



MODELLFLYGNYTT



ORGAN FÖR
SVERIGES
MODELLFLYGFÖRBUND

3
1970



Som vi utlovade i förra numret av MFN följer här en byggbeskrivning med materiallista till SMFF:s enhetsmodell SPARVEN.

När jag hade fått uppdraget att skaffa fram en nybörjarmodell i segelklassen, satte jag mig ned och gjorde upp vilka egenskaper en sådan bör ha. Det viktigaste ansåg jag vara att den ska vara lättbyggd. Därefter satte jag startsäkerheten och först därefter flygförmågan. Motivet för detta resonemang är att en grabb i 1-10 års-åldern för det mesta inte har så mycket tålamod utan vill se resultat av sitt byggande. Har han bara fått en modell färdig och fått upp den i luften så brukar de flesta bli väldigt entusiastiska och inte tappa sugen så lätt. Där kommer startsäkerheten in i bilden, en modell flyger inte om den inte går att dra upp med en lina. En nybörjare har sällan den rätta känslan för att dra lagom hårt i linan, för det mesta blir det skubba för hela slanten.

Då det är svårt att börja från "noll-läge" inventerade jag vad som fanns i byggsatser redan, för att hitta någon bra grundidé att arbeta vidare på. Jag fastnade för en modell från Danmark med namnet "Baby". De som var med på 40-talet och minns KSAK-Vargen ser nog att det finns flera likheter. Vingen klädd bara på översidan av spryglarna, fast startkrok m m. I stabbe, fena och vingöron har jag ändrat materialet från tunn kartong till balsa, det är en stor fördel då kartongen lätt blir krokig och bucklig. Flygförmågan är rätt bra, tider omkring minuten är inte ovanliga. På grund av modellens ringa storlek har den svårt att orka med en 50 m lina, jag skulle rekommendera 20-30 m. som lagom.

Min förhoppning är att svenskt modellflyg skall ha nytta av den här modellen i många år. Det är ju populärt med framtidsvisioner numera, min vision är att få se hundratal "Sparvar" i luften. Varför inte en speciell nybörjarklass med enbart den modellen på våra nationella tävlingar.

O. -Boe

SMFF:s enhetsmodell SPARVEN

Byggbeskrivning

Läs igenom hela byggbeskrivningen minst en gång, innan Du börjar bygga.

Vingen

Vingen byggs man enklast direkt på ritningen. Spänn upp denna på ett plant underlag. Fäst den i kanterna med tejp eller liknande. Underlaget bör inte vara alltför hårt, eftersom vi skall använda knappnålar att fästa listerna med.

Lägg först bakkanten (3) på ritningen och märk upp med en blyertspenna var urtagen för spryglarna (4) skall vara. Urtagen gör man lättast med en platt nålfil, ställd på hökant. Andra sätt är att använda lövsåg eller bågfilblad eller att skära med rakblad. De sist nämnda metoderna är svårare och ger i regel sämre resultat än om man använder en nålfil. Försök att få alla urtagen lika djupa och breda. Prova gärna med en sprygel för att se att den passar.

Nästa steg blir att bygga upp vingen. Lister och spryglar skall limmas samman. Fyll varje urtag i bakkanten (3) med en liten limklick och fäst den omedelbart på

ritningen med knappnålar. Tryck in spryglarna (4) i urtagen och se till att de sitter rakt.

Limma sedan fast framkanten (1) med en liten limklick i urtaget framtill på varje sprygel.

Kontrollera ånyo att spryglarna sitter rakt. Mittbalken (2) limmas på samma sätt som framkanten. Var noga med att mittbalken trycks ned ordentligt i urtagen, så att den inte sticker upp ovanför spryglarna.

Det är nu dags att limma fast ändspryglarna (5). Efter som vingöronen (7) sedan skall limmas direkt på ändspryglarna, är det viktigt att lutningen blir den rätta (se ritningen). Som hjälpmedel kan man klippa till en mall av papp eller liknande. Mallen klipps så att den kan placeras upprättstående på byggunderlaget och stickas in som en kil mot ändspryglarna. Med mallens hjälp kan man vara säker på att lutningen blir lika stor på båda vingöronen.

När limmet torkat, lossar man vingen försiktigt från ritningen och byggunderlaget. De liständar som sticker ut utanför ändspryglarna kapas av och planas med en fil. Framkantlisten slutligen putsas så att den blir rund framtill. Vingen är nu klar för klädsel.

Vingen skall ha klädsel enbart på översidan.

Börja med att fästa papperet på bakkantens översida. Limma inte för långa bitar i taget - högst 5 cm. Se till att papperet blir väl sträckt och rakt. Limma därefter papperet på framkanten. Börja fästa i mitten av vingen och fortsätt ut mot båda ändarna. Till sist limmas papperet på ändspryglarna. Observera att papperet inte skall fästas på övriga spryglar.

Klipp av papperet ungefär 1 cm utanför ändspryglarna och klipp eller skär det som sticker ut i flikar, som sedan limmas mot utsidan av ändspryglarna. Papper som skjuter ut över fram- och bakkant skärs bort med rakblad.

Putsa vingöronen (7) med fint sandpapper och limma sedan fast dem på utsidan av ändspryglarna. Använd klädnypor till att hålla fast vingöronen, medan limmet torkar.

Innan vingen är klar att använda, måste klädseln (papperet) behandlas, så att den blir styv och hållbar. Som första åtgärd vattenspannar man klädseln. Papperet fuktas med hjälp av en fixérspruta eller hålls i ångan över en kastrull med kokande vatten. Medan klädseln torkar, skall vingen vara uppspänd med knappnålar på ett plant underlag.

När klädseln torkat ordentligt, stryker man zaponlack på hela vingen. dvs. även vingöron, lister och spryglar. Det behövs tre till fyra lackningar. Spänn fast vingen på ett plant underlag efter varje lackning. Vänta tills lacket torkat så mycket att det inte klibbar, innan vingen spänns upp.

Till sist limmas vingbryggan (6) på plats. Studera ritningen, så att Du vänder bryggan rätt. Vingen är sedan färdig att använda.

Kroppen

Kroppen är uppbyggd av nosplatta och två lister, som bildar bakkropp. Limma först listerna (9) på var sida om nosplattan (8) så som ritningen visar. Se till att listerna skjuter ut framtill, så att Du får ett fäste för gumminodden, som skall hålla samman vingen och kroppen.

Limma sedan i tur och ordning fenan (10) mellan listerna, stabilisatorn (11) på listernas undersida samt förstärkningen (12) mitt på kroppen mellan listerna. Innan förstärkningen (12) limmas fast, skall den filas av, så att den passar bra.

Vad som återstår nu är att putsa kroppen med fint sandpapper och att lacka den på samma sätt som vingen. Med

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 Ahremark
Valkebogatan 18B
582 47 Linköping. Tel. 013/14 03 54

FACKREDAKTÖR friflyg:

Svenolof Lindén
Hovstävågen 15
703 63 Örebro. Tel. 019/18 21 79

FACKREDAKTÖR linflyg:

Ulf Larsson
Koppårvägen 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, Gribbbyvägen 46,
163 59 Spånga. Telefon 08/36 20 66

PRENUMERATION

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

LÖSNUMMER

Säljes i mån av tillgång för 2 kr styck.

INNEHÅLL

Sparven	Sid 2
Rekordstor instruktörskurs	4
Kurs för RC-domare	6
Funderingar kring 2500:-	7
Linhistorik 1960-1970	8
Zlin med variationer	19
Rapport från en klubb	22
Tävlingsresultat	26

NÄSTA NUMMER

Material skall sändas till förbundsexpeditionen i Norrköping (se adress sid 30).

UTBILDNINGÅRET SOM GÅTT

Planläggningen av vår instruktörsutbildning ligger på 12-månadersperioder. Förra sommaren gjordes alltså ritningarna upp för juli -69 till juni -70. Vi hade tänkt oss en kombination av central- och distriktskurser med bara en längre internatkurs i Norrköping. Distriktskurserna skulle omfatta lördag- söndags-samlingar på åtskilliga platser. På så sätt skulle vi nå fler ställen ute i landet med bl.a. idéer om hur modellflyget lämpligen inordnas i grundskolans fritt valt arbete.

Det dröjde dessvärre, innan utförliga anvisningar om Fritt valt arbete blev tillgängliga. Därför kom inte rekryteringen till distriktskurserna i gång förrän ganska sent på året. Lokalklubbarnas lust att hjälpa till med lokaler och matställen har inte heller varit påfallande stor. Om det kan man ha olika meningar med plus eller minustecken i kanten. Faktum kvarstår emellertid att intresset hos klubbarna att skicka folk till veckoslutsträffar varit nästan helt obefintligt. Därför har det heller inte blivit mer än en egentlig kurs av det slaget. Dessutom har vi haft en veckoslutskurs för RC-folk i Leksand och den planlagda arbetsfyllda veckan i Norrköping.

Bosön är tillgänglig för Flygsportförbundets folk en vecka i mars varje år. I våras utnyttjade modellflygsektionen detta erbjudande till en allmän kurs för regelspecialister och resultatet blev ungefär vad som väntats.

Framtagandet av nybörjarmaterial är en annan långtidssyssla. Under senaste året har friflygarna kommit fram till en hel del bra saker, som provats rätt länge redan och som skall testas ytterligare, innan hela friflygprogrammet med SMFF-modeller kan anses färdigt. De som vill skynda på i övriga grenar är välkomna med idéer, skisser och ritningar. Det kommer i alla fall att ta något år, innan nybörjarmodellerna provats och modifierats till den nivå där förbundet vågar säga att så skall vi ha det.

NÄSTA 12-MÅNADERSPERIOD

Förbundet tänker inte satsa pengar på fler distriktskurser, förrän det visats ett ordentligt intresse. Nästa budget-år ser ut så här:

En veckoslutskurs för RC-grenen, där vi slutgiltigt utbildar grenspecialister-

na till utbildningsledare i flygakrobatikens konst.

En annan veckoslutskurs för alla klubbar som vill utbilda föreningsfunktionärer (ordf, sekr, kassaförvaltare, sektionsledare men inte byggleddare). En stor instruktörskurs i Norrköping mellan nyår och trettondag.

En ännu större sådan på samma plats veckan mellan skolavslutning och midsommar.

Dessutom en kvalificerad kurs med förbundets grenledare, utbildningsledare och studierådgivare plus morgondagens män på dessa och liknande centrala poster. Kursen omfattar två skilda veckoslut på två ställen i landet, som fastställs senare. Finalen i kursen går antagligen i Norrköping. I stället för distriktsamlingar kommer en korrespondenskurs, som skall vara nära nog obligatorisk för klubbarnas byggleddare och administratörer. Kursen skall kunna börja distribueras hösten 1970.

Flygsportförbundets modellflygsektion har ju VM för friflygare 1971. Därför måste vi få plats på Bosön en vecka i mars med en ren friflygkurs. En eller två veckoslutskurser av samma slag kommer dessutom för dem som inte skall ha fullt så stora uppdrag under VM.

Vi som planlägger och i viss mån leder utbildningsprogrammet har ett omväxlande och spännande uppdrag. Det är troligt att vi fastnar i ett traditionellt tänkande med åren och kanske redan gjort det. Risken är emellertid ganska liten, eftersom vi träffar stora grupper mycket tidsmedvetna och skickliga människor från klubbarna. Det är deras entusiasm som för oss framåt. Det är de som är SMFFs framtid. Därför vill vi nå så många som möjligt med våra mer eller mindre antikverade idéer, som åtminstone kan tjäna till språngbräda för för de nya ledarnas svanhopp ned i problembassängen.

Callé
Sundstedt

Omslagsbild: Åke Hollén, LEN/RC-sekt. startar sin CIRRUS. Foto Göran Alseby.

Rekordstor instruktörskurs i Norrköping

Veckan före midsommar blev det invasion i den kallare där Norrköpings Gamar normalt ruvar på nästa härjningståg i prislistorna och kläcker ständigt nya juniorer.

De som ledde anfalllet var förbundsledarna Calle Sundstedt och Gunnar Kalén, så det hela gick mycket städat till. Härskaran i bokstavsordning:

Anders Agebro, Knivsta
Håkan Andersson, Norrköping
Jan Andersson, Valdemarsvik
Leif Ericsson, Ålandsbro (K-A junior alltså)
Peter Eriksson, Katrineholm
Nils Hallerström, Enebyberg
Per Hammarling, Knivsta
Stig Jakobsson, Östersund
Kjell-Åke Jonsson, Östersund
Sven Jonsson, Vänersborg
Raymond Lake, Vänersborg
Per Lang, Sundsvall
Ingemar Larsson, Vänersborg
Elisabeth Lundin, Malmköping
Mats Lundgren, Flen
Atte Luoma, Helsingfors (Tjänsteman i Finlands Flygförbund)
Jan Malmgren, Norrköping
Jan-Terje Midtlund, Oslo (representant från Norsk Aero Klub)
Urban Nilsson, Norrköping
Per Qvarnström, Lund
Leif Rydén, Göteborg
Inge Stendahl, Katrineholm
Hans Ternér, Borlänge
Krister Wickström, Lund
Jan-Ove Åhlberg, Borlänge

Summa tjugofem man, som svettades och trivdes i försommaren. Kursledarna hade kokat ihop ett program, där man fick lära sig hur ledarsituationer kan uppkomma när man minst väntar det, hur man skall utnyttja kommunala och statliga bidrag i den mån klubbens sammansättning passar i mallarna, hur Sigurd Isacson med flera luskat ut lågfartsaerodynamikens specialiteter, hur försvinnande lite expertledarens ålder betyder i rätt gång, hur en nybörjare måste ha förberett material, hur man inte får glömma bort den fortsatta utbildningen inom klubben efter nybörjarstadiet, hur det kanske går att klara grundskolans behov av ledare i flygämnen till fritt valt arbete och hur man handskas med klisterlack och sköra stabilisatorkonstruktioner.

I Gamens kök kokade Ingegerd Kalén och Linda Aunér och lyckades - märkligt nog - överträffa sig själva. Kursdeltagarna yttrade sig ytterst positivt om maten och ansåg till och med att "mammans köttbullar" låg i lä.

För att stå ut med den teoretiska och resonerande korvstopningen blandade kursledningen in avsnitt med bygge och flygning också. En ny byggsatsupplaga av Truedssons Pilot provbyggdes och visade sig flyga bra mycket bättre än ursprungsmodellen. Mannen bakom omkonstruktionen heter Claes Mårtenson och han fick all heder för arbetet av de kritiska kursflygarna.

Positiv kritik gavs i stora mått åt L-G Olofssons "Åssbärn" också. Det är en A2 - a (friflyg) som lämpar sig mycket bra för dem som byggt helt litet förut. Två exemplar byggdes, en blev flugen. Arne Berglins "Uncas" även den i samma klass, var lite mer svårbyggd och någon Östersundsindian kom aldrig i luften under kursveckan.

Handlunsmodeller tillverkades i mängd, Somliga flög perfekt från början, andra krävde mer trimning än vad

en och annan fann lämpligt, varför de modifierades till gummimotordrift i stället. Kanske något att ta vara på i nybörjarsammanhang.

Från Härnösand kom man med en lokal version av amerikanernas "Delta Dart". Katrineholmarnas klubbledare vevade fram stencilerade ritningar på den till kurskompisarna och deras klubbars nytta i väntan på att SMFF får hem den i förråd. Stabilare flygning än denna av trekanter sammansatta maskin presterar får man inte med vanliga nybörjarmodeller. Genial konstruktion och nästan inga kostnader gör att förbundet satsar hårt på projektet.

Experter på nästan allt slags modellflyg (utom modellraketer) var representerade i den stora gruppen. På F 13 flög vi radio, linstyrning och friflyg, ända tills skymning och kvällskyla gjorde lusten att fara till Lindö och vandrарhemssångarna märkbar.

Om vandrарhemmet kan sägas en hel del, men kursfolket stannade med en sammanfattning att det var billigt och att man var oberoende av övriga nattgäster, eftersom gruppen fick två "egna" förläggningsshus.

Sammanfattningsvis kan sägas: Kursen gav en del nya synpunkter på klubblivet, deltagarna trivdes, kursledarna lärde sig en hel del om var man har av förbundet outnyttjade toppförmågor i vårt slags undervisning och en lång rad klubbar fick nya entusiastiska ledare.

C-G

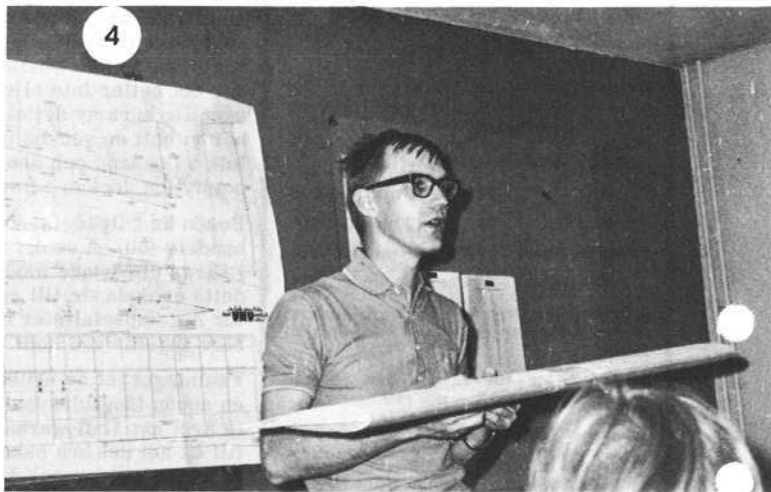


Bild 1.
Elisabeth Lundin från Malmköping blev den första kvinnliga deltagare i en SMFF kurs.

Bild 2.
En grupp i sysselsättning med en arbetsuppgift.

Bild 3.
Deltagarna från våra grannländer, Jan Terje Midtlund Norge och Atte Luoma Finland, i samtal med Calle Sundstedt.

Bild 4.
Inge Stendahl, Katrineholm, framlägger sina synpunkter på det RC-stunt bygge han höll på med.

Bild 5.
Humöret var som synes på topp inför ett kvällsspass på F-13. Den välsignerade modellen är ett provbygge som skall provflygas.



KURS FÖR RADIOFLYGDOMARE

SMFF arrangerade under veckoslutet 5-7 juni genom Siljansbygdens Modellflygklubb den länge efterlängtade kursen för RC-domare. Alla som medverkat vid arrangerandet av RC-tävlingar torde vara väl medvetna om problemet att få "kompetenta" domare i tillräckligt antal. SMFF:s nya giv, som presenterades vid denna kurs innebär att de som genomgått kursen skall kunna ställa upp vid lämplig tävling mot ett symboliskt vederlag.

Det var med stor tillfredsställelse som man konstaterade att 27 deltagare infann sig till kursen, av dessa var flertalet aktiva radioflygare utan högre tävlingsambitioner.

Kursen var uppdelad på en teoridel och en praktiskdel. Den teoretiska delen omfattade förutom en noggrann genomgång av alla tävlingsklasserna med deras bedömningsföresättningar även ett teoriprov.

Den praktiska delen var uppdelad i olika omgångar, där i första omgången endast en manöver flögs, och denna omedelbart analyserades och diskuterades. Senare vidtog bedömning av helt tävlingsprogram, först i grupp med gruppvis diskuterande av resp. manöver, och efteråt jämförelse av grupperna sinsemellan. Som avslutning genomfördes en individuell bedömning av ett tävlingsprogram.

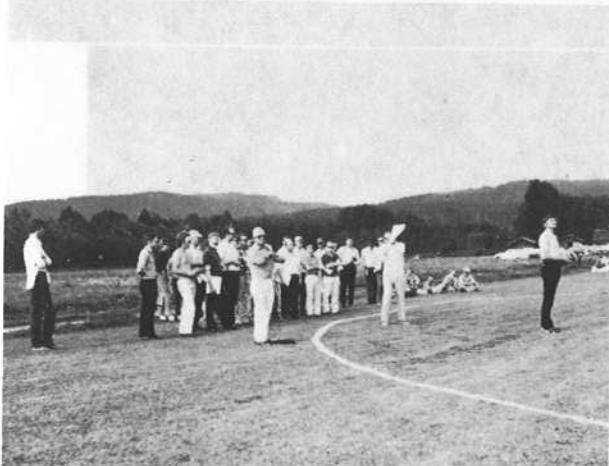
Resultatet från teoriprovet blev att av de 27 deltagarna hade 24 st mer än 11 rätt på de 17 frågorna.

Svårare är det att tolka ett utslag av den praktiska delen. Här valdes att addera samtliga satta poäng för resp. domare, och jämfördes dessa summor med varandra. Detta sätt ger en god bild av domarnas jämnhet.

Det var inte utan förvåning som man konstaterade den mycket goda jämnheten som innebär att 18 st hade sina resultat i intervallet 70-80 poäng. Endast 1 st hade lägre än 70 och 8 st över 80 poäng. Medeltalet av gruppen 70-80 var 74 poäng, uppmätt resultat innebär att differensen mellan domarna var mindre än en enhet på manöver i genomsnitt, vilket jag finner till och med bättre än man skulle våga hoppas på med tanke på den korta tid som stått till förfogande.

Som vanligt då Siljansbygdens Modellflygklubb arrangerar något var arrangemangen av bästa klass. En eloge till klubbens damer som skötte den kulinariska delen av arrangemanget.

jel.

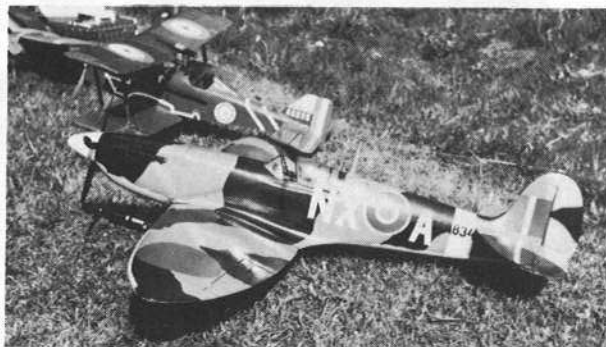


Kursen i färd med bedömning av en manöver under ledning av Acke Johansson och John Lyrsell.

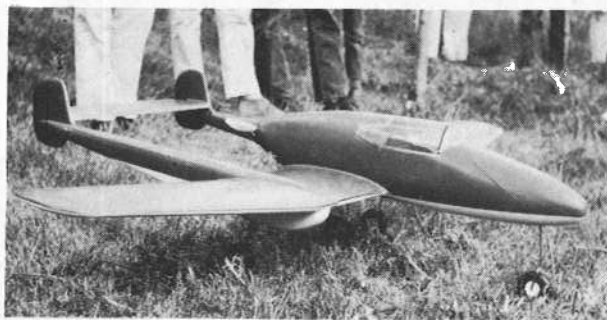
I samband med RC-domarkursen hölls också UT för representanterna till skala-VM i RC som går i England i augusti. Till uttagningen hade anmälts fem modeller som här redovisas i bilder, och som synes var det mycket snygga saker.



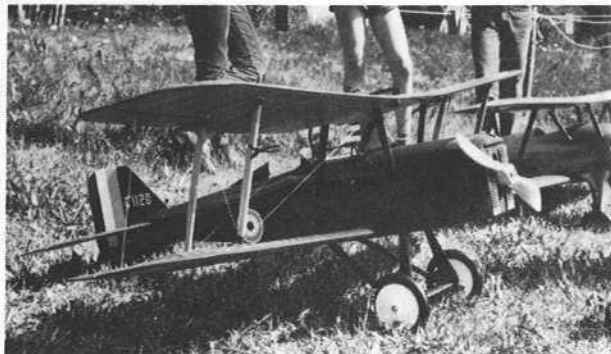
P 51 Mustang, helt klädd med aluminiumfolie och byggd av Ermi Akol, Stockholm.



Spitfire L.F.IX. byggd av Karl-Einar Tell, Linköpingseskadern närmast. Bakom den Tore Loodins S.E.5.



SAAB J21A byggd av Bo Bergstedt Siljansbygdens MFK. Här ej fullt färdigställd.



Ännu en S.E.5. byggd av Jan Levenstam.

Funderingar kring 2500 kronor

Rolf Forsell, Karlskoga

Penningssumman 2.500:- räcker trots inflation, moms o.s.v. till mycket nöje, och en del personer tycker att en motordriven radiostyrd modell är värd denna investering. En utrustning av högsta klass kostar i dagens läge drygt tvåtusen kronor. Vill man tillhöra eliten av radioflygare är summan väl motiverad, men är den det för oss söndagsflygare?

Många åskådare brukar finnas vid våra fält ditlockade av (o-)ljudet från en 10 cc motor med eller utan ljuddämpare. Nyfikenheten och intresset hos åskådaren blir stort och han (tyvärr sällan hon) frågar den väl "inoljade" flygaren vad det kostar att börja radioflyga. Svaret blir väl oftast: 1500-2000:- för radio, 200-250:- för motorn och c:a 200:- för en byggsatskärta. Efter en snabb addition av priserna konstaterar beklagligtvis åskådaren att initialkostnaden blir högt över vad de tänkt sig.

Borde inte något göras för att få fler att börja med denna givande hobby? Visserligen kan nybörjaren köpa en begagnad anläggning, men begagnat är högst osäkert och de tidigaste proportionalanläggningarna var ganska klumpiga. Reed-anläggningen kan man möjligen ha i baktar.

Varför göres inga riktiga försök med billiga (i prishänseende) en-kanalare och pulsproportionalanläggningar (ej G-G-aggregat utan analoga system med pulshastigheten 17-30 pps, varvid "fladder", trassel med "rundgång" o.s.v bortfaller)? En enkanalsradio, superheterodyn, kostar c:a 300:- med hick-hack, eller med relä utan servo (förslagsvis Gyron eller Bellamatic). Om man har fält utan radiostörningar kan man köpa en superregenerativ anläggning för c:a 200:-. Kombinerar en enkanalare med exempelvis segelkärren Dandy (Graupner) så har vi en modell med radio som ger väldigt mycket nöje för totalt c:a 400:- alt. 300:-. Segelmodeller har dessutom fördelen att ägaren lär sig en hel del om aerodynamik och modellers trimning. Hur många av motorflygarna kan få en vanlig segelmodell, ex.vis Gladan, att flyga snyggt? Denna radioanläggning räcker sedan till för att styra de flesta på marknaden förekommande segelmodeller. Prop-anläggning är ju ej så nödvändig vid segel- som motorflyg.

För den som önskar motordriven modell duger ovan nämnda radio för de första försöken. Det finns en varierande flora av motormodeller att välja av. Stora modeller har större tröghet och är därför lättare att flyga, men de kräver i gengäld större och dyrare motorer. Nutidens enkanalare är ganska små och oömma. Varför inte prova Tempo eller liknande modell. Då räcker det med ex.vis DC Merlin 0,8 cc c:a 35:- som drivkälla. Priset för komplett flygutrustning blir då likvärdigt tidigare nämnda segelmodell. (För den intresserade innehåller den engelska tidningen RCME fina ritningar på enkanalskärren).

Vill man veta hur en radioanläggning fungerar finns möjlighet att köpa byggsats till sändare och mottagare (superhet) av engelska RCME's konstruktion. Pris c:a 225:-. Den är relativt lättbyggd, kan man sköta en lödkolv samt läsa in till bör bygget gå utan bekymmer. Största fördelen är ej den ekonomiska besparingen utan att man lär sig hur sändare och mottagare arbetar. De grundläggande principerna gäller även för "propparna".

Önskas proportionerligt utslag på höjd- och sidorodret samt motorkontroll duger en pulsproportionalanläggning gott till de första försöken. Pulsprop skall ej förväxlas med Galloping Ghost-anl. som ibland kan vara svårflirtade. En pulspropp (17-30 pps) av ex.vis fabrikat Fleet

(engelsk) med amerikanska servon kostar c:a 650 kronor med ackar och ladd-aggr. Flygvikt c:a 230 gr. Denna anläggning räcker till för motorer upp till 6 cc. En behändig kombination blir radion ihop med ex.vis Graupners Amateur och OS-10. Totalkostnad c:a 800:-, alltså hälften av vad en "vanlig" 4-kanals radio kostar. Även modellens storlek är lämplig för bilars bagageutrymmen.

När sedan flygaren efter några år fått tillräcklig vana i "tummen" kan han/hon övergå till dyrbarare digitalanläggningar. Vid dessa inköp bör man se till kvalitet i första hand ej till priset.

Har Du förresten tänkt på hur många som bara nyttjar 3 kanaler på sin radio och flyger så i flera år trots att de har 4-6 kanaler till förfogande.

Jag tror inte att vi skall klandra modellhandlarna för att läget är som det är utan närmast oss konservativa "modellknackare" som gör modellflyget en björntjänst genom att inte tala om vilka möjligheter som finns.

Du har väl också synpunkter? Fatta då snarast pennan och skriv!

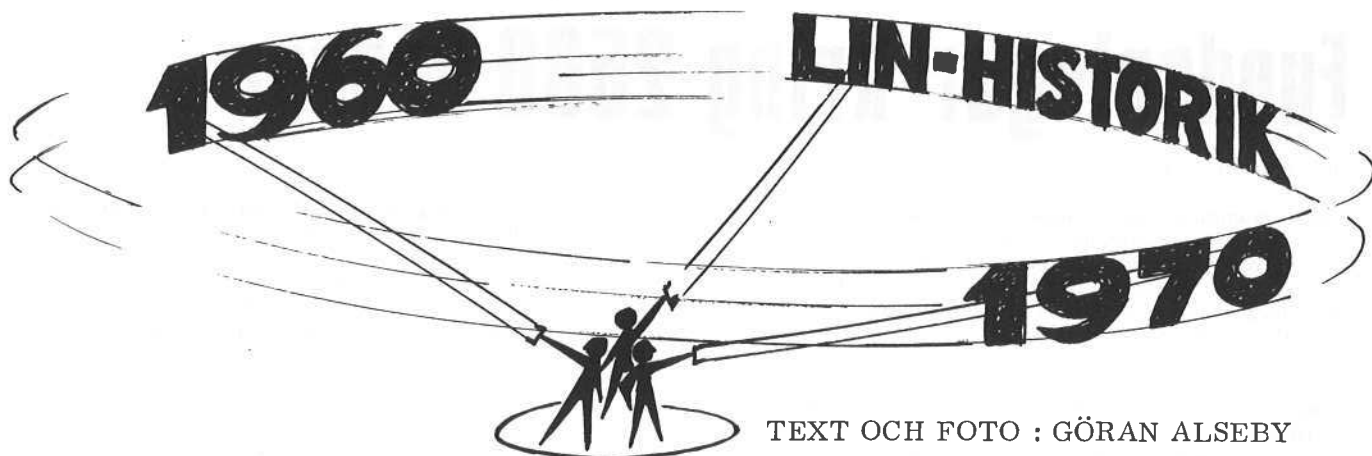
Enkanalare i byggsats eller färdiga samt D-C Merlin saluföres av Lars Wärn, Forslins Sport tel 0586/30194, som även kan vidarebefodra Fleets 3-kanalare. I övrigt så har ex.vis Borgs Hobby, Linköping, det mesta man kan önska i modellväg.



MFK Jupiter startade sin verksamhet 1954. Först 1969 beslutades att ett klubbmärke skulle utformas. Märket skulle vara av tyg, för att kunna sys fast väl synligt på jacka eller motsvarande. Märket ritades av Caesar Söderman och Antero Hurtig. Båda veteraner inom klubben

Ganska snyggt Eller hur!

Bergnäset den 10/7-1970



Hobbyverksamhet. Modellflyg. Linkontroll. Redogörelse för verksamheten i Sverige 1.1.1960 till 31.12.1969.

Med anledning av decennieskiftet lämnas härmed en kortfattad redogörelse

Nej, för tusan, stilen är måhända målmedveten, men rak a la jobbarna vid ellkäbbé är den inte.

Detta ska ju vara en bildkavalkad, enligt överenskomsten med fungerande redaktören Carl-Gustaf Ahre-mark, så varför all denna text. Där var en punkt, med plats för ännu en utveckling. MFN 4/69 kom ut härom-dagen, Nils-Olof Roslund angavs som redaktör men nog luktade det mest Carl-Gustaf om den alltid, anspråkslös är han Carl-Gustaf, och duktig. (Om meningen före denna parentes censureras helt eller delvis får varken text eller bilder publiceras av MFN).

MFN 4/69 kom i min brevlåda den 29 januari 1970. Att Arencos sålde sin elektroniksida till Philips och slängde Nils-Olof till Kalmar fick verkligen konsekvenser. Men sedan december har Carl-Gustaf som sagt satt fart på hjulen igen. Känns festligt att skriva detta för 1969 års sista MFN i februari 1970.

Även textansats 2 blev fel enligt grenchefen Roger Holmbergs syn på sânt. Han vill helst jag ska tala om att halvljuslampan gick idag, att treåriga Patrik är rödblommig av begynnande feber och troligen ska till öron för ännu en punktering om något halvt dygn, att julsinkan äntligen är slut trots att den var sextiotalets saltaste, att vi hamstrat öl, att femåriga Helen slagit sönder en bordslampa men ritade en på ett papper som kompensation, att jag födelsedagsgratulerade hustru Lola 10 dagar före rätt tid, med flera väsentligheter.

Apropå grenchefer ja, vi hade två till under sextio-talet. Christer Söderberg är den som knegat längst på den posten och han brukar ibland med ett skrattpåmin-na om Hobbyboken 1960 där jag under rubriken "Nej tack, inga fler spånkorgar." angrep det dåvarande combatflygandet med lätta, veka modeller med 1,5 cc motorputter. Tre combatklasser ville jag ha, och har ju numera fått det oxå.

Harald Sannes var mittenmannen, vars absolut total-virriga upprop till nått nytt jippo jag minns från min redaktörstid för MFN. En festligare kille får man leta efter. Entusiasmen flödar över allt som oftast.

Över till bilderna. Men kom ihåg, de har inte valts i väsentlighetsordning. Mitt bildarkiv täcker inte allt som hänt i svensk linflyg under sextio-talet. Bilder som publicerats tidigare har jag velat undvika. M fl reservation-er.

Bland de killar som man minns mest saknas bl a bilder av Björn Sagerman som innehade svenska rekordet i TR-B 1962 med 9.27. En annan här bildlös rekordjagare

var Anders Steen presterade 7,32 1961, 6,19 1962 och sedan underskred rekordgränsen 1963 med resultatet 5,40 - i TR-A förstäss. Vidare saknas exempelvis bilder av Ingemar Nordin (22:a i EM 1961), Wolfgang Pioch (4,48 i TR-int 1963), Langemar (NM-brons 1963), Nils-Harry Eriksson (SM-brons 1963), LG Söderlind (tuff C-35-flygare), Gösta Bengtson (SM-silver 1965), Göran Njurling (5,34 i TR-A 1965), Ulf Larsson (SM-brons 1966 och 67), Willy Andersson (SM-brons 1966, silver 67 och NM-4:a 68), Torsten Andersson (SM-silver 1967 och 68), Per Haggren (SM-silver 1969), Björn Winkler (4,54 i TR-int 1961) samt Björn tillsammans med Leif Lind (SM-guld 1969).

I bildtexterna talar jag om en sex-i-topp-lista för sex-tiotalets linflyg. Det är ju inte syftet med bildöversikten men jag har ändå gjort en sådan, helt inofficiell för-stäss, för att ge proportioner åt de mastigaste insats-erna, i listan har endast inräknats internationella täv-lingar, SM och årsbästa resultat, det blev jobbigt med källforskningen ändå.

En sista kommentar: Jag vet förstäss att klassbeteck-ningarna har ändrats till internationell standard, men så här var det förra decenniet.



Alf Eskilsson, mannen bakom AKC:s linflygprestationer har tillhört vår stuntelit sedan 1965. Bilden togs då (Ares) NL-bronset gick till Alf i somras. I början var Alf kri-tisk till SMFF:s tävlingsarrangemang men hjälper nu till att ändra dem till det bättre. En uthållig toppkraft, nyttig både för klubben och landets linflyg.



Anders Leimalm, förste combatesset från västkusten började med 35 men visar nu intklassen tilltagande intresse. Hans prestationer är ojämna än så länge. Bilden togs vid SM69 och visar Anders med blåsvädersmodellen

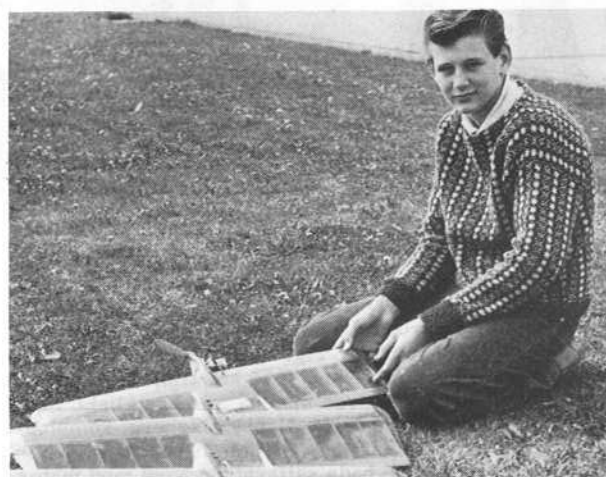
Anders Eklund, Solna MSK, landslagsdebuterade 1965 men blev inte duktig i TR-int förrän 1967. Mekade Svedling i glansens dagar. Har demonstrerat sin humor och vassa penna i MFN. Digger engelskt. Bilden från silverplaketten i somras.



Ove Kjellberg, Solna MSK är linflygets hustomte, många tävlingar har genomförts smidigt tack vare honom. En ovanligt hygglig kille som varit aktiv hela decenniet på topp åtminstone i sex av åren med landslagsuppgifter, bra när resorna ska arrangeras TR-int och -B samt speed-int och -B har lockat honom men internationella toppresultat har det inte velat bli. Hans hembyggda motorer, startapparater, monolinehandtag (bilden) hydrauliskt fjädrande landställ etc säkrar platsen som svenskt linflygs finmekaniker nummer ett.



Per-Arne Fransson, LEN, har slappat sig till tre SM-plaketter genom att pilota eller meka (bilden SM69) rätt TR-kille. Smart av en mopp som bygger för lite för att bli topp i combat!

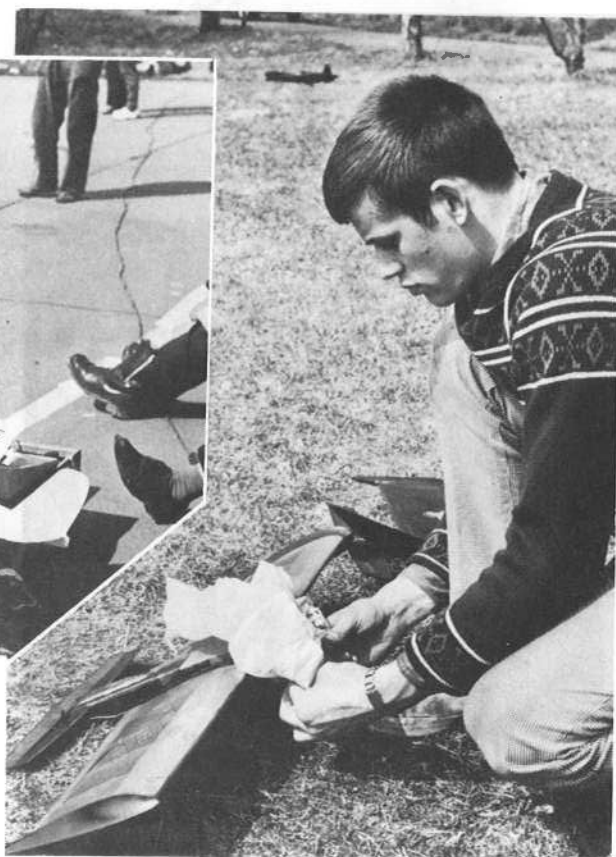


Folke Olsson heter den sprallige (mer då än nu, kanske) combatkung som till synes dök upp ur ingenting och vann NM 1964. NM- och SM-bronsen följde året därpå (bilden) sedan följde han Orion i sank samt har flugit TR tillsammans med storebror, dock utan att blända.



Leif Cernold, Solna MSK, är femte man på min lista över samlade svenska framgångar under sextiotalet. Han är speed-int trogen, så när som på 9,55 i TR-B 1962. Leif har inte varit utan SM- eller NM-plaketter sedan debuten i de stora sammanhängen 1965. 1:a resp 2:a i somras. Hans resultat är dessutom jämna, vad sägs om alla tävlingsresultat 1968; 213, 208, 204, 198, 220 och 225 km/tim. Leifs hjälpsamhet har vitaliserat speed-klassens deltagare. Bilden visar honom med modell innan det var dags för pipa.

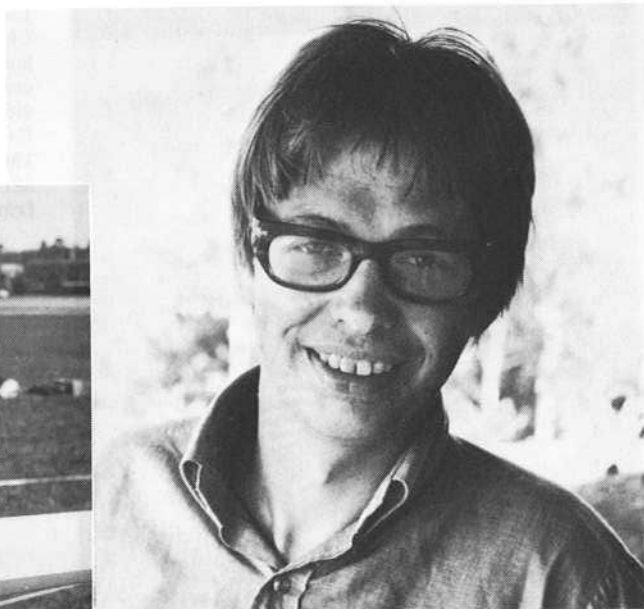
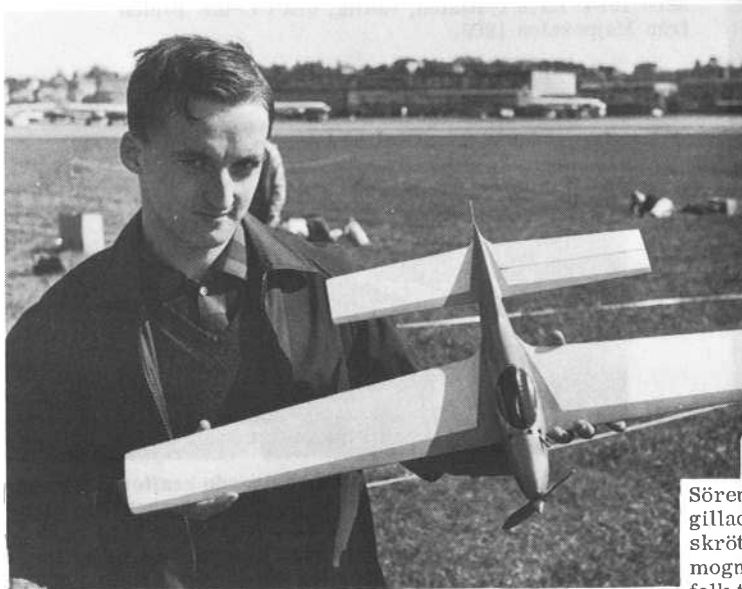
Hans Svedling, Solna MSK, kille med ständigt leende som var oslagbar i TR-B under tre år. Flög rekordtiden 7.15 1963. 1965 hade han 10 segrar i rad varav fem innebar förbättring av svenska rekordet, som bäst 6.15. Med i laget var i allmänhet Anders Eklund och Harald Sannes. När rekordtekniken skulle växlas om till TR-int uteblev succén, men en del lovande resultat har kommit ibland. Bilden visar ett av dessa många int-byggen.



Måns Hagberg, först Nimbus sedan LEN, tillhörde vår speed- och TR-elit på femtiotalet redan. Efter 5:e platsen vid EM 1961 (183 km/tim) ansågs han vara bäste speedamatör i Europa, på den tiden var toppkillarna alltid anställda hos Super Tigre eller Moki. SM-guld 63 med tangerat svenskt rekord (195 km/tim). 203 knutar året därpå. Måns är fjärde man på min bästalista. Samma år bildades TR-int laget Alseby/Hagberg, kombinationen höll till 1966 då Måns flyttade till USA. Bilden från EM 1965. Måne hade sällsynt fin hand med motorer, var inte så beroende av fabrikat som de flesta TR-mekar. En sällsynt skön människa individualist med mångsidiga intressen, mer idéer än tid för genomförande.

Tommy Öberg, Motala MFK, toppade våra prislistor i combat 1962 (SM-guld) och 1964 (NM-silver). Hans Piraja var mycket bra. (bilden). Tommy bytte sedan flygetyg, Lansen ersatte Piraja.

Lars Johansson först Aerospeed sedan utbrytarna Galax, toppade i TR-int samtidigt som klubbkompisarna dvs 1964-65. Mången tävlingsplats har fungerat tack vare dem. Lars lanserade den genomskinliga TR-kroppen. Han har synts i RC-reklam!



Sören Andersson, LEN, flög combat alla kategorier men gillade 35-klassen bäst, den var från den. Däremellan skröt han så gott omständigheterna tillät, men plötsligt mognade hans combatflygande särskilt i int-klassen), folk talade om slumpframgångar. Sådan tolkning duger inte till plaketter två år i rad. Tack för NM-segern i somras (bilden).



Per Gelang, Vänersborg, är en av de få ädlingar som lyckats förena combatflygning med ett glatt humör. Första framgång blev SM-silver 1966, sedan samma valör i NM året därpå. Hoppa upp och gör nått bra igen, Per!



Ove Öster, t.v. och Lars Tehler, Orion, enligt bild från Motala, representerar mer tävlingsframgångar under begränsad tid än vad någon av övriga bilder gör. Bäst var de i C-35 och stunt men lyckades egentligen i allt de gav sig på t ex. 7.09 i TR-A 1962, SM-guld i TR-int (Arctic Circler - tack och lov) året därpå samtidigt som Ove stuntsegrade (Nobler). Det gjorde Ove 1962 oxå, med Lars på silverplats! Det året var Ove 3:a i c-int vid VM, till stor rysk förtret eftersom Ove med flygande vinge gjorde bort Sirotskin med slow combatmodell. Oves 16:e plats i EM 1963 gav förhoppningar men den linjen fullföljde han inte. Sedan tog Lars med Shark över kommandot och vann SM-stunt 1964-65. Som sagt en guldkantad bild men utan att grabbarna förhävde sig, lugna trevliga grabbar. Oves linflygaktivitet bröts av studier, Lars av ishavsvistelse.



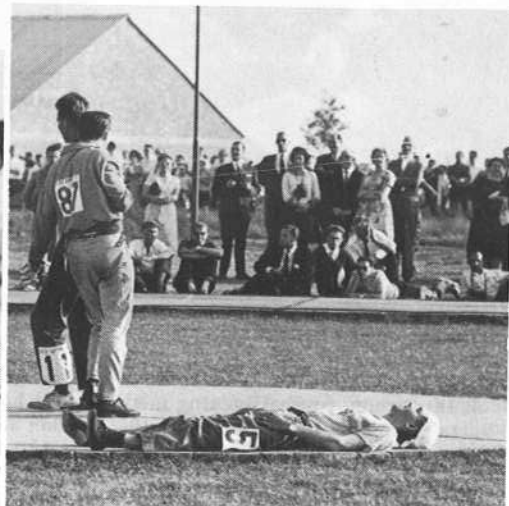
Lars Gunnar Andersson, Motala MFK, fr v stående, Christer Tennstedt, Orion, Magnus Borger, ÖSFK, fr v knästående och Lars Kjellström ÖSFK. Det betyder combat en masse. Lars Gunnar, tyst leende tuffing särskilt i C-35. Christer skränig leende tuff, särskilt i C-35 men bra i stunt oxå, tog ett par SM-plaketter 1962 och 1964. Magnus gapig, leende bra i C-int särskilt 1964. Lars tystlåten, vänlig, bra i C-int. Bilden från Majpokalen 1963.



Rune Nilsson, Orion, en av de drivande krafterna i klubben då Orion i början av sextiotalet var combat bäst i landet, endast Umeå FK och ÖSFK kunde någon gång ta en poäng eller så, resten tog Orion. Byggede bra. hade bra motorer flög urstyvt. Rune tog sin senaste (sista.) SM-plakett i c-int 1963. Rune höll på Orion i alla väder, hans leende argumentering uppfattades av somliga som hån. På bilden släpper Rune brorsan Hennings modell. Henning var en aning mindre duktig än Rune i combat, Brons i SM 62. Gillade inte Per Olof Beckmans teknik att klippa serpentinen vid Orions återstart av motorn efter en markkänning, vilket sedan ledde till regelskrivningar.

Kjell Rosenlund, Nimbus plus kortare förvillelse i LEN, är andre man på min bästalista, för sextiotalet. Flög speed när sextiotalet ingicks med TR-int oxå. Diskades ur VM-finalen i Budapest 1960, varefter reglerna förtydligades så att fler sådana diskningar inte skulle ske. Vann EM 61 (bilden) med Miss FAI. Flög (Nisse Björk pilot, Kjell mek) samma höst 4.21 vilket var inofficiellt världsrekord. VM-4:a 1962 i Kiev, 4.29 bästa resultat det året, VM-9:a 1964 i "Budda". Efter hand tappade han stinget, bytte Oliver mot Super Tigre och Nisse mot Christer Söderberg men det ville inte gå lika bra igen. Slog sig ihop med Göran Alseby och MVVS men gubbarna var slut, deras tid för knapp. Nu är hans namn mycket aktat internationellt som linflygexpert vilket vi kan vara tacksamma för och har nytta av. Måttligt ödmjuk rakryggad, god kamrat, ordningsam ledartyp. Hopplöst humor vid bilkörning i samband med tävlingsresor. Kjell har under hela sextiotalet på olika sätt varit en stöttepelare för svenskt linflyg.

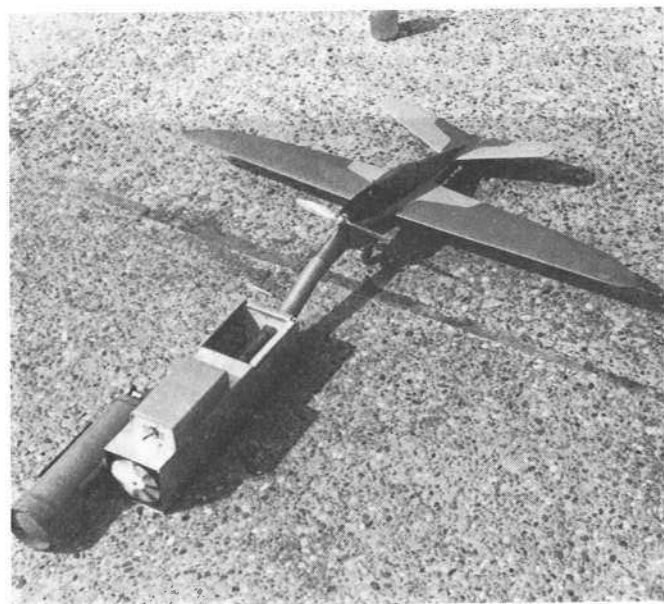
Nils Björk, Nimbus, speed och TR-stjärna redan på sextiotalet. Aktiv till 1964 och under de fem åren renodlade han sin resultatvinnande slöhet på gränsen till levnads-konstnärskap. Pilotade åt Kjell Rosenlund men deltog inte i modellbygge och motorarbete. Tränade ögarina. Hade en snygg speedmodell med MVVS som gick år ut och år in som en klocka t.ex 1961 175 km/tim, 1962-64 181-182 km/tim, vilket gav lägst SM-brons! Konsten att lyckas utan att anstränga sig behärskade denne ämable tuffing. Bilden från EM 61 i Genk är signifikativ, ju fortare man blir klar med flygningen ju snarare får man vila! Jag minns fortfarande hurusom våra kamrater bar ut Nisse och mig på en gräsmatta i Liege därför att vi inte villigt steg upp om morgonen för träningsflygning. Efter segern i sportvagns-SM med Porsche talade Nisse om för alla att TR-pilotande var svårare än bilkörning.



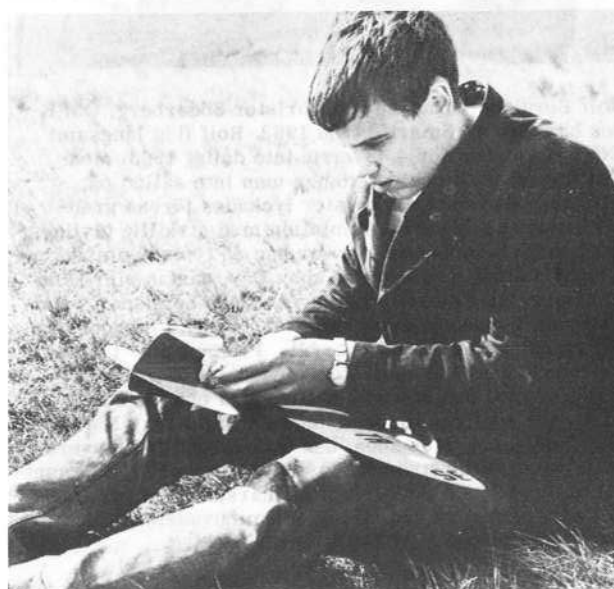


Peter Evers, t.v. och Göran Aronsson, båda Nimbus, ser vi här på en bild från NM 64. Ren då, två välartade ynglingar, jo, men visst. Peter är huvudperson på SMFF:s instruktionsfilm om linflyg, pappa Evers kramade fram filmen. Blir alla som ser filmen lika bra linflygare som Peter, då är vår framtid ljus. Peter är mångsidig, combat, stunt och TR-pilotande har gett NM-silver 1963, SM-guld 1963 och 1965 samt SM-silver 1968. Göran hade ett par bra stuntår, försvann (.) sedan.

Göran Alseby (fan, det blir ju surr i egen sak), först Umeå FK sedan LEN. Lystrade till namnet Andersson före 1962. Combat- och TR-pilot, full vänsterhands-whippare. Landslagsobligatorium 1961-65. Mekar: T.o.m 1962 Erik Björnwall (SM-guld, NL-brons), sedan Måns Hagberg (svenskt rekord 4.18 med 10 cc-tank (ETA) i Jugoslavien 1964, östtysk mästare samma år) till 1966, sökande bland Ove Kjellberg, Anders Eklund och Rolf Hagel innan 1967 Kjell Rosenlund blev aktuell (svenskt rekord 4.44 med 7cc-tank). Tack grabbar. Jag har ofta fraktat mina modeller till tävlingar innan lim och färg torkat. Bilden visar Arctic Circle 6 med motorvärmare vid EM 1965. Tröst (.): Det är inte bara modellflyget som jag fimpat, privat-, segel och artilleriflyget oxå.



Bo Nilsson, t.v. Staffan Larsson med combatklubban och Roger Holmberg, alla LEN ses här på ännu en guldkantad bild tagen på VT. Bo Nilsson var framgångsrik i combat-A innan han flyttade till Luleå. Staffan Larsson debuterade i Wakefield. Eftersom han klarade debuten bra dög han till combatflygare, inklusive bygge av modeller. C-A, läs Spader Kung, gav segrar med början 1964, C-int lockade sedan, läs Ruter Ess, NM-guld 1965 och brons 66, SM-guld 1966 och 67. Därefter dög han till TR-flygare oxå men satsade för lite. Loj tjurig konstnärstyp som valnade till oanad vitalitet i combatcirkelns centrum, Men Roger då. Han mognade långsammare men med fullödigare resultat. C-A-segrar 1965 men oxå SM-silver, NL-silver 1966 och guld 67 samt SM-guld i somras. Samtidigt ordförande i LEN:s linflygsektion, numera vår grenchef. Somliga tycker att Roger kvirrar, men när man kommer honom in på livet upptäcker man en ovanligt mångsidig, fullödig personlighet. Skön man, effektiv på ett diskret sätt.



Bengt Eric Olsson, ÖSFK, renodlad TR-kille Bea kallad spiller Slivovitj effektivare än någon annan. Perioden 1963-66 (ETA) med Christer Söderberg som pilot var lysande. Det var på den tiden Bea kunde skryta med att 4.35 inte räckte till finalplats i den hårda svenska konkurrensen. Silver i Rostock, 1964, NM-brons samma år, SM-guld de följande två åren, silver 1968. Peter Evers är hans pilot nu. Bea är en glad typ, ibland något skäggig som bygger sunt, uppträder vettigt på tävlingsbanan men är beroende av att motorerna är bra redan då han öppnar kartongen.



Dennis Vester, ÖSFK, har knådat igång Smartierovan på en Stockholmsskolgård 1960. Dennis ser vi glädjande nog fortfarande på tävlingsplatsen ibland, som stuntdomare.



Rolf Berglund, Örnarna och Christer Söderberg, ÖSFK ses här med en Smartie från 1962. Rolf flög långsamt (Nåja, i km/tim för 4.48 varju inte dåligt 1963) men driftsäkert i TR och det vinner man inte sällan på, Gillade speed-B oxå. Christer lyckades förena grenchefsskapet och låg byggambition med åtskillig tävlingsframgång. I combatcirkeln var han en typisk entusiasmkämpe. I stunt slog han ju Tubby Day, nästan mer känd i Sverige pga Krickes hausning än i sitt hemland. Som TR-pilot liknade (liknar) han Nisse Björk i elegans och bättre än så kan man ju inte bli. Pilotade Bea i DDR, switchade över till Kjell Rosenlund året därpå vilket gav 4.47 med den superlätta Miss FAI och avslutade 1966 med att flyga för båda med SM-guld resp NM-silver i utdelning. Men ändå, han Södergren, är spjuvern i sällskapet, Söderströmskt ismältande leende, diplomat talanger av bästa Söderblomskt märke. Visst, så ämbel som man bara kan bli söder om huvudstaden. Reservare i flygvapnet med Tunnan som verktyg.

Pappa Martinelle, fr.v Rolf Berglund och Bengt Martinelle Örnarna ses här på en solig speedbild från 1961. Bilden är ett stycke svensk linflyghistoria där tyvärr Bengts brorsa Hans saknas. Speed och Tr var under femtiotalet mycket Martinellska. Alla dessa Örnar lämnade tävlingsbanorna utom Bengt och Charlie, som dock med halvdana speedresultat garanterade sig omdömet förbrukad gubbe. Men så, pang Bengt tar SM-silver 1966, samma sak året därpå kryddat med NM-brons, hade näst bästa svenska årsresultat 1968 och ligger således nu i fas med eliten. Välkommen.



Rolf Hagel, närmast och Mario Pinotti, båda AKM, Rolf delar sjätteplatsen på min lista med Ove Öster men vad motorerna beträffar så är han mycket bättre än så. Han har flugit speed-int hela decenniet, dessutom TR-int med Mario åren kring dess mitt. Rolf är världens bästa Super Tigretrimmare. Dålig speed-modell och monoline har hindrat många goda tävlingsresultat. Men på hemma-plan har han toppat åtskilligt t.ex SM-silver 1963, guld 1964 och 65, brons 1966, NM-silver 1968, guld i somras liksom SM-brons. Mario son till den invandrade italiennare som byggde Pinottidieseln på fyrtiotalet i en Stockholmskällare. Mario byggde fina röda TR-modeller som Rolf satte sina vassa motorer i. Det gick fort, ibland för fort så haverierna kom tätt. 4,23 flög de 1964, ett exempel på potentialen. De många haverierna knäckte flygkaptenen Mario, synd för killen var trevligare än de flesta. Rolf är ju toppen oxå. Första erövraren av SM-FF:s elitmärke och en minst lika lång friflygmeritlista bredvid denna linflyglista.



Ove Andersson och Bo Karlsson med Oves speed-C. Bosse är officiell linflygperson oxå. Har byggt större skala modeller än de flesta tex Spitfire och den B36:a som Bosse kraschade i svensk TV.



Jan Gustavsson, Solna MSK, ny man i svensk combat-topp med egna konstruktionsideer och ambitiöst träningsprogram. Återinförde flaps på combatmodeller. Lugn trivsamt grabb, fungerar så här bra bl a tack vare klubb- och träningskompisen Göran Rylin.



Kjell Axtelius, fr.v och Håkan Ahlström mekar Bengt Samuelsson i TR-B, alla Galax. Ett verkligt fint gäng, fin stil, Kjell flög 5.41 (en sekund sämre än rekordet) i TR-A 1964 ren, samt fyllde på med SM-brons och NM-deltagande i TR-int året därpå. 4.54 var ju en fin början. Håkan är toppenbra TR-pilot utan att ha börjat sin bana med combatflygning. Det fick i flera år modellernas ägare plikta för. Håkan var inofficiell kraschmästare. Men som sagt, nu råder annan ordning. Första goda notis om Håkan var 7.53 i TR-B 1963. Bengt intstartade i fas med Kjell men fyllde med Håkans hjälp på med SM-Guld 1967. Självt hade jag äran hjälpa Bengt till NM-brons i somras. Eftersom Bengt släppte en Drake i isen i januari är han måhända mer rädd om små flygetyg än större. .

Lars Gustavsson flög 5.41 i TR-A 1964 med ED Fury.



Clas Olof Kall, AKG, en produkt av Alf Eskilssons ledartaler, flyger Nobler med mer känsla än de flesta precisionen är oxå på väg. SM-brons 1968 silver 69, guld härnäst.



Åke Nyström fr v stående, Lars Eriksson Sandviken, Lennart Norrbom LEN, fr v knästående och Birger Qvenild Aerospeed, alla Thunderbird i en bild från VT 1964 på Bromma. Lars var under sextiotalets första hälft ungefär tredjeman i svensk stunt, båd friflyg RC och råkost konkurrerade om hans ambitioner. Birger är gammal stjärna han men även om tiden inte räckte så ville han hänga med och gjorde så via NM-brons 1963 och samma valör i SM 64. Genuint vänlig karl, Birger.



Hans Jonsson, Nybro MFK, Bernt Gustavsson och Anders Ahlström, LEN representerar de fortfarande oinskränkt (?) aktiva. Nybro tycks ju vara på väg att slå ut LEN från combattronen. Bernt växte fram i combathegemonin men gillade 35:or bättre, C-int dög om motorn var vassare än andras så det blev den. Att Bengt svängde över till TR förvånade därför inte. Grabben fick prioriteringsproblem som han tex löste med att vinna både combat och TR vid SM 68. Eftersom han hade ett par silver och ett NM-brons innan så blev väl ingen förvånad. Tystlåten, godmodig, tillsynes mjukhudad men tuffing med ett stillsamt leende kontrasterar makabert mot världens bästa TR-flygare i Linköping och Lund, Anders, som är lite av Rosenlundtyp men inte lika outstanding, mest brons men sällan resultatlös sedan 1966.



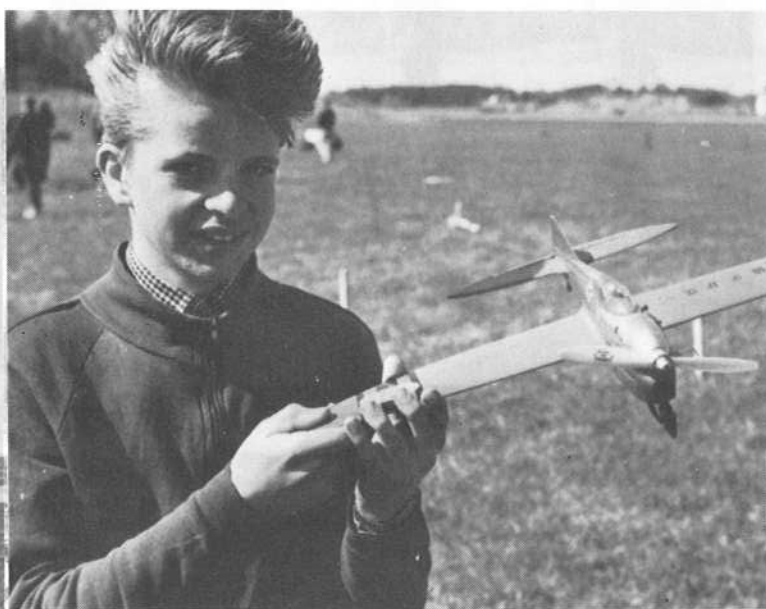
Karl-Erik Enquist, örnarna, Charlie kallad tillhör våra mest trägna speedflygare. Framgångarna har varit få men åtskilliga landslagsår vittnar om att de inte varit obefintliga. Är en av Skrebbans TV-artister från VM i England.



Erik Björwall, Umeå FK, sedan Nimbus och LEN, konstruerar och bygger bra samt målar bäst i svenskt linflyg. Har landslagsflugit combat, TR och sedan 1963 enbart stunt. Lärde sig flyga med Getingen i mitten av sextiotalet men fick smak för byggen av flygetyg tidigare vid en konstruktionstävling i Stockholms Tidningen. Avslutade TR med SM-guld 1962 som min mek. Sedan dess stunt med SM-silver 1963, 66 och 68, brons i SM och NM 1966 och 67. Luckan 1964-65 ägnades åt utbildning. Få människor jag känner är så sympatiska som Erik.



Bertil Ferm, AKG, adept av Rolf Hagel, är ung i svensk speed men redan bra. SM-silver och NM-brons i somras.



Lennart Andersson, ÖSFK, flög 4 sekunder sämre än TR-A-rekordet 1964 och slog det sedan året därpå, tid 5,32. Det resultatet står sig än.

Vicken och Harald Sannes, Solna MSK, mer spontant äkta människor finns inte i svenskt linflyg. Harald flög TR på femtiotalet, kom igen och har fingrat påde på TR-int och -B men framgångar i eget namn inskränker sig till SM-brons 1968. Hans entusiasm smittar men ibland blir den tämligen ansträngande.

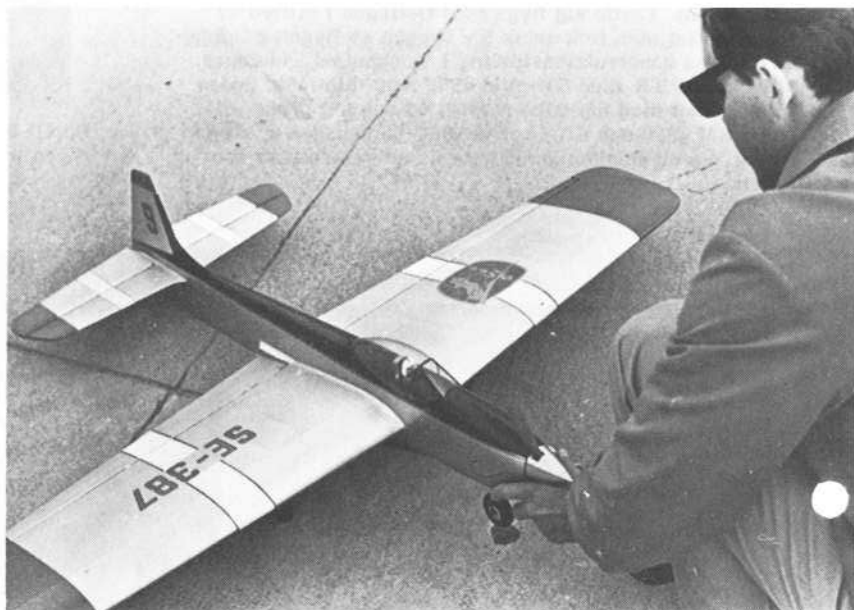


Jesper von Segebaden, det är mest femtiotalsstunt det. Jeppe var oslagbar i Sverige, fem SM-guld i rad, men internationellt erkännande ville det inte bli. Kvaliteten på byggtutförandet var topp på hans modeller. 1961 släppte han oss till förmån för RC.

Gerhard Håkansson och Lars Berglind ber på Bromma till högre makter att C-int modellerna ska landa mjukt. Gerhard vann NM 1963 och SM-silver året därpå, dvs det år då Lars vann.



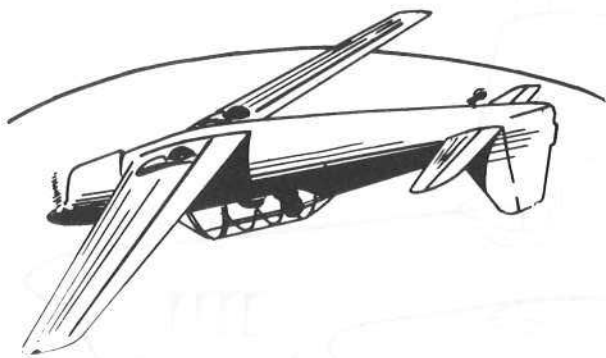
Rolf Ohlsson, Orion, TR-flög mest men som klubbfunktionär fick han uppdraget att göra combat-int till SM-klass och det lyckades han med. Tack Rolf.



Ove Andersson, Västerås FK, bäste svenske linflygare under sextioalet enligt min lista. Detta trots att debuten kom vid VT 1964. Thunderbird med stående motor. Sedan dess enbart stuntflygning men en allt mer betydelsefull man som klubb- och grenfunktionär. Resultat: SM-silver 1965, guld varje år sedan dess. NM-silver 1965, 66 och 68, guld 1967 och 69. Nia i VM 1966, och tvåa 1968. Sjua i EM 1967 och sexa 1969. I poäng, beroende hur man räknar dem förstås, är det dubbelt mot vad någon annan svensk linflygare presterat under sextioalet, ja även totalt. Ove bygger inte nytt så ofta, det behövdes i början för att få ned modellernas vikt, men nu är byggtakten tillräcklig. Nyheter är på gång i alla fall. Lägg till allt detta att killen är sympatisk, en aning blyg kanske, lågmäld, leende, grekiskt skön.



Boris Dahl, Motala MFK, stuntflygare, brons i SM 1963, får representera de alla underliga huvudbonader man sett som provisoriska skydd mot oväntat väder och vind.



Zlin Z 226, Z 326 och Z 526 är de flygplan som jämsides med den ryska YAK 18 dominerat det sista decenniets stora internationella tävlingar i konsthöjning. Som många andra fullskalaflygplan speciellt avsedda för konsthöjning har Zlinen nästan idealiska proportioner för en radioskalamodell. I försökstävlingarna för RC-skala vid VM i Bremen 1969 placerade sig också två Zlin högt i prislistan. Det var Herbert Reger, Västtyskland, som med en Zlin 326A placerade sig på 3:e plats och Maxey Hester, USA, som med en Zlin 526A belade 4:e platsen. Bägge fick sina placeringar till stor del på grund av höga flygpoäng vilket talar gott för Zlinens egenskaper.

Som stuntmodell har Zlin också goda förutsättningar. och Erik Björnwall har för MFN gjort en semiskala stuntversion och också redovisat de ändringar han har funnit behövliga. Hans ritning finns på sidan 20. Härnadan visar vi några bilder på en RC-Zlin som byggts av Björn Wängström, LEN. och som från första flygningen visat sig vara otroligt välflygande. Den har en något förstorad stabilisator som i dessa proportionalstyrningens dagar lika gärna skulle kunna vara skalenlig. Ritningen till den modellen finns på sidan 21.



Zlin

med variationer

OBS! Modellen har aldrig byggts men jag är nästan sugen på göra det. Allt tyder på att det bör kunna bli en utmärkt stuntkärra. Följande ändringar har vidtagits från exakt skala modell:

1. Vingytan har ökats genom att vingen genomgående gjorts 6 cm bredare.
2. Skalytan har ökats.
3. För att flytta lateral centrum bakåt har bakkroppens undersida sänkts ett par cm.
4. Kroppen har gjorts något smalare än skalenligt för att spara vikt (luftmotståndsminskningen har ingen större betydelse).
5. Landställets spårvidd är något ökad, frigången sänkt någon cm och sporren något förlängd, allt för att underlätta start och landning.
6. V-formen finns kvar men är något minskad.

I övrigt är den exakt enligt originalet (skala 1:8).

Jag har valt att rita 526 AS eftersom jag tycker det är den snyggaste modellen men genom att byta kabinen till ett en-eller tvåmans växthus har man helt plötsligt en Z526A resp Z326 Trener istället. Det är bara att välja.

Ritningar och artiklar ang. Zlin.

I. Modeller

Maxey Hester's radioskalamodell av Z526 AS:
M.A.N. December 1969.

Pappa Warburtons semiskala stunt Z226 Aeromodeller
Februari 1969.

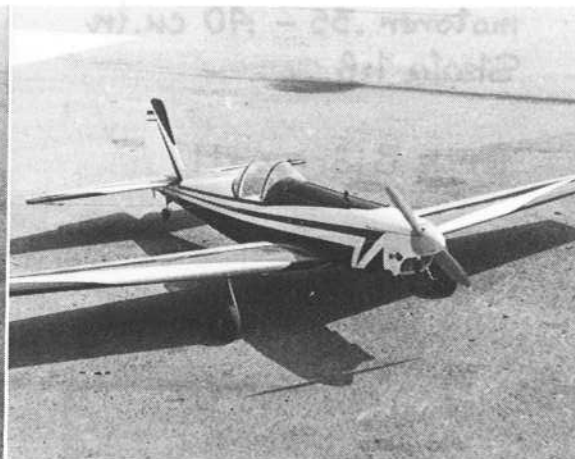
(En i mitt tycke ganska misslyckad modell då han tappat det mest karakteristiska för Zlinen, den pilformade vingen)

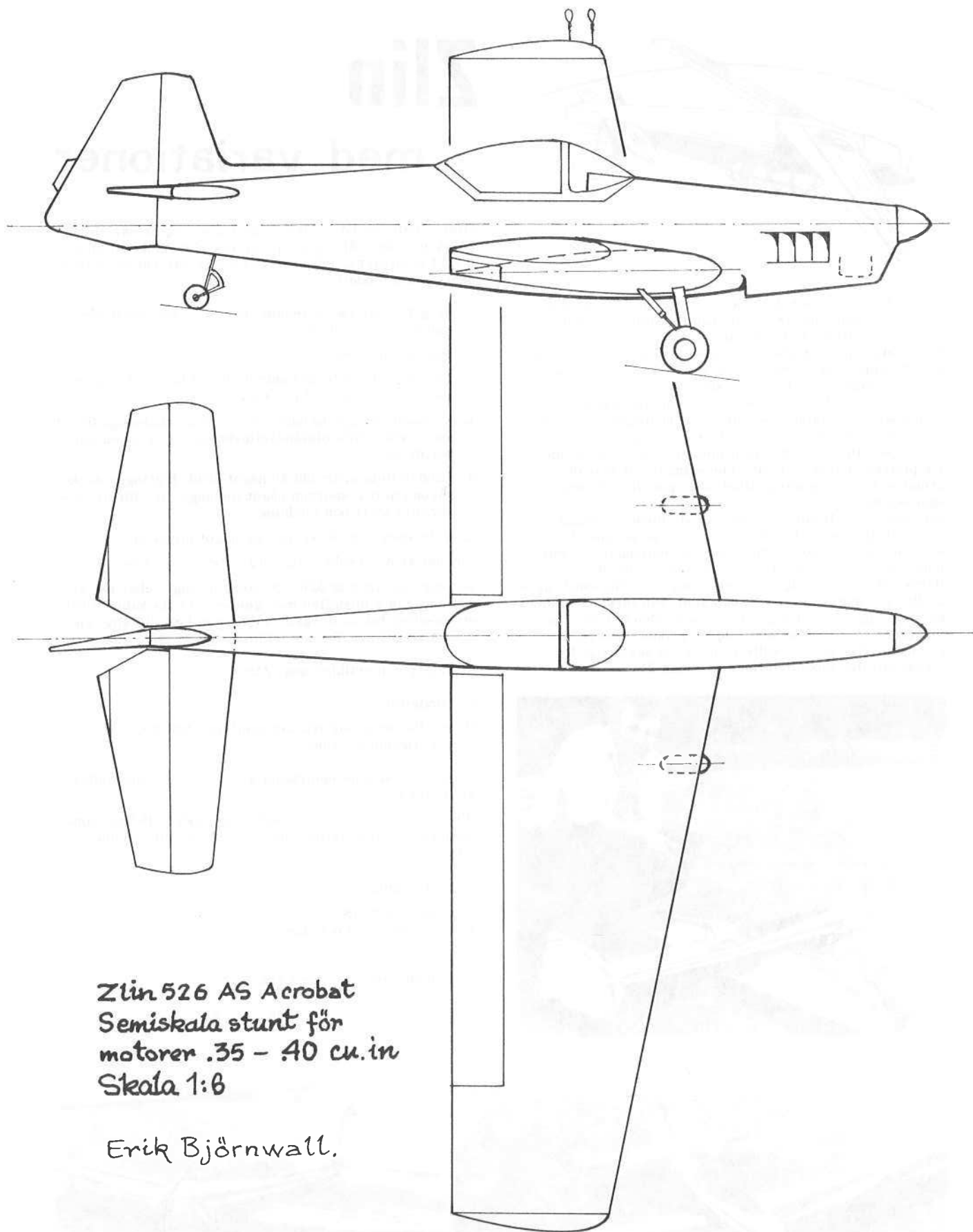
II. Skalaritningar:

Zlin 526 A och AS
M.A.N. Dec. 1969 och Jan. 1970.

Zlin 226 AS
American Modeller April 1967.

Erik Björnwall





Zlin 526 AS Acrobat
 Semiskala stunt för
 motorer .35 - 40 cu.in
 Skala 1:6

Erik Björnwall.

0 5 10 20 30 40 50 cm

[illegible][illegible]

(Our Wall Northside Lurking/Grassroots on BC+ started its employment/commuting network) Gary Friedman - November 1999 up - For Stronger US 99 999 - Midwest 1 - 2

(Our Wall Northside Lurking/Grassroots on BC+ started its employment/commuting network) Gary Friedman - November 1999 up - For Stronger US 99 999 - Midwest 1 - 2

Im dritten Jahrgang befragten Siepa die Eltern und *Lehrpersonen*, *„Mutter“* im 2ten Jahrgang (siehe Befragung aus 2ten Jahrgang) weiter. Sie suchten Eltern, deren Kinder nicht mehr in diesen Jahrgang (2ten Jahrgang) kamen, sondern in den darauffolgenden Jahrgängen (3ten, 4ten, 5ten, 6ten, 7ten, 8ten, 9ten, 10ten, 11ten, 12ten, 13ten, 14ten, 15ten, 16ten, 17ten, 18ten, 19ten, 20ten, 21ten, 22ten, 23ten, 24ten, 25ten, 26ten, 27ten, 28ten, 29ten, 30ten, 31ten, 32ten, 33ten, 34ten, 35ten, 36ten, 37ten, 38ten, 39ten, 40ten, 41ten, 42ten, 43ten, 44ten, 45ten, 46ten, 47ten, 48ten, 49ten, 50ten, 51ten, 52ten, 53ten, 54ten, 55ten, 56ten, 57ten, 58ten, 59ten, 60ten, 61ten, 62ten, 63ten, 64ten, 65ten, 66ten, 67ten, 68ten, 69ten, 70ten, 71ten, 72ten, 73ten, 74ten, 75ten, 76ten, 77ten, 78ten, 79ten, 80ten, 81ten, 82ten, 83ten, 84ten, 85ten, 86ten, 87ten, 88ten, 89ten, 90ten, 91ten, 92ten, 93ten, 94ten, 95ten, 96ten, 97ten, 98ten, 99ten, 100ten, 101ten, 102ten, 103ten, 104ten, 105ten, 106ten, 107ten, 108ten, 109ten, 110ten, 111ten, 112ten, 113ten, 114ten, 115ten, 116ten, 117ten, 118ten, 119ten, 120ten, 121ten, 122ten, 123ten, 124ten, 125ten, 126ten, 127ten, 128ten, 129ten, 130ten, 131ten, 132ten, 133ten, 134ten, 135ten, 136ten, 137ten, 138ten, 139ten, 140ten, 141ten, 142ten, 143ten, 144ten, 145ten, 146ten, 147ten, 148ten, 149ten, 150ten, 151ten, 152ten, 153ten, 154ten, 155ten, 156ten, 157ten, 158ten, 159ten, 160ten, 161ten, 162ten, 163ten, 164ten, 165ten, 166ten, 167ten, 168ten, 169ten, 170ten, 171ten, 172ten, 173ten, 174ten, 175ten, 176ten, 177ten, 178ten, 179ten, 180ten, 181ten, 182ten, 183ten, 184ten, 185ten, 186ten, 187ten, 188ten, 189ten, 190ten, 191ten, 192ten, 193ten, 194ten, 195ten, 196ten, 197ten, 198ten, 199ten, 200ten, 201ten, 202ten, 203ten, 204ten, 205ten, 206ten, 207ten, 208ten, 209ten, 210ten, 211ten, 212ten, 213ten, 214ten, 215ten, 216ten, 217ten, 218ten, 219ten, 220ten, 221ten, 222ten, 223ten, 224ten, 225ten, 226ten, 227ten, 228ten, 229ten, 230ten, 231ten, 232ten, 233ten, 234ten, 235ten, 236ten, 237ten, 238ten, 239ten, 240ten, 241ten, 242ten, 243ten, 244ten, 245ten, 246ten, 247ten, 248ten, 249ten, 250ten, 251ten, 252ten, 253ten, 254ten, 255ten, 256ten, 257ten, 258ten, 259ten, 260ten, 261ten, 262ten, 263ten, 264ten, 265ten, 266ten, 267ten, 268ten, 269ten, 270ten, 271ten, 272ten, 273ten, 274ten, 275ten, 276ten, 277ten, 278ten, 279ten, 280ten, 281ten, 282ten, 283ten, 284ten, 285ten, 286ten, 287ten, 288ten, 289ten, 290ten, 291ten, 292ten, 293ten, 294ten, 295ten, 296ten, 297ten, 298ten, 299ten, 300ten, 301ten, 302ten, 303ten, 304ten, 305ten, 306ten, 307ten, 308ten, 309ten, 310ten, 311ten, 312ten, 313ten, 314ten, 315ten, 316ten, 317ten, 318ten, 319ten, 320ten, 321ten, 322ten, 323ten, 324ten, 325ten, 326ten, 327ten, 328ten, 329ten, 330ten, 331ten, 332ten, 333ten, 334ten, 335ten, 336ten, 337ten, 338ten, 339ten, 340ten, 341ten, 342ten, 343ten, 344ten, 345ten, 346ten, 347ten, 348ten, 349ten, 350ten, 351ten, 352ten, 353ten, 354ten, 355ten, 356ten, 357ten, 358ten, 359ten, 360ten, 361ten, 362ten, 363ten, 364ten, 365ten, 366ten, 367ten, 368ten, 369ten, 370ten, 371ten, 372ten, 373ten, 374ten, 375ten, 376ten, 377ten, 378ten, 379ten, 380ten, 381ten, 382ten, 383ten, 384ten, 385ten, 386ten, 387ten, 388ten, 389ten, 390ten, 391ten, 392ten, 393ten, 394ten, 395ten, 396ten, 397ten, 398ten, 399ten, 400ten, 401ten, 402ten, 403ten, 404ten, 405ten, 406ten, 407ten, 408ten, 409ten, 410ten, 411ten, 412ten, 413ten, 414ten, 415ten, 416ten, 417ten, 418ten, 419ten, 420ten, 421ten, 422ten, 423ten, 424ten, 425ten, 426ten, 427ten, 428ten, 429ten, 430ten, 431ten, 432ten, 433ten, 434ten, 435ten, 436ten, 437ten, 438ten, 439ten, 440ten, 441ten, 442ten, 443ten, 444ten, 445ten, 446ten, 447ten, 448ten, 449ten, 450ten, 451ten, 452ten, 453ten, 454ten, 455ten, 456ten, 457ten, 458ten, 459ten, 460ten, 461ten, 462ten, 463ten, 464ten, 465ten, 466ten, 467ten, 468ten, 469ten, 470ten, 471ten, 472ten, 473ten, 474ten, 475ten, 476ten, 477ten, 478ten, 479ten, 480ten, 481ten, 482ten, 483ten, 484ten, 485ten, 486ten, 487ten, 488ten, 489ten, 490ten, 491ten, 492ten, 493ten, 494ten, 495ten, 496ten, 497ten, 498ten, 499ten, 500ten, 501ten, 502ten, 503ten, 504ten, 505ten, 506ten, 507ten, 508ten, 509ten, 510ten, 511ten, 512ten, 513ten, 514ten, 515ten, 516ten, 517ten, 518ten, 519ten, 520ten, 521ten, 522ten, 523ten, 524ten, 525ten, 526ten, 527ten, 528ten, 529ten, 530ten, 531ten, 532ten, 533ten, 534ten, 535ten, 536ten, 537ten, 538ten, 539ten, 540ten, 541ten, 542ten, 543ten, 544ten, 545ten, 546ten, 547ten, 548ten, 549ten, 550ten, 551ten, 552ten, 553ten, 554ten, 555ten, 556ten, 557ten, 558ten, 559ten, 560ten, 561ten, 562ten, 563ten, 564ten, 565ten, 566ten, 567ten, 568ten, 569ten, 570ten, 571ten, 572ten, 573ten, 574ten, 575ten, 576ten, 577ten, 578ten, 579ten, 580ten, 581ten, 582ten, 583ten, 584ten, 585ten, 586ten, 587ten, 588ten, 589ten, 590ten, 591ten, 592ten, 593ten, 594ten, 595ten, 596ten, 597ten, 598ten, 599ten, 600ten, 601ten, 602ten, 603ten, 604ten, 605ten, 606ten, 607ten, 608ten, 609ten, 610ten, 611ten, 612ten, 613ten, 614ten, 615ten, 616ten, 617ten, 618ten, 619ten, 620ten, 621ten, 622ten, 623ten, 624ten, 625ten, 626ten, 627ten, 628ten, 629ten, 630ten, 631ten, 632ten, 633ten, 634ten, 635ten, 636ten, 637ten, 638ten, 639ten, 640ten, 641ten, 642ten, 643ten, 644ten, 645ten, 646ten, 647ten, 648ten, 649ten, 650ten, 651ten, 652ten, 653ten, 654ten, 655ten, 656ten, 657ten, 658ten, 659ten, 660ten, 661ten, 662ten, 663ten, 664ten, 665ten, 666ten, 667ten, 668ten, 669ten, 670ten, 671ten, 672ten, 673ten, 674ten, 675ten, 676ten, 677ten, 678ten, 679ten, 680ten, 681ten, 682ten, 683ten, 684ten, 685ten, 686ten, 687ten, 6



Rapport från en klubb

Avestaklubben med sina 9 medlemmar är kanske inte bland de största klubbarna i landet, varesig det gäller placeringar vid tävlingar eller antalet klubbmedlemmar. Flygfältsfrågan har vi i alla fall lyckats ordna riktigt hyfsat. Fältet, vilket är 60x60 meter, ligger ungefär en halv mil utanför Avesta. Vi arrenderar det av en bonde som tydligen har den rätta inställningen till oss modellflygare. Inget gnäll trots att kanske både tre och fyra 10 kubikare övar mer eller mindre avancerad konstflygning i grannskapet. Det enda problemet vi har med fältet tycks vara att gräset växer alldeles för fort. Visserligen köptes en självgående gräsklippare. Den sätts fast i en centrumpåle och får sedan gå runt och i det närmaste sköta sig själv. Ett par gånger har den också slitit sig och försökt köra rakt genom bondens havreåker, så det gäller att ha ögonen på den. I höst så planerar vi ett pr-jippo på fältet. Säkert kommer det att locka fram intresset hos många, och vi får hoppas att vi får några nya medlemmar.

Här kommer nu några teckningar som visar några händelser i klubben.



Bild 1.

Lars Grahn som innehar klubbmästerskapet i långflygning. Liksom Snobben på hundkojetaket satt Grahn på ett tak, dock inte på en Hundkoja utan på en Saab. En klubbkompis satte sig vid ratten, spiken i botten och Saaben knallade på i sina modiga 90-100 km.t. 8,5 km blev rekordet. Folk i trakten talar än i dag om "Den där dären som satt på biltaket iförd skinnhuva och motorglasögon, och åkte fram och tillbaka på vägen."



Bild 2.

Johan Morsing vid Siljansbyggdens flygklubbs meeting sommaren 1969. Morsing har just landat sin Guling. Maskinen kommer rullande mot honom, och för att undvika en kollision så hoppar Morsing högt upp i luften och över ett dike. Maskinen hoppar också över diket och stannar på andra sidan, och när Morsing kommer ned från sin luftfärd så hamnar han naturligtvis rätt på vingen. Färdig flugit för den här gången. Inte ens Gulingen är byggd för en sådan vingbelastning.



Bild 3.

Delar av klubben vid tävlingen Dalahästen 1970. Det var då som undertecknad lyckades prestera den enda verkligt avancerade konstflygningen med radioseglare. Man borde kanske inte kalla det för radio-seglare, då planet flög som en friflygande modell i en storm, men det var ju inte så det var menat.

Kärran, en Cirrus blev mycket kortlivad. Jag ska inte skylla på varesig vädret, planet eller radion, felet låg helt enkelt hos piloten.

Inga sura miner trots det. Sânt är livet. Stort håll i gång senare på lördagskvällen, där alla sorger bokstavligen dränktes. Avesta flygklubb föreslår ett namnbyte på tävlingen från nuvarande Dalahästen till Dalafesten.

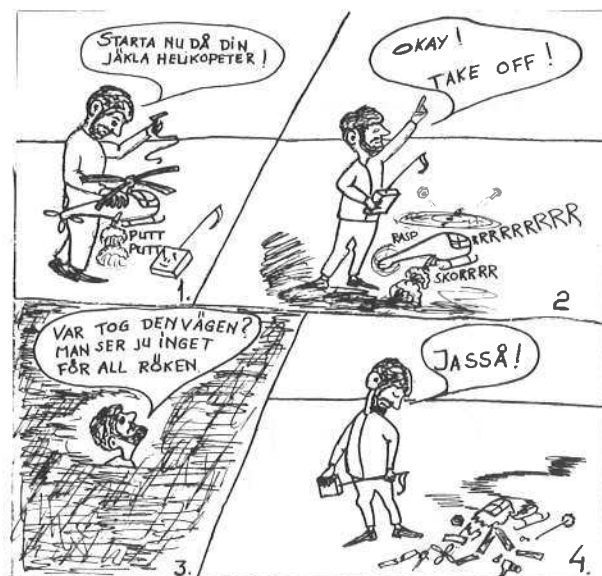


Bild 4.

Klubbens experimentgubbe Leif Mellström håller på med att konstruera en helikopter. Bildserien visar den troliga utgången av försöket.

Ja det var lite om några av medlemmarna i vår klubb. Man skulle säkert kunna skriva oändligt mycket mer om alla lustiga episoder som har hänt under de år som klubben funnits till.

Hälsningar från

Avesta Båt och Modellflygklubb.

Olle Kronberg.

Sparven...forts.

"kroppen" menas här givetvis hela den sammanbyggda enheten av kropp, fena och stabilisator.

Sedan Du satt på modellen en lapp med ditt namn, adress och telefonnummer, är Sparven färdig att lufta.

Trimning och flygning.

Spänn fast vingen på kroppen med gummisnoddar, så att den sitter stadigt. Före flygförsök måste man kontrollera att modellen är rätt avvägd. Håll därför upp modellen med ena handens tumme och pekfinger rakt under vingens mittbalk. Modellen skall nu väga jämnt. Om den inte gör det, fäster man ett lagom tungt föremål (en blybit eller ett mynt t.ex) längst framtill eller baktill på kroppen. Limma fast tyngden eller fäst den med en tejprensa.

Första flygningen bör ske en dag med svag vind. Prova glidflykten genom att kasta modellen mot vinden i en svag lutning nedåt. Om allt är riktigt inställt, glider Sparven nu i en jämn bana mot marken och landar efter 10 - 15 meter. Skulle modellen dyka brant nedåt, placerar man en ungefär 1 mm tjock ribba under vingens framkant. Skulle den vilja vända nosen uppåt, tappa fart och dyka brant - "flyga i vågor" - placeras ribban under vingens bakkant.

Till högst start använder man en 50 m lång lina av björntråd, grov sytråd eller liknande. I ena änden av lina knytter man fast en ring och någon decimeter därifrån en liten flagga. Den är till för att man lättare skall kunna se, när ringen glider av startkroken och flygningen börjar.

Häktas fast ringen på startkroken och låt en medhjälpare hålla modellen. Spring rakt mot vinden med lina sträckt. När medhjälparen känner, att modellen vill lyfta, släpper han. (Kasta inte!) Sparven kan nu fås att stiga lika högt som lina är lång med en smula träning. Du skall snart märka, att Du kan parera svängar och kast hos modellen genom att dra hårdare eller svagare i lina, springa åt sidan eller minska farten. Försök få hjälp av någon kamrat som kan starta segelmodeller, om det inte går bra. Urkopplingen är enkel att göra. Du stannar helt eller går mot modellen, om det inte räcker med att bara sakta farten. Efter några starter har Du lärt dig att "lägga" modellen i luften i rätt glidläge strax före urkopplingen.

Antagligen kan Du göra en del finjusteringar på modellen och få den att glida ännu bättre under första trimningen. Det svåraste är emellertid starten och den lär man sig bäst genom träning och åter träning.

Lycka till.

Materialförteckning.

Delarna är numrerade 1 - 12 i överensstämmelse med ritningens nummer.

1. Framkant (-list)	2 x 7 mm furu	1 st
2. Mittbalk	3 x 5 mm furu	1 st
3. Bakkant (-list)	3 x 10 mm furu	1 st
4. Sprygel	2 mm balsa	8 st
5. Ändsprygel	2 mm balsa	2 st
6. Vingbrygga	8 - 2x10 furu	1 st
7. Vingöra	2 mm balsa	2 st
8. Nosplatta	5 mm plywood	1 st
9. Kroppslist	2 x 5 furu	2 st
10. Fena	2 mm balsa	1 st
11. Stabilisator	2 mm balsa	1 st
12. Förstärkning	4 x 5 mm balsa	1 st

Landslagsrepresentationen i linflyg 1970

Grenstyrelsen i linflyg har beslutat att nominera följande landslag:

1. Till NM den 1-2 augusti 1970 i Åbo.

F2 A2 Speed
Carl-Erik Enquist, Örnarna
Bertil Ferm, AK Malmö
Ove Kjellberg, Solna MSK

F2 B2 Stunt
Ove Andersson, Västerås FK
Clas-Olov Kall, AK Göteborg
Lars Helmbro, Uddevalla MFK

F2 C2 Team racing
Bengt-Olof Samuelsson-Kjell Axtelius, Galax
Björn Winkler-Leif Lind, Handens MFK
Jan Gustavsson-Gunnar Härne, Solna MSK

F2 D2 Combat
Gunnar Jonsson, Nybro MFK
Hans Jonsson, Nybro MFK
Per Haggren, Nybro MFK

Lagledare
Kjell Rosenlund, Rönninge

2. Till VM den 19-23 augusti 1970 i Namur, Belgien

F2 A2 Speed
Carl-Erik Enquist, Örnarna
Bertil Ferm, AK Malmö

F2 B2 Stunt
Ove Andersson, Västerås FK
Clas-Olov Kall, AK Göteborg

F2 C2 Team racing
Bengt-Olof Samuelsson-Kjell Axtelius, Galax
Anders Ahlström-Per-Arne Fransson, Linköpingseskadern

Lagledare
Roger Holmberg, Linköpingseskadern

BOKEN

1970 års upplaga av Idrottsboken har lyckligen utkommit och MFN har varit i tillfälle att närmare studera den med särskild tanke på avsnittet Flygsport, enkannerligen modellflyg. Av de 7 sidorna som behandlar Flygsport är modellflyget genom Göran Alsebys försorg väl representerat med mer än en tredjedel av utrymmet när det gäller text och över hälften av bilderna. Det är en mycket trevlig översikt av 1969 års tävlingar från SM upp till VM och med våra svenska mästare presenterade i bilder. Som vanligt är, när Göran sköter pennan, har han lyckats med konststycket att föra fram fakta och ändå hålla sin personliga stil vilket gör att man med glädje läser hans artiklar. Under rubriken "Årets storevenemang och SM" redovisas resultatlistorna med de bästa tre, och de bästa svenska placeringarna när det gäller VM, EM och NM. Från SM redovisas de bästa sex i varje klass. Dessutom får man en kort personbeskrivning av våra Svenska Mästare för året. I slutet av boken lämnas översikter av de olika distrikternas mästare men här är det endast få av dem som redovisat sina distriktsmästare i modellflyg.

Bland rekordnoteringarna per den 31 dec 1969 har också för första gången tagits med modellflyg, både världsrekord och svenska rekord. Det var på tiden!

INSÄNDARE

Vet speedflygarna att den svenska rekordtabellen i F2A ser ut så här:

-2,5 cm ³	: Olle Ericsson, 1957	188,5 km/t
2,5-5 cm ³	: Olle Ericsson, 1954	222,0 km/t
5-10 cm ³	: Olle Ericsson, 1953	220,9 km/t

Allt som behövs för omstuvning i listan är ifyllande av en blankett, sätt igång! Bättre sedan regelbundet på med nya goda flygresultat så att vår del av modellflygets rekordtabell blir levande.

Göran Alseby

Skalaflugare

Alla som letat efter lämpliga modeller för skala, har troligen funnit svårighet att få fram tillräckligt material och fotografier för att känna sig helt nöjda.

I Amerika finns ett speciellt förlag som specialiserat sig på flyg, både gammalt och nytt. Deras senaste katalog, om ca 1500 nummer, redovisar ett mycket stort urval både böcker, diabilder och vissa filmer, som kan vara av intresse.

Katalog kan fås från World War I Aero Bookshop Box 142 West Roxbury 02132 Mass USA

Tyvärr har det tagit relativt lång tid för mig att få de böcker jag beställde (ca 3 mån)

Motorseglare

Vi vill höra era erfarenheter angående motorer, gondoler mm. Finns det inga som vill arrangera ett fly-in för motorseglare med lämpliga tävlingsmoment!

gm.

Modellflygfält i Sverige

När jag är ute och reser har jag många gånger önskat att jag visste var man kunde modellflyga. Kan inte klubbarna skriva och tala om var man flyger så att SMFF kunde sammanställa en förteckning över modellflygplatser?

Denna förteckning bör i så fall omfatta modellflygfält och övriga fält, där man tillåter modellflyg. Ange var fältet är beläget, banans beskaffenhet och ev kontaktman inom klubben.

För att detta inte skall rinna ut i sanden, som det förnämliga initiativet angående hangflygplatser, bör nog ett papper gå ut till klubbarna för att fyllas i och åter-sändas till SMFF för sammanställning.



RC-TIPS

av Inge Stendahl

Little Joe

Denna kärra är byggd efter en ritning i tyska tidningen FLUG nr 11 1969. (Namnet från TV-familjen Cartright, där konstruktören använt namnet Hoss på ett annat plan) Planet flygs med en enkanals digitalprop av min egen konstruktion. Little Joe har även byggts av en klubbkamrat, som flyger den med en 2-kanals tip-anläggning. Planet kan alltså flygas med olika radioanläggningar. Lämplig motor är Cox Babe Bee.

Modificeringar: Vingen har försetts med plankning av 0,5 mm balsaflak mellan framkantlist och vingbalk på översidan. Mittpartiet mellan mittspryglarna kläddes med 0,5 mm ply. Gummisnoddarna för att fästa vingen ligger ju här ovanpå. Vingspetsen är skränt 5 mm. Stjärtpartiet är löstagbart och fästs med gummisnoddar. För att slippa limma fast motorinklädningen hålls denna fast med en gummisnodd till landningsstället.

Flygning: Vinkeldifferensen visade sig vara för liten (beror på skränkningen?) och stabilisatorplanet pallades 2 mm i bakkanten. Glidflyget blev perfekt. Motorn behövde riktas mera åt höger och pallades 1 mm på vänster sida.

Med rätt trimning av glidflykt och motor flyger modellen som en dröm, stabilt och den kan utföra enklare konstflygning som looping och Immelman. Dessa figurer måste dock föregås av "störtspiral" för att få upp flygfarten. (se till att vingen blir stark).

Teleprop radiostyrning

Teleprop heter en tysk radioanläggning, till vilken man kan köpa:

- a) Schemasats och bygganvisning
- b) Byggsats upp till 7 kanaler

Denna anläggning har jag byggt och jag vet att den byggts i många exemplar på skilda håll i landet. Den förtjänar att uppmärksammas. Tekniskt och prestationsmässigt står den i hög klass.

Teleprop presenterades i den tyska tidningen MODELLE 1968 nr 9 och 10. I nr 10 1969 presenterades en servoförstärkare med mindre antal transistorer, men fullt användbar, avsedd för Variopropservon.

Den som tänker bygga anläggningen bör ha byggt en del elektroniska konstruktioner tidigare. En del enheter är mycket kompakta, ex servoförstärkaren.

Förutom de vanliga verktygen måste man ha tillgång till oscilloskop, helst triggat. Om oscilloskopet inte är triggat måste man även ha en tongenerator för att kunna ställa i pulstiden. Givetvis måste man också kunna använda instrumenten. Den som köper hel byggsats får anläggningen trimmad i Tyskland.

Ritningar byggsatser från

Reuter-Elektronik
Postfach 330

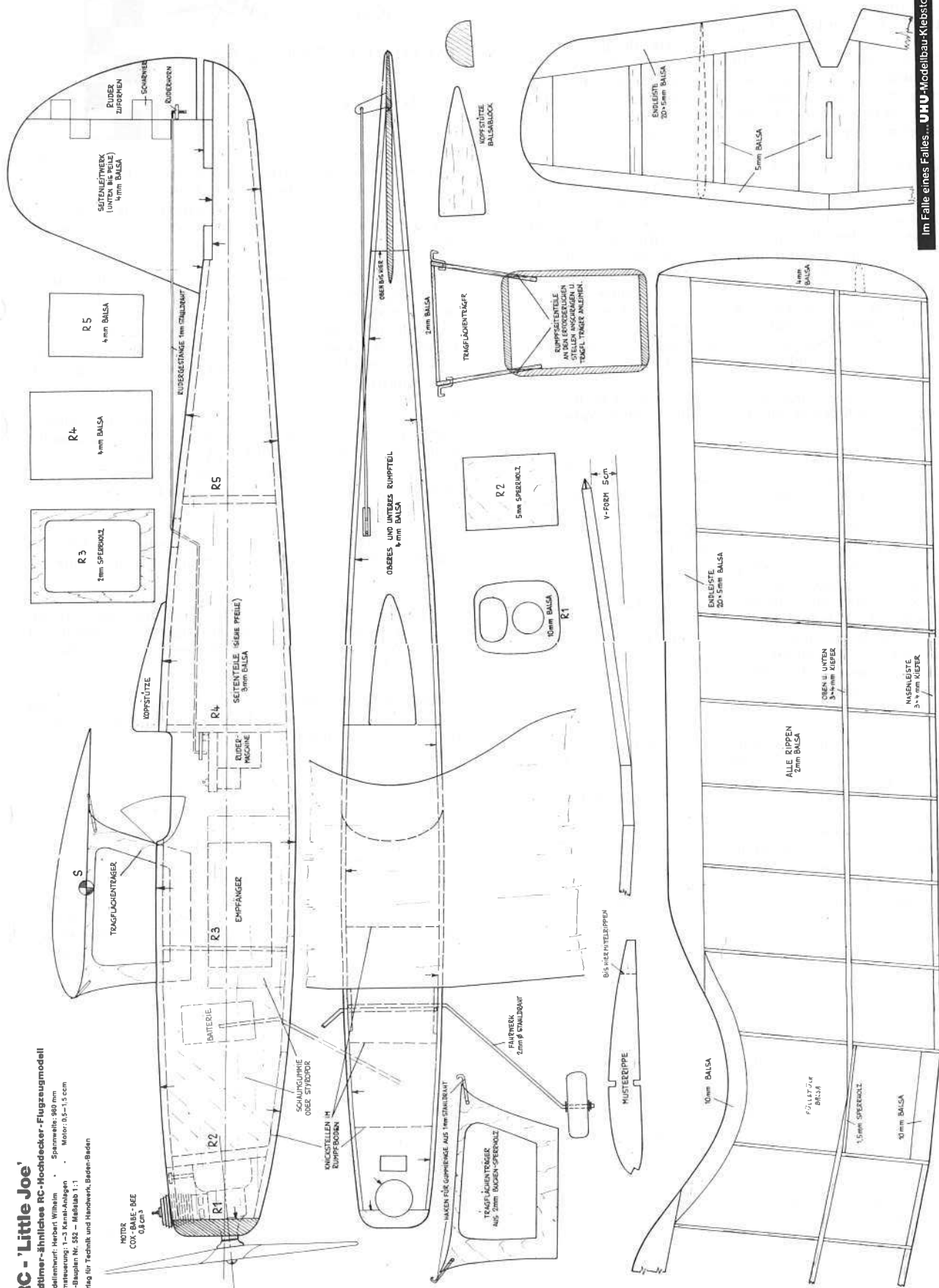
2407 BAD SCHWARTAU
V-Tyskland

RC - 'Little Joe'

Oldtimer-ähnliches RC-Hochdecker-Flugzeugmodell

Modellmaße: 400 mm Spannweite, 400 mm
Höhe, 100 mm Länge
MT-Bauplan Nr. 532 - Maßstab 1:1

Verlag für Technik und Handwerk, Baden-Baden



Im Falle eines Falles... UHU-Modellbau-Klebstoffe



TÄVLINGSRESULTAT

Årets Elit-tävling genomfördes i samband med Solnas Vårtävling den 25-26 april. De som var kvalificerade att delta i ET samlades redan på lördagen för att flyga 5 starter. Det var inte så många som ställde upp. 9 A2-or, 5 B2-or och 6 C2-or. Vårvinden svepte friskt över Uppsalaslätten när tävlingen skulle börja och då meteorologerna hade lovat avtagande vind uppskjöts första start en och en halv timme. Då blåste det fortfarande rätt mycket men tävlingen kunde genomföras.

I A2 var Michael Borell helt överlägsen, 5 max i det vädret är mycket bra gjort. Av de övriga lyckades skåningarna John Pettersson och Claes Mårtensson bäst medan Arne Berglin m.fl. hade svårigheter i den hårda och delvis bygga vinden. B2-klassen var betydligt jämnare, de fyra bästa inom 46 sek. med Jan Zetterdahl i topp. Det var bara "Termik-Johan" som hamnade på sladden, det ville sig inte alls för honom. Rolf Hagel toppade C2 efter de 5 starterna på lördagen, han missade 21 sek. i 4:e perioden i övrigt full tid. "Julle" kom närmast, han gjorde en halvdan första start men flög sedan 4 max. Ulf Carlsson flög bort och fick avbryta efter 2 max.

Uppsala FK hade hoppat in som funktionärer under lördagspasset och det skötte de bra med Gunnar Ågren i spetsen.

Flygvapnet hade lämnat tillstånd endast för lördagen för modellflygtävlingar på F:16, så därför var det meningen att Solnas Vårtävling skulle gå på Sundbro, och alla hade samlats där när det kom meddelande om att vi skulle få disponera F:16-fältet även på söndagen. Alla var glada för det, för Sundbro är i minsta laget. Flyttningen gjorde att tävlingen försenades ett par timmar. Vädret var bra i början av tävlingen, men i 3:e perioden kom ett par regnskurar som småningom övergick i regn, dock inte värre än att tävlingen kunde genomföras. Som vanligt hade Vårtävlingen samlat mycket folk, det tävlas ju i 7 klasser med "handluns" inräknad. Solnaklubben hade ett drygt arbete med att hålla alla tävlande med tidtagare, men lyckades bra och funktionärerna skall ha stort tack för sitt arbete.

Om det lyckades helt för Mickael Borell på lördagen så ville det sig inte alls på söndagen inte en enda max trots att vädret var bättre. Segerniklass A2 gick till Erik Sund, Vaxholm ett relativt nytt namn. Det var väldigt hårt i toppen, 9 sek mellan 1:an och 4:an. Lennart Flodström toppade B-2 klassen efter 5 jämna starter. Zetterdahl låg bra till för en ny seger men tappade något i sista starten och fick dela andra platsen med Anders Håkansson. Hasse Friis stod över på lördagen men visade på söndagen att han har bra ordning på sina modeller och vann C2 på full tid. Ulf Carlsson hade åter funnit sin modell från lördagen och var nära 5 max medan Hagel hade problem med sin modell.

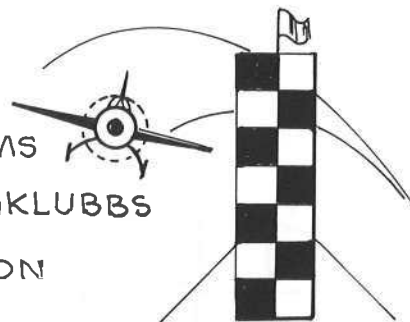
L-G Olofsson blev dubbelsegrare genom att vinna både A1 sen. och handkastglidare. I den senare klassen deltog även hans lagvrigda Rosemari med en 6:e plats som resultat. I A1-klassen för juniorer segrade som flera gånger förr Nils Hallerström. Hans tid var bara 1 sek sämre än segrartiden i seniorklassen. Om det inte lyckades för "Termik-Johan" i B2 så gick det desto bättre i B1. Den kärran verkar vara toppen och det visar också tiden. C1-klassen är inte bara Lennart Larsson numera. Hans Lindholm vann på fina 195 sek. före Michael Borell.

Lagtävlingen i 1-klasserna gick programenligt till arrangörsklubben medan Göteborg överraskade med att lägga beslag på segern i 2-klasserna.

Olle Blomberg

STOCKHOLMS
RADIOFLYGKLUBBS

VÅR-PYLON



Under helgen den 30-31 maj hölls den årligen återkommande Vår-Pylon tävlingen på Barkarby flygfält strax utanför Stockholm. Ute på fältet hade sju tävlingssugna piloter mött upp för att flyga sex omgångar vardera. Av dessa räknades sedan i resultatlistan endast de tre bästa tiderna.

Tävlingen, om någon mot förmodan inte vet det, går ut på att flyga 10 varv runt en triangelbana, med basen 30 m och höjden 184 m (vilket ger en omkrets av 400 m), tillsammans med 2 eller 3 andra flygplan på snabbast möjliga tid. Denna tävlingsform är nog utan tvekan, den mest spännande och intressanta av alla tävlingsgrenar för modellflyg.

I år var det inte tillåtet att använda nitrerade bränslen. Detta för att i möjligaste mån följa CIAM's rekommendationer. Som bekant har CIAM på försök under ett år infört pylonregler, som närmast kan jämföras med de amerikanska Formel 2-reglerna. Dock måste ljuddämpare användas.

Då vi befinner oss i ett utvecklingsskede fick både plan byggda enligt Formel 1 och Formel 2 starta i samma klass.

Tävlingens snabbaste plan, Rune Svenningssons Formel 2 racer, "Pokey" byggd efter ritning i RCM, flög de 10 varven på 2 min 25 sek vilket ger en medelhastighet på över 100 km/tim.

Juhri Sederholm som rest den långa vägen från Helsingfors, fick problem då vevstaken på hans Fox 40, knäcktes efter första dagens tävling. Juhri hann dock göra tre starter.

Under sista start lyckades Greger Mårtensson att "ståla" sin kärra med avbrutet nosparti som resultat.

Förutom dessa incidenser genomfördes tävlingen på bästa sätt. En verkligt ljuspunkt var det fina stånd med kaffe, smörgåsar och korv som Hans Westling stod för.

Sammanfattningsvis måste man önska en större anslutning och fler tävlingar, gärna utanför Stockholm om vi skall kunna hävda oss i eventuellt kommande VM-tävlingar.

Nästa Pylon-tävling beräknas hållas i början av september på Barkarby. Arrangör är Stockholms Radioflygklubb.

Resultatlista

Plac	Namn	Plan	Motor	Tid
1.	Rune Svenningsson	Pokey	KB 40 RR	2,25 2,26 2,41
2.	Greger Mårtensson	Shoestring	OS 40	2,40 2,44 2,45
3.	Göran Ridderström	Bonzo	OS 40	2,43 2,44 2,44
4.	Bengt Lundström	Cosmic Wind	Super Tigre 40	3,01 3,02 3,17
5.	Tore Loodin	Long Midget	KB 40 RR	3,07 3,09 3,36
6.	Ingvar Sjöberg	Pokey	OS 40	3,15 3,16 3,25
7.	Juhri Sederholm	Long Midget	Fox 40	3,37 3,42 4,05

Mac Greg



Deltagare i Vår-Pylon fr.v. till h., Björn Lundström, Göran Ridderström, Ingmar Sjöberg (stående). Greger Mårtensson, Juhri Sederholm, Tore Loodin (stående) samt Rune Svenningsson.



Rune Svenningsson och Göran Ridderström förbereder sin start.

Stockholms Radioflygklubbs vartävling

Den 1-3/5 hälsade landets radioflygare sköna maj välkommen på Barkarbyflottiljens flygfält i utkanten av Stockholm med tävlingar i F 3 A och RC - 5. Inte blev det väl strålande sol och vårdoftande vindar men i alla fall den ur flygsynpunkt bästa helgen sedan nyåret. Gråväder, svag vind och några plusgrader - det är mums för radioflygare de!

Inte mindre än 17 piloter ställde upp i F 3 A. Att Starfighters kallblodigt flygande Göran Ridderström var en kommande man har väl många haft på känn. Nu kom han definitivt till elitskiktet med sin eleganta Jetfire med en ytterst potent HP-sextia i nosen. Förra årets landslagsmedlemmar, dalkarlarne Stövling och Bergstedt presterade utmärkta flygningar. De är så pass jämspelta, att ingen kan säga vem som är den bättre. Är det dessa tre som skall representera Sverige på VM i England nästa år? Jesper v Segebaden hade dagen till ära letat fram sin Mustfire bakom bandyklubb, akvarier och annan bråte i hobbykällaren. Hans radio måtte ha rostat sen förra sommaren, ty räckvidden räckte bara till en hastigt avbruten flygning. Jespers rutin räddade Mustisen, men den svalan gjorde förvisso ingen sommar. Hoppas Jeppe kommer igen och visar de nya unga RC-spolingarna deras rätta plats. Nog var nya programmet ur arrangörssynpunkt härligt tidsbesparande. Men manöver beredde bekymmer: momentrollen. Signaturen glömde mitt i denna manöver bort i vilken riktning han börjat rollen och rullade den tillbaka igen under mängdens jubel.

RC 5 anses av många vara en folkrik del av RC-pyramiden. Men bara Lyrnell d.y. från Siljansbygdens och

Strömqvist från Gripen hade anmält sig. Så SRFK måste kommendera ut tre medlemmar, som agerade harar för de båda utsocknes storheterna. Strömqvist hade ett av tävlingens snyggaste flygplan, en stor skuldervingande välflygande kreation, som tog hem spelet. Lyrnell d.y. beslöt att bygga nytt flygplan för att säkra framtidens kyrkbåtar i Siljan. Tappre Janne Björklund blev trea och lär nog komma igen på tävlingsarenan. F3A-flygarerna uttalade erkännssamma ord om femmornas skicklighet i att med höjd- och sidoroder kunna göra programmets komplicerade manövrer. Fy bubblan för att lägga sidoroderkorrektion i ryggsläge.

SRFK tävlingskommitté hade gjort ihop en välflytande tävling och genom en ny gruppindelning av flygarna blev tidsförskjutningarna minimala.

Generösa prisdonatorer voro Wenzels Hobby, Orbo-produkter, Lek- o Hobby Bandhagen, Beckman & Co samt Borgs Hobby.

Resultat /sammanlagda poängen av fyra omgångar med sämsta flygningen struken/

F3A

1. Göran Ridderström SRFK-Starfighters	10.455
2. Stövling, Siljansbygdens RFK	10.175
3. Bergstedt, Siljansbygdens RFK	10.015
4. Christer Gillgren, SRFK-Starfighters	9.450
5. B. Lundström, Göteborg	8.740
6. Niilo Tulander, Acro Flyers	8.105
7. Roland Ortschütz, Starfighters	7.865
8. Janne Levenstam, Starflyers	7.180
9. Rune Svenningsson, Jönköpings län/RFK	7.085
10. J. Strömqvist, Gripen	6.135
11. E. Svensson, Gävle	5.470
12. Finnström, Siljansbygdens RFK	5.285
13. P.O. Sonden, Starflyers	4.625
14. Tore Loodin, Stockholms Radioflygklubb	3.920
15. Greger Mårtensson/två omgångar/ "	1.480
16. Jesper v Segebaden, Starflyers/en omgång/	485
17. Per Axel Eliasson, Starflyers/en omgång/	150

RC 5

1. E. Strömqvist, Gripen	4.715
2. Ove Lyrnell, Siljansbygdens RFK	4.165
3. Janne Björklund, Stockholms Radioflygklubb	1.290
4. Mats Ljungberg, Stockholms Radioklubb/tre omg/	805
5. N. Hollman, Stockholms Radioklubb/två omg./	705
/Utom tävlan G. Mårtensson SRFK/två omg/	1.385

To Lo

OXELÖTRÄFFEN 31/5-1970.

Årets Oxelöträff blev ganska mager därför att det bara kom in en anmälning i stund förutom de 11 anmälningarna i com-bat-int. En bidragande orsak till detta var troligen det faktum att Vårtävlingen blev flyttad till helgen före och att UT kom veckan efter.

På morgonen var det rätt i luften och duggade emellanåt. Framåt dagen blev det något bättre men molnen låg fortfarande ganska lågt.

Efter det att tävlingsledningen gått igenom reglerna med de tävlande (detta främst för att undanröja missförstånd angående tolkningen) kunde tävlingen börja. Det skulle ta för stor plats att här referera samtliga heat utan det blir i stället några intryck som skrivs ner.

Trots regelgenomgången innan tävlingen ådrog sig Bo Göran Blomquist en diskvalifikation för att han anföll motståndaren innan domaren hade givit tillstånd till detta. Dagens bästa heat kom i andra omgången där Tomas Carlsson visade upp en mycket suverän flygning mot Kaj Johansson. Det kortaste heatet svarade Jan Gustafsson och Kent-Olof Karlsson för.

Det varade i bara 15 sekunder då modellerna kolliderade. Ur den kollisionen klarade sig Jan Gustafsson oskadd men hans 6 hektos modell gjorde kaffeved av den andra.

Till finalen kom Hans Jonsson och Tomas Carlsson, båda från Nybro MFK. Det var en bra final men Tomas Carlsson blev diskvalificerad då han rusade ut ur centrumcirkeln utan tillstånd.

Resultat:

1. Hans Jonsson	Nybro MFK
2. Tomas Carlsson	Nybro MSK
3. Jan Gustafsson	Solna MSK
Nils Barkelius	Nimbus MFK
5. Göran Rylin	Solna MSK
Jerker Vinnå	Nimbus MFK
Kaj Johansson	Västerås FK
Kent-Olof Karlsson	Nybro MFK
9. Ekki Aunver	Villåttinge Härads FK
Bengt Sneipz	Nimbus MFK
Bo Göran Blomquist	Nybro MFK

OXELÖSUNDSTÄVLINGEN 28/6-1970

Då Oxelösunds MFK i år ansökte om att få ordna en tävling i speed och teamracing visste de att tävlingen kunde hållas i Oxelösund för att ge så mycket PR som möjligt. Tävlingsplatsen var en stor parkeringsplats som rymde två cirklar med bilparkering vid sidan om. Beläggningen var mycket slät och jämn asfalt som speedkillarna var mycket förtjusta i. En annan fördel med platsen är att även utlänningar får tävla där. Tre danskar utnyttjade möjligheten att få tävla mot oss svenskar.

I speed deltog en dansk, Niels Hansen, och han var den ende som kunde notera en tid i alla tre omgångarna. Han använde en Super Tigre G 15 RV som var ny och kärv och därför inte presterade mer än 186 km/tim. En nackdel som alla speed-flygare blev drabbade av, var att pylonen som var fastsatt i asfalten lossnade och provisoriskt måste kilas fast. Till nästa tävling kommer den att bli fastgjuten i en stor betongklump. För Leif Cernold blev detta den första tävlingen i år. Han misslyckades med att få någon notering trots att han på träningen hade flugit över 200 km/tim. Det är tydligt att det fordras rutin för att få resultat. Eftersom Kaffeppetter-regler gällde, trodde man att en B-speed modell skulle vinna. Men Ove Kjellberg kom ej bättre än på fjärde plats med den enda B-speeden.

Standardracing kom att domineras av Handens MFK, som belade de två första platserna. Vid invägningen av modellerna blev det diskussion om tolkningen av reglerna i standardracing. I reglerna står det att motorn ej får vara inbyggd och tävlingsdomaren tolkade detta så att endast nedre vevhushalvan får vara inbyggd. Därför fick Dahlström ta fram kniven och skära bort lite balsa kring motorn. Den blivande segraren Karlsson hade en mycket annorlunda modell. Det var en flygande vinge med en korda på cirka 15 cm. Den största nackdelen med flygande vingar är att de är så svåra att landa och det var ofta som denna modell slog runt.

Bröderna Geschwendtner från Comet ställde upp i Teamracing-int och lite till mans var vi nog oroliga för att vandringspriset skulle hamna i Danmark. Winkler/Lind hade med sig sin nya hembyggda Schnürle-portade motor men vi fick inte se den i tävlingen eftersom modellen gick sönder i träningen. Det skall bli intressant att se vad den kan göra för resultat. Inga av dagens tider var särskilt strålande och till finalen kom bröderna Geschwendtner, Gustafsson/Härne och Eriksson/Bengt-sar. Finalen var mycket jämn och det var ovisst in i det sista vilka som skulle vinna. Det blev danskarna som först hade flugit 200 varv. Vid kontrollmätningen av tankarna efter finalen fick svenskarna 6,6 respektive 6,7 cm³ medan danskarna efter många mätningar erhö-
höll 7,7 cm³. Deras tank var så konstruerad att om man mätte den på vanligt sätt började den skvallra efter 2-4 cm³. När man vände på tanken och fyllde den maximalt

rymde den 7,7 cm³. Detta är en sak som man bör tänka på vid tillverkningen av en ny tank, så att det inte går att få i mer än 7 cm³. Därmed blev det Eriksson och Bengtsar som fick hämta vandringspriset, ett fruktfat av tenn, vid det stora prisbordet.

Standardracing.	omg 1	omg 2	Final
1. Karlsson, Handens MFK	5,13	5,20	5,08
2. Dahlström, Handens MFK	7,46	5,24	6,15
3. Fällgren, Oxelösunds MFK	6,25	5,49	8,07
4. Hummerhjelms, Handens MFK	5,58	-	-
5. Williamsson, ÖSKF	13,08	9,51	-
6. Ohlsson, ÖSKF	Disk	-	-
7. Aunver, Villåttinge Härads FK	Disk	-	-
Teamracing-int	omg 1	omg 2	Final
1. Eriksson/Bengtsar, Solna MSK	5,32	5,40	10,44
2. Gustafsson/Härne, Solna MSK	8,25	5,17	10,46
3. Geschwendtner, Comet, Danmark	5,40	5,17	Disk
4. Gustafsson/Rylin, Solna MSK	7,26	5,40	-
5. Bergeros/Johansson, Solna MSK	6,12	5,57	-
6. Winkler/Lind, Handens MFK	6,00	5,59	-
Speed. (Kaffeppetter-regler)	omg 1	omg 2	omg 3
1. Enquist, Örnarna	Int	-	200
2. Martinelle, Örnarna	"	192	196
3. Kjellberg, Solna MSK	"	-	194
4. Kjellberg, Solna MSK	B	226	-
5. Hansen, Comet, Danmark	Int	182	186
6. Fällgren, Oxelösunds MFK	"	-	144
7. Cernold, Solna MSK	"	-	-
8. Rosengren, Solna MSK	"	-	-

Resultat från Vårtävlingen i linflyg den 24 maj 1970.

F2 A Speed

1) O Kjellberg, SMSK, B 226 km/tim 2) B Ferm, AKM, int 193 km/tim 3) B Martinelle, Örnarna, int 183 km/tim 4) U Nygren, SMSK, int 179 km/tim 5) G Fällgren, OMFK, int 170 km/tim 6) L Johansson, SMSK int 170 km/tim, C-E Engqvist, Örnarna, int 170 km/tim, J Rosengren, SMSK, int 170 km/tim.

Anm. Speed flögs enligt "Kaffeppetterreglerna".

F2 B2 Stunt int.

1) O Andersson, VFK, 2171 poäng 2) E Björnwall, LFK, 1991 poäng 3) L Helmbro, UMFK, 1738 poäng.

F2 B1 semi-stunt.

1) B Sund, WMFK, 571 poäng 2) J Vinnå, Nimbus.

F2 C2 Team racing int. Bästa heattid Semifinal Final.

1) Samuelsson-Ahlström, Galax, 5,11, 5,10, 1049, 2) Gustafsson-Härne, SMSK, 6,30, 6,11, 15,06, 3) Sannes-Larsson, SMSK, 6,05, 5,49, Disk, 4) Winkler-Lind, HMFK, 6,10, 7,04, 5) Eriksson-Bengtsar, SMSK, 6,34, 7,04, 6) Larsson-Johansson, SMSK, 5,46, -

F2 C3 Team racing B

1) Winkler-Lind, HMFK, 2) Johansson-Larsson, SMSK, 3) Samuelsson-Ahlström, Galax.

Standardracing Bästa Heattid Final

1) Holmberg-Fransson, LEN, 5,38, 5,10, 2) Hummerheilms-Winkler, HMFK, 5,35, 6,17, 3) Rylin-Gustafsson, SMSK, 5,20, 7,52, 4) Dahlström-Blom, HMFK, 5,58, 5) Nord-Hedman, Nimbus, 6,13, 6) Karlsson-Fällgren, OMFK, 7,38, 7) Vinnå-Barkelius, Nimbus, 7,58, 8) Ekvall-Gustafsson, SMSK, 90 varv, 9) Huss-Johansson, AKG, 1 varv, 10) Fällgren-Karlsson, OMFK, -.

F2 D2 Combat int.

1) G Johansson, NMFK, 2) K Johansson, VFK, 3) T Karlsson, NMFK, 4) J Vinnå, Nimbus, 5) R Holmberg, LEN, 6) P Haggren, NMFK, 7) E Huss, AKG, 8) S Andersson, LEN, 9) E Aunver, VMFK, 10) B G Blomquist

F2 D1 Combat A

1) N Barkelius, Nimbus, 2) M Lundgren, VMFK, 3) S Barkelius, Nimbus.

F2 D3 Combat-35

1) P-A Fransson, LEN, 2) E Huss, AKG, 3) J Vinnå, Nimbus.

Lagtävlingen

1) Västerås FK, 11 poäng, 2) Solna MSK, 9 poäng, 3) Galax, 6 poäng, Nybro MFK, 6 poäng, AK Malmö, 6 poäng, 6) Ljusdals MFK, 5 poäng, MFK Örnarna, 5 poäng, 8) Uddevalla MFK, 4 poäng, 9) Handens MFK, 3 poäng, MFK Nimbus, 3 poäng, Oxelösunds MFK, 3 poäng, 12) MFK Linköpingseskadern, 2 poäng.

Anm. I lagklassen räknas endast de internationella klasserna.

Resultatlista från Västkusträffen 1970 (UT-2)

Klass A2

1) Olle Broman, 1316 sek, 964 poäng, 2) Lennart Widh, 1289 sek, 943 poäng, 3) Jan-Olle Åkesson, 1262 sek, 922 poäng, 4) Knut Andersson, 1239 sek, 903 poäng, 5) Lasse Larsson, 1205 sek, 878 poäng, 6) Ingemar Nabbing, 1199 sek, 872 poäng, 7) Claes Mårtensson, 1196 sek, 856 poäng, 8) Lars-G Olofsson, 1141 sek, 826 poäng, 9) Michael Borell, 1133 sek, 817 poäng, 10) John Pettersson, 1127 sek, 809 poäng, 11) Tony Håkansson, 1109 sek, 794 poäng, 12) Per Nilsson, 1033 sek, 743 poäng, 13) Rune Olsson, 1018 sek, 729 poäng, 14) Bo Jansson, 1005 sek, 717 poäng, 15) Leif Persson, 1000 sek, 710 poäng, 16) Lennart Friberg, 973 sek, 689 poäng, 17) Henry Åkermark, 922 sek, 653 poäng, 18) Stig Kamph, 776 sek, 562 poäng, 19) Kaj Jensen, 684 sek, 505 poäng, 20) Per Bodin, 620 sek, 465 poäng, 21) Arne Friberg, 613 sek, 456 poäng, 22) Erik Huss, 422 sek, 341 poäng.

Klass B2

1) Lennart Flodström, 1329 sek, 936 poäng, 2) Anders Håkansson, 1279 sek, 900 poäng, 3) Olof Nerud, 1211 sek, 854 poäng, 4) Rune Johansson, 1120 sek, 793 poäng, 5) Karl-Erik Lundin, 1053 sek, 747 poäng, 6) Kjell Larsson, 1033 sek, 731 poäng, 7) Bengt Lundström, 1015 sek, 715 poäng, 8) Malte Blomquist, 996 sek, 700 poäng, 9) Jan Zetterdahl, 944 sek, 663 poäng, 10) Bengt Blomberg, 814 sek, 578 poäng.

Klass C2

1) Urban Nygren, 1384 sek, 924 poäng, 2) Rolf Hagel, 1279 sek, 854 poäng, 3) Hans Friis, 1273 sek, 846 poäng, 4) Göran Larsson, 1165 sek, 775 poäng, 5) Nils-Erik Hollander, 1124 sek, 746 poäng, 6) Gerald Boman, 1045 sek, 692 poäng, 7) Pelle Lidén, 975 sek, 644 poäng, 8) Ulf Karlsson, 583 sek, 399 poäng.

Lagtävling

1. AK M lag I	3754 sek.	4. AK G	3067 sek.
Claes Mårtensson		Lars G Olofsson	
Anders Håkansson		Lennart Flodström	
Rolf Hagel		Ulf Carlsson	
2. AK M lag II	3295 sek.		
Tony Håkansson		Prisdonatorer	
Olof Nerud		Wettergrens	
Pelle Lidén		Andren o Pålsson	
3. Gamen	3281 sek.	Truedsson	
Rune Olsson			
Rune Johansson			
Hans Friis			

Resultatlista från "Sven Hjelmerus Memorial 1970"

Klass A2

1) Lasse Larsson, AKG, 900 sek, 976 poäng, 2) Ingemar Nabbing, Kättilstorp, 856 sek, 928 poäng, 3) Olle Broman, AKG, 847 sek, 915 poäng, 4) Lennart Widh, Fagersta, 844 sek, 908 poäng, 5) Lennart Friberg, Trelleborg, 813 sek, 873 poäng, 6) Bengt Ståhl, Jakobsberg, 805 sek, 861 poäng, 7) Anders Wingård, AKG, 773 sek, 825 poäng, 8) Peter Wangård, Nimbus, 772 sek, 820 poäng, 9) Willy Andersson, Västerås, 768 sek, 812 poäng, 10) Bror Eimar, Nimbus, 758 sek, 798 poäng, 11) Henry Åkermark, Kättilstorp, 727 sek, 763 poäng, 12) Erik Lund, Waxholm, 705 sek, 737 poäng, 13) Rune Olsson, Gamen, 687 sek, 715 poäng, 14) Nils Hallerström, Solna, 667 sek, 691 poäng, 15) Björn Spens, Gamen, 657 sek, 677 poäng, 16) Bo Jansson, LEN ffs, 647 sek, 663 poäng, 17) Arne Friberg, Trelleborg, 645 sek, 657 poäng, 18) Kaj Jensen, Trelleborg, 615 sek, 623 poäng, 19) Kjell Eriksson, Jakobsberg, 608 sek, 612 poäng, 20) Anders Renar, LEN ffs, 546 sek, 546 poäng, 21) Thomas Lilja, LEN ffs, 503 sek, 503 poäng, 22) Mats Vestin, Waxholm, 453 sek, 453 poäng, 23) Vanja Sund, Waxholm, 22 sek, 22 poäng.

Resultat av RC 5-tävlingen i Smålandsstenar söndagen den 17.5.1970.

Organiserad av Smålands Modellflygförbund.

Placering	Klubb	Poäng
1. K Holm	Varberg	6460
2. O Hamle	Växjö	4705
3. K Vinberg	Varberg	4230
4. H A Engdahl	Ackro	3830
5. S Olsson	Ackro	3360

Resultatlista från Majtävlingen i Uppsala den 10/5 1970.

Klass A1 juniorer

1) Nils Hallerström, Solna, 900 sek, 2) Leif Eriksson, Härnösand, 586 sek, 3) Rolf Karlsten, Sigtuna, 502 sek, 4) M Söderkvist, Östersund, 493 sek, 5) Kjell-Åke Jonsson, Östersund, 490 sek, 6) Bo Pettersson, Waxholm, 488 sek, 7) Bengt Evertsson, Guldflåglarna, 472 sek, 8) Göran Westfors, Härnösand, 454, 9) S Jakobsson, Östersund, 443 sek, 9) Jan Matti, Waxholm, 443 sek, 11) Bernt Sund, Waxholm, 409 sek, 12) Per Scherdin, Sigtuna, 399 sek, 13) T Weinestål, Spitfire, 385 sek, 14) Kennet Boman, Guldflåglarna, 342 sek, 15) Jan Pelve, Waxholm, 310 sek, 16) L Björklund, Täby, 298 sek, 17) Per Vestling, Guldflåglarna, 252 sek, 18) Peter Agelii, Sigtuna, 239 sek, 19) Anders Sund, Waxholm, 230 sek, 20) Mikael Agelii, Sigtuna, 222 sek, 21) Anders Åkesson, Guldflåglarna, 221 sek, 22) Göran Palmén, Handen, 210 sek, 23) C-H Biehl, Sigtuna, 208 sek, 24) Örjan Zackrisson, Östersund, 199 sek, 25) Stefan Olsson, Sigtuna, 194 sek, 26) Ove Engström, Eskilstuna, 181 sek, 27) Jonas Lindqvist, Sigtuna, 170 sek.

Klass A1 Seniorer

1) S O Lindén, Jakobsberg, 794 sek, 2) Lennart Widh, Fagersta, 760 sek, 3) Hans Kalén, Gamen, 620 sek, 4) Hans Borell, Östersund, 598 sek, 5) B Sahlén, Skvadern, 589 sek, 6) Tommy Eriksson, Härnösand, 578 sek, 7) K E Pelve, Waxholm, 573 sek, 8) Peter Wangård, Nimbus, 560 sek, 9) Stig Nilsson, Jakobsberg, 551 sek, 10) F Hansson, Järvsö, 526 sek, 11) Lennarth Larsson, Solna, 512 sek, 12) Mona Pelve, Waxholm, 434 sek, 13) Arne Karlsten, Sigtuna, 417 sek, 14) Bengt Lindqvist, Sigtuna, 412 sek, 15) Gösta Rask, Waxholm, 347 sek, 16) Per Björklund, Täby, 310 sek, 17) Sven Hedfors, Waxholm, 285 sek, 18) Erik Sund, Waxholm, 264 sek, 19) L G Olofsson, AKG, 186 sek.

Klass A2

1) Claes Mårtensson, AKM, 900 sek, 1036 poäng, 2) Kaj Jensen, Trelleborg, 900 sek, 1032 poäng, 3) Michael Borell, Östersund, 900 sek, 1028 poäng, 4) Stig Kamph, Trelleborg, 873 sek, 997 poäng, 5) Lasse Larsson, AKG, 861 sek, 981 poäng, 6) Knut Andersson, Snapphanarna, 855 sek, 969 poäng, 6) Bo Lindahl, Östersund 855 sek, 969 poäng, 8) Rune Olsson, Gamen, 848 sek, 956 poäng, 9) Lennart Friberg, Trelleborg, 819 sek, 921 poäng, 9) Gunnar Kalén, Gamen, 819 sek, 921 poäng, 11) Anders Vingård, AKG, 795 sek, 891 poäng, 12) Leif Persson, AKM, 786 sek, 878 poäng, 13) Bror Eimar, Nimbus, 778 sek, 866 poäng, 14) Seved Lövgren, Uppsala, 765 sek, 849 poäng, 15) Olle Broman, AKG, 760 sek, 838 poäng, 15) Hans Nilsson, Karlstad, 760 sek, 838 poäng, 17) Henry Åkermark, Kättilstorp, 759 sek 831 poäng, 18) Lennart Widh, Fagersta, 755 sek 823 poäng, 19) L G Olofsson, AKG, 750 sek, 814 poäng, 20) Tony Håkansson, AKM, 745 sek, 805 poäng, 21) Lars-Olov Larsson, Uppsala, 744 sek, 800 poäng, 22) John Pettersson, Snapphanarna, 736 sek, 788 poäng, 23) Tommy Eriksson, Härnösand, 689 sek, 735 poäng, 23) Hans Kalén, Gamen, 689 sek, 735 poäng, 25) Janne Fröjd, Östersund, 688 sek, 728 poäng, 26) Rolf Hagel, AKM, 669 sek, 705 poäng, 27) Åke Persson, Järvsö, 654 sek, 686 poäng, 28) Per Södersten, Handen, 648 sek, 676 poäng, 29) Nils Hallerström, Solna, 643 sek, 667 poäng, 30) Bosse Modéer, Solna, 626 sek, 646 poäng, 31) Hans Ek-lund, Härnösand, 603 sek, 619 poäng, 32) Hans Svensson, Östersund, 572 sek, 602 poäng, 33) Arne Berglin, Östersund, 572 sek, 580 poäng, 34) Peter Wangård, Nimbus, 552 sek, 556 poäng, 35) Ingemar Nabbing, Kättilstorp, 542 sek, 542 poäng, 36) K G Modin, Östersund, 538 sek, 538 poäng, 37) Mats Westin, Waxholm, 534 sek, 534 poäng, 38) Karl-Erik Pelve, Waxholm, 520 sek, 520 poäng, 39) Birger Sahlén, Skvadern, 512 sek, 512 poäng, 40) Björn Spens, Gamen, 450 sek, 450 poäng, 41) Erik Sund, Waxholm, 429 sek, 429 poäng, 42) Mats Jansson, Spitfire, 424 sek, 424 poäng, 43) Lennart Wilhelmsson, Spitfire, 413 sek, 413 poäng, 44) Ragnar Fransén, Silverhökarna, 383 sek, 383 poäng, 45) Arne Friberg, Trelleborg, 361 sek 361 poäng, 46) Hans Andersson, Gamen 322 sek, 322 poäng, 47) K A Ericsson, Härnösand, 285 sek, 285 poäng, 48) Bo Norling, Silverhökarna, 252 sek, 252 poäng, 49) Tommy Jansson, Spitfire, 180 sek, 180 poäng, 50) Kenneth Boman, Silverhökarna, 114 sek, 114 poäng, 51) Walter Bornhäuser, Jakobsberg, 92 sek, 92 poäng, 52) Torbjörn Weinestål, Spitfire, 72 sek, 72 poäng,

Klass B2

1) Anders Håkansson, AKM, 900 sek, 940 poäng, 2) Rune Johansson, Gamen, 883 sek, 919 poäng, 3) Lennart Flodström, AKG, 858 sek, 890 poäng, 4) Uno Axelsson, Gamen, 813 sek, 841 poäng, 5) Bengt Blomberg, Gamen, 778 sek, 802 poäng, 6) Olof Nerud, AKM, 741 poäng, 761 poäng, 7) K-E Lundin, Solna, 720 sek, 736 poäng, 8) Ragnar Åhman, Gamen, 691 sek, 703 poäng, 9) Lennart Backman, Eskilstuna, 684 sek, 692 poäng, 10) Kjell Larsson, Karlstad, 601 sek 605 poäng, 11) Lennart Hansson, AKM, 593 sek, 593 poäng, 12) Jan Zetterdahl, Solna, 532 sek, 532 poäng, 13) Peter Wangård, Nimbus, 430 sek, 430 poäng, 14) Lennart Skoog, Örebro, 257 sek, 257 poäng.

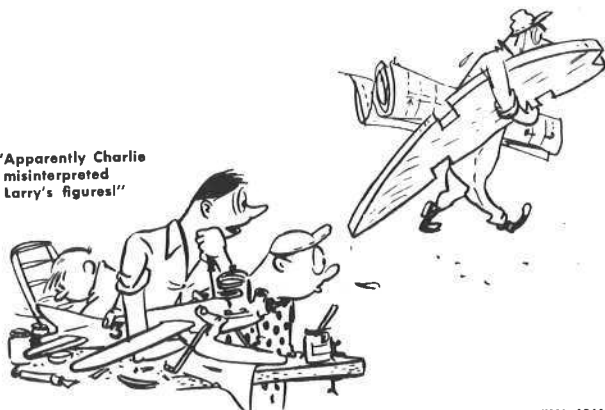
Klass C2

1) Ulf Carlsson, AKG, 900 sek, 942 poäng, 1) Hans Friis, Gamen, 900 sek, 942 poäng, 3) U Nygren, Solna, 876 sek, 912 poäng, 4) Göran Larsson, Fagersta, 827 sek, 859 poäng, 5) Rolf Hagel, AKM, 788 sek, 816 poäng, 6) L G Lindblad, Eskilstuna, 779 sek, 803 poäng, 7) Tore Hedqvist, Eskilstuna, 733 sek, 753 poäng, 8) Nils-Erik Hollander, Karlstad, 729 sek, 745 poäng, 9) Per Bodin, Fagersta, 710 sek, 722 poäng, 10) G Boman, Solna, 639 sek, 647 poäng, 11) Lennarth Larsson, Solna, 634 sek, 638 poäng, 12) Håkan Broberg, Borlänge, 575 sek, 575 poäng, 13) Eddy Astfeldt, Eskilstuna, 399 sek, 399 poäng, 14) Olle Sjöman, Enköping, 97 sek, 97 poäng.

Handkastgildare

1) Olof Nerud, AKM, 231 sek, 2) Kjell Ericsson, Härnösand, 141 sek, 3) L-G Olofsson, AKG, 127 sek, 4) Jan Zetterdahl, Solna, 115 sek, 5) Ros-Mari Olofsson, AKG, 105 sek, 6) S-O Lindén, Nimbus, 73 sek, 7) Per Björklund, Täby, 63 sek, 8) Göran Westerfors, Härnösand, 17 sek, 9) Leif Ericsson, Härnösand 12 sek, 10) K-A Ericsson, Härnösand, 7 sek, 11) Eva Heström, Silverhökarna 2 sek,

"Apparently Charlie misinterpreted Larry's figures!"



AMERICAN MODELER ANNUAL 1961

The National Free Flight Society Presents
The SYMPO '70 Report

MINIMIZE YOUR RATE OF SINK



By correlating test results on 21 Nordics, Peter Allnutt and Ken Kaczanowski have developed a relationship between basic airfoil parameters, aspect ratio, and rate of sink. Use it to get the best wing design for your next model. -- John Krouse helps by presenting the effect of undercamber on endurance. -- Hank Cole rounds it out by determining the effects of Reynolds Number on rate of sink and presenting a simple test for determining whether your aspect ratio is the optimum one for your Reynolds Number. -- Finally, Hewitt Phillips discusses experimental methods for determining the L/D of models and presents some test results obtained with radio controlled gliders and with free flight models.

MAXIMIZE YOUR RATE OF CLIMB

Bob Meuser presents a paper on choosing the best Wakefield propeller that is a classic. It answers virtually all of the questions you've had on P/D, diameter, no. strands motor run, etc. -- Dave Mendel's paper makes it easy to find the best prop for your power model, be it FAI Power or R/C (e.g. 8,000 rpm). All you have to do is to use his graphs with their illustrated examples. He also shows how much altitude suffers if your climb path is not vertical.

HOW TIGHT A TURN AND HOW BIG A VERTICAL TAIL

Peter Soule shows what happens to your rate of sink as a function of bank angle in a coordinated turn and tells you how to minimize your altitude loss during a turn when you are heading the wrong way and have run out of altitude. -- Bill Bogart correlates the vertical tail volumes and dihedral of Nordics, Wakefields, and FAI Power models, shows how to use the data for designs, and explains what happens to a model in a steady state turn and why.

WING STRENGTH AND STABILITY IN PITCH

What's the best structure: D-Box, sheet on bottom, multi-spar? What happens to torsional and bending stiffness as wood size and type of structure on a Wakefield wing is varied? Don Goldberg has the answers for you. -- Hal Crane comes up with an even simpler approach (than the one in Sympo '69) for locating the neutral point and fixing your c.g.

THE OPTIMUM INDOOR MODEL

Walter Erbach uses a computer to evaluate the effects of tail size, wing position, and c.g. position on power required. There is an optimum c.g. position for each tail size. -- Bob Platt developed an equation for the power required as a function of average chord, and using it, he calculated the optimum chord for an FAI indoor model. His latest model, based on these results, has already broken two low ceiling records.

Order yours today. It contains twelve outstanding papers plus the Ten Free Flight Models of the Year as selected by NFFS, including three-views and background data.

Detach this coupon, fill in and mail to Annie Gieskieng, NFFS, 1333 So. Franklin St., Denver, Colorado 80210. Check or money order should be payable to NFFS. Price: \$3.50-NFFS, AMA member, \$4.50 non-member. \$6.00-'69 and '70 reports, \$8.00-'68, '69, '70.

Name _____

Address _____

Detach this coupon, fill in and mail to Annie Gieskieng, NFFS, 1333 So. Franklin St., Denver, Colorado 80210. Check or money order should be payable to NFFS. Price: \$3.50-NFFS, AMA member, \$4.50 non-member. \$6.00-'69, '70 reports, \$8.00-'68, '69, '70.

Name _____

Address _____

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. Öppet tider: Måndag, tisdag, onsdag och fredag 09.00 - 13.00 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

Inge Sundstedt
Arlestigen 20
781 00 Borlänge. Tel. 0243/13295

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



GRENCHEF FRIFLYG

Hans Friis, Bodastigen 15 4 tr
151 45 Södertälje. Tel. 0755/12670

GRENCHEF LINFLYG

Roger Holmberg, Opphemsgatan 5
582 37 Linköping. Tel. 013/13 3647

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

För ööverträffad driftsäkerhet, snabb service och lågt pris, köp K.O. DIGIACE proportional. Prisex: 4-kan. (8 funkt.) komplett system med ackar och laddaggr. samt 1 servo: 1148:- inkl. moms. Ring idag. Ni kan få anläggningen omg. ORIENT-HOBBY, Skördevägen 8, 135 00 Tyresö. Tel: 08/712 53 52 (Efter kl 1800).

Komplett nästan ny 5-kanals digitalanläggning säljes. Dessutom 1 st reedanlägg. 6-kanals. G. Eriksson, Gethornskroken 15 C, 281 00 Hässleholm. Tel: 0451/12461.

3 st RC-plan spännvidd 120-150 cm, 1 st OS 19 (Kavanförg.) 1 st Controlaire 6-kanalsändare, (reed). L-Å Gunnarsson, Nydalavägen, Värnamo. Tel: 0370/12389 efter kl 17.00.



Lyssna till det här...
22000 varv och Hi-Fi.

AMERICAN MODELER ANNUAL 1961

The National Free Flight Society Presents



PRE-PUBLICATION

**Sympo '70
Report**

Send To Annie Gieskieng, NFFS
1333 So. Franklin St.
Denver, Colo. 80210

- ☐ \$3.50/per Report, AMA-NFFS member ☐ \$4.50 if non
☐ \$6.00/combo '69, '70; ☐ \$8.00/combo '68, '69, '70

Payable to NFFS

name

address

city

state

zip code

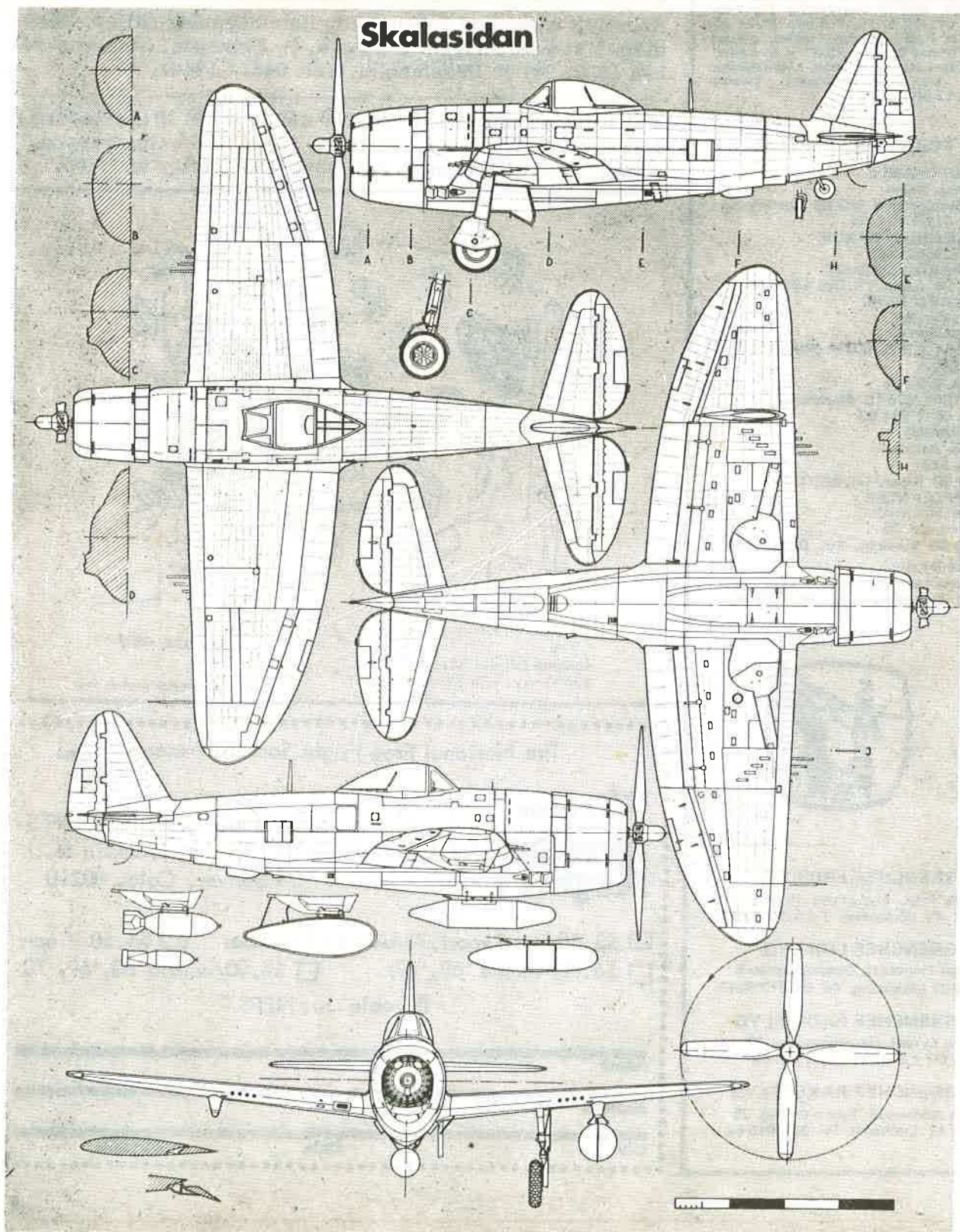
MODELLFLYGNYTT

SVERIGES MODELLFLYGFÖRBUND

Box 100 22

600 10 Norrköping

Ansvarig utgivare: Göran Alseby



(De Letecvi Kosmonautica.)