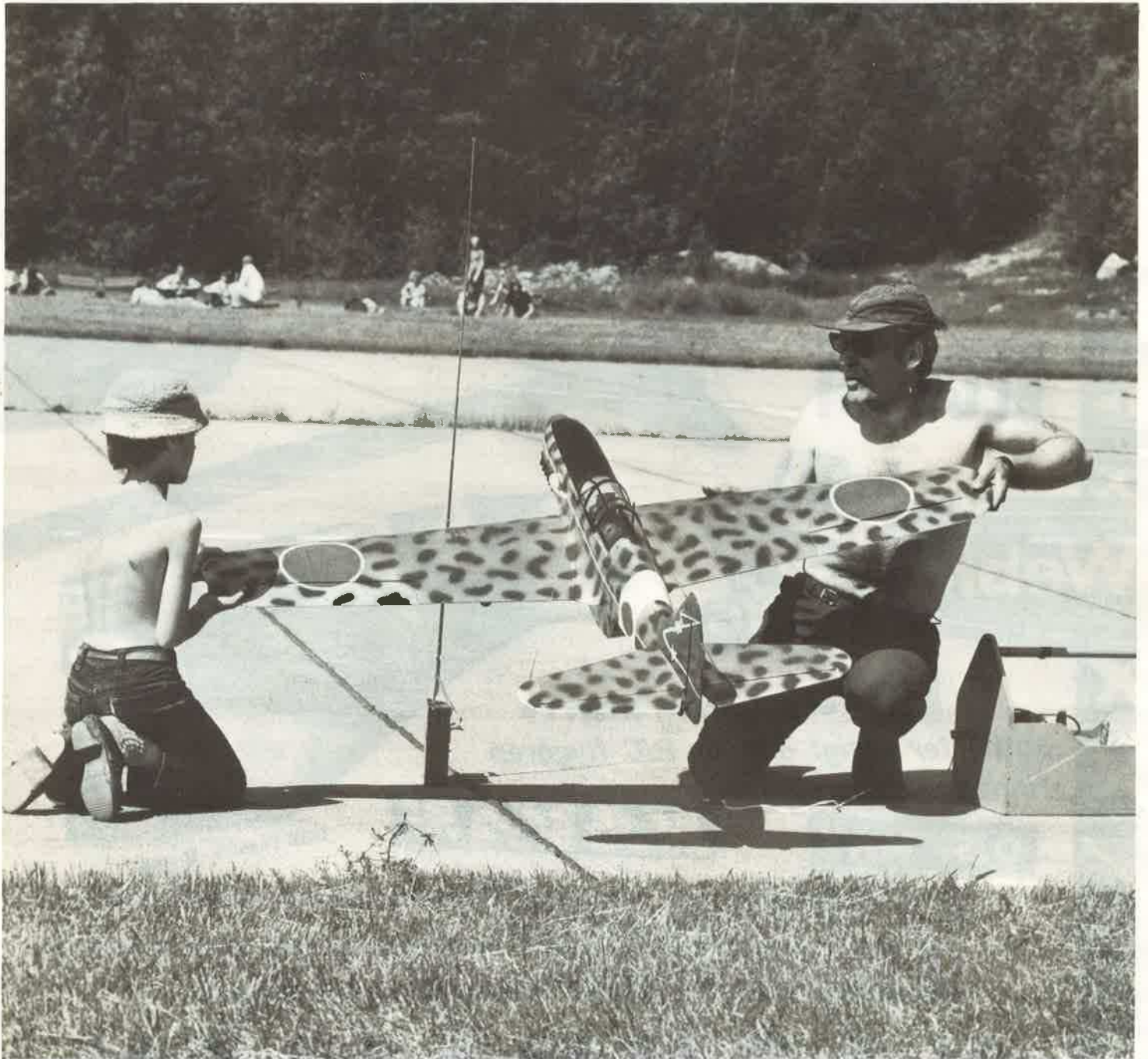




MODELLFLYGNYTT



ORGAN FÖR
SVERIGES
MODELLFLYG FÖRBUND

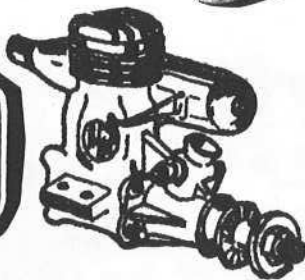
4
1972

ENYA



VECO .61

Webra



HP- motorer, 40-61 F o P
samt för övrigt allt för R/C flygaren
finnes hos oss.

O.S. MAX

KAVAN

COX Thimble - Drome

Glasfibrer kroppar och ritningar till den oslagbara R/C-5 kärnan
RÖDA KVARN II finnes nu i lager.
Med en rak vinge utan V-form + skevroder är den även toppen i
den nya klassen F3a populär.
(Ensamförsäljare i Sverige, VARUHALLEN, Ängelholm.)

VARUHALLEN

HOBBY

MODELLFLYG — RADIO — LINKONTROLL
BILBANOR — MODELLJÄRNVÄGAR
samt allt i hobby.

Storgatan 64

262 00 ÄNGELHOLM

Tel. 0431 - 143 32 — Bost. 163 65

Bankgiro 40-2528

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 och 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. Körsbärsvägen 1
114 23 Stockholm. Tel. 08/15 92 39

FACKREDAKTÖR radioflyg:

Jan Levenstam
Movägen 26
163 60 Spånga. Tel. 08/36 18 32

FACKREDAKTÖR raketflyg:

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

FACKREDAKTÖR utbildning:

Carl-Göran Sundstedt
Norrländsgatan 34B
752 29 Uppsala. Tel. 018/10 81 57

ANNONSER

Karl-Anders Ericsson
Pl. 1849, 870 10 Ålandsbro
Telefon 0611/201 02

Heloriginal i skala 1:1 skall vara tidningens redaktion tillhanda 1 månad före tidningens utgivning.

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 kr 3:- per st

INNEHÅLL

Rapport från provtävlingen på FLAT-RUET, allt om TEAMRACING-INT, hur man helplankar VINGAR, tävlingsreferat med snygga BILDER, massor med RITNINGAR och mycket annat krytt och gott i detta nummer.

NÄSTA NUMMER

Material sändes till fackredaktörerna eller till förbundsexpeditionen

En avbön

Detta nummer av Modellflygnytt är, som väl alla märkt, mycket försenat och vad är då att göra som redaktör annat än fatta pennan, skriva en ledare, och förklara att felet är helt och hållet mitt.

Jag har helt enkelt i brist på tillräckligt mycket fritid inte hunnit att plocka ihop det här numret i tid.

En tröst är väl att det i stället har blivit lite större än vanligt. Det är alltså inte brist på material som försenat numret vilket hänt tidigare några gånger. Det är faktiskt så i stället att en del material har fått stå över trots ökningen i sidantal.

Jag har under de tre år jag nu plockat ihop MFN fått både ris och ros från läsarna och det är verkligen stimulerande med den kontakten. Jag får då ofta frågan varför inte det är med istället för detta i tidningen. Redaktören sätter ju trots allt sin prägel på tidningen och även om jag har försökt att fördela innehållet så rättvist som möjligt, sett ur grenarnas synpunkt, så kommer ibland med sådant som jag funnit intressant men som kanske irriterat andra.

En sak som läsarna inte alltid tänker på är att sidantalet vid MFN:s typ av häftning alltid måste vara multipel av 4. Om jag alltså får ihop 33 sidor så är det inte säkert att jag har material till 36 sidor utan jag får

istället ta bort material så att det blir 32 sidor. Det händer ofta att de sista dagarna innan tidningen ska gå i press kommer in artiklar eller annonser som bör vara med och då åker ibland någonting ut för att vila till nästa nummer.

Jag har också något att be klubbarna om, (och grenredaktörerna). Se till att resultatlistorna från tävlingar går in till förbundet snarast möjligt. De skall ju publiceras i MFN och bör inte vara för gamla när de kommer in. Ofta har referatet från tävlingen kommit och går in i tidningen utan komplett resultatlista och då får redaktören bassning. Jag kunde ju kanske låta referatet ligga tillis resultatlistan kommer men jag får förmodligen bassning då också så det är ju inte mycket bättre.

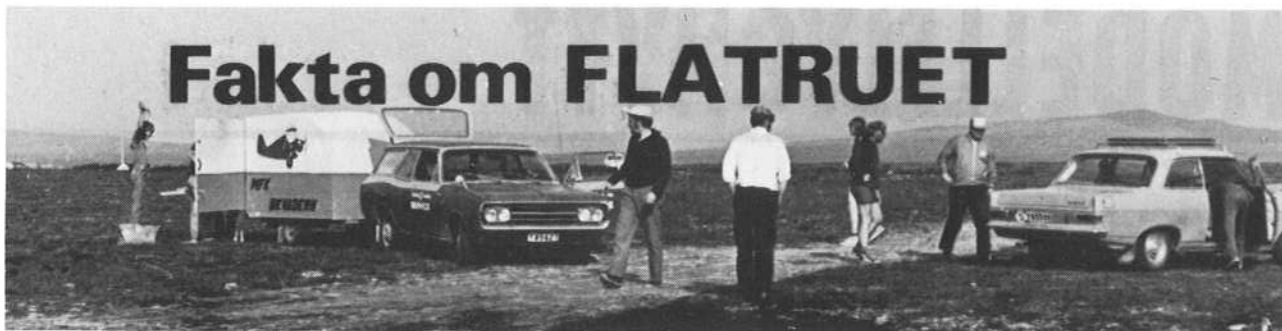
Då min fritid som jag förut nämnde har krympt det senaste året har jag tänkt att frånsäga mig redaktörsskapet från och med årsskiftet och efterlyser därför de som kan vara intresserade av att ta hand om MFN. Det är en rolig och intressant sysselsättning med god och skicklig hjälp av grenredaktörerna.

Du som är intresserad, hör av Dig till mig eller förbundsstyrelsen.

Carl S.

Omslagsbilder. Framsidan från Skala-Fly-In på Barkarby.

Baksidan en Cirrusstart på hanget vid Pellestova



Under den regionala kurs som SMFF arrangerade den 6-9 juli, ingick även uppgiften att göra topografiska studier av Flatruet för att utröna denna fjällplatås lämplighet som modellflygfält. Samtidigt med denna kurs avhölls också en tävling för att utröna huruvida modellflyget kunde anses störande eller ej på den renbetesnäring som förekommer bland samebefolkningen på Flatruet. Från dessa studier och med resultatet av provtävlingen kan nu lämnas följande fakta.

Flatruet är en fjällplatå belägen mellan Funäsdalen och Ljungdalen i Härjedalen. Hela fjällplatån är ca 2 mil lång och 1 mil bred. I nordväst och sydost förekommer större förhöjningar som begränsar den planaste delen av platån till en ca 6 x 7 km markyta.

Den för modellflyg lämpligaste delen är belägen på platåns högsta punkt som ligger 975 meter ö.h. Platsen kallas Falkvålen och är även utrustad med en provisorisk idrottsplats.

Denna för modellflyg lämpliga markyta är ca 1 x 3 km och ligger i NV-SO riktning. Utanför denna yta sluttar terrängen mycket svagt mot söder ca 2 km. Bredden på denna sluttning är ca 3 km. Mot väster, norr och nordost förekommer mindre fördjupningar i fjällplatån med riklig förekomst av mindre förhöjningar och vattenförsedda gropar samt större och mindre träskmarker. Dessa träskmarker är delvis av större omfattning men belägna på sådant avstånd från själva fjällplatån att de på intet sätt utgör hinder för en modellflygtävling på Flatruet.

Dessa träskmarker är detta år särskilt omfattande p.g.a onormalt riklig nederbörd detta år. Större eller mindre sjöar och bäckar förekommer även i västlig riktning ca 3 km från platån och i östlig och nordostlig riktning ca 5-7 km från platån.

På den för modellflyg lämpligaste platsen är marken mycket slät och hård. Underlaget består av skiffergrus och lava eller torr mossa.

Vädret i fjällen kan vara mycket skiftande. Under de dagar som kursens verksamhet var förlagd uppe på platån var det den 6 juli på kvällen nästan vindstilla och klart väder. Den 7 juli var det i stort sett samma väder. Den 8 förekom vindstyrkor upp till 11 m/sek med mulet väder samt på kvällen med vindstyrka på 5 m/sek och senare regn och åska. Den 9 juli då provtävlingen avhölls varierade vindstyrkan mellan 0-6 m/sek. Se nedanstående mätningar.

kl. 7,30	0 m/sek	molnighet 40%	Termik	ringa och svag
kl. 8,30	0,2 m/sek	molnighet 60%	Termik	riklig och svag
kl. 9,00	0,5 m/sek	molnighet 70%	Termik	riklig och stark
kl. 9,30	0,5 m/sek	molnighet 90%	Termik	riklig och stark
kl. 10,00	2,5 m/sek	molnighet 90%	Termik	ringa och stark
kl. 10,30	4,0 m/sek	molnighet 90%	Termik	ringa och svag
kl. 11,00	2,0 m/sek	molnighet 70%	Termik	riklig och stark
kl. 11,30	2,0 m/sek	molnighet 60%	Termik	riklig och stark
kl. 12,00	2,0 m/sek	molnighet 90% svagt regn	Termik	riklig och stark
kl. 12,30	5,0 m/sek	molnighet 90% med regnfront	Termik	ringa och svag
kl. 13,00	3,0 m/sek	molnighet 80% regnfront har passerat	Termik	ringa och svag
kl. 13,30	1,5 m/sek	molnighet 70%	Termik	riklig och stark
kl. 14,00	6,0 m/sek	molnighet 90% med ny regnfront	Termik	ringa och svag
kl. 15,30	0,5 m/sek	molnighet 20%	Termik	ringa och svag

Genomsnittstemperatur för den 6-9 juli

kl. 8,00	16 grader
kl. 12,00	24 grader
kl. 16,00	22 grader
kl. 20,00	19 grader

Vädret på Flatruet är enligt ortsbefolkningen mycket beroende av vindriktningarna. I söder skyddas fjällplatån av Anåfjället, i väster av Mittåfjället och i norr av Helagsfjället. Vid vind från dessa väderstreck är oftast vädret på Flatruet vackert med låga vindhastigheter. Den allra sämsta vädret på Flatruet förekommer vid vind från östlig eller sydöstlig riktning.

Som ett bevis på detta kan nämnas att det den 8 juli då vindstyrkan kunde uppmätas till 11-13 m/sek var det just ost-sydöstlig vind vilket gjorde att bl.a en av kursdeltagarna Sundell med sin radiostyrda Cirrus kunde flyga ca 17 minuter på ett mycket litet hang ca 6 meter högt.

Vid de prov som förekom med motorförsedda plan kunde konstateras att ljudet från dessa icke hade väntad spridning beroende på förekommande buskvegetation och avsaknad av resonansåtergivande naturliga hinder på platån samt att ekoeffekten helt uteblev då närliggande fjäll ligger på mycket stora avstånd.

Provtävlingen som avhölls den 9 juli har av samtliga deltagare ansetts vara ett mycket gott bevis på att Flatruet är lämpligt för modellflygtävlingar av olika omfattning och format. Under kursen förekom inga renar på fjället och har därför inga störningar för renbetesnäringen förekommit.

Vidare kontakter kommer nu att tagas med styrelsen för samebyn för att begära deras tillstyrkande för kommande verksamheter som med fördel bör kunna förläggas uppe på Flatruet.

Vid eventuellt kommande tävlingsverksamhet på Flatruet finnes i dess omedelbara närhet gott om förläggningsmöjligheter i Funäsdalen eller i Ljungdalen om beställning sker i god tid.

Till sist en liten detalj i alla denna redovisning avvakta. En liten detalj som dock icke bör utelämnas i denna redovisning ---myggen! Under kursen och tävlingsdagarna kunde konstateras riklig förekomst av mygg på kvällen och då före regn. På dagarna hölls sig den lilla myggan tydligen sovande eftersom störningarna icke var av allvarlig art. Den 9 på tävlingsdagen var förekomsten av mygg lika med noll. Med hänsyn taget till myggens parningstid och äggkläckningstid bör event, tävlingsverksamhet förläggas före dessa tider eller omkring mitten av juni, då det bör vara stora utsikter att slippa denna plågoande.

Med hänsyn taget till det skiftande väder som kan förekomma bör även tävlingsverksamheten förläggas över minst 2 dagar så att viss reservtid finnes tillgänglig.

K.A Ericsson p.u.
av deltagarna i SMFF:s regionala kurs i Skärkdalen den 6-9 juli 1972

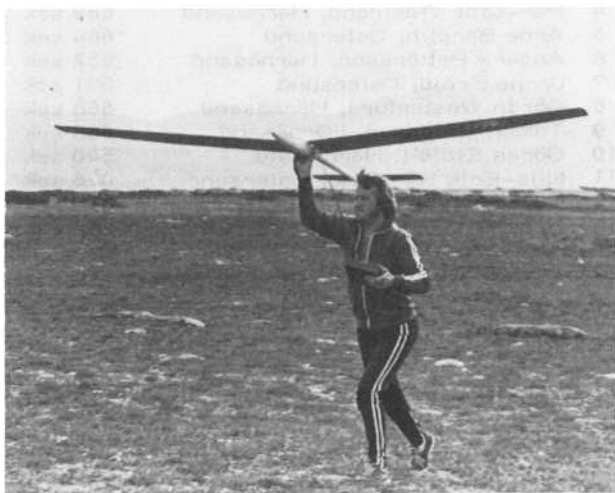
RAPPORT FRÅN FLATRUET

Torsdag den 6 juli

Efter en 40 mil lång resa nådde vi den 6 juli, Skärkdalen och Esso:s Semesterhem där vi skulle delta i SMFF:s Distriktsledarekurs och i en provtävling på Flatruet. De flesta deltagarna ställde efter sin ankomst direkt kosan upp till Flatruet för att kolla in den mycket omskrivna och i modellflygkretsar högt värderade fjällplatån. Det var en helt fantastisk upplevelse att därstädes kunna konstatera att Flatruet motsvarade våra högt ställda förväntningar. Vilka ytor!

Anders Pettersson stod inte som vi förlamade inför denna åsyn utan blev den som först provade sina "flygetyg" i den klara fjällluften. Ett historiskt ögonblick för svenskt modellflyg. Snart var luften full av olika modeller som formligen längtat att få känna fjällets termiska uppvindar.

När kl. blev 21.00 tycktes de flesta vara nöjda med sina prov varför samtliga återvände till semesterhemmet där smörgåsar och dryck väntade



Sundell startar sin Cirrus som omedelbart därefter låg på ca 500 m höjd.

på hungriga Flatruetfantaster. Sent in på natt-timmarna språkades modellflyg och Flatruet medan några provade fiskelyckan i den ljusa sommarnatten.

Fredag den 7 juli

Uppstigning redan klockan 7.30 varefter många sömniga nunor gjorde sin entré i matsalen för frukost. Klockan 8 sov ett par fortfarande på ena örat varför en extra stark väckning blev befogad. Kursen startade klockan 9 prick med kursledare KA, som först gick igenom kursplanen för kursdagarna. Därefter följde en ordentlig duvning om aktivitetsstödet och "Fritt valt arbete". Så var det äntligen dags för lunch. Vilka matvrak!

Efter lunch var kursen förlagd upp på Flatruet för topografiska studier av fjället och flygprov med våra medhavda modeller. Vid 15-tiden återvände vi till Skärkdalen och semesterhemmet för fortsatta inomhusstudier av tävlingsverksamhet inom SMFF och klubbar. Fram till middagen kl. 17.00 hann vi också med att få information om planläggning och genomförande av en tävling. Efter en härlig middag fortsatte kursen åter uppe på Flatruet med praktiska prov av tävlingsverksamhet, i ett topp-väder.

Lördag den 8 juli

Väckning 7.30 för frukost kl. 8.00, KA var nöjd då alla var på plats denna morgon. Efter frukosten fortsatte kursen med meteorologi för modellflygare och tävlingsregler inom SMFF. Med torrscaff-



Vindmätaren uppe på sex-- även Du min Brusus.

ning och kaffeflaskor stack vi sedan i väg upp till Flatruet för praktiska övningar.

Middag kl. 15.30 och vilka biffar. Det var verkligen mums för hungriga magar. Därefter följde genomgång och slutplanering av den provtävling som skulle börja på kvällen klockan 17.00.

Sveriges Radio kom på besök och frågade ut KA om kursen, provtävlingen och Flatruet som modellflygcentra.

Vinden som under eftermiddagen varit ofin att öka i styrka upp emot 8 m/sek, avtog något och provtävlingen kunde börja en timme försenad kl. 18.00. Då vinden var sydostlig innebar detta vissa svårigheter eftersom fjällplatån just i denna vindriktning är som smalast med ett par större träsk ca 4 km från startplatsen. Kl. 18.14 var det allmän samling kring de med radio utrustade bilarna för att åhöra KA:s uttalande i den regionala xyz-kvarten.

Därefter återgick vi till allmänt tävlande. Många som snåltrimmat under dagen lyckades inte så bra i den vindstyrka på 5 m/sek som nu rådde. Bäst lyckades Jan Bohman som flög max. Klockan 19.30 tilltog vinden och började smärre regnskurar att uppträda. Tävlingen började prick kl 9.00 i ett underbart väder med mycket termik. En hel del maxar blev resultatet.

I A:1 inledde Tommy Ericsson starkt med 2 maxar. Ingvar Fröjd som fått ett visst häng på Tommy i



En och annan sten förekom på Flatruet. Tack för det!

fjärde starten endast sekunder efter. Men en skärpning från Tommy resulterade i en max och dagen för honom var räddad. (Ritning på A:1an i detta nummer).

I klass F1A stod Janne Bohman efter lördagens fina flygningar inte att hejda utan flög "bara" max med en fin seger som resultat. Vid en av starterna och då Jannes kärna fusat steg den ändock i den kraftiga termiken och landade ca 5 km från startplatsen. Termiken var under dagen mycket kraftig med många modeller sniffande uppe i molnhöjd.

Radioseglerna hade julafton mitt i sommartid, med mycket fina resultat i den termik som Flatruet bjöd på. Segrade gjorde Arvid Holmbom som hade stor nytta och fördel med kärrens luftbromsar. Lennart Sundell sim kom tvåa råkade in i så kraftig termik, att endast hans erfarna kunnande och uppvisning i konstflygning med en radiostyrd segelmodell kunde återbörda modellen tillbaka till moder jord.

Under tävlingen upplevde vi det fantastiska att oväder rådde på båda sidor om Flatruet medan vi badade i sol och relativt lugnt väder utom vid två tillfällen. Ett var klockan 13,00 då en flik av o-vädrret nådde in över tävlingsplatsen med svagt regn och ökad vindstyrka som resultat. Det andra tillfället var just när tävlingen slutade då ytterligare en flik av samma oväder skulle pröva oss, men se då var det slut på tävlingen och vi återvände till semesterhemmet för att utbyta erfarenheter av dagens övning i samband med intagande av en superb middag.

Alla var rörande överens om att Flatruet, är utmärkt för modellflyg att det måste bli tradition med tävlingar och kurser uppe i denna fjällnatur.

KA tackade samtliga kursdeltagarna för en väl genomförd kurs och tävling samt utdelade mindre minnessaker till de 3 bästa i tävlingen som ett minne från FLATRUET.

Kursdeltagarna tackade SMFF och KA för denna fint upplagda och trivsamma kurs, varefter det utbringades ett leve för modellflyget och matmor på semesterhemmet. Slut var det roliga med bekantskapen fördjupad tillsammans med ett ljust och trivsamt sommarminne från Flatruet---"modellflygets högborg" hoppas vi.

Skrev Janne och Sune.

PS. Vid vår hemresa den 9 juli kl. 15,30 badade Flatruet åter i sol och kunde vi notera 3 st enträgna modellflygare från Sveg, kvar på Flatruet, trimmande i det nu helt vindstilla vädrret. Lyckliga de.

DS

Cirrus på ett litet hang på Flatruet,
Vind ca 11 m/sek.



Resultat från Flatruet tävlingen 1972

Klass A:1

1	Tommy Ericsson, Härnösand	857 sek
2	Ingvar Fröjd, Östersund	775 sek
3	Anders Pettersson, Härnösand	727 sek
4	Bertil Hansson, Östersund	600 sek
5	Stig Jacobsson, Östersund	586 sek
6	Per Lang, Sundsvall	578 sek
7	Arne Berglin, Östersund	546 sek
8	Bo Lindahl, Östersund	543 sek
9	Örjan Paulsson, Östersund	448 sek
10	Göran Eldfält, Härnösand	343 sek
11	Kjell-Åke Jonsson, Östersund	335 sek
12	Michael Söderkvist, Östersund	321 sek
13	Sören Nordström, Östersund	312 sek
14	Per-Olof Tidstrand, Härnösand	266 sek
15	Janne Bohman, Härnösand	107 sek
16	Leif Ericsson, Härnösand	80 sek

Klass F1A

1	Janne Bohman, Härnösand	900 sek
2	Håkan Broberg, Borlänge	825 sek
3	Karl-Gunnar Modin, Östersund	711 sek
4	Per-Olof Tidstrand, Härnösand	669 sek
5	Arne Berglin, Östersund	664 sek
6	Anders Pettersson, Härnösand	632 sek
7	Janne Fröjd, Östersund	571 sek
8	Göran Westerfors, Härnösand	568 sek
9	Tommy Ericsson, Härnösand	565 sek
10	Göran Eldfält, Härnösand	540 sek
11	Nils-Erik Hägglund, Östersund	478 sek
12	Sören Nordström, Östersund	316 sek
13	Hans Söderström, Härnösand	257 sek

Klass F1B

1	Leif Ericsson, Härnösand	654 sek
---	--------------------------	---------

Klass Coupe d'Hiver

1	Hans Söderström, Härnösand	256 sek
---	----------------------------	---------

Klass R/C segel (termik)

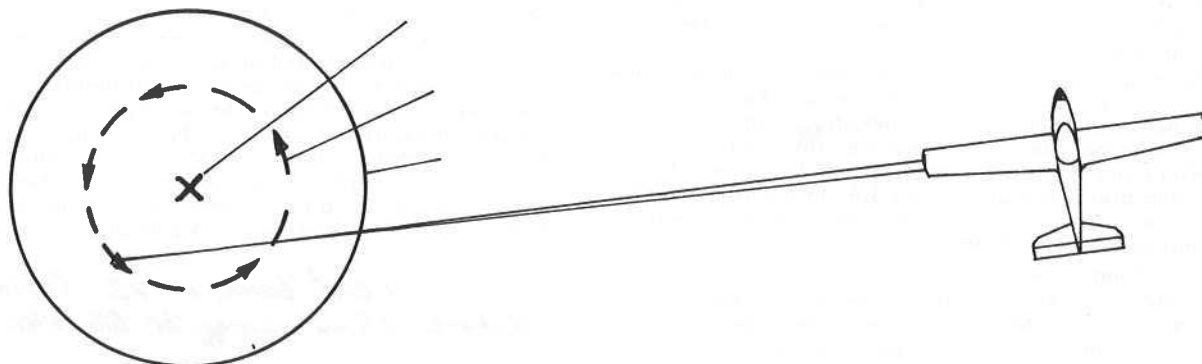
1	Arvid Holmbom, Sundsvall	1965
2	Lennart Sundell, Sundsvall	1847
3	Göran Westerfors, Härnösand	1695
4	Tommy Julander, Sundsvall	1298
5	Jonny Goude, Söderhamn	992
6	Hans Nyman, Sundsvall	328

Team-racing-int.

Piloten

Det område som piloten har att verka inom är en cirkel med tre meters radie. Piloten får aldrig lämna centrumcirkeln eller sätta foten utanför denna under pågående heat. Det finns dock ett undantag: piloten får ha en fot utanför centrumcirkeln efter det att mekanikern först har tagit hand om modellen och dragit den utanför yttercirkeln. Sätter piloten ut foten innan mekanikern har fångat modellen, blir laget diskvalificerat. Av denna anledning måste piloten mycket noga kontrollera centrumcirkeln vid landningen så att han inte av misstag sätter fötterna utanför.

Enligt reglerna så ska piloten hålla handtaget mot bröstet och linorna gå rakt ut modellen. Om modellen i stället ligger efter i flygriktningen, så drar piloten modellen och detta kallas "whipping". Whipping är förbjudet och leder till varning. För att undvika detta bör man låta modellen leda en aning, dock inte för mycket eftersom detta enbart minskar farten. Vid 1970 års VM tillämpade det ryska landslaget en ny taktik. Den går ut på att piloten försöker minska flygcirkelns radie genom att gå bakom centrumcirkelns mitt, se skiss. Det-



ta är dock mycket svårt att genomföra under ett heat och brukar ofta leda till att motorn vill överhetta.

För att inte en pilot skall kunna dominera i centrumcirkeln genom att stå på samma fläck och låta de andra piloterna springa runt honom och därmed få större flygradie, har man infört regeln att piloterna skall vandra runt i en cirkel. Den regeln gäller även om man är ensam i cirkeln. Det står dock inte i reglerna hur stor cirkel man skall traska i, ju mindre desto bättre.

I starten av ett heat och även i övriga mellanlandningar skall piloten hålla handtaget mot marken. Normalt medför inte detta något problem. I regn- väder är det dock annorlunda. Då har linorna extra lätt för att klämma ihop. Som vanligt gäller det att man skall torka linorna ordentligt innan varje heat. Jag använder thinner som lösningsmedel och torkar med vanligt hushållspapper. Det går att använda många andra lösningsmedel men jag vill helst inte se några kladdiga motortrasor som enbart gör linorna värre. För att om möjligt förhindra att linorna klämmas ihop, bör man ta som rutin att alltid hålla handtaget så att linorna ligger parallella bredvid varann. För tio-talet år sedan var det vanligt att man satte på linspridare på linorna, för att på det sättet hålla linorna ifrån varandra. Det har emellertid visat sig att sådana inte behövs, om man är försiktig av sig och hela tiden försöker hålla linorna isär.

När motorn efter mekanikerns ihärdiga försök äntligen har startat, gäller det för piloten att så effektivt som möjligt få upp modellen i luften. Modellen bör då mjukt flygas upp till normal flyghöjd, den skall alltså ej ryckas upp till den höjden. Detta beror på två skäl. Modellen kommer snabbare upp i marschfart och man behöver inte riskera att korsa linorna med de andra modellerna i cirkeln.

En del piloter vill gärna whippa upp sina modeller i starten för att snabbast möjligt få upp farten. Men whipping är förbjudet och domarna vid senaste VM sa att piloterna fick använda maximalt ett halvt varv innan handtaget skulle vara mot bröstet. Detta halva varv är till enbart för att piloten hela tiden skall kunna ha full kontroll på modellen i starten.

När motorn har stannat skall piloten landa modellen med den högsta fart som mekanikern säkert kan ta emot den med. Detta gäller framförallt om modellen har landstället så placerat att den rullar bra på marken. Man bör dock tänka på att inte låta modellen rulla mer än maximalt ett cirkelsegment för att undvika lintrassel med de modeller som är nere

före tankning. Om motorn stannar mellan $1/3 - 1/2$ varv före mekanikern kan piloten landa modellen direkt utan ett extra glidvarv. Men för att kunna göra detta måste han bromsa modellen genom att omväxlande ge kraftiga dyk- och höjdroderutslag.

Mekanikern

Jag tycker att det är ganska svårt att ge några direkta råd till mekanikern. Det viktigaste är nog dock att laget måste träna mycket för att mekanikern skall lära känna motor och modeller. Den träningen bör helst ske under tävlingsliknande former så att man även tränar hur man skall göra under varmkörningsperioden. Under den träningen är det viktigt att ta reda på om motorn vill ha snaps vid omstarten och i så fall hur mycket. De motorer som jag använder vill ha en liten snaps men exempelvis MVV:s brukar klara sig utan.

Det är lättast att klara av de små kompressionsändringar som kan behövas under ett heat, om man gör dem medan motorn ej går. Om motorn bara är aningens för varm under flygningen brukar det räcka med att lossa på kompressionsskruven och sedan lätt skruva den mot kompressionskolven.

När heatet är över bör mekanikern tala om detta för piloten, så att denne inte får magsår i förtid.

Om modellen är försedd med motoravstängning ska mekanikern meddela piloten när motorn ska stannas. Det kan ske med visselpipa, busvissling

eller någon form av synlig markering, till exempel flaggor eller tydliga tecken.

Det är även mekanikerns uppgift vid omtankningen att se till att linorna ej hindrar de medtävlades starter och landningar. Enligt nuvarande tävlingspraxis räcker det om linorna är på marken enbart när linorna skulle kunna hindra startande eller landande modeller. Ur effektivitetssynpunkt är det dock bättre om mekanikern både kan tanka och starta modellen med inre vingpetsen i kontakt med marken hela tiden. Därigenom behöver han inte hålla uppsikt över de medtävlades modeller förrän då han ska släppa iväg modellen. Det sista är mycket viktigt för undvika lintrassel och kvaddar.

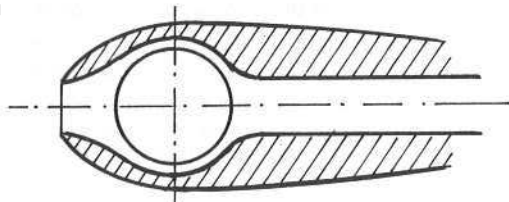
Modellen

Enligt regelboken skall modellen ha semiskala - utseende, men enligt min personliga uppfattning är det mycket lite semiskala kvar. I stället bygger de flesta modeller som precis fyller uppställda minimikrav och i stort liknar inverterade speedmodeller. I stället för att i texten beskriva hur en teamracing modell bör se ut, hänvisar jag i stället till de ritningar på svenska TR-modeller som finns i tidningen. Jag tänker däremot peka på små detaljer som jag anser kan vara av betydelse.

För tio år sedan ansågs att landstället skulle utformas så att hjulet kom så långt fram som möjligt för att hindra att modellen slog runt. Det är en säker placering men det är svårt att landa med modellen i hög fart. Då flyttade man hjulet längre bakåt och kunde därmed rulla på marken i mycket hög fart, vilket gör att man snabbt och säkert kommer fram till mekanikern. Man måste dock se till att man inte överdriver tillbakaflyttningen av hjulet eftersom man då mycket lätt kan slå sönder propellern om modellen tippas framåt i starten. Jag brukar placera hjulet cirka 3,5 cm framför tyngdpunkten och 2 cm till vänster om modellens centrumlinje sett bakifrån.

Förhållandet mellan vingyta och stabilisatoryta är inte av så stor betydelse när det gäller flygning rakt fram. Men för att vara säker på att man har extra manöverreserv om det trasslar till sig under flygningen, bör man ha ett ganska stort stabilisatormoment med möjlighet att ge stora höjdroderutslag. Detta är till stor hjälp också då piloten skall bromsa in modellen vid landningen. Mina modeller har ganska kort momentarm och därför är stabilisatorytan ungefär en tredjedel av vingytan. Använder man längre momentarm kan man naturligtvis minska stabilisatorytan.

För att motorn skall gå så jämt som möjligt under en 200-varvs final är det viktigt att man ger den tillräcklig kylning. För att uppnå detta bör man också ha kylning på vevhusets undersida. Detta luftintag kan samtidigt användas för att ge motorer med bakinsug tillräckligt med luft. Man får inte glömma bort att göra öppningar så att vevhusets kylflukt kan komma ut. När det gäller kylningen av motorns kylflänsar brukar jag ha en öppning som är 3-3,5 cm² och en tvärsnittsytta i kylfluktkanalen som är cirka 20-30% större. Det större värdet gäller för motorer med avgasporten riktad bakåt. För att vara säker på att få tillräckligt stor luftpassage runt motorn när jag bygger modellen, lindar jag kylflänsarna med tejp så att diametern ökar med 2 mm. Kylfluktkanalen bör formas så att den följer bakre delen av motorns kylflänsar, se bild



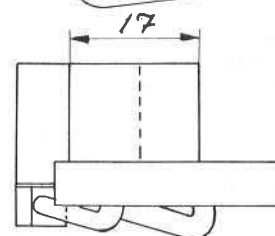
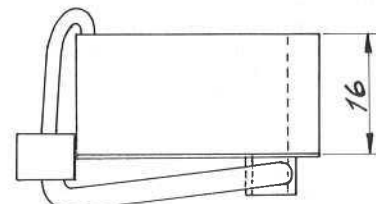
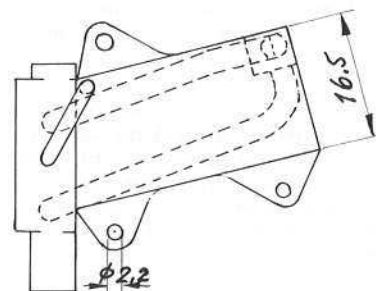
Eftersom man vill ha en TR-modell så lätt som möjligt för att underlätta acceleration och deceleration, holkar jag ur kroppen utom vid vingen och motorn till cirka tre mm tjocklek. För att den då skall kunna hålla för de påfrestningar den utsätts för under tävling, måste man förstärka med glasfiberväv. Jag brukar klä hela kroppen och två cm ut på vingarna med ett lager väv.

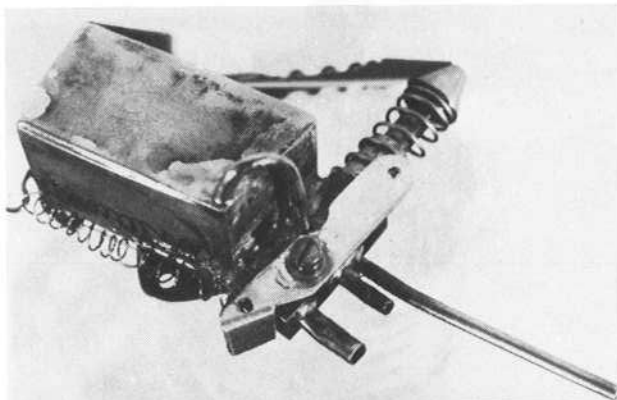
Tank och tankaggregat

Eftersom bränslemängden enligt reglerna är begränsad till futtiga 7 cm³ måste man tillverka en tank som ger motorn konstant bränslemängd under hela flygningen. En vanlig tank som man köper i hobbyaffären ger tyvärr motorn en varierande mängd bränsle från start till landning. I början av flygningen går motorn för rikt för att mot slutet gå allt snålare. Man kan avhjälpa detta genom att göra tanken smalare, omkring 5 mm bredd brukar användas. En nackdel med en sådan tank är att den blir ganska lång och hög.

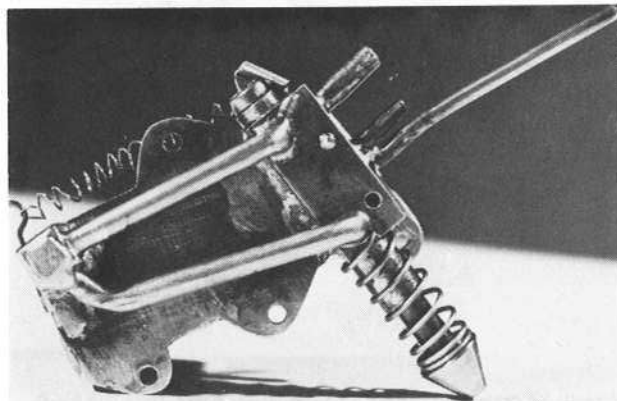
I stället för att göra tanken smalare, kan man använda sig av en annan princip för att få jämn bränslemätning. Det är den så kallade chicken-hopper eller "kycklingtråg" principen jag avser. Om man placerar en flaska full med vatten upp och ner över ett fat, så finner man att vattennivån i fatet konstant kommer att vara vid flasköppningen. Det är ganska enkelt att göra en tank enligt denna princip. Det är bara att vid konstruktionen av tanken låta påfyllningsröret och skvallerröret gå så nära yttre tankväggen som möjligt. Det finns även andra sätt att tillverka tankar enligt denna princip varvid man brukar använda någon form av ventil. Tanken bör göras av sådan metall som är enkel att bocka och löda. Det vanligaste är att använda mässingplåt, normalt 0,3 mm tjock och att sedan tennlöda ihop den. Mina erfarenheter av så pass tunn plåt är att volymen på tanken lätt ändras särskilt vid trycktankning. Vad gäller tennlödning anser jag det helt förkastligt, eftersom en

*7 cm³ tanke m/72 Skadal!
Material: 0,5 mm mässingplåt, Gilla cellen 0,3*





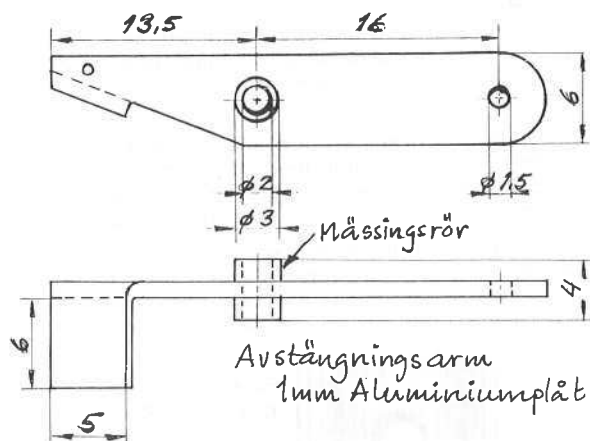
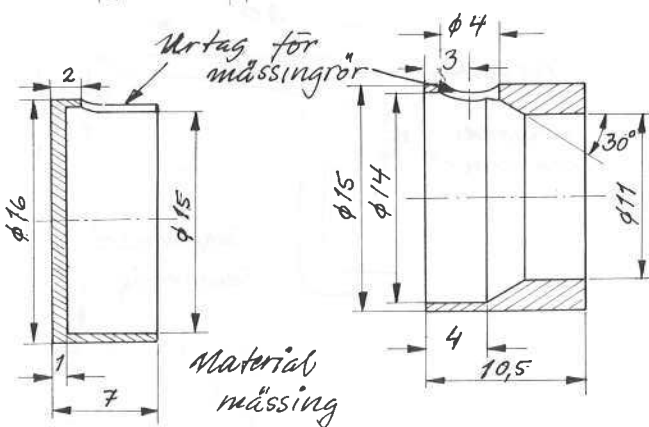
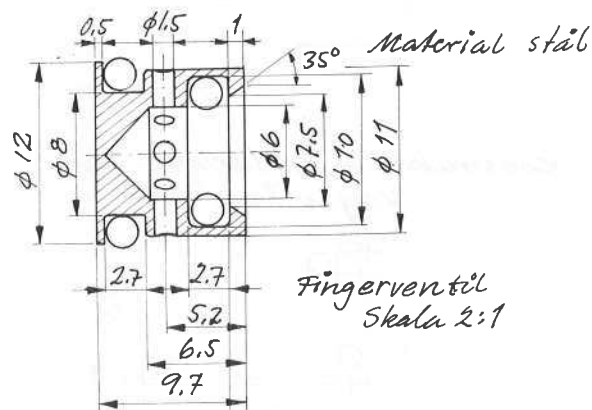
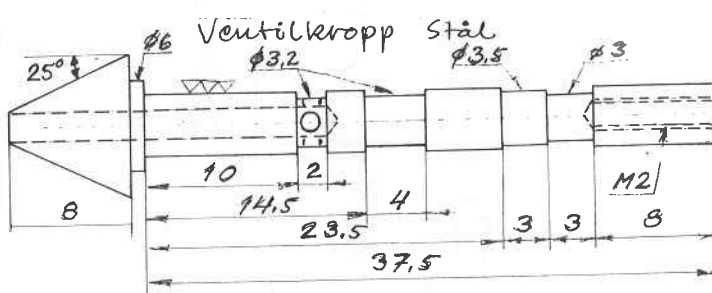
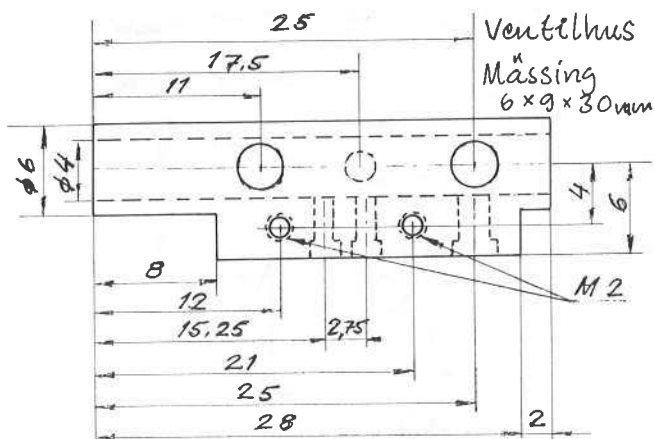
Tanken sedd ovanifrån.



Tanken sedd underifrån.

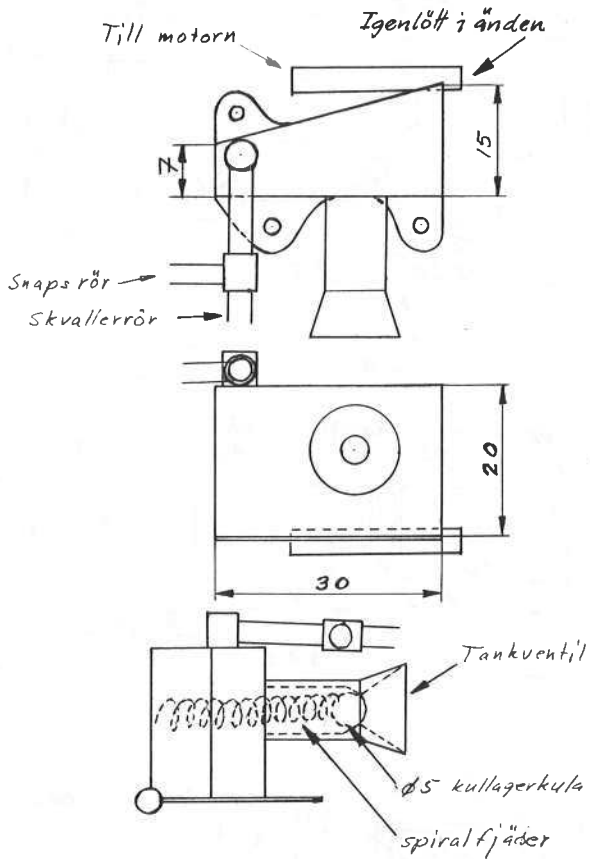


Fingerventil.

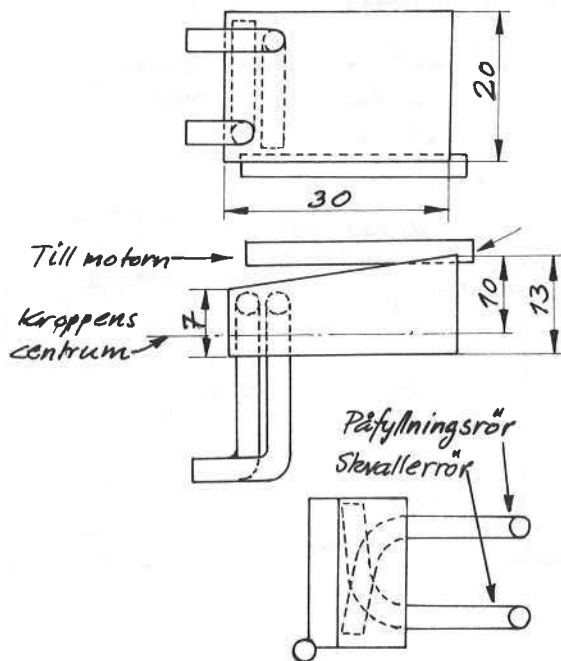


tennlödning ganska lätt spricker upp och man får 14 flygvarv i stället för önskade 35. Jag använder 0,5 mm tjock plåt och hårdlöder tanken, Det är visserligen jobbigare att göra på det här sättet, men jag har å andra sidan inte haft problem med tanken sedan 1967. Tanken bör monteras med en förskjutning utåt på 5-10 mm för att ge motorn en rikare bränsleblandning på marken, för att öka startsäkerheten.

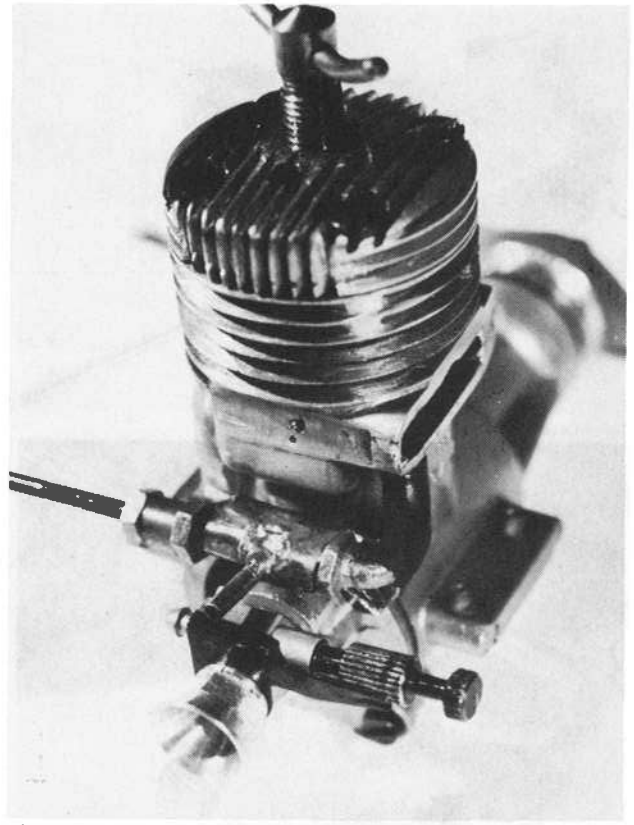
7 cm³ tank för TR-int. Skala 1:1



Konstruktion av Mariotte-tanke Volym 7 cm³



På mina tankar gör jag ett uttag för automat-snapsning av motorn. Det uttaget sitter på skvallerröret, vilket gör att motorn alltid får samma snapsmängd oavsett om tanken bara ska fyllas upp eller om den skall tankas helt. För att kunna reglera snapsmängden noggrant, har jag monterat ett förgasarrör på motorn mellan tanken och avgasporten. Om snapsmängden är lagom stor startar motorn på första eller andra slaget.



Nålventil för reglering av snaps till avgasporten. Super Tigre G15 RV-D.

Det har blivit populärt att använda trycktankningsaggregat för att snabbare kunna tanka modellen vid omstarterna. Mitt eget aggregat består av en plåtdunk på 1 liter, som jag brukar fylla till cirka en femtedel. På översidan av dunken sitter en gummiblåsa med inbyggda backventiler så att jag kan pumpa upp trycket i dunken. På sidan av dunken går en genomskinlig bränsleslang från botten till toppen, så att jag kan se hur mycket bränsle som finns i. Från botten av dunken går en bränsleslang via ett filter ner till fingerventilen.

Motorn

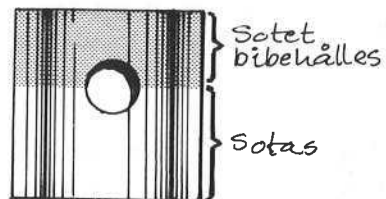
De motorer som jag använt sedan 1967 har varit Super Tigre G20D och G15D RU. När jag tog hem SM 1967 med G20D var den motorn helt otrimmad. Efter 1967 har jag börjat göra mer och mer åt motorerna och jag tänker nu nämna vissa saker som jag anser viktiga.

Sotning

Jag har funnit att det är nödvändigt att ofta sota motorerna för att kunna få ut maximal effekt ur dem. Jag brukar sota motorerna mellan varje tävling.

När jag sotar cylindern använder jag mig av finaste stålull (ej Svinto tvålull), men man kan också använda en mycket väl begagnad disksvamp av typ Scotchbrite där den gröna sidan användes.

Vid sotningen av kolven och kompressionskolven använder jag mig av flytande silverputs. Översidan av kolven och kompressionskolven ska poleras helt fria från sot. Kolvsidan ska däremot



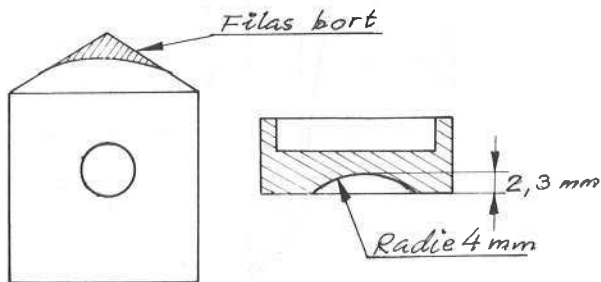
inte betrias från sot helt och hållet, utan enbart de lägre 2/3 ska poleras. Sotet på den övre 1/3 behålls för att underlätta tätningen i motorn.

När man har sotat färdigt måste delarna noga borstas och sköljas i exempelvis fotogen. Det är mycket viktigt att få bort alla rester av slipmedlen, för att inte drastiskt förkorta livslängden. En del modellflygare vågar av denna anledning inte använda sig av silverputs.

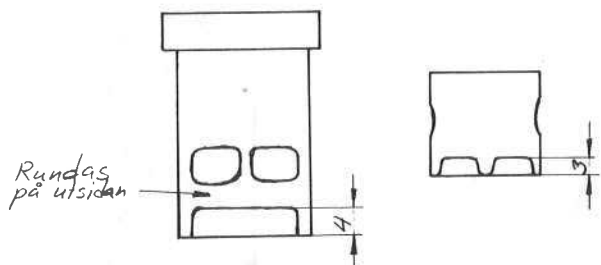
Jag brukar normalt byta ut originalförgasaren mot den som sitter på TEE DEE 049. På min G20D medförde inte detta någon förbättring utan där har jag bibehållit originalförgasaren oborrad. När man monterar TEE DEE 049 förgasare bör man använda en bussning av något plastmaterial för att samtidigt få värmeisolering av förgasaren.

Om man använder motorer med bakinsug, kan det löna sig att kontrollera insugets öppningstider. Ofta brukar insuget stänga cirka 55° efter övre dödläget vilket är lämpligare för en speedmotor än TR-diesel. Jag har vid provkörning funnit att man får märkbart längre gångtid om man ändrar stängningen till cirka 40° e.ö.d. Detta utan större varvtalsminskning än ett par hundra varv. Rent praktiskt har jag gjort den här minskningen genom att tillverka en ny rotor av delrin, i vilken jag låter stängningen ske tidigare. På nya Super Tigre G15RV Diesel har jag fyllt baklocket med Analdit, eftersom det är svårt att tillverka en stålrotor med ändrade tider.

Jag har funnit att man kan vinna cirka 200 varv om man ser till att det blir en klämkanthet mellan kolvtopp och kompressionskolv. På motorer med konisk kolvtopp och kompressionskolv, exempelvis Oliver Tiger, rundar man översidan på kolven. På mina Super Tigre, som har plan kolv och kompressionskolv, gör jag i stället ett urtag i kompressionskolven. Det urtaget är 2,3 mm djupt och gjort med en roterande fil med 0 mm diameter.



Jag tänkte nu tala om de modifieringar som är gjorda på den Super Tigre G15RU Diesel jag använde på SM 1970. Originalförgasaren utbytt mot TEE DEE 049 förgasare som är något uppborrad. För att få 40 varv per tank i finalen är hålet 3,0 mm, i försöksheaten 3,3 mm vilket ger cirka 35 varv. Insugningstiden minskad enligt vad jag tidigare sagt. Vevhus kompressionen ökad genom aluminiumring runt vevaxelbalansen och en aluminiumring under cylinderfodret. Originalkolven utbytt mot en kromad glödkolv. I kolven är undersidan mot överströmningskanalen höjd cirka 3 mm. När man gör denna ändring måste man se till att en 3 mm bred del av kolvsidan är kvar, för att kolven



inte ska kantra i loppet. På cylinderfodret har jag tagit bort understa delen vid överströmningskanalen, så att det återstår 4 mm av fodret under överströmningsportarna. Kompressionskolven har klämkanthet. Topplocket har 6 hål för ventilering av kompressionskolvens översida. Kompressionskraven har försetts med en låsfjäder.

Bränslet

Jag hade under den här rubriken tänkt ta upp olika bränsleingredienser, och redogöra för deras verkan. Vid närmare eftertanke har jag kommit underfund med att jag inte vet särskilt mycket om bränslen, så det får i stället bli en redogörelse av vad jag använder.

I cirka tio år har jag använt en blandning, som Kjell Rosenlund hade publicerat i den här tidningen:

- 20 % ricinolja
- 32 % eter
- 45 % fotogen
- 3 % amylnitrat

Jag ansåg att jag kunde förbättra den här blandningen genom att ersätta en del av ricinoljan med Redex, så att "min" blandning blev

- 10 % ricinolja
- 10 % Redex
- 32 % eter
- 45 % fotogen
- 3 % amylnitrat

Inblandningen av Redex gör att motorn sotar mindre och gör något fler varv per minut. Den här blandningen har jag troget hållit mig till, fränsett vissa experiment med andra ingredienser.

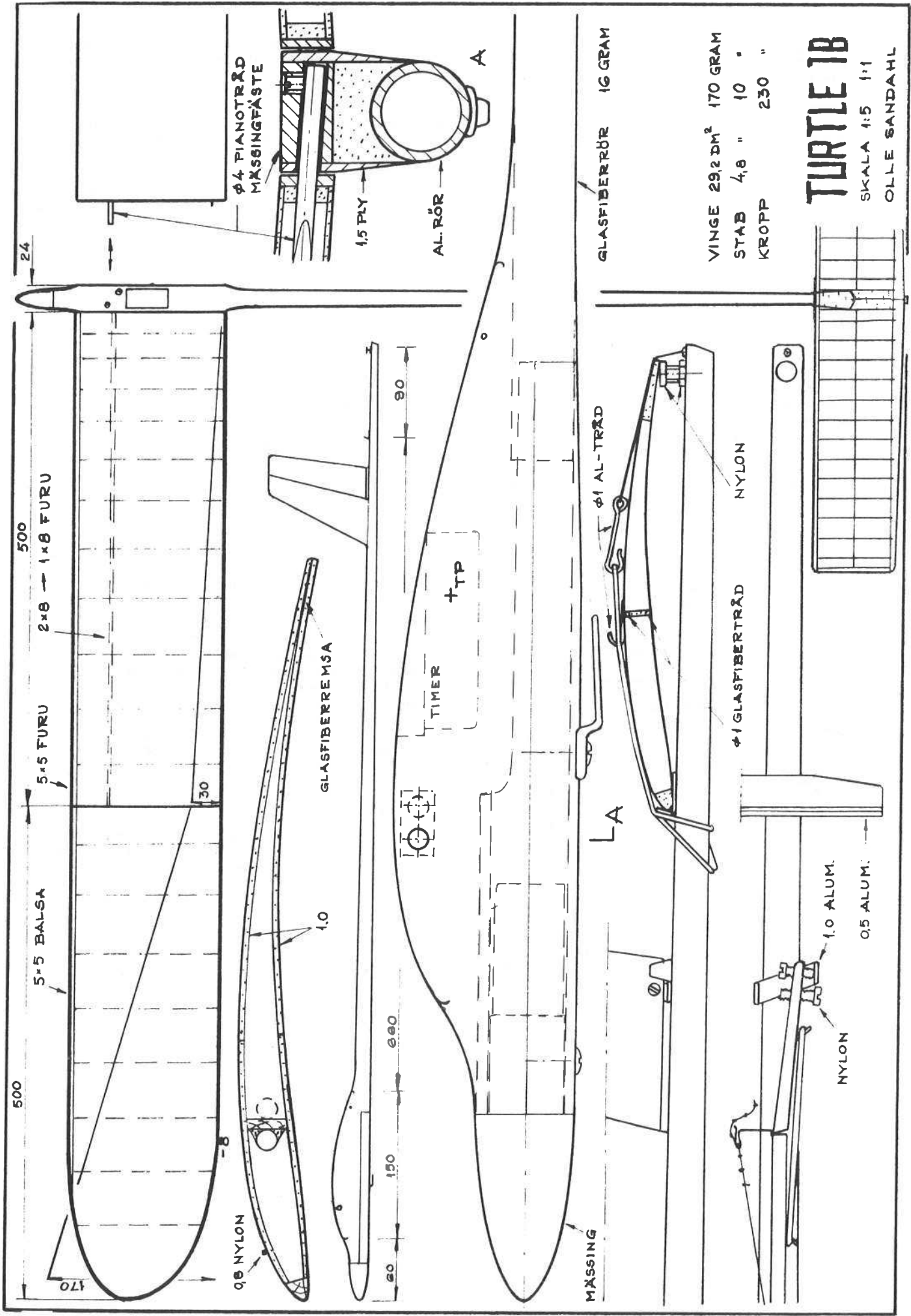
På Nordiska landskampen 1970 blev de svenska TR-lagen ordentligt slaget av de finska, så vi frågade finnarna vad det kunde bero på. De sa att det bland annat kunde bero på bränslet. De använde en nitrering som bestod av 2 % amylnitrat och 1 % nitrobensol och de påstod att detta skulle ge mer flygvarv. Jag var lite skeptisk mot detta, men när jag kom hem igen provade jag naturligtvis blandningen. Det visade sig att man kunde få 3-5 varv mer per tank. Jag provade även blandningar med mer nitrobensol men det medförde enbart att avgaserna luktade värre.

Den här bränsleblandningen använde jag på VM och den var delvis skulden till att resultatet blev så dåligt. Det går att köra motorn så snålt att jag nåkade ut för två skärningar i vevstaken, något som jag aldrig varit utsatt för tidigare. Därför använder jag nu det här receptet:

- 15 % ricinolja
- 5 % Redex
- 30 % eter
- 47 % lysfotogen
- 2 % amylnitrat
- 1 % nitrobensol

Propellern

De propellersorter som jag använt de senaste åren är Top Flite Speed 7x8, nedkapad 0x8 samt Bartels glasfiberpropellrar. Även MVV:s propellrar med storleken 180x180 är bra, men är kanske något svårare att få tag på. Top Flite Speed 7x8 går bra att använda som den är. Den har dock en stor nackdel för TR-bruk. Den är så skör att den går av, om motorn är tjurig och hugger på fingrarna vid start av motorn. Top Flite Speed 8x8 måste man kapa ned. Jag minskar diametern till 63/4" och får en minst lika bra propeller som TF Speed 7x8. Den har dock fördelen att hålla för normala påfrestningar.



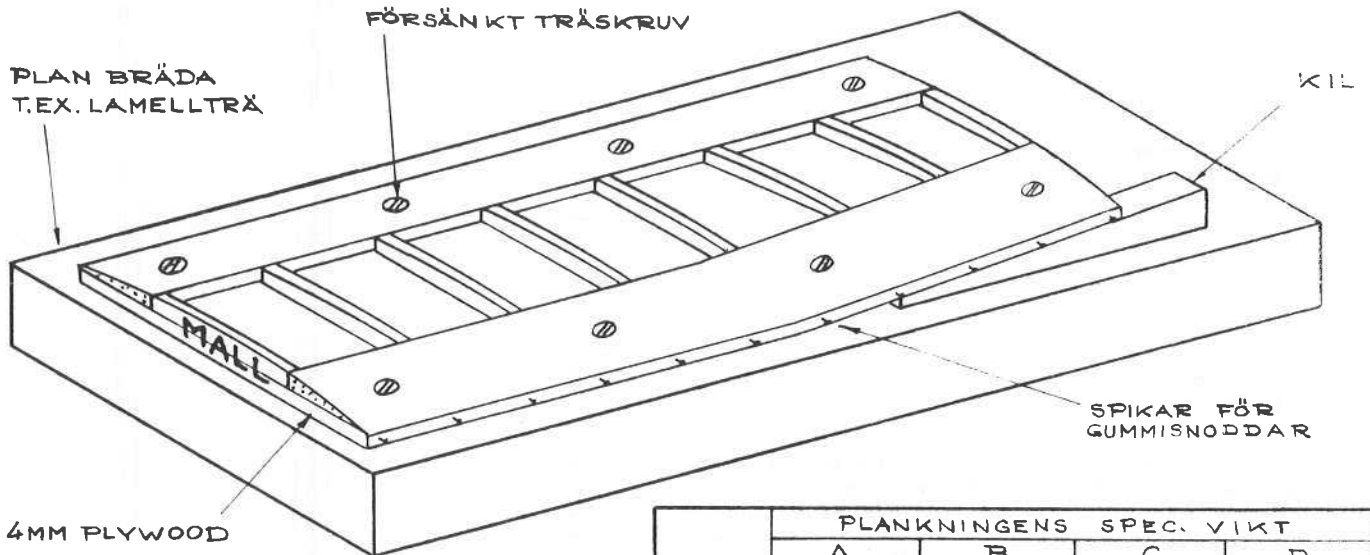
ETT SÄTT ATT BYGGA HELPLANKADE VINGAR
Av Olle Sandahl, MSK Mysingen, Nynäshamn

STARKT och PLANT

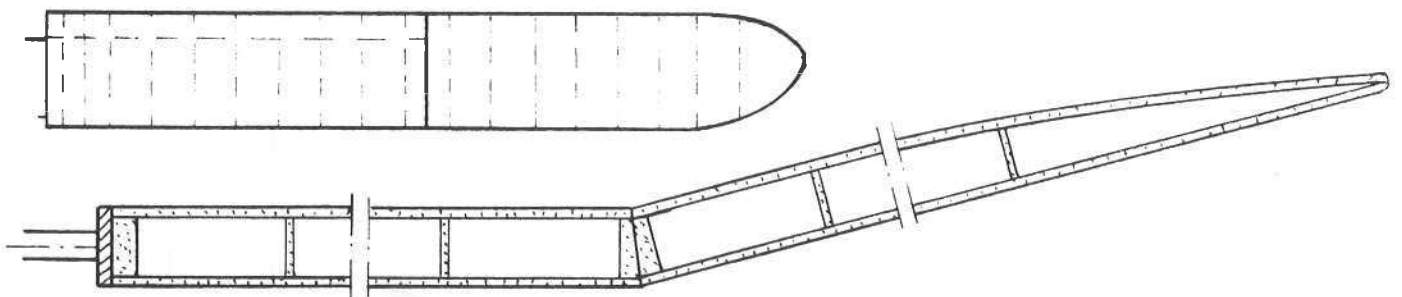
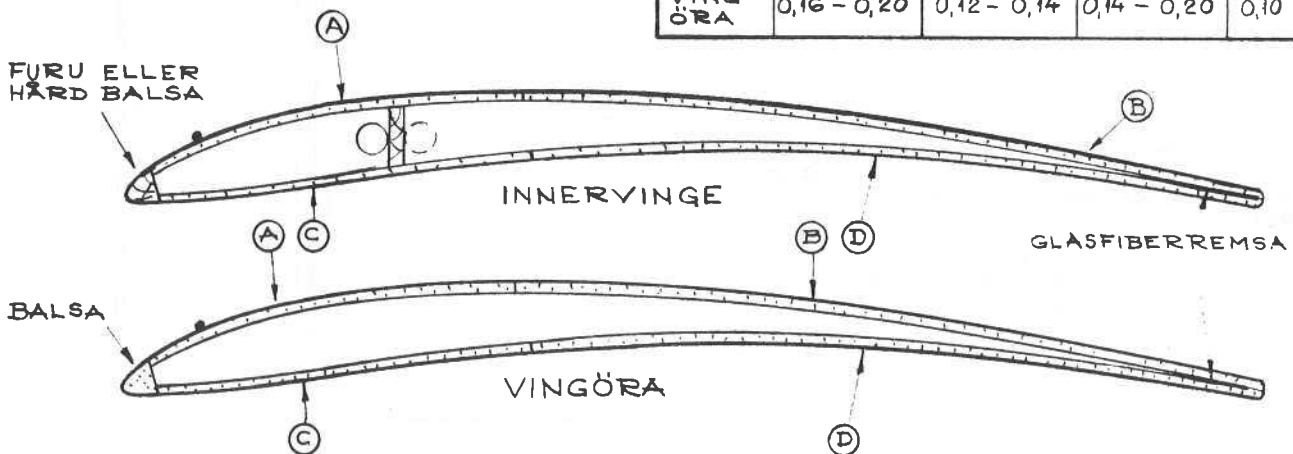
Avsikten med detta sätt att bygga är att åstadkomma en byggmetod som är snabb och ger en lätt och stabil F1A-vinge. Metoden kan givetvis i princip användas till andra modelltyper. Min erfarenhet från F1A-vingar är att de blir motståndskraftiga mot ofrivillig skevning m.a.o de skevheter som är inbyggda från början de står sig. En fråga som jag är osäker på är valet av vingprofil. En helplankad vinge har ju inga turbulensbildande balkar. Jag har använt B7457 d/2 med 0,8 mm nylon-turbulator dels framför och dels på vingen. Någon väsentlig skillnad har ej iakttagits mellan de två olika placeringarna av turbulatorn. Provt utan turbulator har ej gjorts. Några profiler som är värda prov tror jag är B-6456-f och GARD G-6509 med

turbulatorer på 7% och 23%. Det vore intressant att höra synpunkter om profiler som är lämpliga för helplankning. Jag har hittills byggt 12 st vingpaneler = 3 modeller på min mall. Vikten på de färdiga vingarna (inkl. pianotrådar) har uppgått till 145-190 gram.

MALLEN är byggd på en 4 mm plywoodskiva som är 10 mm bredare än vingkordan. Breda balsabak-kanter och 3 mm hård balsa är lämpligt att bygga upp formen för profilens undersida. Med ganska kraftiga försänkta träskruvar drages plywood-skivan fast i en kraftig plan bräda av t.ex lamellträ. Om skevheter skall byggas in i vingen lossas träskruvarna och en kil skjutes in under plywood-



	PLANKNINGENS SPEC. VIKT			
	A	B	C	D
INNER- VINGE	0,24 - 0,28	0,14 - 0,18	0,18 - 0,24	0,12 - 0,14
VING- ÖRA	0,16 - 0,20	0,12 - 0,14	0,14 - 0,20	0,10 - 0,12



skivan, Mallen kan användas för olika kordor efter justering med maskeringstejp på lämpliga ställen.

Till plankning använder jag 1 mm balsa av olika hårdhetsgrader (se tabell), Det är god ekonomi att bygga vingdelarna 500 mm långa så att balsaflaken kan delas på mitten, För att taga upp krafterna i vingen är det viktigt att vingens mittbalk ligger på högkant och är noggrant limmad till över- och undersida, För övrigt fordrar denna byggmetod att alla delar är ordentligt limmade mot varandra Vinginfästningsdetaljerna bör stadigt förankras till mittbalken, Vingen skall bilda en dubbel lådbalk som ger stor böj- och vridstyvhet.

INNERVINGE, Framkant och undersidans flak limmas samman på mallen, För att ej limma fast delarna på mallen kan teflonremсор (t.ex gängtejp av teflon) läggas under skarvarna, Spryglar och mittbalk med pålimmat vingfäste limmas och får torka, Under tiden limmas översidans flak ihop, Spryglar och balk justerslipas före påläggning av överflak, Förlimning av spryglar kan vara lämpligt före påläggning av översidan, Glöm ej glasfiberremsa vid bakkanten, Armeringsband av glasfiber finns hos färghandlarna, Överplankningar hålls på plats av nålar och gummisnoddar Plywoodsprygel vid vingroten limmas vid inpassning av vingen mot kroppen, Som lim använder jag CASCOL och EPOXILIM till vinginfästningsdetaljer, Cascollimmet pålägges lättast och snabbast med limspruta, Till förlimning användes Cascol utspädd med vatten.

VINGÖRA bygges på samma sätt som innervinge, Vid nedböckning av översida mot undersida vid vingspetsen måste en eller flera slitsar göras i översidan för att en snygg kurvform skall erhållas.

Innervinge och vingöra slipas vid knäcken så att rätt V-form erhålles, Vingdelarna slipas och impregneras en gång, Varje vingdel klädes med japansapper och impregneras helt färdig före sammanlimning, Det är bra om varje del får torka på mallen ett par dygn före sammanlimningen, Lacka limfogarna där Cascol användes eftersom detta lim ej tål fukt.

Olle Sandahl är mannen bakom artikeln om hur man plankar vingar och modellen "Turtle 1B". Olle har gjort en uppmärksam comeback efter att ha varit borta från tävlandet i över 10 år, Jag tror att han höll upp efter AKM:s Pingsttävling 1957.

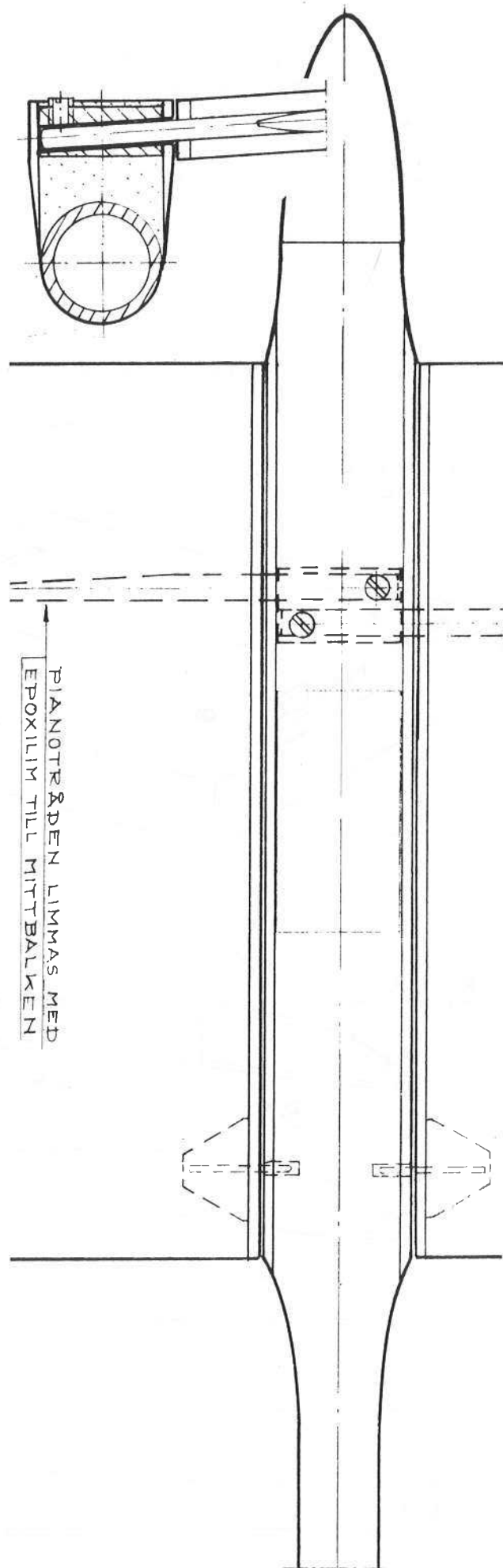
Han har ju lyckats bra på tävlingar den sista tiden och då hans kärror är något ovanliga genom dels plankningen dels vingfastsättningen och så den läckra nosen, tycker jag det är en mycket lämplig modell att publicera, Delarna till nosen tillverkar Olle till dom som är intresserade, Priset är som följer.

Vingfäste	15:-
Nos	15:-
Nosrör	15:- 10:- utan startkrokfäste,
Startkrok	5:-

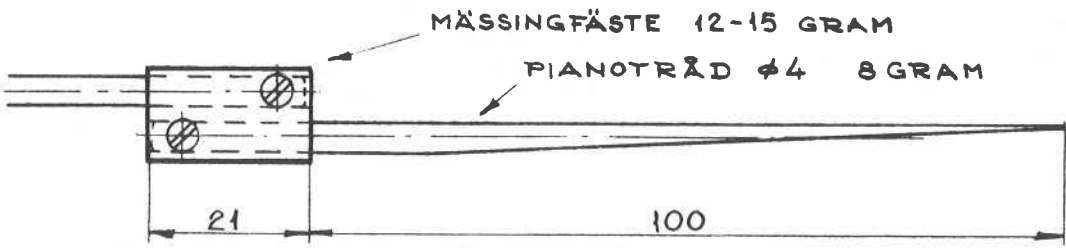
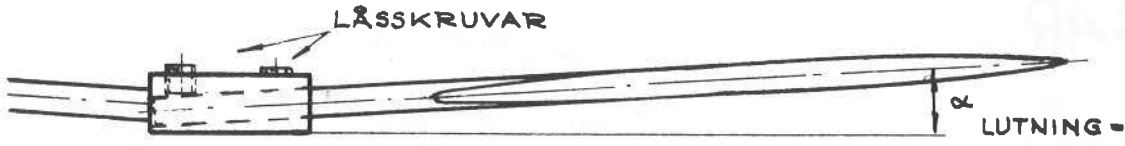
Den som är intresserad kan vända sig till

Olle Sandahl
Transtigen 16
14900 Nynäshamn
Tel. 0752/12056

Lars-G Olofsson



VINGFÄSTE



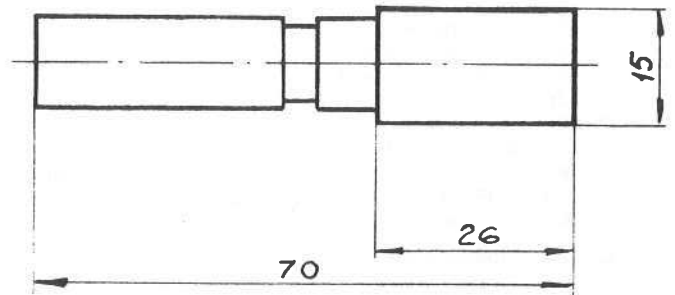
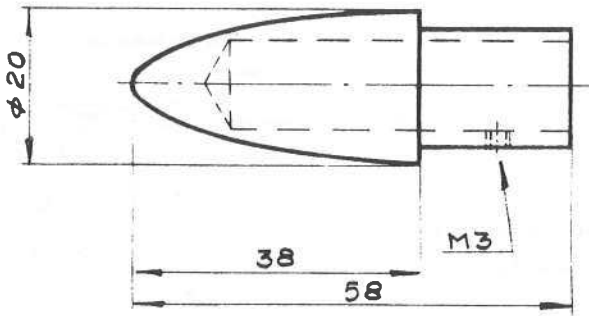
0/100	$\alpha = 0^\circ$
4/100	$\alpha = 2,3^\circ$
6/100	$\alpha = 3,5^\circ$
8/100	$\alpha = 4,6^\circ$
10/100	$\alpha = 5,7^\circ$
12/100	$\alpha = 6,8^\circ$
14/100	$\alpha = 8,0^\circ$
16/100	$\alpha = 9,1^\circ$
18/100	$\alpha = 10,2^\circ$
20/100	$\alpha = 11,3^\circ$

NOS

MÄSSING

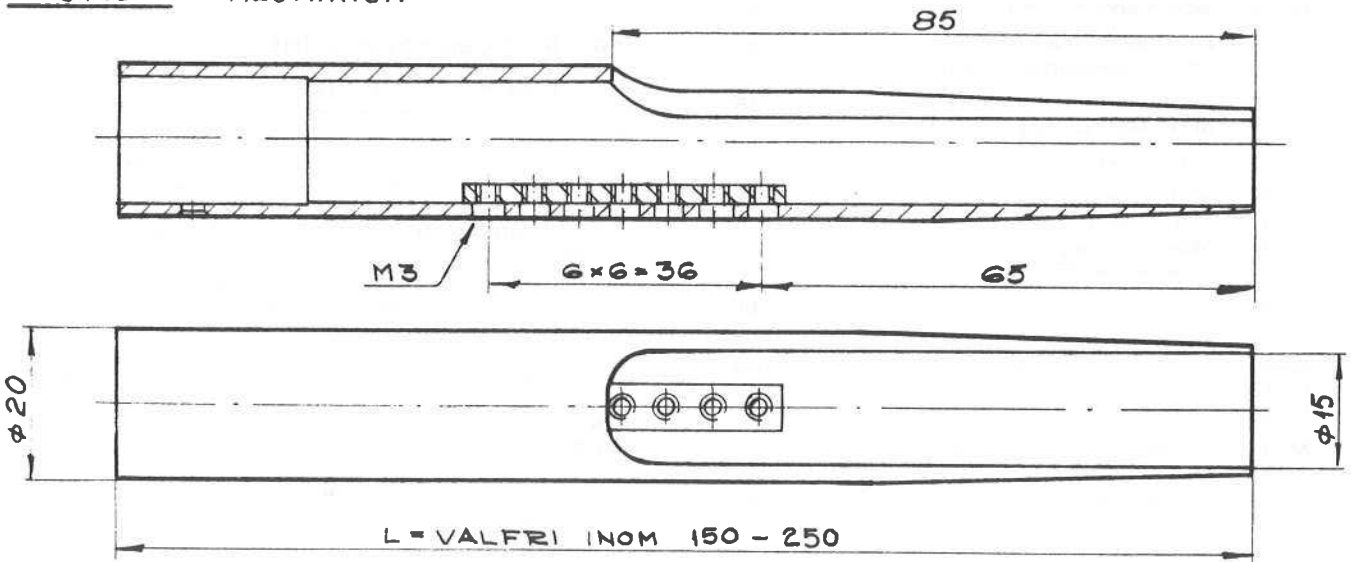
VIKT

MÄSSING



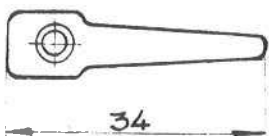
NOSRÖR

ALUMINIUM



STARTKROK

STÅL



VINGFÄSTE

NOS

VIKT

NOSRÖR

STARTKROK

ca. 28 GRAM

" 56 "

" 80 "

L = 150 = " 35 "

+3 GRAM / 10 MM

ca. 2 GRAM

PENGAR

AKTIVITETS BIDRAGET

61 klubbar har insänt rapporter om aktivitetsbidrag för tiden 1/12-71 - 31/5 1972 till SMFF.

Totalt har 4.522 sammankomster godkänts.

105 sammankomster har vid granskningen ej godkänts då de ej uppfyllt fordringarna.

SÖ har meddelat att bidraget per sammankomst blir 9,56 kr. SMFF-klubbarna har i år alltså tjänat på beslutet att ha SÖ, som ekonomisk huvudorganisation eftersom RF till sina klubbar utbetalar omkring 6 kr per sammankomst.

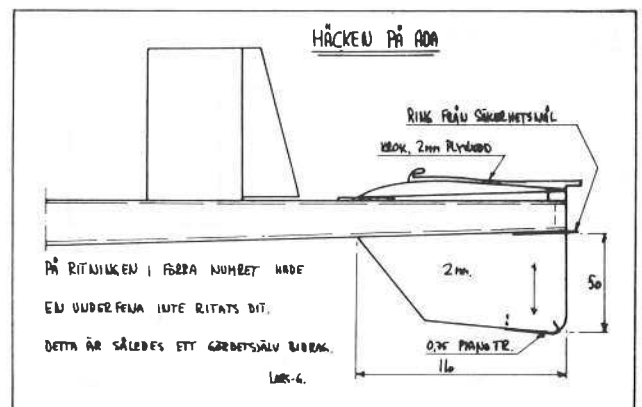
Vi uppmanar de klubbar som ej anmält sin verksamhet att ta vara på denna möjlighet att bättra på sin ekonomi.

Blanketter rekvideras från förbundsexpeditionen.

Här är en förteckning på de 61 klubbarna och deras godkända sammankomster.

B-38	Sigtuna MFK	18
B-39	Handens MFK	156
B-81	ÖSFK, Södertälje	34
B-126	Jakobsbergs MFK	47
B-256	Solna MSK	109
B-258	Waxholms MFK	143
B-261	Täby Sjöflygklubb	21
B-263	M FK Gladiatorerna, Tullinge	39
B-266	Tibbleängens MFK, Kungsängen	5
C-92	Uppsala FK	42
D-13	Strängnäs FK	31
D-14	Katrineholms MSK	59
D-16	Eskilstuna FK	293
D-17	Villåttinge FK	3
D-75	Sparreholms MFK	80
E-21	FK Gamen, Norrköping	280
E-46	MFK Linköpingseskadern	142
F-88	MFK Viking, Bodafors	38
F-89	MFK Mercurius, Landsbro	34
G-114	Växjö, RC-klubb	34
H-84	MFK Oskarshamn eskadern	23
H-97	Nybro MFK	175
H-98	MSK Cirrus, Virserum	60
H-99	Västerviks FK	16
I-49	Gotlands FK	11
L-19	MK Flyggänget, Skälderviken	43
L-20	Kristianstads MFK	160
L-22	MFK Snobben, Nymölla	107
L-23	MHF:s Ungdomsavd. MFK, Bromölla	88
M-8	Malmö Radioflygsällskap	80
M-9	Malmö MFK	12
M-10	Aeroklubben i Malmö	132
M-15	Acroflyers, Rydsgård	9
M-102	MFK Fladdermusen, Lund	33
M-132	RFK Gripen, Klippan	135
M-134	Trelleborgs MFK	94
M-331	Limhamns MFK	40
O-35	Uddevalla MFK	80
P-36	Vänersborgs MFK	80
P-42	Viskafors MFK	29
P-70	MFK Balsa Boys, Alafors	12
R-11	Saleby MFK	159
R-146	MFK Blue Max, Falköping	76
R-148	Tidaholms MFK	198
R-150	Karlsborgs MFK	12
S-228	Karlstads MFK	14
S-230	Munkfors RC-klubb	15
T-7	MFK Nimbus, Kumla	31

U-40	Fagersta MFK	50
U-44	Västerås FK	48
U-280	Salaortens FK	49
W-66	Västerdalarnas FK, Dala-Järna	20
W-67	Ludvika RFK	14
W-113	Avesta Båt och MFK	50
X-117	Gävlebygdens FK	122
X-129	Järvsöbygdens MFK	37
Y-58	MFK Skvadern, Sundsvall	118
Y-100	Härnösands MSK	320
Z-52	Östersunds FK	63
Z-54	Svegs FK	10
BD-41	MFK Jupiter, Luleå	89



Forts. Teamracing-int

Jag har nu gått över till Bartels glasfiberpropellrar av flera skäl. Eftersom de är av glasfiber är de mycket starka och man behöver aldrig byta propeller under ett heat, inte ens om modellen har slagit runt. Den propeller jag använder nu är "Drazek Special" med storleken 7 x 7 1/2 och det är den bästa propeller jag hittills har provat. Nackdelen med Bartels propellrar är att de kommer med gjutskägg, som är kvar sedan gjutningen. Man får en hel del jobb innan man kan använda propellern. För att öka verkningsgraden filar jag ned bladstorleken ordentligt, mitt på bladet är tjockleken 2,5 mm. När man gör propellern så här tunn brukar spetsarna spricka efter ett tag. I fjol kunde jag använda en propeller i två tävlingar innan den måste bytas ut på grund av sprickbildning.

Summering

Jag har tidigare talat om hur man kan förbättra enskilda detaljer, som tillsammans ger bättre resultat. För att få ett bra resultat fordras dock att man tränar och tävlar mycket, så att man kan ta bort de mindre tillförlitliga länkarna i kedjan. Jag brukar se på teamracing på det här sättet: Strävan är att få modellen att så snabbt som möjligt klara 100 respektive 200 varv enligt de regler som finns. För att nå detta måste man träna och vidareutveckla varje enskild detalj, framförallt mot ökad tillförlitlighet. Tillförlitlighet är mycket viktigt, i synnerhet som man på stora tävlingar knappast har möjlighet att träna i den utsträckning man själv vill.

Bengt-Olov Samuelsson

NY WAKE!

REGELFILOSOFI OCH STATISTISKA UTESLUTNINGSMETODER.

Som gammal Wakefieldflygare kan man inte undgå en viss vemodskänsla då man ser nutidens 40 g:s modeller. Nedanstående synpunkter gäller i huvudsak Wakefield men är till en del allmängiltiga.

L-G Olofsson undrar i årets VT-reportage (MFN NR 2) om det är bristen på nybörjaremodeller som gör att inga nya Wakefieldflygare kommer fram, själv skulle jag vilja vända på saken och hävda att det bara finns nybörjaremodeller, Hanteringsmässigt så är det inget som skiljer de mest avancerade modellerna från nybörjaremodellerna. Båda typerna har 40G snodd vilket medför ett behagligt (?) lätthanterat startkast och dito motorflykt. Det som skiljer de båda är en del tekniska finesser på den avancerade typen såsom "Autostabbe" och ställbar propeller. Dessa tekniska finesser ger ett ringa tillskott i prestanda som alls inte motsvarar merarbetet under byggnadstiden. De yttre betingelserna i form av markturbulens, termik och sjunk som råder under dagtävlingar påverkar resultaten i mycket högre grad än prestandaskillnaden mellan en "medelgod" och "optimal" modell gör. Det sportsliga värdet av att subjektivt bedömma luftströmmarna från 0 till 75 m:s höjd på ett som regel skogsomgärdat fält kan jag inte förstå. För den som flyger segelflygmodeller blir saken en annan då denne ju kan känna sig för innan modellen kopplas ur.

En ny och bättre Wakefieldregel bör skapas. Denna regel skall ge modellerna kraftfullt stig, stor topphöjd och dåligt glid. Det väsentliga är ju trots allt motorflykten. Den som finner nöje i termikjakt och god glidflykt kan syssla med de lågtflygande segelmodellerna. Den fria aerodynamiska utformningen bör begränsas till segelmodellklasserna. Motormodeller bör ha ett maximalt sidoförhållande för vingen och en minimumyta för kroppstvärsnittet. En ny Wakefieldregel kan då se ut som följer:

Min Totalvikt	170gram
Max Totalvikt	180gram
Max sidoförhållande på 70% av spännvidden på bärplan över 70 cm:s spännvidd	1:4
Min kroppstvärsnitt på en sammanhängande längd av 25 % av total-längden.	80 cm ²
Bärplansytor	Obegränsade
Gummivikt	Totalvikt-Tomvikt

Detta innebär exempelvis att en modell med 130 cm:s spännvidd skulle få 32,5 cm:s korda på 91 cm av vingen. Vid 90 cm:s spännvidd blir kordan däremot 22,5 cm på 63 cm av vingen osv. Väljer man däremot 70 cm:s spännvidd är kordan valfri. Blev denna regel verklighet skulle jag själv satsa på en modell med 90 cm spännvidd och 100 cm kroppslängd. Tomvikten borde bli 110 gram och gummivikten således 70 gram. Men regeln ger goda möjligheter att variera dimensioner och tomvikt alltefter inriktning och byggskicklighet.

Skall det finnas eller finns det kanske en filosofi bakom friflygreglerna? Är det så att man som nu skall ha i stort sett enhetliga modeller där tävlingen avgöres enbart på flygfältet? Eller skall man ha regler som ger variabla konstruktionslösningar och där förarbetet med bygge och intrimning ger de skickligare ett större försprång? Själv före-

drages det senare alternativet då detta rimmar bättre med kravet att modellflygaren själv skall bygga sin tävlingsmodell. Dvs förarbetet är en väsentlig del av tävlandet. För 40G modeller är numera den optimala konstruktionen välkänd. Denna modelltyp är dessutom relativt enkel att trimma varför bygge och trimning i stort endast blir en "biljett" för att deltaga i tävlingen.

Man hör ofta av de inbitna Wakefieldflygarna att just deras klass är den traditionsbärande inom sporten. Det hela startade som bekant med gummidrivna modeller. Men handen på hjärtat ni dagens Wakefieldflygare! Vad är era modeller annat än segelmodeller utan startkrok eller motormodeller utan motor? 40G Wakefieldmodeller har ingen egen identitet därför att deras byggsätt är alltför likartat segelmodellens. Eventuella tekniska finesser passar dessutom bättre på motormodeller. Låt oss alltså anknyta till de ädla traditionerna genom regler som ger oss gummimotormodeller av traditionell typ.

Filosofin bakom tanken med sju tävlingsperioder kan jag inte förstå. Inkonsekvensen är väl ändå uppenbar då den som missar 1-2 sekunder i början av en stortävling är borta från toppstriden trots att resultatet är 99% av idealresultatet. I all annan sport av långdistanskaraktär är spurtan ett väsentligt inslag. Antingen har man av taktiska skäl gått ut löst eller så vill man reparera ett litet misstag med en god spurt. I stället för att angripa friflygandets grundfel som består i att maxtid uppnås för enkelt så har regelmakarna infört den statistiska utslutningsmetoden. Vid VM i Göteborg 1971 blev det maxtid i 60% av alla startförsök i Wakefieldklassen. Det är uppenbart att man måste tillgripa ett stort antal perioder för att alla deltagare skall göra en miss. Den enda lösningen på detta problem är att den aerodynamiska utformningen inte lämnas fri i de båda motorklasserna. I princip har jag inget att invända mot tidsmässigt långa tävlingar. De internationella reglerna bör dock kunna tillämpas vid nationella mästerskap som avgöres inom loppet av en dag.

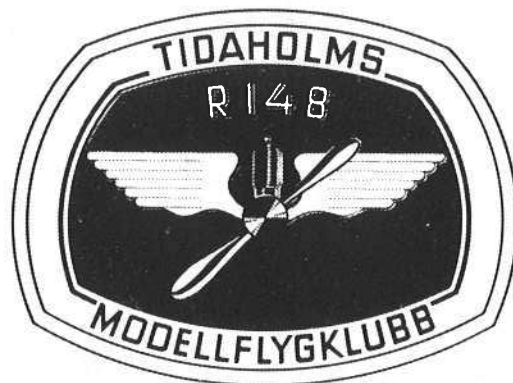
Bjärred 1972-07-24

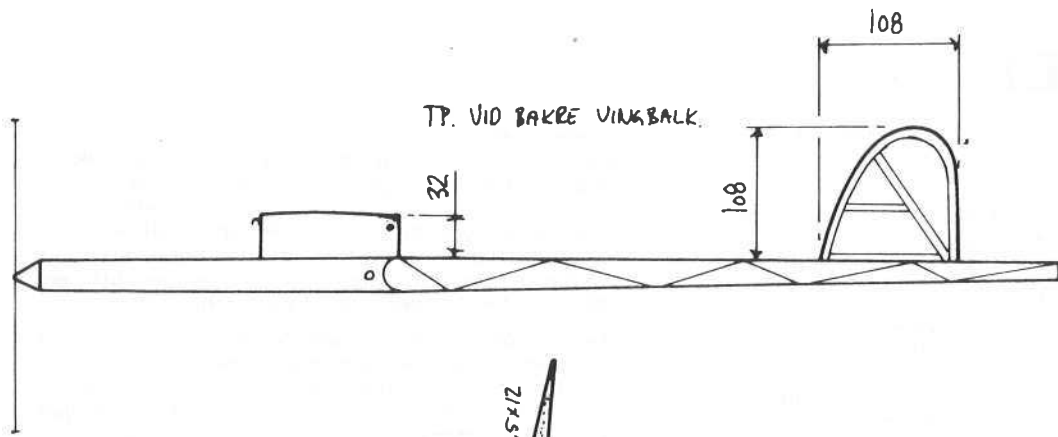
Einar Håkansson(AKM)

Nedanstående märke har av Tidaholms Modellflygklubb antagits som klubbssymbol. Märket är ritat av medlem 6336 Folke Johansson och köpt som våtdekal i två storlekar från dekalreklam Vänersborg.

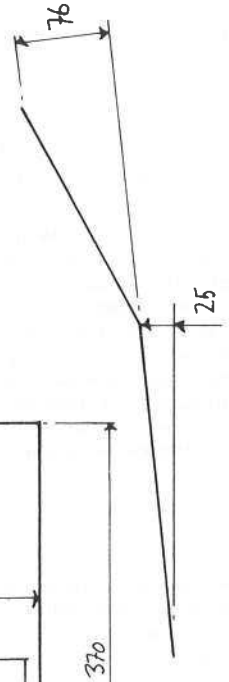
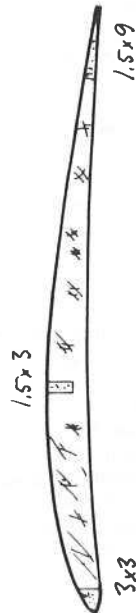
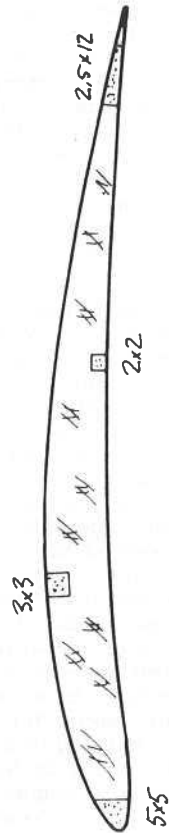
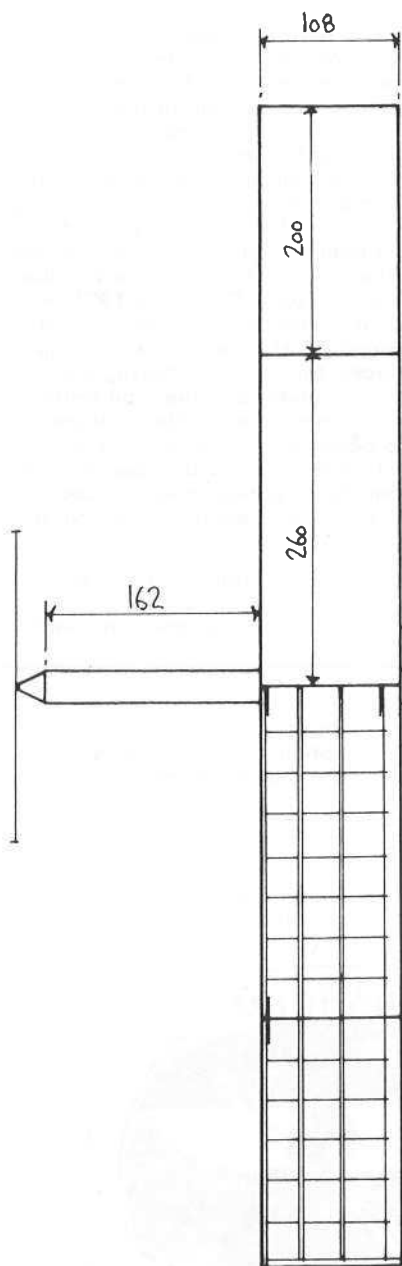
Färgerna är gula vingar på blå botten, motor text och konturlinjer svarta, samt vit inramning.

Med kamrathälsning
Tidaholms MFK
Gunnar Kjellgren





PROPELLER 407 x 457 mm
 KÄRVAD AV X-BLOCK MED
 MÅTTEN 51 x 19 x 204 mm




VIKTER	
VINGE	20g
STÄBBE	3g
KROPP	34g
PROP.	15g
MOTOR	10g
TOTALT	82g + BALLAST 20g.

SKALA 1:6.

- 1 A2. HUGO LANGEVIUS "OSPREY"
 - 1 B1. CHRISTIAN SCHUBERTZ "LITTLE BIK HINDEN"
 - 1 C2. THOMAS KOSTERS "ANDROMEDA"
 - 1 HANDELS DILLE MARTIN "FLASH"
 - 2 M 1 1/2 A (C1) VIL CUNNINGHAM'S "GEOOMETR GALAXIE"
- DEU SENARE FINNS I EN UTMÄKT BYGGKÄRTS

DENNA MODELL ÄR AV NFFS UTSEND TILL ÅRETS MODELL I KLASS COUPE O' HIVER. ÖVriga modeller är bland annat:



BÖCKER

Detta handlar om modellflyghandböcker

2 stycken

CE Fritzes Bokförlag står för den första. Vi modellflyger heter den och handboken (-häftet) består av två delar, Ett studiehäfte och ett faktahäfte, Faktahäftet innehåller enklare teori och en del praktiska tips. Ritning på Sparven, hur man bygger, trimmar och flyger den, Lite om termik och gummimotorkärror. När man läst igenom faktahäftet, är det dags att hoppa på studiehäftet, där man kan kolla kunskaperna. Facit finns med. Studiehäftet innehåller också en del ritningar, Flodas Coupe d'Hiver "Baron Hunter", Johans Bl:a, en inomhusare, min handluns "Cheepy", en katapultmodell av Viggen och Arne Berglins "Vråken", Värdet av dessa ritningar kan diskuteras, då väl inga nybörjare som läst häftet är kapabla att bygga mer än ett par av dem. Ett önskemål från under-tecknad är att det borde vara ritningar som nybörjare kan bygga.

Alltihop är skrivet av Göran Alseby och lättfattligt upplagt.

Häfte nr 1 behandlar segel och gummimotormodeller. Motormodeller och linstyrda modeller kommer i häfte nr 2.

C:a priset för faktahäftet är 10:- och för studiehäftet 5:-. Vi modellflyger verkar vara upplagt för fritt valt arbete. En del mindre fel förekommer, som att B1:or kallas B2, men det har ju ingen större betydelse.

Till sist, Varför är inte SMFF först?

Nästa handbok kommer från Danmark och Friflyvunionen. Modellflyvhåndboken heter den.

Handböckerna är 5 till antalet och kommer senare ut samlat i bokform. Del 1 skall jag redogöra lite för här. De övriga kommer att behandla A2, B2, C2 och inomhusare.

Meningen är att priset skall bli så lågt att även mindre folk med mindre pengar skall kunna inhandla boken (häftena).

Det första häftet är skrivet av Kjeld Kongsberg, med ritningar och skisser av Jörgen Larsen. Det första häftet innehåller lite användbar teori (inget för PW), verktyg och material, uppbyggnad av vingar, Bygge av kroppar, kurvroder och termikbroms, klädsel, trimning och tävlingar.

Alltihop är lättfattligt och bra skrivet och med utsökta förklarande teckningar.

Den enda nackdelen är att det är skrivet på danska. Detta är dock inget att bli rädd för, då jag inte tror att det finns någon som inte förstår vad som är skrivet. Jag är ingen vän av danska men klarade det. Hur skulle det vara om SMFF översatte häftena, Friflyvunionen går säkert att komma överens med.

Priset är 7 danska kronor och häftet kan beställas från:

Friflyv-Unionen
c/o Lis Kristensen
Jagtvejen 123
2200 Köpenhamn N
DANMARK

KÖP DEN

Lars-G Olofsson

FLYGER DU SÄKERT?

Om radioflyg och säkerhet.

I Sommar har vi varit Sverige runt med RC-plan på taket. Många kul människor har vi träffat och många ställen har vi flugit på.

Men ibland undrar man, efter att ha sett hur det flygs här och var, hur länge det får fortgå utan att en allvarlig olycka inträffar. En sak är helt klar - den dag ett sportflygplan får en RC-modell i propellern och störtar är vår goda PR helt bortblåst. Nu tycker folk radioflyg är spännande och intressant. Hur ska vi någonsin kunna få gehör för vår hobby om vi har en stort uppslagen tidningsartikel i Expressen "Tioårig flicka dödad av modellflygplan" bakom oss. Var så säkra på att pressen kommer att suga all must ur en sådan historia. Den är nämligen ovanlig, dramatisk och teknisk och det går att ställa någon till svars - en egenskap som kvällspressen uppskattar.

Det här skulle jag vilja:

Gör 1973 till ett Säkerhetsår.

Gör upp rekommendationer för hur en RC-flygplats ska se ut. Ta t.ex Insjöns flygplats till mönster. Gör upp regler för hur trafiken ska bedrivas om RC-flygare delar ett fält med vanligt flyg. Kör hårt under 1973 med påverkan av den enskilde flygaren att vara aktsam på den personliga säkerheten med kontroll av styranordningar, flygning mot åskådare, disciplin med sändarna.

Det finns RC-flygfält där åskådare och flygare står uppställda längs ena fältets kant. I vindriktningen! Varje inflygning går i stort sett över deras huvuden. Ett fält ska vara ordnat så att den vingligaste nybörjaren ska ha hela fältets bredd som marginal vid inflygningen i stil med vad man redan har på en hel del ställen. Depån avskild från fältet.

Det här har vi också sett i sommar, flera gånger. En RC-klubb delar fält med den lokala flygklubben. Rätt vad det är kommer en Cessna flygande och landar mitt bland tre eller fyra RC-plan. Eller startar mitt i hopen. Det förvånar mig bara att flygklubben inte reagerar.

Nu är jag inte helt oskyldig själv i säkerhetssammanhagen, som säkert någon av mina vänner kommer att påpeka... Men om förbundet ansåg att detta vore så viktigt att man gjorde en propagandadrive av det, - då skulle jag och många med mig säkert rycka upp oss.

När man anser att man gjort nog för säkerheten och PR:er genom att alltid flyga med ljuddämpare då är man ute och reser. RC-hobbyn har utvecklat så mycket att det är fara värt att den snart flyger förbundet ur händerna. Jag tycker för övrigt (nu får jag vända medlem på halsen) att MFN borde ges mycket större resurser och även SMFF. Detta genom att öka medlemsavgiften. Vi betalar en löjligt liten avgift i jämförelse med all annan hobbyverksamhet. Radioamatörerna (c:a 3000 st) betalar 50:- om året och får då en tidning som kommer ut varje månad och som dels har högklassiga, honorerade artiklar, dels kan påverka medlemmarna och föra ut information till dem.

Vare därmed inte sagt att 50:- är en lämplig avgift. Juniorerna bör dessutom ha en låg avgift. Annars är det redan nu en utveckling på gång som gör att RC-flygarna kommer att betrakta MFN som

Goddag, metanol

Fritt översatt från en gammal folksaga.

Det var en gång en liten modellflygare som satt ute på en vacker sommaräng och bidrog till miljöförstöringen genom att bullra och ryka väldeliga med sin lilla 10-kubikare. Han hade just startat upp motorn och ämnade sig till att så småningom flyga sitt lilla rödmålade flygplan, då han varsnar en åskådare som styr sina steg mot honom tvärs över den lilla ängen.

Där kommer en sådan där idiotisk tittare igen, tänkte den lille modellflygaren. Nu kommer han naturligtvis att ställa en massa dumma frågor medan jag sitter här och skruvar på förgasarnålen. Och ingen ljuddämpare har jag, så man hör väl inget av vad han säger. Nu frågar han förstås först vad motorn går på och då svarar jag metanol. Sen frågar han väl hur mycket radion kostar och då svarar jag 2500 kr. Då tycker han väl att det blir dyrt och då får jag väl säga att det blir billigare med segelflyg. Sen undrar han väl vad det är som oljan ner hela flygplanet och då får jag ju säga att det är ricinolja. Sen undrar han väl som vanligt om det är svårt att flyga så jag får väl säga att det inte är så svårt om man bara försöker. Då undrar han väl hur länge flygplanet kan vara uppe och jag får väl säga en kvart. Sen undrar han väl var vi brukar hålla till och bygga och då får jag väl säga åt honom att komma ner på klubblokalen.

Strax var åskådaren framme och följande lilla dialog utspann sig mellan de båda, allt medan motorn bullrade alldeles förskräckligt.

- Goddag!
- Metanol.
- Vasa?
- Två tusen femhundra kronor.
- Ni är ju vrickad!
- Ja, men det är inte så farligt om man är segelflygare.
- Ni svarar som om ni hade druckit sprit!
- Nej, men det är ricinolja.
- Ja, såna som ni borde man ju spärra in.
- Ja, ni kan ju själv försöka.
- Är Ni oförsämd?
- Ungefär en kvart.
- Vill Ni ha på käften?
- Kom ner till klubblokalen i kväll. Jäg är där vid sextiden. Välkommen!

Slutet på denna sedelärande berättelse kan man själv tänka sig. Sens moral: Kör aldrig utan ljuddämpare. Eller: Vi modellflygare är inte alls så vrickade som folk tror.

Bo Gårdstad

Flyger Du säkert forts.

en umbärlig tidning: De verkligt bra artiklarna om RC publiceras i helt andra tidningar. Allt om Hobby har t.ex fina artiklar ibland, Radio & Television har haft Inge Stendahls helt unika artikelserie om hur man bygger en radioanläggning. Det skrivs mycket bra om modellflyg i Sverige, men för att få läsa det måste man köpa en massa tidningar med i huvudsak helt likgiltigt material till 90%. Är inte detta köpande för den enskilde RC-flygaren dyrare än att ha en tidning som var bra för kanske ytterligare ett par tiotior om året?

Bo Gårdstad

JAG TYCKER...

att vår vän Michael Borell från Östersund vann en fin seger i klass F1A vid Skvaderns Natt-tävling utan att behöva ro ut i Bottenviken för att hämta sin modell som han trodde sig skulle behöva i MFN 3.

Jag tycker vidare att Din bedömning av Midlanda som lämpligt fält för UT måste vara beroende på hörsägen och illvilligt förtal då statistiken visar något helt annat.

Under de 19 år som tävlingar hållits på Midlanda under nattens ljusare timmar har det blåst 4 ggr och samtidigt regnat 3 ggr. En gång har jag själv hämtat min modell i älvbrinken, 1956 då det både regnade och blåste flög jag själv 888 sek vilket då var den andra bästa tiden i världen, i klass F1A.

På dagen före årets natt-tävling blåste det även frisk vind s,k, sjöbris, om vilket jag blev erinrad vid min ankomst till Midlanda kl, 20,00. Jag kunde dock lugna vederbörande tvivlare att det skulle bli lugnt kl, 21,00. Tyvärr blev mina beräkningar en aning felaktiga. Det blev lugnt redan kl, 20,50, vilket glädde Knut Andersson, Julle Åkesson m.fl, långväga tävlande som varit oroliga.

Jag tycker således att Du fick grundligt fel i Din bedömning. Det är inte fel att ha en personlig åsikt, men vi måste lära oss att lita till våra arrangörer och deras bedömning om att arrangemang av tävling är möjlig.

Nu skall Du ha klart för Dig att Du inte varit ensam tvivlare till att MFK Skvadern bedömt detta engagemang riktigt. Krafter fanns att undantaga UT från natt-tävlingen och istället förlägga UT upp till Flatruet, detta utan att man visste om Flatruet var lämpligt som modellflygfält eller om överhuvudtaget tillstånd gick att erhålla eller ej.

Dessa försök kunde dock avstyras innan det blev ett äventyr. Det skulle senare också visa sig att tillstånd icke gick att erhålla omedelbart. Du ondgör Dig vidare över att natt-tävlingen skulle avhållas på natten, och då med dispens. Jag vet inte om att dispens har sökts för denna tävling. Där emot tycker jag att årets tävling avhölls mellan solens uppgång och nedgång utan att skugga skall behöva falla på arrangörerna. Tävlingen kan ju gå under två dagar eller hur?

Nej Michael. Vi måste vara överens om att det är mera riktigt låta våra hjälpsamma arrangörer planera sina tävlingar och för dessa göra de bedömningar de finner riktiga annars är jag rädd att fri-flyget får problem i fortsättningen.

Jag vill till sist ta tillfället i akt att tacka MFK Skvadern för ett mycket fint arrangemang och inte minst för det fina samarbete ni visade upp inom er klubb med alla dessa radioflygare som tidtagare, ett samarbete som många andra klubbar skulle försöka sig på. Tack också Skvadern för ett strålande väder med en ljuvligt uppgående sol, en sol vi kanske såg för sista gången på Midlanda, en sol vi kanske åter skall få skönja över Flatruets vidder vid eventuellt kommande årliga natt-arrangemang. Detta inte för att Du kritiserat Midlanda som UT-fält utan för orsaker om vilka även andra flyggrenar måste brottas med dvs. fältbrist p.g.a utökad trafikkapacitet eller omdisponeringar av kommuners markutrymmen.

K-A Ericsson

Svar till K-A.

Jag stöttar Michael. Michael klagade inte på nattävlingen som tävling, utan som UT-tävling. Och där har han rätt. Dagens internationella tävlingar går ut på att få kärnan i termik. För det ändamålet behövs kärnor som är enkla, säkra, stabila och som fungerar i alla väder och vid alla tillfällen. Sättet att få kärnan i termik är många. Man kan känna när termiken kommer, man kan utnyttja mätare, såpbubblor, mylarremсор, men den bästa indikatorn på termik är en modell som redan ligger där. Och då är vi inne på piggy-backing. Många påstår att piggy-backing försvinner till en stor del när startområdet ändras. Inte. Kärnorna blir bara ännu bättre på linan (A2), termikindikatorerna ökar i antal osv. Prestandan på modellerna är inte det avgörande och kommer inte att bli det. Som exempel kan nämnas att det vid VM i Göteborg fanns termikindikatorer som fungerade redan i första perioden (såpbubblor).

Vad har nu detta med Skvaderns nattävling att göra? Inget.

Men UT-tävlingen. Som sådan visade den vilka som har dom bästa modellerna när det inte blåser och det i stort sett ingen termik finns. Jag vet inte hur Anders temperaturmätare fungerade i Sundsvall, men jag vet att alla andra sätt att upptäcka termik var nästan noll. Att se om en kärna hade lyft gick inte utom i sista starten, vilket utslöt piggy-backing. Nä, jag tycker att som UT-tävling var den nästan värdelös och jag hoppas att när nu tävlingarna skall fortsätta på Flatruet, vi inte behöver ta till natten som tävlingstid. Det finns nämligen ett stort riskmoment i detta. Har någon tänkt på att en modellflygare som tävlat hela natten och som har lång väg hem är otroligt trafikfarlig. Han jämställs i vägtrafikförordningen med ett rattfyllto. Alla kan inte ta ledigt från arbetet, så dom kan ligga över en dag till. Detta tycker jag att arrangerar görer av UT-tävlingar och andra större tävlingar skall ta hänsyn till.

DEOMDE

Lars-G Olofsson

Detta handlar om Modellflygnytt.

Jag har fått uppgifter om att tidningen kan tryckas upp i max 36 sidor. Varför används inte mer sidor till modellflyg?

Hela 13 sidor i nr 3-72 upptogs av reklam. Omslaget tog 2 sidor och ledaren 1. Återstår 20 sidor för det som tidningen är avsedd för. Det räcker tycker somliga. Så inte jag.

Till nr 2-72 hade jag skickat in en hel del material men bara hälften kom med. Och då var tidningen på bara 32 sidor. I nr 3 hade jag hoppats på att få med det saknade, men inte.

Istället tycker någon att det är bättre att lägga in 4 sidor radiokatalog om multianläggningar. Totalt meningslöst. Dels vänder det sig till en alldeles för liten del av SMFF:s medlemmar, dels kan dom som är intresserade av radio få reda på uppgifterna på annat håll, och dels så köps radioanläggningar mycket efter vilket fabrikat som är "inne" för tillfället. Det som retar mig är att det material som spolats är lämplig läsning för nybörjare. Handlusritningar o de. Är det viktigare för SMFF att radioförsäljarna får gratisreklam än att nybörjarna får läsbart material.

När nu Modellflygnytt börjar likna stora modellflygarblaskor, med nästan halva sidantalet reklam, är det då inte bättre att öka på sidantalet och låta

allt insänt material komma med. Då får vi en mycket bättre blaska.

Så undrar jag vart originalritningar och bilder tar vägen. Jag har försökt att få tillbaka det material jag sänt in, men trots både brevskrivning och telefonsamtal, så kommer inget. Jag vill ha tillbaka de ritningar och bilder jag sänt in.

Och så en stilla undran. Vart tog resultaten från friflygtävlingarna vägen? Varför fanns dom inte med? Går inte någon av förbundets 3 kopior till redaktören. För det är väl inte meningen att grenredaktören skall behöva skriva ut resultatlistor och skicka in.

Eller fick dom inte plats för radiokatalogen?

BÄTTRING

Nu tror säkert många att jag vill göra om Modellflygnytt till en friflygblaska. Inte. Men varför kan inte radio skriva lite informativa artiklar istället för kataloger. Det har i alla fall dom flesta radioflygarna mer glädje av. Jag är även redaktör för AKMG:s klubbtidning STABBEN och där har Bengt Lundström skrivit en hel del bra saker, bl.a om ackar och trimning av F3A modeller.

Det får väl bli så att jag får skicka in även radioartiklar.

Detta var en tyckning av Lars-G Olofsson

Tråkig händelse!

Vid Uppsalas Majtävling hände en som jag anser mycket tråkig sak. I tredje perioden flög jag 107 sek. och kärnan landade ungefär mitt på fältet i höjd med radarmätaren. Då jag efter att ha hjälpt min vän John med hans start skulle hämta kärnan var den som bortblåst från fältet. Jag sökte i minst 3 timmar utan resultat och då var väl att märka gräset endast mellan 5 och 10 cm högt och alla andra modeller syntes mycket väl.

Modellen låg garanterat inte kvar där den hade landat varför den måste ha blivit omhändertagen av någon, det är tyvärr vad jag måste tro. Nu hör det till den här sporten att man flyger bort eller slår sönder så det får man ta med i beräkningen. Det som jag anser är tråkigt med den här händelsen är dels sättet på hur modellen försvann och ännu mera på att så vitt jag vet så var det endast funktionärer och tävlande som hade tillgång till fältet. En sådan händelse bör inte få hända inom SMFF och när det nu trots allt händer så tycket jag det bör uppmärksammas.

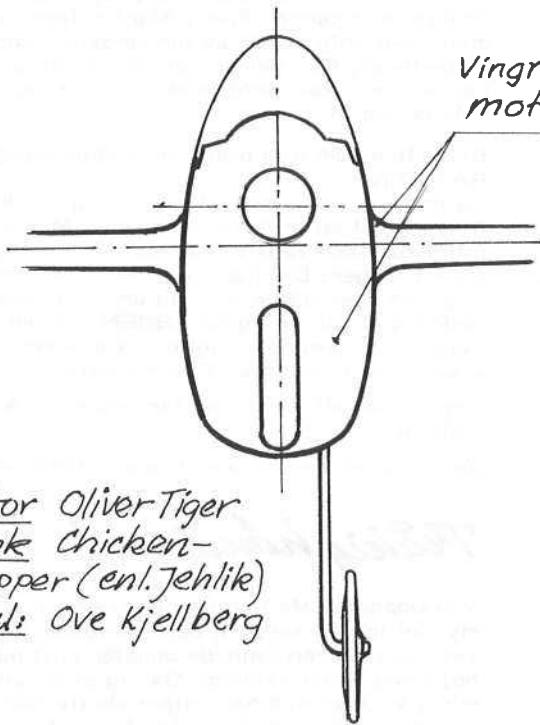
Det bör även nämnas att jag inte anklagar tävlingsarrangören, ej heller någon speciell person bland dom tävlande eller bland funktionärerna. Jag vill endast framföra min mening om en händelse som inte bör få förekomma.

Knut Andersson

En ny tidning

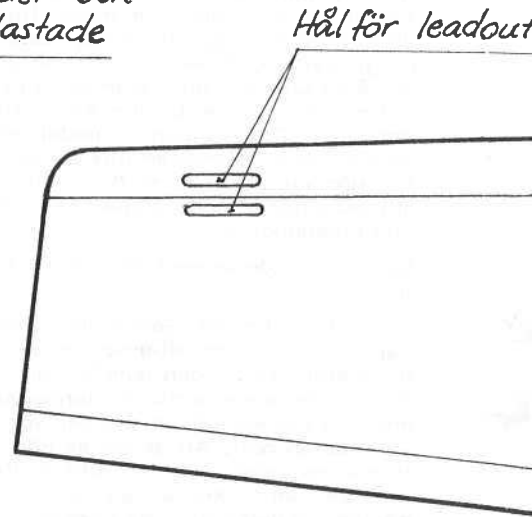
MODEL AEROPLANE GAZETTE

En fristående engelsk månadstidskrift, som söker täcka modellflygverksamheten i norra England. Prenumeranter från över 10 nationer. Ritningar och resultat. Prenumerationspris: £1,00/år. Adress: Ron Firth, 22 Slayleigh Avenue, Sheffield, S10 3RB, England.

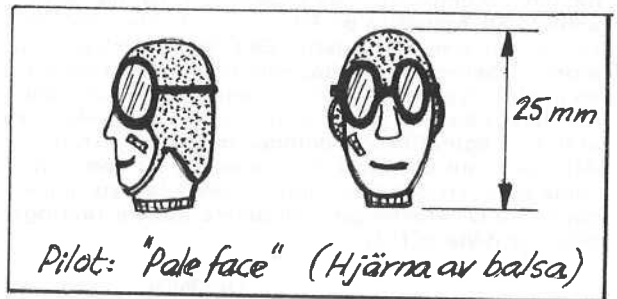


Vingrotsutfyllnader och motorkåpa plastade

Motor Oliver Tiger
 Tank Chicken-Hopper (enl. Jehlike)
 Hjul: Ove Kjellberg



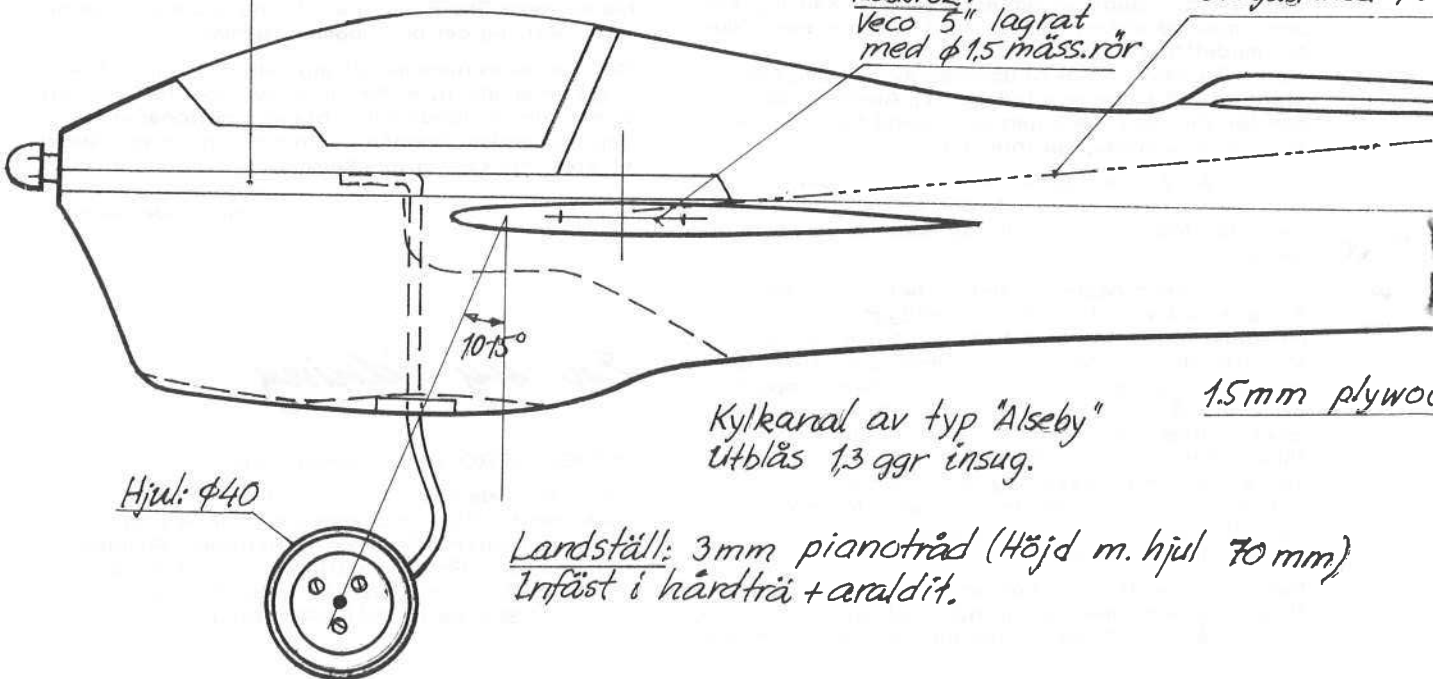
Hål för leadout



Pilot: "Pale face" (Hjärna av balsa)

Två lamellimmade 3mm plywood

Panna: Elektron, gjuten hos Wedaverken vikt c:a 30g. (Cobex till kabinen)



Roderok: Veco 5" lagrat med $\phi 1.5$ mäss.rör

Stötstäng $\phi 1.5$ Stagad med $\phi 0.5$

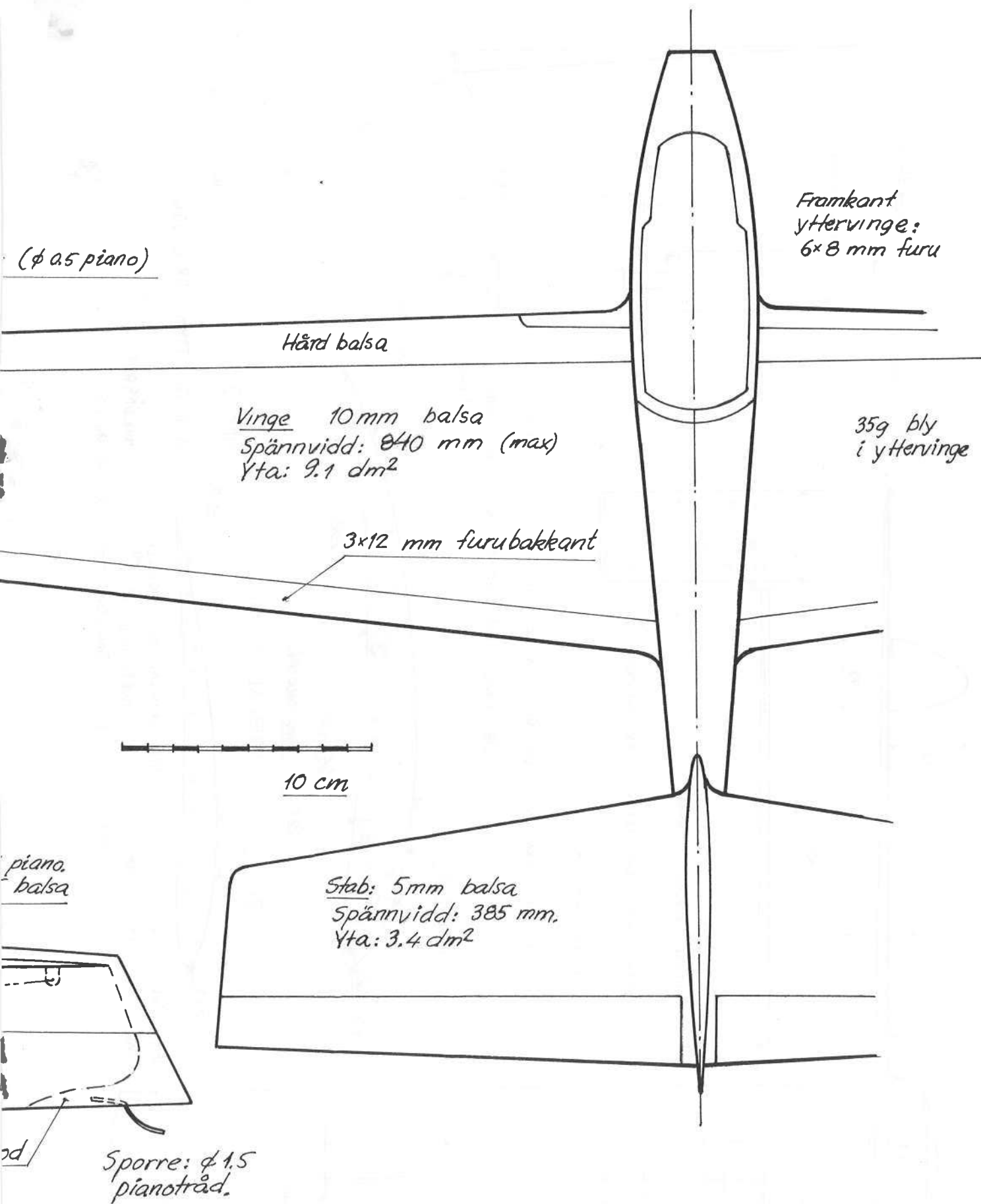
10-15°

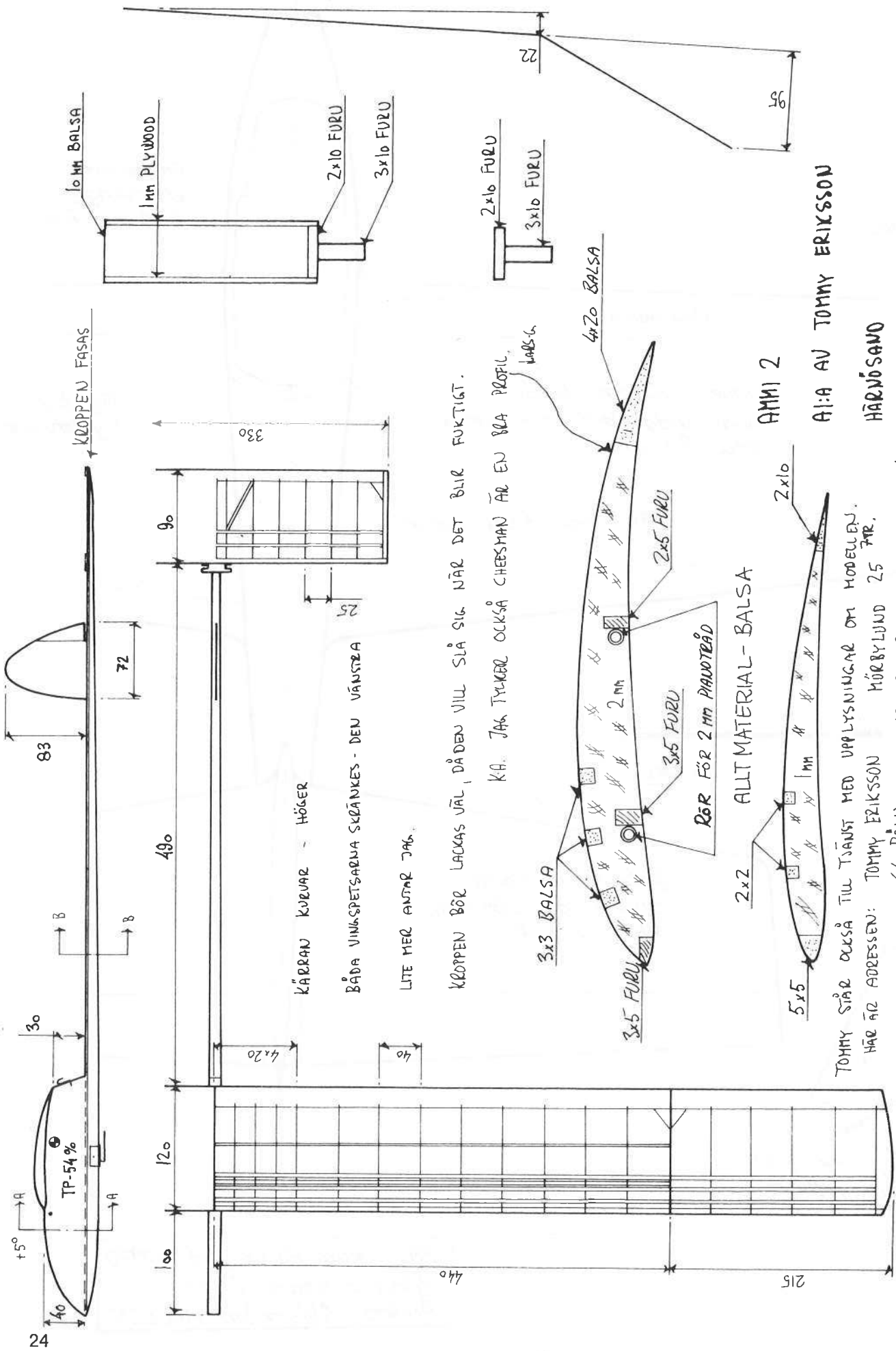
Kylkanal av typ "Alseby" Utblås 1,3 ggr insug.

1.5mm plywood

Hjul: $\phi 40$

Landställ: 3mm pianotråd (Höjd m. hjul 70 mm) Infäst i hårdträ + araldit.





KÄRAN KURVAR - HÖGER
 BÅDA VINGSPETSARNA SKÄNKES - DEN VÄNSTRA
 LITE MER ANSAR JAG.

KROPPEN BÖR LACKAS VÄL, DÅ DEN VILL SLÅ SIG NÄR DET BLIR FUKTIGT.

K.A. JAG TYCKER OCKSÅ CHEESMAN ÄR EN BÖA PROFIL.

ALLT MATERIAL - BALSALÄS

AMM 2

AI:A AV TOMMY ERIKSSON

HÄRNÖSAND

TOMMY STÅR OCKSÅ TILL TJÄNST MED UPPLYSNINGAR OM MODELEN.
 HÄR ÄR ADRESSEN: TOMMY ERIKSSON HÖRBYLUND 25 PAR.

1/0 PÄHN 182 30 DANDERYD TEL. 08 / 85 90 69

1/1

NM F3B, rapport från PELLESTOVA

Pellestova - veckan eller som det heter internationellt - RC-Soartgether at Pellestova, Lillehammer, Norge har för 4:de året i följd anordnats av RC-klubben "Cirrus" Oslo. I veckan ingick även nordiska mästerskapen i F3B. Meningen var att de tävlingarna skulle bli veckans höjdpunkt - så blev det nu inte, ty Einar Myr Norge gick upp på fjället med sin egenkonstruktion "Lite av vart" och satte nytt världsrekord i uthållighet. Vad de stora kanonerna Freidrich och Willoghby misslyckades med förra året gjorde Einar Myr - bravo Einar.

Han flög i 19 timmar 19 minuter och 6 sekunder i en envis kamp mot mygg, sol och trötthet. Hans mening var att flyga minst 24 timmar så det var bristen på vind som tvingade ner honom vid halv 4:tiden på morgonen den 27/6. Jag vill även ha sagt att Einar är absolut rätt man på rätt plats - ty han är den som flyger i alla väder och på alla typer av hang. Finns det en talldunge så duger den som hang för Einar - finns det sedan en öppning bland träden på 5x5 meter så har Einar en, i sitt tycke, utmärkt landningsplats.

Veckan i övrigt

Jag börjar med statistiken, 76 RC-segelflygare från 27 olika klubbar som med sig hade 130 modeller samt sammanlagt 60 fruar och barn. En rekordökning alltså - nästa år ordnar "Pelle" med campingplats för att klara förläggningen och ett flertal beställde plats till nästa år redan vid avresan - så skall du ligga skönt och äta gott på "Pellestova" nästa år, så ring "Pelle" omedelbart. Tel. Hunder 66865 Norge.

Mycket mer kan nämnas, bland annat utflykt till den vackra parken Maihaugen, nytt festrekord m.m. Det anordnades ett antal olika tävlingar i både precision och hang - norrmännen vann det mesta - själv kom jag underfund med vad den höga luften betyder för glidet, Lasta ner din modell med ett halvt kilo här hemma så har du samma glid som i fjället däruppe - den fina termiken där kompenserar ju något men där är det ju lite lotteri med i det också.

LSF, League of silent flight.

LFS är en internationell organisation för RC-segelflygare världen över. Från sitt huvudkvarter i i Californien arbetar de aktivt för en höjning av RC-segelflyg. På deras schema står tävlingsprogram för FAI med en filosofi av samma art som fullskala segelflyg. LSF är ingen klubb eller förening av vanligt slag - du kan endast bli medlem genom att utföra en viss flygprestation. För att bli medlem skall man klara först Nivå I enligt nedanstående tabell och sedan efter hand de övriga nivåerna.

Krav	Nyborjare Nivå I	Nivå II	Vidarekommen Nivå III	Nivå IV	Expert Nivå V
Termikflygning	5 min	15 min	30 min	1 tim	2 tim
Hangflygning	15 min x)	1 tim x)	2 tim x)	4 tim x)	8 tim
Precisionsländning	5 landn 3 m eller mindre från märket	10 landn 1,5m eller mindre från märket	Ingen	Ingen	Ingen
Målflygning tur och retur	Ingen	Ingen	1 km	2 km	10 km
Tävlingar	Ingen	6 st med 1:a plac eller 3000 poäng	6 st med 2:a plac eller 4500 poäng	6 st 2 plac en 1:a och 6000 poäng	6 st 12000 p inkl 3 st 1:a plats

x) En termikflygning med samma tid gäller även, men den måste vara flugen en annan dag än den gällande termikflygningen.

Beträffande poängräkningen tror jag dessa stämmer med CIAM:s B-program.



Ottar Stensbol startar. Bakom hans vackra hjälpreda, dottern Hilde - fram för flera sådana flickor inom RC-segelflyg.

Du får ett diplom och ett märke att fästa på jackan exempelvis. Detta märke visar din klass som flygare - något som verkligen behövs i synnerhet vid så stora träffar som i Norge - där träffas flygare av alla kategorier och en del är nybörjare. Dessa behöver absolut sorteras ut till ett lämpligt eget hang där de får lära sig grunderna - ty får man exempelvis en "Cirrus" i huvudet beroende på att flygaren gått bakom hanget och sedan pressar fram modellen i full fart - så har man säkerligen flugit färdigt i den här världen. Jag hoppas att vår expedition vill ta hand om LSF - kommunikationerna till Californien - givetvis mot avgift från medlemskaps - sökaren. (LSF skall också ha en slant). I Norge var vi en del svenskar som kämpade för kvalificeringen och uppgifter om detta kommer att insändas till SMFF av Norska Aero-klubben.

Det är också min mening att denna och liknande övningar är att föredra emot det vi nu ofta gör - flyger på måfå utan egentligt mål.

Ett litet tips beträffande märkeslandningarna; stå med ett ben på vardera sidan om märket, flyg rakt emot dig. Denna metod är absolut bättre än den traditionella: cirkla runt och rulla runt på vingspetstekniken.

Nordiska Mästerskapen

Första tävlingen var CIAM:s A:program, vädret var vackert och termikutvecklingen var inte till allas fromma, en del kom ej över 3 minuter beroende på

Svenska A:laget i gröngräset.



att de startade i en nedvindperiod, andra hade bekymmer med att komma ner i rätt tid.

Handen på hjärtat - är denna tävlingsform som FAI:s nya regler gett, en rättvis tävling där utslaget ger tävlarers flygskicklighet, I mitt tycke är det absolut inte så - dessa regler verkar vara framställda av en grupp syföreningstanter (inget ont därmed om syföreningstanter men RC-segelflyg har de inte det minsta hum om) den enda vettiga tävlingsform jag känner till när det gäller linstart är LSF:s precisionsprogram - start med lina, gummirep eller direkt på ett hang om så är, längd på linan spelar ingen roll, Precisionslänning efter 2 minuter på en "skala-runway" 25x5 meter, uppdelad i fem rutor, varje ruta har sin poängbelöning, se skissen, Poäng beräknas efter flugen tid enligt en poängskala där 30 sek, över eller under idealtid utgör 0 poäng.

LSF:s Skala-runway

25	50	100	50	25
P	O	Ä	N	G

Detta program ger ett absolut utslag på flygskicklighet och stämmer helt i filosofi med fullskala - segelflyg.

Vinnare i CIAM A blev Hans Petter Aaser Norge, på andra plats Henning Norreris Danmark och på tredje Nils Hoffman Sverige, samtliga duktiga flygare och så var även de övriga startande.



Sådan är hans stil, Nils Hofman.

Hangtävlingen

Denna tävlingsform är väl inte heller helt rättvis - men det går nog knappast att få fram ett bättre program - möjligen behövs det en skärpning i reglerna om vindstyrka och vindriktning.

Vid första perioden blåste det svag vind rakt mot hanget, först startade Ottar Stensbøl Norge med en special "Cirrus", Han var allmänt tippad som vinnare men frågan var om han skulle kunna flyga

i den svaga vinden, Det gick dock med ett svagt nödrop - 27 vändor, Kurt Lennå startade som nästa man med en egen konstruktion - istället för skevroder en vridbar ving - helt unikt, Detta gav honom snäva svängar runt pylonen och samma resultat som Ottar, Av de övriga 9 var det en del som ramlade ner, bland annat Bosse Bergstedt som hade övertro på sin nya modell - den behöver mer vind och går då säkert fort, En dansk kom upp till samma resultat som Kurt och Ottar med en "Cobra".



Kjell Dalsheim hjälper Kurt Lennå med starten.

Andra perioden var det lika svag vind, Ottar fick samma resultat igen och Kurt förbättrade till 29 vändor, Dansken ramlade ner till 25 vändor och de övriga kom ej över detta, sånär som en av de som ramlat ner tidigare, Jens Malmberg, han fick 26 vändor.

Nästa period gick dagen efter med frisk vind som från början blåste rakt mot hanget, när termiken sedan kom igång avtog den något och ändrade riktning ibland, Ottar myste i den hårda vinden - nu skulle han få fart och det fick han - 34 vändor - ett bra resultat, Kurt hade bytt modell till en snabbare - även den av egen konstruktion, Kurt Lennå flög denna period nordens hitintills bästa resultat, 36 vändor, och var därmed säker om vinsten, Han borde flugit 40 om det inte varit för en del vändningstrubbel med missuppfattningar av kommandona, Men i den sista hälften av flygningen gick det otroligt fort.

Och denna fartfest fick bilda avslutningen på en fantastiskt fin RC-segelflygvecka vid Pellestoya, Tack NORGE,

Itillägget ett litet svar till sign "Jo!" förna numret.

Du har alldeles rätt i din kritik mot vårt arrangemang med uttagningstävlingen på Ålleberg, Men betänk även att den ena dagen var en arbetsdag och den andra helgdag - för att ge de som endast ville tävla i en klass en möjlighet att vara med förfor vi som vi gjorde, Vi hade endast dessa båda dagar att röra oss med, Beträffande den perfekta vinden så bör den varit minst 50° fel på osthaget, Men du har absolut rätt beträffande flexibiliteten - vi skall förfara annorlunda nästa gång.

Pär Lundqvist Hökaklubben,

Glada svenskar vid resultatavlan, Sverige vann sammanlagt.



RADIOFLYGARENS FACKBUTIK

GÄNGTAPPAR BILLIGT !!!
M 3, M 4, M 5, 2:50 Styck!
Fabrikat: C.E. Johansson, Sweden.

BORRAR BILLIGT !!!
10 st. 0,5-5 mm. 6:90.
10 st. 5-10 mm. 19:75.

Du, DU PONT gör bra färg och primer för modellplan. Finns i sprayburkar på 435 gram. Patent.-munstycke ger bra färgfördelning. Priset är 13:90

SOLARFILM
Beklädnadsmaterialet för den stressade, nyss kraschade, slip-hataren, rationaliseringen, snyggt och prydligt, snabbt.



ROBBE PROPORTIONAL, radion som många handlare vill åberopa i sin försälj. Lev. med Deac-Akkrar och laddaggregat, vad annars ??

Robbes 4-kanalare kostar 599:- om man räknar som många gör. Det gör inte vi. DP 4 med 3 servon, akkrar och laddaggregat kostar 1.416:- inkl. moms. Servo: 179:- inkl. moms. Finns i lager!! 6 mån. Garanti. Avbetalningsköp: 300:- kontant, resten på 10 mån. Extra kostnad ca 80:- - 90:-



PRO LINE

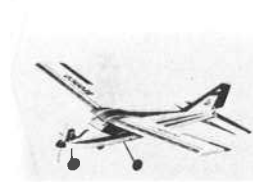
Ja, vad säger man, ibland finns inte ord. Som jag och många världen över, är Pro-Line den mest utvecklade apparaten. Att dom tre första i Multitävlingen Dalahästen flög med Pro-Line var nog bara en slump. Pro-Line är dyr, mycket, (500 Dollar +tull, moms och frakt=3.300:-) Vi säljer Open Gimbal 6 kanals med 4 servo, akkrar o. laddaggregat för 2.600:-. Även på avbetalning.



Robbe Puma
Spännvidd 1414 mm
Motor: HP 40 Pris 130:-



Robbe Muffl
Spännvidd 1390 mm
Motor: HP 40 Pris 174:-



Robbe Bronco
Spännvidd 1100 mm
Motor: 09-15 Pris 94:-



Robbe Bonanza
Spännvidd 1200 mm
Motor: 15-19 Pris 110:-



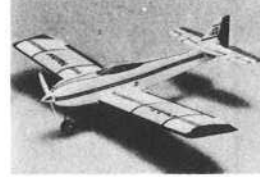
Robbe Mäxl
Spännvidd 1460 mm
Motor HP 61 Pris 188:-



Robbe Wega
Spännvidd 1300 mm
Motor: HP 40 Pris 179:- o 288:-



Robbe Mustang P 51
Motor HP 40-HP 61 Pris 228:-



Robbe Kastor
Spännvidd 1140 mm
Motor 15-19 Pris 130:-

Robbes Rc-modeller flyger bra det vet Du, skaffa Dig en till. Hp tillverkar 10.000 motorer i år men vi får ändå inte tillräckligt många. Vi gör vad vi kan för att få motorer, hör av Dig så får Du veta om vi har i lager. Vårt sortiment är stort men billigt, tänk på det. Slut på information, elakheter och ? roligheter från Essen, denna gång.

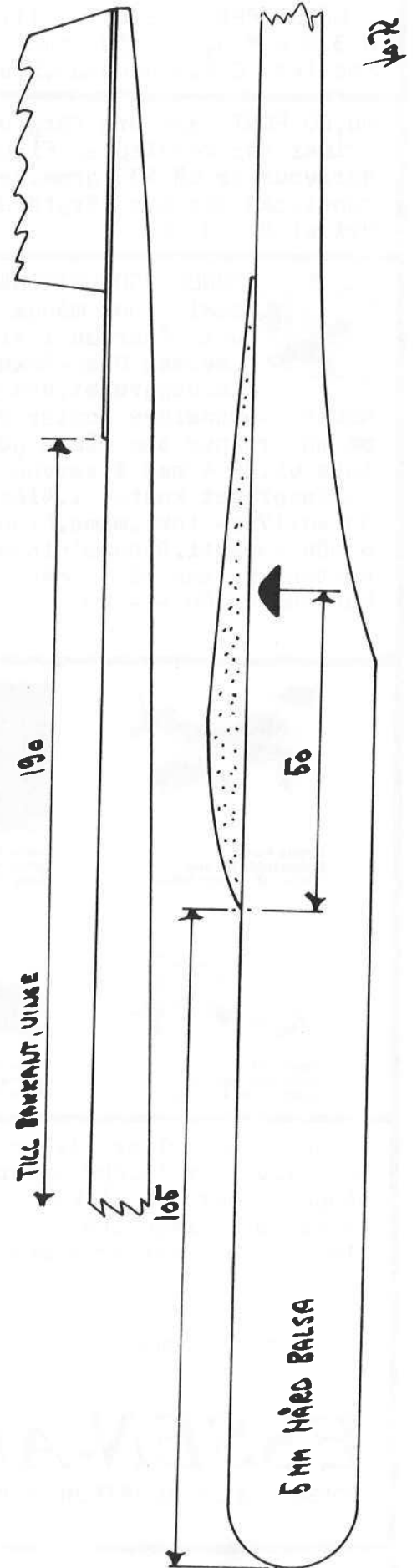
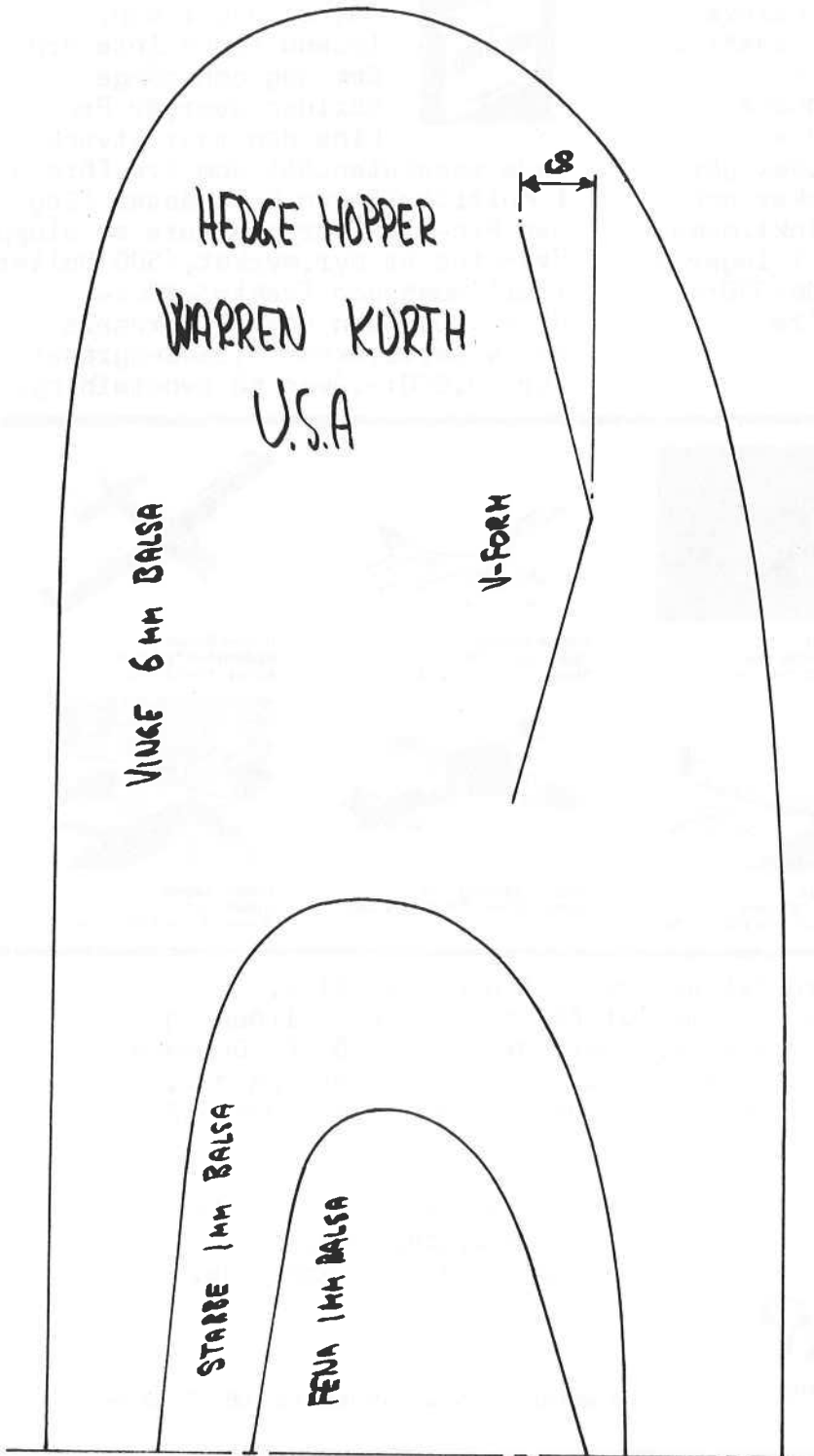
VÄLSORTERAD FACKBUTIK FÖR RADIOFLYGARE.

PS. Robbe har tillverkat nya propellrar, prova, dom är bra. Ds.

ESSEN-AIR
ENGROS & DETALJISTFÖRSÄLJNING

Centrum, 136 22 Handen. Tel. 08/777 82 34

DETTA ÄR EN AV USA: S MEST RIKIGA
 HÅNDLUNGAR. DET FINNS KNAPPAT
 NÅGON ANN HÅNDLUNG I STATENA
 SOM INTE VÄRER SÅNA BYGGT DENNA MODELL.





Stämningbild från tävlingen.

SKVADERNS NATTÄVLING 72

Blev en trevlig tillställning med fint väder och fina arrangemang.

Vädret ja. Det var i det närmaste vindstilla och fuktigt. Så fuktigt att det entlimesuppehåll som skulle vara blev nästan 3 timmar. Detta gjorde att kärorna dröp av vatten och många fick ändra trim under tävlingens gång. Termik i vanlig ordning fanns ej, men svaga flyt som hjälpte kärorna över de 3 minuterna kom då och då. De som bäst utnyttjade flyten var de som förut varit på Midlanda och flugit nattetid.

Arrangemangen klarade Bertil Nilsson, Lasse Candell med flera av helt underbart, Lungt och avstressande, mycket med tidtagare och bra sådana.

Fälten var litet och bottenhavet nära, så det hade inte behövts mycket vind för att modellerna skulle hamna där. Midlanda ligger ju på en ö i en älv, så oavsett vindriktningen var det vatten att landa i. Nu blåste det inte och de modeller som hamnade i vattnet berodde inte på vind, utan på risigt trim och felaktigt vald startplats.

Tävlingen gällde även uttagningstävling och som sådan säger den inget mer än vem som har de prestandamässigt bästa modellerna. Inte katten flygs VM på natten inte. Det var inte ens likt 1:a perioden vid VM i Göteborg.

Nåväl, det var trevligt att för omväxlings skull flyga på natten. Vad tävlingen beträffar borde det bli en jämn tillställning. De flesta A2-or gör ju omkring 2,30 i sådant väder. Undertecknad lyckades bäst pricka tiden med 2,31 i genomsnitt.

I A2 hade Michael Borell varit här förut. Han flög rutinerat hem 3 maxar i de 3 perioder som det

garanterat fanns lyft. I första och dom 2 sista, i 2:a och 3:e blev det omkring 2½ min. Bror Eimar och Knut Andersson delade på platserna närmast, 5 sek, efter Michael. Bror imponerade stort. Han sprang länge och letade efter lyft och när han fann det, så gjorde han en vanlig Eimarkoppling, med hårt drag, fluttrande vingar och stigande sväng. Tyvärr så missade den stigande svängen i ett par starter, med kraftiga stall som följd. Knut är raka motsatsen med lugna urkopplingar. Lika många sek som Bror och Knut samlat ihop fick juniorsegraren Anders Pettersson. Han vann ganska stort före Mats Jansson och Thomas Alm.

I Wake flög Anders Håkansson och Janne Zetterdahl fullt. Fly-offen vanns av Anders med en 4-minutare, medan Janne fick strax över 3 min. Anders imponerade. Hans modell har lika bra stig i början som dom flesta toppkärnor, men med 20 sek, längre motortid. När sedan modellen glider suveränt, då blir det tider. Jag såg vid ett tillfälle hans kärna intill en A2:a och inte gick det mycket fortare ner. Janne överraskade med att inte trimma bort sig, vilket hänt på en del tävlingar. Malmö tog även de närmaste platserna genom Olof Nerud och Lennart Hansson. A2 flygare Andersson, Knut i förnamn, hade byggt 2 läckra wakar, vilka gick så bra att han hamnade 6:a.

Urban Nygren vann C2 på 900, 5 lugna säkra starter. Gerald Boman missade 9 sek i en start, då kärnan stallade ner. Annars imponerar han Boman mer och mer för var tävling som går. Julle Åkesson kom 3:a. Han började lite knackigt, men lite justeringar gjorde hans sista starter helt outstanding. Hans Friis kom 4:a och siste man som höll stilen, resten hade mer eller mindre luftcirkus.



Dubbelsegraren Anders Pettersson, Härnösand.

Vidare flögs det småklasser, Debutantklass var en, där Per Sjölund och Anders Lang kämpade, Per vann med 30 sek, 3:a kom Sven Nilsson, A1-juniorer tog Anders Pettersson hem Samme Pettersson som vann A2-jun, 2 man delade 2:a platsen, PeO Tidstrand och Kjell-Åke Jonsson, Thomas Ekendahl var 6 sek efter och ytterligare 5 sek efter kom Enströms pöjk,

Seniorklassen i A1 vanns av en Eriksson före näste Eriksson, Är dom männe släkt? Jo men, Tommy hette han som vann och Karl-Anders hette 2:an, Karl-Anders är mera känd som KA eller förbundskassör, 2 sek efter KA kom Arne Berglin och ytterligare 2 sek efter kom Hans Åhlström,

Åsså flögs det Coupe d'Iliver, Där Bror Eimar var överlägset bäst, Hans tider visar att det går att flyga bra med 10 gram snodd, Den som undrar hur hans modell ser ut kan ta och slå upp ett något äldre nummer av denna blaska och titta på ritningen till B1:an !!Piluff", Ändra krokavstånd och lägg dit en bit skumplast till kroppssektion, så har ni den, Hans Söderström kom 2:a, 300 sek efter Bror, men så är han junior också,

Nu skall jag skriva om radio, Mycket ovanligt, Orsaken är att det tävlades med radioseglare, Gamle Wake flygaren Ragnar Åhman hade konstruerat en läcker modell för denna klass med högre V-form och längre momentarm, Och det betydde bl.a, bättre startsäkerhet och glid, Jan Stern hade byggt en och han vann nu i sin första tävling, Lennart Sundell var inte långt efter, 3:a var Arvid Holmbom, Ragnar själv fick radiofel och lade av,

DEVADEOMDETTAODETTAVATREVLIGTDE,

Lars-G Olofsson

Årets hittills bästa A2-flygare, Bror Eimar, Nimbus.



Per Qvarnström, Fladderhusen, Junior i B2.

Radioseglare

1	Jan Stern, Gamen	1,461
2	Lennart Sundell, Skvadern	1,423
3	Arvid Holmbom, Skvadern	1,381
4	Jan Henrik Lange, Skvadern	1,351
5	Tommy Julander, Skvadern	1,098
6	Urban Nilsson, Gamen	771
7	Ragnar Åhman, Gamen	728
8	Roger Eklund, Skvadern	344

MFK Skvadern Sundsvall

Gerald Boman och Urban Nygren, Solna.



PILETRÄFFEN 17 18 juni 1972



Kenneth Holm med modell och fru Kerstin.

Jack med dragspel.

Den årligen återkommande tävlingen Pileträffen, som går i modellflygklubben Acroflyers regi, gick i år av stapeln den 17-18 juni och omspände klasserna F3A, RC-1P och RC-5, den sistnämnda uteblev då det inte var någon som ville flyga denna klass (konstigt). Stig Olsson från hemmaklubben var den ende som genomförde RC-1P med en RC-5 kärna, men trots detta placerade han sig på 3:e plats.

Tävlingen, som startade lördagsmorgon i vackert och varmt väder, hade lockat 21 deltagare till fältet, men en startade inte pga magont, så då återstod bara 20, en kraschade i tredje starten och då återstod bara 19, men dessa gjorde väl ifrån sig.

Bara 20 skriver jag med en aning av spe, För med så många deltagare håller vi mellansverige stängen, för även i år uteblev dalmasar och Stockholmare från vår något sydliga tävling, fast nog hade det varit kul att se er lite oftare här nere, det finns ju bara en tävling som går så sydligt och tältmöjligheter finns ju.

Vi hoppas fortfarande på Er.

Men i år kom de både Karlskronagrabbarna Lasse Svensson och Olle Elioth som är debutanter på tävlingar, de placerade sig riktigt bra och vi får hoppas att detta sporrar till fortsatt tävlingsflyg. Det fanns för övrigt många nya ansikten på årets Pileträff, från Tidaholms FMK kom tex bröderna Benny och Tommy Kjellgren samt Roger och Leif Johansson.

En som inte får glömmas i sammanhanget är Ulf Hamle, både flög och dömde, han hade i år laddat upp med nya flygattiraljer och detta förde upp honom på en 2:a plats, Svårigheterna är buntarna, berättade han, jag blir rädd då jag skall trycka

Ulf Jarmo med originell och välflygande modell.



spaken framåt och låta kärnan gå på nosen, men jag kommer väl över det om jag tränar hårdare sa han och bar ut kärnan till träning efter lördagspassen. Han startade och satte igång med buntar på direkten, så där ett 10-15 tal buntar med god precision, så nog kommer han över den rädslan alltid.

Däremot är han inte fullt så bra på dragspel fast han gör sina små framsteg där också. På lördagskvällens meeting i klubbstugan var det emellertid den store virtuosen och hotkungen Jack Strömkvist som slog alla rekord med ett gammalt franskstämt knappspel som inköpts på Champs Elysé för 2 franc.



Med så fin underhållning flöt kvällstimarna snabbt förbi och det blev till slut bara Uffe och jag kvar, det var då Uffe tog dragspelet och underhöll med ljuva toner medan jag plockade undan efter kvällens fest och undanröjde alla spår.

Som vanligt var det Kenneth Holm (även han flygare och domare) och Bengt Lundström som tampades om topplaceringen, men som framgår av resultatet fick Bengt känna sig distanserad med bara 265 poäng, I RC-1P var det en dalmas som dominerade, Det var Johan Morsing som flyger för RC-klubben Gripen i Klippan, SKÅNE, Morsing håller just på att utbilda sig till flygförare vid Kungl, Krigsflygskolan i Ljungbyhed.

Resultat:

F3A

1 Kenneth Holm	9875
2 Bengt Lundström	9610
3 Jack Strömkvist	8290
4 Esbjörn Strömkvist	8180
5 Benny Kjellgren	7735

RC-1P

1 Johan Morsing	3145
2 Ulf Hamle	2415
3 Stig Olsson	2255
4 Olle Elioth	2230
5 Ulf Jarmo	2070

Som chefsdomare fungerade även i år vår trogne Gunnar Hofmann.

Ett förslag till nytänkande kan jag stå till med, Vore det inte lämpligt att inom radioflyget anordna landskapstävlingar under sommaren och även våren, för att sedan framåt hösten mötas i en Sverigetävling. Ett SM där alla landskapen vore representerade.

Bara en liten tanke, som kanske inte är så dum.

Vänliga hälsningar
Acroflyers

Text och foto: Torsten Blomdahl

VÄSTKUSTTRÄFFEN

Den 4/6 körde AKMG sin västkustträff i friflyg. Tävlningen går absolut inte till historien som någon välarrangerad sådan och AKMG får väl tacka deltagarna från andra klubbar för hjälpen med tidtagningen.

Vädret var blåsigt och soligt. Det började med 6 m/sek och slutade med 10. Det var alltså hårt och resultaten blev därefter.

A1 samlade 10 deltagare fördelade på 5 juniorer och 5 seniorer. Juniorerna flög bäst. Dennis Qvick och Örjan Kvist från Linköping toppade. De var nära 200 sek. före seniorsegaren Tomas Lilja. Även han från Linköping.

A2 seniorernas uppgörelse blev helt en affär mellan 4 göteborgare. Nils Wallertin ledde fram till 5:e start, men missade i sista. Olle Broman kunde trots en halvrisig start slå Nils med 14 sek. 5 sek efter kom Lasse Larsson och Lennart Flodström.

Bland A2 juniorerna fanns Owe Engström från Eskilstuna. Och han vann. Före klubbkamraten Kåge Karlsson. Waxholmaren Anders Sund hade en modell som gick utmärkt i starten, men som hade en otrevlig förmåga att gå ur den termik han lade den i.

I B2 hade Linköping med 2 man som flög med autostabbe, autoroder och propeller med variabel stigning. Och det fungerade. Anders Remar vann före Sten Färnlöv. E-tuningen Lennart Backman ledde ett tag, men var tvungen att lägga av.

Händluns hade bara samlat göteborgare. Ove Petersson var bäst före Ole Holmblad.

I C1 och C2 fanns Hans Lindholm från Linköping. I C2 dock ensam. Han flög trots de 4 starter som såg skapligt ut. C1 vann han stort.

Lars-G Olofsson

KINNEKULLE-RC

Redogörelse för RC tävlingen den 21 och 22 maj i SALEBY MFK, s regi.

Till Kinnekulleträffen hade 17 tävlande anmält sig varav 8 st i RC1P och de övriga i F3A.

Plats Hovby Flygfält.

Till start infann sig 15 st deltagare vilka samtliga fullföljde tävlingen utom två. L B Bengtsson Gripen som kvaddade i andra omgången på grund av radiofel, samt Ulf Hamle som använde för lång tid till start i tredje omgången och ej fick starta.

Tävlingen kunde ej genomföras som beräknat på grund av vädret. 5 omgångar skulle flygas varav endast 3 gick att flyga, 2 på pingstdagen och 1 på annandagen.

Väderleken var under pingstdagen under all kritik. Dimma och regn spolierade starttiden som var utsatt till 9,30 på pingstdagen men fick uppskjutas till kl 11,00.

Tävlingen startade slutligen kl 13,00 med någorlunda flygväder. 2 omgångar avklarades mellan kl. 13,00-18,00. På annandagen var det uppehållsväder med en vind som blåste 7-10 m/s.

Tävlingsdeltagarna gick och myste inomhus och åt varm korv och drack kaffe och tänkte på att trots allt regnet, så var ju i alla fall kärorna under tak då vi tagit segelflygarnas hangar som uppställningsplats för modellerna. Detta var oerhört populärt.

Tävlingstider:

Söndagen 13,00-18,00 och på annandagen 9,30-13,00 med prisutdelning direkt.

Domarelaget bestod av:

Chefsdomare Bertil Pålsson, Klippan
Steve Johansson Tibro
Harry Fransson, Lidköping

SALEBY MFK

RC Sektionen

Resultat

Klass F3A

1 Bengt Lundström, AKG	8,135 p
2 Kenneth Holm, Varberg	7,480 p
3 Jack Strömquist, Klippan	6,865 p
4 Esbjörn Strömquist, Klippan	6,495 p
5 Rune Svenningsson, Gislaved	6,200 p
6 Bengt Jonsson, Karlskoga	5,730 p
7 K Å Elofsson, Tibro	5,180 p
8 K Kaspersson, Varberg	4,640 p

Klass RC1P

1 Benny Kjellgren, Tidaholm	4,330 p
2 Torvald Ahlberg, Lidköping	4,080 p
3 Tommy Kjellgren, Tidaholm	3,900 p
4 Ulf Hamle, Växjö	2,875 p
5 Ulf Jarmo, Klippan	2,760 p
6 L B Bengtsson, Klippan	2,495 p
7 P E Eriksson, Falköping	955 p

PRESS STOPP

VM i Skalaflüg genomfördes 3-6 Augusti i Toulouse i Frankrike. Sverige representerades av Jan Levenstam, John Lyrnell och Jack Strömquist. Lagledare var Acke Johansson. I nästa nummer kommer utförligt bildreportage från tävlingen att redovisas.

Resultat

Radiostyrda modeller

1 Simon, Tyskland	5898
2 Mellene, England	5750
3 Hester, USA	5745
4 Klupp, Tyskland	5365,5
5 Roth, USA	5365,5
10 Levenstam, Sverige	3686
12 Strömquist, Sverige	3350
15 Lyrnell, Sverige	1943,5
(16 deltagare)	

Lag: 1. USA, 2. Tyskland, 3. England, 4. Sverige
(7 lag deltog)

Linstyrda modeller

1 Ostrowski, Polen	4120,5
2 Podgorski, Polen	3897
3 Faix, Frankrike	3828,5
4 Stott, USA	3772
5 Chaevsky, Ryssland	3643
(15 deltagare ingen svensk)	

Lag: 1. Polen, 2. Ryssland, 3. Frankrike, 4. USA, 5. England

SKALA FLY IN på BARKARBY 17-18/6

En stor och intresserad publik och många skala-flygare fick uppleva ett par härliga dagar på Barkarby, när Stockholms Radioflygklubb inbjöd till skalafest. I bästa försommarväder kunde t.o.m de minsta dubbeldäckarna vara i luften, alla flög hela tiden och alla trivdes så där riktigt som man bara kan göra på ett flygfält.

De blev således inga långa pauser mellan skalainslagen och de förhoppningsfulla multi-flygare (än nu ej skala-frälsta) som hade en kärna i bilen "ut i fall att skalamodellerna skulle tunna ut", fick aldrig tillfälle att ta fram prylarna.

Ovanligaste design och den modell som kanske drog största intresset till sig var Rolf Söderins DH-2, ett biplan med skjutande propeller från 1:a världskriget. Modellen är mycket realistisk och ska bara flygtrimmas lite mera för att bli en riktig "show-stopper".

En annan klenod som alla var framme och studerade på nära håll var Hans Aemelaeos' stora Auster (2,80 m). Den tuffade runt så majestätiskt och var ett verkligt trevligt inslag.

En informell bedömning av alla deltagarnas modeller gjordes av en "fly-in-jury" under de båda dagarna. Med de officiella skala-reglerna i minnet bedömdes alla inslagen såväl på marken som i luften. Vi ville ju, trots att de bara var ett fly-in, kora en segrare! Hans namn var Kjell Åke Elofsson Tibro och visade verkligen hur man bör flyga en Tiger-Moth. För realistisk flygning och bra bygge fick han hämta segerpremien. På andra plats placerade sig Björn Alfer SRFK, som med sin King Cobra i en luftduell kanske klarat av treans Ingemar Sjöbergs Kawasaki Hien, trots den senares finesser som infällbara ställ och flaps, båda modellerna från 2:a världskriget.

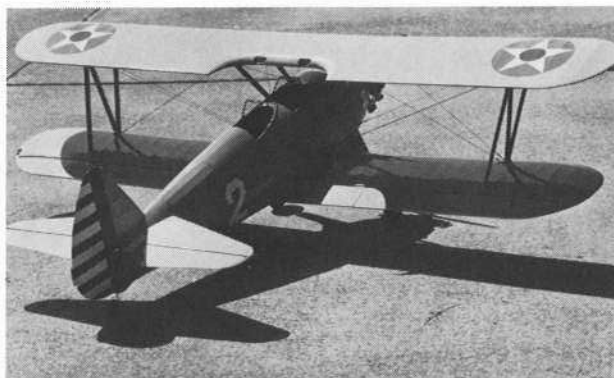
Ja, många var där och många flög, ett par extra inslag hann vi trots detta med. Svenska mästaren i F3A Göran Ridderström fick en riktig applåd för en suveränt genomförd uppvisning i den avancerade skolan. Ett tack går också till Bo Gårdstad som med sin "fotomodell" Johanna assisterade Göran i en uppskattad serpentinjakt.

Med så god anslutning av både publik och flygare (flera långväga gäster) är vi inte tveksamma att snart arrangera ett nytt möte, innan snön faller får vi hoppas. Det finns många fler skalamodeller än de som var i luften dessa dagar, som också vill vara med snart. På en improviserad markutställning kunde vi studera pågående projekt, här ska bara nämnas Demoiselle, Stearman PT17, Neuport, SE 5, den sista i raden ägd av Tore Loodin ordf. i SRFK. Han fick förresten enhälligt juryns tröstpris för just den modellen. Tore kämpade energiskt med krånglande motor och långt gräs assisterad av vänner och bekanta, men tyvärr alla försök till trots ville SE:5an inte i luften på detta fly-in.

Välkommen igen säger vi därför till vännen Tore och även till alla andra som var med. Ni alla som tänkte komma, men inte gjorde det är naturligtvis också varmt välkomna nästa gång vi skalaflygare träffas. Tack för denna gång säger vi till alla flygare, funktionärer och sponsors för en fin insats.

Stockholms Radioflygklubb
Skalakommittén

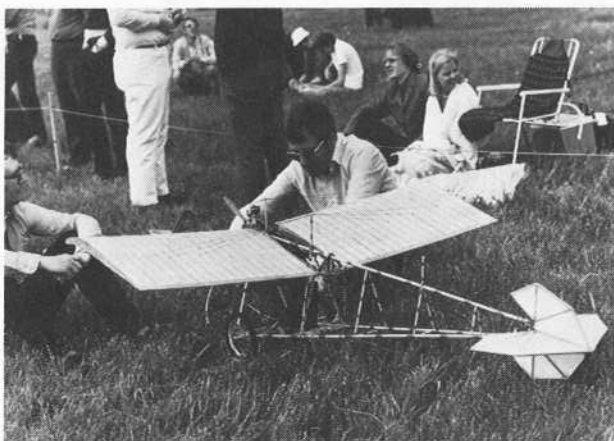
PEO



Lars Karlsson, Karlsborg. PT-17 ej färdig.



Hans Aemelaeos, Tammerfors med Auster. Hemma har han den i skala 1:1



Bengt Holmers Demoiselle som MFN hoppas få en artikel om.

R esultat

1 Kjell Åke Elofsson	Tiger Moth	Tibro
2 Björn Alfer	King Cobra	Stockholm
3 Ingemar Sjöberg	Kawasaki	Stockholm
4 Sören Bergmark	Cub J3	Spånga
5 Lars Karlsson	Luton Minor	Karlsborg
6 Rolf Söderin	DH-2	Stockholm
7 Lennart Waltersson	Fokker E3	Stockholm
8 Hans Aemelaeos	Auster	Tammerfors
9 Gunnar Åkesson	Tiger Moth	Stockholm

Priser hade skänkts av Modellsport AB, ORBO, Lek och Hobby, Beckmans, Essen Air, Stockholm, samt Jeni Hobby, Lund.



Segraren Kjell Åke Elofsson med Tiger Moth.



PT-17



King Cobra, Björn Alfer assisterad av pappa ägaren, 2:a.

OLDTIMERS 1972

Mitt i sommaren då all annan friflygverksamhet stannat av - varför? - gick som vanligt Mfk Nimbus årliga tävling för ålderstigna flygplansmodell-er.

Veckoslutet 29-30 juli blev ett just så avstressande och vederkvickande 48 timmarspass, som arrangörerna räknat med. Tack vare vackert väder, tack vare trevliga människor, tack vare "oldtimerandan" tack vare...

"De sista entusiasternas" skara utökades med ännu några fantastiska män med deras flygande maskiner. Örjan Gahm, Jakobsberg, f.d. Gotland liksom Kurt Pettersson f.d. Gotland nu Karlskoga. Sten Persson fantastisk motorsamlare från Lund dök upp tillsammans med Pelle Lidén, nygammal entusiast. Tyvärr kom de 16 timmar för sent.

Så måste handlungsgänget från N.Uppland nämnas. Visst förstod vi gamlingar att de fyra första glasen i priskartongen, de med nr 1- 2 -3 -4, skulle hamna i Tierp. Det blev klubbävling för de trevliga upplandsgrabbarna, medan vi andra befann oss i skuggposition.

Lennart Flodström hade förra året lovat att komma med en "Copland-Wakefield" - han höll löftet! En rasande grann "GB-3" av år 1938 ställde "Floda" på startplattan. Efter lite försiktig trimning i gröngräset var det så dags för start. 100 sek blev det, men det räckte ej mot Örjan Gahms 124 sek noterat med en "Landegren Spec. Wakefield 1947". Den "kraxande" stora modellen hade Örjan mätt upp på SM i Östersund 1947, byggt och sedan tävlat med i Örebro på VT 1949. Denna gång blev det bara en start. Modellen tryckte i backen i söndagens första start och knäckte vingen.

Kurt Pettersson hade skaffat sig erforderlig information av Olle Hillerström för att våga flyga "proxy". Olles säkra "1940 Nationals Winner" flög precis som förr om åren, snabbt, säkert stig men med något sämre glid. Kurt ökade varvtalet på drillborren för varje start och noterade allt bättre tider. SOL hade "kordan" i trim men en motorexplosion på söndagen rev rent bland pinnarna i kroppen och flera starter än en blev det ej. P.O. Larsson hade förhinder på lördagen. En start med "Flying Minutes" gav ej en hel minut. I andra startförsöket brast gummimotorn och bräckte bakkroppen.

Sprängda snoddar hörde till ordningen för dagen. "Floda" gjorde bygsats av sin "Palmgren-37" men reparerade. SOL gjorde alldeles rent. hus med sin "Meteor" inför tredje starten.

I lilla klassen går det fort upp och ännu fortare ner. Glidet på 50 cm kärrorna är nära nog obefintligt. Ulf Markstens lilla "Junior Cabin" snurade och for bäst före SOL:s "Trumf" och Olle Blombergs "FIB".

Ett försök till tävling i segelmodellklassen blev det också. Lasse Lindéns "Prince" är en dansk bygsatsmodell med "oldtimer-look", medan SOL:s "TfA:s S-etta" är en verklig oldtimer-en Hallvig-konstruktion från 1942.

Söndagens höjdpunkt var "Sleek Streak"-tävlingen. Som vanligt deltog alla oavsett ålder, kön, partitillhörighet, ras eller religion. Segrare - jo men visst, "Floda".

Visst hade det varit roligt att få se Sten Perssons stora "Red Zephyr" i luften och visst hade det varit roligt om P.O. Larssons "G-P Special" hade varit flygklar och visst hade det varit roligt om Ove Pettersson hade varit med!

Sven-Olov

Resultat från Oldtimer tävlingen 1972

A2 (0-50 cm)

1	Ulf Marksten, Lund	42
2	S-O Lindén, Nimbus	34
3	Olle Blomberg, Nimbus	13

B 2 (50-75 cm)

1	Lennart Flodström, AKMG	108
2	S-O Lindén, Nimbus	72

C2 (75-100 cm)

1	Ulf Marksten, Lund	25
---	--------------------	----

D (Wakefield)

1	Lennart Flodström, AKMG	390
2	Olle Hillerström, ^{x)} Nimbus	263
3	Örjan Gahm, Jakobsberg	124
4	S-O Lindén, Nimbus	100
5	P-O Larsson, Nimbus	59
x)	Proxy Kurt Pettersson	

S1 (0-100 cm)

1	Lars Lindén, Nimbus	182
2	S-O Lindén, Nimbus	174

HKG

1	Torbjörn Weinestål, N.Uppland	248
2	Jörgen Andersson, N.Uppland	200
3	Mats Jansson, N.Uppland	170
4	Bengt Jansson, N.Uppland	138
5	Olle Blomberg, Nimbus	128
6	S-O Lindén, Nimbus	97
7	Pelle Lidén, AKM(G)	94
8	Lars Lindén, Nimbus	60

"Sleek Streak"

1	Lennart Flodström, AKMG	84
2	Sten Persson, Lund	65
3	Pelle Lidén, AKM(G)	60
4	Olle Blomberg, Nimbus	49
5	Louise Flodström, AKMG	41

+ 12 till

SOMMERLEJRET 72

Nära 50 aktiva och en hel del ledsagare invaderade Flyvestationen i Vandel under veckan 2/7-9/7. Från Sverige kom "Gladiatorerna" Peter Meurling och Lars Flodin, Jan Zetterdal från Solna och Sven-Olov, Vailet och Lars Lindén från Örebro.

Söndagen var ankomstdag men även tävlingsdag för de oförvägna "rundetossierne" som svängade runt sina combatplankor i "Fredericiaslaget". Som segrare utgick Jørn Rasmussen.

KLM konkurrensen - en välbyggnadstävling lockade fram en mängd vackra skapelser. Överlägsen vinnare blev Jan Zetterdahl med sin silvermonokotekklädda Wakefield. John Mau fick andra pris för sin Team-racer. Jørn Larsen - bosatt i Tyskland - fick tredje och fjärde pris för sina A2 resp Wake-modeller och Janne Z ännu ett pris för sin eleganta "Ace-Hi" handkastglidare.

Det vackra måndagsvädret var nog mer lämpat för friflyg än fotboll, men ändå avhölls den årliga benknäckarkampen med ödesdigert resultat för friflygarna. Trots att den allvise, domaren utdömde både frisparkar och straff i friflygarnas favör slutade kampen 9-0 till "stensvängarna".

Efter lunchuppehåll hann friflygarna med två starter. I A1 tog Lars Lindén ledningen. A2 leddes av Svend Grønlund genom en max som gav 19 min och bortflygning. C2 (Wakefield på danska) leddes av Jan Zetterdahl liksom D2 där Janne genom andras kvaddar och bortflygningar blev ende tävlande.

Till sena nattimmor var byggtältet fyllt av reparatörer och nybyggare. Combatflygare måste vara hobbyaffärernas älsklingar - oj vad ved och snurror de gör av med!

Lägerveckan igenom hölls en poängtävling. Varje dag gällde det att nå dagens bästa tid eller resultat dessutom gavs poäng för ledningen i tävlingen och slutligen segerpoäng. Förutom individuell poäng gällde också en poängtävling för 3 manlag.

Den "Stora" tävlingen var "Chuck" och "Maraton". Handlunstävling i Danmark är en kvällsövning så termikfri som möjligt. Tävlingen hölls i två omgångar, en på torsdagskvällen och sista omgången på lördagen. Första kvällen tog Jørgen Larsen ledningen. Mest imponerade Flemming Kristensen med sin mycket stora modell 60 cm spv., 60 cm lång. Lördagskvällen gav dock Peter Meurling seger med 1 sek före Jørgen Larsen!

"Maraton" är en fantastisk tävling. Det gäller att under 1 timma med samma modell, från samma startplats få ihop största antal flygsek. Flygningar under 20 sek räknas ej! Maxtid 3 min.

Av de elva deltagarna valde nio att flyga HKG. De två som flög A2:or var handikappade från början. Startförberedelser och hämtning tar för lång tid.

Av de 3600 sek som tävlingen omfattade höll Jan Zetterdahl sin handluns i luften halva tiden! Då 7 av hans 61 starter räknades bort (under 20 sek) blev totala tiden 1761. 61 starter på 60 min. Gissa om Janne sprang! Peter Meurling gjorde 49 starter men missade 9 under 20 sek.

Framgångsrikast under veckan var Jan Zetterdahl Han vann det mesta - Wake, D2, Maraton, KLM-pokalen, individuell poäng och lagpoäng tillsammans med Peter Meurling och Lars Flodin.

Näst sista kvällen hölls den sedvanliga "pølsefesten" i det städade och till fest smyckade byggtältet. Danska röda pølser och gott danskt øl är säkra ingredienser för en lyckad kväll! Lejrchefen "Stoffer" höll med varm hand grillen igång medan hans biträde John Mau korkade upp Carlsberg och Tuborg med van handledsrörelse - samma vinkel som i ett linkontrollhandtag? -

Sven-Olov

Resultat - friflyg Sommerlejr - 1972

A1	1	Peter Buchwald, Danmark	661
	2	Hans J. Nielsen, Danmark	577
	3	S-O Lindén, Örebro	557
	4	Lars Lindén, Örebro (jun)	370
	5	Claus B Jørgensen, Danmark (jun)	329
A2	1	Svend Grønlund, Danmark	694
	2	Lars Flodin, Tullinge	689
	3	Peter Meurling, Tullinge	662
	4	Jørgen Larsen, Tyskland	637
	5	Peter Fredborg, Danmark	617
C2	1	Jan Zetterdahl, Solna	810
	2	Jørgen Larsen, Tyskland	725
	3	Bjarne Jørgensen, Danmark	677
	4	L Barr/S-O Lindén, GB/Örebro	630
	5	Peter Buchwald, Danmark	432
D2	1	Jan Zetterdahl, Solna	581

Maraton

1	Jan Zetterdahl, Solna	1761
2	Peter Meurling, Tullinge	1365
3	Lois Petersen, Danmark	1249
4	Lars Flodin, Tullinge	1185
5	Jørgen Larsen, Tyskland	1096

HKG

1	Peter Meurling, Tullinge
2	Jørgen Larsen, Tyskland
3	Flemming Kristensen, Danmark
4	Lars Flodin, Tullinge

Pylontävlingen i Göteborg

Lörgaden den 10 juni arrangerade AKG, Göteborg sin första tävling i pylonracing FAI. Tävlingen genomfördes på Säve flygplats under en lucka i det dåliga vädret. Med hänsyn till att det var AKG's första pylontävling och funktionärernas ringa träning avlöpte evenemanget i stort sett bra, dock hade banan Goodyear-mått i stället för FAI-mått. Av de 16 anmälda ställde 15 tävlande upp. Resultat:

1	Kurt Jansson	6,05,7
2	Rune Svenningsson	6,12,7
3	Aulis Lehtinen	6,19,1
4	Göran Karlsson	6,21,1
5	Arne Finnström	6,33,5
6	Greger Mårtensson	6,51,2
7	Lennart Valtersson	7,16,2
8	Krister Lundgren	7,33,3
9	Lars Olsson	7,37,3
10	Göran Lindhe	8,24,9

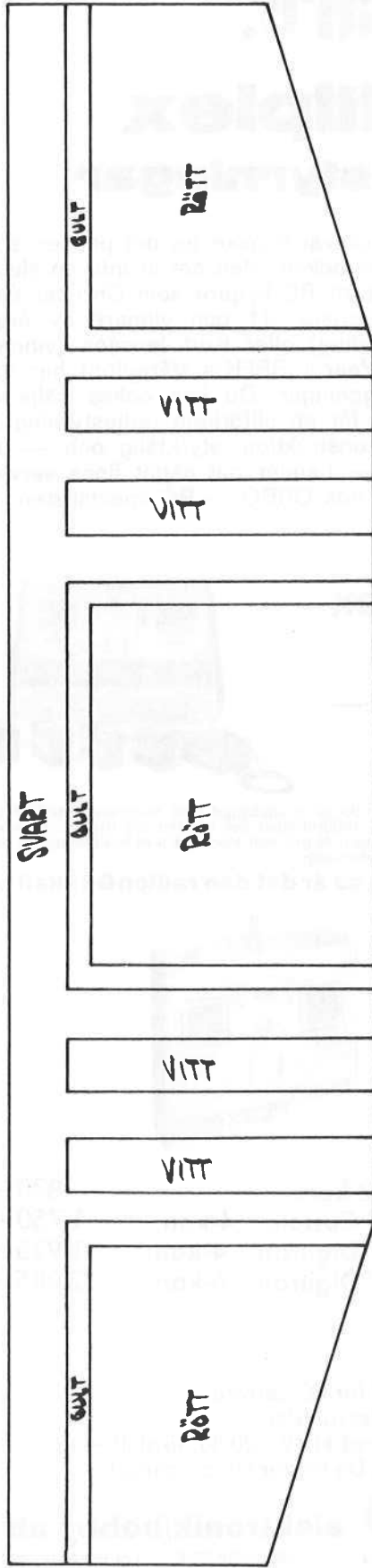
Bästa heat-tiden hade Rune Svenningsson 1,56,9.



Växjö RC Klubb har nu efter mycket diskuterande enats om klubbmärket ovan. Märket har färgerna gult, ljusblått och mörkblått. En av orsakerna till våra svårigheter att enas har varit att vi inom klubben har en sektion för RC-båtar och RC-bilar. Vi har därför inte kunnat välja ett motiv med flygplan eller dylikt.

Trots att klubben är nystartad har vi redan 37 medlemmar och aktiviteten är hög både i skogs-sjön vid Risinge och på vårt modellflygfält strax utanför staden.

Växjö RC Klubb
Karl-Hugo Andersson/sekr.

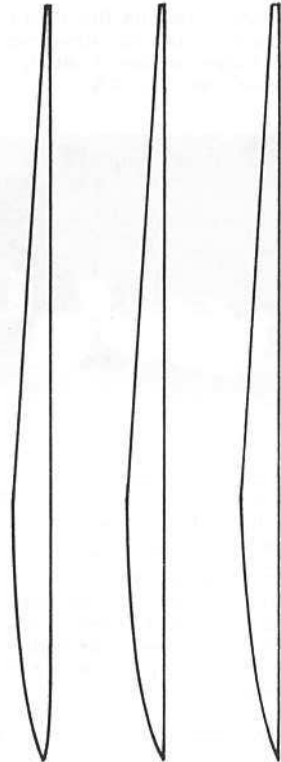


Som alla vet kan det vara svårt att se handlunsar någon längre tid. De är också svåra att få in i kikaren. Alla handlunsflygare vet vilka problem tidtagarna har om tiden går uppåt minuten. Peter Nitschke har provat ut detta färgschema, som lär fungera bra i de flesta väderlekstyper. "Färgen" består av japanpapper som lackes fast. Det är ganska lätt att färga vingen så, då alla pappersbitarna består av 90 bitar och alltså är lätta att skära ut. Så för tidtagarens och ert eget bästa, "färga" vingen i kontrastrika färger. Peters ide är bra.

Lars-G. Olofsson

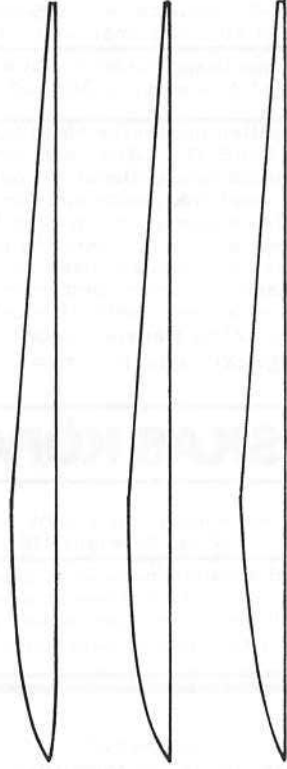
HANDLUNS PROFILER

5MM Balsa



GAMMAL TYP AV HL-PROFIL

6MM Balsa



HUR EN BRA PROFIL TILL HL SKALL SE UT TUISTAR DEN "LÄRDE". EN SAK VET MAN DOCK. PROFILER MED MARKERAD "HI-POINT" ÄR BÄTTE ÄN DEN ÄLDRE
 37 TYPEN AV PROFIL. MEN I ÖVERIKT SPELAR DET INTE SÅ STOR ROLL. LARS-G.

TILL SALU

1 st kompl. radio OS DP-3, 3 st modeller, Falcon 56, Fokker D-8, Aeronca, 4 st OS-motorer, 2 st 40P, 1 st 35 och 1 st 19 + lite småprylar. Tel 0480 / 306 10.

Kraft proportional 6-kanal med 4 ev. 5 servon. Tel 042 / 14 63 65 mellan 18.30 - 20.00

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 1640:- inkl.moms. K.O.DIGIACE har gjort sig känd främst genom sin tillförlitlighet, även vid mycket låg temperatur. Anlägggn. uppbackas dessutom av snabb och fullständig service samt garanti. Leverans omgående. Dessutom: UEDA RC-bilar, Generalagent ORIENT-HOBBY, Mickel Bagares Gränd 75, 123 55 Farsta, Tel. 08/93 43 47

ÅTERFÖRSÄLJARE INVITERAS

ÖNSKAS KÖPA

Proportionalanläggning 4-kanal komplett, intill 375:-
Tel 0416 / 112 06. Arbetet 0416 / 102 08.

Begagnad enkanalsmottagare, superhet., 27 Mc-områ-
det, tonmod. 11-1200 p/sek. med el. utan relä, lämpad
för GG. Intresserad även av kolsyremotor av typ
Brown Jr. G. Östberg, Backrundan 28, 803 59 Gävle.

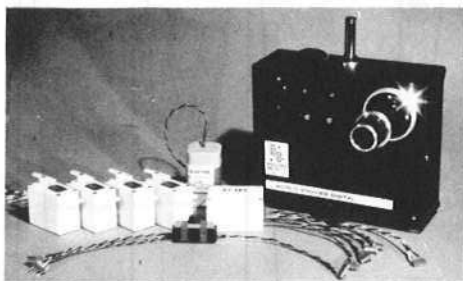
ÄNDRING

Med detta nummer av Modellflygnytt följer en bilaga från vår firma. Denna trycktes redan i våras och skulle egentligen ha distribuerats med Modellflygnytt nr.3.

Under mellantiden har en del prisändringar inträffat som Ni bör införa.

Priset på HINODE DTR 422 är kr. 1090:- och ej som angives 995:-. Micro Avionics G45 säljes dock fortfarande för 995:-.

PILOT-byggsatserna finns nu i lager, men tyvärr visade de sig vara så skrymmande att fraktkostnaden blev högre än beräknat. Vi måste därför tyvärr höja priset med c:a 10%.



Som bekant har vi sedan ett 10-tal år varit återförsäljare för Controlaire och World Engines radiostyrningsanläggningar. Årets nyhet från denna fabrik heter

"PYLON MIGIT"

och är en 4-kanals anläggning med en-spaks sändare. Ett fynd för dem som önskar flyga "singlestick". En komplett anläggning med sändare, mottagare, 4 servon, ack och laddare säljer vi för endast 1475:- kr. (sedvanliga SMFF och återförsäljarrabatter)

FIRMA VALTER JOHANSSON, 360 30 LAMMHULT

Vinnare: multiplex radiostyrningar

Nåja, det beror väl kanske en del på den som håller i spaken också. Men det är inte en slump som har gjort att RC-flygare som Christer Gillgren (VM-deltagare -71 och vinnare av årets första multitävling) eller Kurt Jansson (vinnare klass Good Year i SRFK:s Vårpylon) har valt Multiplexanläggningar. Du kan också välja en Multiplex. Du får en tillförlitlig radiostyrning av modernaste konstruktion, styrktålig och — det bästa av allt — händer det något finns service inom räckhåll hos ORBO — RC-specialisten.

Multiplex ROYAL

2 440:—



Helt ny konstruktion till 90% uppbyggd med integrerade kretsar ger otroligt hög grad av tillförlitlighet och extremt låg flygvikt. Servovikt 35 gr, mottagare (6 kan. 45 gr). Helt komplett 6-kanalsanläggning med 4 servon, ackar o. laddn.aggr.

Är Du kräsen så är det den radion Du skall ha!



MULTIPLEX 2-kan.	830:—
MULTIPLEX "Custom" 4-kan.	1 750:—
MULTIPLEX "Digitron" 4-kan.	1 925:—
"Digitron" 6-kan.	2 085:—

Egen verkstad för RC-service

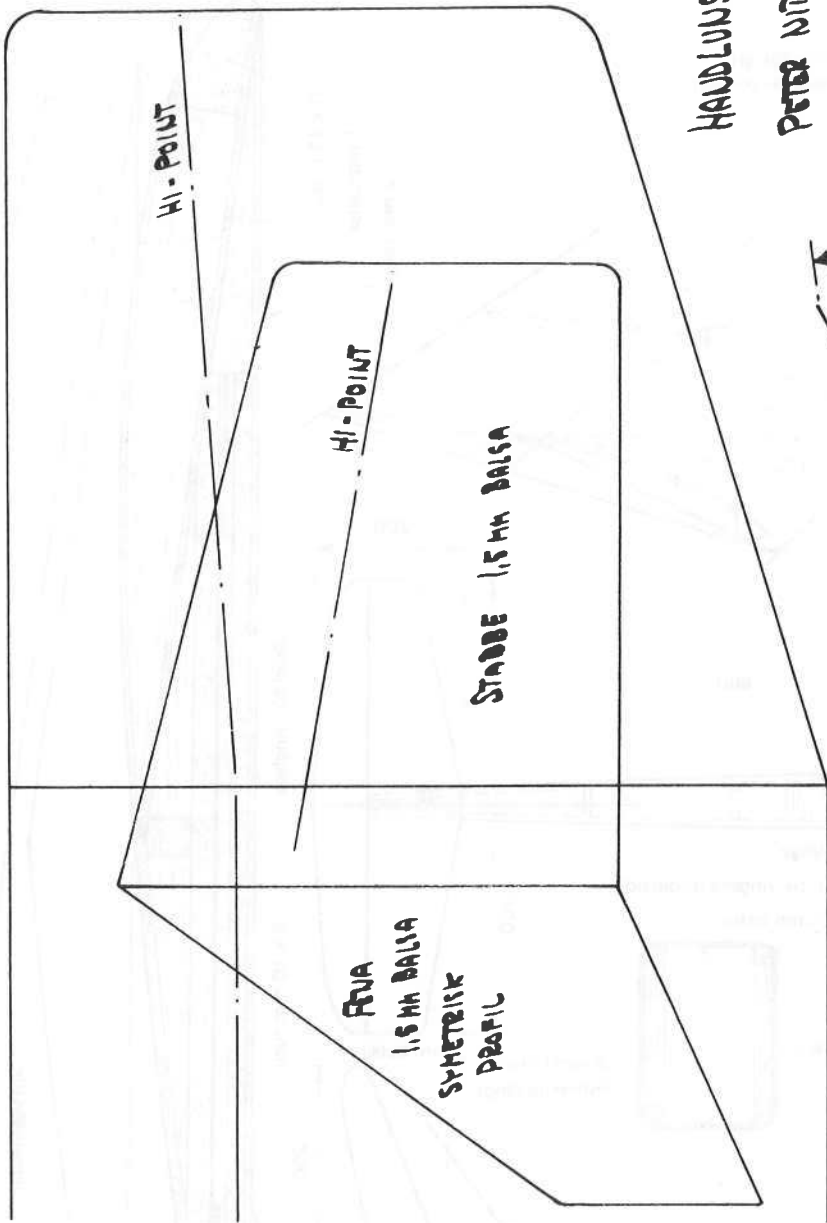
Vi träffas på dessa tider:

månd, tisd, torsd kl 19—20.30, lörd 10—13

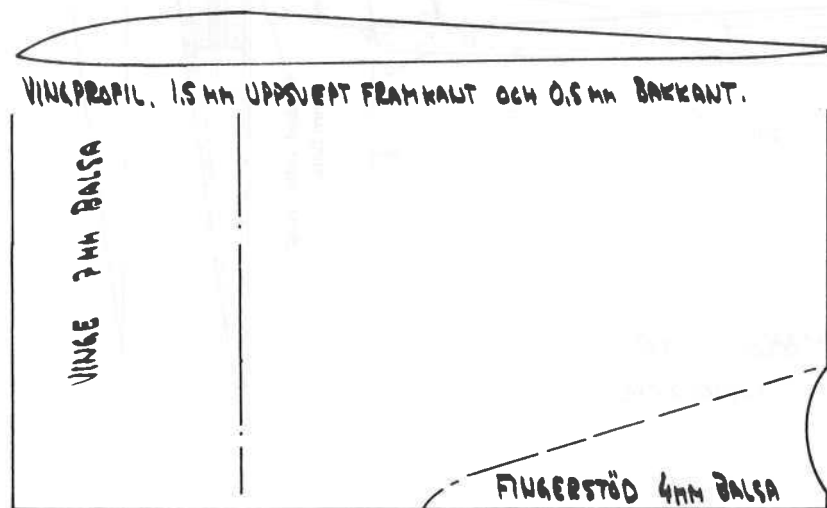
Det är hos oss Du träffar Dina vänner!

ORBO elektronik/hobby ab

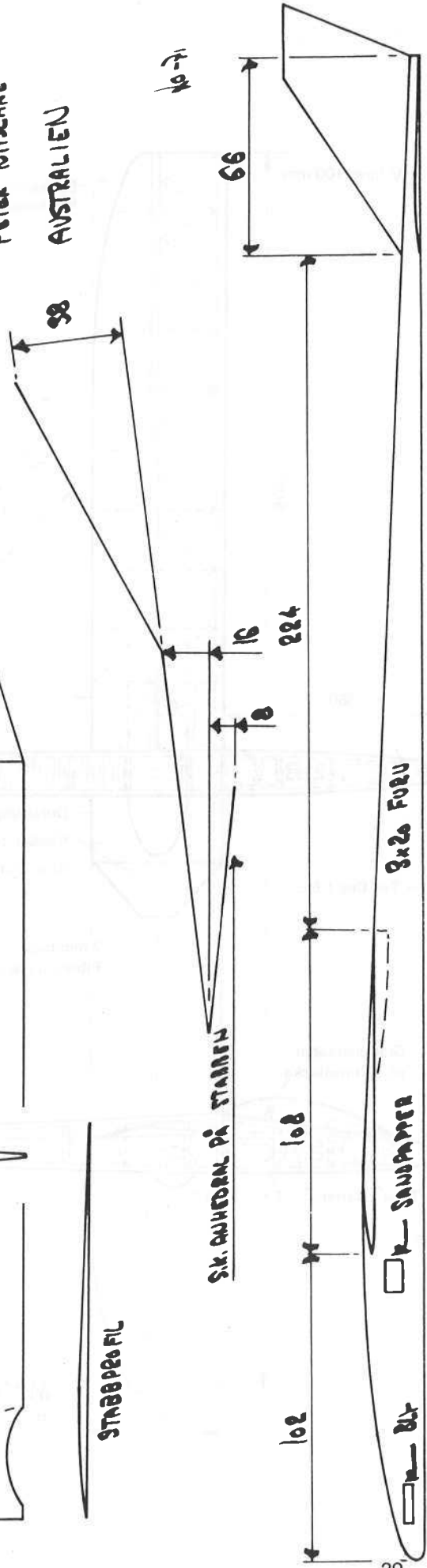
Selebovägen 14 122 48 ENSKEDE Tel 08/49 00 82

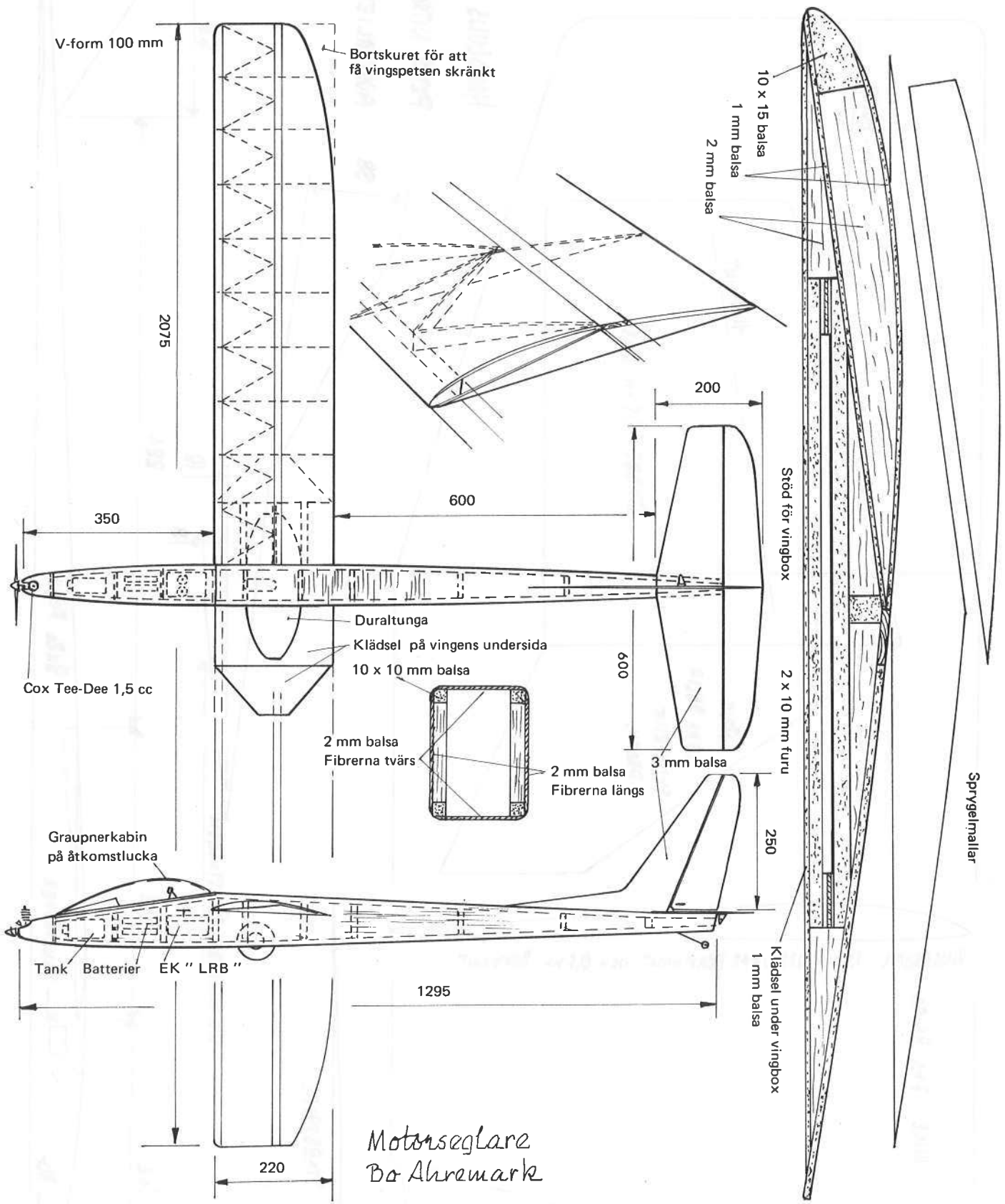


HANDLUNS AV
PETER NITSCHKE
AUSTRALIEN



STABBE PROFIL





Motorseglare
 Bo Ahremark

ORDET FRITT

HÄRLIGA HÄRJEDALEN OCH HÄRLIGA FLATRUET.

Tack SMFF, KA och A. Berglin som gjorde det möjligt att uppleva ett av mina bästa minnen under mina år som modellflygare. Tack även befolkningen i Samebyn i Mittådalen som lät oss få disponera Flatruet under tiden 6-9 juli och få uppleva detta härliga fjäll och väder. Åsynen av ett rasande regnväder runt omkring Flatruet medan vi formligen badade i solsken och vindstilla väder var en verklig naturupplevelse. Även om vi timmen efter själva drabbades av ovädrets makter, men då endast under några få minuter för att åter känna en flödande sol och värme.

Vädret kan ju vara mycket växlande har jag fått erfara men därför kan ett dåligt väder vara snabbt övergående till ett för oss modellflygare toppväder.

Toppen tycker jag också Flatruet är för oss modellflygare då risken för bortflygning är minimal, eller nästan obefintlig. Kursen som jag deltog i hade många värdefulla punkter såsom aktivitetsstödet, Fritt valt arbete, Topografiska studier och tävlingsverksamhet med härliga praktiska övningar. Den meteorologiska kursdelen för modellflygare var ett fint inslag i hela kursen och gav mig många nya intressanta bekantskaper, vilket hjälpte mig en bit på traven vid provtävlingen under söndagen.

Tävlingarna och de praktiska övningarna som fortsatte under söndagen gick i samma gemytliga

och trevliga sätt som tidigare. Tack vare fria perioder var ingen stress och nervositet närvarande utan kunde hållas på stort avstånd på den ofantliga fjällplatån. Ja det finns mycket mer att tala om, men för att inte bli för långgrandig får jag sluta med dessa rader med en innerlig förhoppning att vi återigen får träffas uppe på Flatruet nästa år, och än en gång få uppleva och njuta av en liknande upplevelse i vilken jag hoppas att många fler med mig bland våra modellflygare skall få taga del i.

Med bästa hälsningar
I Fröjd Östersunds FK



Calle, han tittar bara på gamla beprövade grejor han!

Modellbyggarens specialaffär



STAR 20 RC byggsats för 3-5 cc, spv 1270 mm



ZERO FIGHTER RC byggsats för 5-7 cc, spv 1310 mm



TIGER 20 RC byggsats för 3-6 cc, spv 1270 mm



CESSNA 182 RC byggsats för 7-10 cc, spv 1860 mm



THUNDERBOLT RC byggsats för 7-10 cc, spv 1400 mm

Sankyodigital



Sankyo Digital RC-anläggningar
SANKYO 6-kanal
1 st sändare
1 st mottagare
4 st servon
1 st laddn-aggr 220 V
2 st ackumulatörer
Komplett paket kr 1 890:--

SANKYO 5-kanal
1 st sändare
1 st mottagare
4 st servon
1 st laddn-aggr 220 V
2 st ackumulatörer
Komplett paket kr 1 750:--

SANKYO 4-kanal
1 st sändare
1 st mottagare
4 st servon
1 st laddn-aggr 220 V
2 st ackumulatörer
Komplett paket kr 1 550:--
SANKYO med svensk service

HINODE RC-anläggningar



HINODE 4-kanal
1 st sändare
1 st mottagare
4 st servon
2 st batterikassar
1 st skyddsväska
Komplett paket kr 1 090:--
MARKNADENS PRISBILLIGASTE RC-ANLÄGGNINGAR

ENYA



KATALOGER:
 LB-KATALOGEN Kr 3:--
 LB RC-bil katalog Kr 1:--
 BILLING BOATS Kr 2:50

mfa

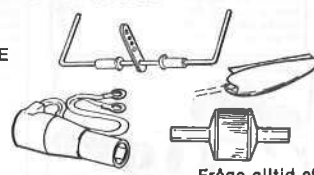
RC-byggsats



CHEVRON glasfiberkropp med klädda cellplastvingar
spv 1550 mm, 8-10 cc
Pris komplett kr 360:--

hobby borgen

RC-tillbehör



Fråga alltid efter hobbyborgens tillbehör!



Hornsgatan 136

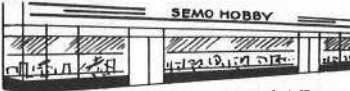
POSTORDERAVD:
Box 9245 - 102 73 STOCKHOLM
Ordertel. 08/68 33 77

Gen-agent för Enya, Sankyo, Hinode, MK Tyco, Lega, MFA, HB

SVEN E TRUEDSSON · SEMO HOBBY

Modellflygindustri AB, Storgatan 25, 211 41 Malmö

HOBBY I MASSOR – större urval finns ej i Skandinavien.
Vår långa erfarenhet står till Ert förfogande.
Vi tillverkar de välkända SEMO-modellerna sedan 1938
och en ökande försäljning visar att vi har kundernas förtroende.
– Även Ni kan bli en av våra nöjda kunder – VALKOMMEN!



30 m skyttfönster

MOTORER

D.C.	64.—
DART d. 0,5 cc	7,50
WASP g. 0,8 cc	49,50
MERLIN d. 0,8 cc	64.—
SABRE d. 1,5 cc	99.—
WEBBA	96.—
RECORD d. 1,5 cc	98.—
RECORD R/C d. 1,5 cc	85.—
WINNER d. 2,5 cc	129.—
Sport Glo 1,7 cc	360.—
Glo Star 3,5 cc	
Gl RC m. ljud.	69.—
COX	88.—
Babe-Bee 0,8 cc	58.—
Pee-Wee 0,3 cc	
OS-PET 059	

FYND EXTRA

MERCO Mk III	225.—
.61 R/C	210.—
.49 R/C	125.—
MERCO Bl. Str. 28 RC	125.—
Super-Tigre G15/19	150.—
ENYA	
-45BB eld.	170.—
60 III eld.	215.—
35 III RC	150.—

LÅGPRIS

MANTUA historiska fartyg
— lybyggsatser

Golden Star lgd. 520 mm	75.—
Galärkepp lgd. 620 mm	98.—
Albetroas lgd. 700 mm	125.—
Astrolabe lgd. 1100 mm	395.—
Black-Falcon lgd. 455 mm	115.—
Endeavour lgd. 770 mm	185.—
HMS Victory lgd. 1100 mm	450.—

OBS! Dessa satser är inkl. tillbehör med mängder av fina detaljer.

GUMMIMOTOR-MODELLER

Semo Junior Serie	7:50
Spitfire spv. 400 mm	7:50
Mustang spv. 400 mm	7:50
Auster Alpha spv. 400 mm	7:50
Piper Super Cub spv. 400 mm	7:50
Semo Speed Serie	8:75
Cessna L-19 spv. 510 mm	8:75
Luscombe spv. 450 mm	
Frog Flite	9:50
Hawker Fury spv. 380 mm	9:50
Gl. Gladiator spv. 390 mm	

ELMOTORER

MARX-LODER

Microperm Spec. 6v.	31.—
Monoperm Spec. 6v.	28:50
Decaperm Spec 6v. - utväxl. 1,2,7,5	53:50
Hectoperm Spec	59.—
Neptun utomb. 4,5v.	32:50

MABUCHI

RE14 1,5v.	5:25
RE26 3,0v.	5:75
RE36 3,0v.	7:25
RE56 4,5v.	9:50
RS54K 9,0v.	38:50

FRIFLYKTMODELLER

Tempo spv. 980 mm	27:50
Max-Master spv. 1290 mm	63:50
Tiger-Moth spv. 840 mm	

DH Tiger Moth spv. 380 mm	9:50
SEMO bra nybörjarmod.	7:50
Lilj-Klas spv. 460 mm	14:50
Duett spv. 570 mm	

MERCURY

Picador spv. 610 mm	35:50
Midge spv. 305 mm	13:75
1/2 A Team Racer spv. 470 mm	29:75

SEGEL-MODELLER

Pilot spv. 1010 mm	21.—
Benlam 2 A-1 spv. 1120 mm	27:50
Siratos A-2 spv. 1913 mm	39:50
Skymaster A-2 spv. 1690 mm	39:50

LINKONTROLL

STERLING

Monocoupe spv. 915 mm	75.—
Mr. Mulligan spv. 810 mm	75.—
Ringm. Jr. Fleck spv. 760 mm	45.—
Ringmaster Jr spv. 760 mm	38.—
Spitfire spv. 520 mm	23.—
Mustang spv. 520 mm	23.—
Flying Fool spv. 960 mm	62.—
Berkley Interceptor "151" spv. 850 mm	19:50
Culllova P47D Thunderbolt spv. 780 mm	79.—
Mantua Focke Wulf spv. 500 mm	25.—
RE2005 spv. 500 mm	25.—

BÅTBYGGSATSER

SEMO 6 Patrol lgd. 335 mm	12:50
SEMO 7 Holiday Cruiser lgd. 340 mm	12:50
SEMO 8 Sword Fish lgd. 330 mm	12:50
Motorats till SEMO 6, 7, 8	10:50
SEMO 1 Riviera lgd. 380 mm	25.—
Motorats till SEMO 1	10:50
T-48 Torpedbåt lgd. 450 mm	24:50
Motorats T-48	11:25
Day-Cruiser lgd. 430 mm	24.—
Cabin-Cruiser lgd. 430 mm	26.—
Polispatrullbåt lgd. 430 mm	26.—

PHANTOM MITE

Phantom spv. 525 mm	49:50
Marquis spv. 760 mm	63:50
Specira spv. 1040 mm	78:50
Ranger spv. 600 mm	33.—

FLYGMOD. R/C

SEMO	
Vasabond spv. 1500 mm	125.—
Mustfire spv. 1720 mm	225.—
Auster Autocrat spv. 1320 mm	89.—

Mantus

Athos spv. 1070 mm	85.—
Mini Super spv. 1160 mm	98.—
Cardinal spv. 1500 mm	135.—

WIK

Fournier spv. 2200 mm	145.—
Keatrel spv. 2840 mm	220.—
Cherie spv. 1300 mm	90.—
Mikado spv. 1050 mm	70.—
Commander spv. 1460 mm	185.—
Piper Super Cub spv. 1540 mm	230.—

GRAUPNER

Amateur spv. 1100 mm	105.—
Texi spv. 1500 mm	110.—
Cessna Cardinal spv. 1550 mm	325.—
Cirrus spv. 3000 mm	260.—
Cumulus spv. 2800 mm	525.—
Topsy spv. 820 mm	44.—
Terry spv. 1050 mm	120.—

Windy II segelbåt lgd. 415 mm	25.—
Cindy segelbåt lgd. 730 mm	57:50
Cindy tillbehörsats	39.—

För radiostyrning:
SEMO 5 Commander lgd. 630 mm
el-motorats Semo 5

75.—
50.—

T-42 Torpedbåt lgd. 930 mm
el-motorats T-42

89.—
67.—
68.—
79.—
67.—
72:50
68.—

ALFA lgd. 730 mm
el-motorats ALFA

79.—
67.—

LL17 Tråtare lgd. 660 mm
el-motorats LL17

72:50
68.—

Fleming lgd. 820 mm
el-motorats Flemingo

Tigre

G15 g. FI	190.—
G15 g. RV-Rac.	235.—
G20/23 RC	195.—
G21/35 RC	240.—
ST60 RC	320.—
G80 FI RC - Blue Tigre	385.—
G80 RV ABC	445.—
G15 RV Marine	280.—
G80 RV Marine	515.—
HP .40	285.—
HP .40	185.—
ljuddämp. d.o	34:50

STERLING

Minnie Mambo spv. 815 mm	55.—
Cessna 180 spv. 1140 mm	82.—
Rudder Bird spv. 1320 mm	130.—
Piper Tri-Pacer spv. 1490 mm	149.—
PT19 spv. 1220 mm	115.—

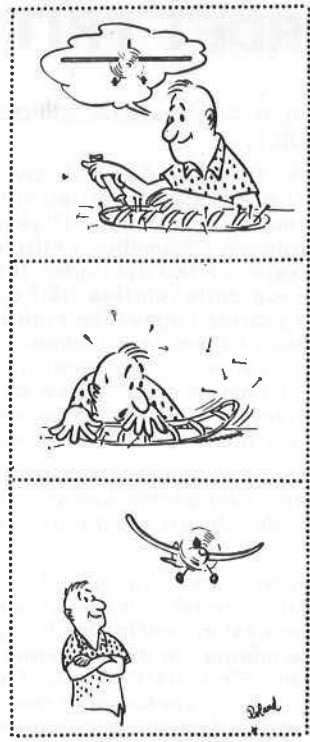
BERKLEY

Privateer spv. 1520 mm	62.—
------------------------	------

FLYGMOD. R/C

KRICK	
Grunau Baby spv. 2262 mm	125.—
Klemm L2SD spv. 1300 mm	175.—

FYLL I KUPONGEN ► FYLL I KUPONGEN ►



RCS SERVICE

SUNE JONSSON
LAVENDELVÄGEN 30
S 582 58 LINKÖPING

Nytt telefonnummer
Tel. 013/15 1173
Tel.tid
19.00-21.00

World

th

AUTHOR

R/C Service (Sune Jonsson)
Lavenelvägen 30
58258 Linköping, Sweden

RCS Engineering (Jerry Pugh)
11015 Fernway
Sun Valley, California 91352
Phone (213) 768-1512

Redleys
Box 10095
Johannesburg
South Africa

Omega Systems (S)
10643 59 Street
Edmonton, Alberta
Phone (403) 455-7

R. C. Electronics R
(Loren Tregellas)
P.O. Box 2077
Wichita, Kansas 67201

Control Engineering
P.O. Box 2700
485 Greenway
Satellite Beach, Fla
Phone (305) 253-6

teve Box
K. (Johnston)
P.O. Box 100
Canada
1429 Flamingo Lane
Montgomery, Alabama 36105
Phone (205) 288-9726

Repair Cer,
Mike Mur
201
(Denton)

Kraft Northeast (Tony Bonetti)
161-175 Linden Street
Hackensack, New Jersey 07601
Phone (201) 343-5008

G. G. Electronics (Gary Garabian)
497 Central Ave.
Seekonk, Mass. 02771
Phone (617) 761-6268

KRAFT SYSTEMS, INC.

SVERIGES MODELLFLYGFÖRBUND

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

FÖRBUNDSEXPEDITION

Klingsbergsgatan 40, Postadress Box 10022 600 10 Norrköping 10, Telefon 011/13 21 10. Postgiro 51 81 65. Öppet tider: Måndag, tisdag, onsdag och fredag 09.00 - 13.00. Exp.förestandare Ann Wahlberg, Värmareg. 9 603 62 Norrköping. Tel. 011/14 16 66.

FÖRBUNDSSTYRELSE

ORDFÖRANDE

Gunnar Kalén
Svarvaregatan 9, 603 60 Norrköping
Tel. 011/14 01 36

VICE ORDFÖRANDE

Lars Candell
Legendvägen 5
175 70 Järfälla. Tel.

SEKRETERARE

Per Södersten
Sleipnervägen 3
136 42 Handen. Tel. 08/777 61 21

KASSÖR

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

LEDAMOT

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

SUPPLEANTER

Inge Stendahl
Hällstugevägen 20
641 00 Katrineholm. Tel. 0150/188 66

Bertil Nilsson

Enbacken 4
852 41 Sundsvall. Tel. 060/12 01 17



GRENCHEF FRIFLYG

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

GRENCHEF LINFLYG

B.-O. Samuelsson, Örnskölds väg 16A
611 00 Nyköping. Tel. 0155/867 41

GRENCHEF RADIOFLYG

John Lyrzell, Haraldsbovägen 20
791 00 Falun. Tel. 023/215 00

GRENCHEF RAKETFLYG

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

SVEN E. TRUEDSSON · SEMO HOBBY

Modellflygindustri AB, Storgatan 25, 211 41 Malmö

BÄTBYGGSATSER

GRAUPNER	140:—
Pamir lgd. 840 mm	50:—
Pamir tillbehör	110:—
Gorch Fock lgd. 595 mm	27:—
Gorch tillbehör	37:50
Carina lgd. 520 mm	140:—
Commodore lgd. 717 mm	180:—
STRLING	120:—
Catalina lgd. 790 mm	180:—
American Scout lgd. 1270 mm	115:—
tillbehör	195:—
Missouri lgd. 1480 mm	69:—
tillbehör	175:—
Lumba-Lumba lgd. 965 mm	67:—
BILLING BOATS	54:50
Wasa lgd. 600 mm	73:—
Wasa tillbehör	73:—

Lilla Dan lgd. 690 mm	51:—
Lilla Dan tillbehör	62:—
Super lgd. 890 mm	55:—
Bluenose tillbehör	93:—
Cutty Sark lgd. 1100 mm	210:—
Cutty Sark tillbehör	75:—
Zwarte Zee lgd. 780 mm	63:50
Zwarte Zee tillbehör	75:—
Bohuslän lgd. 880 mm	98:50
Bohuslän tillbehör	98:50

SEMO NYLON	2:50
7x4 7x8	3:—
8x4 8x8 8x8	3:75
9x4 9x6	2:50
KAVAN	4:—
6x4 7x4	4:75
8x4 8x6	5:25
8x4 9x6	6:50
10x4 10x6	9:50
11x6 11x7 1/2	10:90
— glasfiber: metalliserade	11:50
9x4 9x6	
10x4 10x6	
11x6 11x7 1/2	
NYLON-prep. 3-bladiga	
8x6" 12" — 9 1/2x5" 14:50	

MOTORTILLBEHÖR	
Tankar:	
Stunt (triangeltyp)	5:75
15, 20, 30, 50 cc	6:75
Frillykt & R/C, rekt. 40 cc	7:—
100 cc	5:50
rund 10, 20, 30 cc	7:25
Bältank: 50 cc	
Snabttankflaska	3:50
m. pip & lock 250 cc	4:75
m. pip & lock 500 cc	5:50
SEMO Glödstickkoppling	6:50
COX Glödstickkoppling	18:50
Motorprovbank	

GLÖDSTIFT	5:50
MERCO 1,5 v. 2 v. kort	5:50
2 v. lång	7:25
2 v. lång RC	7:25
FIREBALL	7:25
eld. kort & lång	7:25
hot. kort & lång	11:50
COX Babe Bee	

MOTORBÄNSLEN	
Pöwa-Mix diesel 1/4 l.	5:75
Pöwa-Mix diesel 1/2 l.	8:75
Red-Glow glödöl. 1/2 l.	6:50
Red-Glow glödöl. 1/4 l.	9:75
Klubbförpackning 5 lit.	
WIK G-standard	39:—
WIK G-med Nitrometan	57:—
Linkershandtag	4:75
Perlon-lina 100 mtr.	4:75
0,30 mm 3,50 0,40 mm 4:—	
Laystrate-wire: tvinnad förtent line	
3-tråd ca 21 mtr	5:50
3-tråd ca 21 mtr	7:50
3-tråd ca 30 mtr	8:—
7-tråd ca 30 mtr	9:75
STARTVINSCH "Tempo"	50:—
MULLAGER för G-modeller (trycklager)	
2,0 mm ytterdiam. 8 mm	6:25
2,0 mm ytterdiam. 8 mm	6:25
3,0 mm ytterdiam. 9 mm	6:50

BÄTILLBEHÖR	
AXEL-SET aseldiam. 4 mm	5:25
axel 200 mm, rör 150 mm	6:25
axel 250 mm, rör 200 mm	7:—
axel 300 mm, rör 250 mm	
— för el-motor, med prop. axel Ø 2 mm	
axel 150 mm rör 120 mm	4:50
axel 200 mm rör 185 mm	5:25
axel 250 mm rör 215 mm	6:25
RODER SEMO R/C	4:—
RODER RIP-MAX mindre	11:50
RODER RIP-MAX större	12:50
RODER K/K, större, mindre	6:25
Kylvatteninlag 5x50	7:—
Kylvatteninlag 6x65	2:75
Fjäderskoppling lgd. 35 mm håll 4 mm	
Propellrar — plast	
2-blad. hål M4 40 mm	3:50
3-blad. hål M4 50 mm	4:25
2-blad. hål M4 40 mm	3:25
2-blad. hål M4 50 mm	3:75
— speed, med rak bakkant	2:50
2-blad. hål M4 35 mm	2:50
2-blad. hål M4 40 mm	2:75
2-blad. hål M4 50 mm	2:75
KAVAN trottelförgasare med tryckkanalutning	112:—
SUPER-TIGRE MAG II förgasare	58:—
— angriv motorlyp	
RESONANS-LIUDDAMPARE Super-Tigre	47:—
— för G15	58:—
— för G21/29 ABC	58:—
— för G60 ABC	75:—

Fråga Din hobbyhandlare efter SEMO-modellerna, eller skriv till oss idag!

KAVAN R/C och modelltillbehör	
Stötstång 13 cm, svart	2:—
Stötstångsänd, svart par	2:50
Stötstång 1 m, plast/stål	4:75
Bränslefilter	4:—
Gummibånd 40, 60, 80 mm	4:—
Klunktank 100 cc	8:50
Klunktank 150 cc	9:—
Klunktank 250 cc	9:50
Klunktank 300 cc	10:50
Klunktank 400 cc	11:50
Gångjärn, nylon (6 st)	2:50
Roderhorn, mindre, medium, större par	2:50
M-BIS Skruv & T-mutter	
3 mm, för motorfläts, sats	2:50
d o med låsmutter, sats	4:—
Hjul, luftfyllda, 45 mm par	9:—
Hjul luftfyllda, 50 mm par	9:50
Hjul luftfyllda, 56 mm par	10:50
Hjul luftfyllda, 62 mm par	11:50
Hjul luftfyllda 68 mm par	12:—
Hjul luftfyllda, 75 mm par	12:75

PUMPKAVAN HJUL	
Super-Ballon 60 mm par	15:—
Super-Ballon 90 mm par	19:—
— med hjulbroms 90 mm par	25:—
Plaststang pr. mtr.	
2 mm 1:— 3 mm 1:25	
4 mm 1:50 5 mm 1:75	
6 mm 2:— 8 mm 3:—	

BEKLADNADSMATERIAL	
Siden — bredd 90 cm vitt, rött, blått, orange pr. mtr.	15:75
Nylon — bredd 90 cm vitt, rött, blått, gult, orange pr. mtr.	8:50
Super-Monokote 65x180 mm vitt, svart, rött, gult, orange, ljusblå, mörkblå, olivgrön, metallgrön, aluminium	39:—
Solarfilm bredd 66 cm rött, gult, orange, blått, vitt, svart, silver pr. mtr.	8:75

BEKLADNADSMATERIAL	
SUPER 2 med DEAC och 1 servo	995:—
— med 2 servos	1070
SUPER 4 — med 2 servos	1880:—
ALPHA 2007/5 — med 4 servos (IC)	2635:—
ALPHA 2007/7 — med 4 servos (IC)	2820:—
Gem 1 Proportional	10:50
1+1 med 1 servo	385:—
1+1 med 2 servos	495:—
(pris utan batterier)	
Mac Gregor	
1-kanal — kompl. med 1 servo 375:—	
(pris utan batterier)	
Svenskt kvalitetsaggregat	
— med rätstyrning: Mycket lämpligt för bil, båt m.m. 1,5 W. utg. effekt. kompl. med 2 servos (exkl. batterier)	950:—
med DEAC-cellar	1085:—

INFÄLLBARA LANDNINGSTALL	
Graupner	
Huvudstall per 160:—	1,0x75x915 mm 1:50
Noastall	105:— 1,5x75x915 mm 1:75
Simpnop	2,0x75x915 mm 2:—
Huvudstall per 130:—	3,0x75x915 mm 2:50
Noastall	97:— 5,0x75x915 mm 3:25

SVEN E. TRUEDSSON Modellflygindustri AB
Storgatan 25, 211 41 Malmö. Tel. 040/70815. (Pg 14 82 07-4)

TINTOMARA	
Ljusig motorseglare i skala 1:15	
längd 670 mm	69:—

EL-STARTER för motorer. 12-6 v.	175:—
KAVAN M-LODER	135:—

HUMBROL	
HUMBROL-Spruttaggregat	
Behändig aerosoldriven färgspruta för hobby, hem, skolor m.m. Kompl. sats	28:50
Extr. aerosol-patron	13:—
— Se HUMBROLs stora färgprogram i vår huvudpristavla.	

LADDNINGSSAGGREGAT	
SIMPNOP	85:—
GRAUPNER	100:—
VÅTSKE-ACKUMULATORER	
Fulgures:	
FX26 2 v 6 amp 57x36x110 mm 28:—	
FX41 4 v 1,5 amp 42x41x11 mm 15:—	
FX64 6 v 4 amp 93x45x99 mm 35:—	
GRAUPNER	
721 6 v 4 amp 95x85x71 mm 67:25	

JETEX 50 (MINIJET)	
JETEX 50 "rea-motor"	8:50
Bränslesats 20 tabl.	3:25
Tändtråd	1:25
Högintressant amerikansk handbok om JETEX med ritningar m.m. (engelsk text)	7:50

ZIGOR-2	
— med rätstyrning: Mycket lämpligt för bil, båt m.m. 1,5 W. utg. effekt. kompl. med 2 servos (exkl. batterier)	950:—
med DEAC-cellar	1085:—

BEKLADNADSMATERIAL	
Siden — bredd 90 cm vitt, rött, blått, orange pr. mtr.	15:75
Nylon — bredd 90 cm vitt, rött, blått, gult, orange pr. mtr.	8:50
Super-Monokote 65x180 mm vitt, svart, rött, gult, orange, ljusblå, mörkblå, olivgrön, metallgrön, aluminium	39:—
Solarfilm bredd 66 cm rött, gult, orange, blått, vitt, svart, silver pr. mtr.	8:75

Posta denna order för snabb leverans		
Angiv gärna reserv om beståld vara tillfälligt tagit skit	Alla priser inkl. moms!	
Antal	Beskrivning	Pris
Namn		
Adress		
Postnr/Adress		

MODELLFLYGNYTT

SVERIGES MODELLFLYGFÖRBUND

Box 10022

600 10 Norrköping

Ansvarig utgivare: Göran Aiseby

Tryck: L-Offset, Norrköping



Kjell Dalsheim startar .