



MODELLFLYGNYTT



ORGAN FÖR
SVERIGES
MODELLFLYGFÖRBUND

3
1973

En flygande succes världen över!

SKYLEADER RADIOCONTROL

Har använts bl. a.

1. Av segraren vid FAI Pylon Racing SM 1972
2. Vid nytt nordiskt rekord i hastighet för RC-modell (192 km/h)
3. Av andrepristagaren i VM i Pylon Racing 1972

Nu introduceras det fantastiska

SKYLEADER SLX- systemet i Sverige!



SLX-serien är byggd för de RC-flygare, som kräver extra mycket. Mottagarens decoder och servoförstärkare har integrerade kretsar och exceptionellt hög upplösning. Mottagare + servon + deacs väger endast 340 gram.

NYHET! OPTAC

bedömd av experter som världens förnämsta varvräknare. 3 områden
0 - 25000 varv, 10 - 15000 varv,
15 - 20000 varv. Inkommer snart.

Övriga upplysningar

försäljning, auktoriserad Skyleaderservice

RUNE SVENNINGSSON

Clubman 4 + 4 SRC

Mottagarens storlek: 44 x 29 x 33 mm

Mottagarens vikt: 35 gram

Servostorlek: 40 x 39 x 19 mm

Servovikt: 35 gram

Bytbara frekvenser. (tar bara några sekunder)

Dubbelkommando.

Byggbar till 6 kanaler.

Laddningsaggregat, parallelladdning.

DEACS

Vinylklädd sändare. (gul)

Temperaturstabil från - 20°C — + 65°C

Servona är utbytbara från roterande till linear. Alla delar medföljer.

OBS! Nytt utförande för 1973!

1775 kr. (inkl. moms)

Kan köpas med mindre antal servon.

Leverans från lager.

SÖDERGATAN 1
33 200 GI SLAVED
Tel. 0371/10 11 19

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

Lars-G. Olofsson
Grevegårdsvägen 56
421 61 V. Frölunda. Tel. 031/49 30 55

FACKREDAKTÖR friflyg:

Lars-G. Olofsson
Grevegårdsvägen 56
421 61 V. Frölunda. Tel. 031/49 30 55

FACKREDAKTÖR linflyg:

Ulf Larsson
Bergshöjden 66 nb.
172 45 Sundbyberg

FACKREDAKTÖR radioflyg:

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

FACKREDAKTÖR raketflyg:

Peter Meurling
Flottiljvägen 18
146 00 Tullinge

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

Direktanslutning till SMFF 15:-/år.

Material sändes till fackredaktörerna eller till förbundsexpeditionen

mfn

Lite om och kring denna tidning sett från red:s håll.

Min målsättning när jag tog jobbet var.

Att förse modellflygare med så bra information som möjligt. Och att MFN skulle komma ut med sitt 6:e nummer före jul. Det första är svårt. Därför att det är inte meningen att de redaktörer som finns skall skriva tidningen själva, utan det är medlemmarna som skall stå för skrivandet och redaktörerna som sammanställer materialet. Så måste det vara om man skall kunna ge någon bra information över huvudtaget. För nog finns det många medlemmar som sitter på information, som andra kan ha nytta av. Så var inte rädda för att skriva.

Nästa sak är lättare. Jag låter helt enkelt material, som inte kommer in i tid till ett visst nummer, vänta till nästa nummer. Det gäller även annonser som är beställda till ett visst nummer. För inte skall förbundsmedlemmarna behöva vänta på tidningen för att inte annonsörer kan få in sitt material i tid. Nr 2 i år var sista gången det hände.

Mer om och kring.

Då alla som jobbar för tidningen gör det frivilligt och på ledig tid, kan man inte spika exakta utgivningsdagar, bara ungefärliga utgivningsveckor. Detta för att mycket oförutsedda saker kan inträffa. Detta måste vi medlemmar acceptera. Vi behöver alltså inte ringa ner förbundsexpeditionen för att höra efter när tidningen kommer. Dom på expeditionen har fullt upp att göra ändå.

Sedan är det jag som sätter ihop tidningen. Och ibland finns det mycket material att välja på. Då måste jag plocka bort något. Bli därför inte sura om det ni sänt in inte kommer in i nästa nummer. Det enda som kommer in direkt är tävlingsreferat och resultat. Detsamma gäller bilder. Det går att göra vissa nummer till fotoalbum om jag vill. Men jag måste plocka ur vissa bilder. Och hoppas på förståelse från dem som sänt in dom.

Detta var lite om och kring av red.



Axtelius och Samuelsson. Av minen att döma har dom nog vunnit.

Strömquistisk kvarn = Super Kvarn

RADIOFLYGAREN

Ända sedan antiken är det väl känt att pojkar och män ägnade sig åt bollspel och andra fritidssysselsättningar. Ja, man har gått så långt att man påstått att det alltid finns kvar en liten pojke i varje man.

I våra dagar, med hög teknisk utveckling är det bara naturligt att mannen överfört denna teknik till sina fritidsförströelser. Och därmed skulle vi vara inne på detta stadium av en för oss intressant företeelse, nämligen radioflygaren. Vem är han? Hur ser han ut? Vad gör han? Varför gör han det? Frågorna äro många. Jag ska, så gott jag kan, lämna svar på dom.

Är man ute i naturen en dag, och plötsligt står öga mot öga med en radioflygare, så behöver man aldrig ta miste. Det brukar börja med att en bil stannar, och en man kliver ur bilen. Ingen originell början precis, men vänta bara . . . Denne besynnerlige man startar sin verksamhet med att kolla väderleken runt omkring sig, därefter vindriktningen, och naturligtvis förekomsten av eventuella hinder i sin omgivning. Även en åskådare betraktas i regel som ett hinder, nästan i klass med en tiometers gran. Efter att ha godkänt terrängen öppnar mannen bagageluckan i sin bil, och en mängd intressanta saker kommer i dagen. Man kan skymta vingen till ett modellflygplan, små lådor och boxar, en flygkropp samt tusen och en andra pinaler. Nu smyger vi oss försiktigt närmare. Radioflygaren är helt absorberad av sitt arbete med att transportera alla dessa pinaler till det öppna fältet han utsett för sin verksamhet. Där han går ser han ut som en vandrande julgran, med många vackra färger. Men han är ingen martyrer, han är överlycklig i sitt släpande. Ty inom kort ska han ägna sig åt det enda riktiga intresse han har: att radioflyga. Framme vid den utsedda platsen lastar han av sig alla grejorna i gröngräset, modellplanet monteras ihop, spelet kan börja. Ett spel som handlar om glödpluggar, digitalkretsar, anfallsvinklar och mycket mycket annat. Och som till syvende och sist om ett allt uppslukande intresse... Jag frågade i inledningen: vem är han? Tyvärr måste man konstatera att det till 99 procent handlar om en man, även om spinsidan så småningom vill vara med på ett hörn. Yrkesmässigt kan en radioflygare vara vad som helst, men den regeln gäller ju för alla andra hobbies. Man bara konstatera att den som börjar med radioflyg i regel är räddningslöst förlorad. Det är hans hushållsskassa också. Tillika med hans bästa vardagsbyxor, hustruns strykjärn och i extrema fall även hans äktenskap. Jodå, många radioflygare är gifta, åtminstone tidvis. Var han nu får tid till sådant..? Så nästa fråga: Hur ser han ut? Ja, när han vacklar ut från sin hobbyverkstad en tidig söndagsmorgon efter att ha löst något svårt problem under natten, då är han obeskrivlig. Oavsett vilket civilt yrke han har. I regel är håret okammat, om han har något, och runt omkring honom står en egendomlig doft av lim, förtunning, lackfärg och mycket annat. Han glider fram i en sky av balsaspånor, som han frikostigt lämnar av i hela lägenheten. Ofta muttrar han en massa ord som inte finns upptagna i någon Akademisk ordlista. Det beror helt och hållet på hur och om han löst sitt problem. Och då kommer vi osökt in på nästa fråga: Vad gör han? Ska man se det i stort, så förvandlar han i regel innehållet i en kartong från byggsats till flygplan, varpå han går ut till ett fält och förvandlar flygplanet till byggsats. Det kan ligga några månader mellan det första och sista stadiet i denna utveckling, och även många sköna slantar. Detta leder fram till nästa fråga: Varför gör han det? Ja, man kan inte lämna något entydigt svar. Syftet med hans hobby är ju att förena ett tekniskt intresse med intresse för flygningen som sådan. Skulle man ställa en direkt fråga till honom, fick man nog inget svar. Radioflygaren har ju många förevändningar för att försvara sin hobby. Men förmodligen skulle han muttra något om att: "man kommer ut i skog och mark", eller: "man får massor av frisk luft", eller: "man får en massa motion".

Vi ska ta och titta på dessa påståenden lite närmare. Att han kommer ut i skog och mark kan vara fullkomligt riktigt. Skulle hans radioanläggning sedan strejka under en flygning, så kommer han ovanligt mycket ut i skog och mark. Det har många radioflygare erfarit. Så har vi det där med frisk luft. När radioflygarens lilla tvåtaktare sätter

igång en vindstilla dag, så brukar faktiskt radioflygaren sitta mitt i ett moln som luktat metanol och ricinolja. Och det är frisk luft för honom . . . Ska man vara ärlig så hittar man knappast frisk luft någonstans idag. Hur är det då med motionen? Bilturen ut till fältet innehåller ju motion enbart för högerfoten. Transporten av 150 kg material från bilen till startplatsen kan måhända vara en sorts motion. Om allt funkar som det ska, så har han sin modell i luften inom en kvart sådär, och sedan kan man se honom stå och snurra runt sin egen längdaxel då han flyger modellen. Den riktiga motionen börjar om han får bortfall på radioanläggningen, men det är en annan historia...

Hur ser då livet ut för hustrun till en radioflygare? Ja, här har vi en verkligt tapper liten varelse, som inte får glömmas bort i vår betraktelse! Hon följer i regel med mannen ut i naturen, men väl där börjar olikheterna. Hustrun stannar nästan alltid kvar vid bilen, där hennes uppgift är att passa eventuella barn, städa bilen, eller sticka tröjan färdig som han ska ha på sig vid vinterflygningarna. I början brukar hon gå med till fältet och titta på flyguppvisningen, men när hon sett ett par hundra loopings och rollar, några wingovers och störtspiraler, så brukar hon i regel ha sett det hon vill se. En eventuell krasch kan hon ju höra från bilen, den hörs ju alltid. Många tappra kvinnor har tröstat sina män radioflygarna då de stapplat fram till bilen med det som för två minuter sedan var en Mustang, Mustfire, Pt 17 eller något annat, men som nu är en samling osorterad balsa, med intressanta inslag av radiokomponenter och motordelar, samt mängder av olikfärgade ledningstrådar. I sitt stilla sinne brukar hon tänka: "nu lägger han av, nu är det slut med flygandet!". Det är nästan alltid väldigt tyst i bilen vid en hemresa efter en totalkvadd. Men så börjar han muttra: "jag har ju förstået den ritningen till Mitshubishin, och balsa det har jag. Lim får jag låna i värsta fall, Radion kan jag fixa på en vecka i värsta fall får den gå till service. Så om en månad skulle man kunna vara i luften igen". I regel är han i luften igen efter fjorton obeskrivliga dagar.

Ska familjen på semester brukar radioflygaren tota ihop någon liten kärna han kan ha med bland det övriga bagaget. När familjen är på väg till någon fjärran mål, kan det hända att barnen hojtar: "titta pappa, vilken vacker utsikt!" Varpå fadern förstrött tittar ut, och tillägger: "ja, här kan man flyga radio". Vacker natur är för honom ofta ett fält utan besvärande hinder, och med skapligt underlag, där man kan göra en snygg "take-off" och eventuellt en snygg landning. I hemmet upplever hustrun sin man radioflygaren som en ganska egendomlig typ. Han älskar att omge sig med balsa och lim, motorer och radiodelar, kommer därtill ritningar och aktuella tidsskrifter. I hans garderob hänger i regel ett antal vardagsbyxor med intressanta spår av lim och färg. Han är en mästare i att hänga dem så osynligt som möjligt, upptäckta blir de ju förr eller senare av hustruns alltseende blick. När hon anklagande håller upp dem framför honom, brukar han säga lite generat, "ja dom där har jag aldrig gillat något vidare, nu kan jag ha dom när jag bygger". Det brukar sluta med att han kan ha vilka byxor han vill när han bygger, dom ser likadana ut allihop. Med ett eller annat undantag för färgerna. Ibland kan han försöka trösta sin hustru med att peka på en silverfärgad fläck och säga: "det där var min första Vagabond. Och den här röda fläcken det är Cessnan, minns Du den?".

Jo, nog minns hon. Bland annat de vita gardiner hon strök en söndagsmorgon, efter det att mannen hade använt strykjärnet till att klä en modell med solarfilm. Gardinerna påminde efteråt om modern konst, tillkommen på en höft. Det är inte alla radioflygare som gör rent strykjärnet efter klädseljobbet. Men det räcker ju med att hustrun stryker ett örngott efteråt, så är järnet rent igen. Tills han ska ha det på nytt. Om han inte har fått det i skallen dessförinnan...

Barnen till radioflygare har det som regel bra. De kommer snart underfund med att pappa är en snäll kille, särskilt när han bygger. Och det utnyttjas ofta. Man kan tänka sig att pappan just håller på med något kinkigt jobb, kanske att placera ett servo på en undanskymd plats i kärnan, då den femtonårige sonen sticker in huvudet i bygglokalen och säger: "pappa, kan jag få två-tusen spänn till en moped?" Svaret är givet på förhand. Om så pojken hade sagt tvåhundra tusen spänn, så hade han fått dom. Så är det. Bygget måste gå vidare. Till varje pris.

Radioflygaren tillhör ofta en klubb. Där träffar han likasinnade, och kan få utlopp för sina känslor. Man diskuterar limsorter, priset på radiokomponenter, och en mängd andra saker. Han ser på smalfilmer, och diabolider, dricker kaffe och diskuterar nybyggen. Han ser på demonstrationer av klädselmaterial. Han trivs med andra ord. Nybörjaren i församlingen lyssnar imponerat. Ibland frågar han de mera erfarna om tex limsorter. En kanske svarar: "du ska ha Super-Epoxy där det ska vara starkt", en annan säger: "kör med slöjdlim, det gör jag", en tredje kanske säger: "Rudol-Hart alla gånger, rätt igenom". Man får bara hoppas att inte nybörjaren går hem och blandar ihop alla tre sorterna, för att få det extra starkt. Men han lär sig. Och därmed är han, som jag sa i inledningen räddningslöst förlorad. Det kanske inte är så konstigt när allt kommer omkring. Ty var någonstans i världen finner man en hobby som i sig innehåller så mycket som radioflygning gör? Radioflygaren blir så småningom något av en tusenkonstnär, en aning snickare, finmekaniker, aerodynamiker och radiotekniker. Till detta kommer att han får oförglömliga minnen från tävlingar och möten med likasinnade, därtill en mängd naturupplevelser i samband med hobbyn...

Man kan alltså konstatera att vi alla har hängett oss åt en hobby som ger rikt utbyte, så länge vi har balsa, lim, hobbykniv och en ritning. Och naturligtvis i många fall en oerhört förstående hustru, utan vars stöd radioflygaren kanske aldrig skulle komma längre än till sin första Vagabond. Radioflygaren har alltså det mesta här i världen, utom möjligen pengar, men det beror ju mycket på att han har den hobby han har. Och pengar är ju inte allt. Vad hjälper det dig om du äger hela världen, men förlorar din modell?

Vi fortsätter således med friska tag, och som jag sa tidigare, har man en gång börjat, så är man fast för livet. Tack och lov för det!

Henning Andréasson

Varför skulle ovanstående bara gälla radioflygare? I stora delar gäller det modellflygaren, oavsett vilken typ av modeller han flyger.

Lars-G

POPULÄRSKALA



Förenklade regler för RC-skalabedömning!

Vid SRFK:s (Stockholms Radioflygklubb) RC-skala fly-in i augusti kommer på prov att tillämpas nya regler för bedömning av flygplan och deras upp-trädande i luften. Reglerna som tills vidare får gå under namnet Populärskalaregler, bygger på den principen att även vanliga skalamodeller ska kunna vara med och tävla och tar ej hänsyn till superdetaljerade inredningar eller andra mer eller mindre onödiga detaljer i RC-sammanhang. Den statiska bedömningen sker på distans och kraven på dokumentationen är ej heller så höga. Domare och funktionärer behöver inte mäta och räkna längre och mer tid kan ägnas åt flygning, vilket just är huvudsyftet med våra arrangemang.

Vi tror att skaltävlingarna därmed blir både trevligare och mera aktiva, flera av oss känner sig välkomna och kan med den enklaste modell plocka segerpoäng.

De nya reglerna presenteras här och Du som är intresserad och har synpunkter på dem, hör gärna av dig till SRFK skalakommittén. De kan säkert förbättras.

Tävlingsregler att tillämpas vid SRFK Skala FLY-IN 1973.

1. Dokumentation

Tävlingsdeltagare skall för domarna presentera:

- 1.1 Treplansskiss, som publicerats.
- 1.2 Två fotografier av flygplantypen. Tidningsfotografier godtages.
- 1.3 För att styrka ytbehandling, färgsättning och beteckningar godtages ett fotografi eller en bild från en tidning, profilpublications, färgschema från en plastbyggsats eller en detaljerad beskrivning från en officiell publikation.

2. Poängberäkning

Tävlingsdeltagaren tilldelas poäng inom en poängskala från 0-10 för var och en av pos 3.1-3.3 (statisk bedömning) och pos 4.5-4.10 (flygbedömning). Tilldelad poäng skall multipliceras med de svårighetskoefficienter (K), som anges vid resp. pos.

3. Statisk bedömning

Bedömning av flygplanet skall göras på ett avstånd av fem meter. Domarna får ej före bedömningen vistas närmare flygplanet än fem meter. Följande bedömningskoefficienter gäller:

- | | |
|--|-----|
| 3.1 Likhet med förebilden | 3 K |
| 3.2 Hantverksskicklighet | 1 K |
| 3.3 Realistisk ytbehandling, färgsättning och beteckning | 2 K |

4. Flygbedömning

4.1 Varje deltagare har rätt till två flygningar, varvid den flygning, som erhåller högsta poängen räknas. Varje deltagare skall ha genomfört minst en godkänd flygning för att få tillgodoräkna sig tävlingspoäng.

4.2 En flygning skall ej anses godkänd, om ej deltagaren kan få flygplanet flygburet inom fem min.

4.3 En flygning skall ej anses godkänd, om flygplanet startar men ej är flygburet i minst 60 sek.

4.4 Maximaltid för flygning är 10 minuter, starttid för motor inräknad. Ingen poäng tilldelas man övrer utförda efter maximaltiden.

Följande flygbedömningskoefficienter gäller:

- | | |
|---|-----|
| 4.5 Start | 1 K |
| 4.6 Liggande åtta (i horisontalplanet) | 1 K |
| 4.7 Låg långsam (skalaliknande) förbiflygning | 1 K |
| 4.8 Fri flygning enligt föranmält program | 1 K |
| 4.9 Rektangulär inflygning för landning | 1 K |
| 4.10 Landning | 1 K |
- #### 5. Noteringar

5.1 Programmet för fri flygning bör sammansättas av sådana manövrar, som kan eller kunde utföras av förebilden till flygplanet.

5.2 För segelflygplan tillåtes flygbogsering och linstart.

5.3 Någon begränsning av motorstorleken för motorflygplan föreligger ej.

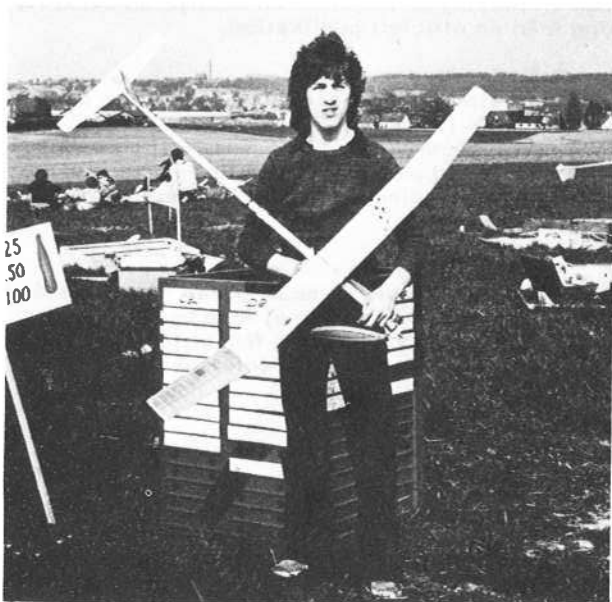
TÄVLINGSREFERAT

Referat 10-starterstävlingen

På Trollesmindes marker i Hilleröd i Danmark hölls den 28-29 april den av modellflygklubben Termik anordnade 10-starterstävlingen. Från Sverige kom 13 tävlande plus diverse frugor och dylikt. Detta trots att nästan alla AKM-knuttar inte var där.

Tävlingen började klockan ett på lördagen med helt fint väder. Blåst kring fyra sek/m och gott om rejäl termik.

I C2 (även kallat Gas) deltog Thomas Köster och eftersom Julle låg hemma i halsont fick han tas som favorit. Men mycket kan ju hända och redan efter andra start var det slut för Thomas del vars modell inte fusade och flög bort...bort. Kvar återstod dock två skickliga danskar och en svensk. Denne svensk (för all del inte oskicklig) var L-G Olofsson som deltog i tre klasser och inte alls utan framgång. Efter Lördagens tävlande återstod bara en man med full tid och det var Poul Nielsen som flög säkert. Steen Agner inledde söndagen med att kasta sin tjustiga Night Mare rakt upp in en glidande Wakefield, vilken resolut splittrades. Steens modell tappade vingen och kroppen fortsatte upp och sedan ner. Detta har jag själv gått och väntat på länge, att det händer så sällan som det gör är konstigt. Bordenått göras? Efter denna malör var saken i stort klar. Olofsson hade inget att sätta emot Poul som tog en säker seger.



Per Qvarnström med snygg och bra Wake.

I B2 deltog 9 man varav tre var svenskar. Här lyckades ingen flyga 900 vilket får ses som mycket förvånansvärt under rådande omständigheter. Under bägge dagarna utgjorde A2-orna ett utmärkt lockbete för termiksugna B2 flygare. Den snyggaste modellen på tävlingen var enligt undertecknad Eric Jacobsens "Voila" vilken till råga på allt hade avigroterande prop och stig. Förmodligen beroende på att Eric är vänsterhänt. På lördagen återstod efter fyra starter enbart ovanstående Eric och undertecknad med full tid. Sista perioden varade mellan 7 och 8 på kvällen varför termik uteblev. Däremot förekom flyt vilka varken Eric eller jag lyckades träffa. På något sätt fick jag i alla fall bäst tid 2,25 mot Erics 2,18. Denna ledning förbyttes på söndagen till en fjärde plats efter nosblockexplosion. Istället för gode flygaren

Klaus Wetterberg upp på andra plats med en stark avslutning och Jörgen Korsgård upp på tredje. På femte plats kom så L-G Olofsson som trots två floppar på lördagen lyckades slå självaste Schwartzbach som skylldes på att det var länge sedan han flög. Snygga modeller har även han. Han bevisade dock att han verkligen kan i ett par starter där propellern fällde rätt och där inget tog emot.



Wakevinnaren Erik Jacobsen väntar på rätt väder.



Redaktör Olofsson med modeller

A2 nybörjarna uppvisade mestadels nybörjartag med många 90 sekunders flygningar och avdragna vingar. Segraren C Söborg-Larsen flög enbart 446 på lördag men på söndag vart det 856, männen var det nybörjartur. Ole Holmblad har varit med ett tag men betecknas tydligen fortfarande som nybörjare. Han kom här två slagen med ett par hundra sekunder. Trea kom Johan Werner från Lund som dock slet av vingen i trimstart. Sist och minst kom Frederik Fix som hade för tung Stratos.

Om det var dåliga tider hos nybörjarna var det desto bättre hos experterna som i vissa fall verkligen gjorde skäl för beteckningen (namnet). Sex män av de 17 deltagarna lyckades pricka in 900 nån av dagarna. Svenskarna tycks vara lite bättre än danskarna i denna klass. Vi får ta igen deras B2 försprång i A2. Ändå verkar danskarna ha fina modeller men det gäller ju att hitta blåsor-na. Snyltesvensker har man blivit kallad. Snyltade bäst den här gången gjorde visst Lasse Larsson som flög 9 max plus en flygning på 148 sek. Strålande. Inte långt efter kom L-G Olofsson som också flög nio max plus 120. Lars-G fick applåd för att han för första gången lyckats pricka in 900 på tävling. Peter Otte (snickren) kom trea och Widhen 4:a.

Prisutdelningen ägde rum på äkta gemytligt danskt vis i klubblokalen, där som vanligt livliga modell-flygdiskussioner kom igång. Som helhet kan sägas att det aldrig är tråkigt att tävla i Danmark. Vi har en del att lära av dem vad gäller lagandan, och gemenskapsandan. Till sist kan sägas att jag sov gott söndag natt!

PQ



Vann 2 klasser gjorde Lasse Larsson, katten vet vad han är sur för



Det kan väl inte vara mardrömmar, Steen

Referat från AKMG free flight team:s Västkusträff 1973.

Den 20/5 gick AKMG free flight teams Västkusträff av stapeln. Tyvärr måste jag meddela att det var inte värst många deltagare från övriga riket utom Göteborg. Ni som inte var där, men kanske hade tänkt åka till götet, ni har nu all anledning att ångra er, med det fenomenalt fina flygväder som rådde tävlingsdagen. Svaga vindar, massor av solsken och gott om fina termikblåsor. Den här genomfina tävlingen är den mest avstressade jag någonsin upplevt, och jag tror att de flesta deltagarna instämmer i min uppfattning.

Nu över till tävlandet, för att börja med A1 så var seniorer och juniorer blandade, med avseende på deltagarantalet, så även i HKG. AKMG fft:s Lasse Larsson gick ut hårt från början och vann en överlägsen seger, med en mycket snygg och välflygande kärna. De därefter följande juniorerna, Lars-O Danielsson och Sven Calander i nämnd ordning båda AKMG fft, hade väl lite svårt att hänga med men gjorde ändå fint ifrån sig. LEN:s pojkar lyckades väl inte så bra den här gången.

C1 klassen utövades av endast en person Anders Cederlund, Kristianstad, han gjorde endast tre flygningar med sin trevliga modell, får vi kanske se den presenterad i ett senare nummer av MFN.

HKG var en affär mellan Ove Pettersson och Sven Calander båda AKMG fft, där dock Ove drog det längsta strått.

Nu över till de större klasserna. A2 juniorer dominerades denna dag av Per Johansson LEN, denne unge man stod också som segrare efter tävlingen. Örjan Kvist, också han LEN, började mycket bra med två maxar, men hans därpå följande tre flygningar var betydligt sämre, flög 1:a kärnan bort och var reserven i sämre trim eller vad hände? Som 2:dre man placerade han sig i alla fall.

Tredje mannen Lars-O Danielsson började lite trevande men avslutade väldigt fint. I samband med LEN:s fina placeringar i A2 junior vill jag ge en eloge till Bosse Jansson, vilken höll mycket bra ordning på sina adepter och dirigerade dem på ett utmärkt sätt i samband med deras starter, det var ett snyggt jobb.

Dagens ende man med 5 max var Olle Broman AKMG fft A2 senior, bra gjort. Därefter Bosse Jansson LEN endast 4 sek efter Broman. Trean Lasse Larsson och fyra Nisse Wallertin hade båda 4 maxar och en misslyckad start på omkring minuten.

I A2 tävlade också Louise Flodström med en trevlig och snyggt byggd modell, hon placerade sig som sjuva med tiden 724 sek. Det är kul med kvinnligt inslag i resultatlistorna, hoppas att vi får se ännu fler brudar på våra tävlingar.

I B2 klassen segrade undertecknad själv, med en junior Sven Calander tätt i hälarerna. Enligt uppgift så lär det ha varit Calanders första B2 tävling, grabben visade fint handlag med prylarna vilket bådär gott, det är roligt med nya förmågor i klassen.

Trean Flodström flög max i de fyra första perioderna, men i femte spökade ett gummiband runt motorn bak, vilket resulterade i att det vridmoment kontrollerade någonting inte funkade, stall i backen och en arg Floda. Bengt Lundström AKMG fft hade plockat fram en gammal ark ursprungligen byggd för 80 gram snodd, numera för 40 gram, det var riktigt skoj och se att ålderstigna grejor ännu fungerar.

Så har vi slutligen C2 klassen som vanns av Eskilstuna-sonen Eddy Astfelt med 7 missade sekunder i sista perioden. Lars-G Olofsson placerade sig som andre man med sin Paul Lagan kärra. Den kärnan verkar mycket enkel i sitt utförande och snäll att flyga, så det kanske vore något för nybörjarna i klassen.

Trean Tore Hedqvist Eskilstuna med sin Rieke inspirerade maskin lyckades väl inte så där riktigt, han hade något mankemang med sin motor, vilken inte lät så särskilt roligt.

Ännu en gång tack AKMG fft för en rolig och avstressande tävling.

Lennart Backman

Anders Cederlund! !

Som du ser vill tydligen Lennart se din C1:a i MFN. Skicka mig en.

Lars-G

SKÅNES VÅRTÄVLING

Den så kallade Kristi Flygardag arrangerade AKM en tävling för oss friflygare. Med fint flygväder, omkring 4 m/sek vind, varmt och soligt mestadels. Dessutom var det trevligt. Enda otrevliga var ett rapsfält i flygriktningen, där en del modeller hamnade.

Många hade väl väntat bra tider i detta väder, men så blev det nu inte. Är vi så dåliga eller vad beror det på. Den ende som flög fullt var "Roboten Julle" i C2, han är enormt säker karln.

7 man startade dagen med max i A2, men efter två starter fanns ingen med 2 max. Märkligt och så flög dom flesta i klassen, mycket upp och ner. Stig Kamph numera AKM, var den som missade minst, sedan kom överraskningarna. Juniorer Lars-Olov Danielsson och Louise Flodström, båda AKMG FFT, gjorde båda sin andra A2 tävling och båda hamnade på rätt sida 800 sek. Sedan rasade tiderna något helt enormt. Roligt med kvinnor i prislistorna. Olle Nerud, AKM, lyckades som ende man maxa i första perioden i B2, men sedan gick det sämre. Bättre gick det för gamle A2 flygaren Knut Andersson, Flyggänget, som genom att inte ha någon dålig start vann med 845 sek, 20 sek före Anders Håkansson, AKM, som missade för mycket i första start. Junioren och Fladdermusen Per Qvarnström säkrade NM platsen genom en mycket jämn flygning utan direkta missar, men heller inga maxar.

I C2 är det bara att beundra Julle Åkesson, AKM. Karl'n är som en robot. En enorm säkerhet. Det var ingen som kom upp i närheten av hans klass. Eddy Astfelt, Eskilstuna, flyger också mycket lugnt och säkert, men hans modeller håller inte lika hög standard. Dessa 2 var dock resultatmässigt i en klass för sig. Även om Leif Zetterlund, Solna och Tore Hedqvist, Eskilstuna, hängde med så länge dom hade modeller. Dom flög bort efter 3:e resp 2:a start.

Det flögs om Skånska mästerskapen också, men det vet jag så lite om. Men Olle Nerud vann B1 på imponerande sätt.

Mera sådana här tävlingar AKM.

Lars-G

Linstyrningstävling i Uddevalla

Söndagen den 6 maj ställde ett tiotal flygsugna combat- och stuntflygare kosan till Uddevalla för att visa upp vårformen. (Tyvärr kom det inte fler).

Dessa kämpar fick verkligen bekänna färg i det för dagen mycket blåsiga och kalla vädret.

Tävlingarna inleddes med några vassa flygningar i stunt av Lars Helmbro och Erik Huss. Dessa båda tycks ha konserverat formen bra från i fjol.

Claes Nordberg ville mycket, men maskinen lade av redan vid första starten och där slutade stunttävlingen för hans del.

I combat stiftade vi bekantskap med en ny mycket flygsugen och trevlig combatflygare. Välkommen säger vi till Göran Salberg från Skara MFK. Han krossade allt motstånd och vann 3-mans serien i finalen mot Erik Huss och Mikael Svensson. Detta är värt en applåd med tanke på att det var Görans första tävling, Ingmar utslagen av Göran Salberg med 20 sekunder sämre flygtid men samma antal klipp.

Semistuntflygarna hade stora svårigheter att bemästra den byiga vinden. Dessa glada gossar behöver betydligt mer träning i blåsväder.

Dick Jonefelt vann klassen tätt följd av de övriga Dick det är dags att byta Peacemakern mot ex. vis en Nobler.

Tack till alla övriga som hjälpte arrangören att genomföra tävlingen.

Bengt-Göran Rengman

Referat och resultat från Semo Cup FAI Pylon Racing den 19 maj på Bulltofta.

Malmö Radioflygsällskap anordnade i år sin första tävling i pylonracing. Från början var det meningen att förutom FAI klassen även köra en provtävling i Quarter-Midget pylon-racing, men denna klass utgick på grund av för få anmälningar.

Endast 7 man hade anmält sig i FAI klassen, förmodligen beroende på att de flesta pylonflygarna fortfarande finns i Mellansverige. Det var dock några av Sveriges bästa pylon-flygare som kom till Skåne, så tillresta skåningar och danskar fick verkligen se att pylon-racing tillhör det mest spännande och fartfyllda som finns inom modellflyget.

Nedlagda Bulltofta flygplats visade sig vara utmärkt för pylon-tävlingar, men det blir nog både första och sista året på denna plats, eftersom där kommer att gå en väg på betongbanan.

I sol och tidvis ganska friska vindar fick de tävlande flyga i 14 heat. På grund av de få deltagarna blev detta ganska jobbigt, eftersom en del fick flyga ända upp till 3 heat efter sig.

Tävlingen i toppen var hela tiden oerhört jämn mellan Göran Karlsson och Rune Svenningsson, men sedan blev Rune diskad i 11:e och 12:e heaten och därmed gick Göran till seger. Även Aulis Lethinen, som måste beundras för sin fina flygstil, kom i farlig närhet av Runes resultat, men missade på grund av en diskning i sista heatet. Greger Mårtensson och Bengt Forsgren hade en inbördes strid och båda slutade på samma poäng, men Greger hade en heattid, som var 1 sekund bättre än Bengt och kom därmed före. Lasse Olsson hade problem med sin motor och Kurt Jansson fick en spricka i vingen och fick hoppa av på ett tidigt stadium.

Vi får hoppas det kommer fler pylon-flygare till Skåne nästa år för att slåss om den fina Cupen.

Till sist ett tack till Sven E Truedsson, som skänkt såväl vandringspokal, bränsle som priser.

Malmö Radioflygsällskap

MFK Pegasus Hallandsträff

Den 12-13 maj hade MFK Pegasus ordnat en tävling i F3A. Denna gången hölls tävlingen på Björnhults flygfält i närheten av Falkenberg. Fördelen med detta fält är att man slipper all motor- och segelflyg-trafik som kan inverka störande för de tävlande. Tävlingen hade emellertid bara lockat 10 tävlande varför man får förstå att arrangörerna var besvikna. På lördagen var det solsken om än vinden var en aning kall och då det inte var fler tävlande tyckte tävlingsledaren det var lika bra att flyga tre omgångar på lördagen. Det visade sig vara förståndigt för under natten ändrade vädergudarna sig och när man började på söndagen öste regnet ner. Men modellflygare är ett tappert folk och tävlingen kunde slutföras utan några som helst missöden. Men samtliga var nog nöjda när man fick packa ihop sina modeller och fara hem. Inte minst domarna som hade det besvärligt med att föra protokoll på genomblöta papper. Samkväm hölls på lördagskvällen på Hertingen en tjusig gammal herrgård. Efter maten visade Kjell Andersson några färgbilder från olika tävlingar.



Varför se så hoptryckt ut Kenneth?
Du vann ju!
Eller är han Strömquist så stark?

VÅRTÄVLINGEN 28-29 april 1973

Nu har tävlingssäsongen inom RC-flyget äntligen börjat. Den inleddes lördagen den 28 april med den traditionella Vårtävlingen, där de båda klasserna F3A och RC1P denna gång samlade 21 deltagare från hela landet.

Tävlingen som arrangerades av radioflygklubben GRIPEN, Klippan avhölls på Havgårds modellflygfält vid Söderåsen.

Till att börja med rådde stor pessimism bland arrangörerna, efter att ha hört väderleksrapporten inför helgen. Denna pessimism försvann emellertid ganska snart. I stället för de utlovade regn- och hagelbyarna, kunde glatt noteras att solen fanns på plats under hela tävlingen, ända fram tills prisutdelningen var över på söndagen. Då kom de första regndropparna.

Trots att flera andra evenemang pågick i närheten just den helgen, samlade tävlingen en förvånansvärt stor publik. Denna kunde förutom att följa tävlingarna, också bese en av hemmaklubben arrangerad utställning av radiostyrda modellflygplan, bilar och båtar. Det stora dragplåstret här, var en jättemodell av den kända B-18 bombaren som flitigt fotograferades. Modellen som är försedd med två stycken VECO-61 motorer, har byggts av hemmaklubbens Stig Lundmark, som förresten även deltog i tävlingen.



Utställningens dragplåster:
Stig Lundmarks B-18 bombare.

Kl. 09.20 på lördagen gav sig första startande, Olof Elliot, iväg. Sedan flöt tävlingen mycket bra utan några som helst missöden. Redan efter första tävlingsdagen kunde man se vilka toppstriden skulle komma att stå emellan. Bengt Lundström tog ledningen med 9805 poäng. Efter sig hade han Kenneth Holm och Göran Ridderström.

Efter söndagens omgångar stod det klart att Göran Ridderström gått förbi både Kenneth Holm och Bengt Lundström. Göran Ridderström från RFK MICROS i Stockholm vann alltså F3A-klassen med minsta möjliga marginal: 14855 p mot Lundströms 14850. Därmed sköts Kenneth Holm ner till tredje platsen med 14800 p.

I populärklassen, som denna gång endast bestod av sex deltagare, varav tre från hemmaklubben, var konkurrensen inte så hård.

Första priset plockades behändigt hem av Hans-Åke Engdahl från Acro-Flyers i Ystad.

Vårtävlingen -73 blev alltså en tävling som innehöll alla ingredienser som behövs för att en tävling ska bli trevlig.

Kennet Jarmo

Referat Kaffe Petter 5-6/5-73

Lördag: Speed alla klasser.

En del nyheter har lanserats under den senaste vintern, den som har drabbat våra, ja alla speedflygare, kanske värst är nog regeln om 0,40 mm lindiameter. Den som inte flyger denna klass kanske bara rycker på axlarna och tycker för sig själv. Tyvärr fungerar hela denna kategori av modellflygare likadant och upptäcker till sin fasa att dessa linor är tjocka! På KP pratades det en hel del och en del uttryckte sig på ett sätt som inte skall nämnas här. Om man betänker att linans frontyta har ökat med hela dryga 30 % och att draghållfastheten före en knuten lina med mer än 90 %. Tittar man på detta och sedan jämför den hastighetsnedsättande verkan ca 10 % så måste ju alla hålla med om att vinsten på detta plan har varit den eftersträvande säkerheten. Som arrangör av större internationella tävlingar där FAI står som ansvarig kan man förstå att någon har velat göra något för att nå den högsta säkerhet som till ex. ovan nämnda drastiska regel. Formen för att nå denna säkerhet kan verkligen diskuteras, och det hoppas jag att berörda flygare kommer att göra.

Radikala speedmodeller har det inte funnits gott om i detta land, man har inte ens vågat tänka på sådana finesser. En viss förändring kan man nog säga har inträffat sedan senaste VM i Helsingfors 1972. OBS jag tog med årtalet också, man vet ju inte när MFN kommer ut, heller inte när denna artikel kommer in. Från detta VM hade Leffe Cernold med sig hem en offcentrisk rysk kärna. Denna inspirerade Leffe att snarast bygga något liknande. Den var som vi vet snabb men svårflugen, och Leffe hade ingen kontroll på sin motor. Detta gjorde att totalt tröttnade, speed flygning blev för svårt och osäkert. Men det finns krafter kvar i de bakre leden, Mats Böhlin tittade och tyckte på sitt norrländska sätt, gick hem och snickrade ihop en halv radikal off-centrisk maskin med typisk Ove Kjellberg avstängare osv till sin Rossi samling. Än har den inte kommit igång riktigt men det blir. Mats har varit på banan ganska intensivt denna vinter-vår och kört sina motorvarianter för bl a ett kommande helradikalt speedfoster som till och med Måns Hagberg inte skulle ha drömt om i sina vildaste mardrömmar. Ove Kjellberg dammade av fjolårets modeller och blev förbannad över att man inte kan se om motorerna har blivit bättre i malpåsen under vintern. Under ett provpass tidigare i vår med tunna 0,30 linor stannade klockorna på ca 230 km/tim. Med årets kraftkablar blev det "bara" 209 vilket än så länge räcker till nytt svenskt rekord. Inte bara Ove kämpar med propeller problem, alla gör det, men var får man tag i sådana? Ove tycker om att göra allt med mycket stor omsorg. Naturligt vis har han byggt sina motorer själv, såväl 2,5 cc som 5,0 cc. Denna större klass har han en viss förkärlek till och länge hotat att knäcka det gamla rekordet satt av Olle Ericksson någon gång i mitten av 50-talet, 222 km/tim. Varje gång Ove har varit ute med sin femma har rekordet höjts men över 240 har han inte gjort förut, på tävling. Hans egna nya motor lär vi få se fram i höst med pipe och allt. Det han nu åker omkring med är en vanlig Super Tigre G21/29 front utan pipe. Sven Pontan en glad gosse från Handen åker alla klasser som går att styra med snören, ungefär lika framgångsrikt i allt. Till denna dag kom han dragande med den största speed modell jag sett, med en stor Super Tiger G 60 RV ABC. 1,2 kg, 19,9 m linor men bara futtiga 204 km/tim utan att motorn gick in på pipen. Svennes stora problem med detta schabrak är att han inte kan få tag i lagom propeller. Är det någon som känner till var man skaffar vedträn med dimensioner 10x8? Som kuriosa kan nämnas att i Italien flyger man med OPS 283 km/tim, FAI soppa! I USA är man värre, men med 40 % nitro 186 miles eller 297 km/tim. På med pilen Svenne.

För att så gå över till den som antingen lyckas eller så totalt missar allt han tar sig för. Denna gång trampade broder Bengt Martinelle alldeles fel. Vad han än skruvade på så var det meningslöst. Måntro kan det vara att man inte tränar erfoderligt? Hoppas det och vi skall ta fasta på att han lovat att återkomma med nya vassa bitar, eller åtminstone en annan Rossi med en annan tank, med ett nytt skal skulle han dessutom slippa damma av den där gamla reserven från 1967. Herr Martinelle behöver i lugn och ro ägna sig själv lite mera tid och inte försöka få bara skrivbordsalster att fungera, det finns träningstillfällen vilket behövs, att få en motor i bänk att verka bra kan alla.

Leffe Cernold vet vi tidigare att han har förmåga att få sina saker att gå, även denna gång och även med en Kosmic. Det enda som var nytt på denna modell var glödpluggen enligt egen utsaga. Leffe kan inte tänka sig något fortsatt deltagande i SMFF's regi beroende av olika anledningar och har därför valt att bygga modellracerbilar med motorer han känner till nämligen Rossi. Det skall kanske ej nämnas i denna blaska, men oj vilken fin bil han har byggt. Det skiner igenom lite var att vaggan stod bland modellflygare. Över detta vackra blå skal kan ni lita på att många bilåkare kommer att dregla och att önska att deras enkla härkomst borde ha stått modellflygbyggare närmare. Lycka till Leffe.

Kalle Enqvist som har deltagit sedan seklet var ungt, hade inte heller han sin dag i dag. Hövlig som alltid stängde han nästan av sin motor de sista rundorna, kanske för att släppa fram yngre förmågor. Han plockade intensivt med sina bitar, men statistiskt brukar Kalle komma igen längre fram på året. Rossi 15 används som energiomvandlare från soppa till fart. Om jag fick önska, skulle jag önska att han fick tränat lite mera. Kalle har knåpat ihop ett nytt radikalt speed-skepp i vinter som han skall hota omgivningen med längre fram i år. Kalle har synpunkter på de sk Kaffe Petter reglerna och på dörr-låsen på sin nya bil.

Från Oxelösund kom det för några år sedan två riktiga blåbär, men tiden går, nu har man fått körkort och muckat och blivit säkert bland de mest aktiva linflygare i detta land. Den här gången skulle det flygas speed med 5,0 cc motor med pipe och allt. Efter första omgången bytte man ut speed modellen mot en T/R-B modell och så det gick mycket bättre. Med det brinnande intresse dessa båda Fällgrensöner visar borde någon förklara förhållandet Kvalitet/Kvantitet. Den lite svårhanterliga Super Tigre G21/29 RV ABC med pipe borde de lära sig att utnyttja de stora kraftuttag denna fina motor innehar.

Lika oförutsett som hyreslappen kommer till en hippie, kommer våren till speedflygare. Alla hade räknat med att deltagarantalet skulle ha varit större. De överrumplade dralde ner fram på dagen, gnuggade sömnen ur ögonen, plirade mot solen och tog av sig vinterrocken, satte sig ner och fick en enorm geist.

Söndag-T/R-B, Standard Race T/R-Int.

Ingen vet väl varför, men på T/R tävlingar så långt jag kan minnas så har det varit tre fyra anmälda T/B-lag. All annan verksamhet på tävlingsplatsen blir helt lamslagen när nerräkningen börjar för detta gladiatorernas öronbedövande flygverksamhet. Denna gång som så många gånger förr hängde åskådarna som flugor på flugpapper utmed det nyuppsatta säkerhetsstaketet och väntade på att ridån skulle gå upp och spelet kunde börja.

Denna gång var hela tre lag anmälda. När starten gick rusade motorerna, dock inte bröderna Fällgrens pipe försedda B-kärna. Det tog mycket för lång tid innan pipen kom in och då gick den lika fort som de andras.

Bland de tappra genom åren är Björn Winkler med sin gammalkärna. Modellen är så gammal att den inte är utrustad med panna men med trämotorbockar. Modellen har försetts med Super Tigre av alla slag, det som driver den framåt nu är en mycket snabb, mätt med engelska mått, G21/29 RV. Mera från Hedenhös. Dan Johansson anlände med sitt någott till åren komna flygplan. Dan har hållit sig undan några år, flyttat ihop med söt fru, lärt sig ett och annat, visar detta genom att måla blommor och bin över hela modellen.

Sluttiderna blev långtifrån vad paret Svedling-Eklund kunde prestera på sin tid. Det märkliga var att modellerna inte gick fort heller, måste ha varit ett virus som surrade till det hela. När heatet var slut gick alla tillbaka till sitt skruvande, tävlingen kunde fortsätta.

Standardracing.

Denna tävlingsform är en rätt trevlig avkoppling för ögat. Tävlingen är avsedda för yngre förmågor där det i första hand gäller att visa att man kan bygga en modell som kan flyga. Vid andra tillfällen skall man även visa att den kan flyga med den motor den är utrustad eller man starta den samma. När det så införs ett moment att modellen inte får flygas alla 100 varven på en tankning, blir det än värre, mycket värre. Men vad spelar dessa petiteter för roll när de får vara med på fullt allvar.



Bildtexter till Kaffe Petter

1
TR-B, med Le Mansstart från mittcirkeln.

2
Bröderna Fällgren släpper i väg sitt TR-B skepp.

3
Att fånga, tanka starta och sedan släppa modellen på mindre än 3 sek kan tyvärr inte se ut på annat sätt när Ulf Larsson gör det.

4
En stilstudie till med Staffan Ekvalls modell. H Sannes under hjälmen.

5
Sven Pontans klass C med Super Tigre 10cc motor. Rekordet är bara 223 km/h och det skall slås i år.

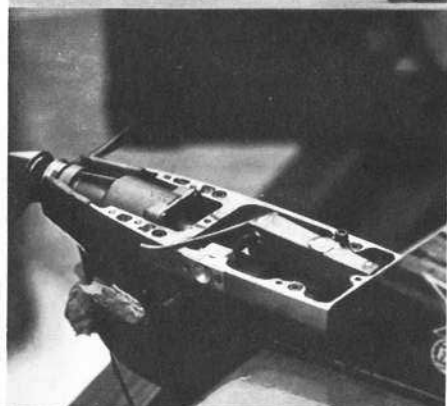
6
Björn Winkler startar sin TR-B, notera batterianslutning.

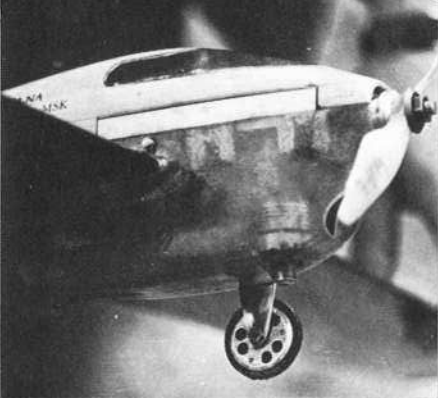
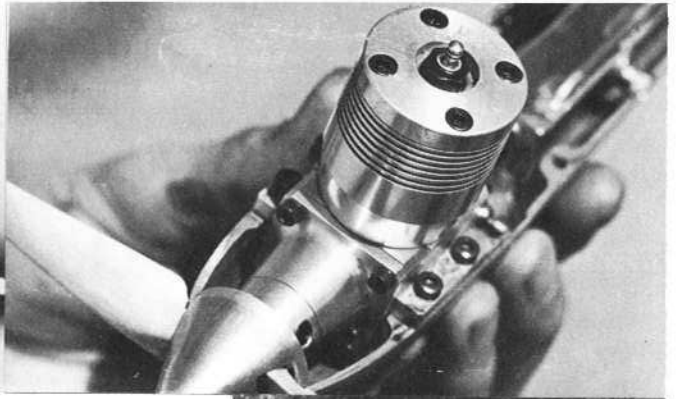
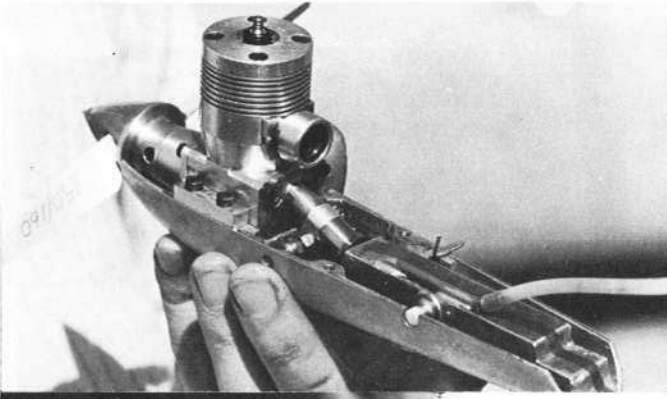
7
Från vänster utslagen B O Samuelsson, Sven Pontan med krafter kvar, Ulf Larsson ganska trött.

8
Nilsson/Engman startar medan Gustavsson njuter så länge det varar. Doidis Grenchef Samuelsson.

9
Närbild på Ulf Larssons 480 gr modell, Motor-installationer är nyttiga att studera.

10
Ove Kjellbergs konventionella Speed int modell. Vingarna är av aluminiumplåt.





11
Ove Kjellbergs hemgjorda motor.

12
Gustavsson/Härnes KB modell är byggd i glasfiber, motorn skiner igenom. Lättade hjul med titanställ är inte vanligt, vikt 460 gr.

13
Bengtsons MVVS modell med tankventil och tank.

14
Standarddracer utrustad med Oliver Tigre.

15
Engqvist energiomvandlingspaket.

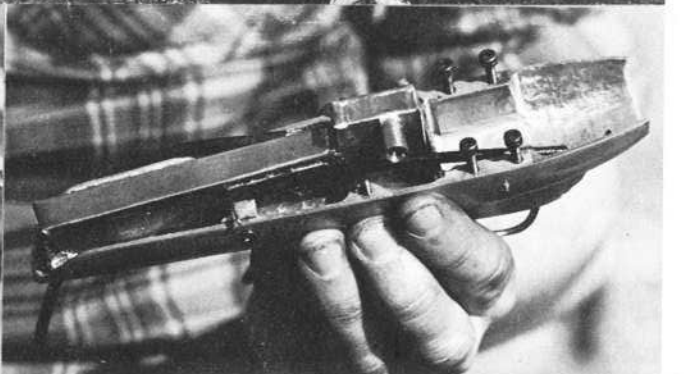
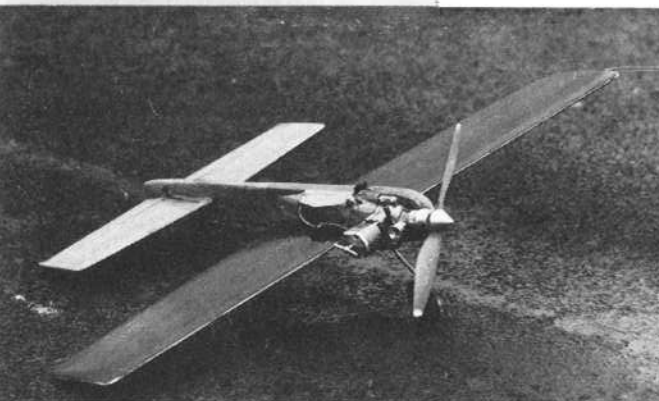
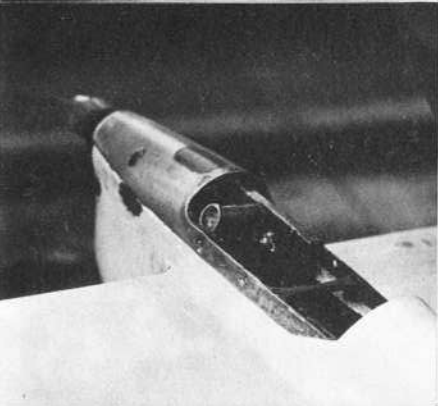
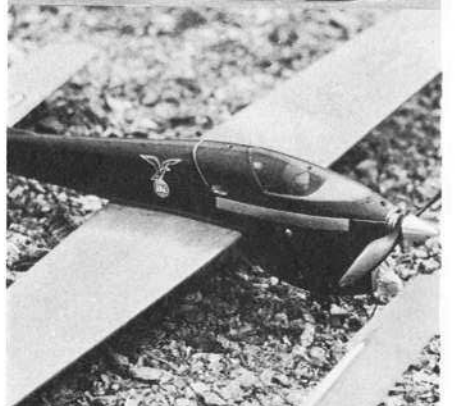
16
Studie i fin-jobb signerat O.K.

17
Ekvall på knä och Gustavsson allvarlig.

18
Närbild av U Larssons vinnarmodell.

19
Mats Böhlins osymetriska med smak för fart.

20
Mats panna med lanke, noterna tankventil och bränsleavstängare vid mitten av lanken



Alla som tillfrågades tyckte att det var toppen, men bor man inte i Solna så är träningsmöjligheterna små. Under vintern har det byggts flitigt i stugorna runt omkring. Några modeller var inte så tokiga. Den genomgående motorn som används är Super Tigre 15 D front-matad. En och annan MVVS dyker upp då den tycks vara lättare att få tag på.. till ett rimligare pris. Det bör påpekas att dessa två motorer inte är de enda tänkbara. Nya Oliver, ETA och COX 15 är mycket fina maskiner som så många andra.

Det bör påpekas att denna klass är för yngre modellflygare och har en naturlig avgång uppåt, då ett lag som vunnit tre tävlingar skall anses som överkvalificerade. Då det utfärdas en massa tävlingslicenser landet runt borde det ju finnas ett intresse att deltaga på dessa enkla arrangemang.

T/R-Int.

Till dagens drabbning var nio lag anmälda, frustande av krafter, stinkande fotogen och nersmorda av ricinolja eller andra specialoljor. Tävlingsdisciplinen är enligt praxis: ingen provflygning före tävling. Detta innebär stor aktivitet på banan kvällarna innan.

Bengtsar/Böhlén, en ny kombination, utrustade med något gammalt, reparerat och tungt glasfiberplan. Framdraget av en MVVS, Barthel propeller och en Cox kopierad tysk förgasare. Modellen flög halvbra, landar som man vet inte vad. Just detta med landningen föranledde ett haveri som satt stopp för vidare flygning den dagen.

Engmann/Nilsson ett ungt lag som verkligen kan flyga men turen var inte med dem, vilket gjorde att man var tvungen att avsluta tidigare än beräknat. Grabbarnas plan hade plastkropp, hemgjord naturligtvis, med Super Tigre som drivkälla (ST RV15).

Naturligtvis var grabbarna Fällgren med även här och stödde verksamheten. Det intressanta med dem är att de faktiskt åker omkring med även här en mycket fin motor, Paul Bugel 15. Även här brände de sina ljus och förlorade mycket på inställnings-trassel. Modellen av trä såg mycket trevlig ut, men kan vid nästa nybygge förbättras på vissa punkter. Klassen tycks passa grabbarna, så lycka till.

Winkler/Pontan, strävsamma, pålitliga som kan trassla till det hela genom att krypa in på finalplats med minimum marginal. Bättre än dagens resultat kan man med sina snygga trämodell förspänd av en Super Tigre G 20. Omtankningarna gick som regel under 3 sek, men då dessa var så många förlorades dyrbar tid. Modellen är ej utrustad med avstängare.

Samuelsson/Axtelius. Alltid lika farliga, men alltid lika oförberedda. Deras PB motorer är stadig jämföra inte under 25 sek men med god och säker räckvidd 33 varv. Nya trämodellen (1972) flyger och landar bra, därtill en egen "look". Bränsleavstängare med snaps och div. andra funktioner i ett.

Larsson/Rylin de senaste årens säkraste lag, med förmåga att "schärpa" sig till det yttersta när det gäller. Flyger gärna med en ombyggd Rossi men här med Super Tigre RV 15. Modellen är mycket lätt träsak, välflygande och väl landande. Omtankningarna på ca 3-4 sek och därtill 35 varv gör en vinnare i detta land.

Härne/Gustavsson det absolut strävsammaste paret, som har hunnit att pröva ut det mesta, att köra slut de mesta, att göra av med det mesta. Epokgörande på alla områden, bygger lätta, snygga modeller som kan bli bättre och har en enastående förmåga att göra bort sig. Förfogar över många fina motorer. En K&B 15 som puttrar omkring i ca 25 sek/km men har en fantastisk räckvidd, över 50 varv. Utöver detta har man Super Tigre G 15 RV snabba, men flyger bara 25 varv per tank. Med lite mera tur borde detta vara ett starkt "vinnande" lag.

Ekvall/Sannes. Lätta trämodeller med god finish, men med ett rassligt mekaniskt inre. Framdrivet av snabba Super Tigre G 15 RV som ibland inte når den magiska 25 varvsgränsen. Borde träna lika mycket mera som föregående lag tränar för mycket. Modellen flyger, startar och landar "så där". Bränslenål och mekaniker borde bytas. De tre sista lagens modeller har bränsleavstängare typ "nypa slangen".

Efter två långa dagar i sus, har detta uppsnappats plus div bilder som jag hoppas kommer att visa en del av denna synnerligen triviala tävlingsform, där man måste förfärdiga hela modellen och alla tillbehör själv. Så var Kaffe Petter slut och endast minnen och resultatlistan återstår.

Håsan

SOLNAS POKAL 19-20/5 1973

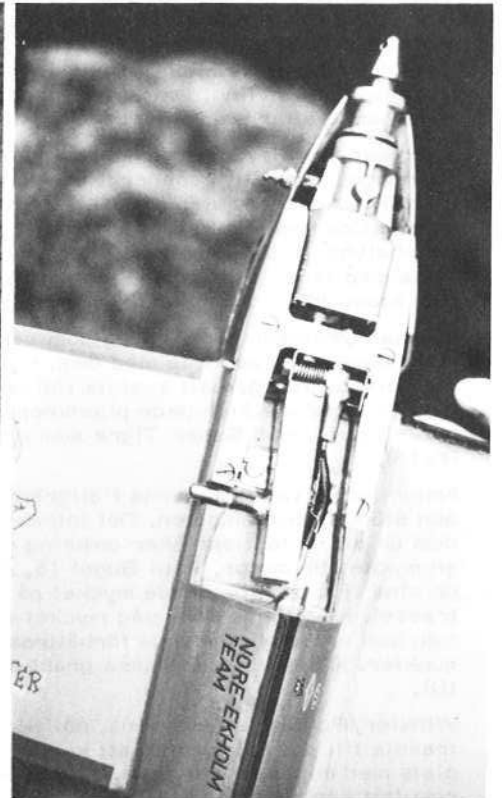
Solna klubben med anor från 30-talet, firade 15-års jubileum med sin årliga tävling SOLNAS POKAL. Den ursprungliga tävlingsklassen var då T/R-B, till vilken en stor samling bronspokaler utdelades som priser, därav namnet. Utvecklingen gav vid handen att även den mer och mer intressanta klassen T/R-Int togs upp på tävlingsprogrammet. Detta har genom åren blivit den dominerande klassen. Ett nytt intresse vaknade inom klubben, i mitten av 60-talet, Speed. Det naturliga var då att även denna tävlingsform blev representerad. Den sist tillkomna klassen är Standardracing, vilken tillkom i slutet av 60-talet, då den gamla klassen T/R-A mer eller mindre slopades. Som kuriosum kan i korthet nämnas man använde 1,5cc inbyggda motorer i små semi skala modeller, linlängd 13, 27 m. Klassen var svårbemästrad och knappast någon juniorverksamhet och därav lågt deltagarantal.

Vad hände på den första tävlingsdagen, lördagen? Trenden har varit att utövere av den privilegierade modellsporten har sprängt alla gränser. Deltagare från våra grannländer har regelbundet fått sina krafter med svensken just på denna tävling och beklämmande nog som regel tagit Pokalen, en stor silver champagne kylare (?)?

Till årets evenemang hade tre finska lag anmält sig, på ett villkor, att tävlingen avhölls på lördagen. Vi visade vår välvilja och godtog detta krav. Tävlingsresultaten talar sitt tydliga språk och någon närmare presentation av de svenska deltagarna och deras utrustning skall ej behandlas här. Finska lagets kunnande och utrustning är däremot av högsta intresse. Lätta fina balsa modeller med mycket god finish som går i ton med det konstantverk man normalt möter. Paret Fagerström/Aarnipalo har ett ryskt energiknippe i nosen på sin modell. Som det framgår av bilderna har den inte ett konventionellt utseende, men många detaljer som en T/R-motor av klass bör vara utrustad med. Påpekas bör den mycket väl planerade värmeisoleringen av såväl förgasare och avgaser från övriga vevhuset. Bränsleavstängningen är ett öververk, vilket paret ej hade i bruk nu. Det innefattar avstängning, snapsning, luft till tanken, bränslepåfyllning och slutligen bränsleinställning. Motorn är långslagit och brummar på med god fart med en räckvidd av 35 varv. Flyghastigheten ligger ungefär vid 150 km/h.

Europamästarna 1971, Ekholm/Nore, har fått fart på sina Super Tigre delar, trots allt hot om snabba Rossi dieslar föll deras val på det gamla. Deras modell var mycket välflygande, landade och startade utmärkt. Omtankningarna var mycket snabba. Modellen var utrustad med en enkel och effektiv allt i allo avstängare.

Nordlund/Pihkanen använde sig av en nyare MVVS som tyvärr var lite för ny och inte hade alla de fina egenskaperna ... ännu.



Solna pokalen

1

R Aarnipalo börjar lugnt.

2

Standardracer-föraren och junioren Ljunggren från Tullinge

3

Fagerström/ Aarnipalos modell. OBS. Prop dimension.

4

Nämnda nöjda lag när det var klart

5

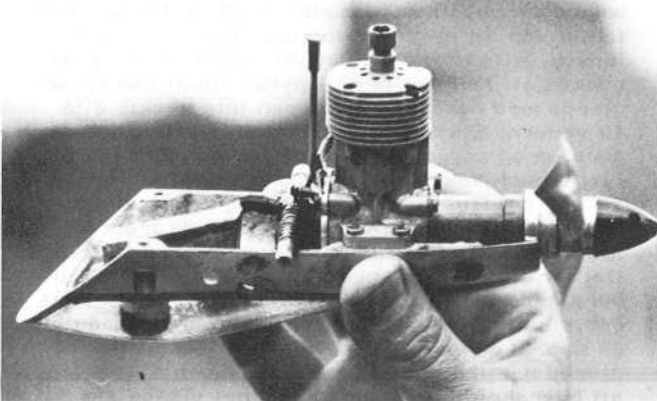
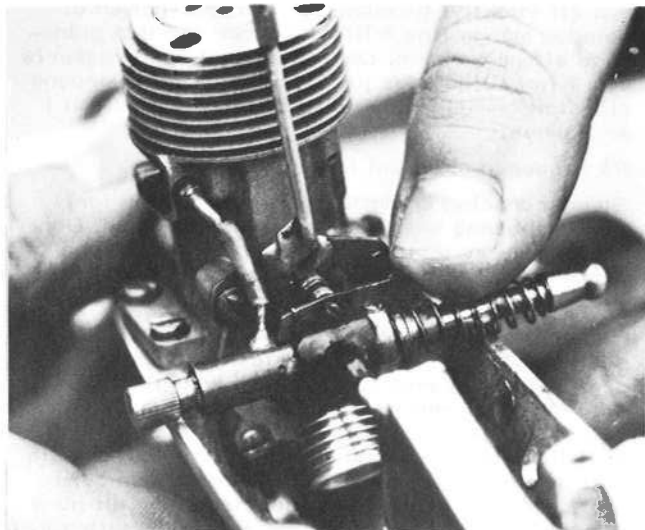
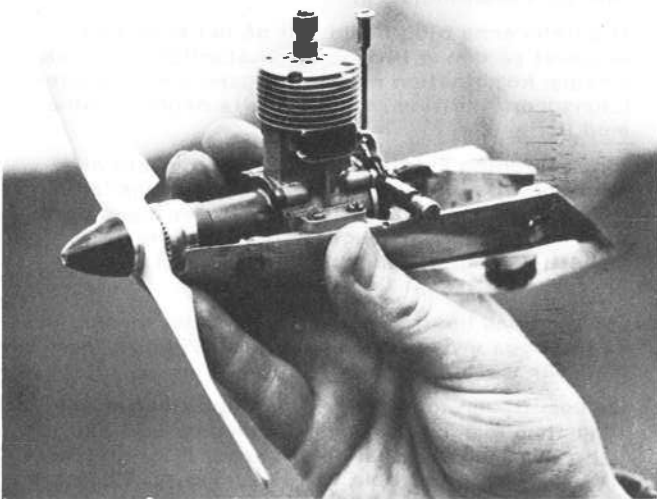
Profil av Ekholms/Nores modell.

6

En snygg förpackning av energiknippet.



Studie av P Nore Uppvärmning, Start och iväg, signal till pilot stäng av du har klarat 25 varv. Ta modellen som kommer fort . . . Se vingen, tanka, starta iväg totalt 3 sek.



7

Den ryska motorn

8

Bränsleavstängare för finsmakare

9

Cykelekern är för fastsättningen

Förövrigt gällde att Larsson/Rylin var snabba och pålitliga, Gustavsson/Härne förlorade på mest otur. Bengtsar/Böhlin trodde vi på, men för mycket marktid. Fällgren/Fällgren börjar kunna det här och har lovat att putsa av kanterna. Samuelsson/Axtilius snuvades på konfekten och får jobba bort några sekunder. Winkler/Pontan måste börja kunna bättre och Ekvall/Sannes får inte skruva isär modellen när man skall förbättra.

Säll: När så många fina heat skådats på en tävling motorer och manskap har visat sin samhörighet. Det var bäddat till en stor fight i finalen för att inte tala om ommöbleringen efter semifinalen. Men den stora finalen kom aldrig till, trots att de tre lagen var jämna ända till att Larsson släppte sin modell slarvigt vid andra omtankningen med följd av att den åkte in och allas våra hopp sjönk. Nore/Ekholm och Fagerström/Aarnipalo piskade vidare och det såg ut att bli en hel finsk affär. Men alla-redan vid nästa omtankning eller snarare landning stannade bägge motorerna samtidigt med F/A's modell först som skulle fångas av Aarnipalo, som stod i sektorn före E/N. Nores modell fånga upp den första modellens linor innan Aarnipalo hunnit fånga sin modell. Nore kunde fortsätta att flyga vilket han gjorde men Aarnipalo nådde ej sin modell som nu också låg på innerplan. Aarnipalos lycka låg i att han ej hann ta sin modell då han annars hade blivit diskvalificerad för att hans linor hade fångat Nores modell och ej regelmässigt legat på marken. Således medförde detta att Aarnipalo vann, tvåa blev Larsson då Nore diskades. Någon omflygning kan det inte bli fråga om i finalsammanhang. Hyllvärmaren inom linkontroll, den klassiska T/R-B modellen måste också vara med på denna tävling där enligt statistikken tre lag brukar vara anmälda, så även denna gång.

Winkler lade sin modell på innerbana vilket inte medför framgång. Fällgrenssönerna kämpar mot naturkrafter och envisas med en pipe modell. Andersson som har det gällande rekordet på 10 miles satt någon gång på 60-talet på 6 min 14 sek klarade denna gång av 6,15 bra.

Tävlingen genomfördes med en kamratlig god anda och ett effektivt tidsschema. Vid pris-pallen utdelades många fina fritidstillbehör och den glänsande silver-pokalen. Därtill ett nytt vandringspris som i följd tilldelades just Aarnipalo för "Nordens största Fummelgreppsmekaniker", detta tillfälle i år Sannes.

På söndagen skall det flygas fort.

Standardracing är dock ingenting som går fort men grabbarna skall få vara med och kämpa. Den här formen av tävling är mycket seeeeg. Några framsteg kan man nog inte tala om även om viljan finns där.

När reglerna skrevs till denna tävlingsform fanns det synpunkter som inte efterlevs på något vis i dag. Det regelpaket som SMFF övertog från Solna stod det klart redogjort att tävlande som vunnit TRE tävlingar i fortsättningen skulle anses för kvalificerade för denna klass. Varför jo, på detta sätt behövs ingen åldersgräns eller annan övre gräns. Modellflygning har inte med ålder att göra utan med erfarenheter. Denna regel bör sättas i bruk som en naturlig övre avgångsgräns. På detta sätt ökar chanserna för de yngre. Efter detta vill jag angripa missolkandet om hur ett lag skall se ut. Enligt beslut flyger man enligt FAI's T/R-Int regler, där det heter att ett lag består av en mekaniker och en pilot, som inte får ingå i andra lag. Om detta skall innebära hårda beskärningar för de inblandade vet jag inte men kvalitativt vet jag att det kommer att bli en stor förbättring dels lagmässigt och dels tävlingsmässigt. Således föreslår jag tävlingsledare att fom 1974 hålla på denna regel.

En liten bild av dagens sega gubbar.

Grabbarna Jakobsson/Östergren har en modell som kan tyckas lite stor och tung men som flyger skapligt. De har lärt sig punktlanda med sin avstängarförsedda modell, tydligen fungerar denna väldigt mycket för att efteråt går inte motorn att starta ... nästan. Dagens resultat skall nog inte bara kallas klavertramp. Bröderna Fällgren lämnade ståtligt "walk-over" i andra omgången efter att ha klarat sig bra i första, men man kan bli förvånad över att det inte går än bättre. En kombination från ÖSFK är Olsson/Williamsson som bygger skapligt och har snygga modeller, rent och enkelt. Gammal bonde praxis är "Tungt är starkt". Hade gossarna satt på fler dekaler hade modellens vinge knäcks. Hör upp, man använder inte TRE mm balsa till vinge. Denna lövkonstruktion bromsade säkert ut segern. En annan kombination Njurling/Olsson med ett långt fram placerat sporrhjul som tillsammans med propellern var det enda som skiljde modell och mark åt. Synd detta tillsammans med punktlandning i asfalten gjorde att en skaplig tid omintetgjordes.

Fler kombinationer Mannerstedt/Williamsson har en Super Tigre med lång gummisnodd i där mesta tiden går åt att peta på snurran. En kombination till kan man tänka, Karlsson/Mannerstedt med en modell utrustad med tvåpunkts landställ samt därtill nossporre (?) som följaktligen inte ville rulla på marken vilket innebär 60 m träning för mekanikern, att springa.

Så har vi andra kombinationer från Tullinge klubben, Gladiatorerna. Meurling/Miettinen har valt att använda en enkel men driftsäker PAW som drivkälla, det går inte fort men säkert att grejerna ramlar isär kan man tycka skrämmande och i framtiden medföra hårda besiktningar före tävling. En variant är Miettinen/Meurling och att dessa har valt att försöka använda en MVVS som drivkälla.

För övrigt var detta den andra modellen som hade den lilla finessen, en bränsleavstängare. Den fungerade en gång men för övrigt är den inte att rekommendera.

Gladiatorerna bjöd i alla fall på det ända nya ansiktet på denna tävling som naturligtvis ingick i någon kombination mellan tidigare nämnda parter. Ljunggren/Miettinen spöade i alla några av sina med tävlande.

Med anledning av alla kombinationer måste alla vänta på alla. Detta medför att en tävlingsdag blir mycket lång och slitsam. Blir det ingen bättring måste Standardracing bli en helg för sig, vilket innebär att kontakten mellan de tävlande bryts.

Modellernas hastighet var varierande. Ingen kan sägas flyga mycket fortare än ca 125 km/h, normalt var mellan 110 och 120 km/h.

De som flyger fort i dag var en out stander som länge har knackat på dörren men som inte har velat göra bara ett halvbra inhopp. Böhlin klämde till ordentligt med hela 219 km/h (16,4). Första omgången blev det streck i protokollet. Andra omgången drog han in modellen på en fin ton, hans taktik var att ej gå i pylon utan bara ett startförsök. Alla hörde att det var något på gång och ropade att han skulle gå i pylon vilket han tyvärr gjorde med resultat att soppan inte räckte alla 10 varven. Sista omgången visste han vad han skulle göra, drog snyggt in motor på pik och kastade sig i pylon och saken var klar. Motor: Rossi förstås. Så var det Rosengrens tur med en gammal Super Tigre utan pipe med vilken han plöjde fram för fulla skaff, med en hastighet som en bra T/R-Int. Det lär finnas mera hemma på hyllan. Ove Kjellberg hade sin gamla beprövade, som nu har mött och slagits av sin lärjunge. Även om man måste gå upp en motorklass för att få braka på lite så gjorde Kjellberg detta med sin Super Tigre 5cc, att överskrida det gamla rekordet visade sig om möjligt i dag 2,40 förblev det.

Fällgren hittade på alla tappra försök att få sin att tända på pipen någon annan gång kanske. Pontan kämpade tappert med sin 10 cc Super Tigre men nu vill motorn inte gå så länge i taget att det kan bli någon flygning av. Leffman har skapat sig en modell som när han har lärt sig sköta den kommer att gno på så att till och med Böhlins får se upp. Denna gång lyckades det inte så bra, men man bör tänka på att han kommer från Malmö. Enqvist satt dit en bra notering till ligan men driftsäkerhet fattas, det pratades om pipens längd. Man skall förstå honom, han har nytt på gång som kan vara roligare, och det hoppas jag snart visar sig. Så var det då Samuelsson som försöker att hota 5 cc rekordet, än så länge är det bara försök till hot.

Straxt före solen sjönk bakom husen på Blåkulla i Hagalund avklarades prisutdelningen. Även om solen så hade gått ned bakom nämnda hus hade det varit dagsljus över prisbordet. Solnas egna lilla sol sken, Mats Böhlins.

Håsan



nyheter

ACE PULS COMMANDER PROPORTIONAL

Den välkända amerikanska 1-kanals pulsproportionalradio ACE PULSE COMMANDER licens-tillverkas och säljes nu i Sverige av ORIENT-HOBBY Mickel Bagares Gränd 75 123 55 FARSTA Sweden. Anläggningen är speciellt avsedd för små motormodeller med motor på 0,8 cc-1,6 cc samt segelplan med spännvidd på upp till 2 meter. För nybörjare är radion närmaste idealisk: den är billig i inköp och lätt att installera, rodermotor har endast en rörlig del. Anläggningen kostar 425:-, inkl. moms och omfattar sändare, mottagare, rodermotor och mottagarack. Fullständig service och garanti. Omgående leverans.

Tekniska Data

Sändare:

1-spaks pulsproportional-sändare med elektromekanisk trim.
Storlek: 50 x 88 x 162 mm
Strömkälla: 9v radiobatteri
Uteffekt: 550 mW
Strömförbrukning: 105 mA



commander



Mottagare/Rodermotor/Ackumulator:
Superheterodyn-mottagare med fast kristall.
Storlek (mottagare): 45 x 33 x 14 mm
Vikt: mindre än 28 gram
Total vikt: 125 gram (inkl. rodermotor och ack)
Strömkälla: 2,4 v/500 mA ackumulator
Strömförbrukning: 150 mA

Anläggning kan byggas ut till att omfatta motor-kontroll.

ACE HIGH GLIDER

Motorseglare speciellt konstruerat för Puls Commander. Spännvidd 175 cm. Lämplig motor: Cox Babe Bee 0,8 cc. Byggsats innehåller bl.a färdigskurna vingar i cellplast, färdigsågade balsa- och plywooddelar, delar till motorgondolen.
Pris: 115:- inkl. moms.



KAVAN

BELL JET RANGER

I tidigare nummer av Modellflygnytt presenterades den första helikopterbyggsatsen, Bell Huey Cobra. Här följer en presentation av den senaste, den mycket omtalade Kavans Bell Jet Ranger.

Byggsatsen omfattar två kartonger: den ena rymmer den vita plastkroppen och den andra såväl allt trämaterial som alla mekaniska delar. Dessutom rymmer den ritningen. Denna låda är en typisk "Kavansk" fundering om hur man minimerar förpackningen, således utnyttjas såväl översidan, där alla mekaniska delar presenteras i sina separata fack, som undersidan där trämaterial och kompletterande material och dekaler finns.

De mekaniska delarna är så väl förbearbetade att alla kullager och en del axlar redan är monterade där så är möjligt. Det mekaniska bygget består således endast av montering av dessa väl förberedda delar.

Om man i stället för att lyfta på locket, lyfter på botten finner man som sagt alla trädelar.

Spant och övriga plywooddelar är endast tryckta på flaken (2 st) då det är nästan omöjligt att stansa plywood med acceptabel precision. Rotorbladen, som har framkant av hårdträ och bakkant av balsa är färdig profilerade men ej hoplimmade. Landstället, som är av trä i bøj träkonstruktion är färdigt, och medarna är färdigbockade. I byggsatsen är inte övningsstället med utan, är ett separat tillbehör.

Glasfiberkroppen, som är helt färdig, består av två delar, själva kroppen och en undre överbyggnadsdel, som skall kunna lyftas av för att komma åt radio och motor. Fönstren är på kroppen endast markerade.

Till byggsatsen hör dessutom en tydlig ritning, som redovisar alla delars utseende och placering i modellen, samt en bygganvisning, som med tysk noggrannhet redogör för bygget. Bygganvisningen innehåller dessutom en mängd illustrativa bilder av "träbygget" samt sprängskisser av det mekaniska bygget.

Beskrivningen som levereras med engelsk text avses att översättas till svenska.

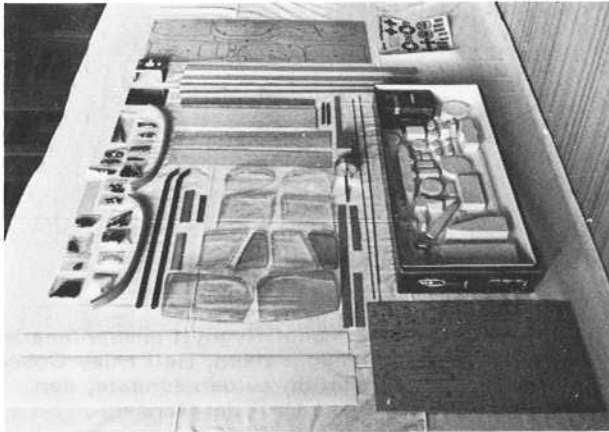
Byggsatsen, som torde gå snabbt att bygga beroende på välförbearbetade mekaniska delar & lite trämaterial, torde inte bereda någon några svårigheter om man ger sig tid att läsa och studera anvisningen.

Jet Rangers flygs till skillnad från Huey Cobran, med "konstant" varvtal och kan ändra stigningen på huvudrotorn.

Om man skall vara lite gnällig kan jag säga att det är synd då man gör en byggsats av denna kvalitet, använder sig av treskiktsplywood istället för femskikts. Vidare finns vissa delar, svåra att direkt identifiera, det senare avses att avhjälpas i den svenska beskrivningen.

Generalagent i Sverige är B Beckman & Co AB.

Jol



Delarna som ryms i lådans undervåning.



Janne Levenstams Bell Jet Ranger i Polisversion

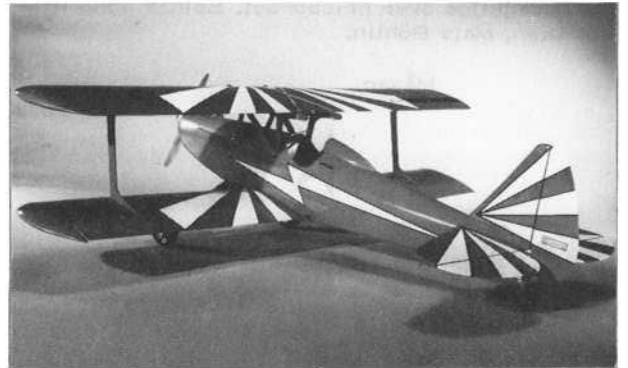
Modellsport i Vällingby har nyligen erhållit generalagenten för det belgiska företaget Tenco, som är en av de större modellflygföretagen i Europa. Tenco är mest känt för "Svensson byggsatser", som omfattar hela sortimentet från gummimotor-modeller för de yngsta till multimodeller.

Bland godbitarna för R/C flygarna kan nämnas Fly-boy, Flat-Top Stormer, Eye Ball och Wayfarer, den sistnämnda en dubbeldäckare, med ett mycket trevligt utseende.

För de skala intresserade kommer Tenco med en byggsats av Britten Norman "ISLANDER". Den är avsedd för två "40:or" och har en spännvidd på 180 cm.



FLY-BOY



Wayfarer.

Att plocka i en Svenssonbyggsats är ett rent nöje. Förutom mycket hög kvalitet på balsan, är de mycket kompletta. Således finns hjul, tank och alla nödvändiga tillbehör såsom stoppringar kvicklinkar osv. Till och med lim finns med. Trots detta är prisnivån helt acceptabel. Som alla andra av Modellsports byggsatser kompletteras byggsatserna med svensk översättning, varför även den som inte behärskar engelska tillräckligt inte har några svårigheter med bygget.

En annan intressant nyhet hos Modellsport är Midwest's nya tävlingsmodell "Mach I" ritad av Norman Page. Byggsatsen är av hög kvalitet skumplastvinge och stabbe, vilka man får planka själv. Kroppen utgörs av ett träbygge.

Jol



Å Hej!

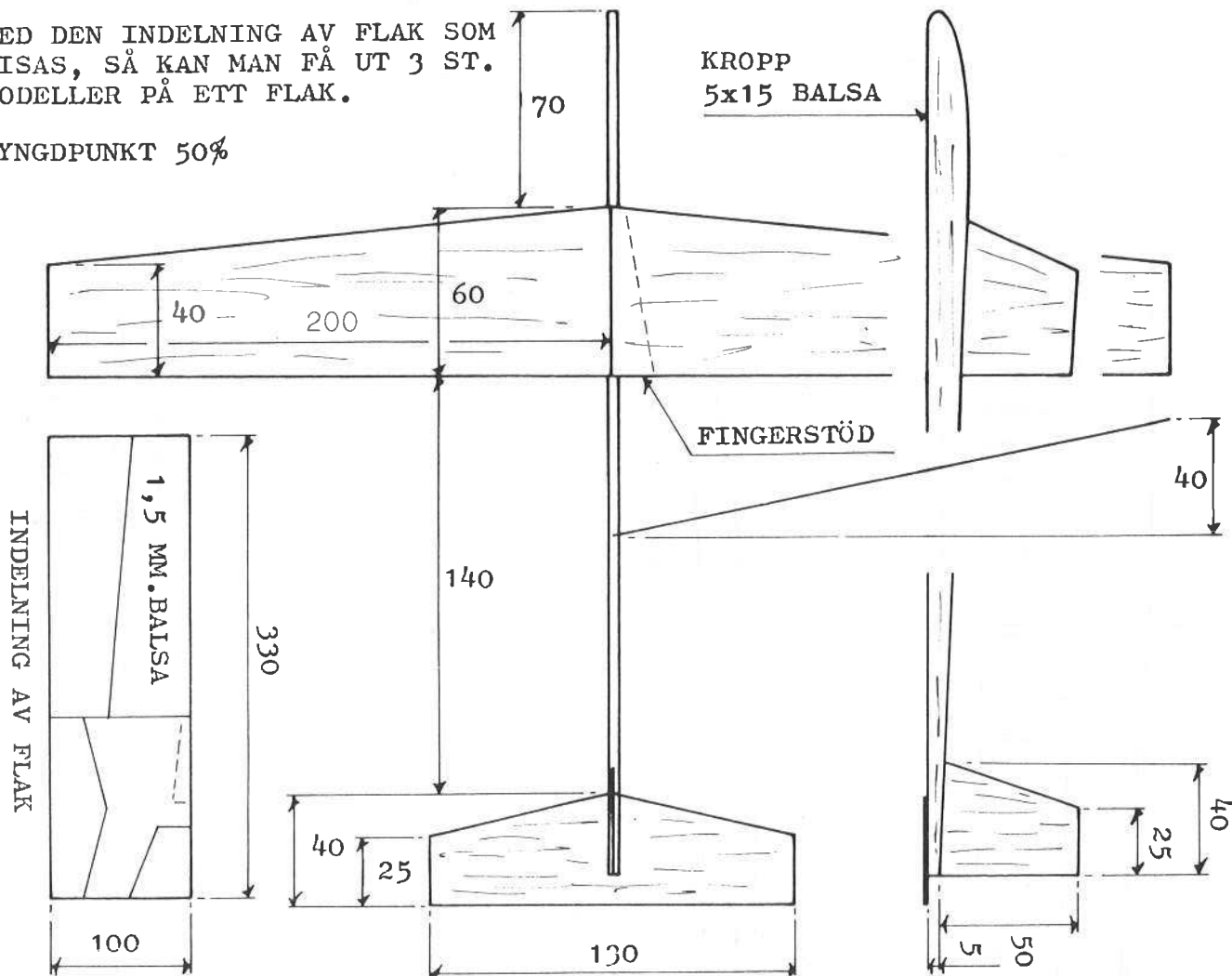
KOLIBRI

BALSAGLIDARE
ELLER HANDLUNS
AV K-A.ERIKSSON

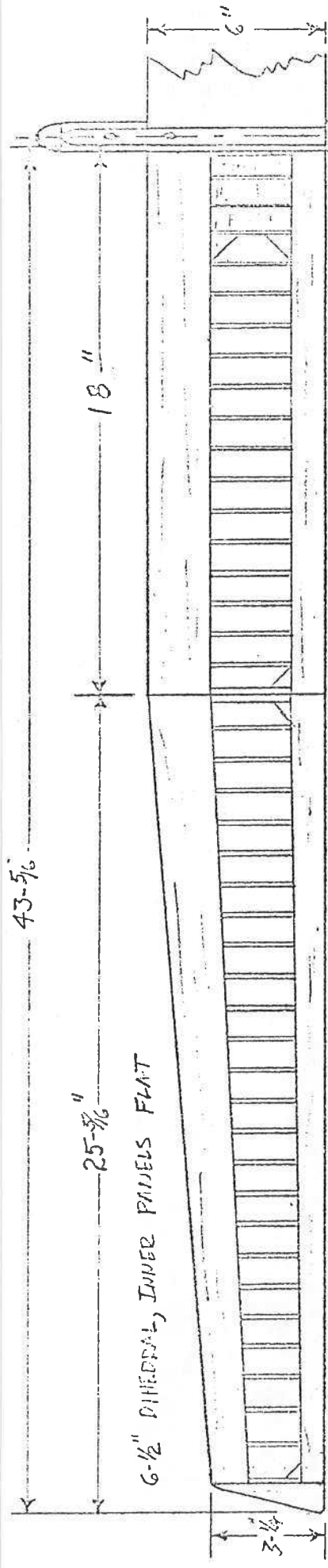
PRESIS SAMMA MODELL ANVÄNDE JAG
TILL KURSVERKSAMHET FÖR 3-4 ÅR
SEDAN. VI BYGGE DEN DÅ SOM HAND-
LUNS. DÄRFÖR HAR JAG PLOCKAT IN
ETT FINGERSTÖD PÅ RITNINGEN.

MED DEN INDELNING AV FLAK SOM
VISAS, SÅ KAN MAN FÅ UT 3 ST.
MODELLER PÅ ETT FLAK.

TYNGDPUNKT 50%



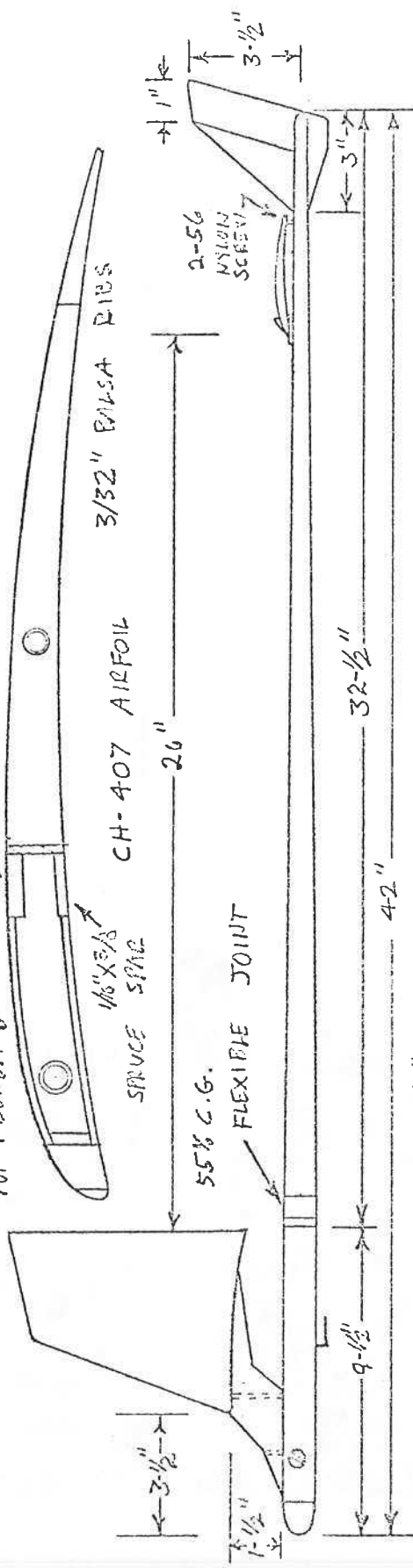
Christian Schwartzbach diskuterar
propeller med Bob Hatscheck



PROJECTED SPAN 87"
 PROJECTED WING AREA 450.63 SQ. IN.
 WING ASPECT RATIO 16.1
 WING COVERED WITH MONOCOTE

1" RIB SPACING

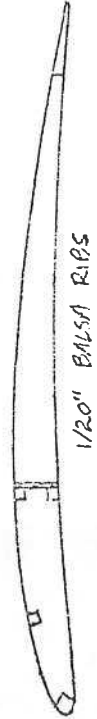
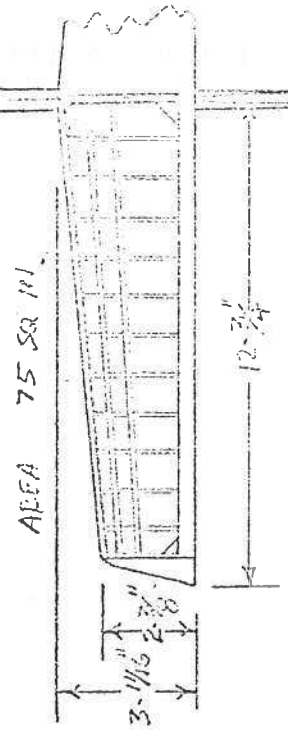
PILOTT - 3/8" BIRCH PLY
 TOP + BOTTOM
 1/20" BALSAM SHEET
 3/32" X 3/8" TAPERED SPAR (SPRICE)



1/16" SHEET ROLLED TUBE TAIL BOOM

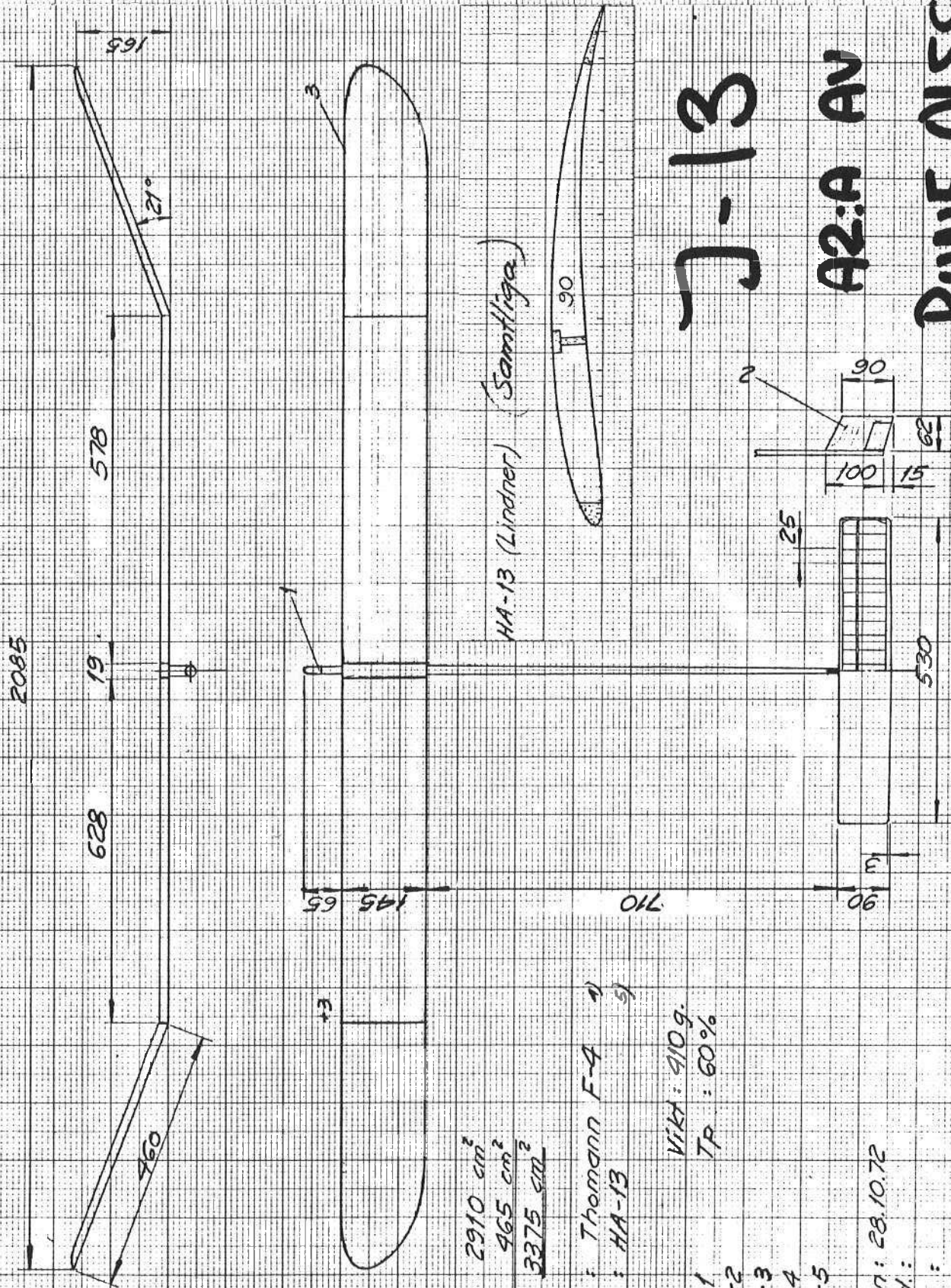
TATOOE TIMER

1" O.D. ALUM. TUBE
 FRONT END



"OSPREY" V - 1973
 HUGH LANGEVIN

Thomann F-4 J-13



J-13

A2:A AV

RUNE OLSSON

Vingyta: 2910 cm²
 Stab.yta: 465 cm²
 Tot.yta: 3375 cm²

Wingprofil: Thomann F-4 4)
 Stab.profil: HA-13 5)

Vikt: 910 g.
 TP: 60%

- 1) 7104-1
- 2) 7208-2
- 3) 6903-3
- 4) 7209-4
- 5) 6902-5

Färdig den: 28.10.72
 Första tävl.:
 Antal täll.:
 Tre = 1,0 ; ~ 20 s/r

HANDLUNS

Några synpunkter på "handlunsing"

Trots att vi i Norra Upplands flygklubb inte har någon längre erfarenhet av handlunsar, har vi ändå upptäckt en del saker som vi tycker kan vara värda att vidarebefordra.

- 1) En luns bör vara minst 50 cm i spännvidd. Man får inte lika hög höjd som med en mindre, men ett enormt bättre glid. Vidare blir den mycket stabilare på alla sätt och vis.
 - 2) En luns skall inte vara för lätt, för då blir den svårare att få upp. Den bör väga omkr. 45 gram dock skall stabbe och fena vara lätta. Ett balsaflak som är superlätt är svårt att arbeta fram en bra vinge av. En bra regel vid handlunsbygge är att man tager vad man haver. Som kropp går det utmärkt att använda 3 mm furu. Vi är i alla fall noga med att kroppen är rak i alla ledder efter utsågningen. En viss korrigeringsring kan göras med sandpapper.
 - 3) Hur profilen skall se ut kan man ju diskutera i det oändliga, men våra erfarenheter säger att den skall vara spetsig och ha highpoint på ca 30 %. Främre delen skall rundas medan den bakre kan vara plan. Som framkant användes 2x2 mm furulist. Att profilera stabbe är inte nödvändigt, det räcker att runda av kanterna.
 - 4) Tyngdpunkten skall vara placerad ca 50 % av kordån. Den balanseras med modellera. Modellera är lätt att applicera och lätt att fintrimma med. Vinge och stabbe skall inte ha någon vinkelskillnad, zero-zero.
 - 5) Lunsen lackas med utspädd polerlack, vilket är ganska tungt, men har den egenskapen att den inte spänner ett dugg. 3 ggr med slipning mellan är lagom. Eventuellt kan lunsen dekoreras med tunnt japanpapper.
 - 6) Knäckarna och vingen limmas med epoxi, medan stabbe och fena limas med celluloidlim. Som finger stöd limmas 5 mm balsa från bakkant till framkant. Vid konstruktion av en luns skall man ha i åtanke att av 5 stycken är det 2 som flyger bra. Därför anser vi att man inte skall lägga ned alltför mycket jobb på dessa aerodyner, de gillar ju att flyga bort också.
 - 7) Det viktigaste med handlunsing är att få ett bra och säkert steg. En luns skall därför trimmas efter lunsaren och inte tvärtom. Flyger inte skapelsen efter ett par försök så är det inte stor chans att den gör det över huvudtaget. En möjlighet är att ta bort stabben och limma om den, ev med någon tiltning.
- Innan man sätter i gång och kastar skall man vara ordentligt uppvärmd. Gör gärna några armhävningar (30-40 st), samt håll dig i rörelse. Ha varma kläder som du kan ta av dig just när du kastar.

Hur en idealluns skall se ut kan ingen svara på. Vill man ha en elipsformad vinge finns det utmärkte kurvmallar att gå efter, och vill man ha en kantig luns finns lika utmärkte linjaler. Kort sagt är utseendet en smaksak. Hos oss är det virket som bestämmer utseendet. Proportionerna bör dock vara såna att kroppen är ett par cm längre än spännvidden, och stabben ca 1/3 av spännvidden. Det är bättre att ha för stor stabbe än för liten. En tjock profil är likaså bättre än en tunn. Uppsvepta fram- och bakkanter är onödigt arbete, de ger bara sämre glid.

Som avslutning kan vi sammanfatta våra erfarenheter på följande sätt:

Spännvidd drygt 50 cm. Ej superlätta balsaflak. Träna kastteknik (handedssnärt). Bygg många lunsar, eftersom endast ett fåtal flyger som NUFK-lunsar.

KLAGOMUREN

Så i SMFF att det var önskingar om ett flygsäkert år 73, för såväl åskådare som flygare, men så är ej fallet här i klubb R-11 Lidköping. För några dagar sedan inträffade följande, en kärre "Robbe Delfin" flyger in i min modell, detta har faktiskt hänt 2 ggr, och jag fick så att säga, flytta på mig för annars hade modellen träffat mig.

Efter ha diskuterat detta med klubbens kontaktman, ansågs det att de ej var så farligt. Skall det va normalt att flyga in i andras modeller!

Tänk er en sån sak som att landa en motormodell på 50x50 meter och på allt detta elände sitter 4-5 st linflygare i mitten och mekar sina kärror, och man säger till dem att flytta på sig, men ack, de gör de inte.

Åskådare och flygare är spridda över hela fältet, det vi disponerar det är en djä... röra. Här finns ingen flygsäkerhet i klubb R-11 hoppas bara att detta är den enda här i landet, för om en olycka händer "R-11 kommer först" kommer myndigheterna att sätta stopp för oss, bara inte i Lidköping utan i hela landet "Tänk och inte få radioflyga". Det blir gummimotormodeller för hela slanten, inte dumt va? Vid årsmötet sades det att den som busflyger, beslagtas radion 1 vecka men detta har ej skett. Kommer Ni till Hovby flygfält tag med er ishockeymundering och hjälm?

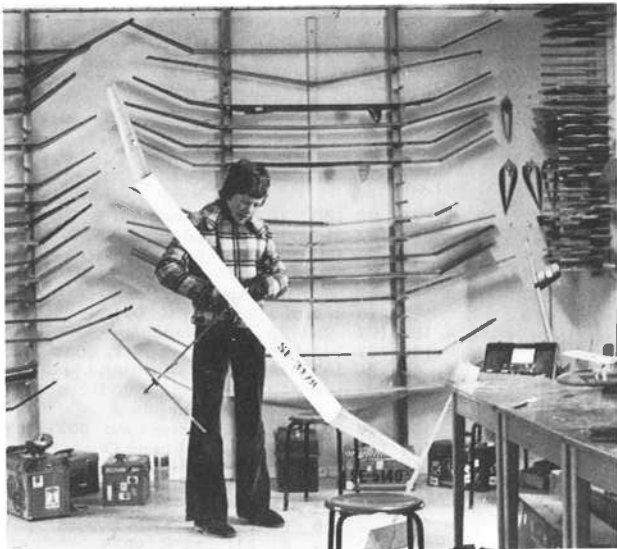
Medlem 7926 "R-11"
Jan Johansson/Westerlund
Majorsallén 14
531 00 Lidköping
tel. 0510/20479

LITEOM

Eskilstuna flygklubbs modellflygsektion - en presentation

Vår klubb, D-16 har inför 1973 inregistrerat ca 150 medlemmar. Förra året och året dessförinnan hade vi ca 200 medlemmar, men det berodde på att vi av Ungdomsstyrelsen fick en ny stor bygglokal på ungefär 150 m². Lokalen ligger på gaveln av Slånbärsvägen 2 i Frölunda. (samma hus som Eges Livs, ifall ni skulle ha lust att besöka oss någon gång). Där håller vi på så gott som varje kväll + lördagar och söndagar. Ett stort, men ganska bra sortiment, lager av material har vi i Frölunda. Vi har även en lokal ute vid Eskilstuna sportflygfält, Ekeby. Som fasta flygtider där har vi söndagsförmiddagar på vinterhalvåret och måndagskvällar på sommaren.





På alla frilyftävlingar håller sig Eskilstuna framme i täten. BL a kan nämnas EM och NM deltagare, några SM-guld. Under -72 var bästa resultatet 1 VT-guld i C2, 3 SM-guld i A2 jun., handluns jun och lag. Dessutom i A2-jun bland de 10 bästa i landslagsligan, (2 A2 jun bland de 15 bästa), 1 Wake och 2 C2:or bland landslagsligans 10 bästa.

Som igenkänningstecken på tävlingar har vi våra gula klubbjackor. Här får Ni en lista så att ni kan känna igen oss. Nummern framför varje person är desamma som står på jackorna.

1. Lars-Gunnar Lindblad, allmänt kallad "Gangstern". Han har varit klubbens ledare i många år. C2-flygare. Främsta prestation, EM-12 -72 i Jugoslavien.
2. Lennart Backman. Klubbens välbyggare numro ett. Wakeflygare, men bästa resultatet fick han på VM-71 med en japansk kärna (6 max av 7).
3. Leif Österberg, snart senior. Flyger A:2 och har som främsta merit en 3:e plats SM-71.
4. Kjell Svensson A:2 flygare. Juniorernas välbyggare, men har otur på tävlingar. Flyger även 1-kanals radioseglare (dock ej på tävlingar).
5. Peter Urby, nyss blivit senior. Han har många mer eller mindre bra idéer i A:2 stil "fjorton knäckaren".
6. Per-Erik Hansson, F. I. bra A1-flygare, där efter Wake-entusiast. Tävlingar har det blivit glest med senaste året på grund av anskaffande av lätt motorcykel.
7. Owe Engström, A:2-junior som flyger bättre än han bygger. På de flesta tävlingar har han varit i täten. Som bäst SM-guld-71 och landslagsliga 8:e -72.
- Sen har vi några fäska A:2 juniorer.
8. Calle Karlsson, hans genombrott kom med SM -72 då han vann.
9. Christer Bergstrand, "kuckelmucklaren" som håller på och joxar (dvs bygger mycket, lite färdigt).
10. Tomas Ekendahl, bygger bra, men har ej fått någon fullträff än.
11. Tomas Alm, håller sig väl framme över allt landslagsliga -11:a.

Sen, sist men inte sämst har vi de grabbar som ej har skaffat några klubbjackor.

Eddy Astfeldt, nybliven senior med många bra framgångar i C:2 (NM-2:a -72). Nu har han dock en A:2 klar efter diverse smällar och bortflygningar i C:2. Gillar även handluns.

Tore Hedqvist lite ojämn C:2-flygare, men han flyger så länge något är helt. Bäst är väl 1:a plats UT-72.

Lars Persson, färsk A:2 flygarjunior.

Och sen har vi ju radioknuttarna, som det har gått riktigt bra för de senaste åren. Men tävlingsklass anser de sig inte ha. I radiogänget finns det 2 multiseglare, snart flera, 4 singelseglare och flertalet motorkärror.

Snart kan vi även räkna dit några juniorer, Kjell S, Christer B, Lars P och undertecknad håller nämligen på och bygger Inge Stendahls proportionalanläggning.

Linflyget kommer och går i perioder, eftersom det endast är vi juniorer som håller på och plockar (balsaflisor), främst Kjell S, och undertecknad, Christer B och även i någon mån Tomas A. Problemet med de flesta av våra kärror är att de blir för snälla. Är det någon som har något botemedel?

Det här har, hoppas jag givit Er en aning om vad som händer inom Eskilstuna Flygklubb modellflygsektionen.

Nedskrivet på uppdrag av styrelsen av Owe Engström
A:2-radio- och linflygare

PS. Det har även förekommit en period med raket inom klubben, men den räckte bara en sommar. DS.

OCH

Tranåsbygdens flygklubb Tranås

Lite information om oss

Tranåsbygdens flygklubb bildades för ett par år sedan i syfte att försöka skapa ett lokalflygfält i Tranås närhet.

Vid starten togs också modellflygverksamheten upp igen, som bygglokal användes en liten lokal i "gamla brandstationen". Men stugan blev oss för trång redan första kvällen. Det kom massor av ungdom och det blev omsider två grupper på ca 15 st i varje. Sektionsordföranden och ledaren för modellflygverksamheten Svante Palmér var fö med första gången modellflygverksamhet startades i Tranås redan år 1936. Flygklubbens ordförande Åke Åkesson samt Jan-Olof Thorstensson tjänstgör också som ledare.

Den 1:a februari var en stor dag för modellflygsektionen vi flyttade då till en stor, ljus och trivsamt lokal i Junkaremålsskolan. Vi hade länge sökt med ljus och lykta efter en lokal och så löstes den frågan förträffligt.

Modellflyget sysselsätter i dag ca 40 st pojkar så att ledarstaben har utökats med C-J Torphammar.

Numera har vi även tillgång till ett flygfält för modellflygplanen beläget ca 6 km söder om Tranås vid Säby kyrka. Tyvärr har klubben inte fått kontakt med några flickor som är intresserade av modellflygning. Vi hoppas att de kommer någon av de två kvällar i veckan då modellflygbygge pågår i Junkaremålsskolan.

TBFK, Modellflygsektionen
(sekr. C-J Torphammar)



**ÅRETS
VM
MÄRKE**

F3A

1 K Holm, MFK Pegasus	3605	3615	3755	10995
2 B Kjellgren, Tidaholm	3495	3250	3455	10200
3 E Strömquist, RC Gripen	2895	3350	3365	9610
4 I Strömquist, RC Gripen	2895	3445	3195	9535
5 R Olsson, AKG	3020	3295	3115	9430
6 R Hallberg, Växjö	2480	2450	2475	7405
7 L Olsson, Acroflyers	2405	2595	2275	7275
8 T Kjellgren, Tidaholm	1910	2190	2385	6485
9 L Johansson, Tidaholm	1715	1540	1715	4970
10 K Kaspersson, MFK Pegasus	-	2415	2090	4505

SEMO Cup FAI PYLON

1 Göran Karlsson, Stockholms RFK	29 p	1,54
2 Rune Svenningsson, Jönköpings RFK	22 p	1,51
3 Aulis Lethinen, RFK Viggen	21 p	1,57
4 Greger Mårtensson, Stockholms RFK	15 p	2,07
5 Bengt Forsgren, Stockholms RFK	15 p	2,08
6 Lars Olsson, Malmö Radioflygsällskap	7 p	2,15
7 Kurt Jansson, RFK Micros	2 p	2,23

Resultat vårtävling i Uddevalla,

Stunt-int

1 Lars Helmbro	Uddevalla MFK
2 Erik Huss	Uddevalla MFK
3 Claes Nordberg	Saliby MFK

Semistunt

1 Dick Jonefelt	Uddevalla MFK
2 Thorbjörn Hansson	Uddevalla MFK
3 Ingvar Karlsson	Uddevalla MFK
4 Mikael Svensson	Uddevalla MFK

Combat-int

1 Göran Sahlberg	Skara MFK
2 Erik Huss	Uddevalla MFK
3 Mikael Svensson	Uddevalla MFK
4 Ingmar Larsson	Vänersborg MFK
5 Dick Jonefelt	Uddevalla MFK
6 Claes Nordberg	Saliby MFK



RAKET

GLIDRAKET - SM

SM för glidraketer skall i år gå samordnat med SM för friflygande modeller. Det innebär att det nu är hög tid att börja bygga och experimentera med glidraketer. Det finns en hel del användbara byggsatser hos dem som säljer raketmaterial. En glidraket ser i stort ut som en "handluns", som rider på en raketkropp under färden upp mot det blå och som frigör sig från raketten före den långa glidflygningen ner mot jorden igen. Tidtagning sker på ungefär samma sätt som för friflygmodellerna - därför sammankopplingen av tävlingarna.

Inbjudan och tävlingsdetaljer kommer samtidigt som inbjudan till friflyg-SM.

Vinnaren i glidraket-tävlingen får RF-plakett och titeln "Svensk mästare". Dessutom får han behålla Medborgarskolans nyuppsatta vandringspris fram till nästa SM.

Calle s

HÖRSELSKYDD

Varför har inte flera HÖRSELSKYDD

Ja det kan man fråga sig.

I dessa dagar då man på arbetsplatser ser till att få någon form av hörselskydd, då struntar modell-flygarna i stort att använda sådana.

Detta trots att det finns både billiga och bra sådana. Jag skaffade mig lite Billesholm dun när jag började med C2 igen. Nu har jag skaffat mig ett par lurar. Billesholm tillverkar dun som är billigt och bra. Det finns i olika förpackningar och går under försäljning namnen BilsomDun och Bilsom Propp. Det senare är färdiga proppar.

Dom lurar jag skaffat mig heter Silensa Pop och är det billigaste som går att få tag i. 24:- kostar det.

Oavsett vilket hörselskydd ni funderar på, så finns dom hos arbetarskyddet i din hemkommun.

Motorer väsnas något enormt.

Lars-G

STANDARDSOPPA

Vad är det?

Jo, enligt FAI, en blandning av Metanol,75 eller 80 % och Ricinolja,25 eller 20 %.

Det står RICINOLJA.

"Standard soppa" som blandas med andra oljor är inte standardsoppa (Castrol M exempelvis).

Ändå blandas det till sådant lite varstans på tävlingarna.

Varför?

Den som blir lidande är dom som på hemmaplan trimmar in motorer och kör in sig på en blandning som är helt enligt FAI.

Ricinolja skall man kunna äta, eller riktigare dricka (om än i små mängder), utan att ta skada. Men jag tror inte att någon frivilligt inmundigar någon vegetabilisk motorolja, med alla de tillsatser som finns i dessa. Bl.a en del tungmetaller.

Att det står Ricinolja i reglerna, beror troligen på att Ricinolja skall vara detsamma, oavsett var på jordklotet man inhandlar den.

Men däremot är det himmelsvid skillnad på de olika vegetabiliska motorolja som finns.

Så till slut.

Varför inte inhandla SMFF:s standardsoppa. Den SKALL vara tillverkad på Ricinolja.

Lars-G

RÄTTELSE

Rättelse till LSF-ansökan

I föregående nummer angavs att vid ansökan om anslutning till LSF skall svarsporto medsändas. Beroende på kopieringskostnader och porton till LSF i USA måste jag be att till ansökan bifogas 1:50 i frimärken.

Jol

MODELLFLYGAREN

En ny säsong har börjat. Modellflygaren kommer fram ur sin mörka källarhåla, där han under vintrens lopp förfärdigat en ny samling av dessa fantastiska skapelser som kallas modellflygplan. Väl utkommen på flygfältet monterar modellflygaren ihop flygplanet, kryper omkring med kameran och förevisar modellen ur alla tänkbara vinklar.

Sedan är det dags att starta motorn. Eller åatminstone försöka starta den. När denna ceremoni påbörjas samlas kollegerna kring modellflygaren och överöser vederbörande med hånfulla kommentarer som tex: "Har du inte dragit upp den ännu?" eller "Lång fjäder, va?" etc. etc. När sedan svordomsregistret dragits igenom en gång, vrålar det till. Blodet rinner från fingrarna och registret dras igenom ännu en gång. Efter omplåstring med trassel och isoleringsband, påbörjades ceremonin igen. Denna gång med en bit kraftig gummislang som slagverktyg. När motorn sedan har startat, upptäcker modellflygaren att tomgången står för högt. Detta avhjälpas med tio minuters justerande av förgasaren.

När denna period är avslutad, och allt tycks fungera perfekt, stannar motorn på grund av att bränslet tagit slut. Detta kan emellertid avhjälpas utan några större komplikationer.

Nu dröjer det bara några minuter innan modellflygaren står ute på fältet med modellen uppställd mot vinden.

En nervöst darrande tumme för fram motorkontrollen, varvid även benen börjar skaka. Kärran rullar iväg över fältet. Just när den lyfter börjar den dra våldsamt till vänster. Modellflygaren kastar över spaken åt höger och katastrofen är ett faktum.

Det blir alldeles dödyst. På bråkdelen av en sekund har ett flera hundra timmar långt arbete förvandlats till en spånhöj.

Modellflygaren tittar bort mot depån. "Gamarna" kommer springande med kamerorna dinglande kring halsen. Väl framkomna till olycksplatsen hjälper "gamarna" modellflygaren att samla ihop vraket i en stor brun låda.

Denna gång hörs inga hånfulla kommentarer, utan istället kan man höra uttryck som tex: "Motorn är nog hel" eller "Fenan har ju nästan inte gått sönder", osv.

En normalt funtad person hade nu åkt hem och börjat samla frimärken, men inte modellflygaren. Honom kan man hitta djupt försjunken över en stor brun låda i sin mörka källarhåla.

Kennet Jarmo
RFK Gripen

Det dyrbaraste Du äger?

Det är kanske Din RC-anläggning. Förutom att Du valt den med största omsorg (Multiplex är en jättebra RC-anläggning) så vårdar Du den med tanke på att den skall ge Dig många sköna flygtimmar. Vi på ORBO, RC-specialisten, hjälper Dig gärna med service och tekniska problem. Vi är ju också alla aktiva RC-flygare, så vi talar samma språk, liksom. För övrigt har vi massor av tillbehör, motorer och byggsatser. Välkommen!!

Multiplexkatalogen mot 2:25 i frimärken.

Öppet: månd, tisd, torsd 19—20.30, lörd 10—13. Lörd stängt mitten maj—mitten sept.

ORBO elektronik/hobby ab

Selebovägen 14, 122 48 ENSKEDE. Tel 08/49 00 82

KONSTRUKTIONSTÄVLING

DEM KONSTRUERAR BÄSTA SEGELMODELLEN EN FÖR NYBÖRJARE?

Vem konstruerar bästa segelmodellen för nybörjare?

FAI har utlyst en internationell konstruktions-tävling för att få fram en enkel segelmodell för ungdomar under 16 år.

Vinnande konstruktion skall bli obligatorisk modell för en världsomfattande tävling för FAI-ländernas ungdomar.

Modellen skall vara en segelmodell som skall kräva normala byggarbeten. Den skall vara enkel att framställa i byggsatsform med vanliga material som balsa, hårdträ och plast. Modellen får inte vara nästan helt färdig i byggsatsen.

Specifikation:

Bäryta 16 - 18 dm²

Vikt minst 220 gram

Ytbelastning högst 50 g/dm²

Linlängd högst 50 m

Genomsnittlig flygtid från 50 m, 1 min 30 sek.

Modellen måste vara mycket lätttrimmad och stabil under linstarten.

Ritningar och beskrivningar skall vara mycket fullständiga.

FAI förbehåller sig rätten att sända gratisprov på vinnande konstruktion till alla anslutna nationella aeroklubbar. Ritningar och förpackningar förses med FAI-märket. FAI-ländernas aeroklubbar skall ha fri rätt att mångfaldiga ritningar och att framställa byggsatser i det egna landet efter eget gottfinnande.

Av detta förstår man att konstruktören inte skall ha någon förtjänst utöver äran av att ha vunnit tävlingen samt att det knappast är möjligt att ställa upp med modeller som redan finns i byggsats.

Vinnaren samt tvåan och trean i konstruktionspristävlingen får ett FAI-diplom (och världsomfattande publicitet).

Varje FAI-land har rätt att delta med en konstruktion i tävlingen.

Tävlingen avgöres av en internationell jury, som tillsätts av modellflygkommitténs utskott för flygisk fostran.

Tävlingstiden utgår 30 september 1973. Före detta datum skall ritning, prototyp till modell samt prototyp till materialsats vara framme i Kairo hos utskottets ordförande.

SMFF inbjuder intresserade konstruktörer i Sverige att skicka in ritningar före 15/8-73 till utbildningsledaren Carl-Göran Sundstedt, Norrlandsgatan 34 B 752 29 UPPSALA.

Bygg- och flygprov genomföres snarast efter att inskickade ritningar kommit till utbildningsledaren. Under dagarna efter 15/8 göres jämförande prov mellan insända förslag. Den modell som skall representera Sverige utses av en grupp mycket erfarna friflygare och klubbfunktionärer med vana från nybörjararbete. Tävlingsdeltagare får inte vara jurymedlem.

C-G S

SIMPROP 1973

Prisvärda kvalitets R/C anläggningar

Unna dig bland det bästa branschen bjuder av Europeisk tillverkning – Studera nya Simprop-katalogen och jämför – inte nödvändigtvis priser men vad du får för dina slantar!

Prisexempel:

SUPER 2	med 1 Tiny-servo och batterisats	kr 875.00
SUPER 4	med 2 Tiny-servo och accu-sats	kr 1.450.00
SUPER 4	med 4 Tiny-servo och accu-sats	kr 1.700.00
ALPHA 2007/5	med 2 Tiny-servo och accu-sats	kr 1.675.00
ALPHA 2007/5	med 4 Tiny-servo och accu-sats	kr 1.930.00
ALPHA 2007/7	med 2 Tiny-servo och accu-sats	kr 1.825.00
ALPHA 2007/7	med 4 Tiny-servo och accu-sats	kr 2.100.00

Många andra paket-kombinationer till låga priser.
Fullständig reservdelsservice – Full garanti.

NYA SÄNDAREN har ökad uteffekt vilket ger mindre risk för störningar. Uteffekt Super-4 = 700 mW Alpha 5 och 7 = 800 mW.

NYA MOTTAGAREN Litet format endast 44 x 76 x 22 mm vikt 65 gram. Vatten-säkra kontakter, liten kristalltyp samma som för sändarna.
Samtliga aggregat kan erh. med 12 olika frekvensband.

TINY - SERVO Simprops säkra lilla servo, 47 x 19 x 38 mm, vikt 45 gram medföljer samtliga aggregat.

Vid behov finns dessutom två större servon med dragkraft av respektive 3,5 och 10 kg.

SKAFFA DEJ NYA SIMPROP-KATALOGEN – där finns alla övriga detaljupplysningar.

Katalogen sändes mot kr 3,75 i frimärken eller insattes per postgiro.

Priserna äro inkl. Moms.



S SIMPROP
ELECTRONIC
SVENSK GENERALAGENT
Sven E. Truedsson – Malmö.

SVEN E. TRUEDSSON Modellflygindustri AB
Storgatan 25, 21141 Malmö. Tel. 040/70815. (Pg 14 82 07-4)

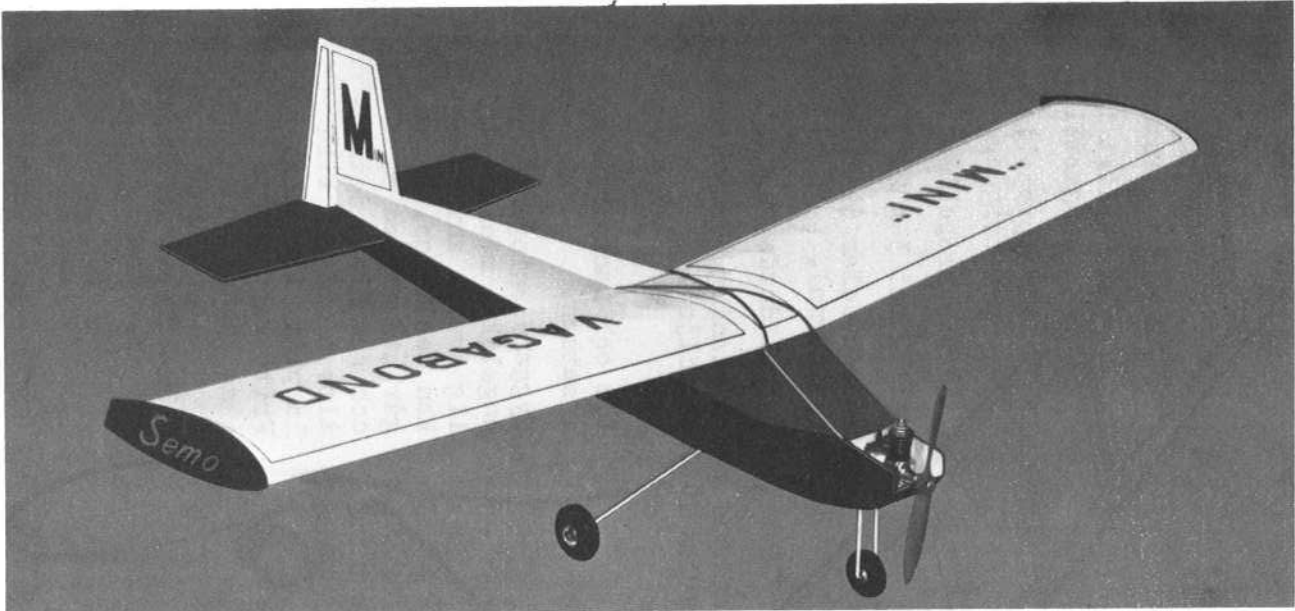
Posta denna order för snabb leverans.
Angiv gärna reserv om beställd vara tillfälligt tagit slut. *Alla priser inkl. moms!*

Antal	Beskrivning	Pris

Namn _____

Adress _____

Postnr/Adress _____

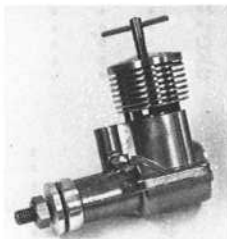
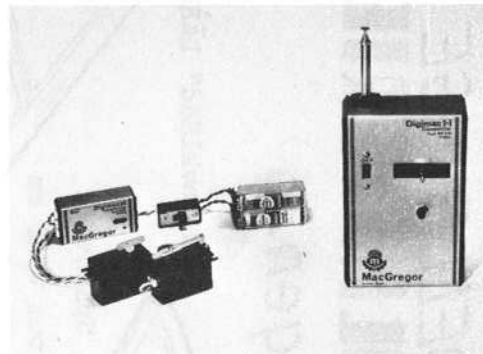


MINI-VAGABOND. Konstruktör " TERMIK-JOHAN".

En ny SEMO modell, grundligen provflugen av konstruktören själv med flera. Spännvidd 970mm, längd 795mm. Speciellt lämpad för 1-kanals RC-utrustning, eventuellt med extra servo för motorkontroll. Modellen kan även flygas utan radio som friflyktsmodell. Passar för 0,8 - 1,5cc glödstifts eller dieselmotor. Materialsatsen innehåller erforderligt byggmaterial, landställ, etc. Lim impregnering och hjul medföljer ej. Ritningen är i full skala med utförlig byggbeskrivning. Finns hos de flesta lek och hobby-affärer.
Pris kr 69.00

LÄMPLIG NYBÖRJAR - RC

Mc GREGOR 1-kanal.
 Kompl. med 1 servo. **kr 375.00** Excl. batterier.
 Extra servo för motorkontroll. **kr 90.00**
 Mc GREGOR 1 - 1
 Komplet med 1 proportional servo samt ett motor servo. **kr 575.00** Excl. batterier.



P.A.W. Dieselmotorer
 Högeffektiva motorer av högsta klass.
 P.A.W. 1,49 cc **kr 75.00**
 Effekt 0,176 hkr vid
 Varvtal 17.200 v/min
 Vikt 99 gram
 Lagring Glidlager

P.A.W. 2,49 Mk 4 kr 87.00
 Effekt 0,34 hkr vid
 Varvtal 15.500 v/min
 Vikt 155 gram
 Lagring Kullager

COX GLÖDSTIFTSMOTORER

Vi är nu distributörer för COX världsberömda kvalitetsmotorer.

Prisexempel:

COX Baby Bee	0,8 cc	kr 54.00	
COX Pee Wee	0,2 cc	kr 63.00	
COX Golden Bee	0,8 cc	kr 67.00	
COX Golden Bee x)	0,8 cc	kr 88.00	x) med throttel
COX Tee Dee	.09 - 1,49 cc	kr 133.00	
COX Medallion	.15 - 2,5 cc	kr 142.00	

Ovanstående utan throttel som även kan erhållas.
 COX Motorbränsle och div. tillbehör lagerföres.
 Våra priser äro inkl. Moms.



SVEN E. TRUEDSSON Modellflygindustri AB
 Storgatan 25. 21141 Malmö. Tel. 040/70815. (Pg 14 8207-4)

Posta denna order för snabb leverans.
 Angiv gärna reserv om beställd vara tillfälligt tagit slut. *Alla priser inkl. moms!*

Antal	Beskrivning	Pris

Namn _____
 Adress _____
 Postnr/Adress _____

FÖR MODELLFLYGLUBBARNA
och Fritt valt arbete **MODELLBYGGE**
presenterar **ACKUS SKOLMATERIEL**
Åkersliden 3, 440 40 Älvängen.

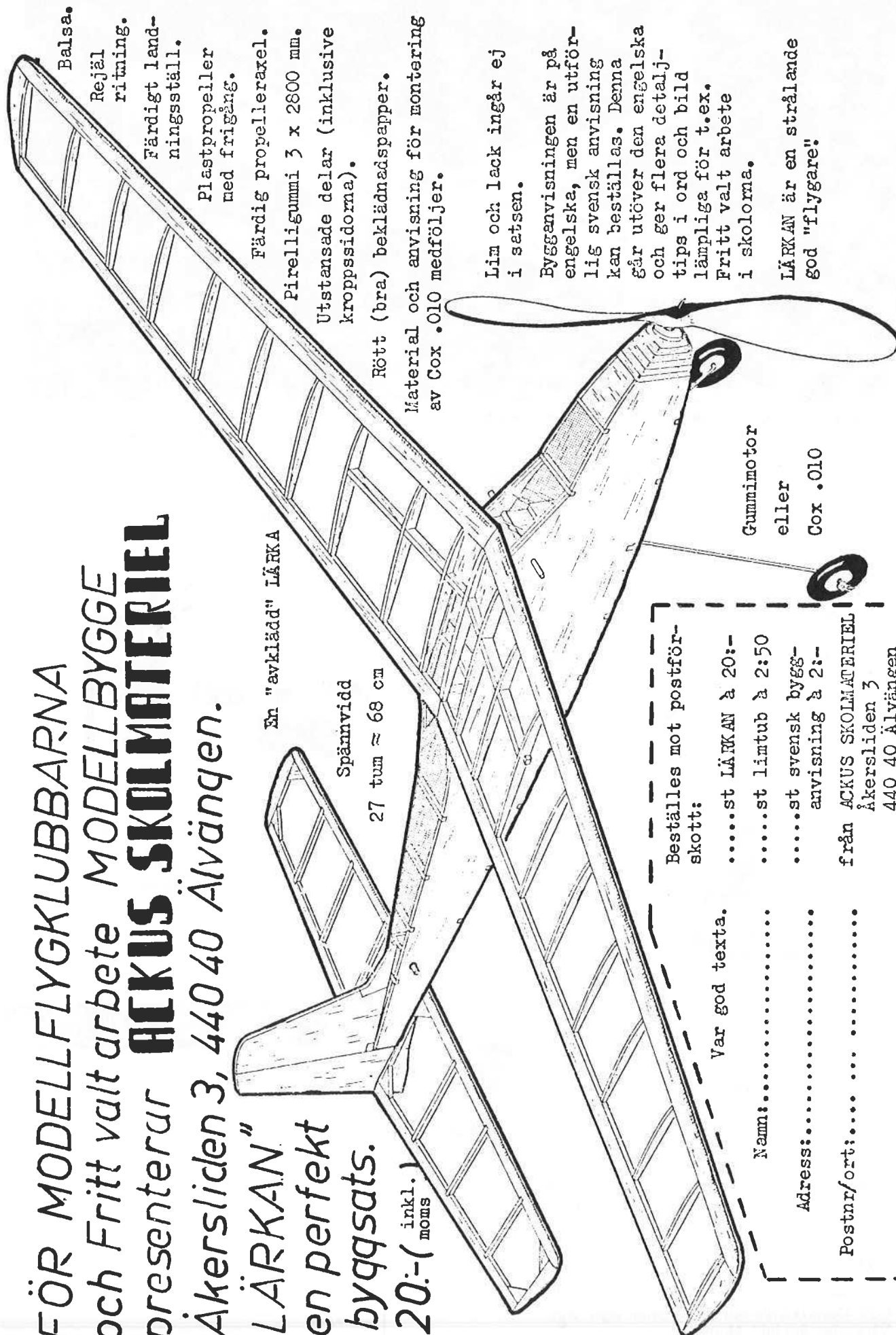
"LÄRKAN"
en perfekt
byggsats.

20:- (inkl. moms)

En "avklädd" LÄRKA

Spännvidd

27 tum ≈ 68 cm



Balsa.

Rejäl
ritning.

Färdigt land-
ningsställ.

Plastpropeller
med frigång.

Färdig propelleraxel.

Pirelligummi 3 x 2800 mm.

Utstansade delar (inklusive
kroppssidorna).

Rött (bra) beklädnadspapper.

Material och anvisning för montering
av Cox .010 medföljer.

Lim och lack ingår ej
i setsen.

Byggenvisningen är på
engelska, men en utför-
lig svensk anvisning
kan beställas. Denna
går utöver den engelska
och ger flera detalj-
tips i ord och bild
lämpliga för t.ex.
Fritt valt arbete
i skolorna.

LÄRKAN är en strålande
god "flygare".

Gummimotor
eller
Cox .010

Beställes mot postför-
skott:

Var god texta.

.....st LÄRKAN à 20:-

.....st limtub à 2:50

.....st svensk bygg-
anvisning à 2:-

Namn:.....

Adress:.....

Postnr/ort:.... ..

från ACKUS SKOLMATERIEL
Åkersliden 3
440 40 Älvängen

THERMIKSCHNÜFFLER

Den västtyska modellflygklubben "Termikschnüffler" inbjuder till en internationell Posttävling för handluns.

Tid för tävlingen är alla dagar under september 1973.

För modellernas konstruktion finns inga särskilda bestämmelser.

Ett lag består av 4 flygare från ej mer än 2 klubbar.

Tävlingen flyges i 10 omgångar med en maxtid i varje av 60 sekunder. De 6 bästa flygningarna räknas för varje lagmedlem. Tiden för de 3 bästa flygarna räknas som lagresultat. Om detta lagresultat är 1080 sek, flygs ytterligare omgångar med maxtiden ökad med 15 sek, varje omgång tills dess någon av deltagarna flyger mindre än den stipulerade tiden för omgången.

Resultaten måste vara nedanstående adress tillhanda senast den 1 november 1973. Med resultaten måste bifogas (i tydlig skrift) namn på tävlande, flugna tider, datum för flygningar, kort beskrivning av tävlingsplats och väder, returadress och ett foto 7 x 10 cm av laget.

Alla tävlande klubbar erhåller resultatlista.

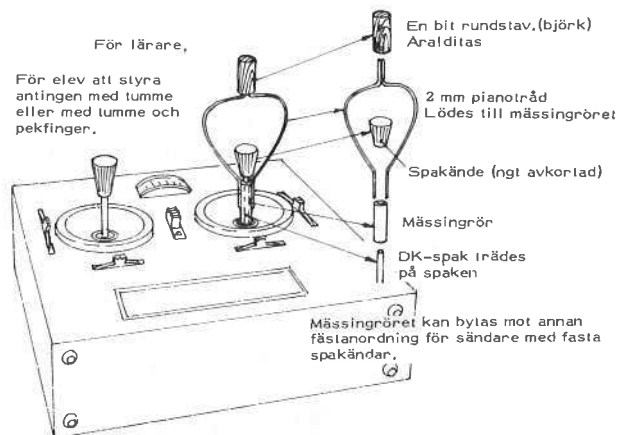
De 10 bästa lagen erhåller diplom.

Lycka till!

HEINO KLINGENFUSS
D-1 BERLIN 45
Kyllmannstr, 2
W. Germany.

2 Klubbmärken

DUBBELKOMANDOSPAK



Vill härmed presentera vårt klubbmärke.

Våren 1971 hade vi en märkestävling då drygt 30 stycken deltog och efter en hel del omröstningar så beslutade klubben att omnämnda märke skulle bli klubbens symbol. Märket är ritat av Leif Norgren och ganska originellt varför vi tycker det skulle vara roligt att få vara med i medlemstidningen och skapa lite PR för klubben.

Märket finns i maskinbroderat 75 mm. Märket finns också i självhäftande metallfolie 35, 75 och 150 mm.

Hälsningar

Jakobsbergs Modellflygklubb



Bäste redaktör!

Flera klubbar har ju redan presenterat sina klubbmärken, så det är dags att vi visar vårt. Märket ritades av undertecknad i början av 1972. Färgerna på märket är i den inre delen gult och svart, medan den yttre ringen är röd. Rött och gult är ju Skånes färger. Märket trycktes sedan upp i storlekarna 50, 90 och 110 mm av självhäftande plast.

Även ett tygmärke att fästa på jackor och mössor finns och detta är i storleken 90 mm.

Risken att någon skall undra över var vi kommer ifrån är med andra ord minimal.

Hälsningar

Malmö Radioflygsällskap

Sven-Olov Schedvin

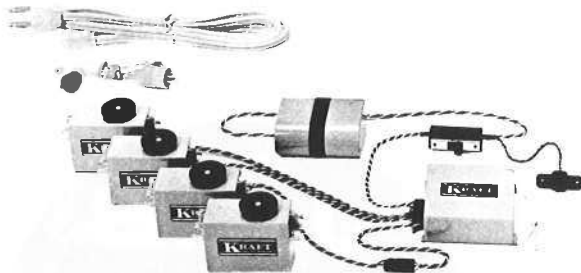




VÄRLDSFRÄMST INOM PROPORTIONALRADIO

har under 1973 fortsatt att producera det bästa som dagens RC-teknik kan erbjuda. Detta har möjliggjorts genom ett teknikerteam med Kraft och Weirick i spetsen och den erfarenhet som tillverkningen av över 35000 prop.anl. gett.

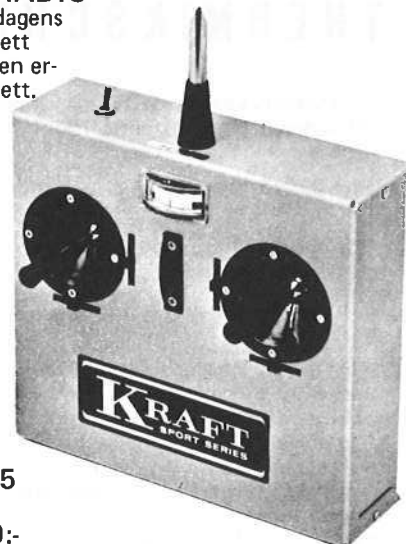
SPORT SERIES KP5 är en ny anläggning som konstruerats för att ge topprestanda och kvalitet till vanliga RC-entusiaster. Den är speciellt utvecklad för enkelhet och därmed tillförlitlighet med bibehållande av Krafts välkända kvalitet. KP5 har 5 funktioner (4 trimbara) och man kan alltså flyga mycket komplicerade modeller med den. Kompletet KP5 består av sändare, mottagare, 4 servon KPS-11A, laddbara ackar och uppkoppling.



Komplet

Sport Series KP5

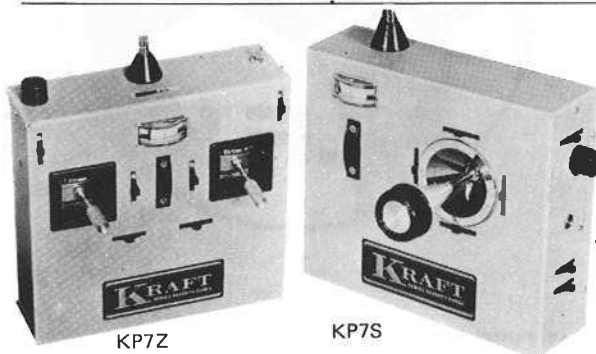
1.850:-



KRAFT SPORT SERIES finns också i 2-funktionsanläggning för användning i små motormodeller, segelmodeller, bilar eller båtar. Anläggningen finns i 1- och 2-spakutförande och har mottagare och 2 servon hopbyggda. Batteripack och uppkoppling medföljer.

2-funktions KP2B 2-spak med 2 servon 775:-

KP2S 1-spak med 2 servon 825:-



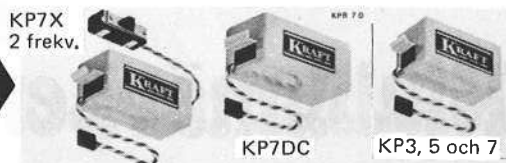
KP7Z

KP7S

KRAFT SERIES SEVENTY-THREE. Anläggningar med 3-, 5- och 7 funktioner som är det främsta som idag kan erbjudas en kvalitetsmedveten RC-flygare.

Sändarna finns i 1- och 2-spakutförande med spakar som ger en bättre noggrannhet än 0,5%. Om någon fordrar ändå högre precision finns 7-funktionsändaren KP7Z med 2 öppna (open gimbal) spakar som är det absolut förnämsta. Alla 5 och 7 funktionsändare har anslutning för dubbelkommando vid skolflygning där sändarna inte behöver vara på samma frekvens. Alla system utom KP7Z kan fås med dubbla omkopplingsbara frekvenser som kan omkopplas utan att anläggningen behöver tas ut ur modellen.

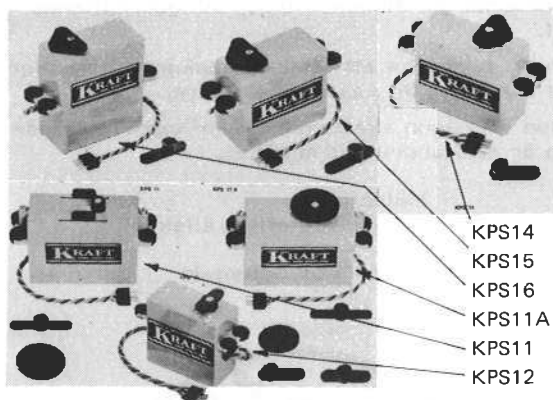
1973 års modeller av mottagarna har ett nytt högfrekvenssteg och en ny dekodare med integrerade kretsar som ger en oöverträffad tillförlitlighet även under svåra förhållanden. För de områden som har för svåra störningar för att vanliga anläggningar skall kunna användas finns Kraft "Dual Conversion" mottagare som är praktiskt taget ostörbar. Den finns som 7-funktions men går även till 3- och 5-funktionsanläggningar.



KP7X
2 frekv.

KP7DC

KP3, 5 och 7



KPS14
KPS15
KPS16
KPS11A
KPS11
KPS12

Sex olika servon finns, alla med integrerade kretsar som ger bättre noggrannhet än 0,5% och ingen temperaturvandring. En tretrådskoppling gör att servona fungerar även med en död eller kortsluten ackumulatör. KPS 11, 11A och 15 ger 2,5 kg dragkraft. KPS 12 och 14 ger 2 kg och KPS 16 ger över 8 kg dragkraft och är avsett för ex.vis infällbara ställ, trots detta väger KPS 16 endast 60 gram. Alla servon kan fås för 180° utslag.

Mottagarackumulatorerna är speciellt vibrationssäkra och finns på 550 mA/ och 1000 mA/ med en vikt av respektive 130 och 200 gr. Normal laddningstid 4 timmar.

Kompletta anläggningar:

3-funktions	KP3B	2-spak med 2 servon	1.295:-
	KP3S	1-spak med 2 servon	1.350:-
5-funktions	KP5B	2-spak med 4 servon	2.195:-
	KP5S	1-spak med 4 servon	2.295:-
7-funktions	KP7B	2-spak med 4 servon	2.475:-
	KP7S	1-spak med 4 servon	2.575:-
	KP7Z	2-spak med 4 servon	2.650:-

Alla priser inklusive Moms.

Mot tilläggskostnad kan erhållas:

Dubbla omkopplingsbara frekvenser till alla anläggningar utom Sport Series och KP7Z.

7-funktions "Dual Conversion" mottagare som kan användas till KP3, KP5 och KP7.

För ytterligare information beställ Krafts Europakatalog mot 1:- i frimärken

Fullständig service!

BORGS hobby

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

SVERIGES MODELLFLYGFÖRBUND

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

FÖRBUNDSEXPEDITION

Klingsbergsgatan 40, Postadress Box 10022 600 10 Norrköping 10, Telefon 011/13 21 10. Postgiro 51 81 65. Öppet tider: Måndag, tisdag, onsdag och fredag 09.00 - 13.00. Exp.föreståndare Ann Wahlberg, 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. 0758/17465

SEKRETERARE

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

KASSÖR

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

LEDAMOT

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

SUPPLEANTER

Inge 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, Oskarsgatan 3
951 00 Luleå. Tel. 0920/247 83

GRENCHEF RADIOFLYG

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

GRENCHEF RAKETFLYG

TILL SALU

EK Logictrol, 5 kanal prop.-anläggning. Kompl. med sändare, mottagare, acc, laddn.-aggregat, 4 roterande servon och 3 servobricker. Mycket välvårdad. Tel. 0370/17229, e. kl. 17 (ej 3.7-27.7).

1 st Pilot Cessna Cardinal RC, spv. 120 cm. (bygg-sats) Billigt! Ing L-Å Gunnarsson, Frövågen 12, 35 241 Växjö. Tel. 0470/29412, Kvällstid!

För motorsamlare: Ungersk Proton SM-3, 2,5 cc dieselmotor till högstbjudande. Ring 08/93 43 47.



Hallberg från Växjö Kwik-Fly med OS-61.

MODELLFLYGNYTT

SVERIGES MODELLFLYGFÖRBUND
Box 100 22
600 10 Norrköping

Ansvarig utgivare: Gunnar Kalén

Tryck: L-Offset, Norrköping

