



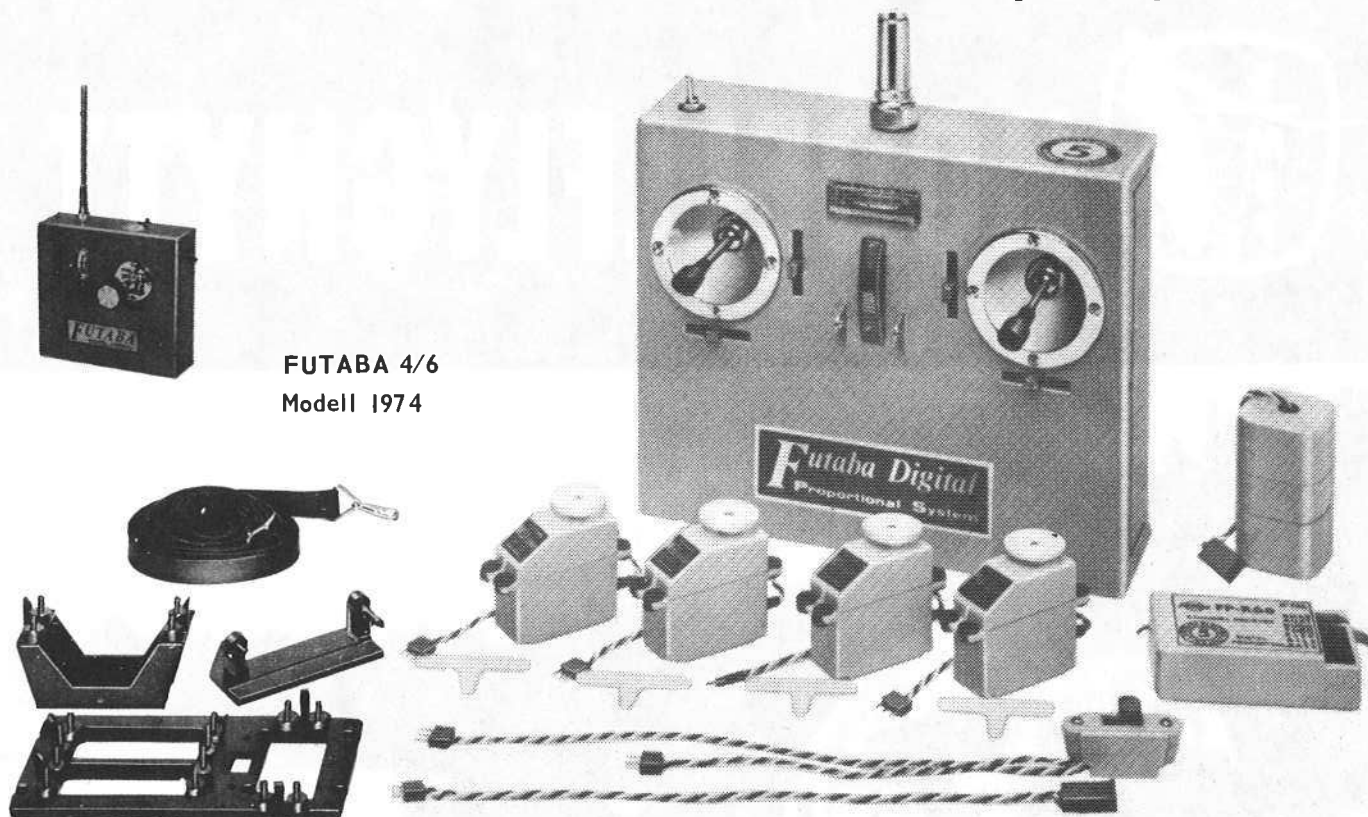
MODELLFLYGNYTT



ORGAN FÖR
SVERIGES
MODELLFLYGFÖRBUND

6
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 gulpläterad 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 beklagligt 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 syns 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

Inskickas till Firma Valter Johansson
36030 LAMHULT

Härmed beställs ___st komplett radiostyrningsanläggning typ **FUTABA FP-___** med ___st servo att sändas mot postförskott till:

Namn: _____

Bo stad: _____

Po stadress: _____

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 linflyg:

Ulf Larsson
Bergshöjden 66 nb.
172 45 Sundbyberg

FACKREDAKTÖR raketflyg:

Peter Meurling
Flottillvägen 18
146 00 Tullinge

FACKREDAKTÖR radioflyg:

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

FACKREDAKTÖR friflyg:

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

FACKREDAKTÖR utbildning:

Carl-Göran Sundstedt
Vindhemsgratan 32.
752 27 Uppsala. Tel. 018/108157

ANNONSER

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

DISTRIBUTION

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

PRENUMERATION

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

LÖSNUMMER

Säljes i mån av tillgång för kr 3:- per st

Direktanslutning till SMFF 15:-/år.

Material sändes till fackredaktörerna
eller till förbundsexpeditionen

MFN:s "vänder"

Rubriken antyder att det är förenat med vissa problem vid tillblivelsen av vår medlemstidning. Med detta nummer har vi i alla fall åstadkommit 6 nummer av årgång 1973. Vad som varit de största stötestenarna under året kan vara svårt att precisera.

Genom att hela tillverkningsproceduren, utom själva tryckningen, baseras på frivilligt ideellt arbete är det naturligtvis svårt att få allt tidsmässigt att klaffa. Utgivningsdatona har också blivit vårt stora problem. Trots medvetet arbete har vi inte lyckats komma ifrån ryckigheten i vår utgivning. Ökningen av upplagan har också gjort att distributionsarbetet tar längre tid.

Som alla läsare märkt har våra annonser ökat i antal och omfattning. Den utvecklingen är glädjande, inte minst med tanke på tidningens ekonomi. Vi har även här hamnat i tidsnöd genom för kort tid för iordningssjällande av annonssidor. För framtiden måste vi sätta stopp för annonsinlämning mycket tidigare.

Genom att vi nu lyckats få en medarbetare som enbart skall syssla med annonserna hoppas vi den avdelningen fungerar bättre i fortsättningen.

Tidningens ekonomi har inte varit orsak till ovan nämnda "vänder",

men kan även beröras i samband med tillbakablick. Modellflygnytt har naturligtvis drabbats av de kostnadsökningar, som hör till tidsningsbranschen. Papper, tryckning och porto svarar för de största ökningarna. Den medlemsavgift som våra medlemmar betalar till SMFF täcker inte på långt när kostnaden för vår medlemstidning. Utan det tillskott från administrationsbidraget som betalas för MFN skulle vi inte klara utgivningen. Vår uppfattning att tidningen betyder mycket i kontakten mellan förbund och medlemmar gör att vi anser det vara väl använda pengar för vår verksamhet.

Kvalitetsmässigt tycker vi att 73 års MFN hållit samma nivå förut trots uppräknings av "vänder".

Det finns alltså anledning tacka våra medarbetare av alla kategorier för det gångna året och hoppas på fortsatt hjälp med 74-orna.

Till våra medlemmar framför vi också ett tack, inte minst för förståelse av våra problem.

Vi önskar också alla läsare

Ett Gott Nytt Modellflygår!



Omslag 1: Alf Eskilsson, AKMG CLT

Omslag 2: "Välbyggare" Erik Huss

COMBAT

COMBAT = SPEED, STUNT OCH RAT-RACING SAMTIDIGT.

Combat består av moment från flera olika klasser, då det ställs stora krav på manöverförmåga, hastighet och driftsäkerhet. Viktigast är ju alltid pilotens rutin och reaktionssnabbhet, som bara kan förbättras genom massor av heat-träning. Men man måste också ha ett bra flygplan och en vass och pålitlig motor. På planet bör man ställa följande fem krav:

1 **GOD VÄNDBARHET:** Det kan delas upp i låg vikt/ytenhet och litet inducerat motstånd (virvlar vid vingspetsarna då man tar ut hög lyftkraft). Vikt kan man spara genom noggrant balsaval, klädsel med plastfilm (Solarfilm, Super Monocote e d), måttlig limning (vitlim limmas med limspruta), att istället för tung trycktank av mässing, tenn och bly använda en pacifier-tank (vanlig tröstnapp oftast använd bara av mycket små juniorer).

Om man ser på formeln för inducerat motstånd:

C_l = lyftkraftskoefficienten

π = 3,14

e = 1 för ellipsvingar, ca 0,9 för övriga

$$C_{d_i} = \frac{C_l^2}{\pi e AR}$$

finner man att sidoförhållandet ($AR = \text{spännvidden}^2/\text{vingytan}$) bör vara så stort som möjligt för att reducera motståndet. Ett plan med sidoförhållandet 3:1 har ungefär dubbelt så stort motstånd i en looping, som ett plan med sidoförhållande 7:1. Men detta tal måste bli en kompromiss, då man ju skall ta hänsyn till styrka och medföljande viktökning. Cirka 6,5:1 verkar vara lagom.

För höjdrodret = stabilisatorn kan med fördel ett sidoförhållande på 10:1 användas. Med ett sådant roder och små roderutslag (12 - 14°) FLYGER planet genom manövrerna utan märkbar fartminskning. Ett överstegrad roder bromsar avsevärt. För att inte tala om hur mycket en överstegrad vinge bromsar. Det ger direkt farliga problem med linsträckningen. Rodrets tjocklek bör vara ca 12 % av kordan: för att ge max lyft och minimal bromskraft.

2 **GOD HÅLLFASTHET:** Om ett plan med ovan skisserad form ska ha någon chans, att hålla ihop, måste man vara hypernoga vid materialvalet. Till spryglar och bakkantplankning bör man inte nöja sig med annat än lätt och fast C-grain balsa. Den känner man igen på dess fläckiga struktur samt att årsringarna är parallella med ytan.

Framkanten bör förstärkas med furulist och bakkanten med en glasfiberremsa, eller ev en kolfibertråd. Starka limfogar får man med noggrann passning och bra lim. Vanligt balsalim som blir lättast måste dubbellimmas för att hålla. Vitlim är starkt, men se upp med limmängden. Bättre lim är de av typ "aliphatic resin" t ex Franklins Titebond. De är starkare än vitlim och torkar fortare, samt är slipbara. Glasfiberarmering av motorfästet rekommenderas.

3 **STABIL FLYGNING:** Det är piloten som skall bestämma när och hur en manöver ska utföras och därför får inte planet vara för känsligt. Tillståndet med både stabilitet och god vänderhet kan ofta vara svårt att uppnå med en konventionell konstruktion.

Ett högt sidoförhållande ger större tippstabilitet utan ökning av längden. Detta visar sig i formeln för stjärtvolymkoefficienten:

$$K = \frac{L S_t}{C S}$$

Där: L = avståndet från tp till stabilisatorns lyftkraftcentrum (25 % av dess korda)

S_t = stab ytan

C = vingens aerodynamiska medelkorda = ytan/spännv

S = vingytan

Om man ökar K flyttar man neutralpunkten längre bak från vingens lyftkraftcentrum. Neutralpunkten är den punkt, som skulle ge neutral stabilitet ifall man la tyngdpunkten där. Då skulle inte planet gå att styra i någon som helst riktning. Ju längre framför man placerar tyngdpunkten, desto bättre blir stabiliteten. Men med en framflyttning av tp behövs större roderkraft (större yta och moment) för att manövrerna, och detta ökar motståndet.

Det kombinerade läget av tyngdpunkten och neutralpunkten skapar den statiska marginalen. Det är storleken av detta värde som representerar flygplanets statiska tippstabilitet. Med ett sidoförhållande på 7:1 kan man få tre ggr så stor statisk marginal, som för en konventionell konstruktion (typ Voodoo).

För alla andra slag av linckontrollplan än just combat måste man göra L minst två ggr C och S_t åtminstone 20 % av vingytan S. Då kan man alltid justera med tyngdpunkt och roderutslag till det känns bra att flyga.

Utledarvinkeln. Det är vinkeln mellan utledarnas symmetrilinje och en linje från tp vinkelrätt med planets mittlinje. Rent allmänt skall den hålla sig mellan 0 och 6°. Med de lindiametrar, linlängder, hastigheter och vikter man brukar ha i combat, bör den vara mellan 4° och 5°. För optimala prestanda bör man kunna justera den. Det är mycket nyttigt vid olika vindstyrkor. För ytterligare information. (formler, tabeller och nomogram) se American Modeler July/August 1966.

Tyngdpunktens lateralläge. Här är det fem saker man måste tänka på, nämligen:

1 Vingens aerodynamiska mittpunkt är förskjutet utåt, då yttervingen har högre hastighet. Frågan är bara hur mycket. Om man räknar på Bill Netzeband's formler (Model Airplane News-Juli 1969) finner man att det rör sig om ung 15 mm för en stor stunkärna och ca 8 mm för en FAI-combat (omkr 1 % av spv). Läger man nu motoraxelns mittlinje utanför dessa värden kommer alltså dragkraften utanför motståndscentrum. Vid tillfälligen med liten linsträckning t ex starten eller hård blåst får man då ett inåtriktat moment, som kan vara mycket spännande.

2 Tp måste vara utanför dragkraftens linje, annars får man vid hastig acceleration ett inåtmoment. Planet ska alltså accelerera rakt fram. Här kan man använda utåtriktning av motorn, men lägger man tp rätt behövs det inte, det är snarast en nödgärd tillkommen i efterhand. Utåtriktning med sidoder är heller inte nödvändigt, då det mest ökar motståndet. Utledarvinkeln är viktigare.

3 Linviktsbalansen. Man måste ha tp tillräckligt långt utanför vingens lyftkraftcentrum för att balansera ca 60 % av linornas vikt. Det är mycket viktigt vid höga vertikala accelerationer som t ex i stunt och combat.

4 Kompensering av motorns vridmoment. Det behövs framförallt för teamracers och en del snabbt accelererande speedplan. Denna kraft ger sig till känna bara i startögonblicket och kan till viss del elimineras om piloten drar lite extra tills centrifugalkraften börjar verka.

5 **Balansering av planet.** Detta för att kompensera utledare, linfästen, den längre innervingen m m. Sidolagd motor räcker ofta för denna kraft. För de flesta combat och stuntplan brukar dock 10-15 blygram vara lagom.

Summa summarum: Avsikten bör alltså vara att lägga kroppens mittlinje i vingens lyftkraftcentrum och låta motorns dragkraftlinje sammanfalla med denna linje. Sedan placerar man alltså tp tillräckligt långt utanför så ovannämnda krav uppfylls. För ett sånt plan kommer motståndscentrum att ung sammanfalla med lyftkraftcentrum och på så sätt kommer alla drag- och accelerationskrafter under kontroll. En faktor som förtjänar att påpekas, är de gyrokrafter som propellerns massa framkallar. Med tung propeller och högt varvtal får man vid nedåtroder en kraft riktad inåt. Den kan bli otäckt märkbar i timglasets två övre hörn om man försöker flyga stunt med nylonpropeller med liten stigning. En träpropeller är alltså att föredra också i combat, även om det blir lite dyrbart. Vid varvtal över 20 000/min (inte helt orealistiskt med en bra glödare) ska man inte lita alls på nylonpropellrar. Dels mattas de fort ut och dels värms navet upp via medbringaren. Tillkommer sen minsta obalans så är risken att tappa blad överhängande. Stå aldrig i linje med en roterande propeller.

Bästa säkerhet borde man få med glasfiberpropellrar eller ev kolfiberarmerade (se Aeromodeller maj-72). De sistnämnda blir överlägset starkast och styvast men är än så länge ganska dyra och de blir lätt spröda. Rätt tillverkade torde de tåla bortåt 200 000 varv/min, m a o tillräckligt.

Rak vinge är vid sidan om tp-placeringen det viktigaste för stabil flygning. Det brukar gå att värma till efteråt, men bäst blir det om man bygger rakt. Använder man en jigg av nedan skisserat slag ökar chansen att det blir helt rakt.

4 **LÅG BYGGTID.** Har man bara fått tag i allt material, så är det sen bara viljan det hänger på. Man svänger lätt ihop ett sånt här plan på två dagar med hjälp av 5-minuters epoxy (fabr Devcon verkar vara lättast att slipa) och Solarfilm e d. Transparent plastfilm rekommenderas.

5 **LÅG KOSTNAD.** Nåja, den där riktigt rätta balansen kan bli väl så dyr, men å andra sidan har vi ju inte tävling varje helg. Ser man till att träna över högt gräs eller djup snö utan skare kan dessa plan bli överaskande långlivade. Risken för luftkollisioner kvarstår alltid.

Och så några ord om motorn. Diesel eller glöd brukar vara den vanliga frågan. I allmänhet är dieseln driftsäkrare, åtminstone för den som är ny i branchen. Glödaren har ett övertag i fart, bara man har råd med nitrometan i bränslet.

Motortrimning brukar vara ett kärt samtalsämne linflygare emellan. Det innebär helt enkelt, att man lägger ner mer tid, noggrannhet och tålmod än fabrikanten hade råd med. Viktigast är att få ner friktionen i motorn och framför allt passningen mellan kolv och foder. Ofta räcker det med en noggrann inkörning för att kolven ska uppvisa en vacker jämngrå slitbild. Vid inkörningen ska man använda en mindre propeller än den man tänker flyga på t ex 8 x 4 nedkapad (och balanserad) till 7 x 4. Detta för att tillåta motorn att gå på ett varvtal, som något överstiger varvtalet i luften, men med ett överskott av bränsle. Då får man tillräckligt med smörjning och kylning. Samtidigt får kolven en chans att stabilisera sig. Sammanlagt en timme i treminutersperioder med avkylning emellan brukar räcka.

Om man ska kunna räkna med någon driftsäkerhet, så måste motorn alltid skötas noga. Speciellt i combat är det viktigt, att efter varje flygdag skölja ur motorn ordentligt med något lösningsmedel och hålla i några droppar rostskyddande olja.

De flesta frontmatade motorer går bra som combat-motorer. Bland dieslarna verkar Oliver Tiger MK IV vara det bästa valet, att döma av resultaten i hemlandet. Den är framför allt lätt att ställa in. Genom sin höga slaglängd får den ett stort vridmoment = bra drag i manövrer. Även Taipan, PAW, Super Tigre G20/15 D m fl kan rekommenderas. Den sistnämnda kan dock vara ngt temperamentsfull vid kallstarter, men den är mycket mottaglig för trimning.

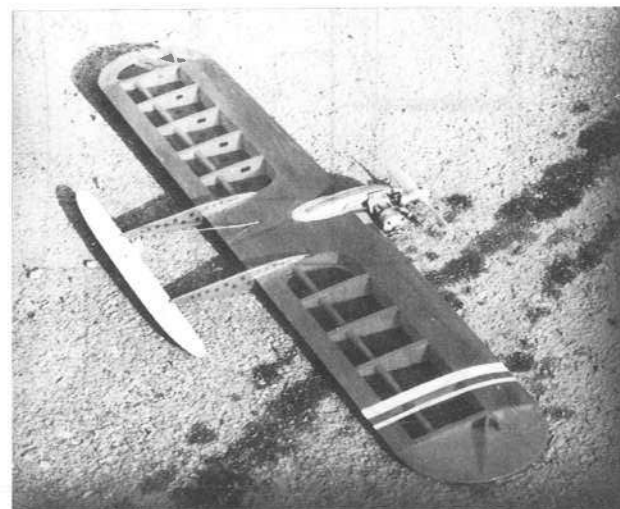
Om man tänker satsa på glödare och satsa hårt, då köper man förslagsvis en eller ett par Rossi. I USA lär man ha klockat farter över 180 km/t med Rossi-drivna combatkarror. Nationellt sett är det nog än så länge klart överambitiöst, men om combat äntligen blir officiell VM-klass så kanske . . .

Som den näst vassaste får man nog räkna Super Tigre G15. Har själv fått upp en sån i omkr 160 utan alltför avskräckande procenthalt nitrometan (20 % CH₃NO₂). Den är mycket populär utomlands, och då kanske främst för att den ju har funnits i nio år. Vi får väl se om nya K/B 15 kan ta upp konkurrensen. Andra användbara motorer är Super Tigre G2/15, Cox Medallion 15, OS Max 15, Enya 15 m fl.

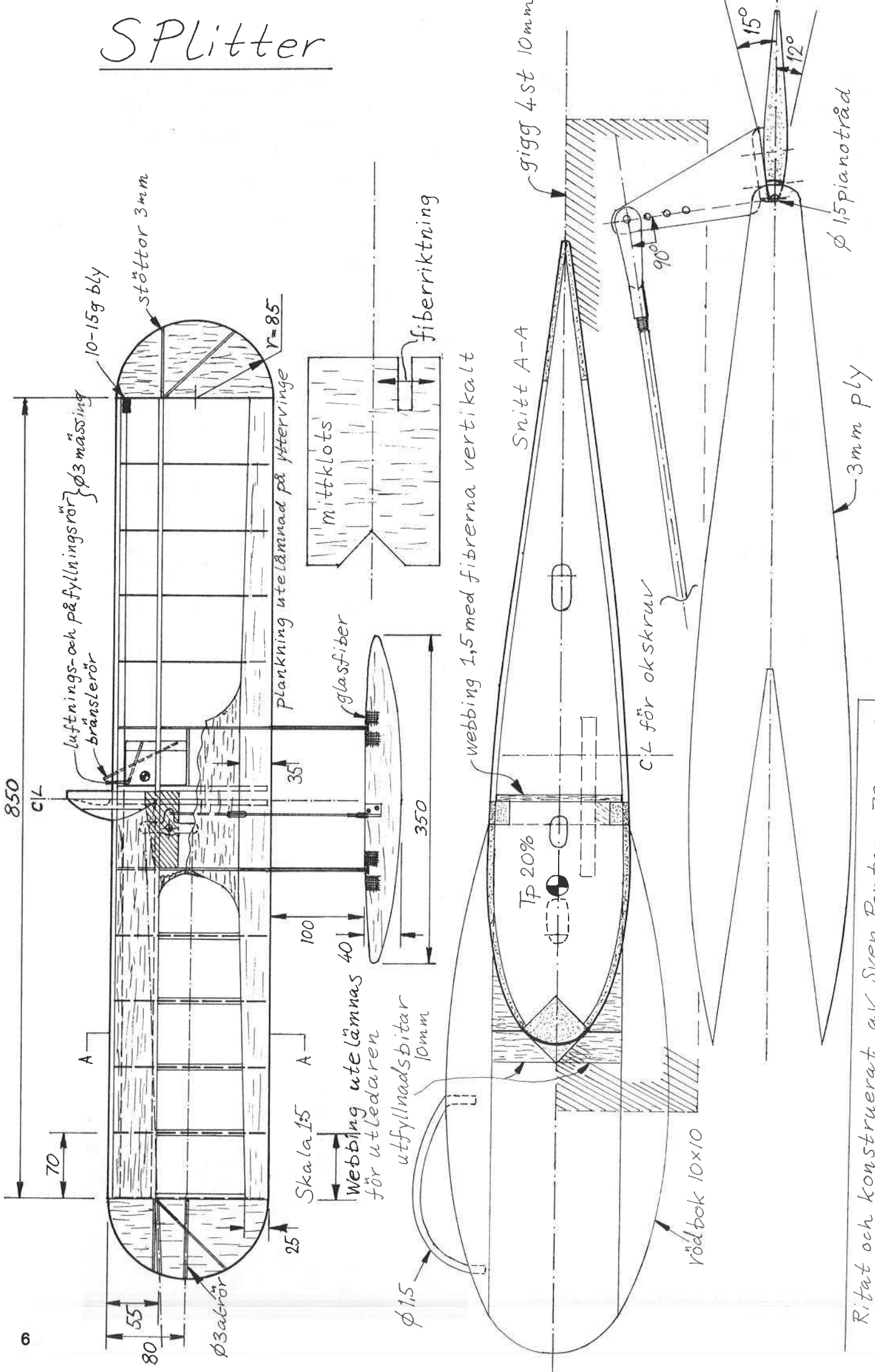
Glödare kräver trycktank. Enklast att använda är lågtrycksuttag på vevhuset till en vanlig mäs-singstank. Om man siktar på lägsta möjliga vikt och minsta risk för motorstopp i manövrer anser jag, att man bör använda pacifier- (tröstnapp surrad över änden av bränsleslangen med en bit mäs-singsrör innanför) eller pen-bladdertank (=bläcksäck). En tredje metod är att ta en bit kirurgisk latexslang med i d ca 6 mm och surra en tomhylsa kaliber .22 i änden. Det största problemet är att hitta material som tål bränslet. Dieslarna går bäst med vanlig två-rörs uniflo-tank. Utformningen av röret framgår av ritningen.

Det stora problemet vid bygge av alla slags modelplan tycks vara materialvalet. Balsa finns som bekant i en stor mängd kombinationer av struktur och täthet. Här följer en sammanställning av lämplig balsa för en lätt och stark combatmaskin.

Benämning	Tjocklek	Struktur	Vikt/flak	100x 1000 mm)
Spryglar 10 st	1,5 mm	C-grain	10 - 15 g	
Spryglar 2 st	3,0 "	B-	38 - 58 g	
Spryglar 2 st	5,0 "	B "	65 - 95 g	
Bakkant	1,5 "	C "	24 - 38 g	
Torsionsnäsa	1,5 "	A "	8 - 15 g	
Mittplankning	1,5 "	B "	15 - 20 g	
Vingspetsar	3,0 "	C "	20 - 38 g	
Stabbe	5,0 "	C "	40 - 65 g	
Cap strips, webbs	1,5 "	C "	10 - 15 g	
Mittklots och även motorklots	10,0 "	B el C	130-190 g	



SPLitter



Ritad och konstruerat av Sven Pontan 73-11-18
 alla mått i mm

Dessutom behövs 3,0 mm plywood, helst med 5 skikt, till okfäste och stjärtbommar. Framkanten kan göras en 10 x 10 mm balsalist 15 - 30 g, eller av abachi eller t o m furu. Mittlisterna 3 x 5 mm skäres ur ett 3 mm B-grain flak väggande mellan 50 och 80 gram. Motorbockarna tillverkas av 10 x 10 mm rödbok.

Som synes går det åt en hel del olika material, och om man inte kan finna balsa av rätt (=C-grain) struktur får man nöja sig med något tyngre B-grain balsa. Det kan också vara förstådligt att välja den hårdare balsan till de första planen.

Vid själva bygget börjar man med att kapa till alla delar och såga ut spryglarna. Bandsåg hjälper. Motorbockarna limmas väl mot mittklossen, vars fiberriktning skall vara vertikal. Sen limmar man på de båda mitterspryglarna. Kolla att båda motorbockarna ligger i samma vertikalplan och att spryglarnas mittlinje är parallell med boc-karna. Därefter fortsätter man med i tur och ordning framkantlist, undre bakkant (nålad mot byggbräda), ytterspryglar, undre mittlist, övriga spryglar, okfäste med ok, stötstång och utledare monterade, tank, säkerhetswire mellan okskruv och motor, övre mittlist, övre bakkant, webbing, övre torsionsnäsa, mittplankning, vingspetsar med stöttor, utledarfäste, bly i ytterspets, cap strips (strimlor på spryglarna), lossa från byggbräda och vänd upp och ned och montera i jigg, fortsatt med torsionsnäsa, plankning och cap strips. Låt torka över natten. Tag en liten paus. Fortsätt sen med att profilera stabben, ungefär samma sak som en handluns, fast på båda sidorna. Montera stjärtbommarna på stabben med pianotråd, glasfiber och epoxy. (5-minuters går bra). Håll på plats med fyra tejpbitar tills det hårdat, d v s ca 10 minuter.

När vingen torkat ordentligt märker man ut motorns fästehål, borrar och monterar t-muttrar på baksidan. Såga ut och forma till motorklotsen (2 st 10 mm balsa), holka ur för vevhuset, limma på på plats. Runda av framkantlisten ordentligt, se ritningen. Putsa hela vingen med 320 papper och klots. Runda av motorklotsen och glasfiberarmera ett par cm ut på vingen. Entimmes epoxy är lättast att använda. Bestäm dig för klädselmaterial. Siden = starkt, lätt att reparera, men kan skeva till sig, fordrar många lackskikt för fullständig impregnering vilket inte är bra för husriden. Eller plastfilm: Låg vikt, helt tätt i ett arbetsmoment, mer miljövänligt att använda, (Svårt med vädring av lösningsmedel vintertid), men tar längre tid att reparera, inte lika långlivat som siden då ytan förblir mjuk. Man måste komma ihåg att göra rent strykjärnet efter sig, för annars



KIWI produkter

Blomstergatan 21 B 26400 KLIPPAN
 Telefon 0435 / 11378
 Ordertelefon efter 18:00 046 / 129973

VM-2:an WOLFGANG MATTS

"SUPERSTAR"

En verkligt lättflugan multimodell för såväl nybörjare som expert!

GLASFIBERKROPP	195:00
CELLPLASTKÄRNOR	
VINGE, STABBE	50:00
KOMPLETT MED RITNING	250:00

ROBART RODERGÅNGJÄRN

6-pack	5:00
15-pack	12:00
4-pack	5:00

En bra kompromiss verkar vara, att klä mittvingen (en sprygel utanför stjärtbommarna) med siden eller nylon och yttervingarna och stabben med Solarfilm e d. Efter klädelsen monteras stjärtbommarna med stabben. På plastfilm får man stansa små hål med ett spetsat mässingsrör för att limmet (epoxy) skall fästa. Quick-link och roderhorn av RC-typ rekommenderas. Noggrann oljetätning runt motorfäste och tankrör är ett måste.

Efter att ha monterat den väl inkörda motorn, skruvat på en 7 x 6 propeller, anbringat säkerhetswiren, surrat ordentliga linögglor (ingen lödning - bara noggrann dubbel surring med koppartråd), borrat och epoxat fast skyddsbygel för bränslenålen, kollat tyngdpunkten och att vingen är fri från skevheter, är det dags för provflygning. Blåsväder spelar inte så stor roll, man behöver ju inte flyga på lovartsidan. De första flygningarna skall användas för att trimma in lika loopingradie åt båda håll. Bunten måste man behärska. Om bara vikten håller sig vid låga 400 gram skall du finna att små åttor över huvudet inte är något som helst problem. Du kommer också att upptäcka det går att flyga helt stabilt i planflykt men ändå vända på direkten när du önskar. M a o ett lydigt och effektivt vapen i serpjakten. Innan du ställer upp i tävling måste du ha minst två, helst fler plan och ha tränat klipp tillsammans med kompisarna. Det hela är dock en lagsport.

Med förhoppning om många spännande flygtimmar önskas LYCKA TILL

SPO

OBS!

Det blev inte 4 kubikstank i team ~ racing.



FAI- TÄVLING

DEN INTERNATIONELLA KONSTRUKTIONSTÄVLINGEN 1973

FAI gjorde sent i våras känt att det skulle bli en ny pristävling om att konstruera en nybörjar-segelmodell i A-1-storlek. Tävlingsstiden skulle löpa ut redan första oktober, så här gällde det att skynda.

Klubbarna fick veta om projektet nästa gång det gick ut månadsmeddelande från Norrköping, medan den enskilde medlemmen dessutom kunde läsa om tävlandet i Modellflygnytt och Flygrevyn.

Telefonen började gå varm hemma hos utbildningsledaren i Uppsala:

- Nej, det går inte att skicka Cikada - den betraktas redan som "kommersiell" fastän den är förbundets egen byggsats.
- Nej, vi måste komma med något annat än omgjorda Glador.
- Nej, vi kan inte bara ändra stabbe på Ambroids gamla Jet-Stream.
- Nej, nej, nej. DET MÅSTE KONSTRUERAS NÅGOT NYTT.

Ungefär en månads kompakt tystnad följde.

Utbildningsledaren började själv att gräva i minnet efter gamla idéer till nybörjarplan, som kanske gick att utveckla. Försiktiga påståttningar hos flygande kompisar gav knaper utdelning.

Vid mitten av augusti hände det. Nisse Hallerström skickar in en mycket enkel konstruktion med sedvanlig U-form på den planbottnade ving- en med I-balk, liten stabbe, fast startkrok och rätt lågt sidoförhållande. Kroppen hyvlas till av en 5 x 15 furulist. Stumpen som blir över från metervaran limmas undertill längst fram, hålas ur för blyrum, varefter det hela spetsas i nosen och förses med urholkade balsasidor och plywoodskal ytterst. Fiffigt och enkelt för materialförvaltaren . . .

Under byggandet av den första hallerströmmaren kommer en rulle från Michael Müller i Tullinge med fullskala byggritning till en apparat som inom Gladiatörerna döpts till "Hårding". (Den senare följande nybörjarbehandlingen visar att namnet kanske inte är helt rättvisande.) Hårdingen har hög U-form, profil à la Pilot II, obetydlig fena, lättspräckt framkropp av hårdträ-balsaplywood.

Med två modeller under bygge fick de egna idéerna återgå till skräpkammaren och ett stort antal timmar ägnades åt fabrikation av två exemplar av var vardera konstruktionen. I samma veva kommer ett bidrag från redaktören för Modellflygnytt med stor stabbe, stor fena, högt sidoförhållande på vingen, som är planbottnad med turbulenslist en bit bakom framkanten. Kroppen verkar vara en reaktion på Cikadas långa balsalist-tänkande med framändan av 5 mm plywood i mitten ovanpå en tillhyvlat 5 x 20 furulist och tunn plywood i sidorna framtill. Starkt till tusen. Hela modellen verkar förtimrad med massor av överskott i hållfastheten. Mängder av geniala detaljer - vingknäckarna t ex, som förses med upprättstående bakkantlister i skarvarna, vilket gör alla trekant och plywoodremsande överflödigt och som t o m gör det möjligt att kläda alla tre vingsdelarna var för sig före hopmonteringen.

Vid det laget hoppades utbildningsledaren att det inte skulle komma flera bidrag. Han blev bönhörd.

Sex modeller - två av varje producerades i rask följd och om varandra, Tre av dem lämnades ut till hånade nybörjare, som aldrig förr dragit en segelmodell, tre andra flögs av den enväldiga juryn Calle Sundstedt, Holger Sundberg (också Uppsala) samt Björn Söderström (Solna MSK). Juryn blev snabbt på det klara med att det var Olofssons modell som skulle vidare till Egypten. Startsäker, välflygande, håller vikten utan större mängder tillsatsbarlast, stark, lättbyggd, väl avpassad för nybörjarbygge. Hallerströms modell flög bra, men bedömdes vara besvärlig för otränade att trimma med sin fasta startkrok, vilket emellertid uppvägdes av en mycket bra startsäkerhet, om den trimmats rätt. Müllers uppfinning visade envetna lustar att tvärvända under uppdragningen trots startkroksförflyttningar i det oändliga. Kontrollmätning av V-formen visade att den stämde med ritningen, men att den antagligen ökade vid snabb uppdragning. Alltså utfärdades dekret att dra varligt i linan, och då blev startsäkerheten något bättre. Ingen nybörjare lyckades vare sig i första eller senare omgångar dra Hårding i topp särskilt många gånger, så där bör nog göras något åt fenytan.

Juryns beslut: Olofsson etta, de båda andra tvåa - ingen trea.

Detta var ju inte precis något uttömmande resultat av bedömningen, så material och ritningar av enklaste slag lämnades ut till ett antal nybörjare, som grundskolan ovetande lämnat ut som försöksobjekt under timmar för fritt valt arbete. Två-tre modeller av varje sort har byggts och flugits, varefter det blivit helt klart att juryn valt rätt vinnare i den svenska tävlingen och att Hallerströms uppfinning kommer som god tvåa.

Det mest väsentliga är emellertid att modellflyget i landet fått tre nya konstruktioner utprovade utanför konstruktörens hemmaklubb och att fler än konstruktören själv får tillgång till bra grejor.

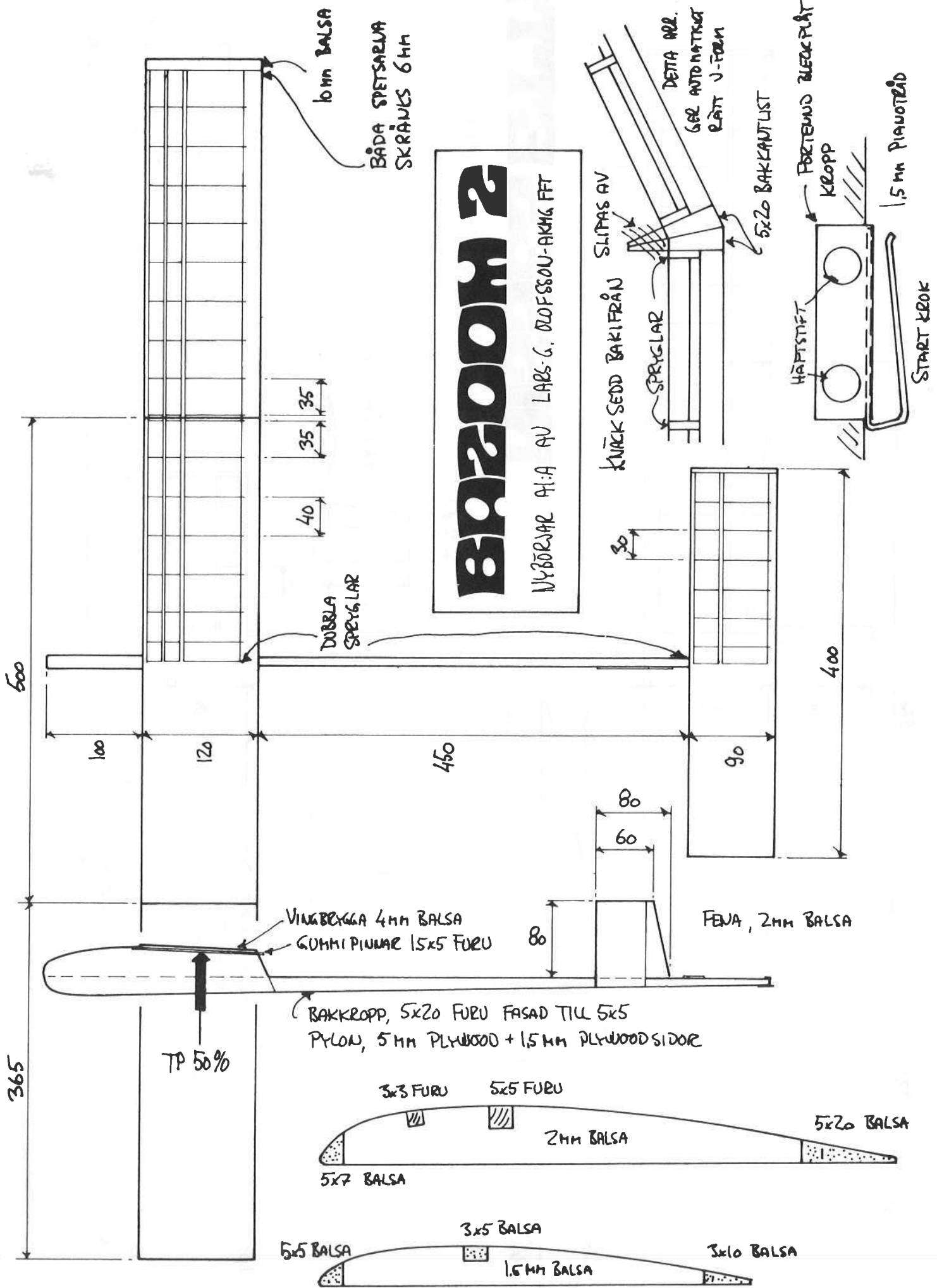
Ritningar till vinnande modell skall kunna köpas från SMFF, medan Michael Müller själv säljer ritning till sin modell. Han har adress Tunnelbacken 9, 146 00 TULLINGE. Hallerströms plan finns tills vidare inte i byggritning.

Olofssons maskin är även den av de tre som kräver minsta tilläggsvikten för att uppfylla regelkraven. Detta har bedömts som en fördel, eftersom det här inte gällt att göra en tävlingsmodell utan en robust modell som skall vara träningsredskap för den nyblivne modellflygaren. Den hösttermik som funnits vid tiden för de jämförande proven har dessutom visat att "Bazoon" trots brister i viktkoncentrationen flyger bättre än de andra två. Om man bygger en "Bazoon" med samma sorts viktkoncentration kring tyngdpunkten som de andra konstruktionerna har, torde man få en helt ypperlig tävlingsmodell.

Vad som händer med FAI-juryns bedömning får vi kanske veta redan vid CIAMs novembermöte i Paris . . . Jag råkar veta lite grann om vad några andra länder tänkt skicka in för bedömning, och har det inte kommit några bättre förslag från annat håll, ligger Sverige mycket bra till . . .

Uppsala i november 1973

Calle Sundstedt



BAZOOM 2
 NYBÖRNAR A.I.A. AV LABS-G. ÖLFSSON-ARMG FFT

10MM Balsa
 BÅDA SPETSARNA
 SKRÄNKES 6MM

35 35 40

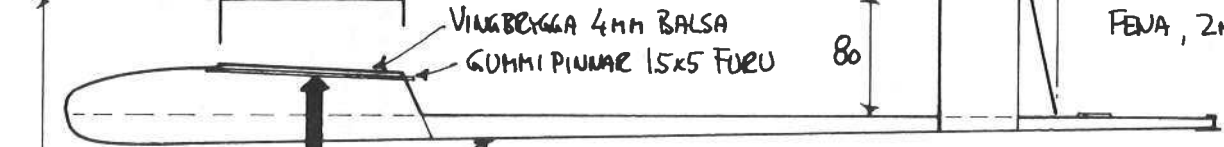
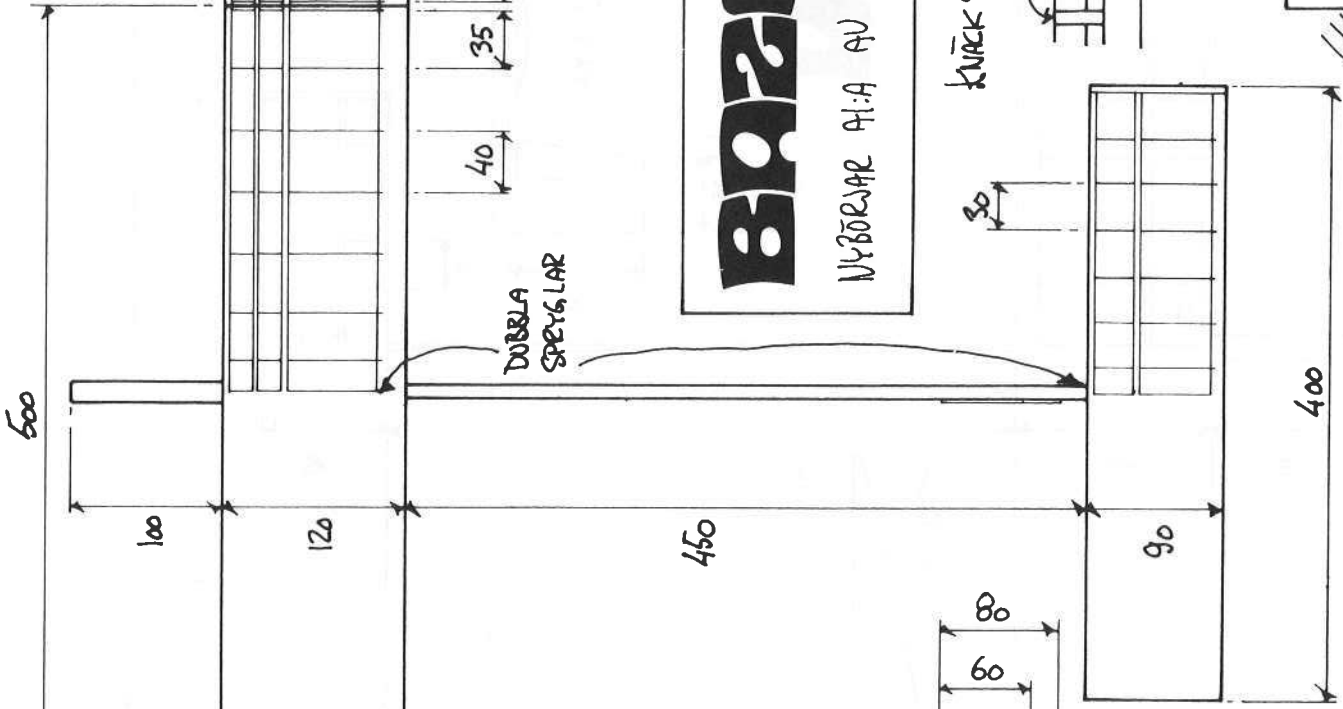
DUBBLA
 SPRYGLAR

KÄCK SEDD BAKFRÅN
 SLIPAS AV

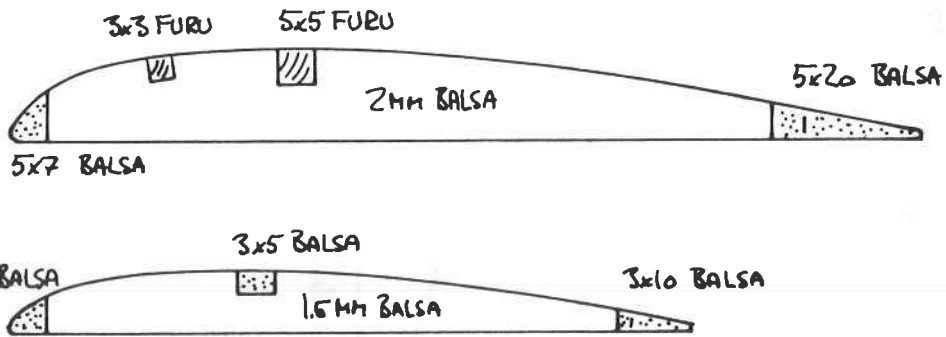
DETTA ÄR
 GÖR AUTOMATISKT
 RÄTT V-FORM

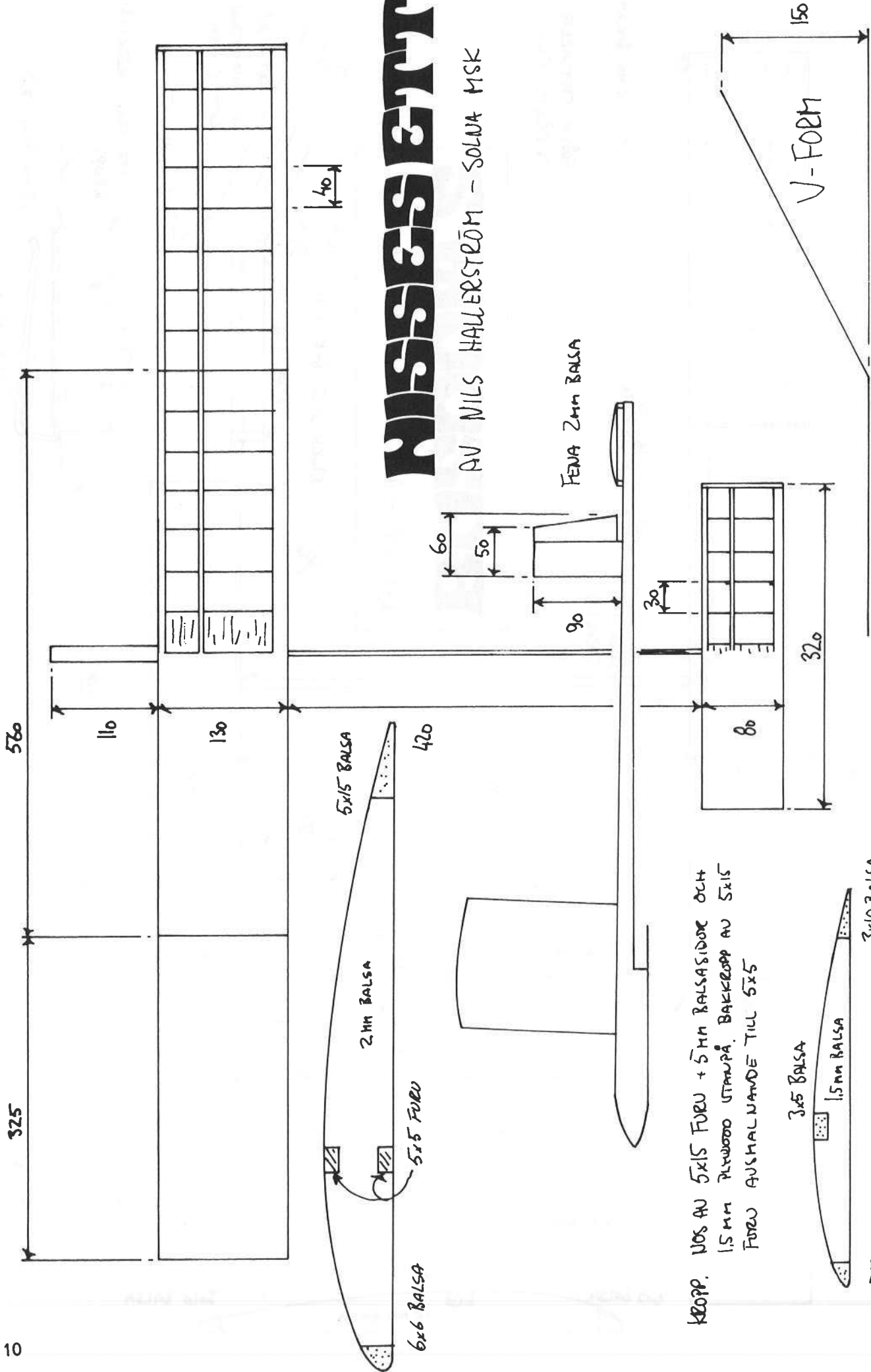
5x20 BAKKANTLIST

PORTEMUND BLECKPLÅT
 KROPP
 1.5MM PLYWOOD
 START KROK
 HÄFTSTIFT



BAKKROPP, 5x20 FURU FASAD TILL 5x5
 PLYON, 5MM PLYWOOD + 1.5MM PLYWOOD SIDOR



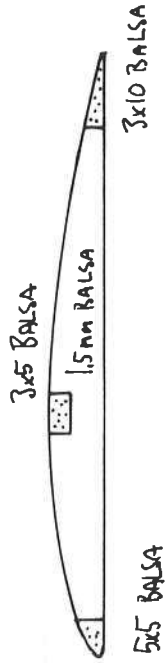


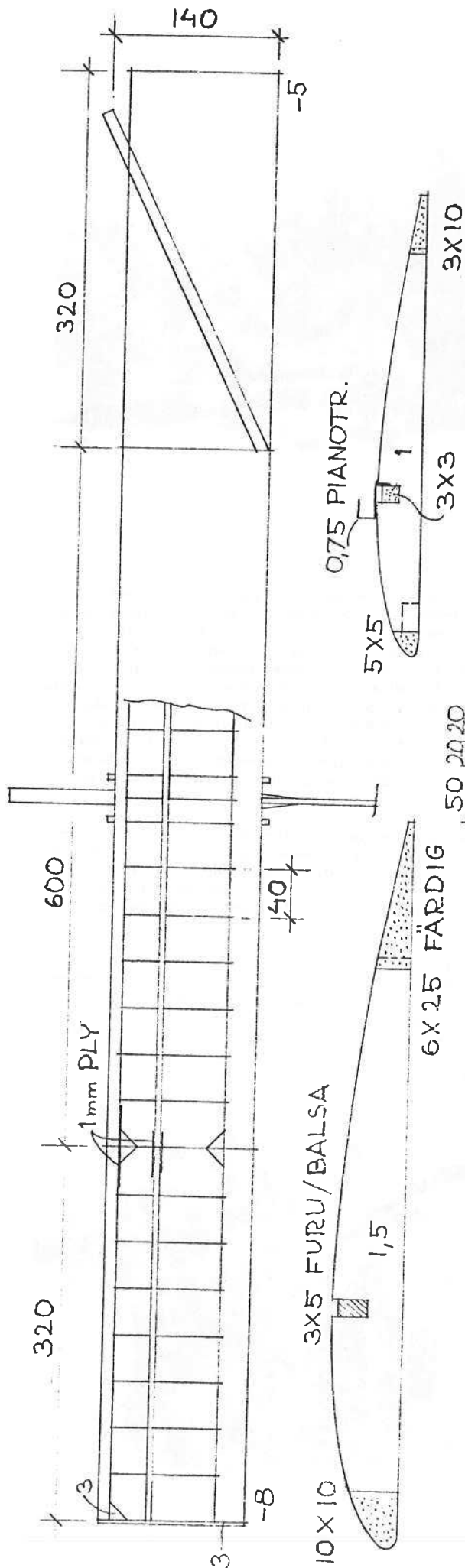
HISSESTRA

AV NILS HALLERSTRÖM - SOLVA MSK

FENA 2mm Balsa

KROPP. NOS AV 5x15 FURU + 5mm BALSASIDOR OCH 1,5mm PLÅWOOD UTÅRÅ. BAKKROPP AV 5x15 FURU AUSHÅLNVANDE TILL 5x5





OBS! Störelse Fartyg ÄN FRÅN BÖRSÄN.

HÅRDING

A1^α FÖR NYBÖRJARE
 KONSTRUERAD OCH RITAD
 AV MICHAEL MÜLLER
 MFK GLADIATORERNA
 TULLINGE 20.10.73

MINIVIKT 220g
 KÄRRAN KURVAR HÖGER
 SKALA 1:5 OCH 1:1

UTFÖRLIG FULLSKALAPRITNING,
 KAN BESTÄLLAS FRÅN:
 MICHAEL MÜLLER
 TUNNVEI BACKEN 9
 146 00 TULLINGE
 TEL. 08/778 1776
 PRIS 5 KR.



PREMIÄR

FÖR QUARTER MIDGETS I SVERIGE

Den första svenska pylontävlingen med modeller i quarter Midget-klassen genomfördes den 7 oktober 1973. Det var STOCKHOLMS RADIOFLYGKLUBB som arrangerade en klubb-tävling på Barkaby-flottiljens numera sällan nyttjade betongbanor. Som gästflygare hade två medlemmar i Kalmarklubben UTVANDRÄRNA infunnit sig.

I det perfekta modellflygvädret, lugnt och halvmulet, kom de tre modellerna i första heatet så småningom iväg och heatsegraren kunde lyckligen landa efter 10 varv och knappa 2 minuter.

Man följde i stort sett det regelförslag som presenterades i Modellflygnytt nr 1/73. Istället för den stipulerade 10 sek tomgången före start valde man dock att ge poäng för landning med motorn igång. Alltså startades planen med motorerna på fullvarv och med assistans av mekanikerna som också skötte varvräkning, flaggspaning och tidtagning. Flaggmän användes endast vid pylon nr 1. Arrangörsklubben behövde avvara bara 4 man som funktionärer.

Dominerande modelltyp var Cassut som flögs med OS Max-15-motorer. En Pogo och en T-tail Rivets hade utrustats med Super Tigre G20/15 motorer som varvade något bättre än OS-motorerna. Det högre varvtalet på ST-motorerna hade dock ingen större betydelse för poängplockningen. En jämn och snål flygning visade sig vara mer avgörande.

Trots att STOCKHOLMS RADIOFLYGKLUBB (200 medlemmar) tog stryk av UTVANDRÄRNA (8 medlemmar) så tog ekenskisarna det hela med stor sinnesnärvaro och Olle Bergqvist, som skötte tävlingsledarskapet med den äran, kunde snabbt samla sig tillräckligt för att övergå till hedersuppdraget som prisutdelare.

En sammanfattning av denna första pylontävling med de små trivsamma QM-modellerna kan kanske vara på sin plats:

- 1 Tävlingen kunde genomföras till allas belåtenhet med endast 4 funktionärer från arrangörsklubben, nämligen en tävlingsledare/starter och tre flaggmän vid pylon nr 1. Tävlingsledaren kontrollerade under flygningen att ingen modell skar pylonerna 2 och 3. Deltagarna bidrog med var sin mekaniker som hade det stressande arbetet att vara både mekaniker, planhållare, tidtagare, flaggobservatör, och varvräknare. Att en pylontävling kan genomföras med så få funktionärer ger även klubbar med lågt medlemsantal goda möjligheter att pröva på denna form av tävlande.
- 2 Man startade med max tre plan i varje heat vilket betydde större säkerhet vid första rundningen – avstället till pylon nr 1 var inte särskilt långt och kollisioner kan naturligtvis förekomma oftare ju fler plan som skall trängas där samtidigt.
- 3 Som tidigare nämnts startade planen med motorerna på fullvarv. Detta ökar ju sidroderverkan och ger en rakare kurs i startmomentet. Vid start från små gräsfält uppnår planen också flyghastigheten betydligt tidigare än vid start med motorerna på tomgång. På så vis kan man lättare undvika startstall.



4 deltagare i QM-tävlingen.
Fr. v. Nils-Olof Rostlund, Tore Loodin, vinnaren Lasse Olsson och Lennart Valtersson.

4 Bansträckningen som används vid denna tävling överensstämde med den som rekommenderades i tidigare nämnda regelförslag. Banan ger dock för korta raksträckor, bankningar och svängar kommer med oroväckande täta intervaller. En orutinerad modellflygare kan få vissa svårigheter att klara sitt relativt snabba plan runt banan. Min personliga uppfattning är att en mer långsträckt bana skulle passa bättre för de söndagsflygare som vill pröva på Quarter Midget-flygning.

Vi hoppas i nästa nr av MFN kunna presentera den bana som förmodligen kommer att sanktioneras av AMA, där vi också presenterar de regler som nu slutgiltigt klubbats i USA.

Det glädde oss modellpylonflygare mycket att vi bland åskådarna och även som funktionärer, hade två verkliga pylonflygningsfanatiker, nämligen Olle Åhnstrand och Börje Strömberg. De håller på med fullbordandet av en Cassut-racer i fullskala. Dagen då en av dem "sätter på sig detta lilla tävlingsplan för en provflygning är inte alltför avlägsen och vi pylontävlingsintresserade modellflygare skulle nog då bra gärna vilja vara med som åskådare. Vi önskar lycka till.

Att denna första Quarter Midget-tävling kommer att följas av flera är helt säkert. En tävling är redan inbokad av SRFK:s tävlingskommitté i april -74 och RFK UTVANDRARNÄ i Kalmar planerar en tävling eventuellt redan i mars. Sätt igång med bygget av ett par Quarter Midget-kärror så ses vi när det våras.

Tävlingsprotokoll

Placering	Poäng	Bästa tid
1 Lasse Olsson, Utvandrarerna	16	1.59
2 Lennart Valtersson, SRFK	9	2.02
3 Nils-O Roslund, Utvandrarerna	8	2.20
4 Tore Loodin, SRFK	1	
5 Mats Ljungberg, SRFK	0	



HELIKOPTERTILLBEHÖR

Det senaste tillbehöret för helikopterflygarna är flottörer. Det finns nu två typer dels italienska och dels tyska. De italienska är 97 cm långa och har en diameter på 14 cm. De tyska är något mindre. Flottörer torde vara nära idelaget för vinterflygning med helikoptrar, då de är så stora att de inte sjunker igenom snön.

Generalagent för båda typerna är B Beckman & Co AB, Wollmar Yxhultsgatan 1 i Stockholm.

Jo!

STAND - OFF SKALA

En av de senaste byggsatserna för Stand-Off byggnarna är RipMax SPITFIRE. Den är 1,60 i spännvidd och är avsedd för 10 cc motor. Byggsatsen, som följer trenden med snabbyggen, består av färdigplankade skumvingar och en kropp i traditionellt träbygge. Stabilisator och fena formas av tjocka flak. Alla balsa- och plywooddelar är utstansade och är av noggrant utvalt material. Motorn monteras i en medsänd nylon-motorbock. Byggsatsen, som även innehåller alla erforderliga metall- och nylon-delar, saknar ritning i egentlig bemärkelse utan har en mycket illustrativ bygganvisning.

Generalagent för RipMax är B Beckman & Co AB, Wollmar Yxhultsgatan 1 i Stockholm.

LMK

R/C SKALA MODELLER
helt i trä med MK-kvalite!



Lockheed P-38

spv 1900mm
längd 1290mm
motor 40-45
Pris 498:-

ZERO FIGHTER

spv 1310mm
längd 1008mm
motor 35-40
Pris 232:-



CESSNA 182 SR

spv 1860mm
längd 1400mm
motor 45-60
Pris 369:-

CESSNA 182 JR

spv 1400mm
längd 1000mm
motor 19-30
Pris 193:-



Sterling

MODELS
INC.

R/C SKALA MODELLER
från USA.



SE-5a

spv 1105mm
motor 19-29
Pris 247:-

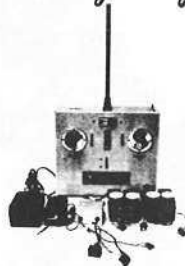
FOKKER D-7

spv 1520mm
motor 45
Pris 487:-



Sankyodigital

ALLA PRISER INKL. MOMS.



Sankyodigital RC-anläggningar

Rek HB-R/C KATALOG
mot 3,50 i frimärken.

Butik:

HANTVERKARGATAN 87
102 23 STOCKHOLM
Order tel. 08/51 83 00

hobby borgen



TÄVLINGAR

Referat från AKMG fft:s Hösttävling den 7.10 1973

För tredje gången i år har AKMG fft arrangerat tävling på Säve och bjudit deltagarna på fint flygväder. Den här söndagen var vi kanske lite betänksamma till mans, om det skulle gå att flyga överhuvudtaget. Aha tänker någon, blåsig, men nej då, dimmigt var det och ganska så tjockt. Första perioden flyttades fram till kl 11.00, då hadeiset släppt eller lättat på, så mycket att det gick att flyga. Takhöjden var dock ganska låg, speciellt under första perioden, för A2 och B2 räckte det till men för våra C2-flygande vänner var det sämre, man var tvungen att köra med 6 sekunders motortider. Dimman till trots så var det gott om flyt. Enstaka relativt kraftiga blåsor släppte också emellanåt. Piggy-backing har man på tidigare tävlingar inte sett så mycket av, men på den här tävlingen praktiserades det nästan av samtliga. Exempel på detta såg man i tredje perioden, då Claes Mårtensson lade sin A2 i ett fint flyt och vips så låg det massor av modeller i samma flyt, modellerna som var kvar på marken var nog mer lästräknade än dem som låg i luften vid det tillfället.

Efter första perioden hade 7 man maxat i A2 seniorer. Då andra perioden var till ända hade 3 man full pott, nämligen Henry Åkermark, Lars-G Olofsson och Claes Mårtensson. När tredje starten var avklarad hade samma 3 man full tid.

I fjärde starten missade Claes Mårtensson och Knut Andersson lade beslag på tredje platsen, medan Henry Åkermark och Lars-G Olofsson hade fullt.

Efter femte start hade fortfarande Åkermark och Olofsson fullt, 900 sek, och fly-off skulle göras. Mårtensson och Andersson bytte plats igen i resultatlistan, Claes som tredje och Knut som fjärde man. Knut var sprudlande glad över att ha gjort en så bra A2-tävling, enligt egen utsago har han inte flugit så bra på ett år. Nå, hur gick det då i fly-offen? Jo där drog Henry Åkermark det längsta strået 134 sek, mot Lars-G Olofssons 121 sek. En blomma till er båda.



Leif Österberg vann A2-Jun.

A2-juniorer var nästan bara en affär mellan Eskilstunagrabbarna. I första perioden maxade 4 man som följer, Leif Österberg, Tomas Alm och Owe Engström, samtliga Eskilstuna, samt Lars-O Danielsson AKMG fft. Dessa fyra man hade även fullt hus efter andra perioden. Då tredje starten var gjord hade Österberg och Engström tre maxar var, på tredje plats var då Tomas Alm på 500 sek, på fjärde plats Lars-O Danielsson med 484 sek och på femte plats Tomas Ekendahl 469 sek. Efter fjärde start var det smått sensation på gång Leif Österberg hade fyra maxar skulle han nu klara att göra en femte max. Kul med framgångar för grabben, Leif alltså, då han nyligen kommit igen efter nästan ett års bortvaro. I femte start lyckades Leif inte maxa, men vann gjorde han ändå på fina 859 sek. På andra plats Lars-O Danielsson, en coming man som gjort mycket bra ifrån sig i år, med tiden 844 sek. Tredje man var Tomas Alm 796 sek, fjärde man Tomas Ekendahl 782 sek, femte man Owe Engström 775 sek och sjätte man Ce-Ge Karlsson 710 sek.

Nu ägnar vi oss åt B2 eller wakefield-klassen ett tag. Efter första perioden hade 4 man maxat, Flodström, Olofsson AKMG fft och Nerud, Hansson AKM. Notabelt var att ingen av dessa maxade i andra perioden, då gick Anders Håkansson AKM upp i ledning med undertecknad strax efter sig, som tredje man Lennart Flodström AKMG fft. Efter både tredje, fjärde och femte start var turordningen densamma som efter andra start. Alltså etta Anders Håkansson 881 sek, tvåa Lennart Backman 880 sek, trea Lennart Flodström 834 sek, fyra Lars-G Olofsson 797 sek och femma Olov Nerud 795 sek. Den där Flodströmsgrabben håller på och experimenterar med nya fläktar, vilka enligt uppgift skall vara mycket bra, så småningom hoppas vi få se resultatet i den här eminenta tidningen.

C2-grabbarna hade det lite besvärligt med takhöjden varför, som tidigare nämnts, 6 sekunders motortid kördes. Striden om första platsen stod här mellan Hans Lindholm och Lars-Gunnar Lindblad. Som slutlig segrare stod Lindholm med 795 sek endast två sek efter var Lindblad med 793. Trea var Pelle Lidén AKMG fft med en Hagel-kärna. Fyra var junioren Mikael Nilsson AKM och femma Sture Eriksson Trollhättan med en Paul Lagan-kärna, 18tonnare med en diesel i nosen.

I Klass A1, som var blandat seniorer och juniorer, flögs det ganska ojämt vad tiderna per period beträffar. Vann gjorde Arne Nohlberg, senior, med 623 sek, tvåa Bengt-J Johansson, Junior, 607 sek båda Kättilstorp. Trea Ole Holmblad AKMG fft, junior, 520 sek, fyra Ake Engström, Kättilstorp, senior, 510 sek och femma Lars-O Danielsson AKMG fft, junior, 450 sek.

Handluns är som vanligt juniorens gebit, vann gjorde Tomas Alm Eskilstuna med tiden 212 sek, tvåa Ole Holmblad AKMG fft 186 sek, trea Sven Calander AKMG fft 180 sek, fyra Leif Österberg Eskilstuna 179 sek, alla fyra juniorer och femma Ove Pettersson AKMG fft 178 sek, senior.

Lennart Backman

Wentzel-pokalen jubilerade då tävlingen i år kördes för 20:e gången på Opefältet utanför Östersund. Blåsten gjorde att maxtiden måste kortas till 2 min för att fältet skulle räcka till. Det blev åter en ny segrare, men ingen överraskning. Hemmaklubbens Kjell-Åke Jonsson, tvåa på junior-SM för något år sedan, tog hem A1-klassen.

Av dem som tidigare har två in-teckningar i pokalen deltog Arne Berglin. Vädret var dock litet för ostadigt för att hans lugnväderskärna skulle trivas. I gengäld vann Arne F1A-klassen men eftersom pokalen gäller A1 hjälpte inte det.

I stället blev en junior, Per Lang, Sundsvall, svåraste opponent till A1-segern. Han ledde tävlingen när han i tredje omgången flög bort sin modell. I sista stund lyckades han hitta igen den och eftersom det var fri periodindelning kunde han också göra sina återstående starter. Omkring 1,30 behövde han i sin sista start, som han drog just när tävlingen avblåstes. Men det blev 58 sek och därmed var Kjell-Åke Jonssons seger klar. Tidigare i år har Kjell-Åke vunnit norrländska vintertävlingen i A1 så beteckningen "ständiga tvåan" är inte längre särskilt aktuell.

Radioseglarna blir allt mer populära i Jämtland. Nu blev det to m dubbel hemmatriumf före bäste Sundsvallsflygare. Tyvärr blev det litet knissel då man genom en lapsus av en domare frångick den officiella poängberäkningen för pricklandningen. Lyckligtvis invergade dock inte detta på de första placeringarna.

Årets Wentzel-pokal hade samlat rekorddeltagande med ca 90-talet anmälda modeller. Ungdomarna höll sig överlag väl framme, och bästa tiden i F1A hade Anders Engström, Härnösand, som vann juniorklassen före en av de sydligaste deltagarna Dick Nilsson, Linköping.

Gösta Nilsson

Något av det finaste i modellflygväg jag upplevt upplevde jag i och med den stora internationella tävlingen:

CRITERIUM INTERNATIONAL PIERRE TREBOD.

Den hölls den 25 - 26 augusti tio mil söder om Paris på ett fint flygfält. Storleken på tävlingen redovisas lättast genom följande siffror. 97 genomförande i A2, 35 i C2 samt 52 i B2.



Vinnaren i A2, OBS vingspetsen.

Lördagen bjöd på samma enorma väder som på VM, det vill säga lugnt, varmt och termik. Man började med A2. Stor flyoff anade man, men det blev inte så många som kom dit. Av de sju som kom till flyoffen fanns ingen av de tre svenskarna. Bäst kom jag med 23 bommade sekunder i sista start som räckte till 10:e plats. Mikael Borell kom 37:a efter att ha halvbommat i sista. Det gick inte att leta termik obehindrat på grund av ett stort, högt och taggigt staket. Julle kom på 61 plats efter en tjuvkoppling med 45 sek som följde. Vann överlägset i flyoffen gjorde en viss Lepage, Frankrike.

Julle som slagit sönder modellerna på trimningen kunde inte ställa upp i C2, på söndagen. Desto mer ställde Leif Zetterlund upp. Han på omslaget ni vet. Han klarade sju max vilket ju bara det var en prestation. I flyoffen där tretton man deltog klarade tolv av att maxa på åtta sekunders motortid. Även Leif. Ingen favorit kunde urskiljas, alla tycktes ha chansen att vinna. Fem man ytterligare föll bort i sexsekundersstarten, men inte Leif. Det började bli nervöst. Av de återstående var det bara Leif som inte var internationellt känd. Otursgubben, Mac Laughlan fick inte igång sin motor (på VM bommade han en sekund till Flyoffen). Thomas Köster fick en helt fantastisk start, med sin konventionella modell, Leif kom också fint iväg och klarade motortiden. Vi som stod långt ner på startfältet kunde nu följa ett magnifikt skådespel. Köster klarade max fantastiskt. VM-tvåan Landeau kom även här tvåa med 152 sek sedan kom Zimmer med 147. På en strålande fjärdeplats kom sedan vår Leif, gratulationer och sånt följde. Själv tyckte han säkert det var skönt att det var över.

Ende svenske deltagaren i Wakefield Björn Söderström kom på trettiofjärde plats i den stenhårda konkurrensen. En start på 70 sekunder drog ner hans resultat. Bob White vann med en fyraminuters flyoffstart som jag aldrig skall glömma. Modellen som snart saknar motstycke i enkelhet steg som en C2a. Förmodligen har Bob makalöst bra snodd. Ende konkurrenten i fly-offen var Luis Dupuis som dock slog sönder ena propellerbladet i utkastet, modellen skar och det blev nio sekunder. Bob gick omkring och mumlade att detta skulle jag gjort på VM. Personligen skulle jag gärna sett Bob som världsmästare.

Per Q

NYA Multiplex-katalogen

nu här! Späckad med detaljuppgifter om Multiplex radiostyrningar (som är bland det bästa du kan finna), byggsatser, motorer och tillbehör. Svensk aktuell prislista. Katalogen erhålles enklast genom att nedanstående kupong ifylles och skickas till ORBO AB tillsammans med kr 5:- i frimärken, sedel eller check.



Till ORBO AB, Selebov. 14, 122 48 Enskede:

Sänd mig st Multiplexkatalogen 73/74

kr bif. i frim./check/sedel (stryk det som ej gäller)

Namn

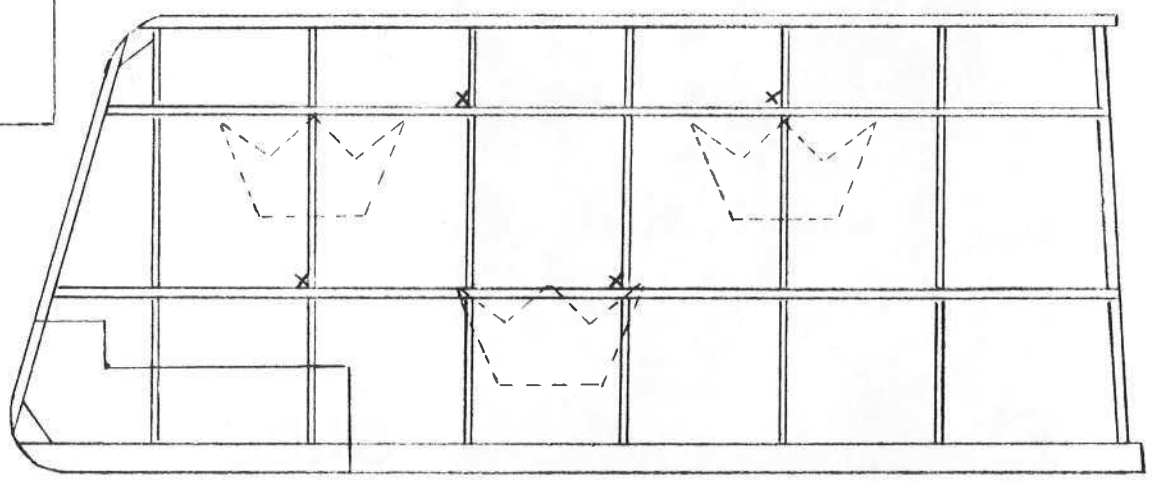
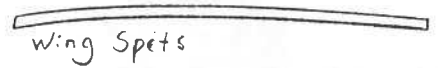
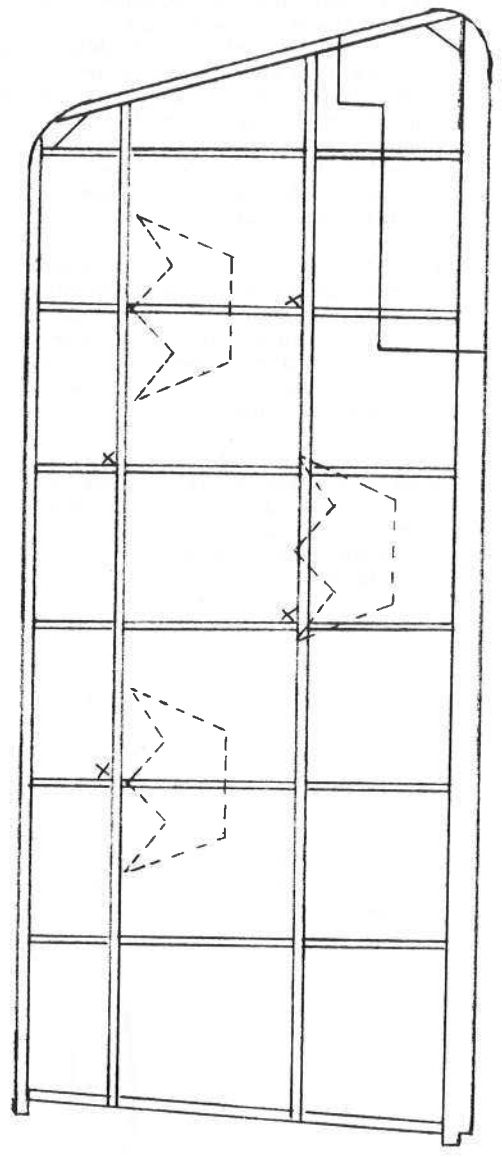
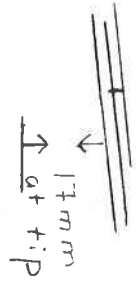
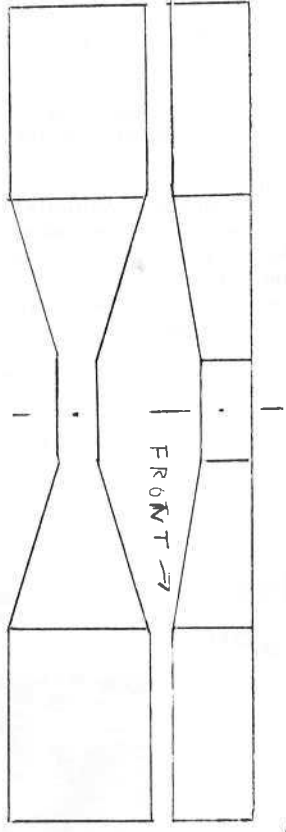
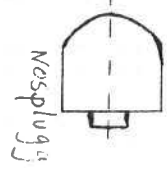
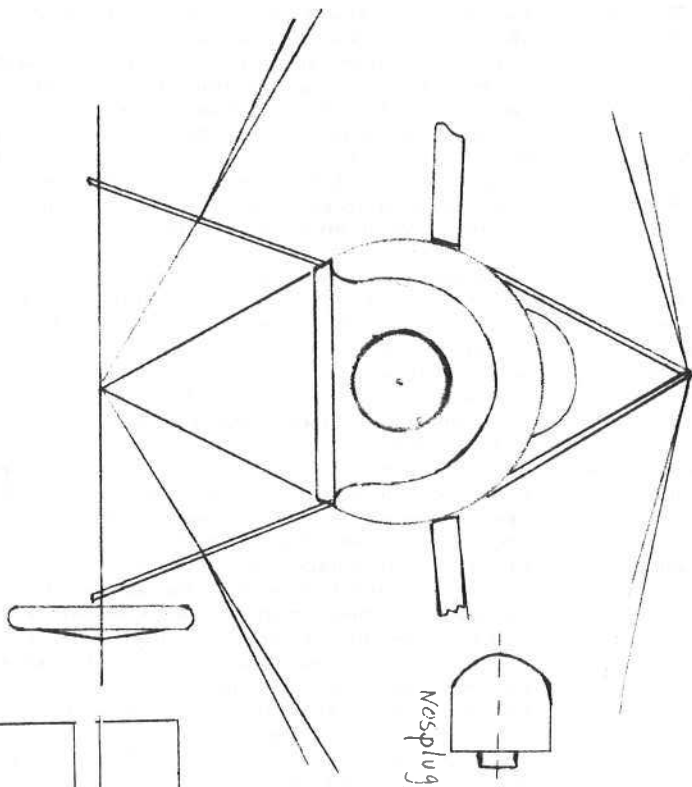
Adress

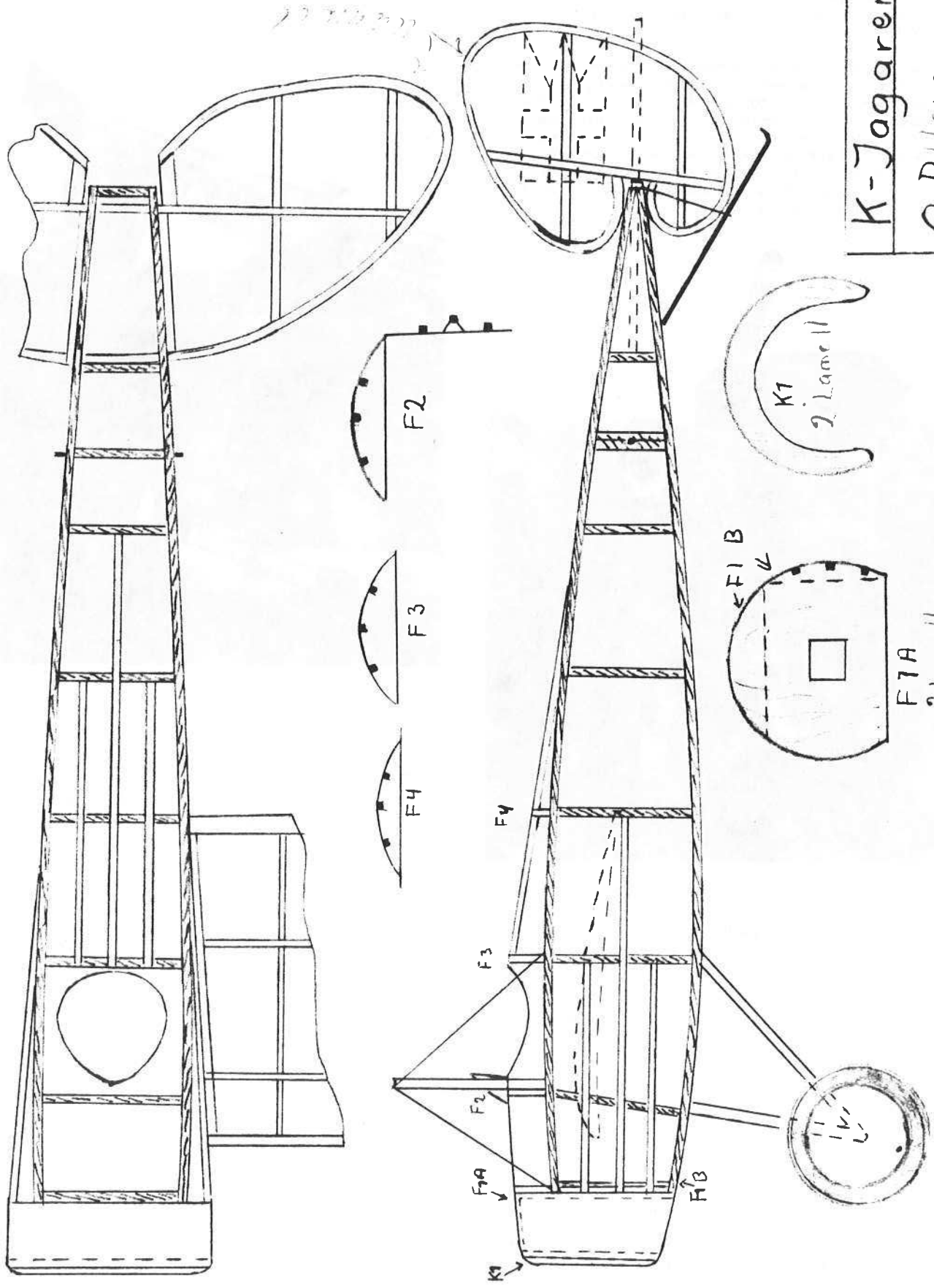
Postadress

ORBO

Selebov. 14
122 48 Enskede

Tel 08/49 00 82
månd., tisd.,
torsd. kväll





K-Jagaren

O. Pettersson 72

SOLNAS HÖSTTÄVLING

Den 30/9 blev den av. Efter att ha uppskjutits en vecka på grund av busväder. Vädret den här gången var i stort sett bra. Mulet och svag vind men tyvärr lätt regn i 2:a och 3:e perioden. Mycket folk hade samlats, som vanligt när det är tävlingar i Uppsala. Denna gång flög vi på Sundbro och kanske det hade skrämt en del. Resultaten blev mycket bra, detta trots att många tyckte det var svårfluget.

I A2 juniorer ställde 19 man upp. De flesta av de vanliga stora namnen var med men ett nytt namn återfanns till slut i toppen, Anders Larsson från Uppsala. Han gjorde bara 2 max, men missade mycket lite i resten av starterna och fick ihop 842 sek. 32 sek efter kom Cege Karlsson från Smestana (Eskilstuna). 3:an Tomas Alm bommade grovt i första men ryckte upp sig till 3:e plats efter fyra bra flygningar.



Louise Flodström vann damkampen i A2.

31 A2-seniorer kämpade om placeringarna. Olle Sandahl flög tyst och stilla hem det med 5 max. En av hans modeller återfanns på ritning i förra numret. Slagen med 1 sek blev Gösta Rask från Vaxholm. Dessa 2 var i en klass för sig. I klassen efter var Bo Jansson-LEN. Och så ett hopp till nästa klass där Louise Flodström-AKMG ftt var bäst. Hon vann dessutom damcupen med god hjälp av gubben Lennart. 3 sek efter Louise kom Håkan Broberg, som bommade en start stabilt, men resten var max. Det var jämt i den gruppen 16 man inom 100 sek.

8 man gjorde upp i Wake. Janne Zetterdahl inledde grant med 4 max, men missade i 5:e och fick släppa Lennart Backman före sig. Flög inte reserven lika bra tro. Kjell Liwenborg gjorde come-back och kom 3:a på bra tid. Efter honom var det över 100 sek till 4:a Lars-G Olofsson. I Wake ställde också Kalle Sundstedt upp, med en gammal kärna han raggat ihop på någon vind och det gick riktigt bra. Mera sånt Kalle. Så fick vi se en Fly-Off i C2. De tre

som flög fullt var Olle Sjöman-Uppsala, Hans Lindholm-LEN och Lars-Gunnar Lindblad-Eskilstuna. Man beslöt att flyga på 6 sek motortid. Både Hans och Lars-Gunnar gjorde taskiga starter, med låg utgångshöjd, medan Olle Sjöman maxade efter en perfekt start. Killen flyger något helt enormt. Lungt och säkert. Tävla mer Olle. 4:a blev Leif Zetterlund efter 4 missade sekunder.



Hans Lindholm tar sats.

Lagtävlingen vanns av Solna med laget Gunnar Holm, Jan Zetterdahl och Leif Zetterlund. 2:a var Uppsala med bl a ovan nämnde C-G Sundstedt.

I stort var det en trevlig tävling som vi gärna återkommer till. Ni kan ju inte hjälpa att det regnar.

Tack Solna

Lars G

Vänersborgstävlingen

September månads sista dag var i år en underbar höstsöndag, idealisk för modellflyg. Just denna dag hade Vänersborgs Modellflygklubb valt till tävlingsdag för sin årligen återkommande linkontrolltävling.

Nästan allt vad Västsverige kan mobilisera av linflygar honoratiories fanns på plats. Bland celebriteterna kan nämnas Pelle Gelang, gammalt combatess av toppklass, som idag var utmärkt combatdomare, Alf Eskilsson nybliven stuntmästare och Sveriges kvantitativt kanske störste modellflygare, Erik Huss. Som vanligt hade inga mera långväga flygare infunnit sig, vilket var tråkigt då "Lilla Paris" visade sig från sin allra bästa sida.

Stunten, där endast tre man tävlade och semistunten kördes som brukligt är parallellt. Bland glädjejämnerna här bör nämnas Uddevallas nye semistuntare Torbjörn Hansson, som med en mycket välbyggd Nobler vann sin klass. Här bör storstuntarna snart berikas med ett välbehövt nyttillskott,



Torbjörn Hansson, Uddevalla med välbyggd Nobler.

De tre storstuntarna som deltog i tävlingen behöver ingen närmare presentation. Alf Eskilsson AKMG vann på sin enorma rutin före numera mest radioflygande Lars Helmbro och mångsysslaren från Skara, Erik Huss.

Största deltagarantalet hade combattävlingen samlat, hela 15 stycken. Som så ofta tidigare blev det mycket soloflygning men även en hel del god combat. Åskådarna bjöds, enligt undertecknads uppfattning, på ett av de snyggaste combatheat som flugits i Sverige under de senaste åren. Erik Huss och Ingemar Larsson drabbade samman i finalen och här blev det verkligen flyga av. Erik var på sitt bästa hugghumör och nästan pulveriserade Ingemars serpentinen i ett otal mycket avancerade anfall, Tjusigt.



Erik Huss i instruktionstagen

Till sist några ord till alla trötta linflygare som endast vågar ställa upp på tävlingar runt Stockholm. Vill ni att vi här nere på framsidan skall börja tävla i Danmark, så ni kan få ha era tävlingar som DM i fortsättningen eller kanske ni någon gång skulle kunna tänka er att köra mer än 10 mil till en tävling? Det brukar vi faktiskt göra.

Utsänd reporter var
Anders Leimalm

Hösttävling FIIIA i Göteborg den 13-14 okt.

I ett till sist strålande höstväder avslutades årets tävlingssäsong på Säve depå. En del kända namn saknades i startlistan vilket delvis kan ha berott på den totala avsaknaden av uttagningssystem till internationella tävlingar just nu. Man behöver inte tävla.

I gengäld placerade sig broder Kjellgren den yngre mycket bra med jämna och lugna flygningar. Tyvärr inträffade ett par kvaddar vilket t ex gjorde att Mikael Nabrink fick svårt att visa vad han säkert kan.

Som en motpol till ungdomens lugn i flygningen fanns den stora överraskningen i den gamle nykomlingen Adolf Lohström från Chalmers Flygklubb, vilken måste ges ett hedersomnämmande. Han fick i de tre första omgångarna högst poäng av alla. Bland annat ägnade han sig åt en sevärd "showflygning" mellan manövrerna liksom t ex världsstjärnan Jim Martin, våra egna Strömqvistar och Kenneth Holm. Tyvärr överdrev gamle Adolf showen i sitt nit att behaga domarna genom att busflyga på det mest skandalösa. Icke nog med att åskådare, modeller och underflugna tältsnören svävade i fara utan även domarna blev tvungna att hoppa ur stolarna för att rädda livhanken tvingade dessa med tungt hjärta diskvalificera honom från tävlingen. Adolf lät sig icke helt nedslås av detta utan han lovade att kämpa för en plats till VM 75, då denna hans busflygning skulle bli laglig enligt hans egen utsago. Heder åt en sådan gnista.

Bengt Lundström

Årets SM i Pylon-FA1 avhölls den 1 september på F8, Barkaby i Stockholms Radioflygklubbs regi. 20 flygare ställde upp att kämpa om segern. Stark kandidat till SM-tecknet var Göran Karlsson från Stockholm, som dock var hotad av Risto Baltzar som visat sig flyga säkert under årets tävlingar. Under tävlingens gång kom dock Arvid Holmbom från Sundsvall att hota Göran om segern. Göran höll dock stilen och vann med en poäng tillgodo på Arvid. Göran har dessutom visat att, förutom att flyga säkert, han har grejer som går fort, bästa tid 1,45,8, helt i världsklass.

Lasse Olsson från Malmö överraskade med en helt ny extrem kärna. Modellen är en sån som Kupi hade i England 1972. Kärnan var naturligtvis snabb, men Lasse missade ett heat då han skar ettans pylon två gånger och blev diskad.

Rune Svenningsson, Småland, hade sin otursdag just på SM, då han på grund av fel troligen i sändaren, kvaddade sina båda Firecracker.

Tack vare hyfsat väder, rutinerade piloter och funktionärer kunde tävlingen genomföras på en dag.

Olle Bergqvist
SRFK

Ulf Johansson visade att det verkligen går att flyga med modellhelikopter.



SVERIGES FÖRSTA HELIKOPTERTÄVLING

Söndagen den 28 oktober arrangerade MFK Starflyers Sveriges första helikoptertävling på klubbens miniatyrflygfält, Starlanda. Tävligen, som var av karaktären Fly-in, samlade 13 deltagare. Att intresse för helikoptrar är mycket stort visade sig i att mer än 250 åskådare sökte sig ut till fältet. Då inga officiella regler finns hade klubben att själva bestämma tävlingsprogrammet, som kom att omfatta, Vertikal start, Hovring över startcirkeln, Horisontell flygning mot och med vinden, Hovring ca 10 m åt vänster, Hovring ca 10 m åt höger, Flygning i en vänstercirkel, Landning med extra poäng om man landade mitt i cirkeln. Som en följd av att helikopterflygandet ännu befinner sig i sitt första utvecklingsskede förekom en del haverier, orsakade av den avsaknade tävlingsvanan. Skadorna inskränkte sig i de flesta fallen till kvaddade rotorblad.

De deltagande modellerna, som mestadels var byggsatser, omfattade 4 st Schuco Bell Huey Cobra, 6 st Kavan Bell Jet Ranger, 1 st Schluter DS22 (Enstrom F28A) och två egna konstruktioner.

Då än så länge endast ett fåtal piloter hunnit skaffa sig flygerfarenhet så att de obehindrat flyger omkring var det tillåtet att landa mellan de olika manövrarna för att lugna ner sig, vilket utnyttjades av många. De som tidigare eventuellt tvivlat på att det går att FLYGA med helikoptrar blev på ett övertygande sätt överbevisade av framför allt Ulf Johansson, som med sin Bell Huey Cobra gjorde en mängd bejublade flygningar.

Resultat:

1	Ulf Johansson	1075 p
2	Kjell Krusberg	470 p
3	Jan Levenstam	215 p
4	Hans Björkqvist	170 p
5	Svante Hellström	95 p



Bosse Bergstedt landar "mitt i prick".

Referat från RFK Viggens pylonn racing den 29/9 1973.

RFK Viggens traditionella höstpylon samlade denna gång 13 deltagare. Med hänsyn till det sagolika busväder som rådde kvällen före tävlingen har talet 13 numera övergått till de goda makternas sida här i världen, ty tävlingsdagen bjöd på närmast idealiskt väder med jämn svag vind i startriktningen. Enda sviterna efter regnet var den såphala vägen mellan depå och fält, där undertecknad och ett par till gjorde säregna landningsförsök, varvid bl a protokollpärmen fick bärgas ur åkerjorden. Garanterar dock, att inget resultat är fingerat pga oläslighet.

Rutinen bland de tävlande imponerade verkligen. Av 78 starter ledde 67 till noteringar i protokollet, missarna kan bokföras på glödstiften, allmän startovillighet, några kvaddar (men såvitt känt inget radiokrängel) samt en strejkande väckarklocka. (Kurre Janssons).

Tävlingen bjöd egentligen inte på några större sensationer vad beträffar placeringarna. Även om tiderna i 3 flygningar använts som beräkningsgrund hade Göran Karlsson stått som klar segrare, men B Forsgren hade fått dela andraplatsen med Aulis Lehtinen. Om inte Arvid Holmbom råkat pyssla med halsremmen, när startflaggan föll i 23:dje heatet, bör han ha kunnat knipa 2, ev 3 poäng till, och avancerat till 3:dje plats i slutprotokollet. Denna Arvids malör ledde till en liten regeldiskussion i all vänskaplighet. Han menade, att startern kunde ha lugnat ner flaggan någon sekund, tills remmen var fixad, medan jag ansåg, att när exakt två minuter gått, finns ingen återvändo. Detta var egentligen skarpare uttryckt i de ursprungliga reglerna "the race will start in two minutes or less after the order to start engines is given". Vad är rätt (eller praxis) i pylon av i dag?

Till sist några personliga funderingar. Jag undrar, om inte pylonarrangörer borde begära dokumentation i någon enklare form, när en för många okänd konstruktion dyker upp. Inte av misstänksamhet, snarare av vetgirighet. När stråtrövarna (Brigand) härjade i prislistorna, intervjuade jag bl a Björn Karlström, som inte på stående fot kunde erinra sig något liknande, men han menade blygsamt, att det säkert berodde på brister i hans flygkunskande. Göran Karlssons "Sleepy" ser något vilset ut bland alla Mustangerna. Även där skulle ett medhavt dokument varit intressant att studera. Frågan är, hur man skall tolka regeln "flygplanet skall vara styrbart på marken" i fallet "Sleepy". Förmodligen startades fullskalmaskinen med hjälp av löpstarka mekaniker eller någon fällbar startvagg.

Skall man locka mera ortspublik till pylontävlingar genom annonser och skrivelser i lokalpressen? Att pylon är en av de bästa publikgrenarna inom modellsporten är odiskutabelt, men som arrangör känns det faktiskt lugnare, när publiken till 99 % består av modellflygare, som inser riskerna med de snabba maskinerna och vad som kan hända vid ev radiostörningar. Vi ligger långt efter USA ifråga om säkerhetsanordningar både för funktionärer och publik. (Se t ex referat i RCM oktober -73 sid 36 - 38.) Varnande röster har höjts tidigare i denna tidnings spalter, men har vi gjort någonting åt säkerheten? Jag önskar, att säkerhetsfrågan diskuteras vid kommande pylonmöte - är allt o k enligt de aktiva, erkänner jag, att jag är en gammal gaggig skrivbordsflygare, som bör hålla tyst.

G Jerner

SM - F3A - 1973

Lidköpings MFK arrangerade sitt första SM den 28-29 juli på Hovby Flygfält strax söder om Lidköping. Trots dåligt väder och klubbens bristande rutin, vad gäller sådana stora tävlingar, blev tävlingen tämligen lyckad. Det ostadiga vädret gjorde att vi fick god användning av de lokaler som segelflygklubben ställde till vårt förfogande. Både tävlande och deras maskiner fick tak över huvudet, mellan flygningarna.

Totalt ställde 24 deltagare upp därav 2 st i RC 1 P. Under lördagen genomfördes 2 omg förutom 3 starter som p g a regn fick uppskjutas till söndag.

Efter lördagens flygningar låg G Ridderström i topp på 7340 p före B Lundström 7325 p och K Holm 7310 p. Det var således jämt i toppen.

Söndagen blev lördagen lik vad beträffar väder, skur på skur. Detta orsakade flera avbrott i tävlingen som därmed blev försenad, och vid lunchrasten insåg tävlingsledningen att hela tävlingen inte skulle kunna genomföras enligt uppgjort program. Därför beslutades att en begränsad 4:e omg skulle flygas. Uttagningsförfarandet till denna 4:e omg orsakade viss diskussion. Till sist beslöts att de 10 bästa (2 starter räknade) skulle få fortsätta. Dessa genomförde en omgång med flera placeringsändringar och spänning in i det sista, Kenneth Holm gjorde tävlingens bästa flygning (3835 p) och blev tack vare denna svensk mästare.

Även prisutdelningen fick hållas inomhus. De flesta priserna utgjordes av porslinsprylar som inköpts på Rörstrand, de skänkta kom från Modell-sport, Vällingby, Flyghobby, Lidköping m fl.

Som final bjöd klubben tävlande och funktionärer på kaffe i den populära cafeterian. Inte minst domarna behövde detta efter väl förättat värv.

Ett allvarligt intermezzo inträffade på söndagen då en nonchalant privatflygare landade bland tävlande och funktionärer på det avlysta landningsstråket. Flygaren uppgav att han ej observerat de hopdrag-na fältmarkeringarna eller der folksamling som befann sig på landningsbanan. Vi lyckönskar honom till att ha hittat fältet.

Lidköpings MFK

Agne Engman

PÅ GÅNG

K A Ericsson och Bror Eimar, har för SMFF under sommaren undersökt lämpliga områden på Öland för att där förlägga en årlig verksamhet för SMFF. Kontakt har tagits med de kommunala myndigheterna liksom med myndigheten på Länsstyrelsen i Kalmar. (Naturvårdsavd).

De slutgiltiga tillstånden liksom vidare sonderingar för eventuella förläggningar, camping mm håller på att kartläggas. Om allt går i lås, skulle på Öland kunna skapas ett liknande modellflygcentra som vi i norr har möjligheter till genom Flatruet.

Redan nu kan sägas att den allra lämpligaste platsen för detta modellflygcentra ligger vid en plats som heter Mysingen (namnet på platsen stämmer rätt bra med vad vi kommer att känna med ett sådant centra). I omedelbar närhet av denna plats finns mycket fina förläggningsmöjligheter, bad,

affärer mm. Själva fältet är mycket stort och helt plant med bl a färdiga start och landningsbanor (naturliga) för RC-klasserna. Under kriget landade här en amerikansk B-27 utan svårigheter. Så snart projektet är färdigarbetat kommer redovisning att ske genom Modellflygnytt.

SMFF:s nya modell "Flugan" snart klar.

På väg över Atlanten är nu SMFF:s nya gummimotormodell för våra nybörjare. Såväl ritningar som byggnadsbeskrivningar är på svenska. Modellen har fått namnet "Flugan" och förbundet ser fram emot den lilla mycket omtalade skapelse som man verkligen förväntar sig skall bli en fluga och till stor hjälp för klubbarnas verksamhet för nybörjare. Byggsatserna har gjorts hos SIG, en av USA:s största modellflygindustrier.

Modellen är en amerikansk produkt konstruerad av en modellflygare vid namn Frank Ehling. Inom AMA den amerikanska motsvarigheten till SMFF, har denna modell (AMA-Cub) rönt stora framgångar. Nu är den efter mångas begäran äntligen på väg per båt över Atlanten, SMFF:s lilla nykomling .

LIGAN

LANDSLAGSLIGAN 1973, slutställning

A2 (F1A)

1	Claes Mårtensson	AKM	2652
2	Bo Jansson	LEN	2628
3	Håkan Broberg	Borl	2580
4	Henry Åkermark	Kätt	2562
5	Rune Olsson	Gamen	2523
6	L O Danielsson (jun)	AKMF fft	2496
7	Örjan Qvist (jun)	LEN	2484
8	Sture Eriksson	Trh	2469
9	Bror Eimar	Nimb	2469
10	Stig Kamph	AKM	2460
11	Nils Wallertin	AKMG fft	2455
12	L-G Olofsson	AKMG fft	2435
13	Erik Sund	Vaxh	2424
14	Arne Berglin	ÖKF	2403
15	Louise Flodström	AKMG fft	2395
16	Thomas Alm (jun)	Esk	2348
17	Bernt Sund	Vaxh	2323
18	Lennarth Widh	AKMG fft	2321
19	Gösta Rask	Vaxh	2276
20	Mikael Borell	ÖFK	2272
21	Dennis Qvick (jun)	LEN	2271
22	Arne Nohlberg	Kätt	2269
23	Per Johansson (jun)	LEN	2265
24	Gunnar Holm	Solna	2222

128 flög om platserna

B2 (F1B)

1	Jan Zetterdahl	Solna	2700
2	Lennart Backman	Esk	2699
3	Olof Nerud	AKM	2568
4	Lennart Hansson	AKM	2471
5	Björn Söderström	Solna	2443
6	L-G Olofsson	AKMG fft	2389
7	Lennart Flodström	AKMG fft	2327
8	Per Qvarnström (jun)	Fld	2282
9	Knut Andersson	Flgg	2267
10	Björn Spens	Gamen	2102
11	Ove Pettersson	AKM fft	1973
12	Bengt Blomberg	Gamen	1851
13	Anders Håkansson	AKM	1780

Övriga juniorer

Sven Calander	AKMG	1244
Leif Eriksson	Här	900
Jan Boman	Här	755

29 tävlande totalt

C2 (F1C)

1	Hans Lindholm	LEN	2701
2	J-O Åkesson	AKM	2695
3	Eddy Astfeldt	Esk	2494
4	Leif Zetterlund	Solna	2345
5	L-G Lindblad	Esk	2154
6	Lennart Larsson	Solna	2106
7	Lajos Bizak	Gamen	2007
8	L-G Oloffson	AKMG fft	1994
9	Urban Nygren	Solna	1985
10	Olle Sjöman	Upps	1982
11	Tore Hedqvist	Esk	1860
12	Gerald Boman	Solna	1616

Ende junior: Michael Nilsson, AKM

21 tävlande totalt

Liten kommentar

Anders Håkansson i B2 och Gerald Boman i C2 har bara fått räkna två resultat. Båda var med på SM, men detta inställdes ju. Vi får väl ta för givet, att åtminstone dessa två får komma med i UT i enlighet med specialparagrafen i reglerna.

I övrigt är det ganska sorgligt att läsa listorna. A2 går väl an, även om man saknar en del gamla namn, men i de övriga klasserna. Av 1973 års VM-lag i C2, där hela 5 man var inblandade av olika orsaker, är det bara två, som deltagit i de nationella tävlingarna. Dessutom en usel tillväxt i klassen.

Samma gäller även i B2.

Totalt har 178 tävlat i samtliga tre klasser, men antalet tävlingslicenser i friflyg lär ligga på det dubbla eller mer. ????????

Floda

MFN

STOPPDATUM

Följande manusstoppdagar gäller för 1974.

1/1, 1/3, 1/5, 1/7, 1/9 och 1/11,

Då den förste infaller på en söndag, flyttas stoppdatum bakåt en dag (kan bli två också).

Material som kommer in för sent kommer att läggas i högen för nästa nr.

Ett tips. Vänta inte till sista dagen. För jag bryr mig inte ett dugg om när det är lagt på brevlådan, utan när det kommer fram.

Lars-G

Året som Gått.

Sett från Reds sida.

Så har man då åstadkommit 6 nr. Inte ensam, utan med god hjälp av olika skrivande modellflygare runt om i landet.

I början av året var skrivklådan störst, då kom det in mängder av material och de blev till att välja. Men efter nr 4 så var lagret slut och tydligen också skrivglädjen. Det är ju en del saker som man tycker borde vara självklara att skriva om. Tävlingar t ex allrahelst större sådana. Som t ex SM i F3A, Linstyrnings SM, NM i Radio och Linstyrning. Fram för allt saknar jag VM i Radio. Det lär ha varit många svenskar på plats i Italien, men varför skrivs det inget? Någonstans är det fel. Detta är ett jobb för grenstyrelserna i Radio och Linstyrning att luska ut.

I övrigt har redaktörsjobbet varit roligt, med många trevliga brev och telefonsamtal, men jobbigt när det drar ihop sig.

Slutligen ett tack till alla som hjälpt till och ett särskilt tack till förre redaktören C G Ahrebrand för ett jättejobb med annonser och utskrivningen.

Också

GOTT NYTT ÅR PÅ ER ALLA.

Lars-G.

INVIGNING

Invigning av Tidaholms modellflygfält.

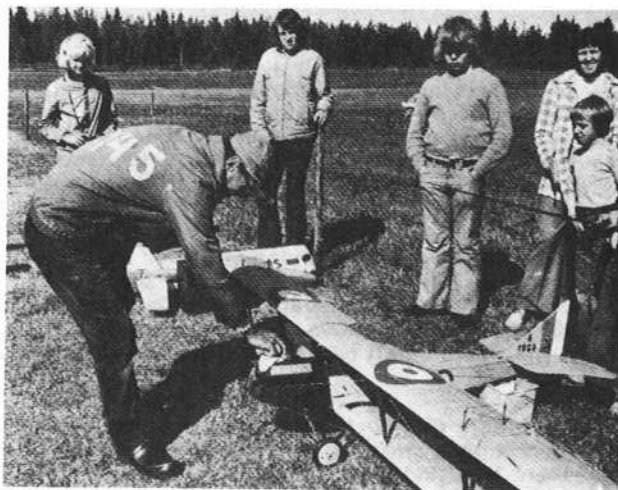
Lördagen-Söndagen 25,26/8 hölls invigning av Tidaholms nya modellflygfält. Tidaholms modellflygklubb, som på några få år ökat till 46 medlemmar, har tidigare varit hänvisade till ett militärt övningsfält utanför Skövde. Det nya fältet som döpts till Stacklanda ligger nu alldeles vid stadsgränsen och infarten är mitt emot entrén för Folkets Park.

Fältet har tillkommit helt på medlemmarnas eget initiativ och bekostnad. Bara restaurering av en AMS-barack samt dräneringsledning har kostat 12.000 kr. Stråket är ca 150 meter långt och 30 meter brett. Helt fria ytor åt söder och väster medan lägre skog finns åt de andra hållen. Stadens myndigheter har dock lovat att bekosta avverkning av det närmaste skogspartiet.

Invigningsdagarna var annonserade i ortspressen och publiken var uppskattad ca 500 personer sammanlagt. Klubben fick ett fint tillskott i kassan genom lottförsäljning samt förplägnad som sköttes av fruar och fästmör i klubbstugan. Utmärkt väder rådde båda dagarna.

Programmet var mycket fint valt, så att publiken fick se det mesta inom modellflyg. Man startade med rekamläp, därefter kom fallskärmsfällning och bogsering av radiostyrt segelflygplan typ Cirrus. För dessa ändamål användes klubbens träningsmodell på vilken extra radiofunktioner för dylika ändamål finns inbyggda. För detta svarade Benny Kjellgren, Leif Johansson och Lars Kvist. Klubbens yngsta medlemmar hade linflygning som tyvärr slutade med haveri. Därefter visades rent friflyg med A-modell med timer samt uppdragning av den radiostyrda Cirrusen med konventionell lina.

För ett mycket fint inslag svarade John Powell från Jönköping, som med sin oldtimer Curtiss JN-4 förde publiken 60 år tillbaka i tiden. Modellen har tagit 550 timmar att bygga och är 2,65 meter mellan de övre vingpetsarna. En heder åt denna verkliga idealist.



John Powell, med sin "Jenny", Curtiss JN-4

Förutom nämnda inslag gav Benny Kjellgren publiken en fin insikt i hur en tävlingsflygning går till. Han genomförde ett i det närmaste perfekt multiprogram (F3A) under det att speakern informerade publiken om de olika manövrerna.

Som avslutning hölls en skämtstafettävling av samtliga som hade flygande modeller, med sig, och det var inte få det. Besökande modellflygare kom från Katrineholm, Växjö, Jönköping, Lidköping, Tibro, Skövde och Falköping.

Som speaker under de båda dagarna fungerade Ulf Hamle från Växjö RC-klubb.

Tidaholms Modellflygklubb med ordförande Benny Kjellgren önskas all lycka och fortsatta framgångar.

Insänt på uppdrag
Medlem 1252

NYTT

Micronic i nytt utförande.

Den svenska proportionalanläggningen MICRONIC har i dagarna kommit ut i en ny modell. De förändringar som skett är främst användandet av s k Low Power integrerade kretsar i såväl sändare som mottagare, vilket ger mycket låg strömförbrukning, servona är av typ Kraft KPS-11 (mekanisk del) med MICRONIC förstärkare, vilka har IC-kretsar. Centreringsnoggrannheten är av 0,3 % och dragkraften 2,5 kp. Anläggningen marknadsföres av RC-Importen, Älvsjövägen 8, 125 34 ÄLVSJÖ och kostar 2250:- inkl moms.

2

Modellbyggare hur många gånger har ni inte tryckt in knappålar in i fingrarna? Otaliga antar jag. Nu kan ni emellertid slippa detta, Modellsport i Vällingby saluför nämligen bockade nålar, som man dessutom får bra tag i. Förpackning med femtio stycken kostar 2:50.

(← Nålens utseende)

jal

EFTER- LYSNING

från Uppsala Flygklubbs modellsektion. Vi undrar om någon ev kan ha glömt att lämna tillbaka UFK:s film från vårt 25-årsjubileum. Den handlar om friflyg-SM 1960, Koplan var med text. Vi lånade ut den till olika klubbar i mitten av 60-talet.

Tacksam för upplysningar om filmen eller ev retur till Gunnar Ågren, Molngatan 16, 754 31 Uppsala, Tel 018/117399.

Säljes

Proportionalanläggning EK PRO, frekvens grön, med 4 servon. Jonas Jonsson, N. Grängsgatan 15B, 827 00 Ljusdal. Tel 0651/12961.

TYCKARE

Angående friflyg-SM 1973

Av olika men för mig okända anledningar blev 1973 års friflyg-SM bestämt till en ovanligt sen datum på året, nämligen 27 - 28 oktober. Valet av tävlingsplats, flygflottillen i Uppsala, lugnade i viss mån farhågorna för att tävlingen icke skulle kunna genomföras på grund av alltför kärvt höstväder, fältet är ju Sveriges största friflygfält, men det var ändå med blandade känslor 70-milafärden mot ett kanske av höststormar pinat Uppland anträdde. Lördagsvädret kom emellertid alla sådana tankar på skam, 1-klassernas mästerskap blev avgjorda i bästa tänkbara väder, enligt hörsågen.

Denna glädje fick dock icke jag uppleva eftersom jag denna gång endast hade tänkt tävla i Wakefield-klassen. När tävlingen skulle börja vid nio-tiden på söndagen kunde vi notera en vindhastighet på uppskattningsvis 8 - 10 m/sek och tävlingen fick också ett för sådana vindförhållanden normalt förlopp, dvs ojämna resultat, en del hårda landningar och för de som fick lyckade flygningar, långa promenader. Ehuru vinden var mycket märkbar, var förhållandena dock icke särdeles otrivsamma, temperaturen var nämligen för årstiden och Uppsala mycket gynnsam.

När jag kom tillbaka efter andra periodens flygning möttes jag av några modellflygare som kort men mindre gott meddelade att tävlarna skulle företa en omröstning om tävlingen skulle fortsätta eller avbrytas och gå om vid ett senare tillfälle, eftersom en del tävlarare tyckte att det blåste för mycket.

Det var inte lätt att i all hast avgöra en sådan sak men hur det var så samlades de tävlarare som befann sig vid startplatsen vid sekretariatet. Här informerade tävlingsledaren om det aktuella läget och meddelade dessutom att inga hinder förelåg att anordna 1973 års friflyg-SM under första delen av år 1974. Därefter tillfrågade han de närvarande om omröstning skulle ske för att avgöra om tävlingen skulle fortsätta eller avbrytas. Några tävlarare, däribland jag själv, tyckte att händelseförloppet gick väl snabbt och menade att tävlingen skulle fortsätta och kanske avkortas, men andra tafare menade att omröstning skulle ske, vilket skedde. Omröstningen gav till resultat att 40 tävlarare röstade för att tävlingen skulle avbrytas och 25 tävlarare röstade för fortsatt, men eventuellt avkortad SM-tävling.

Till detta kan nu göras följande tillägg.

- 1 Tidpunkten för omröstningen förefaller ha varit alltför tidig. När omröstningen företogs var långt ifrån alla tävlarare närvarande. Innan omröstning företogs borde kontroll företagas att representativt antal tävlarare var närvarande. Omröstningens resultat fick nu i allt för hög grad påverkas av de tävlarare som efter misslyckade, korta flygningar var ur stånd att fortsätta tävlandet.
- 2 Reglerna för inställande av friflygtävling, som fortfarande torde gälla, ger klara besked om förfarandet i ett läge med olämplig vindhastighet. Dessa regler talar om att friflygtävling kan inställas två dagar före dess tänkta avhållande, om väderutsikterna, som skall inforas från Sveriges Meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI), är sådana att man kan befara att vind- och väderförhållanden på tävlingsdagen blir direkt ogynnsamma, vilket när det gäller vindhastigheten innebär mer än 10 m/sek.

Om SMHI-utsikterna har varit sådana att tävlingen bestämts att avhållas enligt planerna, men förhållandena på tävlingsdagen är sådana att man icke anser sig kunna genomföra tävlingen skall den inställas innan tävlandet kommit igång.

Tävlingen kan också avkortas om förhållanden under pågående tävlande blir sådana att en fortsättning anses omöjlig.

Enligt min mening har klara brott mot dessa regler blivit begångna.

- 3 Jag vill också ifrågasätta om man överhuvudtaget kan avbryta en tävling, som kommit igång, genom omröstning. Så länge några tävlarare vill fortsätta så skall de också få det. Ansvariga inom vår förbundsledning rekommenderas undersöka detta och för framtiden ge klara besked.
- 4 Notabelt är också att "omröstningstillskyndarna" icke inväntade friflyg-grenchefen, som när omröstningen skedde var på väg tillbaka från andra periodens flygning. Hans inlägg i frågan borde ju vara av intresse, tycker man.

Många av oss som hade rest till Uppsala för denna SM-tävling hade många mil i hjulen och lika många tillbaka till hemorten. Reglerna som refererats ovan avser att förhindra onödiga resor och ekonomiska utlägg som kan vara nog så betungande.

Det som har hänt kan icke göras ogjort, men för framtiden vill jag rekommendera att de som nu spolierade friflyg-SM 1973 bättre än vid detta tillfälle överväger sitt ansvar inför modellflygsporten med dess både skrivna och oskrivna regler och inför medtävlarare som nu fick åka tillbaka utan förrättat värv men med en besk smak i munnen.

Lennart Hansson
Malmö

VAR DET NÖDVÄNDIGT?

Att ställa in SM,
Och varför?

Dessa frågor har jag och säkert många med mig undrat över. Det pratades om sportlig rättvisa. Att det var orättvist att fortsätta flyga. Att kärrorna flögs sönder eller blåste sönder efter landningen. Varför just detta SM?

Vid SM i Göteborg 1971 blåste det lika mycket. Ibland mer. Jag kollade själv mätapparaturen hos F9 meteorologen vid två tillfällen. Det kvaddades lika mycket modeller 1971.

Men det kanske var så att i år hade de mer vältaliga kvaddat och argumenterade för att ställa in, för att få chansen att reparera resterna och kämpa om SM än en gång.

En annan förklaring är att till Göteborg är det långt att åka från mellansverige, men att det för de flesta tydligen inte har gått in att det är precis lika långt från Göteborg till mellansverige. Därför är det inte fullt så populärt att ställa in tävlingar i Göteborg, som i mellansverige. För det är så att samma modellflygare tycker att det går bra att flyga i 10 m/sek i Göteborg men inte i Uppsala. Mycket märkligt faktum.

Till årets SM hade minoritet lång resväg, och domtar man ingen hänsyn till i omröstningar.

Man kanske hoppas på att nästa gång SM arrangeras så åker inte dom med lång resväg dit igen och man kan göra upp om SM-plaketterna i fred.

Jag tycker att en sådan lösning är många gånger osportsligare än att ställa in en blåsig tävling, som redan flugits i två perioder och man kunde konstatera hur läget var i de olika klasserna.

Heder åt Leif Zetterlund och Gerald Boman, som trots att de kom från arrangörsklubben ville fortsätta. Dom var sportsliga.

Varför lyssnade ingen på vad Erik Sund från arrangerande Waxholm hade att säga. Han ville göra ett uppehåll för att se om vinden avtog.

FÖR DET GJORDE DET.

En timme hade räckt. För klockan 13, hade vinden avtagit och klockan 13,30 när jag lämnade fältet blåste det mindre än det gjorde när tävlingen startade, och hade gjort det i cirkus en kvart.

Sedan är det så att det är ganska svårt att flyga i hårt väder. Har vi glömt av den konsten. Folk som för 5 år sedan skulle fortsatt utan att blinka, gnydde nu något helt förskräckligt.

Slutligen.

Det hade varit sportsligare att fortsätta än att ställa in.

Lars-G Olofsson

En replik

Först nu har jag råkat se en rad i Peter Meurlings notis om raketer på sid 8 i Modellflygnytt nr 2/73. Beträffande inköpsställen omtalar han Ingenjör-firman Atlas i Malmö. Efter att ha nämnt en del om firmans katalog mm påstår han; "Någon rabatt för SMFF-medlemmar har man inte".

Själv har jag ej någon del i firman ifråga men genom de många årens arbete inom raketgrenen har jag givetvis inköpt åtskillig material därstädes. Jag känner därför ej igen detta påstående som Peter Meurling gjort. Vid ett telefonsamtal med Nils-Henning Bengtson på Ing-firman Atlas fick jag också bekräftat att samtliga SMFF-anslutna klubbar erhåller 15 % klubb-rabatt. (Av naturliga skäl måste beställningen göras i respektive klubbs namn. Man kan ej begära att firman skall känna till varje enskild klubbmedlem.)

Jag vill också med detta tillrättaläggande konstatera att vi har ej någon anledning att misskreditera någon av våra hobbyleverantörer och tidningsannonser. Vid ett annat tillfälle Peter Meurling, ta kontakt så att uppgifterna blir korrekta - ett telefonsamtal kostar så lite . . .

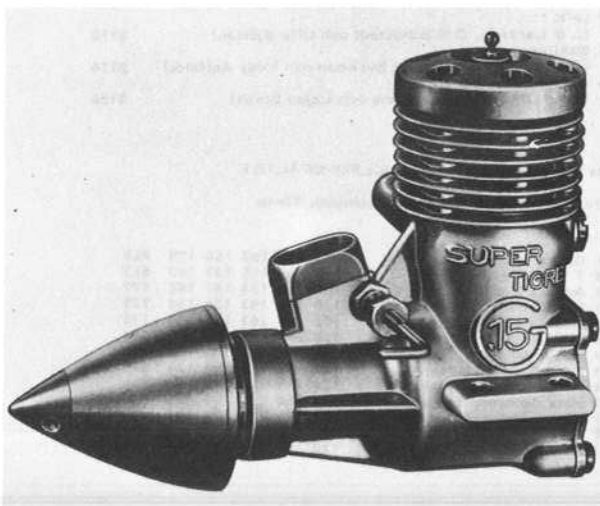
Lars Andersson

Jo, jag satt en kväll och läste MFN 2 1972 om riksstämman och såg att modellflyg kanske skulle införas i OS hur blev det med det? Varför inte höja medlemsavgiften för en om möjligt bättre tidning?

En tyvärr ej längre medlem i Västerås FK
HT SE-5176

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.-



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 TRUFSSON Modellflygindustri AB, Storgatan 25
211 41 MALMÖ (Pg. 14 82 07-4)

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

Namn _____

Bostad _____

Postnr _____ Adress _____

RESULTAT

Resultat AKMG ffl:s Höstävling

A2 sen

1	Henry Åkermark, Kättilstorp	180	180	180	180	180	900	+ 134
2	Lars-G Olofsson, AKMG ffl	180	180	180	180	180	900	+ 121
3	Claes Mårtensson, AKM	180	180	180	117	180	837	
4	Knut Andersson, Flyvgången	180	140	180	174	144	818	
5	Arne Nohlberg, Kättilstorp	180	87	180	180	175	802	
6	Ingemar Nabbing, Kättilstorp	78	180	180	180	179	797	
7	Bror Elmar, Nimbuss	113	180	101	180	180	754	
8	Bengt Johansson, Kättilstorp	95	140	176	158	180	749	
9	Gösta Sundberg, Kättilstorp	121	180	180	180	86	747	
10	Lelf Persson, AKM	99	180	180	92	178	729	
11	Åke Engström, Kättilstorp	145	180	100	147	104	676	
12	John Pettersson, Flyvgången	180	113	180	180	15	668	
13	Sture Eriksson, Trollhättan	180	75	95	180	135	665	
14	Eddy Astfeldt, Eskilstuna	132	163	128	131	90	644	
15	Louise Flodström, AKMG ffl	143	180	76	82	150	631	
16	Lennart Larsen, AKM	37	120	50	32	113	352	

A2 jun

1	Lelf Österberg, Eskilstuna	180	180	180	180	139	859	
2	Lars-O Danielsson AKMG ffl	180	180	124	180	180	844	
3	Tomas Alm, Eskilstuna	180	180	140	179	117	796	
4	Thomas Ekendahl, Eskilstuna	129	170	170	126	177	782	
5	Ove Engström, Eskilstuna	180	180	180	144	91	775	
6	CeGe Karlsson, Eskilstuna	87	180	141	165	137	710	
7	Anders Persson, AKM	53	180	180	95	103	611	
8	Sven-O Johansson, AKMG ffl	90	84	92	180	160	606	
9	Stefan Johansson, Trollhättan	78	112	106	170	135	601	
10	Bengt Pettersson, LEN	126	83	107	130	94	540	
11	Dick Nilsson, LEN	117	180	74	83	50	504	
12	Göran Einarsson, Eskilstuna	76	180	118	106	-	480	

B2

1	Anders Håkansson, EKM	161	180	180	180	180	881	
2	Lennart Backman, Eskilstuna	160	180	180	180	180	880	
3	Lennart Flodström, AKMG ffl	180	156	173	156	150	834	
4	Lars-G Olofsson, AKMG ffl	180	103	180	180	135	797	
5	Olof Nerud, AKM	180	133	161	122	180	795	
6	Lennart Hansson, AKM	180	124	100	180	167	770	
7	Knut Andersson, Flyvgången	159	102	118	163	180	741	
8	Lilf Carlsson, AKMG ffl	96	180	163	133	127	718	
9	Ove Pettersson, AKMG ffl	90	180	108	110	112	619	

C2

1	Hans Lindholm, LEN	166	180	130	157	162	795	
2	Lars-G Lindblad, Eskilstuna	143	180	180	158	132	793	
3	Pelle Liden, AKMG ffl	117	77	78	78	76	426	
4	Michael Nilsson, AKM	60	73	78	72	70	353	
5	Sture Eriksson, Trollhättan	76	50	49	64	68	307	

A1

1	Arne Nohlberg, Kättilstorp	105	125	180	120	96	623	
2	Bengt-I Johansson, Kättilst	96	115	189	129	96	607	
3	Ole Holmblad, AKMG ffl	101	68	111	88	152	520	
4	Åke Engström, Kättilstorp	180	104	64	76	86	510	
5	Lars-O Danielsson, AKMG ffl	180	54	31	113	72	450	
6	Ove Pettersson AKMG ffl	21	97	79	112	137	446	
7	Dick Nilsson, LEN	-	173	84	107	76	440	
8	Sven Calander, AKMG ffl	106	82	57	71	39	354	
9	Jan Beckman, Eskilstuna	51	143	57	53	48	352	
10	Bengt Pettersson, LEN	-	59	99	73	76	307	
11	Sven-O Johansson, AKMG ffl	45	32	98	48	66	289	

Handluns

1	Tomas Alm, Eskilstuna	52	45	32	41	42	212	
2	Ole Holmblad, AKMG ffl	33	15	48	30	60	186	
3	Sven Calander, AKMG ffl	60	54	25	20	21	180	
4	Lelf Österberg, Eskilstuna	21	60	31	26	41	179	
5	Ove Pettersson, AKMG ffl	8	30	47	42	51	178	
6	Eddy Astfeldt, Eskilstuna	49	32	26	31	11	149	
7	Thomas Ekendahl, Eskilstuna	16	11	28	35	26	116	
8	Arne Johansson, Trollhättan	20	20	15	17	17	89	

AKMs Höstävling 1973 13 Oktober Revingehed

Resultatlista

Klass F1A

1	Håkan Broberg, Borlänge	180	180	180	180	180	900	+ 152
2	Henry Åkermark, Kättilst	180	180	180	180	180	900	+ 141
3	Sture Ericsson, Trollhätt	180	180	180	180	900	+ 134	
4	Claes Mårtensson, AKM	180	180	180	180	165	885	
5	Stig Kamph, AKM	180	180	180	180	140	860	
6	Lennart Widh, AKMG ffl	180	180	180	180	115	835	
7	Per Qvarnström, Fladder	180	180	91	180	180	811	
8	Arne Nohlberg, Kättilst	180	169	180	133	126	788	
9	Lelf Persson, AKM	92	150	180	171	155	775	
10	Lennart Larsen, AKM	89	180	180	171	155	775	
11	P-E Andersson, Fladder	90	176	151	180	80	677	
12	Anders Persson, AKM	180	111	149	75	77	592	
13	Fredrik Fax, Fladder	35	88	109	94	108	434	
14	Svante Lundqvist, Fladder	27	90	180	-	-	297	

Klass F1B

1	Jan Zetterdahl, Solna	180	180	177	180	180	897	
2	Olof Nerud, AKM	171	180	180	180	140	851	
3	Lennart Hansson, AKM	180	139	171	180	180	850	
4	Björn Söderström, Solna	180	113	104	180	180	757	
5	Per Qvarnström, Fladder	180	103	88	180	127	678	

Klass F1C

1	Ole Sjöman, Uppsala	180	180	180	180	180	900	
2	Jan-Olle Åkesson, AKM	150	-	-	-	-	150	
3	Claes Mårtensson, AKM	-	-	-	-	30	30	

Resultat från Solna MSK:s Höstävling den 30,9 1973

F1A junior

1	Anders Larsson, UFK	180	171	143	168	180	842	
2	Gustav Karlsson, Eskilstuna	180	122	177	180	151	810	
3	Tomas Alm, Eskilstuna	48	180	180	180	165	753	
4	Dennis Quick, LEN	145	173	112	135	180	745	
5	Nils af Uhr, Sigtuna	167	165	128	99	180	739	
6	Rolf Karlsten, Sigtuna	178	36	180	154	177	725	
7	Per Scherdin, Sigtuna	68	180	87	104	128	578	
8	Ove Engström, Eskilstuna	59	180	70	179	90	578	
9	Lars Bokström, UFK	136	87	180	81	88	572	
10	Johan Luthman, Gladatorerna	180	180	126	25	60	571	
11	Ole Holmblad, AKMG	56	167	175	55	116	569	
12	Tomas Ekendahl, Eskilstuna	124	180	142	39	83	568	
13	Anders Sund, Waxholm	72	167	48	145	70	502	
14	Leif Österberg, Eskilstuna	180	29	82	66	100	457	
15	Sören Andersson, UFK	60	180	102	28	79	449	
16	Per Johansson, LEN	55	101	56	110	90	412	
17	Gunnar Nilsson, UFK	60	39	127	53	83	362	
18	Göran Einarsson, Eskilstuna	95	65	61	47	31	299	
19	Hans Ström, UFK	16	81	24	91	85	297	

F1A senior

1	Ole Sandahl, Mysingen	"Ideel maxan"	900					
2	Gösta Rask, Waxholm	180	180	180	179	180	899	
3	Bo Jansson, LEN	180	180	140	154	180	834	
4	Louise Flodström, AKMG	180	125	180	180	136	801	
5	Håkan Broberg, Borlänge	180	180	78	180	180	798	
6	Rune Olsson, Gamen	180	180	140	162	122	784	
7	Ingemar Nabbing, Kättilstorp	180	142	124	152	180	778	
8	Erik Sund, Waxholm	180	180	180	108	119	767	
9	Nils O Gustavsson, Kättilst	180	180	74	152	180	766	
10	Inge Sundstedt, Borlänge	105	175	161	144	180	765	
11	Lars E Larsson, UFK	160	110	134	180	180	764	
12	Henry Åkermark, Kättilstorp	180	180	110	110	180	760	
13	Willy Andersson, Västerås	174	180	127	180	99	760	
14	Gunnar Kalén, Gamen	180	180	92	127	180	759	
15	Gunnar Holm, Solna MSK	96	180	180	180	104	740	
16	Bernt Sund, Waxholm	145	180	180	60	172	737	
17	Lars-G Olofsson, AKMG	88	180	180	119	167	734	
18	Peter Meurling, Gladatorerna	180	180	98	134	121	713	
19	Åke Engström, Kättilstorp	94	180	180	92	180	706	
20	Hans B Andersson, Gamen	180	180	89	61	180	690	
21	Lars Flodin, Gladatorerna	149	97	133	107	180	666	
22	Gösta Franzén, UFK	180	180	79	130	93	662	
23	Vanja Sund, Waxholm	105	66	180	137	142	630	
24	Arne Karlsten, Sigtuna	64	180	141	60	180	625	
25	Arne Nohlberg, Kättilstorp	180	111	91	142	91	615	
26	Åke Karlsson, Kättilstorp	152	106	157	92	103	610	
27	Birgitta Holm, Waxholm	87	63	100	180	85	515	
28	Torsten Eriksson, UFK	103	180	92	79	45	499	
29	Peter Urby, Eskilstuna	167	180	-	-	-	347	
30	Christer Carlsson	8	49	3	-	-	60	
31	Torsten af Uhr, Sigtuna	-	-	-	-	-	7	

F1B

1	Lennart Backman, Eskilstuna	180	180	179	170	180	889	
2	Jan Zetterdahl, Solna MSK	180	180	180	180	164	884	
3	Kjell Liwenborg, Solna MSK	150	180	151	180	180	841	
4	Lars-G Olofsson, AKMG	140	180	79	160	154	713	
5	Lennart Flodström, AKMG	180	82	102	119	167	655	
6	Carl G Sundstedt, UFK	91	141	118	150	146	646	
7	Bengt Blomberg, Gamen	64	180	133	142	125	644	
8	Björn Spens, Gamen	180	175	89	75	77	596	

F1C

1	Ole Sjöman, UFK	"Ideel maxan"	900	+ 180	902			
2	Hans Lindholm, LEN	-	900	+ 108	901			
3	L G Lindblad, Eskilstuna	-	900	+ 99	900			
4	Leif Zetterlund, Solna MSK	178	180	180	180	178	896	
5	Urban Nygren, Solna MSK	180	180	180	114	180	834	
6	Gerald Bohman, Solna MSK	156	180	142	170	158	806	
7	Lajos Bisak, Gamen	133	180	180	137	146	776	
8	Tore Hedqvist, Eskilstuna	180	180	180	55	152	747	
9</								

A1 Seniorer

1	Holger Sundberg, Uppsala	122	141	110	126	119	618
2	Per-Arne Svensson, Uppsala	115	126	61	140	119	561
3	Gösta Franzén, Uppsala	107	104	125	127	54	517
4	Gunnar Ågren, Uppsala	92	94	116	97	103	502
5	Thorsten Eriksson, Uppsala	90	117	87	55	118	467
6	Bengt Lindkvist, Sigtuna	93	102	95	71	82	423

A1 Juniorer

1	Mats Jansson, Tierp	133	140	122	180	134	709
2	Börje Eriksson, Tierp	124	127	88	107	120	566
3	Bengt Jansson, Tierp	84	120	100	110	104	518
4	Per Scherdin, Sigtuna	108	134	54	110	110	516
5	Thomas Lindkvist, Sigtuna	62	88	98	93	96	437
6	Rolf Karlsten, Sigtuna	99	93	37	81	99	409
7	Sierjas Tsampazis, Uppsala	106	82	46	100	48	382
8	Hans Svensson, Uppsala	38	112	88	40	89	367
9	Manne Rytliman, Uppsala	101	71	66	85	34	357
10	Klaes Svensson, Uppsala	77	36	90	100	32	335
11	Mikael Hjelm, Sigtuna	87	70	38	43	81	319
12	Bengt Lundin, Uppsala	55	66	84	22	70	297
13	Lars Bokström, Uppsala	30	68	81	30	74	283
14	T B Weinstål, Tierp	110	58	-	-	-	168
15	Håkan Björkeholm, Uppsala	4	5	25	22	9	65

HKG

1	Jörgen Andersson, Tierp	60	60	56	50	60	286
2	T B Weinstål, Tierp	59	60	54	46	53	272
3	Mats Jansson, Tierp	42	35	52	44	41	214
4	Holger Sundberg, Uppsala	39	37	35	33	30	174
5	Börje Eriksson, Tierp	41	35	24	45	28	173
6	Thorsten Eriksson, Uppsala	36	38	29	30	26	159
7	Bengt Jansson, Tierp	17	27	29	44	34	151
8	Rolf Karlsten, Sigtuna	18	30	42	40	7	137
9	Göran Sundberg, Uppsala	10	16	13	20	14	73
10	Jan Svenningsson, Uppsala	15	13	10	16	18	72

SRFK Resultatlista SM Pylon-FA1 1/9-73

Poäng Bästa tid

1	Göran Karlsson, SRFK	19	1,45,8
2	Arvid Holmbom	18	2,01,3
3	Aulis Lehtinen	15	1,58,6
4	Risto Baltzar	15	2,00,2
5	Jan-Erik Lundgren	15	2,07,2
6	Bengt Forsgren, SRFK	14	2,00,6
7	Ingemar Holmberg	13	2,13,6
8	Lars Olsson	12	1,48,8
9	Kurt Jansson, Micros	12	2,02,4
10	Greger Mårtensson, SRFK	12	2,08,2
11	Per Kempe	12	2,24,4
12	Anders Fällidin	10	2,11,3
13	Roger Eklund	10	2,14,0
14	Bert-Olov Lindberg	8	2,18,8
15	T Nelson	8	2,47,2
16	Tore Loodin, SRFK	8	2,53,1
17	Christer Lundgren	7	2,01,8
18	Åke Karlsson, SRFK	6	2,30,2
19	Rune Svenningsson	4	2,11,1
20	Olle Bergqvist, SRFK	1	3,09,0

RESULTAT FRÅN HÖSTTÄVLINGEN 1973-09-22-23 i Handen

Team-racing int

		Omg 1	2	Semi	Final
1	Larsson/Rylin, Solna MSK	4,53	5,36	5,04	10,03
2	Härne/Gustavsson, Solna MSK	5,01	wo	5,36	11,48
3	Ahlström/Fransson, LEN	5,48	6,03	5,32	53 v
4	Pontan/Winkler, Handens MFK	5,17	disk	wo	
5	Bengtsar/Böhlén, Solna MSK	5,24	7,21	5,48	
6	Fällgren/Fällgren, Oxelösund	7,17	5,28	6,21	
7	Lind/Sannes, Handen/Solna	-	6,00		
8	Samuelsson/Axtillius, Galax	24 v	6,01		
9	Williamsson/Ohlsson, ÖSFK	disk	7,41		
10	Engman/Karlsson, Handens MFK	wo	wo		

Team-racing B

1	Winkler/Pontan, HMFK 6,31
2	Fällgren/Fällgren, OMFK 100 v
3	Samuelsson/Axtillius, Galax wo

Speed int

		Omg 1	2	3	km/t
1	Bengt Martinellé, Örnarna	16,9	-	-	213
2	Lef Cernold, HMFK	21,1	18,0	18,0	200
3	Ove Kjellberg, SMSK	-	19,4	-	185
4	Charlie Engquist, Örnarna	19,6	20,1	-	183
5	Jan Rosengren, SMSK	21,0	-	-	171

Combat int

1	Göran Fällgren, OMFK
2	Johnny Couchèr, HMFK
3	Mikael Höög, HMFK
4	Erik Huss, Skara
5	Anders Leimalm, AKMG
6	Ingemar Larsson, AKMG

Standard-racing

		Omg 1	2	Final
1	Ohlsson/Williamsson, ÖSFK	7,13	6,02	50 v
2	Meurling/Miettinen, Gladiatorerna	5,56	5,34	37 v
3	Karlsson/Mannerstedt, ÖSFK	87 v	6,00	disk
4	Höög/Couchèr, HMFK	6,55	disk	
5	Eriksson/Fällgren, OMFK	55 v	7,59	
6	Ljungren/Meurling, Gladiatorerna	8,43	disk	
7	Larsson/Huss, AKMG/Skara	67 v	-	
8	Asplund/Engman, HMFK	disk	42 v	
9	Huss/Leimalm, Skara/AKMG	disk	disk	

Stunt

1	Gunnar Carlsson, HMFK
2	Sven Pontan, HMFK

Lagtävling (1:an får 6 p, 2:an 5 p o s v)

1	Handens MFK 27 p
2	Solna MSK 17 p
3	Oxelösunds MFK 11 p

Resultat Stunt- och Combattävling i Västerås den 29/4-73

Semistunt

1	Leif Johansson, VFK	979
2	Gunnar Carlsson, Handen	846
3	Christer Svensson, VFK	786
4	Per Stjärnesund, VFK	584
5	Johnny Couchèr, Handen	478
6	Mikael Höög, Handen	450

Stunt

1	Ove Andersson, VFK	3318
2	Erik Huss, Uddevalla	1909
3	Sven Pontan, Handen	1227

Combat

1	Tomas Carlsson, Nybro
2	Hans Johnsson, Nybro
3	Sven Pontan, Handen
4	Bengt Jansson, VFK

13 deltagare

RFK VIGGENS PYLONRACING DEN 29 SEPTEMBER 1973

		Tid och poäng i flygning nr													
Namn		1	P	2	P	3	P	4	P	5	P	6	P	Tot P	Plac
1	G Karlsson, Stockholm	1,46,5	3	1,48,8	3	1,53,0	3	1,44,8	3	1,51,2	3	1,45,3	3	18	1
2	B Forsgren, Stockholm	2,03,7	3	1,55,3	3	1,55,6	3	1,52,2	3	2,07,8	3	2,04,2	3	18	2
3	B-O Lindberg, Sundsv	2,31,1	1	-	-	2,21,0	1	2,08,3	1	2,44,0	2	2,29,0	3	8	12
4	K Jansson, Stockholm	-	-	2,12,0	1	2,01,2	3	2,28,6	1	2,26,0	1	2,03,3	3	9	9
5	J-E Lundgren, Falun	2,15,4	3	2,12,2	2	2,08,0	2	2,18,1	1	2,10,1	2	-	-	10	8
6	Chr Lundgren, Gtbg	2,20,0	2	1,58,2	1	2,11,3	1	2,05,2	3	2,17,0	1	1,59,6	2	10	7
7	Å Karlsson, Stockholm	-	-	2,51,4	1	2,30,9	1	2,24,4	1	-	-	-	-	3	13
8	I Holmberg, Sundsvall	2,03,5	2	1,58,3	2	2,11,6	2	2,06,6	1	2,11,6	3	2,12,3	2	12	5
9	A Lehtinen, Säter	-	-	1,55,2	3	1,54,6	3	1,53,3	3	2,03,7	2	1,56,1	3	14	3
10	P Kämpe, Falun	2,40,4	1	2,22,8	2	2,22,5	1	2,13,7	2	2,24,9	2	2,17,0	1	9	10
11	R Baltzar, Falun	2,20,7	1	1,57,4	2	2,04,0	3	2,03,8	2	2,04,4	2	-	-	10	6
12	A Fällidin, Sundsvall	2,04,8	2	2,05,6	2	2,06,8	2	2,22,5	2	-	-	-	-	8	11
13	A Holmbom, Sundsvall	1,59,0	3	1,58,1	3	2,04,5	2	2,08,6	2	2,07,4	3	-	-	13	4

Namn	Flygplan	Motor	Radio
1	G Karlsson, Stockholm	Sleepy	HP EK
2	B Forsgren, Stockholm	Mustang	HP Multiplex
3	B-P Lindberg, Sundsv	Mustang	HP Micronic
4	K Jansson, Stockholm	Phyton	HP
5	J-E Lundgren, Falun	Mustang	HP Digplex
6	Chr Lundgren, Gtbg	Miss Ada	HP Proline
7	Å Karlsson, Stockholm	Phyton	HP Multiplex
8	I Holmberg, Sundsvall	Mustang	HP Sankyo
9	A Lehtinen, Säter	Mustang	HP EK
10	P Kämpe, Falun	Mustang	HP Kraft
11	R Baltzar, Falun	Mustang	HP 800
12	A Fällidin, Sundsvall	Mustang	HP Micronic
13	A Holmbom, Sundsvall	Mustang	HP Skyleader

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.

JUBILEUM

731007 jubilerade Järvsöbygdens modellflygklubb. 15 år är våran förening. Mycket skulle vara att säga om detta jubileum - hela oceaner av tankar faller egentligen över mig så här lite grann efteråt. Men det ska jag göra en annan gång och i annat sammanhang.

Egentligen skulle vi i nuvarande klubben inte fira något 15-års jubileum - skulle vi fira något så vore det ungefär ett ettochetthalvtårsjubileum, för så länge tillbaka sträcker sig klubbens nuvarande aktiva period. Vi har låtit tala om oss - inte så mycket i denna tidning utan så mycket mera i Allt om Hobby och i diverse fritidsgrupper och Fritt valt arbetsgrupper landet runt.

Järvsöbygdens modellflygklubb har ett anrikt förflutet bakom sig i friflygarsammanhang. Klubben var otroligt aktiv på slutet av 50-talet och början av 60-talet. Över 200 medlemmar har vi haft under årens lopp. Det är en imponerande summa när man betänker att vi ligger mitt i södra Norrlands in-land, med 9 mil till närmaste modellflygklubb. Av någon anledning har flygintresset varit segt här.



Vi har fått provbygga och testa Oves och SEMO:s nya "Thunderbird". Här är Mats Nygren med kärnan. Se f 6 Allt om hobby nr 7/73.

Av gamla gardet finns inte mycket kvar i aktiva sammanhang. Tre flygande bröder dök upp, en med flygande RC-modell, Anders Eriksson, Erik Svensson och Claes Göran Claesson flög lite för oss på Ljusdals flygfält. Mycket inspirerande för grabbarna.

Per Södersten kan vi räkna in bland klubbmedlemmarna, och han är ju aktiv på pappersplanet (obs vitsen). Åke Persson gör en berömvärd insats som klubbkassör och likaså har vi Millert Järverud som leder grannklubben i Ljusdal. Därmed var det slut på de aktiva.

Nudå?

Jodå.

Vi har världens enda helt krashsäkra nybörjarmodell, Fräs, världens enda krashsäkra stuntmodell, Cobra (ännu bättre än när den var i MFN sist). Det för med sig den något ovanliga följden att vi inte kan slå sönder modellerna och får hänga upp dem på väggen när vi tröttnat på dem. Resultat: 14 medlemmar äger över 50 flygplan . . .

Vi har anställningsstopp. 14 medlemmar får vara med och bygga och flyga. Alla som vill bli medlemmar är välkomna, men eftersom jag är ende ledare så är det stopp vid ett visst antal aktiva medlemmar. Alla är i 12 - 14 årsåldern.

Vi har 5 radioanläggningar som används, också Åke Perssons i byrålådan . . . Vi har två semistuntflygare, två RC-flygare och en hel del på väg upp pland pojkar. Vi har enormt långt till alla tävlingar, som vi inte heller besöker. Ån.

Vi har inga vuxna som hjälper oss. Som vanligt.

Däremot har vi väldigt kul.

Bo Gårdstad

PS. Jubileet? Jodå, Supé, Film, Diabilder, Bygglokalen, Lintävling, Middag, DS.

FLYGTRÄFFEN

söndagen den 23 september 1973.

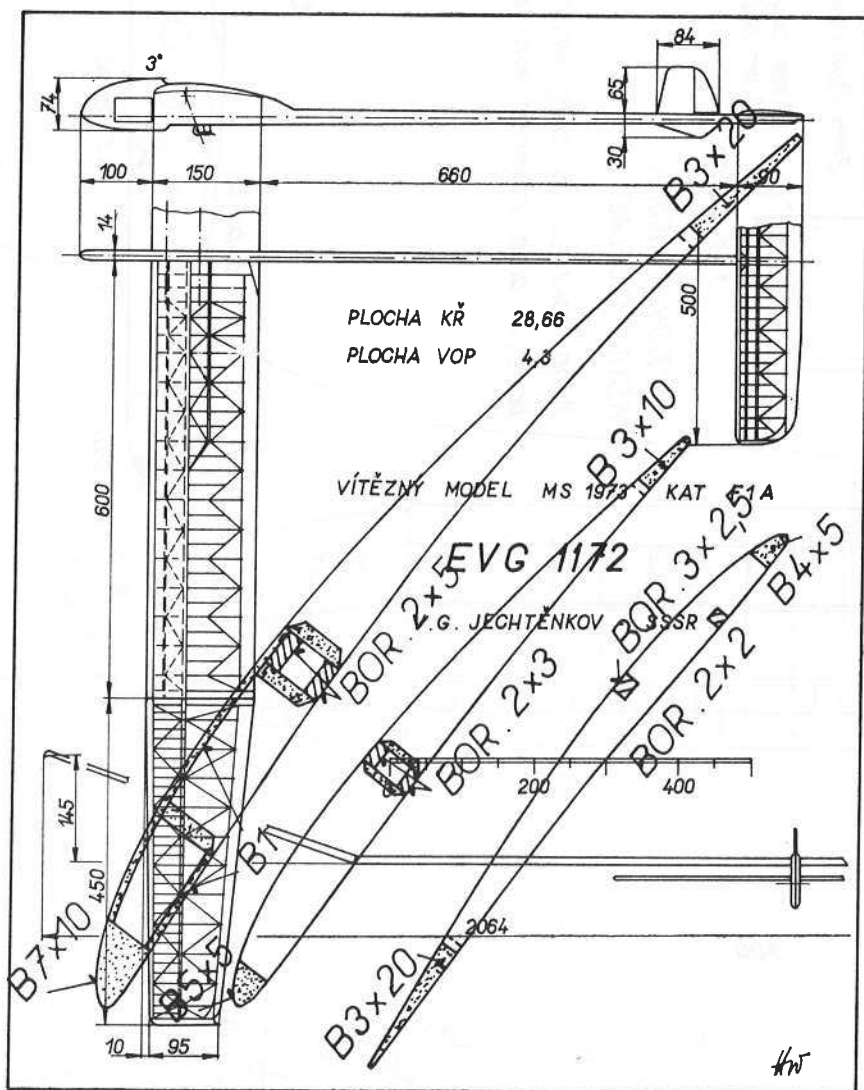
Inbjudan utsänd till Jönköpings- Kronobergs och Östergötlands klubbar.

Den första av klubben anordnade flygträffen blev enligt vår egen åsikt mycket lyckad. Vädret var inte det bästa tänkbara, det var både regnigt och blåsigt, så förutsättningarna för att genomföra träffen enligt programmet, var lika med noll. Efter det att meteorologen i Jönköping lovat väderförbättring, beslöt sektionen i ett telefonsammanträde försöka fullfölja dagen. Främmande klubbar som var inbjudna kom redan på lördagen, bl a Kalmar och Nybro flygklubbar. Vi kallade samman till ett kvällsmöte i Norelius lokal Storgatan 13, kl 18.00. Dit kom många av klubbens medlemmar, vi var ca 25 st. Vid detta möte visade Kalmarklubben några filmer om modellflyg, samt några stillbilder. Deras program blev synnerligen uppskattat av TBFK:s medlemmar. Kl 23.00 avslutades så mötet och vi gick hem för att sova och avvakta bättre väder. Våra gäster från Kalmar övernattade i den av Norelius upplåtta lokalen och dessa var storbelåtna med inkvarteringen. På söndagen samlades vi ute på fältet för att göra vissa förberedelser. Kalmar-klubben provflög en del modeller och vi andra ordnade med utställningen, lotterierna, drickaförsäljningen. Den av meteorologen lovade väderförbättringen lät emellertid vänta på sig, vinden hade dock avtagit en smula men det duggregnade. Kl 13.00 inleddes den officiella delen av flygträffen med att klubbens ordförande Åkesson hälsade publiken välkommen, samtidigt gjordes några överflygningar av klubbens egen flygare Curt Lindh, som flög en Mustfire. Därefter gjordes en del flygningar av medlemmar ur Kalmar-, Nybro- och Linköpings klubbar. En kille från Linköpingseskadern visade att även en modellhelikopter kan flyga. Vidare kan nämnas Powell från Jönköpings FK fina grej med en J4:a, både vad det gäller flygningen som bygget, det var en synnerligen fin modell. Vidare fick vi se en modell med Wankelmotor, som flögs av Kalmarklubbens ordförande. En Nybrokille gjorde även en

grandios uppvisning med en King Cobra men fick hålla sig på rätt hög höjd av säkerhetsskäl. Nämnas bör också Thells flygning med en Falcon Senior, med vilken han gjorde en hel del fina manövrer. Vädret tvingade dock grabbarna att banta sina program, trots detta vågar vi inom klubben påstå att träffen blev mycket lyckad. Givetvis blev det en del gnissel och döda punkter i programmet, Linflygarna från Kalmar fick inte sina motorer att gå, vilket till en del berodde på vädret och att dom inte hade fått rätt soppa med sig. Av de missagen får vi bara lära. Vad beträffar utställningen, vilken till största delen organiserats av Torphammar, tilldrog denna ett synnerligen stort intresse. Klubbens målsättning var att göra denna så representativ som möjligt för modellflyget. Publikerna kunde se ett stort urval, från den lilla segelmodellen och linstyrningsmodellen, till de mest avancerade radiomodellerna. Bland kan nämnas en Spitfire i skala, byggd av Thell från Ödeshög, samt en helikopter, tillhörande Åkesson, under byggnad. Om utställningen i sin helhet kan sägas

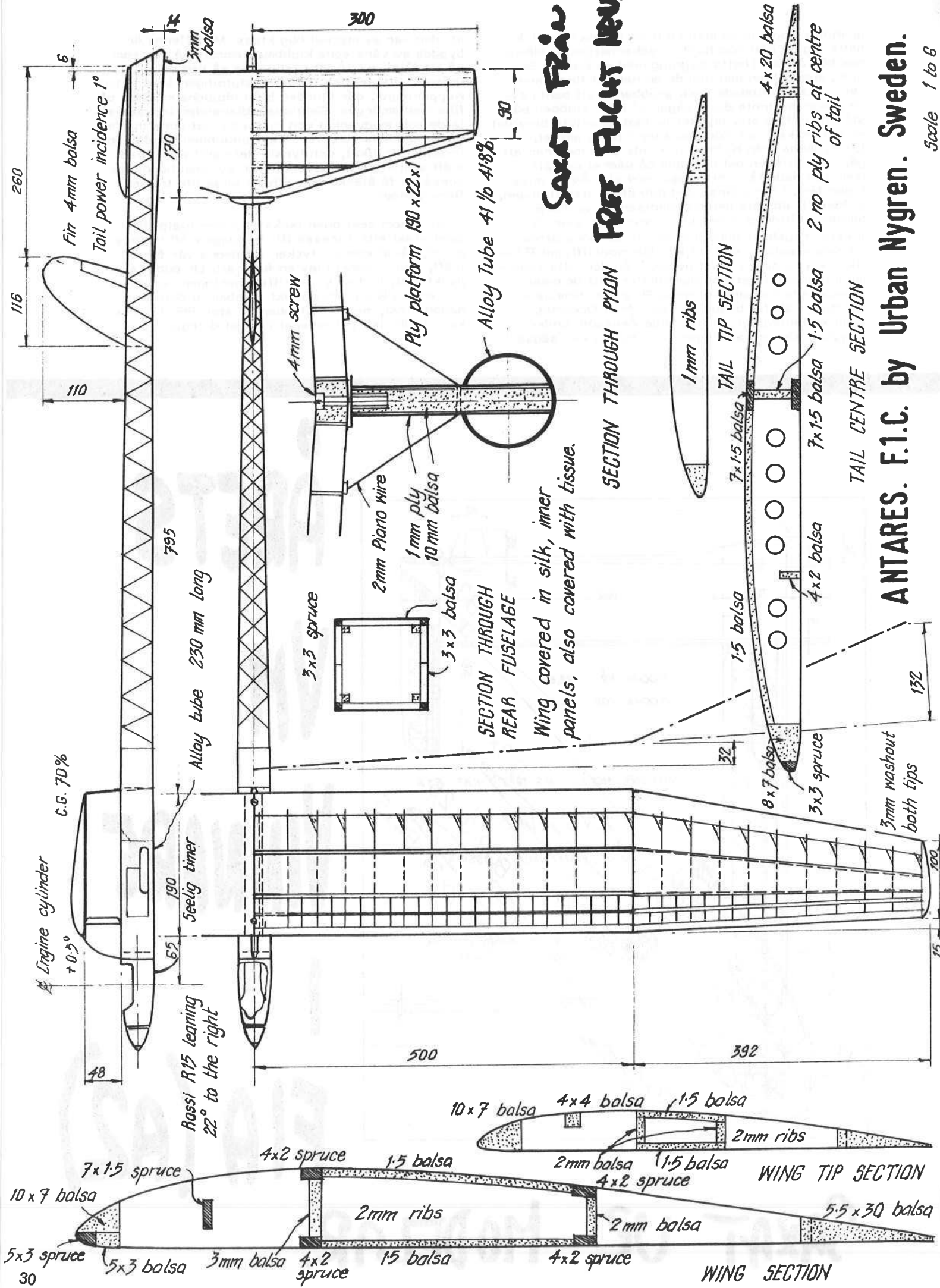
att den var av mycket hög klass. Modellerna är byggda av våra egna klubbmedlemmar så när som på ett fåtal. Kl 16,00 avslutades så den officiella delen av flygträffen. Efter avslutningen åkte vi till Koppartrans, där klubben bjöd inbjudna klubbar på fika med smörgås. Sektionsordföranden tackade alla de som medverkat och hjälpt till att göra träffen så lyckad som den blev. Kalmars klubbens ordförande tackade för fikaten, och tyckte det varit en lyckad träff sett, tycker vi att tillströmningen var över förväntan. Rent ekonomiskt innebar ju detta inte någon vinst, men för klubben en stor PR. I övrigt kan vi hänvisa till referat i dagstidningar.

Vi vill inom sektionen tacka alla som hjälpt till samt visat sitt intresse till flygdagen. Vi hoppas att ni, såväl som vi, tycker att denna vår första träff, trots vädret blev en fullträff. Ur publiksynpunkt sett, tycker vi att tillströmningen var över förväntan. Rent ekonomiskt innebar ju detta inte någon vinst, men för klubben en stor PR. I övrigt kan vi hänvisa till referat i dagstidningar.



ÅRETS
VM
VINNARE
I
FIA (A2)

SAXAT UR MODELAR.



Saxat F121W

ANTARES. F.I.C. by Urban Nygren. Sweden.

Scale 1 to 6

SECTION THROUGH REAR FUSELAGE
 Wing covered in silk, inner panels, also covered with tissue.

SECTION THROUGH PYLON

SECTION THROUGH TAIL TIP SECTION

SECTION THROUGH TAIL CENTRE SECTION

SECTION THROUGH WING TIP SECTION

SECTION THROUGH WING SECTION

SVERIGES MODELLFLYGFÖRBUND

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

FÖRBUNDSEXPEDITION

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

FÖRBUNDSSTYRELSE

ORDFÖRANDE

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

VICE ORDFÖRANDE

Lars Candell
Sagovägen 13
17570 Järfälla. Tel. 0758/56624.

SEKRETERARE

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

KASSÖR

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

LEDAMOT

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

SUPPLEANTER

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

GRENCHEF RAKETFLYG

SM B I L D E R



MODELLFLYGNYTT

SVERIGES MODELLFLYGFÖRBUND

Box 100 22

600 10 Norrköping

Ansvärlg utglvare: Gunnar Kalén

Tryck: L-Offset, Norrköping

