

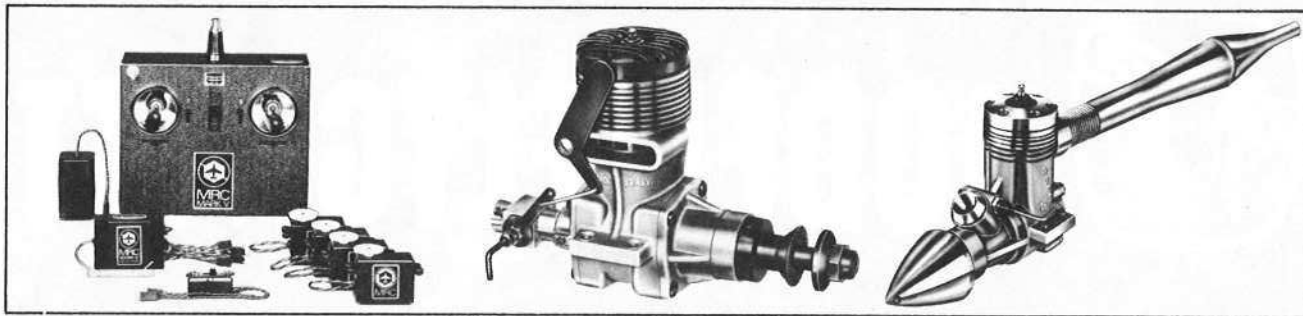


# MODELLFLYGNYTT



ORGAN FÖR  
SVERIGES  
MODELLFLYGFÖRBUND





MRC 3-kanalsanläggning med 2 servo för batteri- eller ackumulatordrift.

MRC Mark V 5-kanalsanläggning med 4 servo inkl ackumulatörer.

Full service. 1 års Garanti

Välkända Rossi motorer i lager

Rossi 15 Normale

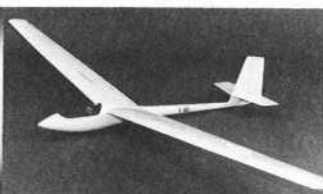
Rossi 15 Risonanza /f. pipa/

Rossi 60 RV-RC-ABC

Reservdelar finns till samtliga motorer



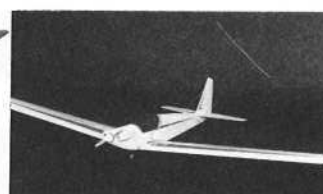
Electra-Fli 1125 mm



A.S.W. 17 3350 mm



Malibu



RF-4 Fournier

Astro Flights' båda nyheter Bushmaster och Electra-Fli finns nu i lager. De är avsedda för elektromotor Astro-25 resp. Astro-10. Förutom de visade modellerna finns även

Malibu, mycket omtyckt segelmodell, samt RF-4 Fournier för elektroflyg.

Vi har också ett stort sortiment av MKs' skalamodeller. Vi anser dem vara bland det bästa som finns att få idag.

Cessna 182	186 cm	10 cc
Cessna 310	184 "	2 x 6,5 cc
Lockheed Lightning	189 "	2 x 6,5 cc
Zero	131 "	7,5 cc
Spirit of St. Louis	202 "	10 cc
Kawasaki »Tony«	174 "	10 cc
Grumman Bearcat	158 "	10 cc
McDonnell Phantom	120 "	10 cc
Focke Wulf 190	153 "	10 cc
North American Mitchell B-25	180 "	2 x 7,5 cc
Pitts Special »Little Stinker«	130 "	10 cc

Förutom dessa lagerför vi också:

Super Sicrolly II	160 cm	10 cc
Fuji	163 "	10 cc
Skymaster	158 "	10 cc
Blue Angel	163 "	10 cc
Super Star	160 "	10 cc

#### Glödstift

Rossi R-1 v. hot  
" R-2 hot  
" R-3 med.  
" R-5 v cold  
" RC-hot  
" RC-cold

Likaså finns VR serien

Andra kända fabrikat:  
Super Tigre, Webra, Fox,  
Fireball, Merco, OS, Taylor,  
Cox och Kavan.

#### Top Flite propellrar i trä:

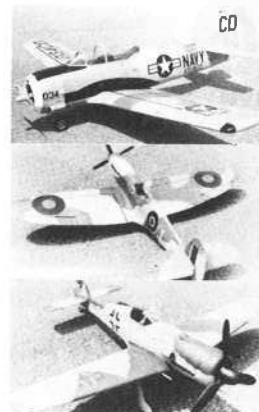
6 x 4, 7 x 6, 8 x 4, 9 x 4, 9 x 6, 11 x 6, 11 x 7 3/4,  
13 x 5 1/2, 14 x 6. Speed-- 7 x 6, 7 x 7 1/2, 7 x 9 1/2,  
8 1/2 x 8, 8 1/2 x 9, 9 x 7, 9 1/2 x 8 1/2, 10 x 8.  
NYLON: 8 x 4, 9 x 4, 9 x 6.

#### WILLIAMS PILOTER

Military  
Standard  
Racing  
Sportsman  
Alla piloter finns i  
storlekar 1", 1 1/2", 2".

#### Dave Platts' skala modeller.

T-28  
Spitfire  
F.W. 190



#### NYHET

#### Dave Platts' Linkkontrollmodeller:

Tom Cat stuntmodell 2,5-3,5 cc  
Pussy Cat linkkontroll 0.8 cc

Kalmbachs Böcker trycker en utmärkt RC-bok för såväl hjälp till nybörjaren som till experten.

#### Basics of RADIO CONTROL MODELING

Sullivans produkter kommer snart in.  
Många nya spännande saker finns med.  
Golden push rods', el-starter m.m.

Sven E Truedsson Modellflygindustri AB · Storgatan 25 · 211 41 Malmö

Var god sänd mig information om \_\_\_\_\_

Stora modellkatalogen å 5:- i frimärken \_\_\_\_\_

Namn \_\_\_\_\_

Adress \_\_\_\_\_

Postadress \_\_\_\_\_

# MODELLFLYGNYTT

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

## REDAKTÖR

Lars-G Olofsson  
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  
Flottliljvägen 18  
146 00 Tullinge

## FACKREDAKTÖR radioflyg:



## FACKREDAKTÖR friflyg:

Lars-G Olofsson  
Box 8044  
421 08 V.Frölunda. Tel.031/493055

## FACKREDAKTÖR utbildning:

Carl-Göran Sundstedt  
Vindhemsgränd 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 FÖRBUDES

## En lång het sommar

SMFF upplever för närvarande en av sina hetaste ekonomiska somrar därför att beviljade statsbidrag ej betalats ut inom rimlig tid.

Extra finansieringåtgärder har måst insättas.

Således har en del ledamöter inom SMFF:s förbundsrad, påtagit sig ekonomiska åtaganden för SMFF för att klara den mest ekonomiska krisen. Ett par företag har medgett SMFF långa krediter. En klubb har bisträckt SMFF med ett större kortfristigt lån.

Men allt det här kostar givetvis extra slantar som belastar SMFF:s totala budget och dess statsanslag. Krediter och lån medför räntekostnader och försvagar budgeten liksom den minskar värdet av statsanslagen. Dessa negativa effekter växer i storlek med en ökad försenad utbetalning av statsanslagen, och borde därför kunna åtgärdas på sådant sätt att ungdomsorganisationerna istället kan erhålla ränteintäkter på magasinerat kapital = (statsanslag som förbrukas löpande under verksamhetsåret).

Som det nu är, är det staten som tjänar dessa ränteintäkter vilket dock inte är någon medveten ekonomisk politik, utan beror på negativa faktorer i utbetalningsmetodiken. Den bidragsgivande myndigheten bör därför omgående ompröva nuvarande utbetalningsförfarande som endast förorsakar negativa ekonomiska effekter. Antingen genom fler utbetalningsperioder eller genom en enda utbetalningsperiod för

hela statsbidraget. Det senare torde vara att föredraga då det stärker organisationens förtroende och ekonomiska verksamhet.

Och framför allt måste tiden krympas mellan beslut och åtgärd.

Som ett exempel må nämnas att en SMFF-klubb i min hemkommun erhöll hela det beviljade totalanslaget för budgetåret 1975-76 redan den 2 juli.

Så bra kanske inte alla kommuner sköter sig, men så borde det vara även med statsbidragen till ungdomsorganisationerna.

Som liten fick jag alltid höra att "statens kaka var liten, men säker".

Idag måste jag konstatera att "statens kaka är stor, men osäker".

Ekonomiavdelningen inom SMFF, har dock prövats förut. Det gäller bara att ha en förstående omgivning.

I nöden prövas vännen!

Omslag 1: Lennart Sundell var ingen dålig SM-debutant. Han flyger med talang och känsla, och det räcker långt i tävlingar.

Omslag 2: Håkan Svennesson med sitt plan med vingar och stjärtparti i balsa ungefär som en friflygande modell. Med en välvd vingprofil i stället för den plana har planet alla möjligheter att bli en toppmodell för det nya FAI-programmet.

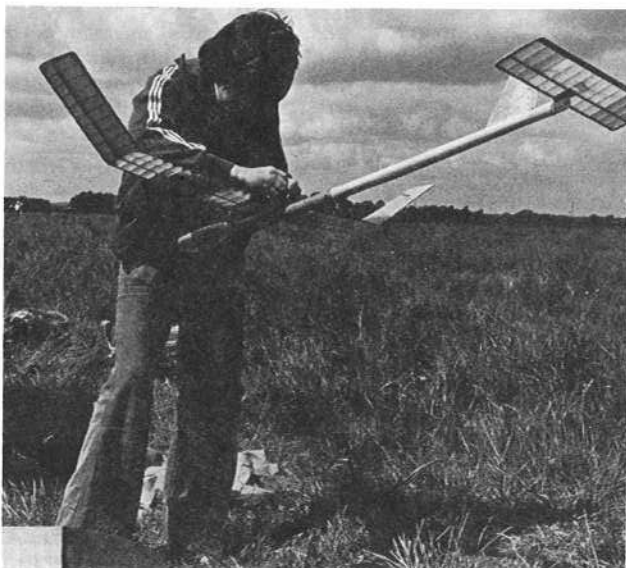
# FRIFLYG

## SKÅNES VÅRTÄVLING

Den 25 maj samlades ett stort antal modellflygare på Revinge för att mötas i ädel kamp om sekunderna. Vädret var prima. 0 - 4 m/sek med en hel del termik som dock var rätt svår att pricka. I en period så mycket i allafall så att det såg ut som om allt som kom i luften maxade. Aeroklubben i Malmö arrangerade tävlingen och det gjorde dom bra. Det fanns gott om tidtagare, så det blev en avstressad tävling. Den rekommenderas.

Juniorer finns i Skåne också, men tydligen inte i arrangörsklubben. Deras ende junior kom från Klippan och är son till Knut Andersson. Ken heter han och flög A1 till en 4:e plats. Mycket påhejad av far, Nymölla, Limhamn och Bromölla heter dom klubbar som tar fram juniorer i A1. Resten kom därifrån, 9 st. Stefan Blomgren från Nymölla vann på en bra tid, 577 sek. Limhamns Per Rosenberg 2:a och Tomas Söderström, även han Limhamn. Dessa 2 var även över 500 sekunder.

7 seniorer var med i A1. Tiderna för dom var inte mycket bättre än juniorernas. Vilket är väl svagt. Bertil Andersson från AKM vann på 597 sek. före Bo Söderström, Limhamn och Knut Andersson, nu åter i AKM.



Landets yngste Wakeflygare, Per Pålsson, Lund, 11 år.

Foto: Lars-G. Olofsson.

Lennart Larsson lyckades slå Olof Nerud i B1. Men det satt hårt inne. 16 stycken var med i A2. Juniorer och seniorer blandat. Det såg länge ut som om Svante Lundqvist och Per Qvarnström från Lund skulle flyga fullt. Båda flög verkligen säkert men så flög Svante bort bästa modellen och reserven räckte inte till. Per lyckades missa jätteluftet i 4:e perioden och så var det natt. 2:a resp 4:a kom dom i alla fall. Vann gjorde Björn Söderström från Uppsala, tävlande för Solna. Han flög en ny modell som väl inte var lika fin som hans gamla att starta, men Björn behärskar snurrekroksflygandet bra. 850 sekunder fick han ihop. 3:a var Leif Persson från AKM. Lars Andersson, Limhamn kom 5:a med en Vråken. Björn Söderström vann även Wakefield, för vilken gång i ordningen? 15 sek. efter kom Janne Zetterdahl, Solna, även han. Så var det lika på 3:e plats då Olle Nerud och



Lundaklubbens allt i alla, Per Qvarnström hjälper här en av juniorerna i klubben, Martin Lundqvist. Foto: Lars-G. Olofsson



Björn Söderström slänger iväg för en max. Foto: Lars-G. Olofsson.

Lennart Hansson dreglade ihop lika många sekunder. Sist och även minst kom Per Pålsson från Lund, dessutom ende junioren. Han började starkt med max, men fick sedan problem med trimmet. Minst. Jo, han är 11 år. Starkt bara detta att flyga Wake, som alla tror är så förtvivlat svårt. Ös på Per.



Olle Sjöman kollar motortiden.  
Foto: Lars-G. Olofsson.

Av 8 anmälda i C2 blev det bara fyra som flög. Även i denna klass gick vinsten till Uppsala genom Olle Sjöman. Han flög som vanligt säkert, men missade i en start då han prickade ett sjunk. Lennart Larsson tog fram en gammal Near Miss, som flög som vanligt, d. v. s. mycket snurr på väg upp, men kärnan flyger helt underbart i termik.

De va lite om en mysig tävling.

Lars-G.

### 1975 ÅRS NATTÄVLING

Det började den 13/6 med att undertecknad, som då kollat vädret hela veckan, ringde Bertil Nilsson i Sundsvall för att höra vad han trodde om vädret natten mellan 14-15. Denne verkliga optimist lät inte så där glad över vad meteorologerna hade att säga, men som sagt, han är optimist och trodde nog att det skulle gå att flyga.

Så på fredag eftermiddag åkte jag från västkusten över Stockholm för att slaga över hos Leffe Zetterlund. På lördagen lastades Janne Zetterdahl in i bilen med diverse modeller som han satte sig att reparera. Han kan visst inte ha färdiga modeller till en tävling. Dessutom hjälpte han undertecknad med att reparera ett avgasrör provisoriskt så att det inte förde allt för mycket oväsen. Väl i Sundsvall väntade käk hos familjen Sahlin, Lena och Birger. Sedan ut till Midlanda för tävling.

Vädret då? Jo, det ordnade till sig, så det blev som vanligt. I stort sett vindstilla mellan 21 - 24, efter 01,00 och paus ökade vinden lite grann.

Vi fick disponera tiden för de 5 starterna hur vi ville och många, bl.a. undertecknad och Hasse Eklund gjorde alla 5 A2-starterna före midnatt för att utnyttja de höga prestationerna våra modeller hade, och få en bra tid utan att jaga termik. Andra gjorde 2 starter på direkten och väntade med resan tills solen gått upp och termikaktiviteten kommit igång. Vilket som var bäst är svårt att säga.

Tävlingen då, Jo, arrangemangen var som vanligt bra och när man då får fint väder är allt toppen. Man hade ordnat med varm korv och kaffe och sånt behövs för trötta och frusna modellflygare, för det är kallt om natten.

Tävlingen ja.

6 debutanter fanns på plats, därav 2 tjejer från Waxholm, Anette och Monica Andersson. 2 grabbar från Söderfors och MFK Albatross och så 2 som hade hemmaplan, 1 från Sundsvall och 1 från Härnösand. Söderforsgrabbarna flög bäst. Mats Englund hette han som vann. Det gjorde han på en mycket bra tid, 505 sek, faktiskt bättre än A1-juniorvinnartiden. Mats Gunnarsson kom 2:a, ca 130 sek efter och sedan kom Waxholmstjejerna 3:a och 4:a med Anette som 3:a.

8 juniorer som flög A1 var där. Bäst för dagen var en Gam, Fredrik Hallgren. 502 sek gnetade han ihop. 31 sek efter kom Lars Berg från Härnösand, och 20 sek därefter Herbert Hartman från Västerås.

I A2-junior var 3 man i en klass för sig. Det var Per och Lars Nielsen från Borlänge och Per Sjölund från Härnösand. Nästa grupp flög jämnt innehöll 6 man som toppades av Anders Sund och Jan Franzén, Waxholm och Uppsala. Dessa delade 4:e platsen. Per Nielsen vann efter 4 bra flygningar och en halvflopp. Tid 780 sek. Per Sjölund flög ungefär likadant men var 7 sek efter. Lars Nielsen flög jämnast men det hjälpte inte, inga maxar och han var 6 sek. från andraplatsen. Nielsönerna flög med en Ingvar Sares konstruerad A2:a som han lovat sända ritning på när "potäterna" är fixade. 12 man flög.

I A1 senior vann Håkan Nilsson Östersund, med 20 sek. före Tommy Eriksson, Härnösand. 37 sek. efter Tommy kom Jonny Goude, Albatross. Dessa 3 hade var sin knackig start. Hans Eklund som kom 4:a gjorde 5 jämna men sämre starter. 10 man flög.

A2 senior samlade 25 deltagare. Hans Eklund från Skvadern såg ut att ta hem det lätt efter 15 missade sekunder på 4 starter. Men se, ett för snävt trim och fukt på stabben räckte för att bomma i sista, då kärnan ställade ner på 63 sek. 1:a plats blev snabbt 8:e. Gösta Franzén från Uppsala vann nu efter 3 max och 2 på 144 sek., det blir 828 sek. 15 sek. efter kom Tommy Eriksson, Härnösand och ytterligare 10 sek. efter 2 3:or, Ingvar Sares Radioflygklubben Viggen, och Holger Sundberg, Uppsala.

10 Wakeflygare var där, varav 3 flög riktigt bra och 1 halvskapligt. Kjell Liwenborg från Solna vann före Jan Zetterdahl, samma klubb, med Per Quarström, Fladdermusen som 3:a. Per flög ovanligt bra Wake. Han kanske börjar få ordning på prylarna nu. Lennart Backman, E-tuna var 4:a med 5 jämna men inte imponerande tider. Ett nytt namn i klassen också, junioren Svante Lundqvist från Fladdermusen. Han hade en läcker Wake som dessutom flög fint. Han borde bli farlig med tiden.

Och så C2. 5 man var där, 4 flög, Risiga tider över lag. Detta berodde mest på att vinden ökade efter midnatt då samtliga C-startar gjordes. Och att vi som flög fusade ner dom runt 1,5 - 2 min. Annars hade dom varit i vattnet. Min kärna klarade sig i en start med hjälp av en gren i strandkanten, efter et snyggt glidvarv över älven. Annars

var det timer- och motorproblem för det mesta. Leif Zetterlunds timer pajade. Han lånade min reserv och så pajade den. Sedan rasade min egen ihop. Hur som helst, Eddy Astfeldt vann på 600 sek. före Sören Gustavsson 38 sek. efter, båda från E-tuna.

Om radio skall någon annan skriva, då dom höll till på andra sidan fältet.

Så har då ännu en trevlig och välarrangerad natt-tävling gått till historien.

Tack Bertil Nilsson, Skvadern och ni andra som hjälpt till. Mysigare tävling får man leta efter. Vi kommer tillbaka.

Sedan var det bara 90 mil hem. Men först lite sova i familjen Sahlins bastu. Tack även till Er.

Lars-G.

## UT-75

Kristihimmelsfärdshelgen var det dags för sveriges landslagskandidater att samlas och göra upp om vilka som skall representera Sverige, då främst i VM i Bulgarien men också i Nordiska Landskampen.

Arrangör för tävlingen var Solna MSK och tävlingsplatsen var till de flestas glädje F16-20 i Uppsala.

Tävlingen skulle arrangeras, för svenska förhållanden, ett mycket ovanligt sätt, ankomstdag med invägning, och två tävlingsdagar med en reservdag. Detta gick att ordna då helgen var fyra dagar.

Enligt inbjudan skulle samling ske på torsdagen kl 12, och påbörjas med en genomgång av tävlingsprogrammet, och information om gällande föreskrifter för fältet, vilka tacknämligt kompletterades med en skiss över området, med utmärkta platser för var det var förbjudet att gå (bl a mil anläggningar och nysådda fält).

Efter genomgången var det fri trimning på fältet till kl 17 då invägning och märkning av modeller skulle ske. Detta var en nyhet för svenska tävlingar, men avsikten var att så långt som möjligt efterlikna en internationell tävling så som den går till. Det protesterades en del, kanske mest för att väntetiden i kön blev ganska lång, orsakat av att det endast fanns en elektronisk våg att tillgå. Alla modeller som skulle användas under tävlingen skulle kontrollvägas och märkas. Detta blev lite missvisande då en del, särskilt F1C-flygare har stora modeller, som skall ha vikt på 50-100 gr över minvikten i klassen. (Skulle mätning ha tillgripits regelmässigt hade kontrollen tagit mycket lång tid om inte personalen hade utökats liksom lokaliteterna).

Efter invägningen som var klar vid 21-tiden så blev det filmföreläsning. Det var VM-filmen-71 som visades. Det finns ju fortfarande många som inte har haft möjlighet att se filmen.

Efter filmen var det dags att gå och leta reda på inkvarteringsstället och för B och C-killarna (det fanns (finns) inga tjejer som sysslar med dessa klasser) att göra sista förberedelser för morgondagen.

## Fredag 9/5

Tävlingsdag i F1B och F1C. Vädret var toppen för att det skulle kunna genomföras en bra och rättvisande tävling där turmomentet i att få kärran hel tillbaka nästan helt kunde elimineras. Vädret ja, solsken och svag vind (tyvärr var den växlande så att vi fick flytta startplats ett flertal gånger under tävlingen).

1:a perioden: I F1C flyger alla max. Det är endast tävlingens enda junior som "får" timerfel och flyger bort enda kärran som är färdigtrimmad och så är den dagen förstörd. I F1B maxar alla utom Knut Andersson, Lennart Flodström, och Lennart Hansson.

2:a perioden: I C börjar raset för en del, jag själv (Hasse L) kastar kärran för flackt och med div vingfladder, så stannar motorn på 10 m höjd (ve och förbannelse) med 71 sek som resultat. Eddy Astfeldt missar en blåsa och kommer ner på 131 sek. Leffe Zetterlund som endast kör med 6 sek motortid då kärran börjar vända med längre motortid. Resultat blev 111 sek. Roffe Hagel som kör med sina kärror från VM-71 har helt tappat det perfekta stig som han hade då. Kärrorna steg som en påse nötter, (även i första start) med 126 sek som resultat. I B bommar Anders Håkansson en blåsa och kommer ner på 139 sek. Per Qvarnström flyger 90 sek.

3:e perioden: I C bommar Gerard Boman futtiga 14 sek efter att ha bommat blåsan. L-G Lindblad gör en dålig start och noteras för 103 sek. Efter tre starter är det endast 4 st som har flugit fullt trots det verkligen granna vädret. I C bommar Bror Eimar och noteras för 145 sek. Även i B är det endast 4 man som har 4 max.

Paus. Efter tredje perioden gjordes det 1,5 timmes uppehåll för lunch och div reparaten för dem som så behövde.

4:e perioden: Alla dom som flugit fullt i de tre första perioderna flyger även fullt i 4:e dessa är F1B Jan Zetterdahl, Kjell Liwenborg, Sven-Olof Lindén, och Björn Söderström och i F1C är det Urban Nygren, Lars-G Olofsson, Julle Åkesson och Nils-E Hollander.

5:e perioden: I C bommar N-E Hollander med sin Super Tigre försedda Jai-Fai (vilket ger ett långsamt men säkert stig) en blåsa och får 139 s. I B bommar S-O Lindén 7 sek. Björn Söderström bommar kraftigt och får katastrofala 61 sek.

6:e perioden: I C bommar Julle Åkesson 10 sek men håller ändå en tredjeplats eftersom Gerald hade bommat 14 sek i tredje perioden. I B händer ingen förändring.

7:e perioden: I C flyger alla max vilket gör att Urban Nygren och Lars-G Olofsson har flugit 7 max vardera. (Noteras bör att L-G hade kvaddat alla kärror utom en på trimning veckan innan, och den han hade kvar vägde nästan ett kilo, 250 gr övervikt alltså). På tredjeplats kom Julle med 10 bommade sekunder.

I B bommar alla i toppen utom Knut Andersson. Detta ger ett slutresultat, 1:a Jan Zetterdahl 1248 s 2:a Kjell Liwenborg och 3:a Sven-Olof Lindén 1153 sek. Juniortävlingen i F1B vanns av Hans Söderström som vann på sin jämnhet, före Dimitris Nikolou som i sin 3:e start flög bort, han fick dock åter kärran till 6:e start och kunde avsluta densamma med två bra starter.

## Lördag 10/5

### Tävlingsdag F1A

Vädret var lika soligt som på fredagen men vindhastigheten hade ökat avsevärt. Vindbyar upp till 10 m/sek kunde noteras, vilket gjorde att tävlingen kom att bli mycket chansartad då modellerna flög långt och ut över sådda fält. En del kärror flög in i en beryktad ankdamm. (de närvarande vet). Nå, nu till själva tävlingen.

Tävlingen i F1A hade samlat 13 seniorer och 7 juniorer.

1:a perioden: Första perioden inleds med att de flesta av seniorerna flyger max. Noteras kan att Gunnar Holm och Nils Wallertin bommar, Nisse så mycket att han belade en sista plats med endast 67 sek. 9 man flög max. Av juniorerna maxar Bengt Pettersson, Anders Sund och Peo Tidstrand.

2:a perioden: 6 man flyger max största raset svarar Olle Sandahl för vars kärna efter urkopp-  
ling bestämmer sig för att spirala ner i backen  
med 41 sek som resultat.

Av juniorerna maxar samtliga utom en.

3:e perioden: Det är endast Håkan Broberg och  
Lasse Larsson som har fullt efter 3 starter.  
Noteras kan att Nisse Wallertin har efter raset  
i 1:a start avancerat till 7:e plats. Juniortävlingen  
leds av Bengt P med 3 max före Per Johansson  
som är 90 sek efter.

Paus: Dagens paus gick åt för dom flesta att hämta  
modeller ut i busken och att få dom iordningställda  
till den fortsatta tävlingen.

När tävlingen åter skulle börja startade diskussion-  
en om tävlingen skulle uppskjutas för att ev erhålla  
bättre väder. Efter konsultation av meteorologen  
på F16 som spådde ännu sämre väder för söndagen  
så beslutades att tävlingen dock skulle fortsätta  
samma dag. Dock skulle tävlingen uppskjutas någon  
timme så att vädret skulle hinna mogna lite grann.

4:e perioden: Nu börjar det bli en verkligen in-  
tressant tävling, därför att det är mycket stora  
omkastningar i fältet. Ex Lasse Larsson åker  
från 1:a till 9:e plats. Gunnar Holm tar ledningen  
efter att ha legat på 3:e plats. Nisse Wallertin  
fortsätter att flyga max och är nu på en 5:e plats.  
Juniortävlingen leds fortfarande av Bengt P fast  
han behövde 2 startförsök för att få ihop 5 (fem)  
sek. Tvåa är nu Peo T 6 sek efter fast han har  
en start mindre än dom andra.

5:e perioden: I denna period inträffade inga ve-  
santliga förändringar. I juniortävlingen är nu  
Per Johansson 2:a.

6:e perioden: Nu händer stora saker igen, Nisse  
Wallertin som har flugit 5 max efter missen i  
första start har nu mycket överraskande men inte  
helt oväntat gått upp i ledningen. L-O Danielsson  
åker från 2:a till 4:e plats. Tävlingen är fortfaran-  
de helt öppen. Det skiljer endast 60 sekunder mell-  
an 1:a och 6:e man och med det svårflugna väder  
som råder kan vad som helst hända.

I juniortävlingen åker Bengt P från 1:a till 4:e  
plats, medan Anders Sund övertar ledningen efter  
en snygg start. Samma sak här, vem som helst kan  
vinna.

7:e perioden: Nisse Wallertin som har visat stor  
säkerhet under hela tävlingen undantaget missen  
i första start klarar av att även i sista perioden  
hålla undan för de andra, själv tycker jag att han  
vann rättvist.

Tvåa blev Håkan Broberg som hela tävlingen  
legat i topp. Han var som sämst trea under täv-  
lingen. Trea blir Olle Sandahl som i andra period-  
en spirerade ner på 41 sek och belade en 12 plats,  
vid det tillfället.

I juniortävlingen gjorde Bengt Pettersson en bra  
sista start och gick om Anders Sund. Bengt ledde  
hela juniortävlingen utom i 6:e perioden. Det visar  
på fighteranda. Två blev Anders Sund. Trea blev  
Per Johansson efter en tävling som var som en  
berg och dalbana, toppresultat blandat med slarv.

Slutsummering: Jag tycker att Solna MSK gjorde  
en bra insats som arrangör framförallt genom att  
försöka få lite ordning på tävlandet. Jag menar  
med att märka modellerna före tävlingen. Avsikten  
var ju att efterlikna en internationell tävling så  
långt det nu var rimligt att arrangera.  
Det tråkiga var att en del av dom tävlande inte  
ville acceptera arrangörernas försök att göra en  
bra tävling. Ex. anlända så sent att invägningen  
fördröjdes samt att vägra ställa upp som tidtagare  
den dag man inte flög. Någons motiv: "Jag har ju  
betalt startavgift, så Jag skall inte vara tidtagare!!".

Pennförare  
Hasse Lindholm

# ROSSI R15.

Normal	framinsug (f)	320:-
Normal	bakinsug (b)	355:-
RC med Perry-förgasare	f	380:-
RC med Perry-förgasare	b	415:-
Pylon, Perry-förgasare	f	390:-
Pylon, Perry-förgasare	b	425:-
Speed med pipa	f	390:-
Speed med pipa	b	425:-
Diesel, Combat & T.R.	f	355:-
Diesel, Team Racing	b	390:-
Glödtoppar nr 1&2 (FAI)		7:-
Glödtoppar nr 3&4 (Nitro)		7:50
Komplett Reservdelslager		
OPS 29 Speed VAA m. pipa		465:-

## Roffes modellflyg

Rolf Örell, Norrtullsgatan 9  
113 29 Stockholm, tel 08/346127  
Postgiro 19 76 55-4

## RES.

### HKG

1 Jan Zetterdahl, Solna	44 s	81 s
2 Gunnar Holm, Solna	42	63
3 Per-Olov Nyman, Solna	jun 36	57
4 Gunnar Gunnarsson, Solna	jun 23	39
		38
		27
		25
		24

### 25-öres

1 Jan Zetterdahl, Solna	389 s	
2 Mikael Brate, Handen	jun 377	
3 Dimitris Nikolou, Solna	jun 346	
4 Hohan Luthman, Gladiatorerna	jun 292	
5 Jan Bengtsson Handen	jun 239	
6 Martin Miettinen, Gladiatorerna	jun 225	
7 Jan Lindqvist, Sigtuna	jun 196	
8 Per Malmsten, Solna	jun 183	
9 Thomas Lindqvist, Sigtuna	jun 171	
10 Bengt Lindqvist, Sigtuna	165	
11 Inger Luthman, Gladiatorerna	102	

### 35-cm

1 Mats Lugnefors, Solna	jun 364	
2 Dimitris Nikolou, Solna	jun 349	
3 Per-Olov Nyman, Solna	jun 228	

### SOLNAS POKAL -75

#### Team-Int

1 U Larsson/G Ryllin, Solna	9.16.7
2 J Gustavsson/G Härne, Solna	9.16.8
3 M Böhlin/G Bengtsar, Solna	9.26
4 Samuelsson/Axtelius, Galax	
5 S Pontan/B Winkler, Handen	
6 P Evers/H Sannes, Solna	
7 Fällgren/Fällgren, OMFK	

#### Standarddracing

1 H Andersson, Galax	12.56
2 T Toft, OMFK	144 v
3 T Williams, ÖSFK	73 v

#### Speed

1 Ove Kjellberg, Solna	216
2 C-E Enqvist, Örnarna,	211
3 Mats Böhlin, Solna	205
4 Jan Rosengren, Solna	169

Solnas Inomhustävling 27/4 75

FLUGAN

1 Gunnar Holm, Solna	
2 Mats Lugnefors, Solna	
3 Leif Zetterlund, Solna	
4 Jocke Märlinen, Solna	
5 Gunnar Gunnarsson, Solna	
6 Tomas Hämmar, Solna	
7 Conny Örtlund, Solna	
8 Lennart Jernfäst, Solna	





## SVEN HJELMERUS MEMORIAL 1975

1. N. Wallertin, AKMG fft	891	16. N-O. Gustavsson, Axvalla	464
2. S. Lundqvist, Fladdermusen	831	17. L. Flodström, AKMG fft	410
3. T. Eriksson, Uppsala FK	818	18. B. Jonsson, FK Gamem	407
4. P. Johansson, MFK Linköping	811	19. H. Åkermark, Axvalla	391
5. L. Larsson, AKMG fft	786	20. L-O. Larsson, Uppsala FK	381
6. L. Zetterlund, Solna MSK	756	21. S. Blomgren, MFK Snobben	363
7. O. Sandahl, MSK Mysingen	753	22. B. Pettersson, MFK Linköping	361
8. P. Qvarnström, Fladdermusen	720	23. B. Johansson, Axvalla	360
9. E. Asifeldt, Eskilstuna	719	24. C-G. Karlsson, Eskilstuna	348
10. L. Andersson, Solna MSK	705	25. S. Måsbäck, Fladdermusen	340
11. J. Luttman, MFK Gladiatorena	647	26. H. Svensson, Uppsala FK	284
12. B. Eimar, Nimbus	647	27. Å. Engström, Axvalla	281
13. H. Broberg, Borlänge MSK	601	28. P-A. Svensson, Uppsala FK	276
14. A. Sund, Waxholms MFK	523	29. H. Sundberg, Uppsala FK	273
15. G. Rask, Waxholms MFK	519	30. P. Ekendahl, Eskilstuna	248
		31. G. Åberg, FK Gamem	244
		32. H. Stridsberg, Fladdermusen	195
		33. B. Blomgren, MFK Snobben	181
		34. C. Svensson, Uppsala FK	180
		34. L-G. Olofsson, AKMG fft	180
		34. L-O. Danielsson, AKMG fft	180
		37. I. Pettersson, Fladdermusen	146
		38. P. Alm, Eskilstuna	141
		39. M. Lundqvist, Fladdermusen	92
		40. O. Österholm, Eskilstuna	69
		41. M. Lööf, AKMG fft	58

## LITE AV VARJE

### EN DRAKE MED GUMMIMOTOR

Den här draken sjtter inte fast med snöre - den flyger alldeles fritt med sin egen propeller och gummimotor - och den glider fint, sedan motorn slutat dra. Jag har inte hittat på den själv, utan jag har "lånat" den ur en amerikansk nybörjartidning som hette Junior American Modeler (numera Sport Modeler). Konstrukören heter Bill Hannan. Däremot har jag låtit några ungdomar i Uppsala bygga den i skolan på håltimmar och flyga den utomhus på skolgården lugna eftermiddagar. Den flyger ungefär som SMFF-modellen FLUGAN. Man kan använda Flugans propeller till draken, men det blir ännu lättare att flyga den med en mindre plastpropeller från en North Pacific Skeeter eller en Sleek Streek.

Materialet är genomgående 1,5 x 1,5 mm medelhård balsa. Man kan använda 2 x 2 millimeters lister också. Skulle du sakna lister, kan du skära dem själv ur ett hårt 1,5- eller 2 millimeters balsaflik. Använd en ställinjal och en vass hobbykniv. Du behöver ungefär 4 meter smala lister till vingens delar, höjdrodret och fenan och dessutom ungefär 30 cm hård balsalist 3x5 mm till motorstav och ut fyllnad i nosen. Du limmar samman planet med balsalim eller slöjdlim. Klädseln är tunt japanpapper eller Modelspan i glada färger, eller också använder du färgat silkespapper. Du behöver också en byggbräda av hyvlat trä eller porös träfiberplatta (masonit eller liknande). Man kan faktiskt klara sig med en bit tjock och stadig wellpapp också - huvudsaken är att byggunderlaget är plant och utan skevheter. Ett stycke smörpapper eller genomskinlig plast (Glad Pack tex) skall du också ha, så att du inte råkar limma hop balsalisterna med ritningen. Under bygget håller du lister och delar på plats med knappnålar. Undvik helst att sticka nålar genom listerna. De spricker nämligen ganska lätt. Stick nålarna ner i byggbrädan alldeles i kanten på varje list istället.

Vingen byggs i tre skilda bitar - höger-, vänster- och mittdel. Observera att höjdrodret inte skall sitta plant som resten av vingen. Dess bakände skall ligga 3-4 mm högre än mittvingen (titta på ritningen av fenan, så förstår du hur stor lutningen skall vara. Du bygger först höjdrodret platt på ritningen precis som resten av planet och limmar fast det i rätt läge längre fram.

Då limmet torkat, tar du loss vingens delar från byggbrädan och putsar lite försiktigt med nollans sandpapper, så att du får bort överflödiga limklickar och skrovligheter i träet. Fäst sedan mittvingen på byggbrädan igen med en remsa smörpapper under och passa in höger och vänster yttervinge med 25 mm pallning under yttre spetsen (jämför bilden på ritningen, där du ser planet rakt framifrån.) Limma fast yttervingarna i det upplade läget och låt limmet torka över natten, innan du tar loss det hela. Under tiden bygger du också fenan och kläder den med papper på båda sidorna. Sätt fast papperet med

tunt lim. Sträck papperet så att det blir alldeles slätt och fint, då du sätter på det. Kläd också höjdrodret (bara på översidan) på samma sätt. Limma fast fenan på mittlistan och limma samtidigt fast höjdrodret i dess framkant och mot fenans underkant.

Vingen skall klädas på översidan överallt utan i trekanterna närmast fenan. Där skall det inte finnas någon klädsel, utan luften skall fritt kunna strömma över höjdrodret. Använd gärna flera färger, så att din drake ser ut som ett färggrant kyrkfönster, då klädseln är färdig. Klädseln skall inte sträckas med vatten eller lackas. Träkonstruktionen stoppar inte för de sträckningar som blir, då papperet krymper.

Motorstaven gör du i ordning så att den stämmer med ritningens mått. Kroken för gummimotorn gör du av pianotråd eller tråden ur ett gem (pappersklämma). Limma noga i stavens bakände och surra fast kroken med några varv sytråd. Framänden avpassas till ditt propelleraggregat. Limma fast motorstaven så att dess bakände ligger rakt under höjdrodrets framkant.

Sedan återstår bara att sätta på gummiband (3 mm bred gummimotor eller någre smidiga paketgumminoddar) mellan propelleraxelns ögla och bakre motorfästet.

Smörj gummibanden med ricinolja, matolja, margarin eller såpa, så tål de många varv.

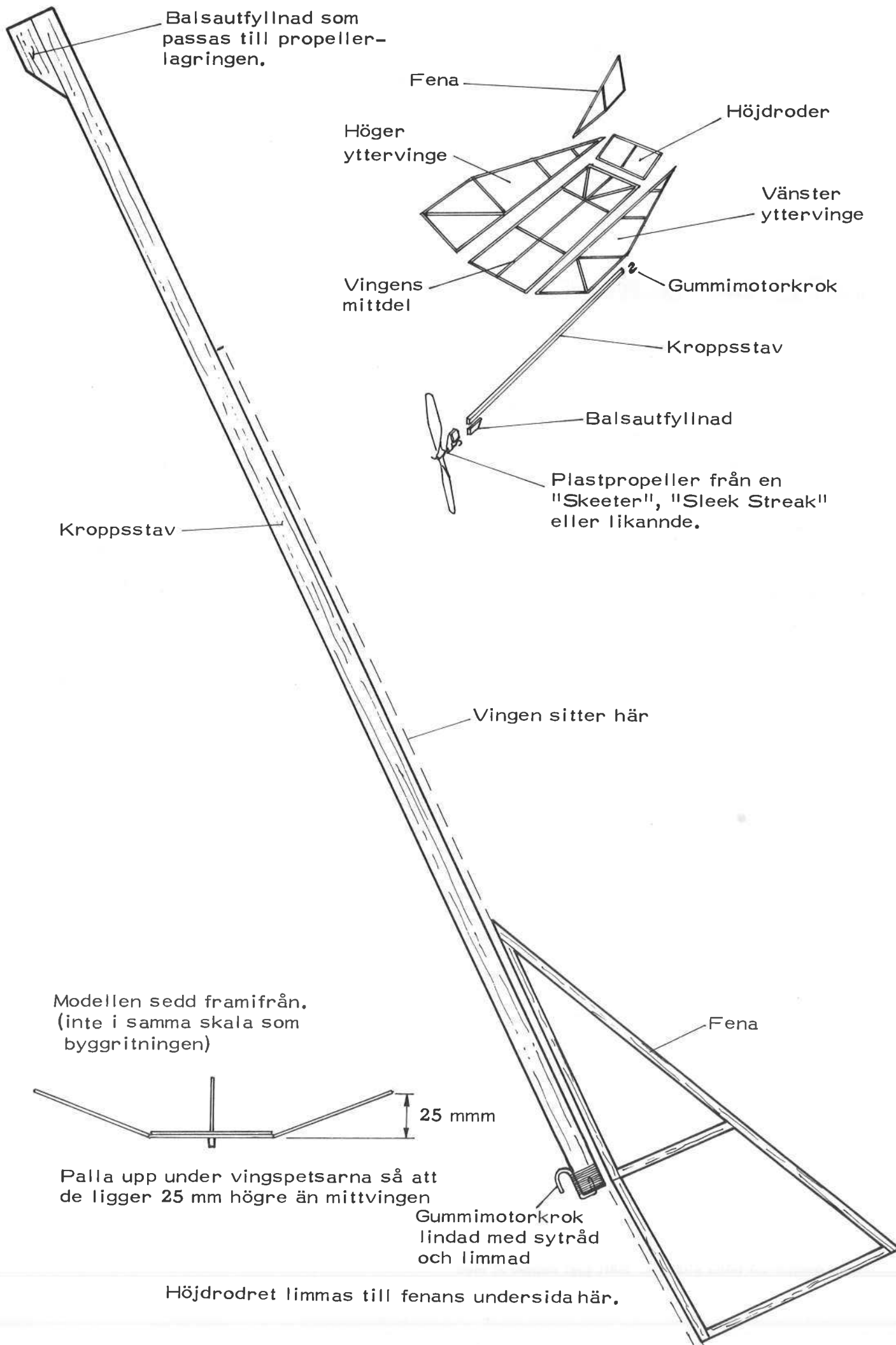
Du skall avväga modellen så att den balanserar jämnt, då du håller den vid tyngdpunkt. Flygningen börjar med att du provar glidförmågan. Lägga modellen i luften med propellern rakt mot vinden. Den kommer antagligen att dyka och ta fart av sig själv - och du gör om försöket med lagom fart. Du skall i vart fall inte kasta den här draken. Kolla noga hur den uppför sig i luften, då du lärt dig att släppa iväg modellen med rätt flygfart. Om den dyker brant och tar mark efter bara tre-fyra meter, är den framtung. Lägga på lite modellera eller annan tyngd i bakänden eller skaffa en lättare propeller. Om modellen uppför sig tvärt om, dvs. flyger guppigt och med ojämn flygfart, är den baktung och skall belastas lite extra i nosen. Om den svänger brant åt höger eller vänster, lägger du på en gnuttu modellera på motsatta vingspetsen, tills den svänger bara litet grann.

Första gången du flyger med motor, skall du skruva upp motorn 75-100 varv och släppa modellen med nosen lite uppåtriktad och rakt mot vinden. Draken skall helst stiga i högersväng. Böj försiktigt i propellerbocken och rikta axeln åt höger.

Den här modellen flyger väldigt stabilt och bra, så länge den får flyga i lugn luft. Blåsiga dagar bör den få vila eller flyga inomhus - precis tvärt emot vanliga drakar som flyger i änden på ett långt snöre!

Mycket nöje!

Calle Sundstedt



Balsautfyllnad som passas till propellerlagringen.

Fena

Höjdroder

Höger yttervinge

Vänster yttervinge

Vingens mittdel

Gummimotorkrok

Kroppsstav

Kroppsstav

Balsautfyllnad

Plastpropeller från en "Skeeter", "Sleek Streak" eller likande.

Vingen sitter här

Modellen sedd framifrån. (inte i samma skala som byggritningen)

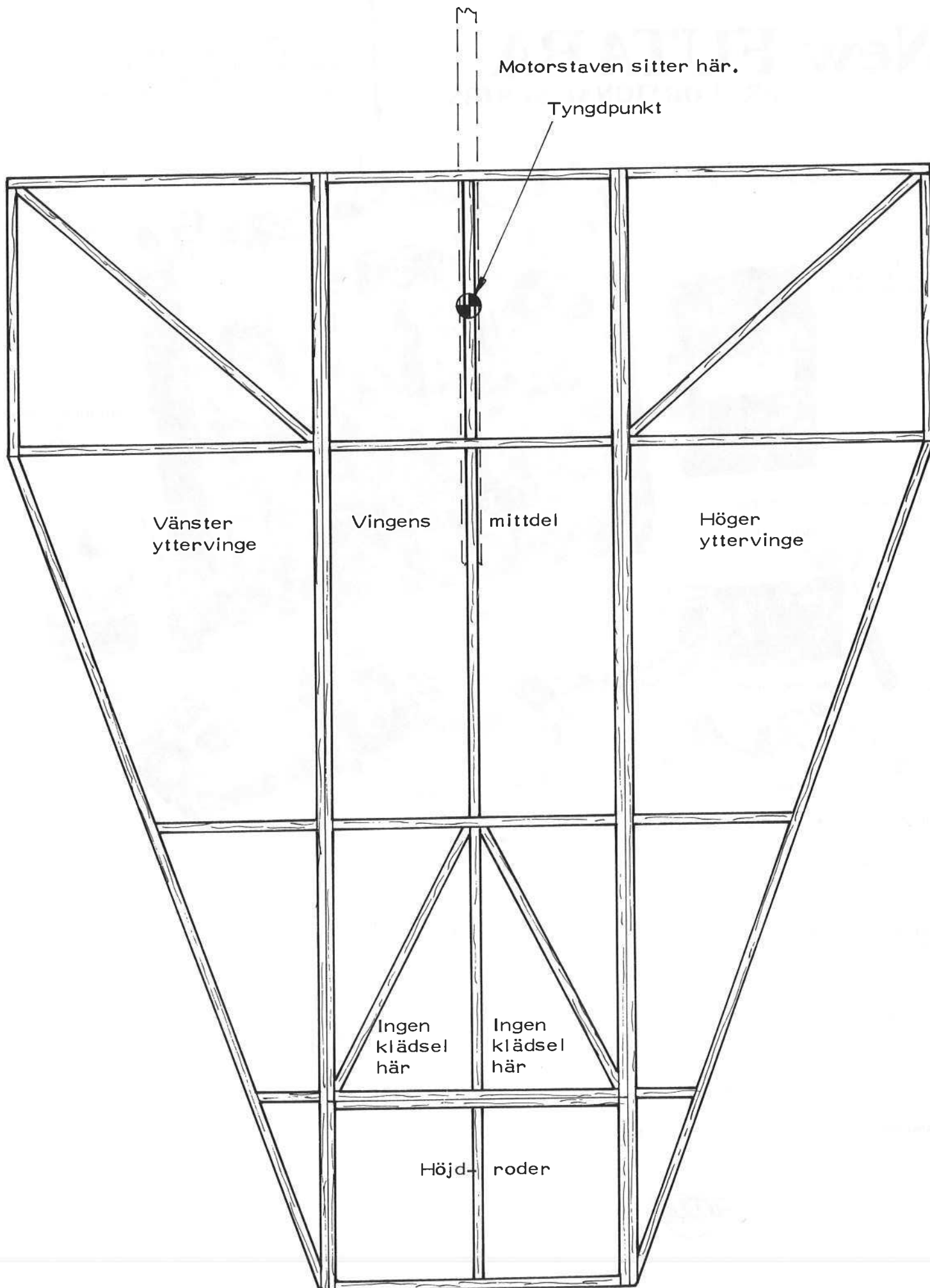
25 mm

Palla upp under vingspetsarna så att de ligger 25 mm högre än mittvingen

Gummimotorkrok lindad med sytråd och limmad

Fena

Höjdrodret limmas till fenans undersida här.



# New FUTABA PROPORTIONAL SERIES

For those who prefer a heavy-duty servo, we recommend FP-S6, just as compact as FP-S5. The FP-S6 features tough new double-thick gears to absorb the punishment of competition flying. And the FP-S6 is completely compatible with all current FUTABA Systems.

**FP-T6EN: 6-CHANNEL TRANSMITTER**  
Complete with 8/450mAH nickel cadmium battery. Plus TRAINER SYSTEM incorporated

**FBC-2: DUAL INDEPENDENT NI-CAD CHARGER**

Input: 115V  
Frequency: 50/60Hz  
Power consumption: 2.0/3.5VA  
TX output: 10V, 45mA  
RX output: 4.8V, 45mA



**FP-R6D: 6-CHANNEL IC RECEIVER**  
Weight: 2 oz.  
Dimensions: 3/4" x 1-9/16" x 1-23/32"



16mm servo mini-motor

Futaba Custom IC servo amplifier

**FUTABA'S 6-CHANNEL RADIO CONTROL (FP-6EN)**

The system includes Transmitter (FP-T6EN), Receiver (FP-R6D), four(4) small rotary servos (FP-S6 x 3 and FP-S6L x 1), Ni-Cad batteries; NT-8C for transmitter and NR-4C for receiver, Charger (FBC-2), Servo trays (3 kinds), Spare servo horns & extra knobs, Switch harness, Neck strap, Frequency ribbon, Grommets and screws. Trainer Cord (option) Both 27 MHz and 72 MHz available.

**TRANSMITTER (FP-T6EN)**

High maximum output assures complete 6-channel control. Throttle location can be easily changed (Mode II to Mode I). Ball-bearing mounted control stick for ultra smooth operation. All trimers with built-in ratchet. — New Feature; TRAINER-SYSTEM (To teach and learn how to operate).

**RECEIVER (FP-R6D)**

Light, compact and rugged unit using an 8-bit decoder and a 3-wire, gold-plated 3P mini-connector. Includes 2 low power ICs, 8 silicon transistors and 7 silicon diodes. The RF and OSC coils are housed in a shielded case making them strong against spurious signals. A constant voltage circuit guarantees stable operation from 4V ~ 6.6V (guaranteed from 0~150° F). A double-tuned pre-selector circuit is included.

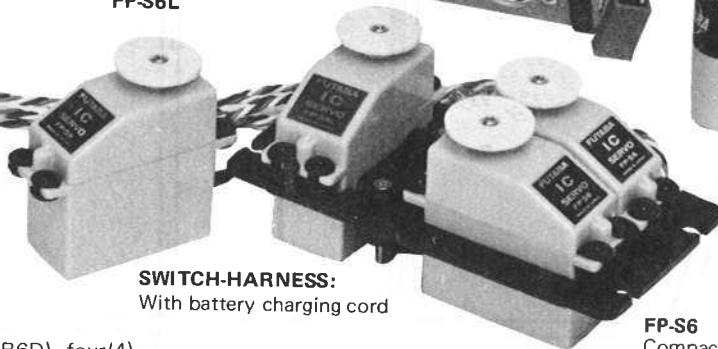
**\*GUARANTEE:** 180 days from Date of Purchase for both Parts and Labor. Must be returned to FUTABA.



TRAINER SWITCH

**NR-4C (for receiver):**  
Nickel cadmium battery package 4/450mAH

FP-S6L



**SWITCH-HARNESS:**  
With battery charging cord



**FP-S6**  
Compact, 3-wire servo  
Output torque: 28 oz./in.  
Power consumption: 8mA  
Weight: 1.37 oz.  
Dimensions: 3/4" x 1-15/32" x 1-17/32"

**SERVO (FP-S6)**

FUTABA designed \*BA-606 and \*BA-607 monolithic ICs plus the 16 mm mini-motor with 3-wire, gold-plated 3P mini-connector makes the servo unit compact, light-weight, rugged and yet provides high output torque (28 ~ 35 oz./in.) and high resolution with low power consumption (8mA). A temperature-guaranteed constant voltage circuit gives complete control up to 4V without mutual interference from servos. Advanced and exclusive gear design. The \*BA-607 monolithic IC has 74 transistors, 13 diodes and 79 resistors— a total of 165 parts. The \*BA-606 monolithic IC has 2 PNP and 2 NPN type high output (500mA) transistors 4 diodes and 4 resistors— a total of 12 parts.

\*FUTABA transmitter, receiver and servo are all electrically interchangeable with other FUTABA Models due to the design and the rigid production standard and superb quality control.

\*Complete and Rapid service with skilled Factory Technicians at Factory Service Center as shown below:

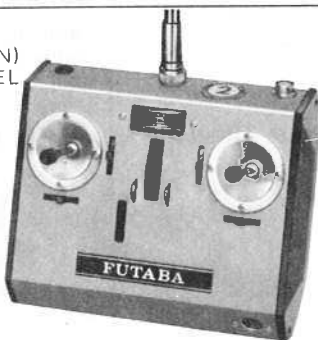


# "FUTABA" NEW LINE OF DIGITAL PROPORTIONAL SYSTEMS

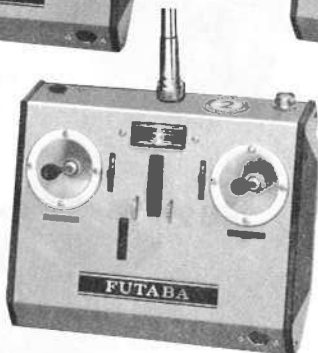
**FP-T5EN**  
(for FP-5EN)  
5-CHANNEL  
SYSTEM



**FP-T4EN**  
(for FP-4EN)  
4-CHANNEL  
SYSTEM



**FP-T2E**  
(for FP-2E)  
2-CHANNEL SYSTEM



**FP-T3E**  
(for FP-3E)  
3-CHANNEL SYSTEM



**FP-T2F**  
(for FP-2F)  
2-CHANNEL SYSTEM

## COMPLETE SYSTEM:

**FP-6EN** Dual Stick 6 Channel . . . . . \$319.95

**FP-5EN** Dual Stick 5 Channel . . . . . \$309.95

The above systems include transmitter, receiver, four (4) servos (FP-S6 x 3 & FP-S6L x 1), rechargeable Tx and Rx battery packs, a separate dual charger, switch harness frequency flag, three servo trays and Tx neck strap. Trainer system built-in. Both 27 MHz and 72 MHz available.

**FP-4EN** Dual Stick 4 Channel . . . . . \$264.95

The 4 channel system includes transmitter, receiver, three servos (FP-S6 x 2 & FP-S6L x 1), rechargeable Tx and Rx battery packs, a separate dual charger, switch harness frequency flag, three servo trays and Tx neck strap. Trainer system built-in. Both 27 MHz and 72 MHz available.

**FP-3E** Dual Stick 3 Channel . . . . . \$179.95

The 3 channel system includes, transmitter, receiver, two (2) servos FP-S6 or FP-S7 (water-tight), rechargeable Rx battery pack, a separate single charger, switch harness, frequency flag, three servo trays and Tx neck strap. Battery for Tx excluded, but dry battery case included. Trainer system built-in. Both 27 MHz and 72 MHz available.

**FP-2E** Dual Stick 2 Channel . . . . . \$129.95

**FP-2F** Wheel Control 2 Channel . . . . . \$139.95

The 2 channel system includes a transmitter, receiver, two (2) servos FP-S6 or FP-S7 (water-tight), switch harness, frequency flag, three servo trays. Batteries for Tx and Rx excluded, but battery cases included. Both 27 MHz and 72 MHz available.

## AIRBORNE SYSTEM:

**FAP-64** . . . . . \$209.95  
Consisting of FP-R6D, 6-ch receiver (1)  
FP-S6 (3), FP-S6L (1), NR-4C (1) Switch  
harness (1), Servo tray & screw (3),  
Aileron extension cord (1) T-shape spare  
servo horn (4) and Warranty card.

**FAP-63** . . . . . \$174.95  
Same as FAP-64 except (2) FP-S6 and  
(3) T-shape spare servo horn.

**FAP-32** . . . . . \$114.95  
Consisting of FP-R3E, 3-ch receiver (1),  
FP-S6 or FP-S7 (2), NR-4C (1) Switch  
harness (1), Servo tray & screw (2),  
Aileron extension cord (1) T-shape spare  
servo horn (2) and Warranty card

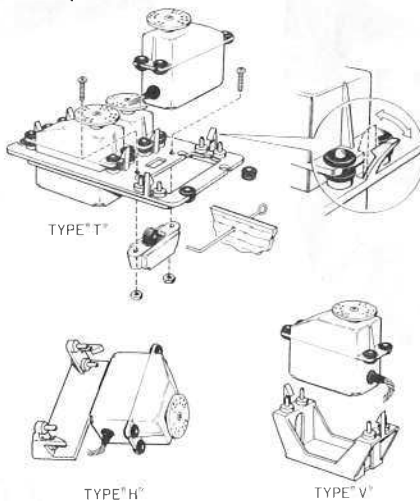
**FAP-22** . . . . . \$84.95  
Consisting of FP-R2E, 2-ch receiver (1),  
FP-S6 or FP-S7 (2), Switch harness (1),  
Servo tray & screw (2), T-shape spare  
servo horn (2), Receiver battery case (1)  
and Warranty card

- OTHERS:**
- FP-S6 servo tray "T" . . . . . \$2.50  
(3-servo-mount)
  - FP-S6 servo tray "H" . . . . . \$1.00  
(single-wing servo)
  - FP-S6 servo tray "V" . . . . . \$1.00  
(single mount)
  - FP-S7 servo tray . . . . . \$1.00  
(single mount)
  - Aileron extension . . . . . \$2.95
  - Switch harness . . . . . \$4.95
  - FP-S6 (S6L) a set of gear . . . . . \$2.00
  - FP-S7 a set of gear . . . . . \$2.00
  - FP-S8 a set of gear . . . . . \$2.50
  - Trainer cord . . . . . \$4.95

\* All Prices Are Subject to Change without Notice.



## SERVO TRAYS



## TRANSMITTER:

- FP-T6EN (6-ch) . . . . . \$129.95
- FP-T5EN (5-ch) . . . . . \$124.95
- FP-T4EN (4-ch) . . . . . \$119.95
- FP-T3E (3-ch) . . . . . \$ 84.95
- FP-T2E (2-ch) . . . . . \$ 54.95
- FP-T2F (2-ch) . . . . . \$ 64.95

## RECEIVER:

- FP-R6D (6-ch) . . . . . \$ 79.95
- FP-R3E (3-ch) . . . . . \$ 49.95
- FP-R2E (2-ch) . . . . . \$ 44.95

## SERVO:

- FP-S6 . . . . . \$ 37.95
- FP-S6L (reverse) . . . . . \$ 37.95
- FP-S7 . . . . . \$ 37.95  
(heavy duty & water-tight)
- FP-S8 . . . . . \$ 41.95  
(landing gear servo)

## NI-CAD BATTERY:

- NT-8C 45mA/9.6V . . . . . \$ 27.95  
(For 4-ch, 5-ch and 6-ch transmitter)
- NT-10 450mA/12.0V . . . . . \$ 34.95  
(For 2-ch and 3-ch transmitter)
- NR-4C 400mA/4.8V . . . . . \$ 13.95

## BATTERY PACK KIT:

- FBPK-1 . . . . . \$ 59.95  
Consisting of NT-10 (1), NR-4C (1),  
FBC-2 (1) and adaptor for transmit-  
ter snap-connector

## BATTERY CHARGER:

- FBC-1 4.8V/450mA . . . . . \$ 6.95  
(single charger)
- FBC-2 4.8V/450mA . . . . . \$ 9.95  
10V/450mA

## CRYSTAL:

- Any 72 MHz freq. . . . . \$ 9.95
- Any 27 MHz freq. . . . . \$ 7.95  
(per pair)

## TIPS FÖR KLUBBARNAS TIDNINGSHYLLA

En av de allra bästa tidningar som finns för dem som behöver material, ritningar och tips för nybörjare heter **SPORT MODELER**. Den finns inte hos Pressbyrån och inte heller så vitt bekant hos hobbyhandlarna, utan man måste prenumerera direkt. Prenumerationen kostar utanför USA: 11 USA-dollar för 1 år (12 nummer) 21 dollar för 2 år (24 nummer) 32 dollar för 3 år (36 nummer) Skicka en postcheck (ordnas hos närmaste affärsbank) på beloppet till:

Sport Modeler Subscription  
Box 10607  
249 Freeport Boulevard  
RENO  
Nevada 89510  
USA

Det är väl använda pengar, oberoende av om man mest sysslar med friflyg, linstyrning eller radioflyg för nybörjare. Då och då finns även tips för modellraketflygare.

Utbildningsledaren

Nytt klubbmärke för MFK-Skvadern

MFK-Skvadern har efter lång tid av förberedelser genom insamlande av förslag och omröstning fastställt ett nytt klubbmärke. Märket av modernt snitt i färgerna gult och blått, en gul kant omger märket vidare är text och figur också i gult. Man har inte velat överge den gamla symbolen "Skvadern" som följt klubben sedan dess tillblivelse, och Bengt Johansson, som ritat det nya märket, har på ett utomordentligt sätt lyckats med konststycket att få med den gamla symbolen i ett modernt snitt. Märket är tryckt i självhäftande plast varje ark innehåller 7 märken från 30 mm till 115 mm. Samlaren kan kontakta klubben.

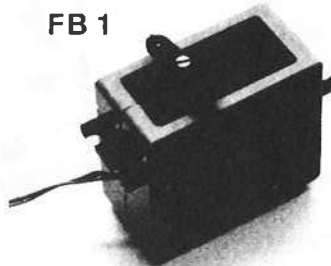


## TRANSFUNK PRESENTERAR

### SERVOBYGGSATSERNA FB1, FB2, FB3

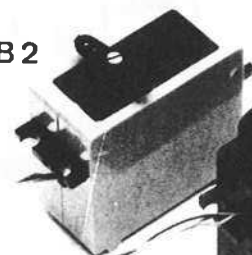
Lättbyggda IC-servon (3-trådiga) i kompletta byggsatser utan anslutningskontakt. Passar de flesta RC-anläggningarna på marknaden.

FB 1



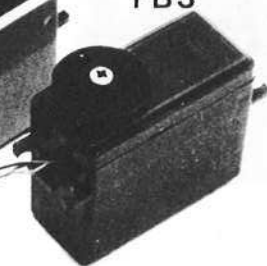
**FB1. Miniservot** lyfter 1,35 kg<sup>1)</sup> och väger 35 gr. Format 39×20×40 mm<sup>2)</sup>. Pris 97:—

FB 2



**FB2. Standardservot** (levereras endast roterande) lyfter 1,5 kg<sup>1)</sup> och väger 50 gr. Format 47×23×39 mm<sup>2)</sup>. Pris 97:—

FB 3



**FB3. Atletservot** lyfter 2,7 kg<sup>1)</sup> och väger 45 gr. Format 49×23×40 mm<sup>2)</sup>. Pris 97:—

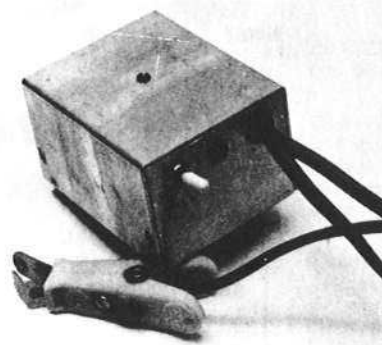
<sup>1)</sup> Dragkraften mäkt 10 mm från vridningscentrum.

<sup>2)</sup> Längd×bredd×höjd (fästörön och arm ej inräknat).

### Glödstiftsdrivare (Glow Driver ej AAM!)

Pulsar strömmen genom glödstiftet och värmer stiftet till inställd temperatur.

- Elimineras begreppet "sur motor".
- Bränner inte av stiftet när motorn tänds.
- Förstörs inte vid kortslutning eller felaktig anslutning till ackumulatortorn.
- Litet format, 72×57×43 mm.



Pris Komplet byggdsats 95:—  
Färdigbyggd 171:—

### CAMPINGLADDARE till sommarens meetings

Laddar RC-anläggningens sändar- och mottagarackumulator samtidigt från bilens 12 V-batteri. Laddningsströmmen justerbar mellan 20 och 50 mA. Felanslutningssäker. Funktionsövervakning med lampa. Format 72×57×28 mm.

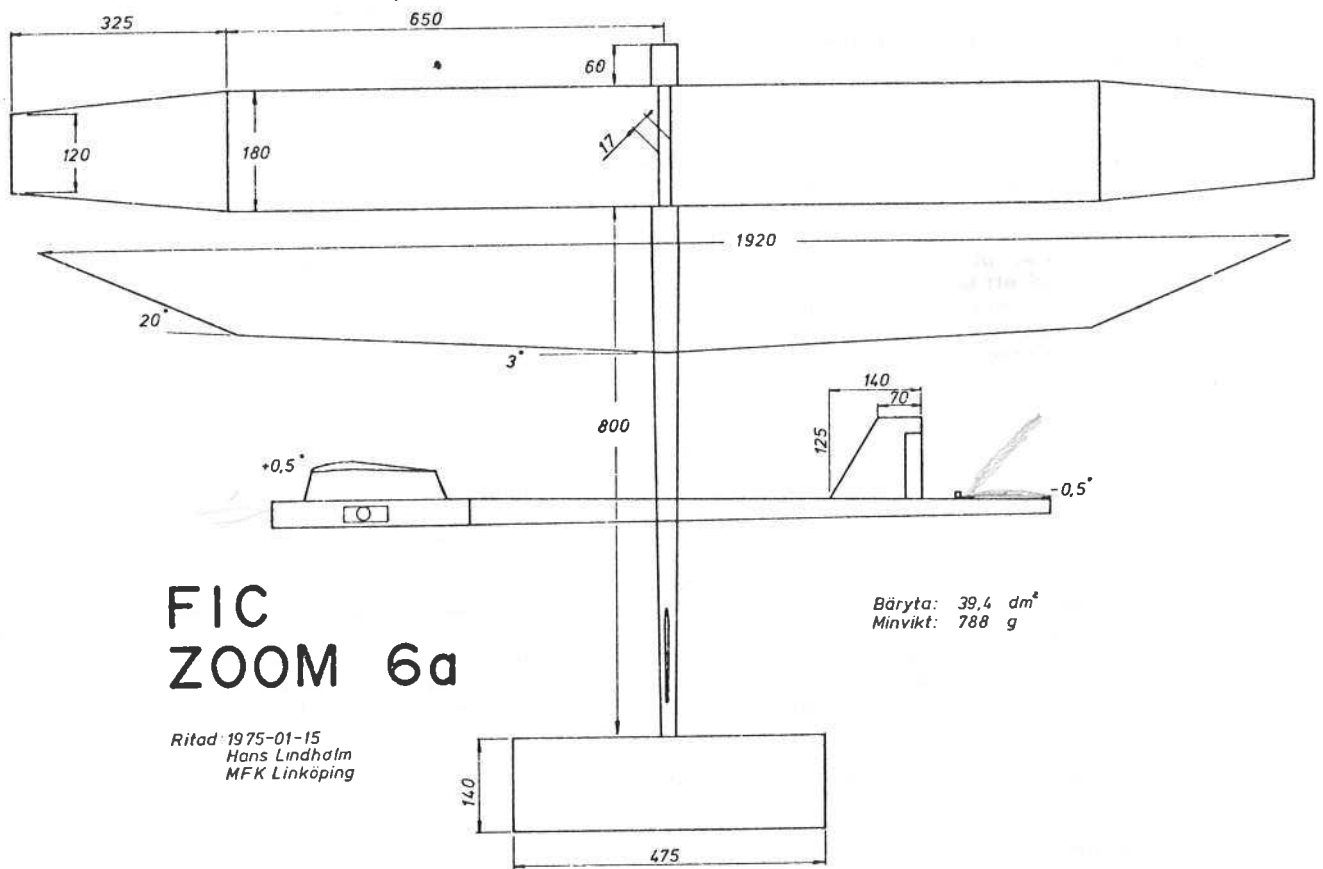
Pris Komplet byggdsats 75:—

Vi är även distributör av Graupners modellbyggsatser och tillbehör. Beställ vår katalog.

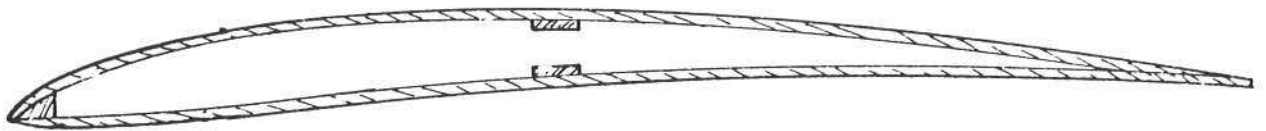
## TRANSFUNK

BERGSGATAN 2A, 641 00 KATRINEHOLM

TEL 0150-18866 PG 16 48 16-1



0	2,5	5	10	15	20	30	40	50	60	70	80	90	100
0,8	2,78	4,24	5,68	6,78	7,44	8,0	8,24	7,68	6,64	5,36	3,82	1,92	0,45
0,8	0,22	0,0	0,15	0,31	0,64	1,28	1,76	2,0	1,86	1,76	1,3	0,76	0,0



0	2,5	5	10	15	20	30	40	50	60	70	80	90	100
1,43	3,21	4,64	5,57	6,07	6,42	6,5	6,29	5,71	5,0	4,29	3,29	2,86	0,71
1,43	0,71	0,34	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0



# LINFLYG

## NYTT SÄTT ATT FÅ INFORMATION OM LIN-KONTROLL!

Meddelande från Linkontrollred.

Äntligen är SMACA här!! Den vetgirige ställer sig då genast frågan vad SMACA är. Jo, SMACA är Sveriges MACA, eller mao ett kontaktorgan mellan linflygarna i Sverige. SMACA har tillkommit efter mönster från den amerikanska linflygföreningen MACA (Model Airplane Combat Association) och målet är att på ett bättre sätt, än som nu via MFN, hålla kontakten mellan oss. Huvudsakliga verksamheten skulle bestå i att ofta ge ut någon form av nyhetsbrev som trycks i kontorsoffset. Amerikanerna har visat att man kan få relativt bra kvalitet även med en enkel metod. Brevet eller tidningen kommer att innehålla nyhetsmaterial och tävlingsresultat, ritningar, tips och debatt. Det utkommer så fort som möjligt om något viktigt har hänt eller om tillräckligt material influtit. Pressläggningen blir den kortast möjliga, dvs några dagar om det kniper.

Medlemsavgiften är 15 kr/år och kan betalas in på postgiro 297968-0 (A. Ahlström Järinge gränd 19 163 63 SPÅNGA). Upplagan räknar vi med skall bli ca 100 ex och 4-6 sidor per nummer. (Ca 10 nummer per år). Materialet i nyhetsbrevet kommer, om de är av tidlös karaktär, även att publiceras i MFN. Den nya tidningen blir enkel och den blir inte på något sätt officiell för SMFF trots att vice grenchefen kommer att vara redaktör för den. Eftersom den bara går till intresserade linkontrollörer kan också mera speciella linkontrollproblem tas upp och då inte bara sådant som rör combat utan alla linflygklasserna.

Det här numret är bara ett utkast och redaktionen är tacksam för synpunkter på hur vi skall utforma det hela för största snabbhet och enkelhet. I redaktionen kommer att ingå, förutom undertecknade, även flera kända combat och teamflygare och det är vår förhoppning att också stunt och speedåkare hör av sig. Material mottages mer än gärna och utländskt material kommer att citeras friskt. Vi har redan kontakt med Englands bästa flygare (combat bl.a), börjar att få det med holländska combatpiloter och flygare i USA.

Är du intresserad av ett prov SMACA så skriv till Anders Ahlström, Järingegränd 19, 163 63 SPÅNGA, eller Ingemar Larsson, Belfragegatan 33 462 00 VÄNERSBORG. Glöm inte att skicka in mycket material till oss.

Anders/Ingemar

Författare Ingemar Larsson - Anders Ahlström

### HUR GÖRA LINKONTROLL POPULÄRT OCH ÖKA INTRESSET SPECIELLT FÖR COMBAT?

Ni som har ideer, hör av er till grenredaktören eller till SMACA. Själv har jag funderat en del:

- 1 Fram för enklare och hållbarare modeller i combat. (typ Pink Panther mfl "engelska")
- 2 Fram för stora combatklassen. Fart, hets och spänning behövs för att öka intresset.
- 3 Någon form av cup-tävling som tex i tennis, slalom eller Formel-1. Olika tävlingar får olika poäng. etc.
- 4 Fler små uppvisningsarrangemang som tex på Gärdet i Stockholm. Uppvisning vid större fotbollsmatcher (i pausen) etc...

Vad tycks?

Anders

## MERA LINFLYG, COMBAT I SYNNERHET

Först en vits saxad ur Linestyret modellflyvenyt:

- Ved du hvorfor de ikke tør flyve i Århus??
- ???
- Jo, de er bange for de Vilde Engle!

Hoppas ni kan danska annars får ni väl fråga nån som kan det, som alla kanske inte vet finns det en modellflygtidning i Danmark som heter Linestyret Modellflyvenyt och den utges av Linestyrsunionen. De som är intresserade av att prenumerera på den kan skriva till Niels Lyhne-Hansen, Jomfrustien 10, 6100 Haderslev DK. Priset är 36 dkr för 12 nummer. Den handlar enbart om linflyg vilket kan vara skönt ibland.

En annan kul ide kommer från Holland. Ett par entusiastiska combatflygare har börjat ge ut ett combatblad (liknande SMACA) vid namn: "The missing link" och det är meningen att combatflygare i olika länder skall skriva artiklar i detta bladet. Vem som helst får alltså medverka och syftet är att bredda kontakterna mellan combatpiloter i olika länder, diskutera regler, taktik och modeller mm. Bladet kommer ut var tredje månad och kostar Hfl 5,00 (enbart för porto och stencilkostnader). Skriv till Ton Kaptijn, Schoonboomstraat 39 1, Amsterdam, Holland postgiro: 3325555. Det skall också komma ut en lista på prenumeranter Resultaten från Danska Mästerskapen kanske intresserar någon. De hade samma väder som vi på våra Svenska mästerskap och hölls förresten samma helg också.

### Stunt

1 Leif Eskildsen	5960 p
2 Leif O Mortensen	5232
3 Robert Pedersen	5074
(7 delt)	

### Team

1 J Geschwendtner/L Petersen	5,01	10,55
2 A Thomsen/J Wammen	4,46	11,22
3 H Geschwendtner/J Olsen	5,07	12,13
(9 lag)		

### Combat

1 Jörn Rasmussen
2 Jörgen Olsen
3 Jens Geschwendtner
(12 delt)

### Speed

1 Leif Eskildsen	243,2 km/h
2 Aage Thorhauge	176,5 km/h
3 John Amnitzböll	169,5 km/h
(7 delt)	

Ingemar

### RAPPORT FRÅN ENGLAND (27/4) (via Gösta B)

Engelsmännen har just tagit ut sitt landslag under dåliga väderförhållanden dvs typiskt englandsväder och med hårda domare flög de i TR:

	Medel tal
1 Heaton-Ross, Bugl 4,24-4,24 4,24 4,24 4,24	4,24 m
2 Fry-Smith, Rossi 4,32 4,30 4,34 4,36	4,32
3 Clarkson-Daly, K&B 5,12 4,28 4,37 4,35	4,34
4 Langworth-Williamson, Bugl	4,35
5 Bryant-Hancock, ST G15RV	4,36
6 Rudd-King, ST G15RV	4,38

Man flög 4 heat och räknade de tre bästa. Som synes var det hårt och plac 1-3 blev uttagna till EM. Lagg märke till Fry-Smith som är de första engelsmän som har lyckats med Rossi (frontglödare som konverterats).

I COMBAT tror sig engelsmännen ha sitt starkaste lag på länge. 1-2-3 är Dave Clarksons tips. Vad säger herrar Larsson, Huss mfl om det?? Uttagna: Richard Evans - Vernon Hunt - Mick Tiernan som reserv uttogs Steve Bingham 1974 års Sparndam, vinnare.



I STUNT åker samma lag som ifjol och i speed samma med undantaget att Bill Firbanks ("Persikofacet" kallad av P-A Fransson och A Ahlström) ersätts av Mike Nash de Villiers som har U K speed-rekordet.

#### Combat Open ritning

Från vår specielle medarbetare i England, Dave Clarkson har vi fått en ritning på hans "FOX-BAT" Det är en Nemesis-II byggd på engelskt vis. Dave menar att planet blir mer lättbyggt och hållbart på det här sättet. Mått och vikter är engelska liksom texten. (tyvärr kan inte D C svenska) 1 tum (inch) = 2,54 cm och 1 ounce (oz) = 28,35 gram.

#### Nytt lim

Sven Pontán har provat ett nytt lim av cyanoakrylat-typ. Det kallas "Hot Stuff" och nyheten är att det fungerar även på porösa material, tex trä. Torktid 20 sek. Nackdelar: högt pris och att mycket bra passning krävs mellan de delar man limmar. Limmet finns hos Rolf Öhrell Stockholm.

#### Bra plastlack

Ett bra plastlack för bränslesäkring är "Gusco" golvlack som finns hos vanliga färghandlare. Ulf Larsson har använt det under något år med gott resultat. En TR-modell lackar han 3-4 gånger med zaponlack, klär den sedan med papper och lackar ytterligare 3 gånger. Slipning mellan lagren. Till sist en lackning med "Gusco" utspädd med 25 % tinner. Hela ytbehandlingen uppges väga 10-15 gram. En combatmodell lackar man ungefär lika mycket fast med FABI spännlack istället. (utspädd FABI).

Fördelarna med "Gusco" jämfört med Interlux 707 är dels att den är lätt samt att härdaren är i flaska och mer lättflytande.

Anders

#### SORKFLYGARE PÅ KURS-ÄNTLIGEN

I Norrköping kallar man av folkhumoristiska och annars väl dolda skäl alla linflygare för sorkflygare. I veckan efter midsommar hade SMFF-klubbarna Ale MK, Stenbocken, Väsby Modellflygare och FK Gamen sina instruktörsämnen på kurs i frågor kring hur man kör med linflyg i ungdomsarbetet just i Norrköping. Vi byggde förbundets nyaste enhetsmodell - EMIL - och gjorde sedan en stor del av träjobbet på en ministunt för 2,5 - 3,2 cc motorer som Ove Andersson i Västerås arbetat fram under många vinterkvällar i Mariaberget.

Byggförmågan varierade hos deltagarna, helt naturligt, eftersom vi hållit på olika länge medbalsa, sandpapper och klisterlack. Flygförmågan varierade ännu mer, men Gamens fält ligger mitt ute på en torrlagd torvmosse, där det finns många meter fjädrande underlag för hastigt påkomna landningar, så förödelsen blev betydligt mindre omfattande än väntat.

Kursledaren Calle Sundstedt, som ännu aldrig flugit en fyrkantig åtta på sådan nivå att domarna haft anledning titta på, var sta'ns belåtnaste åt att ha Ove Andersson med på alla utomhusövningar. Efter ett par lugna uppvisningspass under Oves ledning visste alla arton närvarande hur FAI-programmet ska se ut. Efter inomhusgenomgångar och diskussioner visste vi också hur var och en kan lära sig figurerna själv. Innan kursen på sjätte dagen gjorde split-up och upplöstes, trodde vi oss också kunna lära andra hur man flyger linflyg - både rakt och krokigt.

Någon domarkurs blev det inte av det enkla skälet att ingen enda anmäld deltagare hade tillräckligt med erfarenhet för att bli domare - ännu.

SMFF vill försöka nästa sommar igen med en linflygarvecka i Norrköping eller kanske i Västerås, men då vill vi ha klubbarnas mångfald med!

Ett annat led i försöken att få bredd på linflyget är att SMFF trycker om en del bra artiklar ur Modellflygnytt om linstyrning - artiklar som skrevs, medan årets kursdeltagare just lärde sig tala rent.

C-G

#### FILBYTER-75 TR på Solnabanan 26/4 och Combat 27/4 vid Räcksta

I vackert väder och med många nya flygplan kunde Filbyter, med benägen hjälp av vice grenchefen, hållas som annonserat. I team-int hade solna-gänget i stort sett gamla prylar medan Ahlström-Engman bytt till K&B och Fällgren till X-15 med Rossi-foder. Harald Sannes körde med en Kjellbergtrimmad HP. Tiderna är bra för att vara så här tidigt på säsongen och ett stalltips om årets landslag är 1+2+3 = SOLNA. I team-B provade B B sin nya K&B 40 ombyggd till 29:A. Den gick fort och bra men det krävs lite intrimning innan den startar och går driftsäkert. Hinner de träna lite till har inte engelsmännen någon chans på NATS. (Till NATS åker förresten även Sven Pontán). Tredje deltagarna i TR-B var Gustavsson-Fransson SK Lin-Len. (Till nästa SMACA väntar vi oss förresten en förklaring av PEKKA vad sk betyder) efter 5 år sju sorger och åtta bedrävelser lyckades de flyga sin äntligen färdigställda modell. I varv!! sen blev det nåt trassel med bränslematningen och mekanikern Pekka fick mest vara eldsläckare. Jubel på banan då han vid ett försök till att blåsa ut elden fick in den i lungorna och nästan blev blå i ansiktet. Högnitrerad soppa är eldfarlig. LIN-LEN gänget kör med OS-max 29X.

TR-int	Heat	Final 200 varv
1 Guffy-Härne, Solna, Rossi	4,30	9.01
2 Larsson-Rylin, Solna, Rossi	4.12	9.15
3 Bengtsar-Böhlén, Solna, K&B	4.30	w.o
4 Winkler-Pontán, Handen, ST X15	4.33	
5 Ahlström-Engman, Handen, K&B	4.49	
6 Fällgren, Fällgren, Oxelös. ST X15	5.02	
7 Sannes-Evers, Solna, HP	5.40	

TR-B	Final 160 v
1 Bengtsar-Böhlén, Solna K&B	6.31
2 Winkler-Pontán, Handen Super Tigre	6.54
3 Fransson-Gustavsson, SK Lin-Len, OSmax	-

Combaten var rolig i början medan ännu Staffan Larsson, Bernt Gustavsson och Erik Huss fanns kvar i tävlingen. Speciellt Bernt bjöd på fin underhållning med offensiv och fräck flygning. Ljunglöf från Handen fick en fin framgång när han rättvist slog Huss i semifinalen. I finalen drogs han dock med i en väldigt tråkig defensiv flygning av Nilsson från Västerås. En bättre taktik än att följa med i defensivtempot hade varit "frontalanfall" dvs ryggflygning för att få motståndaren osäker. Nu vann västeråsaren efter en final som innehöll två à tre loopingar. Bra domare var Pekka Fransson.

#### Combat int (Filbyterpokalen) 10 delt

- 1 K G Nilsson, Västerås
- 2 J Ljunglöf Handen
- 3 E Huss, Wänersborg
- 4 B Gustavsson, SK LIN+LEN
- 5-8 T Schmidinger, Västerås
- S Larsson, Handen
- I Norelius, Västerås
- J Coucher, Handen

Combat openfinalen mellan Sven Pontán och Staffan Larsson måste inställas sedan det visat sig att serparna inte höll för 180-190 km/tim.

ANDERS

## OXELÖSUNDSTÄVLINGEN; COMBAT och STUNT den 4/5

Låt oss börja med att påpeka att vädret var mycket fint, soligt och varmt. Den lilla blåst som då och då uppenbarade sig kan man ju tala tyst om. Smacas utsände rapporter kan rapportera att Oxelösunds MFK i år införskaffat en större klubblokal (den gamla var faktiskt inte liten), och vi kan med glädje meddela att det även går att sova över i densamma. Man rekommenderas dock att ta med sig egen tandborste.

Över till tävlingen: Tio startande i combat-int, som vanligt var fler anmälda men dök inte upp. Först ut på plan var "Bengan", dock med mindre lyckat resultat och hans motståndare från Västerås kunde andas in bränsleångorna och vänta på nästa heat. Senare visade HÖÖG hur man lättast förstör en cellplastmodell, ivrigt påhejad av publiken. Svenne Pontan hade vågat sig ut med Splitter och en nästan splitter ny ST. Vann gjorde han dock ända tills han mötte Ingemar. Dan, också Wenersborg vann sitt första heat mot Per, Per kom igen i förlorarrundan och blev i 2:dra omgången återigen lottad mot Dan. Denna gång till Pers fördel. Vid det här laget var båda bröderna Fällgren ute ur leken och striden om vandringspriset skulle alltså komma att stå mellan två utombys. Om ena finalplatsen flög Michael (titelförsvare, han vann 1974) och Per från Västerås. Då Michael bara hade en modell vann Per. Den andra semifinalen gick Mellan Hans Ljunglöf och Ingemar Larsson och här blev det flyga av. Det som visades var tävlingens bästa heat. Många ansåg att detta var finalen. Ingemar hade en fördel då hans Sven II vände snabbare och en motor som gick på fullskift hela tiden. Men Hans gav aldrig upp och båda tävlande var precis slut efter heatet. (Det är faktiskt jobbigt att flyga ibland). Vid poängräkningen visade det sig att Ingemar hade 3 klipp och mer flygtid medan Hans hade ett klipp. Ingemar fick också ett klipp underkänt (frågan är om det var klipp eller inte), troligtvis var det i snöret (det fanns bara en liten bit kvar av serpen innan klippet). I finalen möttes Ingemar och Per men det var (censur) inte mycket till final. Per flög defensivt och gjorde knappt en looping men Ingemar klämde till med två klipp och sen de var vinnaren klar.

Combat-öpen h Je tre anmälda, två kom. Nämligen Sven Pontán och Ingemar Larsson, och de körde två heat och den som hade mest poäng sammanlagt vann och det blev Ingemar (2-0 i klipp och mer flygtid). Även den här pokalen gick alltså till Vänersborg. Sven använde HP-40 och en amerikansk modell, Ingemar en OS MAX-III 35:a och en Anders Leimalm-konstruktion. Sven flög 30-40 km fortare men det gick inte bättre för det. Så kom igen alla som har någon gammal 35:a. Bygg en modell och ställ upp.

Stunten blev oblodig, placeringarna skulle man med säkerhet kunna säga innan flygningarna. Välkomna till Oxelösund nästa år, eller till SM i höst.

Ingemar

Ingemar

## VÅRTÄVLING I VÄNERSBORG 13/4-75

Från SMAKAS utsände: Mr Hilmer

Årets upplaga av tävlingen blev en kall och tävlingen blåsig historia, men det fanns minst en glädjepunkt: Det danska deltagandet i combaten av Jörn Rasmussen. Han är en av de bättre danskarna (Dansk Master 1974 bla) och att han var bra fick vi verkligen se.

Nåväl, för att börja med det kortaste, dvs stunten, kan man konstatera att det blev en kort historia. Vädret inbjöd inte till några storverk och Gunnar Carlsson från Handen kunde vinna med god margi-

nal före Handens andra stjärna Jan Ljunglöf. Erik var i dålig form och fick nöja sig med tredjeplatsen. Semistunt flögs det också, Tomas Lindblom hade mindre ont av blåsten än Nils Larsson och vann därför. De om stunten.

Över till den mera spännande och roliga klassen combat. I cirkeln sågs och möttes de gamla vanliga stjärnorna från Västerås, Skara, Uddevalla och Vänersborg. Först att packa ihop var Skaras enda hopp. Om det berodde på vädret eller på dålig koncentration är svårt att säga, bättre lycka nästa gång säger vi! Första heatet där båda kombattanterna höll sig uppe samtidigt var mellan Toni och Dan, där Toni till slut vann på fler klipp. Dansken höll på att knäcka alla övriga tävlande (utom Erik och Ingemar som sett honom i aktion förut) redan innan han flög sitt första heat, han gjorde nämligen en provflygning innan, Motor Oliver Tiger (tuned!!) och Modell Super Monger. Modellen var perfekt intrimmad (TP 13 mm från framkanten) och den gjorde mycket små loopningar. Det var med fasa i blicken som Johan installerade sig i cirkeln för att flyga mot just Jörn. Det blev en ren expeditiönsaffär. Riktigt lika lätt blev det inte mot Toni men efter ett hårt heat var vår danske vän segrare även här. Erik och Björn möttes och vinnaren skulle möta, ja gissa vem, Erik (i år tävlande för Vänersborg) gick vidare och sen kom årets bästa heat: Sveriges "Red Baron" mot Danmarks dito. Nu fick publiken verkligen se vad combat är, typ europeisk, engelsk om man så vill. Jörn inledde med två klipp men Erik gav inte upp utan klippte till med lyckat resultat. Sedan var det stopp. Dansken höll sig undan, dvs låg bakom Erik hela tiden och det blev verkligen jaga av. Till final gick Jörn för att möta hemmasonen Larsson som efter många om och ännu fler men tagit sig dit. Finalen inleddes med klippför Jörn varefter det liknade "följa John" till s Ingemars modell satt som en smäck i backen, sen vart det ingen mer final och vi kunde konstatera att vår gäst från Danmark hade vunnit.

Vad flögs det med egentligen? Jo, Västerås använde ST (både diesel och glöd), MVVS och någon enstaka PAW. Modellerna var genomgående Jr Satan, Dominator och Ruter Ess. Mikael från Skara använde engelskinspirerade modeller med ST, PAW och Oliver Tiger. Klas i Uddevalla nyttjade ST och MVVS i sina Rosa Pantrar. Eget material hade Erik (såg "engelska ut") med MVVS motorpaket. Oliver Tiger och ETA har Ingemar i sina Sven II-modeller. Övriga vänersborgare kör med ST och PAW i sina engelska modeller. Dansken hade även med sig den senaste engelska modellen, ANDURIL, konstruerad av Mick Tiernan, Mick säljer byggsats till denna mycket vändbara och snabba modell. Hans adress kan fås från redaktionen eller genom att läsa Aeromodeller där han annonserar. När alla priser delats ut blev det en hiskelig fart på alla att komma iväg hem och in i värmen. Kanske för att bygga nytt vem vet? Combat-Öpen blev inställd då det var för få anmälda. Kom igen nästa år!!!

## Combatmodellen SVEN II av Ingemar Larsson

Som synes av namnet är Sven II en avkomma till Sven I och de båda modellerna har mycket gemensamt, största skillnaden är att II:an flyger bättre den går bättre i manövrarna men trots detta är det ingen svårighet att hålla den i planflykt. Ide-alkvikten ligger strax över 400 gram men för att komma ner till den vikten måste man vara noggrann vid materialvalet och spara på limmet vid bygget.

En färdig modell med propeller och motor bör dock inte väga över 450 gram. En stor fördel med modellen är att den går snabbt att bygga, och om man är van så bygger man två under en helg. En liten räkning ger vid handen att om fem helger under vinterhalvåret ägnas åt byggen så har man tio modeller att träna med under de andra helgerna. Eller bygga nåt annat!

Över till bygget:

**SPRYGLARNA** görs i 5-6 mm balsa (mjuk) och enklast om man delar ett 10 cm brett flak i fyra lika breda lister (25 mm). Sedan tar man reda på längden på spryglarna och märker ut detta på listerna samt skär ut dem. Alla spryglarna är likadana från framkanten och sju cm bakåt (OBS tio cm för mittsprygeln).

**FRAMKANTEN** är av balsa (25x25 mm) och den bör förstärkas på något sätt. Självt så föredrar jag att limma på 0,8 mm plywood (vitlim eller kon-taktlim), men man kan också göra som på Abraxius, använda 6 mm balsa eller så limma dit furulister som på Rosa Pantern. När detta är gjort bör man ta sig en funderare på vilken motor man ämnar använda. För om kärnan skall byggas för en motor med bakförgasare är det ett måste med en liten extra förstärkning mellan mittsprygeln och intilliggande sprygel på yttervingen lämpligtvis då i 1,5-2 mm plywood som epoxi eller vitlimmas. Denna förstärkning behövs för att framkanten skall hålla när man gröpt ur den för förgasaren. När allt detta är klart märker man ut var spryglarna skall sitta, sätter fast framkanten på byggbrädan med nålar (glöm inte smörpapperet under, utan detta limmar man oftast fast alltsammans i byggbrädan) och limmar dit spryglarna med vitlim eller epoxi, vinkla upp dem innan fastnålningen. Eftersom man limmar ändträ bör spryglarna förlimmas, dvs stryk lim på dem och låt limmet suga in ordentligt innan du sätter dit dem, ta ev lite nytt lim på.

**BAKKANTEN** är 33 mm bred och man får tre stycken ur ett tio cm brett flak. Efter tillskärningen limmas den fast och medan den torkar skär man ut roder, stäbbe, vingöron och förstärkningar. Plus roderoksplatta. Sedan limmas allt detta på plats. (vitlim), OBS Okplattan med epoxi. Stabben och bakkanten göres lämpligast i lätt styv balsa.

Tanken skall vara på ca 50 cc (större för glödare) och de tankar jag använder är köpta färdiga av fabrikat Aeronat och Veco. Rören i tankarna måste man flytta. Gör man egen balja bör man se upp så att den inte blir för tung. 20-25 gram är lagom. Oket är på två tum. (Veco) och till roderhorn använder jag Kavan medium eller small. Sedan tank, ok, leadouts och yttervingstyngd plus: säkerhetsvajer sätts fast är det dags att slipa kärnan.

**KLÄ** modellen kan man göra på tre sätt (minst):

- 1 Klä alltihop med solarfilm. Nackdel: Svårt att få det snyggt om man är ovan vid film och det blir inte så hållbart kring motorbockarna. I gengäld blir det mycket snyggt om man gjort ett snyggt underarbete.
- 2 Klä alltihop med siden eller nylon. Nackdel: Man behöver lacka mycket och lackångor är knappast nyttigt. Det blir dock starkt.
- 3 Klä mittpartiet med nylon och resten med solarfilm. Detta är den bästa kompromissen mellan snygghet, styrka och arbete. Gör såhär: Lacka de tre mittspryglarna och bakkant+framkant där emellan ett par gånger med polerlack. Lacka också stäbbe och roder. Sätt sedan fast nylonen med aceton, spännlacka den med FABI spännlack ett par gånger. Sedan sätts solarfilmen dit var efter mittpartiet och alla solarfilmsskarvar lackas med skyddslack. Innan man skyddslacker skall dock rodret och motorbockarna sättas fast. Där motorbockarna ska sitta skär man bort nylonen, dock bör man lämna 1-2 mm kvar annars kan det läcka in bränsle där. Genom motorbockarna och roderoksplattan ska man också limma fast en slickepinne. Har man en motor som är bredare än

26 mm bör man lägga något under motorbockarna innan de fastlimmas så man slipper fila bort för mycket av dem för att få plats med motorn. På motorbockarna limmar man också fast T-muttrar (KAVAN) så att det går fort att ta av och sätta dit motorn.

Där hornet ska sitta på rodret limmar man fast en liten plywoodbit som förstärkning och det är mycket vettigt att använda en justerbar radiolink vid hornet då man behöver ändra utslagen vid intrimningen. Säkerhetswiren fästes enklast i motorn vid kompskurven förutsatt att man har en diesel. Ämnar man lägga brickor under motorn för att få den att peka utåt bör man istället rikta motorbockarna utåt och får då inte heller glömma att rikta mittsprygeln lika mycket annars får inte bockarna ordentligt fäste.

När allt är klart och monterat ska man se till att TP sitter ungefär där den skall sitta och att utslagen är ca 15 grader åt varje håll. Under de första flygningarna ska utslag och TP trimmas in. Rodret trimmas in så att modellen går likadant genom bunten och loopen och att den inte tappar allt för mycket fart i manövrarna. TP skall ligga där modellen reagerar lätt på rodren utan att därför bli svår att hålla i planflykt. Sen är det bara att träna klipp och flygning och ge sig ut på tävlingar. VÄLKOMMEN!!

Ett flak 6 mm balsa räcker till spryglar åt två modeller.

Ett flak 6 mm balsa räcker till bakkanter åt tre modeller.

Materialåtgång.

Balsaflak: 1 st 6 mm 10x100 vikt: 40-50 gr spryglar  
1 st 6 mm 10x100 vikt: 50-60 gr roder, stäbbe  
bakkant

Framkant: 25x25 mm balsa vikt ca 50 gr i oslipat skick

Tank ca 50 cc

ok 2 tum

roderhorn

nylon, siden eller film

pianotråd 1,5-2 mm

0,8 mm plywood

1,5-2 mm plywood ev

3 mm plywood

tyngd 10-15 gr

Motorbockar 10x15 eller 12x12 mm

T-muttrar 4 st

Radiolink

Mässingsrör till leadouts

Vajer

Motorbocksförstärkning 10 mm balsa

Polerlack, skyddslack, spännlack (FABI)

Vitlim och epoxilim

slickepinne

och ett glatt humör samt tålmod.

Lämpliga motorer

1. Super Tigre G20/15D. Pris ca 140 kr. finns hos Valter Johansson, Lammhult, Lakes Hobby, Vänersborg, Modellsport, Hässelby bl.a.
2. PAW 15D Pris ca 90 kr. Truedssons
3. Oliver Tiger Pris ca 140 kr. Beställes direkt från Mr Oliver. Gernad kan svara på frågor om hur beställning går till.
4. MWS Lars Golbe, Stockholm.
5. Webra, BX och andra sportmotorer rekommenderas EJ.
6. Glödstiftsmotorer t.ex. Cox, Fox, OS, Super Tigre och Rossi!

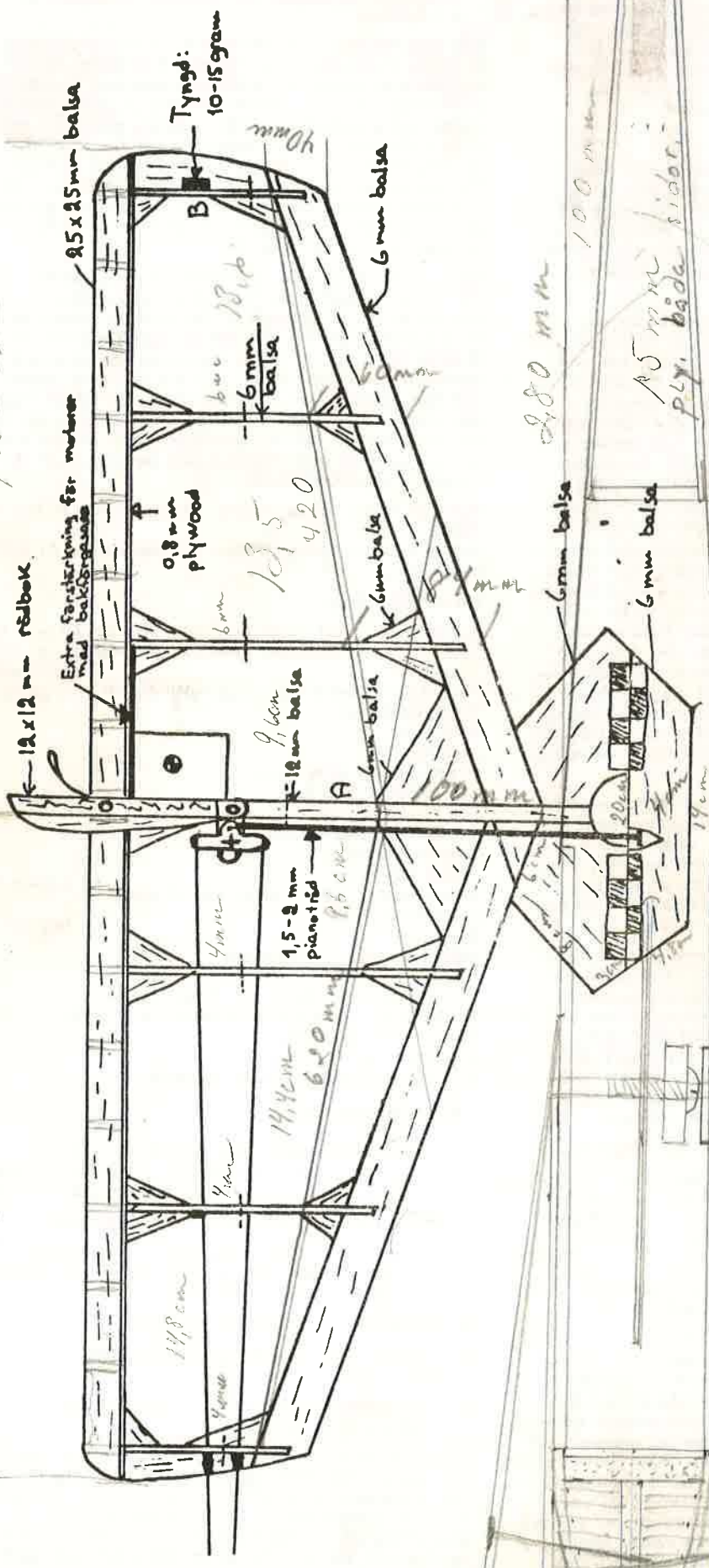
Grenredaktörens anm: Åsikterna går isär om vilken typ (diesel eller glöd) som är lämplig för combat. I Aeromodeller dec. 74 finns t.ex. en bra artikel om glöd-combat - "Pen-bladder" tank är t.ex. bra att ha då. Dieselmotorn har hittills varit den vanligaste. De är mest driftsäkra och ger bättre drag i manövrarna. Dessutom krävs inget dyrt batteri. Glödare däremot är snabbare, i alla fall i planflykt, och går på billigare soppa. De är lättare hantera för en nybörjare men slukar pluggar om man kör med hög nitroblandning. I England är diesel (Oliver) regel men i USA är det nästan bara glöd som används.

840 mm

420 mm

420 mm

1:4

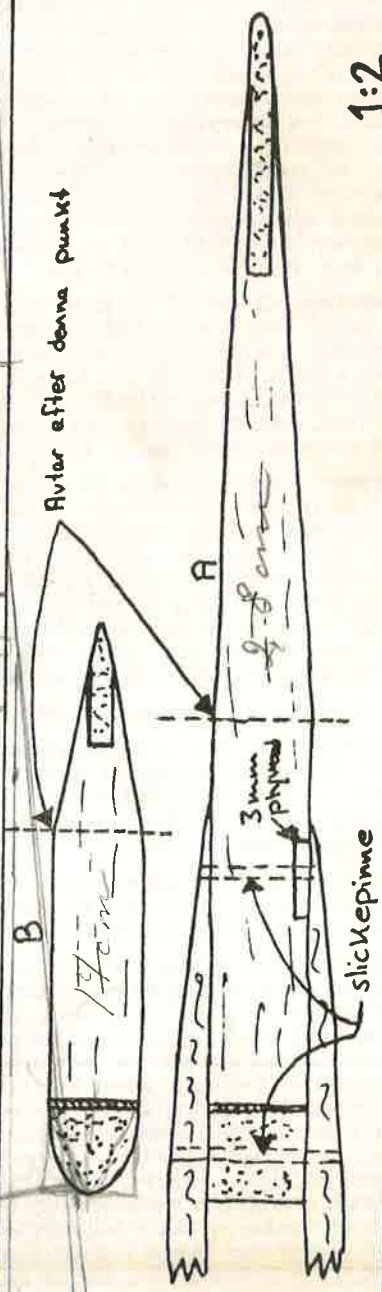


# Sven II

18 dec 2015, 9 r. 400g

design: Ingemar Larsson

Ingemar Larsson - 75



1:2

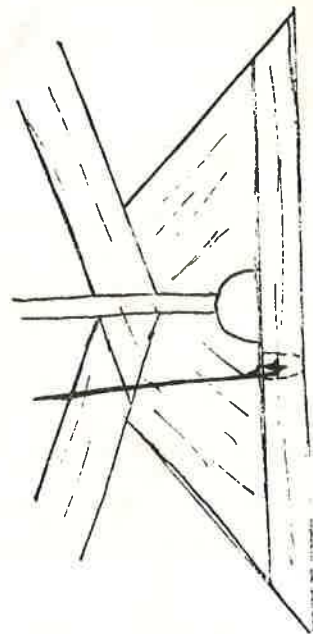
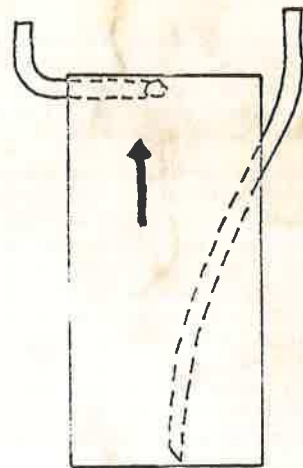
Arrangering när hela modellen kläs med solarfilm

Silberbit som löblimmas till före kläsning och fastlimning av bockar

Trekantförstärkning av balsa att fästa filmen på runt motorbockarna

Förstärkning av framkant för motor med bakförgasare

Tankrörsplicing för 2-rörstank



Alternativt roder

Resultat från Stunt- och Combattävling  
i Västerås 1975-06-01

F2B Stunt

1. Ove Andersson, Västerås FK	3856
2. Gunnar Carlsson, Handen MFK	3356
3. Erik Huss, Vänersborg MFK	3183
4. Conny Åqvist, Vänersborg MFK	2747
5. Jan Ljunglöf, Handen MFK	1773
6. Mikael Olsson, Skara LFK	786

F2D Combat

1. Erik Huss, Vänersborg MFK
2. Ingemar Larsson, Vänersborg MFK
3. Per Sijärnesund, Västerås FK
4. Gunnar Karlsson, Skara LFK
5. Björn Rengström, Vänersborg MFK
6. Klas Göran Nilsson, Västerås FK
7. Lennart Nord, MFK Nimbus
8. Dan Johnsson, Vänersborg MFK
9. Mikael Höög, Handen MFK
10. Hans Ljunglöf, Handen MFK
11. Anders Dahlöf, Vänersborg MFK
12. Toni Schmidinger, Västerås FK
13. Johan Norelius, Västerås FK
14. Mikael Olsson, Skara LFK

Vänersborg

Combat-int

1 Jörn Rasmussen, Fredericia MFC
2 Ingemar Larsson, Wenersborgs MFK
3 Erik Huss, Wenersborgs MFK
4 Kent Rudström, Wenersborgs MFK
5 Toni Schmidinger, Västerås FK
6 Tommy Magnusson, Wenersborgs MFK
7 Björn Regnström, Wenersborgs MFK
8 Klas Brobeck, Uddevalla MFK
9 Johan Norelius, Västerås FK
10 Dan Johnsson, Wenersborgs MFK
11 Anders Dahlöf, Wenersborgs MFK
12 Anders Berggren, Wenersborgs MFK
13 K-G Nilsson, Västerås FK
14 Per Sijärnesund, Västerås FK
15 Mikael Olsson, Skara LFK
Dick Jonefeldt, Uddevalla MFK
Ingvar Karlsson, Uddevalla MFK

Semistunt

1 Tomas Lindblom, UMFK	557
2 Nils Larsson, Handen	293

Storstunt

1 Gunnar Carlsson, Handen	2251
2 Jan Ljunglöf, Handen	1725
3 Erik Huss, Wenersborg	882
4 Conny Åqvist Wenersborg	644

Oxelösund

Combat-int

1 I Larsson WMFK
2 P Sijärnesund, VFK
3 H Ljunglöf HMFK
4 M Höög HMFK
5 D Johnsson WMFK
6 T Schmidinger VFK
7 S Pontén HMFK
8 J Norelius, VFK
9 Fällgren OMFK
Fällgren OMFK

Stunt

1 O Andersson VFK
2 G Carlsson, HMFK
3 J Ljunglöf HMFK
4 N Larsson HMFK

# RADIO

## RFK GRIPENS VÅRTÄVLING

Tävlingen hölls programenligt lördagen och söndagen den 3-4 maj, med ett relativt glest startfält, endast 10 st. deltagare var anmälda, varav 2 st från Gripen.

Vid genomgången på lördagen beslutades att det skulle genomföras samantaget 4 starter per tävlande varav 3 starter skulle ske på lördagen och den fjärde på söndagen, detta var ett önskemål från dem som hade långt att åka hem.

Flygvädret under lördagen var ganska bra med växlande molnighet och sol men tyvärr blåste det ganska mycket. På söndagen var det samling kl 8.30, vi hade otur med vädret det var blåsigt, grått, och på slutet av tävlingen regnade det. Prisutdelningen skedde kl 13.00 som föräntades av tävlingsledare Carl-Eric Eriksson. Tillsist vill vi i Gripen tacka alla tävlande för deras spännande flygningar utan missöden och önska dem välkomna till nästa tävling. Ett särskilt tack riktar vi till domarna Kenneth Gustavsson Måndahl, Rolf Lindgren Falkenberg och Stig Lundmark Gripen.

RFK Gripen Klippan  
Sekreterare  
Carly Thomasson

## AKMG's FAI-pylontävling 14/6 1975

Nio tappra fanatiker utmanade en byig vind på 10-12 m/s och klarade av det förvånansvärt bra. Tävlingskördes enligt förra årets regler och avgjordes på tid så att de 5 bästa heattiderna från de 7 omgångarna adderades. Detta minskar spänningen inför varje heat eftersom man kör mot klockan och inte till varje pris måste vinna över medpiloterna, vilket ger en mera avspänd och säkrare flygning utan desperata chanstagningar. Ånyo kunde man konstatera de öronbedövande följderna av den ludiga formuleringen "effektiv ljuddämpare", ett ämne för diskussion och åtgärd på nästa pylonmöte.

Ken Gustavsson

## Försök med nya regler F3B-B

Vid årets Hovs Hallar-tävling i hang användes på försök nya regler för bedömning av tävlingsprestationen.

Tidigare har man alltid flugit under en viss tidsperiod, i regel 6 min. Antal flugna sträckor på en 100 meters bana under denna tid har fått falla utslaget. Därtill kommer även en landningspoäng. Även den sistnämnda slopades på årets tävling, detta för att kunna genomföra tävlingen på ett lämpligt hang.

Anledningen till försöket gällde ett regelförslag som inlämnats av Hökaklubben och i detta ingick även ett förslag om slopad landning. Det sistnämnda just på grund av den anledning som ovan nämnts - att kunna flyga på hang som ej har lämpliga områden för landningsrutin (50x100 m). Dessutom anser vi det helt felaktigt att en fartsträckflygningstävling avgörs genom landningspoäng. Jämför fickparkering på en formel I-tävling för bilar.

Förslaget om flygning av bestämt antal sträckor på tid gav även ett mycket gott resultat vid försöket på Hovs Hallar-tävlingen. Dels blev det en god skiktning i toppen på resultatlistan, dels gav det ett betydligt rättvisare utslag.

Respektive tävlingsomgångstider i sekunder omräknades genom följande system, vinnarens tid delas med respektive tävlingsdeltagares tid och multipliceras sedan med 1000. Vinnarens poäng blir då 1000 och de följande delas ytterligare isär samt det viktigaste, varje omgång räknas prestationsmässigt exakt lika vilket ger större rättvisa.

Slutligen kan det även nämnas att möjligheten att jaga sekunder istället för sträckor blev en klar succé hos tävlingsdeltagarna.

Pär Lundqvist  
Hökaklubben.

## Hovs Hallar-tävlingen i hangsegelflyg F3B-B -75

Den tredje Hovs Hallar-tävlingen är nu avgjord, detta skedde den 3-4/5. Som vanligt blev det en avslappnad öppning på hangflygåret - svaga och uteblivna vindar sörjde för detta.

Endast 2 omgångar kunde flygas, båda flögs på lördagen den 3/5. Flygningen utfördes på "Segeltorpshanget" ett lågt hang som vi i Hökaklubben anser är vårt bästa. Detta hang kräver dock vindstyrkor över 5 m/sekund för att komma till sin rätt. Nu blåste det mellan 2,5-4,5 m.

Den första omgången vanns av Håkan Svennesson från Kristianstads MFK. Detta skedde genom en mycket perfekt genomförd flygning, exakta vändningar och en jämn hastighet genom hela flygningen. Det bör tilläggas att vinden var mycket svag un-

der hela omgången och flera flygare flög i en vind som ej alltid gick upp till den genom reglerna stipulerade styrkan. Det blev flera omflygningar genom detta.

Den andra omgången flögs under lite bättre förhållanden. Tidsmässigt gick det närmast dubbelt så fort att genomföra denna omgång vilket visar de bättre förhållandena. Segrare i denna andra omgång blev undertecknad, flygtiden blev även dagens bästa. Det senare tarvar en förklaring, vi använde på försök tidsmomentet under 20 vändor istället för den gamla regeln om antal vändor under en viss tid. Detta visade sig ge ett mycket bättre utslag, detta både var det gäller rättvisa och mer utspridd placering i toppskiktet.



Dessa RC-flygare gjorde en märkbar inbrytning i "hangmaffian", Mats Strömberg, Håkan Svennesson och Anders Wahlström - detta sett från vänster.



Allmän avslappning - såsom brukligt är vid hangträvling med fel vindriktning.

Sammanlagt segrade Håkan Svennesson, på andra plats undertecknad och på tredje en ny flygare från Hökaklubben, Mats Strömberg. På fjärde plats kom Anders Wahlström Klippan och först på femte plats segraren i tidigare Hovs Hallar-täv-

lingar Kurt Lennå. En annan man som brukar hålla sig framme, Nils Hoffman, kom först på nionde plats. Detta kan dock förklaras genom att han flög med en vingprofil som ej är användbar i hang-sammanhang, varför förstår jag inte?



En nöjd modellflygare mottar sitt pris, Mats Strömberg, Hökaklubben.

Till tävlingen hade anmälts 34 st deltagare. En del återbud samt andra incidenter gjorde att den genomfördes av ca 25 deltagare. Några försvan efter en omgång??? De som genomförde tävlingen var dock nöjda och lovade att komma tillbaka nästa år igen - hoppas att vi då kan bjuda på bättre möjligheter vad det gäller vindarna.

Pär Lundqvist  
Hökaklubben

## GLASFIBERMODELLER



### TOPPMODELLER!

Utsökta RC-byggsatser till segelmodeller, tränings-tävlings- och skalamodeller, en- och tvåmotoriga. Pylonracers, dessutom flygbåtar och även en auto-giro! Nära 50 modeller att välja på!

Byggsatserna innehåller glasfiberkropp av mycket hög kvalitet, vingar och stabilisator i skumplast, färdigplankade med balsa och putsade. Fordrar endast ytbehandling med Monocote, siden eller liknande.

För fullständig information rekvirera

Katalog över glasfibermodeller, mot 4:00 i frimärken

Katalog över EK proportionalradiosystem

mot 3:00 i frimärken

**BORGS hobby**

Apotekaregatan 7, 582 27 Linköping



RC-Flugzeugmodell 'Yak 9'  
Konstr. Lubomir Budin; Spw. 1700 mm.



RC-Doppeldeckermodell 'Pitts Special',  
eine Spezialkonstruktion von Jerry Nelson  
USA; Spannweite 1220 mm



RC-Flugzeugmodell Me 109 E F  
von Klaus Nietzer; Spw. 1550 mm.



RC-Flugzeugmodell 'Piper-Pawnee'  
von Lubomir Budin; Spw. 1600 mm.

## RITNINGAR

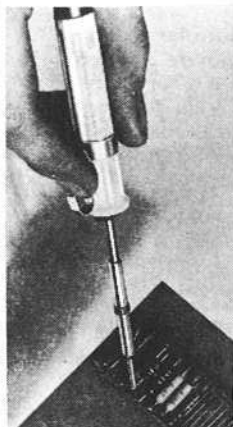
Detta är några exempel ur vårt  
ritningssortiment. Segel- och  
motorflyg, även skala.  
Pris 25-40:-



RC-Segelflugmodell 'Kornett'  
von Klaus Nietzer, Spw. 2400 mm.

Beställ vår ritningsprislista!

## LÖDVERKTYG



Goda lödningar kräver en  
bra lödpenna. Pennan bör  
vara för lågspänning då  
nätdrivna pennor kräver  
tjock isolering och får  
därför sämre värmeöver-  
föring från elementet.

**ANTEX-miniatyppenna**  
finns för 6V och 12V.  
Effekten är 12W. Leve-  
ras med Long-life spets  
Ø2,3 mm eller Ø4,7 mm.

Pris 47:-

## RADIOBYGGE

Man kan bygga sin RC-anläggning själv!

Vår toppmoderna propanläggning P5 för  
upp till sju servon är konstruerad för  
hembygge och har beskrivits i facktid-  
ningen RADIO och TELEVISION, vilket  
borgar för god konstruktion.

Byggbeskrivning för sändare, mottagare  
och servon kostar 25:- som sätts in på  
vårt postgiro 16 48 16-1. Skriv P5 på  
talongen.

Stor sortering av komponentsatser, IC,  
spakar, servon och reservdelar för RC.

# Graupner

## BYGGSATSER

Vi har hela GRAUPNERS sortiment av byggsatser  
och tillbehör i lager.

Friflygande gummitormodeller och segelplan.  
Radiostyrda segel- och motorflygplan.  
Helikoptrarna Bell 212 och Bell 47G samt alla  
reservdelar.

Beställ vår katalog!

# TRANSFUNK

BERGSGATAN 2A, 641 00 KATRINEHOLM  
TEL 0150-18866 PG 16 48 16-1





## SM PÅ HÖG NIVÅ

Det blev en överaskande segrare vid SM i F3B-A. Lennart Sundell, 38-årig televerkare från MFK Skvadern Sundsvall, behärskade de friska vindarna på Flatruet bättre än segertippade skåningarna Håkan Svennesson och Nils-Erik Hofmann.

Sm gick den 28-29 juni på Sveriges högst belägna tävlingsplats, Flatruet i Härjedalen, 975 meter över havet med deltagare från nästan hela Sverige.

Arrangör av SM-et var SMFF:s regionala kurs som tidigare under veckan avhölls i Ljungdalen med SM-et som den praktiska delen av kursen.

Säker tävlingsledare var Karl-Anders Ericsson med hjälp av Bertil Nilsson som fint skötte frammatningen av deltagarna och sändardepån.

De 22 deltagarna utsattes ej för regn eller mygg, men i gengäld en mycket hård blåst under den första omgången på lördagen. Det blåste i genomsnitt ca 8,1 m/sek med ibland upp till ca 11 m/sek i byarna. Många av de tävlande visade därför stor tveksamhet att kämpa mot vädrets makter då man tyckte att vindhastigheten var allt för hög.

Men det visade sig att tävlingsledningens bedömning av vädret på Flatruet var riktig i synnerhet som temperaturen var vid ca +6 grader och vindhastighet av ca 8 m/sek vid sådana låga temperaturer känns värre än vad som verkligen är fallet.

Så småningom repade de tävlande mod.



Sedan radion börjat krångla fick Sundell bekymmer med sitt plan. Men då var SM-löten redan klar, skulle det visa sig, Hans kärna hör knappast till de elegantaste, men den flyger desto bättre.

I första omgången började man med hastighet. Den förste som kom runt banan var Gusten Björk från Örebro. Men tyvärr! Med bly utanpå kroppen kunde den flygningen inte godkännas. Fatalt var också att bevittna hur Thore Gustavsson missade sin start genom en felkoppling av skärmen. Snabbast runt banan blev Håkan Svennesson på 17,8 sek. vilket gav fina 1000 poäng attstarta med.

I tidsmomentet i första omgången flög Hofmann och Sundell överlägset bäst. Båda redovisade stor kunnighet i Flatruets topografi och utnyttjade väl de termiska avlösningarna som de mycket små kul-larna medverkade till i den relativt hårda vinden. Hofmann flög 5 min 40 sek, Sundell 5 min 37 sek. Hofmann fick sina 1000 poäng men Sundell som landat lika bra som Hofmann blev bara 7 p. sämre.

Sträckflygningen i första omgången blev det moment som skulle börja skilja lagnarna från vetet!! Thorsell från Lidköping klämdes till med hela 12 sträckor plus 70 meter i den hårda vinden och det kunde ingen annan åstadkomma. Men nära var bara Sundell igen och Thore Gustavsson som nu lärt sig att koppla skärmen riktigt och flög underbart med sin tyska ASW-17 - tävlingens snyggaste modell som var helt vit och väl passade in mot de snöklädda topparna runt Flatruet.

Det blev till sist fyra man som skulle komma att slåss om slutpoängen i första omgången efter åtskilliga nollor i protokollet, främst då i hastighetsmomentet.



Thore Gustavsson, Lidköping, med tävlingens kanske snyggaste plan, blev fyra och landslagsman.

Lennart Sundell som var omgångens jämnaste flygare visade var! "skåpet skulle stå" och uppnådde hela 2726 poäng. Hofmann tvåa med 2149 poäng. Svennesson trea med 1994 poäng och som gubben ur lådan, Kurt Lennå som med sin modell med V-formad stabbe och ett bra hastighetsmoment nu blev fyra i protokollet. Både Hofmann och Svennesson var missnöjda med första omgångens resultat i synnerhet sträckmomentet där man ändå har stor erfarenhet och träning från hangflygning.

Men i den andra omgången som fortsatte på lördagen med sträckmomentet skulle klappjakten på ledande Sundell ske.

Vindhastigheten hade mojnät något och var ca 5-6 m/sek. Svennesson inledde i ren knockoutstil, och flög hela 1630 meter eller 580 meter längre än tvåan Hofmann. De som nu inte hängde med på avstånden blev ohjälpligt efter.

På söndagen fortsatte den andra omgången i ett strålende klart väder med solsken. Vindhastigheten varierade från ca 2-4 m/sek och runt Flatruet låg alla fjällen som ett vackert panorama runt tävlingsplatsen. Vilket modellflygväder!

Söndagens första prov blev hastighetsmomentet. Återigen visade Svennesson upp sin suveränitet. Med sin mycket fina modell snodde han runt banan på endast 14 sek. blankt. En snabb flygning mot den svaga vinden och sen som ett reoplan mot målet. Ja, det lät åtminstone så när modellens ena stabilisatorhalva vibrerade i den höga hastigheten. SM-et verkade nu "kört" med de fina resultat som Svennesson inlett med den andra omgången.

Men "tyvärr"! I dagens sista moment – tidsmomentet sökte Svennesson termik på fel ställe eller där Hofmann dagen förut gjort en fin tidsflygning. Nu fick Svennesson ingen termik där och hans kärna med plan undersida på vingprofilen sjönk kraftigt efter urkopplingen. Av de 4 minuter han behövde för att vinna SM totalt blev det bara 2 min och 30 sek. Men det måste ju också bedömas som oskickligt att fråga tävlingsledaren KA om Flatruets termiska förhållanden. De som hade gjort det före tävlingen fick också åtnjuta de termiska uppvindarna 2-300 meter öster om landsvägen över där beläget myrområde.

Snart myllrade det av modeller över detta område men bäst myllrade sig Hofmann som återigen visade sig vara en "sniffare" av klass och också belönades med 1000 poäng efter enpricklandning, men en ful sådan med nosen i backen på det enda ställe där det inte fanns en sten på Flatruet. Tur det!



Nils-Henrik Hofmann pricklandade med nosen först för all inte överskrida maximitiden. Det blev håll i marken men planet höll. Här mäts avståndet till flaggan. Planet en Olympia, samma modell som Svennesson modifierat.



Kurt Lennå hade ett av tävlingens elegantare plan med V-formad stabbe. Kom åtta, men fick plats i landslaget till NM i hangflygning.

En snabb genomräkning visade att Lennart Sundell med sitt fina resultat från första omgången inte längre kunde hotas då Svennesson så totalt missat tidsflygningen. Sundell kunde hämta sitt välförtjänta SM-tecken trots en närmast katastrofal slutomgång efter radiofel. Lennart som totalkvaddat sin modell i sträckmomentet i andra omgången gjorde ytterligare en habil insats då han natten mot söndagen reparerade sin modell och ställde upp fit-for-fight igen på söndagen. Lennart flög en modifierad Delfin som var en av tävlingens största modeller. Fyra år har Lennart flugit, men det här var hans SM-debut, vilken blev så lyckad att han också

blev uttagen att debutera i landslaget i NM i Finland. Men tills dess måste han ha både en ny radio och en reservmodell. Med sin talang och skicklighet kommer även det att "gå vägen". Lennart var egentligen den ende som kan sägas vara jämbördig med såväl Svennesson som Hofmann i fråga om tävlings-teknik.



Tävlingsledningen Karl-Anders Ericsson och Bertil Nilsson skötte arrangemangen med bravur, och kunde i.o.m. unna sig en paus för fotografen.



Härjedalsbjörnar i pris - vad annars? - till alla deltagarna. Största storleken till lätttrion från vänster tvåan Håkan Svennesson, segraren Lennart Sundell, och trean Nils-Henrik Hofmann.

Det skall till slut sägas att om man ber en friflygare (före detta), skriva ett referat om radioflyg så blir en del synpunkter kanske inte riktigt desamma som kommer fram i umgänget radioflygare emellan. När jag ändå har chansen skall jag passa på att tycka litet.

Bara något enstaka plan förefaller konstruerat för de nya internationella tävlingsprogram man nu flyger efter. Svennessons modifierade Olympia med bredare vinge är det tekniskt bästa, men Svennesson vet själv att den platta vingprofilen inte glider tillräckligt bra vid en termikmiss. Alldeles för många flyger med mer eller mindre kopior av stora segelflygplan. Jag har svårt att tro att dessa ska utgöra maximum av vad som kan konstrueras för tävlingsflyg.

Tävlingsprogrammet förefaller också i stort vara hämtat från det stora segelflyget och borde nog omformas för att bättre vara anpassat för modellflyget.

I protokollet antecknades åtskilliga nollor bl. a. därför att modellen kopplade ur direkt efter start. Omstart medges ju inte, men varför inte lära av friflygets 20-sek. regel? Varför gå över ån efter vatten.

Så bara en sak till. Nog borde man väl kunna begära att den som ställer upp i ett SM åtminstone känner till gällande regler. Tyvärr brast det i denne kunnighet många gånger hos de tävlande.

Sist men inte minst!

Låt mig också som outsider tycka att radiosegelflyget nog är en av de allra tjugigaste grenarna inom modellflyget.

Gösta Nilsson.

Foto SM-bilderna: Gösta Nilsson

### F3A, Jönköping

Årets första F3A-tävling gick av stapeln i Jönköping Radioflygklubbs regi. Det är dessutom något av jubileum för klubben, nämligen 10 år sedan klubben bildades enligt "de gamle" som varit med sen starten.

Däremot var det första gången som JRFK stod som arrangör för en F3A-tävling. Det är alltid spännande när det är första gången. Spänningen började redan när vi gick och väntade på den preliminära tävlingskalendern. Vi visste inte om det skulle bli ändrat datum, Därför kom inte inbjudan till tävlingen ut i tid, Delvis beroende på att vi inte kände till den rätta ordningen vid inbjudan och sanktion av tävlingen dels på de mycket svävande uppgifter vi fick från SMFF. Den sena inbjudan kanske var orsaken till att det inte blev mer än 10 startande.

Nog om detta. Nu till själva tävlingen. Lördagen bjöd på skapligt väder, lite väl blåsigt och kallt men solen sken och det får man vara glad för.

Före själva tävlingen gjorde Bengt Lundström en breifing-flygning med det ändrade programmet som Ken Gustavsson redogjorde för strax innan.



Så var det dags för första start med Leif Johansson, följt av Kenneth Holm osv.

Bengt Lundström vann första omgången före Benny K med 30 poängs marginal. Benny sin tur var 220 poäng före Kennet som var 430 poäng före hemmasonen Sture. Detta var en garanti för att det skulle bli en spännande andra omgång. Av de 3 bästa startande först Kennet med en mycket bra andra flygning och fick för denna hela 4140 poäng. Nu var det Bennys tur att försöka att ta in Bengts försprång på 30 poäng. Även Benny gör en mycket bra andra flygning och får lika många poäng som Kennet 4140. Nu var det ju mycket spännande att se vad Bengt skulle kunna åstadkomma. Han startade näst sist så vi fick hållas på halster ganska länge. Så var det Bennys tur. Bengt visade vad Hyvelbänken kan. Även han gjorde en mycket bra andra flygning som domartrion belönade med 4135 poäng. Jämnare kan det knappast bli.

Efter andra omgången ledde fortfarande Bengt men nu med 25 poäng. Kennet var fortfarande 220 poäng efter Benny. Det var bara Leif Johansson som inte förbättrade sitt resultat i andra omgången. Orsaken för Leifs del var att han fick motorstopp i spinmanövern.

Nu var det dags för entrecouten som Ken Gustavsson sa. På tal om mat så var det mycket matfriska domare vi ordnat. Så fort man visade sig i deras närhet så ropades det efter korv eller kaffe. Jag förstår dem. Det blåste småsnåli ute på fältet, så det behövdes något värmande emellanåt.

I tredje omgången fick Kennet 4030 poäng men efteråt startade Benny med vad man skulle kunna kalla näst intill en fullträff 4270 poäng. Trots att Bengt pressade ut musten ur Hyvelbänken fick han inte nåder inför domarna utan stannade på 4150 poäng. Därmed skulle det mycket till för att peta Benny från första plats. Han hade nu ryckt till sig en ledning på 95 poäng.

Nu var det dags att låta lördagskvällen få göra verkan på de som så önskade.

Om lördagen bjudit på skapligt väder så kunde man inte säga detsamma om söndagen. På morgonen blåste det kraftigt och det var regn i luften och svinkallt. Domarna vägrade ju "nästan" att gå ut. Vi sköt upp starten en timme för att avvakta.

Vid tiotiden verkade vinden avta och Bengt Lundström ville göra en start, sa han.

På grund av den kraftiga vinden blev det många som avstod från en fjärde start. I det dåliga vädret var det mycket svårt att förbättra något av lördagens resultat. När fjärde startomgången var avklarad stod Benny som segrare följt av Bengt Lundström, Kennet Holm och hemmasonen Sture Persson på fjärde plats. Därefter följde Tommy Kjellgren, Leif Johansson, Bengt Jonsson, Christer Larsson "Grattis" Lars Bengtsson och sist men inte minst Ola Maltesson.

Efter prisutdelning och hurrarop för segraren så tackade Sven-Olof Nilsson deltagare och domare samt den lilla publik som fortfarande var kvar, för en trevlig tävling och hälsade välkomna åter.

Vid Pennan Hans Flyckt

## Friflygmodeller & tillbehör

Engelska kvalitetsbyggsatser, fabrikat St Leonards Models.

Asteroid (bilden)  
A1, spv 1200 mm 36:—  
Satellite, nybörjarmod  
A1, spv 1200 mm 32:—  
Performer, gummimotor  
spv 900 mm 36:—  
Nova, A2, spv 1950 mm 65:—  
Meteor för upp till 0,8 cc motor,  
spv 850 mm 36:—  
Handkastglidare, RC-seglare m.m.



Tatone timers för motor eller termikbroms kr 55:—  
Tatone motorbockar och övriga tillbehör.

Siden, tunt, för friflygande modeller. Vitt, rött, gult, orange, blått, grönt, lila, svart. 19:— (90×90 cm)



Clipped Wing Cub  
Spv 140 cm för 3,5–7 cc motor 215:—

Piper Cub J-3  
Spv 178 cm för 3,5–7 cc motor 215:—

Sänd mot postförskott

Prislista

Namn .....

Adress .....

Postadress .....

Våra varor finns hos välsorterade hobbyhandlare. Kan också beställas direkt eller från ORBO.

**AERO-HOBBY**

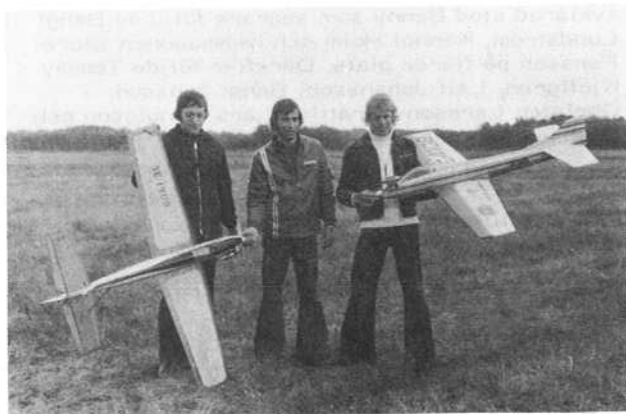
Box 16163, 103 24 Stockholm

## HALLANDSTRÄFFEN

Hallandsträffen ägde rum den 31 maj 1975 på Björnhult utanför Falkenberg. Tävligen hade samlat 10 deltagare, tyvärr utan Bengt Lundström som blivit sjuk och kunde ej delta.



Ola Maltesson flög för lågt i någon åtta.



Holm, Persson o Kjellgren

Vädret var skiftande med hagelskurar, regn och solsken men dessbättre med måttliga vindar. Då MFK Pegasus hade så välorganiserat i tävlingsarrangemang kunde tävlingen genomföras med 4 omgångar på en dag.

Tätstriden stod som vanligt mellan B Kjellgren och K Holm. Kjellgren vann till slut men med mindre marginal än han blivit van vid på de sista tävlingarna.

Domare var H Fransson, H Flykt och C Lundgren.

Vid Pennan Kjell Andersson

### AKMG's FAI pylon 14/6

1 Rune Svenningsson	8,47,2
2 Göran Karlsson	8,47,4
3 Stig Danielsson	11,14,2
4 Christer Lundgren	11,32,1
5 Christer Söderhäll	
6 Bertil Lundin	
7 Kjell Särvald	
8 Lasse Olsson	
9 Karl Sierau	

### Hallandsträffen

B Kjellgren	12585 poäng
K Holm	12420
S Persson	11135
L Johansson	9215
T Kjellgren	9065
L Bengtsson	5320
O Maltesson	4660
K Gustavsson	3850
C Sigurdsson	1230
K Kaspersson	270

### Resultat från RFK UTVANDRARNAS Quarter Midget - tävling på Emmaboda flygplats den 20/4-75

1 Lasse Olsson, AK Malmö	22	1.59,3
2 R Svenningsson, Jönköpings RFK	19,5	1.54,5
3 R Hallberg, Växjö RC-klubb	19,5	2.26,4
4 B Ragnarsson, Växjö RC-klubb	18	2.12,1
5 C Lundgren, AKM Göteborg	17,5	2.06,1
6 L-B Björkegren, RFK Utv, Kalmar	17,5	2.24,2
7 Å Karlsson, Stockholms RFK	17	2.27,9
8 B Attervik, AKM Göteborg	16	2.21,9
9 Allan Hägg, AKM Göteborg	15	1.58,4
10 C Söderhäll, AKM Göteborg	15	2.53,2
11 Rolf Söderin, Stockholms RFK	13,5	3.10,7
12 L Arvidsson, AKM Göteborg	12,5	2.37,1
13 Tony Wikström, Stockholms RFK	11,5	1.55,2
14 M Dragos, Gustavsbergs RFK	11	2.29,2
15 L Helmbro, Udevalla MFK	11	2.38,8
16 L Valtersson, Stockholms RFK	10	2.27,3
17 O Bergqvist, Stockholms RFK	9	3.19,7
18 J Hasselberg, AKM Göteborg	9	3.20,0
19 T Loodin, Stockholms RFK	7	2.50,3
20 L-B Olsson, RFK Utv, Kalmar	0	

### Resultat F3A i Jönköping

1. Benny Kjellgren	12335
2. Bengt Lundström	12240
3. Kenneth Holm	11875
4. Sture Persson	10775
5. Tommy Kjellgren	8875
6. Leif Johansson	8210
7. Bengt Jonsson	7240
8. Christer Larsson	5730
9. Lars Bengtsson	4580
10. Ola Maltesson	3775

### HALLANDSTRÄFFEN F3A MFK Pegasus, Varberg, 31 maj 1975.

1. B. Kjellgren, Tidaholm MFK	12585
2. K. Holm, Pegasus	12360
3. S. Persson, Jönköpings RFK	11135
4. L. Johansson, Tidaholm MFK	9215
5. T. Kjellgren, Tidaholm MFK	9065
6. L. Bengtsson, Tidaholm MFK	5320
7. O. Maltesson, AKMG	4660
8. K. Gustavsson, AKMG	3850
9. S. Sigurdsson, Örestens MFK	1250
10. K. Kaspersson, Pegasus	270

### RFK GRIPENS vartävling 3-4 Maj 1975.

1. B. Kjellgren, Tidaholms MFK	12840
2. B. Lundström, AKMG	12575
3. K. Holm, Varberg	12400
4. J. Strömqvist, Gripen	11245
5. S. Persson, Jönköpings RFK	11230
6. E. Strömqvist, Gripen	9495
7. T. Kjellgren, Tidaholms MFK	8210
8. U. Luther, Göteborg	7800
9. K. Johansson, Västerås	5835
10. L. Bengtsson, Tidaholms MFK	5245

### HÖKAKLUBBEN N2 F3B-B Hovs Hallar 1975-05-03-04

Flygstrecka 2x100 m

1. H. Svennesson, KMFK	S:a	1962
2. P. Lundqvist, Hökakl.		1950
3. M. Strömberg, Hökakl.		1868
4. A. Vahlström, Klippan		1858
5. K. Lennä, Hökakl.		1857
6. F. Hansson, KMFK		1654
7. A. Engman, LRFK		1608
8. L. Sten, KMFK		1602
9. N-H. Hofmann, KMFK		1506
10. K. Pålsson, Klippan		1450
11. B. Nylund, LRFK		1409
12. D. Nylund, LRFK		1350
13. K. Svensson, Falköping		1274
14. K-H. Thorsell, LRFK		1232
15. S. Nylund, LRFK		1206
16. C. Ljungberg, JRFK		1045
17. P. Bergqvist, Landskrona		865
18. S. Lilja, JRFK		733
19. J. Johansson, Hökakl.		709
20. O. Ervik, KMFK		607

### TIDAHOLMS MFK. F3A 10-11 april 1975

1. B. Kjellgren, Tidaholm	12505
2. B. Lundström, Göteborg	11625
3. K. Holm, Varberg	11610
4. S. Persson, Jönköping	11180
5. K. Dalsheim, Dalajärna	10010
6. B. Johansson, Karlskoga	8525
7. T. Kjellgren, Tidaholm	8060
8. L. Johansson, Tidaholm	7805
9. U. Luther, Göteborg	7175
10. R. Hallberg, Växjö	6940
11. T. Eriksson, Göteborg	6880
12. L. Bengtsson, Tidaholm	4705
13. Ch. Sigurdsson, Öresten	3935

### RESULTAT I SM I F3B-A, Flatruet 28-29 juni-75

1. Lennart Sundell, MFK Skvadern	2726 p
2. Håkan Svennesson, Kristianstad MFK	2617
3. Nils-H Hofmann, Kristianstad MFK	2421
4. Thore Gustavsson, Lidköping MFK	2310
5. Gusten Björk, Ikaros Örebro	2137
6. Ernst Börjesson, Ikaros	2105
7. Ove Sparrman, Östersunds MFK	1925
8. Kurt Lennä, Hökaklubben Halmstad	1891
9. Kent Svensson, Blue Max Falköping	1792
10. Agne Engman, Lidköpings MFK	1759
11. Bo Nylund, Lidköping MFK	1714
12. Dan Nylund, Lidköping MFK	1674
13. Tommy Axelsson, Sollefteå MFK	1588
14. Åke Henriksson, Skvadern, Sundsvall	1565
15. Stig Berg, Östersund MFK	1433
16. Kurt Karlsson, Lidköping MFK	1348
17. K.H. Thorsell, Lidköping MFK	1304
18. Sören Selin, Sollefteå MFK	1048
19. Thorvald Ahlberg, Lidköping MFK	777

**MULTI  
PLEX**

# Multiplex Royal FM — den störningssäkra RC-anläggningen



En helt ny teknik inom RC-området ger större driftsäkerhet genom sensationellt minskad känslighet för störningar. Royal FM 5+2 är den enda RC-anläggningen på den svenska marknaden, där denna teknik tillämpas. Detta är anläggningen för den som flyger i närheten av tätorter eller i övrigt där störningar ofta förekommer (eller finns i modellen genom exempelvis oavstörd elmotor eller t o m tändstiftsmotor).

Royal FM levereras med 5- eller 7-kanals sändare (sista kanalen är switch), mottagare för 7 kanaler, 4 standard Miniservon, ackar samt laddningsaggregat med uttag för laddning av 2-volts startack, 5-kanals sändaren är utbyggbar till 7 kanaler, men levereras endast på särskild beställning. Alla typer av Multiplexservon och andra tillbehör kan användas till FM-anläggningen — dock ej sändarkristallen, som är av särskild typ.



### Multiplex RC-anläggningar:

4-kan m 4 servon, utan laddagr 1 500:—  
4-kan m 3 servon, utan laddagr 1 350:—  
4-kan m 2 servon, utan laddagr 1 200:—  
4-kan m 1 servo , utan laddagr 1 050:—

Miniservo 195:—  
Microservo 215:—  
Linjärservo 195:—  
Byggsats Mini-  
servo 139:—

Royal FM m 4 servon

från ca 2, 535:—

Orbo laddagr 170:—

Vi har ett stort urval av byggsatser för alla kategorier modellflygare - även skalabyggare. Bilden härintill visar SIGS modell av Piper Cub J3. Byggsatsen kostar 215:— . Billigt! En annan populär byggsats är Staffords Aircobra, 325:— .



Elmotorseglaren E1 kompl med elutrustning 621:— (laddagr tillkommer)  
LS-1, RC-seglare (bilden), spv 2 800 mm, byggsats med glasfiberkropp och förarbetade balsadetaljer m m 348:— .

**Andra RC-seglare:** Filius, spv 1 800 mm, 135:—, Alpha, spv 2 800 mm, 317:—, Super Alpha, spv 3 500 mm, 399:—, Super Nova (balsabyggsats), spv 3 100 mm, 199:—, E1 byggsats 184:— .

**Stor sortering byggsatser, RC-bilar, motorer och tillbehör.**

**Egen mycket kvalificerad verkstad för RC-service. Hör av Dig!**



Orbo är en specialfirma för hobbyfolk och har därför lite speciella öppettider: månd, tisd, torsd kl 18—20, lördagar kl 10—13. Servicebutik: Lidgatan 20, 171 58 Solna. Dit kan du också skicka RC-anläggningen, som skall ses över.

Sänd mot postförskott .....

Jag bifogar 5:— i sv frimärken för Multiplex-katalogen (på tyska) m svensk prislista

Namn .....

Adress .....

Postadress .....

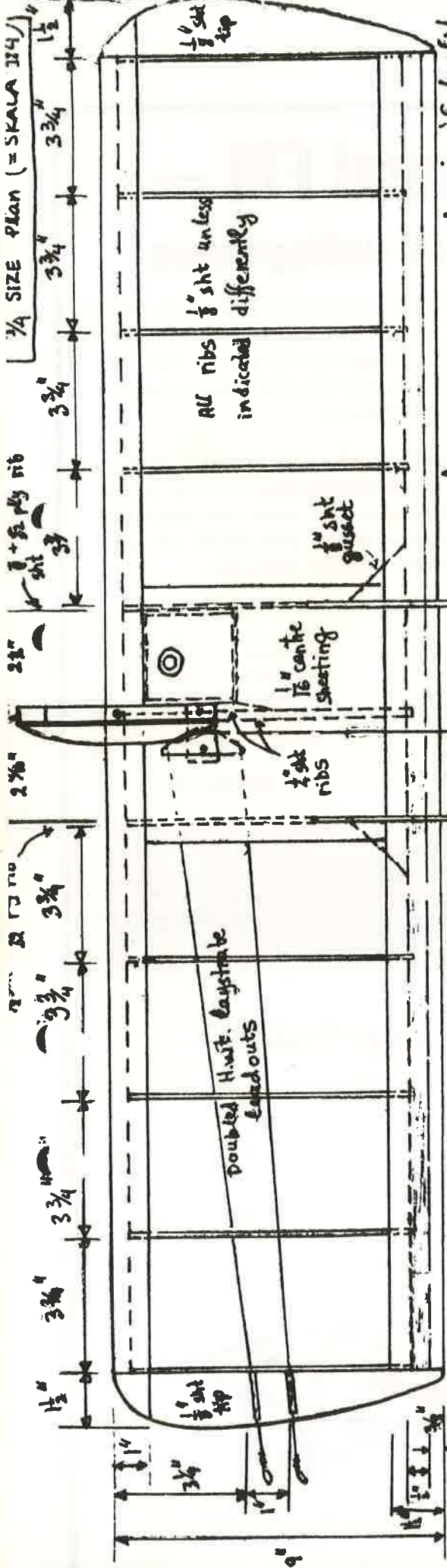
## ORBO

Postadress:  
Box 3026  
122 03 Enschede

Servicebutik:  
Lidgatan 20  
i Solna

Telefon:  
08/83 25 85



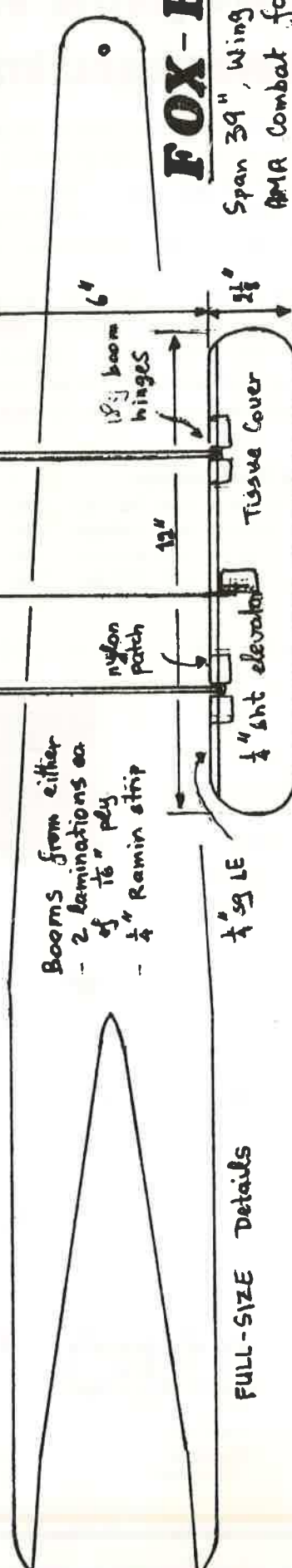


cover wing in 'Solarfish'

# FOX-BAT

Span 39", Wing Area 345sqin  
 AMA Combat for '35' motors

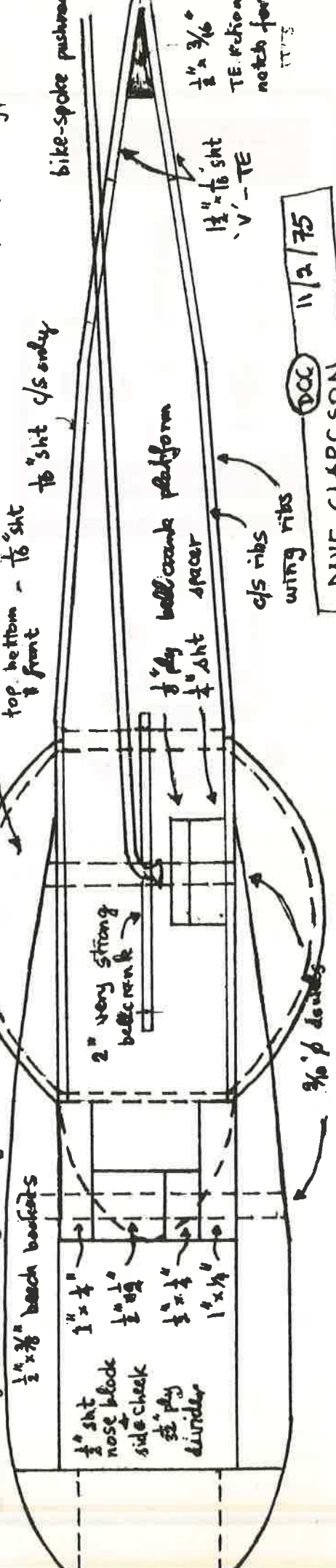
All-up weight ~ 18 oz  
 Takes 'pacifier' type tank



Booms from either  
 - 2 laminations ea  
 of 1/16" ply  
 - 1/4" Ramin strip

## FULL-SIZE Details

nylon cover pod + pacifier compartment  
 before covering wing



DOC 11/2/75  
 DAVE CLARSON

## SVERIGES MODELLFLYGFÖRBUND

SMFF Bildades 1957 och har klubbar, klubbmedlemmar och enskilda personer som medlemmar. SMFF är genom Kungl. Svenska Aeroklubben med i Fédération Aéronautique Internationale (FAI).

### 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

Bertil Nilsson

Enbacken 4

852 41 Sundsvall. Tel. 060/12 01 17

#### 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

Kenneth Gustavsson

Tvillinggatan 3C

431 43 Möndal. Tel 031/27 25 27



### GRENCHEF FRIFLYG

Bo Jansson, Ödegårdsgatan 14  
582 57 Linköping. Tel. 013/13 48 19

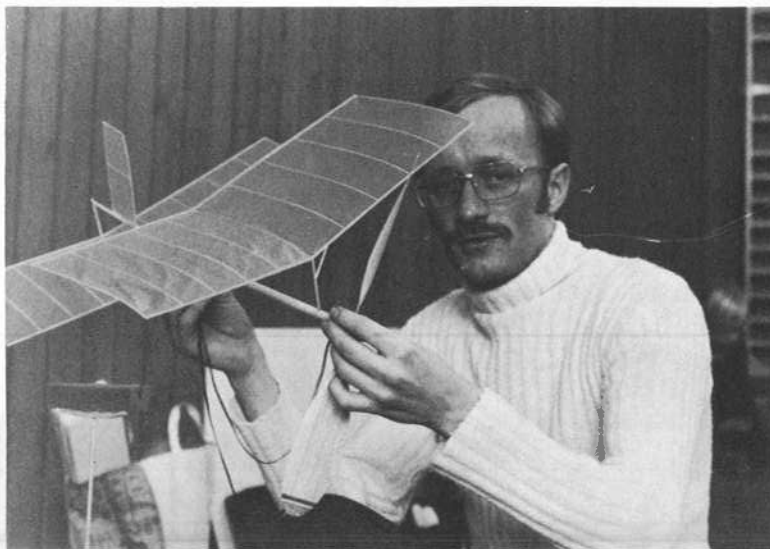
### GRENCHEF LINFLYG

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

### GRENCHEF RADIOFLYG

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

### GRENCHEF RAKETFLYG



# MODELLFLYGNYTT

SVERIGES MODELLFLYGFÖRBUND

Box 100 22

600 10 Norrköping

Ansvarig utgivare: Gunnar Kalén

Tryck: L-Offset, Norrköping

