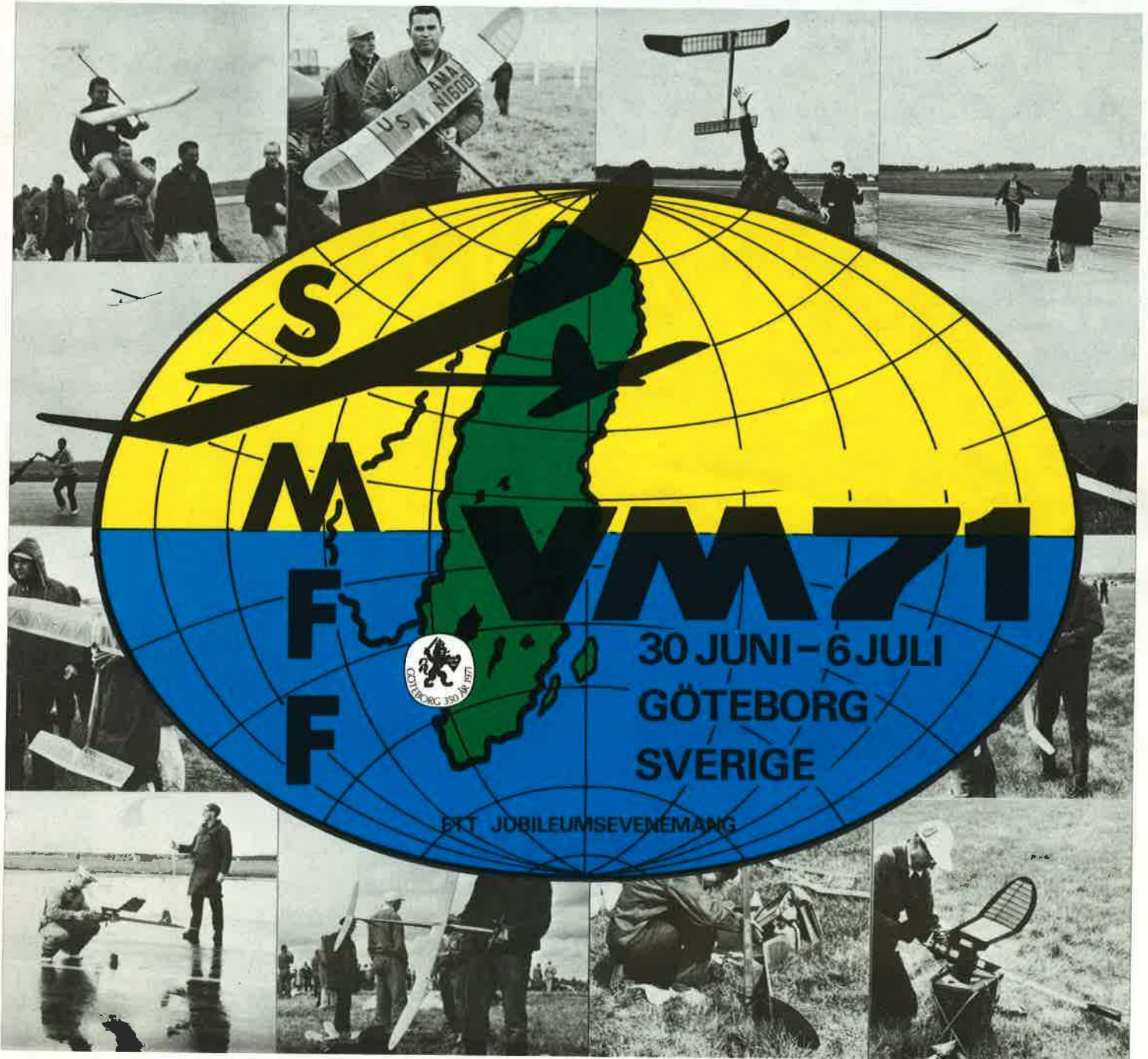




MODELLFLYGNYTT



ORGAN FÖR
SVERIGES
MODELLFLYGFÖRBUND

3
1971



Viggen

SAAB 37 Viggen
Advanced technology
for the seventies and eighties

SAAB

Saab-Scania, Aerospace Group
S-581 88 Linköping

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

FACKREDAKTÖR friflyg:

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

FACKREDAKTÖR linflyg:

Ulf Larsson
Kopparvägen 21
170 20 Kallhäll. Tel. 0758/510 73

FACKREDAKTÖR radioflyg:

Jan Levenstam
Movägen 26
162 20 Vällingby. Tel. 08/36 18 32

FACKREDAKTÖR raketflyg:

Gert Ericsson
Skyttevägen 4B
730 50 Skultuna. Tel. 021/707 22

FACKREDAKTÖR utbildning:

Carl-Göran Sundstedt
Södra Stapeltorgsgatan 27
802 24 Gävle. Tel. 026/18 73 90

ANNONSER

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

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

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

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

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

Förbundsmedlemmar får kostnadsfritt införa radannonser av icke kommersiell natur.

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

DISTRIBUTION

Förbundsexpeditionen, Klingsbergsgatan
40 Box 10022, 600 10 Norrköping 10,

PRENUMERATION

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

LÖSNUMMER

Säljes i mån av tillgång för 2 kr styck.

INNEHÅLL

VM-Nytt	Sid 4
Modellflyg i Sverige	10
Modellflyg då och nu	15
Käseriet	18
RC-Nytt	19
Ruter Ess	24
Tävlingsresultat	26

NÄSTA NUMMER

Material sändes till fackredaktörerna eller förbundsexpeditionen i Norrköping



Hans Hansson
Hans Hansson

Kommunfullmäktiges Ordförande
Mayor of Gothenburg
Bürgermeister der Stadt Göteborg

I vår värld och i vårt land, som präglas av förändringar och oro, är något av det viktigaste för människorna stimulerande arbete och god uppbyggande fritidsverksamhet - alldeles särskilt för ungdomen.

I flygåldern intager givetvis all slags flyg, yrkesflygande, sportflygande och modellflygande en betydande plats bland ungdomens intressen.

Göteborg har i maj haft en stor flygutställning och en storartad flygshow, i juni ett stort flygrally och så kommer VM i modellflygets grenar första veckan i juli, ett VM som samlar 300 deltagare från 37 länder. Detta betyder att modellflyg-VM i Göteborg blir det hittills största som arrangerats.

I Sverige torde ca 6000 ungdomar ägna sig åt modellflyghobbyn, en glädjande siffra! Göteborg har ca 150 medlemmar i sin modellflygklubb, som räknas som en av de ledande i landet både beträffande ålder och insatser.

Modellflyget är en tjuvig sport och har en regel som jag tycker är särskilt tilltalande, nämligen att den tävlande själv skall ha tillverkat modellen, vilket gör hobbyn till något alldeles speciellt.

Jag är övertygad om, att VM 71 i Göteborg skall bli en fin propaganda för modellflyget och locka nya medlemmar till sporten.

På stadens vägnar hälsar jag alla deltagarna i VM 71 hjärtligt välkomna till Göteborg och till spännande tävlingar. Jag hoppas alla skall trivas i jubileumsstaden och att alla arrangemang skall hedra värdfolket.

One of the most important things for people in our world and our country, so prone to change and unrest, is a stimulating work coupled with a good, edifying activity in leisure hours - especially for young people.

In the flight era all kinds of aviation, commercial, general and model aviation, hold a prominent position in the minds of the young.

Last May Gothenburg had a big aeronautic exhibition and a splendid air show, in June a big air rally and then the World Championships for one of the branches of aeromodelling the first July week, Championship Contests which collect 300 participants from 37 countries. This means that the Gothenburg World Championships will be the biggest arranged so far.

In Sweden about 6000 young people keep to the aeromodelling hobby, a gratifying number. Gothenburg has about 150 members in its aeromodelling society which is counted among the leading clubs in our country both in age and in activity.

Aeromodelling is a charming sport and has one rule that pleases me in a special way, the regulation that the competitor must also be the builder of the model. This makes aeromodelling a special and outstanding hobby.

I am convinced that the Gothenburg World Championships 1971 will make good propaganda for aeromodelling and attract new members to the sport.

On behalf of the city of Gothenburg I have the pleasure of wishing all Championship participants welcome to Gothenburg and to thrilling competitions. I hope you will all feel at home in our anniversary-celebrating city and that all arrangements will make credit to your hosts.

Etwas sehr Wichtiges für die Menschen in unserer Welt und Unserem Land mit ihren Veränderungen und Unruhe ist stimulierende Arbeit und dazu gute erbauende Mussetätigkeit - besonders für die Jugend.

Im Flugalter nimmt natürlich alle Art Fliegen, von Berufs- oder Liebhabergrund und Modellflug, einen hervorragenden Platz unter den Interessen der Jungen ein.

Im Mai haben wir in Göteborg eine grosse Flugausstellung und eine grossartige Flugschau gehabt, im Juni ein grosses Flugrally, und dann kommen die Weltmeisterschaften für einen Ast des Modellflugs im Anfang Julis mit 300 Teilnehmer aus 37 ländern. Das bedeutet dass die Modellflugmeisterschaften in Göteborg die grössten sind die man noch angeordnet hat.

Man meint dass etwa 6000 junge Menschen in Schweden sich dem Modellflughobby huldigen, eine erfreuende Zahl. Göteborg hat etwa 150 Mitglieder in ihrem Modellflugklub, den man unter den leitenden des Landes auch von Alter und von Tätigkeit rechnet.

Modellflug ist ein reizender Sport und hat eine Regel, die ich ganz besonders liebe. Der Wettbewerber muss selber sein Modell gebaut haben. Durch diese Regel wird der Modellflug etwas ganz Spezielles.

Ich bin überzeugt dass die Weltmeisterschaften 1971 in Göteborg gute Propaganda für den Modellflug machen werden und auch neue Mitgliedern zu dem Sport locken.

Im Namen der Stadt Göteborg will ich alle Teilnehmer der Weltmeisterschaften herzlich willkommen sagen, willkommen nach Göteborg und zu reizendem Wettbewerb. Ich hoffe dass es Ihnen allen in der Jubiläumsstadt gut gefallen wird und dass alle Veranstaltungen die Wirtsleute beehren werden.

VM-nytt

PROGRAM

1 juli 18.00 - 20.00 Invigning av VM.
Presentation av de deltagande länderna.
Uppvisning av Svenska Flygsportförbundets fyra tävlingsgrenar, Segelflyg, Motorflyg, Fallskärm och Modellflyg.

2 juli Tävlning i klass F1C Förbränningsmotor-modeller
04.30 - 10.00 5 tävlingsperioder
18.00 - 20.00 2 tävlingsperioder
Från kl. 17.30 äger publik tillträde för att följa de avgörande tävlingsstarterna

3 juli Tävlning i klass F1A Segelmodeller
04.30 - 10.00 5 tävlingsperioder
18.00 - 20.00 2 tävlingsperioder
Från kl. 17.30 äger publik tillträde för att följa de avgörande tävlingsstarterna

4 juli Tävlning i klass F1B Gummimotormodeller
04.30 - 10.00 5 tävlingsperioder
18.00 - 20.00 2 tävlingsperioder
Från kl. 17.30 äger publik tillträde för att följa de avgörande tävlingsstarterna

VM-ORGANISATIONEN

Tävlingsledn: Gunnar Kalén, Carl-Göran Sundstedt och Olof Hansson.
Sekreteriat: Lars Candell och Ragnar Åhman
Ekonomi: Karl-Anders Ericsson
Tidtagning: Hans Eklund och Rolf Sundin
Modellkontroll: Rune Olsson, Hans Kalén och Bengt-Inge Svensson
Hämtning: Bengt Blomberg, Arvid Holmbom och Jan Högvist
Radiosamband: Stig Gustavsson
Metereolog: Hans Borell
Speaker: Bo Modéer
Press: Per Södersten och Sven Pontan



ETT JUBILEUMSEVENEMANG

LAGLEDARE

AUSTRALIEN

Sven-Olov Linden (Sverige)

CANADA

228 M. Segrave

CUBA

245 Julio C Más Zapata

DANMARK

246 Poul-Erik Lyregård

EGYPTEN

247 Mohammed Ali Chiat

ENGLAND

248 Reginald J. North

FINLAND

249 Teppo Sarpila

FRANKRIKE

250 Guy Cognet

HOLLAND

251 G.J. Brinks

274 C.C. Van Nes Teknisk Ledare

ITALIEN

252 Ettore Bizzozero

253 Elvio Tosaroni administrativ ledare

ISRAEL

254 Avner Mandelman

IRLAND

255 John Jackson

JUGOSLAVIEN

256 Gradimir Rančin

SPANIEN

263 J. O'Connor

NORDKOREA

257 An Sang Hyuk

SYDAFRIKA

264 Arthur Bonamour

LUXEMBURG

258 Ferd. Kraemer

TJECKOSLOVAKIEN

265 Jiří Kalina

NYA ZEELAND

259 David Tipper

VÄSTTYSKLAND

266 Manfred Weichselselder

RUMÄNIEN

260 Ion Bobocel

ÖSTTYSKLAND

267 Bodo Krieger

SCHWEIZ

261 Heinz Weiss

UNGERN

268 Ferenc Somogyi

SOVJET

262 Egorov-Orletinov

USA

269 David B. Linstrum

SVERIGE

Lennart Flodström

ÖSTERRIKE

270 Josef Pfisterer

Klass F1C

Nr	Namn	Nation	1	2	3	4	5	6	7	TOT.
1	Andràs Meczner	Ungern								
2	Gyula Simon	Ungern								
3	Ferenc Csizmarik	Ungern								
4	Hans Keinrath	Österrike								
5	Ernst Bramböck	Österrike								
6	Franz Hartwagner	Österrike								
7	José Ferrón Diaz	Cuba								
8	Román del Castillo Chipi	Cuba								
9	Manuel Blanco Noa	Cuba								
10	Peter Maurer	Schweiz								
11	Giampaolo Barbarella	Italien								
12	Bruno Fiegl	Italien								
13	Sergie Savini	Italien								
14	Klaus Engelhardt	Östtyskland								
15	Helmar Clement	Östtyskland								
16	Hans-Joachim Benthin	Östtyskland								
17	C.S. Averill	USA								
18	Thomas C. Kerr	USA								
19	James P. Taylor	USA								
20	Alain Landeau	Frankrike								
21	Robert Guilloteau	Frankrike								
22	Zimmer	Frankrike								
23	Sten Agner	Danmark								
24	Palle Jörgensen	Danmark								
25	Thomas Köster	Danmark								
26	Raymond Monks	England								
27	Peter Roderick Buskell	England								
28	Rodin L. Bailey	England								
29	Steinar Hesthagen	Norge								
30	Ole Torgersen	Norge								
31	Ina Fujio (proxy)	Japan								
32	Paul Lagan	Nya Zeeland								
33	Joe Johnson (proxy)	Nya Zeeland								
	Fred Chilton	England								
34	Brian Roots (proxy)	Nya Zeeland								
	Peter Stewart	England								
35	Jaroslav Sedlák	Tjeckoslovakien								
36	Vladimir Hájek	Tjeckoslovakien								
37	Bedřich Kryžer	Tjeckoslovakien								
38	Urban Nygren	Sverige								
39	Rolf Hagel	Sverige								
40	Hans Friis	Sverige								
41	Matti Pyykkö	Finland								
42	Seppo Haapalainen	Finland								
43	Yrjö Waltonen	Finland								

Nr	Namn	Nation	1	2	3	4	5	6	7	TOT.
44	Oton Velunšek	Jugoslavien								
45	Dušan Varda	Jugoslavien								
46	Milan Pavlov	Jugoslavien								
47	J. Gogorcena	Spanien								
48	H. Huyben	Holland								
49	E. Reus	Holland								
50	P. Sugden	Canada								
51	J.B. Brooks	Canada								
52	J. Foley	Canada								
53	Grehin	Sovjet								
54	Verbickiy	Sovjet								
55	Mozivskiy	Sovjet								
56	Popa Emilian-Cringu	Rumänien								
57	Maurice Doyle	Irland								
58	Frederick Jackson	Irland								
59	Horst Mildner	V.tyskland								
60	Anton Weber	V.tyskland								
61	Franz Baumann	V.tyskland								
62										
63										
64										
65										
66										
Klass F1A										
Nr	Namn	Nation	1	2	3	4	5	6	7	TOT.
70	Heinz Kumhofer	Österrike								
71	Herbert Chmelik	Österrike								
72	Rudolf Höbinger	Österrike								
73	Ulises Fernández Polo	Cuba								
74	Luis M. Castillo Valdés	Cuba								
75	Santiago Penate Marsella	Cuba								
76	Leo O'Rielly	Australien								
77	Peter Nitschke	Australien								
78	Allan Coppock	Australien								
79	Kingsley Appleby	Sydafrika								
80	J. Calefato	Sydafrika								
81	L. Godwin	Sydafrika								
82	Fritz Gaensli	Schweiz								
83	Anton Bucher	Schweiz								
84	Walter Haller	Schweiz								
85	Agostino Cosma	Italien								
86	Paolo Soave	Italien								
87	Carlo Varetto	Italien								
88	Dieter Ducklauss	Östtyskland								
89	Johann Schreiner	Östtyskland								
90	Matthias Hirschel	Östtyskland								

Nr	Namn	Nation	1	2	3	4	5	6	7	TOT.
91	Dennis L. Bronco	USA								
92	Hugh L. Langevin	USA								
93	Lee F. Polansky	USA								
94	Jean-Marie Berthe	Frankrike								
95	Louis Bernisson	Frankrike								
96	Aimable Truffaut	Frankrike								
97	Finn Bjerre	Danmark								
98	Per Grunnet	Danmark								
99	Sv. Grönlund-Frediksen	Danmark								
100	Michael James Woodhouse	England								
101	Elton Patrik Drew	England								
102	Anthony G. Young	England								
103	Steinar Hesthagen	Norge								
104	Ole Torgersen	Norge								
105	Uehara Morizo (proxy)	Japan								
106	Paul Lagan	Nya Zeeland								
107	John Ensoll (proxy)	Nya Zeeland								
	Jim McNeil	England								
108	Trevor Martin (proxy)	Nya Zeeland								
	Martin Dilly	England								
109	Pierre Lommer	Luxemburg								
110	Michel Thies (proxy)	Luxemburg								
	Jos Ewen	Luxemburg								
111	Norbert Mertes	Luxemburg								
112	Hanya Mena Tadros	Egypten								
113	Mohamed Fathy A. Amer	Egypten								
114	Sherif Waide Soliman	Egypten								
115	Emilio Romero	Argentina								
116	Ivan Hořejsř	Tjeckoslovakien								
117	Jiři Michálek	Tjeckoslovakien								
118	Pavel Dvořák	Tjeckoslovakien								
119	Lasse Larsson	Sverige								
120	Knut Andersson	Sverige								
121	Claes Mårtensson	Sverige								
122	Ri Sung Chan	Nordkorea								
123	Hong Sun Hen	Nordkorea								
124	Kim Sin Duk	Nordkorea								
125	Jueka Sillgren	Finland								
126	Niilo Munnukka	Finland								
127	Raimo Katajamäki	Finland								
128	Zdenko Orlić	Jugoslavien								
129	Emil Mikulčić	Jugoslavien								
130	Sandor Kosoruš	Jugoslavien								
131	M. Torres	Spanien								
132	J. Lopez	Spanien								
133	A. Gastejon	Spanien								

Nr	Namn	Nation	1	2	3	4	5	6	7	TOT.
134	A. Van Eldik	Holland								
135	M. Van Dijk	Holland								
136	A. Leeuwangh	Holland								
137	W.R, Thompson	Canada								
138	G. Mackenzie	Canada								
139	A. De Mello	Canada								
140	Giora Hertzberg	Israel								
141	David Vishnitzer	Israel								
142	Yehoshua Fishler	Israel								
143	Pygochenko	Sovjet								
144	Markov	Sovjet								
145	Zepp	Sovjet								
146	Gheorghe Arghir	Rumänien								
147	Emile Hüge	Belgien								
148	Cohm Doyle	Irland								
149	Lawrence Rooney	Irland								
150	Irevor Poots	Irland								
151	Günter Müssig	V.tyskland								
152	Herbert Schmidt	V.tyskland								
153	Hermann Motsch	V.tyskland								
154										
155										
156										
157										
Klass F1B										
Nr	Namn	Nation	1	2	3	4	5	6	7	TOT.
170	Hans Martin	Österrike								
171	Hans Zachhalmer	Österrike								
172	Ernst Reitterer	Österrike								
173	Carlos González Menéndez	Cuba								
174	Antonio Ruiz Pérez	Cuba								
175	Manuel Menéndez Rico	Cuba								
176	Robert Greenhill	Australien								
177	Allan Edwards	Australien								
178	Robert Emslie	Australien								
179	Peter Hearn	Sydafrika								
180	Kingsley Appleby	Sydafrika								
181	J. Calefato	Sydafrika								
182	Fritz Gaensli	Schweiz								
183	Dieter Siebenmann	Schweiz								
184	Urs Schaller	Schweiz								
185	Piero Gervasi	Italien								
186	Roberto Licen	Italien								
187	Amedeo Lonardi	Italien								

Nr	Namn	Nation	1	2	3	4	5	6	7	TOT.
188	Albrecht Oschatz	Östtyskland								
189	Joachim Löffler	Östtyskland								
190	Fritz Strzys	Östtyskland								
191	John W. Allen	USA								
192	Frank L. Parmenter	USA								
193	Robert P. White	USA								
194	Emile Gouverno	Frankrike								
195	Louis Dupuis	Frankrike								
196	Alain Landeau	Frankrike								
197	Kjeld Kongsberg	Danmark								
198	Erik Nienstædt	Danmark								
199	Chr. Schwartzbach	Danmark								
200	Bruce V. Rowe	England								
201	Lawrence G. Barr	England								
202	John Bryan Spooner	England								
203	Ole Torgersen	Norge								
204	Ohkohchi Yasuo (proxy)	Japan								
205	Paul Lagan	Nya Zeeland								
206	Allan Douglas (proxy)	Nya Zeeland								
	Bob Wells	England								
207	Allan Morrison (proxy)	Nya Zeeland								
	Bill MacGarvey	England								
208	Hugo Pedro Benedini	Argentina								
209	Josef Klima	Tjeckoslovakien								
210	Ján Kuchta	Tjeckoslovakien								
211	Josef Zolcer	Tjeckoslovakien								
212	Anders Håkansson	Sverige								
213	Rune Johansson	Sverige								
214	Olov Nerud	Sverige								
215	Baik Chang Sun	Nordkorea								
216	Kim Dong Sik	Nordkorea								
217	Kim In Sik	Nordkorea								
218	Pentti Pasanen	Finland								
219	Heikki Marttila	Finland								
220	Pentti Aalto	Finland								
221	Vilim Kmoch	Jugoslavien								
222	Nikša Alujević	Jugoslavien								
223	Kenan Jusufbašić	Jugoslavien								
224	C. Merserburger	Spanien								
225	E. Elskamp	Holland								
226	J. D. Van Rij	Holland								
227	H. Schweinsberg	Holland								
228	M. Segrave	Canada								
229	M. Thomas	Canada								
230	G. McGlashan	Canada								

Nr	Namn	Nation	1	2	3	4	5	6	7	TOT.
231	Zro	Sovjet								
232	Zilberg	Sovjet								
233	Gelbahiani	Sovjet								
234	Otto Hintz	Rumänien								
235	Voinescu Dan	Rumänien								
236	Szabó	Rumänien								
237	Klaus Leissner	V.tyskland								
238	Reiner Hofsäss	V.tyskland								
239	Josef Dobelman	V.tyskland								
240										
241										
242										
243										
244										

MODELLFLYGET I SVERIGE

När folk kommer samman från tre dussin länder till ett världsmästerskap ligger det nära till hands att tro att den internationella förbrödringen helt skulle utplåna alla nationella särdrag eller också inbillar man sig att individuella egenskaper är det enda som betyder något. Varken för den som sitter hemma under VM-veckan eller den som har tillfälle att se det hela på nära håll kan det emellertid skada att få lite upplysningar om hur just de svenska modellflygarna har det.

Till att börja med måste man konstatera att modellflygaren i Sverige har det bra förspant med ekonomisk hjälp från stat, kommun och kamratförening. Riksorganisationen Sveriges Modellflygförbund är nämligen en s.k. erkänd ungdomsorganisation, vilket innebär att Utbildningsdepartementet via Skolöverstyrelsen satsar stora pengar årligen till ledarutbildning, administration och ungdomsprojekt som SMFF vill satsa helhjärtat på. Ett sådant projekt är den tidning du just läser, ett annat alla de ledarutbildningskurser som vi kör varje sommarlov och ofta vid veckosluten annars också, ett tredje är det grundliga och omfattande utprovandet av billiga och bra nybörjarbyggsatser och -ritningar, som skall göra det möjligt att uppleva tjuvningen med att flyga en egen skapelse, fast man kanske inte gått den "gamla" knaggliga vägen över många besvikelser.

SMFF innehåller omkring 6.000 människor, varav mellan tre och fyra tusen är i åldern 12-25 år, dvs just de år som statsmakterna är mest intresserade av. De flesta av alla modellflygarna syslar med friflygande modeller, på anmälningslistan, allra mest segelmodeller. Ungefär hälften av hela flygplansvärmen är byggda och flygna av juniorer, dvs. ungdomar som ännu inte fyllt 18 år. Neråt finns ingen gräns, men det är smått om 10-11-åringar på de större tävlingarna. Längre har det också varit sparsamt med flickor och damer i pojkhoparna, men senaste två åren kan man nästan spåra början till en damklass bland friflygarna - fast det gör man inte, för här skiljer vi inte på dam- och herrpokaler! Däremot skiljer vi noga på de tekniska detaljerna i tävlingsklasserna. Regler och tävlingsbestämmelser är inte SMFF:s sak att sköta. Allt som har med flygtävlingar att göra ligger sedan en del år på Svenska Flyg-

Forts sid 11

MODEL FLYING IN SWEDEN

Last January there were about six thousand people in the Sveriges Modellflygförbund (SMFF) and its 105 local clubs. Close to four thousand were young people between 12 and 25. This number is interesting because as long as we have more than 3,000 young members we get a substantial sum each year from the Government for whatever projects we find useful for keeping the interest in aeromodelling high. One project is this bi-monthly paper, another is our summer school for youth leaders, a third is a started standardization of beginner's kits.

In Sveriges Modellflygförbund we get no money for national or regional contest programmes. Instead all local clubs form the modelling branch of Svenska Flygsportförbundet (Swedish Aviation Sports Association). Consequently model flyers, para-jumpers, soaring pilots and general aviation pilots are sportsmen in their own right in Sweden just the same way as skiers, swimmers, dirt track drivers or runners. Entry fees for our international programme are paid by Government money and so is part of the Free Flight Champs in Gothenburg. Sometimes we even get monetary aid in arranging training for Radio Control juries, so for the moment we have quite a good group.

SMFF is an independent part of our national Aero Club - Kungliga Svenska Aeroklubben, KSAK. The Royal Aero Club takes care of FAI matters and also governs things in connection with soaring and general aviation not to mention many other specialities for the local flying clubs.

Free flight is most popular. Usually national contests with FAI classes F 1 A - C plus our national classes for small gliders, rubber and power models gather about 250 competitors. About half the number are juniors - i.e. under 18. Hand launch gliders are increasingly popular, while Coupe d'Hiver has failed to gain popularity in spite of good introductory attempts.

Control line is quite common on beginner's level but somehow the number of constant enthusiasts is comparatively slender. We only fly FAI classes in Speed, Stunt, Team Racing and Combat. Control line scale is almost as scarce as hen's teeth. A couple of jet controliners have been heard brow-

Next page

MODELLFLUG IN SCHWEDEN

Es gibt gegen sechs tausend Modellflieger in Schweden, davon vier tausend zwischen 12 und 25 Jahr. Nicht so viel? Auch nicht so schlecht, meinen die Männer in der Verwaltung und geben Sveriges Modellflygförbund (SMFF) jedes Jahr nicht so wenig klingendes Geld zu spenden. SMFF ist also eine erkante Jugendorganisation zum Verbreiten des Modellflugs. Wir verwenden dies (Steuer) geld unter anderem zum Herstellen unserer Zeitung, wir haben jedem Sommer ein Jugendleiterseminar und wir versuchen gute und billige Anfängerbaukasten herzustellen.

Die Menschen in den Flugklubs gehören auch zu einer Sportlichen Organisation. Sie heisst Svenska Flygsportförbundet und ist nur mit Wettbewerb beschäftigt. Auch hier Steuergeld von der Staatsverwaltung auf Welt-, Europa- und Nordische Meisterschaften zu spenden. Extrageld natürlich für Göteborg 1971. Mitunter auch Möglichkeit für Kursus für die die beim Kunstflug schlechte Punkte geben. Diese Gehörigkeit zu Flygsportförbundet macht es uns auch möglich Montags mitten im Fussball und Autorennen in der grossen Zeitung zu stehen.

Der nationale Aero Klub heisst Kungliga Svenska Aeroklubben (KSAK) und SMFF ist ein selbstständiger Teil dieses Klubs. Der KSAK besorgt auch für Modellflieger bei FAI.

In Schweden fliegen fast alle FAI-klassen. Wir haben einige nationale Klassen im Freiflug die alle kleiner als F 1 A - C sind, aber z.B. Coupe d Hiver scheint nicht populär zu werden. Bei nationalen Freiflugbewerben sind oft 250 Teilnehmer da, wovon die Hälfte Juniore sind - das heisst noch nicht 18 Jahr.

Viele fliegen Fesselflug, aber nicht so viel im Wettbewerb. Fernflug weist auch dieselben Eigenschaften auf, aber auf diesem Feld hoffen wir sehr viel von einige vereinfachte Programme, die nur eine Drittel des FAI-Kunstflugprogrammes umfassen.

Rakete aus Amerikanischem Vorbild sind in den Schulen oft vorkommend. Die Schule nehmen ihre Hobbyleiter aus den lokalen Flugklubs, so es its nur eine Frage von Zeit, wann wir mit einem Zuschuss von Raketentusiasten rechnen müssen.

Hoffentlich können wir ein Bisschen von dem Schwedischen Modellflug zeigen damit man - wie immer - sehen kann, dass fliegen doch das Schönste ist.

Calle Sundstedt

Vorsitzender Svenska Flygsportförbundet

ling in the last months and maybe there is a new trend coming up.

Radio Control is much more popular than control line. In our contests we have tried to make things a bit easier for all those who have not reached perfection in FAI aerobatics, so we have composed new programmes with only half or one third of the full number of manoeuvres. It seems very probable that this will deserve its name "R/C Popular" Goodyear Racing is increasing and so is Scale. We also hope to make many people happy with flying from the wet with R/C equipment.

Model Rocketry, at last, is comparatively new and not very common in our clubs. Instead we find hundreds of rocket enthusiasts in our schools on a programme which we hope much from. School administrators take their expert leaders for hob-

by lessons from flying clubs, give them a reasonable pay for their job with the pupils on model planes, rockets, radio gear or whatever it is - and the young people who have found out what a fine hobby modelling is keep coming to the local clubs for more of the same kind!

We hope to be able to show you at least some glimpses from our national way of flying with models - the greatest hobby ever invented.

Calle Sundstedt

Chairman of Svenska Flygsportförbundet

sportförbundet, som är ett specialidrottsförbund ungefär som Fotbollsförbundet, Kanotförbundet och femtio andra (och förstås inte på långa vägar så stort som den första nämnda bjässen - 14,000 medlemmar bara).

De som inte nödvändigtvis tillbringa lediga söndagar med att klättra i träd eller plumsa i kärr efter bortflugna friflygmodeller håller kanske hellre på med linstyrda plan, som går med motor. De olika sorterna (klasserna) finns beskrivna på annat håll, men nästan alla som flyger linstyrt gillar att mixtra med motorer. Samma sak gäller i stort de som har radiostyrda modeller, men här möter man ofta en otroligt stor kunnighet i radioteknik och modern elektronik dessutom.

Gemensamt för båda grenarna är att våra tävlingsprogram kanske är lite för speciella och eventuellt också för svåra, eftersom det finns många gånger fler som flyger för skojs skull än de som ställer upp och tävlar mot varann i konstflygning och hastighetsflygning. Antagligen kommer en hel del nytt intresse att väckas i och med vi fått internationellt användbara regler för att tävla med skalamodeller, som efterliknar fullstora plan så mycket som möjligt och som ändå skall ha god flygförmåga.

Modellraketerna har nästan för mycket flygförmåga i dag. Det har blivit riktigt svårt att mäta höjder, när de små fartvidundren pilar i väg tre - fyra hundra meter rakt upp på ett par sekunder eller lite mer. I modellflygklubbarna finns just i dag inte största gruppen modellraketbyggare. De finns i grundskolan, som tagit upp modellraketerna i Fritt Valt arbete och i ämnet Teknik, här och där med handle dare ur modellflygklubbarna. Att det här är en hobby med stor och snabb utveckling har vi sett i USA bl.a, och SMFF har sett till att det finns säkerhetsbestämmelser, mätmetoder och tävlingsregler att tillgå för alla som har intresse av saken.

Modellflyget är en synnerligen internationell ungdomssyssla och den ärevörldiga Fédération Aéronautique Internationale med försänkningar i över 60 länder har många modellflygarfrågor att behandla varje gång den samlas. I Sverige har vi sedan flera årtionden mallat in oss på att följa eller söka leda den internationella utvecklingen och vi flyger nästan bara efter FAI-reglerna. Kanske är det detta som är mest typiskt för oss, att vi håller inte en egen utan en internationellt gångbar profil och att vi lämpar våra inhemska ekonomiska förutsättningar in på vägar som leder till ett ungdomsarbete som är i takt med vårt samhälle. Alla som blivit bitna av modellflyghobbyn riktigt är nära löjligt samstämmiga i att påstå att det här är den bästa fritidssyssla någon någonsin hittat på.

Calle Sundstedt

PLAYING WITH TOY PLANES?

From Modellflygnytt 1 - 1971

To "sell" aeromodelling is definitely not easy. Primarily because aeromodelling is rather awkward, both as a hobby and as a sport. You must have patience and you have to stand some rain and wind at times. Apart from that, aeromodelling has been marked "childrens play", at the mark is hard to rub out, although undeserved. Model airplanes are (sometimes) sold in toy shops - and also in department stores. Footballs are sold at exactly the same places - but football is a noble sport, even if a ten-year-old finds it easier to kick a football than to fly a model plane, even if the football player can buy his ball ready-made while the model builder has to raise certain amounts of energy and handiness in order to construct his own tools according to the rules.

Aeromodelling is a sport without heroes. The aeromodeller does not defy death high up in the mountains or in the bends of Nürnberg ring, these people do not beat up one another or thrash the referee, they sign no fancy agreement with the new club for the next year. Instead they are exiled from usual sporting grounds and we find a small group of active aeromodellers on military airports where they are isolated from everybody else because of military security reasons. Military reasons allow no spectators and the airport neighbours cannot tolerate the Sunday sound of a 2,5 cc model engine though they are used to an every day jet whine.

Icaros made a couple of wings and became a celebrated hero after his one and only flight. This fame was possible although he made a substantial blunder and finished his life with an unintentional cold bath. Swedish modelling sportsmen who also construct their own wings and who have reached the position of World Champions in the last twenty years have hardly been mentioned in Swedish press, radio or TV. It should be known that our World Championships are no small events, 60-70 participants in each competition class from 20-25 nations.

It seems that something is lacking. Could it be violence? Terror? Sexy pictures? Other things with a public appeal?

Let us try to define what aeromodelling is:

For those who have never seen a model airplane: Something out of the 5th dimension - which means completely elusive. Women often show this attitude. Maybe that is not so strange. Female emancipation has started rather recently and in the good old days women were not even taught to know the difference between a screw driver and a cycle pump.

For those who have tried once - and failed: Playing with toy planes. This means that the person in question could not make a simple R.O.G. fly when 10 or 12.

For those who succeed in their first attempt: A lovely feeling, sublime, compensating for our lack of proper wings.

For the enthusiast: A collection of problems (mechanical, aerodynamic, meteorological, social - there are families - and other). The great satisfaction lies in solving the problems.

For a sports reporter: Something that must not snatch time or room from ice hockey, football, dart or pram rallies. Besides no sports journalist has ever been seen trying to understand the secrets of model flying.

There are more approaches to aeromodelling, for example that of your wife, or that of the little child (don't touch!), the farmer's approach, the Air Force approach, the sociological approach and the educational approach. We would be specially happy if the two last approaches were studied, for aeromodelling could certainly replace a number of other laboured occupations for the leisure time of young and adults alike.

Women have the same qualifications as men for this sport (or hobby, if you prefer it that way). You do not have to be a physical phenomenon for flying models, but these who like some exercise can choose among many forms of flying and find something that keeps heart and lungs busy - and your brains will also get something to work on.

Our slanderers should consider that you might be a big man and a good citizen even if you are an aeromodeller. Let us look at some examples:

Jurij Gagarin Frank Borman Neil Armstrong

These three heroes of the history of space flight have all been aeromodellers in their earlier career, and probably they also passed the beginner stage long ago. (Borman was a member of the AMA as late as 1969 and is probably still.

A few Swedish well-known people:

Curry Melin (TV-weather man)

Irve Silesmo (one of our most successful sailplane pilots)

Bo Lundberg - the Swedish Anti Super Sonic Transport system in person, aircraft designer and one of our first organized aeromodellers.

Some other names:

Nixon's new Minister for Finance Connally, Queen Mary, Prince Philip - all have promoted aeromodelling in some way. U.S. Senator Barry Goldwater, who has labelled himself "World's most model plane builder" and Lord Wakefield, who bestowed the grand cup that has been competed for since 1927 with rubber powered models and which is still the most coveted trophy of our sport.

There are many things to fill newspaper space with connected with aeromodelling. The best method of course is to mix with people and spread the tidings, and that is exactly what model flying people do if they have a chance. Of course all are not so eager as the inventor of U-Control, Jim Walker, who always had some score of model airplanes in the back of his car and who never lost a chance of demonstrating them.

One day he is said to have chosen the parking site at Chicago Main Post Office for a demonstration flight. Thousands of people kept streaming forth. Suddenly a policeman made his track through the crowd, walking on his knees up to Walker. He had to crawl so as to avoid getting the control lines round his neck, for the model kept flying all the time, round and round. The policeman patted Walker on his shoulder shouting: "Get away from here! And that!" - he pointed to the model in the air - "I take care of that!"

"O.K." said Walker handing over the handle to the policeman who took over without a word. In some way he managed to keep on flying till the fuel went out after 4-5 minutes, and the model landed. Clumsily but without getting smashed.

The policeman wiped his front. Suddenly he smiled, produced his whistle and blew an angry signal. "Move around!" he shouted to the spectators. Then he turned to Walker and said: "O.K., chum. Keep flying!"

Lennart Flodström



Vill Ni flyga 747-B eller DC-8 till Nordamerika? Flyg SAS!

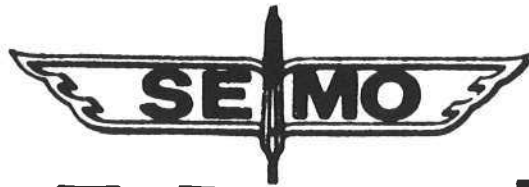
SAS flyger ofta till Nordamerika. Tre gånger om dagen till New York. Dagligen även till Montreal, Chicago, Los Angeles och Seattle.

SK 903 till New York från Arlanda via Bergen avgår redan kl. 10.00. Det betyder bekväma anslutningar om Ni skall flyga vidare. Om Ni reser till New York via Köpenhamn kan Ni välja mellan SK 913 kl. 11.50 från Kastrup och SK 911 kl. 15.20 från Kastrup, båda med goda anslutningar från praktiskt taget hela Sverige.

Vill Ni flyga 747-B eller DC-8 till Nordamerika? Flyg SAS!

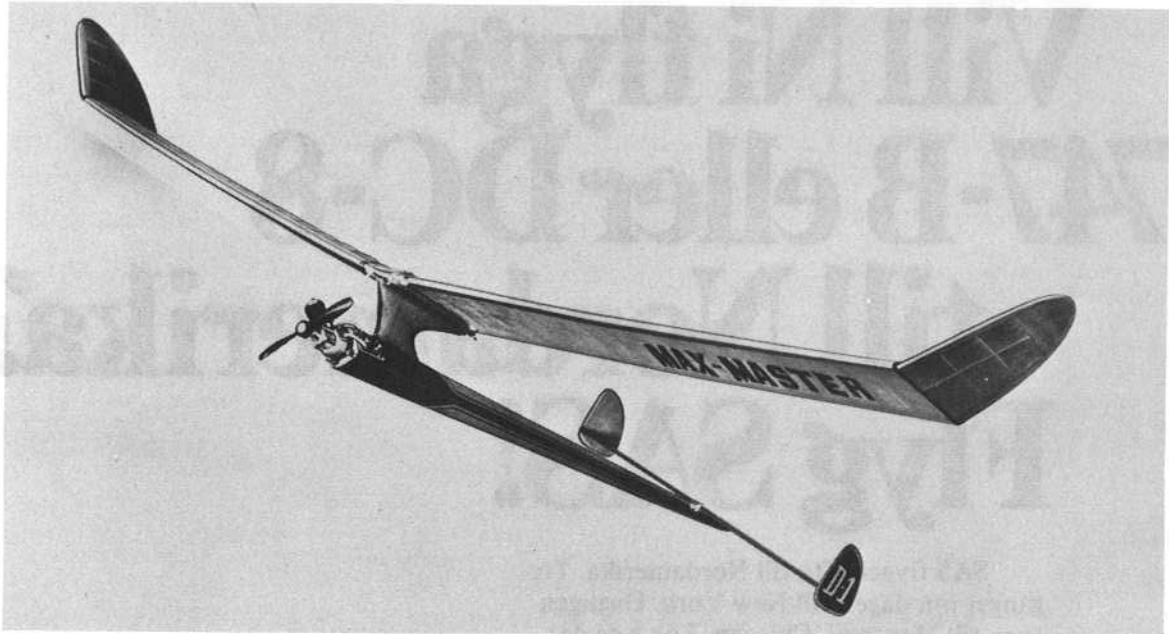
Er resebyrå har alla informationer.

SAS
LITAR PÅ  SERVICE



Sven E. Truedsson

MODELLFLYGINDUSTRI AB · MALMÖ



Producer of Model -- kits
since 1938

We have everything You possibly need
for " THE FINEST HOBBY IN THE WORLD "

Welcome to our shop – SEMO HOBBY – in Malmö
– 100 feet of window display –



Adress: Storgatan 25, 211 41 Malmö C. Tel. 040/70815

MODELLFLYG FÖRR OCH NU.

Modellflyget är en sport med anor.

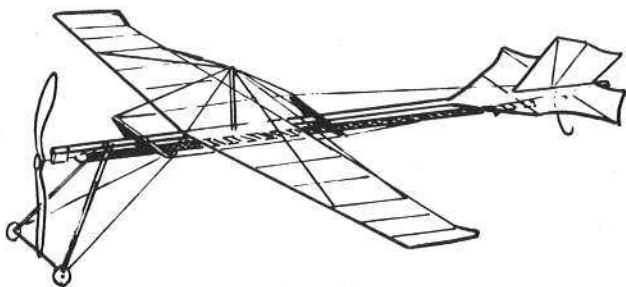
Modellplan användes av flygpionjärerna för att med modellernas hjälp lösa problemet med flygning enligt principen tyngre än luften.

Redan 1809 utarbetade skotten G. Cayley en ritning till en glidplansmodell, På 1870-talet löste fransmannen Alphonse Penaud problemet med framdrivning av modellerna- gummimotorn!

Även bröderna Wright prövade med glidplansmodeller innan de slutligen 1903 lyckades med den första motorflygningen.

Modellflyget är så nära förbundet med det verkliga flygets utveckling att man inte direkt kan bestämma vad som är "rent modellflyg" men från omkring 1907 kan man räkna med att modellflyget blir en egen sportgren.

Här i Sverige kan vi glädja oss åt att vara bland pionjärerna på modellflygning. Redan 1913 hölls en "flygmaskinstävling" i Stockholm. Första världskriget stoppade tillfälligt verksamheten, men på 20-talet var intresset i rikets båda största städer på frammarsch.



- ingen stressad termikjakt, inga snålt tilltagna tävlingsperioder, inga maxtider och inga omflygningar. Ja, men då var det väl inga riktiga tävlingar heller, säger ni då. Jo då, om det var! Det var lika spännande då som nu, ja kanske ännu mer, för då kunde även en oinvigd åskådare se vem som vann. En av de första tävlingarna som hölls i landet var "Flygnings" tävling i oktober 1921. Segrarens flygningar var på 8 sek, 12 sek och 8 sek, planets flygsträckor var 59 m, 88 m och 59 m.

Att just han vann kunde ju alla se.

På den tiden byggdes modellplanen av kådfri furu, bambu, plywood och bambupapper. Det vanligaste sättet att få propellern att gå runt var då som nu en gummisnodd. Andra spännande drivanordningar var tryckluftsmotorer. Dessa var ganska riskabla anordningar; då den pumpades upp med en kraftig cykelpump kunde aluminiumbehållaren ibland explodera med en oerhörd knall som gjorde både ägare och nyfiken publik döva under den närmaste kvarten.

Göteborg var egentligen långt före huvudstaden då det gällde flygaktivitet. Redan 1922 hade Göteborgs Modellflygningsklubb bildats som en följd av intresset efter en utställning och tävling på Särö 1921. Klubben ombildades senare till VSMFK - Västra Sveriges Modell Flyg Klubb ur vilken dagens AKG - Aeroklubben i Göteborg kan härleda sina anor. Från rikets andra stad kom Allan Palmgren med i Wakefieldtävlingen 1937. Hans fader Arvid var teoretikern som konstruerade och beräknade modellerna, Allan byggde och flög med dem.

Tanken att det modellplan som flyger längst tiden är bäst höll sig länge kvar. Ganska snart fick man

dock klart för sig att om turen var med och man fick in sin modell i de uppåtgående luftströmmarna - termiken - så kunde även en medelmåttig modell flyga länge. Här i Sverige fann vi segrar genom dessa "tuppflygningar", som de kallades, orättvisa och införde en regel om begränsning till 6 minuter. Tid däröver noterades med räknades ej med i slutresultatet. Vid tävlingar förr tillämpades markstart av två skäl. Det gällde att jämföra modellerna förmåga att starta för egen motor och att även omöjliggöra för den tävlande att ge modellen över-skotts fart. Denna regel om "pushing" fällde Sven Wentzel i Wakefieldtävlingen 1937. Hans modell noterades för den längsta tiden, men domarna förklarade starten ogiltig. Sven Wentzel var initiativtagare till modellflygklubben Vingarna i Stockholm, som 1935 började sin verksamhet.

Medlemsantalet var aldrig stort, men man satsade hellre på kvalitet än kvantitet. Hur många segrar och därav SM, NM och VM som klubbens medlemmar hann hemföra är hart när oräkneliga.

Gummimotormodeller och då främst av Wakefieldtyp var Vingarnas stora intresse före andra världskriget. De lag Sverige sände till Wakefieldtävlingarna var till övervägande del rekryterade från Vingarna. Namn som Sven Wentzel, Sune Stark och Gunnar Magnusson gjorde Sverige känt och fruktat utomlands.

När Wakefieldtävlingarna återupptogs efter kriget vaknade de gamla "Vingarna" upp igen och gav Sverige ännu mer glans. Sune Stark blev världsmästare 1951 och Arne Blomgren 1952, i Wakefieldklassen.

Då kriget satte stopp för import av balsa och gummisnodd, fick vi försöka utnyttja inhemskt material som furu, plywood och "diplomapper". Segelmodeller hade byggts före kriget, mest efter tyska ritningar, men nu fick de sitt verkliga genombrott Linköpingseskadern (LEN) med Sigurd Isacson i spetsen visade vägen för nytt tänkande med relativt tunga modeller. Dessa nya tunga plan flög lika bra om inte bättre än de gamla lätta balsaglidarna. Tysken F.W.Schmitz's teorier och studier av modellprofiler gav nya impulser. Det sk Reynolds-tal blev populärt och snart byggdes små S 1:or som flög bättre än de gamla stora S 3:orna, därför att de hade vingprofiler, som flög överkritiskt (Det där var nog svårt att förstå, men i klubbarna finns det erfarna modellflygare, som kan förklara det).



Den enda kontakt utåt, som vi kunde uppehålla var med Finland. Varje år gästade ett svenskt lag Jämijärvi där de fick möta finnarnas bästa män, som Aarne Ellilä och Juha Jernvall, Finnarna kom på återbesök till Sverige och även här utkämpades landskamper. Ur dessa möten föddes tanken på en enhetlig segelmodell. Då även danskarna kom med strax efter krigsslutet skapades den modelltyp som kommit att kallas "Nordic" - idag F1A. Hit-

tills har inte ett ord nämnts om modellplan med förbränningsmotorer. Det är inte så underligt, för det dröjde ganska länge innan det blev någon riktig fart på den grenen av modellflyget. I USA skapades den första modellmotorn 1934 - "Brown Jr.". Ett och annat exemplar letade sig väl hit också, men att få batterier, kondensatorer, brytarspetsar och tändstift att fungera var svårt. Det första SM där bensinmodeller deltog var på Gotland 1942. Av de åtta anmälda modellerna kom bara fyra upp i luften. Det lär ha varit nervpirrande att se göteborgaren Arne Smith's konstflygningar, som gav seger på 34 sek. varav 20 sek var tillåten motortid.

Under krigsåren kom några exemplar av den schweiziska dieselmotorn "Dyno I" in i landet. Sedan C. Pinotti och bröderna Johansson i Västerås börjat bygga modelldieslar satte F-flyget full fart. Björn Karlströms "Flyg-44", Rune "Bananen" Anderssons "Humlan" och Tore Haglunds eleganta rökroppsfordersda "Cyclone" gav allt fler modellflygare impulser att bygga motormodeller.

Från att ha varit 45 sek har motortiden undanför undan begränsats till nuvarande 10 sek. Ändå kommer modellplanen i dag mycket, mycket högre upp än vad de gjorde på 40-talet. Denna utveckling av modellplanen till allt bättre prestanda har gjort att man måste skärpa reglerna och införa begränsningar för att hålla flygtiderna nere.

Före 1953 kunde en Wakefieldmodell ha obegränsad gummimotortvikt. Vikten av hela planet skulle vara 228 g. Genom experiment fann man att ju mer gummisnodd man kunde få in, desto högre kom modellen och desto längre blev flygtiden. De svenska segermodellerna från 1951 och 1952 hade ca 130 g gummisnodd och 100 g tomtvikt. Undan för undan har gummimotorns vikt begränsats och är i dag max 40 g.

Segelmodellerna har också utsatts för försök att hålla dem kvar på jorden. Trots det har regelmarkerna fått se att de flyger lika bra, ja bättre nu med endast 50 m startlina mot 1930-talets "pappersdrakar", som utnyttjade upp till 200 m lina. Medan man förr då linlängden var 100 m, så snabbt som möjligt drog upp modellen till topphöjd och kopplade ur snarast möjligt för att sedan hoppas på tur- en att få termik, springer dagens termikletare hundratals meter och håller modellerna kvar i linan tills de tror sig säkra på att kunna koppla modellen i en termikblåsa.

Linstyrningen hade svårt att komma igång här i landet. Vi läste under krigsåren i amerikanska tidningar om den nya grenen, som Jim Walker lancerade under benämningen U-control (U = you) "du kontrollerar". Våra tunga och svaga dieselmotorer kunde inte få planen att flyga så fort som amerikanernas små racerplan med glödstiftsmotorer. Till en början intresserade man sig mest för speedflygning. Vi tog efter amerikanerna så gott vi kunde och då importen blev fri togs det hit både motorer, byggsatser och regler, men ändå dröjde der innan de styrda modellerna fått fotfäste bland svenska modellflygare. Speedflygning kräver rätt stora tekniska kunskaper och viss mekanisk verkstadsutrustning varför endast ett fåtal sysslar med grenen. Bland dem som lyckades först var Olle Ericsson och Måns Hagberg. Olle kunde 1958 ta en 2:a plats vid VM tävlingar i 5 cm³ speed med 218 km/tim. FAI har nu begränsat speedklassen till 2,5 cm³ cylindervolym. I dag är de bästa svenskarerna på väg upp mot samma tider med hälften så stora motorer!

Bättre lycka har andra former av linstyrning gjort. Stunt (konstflygning) är kanske bäst att börja med. Där kommer pilotens skicklighet mer att ge utslag än motorstyrkan. Stor manöverskicklighet krävs



Arne Nilsson med "Rudder Bug" RC-modell 1950

också i "Combat" (stridsflygning) där två piloter jagar varandras fladdrande plastserpentiner och försöker hugga av dem. Mest spännande är nog "Team-racer". Då tre eller fyra piloter samtidigt befinner sig i cirkeln kan vad som helst inträffa. Våra bästa "Team" har lyckats hävda sig väl i internationell konkurrens. Kjell Rosenlund - Nils Björk blev 1961 Europamästare.

Den mest påkostade formen av modellflygning är radioflyget.

Visst finns det fantastiker som redan före andra världskrigets tid lyckades plocka ihop radioaggregat som fungerade, men dessa radioamatörer med sändarcertifikat, var i allmänhet inte modellflygare varför flygförsöken ofta tog en ände med förskräckelse. Lyckligast var kanske att göra som Dag Romell, Sven Forsberg och Urban Örtengren vilka var specialister var och en på sitt gebit, radio, modellflyg och motorer. Som enskild arbete på gymnasiet byggde de en radiostyrd flygbåt, en skalamodell av Dornier Do 18. De lyckades få den i luften och allt fungerade, men till slut rön- te den sitt bittra öde - en felmanöver gjorde att den störtade och brann upp.

Sedan Kungl. Telegrafverket lättat på bestämmelserna för innehav av radiosändare blev det bättre fart på radioflyget. De första fabriksbyggda aggregaten kom från England, men de fordrade rätt mycket trimning, varför en radioflygares sysselsättning på flygfältet oftast blev 3-4 timmars radiopyssel och sedan en kort flygtur, som visade att ingenting fungerade! I dag kan man utan minsta hum om strömkretsar, transistorer, digital och proportional ge sig i kast med radioflyg. Sändare och mottagare är färdigtrimmade, alla kontakter passar och aggregaten är driftsäkra. Men utan kunskaper i modellflyg går det inte.

Visst är en "Mustfire" eller en "Crusader" grejor, men ändå är principerna för flygning de samma som gäller, då nybörjaren försöker få sin "Lilklis" att flyga!

Vill du en dag konkurrera med Rolf Hage i F1C eller Ove Andersson i Stunt eller Bert Stövlings i RC1, börja i alla fall med en enkel stavmodell!

Av Sven-Olov Lindén

Bengt Jacobsson med RC-sändare 1950

Göran Gustavsson med 1cc ED Bee modell

C.G.Sundstedt, Uppsala FK med "Tjoppas" 1965



Gör som Sv. Modellflygförbundet när det gäller repro, reklamtryck, klichéer och offsetplåtar.

kontakta:



LANGERS KLICHÉ & OFFSET AB

TORSGRÄND 15 BOX 404 601 05 NORRKÖPING 1 TEL 011/12 10 50
ROXENGATAN 4 BOX 216 581 02 LINKÖPING 1 TEL 013/13 61 85

TANKAR EFTER EN RESA.

Vardagkväll på pendeltåget Stockholm - Uppsala. Modellflygledaren har forskansat sig bakom en färggrann amerikansk facktidning, nyss köpt i tidningskiosken i förbifarten. Två medelålders herrar till i kupén.

- Dom har nästan slutat nu me´ pinnar å gummiband.
- Vicka dom?
- Dom som håller på me´modellplan.
- Jasså?
- Nu ska de´va plast å radiostyrning å motor å ...
- Vafför de då?
- Äh, dom gamla, dom flög ju bara bort. Ja, inte för att mina flög nå´vidare, inte, men de´fanns ju dom som flög. Me´radio kan man ju få dom å komma tillbaka. Åsså kan man ju hålla på å flyga, fast man börja´ bli lite till årena. Jeklakul egentligen å hålla på me´modellplan. Fast inte e´re några som håller på me´en massa pinnar å gumminoddar i dag, inte! Själv håller jag på me´en Crusader me´ alla roder å motor ... de´ plast å glasfiber alltihop, så de´ går inte å ha sönder heller ... Nästan färdigt, när man köper satsen, förstårru! Lite bygga å mycke flyga ...

Innan vi är framme i Uppsala har jag fått veta det mesta om "det moderna modellflyget", som går "tvåhundrafemti knutar å me´radio". Jag nämns faktiskt inte berättat att det finns väldigt många som trivs med att bygga "gammaldags" modellplan också. Och att det går att bygga modellplan efter vars och ens smak. Att den som blivit fascinerad av raketåldern kan göra fungerande modellraketer, antingen de efterliknar riktiga rymdraketer eller bara liknar sig själva. Att man kan bygga linstyrda flygplan att flyga figurer med, om man tycker om att träna precisionsflygning. Att man kan trimma en modellmotor och få ut fantastiska varvtal och sätta det törstiga lilla monstret i en linstyrd modell och flyga otroligt fort. Att man kan trimma andra småmotorer till att gå både fort och bränslesnålt och använda dem i tävlingar i lagkappflygning. Att det finns en riktigt skojig tävlingsform för luftstrid med linstyrda modellplan, där det gäller att klippa så många bitar som möjligt av svansen som hänger bakefter det andra planet. Att det byggs skalamodeller som flyger med eller utan styrning och som efterliknar sina fullstora förebilder på ett helt fantastiskt sätt.

Jag berättar inte heller att det finns många andra sätt att använda en radiostyrningsanläggning än till att starta, stiga, flyga runt åt höger och vänster och landa med min nye väns Crusader. Jag unnar honom nöjet att själv komma på det vartefter. Det är nämligen tydligt att han är helt fångad av den nya vinkling som hans pojkhobby råkat få. Huvudsaken är att han har en fritid med mening, att han hittat en teknisk specialitet som han kan utveckla, att fantasin får spelrum, att tankarna går åt ett håll som gör honom rent ut lycklig.

Däremot berättar jag hur han skall göra för att träffa andra radiostyrare i flygklubben i hans hemstad. Talar om att det finns åtminstone två riktigt bra modellflygplatser inom en mils avstånd från centrum, som klubbmedlemmarna får använda. Att det finns en svensk modellflygtidning som sänds ut ungefär varannan månad till alla dem som betalar en liten medlemsavgift i en registrerad modellflygförening. Att klubbflygarna är drulleförsäkrade ute på flygfältet, bara flygningarna är planerade av klubben och verksamheten bedrivs i grupp. Att man tar emot klubbmedlemmar i alla

åldrar, att man ordnar kurser för dem som aldrig lyckats bygga ett bra modellplan förut, att klubbkamraterna hjälper varann med knepiga tekniska detaljer, att klubben har experter på nästan allt som kan krångla, att man inte behöver hålla på ensam i två år för att lära sig flyga riktigt hyfsat med radiostyrda plan.

Jag hoppas att mitt resällskap förlåter mig så här i efterskott att jag inte talar om vem jag är.

Annars hade jag kunnat berätta att det "gammaldags" modellflyget med modeller som flyger fritt och tävlar i tidsflygning just sommaren -71 är mer aktuellt än någonsin i Sverige. Till Göteborg kommer de skickligaste flygarna med sådana modeller som finns i åtminstone 36 olika länder jorden runt. Fédération Aéronautique Internationale har gett sin svenska avdelning i uppdrag att arrangera officiella världsmästerskapstävlingar några julidagar och resultatet har blivit den största internationella samling modellflygare som någonsin kommit samman. Jag hade också kunnat berätta att somliga länder skickar bara modellerna och låter andra erfarna tävlingsflygare begagna dem i byggarens och hans hemlands namn. Förfarandet kallas "proxy-flygning" och är tillåtet i den gentlemanssport som tidsflygning med friflygmodeller alltid har varit.

Jag berättar inte heller att den som tävlar med friflygmodeller måste ha en rätt skaplig kondition för att genomföra sju tävlingsstarter under dagen, att det hör till det normala att springa eller lunka två - tre kilometer per start i samband med hämtningen, att tidtagningen avbryts efter tre minuter, även om flygningen pågår längre, eftersom det är jämnheten som premieras och inte enstaka turliga tillfällen atthamna i uppåtstigande varm luft. Skulle det efter sjunde starten vara flera som har full tid eller som eljest ligger på lika sammanlagt resultat, följer en åttonde start med tidtagning intill fyra minuter. Behövs det fler skiljeflygningar, ökar maximala tiden en minut för varje extra omgång, till dess man fått fram en världsmästare.

Jag berättar inte heller att man i VM tävlar i tre klasser. Första dagen (2/7) flyger man med förbränningsmotordrivna plan. Motorerna får vara högst 2,5 kubikcentimeter till cylindervolymen och från det den tävlande släpper modellen till dess propellern stannar får motortjuset höras högst 10,0 sekunder. Modellen skall väga minst 300 gram per kubikcentimeter cylindervolym och summan av ytor på bärplanen får inte vara större än att man får en belastning på minst 20 gram per kvadratdecimeter bäryta.

Andra dagen tävlar man om världsmästartiteln med segelmodeller. De skall vara mellan 32 och 34 kvadratdecimeter i bärytorna och väga minst 410 gram. Någon motor finns förstås inte, utan den tävlande drar upp modellen på höjd med en högst 50 meter lång lina. Tidtagningen börjar, då linan kopplar loss från modellen och det markeras tydligt med en flagga längst upp på linan.

Tredje dagen 4/7, tävlas det med samma "gammaldags" modeller som min vän på tåget minns från pojkkåren. Gummimotordrivna modeller är det, som kallas "Wakefieldmodeller" ända sedan vandringspriset i klassen sattes upp 1927 av lord Wakefield, en av det engelska modellflygets många mecenater. Numera föreskriver VM-regeln att vinge och bakre bärplan tillsammans skall vara mellan 17 och 19 kvadratdecimeter, att den kompletta modellen skall väga minst 230 gram och att gummimotorn, smord och färdig för uppdragning, får väga högst 40 gram.

Forts sid 31

RC-NYTT

R/C Skala - Vad är det?

R/C Skala har i Sverige liksom utomlands blivit allt mer populärt. Det finns nu i Sverige ett relativt stort antal skalamodeller av varierande kvalitet. Tyvärr har ingen tävling hållits de senaste åren.

Hur tävlar man i Skala? Jo-tävlingen består av två moment, ett skala-bedomningsmoment och ett flygmoment. Slutpoängen är summan av dessa två moment.

Vad är då en skalamodell egentligen? Är det en volymmodell i valfri skala av ett verkligt plan? - Ja - kan det då vara en modell av tex Fokker D.VII? - Nej - Det måste då vara en modell av tex Fokker D.VII med serienummer D VII F 5125/18, med dess detaljer och speciella färg och eventuella skador.

Kan man nöja sig med en geometrisk återgivning av modellen beträffande huvudmått? - Ja - Det finns inga formella krav hur mycket detaljer som skall vara med, men eftersom det är skala, så bör så mycket som möjligt vara med. Förutsättningen för att man skall kunna tillgodoräkna sig poäng för detaljer är att man kan dokumentera att de är korrekta.

Poängbedömningen är uppbyggd fn på principen en bedömning av planets olika delar var för sig. Bedömningspunkten innefattar såväl den geometriska exaktheten som en subjektiv bedömning av detaljer. Det finns dessutom två punkter som är att betrakta som bonus, som skall särskilja bra modeller vid en tävling. Bedömning sker även av hantverket för varje bedömningspunkt.

Flygprogrammet består dels av ett obligatoriskt program och dels ett frivilligt, där man kan välja fem valfria manövrer, som den verkliga maskinen kan utföra.

Om man avser att bygga en skalamodell, hur bör man då välja?

Efter att ha funderat över intressanta modeller har man troligen två eller tre, som man skulle vilja bygga. När det då gäller att göra det slutliga valet bör man ägna god tid att undersöka vilka möjligheter som finns att få fram en bra och utförlig dokumentation. Denna är ju basen från vilken all bedömning sker. Vidare bör man leta fram fotomaterial.

Sedan man väl valt modell och exemplar kan man undersöka om modellen finns i byggsats. Om den finns bör man dock noggrant undersöka om byggsatsen är geometriskt korrekt eller lätt kan justeras. Att det står skalamodell på en byggsats är långt ifrån någon garanti att den är riktig. Vanligen är det stabbe och fena som förstoras.

Då man sedan bygger sin modell måste man ständigt förvissa sig om att modellen överensstämmer med det valda exemplaret. Ritningarna kan ju hänföra sig till en helt annan tillverkningsserie. Speciellt modeller från tiden kring första världskriget visar avsevärda olikheter mellan olika serier.

För att ge tips om modeller och eventuell lämplig lektyr avses att i kommande nummer av MFN att presenteras skalaritningar som dels tillhör byggsatser, dels ritningar som kan införskaffas separat.

Angående ID-märkning av modeller

SMFF:s service med ID-nummer är en god service, men för lite större modeller är ofta de största (60 mm) för små. Här finns nu ett bra komplement i form av självhäftande plast bokstäver och siffror vilka finns i storlekar från 1,5 cm till 27,0 cm. De finns i fyra olika färger och i olika typsnitt. De saluförs av AB Systemtext, Polhemsgatan 18 i Stockholm.

För den som vill göra sina egna nummer och enkel dekor finns nu också plastfilm i ark i olika färger. Materialet som kan köpas hos B. Beckman AB i Stockholm, heter Fas-Cal.

Samma material kan användas för klädning av tex helplankade vingar och kroppar. Det har den för-delen framför Monocote att man kan lacka ytorna först, för att öka hållfastheten mot transportskador och slagskador. Materialet är tyvärr tyngre än Monocote.

Angående Monocote, vet ni att det finns i remsor för dekor numera.

jol

R/C VM

Årets VM för radiostyrda modeller hålls som de flesta vet i USA. Sverige kommer även vid årets tävling att representeras med ett fulltaligt lag. Svenska representanter blir Christer Gillgren, Göran Ridderström och Bert-Erik Stövling. Lagledare John Lyrsell. Christer och Göran kommer att flyga med en av Christer konstruerad modell, kallad Bumling och Bert-Erik avser att flyga med en Bolly, konstruerad av John Lyrsell och Bosse Bergstedt.

jol

Grinig som man är måste man ju opponera sig mot påståendet, nr 2/71, MFN att "Ålleberg har ett hang som väl aldrig prövats riktigt med radiostyrda segelmodeller".

Fel. Fel. Tyvärr helt fel. Sedan ett år tillbaka (sommaren -70) har det faktiskt gjorts en hel del "hangflygningar" från Ålleberg av tre (bild 1) nybörjare inom RC segelflyg. Detta faktum torde vara bekant åtminstone till Falköpings Flygklubb (det finns faktiskt en sådan).

Mitsubishi Zero



jol

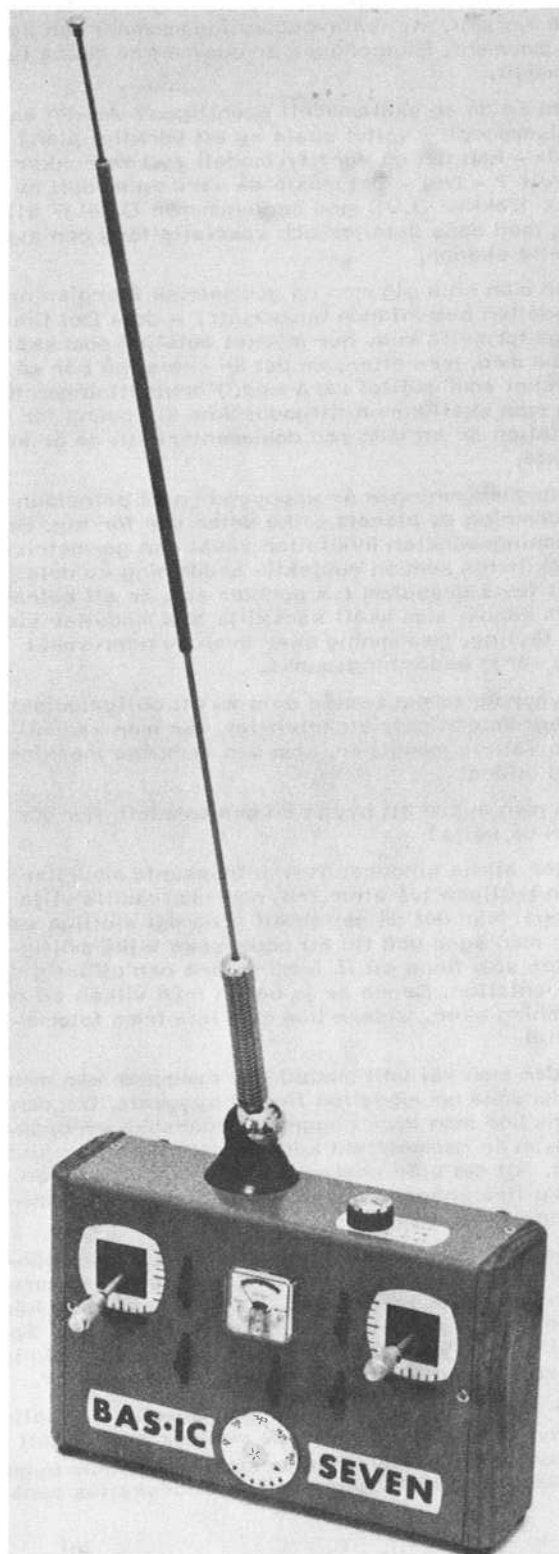
BAS RADIO AVIATION AB

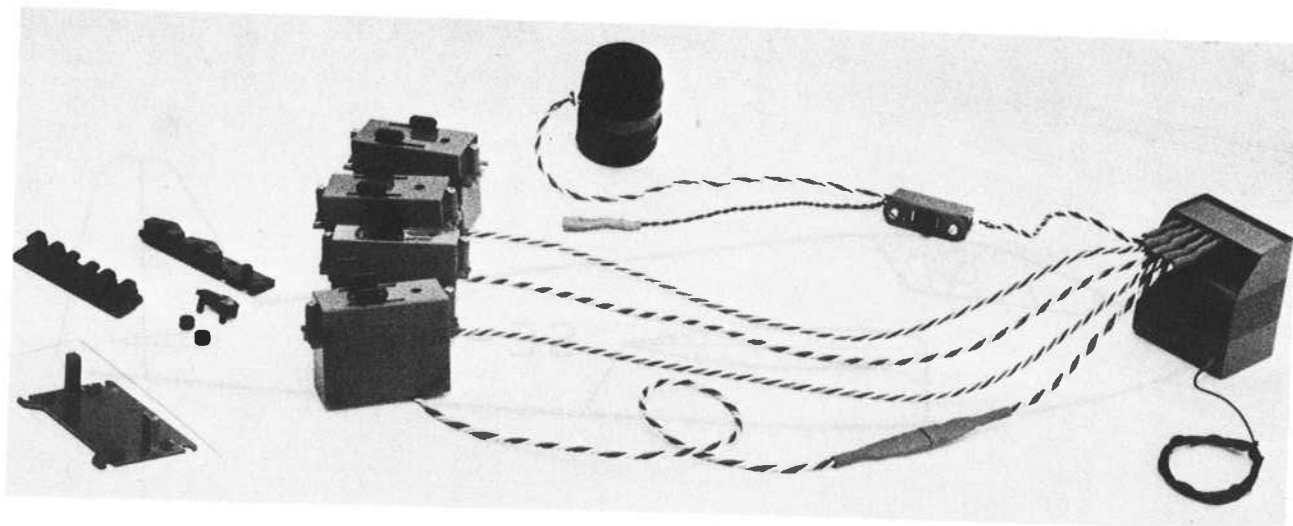
presenterar BASIC SEVEN - en 7-kontrolls digital proportionalanläggning

1 års garanti.

Vår garanti för hög kvalitet:
Elektroniken utvecklad i ett
svenskt dator-laboratorium.

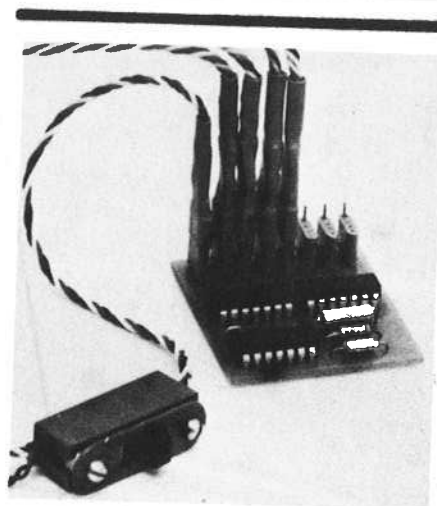
- 3 Watt inmatad effekt till slutsteget.
- Obrytbar, flexibel antenn med toppspole för maximal fältstyrka.
- "Open Gimbal"-- spakar. D v s spakarna är fästade direkt i potentiometeraxlarna och förhindrar därmed att glapp uppstår kring neutralläget.
- Helt elektriska trimmar.
- Signalur 0 -- 60 min. Förvarnar om att tanken snart är tom.
- Integrerad dekoder, enkoder och servoförstärkare.
- 12 Volts sändare, 1000 mAh Deacs. 3 tim kontinuerlig körtid.
- Teakgavlar, även vid -- 20°C behöver man ej frysa. om händerna.
- Klarblå vinylklädd sändare. 226 x 142 x 57 mm.
- Lärare -- elev -- kombination med två standardsändare.
- Plug -- in kristaller. Frekvensbyte erfordrar ej omtrimning. 8 frekvenser.
- Logictrols erkänt förnämliga servon.
- Servona pluggas in direkt i mottagaren.
- Dragavlastade kablar. Separat laddkontakt för mottagarens batteri.
- Ytterst selektiv mottagare, med speciellt utprovad förstärkningsreglering och störningsskydd.





Sändarens instrument kan alternativt kontrollera:

1. Uteffekten.
2. Spänningen på sändarens batteri under belastning.
3. Spänningen på mottagarens batteri under belastning.
4. Laddningen.



Helt integrerad dekoder.
Vikt 16 gram. Plattans storlek 45 x 50 mm.
7 servon kan pluggas in direkt på dekoderplattan.

Med de alltmer ökande störningarna på 27-MHz-bandet, är det en ovärderlig tillgång att ha en sändare med mycket hög uteffekt, samt en mycket selektiv mottagare.

BASIC SEVEN är konstruerad för att både nu och i framtiden på bästa sätt klara av dessa problem.

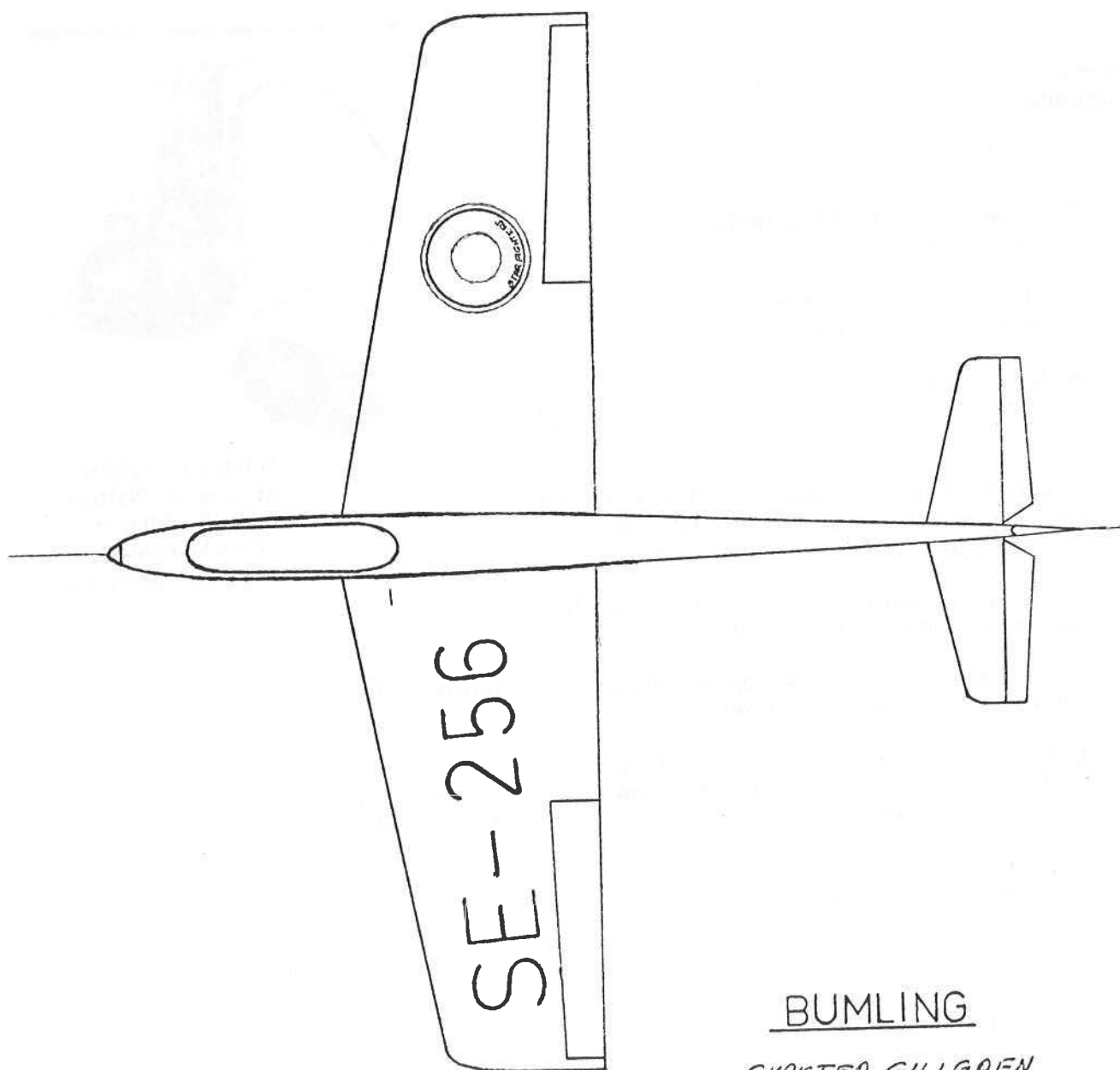
BASIC SEVEN använder i största möjliga utsträckning integrerade kretsar, enär detta ger mycket större driftssäkerhet.

BASIC SEVEN använder Logictrols väl beprövade servomekanismer av toppkvalitet. Vi kunde ha valt ännu mindre servon, men det är ett enkelt faktum, att ju mindre servon, desto sämre styrka, hållfasthet och slitstyrka erhåller man.

BASIC SEVEN är en satsning på toppkvalitet. Vi är helt övertygade om att alla drar fördel av detta i längden.

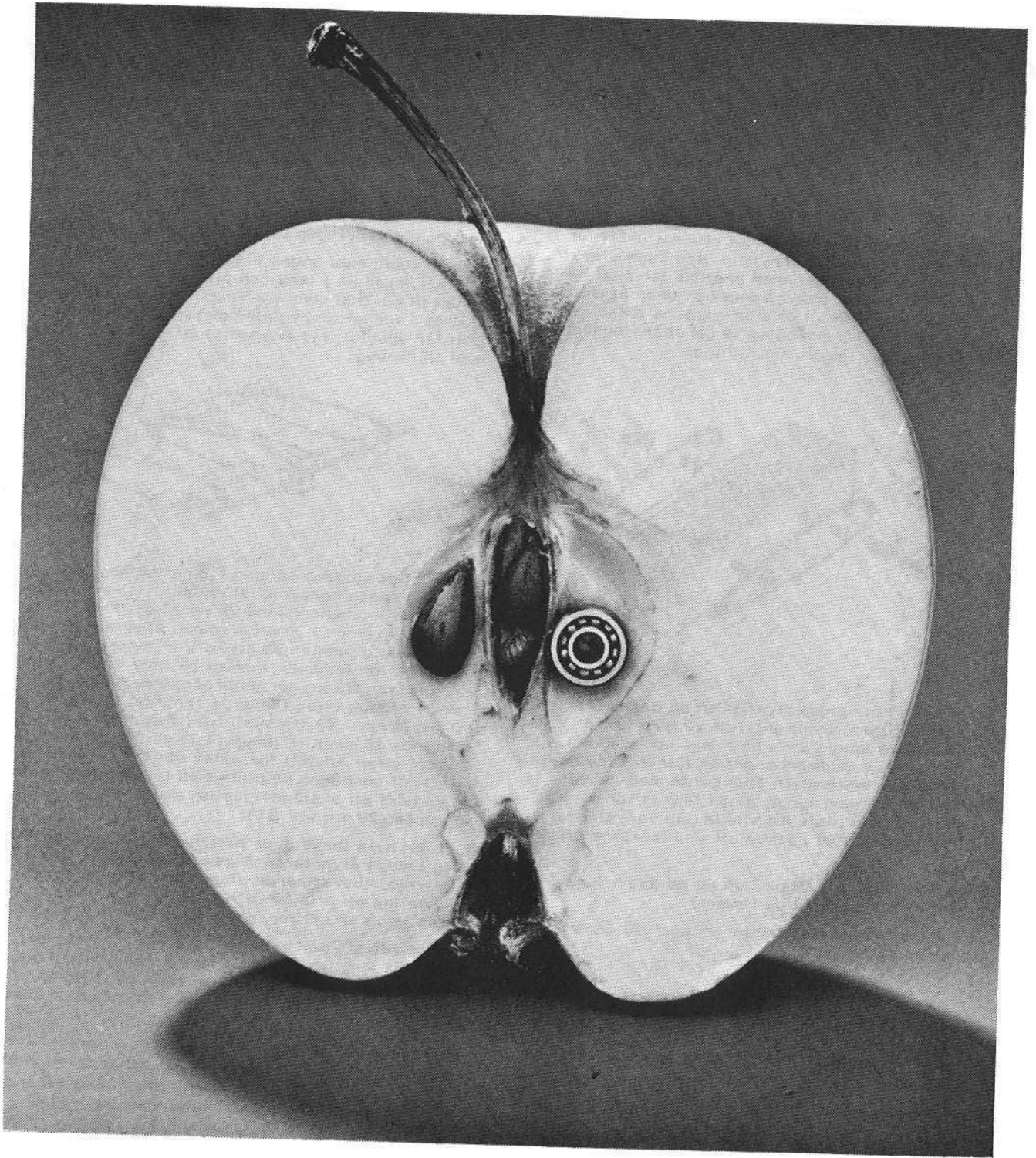
Med Radioflyghälsningar

B. Svensson
BAS RADIO AVIATION AB
Kågevägen 36 F
931 00 Skellefteå
Tel. 0910 / 76492



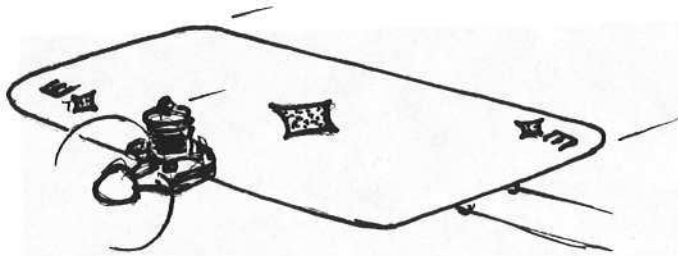
BUMLING

CHRISTER GILLGREN



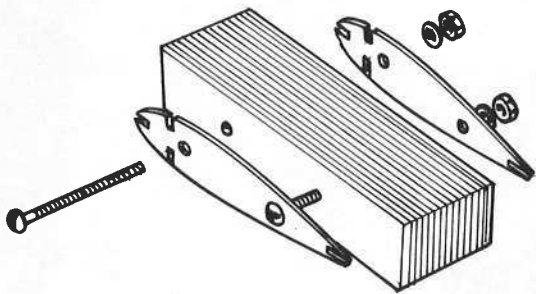
**Av alla modeller
för alla modeller**

SKF



Byggbeskrivning av Ruter Ess

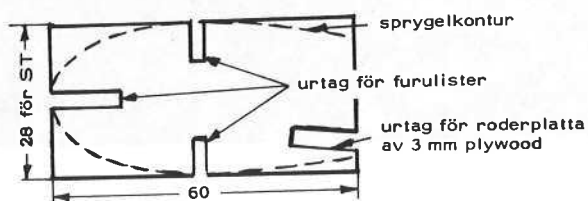
Första momentet av byggandet blir att skära ut spryglar. Rita inte ut sprygelns utan skär direkt efter plywoodmall. Har man bråttom tar man två plywoodmallar, ett paket balsa och drar åt med långa bult och filar ut alla spryglarna tillsammans. Mittspryglarna i 3 mm balsa (4 st) skärs sedan efter streckade linjen. Se ritning.



Märk sedan ut sprygelavstånden på bakkant av balsa (5x35) och framkantslist av furu (3x15). Limma så på spryglarna på fram- och bakkant. Lämpligt lim i sammanhanget är Casco Vinylhartslim (det vita trälimmet). Slösa inte med limmet för det är aningen tungt. Innan limmet torkar kan det vara på sin plats att vinkla upp spryglarna mot bakkanten. Det räcker att vinkla några stycken.

Nu är det dags att lägga i en av de tunna furulisterna (2x5). Spara på limmet!

Balsaklossen att fästa motorbockar vid görs av 10 mm balsa enligt figur.

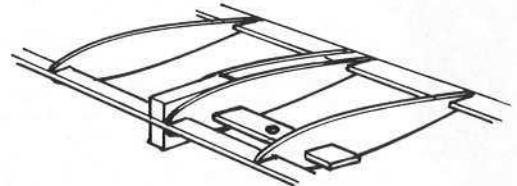


Slösa med limmet när du fäster klossen och kontrollera att den inte pekar vare sig upp eller ned. Efter du satt dit den återstående tunna furulisterna får det hela vila ett par timmar så limmet hinna torka. Under tiden kan man löda en tank eller sätta ihop en ny, för de går ju alltid åt.

Tanken lödes ihop av 0,15 mm bladmässing och 3 mm mässingsrör. GOTT RÅD! Ritsa inte kanterna för att få snyggare vinkningar det fungerar inte. Tanken är gjord för ungefär 6-7 minuter gångtid med Super Tigre. Tätheten kontrolleras i vatten. Tankläcka är retfullt och skadligt för kärnan.

När skelettet är torrt är det dags att sätta dit torsionsnäsan av 1,5 mm mjuk balsa. Balsan måste vara mjuk att den kan böjas runt sprygelns. Flaket skall vara ungefär 68 mm brett och i två delar, en för ytter- och en för innervinge. Flaken blötes i hett vatten och limmet strykes på spryglar och lister. Torsionsnäsan lägges på plats och fästes med kraftiga gummiband och nålar. Använd helst inte mer än ett gummiband per sprygel för att konstruktionen inte skall ge sig. Spricker flaket är det inte hela världen, skär till tunna balsalister som passar springan och stryck lim över det hela.

Gör likadant med andra vinghalvan och låt det torka. Limma så i tank och plattan för roderoket. Roderoksplattan görs av 3 mm plywood och förankras i tre mittspryglar + motorblocksklossen. Den får absolut inte dragas ut av nitiska domare med fjädervåg.

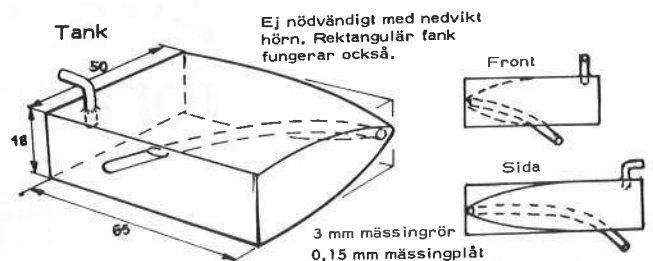
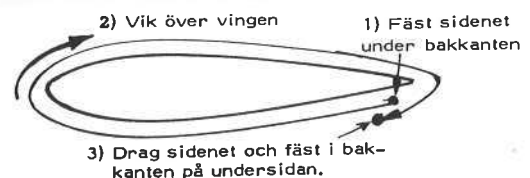


Mittpartiet kläddes så med 1,5 mm balsa i vanlig ordning sedan roderok, stötstång (1,5 mm piano-tråd) och leadouts (7-trådig wire) satts på plats. Gör så vingöron i 3mm balsa och stadga med ett antal balsatrianglar så att de blir stabila. Mässingsrör för leadouts limmas på inre vingörat enligt ritning. Så är det motorbockarnas tur. De görs i rödbok eller liknande träslag. De skall vara 90 mm långa - 40 mm skall hänga utanför och resterande 50 mm blir limyta. Limma rikligt med Cascol eller Araldit för extra hållfasthetsmarginal. Håll bockarna på plats med tvång, men skruva ej så hårt att avståndet mellan motorbockarna krymper (28 mm för ST).

Låt det hela torka över natten och fundera på lämplig stadga åt motorbockarna. Skall du ha balsa- eller glasfiberarmerad plastkloss, Personligen tycker jag att alla fördelarna finns hos plastkloss trots en del förarbete med form och dylikt.

Formen måste göras på en balsamall, varför det kan vara lämpligt att göra första kärnan med balsakloss som man kan göra en form på. Plastklossen plastas sedan på plats med ett par remsor väv.

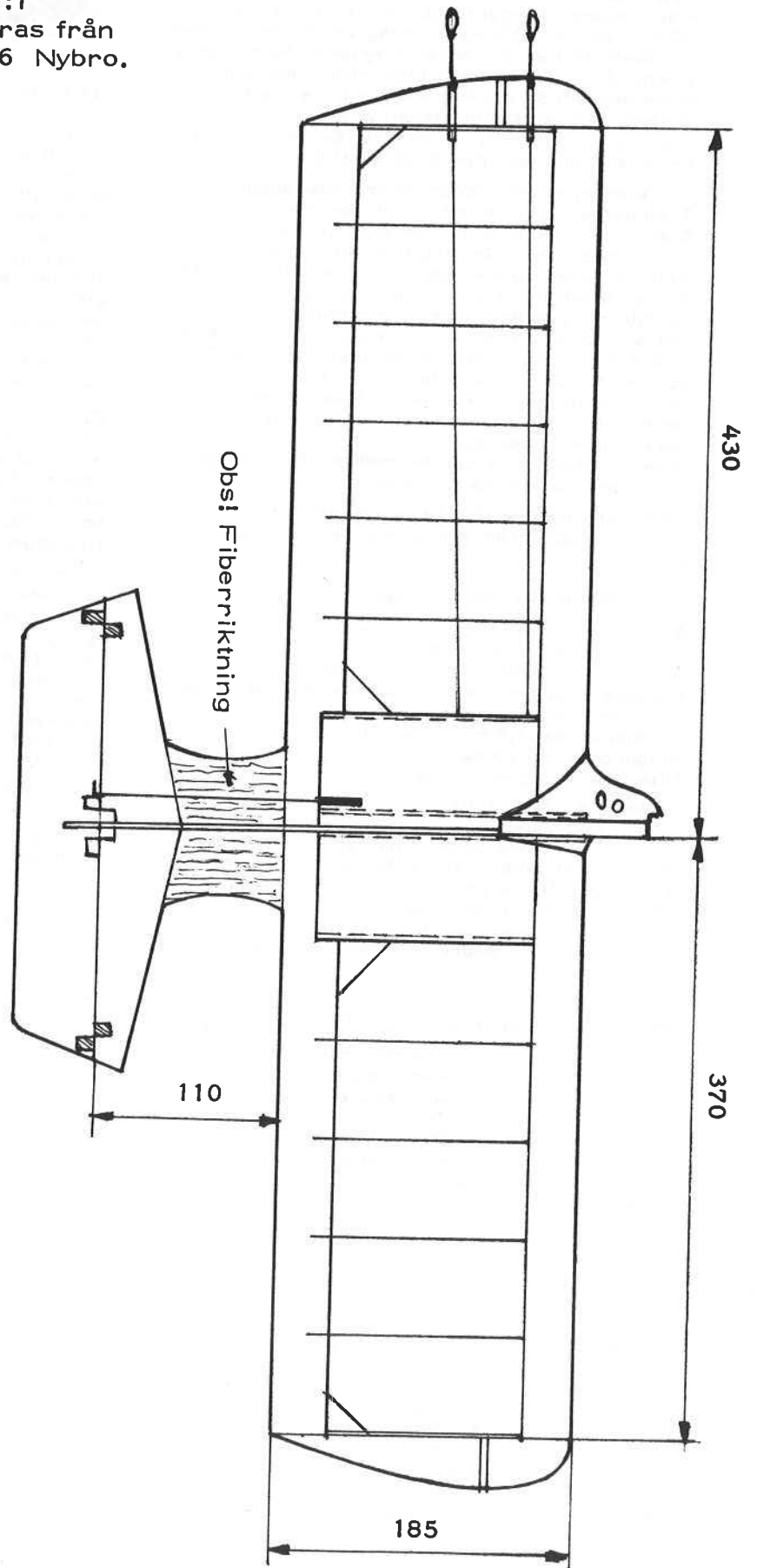
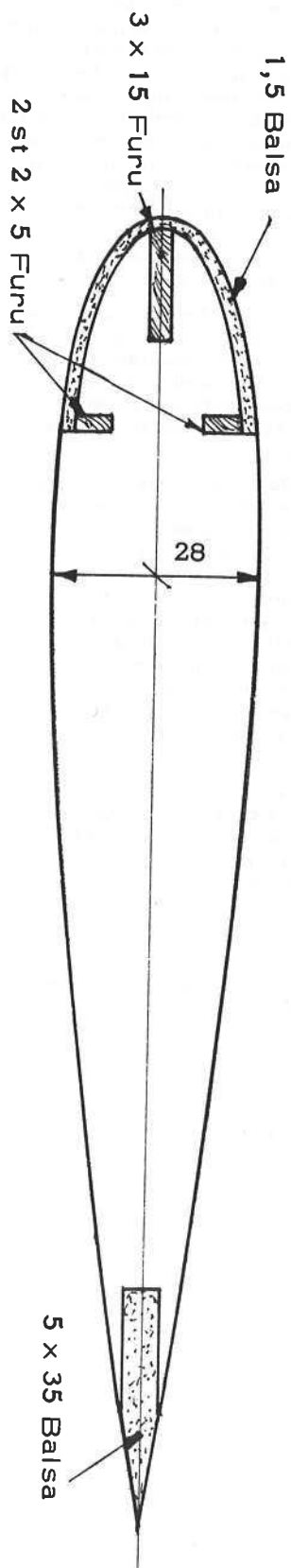
Innan kärnan kläds putsas den och bakkanten filas ned, lämna dock en bit orörd där bakkroppen skall fästas. Kläd kärnan med siden enligt nedanstående beskrivning. Lacka fast sidet med zaponlack eller Fabi spännlack.



Nybro MFK variant av "Ruter Ess"

Skala 1:4 Sprygel skala 1:1

Fullskaleritn. kan rekvireras från
M. Kesselmark, Algatan 36 Nybro.



Drag sedan sidet på längden och fäst med nålar i ytterspryglarna medan lacken torkar. Hur man klär vingöron snyggt är jag inte riktigt säker på. Nålar, lack och tålamod tror jag var ingredienserna kryddade med en och annan svordom. Vattenspänn sidet (inte balsakonstr.) och spänn upp åtminstone bakkant så det inte skevar till sig alltför mycket. Kärran späns sedan 2-3 ggr med Fabi spännlack och se till att den inte skevar till sig för då kommer den inte att gå riktigt.

Till stabbe, roder, bakkropp och fena användes 3 mm balsa. Delarna hyfsas till med sandpapper. Stabbe och bakkropp limmas ihop och delarna klädes med siden. Grunda delar flödigt med zaponlack innan du klär annars fäster inte sidet som du tänkt dig. Använd inte spännlack i större utsträckning på bakkroppen, resultatet blir bara skeva pinaler. Fena och bakkropp sätts ihop å la julgransfot och limmas. Roder fästes med hängslebånd av bomull och kopplas till stötstången så att roderutslagen blir ungefär 30-40 grader åt varje håll. Lacka fast en bit siden i skarven mellan ving och bakkropp så hänger den med i alla väder. Ytlacka hela kärran med golvlack 35050 så slipper du oljeskador på den.

Idealvikt komplett 180-200 gram utan motor. Vikter upp till 225 gram kan godkännas med vass motor.

Materiallista till "Ruter ESS"

4 st spryglar mittparti 3 mm balsa
 2 st spryglar vingöron 2 mm balsa
 9 st spryglar fria 1,5 mm balsa
 Ett antal halvspyglar att placera framför tanken i torsionsnäsa 1,5 mm balsa
 Torsionsnäsa 1,5 mm mjuk balsa
 Vingöron 3 mm balsa
 Mittklädsel 1,5 mm balsa
 Lister 1 st furu 3x15
 2 st furu 2x5
 1 st balsa 5x35 ur balsaflak
 Motorbockar rödbok 10x10x90 2 st
 Balsakloss 10 mm balsa
 Roder oksplatta 3 mm plywood
 Detaljer till bakkropp 3 mm balsa
 Pianotråd, wire, roderok, roderhorn och mässingrör.

Meritlista för Ruter ESS inom Nybroklubben.

SM-69	2:a Per Haggren
Filbyter-69	1:a Hans Jonsson 2:a Gunnar Jonsson 3:e Tomas Carlsson 4:e Per Haggren
Göteborg-70	1:a Per Haggren 2:a Hans Jonsson
Södertälje-70	1:a Gunnar Jonsson 3:e Tomas Carlsson
Oxelösund-70	1:a Hans Jonsson 2:a Tomas Carlsson
UT-70	1:a Gunnar Jonsson 2:a Hans Jonsson 3:e Tomas Carlsson
NM-70	1:a Hans Jonsson 2:a Gunnar Jonsson 3:e Per Haggren
SM-70	1:a Tomas Carlsson 2:a Per Haggren
Hösttävlingen-70	1:a Tomas Carlsson 2:a Mats Kesselmark 3:e Bo-Göran Blomqvist
Oxelösund-71	1:a Tomas Carlsson 2:a Mats Kesselmark
Nybro-71	1:a Tomas Carlsson 2:a Mats Kesselmark
UT-71	1:a Ola Abelsson 2:a Hans Jonsson

TÄVLINGSRESULTAT

UT I LINSTYRNING

Fint väder hälsade de tävlande, då de på lördagen inträffade i Göteborg (350 år i år), närmare bestämt vid Ekebacksskolan i Västra Frölunda, där AKG fått tillåtelse att utnyttja två stora asfaltbanor och en gräsplan, dock ingen toalett. Under stundom såg man korsbenta modellflygare försvinna upp mot den glesa skogen, som myllrade av små scouter. Ack ja, där var, för att citera Ulf Larsson, ett liv och ett kiv. Och detta i dagarna två. På andra dagen uppenbarade sig till och med en närboende radioflygare, vilket hälsades med ovationer av den församlade menigheten. Uppenbarelse skedde dock först efter tävlingen. Men, men

Detta var invigningen för AKG:s kullagrade pylon, sydsveriges snabbaste. Leif Cernold ställde in sin motor så bra att han vann med hastigheten 210 km/h. Han ställde också in Martinells motor så att denne blev tvåa med 202 och Enqvists så att han fick 201 km/h. Fällgren spräckte kroppen (kärrans) och fick ingen notering.

Stunt "flygarna" vågade sig inte upp i den upproriska etern, utan överlät åt de rutinerade semi-stuntarna att trotsa lufthavets faror, vilket de gjorde med bravur. Dessutom var de många. Conny Äqvist vann sin andra tävling i rad. Han fick en Noblerbyggsats i pris, så snart får vi väl se även honom på marken i stora stuntklassen. Ende deltagaren med stor kärra var Nils Andersson, som kom tvåa, endast nio poäng efter, jämnt var det! Inte långt efter kom Dick Jonefeldt, som gjorde tre jämna flygningar. Femma blev tävlingsledarens kusin. Flugit lär han ha gjort också!

Standardracingen utkämpades mellan fem lag. Snabbast av dem var Kesselmark/Abelsson från Nybro, som emellertid råkade ut för en olyckshändelse i finalen. Vann denna grandiosa 200-varvsfinal gjorde då Huss/Helmbro före Ohlsson/Williamsson. Tävlingsledarens ovannämnda kusin lyckades i denna klass bli diskvalificerad av densamme.

De tävlande inkvarterades i en scoutstuga försedd med ett trevligt liggriktigt (god taktill känsla) linoleumgolv, varefter tävlingsledningen begav sig ut för att köpa landgångar åt den hungrande menigheten, vilket visade sig vara synnerligen besvärligt, detta trots att man befann sig i en hamnstad. (garanterad göteborgsvits).

Redan ca fem minuter efter tävlingens början på söndagen uppenbarade sig tävlingsledningen, och började genast virra till det. Virrigast var det i combat, som blev en promenadseger för Nybro, i någon mån hotad av veteranen (seniormedborgaren?) Pelle Gelang, som gjorde come-back och blev trea. Mera dylikt Pelle! Vann gjorde Ola Abelsson, som slog Hans Johnsson i finalen.

Efter ett oavgjort heat lyckades Pelle Gelang bli trea i omflygningen mot Mats Kesselmark.

Fordom flög de svenska teamflygarnas rykte vida kring jorden, nu flyger de knappt själva (dock mer än de svenska "markstuntarna"). Klart lysande var bara galaxstjärnorna Samuelsson/Axtilius, som två gånger gick under fem minuter och sedan vann finalen på 10:10. Tvåa var Larsson/Rylin och trea Winkler/Pontán, som efter 185 varv reducerade propellern till oigenkännlighet. Det är något visst med glasfiberpropellrar.

Prisutdelningen förrättades inte av "the lovely Aimi MacDonald" utan av substitutet Mats Andersson, mindre lovely. Priserna hade skänkts av

Uppsalas Maj-tävling den 9/5 1971.

Tumme med vädrets makter måste man ha om en tävling skall bli lyckad. Gunnar Ågren, "Flax" och Calle Sundstedt hade ordnat med alla kommunikationer - till fältvakter, meteorologer och vädergudar. Allt stämde, tom tidtagningen klaffade rätt bra, trots att systemet var det "gamla". Helt efter ritningarna gick det nu inte. Gunnar måste förlänga perioderna med en kvart, men det var strongt gjort att klara 200 starter på fem kvart.

Om detta var den sista tävlingen med tidtagning enligt det gamla systemet vet vi väl ej. Skönt vore det om vi slapp den orättvisa köbildningen i periodernas början. Nu kan någon, ofta utan modeller, stå i kö för att hämta ut 10-15 kort för sin klubb. Då han får en tidtagargrupp, blir den låst för hela perioden. Man matchar fram sina "stora gossar" och låter dem vänta ut termiken. Några 3-minuters-regler blir det aldrig tal om. Småklubbarnas folk och de ensamma vargarna har ingen chans, de har inga köbildare, medan de hämtar sina modeller, de blir sist i kön, de får vänta tills det är 5 min kvar av perioden, innan de får med en grupp ut.

Järvsösystemet, med ett på förhand uttaget antal flygare, som till sitt förfogande har en tidtagargrupp för hela perioden, kan kanske råda bot mot detta. Där bör dock en lottdragning ske och ett tidsschema göras upp mellan de inblandade, så att inte den blyge eller oerfarne som vanligt får flyga i sjunk och kallväder.

Vädret var strålande soligt med svaga vindar till en början. Fr o m fjärde perioden friskade vinden i och det blev mer svårfluget än i de tidigare perioderna. Startfälten var stora. 63 A:1-or och 71 F 1 A modeller genomförde tävlingen. Lägg därtill 17 F 1B och 14 F 1 C samt 19 handkastare. Det var inte många modellflygare som fattades, men var var Rolf Hagel, Lennart Hansson, Ragnar Åhman tex?

L.G. Olofssons kritik av UT-tävlingar i förening med "vanlig" tävling har sitt berättigande. Det blir svårt att klara organisationen för arrangörerna. UT-deltagarna måste flyga under extra stressade förhållanden tex hot om 3-min. regeln, en regel som ju inte finns i landslagssammanhang. En eventuell landslagskandidat måste kanske även vara hjälpredda åt en handfull nybörjare.

Nils Hallerström håller stilen som vår bästa junior. Att han vann A 1 jun, var "självklat", men Per Scherdin var denna gång nära att slå Nisse. Från våra nya "storklubbar" Härnösand, Vaxholm, Sigtuna och Eskilstuna stormar nya unga krafter fram. Östersundsgrabbarna har snart vuxit sig in i seniorklassen allesammans. Vi väntar på nästa kull, Arne! K-A styrde med mäktig hand sitt stora manskap. Fem bland de femton bästa plockade han in. Bäst blev Kjell Ericsson på 3:e plats.

Hans Åhlström är tillbaka i "Borlänge A/2 flygarförening" Hade inte Michael Borell råkat sätta sin bästa A 1:-a i ett hopplöst träd, så Hade inte om varit, så kanske Lennart Widh tagit hem spelet. Lennart ledde A1 med 4 max. Han hade flugit bort ena F 1 A-modellen och sökte för länge efter den. Då han kom jagande över fältet nådde han pre-

Wettergrens, Göteborg och av Valter Johansson, Lamhult. Dessutom hade tävlingsledningen inköpt ett större antal teburkar (Jacksons of Piccadilly, Earl Grey). Tävlingen avslutades, varpå alla gick hem och åt te och smörgås.

Leif Rydén

cis till depån, då tävlingen blåstes av. Trots en nolla i protokollet blev han 4:e man efter Arne Berglin.

Handlunsklassen börjar bli stor. Det kanske inte var helt tokigt ändå, att göra SM-klass av den! Segern gick till Torbjörn Weinestål från Tierp. Två maxar och resten bra starter gav seger på 214 sek. Leif Ericsson, Härnösand hittade också termik och fick en max och en nära max, som gav 205 sek. En sista dålig start gjorde att Olof Nerud tappade för många sekunder för att kunna konkurrera om segern.

Så UT-klasserna.

71 "Nordic" - det är så svårt att hantera F 1 A i skrivstil - var imponerande. Standarden är hög vilket omflygningen med fem man inblandade visar. Att Nisse Hallerström drog vinstlotten vid prisbordet var fullt rättvist. Det var han som ledde de tre andra Rune Olsson, Arne Berglin och Stig Kamph in i rätt blåsa med sin "Åssbånn" Henry Åkermark hann inte med då de andra startade och klarade ej 4 min. Då modellerna drev mycket långt i blåsten ansågs ännu en omflygning mer orättvis än en lottdragning.

I "Gas" (F 1 C) skulle Hans Friis och L.G Lindblad ha gjort fly-off också, men Hasse ville spara VM-kärnan. De delade broderligt på vinsten.

I "Wakefield" d.v.s F 1 B hade Bengt Blomberg sina stora dag. 900 poängaren fick han dock dyrt betala med två bortflugna modeller. Janne Zetterdahl visade fortsatt säker form, vilket också kan sägas om "Termik-Johan". Kjell Liwenborg kommer mer och mer in i elitgänget - det är bara rutinen från några större tävlingar som behövs, så är han ett av våra stora namn.

Vad gjorde då årets VM-hopp?

Segelmodellflygarna finner vi på 8:e, 10:e och 29:e plats - Knut Anderson, Claes Mårtensson och Lasse Larsson i nämnd ordning.

Wakefieldflygarna blev 3:a, 7:a och 12:a. Det var "Johan", Anders och Olof Nerud. Hans Friis vann sin klass, Urban Nygren blev 5:e man medan Rolf Hagel saknades. Ger dessa placeringar antydning om nuvarande inbördes styrkeförhållande?

Sven-Olov

Resultat från linstyrnings-UT 1971.

Stunt: Ingen tävling

Speed:

1) Leif Cernold, Handen 210 km/h, 2) Bengt Martinelle, FMK Örnarna 202, 3) C-E Enqvist, MFK Örnarna 201, 4) Göran Fällgren, Oxelösunds MFK -.

Combat

1) Ola Abelsson, Nybro, 2) Hans Johnsson, Nybro, 3) Pelle Gelang, Wänersborg, 4) Mats Kesselmark, Nybro, 5) Gonnar Johnsson, Nybro, 6) Per Haggren, Nybro, 7) Jan Eriksson, Solna, 8) Ingemar Larsson, Wänersborg, 9) Erik Huss, Uddevalla, 10) Torsten Andersson, ÖSFK, 11) Lars Helmbro, Uddevalla, 12) Bo-G Blomqvist, Nybro.

Team-racing:

1) Samuelsson/Åxtelius, Galax 4:53 10:10, 2) Larsson/Rylin, Solna 5:29 11:01, 3) Winkler/Pontan, Handen 5:19 185 v, 4) Gustavsson/Härne, Solna 5:45, 5) Lindh/Dahlström, Handen 5:56, 6) Svensson/Karlsson, Handen 5:58, 7) Gustavsson/Rylin, Solna 5:58, 8) Bengtsar/Eriksson, Solna 5:59.

Semistunt:

1) Conny Äqvist, Uddevalla 1750 p, 2) Nils Andersson, Norra Hallands FK 1741p, 3) Dick Jonefeldt, Uddevalla 1719p, 4) Erik Huss, Uddevalla 1557p, 5) Anders Andersson, Uddevalla, 1501p, 6) Michael Svensson, Uddevalla 1100p, 7) Stefan Bednarek, Uddevalla 821p, 8) Thomas Magnusson, Uddevalla 212p.

Standardracing:

1) Huss/Helmbro, Uddevalla 7:06 12:21, 2) Ohlsson/Williamsson, ÖSFK 6:39 13:20, 3) Kesselmark/Abelsson, Nybro 5:39 89 v, 4) Ohlsson/Andersson, ÖSFK 7:07, 5) Andersson/Helmbro, Uddevalla -.

RESULTATLISTA MAJTÄVLINGEN

9 maj 1971

Klass A 1 juniorer

1) Nils Hallerström, Solna 832 sek. 2) P Scherdin, Sigtuna 815, 3) K Eriksson, Härnösand 642, 4) Eva Pelve, Waxholm 612, 5) S Jacobs-son, Östersund 606, 6) O Engström, Eskilstuna 600, 7) K-A Jonsson, Östersund 515, 8) G Westerfors, Härnösand 503, 9) C Friberg, Trelleborg 477, 10) A Pettersson, Härnösand 476, 11) J Pelve, Waxholm 460, 12) G Eldfält, Härnösand 435, 13) K Andersson, Nimbus K 377, 14) L Eriksson, Härnösand 376, 15) A Lantz, Eskilstuna 359, 16) L G Englund, Nimbus k 343, 17) P Pettersson, Härnösand 331, 18) S Norgren, Östersund 313, 19) U Brandt, Täby 310, 19) L Andersson, Härnösand 310, 21) J Jensen, Trelleborg 289, 22) H Söderström, Härnösand 284, 23) N af Uhr Sigtuna 282, 24) B Eriksson, N Uppland 274, 24) L-G Andersson, Sala 273, 26) M Lestander, Sala 262, 27) A Holm, Waxholm 250, 28) J Brandt, Täby 233, 29) P Söderholm, Waxholm 226, 30) B Jan Jansson, N Uppland 196, 31) U Brännlund, Sigtuna 190, 32) J Tarvainen Gladiat 187, 33) L Rask, Waxholm 185, 34) U Medefeldt, Sala 152, 34) R Lagerström, Waxholm 152, 36) T Lindqvist, Sigtuna 148, 37) M Eriksson, Jacobsberg 143, 38) P Eriksson, Sala 136, 39) J Elfstedt, Waxholm 113, 40) L Eriksson, Sala 111, 41) T Antonsen, Jakobsberg 99, 42) S Andersson, Sala 89, 43) J Lindqvist, Sigtuna 80, 44) J Matti, Waxholm 77, 45) L Stork, Jakobsberg 74, 46) J Zetterberg, Sigtuna 66, 47) H Andersson Waxholm 47.

Klass A 1 seniorer

1) H Åhlström, Borlänge 827 sek. 2) M Borell, Östersund 811, 3) A Berlin, Östersund 729, 4) L Widh, AKG 720, 5) L G Olofsson, AKG 701, 6) B Ståhl, Jakobsberg 599, 7) F Hansson, Järvsö 585, 8) O Blomberg, Nimbus K 577, 9) K-E Pelve, Waxholm 508, 10) R Hägg, Waxholm 453, 11) T Eriksson, Härnösand 442, 12) Mona Pelve, Waxholm 324, 13) P Wanngård, Nimbus S 311, 14) J Bohman, Härnösand 286, 15) B Lindqvist, Sigtuna 265, 16) af Uhr, Sigtuna 94.

Klass HKG

1) T Weinestål, N Uppland 214 sek. 2) L Eriksson, Härnösand 205, 3) O Nerud, AKM 195, 4) B Eriksson, N Uppland 172, 5) B Jansson, N Uppland 168, 6) L-G Olofsson, AKG 166, 7) O Blomberg, Nimbus K 156, 8) J Zetterdahl, Solna 150, 9) K-E Lundin, Solna 145, 10) L Widh, AKG 121, 11) T Eriksson, Härnösand 119, 12) S-O Lindén, Nimbus K 112, 13) P-O Tidstrand, Härnösand 97, 14) Rosmarie Olofsson, AKG 79, 15) M Jansson, N Uppland 79, 16) B Spens, Gamen 76, 17) A Remar, LEN 31, 18) O Hillerström, Nimbus K 23, 19) K Eriksson, Härnösand 16.

Klass F 1 C

1) H Friis, Gamen 900, 2) L-G Lindblad, Eskilstuna 900, 3) G Larsson, Fagersta 826, 4) L Larsson, Solna 820, 5) U Nygren, Solna 809, 6) U Carlsson, AKG 630, 7) G Boman, Solna 600, 8) E Astfeldt, Eskilstuna 587, 9) L Eriksson, V Gästrike 561, 10) O Sjöman, Enköping 523, 11) J-O Åkesson, AKM 496, 12) H Lindholm, LEN 480, 13) B Karlsson, Enköping 325, 14) T Hedkvist, Eskilstuna 148.

F1A

1) N Hallerström, Solna 900+240, 1) R Olsson, Gamen 900+240, 1) A Berglin, Östersund 900+240, 1) S Kamph, Trelleborg 900+240, 5) H Åkermark, Kätilstorp 900, 6) O Broman, AKG 899, 7) H B Andersson, Gamen 859, 8) K Andersson, Snapphan. 840, 9) B Jansson, LEN 825, 10) K G Modin, Östersund 822, 10) C Mårtensson, AKM 822, 12) N E Hägglund, Östersund 820, 13) J O Åkesson, AKM 815, 14) M Borell Östersund 812, 15) L O Larsson, Uppsala 811, 16) L G Olofsson, AKG 795, 17) T Weinestål, N Uppland 793, 18) J Pettersson, Snapph, 789, 19) B Eimar, Nimbus S 781, 20) A Wingård, AKG 778, 21) J Fröjd, Östersund 777, 21) K E Pelve, Waxholm 777, 23) Ö Wingård, AKG 775, 24) H Åhlström, Borlänge 772, 25) H Broberg, Borlänge 769, 26) L Persson, AKM 761, 27) T Eriksson, Härnösand 749, 28) M Vestin, Waxholm 745, 29) L Larsson, AKG 737, 30) N Wallertin, AKG 707, 31) E Sund, Waxholm 705, 32) S O Lindén, Nimbus K 702, 33) A Pettersson, Härnösand 699, 34) A Friberg, Trelleborg 697, 35) L Andersson, Härnösand 684, 36) K Svensson, Eskilstuna 670, 37) H Eklund, Härnösand 664, 38) Vanja Sund, Waxholm 662, 39) Å Persson, Järvsö 660, 40) L Flodin, Gladiat, 658, 41) I Nabbing, Kätilstorp 648, 42) P Wanngård, Nimbus S 628, 43) L Widh, AKG 617, 44) J Pelve, Waxholm 608, 45) G Eldfält, Härnösand 595, 46) G Westfors, Härnösand 590, 47) A Remar, LEN 583, 48) M Jansson, N Uppland 549, 49) A Sund, Waxholm 542, 50) L Friberg, Trelleborg 524, 51) H Svensson, Solna 521, 52) B Sund, Waxholm 517, 53) P Urby, Eskilstuna 515, 54) H Hänninen, Gladiat 501, 55) J Malmgren, Gamen 455, 56) L Flodström, AKG 446, 57) L Eriksson, Härnösand 440, 57) R Hägg Waxholm, 440, 59) B Johansson, Kätilstorp 436, 60) G Rask, Waxholm 421, 61) O Engström, Eskilstuna 385, 62) P O Tidstrand, Härnösand 379, 63) T Rapp, LEN 356, 64) B Lindahl, Östersund 338, 64) L Österberg, Eskilstuna 338, 66) O Sandahl, Mysingen 324, 67) P Meurling, Gladiat, 310, 68) J Boman, Härnösand 300, 69) S. Hedfors, Vaxholm 227, 70) C. Barfod, Vaxholm 180, 71) B. Norling, Sala 178.

Klass F 1 B

1) B Blomberg, Gamen 900, 2) J Zetterdahl, Solna 873, 3) R Johansson, Gamen 859, 4) K Liwenberg, Solna 810, 5) L Flodström, AKG 807, 6) Ö Gahn, Jakobsberg 755, 7) A Håkansson, AKM 736, 8) A Hagson, Eskilstuna 728, 9) B Söderström, Uppsala 721, 10) U Axelsson, Gamen 654, 11) B Spens, Gamen 648, 12) O Nerud, AKM 572, 13) O Hillerström, Nimbus K 441, 14) L Backman, Eskilstuna 421, 15) P Wanngård, Nimbus S 341, 16) P E Hansson, Eskilstuna 303, 17) K E Lundin, Solna 284,

Sigtuna MFK arrangerade på Sundbro den 21 mars en klubbävling. Meningen var att den skulle hållas på Sigtunafjärdens is men på grund av töväder dagarna innan, vågade vi inte fullfölja försöket att sprida litet modellflygpropaganda bland Sigtunaborna. Inom parentes var såväl söndagen före som efter idealisk ur modellflygsynpunkt. Det verkade inte lovande lördagen före vår tävling då dimman nedsatte sikten till ca 100 m. Natten mot söndag snöade det dock ca 1 dm, dimman lättade och förhållandena på Sundbro blev utmärkta bortsett från plasket under stövlarna. 31 deltagare med 42 modeller från 4 klubbar gjorde 28 max flygningar, Framgångarna fördelade sig jämnt bland klubbarna så alla var något så när nöjda med den informella sammankomsten. För övrigt undrar man varför det inte flygs mer på vintern, då flygfälten = isarna är oändliga och vädret inte är sämre än annars, bara det inte blåser för mycket. Kommande vinter skall vi försöka åstadkomma regelbundna tränings-tävlingar för grannklubbarna avslutat med en "riktig" tävling i mars -72.

Men om detta ber vi att få återkomma.

Med modellflyghälsning

Sigtuna modellflygklubb

Bengt Lindqvist.

Lagtävling (5 bästa 1-klasserna)

1) Sigtuna 2320 sek,
2) Waxholm 1884 sek.

Lagtävling (5 bästa 2-klasserna)

1) Waxholm 3697 sek.
2) Solna 3585 sek.

Priserna hade skänkts av Sigtuna Idrottsmagasin, Sigtuna Järnhandel, Elfströms Bok & Pappershandel, Norstedts Eftr, familjerna Karlsten och Lindqvist.

Tävlingsledare: Arne Karlsten

Funktionärer, seniorer:

Birgitta Karlsten, Stig Nordqvist, Inge Svensson, Bruno Svensson, Torsten af Uhr.

Funktionärer, juniorer:

Mikael Agéll, Staffan Bergman, Per-Olle Hansson, Jan Lindqvist, Lars Nordqvist, Björn Wallden, Johan Zetterberg.

Resultatlista

Klass A1 juniorer

1) Nils Hallerström, Solna Mfk 800 sek, 2) Per Scherdin, Sigtuna Mfk, 541 sek, 3) Jyrki Suikkanen, Sigtuna Mfk 480 sek, 4) Nils af Uhr, Sigtuna Mfk 461 sek, 5) Rolf Karlsten, Sigtuna Mfk 435 sek, 6) Jan Matti, Waxholms Mfk 401 sek, 7) Eva Pelve, Waxholms Mfk 374 sek, 8) Torbjörn Weinestål, Tierp 361 sek, 9) Bengt Jansson, Tierp 335 sek, 10) Börje Eriksson, Tierp 320 sek, 11) Ulf Brännlund, Sigtuna Mfk 307 sek, 12) Jan Pelve, Waxholms Mfk 299 sek, 13) Tomas Lindqvist, Sigtuna Mfk 268 sek.

Klass A1 seniorer

1) Mona Pelve, Waxholms Mfk 414 sek 2) Arne Karlsten, Sigtuna Mfk 403 sek, 3) Karl-Erik Pelve, Waxholms Mfk 396 sek, 4) Bengt Lindqvist, Sigtuna Mfk 392 sek, 5) Lennart Larsson, Solna Mfk 67 sek.

Klass A2 juniorer

1) Jan Pelve, Waxholms Mfk 778 sek, 2) Bernt Sund Waxholms Mfk 694 sek, 3) Anders Sund, Waxholms Mfk 495 sek, 4) Mats Jansson, Tierp 471 sek,

Klass A2 seniorer

1) Mats Vestin, Waxholms Mfk 811 sek, 2) Erik Sund, Waxholms Mfk 750 sek, 3) Lennart Wilhelmsson, Tierp 729 sek, 4) R. Hägg, Waxholms

Mfk 664 sek, 5) Gösta Rask, Waxholms Mfk 661 sek, 6) Kjell Liwenborg Solna Msk 642 sek, 7) Karl-Erik Pelve, Waxholms Mfk 442 sek, 8) Vanja Sund, Waxholms Mfk 375 sek.

Klass B2

1) Kjell Liwenborg, Solna Msk 764 sek, 2) Jan Zetterdahl, Solna Msk 748 sek.

Klass C2

1) Gerald Boman, Solna Msk 889 sek, 2) Lennarth Larsson, Solna Msk 644 sek, 3) Urban Nygren, Solna Msk 540 sek.

Håndkastglidare juniorer

1) Börje Eriksson, Tierp 180 sek, 2) Torbjörn Weinerstål, Tierp 159 sek, 3) Mats Jansson, Tierp 120 sek, 4) Bengt Jansson, Tierp 110 sek, 5) Rolf Karlsten, Sigtuna Mfk 101 sek, 6) Per Scherdin, Sigtuna Mfk 92 sek.

Håndkastglidare seniorer

1) Jan Zetterdahl, Solna Msk 115 sek.

JKBMFK

DM östra distriktet 1971.

Klass A1 juniorer

1) Nils Hallerström, Solna MSK 823, 2) Per Scherdin, Sigtuna 669, 3) Rolf Karlsten, Sigtuna 548, 4) Ulrik Brandt, Täby Sjöf. 392, 5) Lorentz Björklund, Täby, Sjöf. 377, 6) Peter Söderholm, Waxholm 363, 7) Nils af Uhr, Sigtuna 341, 8) Jari Tarvainen, Gladiatorerna 297, 9) Johan Zetterberg, Sigtuna 274, 10) Mats Ericsson, JKBMFK 234, 11) Lennart Rask, Waxholm: 225, 12) Johan Brandt, Täby Sjöf. 195, 13) Bengt Jansson, Norra Uppland 116, 14) Lennart Stork, JKBMFK 78, 15) Ulf Brännlund, Sigtuna 34, 16) Anders Thorén, Täby Sjöf. 18, 17) Björn Wallidén, Sigtuna 3, 18) Tom Andersson, Sigtuna 1,

Klass A1 seniorer

1) Mats Forsman, JKBMFK 538, 2) Peter Wanngård, Nimbus 410, 3) Sigge Ohlsson, Hallstahammar 345, 4) Arne Karlsten, Sigtuna 215, 5) Stig Nilsson, JKBMFK 158, 6) Lennart Larsson, Solna MSK 72, 7) Bengt Ståhl, JKBMFK 32.

Klass F1A2

Arne Karlsten

Klass F1A2

1) Torbjörn Weinerstål, Norra Upplands 765, 2) Erik Sund, Waxholm 706, 3) Lars Flodin, Gladiatorerna 603, 4) Vanja Sund, Waxholm 579, 5) Peter Wanngård, Nimbus 552, 6) Hans Svensson, Solna MSK 535, 7) Arne Karlsten, Sigtuna 534, 8) Gösta Rask, Waxholm 448, 9) Nils Hallerström, Solna MSK 379, 10) Peter Meurling, Gladiatorerna 236, 11) Marcus Miettinen, Gladiatorerna 218, 12) Kjell Liwenborg, Solna MSK 194, 13) Mats Vestin, Waxholm 183, 14) Mats Jansson, Norra Upplands 180, 15) Bror Eimar Nimbus 105,

Klass B1 seniorer

1) Jan Zetterdahl 708, 2) Einar Bror, Nimbus

Klass B1 seniorer

1) Jan Zetterdahl, Solna MSK 708, 2) Bror Eimar, Nimbus 567, 3) Peter Wanngård, Nimbus 478, 4) Björn Söderström, Norra Upplands 184, 5) Karl-Erik Lundin, Solna MSK 78.

Klass F1B2

1) Jan Zetterdahl, Solna MSK 759, 2) Örjan Gahm, JKBMFK 681, 3) Kjell Liwenborg, Solna MSK 428, 4) Peter Wanngård, Nimbus 426, 5) Björn Söderström, Norra Upplands 298.

Klass F1C2

1) Urban Nygren, Solna MSK 797, 2) Gerald Bohman, Solna MSK 788, 3) Lennart Larsson, Solna MSK 592, 4) Leif Zetterlund, Solna MSK 47.

Klass C1 juniorer

1) Leif Larsson, Solna MSK 26.

Klass C1 seniorer

1) Kurt Svensson, Solna MSK 658, 2) Lennart Larsson, Solna MSK 523.

Klass HKG juniorer

1) Torbjörn Weinerstål, Norra Upplands 141, 2) Mats Jansson, Norra Upplands 139, 3) Bengt Jansson, Norra Upplands 114, 4) Mats Ericsson, JKBMFK 104, 5) Anders Appring, JKBMFK 49, 6) Tomas Lindqvist, Sigtuna 12,

Klass HKG seniorer

1) Jan Zetterdahl, Solna MSK 168, 2) Karl-Erik Lundin, Solna MSK 164, 3) Jörgen Andersson, Norra Upplands 163, 4) Per Björklund, Täby Sjöf, 125, 5) Walter Bornhäuser, JKBMFK 100, 6) Kurt Svensson, Solna MSK 74,

Resultat av AKG:s Pingsttävling. (UT 2).

F1A.

1) Knut Andersson, Snapphanarna 1440 sek, 2) Bror Eimar, Nimbus-Stockh, 1419 sek, 3) Lasse Lärsson, AKG 1414 sek, 4) Ollie Broman, AKG 1392 sek, 5) Anders Wingård, AKG 1347 sek, 5) Hans Eklund, Härnösand 1347, 7) Lars-Ge, Olofsson, AKG 1340 sek, 8) Erik Sund, Waxholm, 1330, 9) John Pettersson, Snapphanarna 1324, 10) Henry Åkermark, Kättilstorp 1316, 11) Osten Wingård, AKG 1266 sek, 12) Håkan Broberg, Borlänge 1261 sek, 13) Anders Widh, Fagersta 1258 sek, 14) Bernt Sund, Waxholm 1254 sek, 15) Mats Westin, Waxholm 1232 sek, 16) Nils Wallertin, AKG 1173 sek, 17) Leif Persson, AKM 1163 sek, 18) Ingemar Nabbing, Kättilstorp 1151 sek, 19) Lennart Flodström, AKG 1147 sek, 20) Hans Åhlström, Borlänge 1126 sek, 21) Rune Olsson, Gamen 1073 sek, 22) Tony Ribbås, AKG 1055 sek, 23) Robert Hägg, Waxholm 1047 sek, 24) Hans Svensson, Solna 1017 sek, 25) Nils Hallerström, Solna 976 sek, 26) Arne Friberg, Trelleborg 931 sek, 27) Gösta Rask, Waxholm 930 sek, 28) Tommy Eriksson, Härnösand 789 sek, 29) Lennart Widh, AKG 714 sek.

LAG

1. AKG lag 1. Lars-Ge, Olofsson, Lennart Flodström, Ulf Carlsson	3873 sek.
2. Solna 2. Hans Svensson, Kjell Liwenborg, Urban Nygren	3501 sek.
3. Solna 3. Nils Hallerström, Jan Zetterdahl, Gerald Boman	3299 sek.
4. AKG 2. Lasse Larsson, Ove Pettersson, Lars-Åke Andersson	2954 sek.

F1B.

1) Rune Johansson, Gamen 1277 sek, 2) Kjell Liwenborg, Solna 1259 sek, 3) Ove Pettersson, AKG 1245 sek, 4) Lennart Hansson, AKM 1243 sek, 5) Olof Nerud, AKM 1186 sek, 6) Lennart Flodström, AKG 1173 sek, 7) Anders Håkansson, AKM 1168 sek, 8) Jan Zetterdahl, Solna 1139 sek, 9) Lennart Backman, Eskilstuna 1034.

F1C

1) Eddy Astfeldt, Eskilstuna 1408 sek, 2) Ulf Carlsson, AKG 1360 sek, 3) Urban Nygren, Solna 1235 sek, 4) Gerald Boman, Solna 1184 sek, 5) Lars-Gunnar Lindblad, Eskilstuna 1061 sek, 6) Lennart Larsson, Solna 980 sek, 7) Lars-Åke Andersson, AKG 295 sek, 8) Anders Cederlund, AKM 101 sek,

Tävlingreferat från Oxelöträffen 1971.

Redan i fjol var deltagandet i denna tävling ganska dåligt med deltagande enbart i Combat-Int. I år var det om möjligt ännu värre. Bara 7 deltagare i Combat-Int och 1 anmäld i Combat-35 och Semistunt. Man börjar undra om landets combat- och stunt-flygare ej vågar visa upp vad de har eller om de har tappat tävlingslusten. Det är ju faktiskt så att vårt vandringspris i Combat-35 inte har kunnat delas ut på de två senaste tävlingarna.

Efter att i ett par år ha haft underbart väder, byttes det i fjol ut mot kallt väder med låga stratus och tidvis duggregn. Därför var vi oroliga inför årets tävling men vädret var nästan perfekt med kanske aningen för stark vind.

Lottningen i heaten var ganska enkel att göra med en Nybro-flygare i varje heat och Thomas Karlsson blev seedad. Första omgången är inte mycket att skriva om, utan det att Kent-olof Karlsson blev diskvalificerad för att serpentinen lossnade från modellen. Han använder den numera ganska vanliga metoden att sätta fast serpentinen, genom att knyta tråden runt en tändsticka som sedan stoppas genom ett hål i fenan. Vid närmare granskning såg det ut som om tändstickan hade gått av i knuten. Ett varningens ord är därför kanske på sin plats för övriga combat-flygare som använder denna fastsättningsmetod.

I semi-finalen blev det genast roligare och Nybro-flygarna visade sin skicklighet. Thomas Karlsson visade att han nu troligen är den bästa combat-flygaren i landet genom att få tre klipp. Det var länge sedan undertecknad senast såg en så överlägsen seger.

I finalen möttes Mats Kesselmark och Thomas Karlsson och åskådarna fick verkligen se något extra. En mycket jämn och fin strid som tyvärr



Segraren Tomas Carlsson, i mitten, flankeras av trean Ola Abelsson, t v, och tvåan Mats Kesselmark.

måste flygas om då det visade sig att serpentina hade lossnat från infästningen i tråden. Även det andra heatet var mycket bra där båda hade ett klipp och Thomas vann med 19 sekunder längre flygtid.

Tredje platsen lade Bo-Göran Blomqvist beslag på efter att överlägset ha besegrat Kaj Johansson. Det visade sig vid prisutdelningen att Nybro Modellflygklubb tog hem samtliga priser.

Bengt-Olof Samuelsson
Oxelösunds Modellflygklubb

Resultatlista

- | | |
|-----------------------|----------------------------|
| 1) Thomas Karlsson | Nybro Modellflygklubb |
| 2) Mats Kesselmark | Nybro Modellflygklubb |
| 3) Bo-Göran Blomqvist | Nybro Modellflygklubb |
| 4) Kaj Johansson | Västerås Flygklubb |
| 5) Erik Huss | Uddevalla Modellflygklubb |
| 6) Göran Fällgren | Oxelösunds Modellflygklubb |
| 7) Kent-Olof Karlsson | Nybro Modellflygklubb |

Referat från Nybroträffen den 2 maj 1971.

Nybroträffen fick i år karaktär av klubbävling som så många gånger förr. Ett tiotal deltagare från Nybro och Kalmar ställde dock upp.

Vädret var som alltid vid Nybrotävlingar, helskönt. När tävlingen så småningom kom igång fick publiken skåda en hel del fina flygningar. Tomas Carlsson kostade till och med på sig en friflygning i semifinalen, men hittade snabbt kärna och serp och kunde så småningom vinna över Ola Abelsson.

Den andra finalplatsen gick till Mats Kesselmark för hans vinst över Per Haggren.

Finalen mellan Tomas och Mats blev aldrig vad man hoppats på. Skillnaden mellan motorerna var alltför stor för att Mats skulle kunna ta den revansch han hoppats på. Tomas kunde utan större ansträngning flyga hem sin fjärde seger i svit.

Flygningen om tredjeplatsen blev dessbättre mera spännande. Per Haggren och Ola Abelsson körde som besatta med minimala marginaler. Publiken höll andan och väntade på stora smällen som helt märkligt aldrig kom. Per körde bra men Ola kom igen suveränt med två klipp och Ola stod som seg-rare, trodde vi. Men fel på tidtagningen gav om-flygning. Start igen med nya hårda tag, men denna gång grejade Per och Ola oavgjort resultat. En tredje start och hissnande flygning, och så en prima linkladd, Per redde ut sin halva dåligt och blir diskad. Men fyra är inte så dåligt det heller. En bitter undran, "varför kommer aldrig någon hit"?

Resultat:

- 1) Tomas Carlsson, 2) Mats Kesselmark 3) Ola Abelsson, 4) Per Haggren.
Samtliga Nybro MFK!

DEKALKOMANIER
REKLAMSKYLTA
GLAS-, METALLSKYLTA
REFLEXSKYLTA
UTSTANSADE BOK-
STÄVER o. SIFFROR



FÄRGTRYCK PÅ PLAST
PAPPER, TRÄ, METALL
KARTONG, MASONITE
TEXTIL
SJÄLVHÄFTANDE
MATERIAL

**Vi tillverkar våtdekaler och självhäftande märken
för Sveriges Modellflygklubbar.**

Välkomna med begäran om prover och offert.

Vi hjälper gärna till med ritningar och förslag.

**Adress: 780 50 Vansbro. Tel: Kontor 0281 / 10177
Fabrik 0281 / 10344**

KLAGOMUREN

EFTERTA NKAR TILL UT - 2
VÄSTKUSTTRÄFFEN GÖTEBORG.

Visste Ni bäste läsare att regler inom vår förnämliga sport kan och bör tolkas olika. Har Du sedan möjlighet att mygla så är Din lycka gjord.

På UT-2 Göteborg möttes de tävlande av utskrivna startlistor och fasta tidtagargrupper. Detta system har tidigare provats på olika fält med växlande framgång. Dock utblev framgången i Göteborg. De utskrivna listorna medgav nämligen, - enligt medtävlande - ingen omflyttning i startordningen utan första namn på listan skall starta först i varje period. De fördelar den tävlande härigenom erhåller framstår helt klart. Genom att helt kunna kontrollera ett 15-tal startande modeller och dess beteende i ev. befintlig termik.

Lika klart framstår handikappet för de sista startande i varje grupp. Förutom ett stort stress-tryck på grund av den korta tid som återstår av perioden måste den tävlande helt riktigt själv söka sin start. Han har nu icke längre någon möjlighet att "fiska efter andras blåsor" för att tala med skåningarna.

Ett sådant startsystem måste på allt sätt motarbetas. Kan man sedan inom gruppen dessutom icke komma överens om att inbördes ändra start-turerna och genom en fullt tävlingsmässigt rättvis turordning ordna starterna kvarstår faktum att tävlingen genomföres på icke samma villkor för samtliga tävlande.

Sedan måste ytterligare ett påpekande göras beträffande tidtagaregrupper på våra tävlingar inom Sverige. Många är de tidtagare som har låtit sig övertalas av den tävlande att tex medgiva en omstart som icke varit befogad, eller att notera en max-flygning där tiden varit 2,59 min. Det är verkligen på sin plats att en bättre information sprids till de beundransvärda tidtagare som trofast ställer upp till tävling.

Det skulle säkert vara mycket intressant för de flesta friflygare att veta vilka normer som gäller för uttagning av proxy-flygare till kommande VM i Göteborg. Eller kanske finns det inte några normer. Uttagningen sker kanske slumpvis och mot ett trevligt bemötande. Undertecknad har konstaterat att sista landslagstabellen 1971 dock icke på något sätt är normgivande och bör helst i detta sammanhang icke nämnas. Ett förtydligande på denna punkt och ett avvisande av alla misstankar om mygel hos förbundsledningen bör givas.

Till sist eller kanske näst sist. Avskaffa alla priser på våra tävlingar. De nuvarande priser som förekommer på tävlingarna gör säkert ingen mottagare särskilt lycklig och motsvarar icke kraven mot utförd prestation att i stenhård konkurrens genomföra en tävling och erhålla en bra placering.

Till sist gör undertecknad en stilla och försynt frågan. Vart har alla hurt-friska referenter av tävlingarna tagit vägen. Ett fylligt referat gärna med foto av modeller och tävlande utgör en självklar service i vårt annars så trevliga föreningsblad.

Ingemar Nabbing

R 32 Aktiv A/2-flygare.

SKYLEADER Radiocontrol

Nu finns den världsberömda engelska proportionalradioanläggningen i Sverige.

Den användes av RC1-skala och pylon-klassvinnarna i engelska mästerskapen 1970 samt av VM-vinnaren i skala 1970
Broschyr med tekniska data sändes gratis på begäran.

Prisexempel:

Clubman 4 med 4 servo, batterier
och laddagregat 1800:-

Clubman 6 med 4 servo, batterier
och laddagregat. 1925:-

Priserna inklusive moms.

Övriga upplysningar, försäljning och service.

Rune Svenningsson

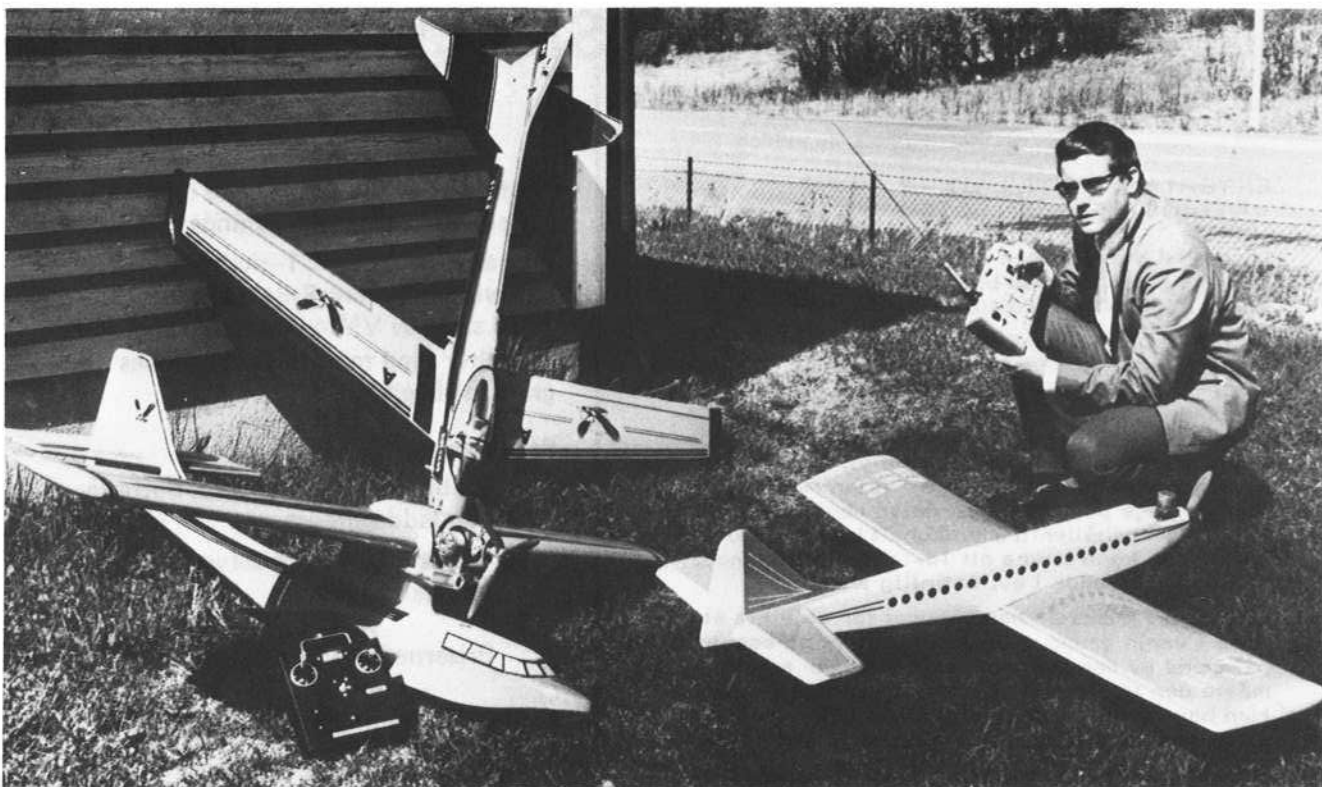
Stationsallén 3, 332 00 Gislaved.
Tel. 0371 / 10119

Forts från sid 18

Jag kunde naturligtvis ha berättat om den fantastiska atmosfär som vilar över sådana här internationella vartannatårsmöten, hur livligt utbytet av idéer och teorier blir över språkgränser och fåniga politiska barriärer, hur man byter materiel och material över samma avskärmningar och hur hela VM-byn blir ett jättestort "på återseende", då tävlingsveckan tvärt tar slut. Jag föredrar emellertid att hålla tyst om detta också. Jag vet nämligen att man i modellflyget verkligen kan bli lycklig var och en på sin fason. Min fason är inte den just nu bästa för mitt resesällskap och på femtiofem minuter mellan Stockholm och Uppsala hinner man inte berätta värst mycket om en så stor, så varierande, så fängslande fritidssyssla som modellflyg.

Däremot kanske just det slags modellflyg som finns vid VM i Göteborg passar Dig? Eller finns det kanske något som lockar mera bland övriga grenar - radiostyrning, linstyrning, modellraketer? Uppvisningar ges inte bara i samband med VM. Skulle det inte passa i samband med någon sådan, kan man alltid fråga närmaste modellflygklubb till råds. Vet man inte var någon sådan finns, kan man få besked från Sveriges Modellflygförbund, Box 10022, 600 10 NORRKÖPING. I den riksorganisationen är det högt i tak och gott om svängrum för alla åsikter och åldrar. Omkring sex tusen människor är med i förbundet, de flesta inom de ett-hundrafem klubbarna, men vi vill gärna bli fler.

Carl Sundstedt



Bertil Svensson, ordf. i Skellefteå Radioflygklubb, med 3 av klubbens 40 färdigbyggda radioflygplan. Från vänster ses flygbåten Mini-Ha-Ha, Chevron, samt New Era 140.

SKELLEFTEÅ RADIOFLYGLUBB - en pigg 2-åring.

Skellefteå Radioflygklubb bildades på våren 1969 av ett 10-tal radioflygare (enkanals). Klubben har f.n. 39 medlemmar, och 24 proportionalanläggningar.

Intresset för den fascinerande hobby, som radioflyget utgör, är i stadig stigande. F.n. har klubbens medlemmar 40 radioflygplan helt färdiga inför flygsäsongen. Dessutom är många modeller under byggnation.

Den kraftiga ökningen av antalet medlemmar, och intresse bland allmänheten, kan i stor utsträckning tillskrivas dels deltagandet i stora flygklubbers flygdag förra året, dels en 3-mån. lång skyltning (gratis) i Skandinaviska Bankens skyltfönster här i staden.

För att nybörjarna ej ska tappa intresset efter de motgångar som vanligtvis möter vid de första provflygningarna, får de hjälp med de första 10-20 flygningarna av de mer erfarna i klubben. Det är ju betydligt svårare flyga ett radioflygplan, än det kan synas. På detta sätt har många plan ej behövt skatta åt förgängelsen i onödan.

En annan viktig detalj är, att nybörjarna inriktar sig på snabbyggsatser till att börja med. En glasfiberbyggsats tar betydligt mindre tid att bygga, än en balsabyggsats. Skulle då olyckan trots allt vara framme, så har nybörjaren fortfarande kvar energi och intresse, för att börja på ett nytt plan.

När sedan de första lärospånen gjorts, kan var och en inrikta sig på mer avancerade modeller, skalamodeller t.ex.

Vi i klubben är mycket intresserade av att lära känna fler radioflygare Sverige runt. Om Du därför har vägen förbi Skellefteå under semesterresan norrut, så är Du mycket välkommen att

hälsa på oss, med eller utan eget plan. Vi håller till på Ersmarks flygfält (800 x 10 meter asfaltbana + 800 x 50 meter gräsbana), 15 km norr om Skellefteå. Kontakta gärna:

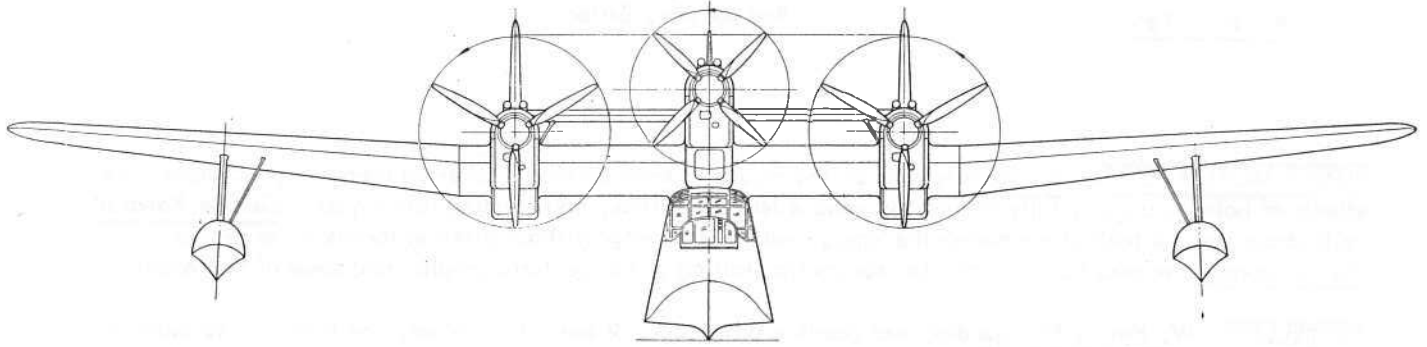
B. Svensson, Kågev. 36F, Skellefteå, tel. 0910/76492

eller,
M. Norlund, Brog. 9, Skellefteå, tel. 0910/75673

Välkomna!
Skellefteå Radioflygklubb

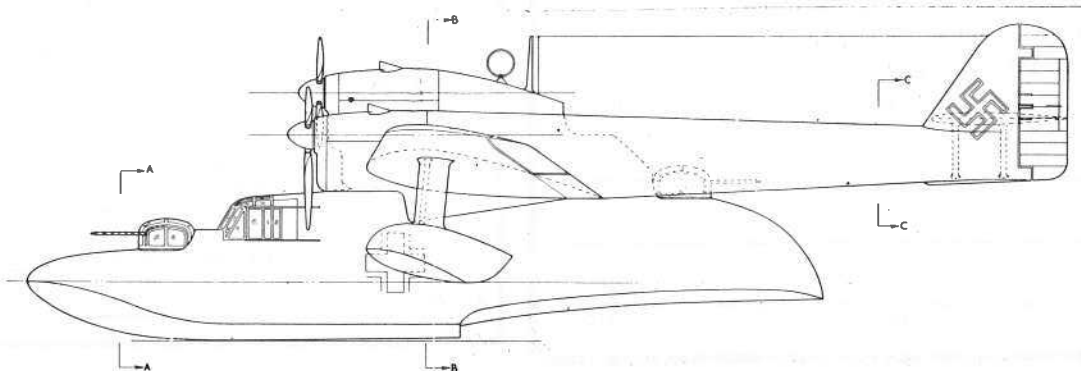
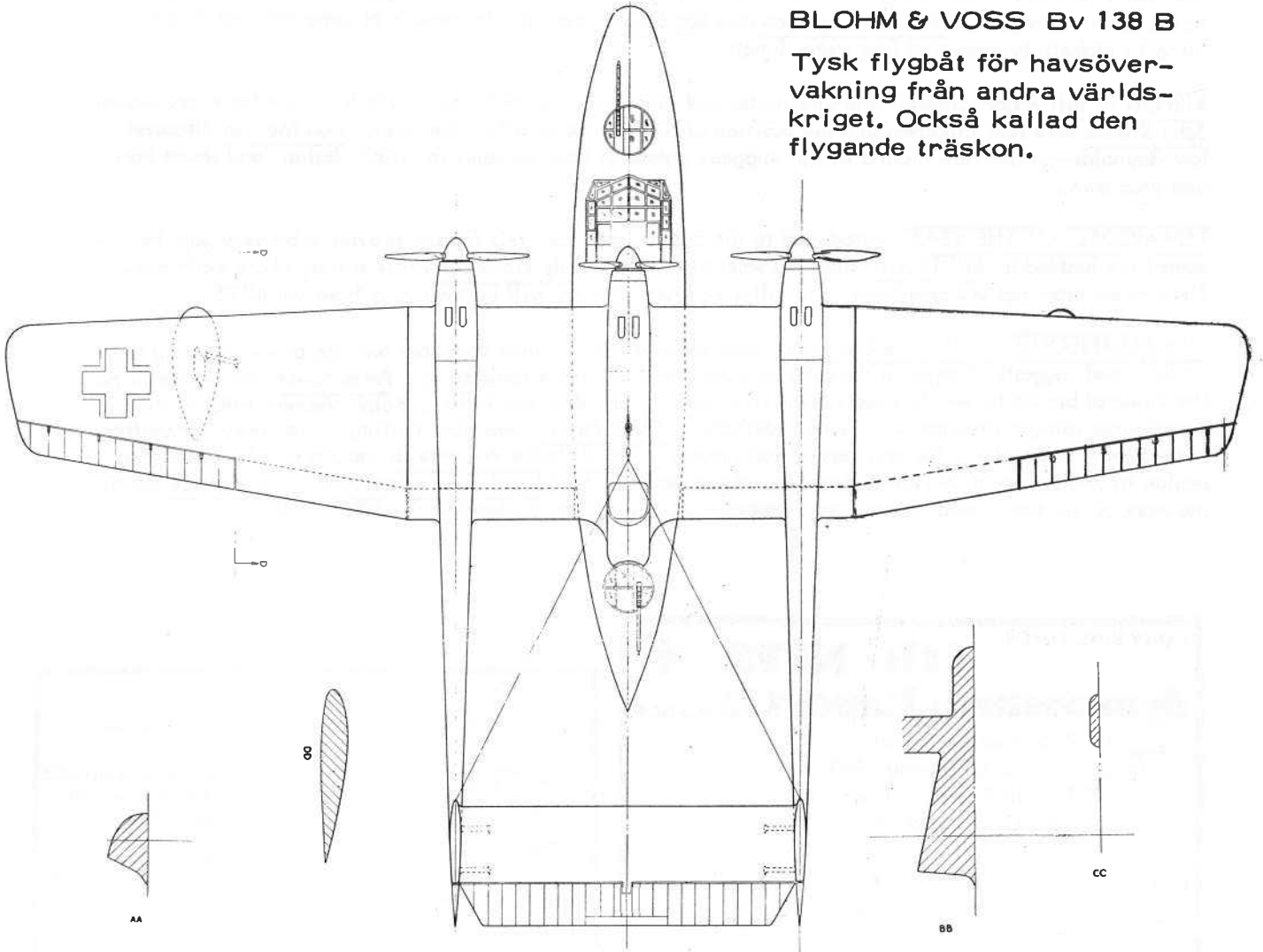


Skalasidean



BLOHM & VOSS Bv 138 B

Tysk flygbåt för havsövervakning från andra världskriget. Också kallad den flygande träskon.



SYMPO 71

A Preview

Report of the Fourth Annual Symposium of the National Free Flight Society
Bob Meuser, Editor

RUBBER MOTOR TESTS: Jon Davis reports on the results of some 35 tests, covering break-in procedures, the effects of holding a motor fully-wound for various lengths of time, and winding techniques. George Xenakis tells about two methods of measuring the energy output of a motor without plotting torque-turns graphs. Walter Erbach discusses his apparatus for automatic plotting of torque-turns graphs, and some of his results.

PROPELLERS: W. Hewitt Phillips discusses possible advantages of one-blade props, and tells how to balance out both aerodynamic and inertial forces. David Mendel discusses the advantages of gearing the prop to turn slower than the engine. Sherman Ovelmen and Bob Meuser describe the results of some 200 test flights using 13 Wakefield props and four motor lengths.

AIRFOILS: Bill Bogart presents ordinate tables and large drawings of 81 new airfoils -- one for every occasion. John Krouse tells how thickness and the position of the high point affect duration. Don Monson discusses low-Reynolds-number flow around wings, suggests potential improvements in airfoil design, and shows how to plot your own.

TEN MODELS OF THE YEAR: Introduced to the Sympo last year, this feature proved to be very popular. A committee headed by Bill Hartill made the selections, and Hardy Brodersen wrote a story about each one. Three-view drawings are presented, and full-size plans of many will be available from the NFFS.

MISCELLANEOUS: William McCombs discusses some of the problems of rubber and gas powered flying scale models, and suggests changes in the rules to make the event more interesting. Peter Soule tells where to put the dihedral breaks to get the greatest stability with the smallest loss in lift. Ralph Vescera talks about his experiences using a streamer as a thermal detector. Frank Perkins describes putting a tiny radio transmitter in the model as an aid to the recovery of lost models. The Ultimate Wakefield: results of a brainstorming session in Sweden, with 3-views, sketches, photos and text by Christian Schwartzbach. Tom Patrick describes the work of the Low Speed Aerodynamic Research Association of England in the 40's and 50's.

EARLY BIRD OFFER-

4th NFFS

Symposium Report PRE-PUBLICATION

Send To NFFS Symposium Report
C/O Annie Gieskieng, NFFS
1333 South Franklin Street
Denver, Colorado 80210

\$3.50/per report if AMA & NFFS member, or other than USA resident

\$4.50/per report for all others

50¢ first class handling (USA, Canada, Mexico)

\$1.00 air mail handling (foreign countries)

COMBO OFFER: 1970 and 1971 reports
\$6.00 AMA & NFFS, foreign; \$8.00 all others
(double the amount of special handling, if desired)

name _____

address _____

city _____ state _____ zip _____

NFFS ORDER FORM

Full-size Ozalid print plans: (All \$1.50 unless otherwise noted.)

<input type="checkbox"/> Snooply A/2	<input type="checkbox"/> Thornhill Built-up HLG-60¢
<input type="checkbox"/> X ² FAI Power	<input type="checkbox"/> Cloudbuster Buster CdH
<input type="checkbox"/> Early Bird 1/2A - \$1.25	<input type="checkbox"/> Voyager CdH
<input type="checkbox"/> Square Eighty HLG - \$1.25	<input type="checkbox"/> Northwind .09 FAI
<input type="checkbox"/> Thornhill A/1 Nordic	<input type="checkbox"/> Nor'wester Wakefield
<input type="checkbox"/> Cloud Chaser Twin Pusher	<input type="checkbox"/> Univers-all - \$2.00

And how about these "goodies"?

Sheet of (9) NFFS decals (25¢ each sheet)

Rubber "bird" stamp (\$1.50)

Tee-shirts - available with NFFS "bird" on front or back. Adult sizes: 44 only. (\$2.00) Child sizes: 4, 8, 10, 12. (\$1.50)

Copies "Sympo '70" (\$3.50 NFFS-AMA members and foreign, \$4.50 non-mem.)

"Model Aeronautics Made Painless" (\$2.00)

NFFS membership list with monthly supplements (\$2.50)

Detach this coupon, fill in and mail to Annie Gieskieng NFFS, 1333 South Franklin Street, Denver, Colorado 80210. Check or money order should be payable to the National Free Flight Society.

\$ _____ total amount enclosed. 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-förestandare Ann Wahlberg, Värnamo, 603 62 Norrköping.
Telefon 011/127 666

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 Älandsbro.
Tel. 0611/201 02

LEDAMOT

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

Per Södersten
Sleipnervägen 33
136 42 Handen. Tel. 08/7776 121

SUPPLEANTER

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

Inge Stendahl
Stensättersgatan 12A
641 00 Katrineholm. Tel. 0150/188 66



GRENCHEF FRIFLYG

Hans Eklund, Norra Kyrkog. 14E
871 00 Härnösand. Tel. 0611/199 72

GRENCHEF LINFLYG

Roger Holmberg, c/o Wiberg, Drottningg. 39
582 27 Linköping, Tel. 013/127 13

GRENCHEF RADIOFLYG

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

GRENCHEF RAKETFLYG

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

TILL SALU

1 Par indragbara landningsställ (vingställ), POSITRACT "Olympic Standard" inkl. 2 st mikroströmbrytare samt ackumulator 3,6 V, 500 MAH. Oanvänt endast 325:- 2st använda Bonner Duramite servon 30 kr / st. Ola Sahlenmark, Blixtg. 16nb 754 31 Uppsala.

NYTT KLUBBMÄRKE

Kristianstads Modellflygklubb har vid klubbmöte antagit detta märke som sin symbol. Klubbmärket, är av typ torrdekal och har färgerna, blått, gult, vitt och svart.

Till andra klubbar som eventuellt tänker använda stadsvapen eller dylikt i sitt märke vill vi bara påminna om att man måste ha vederbörande myndighets tillstånd.

Hälsningar
Dennis nielsen
sekr.



FLYG - RADIO RITNINGAR RAKETER

Flygkatalog 2:75
Raketkatalog..... 2:25

Tordmuleväg. 7c 22235 Lund
Tel. 046-13 05 45

Jeri hobby

MODELLFLYGNYTT

SVERIGES MODELLFLYGFÖRBUND

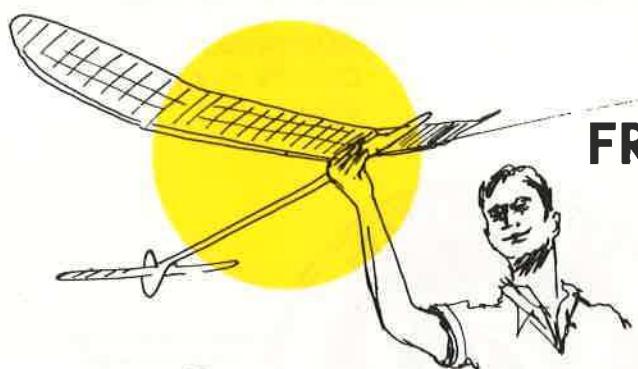
Box 100 22

600 10 Norrköping

Ansvarig utgivare: Göran Alseby

Tryck: L-Offset, Norrköping

VILKEN MODELLFLYGGREN TYCKER DU BÄST OM



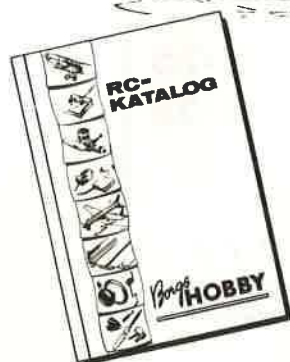
FRIFLYG



RADIOKONTROLL



LINKONTROLL



Rekvirera vår RC-katalog.
Den enda katalogen speciellt
för RC-material.

Sändes mot 3:75 i frimärken.

Det gör detsamma,
materialet finns hos

BORGS hobby

APOTEKAREGATAN 7 582 27 LINKÖPING

Tel. 013 - 12 39 81 - Postgiro 20 22 83 - Bankgiro 60 - 8127