

MODEL-NYTT

ORGAN FÖR SVERIGES MODELFLYGFÖRBUND

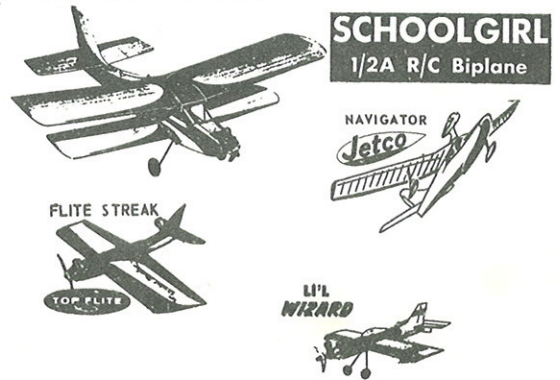


Ur innehållet: NOBLESSER sid 4, OLYCKSRISKER sid 6, TJORVEN sid 7, SPIGGEN sid 8, NY TIMER och RAKETTIPS sid 10, B-SPEED sid 13, FLYGBÅT sid 14, RESERABATTER sid 16, SMFF 10 ÅR sid 18, PR sid 19, LANDSLAGSLIGAN sid 20, GAMENS LÄNSLAGSTÄVLING sid 21, FAGERSTA-ETTAN sid 22, VM-VINNARE sid 23, A2-RITNING sid 27.

1
1967

RC, FRIFLYG o. LINKONTROLL...

BYGGSATSER: Miss America, R/C Scientific spv 105 cm kr 49:-
 Schoolgirl R/C Top Flite, spv 80 cm kr 42:-
 Navigator R/C Jetco, spv 130 cm 80:-
 De Night Special R/C Pylon 145:-
 Falcon 56 R/C Goldberg, spv 140 cm 83:-
 1/2 A Blazer D1 Goldberg 18:50
 Max Master D1 svensk kvalitetssats 22:50
 Gaucho D2 för 1.5 cc, Keil Kraft 26:75
 FAI-Viking D2 Goldberg 51:-
 ARES stunt Ambroid, spv 137 cm 78:-
 Nobler stunt Top Flite, spv 122 cm 63:-
 Jr Flite Streak stunträningsmodell 22:50
 Wizard Goldberg, linkontroll för 0.8 cc 17:50



TILLBEHÖR och MOTORER: Tatone timers, alla typer kr 26:-, Tatone linkontrollhandtag med "dödmans grepp" kr 12:-, Tatone startpinne "chicken stick" kr 4:25, Tatone motormontage med eller utan tank eller landställ för alla motorer i olika prislägen, Kärlek 1-6 efter eget val, Cox Medallion, 09 kr 60:-, Veco 61 kr 285:-, K&B .40 kr 169:-, Webra Glo Sport 1.7 cc kr 58:50, glödstift i olika kulörer o. prislägen, Tee Dee .049 kr 60:-, GeeBee flottörer i olika storlekar o. prislägen.
 RADIO: Controlaire GG kr 670:-, MinX GG kr 730:-, Jansson GG sändare 390:-, F&M GG sändare o mottagare c:a kr 650:-, Webra Picco temp. stab. 1-kan. fladderprop. kr 404:-, F&M Titan Magnevac servo kr 250:-.

OBS. Telefonservice efter kl 18: 08/52 62 96

AERO-HOBBY Box 16163 - STOCKHOLM 16

Groupner

GRUNDIG

Flerkanals-Radiostyrning översikts och kombinationsmöjligheter

Förbindelselinjerna visar vilka sändare och mottagare som kan användas tillsammans samt vilka kristaller som erfordras

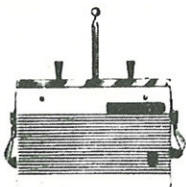
2/4-kanalsändare VARIOPHON 2/4
Art.nr. 3706 Kr. 292:=-
(ej utbyggbar)



4-kanalsändare VARIOPHON S
för utbytbara kristaller
Art.nr. 3710 Kr. 455:=-
Utbyggbar till 8 kanaler med
modulationstillsats
Art.nr. 3684 Kr. 112:75



10-kanalsändare VARIOPHON S
för utbytbara kristaller
Art.nr. 3712 Kr. 610:=-

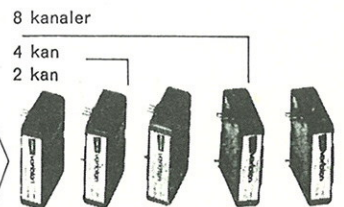


Utbytbara Kristaller Kr. 29:=-

för MF kanal MHz	Art.nr. för 4/8 kanal-sändare	Art.nr. för superhet-mottagare	Färgkod
26,975	3517	3525	svart
27,098	3518	3526	gult
27,120	3519	3527	rött
27,142	3520	3528	grönt
27,265	3521	3529	vitt



VARIOTON mottagardel
enklare, s. k. pendlare, 27, 120 MHz
Art.nr. 3728 Kr. 117:50



2-kanalstillsatser VARIOTON
Art.nr. 3729 kanal 1-2
Art.nr. 3730 kanal 3-4
Art.nr. 3731 kanal 5-6
Art.nr. 3732 kanal 7-8
3734 9-10 Kr. 120:=-

VARIOTON S mottagardel
SUPERHET, för utbytbara kristaller.
Art.nr. 3733 Kr. 335:=-



Observera att de hittills sålda 4-8 kanalsändare VARIOPHON numera ersatts med de modernare och säkrare 4-10 kanalers SUPERHET-VARIOPHON sändarna. Kristaller tillkommer alltid vid 3710, 3712, 3733.

GRUNDIG

Frekvensfördelning och bandbredder inom 27-meters-bandet.



Generalagent: A. HERMELE AB, Lindvallsplan 6, Stockholm 9, tel. 69 19 19

MODELL-NYTT

Sveriges Modellflygförbund 10 år

SMFF bildades 1957, 10 år är ingen lång tid. Modellflygplan byggdes i Sverige redan på 1800-talet av personer som hoppades lösa flygproblemen för farkoster tyngre än luften. Redan före första världskriget flögs enstaka modeller för sitt egenvärdes skull och i mitten av trettiotalet uppstod modellflyg i dagens mening. Många av våra nu äldsta klubbar med enbart modellflyg på sitt program bildades under denna tid. Vingarna i Stockholm nådde 31 års ålder men har nu efter en tynande slutperiod avvecklats. 30 år fyller i dagarna Linköpingeskadern, som med sin lagseger vid linflyg-SM 1966 visade att åldern ej tynger.

Modellflyg i organiserad form, finner vi dock av mycket äldre datum i form av Flygklubbarnas modellflygsektioner. I AKG började de denna verksamhet 1912, under nuvarande namn sedan 1918. Protokoll från AKG:s modellflygadministration finns bevarade utan avbrott från 1935, trots branden i klubbhuset. Nu är AKG:s Modellflygsektion SMFF:s största klubb med 121 medlemmar registrerade i förbundet vid årsskiftet 1966/67.

SMFF är däremot ingen "åldring" varken i modellflyg- eller i organisationshänseende. Vitaliteten är det däremot inget fel på. Vid sitt inledningsanförande till RS 66 pekade förbundsordföranden Sune Persson, som lett vår verksamhet under förbundets halva existens-tid, att SMFF redovisar ökande medlemsantal, medan svenskt organisationsväsende i dag, normalt redovisar vikande medlemsintresse. Detta faktum drucknade sedan i den då aktuella ekonomiska debatten, men det finns all anledning att ha det i minnet när vi med utgångspunkt från hittillsvarande verksamhet planerar för framtida inriktning. Inte minst Sune Persson själv, ligger bakom den nuvarande positiva tendensen. Hans ordförandeskap i styrelse och organisationsutredning borgar för att hittillsvarande resultatgivande ansats i framtiden fullföljs, till förmån för svenskt modellflyg och större kommande jubileer.

Göran Alselby

REKORDANTAL MEDLEMMAR

Förbundets medlemssammanställning gällande årsskiftet 1966/67 som distribuerats av expeditionen till klubbarna visar att antalet registrerade klubbar är 94, antalet klubbmedlemmar 1743 och antalet direktanslutna medlemmar 286 d v s sammanlagda medlemsantalet

2029. Därvid har SMFF passerat tvåtusennivån för första gången.

72 klubbar idkar radioflygning, 66 linstyrning 64 friflygning och 8 raketflygning. För friflygning fanns 194 tävlingslicenser, 109 i linstyrning, 103 i radioflygning och 15 i raketflygning. Totala licensantalet blir därmed 421, vilket är 20 licenser mindre än rekordåret 1964.

SVERIGES MODELLFLYGFÖRBUND (SMFF), anslutet till Kungl Svenska Aeroklubben, Svenska Flygsportförbundet och Svenska Interplanetariska Sällskapet. Förbunds-expedition: Box 11060, NORRKÖPING, tel dagtid 011/129000/149 eller 013/133136 samt måndagar 18.00-20.00 011/135807. Postgiroadress: Pg 518165, NORRKÖPING. Styrelse: Ordf Sune Persson, Box 105, KÖPING, 0221/10687; Korresponderande sekr Lars Andersson, Tycho Brahegatan 35, LIMHAMN, 040/51662; Protokollsekr Carl-Erik Aunér, Bäckgat. 36, NORRKÖPING, 011/165291; Kassör Karl Anders Ericsson, N Kyrkogat. 28A, HÄRNÖSAND, 0611/15378; Speciella uppdrag Carl-Göran Sundstedt, Norrlandsg. 34B, UPPSALA, 018/114512; Grenchefer: Friflygning: Gunnar Kalén, Svarvaregat. 9, NORRKÖPING, 011/133136; Linflygning: Harald Sannes, Släggbacken 7, SOLNA, 08/834626; Radioflygning: Gunnar Hofmann, Docentgatan 1A, MALMÖ S, 040/921072; Raketflygning: Olle Olsson, Bokebergsg. 19, HÄSSLEHOLM; 0451 15720; Styrelse suppleanter: Olof Hanson, Torbjörnsliden 3, GÖTEBORG H, 031/223026; Lenart Flodström, Upppegårdsv. 72, STENUNGSUND, 0 303/80377; Revisorer: Björn Wängström, Frejg. 4, VIKINGSTAD, 013/81372; Arne Arvidsson, V. Bernadottesgatan 10F, LIMHAMN, 040/160908; Materialförvaltare: Friflygning Ragnar Åhman, Ledungsg. 10, NORRKÖPING, 011/135807; Linflygning Ove Kjellberg, Solv. 8, SKÅLBY, 08/380463.

NOBLESSER

MÅSTE EN NOBLER SE UT SOM EN NOBLER?

Nej, varför det? De flesta stuntflygare har redan i början av sin karriär avancerade planer på DROMKÄRRAN, men vågar sig inte på att konstruera eget, utan nöjer sig med byggsatser och lika bra är kanske det. Att börja med en helt egen konstruktion är inte så lätt och för det mesta flyger byggsatskärrorna bättre. Kvar finns dock tanken på semiskala-jaktkärran eller hur idealmodellen nu såg ut, Vad göra? Den enklaste metoden är den som jag här ska försöka skissera; att modifiera utseendet på byggsatsmodellerna. Observera att endast den som verkligen vet vad han gör bör försöka sig på att fiffla med momentarmer, vingprofiler och dylikt. Alla skisser i denna artikel grundar sig på Noblern, denna utmärkta 15 år gamla amerikanska stuntmodell som vunnitotaliga tävlingar i ursprunglig eller modifierad form. Alla tre medlemmarna i 1966 års svenska NM-lag flög t ex med modeller som i alla väsentliga avseenden var Noblers även om ingen av kärrorna längre liknade originalet.

(Rubriken Noblesses är ej plagierad från Alf Eskilssons Noblervariant men överensstämmer likväl.)

Nåväl, Vilket utseende vill Du ha på kärran? När jag byggde min "Blackbird" från en Noblerbyggsats 1962, ville jag få den litet slankare och mjukare i linjerna än den ganska kantiga Noblern. Dessutom hade jag bestämt mig för "bubbel"-kabin. Resultatet syns på bild I. "Bubblan" är Veco:s Mustanghuv, luftintaget är Grondal-inspirerat, och pianotrådsstället är utbytt mot ett dural-dito för att få studs fria-landningar.

Ska vi göra om "Blackbird" till en Good-Year-racer? För detta behöver vi ett par "apple-cheek-cowls" på nosen, vi "måste" ha hjulkåpor och vi bör försöka få bakkroppen något lägre. Som kompensation för bortfallet av kroppssidoyta ökar vi på fenyntan. Fig II. En variation på samma tema har vi i fig III. Mustanghuv har bytts ut mot en "Shoestring"-liknande och vi har bytt fena och hjulkåpor.

Det trehjuliga landstället med noshjul anses allmänt vara den bästa försäkringen mot dåliga landningar. Det är något besvärligare att bygga än det gamla vanliga. Man måste vara noggrann så att kärran står utan anfallsvinkel; huvudhjulens bör inte sitta mer än 3-4 cm bakom tyngdpunkten. Syndar man mot dessa regler kan både starter och landningar bli besvärliga. Nosstället kräver en del av modellens utseende. En standard-Nobler med nosställ ser ganska underlig ut. "Jet-utseendet" är det som ligger närmast till. Ove Anderssons modeller är ett utmärkt exempel på detta (se ritning i MN 5-6/66).

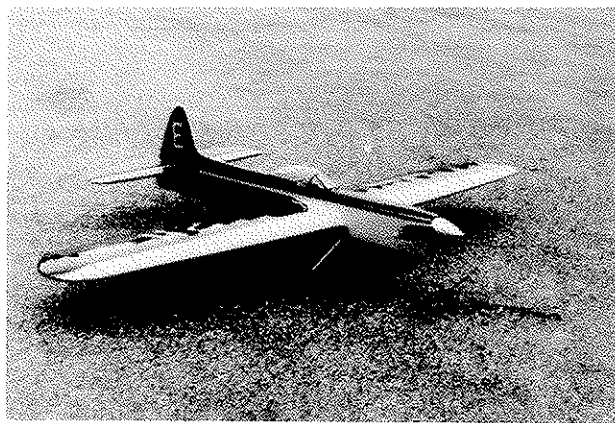
Fig IV visar ett exempel på "jet-stilen"; kabinen långt fram, landställsluckor, luftintag och en ganska kantig fena, ger ett intryck av modernt jaktplan. Intrycket förstärks av ett lämpligt färgschema från något flygvapen. Massor av tips finns i flyglitteraturen.

Den andra utseendetyp som passar till nosställ är den "sofistikerade" stunkärran; ett uttryck präglad av Bob Gialdini och utmärkt representerat av hans "Sting Ray". Denna stil karaktäriseras av svepande linjer, dekorativa färgschemata, strömlinjeformade utfyllnader och hjulkåpor samt massor av detaljer. Ett ex i fig V. Kärran bör lämpligen bemannas med ett par astronauter, till exempel från Revells Gemini-byggsats. Sirotkin hade bara EN kosmonaut i sin Space-hound, så nu har vi slagit honom också.

I fig VI har vi lämnat Noblerkroppen helt men har kvar vingen och alla väsentliga mått. Två stjärtbommar har ersatt bakkroppen och tillsammans med hjulkåpor och den inbyggda ljuddämparen, gör detta till en modell endast för den som är så avancerad att han lika gärna kan konstruera en egen kärra.

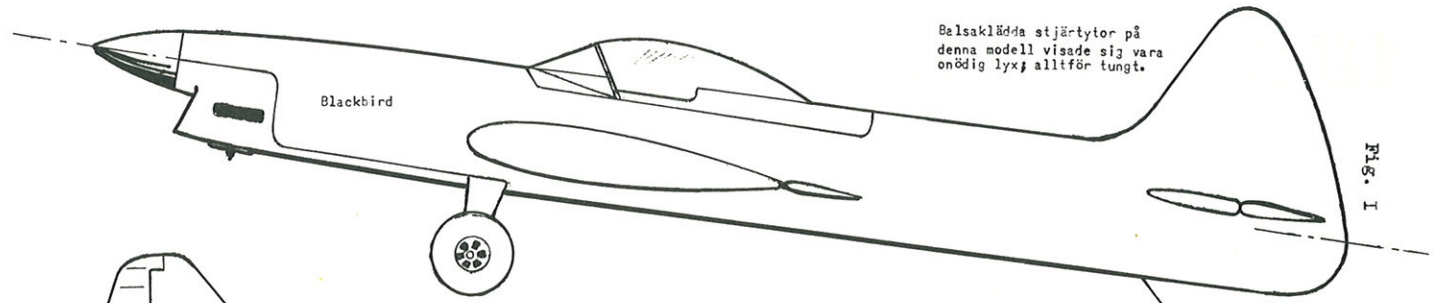
En annan detalj som kan ändras utan att det stör flygegenskaperna nämnvärt är vingspetsarna. På en jet-kärra passar bakåtsvepta spetsar bra vilket bl a Lars Tehler har insett.

Ett par ord om färgscheman. En semiskalamodell dekoreras naturligtvis som originalet. För våra ex II och III, kan färgscheman på Good-Year-racers säkert hittas i gamla flygtidskrifter. Använd något av dessa eller komponera ett eget i samma anda. Kom ihåg att dessa kärror är mycket färggranna och glöm inte tävlingsnummer på kroppssidorna och vingarna. När Du hittat på egna färgsättningar bör Du försöka att få en dekor som framhäver kärrans linjer.



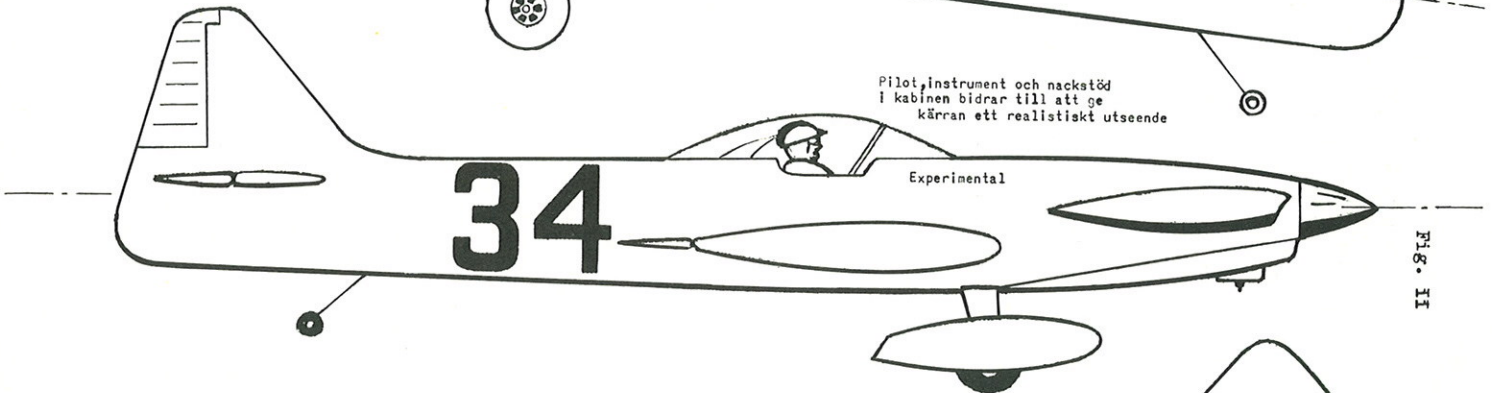
Det viktigaste i stunt är visserligen att flyga bra men domarna är ändå bara människor och kan knappast undgå att fångas av en originell, detaljrik och välbyggd modell. Det är mycket möjligt att detta (omedvetet) påverkar deras bedömning av flygningen. Bygg därför en modell som fördelaktigt skiljer sig från konkurrenternas. Träna flitigt, och ge inte upp om inte framgångarna kommer i de första tävlingarna. Väl mött i stuntsirkelarna nästa säsong.

Erik Björnwall



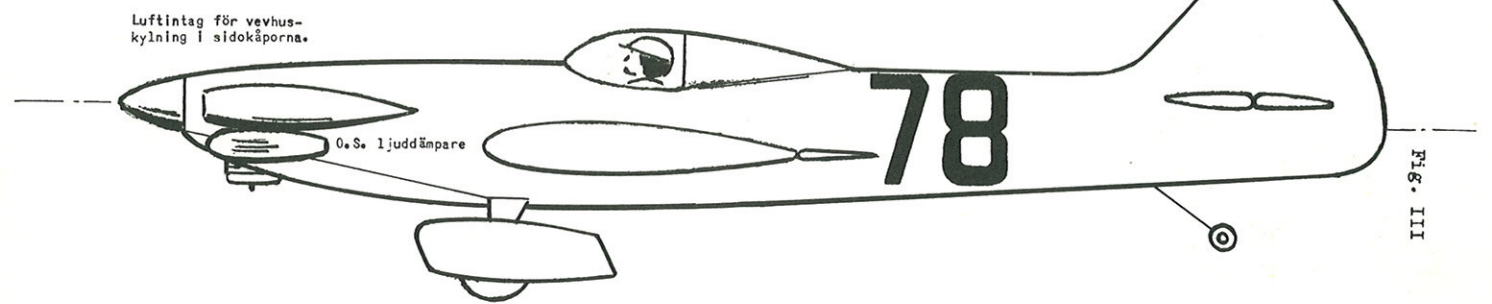
Belsklädda stjärtytor på denna modell visade sig vara onödigt lyxj alltför tungt.

FIG. I



Pilot, instrument och nackstöd i kabinen bidrar till att ge kårnan ett realistiskt utseende

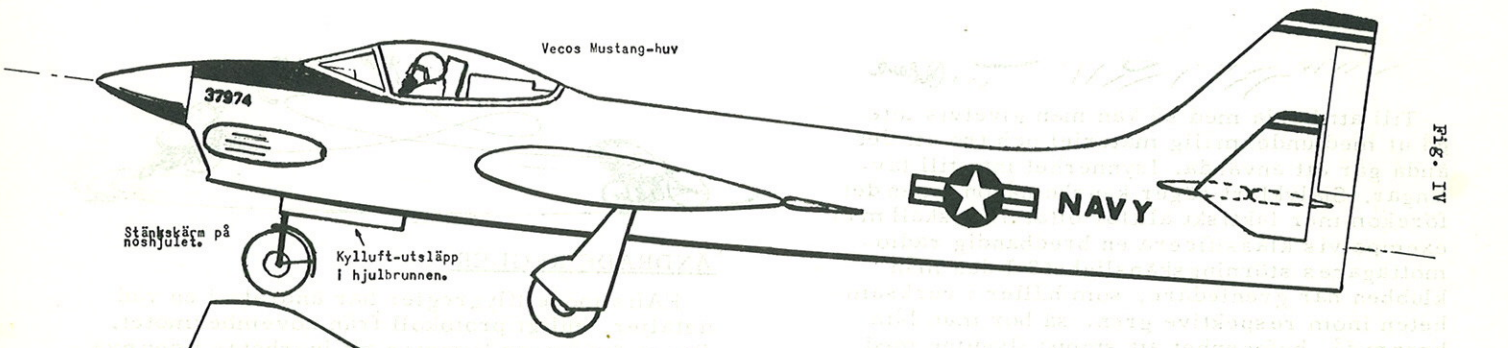
FIG. II



Luftintag för vevhuskylning i sidokåporna.

O.S. ljuddämpare

FIG. III

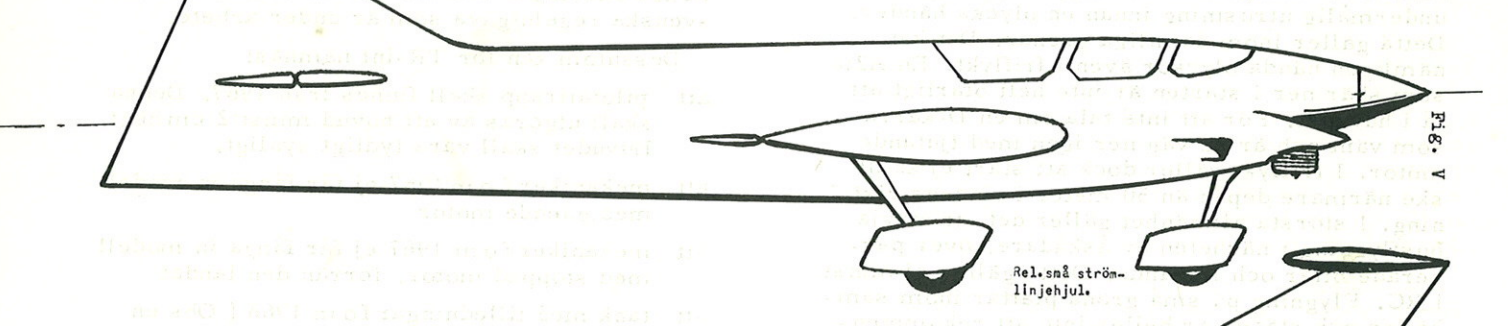


Vecos Mustang-huv

Stängskärm på nöshjulet.

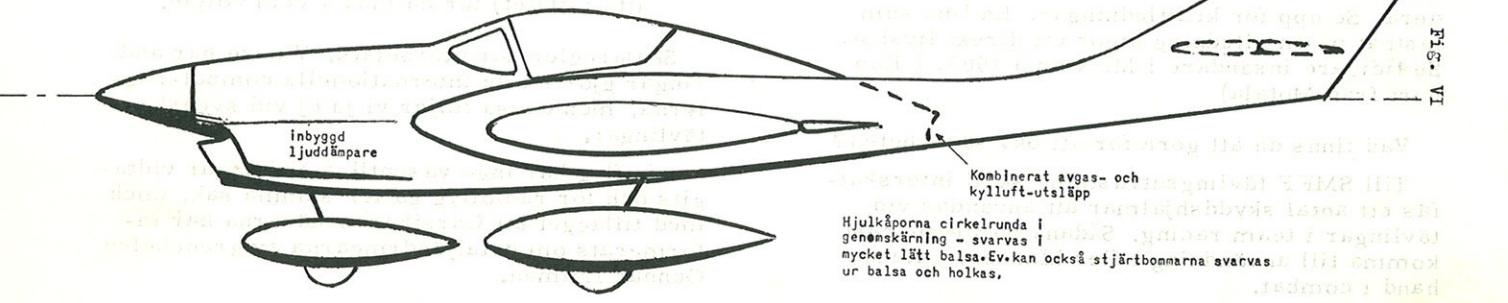
Kylluft-utsläpp i hjulbrunnarna.

FIG. IV



Rel. små strömlinnehjul.

FIG. V



Inbyggd ljuddämpare

Kombinerat avgas- och kylsluft-utsläpp

Hjulåporna cirkelrunda i genömskärning - svarvas i mycket lätt balsa. Ev. kan också stjärtpennarna svarvas ur balsa och holkas.

FIG. VI

OLYCKSRISKER

INOM MODELLFLYGET

Under senare tid, har vi inom LEN, diskuterat modellflygets säkerhetsfrågor ganska intensivt. Vid klubbmötet den 1 december i fjol var de flesta av klubbens äldre "förståsigpåare" närvarande och diskussionens vågor gick höga.

Tydligt är att man kan skönja en viss slentrian under träningsflygning vad beträffar säkerhetsåtgärder som skydd för eventuell publik. Saken är ju så pass allvarlig, att vi ansåg, att något måste göras. Under diskussionen framkom en del synpunkter om riskerna vid modellflygning som kan vara av intresse för samtliga modellflygare, även om redovisningen är långt ifrån komplett.



Till att börja med så kan man givetvis inte gå ut med undermålig materiel och tro att det ändå går att använda. Isynnerhet inte till tävlingar. Självklart säger kanske någon, men det förekommer faktiskt alltför ofta. Hur skall man exempelvis klassificera en bredbandig radiomottagares störningskänslighet? I den mån klubben har grenledare, som håller i verksamheten inom respektive gren, så bör man låta honom få befogenhet att stoppa flygning med undermålig utrustning innan en olycka händer. Detta gäller inom samtliga grenar. Det kan nämligen hända olyckor även i friflykt. En A2:a som skär ner i starten är inte helt ofarligt att få i huvudet. För att inte tala om en D-kärra som vänt och är på väg ner igen med tjutande motor. I friflykt gäller dock att start ej skall ske närmare depån än 50 meter i vindens riktning. I största allmänhet gäller det att stävja busflygning i närheten av åskådare, över parkerade bilar och liknande. Detta gäller ej minst i RC. Flygning på små gröna plättar inom samhällen och städer är heller inte att rekommendera. Se upp för kraftledning. En lina som fastnat på en elledning utgör ett direkt livshot. Se tidigare insändare i MFN nr 3 1965. (Rapport från Motala)

Vad finns då att göra för att öka säkerheten?

Till SMFF tävlingsutrustning skall införskaffas ett antal skyddshjälmor att användas vid tävlingar i team racing. Sådana borde snarast komma till användning i fler klasser, i första hand i combat.

En annan sak som främjar säkerheten är att sätta ut en av medhjälparna som vakt att hålla undan eventuell publik, speciellt yngre sådan, som exempelvis kan komma in i en linkontrollcirkel utan att förstå faran.

Inom linkontrollgrenen är det brukligt (delvis regelbestämt) att en säkerhetscirkel dras upp ungefär 1,5 m utanför den egentliga flygcirkeln. Onskvärt vore att en åskådarcirkel markeras åtminstone 10 m utanför flygcirkeln. Bäst är givetvis att sätta upp nät av något slag men det blir tyvärr för dyrbart.

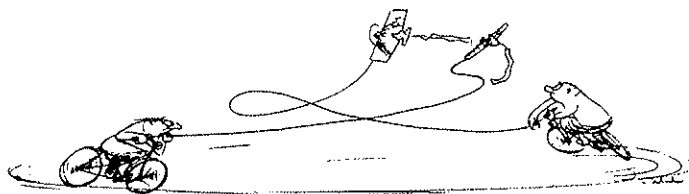
Modellflygare som tränar eller tävlar på civila flygplatser skall beakta flygsäkerhetsaspekten.

På i första hand militära fält måste man också tänka på att städa upp på flygfältet efter sig. En trasig jetmotor kan gå lös på någon miljon i reparationskostnader och vem kan ersätta det?

Vad skall då göras med säkerhetssyndarna? Ja, det blir väl klubbstyrelsens sak att avgöra i varje enskilt fall. Om vederbörande tidigare fått påpekande men ej bättrat sig, finns inte mycket annat att göra än att dra in tävlingslicensen, att dra in eventuell radiolicens eller avstängning.

Modellflygare, ryck upp er innan det går så långt. Gör en kraftfull insats i Er klubb innan några sådana här otrevligheter inträffar. Informerade medlemmarna om väsentligheten av effektiva säkerhetsåtgärder.

Arne Bergström



ÄNDRADE REGLER

FAI:s modellflygregler har ändrats i en rad detaljer, enligt protokoll från novembermötet. Dessa ändringar kommer att inarbetas i den nya svenska regelutgåva som är under arbete.

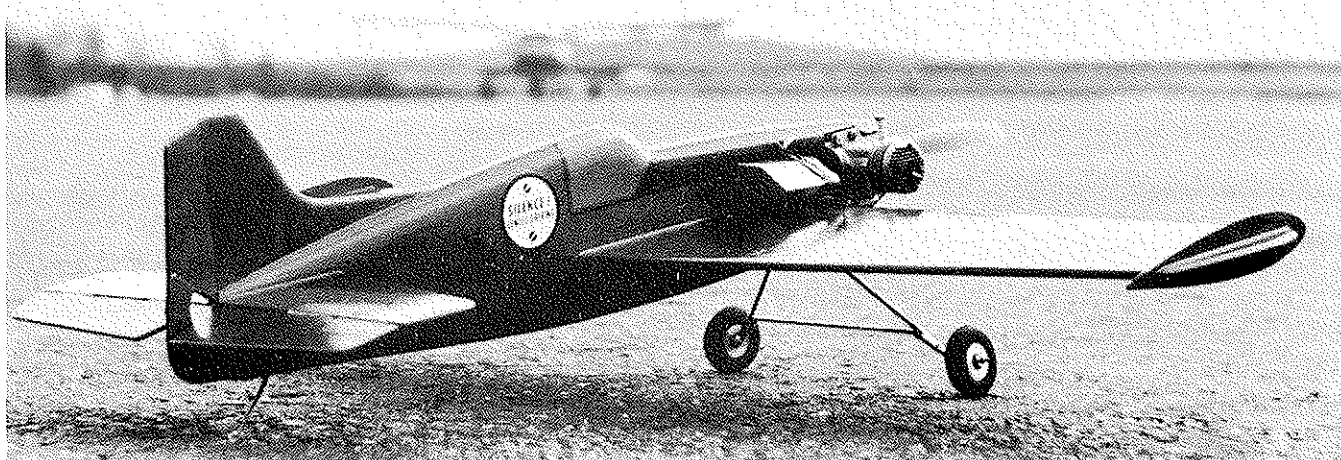
Dessutom kan för TR-int nämnas:

- att pilotattrapp skall finnas från 1967. Denna skall utgöras av ett huvud minst 2 cm högt. Huvudet skall vara tydligt synligt,
- att mekaniker f o m 1967 ej får fånga in modell med gående motor
- att mekaniker f o m 1967 ej får fånga in modell med stoppad motor, förrän den landat
- att tank med tilliedningar f o m 1968 (Obs en åtta i slutet) får ha max 7 ccm volym.

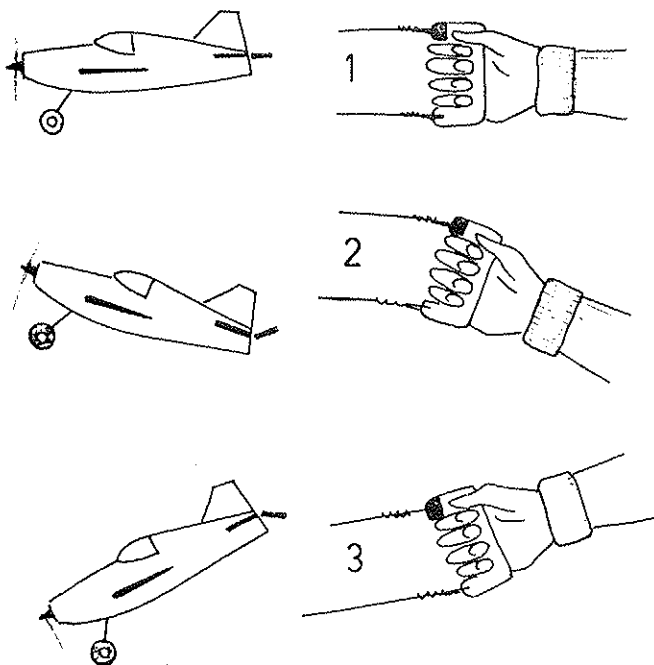
Skalaregler har utarbetats. Vidare har ändringar gjorts i de internationella combat-reglerna, men dessa följer vi ju ej vid svenska tävlingar.

I friflyg har inga väsentliga ändringar vidtagits och för radioflyg gäller samma sak, dock med tillägget att Corsikaresenärerna har informerats om detaljändringarna av grenchefen Gunnar Hofman.

TJORVEN



Tredje och sista avsnittet i vår artikelserie om hur man bygger och flyger sin första linkontrollmodell behandlar själva flygandet. I förra numret förberedde vi oss för starten, nu står du där med handtaget i handen. Först litet flygteori:



Håll handtaget lodrätt med spända linor och upp-linan överst (märk den övre änden av handtaget på något sätt, så att du inte riskerar att vända det fel i brådskan). Om nu båda linorna är lika långa ska höjdrodret stå i neutralläge (fig. 1). Om inte får du justera linorna. Lyfter du nu armen utan att röra handleden märker du att upp-linan spänns och rodret rör sig uppåt (fig. 2). Om modellen vore i luften skulle fartvinden träffa rodrets översida och pressa ned stjärten, nosen skulle resa sig och modellen stiga. Sänker du armen rör sig rodret i stället nedåt då dyk-linan spänns, fartvinden pressar stjärten uppåt och modellen dyker (fig. 3).

Att flyga genom att röra hela armen och inte genom att röra handlederna är mycket viktigt i början. Det ger lugnare roderrörelser och därigenom mindre risk för alltför häftiga manövrer. Flyger modellen för högt - sänk armen, kommer den obehagligt nära marken - höj armen. Försök att ta det lugnt och undvik att röra armen för häftigt.

Nu vet du hur du ska bära dig åt för att flyga, då är det bara att göra det.

Linorna är redan utlagda, modellen tankad. Slå igång motorn och ställ in den något rikare än fullvarv eftersom den vanligen går litet snålare i luften än på marken. Medan din "mek" håller planet, går du bort till handtaget och kontrollerar på vägen dit att linorna är felfria. Se dig omkring en gång för att vara säker på att ingen befinner sig i eller i farlig närhet av flyg-cirkeln. Håll handtaget med rak arm (har du vant handtaget rätt?) så att rodret står i neutralläge eller något uppåt och signalera till meken att släppa planet. Håll huvudet kallt och kom ihåg: Styr med hela armen utan att röra handleden. Lyft armen för att modellen ska stiga, sänk för att den ska dyka. Lugna rörelser.

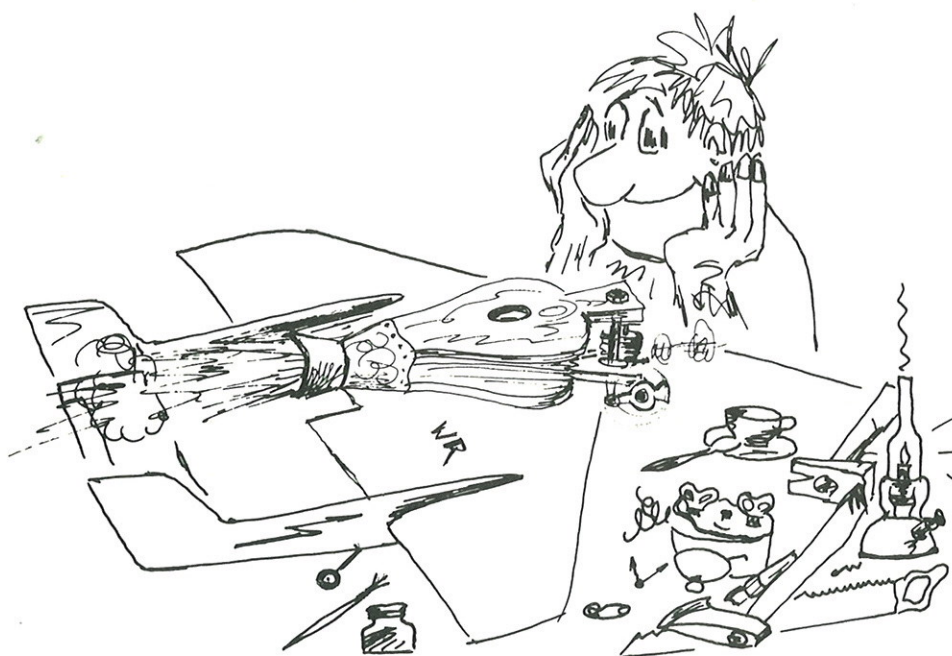
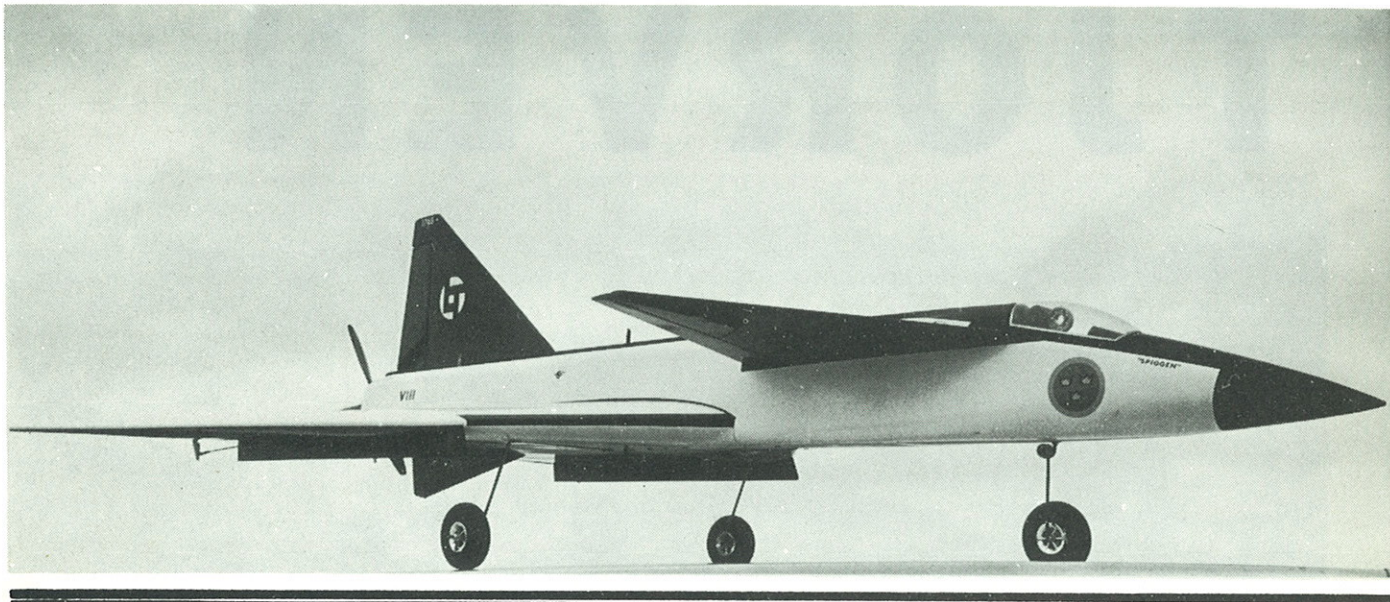
Försök att hålla modellen 3-4 m över marken, första gången är det kanske inte så lätt som det låter. Det är inte omöjligt att du blir yr i huvudet de första flygningarna, men det går över, när du fått litet rutin. Koncentrera dig på modellen så känns det inte så mycket.

Några ord om landningen innan motorn stannat efter din första soloflygning. Låt helt enkelt modellen glida vidare med neutralt roder, tills den är ett par dm över marken. Ge försiktigt höjdroder och modellen sätter sig i en perfekt trepunktslandning.

Resten av linkontrollflygandet är till största delen en fråga om träning.

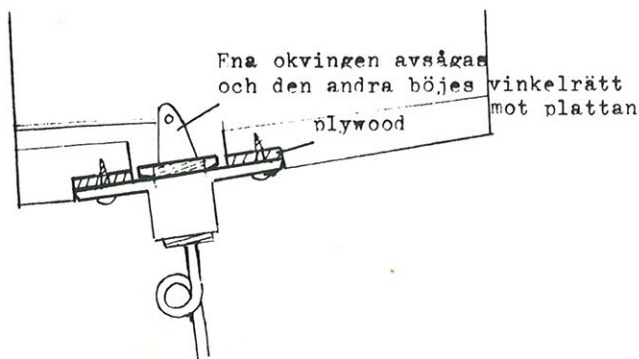
Flyg mycket, flyg olika modeller och modelltyper, flyg i alla väder och missa inget tillfälle att titta på tävlingar. En vacker dag är det dags för dig att själv ställa upp i den första tävling. Väl mött.

Erik Björnwall



SOMLIGA MODELLFLYGARE KÄNNETECKNAS AV FÖRAKT FÖR DET KONVENTIONELLA.

Styrbart noshjul



Denna modifiering av ett deBolt styrbartnoshjul gjordes till en "Patriot", där konstruktören till modellen tillverkat sitt eget styrbara noshjul. Då tillverkandet av ett sådant noshjul är ganska tidsödande och ett flertal avancerade verktyg erfordras inventerades marknaden på ett ersättningshjul men inget av lämplig typ fanns att tillgå. Däremot visade sig deBolts hjul med diverse modifieringar bli alldeles utmärkt. Hela fästplattan vändes, samt oket flyttas till ovanpå plattan. Den ena okvingen klipptes av och den andra böjes vinkelrätt mot plattan. En del är kanske skeptiska mot att inte sätta det styrbara noshjulet i det tjocka plywoodspantet bakom motorn, men jag kan intyga att denna fästsättning håller lika bra om den görs ordentligt. Limma också gärna plattan med epoxylim. Dessutom ger inte denna fästsättning så stort arbete för servot som en konventionell fästsättning.

SOJ

SPIGGEN

för VIGGEN

Leif Thelin i AKG är reklamman. Helt följdriktigt har han lancerat sin nya Viggeninspire-rade multimodell med buller och bång. Den som vill se många snygga bilder av en snygg modell kan titta i Teknik för Alla 1/67 och Teknikens Värld 26/66.

Göteborgs-Tidningen har haft en helsida om Spiggen och flera tidningar har deklarerat sitt intresse. I februari gör AKM en uppvisning med bl a Spiggen, som säkert kommer att refereras i pressen. Redan vid årsskiftet hade AKM fått tre nya RC-flygande medlemmar genom detta pådrag. Olov Hansson har filmat Spiggens flygningar. Filmen är utlånad till Erik Bratt, chef för Saabs flygplankonstruktionsavdelning.

Publicitet av detta slag är till stor nytta för SMFF så vi passar på att tacka konstruktören och hans klubb för insatsen och hoppas att den manar till efterföljd.

Spiggen är 140 cm lång, väger 3 kg och har en Merco 61 med fyrbladig propeller där bak. Leif berättar i AKM:s klubbblad Stabben:

Spiggen är kanske främst lämpad för dem som vill ha något nytt att leka med mellan tävlingskärorna. Man måste kanske inte vara expert men lite erfarenhet kräver den. Inte att flyga, men snart nog skall man landa och då bör man vara på det klara med åtgärderna. Man måste åtminstone veta hur roderytorna fungerar, alltså när ett roder går ner, går den panelen upp och tvärtom, utom för höjdrodret förstås. När det går ner (det har vi ju erfärut lite till mans) då går det NER. Annars är den i stort sett snällare och stabilare än en ordinär multi. Farten är dock en aning högre. Men med frontklaffen helt nere och med kompenserande dykroder kan man även flyga den extremt långsamt. Men för att flyga måste man ju starta. Med halvt ner på frontklaffen, fullgas och naturligtvis med tyngdpunkten på det rätta stället, lyfter Spiggen först noshjulet efter ca 30 m, går så på huvudstället ett ögonblick och lämnar banan med en grace som ej kan skildras. Det måste ses. På lagom höjd - banka svagt, farten ökar och den går in i en svag sväng med hjälp av trimmet på frontvingen, räta upp och ta långsamt in klaffen, stötta med höjdrodret, farten ökar till marschfart. Nu kan du börja leka. Spara dock buntan till lite senare (förresten ser det inte klokt ut att bunta med en jetliknande modell). För att kunna göra den behöver frontklaffen tas upp ytterligare en 1/2" men jag vill råda dig till att inte låta frontklaffen gå negativt de första 20 starterna. Skulle man råka ta fel på låg höjd måste effekten bli förödande.

Spiggen är som sagt ganska enkel att flyga, men landningen kan vara lite marig i början. Därför några tips: Ta ner klaffen till hälften. Kör med 1/4 gas och ta ut svängen ordentligt

och flyg flakt. Håll nosen nere med dykrodret och på ca 1,5 m ta upp nosen sakta, den sätter sig på huvudstället och går så tills dess du trottlar ner helt. Den är underbar att se i detta läge. Om du skulle råka ut för motorstopp på med dykrodret snabbt och halv klaff och håll farten uppe. Den viker sig inte, men glidflyger som en sten vid låga farter och hög nos. Hju-len gör dessutom så stora hål i vingen vid nedslaget (fråga mig, jag vet).

Annars är det väl just den här typen av flygplan som kanske har de största fördelarna vid låga farter med sin adderade lyftkraft. Frontvingen är naturligtvis intressant och klaffen rolig att använda. Den är faktiskt så flitigt i bruk att jag har valt att sköta den med gasreglaget spak på sändaren som också har visat sig ge känsligare lägeskontroll. Frontvingen är ett kraftigt verkande trimplan och på så sätt en känslig fartregulator. Exempelvis kan en looping inte göras enbart med frontklaffen utan kärnan lägger sig då endast i en stigvinkel som motsvarar utslaget och ingångsfarten. Frontklaffen är naturligtvis även mycket verksam i kombination med höjdrodret.

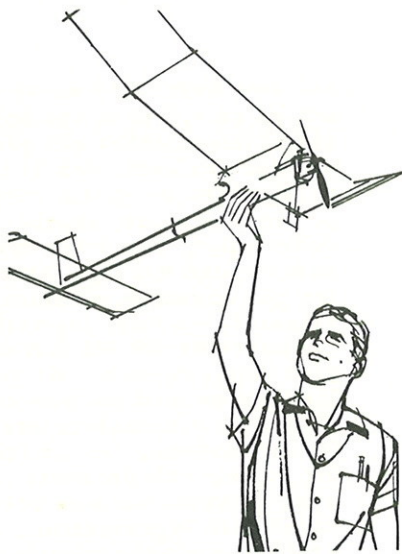
I rollplanet är modellen med fullt skevutslag mycket snabb, mjuk och behärskad. Sidrodret har mycket liten effekt vid högsta fart men det är känsligt vid lägre hastigheter och framför allt när klaffen är helt nere. Höjdrodret verkar är högst ordinär.

Kanske jag också skall råda att inte sänka farten för mycket på låga höjder. I motsats till konventionella kärnor med propellerström över roderytorna avtar här roderverkan vid låga farter. Men i gengäld har du en ren och fräsch kärna att visa upp när du landat.

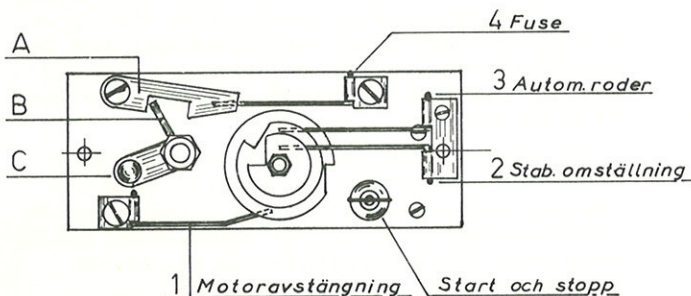
Det var förresten så det hela började. Alltsedan den första radiokärnan har jag gått och lurat på om man inte skulle göra sig en grej med motorn bak för att slippa allt bränsle- och oljesprut över planet. Och att inte tala om allt torkande. Jag har gjort ett otal varianter under årens lopp med små plan i balsa eller papp, och var väl ganska klar på hur min nya skapelse skulle vara beskaffad när jag fick se en bild av vår nya jet-kärna SAAB-37 VIGGEN. Då var saken klar. Den jag dittills hade åstadkommit var mer lik XB-70 (fast mindre). Det var bara att flytta frontvingen bakåt och låta den få deltaform, att knäcka framkanten på huvudvingen och att trixa till kroppen så att den gav en illusion av att vara lik VIGGEN. Nya modellprovi mindre skal gjordes förra vintern. Det var mer snö då än vanligt och tack vare den fick jag göra många fler prov per testkärna än väntat. De var så gott som oförstörbara med det mjuka underlaget. Men kors vilket plumsande, och vilket letande efter den lilla strimman som skvallrade om nedslaget. Den minsta av modellerna övertygade mig om att det skulle gå. Den var endast 2" lång och helt i massivt trä och gjord så exakt jag kunde i skala. Den flög som en dröm. De andra var i skala 1:25 och hade en Pee-Wee där bak.

I slutet av april stod i alla fall Spiggen färdig. Men sen kom i motsats till vintern en av de varmaste somrarna vi kan minnas och produktiviteten sjönk till noll. Årligt talat var jag väl också lite rädd inför modellens utseende, skulle den kunna flyga? När sista tävlingen för året var över, flyttades radioutrustningen från tävlingskärnan till Spiggen och så var provflygdagen nådd. Det var en härlig spännande känsla, som man sällan får uppleva.

Ny robust TIMER



Vid Europacupen 1966 i Saar presenterade Hans Seelig Tyskland, en timer av helt ny typ. Den är avsedd för D modeller och ersätter flood off och fusetimers. Timern har 4 olika funktioner.



Funktionerna 1-3 är inställbara från 0-20 s. Fusen upp till 6 minuter.

Denna timer är stabilare uppbyggd än vad som förekommit tidigare. Urverket är från Autoknips men drivfjäders från väckarur. Timern är uppbyggd mellan 3 st aluminiumplåtar.

Frontplåten är av 1,5 mm dural, bakre plåten av 1,0 dural och mellan dessa en mindre plåt av 0,75 dural. Samtliga axlar är lagrade i brons. På frontplåtens framsida har fästs lagringar för 4 st pianotrådar, en fjäderbelastad arm (A) för utlösning av fusen, samt en anordning för start och stopp. På drivaxelns utsida, som är gängad M3, finns en rörlig arm B, samt en arm C för uppdragning. Armen C fixeras i önskat läge av en stoppmutter. Vid uppdragning av fjäderverket gängas arm B mot frontplåten samtidigt som den vrides moturs tills den spärras av ett hack i arm A. Arm A har nu sänkts så att pianotråden till fusen spärras. På nästa axels utsida är 3 st skivor av olika diameter fästade med en mutter. I varje skiva finns ett hack och mellan skivorna distansrör. Varje skiva håller en pianotråd. Timern slås till och arm B gängas ut, samtidigt börjar skivorna rotera medurs. I tur och ordning utlöses pianotrådarna till funktionerna 1-3. När arm B gängats upp mot arm C (uppdragningsarmen) vrides den medurs och höjer arm A och pianotråden till fusen utlöses. Timern stoppas av att arm B når slutet av hacket i arm A.

Omställning av fusetiden sker genom att fjäderverket dras upp, arm B är helt ingängad. Stoppmuttern lossas och arm C gängas utåt om fusetiden skall ökas eller motsatt om en minskning önskas. Ändring av tiderna för funktionerna 1-3 kan göras om muttern som håller skivorna lossas och dessa vrides till önskat läge. I startknappen är en fjäder inbyggd, varigenom en sprint dras ur när knappen släpps. Start av timern tillgår på följande vis.

Bygeln över startknappen viktes ner, med tummen hålles startknappen nere och när modellen startar släpps knappen och timern går igång. Under en månad har denna timer utprovats i mycket skiftande väderlek och hitintills har den fungerat tillfredsställande.

Vikten är 40 gr och storleken 65 lång, 27 bred och 15 mm djup. Priset är ca 50 D-mark.

Ragnar Åhman

RAKETER:

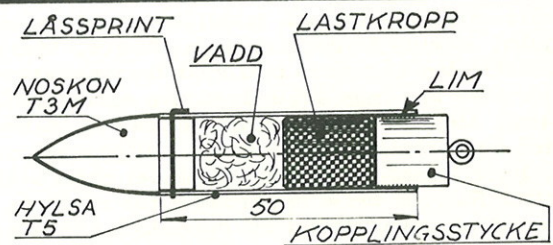
Ny Tävlingsgren

"HÖJDFLYGNING MED LAST"

Från och med 1967 kommer tävlingsverksamheten att omfatta en ny tävlingsgren "Höjdflygning med last" PC-1. Tidigare har det endast tävlats i "Höjdflygning" AC-2. Anledningen till att det svenska tävlingsprogrammet har utökats redan nu, är att kommande internationella tävlingar med säkerhet kommer att omfatta PC-1, medan det däremot är mera osäkert när det gäller AC-2.

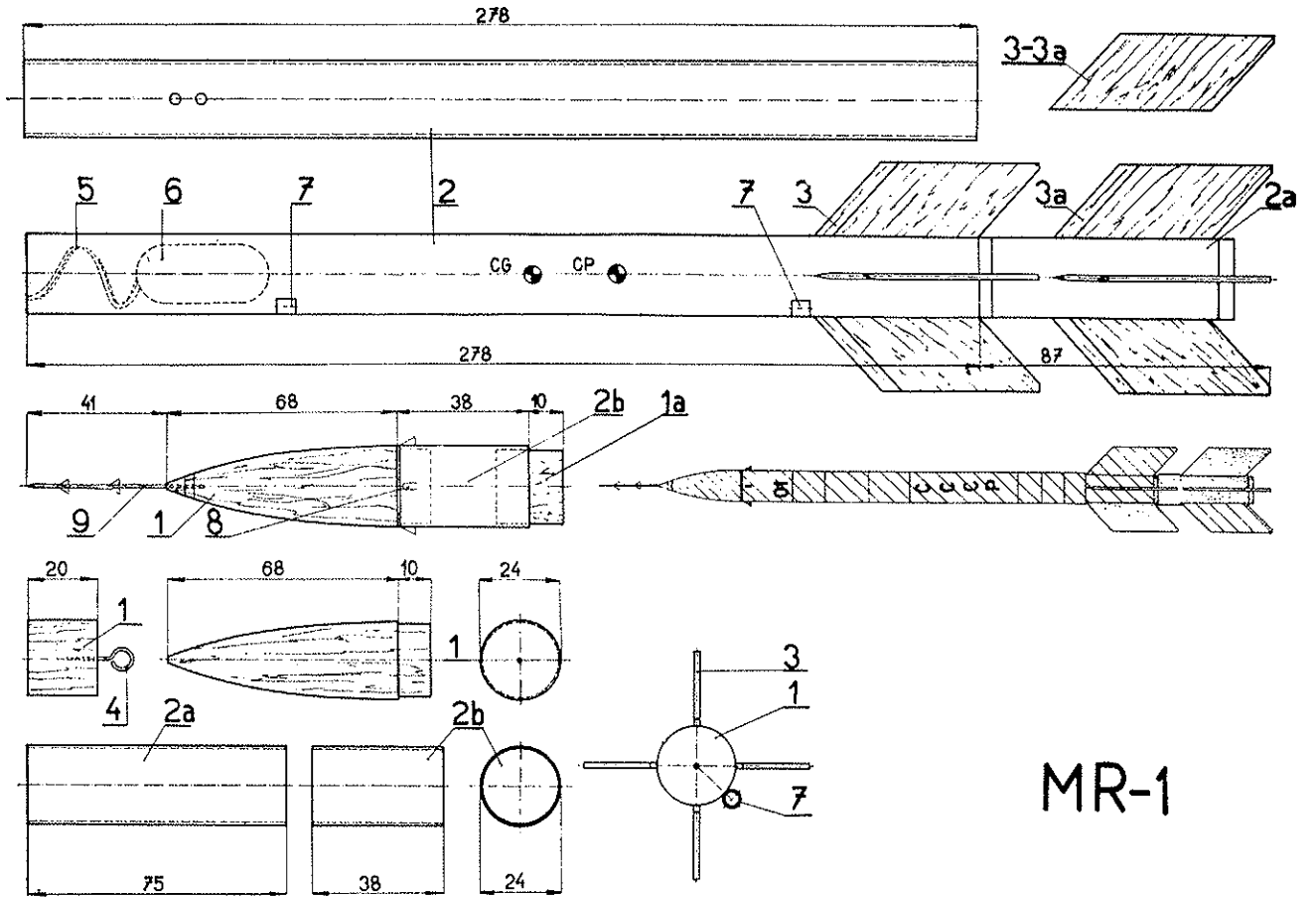
Den nya tävlingsgrenen går ut på att en noggrant specificerad lastkropp (Payload) skall skjutas upp till största möjliga höjd med hjälp av en raket med en maximal startvikt av 90 gr. Raketmotorns impuls får uppgå till 1,02 kps.

Lastkroppen skall bestå av mjukt bly eller blylegering innehållande minst 60 % bly. Vikten skall överstiga 28 g och diametern skall vara 19,1 +/- 0,1 mm.

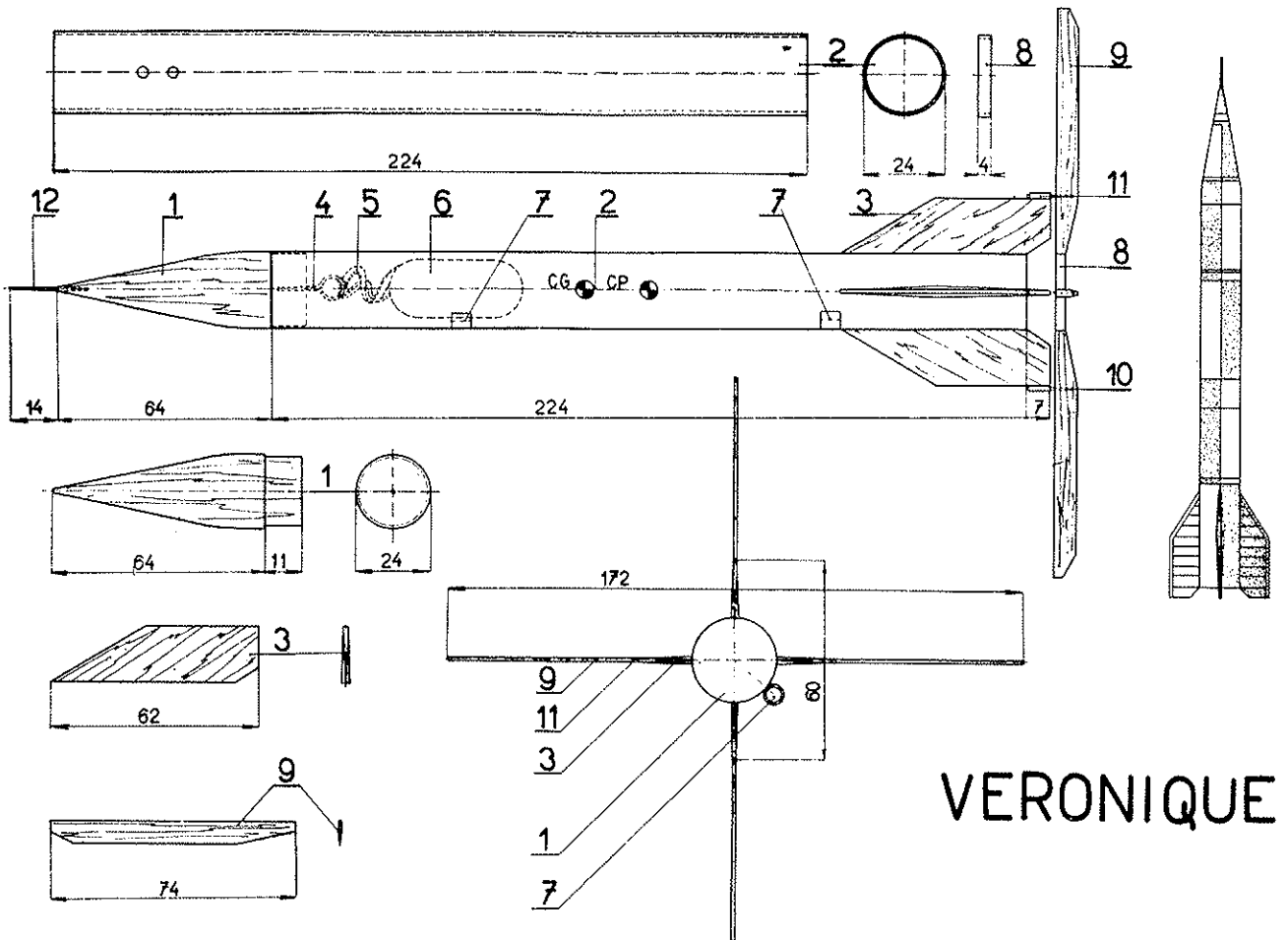


Ovanstående noskon med lastkapsel väger ca 16 g utan lastkropp, men genom att borra ur noskonen och kopplingsstycket kan vikten minskas betydligt. Lämpliga raketer för den avbildade noskonen är t ex Aerobee-Hi eller Atlas Nova. Eftersom raketerna i denna tävlingsgren blir ganska tunga är det viktigt att använda en raketmotor med stor drivkraft, så att start-hastigheten blir tillräckligt hög för att er hålla en stabil flykt. Av de raketmotorer som finns på marknaden är av denna anledning Minimax B3-5 den lämpligaste. Denna raketmotor har en drivkraft på hela 1,5 kp. Det var för övrigt med motorer av denna typ som amerikanska tog hem segern i tävlingsgrenen vid den första internationella raketävlingen i Tjecko-slovakien under våren 1966.

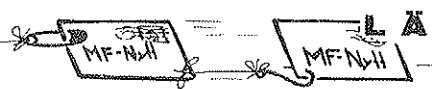
olle olsson



MR-1



VERONIQUE



VINTERVERKSAMHET

Du kanske inte vet, men jag bor i ett av Riksbyggen hyresrättshus. Det brukar i regel alltid finnas något utrymme över i källarvåningen, ett skyddsrum eller dylikt. Detta visste jag, så jag gick till vicevärden, vilken jag kände mycket väl, och frågade om jag inte fick använda denna lokal till hobbyverksamhet.

Han frågade på nästa styrelsemöte och fick ett positivt svar. Alltså, nu har jag satt igång en hobbyverksamhet här nere. Och tro mej eller ej, men jag har upp över öronen med ungar att lära. De bygger alltifrån Lill-Klas och "handlunsare", kastmodeller Du vet, och uppåt. Grabbarna är i från 7 år och uppåt. Engång i veckan har vi träff. Hur länge intresset håller sej, vet jag ju inte. Men det är i alla fall skoj så länge det varar. Med detta menar jag, att det kanske är något för andra att ta efter. Men det krävs ju som sagt, att man offrar en kväll i veckan för detta ändamål. Det kanske skall tilläggas att denna verksamhet endast kan tillägnas de i Riksbyggen boende, annars kanske inte Riksbyggens styrelse varit så välvilliga att ställa lokal gratis till förfogande.

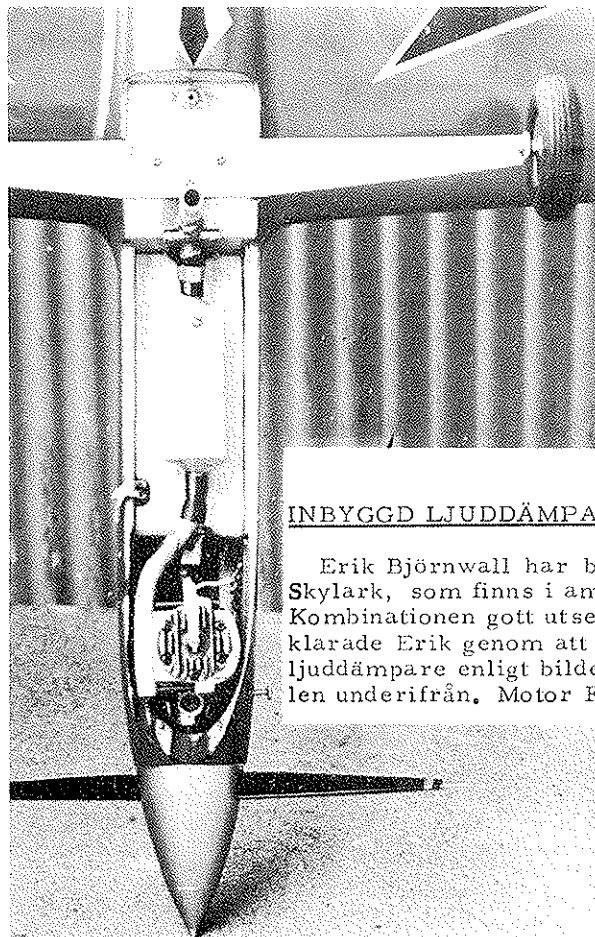
Alf Eskilsson

Vid årsmöte med MFK-Skvadern den 20.1.67 beslutades att på detta sätt offentliggöra vårt avståndstagande till de aktioner och åtgärder, som företagits på vissa håll inom landet för att nedvärdera de arbetsinsatser och resultat som SMFF:s styrelse presterat under de gångna åren.

Vi vill därmed ej ha sagt att styrelsens handläggning av sina arbetsuppgifter ej skulle få kritiseras. Givetvis skall detta göras, men då på ett sakligt och värdigt sätt och lämpligen via de media, som står oss modellflygare närmast till hands, d v s Modell-Nytt och Riksstämman.

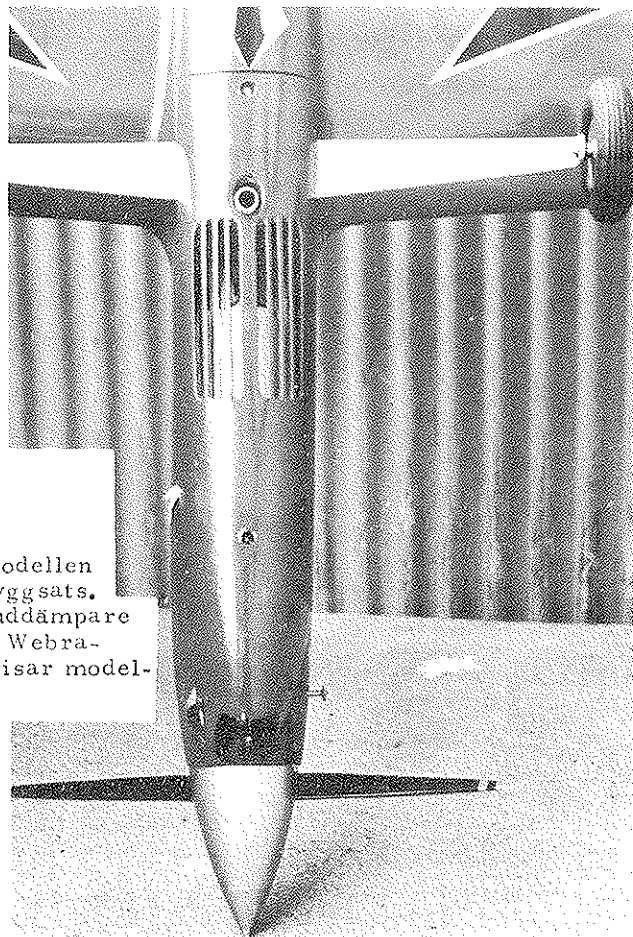
Vårt gemensamma mål, ett breddat och stärkt intresse för modellflyget i alla dess former, uppnås bäst genom att vi lämnar den av oss själva valda styrelsen vårt fulla stöd, samt i stället för att konsekvent nedvärdera den, hellre då på ett kamratligt sätt delge den idéer och kritik. Den på detta sätt delgivna kritiken måste då av styrelsen uppfattas och bemötas på rätt sätt, och är det då vår övertygelse att ett gott och fruktbarande samarbete inom modellflyget skall råda under innevarande och kommande år.

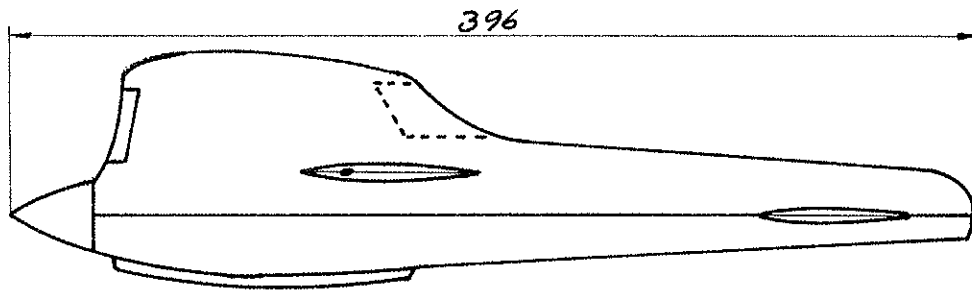
Rolf Sundin



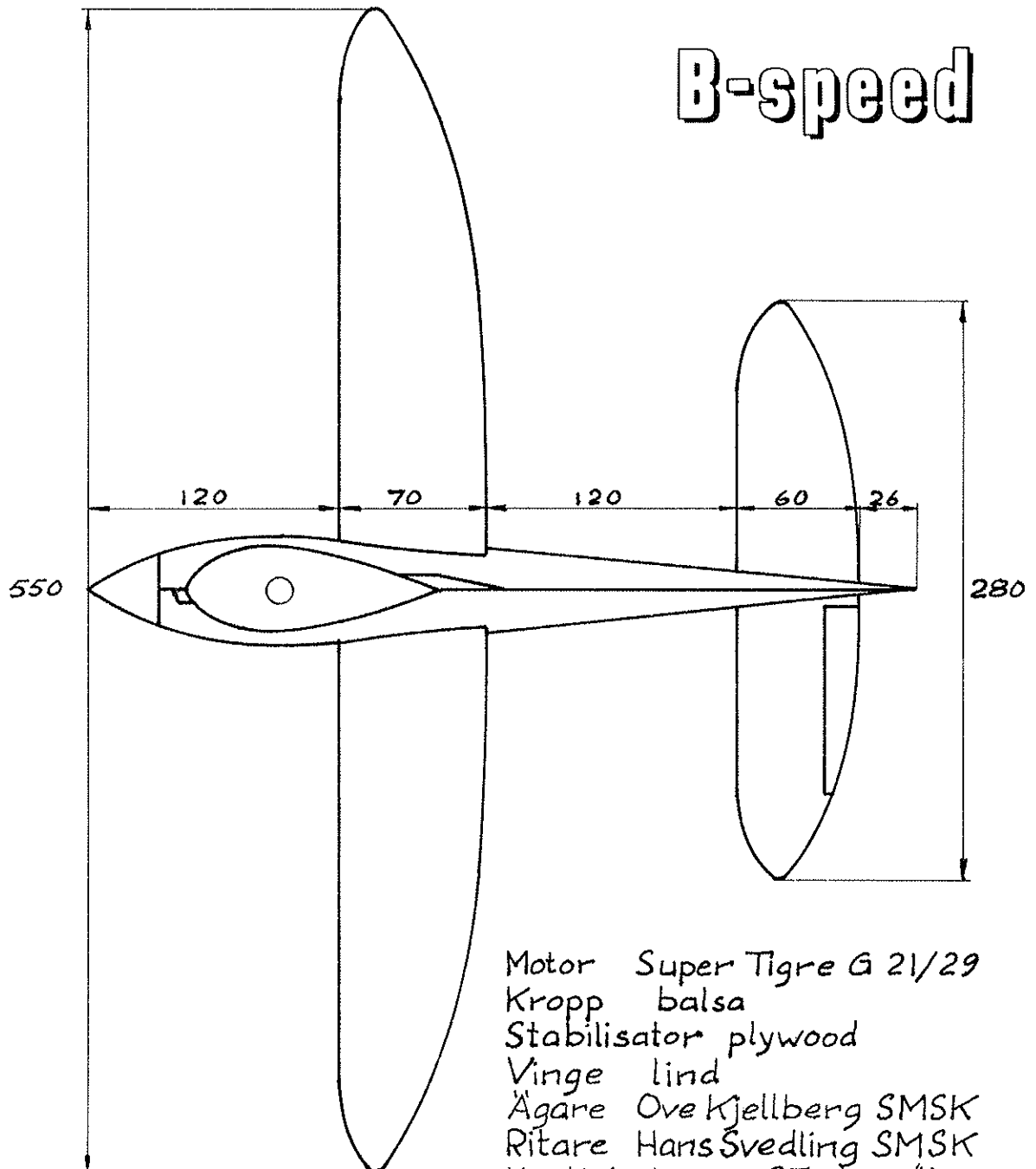
INBYGGD LJUDDÄMPARE

Erik Björnwall har byggt stuntmodellen Skylark, som finns i amerikansk byggsats. Kombinationen gott utseende och ljuddämpare klarade Erik genom att bygga in en Webraljuddämpare enligt bilderna, som visar modellen underifrån. Motor Fox 35.

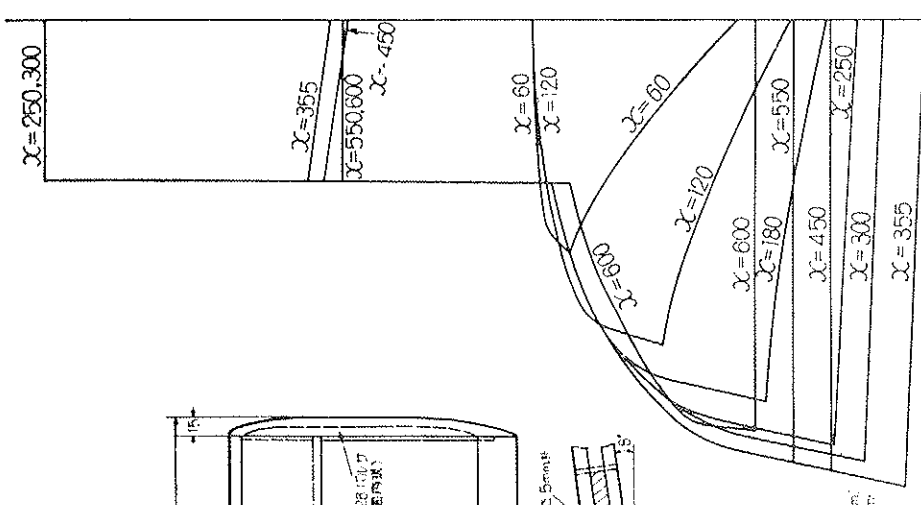
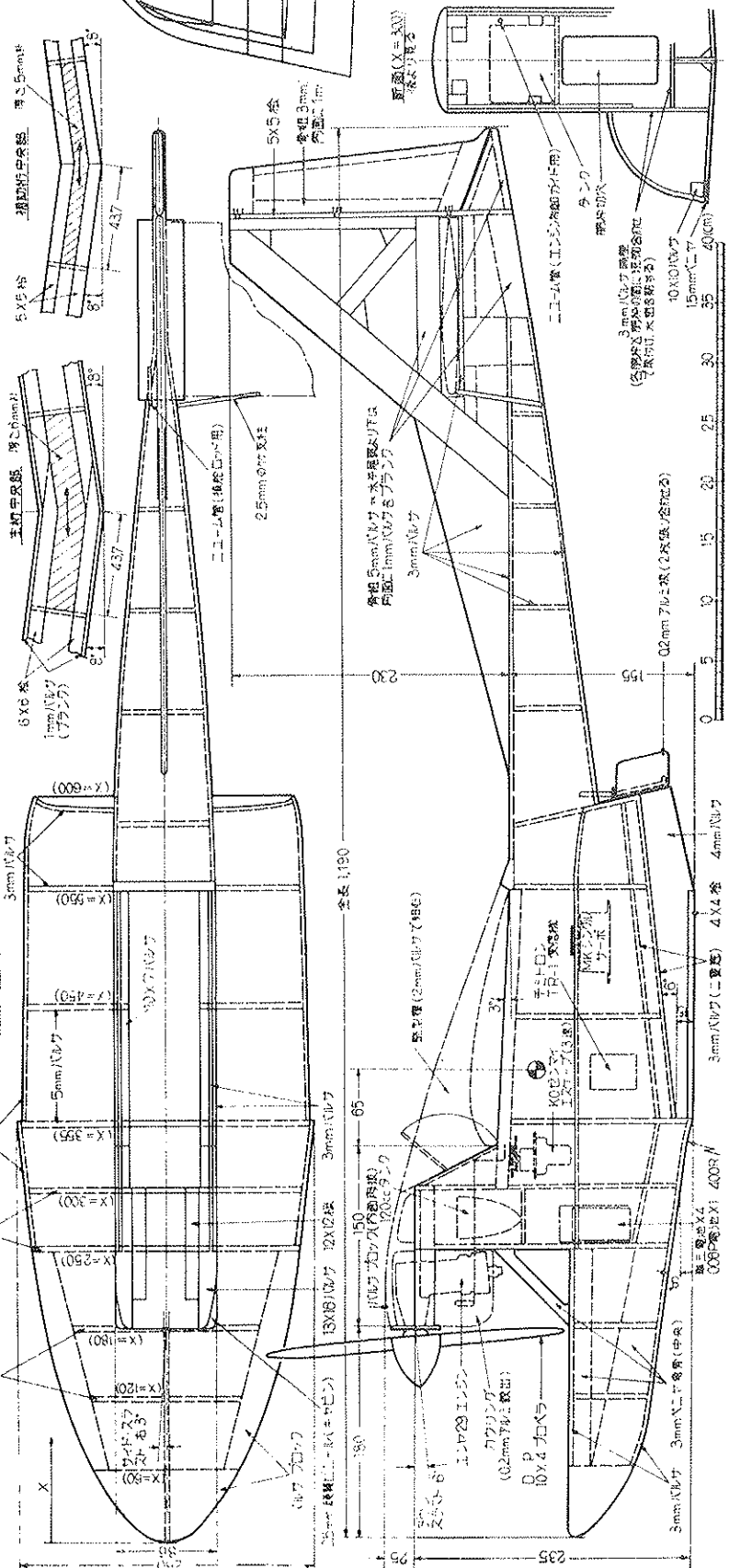
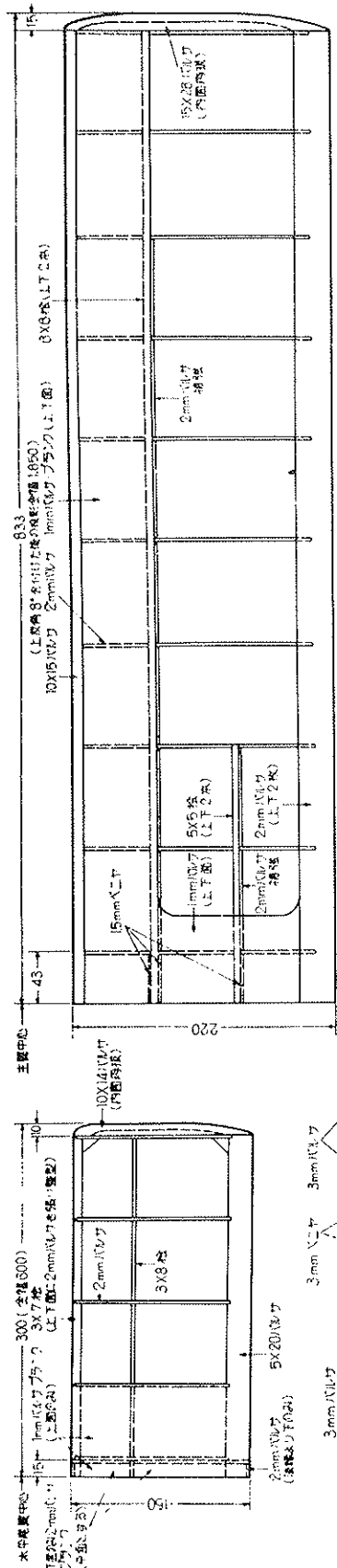
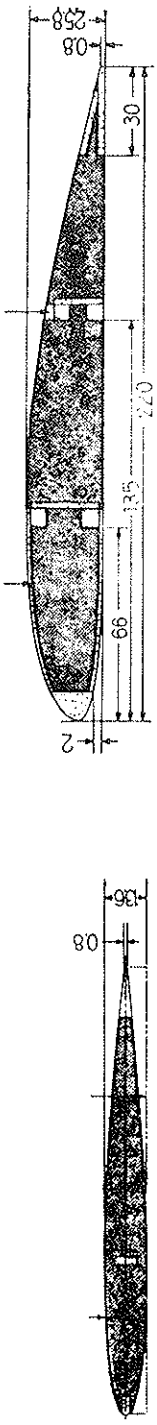




B-speed



Motor Super Tigre G 21/29
 Kropp balsa
 Stabilisator plywood
 Vinge lind
 Ågare Ove Kjellberg SMSK
 Ritare Hans Svedling SMSK
 Hastighet c:a 250 km/tim
 Linkontroll monoline



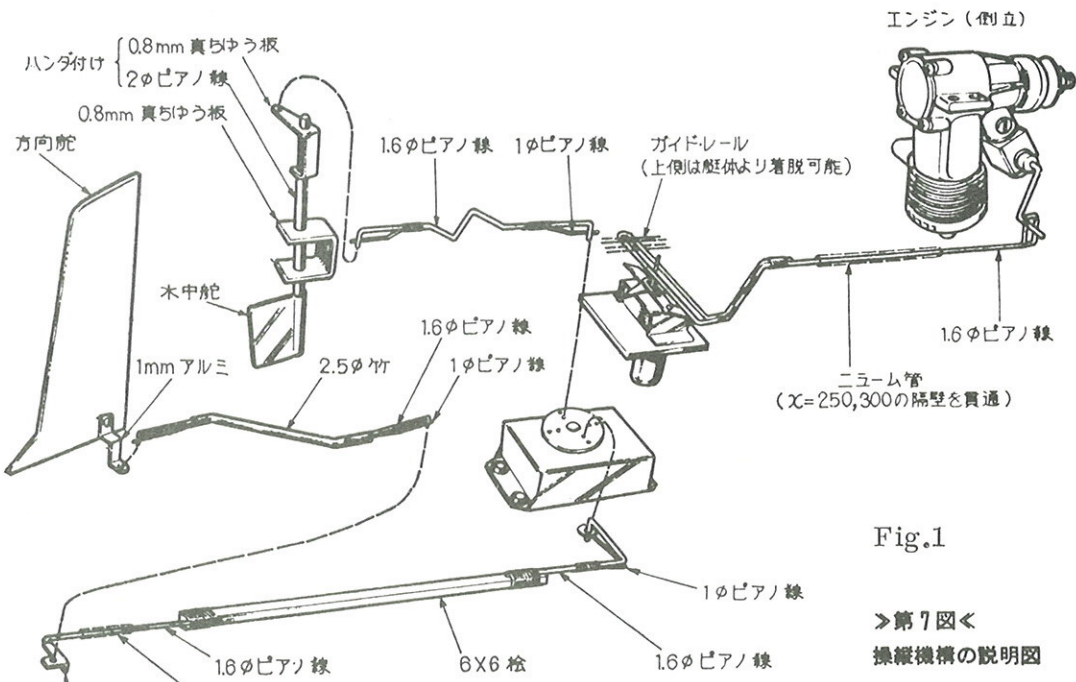


Fig.1

第7図 < 操縦機構の説明図 >

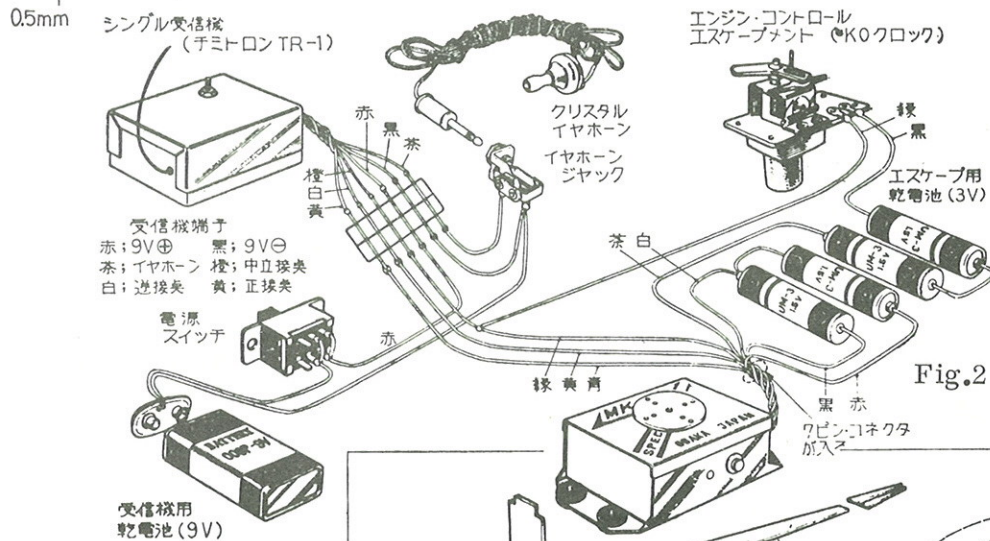


Fig.2

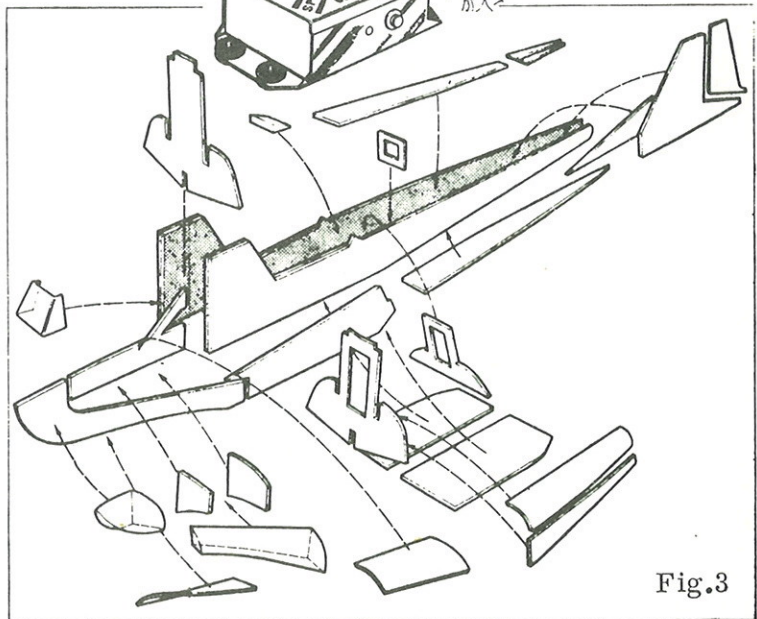


Fig.3

艇

Från Japan kommer den här flygbåten, som borde vara något för våra radioflygare med flygfältsbesvär. Många har ju tillgång till fria vattenytor. Flygkroppen är utformad med så bred flytkropp att några stödflottörer ej behövs. Modellen är utrustad med sidroder, kopplat till vattenroder och reglerat med ett enkanals motorservo, som också ger impulserna till motorkontrollservot, (fig 1.) Den elektriska uppkopplingen visas i fig 2. På fig 3 visas uppbyggnaden av kroppen, som trots den något komplicerade formen, är av ganska enkel konstruktion. Ving och stabilisator är av sedvanlig typ. Angiven motorstorlek är .29 alltså c:a 5 cm³.

RES BILLIGARE

RABATTFÖRMÅNER HOS STATENS JÄRNVÄGAR OCH SAS-LINJEFLYG

Till tävlingar, kurser och därmed jämförbara arrangemang, kan svenska klubbar och föreningar vid resa inom Sverige med nämnda företag utnyttja olika reserabatter och därmed minska sina resekostnader.

RABATTER HOS SJ

LAGRESOR

Svenska klubbar och föreningar med sportflyg på sitt program erhålla rabatt vid lagresor för deltagande i tävlingar, kurser och jämförbara arrangemang.

Avgift för fram- och återresa erlägges med samma pris som för enkel biljett för minst 6 personer. Deltagarna måste kunna styrka sitt medlemskap med giltigt medlemskort.

SÄLLSKAP

Grupper om minst 10 personer får 25 % rabatt och grupper om minst 25 personer får 35 % rabatt, om resan sker i sällskap.

Om avgift erlägges för minst 15 personer, reser en person dessutom gratis.

SKOL- OCH FÖRENINGSSUNGDOM

Föreningsungdom under 21 år kan göra en endags gruppresa (minst 10 deltagare) T o R i 2: klass. Sådan resa kostar endast 5 öre/km. Minsta avgift är 5 kronor per person.

Grupp som reser under längre tid än en dag får 50 % rabatt.

STUDERANDERABATT

Elever vid skolor erhåller rabatt vid enskild resa. Rabatt erhålles i 2: klass endast under tiden 15/1 - 15/6 och 15/8 - 15/12.

Rabatten = T o R för samma pris som enkel biljett. Minsta avgift är 13:- kronor. Legitimationskort som erhålles av SJ skall vara underskrivet av skolmyndighet och uppvisas vid biljettköp.

KONFERENSERABATT

För individuella resor från olika håll till konferenser, utställningar m m erhålles 25 % rabatt på biljettpriset. Resan måste vara minst 5 mil i vardera riktningen.

Rabatterna kan under vissa tidsperioder i samband med de större helgerna och andra tillfällen med stor resandetillströmning inskränkas.

Bilar uthyres genom SJ på ett flertal platser.

EN NYHET

Genom en framställning från styrelsen för SMFF till Statens Järnvägar, erhåller nu alla svenska föreningar och klubbar med SPORTFLYG på sitt program, samma rabatt vid lagresor som tidigare gällt endast idrottslag.

En sammanställning över samtliga rabattförmåner som kan vara lämpliga att utnyttjas, har gjorts till vägledning för våra klubbar och föreningar.

RABATTER HOS SAS-LINJEFLYG

IDROTTSRABATT

25 % rabatt lämnas till grupper om minst 10 personer och bestående av aktiva idrottsmän och ledare vid resa till och från tävling eller träningsläger. Fast platsreservation tillämpas. Vid tur- och returresa, kan återresan företagas enskilt.

I vissa fall kan 50 % rabatt beviljas efter ansökan till SAS, Försäljningsavdelningen, Svenska Regionen, Stockholm-Bromma 10.

GRUPPRESERABATT

Grupper om 10 till 14 fullt betalande resande erhåller 5 % rabatt per person.

Grupper om 15 eller flera erhåller 10 % rabatt. Vid tur- och returresa kan återresan ske enskilt.

VECKOSLUTSRABATT

30 % rabatt lämnas på ordinarie tur- och returpris för resor lördagar och söndagar.

UNGDOMSRABATT

Rabatten gäller för all ungdom 12-25 år. Rabatten är 25 % alternativt 50 % på ordinarie enkel- och tur/returpris. Vid 25 % rabatt gäller att reservation av plats kan företagas i förväg. Vid 50 % rabatt kan den resande medfölja i mån av ledig plats vid avresan.

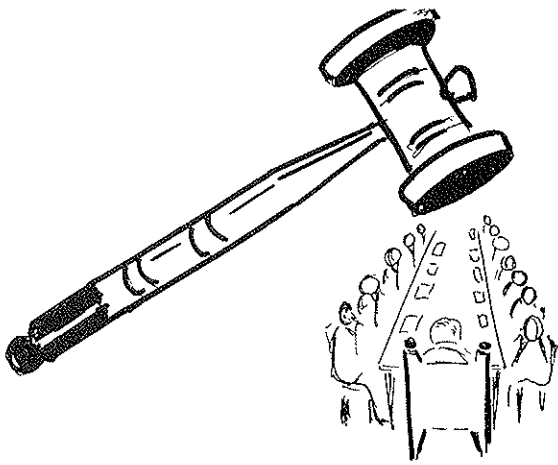
Legitimation erfodras medelst ett ungdomsrabattkort som kan erhållas hos SAS- och Linjeflyg:s försäljningskontor. Kortet kostar 10:- kronor och gäller 1 år.

KONFERENSERABATT

25 % rabatt på ordinarie tur- och returpriset lämnas vid resa till konferenser.

Närmare upplysningar angående giltighetstider och rabatterna erhålles hos järnvägsstationer, resebyråer, SAS och Linjeflyg.

K. A.



SAMMANTRÄDE PÅGAR

I julnumret presenterade Calle Sundstedt, Förbundsstyrelsen, som han själv ingår i, under rubriken "De som bär ansvaret - våra tyraner". Nu låter vi FS-debuterande Lennart Flodström, berätta litet om sitt första styrelsemöte i SMFF:

Tja, det var givetvis som vanligt. Vi klappade varandra på ryggen och talade om hur bra vi var. Sedan beslutade vi att ge ut så mycket som möjligt av förbundets pengar och hoppades på att verksamheten i övrigt skulle klara sig själv. Sedan avslutade vi det hela med ett sjöslag på en guldkrog, givetvis på förbundets bekostnad.

Tyvärr, mina vänner. Detta gällde inte SMFF:s styrelsemöte den 15/1 1967, och inget annat SMFF-möte heller. Hela nöjesverksamheten inskränkte sig till intagande av lunch på en Ringbar, på deltagarnas bekostnad.

Vi körde nonstop från kl. 9.00 till 18.15 med undantag för lunchpausen, ca 1/2 timme.

Hela styrelsen med suppleanter, en av revisorerna samt MN:s redaktör och expeditionschefen, det är 14 man det, svettades över problemen, och i rummet intill satt Sune Stark och Hans Schmitterlöw och grunnade på formuleringar i samband med översättandet av de internationella reglerna till svenska.

Vi kontrollerade uppföljningen av tidigare beslut. Vi diskuterade förbundsexpeditionen, tidningen, Flygsportförbundet, tävlingar, kursverksamhet, lotterier, ekonomi - givetvis -, PR-verksamhet och mycket annat.

Grencheferna och Göran Alseby gjorde täta utflykter till paret Stark/Schmitterlöw för att assistera med regeltolkningen.

Vi fattade givetvis även en hel del beslut. Det är inte bara att slå klubban i bordet och säga: "Så får det bli." Det finns många detaljer som måste diskuteras innan, t ex vilka negativa verkningar beslutet kan få, vem eller vilka som kan bli trampade på tårna, och hur hårt. Impopulära beslut måste fattas ibland, om det hela skall gå ihop, och det krävs ett visst mått av mod hos dem, som skall fatta beslut. Det går förstås bra att anlita den lättaste utvägen också - för en tid. Sedan rasar det desto mer.

Det var första gången jag bevistade ett styrelsemöte inom SMFF. Det var jobbigare än jag hade trott, men stimulerande.

Floda

ALLA MODELFLYGKLUBBAR VÄLKOMNA TILL Flygsportförbundet

Svenska Flygsportförbundet, som fick anslutning till Riksidrottsförbundet i höstas, har gjort ett avsteg från stadgarna för att hjälpa modellflygets sak. Egentligen skall det finnas 25 medlemmar i en FSF-klubb. Om man ville hålla hårt på den paragrafen, blev det bara omkring 20 modellflygklubbar, som kunde komma med redan från början. I stället har man valt att ge dispens även till de minsta klubbarna, så att allt modellflyg kommer med redan nu.

I gengäld hoppas man att de små klubbarna sätter fart på medlemsvärvningen och växer sig starka, när det nu finns hjälp till flygsporten som vi inte haft förut.

Allt vad som rör tävlingsverksamheten förs alltså över från SMFF till det nya Flygsportförbundet. Förändringen blir ändå inte så stor, eftersom styrelsen för modellflygsektionen i FSF leds av Sune Stark och styrelsen i övrigt består av våra grenchefer. Ganska snart blir det även en distriktsorganisation inom varje län. Den skall planlägga tävlingar, träning och samverkan mellan klubbar i området. Landsomfattande tävlingar och internationella tillställningar planläggs och sanktioneras som förut av grencheferna och SMFF:s styrelse.

Alla klubbar som går med i FSF, får utan kostnad en tidning varannan vecka. Det är Riksidrottsförbundets "Svensk Idrott". Där kommer man att finna meddelanden om flygtävlingar av alla slag, mest modellflyg förstås, men även motor- och segelflyg- liksom fallskärmstävlingar.

Det kostar inte något extra för klubbarna att bli med under 1967. Vid FSF:s första årsmöte i april skall eventuella avgifter för nästa år bestämmas.

Klubbarna kan få hjälp från hemmakommunen, om de är med i FSF. I de flesta städer och samhällen finns det olika slags idrottsanslag för klubbar som tillhör Riksidrottsförbundet. Det är all anledning att klubbarna tar reda på hur det ligger till med den sortens hjälp, så snart FSF-anslutningen ordnats.

En förteckning över de nya stödmöjligheterna kommer senare i Modell-Nytt.

C-G Sundstedt

RESEKOSTNADSUTJÄMNING

SMFF:s kassör, Karl-Anders Ericsson, har sänt redovisning för resekostnadsutjämnings till RS deltagande klubbar. Medelkostnaden blev 80:- kronor. De som haft lägre kostnad får betala tillägg, större kostnad berättigar till återbäring.

Sveriges Modellflygförbund startas av KSAK:s modellflygklubbar

Årlig riksstämman blir forum för modellflygfrågor

Flerfaldiga gånger har modellflygarna sökt finna en form för självstyrelse inom KSAK:s ram, där motor- och segelflygfrågor har sin givna plats i årsmötesdebatten men där modellflygärenden ytterst sällan tagits upp till behandling. Tyvärr har man hittills inte kommit över startsvårigheterna.

Riksstämman

Nu har modellflygarna emellertid med helhjärtat stöd från KSAK utarbetat ett organisationsförslag som skall behandlas vid en Riksstämman i Stockholm den 16 februari 1957. Om allt går efter beräkning kommer Vintertävlingen att hållas i Stockholm söndagen den 17 februari. På det sättet får väl åtminstone en del av Riksstämmans befullmäktigade klubbombud dubbel anledning att resa.

Stadgeförslaget

Det stadgeförslag som kommer att ligga till grund för den konstituerande Riksstämman i februari är redan utsänt. Stadgarna föreslås att provisoriskt antagas och tillämpas under en tid av 3 år. Då har man möjligheter att utan stora formaliteter ändra, där erfarenheterna visar att så är nödvändigt. När de tre åren gått, kan man kanske räkna med att den nya organisationen fått sådan stadga, att stadgarna definitivt kan stadfästas.

Riksstämmans deltagare

För 1957 års Riksstämman gäller vad som sägs om representationen i stadgeförslaget. Röstlängden uppgöres efter de registreringar och medlemsuppgifter, som kommit KSAK tillhanda senast den 15 januari. Det är därför angeläget, att de klubbar som avser att delta i Riksstämman eller i Vintertävlingen förnyar sin registrering i god tid före detta datum.

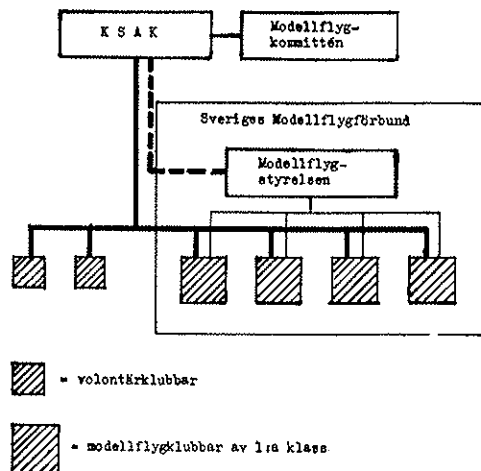
jan - 57

SVERIGES MODELLFLYG-FÖRBUND BILDAT

Digert program för frivillig modellflygstyrelse

Modellflygarnas första riksstämman hade samlat ett 40-tal ombud från lika många registrerade modellflygklubbar. Generalmajor Nils Söderberg hälsade välkommen och studie-sekretärare Åke Norén ledde förhandlingarna.

mars - 57



Stadgarna blev efter många om och men fastställda i enlighet med det väl genomtänkta förslaget.

Ekonomien blev huvudsakligen en fråga om ett vidgat internationellt tävlingsutbyte. Generalsekretärarens meddelande att en särskild tävlingsfond skulle ställas till modellflygets förfogande och på skilda vägar tillföras medel genom KSAK:s och klubbarnas försorg accepterades.

Medlemsredovisningen. Med anledning av att antalet röster som en klubb äger vid riksstämman är beroende av medlemsantalet, uppdrogs åt Modellflygstyrelsen att föreslå lämpliga åtgärder för kontroll av klubbarnas medlemsantal. I det sammanhanget rekommenderades att man utöver den fasta registreringsavgiften per klubb skall införa en mindre registreringsavgift per medlem.

Flygrevyn och modellflygsidorna diskuterades. Önskvärldheten av flera tekniska artiklar bekräftades.

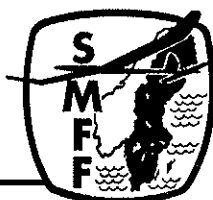
Regelfrågorna gav ett rikt diskussionsunderlag. KSAK:s förslag till remissvar till FAI i anledning av nyligen företagna regeländringar tillstyrktes. Riksstämman enades om nya svenska märkestagningsregler att gälla för friflygande modeller, linstyrda hastighets- och stuntmodeller samt radiostyrda modeller. Reglerna skall kompletteras med sådana för team-racingmodeller. Förslag skall uppgöras av modellflygstyrelsen. Nya svenska tävlingsklasser för S 1 och G 1 rekommenderades. Modellflygstyrelsen skall upprätta förslag till motsvarande F 1-regel.

Tävlingskalender, omfattande fastställda internationella och föreslagna centrala tävlingar kunde tyvärr inte göras definitiva. Modellflygstyrelsen fick i uppdrag att se över tävlingskalendern i avseende på de centrala svenska tävlingarna och att komplettera densamma med övriga nationella tävlingar samt distriktsmästerskap och övriga regionala tävlingar, vilka senare enligt riksstämmans önskan skall underkastas obligatorisk sanktion. Vidare uppdrogs åt modellflygstyrelsen att uppgöra förslag till uttagningsregler för friflygande och för linstyrda modeller.

Försäkringsfrågor och resekostnader var också på tapeten och slutligen rekommenderades att KSAK:s länsombudsorganisation åter sätts i funktion.

Valen, som blev en spännande rösträkningsprocedur, gav modellflygstyrelsen följande sammansättning:

Terje Larsson, ordförande (1 år), Bertil Beckman, Karl-Anders Ericsson och Gunnar Kalén (2 år) samt Ivar Möller, Torgil Rosenberg och Hans Schmitterlöw (1 år).



Sveriges Modellflygförbund bildades 1957 efter att modellflyget dessförinnan administrerats av Kungliga Svenska Aeroklubben. I MN skall vi under året behandla SMFF:s korta men intensiva historia med åtskilliga inslag. Denna gång visar vi två klipp ur salig Flygrevyn från januari- och marsnumren.

PR verksamhet

PR PÅ KLUBBPLANET

Jakobsbergs Modellflygklubb sände oss ett klipp ur tidningen Västerort. Genom denna publicitet och fem dagars utställning fick klubben ett 25-tal anmälningar från intresserade, som man kallade samman till ett möte för att locka dem att bli medlemmar i klubben. Som vanligt har artikelskribenten missuppfattat en del detaljuppgifter men artikeln kan tjäna som mall för de klubbar som önskar göra en PR-insats. Walter Bornhäuser 0758/32173 eller Leif Norgren 0758/33423 kan lämna ytterligare tips. Vi återger endast texten, ej bilderna från förstasidan och sidan 6.

Radiostyrt Mustangmodellplan flyger 110 kilometer i timmen

Sveriges största modellflygplan väckte stor nyfikenhet och beundran då det under några dagar tillsammans med en rad andra modelltyper utställdes i Domusvaruhuset i Jakobsberg. Planet — en Condor — mäter hela 3,40 meter mellan vingspetsarna men väger ändå inte mer än 2,30 kg. Jakobsbergs modellflygklubb är en av de mest aktiva i landet och löser fritidsproblemen för ett 30-tal medlemmar.

Modellplansbygge och modellflygsport kan räknas till de nyttigaste och roligaste av alla fritidsaktiviteter för energisk ungdom. I Vällingbyområdet har organiserad verksamhet av detta slag sedan länge efterlysts, och med så entusiastiska exempel in på knutarna förs man kanske nu hoppas att någon intresserad slöjdläroare eller annan ungdomsledare gör slag i saken. Lokaler finns det gott om, och någon brist på flygfält är det inte heller.

— Fritidsproblem är för oss ett okänt besvär, berättar Leif Norgren, en av de ansvariga i Jakobsbergs modellflygklubb. F. n. disponerar vi en lokal vid Veckovägen i Västerby, och där tillbringar vi övervägande delen av vår fritid. Tyvärr är vi inte ensamma om lokalen, och det betyder att vi varje gång måste dra med oss modellerna hem. Vi är emellertid lovade tak över huvudet vid Sturevägen, men den nya lokalen har nackdelen att vara mindre.

BYGGSATS DUGER EJ

Tillsammans bygger man modellflygplan och segelflygmodeller. Störst hittills är ett segelplan av typ Condor med 3,40 meter mellan vingspetsarna. Med en liten hjälpmotor i stjärtpartiet skjuts planet på några sekunder nästan lodrätt till 1500 meters höjd och seglar därefter omkring, manövrerat per radio. Condoren är ett lagarbete av Walter Bornhäuser, Sven Svensson och Leif Norgren, och sammanlagt har de offrat 200 timmar på bygget. Frånsett motorn har pojkarna förfärdigat allting själva — de anser att färdiga byggsatser inte fyller kraven på precision! Kostnaden för denna jättemodell beräknar de till 100 kronor, och det låter ju överkomligt.

Radiostyrda modeller blir allt vanligare på klubbens arbetschema. I en Mustang, som också visades på utställningen, finns inte mindre än åtta kanaler, genom vilka man kan dirigera olika manöverorgan. Mustangen väger 3,5 kilo och ser tung och robust ut, men det går ändå att komma upp i farter på 110 km/tim.

FLYGANDE TVÄTTBRÅDE

En kul grej som väckte stor uppmärksamhet, var en trättbrädesliknande modell med motor på undersidan. Många trodde att det rörde sig om något slag av undervattensbåt, men i själva verket är det fråga om en originell flygplanstyp, som trots den egendomliga utformningen kan göra 90 km/tim, men är mycket känslig för kastvindar.

Men det är inte bara flygplan man sysslar med. Just nu håller ett par av ungdomarna på med en bogserbåtsmodell, som blir närmare två meter lång.

Medlemsavgiften är 5 kronor, och den blygsamma summan inkluderar både olycksfallsförsäkring och en facktidskrift med tio nummer om året. Tidningen innehåller utförliga ritningar på olika modelltyper, så uppslag till nya byggen är det aldrig brist på. Sammanhålningen inom klubben är den allra bästa, och det goda kamratskapet är något som över huvud taget karakteriserar modellbyggare. Man måste ge varandra ett handtag då och då, och med tiden blir man ett sammansvetsat gäng, där alla gillar och liar på alla.

KLUBBMEDELANDE

Med anledning av det frågeformulär, syftande till klarläggande av RC-verksamheten i landet, som klubbarna fått och i flesta fall även besvarat, vill jag be att de klubbar, som varit i kontakt med representanter för stad (kommun) angående modellflyget, vara vänliga och kommentera detta. Uppge vad ni har bett om och vad ni eventuellt har blivit hjälpta med.

Tackar på förhand

Jan Levenstam

Maltesholmsväg. 168
Vällingby

MODELLFLYGFILMER

Inom landet finns en hel del privata filmägare med modellflygfilmer av olika slag och kvalitet. Kanske vill dessa filmägare hyra ut sina alster och därigenom låta också kamrater ha glädje av filmerna.

De som är intresserade att hyra ut filmer om modellflyg till SMFF:s klubbar kan sända in nedanstående uppgifter till red före den 10 mars. En förteckning över inkomna erbjudanden kommer i nästa nummer av MN.

Erforderliga uppgifter:

- Namn på ägaren
- Ägarens adress
- Filmens handlingsämne
- Svart/vit eller färg
- 8 eller 16 mm
- Spellängd i minuter
- Ljud eller ej
- Önskad ersättning per uthyrning

MODELLFLYG I RADIO

I radioprogrammet Sportkikaren den 3 december uppmärksammades modellflyg med anledning av Flygsportförbundets inval i Riksidrottsförbundet.

Lennarth Larsson redogjorde för att det förutom modellflyg som lek också finns den seriösa hobbyn och tävlingsintresset modellflyg. SMFF presenterades, att vi själva bygger våra modeller omtalades, varefter friflyget fick exemplifiera hur en tävling går till. Modellflygets internationella tävlingsframgångar betonades.

Lennarth gjorde bra ifrån sig, Bo Modeér fixade programmet. Tack skall ni ha.

TEKNIKENS VÄRLD

Teknikens Världs hobbyssidor, som tidigare redigerades av Jan Jangö, omhänderhas nu av Stig Albertsson sedan Jangö startat eget - Allt om Hobby. Stig som började vid tidningen i somras har tidigare sysslat med allmänna reportage som artiklar om olika yrken etc. MN önskar lycka till.



TÄVLINGSRESULTAT

LANDSLAGSLIGAN - FRIFLYG

Totalresultaten beräknade enligt paragraf 3 i bestämmelserna för nominering av friflyglagslag. De medräknade tävlingarna redovisas för var och en i särskild kolumn med siffra för respektive tävling enligt följande:

1 VT	7 Uppsala
2 Runn	8 Linköping
3 Norberg	9 Skvadern
4 Järvsö	10 Malmö
5 Norrl. VT	11 SM
6 Vingarna	12 Gamen

Antal personer som har gjort minst 1 tävling: A2 88 st, C2 37 st, D2 38 st

A-2

		9	10	11	12	Tot	Medr tävl
1	LO Larsson			961		3679	1.3.8.11
2	H Åhlström			635	932	3672	1.2.7.12
3	H B Andersson		882	35	418	3666	1.3.6.10
4	B Westin			429	755	3621	1.2.7.12
5	C Mårtensson	845	956	518	851	3603	1.8.10.12
6	G Kalén			793	602	3587	1.3.6.12
7	H Kalén		740	673	504	3497	1.3.8.10
8	I Sundstedt			894	653	3459	1.2.8.11
9	B Modéer			762	798	3413	7.6.11.12
10	H Eklund	895		537		3384	1.2.5.9
11	J O Åkesson	834	749	518	765	3187	1.7.8.9
12	I Sares				479	3177	1.4.7.12
13	J Pettersson	907		527	599	3166	7.8.9.11
14	K Andersson		706	669	815	3139	7.8.11.12
15	A Berglin	782		840		3082	4.5.9.11
16	N Helgesson	741		587	415	3042	3.8.9.11
17	O Blomberg		640	537		3023	1.7.8.10
18	S Jansson			593		3017	1.3.7.11
19	S O Lindén			581	580	2910	1.3.6.11
20	A Wahlund			888		2845	1.8.11

C-2

		9	10	11	12	Tot	Medr tävl
1	R Åhman	915	936	918	894	3742	1.6.10.11
2	R Johansson		772	891		3669	2.6.7.11
3	B Johansson	778		790	912	3640	1.6.7.12
4	L Flodström	857		952		3633	4.5.9.11
5	L Hansson		894	548	875	3623	1.7.10.12
6	R Sundin	647		797		3429	1.2.4.11
7	B Blomberg		706	145		3297	1.2.3.10
8	B O Törnkvist			615		3250	1.3.6.11
9	H G Andersson	924	628	180	441	3173	1.6.7.9
10	J Bagge			837	638	3168	1.2.7.11
11	B Oldén		867	707		3057	1.3.10.11
12	S Berglund			563		2757	3.6.7.11
13	A Håkansson		873	829		2496	1.10.11
14	A Hansson		926	655		2421	7.9.10
15	K Liwenborg			254		2370	4.6.7.11
16	S Lewin					2367	4.5.9
17	E Nieminen					1743	3.5.7
18	R Wilkesson			454		1637	1.3.11
19	O Nerud		614			1390	1.7.10
20	J Zetterdal					1347	1.6

		9	10	11	12	Tot	Medr tävl
1	U Nygren			880	924	3732	1.6.7.12
2	B Wall			956	902	3621	1.7.11.12
3	Pramberg	712	205	916	768	3511	2.6.7.11
4	L Åhman	848	848	861		3489	6.7.10.11
5	C E Aunér			787		3399	2.3.7.11
6	N E Hollander	916	860	688	634	3375	7.9.10.11
7	H Friis			743	775	3365	1.6.7.12
8	L Larsson			844		3195	3.4.7.11
9	B I Svensson		353	105		3100	1.6.7.10
10	H Sjöström		594	40		2897	1.2.7.10
11	H Broberg					2740	3.4.5
12	R Hagel			940	838	2702	10.11.12
13	M Zetterdal		374	710		2629	1.2.7.11
14	C Gravelei			732		2075	2.5.11
15	O Sjöman					2002	1.3.7
16	B Wickman			186		1862	1.6.7.11
17	B Hansson			801		1826	6.7.11
18	A Sjöström		565	812		1706	2.3.10.11
19	A Löfvander	614				1651	2.5.9
20	S Berglund			658		1597	1.3.11

Gamens lagtävling

BLÖTBLÄSIG FRIFLYGTÄVLING I

NORRKÖPING

Regn, snö och blåst är inte precis vad en friflygare önskar signär det är tävlingsdags. Dessa förutsättningar var emellertid ett faktum, när den sista av årets friflygtävlingar hölls på F13 med F. K. Gamen som värdar den 20 november.

Många av de anmälda föredrog att stanna hemma, men en tapper skara tävlande och funktionsnärer genomförde tävlingen med heder. Resultaten blev för de främsta överraskande goda.

Hans Åhlström, Borlänge, var för dagen ganska överlägsen sina medtävlare i A2. Bengt Johansson tillsammans med Ragnar Åhman och Lennart Hansson gjorde upp om förstaplatsen i C2. Dessa tre var i en klass för sig. Urban Nygren, Solna, hade denna gång sina kärror i fint trim och tog D2-segern knappt före Bo Wall, Uppsala.

I lagtävlingen, som i denna tävling består av 6 man i varje lag, segrade Malmö - Karlstad-kombinationen före hemmaklubben. Det blev alltså en helt ny laginteckning på vandringspri-set.

Resultat från Gamens hösttävling 1966

A:2 seniorer

1	Hans Åhlström	Borlänge	702 sek
2	Claes Mårtensson	Malmö	625 sek
3	Knut Andersson	Malmö	593 sek
4	Gunnar Kalén	Gamen	590 sek
5	Bo Modeér	Solna	584 sek
6	J-O Åkesson	Malmö	555 sek
7	Bertil Westin	Gamen	549 sek
8	Inge Sundstedt	Borlänge	451 sek
9	Bengt Johansson	Tibro	439 sek
10	John Pettersson	Hässleholm	401 sek
11	Sven-Olov Lindén	Nimbus	382 sek
12	Stig-Inge Johansson	Tibro	296 sek
13	Ingvar Sares	Borlänge	281 sek
14	Hans B Andersson	Gamen	220 sek
15	Nils Helgesson	Sundsvall	217 sek

A:2 juniorer

1	Robert Nordborg	Malmö	412 sek
2	Hans Kalén	Gamen	306 sek
3	Per Bodin	Fagersta	158 sek
4	B O Törnqvist	Fagersta	85 sek

C:2 seniorer

1	Bengt Johansson	Malmö	739 sek
2	Ragnar Åhman	Gamen	725 sek
3	Lennart Hansson	Malmö	710 sek
4	Johan Bagge	Gamen	477 sek

C:2 juniorer

1	Hans G Andersson	Gamen	280 sek
---	------------------	-------	---------

D:2 seniorer

1	Urban Nygren	Solna	833 sek
2	Bo Wall	Uppsala	815 sek
3	Rolf Hagel	Malmö	755 sek
4	Lars Åhman	Gamen	740 sek
5	Hans Friis	Gamen	700 sek
6	Ray Pramberg	Gamen	697 sek
7	N-E Hollander	Karlstad	567 sek
8	Hans Lindholm	Linköping	83 sek

Lagtävlingen

1	Malmö - Karlstad	3919 sek
2	Gamen	3781 sek

Fagersta 1:an

TÄVLINGSKALENDER

FRIFLYGLANDSLAG

Landslaget till NM (se tävlingskalendern) uttages efter den 23/4 och VM-laget uttages efter den 28/5, enligt vad grenchefen Gunnar Kalén meddelar.

TÄVLING:

Friflyg

26/2	VT, Borlänge
12/3	Norbergsträffen
2/4	Järvsöbocken
23/4	Vingarnas vartävling
7/5	Majtävlingen, Uppsala
28/5	Elittävlingen
6/6	Solstaträffen
7-9/7	NM, Vandel, Danmark
14-19/8	VM, Tjeckoslovakien

Linflyg

30/4	Juniortävlingen, Solna Idrottsplats
7/5	Kaffe-Petter, Bromma
14/5	Motala-Pokalen
27-28/5	Vårtävlingen, Bromma
11/6	Västkusträffen, F9 (?)
18/6	UT, Bromma

Raketflyg

14/5	Raket-VT AC-2 och PC-1, Skåne
? /9	Raket-SM AC-2 och PC-1 (Arrangör sökes)

Fagersta FK arrangerade söndagen den 29/1 sin första större tävling, Fagersta-ettan, för friflygets 1-klasser. Tävlingen avses bli årligen återkommande. Vädret var krävande, kallt, blåsigt och snöfall men det klarnade upp de sista två perioderna. Många anmälda fullföljde därför ej tävlingen.

Resultat:

A1 Juniorer (10 deltagare fullföljde)

1	H Terner	Borlänge	526 sek
2	N E Broman	Borlänge	463 sek
3	T Andersson	Fagersta	460 sek
4	P Bodin	Fagersta	319 sek
5	A Hessling	Fagersta	264 sek

A1 Seniorer (6 deltagare fullföljde)

1	I Sundstedt	Borlänge	592 sek
2	H Åhlström	Borlänge	535 sek
3	I Wikander	Solna	502 sek
4	S O Lindén	Kumla	470 sek
5	B Svensson	Solna	399 sek

C1 (2 deltagare fullföljde)

1	A Bodin	Fagersta	315 sek
2	L Larsson	Solna	238 sek

D1 (5 deltagare fullföljde)

1	L Larsson	Solna	670 sek
2	L Widh	Fagersta	475 sek
3	O Sjöman	Enköping	375 sek
4	P Eriksson	Enköping	242 sek

Lagtävling

1	Solna (Fagersta-ettans vandringspris)
2	Fagersta
3	Enköping

Årets förstagångstävlar får i år debutera i fakulteten linkontroll på

DEBUTANTTÄVLINGEN i Stor-SOLNA

30/4

(Tävlingsplats anges i nästa nr)

Det vill säga: Hemmahörande i Stor-SOLNA med dess stora omnejd skall komma och avgiftsfritt tävla om fina PRISER

Klasser:	Motor	Linlängd	Tankvolym
Combat	1,5cc	13,27	fritt
Speed	1,5cc	13,27	fritt
Team Racing	1,5cc	13,27	10cc (stand. tank)
Stunt	2,5cc	fritt	fritt

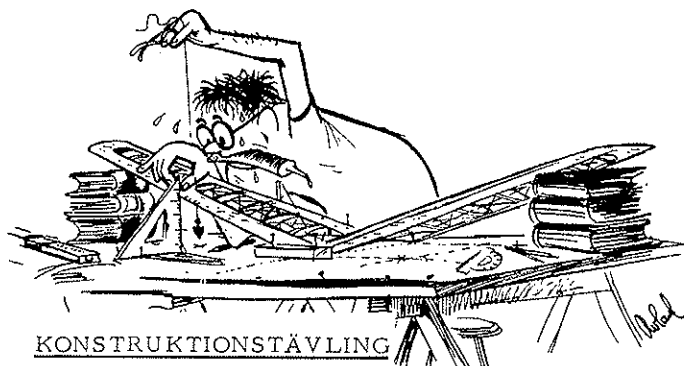
Under dagens lopp gör svenska elitmodellflygare uppvisningsflygningar i stunt, combat och radiokontroll.

Ett meddelande:

till hugade arrangörer i andra orter: Samordna gärna ER Debutanttävling med stor-Solnas så att vi får en landsomfattande

DEBUTANTDAG

För upplysningar ring Lennart Larsson
08/690040/354
Harald Sannes
08/296511



KONSTRUKTIONSTÄVLING

För näst sista gången påminner vi om MN:s konstruktionstävling i klass D1. Ritningar skall för deltagande vara insända före den 31 april i år.

VM - VINNARE 1950 - 1966

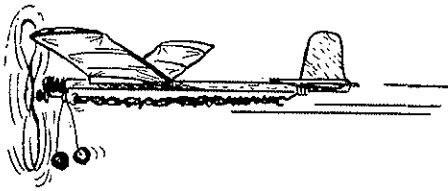
	A:2	C:2	D:2	Speed	Team	Stunt	RC
1950	Sverige S Bernfest (YU) Sverige	Finland Ellilä (SU) England					
1951	Jugoslavien O Czepa (A)	Finland S Stark (S)	Frankrike P Schmidt (F)	Belgien Hewitt (GB)			
1952	Österrike B Gunic (YU) Tyskland	Sverige A Blomgren (S) Sverige	Schweitz B Wheeler (GB) Schweitz	Belgien P Wright (GB) England			
1953	Jugoslavien H Hanssen (DK) Danmark	England J Foster (USA) USA	England D Kneeland (USA) USA	Italien Battistella (I) Italien			
1954	Danmark R Lindner (D) Tyskland	USA A King (Austral) USA	USA C Wheely (USA) USA	Holland P Wright (GB) England			
1955	Västtyskland/USA R Lindner (D) Italien	Västtyskland/USA G Sämann (D) Sverige	Västtyskland/USA M Gaster (GB) England	Frankrike Prati (I) Italien			
1956	Italien Brems (B) Tjeckoslovakien	Sverige L Pettersson (S) Sverige	England R Draper (GB) England	Italien R Gibbs (GB) Tjeckoslovakien			
1957	Tjeckoslovakien S Babic (YU) U. S. S. R.			Tjeckoslovakien Sladky (Tch) Tjeckoslovakien			
1958		England B Baker (Austr) Ungern	England E Frigyes (H) Ungern	Belgien I Toth (H) Ungern	Belgien Edmonds/ } (GB) Gibbs Italien	Belgien Gabris (Tch) Ungern	
1959	Belgien Ritz (USA) Finland	Frankrike F Dvorak (Tch) USA					
1960			England Se anm Ungern	Ungern Rossi (I) USA	Ungern (x) Bernard (B) England	Ungern Grondal (B) USA	Schweitz Kazmirski (USA) USA
1961	Västtyskland Averijanov (USSR) Holland	Västtyskland G Reich (USA) Polen	Västtyskland Schneeberger (CH) Ungern				
1962				U. S. S. R Krizsma (H) Ungern	U. S. S. R Sirotkin } (USSR) Chkourski U. S. S. R	U. S. S. R Grondal (B) U. S. S. R	England Brett (USA)- England
1963	Österrike Erichsen (D) U. S. S. R	Österrike Löffler (DSA) Italien	Österrike Frigyes (H) Italien				Belgien Brooke (USA) USA
1964				Ungern Wisniewski (USA) USA	Ungern Place/ } (GB) Haworth U. S. S. R	Ungern Sirotkin (USSR) USA	
1965	Finland A Bucher (CH) England	Finland Köster (DK) Sverige	Finland Dall Ogllo (I) Italien/USA				Sverige Brooke (USA) USA
1966				England Wisniewski (USA) USA	England Stockton/ } (USA) Jehlik Tjeckoslovakien	England Gabris (Tch) USA	
1967	Tjeckoslovakien	Tjeckoslovakien	Tjeckoslovakien				Frankrike

Forklaring:

Arrangör
Indiv vinnare
Lagvinnare

Anm: 1960 blev
det ej mindre än
5 gemensamma
världsmästare i
D:2.
S Pimenoff (F)
L Conover (USA)
J Sheppard (NZ)
G Guerra (I)
R Hagel (S)

x)
Kjell Rosenlund
vann, men disk-
valificerades p g a
regeltolkningsfrå-
ga. 1/2 år efter
ändrades regeln
så att en sådan re-
geltolkning omöj-
liggörs i framtiden.



Det kom ett brev till redaktören från Jan Levenstam, Då det delvis utgör en översikt för RC-området av i dag publicerar vi här valda delar:



Att välja modell inom huvudklassen i radioflygning, RC I, innebär att man ställs inför frågan efter vilken princip man skall välja, antingen den vanligaste eller den utan konkurrens framgångsrikaste. Mitt val faller på den senaste. Detta beroende på att den är en produkt av ett målmedvetet arbete med att ständigt försöka förbättra modellen. Jesper von Segebaden har alltsedan 1962 flugit sin Mustfire. Han har med Mustfire vunnit de tre senaste årens SM, samt under samma år vunnit alla nationella tävlingar.

(Red. anm: Visst flyger "Jeppe" bra med Mustfire, men hur går det när andra försöker sig på den?).

Genom att många tävlingsflygare övergått från reed till proportional har det gångna tävlingsåret blivit ett sk mellanår.

Inom tävlingssverksamheten har en breddning ägt rum, flera nya tävlingsflygare har kommit. Bland radioflygarna kan man förutom de gamla vanliga mannarna från Stockholm räkna med att Arne Arvidsson, Leif Thelin och Curt Jönsson gör sig bemärkta i framtiden. Det är med stor glädje man konstaterar denna breddning.

Jag tror att klass I kommer att förbli den dominerande klassen, men en i framtiden ökande aktivitet inom både skala och pylon. För skalatävlingarna tror jag inte man ännu finner någon modell som är bättre än andra. Vid den en-

da "pylon"-tävlingen som hittills hållits var endast tre "pylon-kärror" anmälda. Under 1967 torde Midget Mustang bli mycket vanlig beroende på att den kommer att finnas färdigbakad i plast.

Under senaste år har radioflyget genomgått en stor förändring, det har speciellt inom tävlingsflyget skett en övergång till proportionalanläggningar, detta icke endast i klass I utan även i viss mån inom klass III. Reedanläggningarna har blivit lite omoderna. Personligen tycker jag att det närmast har blivit en fix idé hos många att man inte kan flyga om man inte har proportional. "Fly in" där man visar sina alster och diskuterar skaladetaljer vid sidan av en liten flygtur är en trevlig arrangemangsform. Tävlingar av detta slag tycker jag skall äga rum varma sommareftermiddagar, då man kan ligga i gräset och studera modellerna.

Angående den nya klassen RC V tror jag att om den får lämpliga begränsningsregler och ev några justeringar kan det bli en bra språngbräda upp till RC I. Den får dock inte bli sådan att en ordinär RC I modell skall kunna tävla i klassen genom bortkoppling av ev roderfunktioner.

Gamla RC V har självdött som väl är.

Tävling med radiostyrda segelplan har inte förekommit i Sverige sedan 1962 (om jag är rätt informerad) men det flygs en del. Jag tror att det mycket väl skulle kunna gå att ordna tävling i denna klass och få ett antal deltagare.

FULLSKALERITNINGAR

Förteckning över några utmärkta modeller som publicerats i en del utländska tidskrifter. Ritningarna kan rekvireras från respektive tidskrift. Detta är blott ett litet urval, det finns hundratals andra.

Aeromodeller

Aquila/Thomann A/2
Sans Egal/Hyvärinen A/2
La Mouette/Cizek A/1
Pulteri/Niemi D/2
Faital/Savini D/2
Tigress/Long T/R
Miss FAI/Rosenlund T/R
Spacehound/Sirotkin Stunt
U-2/Warburton Stunt
Aauri/Kazmirski R/C Multi
Nikolina/Ehmann C d H

Model Plan Service (Flying Models)

Mirage/Simpson C/2
Castaway/Bilgri A/1
Chizler/Mathis Stunt

Model Airplane News

Olympia/Hermes C/2
P39/Bonetti R/C Multi
Suspense/Spence D/2
Crusader/Brooke R/C Multi
Condorian/Simpson D/2
Uranus D/1
Uranus D/2

Hobby Helpers (American Modeler)

Argus/Wooley Stunt
Solar/Timlin-Cusick D/1
Taltos II/Frigyes D/2

GÄVOR och GENGÄVOR

SMFF behöver pengar till ett flertal olika behov: den centrala administrationen, Modell-Nytt, informationer och instruktioner till våra klubbar och medlemmar samt mycket annat.

Vill Du hjälpa oss?

Vi har redan fått hjälp av en donator som skänkt förbundet ett antal böcker. Vi föreslår följande:

- 1 Du insänder på bifogade inbetalningskort till förbundet det bidrag Du önskar lämna. Bidraget skall bestå av jämna 5-kronor: alltså 5, 10, 25, 50 eller någonting i den stilen. Sänder Du in t ex 25 kronor, så har Du sändt 5 st "bidrag".
- 2 För varje lämnat bidrag erhåller Du i "GENGÅVA" en bok. Du väljer själv vilken bok Du önskar. Se bifogade bokblad.
- 3 På inbetalningstalongen anger Du alltså Ditt namn och Din adress (tydligt). Du måste också fylla i numren på de böcker Du önskar. (Har Du insänt 25:-, får Du alltså ange 5 boknummer)

Ovanstående upprop tillsändes SMFF:s medlemmar i juni månad i fjol. Många har spontant svarat och här följer en lista på de som hittills har stött aktionen:

I Berglund, Stockholm K
K-E Schön, Linköping
FK Gamen c/o Aunér, Norrköping
Gösta Nilsson, Östersund
Sune Persson, Köping
Robert Mark, Askim
G Lindhe, Västra Frölunda
Jan Breiding, Skövde
Arne Berglin, Östersund
John Hagedal, Solna
Malte Mårtensson, Färingtofta
Ulf Hamle, Växjö
Karl-Erik Ekström, Lund
Bengt-Erik Yngvesson, Vintjärn
Sven Backlund, Sundsvall
Thorvald Ahlberg, Saleby
Lisbeth Bennhagen, Kulldal
K G Andersson, Nyköping
Olle Blomberg, Kumla
Hans Johnsson, Östmark
Uno Svensson, Bandhagen
Einär Ek, Västerås
Rune Gustavsson, Dals Långed
Rune Nilsson, Björnlunda
H Thomann, Bromma
Ingemar Emilsson, Alvesta
John Pettersson, Hässleholm
Alrik Andersson, Saleby
Lennart Krook, Hovås
Olle Olsson, Hässleholm
Frank Zaic, USA
S O Linden, Örebro
Göran Alseby, Linköping

Är Du med på listan?

Om Du inte är med så har Du chansen NU.

Med de bästa hälsningar

SMFF:s FORBUNDSSTYRELSE



NY ADRESS

SMFF:s exp.

har flyttat från Lammhult till Norrköping p g a att Valter Johansson sagt upp sig från sin tjänst som expeditionschef och tidningsdistributör. Expeditionens placering till Norrköping är att betrakta som en interimlösning, i avvaktan på en slutgiltig lösning.

Expeditionschef: Ragnar Åhman

Adress: SMFF, Box 11060, Norrköping

Postgiroadress: Postgirokonto 518165, SMFF, Norrköping

Telefon: Dagtid 011/12 90 00 ankn 149 =
Ragnar Åhman

eller 011/13 31 36 =
Ingegerd Kalén

Måndagar 011/13 58 07 = R. Åhman
18.00-20.00

PENGAR ATT HÄMTA FÖR (NÄSTAN) INGENTING

Sälj lotter i Flyglotteriet 1966:

Dra nytta av de fina klubbvillkoren:

Skaffa klubben pengar.

Provisionsvillkor:

Sälj minst 50 lotter = 50 öre/lott i provision

Sälj minst 200 lotter = 70 öre/styck i provision

Sälj minst 1000 lotter, så blir provisionen
80 öre/styck

Lotterna kostar 2:50 per styck. Rekvirera genast från

SMFF:s expedition, Box 11060, NORRKÖPING

ENSAMFÖRSÄLJNING UTLÄGGES

Vi söker kontakt med dugliga återförsäljare eller importörer som har intresse för försäljning av ett komplett modellbyggnadsprogram.

ROBERT BECKER OHG.

D-6421 Metzlos-Gehaag
Västtyskland

MODELLHOBBY-UTSTÄLLNING

Stor utställning i Oxelösunds Fritidsgård, Föreningsg. 17 den 4 - 5 mars, kl. 14.00.

Friflygande-, linstyrda- och radiostyrda modeller samt båtar förevisas. Tommy Bennvik medverkar och ställer ut sina hobbyprodukter. Linköpingseskadern flyger teamracing utanför utställningshallen. Det allra senaste inom fadieflyget demonstreras.

Välkomna alla modellintresserade (även fruar och andra).

Arrangör Oxelösunds MFK.

RADIOFLYGNITT

från **HOBBYPRODUKTER**

På grund av det stora intresset för våra artiklar har vi utökat vårt sortiment med bland annat:

RC-Craft frekvensmärken, Nemo frekvensflaggor, Stanton frekvensmössor, Ailer-Rand AR-1 Servoadapter för perfekt stripskevroderkoppling, Rand LR-3 Servo för Gallop.Ghost, Du-Bro Low Bounce hjul i stötabsorberande material, Rev Up 10x8 och 11x8 nu i lager. Fox, Veco, K&B, Fireball glödstift. Fox loggbok, Williams 2 1/4 och 2 3/4" spinners.

Nya Mc Coy Custom 19RC och 40RC. Nya VECO 19BE/RC ikullagrad modell. Dessutom har vi bl a: VECO 61 RC den utan jämförelse bästa Rc-motorn, K&B 40 RC den vassaste motorn för Pylonracing, Micronic 5 Proportional, Controlaire Galloping Ghost, Glasfiberkroppar och Cellplastvingar: Crusader, Candy, Maximum Midget Mustang Pylon Racer.

NY PRISLISTA UTKOMMEN, sändes på begäran.

Hobbyprodukter, Tommy Bennvik,
Vikdalsvägen 68, Nacka tel 08/7164542

LÄSARNAS ANNONSMARKNAD

KOPES

MK servo, transistoriserade.

Ragnar Karlström,
Billdal Tel 031/610421

TILL SALU

1 st Telecont 9 kanal (10 kanals funktion) komplett med 5 st duramite servo, laddaggregat och ackar.

Billigt

Ingemar Kyrk
Grums Tel 0555/23025

4 kanalers proportionalanläggning med 6 nya servos och laddaggregat, fullt uppkopplat. Säljes med garanti.

Tel 013/81372 eller 013/120645

Ny proportionalanläggning, Quadruplex CL5, heltransistoriserad komplett med 4 uppkopplade servon, deackar och laddningsaggregat. Har kostat 579 dollar plus frakt, tull och oms. Säljes för 2.400:- kr.

Ragnar Karlström,
Billdal Tel 031/610421

En ny Variophon S 10 kanals R. C. -anläggning. Sändaren innehåller 4 st 500DKZ ackumulatörer.

Till mottagaren (Super) hör 1 st 500KDZ.
Till servona (medföljer 5 st Duramite)
4 st (2+2) 1000DKZ

Pris 1.500:-

Lars Bülow
Saresgat, 9, Borlänge
Tel. 0243/12990 efter kl 17.00

1 st 8-kanal Grundig komplett med 4 st duramite och ackar, säljes billigt.

R. Baltzar
Box 1729, Falun, Tel 023/14200

1 st Min-X Powermite TT1 enkanalssändare med K.O. Control Box + 1 st Min-X Capri enkanalsmott., m. relä + 1 st K.O. Dual comp. relä + 1 st K.O. 3-speed motor control relä + 1 st Gyron rodermotor. Kr. 225:-.

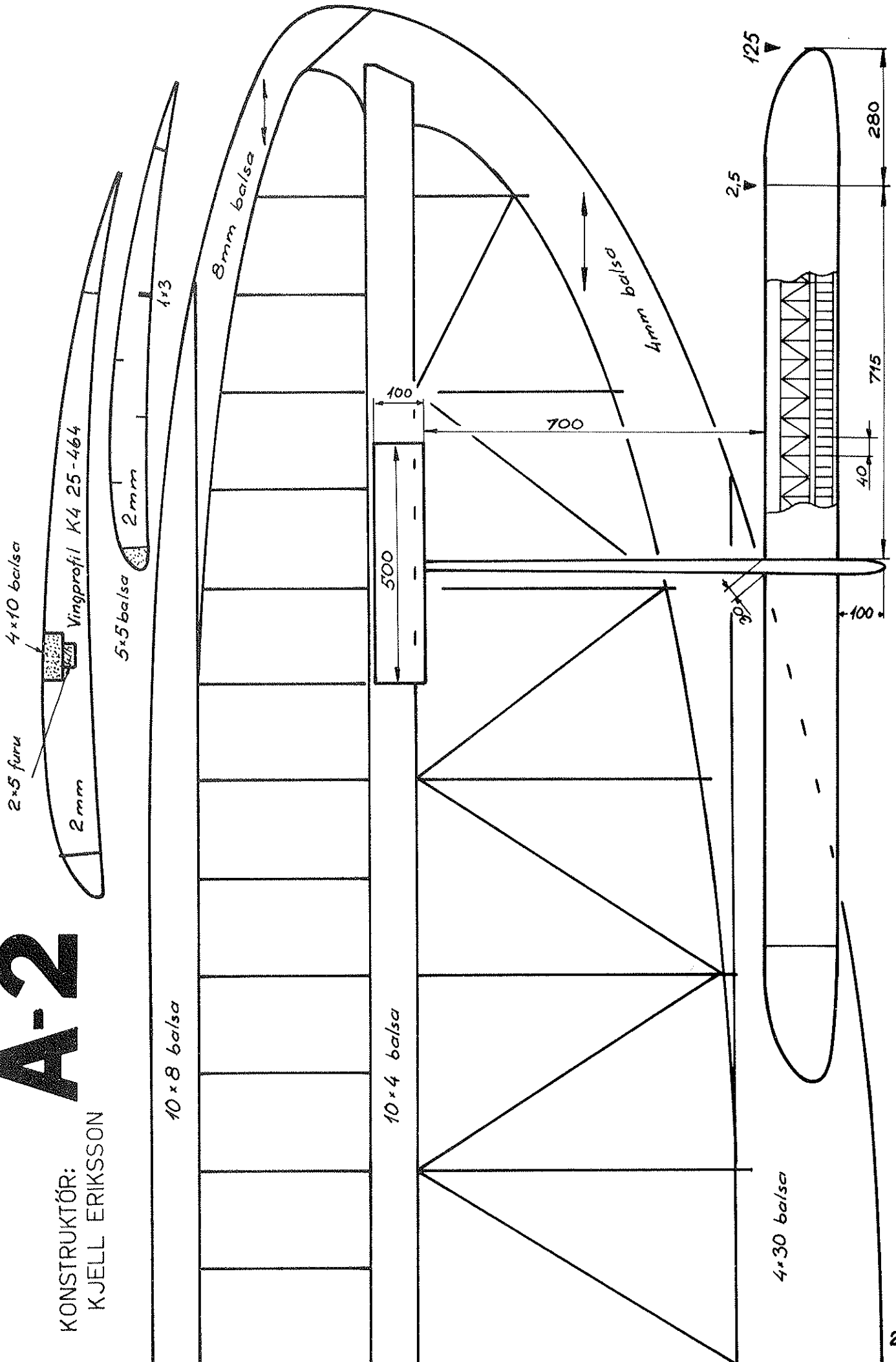
Ingvar Nyström,
Sandgatan 39A, Falkenberg, tel 0346/12547.

Quadruplex Proportional, superhet, obet, begagnad kompl med laddaggr.

Sven Hydén,
Älvsjövägen 8, Älvsjö Tel 08/997642

A-2

KONSTRUKTÖR:
KJELL ERIKSSON



REDAKTIONSSIDAN

Modell-Nytt har ändrat utförande igen. Många tycker nog att ändringarna kommer för tätt. Förklaringen till nu infört utförande är att relationen mellan kostnad och kvalitet var oförmånlig för 1966 års framställningssätt.

Modell-Nytt gjordes i A5 boktryck från nr 4/63. Det blev för dyrt så fjolårets första nummer innebar återgång till 1963 års elektrosten-cilering. Men då hade upplagan tredubblats, kopieringsmetoden måste ändras för att bli rationell, offset blev följden.

Fjolårets multilithtryck hade sina begränsningar. En plåt och en maskinkörning per färg krävdes för varje sida. För att minska plåtförbrukning och maskinkörning till hälften krävdes formatändring till B5 (med vikning i ryggen) eller mindre. B4-papper visade sig svårt att köpa, A5-formatet visste vi av tidigare erfarenhet att det var för litet med hänsyn till ritningsåtergivning.

Enda utvägen blev att använda en annan maskin, som kan trycka A3-ark, d v s minst två sidor i taget med oförändrat format. För att hålla kostnaderna nere, fotoreproduceras varje sidoriginal ner till 80 procent av sin storlek. Texten blir då ej så utrymmekrävande som tidigare, (ungefär 8000 tecken mot tidigare 4600), ritningar och bilder återges med högre kvalitet.

Hittills har Valter Johansson producerat MN om vi bortser från boktryckperioden, då Valter var redaktör. Vi som nu skall föra MN vidare tackar Valter för det uthålliga arbete han nedlagt på MN:s framställning.

Vad får den nya framställningsformen för konsekvenser för MN:s medarbetare? Text kan insändas på samma sätt som tidigare. Ritningar och skisser kan ej återges i en jämn skala, men sätt ut millimeter och centimetermarke-



ringar i stället. Helsefigurer ritas på vitt eller transparent papper 369 x 261 mm. Då får 326 x 244 mm av ytan täckas av ritningen. Rita med mjuk blyerts men hellre med svart tusch eller filtpena.

Fotografier kan som sagt återges med godtagbar kvalitet. Sänd kopior men låna oss gärna negativen samtidigt.

SERVICE TILL LÄSEKRETSEN

Det görs på sina håll ansträngningar att starta en konkurrenttidning till Modell-Nytt.

Även om, p g a tryckeriomläggningen, detta MN-nummer kommer ut senare än planerat så kan MN:s läsekrets känna sig övertygad om, att MN skall ge service och inspiration till läsarna i minst lika stor utsträckning som tidigare. Vår strävan att ständigt förbättra MN skall ej avta. De många tips tidningsledningen får brevledes och muntligen, gör att MN ej endast är några få förbundsfunctionärers, utan alla SMFF-medlemmars verk.

MODELLNYTT ■ SÖKER ■ MODELLNYTT

MODELL-NYTT söker annonschef, som självständigt rekryterar, bearbetar och biträder annonsörer. Tillsammans med redaktören och ansvarige utgivaren skall annonschefen ingå i tidningsledningen, som ansvarar för MN tekniskt, ekonomiskt och tidsmässigt inom vissa av FS angivna ramar.

Uppdraget utgör en god chans för den som vill göra en uppskattad insats för SMFF samtidigt som vederbörande får en plattform att öva upp och demonstrera sin försäljartalang ifrån. Däremot är det ekonomiska vederlaget tyvärr blygsamt. Ytterligare upplysningar erhålles genom redaktören, tel 013/59835.

MODELL-NYTT, Västra Strandvägen 11, HJULSBRO. Organ för SMFF. Tillsändes förbundets samtliga medlemmar och utkommer med 6 nummer per år (10 febr, april och juni, 1 sept samt 10 okt och dec). Prenumerationspris 10:-/år. Nuvarande upplaga 2500 ex. SMHI-Rotaprinttryck, Stockholm. De åsikter som framförts i artiklar i tidningen får stå för författarna och delas inte nödvändigtvis av SMFF. Tidningsledning: Redaktör och ansvarig utgivare Göran Alseby, layout Gunnar Landin, konsult Carl-Gustaf Ahremsmark, distribution Bengt Martinelle. Annonspolis: 1/1-sida 200:-, 1/2-sida 125:-, 1/4-sida 75:- (Tag kontakt med MN, tel 013/59835 för närmare upplysningar). Radannonser Kostnadsfritt för SMFF:s medlemmar (red förbehåller sig rätten att förkorta och ändra i manus), för övrigt 2:-/rad.

Nästa nummer utkommer omkring

10.4

Manus bör vara redaktionen tillhanda senast 1 månad före utgivningsdagen.