



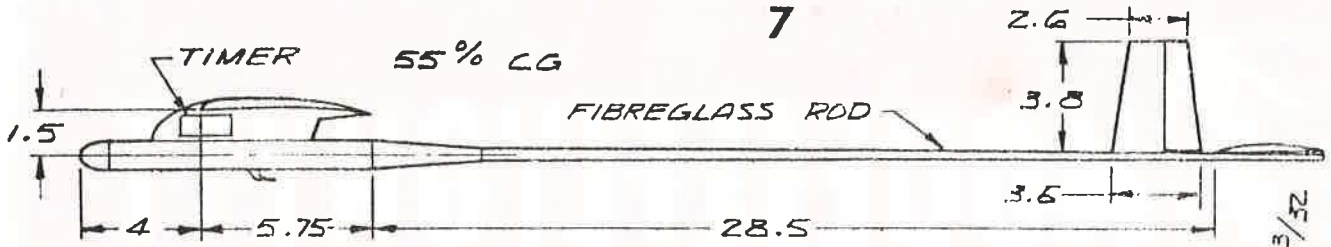
# MODELLFLYGNYTT



ORGAN FÖR  
SVERIGES  
MODELLFLYGFÖRBUND

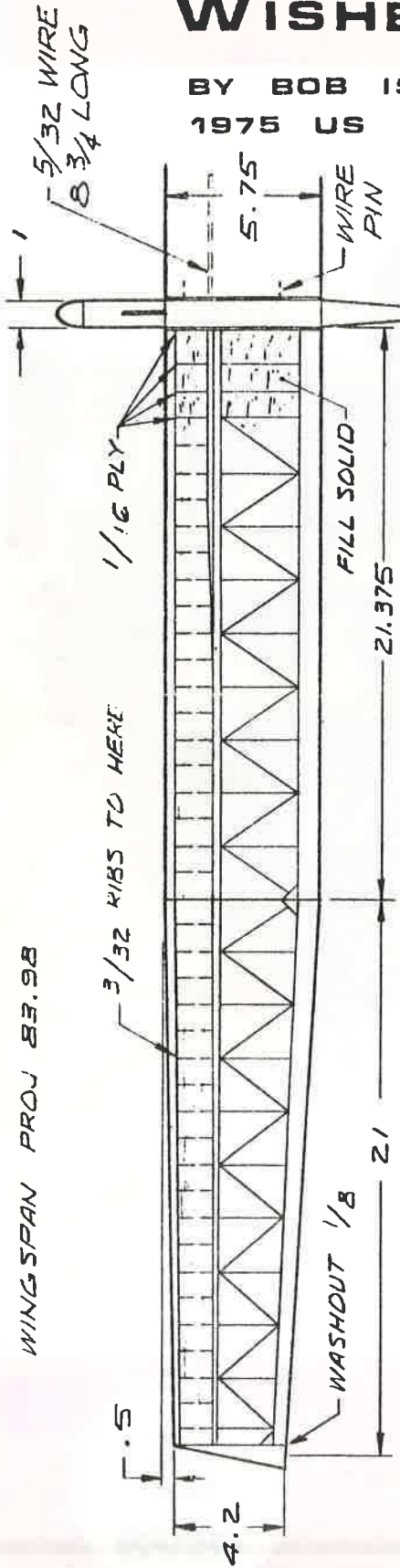


WINGSPAN PROJ 83.98



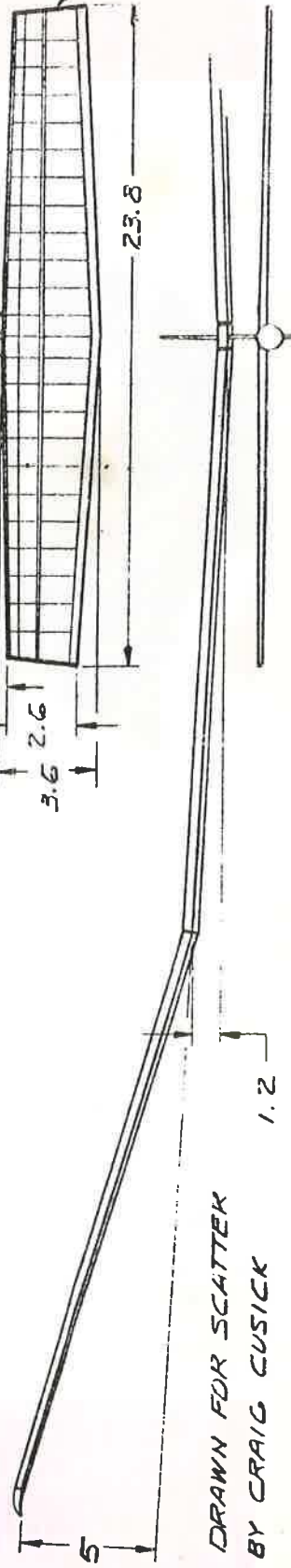
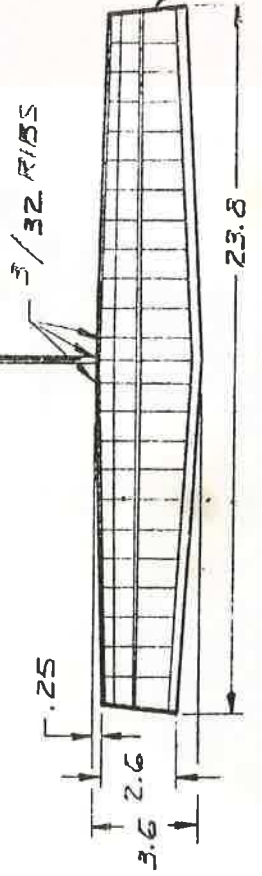
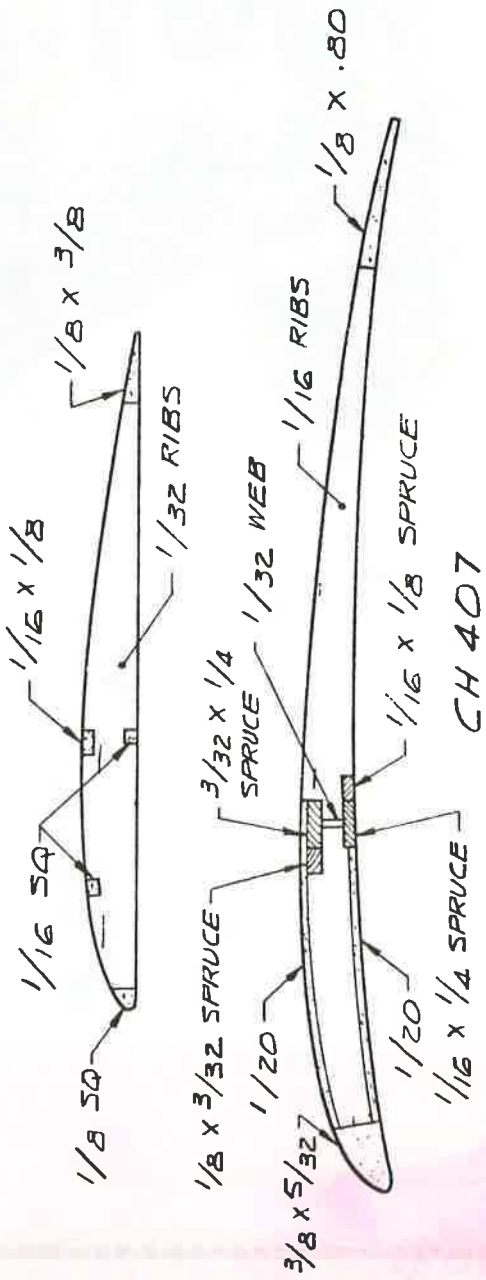
# WISHBONE A/2

BY BOB ISAACSON  
1975 US FREE FLIGHT TEAM



WING AREA	451.65 IN <sup>2</sup>
STAB	73.78
TOTAL	525.43 IN <sup>2</sup>

GLIDE RIGHT  
 RIGHT WING + 1/2°  
 LEFT WING 0°



# 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 1582

## FACKREDAKTÖR raketflyg:

Peter Meurling  
Roslagsgatan 57:2  
11354 Stockholm. Tel. 08/300197

## FACKREDAKTÖR radioflyg:

Tommy Axelson  
Krokvägen 1B  
88100 Sollefteå. Tel. 0620/15492

## FACKREDAKTÖR friflyg:

Lars-G Olofsson  
Box 8044  
42108 V.Frölunda. Tel.031/493055

## FACKREDAKTÖR utbildning:

Carl-Göran Sundstedt  
Vindhemsgränd 32.  
75227 Uppsala. Tel. 018/108157

## 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

## Grattis Lars-Göran!

Vi har fått en svensk världsmästare igen! Lars-Göran Olofsson stod för bedriften att i den knallhårda konkurrensen vid friflyg-VM ta hem segern i F1C-klassen. Han försvarade därmed den fina svenska friflygtraditionen och blev den femte svenske världsmästaren individuellt. Det är alltså med stor glädje vi gratulerar Lars-Göran för hans insats.

Med tanke på den enorma expansion som det internationella modellflygtävlandet fått, får vi också vara nöjda med de resultat vi uppnått i årets landslagstävlande.

För att nå en topplats internationellt måste man träna stenhårt. Ja, jag vill nästan påstå att man måste vara hänsynslös mot sig själv och sin närmaste omgivning (läs familj) för att få tiden att räcka till. Detta kan vi inte kräva eller begära utav våra landslagsmän, utan detta måste de själva bestämma och det är en fråga om äregirighet och vilja att segra. Trots en sådan satsning är det få förunnat att lyckas segra, utan många kommer ändå på platserna efter segraren. Man kan nämligen räkna med att ca 10% av deltagarna i respektive klass på ett VM är lika väl förberedda. Det avgörande är vem som har sin "vackra" dag där allting stämmer.

Glädjande nog är det dock fortfarande möjligt att individuellt träna upp sig till internationell toppklass i modellflyg, oavsett vilket land man bor i. Detta är möjligt bland annat tack vare de regler som vi har och som säger att den tävlande själv skall bygga sin tävlingsmodell. Det finns all anledning att slå vakt om dessa speciella bestämmelser. Risken är annars att vissa länder med stora resurser går in på linjen med en tillverkningsdel av tävlingsmodeller, och att de bästa tävlingsspecialisterna endast flyger dessa toppkärnor. Vi skulle ganska snart få ett utslag i det internationella tävlandet till dessa länders fördel.

Fullföljer vi resonemanget kommer vi också till att fortfarande har de ekonomiska möjligheterna inte helt kunnat fälla utslaget vid VM-tävlingarna. Det är helt klart att ekonomiskt stöd till de tävlande är nödvändigt, men det hänger ändå till sist på individen hur hårt han engagerar sig, och detta engagemang, denna vilja att underkasta sig träning går ej att köpa för pengar.

Vad ovan sagts anser jag kan gälla alla våra tävlingsgrenar av modellflyget. Naturligtvis finns vissa artskillnader i uppläggningsmetodik av teknisk natur, men i stort är nog likheterna större än skillnaderna i dag.

Jag har tidigare nämnt att vi kan vara nöjda med årets landslagsinsatser. Allting är ju relativt, men som jag också tidigare framhållit så är ju konkurrensen i dag mycket stor och i vetskap om detta skall vi vara nöjda med våra insatser.

I ett avseende måste vi med beklagande notera en tillbakagång. Det gäller det Nordiska tävlingsutbytet där endast Sverige deltagit med fulla lag i samtliga grenar. Vår förhoppning är att intresset och möjligheterna till ett fortsatt Nordiskt tävlingsutbyte åter skall bli bättre från våra grannar. Inte minst viktigt är detta utbyte med tanke på våra gemensamma värderingar vid utformningen av tävlingsregler, ett samarbete som givit gott resultat i FAI.

Till sist, låt oss glädja oss åt våra framgångar och låt oss hoppas på många hårt satsande tävlingsflygare i alla grenar inom SMFF.

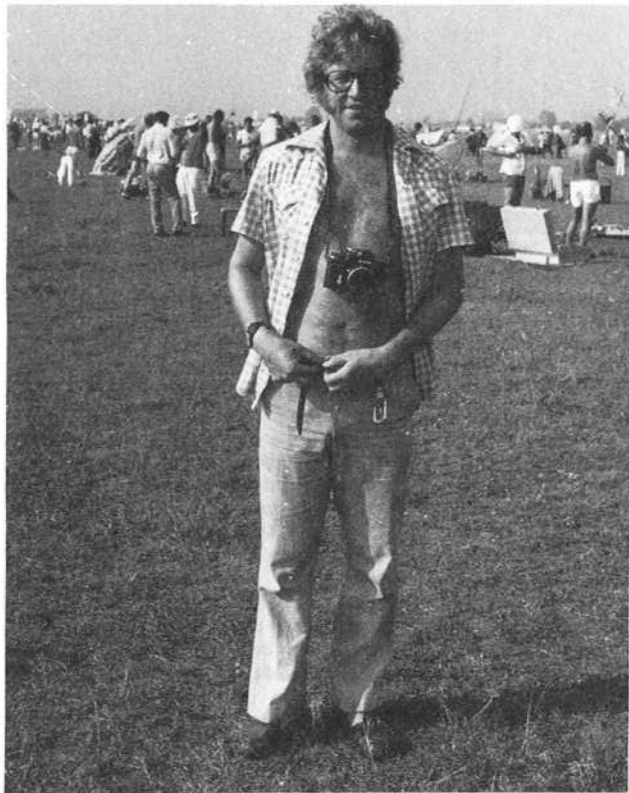
*Gunnar Kälén*

Omslag 1: C2 Toppen Evjenij Verbitsky-2:a och  
Lars-G Olofsson 1:a  
Foto: Björn Söderström

Omslag 2: A2-vinnaren Tchop-CCCP  
Foto: Björn Söderström

# FRIFLYG

## VM 1975



Modellflygnyttis "utsände" Björn Söderström  
Foto: Lars-G Olofsson

Friflyg = VM i Bulgarien 15-20/8-75

Årets VM gick av stapeln i östlandet Bulgarien, 11 km sydost om staden Plovdiv. Flygfältet var stort efter våra förhållanden men inte i klass med Wiener Neustadt. Underlaget på fältet var kort gräs och några tistlar här och där. Det var med spänning man såg fram mot detta VM, det första i öst sedan 1976. I Wiener Neustadt 1973 var organisationen ganska rörig på olika sätt och man hoppades att det skulle bli bättre ordning i år. Så blev också fallet. Visserligen kan det bli lite byråkratiskt i öst, men det hade man gärna överseende med då allt när det kommer igång fungerade utmärkt. Bra förläggning i internatskola, snabb matservering med bra mat, ganska snabb modellkontroll, bra tidtagning med både inhemska och utländska tidtagare och framför allt perfekt väder under tävlingen. Vädret var det gamla vanliga kontinentala, mycket varmt, vindstilla eller mycket svag vind och starkt soldis. Det kan inte hjälpas, men det känns ibland lite enformigt med dessa stortävlingar under dylika väderförhållanden, vi skandinaver missgynnas ganska ordentligt av att vi har så svårt att träna in en vettig taktik, och i flera fall också har felaktiga modelltyper med oss ner. Nu blev vädret trots yttre likheter under de tre tävlingsdagarna ändå ganska olika. På F1C dagen ganska lättfluget, under A2 ganska svårt och på Wakefield-dagen mycket svårt. Det skulle tyvärr också visa sig att de skandinaviska framgångarna med några få strålande undantag skulle bli blygsamma. Nu till själva tävlingen.

Söndag 17/8 F1C

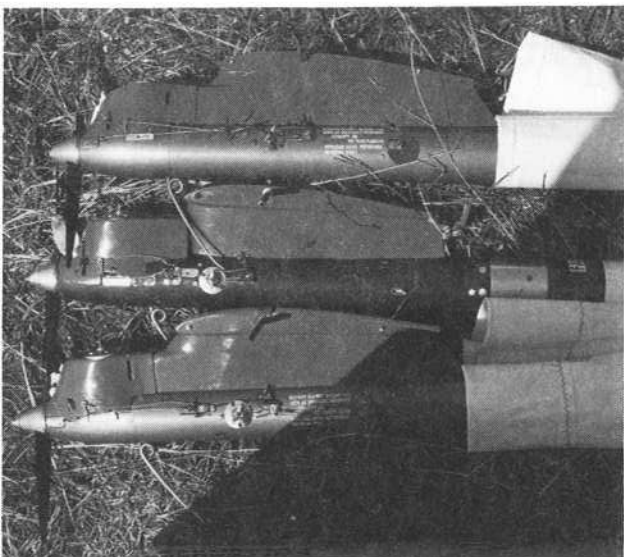
VM brukar inledas med F1C, så också i år. F1C har genom åren varit den klass som haft den klart bästa prestandan, dvs enklast för en bra modellflygare att flyga max med. En rundvandring under träningen bekräftade verkligen denna sanning. Överallt såg man vettiga modeller, både stora och små i formatet som överlag var vältrimmade och bra tillverkade. Det är dock förvånansvärt få som har motorer som är något extra, men å andra sidan räcker det med standardmotorer under de gamla reglerna, åtminstone fram till fly-offen. Att peka ut några favoriter var omöjligt men man såg att ett 10-tal modeller verkligen var mycket bra tex fransmannen Michel Iribame som hade en modell som nästan är en kopia på Kösters Sguare Cream, västtysken Siegfried Peda med sina ganska stora och mycket fula helbalsamodeller, schweizaren Urs Schallers också ganska stora men till skillnad från Redas mycket vackra, den lilla tjecken Cenek Palek med en medelstor helbalsamodell och i vanlig ordning försedd med MVVS diesel, ryssen Evgeny Verbitsky med relativt små elliptiska vitmålade modeller och slutligen Lars-Göran Olofssons nya modellserie som imponerades mycket på trimningen. Jag återkommer till det tekniska senare. Vädret var mycket varmt och soligt redan på morgonen och man såg fram emot en C-tävling som man förstod skulle bli den klart bästa hitills. Tävlingen gick i 7 st perioder om 1 timme med fem minuters mellanrum och en lunchpaus mellan 4 och 5 perioden på två timmar.



Snabb lunch mellan varven. Lars-G  
Foto: Björn Söderström



Evjenij Verbitskis fungerade som hjälpre-  
da åt de övriga Ryssarna. Här fixas  
motorn åt Mosirski. T.h Olle Sjöman som  
studerar propellrar.  
Foto: Lars-G Olofsson



Fronten på Evjenij Verbitskis C2:or  
inga flapper i år. 2:a.  
Foto: Lars-G Olofsson



Ken Faux-England körde av ett  
propellerblad i luften i 4 sek fly-  
offen. Tur att det inte hände på  
marken.  
Foto: Björn Söderström



Thomas Kjøster reparerar med hjälp av  
Per Grunnet.  
Foto: Lars-G Olofsson



Michel Jean-Frankrike en av 2 med  
för lång motortid i 8 sek fly-offen.  
Kärorna var med redan -71 i Göte-  
borg.  
Foto: Björn Söderström

Klaus Engelhart-DDR 13:e  
Foto: Lars-G Olofsson



Urban på gång  
Foto: Björn Söderström



Cenek Patek-Tjeckoslovaekiens bästa C-flygare, Kärrnan är inte så stor som den ser ut, Cenek är liten, 9:a.  
Foto: Björn Söderström



Julle  
Foto: Björn Söderström

Kl. 129 började 1 perioden och svenskarna missgynnades av att hamna nästan ytterst till höger på startlinjen, ett ur taktisk synpunkt mycket ofördelaktig position för högerkurvade motormodeller. Lagledaren Lennarth Larsson lottade startordningen till först Urban, sedan Julle och sist Lars-G. Svenskarna skulle försöka flyga taktiskt och endast starta när man hade andra modeller i luften att bedöma starttillfällena på. Detta fungerade



Paul Hofm Nielsen, bästa dansk tack vare en svensk, Per Qvarnström. Hjälpte Paul att reparera något som lär ha liknat en byggsats.  
Foto: Lars-G Olofsson

också alldeles utmärkt under C-tävlingen och endast en max missades och det var inte beroende på felaktig taktik. Övriga svenska deltagare tjänstgjorde som modellhämtare. Urbans och Julles starter var bra, Lars-G däremot kastade precis som på en del trimstarter lite väl flackt och kom inte så högt som vanligt men det var samtidigt övertid på motorn. Efter denna lilla incident skärpte sig Lars-G och flög sedan resten av dan helt perfekt. I tredje starten skar Julles modell ner åt höger i motorflykten efter några sekunder, ena vingörat hade skevat sig i värmen, inte ens termiken kunde reparera den utgångshöjden, 122 sek och dagen förstörd för Julle och det svenska lagresultatet. Det var synd om Julle, kommer han till flyoffen är han ju alltid livsfarlig. I den fjärde starten kvaddade Julle sin tilltänkta fly-offmodell och nu blev det lite nervöst i laget men Julle lyckades trimma till sin första modell och missade sedan inget mer under tävlingen. Det har nog ty-

värre blivit så att Julles modeller är för gamla och risiga för att vara pålitliga i sådant här krävande väder. Hoppas att Julle får tid att bygga nya modeller hemma, svenskt C-flyg har inte råd att vara utan en sådan kanon som Julle när han är som bäst. När det gäller taktik har C-flygandet blivit alltmer likt Wakefield. Nästan alla har startapparater och kan på mycket kort tid komma i luften. Intressant var att närmast oss hade vi fått tjeckerna och det var en upplevelse att se dessa mästare i taktikflygning. Alla har dieselmotor som startas mycket snabbt och sedan körs varma på kraftig överkomp. Dom bara kranar in motorn och skickar sedan iväg modellen i vilken vindriktning som helst för att komma i termik. Deras motorer låter inte speciellt snabba, men man skall komma ihåg att dieslarna har bättre moment på större propellrar och därför har deras modeller mycket bra acceleration och utgångshöjden är inte ett dugg sämre än bra Rossimodeller. Speciellt Cenek Patek gjorde i 6 perioden en otroligt elegant start. Rakt i blåsan redan från början. Utgångshöjden var så stor att nästan ingen vågade starta på Pateks blåsa av rädsla för att inte nå upp. Ett gott betyg åt den svenska taktiken var att tjeckerna mycket gärna flög på svenskarna. Framåt middagstid hade vädret blivit relativt lättfluget, ingen kraftig termik och sjunk utan mest stora flyt högt upp. Detta gjorde att många enbart med god taktik kunde hålla sig kvar till fly-offen som blev hela 42 man stor. Det är skönt att detta var sista VM med de gamla reglerna, dels är det alldeles för lätt att flyga max och dels är en avkortning av motortiderna ingen bra lösning i en fly-off. Det kan vara krångligt nog att sköta en timer ändå. Svenskarna hade fått med Urban och Lars-G till fly-offen. Vi hoppades nu på en bra placering speciellt för Lars-G som under dagen hade visat att han hade en av de 3-4 bästa modellerna i tävlingen. En åttasekunders start skall ju vara ganska enkel att maxa i och det gjorde både Urban och Lars-G. Endast 5 man bommade beroende på dels missade urtagningar och övertider. Det drog emellertid ut på tiden med hämtning av modellerna och arrangörerna kunde inte göra annat än att avbryta tävlingen och fortsätta fly-offen nästa kväll. Man tillämpade systemet med 2 minuters starttid för varje deltagare och samma motortidtagare för samtliga. Rättvist och bra. Placering på startlinjen lotades mellan varje fly-offstart. Det var nu 40 man kvar i tävlingen när fältet utrymdes för kvällen.



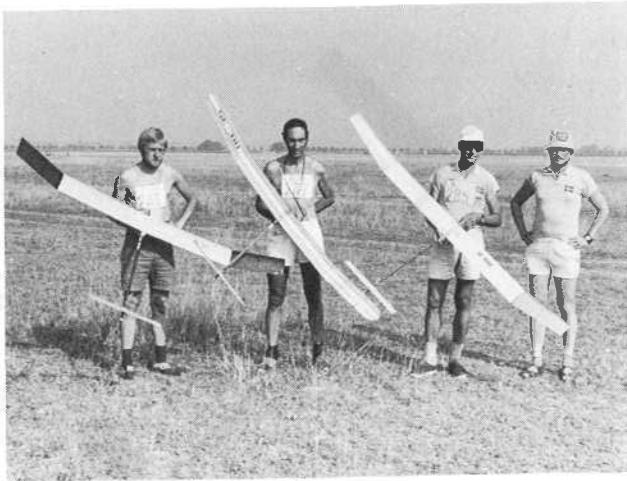
Mosirski-Sovjet  
Foto: Lars-G Olofsson



Alexander Denkin-Bulgarien 12:a  
Foto: Björn Söderström



Andras Meczner-Ungern, 10:a  
Foto: Björn Söderström



Svenska A2 laget fr.v Håkan Broberg  
Olle Sandahl, Nisse Wallertin och  
Lagl, Lennart Larsson



Bäste Amerikanen i A2 Bob  
Isacson  
Foto: Lars-G Olofsson

### Måndag 18/8- F1A

Hade F1C utvecklats hade F1A också gjort det speciellt i taktiskt avseende. Jag skulle tippa att 90% av modellerna var försedda med snurrkrokar av olika typ. De flesta behärskar också rent tekniskt starttekniken med dessa ganska bra. Man lade dock märke till en sak ganska snabbt, och det var att västeuroperna och amerikanerna höll ungefär samma klass som 1973, däremot hade ryssarna östtyskar och nordkoreaner gått framåt ytterligare och skrämmande nog gjort standardskillnaden större än tidigare. Det som skiljer dessa länders modeller är främst byggteknik. Många har ju den uppfattningen att det går bra att bara stoppa in en snurrekrok i en konventionell modell och få en bra fungerande snurrekrokskärra. Sedan man sett dessa modeller flyga på träningen måste man inse att detta är ett ohållbart resonemang. Det ser ut som om deras modeller väger 200 g när de flyger. Tex ser man en rysk modell glida bredvid en vanlig modell i svag termik kan man vara övertygad om att efter en stund ligger den ryska modellen klart högre än den andra, om den överhuvudtaget har hängt med. Hemligheten ligger i modellernas vikt-koncentration, alla balkar i vingar och stabbe är uttunnade och de har lätta bakkroppar i balsa, inte av metspön. Vingvikterna ligger neråt 140-150 g, pappersklädsel för styvhetens skull och genomgående ett högre tryck i krokarna än tidigare, säkert även 3 kg. Själva snurrningen har också utvecklats, dom låter inte modellerna glida runt så mycket som tidigare utan i stället drar man runt modellerna, nästan med våld ser det ut, den stora fördelen med det är att modellen hela tiden kan hållas högre upp och kopplas snabbare, deras katapultstarter har också blivit bättre. På träningen såg jag en av de nya östtyskarna starta sin modell under ett par-tre andra modeller som legat i termik en kort stund, efter unkopplingen och första varvet i glidet var hans modell klart högre än de andra! De flesta andras katapultstarter gav mycket mindre höjdvinster och åtskilliga ingen alls. Dessutom verkar de ha sina startkrokar så långt bakåt som det nånsin går, dom springer nämligen upp modellerna i medvind ganska ofta och relativt enkelt ser det ut.

Alla som flyger A2 vet ju själva hur svårt detta är, även i mycket svag medvind. Det svenska A2 laget var till 2/3 delar helt utan internationell rutin och bestod av Nils Wallertin, Olle Sandahl och Håkan Broberg,

Ett gissel vid tävlingen med startlinje och snurrekrokar är alla linkorsningar och en man avdelades, Lars-G att springa bredvid svenskarna i deras starter för att kontrollera detta och för att hjälpa till med termiken. De tre första starterna gick också bra för svenskarna. Termiken var svag och den kändes knappast i linan utan det var nödvändigt att helt och hållet gå in för piggybacking. I fjärde



Zapansky med Isaenkos modeller  
Foto: Björn Söderström

sprack det tyvärr för Olle. Jag tycker inte att det var Olles fel, modellen kopplades i termik och hängde fint med ett bra tag och rasade sedan plötsligt ur på undersidan av blåsan och kom ner snabbt. Tyvärr flyger Olles plankade modeller inte tillräckligt lätt och har svårt i svag termik. Även andra med plankmodeller hade problem tex österrikarna Spam och Chmelik gjorde oväntat några missar. Om plank är nödvändigt i C är det en ren belastning i A och B verkar det, modellerna blir döda på något vis. Nisse och Olle hade dessutom oddsens emot sig eftersom de inte hade flugit i den här vädertypen tidigare. Nisse klarade sig i sex perioder sedan missade han grovt och lade modellen framför termiken. Håkan kom som enda svensk till fly-offen helt efter ritningarna och visade verkligen att han håller hög internationell klass. Man kan dock knappast klandra Olle och Nisse, det är verkligen inte lätt första gången och de hade förberett sig bra. En sensation under tävlingen var att världsmästare Ecktenkov missade grovt i en start. För övrigt kom fly-offen att bestå av de som man hade väntat sig skulle komma dit, 42 st. Vädret hade hela dagen varit ganska lika, svag termik, molnigt och betydligt högre luftfuktighet än på C-dagen. Lagom till fly-offen började det blåsa och bli betydligt kallare, det stänkte lite regn och man undrade hur det skulle gå att genomföra både A- och C fly-offen samma kväll, det lugnade dock ner sig under tiden som den första A-fly-offen hölls. Endast två man klarade 4 minuter, man hade nog inte väntat att någon skulle klara av det alls i så svårt väder. Håkan kom på 20:e plats med 153 s,





Tchop bärs tillbaka efter sin fenomenala 5-min flygning.  
Foto: Björn Söderström



Lepp o Isaenko från CCCP. Hur bärdom sig åt för att kunna bli bättre år från år? Klasskillnaden var större i år än förra VM:t. Det gäller de flesta från öststaterna.  
Foto: Lars-G Olofsson



Canadensare med Peter Allnuts modell



Nisse Wallertln med A2:or  
Foto: Lars-G Olofsson

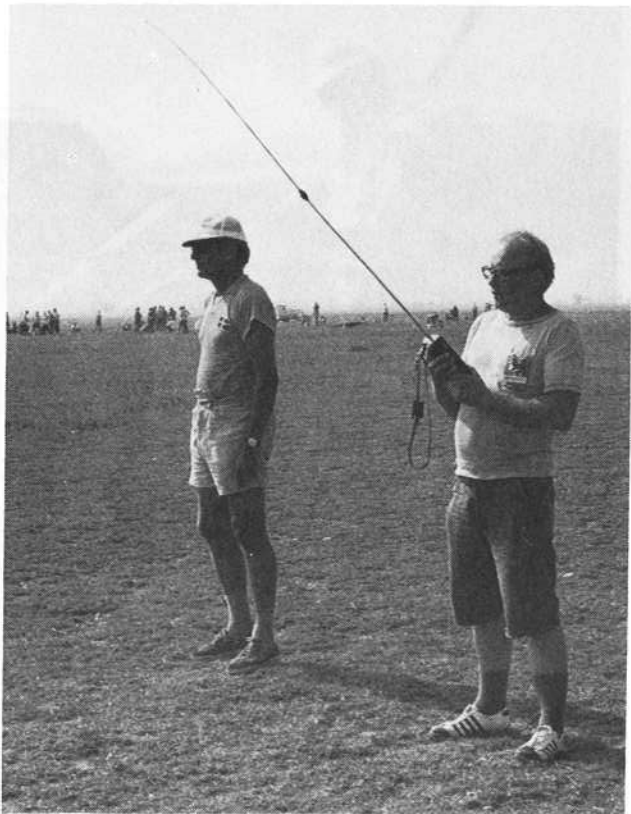
Canadensare med Peter Allnuts modell  
Foto: Björn Söderström

ade han ett par minuter, i bra luft såg det ut, och gjorde därefter en helt otrolig katapultstart med stor höjdvinst och modellen började glida lika lätt som om den hade varit vätgasfylld i vingarna. De fem minuterna klarades av elegant i ett svagt flyt under ett mörkt moln, Allnut fick 131 sekunder. På något sätt är det helt logiskt att världsmästaren i F1A är rysk, hela utvecklingen av klassen har dominerats av ryssarna sedan 1969 och de vann även lagtävlingen före nordkorea och östtyskland. Sverige på 20:e plats av 30 deltagande lag. Inte bra.



Svenska A2-flygare Håkan Broberg,  
Nisse Wallertin och Olle Sandahl  
Foto: Lars-G Olofsson

Efter den här fantastiska F1A tävlingen skulle F1C fly-offen fortsätta med sexsekundersstarten. I den här starten klarade sig 21 man, de sexton som föll bort gjorde det främst av att deras prestanda inte räckte till längre, bland den Urban, vars modell flög sämre än den normalt brukar göra hemma, på något sätt låter motorn snabbare än modellen, ett förhållande som är vanligt både hemma och utomlands då många använder för låg stigning på propellarna. Mest synd var det om ryssen Shaim som fick motorkrängel precis som 1973. Efter den här starten började svenskarna verkligen hoppas på en hög placering för Lars-G, en placering bland de fem bästa verkade helt realistisk just då. Det var kanske tur att tävlingen måste avbrytas igen på grund av mörkret, det skulle ha blivit för mycket annars.



Nils Wallertin och Lars-Åke  
Andersson undrar vad Janne Z  
sysslar med i 1:a per.  
Foto: Lars-G Olofsson

Alltid säkre Willm Kmoch-Jugoslavien  
Foto: Lars-G Olofsson

## Tisdag 19/8 F1B

Denna sista tävlingsdag skulle det tävlas om Wakefieldpokalen, den äldsta och "finaste" klassen. Tyvärr måste man konstatera att kvalitén på klassen har sjunkit en aning, troligtvis mest beroende på problemen att få tag i bra gummi och för många problem att få tag i något gummi alls. Man får hoppas att dessa frågor kan lösas snart, annars kan det snart inte hållas någon mer Wakefieldtävling som förtjänar namnet. Genomgående hade modellerna ganska långsamma stigmönster, speciellt de stora helbalsmodellerna av fransk och schweizisk typ hade mycket sämre stig än 1973. Ett stort undantag är Bob Whites ganska stora modell som stiger oerhört bra, men det beror nog mera på att Bob alltid har bättre gummi än de flesta andra. Annars hade de stora modellernas antal minskat och alltfler byggt korta och kompakta modeller helt avsedda för termik. Det är nog en ganska riktig utveckling då små modeller är lättare att hantera, flyger lättare och kommer upp högre. Glidet har faktiskt mindre betydelse här nere utan det är nästan enbart utgångshöjden som bestämmer flygtiden. Vid åtskilliga tillfällen såg man starter där modellerna inte nådde upp till blåsorna på grund av för dåligt stig. Att det skulle bli den minsta fly-offen var självklart redan från början, då även vädret var svårare än tidigare. Det var mycket långt mellan blåsorna som dessutom låg mycket högt upp, vinden höll på och kantrade ganska ofta och då blir det alltid vanskligt att flyga. Modeller som imponerande på träningen var Ron Pollards Vitar, de små nordkoreanska, Josef Klimas nya och Bob White naturligtvis. Besviken blev jag däremot på de östtyska modellerna som flög klart sämre än 1973. I åtminstone var tredje start gjorde deras modeller ganska ordentliga motorstall, och i hela tävlingen hade dom stora problem att nå upp till termiken. Sverige har varit en stor nation i Wake-



Esso Lindén väntar på väder, assisterad  
av Julle Åkesson, Lennart Larsson och  
Per Qvarnström.  
Foto: Lars-G Olofsson



field tidigare men det såg man tyvärr inget av den här gången. Det svenska laget hade alldeles för gamla och risiga grejor att flyga med och dessutom fungerade taktiken inte speciellt bra. I första perioden hamnade laget som vanligt längst ut på startlinjen och hade inte några större möjligheter att flyga piggybacking, man kom igång först efter en stund in på perioden och detta gjorde naturligtvis att man kom på efterkälken direkt. Kjell lyckades maxa, S-O's start var i termik men modellen flög inte bra och när sedan Janne skulle starta väntade man för länge så att han inte fick upp modellen i luften innan perioden var slut. Det måste ju vara bättre att starta och få en tid noterad än att vänta på att kunna flyga piggyback när alla andra har kört och tiden rinner iväg. Nu var Wakefieldtävlingen över ur svensk synpunkt och det återstod att se på vad övriga kunde prestera. Det missades lite överallt och redan efter några få starter hade antalet fly-offkandidater kraftigt decimerats. Ron Pollard imponerade ända fram till och med fjärde start sedan ville det sig inte längre och det var synd då hans modell flög mycket bra, högt och snabbt steg och fina termikegenskaper. Nordkoreanerna visade prov på sin fantastiska taktiska förmåga. Man ser dem stå och titta på andra modeller i luften och det verkar som om dom har ett sjätte sinne för termik. Övriga som flög bra var det bulgariska laget, Knioch från Jugoslavien och tjecken Josef Klíma. När det var dags för fly-offen var det 14 st kvar, en förvånansvärt stor siffra med tanke på vädret. Kjell lyckades komma som nr 26 endast 45 sekunder efter. Bra fluget.



Här vevas det, Ron Pollard-England  
Foto: Björn Söderström



Josef Klíma-Tjeckoslovakien  
Foto: Björn Söderström



Och här släpps det, Ron igen.  
Foto: Björn Söderström



Bob Whites modeller  
Foto: Björn Söderström



Österrikarna Zachamel och Reitterer  
den förra 3:a  
Foto: Björn Söderström



Kjell Liwenborg gör sig i ordning  
Julle assisterar  
Foto: Björn Söderström

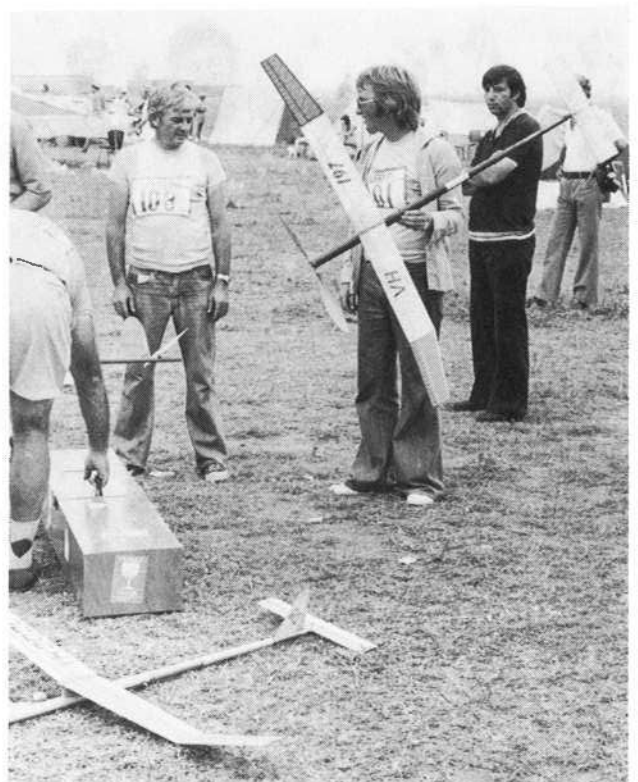


Jon Davis - USA  
Foto: Lars-G Olofsson



Wakevinnaren Paik Chang Sun -  
Nordkorea  
Foto: Björn Söderström

Alan Edwards och Steve Marriott -  
Australien, Steve proxyflög  
Foto: Björn Söderström



I första fly-offstarten var vädret idealiskt med nybildade mörka moln att få termik under. 7 man lyckades komma tillräckligt högt för att komma i fin termik. Den klart bästa utgångshöjden hade som vanligt Bob White. Han hade dock tur i glidet med att få modellen uppviftad av folk. Bob flyger fortfarande höger-vänster, i dom allra flesta fall en nackdel då modellen om den har stigit i termik måste byta kurv i glidet och lätt kan tappa blåsan eller gå i störtspiral. Den här gången var Bob mycket nära att tappa termiken men hade tur. I den andra fly-offstarten hade molnen tornat ihop

ytterligare att samtliga modeller formligen sögs upp i termiken. Alla klarade sina fem minuter utan besvär men i nästa start borde ett avgörande komma. Molnen hann skingra lite på sig och att klara sex minuter trodde man ingen om. Nordkoreanen Paik Chang Sun lyckades med sin lilla modell få 303 sek och blev med den tiden en mycket värdig segrare. Bobs större modell gled i samma varv som koreanens och gled faktiskt sämre. Det räckte dock till en rättvis andraplats. Sedan kom ytterligare en korean på 4:e plats, ett bevis på deras storhet i Wakefield. Nordkorea vann nu både laget och individuellt, en sensationell utveckling sedan de dök upp i Göteborg 1971, redan då mycket bra. På andra och tredje plats Polen och Canada. Sverige på 22:a plats bland de 23 lagen med tre medlemmar. Tråkigt.

Efter denna Wakefieldtävling med åtminstone en värdig flyoff skulle äntligen F1C avgöras. Lars-G hade trimmat sina modeller för att klara de kritiska övergångarna i en fyrasekundersstart, dessutom hade Lars-G och hans mekaniker Olle Sjöman verkligen ansträngt sig med att få motorerna att gå bättre och lyckades fint. Det verkade som om motorerna blev för varma och gick ner i varv och därför hade det varit nödvändigt att lappa ur cylindrarna något för att undvika överhettningen. Antagligen berodde det till stor del på det bulgariska bränslet som inte var bra. Lars-G hade nu fördelen att komma ganska långt ner på startlinjen i svag medvind och kunde kolla upp konkurrenterna innan det var dags. Ett genomgående drag var nu att ingen hade chansat med en motortid nära gränsen, nästan samtliga hade tiden under 3,5 sekunder, och många missade dessutom övergångarna från stig till glid, en katastrof i en fyrasekundersstart. Strax innan det var dags för Lars-G upptäcktes att oket på autorodret hade lossnat på den tilltänkta fly-offmodellen med Pladuskaprofil och ett byte till den flatbottnade måste göras. Detta hadesäkert ingen större betydelse för resultatet och Lars-G gjorde en helt perfekt start, bra utkast, motorn pikade per-

fekt och urtagningen gick också bra, det enda felet var att motortiden varit väl kort, men det hade ingen betydelse då alla hade ungefär likadana. De bästa starterna hade gjorts av Reda, Schaller, Burns, Verbitsky och Lars-G och vi hade bara att vänta på tiderna. När dessa kom visade det sig att Lars-G vunnit på 158 s före Verbitsky och Burns på 148 respektive 141 sek. Denna seger var säkert sensationell för många då Lars-G inte är så känd som C-flygare men den var helt igenom rättvis och motiverad. Hela tävlingen hade Lars-G flugit mycket rutinerat och säkert med fin taktisk blick. När sedan modellernas kvalitet och förbättringarna i övrigt varit helt perfekta blir det resultat. Att tala om tur i sådana här sammanhang visar bara alltför väl att vederbörande inte vet vad modernt modellflyg handlar om. Årets VM var över när det gällde flygandet.



Nordkoreansk C2:A, Dom kommer stort även i denna klass. Kör numera med Rossi och hemkarvade träfläktar.  
Foto: Björn Söderström



Olle Sjöman och Lars-G vid trimning av 4 sek starter  
Foto: Björn Söderström



Elegant kärna, här med piloten Ulli Schaller-Schweiz 6:a  
Foto: Björn Söderström



Julie hjälper Urban i Fly-offen  
Foto: Björn Söderström

När det gäller modeller och teknik var det här VM:et ingen sensation. De största framstegen har gjorts genom bättre byggteknik och mer flygträning än tidigare. F1C modellerna har definitivt blivit för bra för den gamla regeln, stillaväders-tider på omkring 6 minuter är inte ovanliga. Nästan alla bygger helplank med glasfiberyta. Dessa mera döda modeller verkar vara helt överlägsna de gamla i pålitlighet, de blir dessutom snabbare i tillverkning, en betydelsefull detalj i F1C där det är lätt att "förbruka" modeller. För flappers blev detta VM ett stort bakslag, Köster kvaddade sina beroende på diverse motor och timerkrångel, det var väl i och för sig inte modellernas fel, men dylikt krångel blir mera ödesdigert för en flapper som har vekare vingar. Verbitsky hade en flapper med sig men vägde inte in den. Övriga deltagare hade inga flappers och det var synd att Köster inte fick visa vad de duger till. Det verkar emellertid onödigt komplicerat att ta sig till fly-offen med en sådan modell när en vanlig lätt klarar den uppgiften. Med den nya regeln kommer säkert genombrottet, flappers prestanda är helt överlägsen, speciellt i Kösters händer. Verbitsky hade återgått till modeller som liknade 1971 års. Elliptiska och vitmålade med perfekt mekanisk utrustning. En sak som har slagit igenom är motorbromsarna som är till för att öka den effektiva motortiden. Lars-G använde två olika bromsar, en enkel i något slags nylon och med bromsbelägg av kork och en annan sk Brokenspare broms som kräver särskild medbringare och har ett mekaniskt inre med fjädrar. När en motor stängs av med den bromsen låter det som en motor antingen skurit eller man kört in en pianotråd i cylindern! Bromsen är nästan för snabb då tidtagarna knappast hinner reagera. Trefensarrangemangen har ökat, dessa modeller är mycket lättare att trimma och glider bättre. Nästan alla använder flatbottnade profiler mellan 7 och 8% tjocka. Förvånande är att så många inte har genomskådat de små propellerarna. Det är väl ingen vits med en massa motorvarv på backen om modellen inte rör sig motsvarande i luften. Dessutom förstörs motorerna snabbare.

I F1A har det inte hänt så mycket sedan 1973 utan det verkar viktigast att bygga en modell som verkligen klarar av den startkrok och startteknik man har tänkt sig att använda. Det finns många typer

av snurrkrokar men alla verkar kunna användas med gott resultat. Plankade modeller glider nog inte sämre än uppbyggda men fungerar mycket sämre på linan, i urkopplingarna och är inte lika termikkänsliga, dessutom är dom fula att se på. Metspökropparna är alldeles för vanliga, man har ingen användning av deras styrka i kontinentalt väder och de flyger tyngre och startar sämre. Hemma i stormen passar dom bättre. Modellerna med låg vikt och barlast flög helt överlägset alla metervaror som fanns på plats. De ryska modellerna var tävlingens höjdpunkt.

I F1B kom man nog inte göra så mycket annat än att bygga lätt och väl. Det syns att bara en modell är bra tillverkad flyger den skapligt oavsett typ. De flesta modellerna är konservativa och ser likadana ut som för 10 år sedan. Autoroder har blivit ganska vanligt, det underlättar dessutom trimningen, däremot autostabben är ganska ovanligt. Man kan inte märka någon skillnad i stiget mot en modell utan och det säger väl egentligen allt. Den bästa modelltypen för termikflygning verkar vara den kompakta efter ryska och nordkoreanska skolan.

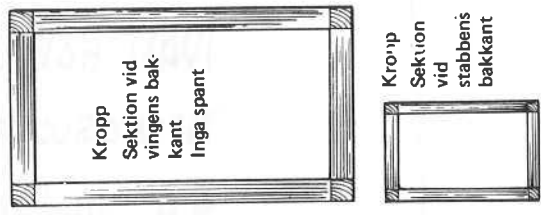
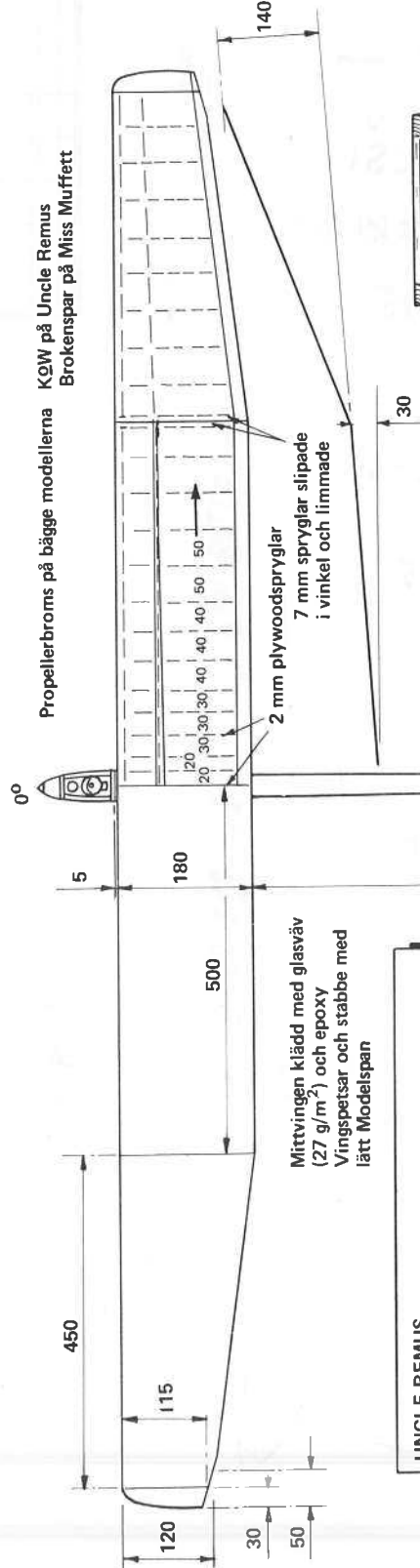
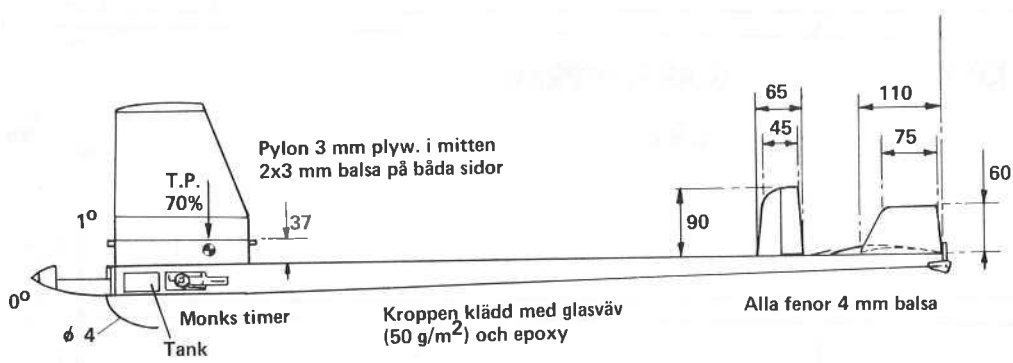
De större modellerna blir odugliga utan bra gummi. Skillnaden mellan Bob Whites och övriga större modeller är enorm. Bobs har mera gemensamt med C2 orna. Plank är lika dumt som i F1A och är ganska lite utbredd. Aluminium och balsakroppar är lika vanliga och väldigt många drar upp med stång och rör. Propellerarna är av många olika typer men skillnaden är inte större än att nästan allt kan skyllas på starttillfället och gummikvalitén. Utan termik går det inte uppåt oavsett verktyget. Därför är också Wakefield den klass som har flugits mest taktiskt tidigare och nu. 16 strängar är vanligast men även 14 och 18 förekommer. Man får hoppas att tillgången på gummi lossnar igen så att denna underbara klass kan fortsätta att existera och utvecklas.

För arrangörerna blev detta VM en stor framgång med bra organisation, bra väder och utmärkta tävlingar. Det är bara att försöka göra något här hemma för att försöka höja kvalitén på nordiskt modellflyg. Vi är snart akterseglade för gott om inget kan göras snabbt. Omöjligt kan det väl inte vara, det finns många skickliga modellflygare och organisationsmänniskor här hemma som bör kunna hitta på något vettigt. Tack Bulgarien för ett fint VM.

Björn Söderström

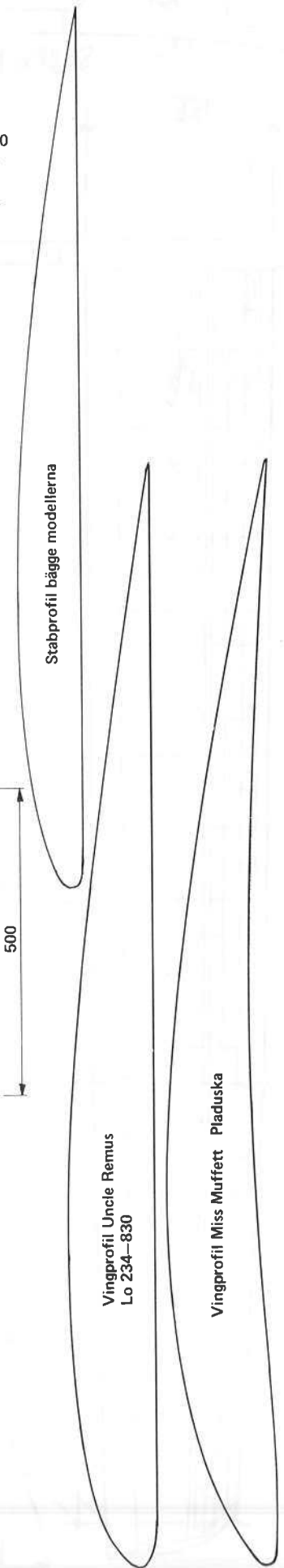


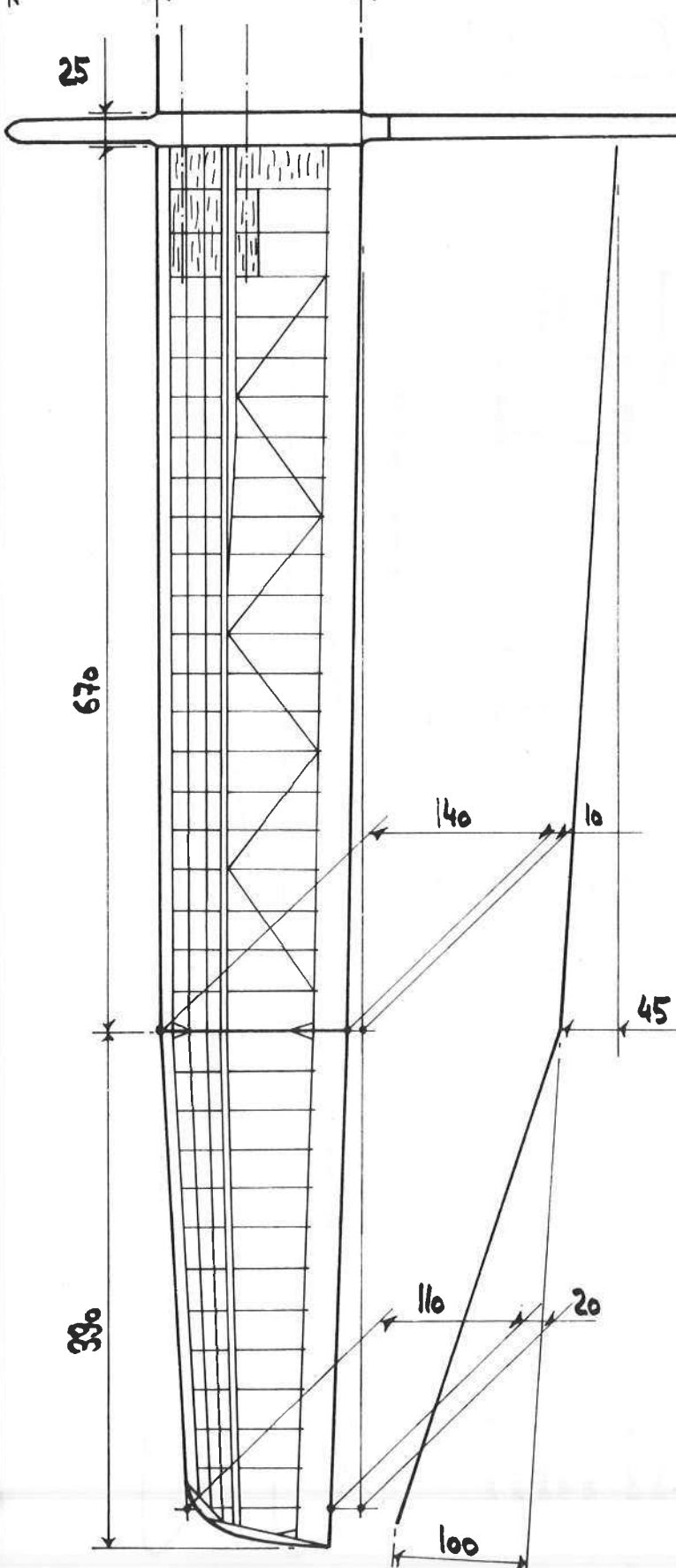
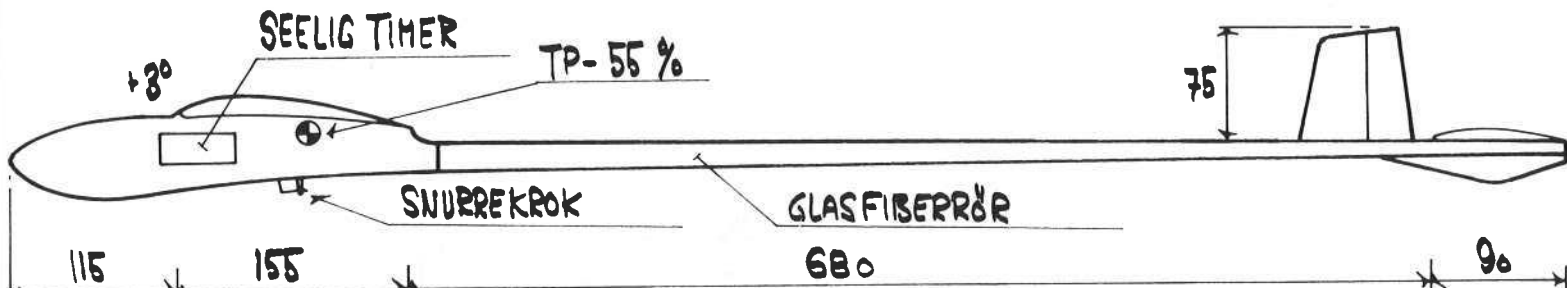
Per Qvarnström - enorm hjälpare  
Foto: Lars-G Olofsson



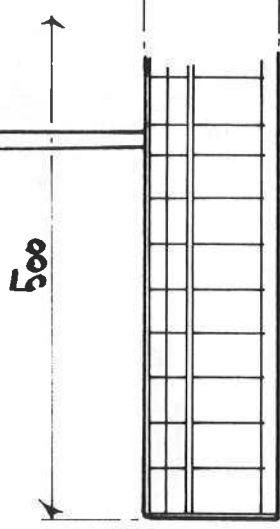
**UNCLE REMUS OCH MISS MUFFETT**  
**F1C**  
**AV LARS-G OLOFSSON**  
**AKMG FREE FLIGHT TEAM**  
 Båda modellerna använda vid världsmästerskapet 1975 vid Plovdiv. Miss Muffett i ronderna 1-5 och 6 sek fly-off. Uncle Remus i ronderna 6, 7 och 4 sek fly-off.

- Skränkningar:**  
 3 mm wash-out bägge vingspetsarna  
 3 mm wash-in höger innervinge
- Vikt:** 765 gram  
**Vingyta:** 31 dm<sup>2</sup>  
**Stabyta:** 6,5 dm<sup>2</sup>  
**Motor:** Rossi i Roy Collins korta panna  
**Propeller:** Egen 177x95 mm



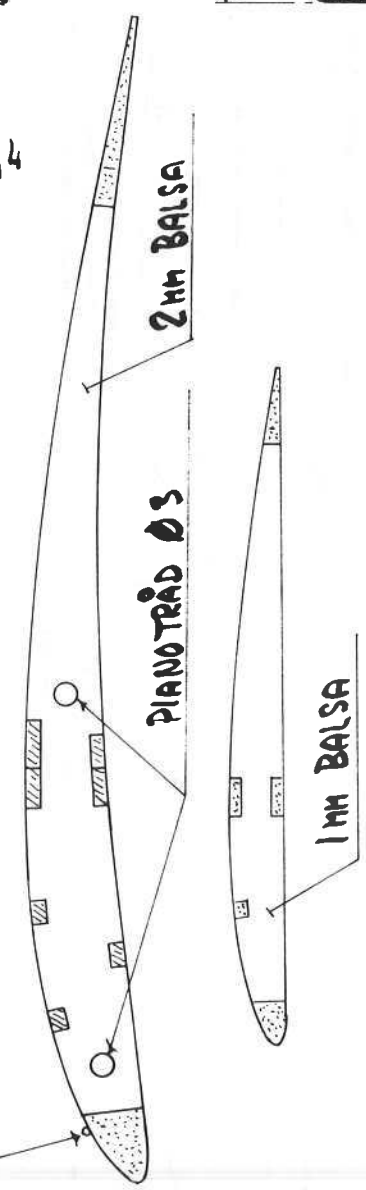


- 732 -  
 IVAN HOŘEJŠÍ  
 TJECKOSLOVAKIEN  
 4:A VM 1975



VINGYTA 29,4  
 STABBYTA 4,5

SKEVNINGAR  
 HÖGER MITTVINGE  
 1 MM WASH-IN  
 BÅDA TIPPARNA  
 4 MM WASH-OUT  
 HÖGER KURV



Ø 0,7 TURB. TRÅD



# TACK

## ATT VINNA VM

Det fodras en hel del för att klara detta. Först en bra modellflygare med bra modeller. Ordentliga förberedelser, så att man vet att allt funkar utan att behöva tänka på om det gör det eller inte.

Om ovanstående krav uppfylls, så brukar man klara sig utan turmomentet och oluren brukar av någon underlig anledning hålla sig borta.

Men en viktig sak återstår. LAGET. Vid årets VM funkade vi som lag och det betyder mycket för bra resultat.

Jag vill här passa på att tacka övriga svenska lagmedlemmar för den fina insats ni gjorde och som utan tvekan var en god hjälp samt ett speciellt tack till 4 turister som jag hade god nytta av. Lars-Åke andersson, Björn Söderström, Olle Sjöman och Per Qvarnström.

Lars-G

## Referat från AKMG ffl:s Semestertävling 1975

Mitt under denna enormt varma sommar, den varmaste sedan mannaminne enligt experter och statistiker, körde göteborgarna sin sedan, några år tillbaka, trevliga och avstressande semester och sommartävling, vi tävlande hoppas att ni fortsätter med detta arrangemang. Vi träffades som vanligt kl. 12.00 för genomgång och start av tävlingen, vilken avslutades kl 21.00. Lars-G meddelade vid genomgången att deltagarantalet ökat med 30-40 % denna gång mot tidigare år. Konkurrensen inspirerar ju alltid. Modellflygare när ni har semester vik gärna en semesterhelg för denna tävling kommande år.

En hel del nya ansikten var med denna gång och jag tror personligen att denna tävling är mycket bra för våra nya förmågor, därför att vi som varit med förr har tid att ägna oss åt våra nya adepter. Vidare har vår landslagsmän eller kvinnor det är ju kvinnoåret -75, chans att kolla sina modeller samt prata igenom gemensamma eller enskilda problem eller vad det nu kan vara, inför kommande VM, EM, NM osv.

En hel del nya modeller visades upp vid denna tävling, Rune Olsson hade ett par intressanta A-2:or Ingvar Sares hade en för mig i alla fall ny och elegant modell vilken han hanterade väldigt snyggt. Lars-G hade två helt nya och plankade C-2:or vilka visade fina tendenser inför kommande VM. Detta om detta och nu till tävlingen.

Sorgligt nog låg vinden på åt fel håll, ca 6 m/sek, mot trafikledartornet vilket gjorde att många väntade till fram mot kvällen med sina flygningar i hopp om att det skulle mojna, vilket det också gjorde. Termikaktiviteten var däremot sämre vid kvällskvisten.

Hur avlöpte nu tävlingen då? Jo A-1 jun. knep Fredrik Hallgren Gamen med syster Annika på andra plats fint frammatchande av pappa Bosse, som själv kom 3:a i seniorklassen A-1. Hör nu ni Hallgrenare är det inte dags att börja med lite större modeller nu?

A-1 seniorer vann N-O Gustavsson efter en rad snygga flygningar med L-O Danielsson på andra plats, du L-O skulle du inte ha varit ute lite tidigare på tävlingsplatsen så hade du sluppit jäkta för att hinna med alla starterna du flög ju A-2 också.

A-2 juniorerna är ganska jämna över lag. Ett par unga män som kommer att bli farliga i framtiden är bröderna Hans och Claes Svensson dessa båda

har visat framfötterna på flertalet tävlingar. Segrade gjorde Claes Svensson med Dennis Qvick på andra plats endast 20 sek efter segraren och tredje platsen knep Bengt Petersson.

A-2 seniorerna hade en relativt jämn kamp om segern. Efter 2 starter var det bara fyra man som hade fullt. När tredje starten var gjord var Bosse Jansson ensam kvar med 3 max, i de två resterande starterna vet i f-n vad han gjorde, två plattstarter blev det i alla fall. De övriga då en del hämtade igen vad de förlorat till att börja med och de som började bra tappade tid. Segrade gjorde Tomas Alm med pojkarne Svenssons far Per-Arne på andra plats och tredje platsen tog Lasse Larsson.

I Wakefield hade i stort sett Bror Eimar enmans-teater, flög väldigt snyggt och vann naturligtvis. Andre man blev Björn Söderström han hade fina höjder hela tiden men det ville sig inte riktigt för maxar över hela linjen. Knut Andersson gjorde också så fina starter men ett par av dem var mindre bra, trea blev han i total sammandraget. Fyran Janne Zetterdahl flög med gamla grejor, han var rädd om det bättre materialet inför kommande VM.

Hur gick det då i C-2? Jo den gamle modellräven Lennart Larsson vann med över 100 sek marginal till tvåan Claes Mårtensson, Claes tappade ganska duktigt med tid i sin tredje start, en max istället och det hade blivit omflygning mellan Lennart och Claes. Tredje man blev Ulf Carlsson på fyra maxar och ingen start i sista protokollkolumnen, hade modellen flugit bort måntro,

Hör nu ni alla modellflygare kom igen till nästa sommartävling i Göteborg, den är trevlig och mycket tid finns för umgänge och snack.

L. Backman

## Criterion Pierre Trebod (21-25/8-75)

9 svenskar var anmälda till årets evenemang som för en del var lite olyckligt tidsplanerad då tävlingen gick endast 1 vecka efter VM i Bulgarien. Många hade stora svårigheter att hinna köra dessa långa mil på ibland tvivelaktiga vägar tvärs genom Europa. Bland dessa var taggluffande Eskilstuna-iterna Tomas Alm och Ekendahl. Däremot hann Per Qvarnström infinna sig 3 timmar innan tävlingen i F1A på lördagen där han var anmäld.

Tältplatsen var i år flyttad från gräsmattan inne på flygfältsområdet till en stubbåker tvärs över vägen. Det skulle visa sig att då vädret i år var mycket ostadigt med otaliga åskskurar, speciellt på eftermiddagarna så var det mycket svårt att hålla rent i tälten. Nog om detta.

Tävlingen var i år större än någonsin, i F1A deltog inte mindre än 148 man, 78 man deltog i F1B och i F1C tävlade 54 stycken.

Lördagsmorgonen inleddes för vår del kl 05.00 då Per Q kommer indrumlande i tältet, river upp blixtlåset och utbrister förvånat (åt Knut Andersson) "Är du här" (Per Q kom direkt från Plovdiv i Bulgarien och hade suttit de senaste 48 timmarna på diverse tåg genom Europa). Därefter utan att säga ett ord mera så breder han ut sin sovsäck och lägger sig och somnar in ögonblickligen, bara för att brutalt väckas av oss övriga (Hasse, Svante och Knut inneboende i tältet kl 06.00, för nu var det dags att göra sig i ordning för tävling i F1A.

Kl 07.30 då de flesta av de tävlande är på plats. För Sverige tävlar Knut Andersson, Per Qvarnström, Svante Lundqvist, och Peter Wanggård. Av anmälda svenskar som inte deltog var Tomas Alm och Tomas Ekendahl. Dessa hade inte hunnit ta sig från Bulgarien till flygfältet i Marigny. Taggluffa är ibland tidsödande.

Vädret var det bästa på flera dagar, svag vind, växlande molnighet, alltså typiskt kontinentalt väder med massor av svärfångade blåsor.



Finalisterna i F1A. T v Werner Kraus 2:a som även vann F1C och vinnaren Peter Seelig. Foto: Hans Lindholm



Svante Lundqvist kopplar propellern, assisterad av Knut Andersson. Foto: Hans Lindholm

Knut startade som förste svensk och satte kärnan i som han trodde en fin blåsa men ack nej ack:nej kärnan ville inte ansluta utan glider ner på 140 sek. Svante Lundqvist som trimmat sönder sin bästa kärna och tvingats reparera kroppen gör tävlingsstart utan föregående trimning. Resultatet blir efter kraftigt stall endast 89 sek.

Per Q och Peter W gör säkra maxar.

I andra starten maxar alla utom Peter, hans modell gled bakom ett träd på bra höjd men tidtagarna tappar kärnan så resultatet blir tyvärr endast 160 sek. Efter 4 starter har fortfarande Per Q full tid Knut har tappat ytterligare 55 sek Svante som uppenbarligen har problem med sin kärna växlar mellan maxar och bottenapp.

Efter lunchrasten och välbehövlig vila så är det åter dags att börja dagens arbete. Dom som lyckas bäst är Per och Peter med varsin max.

I 6:e periodens slut drar både Per och Peter ut sina linor för att starta men då Per hade full tid inför denna start så borde han ha fått bestämma startordningen, men icke så denna gång. Peter gjorde sin start och maxade. Per nu i tidsnöd hittar ingen blåsa utan glider ner på 156 sek. Nu fanns ingen svensk kvar att hoppas på till flyoffen.

I 7:e start har Peter W dagens festligaste kommentar för bommad max "Jag hade så stark blåsa att kärnan gick ur".

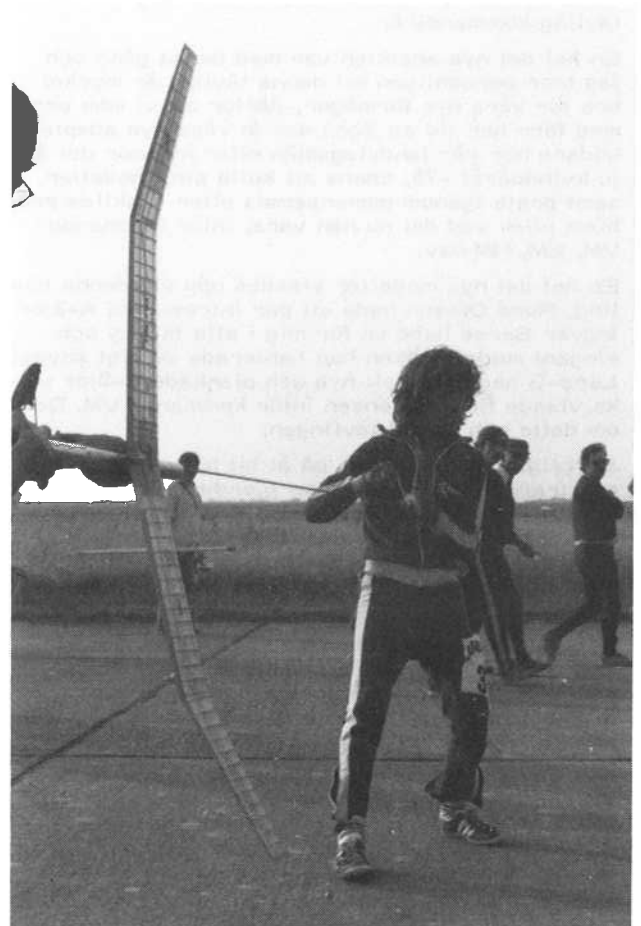
Svenska placeringar. Bäst lyckades Peter Wanngård med en 26:e plats, Per Qvarnström slutade på 30:e, Knut Andersson 34:a och Svante Lundqvist slutade på 130:e plats.

Flyoffen i F1A samlade 7 st tävlande som skulle göra upp om vandringspriset. Alla kom väl iväg då startskottet gick. Alla utom Kraus, Österrrike drog rakt fram och kopplade ungefär samtidigt. Av dessa var det endast P Seelig V-tyskland som maxade. Kraus däremot drog ut till sidan och kopplade betydligt efter de andra. Starten ser inte så märkvärdig ut för kärnan rasar rätt snart ner till ca 20 m höjd, men där stannar den ända tills termikbromsen löser efter drygt 4 min. En helt otrolig start. Detta räddade 5 min flyoffen. 3:a blev Allnut, Canada på 166 sek. 4:a blev Maiworm, V-Tyskland på 145 sek. Inför 5 min flyoffen gick spekulationerna högt om vem som skulle vinna. Kraus med sin helplankade kärna eller Seelig med sin svagt heltaperade glidare.. Det skulle visa sig att Seelig skulle dra det längsta strået men hårt var det. Seelig vann på 166 sek före Kraus som fick 153 sek.

Söndag och tävlingsdag i F1B och F1C. Sverige ställde upp följande manstrupp. F1B Tomas Alm, Per Qvarnström, Björn Söderström, Jan Zetterdahl, Knut Andersson, Thomas Ekendahl och Svante Lundqvist.



Bild från startlinjen på F1A-dagen. Obs! Knut med A2:a. Foto: Hans Lindholm



Per Qvarnström räknar varv i känd Fladdermusstil. Foto: Hans Lindholm

I F1C ställde vi upp med Olle Sjöman och Hasse Lindholm.

Vädret var som på lördagen mycket svårfluguet med svag vind och växlande molnighet.

I F1B Per Q, Janne Z och Knut A börjar alla med var sina två max. Björn S bommar i sin andra start då modellen verkar vara helt ur trim resultatet blir medelmåttiga 108 sek. I tredje perioden kastar Per sin kärra snett så att kärnan gick över på rygg med resultat att utgångshöjden blev alldeles för låg. Resultat 157 sek som efter omständigheterna var bra. Janne Z som med sin Alba steg som vanligt, högt men vad hjälpte det när kärnan inte vill kurva, vilket resulterar i 165 sek.

Nu har vi bara Knut A kvar att hoppas på men vad hjälper det då han parkerar sin modell i ett sjunkområde bredvid de andra kärnorna i luften. Resultatet blir endast 108 sek. Att vädret är svårfluguet visar resultatet efter 4 perioder då endast 10 man har max av dessa 78 som startade.

I slutet av tävlingen bommar Per Q endast i 6:e starten och slutar som bäste svensk på 22:a plats med 1149 sek tätt följd av Janne Z med 1144 sek och en 24:e plats.

Knut som haft problem med sina kärnor på trimningen och skrotat en del glömmar att ladda autorodret på sin sista hela modell i 6:e perioden. Detta gör som bekant att modellen skär höger och där blev det sluttävlut för Knuts del. Det var verkligen synd för han hade chansen att bli bäste svensk. Tomas Alm som under hela dagen flugit jämnt slutar på en hedrande 36:e plats med 1107 sek.

Björn som under hela tävlingen haft problem med motoreffekten pga dålig tamp går i slutet på tävlingen och mumlar om att sluta med Wake. Känner jag Björn rätt så går det över rätt snart. Sannolikt redan till NM veckan efter denna tävling. Björn slutar på 46:e plats. Svante L som bommat 1 min i första starten reparerar missen med 3 raka max. Sen vill det sig inte riktigt för den gode junioren men med sin 45:e plats har han gjort en bra insats.

Tomas E har under hela dagen haft stora problem och tog sin mats ur skolan efter 4 starter., då han fann det meningslöst att fortsätta.

Som jag förut sa så var vädret otroligt svårfluguet med massor av dåliga sjunkområden. Dessa omständigheter gör att "endast" två man hankar sig fram till flyoff. Dessa är Greaves, England och Lepage, Frankrike. Genom att studera modellerna började vi gissa vem som skulle vinna Greaves med sin moderna Wake med snabbt stig och fina glid var favorit, framför Lepage med sin modell som är avsedd för termikjakt. Långsamt och svagt stig (lång motortid). Då nu termiken tagit slut så skulle våra gissningar gå in. Greaves flyger 203 sek mot Lepages 156 sek. En rättvis seger tycker jag. Trea blir R White på 1258 sek. Alltså endast 2 sek från flyoff. Dessa sekunder bommade han i 1:a starten.

I F1C skulle Hasse L och Olle S försöka leva upp till Julles seger året innan. Inte var det lätt men klart vi skulle försöka. Vi maxar båda i de två första starterna. I tredje start så planterar Olle sin kärra mitt i ett vrålsjunk och kanar ner på 135 sek. Det var verkligen synd för Olle var i stöten. Resten av tävlingen fortlöper utan komplikationer för vår del. Olle gör inga flera miss-tag och Hasse flyger 1260 sek och går till flyoff som ende svensk under dessa tävlingar. Hasse skall tillsammans med 16 andra göra upp om det.

I lottningen drar Hasse spiken och får starta först. Efter olidligt väntande på att den av fransoserna organiserade startlinjen skulle ta form ca 1 timme försenat mot avsedd tid var det äntligen dags att starta. Som sagt Hasse skulle först iväg. Med en perfekt start med bra höjd trodde vi att maxen var säkrad, men vad gör man då tidtagarna säger att motortiden var 8,1 sek. Diskad och så var den dagen förstörd. Resultat delad 16:e plats med M Jean, Frankrike som även han hade övertid. 14 man gick vidare till 6 sek flyoff. Den klarade endast 7 man. Tre man pga övertid och övriga pga modellprestanda.

I 4 sek flyoffen kom startordningen att fälla avgörande det då en blåsa passerade under startintervall. Tre man han med i denna och maxade. Dessa var Kraus (Tvåa i F1A), Österrike, Seydel, V-Tyskland och Truppe, Österrike. Övriga kom ner i god tid före 3 min. 4:a blev på detta sätt Landreau, Frankrike med 152 sek, 5:a Reda, V-Tyskland på 134 sek, han startade endast ett par sek efter blåsan hade gått förbi.

I andra 4 sek flyoffen inträffade inga orättvisande element i form av termik då alla inte får starta på engång, utan det blev en ren prestandatävling. Segrande ur denna gick Kraus med fina 147 sek. Seydel blev tvåa på 132 sek och Truppe trea på 126 sek.

Tävlingen avslutades med prisutdelning Gaye utanför restaurangen. Denna fick dock brytas pga det opålitliga vädret. Häftigt regn. Men efter diverse avbrott så klarades även det av. Tävlingen är verkligen värd att besöka. Så jag hoppas att vi ses där nere nästa år.

Utseedd pennförelare  
Hasse Lindholm

# RESULTAT

FAH'75 \* CBET KLAC F1A FAH'75 \* CBE KLAC F1B FAH'75 \* CBE KLAC F1C

#	C	SUM	#	SUM	#	SUM		
1	SU	3780	1	PRK	3715	1	A	3780
2	PRK	3780	2	POL	3674	2	CS	3780
3	DDR	3772	3	CAN	3667	3	SU	3780
4	ROM	3745	4	BG	3662	4	DDR	3780
5	YU	3736	5	YU	3660	5	NIP	3780
6	BG	3694	6	US	3628	6	SCH	3753
7	BDR	3687	7	DDR	3628	7	IT	3753
8	GB	3656	8	IT	3625	8	PRK	3739
9	A	3655	9	SCH	3623	9	YU	3739
10	IS	3654	10	CS	3610	10	FR	3737
11	HUN	3629	11	BRD	3592	11	SW	3722
12	FR	3628	12	CU	3576	12	BRD	3718
13	US	3624	13	FR	3551	13	HU	3714
14	ARG	3621	14	DAN	3533	14	BG	3710
15	IT	3617	15	IS	3523	15	CAN	3703
16	HOL	3585	16	ARG	3510	16	US	3683
17	CS	3583	17	GB	3479	17	GB	3621
18	DAN	3569	18	SU	3469	18	HOL	3621
19	CU	3556	19	A	3468	19	ARG	3573
20	SW	3528	20	FIN	3399	20	POL	3393
21	FIN	3393	21	HOL	3395	21	FIN	3266
22	POL	3498	22	SW	3373	22	CU	2393
23	NOR	3490	23	AUS	3279	23	DAN	2396
24	SP	3461	24	NOR	2237	24	AUS	1260
25	SCH	3460	25	ROM	1260	25	BRA	1260
26	CAN	3393	26	HUN	1175	26	NOR	1244
27	MEX	3164	27	BRA	1113	27	MEX	1242
28	AUS	3104	28	MEX	973	28	ROM	1112
29	EG	2942	29	NIP	854			
30	NEZ	2520						
31	BRA	0						

NAME, FAMILY	FLY OFF	NAME, FAMILY	SUM	FLY OFF	NAME, FAMILY	SUM	FLY OFF
1 BVAZ TCHOP	+240 +300	1 PAIK CHANG SUN	1260	+240 +300 +303	1 LARS OLOFSSON	1260	+180 +180 +158
2 P. J. ALLNUTT	+240 +131	2 BOB WHITE	1260	+240 +300 +281	2 E. T. VERRITZKI	1260	+180 +180 +148
3 DIETHAR HENKE	+233	3 HANS ZACHALMEL	1260	+240 +300 +280	3 M. J. BURNS	1260	+180 +180 +141
4 IVAN HOREISI	+224	4 KIM IN SUL	1260	+240 +300 +243	4 SIEGFRIED REDA	1260	+180 +180 +130
5 JEAN-PIERRE CHALLIN	+210	5 ALBRECHT OSCHATZ	1260	+240 +300 +235	5 REINHARD TRUPPE	1260	+180 +180 +130
6 ANTON WIDENSEK	+203	6 ROBERTO ARTIOLI	1260	+240 +300 +222	6 URS SCHALLER	1260	+180 +180 +128
7 MARIANO FERNANDEZ	+191	7 GEZA VINCZE	1260	+240 +300 +214	7 SIN SANG GUL	1260	+180 +180 +119
8 WIESLAW KORCZAK	+186	8 HUGO BENEDEMI	1260	+224	8 HIRKO BUELAYAC	1260	+180 +180 +115
9 ANTON BUCHER	+182	9 JVR, MC GILLIVRAY	1260	+212	9 CENEK PATEK	1260	+180 +180 +112
10 AYAZ LEPP	+182	10 RAINER HOPFBASS	1260	+199	10 ANDRAS MECZNER	1260	+180 +180 +111
11 GANG JUNG SIK	+180	11 VILIM KMOCH	1260	+193	11 VERNER KRAUS	1260	+180 +180 +109
12 VOLKER LUSTIG	+178	12 DUBAN PECEK	1260	+173	12 AL, DENKIN	1260	+180 +180 +104
13 JUKKA BILLGREN	+172	13 MERV, TOMAS	1260	+171	13 KLAUS ENGELHARD	1260	+180 +180 +101
14 BRANKO LEBKOSEK	+171	14 BERT KROON	1260	+147	14 KIM JUNA HI	1260	+180 +180 +101
15 WAZ, ISAENKO	+171	15 FRANTISEK RADO	1259		15 PETER MAURER	1260	+180 +180 + 99
16 MARTIN VOLLBRECHT	+167	16 RASHKOV	1253		16 MICHEL TRIBARNE	1260	+180 +180 + 89
17 WALTER PALMIERI	+162	17 PETER RASHUSSEN	1252		17 FRANZ HARTWANGER	1260	+180 +180 + 84
18 JENO VOROS	+160	18 ALLAN EDWARDS	1250		18 I, GORANOV	1260	+180 +180 + 80
19 CRINGU POPA	+156	19 STANISLAV ZURAD	1243		19 DICH LYONS	1260	+180 +180 + 77
20 HAKAN BROBERG	+153	20 JOSEF KLIMA	1240		20 JOSEF ADLT	1260	+180 +180 + 69
21 ILAN WEISS	+152	21 SANTIAGO PENYATE	1232		21 KENNETH FAUX	1260	+180 +180
22 RI SUNG CHAN	+151	22 JACQUES BOIZIAU	1230		22 F. J. SCHLACHTA	1260	+180 +170
23 MICHAEL FANTHAM	+151	23 KASIMIERZ LAPINSKI	1226		23 V. R. MOSIRSKI	1260	+180 +160
24 TOTEV	+151	24 PEKKA BALLIMEN	1226		24 URBAN NIGREN	1260	+180 +159
25 ANTONIO MARTINEZ	+150	25 DIETER SIEBENMANN	1216		25 SILVANO LISTRATI	1260	+180 +158
26 IOAN ENGEN POP	1260 +149	26 KIELL LIWENBORG	1215		26 JOSE AD BONETTO	1260	+180 +157
27 RI CHUL	1260 +144	27 RUDESINDO MARQUEZ	1215		27 KEIICHI KIBIKI	1260	+180 +149
28 VOLFGANG ZACH	1260 +143	28 VALCHEV	1214		28 VACLAV PATEK	1260	+180 +141
29 MARIO SODINI	1260 +141	29 HANS REIFLER	1212		29 HANS-JOACHIM BENTHIN	1260	+180 +140
30 JESUS LOPEZ	1260 +139	30 BEN-ITZHAK ITZHAK	1209		30 ANDRES VALDES	1260	+180 +122
31 DOUGLAS	1260 +130	31 RONALD POLARD	1203		31 TOH PROSSER	1260	+180 +115
32 ROBERT ISACKSON	1260 +128	32 PAVEL WLODARCZIK	1203		32 HORST KRIEG	1260	+180 + 88
33 ADRIAN R. BARDET	1260 +113	33 GIOVANNI CASSI	1197		33 BUSHARIN	1260	+180 + 11
34 ARNO DEUBEL	1260 +110	34 KIM DONG SIK	1195		34 YRYO WALTONEN	1260	+180
35 JOHN COOPER	1260 +109	35 STOIANOV	1195		35 FERENZ CZIZMAPIK	1260	+180
36 JORN ODEMARK	1260 +104	36 FRITZ GANSLI	1195		36 EOLO CARLINI	1260	+180
37 PETER BUCHWALD	1260 + 99	37 WILLARD SHITZ	1194		37 LADISLAV KOVACIC	1260	+180
38 JIVKOV	1260 + 99	38 I.M, SILBERG	1192		38 SERGIO SAVINI	1260	+174
39 PIERRE DORN	1260 + 89	39 EGON MIELTIZ	1191		39 DAVE ROUNSAVILLE	1260	+169
40 GREGORIE	1260 + 31	40 A.G. JUROV	1190		40 SHIGEKI MIYAMOTO	1260	+148
41 MORDEHAI OVRUTZKY	1260	41 CARLOS GONZALES	1189		41 TETSUJI MASUDA	1260	
42 FERENZ SZVACSEK	1260	42 MICHAEL WOODHOUSE	1183		42 MICHEL JEAN	1260	
43 KIMMO KULMAKKO	1259	43 OLE TORGENSEN	1179		43 HANS STETZ	1252	
44 HANS-JURGEN WOLF	1252	44 JOACHIM LOFFLER	1177		44 JOHAN VAN UDEN	1245	
45 ENRICO TUMIATI	1249	45 VERNER NIMPTSCH	1175		45 POUL HOLM NIELSEN	1244	
46 HERBERT SHMELIK	1243	46 LAIOS PURGAI	1175		46 TOR BORTNE	1244	
47 DANDU PETRESCU	1225	47 JON DAVIS	1174		47 JOSE LUIS DE LUNA	1242	
48 PAVEL DVORAK	1225	48 MATTI SOININEN	1172		48 GIANPAOLO BARBABELLA	1233	
49 DURA MASSARI	1216	49 MARCELLO CANCELLI	1168		49 ORESTES CUZZI	1233	
50 DE LUNA	1206	50 EMILE GOUVERNE	1168		50 RUDOLF SCHENKER	1233	
51 PIETER DE BOER	1204	51 REUVEN BRAND	1160		51 VELUNSEK OTON	1219	
52 ANAM DE MELLO	1203	52 KLAUS LEISNER	1157		52 KIM SUNG HAK	1219	
53 PIET LENDERING	1192	53 MANUEL MENENDES	1155		53 DENIS FERERO	1217	
54 JAMES WALTERS	1192	54 ARIE DONDE	1154		54 ROLIN BAILEY	1213	
55 JAAP KAPPELHOF	1189	55 LOUIS DUPUIS	1153		55 JAN OCHMAN	1207	
56 ECHTJENKOV	1184	56 J.F. REID	1147		56 FRANZ BAUMAN	1206	
57 ABADJIEV	1174	57 JORGEN KORGARD	1141		57 JAN-OLLO AKESSON	1202	
58 DON CHANCEY	1172	58 KIELD KONGSBERG	1140		58 JSTVAN HARSFALVI	1194	
59 SVEND GRONLUND	1169	59 NIKSA ALUJEVIC	1140		59 BQISEV	1190	
60 HERBERT SCHMIDT	1167	60 ERNST REITTERER	1121		60 EWOT REUS	1189	
61 SVEIN OLSTAD	1167	61 SWEN-OLOV LINDEN	1118		61 TINY BACKX	1187	
62 WALTER MALLER	1166	62 HENK VAN HOORN	1115		62 B, EGGLESTON	1183	
63 NILS WALLERTIN	1163	63 PAULO BOLON RIBEIRO	1113		63 JERZI KRZEMINSKI	1176	
64 JOSE LUIS RAMIREZ	1153	64 VLADIMIR KUBES	1111		64 FRANK WOLFF	1163	
65 JORGE GONZALEZ	1152	65 ALAN WELLS	1093		65 ROUCE COLLINS	1148	
66 RUDIGER SPANN	1152	66 HANS MARTIN	1087		66 MANUEL BLANCO	1133	
67 STANISLAW KUBIT	1145	67 WENZ, SAPASHNI	1087		67 TADEUSZ PIATEK	1122	
68 SUEN DIHZ	1144	68 TOM PROSSER	1083		68 GRINGU POPA	1112	
69 PER GRUNNET	1140	69 SVEIN OLSTAD	1058		69 HAURICIO ZITO	1080	
70 JOHN BOONE	1136	70 JAN ZETTERDAHL	1040		70 REIJO SAUKKONEN	1079	
71 URI GURFEIN	1134	71 ARCANGEL ARMESTO	1035		71 REIMA LUOSTRINEN	927	
72 JANOS HORVATH	1109	72 PIM RUYTER	1020		72 PALLE JORGENSEN	857	
73 JEAN-LUC JAROUSSEAU	1108	73 PENTTI PASANEN	1001		73 TOMAS KOSTER	205	
74 FULVIO VARETTO	1108	74 ERNESTO JIMENEZ	973		74 DANDU PETRESCU	000	
75 OLLE SANDAHL	1105	75 DAVID TONGWAY	944		75 GEZA VINCZE	000	
76 JORGE MULEONI	1101						
77 STEFAN HUBERT	1098						
78 JERZY BANASJUK	1093	83 GEORGES TSCHUOR	1034		88 WYN, THOMPSON	930	
79 SVEIN LARSEN	1063	84 HEIKKI TAMKAPAA	986		89 SHEZLI	913	
80 DAVID ANDERSON	1063	85 DAVID SIMONS	985		90 LUIS COLMENARES	805	
81 ALLAN EDWARDS	1056	86 SOLIMAN	980		91 ANDRE GOMIDE	000	
82 KAMAL	1049	87 JOSE GARCIA	941		92 LINEU DE CAIRES CHARLIER	000	

A1 jun

1 Fredrik Hallgren, Gamen	556
2 Annika, Hallgren, Gamen	402
3 Magnus Lööf, AKMG ffl	365
4 Herbert Hartmann, Västerås	388
5 Jan Blomqvist, Gamen	335

A1 sen

1 Nils-Olof Gustavsson, Axvalla ffl	624
2 Lars-Olof Danielsson, AKMG ffl	586
3 Bo Hallgren, Gamen	559
4 Lasse Larsson, AKMG ffl	556

A2 jun

1 Claes Svensson, Uppsala	760
2 Dennis Qvick, Linköping	740
3 Bengt Pettersson, Linköping	682
4 Hans Svensson, Uppsala	652
5 Lars Mirow, Linköping	633
6 Anders Gustavsson, Axvalla ffl	514
7 Ingemar Petersson, Fladderem	511
8 Herbert Hartmann, Västerås	414
9 Magnus Lööf, AKMG ffl	235
10 Jan Sirannegård, Gråbo	166
11 Bo Jarborg, AKMG ffl	41

A2 sen

1 Tomas Alm, Eskilstuna	811
2 Per-Arne Svensson, Uppsala	800
3 Lasse Larsson, AKMG ffl	798
4 Gösta Rask, Waxholm	737
5 Ingvar Sares, Viggem	735
6 Bo Jansson, Linköping	712
7 Nils Wallertin, AKMG ffl	680
8 Olle Broman, AKMG ffl	677
9 Rune Olsson, Gamen	669
10 Håkan Broberg, Borlänge	665
11 Åke Engström, Axvalla ffl	651
12 Bror Eimar, Nimbus	640
13 Lars-G Olofsson, AKMG ffl	632
14 Sture Eriksson, AKMG ffl	602
15 Per Qvarnström, Fladderem	569
16 Nils-Olof Gustavsson, Axvalla ffl	558
17 Louise Flodström, AKMG ffl	514
18 Torsten Eriksson, Uppsala	479
19 Carl-Gustav Karlsson, Eskilstuna	388
20 Bengt Johansson, Axvalla ffl	361

B2

1 Bror Eimar, Nimbus	840
2 Björn Söderström, Solna	777
3 Knut Andersson, AKM	745
4 Jan Zetterdahl, Solna	714
5 Lennart Hansson, AKM	700
6 Lennart Flodström, AKMG ffl	669
7 Bengt Blomberg, Gamen	663
8 Lennart Backman, Eskilstuna	539
9 Thomas Ekendahl, Eskilstuna	366
10 Tomas Alm, Eskilstuna	364
11 Ulf Carlsson, AKMG ffl	129

C2

1 Lennart Larsson, Solna	856
2 Claes Mårtensson, AKM	747
3 Ulf Carlsson, AKMG ffl	720
4 Sören Gustavsson, Eskilstuna	702
5 Lars-Gunnar Lindblad, Eskilstuna	693
6 Eddy Asfeldt, Eskilstuna	468
7 Tore Hedqvist, Eskilstuna	237
8 Lars-G Olofsson, AKMG ffl	99

# LINFLYG

## NM 1975

### NM I SOLNA 16-17 Aug 1975

I soligt och ganska vindstilla med nån regnskur kunde smakas utsände välkomna våra nordiska grannar Finland och Danmark till Solnabanan (team och speed) och Ursviks idrottsplats (combat och stunt). Tyvärr kom det ganska tunt med deltagare i alla klasser utom combat. I team ingen utlänning vilket gjorde den avdelningen till en ren klubbmatch. Det förekom diskussioner om NM och det fanns förslag att göra det till en öppen tävling. Någon ville ha det som en del av EM och VM och räkna bara de nordiska placeringarna i en särskild prislista.

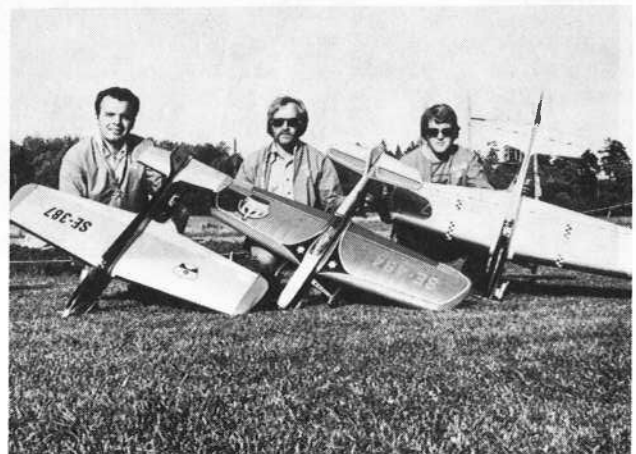
Solna kommun hade välvilligt (efter bearbetning från Harald Sannes) ställt funktionärsvagnar och annat till vårt förfogande. Lagledarna fick var sitt litet standar med Solnas vapen på.

Det var hårt i speed med endast 2/100 sek mellan Ove och Charlie. Niels Lyhne-Hansen lyckades tyvärr knäcka sitt plan mot asfalten vid första flygningen. Alla flög Rossi - utom Ove förstås. Till nästa år och VM vill vi nog se lite mer sprutt i de svenska spisarna, 20-30 km/tim mer måste till för att vi inte skall hamna på den nedre förhatliga halvan av prislistan.

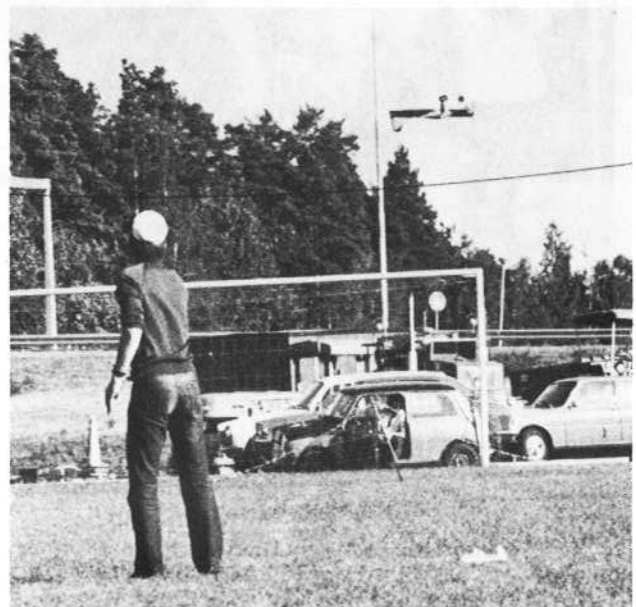
Team flögs bara ett heat plus final och man hade en känsla av att det inte var de vassaste bitarna som klöv luften. Uffe och Göran kunde trots det säkert och elegant försvara titeln med ett nytt 200 varvsrekord i finalen. Grattis.

Bägge dagarna körde vi först speed och team för att sedan åka över till Ursviks toppenfina gräsplan och flyga stunt och combat inför en publik som nog som mest uppgick till ett 100-tal applåderande och jublande solna och sundbybergsbor. Solna-Sundbybergs tidning hade en reporter, ute som blev mycket imponerad. Det lönar sig verkligen att inbjuda såna här småtidningar. (tips)

Stunten blev jämn och Gunnar Carlsson, Handen har nu definitivt tagit steget upp bland de stora grabbarna. Ett hett tips inför SM.



Segrande stuntlag. Fr v Ove Andersson-Västerås, Alf Eskilsson+Kungsbacka och Gunnar Carlsson-Handen.  
Foto: Peter Evers



Kai Karma flyger stunt.  
Foto: Peter Evers

If you dig combat - HONK! Den roligaste klassen är combat och den hade också samlat fullt deltagarantal och mest publik. Det är också den mest protestrika och bråkigaste klassen. Den här tävlingen var inget undantag även om det inte spårer ur alldeles. Det går att göra combat till en mer lättömd klass om reglerna hela tiden görs mer väldefinierade och att de tävlande och domaren innan tävlingen noggrant går igenom reglerna. En ringsidedomare är också bra.



Toni Schmidinger tackar Niels Lyhne-Hansen för god match efter första omgången. Så glad är man även om man förlorar. Good sport.  
Foto: Peter Evers

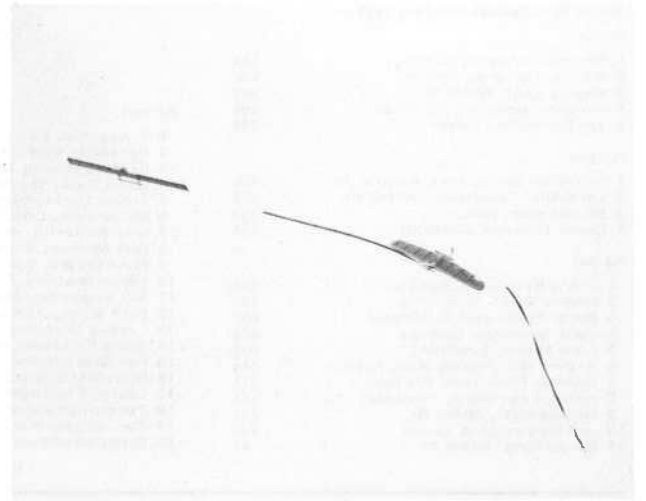


Dansken Leif Mortensen släpper Henrik Linnets snabba combatmodell, Motor Webra Mach II.  
Foto: Peter Evers

Alltså välkomna i SMAKA med synpunkter på combat, speciellt då ett tveksamt fall har inträffat. Vid årsmötet får vi då titta tillbaka och försöka förbättra reglerna och domarsättet.

Ett äldre par kom under stunts fram till grenred och ställde följande fråga: "När börjar den där stridsflygningen? Det är det vi vill se!"

Första heatet var premiär för Toni Schmidinger i den blågula tröjan. Niels Lyhne-Hansen fick två klipp och Toni tog tråd+serp+kärra för dansken i ett desperat försök till "instant kill". Heatet var för övrigt mycket underhållande, combattävlingen hade få tråkiga heat. I heat två möttes Henrik Linnets och Rauti. Linnets vann med ett klipp tack vare sina snabbare Webra mk II och Super Tigre.



Unik bild! Ingemar Larssons combat fastnar och bogseras i serpen av Kai Karma.  
Foto: Peter Evers

NM-segraren för två år sen, Mortensen kom till nästa heat mot J Niskanen med samma häck som han hade då. Heatet blev långsamt med mycket markkänning. 1-1 i klipp men seger för Mortensen. I fjärde heatet kläddes Ingemar Larsson av med 4-2 i klipp mot Karmas snabba glödare. Ingemar gjorde tabben att försöka hänga med i Karmas tempo vilket helt enkelt inte gick med en trött st. diesel. Nionde deltagaren Erik Huss lottades vidare.

I förlorarmogången vann bägge svenskarna över respektive finländare. Därefter återstod sju man vilket betydde att en man lottades vidare direkt till semifinal. (Henrik Linnets).

Karma vann sedan över Mortensen i ett bra heat med många klipp och Niels tog Toni Schmidingers skalp. Inte utan vidare. Toni är verkligen coming och verkar ha lärt sig en hel del efter sommarens Englandsturné. Bland annat hade han med sig sex nya kärror av engelsk typ.

Inom parentes var de flesta tävlande modellerna av sådant snitt - det verkar mode? Vikten låg mellan 420 och 450 gram vilket är tungt. Trots allt flög de bra vilket får anses bero på större vingyta. Som jämförelse kan nämnas att mer spånkorgiga kärror av amerikansk eller Ruter Ess typ inte bör väga mer än 400-420 gram för att komma till sin rätt. För övrigt är det kul att se att utvecklingen har gått åt rätt håll: De nya kärrorna är mer lättbyggda, inte så vikt känsliga, vändbara, hållbara mm. Den mer stabila konstruktionen gör också att solarfilm går bättre att använda. Plastfilm var praktiskt taget det enda klädselmaterialet.

Kvartsfinalen började oturligt för di svenske genom att Ingemar och Erik fick möta varann. Heatet blev spännande och Erik stod som segrare när slutsignalen gick. Han fick hela tiden ett litet för-språng genom att hans MVVS-kärra (diesel med stor förgasare och tryck) var snabbare och mer vändbar. Efter heatet visade det sig att Erik hade sprungit in i yttercirkeln utan att ha hjälm på sig. Ingemar protesterade och juryn dömde till hans fördel. Det finns en lucka i reglerna där eftersom det står att man "inte får lämna innercirkeln hjälm" men inte att man inte får beträda området mellan cirklarna vilket hade varit tydligare.

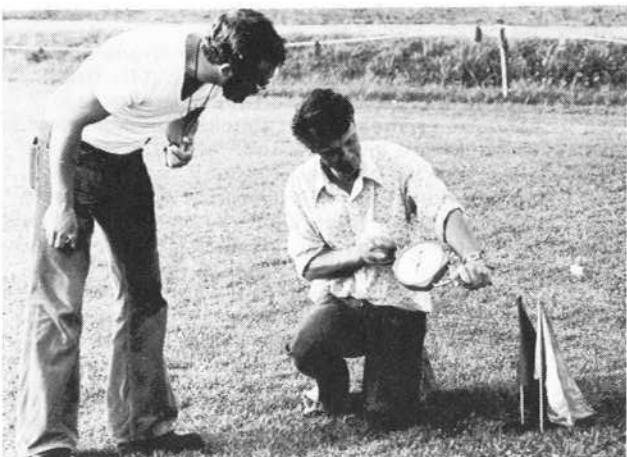
I semifinalen mötte Karma Larsson och fick stryk tack vare att han inte kunde behärska sin snabba modell mot Ingemars långsamma ryggygning och små buntar. Det är svårt att möta en mer långsamt flygande och finurlig plot om man har supervassa glödare.

Finalen blev hård och Ingemar ledde med två klipp då en luftkollision och lintrassel satte stopp för vidare fight. Hansen släppte upp sin reserv medan Ingemar väntade och försökte reda upp härvan, Hansen blev då diskad eftersom han inte hjälpte till. Ännu en lucka i reglerna som resulterade i sura läppar och hatfyllda diskussioner. Här hade det varit lämpligt med en ringsidedomare. Han kommer att finnas på SM - lita på det. För övrigt: "IF YOU DIG COMBAT .....HONK!"

ANDERS



Sekretariatet i det gröna. I mitten tävlingsledaren Bengt-Olof Samuelsson, Foto: Peter Evers



10 kg var det! Domare Anders Leimalm kollar Harald Sannes krafter, Foto: Peter Evers



Karmas modell, Foto: Peter Evers

## BLANDAT

Trött på läckande glödstift?

Fireball blå är en bra plugg för "hot fuel" men har nackdelen att den kan börja läcka. Man kan tätta antingen med vanlig araldit (den långsamma typen) eller ännu bättre med ett speciellt keramiskt tätningsmedel som heter BR-22. Skicka tre dollar till Bill Allen 418 Fairment drive, Dekalb, Illinois 60115 USA så skickar han lite BR-22 som räcker till ett antal pluggar, hur många vet jag inte. Lägg även med några internationella svars-kuponger till porto. Observera att tätningen av glödstift måste göras medan de är nya annars fastnar inte limmet.

Brittiska Mästerskapen har nyligen hållits och från Sverige deltog Sven Pontan, Mats Böhlin och Gösta Bengtsar. Man flyger alla klasser i både lina, radio och friflyg och förutom våra nämnda teamflygare har det varit svenska deltagare i pylon. Här är i alla fall Svenes tävlingsrapport:

Några subjektiva intryck från British Nationals på RAF Finningley, Doncaster, Yorkshire den 21-26 maj 1975

Det första vi märkte när vi kom till England efter en ganska blåsig överresa, var att man kör till vänster och håller hastighetsbegränsningarna. Anmälan och husrum hade vi fixat via våra brev-vänner Dave Rudd och Dave Clarkson. Vi har ju snackat om detta NATS i åratal så nu var det dags att göra en insats.

Man flög i alla upptänkliga klasser med allt som kunde flyga och lite till. Alla sorters radioflyg trängdes om utrymmet i etern längs den stora landningsbanan, linflyget höll till på stora betongplattor ungefär mitt på fältet och tvärs över alltihop kom alla friflygmodellerna nedramlandes. Kort sagt; En enda stor flygfest uti dagarna tre.

Det var säkert något tusental modiga, som trotsade snålblåsten och campade på fältet, många hade släpat med sin husvagn. Blåsten var så fruktansvärd, att hade man inte knäppt gylfen ordentligt så slets byxorna av kroppen (enl. Gösta). På lördagen kom några regnstänk, så sen gick Mats och Gösta i regnrock mest hela tiden. Vi var helt enkelt tvungna att pålsa på oss allt vi hade i klädväg för att inte förfrysa.

Vi försökte hinna se så mycket som möjligt men fältet var stort och allting hände samtidigt. Det fanns inga bra och riktigt aktuella resultatavlor, så man fick fråga istället. Jag hann i alla fall byta några ord med våra pylonflygare och det gick tydligen ganska bra för dem.

Det mest imponerande var alla duktiga combat-flygare. Hela deras flygstil var fullständigt anpassad efter engelskt blåsväder. Jag såg inte ett enda varvs planflygning ens på träning. All flygning bestod av ett snirkligt trixande på läsidan, med stora lätta solarfilmklädda ramar till modeller, oftast drivna av Oliver Tiger Mk IV. Det fanns också några PAW (eng uttal: påå) och rätt många Super Tigre G15 med pacifier (napp) eller penbladder.

Till dessa tävlingar hade man bestämt, att den fega taktiken med sättning i backen efter några raska klipp på motståndaren skulle leda till diskning pga "ungentlemanly conduct". Jag tror det var omkring 100 startande i int-combaten. Minst 10 combatmodeller var i luften över hela området alla tre dagarna från tidigaste gryning till sena natten. Själva tävlingen kördes parallellt på två cirklar. Något nytt var att domarna satt inne vid mittcirkeln (med avbitartången redo) och kunde på så sätt ha kontakt med de tävlande.

Två amerikanare var med och körde med ST G15-drivna modeller. Båda flög riktigt bra när de väl anpassat sig till den engelska "följa John" -taktiken. Alla verkade helt orädda för lintrassel. Man kunde se många heat där en bättre kille jagade tätt efter den andres serp i över halvdussinet loopar och tillbaks igen, ofta bara nån decimeter över backen. Ganska fantastiskt. Alla var så hungliga på kvällen så det blev tyvärr ingen tid för B-combat. Annars var det flera som byggt sådana.

STUNTFlygarna var, åtminstone efter svensk standard, kollosalt många. De flesta försökte flyga programmet medlägsta möjliga hastighet och minst en totalkvadd kunde noteras. Den hårda men jämna vinden skapade problem och de program jag hann följa såg ganska ojäma ut. Det flögs Nobler i alla möjliga varianter och en del skalaliknande modeller. Vann igen gjorde Jim Mannal. (Han har visst gjort det förut...)

SPEED; Alla klasser från 0,8 till 10 cm<sup>3</sup> flögs. För samtliga nitroklasser provdrog man 40 ggr modellens vikt. När man drog de större modellerna gick det ibland åt två man i varje ände för att hålla emot. Groupers var helt bannlysta, men det hängde en fullklottrad petitionslista uppe, där man ville ha tillbaka dem i open speed (allt utom FAI speed). Italienska OPS-fabriken ställde upp med en 10 cm<sup>3</sup> asymmetrisk modell. Dessvärre hann vi inte se så mycket av grenen, utom att många daskade i backen kraftigt.

#### RACING:

$\frac{1}{2}$ A-TR: Små, näpna kärror som led hårt av vinden. Heaton/Ross vann inte som de brukar.

Good-Year: Många vassa Rossi som lät mer än de gick. För första gången bara glödare i finalen. Den vanns på snabba mekningar av mer än på flyghastighet. Detta är klassen för nybörjare och man körde en speciell novisfinal.

Rat-race: 40-motorer med ljuddämpare, eller något slags avgasrör. Flögs mest på skoj, som det mesta där. De snabbaste flög runt 190 km/h och det var vild högflygning i finalen.

Och så till vårt eget: På söndagen kördes det första heatet i FAI-TR. Team B-B skrällde till med 4.19,6. Bara bröderna Metkemeyer från Holland var snabbare på 4.12. B-B:s tid nåddes i ett svårt heat, dels kallt och blåsigt, dels mot svårflugna motståndare; Helmich-Kroon, Holland och Everitt-Cooke, England. Det engelska laget pilot använder samma obstruktiva flygstil som Göran Rylin. Det är nog bra att ha Göran att träna på som Mats sa.

På måndagen, Banks Holiday, klarnade vädret lagom för finalerna och B-B:s andra heat gav, trots en naggad propeller och lite överkomp en tid på 4.34. Detta överträffades bara av Metkemeyer på 4.15 och Fry/Smith på 4.33,8 (soloflygning). I båda heaten bytte Gösta kallt mekplats för omtankningarna. Den taktiken verkade helt okänd för engelsmännen, men efter hand kom fler och fler på fitnessen och haverierna minskade.

Det behövdes ca 4,45 för att nå semifinalerna. Tyvärr fastnade motkolven för B-B, och motorn överhettade mer och mer. 4.59 gav ändå sjunde bästa i semi. Metkemeyer (med Bugl) blev bäst på 4.15. Heaton/Ross (Bugl) fick 4.31 och Place/Howard (ETA) 4.35. Inga märkvärdiga tider för att nå finalen alltså

I FINALEN flög bröderna M/M runt 24 sek i 33 varv och vann på 8.49 före H/R med 9.02 och P/H med 9.37.

Omdömen: Många försökte åka med för lätta plan, som snöpligen blåste in och kraschade. Bugl-motorerna gick med en glatt skvättande gång, men är nog knappast oöverbinnerliga. Ca 10-15 lag höll någorlunda god klass, många var från Holland. Något som särskilt märktes var att många körde i flera klasser och hann inte springa emellan utan fick lämna w.o alldeles för ofta.

B-TR: Jag hade byggt en modell särskilt för detta tillfälle med en OPS-29. Då Björne Winkler inte kunde komma loss från jobbet mekade Gösta istället. I vårt första heat blev det två mekningar (42 varv istället för 45). De engelska reglerna föreskriver 17,7 m linlängd, 90 varv (180 i final). Vettigare än våra korta linor. Det andra heatet började med tjuvstopp efter 2 m och att snurran klipptes av vilket gav 10 varv kortare/tank och 2-5 sek långsammare.

För team BB stack pluggen i första heatet och då fick fransmännen Surugue/Magne problemfritt solo-flyga till sig nya rekordtiden 3.28!! De använde en OS Max 40HR (Pylonmotor) med eget ABC-liknande kolv-foder (kromad Al-cyl???) Engelsmännen Gray/Lopez körde med ST G29RV ABC och cumene-haltigt bränsle (för att få fler varv). Det gick också fort, nedåt 18 sek på 9 varv men de blev tyvärr diskade pga högflygning annars var det dryga 3.40. De nu nämnda planen höll sig alla fyra mellan 19-20 sek i ärliga tremansheat. Övriga hade klart långsammare och vingligare prylar. Som vanligt var det andra saker som kom att avgöra: startsäkerhet, glödstift och en tveksam domare, ibland slapp ibland stenhård. En sak som vi inte visste innan var att man varmkörde 1 minut, sedan 30 sek tyst och därefter start. Domaren använde ganska diskreta hand signaler som kunde missuppfattas och därför startade andra heatet för BB med en för kall motor. Sedan tillkom startproblem då de kopplat bort auto snapsen pga brandrisken. Våra egna tider på drygt 4 min räckte gott för semifinalerna. Runt 1.40 fordrades.

I första heatet flög jag mot fransmannen och i första mekningen fastnade min modell i fransosens linor. Borde blivit diskning men han fick omflygning. Gösta sprang ändå snabbt och hämtade planet tankade och slog igång. Det stannade på 88 varv och jag försökte dra runt men det gick dåligt pga vinden. Modellen slog runt och kanade över mål-linjen på rygg. Tid: 4.02.

BB hade väldiga startproblem, men hängde med i bra fart när den väl kom upp i luften. Till final gick i alla fall ett franskt och två svenska lag. Då vi saknade en mekaniker (suck!!) uppkom den pinsamma och inte helt oväntade situationen med w.o. Alltså gick vi på heattiden och tog min OPS. På det viset skulle gamle veteranen och vinnaren de tre senaste åren Chas Taylor komma med. Hans 21 år gamla modell trotsar all beskrivning, ETA 29 som drivkälla. Sen började överraskningarna. Kontrollmätning av modellerna!! Stor uppståndelse Taylor hade för stor tank! Även näste engelsman i tur hade för stor tank så en tredje man kom till final (på 7:de bästa tid).

Finalen: Vi kom iväg på rycket medan fransmannen blev stående 40 sek då dennes mek klippte av hela fingertoppen på slagfingret. Stort blodbad, snabb omplåstring och igång igen. Engelsmannen var en spurv i tranedans, modell långsam men säker. Vår ledning ökades första pit-stopen. Det franska laget hade stora problem med omstarten. Väl uppe igen försökte han köra ifatt men kom bara om ungefär en gång vart 20, de varv. Allt såg bra ut tills tredje mekningen då pluggen stack. Mats stack ut bland publiken och hämtade nya pluggar och sent omsider harklade OPS:en igång men då var segern redan klar för fransoserna och det engelska laget slog oss med ca 5 varv. Alltså 3:de plats i det första svenska B-teamförsöket.

Sammanfattning: Utvecklingen av Schnüerle-motorerna för B-tr har klart distanserat de tvårspolade. Till hösten lär det vimla av konverterade pylonmotorer i England. Visserligen kan en bra ST hänga med länge till men den tycks fordra ganska exotiska bränslen för att klara varven. Varning för BENSENFÖRENINGAR som har den lilla olägenheten att de tränger in genom huden och ger inre skador, särskilt på njurarna. Joe Devonish hade genomlidit flera svåra njuroperationer och orsaken kan mycket väl vara TR-bränslet. Det är ju lömska prylar då det också lagras upp i kroppen och ingenting behöver märkas på





Överlägsnast av de tre standardlagen var Samuelsson-Andersson från Galax som aldrig behövde känna sig hotade av de andra.

Team och combat kom på söndagen, dvs på söndagen flög man. I Team är det bara att dra slutsatsen att det finns minst fem lag som flyger under 4.35. Dagsbästa noteringen svarade Team BB för med 4.12.

I combaten slog sig några nya stjärnor fram till final, nämligen Lennart Nord och Klas Brobeck sedan de andra stjärnorna fått stryka. Combaten är rolig på det sättet att det aldrig är givet vilka som går till final och det tjänar nog sitt till för att intressera nybörjare för klassen. Tillströmningen av nytt folk har tydligt märkts det senaste året och combaten är tydligt på uppgång. Inte minst gäller detta combat-40.

VÅRTÄVLINGEN; Svenskt rekord 4,09 i team. SK LIN-LEN tog Combatklubben

COMBAT. Fint väder, lite blåsigt men i stort sett vanligt Vår-tävlingsväder hade mött upp på F18 tillsammans med 10 st glada combatflygare. 4 från Västerås, 3 från Handen, 2 från Nimbus-tyresö och en från sk LINLEN. Var är grabbarna från Nybro? De saknades denna gång. Man tycker ju att de som har combatklubban skall komma upp och försvara titeln. (För den finns väl i Nybro?)

1:a omgången bjöd på rätt slappa heat och det verkar som man i allmänhet tar det lugnt eftersom man vet att man har ett försök till att gå vidare. Man beundrade i alla fall västeråsgrabbarnas snabba modeller. De använder sig av glödstiftsmotorer men dessa var svårstartade i varmt tillstånd och ibland gick glödpluggarna sönder. När väl 2:a karran med dieselmotor kom upp hade man förlorat lite tid.

De första riktigt bra heaten blev det när förlorarna i 1:a omg flög mot varandra. Johan Norelius och K-G Nilsson kämpade bäst och gick vidare tillsammans med Lennart Norell som hade lyckan att bli lottad vidare direkt.

2:a omg bjöd på idel bra heat, inte minst mellan Per Stjärnesund och Staffan Larsson. Den senare visade att gamla hundar visst kan sitta och vann med tre klipp mot ett. En annan gammal räv var också duktig på att klippa serpar: Under de 113 sek, som heatet varade klippte Bernt Gustavsson Tony Schmidingers serp tre gånger.

I semifinalerna vann Bernt över en vilt fajtande Mikael Höög med 7 p och Staffan över Norelius.

Finalen fick flygas om eftersom mindre än 5 p skilde. Bernt vann till slut med 46 p. Båda finalerna var välflugna och vi ser gärna fram mot fler av det slaget.

Till slut lite statistik: Bernt Gustavsson flög 5 heat (1200 sek) höll sig i luften 1075 sek och hade 8 klipp. Staffan Larsson flög 5 heat och var i luften 948 sek med 9 klipp. Mikael Höög flög 4 heat (960 sek) höll sig i luften 722 sek med 3 klipp noterade. Johan Norelius flög 5 heat med 855 flygsekunder och 1 klipp.

"MANNE"

COMBAT OPEN HADE SEX anmälda deltagare. Till finalen kom den inte helt okände Handenpiloten S. Larsson efter att ha kört över P-A Fransson från LINLEN. Göran Njurling från hemmaklubben borrades i sank av självaste grenred, som sedan blev en lätt munsbåt för Mästaren. Men vänta bara till nästa gång Staffan, då har jag tränat mer.. Klassen verkar i alla fall vara på uppgång flera gamla ringrävar har byggen på gång, tex Göran Bengtsar och svenske rekordhållaren i TR-A Thoite Andersson.

"if you dig combat - honk"

Vid den här tävlingen provade vi en ny regel nämligen att ge 100 p också för klippning av tråd plus serpentin om detta skedde som "första-klipp". Försocket slog väl ut och bidrog till att ge liv åt heaten.

Vi provade också ÖSFK:s nya serpentiner. Det visade sig att den tunnare varianten för int hade en tendens att fladdra sönder. De tjockare Openserparna höll bättre. Alla klubbar som vill ha tips om hur man gör bra serpar uppmanas vända sig till Lars Ohlsson tel 0755-61102 eller Håkan Mannerstedt 0755-17033. Handlovsrem i Combat Open fungerar också relativt bra när man har vant sig. Kärrorna är så pass snabba och vändbara att man hinner flyga ut ur de flesta tilltrasslade situationer.

För övrigt hoppas jag att det nya regelhäftet skall komma ut i slutet av sommaren. Det har varit lite trassligt att få tag i och översätta en del regler speciellt i combat och team.

Den annars så vackra dagen började med att en häftig debatt bröt ut vid genomgången. Det rörde sig om följande.

Handens mfk hade haft uppvisning på Gärdet i Stockholm torsdag-lördag. Genom missförstånd hade DN tagit in som evenemangstips att uppvisningen skulle vara Lördag-söndag. Det föreslogs nu från Handenhåll att vi skulle flytta vårtävlingens combatdel till Gärdet, för att vi på så sätt kunde få lite PR.

Nu blev det inte så eftersom inte alla var överens. Vi kan lämna den något upprörda diskussionen som bröt ut och i alla fall konstatera att linflyggrenen håller på att stagnera. De senaste 10 åren har deltagarantalet i stort sett sjunkit från ca 30 deltagare per klass till ca 10. De senaste två åren har en svag uppgång kunnat konstateras främst inom combat. Speed har praktiskt taget försvunnit.

Till stor del är det radioflygets uppgång som bär skulden. Varför många tycker radio är roligare ska vi inte gräva ner oss i. Låt oss bara konstatera att vi nu måste komma med lite fräscha idéer för att få upp linkontrollen ur den vågdal den befinner sig i. Vi måste framhäva de speciella fördelar som linkontroll har nämligen:

- 1 Du kan flyga var som helst nästan.
- 2 Planen är billiga och enkla
- 3 Du upplever att det är du som styr planet
- 4 Publikvänlig

Tittar vi på punkterna så ser vi att de stämmer helt bara för combat. Min slutsats blir därför:

Modellflygtävlingar med combat och stunt får inte hållas på platser där ingen publik kan få finnas. Låt inte Team och Speed dra ner möjligheterna för linkontroll i allmänhet.

Vi kan försöka ordna uppvisningar och tävlingar på idrottsarenor tex mellan halvlekarna i fotboll. Vi måste också försöka att få fram plan som är så enkla som möjligt och kanske också klass "slow combat" som motortrimning och dyr komplicerad utrustning inte behövs till.

Team-racing

Vi har nu tre eller fyra lag av världsklass. Under förhållanden som vindmässigt får betraktas som svåra och i tremansheat presterades mycket bra tider. Detta visar att man nu har rutin och material för att på allvar slå igenom internationellt. Speciellt bra är Larsson-Rylin just nu. 4.09 med förstakärran och 4.15 med reserven är inte så dåligt. Tiderna motsvarar de bästa tiderna som nåtts i världen hittills. Det blåsiga vädret visade också att Uffes modeller är bra i blåst. Även Samuelssons nya 430 grams modell klarade vinden bra trots att den var så lätt. SMAKA väntar sig en ritning på grenchefens "Goodie"-inspirerade läckerhet. Hörde du det Bengt-Oloph?

I team-B inträffade en tråkig kvadd då Björne Winklers minst 10 år gamla plan och tyvärr också en motor krossades mot asfalten sedan sk LIN-LEN gjort en något oförsiktig start. Bengtsar-Böhlén flög ensamma in på 5.52.

## OXELÖSUNDSTÄVLINGEN 1975-06-29

Av Sven Pontan

Det här var den första tävlingen för nästa års landslagsliga och samtidigt den sista innan EM, vilket gjorde att de redan uttagna lagen sparade sina bästa prylar. Undantaget var team B/B, som testade sin nya och lätta maskin. Hjulåporna tycks bli den nya innegrejen ju fortare man kör, desto mer nytta gör den finessen.

Björn Winkler börjar nu komma underfund med Rossi-trimningens metoder. På träning med rak arm och gammal tung kärna fick vi klockningar runt 22 sek/10 varv och distanser mellan 35-48 varv. Första heatet gav en överkomp och en extra mekning, Göran är inte lätt att flyga mot. För att komma förbi måste man ha ett fartöverskott på minst en sek. Vis av den läxan körde vi sen med klar underkomp istället och det gick lite bättre. I semi fick Björne ändå minska kompen i första mekningen, så det kunde kanske gått lite snabbare.

Det här med lätta plan är svårt det. Styrkan måste alltid finnas kvar och snabba nedtagningar och dito plockningar är modellernas egen skärseld. Samuelssons lätta Rossi-kärna knäckte innervingen (ung lika Heaton/Ross på VM-74) och Ahlström/Engmans maskin sprack i kroppen. Bistra öden, men båda går nog att reparera skapligt.

Uffe Larssons fjärde-motor tycks inte bli nämnvärt snabbare än den nu är, så för första gången på årtal kom Larsson/Rylin INTE till final.

Finalen började snyggt med alla tre lagen ganska lika i fart. Flyger man 22,5 går det bara inte att flyga om motståndare på 23 sek. Allt var frid och fröjd tills andra mekningen. I samma ögonblick som Björne slog igång Rossin och just skulle släppa planet så landade Mats i våra linor. En helt hopplös situation. Det är svårt för en mek att vänta och vända sig om och titta ifall någon råkar komma då man leder en snabb final. Hur som helst, Guffy och Härne kunde precis som förra året paraderna hem på en halvskaplig tid. Landningar i andras linor är TR-flygarnas egen lilla olycka. Det ska ju inte behöva hända om man bara timar mekningarna bättre, men....

När sent om sider känslorna svalnat något, vidtog det som de flesta inte hann uppleva. En snabb, våldsam och bullrig, problemfri (relativt), hårt flugen, försande svettig och spännande B-team final. Vi körde med våra Nats-prylar, även de långa linorna, som tack och lov rymts alldeles utmärkt på Ramdalsparkeringen. Böhlins konverterade K&B, 40 vrålande häftigt när han väl kom förbi. Den måste ha gjort en bra bit över 200 km/tim. Med Rolf Örnell som batterimek hade vi något snabbare pit stops, men när lille Pelle (Göstas grabb) får mer rutin blir laget oslagbart i alla sammanhang. B-team är nog den mest idrottsmässiga av våra klasser, eller vad tycks om 8 min släggkastning?

Ett stort tack till de tappra arrangerande Fällgrenarna, det är svårt att både tävla och arrangera. Men bra väder fina utrymmen och utmärkta priser gör att man gärna återkommer. SM NÄSTA...

## UPPVISNING OCH UTSTÄLLNING

Det har varit Fallens dag i Trollhättan och i samband därmed ordnades det en modellflygutställning på museet av modellflygklubbarna i Trestad. Uppvisningsflygning var det också, Alf Eskilsson flög stunt, Klas Brobeck, Ingemar Larsson och Lars Helmbro flög combat (publiknöje nr 1) och så visades det lite radioflygning. Mycket lyckad och fin reklam för modellflyget, inte minst tack vare den stora publiken (ca 2000 pers) som sökt sig dit. Kommunen hade ställt bussar till förfogande som transporterade folk från Fallen till fotbollsarenan och den stora annonseringen gjorde nog sitt till för att locka dit åskådare. Utställningen som varade en månad sågs av ca 4000 personer.

## INTERNATIONAL COMBAT -75, 5-6 juli Derby, England

Äntligen skulle vår ide om en Englandsresa bli verklighet. Den 29 juni antrade vi Tor Line nya färja: Tor Britannica. Vi det var Toni Schmidinger och Klas-Göran Nilsson från Västerås FK, Björn Regnström, Ingemar Larsson och Erik Huss från Wenersborgs MFK samt Eriks blomma Margareta och son Johan. Resan hade föregåtts av en intensiv brevväxling med våra engelska vänner, främst då Vernon Hunt.

Överresan var mycket skön, alla gick och nynnade på "Gamla Nordsjön". Synd var att hissen mellan bastun i kölsvinet och svimningpoolen inte fungerade. Man ville ju inte gå nio våningar upp för att plaska i poolen (3x5 meter). Första målet i England var Chesterfield där familjen Huss skulle bo hos en brevkompis till Maggie. Vi andra fortsatte ett par mil söderut till en liten by vid namn Holbrook där Vernon bodde. Vi blev mycket väl mottagna fann oss snabbt i den nya miljön. Toni och Klasse transporterades till Belper och en annan klubbmedlem medan Björn och jag stannade hos Vernon.

Klubben vi var hos heter Alfreton & District Model Aircraft Club (ADMAC) och hade medlemmar från ett stort område omkring Alfreton. Byarna och samhällena låg tätt här och för att komma från Holbrook till klubbens fält tror jag att vi åkte genom sex byar. Ripley, Riddings, Denby... Landskapet var väldigt kuperat och det var fullt med hus, överallt, mestadels små äldre byggda i sandsten. Det enda dåliga var luften.

Onsdagen ägnades till träning och besök hos olika klubbmedlemmar. Vi var också med på ett klubbmöte inför tävlingen, där de diskuterade uppläggen av tävlingen, gjorde serpar mm plus det obligatoriska pub-besöket efteråt. Överallt fanns det pubar och den vi besökte hade anor från 1700-talet. Mysig och typiskt engelsk. Bara i Holbrook (1000 inv) fanns det fyra utskänkningsställen.

Under fredagen åkte vi allihop ner till Derby där tävlingen skulle vara på en idrottsarena och där vi också skulle campa. Vid anmälningen på kvällen visade det sig att det kommit folk från Frankrike, Holland, Tyskland, Belgien, Sverige och naturligtvis England. Tyvärr blev det bara 54 tävlande, man hade behövt 75 för att det skulle gått ihop ekonomiskt, så det blev ett litet bakslag för ADMAC. Många av de som var där skulle också deltaga på EM veckan efter.

Vädret var fint, det var visst värmer rekord på gång. Det kändes verkligen. Puh! Att det inte regnade var skönt iallafall.

Första heatet ut var det mellan Klasse och glödflygande Frank Smart, Outlaws. Det heatet blev jämt då Klasse också använde glöd och hans gick bättre än engelsmannens. Till slut var ställningen 2-2 i klipp men med mer flygtid för de svenske. Då blev Frank medveten om att han måste göra nåt för att vinna och tog två små klipp i slutsekunderna. Trots att Klasse förlorade förvånade han oss. Varför har han inte flugit så här bra i Sverige?

Toni blev lottad mot landslagsuttagne Mick Tiernan och återigen fick vi se ett mycket snyggt heat. Klippen haglade tätt mellan markkänningarna. Vid sluträkningen visade det sig vara 2-2 i klipp men Mick hade 11 sek mer flygtid. Nu var engelsmännen och övriga skakade. Svenskarna flög ju bra, mycket bättre än de hade väntat sig sa de.

Dave Cox blev den engelsman jag fick möta och efter mycket jagande visade det sig att jag vunnit (3-1 i klipp och mer flygtid). Björn hade inte lika stor lycka utan förlorade mot jämnåriga Andrew Walker från ADMAC. Erik vann sitt heat på mer klipp och flygtid, hans MVVS gick mycket bra och problemfritt. Tyskarna däremot, som oxå nyttjade dessa tjeckiska kraftpaket hade mera problem och vart imponerade av Eriks motorer. Det var inte samma ös i tyskarnas och de var inte lika lättstartade.

I förloraromgången åkte både Klasse och Björn ut efter fina flygningar. Toni vann sitt heat och gick vidare. Därmed var lördagens flygningar slut. På kvällen var det middag och allmänt prat, senare tog vi oss en titt på Derby, och dess etablissemang. Staden verkade till större delen innehålla indier, afrikaner och andra utlänningar. .

Söndagen var som lördagen, varm, fast lite blåsigare. Vilket gynnade många av engelsmännen som hade stora ytor på sina modeller, bl a Vernon. Glödflygarna vann många av sina heat på att de kunde hålla kärrorna i motvinden medan dieselhäckarna blåste ner. För att få ner antalet tävlande till 32 kördes en eliminationsomgång. Erik och Toni lottades vidare och jag fick möta Mick Tiernan.

Micks modeller vände snabbt men gick saktare än mina. Det blev ett hårt heat där Mick fick första klippet, varefter jag tog två och han avslutades med ett. (klipp i snöret var tillåtet och räknades som klipp om det fanns serp kvar, vettigt!). Under heatet hade vi varit i backen var sin gång men Mick vann med 28 poäng mer flygtid.

Erik skulle möta ADMAC:s John Kelsall och efter ännu ett fint heat vann "Kelly" på ett klipp mer. Toni förlorade sitt heat oxå, så alla svenskarna vart utslagna innan åttondelsfinalerna. Finalen kom att stå mellan Oliverflygande Vernon Hunt och ST-glödflygande Peter Strudwick, Outlaws. Vernon vann på mer listighet och bättre tak-

tikflygning, och fick motta förstapriset på 50 pund. Andrapriset var en stor radiomodellbyggsats (!) medan de två följande fick var sin Oliver Tiger.

Samtidigt med tävlingen var det en livlig försäljning och byteshandel av motorer etc. Flera affärer hade kommit dit och slagit upp tält som var fulla med modellgrejor. Ett av tältet såg ut som om det härstammade från Sheriffen av Nottingham, man kunde ju aldrig veta, vi var i England! Alla saker var mycket billiga sett ur svensk synvinkel så våra mesta pundsedlar hamnade i försäljarnas kassalådor. Även motorer bytte ägare, Toni sålde bl a sin ST glöd till en engelsman som konverterade dom till dieslar. Motorn bytte ägare på lördag kväll och på söndag tävlade engelsmannen med den, konverterad och klar. Han slog i en liten motkolv och i fodret och satte en Oliver komp. skruv i toppen istället för glödstift. Fort gick det men dom var svåra att kallstarta.

Intrycket av tävlingen på söndag kväll var: mycket välorganiserad och trevlig. Allt flöt som det skulle.

Måndag och Tisdag kopplade vi av efter tävlingen på onsdag tog vi färjan från Dover till Oostende (Vernon hade bokat biljetter åt oss) och på onsdag kväll kom vi fram till Verviers där EM skulle hållas.

# RESULTAT

## Europa Mästerskapet i Linflyg 1975

### F2A 19 deltagare km/tim

1 Rumpel Västtyskland	255
2 Ricci Italien	243
3 Dusi Italien	241
11 Kjellberg Sverige	215

### Lag 9 lag

1 Italien	721
2 Västtyskland	707
3 Spanien	637
8 Sverige	215

### F2B 30 deltagare

1 Compostella, Italien	5977 p
2 Billon, Frankrike	5535
3 Rossi, Italien	5500
7 Andersson, Sverige	5212
24 Huss, Sverige	2048

### Lag 13 lag

1 Italien	15954
2 Sovjetunionen	15898
3 Frankrike	15954
9 Sverige	9064

### F3C 30 lag

1 Hasling/Hasling, Danmark	8,24
2 Sahpovalov-Onufrienko, Sovjet	disk
3 Larsson-Rylin, Sverige	disk
4 Meikemeyer-Meikemeyer, Holland	
13 Bengtsar-Böhlín, Sverige	
21 Gustavsson-Härne, Sverige	

### Lag 12 lag

1 Holland	12,46
2 Storbritannien	12,55
3 Österrike	13,00
5 Sverige	13,06

### F2D 28 deltagare

1 Evans Storbritannien
2 Morelle, Frankrike
3 Deridder, Holland
5, Huss, Sverige
13 Larsson, Sverige

### Lag 7 lag

1 Storbritannien
2 Holland
3 Frankrike
Sverige ej komplett lag

### Tävlingen Victor Boin (totalt bästa nation)

15 nationer	
1 Italien	231
2 Storbritannien	206
3 Sovjetunionen	177
5 Sverige	141

## Nordiska mästerskapen i Linflyg 1975 i Solna 16-17/8 1975

### Speed (km/tim)

1 Karl-Erik Engqvist, Sverige	214,28
2 Ove Kjellberg, Sverige	214,03
3 Bengt Martinelle, Sverige	213,39
4 Leif Mortensen, Danmark	211,39
5 Niels Lyhne-Hansen, Danmark	-

### Lag

1 Sverige	641,70
2 Danmark	211,39

### F2B Stunt (poäng)

1 Ove Andersson, Sverige	5327
2 Alf Eskilsson, Sverige	5179
3 Gunnar Carlsson, Sverige	5117
4 Leif Mortensen, Danmark	4696
5 Kai Karma, Finland	4174

### Lag

1 Sverige	15623
2 Danmark	4696
3 Finland	4174

### F2C Team-Racing (min och sek)

1 Ulf Larsson-Göran Rylin, Sverige	8,33,4
2 Gösta Bengtsar-Mats Böhlín, Sverige	8,53,6
3 Jan Gustavsson-Gunnar Härne, Sverige	9,12,4

### F2D Combat

1 Ingemar Larsson, Sverige
2 Niels Lyhne-Hansen, Danmark
3 Henrik Linné, Danmark
4 Kai Karma, Finland
5 Toni Schmidinger, Sverige
6 Leif Mortensen, Danmark
7 Erik Huss, Sverige
8 Markki Rauti, Finland
9 Juha Niskanen, Finland

### Lag

1 Danmark	11,5
2 Sverige	14
3 Finland	19,5

### Lagtävning (samtliga klasser räknade)

1 Sverige	32
2 Danmark	66,5
3 Finland	81,5

### Combat open

1 Staffan Larsson, Handens MFK
2 Anders Ahlström, Handens MFK
3-4 Pekka Fransson, SK LIN-LEN
Göran Njurling, ÖSFK

### Team F2C

1 Larsson-Rylin, Solna	8,45
2 Guffy-Härne, Solna	9,00
3 Bengtsar-Böhlín, Solna	9,03
4 Axtilius-Samuelsson, Galax	
5 Pontán-Winkler, Handen	
6 Engman-Ahlström, Handen	
7 Evers-Sannes, Solna	
8 Fällgren x 2, Oxelösund	
9 Lind-Åsplund, Handen	

### Team B

1 Bengtsar-Böhlín, Solna	5,52
2 Winkler-Pontan, Handen	-
3 Pekka-Gus, LIN-LEN	-

## Limfjordstävlingen

### Team

1 J Geschwendtner/L Petersen	909
2 O Hasling/PHasling	913
3 O Paulsen/B Christensen	930

### Speed

1 Leif Eskildsen	226,4
2 Leif O Mortensen	213,5
3 Ole Paulsen	203,3
4 Aage Thorhauge	160,8
5 Niels-Lytne Hansen	129,5

### Good-Year

1 O Bisgaard/L Mortensen	11 22
2 Finn Nielsen/N Nielsen	62 v
3 N Lyhne-Hansen/K Pedersen	42 v

### Combat

1 Jörn Rasmussen	
2 Henrik Linné	
3 Erik Huss	S
4 Kurt Pedersen	
5 Niels Lyhne-Hansen	
6 Jörn Vejen Nielsen	
7 Per Hansen	
8 Dan Johnsson	S
9 Asgar B Andersen	
10 Uffe Edslev	
11 Ingemar Larsson	S
12 Klas Brobeck	S
13 Kent Rudström	S
14 Anders Dahlöf	S
15 Björn Regnström	S
16 Jens Geschwendtner	

### Stunt

1 Leif Eskildsen	5848
2 Alf Eskilsson, S	5273
3 Erik Huss, S	5174
4 Leif O Mortensen	5054
5 Conny Åquist, S	4325
6 Dick Jonfeldt, S	4100

### Semi

1 Jörn Rasmussen	2555
2 Henry Hvidt	2371
3 Morten Kruse	2106
4 Elmer Nielsen	1091

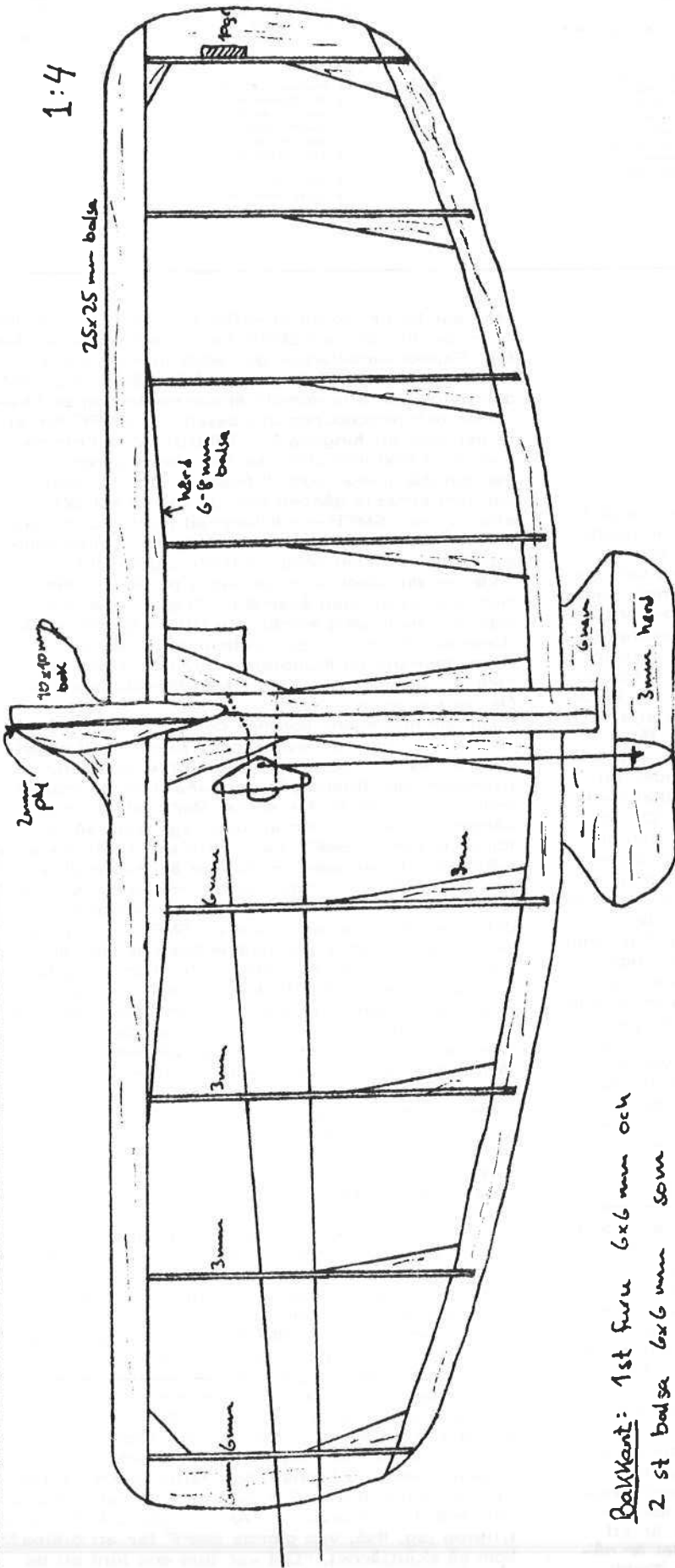
## Västeråstävlingen

### Combat

1 Erik Huss, WMFK
2 Ingemar Larsson, WMFK
3 Per Stjärnesund, VFK
4 Gunnar Carlsson, SLFK
5 Björn Regnström, WMFK
K-G Nilsson, VFK
Dan Johnsson, WMFK
Lennart Nord, Nimbus
9 Anders Dahlöf, WMFK
Hans Ljunglöf, HMFK
Micael Höög, HMFK
12 Mikael Olsson, SLFK
Johan Norelius, VFK
Toni Schmidinger, VFK

### Stunt

1 Ove Andersson, VFK	3856
2 Gunnar Carlsson, HMFK	3356
3 Erik Huss, WMFK	3183
4 Conny Åquist, WMFK	2747
5 Jan Ljunglöf, HMFK	1773
6 Mikael Olsson, SLFK	786



# Super Anduril-75

Jørn Rasmussen

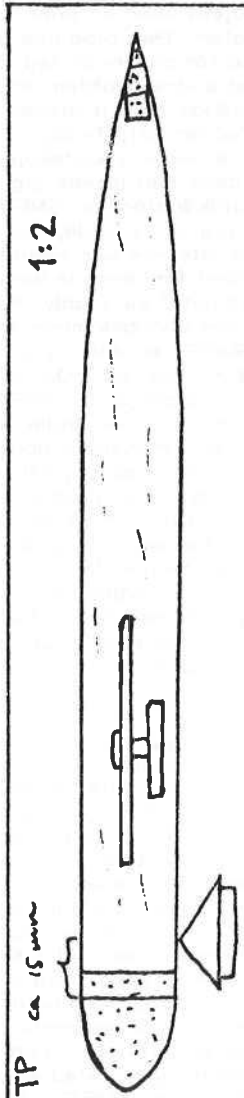
Jørgen Larsson - 75

Balkant: 1st furu 6x6 mm och  
2 st balsa 6x6 mm som  
lamellimats. Furelisten längst in.

Tank: ca 40 cc

Vikten på framkanten bør være  
45-55 gram innan den slipats.

mittsprigel: 1st 2mm ply +  
2st 6mm balsa  
som lamell-  
limrats



UT

F2D

1 Lennart Nord  
2 Klas Brobeck  
3 Björn Regnström  
4 Johan Norelius  
5 Hans Ljunglöf  
6 Ingemar Larsson  
7 Erik Huss  
8 Per Stjärnesund  
Mikael Olsson

Standard

1 Andersson, Galax 9,17  
2 Team Fällgren, Oxelösund 50 v  
3 Olsson/Williamsson, Södertälje -

Speed

1 K-E Enquist 16,60  
2 O Kjellberg 17,05  
3 B Martinelle 18,20  
4 I Larsson -

Speed Int

1 Ove Kjellberg 213  
2 Bengt Bartinell 205,5  
3 K-E Enqvist 210,5

Oxelöträffen 4/5 1975

Stunt

1 Ove Andersson 3586  
2 Gunnar Carlsson 3272  
3 Jan Ljunglöf 2502  
4 Nils Andersson 606

F2B

1 Ove Andersson 5668  
2 G Carlsson 5178  
3 Erik Huss 5022  
4 I Ljunglöf 4439  
5 O Jonefeldt 4016

Oxelösundstävlingen 1975 den 29/6

Team Int

1 Gustavsson/Härne 9,04,4  
2 Bengtzar/Böhlén 69 v  
3 Pontan/Winkler Disk  
4 Larsson/Rylin  
5 Andersson/Samuelsson  
6 Fällgren/Fällgren  
7 Samuelsson/Axtillus  
8 Ahlström/Engman

Combat Int

1 Ingemar Larsson  
2 Per Stjärnesund  
3 Hans Ljunglöf  
4 Mikael Höög  
5 Dan Jonsson  
6 Toni Schmidinger  
7 Sven Pontan  
8 Johan Norelius  
9 Bengt-Åke Fällgren  
10 Göran Fällgren

F2C

1 Pontan-Winkler 9,11,5  
2 Larsson-Rylin 9,38  
3 Bengtzar-Böhlén -

# RADIO

Parallellfritt översatt från USA eller ibland undrar man

Jag mötte min vän Teddy häromdagen när jag gick och dröglade över alla godsakerna hos vår hobbyhandlare och som det brukar bli modellflygare emellan så kom vi snart att prata om våra senaste projekt över en kopp kaffe som vår "freindly hobbydealer" Per bjöd oss på i sitt fikarum. Det dröjde inte länge förrän jag förstod att Teddy brottades med andra problem än bara vilket lim han skulle använda för att planka vingen med så jag frågade: "Vad är fatt, Teddy?" Han gav mig en snabb blick, satte ned sin kaffekopp och såg sig om åt alla håll medans han lutade sig närmare. "Jag har fått skuldskänslor för SMFF," sa han. "Varför det?" sa jag och tillade, för att fikarum upp honom, att han inte ens var registrerad i SMFF, vilket dock endast förvärrade hans sinnesstämning. "Det är just det," sa Teddy. "Jag är inte medlem och det är det som bekymrar mig. Alla jag känner är med i SMFF! Klubben jag flyger hos är också medlem." "Uhm," sa jag. "Och på senare tid (nästan viskande) har jag börjat få SMFF-papper i omärkta bruna kuvert utan avsändare." "Det låter allvarligt Teddy" sa jag. "Kanske klubben som du gästflyger hos blivit trött på snyltåkandet, eh?" "Kanske" var allt han sa och tog sig en klunk kaffe. "Varför inte bara joina och få det hela ur världen?" sa jag. "Varför skulle jag det? Jag har flugit radiostyrt i över femton år utan att vara ansluten, varför skulle jag hoppa med nu?" sa Teddy. "Well" sa jag "om inte SMFF fanns så skulle vi antagligen inte ha en enad röst bakom alla modellflygare nu." "Vad då för röst?" sa han med något animerad stämma. "Ta vilket nummer av MFN som helst så ser du ju vad SMFF hela tiden har att säga om modellflygning, säkerhet och så'n't," sa jag. "Hör nu här, ingen av mina grannar råkar nu läsa MFN förstår du. Inte heller min företrädare i kommunalfullmäktige eller någon annan som jag har att göra med för att inte åka bort från mitt senaste flygtillhåll." Kort paus. "Har du någonsin försökt gräva fram ett nummer av MFN medans hälsovårdsnämndens representanter håller på att slå igen flygplatsen för dig?" säger Teddy. "Nåväl, rösten finns där hela tiden i alla fall till froma för alla modellflygare," säger jag och börjar bli en smula förbaskad. "Ja, men public relations skall ju vara riktad till allmänheten och inte till utövarna som betalar det hela," replikerar Teddy innan han tystnar igen. "Vad säger du då om alla ansträngningar som SMFF lägger ner på klassindelning och kontroll av allt modellflygande? Det är ett stort arbete som du vet, jag menar att det är något som vi inte kan göra själva," sa jag. Teddy

läppjade på det nu kalla kaffet och sa: "Vad sjutton bryr jag mig om vad SMFF kallar min dubbeldäckare för. Pappersarbetandet gör ändå inte att den flyger bättre." "Men tävlingarna då?" säger jag, "SM och pylon och alla komplicerade regler, specifikationer och procedurer utarbetade av SMFF för att få det hela att fungera?" "Pfht!!" är det närmaste som jag i text kan uttrycka hans kommentar. "Vad var det där menat som?" frågade jag, "Vilken var den senaste gången som du var på ett SM, eller vilken SMFF-sanktionerad tävling som helst om man törs fråga?" "Har aldrig varit, men kommer kanske någon gång," tillade jag snabbt. "Känner du någon som har varit på SM?" "Nej, men jag vet att man åker dit," "Ha!" säger han. "Har du någon gång anmält dig till en SMFF-sanktionerad tävling?" "Eh, vi brukar ju ha skojflygningar ute på klubbfältet ibland," säger jag. "Pfht!!" kommer han igen. "Men försäkringen då? Det är väl en bra sak!?" "Jag har min egen" kommer det kort, "och från vad jag har hört om svårigheterna att få ut något på eran så tror jag att jag är bättre skyddad," tillägger han. Ibland går det bara inte att snacka med Teddy. Han är för envis. Men vad har man vänner till om inte för att övertyga dom, så jag försökte igen. "SMFF har redan gjort dig stora tjänster och det även om du inte är medlem," sa jag. "Hur då?" Nu hade jag honom fast. "Du flyger ju på svart/vit (även om det är utan vimpel) och detta kan du göra tack vare att SMFF har lyckats övertyga televerket om nödvändigheten av specialfrekvenser för R/C-flyg, eller hur," Jag lutade mig nu mycket nöjd tillbaka i stolen. Det varade i inte länge. "Bah! sa Teddy, "Vem lurar egentligen vem? Både du och jag vet att det var tävlings typerna som satte tummen i ögat på SMFF för att få fler frekvenser. Och hade inte dom gjort det så hade modellbåt- eller bilförbunden grejat den saken i stället. Klart att vi har nytta av detta här-omkring också men i ärlighetens namn så var det ju på grund av tävlingskillarna som det blev ett SMFF. Konstigt nog så verkar SMFF inte göra något vidare arbete för dom heller." "Vad menar du med det? frågade jag nu helt chockerad. Han sög en stund på det och sa, "Varför tror man har pylonnriksdagar, varför sådana svårigheter inom segelflyget, varför alla dessa privata initiativ i populär skala, helikopter och sport populär. Och nu senast den återuppväckta tanken på en separat R/C organisation?" "SMFF samordnar ju i alla fall alltsammans," hoppade jag in. "Visst, jag är övertygad om att SMFF gjort vad det kunnat för att rädda något ur sörjan," sa han. Efter en stunds tystnad kom så plötsligt: "Nu är det min tur att ställa alla frågorna" sa han. "Ok" säger jag, "Shoot man, shoot!" men ångrade omedelbart mitt ordval. "Har ni någonsin haft fältproblem?" "Naturligtvis (varför det?)" sa jag, "Det har väl alla haft från tid till annan." "Åkte ni därifrån?" "Visst!!" tillstod jag. "Nå, vad gjorde SMFF för att hjälpa?" kom så skjutjärnet. "Det var inte ens lönt att be om någon!", var jag tvungen att delge honom. "Ha!

SMFF kan ju inte ens besluta om ljuddämparregler och få sinaklubbar att använda dom. Oss emellan så svarar dom faktiskt inte ens på brev längre." fortsatte kulsprutan. "Eh, ja- nej, förstår vad du menar", stammade jag. "Det verkar som det enda ni får för medlemsavgiften är ett nummer, en tidning och en pärm att ha den och bidragsansökning-blanketterna i," konstaterade Teddy. "Nå, om du nu är så kritisk mot SMFF, varför kommer du inte fram med något förslag som ändrar på 't." sa jag snusförnuftigt, väl medveten om att det inte skulle räcka med det. "Nog har jag förslag alltid," sa Teddy. "Såå!?" sa jag. Man borde dela upp varje gren i SMFF i två avdelningar, en för tävlingsflygare och en för sportflygare och ha en samarbetskommitté i toppen." "Vad skulle det vara bra för?" frågar jag. "Well, för det första så skulle det fastställa det verkliga förhållandet inom modellflyget i Sverige, som är att det går 20 sportflygare på 1 tävlingsflygare och att om du som nu försöker ge denne ende service så tappar du kanske tjugo. I stället för tvärtom att ge service åt tjugo i form av samordnat och effektivt publicrelationsarbete, skyddandet av flygfält, säkerhetsregler som genomdrives med kraft, dvs servicen till alla medlemmar skulle vara så värdefull att det lönade sig att följa bestämmelser. Anledningen till att SMFF bli inte påbjudit strikta regler för ljuddämpare är att klubbar som inte har något att förlora på saken skulle be SMFF flyga och fara snarare än att följa bestämmelserna. Så fort som sportflygarna fick erkännande och service så skulle de komma lavinartat strömmande med sina medlemsansökningar till SMFF. Problemet är dock att SMFF vill ha medlemmar men inte göra någonting för dem". "Uhum," sa jag utan att bry mig om min nu något modifierade inställning. Vad jag behöver, avslutade Teddy "är en organisation som upplyser min granne, förhandlar med myndigheterna som kontrollerar de öppna områden som vi behöver till flygfält och hjälper mig att skydda mig mot de tråkigheter som skapar alla problem. Och det är inte SMFF av idag!" "Nääh," sa jag. "Konstigt," sa Teddy "Jag känner mig mycket bättre till mods nu". sa han och gick sin väg. Själv kände jag mig heldeppig!

Denna tänkvärda ledare återfanns i RCM Aug-75

Björn S översättare

PS. Ett beklagligt fel har insmugit sig vid översättningen till svenska, står: SMFF, skall vara AMA. Sorry, DS

## RESULTAT

SRFK:s Skalaflävtävling 7-9 juni 1975

1 Kjell-Åke Elofsson, Tibro	SK 25	309
2 Jan Levenstam, Starflyers	SE 5A	305
3 Jack Strömqvist, Ängelholm	Hurricane	291
4 Hans Björkqvist, Östersunds FK	B Norman	
	Islander	275
5 Tore Loodin, SRFK	Piper Cub J3	268
6 Ove Gustavsson, Nybro	Fiesler Storch	265
7 Ingemar Sjöberg, SRFK	Stinson SR9	260
8 Anders Björnkman, Kalmar RFK	Curtiss Jenny	249
9 Kjell Åke Elofsson, Tibro FK	P51B Mustang	243
10 Greger Mårtensson, SRFK	Piper Cub J3	243
11 Ove Fredriksson, Gameln	Tiger Moth	238
12 Tonte Wikström, SRFK	SK 16	238
13 C-E Tell, Linköping	Liberty Sport	230
14 Göran Kalderen, SRFK	Nieuport XVIIc	212
15 Per-Olof Hagberg, SRFK	Gipsy Moth	211
16 Risto Baltzar, Siljansbygs. RFK	Clipped Wing Cub	195
	Fokker DR 1	191
17 Göran Kalderen, SRFK	Mig 21	190
18 Finn Drape, RFK Micros,	Fokker DR1	188
19 Olle Bergqvist, SRFK	Fokker D8	183
20 Anders Palm, Botkyrka RFK	P39 Aircobra	178
21 Ulf Heden, Siljansbygs RFK	P51H Mustang	177
22 Christer Svensson, Nyköpings MK	P51D Mustang	176
23 Arvid Holmbom, MFK Skvadern	Fokker DR 1	174
24 Lennart Wallerström, SRFK	SAAB J21 A	162
25 Ove Lyrnell, Siljansbygs RFK	B Norman	
26 Olle Bergqvist, SRFK	Islander	160
	Spitfire MK5	155
27 Bo Winting, Stockholm	Bell Jetranger	151
28 Jan Levenstam, Starflyers	Hurricane	150
29 Esbjörn Strömqvist, Ängelholm	Bristol Scout	150
30 Olle Ericsson, Solna MSK	D.H.2	140
31 Rolf Söderin, SRFK	Boeing F4B2	104
32 Sten Lindfors, Siljansbygs RFK	Fokker CV-E	102
33 Per-Urban Hjerne, SRFK		

## BMFK

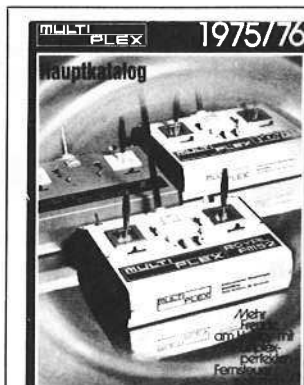
Vi i Bodens Modellflygklubb vill på det här sättet skriva några rader om BMFK. Klubben startades den 1/1-74 och är inne på sitt andra år. Antalet medlemmar ca 60 st bland dem finns linstyrare, RC-flyg, segelflyg och båtfantaster. Klubben har ett RC-fält 1,8 mil norr om Boden (Svartbäcken). Klubben fick av en välvillig Hemmansägare arrendera 3 ha åkermark som snart iordningställdes till Modellflygfält genom frivilliga insatser av klubbens medlemmar. Klubblokal saknade vi men efter några veckors sökande fick vi tag på ett källarutrymme på ca 110 m<sup>2</sup> golvyta som vi fick använda till klubblokal. Modellbyggverksamheten är intensiv bland våra medlemmar och vi har kunnat se att Falcon 56 är den populäraste nybörjarmodellen bland våra nybörjare inom radiostyrning. Det här året ser vi inom styrelsen mycket positivt på, bland annat räknar vi med att kunna uppföra en klubbstuga i anslutning av RC-fältet. Övrigt som också kan nämnas är en flygmeeting för allmänheten och en flygtävling längre fram i höst.

Styrelsen i BMFK hoppas att fler klubbar skriver om sig själva i Modellflygnytt gärna några bilder som visar klubbarnas RC-fält och RC-modeller.

### ANNONS

Kompl. RC-anläggning bestående av radio: Kraft 6-kanal dubbelsuper med 5 servo och flygplan: BOLLY med HP-61 i nosen. Alltsammans obetydligt begagnat och i toppskick. Säljes för 3 000:-. Endast kontant.

Niilo Thulander  
Tel: 0411/713 32  
arb: 040/94 20 80



## Ny Multiplexkatalog

Nya Multiplexkatalogen (på tyska, sv prislista) med utökat sortiment tillbehör, motorer och byggsatser. 5:-, gärna i frimärken.

## Nu! Multiplex 6-kanaler 1.750:-

Komplett med ackar och 4 servon (Mini), dock ej laddningsaggregat. S-märkt laddn-aggregat 170:-. Små Microservon mot ett tillägg av 20:- per servo.

Du som har en ny (=utbyggbar) 4-kan Mx kan få denna utbyggd till 6 kanaler för 275:-.

**REA!** Fiberlinglasfliber AeroCommander 350:-  
dito Fouga (snygg!) 250:-

**På lager: Svensson "Wind-Puff" 372:-**

Och som vanligt ett stort urval byggsatser, motorer och tillbehör för alla kategorier modellflygare. Ucon-olja. Timers. Siden. Egen verkstad för RC-service.

Beställes: .....	Oppettider: månd, tisd, torsd 18-20, lörd 10-13
<input type="checkbox"/> Mx-katalog. 5:- bifogas	
Namn .....	<b>ORBO</b>
Adr .....	Box 3026, 122 03 Enskede
P-adr .....	Servicebutik: Lidgatan 20, 171 58 Solna. Tel 08-83 25 85

# 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



TRAINER SWITCH

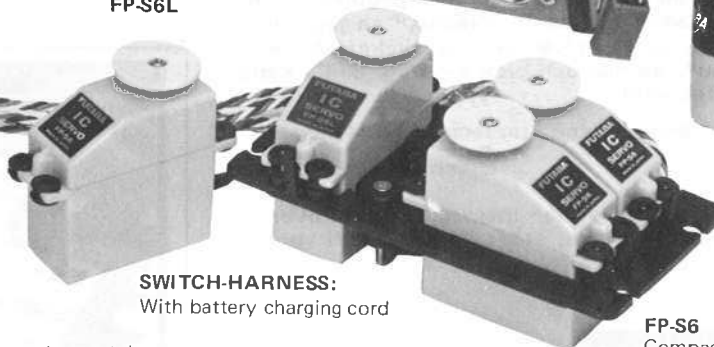
## FP-R6D: 6-CHANNEL IC RECEIVER

Weight: 2 oz.  
Dimensions: 3/4" x 1-9/16" x 1-23/32"



16mm servo mini-motor

FP-S6L



Futaba Custom IC servo amplifier

SWITCH-HARNESS:  
With battery charging cord

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

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"

## 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.

## 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.

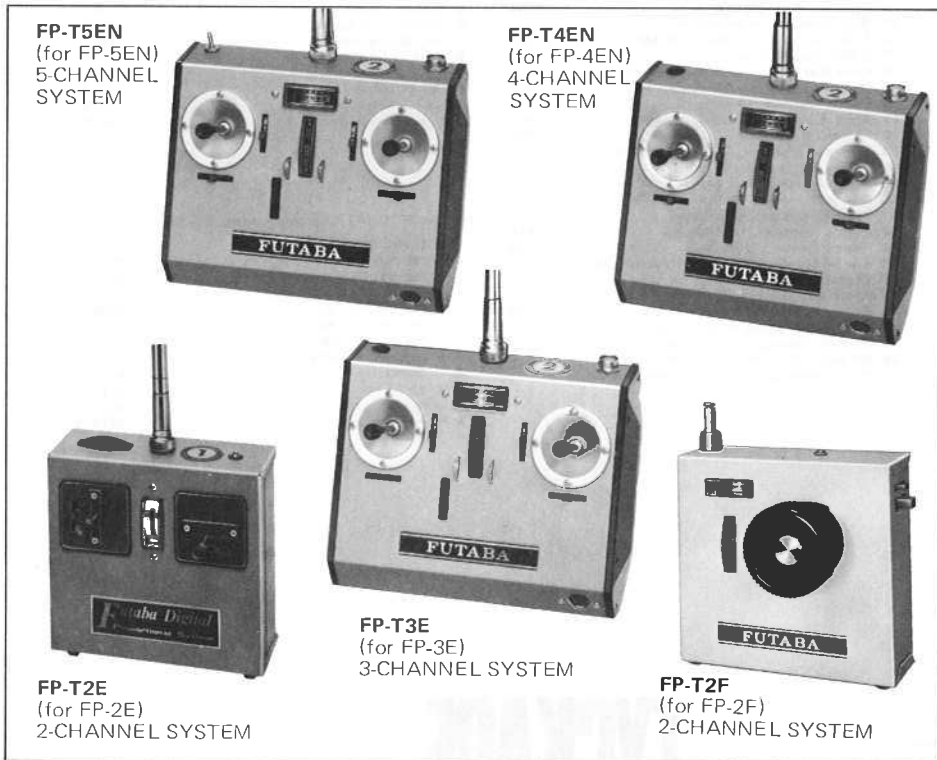
\*Complete and Rapid service with skilled Factory Technicians at Factory Service Center as shown below:



Firma  
Valter Johansson  
360 30 Lammhult



# "FUTABA" NEW LINE OF DIGITAL PROPORTIONAL SYSTEMS



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

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

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

**FP-T2E**  
(for FP-2E)  
2-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:

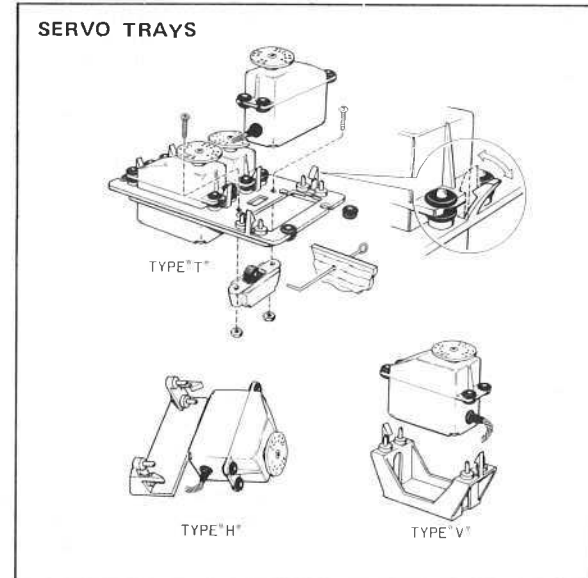
**FAP-64** . . . . . \$209.95  
 Consisting of FP-R6D, 6-ch receiver (1) FP-S6 (3), FP-S6L (1), NR-4C (1) Switch harness (1), Servo tray & screw (3), Aileron extension cord (1) T-shape spare servo horn (4) and Warranty card.

**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



## 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 transmitter 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)

\* All Prices Are Subject to Change without Notice.

Gränscupen F3A i Strömstad den 19-20 juli 1975

1 Bengt Lundström	11.805 p
2 Benny Kjellgren	11.685
3 Sture Persson	10.840
4 Yngve Lindholm	9.985
5 Tommy Kjellgren	9.870
6 Kjell Dahlheim	9.365
7 Torbjörn Ericsson	8.890
8 Jan Sjölander	8.780
9 Bengt Johansson	8.555
10 Leif Johansson	8.155
11 Anders Holmedahl	7.940
12 Roland Hallberg	7.460
13 Mikael Nabrink	7.185
14 Jan-Olov Johansson	6.870
15 Lars Bengtsson	6.225

FAI "International Contest, F3B, CIAM B"

22/6 1975 på HAFJELL

1 Ottar Stensbøl, Cirrus, Norge	2000 p
2 Dan Mosgaard, Midtj MFK, Danmark	1789
3 Jan Levenstam, Starflyers, Sverige	1747
4 Jacob Arnekleiv, Cirrus, Norge	1670
5 Knut Lund, Cirrus, Norge	1644
6 Ivar Kallefeld, Cirrus, Norge	1636
7 Thorbjörn Jespersen, Cirrus, Norge	1631
8 Tor Furunes, Forus RCK, Norge	1597
9 Tor Ögrey, Forus RCK, Norge	1578
10 Jan E Lie, Cirrus Norge	1531
11 Sverre Rigstad, Vingtor, Norge	1490
12 Gyvind Moe, NTHF, Norge	1462
13 Petter Lindberg, Jeløy SFK, Norge	1451
14 Otto de Besche, BMK, Norge	1424
15 Tor Mølback, OFK Norge	1393
16 Jan E Horne, NTHF Norge	1382
17 Einar Edland, Phoenix, Norge	1374
18 Terje Ström, FMK Norge	1352
19 Audun Sveen, Cirrus, Norge	1282
20 Einar Henniksen, Jeløy SFK Norge	1206
21 Frederik Böhmer, Condor, Norge	1164
22 Peter Pelikan, Ikaros, Sverige	1130
23 Magnar Danielsen, Heløy SFK, Norge	655
25 Geir Granheim, Condor, Norge	103
26 Ulf Pettersen, Jeløy, SFK Norge	0

Norgemesterskap F3B CIAM B (hang) 22/6-75 på Hafjell

1 Ottar Stensbøl, Cirrus	2000 p
2 Tor Ögrey, Forus RCK	1738
3 Knut Lund, Cirrus	1737
4 Thorbjörn Jespersen, Cirrus	1714
5 Ivar Kallefeld, Cirrus	1080

SRFK 1/4- Midget 11/5-75 poäng

1 Anders Fälldin, MFK Skvadern	2,13	19
2 Rune Svenningsson, Jönköping RFK	2,07	18,5
3 Lars Olsson, AK Malmö	2,09	18
4 Lennart Valtersson, SRFK	2,51	17,5
5 Åke Karlsson, SRFK	2,13	15
6 Lennart Arvidsson, AKMG	2,47	14,5
7 Rolf Söderin, SRFK	2,49	12
8 Göran Kalderén, SRFK	2,51	12
9 Peter Vesterberg, SRFK	2,46	11
10 Lars-O Andersson, Falkarna MFK	2,51	9,5
11 Ove Fransson, SRFK	2,26	9
12 Bertil Lundin, Kometen MFK	2,21	7,5
13 Allan Hägg, AKMG	2,22	7,5
14 Mihailovic Dragos, Gustavsbergs MFK	3,21	7,5
15 Börje Ragnarsson, Växjö RC-klubb	2,42	7
16 Christer Lundgren, AKMG	2,24	6,5
17 Christer Söderhäll, AKMG	2,54	6
18 Kjell Sædal, AKMG	3,05	4
19 Leif Karlsson, SRFK	3,31	2
20 Tore Loodin, SRFK	-	-
21 Olle Bergqvist, SRFK	-	-

MFK Skvaderns F3A tävling den 5 juli 1975.

F3A

1 Yngve Lindholm, Södertälje	9280
2 Jan Sjölander, Södertälje	8090
3 Håkan Hammarstedt, Skvadern	7415
4 Per Höggberg, Skvadern	7060

F3A Populär

1 Sören Selin, Sollefteå	4040
2 Tommy Axelsson, Sollefteå	2985
3 Anders Fälldin, Skvadern	2120
4 Jan Åke Nordlander, Skvadern	1533
5 Lars Helizén, Skvadern	645
6 Lars Abersten, Skvadern	410

Swedish International FAI-pylon Race 9-10/8 1975

1 Rune Svenningsson, Jönköpings RFK	1,37	24
2 Manfred Pick, Tyskland	1,40	24
3 Göran Karlsson, SRFK	1,36	23
4 Clive Wall, England	1,40	23
5 Don Beaumont, England	1,42	22
6 Hans Jödicke, Tyskland	1,42	22
7 Guy Broquieres, Frankrike	1,46	21
8 Bob Holmes, England	1,58	20
9 Brian Rawcliffe, England	1,52	19
10 Lars Olsson, Aeroklubben Malmö	1,48	18
11 Dietmar Drichsel, Tyskland	1,56	17
12 Bengt Forsgren, SRFK	2,06	17
13 Bertil Lundin, Kometen RFK	1,50	16
14 Kurt Jansson, Micros RFK	1,41	15
15 Lars-Bertil Björkegren, Utvandrarna	2,04	14
16 Christer Söderhäll, Göteborg AKM	1,59	13
17 Tore Loodin, SRFK	2,19	13
18 Stig Danfielsson, Utvandrarna RFK	1,51	12
19 Allan Hägg, Göteborg AKM	1,57	12
20 Dave Tappin, England	1,47	10
21 Christer Lundgren, Göteborg AKM	1,59	9
22 Åke Karlsson, SRFK	1,57	8
23 Kjell Sædal, Göteborg AKM	2,49	7
24 Karl-Heinz Sierav, Pantern RFK	2,17	5
25 Leif Karlsson, SRFK	2,34	5
26 Lars-Bertil Olsson, Utvandrarna RFK	0	-

Lidköpings MFK den 14/6 1975

Segelflyg

F3B

1 Gusten Björk, Ikaros	1260
2 Harry Fransson, Lidköpings MFK	1219
3 Åke Flink, Karlskoga	1201
4 Lennart Asklöf, Ikaros	1167
5 Stig Jansson, Karlskoga	1074
6 T Gustavsson, Lidköpings MFK	1058
7 S Ekelöv, Ikaros	1055
8 Kent Karlsson, Lidköpings MFK	1048
9 Dan Nylund, Lidköpings MFK	958
10 Peter Pelikan, Ikaros	929
11 Agne Engman, Lidköpings MFK	882
12 H Ask, Blue Max	806
13 Torvald Ahlberg, Lidköping MFK	764
14 Ernst Börjesson, Ikaros	700
15 H G Nilsson, Blue Max	663
16 G Andersson, Jönköpings RFK	644
17 Kent Svensson, Blue Max	628
18 Bengt Jonsson, Karlskoga	618
19 Harry Reker, Blue Max	595
20 Karl-Henrik Horsell, Lidköping MFK	575
21 Stefan Nylund, Lidköping MFK	561
22 Kjell Åke Elofsson, Tibro MFK	492
23 Sture Björn, Lidköping MFK	475
24 S Å Pettersson, Karlskoga	267
25 Kent Rydberg, Karlskoga	255
26 Bo Nylund, Lidköpings MFK	228
27 C Ljungberg, Jönköpings RFK	

Dalahästen

1 Benny Kjellgren,	13980
2 Kenneth Holm	13155
3 Kjell Dalsheim	11755
4 Sture Persson	11555
5 Yngve Lindholm	11450
6 Tommy Kjellgren	10530
7 Jan Sjölander	9560
8 Leif Johansson	9390
9 Håkan Hammarstedt	9385
10 Bengt Johansson	9140
11 Kaj Johansson	8330
12 Lars Bengtsson	6180

Nordic F3B (A) Championships 26-27/7 1975

1 K Lund, Norge	5439,8
2 P Nörholm, Danmark	5285,0
3 M Sarro, Finland	5052,1
4 P Rantalaiho, Finland	4540,2
5 T Gustafson, Sverige	4466,8
6 T Jespersen, Norge	4466,3
7 B Abildgren, Danmark	4436,8
8 P Jensen, Danmark	4310,2
9 L Sundell, Sverige	4169,0
10 K Nysäther, Norge	4112,1
11 H Svennesson, Sverige	4025,2
12 R Aavasalo, Finland	3258,5

# TYCKARE

## Till MFN

Klubbtidningars vara eller icke vara. I MFN nr 3 skriver Gunnar Kalén att detta nummer är det tunnaste vi haft på länge. Detta ser man ju när tidningen inte har mer än 23 sidor och detta är synd när det här i landet bara finns en rikstidskrift för medlemmar anslutna till SMFF. Nu finns det en hel del klubbar som utger egna klubb-tidningar till medlemmar anslutna till sin klubb, men skulle nu inte dessa klubbar istället kunna sända in sitt material till MFN så att det kunde komma även andra medlemmar till gagn? Då skulle vi kunna få ett MFN med mycket läsvärt material och då kanske tidningen kunde komma ut med jämna mellanrum och man kanske kunde hålla en jämnare kontinuitet på utgivningarna. Nu menar jag inte att man helt skall upphöra med klubborganen eller klubb-tidningarna. Istället kunde ju klubbarna komma ut med korta meddelanden till sina medlemmar om det var något internt som rörde klubben tex protokoll från styrelsemöte, korta notiser osv. Det skulle vara intressant om även andra modell-flygare kunde höra av sig om vad dom tycker om detta förslag.

Skulle man inte också i MFN kunna införa fasta sidor som tex tipshörnan där medlemmarna kunde komma in med förslag om bland annat byggtkniska råd eller varför jag använder just den limsorten i mina byggen.

Ett annat förslag är att införa en stående rubrik med titeln "Profilen" där man kunde göra ett kåseri en intervju eller en artikel om en viss modellflygare om varför han eller hon började modellflyga. Dessutom skulle vi tillsammans kunna göra MFN till en roligare och gladare tidning. Det skulle vara kul om så många som möjligt kunde höra av sig och ge sina synpunkter på detta.

Leif Andersson SE-1818  
Solna MSK

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

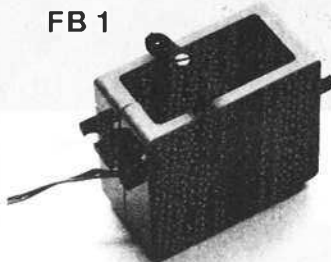
### GRENCHEF RAKETFLYG

## 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



OBS

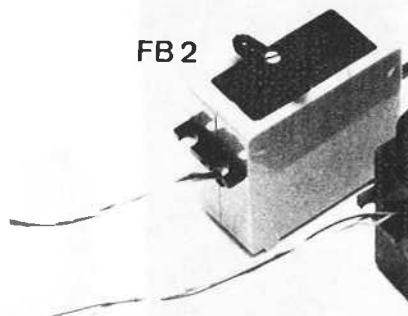
Finns nu färdigbyggda utan kontakt.

FB1, FB2 eller FB3

▶ 127:— ◀

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



FB 3

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:—

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

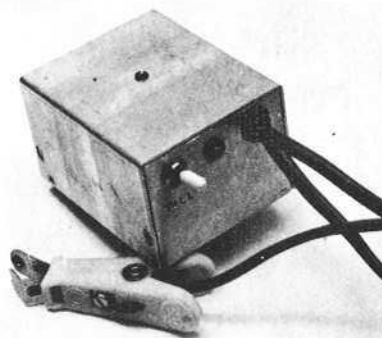
<sup>1)</sup> Dragkraften mätt 10 mm från vridningscentrum.

<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 tänder.
- 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

# MODELLFLYGNYTT

SVERIGES MODELLFLYGFÖRBUND  
Box 100 22  
600 10 Norrköping

Ansvarig utgivare: Gunnar Kalén  
Tryck: L-Offset, Norrköping

