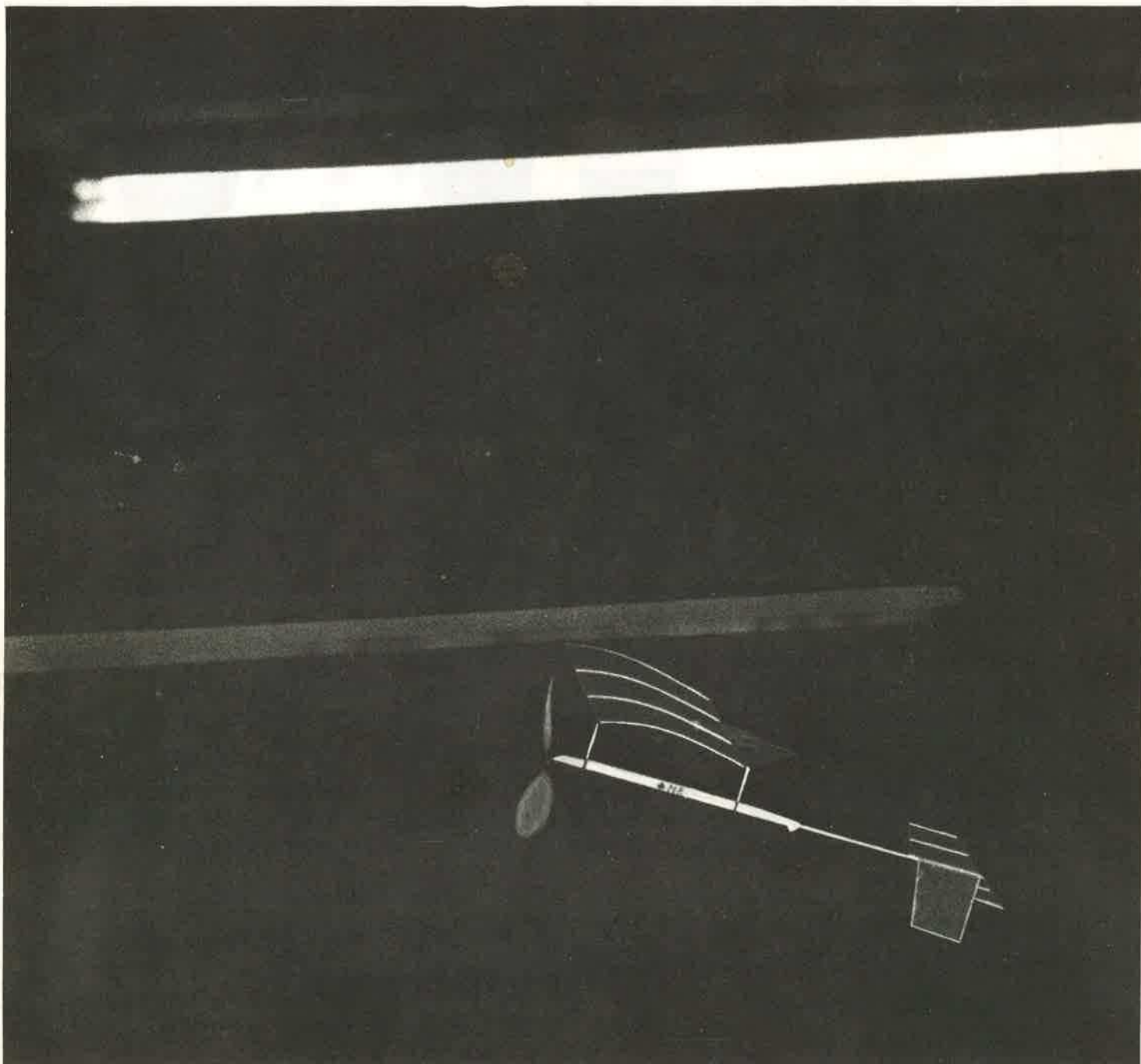




MODELLFLYGNYTT



ORGAN FÖR
SVERIGES
MODELLFLYGFÖRBUND



En flygande succes världen över!

SKYLEADER RADIOCONTROL

SKYLEADER CLUBMAN



Clubman 4+4 S.R.C. SÄNDARE: Storlek : 179 x 146 x 53 mm. Vikt: 1 025 gram. Inmatad effekt : 850 mW. Strömförbrukning : 100 mA. Temperaturstabil från - 20° - + 65° C. Modulation : Pulse position 1.4 ms neutral. Ackumulator : 9.6 V 550 mAh nickel - cadmium. Laddningsaggregat : Parallelladdning. Vinylklädd (gul). Byggbar till 6 kanaler. Lätt bytbara kristaller (tar bara några sekunder).

MOTTAGARE: Storlek: 45 x 29 x 29 mm. Vikt: 23 gram. Känslighet 1,5 micro volt. Spegelfrekvensdämpning 60 db. Selectivity : 3 db down at 2.5 kHz - 6 db at 3 kHz. IF frekvens : 455 kHz I/C decoder. Ackumulator 4.8 V 550 mAh. Temperaturstabil från - 20° - + 65° C. Lätt bytbara kristaller klar för 6 kanaler.

SERVO S.R.C. 1: Storlek 40 x 20 x 40 mm + 12 mm för monteringsöglor. Vikt : 39 gr. Dragkraft : 2 050 gram. Rörelsetid : 2 x 0.25 sek. Upplösning : $\pm 0.3\%$. Drift : $\pm 2\%$ max - 20° - + 65° C. Texas I/C. Tretrådskoppling. Rörelse : Roterande eller linear. Alla delar medföljer.

Återförsäljare :

MODELL SPORT AB. Sundsvall.

FLYGHOBBIY. Lidköping.

SVEN E. TRUEDSSON. Malmö.

Generalagent Sverige och auktoriserad Skyleaderservice.

R C ELEKTRONIK

Rune Svenningsson, Järnvägsg. 22

332 00 GISLAVED

Telefon : 0371 / 107 09

CL 4 + 4 pris: 1695:- (inkl moms)

CL 6 + 4 pris: 1820:- (inkl moms)

6 månaders garanti.

Kan köpas med mindre antal servon.

Lösa servon pris: 175:-/st.

(inkl moms)

OPTAC

Elektronisk varvräknare, tre områden:

0 - 25 000 varv, 10 - 15 000 varv och

15 - 20 000 varv. Pris: 225:-

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
Box 8044
421 08 V.Frölunda. Tel.031/493055

FACKREDAKTÖR linflyg:

Anders Ahlström
Järingegränd 19
163 63 Spånga. Tel. 08/761 15 82

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
Box 8044
421 08 V.Frölunda. Tel.031/493055

FACKREDAKTÖR utbildning:

Carl-Göran Sundstedt
Vindhemsgratan 32.
75227 Uppsala. Tel. 018/1081 57

ANNONSER

Förbundsexpeditionen, Sandbergsg. 4
Box 10022, 600 10 Norrköping 10,
Tel. 011/ 1321 10 mellan kl. 09.00 –
13.00.

DISTRIBUTION

Förbundsexpeditionen, Sandbergsg. 4
Box 10022, 600 10 Norrköping 10

PRENUMERATION

Pris 20 kr per år. Per postgiro
51 81 65 - 6, 600 10 Norrköping 10

LÖSNUMMER

Säljes i mån av tillgång för 4:- per st.

Direktanslutning till SMFF 20 kr per år.

Material sändes till fackredaktörerna
eller till förbundsexpeditionen

EFTERTRYCK FÖRBJUDES

EN FLUGA GÖR INGEN SOMMAR...

Det kan också få gälla SMFF:s förslag som för närvarande har stora leveranssvårigheter av byggsatser p.g.a. utlovade men ej fullgjorda leveranser från av SMFF anlita producent. Inom SMFF förelåg ett stort behov av ett eget teoretiskt och praktiskt utbildningsmaterial för klubbarnas ungdomsverksamhet - en verksamhet som skulle utgöra den plattform SMFF skulle byggas vidare på.

Olika typer av modeller provades och byggdes av klubbmedlemmar för en slutgiltig bedömning före en produktion.

SMFF-modellerna producerades sedan i massor av en yrkesvan och skicklig yrkesman. SMFF-modellerna blev mycket populära inte bara i klubbarna utan också hos skolor som behövde material för skolämnet "Fritt valt arbete"

Aktivitetsbidragen kom i ny och enkla tappning, och verksamheten i klubbarna ökade.

Behovet av en ökad produktion blev större. Men nu ökade också leveranstiderna från SMFF:s leverantör. Den senaste tiden har leveranstiderna ökat så kraftigt att SMFF och klubbarna liksom skolorna förorsakats avbrott och förseningar i sin planerade verksamhet vilket förbundsrådet ansett vara mycket otillfredsställande. Inte

minst nu under våren då dessa verksamheter liksom tidigare är av mycket stor omfattning stor och angelägen omfattning. Att SMFF:s satsning på det praktiska utbildningsmaterialet inte blivit som beräknats, beror således enbart på att nuvarande leverantör inte kunnat uppfylla avtalade leveranser och kravet på ökad produktionskapacitet.

För att lösa den uppkomna situationen underhandlar förbundsrådet f.n. med en annan leverantör med personal som har stor teoretisk erfarenhet av modellflyget, och dess materialbehov.

Under förutsättning att dessa förhandlingar går i lås, bör produktionen av SMFF-modeller kunna vara löst för framtiden.

Den nya produktionen beräknas kunna påbörjas senast under maj månad detta år.

Att produktionen sedan kan upprätthållas och också utökas ser förbundsrådet som en mycket viktig angelägenhet för SMFF och dess medlemmar.

Under tiden rekommenderar vi flera att bekanta sig med en av SMFF:s bästa byggsatser som fortfarande finns i lager, FLUGAN, . . . men som jag tidigare sade i inledningen . . . en fluga gör ingen sommar. . .

Omslag 1: Mikael Brates 25-öring arbetar sig uppåt,
En mycket enkel och välflygande konstruktion.
Foto: Urban Andersson

Omslag 2: Kurt Lennäs mycket vackra flygplan - tyvärr
flög han en något för lång bana. Tack Shell
för flaggan!
Foto: Pär Lundqvist

FRIFLYG TÄVLINGAR

SM

SM i friflyg 22/9-74 på F16 i Uppsala

Vädret vid årets SM var det gamla vanliga, blåst och lite regn. Vinden var inte omänskligt hård, men en oturlig riktning gjorde startfältet mycket turbulent. Som arrangör stod Solna MSK, en klubb som inte är rädd att prova nyheter. Nyheterna i år bestod av att lägga in korta pauser mellan perioderna efter kontinentalt mönster. Under dessa pauser kan sekretariatet föra in resultaten på tavlorna och den aktuella ställningen i tävlingen fanns hela tiden tillgänglig. Mycket spännande och trevligt! Vidare fördes inga resultatlistor utan efter tävlingen fotograferades tavlorna av och de olika instanserna fick varsin kopia efteråt. Enkelt och snabbt. Tack vare detta blev tävlingen ovanligt avstressad.



Lennart Flodström skall till att släppa fru Flodis F1A modell. Janne Hagedal heter tidtagaren.

I klass F1A kämpade 49 seniorer och 27 juniorer. Turbulensen gjorde tävlandet svårt och en hel del vingbrott förekom. Tiderna blev också i de flesta fall måttliga. Vann gjorde Gunnar Holm, Solna med 792 sek, en mycket bra tid för F1A. Gunnar har modellflugit länge och kan gamet. Sen han kom till Solna har han bara blivit bättre och bättre. En som också har blivit bra är Lennart Larsson, AKM som distanseras med bara 20 sekunder. På tredje plats en överraskning, Holger Sundberg, UFK, Holger har efter ett längre uppehåll återkommit och kunnandet finns tydligen kvar.

Juniörklassen vanns av Anders Larsson, också UFK, det är tydligt att Uppsalas bredd också har fått en topp, se upp övriga klubbar! Vinnartiden var 686 sek, hela 125 sek mer än tvåan Per Qvarnström från Lund. Inte illa. På tredje plats Carl-Gustav Karlsson, E-tuna som alltid placerar sig högt i listorna.



Lars-G Olofsson - AKMG fft startar Rossi



Örjan Gahm Jakobsberg, Vann F1B

Wakefield samlade glädjande nog 20 man, varav 4 st juniorer. En av de gamla rävorna, Örjan Gahm från Jakobsberg, vann efter en serie jämna flygningar med sin enkla och funktionella modell, och var enda man över 800 sekunder. Två och trea var Söderström och Zetterdahl, Solna och det var inte så tokigt som ett genrep inför Nordiska Landskampen. Tiderna avtog efter segren mycket snabbt. Bland juniorerna var Thomas Ekendahl, E-tuna bäst, och fick en inteckning i Anders Håkansson's eleganta vandringspris, F1B verkar ha fått lite vind i seglen i Sverige efter några magra år.

I F1C tävlade 13 st, också en liten ökning. Vann gjorde sensationellt nog Solnas junior Kjell Johansson på 900 sekunder! Kjell använder ännu inte de allra vassaste och dyraste grejorna utan det var hans säkerhet och lugn som grejade segern. Detta visar att klassen inte är omöjlig för juniorer. Hjälpt yngre grabbar att börja med F1C, det är klassen värd. I övrigt återfanns de gamla kända namnen i tät följd. Tiderna var också de klart bästa med 2/3 delar av startfältet över 800 sek. C-modellerna tål ju både vind och regn bäst och har den bästa prestandan.



Nisse Hollander "Karlstad" och JAI-FAI



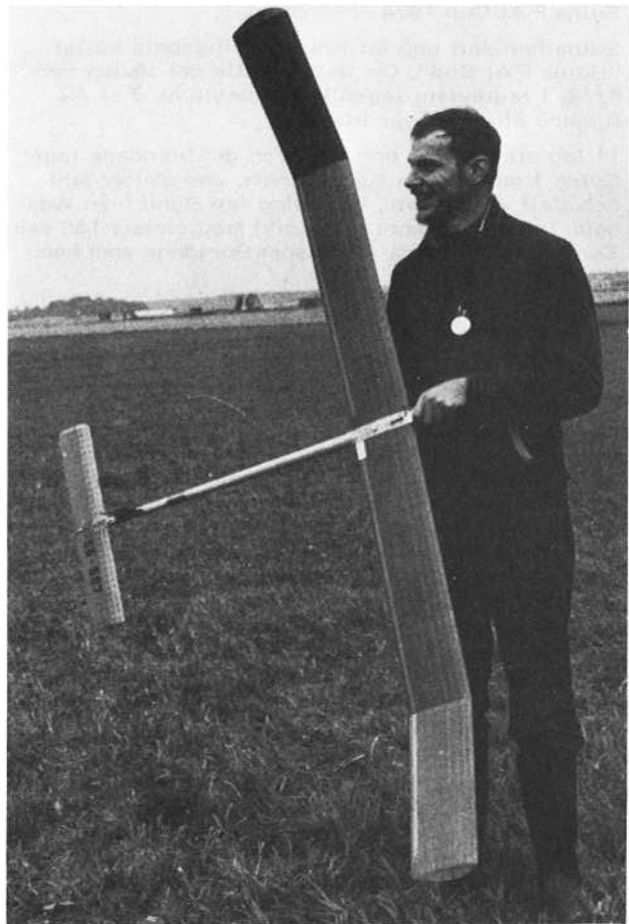
Gerald Boman, Solna i luften. Modellen också.



Kjell Johansson, junior från Solna, slog hela svenska eliten och tog SM.

Det var tur att det inte hölls någon 1-klass tävling samtidigt i detta väder, det skulle inte ha blivit roligt för juniorerna.

Hela 9 st lag anmäldes och nu vann Solna igen med sitt lag nr 1 bestående av Holm F1A, Söderström F1B, och Zetterlund F1C med 2353 sek. Solna har haft en mycket lyckad säsong och är Sveriges för närvarande bästa friflygklubb. På andra plats Linköping med 2085 sekunder. Om tredje plats var det betydligt hårdare, AKM nr 2 hade bara 15 sekunder tillgodo på E-tuna nr 1, som i sin tur var endast 1 sekund före AKM nr 1!



Gunnar Holm, Solna-Vann F1A seniorer



Holger Sundberg, i samspråk med juniorvinnaren i F1A, Anders Larsson, Båda Uppsala FK.

Vädret till trots hördes inget gnäll och inga protester och det visar att Sveriges friflygare är hårda killar och tjejer. Hoppas att nästa års SM ordnas tidigare än i september. Chanserna till bra väder är mycket större i augusti, Tack Solna,

Solna FAI Cup 1974

Solna har satt upp ett fint vandringspris kallat "Solna FAI Cup". Om detta skulle det tävlas den 8/12. I lagtävling, lagen kunde bestå av 3 st A2 flygare eller 1 i var klass.

11 lag ställde upp och bäst var det blandade laget Solna 1 med Björn Söderström, Jan Zetterdahl och Leif Zetterlund. Dom slog lag Sund från Waxholm (Anders, Bernt och Erik) med cirka 150 sek. Sundarna flög bara A2 liksom Borlänge som kom 3:a. De om Cupen.

Nu till tävlingen i de olika klasserna och vädret. Vädret var bra, det blåste lite (1-3 m/sek), var omkring 0 grader varmt eller kallt. Välj vilket som passar bäst, och dimma då och då. Det här med dimman gjorde det hela lite turbetonat och många tävlande fick tidtagningen avbruten pga att kärnan inte syntes hela flygtiden. Men man kan ju inte begära allt här i livet. Hur som helst, så lyckades Solna bra med denna tidiga vintertävling och arrangemangen fungerade fint. Gott om tidtagrupper fanns också. Hade nu bara "tävlingssledaren" vaknat i tid, så hade det varit en helt perfekt tävling.

A2 juniorernas uppgörelse vanns av Lars Nielsen från Borlänge. Han var bortåt 75 sek bättre än Per Johansson från Linköping. Uppsalas duktige Anders Larsson gjorde en groda i 3:e perioden och rasade neråt, men spurtade bra. 4:a kom Per Holm från Waxholm. Han flög jämnt och bra tävlingen igenom.

Av seniorerna var Erik Sund bäst för dagen. Han är från Waxholm han. Hans Dragmaster flög verkligen fint. 4 max + 164 sek räckte för att vinna. Undertecknad blev 2:a efter att ha råkat ut för dimma i 2 starter. Inge Sundstedt hade segern inom räckhåll men missade i sista start. 4:a var Björn Söderström, som missade mest på dimman. Omkring minuten i en start.

Han tog igen det i Wake där han vann stort. Janne Zetterdahl kom inte upp i normal standard, men det räckte till en 2:a plats före Esso Lindén, Örebro. Alla dom 3 första använde modeller med fenor på stabben.

C2 hade problem i dom 3 första perioderna innan dimman lättade. Kärnorna syntes inte i mer än 4 sek ungefär. Hur som helst så vann Leif Zetterlund från Solna på en för dagen bra tid 871 sek. 70 sek efter var Lars-G Lindblad från E-tuna och 90 sek senare fanns Gerald Boman från Solna.

Som avslutning. Tack för en fin tävling, kom igen nästa december.

Lars-G

Rapport från DM 1974 för Södermanland

På årets elfte timme gick DM:et för Södermanland av stapeln, närmare bestämt den 15 december. Inbjudan gick ut till åtta-talet klubbar i landskapet, mengersvaret blev sämre än vi väntat. Vilka är då vi? Jo värd och arrangörsklubben Eskilstuna Flygklubb Modellflygsektionen, Strängnäs-bornarna kom med fyra tävlande modeller och Eskilstuna ställde upp med tjugutva modeller, flera var anmälda men kom ej till start.

Tävlingsplatsen var Eskilstuna Sportflygfält Ekeby, samma plats där Lilla SM-74 flögs. Mellan klockan tio och tolv gjordes två starter, varefter matpaus gjordes en halvtimme och där efter resterande tre starter, vilka var avklarade till klockan halv tre. Två minuters maxar bestämdes det före tävlingen att det skulle vara. Flygvädret var faktiskt riktigt bra hela dagen kanske lite besvärligt på förmiddagen då det var aningen kyttigt, mest besvär med detta hade A-1 juniorerna men de klarade av sina flygningar bra ändå.

I handluns var det bara en junior, Peter Melin Eskilstuna, som startade han hade sin först byggda luns och fick i alla fall ihop 44 sek med den.

A+1 juniorer samlade en rad nya namn och de flesta med nybyggda Cikador (mycket bra modell för både nybörjare och andra). Dessa juniorer var de som utan vidare flög mest under hela tävlingen, det trimmades och åter trimmades mellan tävlingsstarterna.

Segrade gjorde Göran Lidenvik Strängnäs med 416 sek, han flög mycket jämt och säkert hela tiden. Tvåan och trean Ove Larsson och Klas Asplund, båda Eskilstuna, började med mindre bra flygningar men tog upp sig efter matuppehållet, 406 sek resp 391 sek samlade de ihop. Jan Backman Eskilstuna gjorde två mindre bra starter, sluttid 376 sek och fjärde plats. Tomas Esergren Eskilstuna började mycket bra och låg i topp men tappade senare ganska mycket, var det nerverna tro, femte plats och 366 sek.

Tomas Alm Eskilstuna tog hem segern i A-2 juniorer med tiden 541 sek, tvåan Tomas Ekendahl samma klubb 506 sek med fyra max och en flopp. Trean Ove Larsson Eskilstuna 435 sek.

A-2 seniorer vanns av Eddy Astfeldt Eskilstuna med en Åssbonn-inspirerad kärna, 545 sek, samlade han ihop. Två blev Gunnar Holmberg, Strängnäs, även han använde sig av en Åssbonn-inspiration, sluttid 363 sek.

Wakefield samlade tre man, alla från Eskilstuna. Tomas Alm svarade här för dagens bästa kvadd i sin första start, sex sekunder tog det innan vedpinnarna yrde. Segrade gjorde Lennart Backman med tiden 539 sek och tvåan Tomas Ekendahl med 510 sek och trean ovan nämnde Tomas Alm 6 sek.

Lars-Gunnar Lindblad, Eskilstuna, svarade för dagens enda fullpoängare, 600 sek vilket han givetvis vann C-2 klassen på. Tvåan Sören Gustafsson Eskilstuna, har nu fått riktigt bra fart på sin maskin och flög ihop 560 sek, en "coming man" hoppas vi.

Trevligt och roligt hade vi under tävlingen och vi hoppas på ett större deltagande nästa år. Kom igen grabbar.

Lennart Backman

30 m lina - 2 min, max

"Axvallsgänget", dvs Kättilstorps MFK + Nils Wallertin träffades på Axevalle hed söndagen den 27/10-74 för en träningstävling. Trots att TV lovat, (eller tack vare) busväder, samlades 9 entusiaster. Egentligen 10, men Åke Engström från Falköping, trampade sönder stabben på sin enda medhavda modell, så han fick fungera som frysan-de tidtagare.

Vinden var byig, men knappast hårdare än 3-5 m/sek. Regn strilade stundtals över blöta modellflygare. Då vi inte kunde vänta bättre väder, körde vi utan periodindelning. Allt fungerade perfekt. Tävlingen var avslutad efter 2 tim. Nils Wallertin stod i en klass för sig. Han maxade 2 ggr i det svårflugna vädret.

På grund av vädret kunde vi ej genomföra mer än 5 flygningar. Idealet med 30 m lina är troligtvis 10 flygningar. Om man inte kopplar ur i termik är risken att modellen kommer ned före 60 sek, mycket stor. Svårighetsgraden ökar och därmed kravet på modellflygaren.

Denna tävlingsform innebär att man kan arrangera tävlingar på relativt små fält. Vi kommer att fortsätta med dessa experiment. Man blir absolut inte sämre flygare med 50 m lina för att man tävlar med 30 m. Snarare tvärt om. Med 30 m gäller det att passa rätt starttillfälle, absolut inte ställkoppla osv. Om våra experiment utfaller till belåtenhet kanske vi kan återkomma redan under 1975 med en tävling på Axevalle hed i lite större omfattning.

Hälsningar

Nils-Olof Gustavsson

Rapport från senårstävling i Skåne, 1 december 1974. Nästan helt omärklig vind men dimma var de yttre förutsättningarna från AKM:s december-tävling på de numera välbekanta tävlingsfälten vid Revinge.

Tävlingsstart var utsatt till kl 10,00 men först 10,30 hade dimman lättat såpass att man med säkerhet kunde följa även F1C-modellerna i deras färd uppåt.



Kjeld Kongsberg flög 5 max utom tävlingen. Här plockar han upp.

Tack vare den nästan helt obefintliga vinden kunde flygplanen observeras i samtliga flygningar utan risk för att bli borttappade och det blev också en mycket jämn tävling i de 3 FAI-klasserna.



Lars-G Olofsson med A2:an som han vann med. Plus sveriges fulaste Wake som han kom sist med.

Lars-G Olofsson visade upp en ny (åtminstone för mig) segelkärna med 240 cm spännvidd med ett mycket bra glid och i övrigt vackert flygmönster. Detta kombinerat med säker snurrekrok-teknik och relativt avsaknad av sjunkotur gjorde att Lars-G kunde ta hem segern i F1A. Bror Eimar som på

senare tid med störst framgång tävlat i F1B gjord så även i dag (vinst på 880) men tog även hem andraplatsen i glidarklassen. På 3:e plats kom den lovande junioren Svante Lundkvist från Fladder-musen i Lund.



Wakevinnare vevar, Bror Eimar vid drillen och Lennart Hansson vid modellen.

Utom tävlingen i F1B gjorde Kjeld Kongsberg från Danmark en fin prestation med max i samtliga starter, som nämnts segrade Bror Eimar, dock med små marginaler både till Lennart Hansson, AKM och Knut Andersson, Flyggänget, alla med fina resultat.

Ända från Kiruna hade Nils Erik Hollander kommit för att pröva förmågan mot Rolf Hagel och några till. En glädje var det för honom och arrangören att vädret var så bra att de båda nämnda kunde göra 900 utan att flygplanen flög vare sig till skogs eller sjöss. Risken finns som bekant med dessa höjdfantomer.



Nisse Hollander tog sig från Kiruna för att flyga 5 max. För alla som tror att det behövs den senaste Rossin för att hänga med i C-klassen, meddelas härmed att Nils använder ST G15. Men kärnan fungerade. Det räcker oftast.

Glada kunde så en skara modellflygare återvända hem, några med priser i bagaget, alla med landslagsligapoäng, vilket för en del säkert inte var helt oväsentligt.

Lennart Hansson
Bilder: Lars-G Olofsson

Inofficiellt inomhus-SM 1 dec 1974

Åter igen lät MFK Gladiatorerna ett klart ljus lysa på första advent. Både bildligt och bokstavligt. Att få komma in med ena foten i Mässans lokaler är ett framsteg, och på sekretariatets bord var ett av fyra stearinljus tända.

Vi från Nimbus, Kumla tog först av alla B-hallen i besittning. Ett telefonbud att tävlingen skulle börja kl 9.00 hade inte kunnat nå oss, då vi tidigare rest upp till Kungl. Huvudstaden. Ett pingisbord blev vår depå. Fläktsystemet höll full kapacitet, i och för sig behövt, då yttertemperaturen låg på -6°C, men olämpligt för vindkänsliga aerodyner.

Nåväl, snart strömmade gladiatorer, upplänningar stockholmare, en göteborgare, folk från Sigtuna, Handen, Oxelösund och tom Norge in. Hallen håller ca 11 meter i högsta kant vid fönsterväggen, därefter sluttar taket ned mot den inre delen av byggnaden, där halva golvytan upptogs av ett övre våningsplan ca 3-4 m i tak. Lokalens utformning och temperaturskillnaderna ute och inne skapade svåra luftströmmar, som de lätta microfilmmodellerna ej klarade.

En omgång 25-öres inledde. Inte mindre än 20 var anmälda, varav 15 startade. Handenfolket var mest fingerfärdiga och presterade 4-minuters flygningar. Jämnaste serien hade Jan Zetterdahl. Ett haveri i början av tävlingen satte ned hans modells prestationsförmåga. En trimstart gav över 5 min före missödet.

Microfilmarna kom därefter och det var roligt att se så många modeller. Nu fanns 5 tävlande på plats 8 var anmälda och fler kommer nog, nu när vi hittar lokaler att flyga i och byggkonsten sprids allt mer.

Unge Dimitris "Dimman" Nicolau från Solna - 13 år! - imponerar med sitt bygge och sin skickliga hantering av de bräckliga farkosterna. Alla hans propellrar hade lite för hög stigning för att ge modellen tillräcklig hastighet i den turbulenta luften. Nästa gång har han säkert fler propellrar att välja på och då kommer längre flygtider.

Gunnar Wivardsson försvarade göteborgs färger då Ove Pettersson och Lennart Flodström var förhindrade att delta. Alla hans flygningar såg lovande ut.

Att både Sven Pontan och Per Södersten uppenbarade sig med FAI-modeller glädde. Bådas byggen såg fina ut och resultaten låter nog ej vänta på sig. Mina fyra första starter var rena trimstartar, då jag chansade med tidtagning direkt. Efter mycket tacksägelse och balkskrapande landade min modell på balkongen i 5:e starten. Tyvärr var stagningen tillräddad och tiden medgav ej ordentlig reparation, varför sista starten ej blev tillfredsställande. Ganska många var anmälda i 35-cm klassen, men den decimerades före start. Bl a trimmade Jan Zetterdahl och Örjan Gahm sönder osv. Även i den klassen kunde "Dimman" ta 1:a pris, sedan en räddningsaktion fått hans modell att fortsätta en upphängd flygning.

Så brakade all återhållen ungdomlig verksamhetsiver loss! Nu skulle det flygas frött-handlunsar, Flugan, Sleek Streek. Det small i tak och väggar, det krasade under fotsulorna och fingrar sved efter avdragna gummimotorer. Men det flögs mycket -67 startande i "all-aktivitets-klassen" - och det var roligt!

Att prissamlingen var omfattande glädde många unga inomhusflygare. TACK "Gladiatörer"! Vi kommer gärna åter - och då i stora hallen om det går!

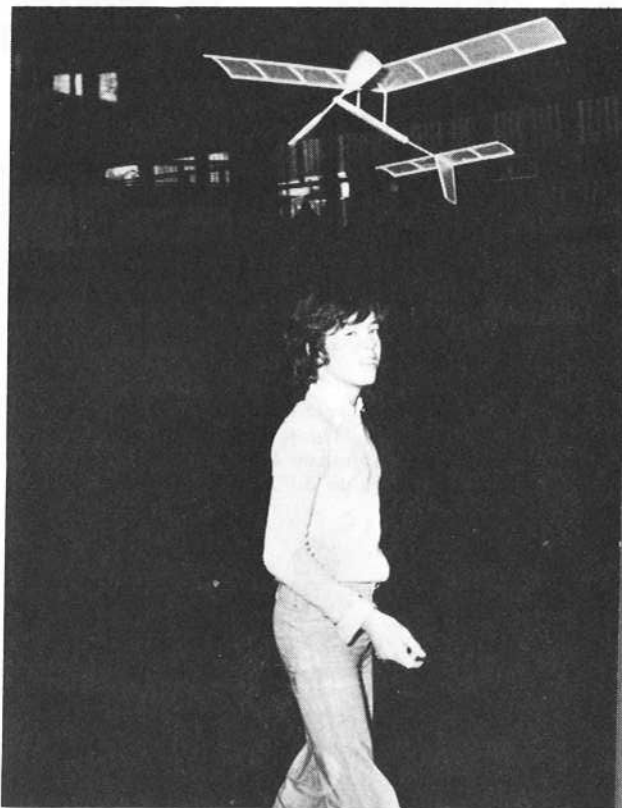
Sven-Olov

MFK Gladiatörernas inomhustävling 1974

Efter mycket jagande och ringande kunde årets tävling bli av, i år med ännu kortare varsel än i fjol. Efter att ha lutat åt sporthallar nattetid fick vi napp hos St Eriksmässan, som mycket generöst erbjöd sig att ställa B-hallen till vårt förfogande kostnadsfritt en hel söndag. Gratis eftersom det var ett försök.

Hallen mäter 33x55 meter med en fri takhöjd av 10 meter och ytterligare en meter mellan stora I-balkar. Väggarna och taket var dessutom relativt rena från hinder. Till historien hör också att uppvärmningen sker genom stora fläktar som blåser in varmluft 5-6 meter över golvet. När dessa stängdes av kom en nackdel hos lokalen fram som är svår att övervinna: den (hallen) kylde av snabbt och det blev ett markant drag tvärs över golvet. Detta ställde till en del problem för de tävlande, men jag tror inte att de var så stora som en del ville få det till. Faktum kvarstår dock att resultaten genomgående var sämre än väntat, förmodligen en kombination av ovanstående drag och att det var säsongens första tävling.

Arrangörsklubben hade förberett sig på många deltagare, fast inte så många som det slutligen blev, nämligen 111 startande från 11 klubbar och dessutom en hel del åskådare och slikt. Åskådarna visade sig svårkontrollerade men så småningom skaffades en kläddlina fram och man lyckades spärra av golvet så att obehöriga höll sig på läktarna. Läktaren är förlika stor som hallen men med 3 meter lägre tak (egentligen högre golv) och visade sig ypperlig för otåligen Flugan entusiasterna. Nåväl, efter en kort genomgång kunde tävlingen komma igång med FAI, 35 cm, 25-öres och Peanut skala i första perioden (4 timmar). Problem uppstod vid vägningen av modellerna, det räckte med att någon i närheten blinkade med ögat för att den elektroniska vågen skulle ge utslag. Det verkar som man får införa stora glasskåp runt vågarna, precis som skolans gamla balansvågar.

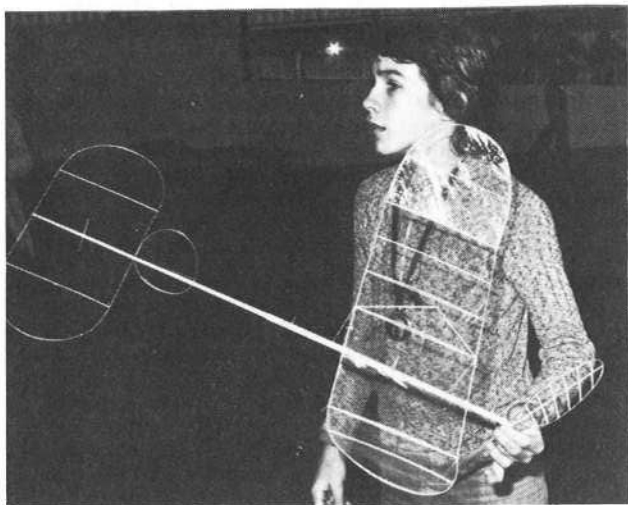


P-O Nyman, Solna med sin Easy-B.
Foto: Urban Andersson

Nu en genomgång av klasserna, börjande med FAI där 8 man var anmälda. I realiteten ställde "bara" fem upp, tyvärr kunde inte Ove Pettersson och Lennart Flodström komma, medan Karl Ståhlberg inte lyckades prestera någon officiell start.

Gunnar Wivardsson började bäst med ett par flygningar strax över fem minuter men kunde sedan inte öka. S-O Lindén hade massor av problem,

han hade inte en hel kärna med sig hem. Han presterade ändå tävlingens bästa tid 7,17 i sin 5:e start. Per Södersten och Sven Pontán hade också alla möjliga problem och ställde dessutom upp med oflygna modeller, försvenskade Los Angeles Leopards ur Free Flight News och Aviatikern. (sk textreklam!) Vinnaren Dimitris Nikolau flög sist av alla och lyckades med tre för dagen hyfsade flygningar. Hans modell var aldrig högre än 3-4 meter och det hade varit intressant att se vilka tider som hade resulterat med full höjd.



Vinnare i FAI, Dimitris Nikolau, Solna junior, här med sin vinnarmodell (fö hans B-kärna)
Foto: Åke Karlsson

I 35-cm presterade bara 2 man tider och inte speciellt bra sådana heller. Nämnas bör dock Dimmans trimflygning med en 35-cm, modellen fastnade i alla bjälkar, stolpar och trådar som fanns i hallen men kom loss varje gång och landade slutligen med en tid långt över 10 minuter. Det verkade som om många hade anmält sig i för många klasser, man hann helt enkelt inte med att flyga allting och 35-cm blev lidande.



Per Södersten och Sven Pontán med 25-öres, Lars Candell verkar lika spänd han.
Foto: Åke Karlsson

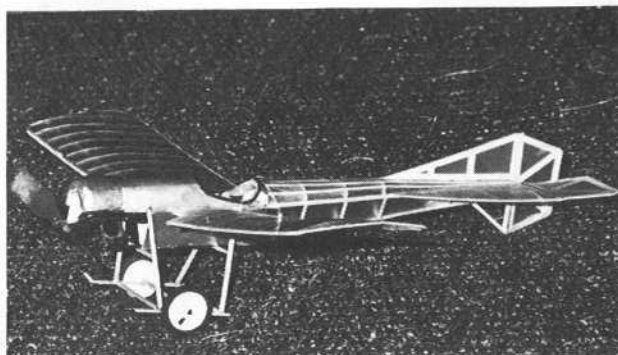
25-öres blev en ren handen uppvisning. Man hade med sig helt otrimmade modeller, inte vackra men välflygande. Rak V-form, väldigt bred korda, massiva kroppar och underfena gav robusta och lätttrimmade kärnor (se bilder). Tävlingen var Jan Bengtssons och Mikael Brahes första, vilket inte förhindrade att de kom etta resp trea, med Sven Pontán emellan. I övrigt förekom lite olika modelltyper, några "Pettson" och några av Martin Shepards pennplane. Nämnas måste Inger Luthmans insats, (hon är Johan Luthmans mor) hon var på

väg mot riktigt bra tider när kroppstommen vek sig och modellen föll sönder i sina beståndsdelar och mindre. Det här var den enda klassen förutom Flugan där tiderna överlag blivit högre och jämnare. (Se diagrammen!) Klassen verkar vara bra för nykomlingar till inomhusflyget och det finns gott om amerikanska och engelska konstruktioner och till å med byggsatser att tillgå. Roligt var också att se att vi har fått en ny klubb med inomhus på programmet, nämligen Sigtuna Mfk representerade av far och son Lindquist.

En klass som länge varit med i inbjudningarna men saknat deltagare är peanut-skala. Dock inte denna gång, då fem man hade anmält sig. Tyvärr uteblev tre, vilket lämnade eldsjelen Martin Miettinen och Rolf Söderin, SRFK, att göra upp. Martin hade en Blackburn, rätt välbyggd men utan detaljer medan å andra sidan Rolf hade en Fokker "Eindekker" med färgschema och stagning. Inte oväntat visade sig den förstnämnda modellen flyga något bättre och det skilde 9 sekunder (= poäng) före skala bedömningen. Skala domaren Tore Loodin stod och vred och vände länge, innan han var klar och gav följande poäng:

	Flygning	Hantverk	Yta	Realism	Σ
Martin M	33	8	4	7	52
Rolf S	24	6	8	6	44

Tyvärr finns det inga klara regler för peanut-skala. Tore valde att ge poäng upp till 10, enligt radioflygarnas system (tror jag). Nu fungerade det ju bra, men när flygtiderna börjar öka måste vi hitta på nå nytt. De om peanut.



Den vinnande Peanut-modellen, Martin Miettins Blackburn monoplan. Obs! propaggregat från Sleek Streek.
Foto: Urban Andersson

Efter att ha förlängt 1:a perioden en halv timme släpptes alla Flugan och Sleek-Streek flygarna lösa tillsammans med handlunsarna. Totalt kaos såg ut att råda med ett 90-tal flygare och en massa medhjälpare på golvet. Några klara intryck av vem som flög vad fick jag aldrig. Sven Pontán kunde dock vinna med en mycket bra tid medan tvåan Janne Zetterdahl kvaddade efter tre starter. Roligt var att se de från linflyget ökända Fällgrenbröderna, ännu en ny klubb till inomhusflyget. Även i handluns var det många anmälda som aldrig presterade tider, synd. Populära modeller Super Sweep och Simplex i olika storlekar och med olika profiler. Stora, lätta modeller och moderat höjd verkar vara inne (obs vits).

Flugan Sleek-Streek slutligen, 33 förhandsanmälda, 75 byggsatser sålda på platsen och 67 deltagare till slut. Vi hade nog kunnat sälja lika många byggsatser till (dock inte bananer). En verklig flygglädje utbröt när alla smågrabbar (och tjejer) släpptes lösa efter att ha fått hålla sig lugna hela dan.

Några höjdpunkter:

Mats Roslings vinst, med 3 sekunders marginal till de tre tvåorna, bland den Janne Z som vann i Jordbro.

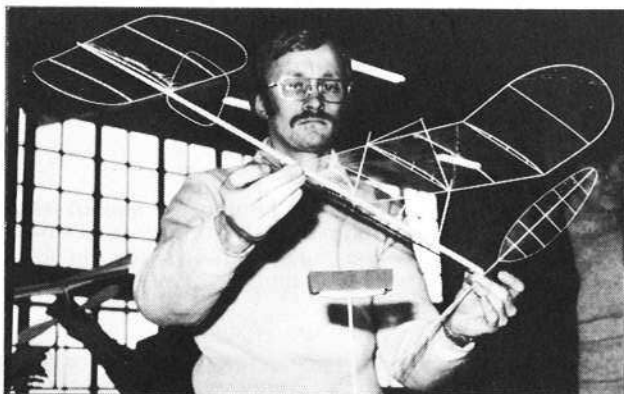
Tore Loodins fina tid med en Sleek-Streek (den bästa?)

Stefan Södersten, Pers son, bara 5 år gammal och på väg att bli nåt.

Förvillade Expressen-reportrar som undrade vad de hade hamnat på.

Tyvärr måste vi nog slopa den här klassen i fortsättningen, den är för populär! Eller för att uttrycka det på ett annat sätt, man hinner inte med att flyga de "riktiga" inomhusklasserna. Kul var det i alla fall.

Efter en stund (ganska lång stund, men det är vi ju vana vid) kunde prisutdelningen ske, jag tror att de flesta blev nöjda. Tonvikten låg denna gång på ljusstakar, ljusbyggsatser och vitlim. Det utbringades tom ett leve för arrangörerna och vi kunde stolta men trötta plocka ihop. Till slut några allmänna kommentarer:



"The fighting face of Sven Pontan" skulle man kunna säga. Här med sin FAI-modell. Lägga märke till de stora fönstren i bakgrunden. Foto: Åke Karlsson



Dimitris ser förskräckt ut men det är inte modellens vikt som har skrämt honom. Det är snarare ett försök att inte påverka vägen. Foto: Urban Andersson

Alla Stockholmstidningar hade fått inbjudan att komma, två kom, Expressen och DN Sydväst. Det var dock bara DN Sydväst som publicerade något, en knapp halvsida med en hyfsad artikel. Ett allvarligt fel fanns tyvärr, tydligen hade någon (inte inom arrangörsklubben) givit intrycket att det var SLM som var organisatör, detta var ju fel. Minst lika många åskådare som tävlande infann sig.

Vi sålde (med lite möda) 34 kg prima bananer. Det finns goda chanser att få använda hallen igen och även vissa möjligheter att få vara i A-hallen, takhöjd 20 meter och inga fönster. Ett varmt tack till Tore Loodin, skala domare, Lars Golbe, mycket generös i sitt stöd av tävlingen och inomhusflyget och sist men inte minst St Eriksmässans potentater.

Välkomna igen nästa gång
Peter Meurling
Mfk Gladiatorerna

ÖVRIGT

SIMPLEX - SM vinnande inomhushandluns

Handluns har varit en av de större klasserna hittills på inomhustävlingarna i Stockholmstrakten. Med våra låga takhöjder behöver man ett mycket lätt plan. Man tror gärna att så här smäckra dimensioner ger ett bräckligt plan, men genom den låga vikten blir glidet så långsamt att de tål det mesta. Jag har använt samma plan hela tiden.

Den enda verkliga svårigheten vid ett sånt här bygge, är att hitta rätt balsa, dvs lätt C-grain. Den där fläckiga, vridstyva och sällsynta balsan du vet. Om bara våra kära balsaklyvare kunde vrida stocken 90° så vore det ju inget problem längre. Med envishet och tur kan du nog hitta något 10-15 grams 1,5 mm flak som "av misstag" slunkit igenom till din hobbyaffär. Chansen är väl ung ett på hundra. Men deppa inte för det. Micro-X har en bra byggsats, som säljs av Lars Golbe, Dalagatan 4, 111 23 STOCKHOLM, Tel 08/209620

Raskt över till bygget. Använd aluminium-oxid eller silikon-karbid-papper nr 150-180 limmat på plan klots för grovslipningen. Låt papperet göra jobbet, för mycket tryck krossar underliggande fibrer. Fortsätt med allt finare papper och kolla tjockleken med skjutmått. Avsluta med att polera ytorna med baksidan av ett 400 papper. Lack är överflödigt. Fila ett jack i mittsprygel för att öka limytan. Använd ett lim som spänner så lite som möjligt. Micro-X cement är bra. Det är mycket viktigt att vinge och stabbe limmas rakt, utan vinkelskillnad. Sytråden på framkanten är helt oönskad vid kontakt med balkar, väggar, basketkorgar mm. När du ändå håller på och skär, gör en kropp i reserv. Har du den med dig på tävling, så håller säkert den första. Extra stabbe kan också vara bra att ha.

Flygning. Enklast i små hallar tycks vara stig och glid åt samma håll, förslagsvis vänster - vänster. Gör glidcirkeln så stor väggarna tillåter. Kurvet får man med vänsterroder och lite wash-in (bak-kanten ner) på vänstervingen. Stabbtillt (lutning) bör undvikas då det kan leda till att planet kommer ner i minskande cirklar och ökande fart. Ställ dig mitt i hallen och kasta i riktning mot ngt av hörnen, men i ca 60° vinkel (elevation). Planera varje flygning med hänsyn till alla fasta hinder. Andas på stabben tills du får ett glid precis på stallgränsen. Minskad nosvikt kompenseras genom nedböjning av höger stabbens bakkant. Om du mot förmodan får problem med urtagningen kan en aning modellera i högervingspets hjälpa.

Vilka prestationer kan man nu hoppas på? En sekunds flygtid för varje fot i takhöjd räknar man i England som bra. På de fyra tävlingar vi hållit, ligger mitt snitt på 17,3 sekunder på sammanlagt 24 flygningar. Bästa flygning hittills är 25 sek under ca 9 m tak vid SM i Mässan, Älvsjö. Vid tävlingar i ännu högre hallar får man minska välvingen på rotsprygel och öka materialtjockleken. Maxhöjden för det här planet ligger nog kring 12-15 m. Men vanligast är ju våra gymnastiksalar med 6-7 meter till taket och det enda man då kan göra för ökade flygtider är att minska vikten ytterligare. Min vägde från början 8,5 g och har nu ökat till 9,7 efter en del småreparationer. Med riktig toppenlät balsa kan man säkert pressa vikten till under hälften av min, men då är hållfastheten inte längre så stor. Men prova gärna. Det är ju enda sättet att lära sig något. Men kom ihåg att detta är en tävlingsklass, så känn dig välkommen på nästa inomhustävling så vi får mäta krafterna.

Sven Pontan
Handens MFK

Fotnot: modellen finns avbildad i MFN 2/74 sid 27.

Simplex

Inomhus-handluns för mycket låga hallar. Design: Gerald Skrijank Ritad av Sven Pontan dec 1974 mätt i mm

Finns i byggsats från Micro-X

SPETSA FRAMKANTEN OCH LIMMA PÅ TUNN SYTRÅD

390/dm²

85
45
40
40

PUTSA NED
TILL 0,4

VINGE
1,5 → 0,4

STABBE
0,8 → 0,25

FENA
0,8 → 0,2

BAKKANTEN LÄMNAS TVÄR 2/15 cm

SAMTLIGA BÄRPLAN: LÄTT C-GRAIN BALSÅ (=FLÄCKIG)

ROTSPRYGEL 2,5

PROFILEN ÄR PLAN VID SPETSEN

LACKAS INTE!

MODELLERA Ø

KROPP: 2,5 x 12 x 450

80

TP 55%

MEDELHÅRD B-GRAIN 0°

VIKT: 8-10g

VÄNSTER STIG
" — GLID

SKALA 1:1

SKALA 1:2

42

VÄRLDENS BÄSTA (igen)

Text: Lennart Flodström
Bilder o Ritning: Lars-G Olofsson

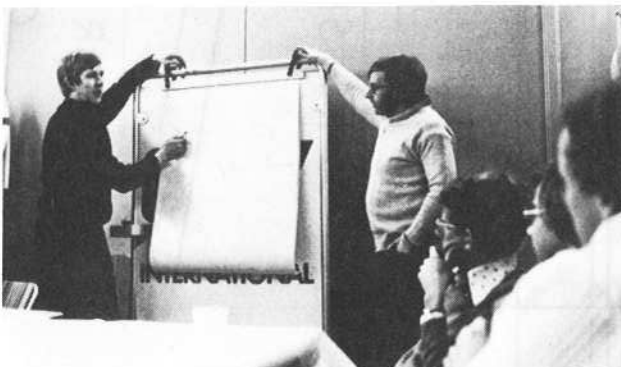
Den 27 december samlades de flesta av de för det mesta bästa A2-flygarna från västra Sverige, dvs AKMG fft, Axevalla fft och så enslingen från Trollhättan, hos Nisse Wallertin i hans husvagnsverkstad i Vänersborg för att efter Anders Håkanssons förebild konstruera något väldigt bra i A2-väg.



Lars-G Olofsson fungerade som någon slags diskussionsledare.

Lars-G Olofsson ledde föreställningen, som inleddes med studier av kvalresultaten för UT. Naturligtvis såg man av dessa, att de som trimmat och och tävlat flitigt hade lyckats bäst. Innan vi kom in på huvudtemat gjorde vi också en överenskommelse om 1975 års klubbävlingar, innebärande ett samarbete mellan AKMG och Axevalla, där den senare klubben skulle börja med en tävling 12/1 och AKMG fortsätta 16/2 osv med en tävling i månaden. Konstruktionsarbetet började vi underifrån, med startkroken. Lars-G och Sture Ericsson är snurrekrokfrälsta, och det är nog inget fel med det. Snurrekroken har en hel del fördelar som en vanlig krok saknar. Till belackarna kan man säga att en snurrekrok kan göra allt som en vanlig startkrok kan göra, dvs den kan användas som en vanlig startkrok, men den kan göra mycket mer. De extra fördelarna är många, förutsatt att kroken är rätt justerad och kärnan rätt trimmad:

1. I termikfritt väder kan man få modellen att göra en stigande sväng efter urkopplingen och därmed vinna utgångshöjd.
2. Då modellen har hög hastighet vid urkopplingen gör den en snäv sväng och detta innebär att det är lättare att "placera" kärnan i en termikblåsa.
3. Man kommer i ett bättre utgångsläge för sk taktisk flygning (piggy-backing, snålskjuts etc).



Sture Eriksson och Lars-G Olofsson demonstrerar snurrekrokteknik



Sture Eriksson visar hur snurrekroken kan påverka roderutslag.



Lennart Flodström instruerar.

Givetvis kan snurrekrokar missbrukas med mycket luftcirkus som följd, men då har man i regel visat dåligt omdöme. Normalt byggda vingar håller gott för de belastningar det rör sig om. Om man tycker att det är för jobbigt att springa efter kärnan under snurrevarvet kan man låta kärnan överstegra före svängen. Den viker sig då över vingen och svängen blir mycket snävare. Modellens konstruktion i övrigt behöver inte vara märkvärdig, men vissa saker tål att tänka på, t ex:

4. Vingspetsarna bör vara långa, lätta och trapsformade, för att ge stor spännvidd (=bra prestanda) och vikten koncentrerad inåt. Stor V-form behöver man inte skämmas för.
5. Spetskorda ej under 100 mm.

Som vingprofil framfördes Benedek B6356 B, 7457 d, Schulten och Lo 745-720, med viss förkärlek för den förstnämnda. Balkar efter östtysk modell, dvs två lådbalkar plus två formlister, alla i ytan, och sprygelavståndet 40 mm i innervingen och 50 mm i spetsen. Spryglar av 2 mm pappersklädd balsä. Vingyta 29,5 dm² projicerat. Stabbyta 4,5 dm². Stabbprofil valfri, beroende på att Lars-G enst hävdade att den inte spelar någon större roll.



Här är dom flesta av dom bästa.

Stabbens höjdläge beror på vingens höjdläge och anfallsvinkel. Den bör inte komma i "vingskugga", och därför kan man till att börja med undvika att placera vingen högt. Ju lägre anfallsvinkel vingen har, desto högre måste stabben placeras i förhållande till vingen. Vi valde 6° anfallsvinkel på vingen för att få lågt nosläge och kunna glömma bort stabben.

Tyngdpunkten på ca 55%. Momentarm 675 mm och fenan placerad framför stabben, på kroppens översida.

Lars-G vill inte ha någon nos alls, men de övriga var nog överens om att kosta på en noslängd om ca 100 mm.



Lasse Larsson och Nisse Wallertin diskuterar Nisses A2:a.

Liksom tidigare betyder specifikationen att man kan få ett ganska varierande sortiment av konstruktioner, och Lars-G:s ritning visar hans syn på saken. Trots allt är specifikationen ganska vettig. Vi slutade med att skåda ut över de sorgliga resterna efter förtäringen (vilka mackor!) och döpte konstruktionen i enlighet med tidigare tradition efter någon förekommande ät- eller drickbar vara. Som vanligt fanns det varianter, men resultatet blev: LYCKHOLMS LJUSA.

TACK Gunnel och Nisse.

Floda

	0	1,25	2,5	5	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
B 6356 b	0,7	2,18	3,14	4,55	6,53	8,55	9,15	8,96	8,23	7,10	5,75	4,08	2,23	0,22
	0,7	0,03	0,15	0,42	1,12	2,45	3,25	3,57	3,65	3,50	3,00	2,22	1,19	0
LO 745-720	1,0	2,72	3,82	5,32	7,25	9,13	9,38	9,32	8,70	7,69	6,50	5,13	3,37	0,63
	1,0	0	0,19	0,44	1,12	2,25	3,18	3,75	3,94	3,75	3,25	2,50	1,25	0
LO 533-1033	1,1	2,80	3,8	5,3	7,1	9,6	9,9	9,8	9,0	7,9	6,3	4,8	3,1	0,7
	1,1	0,3	0,1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

LÅGPRISERBJUDANDE

Vi har fått in en stor sändning Super Tigre G15 F.I. Good Year som vi kan erbjuda till förmånspris.

ENDAST 150:- INKL.SPINNER.

Motorn är väl närmast något för friflygentusiasterna och i viss mån även speedflygaren. Effekt. 0,62 hkr vid 22500 rpm.

- Vi har fullständigt reservdels-sortiment för alla ST-motorer -

MODELSPORT AB
Kvarnhagsplan 116, Hässelby Gård
162 30 Vällingby. Tel: 08/384179

RESULTAT

AKM:s decembertävling 1974
1 december på Revingefälten

F1A

1	Lars-G Olofsson, AKMG fft	805
2	Bror Eimar, Nimbus	768
3	Svante Lundkvist, Fladder	711
4	Leif Persson, AKM	684
5	Lennart Widh, AKMG fft	677
6	Lars-O Danielsson, AKMG fft	606
7	Anders Persson, AKM	550
8	Ingemar Pettersson, Fladder	445

F1B

1	Bror Eimar, Nimbus	880
2	Lennart Hansson, AKM	873
3	Knut Andersson, Flyggängel	870
4	Lars-G Olofsson, AKMG fft	655

Utom tävling deltog Kjeld Kongsberg från Danmark med mycket gott resultat 900 sek.

F1C

1	Nils Erik Hollander, Karlstad	900
1	Rolf Hägel, AKM	900
3	Lennart Larsen, AKM	100

DM-74 Södermanland 74.12.15

HKG Jun

1	Peter Melin, Eskilstuna	44
---	-------------------------	----

A1 Jun

1	Göran Lidenvik, Strängnäs	416
2	Ove Larsson, Eskilstuna	406
3	Klas Asplund, Eskilstuna	391
4	Jan Backman, Eskilstuna	376
5	Tomas Esergren, Eskilstuna	366
6	Ulf Lindberg, Eskilstuna	362
7	Mals Lindgren, Eskilstuna	346
8	Per Wickström, Eskilstuna	316
9	Peter Melin, Eskilstuna	300
10	Tomas Holmberg, Strängnäs	275
11	Tomas Andersson, Strängnäs	218

A2 Jun

1	Tomas Alm, Eskilstuna	541
2	Tomas Ekendahl, Eskilstuna	506
3	Ove Larsson, Eskilstuna	435
4	Carl-Gustaf Karlsson, Eskilstuna	339
5	Jan Backman, Eskilstuna	10

A2 sen

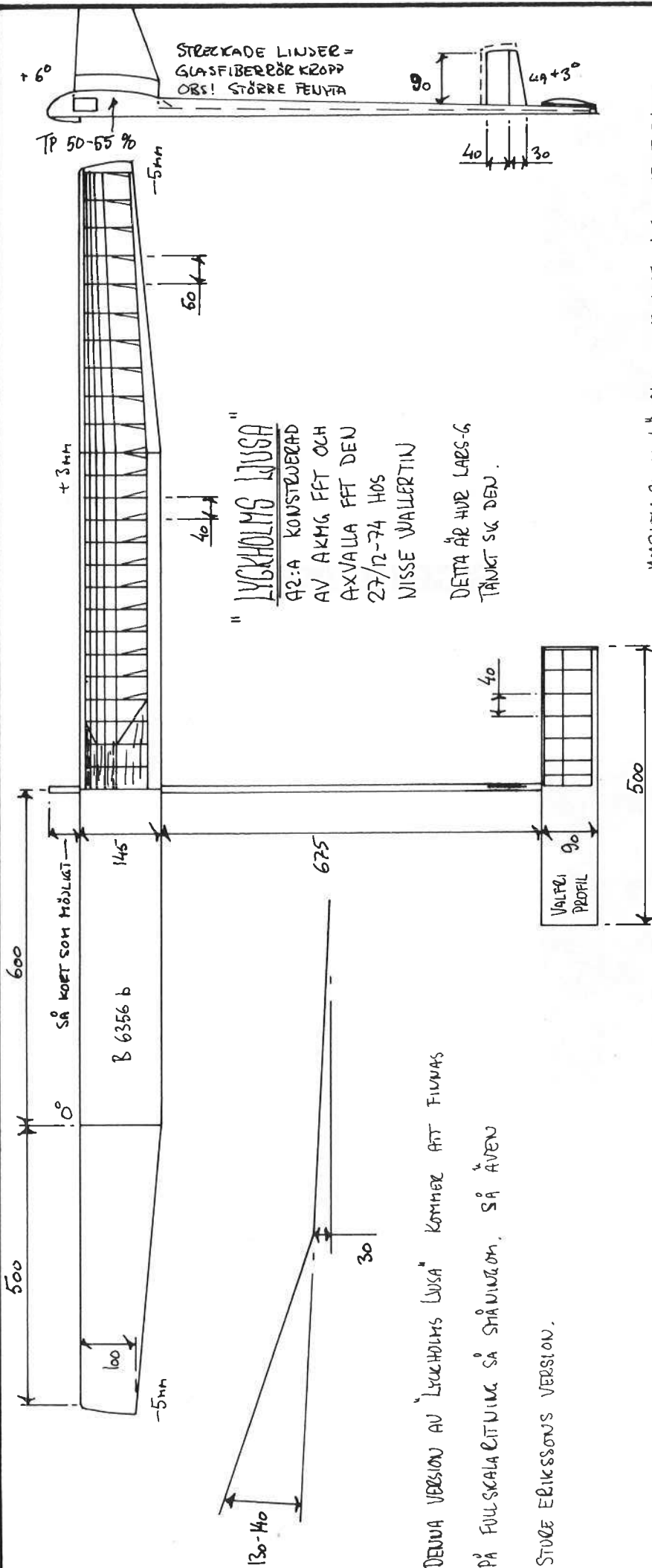
1	Eddy Astfeldt, Eskilstuna	545
2	Gunnar Holmberg, Strängnäs	363
3	Sören Gustafsson, Eskilstuna	97

B2

1	Lennart Backman, Eskilstuna	593
2	Tomas Ekendahl, Eskilstuna	510
3	Tomas Alm, Eskilstuna	6

C2

1	Lars-Gunnar Lindblad, Eskilstuna	600
2	Sören Gustafsson, Eskilstuna	560
3	Eddy Astfeldt, Eskilstuna	132

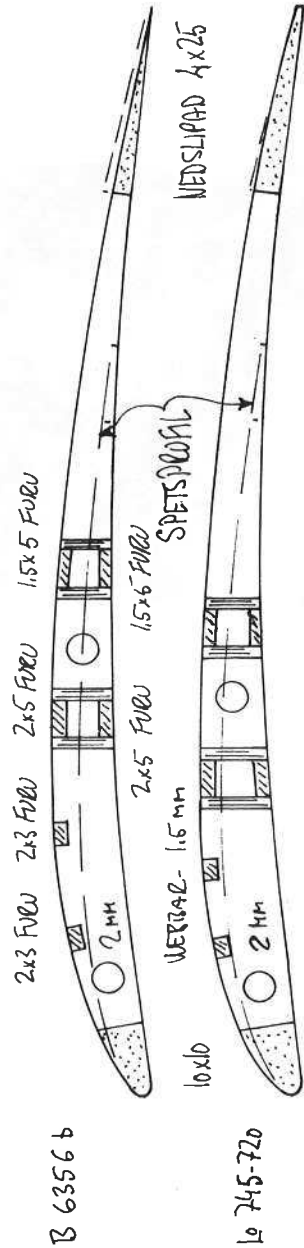


"LYCKHOLMS LUSA"
 ÅR: A KONSTVERKAD
 AV AKMG FFT OCH
 AXVALLA FFT DEN
 27/12-74 HOS
 NISSE WALLERTIN

DETTA ÄR HUR LARS-G
 TÄNKT SIG DEN.

DENNA VERSION AV "LYCKHOLMS LUSA" KOMMER ATT FINNAS
 PÅ FULLSKALARITNING SÅ STÅNINGEN, SÅ ÄVEN
 STUVE ERIKSSONS VERSION.

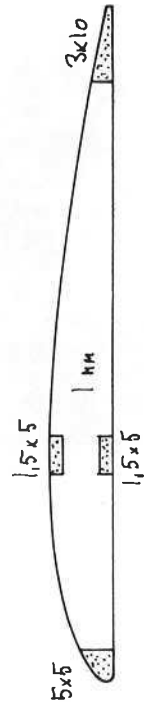
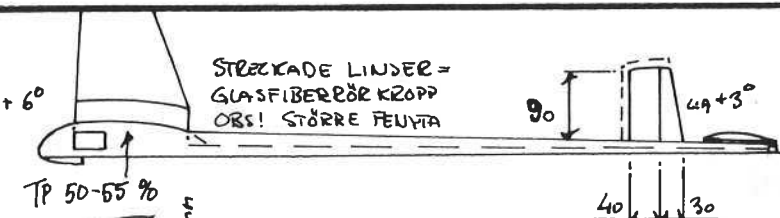
MODELEN BYGGS LÄMPLIGEN EULIGT MFV NR 5-74.



SÄMMA LÄSSEL SOM ÖVAN
 AULT MATERIAL I BÅSA OM LUGET ANNAF ÖMUNNS

DESSA 2 PROFILER KOMMER JAG ATT PRÖVA PÅ MINA LYCKHOLMARE LARS-G.

PÅ FÖRRE KOMMER AV LEDNING HEDDEAS HÅR MED ATT
 LARS-G. OLOFSSON HAR COPYRIGHT PÅ DENNA RITNING.



STABBPROFIL - 10 533 - 1033

Resultat av kvalificering 1974 till UT-75

Klass F1A

1 Hans Eklund, Skvadern	2700
2 Lennart Larsen, AKM	2651
3 Henry Åkermark, Axvalla fft	2644
4 L G Olofsson, AKMG fft	2634
5 C G Karlsson, Eskilstuna	2630
6 Lasse Larsson, AKMG fft	2620
7 Claes Mårtensson, AKM	2581
8 Gunnar Holm, Solna	2580
9 Bror Eimar, Nimbus	2551
10 Håkan Broberg, Borlänge	2537
11 Inge Sundstedt, Borlänge	2504
12 Nils Wallertin, AKMG fft	2497
13 Olle Sandahl, Mysingen	2485
14 L-O Danielsson, AKMG fft	2481
15 Tommy Ericsson, Härnösand	2477
16 Holger Sundberg, UFK	2470
17 Arne Berglin, ÖFK	2451
18 Bo Jansson, Linköping	2444
19 Leif Persson, AKM	2441
20 Anders Sund, Waxholm, Jun	2433
21 Bengt Pettersson, Linköping Jun	2431
22 Anders Widh, Fagersta	2422
23 Anders Larsson, UFK Jun	2412
24 Nils O Gustavsson, Axvalla fft	2401
25 Thomas Alm, Eskilstuna	2388
26 Dennis Qvick, Linköping Jun	2380
27 Torsten Eriksson, UFK	2363
28 Erik Sund, Waxholm	2357
29 Anders Pettersson, Härnösand	2341
30 Louise Flodström, AKMG	2313
Övriga juniorer	
34 Per Johansson, Linköping	2260
35 Bengt Jansson, Nja Uppland	2257
36 Poo Tidstrand, Härnösand	2238
40 Dick Nilsson, Linköping	2237

148 flög

F1B

1 Kjell Livenborg, Solna	2700
2 Björn Söderström, Solna	2630
3 Jan Zetterdahl, Solna	2602
4 Knut Andersson, Flyvgängel	2592
5 Lennart Flodström, AKMG	2590
6 Lennart Backman, Eskilstuna	2574
7 S O Lindén, Nimbus	2483
8 Lennart Hansson, AKM	2482
9 Anders Håkansson, AKM	2457
10 Bror Eimar, Nimbus	2441
11 Per Quarnström, Fladderhusen	2297
12 Thomas Ekendahl, Eskilstuna	2149
13 Ulf Carlsson, AKMG	2105
14 L G Olofsson, AKMG	2079
15 Hans Söderström, Härnösand Jun	1996
Dimitris Nikolau, Solna jun	1008

37 flög

F1C

1 Leif Zetterlund, Solna	2686
2 Hans Lindholm, Linköping	2665
3 J O Åkesson, AKM	2583
4 L-G Lindblad, Eskilstuna	2573
5 L-G Olofsson, AKMG	2527
6 Gerald Boman, Solna	2488
7 N E Höllander, Karlstad	2435
8 Rolf Hagel, AKM	2378
9 Eddy Asfeldt, Eskilstuna	2334
10 Kjell Johansson, Solna Jun	1671
11 Urban Nygren, Solna	1620
12 Sören Gustavsson, Eskilstuna	948
13 Lennarth Larsson, Solna	902
14 Tore Hedqvist, Eskilstuna	893
15 Åke Löfvander, Skvadern	776

20 flög

Kommentar

Antalet tävlingar har ökat liksom antalet tävlande. Vilket är trevligt.

16 sanktionerade tävlingar flögs + några till. Totala antalet tävlande på dessa ökade från 178 till 205. Poängen som fordrades för att kvala in i år var högre i F1A och F1B, lägre i F1C.

	1973	1974
F1A	2272	2433
F1B	2173	2441
F1C	1982	1671

Av dessa siffror får man fram att det var hårdare i år. Undantag F1C som är på väg utför. Och den klassen lär inte bli bättre nu när det är 7 sek motortid.

MFK Gladiatorernas inomhustävling 1/12-74 i Mässan, Älvsjö

F1A-65 cm

1 Dimitris Nikolau, Solna MSK	12,18
2 Sven Olov Linden, Nimbus	11,32
3 Gunnar Wiwardsson, AKMG	10,47
4 Sven Pontan, Handens MFK	8,41
5 Per Södersten, Handens MFK	5,13

8 anmälda

35-cm

1 Dimitris Nikolau, Solna MSK	4,42
2 Mats Lugnefors, Solna MSK	1,13

9 var anmälda

25-öres

1 Jan Bengtsson, Handens MFK	8,37
2 Sven Pontan, Handens MFK	8,19
3 Mikael Braie, Handens MFK	7,51
4 Jan Zetterdahl, Solna MSK	7,19
5 Sven Olov Linden, Nimbus	6,32
6 Per Södersten, Handens MFK	4,47
7 Kjell Johansson, Solna MSK	3,17
8 Tomas Lindquist, Sigtuna MFK	3,00
9 Bengt Lindquist, Sigtuna MFK	2,56
10 Lasse Linden, Nimbus	2,51
11 Inger Luthman, Gladiatorerna	2,39
12 Björn Söderström, Solna MSK	1,42
13 Martin Miettinen, Gladiatorerna	,52
14 Lars Luthman, Gladiatorerna	,33
15 P-O Nyman, Solna MSK	,07

20 var anmälda

Peanut-skala

1 Martin Miettinen, Gladiatorerna	52 p
2 Rolf Söderin, SRFK	44

5 var anmälda

Handkastglidare

1 Sven Pontan, Handens MFK	,48
2 Jan Zetterdahl, Solna MSK	,42
3 Gunnar Wiwardsson, AKMG	,39
4 Sven Olov Linden, Nimbus	,35
5 Holger Sundberg, Uppsala FK	,35
6 Kjell Andersson, Solna MSK	,34
7 Bo Bispgård, Solna MSK	,34
8 Gunnar Gunnarsson, Solna MSK	,33
9 Mats Lugnefors, Solna MSK	,31
10 Per Olof Nyman, Solna MSK	,29
11 Göran Fällgren, Oxelösund	,27
Kjell Magnusson, Uppsala FK	,27
Lars Linden, Nimbus	,27
14 Mikael Andersson, Solna MSK	,21
15 Bengt Fällgren, Oxelösund	,07

22 var anmälda

Flugan/Sleek-Sireek 2 flygningar av 3

1 Mats Rosling, UFK	67
2 Hans Thunström, Solna	64
Anders Larsson, UFK	64
Jan Zetterdahl, Solna	64
5 Mikael Höög, Handen	61
6 Lars Linden, Nimbus	60
7 Lars Olov Larsson, UFK	59
8 Stefan Jaworski, TSFK	56
Robert Larsson, UFK	56
10 Lars Candell, Kallhäll	53
11 Sören Isaksson, UFK	52
Kjell Magnusson, UFK	52
13 Bo Bispgård, Solna	51
14 Tomas Lindquist, Sigtuna	49
15 Holger Sundberg, UFK	47
16 Tore Loodin, SRFK	46
Magnus Jahnke, UFK	46
18 John Perry,	44
19 Peter Jahnke, UFK	43
Robert Öhlin, Kallhäll	43
24 Jonny Coucher, Handen	41
25 Björn Ågren, UFK	40
Sören Andersson, UFK	40
27 Kjell Andersson, Solna	39
28 Rolf Söderin, SRFK	37
29 Mikael Jansson, UFK	36
30 Marcus Miettinen, Gladiatorerna	35
31 Ola Källström, Gladiatorerna	34
Karin Ågren, UFK	34
Mikael Andersson, Solna	34
34 Jocke Malinen, Solna	33
Mikael Rodner, Gladiatorerna	33
36 Mikael Hedqvist, UFK	32
37 Kjell Juhl,	31
38 Jan Lindquist, Sigtuna	30
Eva Flodin, Tullinge	30
Kjell Boman, Gladiatorerna	30
41 Jonas Lassar, Solna	29
Åke Karlsson, Handen	29
Jari Tarvainen, Gladiatorerna	29
44 Lars Flodin, Gladiatorerna	27
Anders Aronsson, Gladiatorerna	27
46 Gunnar Ågren, UFK	26
Tommy Pettersson	26
48 Anders Bäckström, UFK	25
49 Tomas Boman, Gladiatorerna	23
50 Gabriel Jonsson, Gladiatorerna	22
Stig Hedlund, Gladiatorerna	22
52 Johan Eriksson, UFK	21
53 Staffan Widerström, Gladiatorerna	19
Kenneth Nilsson, Gladiatorerna	19
55 Magnus Candell, Kallhäll	18
56 Stefan Södersten, Handen	5 år
Ola Persson, Gladiatorerna	17
Martin Miettinen, Gladiatorerna	17
59 Bengt Kinnander	16
Inger Luthman, Gladiatorerna	15
Krister Johansson,	15
62 P-O Lång, UFK	14
Manne Rytman	14
64 Holger Luthman, Karolín	12
65 Bengt Vidlund	11
66 Per Anders Svensson, Kallhäll	9
67 Erik Aronsson, Norge	8

Summa 111 startande, varav 67 i Flugan/Sleek Sireek.

11 klubbar fanns representerade

Solna FAI-cup 8 december 1974

F1A junior

1 Lars Nielsen, Borlänge	765
2 Per Johansson, Linköping	687
3 Anders Larsson, UFK	658
4 Per Holm, Waxholm	640
5 Dennis Qvick, Linköping	638
6 Anders Sund, Waxholm	626
7 Bengt Pettersson, Linköping	622
8 Tomas Alm, E-tuna	622
9 Tomas Ekendahl, E-tuna	610
10 Jan Backman, E-tuna	582
11 Jan Svenningsson, UFK	576
12 Ove Larsson, E-tuna	517
13 Anders Holm, Waxholm	447
14 Gunnar Nilsson, UFK	198

F1A Senior

1 Erik Sund, Waxholm	884
2 Lars-Göran Olofsson, AKMG	864
3 Inge Sundstedt, Borlänge	840
4 Björn Söderström, Solna	811
5 Håkan Broberg, Borlänge	804
6 Bernd Sund, Waxholm	791
7 Per-Arne Svensson, UFK	778
8 Olle Sandahl, Mysingen	725
9 Holger Sundberg, UFK	716
10 Bengt Wendell, Fagersta	710
11 Leif Andersson, Solna	706
12 Anders Widh, Fagersta	687
13 Tommy Eriksson, Härnösand	684
14 Stig Nilsson, Jakobsberg	676
15 Torsten Eriksson, UFK	653
16 Eddy Asfeldt, E-tuna	646
17 Kaj Snellman, Borlänge	635
18 Lars-Olof Danielsson, AKMG	633
19 Gösta Franzén, UFK	623
20 Gösta Rask, Waxholm	620
21 Vanja Sund, Waxholm	609
22 Mats Westin, Waxholm	597
23 Lars-Olof Larsson, UFK	592
24 Birgitta Hölm, Waxholm	574
25 Bo Jansson, Linköping	530
26 Bengt Svensson, Waxholm	523

F1B

1 Björn Söderström, Solna	829
2 Jan Zetterdahl, Solna	787
3 Sven-Olov Linden, Nimbus	726
4 Lennart Backman, E-tuna	693
5 Willy Andersson, Västerås	637
6 Örjan Gahn, Jakobsberg	630
7 Tomas Ekendahl, E-tuna Jun	609
8 Bengt Blomberg, Gamen	596
9 Carl-Göran Sundstedt, UFK	577
10 Lars-Göran Olofsson, AKMG	546
11 Dimitris Nikolau, Solna jun	483

F1C

1 Leif Zetterlund, kSolna	871
2 Lars-Gunnar Lindblad, E-tuna	801
3 Gerald Bohman, Solna	761
4 Eddy Asfeldt, E-tuna	758
5 Hans Lindholm, Linköping	755
6 Nils-Erik Höllander, Karlstad	655
7 Sören Gustavsson, E-tuna	577
8 Tore Hedqvist, E-tuna	3

Lagtävling om cupen

1 Solna 1	2469
(B Söderström, J Zetterdahl, L Zetterlund)	
2 Waxholm 1	2301
(A Sund, E Sund)	
3 Borlänge	2284
(H Broberg, K Snellman, I Sundstedt)	
4 E-tuna 1	2076
(J Backman, L Backman, L-G Lindblad)	
5 UFK 2	2027
(T Eriksson, A Larsson, H Sundberg)	
6 Solna 2	1950
(L Andersson, D Nikolau, G Bohman)	
7 E-tuna 2	1884
(O Larsson, T Ekendahl, E Asfeldt)	
8 Waxholm 2	1857
(P Holm, G Rask, M Westin)	
9 Linköping	1839
(B Jansson, P Johansson, B Pettersson)	
10 UFK 3	1397
(G Franzén, G Nilsson, J Svenningsson)	
11 UFK 1	1355
(P-A Svensson, C-G Sundstedt, G Ågren)	
12 Jakobsberg	1306
(S Nilsson, Ö Gahn)	

Axvalla 27/10-74

A2

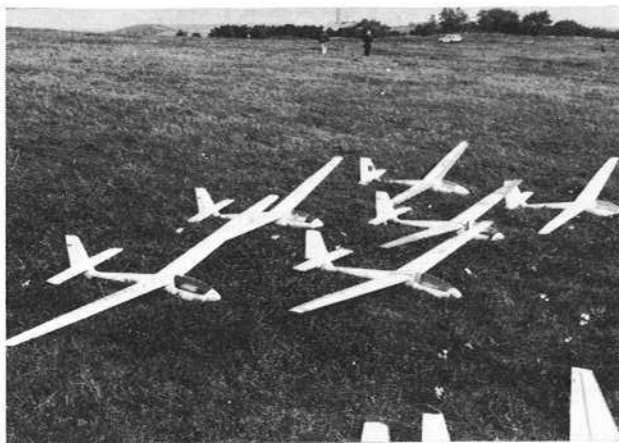
1 Nils Wallertin	422
2 Nils-Olof Gustavsson	320
3 Bengt-Inge Johansson Jun	306
4 Ulf Sälde Jun	295
5 Gösta Sundberg	294
6 Åke Karlsson	259
7 Bengt Johansson	244
8 Henry Åkermark	233
9 Jonas Karlsson Jun	157

RADIOFLYG TÄVLINGAR HANG-SM

SM -74 i RC-segel, Hang avgjord

I dagarna två, närmare bestämt 28-29/9, genomfördes SM F3B-B på Ales Stenar och Hammars Backar öster om Ystad med hjälp av arrangörsklubbarna Kristianstads MFK och MFK Snobben. Det var andra gången arrangemanget drogs igång och var det första olik på många sätt. Nu fick vi blåst så att det räckte och tom blev över, 12-14 m/sek uppmättes som mest. Flera deltagare stod därför över första omgången, då de antingen ej hade modeller eller erfarenhet att flyga i sådant blåsväder.

Tävlingsreglerna säger enkelt att F3B-B går ut på att under 6 min från start flyga så många vändor som möjligt på en 100 m bana, en vända är alltså 100 m. (I teorin stämmer mellan 125-175 m för varje vända, beroende på kaning i svängen och/eller sent anlagt sväng) För varje vända erhåller man 25 poäng och för en godkänd landning inom ett område på 50x100 m inom en min, erhålls ytterligare 50 p. På SM var tiden kortad till 4 min pga det stora deltagareantalet, 36 st, varav 32 startade. Dessutom omräknades varje omg.segrares resultat (det flygs tre omg) till 1000 p och de övrigas procentuellt i förhållande till detta. Det innebär visserligen en extra arbetsbörda för sekretariatet (Läs: Ann-Marie Beckman, som har hållt i sekretariatet på de flesta hangtävlingarna i södra Sverige) men det måste till, då tävlingsplatsen ofta måste flyttas från omg till omg pga vindkantring och då ej blir lika snabbflugit. I slutresultatet kan utläsas dels slutpoäng och inom parantesen syns flygpoäng+ land.poäng = 0/00 av omgsegrares resultat i tre omg.

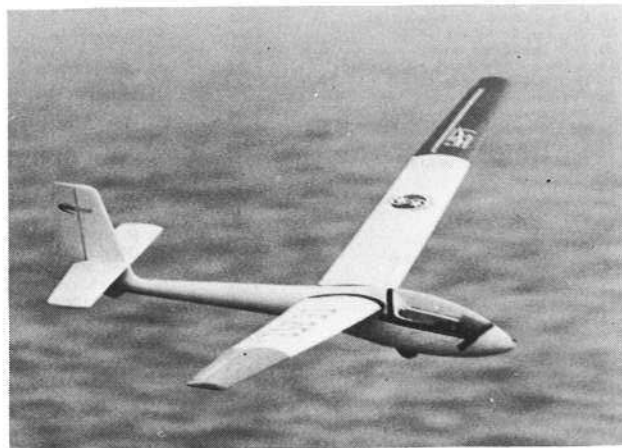


Hela 6 st skala ASW15 som deltog vid 74 års Hang SM. Tävlingsens i särklass snyggaste modeller. De ser verkligen ut som ett riktigt segelplan, både på marken och vid flygning över hangkanten.
Foto: Sören Gustavsson

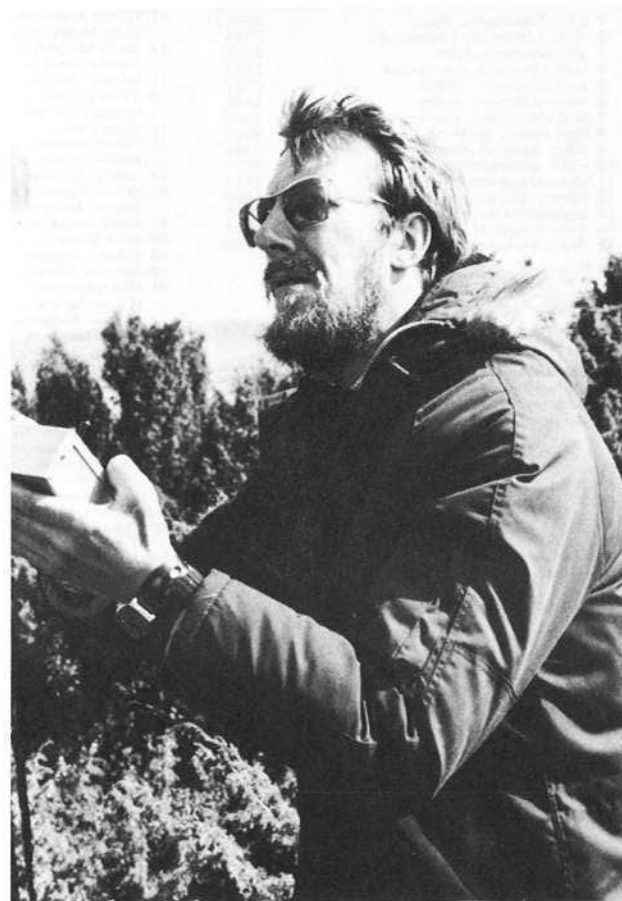
Om själva tävlingen kan sägas att det var den mest spännande och ovissa som flugits. Efter första omg ledde undertecknad på 33 vändor, därefter Kurt Lennå som hade 31 vändor och Jan Levenstam och Pär Lundqvist på 29 vändor och därefter Bo Nylund på 27 vändor. Efter att ha flyttat tävlingsplatsen något, började omg två. Där lyckades Kurt Lennå och Pär Lundqvist bäst med 30 vändor, följd av undertecknad och Håkan Svennesson (som stod över första omg) på 28 vändor. Jan Levenstam och

Bo Nylund gjorde nu 27 vändor med Jan Karlsson och Kurt Jönsson strax efter på 26 vändor. Tävlningen var nu slut för lördagen och när resultaten på kvällen räknades om till 0/00 stod det klart att Kurt Lennå nu ledde före undertecknad med 5 0/00 och på tredje plats Pär Lundqvist, följd av Jan Levenstam på fjärde plats.

På söndagsmorgonen skulle tredje omg flygas. Vädret var ovänligt, ihållande regn och vind från land, 4-5 m/sek. Skjutvarning var utfärdad för Hammars Backar, där det fanns ett hang som kunde duga. Efter att ha varit i kontakt med åtskilliga personer, (markägare, militärer, metreologer etc) beslöts att åka till skjutfältet för att genomföra sista omg. Vid middagstid kunde så tävlingen fortsätta.



SM-fyran Jan Levenstam-Starflyers, här med sin (nära intill) skalamodell ASW15. Det är bara piloten som saknas under huven.
Foto: Sören Gustavsson



Pär Lundqvist-Hökaklubben som blev 1974 års Svenske mästare.
Foto: Sören Gustavsson



SM-3:an Nisse Hoffman-Kristianstad
Foto: Sören Gustavsson

Jerry Hansson, Håkan Svennesson och Lennart Olsson var de bästa i inledningen med 15 vändor. Det stod klart att hanget var svårflugit och långsamt, Kurt Lennå bättrade på till 18 vändor, och därefter var det Pär Lundqvist tur. Han var nu tvungen att flyga 19 vändor för att ha en chans att vinna. Spännande. Efter två min låg han jämnt med Kurt Lennå men kunde på slutet öka så att han klarade 19 vändor, men höll på att missa landningen, då modellen stötspiralade sig ner de sista metrarna (troligen fukt i radion). Undertecknad hade en chans att slå Pär Lundqvist, det räckte att jag flög jämt med honom, men förverkade den redan i utkastet. Jag, och åtskilliga med mig, hade trätt en plastpåse över sändaren för att skydda den mot regn och i utkastet fick jag ej in handen i påsen med all den dramatik det blev av detta. När missödet väl var uppkärlat och modellen flög på säker höjd igen, var för mycket tid förlorad för att kunna göra något åt Pär Lundqvist, men 16 vändor blev det i allafall.

Pär Lundqvist, Hökaklubben, SM-mästare 1974 i F3B-B. Gratulerar. Övriga plac står i resultatlistan.

Som slutord skulle jag vilja tacka alla tävlande, för de flesta var det den andra resan till Skåne, och ett speciellt tack till funktionärerna som hjälpte till på tävlingen. Att ingen ådrog sig lunginflammation av söndagens uteliv är ett under, det kan vi intyga som var med. Och låt oss hoppas att det var sista gången som vi behöver göra två försök för att genomföra ett SM.

Tävlingsledare
Nils Henrik Hofmann
Kristianstads MFK

RC-segeltävling Ällebergspokalen 1974.

Tidaholms MFK och MFK Blue Max, Falköping arrangerade den 21/9-74 Ällebergspokalen för tredje året i rad. Tävligen genomfördes som vanligt på Axevalla hed utanför Skara.

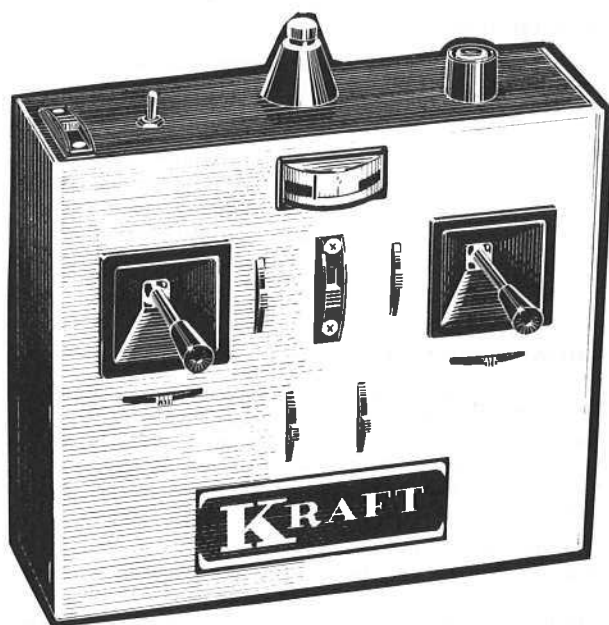
Tävlingen samlade i år 29 deltagare. De tävlande var från hela Götaland, men den övervägande delen var från Skaraborgs län. Det är synd att inte fler deltagare från andra län inte är med i tävlingen. Vi saknade mest skåningarna med de tidigare årens vinnare N-H Hoffman i spetsen.

Det var från början meningen att tävlingen skulle sträcka sig både över lördag och söndag, men det visade sig att tävlingen flöt så fort, så vi kunde genomföra hela tävlingen på lördagen. Tyvärr var vädret inte det bästa. Det blåste hela tiden en ganska kraftig vind, och regnet var ibland ganska kraftigt. Trots detta var det inga av de tävlande som klagade utan alla var på ett fint humör, vilket är ett plus tycker vi.

hobby borgen

ÖVERTAR generalagenturen för

Sverige och Finland.



F.O.M. 15 FEB

AUKT. **KRAFT** FÖR-
SÄLJNING ÖVER SVERIGE.



ORDERTEL: 08-51 83 00

HANTVERKAGATAN 87
BOX 12102, 102 23 STOCKHOLM 12

Från början låg Tore Gustafsson från Lidköpings MFK bra till, men sen kom dagens, liksom många andra dagars, segerman Benny Kjellgren, Benny som förut i år har vunnit nästan allt i F3A trotsade det hårda vädret och genomförde tävlingen så bra att det redan efter 4:de omgången var klart att han skulle ta hem segern. Två blev nykomlingarna i denna tävling Anders Robertsson från Ikaros i Örebro. Han var 318 p efter segraren. På tredje plats kom ännu en nykomling, Eilert Forssel från Kätilstorp MFK. På tredje plats kom MFK Blue Max bäste deltagare som detta år blev Kent Svensson.

Ållebergspokalen har alltid "körts" efter de gamla CIAM-regler, så även i år. Dessa regler kan tyckas lite för lätta, men vi har genom vissa modifieringar gjort reglerna mer utslagsgivande. I år hade vi 200 m lina och 10 min idealtid, detta tillsammans med det hårda vädret gjorde tävlingen mer utslagsgivande.

Mer är väl inte att säga om denna tävling. Vi hoppas att vi ska kunna göra denna tävling till en tradition. Tävlingen har placerats lite väl långt fram på hösten tycker många, vi ska försöka att få plats med tävlingen lite tidigare nästa år.

Till slut vill vi, Tidaholms MFK och MFK Blue Max, tacka alla deltagare för en fin och trevlig tävling, tyvärr icke utan missöden.

Tidaholm MFK,
MFK Blue Max Falköping
Tommy Hermansson
Tf tävlingsledare

RIPALÄGRET 1974

1974 års Ripa-läger, som arrangerades under tiden 27/7-2/8, blev i lika hög grad som förra årets läger en sportslig framgång. Tyvärr gynnades inte lägret denna gång heller av det fina väder vi hoppats på, blåst och regnskurar blev ibland besvärande inslag.

Lördag 27/7, ankomstdag
Först på plan var familjen Lars Andersson från Limhamn, som kom redan på fredagskvällen. Längst ifrån kom familjen Gunnar Andersen från Nordnorge 275 mil bort. Däremellan omkring 70 personer i tält och husvagnar. Alla sugna på att flyga, men blåst gjorde att endast några segelflygstartar kunde genomföras.
Det fanns många familjer bland deltagarna.

Söndag 28/7
Ytterligare några deltagare kunde noteras, men den utlysta skalatävlingen inhiberades pga det dåliga vädret och obefintligt intresse.
På eftermiddagen var intresset starkt uppskruvat inför den aviserade helikopterträffen. Inga helikopterflygare uppenbarade sig, men Nisse Lindborg håller sitt teoriavsnitt och flög också något trots den starka vinden. Uppvisningen bättrades på av Lasse Svensson och Olof Ellioth från Blekinge modellflygklubb, vilka gjorde en elegant multi-uppvisning.
55 personer följde teoridelen med filmvisning och ytterligare ca 30 st följde den praktiska delen. Marth Bengtzon från Bromölla bidrog med en uppskattad filmvisning. Kvällen avslutades med korvgrillning.

Måndag 29/7
Fortsatt blåsig väder med regnskurar.
Några nya deltagare anmälde sig emellertid, de var från Katrineholm.
Inga tävlingar genomfördes, men mellan byarna gjordes lite segel- och friflygförsök.
Välbesökt grillstund vid brasan.

Tisdag 20/7

Något bättre väder. Två st inomhustävlingar genomfördes i gamla sporthallen i Kristianstad. På kvällen blev det en hel del segel- motor- och friflyg, även lite linflyg.
Bygge och flygning med drakar var populärt inslag.

Onsdag 31/7

På förmiddagen förekom sporadisk verksamhet med förberedelse inför den aviserade drakflygtävlingen på eftermiddagen.
Efter draktävlingen blev det plötsligt bra väder med stor flygaktivitet. Linflyg, RC-motorflyg och RC-segelflyg hela kvällen.
Dessutom hölls en sparventävling. Före korvgrillningen visade Leif Ulming film i klubbstugan. Därefter var det dags för prisutdelning.

Torsdag 1/8

Regnandet på förmiddagen avlöstes frampå eftermiddagen av strålande solsken. Stor RC-segelflygaktivitet på eftermiddagen och kvällen, men det förekom även linflyg, RC-motor och gummimotorflyg. Frampå kvällen var det så dags för en A-1 tävling, vilken samlade många deltagare.

Fredag 2/8

Regn på morgonen men uppklarnande och sol framöver. Familjen Andersson från Limhamn raketflög på eftermiddagen med varierande resultat och vidare friflygtrimning samt RC-motorflyg.
Veckans aktivaste dag med inte mindre än fyra tävlingar och stort deltagareantal.

Vidare flögs det under veckan med:
A-1, A-2, Sleek Streek, Flugan, Tern, RC-segel, RC-motor Helikopter, Raket, Linflyg, Friflygande skala, och Drakar.

Samt hölls tävlingar i:

Sleek Streek 1, Drakar 1, Raket 1, Flugan 1, Sparven 1, A-1 2, Sammanlagt gjordes 290 tävlingstartar.

Till sist vill lägerledningen tacka alla som på olika sätt medverkat till det lyckliga genomförandet av 1974 års Ripaläger.

Nils-Henrik Hoffman
Lägerledningen

Svensk-norskt RC-meeting i Östersund

Östersunds Modellflygklubbs RC-sektion hade nöjet att lördagen den 19 oktober få besök av radioflygare från NTH-Flygklubb i Trondheim. NTH står för Norges Tekniska Högskola. Det var 8 stycken norrmän som hade sökt sig till Optands flygfält denna något kyliga lördag. En liten annons i lokalpressen hade lockat ut en del publik till fältet.

Nu till flygningen. Till större delen består ju ett meeting av fri flygning. Arrangörsklubben hade dock lagt in en enkel tävling som alla flygare kunde vara med på.
Några speciella flygplan drog stor uppmärksamhet till sig, speciellt då de två skalaflygplan som var med. Det var ÖMFK:s Bosse Wengfelt och Torsten Jonsson, som flög med en P-51 Mustang resp Skyraider. Även Hasse Björkqvists "supermodell" (spv 2,2 m) var festlig att se i luften. Bland våra gäster skall vi nämna Öjvind Moc. Han flög mycket säkert med sin Maximum IV. Modellen visade prov på fina flygegenskaper, särskilt i låg fart. Bland RC-seglarna fanns John Lynum med en Salto och Jan Horne som flög med en Kobra.

Tävlingen som genomfördes bestod av 4 moment:

1. Klotkastning. Med ett krocketklot gällde det att träffa en pinne på ungefär 5 meters avstånd.
2. Rikttningsbestämning. Här skulle flygarna peka ut Röros i Norge med hjälp av en kompass.

3. Identifiering av plastmodeller. Sex modeller hade ställts upp. Sedan fick var och en av flygarna med en tärning få en siffra och säga vad det var för flygplan.
4. Flygmoment. Efter att ha startat skulle piloten flyga mot ett markerat mål. När han trodde sig vara mitt över målet skulle han göra en markerad "nittigradare". Som avslutning gällde det att sätta modellen i en ruta på 10 x 10 meter. Flygningen skulle göras inom 3 minuter.



Förstaplatsen delades mellan östersundarna Robert Krockmar och Lennart Pettersson.

På lördagskvällen träffades flygare och fruar på Stadskällaren där det åts, dansades och snackades RC. ÖMFK:s klubbordförande Arne Berglin överlämnade ett litet minne i form av en jämtälg plus några klubbdekaler till våra gäster från väst.

Vi i Östersunds MFK hoppas att nästa år kanske få göra ett nytt utbyte med flygarna från Trondheim. Då kanske vi kan få komma över till dem och bland annat pröva på deras fina hang.

Text och bilder: Jonas Kling

RESULTAT

Svenska Mästerskapen i klass F3B-B vid Hammars backar den 28-29 sept 1974

1	Pär Lundqvist, Hökklubben	2000p
2	Kurt Lennä, Hökklubben	1952
3	N-H Hofmann, EMFK	1938
4	Jan Levenstam, Starflyers	1792
5	Håkan Svennesson, KMFK	1748
6	Bö Nylund, LMFK	1673
7	Lennart Olsson, Acroflyers	1654
8	Jan Karlsson, MFKSK	1637
8	Kurt Jönsson, MRFSK	1637
10	Håkan Johansson, Linköping	1530
11	Pär Bergqvist, Landsk	1501
12	Jerry Hansson, KMFK	1498
13	Ulf Ekelund, MRFSK	1459
14	Kent Karlsson, Lidköping	1438
15	Harry Fransson, Lidköping	1376
16	Kurt Johansson, Lidköping	1352
17	Peter Pelikan, Ikaros	1350
18	Stig Lilja, JFK	1332
19	Sören Gustavsson, Linköping	1324
20	Agne Engman, LMFK	1317
21	Sture Björn, LMFK	1293
22	Rolf Westergren, LMFK	1288
22	Bertil Nilsson MRFSK	1288
24	Bertil Beckman, Starflyers	1274
25	Birger Lifner, MRFSK	1245
26	Tore Gustavsson, Lidköping	1207
27	Johnny Johansson, Hökklubben	1170
28	Dan Nylund, LMFK	1117
29	Olle Erlvik, KMFK	813
30	Lars Sehlistedi, Linköping	788
31	Mats Strömberg, Hökklubben	143
32	Staffan Öst, Lidköping	31

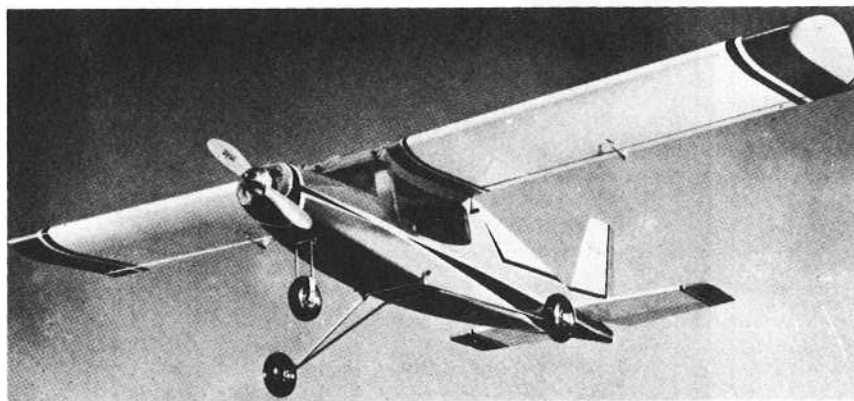
JRFK:s Hjästflygning 28-29 sept 1974

	31 P	b lid
1 Göran Karlsson,	1,34	
2 Rune Svenningsson	1,37	
3 Christer Lundgren	2,59	
4 Hans Andersson	2,09	
5 Lars Olsson,	1,59	
6 Bertil Lundin	2,08	
7 Bengt Lundström	2,13	
8 Tore Loodin	2,15	
9 Karl Sivarv	2,16	
10 Roger Eklund	4	2,13



Britten-Norman-Islander

Pris 695:—



Sundancer

Pris 305:—

Modellsport AB

med butiker i Stockholm (Hässelby Gård) och Sundsvall är en av landets mest välsorterade firmor vad gäller just modellflyg i alla former — från de enklaste gummimotormodeller till avancerade "multi-kärror".

Ni kanske känner till Svenson-modellerna från Belgien? De är en av våra specialiteter och vi har samtliga i lager (marknadens mest kompletta byggsatser). Ur sortimentet: Channy, Westerly III, Mini-Boy, Fly-Boy, Wayfarer, Sly-Cat och höstens två stora nyheter BRITTEN-NORMAN-ISLANDER och SUNDANCER.

Vi har även Midwest's MACH I och STRIKEMASTER samt Proctor's ANTIC och NIEUPORT 11 m m m. Mycket stor sortering i tillbehör. Super Tigre-motorer (även reservdelar).

I Sundsvall stor sortering i båtar, dock ej speedbåtar.

Beställ vår katalog (5:— kr i frimärken el check) eller gör ett besök i någon av våra butiker.

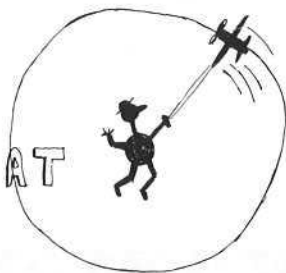
Modellsport AB

Affär i Stockholm
Kvarnhagsplan 116
Hässelby Gård
162 03 Vällingby
Tel 08/38 41 79

Affär i Sundsvall
Axvägen 3
Nacksta Centrum
850 06 Sundsvall
Tel 060/12 53 90

LIN - KONTROLLERAT

AV ANDERS AHLSTRÖM



SÅ är nu vintermörkret här. För att inte herrarnas linkontrollörer ska sitta helt sysslolösa halva året så kommer det tre ritningar i det här numret! Lycka till! Den ena är nästan ett debattinlägg. Nya regler i Combat-35! Årets meste framgångsrike combatflygare i Sverige och Norden vill slå ett slag för stora Combatklassen. Det är ju roligt med combat!

Det flygs väldigt mycket linkontroll i Sverige men än vad jag trodde. De flesta tävlar dock inte. Många säger att det beror på avstånden men ser man på friflyg så samlar även tävlingar i avlägsna delar av landet många deltagare. Jag tror att de flesta som flyger linkontroll "hemma på gräsmattan" tycker att linkontrolltävlingarna är för svåra och expertbetonade att deras profilmodeller eller hemmagjorda 3,5 cc combat inte kan vara med på tävlingar. Det är också riktigt då vi inte har så många klasser.

OBS!

LINSTYRARE

Från och med nu (nr 2) skall alla som vill skicka linstyrningsmaterial (text och bilder) till tidningen, Sända det till Fackredaktören Anders Ahlström.

Han har fått ny adress åxå. Här är den.

Järingegränd 19
163 63 SPÅNGA

Detta för att få bättre ordning på linmaterialet.

Lars-G Olofsson

Vi måste alltså tänka om lite tycker jag. På senare år har linkontrolltävlingarna blivit mer och mer isolerade, klasserna har flugits separat och till och med speciella team- resp speed-tävlingar har flugits. Det beror till en del på flygfältsbrist och funktionärsbrist men de hindren är inte oöverstigliga. Jag tror att vi skulle få en förbättring genom att satsa på flera "gemensamma" tävlingar. Jag kommer ihåg VT-65 som ett exempel på en av de sista tävlingarna av den typen. Bromma var idealiskt för sän't och vi borde på dessa 10 år ha hittat något alternativ. Det är plats för synpunkter på tävlingsverksamheten och jag hoppas att vi kan diskutera saken på riksstämman i vår.

För team-racing fans

I det här numret publicerar vi de första bidragen till SMFF:s konstruktionstävling för linkontroll. Målet är att vi skall kunna ha en modell i de vanligaste klasserna där såväl ritning som en utförlig byggbeskrivning finns att köpa från SMFF. De utförliga byggbeskrivningarna har vi varit tvungade att utelämnat i det här numret pga platsbrist.

Modellerna är som synes av två skilda slag. Ulf Larssons i balsa och med lite längre momentarm och Gösta Bengtsars med plastkropp och kortare momentarmar. Göstas är av en typ som är vanligast numera och den är mycket lik Jan Gustavssons och mina egna konstruktioner.

Uffe flyger med Rossi och team BB med K&B 15 modifierad av Mats "Spjutet över mörka vatten" Böhlin. Förutom Bugl som dominerar stort i resultatlistorna ute i världen är dessa de enda motorerna som verkar vara konkurrenskraftiga. Den billigaste och bästa av dessa tre är utan tvekan Rossi som kan användas "som den är" utan tillgång till verkstad och som dessutom är någorlunda billig. Rossidieslarna som både finns i RV och front-version kostar runt 400:- och kan beställas lite varstans ifrån, dock ej från fabriken direkt om man inte är gammal kund där. En som har bra kontakter är Rolf Öhrell Stockholm tel 08/34 61 27 - försök hos honom om du är intresserad. Även Valter Johansson och Borgs Hobby har haft Rossi (Glöd) och kan kanske ta hem dieslar också.

Team är inte så svårt som man tror och möjligheter finns alltså nu att köpa en bra motor som är god för 4 min och några sekunder med en skaplig kärna. Det är inte bara på motor- och modellfronten som det rör sig i TR. Även tillbehör som tankventiler, roderok, hjul etc, finns att köpa för den som inte kan eller vill tillverka sina egna finmekaniska detaljer. Naturligtvis får man betala för jobbet men priserna som jag ger i det följande är inte hutlösa.

Exempel:

Komplett snabbtanksystem	ca 70 kr
dito byggsats	38 kr
fingerventil	15 kr
teanhjul \varnothing 30 mm	15 kr
cirkulärt roderok med kopp	20 kr

Dessa prylar köper du hos:

Günter Schwarz - TEC (Team-Race Equipment)
7145 Markgröningen
Ludwig Heyd str. 6
V. Tyskland

Han har mycket mer, tex glasfiberväv, och sänder gärna en katalog om du skickar med en internationell svars kupong (som finns att köpa på posten och motsvarar porto) Han förstår engelska. Även i England finns det en kille som gör fina arbeten, till liknande priser och hans adress är:

Alan Cooper, Team Race Components
Top Road, Harwich Wood
Wingerworth
Chesterfield S42 6 R Q
ENGLAND

Till sist adresserna till ett par holländare (även de välkända TR-flygare) som gör TR-utrustning (Helmich) och propellrar i glasfiber (även speed) (Kroon).

Henry Helmich
Kaartmakersing 121
Eindhoven, Holland

Jan v.d. Kroon
Molenbossen 414
Venlo, Holland

UME-Pilen Speed-int (2,5 cc)

Från Mats Böhlin (Solna) presenteras här en ritning på hans senaste speed-int. Det är ingen extremt kärna men för den skull ingen dålig konstruktion. Tvärtom, modellen har konstruerats för maximal driftsäkerhet och snälla flygegenskaper och det är ofta det man vinner på.

Modellen är uppbyggd på en hel-panna från Rossi gjuten av elektronlegering. (Kan köpas från "Roffes Modellflyg" Rolf Örell Norrtullsgatan 9V 11329 Stockholm pris 50-60:-) Vingens placering är beroende av modellens vikt - vingen fixeras när alla delar är klara. Tyngdpunkt enligt ritningen. Stabben har V-form för att ej skadas vid landningen (tipparna uppåt 15 mm).

Vingen tillverkas av balsa med en ram av hårdträ, furu eller abba (= bastupanel i brädgården), Den profileras så att högsta punkten ligger på ca 1/3 av kordan, framkanten rundad ej spetsig. Den del som går genom kroppen profileras ej, endast en liten skålning (snitt A-A) så att pipan får plats.

Under vingen sitter två 12 mm (1/2") lättmetallbalkar (magnesium) som fästs med styrstift och fästskruvar. I slutmonteringen limmas allt med araldit. I stället för lättmetall kan även hårdträ användas. Balkarnas slutform filas till efter det att vingens placering är klar.

Landningssporren under motorn göres utbytbar. Se skiss!

Kåpa och bakkropp göres av balsa med glasfiberförstärkning. Kåpan fästes i en fästbygel som är fästskruvad bak på motorn samt via styrstift mot pannan. Balsadelen av kroppen har 1 mm plywood närmast pannans fästyta för att minska förslitning och påkänningar.

Pipans fästes i speciell anordning 3 mm högre bak till pga platsbrist (roderhornet).

Tanken har minst 25 cm³ volym och placeras innanför modellens centrumlinje. Kommer den för långt ut erhålles bränslematningsproblem.

För övrigt framgår de flesta av byggdetaljerna av ritningen med skisser. Det är inte gjort på en kafferast att bygga en bra speed-modell även om den är liten. Tänk på att glapp, skevheter eller dålig bränslematning kan omintetgöra ett bra resultat hur bra motorn än är.

Med en standard-Rossi med pipa bör denna modell göra 230 km/tim med groupers (= linhoppållare). Då dessa kommer att bli förbjudna nästa år får man räkna med 10-15 km/t lägre fart.

Gren red,

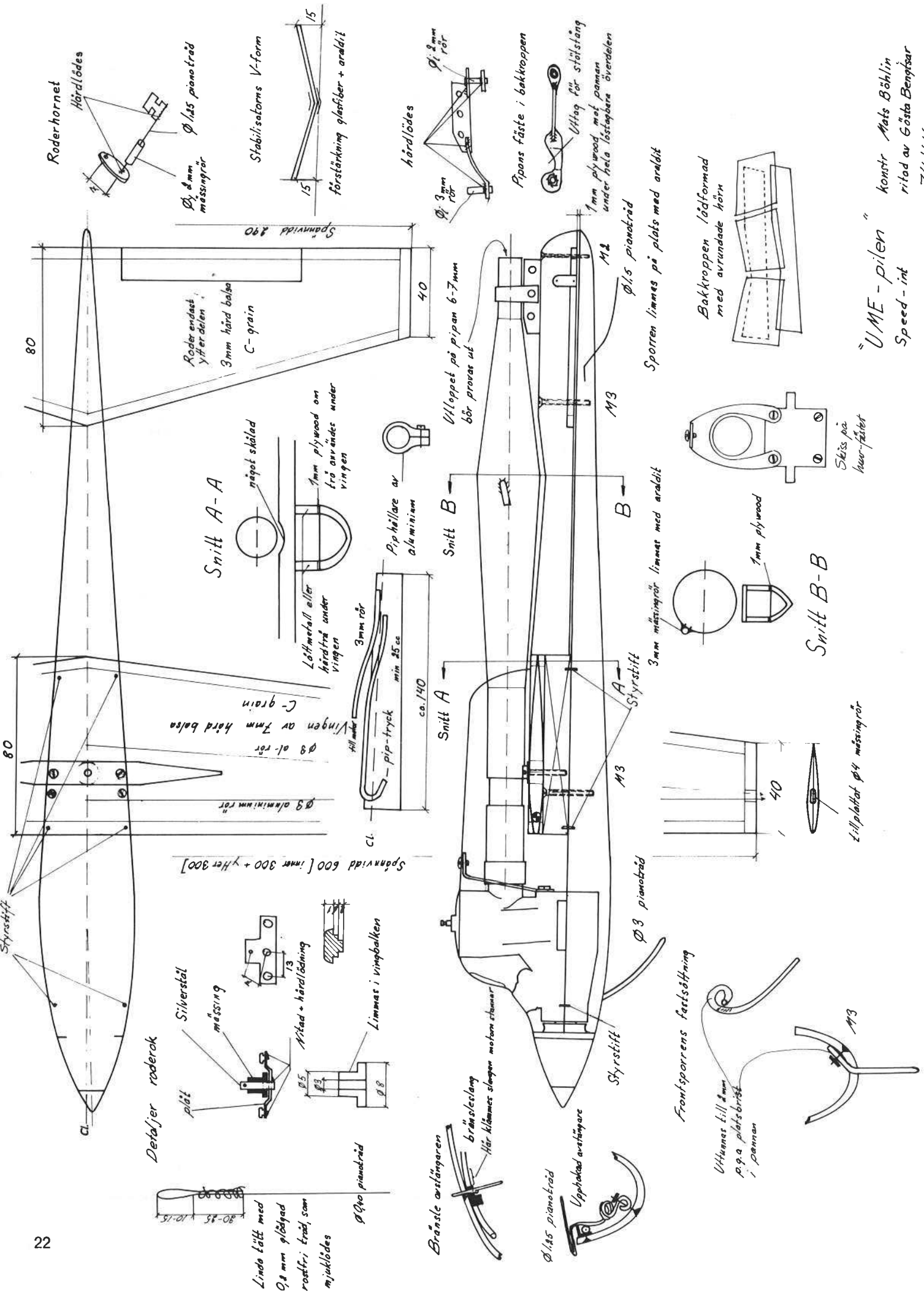
Noteringar om Gösta Bengtsars TR-modell, (Skrivna av Gösta själv).

Kroppen är utvecklad från en tjeckisk modell Scorpion från år 67. I Aeromodeller Maj 72 finns en snarlikt. Vi har använt kroppen sedan 69 och den fungerar väl.

Kroppen är gjord av glasfiberarmerad plast 3-lager glasfiber och väger 30-40 gram innan nödvändiga förstärkningar är gjorda tex vid pannans och landningsställets infästningar. Slutvikten på kroppen inklusive kylkanal och tanken brukar bli 50-60 gram.

Kylluftkanalen är viktig för motorn + modellens prestation. Observera radien vid kylluftintaget samt areorna. En dålig kanalutformning kan reducera flyghastigheten 10-20 km/h jämförd med en i övrigt motsvarande modell.

Kroppen kan med fördel göras i trä. Gjutformar till kroppen tillverkas lämpligen när man tänker göra ett flertal. Tidigare har i kroppen varit el-lips och trapetsformade vingar och stabbar. Vingformerna påverkar ej flygegenskaperna, viktigare är att tyngdpunkten kommer rätt. En flygvikt \leq 500 gram bör man sträva emot.



Roderhornet
Härdlödes
Ø 8 mm mässingrör
Ø 1,5 pianoträd

Stabilisatorns V-form
15
15
förstärkning glasfiber + aradit

hårdlödes
Ø 3 mm rör
Ø 2 mm rör

Pipans fäste i bakkroppen
Utlopp för störläng
1 mm plywood mot pannan
under hela löstagbara överdelen

Snitt A-A

Snitt B-B

UME-pilen
konstr Mats Böhlin
Speed-int
ritad av Gösta Bengtsson
741116

Detaljer roderak

Frontsporens fästsättning

Linda lätt med
0,8 mm glödgad
rostfri tråd som
mjuklödes

Uttunnas till 4 mm
p.g.a platsbrist
i pannan

Bränsleavstängaren
bränsleledning
Här klämmas slangen mot den stannar

Ø 1,5 pianoträd
Upphökad avstängare

Tillplattat Ø 4 mässingrör

Skiss på
huv-fäket

Bakkroppen lådformad
med avrundade hörn

Sporren limmas på plats med aradit

3 mm mässingrör limmas med aradit

Utloppet på pipan 6-7 mm
bör provas ut

1 mm plywood om
trö användes under
vingen

Pipahållare av
aluminium
3 mm rör
min 25 cc
ca. 140

något slädd
Löftmetall eller
härtråd under
vingen

Vingen av 7 mm hård balna
C-grain
Ø 8 al-rör
Ø 9 aluminiumrör

80

Spännvidd 890

Spännvidd 600 [innet 300 + ytter 300]

Snitt A

Snitt B

Styrstift

M3

Ø 3 pianoträd

Styrstift

M3

M3

1 mm plywood

40

40

40

40

40

40

40

40

40

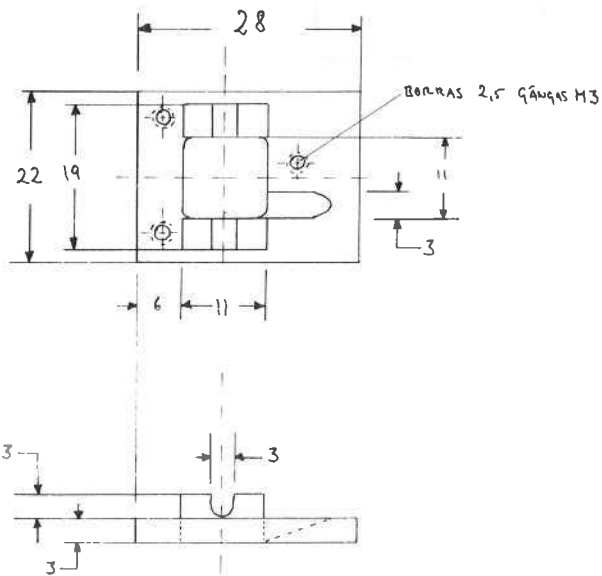
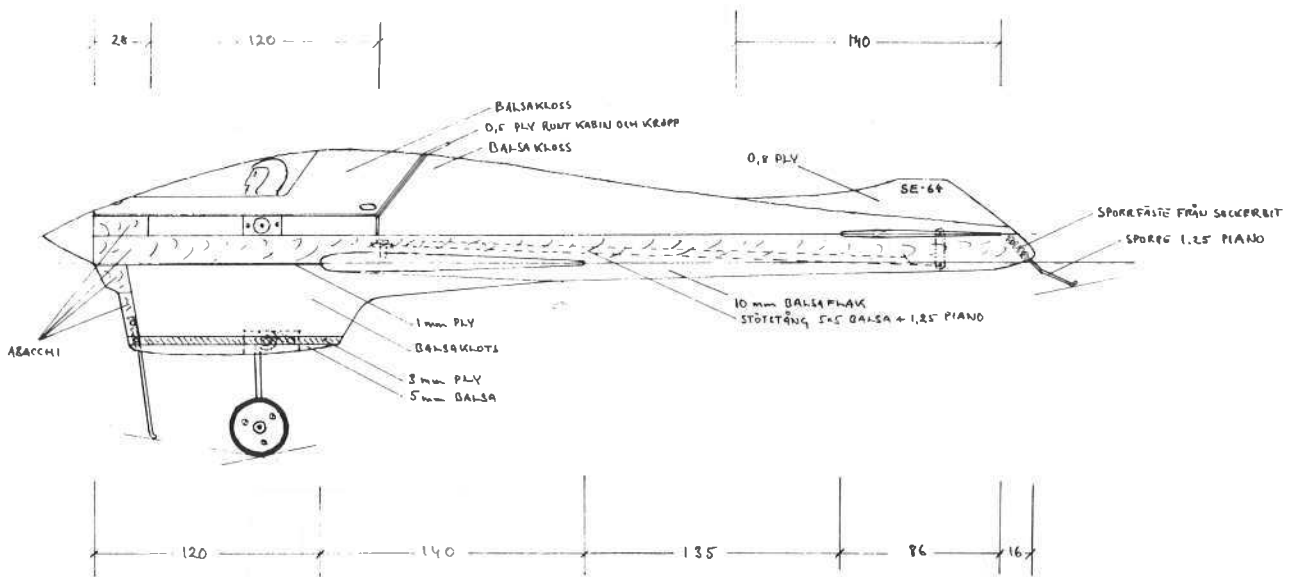
40

40

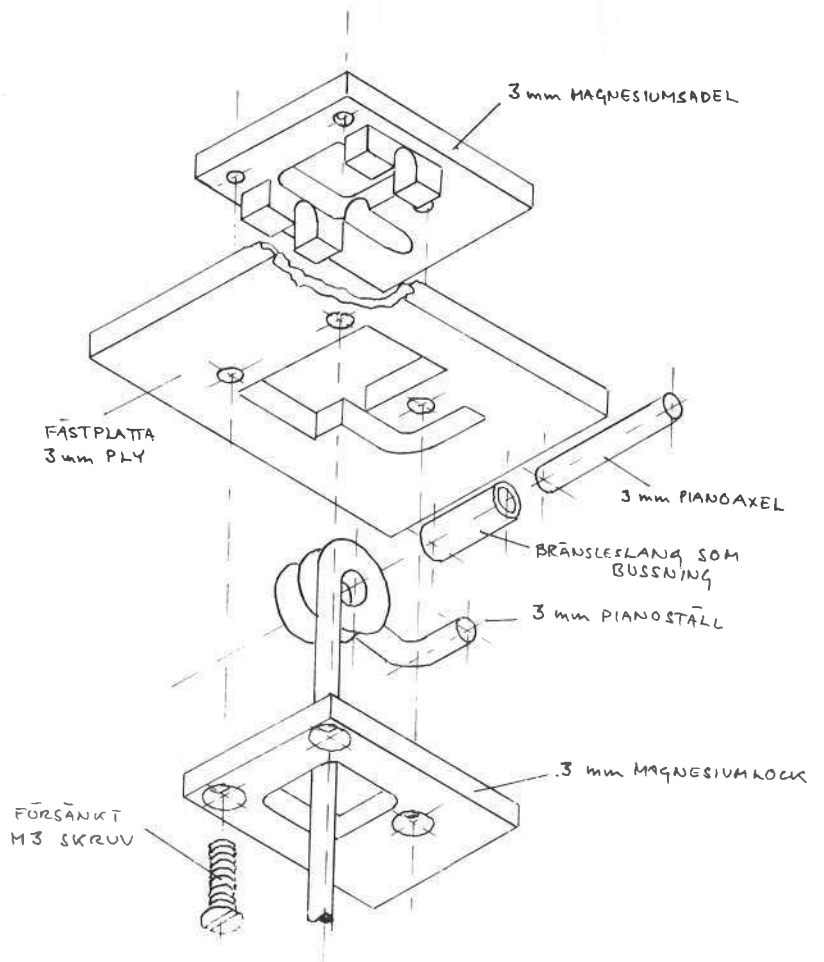
40

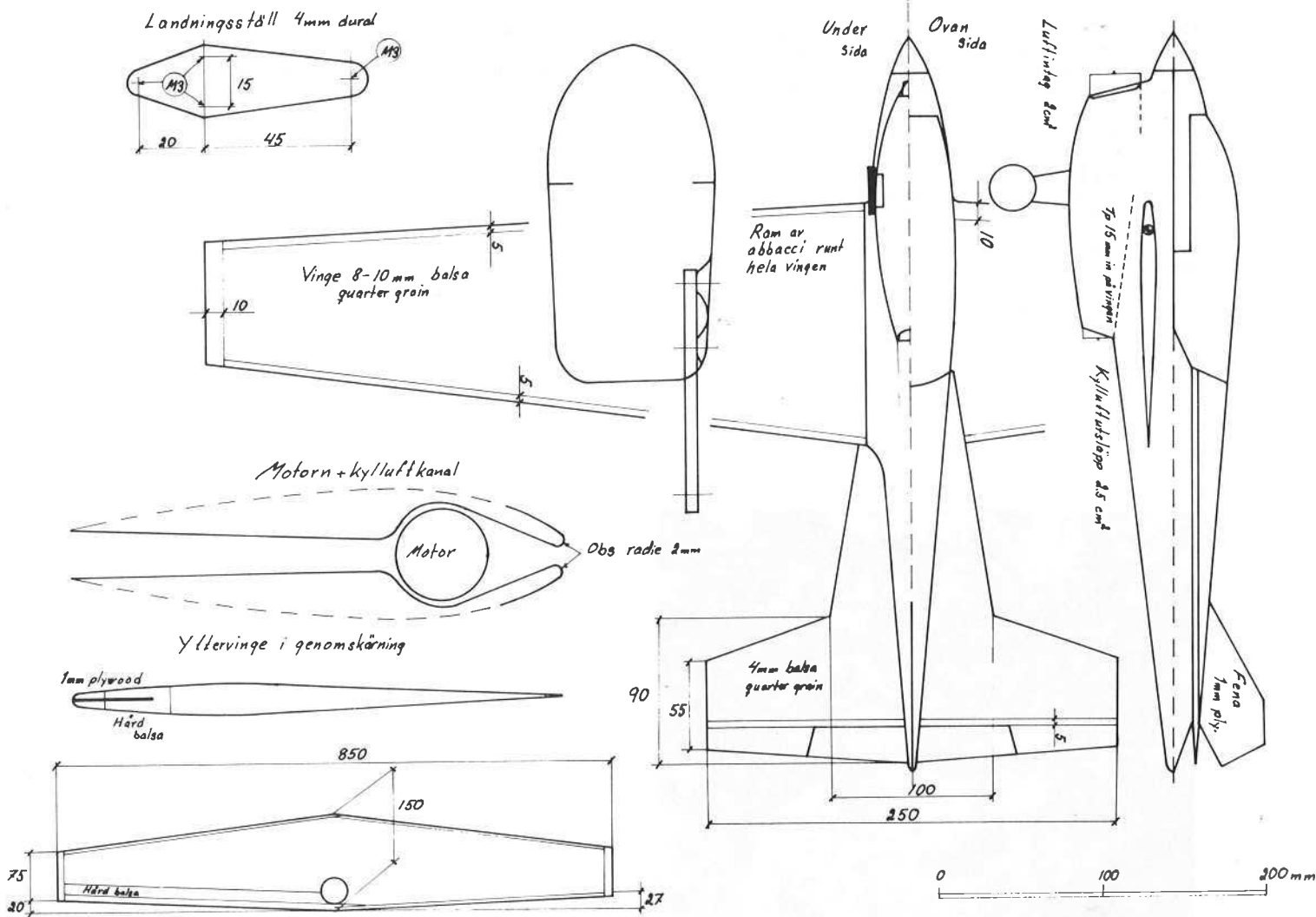
40

40



SADEL FÖR FJÄDRANDE STÄLL
 AV MAGNESIUM ELL. ALUMINIUM.
 LÖCKET AV 3 mm MAG. EL. AL.
 HÄR SAMMA MÅTT





Yttervingen måste förstärkas, för att tåla våldsamma landningar. 0-10 mm tjock balsa är lagom för vingen.

Stabilisatorn har erhållit denna form för att förstärka bakkroppen.

Landningsstället är stumt, (Bör göras fjädrande, som skonar modellen samt ger bättre landningsegenskaper).

Pannan har filats ur ett magnesiumblock, Ram fungerar också bra, Teampannor av magnesium Rossi kan köpas från Roffes Modellflyg Rolf Öhrell Tel 08/34 61 27.

Combat Open

Det här är förmodligen inget för dig som tycker om fridsamma segelmodeller. Detta handlar helt enkelt om försöket att återskapa en större combatklass fast låt vara i en ny skepnad.

Tanken är att detta ska bli klassen för oss som gillar fart, hets och spänning. Hastighet blir det genom att tillåta motorer 0,29-0,40 eller 5-6,5 cm³. F2D2 (Combat 2,5 cm³) blir alltför lätt störd av vinden och dessutom är det ofta svårt att få motorerna gå bra ett helt heat. I combat open bör dessa ting inte bli några problem.

Åskådarna säger ja till stora combatkärnor det vet vi sedan tidigare. När motorerna ryter igång inför striden då överger folk slumrandet i gröngräset. Heatet börjar, modellerna startar brant mot den blå himlen. Lukten av bränd nitrometan vrålet från motorerna och plötsligt de röda och gröna strecken av serpentinerna mot blåa skyar. Inifrån cirkeln kommer vi att få uppleva en stor rymd att utföra attacker och undanmanövrer på. Med kraftfullt drag i kärnorna gäller det att överlista och kapa kräppappret. Lämpliga motorer är vassare frontmatade tex Super Tigre G21-35, HP 40, KB 40, Med någon av nämnda kraftkällor bör det inte behövas särskilt mycket Nitro i soppan, för att skrämna upp kärnan i 200 km/tim. Hos Ital American Motor Import, Stigbergsvägen 4 Huddinge. Tel: 08/74022 14, inhandlas Castrololja 9:- litern, metanol 2:-litern och nitrometan 17:- litern. Linor tillverkas 19 m långa och 0,5 mm tjocka. Viktigt är hur de ansluts i ändarna det finns en sats med "mässingsöron och tråd att inhandla. Handtaget skall vara säkrat vid handleden, finns att köpa. Säkerheten är mycket viktig, därav de tjocka linorna. Dessa orsakar kraftigt luftmotstånd, Leadoutsen måste föras ut långt bak - se ritning.

Heatet blir korta men intensiva. En minuts startperiod plus tre minuters heat. Modellerna får även släppas upp under startperioden, I egenskap av mekaniken är det nämligen rätt behagligt att bli av med detta ilskna stycke. Propellern flyttar på en hel del luft - 9·7 är kanske optimalt.

Den amerikanska modellen Nemesis II (publ. i American Aircraft Modeler aug.72) kan tjäna som utgångspunkt i Combat Open. Notera leadoutsdragning och det långa avståndet till roderet, vilket ger stor vändbarhet med små utslag. Märk fiberriktningen mellan motorbockarna - tvärs. Låt limmet (bra är Titebond glue) dra in ett par gånger i ändträet före limning. Löd tanken av 0,20 mässingsplåt med övervikta ändplåtar. Provtryck med vanlig cykelventil plus pump.

Bra inköpsställe för lim, roderok, handtag mm är Modellsport Kvarnhagsplan 116, Hässelby, Ordertelefon 08/38 41 70. För den bekväme finns här även färdigblandad soppa (onitrerad 8:- och nitrerad 11:- litern). Förfrågningar över material, adresser eller byggande ring eller skriv gärna till Staffan Larsson, Astrevägen 9, 181 31 Lidingö Tel 08/767 69 37. Lycka till och väl mött i combat-cirkeln.

Staffan Larsson



Staffan Larsson med open combat

Nemesis II

"Hör du ett vrååål i fjärran är det vi som släppt kärnan!"

Med detta kända rim hälsar vi alla balla grabbar och brudar välkomna att pröva på linkontrollens nya inne-gren: "Combat-open". Combat open får flygas av alla med alla motorer mellan .29 och .40. Linlängd 19 m och lintjocklek minst 0,018 tum eller 0,46 mm. Fullständiga regler för denna nya combatklass kommer att antas på riksstämman -75 och kan så snart som möjligt därefter tillhandahållas från SMFF. Reglerna är gjorda så att alla gamla "35-or" även kan vara med. Observera dock lintjockleken.

"Nemesis" var hämndens gudinna i mytologin och det första svenska exemplaren har nu byggts av Staffan Larsson och undertecknad. Vi har köpt var sin HP-40 front och så har även tre balla Södertäljegrabbar och Sven Pontán i Handen,

Från Linköping och Skara har gamla 35-rävar anmält sitt intresse. Till våren planerar vi att köra de första uppvisningarna och tävlingarna.

Gärdet i Stockholm eller liknande kommer att bli skådeplatsen. Välkomna till fart hets och spänning!

För de som nu har bestämt sig att ta sin radioflyg-motor eller gamla 35-a och pröva en tuff klass följer här en ganska utförlig beskrivning av Memesis II som ju har konstruerats av Howard Rush. Howard skriver att modellen med sin speciella vingprofil kan komma upp i hastigheter över 180 km/tim med en ST G21-35 (standard). Modellsport i Hässelby har just fått in ett lager ST-35:or Essen-Air i Handen får snart åter hem HP40F som är en annan rekommendabel motor.

Vingprofilen har en maximal lyftkoefficient även i "små" manövrar. Torsionsnåsan är speciellt bred för att klädseln skall spännas aerodynamiskt riktigt och inte bilda en "grop" bakom framkanten. Howard Rush menar att endast en liten avvikelser från den riktiga profilen kan göra att kärnan förlorar mycket av de önskade egenskaperna.

Roderbommarna är speciellt långa vilket är ovanligt och Howard förklarar det med ett resonemang som går ut på att roderverkan med roderet (stabilisatorn) placerad långt från vingen blir effektivare. Stabiliteten blir större vid en given TP-placering och planet vänder lättare med måttliga utslag. Nackdelen är det större tröghetsmomentet som roderbommar + roder utgör om de sitter långt från TP. Det finns alltså gränser för hur långa bommar man kan ha.

Nyligen var Staffan Larsson och jag ute och flög Staffans första Nemesis utrustad med en OS-35 standard med 15% nitro och vanlig trycktank. Kärnan flyger underbart speciellt om man jämför med en C-A eller C-int. Det går att göra manövrar överallt och gott om plats finns det. Invind innebär inget problem. Kärnan är stabil och den flyger snabbt igenom alla manövrar även om man är ganska ovan som flygare. Hastigheten uppskattade vi till 160-170 km/tim, vilket var fullt tillräckligt för att imponera på åskådarna. När man sen kommer med en Super Tigre 35 eller HP 40 och flyger 180-200 km/tim kanske intresset blir om möjligt ännu större!

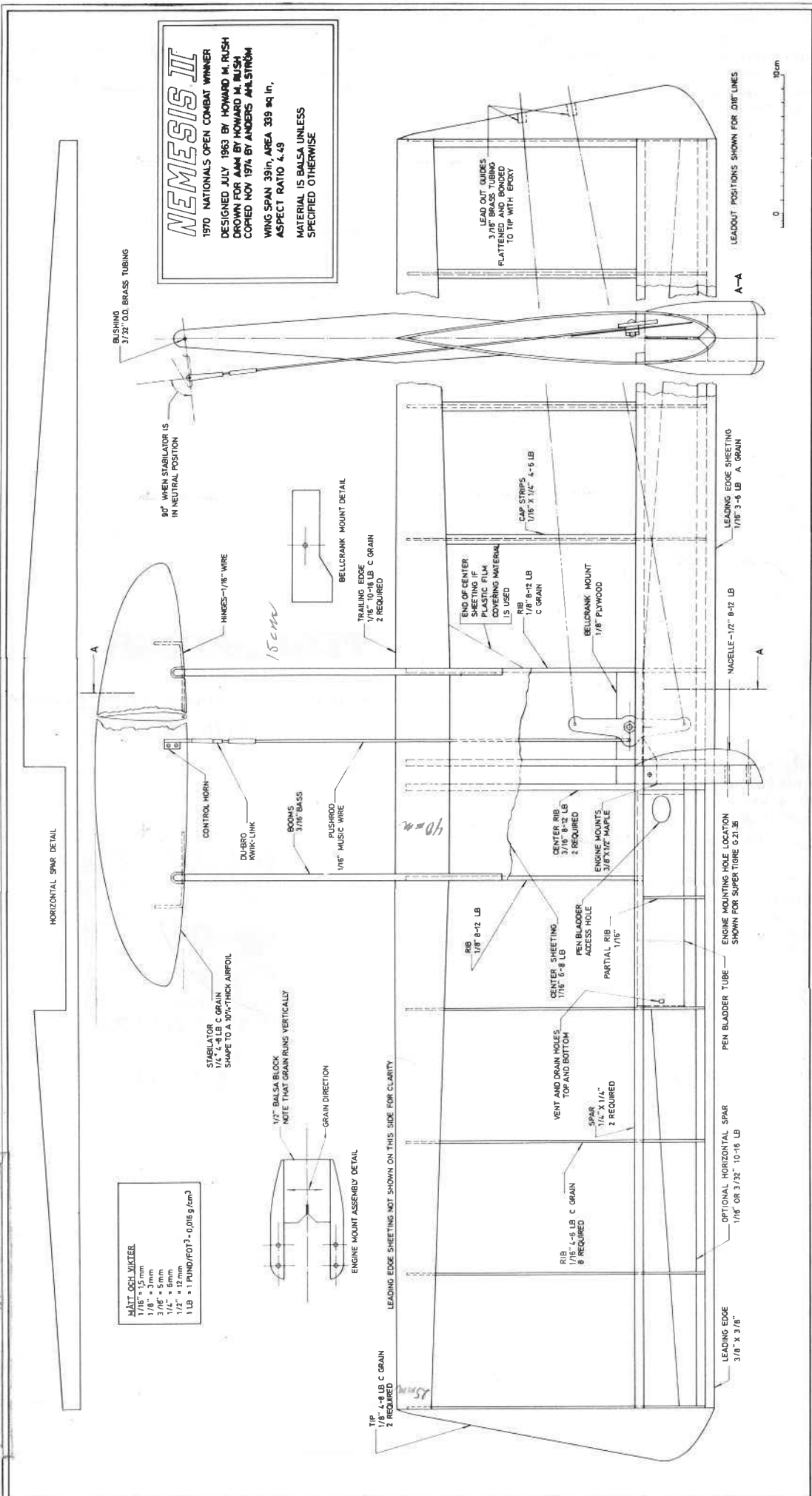
När Du skall bygga en Nemesis II så börja med att studera ritningen noggrant. Lägg märke till vikten på balsan och fiberriktningarna. Balsavalet är mycket viktigt och rätt balsa ger både bättre flygegenskaper och hållfasthet.

Börja med att limma ihop motorbockarna mot 15 mm balsa. Lägg märke till fiberriktningen. Använd "Titebond glue" (finns hos Modellsport, Hässelby) eller araldit. Många limlager är nödvändiga och motorbockarna skall inte gå att dra isär för hand. Gör de det så limma ihop och försök igen! Lägg de färdiglimmade motorbockarna mot ett sandpapper på ett plant underlag och slipa plant så att inte motorn tar skada av ojämn eller sned montering. Observera även att motorfastsättning som "spänner" vevhus eller glappar ger stor effektförlust. Nu borras hålen för motorn och "blinda" muttrar installeras.

Under tiden som motorbockarna torkar har Du skurit ut alla spryglar och lister, gjort roderplatta mm. Den inre av mittspryglarna limmas sedan mot motorfästet varefter hålet för roderplattan tas upp. Roderoket skall sitta snett som på ritningen därför att stötstången (ϕ 1,5) skall gå rakt. Stötstången lagras upp på mitten genom hålet i mittplankningen. När roderplattan limmas fast (med "titebond" eller, epoxi) limmas den andra mittsprygeln fast och roderok med stötstång och lead-outs monteras. Obs att stötstången fästes vid oket genom z-böckning eller annat mekaniskt sätt. Lödningar kan lossna. Nu är allt klart för sammansättning av vingen.

100 mm
 65 cm³
 65 cm²
 50 mm

NEMESIS II
 1970 NATIONALS OPEN COMBAT WINNER
 DESIGNED JULY 1963 BY HOWARD H. RUSH
 DRAWN FOR AMA BY HOWARD H. RUSH
 COPIED NOV 1974 BY ANDERS AHLSTRÖM
 WING SPAN 39 in. AREA 339 sq in.
 ASPECT RATIO 4.49
 MATERIAL IS BALSA UNLESS
 SPECIFIED OTHERWISE



MAINT. HOLES
 1/16" x 1/16" 2 REQUIRED
 1/8" x 3 mm 2 REQUIRED
 3/16" x 5 mm 2 REQUIRED
 1/4" x 6 mm 2 REQUIRED
 1/2" x 12 mm 2 REQUIRED
 1 LB = 1 POUND/FOOT³ = 0.016 g/cm³

Spännvidd 98 cm
 Höjda 23 cm
 Vingyta 21,5 dm²
 Roger 30 x 6 cm
 Vingflocklek. 38 mm

Börja med framkant och "horizontal spar" om sådan användes. Trä upp spryglarna utan att limma på framkanten och de två 6x6 listerna. Fäst med nålar och små gummiband. Se till att allt är rakt och limma sedan spryglarna en efter en vid framkantens-listen (och "horizontal spar"). Limma sedan bakkanterna med fastnålning på en plan byggbräda. Bakre kanten på bakkantlisterna hyvlas först så att kanten blir fasad, och så att de passar snyggt ihop, se ritningen.

Det är nu dags för tanken. Pen-bladder är bra men svårt att få tag i i den storlek som behövs. Vi har skrivit till USA efter passande typer men än så länge är resultatet negativt. En vanligt trycktank dyger också bra och en ritning på en sådan ses här intill, volymen är 120-140 cm³ beroende på hur törstig motorn är. Drygt 4 minuters gångtid kommer att behövas med de nya reglerna som skall tas på grenkonferensen i vår. Var noga med att få tanken tät och provtryck den med cykelpump+ventil. Observera övervikta kanter och kupolen vid tryckröret som gör att man undviker att fylla motorn "baklänges" vid start. Med den här konstruktionen kan motorn startas utan att tryckslangen behöver knipnas åt. Limma fast tanken i modellen mycket noga och förstärk med balsa så att den inte ger sig iväg vid markkänning. Tanken skall passa mellan mittspryglarna och första ytterspryglarna. Torsionsnäsan och de två 6x6 listerna limmas nu. Torsionsnäsans fästes bäst med araldit eller titebord eftersom det inte torkar så snabbt. Välj ganska mjuk balsa till denna.

Limma sedan "cap-strips" på spryglarna och eventuella förstärkningar samt mittbeklädnad. OBS. att se till att inga skevheter finns kvar innan detta göres. Bra förstärkning är att limma i små avlånga balsabitlar i bakkanten i sektionerna närmast mitten så att bakkanten bildar en liten "låda" där.

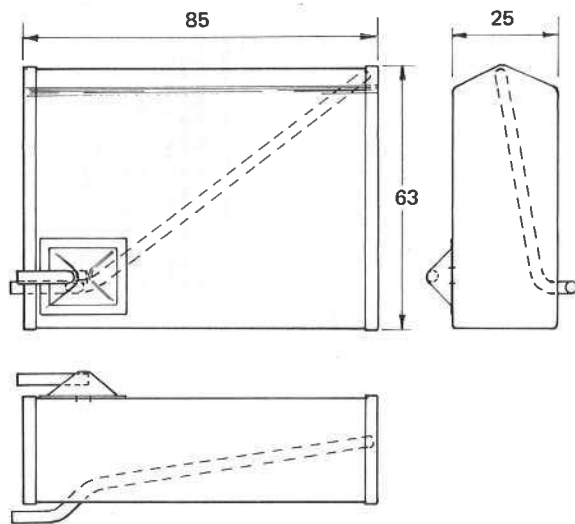
Limma vingöron och klä sedan med siden och lacka på vanligt sätt. Bommarna kan tillverkas av 3 mm balsa med 0,8 mm plywood på varje sida lamellimmad. Observera att rodret är profilerat. Framkanten skall vara rundad. Roderoket är av "radio-typ" och stötstängsjustering är väldigt skönt att ha vid intrimningen ute "på fältet".

Innan provflygning måste alla skevheter tas bort. Hett vatten är en utmärkt metod. Välj en blåsig dag för provflygning så att manövrarna kan göras i utvind tills planet är intrimmat. Använd 8x8 eller 9x6 prop och "hot fuel" dvs tillräckligt med nitro för att få full fart från början. Flyg planflykt och se efter att kärnan ligger rakt i luften. Gå över i ryggläge och kolla samma sak. Linspänningen skall vara lika i båda fallen. Stämmer det inte måste Du justera innan Du försöker med looping. Inga skevheter kvar. Gör därefter looping och buntar och kontrollera linsträckning etc. För att kontrollera roderhornsinställningen ges fullt utslag upp eller ner och kärnan skall då göra tre-fyra loopings innan farten går ner. Justera hornet men inte så mycket att planet stallar.

När allt är intrimmat och klart har Du en kärna som om Du varit noggrann har lite extra fart och vändbarhet jämfört med konkurrenterna. Hward Rush skriver att hans Super Tigre G21/35 med 45% Nitro och en Rev-Up 8x8 har flugit 230 km/tim.

Nåväl, det var förmodligen med tunnare linor än 0,46 mm som numera är regel även i USA.

LYCKA TILL
Anders Ahlström



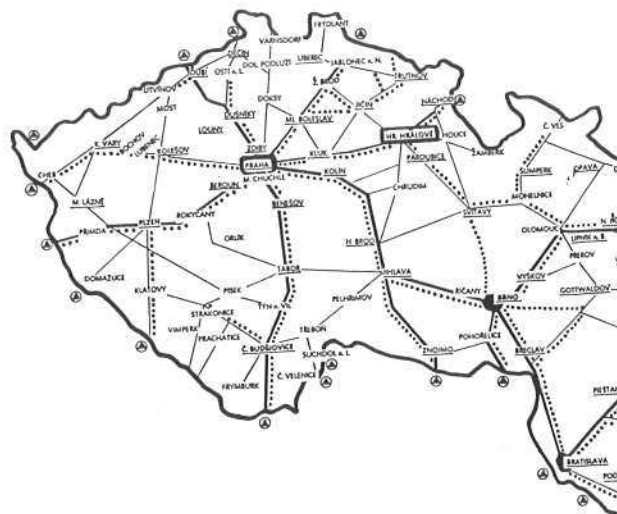
TRYCKTANK FÖR COMBAT .35 ELLER .40

Material: 0,2-0,3 mässingplåt,
ø 3 mässingrör
Kanterna vikes över och lödes. Gärna
hårdlödning.
Färdig vikt ca 40-50 gram
Volym ca 130 cm³

TÄVLINGAR

WORLD CHAMPIONSHIPS CONTROL LINE FLYING MODELS 1974

HRADEC KRÁLOVÉ 24. - 29. 7. 1974



Inför Årets VM resa till Hradec Kralowe inlämnades 27 st Svenska pass till tjeckoslovakiska ambassaden för att förses med giltiga visum,

Det svenska laget bestod av följande,

Stunt:

Ove Andersson, Västerås
Gunnar Karlsson, Handen

Speed:

Rolf Hagel, AMK
Charlie Enquist, Örnarna
Bengt Martinelle, Örnarna

TR:

Ulf Larsson, Solna
Göran Rylin, Solna
Mats Bhlín, Solna
Gösta Bengtsar, Solna
Sven Pontan, Galax
Björn Winkler, Galax

Lagledare:

Bengt-Oloph Samuelsson samt övriga som support-
ers. Det var roligt att vi kunde sända ett sådant
komplett lag. Det har ju tidigare inte varit fallet
för svenskt vidkommande.

De resande tog sig ned själva genom biltransport
till ankomstplatsen, Som kuriositet kan nämnas
att det skägg som S. Pontan anlagt efter det han
fått sitt passkort taget för några år sedan, måste
avlägsnas för att likhet med fotot skulle uppstå.
Detta var inget ovanligt i den Tjeckoslovakiska
tullen. Vi är tacksamma för den service som hade
anordnats för de tävlande. Varje land utrustades
med två st tolkar, för svenskt vidkommande
Elskt-Tjeck talande. Trots professionellt arrange-
mang av tävlingen gick tyvärr lite byråkratiska
händelser inte att undvika. Pass och visa insam-
lades och tillbakalämnades med jämna mellanrum.
Det var i alla fall en upplevelse utöver det vanliga
att få vara med på det här VM:et. De fina resultat-
en samt miljön i staden med dess tjusiga tävlings-
plats.

STUNT

Att sammanfatta årets Stuntavdelning i VM, är som
vanligt inte det lättaste. Denna gren är väl den
som brukar innehålla minst tekniska nyheter, inte
för att den är mindre intressant för det. Stuntflyg-
arna är nog de, som lägger ned mest tid av alla
på bygge av modeller och träningsflygning.

För svenskt vidkommande blev det väl inte den
bästa början man kan önska sig. Vårt stora hopp
Ove Andersson hade oturen att göra en alltför hård
markkontakt vid en vanlig träningsflygning hemma
i Västerås. Detta medförde att han fick lov att laga
sin nybyggda modell, triumfkortet till VM, på en
dag. Olyckan skedde på lördagen och på måndag
morgon skulle han och vår andra Stuntdeltagare
Gunnar Karlsson börja sin bilfärd mot Tjeckoslo-
vakien. Väl nedkomna till Hradec Králové och den
inledande träningen, nu med en lappad A-modell,
provflög han banan i den inledande träningen.
Detta var tydligen inte meningen. att bli Oves täv-
ling, oturen var framme igen och Ove tvingades
landa på rygg med sin modell. Det var inget annat
att göra än att ta fram sin gamla "B-modell". Ödet
kan vara hårt även i modellflyg, när man byggt,
tränat och förberett sig i ett års tid för att få
ställa upp med en ny och fräsch modell.

För att övergå till vår andre Stuntflygare, var
det här hans debut i en större tävling. Eftersom
grenen är som konstakning, det är de gamla fina
namnen som får vara med i toppstriden, så får
Gunnar inrikta sig på start i ytterligare några
stortävlingar innan han kan vara med och kubbas
i toppen. Han fick nu starta som nummer ett i för-
sta Stuntomgången och i hela tävlingen. Efter VM:s
första start en Svensk i topp! Gunnar klarade
provet utmärkt, med sina nerver under kontroll
gjorde han en bra flygning, som gav honom 1802
poäng.

Gene Schaffer USA gjorde som 7:e startande 2421
poäng och ledde då tävlingen, USA:s Stuntflygare
verkade som vanligt vara i högsta klass.
Leif Eskildsen Danmark, gjorde som vanligt en
lugn och säker flygning och fick 2232 poäng.

När Belgiens gamle trotjänare Vanderbeke fått
2260 poäng efter en bra flygning, var det dags
för Ove Andersson att som nr 13 träda in i täv-
lingen. Med sin gamla "B-modell" gjorde Ove en
mycket bra flygning och fick för den utmärkta
2349 poäng, detta gav honom för tillfället en 3:e
plac.

Tre starter senare var det dags för USA:s Wil-
liam Werwage 1972 års världsmästare, här skulle
nu flygas Stunt. Lugn och säker utförde han nu
en utmärkt flygning 2595 poäng. In som startande
nr 32 steg Finlands Elias Mayer i tävlingen, trots
sin okändhet för Stuntjuryn flög han utmärkta
2333 poäng, och skulle även i sin andra omgång
göra en bra flygning, vilket skulle ge honom möj-
ligheten att få flyga i slutomgången, bland de 16
bästa. (De 16 bästa efter de första två omgångarna
flyger en finalomgång på två flygningar). Start nr
41 gjordes av Robert Gieseke USA, vilken lugn
och samlad rökte sin pipa under sin flygning. Var
det förklaringen till att han fick omgångens hösta
poäng på 2727? Massor av applåder avslutade
hans uppträdande i cirkeln.

Två starter senare var det dags för USSR:s Karl
Plocinš, som fick 2451 poäng för en utmärkt flyg-
ning. Han liksom de övriga Ryssarna hade "tandem
hjul" under kroppen dvs två huvudhjul efter va-
randra och stödhjul ute på vingarna. Dessa liksom
de som kapslar in sina hjul i kåpor, har det därför
att luftmotståndet minskar och modellen flyger
stadigare. Plocinš var för övrigt den ende som an-
vände sig av rörligt sidoroder, vilket fungerar på
det viset att vid vissa roderutslag vrids sidorod-
ret ut för att modellen inte skall ha tendens att
komma in och slaka linorna.
Efter Plocinš startade broder Bert Metkemeyer
från Holland, med sin modell framdriven av en tre-
bladig propeller erhöill han utmärkta 2364 poäng.
Schweitzaren Peter Ganzmann erhöill endast 30
poäng efter att i början av sin första flygning miss-
lyckas med en manöver och flugit modellen i banan.

Andra dagen flögs nu med omvänd startordning,
så att Gunnar Karlsson kom att starta sist.
Även i andra omgången skulle det visa sig att Ro-
bert Gieseke kunde flyga sin modell lika bra som
han rökte sin pipa, han erhöill där 2631 poäng,
som gav honom andra omgångens näst bästa tid.

Tjeckernas egen Ivan Cani ville tydligen visa
hemmapubliken att även han kunde flyga stunt och
presterade omgångens bästa poäng 2658. Ove
Andersson skulle i sitt andra försök göra en för-
bättring av sitt resultat och fick 2422 poäng. Det
skulle visa sig att det tyvärr inte räckte till fi-
nalflygning genom att två till lade sig före honom
och han slutade därför på en i och för sig hedran-
de 18:e plats, om man betänker all otur dagarna
innan tävlingen. Gunnar Karlsson lyckades ty-
värr inte lika bra i sitt andra försök utan erhöill
1752 poäng, det medförde att han intog plats 42
bland 47 startande i sitt första VM.

Stuntens finalflygning skulle visa sig bli en upp-
görelse mellan 1972 års världsmästare W Wer-
wage och R Gieseke ur vilken den senare stod
som segrare med omgångarnas högsta poäng 2647
resp 2726 poäng och det gav honom första plats.
W Werwage gjorde så bra ifrån sig att han pla-
cerade sig före Tjeckoslovakiens B Jurečka, ge-
nom att USA:s tredje man G Schaffer placerade
sig som nr 6 så tog USA som vanligt lagsegern i
stunt före Tjeckoslovakien och Sovjet. Finlands
E Mayer får svenskarna se upp med i kommande
nordiska mästerskap, när han nu placerade sig
på 13:e plats, bra gjort.

SPEED

Hur fort skulle man flyga? Vilken motor skulle vara i topp? Rossi eller Supertigre X-15? Hur skulle planen se ut? Frågorna är desamma varje VM. Man brukar få en liten fingervisning när man läser Aeromodeller närmaste tiden innan ett VM och då referaten från de olika ländernas tävlingar. Sedan kommer ryktena när man kommer till platsen där tävlingen äger rum, många länder kommer dit tidigare för att ställa in den sista lilla finjusteringen i den speciella atmosfären. Men där brukar då oftast lite speciella saker inträffa, speciellt när italienarna är med i bilden. Ljuset i Speed har ju de senaste VM:en kommit därifrån, särskilt sedan Rossi steg in i bilden.

Vi här i Sverige har ju inte lika lätt som de övriga länderna i Europa att resa till varandras tävlingar. Detta gör att vi enbart kommer i kontakt med de nyheter som har framkommit på VM- eller EM-tävlingar och då är det försent. Vi blev med andra ord överraskade över de ihopsatta linor, som de flesta använde sig av. Vi kom att kalla det "tejpade" linor. I sanningens namn skall sägas att vi var inte det enda land som blev överraskade av denna detalj, som tydligen hade förekommit på några länders tävlingar innan VM och då hunnit sprida sig ytterligare. Det var bara det att de länder som kom och tränade på tävlingsplatsen några dagar tidigare hann att preparera sina linor till tävlingen.

Vad var nu "tejpade" linor? En variant var sprutkanyler kapade i längder på ca 5 mm, med en innerdiameter av ca 0,6 mm. Dessa tejpades på den främre linan med ett avstånd på 20-30 cm ca 7-8 m in från vingen. Antalet små rörbitar varierade och längden de satt in från vingen likaså. Tejpen som nu höll fast röret på den främre linan fick gå ihop bakom röret och kom då att utgöra en liten svans med andra ord som en liten vingprofil. Den bakre linan trädde sedan igenom rörets hål och linorna kom att utgöra "en" lina. Det sades att fartökningen i 1 sek räknat blev cirka 1-1,5 sek på tio varv. Rätt avsevärt med andra ord. Dessa små historier kallade engelsmännen "Groupers" och de kunde även köpas för 12 DM av en av Italienarna. Då fick man en liten påse innehållande 20 st små plastprofiler färdiga att tejsa fast på linorna. Tala om dyrt meterpris. Dessa inköptes av svenskarna bla men många vågade inte pröva dem under tävlingen på grund av säkerhetsskäl, för de kunde inverka något på styrningen genom att linorna kom att ligga ihop. Det kom att visa sig att av de som låg i topp så hade alla tejpade linor. Detta var ett av VM:s stora nyheter.

För att återgå till den stora ryktesvåg som omger träningen innan första start, så talades det om att USA hade flugit fort, ca 225-250 km, skulle det vara de som nu övertagit fortflygandet från Italien igen. Sedan fick man veta att hela USA:s lag flög Rossi och att de hade tränat tillsammans med Italien dagarna innan, under överinseende av Rossi själv. De hade endast flugit sina normala 230-235 km/tim när de kom, men efter en lektion av Rossi i hur man flyger fort och med lite reservdelshjälp, så hade de snart förbättrat sina tider avsevärt. De tejpade sina linor, bytte vissa delar under överinseende av Rossi, som sade exakt hur mycket varje detalj ökade farten och summa summarum hade de snart fått en ökning på ca 20 km/tim. Man frågade sig då hur fort Italien flyger när Rossi "låter" amerikanerna få flyga 255 km/tim.

Italien är någonting för sig när det gäller Speednumera. I laget är konkurrensen stor mellan fabriksförarna från Rossi och Supertigre, eftersom det är därifrån den huvudsakliga motortillverkningen kommer, så är VM placeringar en mycket viktig del för försäljningen. Den motor som vinner, kommer att bli rättesnöret för de

flesta Speedflygare när det gäller att satsa på motorval. De båda lägren är också mycket medvetna därom och dess matchning av sina flygare otroligt professionell. Rossi hade i sitt Italienska lag som vanligt Ricci samt Dusi medan Garofali S:r och J:r matchade Grandesso och Prati med sina Supertigre. VM laget bestod därför av en Rossi och Två Supertigre. Sedan skall man veta att de båda lägren ger hjälp även åt andra Speedåkare i viss utsträckning.

Först ut i Speedcirkeln blev Västtysken Jürgen Lenzen som gjorde en bra flygning på 236,8 km/tim. Näste man var Italiens Dusi. Denne startade utanför det Italienska laget i egenskap av 1972 års världsmästare. Detta är en relativt ny sak, då man bjuder in förra gångens världsmästare att försvara sitt mästerskap utan att behöva kvalificera sig. Detsamma fick Rolf Hagel göra i senaste friflyg VM. Efter att ha sett Dusis fina uppvisning där han erhöll 266,6 km/tim var man alldeles förstummad. När vi här hemma fått höra av våra Speedflygare: "med såna här telefonstolpar till linor går det aldrig att flyga fort", syftande på den ökning till 0,40 mm diam på linorna för att dämpa farten när man med de gamla linorna på 0,30 mm började flyga över 250 km/tim. Det var nu ingen tvekan om att Italien skulle ta hem segern i klassen. Dusi flög sitt gamla konventionella plan, helt symmetriskt och med stående motor. Men han hade i år gått ifrån Piptrycksmatad tank, utan istället lät man skvallerröret sticka upp 10 mm utanför kroppen och få tryck av fartvinden. Sitter skvallerröret närmare blir inte trycket så stort då det störs av de oroliga luftströmmarna närmast kroppen. Sunt tänkt! Vidare förvånas man över enkelheten i hela flygningen. Dusi håller i handtaget, ger klartecken till Rossi, denne startar motorn och släpper iväg ekipaget. När modellen kommit upp i luften bromsas den i två varv för att komma upp i värme därefter får den komma in på pipan, vilket sker med en otrolig lätthet och då ned med handen i pylonen. I denna flygning var tydligen Dusi lite förtidigt i med handen för man kunde höra att motorn Accelererade även under de första varven på tidtagningen. Efter de tio varven i pylon så gick motorn ett par varv till för att sedan stanna av sig själv. Man har med andra ord en så liten tankvolym som möjligt för att spara de vassa motorerna. Här förekommer inte något onödigt bromsande eller dragande för att få upp planet i fart, utan motorn får klara av den uppgiften. Från VM i Helsingfors -72 minns vi att man stängde sina motorer med avstängaren, men det förekom nu bara i några enstaka fall. Nåväl Dusi presterade nu i sin första flygning 13,5 sek 266,6 km/tim. Rossi såg naturligtvis nöjd ut men klagade på Dusi därför att han var för tidigt i pylon. Detta måste ju bara betyda att man kan flyga fortare? När vi frågade Dusi lite senare om han trodde att det här räckte till seger sa han att Ricci kommer att flyga ca 270-280 km/tim. Han menade att hans resultat inte var något märkvärdigt. Ralf Ekholm sa att Rossi hade flugit nästan 300 km/tim med en lite mindre Speedmodell, den skulle inte kunna godkännas enligt FAI-reglerna, under provflygningar i Italien. "Åh dessa fantastiska Italienare och deras Speedmotorer".

M Bietinen, Finland hade det föga roliga nöjet att flyga efter Dusi och lyckades inte få någon tid. Därefter flög de bägge Schweizarna R Brechet och W Kuhnis ganska fina 240-resp 248 km/tim. Det var naturligtvis med "tejpade" linor och det är tydligen inte enbart Schweizaren L Bilat som flyger fort i Schweiz.

Nr 10 i Speedcirkeln skulle bli vår egen Charlie, visserligen utan tejpade linor, som vi hoppades skulle göra mellan 215-220 km/tim. Hans motor ville tydligen inte ge allt utan det blev blygsamma 202 km/tim. Ett resultat som många andra knappt kunde göra för några år sedan, men de nu flög mellan 220-230 km/tim. Alla andra ökar men inte vi svenskar. Ödet är grymt tyckte svensklägret.

Sex starter efter Charlie drogs åter uppmärksamheten till Speedcirkeln, där alla räknade med att något skulle hända. Italiens Ricci gjorde klartecknen, Rossi startade motorn, samma procedur upprepades som med Dusi. Handtaget ned i pylonen, 1 varv, 2 varv, tummar tryckte igång tidtagarur och varv räknades, 9 varv, 10 varv och stipp på klockor, endast 13,2 sek fick förflyta innan de stannades. Ricci gick upp i ledningen med 274 km/tim, Ett sus gick genom publiken efter den makalösa uppvisningen. Få hade väl sett en modell flyga så fort. Den här gången var Rossi nöjd med resultatet och fick mottaga en glädjekram av Ricci. Med sin svarta basker som vanligt käckt på huvudet steg den lille sympatiske J Fröhlich, Tyskland in i Speedcirkeln och flög 230 km/tim som 18:e startande. Det var sedan några flygningar utan större intresse fram till start nr 22, Grandesso, Italien, Denne lyckades "bara" med att prestera 244 km/tim och Ricci-lägret andades ut.

Ut som 24:e startande var det dags för en svensk igen nämligen Rolf Hagel, Han gjorde en för svenskt vidkommande utmärkt insats 226 km/tim, men tyvärr har han nog inte möjlighet att bli världsmästare i den här grenen.

Efter Rolf flög en Japan, Sesumi 211 km/tim. Första gången de hade en Speedflygare med på ett VM, Emil Rumpel, Västtyskland steg sedan in i cirkeln för att flyga sin enormt asymmetriska modell med en innervinge på ca 60-70 cm spännvidd. Också ett sätt att kapsla in linorna och han fick tyvärr ingen tid.

Schweitzaren Bilat gjorde sedan sin flygning som 30:e startande och erhöill 241 km/tim. Italien ligger ju som bekant inte långt från Schweiz.

Nr 32 blev ingen startman utan en kvinna, den andra kvinnliga tävlande i VM:et Rumäniens Elvira Purice. Enligt tillförlitliga källor hade hon varit med för några år sedan och gjorde nu comeback hon lär tydligen syssla med instruktionsverksamhet inom modellflygeriet. Hon fick 213 km/tim och massor av applåder.

Vår tredje svensk Bengt Martinelle startade som 35:e men hade inte lyckan med sig utan fick skrala 194 km/tim. Svensklägret tyckte allt var ännu mera orättvist. USA:s förste pilot in i ringen blev Schuette, han som de övriga Speedflygarna i Usa laget flög med en R V Rossi. De enda som hade sådana med ett TWA baklock. Rykten påstod även att de hade A-B-C foder men detta förnekades av Rossi. Schuette:s modell drevs fram av en en-bladig glasfiberpropeller i 253,5 km/tim efter honom startade hans lagkamrat Heminway, men denne lyckades inte på någon tid.

L Eskildsen, Danmark flög 214 km/tim. Supertigres andra fabriksförare, Prati lyckades i sitt första försök ej heller med att nå någon tid.

Näst sist ut i cirkeln kom R Spahr, USA som 53:e startande. Han fick fina 255 km/tim. Fortsättningen i Speed skulle bjuda på mycket mer spänning och dramatik.

Andra dagen kördes startordningen omvänt gentemot första dagen. Först ut blev gårdagens siste startande Ungraren Kalmar, vilken nu fick sin första tid 240 km/tim. USA:s Spahr höjde med 2 km/tim sitt tidigare resultat till 257 km/tim. Prati, Italien lyckades nu i sitt andra försök och fick 255 km/tim vilket skulle ge honom en 8:e plats totalt.

En av våra Nordiska konkurrenter, Eskildsen, Danmark fick i sitt 2:a försök samma tid som Rolf fick i sitt första, 226 km/tim. Heminway USA satte nu för att få en bra tid men hade otur att fastna med sin ena lina i pylonen med haveri som följd. Han fick ej någon tid nu heller och fick lov att lita till sin reservmodell med frontrössi för att kunna få någon tid i sitt sista försök. Schuette därefter fick en dålig tid på 206 km/tim. Bengt Martinelle skulle glädja oss Svenskar med 218 km/tim i sitt 2:a försök bra gjort.

Elvira Purice, Rumänien tangerade sin tidigare tid 213 km/tim.

Bilat hade inte möjlighet att förbättra i sitt andra försök utan satte aldrig ned handen i pylonen då motorn gick dåligt. V Fagerström, Finland fick heller inte någon tid i sitt 2:a försök utan hade bara 174 km/tim från första omgången. Emil Rumpel fick en "dålig" tid på 209 km/tim. Rolf Hagel skulle nu prova sina inköpta "linterpar" de profilgjutna plastbitarna från Italien. Tyvärr misslyckades det och han blev utan tid han trivdes inte med "tejpen" utan var besvårad av dem i manövrerbarheten. Dessa plastbitar användes enbart av dem som i sista minuten ville tejpa sina linor. Övriga hade rörbitarna och dessa verkade fungera mycket bättre. Grandesso, Italien fick liksom sin Super Tigre-kollega sin bästa tid i 2:a omgången, 257 km/tim, detta placerade honom steget över kollegan. Fröhlich flög lika fort, 230 km/tim nu också.

Den 27 augusti kl 13,41 kommer vi alla närvarande på tävlingsplatsen att minnas för det var då som Giancarlo Ricci satte nytt officiellt världsrekord 279 km/tim. Allt gick lika snyggt och smärtfritt tillväga som tidigare, men med den på följden att klockorna stoppade snabbare. Stort jubel utbröt och lyckliga Italienare kramade varandra.

Charlie Enqvist glädde oss svenskar med att öka till 211 km/tim men det intresserade inte många andra, nu när de ville titta på och ge komplimanger till Ricci, hans modell, samt Rossi. Charlie hade också en Rossi i sin modell men behövde låna ytterligare 68 km/tim men lånemarknaden är kärv även här.

Kühnis, Schweiz förbättrade till 251 km/tim medan hans landsman Brechet blev utan tid. Suomi:s Pietenen blev utan tid i sitt andra försök också. Sedan skulle alla blickar åter riktas mot Speedcirkeln med största intresse för att se vad Dusi skulle kunna åstadkomma, och det gjorde han om det nu var ödet som spelte in eller något annat är svårt att säga men 279 km/tim blev hans tid. Fick klockorna Italienska darren så fort Rossi kom in i cirkeln eller något liknande. Jublet och glädjen som nu utbröt var större och våldsammare än vad det litet tidigare varit. Det var inte många som intresserade sig för Lenzen Västtyskland när han flög 210 km/tim efter Dusi. Efter andra dagen började ett litet ryckte göra gällande att VM i Speed redan var avgjort Ricci skulle få finna före Dusi på sina 279 km/tim men med än bättre 2:a tid 274 mot Dusis 266 km/tim. Rossi ville låta Ricci bli årets segrare då Dusi blev det i Helsingfors. Bättre märkesreklam har det ju inte kunnat bli. Men störst av alla är ju Rossi själv som kan regissera ett sådant drama, delad segartid tillika nytt världsrekord. Vad skulle nu vara av intresse i sista omgången då?

Den sista omgången skulle i alla fall bjuda på spänning även om 1:a och 2:a platserna var spikade. Rossi måste ha varit bra säker på sin sak när han vågar låta dem stå över. Lenzen började dagen med 232 km/tim, hans bästa tid blev hans första på 236 km/tim. Pietinen lyckades nu i sitt första försök med en tid och fick 225 km/tim. Brechet klämde till med 260 km/tim och fick med den farten en 6:e placering. De håller sig i närheten av toppen i alla fall, männen från Schweiz.

Ungraren Mohai utnyttjade sitt sista försök maximalt och fick sin bästa tid 243 km/tim där. Charlie däremot var 1 km under sin andra flygning på 211 km/tim, han kom att sluta på 41:a plats totalt, men verkade inte att ta det så hårt av hans uppträdande på banketten att döma.

En som verkligen hade slitit hårt på kvällen och långt in på natten med sina motorer och modell var Josef Fröhlich, han fick nu lön för mödan med 266 km/tim och en fjärde plats pga en sämre andra tid. Det skulle visa sig att även Schuette skulle få in en fullträff i sitt sista försök och ock-

så få 266 km/tim, genom att han hade 253 km/tim tidigare så knep han 3:e platsen. Även Ungraren Somogy i vaknade till liv i sitt sista försök och fick 246 km/tim genom detta belade Ungrarna 4:e platsen i lag med sina 10:e, 11:e och 13:e placeringar. Grandesso kopierade sin första flygning på 244 km/tim. När Rolf blev in i cirkeln utan sina tejpade linor i sista försöket, fick han bara 215 km/tim och med sina 226 km/tim blev han bäste svensk på 22 plats. Bra gjort i alla fall tyckte vi svenskar och tröstade oss med att han i alla fall var världsmästare utan linor.

Fagerström Finland, samlade sig till sitt sista försök och gick 218 km/tim samma tid som vårän Benke men på en sämre andratid gick han finna sig i att komma steget efter på 36:e plats. Bengt fick 192 km/tim i sitt sista försök men kom som sagt totalt på 35:e plats. Det lyckades nu inte för USA Heminway med sin reservmodell och därigenom fick de inte fullt ifråga om lagtävlingen. Annars hade de nog kunnat komma med i prislstan även där.

X-15 mannen Prati orkade bara upp i 235 km/tim i sitt sista försök att platta till Rossigänget, men det räckte ju som bekant inte.

Spahr, USA höjde ytterligare 3 km/tim och lyckades därigenom med sina 260 km/tim och 257 km/tim som andra tid belägga 5:e platsen.

Blickar man tillbaka på det som hände så måste man säga att den stora "grejen" för året var de tejpade linorna. De asymmetriska modellerna med liggande motorer börjar mer och mer att tränga igenom. Orsaken till detta är troligtvis att man måste göra så för att kunna få tanken rätt placerad i förhållande till förgasaren. Tanken är tydligen bland det viktigaste inom Speeden för att motorn skall gå bra.

De snabbaste Italienarna hade en trattformad bakre pipavslutning. Det skall tydligen ge vissa fördelar. Men det som bestämmer hur fort man skall åka är kamratskapen till Rossi, ju bättre den är, desto fortare kan man åka. Efter en sådan här uppvisning undrar man bara vad FAI skall hitta på för nya bestämmelser till 1975 och -76.

HERA LIN UMINÄSTA NR. BILDERBLA.

Team-racing

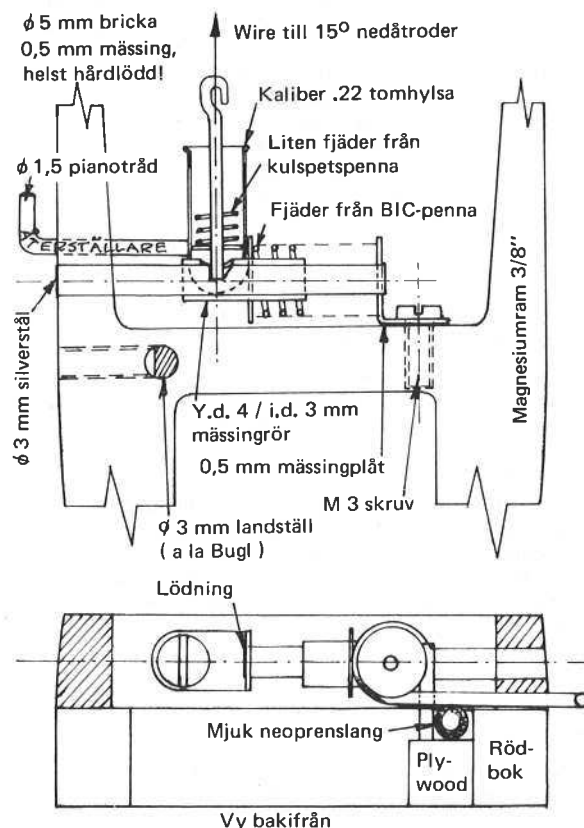
De senaste rapporterna från kontinenten säger att det finns ett tiotal icke-ryska lag som gör runt 4 min. Rekordet har Fisher-Nitsche med 3,52 och i final Fontana-Amodio med 7,57. Tiderna är imponerande men man får tänka på att "groupers" dvs linhophållare användes. En intressant notering är dock att utvecklingen inte går mot 50 varvsteknik utan att allt fler väljer 25-33 varv per tank. Skickligheten i omtankningarna har ökat så mycket att flera omtankningar faktiskt inte är en nackdel. Dessutom är det också så att det kan löna sig att flyga fort och få varv jämfört med många varv och lite saktare.

Om vi antar att vårt plan gör 10 varv på 23 sekunder och att vi får ut 35 varv per tank under normala hörhållanden, kan man då tjäna på att trimma om motorn till 27 varv per tank och vilken hastighet kan man då räkna med?

Ett rimligt antagande är troligtvis att bränsleförbrukningen ökar med hastigheten upphöjt till tre eller fyra. Det sista ett ganska pessimistiskt antagande. I det första fallet får vi en hastighet på 21,1 sekunder/10 varv och i det andra 21,6 sekunder/10 varv. Räknar man med att den extra omtankningen totalt ger 10 sekunders tidsförlust (slö omtankning) får vi ändå 4-9 sekunders tidsvinst på ett heat. Allt enligt Bernt Gustavsson LIN-LEN som tillsammans med Pekka Fransson i år gör comeback i teamcirkeln.

Slutligen presenterar vi ännu ett bidrag till avstängarfloran. Konstruktör Sven Pontán.

Gren red.



SVEN PONTANS AVSTÄNGARE FÖR TR
(Iden hämtad från Pentti Nore, Finland)

Så några internationella tävlingsresultat i Team-Racing.

Bochum-tävlingen (V Tyskland)

1	Gürtler-Baumgartner, Bugl	8,27
2	Fisher-Nitsche, Bugl	8,36
3	Heaton-Ross, Bugl	8,44
4	Helmich-Kroon, Bugl	
5	Kühish-Savarino, Rossi	
6	Bader-Kaul, Rossi	
7	Clarkson-Daly, KB	
8	Brendel-Glodech, Rossi	
9	Shuteland-Woodside, KB	

De flesta använde sk "groupers" dvs linhophållare och kunde på så sätt öka farten ca 10 km/tim. Alla utom Rossi-killarna körde 33 varv per tank. För en tid runt 4 min betyder det en fart av 160-165 km/tim.

Utrecht Criterium (Holland)

1	Helmich-Kroon, Bugl	8,32
2	Hasling-Hasling, Rossi RB	8,40
3	Metkemyer-Metkemyer, Bugl	-

Jag vill påminna om att våra svenska gossar i toppen Winkler-Pontan, Larsson-Rylin och Bengtzar-Böhlén faktiskt inte ligger så dåligt till i det här sällskapet. De har utan groupers presterat tider som är ca 10-20 sek sämre än segrartiderna. Och eftersom groupers gör just 10-20 sek i fart så

SMFF PROVARE...
Modeller från Jetco

Vår utbildningsavdelning har inte synts mycket i Modellflygnytt senaste numren. Det beror delvis på att det pågått en intensiv utprovning av byggsatser som kan passa för grundskolans Fritt valt arbete och klubbarnas praktiska utbildning.

En stor del av amerikanska Jetco Models produktion har välvilligt ställts till förfogande av Ackus Skolmateriel, Åkersliden 3, 440 40 ÄLVÄNGEN. Vid instruktörskurserna i Norrköping har en viss utprovning gjorts, men det stora arbetet med Jetco serien har utförts i grupper av högstadiel elever i skolan och i några modellflygklubbar.

Det är nämligen mycket väsentligt att materiel som provas inte bara hamnar hos experter utan att det används i grupper av passande kunskapsnivå, både med kvalificerade handledare och med ledare som har ganska liten erfarenhet av modellflygning. Det gäller kort sagt att göra utprovningen under verklighetstroga förhållanden - och det tar ganska lång tid.

Den kanske intressantaste modellen heter LARK. Det är en gummimotormodell i 70-centimetersstorlek med plastpropeller och andra moderna byggsatstekniska detaljer. Den lilla stryktåliga modellen saknar egentlig motsvarighet här hemma, men i USA bör den konkurrera rätt bra med Scientific's Sky Master (=modellen som pojken i filmen The Long Flight bygger). Lark kostar (okt -74) 3,25 dollar, medan Sky Masterpriset är 5,49. Det senaste priset måste förstås justeras tid efter annan i takt med kostnadshöjningarna i tillverkarlandet, men Ackus håller en lovvärt låg prislinje.

Man kan lära sig flyga g-modeller med Lark som hjälpmedel. Den ovanligt tunna vingen med bakkantlist både framtill och baktill ger knappast mycket lyftkraft och den plana, fastlimmade stabilisatorn verkar inte heller imponerande vid en första anblick. Bärplanen passar emellertid mycket bra tillsammans och ger en förvånansvärt problemfri och stabil flygning. Med byggsatsens propeller och motor flyger en riktigt balanserad och trimmad modell minuten eller mer i stilla luft. När nybörjare bygger, blir planet gärna baktungt, vilket måste kompenseras med nosvikt (bly eller modeller) Om vikten ökar mycket på så sätt, bör man byta ut gummimotorn (T-56-gummi från USA) mot Pir-elli-snodd, som ger betydligt mer effekt.

Nästan alla som byggt Lark har tyckt att det varit roligt att arbeta med materialet. Balsan är jämnhård i de stansade flaken och stansningen exakt och med rena snitt. Somliga satser har innehållit ganska hårt trä. Sådan utrustning lämnar den erfarna instruktören till folk som kan göra lätta limfogar, annars kommer kravet på extra nosvikt som ett brev på posten. Stabilisatorn blir gärna skev, om den inte får sitta uppspänd länge vid limning och lackning. Så länge man flyger med T-56-gummi är skevhet här mera utseende- än flygningsproblem, men om man går över till kraftigare gummi-motor, kan en skev stabilisator få ödeläggande följder. Hur modellen fungerar med en Tee Dee 0,010 är inte provat, men gissningsvis krävs det ännu mer av bygget med sådan drivkälla.

Den enda svaghet i konstruktionen som krävt åtgärd är att Lark liksom nästan alla andra USA-byggsatser saknar den hos oss vanliga plywoodramen mellan kroppens framände och nosblocket. En sådan är förstås lätt att åstadkomma av 1 eller 0,8 mm plywood. Vill man inte göra så, kan man förstärka kroppen längst fram med ett par varv japonsiden lindat runt den fyrkantiga lådan och ordentligt genomdräkt med lack eller tunt lim. Klädselmaterialet har fått mycket varierande omdömen. Det är inte japanpapper utan något slags ersättningsmaterial, ganska styvt och prassligt, men starkt och stryktåligt, när det väl kommit på plats. Tunt Modelspan ger mindre baktyngd i modellen med samma antal lackningar. Man bör vara försiktig med att sträcka klädseln hårt med lack,

eftersom stommen i bärplanen är rätt skör. Dämpa gärna zaponlack och dope något lite med en droppe ricinolja i sista stryckningen.

Modellen ser trevlig ut, flyger fint även med den enkla plastpropellern och rekommenderas den som byggt ett par balsakonstruktioner tidigare. Erfaren handledare behövs, då det kommer till luftdop. Byggbeskrivning på svenska finns.

En annan Jetco-byggsats som får det att vattnas i munnen på en inbiten friflygare är Reid Simpsons TOP KICK i klass A-1. Den kostar hösten -74 6,95 dollar, vilket betyder bortåt femtiolappen här hemma. Byggsatsen kommer alltså inte så lätt in i skolans materielanslag, men i klubbarna bör den användas desto mer! Det känns skönt för en materielprovare att säga - med gott samvete - att byggsatsen är värd sitt pris.

Här har firman C A Zaic verkligen visat att de "kan" balsa och hårdrä. Under provperioden har inte någon byggsats påträffats, där man valt fel hårdhet eller sågningsslag i träet! Stansningen är mycket bra - och hur ofta kan man säga det om en stansad vingsprygelsats t ex?

Två detaljer bör dock påpekas. Stabilisatorn innehåller ovanligt mycket trä (och ännu mera var det i Simpsons originalmodell, som finns på ritning från Model Airplane News), så man måste se upp med hur mycket lim och lack man spiller. Eventuellt kan man också "städa bort" snedsträvorna i stabben, eftersom vi inte har Simpsons våldsamma temperaturväxlingar morgon-middag-kväll.

Kroppen måste putsas noga baktill liksom fenan, om man inte vill göra ett större utrymme för blyet i nosen. Tunn japanpappersklädsel på kroppen gör att den blir stark dessutom.

Kroppen är en annan detalj som kritiserats. Den som limmar hop hårdräförstärkning med balsabakkropp och plywoodsidor måste vara erfaren byggare, om han använder balsalim. Den mindre erfarna måste ta till vitlim (slöjdlim eller liknande) annars blir det snart byggsats av bitarna igen.

En annan detalj som kritiserats är klädselmaterialet. Jämförande prov under termikflygning med sidenklädd och japanpappersklädd vinge på samma Top Kick visar emellertid klart att den pappersklädda vingen fungerar bättre tack vare att den reagerar snabbare på korrigeringar i tvärlid till följd av lägre vikt i spetsarna.

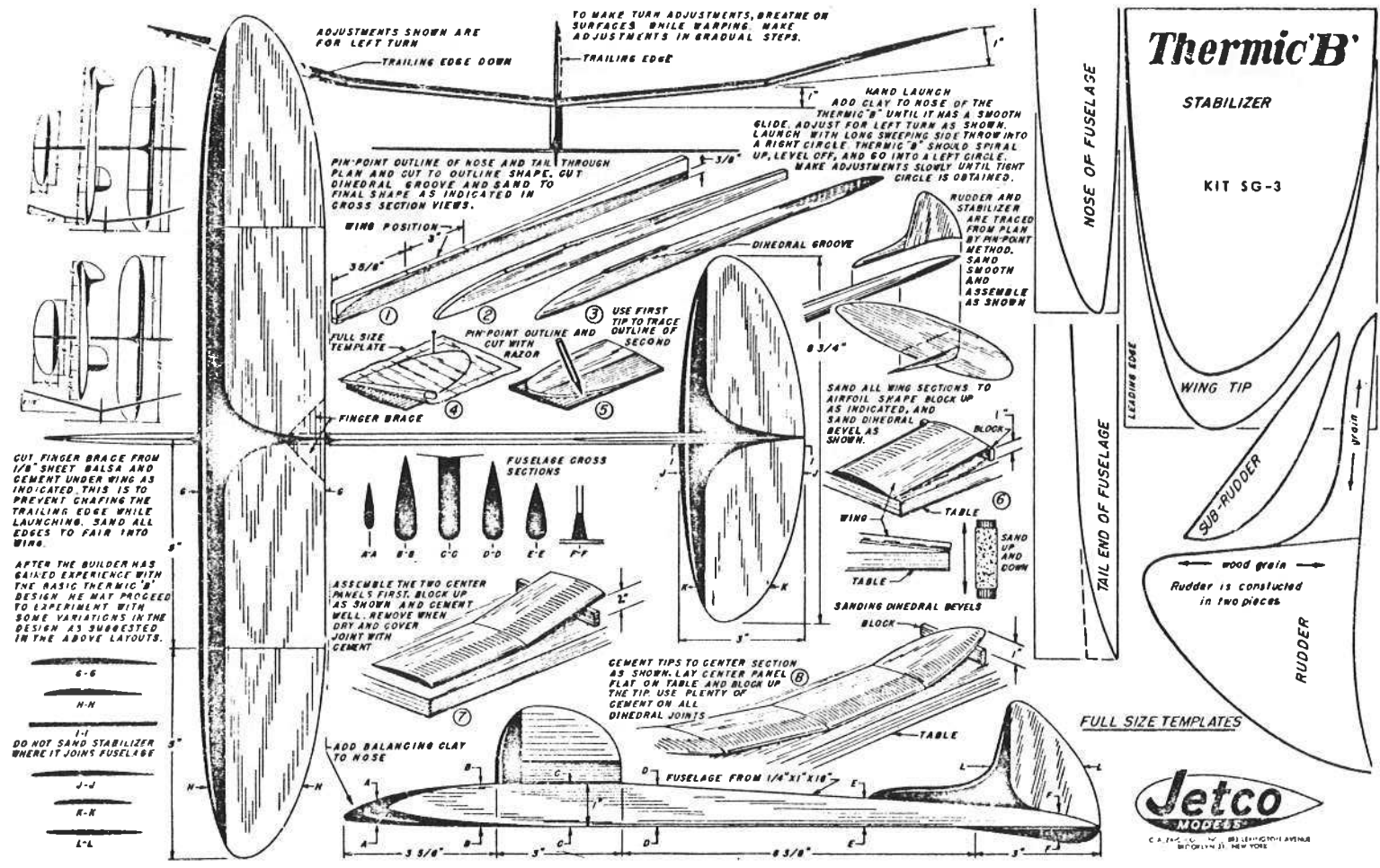
Top Kick är en fin tävlingsmodell som passar bra som fortsättning efter vår egen Cikada. Den ställer rätt stora krav på byggaren och klubbarna bör se upp med Top Kick-flygarna i resultatlistorna. Byggsatsen har få medtävlare i fråga om kvalitet.

Jetco har också några gamla modeller kvar i tillverkningsprogrammet. Två av dem - Thermic 36 och Thermic C - är segelmodeller med ungefär samma uppbyggnad av bärplanen som Lark. Efter som det helt saknas vingbalkar, är det knappast att tänka på att starta dem med lina i vårt blåsiga klimat. Anvisningar finns för montering av en Jetex 150 på Thermic 36. Flygprov av mindre omfattning har gjorts, men slutdommet kan inte bli särskilt positivt. Givetvis kan materialet användas för att instruera i hur man bygger, men för flygklubbarna har det antagligen ringa intresse. Priset i USA ligger mellan 2 och 3 dollar.

Betydligt skojigare är Jetco-serien av handkastglidare. Den största heter Thermic B och kostar 1 dollar och 39 cent i USA. Virket är valt med utomordentlig omsorg och modellen är fullt jämförbar med Ove Petterssons handluns, som Ackus skolmateriel också säljer materialsatser till. Flera skolelever som knappast sett en handluns förut har blivit duktiga flygare med dessa hjälpmedel.

Flera byggsatsprovningar kommer senare i Modellflygnytt.

C-G Sundstedt



Thermic B
 STABILIZER
 KIT SG-3

Jetco
 MODELS
 C.A. 245, INC. 120 80 LEMMON AVENUE
 BROOKLYN 11, NEW YORK

En liten påminnelse

Kom ihåg att skriva namn och adress på baksidan av de bilder som du skickar in till SMFF. Bilder tar vi gärna emot och formatet spelar ingen roll, fast ju större desto bättre (18x24 är tex bra). Bilderna föminskas sedan till lämplig storlek och blir då i motsvarande grad tydligare beroende på utgångsformatet.

Sen gäller det resultatlistorna från tävlingarna. Linflyget har i år varit synnerligen ambitiöst att skicka in resultat och det är bra! MEN! Skriv på vilken tävling och klass det gäller samt vilket datum den ägde rum samt platsen, - så slipper vi att få in "dubbelbokföring" (som ju skedde i MFN 4/74).

YES BOX ÅLRAJT!

FEL:

Ett par fel hade smugit sig in i nr 5.

1. I tyckeriavdelningen fanns en bit om SM i radiosegelflyg skriven av Jol. Men det var den inte. Tyvärr vet jag inte vem författaren var.
2. Testen av RC-anläggningen Futaba var en annons.

Lars-G Olofsson

SÄLJES

Ny Pylon motor
 OS 40 SR
 Lars-G Olofsson
 031/49 30 55

Säljes

Logictrol. 6 kanaler, 4 linjära servon + 1 180° Servo.
 Lars Thomasson Tel: 042/14 63 65

KÖPES

2 st vevaxlar till G30 Super Tigre .
 1 st kompresionsskruv till G30 Super Tigre.
 Svar till Mikael Olson, Tel: 0511/12 020
 Malmgatan 5 532 00 SKÅRA

**NYA LÄGRE PRISER
 PÅ RADIOSTYRNINGAR!**

DIGIACE Proportional

Mycket driftsäker radio, uppbackad med pålitlig och snabb service.
 Levereras komplett med ackar, laddaggregat och 4 servon.

- DIGIACE 4-Kan Komplet 1395:-**
 - DIGIACE 5-Kan Komplet 1545:-**
 - DIGIACE 6-Kan Komplet 1795:-**
- Moms ingår.

ACE PULSE COMMANDER

1-Kanals pulsproportional.
 Marknadens lättaste och minsta radiostyrning!
 Funktionssäker och prisbillig.
 Egen tillverkning garanterar pålitlig service.

Radion omfattar: sändare, mottagare, roderservo och mottagarack.

NU ENDAST 325:- inkl. moms

ORIENT-HOBBY

Mickel Bagares Gränd 75
 123 55 FARSTA, Sweden
 Tel. 08/93 43 47

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 sam genom vissa klubbar till Svenska Flygsportförbundet.

FÖRBUNDSEXPEDITION

Sandbergsgatan 4, Postadress Box 10022, 600 10 NORRKÖPING 10.
Telefon 011/13 21 10.

Postgiro 51 81 65 - 6.

Öppet tider: Måndag-fredag 09 - 13.

Exp.föreståndare Ann Wahlberg,

Värmaregatan 9, 603 62 NORR-

KÖPING. Telefon 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

Saltvik 1849, 870 10 Ålandsbro

Tel. 0611/201 02

LEDAMOT

Acke Johansson

Box 1721

791 00 Falun. Tel. 023/111 66

SUPPLEANTER

Roger Eklund,

Svarvaregatan 9C,

723 37 Västerås

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

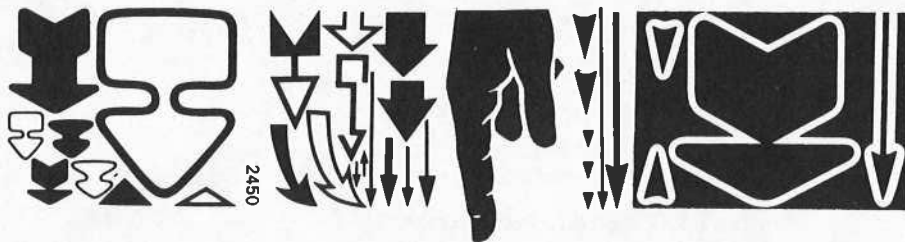
951 00 Luleå. Tel. 0920/247 83

GRENCHEF RADIOFLYG

John Lyrsell, Haraldsbovägen 20

791 00 Falun. Tel. 023/215 00

GRENCHEF RAKETFLYG



RITNINGAR TILL HELSVENSKA, POPULÄRA RC-FLYGPLAN

JOHANNA finns redan på många platser i Sverige.

Stor modell med "20-talscharm"! Fotoflyg, flottörflyg,

segelflygbogsring m.m. 6 - 10 cc motor. Spv 190 cm

Läs Allt om Hobby 3/73. 250 ritningar utsända. Ritn. 31:-

LILL - JOHANNA är en nedskalad, tjugigare version av

Johanna. Lämplig "skalamodell". Otroligt lättflugen.

2.5 - 5 cc. Artikel i AoH 1/75. Spv 160 cm. Ritn. 30:-

LISA är en termikseglare för lätta till medelstarka

vindar med enastående manöverbarhet. Byggt enligt

principen "stor A2:a". AoH 7/74. Spv 326 cm. Ritn. 30:-

KOMPIS är en robust nybörjarkärra, segel med möjlig-

het till motordrift. 2 kanalers styrning. Lättbyggd.

Spännvidd 180 cm. Klubbygge? AoH 1/74. Ritning 26:-

FRÄS en linkontrollmodell byggd redan i 300 exemplar.

Störtsäker nybörjarmodell. Helt nytänkande i linkontroll.

1.5 - 3.5 cc motor. Läs AoH 5/73. Ritning 12:-

COBRA en unik träningsmodell för semistunt som rätt

byggd kan köras i marken i full fart utan skador!!

Kan landas på rygg. "Oförstörbar" AoH 6/73. Ritn. 14:-

JACK en combatmodell på Cobrans idé. AoH 8/73. 12:-

RC - GUIDEN är ett c:a 20 sidigt häfte med information

om RC - anläggningarna på den svenska marknaden, bas-

erat på de tester jag gjort för AoH. Hålls aktuellt med

hänsyn till nyheter. Bra hjälp vid valet av RC - anlägg-

ning. Innehåller även förteckning över RC - flygfält i

Sverige! Kanske en semesterguide? Kostar endast 15:-

Ovanstående beställer du lämpligast genom att sätta in

beloppet på giro 43 29 46 - 2. Skriv beställning på talong-

en. Då kommer materialet portofritt. Även postförskott.

BO GÅRDSTAD, 820 40 JÄRVÖ. Tel: 0651 / 40 990.

ANNONS

IC-krets typ WE3141 pris 19:-/st, vid 5 st 17:50/

st, Servo byggsats 120:-

Proportionalanläggningar 4 kanal 4 servon från

750:-

BERGMARKS MODELLFLYG, Sotingeplan 74,

163 61 SPÅNGA

Tel: 08/760 23 10 efter kl. 18.00.

Bergmarks Modellflyg

Sören Bergmark

MODELLFLYGNYTT

SVERIGES MODELLFLYGFÖRBUND

Box 100 22

600 10 Norrköping

Ansvarig utgivare: Gunnar Kalén

Tryck: L-Offset, Norrköping

