



# MODELLFLYGNYTT



ORGAN FÖR  
SVERIGES  
MODELLFLYGFÖRBUND

**4**  
**1970**

Bergstedt flyr sin Cirrus lavt på  
hanget applaudert av landsmenn.  
«Tjusigt,» sa svenskene!

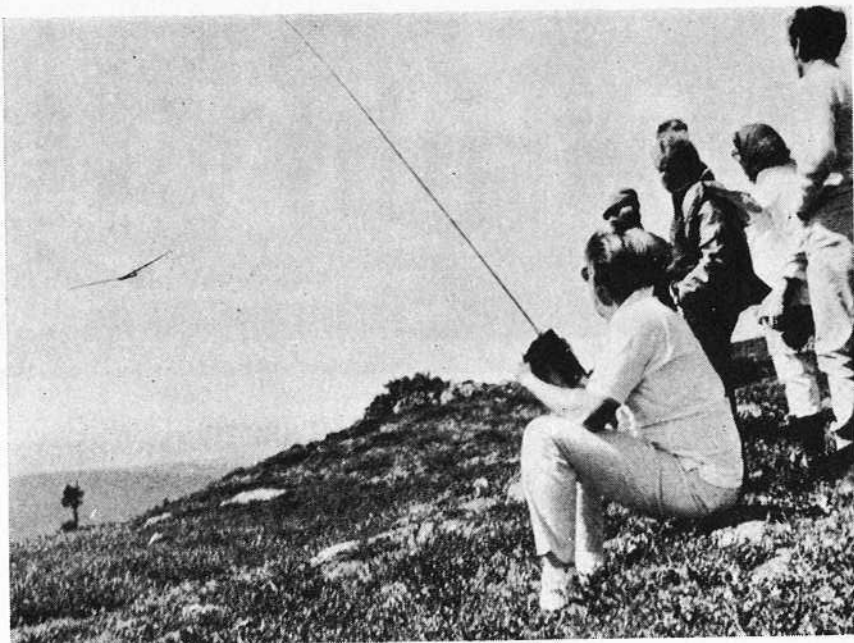
# Bosse slog fint rekord bland norska fjäll!

Under det Nordiska RC-segelflygläget vid Pellestova i Norge 27/6 till 4/7 satte Bo Bergstedt från Siljansbygdens Radioflygklubb ett fint Nordiskt rekord i tid för multisegelflygplan, klass F3B. Han flög den 28/7 5 timmar 11 min och 54 sek. med sin Cirrus och slog därmed norrmannen Ottar Stensbols en dag gamla rekord på 5 timmar 20 min 50 sek. Båda rekorden är anmälda till SMFF och NAK och de kommer förmodligen att godkännas. Stensbols som norskt och Bosses som svenskt och nordiskt.

Via vår kollega, norska Fly-Nytt, har vi fått uppgifter om lägret och skall här försöka återge en del av dessa. Lägret anordnades av RC-klubben Cirrus och ägde rum vid hotell Pellestova, beläget 10 min spatsertur från Hafjället (1075 m över havet) där man flög både hang och termik. På fredag, lördag och söndag var det intensiv flygverksamhet i ett strålände väder med sol och västlig vind. Det trimmades, flögs och pratades aerodynamik och hangteori från tidig morgon till sena kvällen. Frekvenser och flygtider koordinerades så att det ofta var 5-6 kärror i luften samtidigt. De svenska deltagarna flög Cirrus medan norrmanerna hade hela skalan från Dandy, Amigo II och III, över Foka, Uranus och Diamant till Kaiseradler, Dart 15, Windspiel och KA-6e samt en del egna konstruktioner. Endast ett fåtal hade luftbromsar på sina modeller och de som inte hade det kommer att flyga med sådana nästa år. Man fick nämligen höjder på bortåt 1000 m i termiken ovanför hanget och det fordrades halva Gudbrandsdalen för att komma ner utan luftbromsar. Då fick man i flacka dykningar farter på 100 km plus. Landningarna företogs nästan utan undantag på toppen av Hafjället. Där är ganska plant och nästan idealiskt att landa efter en medvindsinflygning. Ingen hade heller några större problem och dessutom fick alla som behövde det instruktion av de som var vana att flyga där.

Från måndagen kom dessvärre regn och vindbyar vilket förde till inomhusaktivitet, bl.a. åtskilliga diskussioner kring långborden och en improviserad RC-konferens mellan Norge/Sverige. Man enades om ett årligt RC-segelflygläger på Pellestova och på höstens Nordiska modellflygmöte skall tas upp ett förslag om årliga landskamper för RC-segel mellan de nordiska länderna med början 1971 i Norge.

Till slut en del statistik som kanske bäst illustrerar aktiviteten vid lägret.



Antalet representerade klubbar: 9 (6 norska, 3 svenska)  
Totalt antal registrerade modeller: 28 (20 norska 8 svenska)  
Antal fruar och barn: 21  
Antal rekord: 2  
Snabbaste modell på hanget: J. Arnekleivs, KA-6e  
Mesta flygtiden under lägret: E. Myr med c:a 30 tim.  
Bästa individuella prestation: Fruarnas tålamod i dåligt väder.

Vi kan avsluta det här reportaget med samma slutord som Fly-Nytt dvs John Lyrseells avskedsord: Det här var jättekul.

## PR-PROBLEM. forts.

sportsändningar under förutsättning att TV får resultaten i tid. Här vädjar jag till arrangörerna av SM att verkligen sköta om denna detalj.

Vidare har vi i en skrivelse till Poststyrelsen anhållit om att en frimärksserie skall utges i samband med Fri-flyg-VM 1971 i Göteborg. Vår begäran avsågs tyvärr, men däremot blev vi lovade en specialstämpel för VM-tävlingen. Vackert så.

På programmet står nu en noggrann bearbetning av de stora Stockholmstidningarna. Dessutom kommer förmodligen uppvisningsgrupper att organiseras.

Som synes görs en hel del från förbundets sida för att förbättra medelsvenssons vetande om modellflyg, och jag hoppas att alla klubbar nu utser PR-män, som bearbetar lokaltidningar, ordnar uppvisningar osv., men kom ihåg att vara försiktiga med det material som lämnas. Det är väldigt tråkigt att läsa att modellflyg är dyrt och farligt. I vissa artiklar får man uppfattningen att modellflyg endast är radioflyg eller friflyg. Även om många tycker så, måste vi arbeta som en enhet utåt och nämna att det finns tävlingskärror för 10-20 kr, att det finns säkerhetsföreskrifter, att modellflyget består av fyra grenar, samhörigheten med SMFF, FSF och framförallt Riksidrottsförbundet. Det ger status.

Varför behöver vi då PR? Jo, det gör det lättare för oss att bedriva vår verksamhet. Vi får chansen till större bidrag, egna bygglokaler, kanske egna flygplatser m.m. Överhuvudtaget så blir det lättare att tala med myndigheter. En sak får vi inte glömma. Vi blir genom ökad PR så småningom ansedda som IDROTTSMÄN och inte som barnrumpor.

*P. Söderström*



# 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 samt december.

## REDAKTÖR

Carl Gustaf Ahremark  
Valkebogatan 18B  
582 47 Linköping. Tel. 013/14 03 54

## FACKREDAKTÖR friflyg:

Svenolof Lindén  
Hovstavägen 15  
703 63 Örebro. Tel. 019/18 21 79

## FACKREDAKTÖR linflyg:

Ulf Larsson  
Kopparvägen 21  
170 20 Kallhäll. Tel. 0758/510 73

## FACKREDAKTÖR radioflyg:

Jan Levenstam  
Movägen 26  
162 20 Vällingby. Tel. 08/36 18 32

## FACKREDAKTÖR raketflyg:

Gert Ericsson  
Skyttevägen 4B  
730 50 Skultuna. Tel. 021/707 22

## FACKREDAKTÖR utbildning:

Carl-Göran Sundstedt  
Södra Stapeltorgsgatan 27  
802 24 Gävle. Tel. 026/18 73 90

## ANNONSER

Heloriginal i skala 1:1 skall vara tidningens redaktion tillhanda 1 månad före tidningens utgivning. Annonssformaten överensstämmer med svensk standard för facktidsskrifter.

1/1-sida	171 x 248 mm kr 250:-
1/2-sida	171 x 122 mm kr 160:-
1/1-enkelspalt	78 x 248 mm kr 160:-
1/2-enkelspalt	78 x 122 mm kr 90:-

Förbundsmedlemmar får kostnadsfritt införa radannonser av icke kommersiell natur.

Radannonser för firmor och företag debiteras med kr 3:- per rad.

## DISTRIBUTION

Karl-Erik Lundin, Gribbyvägen 46,  
163 59 Spånga. Telefon 08/36 20 66

## PRENUMERATION

Pris 10 kr per år. Per postgiro  
51 81 65, 600 11 Norrköping 11.

## LÖSNUMMER

Säljes i mån av tillgång för 2 kr styck.

## INNEHÅLL

Vråken .....	sid 4
Råd för skalamodelbyggare.....	9
Läger på Sövdefältet .....	10
Modelflyvesommerlejren .....	11
NM-70.....	12
SM i F3A .....	16
Europacup och EM .....	18
Oldtimer.....	20
Poängberäkning i RC .....	26

## NÄSTA NUMMER

Material skall sändas till förbundsexpeditionen i Norrköping

## PR-PROBLEM?!

Sedan lång tid tillbaka har det klagats på att det inte görs någon PR för modellflyg. Detta har även förbundsledningen varit medveten om och därför har man i enlighet med stämmobeslut 1968 tillsatt en PR-man, nämligen undertecknad.

PR-mannens uppgift enligt detta beslut skall vara a) att fungera som rådgivare för klubbens lokala PR, b) att övervaka informationen i samband med nationella och internationella tävlingar, c) att handha SMFF:s centrala information till nyhetsorgan.

Jag tillträdde min post i början av detta år och har i huvudsak hittills ägnat mig åt punkterna b och c.

Informationen från de nationella tävlingarna har jag ansett att den PR-ansvarige inom arrangörsklubben skall handha. Det skulle nämligen fordra en fast anställd person för att kunna bevaka och informera om alla de c:a 50 tävlingar, som förekommer i Sverige årligen. För att ge arrangörsklubben största möjliga hjälp och en skjuts på väg, behandlas varje tävling sedan årsskiftet som följer.

I samband med att en tävlingsinbjudan sänds ut till klubbarna, skickas den även till c:a 10 st lokaltidningars sportredaktion, lokalradion samt vissa riksorgan tillsammans med en stencil, som förklarar hur den aktuella tävlingen går till. Stencilen finns i tre upplagor (fri-, lin- och radioflyg) och beskriver respektive gren med sina klasser mycket schematiskt. Samtidigt får arrangörsklubben i ett brev reda på vilka tidningar, som erhållit sådan information. I brevet uppmanas klubben ta kontakt med dessa för att lämna uppgifter om deltagare o dyl för att försöka "tända" någon reporter. Dessutom uppmanas klubben att meddela resultatet till de tillskrivna tidningarna.

För att få reda på hur tävlingsbevakningen har slagit ut, har SMFF prenumererat på pressklipp hos en firma som bevakar hela svenska dagspressen. Under andra kvartalet i år hölls 20 tävlingar och 190 brev skickades till tidningar och lokalradio. Under samma tid förekom i svensk dagspress 70 st artiklar om modellflyg varav c:a 15 st handlade om tävlingar. Dålig utdelning, eller hur? Vad som sagts i lokalradion har jag inga uppgifter på.

Vad beror då den dåliga utdelningen på? Jo, säkert på att ingen inom arrangörsklubben har utsetts att sköta kontakten med tidningarna före, under och efter tävlingen. Enligt beslut på Riksstämman 1968 skall en PR-man utses inom varje klubb och det vore ju angeläget att åtminstone de klubbar, som arrangerar tävlingar, efterlever detta beslut. Hans namn, adress och telnr skall anges på inbjudan, så att de tidningar, som får en sådan, har någon att vända sig till. Detta innebär inte att klubbens PR-man skall slå sig till ro i och med detta. Nej, han skall före tävlingen

ta kontakt med tidningarna och informera om tävlingens omfattning osv samt försöka få ut reportrar på tävlingsplatsen. Där skall han i lugn och ro visa de modeller som finns och tala om hur tävlingen går till utan att gå in för långt på detaljer. Omedelbart efter tävlingen skall han kasta sig på en telefon och ringa in resultatet till alla tidningar, som informeras om tävlingen, samt lokalradion. Kostnaden för detta skall täckas av startavgifterna.

Ett litet, men dock, sätt att göra PR är att annonsera under rubriken "Från förbund och föreningar" i tidningen Svensk Idrott. Där visar vi idrottsfolk att vi finns till och att det finns tävlingar. Det kostar 3:-/ rad och en normal annons brukar omfatta 5 rader. Vet ni att DM och SM måste kungöras på detta sätt för att gälla som mästerskap?

Informationen från de internationella tävlingarna sker för närvarande genom att TT och TV-sporten förhandsinformeras om arrangemangen. Omedelbart efter tävlingen telefoneras eller telegraferas resultatet in till dessa genom lagledarens försorg. En noggrannare bevakning av NM, EM och VM kommer att ske så snart riktlinjer har utarbetats.

SMFF:s centrala information till nyhetsorgan har hittills i år bl a bestått i en TV-inspelning av alla grenar och klasser. Under en sportsändning i maj sändes en hopklippt version av inspelningen. All film har dock arkiverats och material ur den kommer att användas vid senare tillfällen. I samband med inspelningen fick vi löfte om att resultat från SM och större tävlingar kommer att meddelas i

Forts. sid 2

Omslagsbilden visar Svenske Mästaren i RC1, Bert Stövling hyllad för sin seger.

# VRÅKEN SMFF:s enhetsmodell i klass F1A



Uncas och Arne Berglin är två oskiljaktiga begrepp på tävlingsbanan. Arnes första Uncas tog luft redan 1957, och sen dess har det blivit många versioner.

Men den senaste heter inte längre Uncas utan Vråken, och har utsetts till SMFF:s typmodell i A2-klassen.

Den skiljer sig rätt mycket från de tidigare. Den är enklare, går snabbare att bygga, och den flyger bättre. Bevisat genom en fjärde plats vid fjolårets SM, då kärnan tävlingsdebuterade, delad seger i vintertävlingen, och som kronan på verket en landslagsplats i år.

- 2.45 gör den nog i lugnväder, tror Arne, och då överdriver han knappast. 876 sek. har den gjort som bäst på tävling. Hittills. Det skedde vid Solnas vårtävling.

Att Vråken är en lämplig enhetsmodell behöver man knappast tvivla på. Arne Berglin har många års erfarenhet som bygglärdare. Därför krånglar han inte till något i onödan utan har tvärtom gjort ytterligare förenklingar på den senaste versionen, som nu går ut i en upplaga på 500 ritningar från SMFF.

Det var som sagt redan 1957, som den första Uncas kom med en Benedek 8456 som vingprofil. Nästa byggdes 1959, och försågs med en ny Benedek-profil, 7457-d, samt Lindners stabprofil. Det var en bra kombination, som också användes på Uncas 3 och 4. Med den sistnämnda tog Arne en andra plats vid SM i början av 60-talet.

Uncas 4 var så lyckad att den sedan användes under hela 60-talet med endast smärre förändringar. Det kom en B- och en C-version, den sistnämnda med turbulenslister i vingens översida.

Det kan dock inte hjälpas att typen med tiden började se en smula föråldrad ut. Det fick Arne nogsamt erfara av de unga grabbar han fostrat till svensk elitklass i ÖFK (Michael Borell, Carl Gunnar Modin m fl). Grabbarna började kritisera sin läromästare, eller rättare sagt hans Uncas. Den hade för lång nos, för tung bakkropp, för låg fena....

Det sved litet i hjärtat att erkänna detta för har man tävlat med en och samma typ av modell i över tio år så fäster man sig vid den. Så Arne argumenterade så gott han kunde för sin konstruktion, men måste förstås medge för sig själv att egentligen hade ju grabbarna rätt i sin kritik.

Så i all hemlighet satte sig Arne ned vid byggbordet hemma på Kronviksvägen 46 A i Östersund och ritade en alldeles ny Uncas. Vingens spännvidd minskades från 220 till 200 cm, stabbens yta ökades och en ny stab-

profil ritade han själv (den kom att bli en kopia av tjecken Spulaks, men det visste inte Arne då), nosen kortades ner från 22 till 14 cm, fenan flyttades fram och gjordes högre, och bakkroppens 5 mm låda tunnades till 3 mm för att få den lättare. Vingen fick U-form för att underlätta transporten (den tidigare polyhedralformen krävde att pianotrådarna var fastlimmade i kroppen). Och Uncas kanske mest karakteristiska drag, den hängande nosen, försvann. Däremot behölls pylonen, mest för att skydda timern från snö, en vara som det finns mycket av i Jämtland.

När Arne helt överraskande visade upp den nybyggda kärnan en klubbkväll återställdes auktoriteten. De sunt uppkäftiga juniorerna kunde inte annat än medge att nu var "farbror Arne", som han kallas av de allra yngsta, inne på den rätta linjen igen. Och tävlingsresultaten kom också att snabbt bekräfta detta.

När Arne några månader senare fick SMFF:s uppdrag att lämna förslag till en typmodell fick han också lov att konstatera att hans egen nya Uncas var den lämpligaste. Den enda tänkbara konkurrenten bland de byggsatser han studerade, var Stratos. Men dess bakkropp är för tung i original, och dessutom är stabben svårbyggd samtidigt som dess fastsättning är onödigt känslig.

Det blev alltså Uncas, eller som den nu kommer att kallas Vråken, som förbundsstyrelsen antog som typmodell. Med acklamation, som det heter. Den är enkel, den är modern, och den flyger alldeles förbaskat bra. Vad behövs mera.

Arne Berglin gjorde sin första tävling redan 1947. Vråken är alltså resultatet av nära 25 års modellflygande.

Det är liksom bara att tacka och ta emot för våra blivande A2-flygare, som slipper under 25 års eget experimenterande när de nu startar med Vråken. Hade man själv haft den chansen, då ....

Gösta Nilsson

## Byggbeskrivning

LÄG IGENOM HELA BYGGBESKRIVNINGEN MINST EN GÅNG INNAN NI BÖRJAR BYGGANDET.

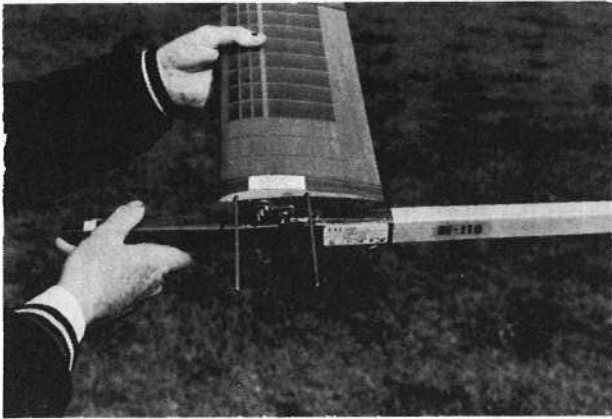
Foga samman de båda ritningsbladen med de punktstreckade linjerna på varandra.

VRÅKEN är en modern tävlingsmodell enligt reglerna för den internationella segelmodellklassen F1A, i Sverige även kallad A2. Den har konstruerats och provflugits av erfarna modellflygare inom Sveriges Modellflygförbund. Målsättningen har varit att skapa en lättbyggd tävlingsmodell med bästa möjliga flygegenskaper och lämplig för nybörjare med någon tidigare erfarenhet. Flygegenskaperna har i tävlingssammanhang visat sig överträffa alla förväntningar. Vi hoppas därför att VRÅKEN ska öppna vägen för allt fler mindre erfarna modellflygare att hävda sig i tävlingssammanhang.

## Vingen

Vingen är delbar i två vinghalvor och hålls ihop på mitten av två stycken 3 mm pianotråd. Varje halva byggs i två etapper - mittvingen för sig och vingörat för sig.

Börja med att putsa sprygelpaketet på över- och undersida med fint sandpapper. Prova sedan att balkarna passar i sina urtag på spryglarna. Justera om så behövs



urtagen med en fil. Först därefter får sprygel-paketen tas isär.

Bygg först den högra vinghalvan direkt på ritningen. Börja med mittvingen. Använd gärna smörpapper som skydd. Lägga bakkanten på ritningen och märk med en blyertspenna var urtagen för spryglarna ska sitta. Gör 4 mm djupa urtag. Använd helst en nålfil.

Se skiss A på ritningen.

För att profilen ska bli den rätta måste fram- och bakkant pallas under med 1 resp. 4 mm när vingen byggs upp. Nåla sedan fast fram- och bakkant. Limma spryglarna på plats. Vänta med plywoodspryglarna tills bägge halvornas mittvingar byggts färdiga. Se till att spryglarna sitter rakt. Övriga vingbalkar limmas först senare när vingöra och mittvinge sammanfogats.

Vingörat byggs på samma sätt som mittvingen. Observera dock att bakkanten är smalare ute vid spetsen än vid knäcken. Bakkanten måste därför bearbetas med hyvel eller kniv samt putsas med sandpapper så att den får den rätta ut mot spetsen avsmalnande formen. Skär på den sida som är vänd inåt mot spryglarna, dvs den tjocka delen av bakkanten.

Bakkanten pallas 4 mm närmast knäcken, 3 mm på mitten och 2 mm vid spetsen. Framkanten pallas 1 mm utmed hela vingörat. Spetsen görs massiv av mjuk balsa.

Bygg vänstra vinghalvan på ritningens baksida. För att underlätta byggandet kan man först lägga karbonpapper under ritningen och fylla i huvudlinjerna med en vass penna.

Plywoodspryglarna limmas först sedan bägge mittvingarna byggts färdiga. Placera mittvingarna mot varandra på byggbrädet som om de skulle sättas ihop till en hel vinge. Putsa plywoodspryglarna och trä på dem på de två 3 mm pianotrådarna som skall hålla ihop vingen. Passa in spryglarna i urtagen och limma i bägge vinghalvorna samtidigt med pianotrådarna på plats. Se till att båda vinghalvorna ligger an mot byggbrädet. När limmet torkat dras vinghalvorna försiktigt isär.

Nästa steg blir att sammanfoga mittvinge och vingöra.

Se skiss B på ritningen.

Kapa mittvingens balkar till exakt den rätta längden och nåla fast dem på byggbrädet. Fila sedan på vingörats lister tills rätt passning erhålles. Den rätta vinkeln får man genom att palla upp vingörat så att avståndet mellan spetsen och byggbrädet blir 140 mm. Fila till plywoodförstärkningarna för vingknäckens framkant och balkar och limma dem samtidigt som Ni limmar ihop vingknäcken.

När limmet torkat lossas vingen försiktigt från byggbrädet. Gör urtag i bakkanten för de i knäcken placerade dubbla balsaspryglarna. Limma ihop spryglarna fila av spryglarna 1 mm fram till kapa dem för mittbalken och limma dem i knäcken. Limma trekantförstärkningarna av 1 mm plywood vid bakkanten.

Till slut limmas övriga lister samt balsaklädseln vid vingroten. Börja med furulisterna på över- och undersida. Tag därefter balsalisterna och till sist balsaklädseln.

Efter noggrann putsning är vingen klar att kläs. Lacka först den oklädda vingens fram- och bakkant på båda sidor samt spryglarna på undersidan två gånger. Putsa lite lätt efter första lackningen. Klä helst med siden. Fukta klädseln med vatten. Använd fixerspruta eller våt trasa. Lacka 3-4 gånger med dope eller zaponlack tills alla porer i siden är täckta. Spänn fast vingen mellan lackningarna. Vingörönet ska skränkas 3 mm. Detta innebär att vingspetsens bakkant ska ligga 3 mm högre än framkanten, när mittvingen ligger plant på ett byggbräde. Skränkningen åstadkommes genom att mellan lackningarna palla under vingörats bakkant.

#### STABILISATORN

"Stabben" byggs på samma sätt som vingen. Urtagen i bakkanten för spryglarna ska vara 2 mm djupa. För att få den rätta profilhållningen vid byggandet ska framkanten pallas under 0,5 mm och bakkanten 1 mm. Spetsarna görs massiva av 5 mm mjuk balsa.

Klä med tunt japanpapper. Fukta klädseln med vatten. Använd fixerspruta eller våt trasa. Lacka 2-3 gånger med zaponlack eller utspädd dope (späd med thinner ca 25 %).

Fastsättningskroken ovanpå stabilisatorn tillverkas av 1 mm pianotråd och limmas först sedan stabilisatorn lackats färdig. Limma en bit siden ovanpå kroken så att den sitter fast ordentligt.

#### KROPPEN

Börja med kroppens främre del. Såga ut blyrum, ballastrum och urtag för timern i mittstycket. Urtag för timern ska dessutom göras i vänstra sidostycket.

Se skiss C på ritningen.

Limma högra sidostycket och fyll när limmet torkat bakre blyrummet med 70 gram bly. Limma sedan även det vänstra sidostycket. Det främre blyrummet ska tills vidare vara tomt för att användas vid trimning av modellen.

3 mm balsa skäres till enligt ritning och limmas på var sida av kroppen, först ett lager över både kropp och pylon, sedan ytterligare ett över kroppen.

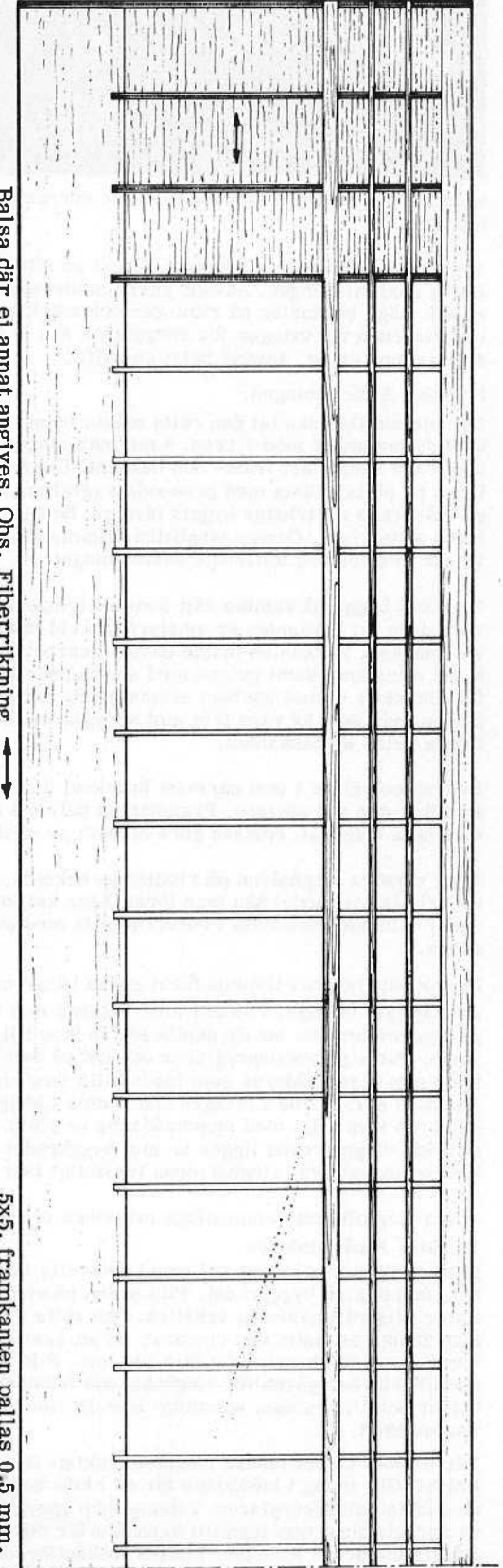
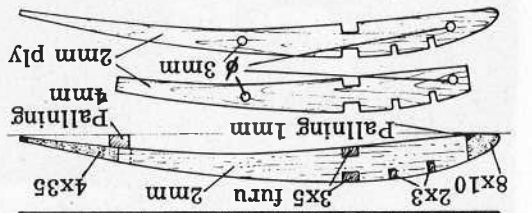
På vardera sidan av pylonen limmas sedan en 2 mm plywoodsprygel. Borra hål för mässingrör med 3 mm innerdiameter där pianotrådarna som håller vinghalvorna sedan skall stickas igenom.

Bakkroppen byggs för sig som ett "fyrcantrör" av 3 mm medelhård balsa. Använd ett långsamt torkande lim eftersom det här är mycket långa limfogar. Efter ordentlig torkning limmas röret till till främre delen av kroppen. Samtidigt med detta måste också genomgångar av alumin- eller mässingsrör för fuse- och kurvroderlinor limmas dit. Tänk då också på att dra igenom linorna då detta är svårt att göra sedan bakkroppen limmats fast. Se skiss D på ritningen.

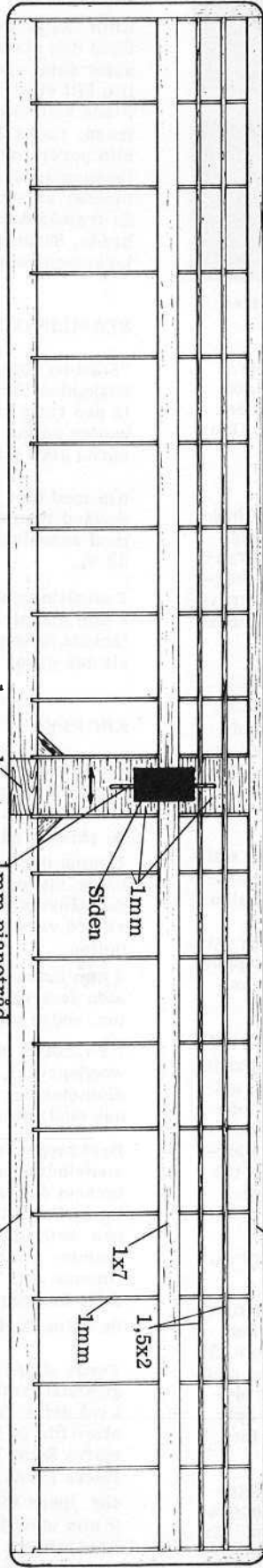
Fenan skärs till av 3 mm balsa och putsas så att dess genomskärning bildar en symmetrisk profil. Skär fenan i två delar varav den bakre bildar kurvrodret. Putsa eller fila av kurvrodret nedtill så att det blir kortare än själva fenan och kan gå fritt från kroppens översida. Borra sedan, innan fenan limmas, hålet i kroppen framför fenan för mässings- eller aluminiumrör med två 2 mm utvändiga diameter. Skär en skära för fenan i kroppen och limma omsorgsfullt.

Fila till roderoket av en bit 3 x 5 furulist och limma fast det på kurvrodret. Fäst kurvrodret på fenan med





Balsa där ej annat angives. Obs. Fiberriktning →



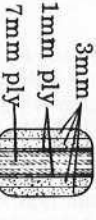
Snitt C-C

Snitt D-D

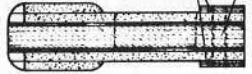
Mässingrör  $\varnothing$  3mm inv.

2mm ply

Snitt A-A



Snitt B-B

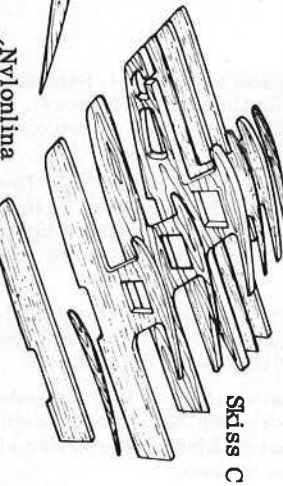


3mm

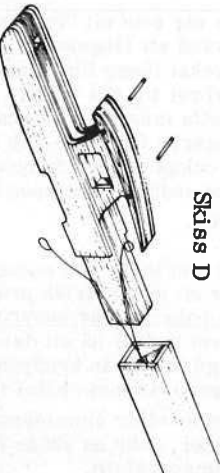
1mm ply

1mm pianotråd

Skiss C



Skiss D



3mm, kroppen klädes med siden

2mm Al- eller mässingrör

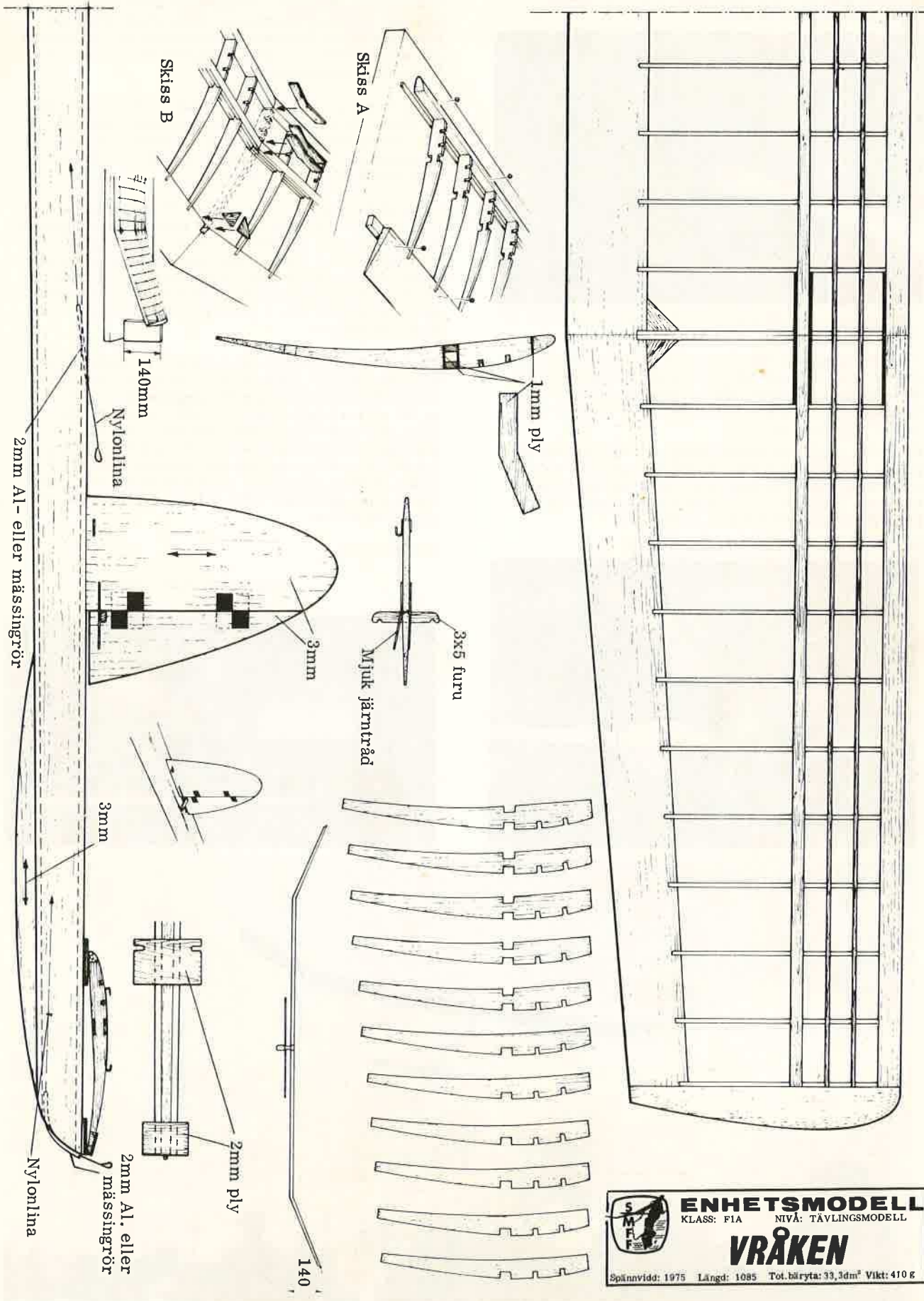
70g bly

A

B

C

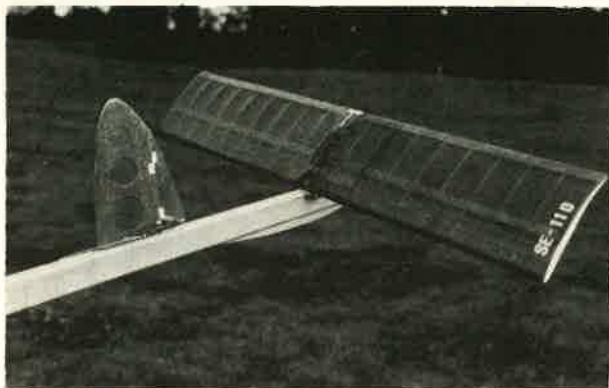
D




**ENHETSMODELL**  
 KLASS: F1A      NIVÅ: TÄVLINGSMODELL  
**VRÅKEN**  
 Spännvid: 1975    Längd: 1085    Tot. bäryta: 33,3dm<sup>2</sup>    Vikt: 410 g



gångjärn av bomullstyg eller liknande. Kurvroderstoppet ska vara lätt att böja och görs därför av en mjuk järntråd med ca 1 mm diameter. Till sist limmas stabilisatorbryggorna på plats.

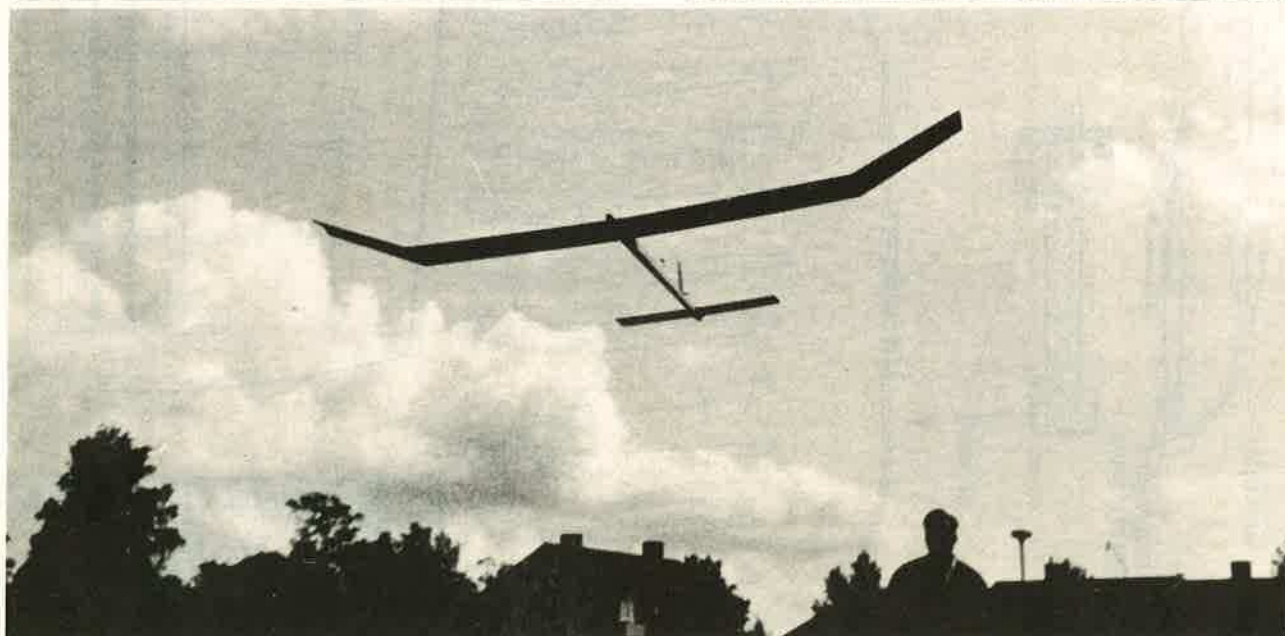


Limma sedan dit underfenan av 3 mm hård balsa och se till att den sitter rakt i flygriktningen.

Putsa kroppen med fint sandpapper. Lacka därefter 2-3 gånger innan kroppen kläs. Putsa gärna lite lätt även efter första lackningen. Klä kroppen med siden. Efter lackningarna kan klädseln lätt fästas på kroppen med acetone och en pensel.

Borra för startkrok enligt ritning och sätt fast denna. Bakom startkroken borrar ett hål för sprinten till kurvroderutlösningen. En pianotråd bockas enligt skiss på ritningen, sticks in och limmas fast i kroppen för att förhindra att kurvroderlinan glider av.

Timern monteras i sitt urtag i pylonen.



#### TRIMNINGSANVISNING

Väg av modellen så att tyngdpunkten placeras ca 82 mm från vingens framkant. Avvägningen görs genom att fylla bly i främre blyrummet. Kontrollera sedan att modellen håller föreskriven minimivikt 410 gr. Belasta den annars med bly i ballastrummet som är placerat mitt under tyngdpunkten.

Börja trimma i lungt väder. Justera in kurvrodret så att Ni får ett utslag ungefär så stort som ritningen visar. Prova sedan med utkast från handen. Om allting stämmer ska modellen glidflyga i en flack bana med svag vänstersväng mot marken.

Om modellen skulle visa sig vara för lätt eller för tung i nosen trimmas detta genom att ändra vinkelskillnaden mellan vinge och stabilisator (ändra anfallsvinkeln). Vinkelskillnaden ändras med hjälp av tunna pallningar under stabilisatorns fram- eller bakkant. Är modellen för lätt i nosen pallar man under stabilisatorns framkant - är den för tung i nosen pallar man under stabilisatorns bakkant.

När modellen trimmats med utkast från handen är det dags för högststart. Börja med ca 25 meter lina. Fäst startkroken ca 15 mm framför tyngdpunkten. Glöm inte se till att kurvrodret vid start står i neutralt läge (dvs rakt). När modellen kopplas loss från linan ska den glidflyga i cirklar med ca 50 m diameter. Gör flera starter och iaktta noggrant hur modellen beter sig i luften. Justera successivt mellan starterna kurvroderutslag eller pallningar tills Ni fått modellen att flyga såsom Ni önskar.

LYCKA TILL.

Sveriges Modellflygförbund





# RÅD TILL SKALABYGGGARNA



Här är kanske något för skalamodellbyggare och flygare i Sverige. På följande text har jag gjort ett utdrag från ett brev som jag fick av den världsberömde (nästan i alla fall), Dave Platt till alla skalabyggares glädje.

När vi bygger en skalamodell försöker vi att reproducera ett riktigt flygplan i miniatyr men för övrigt i identisk form. För att göra detta förminskar vi alla dimensioner med samma faktor och detta garanterar att vår modell blir en igenkännbar faksimil.

Om vi nu fortsätter med färgerna och märkningen på vår modell kommer den ännu mer att likna förebilden.

Här brukar de flesta modellbyggare sluta i tron på att modellen är färdig. Det är den inte. En vital ingrediens fattas: en som är än viktigare åt den slutliga effekten än syftet eller mindre snygghet i konstruktionen. Den ingrediensen är karaktär. Om vi glömmar den kommer vår modell att alltid vara bara en vacker modell, ingenting annat. Vi måste på något sätt fånga värdigheten, själva själen i denna stolta maskin som flyger eller står på startbanan som Universums Kung.

Låter väl lite romantiskt? Ja det gör det. Men om vi åtminstone är medvetna om detta mysterium som ett flygplan andas är vi på väg att skapa ett verk som ändrar modellen till en sann replika.

## "Färg-perspektiv"

Stå vid ett träd. Titta på det och du ser att barken är brun och löven gröna men det finns många nyanser av båda färgerna. Flytta nu 30 meter bort och titta igen. Nu har nyanserna försvunnit, stammen är jämnbrun och löven jämngröna. Om vi flyttar oss ytterligare 400 meter bort verkar det bruna och gröna mindre brunt och grönt. Det vore faktiskt svårt att säga vilka färger trädet har om vi inte visste det. Flyttar vi oss ännu längre bort (2 km) så är trädet gråaktigt, utan några färgskillnader.

Denna effekt är känd som "färg-perspektiv". Den uppkommer på grund av att luften vi ser igenom är varken ren eller genomskinlig som vi tror. Mellan våra ögon och trädet finns det damm i oanade mängder. Och damm är grått.

Vilken roll spelar den för vår skala-modell? Begrunda detta: När man ser på en modell i skala 1/8 på 3 meter, det är samma sak som att se på ett riktigt plan på 24 meters håll eller hur? FEL! Det är fel pga att när vi ser på det riktiga planet finns det 8 ggr mer atmosfär mellan våra ögon och det riktiga planet än mellan våra ögon och modellen. Vi måste kompensera detta. Vi gör det genom att spruta modellen med mycket tunnt ljusgrå färg efter det att modellen är målade och märkt. Det tunna skiktet av grå färg skall täcka alla ytor, även kabin och liknande.

Låt oss i samband med detta ta död på en myt. Många byggare med modeller som har en glasartad yta vill ursäktas sig själv genom att falla tillbaka på teorin att modellen representerar ett "fabriksnytt" plan. Hur, frågar man sig, fick den skvadron-märkning m m.

## Slitage

a) Smuts b) avflagnad färg och repor c) olje-och bränsle-stänk d) brännskador e) skador

a) Representeras av att hela modellen sprutas försiktigt och mycket mjukt med mörkgrått. Kom ihåg att smuts normalt följer "flyglinjen".

b) Markera avflagning och repor med silverfärg. Använd en styvhårig pensel som torkats av mot ett papper tills det är nästan torrt. Använd penseln så att den lämnar oregelbundna slitagemärken. Dessa märken förekommer vanligast på platser där besättningen går ombord och där mekaniker utför rutinarbete. Bränslepåfyllning, ammunitionsåfyllning och inspektionsluckor samlar massor av slitage av den här typen, särskilt på militärplan.

c) Olje-och bränslestänk. Gnugga modellen på utsatta ställen med något fläckande medel på en mjuk trasa.

d) Brännskador bildar omkring och bakom avgasrör. Spraya svart. Innan sådana märken sätts på, undersök om det är karaktäristiskt för planet ifråga tex Skyraiders har alltid märken, Spitfires aldrig. Ett gott råd: Studera så många foton som möjligt på planet i fråga och titta efter ofta återkommande slitage. Koncentrera dig på dessa delar av modellen.

e) Skador kan naturligtvis uppkomma var som helst till vilken grad som helst. Använd fantasin.

## Mekaniska ingrepp

a) Reparationer på flygplan ter sig ofta som "lappar" på skadad metall eller duk. "Lappar" på metall är ofta målade med ny färg även om det är "samma färg". "Lappar" på duk kan behandlas på samma sätt men kan också lämnas färgad med röd grundfärg. Det är inte ovanligt att ett plan kan ha dussintals med såna "lappar" speciellt i krigstid.

b) Hål och kulhål brukar man lämna åt sitt öde. Använd fantasin - men förta dig inte.

## Väder

Slutligen till vädret. Slutligen därför att de andra sakerna uppträder snabbt på ett flygplan, emedan vädrets inverkan tar sin tid.

a) Blekning. Under speciella omständigheter tex starkt solsken kan man redan efter ett par månader se en skillnad. Eftersom översidan på vingen, kroppsöversidan och översidan på stabilisatorn bleknar snabbare än kroppssidorna bör dess sprutas med ljusgrått från ett längre avstånd. Undersidan bleknar knappast alls.

b) Rost kan markeras med brun färg. Men mycket försiktigt. Plan kan vara risiga och slitna men aldrig riktigt rostiga. En omotiverad punkt här och där är allt som behövs.

## Verktyg

Förutom alla vanliga verktyg i form av maskeringstape m m. så behöver man ett riktigt bra sprayaggregat. Med bra menas att man skall kunna reglera färgflödet medan man sprutar. Det skall vara möjligt att justera flödet så att det tar åtskilliga sekunder att forma en punkt med diametern 1,5 mm från ett avstånd på 75 mm. Sådana sprayapparater är inte billiga (över 500 kronor ungefär).

Tillsist. Efter en eller ett par misslyckande ser man själv hur det skall vara. Lycka till med mer verklighetstrogna skalamodeller.

Hälsningar

MITSUBISHI ZERO

# Radioflygläger på Sövdefältet

Foto: Torsten Blomdahl

Acroflyers hade under tio dagar (10-19/7) anordnat läger för radioflygare av alla kategorier. Detta drog en del uppmärksamhet till sig, och det kom en hel del besökare. Det stora problemet var vädret med sitt skiftande mellan sol och regn och blåste det gjorde det hela tiden så en del hangflygning kunde det ju blivit om det bara blåst från rätt väderstreck. Nåja, lite hangflygning blev det ändå fast inte det där lilla lugna utan hoppigt och gropigt. En del radioflyg blev ändå på fältet, men några överraskningar blev det inte, vi hade tänkt att ha några tävlingar och kanske slagit något rekord men eftersom lägret hade karaktär av "Driv in" så stannade inte besökarna någon längre tid utan flyttade till andra ställen.

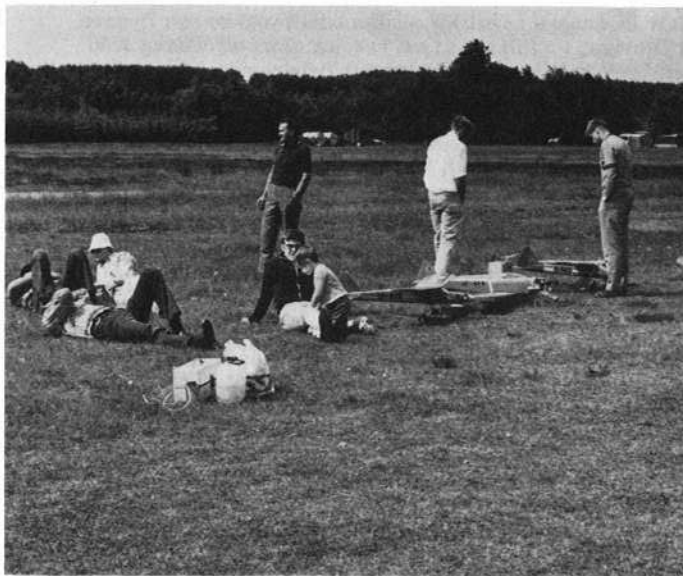
Det kom flygare med hustru, barn och husvagn eller tält, de slog upp sina bopålar, flög och trivdes (hoppas vi).

Det kanske blir ett läger igen till nästa år och sommar. Då hoppas vi på ännu bättre anslutning och att Ni stannar lite längre så kanske det blir en del tävlingar och lägerbål med korvgrillning och sång.

Välkomna skall Ni vara och vi skall göra det så bra för Er som står i vår makt.

Acroflyers

Torsten Blomdahl



Fältaktivitet



Korvgrillning



Nilo med elev i dubbelkommando



Gösta O'Konor, Linköping med Piper Cub J3



# Modelflyvesommerlejren, Flyvestation Vandel.

Lördag 4/7 - Fredag 10/7 1970

Ett 60-tal danska och svenska modellflygare ockuperade militärflygfältet i Vandel för en vecka.

Nästan alla de "stora" danska namnen fanns på plats och från Sverige hade kommit "Jouille", Claes, Lennart H. med maka, samt Tony från Malmö. Michael från Östersund Janne och Kalle från Solna. John P med fru från Hässleholm.

Några tältade, en del bodde i militärbarack och så fanns ett antal stora militärtält till förfogande. Ett av dessa var avsett som förläggning, ett var bygglokal och ett var "Lejrexpedition". I det senare härskade Jens Geschwendtner med suverän hand över såväl medhjälpare, skrivmaskin som ølbackar!

Eder rapportör som med familj anlände mitt i veckan kan tack vare Jens stencilblad "Vandel-Posten" sumnera händelserna under lägret.

Lördagen blev ankomstdag. Deltagarna mottogs av representanter från Linstyrings-Unionen och F-F-Unionen. Alla fick ett passerkort av fältvakten och sedan var det inkvarteringsdags.

Kl. 10 på söndagen hölls första tävlingen om KLM pokalen. "tre korrupte dommer vil udpege de best byggede modeller" enl. Jens.

Roskjer bedömdes ha byggt en Wakefield bättre än Svend Fredriksen en A2:a. På tredje plats kom Roskjer igen med en oldtimer Wakefield.

Vädret inbjöd knappast till flygning, men då en poängtävling pågick hela veckan, gällde det att före kl 17.30 varje dag visa upp något resultat. Svend Fredriksen kunde i sista minuten kasta sig in på "lejrkontoret og skreg: 18 sek i chuck- hvorefter vi gav ham kunstigt åndedraet."

Inte bara modellflyg stod på programmet. Måndagen avrundades med en fotbollsmatch - Jens nämner inte resultatet, varför man kan ana att linstyrarna hade svårt att klara friflygarnas anstormning. I stället uttrycker Jens sin tacksamhet över att friflygarna inte satte in Julle som centerforward - "han havde vaeret dødsenfarlig hvis han huseret i straffesparksfeltet!"

På måndagen gick också några starter i A1 och A2 samt stunt, men tävlingarna skulle fortsätta.

Linstyrarna noterade många bra resultat under tisdagen. I speed fick både Jens Geschwendtner och Bill Constantin 190,5 km/t före Leif Eskildsen 189, 5 km/t. Av T/R flygarna nådde Mau/ Stoffer 4:36 före Ole/ Bjarne 5:36.

Friflygarna höll på till solnedgången i härligt väder. I A2 vann John Pettersson före Bjerre och Michael Borell. Tiderna var 879 s., 853 s. och 849 s.

Wakefield tog Jan Zetterdahl hem med 5 raka max. före K-E Lundin 813 s. och Lennart H. 738 s. Thomas Køster blev 4:e efter att ha brutit sedan han flugit 3 max - 540 s.



I C:2 klassen blev det en dansk seger Gerström vann med 883 s före Julle 814 s. och Flemming D. Kristensen 556 s.

A:1 gick också till "de jäklans svenskere" Claes vann med 587 s. före Michael 528 s och K K Nielsen 470 s.

Handlunstävlingen gick på kvällen med stor energiförbrukning. Segrare blev Leif Andersen 371 s. på 10 starter. Janne Z fick ihop 331 sek och blev trea. Køster kastade modellen högst av alla men p.g.a tyngdkraft, gravitation, jordens dragningskraft och salig Newton uppnådde han bara en 4:e plats med 307 s.

"Team-Race konkurrencens højdepunkt - Finalen - blev afviklet under 7 tilskueres vilde skrigen, der totalt overdøvede de sløve motorer. Efter et tredjeheat vi stille forbigår kom så finalen. Alle tre hold startede stærkt, men det viste sig snart at favoritholdet ikke var en brik vaerd - resultatet var at Mau/Stoffer vandt i tiden 10.08 foran Ole Poulsen/Lodberg med 11.16 og sidst Geschw/Constantin (Charlie B) med 14.20. Man kan desvaerre kun konstatere at det ikke var tilfaeldighedernes spil."

För att ej trampa Jens på tårna alltför mycket - det där med 14.20 - och för att ej röja min stora okunnighet i linstyrningstermerna fortsätter jag att citera direkt. "Combat blev fløjet igår eftermiddags med 7 deltagare. Efter en række gode kampe kom dagens clou (klov) i finalen mellan Jørn Rasmus og H J Nielsen. Efter en olympisk brydekamp mellem piloterne, hvorunder flere stykker blev klippet af modellerne, smadredes begge modeller da det lykkedes Rasmus at give Hans-Jørgen en regulaer bachammer med efterfølgende flyvende mare(n). Resultatet blev at bryder-Rasmus vandt med 396 pts mod 302 pts. Tredje blev Bertelsen (the sportsman) og fjerde blev Lynet-Hansen."

Så till sist kom på fredagskvällen MARATONTÄVLINGEN ..... Under 1 timma från klockan 19.30 gällde det att hinna göra så många starter som möjligt med samma modell. Det blev ett intensivt flygande. Några valde att flyga A:1 John och Claes trimmade och flög sina A:2-or, de flesta föredrog att kasta handluns. Alla starter över 20 sekunder räknades. Johan hann med 9 protokollförda starter och skrapade ihop 1067 s. Med den tiden blev han säker vinnare. Lennart Hansson hade en säker handluns, som flög flera starter kring 40 sek. Ca 970 sek blev hans resultat. Tröttast var nog K E Lundin. Varannan start blev över 20 sek. Varannan under. Han hann med 27 protokollförda starter. Troligtvis kastade han och sprang efter sin till slut helt förbrukade modell 54 ggr! !

Sedan de tävlande torkat av svetten och bytt skjortor och tidtagarna plockat av sig ylletröjor och vantar samlades alla till en gemytlig øl- och ølsefest i det nu helt städade och ommöblerade byggtältet. Køsters stereoanläggning dnade, så det spelade ingen roll om man pratade dansk eller svensk .....

Sven-Olov





# TÄVLINGSRESULTAT

## NM70

Av Sven-Olov Lindén



Fritflyvningsunionen i Danmark stod för arrangemangen kring årets Nordiska Mästerskap för friflygande modeller.

Tävlingen hölls på militärflygplatsen i Vandel, ett par mil väster om Vejle på Jylland den 10-12 juli.

NM-tävlingarna innebar kulmen på en hel veckas modellflygning, där danskar och en hel del svenskar deltog i det årliga modellflygläget (se annan artikel).

Under fredagen anlände den ene efter den andre av de svenske liksom bussen med det finska laget och alla blev genast glatt och gemytligt mottagna i det pågående öl- och pølsepartyt i ett av de stora militärtälten.

Väderlekssituationen var ej särskilt glädjande. Lågtryck och åskfronter rörde sig in från Nordsjön och ingav ej förhoppningar om bra flygväder. All trimningsflygning under lördagen inställdes sedan vindstyrkan börjat nå upp mot 20 m/sek. Danmarks Palle Jörgensen hann med att slå sönder två D:2 or och måste överlåta lagplatsen till N Chr Christensen. Steen Agner var också illa ute och kvaddade sin bästa modell. Lagledarna beslöt skjuta på programmet och köra entimmasperioder på lördagskvällen med början kl 18.00.

Det blåste fortfarande vid det klockslaget men inte så hårt som tidigare. En regnfront närmade sig och det blev brått i depåerna. På slaget 18 gick de första modellerna upp. Claes M startade snabbt och fick iväg sin modell framför fronten. Han nådde nära max. Janne Z kom också iväg innan regnet kom, men fick en dålig höjd på sin Wake. Resultatet såg ut att bli omkring 1 min. Just i fällningsögonblicket lossnade propellerbladet och föll av. Modellen gick i snäv kurva i marken. Reglerna tillåter omstart om någon del lossnar under flygning. Tyvärr hann vädret försämrats då Janne gjorde sitt andra startförsök.

Anders Håkansson fick en bra start, som borde ha blivit max i protokollet, men modellen försvann bakom ett skogsbryn i fältgränsen.

D:2-flygarna lyckades ganska väl, Julle fick litet bludder på motorn och nådde ej full höjd. Att nå upp över det starkt turbulenta markskiktet var problemet speciellt för A:2-flygarna. Dessa fick slita hårt i sina startförsök.

Vädret förbättrades allt mer och de två återstående lördagsstarterna kunde genomföras i fullt acceptabelt väder.

Lagledaren Lennart Hansson myste "Det var ju det jag sa, det skulle bli bra väder senare på kvällen!"

Claes misslyckades i sin tredje start. Modellen skar ner direkt efter start, kopplade ur, men touchade med vingspetsen och klockades för 6 sek. Omstarten blev tyvärr endast halvannan minut. Både Flodström och Zetterdahl fick ordning på sina grejor i sista start C:2-flygarna genomförde sina starter "som på räls".

Av de övriga nordiska flygarna ansågs med rätta Thomas Kjøster som den svåraste konkurrenten. Han hade ett hårt

jobb, då han flög både B:2 och C:2. Vid kvällsvilan fanns han i ledningen i båda klasserna.

Ställningen efter lördagen:

A:2	1. Michael Vaeth, Da	478	B:2	1. Thomas Kjøster, Da	509
	2. Per Grønnet, Da	423		2. Anders Håkansson, Sv	462
	3. Markku Tähkääpää, Fi	416		3. Pentti Paasanen, Fi	431

C:2	1. Rolf Hagel, Sv		Danmark ledde nationstävlingen med 3928 före Sverige 3919 och Finland 3887. Från Norge hade två man med A:2or kommit, men de kände sig slagna på förhand. De var inte alla vana vid dessa turbulenta vindar och ej heller vid svåra termikförhållanden. Norrmännen har endast möjlighet att bedriva modellflyget vintertid.
	1. N.Chr.Christensen, Da	540	
	1. Jorma Kumpulainen, Fi		
	1. Thomas Kjøster, Da		

Söndagens första halvtimme gav bra väder, utan alltför besvärande vind. Jan Z fick nära max, men Anders hamnade i sjunk. Floda väntade en god stund med motorn dragen. Han fick en bra start, som gav max.

Arne Berglin var först av A:2-flygarna och nådde 2.33 vilket var bra i segelmodellklassen. Claes startade mitt i ett svårt blåsväder och fick bara 53 sek. Än värre gick det för John som fick vänta länge innan tidtagare var lediga och då råkade han ut för en hård regnskur som gjorde honom chanslös.

Både Ulf C och Rolf klarade max, men Julle råkade ut för sjunk trots finfin höjd och till synes bra väder. Samtidigt med Julle startade Haapalainen och Agner. Även de råkade ut för samma sjunk. Tiderna 134, 128 och 130 vittnar om detta.

I 5:e omgången kom de riktigt svåra motgångarna för de svenske. Berglin drog ner sin A:2a två gånger i marken utan att koppla loss. Ulf C fick för lång motortid i sina båda startförsök. För dem båda blev protokolfört 0 sek. Lagledarens förtvivlan var stor!

Inte heller de andra lagen var förskonade från otur. Finnarna fick flera misslyckade startförsök och kvaddade sina modeller. Tähkääpää (Markku) fick vingbrott, Paasanens Wake gick i marken och Sillgren hamnade i svårt sjunk.

Norrmännen förbrukade allt vad de hade av A:2or. Steen Agners C2-or tog slut och likaså Gunnar Nielsens A:2-or. Och Kjøster störtspirallade med sin Wakefield!

Ingen kunde ännu bestämt urskilja någon segrare. Möjligheterna till omflygning i C:2 försvann då Rolfs modell klockades för 179 s. men då även N Chr Chr. fick 179 i samma omgång tycktes ödets ironi leka. Så kom Kjøster med en ny max i 6:e perioden och segraren var därmed given ansågs det allmänt. Även i Wakefield ledde Thomas före Floda, som ryckt upp från näst sista till 2:a plats.

Vindstyrkan var nu ännu kraftigare och tycktes fortsätta att öka.

Flodström inleder Wakefieldflygningarna i sista omgången. Trots klar termikanslutning när han "bara" 109 s. i den starka vinden. Jan Z är helt ur slag. Hans modell går inte alls i blåsten. Den gör bara en sto-or loop och är nere efter 1 min. Anders kan nu vinna om han får en bra start och Thomas Kjøster ej får över 137 s. "Gamle räven" drar upp och får sin höjd. "Max" ropar tidtagarna!

Rolf Hagel får en fin chans. Solen bryter igenom och det är aldrig någon tvekan om resultatet. Johan P får återigen vänta för länge. Det fina vädret tar slut. Vinden





Pentti Paasanen



Tävlingsledare P.E. Lyregård' och sekreterare Anita Delbak



Ulf Carlsson

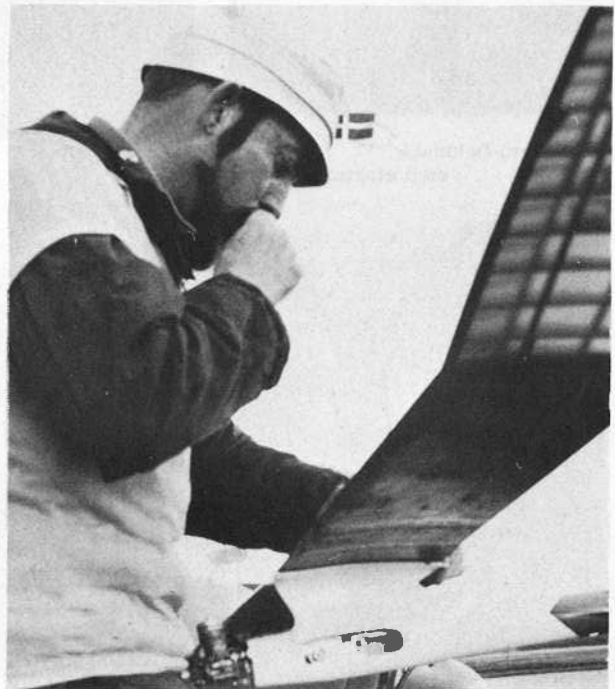


Jan Zetterdahl och K-E Lundin

Foton: S.O.Lindén



Lennart Flodström 2:a i Wake



Julle





Jan Zetterdahl



Thomas Kjøster



Sten Agner, Danmark   
med startmaskin 



Finska C:2 laget



Norrmännen



tilltar allt mer. Drygt 2 min blir det. Arne Berglin har svårt med starten och kopplar ur för tidigt. När Claes M:s modell så hamnar i ett jättesjunk och är nere på 26 s. från full höjd är A:2 gänget inte särskilt glatt.

Både Julle och Ulf C. misslyckas helt med sina sista starter. Modellerna står ej emot den hårda vinden utan kanar bara i med-vind på låg höjd.

Køster dröjer. Han söker efter C:2-an och måste snabb-reparera den vid återkomsten. Hans start med Wakefieldmodellen sker i en situation, som bedöms som hopplös. Vinden är hård och det börjar regna. Hans plan får sjunk redan i motorflykten och flyger sedan stallande ner på mindre än minuten. Därmed kan tävlingsledaren Poul Erik Lyregaard ropa ut namnet på den förste nordiske mästaren i högtalaren. Det är Anders Håkansson.

Av möjliga A2 segrare väntar Per Grunnet, Hekki Tähkäpää och Thomas Vaeth på en väderförbättring. Tiden går.

Så kommer Thomas Køster med sin C:2a "Cream". Den får fin höjd och tycks ta termik, men förs bort av den starka vinden och är nere efter 2.20. Sverige har ännu en mästare - Rolf Hagel.

Så var det uppgörelsen i A:2. Per Grunnet kliver iväg barfota. Över startbanan tycks han ha anslutning. Det blir en maxflygning! Tähkäpää misslyckas i sina startförsök och får 0 s. i protokollet. Thomas Vaeth väntar och väntar. Till slut måste han starta, tävlingstiden är strax slut. I hård vind och piskande regn gör han en lugn och säker start. De elegant U-böjda vingarna svajar i vinden, men han får termikanslutning och når hela 2.42 i "hopplöst" väder. Danmark tar därmed dubbelseger i A:2 genom Grunnet och Vaeth.

I sammanräkningen visar det sig att Danmark vunnit A2 och C2 lagen och den totala nationstävlingen medan Sverige fått lagsegern i Wakefieldklassen.

Resultat Nordiska Landskampen 10 - 12 juli

#### A2

1. Per Grunnet, Da	168 + 131 + 124 + 180 + 79 + 111 + 180 - 973
2. Michael Vaeth, Da	140 + 180 + 158 + 123 + 68 + 115 + 162 - 941
3. John Pettersson, Sv	118 + 112 + 149 + 27 + 124 + 180 + 137 - 847
4. Markku Tähkäpää, Fi	160 + 93 + 163 + 84 + 132 + 0 + 180 - 812
5. Heikki Tähkäpää, Fi	62 + 180 + 126 + 83 + 180 + 180 + 0 - 811
6. Claes Mårtensson, Sv	170 + 136 + 97 + 56 + 180 + 120 + 26 - 785
7. Jukka Sillgren, Fi	117 + 160 + 118 + 171 + 67 + 75 + 51 - 767
8. Arne Berglin, Sv	119 + 86 + 141 + 153 + 0 + 86 + 49 - 634
9. Gunnar Nielsen, Da	105 + 0 + 130 + 168 + 50 + 101 + 0 - 654
10. Steinar Hesthagen, No	38 + 68 + 90 + 58 + 82 + 129 + 93 - 648
11. Ole Torgersen, No	49 + 92 + 82 + 0 + 75 + 2 + 0 - 290

#### B2

1. Anders Håkansson, Sv	172 + 180 + 110 + 109 + 180 + 123 + 180 - 1054
2. Lennart Flodström, Sv	97 + 105 + 176 + 180 + 173 + 180 + 109 - 1020
3. Thomas Køster, Da	156 + 180 + 173 + 180 + 48 + 180 + 59 - 976
4. Erik Jacobsen, Da	112 + 150 + 148 + 180 + 91 + 152 + 89 - 922
5. Pentti, Pasanen, Fi	146 + 105 + 180 + 180 + 98 + 64 + 101 - 874
6. Erik Nienstedt, Da	84 + 102 + 124 + 148 + 138 + 152 + 122 - 873
7. Seppo Pohjola, Fi	166 + 98 + 150 + 180 + 50 + 87 + 47 - 778
8. Teppo Sarpila, Fi	135 + 116 + 143 + 142 + 43 + 61 + 91 - 731
9. Jan Zetterdahl, Sv	106 + 92 + 180 + 175 + 77 + 35 + 64 - 729

#### C2

1. Rolf Hagel, Sv	180 + 180 + 180 + 180 + 180 + 179 + 180 - 1259
2. Thomas Køster, Da	160 + 180 + 180 + 180 + 160 + 180 + 153 - 1233
3. Niels Chr. Christensen, Da	180 + 180 + 180 + 180 + 180 + 179 + 135 - 1214
4. Jorma Kumpulainen, Fi	180 + 180 + 180 + 160 + 164 + 158 + 180 - 1202
5. Seppo Haapalainen, Fi	160 + 180 + 180 + 126 + 145 + 122 + 180 - 1095
6. Jan-Olle Åkesson, Sv	123 + 180 + 180 + 134 + 180 + 180 + 29 - 1006
7. Yrjö Waltonen, Fi	107 + 122 + 180 + 24 + 145 + 160 + 85 - 823
8. Ulf Carlsson, Sv	170 + 180 + 180 + 180 + 0 + 80 + 14 - 804
9. Steen Agner, Da	129 + 180 + 171 + 130 + 123 + 36 + 0 - 769

#### Lagtävling

A2	1. Danmark, 2473	B2	1. Sverige 2803	C2	1. Danmark 3216
	2. Finland 2390		2. Danmark 2771		2. Finland 3120
	3. Sverige 2266		3. Finland 2383		3. Sverige 3069
	4. Norge 838				

#### Landskampen totalt:

1. Danmark	8460
2. Sverige	8138
3. Finland	7893
4. Norge	838



Per Grunnet, Danmark. Segrare A:2



Anders Håkansson. 1:a i Wakefield



Rolf Hagel, Nordisk Mästare C:2



Återigen har Acroflyers genomfört ett SM, denna gång i klassen F3A. Vädret, som spelar en stor roll i sammanhanget, ordnade till sig redan på fredagskvällen, och när lördagsmorgonen kom låg det en tät dimma över slagfältet, denna lättade dock när flygarna började sitt trimpass och dagen bjöd på strålande sol med god värme.

Det flögs tre pass på lördagen och efter dessa ledde redan då Stövling men med Gillgren tätt i hälarerna. På kvällen hölls ett meeting på Sjöbo Gästgivargård med stort smörgåsbord och småvarmt.

Stövling var den förste som lämnade salen, han var trött efter dagens pass och tänkte väl på sin placering och ville komma utsövd till söndagens avgörande pass.

Söndagen blev också Stövlings och han fick därmed mottaga SM-bucklan och en fin bukett nejlikor av vår unga prisutdelerska, som i år var Sylvia Persson.

#### Prislista:

1. Bert Erik Stövling	8680
2. Göran Ridderström	8600
3. Christer Gillgren	8275
4. Bengt Lundström	7780
5. Kenneth Holm	7220
6. Lennart Olsson	7030
7. Aulis Lehtinen	7025
8. Rune Svenningsson	6455
9. Rolf Andersson	6230
10. Jack Strömquist	6145
11. Lars Olsson	5570
12. Arne Finnström	3955

Kenneth Holm, som nu också flyger F3A, visade här att han inte är helt ofarlig, han flög mycket föredömligt liksom Aulis Lehtinen, och dessa kommer säkert att hota topparna inom överskådlig tid.

Tävlingen hade som synes inte lockat mer än 12 deltagare, det skulle varit 13 men hemmaklubbens Niilo Thulander havererade veckan innan och kunde därför inte ställa upp. Han hade emellertid laddat upp med en alldeles ny kärra av engelskt fabrikat.

Domare vid årets SM var chefsdomare Gunnar Hoffman med sina domarkollegor Ragnar Åhman och Stig Lilja. Vi tackar de trappa deltagarna som ställt upp till årets SM och önskar dem lycka till med det fortsatta radioflygandet och ett välkommen åter till vår årligen återkommande tävling "Pileträffen". Samtidigt tackas alla som medverkat till tävlingens genomförande.

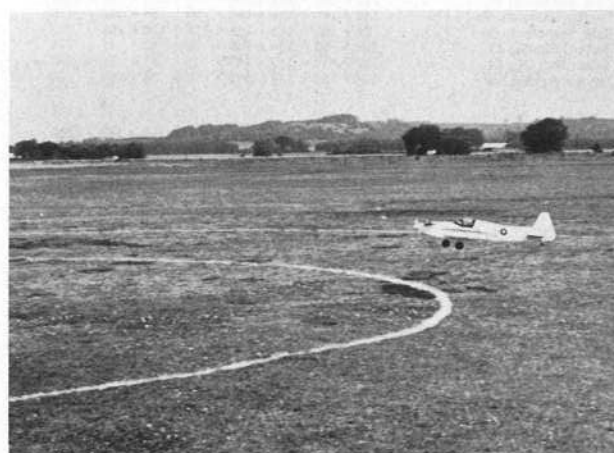
Acroflyers

Torsten Blomdahl



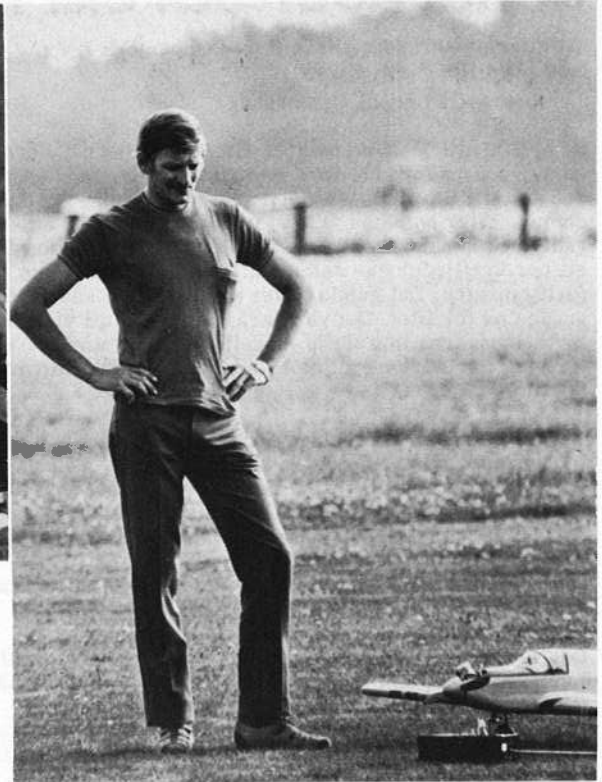
Foton: Torsten Blomdahl

* SM-F3A *	
8	Bert Erik Stövling Sjösbygörens K.K. 28702820 8680
7	Göran Ridderström Acroflyers 28052905 8600
11	Christer Gillgren Acroflyers 2840292027058145 16502450 8275
4	Bengt Lundström A.K.G. 252240 25607430 2680240 7780
12	Kenneth Holm Sjösbygörens K.K. 2:70 2285 27407135 2210 7220
4	Lennart Olsson Acroflyers 2820251023007030 26102225 7030
2	Aulis Lehtinen Tiggen 243524006610 23252190 7025
9	Rune Svenningsson Fink Linn M.K.K. 2050195024456155 1345 1260 6455
3	Rolf Andersson M.R.F. 2070280020806150 1745 2080 6230
5	Jack Strömquist Enigen 2870207022955975 22201760 6145
10	Lars Olsson M.R.F. 2835159020504275 14201930 5570
6	Arne Finnström 2820153013740 1195 280 3955





Domarna har det bekvämt nuförtiden



Aulis Lehtinen i funderingar



Rune Svenningsson



Ridderström läser upp för Gillgren vad programmet bör innehålla



Lasse Olsson trottlar



Den nya kärnan som Nilo Tulander skulle ha flugit



# EUROPACUP och EM i A2 och B2

Glimtar (reserapport) från Europacupen och EM (A2 och B2) i Homburg, Saar.

Lagledare: H Borell, Östersund.

Efter 200 mils bilfärd anlände Östersundsborna, Borell senior och junior och Arne Berglin, på eftermiddagen den 4/9 till Kardinal Wendel-haus, ett internat för ungdomar. Efter anmälan åkte vi ut till "flygfältet", ett område med åkrar ångar, majsält, kärr, vass, kanaler och ett par kraftledning samt intill autobahn, ca 15 km från förläggningen. Det gamla fältet har naggats i kanten och ansågs nu för litet. Det var bara att hoppas att vinden tävlingsdagarna inte förde modellerna över autobahn eller blev för stark så att de hamnade i vassen eller majsfälten.

Vid återkomsten till förläggningen dök skåningarna Håkansson senior och junior upp liksom Rune Johansson samt givetvis Uno Axelsson och efter en stund kom även Ulf Carlsson och Olle Nerud. Rolf Hagel, Julle Åkesson och Claes Mårtensson skulle köra ner under natten och de inträffade mycket riktigt lagom till frukost på lördagen. Knut Andersson fanns på plats och alla svenskarerna var "fit for fight".

Östtyskarna och turkarna var som vanligt ytterst prydliga i lika kostymer och tävlingsdräkter. Turkarna hade förresten kört 250 mil till tävlingen. Några av dem tittade på fredagskvällen in till svenskarna och fick syn på en FIB-aktuellt med sedvanligt innehåll och blev helt begejstrad vid tanken att få åka till Sverige nästa år. Vi återfann inte tidningen!

På lördagsmorgonen regnade det, men mot 12-tiden hade vädret bättrats med uppehåll och delvis sol, men blåsig, medelvind ca 5 m/s med byar till ca 8 m/s uppskattningsvis. Vinden låg parallell med autobahn gudskelov.

Med hjälp av Knut Anderssons och Tomas Kösters walkie-talkies samt Tony Håkansson, Uno Axelsson och Anita Köster organiserades en modellhämtagrupp för svenskarna och danskarna. Detta visade sig ovärderligt då modellerna vid max drev 2-3 km och vass och kärr tydligen var oemotståndliga som landningsplatser. Fleura modeller skulle antagligen inte hittats i tid om inte denna grupp kunnat observera nerslagsplatsen.

Första dagens tävlingar bjöd inte på några större svenska framgångar. Knut låg 4-5:a i A2 och Michael Borell ca 10:a. Berglin fick 23 sek i en start efter det han lagt en skada på pylonen. Claes Mårtensson trivdes inget vidare med vädret. I B2 var det ungefär likartat, vädret var svårbemästrat och blåsorna kortvariga. Bäst lyckades Rune Johansson med en placering omkring 15:e. I C2 låg svenskarna väl samlade på ungefär 4, 5, 6 plats. 4 perioder flögs på lördagen.

På söndagen var vädret ungefär detsamma som på lördagen, men tidvis svängde vinden och några modeller passerade autobahn. I A2 segade sig Knut till en förnämlig 2:a plats medan Michael efter lintrassel vid massstart och kvadd av sin blåsväderskärta fick ta en reservmodell som inte passade för vädret och rasade från ca 8:e plats efter 5:e starten (max) till 18:e.

Arne Berglin flög bra på söndagen med sin reservmodell och hamnade slutligen på 19:e plats. Claes och vädret trivdes fortfarande inte tillsammans. Gamle Hans Hansén 56 år Danmark gjorde en fin prestation med sin 7:e plats.

I B2 arbetade sig svenskarna sakta uppåt i prislistan men utgångsläget var inte särskilt bra efter lördagen och bäst blev Rune Johansson med en 11:e plats. Två turkar på förnämliga placeringar överraskade.

Se foto omslagets baksida.

I C2 stod striden inför sista start mellan Köster och Simpson och Köster avgjorde till sin fördel. Julle hade hela tiden flugit säkert och delade en fin 2:a plats före Simpson. Ulf och Rolf på 5:e och 6:e plats. Rolf tappade en motor i näst sista starten efter propellerbrott. Bauman och Rieke lyckades inte upprepa sina fantomflygningar från VM -69, kvaddar och motortrassel. En fin insats av våra C2-flygare.

Julle hade egentligen bara en kärta att flyga med och vår hämtningsgrupp får nog ges äran av att Julle fick tillbaka sin kärta i tid efter starterna och kunde fullfölja så utomordetligt. Även de andra svenska och danska deltagarna kan säkert tacka Uno, Tony och Anita för att ingen modell förlorades. Endast Grunnet förlorade en segelkärta, som efter fusning försvann i ett moln och inte ens Tony kunde hitta den.

Som helhet kan sägas att tävlingen var hård och svår-flugen och att alla gjorde sitt bästa, men några hade inte turen med sig denna gång. Alla gladdes åt Knuts och Julles förnämliga prestationer, liksom åt C2-lagets insats.

Arrangemangen klaffade bra, när tävlingen väl kom igång.

BOR

Europa-Cupen 1970 i Homburg/Saar

Klass F1A

1. Ewen Jos, Lux.	1260 poäng
2. <u>Andersson Knut, Sverige</u>	<u>1210 poäng</u>
3. Klink Dieter, V.tyskl.	1179 poäng
4. Fülling Dieter, V.tyskl.	1171 poäng
5. Kroon L.G., Holl.	1158 poäng
6. Reichert Helmut, V.tyskl	1154 poäng
7. Hansen Hans, Danm.	1151 poäng
8. Jarousseau Jean-Luc, Frank.	1083 poäng
9. Bodurov Dimitar, Bulg	1028 poäng
10. Hirschel Matthias, Ö.tyskl.	1013 poäng
11. Grunnet Per, Danm.	978 poäng
12. Rihs Armin, Schw.	973 poäng
13. Ducklauss Dieter, Ö.tyskl.	938 poäng
14. Leeuwangh A., Holl	934 poäng
15. Geiger Heins, V.tyskl.	918 poäng
16. Moor Max, Schw.	905 poäng
17. Pat ki Gèza, Ung.	887 poäng
18. <u>Borell Michael, Sverige</u>	<u>847 poäng</u>
19. <u>Berglin Arne, Sverige</u>	<u>845 poäng</u>
20. Schreiner Johann, Ö.tyskl.	833 poäng
21. Erbesler Sebahattin, Turk.	826 poäng
22. Yalkinkaya Nes'e, Turk.	823 poäng
23. <u>Mårtensson Claes, Sverige</u>	<u>781 poäng</u>
24. Thies Michel, Lux.	765 poäng
25. Popov Steran, Bulg.	758 poäng
26. Aneštev Gueorgue, Bulg.	748 poäng
27. Fiks G., Holl.	736 poäng
28. Tschuor Georg, Schw.	688 poäng
29. Braud Lionel, Frank.	687 poäng
30. Vörös Endre, Ung.	647 poäng
31. Mertes Norbert, Lux.	575 poäng
32. Aslan C. Idris, Turk.	562 poäng
33. Vörös Jenö, Ung.	520 poäng
34. Wanzenriether Jean, Frank.	71 poäng

Lag

1. Väst-Tyskland	3.504 poäng
2. <u>Sverige</u>	<u>2.903 poäng</u>
3. Holland	2.828 poäng
4. Öst-Tyskland	2.784 poäng

5. Luxemburg	2.600 poäng
6. Schweiz	2.566 poäng
7. Bulgarien	2.534 poäng
8. Turkiet	2.211 poäng
9. Ungern	2.054 poäng
10. Frankrike	1.841 poäng

#### Klass F1B

1. Dr. Oschatz Albrecht, Ö.tyskl.	1208 poäng
2. Yalcinkaya Nes'e, Turk.	1201 poäng
3. Akca Tayyar, Turk.	1148 poäng
4. Löffler Joachim, Ö.tyskl.	1138 poäng
5. Gaensli Fritz, Schw.	1133 poäng
6. Strzys Fritz, Ö.tyskl.	1132 poäng
7. Schweinsberg H.G.L., Holl.	1102 poäng
8. Boiziau Jacques, Frank.	1078 poäng
9. Mönninghoff Peter, V.tyskl.	1024 poäng
10. Van Rij J.D., Holl.	1008 poäng
11. Johansson Rune, Sverige	978 poäng
12. Kaynes Jan William, Engl.	971 poäng
13. Tecimer Cevat, Turk.	969 poäng
14. Hertsch Klaus, V.tyskl.	957 poäng
15. Popov Pano, Bulg.	952 poäng
16. Siebenmann Dieter, Schw.	931 poäng
17. Håkansson Anders, Sverige	921 poäng
18. De Ruyter, Holl.	915 poäng
19. Pouchus, Frank.	913 poäng
20. Nerud Olof, Sverige	900 poäng
21. Mirkow Stefan, Bulg.	890 poäng
22. Nimptsch Werner, V.tyskl.	809 poäng
23. Wanaenriether Jean, Frank.	788 poäng
24. Stamenov Strahil, Bulg.	717 poäng

#### Lag

1. Öst-Tyskland	3.478 poäng
2. Turkiet	3.318 poäng
3. Holland	3.025 poäng
4. Sverige	2.799 poäng
5. Väst-Tyskland	2.790 poäng
6. Frankrike	2.779 poäng
7. Bulgarien	2.559 poäng

#### Klass F1C

1. Køster Thomas, Danm.	1260 poäng
2. Åkesson J.O., Sverige.	1222 poäng
3. Simpson Roger, V.tyskl.	1192 poäng
4. Huyben H., Holl.	1189 poäng
5. Carlsson Ulf, Sverige	1143 poäng
6. Hagel Rolf, Sverige	1112 poäng
7. Baumann Franz, V.tyskl.	1080 poäng
8. Schallenberg Heinz, V.tyskl.	840 poäng
9. Jansen A., Holl.	704 poäng
10. Rieke K. Heinz, V.tyskl.	481 poäng

#### Lag

1. Sverige	3.477 poäng
2. Väst-Tyskland	3.112 poäng

#### Europa-mästerskapen 1970

#### Klass F1A och F1B i Homborg/Saar

4.9 - 7.9 - 70

#### Resultat

#### Klass F1A

1. Ewen Jos., Lux.	1260 poäng
2. Füllung Dieter, V.tyskl.	1171 poäng
3. Kroon L.G., Holl.	1158 poäng
4. Reichert Helmut, V.tyskl.	1154 poäng
5. Hansen Hans, Danm.	1151 poäng

6. Jousseau Jean-Luc, Frank.	1083 poäng
7. Bodurov Dimitar, Bulg.	1028 poäng
8. Hirschel Matthias, Ö.tyskl.	1013 poäng
9. Grunnet Per, Danm.	978 poäng
10. Rihs Armin, Schw.	973 poäng
11. Ducklauss Dieter, Ö.tyskl.	938 poäng
12. Leeuwangh A., Holl.	934 poäng
13. Geiger Heinz, V.tyskl.	918 poäng
14. Moor Max, Schw.	905 poäng
15. Pataki Geza, Ungern	887 poäng
16. Borell Michael, Sverige	847 poäng
17. Berglin Arne, Sverige	845 poäng
18. Schreiner Johann, Ö.tyskl.	833 poäng
19. Erbesler Sebahattin, Turk.	826 poäng
20. Yalkinkaya Nes'e, Turk.	823 poäng
21. Mårtensson Claes, Sverige	781 poäng
22. Thies Michel, Lux.	765 poäng
23. Popov Stefan, Bulg.	758 poäng
24. Anestev Gueorgue, Bulg.	748 poäng
25. Fiks G., Holl.	736 poäng
26. Tschuor Georg, Schw.	688 poäng
27. Braud Lionel, Frank.	687 poäng
28. Vörös Endre, Ung.	647 poäng
29. Mertes Norbert, Lux.	575 poäng
30. Aslan C. Idris, Turk.	562 poäng
31. Vörös Jenö, Ung.	520 poäng
32. Wantzenriether Jean, Frank.	71 poäng

#### Lag

1. Väst-Tyskland	3.243 poäng
2. Holland	2.828 poäng
3. Öst-Tyskland	2.784 poäng
4. Luxemburg	2.600 poäng
5. Schweiz	2.566 poäng
6. Bulgarien	2.534 poäng
7. Sverige	2.473 poäng
8. Turkiet	2.211 poäng
9. Ungern	2.954 poäng
10. Frankrike	1.841 poäng

#### Klass F1B

1. Dr. Oschatz Albrecht, Ö.tyskl.	1208 poäng
2. Yalcinkaya Nes'e, Turk.	1201 poäng
3. Akca Tayyar, Turk.	1148 poäng
4. Löffler Joachim, Ö.tyskl.	1138 poäng
5. Gaensli Fritz, Schw.	1133 poäng
6. Strzys Fritz, Ö.tyskl.	1132 poäng
7. Schweillsberg H.C.L., Holl.	1102 poäng
8. Boiziau Jacques, Frank.	1078 poäng
9. Mönninghoff Peter, V.tyskl.	1024 poäng
10. Van Rij D., Holl.	1008 poäng
11. Johansson Rune, Sverige	978 poäng
12. Kaynes Jan William, Engl.	971 poäng
13. Tecimer Cevat, Turk.	969 poäng
14. Hertsch Klaus, V.tyskl.	957 poäng
15. Popov Pano, Bulg.	952 poäng
16. Siebenmann Dieter, Schw.	931 poäng
17. Håkansson Anders, Sverige	921 poäng
18. De Ruyter, Holl.	915 poäng
19. Pouchus, Frank.	913 poäng
20. Nerud Olof, Sverige	900 poäng
21. Mirkow Stefan, Bulg.	890 poäng
22. Nimptsch Werner, V.tyskl.	809 poäng
23. Wantzenriether Jean, Frank.	788 poäng
24. Stamenov Strahil, Bulg.	717 poäng

#### Lag

1. Öst-Tyskland	3.478 poäng
2. Turkiet	3.318 poäng
3. Holland	3.025 poäng
4. Sverige	2.799 poäng
5. Väst-Tyskland	2.790 poäng
6. Frankrike	2.779 poäng
7. Bulgarien	2.559 poäng

# OLDTIMER 70

Foton: S.O.Lindén

Än en gång möttes "de sista modellflygentusiasterna".

Mfk Nimbus i Kumla lockade några av landets oldtimerflygare till sin årliga tävling "for fun".

Antalet modeller blir fler och fler varje gång och nu syntes tex ett par "nya" gamla Wakefields och kanske mest uppmärksammas en bensin - ja, bensindriven modell - en kopia av Sal Taibi's härliga "Pacer" med en Vivell 35 i nosen.

Av nybyggena att döma är denna gren av modellflyget "coming" och borde kunna locka ut några av våra f.d. modellflygare till en årlig träff.

Dagen började med en tävling med enhetsmodellen "Sleek Streak", som inköptes och snabbmonterades på fältet. Ett ivrigt trimmande vidtog, alla exemplar är ej helt medgörliga, medan andra flyger som "små änglar" Olle Blomberg och Jan Hafström från arrangörsklubben var ofina nog att ta hem en dubbelseger - Olle har ju gamla meriter som landslagsman i Wakefield 1950 och Jan VT vinnare för ett tiotal år sedan i samma klass att falla tillbaka på. Det var glädjande att de som åskådare uppresta eskilstunaborna kom så bra till i prislistan - nästa år syns väl Lindblad & Co med några gamla F-knarrar får vi hoppas! ? SMHI - dvs. Väderlekstjänst skrämde de stackars oldtimerflygare med sina rapporter, men Ariel och Moriel och de andra gudarna var nådiga och lät regnet bara hänga i luften. Vinden var svag eller ingen alls, då de gamla balsalådorna började ta lufrummet i besittning.

Ulf Markstens lilla "Junior Cabin" roade och skrämde åskådarna, då den efter markstart gång på gång vände nosen nedåt och smällde i marken. Ove Petterssons hade mer gummisnodd i sin lilla 50 cm "Trumf" än konkurrenterna och fick raketstarter Tyvärr hade propellern bräckts och då Ove "araliditade" bitarna fastnade den på axeln så att frigången ej fungerade! Olle Blomberg hade fått ordning på sin lilla "FIB" - efter 4 år! - och den flög bäst av de små.

I B2-klassen hade Ove ingen svårighet att med sin Palmgren - 37 vinna före SOL som drog för många varv och bara fick snygga men ineffektiva loopings med sin "Meteor".

Per-Olof Larsson kunde lugnt låta "Gladan", Wentzels flaggskepp från 1936, gå på halvvarv sedan Ulf Marksten brutit efter två starter och lika många brustna motorer. Linjesköna Vilénkonstruktionen "Zephyr" behöver nu en ordentlig reparation. Huvudklassen blev förstas Wakefield. De gamla Kordorna gjorde sitt, men räckte inte till, då Olle Hillerströms kopia av Ray Smiths Winner steg bätte och gled bättre. Frågan blir dock nästa år, då P-O Larsson hunnit trimma sin "Flying Minutes" var segern kommer att hamna. Lars-Åke Andersson hade med Oves intresserade hjälp fått liv i en gammal dammig "Merlu" - år 1949 - skelettet hittades i klubblokalen och ställdes i flygbart skick. Med en ny propeller och ett stabilare landställ blir även den en farlig konkurrent 1971.

Så kom förstas handlungningen igång, Att göteborgarna vann är inget att undra på - dock skall förklaras att L-G Olofsson var skadad i skuldra och rygg och ej kunde göra några ordentliga kast. Hade så inte varit fallet hade AKG-segern varit 3-dubbel.

Sven-Olov.



1 Ove Pettersson tar emot pris av Olle Blomberg.

2 Ulf Marksten från Fladdermusen i Lund. Modellen heter "Zephyr" årgång 1937. Konstruktör Len Stott.

3 S.O.Lindén med "Trumf" - en Vilén modell - 50 cm.

4 P-O Larsson, Nimbus, Kumla med en engelsk konstruktion "Flying Minutes" årgång 1937. Konstruktör Len Stott.

5 L-Å Andersson AKG, modellen heter "Merlu" och deltog i Wakefieldtävlingen 1949. Konstruerad av E.Sadorin. Italien.

6 Ove Pettersson med "Pacer" - en bensinmotormodell årgång 1940.

7 Motorn är en Vivell 35 med tändstift, tändspole och kondensator. Se även timern för strömbrytning på kroppsidan.

8 Ove Pettersson AKG, modellen är en Palmgrenkonstruktion från 1937.

9 Tävlingsens enda kvinnliga deltagare, R.M.Olofsson flög HKG.

## Resultat:

Sleek Streak:	1. Olle Blomberg, Nimbus	14 + 16 + 16 = 46
	2. Jan Hafström, Nimbus	13 + 15 + 16 = 44
	3. Lennart Backman, E-tuna	13 + 12 + 11 = 36
	4. L-G Lindblad, E-tuna	10 + 14 + 12 = 36
	5. Eddy Aetfeldt, E-tuna	4 + 15 + 15 = 34
	6. L-G Olofsson, AKG	10 + 7 + 15 = 32

## Hadkastglidare

1. Ove Pettersson, AKG	23 + 49 + 29 + 40 + 47 = 188
2. L-Å Andersson, AKG	21 + 23 + 26 + 29 + 53 = 152
3. S-O Lindén, Nimbus	29 + 18 + 35 + 22 + 27 = 131
4. Olle Blomberg, Nimbus	22 + 14 + 14 + 32 + 31 = 113
5. Rose-Marie Olofsson, AKG	24 + 23 + 21 + 22 + 17 = 107
6. L-G Olofsson, AKG	28 + 14 + 12 + 16 + 16 = 86

## A2 (0-50 cm spv)

1. Olle Blomberg, Nimbus	25 + 30 + 23 = 78 "FIB"
2. Ulf Marksten, Fladdermusen	24 + 16 + 23 = 63 "Junior Cabin"
3. S-O Lindén, Nimbus	15 + 20 + 20 = 55 "Trumf"
4. Ove Pettersson, AKG	5 + 15 + 11 = 31 "Trumf"

## B2 (50-75 cm spv)

1. Ove Pettersson, AKG	43 + 53 + 68 = 164 "Palmgren"
2. S-O Lindén, Nimbus	35 + 34 + 35 = 104 "Meteor"

## C2 (75-100 cm spv)

1. P-O Larsson, Nimbus	58 + 47 + 1 = 106 "Gladan"
2. Ulf Marksten, Fladdermusen	40 + 17 + 0 = 57 "Zephyr"

## D-Wakefield

1. Olle Hillerström, Nimbus	120 + 135 + 42 = 297 "Ray Smith's"
2. Ove Pettersson, AKG	56 + 82 + 137 = 275 "Korda"
3. S-O Lindén, Nimbus	58 + 57 + 115 = 230 "Korda"
4. P-O Larsson, Nimbus	109 + 49 + 68 = 226 "Flying Minutes"
5. L-Å Andersson, AKG	5 + 42 + 0 = 47 "Merlu"





## Hallandstävlingen

Den 15 - 16 augusti hade Hallands Modellflygklubb sin första RC V tävling som samlade 11 deltagare. Tävligen gick i Varberg på Getteröns flygfält. Vädergudarna var nådiga båda dagarna och lät solen skina över det annars ganska blåsiga flygfältet.

Man flög 3 omgångar på lördagen och 1 på söndagen utan några kvaddar eller andra missöden.

Domare var Bertil Pålsson, Niilo Thulander och Lars-Erik Fridström.

Det var inte så stor variation på de flygplanstyper som visades upp, mest "Röda Kvarn" (konstr. Esbjörn Strömquist) och några "Gulingar" (konstr. Acek Johansson).

Tätstriden stod mellan Kenneth Holm HMFK, Esbjörn Strömquist Gripen och Peter Åström Gripen. De två sistnämnda fick dock se sig besegrade av Kenneth. Tävligen högst poäng fick i alla fall Esbjörn för sin sista flygning. Svenske mästaren Ulf Johansson fick höja sig med en sjundeplacering då hans motor stannade i några av flygningarna.

Prisutdelningen förrättades av Varbergs Flygklubbs ordf. Oskar Andersson och tävlingsledare Rune Hagman.

Från vänster, Esbjörn Strömquist, Kenneth Holm och Peter Åström.

### Resultat

1. Kenneth Holm, HMFK	5277,5 poäng
2. Esbjörn Strömquist, Gripen	5115 poäng
3. Peter Åström, Gripen	4677,5 poäng
4. Stig Olsson, Acroflyers	4235 poäng
5. Bengt Johansson KMFK	4015 poäng
6. Nils Lundqvist, Gripen	3900 poäng
7. Ulf Johansson, SRFK	3670 poäng
8. Kenneth Winberg, HMFK	3060 poäng
9. L. B. Bengtsson, Gripen	1575 poäng
10. Agne Engman, SMFK	1420 poäng
11. Harry Fransson, SMFK	1345 poäng

Kerstin Holm



# SM i RCV 1970

Foto: Bo Ahremark

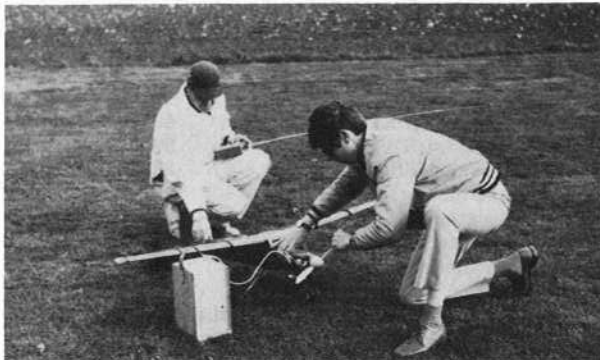
Årets SM i RC V anordnades den 12-13/9 av Linköpings-eskaderns RC-sektion på deras flygfält utanför Linköping. Tävlningen som samlat 10 deltagare genomfördes i ett lugnt och behagligt tempo och man hade under lördagen rätt hyggligt väder medan söndagen bjöd på omväxlande regn och blåst men gudskelov med så mycket uppehåll att tävlingen inte äventyrades.

Kenneth Holm startade lördagens omgång med att rycka till sig en ledning före Ulf Johansson, en ledning som han sedan bara ökade. Det var endast i tredje starten som Ulf slog honom med 5 poäng. På lördagen flögs tre omgångar och på söndagen två. Söndagens flygningar gick som nämnts under sämre förhållanden men detta hindrade inte de tävlande från att hålla en mycket hög standard på flygningen. Kenneth Holm befäste sin seger på ett övertygande sätt med Ulf Johansson som säker tvåa. Om tredje platsen var striden in i det sista en öppen fråga men Esbjörn Strömquist avgjorde det med en mycket bra sista flygning.

Den mest förekommande modellen var Esbjörn Strömquistkonstruerade Röda Kvarn med olika typ av vinge på nästan varje modell. De flög bra i kombination med ett verkligt trevligt utseende.



Kenneth Holms modell. Infäld, segerlandningen.



Esbjörn Strömquist och Röda Kvarn.

## Resultat SM RC-5

den 12 - 13/9-70 arrangör: LEN

Plac	Namn	Klubb	Poäng
1	Kenneth Holm	Varberg	8485
2	Ulf Johansson	Siljansbygden	8040
3	Esbjörn Strömquist	Gripen	6620
4	Bengt Jonsson	Karlskoga Mfk	6570
5	Peter Åström	Gripen	6460
6	Stig Olsson	Acroflyers	5935
7	Nils Lundqvist	Gripen	5330
8	Kenneth Winberg	Varberg	4725
9	Ulf Hamle	Kronobergs Fk	4085
10	Jack Strömquist	Gripen	3645

# RC V - Karlskoga

## Resultat

Karlskogatävlingen RC-5 13 - 14 juni 1970

Plac	Namn	Klubb	Poäng
1	Kenneth Holm	Hallands Mfk	6565
2	Esbjörn Strömquist	Gripen Mfk	5665
3	Bengt Johnsson	Karlskoga Mfk	5600
4	Ulf Hamle	Kronobergs Fk	4345
5	Thorvald Alberg	Saleby Mfk	3050
6	Erik Sjögren	Karlskoga Mfk	2070
7	Harry Fransson	Saleby Mfk	1725
8	Sten-Erik Pettersson	Karlskoga Mfk	370

Tävlingen arrangerades av Karlskoga Mfk, 5 omgångar kördes varav 4 räknades. Antalet deltagare var tyvärr ganska litet men vi hoppas på bättre anslutning på kommande tävlingar.

Humöret och vädret var toppen, och vi tackar tävlingsdeltagare och funktionärer för en trevlig tävling.

Välkommen åter  
Karlskoga MFK

## Resultatlista från MFK Skvaderns nattävling 27-28.6.70

### Klass A1 juniorer

1) Leif Ericsson, Skvadern, 561 sek, 2) Anders Pettersson, Härnösand, 535 sek, 3) Sig Jakobsson, Östersund, 526 sek, 4) Kjell Ericsson, Härnösand, 505 sek, 5) Lars Andersson, Härnösand, 498 sek, 6) Bernt Sund, Waxholm, 489 sek, 7) Kjell-Åke Jonsson, Östersund, 457 sek, 8) Göran Edfeldt, Härnösand, 406 sek, 9) Lennart Raak, Waxholm, 363 sek, 10) Anders Sund, Waxholm, 341 sek, 11) Per Pettersson, Härnösand, 317 sek, 12) Jan Edmark, Skvadern, 264 sek, 13) Bengt Evertsson, Guldfågarna, 230 sek, 14) Mats Vatligen, Härnösand, 116 sek, 15) Stig Källberg, Skvadern.

### Klass A1 Seniorer

1) Tommy Ericsson, Härnösand, 655 sek, 2) Michael Borell, Östersund, 642 sek, 3) Leif Starrin, Härnösand, 625 sek, 4) Hans Borell, Östersund, 565 sek, 5) Rolf Sundin, Skvadern, 495 sek, 6) Ingvar Fröjd, Östersund, 472 sek, 7) Sven Hedfors, Waxholm, 461 sek, 8) Kjell Eriksson, Jakobsberg, 449 sek, 9) Jan Bohman, Härnösand, 416 sek, 10) Birger Sahlin, Skvadern, 415 sek, 11) Erik Huss, AKG, 364 sek, 12) Bengt Ståhl, Jakobsberg, 340 sek, 13) Vanja Sund, Waxholm, 335 sek.

### Klass A2 juniorer och seniorer

1) Lennart Flodström, AKG, 869 sek, 2) Janne Fröjd, Östersund, 845 sek, 3) Michael Borell, Östersund, 844 sek, 4) Hans Eklund, Härnösand, 837 sek, 5) Ragnar Francen, Guldfågarna, 829 sek, 6) Arne Berglin, Östersund, 795 sek, 7) Ivanka Pavlik, Guldfågarna, 768 sek, 8) Bo Lindahl, Östersund, 769 sek, 9) Anders Fäldin, Skvadern, 751 sek, 10) Birger Sahlin, Skvadern, 750 sek, 11) Per Södersten, Handen, 749 sek, 12) Lars Eriksson, V. Gästrike, 748 sek, 13) Erik Huss, AKG, 726 sek, 14) Tommy Ericsson, Härnösand, 718 sek, 15) Kjell Eriksson, Jakobsberg, 705 sek, 16) Marko Pavlik, Guldfågarna, 678 sek, 17) Rolf Sundin, Skvadern, 659 sek, 18) Mats Vestin, Waxholm, 625 sek, 19) Arvid Holmbom, Skvadern, 618 sek, 20) K-A Ericsson, Härnösand, 596 sek, 21) Bengt Ståhl, Jakobsberg, 587 sek, 22) Ulf Leidstrand, Skvadern, 585 sek, 23) Jan Bohman, Härnösand, 521 sek, 24) Erik Sund, Waxholm, 469 sek, 25) Gösta Raak, Waxholm, 394 sek.

### Klass B2 seniorer

1) Hans Eklund, Härnösand, 883 sek, 2) Rolf Sundin, Skvadern, 797 sek, 3) Sten Färnlöv, LEN.

### Klass C2 seniorer

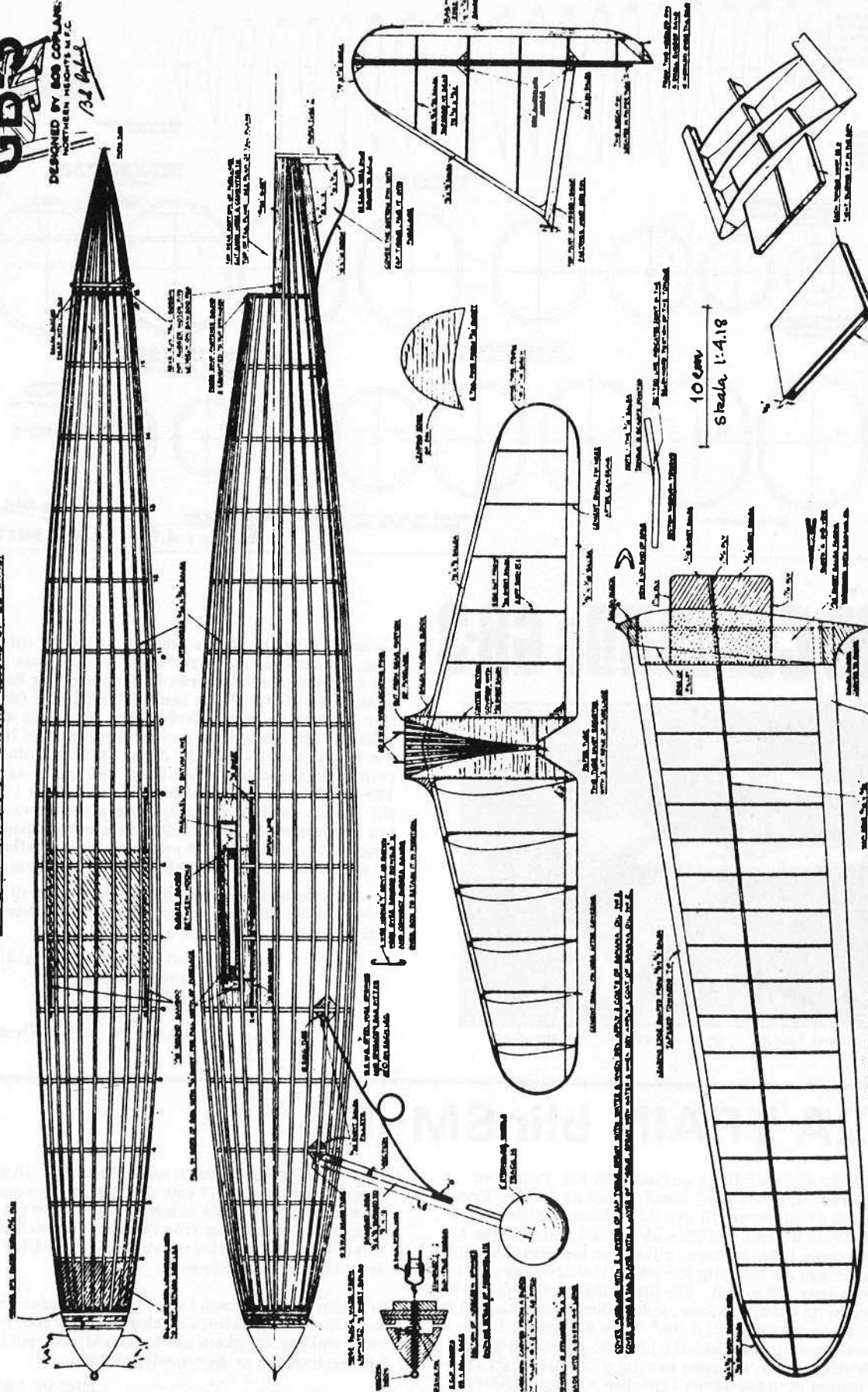
1) Hans Lindholm, LEN, 732 sek, 2) Sven-Erik Pira, Östersund, 583 sek, 3) Lars Eriksson, V. Gästrike.

### Klass "Open"

1) Johan Axelsson, Guldfågarna, 242 sek, 2) Bertil Viman, Skvadern, 183 sek.



**OFFICIAL WORLD RECORD HOLDER**  
**HOLDER OF BRITISH AIR-GYRE RECORD DURATION RECORD 87 MIN. 56 SEC.**  
**& THE WORLD'S AIR-GYRE-GROUND RECORD OF 33 MIN.**

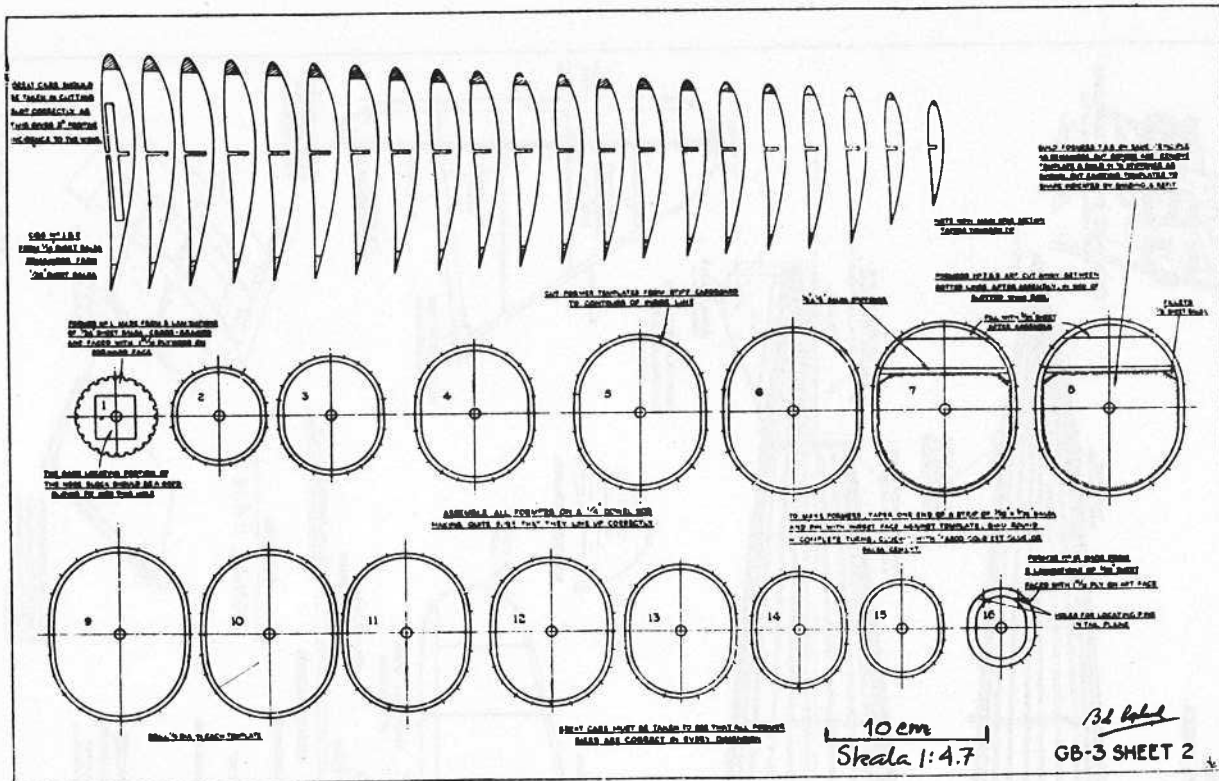


GB-3 SHEET 1

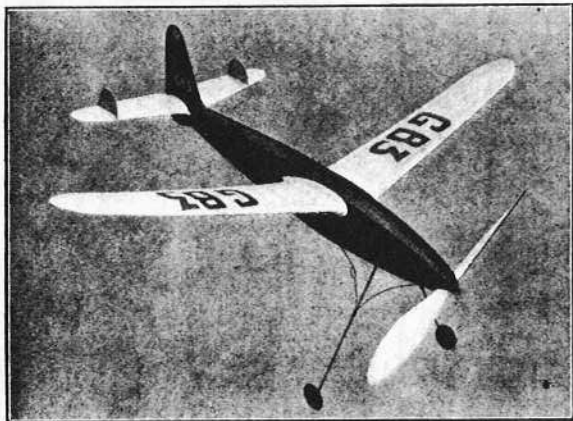
THIS DRAWING IS THE PROPERTY OF THE DRAWING OFFICE AND IS NOT TO BE REPRODUCED OR TRANSMITTED IN ANY FORM OR BY ANY MEANS, ELECTRONIC OR MECHANICAL, INCLUDING PHOTOCOPYING, RECORDING, OR BY ANY INFORMATION STORAGE AND RETRIEVAL SYSTEM, WITHOUT THE WRITTEN PERMISSION OF THE DRAWING OFFICE.

DESIGN COPYRIGHT BY F. B. BARNARD. PRESENT ADDRESS: SUPPLIES, P. HORNBY BAY, LONDON N 16. PHONE ARCHWAY 3378.





# BOB COPLANDS GB-3



Overall Span 45" Overall Length 35 1/2" Weight 9 oz.

Undertecknad vill härmed lämna ett bidrag till vår tidning, för att fylla ut ett par sidor av den. Som synes är det en klassisk modell från år 1938 som jag hoppas kan komma till glädje för de som håller på med Oldtimers. Har jag förstått byggbeskrivningen rätt så är spantringarna till kroppen gjorda av 3 st ihoplimmade lister av 3 x 1 mm balsa. Viktigt är också att framhålla att propellern är tillverkad av ett ämne 455 x 50 x 45 mm. För att få full skala på ritningen skall Sheet 1 förstöras till 100 cm mellan marginallinjerna och Sheet 2 till 75,2 cm på längden. Då skall också de korta linjerna på ritningen som är märkta 10 cm vara det. Modellen får då en spännvidd av 114 cm och en längd av 90 cm.

För de som tänker förstora ritningen, och vill spara kostnaden för filmen, kan jag ordna 2 st ljuskopior i rätt storlek om de vänder sig till mig.

Med bästa modellflyghälsningar  
Lennart Skoog  
Örebro M.S.K.  
c/o Lennart Skoog  
Fredsg. 26 703 62 Örebro

## 1/2A TRAIN blir SM-C1

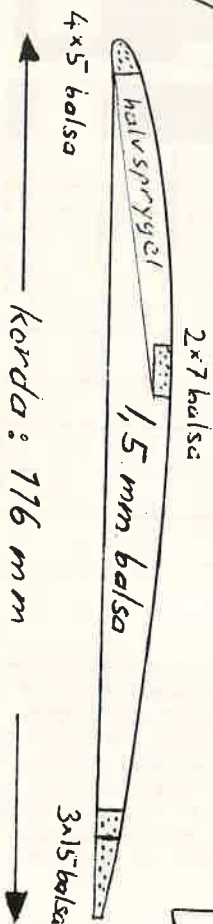
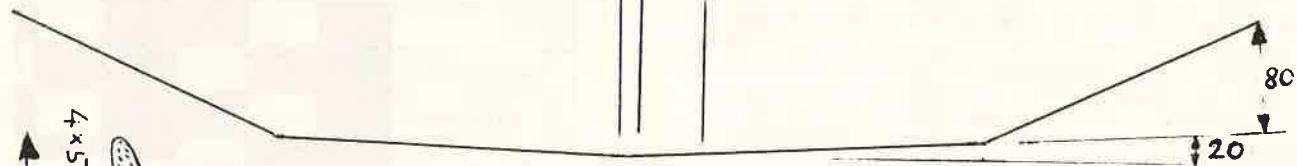
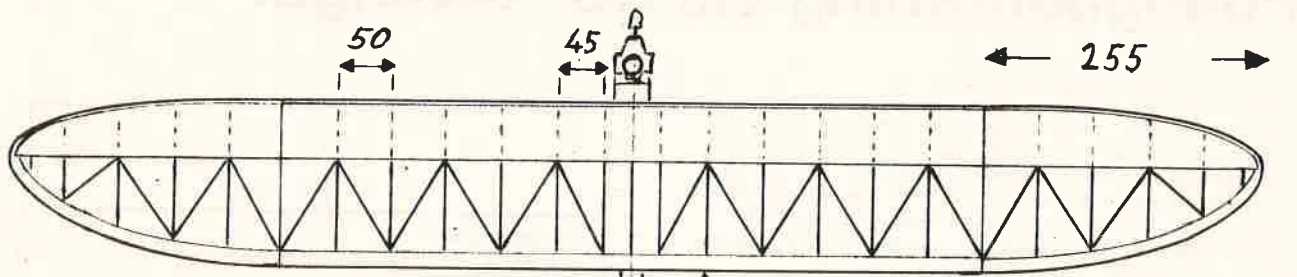
Det här är den modell jag använde vid SM. Det är en modifierad "1/2 A-Train" konstruerad av George French 1962, och är lillebror till den mera kända "Night Train". 1/2 A-Train är som det hörs på namnet, konstruerad för den engelska 1/2A-klassen, vilket har medfört konstruktionen är ganska bräcklig för att hålla vikten nere (originallet väger 180 gram). För att få tävla i C1 enligt våra nationella bestämmelser, måste dock denna konstruktion med en bärtyta på 21,7 dm<sup>2</sup> väga 260 gram. Detta är dock inget hinder, man får ju då 80 gram "tillgodo" att förstärka med. Kroppen har jag gjort åtskilligt starkare genom plywood-kärna i pylonen + 4 st furulister i bakkroppen. Vingen har fått furubalkar, starkare bakkant, halvspryglar och diverse förstärkningar. Stabben

konstruerade jag om helt, mest för att få den mera lättbyggd än originalets. Trots de 80 grammen extra tycks modellen inte inte lida nämnvärt av försämrat glid eller dålig höjd i stiget, jag tror tvärtom att den inte flaxar omkring så lätt i turbulent vind när den håller våra svenska viktrestriktioner.

Den som är intresserad av originalritningen kan beställa den från Aeromodellers ritningsservice som nr PET994 för 8 shilling. Artikeln om konstruktionen publicerades i januarinumret av Aeromodeller 1969.

Michael Borell.

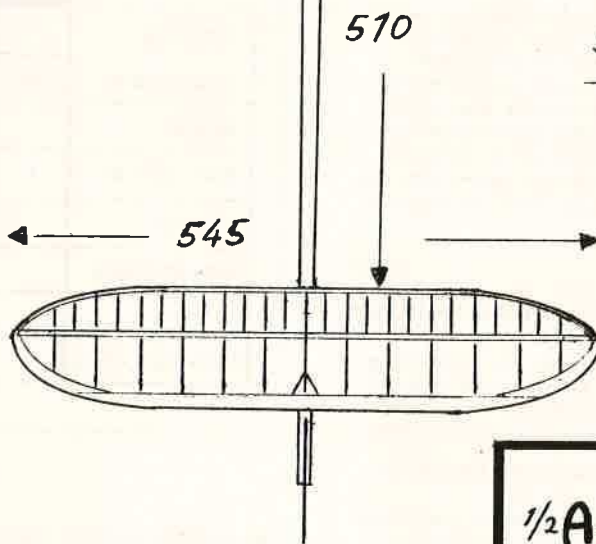
sp. vidd på ritningen 1160 mm



korda: 116 mm

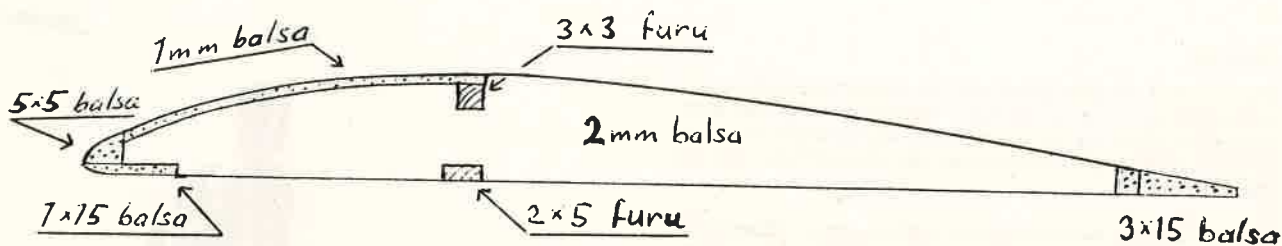
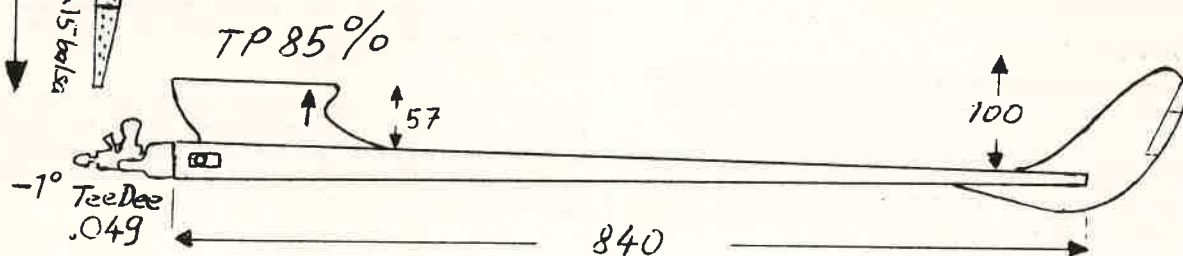
vingyta 16,12  
stabbyta 5,6

tot. yta 21,72 dm<sup>2</sup>  
min. vikt 260 gram



1/2 A-Train Special

Skala 1:7



korda: 153 mm



# Poängberäkning vid RC-tävlingar

Bo Eriksson Karlskoga MFK

Vid RC-tävlingar får arrangörerna ganska arbetsamt med behandlingen av domarprotokollen. Detta kan medföra att man får vänta länge på resultaten. Det lär ha förekommit att resultaten inte kommit upp förrän någon timme efter tävlingens slut. Detta är naturligtvis en stor nackdel för de tävlande, som exempelvis då inte kan flyga med vetskap om tidigare poängställning.

Man kan emellertid få fram resultatet för en flygning på några minuter om man har ett speciellt domarprotokoll och en lämplig organisation. Systemet har tillämpats på två RC-5-tävlingar i år, i Karlskoga och Varberg, och resultaten har varit uppe med en eftersläpning på högst en flygning. Det kan därför vara befogat att beskriva systemet mera i detalj.

## Koefficienter

Samtliga manövrar i RC-1 och RC-5 har någon av koefficienterna 5, 10 eller 15. K=8 och 12 har numera försvunnit. Talen 5, 10 och 15 innehåller en gemensam siffra 5 som kan divideras bort och sedan multipliceras till slutresultatet. Man kan fö undra varför man skall ha k=5, 10, 15 när det för den inbördes placeringen duger med k=1, 2, 3, och en poängsumma på en femtedel av den normala. Den uppmärksamme har säkert sett att årets resultatlistor alltid har en nolla eller femma som sista siffra i poängangivelsen.

## Poängberäkning

Domarna poängsätter manövrarna med heltal 0 - 10, och denna poängsättning multipliceras sedan med resp. koefficient och summeras. Efter detta följer en summering från 3 domarprotokoll. Ibland har man fem domare och då strykes högsta och lägsta poäng så att 3 protokoll återstår. Poängberäkningen kan göras på två olika sätt:

1. Varje manöver multipliceras med resp. koefficient och därefter summering.
2. Summering av alla manövrar med samma koefficient och därefter multiplikation med resp. koefficient, Slutligen summering från 3 protokoll.

Metod 2 ger en inbesparing av 12 multiplikationer i klass RC-1 (ant. manövrar (15) minus ant. koef. (3)). Man kan enkelt göra ett domarprotokoll, som gör metod 2 direkt användbar. Figuren visar hur protokollet kan utformas för klass RC-1.

## Domarbiträden

Det kan synas överorganiserat att använda domarbiträden som skriver protokoll åt domarna, men har man en gång provat systemet så blir fördelarna uppenbara. Förutom att domarna hinner följa flygningen kontinuerligt, kan biträdena hjälpa till med beräkningsarbetet. Syslan som domarbiträde brukar f.ö. vara mycket eftertraktad bland klubbmedlemmar som just har börjat flyga RC och som vill studera domarnas poängsättning.

## Exempel

För varje tävlingsomgång samlas domarprotokollen i startordning i 3 (5) st pärmär. Pärmarna fungerar som skrivunderlägg och ev. regnskydd. Protokollen plockas ur efter hand och finns samlade på sekretariatet när omgången är slut.

När en flygning är avslutad är raderna tom "landning" ifyllda. Domarbiträdena börjar omedelbart att summera ned till raden "summa" och ofta hinner dom också multiplicera med koef. till rad "produkt". 3 (5) personer jobbar alltså samtidigt med poängberäkningen. Protokollen samlas in och resten av arbetet göres på sekretariatet.

Flygning nr.	1			2 ... 5	
Domare					
Start					
Bokstaven M					
D. Immelman					
Rekt. inflygn.					
Landning					
inom cirkeln	utanf.	stora	lilla	utanf.	stora
Summa					
Mult. med k=	1	2	3	1	2
Produkt					
Summa poäng					
Tävlandes namn	SE-				

Om sekreteraren är någorlunda van vid räknemaskinen, hinner han med sammanräkningen på någon minut. Om räknemaskinen ger utskrift på pappersremsa, slipper sekreteraren fylla i raden "summa poäng". Han skriver istället namn på den första remsan och skarvar till en remsa med häftapparat för varje omgång. Resultatet skrivs in i resultatlistan och på den stora resultatavlan. Först när resultatet är uppe på den stora tavlan, är arbetet avslutat - det är ju den som nyss har flugit som skall ha reda på sitt resultat.

När tävlingen är slut, delas domarprotokoll och pappersremсор ut till resp. tävlingsdeltagare. Dessa kan då göra en extra kontroll av beräkningen och sekreteraren blir på köpet av med en massa papper. Endast resultatlistan finns kvar på sekretariatet.





## SVERIGES MODELLFLYGFÖRBUND

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

### FÖRBUNDSEXPEDITION

Klingsbergsgatan 40, Postadress Box 10022, 600 10 Norrköping 10, Telefon 011/13 21 10. Postgiro 51 81 65. Öppet tider: Måndag, tisdag, onsdag och fredag 09.00 - 13.00 Exp.före-  
ständigare Ragnar Ahman, Ledungsgatan 10, 602 28 Norrköping. Telefon 011/13 58 07.

### FÖRBUNDSSTYRELSE

#### ORDFÖRANDE

Gunnar Kalén  
Svarvaregatan 9, 603 60 Norrköping  
Tel. 011/13 31 36

#### VICE ORDFÖRANDE

C.-G. Sundstedt  
S. Stapeltorgsgatan 27  
802 24 Gävle. Tel. 026/18 73 90

#### SEKRETERARE

Lars Candell  
Bågevägen 41 A  
852 54 Sundsvall. Tel. 060/10 05 71

#### KASSÖR

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

#### LEDAMOT

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

#### SUPPLEANTER

Inge Sundstedt  
Arlestigen 20  
781 00 Borlänge. Tel. 0243/13295  
Arne Berglin  
Kronrikesvägen 46 A  
831 00 Östersund. Tel. 063/139 06



### GRENCHEF FRIFLYG

Hans Friis, Bodastigen 15 4 tr  
151 45 Södertälje. Tel. 0755/12670

### GRENCHEF LINFLYG

Roger Holmberg, Opphemsgatan 5  
582 37 Linköping. Tel. 013/133647

### GRENCHEF RADIOFLYG

John Lyrsell, Haraldsbövägen 29  
791 00 Falun. Tel. 023/215 00

### GRENCHEF RAKETFLYG

Lars Andersson, Tycho Braheg. 35  
216 12 Limhamn. Tel. 040/516 62

## TILL SALU

Bra och tillförlitlig proportionalanläggning säljes billigt. Göran Eriksson, Gethornskroken 15C. 28 100 Hässleholm. Telefon 0451 / 12461.

1 st OS10 (1,7cc) RC 60:-. 1 st OS29 med lj.dämp.RC. 65:-  
1 st Enya 45 med lj.dämp.RC. 50:- 3 st servo Duramite  
pr.st. 60:- Grundig Varioton 8-kanal. servon, accar, ladd-  
aggregat. 645:- S.Johansson, Kungsgatan 23D. 56100 Hus-  
kvarna. Tel. 036/135700.

1 st OS 19 med Kavanförgasare, 1 st Hegi Frechdax RC  
med Cox Babe Bee motor samt diverse RC-plan. Lars-  
Åke Gunnarsson, Nydalavägen. Värnamo. Tel. 0370/12389.

Sex kanalers reed-anläggning av märke ARCON. ung. 300:-  
Sven-Olof Johansson, tel. 0435/11955 säkrast efter kl.1800.

Radiostyrningsanläggningar både begagnade och nya t.ex.  
MICRONIC proportional presenterad i Allt om Hobby nr 5/70  
samt motorer, byggsatser och tillbehör köper man förmån-  
ligt genom RC-Importen Älvsjöv. 8.12 534 Älvsjöv. 08/997642.

## ÖNSKAS KÖPA

Grundig Variophonanläggning, 8 kanaler, med tillbehör.  
Svar till telefon 011/480 47.

### PRESSTOPP...

Det första världsmästerskapet för radio- och lin-  
styrda skalamodeller gick i England den 27 aug.  
till 1 sept. 1970. Våra svenska deltagare Jan Le-  
venstam, Bo Bergstedt och Karl-Einar Tell place-  
rade sig på respektive 11:e, 12:e och 14:e plats  
individuellt och på en hedersam 3:e plats i lag i  
RC. I linkontroll var Sverige inte representerat.  
I nästa nr återkommer vi med ett utförligt repor-  
tage och bilder från tävlingen.



# MODELLFLYGNytt

SVERIGES MODELLFLYGFÖRBUND  
Box 100 22  
600 10 Norrköping

Ansvarig utgivare: Göran Alseby  
Tryck: L-Offset, Norrköping



Från EM i Saar: fr. v. Olof Nerud, Arne Berglin, Knut Andersson och Anders Håkansson.



Gösta O'Konor startar med sin Cub på Sövdefältet