

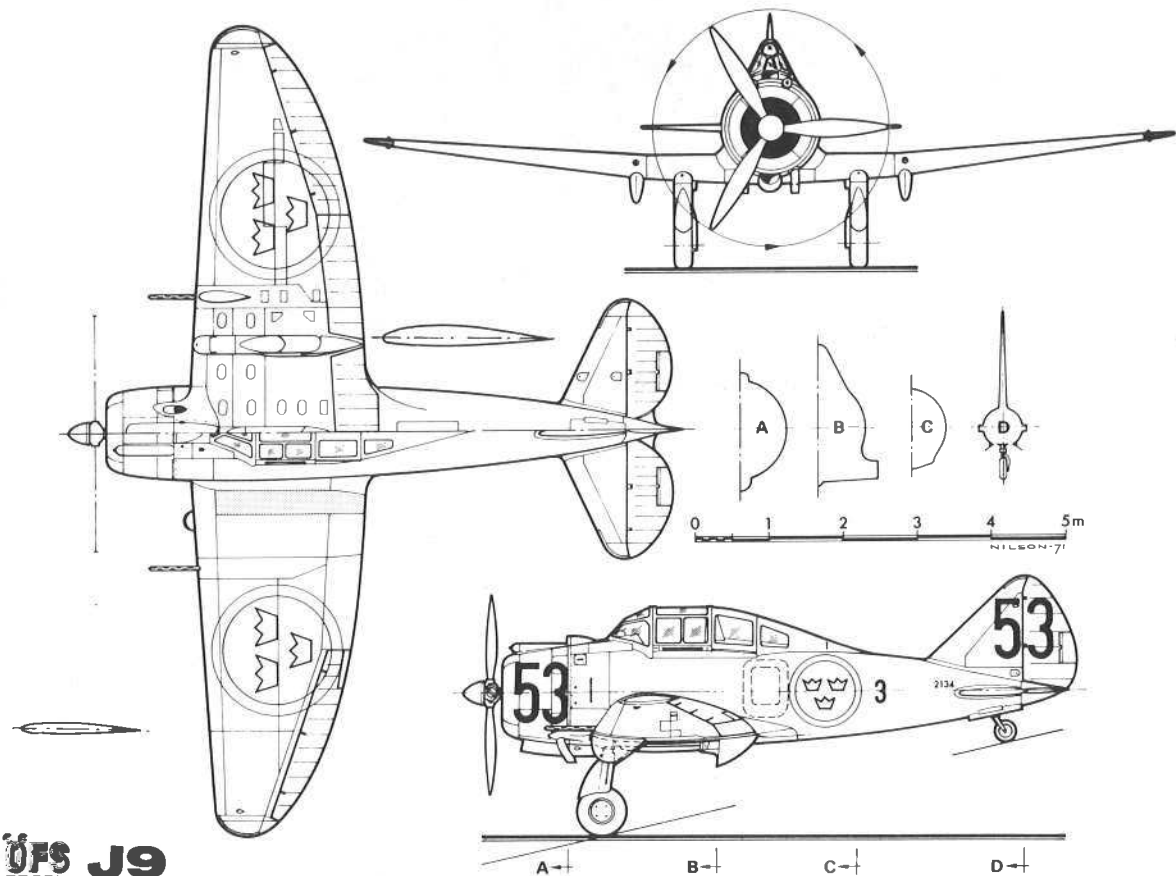


MODELLFLYGNYTT



ORGAN FÖR
SVERIGES
MODELLFLYGFÖRBUND

6
1971



ÖFS
PROFIL **J9**

Ovanstående skalaritning är lånat ur ÖFS-Meddelande som utges av Östergötlands Flyghistoriska Sällskap. Eftersom vi tror att det bland modellflygarna finns intresse för flyghistorik, och det i varje nummer av ovanstående meddelande kommer ritningar och beskrivningar av flygplan som ingår eller har anknytning till samlingarna i Linköping, vill vi rekommendera ett medlemsskap. Detta kostar endast 10:- per år. I baktanke har vi då också den lockande möjligheten att anordna en modellflyghistorisk avdelning vid det blivande muséet. Det måste ju bland SMFF:s medlemmar finnas många som har historisk materiel. Härneden följer några valda delar ur ÖFS informationsfolder.

ÖSTERGÖTLANDS FLYGHISTORISKA SÄLLSKAP

Östergötlands flyghistoriska sällskap eller ÖFS bildades den 28 februari 1967 med huvudsakligaste uppgift, att stödja tillkomsten av ett flygmuseum i Linköping. Sällskapet har vuxit ut till att bli landets största flyghistoriska organisation med närmare 600 medlemmar såväl inom som utom Sverige. ÖFS ordförande har sedan starten varit landshövdingen i Östergötland, Per Eckerberg, med övriga styrelseledamöter från industri, massmedia osv.

ÖFS ÄNDAMÅL

- stödja Flygmuseet i Linköping
- bedriva forskning i flyghistoria
- sprida kunskap om denna
- samla äldre flygmateriel

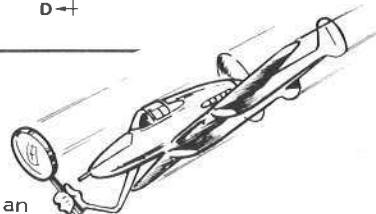
VERKSAMHETEN BEDRIVES GENOM

- föredrag och filmvisningar
- visning av det flygmuseala förrådet
- intervjuer med pionjärer
- restaurering av äldre materiel
- utgivning av "Meddelande från ÖFS"

EFTERLYSNING!

Sällskapet efterlyser flyghistoriska objekt som tex

- hela/delar av flygplan
- modeller
- motorer, instrument, tillbehör
- foton, filmer
- böcker, tidningar
- broschyrer, tidningsurklipp



ÖFS väddar till alla att antingen som gåva, deposition eller tillfälligt lån överlämna flyghistoriskt värdefulla objekt till sällskapet.

Glöm icke heller Era egna som andras flygupplevelser, som kan vara värda att dokumenteras.

VÄLKOMMEN TILL ÖFS!

Alla som är intresserade av att på något sätt stödja ÖFS verksamhet bör kontakta sällskapets arbetsutskott.

Ett annat värdefullt stöd för den fortsatta verksamheten för förverkligandet av ett flygmuseum är att bli medlem i ÖFS.

Årsavgiften är så låg som kr 10:-. Som medlem erhålles sällskapets återkommande flyghistoriska skrift, man deltar i flyghistoriska aftnar med flygkåserier, film osv.

Östergötlands Flyghistoriska Sällskap

Box 244

581 02 LINKÖPING 1

MFN:s redaktör förmedlar gärna kontakter med och medlemskap i ÖFS. Adress på nästa sida.

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:

Lars-G. Olofsson

Grevegårdsvägen 56

421 61 V. Frölunda. Tel. 031/49 30 55

FACKREDAKTÖR linflyg:

Ulf Larsson

Rum 242. Körbärsvägen 1

114 23 Stockholm. Tel. 08/15 92 39

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, Klingsbergsg. 40
Box 10022, 600 10 Norrköping 10.

PRENUMERATION

Pris 15 kr per år. Per postgiro
51 81 65 - 6, 600 10 Norrköping 10

LÖSNUMMER

Säljes i mån av tillgång för 2 kr styck.

INNEHÅLL

RC-VM.....	Sid 4
FAl-rapport.....	8
Glasfiber i modell.....	9
Inomhus.....	12
Linkontrollåret.....	14
3 Segelmodeller.....	16
Tävlingsresultat.....	22
RC-Tips.....	31

NÄSTA NUMMER

Material sändes till fackredaktörerna eller förbundsexpeditionen i Norrköping

SMFF-71 en god årgång

I dessa dagar har många klubbar och förbund sitt årliga huvudbry med sammanställningar av årsberättelser. SMFF är inget undantag. Vad har vårt förbund och dess medlemmar åstadkommit under året?

De som följt verksamheten genom studium av Modellflygnytt har väl fått någon uppfattning om de aktiviteter som förekommit 1971. Modellflygnytt ja!! Alla har väl märkt att detta är nummer 6 och att vi lyckats hålla vårt utgivningsprogram. Datum har väl inte klaffat så som vi önskat, men det viktigaste är väl att tidningen kommer. Många ord har väl sagts om vår tidning i år liksom tidigare. Inte alla har väl varit så snälla i sina yttranden. Vi får dock inte glömma att vår tidning framställs på ideell väg av förbundsmedlemmar som sätter till mycket fritid på att göra en bra tidning. Vi bör vara tacksamma mot medarbetarna och framförallt Carl Gustaf Ahremerk för resultatet i år. Vår upplaga är nu uppe 4000 ex per nioch utvecklingen pekar brant uppåt. Detta hänger intimt ihop med vår medlemsökning inom SMFF som har samma tendens. Förtjänsten här ligger helt på våra energiska klubbfunktionärer som lockar alltfler in i den intressanta modellflygssysselsättningen.

För att möjliggöra en fortsatt utveckling i samma riktning behövs ett ständigt ökat antal ledare och instruktörer.

Här skall SMFF göra sin insats med utbildning av dessa. Under året har också antalet kursdeltagare varit rekordstort. Inte mindre än 225 medlemmar har deltagit i årets kurs- och funktionärsutbildning. Omkring hälften av dessa genomgick VM-funktionärskursen.

Tävlingsverksamheten kan vi också se tillbaka på med tillfredsställelse. En individuell Världsmästare och lag-VM segern i F1C, fyra individuella NM-segrar och tre lag-NM är några bland de fina resultat våra landslag lyckats prestera. Nationellt har tävligarnas antal varit lika stort som vanligt och vi har har kunnat glädja oss åt den första inomhustävlingen som hölls i Göteborg. Ökningen av av nybörjare och juniorer gör att vi kan se ljus på återväxten bland tävlingsflygarna.

Inom förbundsrad och tävlingsstyrelse pågår just nu en debatt med syfte att förbättra förutsättningarna ekonomiskt för tävlingsverksamheten. Förslaget beräknas kunna läggas fram vid 1972 års riksstämma. Ambitionerna inför nästa år är alltså höga.

Till sist tackar vi alla Modellflygnyttläsare för 1971 samtidigt som vi önskar GOD JUL och GOTT NYTT
MODELLFLYGÅR!

Gunnar Kallén

Omlagsbilder: Framsidan, RC-grenchefen John Lyrsell tar det kallt när han är domare som här vid SM/F3A

Baksidan, Hoh Fang Chiun som ger en internationell prägel åt samma tävling.

RC-VM 1971 i klass F3A



Bruno Glezendanner, Schweiz, nr 13 gick alltid ut med två startklara flygplan.

Årets radiokontroll-VM hamnade slutligen i USA efter att ytterligare ett par länder varit aktuella. Det blev många ändringar och mycket brevskrivande innan man över huvudtaget visste om man fick komma med. AMA dvs Academy of Model Aeronautics hade nämligen ordnat något som de kallade "operation friendlift". Ett chartrat flygplan som skulle göra det billigare att resa över. Till en början nämndes Boeing 707 men det stora intresset medförde byte till Douglas DC-8 63, en lång maskin med "plats" (extra leg room enligt reklamen) för 252 passagerare. Undrar om det trots allt inte varit lättare utan ben. Trots denna maskin lär det ha varit åtskilliga som inte kom med, men fler flygplan kunde inte ordnas med hänsyn till ytterligare hotellbehov mm mm.

Det blev till sist så att från Sverige elva personer inklusive laget med följde "operation friend lift". Laget bestod av Christer Gillgren, Göran Ridderström, Bert Erik Stövling och lagledaren John Lyrsell. Acke Johansson fick nöjet att bli uttagen som domare vilket bland annat medför att man får en frisk färg i ansiktet efter några dagars stirrande i skyn.

Operation friendlift utgick från Paris och via London nådde man slutligen New York. Man måste således ta sig till Paris först (eller London).

Resor med stora flygplanslådor bjuder alltid på högtidsstunder när man får se flygplatspersonalens miner inför anblicken av lådorna. Dessa var i förväg måttbestämda av AMA 180x90x30 cm vilket ser stort ut ända tills man skall lägga i flygplanen. Hur man än kollat och ringt före resan och blivit försäkrad att det inte skall bli några transportproblem råkar man ändå på någon som antingen frågar om man har sin bror med i lådan

eller tvärsäkert påstår att den omöjligt går in i planet. "Det är ingen ide att försöka ens". Nåja står man på sig går det och vi hamnade via Köpenhamn i Paris. Ett tips: övervaka helst lastningen även om det blir lite trist att som tex vid mellanlandning i Köpenhamn lasta ur, åka in till stationsbyggnaden, ut igen, för att därefter lasta in i samma flygplan. Övning ger färdighet.

Efter ett par dagar i Paris, på bland annat de mest lyxösa hotell (hotellbrist) med spindlar i sängen och kackerlackor, talade alla flytande. Dock icke franska även om några kunde säga cognac, pommes frites och taxi.

Undertecknad tjänstgjorde nämligen som tolk vid de få tillfällen som behövdes.

Sista dagen i Paris började man stöta ihop med gamla VM-bekanta och det är framförallt detta som gör VM-tävlingarna till en upplevelse antingen man deltar som pilot eller inte.

Ombord på planet efter en timmes kökultur började man förstå vad som menas med "extra leg room". Det måste vara feltryck för alla tog det som "extra bag room" och benen stoppade man någon annanstans.

En hård mellanlandning i London nödvändiggjorde däckbyte och sedan man förstört tre domkrafter på det nu fullastade planet fick alla 252 VM-resenärerna gå ut vilket lättade på många sätt. Efter åtskilliga mackor och ölglas på flygbolagets bekostnad startade vi. Vilken startsträcka. I Paris 35 sekunder (ganska normalt) före lättning, här 55 men det gick. Puh!

Landade så småningom i New York där alla slapp igenom pass och tull efter mycket letande i böck-

er och papper av den nitiska passkontrollen vars tempo inget tycktes öka på. Oförglömligt.

Efter en lång bussfärd och installation på motellet ut till tävlingsplatsen för uppackning och träning.

Tävlingarna hade förlagts till ett litet flygfält i Doylestown 8 mil från New York och 4 mil från Philadelphia. En enda startbana fanns och den låg förstås i vindriktningen. Alla med erfarenhet från tidigare tävlingar skrattade naturligtvis för vi visste ju att så kan inte vindriktningen vara på ett VM. Men tji, Amrisarna hade ordnat, alltid vinden i banan åt ena eller andra hållet. Trots att väderlektjänsten varje dag lovade oss skyfall höll det upp hela tiden ända till prisutdelning och uppvisningar avslutats. Sen kom det.

På denna enda startbana hade man ordnat med två flygcirklar med 400 meter dem emellan. Banan var smalare än yttre landningscirkeln men vad gör det när det blåser åt rätt håll. Den öst-västriga banan medförde att domarna fick titta upp i soldiset då åskådare och alla arrangemang av naturliga skäl låg norr om banan. Omöjligt att skaffa ett annat fält sa man. Här fanns hangar, presstjänst, tävlingsledning, utställningstält, korv- och pajmack mm mm.

En ganska omfattande elektronisk utrustning hade ordnats för att kunna övervaka tävlingarna. Med denna svepte man bandet och kunde direkt se på ett oscilloskop vad som var på gång. Om någon önskad signalspik dök upp varnades flygcirk-larna med en lampa och en kille som blev hysterisk och rusade ut till piloten och gestikulerade. Stränga regler förbjöd flygning över åskådar-arna och en vakt med en gasol-driven siren lät ingen flygare överskrida den förbjudna linjen.

Redan här hemma hade vi fått reda på startordningen och Christer uppehöll traditionen och drog spiken vilket undertecknad gjorde i Bremen. Till råga på allt tog för säkerhets skull Bert-Erik högsta startnumret av 62 anmälda om någon skulle hitta på att vända på listan. Ettan har i alla fall fördelen att efter sin flygning om inte leda tävlingen så i alla fall ligga tvåa en stund.

Tävlingen flöt väldigt fint med flygning i flygning vilket är något helt annat än den disciplin vi brukar ha här hemma. Funkar det inte är det bara att säga adjö och det är lätt hänt så fort man är ute på långa resor. Flera killar fick tex uppleva att deras startackar var urladdade efter flyg-resan. Förmodligen beroende på det låga trycket i flygplanets lastrum?

Flygplanlådorna är det stora problemet för den som tävlar.



Trötta resenärer under uppackning.

Redan första omgången visade att förre världsmästaren Bruno Giezendanner var väl förberedd. Han tog ledningen direkt även om han fick släppa den ifrån sig till Wolfgang Matt i 2:a och 3:e omgångarna. Efter 4:e hade emellertid Giezendanner återtagit ledningen och eftersom man bara flög fyra omgångar och räknade de tre bästa så fick han äran att bära hem VM-bucklan. Samtliga toppkillar var som synes av resultatlistan "kändisar" som med små marginaler kämpade om platserna. USA:s lag gjorde en stark prestation genom att lägga beslag på 3:e, 6:e och 7:e platserna vilket överlägset gav dem lagpriset. Det har man väl på känn också att USA har en bredd att ta av även om man nu två år i följd inte lyckats ta första platsen individuellt. Resultatsiffrorna talar ju för hur hårt det är i toppen.

För min del tycker jag det var glädjande att Geizendanner vann då han representerar en flygstil som är behagligt lugn och enligt min mening betydligt njutbarare än den motorvrålade-flygande-bombstil som tyvärr många andra toppflygare använder. Våra killar hade jämförelsevis långsamma kärror.

De extremt snabba flygplanen går visserligen jämnt men ger svårigheter med att begränsa storleken på manövrerna så att tex loopingarna blir höga och ovala. Man har nu gått in för relativt höga kroppar, långa stjärtmoment, stora roder-tytor och relativt stora flygplan. Beträffande vikten och vingbelastningen finns det ungefär lika många åsikter som piloter. Men i och med att motorstyrkan ökar går det bra även med tunga flygplan. Det vore faktiskt på tiden att effekttökningen i stället utnyttjades till att tillåta bättre ljuddämpning för detta är ännu ett sorgligt kapitel.

De infällbara ställen har nu fullständigt slagit igenom och de flesta använde sådana med gott resultat. I tex en sådan manöver som spin brukar stället fällas ut för att snabbare komma ned i stallfart. De flesta väntade också naturligt nog med att i starten fälla in dem till efter avvikelser från rakkursen. Några tävlande bland andra Giezendanner gick alltid ut till start med två flygklara kärror. Även vår Göran gjorde så.

Varje VM ordnas en concours d'élegance om mest välgjorda flygplan. I år vann helt välförtjänt Poju Stephansen även om det måste ha varit svår konkurrens då det fanns åtskilliga snygga och välbbyggda flygplan. Poju har i sin kabin förutom instrumentpanel ett par foton från sidan av sitt och sin frus ansikte. Fotona är klistrade på silhuett-piloterna i kabinen, kul grej.

Standarden på flygplanen har ökat för varje år och åtskilliga killar återkommer med samma flyg-



Poju Stephansen Norge, vann välförtjänt priset för mest välgjorda modell.

plan vilket tyder på att grejerna som regel fungerar fint.

Beträffande våra killar kan sägas att de skötte sig så bra man kan begära det är bara det att det fordras mycket mer rutin och framförallt en otrolig massa träning som förmodligen måste vara mera rationell för att det skall vara möjligt att nå toppen bland de tio bästa. Man behöver vara några stycken som hjälps åt då man ofta har väldigt svårt att se sina egna fel.

En pylontävling ordnades i anslutning till detta VM och härifrån deltog Rune Svenningsson och gjorde en god insats i ett spännande heat där han skärpte sig i svängarna och lyckades slå en amerikan. I fortsättningen fick han problem med skräp i bränslet vilket inte är kul efter så lång resa. I pylon använder man ju på tävlingsplatsen tillhanda hållid bränsle vilket pumpas i och ur under kontroll och detta kan naturligtvis skapa speciella problem.

Även en segelflygtävling anordnades och denna vanns av CIAM-presidenten Sandy Pimenoff Finland. Han hade tagit med sig en byggsats över och byggde den färdig de första tränings- och tävlingsdagarna lagom till segelflygtävlingen som gick sista dagen. Populärt.

I övrigt var det ordnat ett stort utställningstält där man på amerikanskt maner ställt ut byggsatser mm till beskådande. Här fanns bland annat de fina Ross-motorerna med ända upp till sexcylinders boxermotor. Fantastiskt fina arbeten.

Man bjöd då och då på uppvisningar där helt naturligt två tyska radiostyrda helikoptrar var det intressantaste inslaget men även snobben i "dog-fight" med Röde Baronens Triplan och illusoriskt ljudband rev ner applåder TACKA-TACKA-TACKA BROOM.

Ingen tävling klarar sig utan fadäs och den kom vid prisutdelningen. Det är mycket intressant och pinsamt att se minen på den som skall ropa upp första pristagarens namn men som varken kommer ihåg det eller kan uttala det. Då hjälper det inte att man är amerikansk general.

Nåja det hela gick ju bra och tävlingen genomfördes fint med lite tur beträffande väder och vind.

AMA med John Worth i spetsen och Maynard Hill som tävlingsledare för att nu nämna några skall ha ett stort tack för en väl genomförd tävling som blev till en oförglömlig upplevelse.

Efter tävlingarna hade vi några fria dagar där en del åkte hit och andra dit och några togs om hand av modellflygfamiljer. Rune Svenningsson fick sitt lyxmaté på cocktailpartys genom detta arrangemang och kan numera allt om sådana. Fråga honom. Bert Erik Stövling fick flyga Boeing 747 (jumbojet) till släktingar och efter det svävade han på små vita moln i flera dagar. "Toppen ser du". Några av oss fotograferade New York med film, utan film, och den grundligaste två gånger på samma film. Nej undertecknad besökte Chicago istället. Så småningom tog vi oss tillbaka till Europa trots att piloten klämde ut stället i full fart mitt över Atlanten.

"Du ska se, vi har nog fan gjort looping innan vi är tillbaka i Paris" sa Bert Erik.

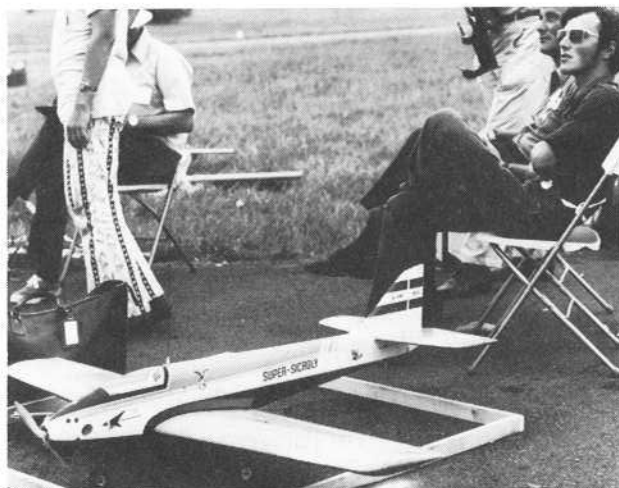
Vill du veta hur man klarar Paris-gangsters så fråga Christer, Göran med fru och Nisse Hällman som höll på att bli rånade på en mörk gata. Det gick bra och man slapp undan med Christers ömma haka.

Stockholm är skönt men kallt.

Jesper von Segerbaden



Phil Kraft, USA: 3:a har fortsatt utvecklingen efter Kwik-Fli-linjen.



Hanno Prettnier, Österrike. Lägga märke till lufthålet för förgasaren på nosen.



Flera gånger kastade sig över modellerna och mätte och antecknade men dessa var i särklass beträffande klädseln.



En tagg på oscilloskopskärmen visade frekvensen så fort någon sändare slogs på eller dök upp på bandet.

Wolfgang Matt, Liechtenstein, som blev 2:a var i år mycket nära segern.





Rapport till FAI av presidenten för den internationella juryn vid friflyg-VM 1971 i Sverige.

1. Organisation

Världsmästerskapen avhölls på svenska flygvapnets bas Säve utanför Göteborg. Kungliga Svenska Aeroklubben och Sveriges Modellflygförbund arrangerade tävlingarna gemensamt. Tävlingen avsåg de tre friflygklasserna F1A, F1B och F1C, som flögs den 3:e, 4:e och 2:a juli respektive.

2. Deltagare

224 tävlande från 33 länder deltog i dessa mästerskap, vilket är nytt rekord för FAI:s Världsmästerskap. Två nationer, Egypten och DPR Korea, deltog för första gången i en tävling av detta slag. Alla världsdelar var representerade.

3. Mat och förläggning

Lunch och middag serverades i basens matsal, frukost delades ut på flygfältet. Maten var mycket god och riklig.

Förläggningen för tävlande och lagledare var ordnad i baracker, varav somliga var ganska förfallna. Utrymmena var också mycket begränsade och standarden motsvarade inte vad som krävs vid ett VM. Förlägningsstandarden förorsakade den enda allvarliga kritiken rörande detta VM.

4. Flygfältet

Säve flygfält är definitivt inte av den storlek som man väntar sig vid ett friflyg-VM och blåsigt väder under tävlingstimmarna kunde mycket väl ha förvandlat tävlingen till en enda oreda. Tävlingsstiden hade emellertid valts omsorgsfullt med hänsyn till detta (tidig morgontid och kvällstid) och det var övervägande utmärkt väder vid dessa tillfällen under alla dagarna. Hämtningsservicen var väl bemannad och fungerade effektivt hela tiden och följaktligen förlorades endast ett fåtal modeller.

5. Tidtagning

Tidtagningen i stort var välorganiserad och tidtagarna var väl underrättade. Ytterligare någon information från juryn krävdes emellertid för att klara ut vissa regelfrågor före tävlingen. Alla tidtagarna var utrustade med kikare enligt den nya regeln och hade tillfredsställande erfarenhet av dessas användning. Denna nya metod för tidtagning var mycket framgångsrik och det förekom inte några diskussioner om flygtiderna.

Körning av motorer förorsakade å andra sidan ett antal tidtagningsproblem beroende på de höga höjder som uppnåddes, ett problem som förstärks ytterligare när flera motorer samtidigt är i gång i luften och på marken. Detta var speciellt märkbart under fly-off. Subkommittén i friflyg ombedes att studera detta problem.

6. Resultat beräkning

Flygtiderna erhöles från sekretariatet och anslags på resultattavlan inom ett par minuter efter varje flygning. Samtliga resultat dubbelkontrollerades

• samtidigt så att få, om ens någon, rättelse behövde göras i efterhand. Hela systemet fungerade utmärkt och det var synd att intrycket försämrades av att endast svenska språket användes på resultattavlan.

7. Invägning

Invägningen av modeller var väl organiserad men återigen anlände ett stort antal deltagare med bristfälligt kontrollerade modeller som förorsakade stora förseningar. Flera lag hade inga FAI certifikat alls, andra hade felaktiga etiketter, felaktigt ifyllda etiketter eller inga etiketter alls på sina modeller. Ett lag behövde åtta försök innan det blev godkänt. 20 % av modellerna var utan den nationalitetsbeteckning som krävs i reglerna. Den huvudsakliga skulden till detta måste ligga hos de nationella aeroklubbar som uppenbarligen inte kontrollerar sina lags modeller på rätt sätt och så som reglerna föreskriver. Att detta inte beror på bristande kunskaper eller information bevisas av det faktum att länder som Cuba och Korea, som har betydligt mindre kontakt med FAI än de flesta hade sin utrustning i perfekt ordning vid invägningen.

Det är juryns enhälliga åsikt att CIAM skall överväga sanktioner mot nationella aeroklubbar som fortsätter att sända ofullständigt kontrollerade modeller till VM.

Den punktkontroll av minst 20 % av modellerna som krävs av reglerna uppfyllades väl i alla klasser. Kontrollen gjordes snabbt och utan att de tävlande stördes i onödan. I F1B befanns två modeller vara för lätta och de tävlande måste diskvalificeras. Ytterligare två var gränsfall. Det förefaller som om vissa tävlande lägger sig alltför nära den tillåtna minimivikten och i varmt och torrt väder som på Säve kan detta få icke önskvärda konsekvenser. Arrangörerna använde elektroniska vågar, med stor noggrannhet (0,01 g), som var mycket snabba. Liknande vågar rekommenderas för framtida VM-arrangörer.

8. Organisation av flygningarna

Startområdet var riktigt utlagt enligt reglerna. Arrangörerna upprätthöll mycket god ordning inom startområdet, överflödigt folk och riskabel utrustning hölls väl utanför. Arrangörerna skulle emellertid ha varit bättre förberedda att flytta startområdet vid ändringar i vindriktningen. Linkontrollen i klass F1A förorsakade vissa förseningar. Läget förbättrades avsevärt sedan kontrollen flyttats till startområdets omedelbara närhet, men subkommittén i friflyg skall diskutera möjliga regeländringar så att dessa svårigheter kan undvikas.

9. Högtalarsystem

Det fanns ett högtalarsystem i anslutning till tävlingssekretariatet för att hålla deltagare och åskådare underrättade om förloppet. Olika meddelanden överfördes via radio till speakern, men systemets volym var otillfredsställande med hänsyn till de stora avsändan, vilket var speciellt märkbart under tävlingen i F1C.

Framtida arrangörer måste fästa speciell uppmärksamhet vid detta problem och försäkra sig om ett högtalarsystem med tillfredsställande räckvidd och volym.

10. Protester

Det förekom ingen officiell protest under tävlingen.

Slutsats

Det är FAI-juryns enhälliga åsikt att detta var ett mycket framgångsrikt VM, med en hög standard i såväl flygning som arrangemang. KSAK och SMFF bör lyckönskas till denna prestation.

Glasfiber i modeller

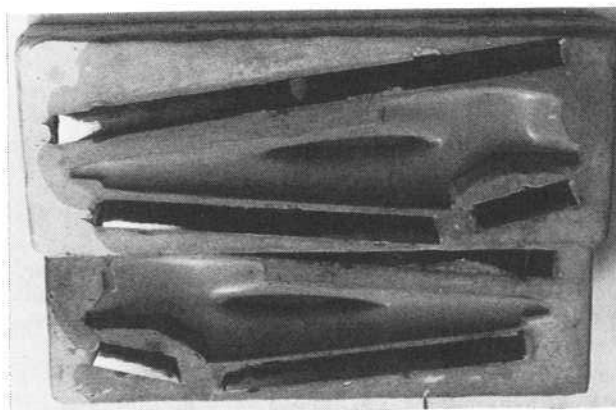
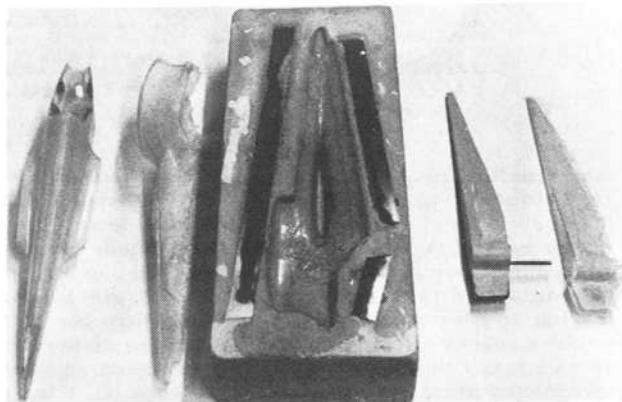
Glasfiberarmerad plast eller "glas" som det ofta kallas är ett material som de senaste åren börjat användas mer och mer inom denna ädla hobby och ett material som definitivt kommit för att stanna. I denna artikel skall jag försöka att så utförligt som möjligt behandla glasets olika användningsområden samt arbetsteknik.

Först några ord om själva materialet. Det består av två delar, för det första glasfiberväv som, som namnet anger, är gjord av glas, som gjorts i enormt tunna trådar, som sedan spunnits till tjockare trådar som därefter kan vävas till väv. Denna finns i ett flertal tjocklekar varav den tunnaste är 0,1 mm och är den mest användbara för hobbybruk. Den täcker nästan alla användningsområden. Det finns även en kvalitet kallad "matta" som inte är vävd utan där trådarna ligger pressade ihop med ett bindemedel, helt oorienterade. Den finns dock inte tunnare än 1 mm. Matta är mycket lämplig till stora modeller eller kraftiga förstärkningar.

Glasfiber materialet ingår som armering i den färdiga produkten och man kan armera i stort sett vilket material som helst med glasfiber. Det mest tillämpliga för modellbygge är ett armera härdlim (typ Araldit) eller omättad polyesterharts. Det sistnämnda är ett utmärkt material (de flesta plastbåtar byggs av detta) och jag kommer huvudsakligen att uppehålla mig vid det. Det säljs som en flytande vätska av korta polyesterharts-molekyler som efter tillsats av härdare och accelerator polymeriserar till långa molekyler och på så sätt "härdat" till ett fast material. Härdningen går på ungefär 30 minuter vilket gör att man kan arbeta fortare än med Araldit som måste härda över natten. Den härdate plasten är i sig själv mycket hård och spröd, men tillsammans med glasfiber bildas ett mycket starkt och förvånansvärt segt laminat. Både plast och väv finns i Stockholm på AB Seriebåt eller Källs färg och kostar ungefär 12-15 kr för 1 kg plast och 10 kr/m² för väv. På ett kilo plast och en meter väv kommer man långt, det blir ungefär en hel team-racer, så materialpriset behöver inte vara avskräckande.

Det finns i stort sett tre olika principer att använda glas: 1 att förstärka en balsakonstruktion med glas 2: att förstärka en glaskonstruktion med

Från vänster till höger ses hopsatt kropp med fästskruvar för motor, kroppshalva, hårdgipsform med laminat, träform för avgaskanal samt gjuten avgaskanal. Modellen är den tjockiska "Scorpion".



Formpar i hårdgips för kroppsgjutning. De svarta banden i kanterna är ingjutna järnband att slipa laminatets kanter mot. Lägg märke till den spegelblanka ytan i formarna.

balsa 3: att bygga helt i glas. Balsaförstärkar-metoden: går helt enkelt ut på att förstärka modellen på särskilt utsatta ställen med glas. Detta lämpar sig utmärkt även för mindre avancerade byggarer, dels pga den ökade kraschtåligheten, dels pga enkelt utförande. Man lackar fast väven med plast direkt på den obehandlade träytan, tex på motorbockar el landställsinfästningar. Lacka inte balsan med något annat lack först eftersom plasten då fäster mycket sämre.

Man kan på detta vis tillverka mycket eleganta motorkåpor. Man skär till sin balsabit och klär den på utsidan med glas, sedan holkar man ur inifrån och klär insidan. Man får då två skikt glas med balsa emellan som är otroligt starkt och lätt. Man behöver inte lämna mer än 1 mm balsa vilket tillåter konstruktion av mycket smäckra modeller.

Metoden lämpar sig utmärkt för att ytbehandla balsavingar på speed och teammodeller. Dessa kläs då lämpligen med ett lager av tunnaste väven som plastas fast. Man får då en helt bränslesäker stark och porfri yta sas gratis, vilket kan vara svårt att få med tex siden el papper. Dessa vingar blir mycket styva, vilket beror på att balsan stängs inne mellan två hårda, ganska oeftergivliga glaskikt, som tillåter mycket mindre töjning resp. komprimering än balsa i sig själv. Somliga föredrar att till vingar använda araldit som strykes på tunt med en spatel, och hävdar att ett sådant laminat blir lättare.

När plasten har härdat blir det ett tunt klabbigt skikt ytterst, vilket består av överskott av katalysator och härdare. Det kan ta en vecka innan ytterskiktet härdat ordentligt. Det går emellertid utmärkt att slipa plasten redan efter någon timme om man bara använder en grov fil eller rasp som inte klibbar igen så lätt. Man kan oxå använda vattenslappor och ta litet tvättmedel (Surf är bra) i vattnet. Penslar, mammas rya, fingrar o dyl räddar man med acetone, tinner löser inte plasten.

Metod två innebär att man gör ett glasfiberskal enligt nedan angiven metod som är så tunt att det inte är självbärande, och placerar det runt en stabiliserande träkonstruktion. Skillnaden mot att bygga helt i glas ligger bara i att man då gör skalet tjockare så att det blir självbärande och på så sätt eliminerar träkonstruktionen.

Hur gör man då ett glasfiberskal? Först måste man tillverka en balsamodell av objektet i fråga. Gäller det en mindre detalj, tex motorkåpa, hjulkåpa eller dylikt kan man eventuellt tillverka den i en bit, men gäller det en hel kropp (som är rund) måste man göra två delar, eftersom det inte går att ha underskar i de slutgiltiga formarna. Man bestämmer var modellen skall delas. Vanligen delar

man en kropp vertikalt, men det går givetvis oxå att dela horisontalt. Därefter tillverkar man två bitar av kroppens genomskärning i ungefär 1 mm plywood, som man limmar ihop punktvís, så att det sedan går att bryta loss igen. Så bygger man upp sin modell på plywooden som då blir mitt- och delningslinje. Det är lämpligt att skiktbygga i 5 el 10 mm balsa eftersom man då vid slipningen lättare kan se till att modellen blir likadan på båda sidor.

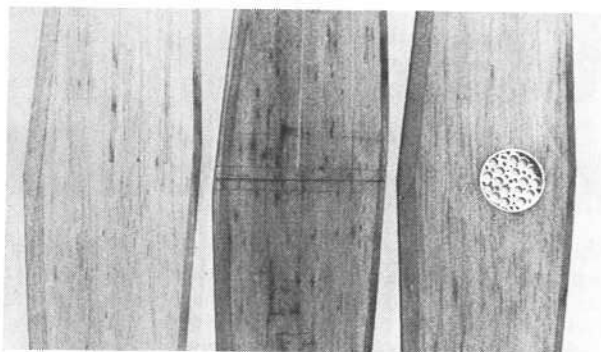
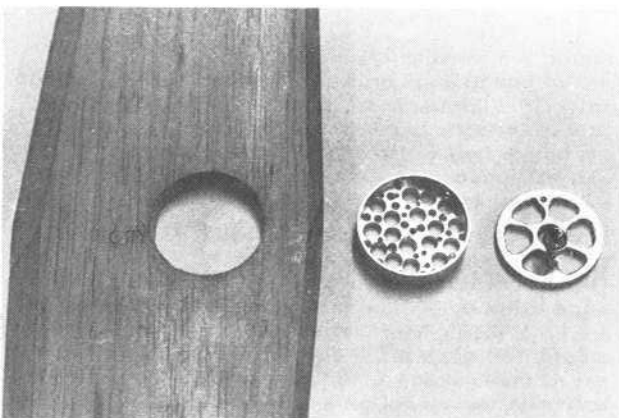
Den hoplimmade balsaklumpen hyvlas och slipas till önskad form och ytbehandlas mycket noggrant. Den färdiga formen och därmed den färdiga modellen kan aldrig bli bättre än balsamodellen är, snarare tvärtom.

När man kommit så här långt finns det två vägar att gå. Man kan för det första vaxa den färdiga trämodellen och plasta väv direkt utanpå. När det härdat skär man upp laminatet och tar av kroppshalvorna. I detta fall kan man givetvis hoppa över mittsektionerna av plywood. Fördelen med denna metod är att man slipper göra gjutformar men man får den fina ytan inåt, vilket man inte är intresserad av när det gäller en kropp. Därför så delar man istället sin balsamodell längs mittsektionerna av plywood och fäster halvorna på varsin plan plank.

Det finns ett antal olika material att göra gjut-formar av, tex glasfiberarmerad plast, glasfiberarmerad hårdlim och gips. Glasfiberarmerad plast ger en stark och bra form men nackdelarna är att plasten alltid slår sig något och formen därför blir skev. Det gör i och för sig inte så mycket eftersom de gjutna kroppshalvorna alltid blir litet böjliga och därför går att montera ändå. Däremot kan laminatet fastna i formen om man slarvat med släppmedlet. Formen och laminatet bildar då en kemisk enhet och hela arbetet blir ruinerat. Hårdlim har inte dessa nackdelar. Det är betydligt mer formstabil (slår sig ej) och plast fäster inte på härdat hårdlim. Det ställer sig å andra sidan ganska dyrt då det går åt en hel del för att få en stabil form. Återstår då gips. Vanligt vitt gips ger en ganska porös yta, som man då oxå kan återfinna på de färdiga laminaten. Det har oxå dålig draghållfasthet, vilket innebär att om man har en modell med ex.vis djupa vingrotsutfyllnader som ger skarpa hörn i formen, bräcks dessa när man skall lossa laminaten. För mindre, okomplicerade arbeten är emellertid vitgips fullt tillräckligt, och formtillverkningen är mycket enkel. Man bara sätter kanter på bottenplattan där trämallen sitter limmad och håller gips över det hela.

Om man dunkar i bordet rinner gipset ut lättare. Man får inte på några villkor ha underskär på trämodellen då den ovillkorligen fastnar och måste förstöras för att avlägsnas ur formen. Har man ändå fått underskär, ex.vis vid motorfästen, kan man fylla ut dem med modellera innan man

Från vänster till höger ses glasfiberklädd vinge, kopp för roderoket att fästas i vingen samt runt roderoket med kullager.



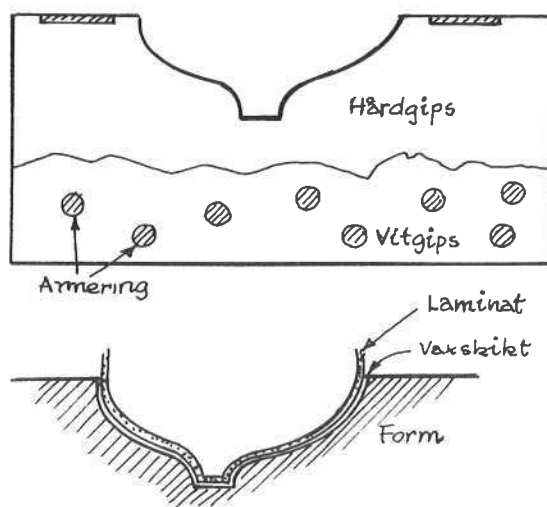
Från vänster: Träfärdig vinge, glasfiberklädd vinge, och vinge med kopp för roderoket installerad.

gipsar. Detta gäller givetvis ställen som inte har någon betydelse för den färdiga modellen utan för formens släppning. Innan man gipsar måste träformen vaxas. 3-4 lager bilvax ex: Dupont Auto Wax räcker.

Vid större och komplicerade arbeten finns andra bättre gipssorter att tillgå, sk hårdgipsen för dentalt bruk. Exempel på sådana är Duroc, Flinta-rock el Kerr Vel Mix Stone. Dessa gipsar säljes av detaljfirmor och kostar ca 30 kr för 5 kg burkar 5 kg räcker till ett formpar till en teamracer.

Detta gips har överlägsen hållfasthet och yta. Formarna blir faktiskt bättre än man egentligen har nytta av. Se bild 1 och 2.

Man måste armera gipsformarna eftersom de annars lätt bryts, men behandlar man dem inte ovarsamt så är de hållbara och ger mycket bra resultat. Vi har i Solna i flera år använt formor av detta specialgips till teamracerbygge och även de äldsta ur vilka ca 20 modeller gjorts, är ännu som nya. Metoden kan alltså rekommenderas. Trogligtvis blir det opraktiskt att göra större modeller än teamracers med gipsformar eftersom redan dessa blir stora och tunga.



När gipsformarna har torkat ungefär en vecka (för att allt vatten ska gå ur) kan man börja gjuta. Man vaxar först formen med bilvax och detta måste göras mycket noga, särskilt första gången, eftersom gips suger åt sig en hel del vax. Sedan stryker man själva formen med ett tunt lager plast som får härda tills det är segt. I detta stadium går det sedan utmärkt att lägga i väven som man då kan trycka just i det klabbiga plastskiktet, sedan mättas väven med plast, men man ska inte flöda på. Plast-

en får härda till den är seg och sedan lägger man nästa lager väv, o s v, till den tjocklek man vill ha. Vi använder tre lager tunn väv, med förstärkningen på utsatta ställen, i våra teamracers.

I början vill man gärna göra laminaten onödigt tjocka, vilket antagligen beror på att de lösa halvorna känns sladdriga medan den färdiga modellen får en helt annan styvhet.

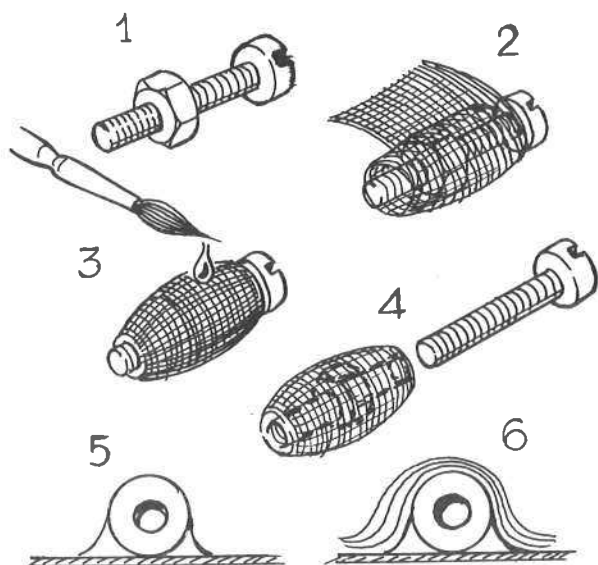
Laminaten bör få härda över natten i formarna eftersom man annars kan dra sönder halvorna när man tar ur dem. Har man vaxat ordentligt skall laminaten lossna lätt ur formen och man kan klippa bort utskjutande kanter. Klipp inte jäms med utan lämna litet och lägg tillbaks halvorna i formarna och slipa kanterna med sandpapper.

Det är lämpligt att sätta ihop kroppshalvorna innan man sätter i vinge och stabbe se bild 2. Om man slipat halvorna mot formarnas kant enl. ovan, ska laminaten nu passa perfekt ihop och man fäster ihop halvorna med tejp på utsidan. Så plastar man ihop halvorna inifrån med vävremсор. När det härdat, tar man bort tejp, och gör likadant på utsidan. Men man måste först slipa de ytor som ska plastas på utsidan eftersom plasten inte fäster på den spegelblanka yta laminaten får i hårdgipsformen.

Man ska fästa ihop halvorna både utifrån och inifrån för om man lägger remsor bara inuti får man utåt en skarv av bara plast, som sedan spricker. Modellen är visserligen lika hållbar som innan den "sprack" men det ser fult ut. (Om man nu råkar vara estet, förstås).

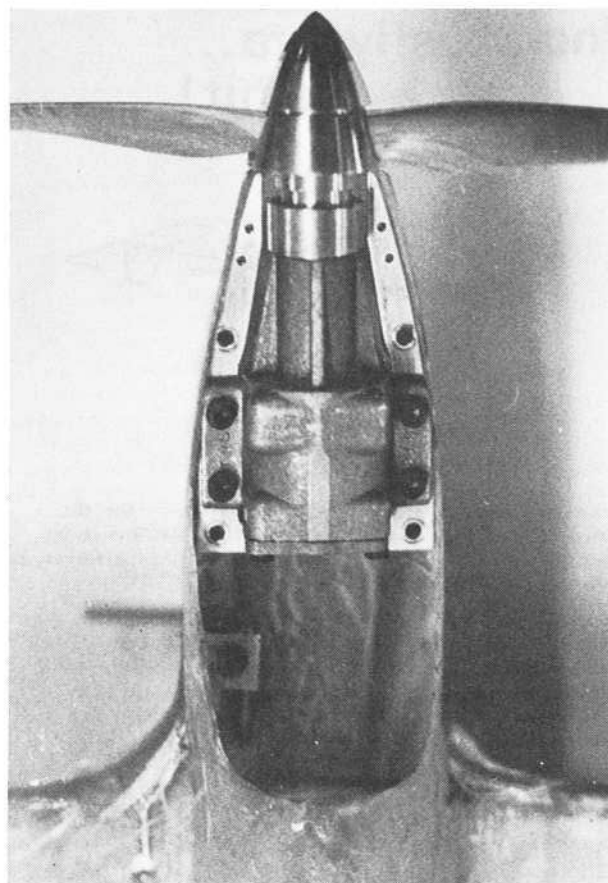
Nu återstår att sätta i fästen för motor, landställ, och vad man i övrigt kan tänkas önska sig.

Alla fästen för skruvar bakas med fördel "på korv" Se figur. Det tillgår så att man vaxar en skruv, skruvar på en mutter, lindar smala vävremсор runt och dränker in det hela med plast. Efter härdning skruvar man ur skruvarna och snyggas till korven som sedan kan sättas fast vid kroppsväggen.



Om man använder pannor eller ramar för motorfastsättningen fäster man först korvarna i modellen. Sedan lägger man några lager väv, blötta med plast på kanten av modellen, och så drar man fast den vaxade pannan mot väven. Då bildas en exakt avgjutning av pannans anliggningsyta i modellen, och denna blir det bästa fäste för pannan man kan önska sig.

Nu sätter man fast vinge och stabbe, som bör bara helt färdiga med rodermekanism o dyl vilket annars kan bli knöligt att installera. Se bild 3. Vingen



Motorinstallation (MVVS TR5) i den tjeckiska modellen "Scorpion". Även installationen av det löstagbara landstället samt avgaskanalen syns.

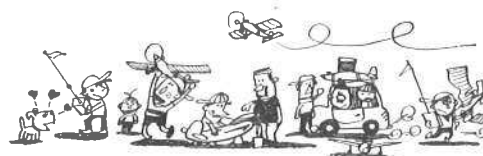
skjuts från sidan, medan stabben måste monteras bakifrån (på stabben sitter nämligen stötstangen) Man måste då vid hopsättningen av halvorna ha lämnat sista biten öppen så att stabben går i. Se bild 2. Den biten försluter man samtidigt som man fäster stabben.

Vinge och stabbe bör giggas efter motorfundamentet, som utgör det enda konkreta planet i modellen. När man giggat klart fästes vinge och stabbe, lämpligtvis från utsidan.

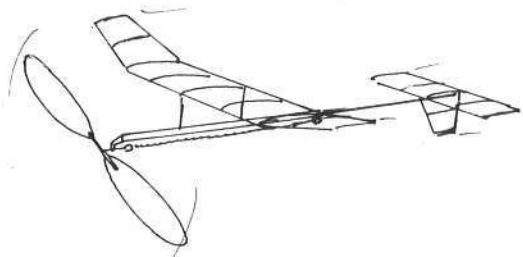
Återstår så bara puts och färg. Glasfiberarbetet kanske ter sig onödigt krångligt för den oinvigde, men metoden är faktiskt förnämlig när man övat sig något med materialen.

Den dryga och kostsamma delen ligger som väl framgått i formtillverkningen, så det är mycket lämpligt att slå sig ihop några stycken om en attraktiv modell och dela på formjobb och kostnader. När väl formarna är gjorda kan man framställa modeller mer eller mindre på löpande band. En fördel med plasten som åtminstone jag uppskattar är att den är helt bränsleresistent så att modellen aldrig kan ruttna inifrån som trämodell obönhörligen gör hur noga man än ytbehandlat. Ytterligare en fördel är att plasten är lätt att reparera. Efter en kvadd sågar man bara bort det sjuka stället, gjuter en ny detalj i formen, och sätter fast den.

Varom alltså välkomna i plaståldern!



Inomhusflygare... se hit!



Hur har du det med inomhusmodeller? Har du inga? Då bör du bygga en snarast. AKG:s inomhustävling återkommer antagligen strax efter nyår. Mer exakt tid kommer senare.

Att bygga en 25-öresmodell är inga problem. Det går bra med vanlig inhemsk balsa. De som däremot vill bygga en microfilmare, bör nog försöka skaffa lite bättre material. Det är många som frågat mig var de skall få tag i dylikt och jag kommer här att ge er ett tips. Skriv till:

Laurie Barr
4 Hasting Close
Bray
Berks
England

Han saluför Micro-X material, som är det bästa som går att få tag i. Tyvärr är det rätt dyrt, men i gengäld går det att få lite material till en modell. Omkring 0,65 gram balsa.

Jag föreslår följande grundpaket för den som vill pröva på denna typ av modellbygge.

2 st 1/100	C	grain balsa	48 p
2 st 1/64	C	grain balsa	48 p
1 st 1/32	B	grain balsa	24 p
1 st 1/32	A	grain balsa	24 p
1 st 1/16	A el B	grain balsa	24 p
1 st 0,020	B	grain balsa	24 p
Microfilm Red Label			41 p
Microfilm Black Label			41 p
Micro - X cement			17 p
2 st Dual bearings			38 p
1 st Nicrome wire 0,001			32 p
Pirelli 0,060 20 fot			37 p
Porto och katalog			£ 3,96
			£ 1,04
			Totalt £ 5,00

Ja som du ser gick det hela på 5 pund eller omkring 65 kr. Men då har du också material till en hel del modeller. Post och packningsavgift blir också hög på grund av att det måste packas mycket väl.

Du undrar väl varför det behövs så många olika balsaflak, men det är för att man skall kunna använda balsans maximala styrka.

A - grain.

Mycket lätt att böja både tvärs och längs flaket. Detta är den mest flexibla balsan som finns i förhållande till sin vikt. Användes till lister i vingar och stabbar, vingspetsar, fenor och ytterlist i propeller. OBS. Denna balsa är mycket olämplig till rörkroppar.

B - A grain

Är lite svårare att böja än A grain. Även tvärs flaket. Bra till vinglistor, styva vingspetsar och propellerlistor. Går ej att böja så snävt som A grain.

B - grain.

Denna balsa är mycket styvare än A grain. Bra allround balsa lämplig till mittvingen lister, samt propeller. Kan även användas till spryglar om man inte har C grain balsa. Ej lämplig till rörkroppar.

B - C grain.

Mycket styvare än A och B-A grain. Även på längden. Användes med fördel till rörkroppar och spryglar. Ej lämplig till lister. De brukar nämligen skeva sig efter en tid.

C - grain.

Denna balsa ser ut som pärlemor. Den är mycket styv. Både tvärs och längs flaket. Användes till rörkroppar och spryglar. Inte bra till lister.

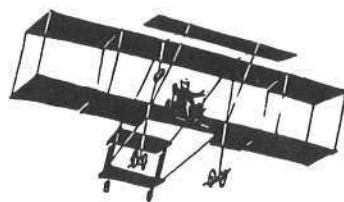
Som du ser finns det en hel del att välja på. Jag har valt ut de lämpligaste typerna för att hålla priset nere så mycket som möjligt. Många är kanske rädda för att de inte kan sortera ut de olika typerna av balsa, men jag kan lugna er med att på varje flak står det tryckt typ, vikt och tjocklek.

Det kan ju vara lämpligt att 2 eller flera delar på en sådan här sändning för att hålla kostnaden nere.

Det finns ju inget som hindrar att du köper mindre material än jag rekommenderat. Men glöm inte att minsta antalet balsaflak som levereras är 8 st, och att du sänder 20% extra för frakt och emballage.

Det enda du har att göra är att gå in på närmaste bank och beställa en check utställd på Laurie Barr skriva av den lista som jag har skrivit här, sända iväg det till Laurie, så kommer grejorna på posten. Glöm inte ditt namn och adress, Jag skall skriva till honom och meddela att det eventuellt kommer order från Sverige och be honom göra sitt bästa. Skriv gärna att jag har tipsat dig, så går det nog bra.

Ove Pettersson.

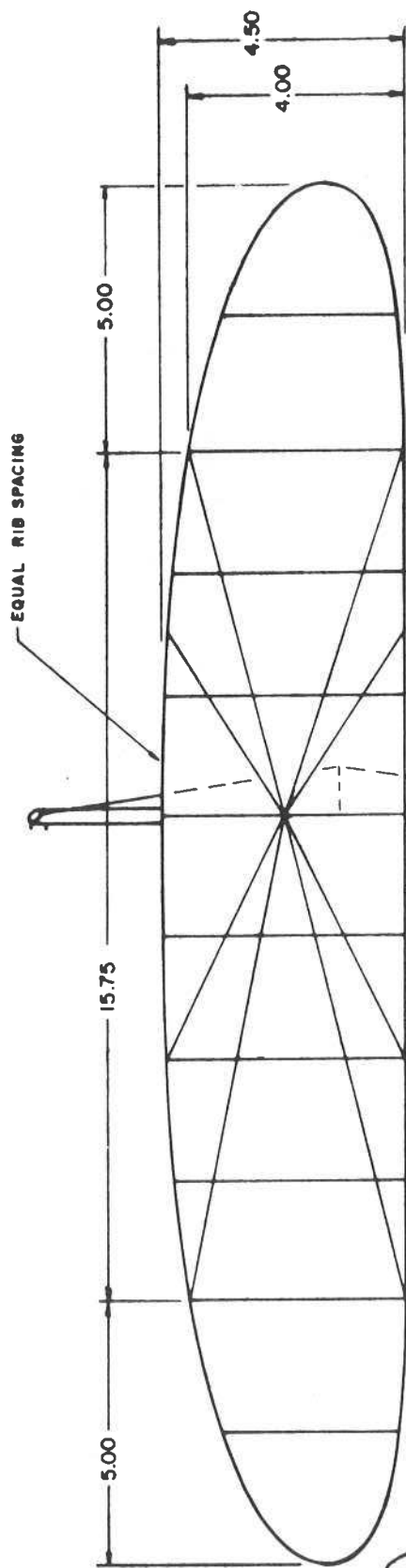


Friflygred.

I och med förra numret av MFN fick vi en ny fackredaktör för friflyg, en kändis bland friflygarna och bland modellflygarna i gemen, Lars-G Olofsson, AKG. Vi hälsar honom hjärtligt välkommen och redan efter dessa två nummer kan konstateras att han kommer att förse MFN med uppfriskande referat, friska idéer och utsökta ritningar.

Vi skall också samtidigt be att få framföra redaktionens djupt kända tack till den avgående fackredaktören S-O Lindén. Han har sedan 1968 med glans upprätthållit denna post och varit den fasta klippan för redaktionen. Det har alltid i tid kommit bidrag från S-O och med sin fina iakttagelseförmåga och utsökta språkbehandling har han alltid fått sina alster till något som lästs med verkligt nöje. S-O har ju också haft många internationella kontakter och vi hoppas nu att han skall få någon tid över för att låta oss ta del av dem i MFN även i fortsättningen. Tack!

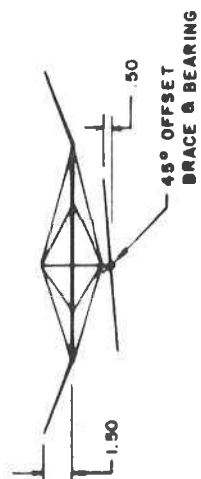
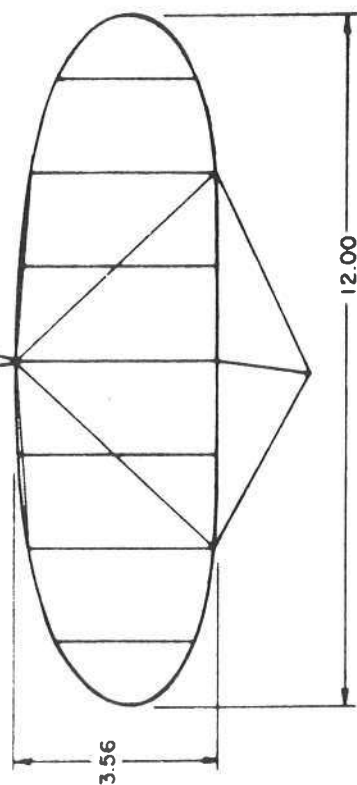
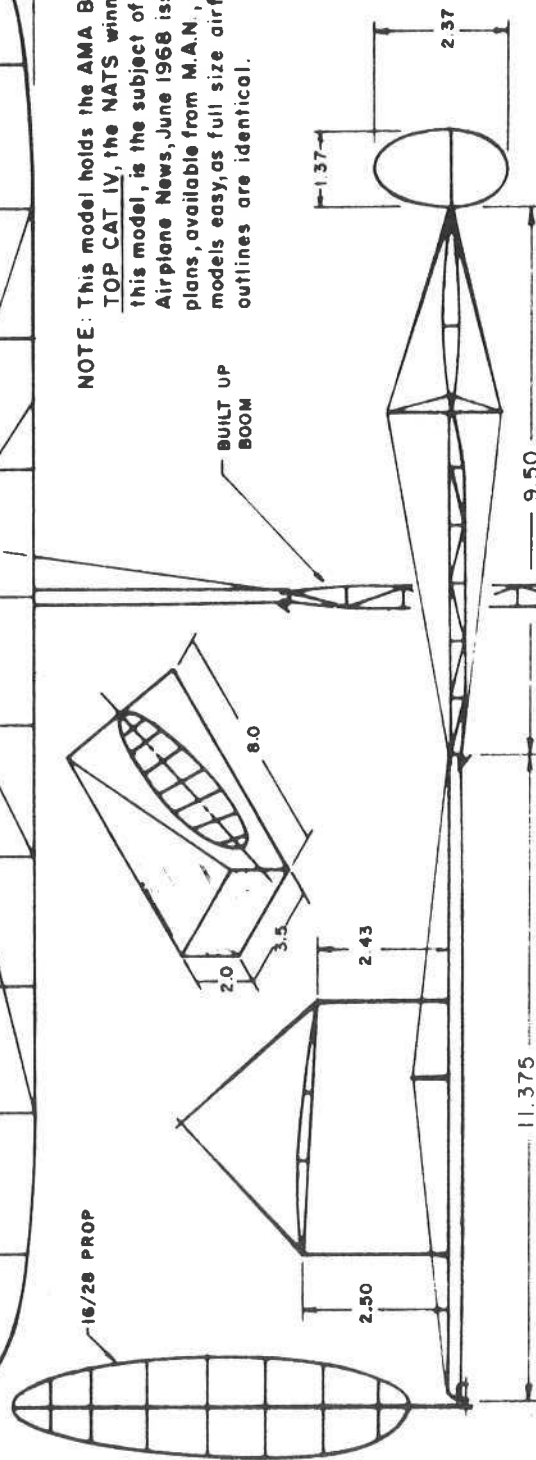
Red.



NOTE: This model holds the AMA B stick record for Category 2. TOP CAT IV, the NATS winning paper stick version of this model, is the subject of a feature article in Model Airplane News, June 1968 issue. Use of full size TOP CAT IV plans, available from M.A.N., makes building either of these models easy, as full size airfoils, prop, wing, and stab outlines are identical.

WEIGHTS

WING	.0053
FUSE	.0092
PROP	.0034
TOTAL	.0179 OZ.



FRONT VIEW

TOP CAT III FAI

DESIGNED BY: BOB RANDOLPH



SCALE - INCHES

LINKONTROLLFLYGARE

Överblick över det gågna linkontrollåret.

I år, såväl som ett par säsonger tidigare, har den tävlingsprincipen tillämpats att olika klasser haft separata tävlingar, med ett par undantag, tex UT i Göteborg och SM i Handen. Personligen börjar jag efter ett tags erfarenhet av detta tycka det är litet tråkigt, eftersom den redan specialiserade klassindelningen blir ännu mer inåtriktad då man aldrig (nästan) ser någon representant från andra klasser. Antagligen blir deltagarantalet också lidande, eftersom det förr var vanligt att samma kille körde flera klasser samtidigt.

Vi har i alla fall i år fått en länge efterlängtat modellflygbana i Solna, som redan första året flitigt utnyttjats till både träning och tävling.



Solnas nya bana i våras.

1,5 cc klasserna tycks nu till slut alldeles ha dött ut.

I år har inte en enda tävling hållits där 1,5 cc varit representerad. Däremot har standardracing fått ordentligt fotfäste, och klassen har samlat ett försvarligt deltagarantal vid varje utlyst tävling. Det tycks som om den ursprungliga intentionen att klassen skulle vara en ren nybörjarklass kommer att hålla. Ännu så länge har inga standardproffs sopat rent, så de unga kan lugnt ge sig in i spelet. Däremot har ett flertal efter att ha fått blodad tand övergått till det mer specialiserade team-racing.



Fr.v. Lennart Johansson med standardracer och Lennart Bergeros med (lättbruten) B-team.

I team har i år saknats en del gamla rävare som ex. vis Harald Sannes och Bea Olsson (kommer igen?) men en del nya lag har visat lovande tendenser som tex Anders Svensson och Leif Karlsson. Handen. Jämnast och bäst resultat och därmed flest vinster har Bengt-Olov Samuelsson och Kjell Axtilius inhöstat. Skam till sägandes står sig ännu



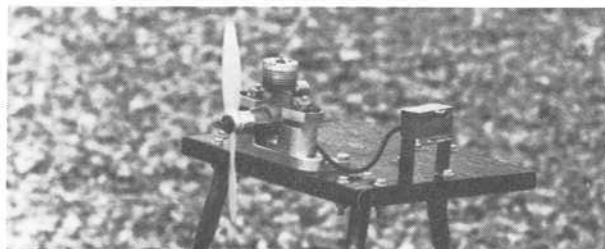
Harald Sannes och Leif Cernold mekar speed

Rosenlund-Alsebys rekord (4,44) från -67. I team såväl som i speed har allt fler börjat bygga modeller med kroppar av glasfiberlaminat.

I speed har "de gamla vanliga" slagits och omväxlande höjt svenska rekordet, som tidigare låg på ungefär 225 km/tim, men detta var med monoline. Man fick alltså börja på ny kula sa säga. Den extra linan tar ner mellan 12-15 km. Våren blev Ove Kjellbergs. Han började på Solnaringen med 209 och höjde sedan på Kaffepetter i full snöstorm till 214. Senare i Oxelösund noterade han 217. Men sedan var det Leif Arnolds tur på EM i Ungern där han gjorde hedervärda 222 km. Farterna är alltså snart tillbaka i de gamla regionerna men det är de oxå för utländska tävlande. Italienarna ligger omkring 240 med sina Rossimotorer.

Även i speed har det börjat visa sig nya namn, tex Mats Böcklin (4:a på SM) och Lennart Johansson, båda Solna.

Detta beror kanske på att det i år äntligen finns fabriksstillverkade motorer att köpa som kan mäta sig med hembyggna. Sedan Bill Wiesniewski -67 -68 började experimentera med Schnürleportade motorer med avstämt avgassystem (=pipa) har det tagit ända till i år för fabrikanterna att överföra hans idéer på sina produkter. Först blev italienska fabriken Kosmic och strax efter kom ävenle-



Nya italienska tävlingsmotorn Kosmic.



Lennart Johansson, Solna, startar sin Kosmic.

des italienska Rossi. Som synes två nya märken. Konstigt nog har ingen av de gamla välkända märkena lancerat någon treportsmotor.

Kosmic förekommer också i dieselversion (Rossi lär ska komma) som har visat sig bra i team, även om de första serierna kvalitetsmässigt inte var så över sig.

Annars står sig Supertigre ännu utmärkt i team. Finnarna Nore-Ekholm vann EM och NM med en G20 D. Den konstruktionen har numera 10 år på nacken (börjar snart bli lika klassisk som Oliver Tiger). Även här i Sverige kör de flesta med Supertigre.

Stuntflygandet har tyvärr börjat domna av. Inte ens Ove Andersson har varit lika flitig som förr, även om han fortfarande har förmågan, vilket han tydligt visade på NM.



NM-vinnaren Ove Andersson med sin modell.

Även combat går i sina vanliga spår. I år har Nybro dominerat klassen totalt, delvis beroende på bristande konkurrens, men dom är väldigt skickliga också, smålänningarna.

NY FLYG-KATALOG

R/C- och C/L-modeller

Radioanläggningar

100-tals ritningar

Nya tillbehör

Motorer

—•••—



Jeru'hobby

Gässlingavägen 13 A, 222 35 LUND

Tel. 046/13 05 45 -till klockan 20⁰⁰

Pris 5:- gärna frimärken

Leif Cernold mekar Charlie Enqvists speed-modell.



3 SEGELMODELLER

- 1 Nils Hallerströms A1:a "Number Nine"
- 2 Lars-G Olofssons nybörjar A2:a "Åssbånn"
- 3 Lennart Widhs NM vinnare "Fulingen".

"NUMBER NINE"

Undertecknad tycker det är Sveriges bästa A1:a. Nisse tycker den bara är näst bäst. Och då måste han mena Claes Mårtenssons kärra. Som flyger ungefär likadant. Det är den enda som är i klass med Number Nine. Vad grundar jag nu denna uppfattning på? Först startstabiliteten. Som är enorm. Bra mycket bättre än de flesta A2:or. Urtagningar ur stall är de snabbaste jag sett på någon modell. Detta gör att kärnan kan kopplas lite hur som helst, i termiken. Den går snabbt ur stallen och in i blåsan. Sättet på vilket kärnan flyger i termik är också enormt. Stabilt och säkert till 1000. Trots snävt kurv har jag aldrig sett några tendenser till störtspiral. Glidet tillhör det bättre i klassen. Till allt detta är kärnan lättbyggd, vilket gjorde den till något av entypmodell i Sigtuna och Waxholm. Och där är det nästan bara juniorer som byggt den.

Vingen är skränt kontinuerligt från vingroten. -10 mm på vänster vinghalva och -5 mm på höger. Av detta framgår att kärnan kurvar i högervarv.

Kurvtiden är 12 - 15 sek/varv på sommaren, då termiken är trång och stark och 20 - 25 sek/varv på vintern.

Hur mycket kärnan dominerat A1 juniorprislistorna under 2 år kan ni se på följande "meritlista". De flesta gångerna har tiden varit bättre än segertiden bland seniorerna.

Solnas VT 1970	1:a 664 sek	
Uppsalas majt -70	1:a 900 sek	
Fagerstaettan -71	1:a 651 sek	
Sigtunaträffen -71	1:a 800 sek	2:a 541 sek
Uppsalas majt -71	1:a 832 sek	2:a 815 sek
DM Östra -71	1:a 823 sek	2:a 669 sek
SM -71	1:a 377 sek	2:a 363 sek
Solnas höstt -71	1:a 610 sek	2:a 609 sek

Jag tycker det är bra för att vara Sveriges "näst bästa" A1:a.

"ÅSSBÅNN"

Är Sveriges bästa nybörjar A2:a. Det låter kanske skryt när man konstruerat den själv. Men nu är det faktiskt så att det är Sveriges enda nybörjar A2:a också. Ådå så.

Kärnan kom till efter att ha sett ritning på Uncas vid tävling i Uppsala 1970. Och efter att Hans Friis sagt att kärnan kanske skulle bli enhetsmodell från SMFF. Uncas blev sedermera enhetsmodell under namnet Vråken. Åssbånn byggdes på 3 dagar av överskottsmaterial, och skiss gjordes och skickades till SMFF för att användas vid instruktörskursen. Där byggdes 2 exemplar och man kunde också flyga den ena.

Åssbånn användes som reservmodell vid UT-2 i Göteborg, sedan jag dragit sönder min andra kärna. Det visade sig då att Åssbånn flög bättre än den andra kärnan i det turbulenta väder som alltid finns vid västlig vind på Säve. Kroppen och stabben från den kvaddade kärnan togs vara på och försågs med en ny vinge av Åssbånn typ. Enda skillnaden var att den var 0,5 dm² större. Kärnan döptes till Beda. Och modelltypen av andra modellflygare till metervaror. Ännu en modell i serien har byggts och döpts till Kal. Med andra profiler, annars samma kärna och med samma egenskaper. Vad är det viktigaste hos en nybörjarmodell? Jo följande.

1. Lättbyggd. En nybörjare vill se sitt alster i luften så fort som möjligt.

2. Stabil i starten. Samma nybörjare skall ha en kärna som går rakt upp utan någon luftcirkus.
3. Lätt att trimma.
4. Hyfsade flygegenskaper. Det innebär att man siktar mer på en modell med trim för termik och turbulent väder, än stilla-luft tiden.

Jag anser att Åssbånn uppfyller alla dessa krav. Och det tycker tydligen Solnas A2 flygare också. Så här tycker Nils Hallerström.

Beträffande min polare Åssbånn kan jag förtälja: Solnamodifieringarna är endast av byggt teknisk natur. En pinne till kropp 5x20 mm furu och en pinne 7x10 mm furu som balk i vingen. Och ett sprygelavstånd på 50 mm.

Mina båda variationer har inte förbättrat originalets egenskaper på något sätt. Framförallt inte 2:an som var genomkass. Dock kan sägas att 2:an hade bara en sak gemensamt med originalet. Principen och inget mer. 1:an hade en annan profil, B 8258, och en annan kropp med lite längre nos. Den nya profilen gav kärnan ett dåligt glid som var ödesdigert då termiken uteblev. Alla andra egenskaper var superbra och startstabiliteten underbar.

Åssbånn är enligt min mening den enda friska fläkt på A2 fronten under de senaste åren. En byggsats av Åssbånn skulle vara smaskens. Gladan är ju världslös och Stratos för svår. Utbildningsprogrammet Svensson - byggsats Åssbånn skulle ge oss massor av flygare. Hur i helvete och på vilka korrumperade grunder kan Vråken utses till enhetsmodell när Åssbånn finns. Så långt Nils H.

Kärnan är skevad för snävt kurv och trång termik. -8 mm på vardera vingpetsen och +3 mm vid höger vingöra. Kurvtiden är 12-15 sek/varv. Kurvet höger. Vingen är inte plankad i mitten. Där lägger man på ett par extra lager klädsel. Detta gör att man kommer in från brottanvisningarna. Kroppen består av 2 st 2x10 mm furulister med 1,5 mm balsa på sidorna. Utanpå balsan limmas 1,5 mm plywood från nosen till strax bakom vingen. Nämnas kan att Nils kom 2:a på VT-71 och vann Uppsalas Majtävling med version nr 1.

"FULINGEN"

Gör verkligen skäl för namnet. En enormt ful kropp. Vingen som kunde blivit snygg har Lennart lyckats få lika ful som övriga delar, genom att klä ena vinghalvan med svart japanpapper och den andra med rött. Men när det gäller flygegenskaper så spelar utseendet ingen roll. Där är nämligen Fulingen superb. Startstabil, underbar i termik och turbulent väder, samt en bra "stilla luft" tid. Vad mer kan man begära?

Bakkantens undersida är slipad på slipmaskin, så att rätt profil erhålles. Profilen är en B 6456 f. Och den är ju bra. Pylonen är av 1 lager 2 mm balsa med fiberriktningen i 90° mot kroppen. På varje sida 1 lager 4 mm balsa med fiberriktningen längs kroppen och utanför alltihop 1 mm plywood. Mässingsnosen har en justerbar vikt inuti, lätt ändrad med skruvmejsel. Tungan är för ovanlighetens skull inte tillverkad i dural utan av aluminium 5050, vilket är en hård och flexibel variant.

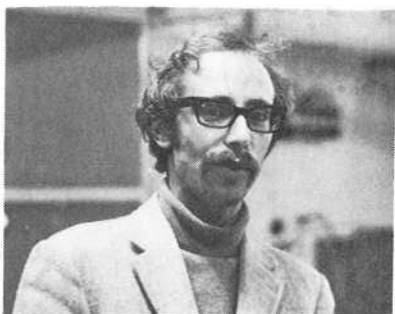
Och så vann han Widhen NM med den.

Lars-G Olofsson

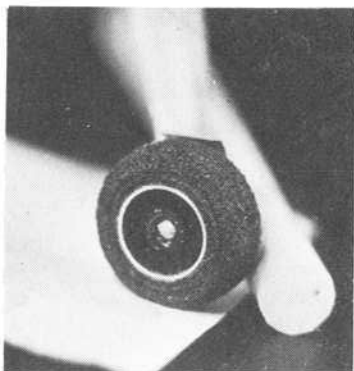
PS. Det finns fullskalaritningar till Number Nine och Åssbånn.

Vad gör man när snön lägger sitt otäcka, allt djupare, täcke på alla flygplatser och rimfrosten knastrar i mustascherna? Antingen går man hem och bäddar ner sig eller också bygger man en inomhusmodell.

Följande lilla skapelse kan man ha riktigt festligt med även i begränsade lokaler. Den framdrivs av en miniracingmotor av Cox's fabrikat som kan få upp modellen i oanade hastigheter, ung. 60-70 km/tim. Propellern är en liten träpropeller för speed, ung. 5" diameter.



Modellens upphovsman, Pippi Hellkvist.



Modellen är byggd helt av 1 mm bärande profil är att föredra på vi behöver inget höjdroder utan stige om höjd. Höjden kan varieras med propellerstigningen.

Linorna, som också överför strömmen till reglagehandtaget, som är ett racingshandtag.

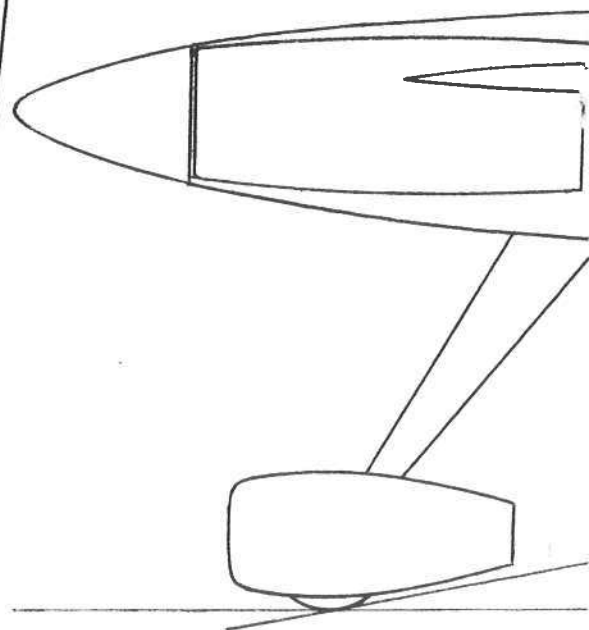
För att överföra strömmen till rotation kan man använda en tvåpol (kallas även telefonplugg) av en lit

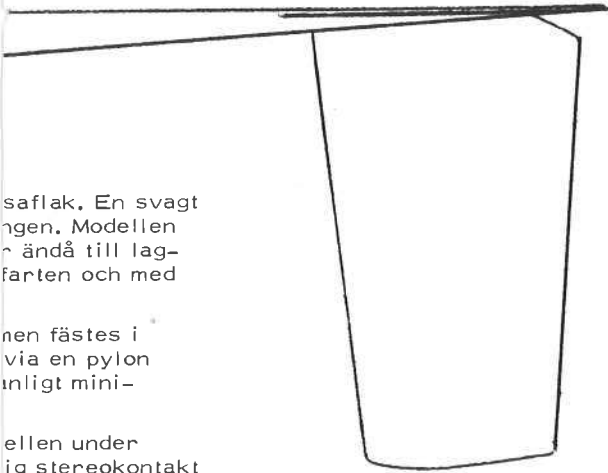
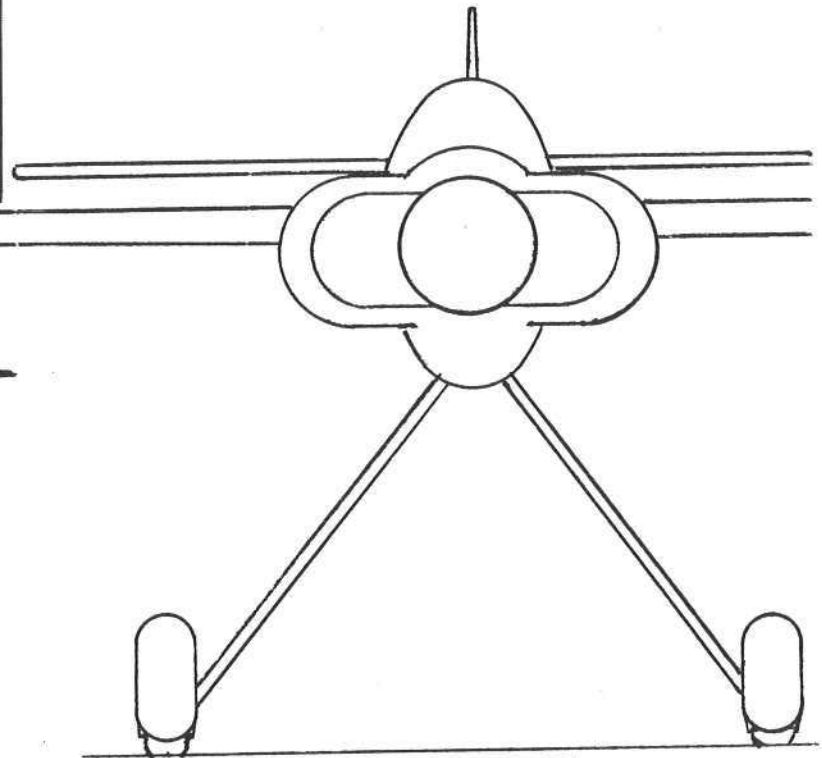
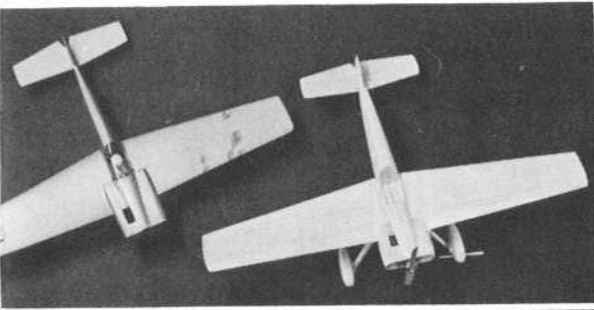
Är man flera som bygger går det att tävlingar i stil med hastighetsflygning, flygning, teamracing o dyl.

Den här modellen går säkert också samma sätt med någon av Cox's miniracingmotorer. Cox Pee Wee tex.

Så att har ni några miniracingbilar genast ner dem och gör flygplan.

Ritningen är i skala 1:1





saflak, En svagt
ngen. Modellen
r ändå till lag-
farten och med

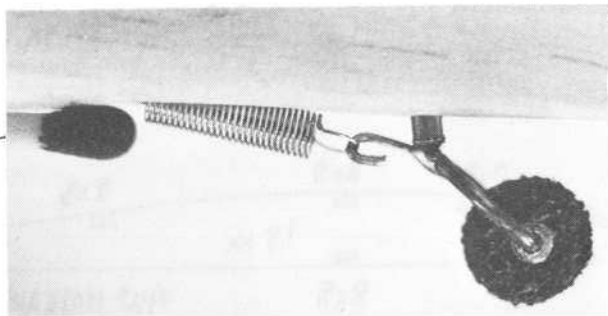
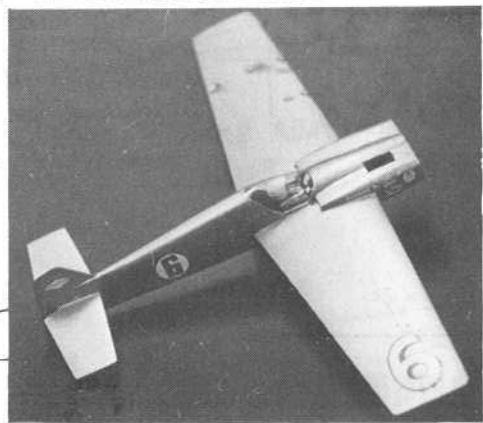
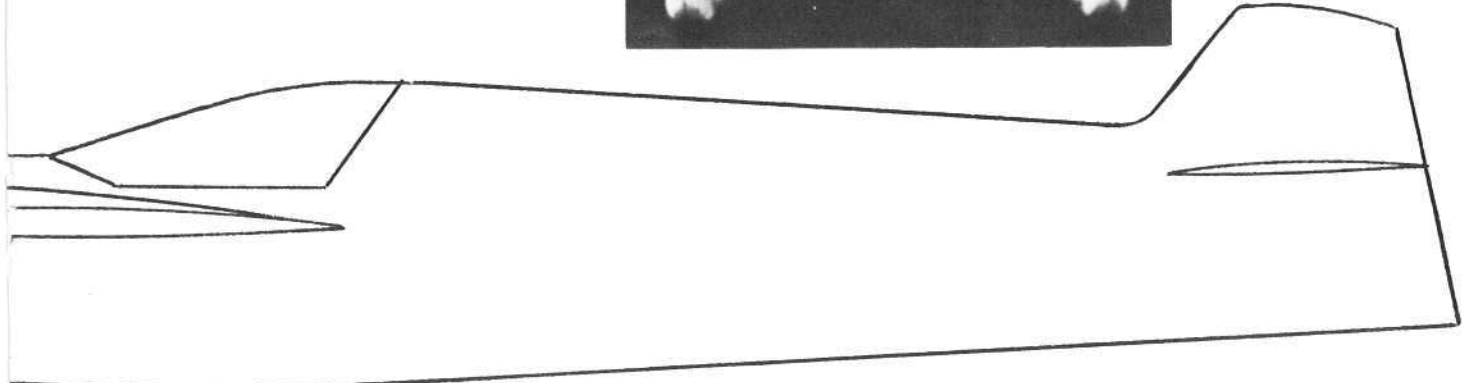
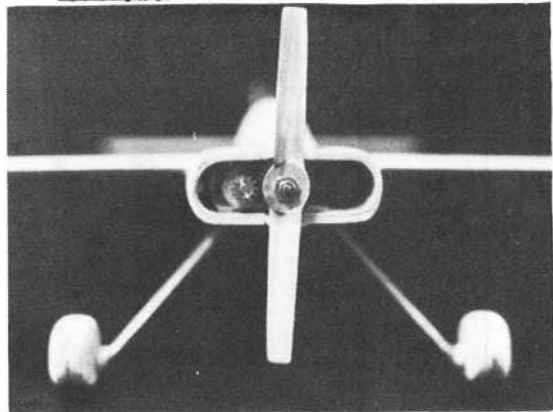
nen fästes i
via en pylon
nligt mini-

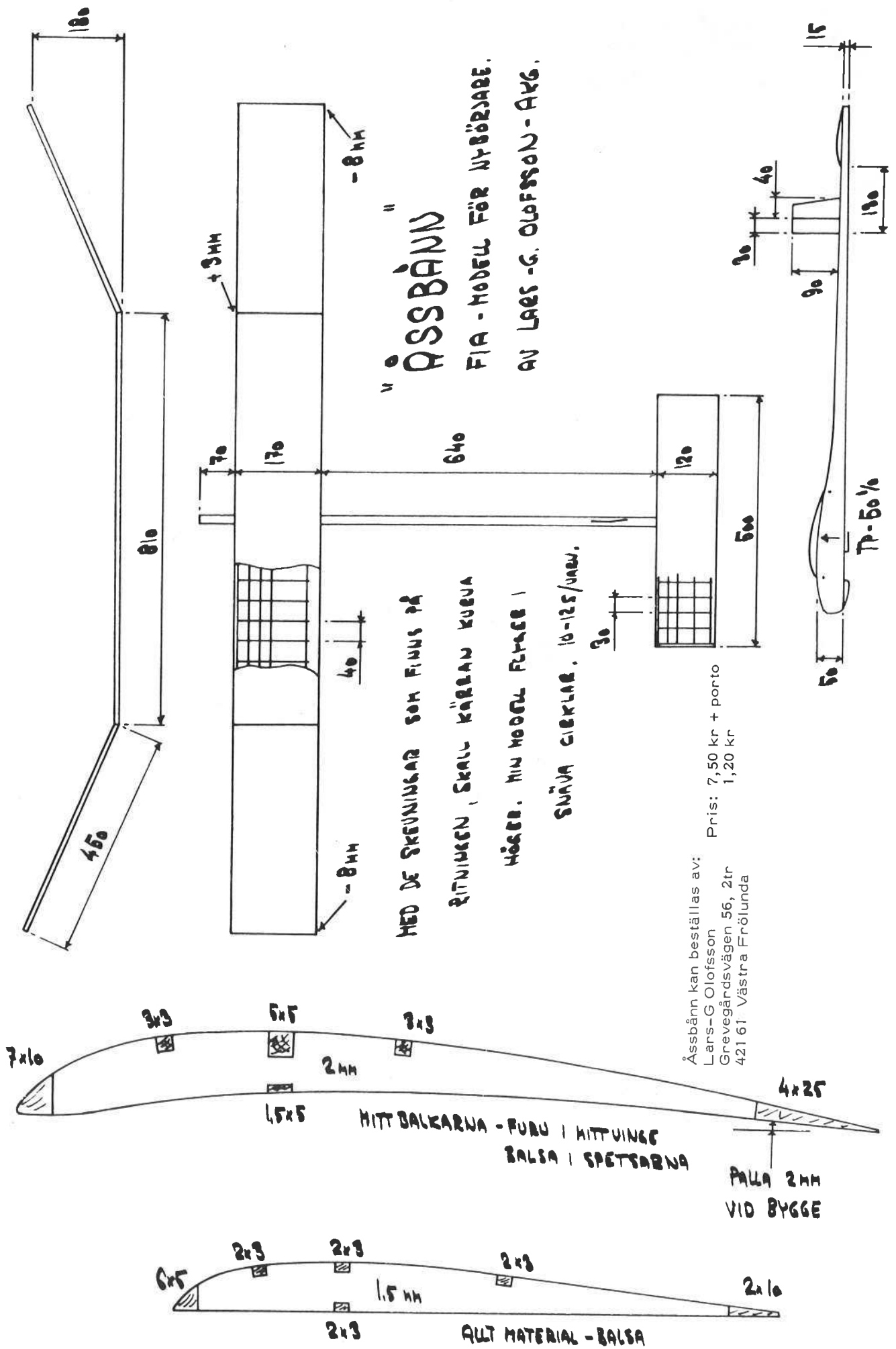
ellen under
ig stereokontakt
en storlek.

tt anordna små
ing, precisions-

att flyga på
sta förbrän-

hemma, skrota





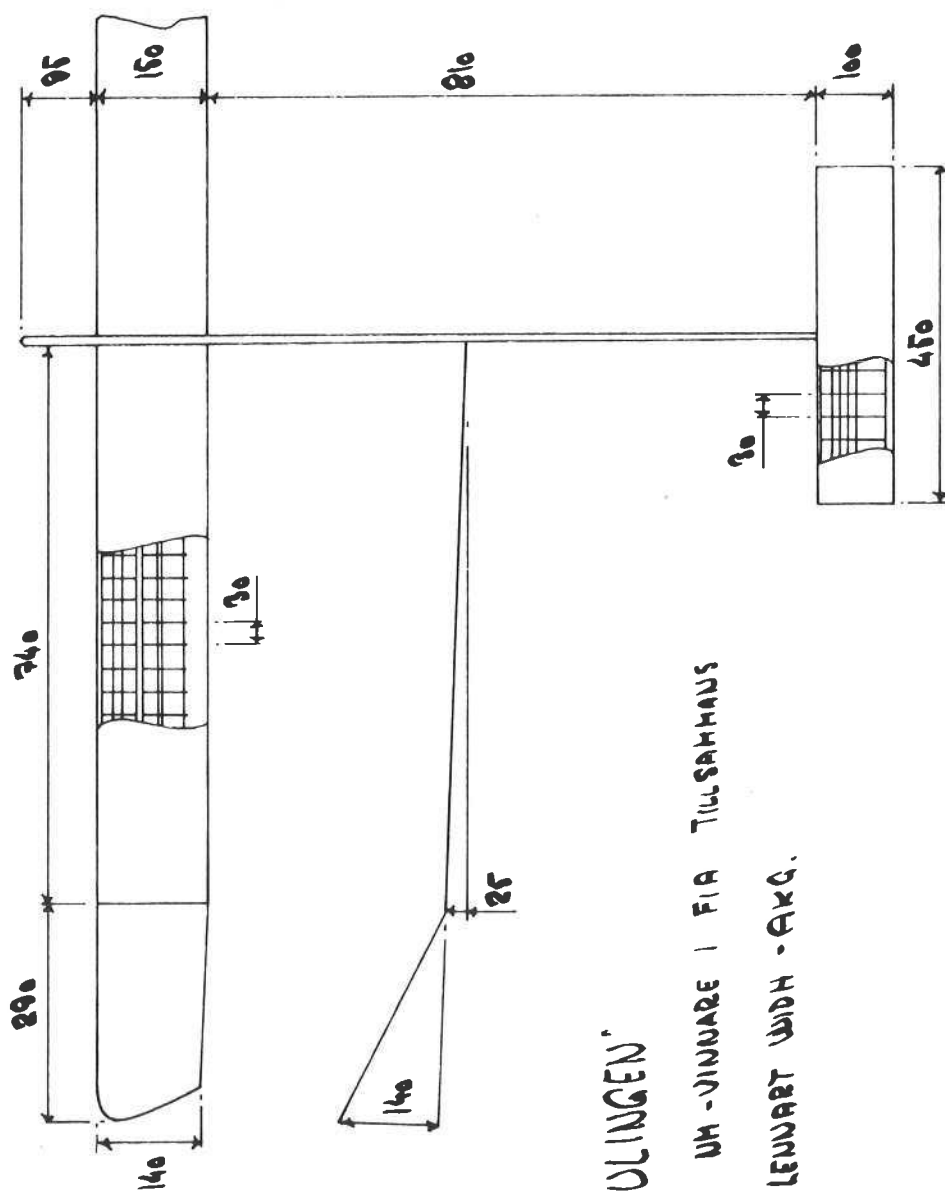
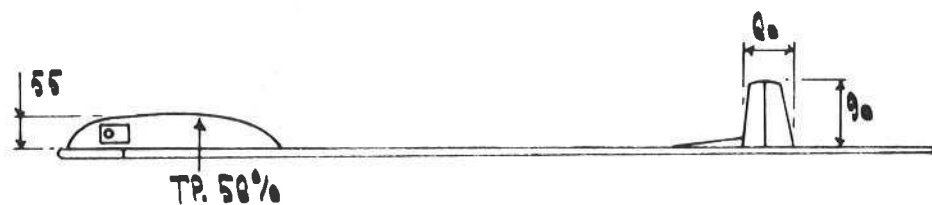
"ÅSSBÄNN"
FIA - MODELL FÖR NYBÖRJARE.
AV LARS-G. OLOFSSON - ÅRG.

HED DE SKRIVNINGAR SOM FINNS PÅ
RITNINGEN, SKALL KÄNNAS KUNNA
HÖRER. MIN MODELL FLYGER I
SUNNA CIEKLAR, 10-125/ÅRG.

Åssbänn kan beställas av:
Lars-G Olofsson
Grevegårdsvägen 56, 2tr
421 61 Västra Frölunda

Pris: 7,50 kr + porto
1,20 kr

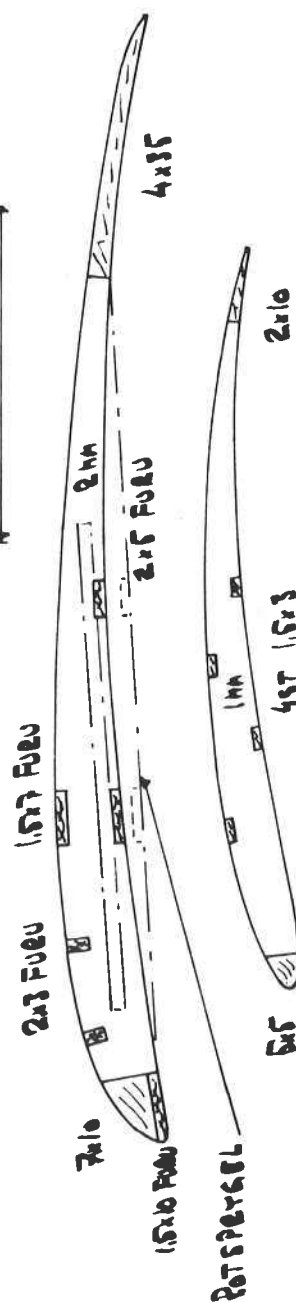
KÄRRAN KURJAL HÖGER



"FULINGEN"

ÅR 2023 UH - VINNARE | FIA TILSAMMANS

Q9H LEMUAT WUDH - ARG.





TÄVLINGSRESULTAT

SM I F3A

Tid: 9-10 oktober

Plats: Barkarby F8 norr om Stockholm

Arrangör: Stockholms Radioflygklubb

F3-A och RC-1 populär, tycks vara de populäraste av radioflyg-grenarna i Sverige just nu. Med 25 startande, bara det ett rekord, var det av största vikt att starttiden hölls som spikad till kl. 10. Två minuter över tio var den första "aviatören" i luften, sedan flögs det kontinuerligt till kl. 14.30 då första dagens tävlingar var slut. Vid den här tidpunkten tyckte tävlingsledaren, domare, sekreterariat och funktionärer att sista landningen kom som en befrielse från ovan. Man kunde nu se fram emot kvällens flygbankett på Hässelby Familjehotel.

Kommentar till lördagens tävling: Met. rep. på förmiddagen moderat vind lätt molnighet som under dagen övergick till 8/8, vindstyrkan uppmättes vid 14-tiden till omkring 8 m/s. Flygningarna var av relativt god klass och glädjande var det att se hur bra kontroll alla hade över sina flygplan, varför vi kunde stryka ett streck i tillbuds- och haverikolumnen.

Söndag morgon bjöd på strålende solsken, vilket inte varade längre än till omkring 10.30. Det blev alltså helmulet och nästan vindstilla, drömväder med andra ord. Söndagens flygningar var kvalitativt klart bättre, kanske på grund av vädret el. hade tävlingsnerverna dövat under banketten. Det var på sina håll spännande om 3 omg. skulle ändra lördagens placeringar. Jämnheten visade sig dock vara total, varför det inte blev någon ändring av tätplatserna.

Tävlande, arrangör och publik kan minnas 1971 års SM som det första helt haverifria. HURRA! !

1971 års SM är slut och överst på prispallen och svensk mästare blev Göran Ridderström, tätt följd av tvåan Christer Gillgren och trean Bert-Erik Stövlings. För poäng och övriga placeringar se prislistan.

Nils Hollman



Kenneth Holm låg som synes bra till redan från början.

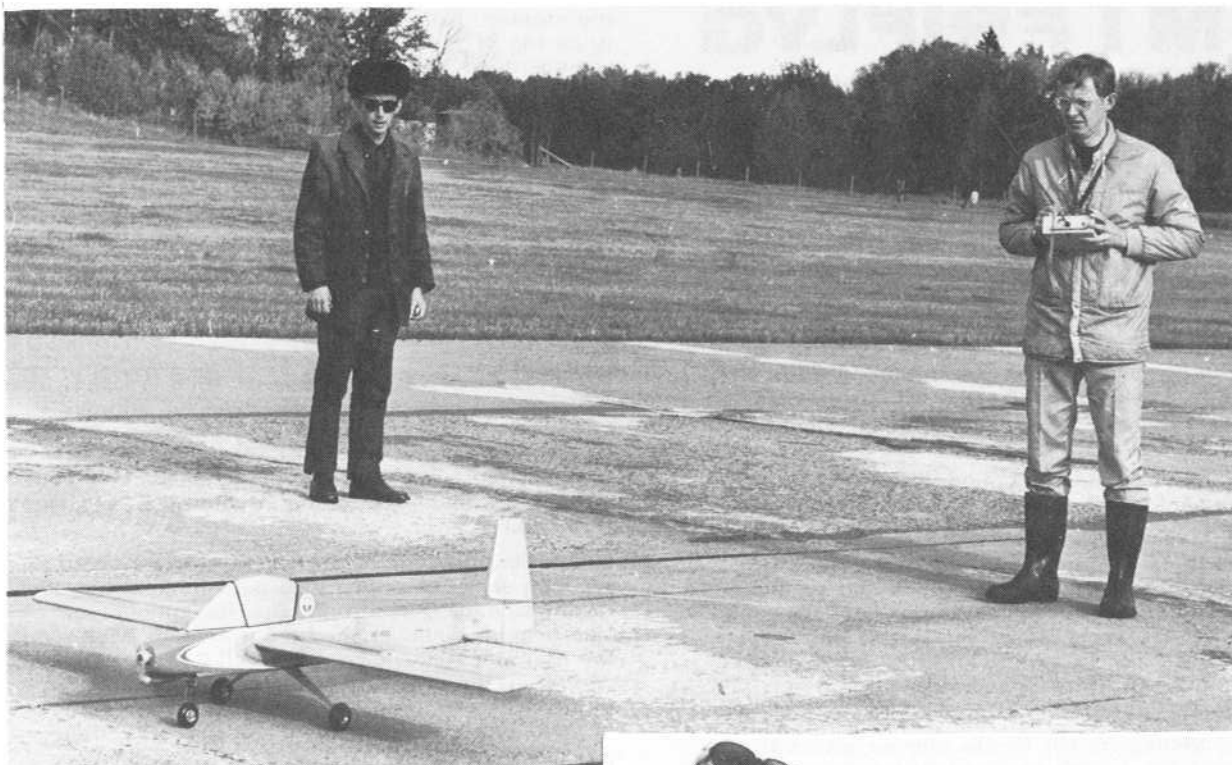
F3A	1 omg	2 omg	3 omg	Totalt
1 Göran Ridderström	4500	4860	5310	14.670
2 Christer Gillgren	3740	4660	4980	13.380
3 Bert-Erik Stövlings	3645	4715	4615	12.975
4 Bengt Lundström	3555	4330	4700	12.585
5 Jesper von Segerbaden	3210	3615	4650	11.475
6 Kenneth Holm	3160	3905	4275	11.340
7 Jack Strömquist	2510	4250	3770	10.530
8 Esbjörn Strömquist	3380	3185	3925	10.490
9 Jan Levenstam	3295	3200	3555	10.050
10 Aulis Lehtinen	2585	3645	3485	9.715
11 Bengt Johnsson	2650	3065	3890	9.605
12 Hoh Fang Chiun	2865	2585	3100	8.550
13 Erik Svensson	2405	2230	2465	7.100
14 Rune Svenningsson	2735	2740	-	5.475
15 Sven Olov Nilsson	1410	1955	1675	5.040
16 Lennart Olsson	2540	645	785	3.970
17 Greger Mårtensson	1050	1755	1110	3.915
18 Tore Loodin	675	705	-	1.380
19 Uno Svensson	140	330	195	665

RC-1 Populär

1 Björn Alfer	2520	1970	2435	6.925
2 Bertil Attervik	1605	2130	2400	6.135
3 Göran Karlsson	1705	1735	2500	5.940
4 Finn Drape	1625	1430	1630	4.685

Björn Alfer tog hem den nya Populärklassen med det nedbantade F3A-programmet. Han blev dock något stressad av P.A. Eliassons hund som gjorde flera försök att stoppa starten.





Bengt Lundströms "flygande hyvelbänk" hade en motor som lät som om han numera hade övergått till motorsåg.4:a

Tättrion med 2:an Gillgren i v och Stövlings var identisk med VM-laget.



Göran Ridderström fick se sig om efter konkurrenterna på 1971 års SM som han vann med god marginal.



SM I FRIFLYG

FRIFLYG SM 1971

Rapportör: Sven-Olov Lindén

Säve depå har denna säsong haft de stora arrangemangen, UT-2, VM och nu SM. Om VM gynnades av idealväder, så drabbades SM av alla tänkbara vidriga väderlekstyper. Lördagen busväder med regn och hård vind. Söndagen hård blåst.

Enligt dem som makten haver på Säve skall bilar tydligen placeras i rakt motsatt riktning mot startplatsen. Sedan större delen av de tävlande till fots passerat ut till startplatsen kom kontrast från vakthållarna - tre (3) bilar åt gången skulle få köra ut tävlande och alla grejor, men sedan köra tillbaka.

Där stod vi då med allt under bar himmel, då första perioden och samtidigt regnet började!

Allt bilåkande var enligt det stencilerade och till alla deltagare utdelade informationsbladet förbudet. Trots detta var det några som osportsligt bröt mot bestämmelsen och begagnade sina bilar för att hämta modeller! Visset gjort mot de lojala! - det talas ju så mycket om jämlikhet i dessa dagar. På söndagen var disciplinen bättre. Det syntes bara fotgängare på fältet då.

Under lördagens tre första starter gick väl vädret an. I första och andra start kunde man faktiskt välja att starta mellan skurarna, men i tredje start var det ihållande regn och en alltmer tilltagande vind. I de två sista starterna var det knappast tal om modellflyg längre. Det blev slakt av modeller och parodi på flygning.

Lördagstävlingen innehöll 1-klasserna och HKG. Aeroklubben hade valt att låta tävlingen gå i två omgångar. Inom tiden 12.30-15.30 skulle tre starter göras och efter en kort paus resterande två. Deltagarna var fördelade på ett 10-tal fasta tidtagargrupper och kunde där välja att starta efter eget val. Någon köbildning var det aldrig tal om utan starterna blev snabbt avklarade.

Göteborgarna mönstrade hela handlungsgänget och nog tippades någon av dem som segrare. Det såg så ut också då Ove Pettersson efter tre starter ledde före Jörgen Andersson från Norra Upplands Mfk med K E Lundin, Solna närmast efter. "Omöjliga Widhen" var alltför hårt engagerad i organisationen, varför han ej var att räkna med. Oves två sista flygningar blev ej bra - blöta och skeva stabbar var orsak. Janne Zetterdahl fick en max i 3:e start var nära max i 4:e också och fick de extra sekunder, som behövdes för SM-vinst. Resultatlistan innehåller en nykomling i handlungssällskapet - Julle Åkesson!

Norra Upplands Mfk dominerade juniorhandluns. 1:a, 3:a, 5:a och 6:a blev grabbarna. En AKG-are - Ole Holmblad började bra med 48 s, och detta gav honom silverplakett. Börje Eriksson var ensam om en maxtid bland juniorerna och det blev grunden till segern.

Juniorernas uppgörelse i A1 var närmast en fråga om vem som skulle få silver och bronsplaketterna. Guldet var i Nisse Hallerströms hand efter två flygningar. - Men även en mästare kan missa, som Nisses sista start visar - men vem kunde egentligen flyga i de två sista perioderna? Mellan Ove Engström, Mats Jansson och K. G Leveland var kampen hård och alla tre hade chans att gå upp på 2:a platsen. Flygtider på halvminuter i storm och regn visar på fighting spirit. Flertalet lade av efter tredje start.

Även för seniorerna blev vädrets makter övermäktiga. Ungefär halva startfältet gav upp efter

tre starter. Norrlänningarna är kanske härdade, ty de tog de fyra främsta platserna. Grenchefen Hans Eklund ville väl sätta sig i respekt och kunde förvisa landslagsmannen Michael Borell till 2:a plats. Tommy Eriksson kunde inte göra sin sista start. Tiden 140 s i fjärde start tyder på bortflygning.

Bror Eimar var säkraste B:1 flygaren, två maxar och tre halvbra starter gav seger. Sten Fernlov fick också två tider över och två nära 100 s. Jan Zetterdahl missade i 3:e starten med förargliga 5 s som resultat och halkade ner till 3:e plats. Även i denna klass gav många upp efter tre starter.

Tom 3:e start var det fråga om tävling i C;1. Så gjorde Lennarth Larsson över två minuter i sin fjärde start. Michael Borell räknade ut, att om han gjorde en bra fjärde start, skulle han troligen förlora planet och ej ha bättre chans än silverplats ändå, varför han avstod från vidare flygning.

Vindriktningen var något mer västlig på söndagen, men solen sken och våta persedlar sedan lördagen torkade snabbt upp. Startordningen var lika som på lördagen med tre starter - paus - två starter. Acke, Lars-Åke och Lennart hade ordnat med utspisning i pauserna. Försäljning av öl, läsk och annat fanns också. Denna service är nödvändig då det gäller, tvådagars tävlingar.

För många FIA-flygare betydde den starka vinden svårigheter med starten. Ett bra sätt att minska påfrestningarna på vingen är att göra "självstart" som Bror Eimar och Lars G Olofsson ofta gör dvs släppa modellen själv och låta linan löpa ut. Definitivt "ute" är det att dra ut hela linan och sen inte orka springa mot modellen - du har väl inte "flygstål" i vingbalkarna? Många vingbrott måste skyllas på bristande rutin.

Tjugo juniorer ställde upp i segelmodellklassen. Det är till största delen folk från de nya klubbarna som kommer. Hur är det med återväxten i tex Malmö och Karlstad? Årets svenske mästare i juniorklassen heter Ove Engström från Eskilstuna. Han inledde litet trevande med två flygningar på minuten men sedan flög han max och två nära maxar. För klubbkompisen Leif Österberg gick det åt andra hållet. Två bra flygningar följdes av två sämre och då klämde sig Gamens Per Johansson in emellan.

Dagens bästa prestation stod Rune Olsson, Gamen för. Att få fem max i det vädret är enastående! Givetvis betyder ett bra lagarbete med hämtare utrustade med radio en hel del. Maxflygningar betydde denna dag absolut utdelningar i terrängen bakom trafikledartornet. Rune fick en välförtjänt SM-seger efter många års slit. Priset för dagens bästa prestation gick också till honom.

Distanserade med mer än 200 s kom Linköpings Bo Jansson och alltid kämpande Stig Kamph från Trelleborg. Erik Sunds 4:e plats är också värd att uppmärksammas. Efter tre topptider blev det halvminuten - det var reserven som måste tas till.

Wakefieldklassen blev mycket spännande mot slutet. Under tävlingen höll "gamlingarna" Bengt Lundström och Malte Blomqvist stor show i sin inbördes kamp. De flög sina gamla häckar - Maltes modell hade tom märkningen från VM 1958 kvar!

Anders Håkansson, nu utrustad med en ryskbyggd termiksökare, var säker som alltid. En missad fjärde start höll på att stjälpa segerchansen. Lennart Hansson gick då upp i ledningen, men ett litet stall i stiget i både 4:e och sista start drog ner totaltiden. Dagens överraskning svarade Lars G Olofsson för. Han hade så när blivit

mästare i sin första F1B tävling! En max i sista start hade klarat segern. Det var bra mos i snodden som Lars G fick av Paul Lagan från Nya Zeeland! "Termik-Johan" hade tappat två starter varför en max i sista omgången inte hjälpte mer än till 5:e plats. Så var då chansen kvar för Lennart Backman och Jan Zetterdahl, men det blev 1.37 resp 0.36 varför de föll nedåt i listan. I stället kom Kjell Larsson, Karlstad med en avslutande max och knep bronset. Endast 7 sek skilde de 4 främsta åt.

Bland gummijuniörerna var P E Hansson helt överlägsen. Hans medtävlare bröt efter ett par starter.

I F1C saknades flera av de "stora". Där fanns varken Rolf Hagel, Hans Friis eller Julle Åkesson, Intresset riktades nu mot VM flygaren Urban Nygren, som var favorit. Urban hann inte tillbaka efter sin andra start, då han letade efter sin långflygande modell och kunde inte göra tredje starten. Därmed var han en slagen man. Lars Gunnar Lindblad, Eskilstuna flög jämna starter, men fick ingen maxtid, varför slutresultatet ej räckte till seger. Det blev en ny silverplakett istället. Nisse Hollander satsade för fullt och plockade in tre maxflygningar. Nisse har en eminent förmåga att ta ut kompasskursen och sen leta på sin modell. Det är väl träningen på Brattforsheden som ger resultat! En ny SM-seger blev det, senast var det 1964! Lars Åhman, som börjat litet trevande kom igång allt bättre och kunde till slut förvisa Urban Nygren till 4:e platsen.

I lagtävlingarna var Solna bäst med 1:a och en 2:a plats. Hade Eskilstuna anmält ett lag med sina bästa B och C flygare plus någon av juniörerna i F1A hade de haft en komfortabel seger. Varför Lars-Gunnar? Nu tog Gamen segern för femti-elite gången!

Resultatlista fanns komplett i MFN nr 5.

OLDTIMER 1971

Mfk "Nimbus" arrangerade ännu en "Oldtimer"-tävling över veckoslutet 24-25 juli.

Tävlingsformen är mycket populär i USA och England, men här i Sverige tävlas bara en gång om året och då med Kumklubben som värd.

Hittills har endast gummimotordrivna modeller startat i tävlingen. Då Ove Pettersson, AKG, visat upp både en bensinmotor driven modell-"Pacer" från 1940 och "Ibis" en svensk segelmodell från 40-talet, så räknar arrangörerna med att nästa år ska det bli tävling i alla klasser.

De modeller som får delta ska vara byggda efter ritningar utgivna senast 31/12 1942. Reglerna har hittills varit enligt 1938-års SM-regler, med bla markstart och 6 min max tid!

Ett par av "de sista entusiasterna" saknades detta år: Ulf Marksten från "Fladdermusen" i Lund och Nimbus egen Olle Hillerström. I stället kom en nyverklig entusiast - Lennart Flodström, AKG. Förutom att han flög en "Palmgren -37" visade han också upp sin anka "Dittan", som först fick vara gummimotormodell och sedan strippades till glidanka!

Wakefieldklassen decimerades snabbt. Blå sprängde Ove Pettersson gummimotorn i sin "Korda" och Lars Åke Anderssons "Merlu" knäckte vingfastsättningen varför S-O Lindén blev ensam kvar att flyga sin "Korda".

Ove Pettersson fick en ordentlig termikflygning med sin palmgrenare och vann lätt före Lennart Flodström, som snabbt byggd en likartad modell och nu mest trimmade den. Redan på lördagen flögs

med de små 50-cm modellerna, bland vilka Ove "Trumf" hade bästa stiget och minst snabbt återkom till marken.

Som alltid ingår en handlustävling och där kämpade Lars Åke till sig segern. "Oldtimer"-tävlingen har även karaktär av familjefest och ett ivrigt trimmande och flygande med standardmodellen "Sleek-Streak" uppehöll deltagare, tidtagare, åskådare fruar och barn under en dryg timma av söndagsförmiddagen, Ove Pettersson lyckades termikflyga och fick 50 s i sin 2:a start! De tre deltagande damerna, fruarna Flodström, Pettersson och Lindén förärades var sin rosenbukett av Nimbussupportern Åke Andersson, ett uppskattat inslag!

Liksom tidigare år hade "Nimbus" stor nytta av den hjälp Örebro Radioflygklubb lämnade, då några av dessa medlemmar biträdde som tidigare. Tack ÖRFK!

S-O L

Resultat:

RESULTAT AV "OLDTIMER"-TÄVLINGEN 1971

Klass A (Gummimotormodeller under 50 cm spv.)

1 Ove Pettersson, AKG	30+28+27=85 "Trumf"
2 S-O Lindén, Nimbus	20+19+18=57 "Trumf"
3 Olle Blomberg, Nimbus	2+ 8+17=27 "FIB"

Klass B (Gummimotormodeller 50-75 cm spv)

1 Ove Pettersson, AKG	57+130+42=229 "Palmgren"
2 Lennart Flodström, AKG	36+ 47+58=141 "Palmgren"
3 S-O Lindén, Nimbus	54+ 32+ 8= 94 "Meteor"

Klass D (Wakefieldmodeller)

1 S-O Lindén, Nimbus	107+96+22=225 "Korda"
----------------------	-----------------------

Klass HKG

1 L-Å Andersson, AKG	31+60+39+29+31=190
2 Olle Blomberg, Nimbus	33+35+24+37+40=169
3 Ove Pettersson, AKG	30+25+19+60+22=156
4 S-O Lindén, Nimbus	16+16+ 7+18+47=104
5 Lars Lindén, Nimbus	15+22+12+24+16= 89

LIN-NM

Även i år var finnarna värdar för det traditionsenliga perenniala lin-NM, trots att egentligen Danmark stod på tur. Detta berodde på att den arrangerande klubben i år fyllde 10 år och på så vis ville celebrera.

Så att följaktligen tog vi båten till Finland (för det var ju dit vi skulle) med kärror och förhoppningar i bagaget. Laget bestod i år av Ove Andersson i stunt Ove Kjellberg, Bengt Martinelle och Charlie Enqvist i speed, Mats Kesselmark, Tomas Carlsson och Per Haggren i combat och i team-racing Bengt-Olof Samuelsson-Kjell Axtelius, Anders Svensson-Leif Karlsson samt Göran Ryllin och jag själv. Dessutom åkte Jan Gustavsson-Gunnar Härne på egen bekostnad då tävlingen var öppen. Detta något ovanliga arrangemang berodde dels på 10-års-jubileet och dels på att denna tävling för finnarna räknas i nästa års landslagsliga.

I Helsingfors blev vi emottagna och inkvarterade på det mycket trivsamma Otnäs (f.ö. samma ställe som VM-68). Kvällen tillbringade vi med litet för- snack. I team var oddsen rätt mörka eftersom finska laget Nore-Ekholm trots allt hade vunnit EM. Så vårt hopp stod till de andra klasserna.

På lördagen började tävlandet men först efter en utmärkt lunch. Tävlingsplatsen var ett privat-

flygfält strax utanför Helsingfors, som hade en bra restaurang inom synhåll.

Nu fick vi till vår besvikelse höra att danskarna skickat ett telegram (anlände fredag) att de tyvärr inte kunde komma och att det förväntade stolta NM därför bara skulle bli en svensk-finsk uppgörelse.

Alltså börjades det i alla fall med speed. Alla finnarna flög med Rossi. Det gjorde Benke med, medan Ove hade sitt hembygge och Charlie Kosmic. Här visade det sig att vi svenskar, i alla fall från Solna, var litet för bortskämda med vår nya bana NM-banan var av cement med skarvar som lyckades stjälpas svenska vaggorna. Den lyckades också böja mitt svenska pianotrådsställ.

Charlie fick 204 km, vilket stod sig bra, ett tag i alla fall, och Benke 189 km medan Oves motor trillskades.

Så kom stunt. Hela tre deltagare var det minsann. Ove var säker, igen fast han påstod att han inte träningsflugit på länge, och bara följt med därför att alla ville det. Han tog ledningen direkt.

I team vilade favoritbördan på Nore-Ekholm, som på provflygningen hade flugit gripande fort (22 sek), men de presterade bara (för dom) dåliga 4.58 i första omgången. Bäst i första var finnarna Aarnipalo-Fagerström på 4.48. Men tredje var i alla fall Bengt-Olov och Kjell på 5.01 och Anders och Leif glädde med fina 5.08. Göran och jag gjorde bort oss.

De svenska combatgrabbarna hade diverse oturligheter, såsom tappade cylindrar och brustna linor. Men till råga på allt var finnarna otäckt duktiga.

Andra omgången var ganska lik den första. Speed-åkarna, i alla fall de som hade åkt båt, försökte och försökte, men ...

Stunt-Ove hedrade i alla fall ånyo båten, medan combatfinnarna gjorde motsatsen.

I team förbättrade Nore-Ekholm till 4.46 och Bengt-Olov och Kjell klämde till med 4.55 som räckte till finalen. Göran och jag tog upp oss till 5.19, som hemmavid skulle räckt men här var finnarna också med, så vi fick packa ihop.

På söndagen inledde speed igen och nu inträffade det intressanta att Pietinen, som inte var med i landslaget tog ledningen med 216 km och Jäskeläinen (inte heller i laget) lade sig tvåa på 209. Det dröjde ända till slut innan lagmedlemmen Fagerström fick 210 och blev Nordisk Mästare men inte tävlingsvinnare.

Ove Andersson drog på två av sina tre flygningar in 9.004 p vilket nästan räckte till lagseger i stunt, då de två finnarna hade ung 6.500 var.

Combatfinalen blev finsk, medan Sverige belade tredje och fjärde.

Alla tre finallagen i team begagnade Supertigre så vi svenskar hoppades på en svensk tiger. Alla flög 25 varv, vilket för övrigt tycks vara det vettigaste med Supertigre som gärna blir kritisk om man försöker pressa 35 varv ur den. Spänningen var stor.

Vid starten kom finnarna iväg direkt, medan Kjell förlorade många sekunder på en blöt motor. När han väl kom iväg visade sig finnarna även snabbare i luften. Striden stod mellan Aarnipalo och Nore, som båda flög ungefär lika fort och hade snabba omtankningar. Vid Aarnipalo-Fagerströms sista omtankning blev de emellertid diskade då Fagerström steg utanför pilotcirkeln. Nore-Ekholm vann därför på 9.19 vilket var bättre än deras vinnartid på EM. Bengt-Olof och Kjell blev tvåa på 10.53 och Aarnipalo-Fagerström trea (deras inofficiella tid var 9.48).

Som man kunde förstå blev finnarna återigen ägare till Den Stora Propellern.

NM

Combat

1) Rauti, 2) Hursti, 3) Karlsson, 4) Kesselmark, 5) Niskanen, 6) Haggren.

Speed

Open

1) Pietinen	216	
2) Fagerström	210	1 NM
3) Jäskeläinen	209	
4) Lahtinen	208	2 NM
5) Enqvist	204	3 NM
6) Martinelle	189	4 NM
7) Karma	180	
8) Kekkonen	160	5 NM
9) Kjellberg	-	6 NM

Stunt

1) Ove Andersson	9004 poäng
2) E. Meder	6751 poäng
3) M Rauti	6688 poäng

Team

1) Nore-Ekholm	9,19,0
2) Samuelsson-Axtelius	10.53,5
3) Aarnipalo-Fagerström	Disk
4) Nordlund-Pikhanen	5.04,3
5) Svensson-Karlsson	5.08,2
6) Larsson-Rylin	5.18,7
7) Gustavsson-Härne	5.50,9

Total-lag

1) Finland	25 poäng
2) Sverige	35 poäng

DM

Danska Mästerskapen 1971

Klass F2A Speed (6 delt)

1 Leif Eskildsen	(nytt danskt rekord) 216,9 km/t
2 Jörgen Bobjerg	198,9 km/t
3 Lars Weilgård	193,6 km/t

Klass F2B Stunt (5 delt)

1 Leif Eskildsen	6228 poäng
2 Emil Madsen	6205 poäng
3 Robert Petersen	5696 poäng

Klass F2C Teamracing (10 lag)

1 Hans Geschwendtner / Ole Hasling	9:59
2 Jörgen Olsen / Palle Rivold	10:28,4
3 Jörgen Bobjerg / Werner Siggård	10:40,5

Klass F2D Combat (5delt)

1 Jörgen Vejen Nielsen
2 Henrik Linnet
3 Leif O Mortensen

Klass Nybörjarstunt

1 Jörgen Wammen



SOLNAS HÖSTTÄVLING

Med Höstväder. Och delvis pyton sådant. Det regnade i de 2 första perioderna med en vindstyrka omkring 4-5 m/sek. Sedan klarnade det upp och vinden mojnade av till omkring 1-2 m/sek. i slutet av tävlingen. Man flög i 2 perioder. I den första skulle det flygas 2 starter och i den andra 3. I första periodens slut regnade det ganska enormt och ytterst få flög. När det var 5 minuter kvar av perioden, återstod det 5 stycken "power"-flygare, som inte gjorde sin 2:a start. 2 av dem hann flyga. 19 handlunsjuniorer ställde upp. Och de bästa flög enormt bra. Bäst var Torbjörn Weinestål-Norra Upplands Mfk. Näst bäst Lars Flodin-Mfk Gladia-torerna. Grabbarna från Norra Uppland dominerar klassen numera. Juniorerna slänger tekniskt nästan perfekt. Varje start ser likadan ut. Seniorsegraren, Lars-G. Olofsson-AKG, fick spö av 4 juniorer och 2:an Jan Zetterdahl-Solna av 5. Seniorerna slänger hårdare, men med sämre precision, vilket ger ganska underliga resultat. En start på 40 sek., nästa på 5 sek. osv.

30 A1-juniorer gjorde upp om placeringarna. Nils Hallerström inledde stort med 2 max i den svårflugna 1:a perioden. Efter det så hade han ingen modell kvar. Timerproblem. Han slutade 9:a. Vann gjorde Rolf Karlsten-Sigtuna, 1 sek före "ständige 2:an" Per Scherdin också Sigtuna. Båda flög med Nisse Hallerströms-konstruktionen "Number-Nine". Sveriges Bästa A1-a.

Norrland tog de 3 första platserna i A1-sen. Tommy Eriksson-Härnösand vann före Östersundarna Nils-Erik Hägglund och Arne Berglin.

I Wakefield stod 2 man i en klass för sig. Rolf Sundin-Skvadern och Anders Håkansson-AKM. Rolf vann med 1 sek. Har han mannen fått tillbaka flyglusten? Han verkade tänd till 1000. Dessa 2 var över 100 sek före 3:an Lennart Backman-Eskilstuna.

I B1-juniorer ställde bara 2 man upp, men det var bara Kjell Svensson-Eskilstuna som höll bra klass. Mycket bra till och med.

Bror Eimar-Nimbus Stockholm är i en klass för sig i B1-seniorer. Det visade han på SM och det visade han här. Det påminner om Malte Blomqvist gamla B1:or när dom flyger, och det är bra det. Fråga dom modellflygare som höll på när Malte dominerade B1. I Power vann Ulf Carlsson-AKG. Kanske mycket pga att 3 man inte hann starta i tid. Ulf har fått in ett gott flyt i sina gamla kärror, liksom 2:an Nils-Erik Hollander-Karlstad. Roli-gaste modellen hade Lars-Åke Andersson-AKG. En 10 år gammal Near-Miss med en MVVS diesel i nosen. 5:a kom han.

Torbjörn Weinestål tog en dubbelseger denna dag. Han vann Nordic-jun. också. Före dagens bäste Sundare, Anders. Från Waxholm. Torbjörn flög så bra att han tidsmässigt bara fick spö av 3 seniorer. Där det såg ut att bli en liten överraskning. Nils Wallertin-AKG ledde stort efter att ha gjort 2 maxar i regnet. Men i tredje "tappade" han win-shen och fick en nolla. Annars maxade kärran. Arne Berglin-Östersund var bäst. 4 sek före Hans Åhlström-Borlänge. En trevlig come back gjordes av Olle Sandahl-Nynäshamn. Det var på SM 1957 han tävlade senast.

I lagtävlingen flög de 2 bästa lagen med power modeller. Det måste vara fel att få flyga med bara sådana kärror, med tanke på den bättre prestanda dessa har.

Lars-G

NIMBUS-TÄVLINGEN

Höstens sedvanliga tävling för klubbarna runt Örebro hölls söndagen den 24 oktober. Trots väderlekstjänsts illavarslande spådomar fick tävlingen gå i utmärkt väder.

Det hela inleddes med ett ivrigt "Sparven"-flygande. 16 nybörjare från Nimbus och Olaus Petri-skolan i Örebro kämpade med ungdomlig iver och glöd i tre starter.

Så vidtog den ordinarie tävlingen. Efter morgonens regn och den därefter uppdykande solen ökade termikaktiviteten, vilket gav fint flyt i markskiktet. Längre fram på dagen ökade vinden och en starkare termik uppstod.

Som vanligt släppte Nimbus i väg segelmodellpokalerna till Fagersta även om Olle Blomberg kämpade in i det sista för att om möjligt slå Anders Widh. Denne tog nu dubbelseger! Olle Hillerström kunde med en maxflygning i sista start försvara sin fjolårsseger även om Jan Hafström i sin comeback som Wakefieldflygare var nära att ta segern.

S-O L

Resultat

"Sparven"-nybörjare, 3 starter, 16 deltagare

1 Lars Andren, OP-skolan	95 sek
2 Lars Lindén, Nimbus	85 sek
3 Tommy Hallberg, Nimbus	84 sek
4 Lennart Hallborg, Nimbus	65 sek
5 Håkan Johansson, OP-skolan	59 sek

HKG

1 S-O Lindén	156 sek
2 Olle Blomberg	91 sek
3 L-G Englund	81 sek
4 Olle Hillerström	73 sek
5 Lars Lindén	49 sek

A1 juniorer

1 Kjell Andersson, Nimbus	373 sek
2 L G Englund, Nimbus	151 sek
3 Lars Lindén, Nimbus	148 sek
4 Tommy Andersson, Fagersta	3 sek

A1 Seniorer

1 Anders Widh, Fagersta	432 sek
2 Olle Blomberg, Nimbus	427 sek
3 S-O Lindén, Nimbus	272 sek

F1A

1 Anders Widh, Fagersta	791 sek
2 S-O Lindén, Nimbus	537 sek
3 Per Bodin, Fagersta	402 sek
4 Torbjörn Berggren, Fagersta	388 sek
5 Willy Andersson, Sala	383 sek

B1-F1B

1 Olle Hillerström, Nimbus	485 sek
2 Jan Hafström, Nimbus	418 sek
3 Olle Blomberg, Nimbus	115 sek

AKM:s Hösttävling den 31/10-71.

Efter många försök så lyckades AKM att få till en tävling. Men inte heller denna gång hade man tur med vädret. Visserligen var det svag vind, men tidvis kraftig dimma gjorde att bara 3 starter kunde köras. Tävlingen var även inofficiell landskamp mellan Danmark och Sverige. Där Sverige

vann. Undertecknad tyckte det var trevligt, som alltid när AKM arrangerar, men en del deltagare gillade inte val av startplats. Och nog var det svårfluget efter det man flyttat. Turbulent till 1000. Märkligt är att powerflygarna har så svårt att flyga taktiskt. Både Jan-Olle Åkesson och Thomas Köster flög max i 3:e start, men båda fick andra tider i protokollet på grund av att kärrorna försvann i dimman. Är det inte bättre att minska motortiden, när man vet att det är för lågt till tak. I alla fall är det otaktiskt att flyga för fullt.

Nu flög 2 man fullt i power i alla fall. Rolf Hammar-Solna och Yngvar Wallengren-Fladdermusen. Fly-offen som skulle köras med 4 sek motortid, blev väl inte vad man trott. Rolfs Eagle stannade med nosen rakt upp med dålig urtagning som följd. Och dålig tid, Yngvar råkade ut för vevstaksbrott i stiget och fick ännu sämre tid. I wakefield var 2 danskar i topp. Erik Nienstedt vann med 3 max före Kjeld Kongsberg som var 3 sek. efter. Anders Håkansson kom in som 3:a. I Nordic kämpade de båda snapphanarna John Pettersson och Knut Andersson om segern. John vann 3 sek före Knut och med minuten före Lars-G Olofsson-AKG. Knut hade en jättechans att få 3 max när 4 man drog upp en jätteblåsa i 3:e start. Men han missade och kom bara halvvägs i. Claes Mårtensson vann A1 före AKG:s junior Ole Holmblad, 3 max i B1 fick Bror Eimar-Nimbus Sthlm ihop. Och var lika överlägsen i denna tävling som i dom andra denna höst. Oj vad fint hans kärror flyger. Det flögs C1 också. Det blev en affär mellan 3 fladdermöss, där Sten Persson var bäst. Slutligen vanns Handluns av Lars-G Olofsson-AKG med en byggsatsmodell. Eaglet. 2:a var här Olof Nerud-AKM.

Lars-G Olofsson

FLY-IN I ÖREBRO

Mfk "Ikaros" stod som värd för ett RC-meeting i Örebro söndagen den 26 september. Träffen hölls på klubbens RC-fält vid Lillån i Örebro. Deltagare kom från Filipstad, Hallstahammar, Karlskoga, Karlstad, Köping, Nora och Örebro.

"Ikaros" drivande kraft Gusten Björk hade tänkt både på andlig och lekamlig spis. Medan klubbkompisarna Erik Wannhagen och Torbjörn Ahlberg såg till att depåområdet och tävlingsbanan var klara, fick fruarna Björk, och Ahlberg se till att grytan med korven hölls kokande.

En hel del åskådare hade letat sig ut till fältet och fick se snygga modeller i avancerad och spännande flygning. Attraktionerna bestod i den svårflugna ballongjakten. Här gällde det att snabbast möjligt lätta, köra sönder en ballong och sedan landa. Ballongerna satt på 3 meter höga pinnar och det visade sig vara svårt att i den kyttiga vinden manövrera planen i läge.

Snabbaste flygningen klarade Lars-Olof Wilén, "Ikaros" och Gusten Björk såg till att ordna en dubbelseger för sin klubb.

Runt depåområdet cirkulerade intresserad publik och inom depån utbyttes erfarenheter, beundrades modeller och gavs kritik.

En blek septembersol förgyllde dagen och gjorde denna fly-in just så trivsamt som man önskar att alla träffar vore. Det gav mersmak!

S-O L

De fem bästa tiderna vid ballongjakten

1 Lars Olof Wilén, Mfk Ikaros	70 sek
2 Gusten Björk, Mfk Ikaros	145 sek
3 Ivar Tallberg, Hallstahammar Mfk	180 sek
4 Lars-Erik Höglund, Karlskoga Mfk	183 sek
5 Bengt Johnsson, Karlskoga Mfk	328 sek

KLAGOMUREN

Har ni tröttnat på att tävla?

Det verkar så, med tanke på att den ene tävlingsarrangören efter den andre tagit efter AKG:s dumma ide med 2 långa perioder och 5 starter. Inte katten är det någon tävling längre. Det liknar mer tidtagning på 5 trimstarter. Man skall väl inte ta bort en, som jag tycker, viktig del i tävlingsmomentet. Nämligen förmågan att disponera sin tid, så att man inte kommer i tidsnöd. Att köra med 2 perioder innebär i praktiken endast 3 riktiga starter. Man startar med 2 kärror tätt efter varann, hämtar båda kärrorna, gör 2 starter i nästa period, hämtar kärrorna och gör en sista start. Och detta skall kallas tävling. Skall det fortsätta så, kan man lika gärna minska antalet starter från 5 till 3.

För att inte tala om den eller de stackars människor som skall sitta i sekretariatet. Med 5 perioder kom startkort resp. startlistor in i slutet på varje period, och man kunde notera och räkna ut ställningen period för period. När sista perioden var slut så behövs bara 2 tal adderas. Och det går fort. Men med 2 långa perioder kommer kort in lite hur som helst under perioderna, beroende på hur fort tidtagargrupperna blir färdiga. Med det resultatet att det tar mycket längre tid att föra in resultaten och längre tid att räkna ut slutresultatet. Och ännu längre väntetid mellan 5:e start och prisutdelningen. Ibland har man resultatavla, som vid SM, där deltagarna skall kunna se resultaten period för period. Det fungerar fint vid 5-starters tävlingar, men vid SM hände det att man i den sista perioden kunde utläsa slutresultatet på vissa tävlande efter en timma, medan andra inte ens hade gjort sin 4:e start. Sånt skapar förvirring. Så snälla tävlingsarrangörer, Låt tävlingar förbli tävlingar.

Lars-G Olofsson

Insändaren

Öppna skandinaviska mästerskap i friflyg.

Under semestern passerade jag över Flatruet i Härjedalen och denna upplevelse lämnar mig ingen ro. En av friflygets stora problem är ju fältfrågan, det bör man väl inte bara vara AKG:are för att konstatera. Däruppe i Härjedalen på fjället längs bilvägen mellan Funäsdalen och Ljungdalen ligger Sveriges enda modellflygfält lämpligt för friflyg. Ett stort naturligt fält utan fältvakter ligger här öde och utan aktivitet av något slag. På 830 m. ö. h. har vi en platå bevuxen med gräs mossor och låga enbuskar på en plan berggrund. Fältets storlek är oändligt men själva slätten är 4-5 km i diam. och är så slät att bilkörning är möjlig.

Här har vi alltså vårt "Albaquerque". Låt oss använda det. Varför inte arrangera öppna Skandinaviska mästerskap här vart annat år, året då inte VM går. Tävlingsens namn är valt med tanke på att ej inkräkta på Nordiska eller Svenska mästerskapen och dessutom ligger platsen mitt i Skandinavien. Svenskt modellflyg har genom sitt arrangerande av VM fått massor av PR och varför inte fortsätta.

Scandinavian FF Open kunde ju gå under en lägervecka i slutet av juli eller början av augusti. Jag

skulle tro att vi fick många utlänningar dit, här finns ju inga restriktioner, många norrmän, danskar, finnar och tyskar skulle säkert komma.

Organisatoriskt får det inte bli någon stor apparat. Och gör klart att denna tävling i den svenska fjällvärden har ingen deltagare rätt att ställa några krav på, utan det blir vad vi tillsammans gör den till. Alla som inbjuds till tävlingen svarar för sin egen service, har med sig tält eller husvagn och lagar sin mat själv. För de modellflygare som kanske inte gillar att campa eller som inte trivs med livet i en tältstad så finns Ljungdalen med hotell och pensionat på 1 mils avstånd. Det måste bli en tävling uppbyggd på frivilliga insatser och ett gott kamratskap. Vad som behövs är väl tillstånd att använda området för ett läger, samt att ordna toalettförfrågan.

Andra aktiviteter kan lätt ordnas när det inte är flygväder (blåser det mycket här tro?) vi befinner oss ju mitt i turishärligheterna. Man kan gå ut på fjällvandring eller ordna fotbollsmatcher med en serie mellan 3 lag ex. C2, B2 och A2. Fotbollsplan med mål finns. Eller gå ut på en myr och plocka hjortron under ledarskap av Lennart Widh. I Funäsdalen 2 mil därifrån finns massor av affärer (tänker på fruarna). Och där finns också en linbana upp till toppen av ett fjäll där det ligger en restaurang. Kvällarna tillbringas med lägerbål och korvgrillning.

Nog kan man använda en vecka av sin semester på ett sämre sätt.

Det vore lämpligt att någon av storklubbarna åtog sig arrangörskapet. Och varför skulle inte vi i AKG kunna göra detta första gången? Jag kör gärna upp en husvagn och ställer där som lägerkontor och sekretariat och min arbetsinsats kan Ni räkna med. Avstånd Göteborg - Flatruet 74 mil.

Vad tycker Ni i AKG? Vad tycker SMFF? Är det en alltför vild ide?

Nils Wallertin

USA vs Skåne

Överlägsen Amerikansk seger i Sövde champion cup.

Som en värdig avslutning på VM i Göteborg hade jag och mina Amerikanska vänner Frank Parmenter och hans son Mark en liten tävling med Lill-Klas. Det hela började då vi gjorde ett besök hos Sven Truedsson för att se ifall det var några grejor som Frank kunde taga med sig hem det blev 1 kg. Pirreli 4,5 mm, några elmotorer som han skulle ha till termikmaskiner.

Min grabb Håkan kom på idén att vi kunde bygga varsin Lill-Klas som vi kunde ha lite kul med. Sven skänkte oss 4 st. På fredagen åkte vi till min sommarstuga som ligger en bit utanför Malmö. Efter lunch på lördagen började vi att bygga på våra Lill-Klas. Jag som är en snabbyggare hade snart limmat ihop de bitar som fanns i påsen. Frank som är en finbyggare tog lång tid att få ihop bitarna, han lade ner extra arbete på att runda staven, flytta stabben en bit tillbaka. Varje ändring följdes mycket noga av de andra byggarna, jag kortade propelleraxeln till ett absolut minimum för att få in så mycket gummiband som möjligt. Kvällen ägnade vi oss åt trimning, det var inte mycket vi fick ut i flygtid. Det blev mest motortid, glidet var nästan obefintligt. Vi provade med olika anfallsvinklar för att få glid på modellen men det var svårt, jag provade att flytta vingen ovanpå staven och se då gled Lill-Klasen men den glädjen varade inte länge, nu ville modellen inte stiga. Efter en utflykt till en riktigt Skånsk gästgivaregård (Östarp) där det åts äkta Skånskt

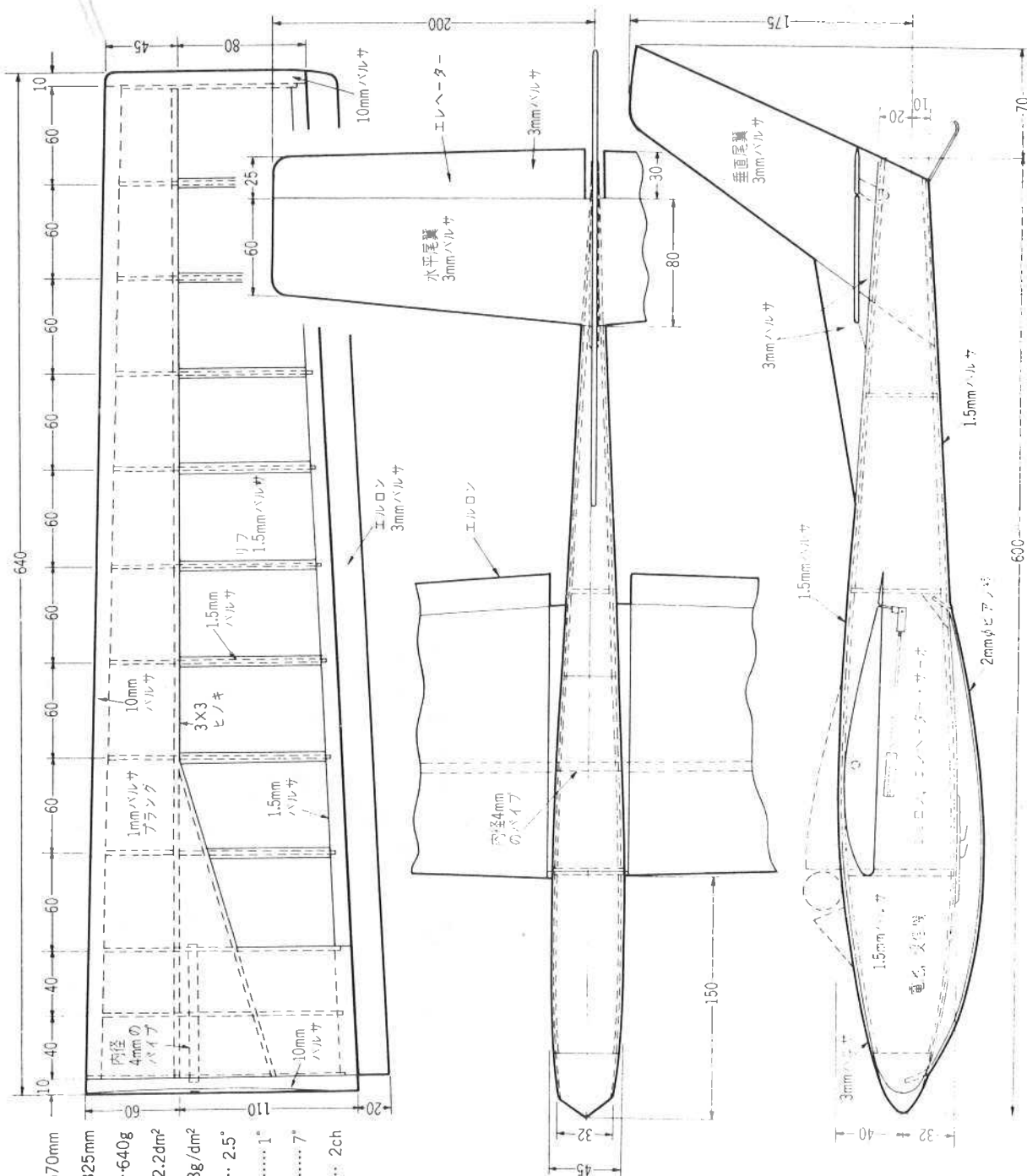
smörgåsbord med alla tillbehör som tex revbensspjäll och mycket annat. Under kvällen i brasans sken lades det upp taktik hur tävlingen skulle gå till, vi bestämde oss för en viss längd på gummibandet, alla skulle ha samma chans. Då jag som Wakefieldflygare från början av 1950 hade lärt mig att tvinnas snodd provade jag med en snodd som tvinnades, motortiden kom upp till 20-25 sec. Vi var alla överens om att det var en bra lösning, det gällde att få så lång motortid som möjligt, glidet var ju nästan obefintligt. Söndag morgon låg vi ut till en äng för en sista trimning, det visade sig att Mark hade den bästa modellen. Efter lunch gällde det att hitta ett fält som räckte för vår tävling, det blev Sövde flygfält som vi åkte till. Vi bestämde att göra 10 starter och räkna de fem bästa. Jag inledde med att göra 23 sek, Mark 21, Frank 11, Håkan 5 sek. Vi hade svårt att bestämma motorstyrkan i regel blev det 2 till 3 loping innan modellen kom upp. Snodden drog vi ut ca 1,5 m och fick in ca 700-800 varv. Mark fick i 5 starten tävlingens längsta tid 55 sek. Frank låg på ett snitt mellan 30-40 sek, jag hade ingen vidare stil på min modell, låg på tider 20-30 sek. Vid 4-tiden kunde vi kora Mark till segrare, han fick ihop 202 sek. Frank 186, Anders 121, Håkan 52 sek. Kvällen avslutades med att Frank drog upp en gädda på ca 1,5 kg i min sjö. En verklig trevlig weekend avslutades på söndagen. Frank och Mark åkte vidare till Danmark för att träffa nya modellflygare. Som slutomdöme vill jag nämna att man kan ha mycket trevligt med så enkla medel som en liten Lill-Klas, det behöver inte alltid vara de stora tävlingarna där det kämpas med eliten.

Anders



ソアラ

ソアラー					
全幅	670mm				
全長	1,325mm				
全備重量	640g				
主翼面積	22.2dm ²				
主翼翼面荷重	28.8g/dm ²				
主翼取付角	2.5°				
主翼ねじり下げ	1°				
主翼上反角	7°				
送・受信機	2ch				



折込Ⅱ

30

RC-TIPS

Hur man får proportionalsservon att gå åt andra hållet.

Inge Stendahl, Katrineholms Modellflygklubb.

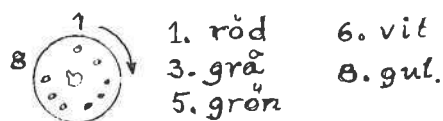
Det händer ibland att man av olika orsaker är tvingad att ha en viss rörelseriktning på sitt servo. Oftare kanske i flygplan än i båtar. Skevroderren skall ha två motgående rörelser och rodereroken vill man ju ha inne i flygkroppen och därmed måste servot gå åt ett visst håll när man rör styrspaken. På båtar är man lika låst när man skall styra med Kitchen-roder. Detta måste lösas och det går att lösa. Undantagna är servon med vridkondensator.

Man kopplar helt enkelt om motor och potentiometer. Motorn går då åt andra hållet och återställningen genom poten sker åt rätt håll. Anslutningen till släpkontakten på potentiometern flyttas inte, endast anslutningarna till banändarna.

Det finns säkerligen servofabrikat, där servots neutralläge förskjuts efter omkopplingen och i detta fall måste elektroniken trimmas om. En trimpotentiometer brukar finnas för detta ändamål. Saknas trimpot och kunskaper när neutralläget förskjuts, söker man upp en kompis som har kunskaper. Neutralläget kan också trimmas genom att vrida potentiometern eller släparmen.

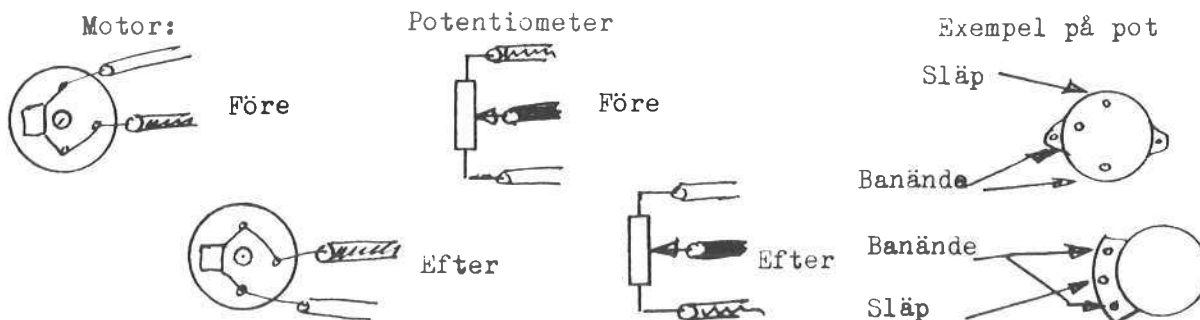
A. Anläggningar med servoförstärkarna inbyggda tillsammans med mottagaren och lösa servomekanismer (ex Varioprop).

Dessa anläggningar har här en mycket stor fördel. Man gör helt enkelt en "förlängningssladd" i vilken parterna för motor och pot kastas om. Man behöver en 8-pol kabel, Graupner 3679, i vilken fem parter används, och en 8-pol kontakt, Graupner 3676. Dessa kablar och kontakter kan köpas av mig (Inge Stendahl, Hällstugevägen 20, 641 00 Katrineholm). De olidfärgade ledningarna kopplas till kontakten enligt följande fig.



B. Anläggningar med servoförstärkare inbyggd i servomekanismen.

Här är saken betydligt mer komplicerad, eftersom man måste göra ingrepp i servot. När servot öppnats ser man motorn och potentiometern. De flesta motorer har samma koppling, men potentiometrarna varierar till utseendet. Figuren får tjäna som vägledning. Observera att motorns avstörning kopplas om. Är man osäker om vilken av de tre anslutningarna på poten som är banände, är detta lätt att avgöra med en ohmmeter. Motståndet är störst mellan banändarna.



BURDA-PIPER OCH ASW-15

Finns det egentligen någon modell, som givit modellflygarna världen över mer glädje än Piper Cub. Under årens lopp har det förekommit ett stort antal olika byggsatser, allt från små fri-flygande modeller till stora radiostyrda.

För radioflygarna har troligen Cub J3 varit den populäraste.

Nu har en ny Cub-byggsats kommit. Det är tyska Hegi som producerat en modell av PA-18 Super Cub. I skala 1:5. Man har kallat den Burda-Piper då man som förebild tagit ett av uppvisningsgruppen "Burda-Staffel:s" plan.

Modellen har en spännvidd på 180 mm och torde väga omkring 3 kg. Lämplig motorstorlek 5-10 cc.

Byggsatsen, som är gjord med tysk noggrannhet, har varje del numrerad i den ordning som den skall limmas. Denna numrering återfinns dessutom på såväl ritningen som i byggbeskrivningen.

Förutom allt trämaterial innehåller byggsatsen färdigbockat landningställ och alla nylon och metalldelar som behövs, samt dekaler.

Ritningen, som kompletteras med en sprängskiss, ger även anvisningar hur skevroder, flaps och extra kontroller, såsom tex bogserkrok kan anordnas.

Modellen är uppbyggd på ett lättbyggt sätt, som inte torde ge någon några besvär. Fabrikanten har tyvärr underskattat styrkan hos plywood, vilket resulterat i en mycket överdimensionerad konstruktion. För att undvika att få en onödigt tung modell bör de flesta plywoodsantennerna försees med ytterligare lätthål eller bytas ut mot balsapant. Som helhet kan sägas att det är en bra byggsats som kommer att ge många radioflygare åtskilliga timmars flygglädje.

Modellen, som även är en utmärkt nybörjarmodell, kommer mycket lägligt med tanke på det snabba stigande intresset för segelflyg, där "Cuben" måste vara en idealisk bogserkärna.

På tal om segelflyg. Marknaden börjar nu få ett riktigt gott sortiment med byggsatser till radiostyrda segelmodeller. En av de senaste är en skalamodell av ASW 15 i skala 1:5. Huruvida den är en korrekt skalamodell eller ej har jag inte kontrollerat, och det saknar för de allra flesta betydelse. Då det fn inte finns någon tävlingsklass för skala-segel. Byggsatsen kommer från Hegi och är gjord med tysk noggrannhet. Modellen har en spännvidd av 3000 mm och skall enligt uppgift väga 1,7 kg utan radio. Bären är hela 60 dm², så även med en något tyngre modell får man en låg vingbelastning.

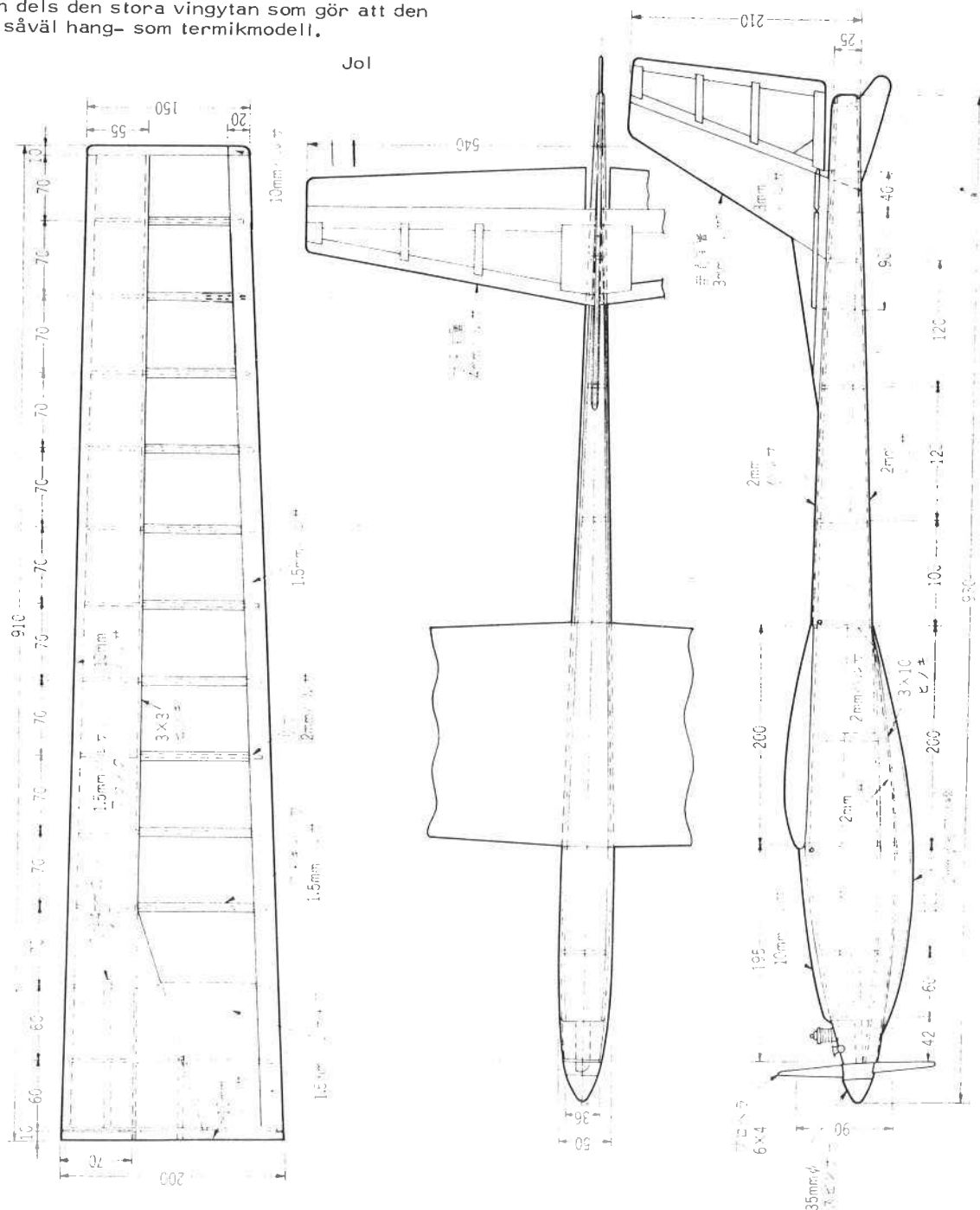
Modellen består av en färdig glasfiberkropp och traditionellt uppbyggda vingar och stabilisator. Modellen kan flygas såväl med som utan skevroder.

Ritningen, som kompletteras med en sprängskiss, är mycket klar och lättförståelig. Dock finns endast ena vinghalvan ritad och anvisning om hur den andra skall byggas saknas. I inledningen till bygganvisningen finns nämnt att bygget kräver viss erfarenhet. Såvitt jag kan se är det egentligen endast noggrannhet som krävs. Det är vid limning av kroppspanten med stålrören för vingfästena som detta är speciellt viktigt. Dock finns anvisningar på plastkroppen var dessa skall mynnas. Jag tycker att denna byggsatsen, i motsats till de flesta andra Hegbybyggsatser, är beträffande vinginfästningen något underdimensionerad, om man skall flyga avancerat.

En snygg motorseglare som vi lånat från en japansk kollega. Modellen har höjd- och sidroder och kan alltså flygas med en två-kontrolls radio. Motorn är mellan 0,8 och 1,6 km.

ライダー

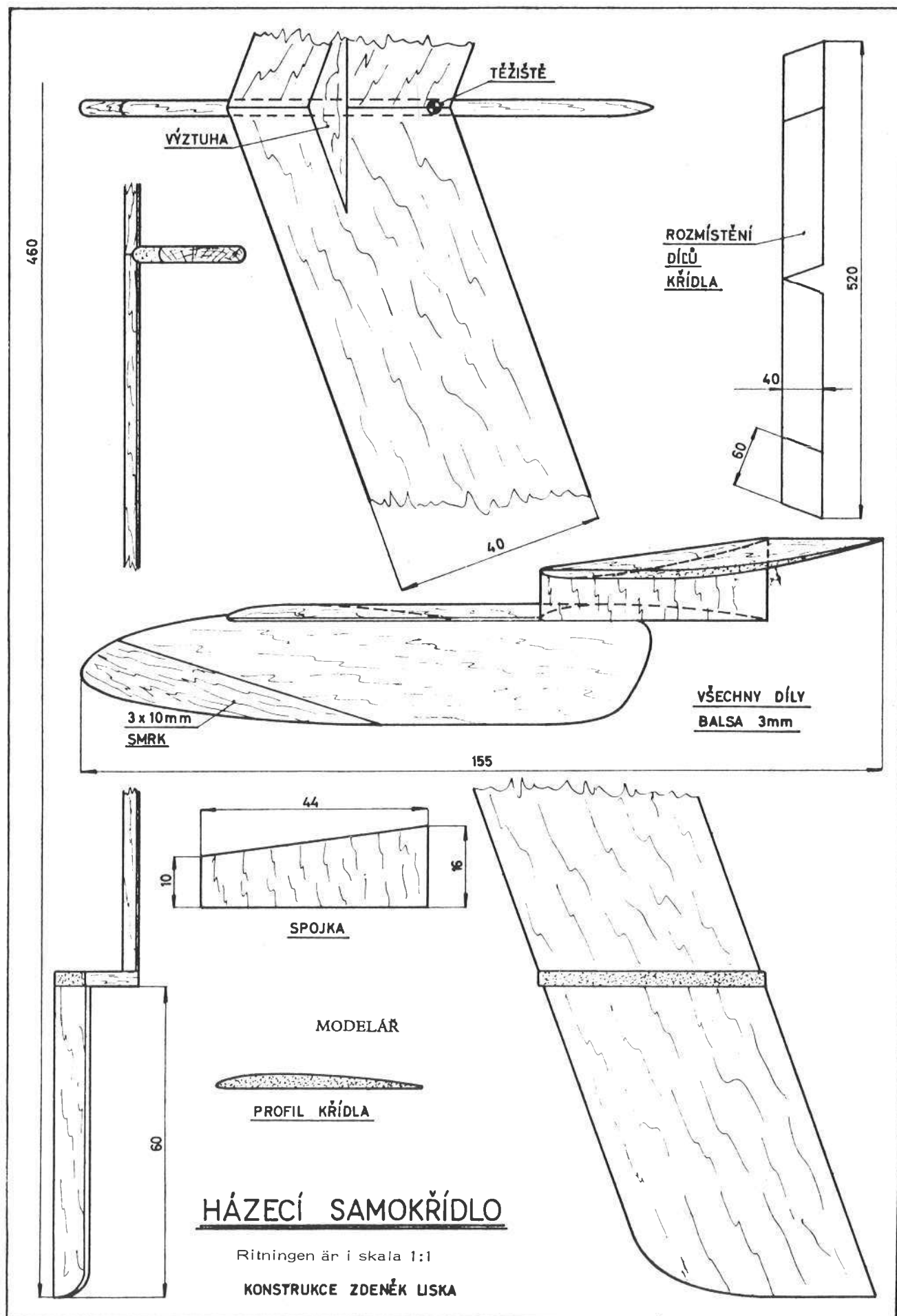
全 幅	1,814mm
全 長	950mm
全備重量	900g
主翼至値	31.8dm
主翼翼至荷重	28.3g/dm ²
主翼取付角	3°
主翼ねじり下げ	1.5°
主翼上反角	7°
送・受信機	2ch
エンジン	049~06クラス



30×2 基搭載 『デハビランド・カナダ ツイン・オッター』設計図



全長	1642mm
全幅	2200mm
主翼面積	48dm ²
全備重量	5.22～5.43kg
翼面荷重	約110g/dm ²



SVERIGES MODELLFLYGFÖRBUND

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

FÖRBUNDSEXPEDITION

Klingsbergsgatan 40, Postadress Box 10022, 600 10 Norrköping 10, Telefon 011/13 21 10. Postgiro 51 81 65.
Öppet tider: Måndag, tisdag, onsdag och fredag 09.00- 13.00. Exp-föreståndare Ann Wahlberg, Värmdag, 9 603 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 Ålandsbro.
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, Haraldsbovägen 20
791 00 Falun. Tel. 023/215 00

GRENCHEF RAKETFLYG

Lars Andersson, Tycho Braheg. 35
216 12 Limhamn. Tel. 040/15 16 62

TILL SALU

När det gäller proportionalradio, vänd dig med förtroende till ORIENT-HOBBY som erbjuder förstklassiga K.O.DIGIACE proportional till oslagbara priser, ex. 4-kanal kompl. inkl. laddaggr. för 1648:- inkl. moms. K.O.DIGIACE har gjort sig känd främst genom sin tillförlitlighet, även vid mycket låg temperatur. Anläggning uppbäckas dessutom av snabb och fullständig service samt garanti. Leverans omgående. Begär prospekt. ORIENT-HOBBY, Mickel Bagares Gränd 75, 123 55 Farsta. tel. 08/93 43 47.

Rossi 15 Standard körd ca 30 min + magnesiumpanna. Raymond Lake Belfragegatan 34C 46200 Vänersborg.

6-kanals proportional mottagare med 4 servon + ack. Säljes billigt. Tel. 0175/60155 efter kl. 17.00

RC-1 "Marauder" och "Mosquito", semiskala "Spitfire" och "Kawasaki" 360:-/st. Modellerna består av gl. fi. kropp, färdigputsade balsakklädda styroporvingar med monterade roder, landningsställ, ritning. För segelflygare har vi gl. fi. kroppar + fullskaleritning till "Uranus" och "Kaiseradler" 137:-/st samt "Olymp" 157:-. 1 st obet. beg. "Futaba" prop. 2-kanal 480:- (alla priser inkl. moms.) BERGUS MODELLFLYG, Hjortstorp-vägen 30, 703 66 Örebro, Tel 019/143807 kl. 18-20.

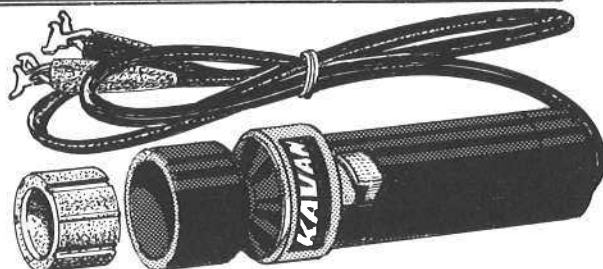
ÖNSKAS KÖPA

Komet, G.P., DA, ED, Elfin, Mills och andra motorer från tiden före 1955, även motorer i delar och reservdelar. In- och utländsk hobby- och modellflyglitteratur från samma tid. Tack på förhand. Ove Pettersson, Gånglåten 25, 421 46 Västra Frölunda. Tel 031/459672.

KAVAN

ELECTRONIC STARTMOTOR

150:- exkl. moms.



Drives med 6V för små motorer, 12V för större. Gummiinsatsen kan vändas för start av småmotorer. Kan också användas för start av båtmotorer med hjälp av den medföljande startremmen. Motorn startas genom att lyfta motorborstarna istället för den sedvanliga kontakten som brukar vara startmotorernas svaga punkt. Vid rätt skötsel garanteras minst 5000 starter.

MACGREGOR Digimac 1 - 1 proportionellt roder och 3-läges motorkontroll. Kompl. anläggning utan batterier 575:- inkl. moms.
Digimac III proportional med 3 servon, utbytbara kristaller, ackar till sändare och mottagare samt laddaggregat. 1190:- inkl. moms.

Kommande nyhet från KAVAN. Ljuddämpare passande de flesta motorer. 59:- inkl. moms.

PRO-LINE 6-kanal proportional. 1- och 2-spak Open Gimbal i lager.

BORGS hobby

APOTEKAREGATAN 7 582 27 LINKÖPING
Tel. 013 - 12 39 81 - Postgiro 20 22 83 - Bankgiro 60 - 8127

MODELLFLYGNYTT

SVERIGES MODELLFLYGFÖRBUND

Box 100 22

600 10 Norrköping

Ansvarig utgivare: Göran Alseby

Tryck: L-Offset, Norrköping

