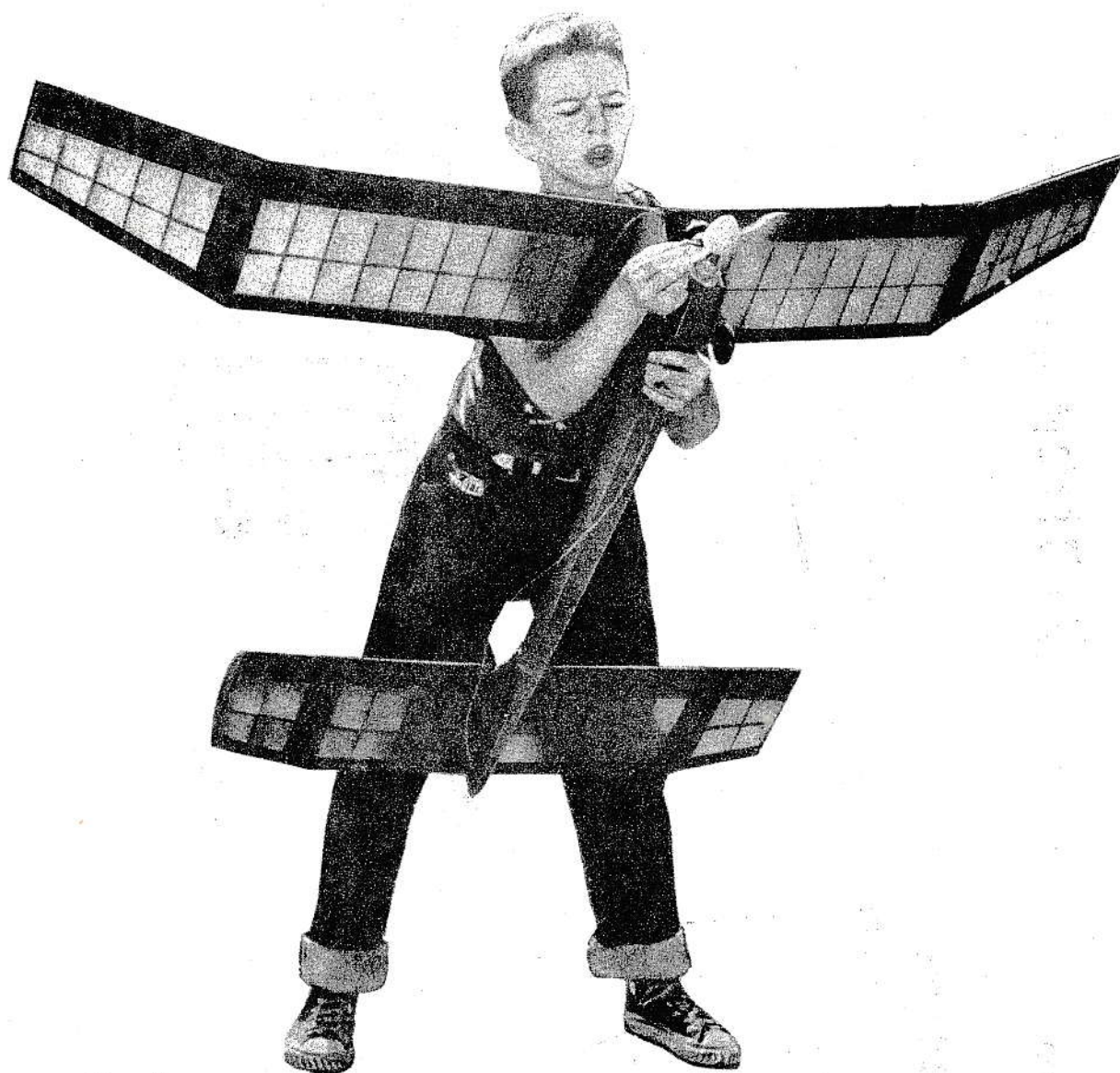


MODELLFLYG



nytt

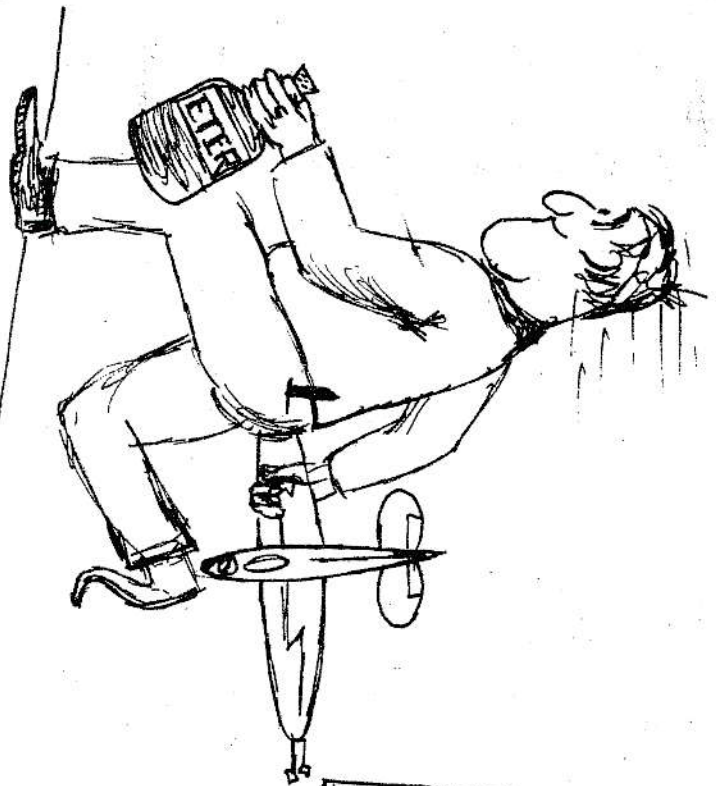
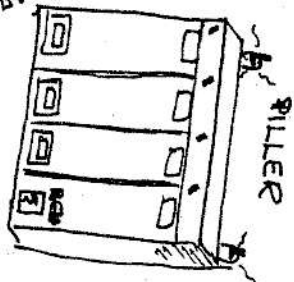


Från
Sveriges Modellflygförbund

Nr.1 1966

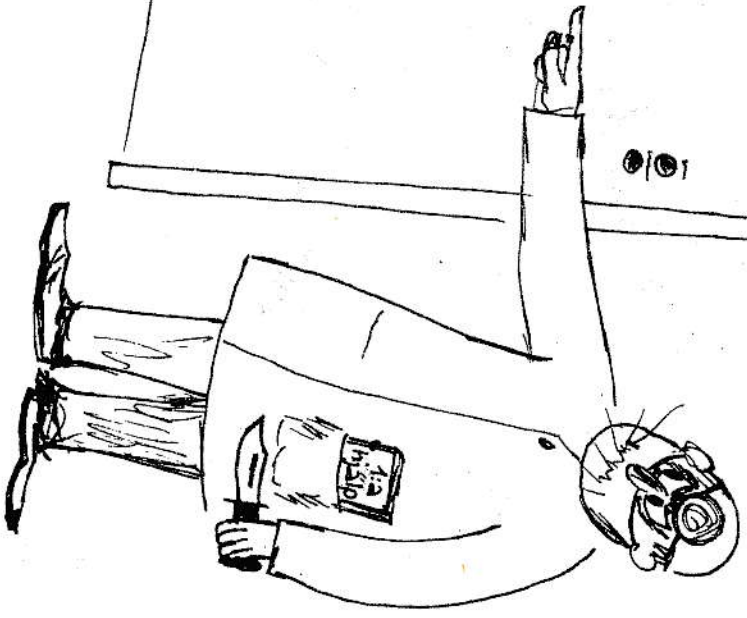
OPERATIONS
"SÖM HÄR INTRÄDEN/LÅTEN."

ASD
1111



'TA FAST HONNOM!

Quers
1111



MODELLFLYGNYTT

Organ för Sveriges Modellflygförbund

SMFF, styrelse 1966

Ordförande:

Sune Persson
Box 105
Köping

Protokollsekr.:

C. -E. Aunér
Bäckgatan 36
Norrköping

Kassör:

K. -A. Ericsson
N. Kyrkogatan 25
Härnösand

Grenchef friflyg:

Gunnar Kalén
Svarvaregatan 9
Norrköping

Grenchef linstyrning:

Christer Söderberg
Torsgatan 39
Stockholm Va

Grenchef radioflyg:

Gunnar Hofmann
Docentgatan 1 A
Malmö S

Grenchef raketflyg:

Olle Olsson
Bokebergsgatan 19
Hässleholm

Korresp. -sekr.:

Lars Andersson
Tycho Brahegatan 35
Limhamn

Från red. synvinkel

Detta nummer av MODELLFLYG-NYTT har låtit vänta på sig, men när det väl kom är det stort, ung. 3 ggr. tyngre än vanligt. Innehållsmässigt är det kanske inte så märkvärdigt, utan snarare en tillbakagång från tidigare och därför är det kanske bäst att vi ger en förklaring till det ändrade utförandet.

Vid SMFF:s styrelsesammanträde i Stockholm den 16 januari fick redaktionskommittén i uppdrag att med omedelbar verkan skaffa annat tryckeri. Detta visade sig vara lättare sagt än gjort och veckorna gick utan att avtal träffades med något tryckeri. I mitten på mars beslöt då undertecknad att ta saken i egna händer och dra fram ett nummer i enklare utförande så att medlemmarna åtminstone skulle få litet nyheter från förbundets framgångsrika verksamhet på andra områden.

Hur blir det med Modellflyg-Nytt i fortsättningen? Ja, nästa nummer skall gå i samma stil som detta, men det kommer också att innehålla annonser. Arbetet är ganska långt framskridet och Nr 2 skall komma i maj. Säkert!

Därefter hoppas vi kunna återkomma i ett elegantare utförande. Om det skall lyckas beror dock på klubbarna. För ett år sedan siktade förbundsstyrelsen på att SMFF under året skulle få över 3000 medlemmar. Det blev endast ca. 2000! Med ett så litet antal blir tryckkostnaderna orimligt höga per exemplar räknat. Vi hoppas därför på krafttag från klubbarnas sida under detta år så att vi den 31 december kan redovisa minst 3000 medlemmar. Då återfår ni också tidningen i tryckt utförande, det kan vi lova!

Tidningens innehåll betyder dock mera än utförandet och här kan alla hjälpa till. Bidrag mottages tacksamt. Medverkan får emellertid ske på idéell bas, för vi kan inte betala några nämnvärda honorar.

V. J.



MODELLFLYG-NYTT redigeras av:

SMFF:s Förbundsexpedition
Hångeryd
Lammhult
tel. 65045 Fraggahult

1
1966

VINTERTÄVLINGEN

Referat: B.H. Modéer, Lennart Flodström och Lennarth Larsson

Vind 3-5 m/s, mulet, omväxlande snö, underkylt regn och uppehåll, temp: a -5°C.

En tillkämpat gladlynt, snöskottande, huttrande, åkarbrasande samling modellflygare väntade på grenchefens inrådan troget till 9.30 på att det allt för täta snöfallet skulle avta, och så det gjorde det! Inställningsspöket gick hem. Sikten var dock, särskilt under de två första perioderna, ganska varierande och aldrig bra. Det medförde att en del modeller syntes hela flygtiden, medan många tyvärr inte kunde följas längre än 100-120 sek. Trots detta avspeglar resultatlistan ett förvånande jämnt resultat, men tävlingen hade givit betydligt finare tider om det varit klar sikt.

A-2

Vind och snödjup var sådana att det mycket väl gick att springa 150-200 m under starten för att leta rätt på den lilla termik som trots allt visade sig finnas. Många provade möjligheten, men framgången blev varierande. Den enda större sensationen var av negativt slag, nämligen att Thomanns modell 2 ggr gjorde störtspiral efter kopplingen. I sista start tog han fram den gamla hederliga största, och då gick det ju bra. Något sensationellt nytt framfördes inte, men säsongen torde komma att bjuda på ett par intressanta saker. Julle har byggt en ny A-2 som säges vara annorlunda på de flesta sätt, ännu bara provflugen ett par gånger. Bosse Modéer har också ett nybygge med autoroder och autostabbe som skall provas i strävan efter att åstadkomma en snäv, stigande sväng omedelbart efter starten. Det kan säkert bli anledning att återkomma till dessa och andra nyheter i vårt lufthav.

C-2

Gummimotormodellerna hade kanske största besväret med väderleken, då de med sina små dimensioner försvann mycket snabbt i diset. Anders Håkansson, som redan var klar för NM föredrog att låta sina bästa modeller vila och plockade fram något gammalt. Några andra gjorde sammaledes, åtminstone från början, då sikten var som sämst. Somliga, däribland Flodström, lärde sig för -nde gången att man skall skydda modellerna ordentligt när det regnar underkylt. Men när man hade lärt sig

var det för sent, och kärrorna hittade på alldeles nya flyktmönster.

En som hade ordning på allting var Ragnar Ahman, som på något sätt lyckades klara alla fallgropar och flyga fullt. Hans senaste skapelse hade bara kroppen och propellern kvar från gamla Tempon. Ny profil för vingen: B 6405, elliptiska spetsar både på vinge och stabilisator. Alltsammans verkade passa utmärkt ihop, och modellen gav ett något bättre intryck än de närmaste konkurrenternas, vilka dock flög utmärkt även de. Bengt Johansson tappade ett par sekunder här och några där, men lyckades hålla undan för Rune Johansson, som tappade ordentligt i en start, den fjärde. Även Lennart Hansson lyckades därvid passera "Johan" och slutade på tredje plats med två sekunder till godo.

Bland juniorerna hade vi B.O. Törnqvist från Fagersta som åter gjorde en fin tävling, slagen endast av fem seniorer med sina 843 sekunder. En klass under, men ändå överlägsen de övriga var H.G. Andersson från Gamen. Tyvärr tycks en del juniorer vara dåligt instruerade. Att flyga en gummimotormodell med vänsterkurv i motorflykten går bra med få varv i snodden eller med en svag snodd, men med mera kraft i propellern så slutar det med tråkigheter. Det enda säkra är högerkurv i motorflykten, såvida inte man har en propeller som går åt "fel" håll.

Klassen på våra D-2 flygare är minst sagt ojämn med några få undantag. Det mest lysande heter utan tvivel Urban Nygren och han vann också. Därmed visade han sig som en synnerligen värdig svensk mästare 1965. Han visade också att Jan Zetterdahls konstruktion "Eagle" verkligen är en fullgod modell och synnerligen svår att besegra, vilket Urbans och Jans resultat från 1965 dessutom bevisar. Jan vann och Urban kom 2:a på Vingarnas Vårtävling; Urban kom 2:a och Jan 3:a på Majpokalen slagna av Bo Wall, Urban vann och Jan kom 2:a i Hagshult, samma på Midlanda, Urban vann SM och Jan kom 2:a och Urban 3:a på Länslagtävlingen, slagna av Rolf Hagel. Eftersom Rolf föredrog att spara sina modeller till landskampen fick Urban ingen revansch men möjligheten finns på NM dit båda är uttagna tillsammans med Bo Wall.

"Eagle"-modellerna har låg pylon och ca. 4 kordors momentarm. Vingprofilen är Börjessons och stabprofilen tunn (ca. 6%) med plan undersida. Modellerna är försedda med såväl autoroder och autostabbe. I första perioden körde Urban med tredje modellen vilket kan vara orsaken till de tappade 13 sekunderna emedan sikten var mycket dålig i den perioden och modellen mycket ljus. Han bytte sedan till den nya modellen med svart kropp och sikten var sedan inget problem. Jan Zetterdahls "Eagle" var den enda D-2 modell som maxade i första perioden men den flög ur sikte för såväl Jan som tidtagarna i nästa period efter bara 156 sek. Jan letade hela tredje perioden och sedan reservmodellen, en Pladuska, kvaddat på trimstart var han borta ur tävlingen. Bo Wall körde med sin Frigyes-inspirerade modell som mig veterligen har Pimenoff-profil i vingen och plan undersida på stabben. Pylon är relativt låg och momentarmen ca. 3 kordor med fenan framför stabben. Unge B-I Svensson från Gamen satte läromästarna i egna klubben på plats med sin Aunér-inspirerade modell. Detta måste glädja i Gamen att

ha så god återväxt även i D-2. En annan "Eagle"-flygare som visade framfötterna var AKG:s Håkan Sjöström som dock missade en period på för lång motortid och för dålig skidåkning. Dominerande motorer var som vanligt Super Tigre med modifierade G20, några G15 och några Cox Special som flögs av Jan samt av Urban i första perioden. Friis drabbades delvis av den dåliga sikten i de två första perioderna på grund av modellens ljusa färg, men glidet var tyvärr inte i proportion till det vackra stigmönstret. Motorn låter dessutom inte lika vass som ex. - vis Urbans. Carl-Erik fick inte den vanliga höjden i de två första perioderna och gled ner på ca. 2 minuter. Atminstone i första perioden berodde den dåliga höjden på att modellen först gick nästan parallellt med isen innan den började stiga.

Varför ställde f.ö. bara 10 man upp i D2 senior? Det måste vara bottenrekord i D2. Ryck upp er D2-flygare! Solan MSK sätter upp ett vandringspris på Vingarnas Vårtävling för bästa 3-mannalag/klubb i D2. Hoppas att ni nappar.

De bästa resultaten:

Klass A2, seniorer (33 startande)

1. H. Nilsson, Karlstad	842
2. H. Ahlström, Borlänge	833
3. B. Westin, Norrköping	811
4. A. Wahlund, Uppsala	807
5. I. Sares, Borlänge	801
6. L. Johansson, Borlänge	791
7. K. Wilhelmsson, Köping	780
7. S. Jansson, Köping	780
9. C. Mårtensson, Malmö	775
10. L-O Larsson, Uppsala	771
11. G. Kalén, Norrköping	756
12. I. Sundstedt, Borlänge	752
13. R. Hagel, Malmö	737
14. O. Blomberg, Kumla	700
15. K. Andersson, Malmö	699
16. J. Hagedahl, Solna	688
17. S-O Lindén, Kumla	671
18. K. Liwenborg, Solna	670
19. H. Eklund, Skvadern	663
20. G. Holm, Jönköping	645
21. B. Eimar, Stockholm	642
22. B. Modéer, Stockholm	637
23. J-O Akesson, Malmö	629
24. H. Thomann, Norrköping	619
25. N. Lundberg, Eskilstuna	603

Klass A2, juniorer (4 startande)

1. H. Kalén, Norrköping	797
2. H. B. Andersson, Norrköping	788
3. J. Aberg, Köping	552
4. P. Bodin, Fagersta	387

Klass C2, seniorer (17 startande)

1. R. Åhman, Norrköping	900
2. B. Johansson, Malmö	878
3. L. Hansson, Malmö	854
4. R. Johansson, Norrköping	852
5. B. Blomberg, Norrköping	836
6. R. Sundin, Skvadern	806
7. L. Flodström, Skvadern	780
8. A. Håkansson, Malmö	770
9. J. Bagge, Norrköping	722
10. B. Oldén, Karlstad	685
11. O. Lundborg, Uppsala	678
12. P. Wanngård, Stockholm	598

Klass C2, juniorer (5 startande)

1. B-O Törnkvist, Fagersta	843
2. H-G Andersson, Norrköping	606
3. S. Berglund, Köping	379

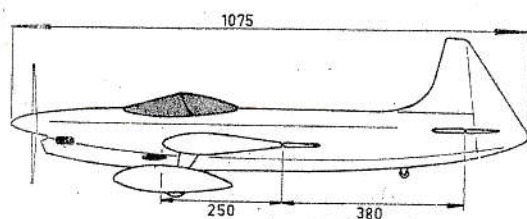
Klass D2, seniorer (10 startande)

1. U. Nygren, Solna	887
2. B-I. Svensson, Norrköping	879
3. B. Wall, Uppsala	878
4. H. Friis, Norrköping	858
5. C-E Aunér, Norrköping	799
6. H. Sjöström, Göteborg	626
7. L. Larsson, Solna	500

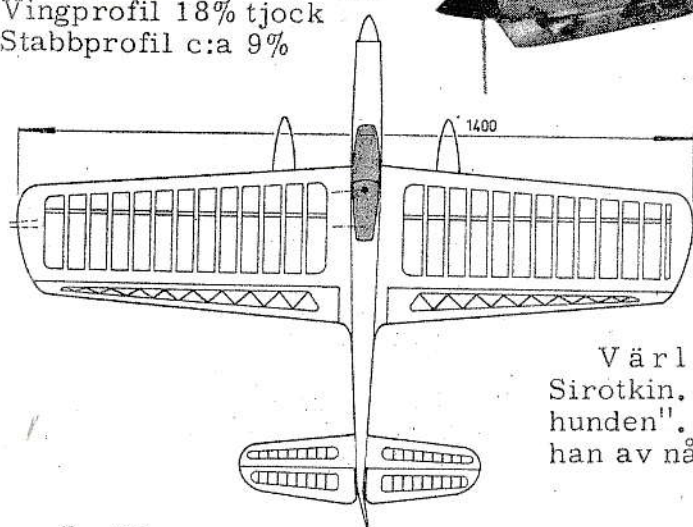
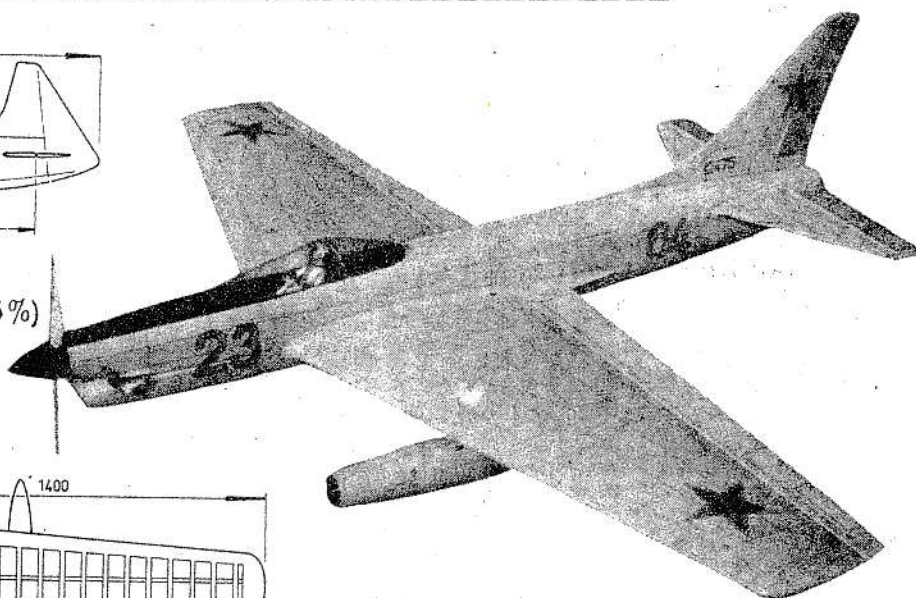
Klass D2, juniorer (8 startande)

1. L. Åhman, Norrköping	756
2. R. Pramberg, Norrköping	660
3. O. Sjöman, Enköping	435
4. M. Zetterdahl, Göteborg	413
5. B. Wickman, Kumla	355

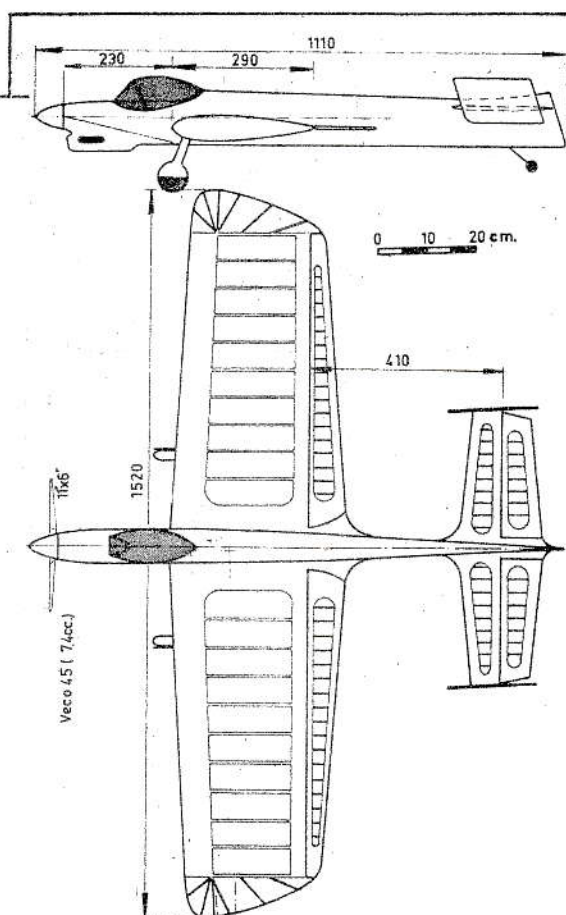
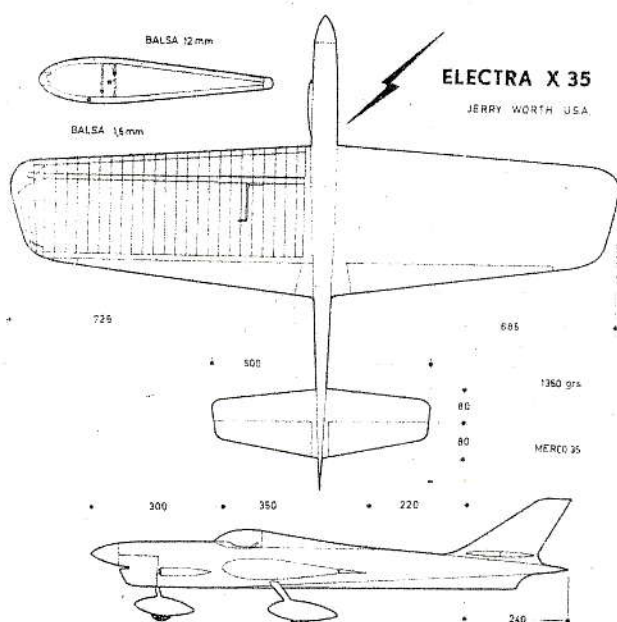
TIPS FÖR FORMGIVNING AV STUNTMODELLER



Total vingyta: $37,5 \text{ dm}^2$
 därav flaps: $6,3 \text{ dm}^2$ (17,5%)
 Stabbyta, totalt: $5,3 \text{ dm}^2$
 Vingprofil 18% tjock
 Stabbprofil c:a 9%



Världsbäst i stunt är som bekant ryssen Sirotkin. Ritningen visar hans modell "Rymdhunden". Fotot visar en ännu nyare modell som han av någon anledning inte vågade flyga på VM.



En av de skickligaste amerikanska stuntflygarna är Jerry Wort. Konkurrensen är mycket hård i USA och även modellernas utseende har betydelse, därför är det ganska vanligt med så eleganta skapelser som "Electra X 35".

Louis van den Hout heter Hollands främste stuntflygare. Hans modell "Olympus" har följande data:
 Vingyta: 45 dm^2
 därav flaps $7,2 \text{ dm}^2$
 Stabbyta: $8,6 \text{ dm}^2$
 Vikt: 1525 gr.

TÄVLINGSKALENDER

Friflygande:

24 april	Vingarnas Vårtävling	Tullinge
8 maj	Majtävlingen	Uppsala
8 maj	Hjelmeruspokalen	Linköping

Linstyrning: P.S. UT den 4-5 eller 11-12 juni

1 maj	Juniortävlingen	Stockholm	Speciella klasser
8 maj	Motala Pokal	Motala	Stunt, Combat
15 maj	Kaffepetter	Stockholm	T/R, Speed
29-30/5	Vårtävlingen	Stockholm	Samtliga
19 juni	U. T.	Stockholm	int-klasserna
12 juni	?	Göteborg	Stunt, combat
30-31/7	Nordiska Mästerskapen	Helsingfors	int-klasserna
21/8	Filbyter	Linköping	Stunt, combat, TR
27-30/8	Världsmästerskapen	London	int. + ev. skala
4/9	Höstattävlingen	Stockholm	A- och B-klasser
11/9	Svenska Mästerskapen	Stockholm !	int-klasserna
25/9	Solnas Pokal	Stockholm	T/R

Radioflyg:

?	Vårtävlingen	Arrangör sökes	
29 maj	Smålandstävlingen	Hagshult	RC-III
18-19 juni	Skåneblippen	Ljungbyhed	RC-I och RC-III
9-10 juli	Nordiska Mästerskapen	Danmark	RC-I och RC-III
?	Svenska Mästerskapen	Arrangörer sökes	
15 okt.	Skala och pylonracing	Skarpnäck	Speciella regler

Raketflyg:

Den första internationella modellrakettävlingen arrangeras i Tjeckoslovakien den 28-29 maj. Tävlingsgrenar blir höjdflygning med last, tidsflygning med fallskärmsmodell och glidrakettflygning. I samtliga grenar skall användas raketmotorer som hänföres till klass 1 i FAI-reglerna. Tävlingsdeltagarna kan använda den tjeckiska raketmotorn RM 2, 5/6-Super eller egna motorer som är godkända inom klass 1 i FAI-reglerna. Anmälan skall insändas före den 1 maj. Startavgiften är c:a 50:-- kr och betalas vid ankomsten.

Intresserade bör vända sig till raketgrenschefen, Olle Olsson, Bokebergsgatan 19, Hässleholm, tel. 0451/15720 som lämnar mera detaljerade uppgifter.

Övriga tävlingar

I samband med flygutställningen i Hälsingborg anordnas två tävlingar, där alla modellflygare i GÖTALAND och Själland (danmark) kan delta:

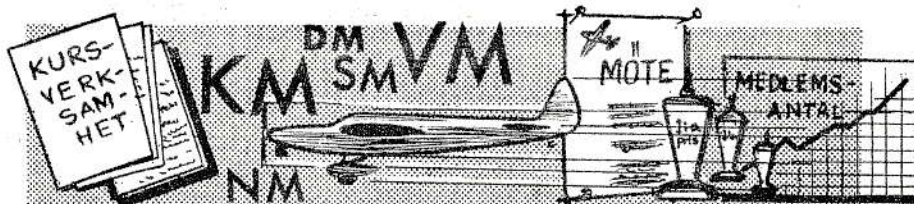
1. Skalamodelltävling. Bedömning sker enligt FAI:s tävlingsregler för skalamodeller, moment skalenlighet.

2. Tempo-byggtävling, avseende SMFF:s enhetsmodell Tempo I.

Närmare detaljer om tävlingarna kommer att tillställas klubbarna i Götaland. Intresserade kan också kontakta Lars Andersson, Tycho Brahegatan 35, Limhamn (tel. 040/51662) som gärna står till tjänst med alla upplysningar.

Diverse internationella tävlingar av intresse

17 april	Linstyrning	Danmark	Filskov
24 april	Radiostyrning	Danmark	Alborg
19-22 maj	Linstyrning	Österrike	Salzburg
22 maj	Linstyrning	Danmark	Amager
29-30 maj	Friflyg + Radio	Frankrike	Maubeuge
11-12 juni	RC, sjömodeller	Tyskland	München
18-19 juni	Radiostyrning, RC-I	Tyskland	Herborn
2-10 juli	Sommarläger	Danmark	Vandel
8-10 juli	Friflygning	Österrike	Wiener-Neustadt
30 juli	EM, D2	Jugoslavien	Bled
14-15/8	Sjömodeller	Jugoslavien	Split
20-21/8	EM, A2 och C2	Tyskland	Saar



KLUBBSIDAN

I Sverige finns drygt dussinet studieförbund och eftersom staten svarar för de medel som skall fördelas måste studieförbundens verksamhet samordnas. Samverkande bildningsförbunden har nu utgivit ett 37-sidigt häfte som heter "Planera, Rapportera" och som belyser studiecirkelverksamhetens organisation och administration.

Först görs en betraktelse över mål och uppgifter för svenskt folkbildningsarbete men redan på sidan 6 kommer man in på mera matnyttiga frågeställningar där ansvarsfrågor och granskning berörs. Kursers planering liksom cirkelledarens kompetens, valet av studiematerial, utformandet av kursplaner och cirkelars ekonomi genomgås grundligt.

Nytt på den ekonomiska fronten sedan vi behandlade kursverksamhet i MFN är att 75 procent av omkostnaderna för handledare, experter och kursmaterial kan erhållas i bidrag. Den gamla regeln om max 15 kronor per studietimme, varav max 11 kronor per studietimme till handledararvode ges i bidrag gäller dock fortfarande. Trots att ingen höjning av timanslaget gjorts ger detta betydande möjligheter till inkomster för klubbar med livlig aktivitet. Det är ju ganska vanligt att handledarna efterskänker sina arvoden och att därmed inkomsten i form av statsbidrag ej motsvaras av något reelt omkostnadsutlägg för klubben.

Bokförings- och skattefrågor liksom

kostnader för semesterersättning och arbetsgivaravgifter penetreras ingående varvid även upplysande räkneexempel visas. En bra sak i sammanhanget är att samtliga blanketter som kan bli aktuella vid kontakter med skattemyndigheterna illustreras rätt ifyllda.

Rapporteringssystemet för kurser är fr.o.m. 1965 ändrat då nu redovisningen gemensamt bearbetas med datamaskin av Statistiska Centralbyrån. I häftet förklaras samtliga primäruppgifter som skall lämnas men denna punkt belyses inte särskilt klart då ju behandlingen skall vara tillämplig på samtliga studieförbunds blanketter.

Under rubriken "Meddelanden från pedagogiska nämnden" får vi också veta att stadsbidrag ej utgår till studiecirkel där huvudvikten lägges vid tillverkning av olika föremål. Exempel på detta är ju modellbygge men detta kan ju i stället rapporteras som fritidsgrupper. Modellflygets teorier liksom funktionärsutbildningen räcker väl som ämnen för kursverksamheten för vår del?

Häftet avslutas med arbetsuppgifter av olika slag som gör det möjligt för den intresserade att behärska alla befintliga regler för cirkelverksamheten till fulländning.

De klubbar som bedriver omfattande kursverksamhet bör alltså begära häftet från sitt studieförbund.

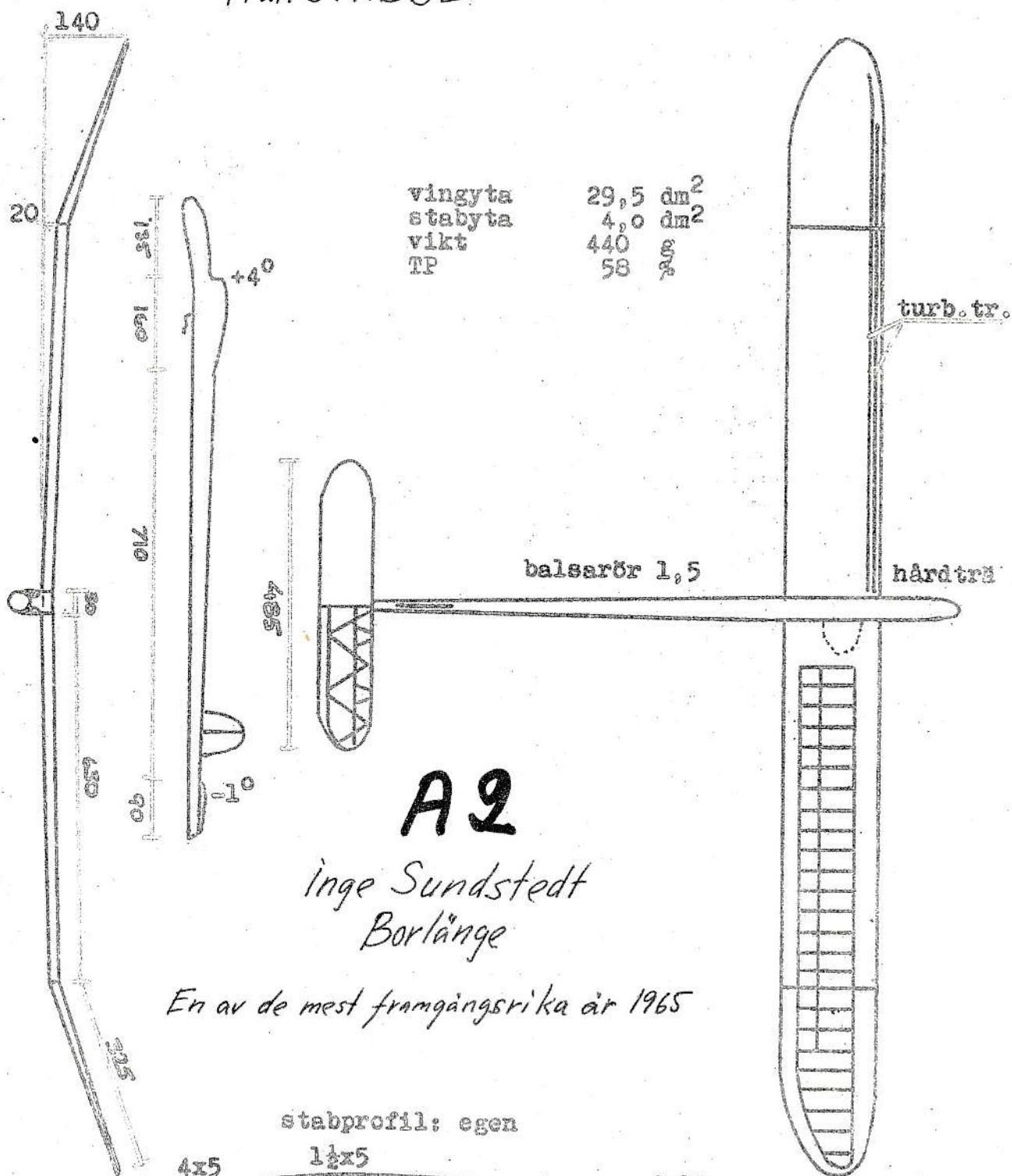
Göran Alseby



HEDRAD MODELLFLYGARE

Den 4 november 1965 tilldelade KSAK:s styrelse vår grenchef för radioflyg, GUNNAR HOFMANN, KSAK:s förtjänstplakett i silver med inskriptionen: "För förtjänstfull insats vid VM i modellflyg 1965"

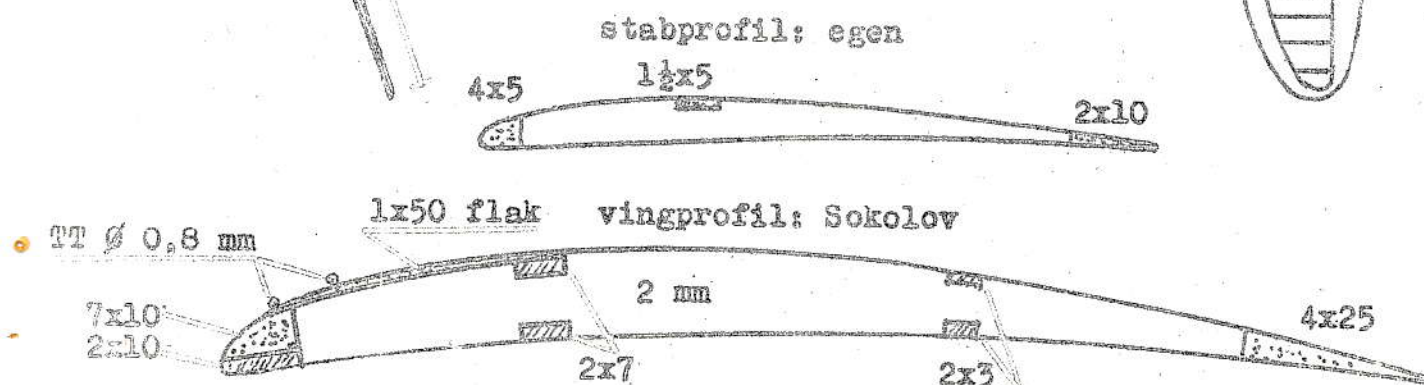
Från STABBEN



A 2

Inge Sundstedt
Borlänge

En av de mest framgångsrika år 1965



Måns: USA

Resebrev från
Måns Hagberg



För inte så många år sedan var Måns en av Sveriges främsta friflygare, nu är han mest känd som TR-mek.

Som akademisk lärare begåvas man med fridagar (i mitt fall alla fredagar), lov, examensperioder (då man smart lägger tentorna innan) och möjligheter att åka på möten och konferenser. I mitt fall har jag dessutom hand om en stadsplaneutställning (svensk stadsplanering) och håller ibland föredrag i anslutning till den. Detta om detta.

Då jag varit här några veckor dök Don Jehlik (Amerikansk FAI-TR's mest framgångsrike) upp här mitt i en teckningslektion. Det var ju ganska oväntat men det visade sig att han var på väg från att ha jagat rådjur i Colorado till knoget i Washington D.C., jag skulle dit ett par veckor senare på en konferens för Fulbrightstipendiater.

Don's besök fick mig att inse att (en del) amerikaner menar allvar då dom säger åt en att hälsa på då man kommer till USA. Så på vägen till Washington mellanlandade jag i Chicago (såg mig om) och ringde till Gerry Ritz där. Det visade sig att han bodde 6 svenska mil utanför stan men väl där hade han det verkligen bra. Möbel-snickaren är nämligen rätt framgångsrik sådan. Hans fabrik har flera hundra anställda och producerar upp till 7000 (sjutusen) bord om dagen. Föralldel småbord 40x60 cm och så meniallafall. Han är gift, hans fru är kamrer vid ett storföretag, dom har 5 eller 7 barn (Från 24 till 6) stort halvgammalt hus på jättetomt med en medelstor bäck mittigenom. Källaren var full av modellplan, han höll just på att bygga in ett extra rum i en hörna som var över och eftermiddagen jag var där installerade han en diskmaskin. En produktiv man. Han är helt förvissad att han är bäst och tydligen ligger det nåt i det. Världsmästare i A2 anser han sig snarare vara Wakefieldflygare och aspirerar på att ta sig med i ett VM-lag.

Missade dock på senaste uttagningarna och var full av förklaringar och om-inte-om snack. Verkligt kul och t.o.m. i USA ovanlig familj.

Don Jehlik är en verklig personlighet, han också. Enormt gästfri, om-tänksam, intelligent osv. har han lätt för att gå långt åt andra hållet. 1964 var Jehlik/Stockton bäst på uttagningarna. AMA tog dock inte ut laget förebärande att Jehlik som organisatör av uttagningarna vanskötte sig. I stället för att finna sig i detta stämde Jehlik AMA (på grund av de speciella förhållandena i Washington i en motsvarighet till Svea Hovrätt). Inför detta tryck backade AMA och sände Stockton-Jehlik till Liege 1965 - dom hann inte med uppgörelsen innan Budapesttävlingarna. Vad som egentligen ligger bakom är svårt att säga, rasmotsättningar (Stockton, neger, kompis med Jehlik, vit är ännu mindre populärt än ett helsvart lag skulle varit) finns där, Jehlik har lätt skaffa sig fiender är ett annat. En sak är dock klar, Don lade ner mer tid och pengar på att få rätt än det hade kostat honom att åka till Liege på egen bekostnad.

Don är ungtkarl (ännu så länge) och bor i ett tvåvånings radhus med verkstad i källaren. Gammal speedflygare med del i två världsrekord (Ett av Lauderdale's och ett i radio-speed). Inget bygge på gång men tjug av gamla Super Tigre och kilovis med gamla och nya amerikanska motorer. Rattler 29 är senaste modemotorn: ett sandgjutet vevhus med Super Tigre foder och KB-axel resp. bakrotor. En sådan håller världsrekordet med 275 knutar ungefär (soppa: 70% nitro). Fox 29 senaste med bakrotor verkar vass och nya Super Tigre 29 gör tydligen juniorerna 240 knutar med. Skärpning Ove! Don och Herb flyger mycket (på tomma

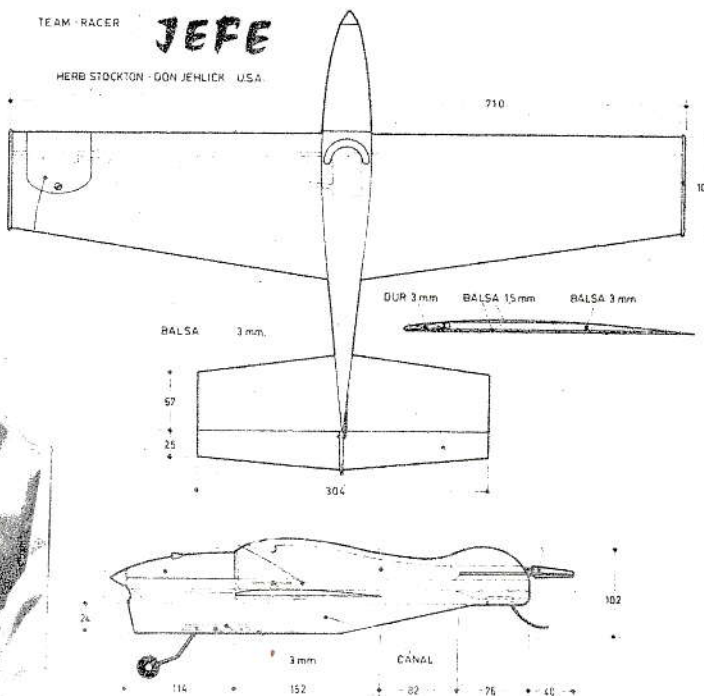
parkeringsplatser osv.) 250.000 varv på ett år enl. Don (troligen överdrivet). Don har experimenterat med bränslen på ett kul sätt: Två förgasarrör i motorn, så att dom kan starta på en soppa och gradvis gå över till en annan. Enl. Don hade dom nu en soppa som slog allt annat. Ingredienser hemliga. Överhettning utesluten. Jo, det var den soppan dom använde i Liege. Nej, deras motor hade inte överhettat där och han trodde inte på Aeromodellers uppgift att deras fart varit nere i 115 knutar. (Vi andra som var i Liege tyckte deras motor överhettade rätt rejält i finalen).

Orsaken till det låga sidoförhållandet på deras kärra är att dom vill ha den att bara ramla ner på nolltid då motorn stannat. Vilket den verkligen gör. Valet av Super Tigre var ett experiment. Dom bestämde sig för motorn + att flyga 50 varv med den. Det gick inte särskilt bra, dom kanske kör med något annat nästa år.

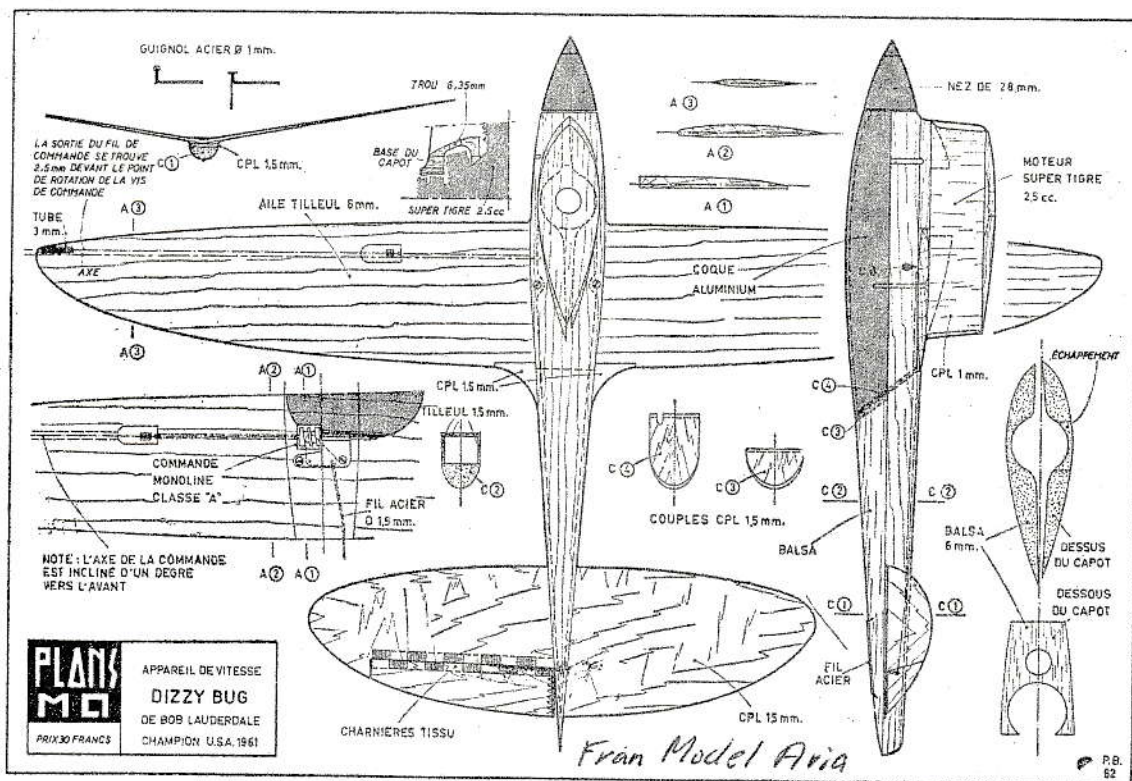


Herb Stockton är betydligt öppnare hemma än då man träffar honom på tävlingar utrikes. Han är gift och har barn och hinner bara med FAI/TR. Bor i verkligt snyggt hus i förort med mest negrer. Enligt Jehlik började deras samarbete av en slump: Stockton flög en teamracer och hans med fick inte igång motorn. Så ryckte Don in, startade motorn och har gjort det sen dess. Praktiskt taget alla modellflygare jag träffat här är Herb den enda neger dom träffat ordentligt - om dom inte modellflugit hade dom inte träffat honom heller. En märklig situation. Och alla, också de minst liberala, säger att om alla negrer vore som honom vore det inget negerproblem i USA.

Stack ner till Huntsville, Alabama över ett lov (Thanksgiving). Hälsade på Bob Lauderdale och i någon mån Wayne Mobley. Bob, en av de flitigaste rekordflygarna i speedvärlden, har slagit sig på FAI/TR tillsammans med



Dick Hall. Han har en ny tiokubikskär-ra klar och flyger i vår igen, annars verk han gå in för T/R. Super Tigre, 155 knutar, 50 varv. Dom använder Cox .049 förgasare monterad på en nylonplugg i förgasaren. På det sättet blir förgasaren värmeisolerad och omstartproblem elimineras. Nåt att tänka på, svenska T/R-flygare! Huntsville är ett av USAs rymdcentra, därav modellflygarkoncentrationen där. Dom har två cirklar på en avsides plats, staden betalde. För sina rekordförsök inväntar Bob lämpligt väder (relativt sval, torr luft norrifrån) och ringer sen runt och



får ihop arrangörer och tidtagare. Kruxet är att rekordförsök måste anmälas 48 timmar i förväg och den här sortens väder varar bara i två dar. Så han läser väderleksrapporterna med omsorg då det drar ihop sig till rekordförsök. Speedbränslet är 70% nitrometan, 10% propylenoxid och 20% syntetisk olja.

På hemvägen tittade jag in hos Duke Fox i Fort Smith, Arkansas. Fabriken håller till i ett enormt skjul som Fox ritat själv. Ca. 30 anställda, rejäla men inte märkliga maskiner, motor-körningsskjul på gården. 70% motorer, 30% diverse tillverkningar för lokala industrier. En historia som går i USA nu är: Vad säger en Fox då man drar den runt? Svar: Cheap, cheap, cheap. Har inte kollat vad Duke Fox gillar den, än. Medan alla andra större tillverkare nu lever på miniracing lever Fox på motorer, programmet omfattar alla storlekar mellan 0,8 och 10 cc. De flesta är sportmotorer, ett par bra stuntmotorer - Fox praktiskt taget uppfann den första stunt-35 motorn och tillverkar den fortfarande 17 år senare och ett par vassa speedmotorer. Han har en 16 cc R/C-motor på ritbrädet, tillverkar om han får in tillräckligt med order.

Vid EM i Liege hösten 1965 bjöd den amerikanske lagledaren Pete Soule mig att tillbringa julen hos honom i Los Angeles så fort han hörde att jag skulle till USA på ett år. Så i höstas stannade Pete över i Kansas City och vi drack öl

och snackade modellflyg en kväll tillsammans med ett par lokala T/R-flygare. Och till julen flög jag dit som överenskommet. (Jetflyget betyder mycket här. Istället för dagar tar det timmar att ta sig fram - och kostnaderna är som för tåg med sovvagn - buss kostar hälften).

Pete och hans fru Kay har två barn, grabbar strax under skolåldern, sex-rumsvilla och tre bilar. Tredje bilen, en 1957 Corvette, var bara i vägen för det mesta men fick nu svara för mina utflykter. Los Angeles County är enormt stort och utspritt med flera svenska mils bökgig trafik vart man skall. Så greppet är att köra till närmaste motorväg och per motorväg ta sig fram, även om det är tre gånger så långt så lönar det sig. Pete bor tre svenska mil från sitt jobb, rätt nära alltså, och kör sin Renault Major dit på trekvart eller så. Han och det mesta umgänget inklusive T/R-kompisen Pete Brandt (Pete 'n Pete) jobbar i rumdindustrin, Aerospace Inc. i deras fall, och många bor som dem på Palos Verdes Peninsula, några hundra meter över smogen som allt som oftast täcker Los Angeles så att bara stranden och de omgivande bergen (Beverly Hills etc.) kan urskiljas. Annars är vädret fantastiskt: som en lagom svensk sommar på "vintern", som en varm svensk sommar på sommaren, nästan bara sol och enstaka regnperioder.

Så modellflyget är det full fart på året runt. Vädret varierar rätt mycket beroende på läget så om det är

för kallt (eller varmt) på ett ställe kör man några mil till nästa. Första söndan flög vi på en tom parkeringsplats, Annandag Jul och nyår på modellflygplatsen i Sepulveda Flood Control Basin. Den kan vara översvämmad nån gång men det har inte hänt de senaste fyra åren. Där finns ett par T/R cirklar, några asfalterade ytor för radioflygare och ungefär 3x6 km plan mark för friflygare.

Dom radioflygare jag såg där verkade säkra om inte märkliga annars. Inga krascher och inga bortflygningar ens med enkanalsutrustning. Rätt god ordning med repavspärrad uppställning för planen, kö-listor för flygordning osv. Friflygare var mest grabbar som var ute och trimmade, ingen tävling medan jag var där alltså.

På linstyrningsfronten imponerade ett par enormt snabba Rat Racers. 225 knutar i erfordeligt antal varv, sen stängdes motorn av för att få kortast möjliga glidflykt. Dom kopplar upp det hela så att ett ögonblicks fullt neroder frigör en bränsleavstängare som meken ställer upp vid omstarten. John Barr kom ut med en ryskinspirerad nyhet i FAI T/R: Trottel på motorn (Ävgasventil på Super Tigre) som manövrerades på samma sätt. Så John's pilot, Roger Theobald, landade med motorn igång varpå John tankade, drog på fullt och släppte iväg planet inom tre sekunder. Så här i början var det vissa problem: Tomgångsvarvet var 7000 på marken så landningsfarten var 70 knutar eller så, inte så kul för meken och lätt att missa planet eller skada propellern. Men systemet fungerar, den saken är klar. Danny Jones och Bernie Teuts (Lagmedlemmar 1966) var ytterst övertygande: Ständiga tider 4.33, 4.35, 4.34 osv. osv. Dom kör med ETA Mk I, 40 varv 160 km/t. Dannys landningar sågs redan i Budapest och håller på att gå igenom: Då motorn stannar drar han modellen stenhårt, landar direkt i över 100 km/t fart och drar fram modellen till meken. I lyckliga fall är farten nere i såg 40 knutar vid det laget men allt som oftast hördes ett tjongande ljud över nejden då Bernie greppade planet. Det är mycket solitt byggt.

Motorer: Super Tigres som gjorde 160, Etor som gjorde 160, en Wisniewski special i dieselversion som gjorde 140, nån enstaka Oliver i samma kategori. Teut's Eta plockades samman av gamla bitar som aldrig gått bra bara genom att byta och prova, byta och prova etc. etc. i månader. Sen han fått

fram en bra räckte överblivna bitar till en till och har väl en tredje på gång nu. Barr's snabba G20 var ett resultat av noggrant passningsarbete och lång inkörning. Hans modeller verkade också bra: Lätta och fräscha med klädsel av färgat japanpapper. Dom har jobbat enormt med att få fart på Wisniewski-motorn men av allt att döma (min uppfattning) har den för vecka delar för att gå som så kortslagig (12 mm) diesel. Wisniewski har en långslagigare version på gång som kanske blir bra. (En parentes: Jag har i dag fått tag på en ETA Elite. Den är kvalitetsmässigt ett enormt framsteg, kvaliteten är nu helt medlemmåttig. De mest framträdande konstruktiva bristerna har avhjälpats och mitt exemplar känns efter grundlig rengöring bara obetydligt raspigt. Återkommer med prestanda om jag kommer åt att köra den).

På Circle Burner's julparty hos Pete Soule, en tillställning med ca. 40 personer, ölkagge (rätt stor) och hög stämning träffade jag Wisniewski, Nightingale, Don Burke, Pete Brandt, Danny Jones, Bob Carpenter och andra internationella tävlare jag senast sett i Kiev eller Budapest. Damerna var med, men som väntat var kretsen kring öltunnan blott manlig. Fruarna verkade uppskatta tillställningen trots detta och ett sånt här julparty kanske kan vara nåt att tänka på? Carpenter är polis i det civila (därav bryska uppsynen) går alltid omkring med en .38 Special i byxlinningen och erbjöd sig att visa mig runt i Watts negerdistriktet där ett par månader tidigare USAs värsta kravaller tilldragit sig.

Det var rätt intressant att få en inblick i det hela från en deltagare. Utan att vara reaktionär håller Carpenter på åsikten att den som arbetar och sköter sig blir guld värd, att Watts inte är ett särskilt slumbetonat område och att ordning och laglöshet skall kvävas i sin linda. Atminstone då det gäller bostadsstandarden verkar han ha rätt så tillvida att Watts inte är sämre än fattigdistriktet i vilken amerikansk stad som helst (med vita eller svarta invånare) och att medelstandarden där verkar rätt skaplig. Då det gäller kravaller, raskravaller och så finns det nog inga enkla mediciner. Den värsta bråten var undanröjd men åtskilliga supermarkets och massor av småbutiker var fortfarande sotiga ruiner efter mordbränderna. Barnrikehusen, för att översätta med den svenska motsvarigheten, såg tydligen otro-

ligt trista, tränga, fula ut från början men hade blixtsnabbt förslummats och hade nu de flesta fönstren förbrädade, tvätten hängande på tork 24 timmar om dygnet och 1000 ungar lekande på gator och trottoarer. Beklämmande!

Mot eftermiddagen körde vi över till K&B och hälsade på Bill Wisniewski. Han har hand om konstruktion av motorer, lägger upp tillverkningen och håller verkstaden igång. K&B tillverkade förr massor av småmotorer men är nu nere i några 10.000 större motorer om året. Som speedflygare är Bill mest intresserad av speedmotorer och har lagt ner mycket fritid på att få fram sin Schnürleportade motor. Den senaste versionen har normal slaglängd, avgasporten bakåt och ett avstämt avgasrör. Prestanda är f.n. 24000 varv utan 26000 varv med avgasrör på en propeller som hans bästa K&B "standardmotor" (med kam på kolven) gör 26000 på.

Carpenters Super Tigres ligger ett par tusen varv under vid bänkprov men är snabbare i luften än Wisniewskis motor. Bob hade ingen förklaring egentligen men sa att man måste kolla varje motor i luften innan man visste vad den gick för. Han flög själv med Riccis motor från Budapest, hade fifflat lite med axelpassningen, höjt cylinderfodret en aning och (framförallt) monterat ett nytt topplock. Han har flugit 229 km/t med motorn och tyckte det var rätt kul att tänka sig Riccis kommentarer. Bob är typisk amatör, ovanligt för en så bra speedflygare. Han har inte ens en svarv i källaren och hans kompisar fattar inte hur han bär sig åt verkar det.

Aterkommer om inga kraftiga protester hörs.

Lawrence, Kansas, USA 10/2 1966

Måns Hagberg

TÄVLINGEN "JÄRVSÖBOCKEN" DEN 6 MARS 1966

Strålände sol i två perioder och något dis och moln i de tre övriga perioderna gjorde gjorde tävlingen mycket trevlig. Den nästan helt obefintliga vinden och den halvmeterdjupa snön ställde stora krav på de tävlande i A1 och A2. Trots att arrangörernas Ake Persson tillsammans med en medhjälpare trampat upp ca. 75 m. långa, vinkelräta banor, räckte längden inte alltid till för att få upp modellen och otaliga var fallen när den startande nådde snökanten. Resultaten i dessa klasser är därför smått fantastiska. Ett suveränt resultat stod unge Mikael Borell för genom att flyga 900 sek i A2 junior och dessutom komma 2:a i A1 junior. Gissa om han var trött i benen efteråt!

En som gick och gnisslade tänder trots segern i C2 var "Floda" som missade 0,4 sek från full tid.

Tävlingsledaren Ake Persson skall ha ett särskilt tack för det sätt på vilket hela tävlingen sköttes och han hade god hjälp av villiga och frivilliga krafter från trakten. Tävlingen är alltid gemytlig, maten var mycket bra och vi i Solna har redan bokat in oss för nästa år. Gör själv sammalunda, det är tävlingen värd.

Lon.

Resultat: (de bästa)

Klass A1, juniorer

- | | |
|-----------------------------|-----|
| 1. N.E. Hägglund, Östersund | 335 |
| 2. Micael Borell, Östersund | 299 |

Klass A1, seniorer

- | | |
|-----------------------------|-----|
| 1. Gösta Nilsson, Östersund | 622 |
| 2. Stig Levin, Östersund | 596 |
| 3. Arne Berglin, Östersund | 513 |

Klass A2, seniorer

- | | |
|-----------------------------|-----|
| 1. Ingvar Sares, Borlänge | 839 |
| 2. Rolf Sundin, Skvadern | 778 |
| 3. Arne Berglin, Östersund | 718 |
| 4. Nils Helgesson, skvadern | 707 |
| 5. John Hagedahl, Solna | 689 |
| 6. Hans Ahlström, Borlänge | 647 |
| 7. Hans Eklund, Skvadern | 610 |

Klass A2, juniorer

- | | |
|------------------------------|-----|
| 1. Michael Borell, Östersund | 900 |
| 2. Hans Eriksson, Stockholm | 613 |

Klass C2

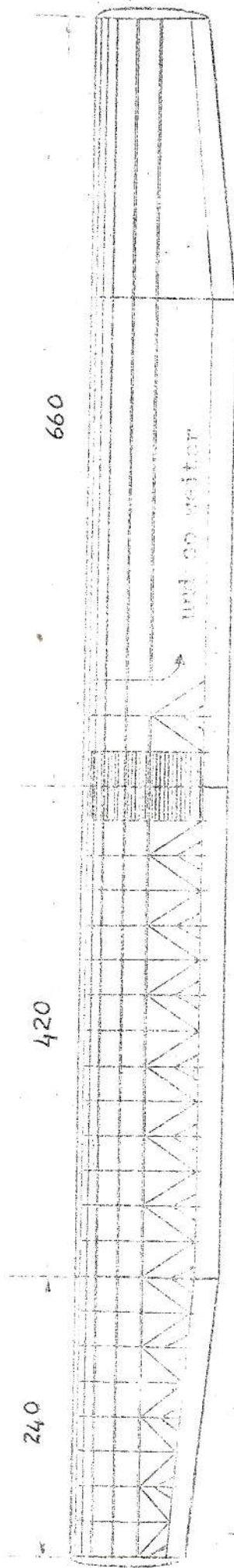
- | | |
|-------------------------------|-----|
| 1. Lemart Flodström, Skvadern | 899 |
| 2. Rolf Sundin, Skvadern | 886 |
| 3. Stig Lewin, Östersund | 788 |
| 4. Hans Eklund, Skvadern | 743 |
| 5. Kjell Liwenborg, Solna | 678 |

Klass D2

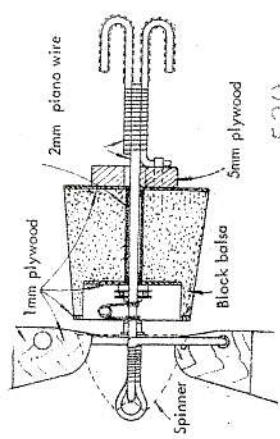
- | | |
|----------------------------|-----|
| 1. Håkan Broberg, Borlänge | 900 |
| 2. Lennarth Larsson, Solna | 861 |

Lagtävling

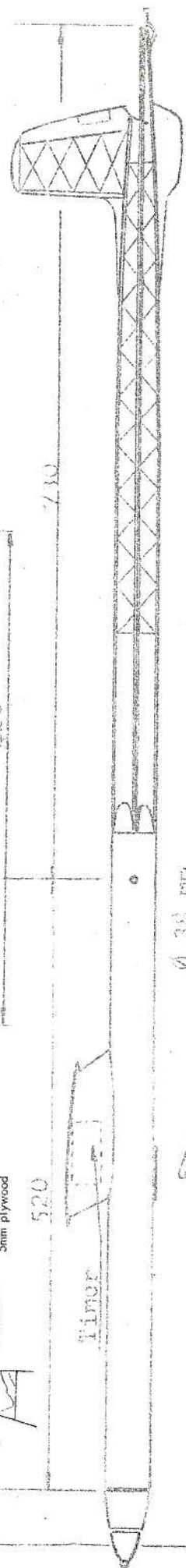
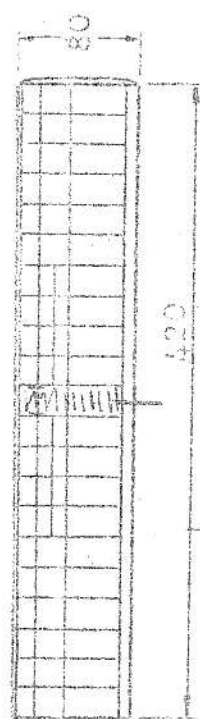
- | | |
|------------------|------|
| 1. Solna MSK | 2228 |
| 2. Östersunds FK | 1737 |



und 30 weiter

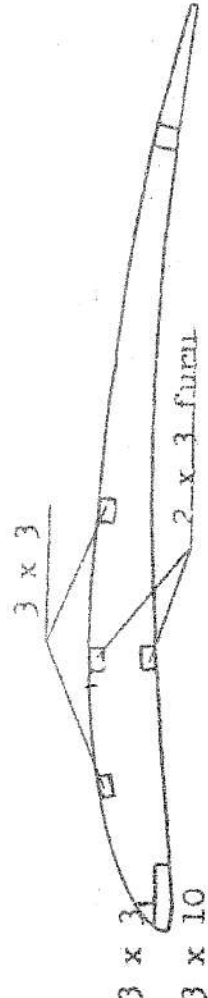
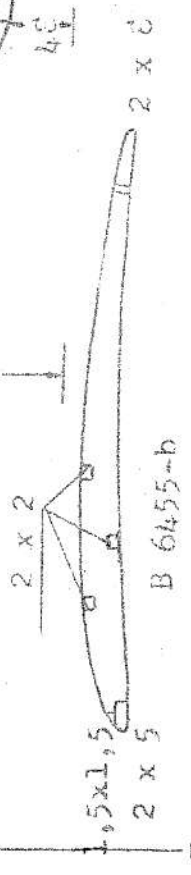
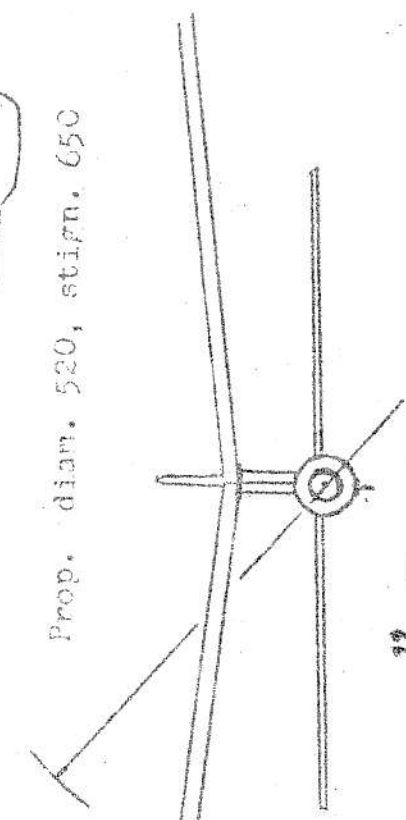


16 str. 6 x 1 Pirelli
Modellen flyger
höger-vänster



Ø 30 mm

Prop. diam. 520, stign. 650



"Mamba"

Lennart Flodströms C2
Kopierad från Profilen

Skala 1:5

Efter Niosto

SVENSK TOTALSEGER I NORDISKA MÄSTERSKAPEN

Norge var värd för årets Nordiska Mästerskap i friflyg söndagen den 13 mars. Tävligen gick av stapeln i Lilleström, två mil öster om Oslo, på en sjö. Vädret var det bästa tänkbara med cirka 2 sekundmeters vind och sol samt -10°. Tävlingsarrangemangen var mycket bra och arrangörerna har all heder av tävlingen.

Under sådana förhållanden blev det också en tävling med mycket goda resultat och hårda strider om placeringarna. Ur svensk synpunkt har vi all anledning att vara nöjda. Sammanlagd seger samt två lagsegrar och individuellt D2-seger genom Urban Nygren blev vår slutfacit när det hela var klart.

I den sammanlagda lagtävlingen kom striden om slutsegern att stå mellan Sverige och Finland. Norge och Danmark kunde inte blanda sig i den striden på grund av att de ej hade fulla lag. Finland hade ledningen ända till de sista perioderna, då Sverige spurtade bra och noterade utmärkta resultat.

Thomas Kongstedt, Danmark, segrade i A2 före Ambjörn Wahlund och Bertil Westin. Den tredje svensken, Claes Mårtensson, kom på tionde plats efter en olycklig början av tävlingen med en "spin-start" och 25 sek. som följd. Wahlund och Westin flög mycket säkert hela dagen och endast två sek. skilde de bägge åt.

Att ingen av de tre garvade C2-flygarna som ingick i det svenska laget skulle nå finalen blev kanske överraskande. Det som hände var dock ingenting som kan lastas dem för, utan de hamnade i sjunk i varsin start och Ahman i två. Rune Johansson hade fyra max, men hans öde blev sjunk i sista. Anders Håkansson blev bäst av de tre med en sjätteplats. Norges Skjulstad hade en hård final med Erik Nienstedt, Danmark, om segern. Skjulstad segrade i andra omflygningen och han hade en mycket fin kärra med underbart glid.

Urban Nygren var en värdig segrare i D2 där han gjorde glänsande starter hela dagen. Han var också den ende som klarade fyra minuter i finalen, och det med god marginal. Även Hagel och Wall gjorde utmärkta starter och det var ytterst nära att de klarat sig till final. Denna trio gjorde det hittills bästa resultat som Sverige nått i D2-lag.

Det svenska laget arbetade mycket bra hela dagen och lagledaren Gunnar Kalén hade alla anledning att vara nöjd med dagen.

Klass A2

1.	T. Kongsted Hansen, Danm.	848
2.	A. Wahlund, Sverige	833
3.	B. Westin Sverige	831
4.	K. Bentzen Norge	800
5.	A. Hietanen Finland	793
6.	M. Tähkäpää Finland	786
7.	P. Jørgensen Danmark	726
8.	A. Skard Norge	720
9.	J. Sillgren Finland	695
10.	C. Mårtensson Sverige	643
11.	K. Nysaeter Norge	592

Lag, A2

1.	Sverige	2307
2.	Finland	2274
3.	Norge	2112
4.	Danmark	1574

Klass C2

1.	P. T. Skjulstad Norge	1363
2.	E. Nienstaedt Danmark	1341
3.	P. Ella Finland	1139
4.	P. Rasmussen Danmark	894
5.	E. Jørgensen Norge	885
6.	A. Håkansson Sverige	877
7.	A. Tauria Finland	854
8.	R. Johansson Sverige	852
9.	R. Ahman Sverige	814
10.	K. E. Widell Danmark	813
11.	K. Heinisuo Finland	760
12.	N. Stövland Norge	705

Lag, C2

1.	Danmark	2607
2.	Sverige	2543
3.	Finland	2514
4.	Norge	2490

Klass D2

1.	U. Nygren Sverige	1140
2.	S. Agner Danmark	1131
3.	S. Haapalainen Finland	1068
4.	M. Sulkala Finland	900
5.	R. Hagel Sverige	890
6.	B. Wall Sverige	887
7.	H. Raulio Finland	794
8.	I. Sverdrup Norge	675
9.	B. Bulukin Norge	666

Lag, D2

1.	Sverige	2677
2.	Finland	2594
3.	Norge	1341
4.	Danmark	900

Lagtävling, totalt

1.	Sverige	7527
2.	Finland	7382
3.	Norge	5943
4.	Danmark	5081

NORBERGSTÄFFEN 1966

Modellflygklubben Örnens traditionella tävling hade lockat ett något mindre antal tävlande i år än de närmast tidigare åren. Det vanliga högtrycket, som brukar vila över Bergslagen i mitten av mars hade hunnit passera och efterföljdes av en kraftig västlig vind som tvingade tävlingsledaren Rolf Lindgren att flytta startplatsen. Därigenom kom den att ligga på läsidan av Klacksberg varifrån en kraftig turbulent vindström kom att försvåra starterna. Aldrig har väl så många - och farliga - D2-kvaddar inträffat. Modellerna steg normalt i den relativt lugna luften på läsidan, för att sedan vråkas baklänges och tryckas ner i isen.

A2-flygarna hade besvär med starten då modellerna utsattes för stora påfrestningar i det ögonblick de träffades av den hårda västan på ca. 20 m höjd. Det gällde att vara på alerten, så inte konstruktionssvagheter visade sig. Wakefieldmodellerna hade uppenbarligen stora svårigheter att ta sig genom det turbulenta skiktet. Staffan Berglund från Köping hade dock turen med sig i en start då hans C2 trycktes ned två gånger från god höjd, så att propellern rörde upp snön. En knuff av termik förde dock modellen rätt över sjön och tidtagarna kunde notera 133 sek! Många modellflygare tillbringade sin söndag i trädungarna bortom sjön, de flesta fick dock återvända tomhänta. Skogen bortom Kärrgruvan måste vara nedluskad med modellplan!

En max i sista perioden förde upp Gunnar Kalén till första platsen sedan klubbkamraten Bertil Westin missat i sin sista start. Kalén junior utkämpade likaså en duell med en klubbkompis, men där kunde utmanaren Hans B. Andersson dra ett 13 s längre strå.

Från Borlänge kom dagens överraskning då Eero Nieminen med endast 4 starter kunde förvisa sina mer kända medtävlare till platserna efter sig. Eero har varit med och tävlat tidigare, men övergick till orientering för något år sedan. Då han drabbades av orientersjukan i höstas förbjöd läkaren honom att tävla i den grenen, men energin

är sedan. Då han drabbades av orientersjukan i höstas förbjöd läkaren honom att tävla i den grenen, men energin måste få sitt utlopp och då återtog han modellflygandet. Hans modell är en konstruktion av hans f.d. klubbkamrat Storgårds, i den finska klubben Cumulus. B.O. Thörnkvist börjar bli van att häm-

ta förstapriser. Denna seger blev dock dyrköpt då han förlorade två modeller.

D2-klassen decimerades kraftigt under första perioden då modeller antingen kvaddades eller flög bort. Håkan Broberg inledde med en halvmiss, 82 sek. En max utan bortflygning redde upp det hela och gav Håkan dagens bästa individuella resultat.

Sven-Olov Lindén

De bästa resultaten: (över 500 sek.)

Klass A2, seniorer

1. Gunnar Kalén, Gamen	671
2. L.O. Larsson, Uppsala	638
3. S.O. Lindén, Kumla	554
4. Nils Helgesson, Skvadern	528
5. Bertil Westin, Gamen	515
6. Bo Modéer, Vingarna	509

Klass A2, juniorer

1. H.B. Andersson, Gamen	620
2. Hans Kalén, Gamen	607

Klass C2, seniorer

1. Eero Nieminen, Borlänge	652
2. Bengt Johansson, Malmö	624
3. Bengt Blomberg, Gamen	611
4. Ragnar Wilkesson, Enköping	596
5. Ragnar Ahman, Gamen	594
6. Rune Johansson, Gamen	581
7. Bertil Oldén, Karlstad	558
8. Johan Bagge, Gamen	502

Klass C2, juniorer

1. B.O. Thörnkvist, Fagersta	688
2. Staffan Berglund, Köping	566

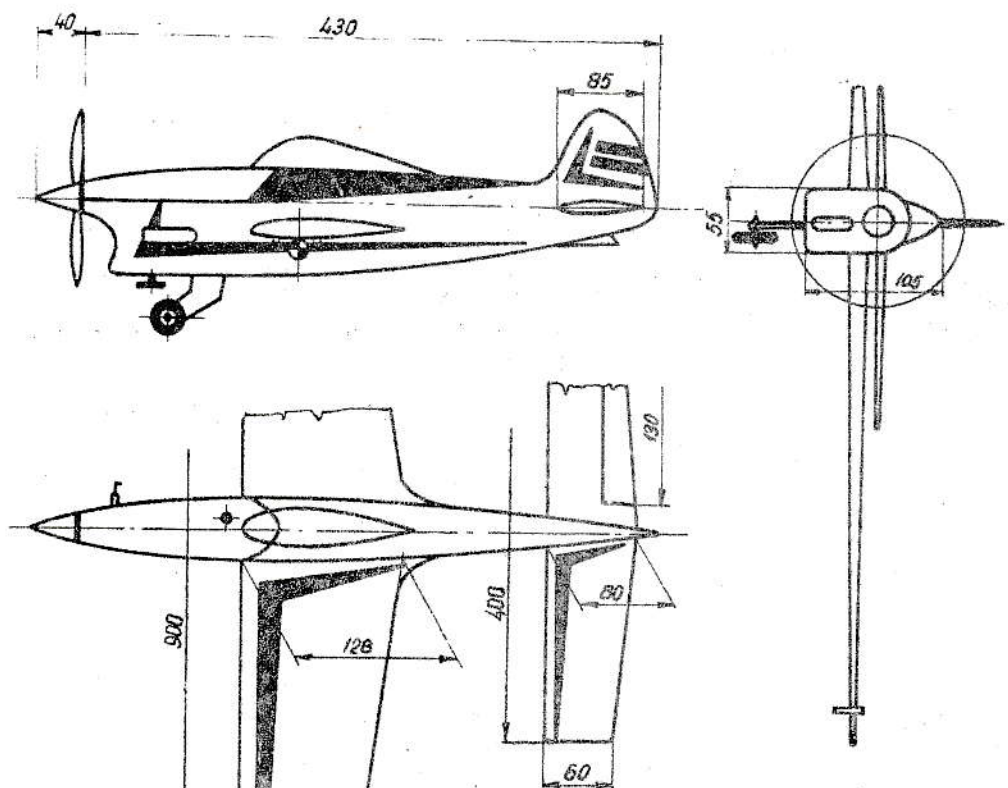
Klass D2, seniorer

1. Håkan Broberg, Borlänge	702
2. C.E. Aunér, Gamen	640
3. N.E. Hollander, Karlstad	628
4. Lennarth Larsson, Solna	547
5. B.I. Svensson, Gamen	507

Klass D2, juniorer

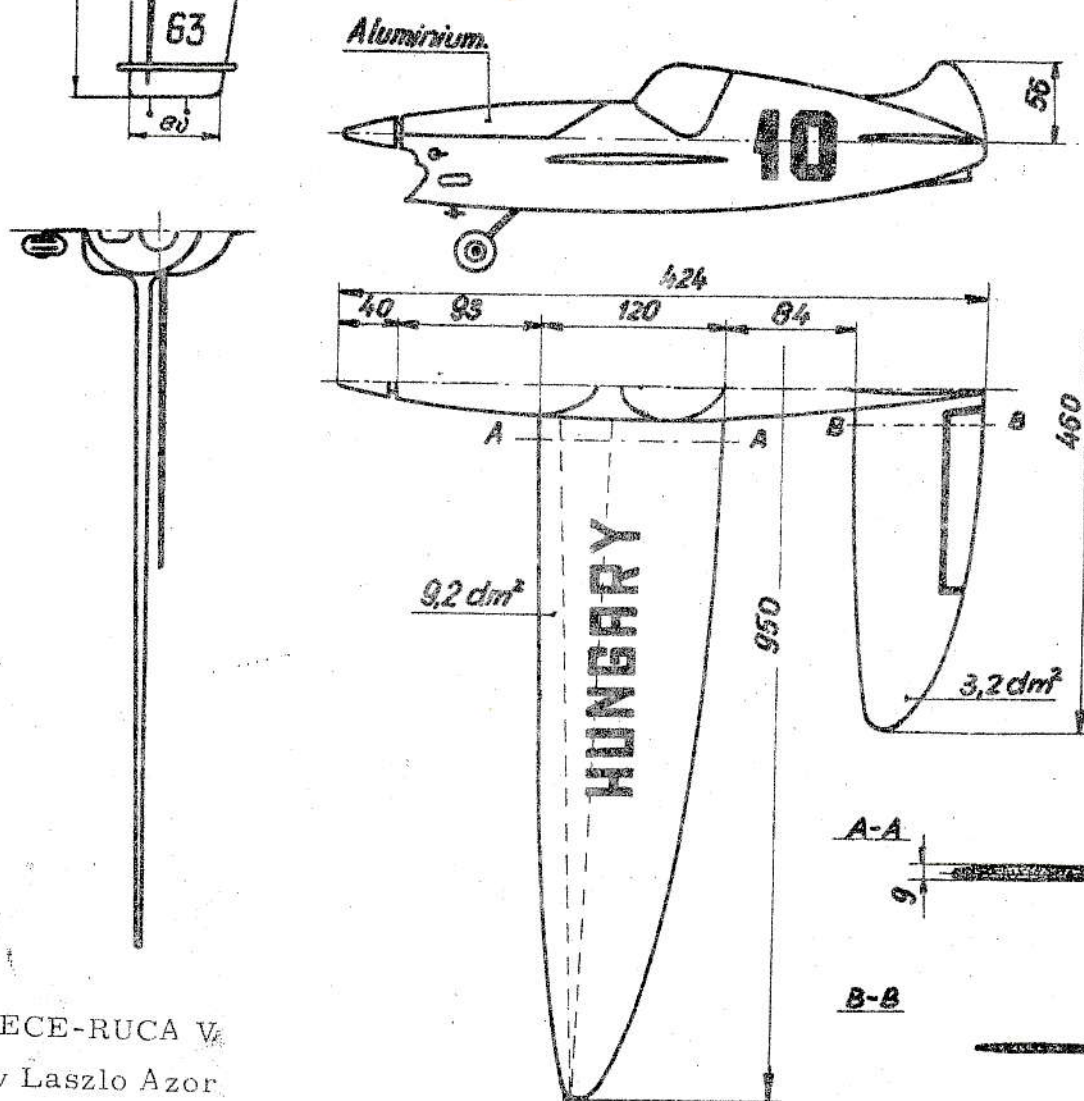
1. Olle Sjöman, Enköping	542
--------------------------	-----





Ernő Frigyes är mest känd som en nästan oslagbar D2-flygare, men han är också aktiv inom linstyrningen och den översta av de båda T/R-modellerna är konstruerad av Frigyes.

UNGERSKA TEAM-RACE MODELLER



RECE-RUCA V.
av Laszlo Azor

OLDTIMER !!

Hur vore det att få se en RIKTIG Wakefield i luften? En av de där stora apparaterna med 160 gram snodd och "krax"! Kommer Ni ihåg hur "Taifun" eller "Korda" flög? Nej, naturligtvis inte! Det var för så länge sedan, att det väl bara är Termik-Johan, Anders Håkansson och ett par till nu aktiva som tävlat med sådana modeller!

I USA och Storbritannien förekommer tävlingar med gamla modeller sedan flera år tillbaka, och tävlingsformen är där oerhört populär. Alla tecken tyder på att den kan bli det även här hos oss.

Så, låt oss för en dag återuppliva de gamla andarna och träffas med en uppsättning modeller byggda efter förebilder från tiden före 1941. Relerna för tävlingen bör vara desamma som gällde vid tiden. Inga modeller konstruerade senare än den 31/12 1940 får deltaga. Inga ändringar i originalkonstruktionen får göras. Även propeller och gummi-motor skall vara enligt ritningarna. Dock bör timer eller fuse kunna få användas.

Klassindelning (enbart gummimotor)

- A1 Stavmodeller max 50 cm spv.
- A2 Kroppsmodeller max 50 cm spv.
- B2 Kroppsmodeller 50-75 cm spv.
- C2 Kroppsmodeller 75-100 cm spv.

Leta i era gamla ritningsbuntar, sök upp de modellflygare, som var med på den tiden och se om inte de kan hjälpa till att skaffa fram gamla ritningar. Undertecknad har en del material, och kan hjälpa till med kopior och tips. Ett axplock bland modeller som är användbara:

BRA ÅRSBOK AV FRANK ZAIC

Frank Zaic gav ut sin första "Model Aeronautic Year Book" för mer än 30 år sedan och har något oregelbundet fortsatt därmed. Zaic's årsböcker blev från början populära och välkända och efter ett uppehåll sedan 1961 har han nu presenterat sitt senaste alster, märkt 1964-65.

Den är en värdig efterföljare till de tidigare utgivna och innehåller mycket aktuellt material bl. a. Anton Buchers, Tomas Kösters och Alberto Dall'Oglios vinnande modeller från VM i Finland i somras. Zaics böcker handlar om friflygning (och i någon mån även om RC) och där finns praktiskt allt man kan önska sig i fråga om

- A1, Tummeliten, konstr. Sven Wentzel
- A2, FIB, konstruktör Sven Wentzel
- B2, Tip Top, konstr. Sune Stark
- C2, Gladan, konstruktör Sven Wentzel
- D, Wakefield, konstruktör Dick Korda
- D, Wakefield, konstr. G. Magnusson
- D, Wakefield, konstr. Aarne Ellilä

Då väl de flesta som kan tänkas vilja vara med om denna tävling har hunnit skaffa sig familj och juniorflygare, kan A1-klassen lämpligen bli en tävling för de yngsta, de som normalt bara får titta på pappa, de som inte bygger och flyger själva, de som är under 10-12 år. Lite tänjbara kan därför reglerna vara just i den klassen, för att far i huset skall få en chans att hjälpa sin telning. Det där med att ha byggt själv..... och så finns inte Tummeliten som byggsats längre, men Truedssons har "lill-Klas" och Wentzels har "Sleek-Streak".

Alltså, alla "oldtimers" välkomna till Örebro flygfält lördag-söndag den 11-12 juni. Tag med hela familjen och täta vid Gustavsviksbadet, bada i tempererat vatten och flyg på andra sidan vägen. Tävlingen är tänkt hållas på kvällen och morgonen för att vi ej skall kollidera med segelflygarna. Eventuellt kommer Mfk Nimbus i Kumla, som står för arrangemangen att bjuda deltagarna på varm korv!

Dessutom vill klubben gärna göra lite propaganda för en hittills förbisedd tävlingsgren, nämligen balsaglidare (hand-launch glider). Lämpliga förslag till sådana finnes i t.ex. Frank Zaic's Year Books.

Om intresse finnes och Ni vill veta mer, sänd då in anmälan eller andra synpunkter på tävlingen till Sven-Olov Lindén, Hovstavägen 15, Örebro.

ritningar och artiklar. För svenska modellflygare kanske avdelningarna om FAI-modellerna intresserar mest (där finns också några svenska modeller med), men övriga avdelningar torde om inte annat ge mycket goda impulser till att bygga modeller av annat slag än de ovan nämnda. Som helhetsintryck får man säga: En mycket bra bok!

Utgivaren hoppas i sitt företal att boken i fortsättningen skall kunna komma ut årligen och det hoppas också

Karl-Axel Pettersson

Frank Zaic: 1964-65 Model Aeronautic Yearbook. (Kan köpas från Sven E. Truedssons Modellflygindustri, Storgatan 25, Malmö C)

"Sekund-dreglarnas" forum

stänk!

puh!

Friflygkrönika av Valter Johansson

pust!



Från
Profilen

Friflygning - är inte detta världens bästa sport? Den kräver konstruktivt tänkande, hantverksskicklighet och god kondition av sina utövare. Dessutom har det hela något av spel och lotteri över sig. Skickligheten har större betydelse än turen, åtminstone i det långa loppet, men att helt eliminera turmomentet vore nog inte så lyckligt för då skulle mycket av friflygningens tjusning försvinna.

Hur kommer det sig då att en så mångsidig sport ändå är på tydlig tillbakagång i Sverige? Svaret är intellett att ge, men själva teknikens utveckling betyder nog en del. När jag i MFN nr 3/63 beskrev den "termiksökare" som då nyligen konstruerats i USA spåddes att det skulle ta död på friflygningen. Riktigt så blev det ju tack och lov inte, men termikletningen, med eller utan apparater, har fått en allt större betydelse och det är kanske inte så lyckligt. En annan orsak är att flygfältens storlek inte ökat lika snabbt som som modellernas prestanda, vilket starkt begränsat antalet platser där friflyg kan bedrivas med framgång.

Ofta hör man påståendet att vi har ingenstans att flyga, men har då alla möjligheter undersökts? Troligen inte! Ett bra sätt är att skaffa en karta över orten, se efter på denna var det finns

öppna platser och sedan systematiskt undersöka om några av dessa är lämpliga som flygfält. Det brukar gå att finna någon plats som åtminstone kan användas för trimning.

Nu åter till avdelningen "termiksökare"! Hittills har det ju oftast varit så att "letaren" placerats ett stycke upp mot vinden från startplatsen räknat. Han har sedan signalerat när han ansett att en blåsa var i faggorna. Detta har ju varit en vanskelig metod och givetvis hade det varit bättre att ha apparaten placerad i själva modellen.

Den välkände amerikanen Maynard "Record" Hill har kommit på att det är möjligt att ha en termiksökare i modellen, som verkar så att modellen kurvar vid termikanslutning och flyger rakt fram genom sjunkområden. Metoden som beskrivs närmare i Model Airplane News, januari 1966, bör fungera fint. Är detta dödsstöten åt friflyget?

Som vi rapporterade i förra numret av MFN har FAI fattat beslut om något ändrade regler för klass C2 och D2. Ändringarna blev inte så radikala som många kanske fruktat (eller hoppats på) men de kommer trots detta att ha en viss betydelse. Bestämmelsen om standardbränsle för glödstiftsmotorer i D2 ogillar jag personligen, huvudsakligen för att det försvårar tävlingsarrangemangen, men på mindre tävlingar får vi väl i detta fall, liksom i så många andra, lita på deltagarnas hederlighet. Kanske dieselmotorerna åter blir dominerande, då försvinner problemet av sig själv.

På VM 1967 skall de nya reglerna

gälla, men när de skall börja tillämpas vid andra tävlingar får tydligen de FAI-anslutna länderna själva avgöra. Efter vad jag kan förstå har tydligen Gunnar Kalén tänkt att det i Sverige skall ske fr.o.m. den 1 januari 1967. Med det nuvarande uttagningssystemet får vi vara tacksamma att ändringarna blev så små för det är horribelt att tänka sig att en deltagare skulle kunnat kvalificera sig till VM med en helt annan modelltyp än den som skulle användas på den aktuella tävlingen.

Så kom vi då in på det omdebatterade nya uttagningssystemet. Uttagnings-systemet föregicks ju av en omfattande utredning och man får väl erkänna att det har många förtjänster, men en svaghet är att det är komplicerat, och frågan är om det inte redan har börjat gnissla så smått i maskineriet.

Tar vi t.ex. §2 i bestämmelserna som lyder:

Poäng kan uppnås i av Förbundsstyrelsen sanktionerade tävlingar där följande förutsättningar är uppfyllda:

A) Inbjudan skall utgå till samtliga registrerade klubbar.

B) Tävlingen måste vara preliminärt

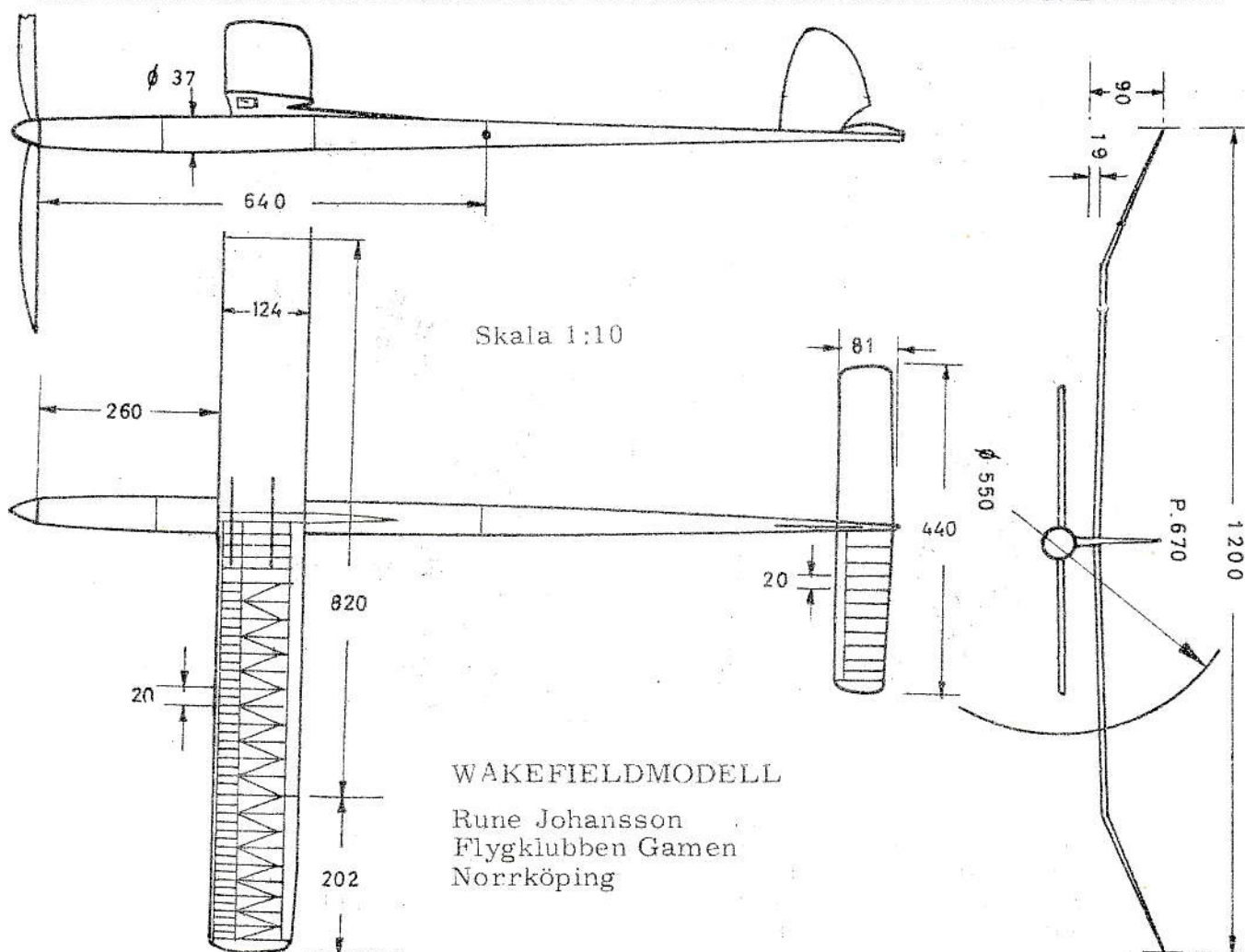
kungjord minst 2 månader före tävlingsdatum.

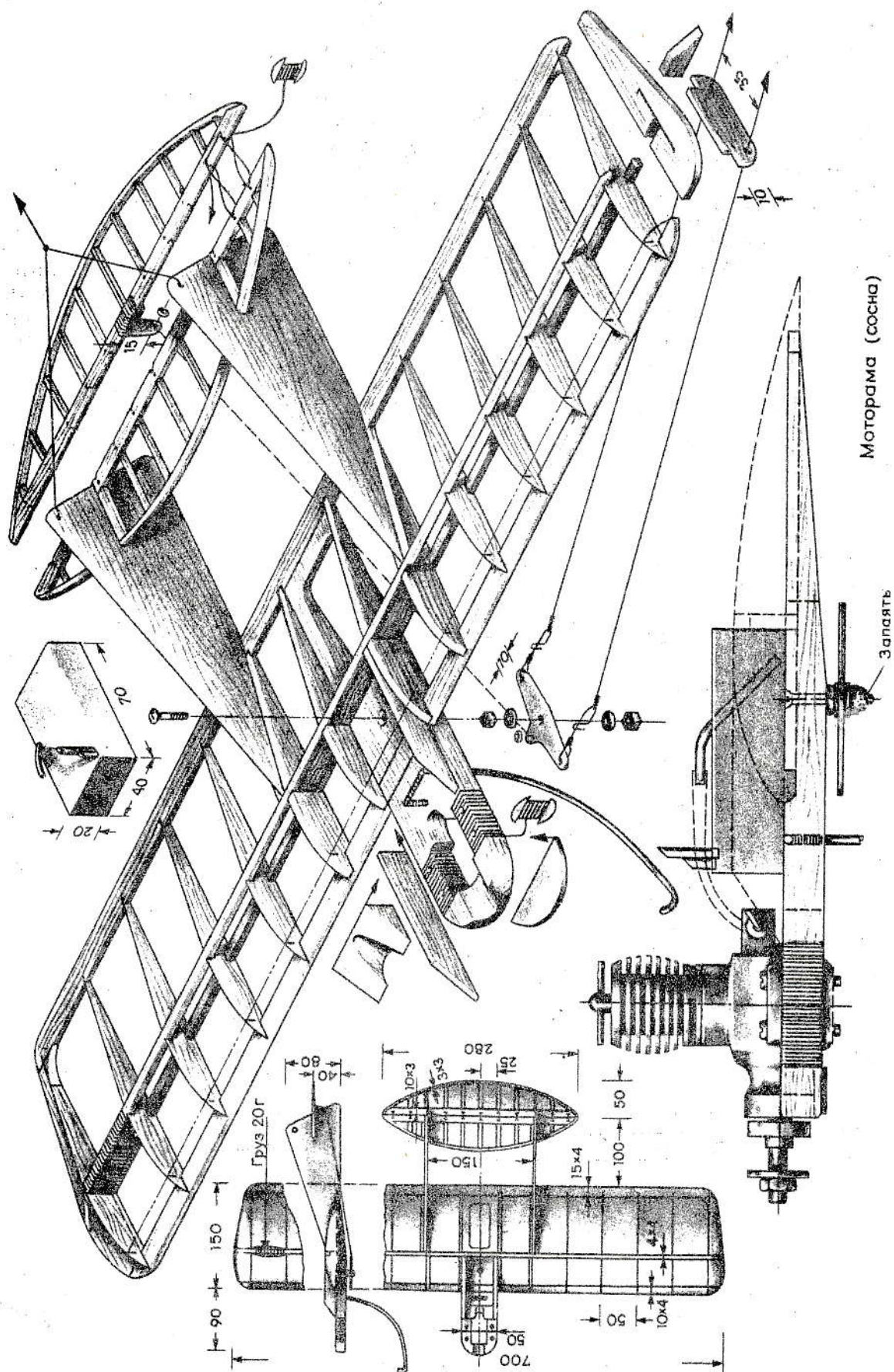
Hur många av årets tävlingar uppfyller dessa fordringar?

För övrigt måste man säga att de landslag som nominerats av UT har gjort ovanligt bra ifrån sig på denare tid. Se t.ex. NM-referatet i detta nr.

Är det inte på tiden att modernisera bestämmelserna för Svenska Rekord i friflygning? Den frågan har man anledning att ställa, för den enda av de nuvarande rekordnoteringarna i friflyg som man kan påstå har ett berättigande är höjdrekorde. Med den form som friflyget har i dag vill ingen flyga vare sig långt eller längre tid än tre minuter. Att endast en olyckshändelse, som man med alla medel försöker undvika, eventuellt kan resultera i ett rekord är lite underligt och inte i linje med den prestation som brukar förknippas med rekordsättning.

Det var allt för denna gång, välkommen med synpunkter som kan publiceras i friflygkrönikan.





EN RYSK COMBATMODELL

Denna ryska combatmodell är ganska intressant, men vingprofilen förefaller något underlig i mina ögon. Hur skall man kunna flyga combat med den? Det får bli ryssarnas tandverk!

1965 ÅRS BÄSTA RESULTAT I LINSTYRNING

För fjärde året göres denna sammanställning över de bästa tävlingsresultaten. I jämförelse med 1964 års resultat, märker man att speed förbättrats, liksom TR-B, medan TR-A står på ungefär samma nivå och TR-int avsevärt för-sämrats. De försämrade resultaten i TR-int påstås bero på att flera av kanoner-na i denna klass tagit sabbatsår. Hans Svedlings och Lennart Anderssons note-ringar är de hittills bästa uppnådda i resp. klasser.

				Kricke
SPEED	1. Ove Kjellberg	Solna MSK	201 km/tim	UT
	2. Rolf Hagel	AKM	200 km/tim	SM
	3. Leif Cernold	Solna MSK	189 km/tim	NL
	4. C-E. Enquist	Mfk Örnarna	185 km/tim	NL
TR-A	1. Lennart Andersson	ÖSFK	5.35 min	VT
	2. Göran Njurling	ÖSFK	5.34 min	Solna Pok.
	3. Lars Gustavsson	Aerospeed	6.04 min	VT
TR-INT	1. Göran Alseby	LEN	4.42 min	UT
	2. Kjell Rosenlund	Mfk Nimbus	4.47 min	VT
	3. Bengt Samuelsson	Aerospeed	4.50 min	EM
	4. Kjell Axtilius	Aerospeed	4.54 min	NM
	5. Gösta Bengtsar	MFK Orion	4.54 min	SM
TR-B	1. Hans Svedling	Solna MSK	6.15 min	VT
	2. Ove Kjellberg	Solna MSK	6.37 min	VT
	3. Olle Andersson	Mfk Tigre	6.52 min	Kaffepetter

DIVERSE MEDDELANDEN

Kvalgränser i linstyrning

UK i linstyrning har bestämt att tillämpa samma kvalgränser som förra året för rätten att få delta på UT.

I princip uttages endast de som ställt upp på UT, och UK kommer liksom för-ra året att ta hänsyn till resultat uppnådda under tävlingar tidigare på våren.

UK skall liksom förra året göra bedömanden om hur många deltagare som landslaget bör innehålla med hänsyn till väntad konkurrens, utvecklings- och formtendenser hos de enskilda landslagsaspiranterna, samt även deras bestånd av reservplan m.m.

KVALGRÄNSER:

- Speed: 170 km/tim
 Team-racing: 5 min. 30 sek.
 Stunt: En sammanlagd platssiffra av 10 eller bättre på två (2) av vårens tävlingar.
 Combat: En sammanlagd platssiffra av 15 eller bättre på två (2) av vårens tävlingar.

UK linstyrning

Konstruktionspristävlingen

Endast tre förslag insändes till MFN:s konstruktionspristävling och SMFF:s förlagskommitté har fastställt följande rangordning mellan de tre:

1. Karl-Axel Pettersson, Nybro.
2. Kjell Bönström, Linköping.
3. Göran Stigsson, Alfta.

Dessa har redan erhållit sina priser i form av ungefär likvärdiga nyttosaker som ställts till förbundets förfogande av en donator.

Ett fynd för radioflygare

En ORBIT 10-kanal superhet, obetydligt beg. + 2 Transmite + ackumulatorer. Säljes av Sven-Olov Jonsson, Skyttegatan 4, VISBY. tel. 0498/14628



LÄSARNAS PARLAMENT

Om RC verksamheten

Snart börjar årets flygsäsong och i år har vi inget VM att vänta på eller skylla utebliven tävlingsverksamhet på. Det är min personliga uppfattning att nu borde något hända, som ökar verksamheten bland RC-flygarna. När man tittar i sammanställningen över landets klubbar, finner man att den mest representerade grenen är RC. Om man därefter undersöker tävlingsverksamheten så finner man ingen motsvarighet till det stora intresset. RC är faktiskt den tävlingsgren som bortsett från raketverksamheten har det minsta antalet tävlingslicenser. Och varför lösa licens för det fåtal tävlingar som arrangeras under året och som dessutom geografiskt kanske ligger besvärligt till. Kanske förhållandet beror på att RC-flygarna i gemen inte är så intresserade av tävlingar. Vid de kontakter, som jag tycker borde tagas med klubbarna, kunde grenchefen undersöka tävlingsintresset och klubbarnas inställning till verksamhetens fortsatta utveckling. Som det nu är ordnat kommer det en blankett från sekretariatet på vilken resp. klubb skall ansöka om sanktion för tävling. Detta är den enda inspirationskälla förbundet tillhåller. Enligt stadgarna tror jag det skall vara så att grenchefen skall inspirera till och leda tävlingsverksamheten. Då det hittills varit dåligt med tävlandet bör inspiration lämnas på något sätt. Det räcker inte med diverse dispyter i vårt förbundsorgan och en artikel om hur en spinnrörelse uppstår plus nämnda blanketter från sekretariatet. Nu är ju även grenchefen bara människa och man får väl inte begära hur stor arbetsinsats som helst av honom, dock någon. Men för att en drive från grenchefen skall ge något resultat måste vilja till viss insats finnas även ute i klubbarna.

Jag tror att vi gör det gemensamma intresset en tjänst om vi från klubbhåll i väntan på grenchefens insatser offrar en del tid och arbete på att nå kontkt med närliggande klubbar för mindre träffar och därefter eventuellt börjar något slags distriktvis tävlingsverksamhet. Kunde man för övrigt inte tänka sig ett mindre gravallvarligt

tävlingsprogram vid sådana smärre tävlingar och flyga lite mer på skoj?

Så tycker jag, vad tycker Ni andra?

Harry Ljungdahl, Örebro.

En kommentar från red.

I motsats till friflygningen, som man nästan kan säga saknar mening utan tävlingsmomentet, så tycks det som om de flesta radioflygarna är fullkomligt lyckliga med att få flyga omkring helt okontrollerat. Detta är absolut inte menat som något negativt om radioflyget utan det visar snarare att radioflyget har mera att ge än övriga former av modellflyg. Trots detta är det naturligtvis önskvärt med en livligare tävlingsverksamhet bland radioflygarna och Harry Ljungdahls förslag om flera distriktstävlingar är utmärkt. I detta fall kan dock knappast några initiativ tagas från förbundet utan sådana tävlingar bör komma till stånd genom lokala kontakter klubbarna emellan.

I Småland startar t.ex. i vår en serietävling för radioflyg, klass RC-III, och vi hoppas kunna rapportera resultatet i kommande nr. av MFN. När man skall ordna sådana här tävlingar visar det sig att det blir flera problem än man tänkt sig från början. För det första skall ju flygningarna bedömas av domare och dessa bör ju om möjligt skaffas från helt utomstående klubbar. Vidare uppstår sådana problem som om RC-III-modeller med multianläggningar bör tävla i samma klass som de som har enklare utrustning o. s. v. Med lite god vilja bör dock alla dessa problem kunna lösas. Värre kan det vara att finna en lösning på fältfrågan. Visserligen behöver inte fälten vara på långt när så stora som för friflygning, men det bör finnas en startbana. Alternativt kan man modifiera reglerna så att handstart medgives.

Även allmänt sett kan detta med markstarterna ha en hämmande effekt på tävlingsverksamheten bland radioflygarna. Jag vill efterlysa en tävlingsklass där handstart är det normala.

I Harry Ljungdahls insändare kan man också finna en viss kritik mot grenchefens arbete. En del av denna kritik faller emellertid tillbaka på

radioflygarna själva, för de har faktiskt varit mycket slöa när det gäller att bevaka sina intressen i förbundet. På senaste Riksstämman var det t. ex. knappast någon enda aktiv radioflygare närvarande, trots att det är just här som de har möjlighet att bevaka sina intressen och se till så att även radioflygarna blir tillräckligt representerade i förbundsstyrelsen. Som det nu är får grenchefen bära hela arbetsbördan med att "inspirera" radioflygarna och det är otvivelaktigt mycket betungande.

Valter Johansson

DALAHÄSTEN

Den årligen återkommande RC-tävlingen DALAHÄSTEN genomfördes i år trots svårigheter med snö och kyla på sjön Molnbyggens is vid Leksand lördagen 26/3 och söndagen 27/3. Tävlingen var från början 1957 endast avsedd att gälla klass RC III men har de två senaste åren omfattat även klass RC-I. Vandringspriset, en större Dalahäst, som skall erövras tre gånger av samma tävlande vandrar fortfarande, dvs. att ännu ingen lyckats erövra den för gott. Fjölårsvinnaren Arvid Karlsson, Linköping, lyckades ej i år att skaffa sig ytterligare en inteckning utan segern gick i stället till arrangörsklubbens Risto Baltzar, Falun.

Till start i klass RC III hade 18 tävlande anmält sig och i klass RC-I 6 st.

Samtliga tävlande och supporters ca. 30 st kunde inkvarteras i den förnämliga anläggningen vid Molnbyggens strand som äges av Kiruna Stad.

Klass RC III

1. R. Baltzar	Siljansb.	844
2. A. Karlsson	LEN	758
3. L. Karlsson	LEN	708
4. O. Sjögren		691
5. R. Widell	Siljansb.	596
6. I. Hedergård	Tibro	585
7. U. Johansson	Siljansb.	564
8. A. Nohlberg	Tibro	379
9. A. Johansson	Borlänge	356
10. K. Pettersson	Nässjö	265
11. P.O. Lekare	Siljansb.	247
12. K.A. Ekfsson	Tibro	
13. S. Lindfors	Siljansbygden	
14. C. Pettersson	Vetlanda	
15. B. Portström	Siljansbygden	

Klass RC I

1. L. Ohlsson	Örebro
2. B. Bergstedt	Hulån
3. E. Lindner	Vetlanda
4. K. Ekroth	Enköping

5. J. Lyrzell
6. A. Johansson

Siljansbygden
Siljansbygden

Som representant för arrangörsklubben vill jag på detta sätt framföra ett tack till alla som deltagit och önskar Er och många fler välkomna till nästa års DALAHÄST.

John Lyrzell

Viktigt meddelande

Med ändring av vad som meddelades på sid. 7 gäller de tävlingar som arrangeras i samband med Hälsingborgsutställningen för ALLA svenska modellflygare, inte endast för Götaland.

Utställningen är i stort behov av modeller för det stora utrymme som disponeras av SMFF. Alla som har någon skala modell uppmanas därför att omgående ta kontakt med Lars Andersson. Likaså bör de som har någon Tempo-I anmäla sig till denna tävling.

Fina priser kommer att utdelas i båda klasserna.

LAGTÄVLINGSRESULTAT - VT

Lagtävling, seniorer (7 lag)

1. Norrköping, lag 2	2521
2. Norrköping, lag 1	2455
3. Uppsala	2363
4. Norrköping, lag 3	2334
5. Solna	2102
6. Karlstad	2016
7. Fagersta	1265

Lagtävling, juniorer (4 lag)

1. Norrköping, lag 1	2150
2. Norrköping, lag 2	1457
3. Köping	1105
4. Enköping	730



SOM PÅ ETT SNÖRE Linstyrningskrönika av Göran Alseby

Det är lördagseftermiddag under årets andra vecka. Min hustru Lola arbetar, min dotter Helén skriker och vill ha nya blöjor, hyreshusets vattenledning susar, den förvärvsarbetande grannfrun har lagt tävttkläderna fel i centrifugen så den låter som en kulspruta, hos någon annan granne dånar dammsugaren, i våningen ovanför slår en unge klotsar i golvet, ungar springer i trappuppgången och slår med pinnar i trappräcket, en snöboll dunsar i fönsterrutan bakom mig, i något av husets badrum tillrättavisar en fader sitt barn och på gatan utanför har en bil med vrålade motor och spinnande hjul kört fast i snön. Själv är jag hungrig, kanske litet trött. Allt är som upplagt för en liten linkontrollkrönika.

I första numret under året brukar man i tidskrifter ofta titta tillbaka på vad som hände året innan för att kunna dra slutsatser om framtiden. Även om vi ej gör det nu så skall vi dra nytta av en erfarenhet från 1965: De svenska resultaten i TR-int var synnerligen goda under 1964. För att försäkra de svenska färgerna om framgång under 1965 bildades därför en grupp som under vintern brevledes skulle utväxla idéer och hålla de övriga informerade om sina planer

för säsongen. Vi skulle alltså konkurrera på svenska tävlingar men i övrigt göra allt för att hjälpa fram varandra. **DET GICK AT SKOGEN.....** De flesta gjorde inget Mario Pinotti bytte ut TR mot segelbåtar (fullskala) och Bea Olsson tog sabbatsår så när som på SM. Kjell Rosenlund fick en son och själv gjorde jag bort mig grundligt i säsongens senare del. Av den efterkommande generationen hade Aerocspeed framgångar medan Anders Eklund och Hans Svedling satsade på glödstift med en genomklappning som följd. Nimbus småstjärnor som lovade så gott för ett par år sedan stannade i växten.

Skam den som ger sig! Måns Hagberg och jag har därför lovat varandra att vi i MFN skall underhålla de svenska TR-flygarna med goda idéer som vi hoppas skall visa sig inspirerande.

Denna artikel skall behandla hela linstyrargrenen och ej endast TR. Vi tar TR först eftersom intruduktionen redan givits.

Det finns ju två saker som avgör heattiden (om man bortser från en massa smådetaljer) nämligen flyghastigheten och mellanlandningar. Diagrammet (figur 1) visar mellanlandningarnas inflytande på heattiden för

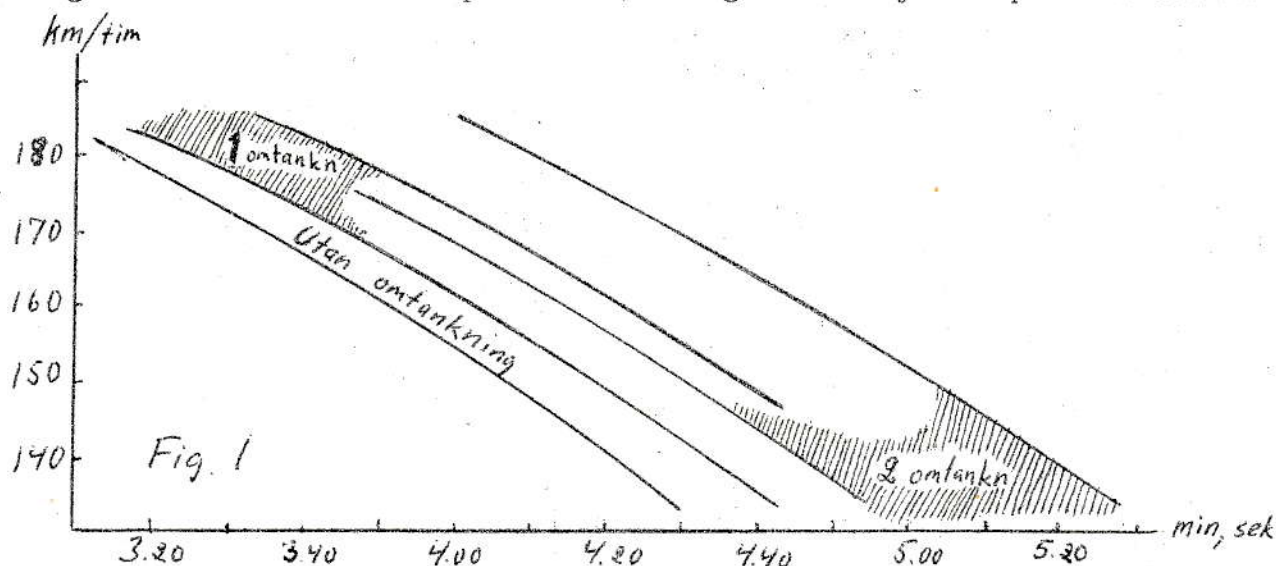
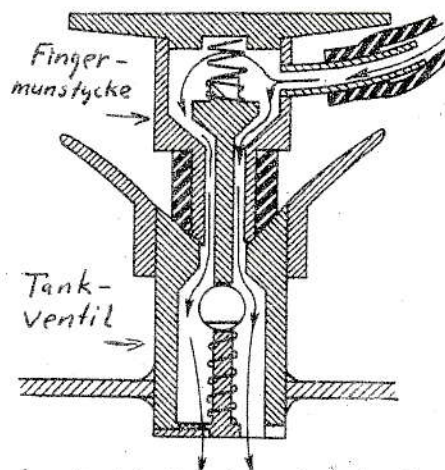
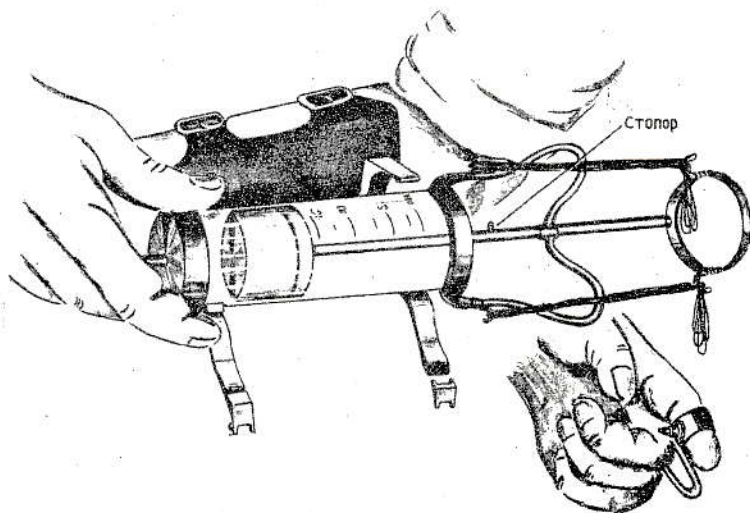
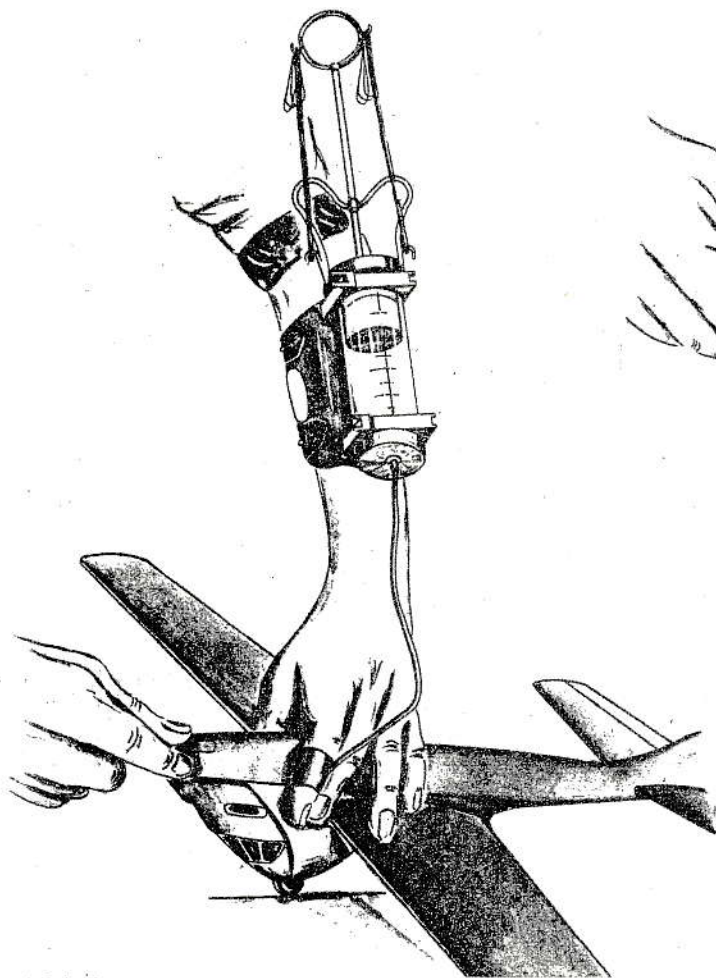


Diagram visande beräknad flygtid med utgångspunkt från flygfarten:

För kurvan "utan omtankning" gäller att starten antas kräva 1 sekund, accelerationen antas kräva 3 varv d. v. s. ge 7,2 sek. tidsförlust vid 150 km/t, 6,6 sek vid 164 km/t, 6,3 sek. vid 172 km/t och 6 sek. vid 180 km/t. Områdena för 1 och 2 omtankningar begränsas av omtankningstiderna 3 resp. 21 sekunder, start och acceleration enl. ovan samt 1 varvs retardationsförluster, d. v. s. 2,45, 2,2, 2,05 och 2 sek. vid 150, 164, 172 och 180 km/t. 3 sekunders omtankningstid kan klaras med motorlandning, 21 sekunder är representativt för överhettning.



100 flygvarv. Det mest radikala sättet att påverka tidsförlusten i mellanlandningarna som jag kan komma på, är att landa så sällan som möjligt och då att landa med motorn igång så att endast tankning skall göras! Att ta modellen och tanka den bör kunna ske på tre sekunder. Därtill kommer retardations- och accelerationsförluster. Tidsvinst mellan tre och arton sekunder per mellanlandning beroende på hur snabba vi var innan!

Det ryska system för snabbtankning som presenterades i Krila Rodini, juli 1965 blir ju idealiskt i den här skisserade metoden. Den består av en bränslespruta som sitter på mekanikerns arm. En fjäder trycker på sprutans kolv så att när ventilen som sitter i mynningen öppnas trycks bränslet ut. Ventilen och slangmynningen tejpas på fingret. När mekanikern skall tanka modellen trycker han mynningen mot tankens påfyllningsrör som automatiskt öppnar ventilen och tanken fylls. När fingret tas bort slutar bränslet naturligtvis att rinna!

Sätt fart nu! Vi vill se framåtanda och nytänkande i de svenska TR-leden!

Måns resebrev från USA ger ju många tips till speedflygarna. Så här vid

det nya årets början kan jag dock ej låta bli att anknyta till fjolårets attacker mot speed-C-rekordet. Rossibrödernas "tia" är ju populär nu och K&B har en ny 60-motor som ger upp till två hästkrafter. Den som nu gör ett allvarligt försök att slå det svenska rekordet måste ju lyckas!

De som tävlar i speed-int förbereder väl sig bra för NM i Helsingfors 30-31 juli? Finnarnas konkurrens blir svår förstås. Ralf Ekholm bygger nytt med panna gjuten hos Wedaverken i Södertälje. (Legering: Elektron A9-718-0) Han köper ej längre sina pannor från Italien som vi gör!

Innan tävlingssäsongen börjat passar det ju bra att diskutera hur stuntränning bör gå till. Att mycket träning behövs inser vem som helst och självklart är att man därför skall börja träningsflyga så tidigt på våren som väder och markförhållandena tillåter. Till en början har man kanske fullt upp med att få flygkänslan att återvända efter vinteruppehållet samt att träna in manövrerna så att hela flygprogrammet kan genomföras utan tveksamhet eller större fel. Att sedan finjustera sina manövrer kan däremot vara besvärligare. Det är

ju ej säkert att man gör riktiga justeringar då ju pilot och domare har olika utsiktspunkter under tävlingsflygning. Bäst är därför att man slår sig ihop med någon annan stuntflygare för att träna tillsammans eller ber någon kamrat att fungera som domare/träningsledare.

Den som skall kritisera flygningen skall ju behärska reglerna fullständigt eller stå där med regelboken i handen. Ta med vinkelhake så att 45-gradershöjden tränas in rätt. Penna och papper måste man ju ha för att komma ihåg alla anmärkningar till flygningen är slut. Låt starten ske enligt ordinarie förfarande och kontrollera flygtiden. Det är ju bättre att upptäcka felaktig tankvolym hemma och få tid till ändringar än att upptäcka förhållandet på tävling och få de sista manövrarna bortdömda.

Combat är ju nästan bara flygande vingar. En sådan konfiguration är bra när man slår i marken eller kolliderar men den tävlande vinner ju mest själv på att undgå sådana haverier. Ju mer

flygsäker man blir ju mer har man alltså att vinna på att utforma sin modell bättre ur prestandasynpunkt. Prestanda i combat innebär ju både manöverbarhet och snabbhet. Kroppsmodeller brukar ju vara mer manöverbara men detta är ju en ren tillfällighet för det är klart att om man bara gör stjärtbommarna längre så blir standardvingen lika vändbar. Snabbheten i planflykt ligger väl på topp redan nu, men nog tappar modellerna fart allt för markant i snäva upptagningar. De gamla hederliga "vingtankarna" minskar ju det inducerade motståndet, dvs. den tryckutjämning som alltid uppträder från vingens undersida till dess översida (fig. 2 A) men som gör sig särskilt påmind vid större belastningar dvs. större anfallsvinklar (fig. 3) t.ex. på grund av stort tippmoment, dvs. stort höjdroderutslag. Det är alltså det inducerade motståndet som orsakar fartminskningen i en snäv manöver. Bakom vingpetsen uppstår en virvel (Fig 2 B) och att initiera och bibehålla virveln kräver givetvis energi. Energin tas från modellen och farten går ner.

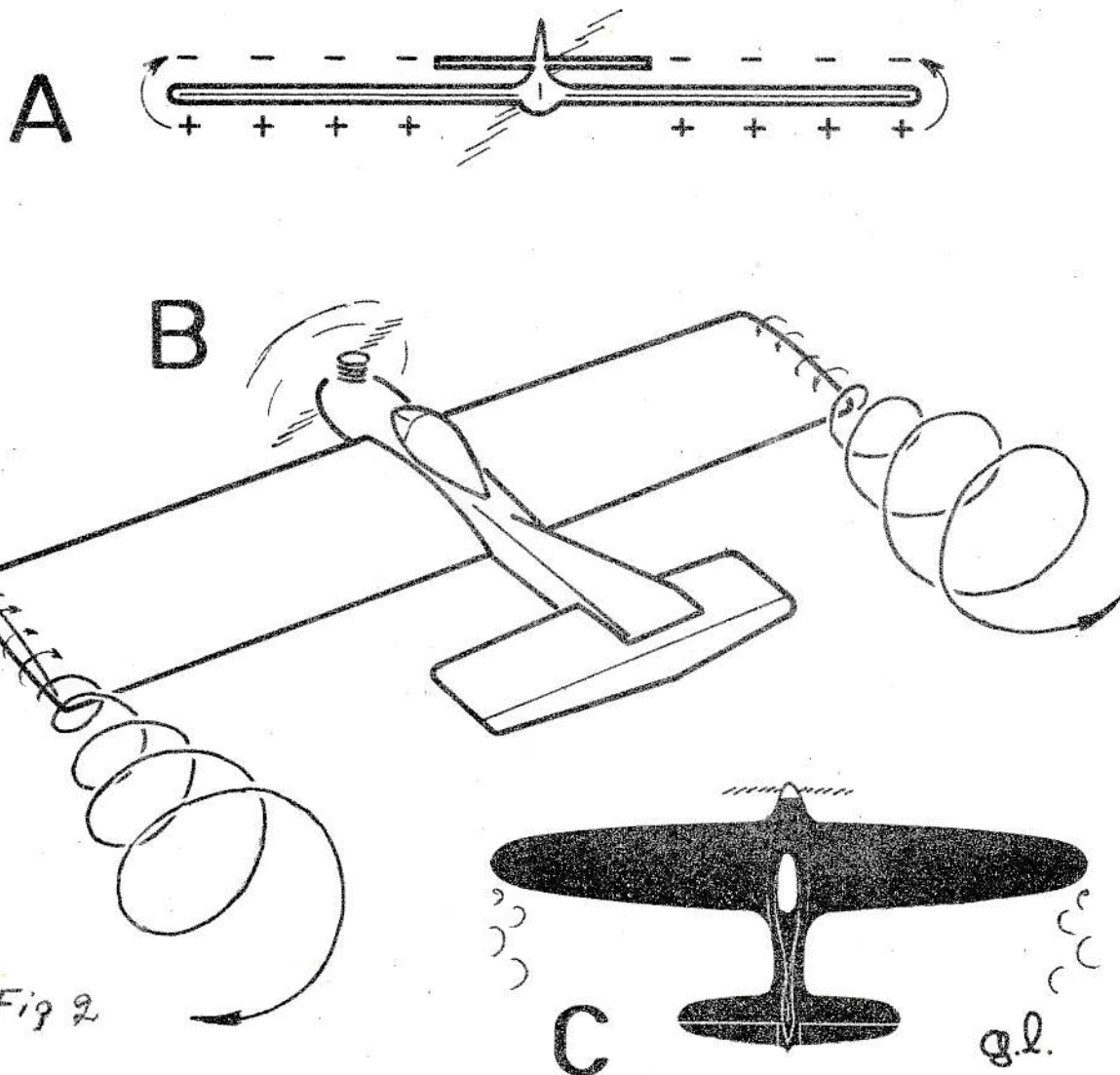


Fig 2

Hur mycket farten går ner beror ej endast på det inducerade motståndet. Detta motstånd minskar dessutom naturligtvis när farten avtar. Motor och propeller inverkar också. Motorn har ett visst varvtal där den ger toppeffekt och minskar varvtalet så sjunker effekten. Detta tar man ju för övrigt även hänsyn till när man väljer propeller. Vidare har propellern sin högsta verkningsgrad vid en viss kombination av motorvarvtal och flyghastighet. Har man en propeller som avser ge hög flygfart under planflykt, d.v.s. stor stigning, går hastigheten ner våldsamt i snäva manövrer. Offrar man toppfart d.v.s. minskar propellerns stigning, håller modellen farten ganska bra vid upptagningar.

Alltså: Det inducerade motståndet orsakar fartminskningen men när det gäller hur mycket hastigheten kommer att avta påverkar också motor och propeller. Detta gäller givetvis generellt men kom nu att nämnas med tanke på combatmodellernas utseende som skulle kunna ändras för att få mindre inducerat motstånd: Öka spännvidden, minska kordan särskilt i spetsarna. Idealet är alltså den elliptiska vingformen (fig. 2 C) men en sådan är ju besvärlig att bygga. Följaktligen måste haverier undvikas. Minska vikten så är detta problem ännu mindre plus att modellen accelererar snabbare efter en fartförlust.

Att det inte finns många som bygger flermotoriga och/eller superdetaljerade skalamodeller det kan man ju förstå. Arbetsinsatsen som krävs ter sig kanske avskräckande, skicklighet krävs. Däremot borde det finnas mycket i skalaidéns ytterområden som lockar exempelvis enkla modeller med profilkropp att användas till olika flygformer. Varför inte prova på combatstrider av typ

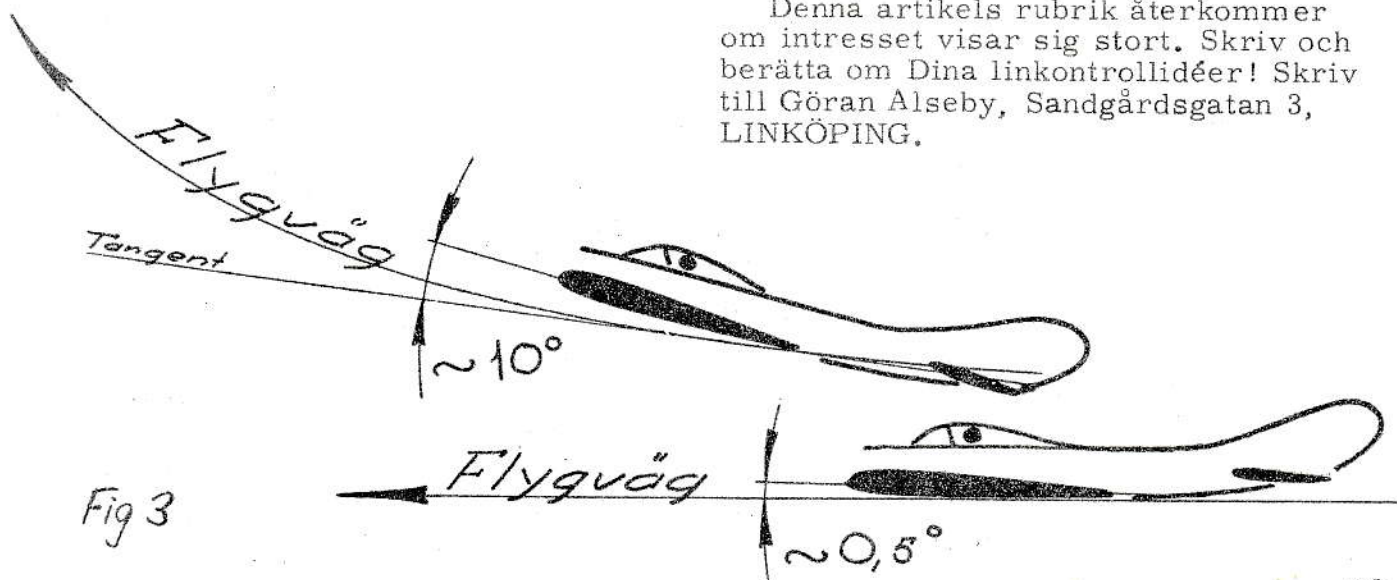
första eller andra världskriget, hangarfartygsländningar, lågsniff, ballongplockning, hinderflygning, kappflygning och liknande? Kombinera enkelhet i bygget med trevligt utseende - det gör flygningen trevligare!

I julas fick kanske någon av Dina kamrater en modellmotor i julklapp. Det har ju blivit en ganska vanlig gåva på senare år. Resultat av höjd standard, för att uttrycka sig schablonmässigt. När detta skrivs har långtidsutredningen just presenterat sina beräkningar. Man undrar om inte stora delar av den påstådda standardhöjningen beror på att allt flera tjänster och varor regleras med pengar eller värdepapper. För somliga torde standardhöjningen te sig som ett skeende där människorna får allt mer pengar att handla för men får allt mindre gratis!

Nåja, det gällde modellmotorer nu. 1953 köpte jag själv min första, en ED Racer som då ännu ej hunnit in i Truedsons katalog men som ersatt ED Competition Special. Minns jag rätt så kostade den då 80 kronor, så billigare har de blivit med åren! Mitt avtal med föräldrarna gick ut på att om jag arbetade under sommarlovet skulle jag få avsätta lika mycket till den motsedda modellmotorn som jag lade ned på skolböcker och kläder. Som springpojke på ett lager tjänade jag 30 kronor i veckan så motorn var ett faktum samma sommar!

Lätt fångat, lätt förgånget, lyder ju ett gammalt ordspråk. Att min första modellmotor skulle falla i glömska var alltså uteslutet men många av nutidens julklappsmotorer hamnar nog snart bortglömda i en byrålåda. Ta då och rikta den nyblivne motorägarens intresse mot något som kallas modellflyg! Tala om att exempelvis linstyrning är skoj, Du kan jubli hans läromästare?!

Denna artikels rubrik återkommer om intresset visar sig stort. Skriv och berätta om Dina linkontrollidéer! Skriv till Göran Alseby, Sandgårdsgatan 3, LINKÖPING.





OM VÅRA KOLLEGOR

En mycket saknad kollega

Vid årsskiftet försvann den engelska MODEL AIRCRAFT i och med att den inkorporerades i AEROMODELLER. Model Aircraft har alltid försökt hålla en egen stil och vi kommer därför att sakna den mycket. De båda engelska tidskrifterna kompletterade varandra på ett fint sätt och när de båda nu slås samman går en del förlorat, det kan inte hjälpas. Eventuellt kan man trösta sig med att besvikelsen hade blivit ännu större om Aeromodeller hade upphört.

Man får hoppas att sammanslagningen ger en större läsekrets åt Aeromodeller, men det hjälper tydligen inte i Sverige för januarinumret var det sista som såldes genom pressbyrån. För att inte gå miste om tidningen bör man därför prenumerera och det kan ske genom B. Beckman & Co AB, Birger Jarlsgatan 13, 4 tr. STOCKHOLM C.

Tidningsdöden

Tidningsdöden härjar också i Sverige och en av de senaste som försvunnit från tidningsdiskarna är HOBBY.

Vi påminner oss vad Lars Andersson skrev om denna tidning i MFN nr 5/1962. Sällan har någon blivit mera sannspådd. Utvecklingen gick precis som Lars Andersson förutsåg, men som då mycket kritiserades av vissa kretsar.

På grund av redaktörens speciella intressen var HOBBY en särpling, utan motsvarighet bland de internationella hobbytidskrifterna. Modellflygarna har väl inte förlorat så mycket på att Hobby upphörde. Red. Jangö "såg" nämligen inte modellflyg om han exempelvis besökte en hobbyutställning, hans intresseintrikning gick nästan helt mot hobbyns utmarker.

Ur modellflygarnas synpunkt är ett sådant här organ närmast farligt då det bringar allmänheten en snedvriden uppfattning om den hobbyverksamhet som bedrivs i landet.

Svenska klubbtidningar

Ett flertal svenska modellflygklubbar utger egna tidningar och vi skall här presentera några av dem.

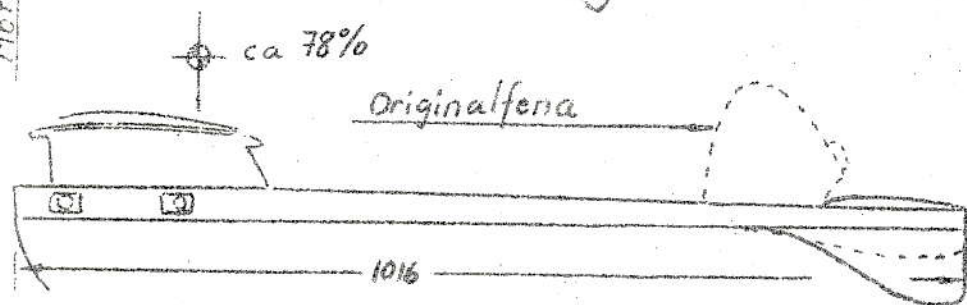
Den för tillfället piggaste är PROFILEN från Skvadern i Sundsvall. Redaktör är Lennart Flodström och han har en vass penna, både när det gäller teckningar och att kommentera olika förhållanden inom sporten. Vi har klippt en del från Profilen som återfinnes på olika platser i detta nummer och vår förhoppning är att vi i framtiden skall få originalbidrag till MFN både från "Floda" och hans medarbetare Rolf Sundin.

Äldst bland klubbtidningarna är STABBEN från AKG. Per Nilsson var med från starten och är även nuvarande redaktör. Per är en fin stilist och det är alltid ett nöje att läsa Stabben. Per får tydligen mycket liten hjälp från andra AKG-medlemmar och utgivningen av Stabben är därför något oregelbunden.

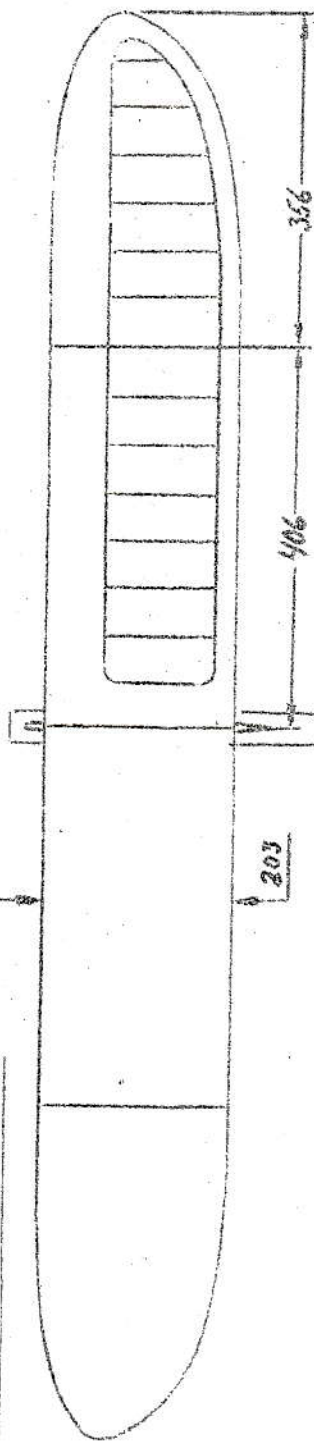
Linköpingseskaderns ESKADRILLEN utkom med en väldig fart i början, men nu har det lugnat ner sig betydligt. Den behandlar huvudsakligen lokala angelägenheter och har inte riktigt så mycket av allmänt intresse som de båda föregående.

Samtliga ovannämnda har varit spritdoftande häften, men Uppsalas LUFTPOSTEN är stencilduplicerad, vilket i lyckliga fall ger bättre läsbarhet samt möjlighet till större upplaga, och det kan behövas för Luftposten är numera avsedd för alla sektioner av Uppsala FK. Vilken som är redaktör angives inte, men man tar nog inte alltför mycket fel om man tror att Calle Sundstedts hand vilar över det hela.

Motorn riktad 60 nedåt *



Kopierad från PROFILEN

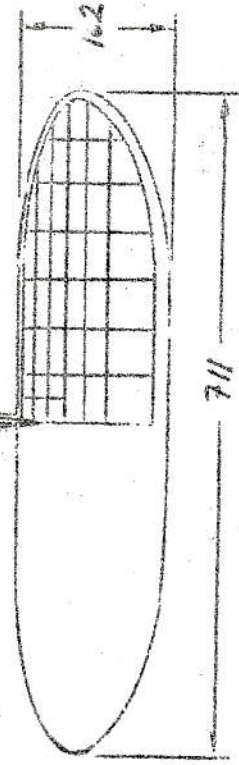


Kroppen är uppbyggd av balsa-
flak. Oval i genomskärning.

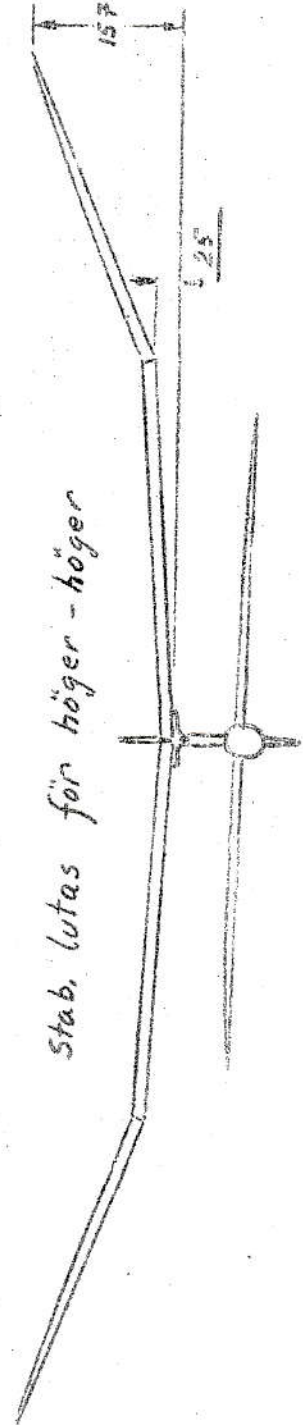
G-610 b *

9% *

Skala 1:8



stab, lutas för höger-höger



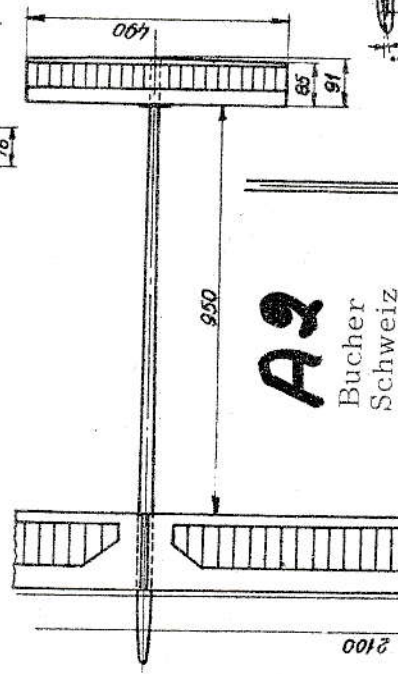
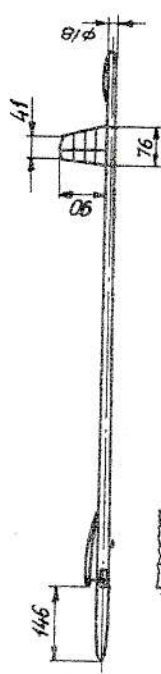
Spence
D-2

Hank Spence
U.S.A.

Fenan på
VM-modellen *

VÄRLDSMÄSTARMODELLER

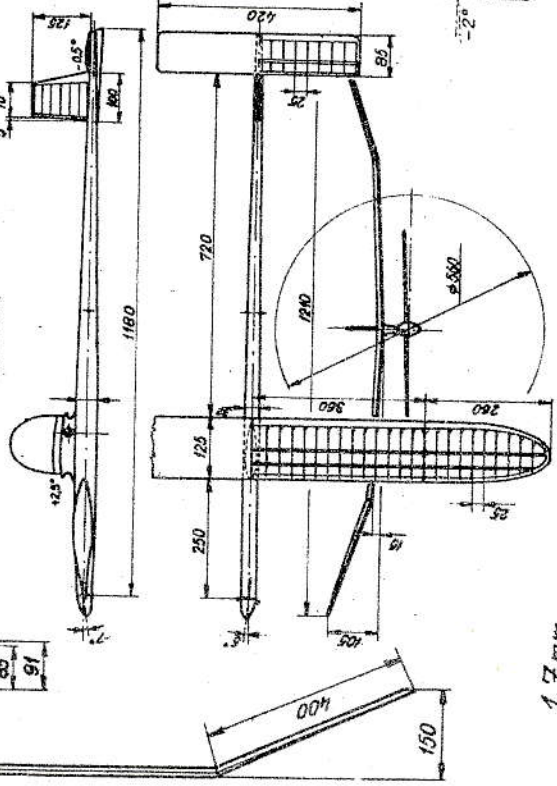
För dem som eventuellt inte sett dessa skisser tidigare.



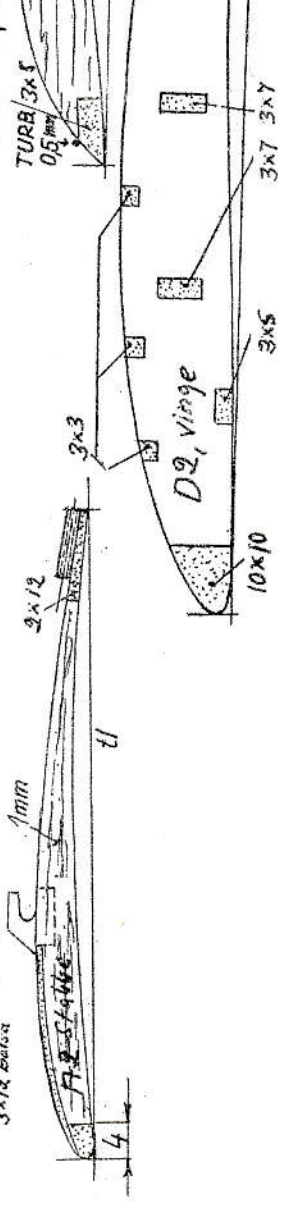
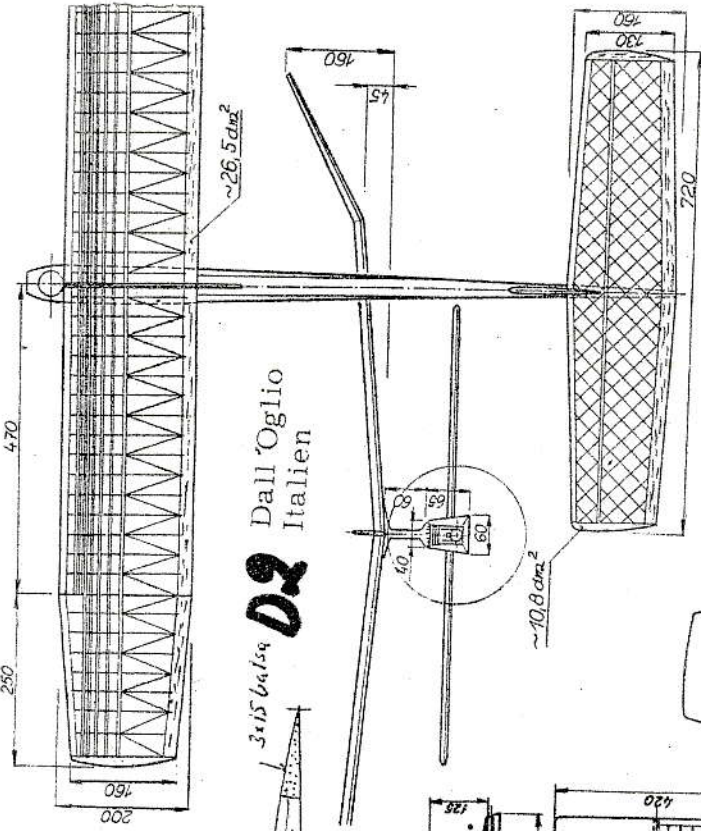
A2
Bucher
Schweiz



C2
Köster
Danmark



D2
Dall'Oglio
Italia





ROCKET NEWS

NR 1 1966

ROCKET NEWS.

utgives av Ingenjörfirman Atlas som ett nyhetsblad för information om modellraketverksamhet.

ROCKET NEWS utkommer fyra gånger per år. Prenumerationspriset är 5:- kr för fyra nummer. Avgiften kan insättas på postgirokonto 21 74 16 eller översändas på annat lämpligt sätt. Angiv att beloppet gäller ROCKET NEWS.

Alla prenumeranter erhåller alla nya kataloger, broschyrer etc. utan extra kostnad. Dessutom utannonseras massor med specialerbjudande av modellraketartiklar till låga priser, varför Du som prenumerant snart tjänar in avgiften.

Har Du ännu inte prenumererat, så gör slag i saken nu! Nästa nummer av ROCKET NEWS utkommer inom kort!

MODELLRAKETFLYGNING - HOBBY I RYMDÅLDERN.

Denna nya hobby och internationella tävlingsgren har sedan 1957 spridits ut över världen från USA. Flera nationella mästerskap har redan hållits i USA, Ryssland och Polen. I Västeuropa leder dock Sverige utvecklingen och det första svenska mästerskapet planeras att hållas under hösten 1966.

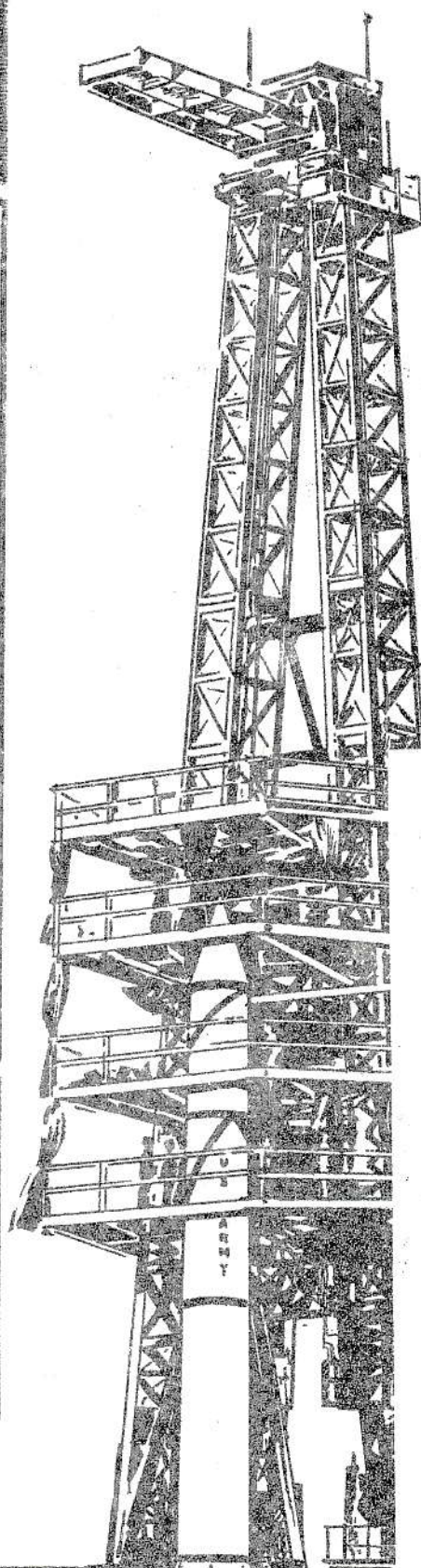
VAD ÄR DÅ MODELLRAKETFLYGNING?

En modellraket tillverkas av samma material som modellflygplan d.v.s. papper, plast, trä, balsa o.s.v. och som drivkälla användes fabrikstillverkade och utprovade krutraketmotorer.

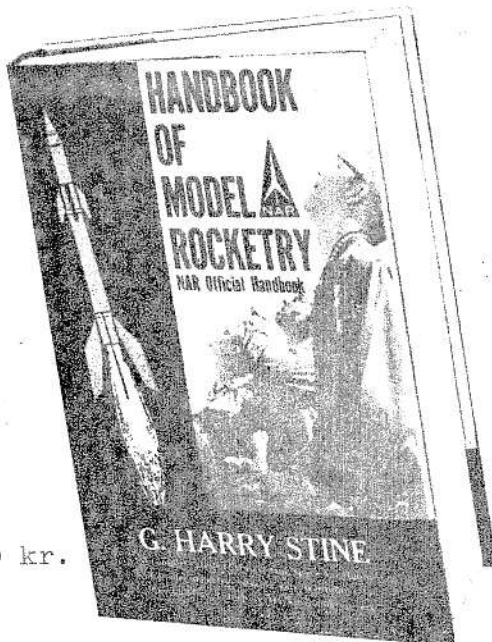
Försumma inte att uppleva spänningen och tjusningen från uppskjutningen av en egenhändigt byggd raket.5 - 4 - 3 - 2 - 1 - FYR och raketerna lyfter lodrätt från avfyringsrampen i ett moln av rök, stiger högre och högre mot en klarblå himmel, på topphöjd utlöses noskonen, en fallskärm vecklas ut och raketerna dalar sakta mot marken igen.

Ingenjörfirman ATLAS

Box 8056 Malmö S



Tillfällig bilaga till MODELFLYG-NYTT

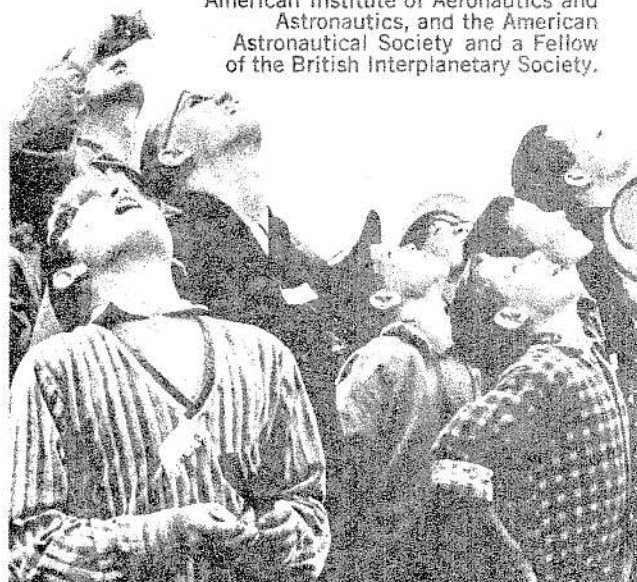


Pris 29,50 kr.

COUNTDOWN FOR SPACE ADVENTURE!

about
the
author

G. HARRY STINE The author spent six years as a rocket engineer at the White Sands Missile Range. He is now President (and one of the founders) of the National Association of Rocketry. Mr. Stine heads the Subcommittee of Model Rocketry of the 51-nation Federation Aeronatique Internationale. He is a member of the National Aeronautic Association, the Academy of Model Aeronautics, the American Institute of Aeronautics and Astronautics, and the American Astronautical Society and a Fellow of the British Interplanetary Society.



Den stora nya handboken är författad av världens främste modellrakexpert den kände raketforskaren G. Harry Stine. Denna förnäma bok behandlar allt som är värt att veta om modellraketer.

Here at last—
the long-awaited
*Handbook of
Model Rocketry*
written by
G. Harry Stine.



The official handbook of the
National Association of Rocketry

Contains all the information you
need to safely build and launch
model rockets!

Over 300 pages with more than
170 photographs and diagrams
illustrate the approved tech-
niques for building, launching,
tracking and recovery.

All the instructions in the book
strictly conform to the NAR
Safety Code with special empha-
sis on safe handling and proper
care of equipment.

Beginners and veteran rocketeers
alike will find previously unavail-
able information on engines, ig-
nition and launching, recovery
devices, payloads and altitude
determination.

Clear and accurate details for
making every type of model rock-
et from simplest beginner's mod-
els to advanced multistage and
sophisticated boost-gliders.

Over 4,000,000 model rockets
have been successfully and safe-
ly flown since the sport began in
1957.

"A book which will open new vis-
tas in education by the world's
foremost authority on Model
Rocketry." — James F. Kukowski,
Executive Director, NAR.

"It gives me great pleasure to
know that young rocketeers will
be performing their experiments
under the watchful eyes of ex-
perienced people." — Wernher von
Braun, one of the world's fore-
most rocket experts.

Send this coupon **NOW** and blast
off to thrilling space adventure.

INGENJÖRSFIRMAN ATLAS, Box 8056, Malmö S.

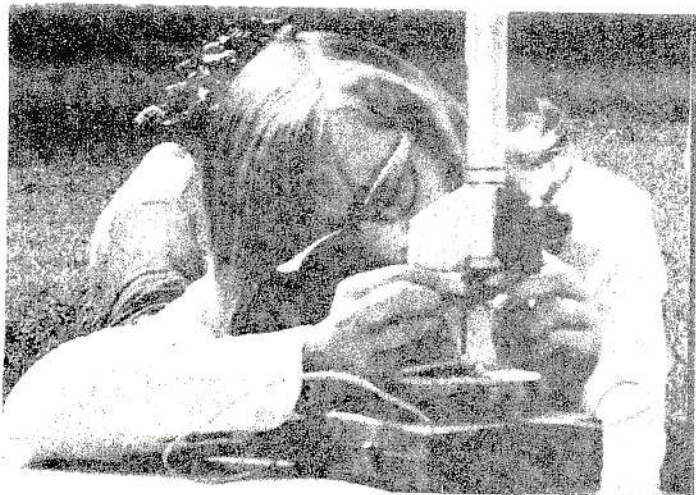
Härmed beställes med full returrätt:

.... st. "Handbook of Model Rocketry", med
över 300 sidor och 170 bilder. Pris 29,50

Namn.....

Adress.....

Postadress..... RN 1-66.



UPPROP.

Överallt i våra industrier, på laboratorier och forskningsanstalter arbetar män och kvinnor sida vid sida som tekniker, ingenjörer, kemister och forskare. Både i USA och Ryssland finns det kvinnliga rymdforskare och rakettekniker. Även i rymden har kvinnan hävdat sig med den äran.

Vad beror det då på att det hittills i Sverige knappast finns någon enda flicka som ägnar sig åt modellrakettflygning? Det tycks, trots allt tal om likställighet mellan könen, varaså att det finns massor med fördomar kvar.

I USA finns det många flickor som sysslar med modellraketer och vid det senaste amerikanska modellrakettmästerskapet deltog flera flickor.

För att öka intresset bland flickorna för modellraketer och modellrakettflygning, så kommer de tre första flickorna som klarar fordringarna för Sveriges Modellflygförbunds modellflygmarke i brons att erhålla en premie om vardera 50:- kr. Proven skall avläggas under 1966 och i enlighet med SMFF:s bestämmelser för modellraketer.

Närmare upplysningar angående regler etc. lämnas av Ingenjörfirman Atlas Box 8056, Malmö S.



KONSTRUKTIONSTÄVLING 1965.

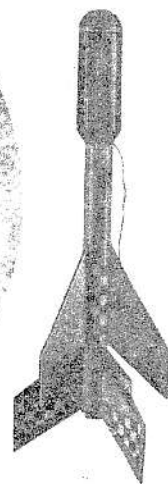
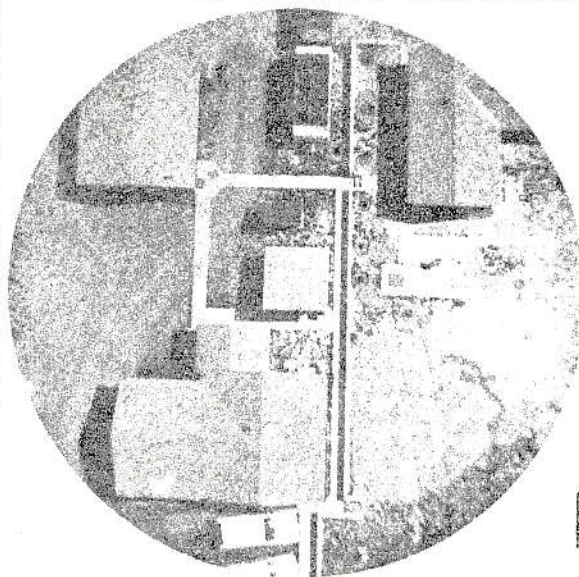
För 1965 utlyste Ingenjörfirman Atlas en tävling, där det gällde att med ritningar, fotografier och text beskriva ett modellrakettprojekt.

Endast ett bidrag har kommit in, men kvaliteten på detta var mycket bra. Det var ingenjör Gert Eriksson, Skultuna Raketsällskap som med sin fotografieringsraket Donald Duck tog hem första priset 100:- kr.

Nu bör det dock finnas många fler modellrakettflygare som har kommit så långt att de kan göra egna konstruktioner. Vi utsträcker därför tävlingen att gälla även under 1966. Första priset är alltså 100:- kr, medan andra och tredje priserna består av modellrakettbyggsatser till ett värde av 25:- kr vardera.

Alla typer av bidrag är välkomna. Det kan t.ex. vara modellrakettkonstruktioner, beskrivningar av avfyringsramper, höjdmättningsinstrument etc.

Ingenjörfirman Atlas förbehåller sig rätten, att fritt få publicera och använda de insända bidragen.



CAMROC

ROCKET CAMERA

I vår nya katalog för 1966 som utkommer under våren, finner Du massor med nya och intressanta artiklar bl.a. den kameraförsedda tvåstegsraketen CAMROC som syns avbildad ovan. Fotografiet är taget på c:a 300 m höjdrakt över fabriken där våra raketmotorer tillverkas.

Katalogen sändes gratis och portofritt till alla prenumeranter på ROCKET NEWS. Övriga kan redan nu beställa katalogen 1966 genom att sända in kr 1,50, till Ingenjörfirman Atlas.

Postgirokonto nr 21 34 16.



Vernon Estes visar här en semi-skalamodell av den välkända TITAN-raketen med en Gemini-kapsel i toppen.



Sheldon Mains från Minneapolis med en specialkonstruktion med "auto-rotation recovery system".



Bilden ovan visar Jack Higgins från Mankato, Minneapolis med en skalamodell av målroboten USAF-Beech.

NARAM-7.

Det sjunde amerikanska modellraketmästerskapet hölls på Aberdeen Proving Ground i staten Maryland den 17-21 augusti 1965. Härnedan följer några resultat:

PARACHUTE DURATION

(Tidsflygning med fallskärm).

1. Captain William Barnitz, Arizona
8 minuter, 16 sekunder.
2. Carl and Stewen Kratzer, Maryland
6 minuter, 0 sekunder.
3. Leslie H. Butterworth, Minnesota
4 minuter, 57 sekunder.

HAWK BOOST/GLIDE DURATION (Junior) (Glidraketflygning klass Hawk).

1. Greg Scinto, Connecticut
1 minut, 36 sekunder.
2. Kathy Pinkerton, Maryland
1 minut, 17 sekunder.
3. Sheldon Mains, Minnesota
1 minut, 15 sekunder.

Som synes så var tvåan i denna klass en flicka. Totalt så tävlades det i ett trettiotal olika klasser.

GEMINI-TITAN

GT-3



GEMINI-TITAN NU SOM BYGGSATS.

Bärraketen för Gemini-rymdkapsel är en modifierad U.S. Air Force Titan II interkontinental ballistisk tvåstegsraket. Första steget har två raketmotorer och andra steget en raketmotor. Alla motorerna drivs med en 50-50 blandning av monometyl-hydrazin och osymetrisk dimetyl-hydrazin som bränsle och med kvävetetraoxid som oxidationsmedel. Bränslet är hypergoliskt eftersom det självantänder när det kommer i kontakt med oxidationsmedlet.

Titan II valdes för Geminiprogrammet på grund av sin enkelhet och tillförlitlighet.

ROCKET NEWS kan nu erbjuda sina läsare en verkligt trevlig nyhet - en komplett byggsats till en semi-skalamodell av GEMINI-TITAN. Som synes av bilderna så är det en stor och verklighetstrogen modell. Längden är c:a 625 mm och diametern nära 60 mm. Raketen drivs lämpligen med två MINIMAX B.8-4 raketmotorer. Modellen är försedd med en stor rutmonstrad fallskärm c:a 600 mm i diameter. Priset är satt så lågt som kr 26,50 för denna stora och avancerade byggsats. Försumma inte detta tillfälle att bli ägare till en modell av denna högaktuella rymdraket.

Sänd omgående in Din beställning till Ingenjörfirman ATLAS, Box 8056, Malmö S. Angiv att beställningen gäller GEMINI-TITAN GT-3.

För prenumeranter på ROCKET-NEWS är priset endast kr 24,50. Är Du inte redan prenumerant, så kan Du prenumerera samtidigt som Du sänder in ordern.

Ingenjörfirman ATLAS

ANMÄL DIG TILL SVERIGES FÖRSTA MODELLRAKETMÄSTERSKAP.

Vid Sveriges Modellflygförbunds riksstämma som hölls i SAAB:s gästmatsal i Linköping den 20-21 november 1965 beslöts att SM för modellraketer skall anordnas under 1966. Tävligen kommer troligen att hållas under september månad och skall om möjligt omfatta samtliga fyra internationella tävlingsgrenar. Svensk mästare kommer dock endast att koras i klass "Höjdflygning AC-2". Raketerna i denna klass får vara av enstegs- eller flerstegstyp, får väga upp till 120 g och ha en total impuls av 0,52 - 1,02 kps.

Klubbmedlemmar och andra modellraketflygare som är intresserade av att deltaga bör omedelbart anmäla detta till SMFF:s grenchef för modellraketer, ingenjör Olle Olsson, Bokebergsgatan 19, Hässleholm. Denna förhandsanmälan är givetvis inte bindande.

LITEN ORDLISTA. forts. från RN nr 4, 1965.

Fast drivmedel.

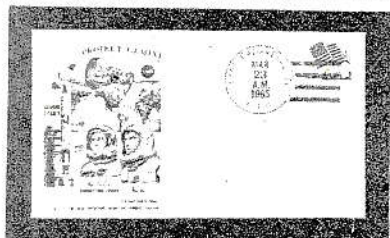
En blandning av fasta ämnen till s.k. raketkrut.

Fission.

Spjälkning av tunga atomkärnor, varvid energi frigöres.

Flykthastighet.

Den hastighet en kropp måste uppnå för att komma loss från en planets gravitationsfält. För jorden är denna hastighet 11,2 kilometer i sekunden.



GEMINI-TITAN III

FRIMÄRKSSAMLARE.

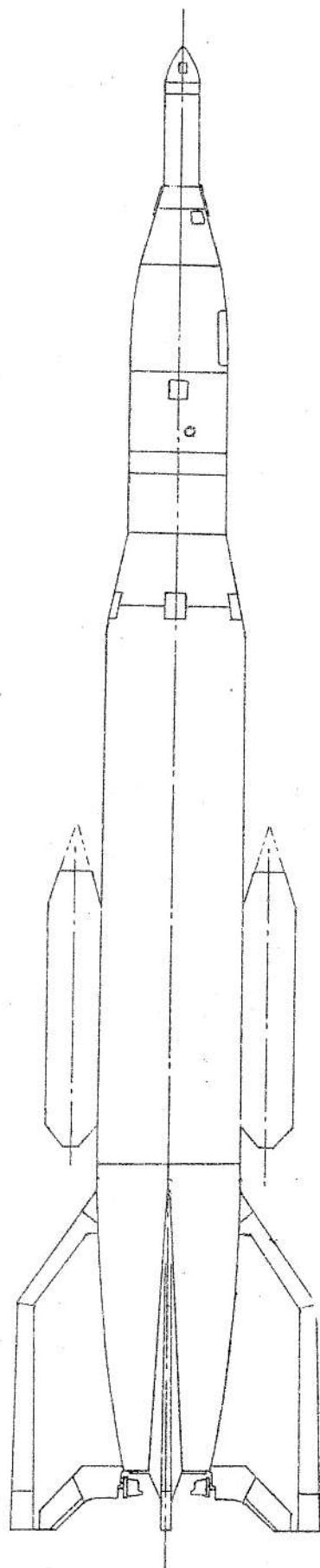
Kuvert med bilder från raket- och satellituppskjutningar försedda med frimärke och avstämplade på Cape Canaveral på uppskjutningsdagen. (S.k. förstadagsbrev) Begär prislista!

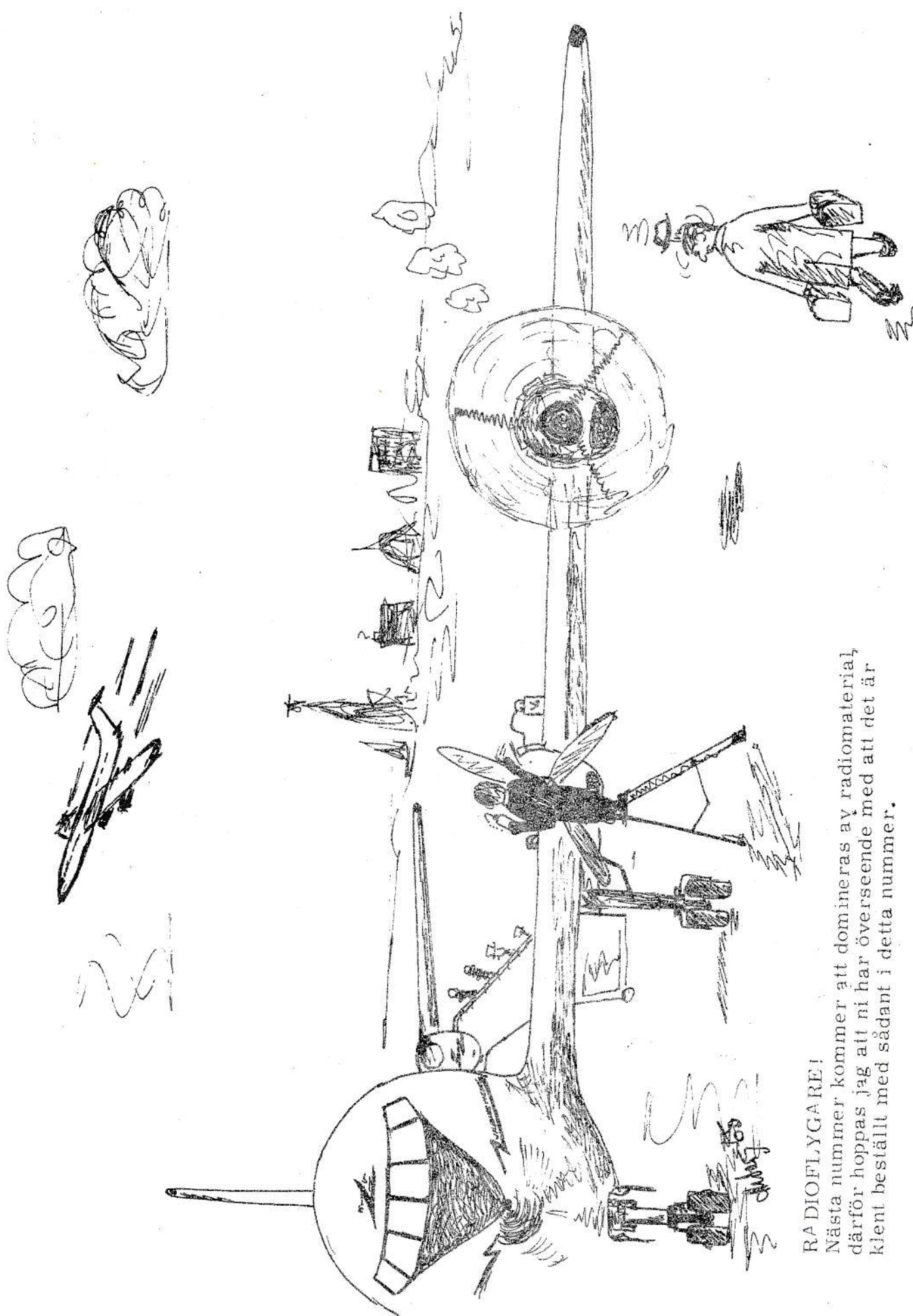
VÄRVA PRENUMERANTER PÅ ROCKET NEWS.

Om Du tycker att ROCKET NEWS är trevlig och intressant, tala då om det för Dina kamrater. För varje prenumerant som Du kan värva, får Du tillgodoräkna Dig 1:- kr vid beställning av modellraketmaterial från oss. Sänd in namn och adress på de av Dina kamrater som är intresserade av ROCKET NEWS, så sänder vi första numret av RN som postförskott till dem. För varje postförskott som löses ut noterar vi på Ditt kundkort att Du har 1:- kr tillgodo.

DEN RYSKA GEOFYSISKA FORSKNINGSRAKETEN A-2.

Raketsystemet användes under den tidigare delen av det ryska rymdprogramet för bl.a. uppsändning av hundar i låg kastbana. Den första försöksserien omfattade uppsändning av nio hundar, varav tre, Albina, Koziavka och Malyshka, gjorde vardera två rymdfärder. Raketen första steg R-10 var en modifierad tysk V-2 raket. Skissen på raketen ovan till höger är ritad i skala ca 1:80.





RADIOFLYGARE!

Nästa nummer kommer att domineras av radiomaterial, därför hoppas jag att ni har överseende med att det är klient beställt med sådant i detta nummer.



SMFF-DEKALEN BÖR FINNAS PÅ ALLA MODELLER I SOMMAR

PRIS ENDAST 3:-- kr

Rekvireras från SMFF:s exp. Hångeryd LAMMHULT