



MODELLFLYGNYTT

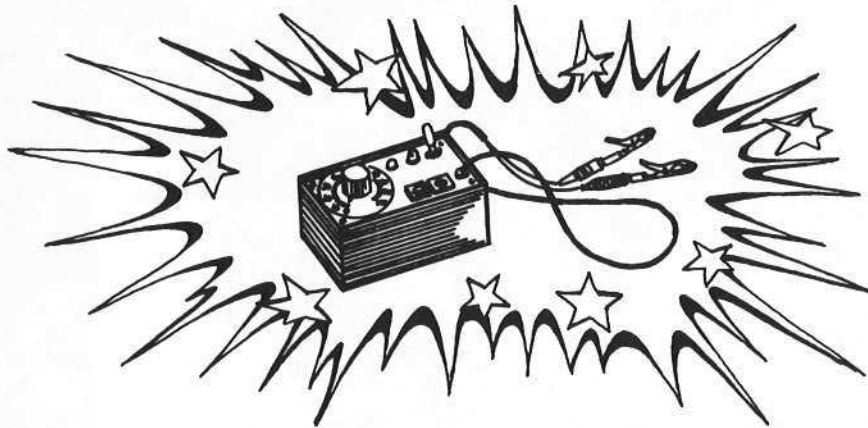


ORGAN FÖR
SVERIGES
MODELLFLYG FÖRBUND

2
1975



Alla talar om "AAM GLOWDRIVER"



**APPARATEN SOM
GER DIG ENKLA
SNABBA STARTER!
SOM LÖSER ALLA
GLÖDPROBLEM!**

En välsignelse för sportflygaren. (Glöm tidigare startsvårigheter.)
För båt- och bilfolk. (Kokar bort vatten o. överflödigt bränsle!)
Idealisk till helikoptrar. (Ej längre problem med inverterad motor.)
Ovärdelig vid tävlingar, då motorn måste starta. (Pylon m.m.)

- Elektroniken mäter glödtrådens temp. och reglerar strömtillförseln därefter. Konstant glöd erhålles, oavsett om glödstiftet är dränkt eller torrt!
- Ratt för inställning av rätt glödtemp. oavsett stifttyp. (Cox, Fireball m.fl.)
- 12 volt! Alltså bara 1 acke i fieldboxen, till glöd, elstarter, pump m.m.
- Kortslutningssäker! •Indikeringslampor för helt stift o. låg batt. spänning.
- Strömbrytare för strömmen till clipsen! •Storlek 50x110x70 •Svenskbyggd.

➔ Läs artiklar i Allt om Hobby 2/75 och American Aircraft Modeller Juli/74. ◀

Pris: 195:- + moms.

(Ung. vad ett servo kostar! Räkna med ett par veckors leveranstid.)

GISELSSONS MODELLHOBBY



Dr. Westrings gata 4, 413 24 Göteborg. Tel. 031-82 15 16 e. 17

MODELLFLYGNYTT

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

REDAKTÖR

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

FACKREDAKTÖR linflyg:

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

FACKREDAKTÖR raketflyg:

Peter Meurling
Flottillvägen 18
146 00 Tullinge

FACKREDAKTÖR radioflyg:



FACKREDAKTÖR friflyg:

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

FACKREDAKTÖR utbildning:

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

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

"Triss i årsmöten"

April blev den gemensamma årsmötesmånaden för SMFF, FSF och KSAK. En summering av de olika organisationernas redovisning och uttalande problem inför den framtida utvecklingen skall jag försöka mig på.

För att börja från slutet så höll Flygsportförbundet sitt årsmöte den 19 april på förmiddagen och KSAK sitt på eftermiddagen. Dessa organisationers möten är beroende av varandra på grund av gemensamma årsavgifter, gemensamt sekretariat och gemensam generalsekreterare. Olägenheterna med knytningen visar sig alltmör och man kan nog förutspå en delning av administrationen. Temat på FSF-mötet var att man måste sätta in all kraft på rekrytering av ungdom. Detta för att få underlag till krav på myndigheter för bidrag till flygsportcentra på några platser inom landet. En delegat frågade om FSF inte kunde använda modellflygarna vid redovisningen längre. Svaret från presidiet blev naturligtvis nej. Med tanke på vad som hände under 1974 kan den gamla tesen: "sent skall syndaren vakna. . ." vara på sin plats.

KSAK-mötet präglades av ekonomiska bekymmer för framtiden. Årsredovisningen visade ökning på verksamheten vad beträffar medlemsantalet. Ökningen kunde till nästan 100% hänföras på antalet modellflygare. Vid föredragningen av denna del av verksamhetsberättelsen redogjorde SMFF:s representant för den nya

ordning som gäller från och med 1975. Denna ordning innebär att SMFF ej är medlemsorganisation i KSAK, utan nu är helt fristående. Ett samarbetsavtal som reglerar FAI-frågorna finns dock mellan KSAK-SMFF.

SMFF:s årsmöte hade detta år valt Örebro till mötesplats den 5-6 april. På förslag från en delegat vid förra årsmötet arrangerades i år en förbundskurs för klubbfunktionärer fredagen den 4 april. Kursen fick ett fint gensvar från våra klubbar och 39 deltagare var med under de intensiva kurstimmarna.

Årsmötet hade samlat rekorddeltagande med 36 klubbar och över 130 deltagare. Vi hade i år dessutom glädjen att ha Sune Persson, SMFF-ordförande 1961-67, med oss. Under hans ledning blev årsmötet säkert en upplevelse för de som inte tidigare upplevt Sunes suveräna sätt att hantera en ordförandeklubba och göra en debatt både rolig och intressant. Som vanligt när SMFF håller årsmöte var debattlusten livlig bland delegaterna. Största debattämnet blev arbetsformerna för de arbetskomitéer, som tillsatts för att klara den alltmör svällande verksamheten inom radiogrenen. Grenarnas verksamhet, speciellt radio, kom att dominera årsmötet. SMFF:s stora tillväxt noteras dock med tillfredsställelse. Framtiden för SMFF ser ljus ut och för delen med händelserna 1974 är att vi nu helt utan inblandning gemensamt kan forma vårt förbund.

Gunnar Krallen

Omslag 1:

Bengt Martinelle, Ove Kjellberg och Charlie Enquist runt Oves speedmodell.
Foto: Lars-G Olofsson

Omslag 2:

Sven Pontan med lättviktarn.
Foto: Lars-G Olofsson

FRIFLYG TÄVLINGAR

AKMG FFT:s Vintertävling 1975

Den 16-2 kl 10.00 körde vi igång. Det var några år sedan vi tävlade på vintern här på västkusten. Ingen hade väl räknat med vinterväder detta år, men det blev tillslut en av dom få dagar som det snöat i vinter. Vädret i övrigt någon minusgrad halvklart och vind omkring sydväst och 5 m/sek, som alltid vid denna vindriktning är det svårflug. Jag vet inget som är värre än att lyckas vid denna vindriktning. Många deltagare var anmälda, men många kom inte på grund av influensan som fanns överallt utom i Göteborg (den kom 3 veckor senare).



Vår nya grenchef i friflyg, Bo Jansson.
Foto: Lars-G Olofsson

I A2 fanns bara en man som flög bra. Nils-Olof Gustavsson från Axvalla FFT. Han var över 120 sek före 2:an Olle Broman AKMG FFT, som i sin tur var nära 100 sek före Åke Karlsson Axvalla FFT. Sedan var det jämnare. Nystartade Axvalla FFT lyckades fint deras 3 friska deltagare kom in på platserna 1, 3 och 5. Per Johansson-Linköping var lika suverän bland juniorerna, nära 220 sek före 2:an Ove Larsson-Eskilstuna.

Floda vann Wake men det satt hårt inne. Tomas Ekendal var strax efter. När han slutar flyga slarvigt så kan han slå vem som helst.

C2 vann Hasse Lindholm på att missa minst, och att han hade modeller för 5 starter. Lars-G ledde efter 3 starter, men kärran fusade i utkastet i 4:e. I övrigt, Bo Jansson hade med sig 3 nya fina modeller. Han förbrukade samtliga. Dom startade dåligt, vilket troligtvis berodde på alldeles för små fenytor på glasfiberrörkroppar. Även övriga i den etablerade eliten hade svårt. Flygs det för lite i svårt väder?



Floda med hållflicka. Han vann Wake, Louise 6:a I
A2
Foto: Lars-G Olofsson



Herbert Hartmann, Västerås med bra Cikada
Foto: Lars-G Olofsson



Tips till vän av ordning, Bo Janssons allt i ett låda.
Foto: Lars-G Olofsson

På grund av sjukdom blev det bara en man som flög A1. Det var Herbert Hartmann från Västerås men han flög enormt bra med en välbyggd Cikada.

Vi hade gott om tidtagare. Märkligt, när det är fint väder är det svårt att få fram folk. Nu gick det bra.

Och så ett tack till Wettergrens Hobbyavdelning. Dom hade skänkt priser.

Lars-G

Handens Mfk Inomhustävling den 16 februari

Inomhusflyget har kommit till Sverige för att stanna. I det här landet med underliga väderleksförhållanden, där varje vanlig friflygtävling är ett hasardspel, borde alla modellflygare prova på att flyga inomhus. Då kommer man på fördelarna med denna gren av sporten.

Du har det varmt och skönt, vinden, om den finns kan vara lite svagt drag i lokalen. Du strävar efter att få din modell att flyga så länge som möjligt, inte bara nå en max flygning osv.

Jordbromalmshallen i Handen har många goda egenskaper. Genom luftslussarna blir luften inne i hallen lugn. Taket är anmärkningsvärt fritt från hinder. Åskådarna har en bra läktare att bese skådespelet ifrån.

Handens MFK fick ett digt startfält att klara av på 6 timmar. Sammanlagt kom 301 flygningar i 5 klasser att göras. Det betydde viss stress för både tävlingsledning och tävlande. Särskilt upplevde jag själv FAI-klassen alltför jäktad. Varje start fick bli både trim- och tävlingsstart.

Disciplinen bland de tävlande var god. Det blev inga katastrofala kollisioner medan mikrofilmmodellerna flög. Tävlingen började med 35-cm klassen. I våra små hallar är dessa modeller lämpliga. FAI-modellerna kommer ej till sin rätt i de trånga hallarna. Handens MFK tillämpade reglerna från sista FAI-mötet dvs flygning under 30 sek ger nytt startförsök, och golvkontakt efter start med fortsatt stig räknas som flygning, dvs man stannar ej klockorna.

Björn Söderström hade prövat på att göra mikrofilm och fann det roligt. Hans modell är en konstruktion från Aeromodeller, "Puck". Två femminuters flygningar räckte till seger. Även "Dimman" klarade av 5-min gränsen och kom på andra plats. Örjan Gahm flög en kondensorpappersklädd liten läcker modell och fick ordning på grejorna efter en del motorsprängningar.

Dimitris Nikolaou-inofficiell svensk mästare hade en envis otur med sina FAI-modeller. Grejor gick sönder och modellerna hängde upp sig. Det blev fem 5-min-flygningar under den stund FAI-modellerna var framme. Bo Bispgård från Solna fick till en sådan i sin sista start. Sven Pontan och jag själv ordnade varsina två, medan Per Södersten kom över 4 min och "Dimman" nådde nära 4 min i sin sista start.

"25-öres"-klassen samlade inte mindre än 19 startande. Jan Zetterdahl var helt överlägsen med en hel rad flygningar kring eller över 5 min. Även Örjan Gahm var nära 5 min-strecken liksom Sven Pontan. Den senare flög med tävlingens mest originella modell. Bärplanen i tandem alltså en stubbe lika stor som vingen!

Håndlunsklassen dominerades av Solnas "Super-Sweep"-modeller, även om Holger Sundberg tog 3:e platsen. Tyvärr blir kollisionsriskerna med personer stora, då flera tävlande rör sig på arenan. Därför tillät tävlingsledningen omstart vid sådana incidenter.

Så kom "den stora klassen" dvs "Fluga", 20 startande - fler var anmälda. Här blir kunskaperna om gummimotorer den helt avgörande faktorn. En "Fluga" kan hållas flygande inomhus med en ganska

svag gummimotor, ca 1,5 mm tjock. Tar man sedan längden till ca 1 1/2 gång hakavståndet, går det lätt att packa in bortåt 700-800 varv. Gunnar Holm körde allra mest "taktiskt". Han startade i gräsrotshöjd: hela den långa smålänningen sökte komma i nivå med golvytan innan han släppte sin "Fluga". I ca 2 varv flög den med propellern stötande i golvet innan den sakta steg till 2/3 takhöjd.

John Hagedahl höll "Cup-tävling" med de yngre deltagarna medan Sven Pontan räknade resultatlistan. Alla som ville fick flyga och starta på Johns kommando. Den som höll sin "Fluga" uppe längst var segrare.

Till sist kom prisutdelning med diplom till alla tävlande. Trevligt! Tack Handens MFK!

Sven-Olov

Resultat av AKMG ftt:s Vintertävling 75.02.16.

A2 sen

1 Niils-Olof Gustavsson, Axvalla fti	673
2 Olle Broman, AKMG fti	547
3 Åke Karlsson, Axvalla fti	457
4 Tomas Ekendahl, Eskilstuna	429
5 Bengt Johansson, Axvalla fti	426
6 Louise Flodström, AKMG fti	342
7 Lasse Larsson, AKMG fti	279
8 Göran Einarsson, Eskilstuna	275
9 Lars-G Olofsson, AKMG fti	271
10 Niils Wallertin, AKMG fti	259
11 Tomas Alm, Eskilstuna	203
12 Bo Jansson, Linköping	189

A2 jun

1 Per Johansson, Linköping	592
2 Ove Larsson, Eskilstuna	378
3 Bengt Pettersson, Linköping	352
4 Lars Mirow, Linköping	297
5 Dennis Qvick, Linköping	103

B2

1 Lennart Flodström, AKMG fti	528
2 Tomas Ekendahl, Eskilstuna	485
3 Willy Andersson, Västerås	330
4 Lennart Backman, Eskilstuna	220

C2

1 Hans Lindholm, Linköping	562
2 Lars-G Olofsson, AKMG fti	386
3 Eddy Asfeldt, Eskilstuna	235
4 Ulf Carlsson, AKMG fti	4

A1

1 Herbert Hartmann, Västerås	342
------------------------------	-----

Handens MFK inomhustävling i Jordbromalmshallen 1975-02-16

Klass 1 FAI 65 cm (bästa 2 av 6 flygningar)

1 Sven Olof Lindén, MFK Nimbus Kumla	821 s
2 Sven Pontan, Handens MFK	772
3 Bo Bispgård, Solna MFK	610
4 Per Södersten, Handens MFK	457
5 Dimitris Nikolaou, Solna MSK	397

Klass 2 35 cm

1 Björn Söderström, Solna MSK	662
2 Dimitris Nikolaou, Solna MSK	618
3 Sven Olof Lindén, MFK Nimbus Kumla	565
4 Örjan Gahm, Jakobsbergs MFK	440
5 Gunnar Holm, Solna MSK	398
6 Mats Lugnefors, Solna MSK	360

Klass 3 25-öres

1 Jan Zetterdahl, Solna MSK	628
2 Örjan Gahm, Jakobsbergs MFK	571
3 Sven Pontan, Handens MFK	541
4 Björn Söderström, Solna MSK	513
5 Mats Rosling, Uppsala FK Mfs	390
6 Johan Luthman, MFK Gladiatorer, Tullinge	307
7 Tomas Lindqvist, Sigtuna MFK	301
8 Kjell Johansson, Solna MSK	282
9 Lars Luthman, MFK Gladiat, Tullinge	281
10 Lars Lindén, MFK Nimbus Kumla	236
11 Mikael Brate, Handens MFK	227
12 Per Södersten, Handens MFK	205
13 Sven Olof Lindén, MFK Nimbus Kumla	202
14 Inger Luthman, MFK Gladiat, Tullinge	186
15 Björn Wickström, Solna MSK	125
16 Jan Bengtsson, Handens MFK	107
17 Bengt Lindqvist, Sigtuna MFK	94
18 Jan Lindqvist, Sigtuna MFK	84
19 Marlin Miettinen, MFK Gladiatorerna	48

Lagtävling i 25-öres (3 bästa från resp klubb)

1 Solna MSK	Jan Zetterdahl Björn Söderström Kjell Johansson	1423 s
2 Handens MFK	Sven Pontan Mikael Brate Per Södersten	973
3 MFK Gladiatorerna	Johan Luthman Lars Luthman Inger Luthman	774
4 Sigtuna MFK	Tomas Lindqvist Bengt Lindqvist Jan Lindqvist	479

RESULTAT

Klass 4 Håndkastglidare (bästa 2 av 6 flygningar)

1	Jan Zetterdahl, Solna MSK	42 s
2	Gunnar Holm, Solna MSK	40
3	Håger Sundberg, Uppsala FK Mfs	39
4	Per Olof Nyman, Solna MSK	35
5	Sven Pontan, Handens MFK	33
6	Lärs Lindén, MFK Nimbus Kumla	32
7	Sven Olof Lindén, Nimbus Kumla	31
8	Mats Lugnefors, Solna MSK	27
9	Eino Rissanen, Handens MFK	24
9	Bo Bispgård, Solna MSK	24
11	Bengt Widlund, Handens MFK	21
12	Ola Persson, Uppsala FK Mfs	20
13	Staffan Wideström, MFK Gladiatorerna	19
14	Jan Svenungsson, Uppsala FK Mfs	18
15	Peter Jahnke, Uppsala FK Mfs	15
16	Magnus Jahnke, Uppsala FK Mfs	5

Klass 5 Flugan (bästa 2 av 3 flygningar)

1	Gunnar Holm, Solna MSK	83
2	Sven-Olof Lindén, MFK Nimbus Kumla	79
3	Jan Zetterdahl, Solna MSK	75
4	Lars Lindén MFK Nimbus Kumla	72
5	Per Olof Nyman, Solna MSK	58
6	Bengt Widlund, Handens MFK	56
7	Mats Lugnefors, Solna MSK	51
8	Per Malmsten, Solna MSK	40
9	Tomas Lindqvist, Sigtuna MFK	39
9	Ola Persson, Uppsala FK Mfs	39
11	Bo Bispgård, Solna MSK	38
12	Tommy Hjälmsbrink, Solna MSK	37
13	Mats Eriksson, Solna MSK	31
14	Jan Bengtsson, Handens MFK	29
15	Bengt Lundin, Uppsala FK Mfs	26
16	Anne-Louise Wickström, Uppsala FK Mfs	24
16	Björn Wickström, Solna MSK	24
18	Christian Wickström, Solna MSK	18
19	Jan Lindqvist, Sigtuna MFK	15
19	Peter Jahnke, Uppsala FK Mfs	15

BJÖRNS FIA

Beskrivning

Denna modell är inte min egna konstruktion, utan en östtysk A2:a som publicerades redan 1967 av M. Hirschel. De ändringar jag har gjort är nästan helt och hållet av strukturell art. Konstruktionen har genom åren varit en av de mest använda modellerna i klassen, och det är inget att förvåna sig över, då kärnan har utsökta egenskaper. Med de ändringar jag har gjort, har den knappast blivit lättbyggd, och det är absolut ingen nybörjarmodell.

Vingen är uppbyggd på samma sätt som mina Wakefields, och det enda speciella är de uthyvlade listerna som är till för att spara vikt i vingspetsarna, och öka styvheten i centrum. Plankningen i vingroten är utförd av 0,4 mm plywood som limmas utanpå spryglarna, både på över och undersidan. Lätt och mycket starkt. Spryglarna i vingboxen är 2 mm plywood. Undersidan göres efter den streckade linjen, för att få lite större volym kvar för vingspetsarna. Man behöver inte ha tunga om man inte vill, utan man kan ha pianotrådar som vanligt. Jag tycker dock att det är värt besväret, då det är betydligt mera praktiskt med tunga. Ytterkonturen på örat göres antingen i laminat, eller av tre snedställda balsabitar. Man kan även ha fyrkantiga öron, 390x145, om man är lat. Välj starkt och hårt material i innervingarna, och lättare i spetsarna. Vid användning av vingspetsarna, måste man ha ytterspryglarna i metall. Vingarna kan få väga 160-180 gram utan tunga. Kläd innervingarna med tunt siden och tunt papper, öronen med två lager tunt papper. Lacka med lack innehållande acetat, så att dom tål regn. Stabben byggs på traditionellt sätt, och kan få väga 8 gram.

Kroppen har genom användning av snurrekrok blivit lite speciell. Jag gjorde ett hålrum i centrum av kroppen och tillverkade en ram av mässing, där jag fäste upp kroken. Vitsen med det var att jag skulle kunna ta ut hela enheten för justeringar. Det visade sig senare vara ett lyckat drag, det gick åt månaders träning och trimning innan systemet fungerade bra. Kroppen i övrigt är en lådkonstruktion i 3 mm balsa, som slipats ut till 1,5 mm i bakkroppen. Kläd med tunt siden. I nosen är det fastsatt en skida av dural på undersidan av kroppen, som skydd för kroken.

Några punkter som visat sig viktiga:

- 1 Snävt kurv (erhålles av skränkningarna)
- 2 Vingen får ej fladdra (då blir katapultstarterna helt misslyckade)

Snurrningen går till på följande sätt:

Drag upp modellen över huvudet och något framåt. Tag in 10-20 m lina, genom att nysta upp öglor med högerhanden, och håll i dom med vänster.

Ryck till modellen så att den stallar.

Släpp ut lite lina, och nu kommer modellen att kurva runt i sitt normala kurv, fortfarande på linan. Låt linan vara slak, annars kurvar inte modellen runt genom att rodret påverkas av linan om den är spänd.

Har man ingen termik, märks det dels på att modellen inte stiger och att modellen håller stabben lågt, (flyger med hög nos).

Har man däremot termik, drar modellen givetvis mycket mer i linan, den stiger fast linan är slak, och den höjer stabben och sänker nosläget. Vill man fortsätta, kam man göra om samma procedur igen, så länge tiden och konditionen tillåter.

Har man termik finns ju ingen anledning att fortsätta, utan nu skall urkoppling ske.

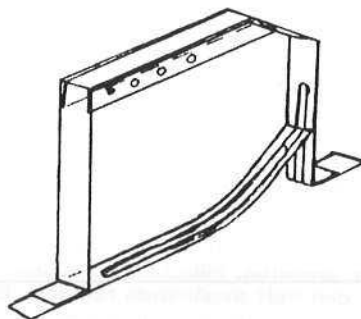
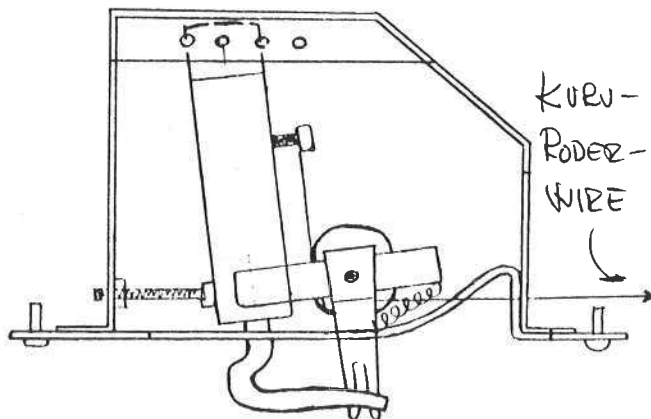
Drag modellen rakt på linan, och öka draget så att kurvrodret går ut, och spärren släpper. 2,5 kp har visat sig ganska lagom.

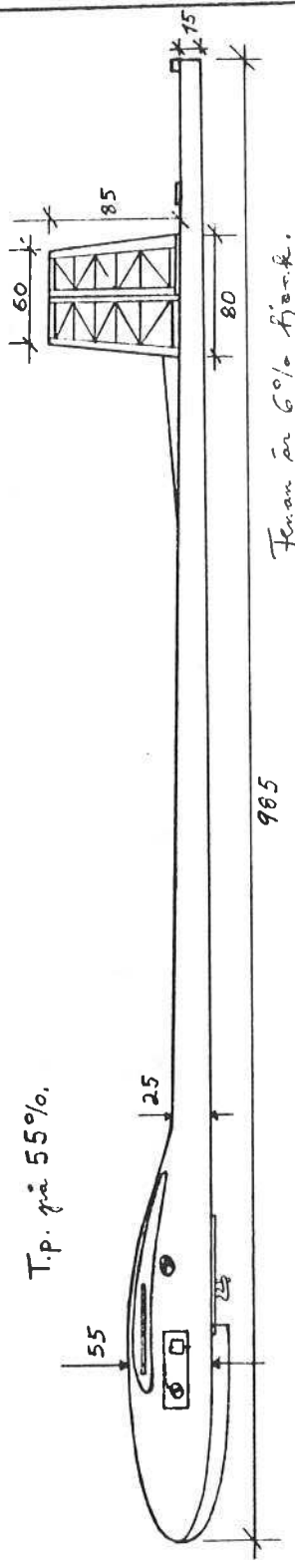
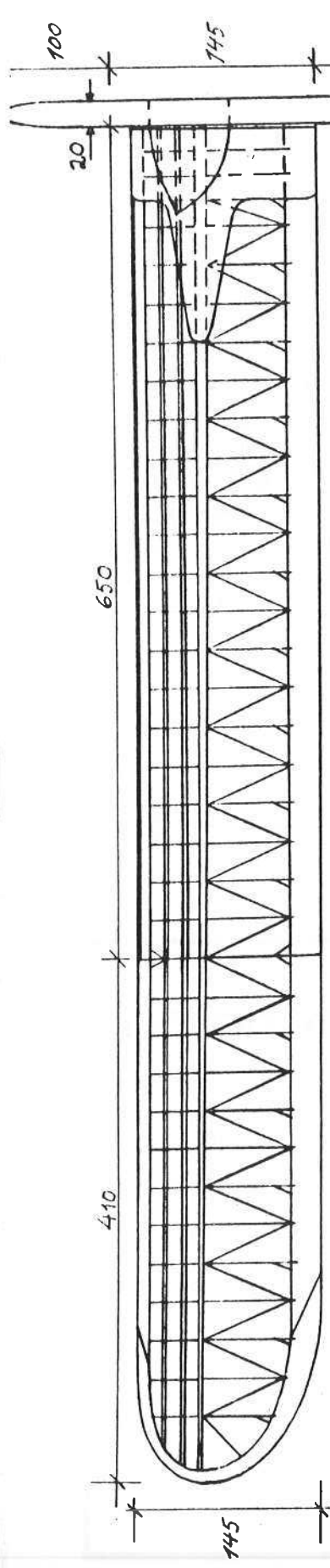
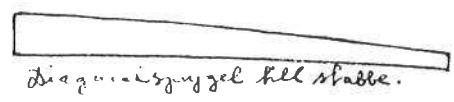
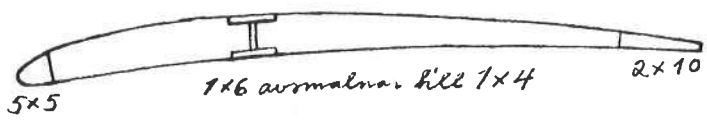
Släpp efter på linan då modellen har svängt ca 90°, modellen gör nu tack vare skränkningarna en stigande sväng. Man kan på detta sätt öka utgångshöjden med åtskilliga meter (5-10). I detta läge får inte vingen fladdra, då bromsas farten upp, och den stigande svängen uteblir.

Allt det här låter ju ganska enkelt, men det försäkrar jag att det inte är, utan det kräver en hel del träning. Det är dock inte alls omöjligt. Det är snarare nödvändigt, om man vill hänga med i konkurrensen.

Den krok jag använder är av östtyskt ursprung. Det går givetvis att använda även andra kroker (Bror Eimar etc). Nedan följer en beskrivning på dom vitala delarna.

Mässingslåda för snurrekrok, skala 1:1

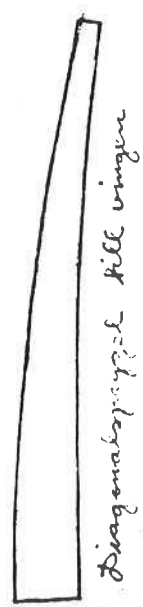




T.p. på 55%.

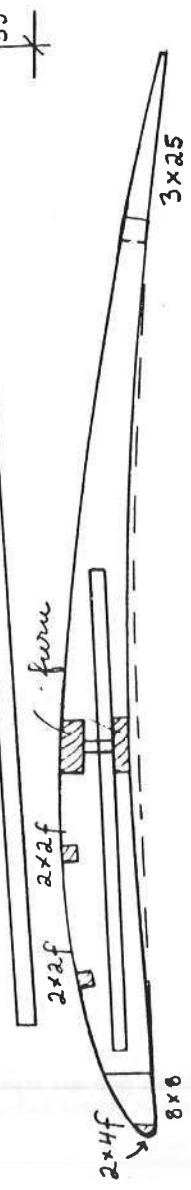
985

Förän är 6% fjärrk.



Diagonalstygget till vingern

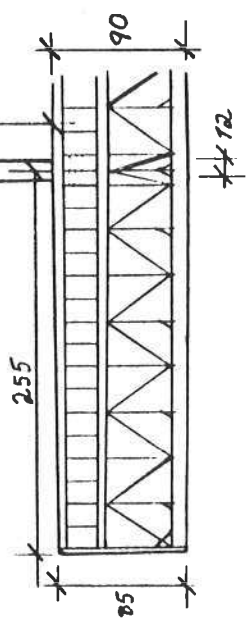
Modellen kurvar höger. Skänkvinger båda förnen - 3mm, höger inmeringe + 2mm.



F1A avsedd för murbruk av Björn Söderström, Solna MSK

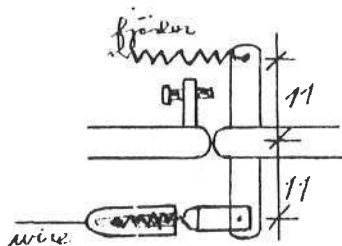
I-balken i inmeringen bytts från 3x7 → 3x4,5 överlist
2x7 → 2x4,5 underlist
i förnen bytts den från 1,5x4,5 → 1x3 över och underlist
Profilen i vingern är B6356 b (koordinater i MFN 2/74)

Skala 1:5 Alla mått i millimeter



Jag anger ej några mått, dom anpassas enklast när man har kroken i handen, Fäll in muttrar i modellen, och skruva fast hela enheten som en del av kroppen. Obs, kölen måste göras ihålig bakåt för linans skull. Startkroksplaceringen kan ändras genom att byta upphängningspunkt, eller genom justerskruv. Den måste dock alltid luta bakåt i dragläget. Ändringar av kurvutslaget i draget göres genom att ändra på linans längd. Obs, endast wire duger.

Roderarrangemang



Linan är påhakad på oket med en liten vantskruv, gjord av mässing och nylon. Löd en liten klump på wiren efter att ha trätt på nylonhylsan. Skruva ihop hylsan med mässingsdelen, och haka fast i oket med en liten saxpinne. Genom att skruva på nylondelen, kan man ändra kurvutslaget. Vill man ta ut mässingslådan ur kroppen så tar man bara bort saxpinnen från oket och drar fram hela enheten. Obs, placera lingenomföringen minst 20 cm från fenan, annars får man inte ut hela startkroken ur kroppen. Tillverka oket i plexiglas. Fjädern till rodret måste vara så stark att den kan hålla rodret i glidläge när man snurrar och har linan slak. En svag fjäder orkar inte med startlinans tyngd, och modellen kurvar inte som den skall.

Glidtrimning av en snurrekrokmodell skiljer sig litet från en vanlig A2-trimning. De flesta jag har sett börja med snurrekrok, har haft problem med att få kurvet på linan tillräckligt snävt, och den stigande svängen. Oftast är det ingen stigande sväng, utan en bankande sväng som ofta har fortsatt ner i en störtspiral i backen.

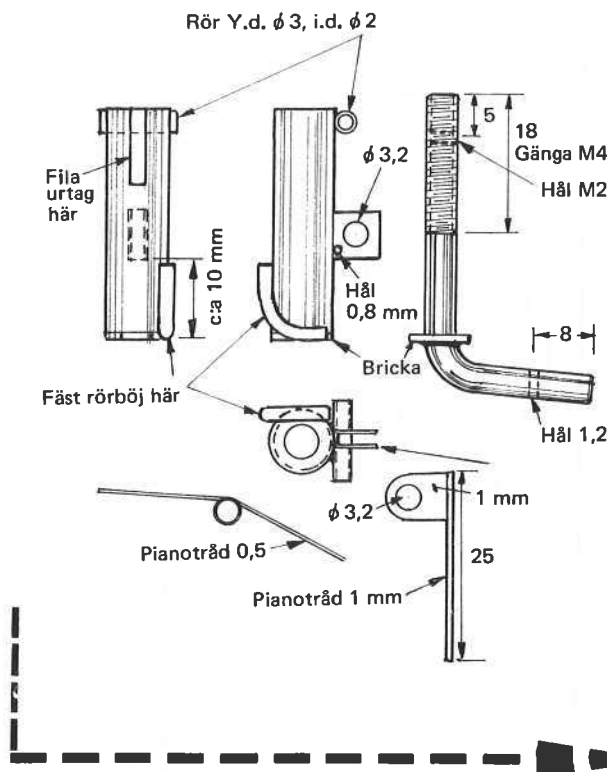
Alla de här problemen hade jag också i början. För att öka kurvet och eliminera störtspiralstensenserna var jag tvungen att ge innervingen lite högre anfallsvinkel, + 2 mm vid knäcken. Det löste båda problemen samtidigt. En F1A-modell går i glidflykt ganska långsamt. I det momentet verkade skränkningen som en broms, och modellen kurvade snävare. Däremot vid hög fart, katapultstart och liknande, gav skränkningen ett roterande moment motsatt kurvet. I praktiken betydde det att samtidigt som modellen svängde kraftigt åt höger, så rollade den något åt vänster. På det sättet blev svängen stigande, i stället för bankande.

Modellen får absolut inte ställa på toppen av svängen, utan den skall helt omärkligt övergå till sin normala glidflykt. Därför är det viktigare än någonsin att modellens extremiteter, stabbe, bakropp och vingspetsar är lätta. De här kraven gör att endast en viss typ av F1a-modell är riktigt lämplig för snurrning. Den skall ha generös V-form, långa öron och kort bakkropp. Vingarna måste vara mycket styva, men ändå ha god svikt. Tittar man på de ryska modellerna finner man att de uppfyller de kraven, och dom borde ju verkligen veta. Dom har snurrat sedan 68-69, och redan i mitten av 60-talet hade dom krockar som medgav katapultstart.

När det gäller profiler verkar ryssarna ha övergett de inhemska, till förmån för B 6356 b. Den profilen är mycket populär just nu. Enda nackdelen är att den är så tunn att det kan bli problem med hållfastheten. Mina vingar har dock hållit bra hittills. Profilen ger ett mycket bra glid, trots att modellen inte har något extremt sidoförhållande.

De väder som passar profilen och modellen bäst, är det lätta termikvädret, 1-5 meters vind och svag termik, då är den fruktansvärt bra. Den har dock acceptabel prestanda även i död luft och i blåsväder. Jag hoppas att jag har hjälpt någon med den här uppsatsen, det tog mig 3-4 månader att få stil på min modell. Det enda som krävs är egentligen en envishet.

Björn Söderström



Svårstartad motor?

Kan bero på dålig glödström.

VARIO-AMP löser problemet.

Steglöst inställbar glödström drives med 6-12 V acc.

Pris endast 60:- inkl. moms + frakt.

RC-modell för 10 cc motor MACH 1 endast 350:- glasfiberkropp, plankad cellplastvinge och stabbe.

Passa på! Litet parti!

TH HOBBY & ELEKTRONIK
Göteborgsvägen 58, 521 00 Falköping
Tel. 0515/139 86, PG 81 41 44-2

SPRÄTTHOJEN

Att göra en snurrekrok

Text o Bilder: Sture Eriksson

Att prova snurrekrok på en A:2:a började intressera mig ganska tidigt i mitt modellflygande, då jag i samband med VM-71 fick en lång beskrivning om fördelar etc på en mycket bruten engelska. När jag sedan fick se en rysktillverkad krok beslöt jag försöka konstruera en egen, men en som skulle kunna tillverkas utan fräs och svarv, men med hjälp av de verktyg som finns i en normal hobbyverkstad: Lövsåg, fil, tänger etc. Näväl, jag lyckades nästan. Den krok som jag till slut gjorde, liknar en östtysk variant har det sagts, och är resultatet av en viss utveckling. Jag har konstruerat ett 10-tal typer som alla hade vissa svagheter, för målet var något som skulle kunna tillverkas av alla, och allt blev enligt mitt förmenande något som var för svårt, eller krävde för mycket verktyg. Denna sista har också denna svaghet, så istället för att var och en skall tillverka sina egna (vilket fortfarande är fritt fram) har jag konstruerat en variant som kan tillverkas billigt och säljas billigt.

Nu till beskrivningen:

Verktyg:

Utrustning för hård lödning

Plattång

Böjtång

Lövsåg

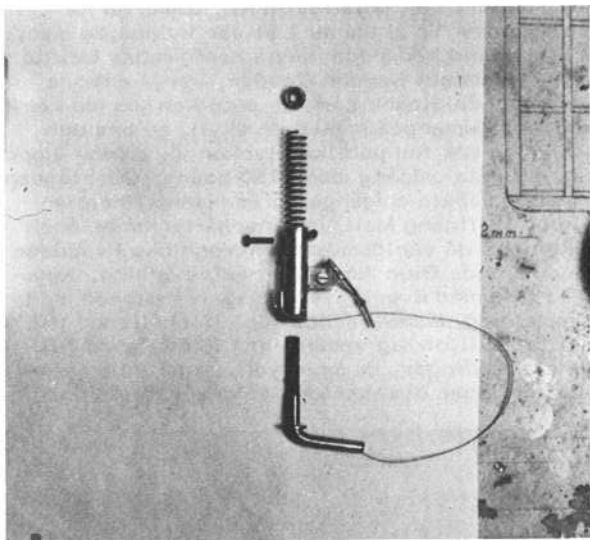
Borr 4,2;3,2; 1,6;0,8 mm + 1,2 mm

Gängtapp M2

Gängback M4

Avbitare

Nålfil (en sats)



Beskrivning "Huset"

Börja med ett mässingsrör, innerdia 7,2 mm och yttre dia 8 mm (såna finns att köpa). Kapa till 30 mm längd. Fila ett spår ca 10 mm längd längs röret 2 mm brett. Hårdlöd en bricka 8,0 mm yd, 4,2 mm id på rörets andra ände. Kapa ett rör yd 2 mm och gör en mjuk böj på det. Fila ett uttag på 8 mm röret i den ände brickan sitter och hårdlöd rörböjen i detta uttag. Klipp till en bit mässingsplåt 0,5 mm till format 6x15 mm, vik den dubbel, borra ett 3,2 mm hål igenom och löd fast den "stående" på 8 mm röret, ca 10 mm från änden med pålödda brickan och röret på motsatt sida den uppfilade 2 mm slitsen. Kapa till ett mässingsrör ϕ 3 mm, innerdia 2,2 (köpes), och löd detta rör vinkelrätt mot 8 mm röret, i samma ände som 2 mm-slitsen, men på andra sidan.

"Kroken":

Kapa av en 4 mm ståltråd (silvertråd, järntråd el. dyl) till 55 mm. Låt 32 mm vara rak, och gör en bock, ca 85°. Gänga den raka delen M4, gänglängd 18 mm. Borra tvärs tråden ca 5 mm från där gängorna börjar i samma riktning som kroken pekar, ett hål ϕ 1,6 mm och gänga hålet M2. Borra tvärs tråden, ca 8 mm från trådens andra ände, ett hål i samma riktning som den gängande delen ett hål ϕ 1,2 mm. Löd fast en bricka ϕ 8 mm, innerdia 4,0 på tråden där böjen börjar.

"Led"

Gör en 1 mm bricka enligt skiss och löd fast en 1 mm pianotråd, längd ca 25 mm.

Montering:

Ytterligare delar: Fjäder: Längd 30 mm, dia 7 mm tråd 0,7 mm.

M4 mutter som filats rund, ϕ 7 mm

M2x10 skruv 2 st

M2 mutter

Distans ϕ 3 mm id 2 mm, längd ca 3,5 mm

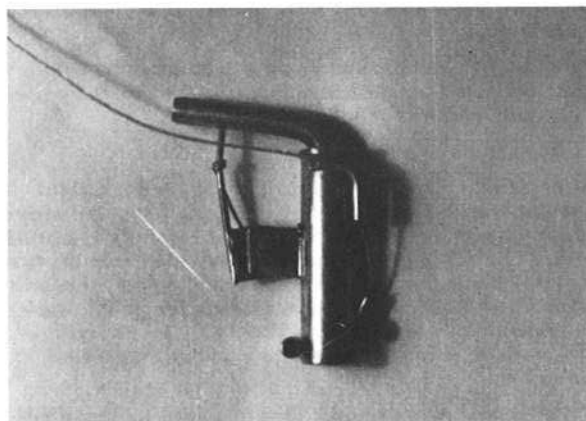
Pianotråd 0,5 mm ca 10 cm lång

För in fjädern i huset genom den öppna änden, och "kroken" genom den andra. Montera M4-muttern, och skruva ner den så att M2-hålet blir fritt. Montera en M2-skruv så att den kan löpa i slitsen. Kontrollera att fjädermekanismen fungerar riktigt. För in "ledens" pianotråd i "kroken" 1,2 mm hål, och brickan i husets ledfäste så att hålen kommer mitt för varann. Borra ett litet hål (0,8 mm) tvärs ledfästet nära 8 mm röret. Böj ett trådvarv av 0,5 mm pianotråden med innerdia 3 mm, och gör en bock på 0,5 tråden vinkelrätt mot trådvarvet, ca 3 mm från trådvarvet. Stick in 0,5 tråden i 0,8 hålet. Trådvarvet ska nu ligga över ledfästets 3,2 hål. Montera distanshylsan med M2-skruv och mutter. Trådvarvet ska nu ligga omkring distanshylsan. Kapa M2-skruven (den sistnämnda) och nita den. 0,5 tråden böjes och kapas i den ände som går genom 0,8-hålet och den andra änden lindas ett eller två varv runt 1 mm-pianotråd och kapas. Kapa 1 mm tråden jäms med kroken på undersidan, och kroken är nästan klar.

Till sist ska en tråd föras igenom rörböjen och i sin ena ände göres fast i M2-skruven som löper i 2 mm slitsen. Andra änden på tråden ska göras fast i röret på modellen. Jag har valt en plastklädd Wire för att motstå nötning.

Om Du tycker att det är bekvämare att köpa en krok så ring 0520/33 757, eller skriv till Sture Eriksson Torparegatan 46 461 00 TROLLHÄTTAN

Priset är 25 kr + porto.



RADIO

Nationsmästarmöte i Las Vegas 6-7-8 december 1974 i F3A.

"Det var så det började"

En dag kom ett telegram i vilket det stod att jag skulle ringa Modellsport i Stockholm, vilket jag senare gjorde. Stig Lundgren där berättade då att han från USA fått meddelande att jag var inbjuden att tävla i ett nationsmästarmöte i Las Vegas. I ett telefonsamtal med Sture Persson i Jönköping undrade jag om han ville ställa upp som mek invände Sture genast "vi sticker Benny". Nu började diverse förberedelser pass, visum, tillverkning av låda för modellerna m.m. Då tiden till avresan var knapp, ca 3 veckor blev det ganska bråttom.



"Före avfärden"

"Resan dit"

Den 1/12 kl 06.00 startade vi resan från Tidaholm med bil till Torsholma. Första flygningen Torsholma Kastrup gick bra men gissa vår förskräckelse i Kastrup när lådan med modellerna kom neddimpande ur planet sakligen kastad ur av gods-personalen. Låda med innehåll höll trots allt denna omilda behandling.

Därefter gick resan till Vancouver med mellanlandning i Montreal. I Vancouver stod vi länge vid urlastningen av planet och väntade på modellerna, då dessa ej var med övrigt gods, smög sig en stilla ångslan över oss att lådan kanske ej kommit med planet. Vår glädje blev så mycket större när en neger kommer prommenerande i sakta mak, med nämnda låda dragen på en vagn. Det inträffade gjorde att vi brast i ett gott skratt över vår obefogade oro.

I Vancouver övernattade vi på ett underbart fint hotell (obs, eluppvärmda sängar vilket vi tidigare ej var bortskämda med).

"I Las Vegas"

Följande morron gick resan till Las Vegas. Vid framkomsten dit blev vi mottagna av Sam Crawford som transporterade oss från flygplatsen till hotell Circus där vi skulle bo. Vi blev där mycket hjärtligt mottagna och hälsades välkomna av bland andra Walt Schroder, Tony Bonetti samt världsmästaren Yoshioka Japan. Trötta efter resan slocknade vi tidigt den kvällen i vårt magnifika rum.

Följande morron var vår första tanke bränsle till modellerna vilket vi ej kunde ta med på flygplanen från Sverige. Vid frukostbordet nämnde vi vår belägenhet för Sam Crawford vilken, omedelbart tog telefonen vid bordet och beställde bränsle. Vår förvåning blev stor när vi efter att ha ätit färdigt gick ut från hotellet där stod 5 liter soppa 25% för vår räkning som Sam ringt om 10 minuter tidigare vid frukostbordet.

Nu åkte vi ut till flygfältet ca 2 mil från hotellet, en asfaltbelagd modellflygbana ute i Nevadaöknen.

Vid ankomsten höll Page och Bonetti på att träningsflyga. Det första vi såg var Page kvadda i ett moln av sand sin VM Mach 1a, orsak servofel på höjdroder.

Benny hade otur med sin A-modell då det var fel på radion vilket föranledde störningar varför han ej vågade fortsätta flyga. Nästa dag regnade det hela dagen vilket satte stopp för all träningsflygning. På kvällen anlände Krafts reparatör som konstaterade att mottagarkristallen i radion var fel på, varför denna byttes ut. Nästa dag var sista träningsdagen före tävlingen. Vi åkte ut till fältet med modeller igen efter att först ha ätit frukost. Även japanerna hade med sina modeller efter att första dagen endast ha var sitt anteckningsblock och penna och antecknade allt och allas flygningar.

Det visade sig vara mycket störningar på 27 mc - bandet varför Krafts reparatör nu bytte ut till 51 mc, på Bennys radio, därefter blev det inte mycket möjlighet till träning mer före tävlingen då det var ganska många som flög.

Då vi hade bekymmer med konversationen när vår engelska är svag försökte man skaffa fram svensk tolk vilket ej lyckades, man fick tag i en danska som hjälpte oss översätta en del. När vi på kvällen var ute för att köpa en tidning kommer "hon" plötsligt fram till oss och säger, "jag hör att jag har träffat svenskar", en flicka från Sverige och Malmö, hon arbetar hos en Cirkusfamilj som hunddressör och uppträdde på hotellet där vi bodde. Hon blev vår tolk i fortsättningen och hjälpte oss till många fina kontakter med bland andra USA:s modellflygare. Trots att man sökt en svensk i hela Las Vegas hade ingen tänkt på henne.

"Fredag första tävlingsdagen"

Vädret var ca 20 gr varmt och vindstilla, detta gällde i stort sett hela tävlingen, domarna för tävlingen var 12 st varav 1 st var kvinna, de dömde i 2 lag. Bland hedersgästerna kan nämnas USA:s första astronaut Gordon Cooper. Varje domare hade en medhjälpare som för publiken visade varje manövers domarpöäng med en skylt, en bra och spännande sak för publiken tycker vi. Benny gjorde en bra första omgång med 9150 poäng. Överlägsen segrare i första omgången blev Hanno Prettner följt av Wolfgang Matt. Japanerna lyckades dock inte så bra då världsmästaren Yoshioka kvaddade sin välbyggda Blue Angel på radiostörning. Japanerna flög med överlägset vassaste motorer med pumpmatning. Manövrarnas läge iförhållande till domarna skiljde sig vesäntligt i förhållande till svenska tävlingar, då man tydligen på internationella tävlingar överskrider 45 graders vinklarna.



Det var populärt att skriva autografer på planen.

"Lördag andra tävlingdagen"

Bennys motor spikade på 25% nitro och då vi ej kunde skaffa annan soppa kunde han inte få ut maximal effekt ur den. Tävligen gick i 4 omgångar varav de 2 bästa räknades, Domarnas poäng låg över lag högre än i Sverige. Poängen verkade dock rättvist fördelade med något undantag där väl namnet och godvill gjorde sig gällande tyckte vi. På kvällen blev samtliga medverkande bjudna på en fin bankett på hotell Cirkus Cirkus, där man även delade ut en plakett till varje tävlande.



Hanno Prettner omgiven av glada modellflygare

"Söndag tredje tävlingsdagen"

Hanno Prettner höll sin ledning i tävlingen och reste hem 6000 dollar i prispengar rikare, följd av Wolfgang Matt med sin nykonstruerade modell Atlas. Benny slutade på en 12:e plats med sin Mach 1A, efter att sista omgången flugit ihop 9105 poäng. Denna placering får anses vara mycket bra i denna stenhårda konkurrens. Han lämnade därmed trots att han var tävlingens yngsta deltagare många kända namn bakom sig i resultatlistan. På Söndagen bjöds även på en enastående fin helikopteruppvisning samt många fina uppvisningar med skalamodeller.

Måndag, sista dagen i Las Vegas, ägnades åt att packa ned plan och allt för återfärden samt ta farväl av de många vänner vi fått under dessa dagar.

Tidigt nästa morgon startar vi hemresan till Sverige igen. Dessa 12 dagar var för oss en enastående upplevelse, som enligt bådas vår uppfattning vi aldrig kommer att glömma, inte utan att man längtar tillbaka ibland igen.

Till sist vill vi framföra ett Hjärtligt tack till alla både utom och inom Sverige som på olika sätt hjälpt oss genomföra denna resa och särskilt Stig Lundgren på Modellsport i Stockholm, utan honom hade inte denna drömsresa blivit verklighet.

Vi hälsar alla modellflygare

Benny o Sture

Nationsmästarmöte i Las Vegas 6-7-8/12-74

1 Hanno Prettner, Austria	20170 p
2 Wolfgang Matt, Liechtenstein	19625
3 Dave Brown, Ohio USA	19585
4 Dean Koger, Nebr USA	18805
5 Ivan Kristensen, Canada	18775
6 Mark Radcliffe, Ohio USA	18685
7 Don Lowe, Ohio USA	18650
8 Jim Whitley, Ala USA	18510
9 Steve Helm, Calif USA	18435
10 Phil Kraft, Calif USA	18395
11 Bill Salkowski, Calif USA	18320
12 Benny Kjellgren, Tidaholm Sverige	18255
13 Alan Dupler, Ohio USA	18010
14 Isao Matsui, Japan	18010
15 Ed Keck, N Y USA	17895
16 Mike Mueller, Ill USA	17785
17 Steve Buck, Ariz USA	17730
18 Ron Chidgey, Fla USA	17665
19 Norm Page, Ill USA	17565
20 Mike Birch, England	17245
21 Wayne Abernathy, Md USA	17200
22 Don Coleman, Ala USA	17150
23 Merle Hoem, Calif USA	16890
24 Jim Oddino, Calif USA	16835
25 Tony Bonetti, Nj USA	16095
26 Tsugutaka Yoshioaka, Japan	15715
27 B Castenada, Mexico	15600
28 T Yamaguchi, Japan	15075
29 L Castenada, Mexico	13195

LISA

LISA termikseglare för hela slanten.

Text, konstruktion och ritning: Bo Gårdstad
Foto: Holger Karlsson

Vi har både hang och termik här uppe i fagra Hälsingland, som jag bebor och gör osäkert med mina RC-alster. Jag har prövat båda flygsätten med segelmodeller rätt mycket, men fastnat för termikflygandet på allvar i somras efter några veckor med helt otroliga upplevelser av vind, sol och landskap. Under denna tid kom "Lisa" till och hon är ett plan som inte har någon större framtid för sig på tävlingsbanorna - tror jag - men som är ett underbart redskap för avkopplande söndagsflygningar i lätta till medelstarka vindar.

Lisa är byggd efter receptet låg sjunkhastighet, maximal vändbarhet med två kanalens styrning, snälla flygegenskaper och relativ lättbyggdhet med konventionella material. Jag har redan skickat iväg en hel del ritningar och tioalet plan bör vara byggda när detta skrivs (dec 74). De som byggt kan säkert intyga att receptet fungerat, åtminstone de jag talat med. Nåväl.

Vingytan är 73,2 kvdm och vikten brukar hamna kring 1500-1600 gram med RC-anläggning av standardtyp. Då blir vingbelastningen ca 21 gram per kvdm, vilket ger ett mycket lågt sjunktal med den välvda profilen, men naturligtvis dålig penetreringsförmåga när det blåser ordentligt. Försöker man trycka modellen så rasar glidegenskaperna i botten. Då skaffar man sig lämpligen ett hypersuper plastepoxyplan med jet-profil och leker reaplan istället.

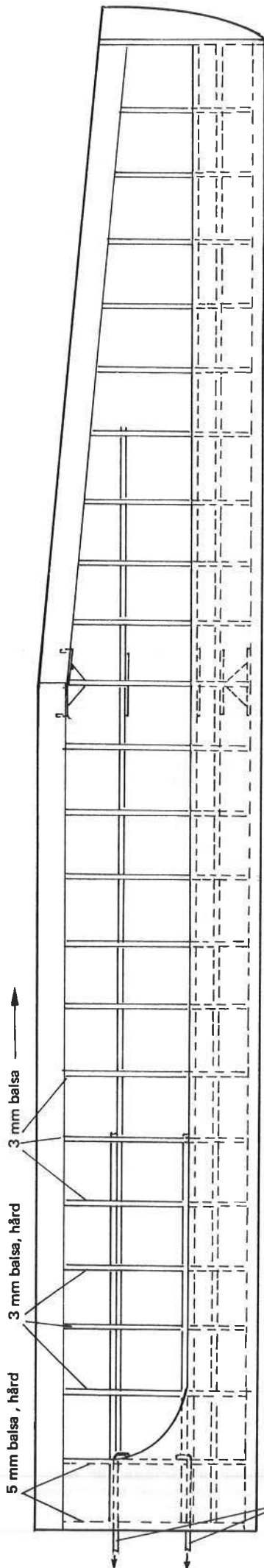
Nej - Lisa är till för en typ av flygning som är vanlig i inlandet och i lätt kuperad terräng. Då flyger man i relativt svaga vindar och utnyttjar termiken maximalt. Hur man finner termik och hur den bildas kan jag inte utbreda mig om i denna artikel. Se tex Pär Lundkvists "Radioflygboken" eller nr 7/1974 av Allt om Hobby.

För den flygningen behövs stor vändbarhet runt horisontalaxeln och långsam fart enligt min åsikt. Man utnyttjar termiken genom att flyga som fri-flygarnas A2:or. De blåsor som vi modellflygare har möjlighet att haka på är nämligen rätt så skrala i diametern, och lyftet i dem är inte så över sig heller. Riktigt hyfsade blir de först när de växt till sig på 200 meters höjd.

Med Lisa kan man så gott som svänga kring ena vingpetsen och kärnan går runt som en eker i ett hjul utan att tappa nämnvärt med höjd. Många tvivlar på att det är möjligt - några har sett det med egna ögon. Rekommendationer som företes som man brukar trycka ut sig i högtidliga sammanhang. På det sättet kan man fånga en liten blåsa och hanka sig upp igen efter en, som man trodde, förlorad start. Om man hittar en blåsa vill säga. Man kan ha två teorier om hur man ska utnyttja termiken bäst. Antingen flyger man snabbt genom luften och utnyttjar många blåsor på en gång, eventuellt "i rad" så att säga. Man kan då snabbt ta sig fram mellan olika uppvindsområden. Så är de flesta byggsatsplan konstruerade.

Jag håller det för riktigare att man har en kärna som ligger kvar längre i den termik man hittat, och har så stor vändbarhet att man kan snirkla sig kvar där istället. Måttligt tilltagen spännvidd, lång momentarm (bakkropp) och väl dimensionerade styrplan behövs för detta, anser jag. Så har det också fått bli.

Som ett litet russin i kakan får man då också på köpet väldigt snälla flygegenskaper. Lisa flyger utmärkt utan tillkopplad RC-anläggning, vilket man absolut inte bör prova... Planet är självstabil, och uppför sig som en normal A2:a av nybörjartyp, så när som på att man får springa livet av sig om man inte använder bryttrissa när det inte blåser. Även detta har jag provat när trissan var sönder. Det är inte lite man får stå ut med när man är envis.



Lisa

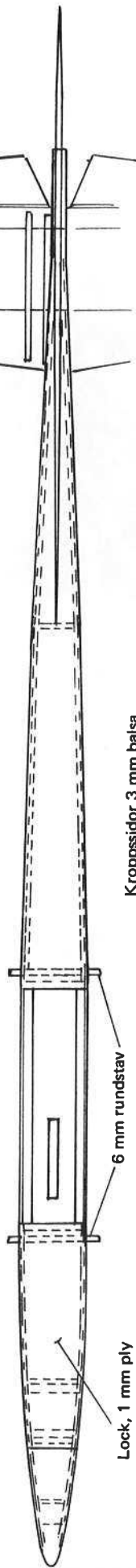
Spännvidd 329 cm
 Vingyta 73,2 dm²
 Längd 154 cm
 Stabyta 13 dm²
 Vikt inkl. radioanl. 1500-1600 g
 Vingbelastning 216 g/dm²

Pianostrådar 4 mm

1 andra vinghalvan rör, i.d. 4 mm

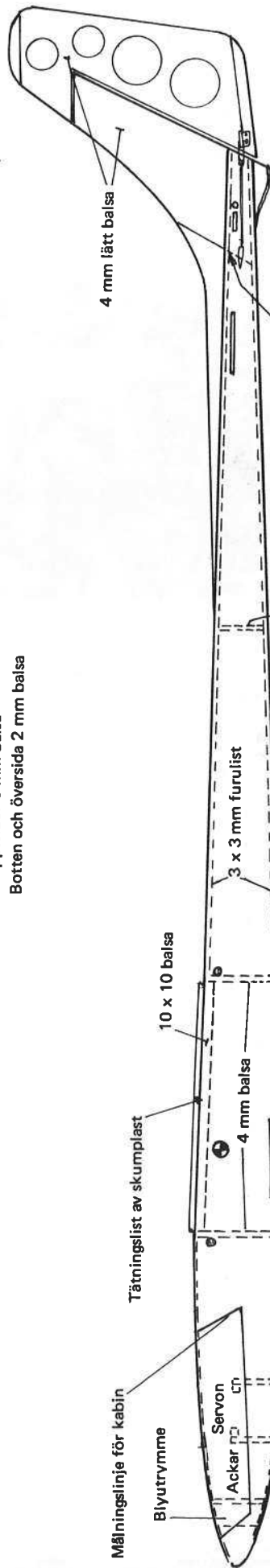
4 mm balsa

6 cm



Kroppssidor 3 mm balsa
 Botten och översida 2 mm balsa

Lock, 1 mm ply



4 mm lätt balsa

Fenan går genom kroppen

3 mm balsa

3 x 3 mm furulist

10 x 10 balsa

4 mm balsa

10 x 10 hårdträ

Tätningslist av skumplast

Målningslinje för kabin

Blyutrymme

Servon

Ackar

1 m

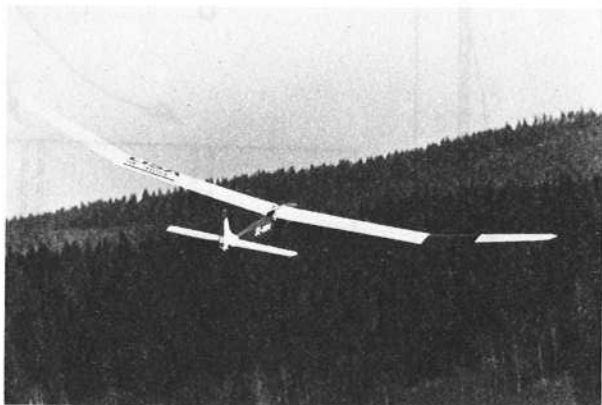
0

Om du nu gillar den här filosofin och bestämmer dig för att bygga flygapparaten i fråga, så skaffar du lämpligen ritning och byggmaterial och sätter dig neder i din trevna vrå med kniv, lim, knappnålar och mellanöl inom räckhåll. Fast resultatet blir inte så skevt om du byter ut mellanölet mot Pommac.

Kroppen har en liten avlång låda som förebild, och är även krasch-skyddad genom en inre beläggning i framdelen av 1 mm plywood. Det mesta är konventionellt gjort för att inte skapa problem för en relativ nybörjare.

Börja med att skarva ihop kroppssidorna av 3 mm balsa och limma 1 mm plywooden, som ska vara i främre delen, på insidan. Sätt sedan upp eländet på byggbrädan och placera spanten på plats. När detta torkat över en natt så får du en stabil grund att bygga på efter hand. Kärran skulle flyga bättre om man gjorde runda kanter och använde tjockare balsa i sidorna och slopade plywooden. Men då skulle svårighetsgraden på byggandet öka. Fenan satte du på plats på samma gång som spanten. Stabilisatorn byggs "i luften" genom att man först trär igenom fram- och bakkanten i hål som man gjort i kroppen. Sedan kan man passa in tvärpinnarna i konstruktionen och sätta fast höjdrodet.

Vingen får man göra spryglarna till en dag när det regnar och man absolut inte kan hitta på något annat tråkigare. Gör alla spryglarna lika långa till en början. De avsmalnande vingspetspryglarna kapar man av till rätt längd, och fasar av på ovan och undersidan så att de får rätt profil. På så sätt bygger man in skränkningen automatiskt. Arrangemanget med listerna i vingen är enkelt för att göra bygget snabbt. Jag har inte ens dubbelbalk och webbar, men däremot furulister. Jag har aldrig dragit sönder någon vinge, dock. Men sett andra flaxa sönder i samma väder som jag flugit i. Ha ha. För övrigt finns det mycket anvisningar på ritningen.



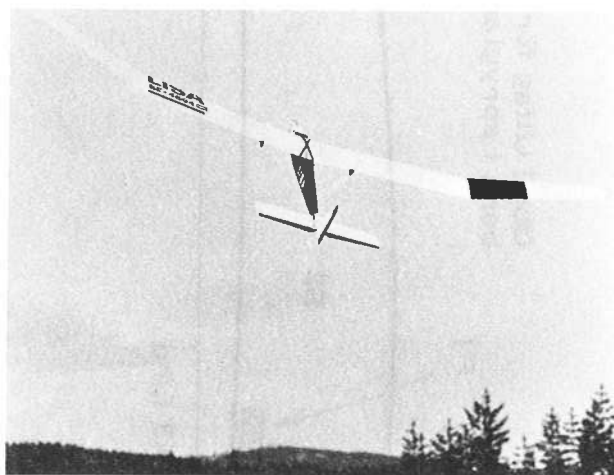
Förmodligen flyger Lisa direkt, när du kastar henne, om du lagt tyngdpunkten någorlunda rätt. Planet är okritiskt därvidlag, och vill du hitta på egna förbättringar av glidet så kan du ju experimentera med längre bakåt belägen tyngdpunkt, så småningom. Friflygarna har ju mycket hyss för sig åt det hållet, men förmodligen förlorar man vändbarheten när det bär mer än 50% bakåt. Försök nu flyga en riktig termiksväng. Så här gör du. Lagg kull planet med ett hårt sidoroder, men stötta med höjdrodet så att inte nosen sänks. Nu börjar modellen svänga snävt och då släpper du efter hand på sidorodret tills planet ligger och snurrar med bara något sidoroder och en del höjdrodet. Den dubbla V-formen gör att planet inte lutar speciellt mycket i svängen och du ska passa på och undersöka hur högt du kan hålla nosen utan att planet tappar farten och kanar ut ur svängen. Kan du sedan göra sådana här svängar och snabbt växla höger-vänster så har du goda möjligheter att trixa runt henne i snäv termik.

Jag flyger här uppe i rent paradisiska förhållanden på sommaren - förhållanden som jag är säker på att det går att leta upp på andra ställen i Sverige också. Vi har långa sluttningar upp mot skogsklädda höjder, där braktermiken sprutar fram ur marken vid rätt vind och värme. I somras flög jag hela dagar i sträck på dessa sluttningar. Flygtiderna rörde sig normalt kring timmar. Efter två-tre timmar tycker jag emellertid att man får både ont i nacken och blivit stel i lederna, så då tar jag vanligtvis ner planet för landning. Nu blev ni allt avundsjuka, va? Efter denna skrytparad så är det kanske dags att säga ett par ord om att:

Ett plan av denna typ utnyttjas maximalt om det trimmas att flyga nära stallningsgränsen. Intressant skulle vara att göra ett experiment med en riktig A:2 profil av modern typ. Lisaprofilen är rätt tjock av hållfasthets- och trimnings skull. Lisa går naturligtvis också att flyga på hang!

Fattas bara. Dock inte i hårda vindar. Klä gärna för enkelhetens skull med Solarfilm. Bäst är då, om man har råd, att klä vingen med Monocote. Det dämpar vingfladder effektivt. Bygg gärna dykbromsar i vingen - man upptäcker ofta försent att det borde varit sådana. . . Ritning med bygganvisningar får du om du sätter in 30:- på postgiro 432946-2 och skriver "Lisa" på talongen. Bo Gårdstad, Järvsö ska det visst också stå.

Lisa har också flugits av mig ett hundratal flygningar med Multiplex-EFT-1 elektromotorer. Det gick fint, vilket jag inte trodde att det skulle. Elverket i form av NiCd-celler plus motorer gjorde att planet vägde 1 kg för mycket enligt Multiplex uträkningar, men faktum är att elmotorn funkar bra som något slags ersättning för startlina. På en laddning kommer man upp ca 200 meter, ibland 300 om man har tur och flyger försiktigt. Vi har inte haft termik på hela hösten här uppe, så jag har inte kunnat prova hur det fungerar då, men glidet är inte så våldsamt dåligt i alla fall.



Striderna om vilken typ av segelmodell man ska flyga går höga även utomlands - få inser att det bara gäller en fråga om att använda rätt modell till rätt typ av flygning, tror jag. Vill du studera ämnet, och har tillgång till utländska tidningar så kan du hitta modeller av Lisas typ i AAM okt/74 "Eclipse", i MAN juni/74 "Albatross" i RCM augusti/74 "Centurion two", och till sällskapet hör framför allt de i USA mycket populära byggsatsplanen "Olympic 88" och "Olympic 99".

Modeller av den snabba, strömlinjeformade typen med högt glidtal är tex "Tern" i juli/74 av AAM, samt de flesta byggsatsplan med glasfiber- eller plastkropp, tex "Cumulus" och "ASW 15".

AAM = American Aircraft Modeler
MAN = Model Airplane news
RCM = Radio Control Modeler

Längst ner på pappret brukar mina skolbarn skriva SLUT
Då vet man säkert att det inte finns mer att läsa SLUT.

OM O KRING

Radiostyrningsutrustning.

Många har väl i likhet med mig saknat "service-meddelanden" på modellmaterial. Problem som tex hur ändrar jag min förgasare så jag får bättre mellanvarvs-egenskaper på min motor, är väl inte okända. Det verkar som om all uppföljning från fabrikanter saknas. Man måste förmoda att produktutvecklingen inte har stått still under motorns tillverkningsperiod men någon information går inte ut.

Om motorer vet jag intet, däremot har en flerårig kontakt med radiomärket Futaba gett en del erfarenheter. Genom att på detta sätt delge dem hoppas jag att mina 1000-tals "källartimmar" kan bli till någon nytta för de många Futaba ägarna.

Jag börjar med anläggningar tillverkade före 1974. Sändaren Fig 1 hade ett mycket enkelt uppbyggt slutsteg. Detta betyder att de tex inte torde uppfylla Televerkets bestämmelse för att få använda svart/vit, vit och svart frekvens. Vidare var spakpotentiometrarna en ofta förekommande felkälla. Detta fel visar sig genom att man får ryckig gång, på servot, (i extrema fall går flera servon till ändläge) när sändarespaken långsamt flyttas. Genom att byta mellan två servon har eventuellt fel i servopoten utslutits. Kvarstå rycken: byt spakpot. (rekv. förslagsvis från Rune Svenningsson Gislaved) Beställ rund axel. På senare sändare är axeln nedfräst, detta underlättar monteringen, men nya utförandet passar inte gamla sändaren. Vid montering av gamla utförandet: löd om en kabel åt gången, nollställ sedan servot med poten och drag därefter åt skruven som låser medbringaren. Rör inga trimpotar, isåfall ändrar du linjäriteten hos servot.

Sändaren kan byggas ut till 5-kanaler.

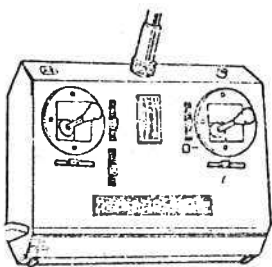


Fig. 1

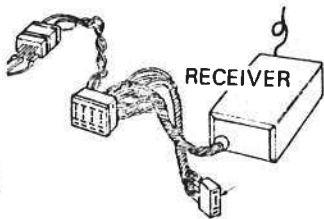


Fig. 2

Mottagare Fig 2

Mottagare A var mycket oöm. På de M som inte hade IC dekoder får man se upp så "dekoderlångsidan" inte gör kontakt med höljet. (Snedfila eller isolera) Oscillatorn kan någon gång ha svårt för att starta, detta elimineras genom byte av mottagarekristall (oftast). Kablarna med dess "sladd-kontakter" kräver också stor uppmärksamhet. Kolla - drag med jämna mellanrum, speciellt efter en "hemkomst". På M med IC-dekoder förekommer bytbar kristall. Hållaren för kristallen rekommenderas stor uppmärksamhet, och vid glapp: Löd fast kristallen.

Mottagaren kan byggas till 5 kanaler.

Mottagare B Fig 2 var försedd med Hf-steg, men fördelen med detta vill jag inte vitsorda. Egen erfarenhet var snarare att om man flög mottagaren i störningsrik miljö kunde man få ryck som inverksade på planet flygmönster. Enda fördelen, som jag ser det, var att mottagaren kan byggas ut till 6-kanaler.

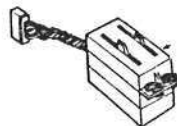


Fig. 3



Fig. 4

Servon Fig 3.

De linjära servona S2 som var mest företrädda vid denna tidpunkt hade ett mycket stort kuggstångs-glapp. Detta kan till stor del elimineras genom att i locket, bakom kuggstångerna, lägga en 0,2 mm tjock bladfjäder (passande material finner du i järnhandelns "sotarviskor") Med jämna mellanrum under Futabas hela produktion har det kommit ut små serier servopotter (fig 4) med för mjuk kolbana. Detta, och normala, slitagefel visar sig som en occilerande (fram och åter) rörelse oftast kring mittläget. Enda medicinen är byte av kolbana. Detta bör vara enkelt då det, när detta skrivs (feb 75, är god tillgång på reservdelar hos tidigare nämnda leverantör.

Mod 1974

Här borde inte finnas något att skriva om, med tanke på AH-testet, men även solen, har som bekant sina fläckar.

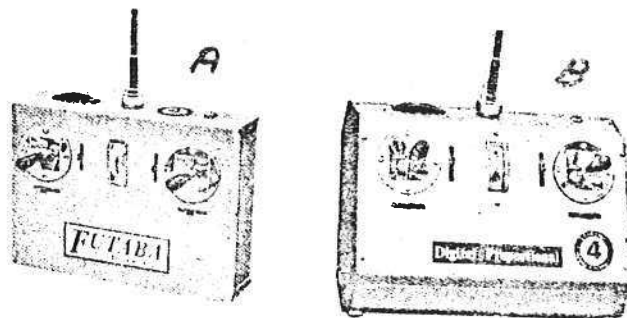


Fig. 5

Sändaren Fig 5

S har förbättrat slutsteg och bättre spakpottar, överlövud har på sändaresidan förekommit mycket lite fel. Noteras bör att sändaren inte fungerar med torrbatterier vid minusgrader.

A kan byggas ut till 6-kanaler.

B kan byggas ut till 5 kanaler.

Mottagare

M har på ingången ett motstånd som på de första anläggningarna var 47Ω . Detta upptäckte vi snart var en felkälla. I alla m som varit hos mig för service har jag bytt till $\approx 10\Omega$. Detta infördes senare även i produktionen. Det torde dock finnas mängder av mottagare med denna felkälla kvar. Så om du har en tidig 74: Kolla så motståndet på ingående + spänning (Röd) är max 10Ω . Dekoden lägger annars av innan acken är fullt utnyttjad. Vidare har antenntåden på sin väg över kretskortet till lödpunkten, passerat en uppstickande komponent tråd, som i olyckliga fall kortsluter antenntången. Fila bort och isolera. Mottagaren är färdig för 6-kanaler.

Servot Fig 7

Servot 74 hette S4 eller S5. Vad jag skrev om tidigare servopot, gäller även 74. Vidare kom IC-förstärkaren som i kombination med den lilla motorn i S5 hade en felprocent som, åtminstone för mig, var ovanligt hög (På de ca 1000 servo S5 som levererades 74 byttes 48 st slut IC:BA 606). Vid justering av servots mittläge (gäller S4, S5, S6, S7 och S8) lossar man servoarmens centrumskruv och sticker ned en smal spårmejsel samt vrider (med anläggningen påslagen) spindelns tills servot neutraliseras på rätt ställe. Vid drevbyten (Gäller alla servon) se till så alla gamla kuggrester avlägsnas.

Allmänt kan sägas om strömkällan till mottagare och servo för 74 och senare modell att här duger endast ackar. Vid prov och mätningar har jag vidare konstaterat att de sintrade pencellerna är överlägsna deackar. De tidigare har lägre inre resistans. Men använd aldrig fjädrande batterihållare utan löd samman acken.

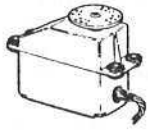


Fig. 7

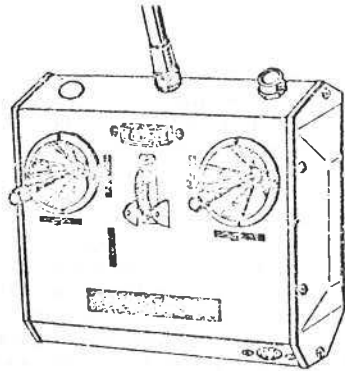


Fig 8

1975

Sändare Fig 8 är snarlikt 74-an och torde väl motsvara Televerkets krav för användning av de nya "flyg" frekvenserna. Det enda fel som jag upptäckt (men som kan bli ödesdigert om det inte åtgärdas) är att spakspindlarna i bland är dåligt festsatta vid kulan. Således om du har en 74:a, drag ordentligt i spakarna (utåt) och om någon lossnar, rengör och limma med epoxy samt kolla så spaken kom in rätt dvs tar med sig båda gafflarna inuti sändaren.

Med alla de fel jag räknat upp kan du givetvis få hjälp på de serviceställen som är etablerade, men meningen med denna artikel är att du eller "klubbens fixare" event. skall klara dig från frakter och väntetider.

Sändaren kan i likhet med 74-an inte köras med torrbatterier i minusgrader. Du kan använda alla typer av 400-600 mA/ackar på 9,6 volt, (8 celler). Sändaren kan byggas till 6 kanaler.

Mottagaren (samma utseende som 74)

Egen tillverkning av IC kretsar i dekodern har gjort mottagaren strömsnålare och att den nu arbetar ned till lägre spänning.

Detta är en egenskap som du kan utnyttja vid långa flygpass. (Segelflyg och rekordförsök) samt vid lätta flyginstallationer. Vid planerad långa pass rekommenderar jag mottagare 75, servo S5 (gärna med 5-10Ω inlödd i serie med röda motortillredningen) och acke med stor kapacitet. Vid 1/4-mid-get: använd samma, men 225 acke. (för vikten). Mottagaren är färdig 6-kanal.

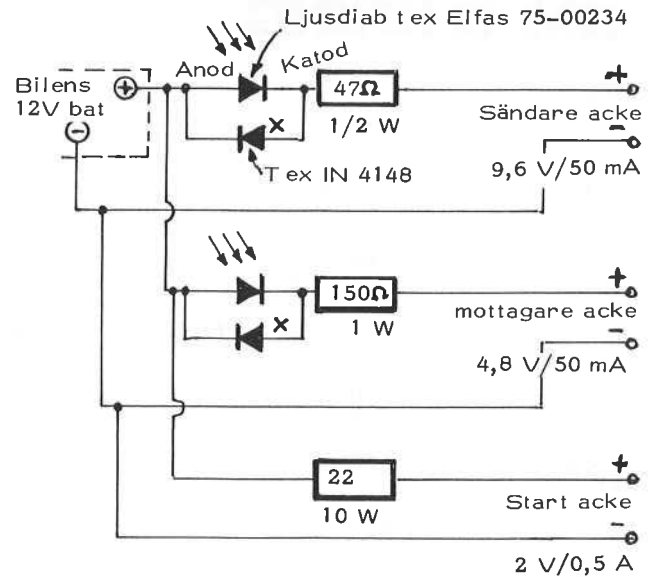
Servo samma utvändiga utseende som 74

Servot heter nu S6, S7 och S8 varav S7 inte kommit till Sverige än (Feb 75) men skall vara en utveckling av 74-ans S4. Detta servo berörde jag inte vid beskrivningen av 74 helt beroende på att S4 har inte haft någon speciell sjuka. S8 är ett 170° servo, långsamt men extremt starkt, det bör bli ett billigt komplement-servo till alla "positivt pulsade" anläggningar för landställ och liknande.

S6 är det "vanliga" servot. Detta är en utveckling av S5 med ny motor, nytt hus och ändrad växelåda. Denna gör servot starkare men något långsammare.

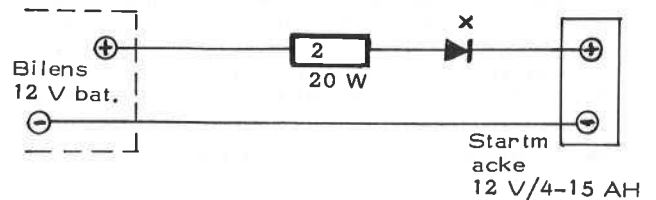
Allmänt

I och med övergång till 9,6 volt i sändaren, är anläggningen mycket lätt att ladda från bil enligt:



x) endast till för att skydda ljusdioderna vid felkoppling.

Startmotor-acke går givetvis också att ladda på liknande sätt, men då måste man beakta (vid 12 V acke) att man endast får laddning när motorn är igång. Reglerspänningen är på moderna bilar ca 14 Volt. Så koppla in acken enligt:



Laddningsströmmen blir ~0,5 A. x) Om du använder diod i serie får du automatisk laddning (ackern kan inte laddas ur över brukare) men dioden bör tåla ca 5 Amp.

Jag nämnde vid S8-a servot att detta kunde användas till andra anläggningar. Här följer en genomgång av "äktenskap" mellan Futaba detaljer som kan ske.

Sändare

Äldre sändare och mod 74B skall ha 12 volts nominell spänning (10 celler acke). Röd kabel är plus-spänning, svart är minus.

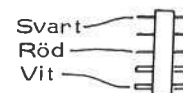
Mod 74A och 75-an skall ha 9,6 V. 75-an ledningar är som ovan och vit kabel lödes inte in någonstans. Samtliga sändare kan användas till alla mottagare.

Mottagare

Äldre mottagare kräver mittuttag på acken, men inte 74 och senare. Rött och svart och vit kabel på strömförsörjningssidan som på sändaren.

Servo

Alla servon (S2, S3, S4, S5, S6, S7 och S8) kan användas till äldre mottagare, men servokontakten måste bytas på IC-servona enligt:



(Vit är ingående signal).

Servona S2 och S3 kan endast användas till anläggningar "äldre" med mittuttag.

Det är min förhoppning att artikeln kan ge något matnyttigt för dig som offrat tid på att läsa den. Det som sägs är ju till stor del överförbart på andra anläggningar.

Slutligen följer scheman på 75 års anläggning. Jag har endast berört 4-kanalsanläggningar eftersom de är mest företrädda.

SE 3133 Roland Hallberg, VRC



VISSTE DU ATT...

Det finns minst 40 flygfält i landet för RC-flyg, de flesta av dem specialbyggda för ändamålet. Det är intresserade och aktiva klubbmedlemmar som ofta med otrolig svett och möda arbetat fram platser på störningsfritt avstånd från bebyggelse. En hel del av dem, för att inte säga alla, är eftertraktade besöksmål för semesterande modellflygare.

40 fält har jag med hjälp av idogt faktainsamlade lockat fram uppgifter om. Jag har också gjort ett häfte med dem och är fräck nog att ta betalt för jobbet (se annons på annan plats)...

Nåväl, det här skrev jag i ett annat syfte. Det är rätt svårt att hitta fram till en hel del av fälten - jag vet, för jag har besökt minst hälften av dem. Det borde finnas en skyltning som ledde oss kontaktsökande och semesterflygbitna dit.

Efter en ide från RFK Utvandrarerna, så föreslår jag därför (kanske man kunde få sanktion från SMFF också?) att nedanstående skylt blir accepterad norm för utmärkning av RC-fält.

Den har en hel del fördelar. Den talar om för kategorin RC-flygare vad det är frågan om. Den lockar inte dit turister, med de faror för flygsäkerheten det innebär. Den är tillräckligt diskret, om den inte sätts upp vid läns huvudvägar, för att inte myndigheter ska behöva ingripa.

Om nu det här ska behandlas på två årsmöten och bli föremål för en längre insändardebatt i Mfn, så blir det ingen märkning. Så klipp till masoniten, grabbar, det finns det dom som redan gjort...

Bo Gårdstad

LITE ANNAT

FÖRKLARING PÅ BALSAPROBLEMET

Är balsa verkligen sällsynt?... är balsa svårt att få tag på?... förbrukar vi mer än återväxten så att råvaran krymper eller blir obefintlig?... nå, svaret på den sista frågan är ett absolut "Nej". De två första behöver lite förklaring.

Faktum är att balsaproblemet är lika invecklat som de ekonomiska faktorer som omsluter alla länder i världen innefattande vårt eget. Av tradition har balsaträavverkningen skett i det sydamerikanska landet Ecuador. Den finaste balsan av modellbyggekvalitet kommer från det landet pga dess speciella läge och jordmån. Balsa är emellertid vanligen förekommande i hela området och växer i många angränsande länder, tom så långt norr ut som Mexico. Utanför Ecuador blir balsan emellertid segare och hårdare och i många fall oanvändbar till modellbygge. Utanför Ecuador är det endast Columbia som producerar någon nämnvärd mängd av balsa av modellkvalitet, och då måste träet sorteras och väljas mycket noga.

Till skillnad från många andra trädslag växer balsa inte i dungar utan enstaka bland andra träd. Dessa träd är naturligtvis lätta att känna igen av infödingarna och väljs ut för avverkning. För omkring åtta till tolv år sedan fann man träden ganska nära floden där de lätt kunde väljas, fällas barkas och släpas till floden av oxar eller åsnor varefter de flottades ner till sågverket. Vid den tiden låg de två största sågarna: International Balsa Corporation och Baltex, Inc i Quayaquil. Med tiden har efterfrågan av balsa av modellkvalitet stigit med fantastisk hastighet över hela världen.

Nu har energi problemet resulterat i bygge av tjugo super-jättetankers för transport av flytande gas. Vad tror ni de använder för isoleringsmaterial i dessa mastodonter? Ändrä av balsa! Vi har hört att ytterligare tjugo sådana är under bygge för närvarande. Bara dessa tankfartyg kommer att förbruka milliontals kubikmeter balsa.

För att återgå till skogarna så finns balsaträden nu längre bort från floden och infödingarna måste gå djupare in i skogarna för att finna dem. Det finns fortfarande gott om träd men svårigheten är nu att ta sig in i skogarna och jungeln, att fälla dem och föra dem till floden. Den uppgiften blir allt svårare eftersom det är svårt, för att inte säga omöjligt, att få fram mekaniserad utrustning till området. Den normala regnperioden som avbryter all avverkning har varit särskilt svår de senaste åren. Gång efter annan har vägarna över-svämmats, hus förts bort, raserade vägbankar, undermineringar, etc har inte bara begränsat framkomligheten på huvudvägarna utan även gjort tillfartsvägarna helt oframkomliga.

Den ekonomiska faktorn spelar också en stor roll. Förr var skogsarbete en god inkomstkälla för infödingarna men det är inte så attraktivt i dag. Många har flyttat närmare de stora städerna eller till stora plantager. Under de många skördesåsongerna sådana som bananer, ris etc lockas de från skogarna genom högre betalning kombinerad med livsmedelspaket.

Med tanke på produktionsmöjligheterna är huvudsågverken mycket omfattande, de sysselsätter fyrahundra personer eller mer. Några av sågverken har hållit på i årtal, men flera nya har byggts vilket vill resultera i en mycket ökad produktion, men hur mycket mer balsa av modellkvalitet återstår att se.

För att förvärma alla problem tillkommer skeppningssvårigheter. Mycket av de varor som producerats i Ecuador och närliggande områden föres nu till Fjärran Östern och Europa. Detta har avsevärt skurit ner det tillgängliga tonnaget för skeppning av balsaträ och andra frakter till Förenta Staterna. Resultatet har blivit förseningar av lastningen av balsa, vilka har sträckt sig från en vecka till en månad. Det är vår uppfattning att det kommer att bli ont om balsa under den närmaste tiden och att modellbyggarna uppmanas att tänka framåt och att hålla sina förråd så kompletta som möjligt.

Ovanstående artikel av Ed Manulkin, gammal modellflygare och president, Sterling Models stod att läsa i "Model Airplane and Boat Industry Newsletter", Sept 1974.

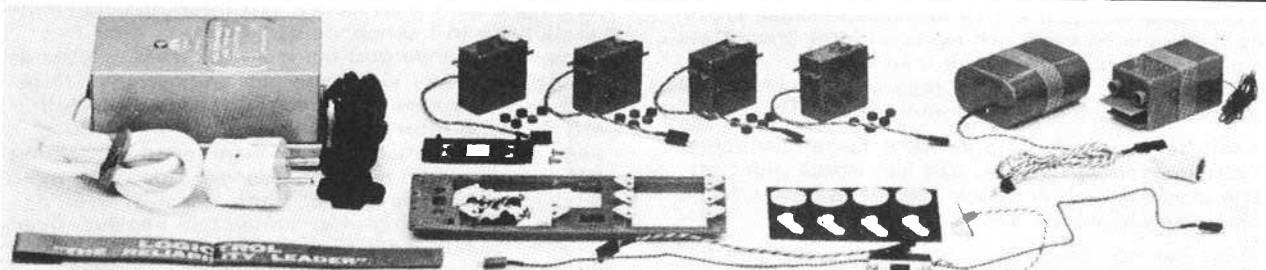
Översatt av Sven-Olov Lindén.

Annons

2 st Webra BH 10 cc m, ljuddämp, körda 1 och 18 tim, pris 350:- resp 250:-.
Robbe Delfin termik-version kompl byggsats ca 200 :-, Göran Engström Tel: 0560/10702 endast Lördag och Söndag.

EK-logictrol

AMERIKANSK RC-TEKNIK NÄR DEN ÄR SOM ALLRA BÄST. UTAN KONKURRENS NÄR DET GÄLLER KVALITET, TILLFÖRLITLIGHET OCH SNABB SERVICE. OCH TILL ETT LÅGT PRIS!



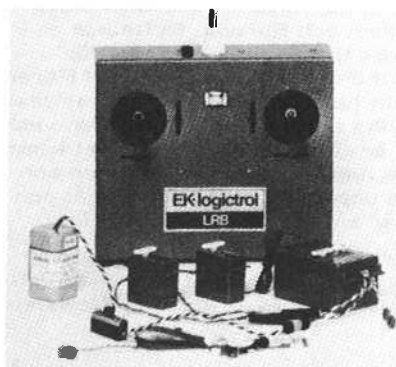
Champion 5-kanalsanläggning med 4 servon och 2-spak sändare enligt bild
 Super-Pro 7-kanalsanläggning med 4 servon och 2-spak sändare enligt bild
 Super-Pro 7-kanalsanläggning med 4 servon och 1-spak sändare enligt bild

1.695:-
 1.995:-
 2.095:-

} Valfri servotyp!
 } S-märkt laddaggregat!

Under de sista 10 åren har EK-logictrol introducerat ett flertal enastående och epokgörande nyheter inom RC-tekniken och uppnått ett mycket gott rykte för utomordentlig kvalitet, tillförlitlighet och snabbservice. Under 1975 kommer EK återigen, för att celebrera sitt 10-årsjubileum, med många nya förbättringar. Här är några få uppräknade.

- En ny 5-kanals Champion med två-spak sändare, throttel till höger eller vänster.
- En ny 7-kanals Super-Pro med två-spaks eller en-spaksutförande.
- Ny typ av voltmeter som visar accarnas laddnings-tillstånd ungefär som bensinmätaren i bilen visar hur mycket bensin som finns kvar.
- EK:s berömda precisionsspakar på alla sändare, enkelt justerbara för att ge ägaren precis den spakkraft han önskar.
- Super-Pro kan levereras med dubbelkommando
- EK-logictrol Ranger är en ny 3-kanalsanläggning som ger möjlighet att åtnjuta EK-kvalitet till ett lägre pris. Idealisk för segelmodeller!
- En ny 4-kanals LRB (2+2) med mottagare/servopak, Ni-Cad i mottagaren, voltmeter i sändaren, och två-spaksutförande.
- En ny 5-kanals LRB Super-Brick (3+2), det mest mångsidiga mottagare/servopak som finns med möjlighet att koppla om funktionerna i både sändare och mottagare efter eget behov.
- EK har också ett stort program med tillbehör



LRB 4-kanal komplett med mottagare och 2 servon hopbyggda, 2 lösa servon.

1.400:-



Ranger 3-kanal komplett med 3 servon

995:-



LRB Super-Brick 4-kanal komplett med mottagare och 3 servon hopbyggda och 1 löst servo

1.450:-

Garanti! Fullständig service! Alla reservdelar i lager!
 Auktoriserad serviceverkstad för EK-logictrol!

För fullständig information rekvirera EK-katalog mot 3:- i frimärken.

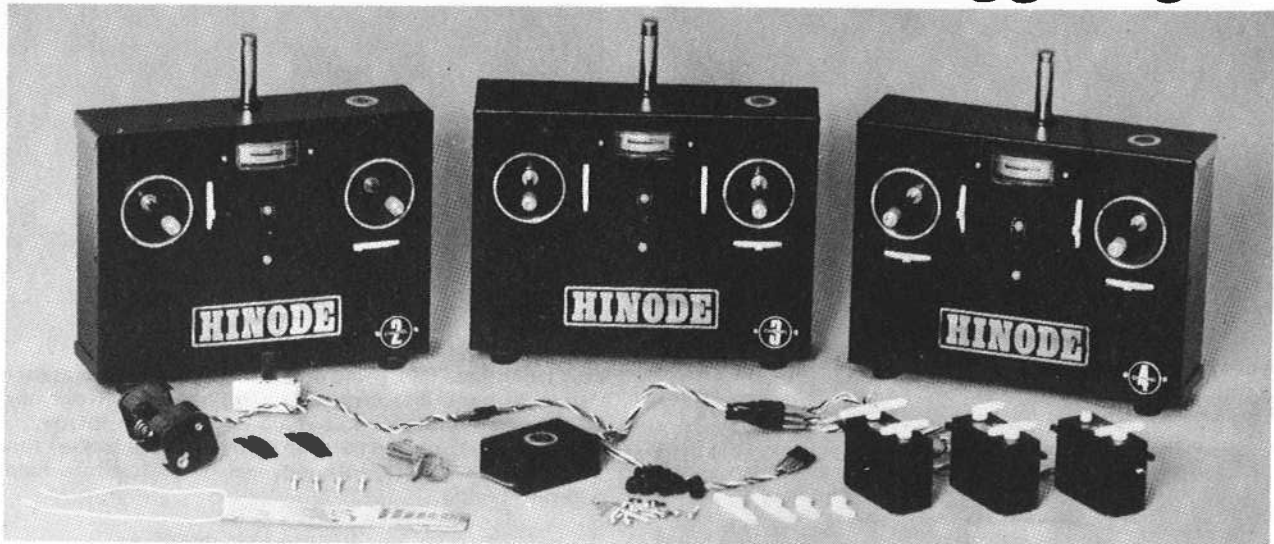
Alla priser inklusive moms!

Generalagent
 för
 Sverige

EK-logictrol of Sweden

BORGS hobby
 Apotekareg. 7, 582 27 Linköping.
 Telefon 013 / 12 39 81.

Hinode proportionalanläggningar



VI HAR NU FÅTT IN 1975 ÅRS MODELLER AV HINODE PROPORTIONALANLÄGGNINGAR OCH MED DE MYCKET GODA ERFARENHETER VI FÅTT UNDER DE GÅNGNA ÅREN SÅ TVEKAR VI INTE ATT REKOMMENDERA DESSA ANLÄGGNINGAR SOM:

HÖGSTA KVALITET TILL LÄGSTA PRIS!

HINODE digitala proportionalanläggningar finns i 2-, 3- och 4-kanalsutförande. Sändarna har spakar med mycket god centrering och noggrannhet och med elektronisk trim på alla funktioner. Antennen har i inskjutet läge endast 40 mm utanför höljet. Sändaren är försedd med mätare som visar batterispänningen under drift. Måtten är 189 x 139 x 49 mm. Batteripacke 8 x 1,5 volt, strömförbrukning 150 mA. Mottagarna drivs med batterier 4 x 1,5 volt, måtten är endast 53 x 37 x 21 mm. Vikten är också låg, 50 gram. Strömförbrukning 20 mA. DS-4D servot är mycket stabilt med två roterande utgångar. Måtten är 52 x 23 x 39 mm och vikten 65 gram, olika typer av servodiskar och armar medföljer. I övrigt levereras alla anläggningar kompletta med sändare, mottagare, önskat antal servon, uppkoppling, batteripackar, infästningsdetaljer och frekvensflagga.

Hinode DP-2
2-kanalsanläggning

komplett med 2 servo

650:-

Batterisats för sändare och mottagare 15:-
Batterierna kan ersättas med ackar.

Hinode DP-3
3-kanalsanläggning

komplett med 2 servo

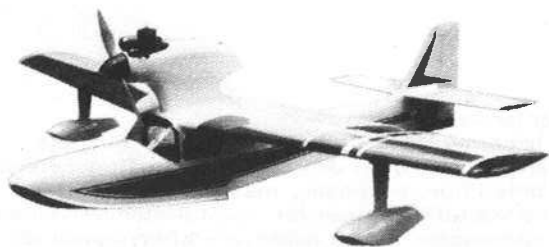
775:-

Servo DS-4D 150:-

Hinode DP-4
4-kanalsanläggning

komplett med 3 servo

995:-



LAKEMASTER 60
Flygbåt för 10 cc motorer. Mycket förarbetad och detaljrik byggsats i balsa. Spännvidd 1770 mm.

410:-

Byggsatserna är mycket väl förarbetade med sågade och frästa detaljer i balsa och plywood. Många beslag och detaljer i plast och metall medföljer.



DART 60
Tävlingsmodell för 10 cc motorer. Detaljrik balsabyggsats av mycket hög kvalitet. Spännvidd 1640 mm.

310:-

Alla angivna priser inkluderar moms!

GARANTI — SERVICE — RESERVDELAR

GENERALAGENT för HINODE

BORGS hobby
Apotekareg. 7. 582 27 Linköping.
Telefon 013 / 21 39 81.

UTSTÄLLNING



Montern
Foto: Lars-G Olofsson



Ove Pettersson visar helikopter för en av utställningsvärdinnorna. Vad hon så avstöjas inte, HKPT flygarna skulle bli gramse då.
Foto: Lars-G Olofsson



Helikopter i luften. Snöret var ett säkerhetskrav.
Foto: Lars-G Olofsson

MC+Mässa

I slutet på februari var det Motorcykelutställning i Scandinavium. Dit var även Hobbyverksamheten inbjuden. Aeroklubben Modell i Göteborg hade en monter, där vi visade kärror av olika slag och 2 lådor med motorer. Både moderna och antika. Hur det hela fungerade är lite svårt att avgöra när man är mitt uppe i alltihopa. Men ett tips för att dra folk till montern. Starta en motor då och då, det gjorde jag på lördagen. En Rossi med liten fläkt runt 27000 varv/min, det drar. Ett tips till om man skall göra uppvisningsflygningar av något slag, så skall det vara Combat. Här flögs det med korta linor på isen av herrarn Larsson, Kesselmark



Combat på is.
Foto: Lars-G Olofsson

och Leimalm. Det gick inte att göra några manövrar utan bara åka runt och klippa, men att det uppskattades visade den enorma applåd som följde. Vi hade även en helikopter i luften (G Lindhe) före och efter combatflygningen, men det gick inte hem. Saknar tempo.

Lars-G Olofsson

EFTERLYSE

1

Brev från juniorer och andra nybörjare.

Det har nämligen kommit fram att mycket av vad som skrivs i MFN inte förstås av alla.

Och kanske det är naturligt.

För mycket av det som skrivs är ju skrivet av modellflygare med många års erfarenhet. Och det han tycker är naturligt är "grekiska" för andra. Så nu har ni chansen. Att skriva till Förbundsexpeditionen och fråga om det som ni tycker är oklart. Dom kan sedan lämna över det till någon som vet.

Men. Var inte blyga. Ni riskerar inte att göra bort er. För det är nu en gång så, att alla har vi varit små och alla har vi varit i den situationen att vi behövt fråga om saker men liksom inte vågat.

Så skall det inte behöva vara.

Fatta pennan. Skriv till SMFF, Box 100 22, 600 10 Norrköping.

2

Nybörjarmaterial.

Har pren, på Modellflygnytt ungefär från årets början och funnit att den består av tävlingsreferat med prislister, annonser, insändare och långa teoretiska utläggningar för specialister. Med andra ord inte mycket för en nybörjare eller vanlig söndagsflygare. Jag ser fram emot lite mera nybörjarmaterial i skriften, för alla är vi ju inte experter som sysslar med modellflyg, eller hur..

Hälsningar
Berndt Berg
Fack 57
620 16 Ljungarn

FÖR DOM YNGSTA

LITE BESVÄRLIGARE ÄN PAPPERSSVALOR

I det här numret av Modellflygnytt börjar en liten serie med modeller som från början hittats på för att passa för klubbarnas yngsta medlemmar och för elever i grundskolans mellanstadium som vill använda en håltimme eller en del av lunchrasten för att bygga ett enkelt modellplan.

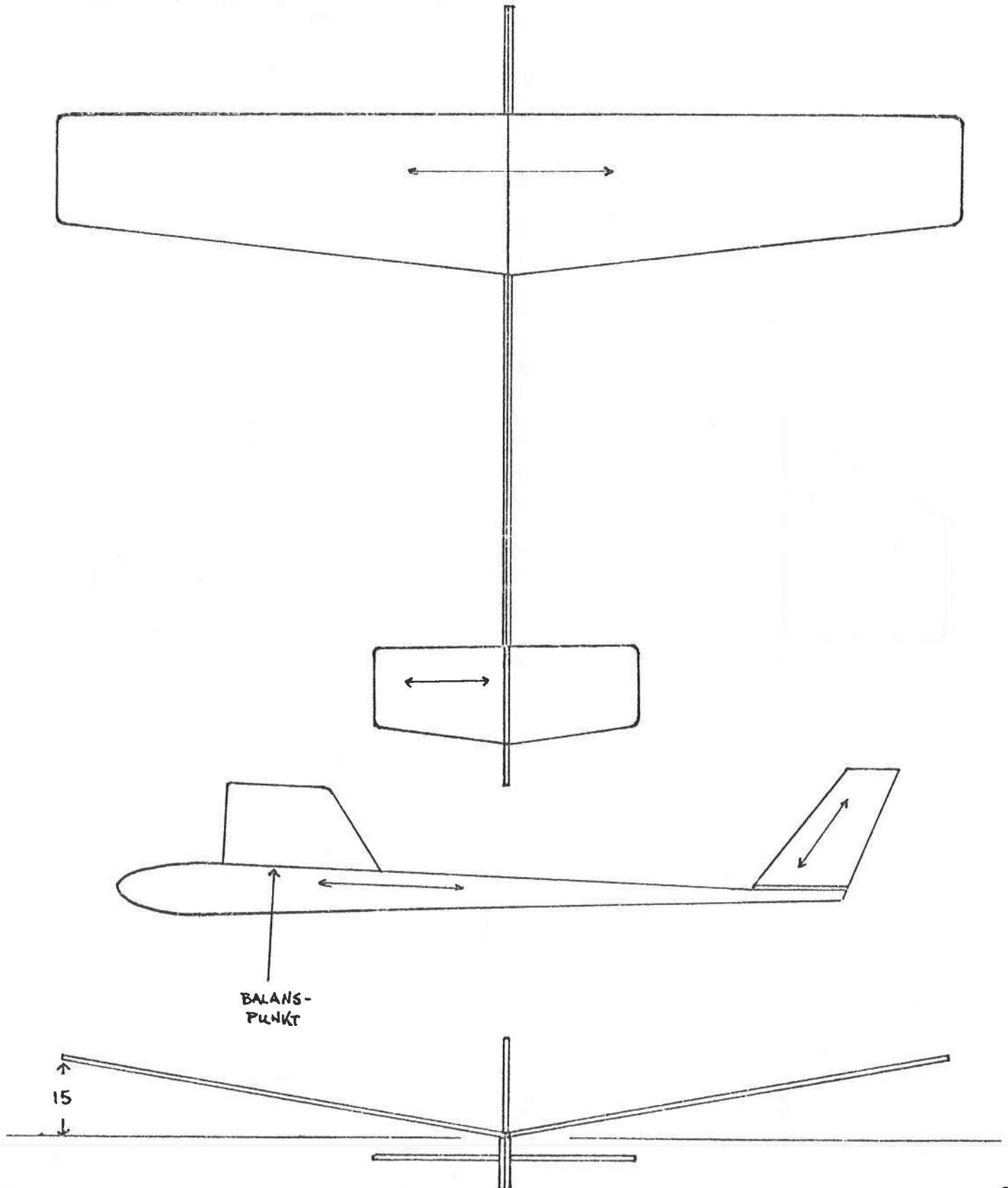
Det har emellertid visat sig att många äldre och mer erfarna modellflygare också gärna bygger en sådan här enkel modell, medan limmet torkar i någon annan fantastisk konstruktion.

De två plan som kommer här är gjorda för att flyga med inomhus eller i mycket lungt väder. De skall inte lackas eller målas, så de tål inte att bli våta. Materialet är 1 mm balsaflak. Om man bara har 1,5 mm flak, så kan man putsa dem tunnare med ett nollans sandpapper (inte grövre) på en kloss. Om man absolut vill bygga med 1,5 mm tjockt virke, bör man förstora alla mått på ritningen 1,5 gånger. Då får man modeller som går att flyga med, om det också blåser lite grann.

Ritningarna visar hur delarna till planen skall se ut i full storlek för att man skall flyga inomhus. Vingarna blir alltså lite kortare än vad som syns på ritningen, där man ser bitarna rakt uppifrån, eftersom det är V-form också.

vi börjar med SEGELFLYGPLANET

Vingen består av två flakbitar, som formas precis efter ritningen. Var noga med att göra skarven i mitten tät och stark. Lägg ena vinghalvan på ett plant underlag och lägg en 3 cm tjock träkloss eller liknande under spetsen på andra halvan, medan limmet torkar. Putsa kanterna lite rundade. Använd nollans sandpapper.

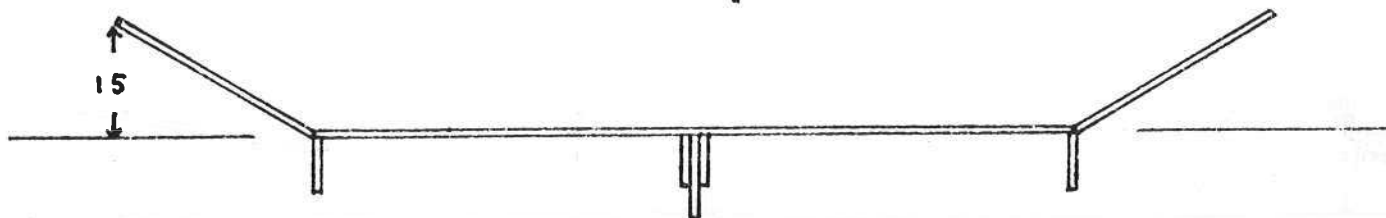
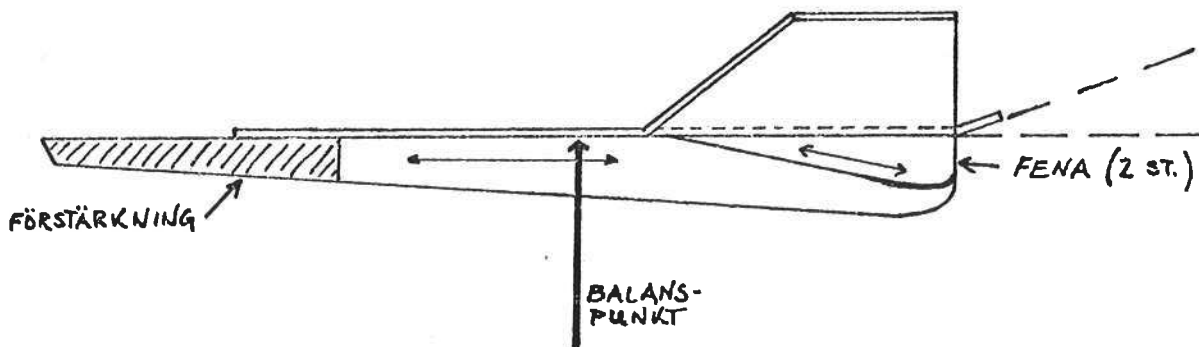
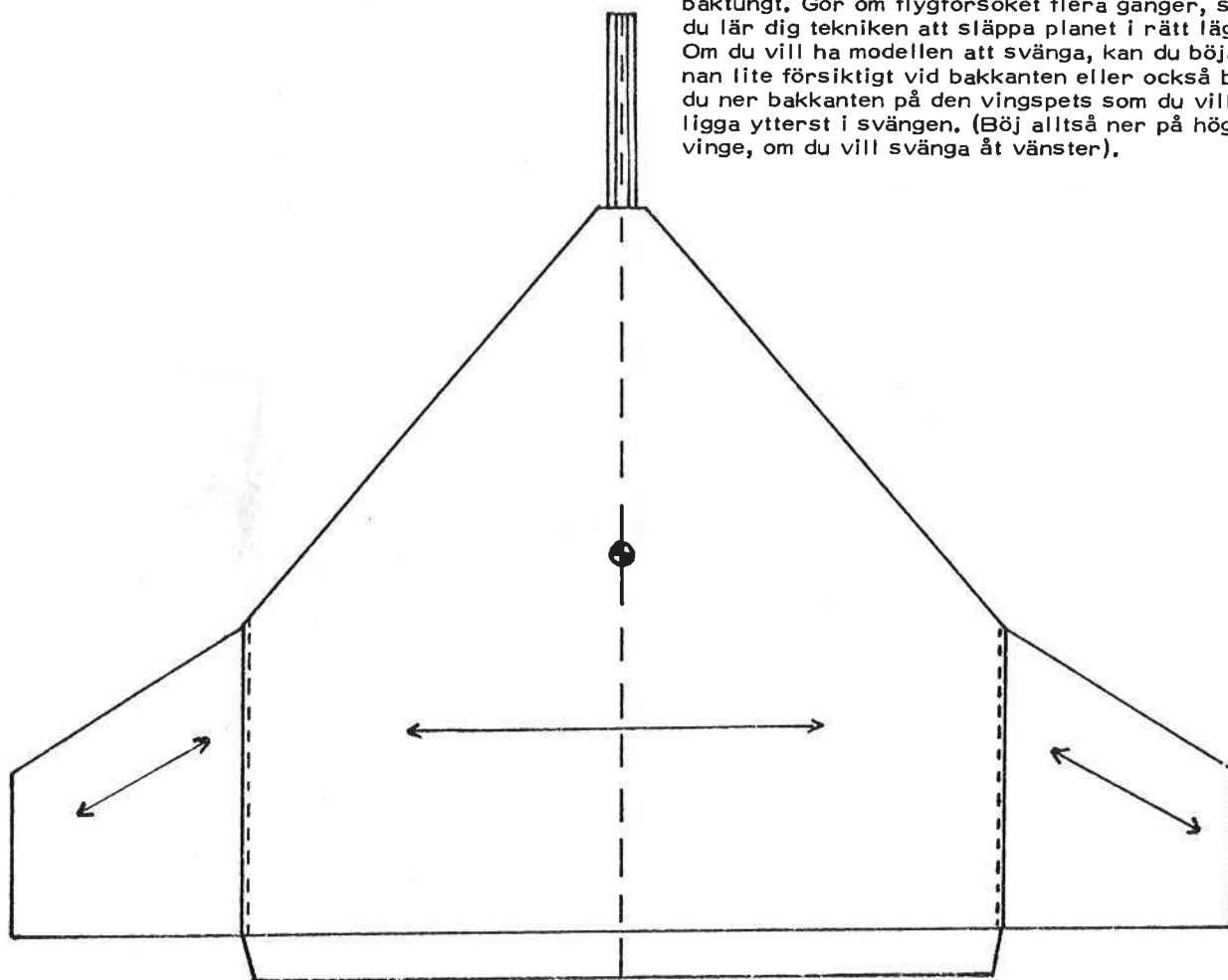


Stabilisator och fena är alldeles plana. Pilarna på ritningen visar hur fibrerna i träflaket skall gå. Putsa med sandpapper och limma ihop stabben med fenan så att de bildar rät vinkel, när man ser dem rakt bak- eller framifrån.

Kroppen består av två alldeles likadana flakbitar som limmas samman hela vägen från nos till stjärtspets. Sedan limmet torkat, rundar du kanterna lite försiktigt med sandpapper, men rör inte kanterna, där vinge och stabilisator ska limmas på. Limma fast vingen och försök få den att sitta precis som på ritningen. När limmet håller vingen i läge, kan du fästa stabbe och fena på plats med lim.

Avvägning. Du behöver antagligen tyngd i nosen för att planet skall balansera, då du håller det under vingarna, där pilen på ritningen visar. Använd gärna modellera, som är lätt att minska eller öka efter behov. Har du inte sådan, kan du limma fast små tyngder, pappersklämmor eller nålar i nosen.

Flygning. Håll modellen i kroppen under vingen och släpp den med lite flygfart i luften. Nosen ska peka en aning neråt, när du släpper modellen och du får inte kasta hårt i första flygförsöket. Om modellen dyker, kan du ta bort lite nosvikt, om den i stället höjer nosen och guppar fram i luften, har du antingen kastat för hårt eller också är planet baktungt. Gör om flygförsöket flera gånger, så att du lär dig tekniken att släppa planet i rätt läge. Om du vill ha modellen att svänga, kan du böja fenan lite försiktigt vid bakkanten eller också böjer du ner bakkanten på den vingspets som du vill ska ligga ytterst i svängen. (Böj alltså ner på höger vinge, om du vill svänga åt vänster).



DELTA VINGEN

Mittvingen är alldeles plan och göres precis som på ritningen. Yttervingarna har annan fiberriktning och skall dessutom vinklas upp, så att spetsarna ligger 15 mm högre än mittvingen under hoplimningen. Längst bak på mittvingen sitter ett litet höjdroder, som skall vara uppböjt enligt ritningen. Gör rodrer av samma virke som mittvingen och limma fast det. (Om du vill ha ett rörligt roder, kan du göra det av tunn kartong). Ute vid knäckarna på vingen sitter små fenor, som du ser streckmarkerade på vingritningen.

Kroppen består av en bit 1 mm flak, som skärs till efter ritningen (där du ser planet från sidan) och limmas fast mitt på vingens undersida. På både höger och vänster sida i nosen skall det sitta förstärkningar (snedstreckade på ritningen), som ger både nosvikt och stadga åt kroppen. Limma dit dem.

Avvägning och flygning görs på samma sätt som med segelflygplanet, så det bör gå ganska lätt.

Lycka till! Du får fler ritningar och beskrivningar se'n.

Calle Sundstedt

LINFLYG

VM FORTS.

TR-int VM 1974

Inför ett VM eller EM är det alltid stor spänning om hur resultaten skall gestalta sig. Det är ju då som alla får tävla på lika villkor, samma domare och lika väderförhållande. Innan kan man läsa i olika modelltidningar om de mest fantastiska tider som uppnåtts i olika tävlingar. Vi svenskar trodde väl att vi närmast oss toppen lite genom att ha lag nere på tider mellan 4:20-4:30 vid ett flertal tillfällen här hemma. Dessa tider var då mycket bra jämfört med VM-72 i Helsingfors. Vi var naturligtvis inte så naiva att vi inte trodde de andra hade förbättrat sig något, men när vi här hade förbättrat oss nästan 30 sek så kunde väl inte de som låg nere på 4:20 då ha förbättrat sig lika mycket. Visst hade vi vetskap om fina tider utförda av Ryssar, Östernikare, Finnar mm, men det ville vi ju se dem göra om här inför våra ögon i så fall. Vad hade då hänt under 2 år. Förslaget om 4cc tankar hade ju avslagits, skulle Ryssarna möjligtvis nu flyga 50 varv? Bugl hade tydligen sålt en hel del motorer för de visade sig vara de vanligaste förekommande. Ryssar hade sina TMA och Tjecker sina MVVS, några höll sig fortfarande till Super Tigre med en del egna modifieringar. Rossi hade man ju hört talas om men de var ändå inte så vanligt förekommande. Beträffande byggen av modeller så verkade man ha försökt att få dem så lätta som möjligt, många hade modeller vägande 430-450 g.

Bartel hade som vanligt sina alster längst fram på de flesta modeller. Där fanns typ Fischer-Nitsche, typ Bugl-Baumgartner osv samt till sist dessa "Groupers". Fungerade de bra i speed måste de även fungera i TR tycktes man ha resonerat. Det stämde bra för att det talades om fartökningar som kunde sänka tiden med 10-15 sek. Här fick man nu bara se till att styrförmågan inte blev lidande, vilket en del inte hade lyckats med. Som vanligt var det de bästa som hade dem och de misslyckades ju inte. Så fann ju de tre lagen som kommit samma dag som träningen började och som varit utan kontakt med utvecklingen i andra länder. De hade trots att läget var desamma som de senaste VM tävlingarna, där finalerna var vikta för dem. Från Sovjet kom de visst. De var nu mycket skärade av de träningstider som presenterades. Från 1972 års lag bestående av Onufrienko-Sapovalov, Krasnoroutski-Kramarenko och

Timofeev-Plocins där förste man är mek och andre pilot hade man ändrat till ett gammalt och intakt samt två nya kombinationer. Här var nu Onufrienko-Sapavalov, Maslov-Plocins och Babicev-Bebesko. Det är ju sådana killar som varit med förr också. Beträffande laget Maslov-Plocins sades att man på plats bytt piloter och utnyttjade Plocins erfarenheter i TR-cirkeln när han ändå var här för att flyga Stunt. Man vågade inte i den hårda konkurrensen låta den nya oerfarna piloten få prova sin förmåga. Beträffande Krasnoroutski ryktades det att han fått sluta med tävlandet utomlands som straff för att ha svikit sitt land när han sålt och bytt bort sina motorer 1972. Det finns ju 4 st TR-motorer fillverkade av honom i väst. En här i USA:s händer, 2 st i Raimo Annipalos och en i Verner Siggards.

Ryssarna gjorde på sin träning ett starkt intryck trots avsaknad av Groupers, man vågade inte sätta på dem så här i sista stund. På träningen var det många som låg på farter under 23 sek, vilket bara förr ryssar klarat av, men man såg också whipping med i bilden. Var juryn uppmärksam med detta så skulle nog deras farter sjunka.

På de 15 minuter som stod till förfogande för svenskarnas del visade alla tre lagen goda takter, säkrast var dock Larsson-Rylin trots sin nya Rossi. Hemma hade man inriktat sig på att under VM använda sig av sina Super Tigre som kraftkälla i modellerna. Guffy-Härne hade dock lyckats med en omgjord Rossi till dieselversion och man fick en ide att kanske passa på att prova själva. De fick sin motor på torsdag och därigenom fick Härne ställa sig vid svarven på fredagen och göra de nödvändiga delarna på lördagen och hade allt klart till söndag då man kunde köra in motorn och provflyga den. Den gjorde genast 23:5 sek i 35-38 varv och bara det var bättre än deras Super Tigre klarade av. Normalt sätt skall man väl inte göra en sådan här övergång till nytt motormärke i sista stund, men det var en chansning som skulle visa sig hålla. Mycket väl tack vare deras rutin.

Vi hoppades att även Pontan-Winkler och Bengtsar-Böhlén skulle kunna göra sina tider under 4,30, vilka man gjort hemma. Det skulle kanske kunna placera Sverige bra i lagtävlingen.

Många lag använde sig av Bugl motorer med olika framgång. Det visade sig att ju mer man kände Paul Bugl desto bättre gick motorn. Man gör som så att om inte motorn går bra så sänder man den till honom för justering och så provar man igen när den kommer tillbaka. Detta håller man på med några gånger tills man är nöjd med motorn. Känner man honom däremot inte så får man inte den servicen pga att han har så mycket att göra så han får välja sina hjälpinsatser efter lagens kvalifikationer.

Första omgången

Heat 1, Med Annipalo-Fagerström, Belgierna Dehez-Dessaucy och Polackerna Wasik-Rosinski, fick inleda TR-tävlingarna. Annipalo tillbringade hela sin tid med att försöka starta en trilskande Rossi. Denna lyckades han inte få igång så där blev det ingen tid. Det Belgiska laget flög med sin hentillverkade motor och tydligen mycket spetsiga spinner. Denna fick han göra en mycket smärtsam bekantskap med, då han i deras första landning stoppade den studslandande modellen med handflatan. Omtankningen gick i alla fall bra och även den andra men då med en trasa om näven. De fick heatets enda tid 4,52, därför att Polackerna fick styrproblem med touch-and-go som följd samt en kvadd som gjorde att de blev diskade. Belgarna hade då i alla fall passerat 50 varv varför de fick fortsätta.

Heat 2, skulle ge besked om Hodkins-McCollum USA skulle lyckas lika bra som i förra VM. De flög tillsammans med Ilg-Schwarz Västtysk och Duran-Carraaco Cuba. Cubanerna kom nu bara 5 varv innan de fick bryta. Ilg-Schwarz gjorde

ett bra heat med fina omtankningar och fick 4,40. Deras flygtid på 10 varv låg på ca 25 sek med HP. Hodkins-McCollum valde att använda sig av sin TMA motor de bytte till sig -72 i sin 600 g modell. Reservdelsfrågan visar sig vara svår med Ryska motorer utanför Ryssland. Detta visade McCollum när hans högerhand gick som en länkvinge vid starterna av den alltför slappa motorn. När 10 varvs tiden på 22 sek jämfördes med 10 varv inkl 2:a omtankningen och blev 45 sek förstår man vad de förlorade i tid, ändå fick de fina 4,22. Detta visar också att man inte har någon bättre motor att tillgå när ARM:en slutade tillverkas.

Heat 3 innehöll VM:s andra kvinnliga deltagare, nämligen äkta paret Kant-Kant Holland (de vann Hollands VM uttagning) samt Borer-Fritschi Schweiz och Nelson-Mearns USA. Cristine Kant blev tvungen att göra en snabb nedtagning i första landningen med den påföljd att vingen sprack och modellen gjorde en wingover efter omstarten med kvadd som följd. Där slutade tyvärr hennes första VM-heat efter att ha fått mycket applåder efter ett tufft pilotarbete i cirkeln. USA:s lag fick en modell med överkomp att klara 100 varv på 5,00 med sin K&B. Heatsnabbast blev Schweizarna på 4,34 med sin PB-drivna lätt-startade modell.

Heat 4 kunde inte fullföljas genom att det Ungerska paret Mohai-Kuti kolliderade med Spanjorerna Pulido-Pastor, när de förstnämnda släppte iväg sin modell efter första omstarten utan att se sig för. Denna malör diskvalificerade Ungrarna och när samtidigt Spanjorernas modell blev förstörd kunde inte heller de fortsätta. Tredje laget i heatet, Visser-Buys, Holland blev därför tvungna att avbryta när de inte hunnit 50 varv. De fick tillsammans med Spanjorerna omflygning. Alla använde sig av Bugl-drivna modeller.

Heat 5 skulle nu visa om de holländska bröderna Metkemeyer kunde göra en bra tid, vilket de gjort i tidigare tävlingar. De flög tillsammans med Borer-Giger Schweiz och Lucev-Lucev Bulgarien. Metkemeyer fick snabbast upp sin modell, som flög säkra 23,5 sek/10 varv. När modellen ånyo släpptes iväg efter en 6 sek omtankning, stannade motorn och Rob fick hämta den för en ny start. På detta förlorade de 10 sek och när sedan resten av deras heat fungerade perfekt skulle de haft bättre sluttid än 4,27. Det Schweiziska laget hade en kort modell med V-formad stabbe och ett mycket dåligt placerat landställ. Detta medförde att deras Rossi blev svårstartad i varje omtankning genom att motorn blev kall när planet studsade fram till mekanikern. Motorn gick annars bra när den blivit varm och flygfarten låg på 22,5 sek. Bulgarierna liksom Metkemeyer med PB motor gjorde en jämn och bra flygning med 4,39,5 som slutresultat.

Heat 6 bjöd på bli två namnstarka lag, Tjeckerna Trnka-Drazek, Ryssarna Plotsin-Maslov samt Bulgarierna Jordanov-Stancev, Trnka-Drazek flög som vanligt tufft och med sina i sista stund tejpede linor hade de styrproblem. Detta medförde att de för att undvika markkontakt höll sig på för hög flyghöjd, som medförde 3 st varningar = disk, som följd. Här tog juryn inte någon hänsyn till hemmaplan och värddnation. Bulgarierna trasslade till det för sig när de efter andra omstarten ofrivilligt stängde av. I påföljande omstart gick modellen in och heatet var slut efter 67 varv för deras del. Ryssarna hade fått ta till sin reservmodell efter att på träning ha flugit av vevaxeln i luften. Detta orsakade ytterligare daller i deras nerver och det märktes tydligt när de bara lyckades få ut 24-25 varv i sitt heat med 4,28,2 som sluttid. Det här var inte likt ryska TR-flygare.

Heat 7 hade också ett Tjeckiskt lag med Votjпка-Komoruka samt ett Bulgariskt Tinev-Rashov. Dessa tillsammans med Italiens de Angelis-Massarì skulle se vem som snabbast klarade 100 varv i detta heat. Det blev Bulgarierna som efter ett mycket bra arbete fick tävlingens första tid under 4,20 nämligen 4,17,5. Deras Bugl-försedda modell låg på en flygfart av 23 sek med snabba omstarter. Italienerna kämpade med en dåligt inställd

Bugl hela heatet. Antingen för varm eller för kall. Tjeckerna stängde sin motor ofrivilligt 2 ggr efter 2:a omtankningen och fick därefter driftsproblem med sin MVVS som följd och sluttiden 5,20,2.

Heat 8 skulle släppa fram det första Svenska TR-laget för dagen, nämligen Bengtsar-Böhlín (Team BB), samt Fransmännen Enfroy-Billon och Rumänerna Nagy-Mesaros. De två senare lagen var vänliga att vänta med att diskas för fot utanför cirkeln vid landning, tills Team BB klarat 50 varv och fick fortsätta ensamma. Det verkade vara lite nervositet i deras uppträdande. Gösta gjorde långa omtankningar och hade motorn lite överkompad tillsammans med ett lustigt platsbyte, för att ett annat cirkelsegment föll honom bättre i smaken, än det han hade. Mats hjälpte till med några glidvarv och 2 varningar. Detta gjorde att deras sluttid endast blev 4,53,9. Vi hade nog väntat oss lite bättre resultat av deras nästan helt självtillverkade K&B. De försäkrade oss supportrar att de skulle visa bättre taktik i nästa omgång, och var så säkra på saken att Gösta slog vad med en flaska Vodka. Med vetskap om detta och vad de visat hemma kändes det lugnare.

Heat 9 innehöll en av VM:s lustigkurrar, Dave Rudd, en mycket glad och pratsam engelsman. Man glömmer inte hans spex på banketten i första taget. Han började sin modellflygverksamhet som fri-flygare men enligt egen utsago tröttnade han på att springa och jaga bortflugna modeller och när han sedan bröt foten under en sådan jakt var måttet rågat. Det blev linflyg istället. Han håller fast vid Super Tigre och har till den gjort en egen insugningstrumma. Detta gör att motorn klarar 33 varv. De som såg hans flygning var nog av den uppfattningen att han som alla andra har avstängare. Men så är inte fallet och landningarna var ändå helt perfekta. Det här utövar han med sin mek Richard King. Med påsatt lintejp i sista minuten slog de sitt gamla personliga rekord ordentligt och fick 4,25,5 Bra gjort. Heatet bestod förutom engelsmännen av Ungrarna Lerf-Burik, som med sin Moki modell fick 4,59,7 och polackerna Galowski-Ziemniak 5,11,1 med en PB-driven modell.

Heat 10 samlade många intresserade åskådare runt cirkeln, då det innehöll ryssarna Babichev-Bebesko, Österrikarna Gürtler-Baumgartner och Östtyskarna Krause-Fauk. Östtyskarna tog sin Mats ur skolan efter 53 varv då deras modell bara ville flyga 1 varv på varje omstart. Ryssarna flög snabbast, 27,5 sek flygfart, men när det åtgick tio slag för att starta motorn i omstarterna blev slutresultatet endast 4,20,8, vilket inte är något övertygande resultat för ett ryskt lag. Vad hade tagit åt ryssarna i det här mästerskapet. Desto bättre skötte Österrikarna sig och med en flygfart på 23 sek tillsammans med snabba starter fick de tiden 4,11,8, trots 2 varningar för wipping vid omflygning, tävlingens hittills snabbaste tid nådde de med sin PB-försedda Moskito modell, exakt kopia av Bugl:s ekipage. Ja se dessa österrikare. Baumgartner är för övrigt en av de snabbaste mekar som finns att skåda.

Heat 11 innehöll det 3:e ryska laget Onufrienko-Sapavalov, Italienerna Onesti-Pirazzini samt Polackerna Salach-Jozwiak, polackerna var det sämre laget och flög runt sina 100 varv utan att tilldra sig något större intresse på 5,30,4. Roligare blev kampen mellan den ryska och italienska piloten. Den ryska modellen gjorde 22 sek/10 varv när han inte blev hindrad, annars låg han på 23 sek. Italienska modellen gick ganska bra och detta gjorde att han kunde bromsa ned den ryska piloten. En naturlig följd av det var att motorn blev lite överhettad, omstarterna tog då ca 12 sek. Det är för mycket för att vara ryskt mek arbete. De fick i alla fall 4,17,2 och Italienerna 4,35,8. Det här var vad som hände även de övriga ryssarna, de stängdes av långsammare piloter och fick därigenom för varma motorer, som blev svårstartade. Trots dessa ibland lite väl hårda stängningar flyger de ryska piloterna otroligt snabbt, ingen wipping. De är nog de enda som kan flyga tre lag tillsammans utan att någon blir bromsad, vi mindes

ju deras träningsflygning där alla låg på flygtider på 22 sek och motorerna gick klockrent med snabba omstarter.

Heat 12 bjöd på Engelsmännens topplag Heaton-Ross med en Buglförseidd lättviktsmodell samt Hasling-Rivold Danmark och Bader-Kaul Västtyskland. Engelsmännen gjorde ett mycket övertygande arbete. Modellen flög 10 varv på 23-23,5 sek och startade på första slaget, detta gav dem fina tiderna 4,15,6. Bader-Kaul föredrog en HP 15 för sin del. Med snabba omstarter även här och bra flygfart fick de 4,23,6. Hasling fick utnyttja sin elektriska avstängare redan efter 2 varv då hans Rumpel Rossi blivit för varm. Vid omstarten fick Rivold propellern att lossna och det var slutflöget för deras del. Denna avstigning i så tidigt skede hjälpte naturligtvis de båda andra till deras fina tider.

Heat 13 släppte in de våra i form av Larsson-Rylin i cirkeln samt det engelska brödra-paret Tribe och USA:s Fischer-Oesterle. Heatet var till en början väldigt jämnt då alla kom iväg snabbt och flög lika fort, det skulle visa sig att Rylin, trots att han inte var längste piloten, med sin berömda "Bananstil" tog kommandot i cirkeln. När sedan Uffe gjorde fina omstarter gav de de andra ingen chans att få sina motorer att hinna svalna i fartvinden. De fick överkompsproblem som en naturlig följd. Tiderna blev därför bara 4,56,5 för Tribe Brothers och 5,19,4 för USA. Göran fortsatte som sagt sin strönga flygning trots 2 varningar och var nere på nytt personrekord när de passerade 100 varvsmålet på fina 4,23,6 i avsaknad av sådana hjälpmedel som groupers. De hade ju å andra sidan sin rutin och den mycket lovande Rossi de införskaffat alldeles innan nedresan. Behöver det sägas att de svenska supportrarna glädde sig åt denna framgång.

Heat 14 visade det andra danska laget, Siggard-Bobjerg, vilka valt att använda en Rumpel Tigre i en helt vanlig balsammodell utan klädsel av aluminiumfolie. De fick som många andra lov att ta ned modellen för omjustering och därmed en extra omstart. Flygtid på ca 24 sek och snabba omstarter gav dem sluttiden 4,28,6. Tillsammans med dem i cirkeln var Österrikarna Fischer-Nitsche dvs då använder man sig av en PB i en Moskito och längst fram en Bartelpropp typ Bugl (att man sedan har designat en egen propeller är ju en annan sak). Trots detta fick de bara 4,30,7. Ungrarna Ratkai-Narady utgjorde slutligen tredje lag. Diverse driftsproblem gjorde att de bara fick 6,14,8.

Heat 15 skulle visa vad Mr motor Paul Bugl himself skulle kunna åstadkomma tillsammans med sin snabbmekande mekaniker Straniak, Österrike. Där fick vi också se det tredje svenska laget Pontan-Winkler med sin Super Tigre X-15 modell. Cubanerna Benitez-Agraz. Cubanerna kämpade med sin MVVS så gott de förmådde och fick med sin dåligt inställda motor 5,21,1. Bugl var uppenbart nervös inför alla förväntansfulla åskådare. De ville se vad hans eget ekipage skulle kunna åstadkomma. Modellen gick fort 22,5 sek och omstartades med mycken snabbhet av Straniak. Trots det fina heatläget förivrade han sig med att i onödan whippa sin modell. Domarna var här konsekventa och lät den tredje lampan tändas, vilket betydde diskning. Det var en mycket upprörd Bugl, som efter heatet tyckte att han blivit orättvist behandlad. Han lär visst annars få whippa i den utsträckning han vill på andra tävlingar. Svenne fick alltså slutföra sitt heat i ett bra läge, endast kubanen gjorde honom sällskap. Modellen hade gått bra och Björne gjorde fina omstarter så allt såg ut att fungera fint. Svenne tog nu till en egen gångvariant i cirkelns mitt som även höll på att diska honom. Nu fick han endast 2 varningar och sluttiden 4,31,4.

Heat 16 med Tyskarna Brendel-Glodek och deras snabba 520 g modell med en 25 varvs Rossi. Kubanerna Estrada-Hurlado kämpade som vanligt med MVVS. Deras Fighting Spirit kan man inte klaga på och det är roligt för utvecklingen att de alltid sänder så manstarka lag till VM. Nu fick

Estrada-Hurlado omflygning när de ej hunnit med 50 varv. Då Schweiz tredje lag med Borer-Studor vilka även ingick i heatet fick lov att bryta med sin Bugl drivna modell. Tyskarna klarade heller inte av sitt heat med sin lite svårstartade Rossi och orsaken var 3:e varningen.

Heat 17 var det första av tävlingens två sista två-lags heat. Tjeckerna Saffler-Kodytek mötte här Italienarna Fontana-Amodio. Tjeckerna fick här lov att ta till 3 omstarter och när de samtidigt inte var av snabbaste art så fick de 4,39,3. De hade en flygfart på 23 sek och lyckades skaffa sig 2 varningar. Fontana-Amodio hade inför detta VM skolat in sig på Bugl för att göra en stark Team-comback. De fick lov att göra en komjustering och detta orsakade den sista omtankningen på 95:e varvet. De syntes på deras arbete att de inte glömt bort handgreppen i alla fall. Sluttiden 4,29,6 skulle de säkert kunna förbättra i nästa omgång.

Heat 18 innehöll ett mycket nervöst lag, Finnarna Nore-Ekholm. De hade på träningsfältet provflugit med sina ihoptejpade linor och blivit klockade för en flygfart av 19,8 sek, då Nore också fick igång motorn på andra slaget såg det verkligen ut att kunna bli bra resultat. Det här var någonting som spred sig som en löpeld och överallt talades om vad Nore-Ekholm hade presterat. Själva erkände de att allt hade fungerat för bra här nere för att det skulle kunna lyckas. Samma motor hade de flugit med hemma och då hade den inte gått bra, lintejpningen de satt på här gjorde så klart sitt till men ändå!

De hade nu sin stora chans att komma med VM:s största bomb. I ett tvåmansheat tillsammans med Fransmännen Delor-Surugue, där de senare hade problem med inställningen av motorn och fick bara 6,00,5. Nore fick iväg sin modell med första slaget och de såg ut att fungera bra. Men tyvärr började motorn att låta ansträngd redan på andra varvet och Raffa blev tvungen att stänga den och gå ned för komjustering efter 5 varv. Deras Rossi kom igång igen och upp för att fortsätta jakten på de 100 varven, men här hade man nu förlorat ca 10 sek. Nästa omtankning klarade Nore av på 5 sek och två slag. Farten låg nu på 22 sek, vilket gjorde att sluttiden inte blev bättre än 14,19,7. Det var två lite besvikna nordbor som lämnade cirkeln.

I sista heatet för dagen fick Visser-Buys Holland tillsammans med Pulider-Pastor Spanien och Kubanerna Estrada-Hurlado sina omflygningar. Spanjorerna blev här diskade för att piloten satte ut sin fot för tidigt ur cirkeln. Holländarna blev färdiga efter 4,31 med sin Bugl/Turtle kombination och Kubanerna fick 5,25,1.

Andra omgången

Heat 1 hjälpte inte Danskarna Siggard-Bobjerg att få en bättre tid. De fick lov att ta ett extra stopp för kompändring efter 18 varv och därigenom fick de bara 4,35,9. Ungrarna Mohai-Kuti, som diskats i första heat fick nu tiden 4,54 med sin PB motor och Kubanerna Estrada-Hurlado lyckades inte få bättre resultat än i första heat.

Heat 2 med Holländarna Kant-Kant, Italienarna DeAngelis-Massari och USA:s Nelson-Mearns bjöd inte på något större intresse. Det ända var väl att Fru Kant flög in parets reservmodell på 5,23,5 och blev därigenom heatsnabbast.

Heat 3 gav Ungrarna Ratkai-Nvarady en chans att förbättra till 4,54,8 med 2 varningar samt snabba omtankningar. Engelska bröderna Tribe misslyckades med sin motorinställning och fick bara 5,35,5. Frankrikes Adrot-Bellelle med en 25 varvsmodell fick sin enda tid 5,25,3.

Heat 4 hade Danskarna Hasling-Rivold, Tjeckerna Saffler-Kodytek och Holländarna Visser-Buys i cirkeln. Danskarna gjorde ett bra heat men med motorn lite varm på slutet i varje tank blev inte tiden bättre än 4,29,2. Holländarna fick lov att dra sig ur när deras avstängningsanordning började krångla. Tjeckerna hade diverse inställningsproblem och fick därigenom endast 5,00.

Heat 5 skulle visa om Winkler-Pontan skulle förbättra, nu i ett heat med Tyskarna Brendel-Glodeck och Österrikarna Gürtler-Baumgartner. Österrikarna visade sin klass igen med 4,13,6. Brendel-Glodeck fick fart på sin 25-varvs Rossi och kom in på 4,28,5 medan det däremot trasslade för Pontan-Winkler. Med en extra omtankning och motorn utan större gnista kunde de inte få bättre än 4,54,2 tyvärr. Ändå kämpade Svenne och Björne väl för att lyckas, men det var tydligen inte deras dag.

Heat 6 blev däremot ett glädjeämne för den svenska truppen Larsson-Rylin gjorde åter en fantastisk insats och förbättrade till 4,19,4 efter ha flugit ifrån Finnarna Arnpalo-Fagerström och Österrikarna Fischer-Nitsche. Raimo fick den här gången igång motorn men sluttiden blev bara 5,11,2. Österrikarna fick en extra omtankning i samband med inställningsproblem och därigenom tiden 4,47,5. Uffe och Göran nekade hjälpen från övriga svenskar med att montera groupers på sina linor till heatet. De ville satsa på säkerhet och det var väl för sig rätt, men tänk om de hade tjänat ca 10 sek med groupers... De följde sedan tävlingen med stort intresse för nu låg de på 5:e plats och i semifinal men 12 heat återstod. Oavsett hur det gick så var deras prestation fantastisk.

Heat 7 var ett verkligt toppheat, tävlingens bästa. Med USA:s Hodgkins-McCollum och deras snabba TMA tillsammans med Bugl-Straniak och deras Bugl samt Bulgarerna Tinev-Rashov också med Bugl. När han nu inte blev diskad visade Bugl att de är ett lag att räkna med. Endast en varning fick han under deras 4,09 tid i cirkeln. De var klara för Semi utan tvekan. TMA motorn var svårstartad nu också och tillsammans med en komjustering i andra omtankningen blev det 4,23,2, sämre än deras första tid. Tinev-Rasov däremot gjorde ett fint heat och förbättrade med 1,5 sek till 4,16. De var troligen också klara för Semi.

Heat 8 blev ingen möjlighet för Ryssarna Sapovalov-Dnufrienko till att förbättra sin tid från första heat. De diskades när de efter första omtankningen kom i en tillrasslad situation tillsammans med tjeckerna Votypka-Komurka. Ryssar på väg upp, Tjecker på väg ned för landning resultatet blev två kvaddade modeller. Bröderna Lucev Bulgarien fick därigenom omflygning tillsammans med Tjeckerna.

Heat 9 bjöd inte på några stortider. Italiens Onesti-Pirazzini fick 5,14. Tyskarna Bader-Kaul lyckades heller inte bättra, fick bara 4,36,8. Tredje lag i heatet Östtyskarna Krause-Fauk fick däremot sin första tid med sina 4,49,6.

Heat 10 blev tävlingens snabbaste. Vänsterhandsflygande Heaton flög modellen i mål på 4,05,5 efter perfekta 4-5 sek omtankningar och 22-22,5 sek flygningar. Tjeckerna Trnka-Drazek tog sig i kragen för att visa hemmapubliken att de tillsammans med en MVVS är en bra kombination. De måste man ju säga att de är då de med en 25 varvs modell tar sig till Semifinal på 4,13. Polackerna Wasik-Rosinski lyckades med sin 25 varvs Rossi bara nå 5,01,6.

Heat 11 väckte inte något större intresse när Polackerna Galkowski-Ziemniak diskades när deras modell gick in i cirkeln. Diskades gjorde också Fransmännen Delor-Surugue när Delor trampade utanför cirkeln. Ungrarna Lerf-Burik lyckades i alla fall följa på tiden 5,53,5.

Heat 12 kunde nu avgöra om Larsson-Rylin, för tillfället på 7:e plats och med i Semifinalen, skulle flyttas ned ett pinnhål av Ryssarna Babicev-Bebesko. Ryssarna hade lottats in tillsammans med Schweizarna Borer-Fritschl, vilka hade problem med en överkompad motor men fick ändå tiden 4,30. Kubanerna Bentez-Agraz kämpade sig imål på 5,59,3. Ryssarna var först iväg och låg sedan på en flygtid av 23 sek. Omtankningarna gick fint. Göran drog en lättnadens suck när de klarat sig med 1 sek tillgodo på dessa Ryssar, som fick tiden 4,20,4.

Heat 13 var också en pärs för Larsson-Rylin när bröderna Metkemeyer gjorde ett fint heat med god fart och fina omtankningar. De sex tiondelarna som räddade svenskarna låg i den 7 sek omtankning de hade i första omtankningen. Tiden de fick var 4,20. Belgarna Delhez-Dessaucy förbättrade sig själva till 4,47,7. Tyskarna Schwarz-Ilg diskades när de gjorde sin första omtankning i samband med att modellen tappades i plockningen.

Heat 14 bjöd på sevärdheter på i och utanför cirkeln av Engelsmännen Rudd-King som gjorde ånyo ett perfekt heat med sin Super Tigre-försedda modell utan avstängare, 4,19,6 blev deras lön för mödan och ett nytt fint personligt rekord. Utanför fick vi se Göran ånyo kämpa i förtvivlan att klara påfrestningarna till han fick veta att det var två tiondelar som klarade dem den här gången. Bulgarna Jordanov-Stancev i samma heat fick tiden 4,45 med sin Super Tigre. Tredje laget i heatet bestående av Borer-Giger Schweiz fick 5,29,5.

Heat 15 var nu Bengtsar-Böhlins stora chans att revanschera sig för den inte så fina tiden i första heatet. De skulle också med en fin tid försöka få in Sverige på medaljplats i lagtävlingen. Detta blev tydligen för stor nervpers för dem för Mats fick 1 varning för felaktigt sätt att gå i cirkeln, men annars såg det bra ut och första omtankningen gick snabbt och fint. När det blev dags för andra omtankningen klickade det tydligen för Mats blev utanför cirkeln med foten och blev naturligtvis diskad. Detta brukar de ju inte göra hemma. Det var synd för här hade de chansen då Spanjorerna Pulido-Pastor fick in modellen i cirkeln efter första omtankning och det var då ett tvåmansheat. När Mats och Gösta diskades då Polackerna Salach-Jozwiak inte hunnit 50 varv fick Polackerna i en omflygning ny chans.

Heat 16 med Rumänerna Nagy-Mesaros 5,04,8 och Frankrikes Enfroy-Billon diskvalificerade samt Schweizarna Borer-Studer på 4,25,4 väckte i alla fall inte något större intresse.

Heat 17 gjorde det desto mer i så fall, för där skulle Nore-Ekholm Finland tillsammans med Sovjets Maslov-Plocins och Kubanerna Duran-Carracco försöka klara Semifinalplatser. Kubanerna var väl inte så mycket att räkna med och de fick till slut i alla fall 4,54. Det blev en hård fight mellan de bägge piloterna Plocins och Raffa. Plocins viste att det var deras sista chans att nå Semifinalen och därför stängde han Raffa. Han fick 2 varningar, med det så klarade de sig i alla fall. Ryssarnas modell gick fort och omtankningarna fint, men på 98:e varvet stängde han motorn i tron att de var klara. När han uppmärksammades på misstaget lyckades han i alla fall glidflyga den över mållinjen på 4,10,7. Där tappade de några sekunder men deras tid räckte till Semifinal. Nore hade den här gången bättre inställning på motorn och den gick fint, trots att Raffa blev lite bromsad. När modellen kom in för andra omtankningen var farten lite för hög för att vingen skulle klara sig oskadd. Nore gjorde ändå en fin omstart och var åter snart i luften. Vingen hade spruckit längsled så att nu blev modellen bromsad i fart av denna skada. Detta innebar också att det kunde bli svårt att klara varven på denna tank, mycket riktigt planet landade på 98 varv. Här skulle nu deras chans att nå Semifinal vara ute, men detta blev VM:s trassligaste situation för juryn. Tidtagarna hade sagt till Nore att han var diskad och därigenom brydde han sig inte om att starta om den och flyga de två sista varven. Finnarna hade, sades det, diskats för att delar lossnat från modellen, men det visade sig vid kontroll inte vara fallet. Då fick de juryn till att ge dem en omflygning när de hindrats att starta om vid 98 varv. Detta beslut blev upphov till mycket diskuterande och Larsson-Rylin ville ha vår lagledare att lägga in protest mot Finnarnas omflygning. Så gjordes nu inte och det var bara att hoppas att endast ett lag till skulle kunna prestera bättre resultat än Larsson-Rylins 4,19,4. Ryssarna hade ju gjort det så för tillfället låg Svenskarna åtta.

Heat 18 med endast två lag, USA:s Fischer-Oesterle och Italiens Fontana-Amodio var Italienarnas chans till en Semifinalplats. De hade också fått hjälp av Bugl själv med sin motor kvällen innan, så nu hade de väl möjligheterna att göra en bra tid. Det gjorde de också, och det syntes även resultat av Bugls kvällsarbete, för modellen låg på en fart av 22,5 sek och omstarterna på 4-5 sek. De gick in på tävlingens näst snabbaste tid 4,07,3 Fischer-Oesterle fick efter lite trubbel endast 5,31,6. Med Italienarnas tid blev Larsson-Rylin nu nedflyttad till nionde och sista Semifinalplats innan de två återstående omflygningsheaten skulle gå av stapeln.

I den första omflygningen var Tjeckerna Votykka-Komurka snabbast trots en extra omtankning på 99:e varvet med 4,29,5. Bröderna Lucev Bulgarien kom strax efter på 4,32,5.

I andra omflygningsheatet hade nu Nore-Ekholm ett nytt tillfälle att göra en bra tid. Polackerna Salach-Jozwiak var inget hinder för Finnarna och fick tiden 5,40,8. Det drömläget Raffa hade i cirkeln tog han nu tillvara på och farten låg här på ca 22 sek. Nore hade också lyckats med inställningen och med två bra omtankningar fick de nu fina 4,08. Detta petade ned Larsson-Rylin till tionde plats, en i och för sig mycket bra placering. Men det var lite snopet för dem på det sätt det skedde, Finnarna fick nämligen fyra chanser att göra en tillräckligt bra tid.

Det var också synd att Bengtsar-Böhlén inte gått under 4,29, för då hade vi tagit Engelsmännens 3:e placering i lagstriden och det hade varit roligt för våra lagledare att få gå fram och hämta det priset.

Semifinal heaten

Lottningen för de nio Semifinalflygningarna skulle bli intressant, hur skulle heaten komponeras? Första heat var väl inte på papperet det mest intressanta där skulle Trnka-Drazek Tjeckoslovakien 4,13, Fontana-Amodio Italien 4,07,3 och Tinev-Raskov Bulgarien 4,16,1 mötas.

Heaton-Ross England 4,04,5, Onufrienko-Sapovalov Sovjet 4,17,2 och Bugl-Straniak Österrike 4,09 blev andra Semifinalheat-deltagare. Där verkade det som att det skulle kunna bli en ordentlig fight. Återsod till sista heat Maslov-Plocins Sovjet 4,10,7 Nore-Ekholm Finland 4,08 och Gurtler-Baumgartner Österrike 4,11,8. Där undrade man om Finnarna skulle lyckas med tredje gången gillt.

Heat 1 blev en pilotfight. Bulgaren tog kommandot och stängde de övriga, alla låg på en flygfart av ca 22,5-23 sek så det var jämt. Fontana gjorde mest ansträngningar att komma förbi Bulgaren vilket gjorde att dessa båda kom upp i 2 varningar per man. Tjeckerna led värst av denna stängning och landade efter 25 varv med en ordentligt varm motor. Detta hindrade dem inte från att snabbt få upp modellen igen och fightas vidare. Tyvärr fick de dra sig ur när Trnka i andra omtankningen kom in för fort och Drazek greppade modellen i stabben med brott som följd. Detta gynnade de båda andra som nu fick mer spelrum. Italienarna ledde med något varv tack vare sina snabba omtankningar. Avgörandet kom när Tinev ofrivilligt stängde av motorn när han var på väg upp från andra omtankningen. Ned igen och ny start men 10 sek hann passera och det var för mycket. Sluttiden på 4,19,3 skulle aldrig räcka till final. Italienarnas Bugl kämpade oförtrutet vidare och Amodios omtankningar höll sig på 5 sek så när de passerade mållinjen på 4,12,5 hade de kanske ett litet hopp. Men två starka heat återstod där i så fall 4 st skulle misslyckas.

Heat 2 skulle nu visa om de skulle kunna bli någon Ryss i finalen. Gamla råvarna Onufrienko-Sapovalov hade fått en bra inställning på träningen, men skulle det räcka. Mot sig hade de två snabba Bugl-Heaton-Ross kom först iväg med Bugl-Straniak strax efter sig. Ryssarna låg 1,5 varv efter när de kom upp efter lite startproblem. Snabbast i det jämna heatet var Heaton-Ross med en fart på 22,2

sek, men när de till första landningen tog ned modellen snabbt stoppade inte innervingen för påfrestningen av uppfångandet av Ross. Det blev slutet på deras chans att nå den final de troligen kunnat flyga in sig i. Det gynnade de andra att i 65 varv få vara ett tvåmannsheat. Bugl höll sig i skinnnet, men mest tack vare Sapovalovs nu övertagna befäl i cirkeln undgick han wippingvarningar. Straniak mekade modellen med en otrolig skicklighet och 2 st 4 seks omtankningar hjälpte dem till fina 4,05,5, de var ett av finallagen, ingen tvekan om det. Ryssarna var lite besvärade av en varm motor på slutet men de klarade sig in på utmärkta 4,08,5 och det måste väl också räcka.

Här var nu två lag förbi Fontana och Amodio men tre lag återstod. Det var bara att bereda sig på ytterligare några nervösa minuter.

Heat 3 skulle bara vara till första omtankningen då det avbröts. I starten kommer modellerna iväg samtidigt och alla ligger väl samlade. Först ned för omtankning är Gurtler-Baumgartner därefter landar Plocins. Raffa kämpar med sin lite överkompade motor men klarar i alla fall sina 33 varv när han går ned för landning. Han kommer in precis över Österrikarna som har startat sin motor men ännu inte hunnit släppa iväg den. Raffas linor hakar i och modellen snurrar runt ett par varv.

Domarna flaggar av heatet och man börjar utreda vad som skett och vad som skall hända. En del menar att Finnarna med flit gjort denna landning för att få omflygning när man misslyckats med inställning av motorn. Juryn kommer fram till omflygning för Ryssarna och Finnarna medan Österrikarna diskas, var det rätt???

En ny pers börjar för Fontana-Amodio igen, här fick nu de två återstående lagen en ny chans att justera sina inställningar. I omflygningen får Finnarna gå ned för justering av inställning efter 10 varv och där ryker deras chans när sedan Nore missar modellen i landningen efter 75 varv är de helt borta. Tiden 4,31,8 blir deras slutfacet. Ryssarna får däremot lite bättre fart på sin motor efter en liten justering i första omtankningen men man behövde en extra omtankning och fick tiden 4,15,1, vilken nu inte räckte till final. Den sista platsen togs nu av Italienarna efter mycket spänning. När inträffade en final med bara ett ryskt lag sist?

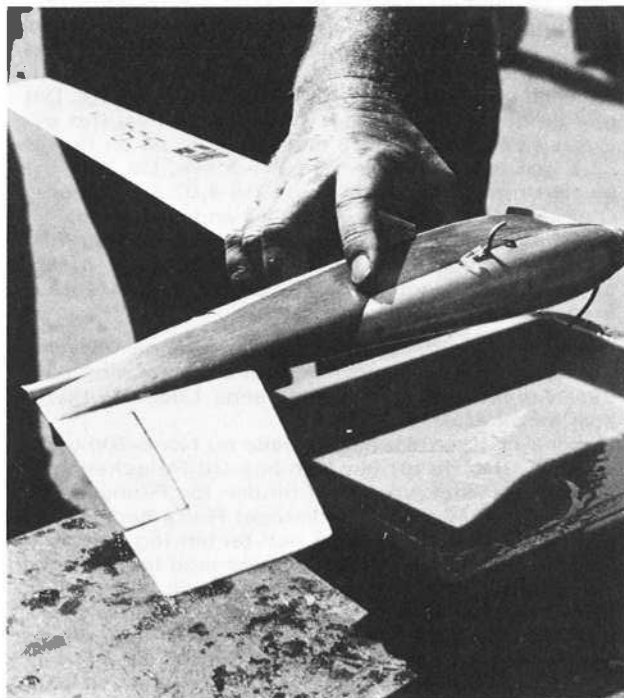
Finalen skulle visa sig bli en verkligt spännande uppgörelse. Här fick vi nu se Ryssarna i sin gamla fina klass. Man tog fram den lilla Jokern, bestående av en 40 varv inställning av motorn. Heatet var mycket jämnt, med en fart på ca 23,5 sek. Inte så enormt snabbt kanske men det blir oftast så när tre jämnstarka lag flyger. Bugl kom lite ur rytmen och fick inte landningsmomenten helt perfekta, det blev lite för långa glidmoment och motorn blev lite för kall för att Straniak skulle kunna göra sina 4 sek. omtankningar. Ryssarna hade nu hittat melodin och det syntes på Sapovalovs ansiktsuttryck när han för varje omtankning blev mer och mer leende. De gjorde exakt sina landningar på 40, 80, 120 och 160 varv. Detta schackdrag sparade in en omtankning för dem. De låg mot slutet ca 5-6 varv före Österrikarna och Italienarna som förde en jämn kamp. Alla lagen hade kommit upp i 2 varningar men någon tredje behövdes inte tillgripas och det var ju roligt. Onufrienko blev nu 1974 års världsmästare, när de passerade tidtagarna efter 200 varv på 8,26,1 med sin modell utan lintejp. Bugl-Straniak var knappt 1 varv före Fontana-Amodio i mål och de fick tiderna 8,42,5 resp 8,44.

Det var ett roligt mästerskap där den vanliga Ryssdominansen blev bruten och många fina tider gjordes med eller utan Groupers-försedda linor, däribland vår fina 10 plats av Larsson-Rylin. De glömer nog inte i första taget den diskutabla omflygningen Finnarna fick i sitt andra heat. Där rök deras Semifinalplats. Vi ser nu fram med spänning mot 1976 års mästerskap med då fina Svenska insatser.



Vår hårt arbetande lagledare tar farväl av våra två guider utanför förläggningen.

Kjell Axtelius



Chuck Schuette, USA blev 3:a på 266 km/tim med denna modell. Intressant detalj, den enbladiga propellern. Motor: Rossi med TWA bakinsug, d.v.s. vävbakelitdisk.
Foto: Sven Pontan.

ÅSSÅ UM BILDER



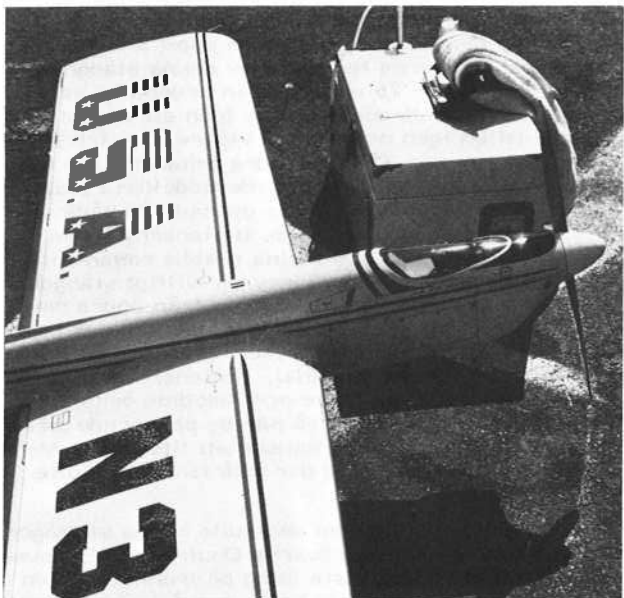
Emil Rumpels modell med stående Rossi.
OBS! Stabbens styrka.



15 sek kvar till start. Ulf Larsson får hjälp av lagledaren Bengt Olof Samuelsson med tiden.



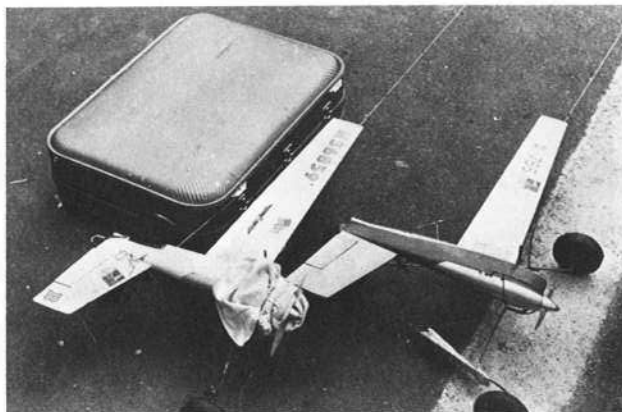
Sven Pontan är han i mitten. Björn Winkler heter mekanikern som ser orolig ut.



Närbild av G. Schaffers modell med Super Tigre46.



Italienaren Grandessos assymetriska speedmodell med tävlingens snabbaste Super Tigre X-15. Den gjorde "bara" 257 km/tim. Långt efter Rossis vinnarfart - 279 km/tim.
Foto: Sven Pontan.



De assymetriska modellerna kommer mer och mer. Här 2 av USA-lagets modeller med liggande motorer och glasfiberprop. 6x6½ och 5,7x7,2.



Detta vill vi se mer av. Kvinnigt deltagande i Speedcirkeln. Här Elvira Purice, Rumänien med Rossidriven modell.



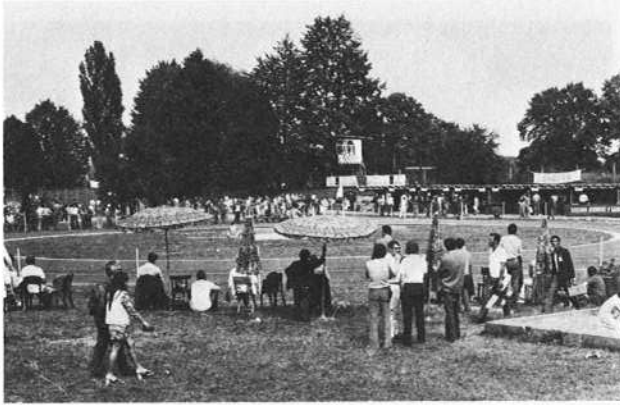
Amodio, Italien med sin Bugli-drivna team-racer. Han slutade 3:a i finalen efter serien 4,29,6 - 4,07,3 - 4,12,5 och 8,44. Detta med bara 25 varv/länkning.
Foto: Sven Pontan.



Plocins - Sovjet, motor Merco 35.



Bästa stuntlaget - USA.
Fr.v. Werwage, Gieseke, Schaffer.



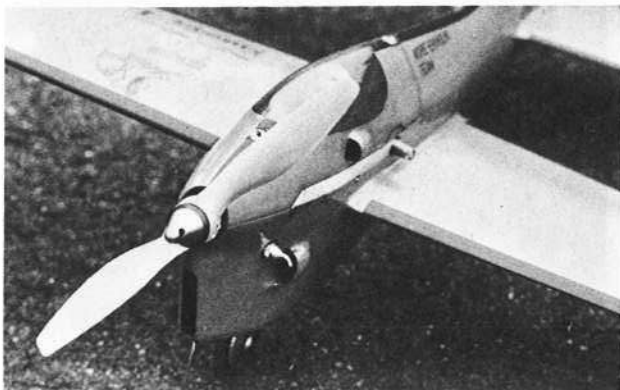
Stuntcirkeln med speakertornet i bakgrunden, en otroligt välutrustad anläggning. Till höger syns i.o.m. en sandlåda för barnen.
Foto: Sven Pontan.



Japan ställde för första gången upp med fullt lag i Stunt. Resultat: En hedrande 6:e plats.
Foto: Sven Pontan.



En belåten Malcolm Ross, England, efter att ha presterat tävlingens snabbaste heat-tid: 4,04,5! Motor: Bugl.
Foto: Sven Pontan.



Lägg märke till den väl tilltagna porten för kyl-luft till avgasröret på Rossin. Nore Ekholm, Finland.
Foto: Sven Pontan.



Lycklig vinnare, Onufrienko-Sovjet.



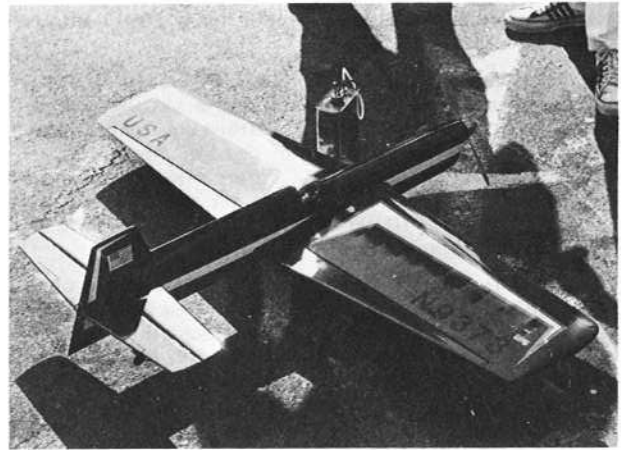
-och vi som flög på 3,52 hemma för 14 dar sen. . . Maslov, lagledaren Sirotkin (stuntvärldsmästare 1954) och Plotsin deppar efter att ha blivit utslagna ur finalen med 2 sekunder.
Foto: Sven Pontan.



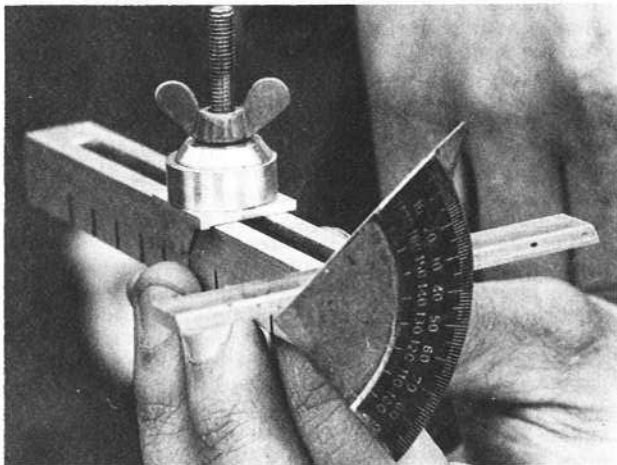
Joost och Christine Kant från Holland med sina Bugl-utrustade plan. De vann sin uttagningstävling hemma med tider runt 4,30. Visst kan väl tjejer flyga TRI!
Foto: Sven Pontan.



Esjkin - Sovjet, motor Akrobal 40.



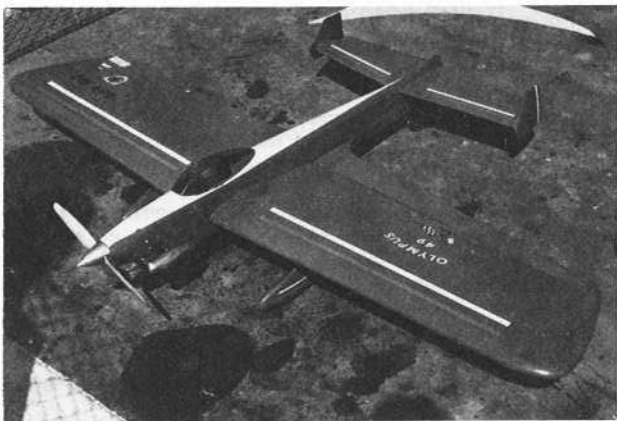
En Världsmästares verk. Efter 400 byggtimmar och 20 träningsstimmar i veckan är han värd att bli det, R Giesecke heter han.



Markku Pietinnens finurliga propstigningsmätare. Gradskivan hålls på plats av en magnet. Ett ovärderligt redskap vid prop-filning. Foto: Sven Pontan.



Nore-Ekholm i koncentration före ett heat.



Fransmannen Billons modell med Merco 49.



Svenska deltagare i stunt, Ove Andersson, Västerås och Gunnar Carlsson, Handen. Foto: Sven Pontan.



Hodgkins-Mc Collums plan var utrustade med den ryska vinnarmotorn från 1972, men då den vägrade att starta om snabbt nog, så hjälpte föga den mycket höga flyghastigheten (runt 215 km/tim). Foto: Sven Pontan

Till Salu

Robbe 5 Kanal med 4 servon 950 kronor
Jerobee RC bil 200 kronor.
Tel: 044/54 521

Till Salu

1 st Skyleader 6-kanal + 4 servon.
Tel 0325/716 56

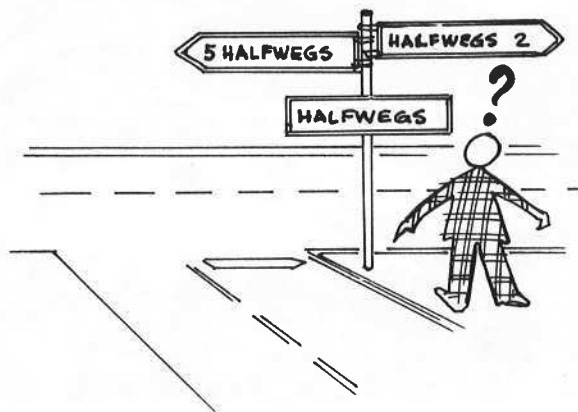
FAI Combat International Spaarndam 10-11 augusti 1974

I år hade grenstyrelsen äntligen tagit sig i häcken och beslutat att även combatflygare skulle få åka på internationella tävlingar (eftersom combat inte körs på VM. Från början var det väl meningen att åka till Longuyou-Villette i Frankrike och Europacupen men senare framkom det att det skulle vara vettigare att åka till Holland istället (billigare resa och fler deltagare bla).

Laget bestod av Erik Huss, Anders Leimalm och Ingemar Larsson, reserv Johnny Coucher. Tyvärr hann Anders inte hem från Persiska viken och Johnny tackade nej vilket decimerade laget till två personer.. Redan på ett tidigt stadium utsågs Erik till lagledare och Ingemar till tränare. I god tid före tävlingen inleddes träningen (i de västmanländska skogarna) efter ett uppgjort program och vid resans början verkade formen fin.

Tack vare våra danska combatvänner John Mau och Jörn Rasmussen ordnades resan relativt bekvämt. De hade nämligen hyrt en stor buss för 40 pers. Emellertid började resan redan på torsdag morgon med att vi höll på att missa Danmarksfärjan, men med modellflygets skyddsgudinna vilande över oss löste det sig och efter en lång dagstur genom Jylland anlände vi till Fredricia eftermiddagen. Efter som vi var tidiga satte vi oss i en park och byggde modeller, underbart väder var det också. Senare träffande vi Jörn och John och på torsdagskvällen blev det flygträning tillsammans med danskarna. Då färden skulle starta tidigt morgonen därpå avbröts övningarna vid niotiden för en god och närande sömn (utom för dom som hade otur vid träningen). Redan (!) klockan 8,00 (dansk sommartid) följande morgon startade den ca 100 mil långa färden mot Spaarndam. Förutom oss två svenskar fanns det tävlande från Århus, Fredricia och Haderslev och ca 25 supportere, icke enbart manliga. Hade man fått samma uppslutning i Sverige av supportere som ville åka så långt bara för att se på en tävling hade man blivit knäckt.

Det var väldigt tröttsamt att åka buss så långt men bussen var utrustad med kassetbandspelare och någon företagsdans hade tagit med sig band. Bland annat ett med en dansk komiker av något slag. Tyvärr fattade Erik och jag inte mycket av skämten han framförde men det var bara att skratta med när alla andra skrattade och låtsas som om man förstod danska som en infödd. Efter långa köer både genom Hamburg och Amsterdam kom vi i alla fall fram till Spaarndam klockan 11,00 på kvällen. Inne på "kantin" (baren, kaffeet, ölstugan, puben; kärt barn har många namn) möttes vi av en brokig samling, engelsmän i roliga kepsar, tjuvtrande italienare, kraftiga tyskar och organiserade holländare. Redan detta höll på att knäcka de svenske, med danskt stöd återvann vi självförtroendet. Enligt förhandsinformationen skulle vi bo och flyga intill kanten och i kanten skulle måltiderna intas. Med detta blev det dock ingenting ty de som bodde intill tävlingsplatsen hade klagat och tävlingen blev flyttad till en campingplats i byn "Halfwegs". Halfwegs vart kom vi aldrig underfund med. Det enda som fanns i byn var en sockerfabrik, en motorväg och campingen (dvs en gräsplan). Om man befann sig på ena sidan av motorvägen i Halfwegs och ville till den andra (motorvägen gick rakt igenom byn) hade man två skyltar att välja på. En pekade åt höger med texten "Halfwegs 2" och en åt vänster förtäljande "Halfwegs 5". Dessutom en skylt utan pil som talade om att man befann sig i Halfwegs. För att återgå till tävlingen. Den skulle alltså gå av stapeln på campingen i Halfwegs och vi skulle också bo där. När vi satte upp tälten på fredagsnatten såregnade det förstås så det var till att förlita sig på impregneringen. Med spant sinne somnade vi den kvällen.



På lördagen vaknade vi tidigt av två orsaker, dels energiskt tränande modellflygare, dels av inflygande passagerarplan var femte minut. Ma o låg vår camping under inflygningsbanan till Amsterdams flygplats Schiphol. När vi steg ut ur tältet såg vi ca 100 tält till som vi inte sett kvällen innan, alltså en hel camping med modellflygare. Enormt!

Tävlingen kördes på två cirklar med ett stort tävlingsledningstält mitt emellan (nästan). Dessutom fanns det flaggstänger med de tävlande nationernas flaggor och en internationellt sammansatt jury. För att alla skulle veta när de skulle flyga fanns det en stor högtalaranläggning och två stora resultatavlor. Det flesta meddelanden ropades ut på fem språk så nog kände man sig internationell alltid. Det fanns dock inga uppgjorda lingårdar och det var ett minus i kanten för arrangörerna.

Under lördagen kördes första omgången (53 heat) plus förloraromgångens ca 25 heat. Vädret var på morgonen lovande men övergick sedan i hård blåst och regn.

I första omgången fick jag möta en engelsman som varken danskarna eller vi hade hört talas om så man var ju spänd på hur det skulle gå. När domaren gav startsignal kom vi upp samtidigt men engelsmannen gjorde en wingover och satte kärnan bakom ryggen på sig själv. Summa flygtid 4 sek. När jag hade nog med flygtid satte jag, på domarens uppmaning, min modell i en mjuklandning och fick en tid på 25 sek som räckte för att vinna. Därmed var det ingen mer flygning för mej den dagen. Erik hade inte lika stor tur utan förlorade med ett par poäng mot en tysk vid namn Kuckelkorn. I förlorarheatet skulle Erik möta en engelsman men denne lämnade w.o så Erik gick vidare och behövde heller inte flyga mer på lördagen. När solen gick ner över det holländska kanallandskapet (enligt danskarna befann vi oss mellan kanal nr 2346 och kanal nr 3478) befanns Sverige vara den enda nation som inte hade någon utslagen kombatant.

Under kvällens lopp blev det fotboll mellan engelsmännen och Svensk-danskarna (det är väl första gången i historien som en sådan förbrödring kommit till stånd mellan danskar och svenskar på fotbollsplanen). Tyvärr vann engelsmännen med 2-0. Efter detta gick somliga till kojs, somliga ölade och snackade i kanten medan vi åkte till Amsterdam för att ladda upp inför morgondagens flygningar. Det regnade fortfarande!

Söndagen inleddes tidigt med att vi kröp ner i sov-säckarna, kröp ur dem lite senare, väckta av Jumbojets, och allt vad det var. Regnade gjorde det fortfarande, blåste likaså. Detta gjorde att flygning skedde på cirkelns läsidan, något som engelsmännen behärskade mycket bra. Det att man jagade varandra i åttor och dylika figurer gjorde att man körde ihop i så gott som varenda heat. Uppskattningsvis smållades bortemot 200 kärnor de här dagarna.

Holländarna använde inte lackade serpar och när det regnade gick serparna sönder av sig själva i luften, vilket inte bekom domarna i någon större utsträckning utan tyckte att man kunde fortsätta att flyga. Det kändes nog för roligt för dem vars motståndares serp lossnat. De hade ju inget att klippa i och kunde inte vinna hur de än bar sig åt. Trots protester (med råd som doppa dem i fotogen eller lacka dem) ignorerade tävlingsledningen det och sa att det inte fanns något att göra åt det. I andra omgången blev jag återigen lottad mot en engelsman (över hälften av de tävlande var engelsmän) och här hade jag inte samma tur som tidigare utan blev utslagen. Erik hade större tur, han blev lottad mot samme Kuckelkorn som han mött på lördagen men tysken behagade att inte komma till start. Efter den här omgången var det cirka 40 st kvar och det skulle flygas reduceringsheat så att det blev 32 kvar. Vissa blev alltså lottade vidare och vissa fick flyga. Oturligtvis fick Erik flyga och då mot engelsmannen Dave Wood. Efter det heatet var det dags för svenskarna att packa ihop pinalerna och begrunda resten av tävlingen från åskådarplass. I början gjordes avbrott vid regnskurarna men då det visade sig att dessa kom ganska tätt flög man även i spöregn till slut, enbart för att hinna klart tävlingen innan mörkret föll. Tyvärr åkte vi innan tävlingen var klar därför att vi hade så lång väg hem. Hemresan finns inte mycket att förtälja om då de flesta sov, och efter händelselösa gränspassager var vi framme i Fredricia vid 7-tiden på morgonen. Efter ett varmt farväl till danskarna fortsatte Erik och jag till Fredrikshamn där vi återigen höll på att missa färjan men samma skyddsgudinna vakade över oss nu som när åkte ner och på måndag eftermiddag var vi hemma igen fulla av inspiration och nya ideer.

Vem som vann? Ja, det gjorde en engelsman vid namn Steve Bingham, i själva verket kom det engelsmän på de åtta första platserna. Erik kom någonstans mellan 32:e och 40:e plats och själv kom jag någonstans mellan 40:e och ca 75:e plats. Det kanske ska påpekas att det var 104 deltagare.

För att kommentera modellerna, dvs konstruktionerna kan sägas att de flesta använde typen: massiv framkant, få tjocka spryglar klädda med Solarfilm eller en kombination av Solarfilm och nylon. Engelsmännen använde uteslutande Oliver Tiger, utom ett par som flög glöd. Tyskarna använde enbart (nästan i alla fall) MVVS men så konkurrerade de också med italienarna om tävlingens snabbaste modeller. Tyskarna flög mycket fortare än engelsmännen men trots detta gick ofta de senare vinnande ut från cirkeln då Olivern visade sig ha bättre egenskaper i manövrerna. Italienarna körde Super Tigre, både diesel och glöd men för att citera Vernon Hunt: "perhaps the Italian would have done better to have looked for a team race event!". Danskarna och vi svenskar flög med en salig blandning (ETA, Webra, ST, OT, MVVS, Kosmic). I ett kommande nummer av modellflygnytt kommer ritningar på ett par av de mest använda modellerna vid tävlingen.

Som summering kan sägas att det var en jättekul tävling, främst för att det var så många tävlande av olika nationaliteter men också för att man fick så många nya ideer. Både Erik och jag skulle gärna åka dit nästa år igen och vi hoppas att många fler ämnar göra detta då det inte är en tävling för landslag utan vem som helst får ställa upp där.

Text o Bilder: Hilmer

VÄNERSBORGSPOKALEN 22/9 1974 och UDDEVALLAPOKALEN

Trots dåliga yttre förutsättningar (regn, rusk, blåst och kyla) kunde årets upplaga av Vänersborgspokalen planenligt gå av stapeln söndagen den 22 september. Det är faktiskt första gången under pokalens treåriga levnad som Vänersbor visat sig från den ofördelaktiga sidan just på täv-

lingsdagen, och fastän det klarnade upp frampå dagen var det inget trevligt flygväder. Vi får hoppas att det blir bättre till nästa år. I år var det tävlande från fem klubbar, mest långväga var Västerås (Ove+Två lärlj).

COMBAT

I combatcirkeln möttes i stort sett samma kombatanter som på årets föregående tävlingar, förutom Toni Schmidinger som här ställde upp i sin första tävling för året (och sista) och det gjorde han med så stor bravur att han lyckades komma tvåa. Motorn han använde var en MVVS 2,5 diesel och med den flög han ifrån det mesta, men å andra sidan visade sig motorn lite okynnig vilket resulterade i att finalen inte blev någon final utan en soloflygning. Publiken (de få som vågat sig ut) fick emellertid se en del andra fina heat bl a då Johan Norelius och Vänersborgs egen fighter Kent Rudström möttes, där Kent vann med endast två sekunders längre flygtid. Många drog en lättnadens suck då de fick reda på att hemmaklubbens "killer" Björn inte kunde ställa upp pga armbrott. (Skadeglädje månne?). Glädjande nog erövrades klubbens pokal för första gången av en hemmason, nämligen Ingemar Larsson som här vann sin andra tävling för året.

STUNT

Samtidigt som combaten kördes utspelades en gigantisk tvekamp mellan de tre etablerade stjärnorna O Andersson, A Eskilsson och L Helmbro. Två friska förmågor börjar visa framfötterna i stuntstunt: Torbjörn Hansson och Dick Jonefeldt. Dessa och då främst Torbjörn lyckades poängmässigt närma sig de tre övriga. Med ytterligare träning kommer alla nya förmågor i stunt att göra denna klass till vad alla önskar sig av den, en kamp med mycket små poängdifferenser vid tävlingarna.

SEMISTUNT

De yngre stuntkämparna tävlade om Uddevallapokalen, och även denna pokal gick till en hemmason vid namn Ingvar Karlsson som fick åka hem med en Noblerbyggsats i bagaget. Övriga deltagare kom tätt efter Ingvar och med ytterligare rutin blir alla dessa ett värdefullt tillskott till stora stunklassen.

Oturligt nog kunde inte danskarna komma eftersom våran tävling hölls samma helg som det var tävling i Aalborg. Bättre planering får vi väl försöka ordna fram tills nästa år. Slutligen ett stort tack till alla ni som hjälpte till med tävlingen i det dåliga vädret.

Bengt-Göran & Hilmer

KAFFEPETTER 1974

En av Lin-flygets stora evenemang, Kaffepetter, var i år placerad som sista tävling för Speed- och TR-flygarna, tävlingen brukar i regel vara den inledande på våren, men så var nu icke fallet. Årets tävling ägde som vanligt rum på Solnaringen. Den 14-15/9 var datumet. Tävlingen till ära hade Ove Kjellberg och hans bror Janne slagit (o)gräset i Lingården med en motorgräsklippare. Arrangörsklubben Galax vill rikta ett stort tack till dem i efterhand.

På lördagen hade alla intresserade Speedflygare samt tävlingsledningen mött upp med största tillförsikt, det varma vädret som var beställt hade infunnit sig. Tävlingsledningens purfärska bränsle var blandat. De tävlande hade provflugit samt ordnat sina "tejpade" linor, vilka de för övrigt fått erfarenhet av sedan de såg dem på VM. Av de nio deltagare som ställde upp flög en C-speed = 10 cc, en B-speed = 5 cc samt övriga int. Tävlingen blev sig lik som de senaste åren, dvs Ove Kjellberg Solna tog segern med sin B-speed, den här gången en modell försedd med "tejpade" linor. Han åstadkom där en jämn serie med 260 km/tim som bästa resultat. Detta gjorde att han erhöll 110 % enligt Kaffepetterreglerna, dessa regler innebär

att man räknar resultatet i förhållande till rekordet i resp klass. Det tidigare rekordet han hade med sin Monoline-modell var 236 km/tim. Den här modellen var nybyggd och fräsch, försedd med balsavingar samt hans egen motor.

Den andre icke Int-flygaren var Sven Pontan, Galax, som med hjälp av nitrometan försökte blåsa liv i sin slutkörda 10 cc A-B-C försedda Super Tigre. Detta ledde tyvärr inte till något resultat utan han blev utan tid. Motorn gick visserligen igång och modellen kom upp i luften efter div mankemang, men mångsysslaren Sven var inte nöjd med farten och la därför aldrig ned handen i pylonen. Noterbart kan nämnas att för dessa båda modeller är linlängden längre än 15,92 m, vilket ger tio varv på kilometern. Ove flyger samma sträcka på nio varv och Svenne den på åtta. Detta för att hinna med inne vid pylonen. De övriga flög alltså int och en del gjorde det på ett utmärkt sätt. Den som gjorde det allra bäst var Ove Kjellberg igen, hans motor tycks ha fått nytt liv genom att bli placerad i en ny modell och med "tejpade" linor. Även denna modell med balsavingar, han har gått ifrån de gamla sättet med formade aluminiumvingar. Med sina 244 km/tim slog han det svenska rekord som han delade med Charlie Enquist sedan NL i Finland. Detta löd på 240 km/tim. Härigenom erhöill han 102 % och placerade sig på andra plats i tävlingen. Som jämförelse skulle detta resultat ha placerat honom som 11:e man på årets VM. En som äntligen fick ett efterlängtat fint resultat var Bengt Martinelle, Örnarna. Han började med 173 km/tim i första omgången, för att sedan öka till 233 km/tim och slutligen i sista omgången sätta nytt personrekord med 241 km/tim. Detta gjorde att han kom på 3:e plats. Det resultatet har dröjt länge och man får hoppas att det ger honom blodad tand till nästa säsong. Däremot hade alla lite till mans väntat sig mer av Charlie Enquist, Örnarna. Han har gjort flera fina provflygningar, men det fina toppresultatet uteblev även denna gång. Sin bästa tid 235 km/tim erhöill han i första omgången. Vi får hoppas att han får i en ny tank i sin modell så att bränsleproblemet blir löst, då kommer också en bra tid. Nu kom han på fjärde plats.

Dessa tre killar skulle med sina tider ha kommit på 5:e plats i lagtävlingen på VM. Tävligen berikades med en världsrekordhållare i alla fall. Visserligen i bilåka med lina. Gamle Speedflygaren Leif Cernold, Handen hette han. Med gamla trötta motordelar lyckades han bara erhålla 225 km/tim och en 5:e plats. Kom igen med nya bitar nästa år Leffe? För sätta ihop snabba motorer kan han. Come Back i Speedcirkeln gjorde också en annan gammal pilot, mera känd som framgångsrik TR-pilot. Nisse Björnk, Solna var hans namn. Med sin 10 år gamla kärra, försedd med en MVVS glöd och assisterad av sina två barn lyckades han i sista omgången erhålla 174 km/tim. Detta utan "tejpade" linor snär som på ett par grässtrån som bundits om linorna. 105 km/tim från årets segrande tid i VM. Heder i alla fall åt en sådan Come back. Får vi se mera av dej nästa år Nisse? Göran Fällgren, Oxelösund hade oturen att inte lyckas få ut tio varv när motorn gick som bäst. En fart omkring 215-210 km/tim skulle då ha blivit resultat och inte 172 km/tim som hans enda uppnådda tid blev, på åttonde plats bokade sig Janne Rosengren, Solna med blandade delar i motorväg. Kom igen med en pipe-försedd motor nu Janne och besök Solnaringen oftare i träningshänseende så att du kommer över 200-strecket. Det är på tiden. Galax:s arrangörer vill i efterhand tacka de tävlande för de fina resultaten och beklagar alla som inte fick möjlighet att se dessa tålmodiga män med sina kraftfulla motorer.

Söndagen fortsatte med vackert väder. Detta ingav de deltagande i dagens övningar i standardrace samt Tr-int gott humör. För att börja referat från den dagen, så startar vi med standard.

Tävlingen till ära hade fem st lag mött upp, därav bidrog Galax "Coming Star" Hans Andersson samt för dagen inlånad pilot, ringräven Oloph Samuelsson. De fyra övriga bestod av Gladiatorernas

hurtiga killar Peter Meurling, Marcus och Martin Miettinen samt Tomas Ljunggren. Tävligen blev en triumf för Hans Andersson som med sin självtrimmade Supertigre avverkade de bägge heaten samt final på 5,16, 4,34 samt 5,50, rätt bra gjort. Mångsysslaren Peter Meurling kom här in på en 2:a plats, genom sämre flygfart. Detta var ett markant drag hos Gladiatorerna att de hade för stora och tunga propellrar. Med rätta propellrar och lite bättre inställda motorer så kommer också tiderna att sjunka eftersom mekarbetet för det mesta var snabbt och bra. Marcus Miettinen flög in på tredje plats, fastän han ej fullföljde 200 varv i finalen. Vi får hoppas Gladiatorkillarna får lite mer tid att ägna åt standard så att inte klassen dör ut. Denna skulle ju vara inkörsporren för vidare Lin-flyg, men så tycks tydligen inte vara fallet. Alltså än vädjan till alla nybörjare, ställ upp i standard.

TR-int var söndagens andra begivenhet. Där hade fem lag mött upp för att utan semifinal (minst sex lag) avgöra vilka som skulle toppa Galax ärorika Kaffepetter. Eftersom "vår" överenskommelse i TR-int är att ej använda "tejpade" linor året ut i avvaktan på kommande FAI-möte, skulle det bli intressant att se vad tiderna skulle bli, detta med tanke på att "tejpningen" gör ca 1,5-1 sek per tio varv enligt specialisterna i VM.

Teamkillarna ville tydligen inte vara sämre än sina kollegor dagen innan utan presterade de bästa tider som uppnåts här hemma.

Vinnare skulle Bengtsar-Böhlins bli efter en oturlig final. Där blev deras tid 8,48,2, de enda som erhöill någon tid. Pontan-Winkler landade sin modell på 157:e varvet, varvid stället gick sönder och planet stannade tvärt. För att få undan modellen som låg ivägen för de övriga går Sven snett bakåt i cirkeln, med den oturliga påföljd att han stöter ihop med Göran Rylin som just startar sin modell och är på väg in mot centrum i cirkeln. Larsson/Rylins modell kommer in och stannar i innercirkelns makadam. Detta hände på deras 171:varv och gav dem alltså 2:a plats. Inom parentes kan nämnas att deras tid på de första hundra varven var omkr. 4,13 och att det gick lika bra tills det olyckliga slutet kom. Det skulle ha kunnat blivit en bra finaltid. VM vanns på 8:26,1. Många undrar kanske varför finalen inte flögs om, men juryn bedömde det inte som avsiktlig hindran och av praxis har vi inte tillämpat omflygning i finalen här hemma. Annars började finalen med alla plan lika snabba, och tre piloter som kämpade om "Pole Position" i mitten. Denna togs, vad det led, mer och mer hand om av Göran. När han väl fått den, var det inget tvivel om vem som flög snabbast. Har han fått inta sin karakteristiska "bananstil" snett bakåtlutad, är han en fasa för alla andra piloter. De är då stängda och kan inte flyga om. Endast om deras modeller är betydligt snabbare än hans. Detta kan många piloter intyga. De piloter som önskar lektioner kan vända sig till Göran och boka tid någon tävlingsfri söndag. (Lektionspris: En grillad med bröd).

Larsson-Ryhlin kvalificerade sig till finalen på deras nya rekordtid 4,13,6, de är otroligt jämna och bra nu med sina Rossi. Dagens bästa tid skulle Pontan-Winkler stå för, visserligen i ett tvåmansheat, nya Svenska bästatiden 4,11,7. Denna tid räckte för deras del till final. Hagel-trimmad Rossi samt lättbygge, modell Pontan är deras recept för snabbflygning. Bengtsar-Böhlins belade alltså tredje bästa tiden 4,22,8 i finalsammanhanget. Sveriges bästa K&B flygare utan tvekan. (Det mesta i motorn är Mats Special, medan Gösta måste bygga modellerna på löpande band). Vägvisarna med Rossimotorer inom TR här hemma, Gustavsson-Härne har ännu inte fått det att klaffa 100 %-igt. De belade nu 4:e platsen med nytt personrekord på 4,31,0. Detta resultat skulle ha varit i topp i våras. Utvecklingen har tagit ett stort kliv hos oss svenskar. Sista plats eller finare, den 5:e, har tydligen Axtilius-Samuelsson av vana tagit på sig. De envisas fortfarande med sina Bugl motorer, som bara trilskas. När nu även stället lossnar i första heatets omtankning så var det inte mycket att göra.

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

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

Kenneth Gustavsson
Tvillinggatan 3C, 431 43 Mölndal
Tel. 031/27 25 27

Roger Eklund
Svarvaregatan 9C, 723 37 Västerås



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

Avslutningsvis kan nämnas att skulle våra tre VM-lag ha skött sig så här bra på VM, så hade de vunnit lagtävlingen på 12,45,6 före ryssarnas 12,48,3, Hoppsan! samt att Pontan-Winkler skulle haft den 6:e bästa tiden. Betänk som sagt att de våra, som nämndes i inledningen flyger utan "tejpade linor". Galax vill till sist tacka för årets tävling med alla fina resultat.

Kaffepetter

Speed

1	Ove Kjellberg, Solna, B	260
2	Ove Kjellberg, Solna, Int	244
3	Bengt Martinelle, Örnarna, Int	241
4	Karl-Erik Enqvist, Örnarna, Int	235
5	Leif Cernold, Handen, Int	225
6	Nils Björk, Solna, Int	174
7	Göran Fällgren, Oxelösund, Int	172
8	Jan Rosengren, Solna, Int	165
9	Sven Pontan, Galax, C	-

TR-int

1	Gösta Bengtsar-Mats Böhlin, Solna	8,48,2
2	Ulf Larsson-Göran Rylin, Solna	171 v
3	Sven Pontan-Björn Winkler, Galax	157 v
4	Jan Gustavsson-Gunnar Härne, Solna	-
5	Kjell Axtilius-Oloph Samuelsson, Galax	-

Standard Race

1	Hans Andersson, Galax	9,50,6
2	Peter Meurling, Gladiatorerna	12,22,3
3	Marcus Miettinen, Gladiatorerna	-
4	Martin Miettinen, Gladiatorerna	-
5	Tomas Ljunggren, Gladiatorerna	-

F2A Stunt

1	R Giesecke, USA	5373
2	W Werwage, USA	5277
3	B Jurecka, CSSR	5211
4	G Billion, Frankrike	5178
5	V Jeskin, USSR	5164
6	G Schaffer, USA	5096
7	I Cani, CSSR	5080
8	L Compostella, Italien	4997
9	K Plocins, USSR	4967
10	M Vanderbeke, Belgien	4947
11	A Listopad, USSR	4913
12	T Fujita, Japan	4744
13	E Mayer, Finland	4733
14	C Cappi, Italien	4697
15	J Gabris, CSSR	2608
16	S Rossi, Italien	2518

FILBYTERTÄVLINGEN-74

F2C Team-Racing		Försök	Semi Final
1	Larsson/Rylin, Solna	4,39	4,39 4,40 9,31
2	Gustavsson/Härne, Solna	5,02	4,53 4,44 10,08
3	Winkler/Pontan, Galax	4,39	4,55 4,50 10,40
4	Ahlsiröm/Engman, Handen	5,09	4,55 Disk
5	Samuels/Axtilius, Galax	5,00	4,56 Disk
6	Böhlén/Bengtsar, Solna	5,00	Disk
7	Fällgren/Fällgren, Oxelö	6,40	

Team-B

1	Johansson/Larsson, Solna	7,36
2	Winkler/Pontan, Galax	- - -

Oxelösundstävlingen 1/9 1974

Stunt

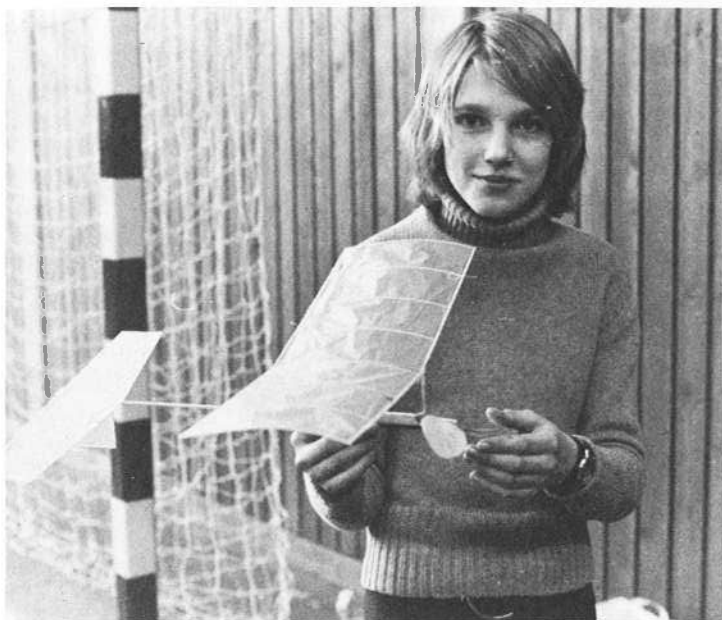
1	Ove Andersson	2910
2	Gunnar Carlsson	2786
3	Jan Ljunglöv	1763

Combat

1	Höög	
2	Coucher	
3	Ljunglöv	
4	Fällgren	
5	B-A Norelius	
6	B-A Fällgren	

F2C2 TR-int

1	Gustavsson-Härne, Solna MSK	9,09
2	Ahlsiröm-Engman, Handens MFK	89 v
3	Bengtsar-Böhlén, Solna MSK	81 v
4	Winkler-Pontan, Galax	
5	Larsson-Johansson, Solna MSK	
6	G Fällgren-B-A Fällgren, Oxelösunds MFK	
7	B-A Fällgren-Kantorpe, Oxelösunds MFK	
8	Olsson-Williamsson, ÖSFK	



MODELLFLYGNYTT

SVERIGES MODELLFLYGFÖRBUND

Box 100 22

600 10 Norrköping

Anevarig utgivare: Gunnar Kalén

Tryck: L-Offset, Norrköping

