



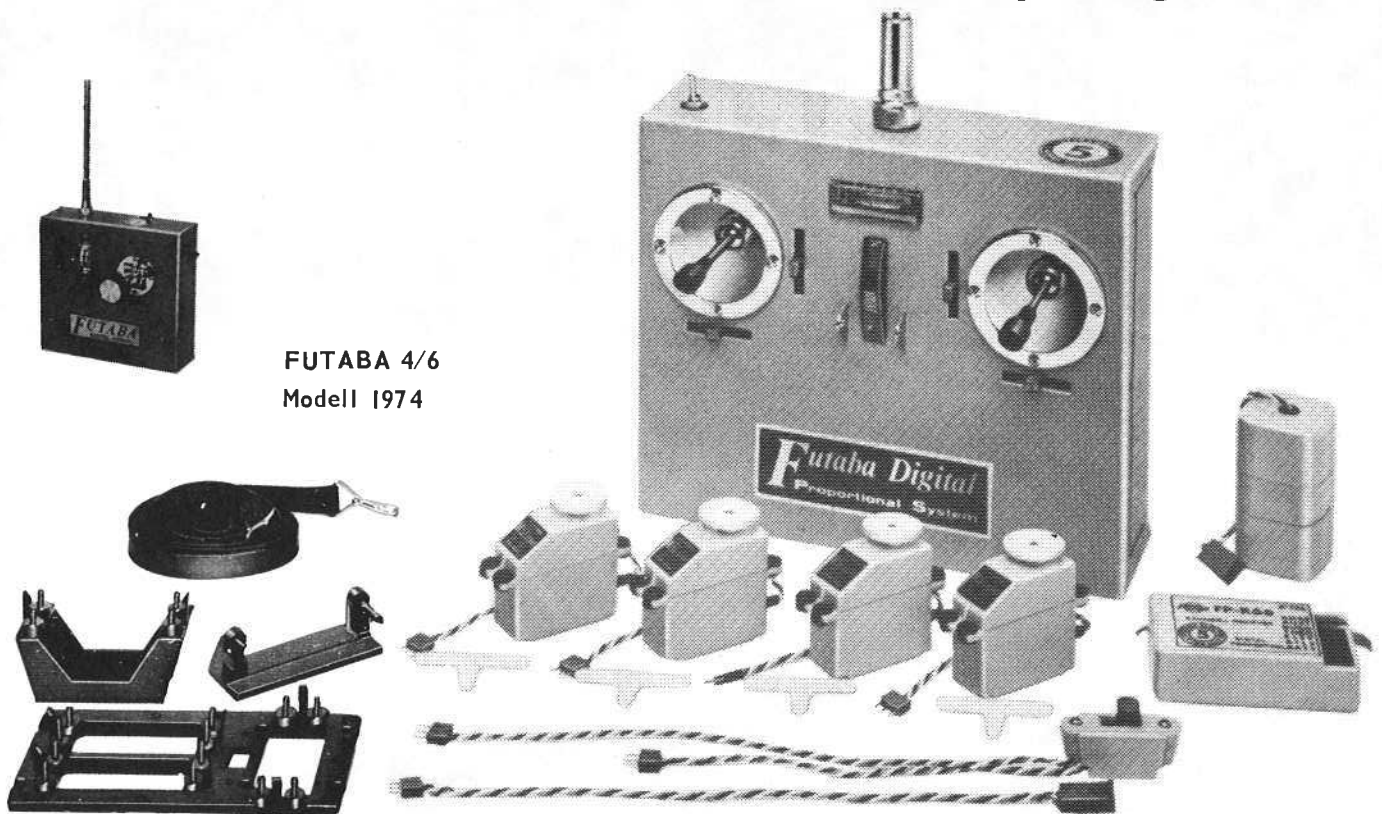
# MODELLFLYGNYTT



ORGAN FÖR  
SVERIGES  
MODELLFLYGFÖRBUND

5  
1973

# FUTABA - Världsfrämst i radiostyrning



FUTABA 4/6  
Modell 1974

Med modell 1974 av sin proportionalanläggning har Futaba överträffat sig själv. Futaba är känd som en mycket driftsäker radiostyrningsanläggning och nu kommer flera finesser som endast en storindustri som Futaba kan åstadkomma.

Den största nyheten är servot FP-S5. Bakom detta servo ligger ett flerårigt utvecklingsarbete av en elektronik som överträffar allt som tidigare erbjudits i radiostyrningssammanhang. I FP-S5 servot ingår 2 st IC-kretsar. BA 607 innehåller 73 transistorer, 13 dioder och 79 motstånd, tillsammans 165 komponenter. BA 606 innehåller sluttransistorerna som därmed är skilda från övrig elektronik, 4 transistorer, 4 dioder och 4 motstånd, tillsammans 12 komponenter. Utanför IC-kretsarna finns 6 kondensatorer och 8 motstånd. Sammanlagt blir det 191 komponenter i servoelektroniken som endast drar 7mA. Dragkraften är 2,5 kg. Upplösningen är givetvis av högsta klass.

Servo FP-S5 är av miniatyrtyp, 39 mm långt, 18 mm brett och 37 mm högt samt väger endast 33 g. Det anslutes med 3 trådar och en 3-polig guldpläterad kontakt direkt till mottagaren varigenom den tidigare något risiga kopplingen undviks.

Denna mottagaren heter FP-R6D, vilket innebär att den är helt klar för anslutning av 6 servon. IC-decoder. Mottagaren är mycket selektiv och så långt som möjligt är okänslig för alla typer av störningar. Spänningsstabil från 4 till 6,6 Volt och temperaturstabil från -18 grader till +50 grader C. Från utsidan utbytbar kristall. Vikt 55 gram, längd 70 mm, bredd 40 mm och höjd 20 mm.

Sändaren är rektangulär och vinylklädd i beige färg. Kullagrade spakar med hög precision. Trimkontrollerna med kuggspärning. Tunn och välbalanserat sändarhölje med möjlighet till nackrem för den som så önskar. Futaba har alltid varit känd för sin höga sändareffekt och årets modell utgör inget undantag. Sändaren levereras som standard för 4 funktioner, men den tryckta kretsen är förberedd för 6, varför den lätt kan utbyggas till 6 funktioner. Då mottagaren redan är klar för anslutning av 6 servon blir kostnaden för utbyggnaden låg. Som alternativ finns också en-spaks sändare till samma pris.

Trots dessa stora förbättringar har Futaba lyckats hålla sitt mycket låga pris oförändrat, detta tack vare rationell serieproduktion. Futaba är som bevänt mycket populär runt om i världen och tillverkar troligen lika många anläggningar som samtliga övriga fabrikanter tillsammans.

Futabas trekanalare, FP-3, inkommer på nytt i december och då levereras även den med de nya servona. Tvåkanalaren FP2 finns i lager men tills vidare endast med den äldre typen av linjära servon, FP-S2, vilka även de är mycket bra.

## FP-4 Fyra styrfunktioner (Förberedd för sex)

**Prislista:** 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:—

## BESTÄLLNINGSKUPONG

Insändes till **Firma Valter Johansson**  
36030 LAMMHULT

Härmed beställes \_\_\_st komplett radiostyrningsanläggning typ FUTABA FP-\_\_\_ med \_\_\_st servo att sändas mot postförskott till:

Namn: \_\_\_\_\_

Bo stad: \_\_\_\_\_

Postadress: \_\_\_\_\_

# MODELLFLYGNYTT

MFN är ett organ för Sveriges Modellflygförbund och utsändes till prenumeranter och förbundets samtliga medlemmar. Tidningen utkommer med sex nummer per år, februari, april, juni och september, oktober och december.

## REDAKTÖR

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

## FACKREDAKTÖR friflyg:

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

## FACKREDAKTÖR linflyg:

Ulf Larsson  
Bergshöjden 66 nb,  
172 45 Sundbyberg

## FACKREDAKTÖR radioflyg:

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

## FACKREDAKTÖR raketflyg:

Peter Meurling  
Flottilljvägen 18  
146 00 Tullinge

## FACKREDAKTÖR utbildning:

Carl-Göran Sundstedt  
Norrländsgatan 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

# NATURVÅRD

Att det är viktigt att vi håller rent omkring oss ute på fältet och i naturen är inga nyheter för modellflygarna inom SMFF. Tyvärr finns det andra som oförståndigt "grisar" ner ute i naturen och i sådan omfattning att det kan förorsaka modellflyget mycket stora problem.

Så var tallet när SMFF skulle arrangeras årets NM i friflyg uppe på Flatruet.

De som hade hand om tillståndsgivningen var brända av turismens och och andras framfart och avskog där för SMFF:s begäran om att få använda Flatruet som tävlingsplats.

Först efter ett långt parlamentärande och betygande att modellflyget var en "rensam" verksamhet, gav samebyns styrelse i Mittådalen sitt tillstånd. Därmed kunde också den kurs som SMFF planerat i samband med NM avhållas.

Kursdeltagarnas första uppgift i den praktiska delen av kursen, blev att rensa stora delar av fjällplatån från flaskor, krossat glas, ölburkar, kapsyler, papper m m, som turister och tidigare verksamheter lämnat efter sig på Flatruet vid sina besök. Resultatet av kursdeltagarnas naturvårdande insatser blev två stora plastsäckar fyllda med detta skräp.

Då resultatet av dessa insatser redovisades för representanter för samestyrelsen blev de inte förvånade över mängden av skräp, men förvånade och tillfredsställda över detta initiativ från kursdeltagarna och modellflyget.

Till NM-deltagarna framförde tävlingsledningen en vädjan att inte skräpa ner på fjället.

Efter avslutad tävling och inspektion, kunde inte en enda flaska eller ett enda papper återfinnas på tävlingsplatsen och dess närmaste omgivningar. SMFF tackar alla för dessa naturvårdande insatser som på ett fint och positivt sätt bör ha skapat förtroende hos samebyns styrelse i Mittådalen för vår verksamhet och medverkat till att SMFF bör kunna få fortsätta sin verksamhet på Flatruet. "Modellflyget är en för naturen skonsam verksamhet."

Det är viktigt och angeläget för modellflygets framtid att vi gemensamt verkar för detta påstående, att vi håller rent på tävlingsplatsen och på klubbarnas lokala flygområden.



Omslag : Årets världsmästare i Wakefield, Löffler-Östtyskland

Sharin - Sovjet med C2:a.

A2 FLY-OFF. Lepp och Brobergs modeller i luften.



# FRIFLYG VM 1973

Österrike stod för arrangemangen i år. Mellan den 14-19/8 skulle tävlingarna avgöras. Allt på den utsökta flygplatsen i Wiener Neustadt. Årets arrangemang var inte direkt välorganiserat. Stundtals var det enormt rörigt, med en massa rop i högtalarna och från funktionärer. Man tolererade också mycket folk på startplatserna. Folk som inte hade där att göra. Det hjälpte inte mycket med tillsägelse heller. Tidtagarna var i stort sett inte bra. Visserligen hade man raggat upp en del gamla kändisar från grannländerna, exempelvis förre detta världsmästarna i C, Baumann och Frigues samt Schmith och Hoffsäss, men det verkade mer som om dom fanns där för att kompensera alla dåliga. Sverige råkade ut för en dålig grupp där den ene missade urkopplingen och den andra (en hon) stod och tittade åt annat håll. Norrmännen fick samma grupp efter flyttningen och då lyckades dom missa en klar linkorsning. Att klaga hos juryn hjälpte inte heller. Ensak lyckades dock. Att få fint väder. Vi anlände den 11:e och då regnade det. Sedan var det soligt och enormt varmt hela veckan som tävlingen avgjordes på, för att sedan regna den 22:e då vi åkte hem.

Tävlingarna började med FIC eller C2 eller FAI POWER. Sverige ställde upp med Julle Åkeson, Urban Nygren och Nisse Hollander, den sistnämnde istället för Gerald Boman, som backat ur då han tyckte att någon med bättre modeller än hans skulle få ställa upp. Men nog katten har du bättre häckar än Nisses, eller hur Boman. Dessutom var Rolf Hagel med för att försvara sin VM-titel från 1971. Samtliga svenskar klagade på att trimmet ändrade sig från morgontrimningen tills det var dags att tävla. De var inte ensamma om det. Många klagande röster hördes. De första 4 perioderna var mycket svårflugna, med trånga starka termikblåsor och stabila sjunk. Dett gällde att pricka rätt. Tyvärr fick Rolf Hagel inte starta ihop med övriga svenskar utan fick hålla till för sig själv. Som medhjälpare åt honom fungerade Lars-Åke Andersson.



Det var PRESSande varmt.



K-E Lundin och John Hagedal reparerar Urbans C2:a, Urban halsar istället.

1:a perioden. Julle började. En relativt bra start. Kärran låg och tryckte lite i glidet, men satt fint rätt i en blåsa, men där började den svenska oturen, timern fungerade inte och kärran flög bort. Urban var näste man. Han hade bombat två kärror på trimningen, snabbreparerat en för att ha en reserv. Hans start var bra. Låg lite före termiken men kom i till slut och maxade, Nisses gamla JAI-FAI är väl ingen dum modell i och för sig, men det är en stighnarr och behöver en bra motor. Det hade inte Nisse. Hans första start var det ingen vidare höjd på, men kärran krokade lite lyft. Den var dock för lågt för att utnyttja den, 158 sek blev det. Rolf hade väl kort motortid och dålig urtagning men han prickade blåsan suveränt och max.

I övrigt hände en del. Verbitsky imponerade på trimningen med två bra flapper. Men i 1:a start fick han för lång motortid och i omstarten tryckte kärran i motorstigen, 167 sek blev det och så var den gubben ur leken. Mera storfräsare som missade. Patek från Tjeckoslovakien fick 166 sek efter missad blåsa. Låg före hela tiden. Simon från Ungern fick först för lång motortid och sedan bombade han, 5 sek.

2:a per. Julle tog fram nästa Hondamodell, Motorn gick inte lika fort som i första kärran, men han gjorde en grann start i termik och en klar max. Urban missade både termiken och maxen, 117 sek. Liksom Nisse som gjorde en dålig start på 87 sek. Rolf maxade. Starten var i stort sett liknande den förra och kärran ville liksom inte gå uppåt mer än i 6 sek. Men Rolf vet hur man tar väder och då kärran glider något enormt så tycks 6 sek räcka till. I övrigt hände det att två engelsmän missade. Dels Ray Monks som direktfusade och sedan Phil Ireland som prickade ett sjunk.

3:e perioden. Rolf fick för lång (!) motortid. I omstarten prickade han blåsan suveränt för en max. Urban gjorde en bra start i blåsa och maxade. Liksom Nisse. Höjden var lika dålig som vanligt, men rätt i blåsan. Julle fick för lång motortid. I omstarten fick han för kort, c:a 7 sek, och då det inte fanns något uppåt, så blev det bara 131 sek och så var det bara Rolf kvar som inte hade missat, 5 av storfräsarna missade. De säkra västtyskarna Brodarac och Schwend missade termiken liksom bäste italienaren Barbabella och Frank Schlachta-Canada. Men grövsta missen gjorde nog en av förhandsfavoriterna, Henry Spence-USA. Han slängde i ett stabilt sjunkområde och kärran orkade inte ens stiga. Kärran stod sedan nästan stilla och sjönk och var på väg mot en tid under minuten. Men på 20 meter började den glida lite mer normalt.



Julle i mekartagen.



I 4:e perioden var det Rolfs tur att missa, Det fanns inte tillstymmelse till lyft och då övergången stig-glid inte var något vidare, så var höjden inget att hurra för, 101 sek blev det. Nisse missade 20 sek på en max medan Julle maxade efter bra start, Urban hade för lång motortid, men omstarten satt fint, Fransmannen Talour missade 5 sek, Tjecken Krycer 4 sek och ännu en direktfusade, Kraus från Österrike, Danskarna Köster och Nielsen körde lite stuntvarianter, Thomas wire till fusen gick av efter någon sekund i stiget, men kärnan loopade runt på 5-2 m höjd i resten av motortiden och landade lyckligt. Tur i oturen, Paul tappade stabben en bit upp och visade att hans modell glider utan stabbe, fast upp och ner.

I 5:e perioden fick Julle först för lång motortid, men omstarten satt fint. Det verkar som om Seeligtimern har svårt att komma igång om den är laddad för länge. Ubbe gjorde ännu en fin start och började imponera mer och mer. Allt snurrande är borta och hans stig är nu stabilt säkert 1,5 varv uppåt, utan sladdsvängar. Nisse i termik men med mycket stall. Maxen satt där dock. Rolf började få ordning på kärnan och termiken och maxade lätt. Nu hade det blivit lättare att flyga. Termikområdena var större och lättare att pricka. Detta var en start då i stort sett alla maxade. 16:e missade Nisse och fick ihop 148 sek, Rolf maxade liksom Julle och Urban. Tydligen hade det lättare vädret gjort att en del inte kollade vädret så noga, 3 man med hittills 5 max gick på pumpen, Sugden-Canada, Zimmer-Frankrike och bäste finnen Saukkonen.

I 7:e perioden fick Rolf övertid och en max i omstarten. Nisse missade grovt och fick 106 sek, medan Julle och Urban maxade säkert och så försvann en del med 6 max. Missade minst av dessa gjorde USA:s Tom Mc Laughlin, 1 futtig sekund. Vidare holländaren Reus och Italienaren Barthel. Och så ännu en direkt fusening, Denna gång av Sugden-Canada.



Tom Mc Laughlin - USA, missade 1 sek i 7:e per.

Och så var det då 12 man kvar med 7 max. Dessa var Horcicka-Österrike, Landeau-Frankrike, Sten Agner Danmark, Engelhart-Östtyskland, Weijters-Holland, Thomas Köster-Danmark, Meczner-Ungern, Stokov-Bulgarien, Sin Sang Gel - Nordkorea, Dusan-Jugoslavien, Sharin-Sovjet och Ochman-Polen.

Så skulle då första Fly-Offstarten göras. Vilket tog tid. Vilken enorm röra. Jag trodde man aldrig skulle komma igång. Dessemellan saboterades arbetet av att danskarna körde motorerna för att kolla de kortare motortiderna. När de hotades med diskning tystnade de dock.

Landeau var först iväg i en perfekt start, max, näste man var Sin Sang Gel. Dålig start med dålig urtagning men med lyft, 178 sek. Stoilov gjorde en hyfsad start, men fick fint lyft och max. Dusan missade i starten och lyfthjälpen var inte tillräcklig, 171 sek. Engelhart gjorde en fin start liksom Thomas Köster, båda max. Meczner hankade sig till en max efter knackig start och så Sten Agner. Absolut grannaste starten denna Fly-Offen, enormt högt. Klar max. Sharin fick inte ordning på motorn och fick bara 123 sek, Samma tid fick Ochman efter dålig start. Weijters och Horcicka maxade efter fina starter.

Så var det 6 sek motortid och ny röra och svårt att komma igång. När man gjorde det så började Stoilov med dålig urtagning och 136 sek, Engelhart gjorde en bra start men missade 3 sek. Weijter missade 10 efter en lite knackigare start, Meczner likaså och 154 sek, Horcicka, Landeau och Sten Agner maxade efter granna starter. Thomas Köster missade dock. Först för kort motortid och sedan en heltaskig urtagning. Men kärnan glider enormt och 157 sek blev det.



Sten Agner gör klart för 4 sek Fly-off.



Landeau - Frankrike.



Fronten på Verbitskys flapper.



Dave Sugden - Canada,

Vis av föregående röra beslöt arrangörerna att köra 4:a sekundären direkt, utan att grabbarna skulle hinna köra motorer innan. Nu han Steen göra det, och då borde i rättvisans namn även de andra fått göra det. Så icke. Alla 3 fick till verkligt fina starter där Steen gick först, sedan Landau och Horcicka. När dom landat blev ordningen den omvända. Tider 137, 126 och 124 sek.

Horcickas modell var en High Thrustare. En sådan där sak med motor och vinge på pylon och som stiger vänster. Det verkar dock som om det inte har någon betydelse hur modellen ser ut. Motorn är det viktigaste.

Tidtagarna har nämnts förut, men här i Fly-Offen hade man verkligen chans att kolla dom. Lars-Åke och jag tog tid på samtliga Fly-Off starter och hälften var för långa. Jag anser att Landeauborde vunnit, han hade hela tiden justa motortider. Både Horcicka och Steen Agner hade 4,2 i sista Fly-Offen. Men när nu tidtagarna accepterade detta så.

Standarden på C-modellerna har då inte ökat sedan VM i Göteborg. Inté tycks motorerna ha blivit bättre heller. Det ökade varvtal som hördes berodde mer på fläktar med lägre stigning än på bättre motorer. Utvecklingen tycks stå still. Thomas Köster har ju utvecklat flappers, liksom Verbitsky, men i övrigt verkar modellerna vara samma. Julles flapper flög han ej med. Cubanerna flög bättre i år än sist. Nordkorea var med i C för första gången. Deras modeller såg risiga ut, men granskade man dom noga så var dom enormt välbyggda. Mycket oldtimer över det hela. Hårdträ med lätthål och liknande. Balsa tycks vara svårt att få tag på i Nordkorea. De körde med Super Tigre G15 och hemgjorda träfläktar. En del körde med hemgjorda glödtoppar av mässing. Allt såg enormt primitivt ut. Men dom flög fint. Enormt taktiskt. Bara iväg när det var termik. Att bara en gick till Fly-Off berodde mer på motorproblem än på sjunk. Lagtävlingen vanns av Frankrike, 10 sek före Bulgarien och 23 sek före Jugoslavien. Sverige på 15:e plats.

Snyggaste C2-orna hade västtysken Stetz. Ett helt underbart dekorationsarbete i orange och svart japanpapper.

#### F1B, B2 eller Wakefield

Vädret var lite bättre än föregående dag. Varmare, lite mindre vind och lättare att pricka termiken.

De svenske som skulle kämpa var Janne Zetterdahl, Anders Håkansson och Rune Johansson. Anders modeller var samma som förut. Johan hade byggt en ny fin kärna med kurvroder och Janne byggde färdig en ny kärna dagarna före tävlingarna startade. Den nya, Alba 1B, flög så bra på trimningen att Janne lät Alba 2 bli reservmodell. Anders började 1:a perioden med att pricka en granh blåsa för en säker max. Både Johan och Janne maxade, dock med en del tur. Johans kärna ville liksom inte bestämma sig för om den skulle vara i eller ur och höll på med det hela tiden. Italienaren Murari försvann ur toppen genom en miss liksom Polacken Zurad och danskarna Kjeld Kongsberg och Erik Jacobsen. Danskarna hade ingen bra tamp, med dåliga höjder som resultat, men fotfolket gjorde ett bra arbete och viftade upp varmluft för en max åt Klaus Wetterberg. Norrmannen Olstad flög bort sin enda kärna och var väck.



Lagledaren Gunnar Kalén och Jan Zetterdahl med ny Alba Vinge. T.h. en av "Junfordjävlarerna".

I 2:a perioden började svenskarnas missar. Johan gjorde en likadan start som förut, men denna gång ville kärnan vara mer ur än i och var nere 5 sek före 180. Anders grann max igen liksom Janne. Här försvann Siebyla-Polen, Mc Gillivray-Canada och Parmenter -USA. Parmenter s kärna imponerade enormt, med alla autoprylar, men i sjunk blev det inte max.

I tredje fixade Janne och Johan till var sin max, medan Anders bommade, bara 100 sek. Schweitsaren Siebenmann bommade 19 sek. Pollard-England 37 sek och Vilm Kmoch rasade ner med bara 57 sek som resultat. Det såg enormt ut. Han var lite sen men kärnan steg relativt bra, men i sista kurvan i motorflykten gick den ur termiken och nödrasade. Snacka om sjunk,



Anders kollar fusen.



Ryssar på Wakedagen.

I 4:e perioden var det Janne's tur att missa. Det såg bra ut i början, men blev sämre och sämre och fotfolket fick arbeta lite med viftningar. När det hela såg ut att vara klart, så gör kärnan en tryckning från 5 m och ner i marken och 13 sek missade. Även Johan gick på pumpen. Det fanns inget uppåt och inte ens fotfolket kunde göra något. Anders start var däremot tjugsig. Kanadensaren Thomas hade tills nu 3 max och hans modeller flög bra. Han hade propellerstart via timern, så att han slände upp kärnan i luften, med propen fälld och någonstans mellan 5-8 meter började propellern dra, det funkade i alla starter utom denna då han missade utkastet och kärnan han stanna upp i luften och sänka nosen innan propellern började dra. Det blev lite luftcirkus innan propen fällde på 30 m och utan hjälp av lyft.

I 5:e hittade Johan en kalasblåsa och max, medan Anders bommade blåsan för 145 sek. Janne's start var en kopia av föregående med fotfolk och tryckning i backen på slutet. Näste italienare bommade. Venturoli hette han. Liksom regerande världsmästaren Klima. Ron Pollard drag annars igång den verkliga piggybackningen denna dag. När propen fällde var kärnan på bortåt 130 meters höjd. Efter det verkade det som om hela fältet lyfte. Alla vimp-lar, streamers, bubblor, plastpåsar och gräs gick i luften under 10 minuters tid. Engelsmännen hann få med Jim Punter i samma blåsa som Pollard. En enorm blåsa. Norrmannen Torgersens tamp sprang av i luften på låg höjd. Alla svenskarna prickade fina blåsor, liksom de flesta andra. Av de som hit-tills maxat var det bara Östtysken Strzys som bommade.



Bob White - USA.



Klaus Wetterberg gör sig i ordning för FLY-OFF. Köster håller modellen.





Kim-Dong Sik - Nordkorea

I sista start gick Janne först i en fin blåsa, och efter honom ett 30-tal andra kärror. Anders grejade en fin max medan Johan bommade, Charles-Frankrike missade Fly-Offen med 29 sek i denna period. Så var det dags för Fly-Offen, där 12 man klarat de 7 maxarna. Dansken Klaus Wetterberg med god hjälp av fotfolket. Taktiskt flygande Nord-Koreanen Kim Dong Sik, ende deltagande japanen, Kobori, White-USA, Benedini-Argentina, Szynaka-Polen, Dobelmann-Västtyskland, Kroon-Holland, Voinescu-Rumänien, Mc Donald-Nya Zeeland, proxy-flugen av Allan Jack samt de båda Östtyskarna, Löffler och Oschatz. Båda före detta världsmästare. Arrangörerna hade lärt av C-dagen och ordnade till en ny startplats åt de flygande, där man höll undan de som inte hade där att göra. Fotfolket hade samlats för att vifta upp varmluft från marken. Denna varmluft fick de först startande glädje av, medan de som kom lite efter inte fick någon hjälp alls. Högst av alla kom Bob White-USA, men då han var lite väl sent iväg blev det bara 154 sek. De som hade hjälp av fotfolket var Löffler som vann på 225 sek, före Kim Dong Sik-200, Kobori-192 och Klaus Wetterberg 181 sek. Sedan kom de som var för sent ute, White 154, Benedine 149, Szynaka 12, Dobelmann 121, Kroon 108, Oschatz 106, Voinescu 104 och Mc Donald 102.



Frank Parmenter,



Jon Davis satsar, i v "The Magic Box"

Efter detta måste man göra något åt fotfolkets agerande. Det har ju inte med tävlingarna att göra, att ragga upp så många viftare som möjligt för att gnetta ihop sekunder. Wakefieldflygarna tycks inte använda ställbar stabbe så mycket som man tycks tro när man läser de tekniska artiklar som skrivs i utländsk fackpress. Det verkar som om den eventuella vinst man kan få i prestanda gör kärrorna osäkrare. Bra tamp tycks vara svårt att få tag i. Danskarna klagade, och det hade dom anledning att göra. Liksom flera. Glasfiberkroppar tycks komma även i wake.

De tjugigaste kärrorna var enligt mig Janne Z:s ALBA 2 reserven alltså, Klaus Wetterbergs reservkärna och Ron Pollards röd-svarta lite klassiska kärna.

Lagtävlingen vanns av Östtyskland före Polen och Österrike och med Sverige på 10:e plats.



Crowleys eleganta A2:a i händerna på Langevin.



Bror och Rune.

Så var det dags för FIA eller A2 eller NORDIC. Det blev den varmaste dagen hittills och vinden var svag. Detta ihop bidrog till att termikblåsorna var enorma. Startområdet var 330 m långt med 10 m mellan var tidtagaregrupp och det verkade som när någon fann lyft, då behövde resten inte springa och koppla under den modellen. Det räckte med att starta och dra rätt fram. Detta gjorde att linkorsningar mellan mer än 2 man var sällsynta, och dom som förekom, berodde ofta på att modellflygarna hade modellen att "hänga" ut åt vänster eller höger och kom in i andras linor. Snurrekrokarnas antal bara ökar, men det var långt ifrån alla som behärskade startmetoden. Ryssar, Östtyskar, Nordkoreaner och 2 Kanadensare gjorde det dock till 1000, och enligt Andy De Mello-Canada, fordrar det en enorm träning för att behärska systemet. Han och W Thompson hade före VM tränat varje dag ca 2-3 timmar och ändå missade Andy i Fly-Offen på en snurrekroken. Fly-Off ja. Det var 41 man som klarade 7 max. Det lär bli svårt att slå. Det fordras ett väder som här för att lyckas.

Efter de lite taskiga insatserna i B o C så hade vi hoppats på att det skulle slå i A. Något måste vi ju lyckas med. De svenske verkade nöjda efter trimningen, och Håkan Broberg verkade enormt skärpt innan tävlingen. Det gick knappt att prata med karln. Förutom Håkan fanns Rune Olsson och Bror Ejmar där för de blågula. Det började i alla fall bra. Rune hakade på en av jätteblåsorna och stack uppåt. Bror gick på promenad och efter 20 minuters letande satt den där. Håkan började med att snurra runt ett par gånger, men det såg inte bra ut och han drog ner och startade om. Omstarten gick bättre, men kärnan låg i kanten på termiken. Nu hade Håkan ett helt underbart trim på veden. Kärnan låg precis på stallgränsen och för vart stall den gjorde desto närmare termikens centrum gick den, och efter 1,5 min var den i ordentligt. 3 maxar i denna start och alla nöjda. I övrigt hände inte mycket, de flesta maxade medan några råkade ut för sjunken, som var lika enormt ner som termiken upp. Vince Croghan-USA och Leleux-Frankrike fick reda på det.



Kvinnornas Idol - Paolo Soane - Italien.



Finn Bjerre - Danmark har startat och fotfolket börjat arbeta.

I 2:a perioden drog Håkan och Rune igång var sin masstart, medan Bror missade. Kärnan gick ur det lyft han la den i. Då tidtagarna stod och tittade på annat, så försökte vi få omstart, men det gick inte. 83 sek blev det. I övrigt så råkade ett fåtal ut för sjunk. Det danska fotfolket lyckades rädda maxar åt både Finn Bjerre och Karsten Kongstad.

Så var det dags för Bror att missa igen. Starten var liknande den förra men tiden blev 146 sek. Då Bror drog sig långt från startplatsen fanns det ingen chans att fotfolket skulle kunna hjälpa till. Övriga svenskar började diskutera om Brons taktik var så lyckad. Han drog för sig själv och enligt undertecknad använde han snurrekroken fel. Vitsen med snurrendet är väl att kunna hålla modellen i närheten av startområdet, eller bakom det, för att kunna kroka andra modeller i lyft.



Julle och Bror Einar med Håkan Brobergs A2:a.

Rune och Håkan maxade. En av storfavoriterna före tävlingen Hugh Langevin-USA var nära en miss. Han råkade ut för linkorsning, som inte tidtagarna var vakna på, men väl en av FAI-juryn, och han fick omstart med max som följd. Norrmännen råkade ut för samma tidtagargrupp som sov när Bror gjorde sin andra start. Nu råkade junioren Jens Ödemark ut för en linkorsning med



Anton Bucher - Schweiz.

självkoppling. Han korsade linan för Håkan, men tidtagarna såg inte nu heller och trots protester och Håkan hjälpte det inte utan han fick 46 sek. Övriga missar. Horejsi-Tjeckoslovakien, förre världsmästaren Dvorak, Hertzberg-Israel och Olstad-Norge.

I 4:e var det Runes tur att missa. Han började dra mot en blåsa som någon hittat, men på 20 m höjd självkopplade modellen. Något hade hänt med den spärr han hade på startkroken just för att förhindra självkopplingar, 76 sek blev det. Håkan och Bror drog rakt in i kalasblåsor och maxade. Inga av de större gubbsen missade.

I 5:e gjorde Håkan även en bra start liksom Bror. Rune tog en blåsa, men kärnan låg på gränsen, ibland i och ibland ur. Till råga på eländet fusade den för tidigt med 138 sek som resultat. Förre VM 2:an Niilo Munnukka från Finland gjorde en stabil miss med 56 sek och rasade.

I 6:e satte Håkan fotfolket i arbete genom att koppla ute vid sidan om termiken. Men dom lyckades vifta ihop maxen. Rune tog det säkra och skubbade rakt in i en hög andra stigande modeller. Max där med. Bror gick på promenad. Efter 20 min hittade han en fin termikblåsa.

I 7:e ordnade Håkan till så han kom med i Fly-Offen. Maxade gjorde även Rune. Bror gick på ännu en promenad. Vi som såg på tyckte att han gick genom en hel del blåsor, men det dög tydligen inte. Men han vandrade för länge. Perioden tog slut och det blev en nolla i protokollet. I sista var det en del som hade 6 max som missade däribland Finnen Aisala och Nordkoreanen Kim Jung Goo.

Så var det dags för Fly-Off med 41 deltagare. Rekord plus ett saligt velande för att få tag i 10 nya tidtagargrupper. 5 lag hade alla 3 med i Fly-Offen. Österrike, Sovjet, Östtyskland, Holland och Canada. Bara detta blev ett problem, då det enligt reglerna skall delas på lagsegern, men FAI-juryn gjorde ett fint beslut och meddelade att även fly-Offtiderna skulle räknas för att skilja lagen åt. Vädret hade under tiden arrangörerna snurrade ändrat sig, så att vinden mojnät av lite och termik-



Nordkoreansk A2:a.



Lepp och Verbitsky - Sovjet.



John Cooper - England.

aktiviteten i stort sett försvunnit. Det var dags att plocka fram kärror med bra prestanda. Så startade alltihop. Dom flesta drog rätt upp och kopplade, medan några låg och snurrade för att se om det fanns lyft. En snurrade för länge, Canadensaren Andy De Mello, och var tvungen att koppla på för att överhuvudtaget få någon start noterad. Nu började något av polsk riksdag när man skulle ha in resultaten. Ryktena gick att en Nordkorean flög 4 min, men när resultatlistan kom upp visade det sig att ingen klarat av det. Däremot 2 man på 182 sek. Ryssen Ekhtenkov och Tjecken Krejcirik. Håkan Broberg gjorde en bra start, men utan lyft-hjälp blev det "bara" 140 sek och 23:e plats. Så var det då dags för en ny Fly-Off, Ryssen startade på skottet och drog iväg bortigenom fältet, medan Tjecken väntade. När Ryssen letat i 2 min drog Tjecken och kopplade nästan med en gång. Ryssen kopplade strax efter i en grann stigande sväng. Ryssen såg först ut som en säker vinnare då kär-ran låg och flöt fint på bra höjd, medan Tjeckens modell kom ner fort. Men så blev det tvärtom. Den ryska modellen började sjunka och Tjeckens planade ut fint. Efter 2 min låg dom på ungefär samma höjd, med den Tjeckiska modellen i fint flyt. Men så drog den sig mot bilarna och resultatavlan och naturligtvis, så kolliderade den med resultatavlan på 2 m höjd och 148 sek. Nej den kolliderade inte. En vänlig modellflygare tog den just innan, men det räddade bara modellen, Ekhtenkovs modell flög ända till mark på 160 sek och därmed vann han. Jag tror dock att Tjecken vunnit om inte om hade varit. Nu var det klart att Österrike hade vunnit lagtävlingen för andra året i följd. Alla 3 bland de 21 främsta. Sverige långt ner, 27:e plats, och så var tävlingarna slut.



Janne gjorde färdig en kärna på Campingplatsen.

Bra tävlingar som hade kunnat bli bättre om arrangörerna hade varit bättre. Snyggaste modellen var Hugh Langevins. Geometriskt uppbyggd vinge och stabbe. Om den inte varit plastklädd hade den varit ännu tjugisare. Dagen efter följde så prisutdelning, bussresa till Wien med rundtur där, och på kvällen bankett i Wiens Rådhus. Vilken bankett sen, bra mat, hur mycket dryck som man ville dricka. (valfritt öl, vin eller sprit. Kyparna såg undrande ut på dom som ville ha svagare saker) och en toppen-orkester, som började med wienermusik och slutade med ett sagolikt tryck. Sedan var det bussresa till Wiener Neustadt med en samling glada gossar och flickor anförda av Andy De Mello-tal, Jack Mc Gillivray-flaska och Anders Håkansson-glas plus Canadensiska fräckisar av Mike Thomas. Dan efter reste vi hem.

Lars-G

#### MERA OMKRING VM

I Wiener Neustadt finns det förutom ett bra flygfält även ett mysigt gasthaus. Det heter Gasthaus Zum Flugfeldt och ligger bara någon kilometer från fältet. Förutom gott öl och fin wienerschnitzel var stämningen hög de flesta kvällarna efter aktiviteterna.

En kväll samlades ett 50-tal modellflygintresserade för att snacka och ha mysigt. Från början var det meningen att det skulle vara en Svensk-Dansk träff, men med tiden drällde det in andra också. Törstiga engelsmän, i flock bl a. Efter några öl så började de s k "junior djävlar" från Sverige att komma i diktartagen, här nedan presenteras alsterna.

Lars-G



Några "sånger" diktade i Wiener Neustadt efter friflyg-VM i augusti utav "juniorjävlarna".

Assa brassa mandelmassa,  
Hollander missa en jäkla massa  
Super Tigre med Q-Prop  
kommer knappast opp,  
Rossi med O-Prop  
kommer inte alls opp.

Mel: Jag hade en gång en båt

Det var en gång en C:2a,  
som tappade stabben  
men vad fan gjorde det när  
den flög lika bra uppåner .....  
alt: (gled lika fint)

Mel: Här kommer Pippi Långstrump

Här kommer Hålan Broberg  
tjolahopp, tjolahej, tjolahoppsansa  
Här kommer Håkan Broberg  
fy fan vad vi vifta bra.

Här .....  
Han kopplar ganska bra

Här .....  
den är faktiskt svart och gul  
alt: (gul och svart)

Här .....  
Sju max det var faktiskt bra.

Mel: Ja det är våren

Ja det är Rune, ja det är Rune  
som har gjort bort sig igen  
fusat på två noll fem  
Ja det är Rune, ja det är Rune  
som har missat igen  
kopplat på tio plus fem

Mel: Rosie oh Rosie

Brorsan ååh Brorsan,  
säg ska du inte koppla snart,

Brorsan, ååh Brorsan,  
säg ska du inte koppla snart,

Brorsan, ååh Brorsan,  
säg ska du inte koppla snart  
För det e faktiskt så att  
perioden nästan är slut

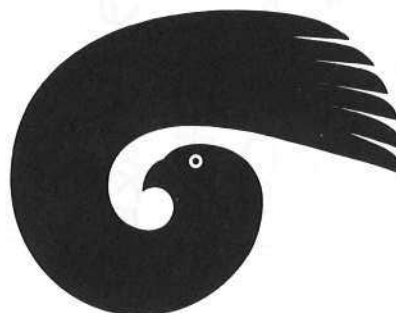
Repris: För de e faktiskt  
så att perioden är slut.



Vi vill härmed presentera vårt klubbmärke. Märket blev klart i våras. Det har ritats av Rolf Tollstoy i samråd med klubbens övriga medlemmar.

Färgerna på märket är gult, blått och vitt. Märket har tryckts upp i tre storlekar på självhäftande plast.

Hälsningar  
Modellflygklubben Spörren



## Hökaklubben

Det har blivit populärt att presentera klubbmärken i tidningen, här kommer vårt. Hökaklubben är en gammal modellflygklubb, bildad någon gång på 30-talet - tror jag. För designen av märket står den grafiske formgivaren Torbjörn Johansson. Vi i Hökaklubben är tacksamma för tips om decaltryckning - ni som redan tryckt decaler av edra märken kan väl höra av er med något tips om lämpligt tryckeri.

Pär L.



Flygplanet på klubbmärket föreställer i stort sett en Fokker D VII, men har avsiktligt icke ritats skalaenligt för att ytterligare understryka klubbens intentioner att inte ta modellflygandet på blodigt allvar, utan att i första hand betrakta denna hobby som en ytterligt fin avstressande och fostrande sysselsättning.

Märket kommer att tillverkas i flera olika utföranden och storlekar, samt användas både på jackor och maskiner.

Vi skulle gärna göra märket i tyg och två färger (svart ring och MFK, samt flygplanet och Red Baron i rött), kostnaden är dock för stor för oss. Har SMFF något förslag beträffande denna tillverkning, eller kan förbundet organisera tillverkningen med rabatt eller på annat sätt hjälpa oss. Vi vore tack samma för ett snart svar.

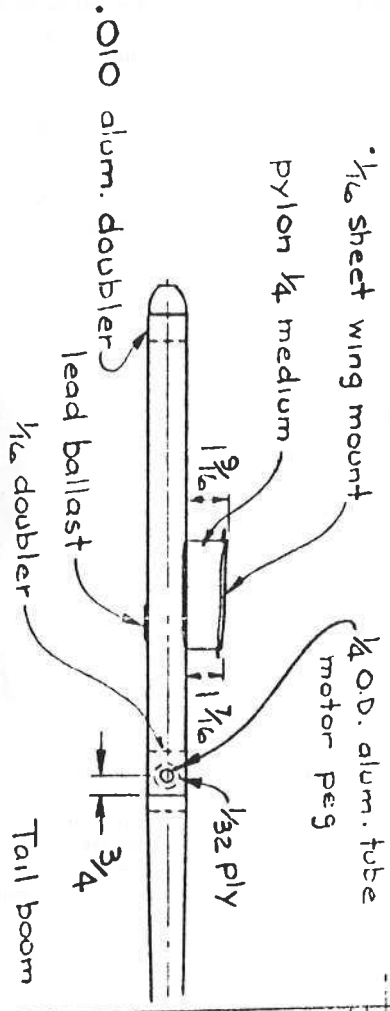
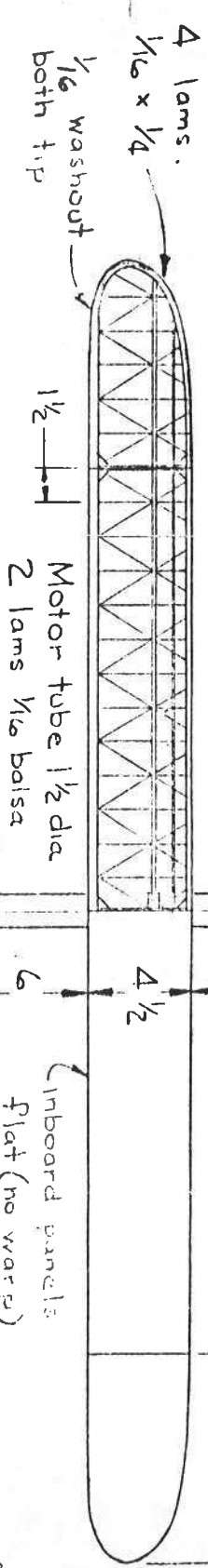
Med modellflyghälsningar  
MFK Red Baron

Lars Golbe

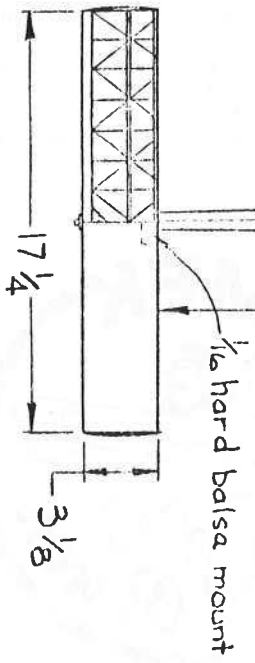
Pattern - right power  
left glide

3° down thrust  
2° RT thrust  
Cover with fiberglass tape  
then silkspan, then tissue

23 dia x 27 pitch, set for 30 sec.  
motor run by twisting wire hubs  
Lennart Fiedstrom outline  
Schwarzbach twist  
Power - 15 strands 1x6 Piralli



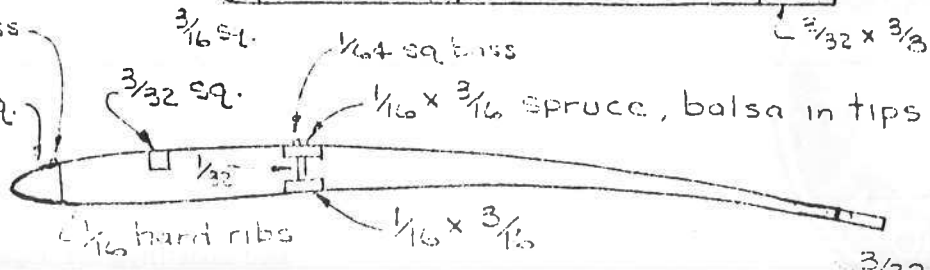
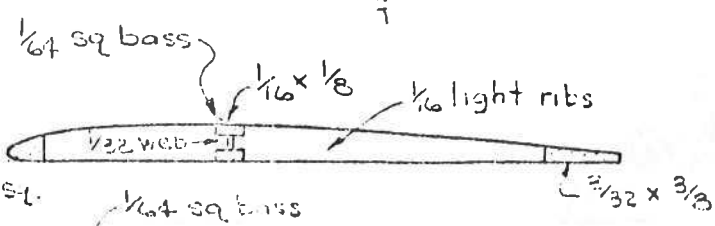
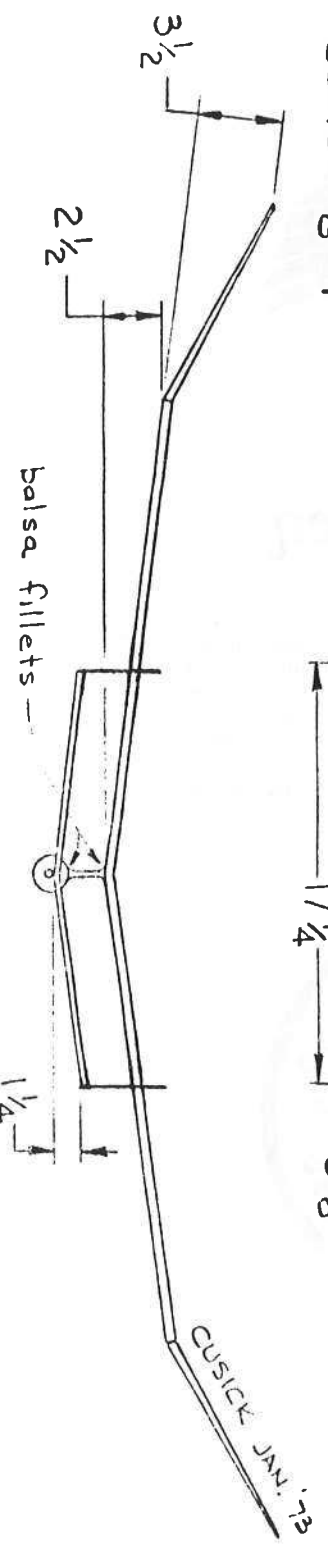
Tail boom  
1 lam.  
1/16 sheet



# No. 72-9 WAKEFIELD

by Bob White  
Monrovia, Calif.

Scale: 1/8" = 1"



Bogart Bo 560-2.6 (NFFS 1975) 3/32 x 1/4 SPRUCE

# TÄVLINGSRESULTAT

På grund av fältets litenhet och vindstyrkan, 120 sek max

Wentzelpokalen 1973 den 9 september  
Östersunds FK, MFS

A1		120	24	120	110	58	432
1 Per Lang, Skvadern Sundsvall							
2 Christer Brantheim, Östersunds FK MFS	50	113	84	70	0	317	
3 Torbjörn Nilsson, Skvadern	38	87	63	31	63	282	
4 Ola Forslund, Östersunds FK MFS	120	21	39	33	65	278	
5 Mikael Nässén, Östersunds FK MFS	38	11	50	42	92	233	
6 Örjan Paulsson, Östersunds FK MFS	62	29	50	41	30	212	
7 Lars Kristiansson, Östersunds FK MFS	38	5	23	37	59	162	
8 Per Sjölund, Härnösands MSK	22	36	50	21	31	160	
9 Lars-Jonny Roos, Östersunds FK MFS	30	23	20	33	48	154	
10 Patrik Fröjd, Östersunds FK MFS	52	21	2	-	77	152	
11 Mikael Holmbom, Skvadern	30	22	2	35	33	122	
12 Bo Johansson, Östersunds FK MFS	60	-	-	-	-	60	
13 Magnus Roos, Östersunds FK MFS	55	-	-	-	-	55	
14 Sören Nordström, Östersunds FK MFS	22	32	-	-	-	54	

## F1A juniorer

1 Anders Enström, Härnösands MSK	119	109	118	92	120	558	
2 Dick Nilsson, Linköpingseskadern	120	120	120	106	29	515	
3 Mats Nilsson, Skvadern	120	120	55	31	120	446	
4 Örjan Kvist, LEN	84	120	48	120	37	409	
5 Anders Sund, Vaxholm	120	55	63	48	120	406	
6 Per Johansson, LEN	76	73	47	85	120	401	
7 Per Lang Skvadern	44	120	92	80	55	391	
8 Dennis Qvick, LEN	120	49	43	85	66	363	
9 Örjan Paulsson, Östersunds FK MFS	56	92	31	101	49	329	
9 P E O Tidstrand, Härnösands MSK	84	70	25	120	30	329	
11 Per Sjölund, Härnösands MSK	58	54	37	120	59	328	
12 Hans Söderström, Härnösands MSK	16	100	50	3	0	169	
13 Christer Brantheim, Östersunds FK MFS	118	-	-	-	-	118	
14 Anders Larsson, Uppsala FK MFS	-	-	-	-	-	-	

## F1A seniorer

1 Arne Berglin, Östersunds FK MFS	103	120	59	87	120	489	
2 Erik Sund, Vaxholm	120	101	120	67	80	488	
3 Bernt Sund, Vaxholm	55	116	120	72	116	479	
4 Mats Vestin, Vaxholm	45	67	120	120	120	472	
5 Bo Jansson, LEN	60	100	65	100	120	445	
6 Vanja Sund, Vaxholm	45	39	31	64	120	299	
7 Gösta Rask, Vaxholm	42	38	45	41	120	286	
8 Bertil Nilsson, Skvadern	92	38	74	39	120	243	
9 Janne Bohman, Härnösands MSK	70	26	-	-	-	96	
10 Kjell-Åke Jonsson, Östersunds FK MFS	40	3	-	-	-	43	
Torsten Eriksson, Uppsala FK MFS	-	-	-	-	-	-	
Gösta Franzén, Uppsala FK MFS	-	-	-	-	-	-	
Lars-Erik Larsson, Uppsala FK MFS	-	-	-	-	-	-	

## A1 seniorer

1 Kjell-Åke Jonsson, Östersunds FK MFS	80	94	114	46	120	454	
2 Arne Berglin, Östersunds FK MFS	38	79	70	120	67	374	
3 Håkan Nilsson, Östersunds FK MFS	67	32	88	66	65	318	
4 Nisse Nässén, Östersunds FK MFS	57	47	66	120	5	295	
5 Bengt Bergman, Östersunds FK MFS	35	56	44	64	72	271	
6 Lennart Paulsson, Östersunds FK MFS	57	51	57	33	37	235	
7 Ingvar Fröjd, Östersunds FK MFS	34	63	43	35	57	232	

## F1B

1 Leif Eriksson, Härnösands MSK	74	40	87	81	31	313	
2 Janne Bohman, Härnösands MSK	40	30	44	29	25	108	
3 Hans Söderström, Härnösands MSK	41	0	0	69	56	106	

## Handkastglid

1 Leif Eriksson, Härnösands MSK	24	53	58	19	34	188	ü
2 Mikael Nässén, Östersunds FK MFS	28	13	15	17	14	87	
3 Per Lang, Skvadern	13	22	20	13	16	84	
4 Mats Nilsson, Skvadern	23	14	20	5	19	81	
5 Anders Lang, Skvadern	10	11	10	12	11	54	
6 Magnus Roos, Östersunds FK MFS	7	10	4	10	15	46	

## Resultatlista

Skala-fly-in 73	Flygplan	Stat	Flygn	Poäng	
		bed	1	Tot	
1 Jan Levenstam, Starflyers	SE-5A	48	24	73	
2 Lars Carlsson, Karlsborgs Mfk	Mustang P51B	44	-	17	61
3 L Waltersson, SRFK	Fokker DVIII	44	17	15	61
3 Göran Kaldérén, SRFK	Nieuport 17	45	12	-	57
3 Kjell-Åke Elofsson, Tibro mfk	Tiger Moth	30	27	-	57
4 P O Hagberg, SRFK	Cessna 172	30	8	26	56
5 Anders Björkman, Mfk Spornen	HAWKER Tomtit	36	16	-	52
6 Christer Svensson, Nyköpings mfk	Cub J3	34,5	12	-	46,5
7 Christer Eidebo, Spornen mfk	Sopwith Pup	32	13	-	45
8 Olle Bergqvist, SRFK	Cessna 182	29	14	-	43
9 Ingemar Sjöberg, SRFK	Beech Baron	31,5	10	-	41,5
10 Tore Loodin, SRFK	"	24	17	-	41
11 Sven Hydén, SRFK	"	19	21	-	40
12 Lars Teodorsson, Siljansb Rfk	"	28,5	4	-	32,5
13 Hans Björkkvist, Östersund	Huey Cobra	5	6	-	11

Nr 14-20 fick endast statisk bedömning och noterades ej i resultatlistan.

## NORSK AERO KLUBB

Resultatene fra de omtale stevner ble slik:

Hangflygstevne, CIAM B-program den 24/6 4 min's runde

Ottar Stensbøl	CIRRUS, N	675 pts
Kjell Nysæther	CIRRUS, N	525 pts
Ole Mortensen	NUSER, D	475 pts
Einar Edland	VINGTOR, N	475 pts
Bjørn Alfer	MICROS, S	475 pts
Jacob Arnekleiv	CIRRUS, N	450 pts
Jan Levenstam	STARFLYERS, S	450 pts
Håkon Johansen	LEN, Sverige	450 pts
Jan Olof Larsson	BLUE MAX, S	425 pts
Tor Møllbach	OFK, Norge	400 pts
Lars Eriksson	VGF, S	400 pts
Rolf Westergren	LEN, S	400 pts
Vidar Ingebretsen	SANDEFJORD FK, N	375 pts
Per Osen	TROMSØ FK, N	350 pts
Kaj Sørensen	NUSER, D	350 pts
Jan Erik Lie	CIRRUS, N	300 pts
Rune Blaker	OFK, N	250 pts
Frands Kristensen	NUSER, D	250 pts
Thorbjørn Jespersen	CIRRUS, N	150 pts

Hangflystevne, CIAM B-program den 26/6 2x4 min's runder

Ottar Stensbøl	CIRRUS, N	1425 pts
Per Osen	TROMSØ, N	1400 pts
Kurt Lennå	HØKAKLUBBEN, S	1325 pts
Jan Levenstam	STARFLYERS, S	1175 pts
Jacob Arnekleiv	CIRRUS, N	1075 pts
Karl Olsen	DRAMMEN FK, N	1075 pts
Bjørn Alfer	MICROS, S	1075 pts
Per Arne Nilsen	CIRRUS, N	1000 pts
Tor Møllbach	OFK, N	975 pts
Gunnar Kling	MALMØ RFS, S	925 pts
Ove Øster	STARFLYERS, S	850 pts
Per Axel Eliasson	STARFLYERS, S	800 pts

Hangflystevne, hastighetsflyging den 1/7

20 legger på en CIAM b-bane på min. tid

Ottar Stensbøl	CIRRUS, N	2,18,3 min
Per Osen	TROMSØ, N	2,32,2 min
Kurt Lennå	HØKAKLUBBEN, S	3,02,5 min
Kaj Sørensen	NUSER, D	3,42,6 min
Bjarne Aasbø	VINGTOR, N	4,03,7 min
Knut Lund	CIRRUS, N	4,10,4 min
Jan Erik Lie	CIRRUS, N	5,04,7 min

Hangflystevne, presisjon i varighet den 30/6

15 min på maks 3 min 2 flyginger, Skalarunway

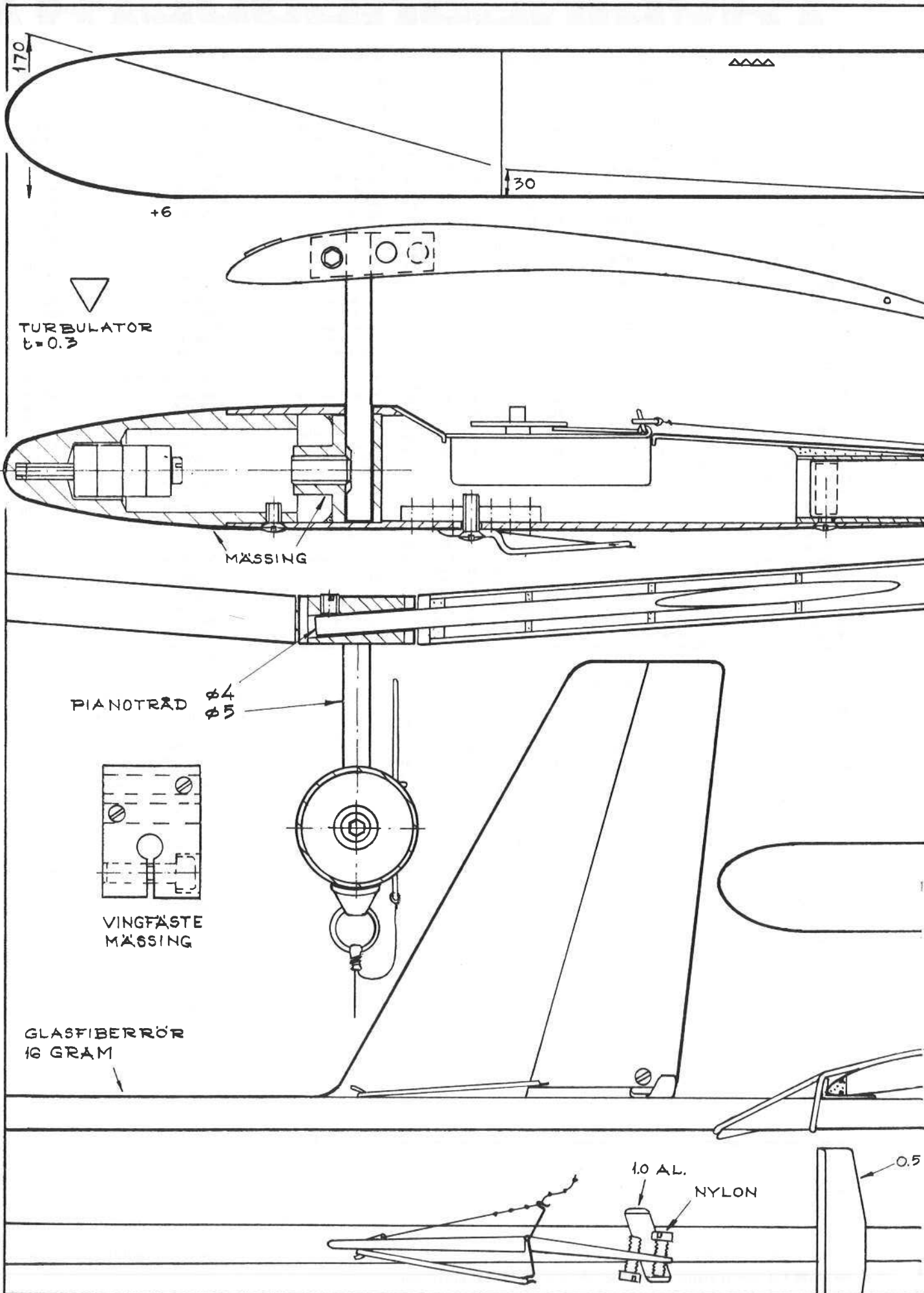
Thor Møllbach	OFK, N	900 pts
Jan Olof Larsson	BLUE MAX, S	899 pts
Jan Mosgaard	MIDTJYDSKE MFK, D	899 pts
Knut Lund	CIRRUS, N	899 pts
Stig Jansson	KARLSSKOGA MFK, S	898 pts
Øyvind Moe	NTHF, N	898 pts
Peter Pelikan	IKAROS, S	898 pts
Arve Sommerro	SANDEFJORD, N	898 pts
Rolf Marstein	NTHF, N	898 pts
Ottar Stensbøl	CIRRUS, N	897 pts
Preben Norholm	MIDTJYDSKE MFK, D	897 pts
Jacob Arnekleiv	CIRRUS, N	895 pts
Arne Sveum	DOKKA, N	893 pts
Per Osen	TROMSØ, N	892 pts
Kaj Sørensen	NUSER, D	889 pts
Jan Erik Lie	CIRRUS, N	882 pts
Risto Balzar	IKAROS, S	869 pts
Einar Edland	VINGTOR, N	777 pts
Frands Kristensen	NUSER, D	622 pts
Kjell Nysæther	CIRRUS, N	476 pts
Åke Flink	KARLSKOGA MFK, S	475 pts
Kurt Lennå	HØKAKLUBBEN, S	274 pts
Per Lundqvist	HØKAKLUBBEN, S	221 pts

Vennlig hilsen  
NORSK AERO KLUBB  
RC-klubben Cirrus

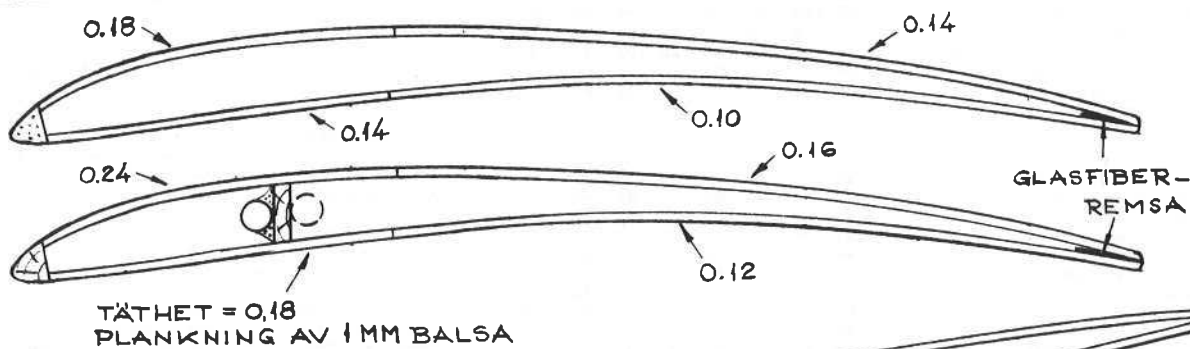
## Resultat

1 Jan Carlsson, Malmö Radioflygsällskap	6290 p
2 Hans-Åke Engdahl, Acroflyers	6110 p
3 Stig Olsson, Acroflyers	5260 p
4 Stig Lundmark, RC Gripen	4840 p
5 Günther Rehwinkel, Malmö Radioflygs	4685 p

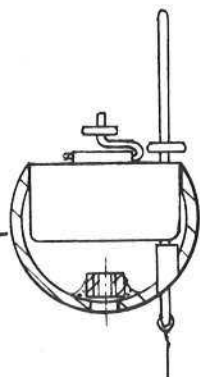
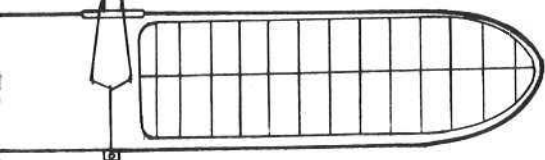
Malmö Radioflygsällskap







	0	1.25	2.5	5	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
VINGE	0.90	2.55	3.55	5.20	7.20	9.25	10.00	9.90	9.50	8.68	7.47	6.10	4.20	1.60
	0.90	0	0.10	0.30	0.90	2.10	3.25	4.25	4.90	4.90	4.30	3.15	1.75	0
STAB.	1.30	2.80	3.50	4.80	6.20	8.10	9.30	9.70	9.50	9.00	8.35	7.00	5.10	2.20
	1.30	0.50	0.25	0	0.20	1.60	2.10	3.70	4.30	4.50	4.40	3.70	2.20	0



	YTA	VIKT
	DM <sup>2</sup>	GRAM
VINGAR	29.2	170
STAB.	4.7	10
KROPP		240

AL-RÖR 25/22

GLASFIBER-TRÄDAR 6 ST.

∅ 1 AL.

NYLON

SKALA 1:1 o 1:5

# GIRAFF

FIA - MODELL AV  
OLLE SANDAHL  
MSK MYSINGEN  
NYNÄSHAMN

Internationalen Freiflugwettbewerb  
25-26 Augusti 1973

F1A

1	Siebenmann Dieter, AF	131	180	120	180	180	180	1151
2	Petterson John, Schweden	180	144	180	180	101	175	1140
3	Lanz Ueli, BE	180	136	180	146	178	126	1126
4	Tschuor Georg, OL	180	174	180	97	180	100	1091
5	Wirz Bernhard, ST	125	153	146	109	166	178	1057
6	Dolder André, LU	180	112	139	72	180	180	1043
7	Badertscher Arthur, SG	110	102	180	130	138	180	1020
8	Ulrich Alois, LU	180	121	180	82	123	165	1002
9	Herbst Andreas, SG	180	108	144	122	98	165	977
10	Bürg André, OE	180	81	80	101	168	180	970
11	Dietz Ernst, Deutschland	128	80	151	133	154	180	961
12	Michel Hans, LA	145	160	33	129	124	180	951
13	Hauenstein Werner, DK	124	143	180	180	121	126	944
14	Erismann,Ruedi, OL	156	180	81	110	137	97	941
15	Geiser Willi, OL	152	169	155	89	123	64	932
16	Meyer Karl, BE	130	118	65	131	125	180	929
17	Andersson Knut, Schweden	137	180	166	125	120	102	929
18	Köhler André, LS	124	180	100	104	113	117	918
19	Lechner Josef, Deutschland	138	93	133	115	148	108	915
20	Roth Fredi, LA	122	180	67	100	124	180	905

Nurflügel

11	Haller Robert, DK	96	111	106	96	82	115	77	683
2	Sommer Paul, AF	70	81	90	85	83	85	60	554
3	Inäbnit Hansruedi, BU	87	82	57	87	83	62	71	529
4	Weber Hans, NW	93	33	84	51	75	93	95	524
5	Geiser Willi, OL	89	48	50	55	56	147	47	492
6	Meyer Karl, BE	67	68	114	53	74	73	30	479
7	Rosenast Louis, RA	36	100	50	77	71	51	50	435
8	Wehrli Ueli, GT	60	49	13	63	66	52	100	403
9	Strub Hansruedi, BU	57	71	46	31	59	55	71	390
10	Rehor Othmar, NW	45	53	55	46	39	32	14	284
11	Würmli Ernst, GT	15	-	-	-	-	-	-	15
12	Inäbnit Peter, BU	Fehlstart	-	-	-	-	-	-	-

F1B

1	Andersson Knut, Schweden	166	175	180	162	180	174	180	1217
2	Benedini P-H, Argent	180	180	115	180	180	155	128	1118
3	Reitlerer E, OE	180	178	180	180	105	180	95	1098
4	Gänzli Fritz, Dü	180	162	106	180	180	107	1016	
5	Eggimann Walter, BE	101	167	177	91	153	164	133	986
6	Waser Josef, NW	153	120	180	121	76	93	134	877
7	Wagner Helmut, Deutschland	135	142	81	95	166	99	68	786
8	Heise Werner, AF	106	81	87	43	50	124	37	528
9	Siebenmann Dieter, AF	83	103	162	10	-	-	-	358
10	Gerini Pierre, LS	8	-	-	-	-	-	-	8

F1C

1	Horcicka Vaclav, OE 442	180	180	180	180	180	180	1260	+180
2	Truppe Reinhard OE K1-F	180	180	180	180	180	180	1260	+135
3	Siegfried Reda, Deutschland	180	180	180	180	180	180	157	1237
4	Schenker Ruedi, SW	79	180	145	123	180	177	145	1029
5	Schaller Urs, BS	180	162	180	-	-	-	-	522
6	Keller Hermann, ST	97	113	27	-	-	-	-	237
7	Baumann Harry, BU	76	52	-	-	-	-	-	128
8	Bucher Joseph, ST	117	-	-	-	-	-	-	117

Tävlingresultat SM i hang (F3B/B Hammars Backar 1973)

Arrangör Hökaklubben.

Namn	Resultat period			Slutpoäng	
	1	2	3		
1	Kurt Lennå, Hökaklubben	1000	1000	---	2000
2	Jan Levenstam, Star Flyers	931	935	1000	1935
3	Nils Hofman, Kristianstad MFK	865	935	1000	1935
4	Pär Lundqvist, Hökaklubben	964	548	903	1867
5	Kent Karlsson, Lidköpings MFK	100	839	968	1807
6	Gunnar Kling, Malmö RC-sällskap	698	806	935	1741
7	Nilo Thulander, Acroflyers	798	806	871	1677
8	Håkan Svenneron, Kristianstads MFK	632	806	871	1677
9	Jan Carlsson, Malmö RC-sällskap	765	806	806	1612
10	Bo Nylund, Lidköpings MFK	765	806	742	1571
11	Per Bergqvist, Landskrona	732	806	---	1538
12	Per Eliasson, Star Flyers	732	774	710	1506
13	Leif Sten, Kristianstads MFK	698	710	742	1452
14	H Oskarsson, Göteborg	732	710	---	1442
15	Jerry Hansson, Kristianstads MFK	665	323	774	1439
16	Kurt Jönsson, Malmö RC-sällskap	632	677	710	1387
17	Stig Lilja, Jönköpings RC-klubb	698	677	---	1375
18	Olle Erlvik, Kristianstads MFK	565	613	742	1355
19	B Liffner, Löddeköpinge	599	646	677	1323
20	U Ekelund, Malmö RC-sällskap	665	613	613	1226
21	Dan Nylund, Lidköpings MFK	465	613	581	1194
22	Rolf Vestergren, Linköping	565	548	613	1178
23	Agne Engman, Lidköpings MFK	166	419	710	1129
24	Stig Danielsson, Acroflyers	565	548	548	1113
25	Sören Gustavsson, Linköping	499	548	548	1096
26	Per Oskarsson, Göteborg	499	581	---	1080
27	Sture Björn, Lidköpings MFK	499	484	32	983
28	Ragnar Carlström	698	---	---	698
29	Rune Thölin, Göteborg	599	---	---	599
30	Bengt-Ove Bengtsson, Kungsbacka	68	---	---	68

(samtliga deltagare)

Resultat Kors-Olle-trofén 1973

1	Bosse Wengfelt, Östersund	1355	p
2	Robert Krockmar, Östersund	1141	p
3	Bert-Ola Lindberg, Sundsvall	1082	p
4	Karl-Ivar Karlsson, Östersund	1081	p
5	Kjell Edlund, Sundsvall	987	p
6	Gunnar Kling, Östersund	986	p
7	Göran Eldfeldt, Härnösand	922	p
8	Hasse Brinck, Östersund	916	p
9	Arvid Holmbom, Sundsvall	811	p
10	Sten Kristiansson, Östersund	806	p

Ove Sparrman, Östersund bröt på grund av haveri.

J o K

Tävlingresultat i F3A 18-19/8 DM-R.F.S.U.

Uppsala

1	Göran Ridderström	Micros	10726	p
2	Yngve Lidholm	Södertälje RFK	8215	p
3	Erik Svensson	Gävle RFK	7890	p
4	Jan Sjölander	Södertälje RFK	6945	p
5	Finn Drape	Micros	6650	p
6	Björn Sundlöf	Knivsta RFK	6565	p
7	Pär Högberg	MSK Skvadern	6359	p
8	Håkan Hammarstedt	MSK Skvadern	5660	p

Tävlingen flögs i två dagar, om fem omgångar. Det flögs tre omgångar på lördagen och två på söndagen. Det regnade på lördagen och sedan var det byiga vindar båda dagarna, men trots den svåra vind som låg på så klarade piloterna det utan några större intermezzon.

Jan-Olof Johansson

Sekreterare

Radioflygsällskapet Uppsala

Resultat SM 1973 i Linstyrning

F2A Speed

km/tim

1	Rolf Hagel, AKM	218	-	214
2	Matz Böhlin, Solna MSK	210	209	209
3	Ove Kjellberg, Solna MSK	209	-	-
4	K-E Enqvist, MFK Örnarna	200	-	205
5	Bengt Martinelle, MFK Örnarna	204	195	184
6	Ulf Larsson, Solna MSK	144	-	-
	Erik Huss, Uddevalla MFK	-	-	-
	John Leffman, AKM	-	-	-

F2B Stunt (2 domare)

2 bästa

1	Alf Eskilsson, AKMG	1109	1482	1607	3089
2	Erik Huss, Uddevalla MFK	1124	1349	1239	2588
3	Gunnar Carlsson, Handen MFK	1190	279	1167	2357
4	Conny Åqvist, Uddevalla MFK	593	769	-	1362
5	Per Stjärnesund, Västerås FK	156	162	191	353
6	Leif Johansson, Västerås FK	56	78	-	134
7	Toni Schmidinger, Västerås FK	-	37	-	37
8	Johan Norelius, Västerås FK	-	8	-	8

F2C Team Racing

Försök

Semi Final

1	Larsson-Rylin, Solna MSK	Disk	4.43	5.00	10.07
2	Axtilius-Samuelsson, MFK Gala				

F2C Team Racing

Försöksheat

Semi-final

Final

1	Larsson-Rylin, Solna MSK	Disk	4.43	5.00	10.07
2	Axtilius-Samuelsson, MFK Gala	5.09	5.07	5.17	10.23
3	Karlsson-Engman, Handen MFK	5.50	5.02	5.18	12.59
4	Winkler-Pontán, Handen MFK	5.09	5.06	88v	
5	Bengtsson-Böhlin, Solna MSK	5.30	5.17	5.48	
6	Lind-Sannes, Handen MFK	5.20	6.58	5.42	
7	Ahlström-Fransson, LEN	6.09	6.40		
8	Fällgren-Fällgren, Oxelösund MFK	6.16	Disk		
9	Gustavsson-Härne, Solna MSK	73v	6.18		
10	Ohlsson-Williamsson, ÖSFK	8.51	7.25		
11	Njurling-Andersson, ÖSFK	Disk	Disk		

Lagtävling

1	Solna MSK	18	poäng
2	Uddevalla MFK	13	
3	Handen MFK	13	
4	AKMG	12	
5	AKM	6	
6	Västerås FK	6	
7	MFK Gala	5	
8	MFK Örnarna	5	
9	Vänersborg MFK	4	
10	ÖSFK	2	
	Oxelösund MFK		
	LEN		
	Skara LFK		

Resultatlista vid Hökaklubbens hangtävling Hovs Hallar.

- 1 Kent Karlsson, Lidköping
- 2 H Oskarsson, Göteborg
- 3 Björn Alfer, Kristianstad
- 4 Kurt Lennä, Halmstad
- 5 Pär Lundqvist, Halmstad
- 5 Nils Hofman, Kristianstad
- 5 Jan Levenstam, Stockholm
- 6 Kennet Pahlsson, Skövde?

Nordiska mästerskapen klass F3A

Nummela, Lentokeskus 11-12/8 1973

1 Kenneth Holm, Sverige	2640	2955	3135	3135	9225
2 Göran Ridderström, Sverige	2835	2615	3125	3085	9045
3 Christer Gillgren, Sverige	2860	-	2900	2660	8420
4 Hannu Riihelä, Finland	2440	2680	620	2845	7965
5 Kaj Henning Nielsen, Danmark	2295	2615	2825	2225	7735
6 Ernst Totland, Norge	2700	2460	2260	2570	7730
7 Scott Föien, Norge	1905	2235	2645	2400	7280
8 Törnres Hegre, Norge	1915	2305	2510	2400	7215
9 Pentti Reinas, Finland	1955	1795	1980	1850	5785
10 Bjarne Sörensen, Danmark	1645	1710	1440	1580	4935
11 Nils Tigerstedt, Finland	1875	1480	1290	1270	4645

Lagtävling

1 Sverige	26690
2 Norge	22225
3 Finland	18395
4 Danmark	12670

Domare

Styrbjörn Lindberg, Finland  
Arto Tauria, Finland  
John Lyrnell, Sverige  
Acke Johansson, Sverige  
Ragnar Justnaes, Norge

Tävlingsledare

Sandy Pimenoff

Svenskt mästerskap 1973

Den 8-9/8 Lidköpings MFK

F3A

1 Kennet Holm, Pegasus	3710	3825	3835	11.370
2 Bengt Lundström, AKG	3780	3760	3760	11.300
3 Esbjörn Strömqvist, Gripen	3535	3750	3785	11.120
4 Göran Riddarström, Micros	3825	3535	3540	10.900
5 Jack Strömqvist, Gripen	3665	3490	3405	10.560
6 Benny Kellgren, Tidaholm	3370	3630	3180	10.285
7 Kjell Dahlshelm, Södertälje	3275	3290	3595	10.160
8 Lars Svensson, Blekinge	3440	3125	3475	10.040
9 Bengt Jansson, Karlskoga	3165	3305	2980	9.450
10 Yngve Lindholm, Södertälje	3165	5825	2875	8.700
11 Lennart Olsson, Laholm	2380	2935	2985	8.300
12 Leif Johansson, Tidaholm	2395	2420	2715	7.530
13 Reine Olsson, AKG	3270	3630	190	7.090
14 Tommy Kjellgren, Tidaholm	2025	2435	2405	6.865
15 Jan Olof Johansson, Uppsala RFK	2025	2400	2425	6.850
16 Olof Elioth, Blekinge	1770	2160	2230	6.160
17 Roland Hallberg, Växjö	1565	2090	2455	6.110
18 Ulf Hamle, Växjö	1645	2015	1865	4.525
19 M Nabrink, Strömstad	1495	1450	1415	4.360
20 K Å Elofsson, Tibro	1770	2345	--	4.115
21 Christer Gillgren, Micros	--	190	--	190
22 Finn Drape, Micros	100	--	--	100

RC1P

1 Stig Lundmark, Gripen	1505	1600	1320	4.425
2 Sven Felth, Borås	1135	1530	935	3.600

Resultatlista från MFK Skvaderns UT i Pylon i Hudiksvall den 28 juli.

1 Risto Baltzar, Siljan	2,21	2,08	1,59	2,05	2,12	1,59	2,01	2,12	28p
2 Göran Karlsson, Stockholm	1,45	1,49	1,41	1,43	-	-	1,52	2,13	23p
3 Rune Svenningsson, Jönköping	-	2,20	-	1,59	1,56	2,06	1,52	2,06	22p
4 Aulis Lethinen, Säter	2,04	2,09	1,52	1,54	1,54	1,51	-	-	21p
5 Bert Oja Lindberg, Sundsv	-	2,25	-	2,46	2,18	2,20	2,08	2,18	20p
6 Anders Fälldin, Sundsvall	2,24	3,01	2,26	2,07	2,22	2,19	-	-	19p
7 Robert Krockmar, Östers	2,51	-	2,18	2,44	2,18	-	2,32	2,43	18p
8 Valter Kristiansson, Siljan	2,50	2,26	-	2,32	2,42	2,31	2,36	2,29	15p
9 Åke Karlsson,	2,48	-	-	-	2,53	2,45	2,33	2,27	14p
10 Arvid Holmbom, Sundsvall	2,40	-	2,09	2,32	-	-	2,30	2,21	11p
11 Lars Olsson,	2,06	-	-	-	-	-	-	-	3p
12 Roger Eklund, Sundsvall	2,38	-	-	-	-	-	-	-	3p



AMERIKANSKA  
SKALAMODELLER  
FÖR R/C

FS-20 STEARMAN PT-17

spv 1645 .60

FS-10 MUSTANG P-51

spv 1696 .45-.60

FS-13 KING COBRA

spv 1725 .45-.60

FS-14 SPITFIRE

spv 1645 .45-.60

FS-21 FOKKER D-7

spv 1520 .45

JAPANSKA R/C SKALAMODELLER



515 CESSNA 182 SR

spv 1860 .45-.60 Kr: 369:-

514 CESSNA 182 JR

spv 1400 .19-.30 Kr: 193:-

521 P-38 LIGHTNING

spv 1900 2.45 Kr: 498:-

525 SPIRIT OF ST. LOUIS

spv 2026 .60 Kr: 428:-

DU KAN VÄLJA PÅ 8 SKALAMODELLER FRÅN MK

BALSA  
FURU  
PLYWOOD

hobby  
borgen



BRÄNSLEPUMP  
JUMBO



6-12 volt

125 gram

34x34x75 mm

Pris per st Kr: 58.50

Rekv pris-sortiment lista  
på HB-trä sortiment från  
egen fabrik

Order som kommer oss tillhanda före kl 12.00  
expedieras samma dag

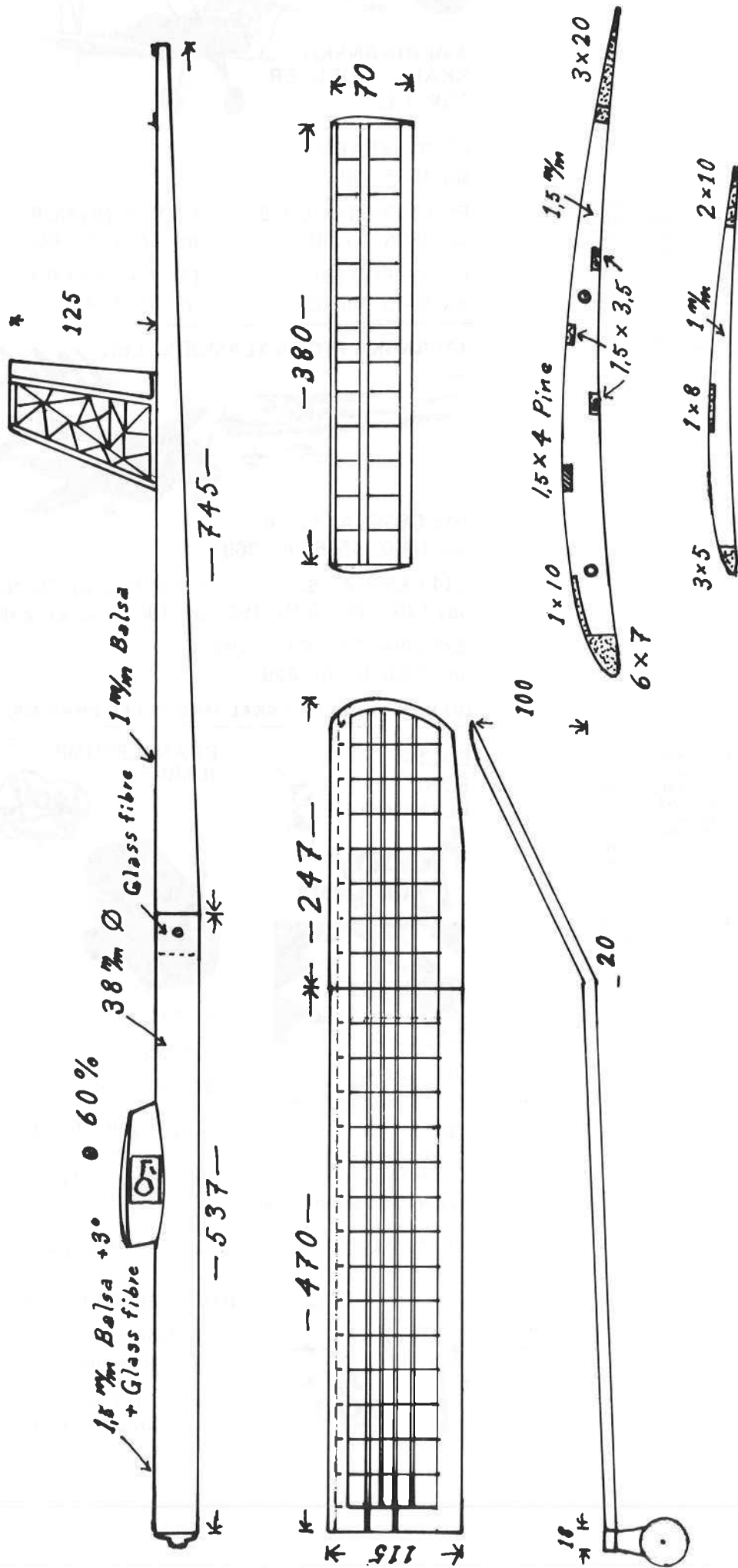
HB-KATALOG sändes mot kr 3.50 i frimärken

hobby  
borgen

ORDER TEL. 08/518300

BUTIK Hantverkarg. 87  
Stockholm

POSTorder avd: Box 12102  
10223 Stockholm



Fus.	72 gr.
D.T.	20 "
Wing.	58 "
Tail.	5 "
Prop.	43 "
Rubb.	40 "
	<u>238 gr.</u>

Prop. 580 mm diam.

Typ. Schwartzbach

14 strang. 1x6

# AMANDA 4

FIB2 730807

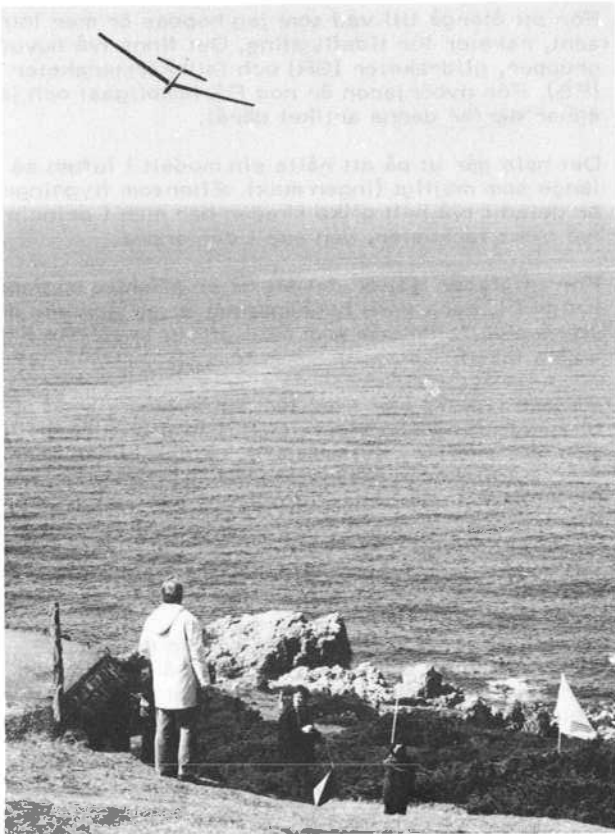
Skala 1:5 Knut Andersson



# HANG

Efter många sorger och bedrövelser fick vi vår första hangtävling, den gick av stapeln (som de flesta kanske vet) på Hovs Hallar. Om det blev en stor succé eller inte skall väl kanske jag inte orda om eftersom det var i Hökaklubbens regi tävlingen hölls. Dock kan man utan risk för motsägelser påstå att det var ett underbart väder med synnerligen svag vind. Jag vågar nog även påstå att det säkerligen finns mycket få hang som kan mäta sig med Hovs Hallar när det är vindstilla – havet var nästan helt lungt – och trots detta så flögs det om dock inte särskilt fort. Vi flög ej på någon hangvind utan enbart på den värme som frigjordes från stenarna nere vid havet. Vid första periodens början kl 11.00 på lördagen var det nästan enbart flygplan typ Amigo 11 som kunde hålla sig uppe. Sedan kom det en aning vind och de flesta kunde prestera riktigt hyggliga hastigheter – det bör dock påpekas att det ej flögs med några snabba flygplan – det var endast standardmodeller typ Cirrus, Cumulus och Phoebus m fl. Under lördagen flögs två perioder och ställningen var ganska jämn, de Cumulus som deltog var hittills de snabbaste och det skall bli intressant att se hur denna modell uppför sig i riktig hangvind. Det är synd att priset för denna modell är så högt att det endast kan tilltala kapitalister samt segelflygtokiga RC-flygare.

På söndagsmorgonen var det dimma och något riktig instrålning kom ej igång förrän framåt middagen varför vi ens ej hade värme att flyga på. Problemet med flygning löstes dock ganska snabbt – på Jan Levenstams förslag ordnades det en tävling i pre-



Många skräms av att kasta ut sin modell från Hovs Hallar – hanget beroende på havet och klipporna nedanför. Att det finns goda landningsmöjligheter även nedanför hanget kan man se av denna bild. De tätta en-buskagen är idealiska att landa i.

cisionsflygning enligt LSF:s program. Detta program är idealiskt ty det kan flygas utan tanke på att det ges möjlighet till hangflygning m.m. Den idealiska flygtiden är 120 sekunder varför möjligheter till hangflygning ej har någon betydelse (så när som på när man satsar för hårt i starten och kopplar ur för tidigt som undertecknad gjorde sig skyldig till – då kan man åtminstone rädda idealtiden på hanget).

Åter till hangflygningen, på eftermiddagen började det att blåsa ganska hyggligt och mycket snabbt kom den tredje perioden igång. Visserligen borde vi flytta till en bättre hangsträcka ty vinden låg stundtals 30°-40° fel men detta gavs det ej tid till. Nu blev det betydligt snabbare flygningar och det började att hårdna till sig i toppen. Efter ett par omflygningar fick resultatlistan bredvidstående utseende och jag tror att de trettioåret flygare som ställt upp bör ha fått upp ögonen på den späningsmättade upplevelse en hangtävling utgör – även om hangvinden saknas. Som ett personligt slutomdöme vill jag påstå att vi har en god grund för att bli en bra hangflygningsnation, vad som saknas är bra modeller samt träning. Nästa tävling blir troligtvis SM på Älleberg i slutet av juli.

Pär Lundqvist.

## SM – HANG (F3B/b)

"JA – DET BLEV AV," Hökaklubben hade i sin inbjudan till SM på Hammars Backar under helgen 8 – 9/9 "lovat" att tävlingen skulle kunna genomföras. Till tävlingen hade ett fyrtiotal entusiaster anmält sig men endast 30 infann sig på tävlingsplatsen. Efter visst värdering av och prov på några olika hang kom tävlingen igång.

Under första omgången var vädret varmt och vinden i det närmaste perfekt ca 6 sek, meter med lite sned anblåsning. Omgången blev tämligen händelselös (dessbättre) på incidenter. Det var endast några plan som inte lyckades hålla sig uppe utan fick landa på hangkanten. Efter första omgången ledde Kurt Lennå följd av Pär Lundqvist och Jan Levenstam. Det var en relativt stor spridning på poängen.

Till andra omgången hade vinden friskat i ytterligare och ven ca 8 – 10 sek, meter. Detta medförde att de tävlande ökade sina bärlaster för att få bra genomträngning genom vinden. Vikterna ökade även farterna vilket resulterade i att en del kärnor fick fladder. Den som råkade värst ut med detta var Pär Lundqvist som med sin egenkonstruktion fick fladder på såväl vingar som stabbe, vilket gjorde modellen nästan helt omanövrerbar så den blåste in i hangkanten och kvaddades något. De flesta lyckades att i andra omgången flyga snabbare än i första. Efter första dagens flygning ledde Kurt Lennå och var redan då svensk mästare 1973 följd av Jan Levenstam och Nils Hoffman.

På söndagen flögs tredje och sista omgången. Vinden hade nu ökat ytterligare och de tävlande började jaga bly. Vissa modeller hade nu belastats med upp mot 1,5 kg. I den hårda vinden och höga farterna var den nu många som fick problem med sina vingar som fladdrade. Dess bättre var det inga som fladdrade sönder. Till denna sista omgång hade Pär Lundqvist lagat sin stora Brenguét, med vilken han under träning landat i hangkanten, och gjorde tappra försök att hämta in försprånget till topplacering, men försöken var förgäves.



Att det är bra landningsytor på Hovs Hallar märks på denna bild. I förgrunden en del av de flygande maskinerna - Cirrus, Cumulus, ASV 15, Debutant m fl.



Enligt min mening skall Jan Levenstam med på NM i Danmark -åtminstone som flygplanskastare. Det är Per-Axel Eliasson som styr och den glade åskådaren är Bertil Beckman som även skänkte en byggsats som pris i LSF-tävlingen.

På lördagskvällen anordnades en liten sammankomst, där arrangörsklubbens damer hade ordnat fram bl.a. nyrökt fisk, som avnjöts utomhus i den ljumma sensommarkvällen. Ett stort tack.

Än en gång kan jag konstatera att segeltävlingar av någon orsak inte är lika stressande som multi-tävlingar, det gäller inte enbart själva flygandet utan även hela atmosfären kring tävlingen, vilket gör dessa till mycket trevliga tillställningar.

Allmänt kan sägas om modellerna vid denna tävling att det var de större och stabilare som hade stora fördelar i den speciellt under söndagen hårda vinden. Så märktes t.ex. Kurt Lennäs egen konstruktion och Janne Levenstams ASV 15, vilken väckte visst intresse. Om det var de små specialkärrornas eller piloternas fel för placering ligger utanför mitt bedömande.

jol

## KLAGARE

Efter att ha läst KLAGOMUREN i Modellflygnytt nr 3/73 känner vi oss i klubb R11 Lidköping ganska besvikna över att tidningen sätter in insändare med så grava beskyllningar utan att först höra båda parter. Det tillhör god journalistik att höra båda parter vid grova anklagelser.

Eftersom vi ej fått tillfälle att bemöta artikeln i samma nummer, så kan vi bara så här i efterhand dementera att det är en "djä... röra" vid Hovby flygfält. Att det i stället är ganska stora välord-

nade utrymmen kan alla våra flygvänner från andra klubbar, som ofta besöker oss, intyga.

Alla Ni andra som inte har varit hos oss i Lidköping är hjärtligt välkomna, som Ni säkert förstår utan ishockeymundering och hjälm, för att konstatera att vi uppför oss ganska normalt i klubb R11 Lidköping.

Med vänlig hälsning  
Styrelsen  
Agne Engman  
ordförande

Svar till ovanstående

Tror du jag inget annat har att göra än att jaga fatt på folk som kan svara på insändare. Bara för att få svar från dig i samma nr skulle försenat blaskan minst en vecka. Så både du och andra som känner er träffade av något får vara så vänliga och svara i något annat nr.

Lars-G



Jag ska i mån av tid orientera och resonera om raketerna i en serie artiklar framöver. Betoningen kommer att ligga på tidsflygning, eftersom det är den enda genomförbara tävlingsformen.

Först ska jag bara förklara lite om mig själv. Jag är som ni kanske sett fackredaktör för raketflyg. Någon raket har jag däremot inte byggt på länge, länge, då jag helt ägnat mig åt att tävla i fri och linflyg. Allas vår Olofsson lät sig dock inte avskräckas utan dök på mig vid Riksstämman, jag var raketredaktör. Sedan dess har jag läst upp mig och hoppas kunna presentera det här med raketer på ett godtagbart sätt. Men, om ni sitter på något material, ta då och skicka det till mig eller SMFF idag.

För att återgå till vad som jag hoppas är mer intressant, raketer för tidsflygning. Det finns två huvudgrupper, glidraketer (GR) och fallskärmsraketer (FS). För nybörjaren är nog FS lämpligast och jag ägnar därför denna artikel därpå.

Det hela går ut på att hålla sin modell i luften så länge som möjligt (ingen max). Eftersom flygningen är delad i två helt olika skeden har man i princip två olika farkoster, den ena i den andra.

För stigfasen gäller det att ha en effektiv högfartsprojektil, vars enda begränsning är att den ska bära en så stor fallskärm som möjligt, att användas i den andra fasen.

Ett par typiska modeller (om än en smula små) ser ut som ritningarna visar. Den lilla stiger högre men den stora faller långsammare, då den ju kan bära en större fallskärm. På tävling bör man använda modellerna för var sin start och om man sedan har starter kvar använda den som flög längst (tid). I mulet och disigt väder håller man sig till den större, då den ju syns bättre. Likaså i hård vind, men å andra sidan bör man inte flyga alls då.

Bygget är enkelt, ett par grejor bör dock påpekas. Fenorna måste sitta rakt, dels av säkerhetsskäl och dels så bromsar sneda fenor. Stoppringen för motorn måste sitta ordentligt, snabbhårdande epoxilim är idealiskt. Noskonen köper man eller så gör man den själv. Det går till så att man formar till den med kniv så gott det går, sedan drar man in en träskruv bakifrån. Den måste sitta i mitten. Sedan klipper man av skruvskallen och sätter fast konen i bormaskinchucken. Det är sedan ingen konst att forma till den med fil och sandpapper.

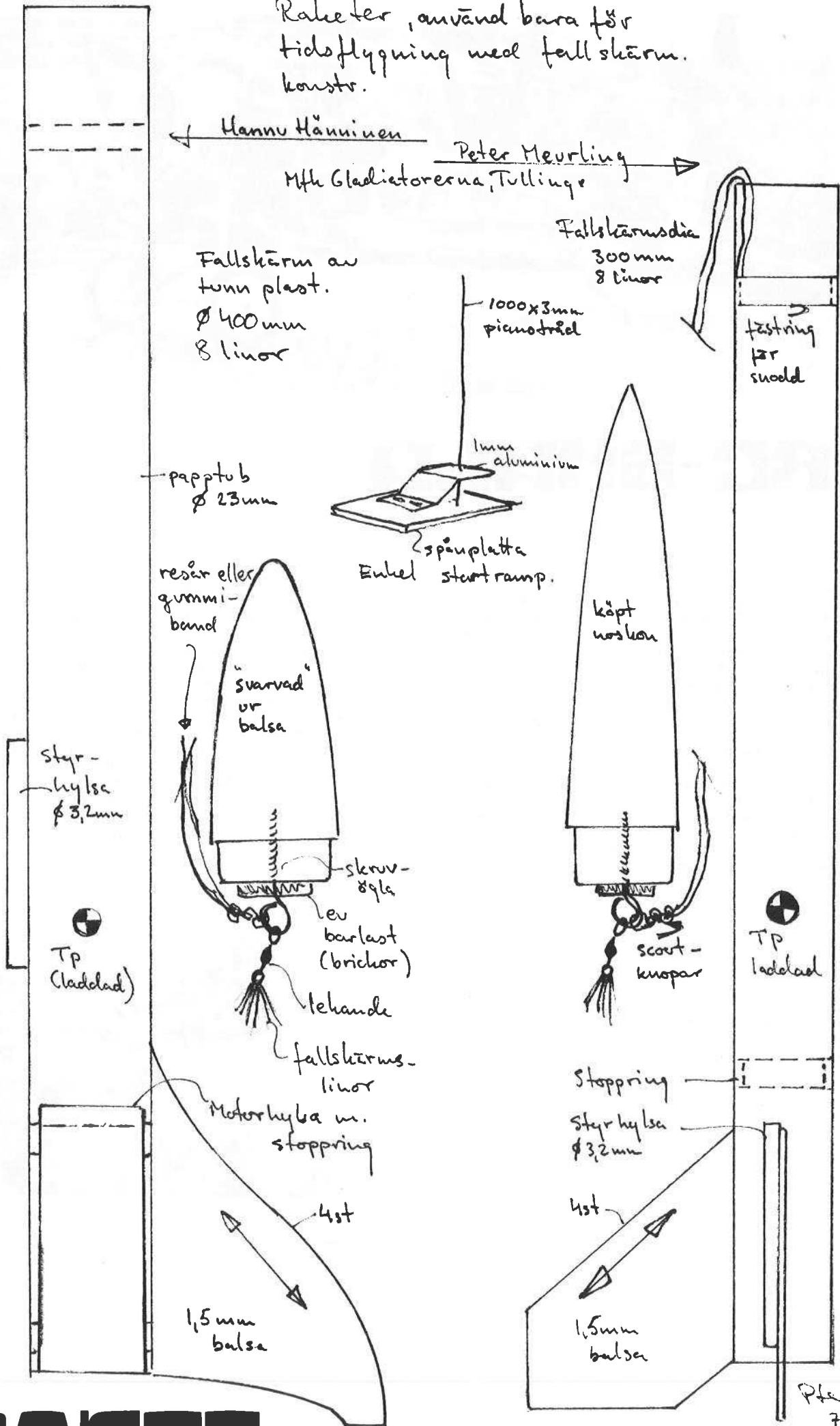
Hela modellen lackas och målas sedan. Man bör då välja väl synliga färger, antingen självlysande eller orange-svart, rött-vitt, gult-svart o s v.

Utförliga anvisningar för hur man flyger med raketer får man när man köper motorer och annat material, alltså nog för denna gång.

Peter

Raketer, använd bara för  
tidsflygning med fallskärm.  
konstr.

← Hannu Hänninen — Peter Meurling →  
Mfr Gladiatoreerna, Tullinge





## RC-SKALA

Stockholms Radioflygklubb återkom för andra året i följd med RC-skala fly-in den 18-19 augusti på Barkarby. Trots ogynnsamt väder denna gång med både regn och hård blåst mötte en stor publik upp och flygningar och uppvisningar kunde genomföras utan större missöden. Hela 20 flygare hade anmält sig till start för att kämpa om äran och de fina priserna. Som tidigare informerats om i MFN provades vid detta tillfälle för första gången de nya s.k populärskalareglerna. Resultatet av detta prov blev positivt. Några detaljer i reglerna behöver kanske finjusteras för att bli OK. Speciellt blev det diskussion kring den statistiska bedömningen, för att få en rättvis fördelning av poängen. Avståndet 5 m, som domarna skulle bedöma ifrån, visade sig exempelvis alldeles för stort. Man måste krypa närmare för att få någon uppfattning om finish och skalriktighet. Två till tre meter är troligen en bättre distans. Nåväl, domarna kämpade väl med sina protokoll och lyckades placera alla kärrorna utan protester.

Koefficientpåslaget på de olika momenten var sådant att maxpoängen var lika för den statistiska bedömningen och för flygbedömningen, 60 poäng på vardera. Vill man lägga upp en tävling där bästa flygare och flygning ska premieras i första hand ska effekten av den statistiska bedömningen hållas nere och slå igenom kraftigare vid flygbedömningen. Skalakommittén hade valt en fördelning av 50-50% men den visade sig således otillräcklig i det avseendet. Poängsättningen kom att väga över på den statistiska. Det berodde kanske mycket på att det blåste hårt och det var svårt att samla flygpoäng. En blick i protokollet ger det intrycket. Medelpoäng på statistiska blev 30p, och för bästa bygge gavs 48 p. På flygningarna samlades i snitt bara 16p och bästa flygning fick 26p. Frågan inställer sig direkt: Hur mycket mera flygpoäng skulle deltagarna ha kunnat flyga ihop i ideallikt väder? Troligen mera men knappast så mycket att flygpoängen väsentligt väger över. En fråga herrarna i skalakommittén får fundera över till nästa tävling.

Bedömningar och poäng i all ära men det var flygning vi kommit för att se. Många skulle kunna omnämnas men vi ska särskilt nämna några som verkligen drog till sig publikens intresse. Jan Levenstams SE5A är redan en gammal kändis och tog välförtjänt första platsen, snyggt bygge som klarade de 10 sekundmetrarna utan större bekymmer. Anders Björkman, Mfk Sporren, kom med en mycket ovanlig och vacker dubbeldäckare Hawker Tomtit och flög med fint trim på både motor och kärra. För att inte tala om tävlingens enda tvåmotoriga modell, Beechcraft Baron light twin, flugen av Ingemar Sjöberg SRFK. Efter mycken tvekan, pga det ogynnsamma vädret bestämde sig Ingemar till slut för att starta och gav de båda 61:orna full trottlet, ett ögonblick vi alla väntat på.



Hawker TOMTIT och Anders Björkman, MFK Sporren.





Mustang P51B och Lars Carlsson, Karlsborg.

Den stora modellen hade inga svårigheter i blåsten och gjorde en bejublad uppvisning och fick starka applåder, en verklig "show-stopper!". Mer fanns att beundra, även en lång rad helikoptrar. Tyvärr kunde ingen genomföra ett flyginslag men en god mönstring gavs av vad som byggts sista året. Vi kan säkert vänta oss mera helikopterflyg längre fram när såväl piloter som modeller fått lite mera flygtid. Välkomna igen nästa fly-in säger vi till dem.

Flygningarna inramades av flera andra arrangemang till publikens glädje. F8 hade välvilligt ställt ut två stora tält där många trängdes bland hobbyhandlare med utställningar, modeller som ville flyga men inte kunde, och annat markbundet. Publiken kunde också köpa förfriskningar, korv mm i SRFK:s eget fältkök där medlemmar, fruar och fästörer gjorde goda affärer. Liv och rörelse överallt och det kändes faktiskt som man befann sig på en riktig flygdag när man strosade omkring.

Trots att flera deltagare endast begränsat kunde genomföra sitt program blev de båda dagarna mycket händelserika och många kände säkert som under-tecknad att detta vill vi snart uppleva igen. Skalkommittén inom SRFK låter för närvarande sina krafter ta igen sig men drar på igen när det går mot ljusare och behagligare tider. Sätt igång och bygg så länge. Vi tackar slutligen alla deltagare, funktionärer och publik för en trevlig flyghelg augusti 1973.

bakom pennan var PeO

Priser hade skänkts av:

ORBO AB, ESSEN AIR, MODELLSPORT, SAAB, OLLES FOTO, WENTZELS och B BECKMAN & Co

Foto: Hans Olov Jonsson, Stockholm

## SLM

För fem år sedan fanns i Stockholm något som gick under benämningen Juntan. Det var ett självutsett samarbetsorgan som bestod av Christer Söderberg, Kjell Rosenlund, Bo Modéer, Jan Levenstam och Lennarth Larsson. Samarbetet mellan Stockholmsdistriktets modellflygklubbar flöt då relativt bra, tävlingskalender gjordes upp och ett samarbete om flygfält påbörjades.

Då STFSF, dvs Stockholmsdistriktets flygsportförbund, bildades, trodde Juntan att samarbetet skulle kunna gå via STFSF. Därför upplöste sig Juntan. Samarbetet över grengränserna klubbarna emellan minskade dock genast och stagnerade snart på bottenivå. De rena radiostyrningsklubbarna började operera på egen hand och skaffade flygfält för den egna klubben. Detta skedde tyvärr i något fall med sådana medel att det utestängde hela distriktets modellflygare från ett lämpligt område. Jag tycker ett sådant handlande är osolidariskt. Många tävlingar i olika grenar hamnade på samma dag osv. En ordning av detta slag gagnar inte modellflygsporten.

Genom initiativ från Per Södersten hölls under våren 1973 två möten mellan representanter för flygklubbarna i Stockholms län. Detta resulterade i att Stockholms Läns Modellflygförbund, SLM har bildats.

Fullständig styrelse har ännu ej utsetts men ordförande är Per Södersten, Sekreterare Lennart Larsson, grenchef i friflyg Erik Sund och i linstyrning Lars Ohlsson.

Förbundets uppgift blir att förbättra samarbetet mellan klubbarna, öka tävlingsutbytet, starta nya klubbar och organisera modellflygets PR inom länet samt försöka samordna flygfältsfrågan.

Lennart Larsson

# TÄVLINGAR



Finns det någon termik därborta, undrar Kjell Edlund, Skvadern.



Östersunds välbyggare nr 1, Sten Kristiansson med sin modell.

## Korg-Olle-trofén 1973

Korg-Olle-trofén är en årlig återkommande RC-tävling i klass F3B, Termik. Den hålls på Optands flygfält utanför Östersund. Tävligen har ett vandringspris i form av en jämtälg. Denna måste erövras 3 gånger för att få behållas för alltid. Det var premiär i fjol och då vann Lennart Sundell, Sundsvall före klubbkamraten Arvid Holmbom.

Årets tävling hade samlat 11 flygare från Östersund, Härnösand och Sundsvall. Tävligen genomfördes med 4 stycken termikflygningar med max

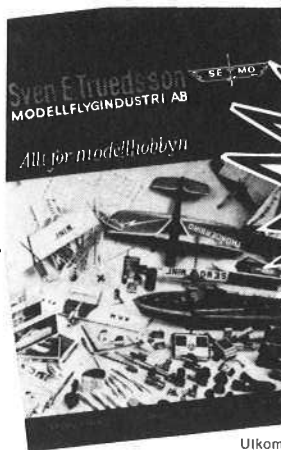
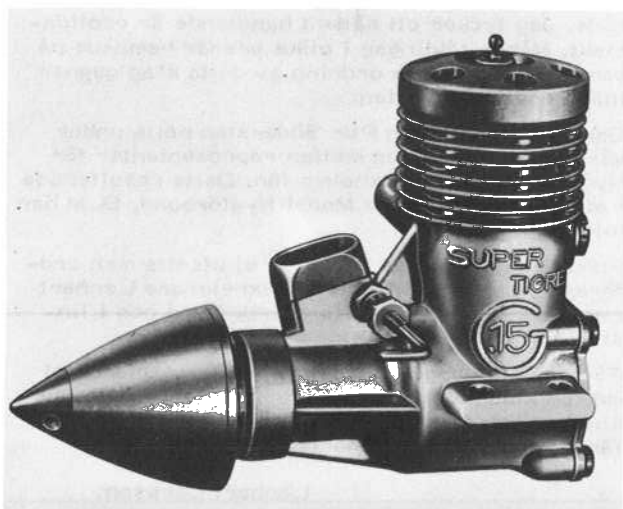
10 minuter plus den avslutande precisionslandningen. I slutprotokollet räknades de tre bästa resultaten.

Bästa flygningen gjordes av Bosse Wengfelt, Östersund som flög 9 min 47 sek. Han flyger med en Alpha av Multiplex fabrikat. Övriga modeller i tävligen var Cirrus, Cumulus, Debutant plus ett par hembyggen.

Tyvärr genomfördes tävligen i ganska dåligt väder. Det blåste nämligen lite i mesta laget och så kom det en liten skur under tävligen.

SE HIT !!!  
ALLA TIDERS TILLFÄLLE  
SUPER-TIGRE  
m o t o r e r

G15/19 Std.	3,21cc	kr. 125.-
G15 Glow RV	2,47cc	" 140.-



Utkommer i början av september

NY,  
STOR  
katalog!

## Allt för modellhobbyn

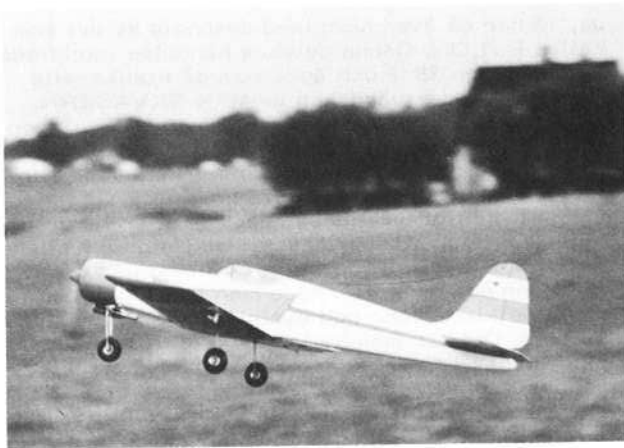
finner Du i vår nya, stora katalog. 52 sidor flyg, båtar, radiostyrning och mängder av tillbehör.

**Fråga efter den hos Din hobbyhandlare eller skriv idag!**

SVEN E TRUEDSSON Modellflygindustri AB, Storgatan 25  
211 41 MALMO (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 \_\_\_\_\_



Günthet Rehwinkel startar med sin Commander.

#### Model-Craft Cup

Den 18 augusti gick Malmö Radioflygsällskaps tävling i RC1P på LV4-fältet utanför Malmö. Tyvärr tycks det som denna klass inte har samma attraktionskraft som tidigare, och endast 5 man startade den här gången. Hela tävlingen avverkades på lördagen i 4 omgångar. Redan från början visade det sig att det skulle bli mycket jämnt i toppen. Stig Lundmark från Klippan började bra, men fick sedan problem bl a med motorn och kunde därigenom inte prestera samma fina flygningar som Jan Carlsson och Hans-Åke Engdahl. De båda sistnämnda var så jämna, att någon klar vinnare inte fanns förrän resultatet räknats ut. Dessa visade att Jan Carlsson lyckats vinna med knapp marginal och därigenom får ytterligare en inteckning i den fina trofén.

#### NM-73 Stunt

Så några ord om stunts. Årets svenska lag bestod av Ove Andersson, Lasse Helmbro samt Erik "Pajen" Huss. I första omgångens flygning, som gick på lördagen, fick Lasses modell för sej att den var en gräsklippare. Erik laddade med en extra pris snus och gjorde en skaplig flygning med sin "exklusiva" sväve. Erik är den ende så vitt jag vet, som kör med K&B-Stallion motor. Ove vart tydligen skärnad i blåsvädret, för blåste gjorde det, och avbröt första rundan. Det är tydligt att de större modellerna som danskar och finnar kör med reder ut vinden bättre. Eskildsen Danmark verkade obekymrad över vinden och gjorde en fin flygning. Mortensen Danmark hade bekymmer med de kantiga manövrarna, men för övrigt bra. Danskarnas tredje man Torhauge verkade vara minst rutinerad, det syntes på en mindre bra flygning. En verklig överraskning var finnen Altio som flög med en tjusig noshjulsförsedd kärna i 45-klassen. Han gjorde en mycket snygg första flygning. Även Mayer Finland flög bra. När söndagen kom hoppades vi alla att vinden skulle ha mojnät, men så var inte fallet, det blåste minst lika mycket som på lördagen.

Söndagens flygningar innebar att Eriks maskin i en av flygningarna tappade motorkåpan med en diskning som följde. Ove flög med bruten vinge och Helmbro flög med en på morgonen ihoplappad modell. Eskildsen flög i stor stil. Ove skärpte sig efter lördagens flygning och gjorde två bra flygningar, men det räckte inte till seger. Finnarna öste på och belade 3:e och 4:e plats. Men seger i lag blev det.

PS Lördagskvällens bankett på Nyköpings Stora Hotell med påföljande nattklubb var finemang tyckte Alf Eskilsson

#### Resultat

1	Leif Eskildsen	Danmark	5,080
2	Ove Andersson	Sverige	4,686
3	Lasse Altio	Finland	4,253
4	Elias Mayer	Finland	3,812
5	Erik Huss	Sverige	3,523
6	Leif Mortensen	Danmark	3,471
7	Lars Helmbro	Sverige	3,074
8	Johannes Torhauge	Danmark	2,520

#### Lag

1	Sverige	11,283
2	Danmark	11,071
3	Finland	8,065

#### 1 st Int. "Friendship" Dintikon, Schweiz 25-26/8-73

När jag kom hem från Spanien så låg det ett brev från min vän Benedini, Argentina, och väntade, vari han accepterade att vi skulle mötas i Schweiz på ovan nämnda tävling. Så det var bara för min lagvögda att packa väskorna igen och efter ett telefonsamtal med John Pettersson så blev det klart att han med fru även följde med på turen.

Efter två dagars åktur i strålande solsken och dito värme var vi på ort och ställe, samtidigt som det drog ihop sig till åskväder. På lördagen när vi körde ut för att trimma blev vi lite överraskade för "flygfältet" bestod i ett par åkerlappar på femtio gånger etthundrafemtio meter. För att bättra på det hela bestod omgivningen till stor del av två och en halv meter höga majsodlingar. Men då det endast blåste till i två perioder och det i övrigt var nästan stilla, så var det inga större problem.

Samtidigt som tävlingen började så kom även regnet som sedan höll på till och från under de två dagarna kombinerat med dis. För att börja med A:2 så var efter första dagens tre starter John trea och jag faktiskt femte man, vilket i varje fall för min del var långt över förväntan med tanke på den dåliga vedhögen jag använde. På söndagen var John fränsett en mindre Rembrant på 102 sek säkerheten själv och plockade åt sig en säker andraplats på 1140 sek efter en västysk som hade 1151. Själv dalade jag till 16:e på 916 sek men jag tror att jag klarade av Bucher som tydligen förtog sig på VM. Cirka 50-60 man deltog i den klassen.

I C:2 visade herr världsmästare Horcicka upp sig med sju maxar, men han förvånade med dåliga uren- tagningar, var han bättre på VM männe?

I Wake höll min tur i sig, trots endast tre maxar, (den fjärde fusade jag av fem sek på) så fick jag ihop 1217 sek och det räckte till en klar seger. Sedan följde Benedini på 1118, Reitterer Österrike 1098 och Gaensli Schweiz 1016. Endast 10 man ställde upp.

Benedini (VM 6:a) var begestrad över glidet på min modell och påstod till och med att han inte sett bättre på VM men det vågar man väl inte tro på. Men alltid retar det någon att läsa det, på nästa tävling här i Sverige kommer väl alla att försöka plocka ned mig på jorden igen.

Knut Andersson

Årets semestertur hade efter ingående diskuterande blivit bestämd att förläggas till Benidorm i Spanien, med en viss sidoblick från min sida på att det avhölls en tävling i Alicante som ligger cirka 4 mil från nämnda badort.

Med familjen följde även svärfar Hans som även ställde upp på tävlingen som hjälpredda och som den modellflygare han är, var till stor nytta. Efter ett visst besvär och försök att fråga oss fram, hittade vi fram till en militärförläggning där vi nästan höll på att bli bortkörda från av en M-polis. Till all lycka kunde han några ord engelska och det visade sig då att fältet vi skulle till låg granne med militärförläggningen. Så vi kom fram några minuter efter det att tävlingen hade börjat, men det spelade inte så stor roll, för det var två timmars perioder. Det var ett sportfält med en grusbana och som i övrigt bestod av grus och småsten, glest bevuxet med en halv till en meter höga buskar men ganska stort. Till hjälp att hämta modellerna hade ordnats två militärjeepar med förare och det var till att passa på att starta när dom var "hemma". Lyckades man med det så fick man en åktur på låg höjd rätt över buskar och hjulspår, för föraren körde precis efter som modellen flög. Var det ingen bil inne så fick man gå och det gjorde jag vid ett par starter och det var minst sagt svettigt då tempen låg en bra bit över 30° i skuggan och det var glödande solsken att gå i. Det var blickstillta när jag flög en trim rätt upp i en brakblåsa, men under tiden fram till dess jag skulle tävlingsdra, blåste det upp en frisk och ojämn vind och med en kombination av orutin och ett rejält vindkast så gick modellen rätt upp och hängde sig med 99 sek som resultat. Nå, jag ändrade lite på stiget och därefter blev det sex raka maxar, dock kunde inte tidtagarna följa modellen till slut i sista starten (inga kikare) så där tappade jag 19 sek. Men det hade inte någon betydelse för det räckte till för att vinna, tiden blev 1160 sek mot tvåan fransmannen Penavayde som fick ihop 1106. Den som jag tyckte var den bästa Wake-flygaren, var en spanjor vid namn Merseburger som använde autogrejer av typ Xenakis. Han började med två maxar men i tredje så ställde han inte in mojängerna rätt så det gick åt skogen. Men inte nog med det, i femte blåste vingen mitt av strax efter utkastet, ingen glädjedag precis för honom alltså.

A2 vanns av en som hette Senent på 1159 sek och han var totalt överlägsen. Starttekniken var synnerligen skral bland det stora flertalet men det kan nog till en del skyllas på den ojämna vinden. För att slutligen nämna C2 så var det en ren uppvisning av en portugis som fick ihop 1144 sek. resten av deltagarna kunde inte gamet.

Prisutdelningen gick av stapeln på slottet i Alicante med deltagande av borgmästaren som överräckte storapottor och dito medaljer och som givetvis även höll tal. Det var dock mycket kortfattat, till stor glädje för oss som inte förstod ett skvatt. Som sammanfattning kan jag säga, att det var en gemytlig tävling som jag gärna vill rekommendera andra att prova på. Tänk bara på att det är lite varmare än vi är vana vid.

Merseburger talade om att han var med i Göteborg -71 och där blev han sist. Det var dock inte så underligt då han en vecka innan han skulle resa till VM deltog på en tävling och efter det han flugit 4 maxar var det en annan deltagare som när han följde sin modell med bil brakade rätt över Merseburgers trunk och totalkvaddade samtliga hans modeller. Han och en kamrat plockade sedan ihop två modeller av resterna men det blev inte mycket bevänt med dom givetvis. Hans modeller är i stil med tysken Hofsass och flyger mycket bra, det kan jag intyga. Merseburger är Spansk mästare i år men får inte deltaga i VM, dit sändes istället trean och fyran. Dom var med i Alicante och misslyckades totalt.

Ja, så har då även Norrland drabbats av det som kallas PYLON. Denna celebra händelse inträffade lördagen den 28/7 och ägde rum på Hudiksvalls Flygplats under värdskap av MFK SKVADERN, Sundsvall. Att SKVADERN fått dra ner tävlingen till sydligare nejder berodde helt enkelt på att inget lämpligt fält fanns tillgängligt i Sundsvalls-terrängen. Men Hudiksvallsfältet skulle visa sig vara ett riktigt lyckodrag. Tack vare en otroligt hjälpsam flygplatschef (Tack, Joe Edlund) så hade SKVADERN lyckats få fältet helt avstängt under lördagen och dessutom hade man fått låna cafeteria, trafikledartorn och övriga utrymmen på flygplatsen. Det kan man kalla service! Om ett VM skall köras i Sverige är det väl frågan om inte Hudiksvallsfältet är det lämpligaste av alla??? De yttre förutsättningarna för en fin tävling fanns alltså och naturligtvis sken solen i kapp med SKVADERN-ordföranden Bertil Nilsson, som dagen till ära tjänstgjorde som speaker, synnerligen uppskattat av både tävlande och åskådare. Eftersom det var första gången SKVADERN anordnade en PYLON-tävling ställde man sig måhända lite frågande till hur funktionärerna skulle "fungera". Denna tveksamhet skulle så småningom visa sig vara helt obefogad, ty funktionärerna skötte sig alldeles utmärkt. Heder åt dem!!!! Det snackades tom om att tävlingen var en av de bästa som arrangerats i landet, vilket måste ha glatt SKVADERN-ledarna ofantligt. Men åter till själva tävlingen.



Praktiskt taget hela svenska eliten, 13 man, var anmälda. Enda undantagen var Mr Pylon himself, Greger Mårtensson och dalmasen Pelle Kempe. Båda föredrog tydligen att inlapa solen på beachen någonstans i vida världen istället för att ägna sig åt de betydligt mer stressande pylon-racen. Redan innan tävlingen börjat hade en viss Herr Lars Olsson problem med sin "bakvända" motor. I sin iver att få göra en provstart drog han sönder gångorna i toppen. O!le!! Eftersom Lasse inte hade nån inkörd toppmedsig, utan fick ta en standardtopp, så ansåg han sig handikappad redan före starten. Senare visade det sig att hans motor inte hade någon större lust att snurra ett helt heat, så efter 3 försök gav Lasse upp. Sorry!

En annan tråkig händelse var att Kurt Jansson tydligen haft så bråttom på motorvägen mellan Stockholm och Uppsala att han blev stående i Uppsala med sjuk bil.

En som inte hade sjuka grejor var emellertid Göran Karlsson, gemenligen "Sleepy" kallad (det ligger nånting i det). Han visade omedelbart sin klass och låg på tiden runt 1,45 med en topp på 1,41 (nytt Svenskt Rekord och även nytt Europarekord) innan han i 5:e omgången bröt av kroppen efter en vikning i starten. Tråkigt för Göran men som den fighter han är satte han omedelbart igång reparationsarbetena. Han "tappade" visserligen 2 heat, men sen flög "Sleepy" igen med tejp och grann kärra. Denna hans första flygning efter reparationen blev förresten synnerligen dramatisk ty under alla 10 varven låg Göran och Rune Svenningsson och fajtades sida vid sida. A very tight and thrilling race, torde engelsmännen säga. Det slutade något överraskande med att Rune vann (med ca 0,5 m tillgodo)

och maken till heat har sällan skådats. Trea i heat-et blev Risto Baltzar. Risto hade f.ö. gjort väldigt snyggt ifrån sig tidigare under dagen med resultat att han vid denna tidpunkt ledde tävlingen (som han till slut vann). Men vi har kanske gått händelserna lite i förväg. Redan i andra heatet inträffade dagens första kvadd. Det var Roger Eklund som drabbades av det ödet. Efter genomfört heat låg han uppe och åkte, plötsligt fick kärnan roderfladder och sen var den tämligen omanövrerbar. Det visade sig senare att stötstången lossnat till det enda skev-roder maskinen var utrustad med. Men med hjälp av höjd- och sidoroder och Fru Fortunas vakande öga lyckades Roger till slut få ner "eländet" i en tämligen mjuk grusgrop. Skadorna inskränkte sig därmed till kvaddat sidoroder och förstörda motorbockar. Tur i oturen. Den andra smällen inträffade i 7:e omgången och det var verkligen en smäll som heter duga. Det var icke obekanta piloterna Anders Fälldin och Aulis Lehtinen som beslutade att låta sina maskiner mötas, dock inte speciellt kärleksfullt utan snarare en aning brutalt. Dagens S HOW !! Denna lilla "incident" inträffade vid 1:ans pylon och resultatet blev två kärnor mindre i tävlingen. Jag undrar om inte Anders snart får dåligt rykte, ty vid Internationella tävlingen i Stockholm häromsistens knäckte han självaste Rune Svenningsson. Två "stars" på lika många tävlingar, inte illa marscherat. Måntro om det är Görans tur nästa gång. Bäva mån timerkonkurrenterna. Skämt åsido så var det synd att smällen skulle drabba Aulis och Anders, de låg trots allt 2:a resp 3:a när olyckan hände. Därmed blev det plötsligt "fritt fram" för Risto som i stort sett behövde fullfölja sina återstående heat för att vinna. Vilket han gjorde med den äran. I fajten om 2:a platsen drog Göran det längsta strået och trea blev följaktligen Rune, 4:a Aulis "Raketen" Lehtinen, 5:a Bert-Ola "Bertan" Lindberg (roligt för Bertan som länge kämpat i motvind) och 6:a "Starfighter" Anders Fälldin, Arvid Holmbom, Sundsvall, "HP-bom" kallad, välkänd motortrimmare (gissa vilket märke) m.m.m.m. hade en massa problem med sina infällbara ställ (framförallt luckorna) och tappade flera heat på det sättet. Frågan är om det kan bära sig med infällbara "ben", personligen tror jag det inte. Det vettigaste är nog en konfiguration alla Görans "SLEEPY" (och BOB CAT m fl) med hjulen inbyggda i kroppen. Den som lever får se! Personligen tycker jag att det "flygmässigt" nog är den bästa nationella tävling som körts i Sverige och vi har för tillfället flera flygare som även internationellt sett håller hög klass, tex Göran Karlsson, Risto Baltzar, Rune Svenningsson Aulis Lehtinen m fl. Det bådar gott för framtiden.

Allt som allt en lyckad tävling ur alla synvinklar sett, det är bara att hoppas att SKVADERN återkommer nästa år med en om möjligt ännu bättre tävling.

"Grusis"

## TYCKARE

SM-organisation

Ett litet förslag, som ska ses mot bakgrund av svårigheterna att skaffa SM-arrangörer i fri och linflyg. Hur det är i radio vet jag inte. Förslaget är helt enkelt att ordna sam-SM, av samma slag som de engelska och amerikanska Natsen. Dvs ett stort SM med SMFF som huvudarrangör och där de olika grenarna delades upp på olika klubbar att driva. SMFFs del skulle alltså bara bli en samordnande och övervakande. Jag har räknat så här:

Nuvarande friflygSM har ca 200 startande dvs ca 100 personer.  
 LinflygSM har ca 100 startande dvs ca 75 pers.  
 Radioflyg har ca 100 startande dvs ca 75 pers.  
 RaketSM får ca 10 startande dvs 7 pers.

Detta ger totalt 410 startande eller 257 personer plus minus ett femtiotal, troligen plus.

I deltagaravgift tar man lämpligen ut 10 respektive 25 kronor, 10 om man funktionärsig att ställa upp som funktioner i någon eller några klasser, annars 25:-. Avgiften ska gälla för alla grenar och klasser, men den som tävlar mycket ska inte belastas extra. Till denna avgift tillkommer SMFF:s tävlingsavgifter, som ju gäller per klass i fri och radio och per tävling i lina. (!). Nåväl, räkna med att tvåhundra man betalar 10:- och 60 man betalar 25:-, det ger en sammanlagd inkomst på 3500:- och gott om tidtagare. Vad ska man ha pengarna till? Nya räkningar. I friflyg ska det delas ut 14 uppsättningar plaketter, i linflyg 5, i radio 4 (tror jag) och i raket 1. Summa 24 uppsättningar på 20:- (?) vilket ger 480:-. Domare i radio och linkontroll 400:-, PR, dvs affisher och reklam 500:-. Hyra klockor, nummerlappar osv, 300:-. Ev hyra ett stort byggtält några hundra. Totalt 2000:-, vilket lämnar 1500:- som säkert slukas på ett eller annat sätt. Om det skulle råka bli överskott kan det ju tillfalla landslagen eller nåt.

Var skulle då denna enorma apparat sättas i verket? Det måste vara ett fält som är stort nog åt friflygarna och som har beläggning fin nog åt lina och radio. Vidare ska man kunna inkvartera 3-400 personer på eller i närheten av fältet, dessa personer ska utfostras komma åt toaletter osv. Slutligen bör man kunna ta in publik. Det finns mig veterligen inget fält som utan vidare uppfyller dom här kraven, men om man slopar publiken finns det 3-4 militärfält som kunde användas. Det finns nog en liten chans att få in publik också, det gick ju på VM i Göteborg och på pylontävlingar på Barkaby. Om man sen la friflygperioderna på kvällarna och morgnar skulle man kunna tänka sig ett par fält till. Vilka fält har vi då? Uppsala, Norrköping och Ängelholm i första hand, tillkommer Säve, Nyköping, Visby (?) och Tullinge. Man låter då SMet cirkulera mellan Uppsala, Norrköping, Ängelholm, Säve. Man får väl hitta ett fält i Norrland också, så att de mellansvenska klubbarna med KA i spetsen inte blir för lessna.

När? I maj-juni såklart, gärna på pingst då man ju har tre dagar. Att som nu ha SM i september-oktober är ju befängt.

Ja, nu har jag presenterat min ide, jag är medveten om att det finns många och stora och otänkbara problem innan den kan förverkligas, men jag tycker ändå det vore bättre med ett sam-SM, ur allas synpunkt.

Peter

## Graupners helikopter



**Grundpris:** modell, mekanik och motor ..... 1 850:—  
**Paketpris:** modell, mekanik, motor, träningsställ, extra rotorblad, el-start, tank, glödstift samt frakt ..... 2 020:—

Övriga Graupner-modeller och tillbehör finns i lager. Beställ modellprislsta.  
 RT's BYGG SJÄLV — Inge Stendahl om radiostyrningar. Kompletta byggbeskrivningar för radiostyrningsanläggningar. Sätt in 19:50 på postgiro 16 48 16-1.

## FIRMA TRANSFUNK

Hällstugevägen 20, 641 00 Katrineholm  
 Tel 0150/188 66.



En liten anmärkning angående Nils Hallerströms artikel MFN 2/73. Det gäller det du säger om pylon på segelmodeller, detta fenomen är ju inte så vanligt (om man undantar de här grejerna där det knappt går in en timer i höjdled). Jag byggde en kärra (A1) 71 med en 10 cm hög pylon (krok - vingundersida). Den hade mycket bra termikegenskaper, kunde svängas brant, "kom" snabbt efter stall, MEN den var mycket bra i starten, speciellt i hård vind. Min teori är att den höga pylon ger vingens V-form ett ökat moment kring tp. detta förutsatt att det inte ligger alldeles för mycket vikt ovankroken, men detta kan knappast vara särskilt kritiskt, min modell hade en enormt tung vinge. Nu baseras denna teori på ett mycket tvivelaktigt material (Åssbonn med välkända startegenskaper har ganska långt mellan krok och vinge), så jag skulle vilja att andra med erfarenhet av hög pylon redovisade dem i MFN.

O Holmblad

## BOK

### RADIOFLYGBOKEN

2 böcker damp ner i brevlådan häromdagen. Båda skrivna av Pär Lundqvist. Bra radioflygare från Borås (tror jag) numera bosatt i södra Halland. Den ena handlar om radioflyg och heter Radioflygboken. Den är bra. Inte bara för att Pär är fin på att skriva. Hans bilder är bra liksom illustrationerna i övrigt. Boken behandlar det mesta inom radio, från en presentation av radioflyget till tidsskrifter och böcker i ämnet. Emellan dessa kapitel handlar det om utrustning, segel- och motormodeller, detaljer för bygget, byggmaterial, byggt teknik, motorer och tillbehör, aerodynamik, flyglära, ännu mera om RL-segel, meteorologi, de vanligaste nybörjarmissarna, säkerhetsbestämmelser och tävlingsverksamhet. Det hela avslutas med en klubbförteckning. Nu tycker väl de flesta radioflygare att detta är en typisk handbok för nybörjare inom RC, vilket det är. Men även de som sysslat med RC

några år bör få ut mycket av boken. För är det inte så att när man hållit på en längre tid med något så betraktar man allt i handboks väg som nybörjarlitteratur. Även jag som inte är radioflygare fick ut en hel del.

Radioflygboken bör ni kolla upp,

Jag skrev ovan att jag fick 2 böcker. Pär är inte bara bra på att skriva och flyga, han är också en mycket bra fotograf. Den andra boken handlar om fotografi. Då detta är en modellflygtidning, så ska jag inte gå på innehållet i den, men ni som sysslar mycket med bilder vid sidan om modellflyget bör få ut en del av den. Till sist. Bokförlaget Spektra i Halmstad ger ut böckerna.

Lars-G

Under sommaren har bokförlaget Spektra utkommit med en ny bok i sin handbokserie. Den heter Radioflygboken och är författad av Pär Lundqvist. Avsikten är att ge råd och tips till den nye radioflygaren så att han på ett ekonomiskt och tekniskt givande sätt får största utbyte av sin nya hobby.

Författaren berör ytligt de flesta områden som den nyblivne radioflygaren kommer i kontakt med, alltifrån radioutrustningen (med viss teori), lämpliga verktyg till material och limtyper. Naturligtvis berörs modeller och tillbehör, dock saknas presentation av HKP. I boken ges författarens personliga tips hur olika problem kan lösas.

Bokens mest omfattande kapitel behandlar översiktligt aerodynamik och flyglära samt meteorologi.

Boken som kostar 31:- kommer att fylla en stor uppgift genom sitt omfång och med säkerhet inspirera många att börja med radioflygning.

jol.

# Årets bästa erbjudande: julklappen som ger allt om flyg,

flygsport allmänflyg segelflyg ballong fallskärm  
modellflyg flyghistoria —

# FLYGREVYN

Nordens ledande flygtidskrift - under resten av 1973 och hela 1974

Till  
FLYGREVYN  
Box 1212  
111 82 Stockholm

Jag prenumererar på FLYGREVYN för återstoden  
av 1973 och hela 1974

Ny prenumerant  Gåvoprenumeration  
Kr. 36:- insättes på postgirokonto 55570-6

Namn .....

Adress .....

Postnr..... Postadress .....

endast 36:-

 **FLYG-**  
**revyn**

## SVERIGES MODELLFLYGFÖRBUND

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

### FÖRBUNDSEXPEDITION

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

### FÖRBUNDSSTYRELSE

#### ORDFÖRANDE

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

#### VICE ORDFÖRANDE

Lars Candell  
Legendvägen 5  
175 70 Järfälla. Tel. 0758/17465

#### SEKRETERARE

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

#### KASSÖR

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

#### LEDAMOT

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

#### SUPPLEANTER

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

## "OLDTIMER"

Äldre ex av "OLDTIMER" -

1971, nr 1 och 2

1972, nr 1, 2 och 3

1973, nr 1, 2 och 3

finns att tillgå. Pris 2:50/st portofritt

Sven-Olov Lindén, Hovstavägen 15, 703 63 Örebro  
Postgiro 55 09 16 - 1

2 st multimodeller för 6 cc resp 10 cc  
(SM 2:a popklassen 1972)

samt 1 st skalamodell Cessna 172 för 5 cc

Ing. L-Å Gunnarsson

Växjö

Tel 0470/29412 (kvällstid)

"Cylindrenhet till Webra Mach II köpes"

0522/34752 mellan 16<sup>00</sup>-18<sup>00</sup>

## UPPDRAG

För Dig som gärna vill flyga RC men inte har tid att bygga erbjuder jag att färdigställa flygplan mot beställning. Även installationer, målningsarbeten m m.

Ring 08/918420 e 19<sup>00</sup>

## ÖNSKAS KÖPA

Äldre modellmotorer, även defekta och delar av motorer. Speciellt dieselmotorer. Bör vara från tiden före 1955.

Tidskrifter och böcker ex Model Airplane News 1956-58-59 och före 1946, Aeromodeller 1949 och före 1943, Flying Models före 1956. Äldre ex av Aeromodeller Annual före 1960.

Har 200 dubletter 1943-70 även äldre svenska, och diverse motorer för byte exempel Forster 29, Doonside Mills, Mills 1.3.

Svar helst per brev till  
Ove Pettersson, Gånglåten 25,  
421 46 Västra-Frölunda 031/459672

MICRONIC den svenska proportionalanläggningen. Ledande märke sedan 1965. D.v.s. 8 års erfarenhet av radiostyrning. Högsta kvalitet, modern teknik, snabb service. Säljes genom: RC-Importen, Älvsjövägen 8, Älvsjö. 08/99 76 42 9-11, 16-18. Allt för RC-modeller snabbt billigt säkert genom oss. Ingen katalog, ring oss i stället.

# MODELLFLYGNYTT

SVERIGES MODELLFLYGFÖRBUND

Box 100 22

600 10 Norrköping

Ansvärlig utglvare: Gunnar Kalén

Tryck: L-Offset, Norrköping

