



MODELLFLYGNYTT

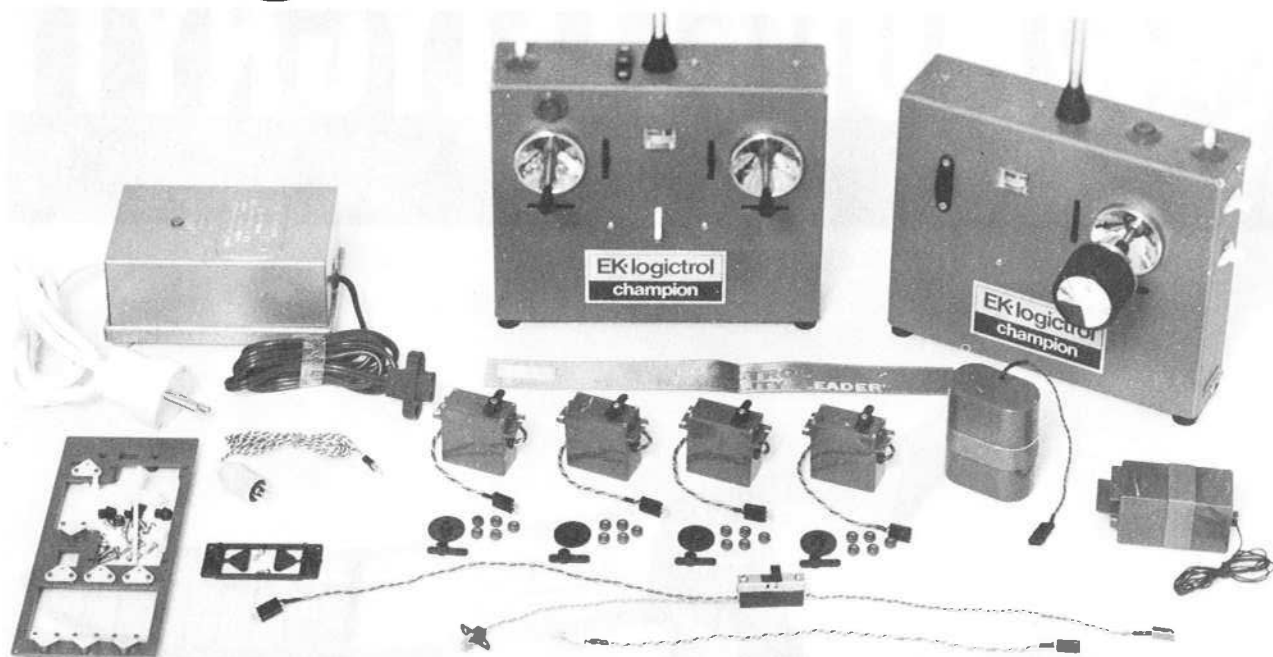


ORGAN FÖR
SVERIGES
MODELLFLYG FÖRBUND

4
1973

EK-logictrol

FÖREGÅNGAREN NÄR DET GÄLLER
DE STORA TEKNISKA NYHETERNA!



Komplett 6-funktions anläggning med 4 servon enligt bild med 2-spak sändare 1.850:-
med 1-spak sändare 1.950:-
Valfri servotyp!

EK LOGICTROL CHAMPION

Mottagare med IC-krets och servo plug-in · Sex funktioner som standard · Mottagarens mått 30,5x30,5x55,5 mm, vikt 50 gram · Mottagarack 4,8V 550 mAh Ni-Cad, ny vibrationssäker med dioder (2-tråd) · Sändarack 9,6V Ni-Cad · Servoförstärkare med integrerad krets (3-tråd) · Tre servotyper att välja på, Super-Mini roterande, Mini-Mite roterande och linjärt · Precisionsspak med justerbart fjädermotstånd · Noggrannhet bättre än 1% · Räckvidd mycket längre än man kan se att styra modellen · Temperaturområde -20°C till +60°C · Vikt installerad i modell 280 gram · Strömströmförbrukning för mottagare 35 mA, sändare c:a 100 mA · Sändareffekt slutsteg 600 - 1000 mW · 2-spak sändare kan fås med throttel på vänster eller höger spak · Alla sändare utrustade med dubbelkommandouttag.

SERVON

Super - Mini, 36x35x18 mm, vikt 35 gram 189:-

Mini - Mite, 50x37x22 mm, vikt 50 gram 189:-

Samtliga servon finns även i 180° utförande

SERVOFÄSTEN

AM-1 för 1 Mini-Mite 4:75

AM-2 för 1 Mini-Mite 4:75

AM-3 för 1 Super-Mini 4:75

AM-4 för 1 Super-Mini 4:75

UM-3 för 3 Mini-Mite 7:50

UM-5 för 3 Super-Mini 7:50

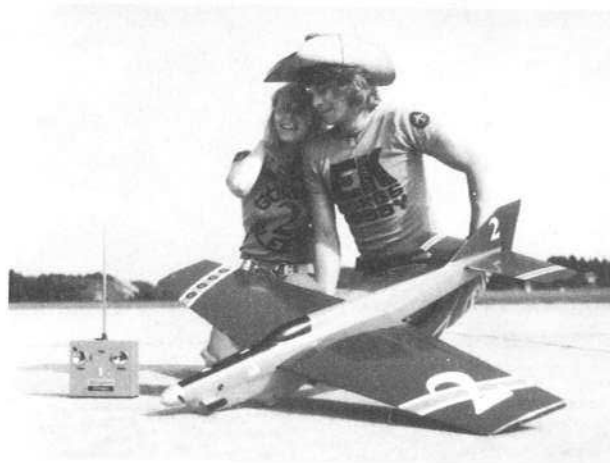
UM-6 för 4 Super-Mini - mott. 14:75

UM-7 för 4 Mini-Mite - mott. 14:75

TILLBEHÖR

Dubbelkommandokabel 53:-

DET ÄR EK SOM GER RESULTATEN!



Göran Karlsson som ryckt upp som en av våra främsta Pylon-flygare har med sin EK-anläggning presterat följande mycket fina resultat under året!

Malmö (Semo Cup)	1:a
Göteborg	3:a
Stockholms internationella	2:a
Hudiksvall	2:a
Svenska Mästerskapet	1:a

Dessutom har han Europas snabbaste tid i Pylon-heat: 1 minut 41 sekunder

BORGS hobby

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

Garanti Fullständig service Alla priser inklusive moms

MODELLFLYGNYTT

MFN är ett organ för Sveriges Modellflygförbund och utsändes till prenumeranter och förbundets samtligamedlemmar. 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 Tuillinge

FACKREDAKTÖR utbildning:

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

ANNONSER

Per Södersten
Sleipnervägen 3
136 42 Handen
Tel. 08/7776121

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

EFTERTRYCK FÖRBUJDES

Internationellt tävlande

Modellflygets internationella tävlings-säsong är mycket intensiv. Inom loppet av två månader hålls VM, EM och NM-tävlingar i de olika grenarnas klasser.

Sverige var med redan från starten i det internationella tävlingsutbytet. Tävligen om den klassiska Wakefield-pokalen för gummimotormodeller på 1930-talet, blev upptakten till ett alltmer utökat tävlande om VM i de olika varianter av modellflyg, som med tiden utvecklades.

Sverige har varit representerat i nästan alla VM-tävlingar oavsett var dessa arrangemang hållits. Resultaten har naturligtvis varierat, men vi har dock kunnat glädja oss åt fem individuella och fyra lagsegrar.

Ekonomiskt innebär internationellt tävlande naturligtvis stora kostnader. Från SMFF har endast startavgifter kunnat betalas i de flesta fall. Detta innebär att de tävlande fått betala resor och andra kostnader för sitt deltagande. Trots detta har det inte varit svårt att ställa upp med fulla lag till de flesta mästerskapstävlingarna. En bidragande orsak till att SMFF inte kunnat lämna större bidrag är utvecklingen mot allt fler mästerskapsklasser. Under 1973 har sex landslag med över 50 deltagare representerat Sverige.

Den ekonomiska ökningen av tävlingsanslaget har förbrukats till det ökade antalet tävlande och de allt högre startavgifterna.

Konkurrensen har de senaste åren stigit mycket snabbt. Vid årets friflyg VM deltog 34 nationer. Kvaliteten på deltagarna är också hög, och några så kallade "blåbär" finns inte längre i VM-sammanhang. Många nationer förbereder sina lag mycket noggrant med träningsläger och liknande.

Helt avgörande blir dock icke sådana satsningar inom modellflygtävlandet. Tekniskt kunnande och vilja till individuell träning är nog det viktigaste om man vill nå toppen.

Tyvärr kastar den politiska oron nu sina skuggor även över modellflygtävlandet. Det känns dystert när deltagare skall behöva skyddas och bevakas dygnet runt av militärpolis som fallet var i Wiener Neustadt. Låt oss hoppas på att normala relationer folk och stater emellan åter skall inträda så att alla kan träffas och umgås utan fruktan.

Gunnar Kalén

Omslag

Leif Zetterlund och Flatruet.

Bilder av Janne Levenstams polishelikopter OBS, startställning som möjliggör riskfri mekning.

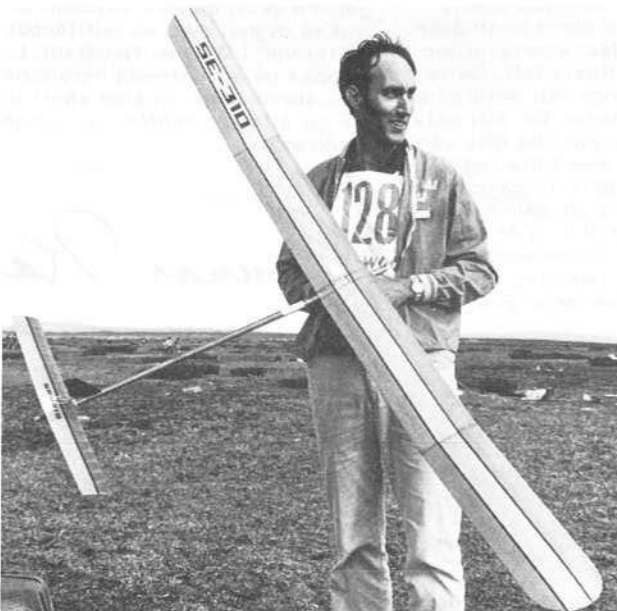


NL-1973 i friflyg

Nordisk Landskamp 1973 – Friflygtävling på hög nivå.

Årets upplaga av friflyg-NL har som bekant getts ut i Sverige i arrangemang av SMFF och de aktiva klubbarna i norra Sverige, främst från Härnösand och Östersund. Tävlingsplats var Flatruet, en plats som var på förslag som tilltänkt arena för ett svenskt VM redan 1957 efter Lennart Petterssons VM-titel året före, och sedan dess stått i ett förhoppningens förklarade sken som ett Shang-Ri-La för alltmör trångbodda friflygare.

När vi så slutligen (för vår del efter en mycket lång bilresa från södra Sverige) fick uppleva Flatruet och den fantastiska fjällvärlden runt omkring kunde vi konstatera att förhoppningarna om ett friflygfält med odiskutabelt generösa mått till fullo infriades. Några bestämda uppgifter om Flatruet-platåns dimensioner är icke behövliga, vare nog sagt att området väl räcker till för maxiflygningarn! Övriga både drömda och utlovade faciliteter, dvs frisk luft och rent vatten, fanns också, i rikt mått, tom snö på sina ställen.



Olle Sandahl kan inte bara bygga snyggt, han är inte så dum på att flyga heller

Foto: Björn Söderström Michael Borell
Text: Lennart Hansson



Steinar Hesthagen visade framfötterna på lördagen. På söndagen flög han bort och blev dessutom diskad i 7:e perioden.

Alltnog, när tävlingen började på lördagen (30 juni) var vädret helt perfekt med svag vind och lätt molnighet. Solen bröt snart fram och därmed både termik och dess motsats. Vädret var alltså fullt i klass med tävlingsplatsen och spelet kunde börja.

Alla de deltagande länderna hade fullt lag i F1A, men vissa luckor förefanns i F1B och F1C. En nyhet för året var att även juniorer tävlade, 1 deltagare per land och klass fick ställa upp.



Juniorvinnaren i A2- Ove Engström.

Det svenska laget i F1A bestod av Olle Sandahl, Claes Mårtensson och Michael Borell och kunde notera både framgång och besvikelse under första dagens fyra perioder. Samtliga svenska flygare inledde med vardera två maxflygningar men medan Olle och Claes kunde fortsätta med ytterligare 2 lyckade flygningar drabbades Michael av sjunk i både 3:e och 4:e starterna. Goda insatser första dagen gjordes av Tähkäpää, Finland, Hesthagen, Norge och Kongstad, Danmark, som samtliga hade fyra max. Norge ledde något överraskande lagtävlingen på 2042 med Danmark på andra plats med 2012.

Söndagens väder var lika fint och varmt som lördagens men en betydelsefull skillnad utgjordes av vinden, som nu hade en hastighet av 8-10 m/sek och därmed gjorde tävlandet betydligt svårare. De fria vidderna gjorde emellertid strömningen laminär och i de flesta fall kunde "negativ turbulens" icke observeras. Dock, det skulle visa sig att det fanns undantag härifrån. Värmen var synnerligen påtaglig och gav upphov till mycket stark termisk stundtals, så stark och "tät" att det blev för mycket för en del flygplan med åtföljande spin/störtspiral. De som drabbades av detta var några stycken, däribland Claes Mårtensson som fick se sin fina lördagssvit bruten med två sådana "negativa" flygningar med blygsamma tidsresultat. Olle Sandahl fick ett förskräckligt sjunk i sin 5:e start och även andra lördagsmaxare fick erfaras att det fanns källarhiss även från det "Himlens tak" som man kanske kan kalla Flatruet. Dvs alla utom en, nämligen Keikki Tähkäpää från Finland som visade både het sisu och taktisk kyla i samtliga sina 7 starter och också lyckades uppnå 1260 sekunder och därmed vinna sin klass.

Framst genom Tähkäpääs lyckade insats vann Finland F1A-lagsegern på 3240 med Sverige på andra plats.

Den svenske junioren Ove Engström var bäst bland juniorerna och vann på 1009 sekunder före närmast Matti Ojala från Finland.



Michael Borell

Sveriges lag i Wakefield-klassen F1B bestod av Björn Spens, Olof Nerud och undertecknad och kunde efter intensivt provflygande tillsammans med frejdiga medhjälpare se tävlingen an med lugn tillförsikt.



Björn Spens gjorde bra från sig, speciellt på lördagen.

Inledningen blev emellertid icke särskilt lyckad, i det att jag (som efter lottdragning fick starta först) efter en god början på första starten kom in i ett mindre bra luftlager med endast 118 sek som resultat. För Björn (180) och Olof (168) gick det bättre men man kunde konstatera "att det icke var så värst lättflyget"! Klaus Wetterberg, den nye unge duktige Wake-flygaren från Danmark, visade att han väl tillägnat sig en mängd lärdomar under sin samvaro med "General Köster" och inledde med 3 max och lade sig därmed i teten. Tätt efter låg dock Björn Spens som i detta läge endast tappat 3 sek. Efter 4 perioder låg för övrigt Björn först eftersom Klaus noterat 122 i 4:e. Självt hade jag kravlat mig upp till 4:e plats efter max i 4 perioder, före låg även Matti Soininen från Finland.



Klaus Wetterberg drar upp och Eric Jacobsen håller i.

Den hårda vinden på söndagen trodde man skulle göra Wake-flygandet vanskligt men de små flygplanen visade sig vara synnerligen stabila. Björn fortsatte med 180 i 5:e starten som blev en mycket lång flygning för honom, själv hade jag 175 och de övriga i toppen maxflygningar. Björn ledde nu på 897 före Soininen 843, Wetterberg 842 och jag på 833 och efter Björns fina flygningar trodde man allmänt att han skulle ta hem segern. Men i 6:e starten fick han sin dåliga flygning på endast 79 sek och då hjälpte det icke med en max i sista. De övriga i ledningsskiktet maxade i sina återstående flygningar och därmed hade Finland sin andre mästare för dagen. Matti Soininen vann på 1203 före Klaus W 1202 och undertecknad på 1193. En både jämn och spännande tävling!



Wake-vinnaren
Matti Soininen, Finland

Danmark tog lagsegern i F1B på 3206 före Sverige på 3170, jämnt även här.

Per Qvarnström från Sverige vann juniorernas F1B-tävling på 810 sek.



Leif Zetterlund med C2 lagledaren
Jan Zetterdahl.

I F1C-klassen fick vi se hur man verkligen gör och hur man verkligen inte gör. Den mycket framstående Thomas Köster visade en frapperande säkerhet i alla sina flygningar och vann mästerskapet med maximala 1260 sekunder, vilket ingen medtävlare kunde prestera. Thomas var dock tyvärr alltför ensam i Danmarks lag och de enda som kunde ge honom något av en match var faktiskt svenskarna av vilka för dagen den svenske debutanten Leif Zetterlund var bäst och också blev tvåa i tävlingen. Jan-Olle Åkesson och Urban Nygren visade upp flygningar av välkänt märke men tyvärr blev det för båda några flygningar i sjunkområde och då blir det inte max trots att man börjar på hög höjd! Sallinen från Finland hade också god ordning på sin flygmaskin men en flygning på 24 sek drar ner slutresultatet.



Ole Torgersens C-kärva var så här elegant innan den fick agera jordfräs

Några deltagare använde sina flygplan som jordfräsar och det är så man inte gör . . .

Sverige vann F1C-lagtävlingen på 3529 före Finland.

Den danske junioren Michael Rasmussen var inte sämre än sin landsman Thomas och vann juniorernas F1C med 520 sek.

Svenska laget kunde som framgår av ovanstående mest glädja sig åt diverse enskilda goda resultat men tyvärr ingen individuell seniormästare. Hela Nordisk Landskamp 1973 vanns emellertid av Sverige på 9840 före Finland som hade cirka 1500 sekunder mindre.



Thomas Köster var i en klass för sig i F1C.



Inte ens Julles kärra gör max i sjunk
112 sek från topphöjd i 1:a perioden

Den svenske lagledaren Lennart Widh var glad åt lagsegern och att han så småningom kommer att få se den Nordiska Pokalen tex på SMFF:s exp!

I början av denna rapport har nämnts de förnämliga yttre omständigheter som denna tävling begåvats med. Därutöver skall nämnas att arrangemanget var mycket välordnat med många (och utbildade) tidtagare, god ordning på tävlingsplats och sekreteriat, fin inkvartering och utspisning, i allt ackommodationer som tävlingsledningen med K A Ericsson i spetsen har all heder av.



NM sett från en junior

Som junior vid nordiska mästerskapen på Fla-truet deltog jag i wakefieldklassen. Detta med att juniorer skall få tävla på en mindre internationell tävling är ju otvivelaktigen ett steg i rätt riktning. Visserligen blev detta första juniornordiska ganska halvdant mest beroende på att det blev så sent aktuellt att ta ut juniorer till tävlingen. De svenska deltagarna fick reda på att de var uttagna endast fyra veckor innan tävlingen skulle genomföras. Detta missförhållande kommer säkerligen att försvinna till nästa år.

Kanske lockar detta beslut om juniordeltagande i internationella tävlingar juniorer att ge sig in i den mer avancerade motorklassen. Utan hjälp från mer rutinerat folk slutar det nog illa ändå så ryck upp er gubbar och sätt fart på killarna med sina dieslar och vad det nu kan vara som de har liggande. Även wakefieldklassen uppvisar ju iallafall i Norden högst sviktande underlag. Även här behövs det att de gamla rävarna engagerar sig lite, låter bli att bara rota med sitt eget jämt.



Per Qvarnström

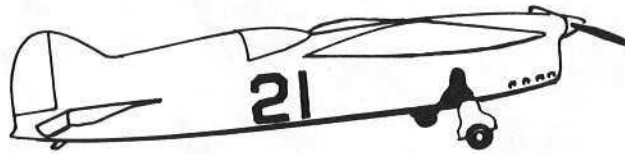
Uttagningen har i år baserat sig på fjolårets resultat vilket medfört det vanliga gnället från vissa håll. Detta beroende på att uttagningen skedde så sent att bra resultat även kunde uppnåts under innevarande års tävlingar. Även detta kommer förmodligen att rättas till i och med att uttagningen sker samtidigt och på samma sätt som seniorernas. I och med det nya UT-systemet får väl helt enkelt de bästa juniorena tas ut till finaltävlingen, efter vad jag förstår.

Vidareutvecklingen av detta vore kanske de bästa juniorena från alla europeiska länder deltog i europamästerskapen. Visst blir det fler deltagare och större organisation men inte värre än att det är genomförbart tycker man. Alltså, fram för mer juniordeltagande internationellt.

Per Qvarnström

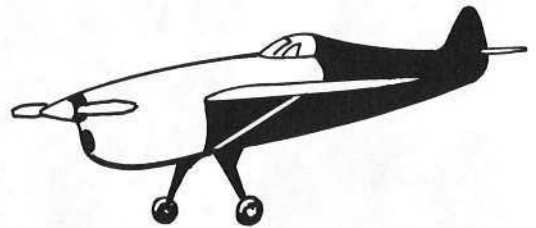


Svenske Lagledaren Lennart Widh i sin nya statussymbol.

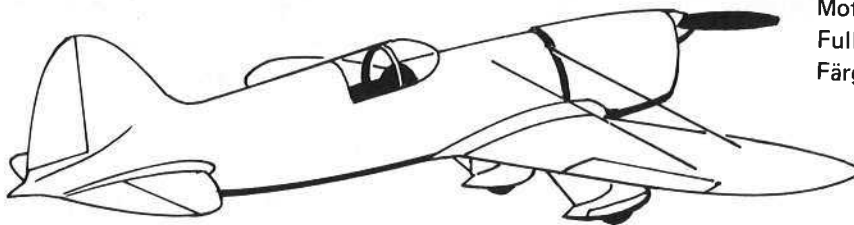


CHAMBERS R-1
Motor: Menasco B-4, 95 hk
Kraschade första tävlingen
Färg: Cream

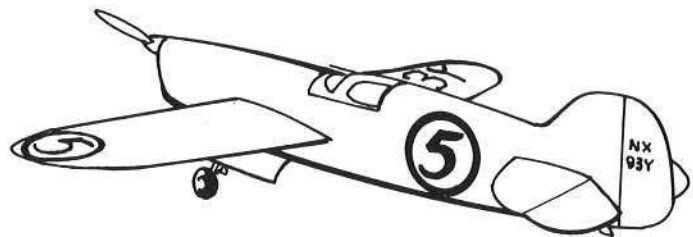
WITTMAN CHIEF OSHKOSH
Motor: Menasco CS-4, 150 hk
Bästa resultat: 373 km/h
Färg: Röd, nosen aluminium



WEDELL WILLIAMS MODEL 22
Motor: Menasco
Fullföljde ingen tävling
Färg: Röd

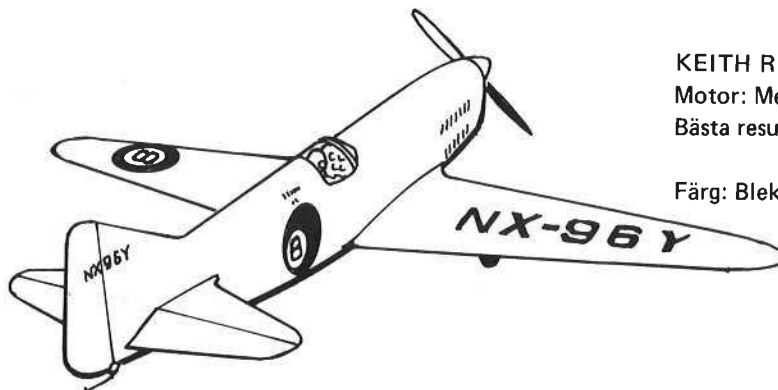


CHESTER GOON
Motor: Menasco C6S4, 290 hk
Bästa resultat: 424 km/h
Färg: Cream



KEITH RIDER R-6 EIGHTBALL
Motor: Menasco Buccaneer B6S, 200hk
Bästa resultat: 351 km/h (man fick aldrig motorn att gå rent)

Färg: Blekblå



OM PYLON

FAI Pylon - visst finns det kärror!

Vid riksstämman 1972 diskuterades bl.a hur en FAI-Pylonkärna egentligen skall se ut. Dessutom tyckte några att det fanns så få förebilder. Sådana måste man ju ha, tyckte dom. Andra tyckte att det gjorde detsamma.

Nu säger faktiskt reglerna, att modellen skall vara av semiskalatyp. Innan Pylongänget började producera avfällningar tolkades detta uttryck av fri-, lin-, och RC-flygare så, att man genom att bara se på modellen skulle kunna tala om vad förebilden hette (eller, om man inte visste typnamnet, att man skulle känna igen den i alla fall). Detta trots att man kanske hade gjort kroppen lite smalare eller vingarna lite längre, men att förebilden skulle vara ett fullskalaflygplan var det liksom inget snack om. "Mustifire" är t.ex inget riktig semiskalakärna, eftersom linjerna lånats från två kärror, men idén som sådan är riktig.

I reglerna finns (fanns?) en passus, som stärker ovanstående tolkning. Moment 5.2.1 andra stycket: "Tävlande kan bli ålagd att försvara sin modell med dokument, som beskriver liknande flygplan i full skala".

Jag lade in ett "(fanns?)" därför att regerande världsmästarna, herrar Telford och Violet, skulle inte ha haft en chans att försvara sin modell, om denna regel tillämpats. Deras kärna är ju nästan värre än den gamla valsen "Rysk teamracer", som dansades i linkretsar för ett 10-tal år sedan. Usch och fy från alla rättrogna!

Hur skall då en kärna med segermöjligheter se ut? Om vi då tar bort alla fria fantasier enligt ovan, så skall den ur aerodynamisk synpunkt vara midvingad, med trapetsformad vinge, ha smal bakropp (svankrygg) och radmotor.

För att få fram förebilder går man då lämpligen till USA och 30-talet. Först kan vi dock kanske se på efterkrigstiden. Då har vi Mustangen, som faktiskt är lite åt det midvingade hållet ur aerodynamisk synpunkt, tack vare "magen". Den är ju också framgångsrik i Pylon, men det är ju inte fråga om något nyskapande precis om man bygger en sådan.

Det finns några Goodyear-racers också, som skulle kunna komma ifråga, men kindpåsarna bromsar ju så mycket. Vi glömmer dom.

Tillbaka till 30-talet igen då. Det var en tid då många konstruktörer och piloter kände sig kallade, trots att piloterna hade en sannolik livslängd som låg långt under nutidens bilförare i Formel 1, och trots att många konstruktörer inte visste mer om aerodynamik än en RC-flygare (nu var jag dum, jag tar tillbaka).

Där fanns dock Granville Brothers, Laird, Wittman, Howard, Chester, Wedell, Rider och Folkerts som alla blev erkända som skickliga konstruktörer, och där fanns piloter som Jimmy Doolittle (som under kriget ledde den berömda 30-sekundersriden över Tokyo), Earl Ortman, Doug Davis och "kungen" själv, Roscoe Turner, som vann Thompson Trophy tre gånger, och som var urtypen för "tuff, ståtlig flygare", utrustad som han var med Erroll Flynn-mustasch och skraddarsydd skinnkläder. Dessutom flög vissa konstruktörer själva sina plan, Wittman, Howard, Chester och Wedell t.ex.

Men det var kärnorna det gällde. Den enda kärna som fyller alla krav är Cessna GC-1, men den är ju ful den (eller var).

Då prutar vi lite på kraven och tittar först på lågvingade. Där har jag själv fastnat för Rider R-6 Eightball och Wedell-Williams modell 22. Det är verkligen snygga grejor, och den förstnämnda ser faktiskt ut som en FAI-Pylonkärna utan vidare. Dessutom kan jag nämna Brown B-3, Delgado Flash, Alden Brown Racer och Miles & Atwood Special som möjliga objekt.

Midvingade: Folkerts Special, Pearson-Williams och Chester Goon. Folkertsen hade mycket korta vingar, men att dra ut dem tycker jag är helt inom semiskalaramen. Vad tycker ni om skuldervingade kärror? Chambers R-1 t.ex.

Så har vi ett par med raka vingar också. Wittman Chief Oshkosh och samme mans Bonzo. Den senare var något av det fulaste som setts i flygande skick, men mycket effektiv av resultatet att döma. Att Chief Oshkosh var långt före sin tid bevisas av att den vann en massa Goodyear-tävlingar mellan 1946 och 1951 efter det att den fått motorn utbytt mot en Continental, trots att den var konstruerad redan 1931. (Wittman lever faktiskt ännu, trots att han höll på med racerflygning mellan 1926 och mitten av 50-talet. Få piloter klarade livhanken mer än 2-3 år).

Nu har ni fått en massa tips, och den som vill veta mer införskaffar lämpligen ett ex av "The National Air Racers in 3-views 1929-1949", som kan rekommenderas från The Diane Publishing Company, Dept. AM, P.O. Box 2726, Rochester, N.Y. 14626, USA (pris 1971 3,95 dollar), som innehåller 90 st ritningar på kärror som deltagit i amerikanska 30-talstävlingar och dessutom en del efterkrigskärror. Ritningarna är kanske inte något för den perfektionistiske skaladräglaren, men fullt godtagbara för framställning av semiskalaritningar.

Vill någon sedan läsa mer om flygplanen och deras hussar rekommenderas "The golden age of Air Racing pre 1940" utgiven av Experimental Aircraft Association, som kan köpas från Beaumonts Aviation Literature, 11 Bath Street, London E.C.1 (pris ca 3 pund). Förresten, bästa är att beställa Beaumonts katalog också. Dom har 1000-tals flygböcker.

Nu finns det många underbara racerkärror från 30-talet som inte lämpar sig för FAI Pylon av olika skäl, men det finns ju riktiga skalakärnor också, och den som gillar sådana mår inte heller illa av att titta på dem.

Floda



SOMMARTÄVLINGAR

Går det att arrangera?

Jo DÅ.

Varför görs det då inte?

På den sista frågan har jag under årens lopp fått en mängd olika svar. Det finns inga som vill tävla under semestertid, det går inte att få ihop funktionärer o.s.v.

Bara för att liksom kolla läget, arrangerade AKMG ett sommarträff mitt under industrisemestern, den 21-26 juli.

Vad hände?

Jo, vi vill tävla under sommaren. Det visade anmälningarna. 31 man i A2, 14 man i B2, 7 man i C2 och 6 man i handluns. Att sedan inte alla kom kan man skylla TV-meterologerna för. Dom lovade busväder.

Funktionärer är lite större problem. Det var inte många som letat sig ut.

Men då en del hade familjerna med, så löstes det ändå.

Modellflygarfruar och fästmör bör ju vara vana tidtagare, från alla trimningar o de.

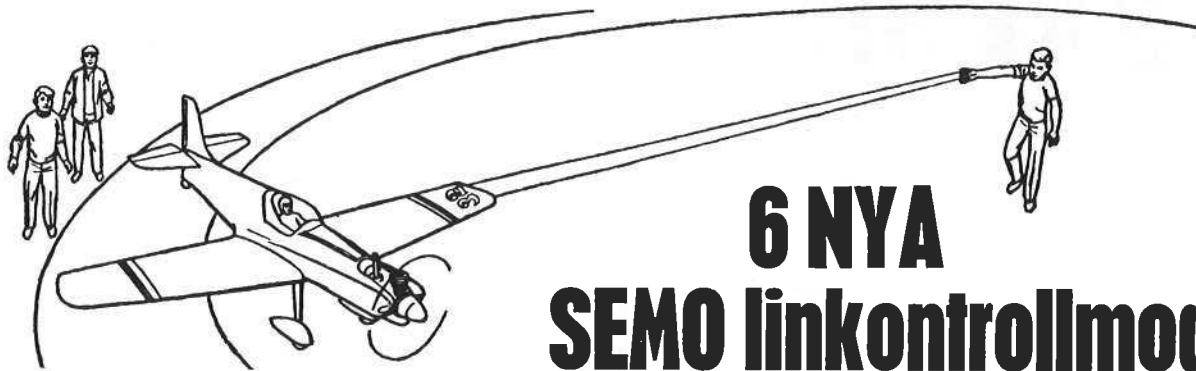
Sedan kan ju vi modellflygare ta tid på varandra. Vad vi ville ha fram fick vi fram.

Vi vill tävla på sommaren.

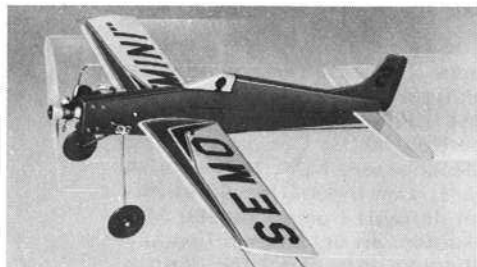
Nu vet ni det alla arrangörer.

Vi kommer igen nästa år.

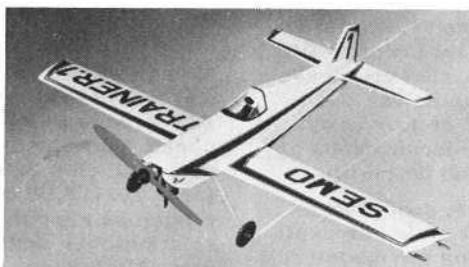
Lars-G



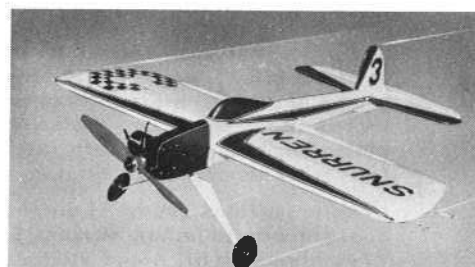
6 NYA SEMO linkkontrollmodeller!



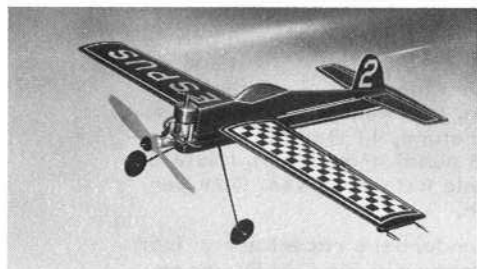
SEMO Mini



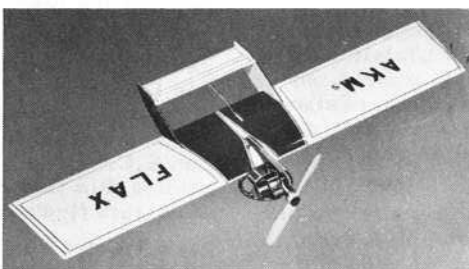
SEMO Trainer



Snurren



Vespus



AKM Flax



Thunderbird 2

— lättbyggda linkkontrollmodeller för nybörjare eller för den litet mera erfarna byggaren och flygaren.

Gul/röd eller vit/röd — färgerna lyser om de 4 små modellerna, AKM Flax och Thunderbird 2 är större och mera avancerade.

Alla byggsatserna har lister och profilfräst och förarbetad vinge alternativt precisionsstansade spryglar och detaljer i balsa, färdigbockat landställ, hjul, dekalering, detaljerad ritning i full skala med noggranna bygganvisningar.

Lim, impregnering eller färger medföljer däremot ej, Du har nog redan en hel del av detta, annars kan Du välja ur vårt stora sortiment. Se efter i vår nya, stora katalog!

SEMO Mini Spännvidd 410 mm, nybörjarmodell, konstruerad av Jan-Olle Åkesson. 0,8—1 cc motor, lämplig linlängd 8—10 m. **Kr. 24.50**

SEMO Trainer Spännvidd 570 mm, elegant modell, konstruerad av Jan-Olle Åkesson. Lämplig motor 1—1,5 cc, linlängd 10—12 m. **Kr. 32.50**

Snurren Spännvidd 615 mm. Moderniserad upplaga av vår välkända övningsmodell, lämplig motor 1,5—2,5 cc. Linlängd 15—16 m. **Kr. 37.50**

Vespus Spännvidd 550 mm. Lättbyggd nybörjarmodell, konstruerad av Jan-Olle Åkesson. Nykonstr. och förbättrad version av vår så populära linkkontrollmodell. Lämpl. motor 1—1,5 cc, linlängd 10—12 m. **Kr. 27.50**

AKM Flax Spännvidd 830 mm. Combat-modell för nybörjare — snabb och vändbar, konstruerad av Jan-Olle Åkesson och noga utprovad inom Aeroklubben i Malmö. Lämpl. motor 1,5—2,5 cc, linlängd 12—15 m. **Kr. 34.50**

Thunderbird 2 Spännvidd 920 mm. Linkkontrollmodell klass F2B, nykonstruerad av Ove Andersson, Västerås. Lämplig motor 2,5—3,5 cc, linlängd 15—16 m. **Kr. 58.—**

(Angivna priser är ca-priser inkl. moms)

Allt för modellhobbyn

finner Du i vår nya, stora katalog. 52 sidor flyg, båtar, radiostyrning, mängder av tillbehör.

Fråga efter den hos Din hobbyhandlare eller skriv till oss idag!



**NY,
STOR
katalog!**

Utkom-
mer i
början av
september

SVEN E TRUEDSSON MODELLFLYGINDUSTRI AB
Tel. 040/708 15, Storgatan 25, 211 41 Malmö (Pg 14 82 07-4)

- Sänd mig Stora modellkatalogen 1973, kr 2,50
 Sänd mig katalog över Scalextric bilbanor 1973, mot porto, kr —,65 **Likvid i frim. eller per postgiro!**

Namn _____

Bostad _____

Postnr _____

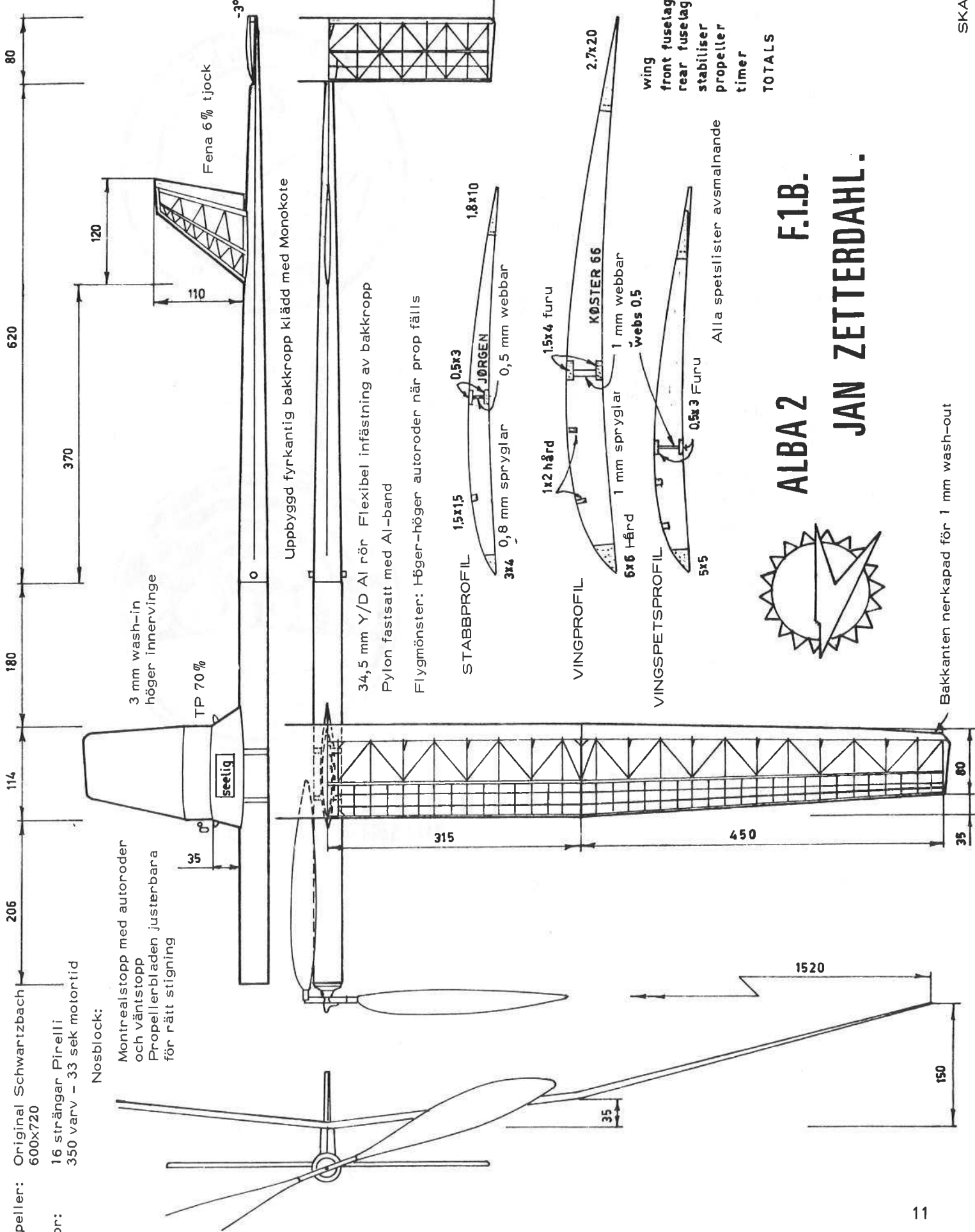
Adress _____ sept.

Propeller: Original Schwartzbach
600x720
16 strängar Pirelli
350 varv - 33 sek motortid

Motor:

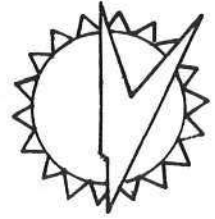
Nosblock:

Montrealstopp med autoroder
och väntstopp
Propellerbladen justerbara
för rätt stigning



wing	44	—	15.72
front fuselage	53		
rear fuselage	19		
stabiliser	6	—	3.25
propeller	49		
timer	23		
TOTALS			194 g — 18.97 dm ²

Alla spetslister avsmalnande



ALBA 2 F.1.B. JAN ZETTERDAHL.

Bakkanten nerkapad för 1 mm wash-out

VANDEL

Vandellägret -73

Trots (pga?) att FF-Unionen hade en del problem att sprida information om lägret infann sig 5 svenskar på flygstationen vid lägrets början. Det var "Gangstern" Lindblad med fru och barn (bråkigt) från Eskilstuna och Gladiatorerna Johan Luthman och Peter Meurling. Vi installerade oss snabbt och kunde ägna kvällen åt trimning. När det sedan blev mörkt intogs byggtältet för bygge av handlunsar, combathäckar osv.

Söndagen och måndagen bjöd på tråkigt väder, vind och regnskurar. Alla gick dock ut för att detta i eller beskåda fotbollsmatchen, där man hoppades att friflygarna efter fjolårets fadäs (0-9) skulle visa en ny och för linstyrarna omöjlig taktik. Så blev tyvärr inte fallet, 13-0 lyckades man få i baken.

Den första friflygperioden ägde rum under svåra förhållanden, turbulent kl 8 på kvällen. Johan (Manne) tog ledningen i A2 beg med 104, annars var de svenska flygningarna inte mycket att orda om. "Line fiduserna" flög också, inget speciellt där heller.

På tisdagen var vädret äntligen flygbart, Peter inledde med ett förlorat och ett vunnet combatheat varefter en vild cykeltur och en A2 start. Allt på 90 minuter. Eftermiddagen ägnades åt en period till varefter Finn Bjerre ledde A2 med 524, 100 sek före tvåan Kaare Hansen. I Wake ledde Christian Wolthagen stort och i Gas Gangstern, Johan tvåa i A2 beg och A1 Peter 7:a i A2.

På kvällen första halvan av chuck-konkurrensen, turbulent och kallt. 1:a Stoffer 156, 2:a Peter M 154, 3:a Finn B 145.

Nästa morgon förpassades Peter ut ur combaten (knappt) och en friflygperiod flögs. Sol och termik, många maxar. Lägerrekord likaså, 12 min 29 sek i Wake (Ishov), 9,30 i A2 (Luthman). Dagens incitament blev avslutningen av chuck-konkurrensen, Henrik Ishov gick med 3 max upp och vann (340 sek). Tvåa var Flemming D med sin jätteluns, 60 cm spännvidd. Jørgen Korsgård byggde en likadan och gick upp på tredje plats. Svenskarna var som vanligt blygsamma, 7:a, 11:a och 12:a.

En marig friflygperiod hann man också med, bäste A2 expert 67 sek. Johan tog ledningen i beg med en start på 2.20, ingen annan kom i närheten av denna tid. Maratontävlingen på fredagen blev en riktig konditionsprövare, en svag vind drev iväg lunsarna 100-300 meter, för att inte tala om A2-orna. Vann gjorde Peer Sørensen, han hade en luns som flög 30 sek stadigt och i snäva cirklar. Johan kvaddade A1 och Peters lunsar gick långt, långt. Blygsamma placeringar igen. Om aftonen ϕ l och ϕ lsefest, en synnerligen lyckad sådan. Ölhävningen vanns tyvärr av rundtossarna som sedan gick ut och skulle flyga combat. Ficklampor tejpades på kärrorna, men man hade koordinationsproblem och fick avbryta. Så småningom kom vi i säng. Nästa morgon lär det ha varit solsken och vindstilla. Det var det i alla fall på eftermiddagen då två friflygperioder till klämdes, nästan bara maxar. Sen åkte jag hem.

Peter M

PS. Danskarna lovar och svär att man nästa år skall sprida informationen bättre. Vi hoppas naturligtvis, bättre sätt att tillbringa semestern finns inte.

Hej

Vi härmed presentera vårt klubbmärke då vi i år firar tioårsjubileum, märket är ritat av klubbens kassör Ted Agervi, och i färgerna vit botten, rött V och ring samt svart text, våtdekal i två storlekar 60 mm ϕ o 120 mm från Vansbro Silketryck.



Hälsningar
MFK Viggen

Radioflygklubben MICROS presenterar härmed sitt klubbmärke. Det har ritats av Eddie Erlands-son och har färgerna vit, blått och chrom.

Göran Ridderström



NIMBUS-KROKEN

Kroken justeras så att rodret går in till startläge litet innan kroken är i främre läget och att rodret är i glidläget litet innan det bakre läget.

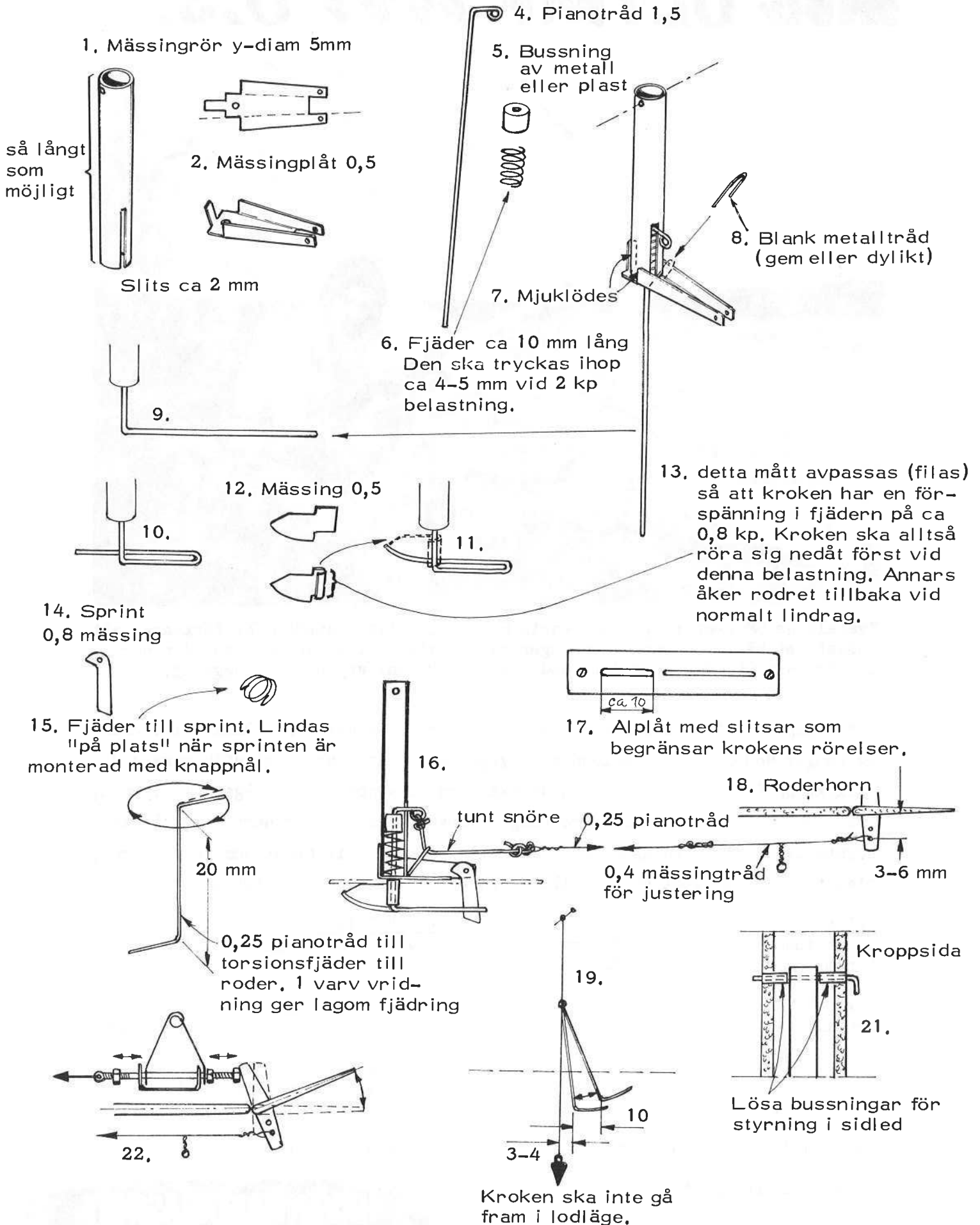
Rodret bör gå tillbaka gradvis vid ökad linbelastning på 1,5-2,0 kp. Läget mellan förspänningen 0,8-1,5 kp går åt att slacka på roderlinan.

Rodrets torsionsfjäder ger ca 35 p i dragkraft i startkroken. Detta är lagom med nylonlina 0,5 mm.

Se till att kroken löper lätt mot sidorna i slitsarna i alplåten 17.

Om modellen inte kurvar tillräckligt på linan kan man öka kurvroderutslaget i starten med en extra lina (kopplas till timerutlösningen) som påverkar roderstoppet, se fig 22.

NIMBUS-KROKEN



Med OLYMP till O.S.



Tvåfaldige SM segraren, Nils Henrik Hofmann, Kristianstads MFK, förklarar att endast det bästa på marknaden duger om man vill hålla sig på topp. Han har därför valt OLYMP-segelmodell med O.S. DP-4P radiostyrningsanläggning.

Att Olymp är ett av det bästa i RC-segel börjar nu bli känt. OLYMP tillverkas av Lenger Modellbau i Tyskland och byggsatsen består av en glasfiberarmerad epoxykropp (oslagbar i vikt och styrka) och alla spant är utsågade i plywood, list och flak håller full längd (inga skarvar) och allt är naturligtvis av högsta kvalitet. Ritningen är i fullskala och alla tillbehör som mässingsrör, pianotråd, roderdetaljer är fullt klara för bygge och installation.

DATA:

Spännvidd	2970 mm
Längd	1210 mm ²
Bäryta	68 dm ²
Vikt	1350 gr
Profil	Eppler 385

MERITER 1973:

Tävling på Axvallahed,	1:a OLYMP
	5:a OLYMP
SM i Norrköping,	1:a OLYMP
	2:a OLYMP

Nordiskt rekord i
distans, sluten bana 101 km

Andra modeller inkommer under hösten från Lenger Modellbau.

Svensk generalagent



ROLF NILSSON

Ö. Storg. 18 på Norr - Kristianstad - Tel. 044/11 08 39

Postgiro 90044-9

TÄVLINGAR

Referat från AKMG fft:s sommarträff 21-22/7-73

För, undertecknad veterligt, första gången har en sommartävling och tillika under semester tid arrangerats. Initiativtagare till denna roliga och avstressede form av tävling var AKMG fft med Lars-G Olofsson i spetsen. Tävligen kördes i-gång vid 18-tiden på lördagskvällen med 3 perioder eller rättare sagt 3 starter, fram till kl 21, fortsatte sedan på söndagmorgonen kl 6 fram till kl 10 med resterande 2 starter.

Det finns mycket positivt med tävlingar av det här slaget, för det första man behöver inte jakta utefter landsvägarna vare sig till eller från tävlingen, man har ju semester och semestern i sin tur medför att familjen kan följa med, för det andra så hinner man fint med umgänget med andra likasinnade, vilket kan vara svårt under "normala" tävlingar. En annan bra sak med tävlingar av det här slaget är, att tävlingen kan utgöra, ska vi kalla det, rep. övning eller gen.rep. för vårt landslag inför VM, EM etc, detta förutsatt att dessa stortävlingar går på sensommaren eller höstkanten.

Efter dessa allmänna synpunkter går vi över till själva tävlingen. På lördagseftermiddagen, då de tävlande började på att anlända till Säve var det mulet och ganska så kraftig vind, för att mellan kl 17 och 18 kulminera i en skaplig regnskur. Efter regnet sprack molntäcket upp, solen kom fram och ett mycket fint flygväder installerade sig för resten av kvällen,

I A-2 klassen, som samlade 23 startande, tog efter 1:a flygningen Tomas Alm Eskilstuna ledningen med tiden 179 sek därefter Bror Eimar Nimbus 173 sek, på 3:e plats Bengt Pettersson LEN 160 sek. Anmärkningsvärt ingen max i A-2 efter 1:a flygningen. I ledning efter 2 flygningar var Nisse Wallertin AKMG fft i ledning med tiden 306 sek, följd av Gösta Sundberg Kätilstorp 293 sek och Bo Jansson LEN 291 sek. I 2:a flygningen maxade endast 2 man. Efter 3 flygningar toppades A-2 listan fortfarande av Nisse Wallertin med tiden 456 sek, därefter Gunnar Holm Solna 435 sek och Bror Eimar 428 sek. En max i 3:e flygningen. Efter 4:e flygningen hade toppskiktet på 5 man utkristaliserat sig nämligen Bror Eimar, Bo Jansson, Örjan Kvist LEN, Claes Mårtensson AKM och Eddy Astfeldt Eskilstuna i nämnd ordning. Ordningen var densamma efter 5:e flygningen också då dessa 5 maxade i sina 2 sista flygningar.

Så över till huvudklassen, B-2 som räknade in 11 deltagare. I 1:a flygningen maxade 3 man Janne Zetterdahl Solna, Björn Söderström Solna och Lennart Hansson AKM, därefter Olov Nerud på 178 sek. Efter flygning nummer 2 hade 2 man full tid 360 sek nämligen Janne Zetterdahl och Björn Söderström därefter Lennart Hansson 355 sek och Olov Nerud 338 sek. I och med flygning nummer 3 var Olov Nerud i topp 518 sek därefter Janne Zetterdahl 507 sek, Björn Söderström 503 sek och Lennart Hansson 488 sek. Då 4:e flygningen var avklarad var Olov Nerud fortfarande kvar i topp, 698 sek, Janne Zetterdahl 682 sek, Björn Söderström 655 sek, här kom Lars-Göran Olofsson AKMG fft in på 4:e platsen på tiden 652 sek. Efter 5:e och sista flygningen var Olov Nerud 1:a på tiden 869 sek, 2:a Janne Zetterdahl 859 sek, 3:a Lennart Hansson 798 sek, 4:e Lars-G Olofsson 790 sek och 5:a Lennart Backman 788 sek. I Wake, får man lov att säga, gjorde väl ingen någon direkt dålig start. Mannen för dagen, med vackraste och mest välflygande modellen var absolut Janne Zetterdahl. Kärran är helt underbar, hoppas vi får se den i Modellflygnytt.

C-2 klassen samlade inte så många deltagare 5 man, av dessa var det bara 2 man som gjorde 5 starter, nämligen Hans Lindholm LEN och Jan-Olle Åkesson AKM. Den här gången fick roboten

"Julle" faktiskt känna sig besegrad tack vare 5 stycken bortfusade sekunder i första starten. Vann gjorde således Hans Lindholm på 900 sek och 2:a "Julle" Åkesson med 895 sek, som 3:e man placerade sig Lars-G Olofsson med tiden 491 sek på tre starter, 4:e man Lars Åke Andersson AKMG fft 265 sek och 5:e man Ulf Carlsson, samma klubb som föregående medtävlare, 180 sek i första start och bortflugan modell.

Handluns kastningen är ju en rolig tillställning, den som vinner dessa tävlingar gör det ganska ofta med god marginal till nästa medtävlare. Så hände även denna gång, 1:an Eddy Astfeldt Eskilstuna vann med 26 sek tillgodo på nästa man, hans tid var 216 sek, Eddy var förresten den ende som flög max och till råga på allt 2 st, maxar alltså, i denna klass. 2:an Gunnar Holm Solna flög ihop 190 sek, 3:an Ole Holmblad AKMG fft 188 sek, 4:an Janne Zetterdahl Solna 145 sek, 5:an Gunnar Wivardsson AKMG fft 122 sek och 6:an Björn Söderström Solna 68 sek.

Som jag tidigare nämnde så fortsatte tävlingen på söndagmorgonen, även då bjöds på väldigt fint flygväder, vilket höll i sig tävlingen ut. Efter resultatgivning och prisutdelning var det fortfarande mycket kvar av dagen och därmed tid till trimning. Som sagt, tack skall Ni ha i Göteborg, för ett kul initiativ till tävling, vi hoppas och tror att denna tävlingsform kommer att hålla i sig i framtiden. Roligt och trevligt hade vi.

Lennart Backman

14:e Nattävlingen.

Det blev rimfrost både på marken och på modellplanen under några kalla timmar under lördagsnatten den 16 juni när MFK Skvaderns traditionella "nattävling" gick av stapeln på Midlanda, utanför Sundsvall. Men modellflygare är ju ett segt släkte, man skrapade bort isen från vingarna och flög av hjärtans lust.

Trots vindstilla var det ett par som inte var vän med "kurven" och hamnade i "drickat". K A Ericsson som för dagen hade en alldeles nykonstruerad kärra fick en extra vattning för att sträcka klädsele. Det var tydligen bra för han gick och vann klassen. Vad dom sa dom som rodde gummibåt och hämtade kärran de ska vi kanske inte tala om.

Att F3B är på väg att bli en "stor" klass visade anmälningarna, inte mindre än 20 man på startlistan. Lennart Sundell, Skvadern visade att hans DM-seger inte var någon tillfällighet, med hela 95 poäng till godo på andra man, Robert Krockmar, Östersund, bärgade han segern. Arvid Holmbom, Skvadern som annars brukar ligga på topp fick radiofel som lade hinder i vägen för tätpacing.

Som vanligt var F1A seniorer den största klassen med 21 namn i slutprotokollet. Trots lovvärda försök att göra Coup d'États populär så lyckas det inte riktigt, få deltagare, synd på en så trevlig klass. I F1A juniorer tog Anders Pettersson, Härnösand hem segern, som väntat får man väl säga. Frågan är om inte den gode Anders är en av de allra bästa juniorerna i landet. Han är jämn i alla tävlingar han ställer upp i och gör aldrig en dålig tävling. Lägg hans namn på minnet han kommer säkert att låta tala om sig i större sammanhang om han bara får chansen. I den här tävlingen var det bara Rune Olsson, Gamen (F1A senior) som var bättre.

Att nattävlingen trots allt är populär visar det stora antalet deltagare, drygt 80 stycken.

Bertil Nilsson

Den sista helgen i juli 1973 kördes ett lin fly-in i Nummela, en halvtimmes bilfärd NV om Helsingfors. Det var från början tänkt att bli en landskamp mellan Finland och Estland, men då estländarna inte fick utresetillstånd, så gick inbjudan till Sverige. Mitt i semestertid kunde nu inte så många komma ifrån. I TR deltog bara Pontan/Winkler och juniorerna Engman/Nilsson från Handen och i speed Ove Kjellberg och Mats Böhlin från Solna.

Tävlingarna kördes på en nyanlagd asfaltbana på sportflygfältet i Nummela. Där ligger också ett gemytligt Air Motel, så kost och logi var bekvämt ordnat.

Att finnarna är nått upp oslagbara i TR visste vi innan. När Nore/Ekholm åkt sitt första heat på 4,07 blev man ganska tillplattad. Visserligen var det mest en soloflygning, men ändå. Deras beryktade Rossi diesel prototyp gjorde 167-168 km/t i drygt 33 varv. När de sen kan stänga av, landa, tanka om, slå igång och accelerera upp i fart på neråt 6 sek, så måste det bli tider. Tiderna blev naturligtvis något sämre i riktiga tremans-heat, men omkring 4,30 är normalt för dem.

Winkler och jag inledde med att få bränslenålen avvibrerad efter 2 varv. Till nästa heat tog vi nya RV-kärnan, sen på träning (var annars?) gjort 35 varv. Nu blev det ändå 3 mekningar, men trots detta personbästa för tremansheat.

Aarnipalos Krasnorotsky-motor brummade fram hela 40 varv med god fart, men vad hjälpte det när justeringen av avstängaren behagade krångla. Våra lovande juniorer Engman/Nilsson flög i stort sett fortare för varje heat och satte ett personligt rekord med 5,11. Det är nog inte så värst många 15-åringar som gör om det. Nordlunds nya lätta kärna hade en svårbemästrad tendens att svänga in i cirkeln vid omstarter.

Speedtävlingen blev mycket jämn. Fagerström vann klart på 223 (16,1), men sen kom tiodelarna att avgöra. Ove Kjellberg återfick sin gamla driftsäkerhet, när han skiftade tillbaka till en insugningsdisk med tidigare ställning. Han blev ju då glatt överraskad av årsbästanoteringen 215. Med en säker sista flygning på 214 tog han andraplatsen.

Böhlin's asymmetriska speedplan visade sig svårfluget i lördagens hårda blåst, men trots detta presterades jämna och säkra tider. Det ska bli spännande att se vad hans nya Zihdkov-inspirerade plan kan komma att göra. Det är nog det extremaste man kan tänka sig i speedväg.

Till nästa år har estländarna lovat komma. Då får man också hoppas att lite fler svenskar möter upp. Det är tänkt att då köra en slags trelandskamp. Enda kruxet är att Estland bara kan skicka en man per klass, så det vill till att vi har med någon i stunt och combat. Blir det samma soliga väder nästa år, så vågar man nog garantera en lika lyckad tävling även då.

Sven Pontan

AKMG's pylontävling 2/6-73

Lördagen den 2 juni rev vi av en pylontävling på Säve Depå utanför Göteborg. Tävligen genomfördes enligt FAI's regler och hade samlat 13 startande. Vädret på lördagen var bra och eftersom vädergubbarna hade lovat åska och starkt hagel!! på söndagen körde vi alla 7 omgångarna (28 heat) på lördagen och var klara framåt 5-tiden. Efter 5 körda omgångar verkade striden bli hård mellan Risto och Kurt men en kollision i sjätte omgången mellan Kurt och Greger avgjorde. Det var kul att se en relativ nykomling, Christer Lundgren, kapa åt sig andraplatsen.

Väst kustträffen -73

73 års upplaga av västkustträffen, som denna gång avhölls på Backamo flygfält, fjärran från storstadens flygplatsproblem blev den kanske våtaste modellflygtävling som någonsin hållits. Tävligen började i ett strålände försommarväder om änen smula blåsigt men vad som sedan följde kan inte beskrivas. Det måste upplevas!

I normala fall regnar det vattendroppar men dagen till ära hade vädergudarna bestämt sig för att byta ut dropparna mot medelstora mellansvenska insjöar. Resultatet var fantastiskt. Det regnade insjöar och på några minuter hade Backamo förvandlats från en hed till någonting liknande Hornborgarsjön. (jämför tranor och modellflygplan).

Trots allt vattnet lyckades vi hjälpligt genomföra tävlingen. I stunt simmade Ove Andersson snyggast (han kanske tränar i Mälaren) och semistunten plaskades iland med John Westergaard från Aalborg som segrare. Han hade troligen tränat på "Sessan"!

Combattävlingen hade samlat tio glada kämpar, som för dagen kämpade väl mot varandra och vattnet. Inga kvaddar noterades denna dag! En sällsynthet noterades dock när Leif Mårtensens kärna slet sig (avklippta linor) och vi noterade en max! Kärnan försvann bland molnen och har inte syns till sedan. Tänk Er en C-2 med 5 minuters motortid, vilken höjdare!

Av alla kämparna kämpade kämpen från Skara bäst dvs Huss. Bravo! Tvåa i vattenplaskandet blev Ingemar Larsson, men han tränar i Väneren, så de så!

Vi hoppas detta var den blötaste tävlingen i historien så vi inte behöver uppleva något liknande.

Anders Limalm

F3A i Jämtland

Östersunds Flygklubb, modellflygsektionen anordnade den 2-3 juni en tävling i F3A.

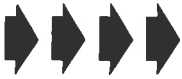
Tävlingen hölls på Optands flygfält, som ligger ca 10 km söder om Östersund. På lördagen var det strålände väder med stekande sol och nästan ingen vind. De 9 deltagarna flög 3 flygningar var.

På söndagen flögs den 4:e omgången. Tyvärr ville vädergudarna annat på söndagen. Det regnade och blåste under hela omgången.

Christer Gillgren, Stockholm visade sin klass och vann tävlingen före ex-jämtarna, numera skåningarna, Esbjörn och Jack Strömquist. För östersundarna var det tävlingsdebut i denna klass. Tyvärr gick det inte så bra. Hasse Björkqvist kvaddade sin modell och Robert Krockmar hade problem med sin motor.

Sen vill vi påminna Sveriges RC-segelflygare om att den 9 september har vi tävling i F3B, Termik på Optands flygfält. Tävligen heter Kors-Olle-trofén.

Östersunds Flygklubb
Modellflygsektionen

OCH 
RESULTAT



F1A

1. Ekhtenkov	Sovjet	7 max + 182 + 162
2. Krejcirnik	Tjeckoslovakien	7 max + 182 + 148
3. Spann	Österrike	7 max + 172
4. Sodini	Italien	7 max + 167
5. Kang Jung Sik	Nordkorea	7 max + 162
6. Verbree	Holland	7 max + 158
6. Bocher	Schweitz	7 max + 158
6. Leskosek	Jugoslavien	7 max + 158
9. Finn Bjerre	Danmark	7 max + 157
10. Nikolov	Bulgarien	7 max + 156
10. Deubel	Västtyskland	7 max + 156
12. Kornhofer	Österrike	7 max + 155
13. Langevin	USA	7 max + 151
13. Van Eldik	Holland	7 max + 151
15. Chmelik	Österrike	7 max + 150
15. Li Sung Chan	Nordkorea	7 max + 150
15. Schmelter	Västtyskland	7 max + 150
15. Jörös	Ungern	7 max + 150
19. Lepp	Sovjet	7 max + 149
20. Karsten Kongstad	Danmark	7 max + 148
23. Håkan Broberg	Sverige	7 max + 140
76. Rune Olsson	Sverige	180,180,180,76,138,180,180=1114
91. Bror Eimar	Sverige	180,83,146,180,180,180, = 949

F1B

1. Löffler	Östtyskland	7 max + 225
2. Kim Dong Sik	Nordkorea	7 max + 200
3. Kobori	Japan	7 max + 192
4. Klaus Wetterberg	Danmark	7 max + 181
5. White	USA	7 max + 154
6. Benedini	Argentina	7 max + 149
7. Szynaka	Polen	7 max + 127
8. Dobelmann	Västtyskland	7 max + 121
9. Kroon	Holland	7 max + 108
10. Oschatz	Östtyskland	7 max + 106
11. Voinescu	Rumänien	7 max + 104
12. Mc Donald	Nya Zeeland	7 max + 102
13. Siebyla	Polen	180,177,180,180,180,180,180,=1257
14. Zachaimel	Österrike	180,180,180,168,180,180,180,=1248
15. Siebenmann	Schweitz	180,180,161,180,180,180,180,=1241
16. Ponsler	England	155,180,180,180,180,180,180,=1235
17. Carles	Frankrike	180,180,180,180,180,180,151,=1231
18. Jan Zetterdahl	Sverige	180,180,180,167,161,180,180,=1228
19. Pollard	England	180,180,143,180,180,180,180,=1223
20. Delacroix	Frankrike	180,180,169,180,180,180,151,=1220
39. Rune Johansson	Sverige	180,175,180,102,180,180,180,=1159
54. Anders Håkansson	Sverige	180,159,100,180,145,180,180,=1124

F1C

1. Horcicka	Österrike	7 max + 180 + 180 + 137
2. Landeau	Frankrike	7 max + 180 + 180 + 126
3. Sten Agner	Danmark	7 max + 180 + 180 + 124
4. Engelhardt	Östtyskland	7 max + 180 + 177
5. Weijters	Holland	7 max + 180 + 170
6. Thomas Köster	Danmark	7 max + 180 + 157
7. Melzner	Ungern	7 max + 180 + 154
8. Stollöv	Bulgarien	7 max + 180 + 136
9. Sin Sang Gel	Nordkorea	7 max + 178
10. Dusan	Jugoslavien	7 max + 171
11. Sharin	Sovjet	7 max + 123
11. Ochman	Polen	7 max + 123
13. Laughlin	USA	180,180,180,180,180,180,179,=1259
14. Talour	Frankrike	180,180,180,175,180,180,180,=1255
15. Reus	Holland	180,180,180,180,180,180,173,=1253
16. Verbitsky	Sovjet	167,180,180,180,180,180,180,=1247
17. Brodarac	Västtyskl.	180,180,164,180,180,180,180,=1244
18. Denkin	Bulgarien	180,180,162,180,180,180,180,=1242
19. Barbarella	Italien	180,180,157,180,180,180,180,=1237
20. Patek	Tjeckoslov.	180,180,180,176,180,180,160,=1236
20. Krycer	Tjeckoslov.	156,180,180,180,180,180,180,=1230
30. Jan-Olle Åkesson	Sverige	180,180,131,180,180,180,180,=1211
34. Urban Nygren	Sverige	180,117,180,180,180,180,180,=1197
39. Rolf Hagel	Sverige	180,180,180,101,180,180,180,=1181
59. Nilis-E. Hollander	Sverige	158,87,180,160,180,148,106, =1019

Resultat i lagtävlingarna

F1A

1. Österrike	Alla max + 467
2. Sovjet	Alla max + 440
3. Holland	Alla max + 421
4. Östtyskland	Alla max + 364
5. Canada	Alla max + 338
6. Nordkorea	3751
27. Sverige	3323

F1B

1. Östtyskland	3708
2. Polen	3666
3. Österrike	3619
4. England	3604
5. Nordkorea	3583
10. Sverige	3511

F1C

1. Frankrike	3733
2. Bulgarien	3723
3. Jugoslavien	3710
4. Holland	3709
5. Sovjet	3670
15. Sverige	3427

Nordiska Mästerskapen i Frilflyg 1973 seniorer

F1A

1 Heikki Tähkäpää, F	180	180	180	180	180	180	180	1260
2 Olle Sandahl, S	180	180	180	180	72	180	180	1152
3 Peter Otte, D	180	180	140	180	180	180	60	1100
4 Clas Mårtensson, S	180	180	180	180	65	60	180	1025
5 Jukka Sillgren, F	119	180	86	180	180	116	157	1018
6 Steinar Hesthagen, N	180	180	180	180	105	180	-	1005
7 Michael Borell, S	180	180	121	50	173	94	166	964
8 Niilo Munnukka, F	42	180	180	180	66	134	180	962
9 Svein Olstad, N	139	180	180	154	43	180	54	930
10 Jörn Odemark, N	129	180	180	180	180	-	43	892
11 Sven Grönland, D	180	180	72	180	45	70	76	803
12 Karsten Kongstad, D	180	180	180	180	11	-	-	731

F1B

1 Matti Soininen, F	123	180	180	180	180	180	180	1203
2 Klaus Wetterberg, D	180	180	180	122	180	180	180	1202
3 Lennart Hansson, S	118	180	180	180	175	180	180	1193
4 Björn Spens, S	180	177	180	180	180	79	180	1156
5 Eric Jacobsen, D	180	134	130	180	180	122	180	1106
6 Kjeld Kongsberg, D	152	180	180	180	63	69	74	898
7 Ossi Kilpäläinen, F	125	82	180	180	150	101	78	896
8 Markka Kiiskinen, F	36	172	180	141	117	61	180	887
9 Olof Nerud, S	168	139	180	79	67	81	107	821
10 Ole Torgesson, N	111	180	62	50	180	-	-	583
11 Svein Olstad, N	78	76	-	66	-	-	-	220

F1C

1 Thomas Køster, D	180	180	180	180	180	180	180	1260
2 Leif Zetterlund, S	180	180	147	180	180	180	151	1198
3 Jan Olle Åkesson, S	117	180	180	180	180	180	158	1175
4 Urban Nygren, S	180	180	180	76	180	180	180	1156
5 Seppo Sallinen, F	115	180	24	180	180	180	180	1039
6 Yrjö Waltonen, F	180	180	180	26	170	77	180	993
7 Michael Rasmussen, D	86	70	59	125	180	-	-	520
8 Ole Torgesson, N	95	-	78	5	-	-	-	178
9 Veikko Fagerström, F	66	13	-	-	-	-	-	79

Juniorer

F1A

1 Ove Engström, S	180	180	180	180	150	45	94	1009
2 Matti Ojala, F	175	180	167	180	180	73	-	955
3 Jörn Odemark, N	129	180	180	180	180	-	43	892
4 Peter Rasmusen, D	85	180	149	180	94	-	-	688

Utom tävling

Anders Pettersson, S	44	180	180	180	135	23	180	922
Jim Prysø, D	180	67	180	180	77	-	-	684

F1B

1 Per Qvarnström, S	93	92	180	76	54	180	135	810
2 Jukka Vesikko, F	62	180	49	88	180	3	67	629

F1C

1 Michael Rasmusen, D	86	70	59	125	180	-	-	520
2 Anders Enström, S	-	29	-	-	-	-	-	29

LAGRESULTAT

Seniorer

F1A

1 Finland	341	540	446	540	426	430	517	3240
2 Sverige	540	540	481	410	310	334	526	3141
3 Norge	448	540	540	514	328	360	97	2827
4 Danmark	540	540	392	540	236	250	236	2634

F1B

1 Danmark	512	494	490	482	423	371	434	3206
2 Sverige	466	496	540	439	422	340	467	3170
3 Finland	284	434	540	501	447	342	438	2986
4 Norge	189	256	62	116	180	-	-	803

F1C

1 Sverige	447	540	507	436	540	540	489	3529
2 Finland	361	373	204	206	350	257	360	2111
3 Danmark	266	250	239	305	360	180	180	1780
4 Norge	95	-	78	5	-	-	-	178

RCIP

1 Stig Olsson, Acroflyers	1390	1680	1800	1500	4980
2 Hans Åke Engdahl, Acrofly,	1535	1735	1400	1485	4755
3 Ulf Hamble, Växjö	1370	1470	1250	1555	4395
4 Ulf Jarmo, Gripen	1305	1345	--	1420	4070
5 Sven Felth, Växjö	975	820	860	880	2715

1 Risto Baltzar	24 p
2 Christer Lundgren	22 p
3 Göran Karlsson	20 p
4 Kurt Jansson	19 p
5 Aulis Lehtinen	19 p
6 Bengt Forsgren	19 p
7 Åke Karlsson	17 p
8 Greger Mårtensson	15 p
9 Lennart Sundell	13 p
10 Göran Lindhe	10 p
11 Johan Cederholm	9 p
12 Arvid Holmbom	8 p
13 Bengt Lundström	3 p

AKMGN

Tävlingens bästa tid 1.50,2 lyckades Göran Karlsson peta in.

Resultat SM F3B

1 N E Hoffman, Kristianstad	2754.34 p
2 Håkan Svensson, Kristianstad	2513.36 p
3 Stig Jansson, Karlskoga	2268.80 p
4 Bengt Jonsson, Karlskoga	2268.49 p
5 Ebbe Engelbrektsson, Lidköping	2108.22 p
6 Thore Gustavsson, Lidköping	2071.34 p
7 Gusten Björk, Ikaros	2053.64 p
8 Leif Jönsson, Stockholm	2008.42 p
9 Peter Pelikan, Ikaros	1967.55 p
10 Jerry Hansson, Kristianstad	1926.16 p
11 Lars Eriksson, V Gästrike	1908.14 p
12 Jan Stern, Gamen	1907.85 p
13 Leif Pettersson, Nyköping	1900.06 p
14 Dan Nylund, Lidköping	1897.91 p
15 Jan Levenstam, Starflyers	1870.31 p
16 Ragnar Åhman, Gamen	1784.69 p
17 Kent Svensson, Blue Max	1772.26 p
18 I Hedegård, Skövde	1743.83 p
19 Leif Sten, Kristianstad	1731.54 p
20 P-A Eliasson, Starflyers	1709.05 p
21 Lars Karlsson, Linköping	1679.82 p
22 Z Nadtalin, Gamen	1671.35 p
23 Kent Karlsson, Lidköping	1671.14 p
24 Agne Engman, Lidköping	1630.81 p
25 A Nohlberg, Skövde	1620.66 p
26 Jan-Olof Larsson, Blue Max	1611.43 p
27 Per Nordström, Nyköping	1594.83 p
28 Björn Alfer, Micros	1513.11 p
29 Arvid Karlsson, Linköping	1499.18 p
30 Åke Flink, Karlskoga	1476.96 p
31 Urban Nilsson, Gamen	1474.60 p
32 Staffan Öst, Lidköping	1465.49 p
33 Niilo Thulander, Acroflyers	1306.90 p
34 Sören Gustavsson Linköping	1186.06 p
35 Ronny Malmgren, Acroflyers	1109.77 p
36 Bo Nylund, Lidköping	1044.29 p
37 Bertil Beckman, Starflyers	659.14 p
38 Bo Eriksson, Karlskoga	460.11 p

F3A i Östersund den 2-3/6 1973

1 Christer Gillgren									
RFK Micros, Stockholm	3920	3640	3820	4020	11,670				
2 Esbjörn Strömqvist									
RC Gripen, Klippan	3300	3535	3690	3540	10,785				
3 Jack Strömqvist									
RC Gripen, Klippan	3425	2960	3485	3445	10,355				
4 Yngve Lindholm									
ÖSFK, Södertälje	3235	3175	2575	2990	9,400				
5 Håkan Hammarstedt									
MFK Skvadern, Sundsvall	2040	2590	2100	1625	6,730				
6 Per Högberg									
MFK Skvadern, Sundsvall	210	2550	2930	190	5,690				
7 Stig Berg									
Östersunds FK, Östersund	1115	1215	2295	1255	4,765				
8 Robert Krockmar									
Östersunds FK, Östersund	530	280	--	405	1,215				
9 Hasse Björkqvist									
Östersunds FK, Östersund	--	600	--	--	600				

Totalt = Summan av de tre bästa flygningarna.

Domare:

Sten Kristiansson, Östersund
Karl-Ivar Karlsson, Frösön
Bertil Hannersjö, Aspåsnäset

Vårtävlingen Pylonracing FAI

73.05.05 - 06

Stockholms RFK

1 Aulis Lehtinen, Siljansb.	1.56,5	27 p
2 A Fällidin, Skvadern Sunds	2.08,2	27 p
3 R Balzar, Siljansbygden	2.02,7	25 p
4 L Olsson, Malmö	2.03,2	24 p
5 R Svenningsson, Gislaved	1.57,7	23 p
6 Kurt Jansson, Mikros Sthlm	1.58,8	22 p
7 R Krockmar, Östersund	2.24,2	21 p
8 Göran Karlsson, SRFK	1.55,9	18 p
9 Ch Lundgren, Modell Göteb	2.25,8	17 p
10 P Kempe, Siljansbyggdeng	2.30,7	17 p
11 G Mårtensson, SRFK Sthlm	1.59,5	16 p
12 Olle Bergqvist, SRFK -11-	2.44,0	14 p
13 A Holmbom, Skvadern Sund	2.31,4	13 p
14 B Forsgren, SRFK Sthlm	2.21,6	10 p
15 L Sundell, Skvadern Sunds	2.09,0	9 p
16 Tore Loodin, SRFK Sthlm	2.34,4	3 p
17 B Strid, Skvadern Sundsv	2.55,0	2 p

SRFK int Pylon

73.06.30 - 07.01

1 Clive Wall, GB	1.56,2	32 p
2 Göran Karlsson, SRFK	1.46,1	28 p
3 Don Beaumont, GB	1.59,4	28 p
4 Lars Olsson, Malmö	2.11,0	27 p
5 Per Kämpe, Sundsvall	1.58,9	24 p
6 Dave Tappin, GB	2.04,8	24 p
7 Aulis Lehtinen, Leksand	1.55,4	23 p
8 Bengt Forsgren, SRFK	2.12,0	19 p
9 Greger Mårtensson, SRFK	2.15,0	19 p
10 Bryan Rawcliffe, GB	2.19,6	19 p
11 Krister Lundgren, Göteb	2.09,0	18 p
12 Roger Eklund, Skvad,Sunds	2.07,2	17 p
13 Åke Karlsson, SRFK	2.16,2	14 p
14 Juhani Cederholm, Finland	2.08,0	11 p
15 Bert O Lindberg, Skvad, S	2.14,6	11 p
16 Rune Svenningsson, Gislav,	2.00,2	9 p
17 Tore Loodin, SRFK	2.15,0	9 p
18 Arvid Holmbom, Skvad,Sund	1.58,0	8 p
19 Anders Fällidin, -11-	2.22,5	7 p
20 Kurte Jansson, Mikros	1.56,2	4 p

Resultat från Lin fly-in i Nummela 1973-07-28-29

73.07.28: TR-int (F2C) kördes i 5 omgångar. Segraren fick 3 poäng, tvåan 2 p och trean 1 p.

	I	II	III	IV	V
1 Nore/Ekholm, Munka	14p 4.07	4.27	4.22	4.31	4.32 Rossi
2 Pontan/Winkler, Handen	12p 2v	4.42	4.44	5.00	4.56 ST G15 RV
3 Aarnipalo/Fagerström, Munka	11p 4.52	4.28	7v	4.30	82v Krasnorotsky
4 Engman/Nilsson, Handen	9p 7.34	6.22	6.10	5.16	5.48 ST G15 RV
Nordlund/Pihkanen, Munka	9p 25v	5.19	-	5.13	5.17 MVVS

73.07.29

TR-int	I	II	Final
1 Nore/Ekholm	4.42	4.15	8.46
2 Pontan/Winkler G20	4.55	4.55	10.07
3 Nordlund/Pihkanen	5.06	5.04	54v
4 Engman/Nilsson	5.11	5.15	
5 Aarnipalo/Fagerström	5.20	89v	

Speed F2A, sammanlagt efter båda dagarna:

1 Fagerström Rossi	214	218	218	223	176	-
2 Kjellberg OK4	211	208	215	196	186	214
3 Pietinen Rossi	206	-	-	213	215	-
4 Ekholm Rossi	121	210	-	214	210	214
5 Böhlén Rossi	206	213	-	211	209	210
6 Karma Rossi	-	-	147	-	-	-

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.

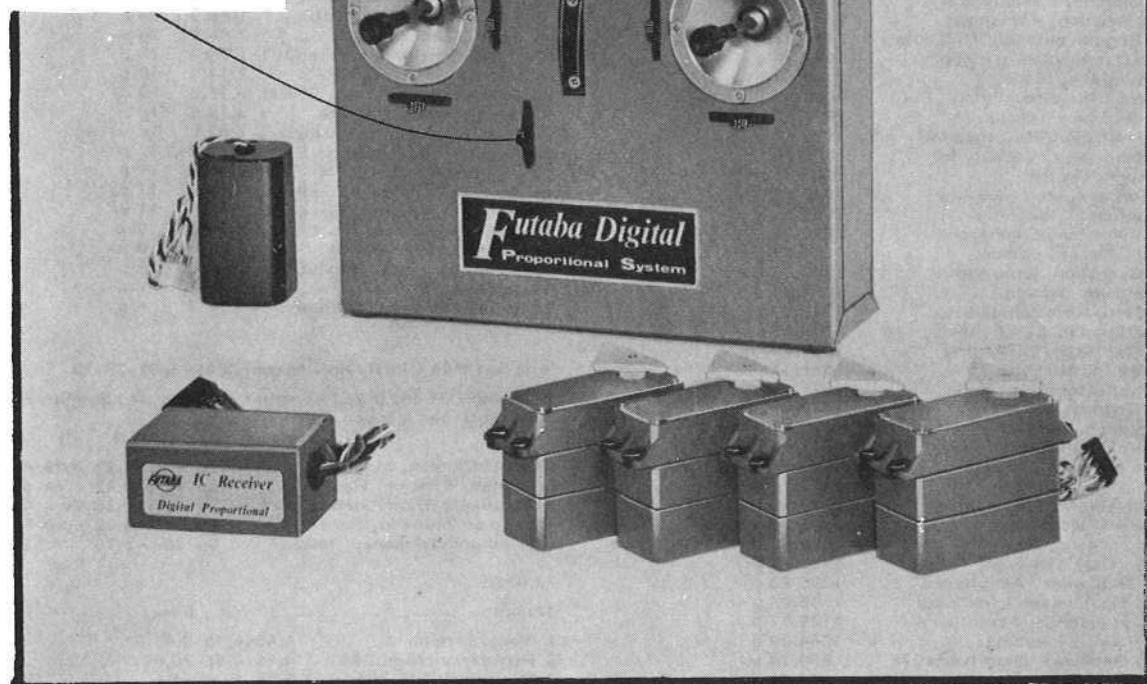
ORBO elektronik/hobby ab

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

FUTABA FP-4

MODELL 1973

Förberedd för utbyggnad till 5 eller 6 kanaler med en prisbillig byggsats,



NY FORMGIVNING - SAMMA HÖGA KVALITET

OFÖRÄNDRADE PRISER

De nedan angivna priserna gäller för kompletta driftsklara anläggningar med sändare, mottagare, önskat antal servon och alla kopplingar m.m. Givetvis ingår mervärdesskatt i priserna. Avbetalningsköp kan diskuteras.

FP-4 Fyra styrfunktioner

Flera alternativa utföranden finnes, man kan antingen välja 2-spaks sändaren som synes på bilden eller en ny 1-spaks sändare. Priset är detsamma.

FP-4 med 1 servo	635:—
FP-4 med 2 servon	755:—
FP-4 med 3 servon	875:—
FP-4 med 4 servon	995:—

FP-3 Tre styrfunktioner. En anläggning för de flesta behov.

FP-3 med 1 servo	485:—
FP-3 med 2 servon	605:—
FP-3 med 3 servon	725:—

FP-2 Två styrfunktioner. Många användningsområden.

FP-2 med 1 servo	425:—
FP-2 med 2 servon	545:—

Extra servon, rundgående eller linjära, samma pris. 130:—

Batterisats, torrbatterier 10:—, ackumulatorer 140:—

FÖRBÄTTRINGAR

Ny vinylklädd sändare som är trevligare att hålla i när det är kallt väder. Förbättrade glappfria styrsparar med fininställning av trimkontrollerna. Även elektroniskt är sändaren förbättrad och har högre effekt.

Helt ny mottagare i mera kompakt utförande - 27x35x55 mm - som endast väger 63 gram med kopplingar. Den är utförd i två däck med mottagardel och decoder var för sig. Ytterligare höjd selektivitet och lägre strömförbrukning.

Både sändare och mottagare har numera utbytbara kristaller av stickpropstyp.

Servona är tills vidare de gamla pålitliga FP-S3 (på bilden) eller det linjära FP-S2. Välj vilken typ Du vill - priset är detsamma.

Generalagent för Sverige:

Firma Valter Johansson

360 30 Lammhult. Tel 0472/650 46

TYCKARE

PYLONGUBBAR

Skärp er. Pylon är väl den modellflyggren som borde vara mest publikfriande, men som ni flyger på era tävlingar med heat efter heat med samma sorgliga blandning av toppgubbar och uppenbart chanslösa ger ni varken publiken eller eliten en chans. Nej, låt varje tävlande flyga två kvalflygningar och ta ut 9 man (bara en flygning räknas) till semifinaler (två flygningar per man), nu kan publiken ana sig till att det börjar bli avgörande flygningar även utan stoppur och anteckningsblock (man behöver inte känna alla heller) och de tävlande slipper varva och bekymra sig för slöa göteborgare. De tre som har bästa tiden går vidare till en FINAL -stor spänning- alla kan se vem som vinner -Le-Mans start (anders Leimalms idé) Vilken tävling det skulle bli för publiken och förhoppningsvis även för er flygare och "innegubbar".

Ole Holmblad

FRIFLYGARE

För sjutton, dra upp huvudet ur sanden och se vårt enda problem av AVGÖRANDE betydelse, nämligen fältfrågan. Flygvapnet är den enda myndighet som kan säga oss med de fält vi behöver idag, det vill säga stora fält nära befolkningscentra. Detta kommer inom en snar framtid att ändras pga att flygvapnet inte har råd att hålla sig med stora fält av tvivelaktigt värde i krigstid, för sin utbildning behöver det visserligen stora fält, men dessa förläggs av bullerhänsyn (och städernas expansion) till "ödemarkerna". Men vi är ju många och så har vi allmänflygplatserna säger optimisten. Föga finns där att hämta, många är vi men är vi såna härskaror att vi kan kräva ytor som kunde räcka till kanske hundra fotbollsplaner. Vad gäller allmänflyget så finns där två kategorier av fält, dels småfält (en eller två banor utan kringliggande gräs) odugliga för friflyg, dels planerar en del storstäder att skaffa stora fält på vilka det kommer att ligga en väldig trafik av taxiflyg och affärsflyg dvs trafikledning, trängsel och det lär väl knappast bli tillåtet ens med radiomodeller. Om ingen löser detta problem mycket snart är vi utan fält innan ni bestämt er för hur auto-belamrade C2-orna får vara UTAN FÄLT INGET FRIFLYG.

Ole Holmblad

Ett genmäle till Nisse Hallerström och Lars-G.

Tänka sig att mitt inlägg på Riksstämman skulle resultera i en halv sida i MFN. Men åkej, eftersom Nisse och Lars-G ber så vackert om ursäkt så får jag säga att den godtages.

Nu lite historieskrivning. Det var faktiskt vid Majtävlingen 1970 som jag fick förbundsledningens klartecken till att VRÅKEN skulle bli enhetsmodell i F1A. Valet stod alltså inte mellan ÅSSBONN och VRÅKEN eftersom ÅSSBONN vid det laget inte fanns till.

Att resultatet av instruktörskursens provbyggen skulle ligga till grund för SMFF:s ställningstagande måste vara fel, vid tiden för kursen var VRÅKEN antagen som enhetsmodell.

Det var aldrig min och dåvarande grenstyrelsens mening att VRÅKEN skulle bli en nybörjarmodell utan en lämplig kärna för den något erfarne som byggt och tävlat i A1.

Som jag sade till Lars-G RS-73 hade vi ÅSSBONN uppe till diskussion i grenstyrelsen och meningen var att förbundet skulle rekommenderas anta den som enhetsmodell för nybörjare i klass F1A. Först skulle dock enhetsmodeller i A1, B och C tas fram. (I det här sammanhanget måste det sägas att Hasse Friis arbetade mycket hårt med att försöka få fram enhetsmodeller i alla klasserna och det är hans förtjänst att vi nu kommit så långt som vi är.)

Så utträdde jag ur grenstyrelsen och vet alltså hur dessa intentioner fullföljts. Som alla vet blev A1-an MÅSEN ingen succé vilket däremot efterträdaren, Härnösandsflygfäet CIKADA blivit. I B och C har ingenting hänt.

Det är kanske dags att få ut ÅSSBONN som byggsats och då lämpligen Lars-G:s förenklade version. Klart är att en kärna med hel vinge är lättare att bygga för en nybörjare. Transportfrågan blir dock svår att lösa. Under Östersunds FK:s framgångsrika juniorperiod i mitten av 60-talet skulle vi behövt en hel flyttbuss om alla juniorerna haft kärror av ÅSSBONN, med hel vinge alltså.

Men nog vore väl serien SPARVEN, CIKADA, ÅSSBONN, VRÅKEN något att satsa på för våra blivande tävlingsflygare i A. Liknande serier i B och C-klasserna vore något att drömma om men är förmodligen svåra att realisera.

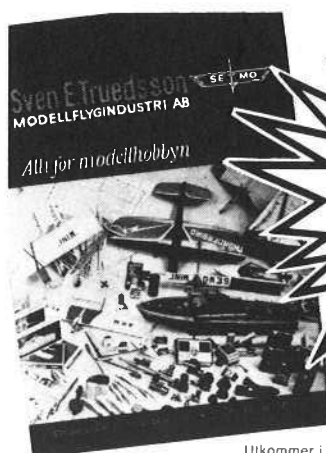
Avslutningsvis får jag hoppas att Nisse H slipper dra in FN i sammanhanget för att något skall hända på ÅSSBONN-fronten.

Arne Berglin

Kommentar till ovan.

Ått inte någon sade något om att UNCAS-6 (VRÅKEN) redan var antagen som enhetsmodell. Men det hade ju det fina med sig att ÅSSBONN blev till. Den bästa kärna jag haft i turbulent väder med mycket termik.

Lars-G



Utkommer i början av september

**NY,
STOR
katalog!**

Allt för modellhobbyn

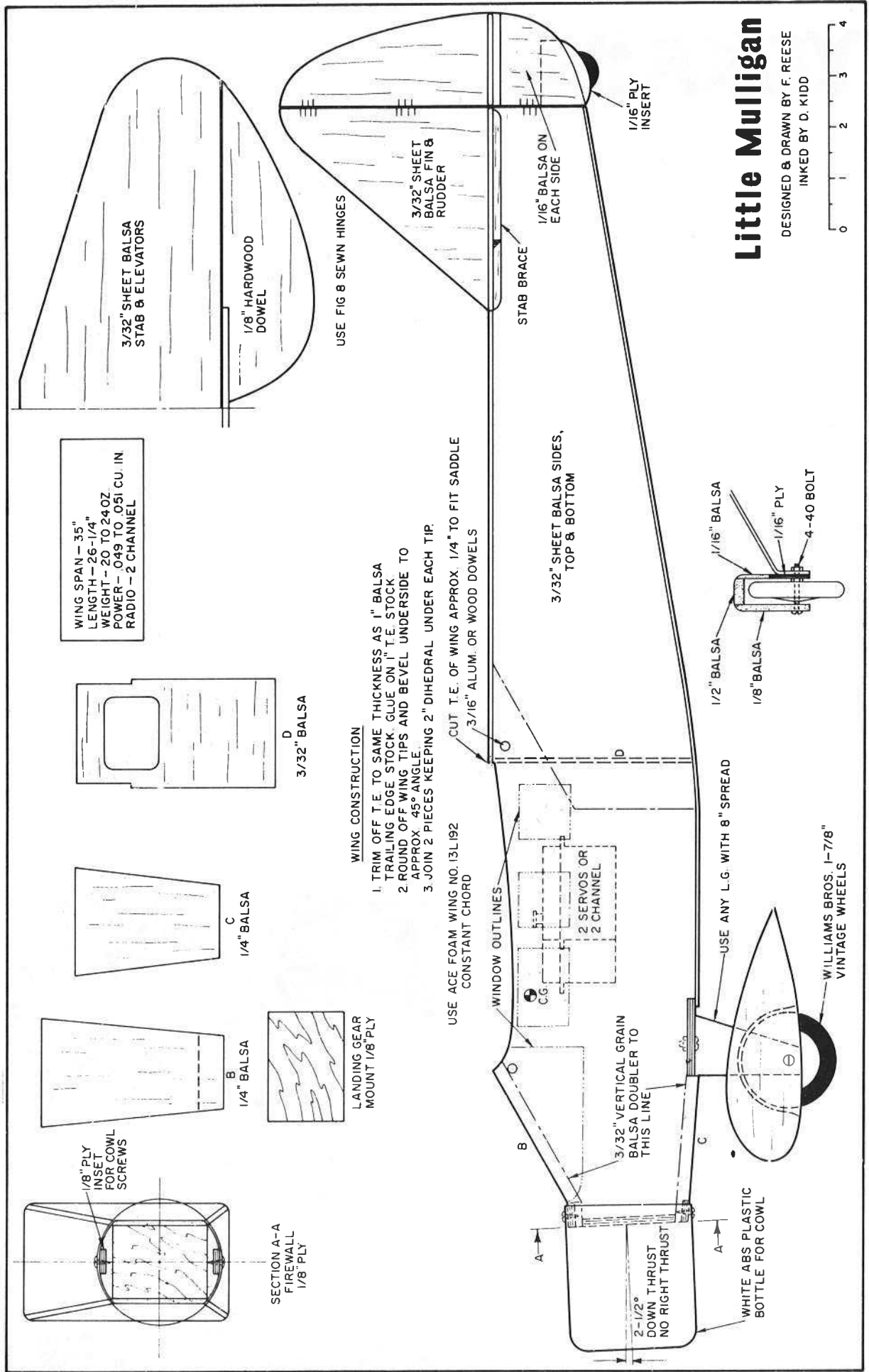
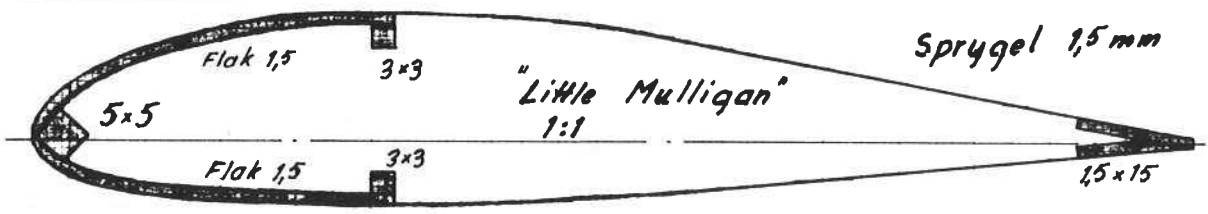
finner Du i vår nya, stora katalog. 52 sidor flyg, båtar, radiostyrning och mängder av tillbehör.

Fråga efter den hos Din hobbyhandlare eller skriv idag!

**SVEN E TRUEDSSON Modellflygindustri AB, Storgatan 25
211 41 MALMÖ (Pg. 14 82 07-4)**

- Sänd mig Stora modellkatalogen 1973, kr 2,50
 Sänd mig katalog över Scalextric bilbanor 1973, mot porto, kr. —,65
Likvid i frimärken eller per postgiro!

Namn _____
Bostad _____
Postnr _____ Adress _____



Little Mulligan

DESIGNED & DRAWN BY F. REESE
INKED BY D. KIDD



Kommentar till bygge och flygning med "Little Mulligan" Pylonracer för 0,8 cc

Bygget av kropp, fena och stabbe innebar inga större svårigheter, det är bara att välja balsadimension i närmaste mm dimension mot vad tumangelserna på ritningen. Jag hade litet svårighet att hitta en lämplig plastkåpa som passade till nosen. En plastflaska med Casco Vinylhartslim på 0,5 l var idealisk. Limmet tömdes ur i en glasburk, plastflaskan sköljdes ur med vatten och färgen utanpå tvättades av med aceton. Kvar fanns en vit plastflaska med den ideella diametern, det var bara att kapa av den till rätt längd och göra nödvändiga urtag för cylinder, förgasarnål och propelleraxel. Ett litet tips, (man kan i princip använda de flesta 1/2l plastflaskor) skaffa plastflaskan först och anpassa nosen efter denna, det är det enklaste. Vingen skall enligt ritningen vara en cellplastdito med asymetrisk profil, men det går lika bra att bygga upp vingen med torsionsnäsa på över och undersidan vilket jag har gjort.

Hela modellen är klädd med vit solarfilm med fönstermarkeringar av svart dito. Gångjärnen är så kallade sydda sådana. Det har visat sig att hålla bra.

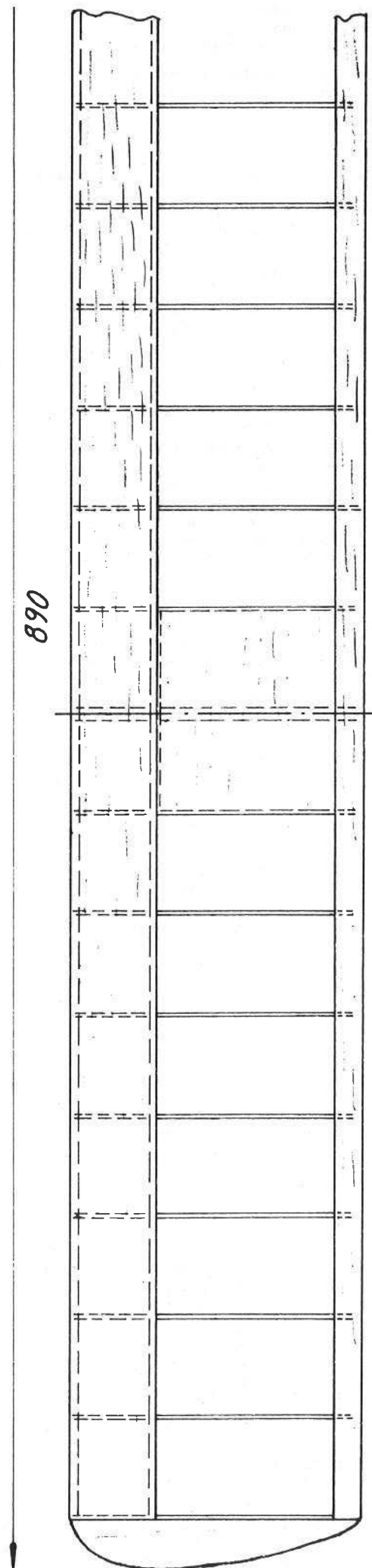
OBS! Tyngdpunkten bör ej ligga längre bak än 25% av kordan från framkanten räknat. Se ritning. Min modell är försedd med Kraft radio och McCoy 0,8 cc.

Det var faktiskt med blandade känslor jag skulle proflyga kärnan. Jag tyckte den kändes otäckt tung (635 gr) för en motor på 0,8 cc. OK full fart på motorn, på med radion, full fart på benen (gräsfält) och så iväg med kärnan. Jag jäklar anoda, den flög, litet sävligt i början, men när motorn varvade upp ordentligt efter ett tag fick man hänga i ordentligt med spaken. Ha gärna fullt upptrim på höjdrodret när du skickar iväg kärnan, ty den är otäckt nostung innan den får upp farten, detta beroende på tyngpunktens placering. När sedan farten ökar kan man neutraltrimma rodret. Det finns säkert många som tänker. Nä, men flytta bak tyngtpunkten där den hör hemma så behöver man inte hålla upp nosen. "Jo", invänder jag, "men vad händer då när du går ur din första branta sväng runt pylonen, jo nosen kommer att åka upp i himlen och du kommer att jämt få kämpa med att hålla nosen nere på en synnerligen ostabil kärna". (Jag har försökt). Ligger TP rätt och med rätt trimmad kärna, så går den som på räls och håller höjden. Då du rättar upp kärnan efter att ha dragit den runt i en brant sväng, så kommer kärnan sättande på rak kurs utan någon tendens till kursavvikelse eller noshöjningar. En liten varning använd inte för stort sidoroderutslag i början innan du blir van vid maskinen. Den är mycket känslig på sidorodret i hög fart.

När sedan motorn stannar, blir inte överraskad av att kärnan doppar nosen (gå gärna upp på litet höjd innan motorn stannar) håll upp nosen med höjdrodret. Om kärnan viker sig blir det inga våldsamerheter, men det kan bli en liten smäll om höjden är för låg, (prova detta på litet höjd) som regel sänker sig nosen en aning och kärnan fortsätter som innan vikningen. Om du bara har ett gräsfält, så se upp, kärnan slår lätt runt över nosen pga den höga landningshastigheten.

En kul kärna att pröva på.

Ulf Håkansson
SE-3032



Vinge till "Little Mulligan"

U. Håkansson

Skala 1:3

(O.B.S! kroppen Skala 1:267)

Hela modellen i balsa, där ej annat är angivet.



LADDNINGSSAGGREGAT för camping och sommarstuga (utan tillgång till nätspänning)

Denna laddare kan användas till RC-anläggningar-
nas ackar, både 4,8 V och 12 V samtidigt från 12 V
bilbatteri.

Kort beskrivning.

Laddaren innehåller två laddkretsar, T11-T12
för sändarackar 9-12V och T21-T22 för mottagar-
ackar 4,8-6V. Hur är det då möjligt att ladda 12V-
acken från 12V bilbatteri? Svaret är likspännings-
omvandlaren T1, som drar upp spänningen till c:a
20V.

Likspänningsomvandlaren innehåller en transfor-
mator L1-L3. Det är ett krav att lindningarna
kopplas rätt och därför har de markerats med "x"
i ena änden. Alla tre lindningarna lindas åt samma
håll utanpå varandra på spolstommen i transfor-
matorkärnan. Se fig 2.

Finesser

1. De två laddkretsarna är konstant-ström-regle-
rade, för närmare studier hänvisas till Radio och
Televisions BYGG SJÄLV Radiostyrning. Regler-
ingen innebär att strömmen genom acken automa-
tiskt regleras till inställt värde (bestäms av R12
resp R22), dessutom kortslutningssäkert. OBS
När ackarna tas bort blir utspänningen nästan 12V
resp 20V. Laddningsströmmen 40 mA rekomen-
deras till 500 DKZ. Endast sändaracken drivs
från likspänningsomvandlaren. Bilbatteriets 12V
räcker ju utan vidare för att ladda 4,8-6V ackar.

2. En signallampa är ansluten efter likspännings-
omvandlaren och visar när laddaren är igång samt
att omvandlaren verkligen startar. Vid låga temper-
aturer (under 0°C) startar inte alltid omvandlaren
omedelbart med acken som belastning. Lampan lyser
inte. Laddaren ansluts då utan belastning och ack-
arna ansluts efteråt.

3. Felanslutningssäker! Om anslutningarna till
bilbatteriet vänds fel fungerar inte laddaren, men
skadas inte.

4. Ackarna kan även laddas under bilkörning.

Något om bygget.

Laddaren är inbyggd i en plåtask, standardlåda
2A. Hål borras för genomföringar, en för kablar
och en för signallampan. Lampan limmas i buss-
ningen med Poxylim och blir då vibrationsdämpad.
T1, T11 och T21 förses med enkla kylflänsar som
skruvas fast i lådans underdel. En isolerings-
skiva läggs i lådans botten under kretskortet.
Fig 3 visar kretskortet i naturlig storlek sett
från kopparsidan. På grund av platsbrist har
komponentplaceringen ritats in i samma figur.

När laddaren ansluts till 12V bilbatteri drar den
ca 100 mA utan ackar och lampan lyser. Med an-
sluten sändarack och laddström 40 mA blir för-
brukningen ca 160 mA (försluter i omvandlaren)
och när mottagaracken också är ansluten ca 200mA
totalt.

Anslutningen till bilbatteriet kan ske via cigarett-
tändarens uttag, (så bra att det kom till användning!)
eller direkt med ackklämmor. RC-ackarna ansluts
med kontakter som kan köpas där anläggningen är
köpt. Finns inte ladduttag på sändaren kan man
montera ett själv av en 3-pol DIN-kontakt.

Lycka till
Inge Stendahl, Katrineholm

CAMPINGLADDARE

STYCKLISTA

R1	1,2 kohm
R2	22 ohm
R3,R4	100 ohm
R11,R21	6,8 kohm
R12,R22	1 kohm trim
R13,R23	15 ohm

C1	1 uf 35V Tantal
C2	33 nF polyester
C3	2,2 uF 35V Tantal
T1, T11, T21	AC128
T12, T22	2N3702
D1	1N4001
D2	1N4148

Låda 2B

La Lampa 16V 30mA
Transformatorkärna Philips K5 351 82
med bobin
L1 4 varv 0,20 Cul
L2 30 varv 0,35 Cul
L3 33 varv 0,20 Cul

Gummibussningar
Isoleringskiva
3 kylare
Skruvar och muttrar
Kretskort

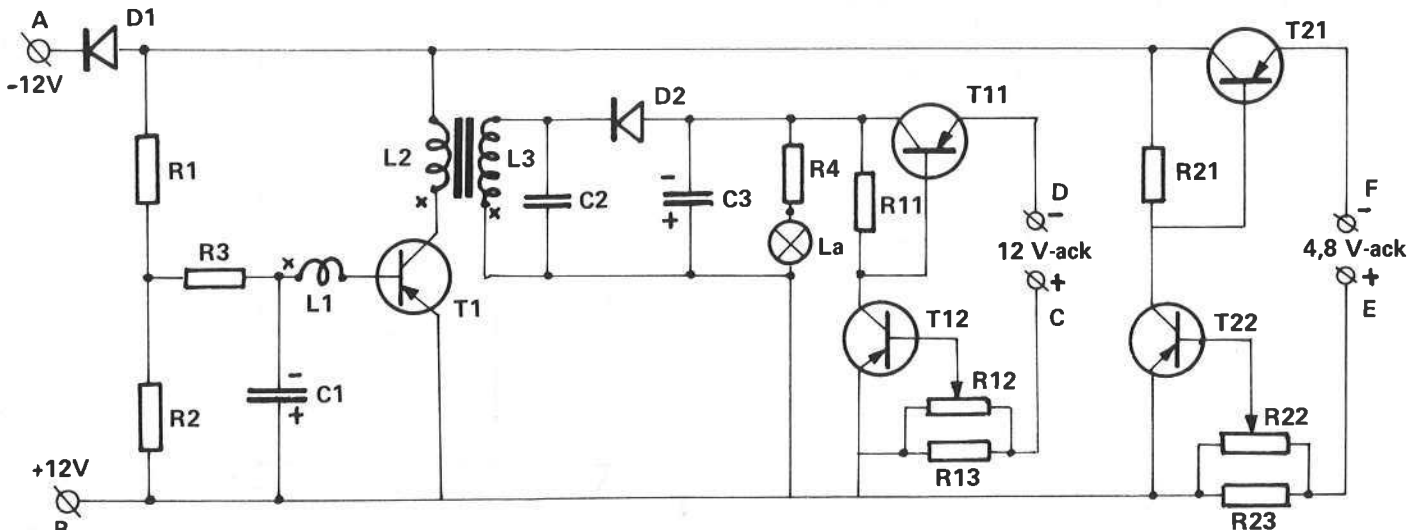
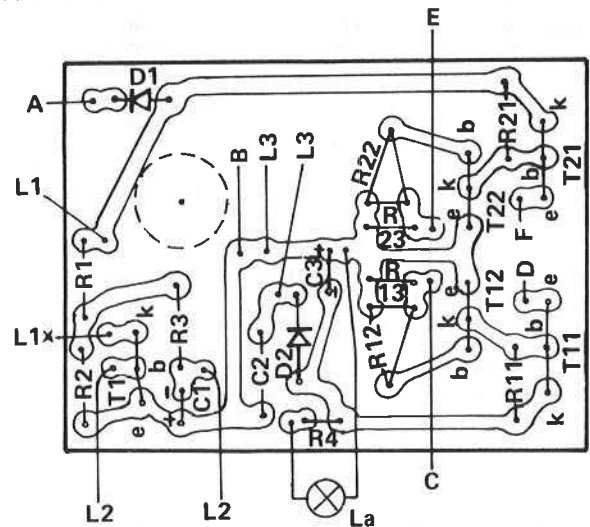


Fig 1. Laddarens principalschema

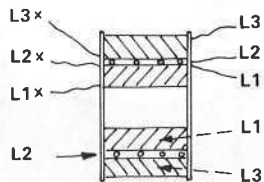


Fig 2. Transformatorns lindning.
Verklig storlek 12 mm.

NERA HELIKOPTER

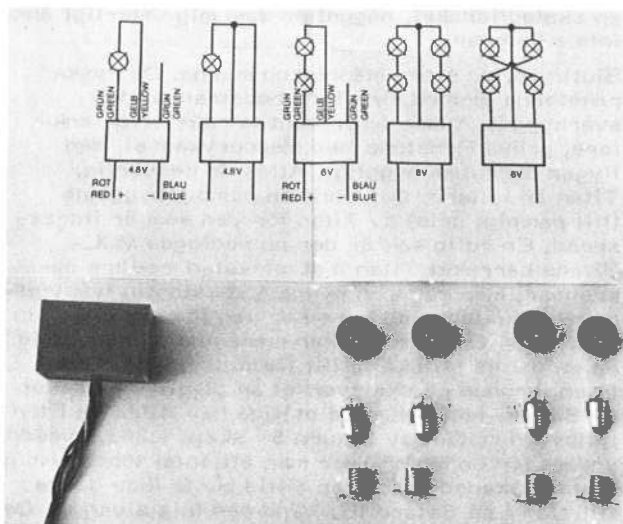
Helikopterflygare

Nu börjar tillbehören för er komma ut på marknaden. De första är positionsblinkers och bränslevarningssystem, vilka tillverkas av Kavan.

Beroende på svårigheten att bedöma helikopters läge i luften (de blir mycket lätt bara en svart punkt, som inte går att se om den går snett bort eller snett emot en) torde positionsblinkers bli ett nästan nödvändigt tillbehör. Blinkerssystemet består av fyra lampor, två gröna och två röda och en liten elektroenhet. System kan kopplas upp på olika sätt enligt schema. Blinkfrekvensen är ca 2 blink/sek med 6,0 volt och fyra lampor. Bränslevarningssystemet är också ett blinksystem, som har en blinkfrekvens då tanken är full men sänker blinkfrekvensen då bränslet sjunkit under en vald nivå. Blinklampan lämnar ett orange ljus. Dessa båda enheter torde avsevärt öka flygsäkerheten för helikoptrar och minska onödiga kraschar. Generalagent för tillbehören är

B. Beckman & Co AB i Stockholm.

Jol



Kavans blinkerssystem

DS-22

Tre-två-ett så har "förpackningstekniken" utvecklats för de tre hitintills till Sverige inkomna helikopterbyggsatserna, Bell Huey Cobra, Bell Jet Ranger och DS-22, vilken är den senaste, den tillverkas av Schlüter Modellteknik och distribueras av Hegi.

DS-22 eller Enström F28A som originalet också heter är en i Sverige tämligen lite känd affärshelikopter.



DS-22

Modellen är "Stand-off" skala i 1:5, vilket ger en rotordiameter av 156 cm. Kroppslängden är 145 cm. Genom sitt karaktäristiska utseende torde DS-22:an bli en av de mest omtyckta helikoptrarna, med rika möjligheter att ge en personlig touch såväl exteriört som interiört.

Byggsatsen består av en färdig plastkropp samt en kartong som rymmer alla trädelar och all mekanik. Satsen innehåller dessutom ritning, decalier, målningsskiss samt en ypperlig bygganvisning, som även kompletteras med en svensk översättning, omfattar inte endast själva bygget utan behandlar även trimning och träningsflygning. Beskrivningen rymmer även mycket illustrativa bilder från byggets alla stadier.

Trädelarna består av stansade (bra stansat) plywood och balsadelar, samt färdig profilerade rotorblad. Som hos övriga helikoptrar är "träbygget" mycket enkelt och består förutom av spant och motorbockar av kabininredning med stolar och instrumentpanel.

Det mekaniska bygget består av ihopmontering av färdiga enheter. Lagerdrev är tex redan monterade på sina axlar, varför ej heller det mekaniska bygget torde medföra någon svårighet, det krävs endast noggrannhet.

Modellen flygs enligt Schlüters princip, dvs konstant vinkel på rotorbladen och reglering av lyftkraften medelst ändring av motorns varvtal. Det är därför nödvändigt att ha en motor som är pålitlig inom hela varvtalsregistret. En av de bästa motorerna för detta ändamål är Veco 61 med Perry förgasare, vilket har nämnda egenskaper förutom den enastående tumgången.

DS-22 har ett rotorhuvud som ger rotorbladen möjlighet att "flaxa", dock alltid med konstant stigning. Detta rotorhuvud skall bära modellen lugnare att flyga i blåsig väder. Självt har jag inte ännu den flygskickligheten att jag kan bedöma detta genom praktiska prov.

Genom den valda skalan och mekaniska principen har man kunnat utnyttja Hegi:s, för Huey Cobra, framtagna delar med några få undantag.

Som allmänt omdöme uppfyller byggsatsen mycket högt ställda krav på kvalitet och precision betr material och utförande. Anmärkningar är att i satsen saknas stötstänger och roderok, vilket tillverkaren försvarar sig med att olika radioanläggningar kräver olika lösningar, samt att ingen redovisning eller förslag på hur man effektivt avskärmar motorrummet från kabinen, vilket torde vara önskvärt för att slippa olja här.

Modellen distribueras som nämnts av Schuco-Hegi vars generalagent i Sverige är B Beckman & Co AB, som f.ö ju även är agent för Kavan.

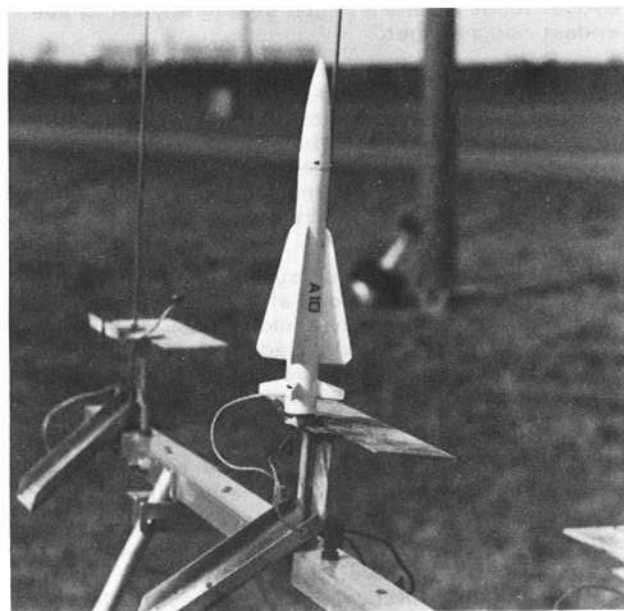
Jol

SKALARAKET

Många är dom inte, byggarna av skalaraketer, mig veterligt, vilket är djupt tragiskt. Åtskilliga småknattar har börjat tälja enkla raketer såsom Atlas Rocket Mark I och Sky Hook för att sedan börja bygga lin eller friflygande plan. Det kan gärna medges att i detta, det första stadiet av raketflyg är gränsen mellan vad som är riktiga modeller och vad som är simpla leksaker inte alltid lätt att skönja.

Men, i stället för att spilla tid och pengar på svårstartade glödstiftsmotorer och exploderande gummi-band, varför inte ta steget över till att skala-bygga raketer?

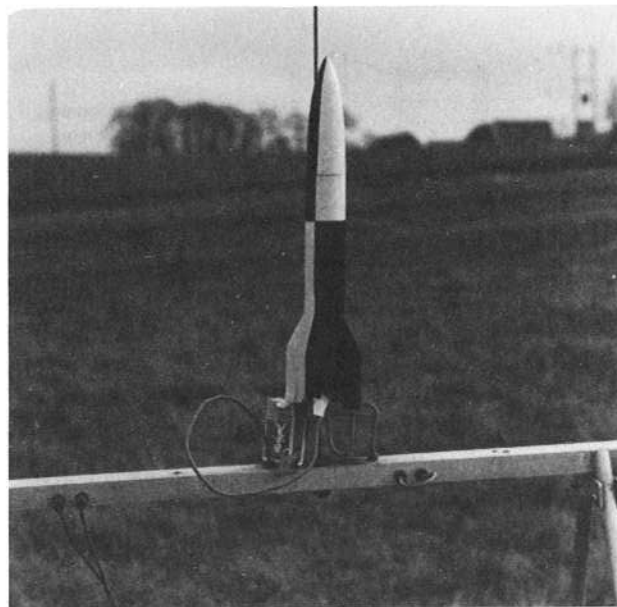
För nybörjaren inom området finns det bra byggsatser som Atlas importerar från USA. Dessutom har Atlas sin egen Aerobee-Hi, som väl byggd och något modifierad på vissa ställen är en verklig prydnad. Enklast av amerikanerna är Wac Corporal, välkänd, en gång monterad som andra steg på en V-2, den första allvarligt menade tvåstegsraketen. Korpralen kom för övrigt att ligga till grund för Vanguards steg två. Modellen kan fås att väga mindre än 25 gram och flyger då förträffligt. Bland andra enkla skalabyggen i Atlas katalog bör nämnas V-2 och Arcas. (A 4 är en annan beteckning för V- $\frac{1}{2}$). Den V-2:a jag byggde kom att väga 50 gram naken, dvs utan fallskärm, glasfibervadd eller motor. Spackel, färg och bly var dom skyldiga. Kärran kan byggas i två versioner, skala eller semi. Semimodellen har större fenor för stabilare flygning. Skalamodellen, som ser avgjort bättre ut, kan dock fås att flyga acceptabelt om noskonen tynges med 7 à 8 gram bly monterat max 6 cm under raketens spets. Den som vill bygga mera detaljerat än vad byggsatsens beskrivning medger kan leta i Modellflygnytt från 1963 eller 1964, någonstans finns en bra ritning. Måla i Peenemündefärgerna svart och vitt, använd en bra mycket större fallskärm än den som följer med i byggsatsen, ladda med en B4-4 och skjut!



SAAB rb 05

Vad Arcas beträffar är den stor och imponerande och har dessutom anknytning till Sverige (Vidsel). Redan nu bör infogas ett råd till den entusiastiske: skaffa ett starttorr. Då slipper Du fula och icke skalenliga styrhylsor.

Därefter kan man med gott samvete ge sig på verkligt svåra saker. Nå svårt och svårt, de problem som möter minutiösa byggare av skalaplan (nitar, instrumentpaneler och pilotdockornas ögonbryn och finnar) slipper i allmänhet raketbyggaren. Raketer bygges ju alltid så "hala" som möjligt. Mycket jobb har dock den som vill göra aborttorret till en Redstone eller Apollo Saturn tillräckligt detaljerat.



V-2

Det allra roligaste är väl att bygga efter egna ritningar. Har man ett par bra foto av en raket samt dess mått är det, tack vare att raketer är runda, mycket enkelt att med räknesticka och linjal göra en bra ritning. Välj en skala där raketens diameter överensstämmer med ytterdiametern hos någon av de befintliga hylsorna. Lämpligast är de minsta sondraketerna. Dessa flyger ju under i stort sett samma betingelser som modellraketer. Stort urval finnes: Iris, Aerobee, ASP, Rockoon, Viking mfl.

Militära robotar är spännande men ofta svårbyggda. Honest John finns som byggsats. Prova sedan Minuteman, Nike-Hercules, SAM-2 eller Malmö-Lv 4:as Hawk. Tyvärr är flygvapnets Bloodhound och flottans Seacat mindre lämpliga. Tyska V-1 eller amerikanska X-15 borde kunna resultera i en skalaglidrakete, någonting som mig veterligt ännu inte existerar.

Slutligen, de stora människobärarna. De ryska raketerna är med sina fyra booster mycket svårbyggda. Vissa amerikanska raketer är enkla, prova Redstone med Mercurykapsel, den flyger dessutom hyggligt. Atlas är besvärlig, Titan är lättare. Det finns en pampig byggsats (till pampigt pris) av Titan för den som är intresserad. En rolig sak är den nu nedlagda MOL-Titans bärraket Titan 3 M, utrustad med tre raketkroppar. Här kan man bygga en skalenlig tvåstegsraket där stegen kommer ner var för sig i var sin fallskärm. Den som önskar mera motion kan alltid ha en tredje fallskärm till Geminikapseln. Slutligen, kronan på skalaverket är givetvis en raket ur Saturn-familjen. För otåliga har Atlas en liten lättbyggd modell av Saturn 5 i skala 1:245, avsedd endast för en motor. Har man ett antal tuber som är lite småskadade kan man alltid bunta ihop dessa till steg I på Saturn IB. Vänd den fula sidan in. De flesta torde väl föredra en Saturn 5 i skala 1:100. Den blir då över metern hög.

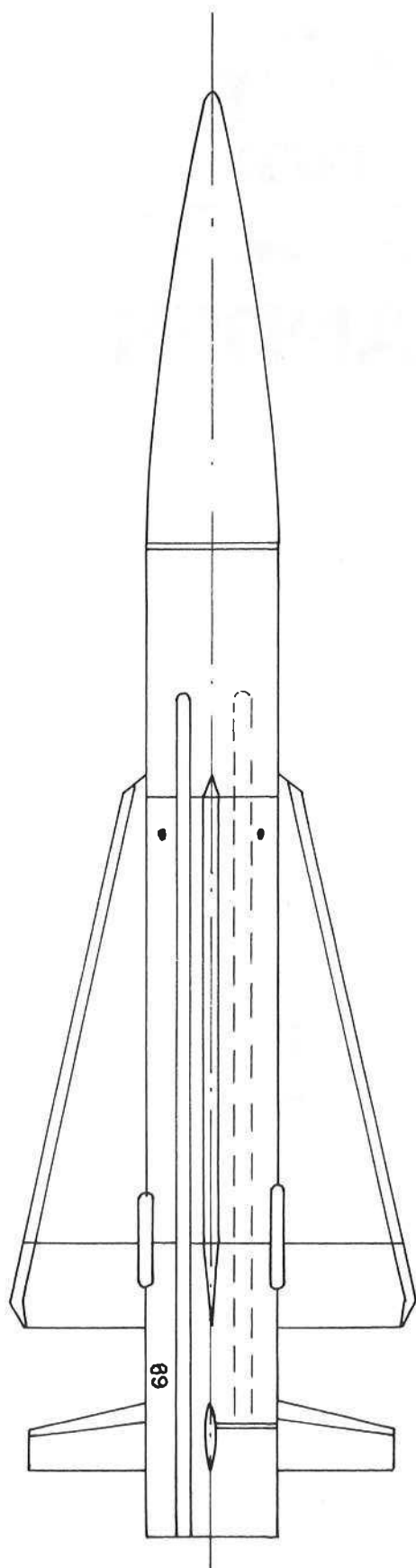
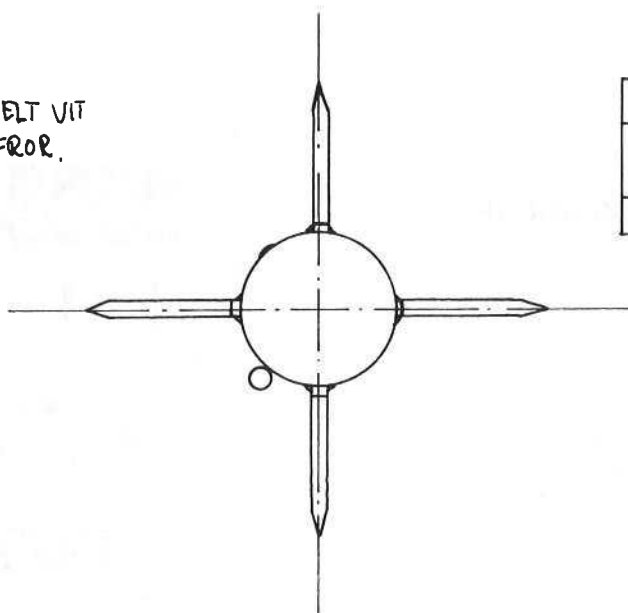
Björn Bergqvists "Rymdfart" innehåller mått och uppgifter om nästan alla civila raketer samt fina foton, allt mycket tillförlitligt. Kenneth Gatlands "Rymdskepp i färg" innehåller bra ritningar samt mått till människobärarna. Av John Taylors "Raketer, Robotar och Rymdskepp" kan man få många idéer, dock bör varnas för vissa bilder, opropor-tionella.

Slutligen bör tillfogas en maning: glöm inte att kontrollera stabiliteten ordentligt om Du bygger efter egna ritningar! Genomskinliga plastfenor som kan tas av och på (Förekommer bl.a på Estes modell av Thor Agena) besparar ofta byggaren många bekymmer och kanske också skadeståndsanspråk.

Olle Mikael Westerberg

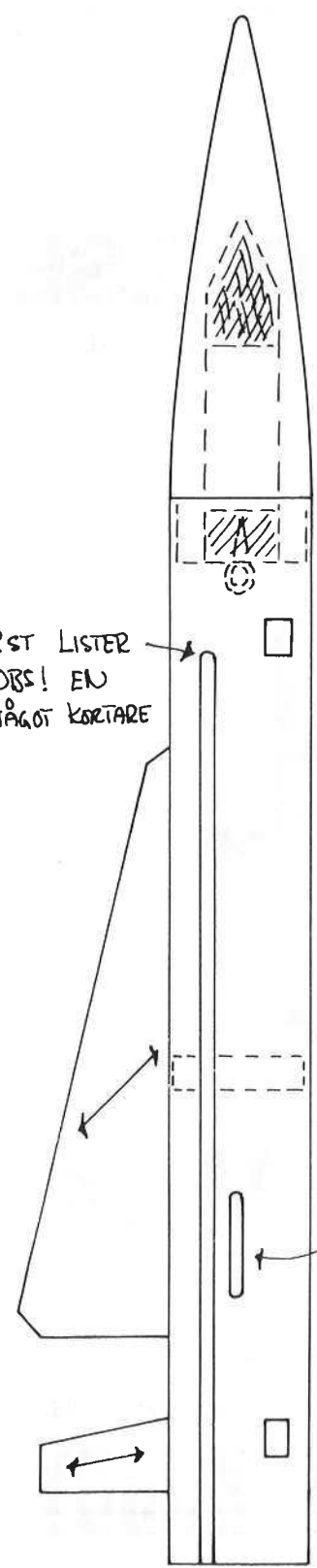
MÅLA RAKETEN HELT VIT
MED SVARTA SIFFROR.

SAAB Rb 05		
SKALA	NR	70.11.21
1:16	30	
OLLE WESTERBERG		



⊕ TYNGDPUNKT VID START

⊕ TRYCKCENTRUM



NOS KON I MEDIUM BALSA

BLY > 8 GRAM

SKRUVÖGLA I HÄRDTRÄPLUGG

STYRHYLSA

LITEN FALLSKARM
ELLER
STOR STREAMER

2 ST LISTER
OBS! EN
NÅGOT KORTARE

STOPPRING

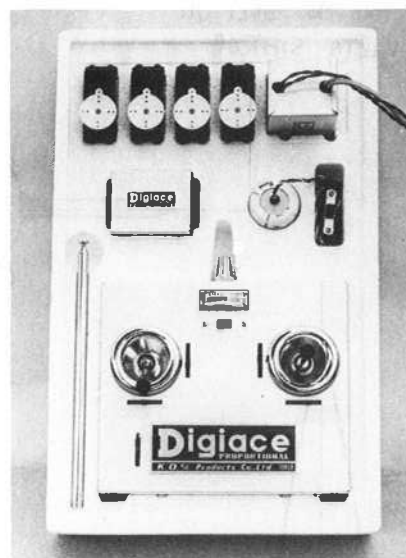
4 ST LISTER AV
SPILLBALSA

STYRHYLSA

DIGIACE

DIGITAL PROPORTIONALANLÄGGNINGAR

Digiace är utan överdrift en av marknadens mest prisvärda proportionalanläggningar. Anläggningen lovordas överallt där den säljs för dess enastående tillförlitlighet. I Sverige har radion dessutom gjort sig känd för den pålitliga och snabba servicen. Levereras komplett med akkar och laddaggregat. Priser: 4-kanals. 1.648:-, 5-kanals 1.778:-. Moms ingår. Omgående leverans.



ACE PULSE COMMANDER

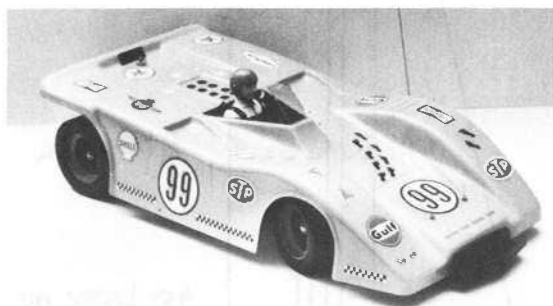
1 - KANALS PULSPROPORTIONALANLÄGGNING



Äntligen en prisbillig och funktionssäker 1-kanals proportionalanläggning som just är vad nybörjare och "söndagsflygare" länge väntat på.

Ace Pulse Commander är idealisk för små motor-modeller med motor på 0,8 till 1,6 cc samt segelplan på upp till 2 meter. Radion är amerikansk men licenstillverkas i Sverige av oss varför pålitlig och snabb service alltid kan påräknas.

Priset är endast 395:- inkl. moms och omfattar sändare, mottagare, roderservo och mottagarack. Omgående leverans.



UEDA RC-bilar, skala 1:8. Komplet monterings-sats innehållande allt material men utan motor och radio. Finns med följande karosser: Mc Laren, Lola och Porsche. Pris: 395:-



Lämplig modell för radion är Ace High Glider, motorseglare, spännvidd 1,75 m.

Byggsatsen innehåller bl. a. färdigskurna vingar i cellplast, alla trädelar färdigsågade samt färdiga delar till motorgondolen. Pris 95:-

Passande motor: Cox Babe Bee 0,8cc. Pris 49:- inkl. propeller.

OMGÅENDE LEVERANS. ALLA PRISER INKLUSIVE MOMS.

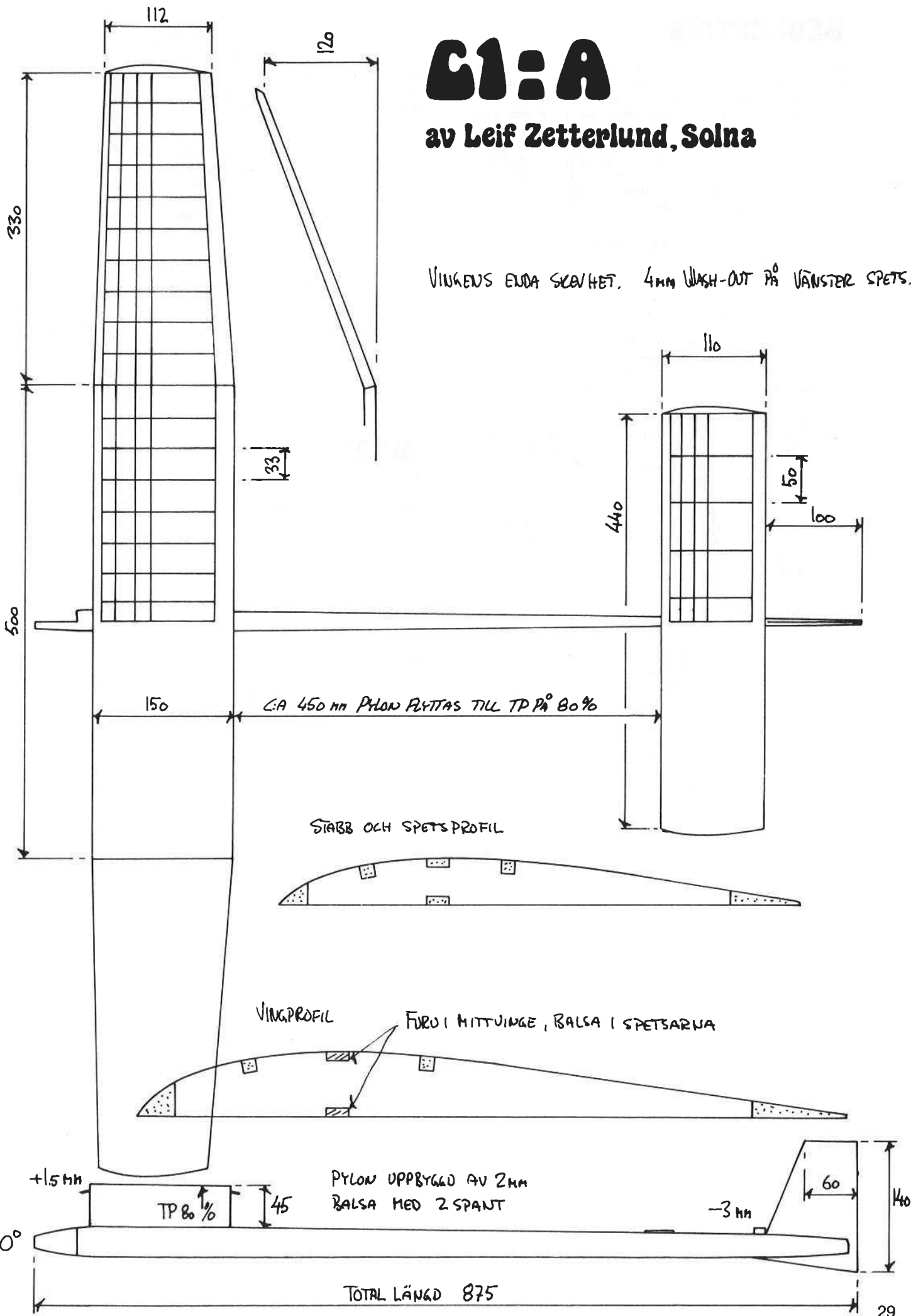
ORIENT-HOBBY

MICKEL BAGARES GRÄND 75, 12355 FARSTA
Telefon: 08 / 934347

C1:A

av Leif Zetterlund, Solna

VINGENS ENDA SKEVHET. 4mm WASH-OUT PÅ VÄNSTER SPETS.



REGLERTIPS

Bifogar Modellflygklubben Apollos (F-89) regler för klubbmästerskap. Tävlan- det om klubbmäster- skap kan ske på en dag varje år. Det kan också genomföras så att alla tävlingar bokförs och sedan vid årets slut, via något system, samman- räknas och koras klubbmästare. Det råder nog inget tvivel om att det senare är rättvisast. Ett sådant system har våran klubb gjort upp, och det kan kanske vara av intresse av red, och öv- riga medlemmar att ta del av detta system, godta det eller ev förbättra det.

I våran klubb har en speciell kommitté hand om tävlingsverksamheten, tävlingskommittén = TK kallad i reglerna.

Vid årsmötet tar den nyvalda TK upp föränmä- ningar i dom olika klasserna, vilket är av be- tydelse vid tävlingens utlysande se punkt 4.4. När sedan SMFF kommer med sin tävlingskalen- der, så samlas TK och gör upp våran egen täv- lingskalender, så att korsningar undviks. En för- del med punkt 4.4 måste framhållas: Tex En grupp flygare är ute och trimningsflyger en "vacker" dag, då en av dem säger "Hör ni det fattas bara två föränmälda i F1A2 så kan vi köra en km-täv- ling". Med stöd av punkt 4.4 åker en av dem till tel och frågar dessa om de har något emot att F1A2 körs om en timma. De ringer även till två av ledamöterna i TK och frågar dessa likadant. Säger ingen nej av dessa så är det fritt fram bland "cumulusarna". Efter tävlingen så fylls placeringen på de tre bästa i papprena. Två stycken närvarande signerar, som lämpligen inne- har förtroendepost.

På våran blankett får man kontenerligt överblick över KM-ligan.

Jan Ottosson
Ordf. i TK
MFK Apollo
F - 89.

Regler för KM.

1. Klubbmästare
 - 1.1 Det utses två typer av klubbmästare.
 - 1.2 En klubbmästare utses i varje klass där han uppkommit till 8 poäng eller mera. Har han ej uppkommit till detta poäng så anses tävlan- det vara av så ringa omfattning att en klubbmä- stare ej kan koras.
 - 1.3 Den person som har mest poäng sammanräk- nat samtliga klasser koras till Årets klubb- mästare.
2. Tävlingsstid
 - 2.1 Tävlan- det om klubbmästaretitlarna sker per verksamhetsår, alltså årsmöte till årsmöte. Dock räknas inte tävlingar hållna 5 dagar in- nan årsmötet.
3. Poäng
 - 3.1 Poäng ges enligt följande.
 - 3.2 Tävlingar arrangerade av TK.
 - 3 poäng för 1:a plats
 - 2 poäng för 2:a plats
 - 1 poäng för 3:e plats
 - 3.3 Tävlingar arrangerade av grannklubb eller distriktsförbund.
 - 5 poäng för 1:a plats
 - 3 poäng för 2:a plats
 - 1 poäng för 3:e plats
 - 3.4 Nationell tävling utlyst av SMFF.
 - 10 poäng för 1:a plats
 - 5 poäng för 2:a plats
 - 3 poäng för 3:e plats
 - 3.5 Internationella tävlingar.
 - 25 poäng för 1:a plats
 - 15 poäng för 2:a plats
 - 10 poäng för 3:e plats

- 3.6 Rekord
 - 3 poäng för nytt klubbrekord
 - 10 poäng för nytt svenskt rekord
 - 25 poäng för nytt världsrekord
4. Tävlingsutlysande
 - 4.1 Tävling kan utlysas på tre olika sätt:
 - 4.2 På klubbens anslagstavla senast 14 dagar in- nan tävlingen.
 - 4.3 Genom skriftligt meddelande till medlemmarna senast 3 dagar innan tävlingen.
 - 4.4 Genom muntligt meddelande till de föränmälda i klassen samt minst 2 TK-ledamöter senast 1 timma innan tävlingen. Dock måste samtliga föränmälda i klassen meddelas. Veto-rätt gäller för dessa och samtliga TK-ledamöter.
5. Övrigt
 - 5.1 TK skall bokföra poängställningen. För att en tävling skall vara godkänd fodras minst två tävlande. Tävlande som sätter nytt rekord kan endast en gång tillgodoräkna sig poäng per verksamhetsår. Förbättrar tävlande sitt eget rekord under verksamhetsåret så får han inga poäng för det. Endast klasser godkända av SMFF eller klubbmöte kan det koras klubb- mästare i.

BREV

Detta brev damp ner i brevlådan en dag. Meningen var att jag skulle välja ut det gottaste och skriva ner. Men jag tycker det kan stå som det är

Lars-G

För kännedom och publicering.

Jag har i dagarna fått den första sändningen mikro- filmbyggsatser och en hel del tillbehör, bl.a rela- tivt god sortering balsa. Materialet i denna sänd- ning kom från Micro - X - products Indoor Model Supplies.

Byggsatserna jag har i lager är dels Mikrofilm - modeller dels skala och semiskala - modeller (s.k peanuts).

Naturligtvis räknar jag med att de som redan sysslar med mikrofilm för det mesta köper sitt material direkt själva men jag hoppas att detta att jag håller lager på många delar och material skall mötas med glädje.

Beträffande priserna så är jag tvungen att räkna 6:- per dollar så länge den står i ca 4:- detta gör att jag får samma förtjänst som de amerikanska återförsäljarna, vad jag gjort är helt enkelt att jag lagt på tullen (6%) frakten (10-14%) och moms (17,65%) att frakten just nu är ganska hög beror på att dessa första sändningar måste gå med flyg så att jag snabbt kan bygga upp ett bra grundsortiment anpassat till de Svenska mo- dellflygarnas önskemål.

Jag är själv modellflygare sedan 20 år och jag har större delen av denna tid ägnat mig åt att leta efter material som är användbart ett i (Sverige) ganska så hopplöst arbete. För 6 år sedan beslöt jag mig för att ändra på detta genom att importera och sälja bra material, jag har långt kvar till ett fullödigt sortiment. Men som du kanske redan vet så har jag MVVS-motorer och delar i lager (pris för glöd eller diesel 125:-). Jag sänder dig också Rossi-prislistan så kan du se att man inte behöver anstränga sig med att sända efter motorer från Tyskland. Närmast på mitt program står annars Super Tigre, jag börjar importera dessa förnämliga motorer i Augusti och kommer sedan under hösten att lägga upp full sortering på motorer och delar. Jag lämnar garanti på allt jag säljer och jag lämnar även full bytesrätt (pengarna tillbaka om man är missnöjd) eller byte naturligtvis till valfria varor. Jag vill stå i ett kamratligt förhåll- ande till mina kunder, jag vill kunna se dem i ögonen och umgås med dem på tävlingar och privat. En kamrat kör man inte upp, jag tar således aldrig ut mer för varorna jag säljer än vad som är abso- lut nödvändigt.

Som ett ganska så talande exempel på min prispolitik kan jag nämna att jag säljer bränsle (glöd) för 28:-/5 liter, Metanol Purum och Castrol M (obs ej MSSR) blandade i förhållandet 78/22. Detta bränsle säljer jag även filtreat i 1 liters förpackningar för 9:50 (detta i förhållande till 5 literpriset, höga pris) är betingat av att 1 liters förpackningen kostar mig lika mycket som 5 liters förpackningen, samt att det är betydligt mera arbete med att blanda enliter än femliters. Detta om detta.

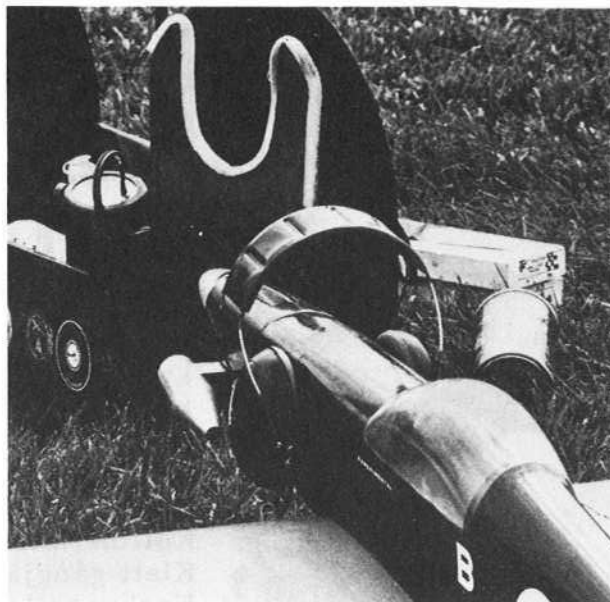
Jag hoppas nu att du tar det här brevet för vad det är och inte tolkar ut någonting som eventuellt kan ligga dolt i texten det är svårt att skriva så att man inte blir missförstådd. Hoppas nu att det inte skall vålla några problem i detta fall.

I Sanningens namn och till de Svenska modellflygarnas fromma bör du få in någon liten blänkare i tidningen där du rättar dig själv och framhåller att man kan köpa Rossi-motorer mycket billigare i Sverige än i Tyskland, de Svenska modellflygarna skall minsann inte behöva stå utan det bästa materialet som går att uppbringa, åtminstone inte av ekonomiska skäl.

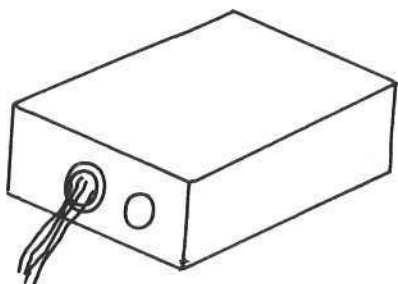
Men hopp om att detta mitt brev och även allt jag gör och säger skall komma de Svenska modellbyggarna till del på ett fördelaktigt sätt, samt att allt jag gör, säger och säljer skall hjälpa Sveriges modellbyggare att hålla kostnaderna nere.

Med Modellflyghälsningar

Lars Golbe



Var det så här red, menade?



CAMPINGLADDAREN

Komplett materialsats, färdiglindad transformator och utförlig byggbeskrivning, men utan anslutningskontakter.

Demonstrerad på RIPA-lägret 1973.

Mått 28 x 57 x 73 mm.

Pris 65:- inkl moms

GRAUPNERMODELLER

i lager:

TERRY	107:-
TAXI	150:-
MIDDLE STICK	180;-
KWICK FLY	229:-
CESSNA CARDINAL	312:-
Pontonsats	67:-
AMIGO II	100:-
HI-FLY	165:-
CIRRUS	226:-
ASK 14	412:-
CUMULUS	440:-
HELIKOPTERN	2020:-



HECTOPERM Elektrostarter 12 V
Best.-Nr. 1620 106:-

Moms ingår i priserna ovan!

VARIOPROP OS-RADIO RADIOSTYRNINSTILLBEHÖR OS-MOTORER

Sist men inte minst

RT'S BYGG SJÄLV

Inge Stendahl om radiostyrning
Kompletta byggbeskrivningar för
radiostyrningen som byggts i över
TUSEN exemplar hittills.

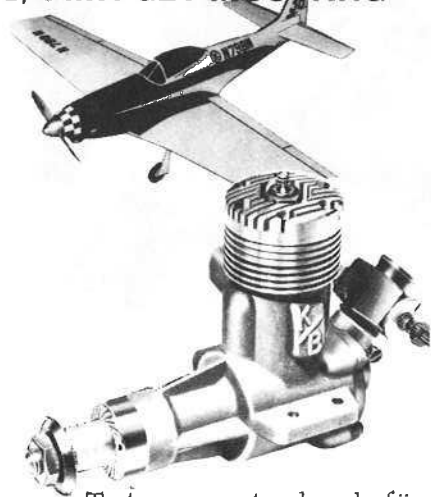
Sätt in 19:50 på giro 164816-1

Firma TRANSFUNK

Hällstugevägen 20 - 64100 KATRINEHOLM - Tel. 0150/18866

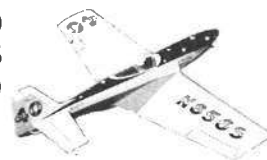
1/4 midget pylon

1/4 MIDGET MUSTANG



Tatone motorbock för K&B. 15, ... 16:50

Mustang (J&J) 210:-
 Mustang (Stafford) 230:-
 K&B. 15 RC m. Perryf. . . 225:-
 Solarfilm 11:75
 Siden, jättefint 15:-
 Kullink(missing link) 2 st 6:50
 Klett gångjärn (dom du)... 7:25
 Frekvensflaggor 3:50
 Monitor (för sent önskar man sig en sån) 155:-
 åsså bränsle, propellrar, hjul, färg, andra byggsatser å massor av tillbehör å bra prylar.



OLLES

Skytteholmsvägen 22
 171 44 Solna
 Tel. 08/27 44 37



Thomas Köster, i bakgrunden
 Michael Rasmussen.

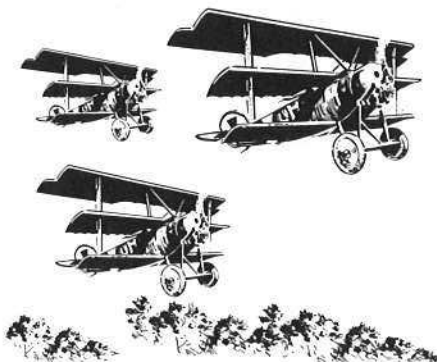
BLOODY MARY

BLOODY MARY

Eftersom inga andra C2-flygare här i landet gillar att släppa till ritningar på det dom flyger med, så får jag väl ställa upp med min både äldsta och yngsta modell. Äldsta därför att den konstruerades 1959. På den tiden härjade Ove Pettersson vilt på Säve med en Near Miss, och fenan och pylonen hade på den tiden kurvor. Den var avsedd för en Oliver Tigre. På den tiden en enormt bra motor. I övrigt är alla mått och profiler från den tiden.

När jag byggde den i år, var det för att prova hur Kosmic var att flyga med, den var bra. Lättstartad i alla lägen och tillräckligt vass. Men så blåste jag den enda Cox Plugg jag hade och med standardtoppen gick det inte lika fort. Varvid kärnan fick en Rossi i nosen och det gick bra. Kroppen är ett av Rony Tubes glasfiberrör. Detta är toppen. Lätt och framförallt starkt. Kärnan har bara gjort 3 tävlingsstarter. Dom som såg den i Göteborg blev väl inte imponerade, men när kurvrodret fungerar så uteblir luftcirkusen. För att bryta mig från mängden, så flyger jag inte med Qvarnström propellrar, utan med hemmagjord 180x90 mm glasfiber. Dom är gröna eller svarta. Det går inte att göra dom randiga. Gais o de. Varför heter Vedhögen nu Bloody Mary? Jo, på den tiden hette mina C2:or något åt det våta hållet. En annan hette Daiquiri med anvisningar på hur man blandar ihop godsakerna, men det har jag spolat idag. Det är ju inne att spola kröken.

Lars-G



DET FINNS SÅ MYCKET FLYG HOS

ab Jeru' hobby

Vi har mer än 325 olika ritningar ständigt i lager och av dessa är mer än 100 stycken för R/C - modeller SPORT - MULTI - SKALA.



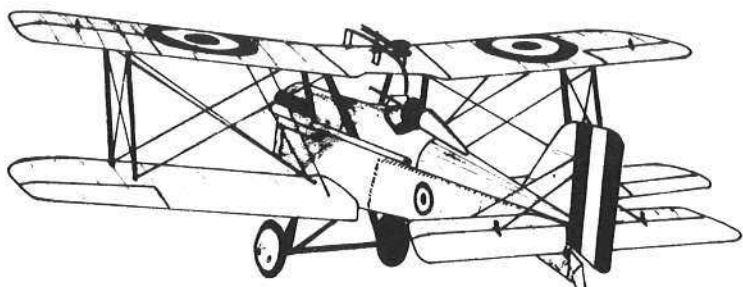
Mängder av tillbehör och minst 60 olika byggsatser att välja mellan. Prisexemplen nedan gäller INKLUSIVE MERVÄRDESKATT.

AVONCRAFT FIREBALL	Multimodell med färdigformad kropp av ABS plast och fanerklädd vinge, hjul, motorfäste, tillbehör. Spännvidd 1270 mm, 5,5 - 8 cc motor.	235:00
MERLIN 98	Segelmodell med färdiga vingar och plastgjuten kropp. Spännvidd 2490 mm	219:00
BARNSTORMER	Stabil och lättflugan modell i det stora formatet. Hög kvalitet. Spännvidd 2490 mm.	245:00
EXPO 80	Ny stor sportmodell i träbyggsats från MMP. För 10 - 12 cc motorer. Spännvidd 2030 mm.	285:00
TYRO och TYRO MAJOR	Två bra och lättbyggda sportmodeller	89:00 resp. 149:00
TOP FLITE byggsatser:	S.E. 5a 285:00 CONTENDER 220:00 MUSTANG 265:00	
R/C BILAR	PORSCHE 917 i skala 1:8, kompl. byggsats	289:00
	TYRELL FORD / MARCH 717, 1:8, två karosser	299:00

Hel liter Lyra C-Lim 14:95, Fireball glödstift 4:35, Nylonväv 93 cm 6:40

Vi lämnar 10 % RABATT på tillbehör vid totalorder på 100:- kr eller där över.

KATALOG skickas mot 5:- kr i förskottslikvid (ej frim.) eller mot postförskott



ab Jeru' hobby

Gässlingavägen 13 A, 222 35 LUND
Tel. 046/13 05 45 -till klockan 20⁰⁰

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 Åtlandsbro.
Tel. 0611/201 02

LEDAMOT

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

SUPPLEANTER

Nils- Henrik Hoffman
S. Långgatan 5
291 59 Kristianstad Tel. 044/117971
Bertil Nilsson
Enbacken 4
852 41 Sundsvall. Tel. 060/12 01 17



GRENCHEF FRIFLYG

Bror Eimar 383 00 Mönsterås
Kaptensstigen 5 Tel. 0499/11667

GRENCHEF LINFLYG

B.-O. Samuelsson, Oskarsgatan 3
951 00 Luleå. Tel.0920/247 83

GRENCHEF RADIOFLYG

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

GRENCHEF RAKETFLYG

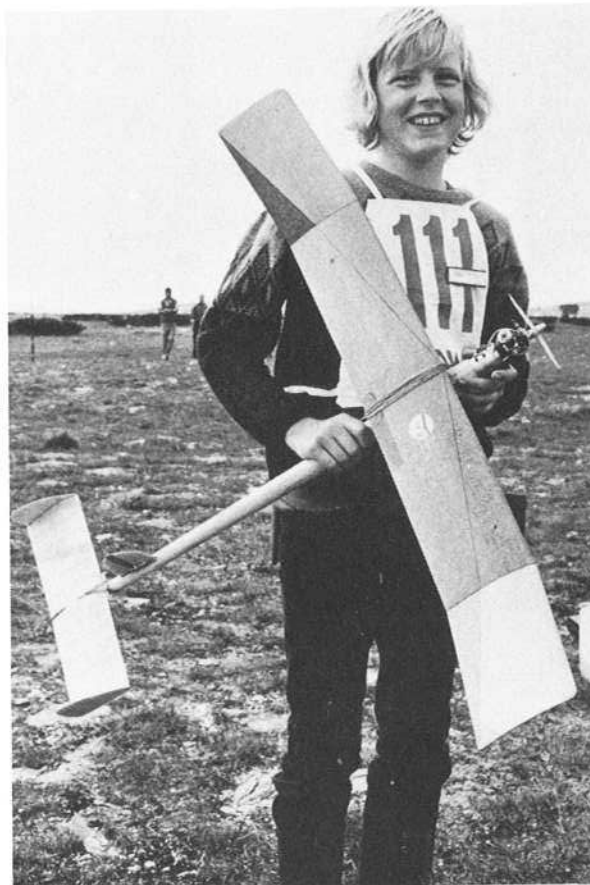
TILL SALU

Oliver Tiger 2,5 cc RC dieselmotor, modifierad av fabriken och oanvänd, Tel, 08 / 93 43 47

KÖPES

Oliver Tiger MK III eller IV, nya eller begagnade. Dessutom reservdelar till Mk IV, American Modeler dec. 69 och Flying Models maj 72 köper jag också Kontakta Peter Meurling, Flottiljvägen 18, 146 00 Tullinge. Tel. 08 / 778 12 62.

NM B A L D E R



Michael Rasmusen fick rycka in i det danska seniorlaget sedan hans äldre kolleger förbrukat sina modeller.



Landslagsdebutanten Leif Zetterlund blev bäste Svensk i F1C.

MODELLFLYGNYTT

SVERIGES MODELLFLYGFÖRBUND

Box 100 22

600 10 Norrköping

Ansvärlg utglvare: Gunnar Kalén

Tryck: L-Offset, Norrköplng

