33 min 47 sek	
No 32D höjd över 30 m	22 sept	1962	K.H. Riecke Tyskland	45 min 40 sek	

SVENSKA MODELLFLYGREKORD

(Rekordklasser enligt FAI)

Rekord	Klass	Modelltyp	År	Namn o klubb	Resultat
1	tid	Friflyg C	1957	Ragnar Åhman, Fk Gamen	47 min
2	dist	Friflyg C	1954	Ragnar Åhman, Fk Gamen	35 km
3	höjd	Friflyg C			
4	hast	Friflyg C			
5	tid	Friflyg D	1949	Nils Blomé, Örebro Sc. Mfk	1 t 47 min
6	dist	Friflyg D	1952	Lennart Sterner, AKM	26,4 km
7	höjd	Friflyg D			
8	hast	Friflyg D			
9	tid	Friflyg helik gummimot			
10	dist	Friflyg helik gummimot			
11	höjd	Friflyg helik gummimot			
12	hast	Friflyg helik gummimot			
13	tid	Friflyg helik kolvmot			
14	dist	Friflyg helik kolvmot			
15	höjd	Friflyg helik kolvmot			
16	hast	Friflyg helik kolvmot			
17	tid	Friflyg A	1946	Rune Johansson, Mfk Termik	1 t 41 min 59 s
18	dist	Friflyg A	1963	Ambjörn Wahlund, Uppsala FK	190 km
19	höjd	Friflyg A	1945	Lars Persson, Östersunds FK	565 m
20	tid	Radiost motorm			
21	dist	Radiost motorm			
22	höjd	Radiost motorm	1963	Lennart Olsson, AKM	1530 m
23	hast	Radiost motorm			
24	tid	Radiost segelm	1969	Arne Nilsson, Linköpingseskadern	3 t 20 min
25	dist	Radiost segelm			
26	höjd	Radiost segelm			
27	hast	Linst 0-2,5 cm ³	1957	Olle Ericsson, Mfk Star-Flyers	188,5 km/t
28	hast	Linst 2,5-5 cm ³	1954	Olle Ericsson, Mfk Star-Flyers	222,0 km/t
29	hast	Linst 5-10 cm ³	1953	Olle Ericsson, Mfk Star-Flyers	220,9 km/t
30	hast	Linst reakt. m			
31	dist	Radiost motorm			
32	tid	Inomhusmodell	1953	Roald Olsson, AKG	5 min 3 s
33	hast	Radiost. segelm			
34	dist	Radiost. segelm			
48	tid	Radiost. sjömod m motor			
49	dist	Radiost. sjömod m motor			
50	höjd	Radiost. sjömod m motor			
51	hast	Radiost. sjömod m motor			
52	dist rakb.	Radiost. sjömod m motor			

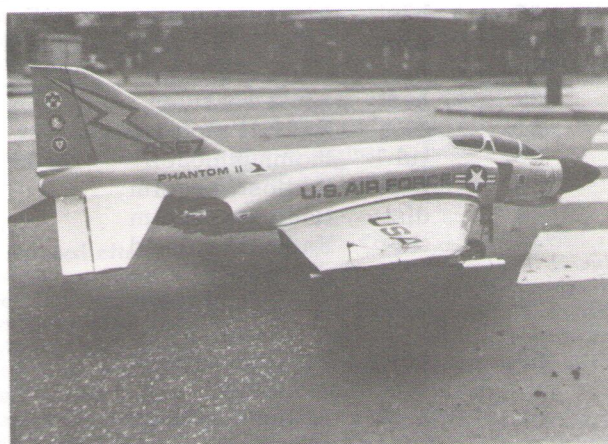
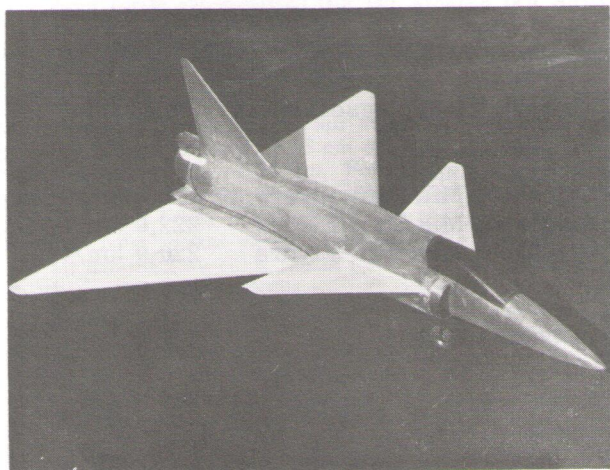
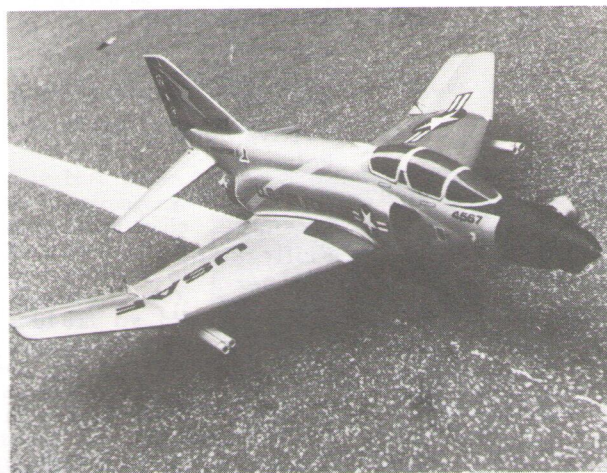
Från Klaus H. Krebs, Hamburg Tyskland har vi erhållit vidstående bilder av hans radiostyrda modeller.

Modern R C

Det är dels en "Mirage 3" som ses starta från gräsfält med rakethjälp, man ser raketstrålarna ur behållaren under vingen. Den har motorn placerad i aktern i stjärtkonen med skjutande propeller.

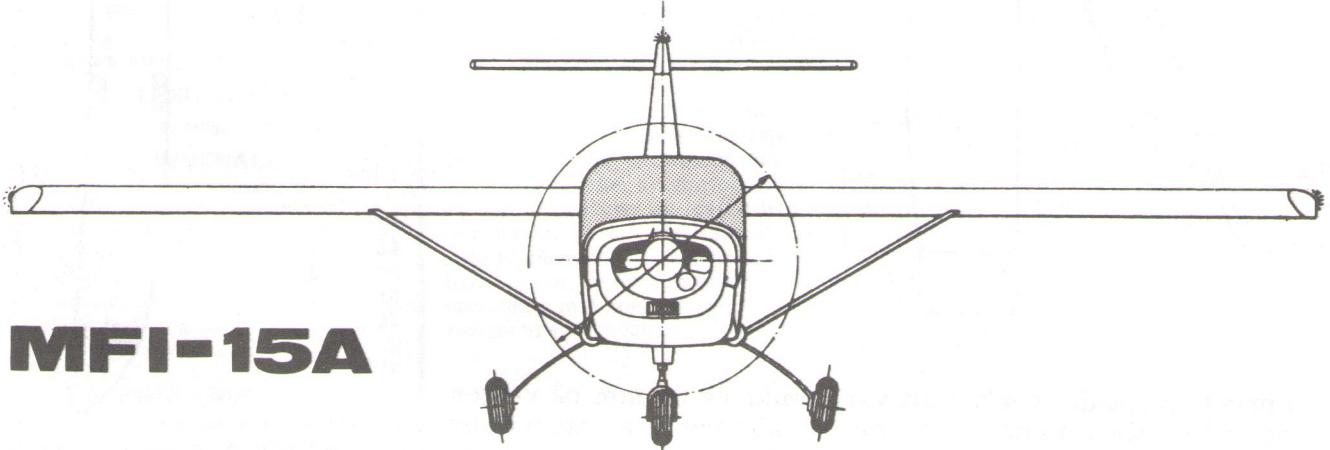
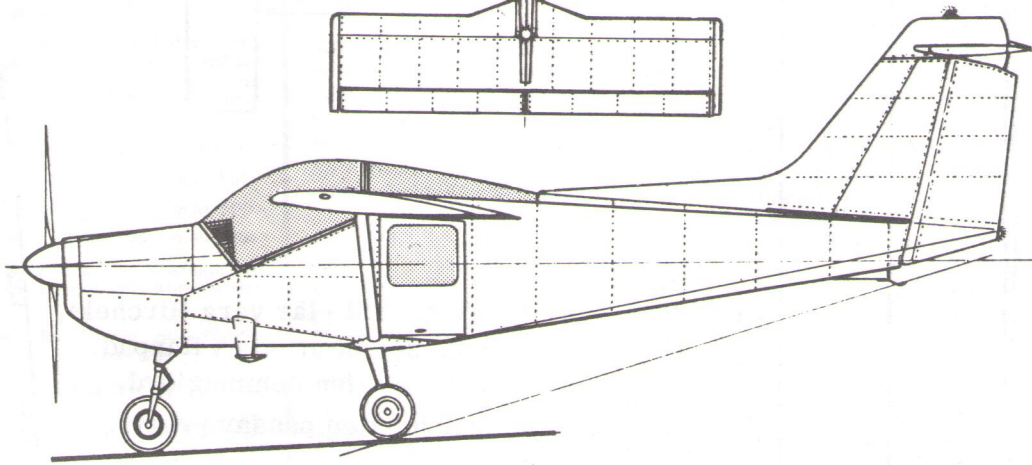
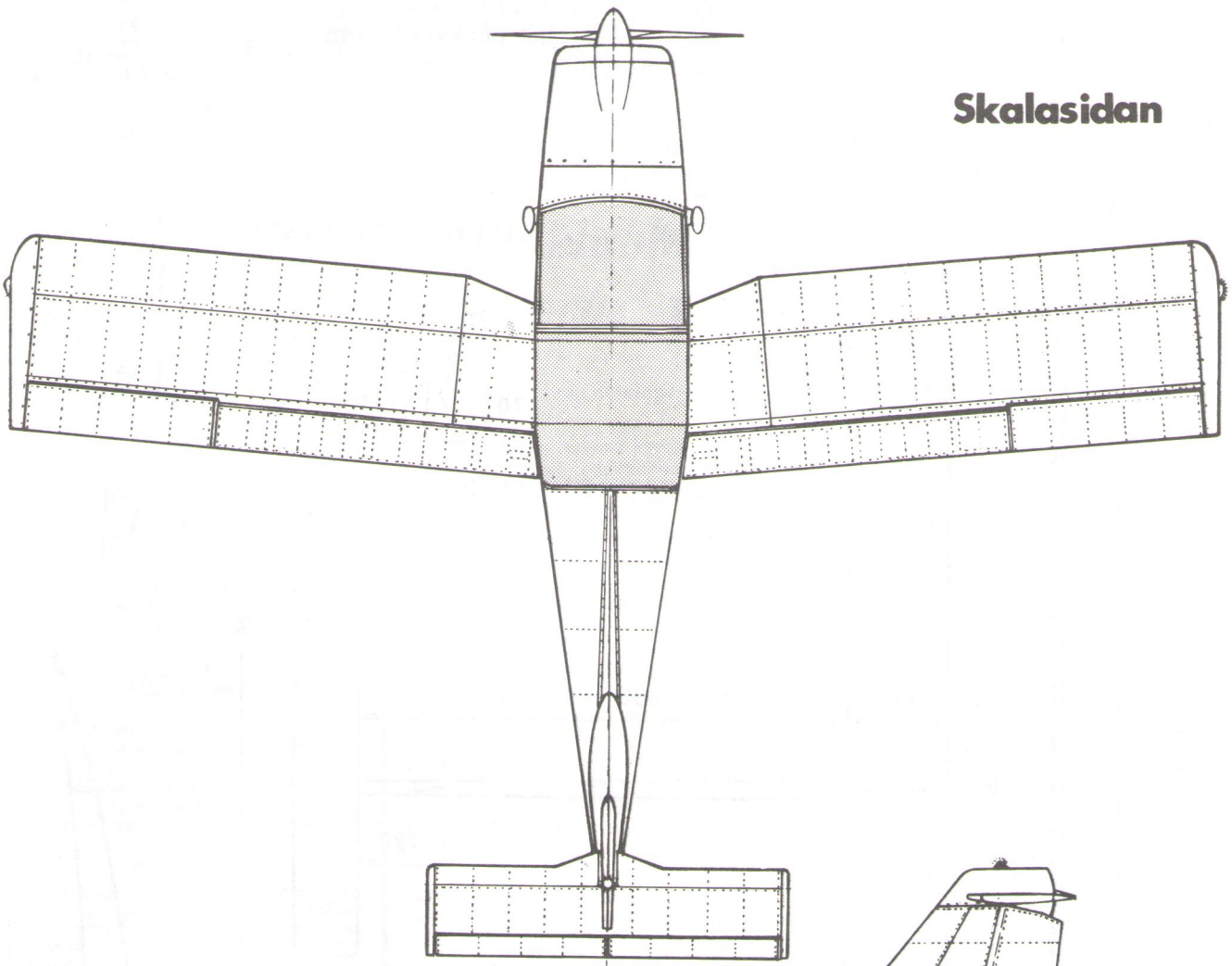
Två av bilderna visar hans modell av Mc Donnell "Phantom" som har motorn placerad i nosen med radomen som spinner. Där är startraketerna placerade i reamotorutloppet vilket man kan se på bilden snett bakifrån.

Den fjärde bilden visar hans semiskalamodell av SAAB Viggen innan den har fått sin skalensliga målning och märkning. Den har en spännvidd på 1,25 m och är försedd med en 10-kubikare av ej specificerat märke men motorn ger enligt uppgift 1,4 hk vid 14.000 varv. Detta skall ge modellen en fart av bortåt 200 km/tim vilket ju låter litet mycket. Motorn är även här placerad i aktern med skjutande propeller och det kanske i likhet med vad som var fallet med flygvapnets J21 ger bättre fart därför att man ej har någon slipström över kroppen som ger motståndssökning. J21 hade ju med samma motor som Messerschmitt 109, trots att den var större och tyngre, samma prestanda som denna. Även för Viggen har Krebs räknat med raketstarthjälp och den är också försedd med infällbart ställ. Alla modellerna styrs naturligtvis med digital-proportionalanläggning. Modellerna är byggda från byggsatser, från den tyska firman Fiberlin, och vi



har hos Borgs Hobby i Linköping sett en del av dessa och de är verkligen av hög kvalitet med mycket god skalenslighet. Kropparna är tillverkade i glasfiber och vingarna är skumplastkärnor med balsaklädsel liksom stabilisatorn.

Skalasidan

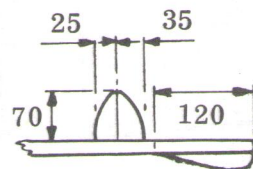


MFI-15A

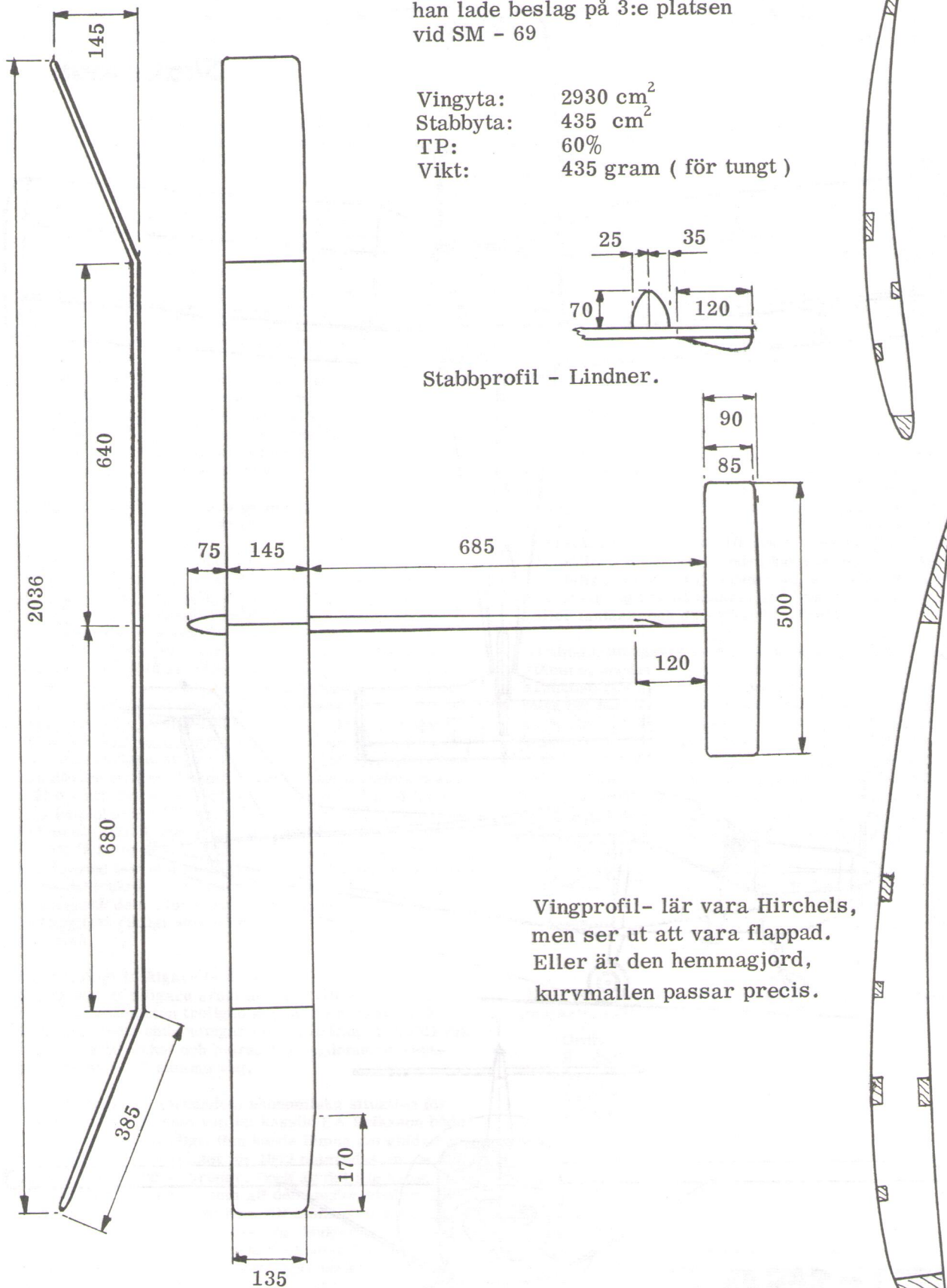


Rune Olssons A2:a med vilken
han lade beslag på 3:e platsen
vid SM - 69

Vingyta: 2930 cm²
Stabbyta: 435 cm²
TP: 60%
Vikt: 435 gram (för tungt)



Stabbprofil - Lindner.



Vingprofil- lär vara Hirschels,
men ser ut att vara flappad.
Eller är den hemmagjord,
kurvmallen passar precis.

Sprygelavståndet verkar att vara omkring 30 mm på vingen
och på stabben omkring 25 mm och har jag inte sett fel kör
Rune med trekant-turbulator på vingen.

SVERIGES MODELLFLYGFÖRBUND

SMFF bildades 1957 och har klubbar, klubbmedlemmar och enskilda personer som medlemmar. SMFF är anslutet till Kungl. Svenska Aeroklubben och Svenska Interplanetariska Sällskapet samt genom vissa klubbar till Svenska Flygsportförbundet.

FÖRBUNDSEXPEDITION

Klingsbergsgatan 40, Postadress Box 10022, 600 10 Norrköping 10, Telefon 011/13 21 10. Postgiro 51 81 65. Tel 011/13 21 10. Öppet tider: Måndag, tisdag, onsdag och fredag 09.00 - 13.00 samt 18.00 - 21.00. Exp.föreståndare Ragnar Ahman, Ledungsgatan 10, 602 28 Norrköping. Telefon 011/13 58 07.

FÖRBUNDSSTYRELSE

ORDFÖRANDE

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

VICE ORDFÖRANDE

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

SEKRETERARE

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

KASSÖR

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

LEDAMOT

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

SUPPLEANTER

Olof Hansson,
Torbjörnsleden 3
417 29 Göteborg H. Tel. 031/22 30 26.

Arne Berglin
Kronikesvägen 46 A
831 00 Östersund. Tel. 063/139 06



GRENCHEF FRIFLYG

Hans Friis, Dagsbergsvägen 2
602 31 Norrköping. Tel. 011/18 12 17

GRENCHEF LINFLYG

Roger Holmberg, Opphemsgatan 5
582 37 Linköping. Tel. 013/13 36 47

GRENCHEF RADIOFLYG

John Lyrsell, Haraldsbovägen 29
791 00 Falun. Tel. 023/215 00

GRENCHEF RAKETFLYG

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

TILL SALU

Micro-Avionic proportionalanläggning ZL-6D komplett med 4 servon, laddningsaggregat. Åke Åkesson tel. 0140/10115.

För linkontrollflygare: Mono-Line och Roberts 3-lina linkontrollsystem. Komplet sats till salu. Ring 08 / 712 53 52.

PROPORTIONALRADIOSYSTEM av högsta klass!

EK CHAMPION

3-kontroll.....1450:-

4-kontroll.....1700:-

OBS. Pris inkl. moms.

EK LOGICTROL

4-kontroll,2-spak. 1775:-

5-kontroll,2-spak. 1875:-

6-kontroll,2-spak. 1975:-

6-kontroll,1-spak. 2075:-

EK PRO-SERIES

6-kontroll,2-spak. 2295:-

6-kontroll,1-spak. 2395:-

10-kontroll,2-spak. 2795:-

SPRENGBROOK Sport

2-kontroll,2-spak. 1075:-

3-kontroll,2-spak. 1375:-

4-kontroll,2-spak. 1775:-

SPRENGBROOK

4-kontroll,2-spak. 1800:-

6-kontroll,2-spak. 1995:-

FULLSTÄNDIG GARANTI.

EGEN SERVICEVERKSTAD med
ORIGINAL RESERVDELAR och
KOMponenter.

Borgs
HOBBY
Apotekaregatan 7, 582 27 LINKÖPING
Telefon 013/12 39 81.

RC-FLYGARE SE HÄR !

Glasfiberkroppar med cellplastvingar. Hög kvalitet och låg vikt till hyggliga priser. Inklusive MOMS.

Samtliga modeller avsedda för radiokontroll.

Modell	Spännvidd	Vikt gr.	Pris m. vinge.	Enbart kropp.
Piper J-3 Cub	1800 mm	450	160:-	105:-
Cessna 172	1500 mm	375	145:-	90:-
Pioneer	1675 mm	370	160:-	100:-
Mustfire	1720 mm	470	160:-	105:-
Falcon S:r	1750 mm	430	170:-	110:-
Falcon 56	1450 mm	320	130:-	75:-
J37 Viggan	1060 mm	450	180:-	105:-
Spirit of America	1700 mm	380	180:-	110:-

T 42 Torpedbåt komplett, längd 1350 mm.

OBS. Mycket vacker formgivning. 145:-

För närmare upplysningar skriv eller ring:

KENT JOHANSSON St Algustorp. 534 00 VARA.

tel. 0512 / 204 67 efter kl 18 samt lördagar och söndagar.

MODELLFLYGNYTT

SVERIGES MODELLFLYGFÖRBUND

Box 100 22

600 10 Norrköping

Ansvarig utgivare: Göran Alseby



NÄR EN SÅDAN HÄR SAK HÄNDER KAN DET VARA BRA ATT HA SMFF:s HJÄLP.