

EA

MODELL-NYTT

ORGAN FÖR SVERIGES MODELLFLYGFÖRBUND



198
 65
 86.8
 1396
 39
 4290

258



7cm 13,5cm

$\begin{array}{r} 60 \\ \underline{160} \\ 195 \\ \underline{675\text{ cm}^2} \\ 215 \\ \hline 4830 \end{array}$	$\begin{array}{r} 25 \\ \underline{136} \\ 150 \\ \underline{75} \\ 900 \\ \underline{258} \\ 11,58 \end{array}$
--	--

6,5 30 x 195

$\begin{array}{r} 43 \\ \underline{4} \\ 143 \\ \underline{12,5} \\ 1860 \\ \underline{1344} \\ 172 \\ \hline 115,08 \end{array}$	$\begin{array}{r} 15 \\ \underline{7,2} \\ 176 \\ \underline{15} \\ 1860 \\ \underline{172} \\ 2588 \end{array}$
---	--

SMHI Rotaprinttryck. Stockholm. 1967

6
1967



NY MODELL KATALOG

Modellflyg • Modellbåtar
Radiokontroll • Motorer
Modelljärnvägar • Miniracing
Plastmodeller • Byggmaterial



Ett fantastiskt hobbysortiment

Årets special-kataloger
Se kupongen!

Utöver jätteprogrammet av Modellflyg och Båtmodeller finner Ni i KATALOG Nr 15 ett intressant urval av det bästa marknaden bjuder i PLASTMODELLER - MINIRACING, exklusiva MODELL-LOK och VAGNAR - BILMODELLER för samlare och mycket mera.

Köp katalogen hos modellhandlaren eller skriv efter den idag!

Stora Modellkatalogen No 15	3:50
SCALEXTRIC 1/32	1:25
SCALEXTRIC SUPER 1/24	1:—
FROG Plastmodeller	1:—
MINIC HO Bilbanor	1:—
TRIANG/HORNBY HO tåg	1:50
PYRO Plastmodeller	1:50
RUSSKIT slotracing 1/24	1:50
STROMBECKER slotracing	1:50
Arnold Rapido tåg 1:160 "N"	1:—
FLEISCHMAN Tåg HO	1:—
POCHER Tåg HO	1:—
FULGUREX/TENSHODO Tåg HO	5:75

SVEN E. TRUEDSSON
MODELLFLYGINDUSTRIN
STORGATAN 25 MALMÖ C

Betala med frimärken.

Namn:

Adress:

Postadress:

NYHETER!

Kontakta oss när det gäller glasfiberkroppar. Vi har även en liten sortering av högvingade modeller med cellplastvingar.

Piper Cub J3 RC	spv 1800 mm	pris 85:- inkl oms
Aeronca Sedan RC	spv 1670 mm	pris 85:- inkl oms
Cessna 172 RC	spv 1500 mm	pris 75:- inkl oms
TONY stuntmodell	spv 1370 mm	pris 50:- inkl oms

Lågvingade modeller

Viking RC	spv 1530 mm	pris 77:- inkl oms
-----------	-------------	--------------------

Flera lågvingade modeller är under tillverkning bl a "Spiggen" som kan leveras från januari-februari 1968

Närmare upplysningar på begäran.

CONNY JOHANSSON

Lyckhem, S Lundby, VARA

Tel 0512/44087/11064

Prenumerera

MODELLFLYGNITT MODELLFLYGNITT MODELLFLYGNITT MODELLFLYGNITT MODELLFLYGNITT

HOBBYBOKEN 1968

Redigerad av Jan Jangö

Ett nytt hobbyår — dags för Hobbyboken, nu 24:e årgången!

Hobbyboken 1968 är späckad med intressanta artiklar, bilder och ritningar och ger er massor av råd och tips. Men Hobbyboken behandlar inte bara de mest populära hobbygrenarna, den vill också visa vad som hänt inom de grenar som inte ligger allra högst på »Tio-i-topp-listan».

*En guldgruva
för alla hobbybitna*

10:-
oms inräknad

Ahlén & Åkerlunds Förlags AB
Box 3267, Stockholm 3

Sänd **Hobbyboken** à 10:-

Namn:

Adress:

Postadress: MN

Finns i er bokhandel, tidningsaffär, Pressbyrå eller sänd in kupongen!

Läs om

- Maskiner och praktiska redskap för hobbyverkstaden
- Skivspelare, bandspelare och Hi-Fi
- Gamla svenska ånglok, nya tvåvåningståg och museibanor
- Miniracing — bilar och banor
- Den nya internationella tävlingsklassen för modellflyg
- Att flyga flermotorigt
- Radiostyrning ... och mycket annat!

MODELL-NYTT

Modell- flygförbundet på frammarsch

Vi i den nya styrelsen för Sveriges Modellflygförbund vill på detta sätt hälsa Er med en tillönskan om ett Gott Nytt Modellflygår.

Den nya styrelsen - både de gamla och de nyinvalda, Tore Loodin, ordförande, Lennarth Larsson, sekreterare och Nils Olof Roslund, suppleant - känner tyngden av det ansvar, Ni lagt på oss.

Åtskilliga viktiga frågor måste lösas under det kommande året. Först och främst måste förbundets ekonomi stabiliseras för att vi ska få en ordentlig plattform för vår verksamhet. Som Ni vet har gamla styrelsen nedlagt ett tjänstfullt arbete för att vår rörelse ska få åtnjuta idrottsanslag. Men mycket arbete återstår innan pengarna flyter i kontrollerade banor. Man får ingenting gratis. Som motprestation måste vi tänka oss att utveckla vår ungdomsverksamhet genom propagande, byggkurser, demonstrationer o s v. Vi måste med andra ord åta oss ett socialt ansvar. Vår tidning har under det senaste året avsevärt förändrats och förbättrats. Genom att skriva i den kan Du ge oss alla ett bra handtag och på detta sätt göra den ändå bättre. Tänk på att Modellflygnytt i stort sett är det enda fackorganet inom området som är skrivet på svenska. PR-verksamheten bör intensifieras. Folk måste få veta, att vi är idrottsmän, att våra modeller är raffinerade idrottsredskap, som flyges av kvicktänkta män med säkra händer. För radioflygets del ska vi verka för att om möjligt få tillträde till ett nytt frekvensområde samt att råda bot på störningsproblemen. För att underlätta och stimulera tävlingsverksamheten bör vi försöka utbilda en kompetent funktionärs- och domarkår. För att ge stöd åt nybörjarverksamheten kommer nya kurser och kursplaner att utarbetas.

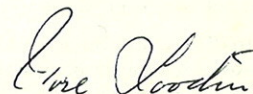
Ja kära flygarvänner, önskelistan är både lång och ofullständig. Det är vi i styrelsen, som ska försöka hjälpa Er med de här sakerna. Men vi är helt vanliga människor, som vill hjälpa Er på vår fritid. Tro bara inte att vi kan göra allt på en gång.

För att vi skall kunna arbeta effektivt, måste vi få Ert stöd. Utan Ert bistånd och Er verksamhet arbetar vi utan mål och mening. Ni måste på ett helt annat sätt än tidigare göra Er själva och Er flygning välkänd på orten. Gå upp till chefen för fritidsnämnden, kommunalnämndens eller drätselkammarens ordförande och berätta för dem, att Ni är idrottsmän av ett slag, som de aldrig sett make till. Inbjud dem till en demonstration en söndag och fråga om de kan hjälpa Er med en landningsbana eller en linstyrningscirkel. Får de klart för sig, att Ni kan fånga upp ungdomar i Er verksamhet, kommer Ni säkert att möta idel välvilja. Ni måste också hjälpa oss med pappersexercisen. Sänd därför in Era registreringspapper i god tid. Vi måste ha dem för att på rätt sätt kunna driva förhandlingarna med anslagsbeviljande myndigheter och för att vi ska kunna sända Er vår tidning.

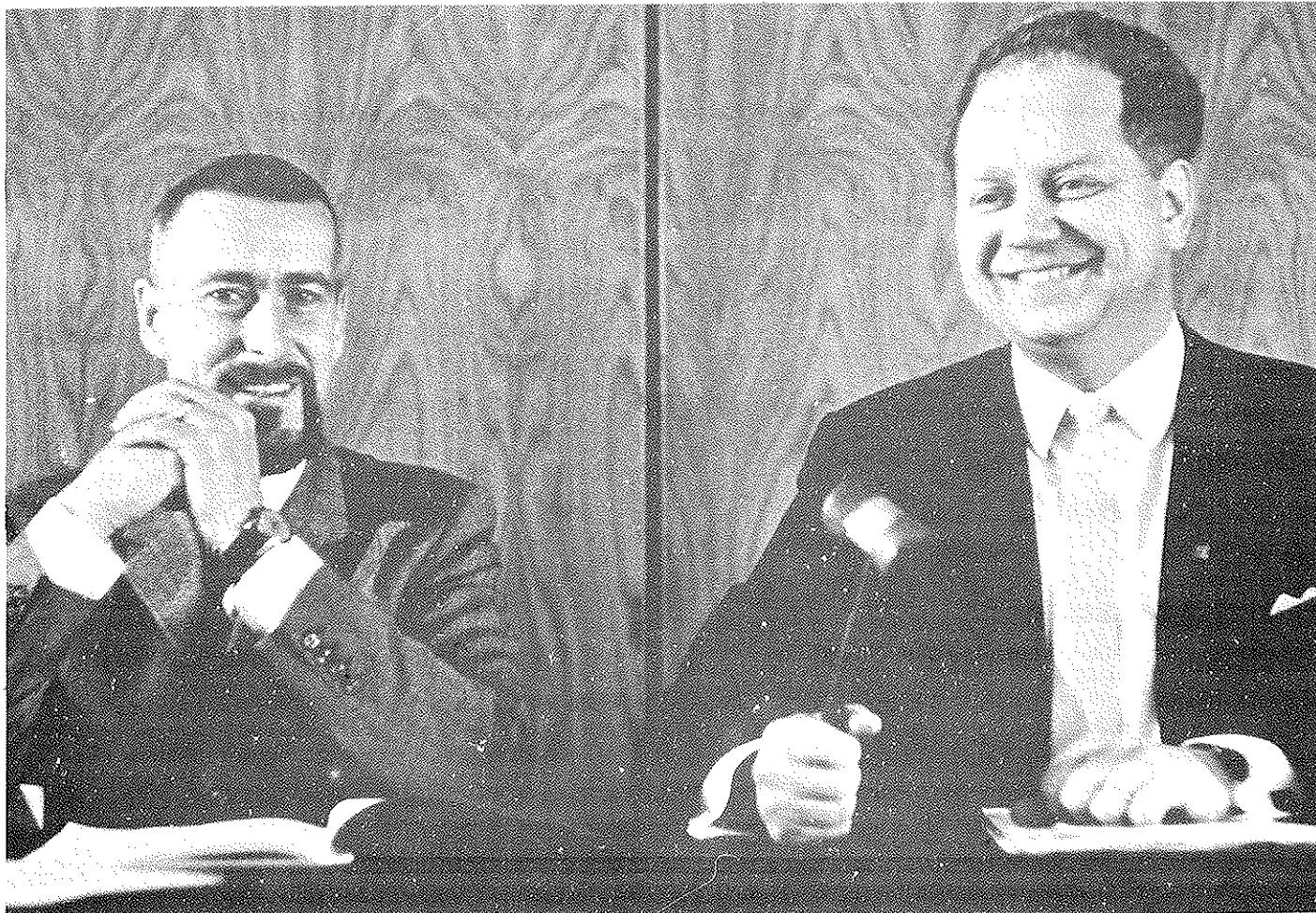
Säkert kommer Ni någon gång att känna Er kritiska mot styrelsen för dess sätt att arbeta eller att inte arbeta alls. Ta då kontakt med oss, gärna per telefon och tala om var skon klämmer. Spara inte Era åsikter till Riksstämman, för då kan det vara för sent att rätta till saker och ting. Vi är öppna och lyhörda för kritik. Vi ska ta den med gott humör under förutsättning, att den framförs i anständiga former. Annars kan vi tappa lusten för de personliga uppoffringar, som styrelsuppdrag medför i en ideell organisation som denna.

Förbundet tackar de kamrater som avgått ur styrelsen för deras mångåriga och osjälviska arbete. Framför allt sänder vi en varm hälsning till Sune Persson med tack för hans insatser av administrativ klokskap, arbete och pengar.

Låt oss nu hjälpas åt att navigera förbundsskutan vidare under det kommande året.



SVERIGES MODELLFLYGFÖRBUND (SMFF), anslutet till Kungl Svenska Aeroklubben och Svenska Interplanetariska Sällskapet. FÖRBUNDEXPEDITION: Box 11060, Norrköping 11, tel dagtid 011/129000/149 eller 011/133136 samt måndagar 18,00-20,00, 011/135807, postgiro 518165. STYRELSE: Ordförande: Tore Loodin, Örmängsg 63 A, Vällingby, 08/895507, Vice ordf: Gunnar Kalén, Svarvareg 9, Norrköping, 011/133136, Sekreterare: Lennarth Larsson, Dalv 56, Täby, 08/7583610, Kassör: K-A Ericsson, N Kyrkog 28 A, Härnösand, 0611/15378, Ledamot: C-G Sundstedt, Norrlandsg 34 B, Uppsala, 018/115936, Suppleanter: Olof Hansson, Torbjörnsliden 3, Göteborg H, 031/223026 och Nils-Olof Roslund, Holbergsg 83, Bromma, 08/373447. GRENSTYRELSE: Friflyg, grenchef Gunnar Kalén. Linflyg, grenchef Harald Sannes, Släggbacken 7, Solna. Radioflyg, grenchef Gunnar Hofmann, Docentg.1 A, Malmö S, 040/921072, vice grenchef Tommy Bennvik, Vikdålsv 8, Nacka, 08/7164542, ledamot Björn Wängström, Frejg 4, Vikingstad, 013/81372, suppleant Bertil Attervik. Raketflyg, grenchef Olle Olsson, Bokebergsg 19, Hässelholm 0451/15720. RÅDSLEDAMÖTER: (utom ovanstående) Lennart Hansson, Limhamns 10 C, Malmö V, 040/914710, Erik Björnwall, Treteggsg 69, Norrköping, 011/126346, Acke Johansson, Box 1729, Falun, 023/11166. REVISORER: Björn Wängström, Kurt-Erik Schön, Vretag 23, Linköping, 013/126915. Suppleanter: Bertil Westin, Råbykorset 11, Västerås, 021/85517, Bo Modeér, Schlytersv 41, Hågersten, 08/457521. MATERIALFÖRVALTARE: Friflyg Ragnar Åhman, Ledungsg 10, Norrköping 011/135807, Linflyg Ove Källberg, Solv 8 Skälby, 08/380463.



Tore Loodin

Sune Persson

STÄMMAN ANTOG NYA STADGAR

TORE LOODIN NY ORDFÖRANDE

Text GÖRAN ALSEBY

Foto BERTIL WESTIN och GÖRAN ALSEBY

I år samlades vi i Kumla för att hålla stämma. Nimbus var naturligtvis lokalarrangör.

Förbundsordföranden Sune Persson hälsade välkommen. Kumlas DK-ordförande kommunalrådet Holger Hultman och Sven Olov Lindén från Nimbus likaså.

Efter dessa preludeer valdes Sune Persson och Tore Loodin att leda förhandlingarna med Carl Erik Aunér och Lennarth Larsson som sekreterare.

Röstlängden fastställdes till 38 röster, varav tre inte var närvarande. Av de 35 rösterna hade styrelsen tillsammans sju, 22 klubbombud en var och tre klubbombud två vardera.

Verksamhetsberättelsen godkändes utan debatt och styrelsen beviljades ansvarsfrihet.

Stämmans mest tidkrävande frågekomplex gällde de framlagda utredningsresultaten som fjolårets stämma begärt. Fem av de nio förhandlingstimmarna gick till dessa frågor.

Stadgedebatten inleddes med att kommittens ordförande Sune Persson gjorde en allmän presentation av förslaget. Efterföljande debatt ledde till ändringar avseende ytt randerrätt vid Riksstämman, tävlingsstyrelsen och representationsrätten vid grenkonferens. Allmänna farhågor förekom om för stort funktionärsantal, uteslutningsmöjligheter gällande illojala medlemmar, klubbregistreringsavgifter och tävlingslicenser, förbundsrådets mötesintervall, styrelsens rösträtt vid Riksstämman och styrelsens sammansättning, den administrativa belastningen vid grenkonferenser, grenchefens status, en persons innehav av flera uppdrag samt sanktion av tävlingar.

De antagna stadgarna innebär följande ändringar för SMFF, fr o m 19 november 1967:

Klubbarna får representera med ett ombud per påbörjat 25-tal medlemmar, vid sista räkenskapsårsskiftet. Fullmakter ska insändas åtta dagar före stämman. Varje ombud har en röst. Förutom ombuden har ordföranden, grenchefer och en revisor rösträtt vid stämman.

Förbundsrad utses och är vår högsta beslutande instans mellan stämmorna. I rådet ingår styrelsen, grencheferna och ytterligare högst tre ledamöter. Inom sig utser rådet en tävlingsstyrelse, där grencheferna obligatoriskt ingår. Det blir därmed möjligt att inom SMFF peka på en instans som också kan väljas till styrelse för Flygsportförbundets modellflygsektion.

Förbundsstyrelsen blir mindre än tidigare och består av ordförande, vice ordförande, sekreterare, kassör och ytterligare en till tre ledamöter.

Grenkonferenser ska hållas en gång om året varvid bl a grenstyrelse med grenchef, vice grenchef och en tredje ledamot ska väljas. För att ena stämman om lämplig röstkvot vid grenkonferens, krävdes ett extra sammanträde på lördagskvällen, med de mest debattvilliga. Mötet leddes av kommittéledamoten Lennart Hansson. De närvarande önskade inflytande såväl av klubbarna som, av rekryterings-skäl, från icke grenaktiva men med majoritet för licensinnehavarna.

Kjell Rosenlund och Ragnar Åhman utsågs att under natten räkna ut en lämplig sådan kvot med utgångspunkt från nuvarande registrerings-siffror. Det visade sig då att 23 frilygklubbar har mindre än fem tävlingslicenser, liksom 12 i linflyg och 18 i radioflyg. Under förutsättning av en klubbrost plus en röst per femtal licenser blir röstfördelningen mellan sportflygare och tävlande 20/84 i frilyg, 44/36 i linflyg, 45/53 i radioflyg och 3/12 i raketflyg.

På grund av denna analys beslöt stämman på söndagsmorgonen att alla förbundsmedlemmar har yttranderätt vid grenkonferenserna. Representerade klubbar har en röst plus en röst för varje påbörjat femtal tävlingslicenser i resp gren. Rösterna får fördelas på valfritt antal om-bud.

Förbundet ska ha samma distriktsindelning som Flygsportförbundet. Klubbarna får om de önskar själva utse distriktsstyrelse eller distriktsledare.

Stadgebeslutet innebär att hitillsvarande grenchefer och materialförvaltare kvarstår till sin grens första extra grenkonferens som ska hållas senast 30 juni 1968.

Ordinarie grenkonferenser ska hållas i samband med SM 1968.

Därefter övergick stämman till att behandla modellflygets anslutning till Flygsportförbundet. Inledningstalare var Calle Sundstedt som inom kommittén i första hand ägnat sig åt detta.

Kommittén rekommenderade anslutning. På längre sikt bedömdes sättet för anslutning vanskligt att fastställa eftersom en valsituation mellan statsbidrag vid Riksidrottsförbundet eller via Skolöverstyrelsen kan uppstå i en nära framtid. Båda myndigheterna har dock lovat samverka med råd och bistånd för SMFF:s agerande i saken. Till osäkerheten bidrar också att FSF fortfarande arbetar med förslag till slutliga stadgar.

Kommittén betonade att modellflygets förhandlingssituation är svag vid fördelningen av statsbidrag på de olika medlemsorganisationerna inom FSF, p g a att vi ej betalar

avgift till FSF. KSAK-klubbar och Fallskärmshopparklubbar betalar 20 kronor per medlem-gäller för KSAK och FSF gemensamt. Kommittén föreslog därför stämman att SMFF:s klubbar snarast ges fullvärdigt medlemskap i FSF. Detta bör ske genom erläggande av medlemsavgift som anpassas till våra speciella förhållanden exempelvis, att vi har egen förbundsexpedition. Underhandlingar har lett fram till ett principförslag som skulle innebära att modellflyget erlägger fem kronor per medlem, varvid den gemensamma tidningen Flygrevyn utgår endast i klubbexemplar.

Stämman godtog i alla delar kommitténs förslag i FSF-frågorna, vilket innebär att förbundsrådet har i uppdrag att fortsätta förhandlingarna, och om nödvändigt, träffa överenskommelse med FSF om anslutningsform och avgifter.

Eftersom SMFF centralt erhåller anslag från FSF beslöts att avgifter till FSF betalas av SMFF:s kassa och får inte heller belasta klubbar eller medlemmar med ökade avgifter till SMFF.

Därmed var kommittéresultaten genomdiskuterade, kommittén entledigades och stämman övergick till styrelsens förslag samt motioner. Detta skedde på ett sätt som vittnar om att grenkonferenserna blir mycket välbehövliga institutioner.

Fjolårsbeslutet om viktsgräns i linflygklassen F2 C3 (tidigare kallad TR-B) var olycklig så nu ändrades viktsgränsen till max 900 gram. Därvid ändrades också lindiametern till 0,35 mm och fri hjul diameter infördes. Förslagen antogs utan debatt, med klart ljudande jarop från frilygare och skratt från övriga ombud.

Inom Galax, som motionerat i saken, är givetvis tack-samheten stor (eller förtrytelsen mindre).

Ett textändringsförslag gällande beräkning av slutpoäng för F2 B2 (stunt) som inte innebär ändring i sak godtogs.

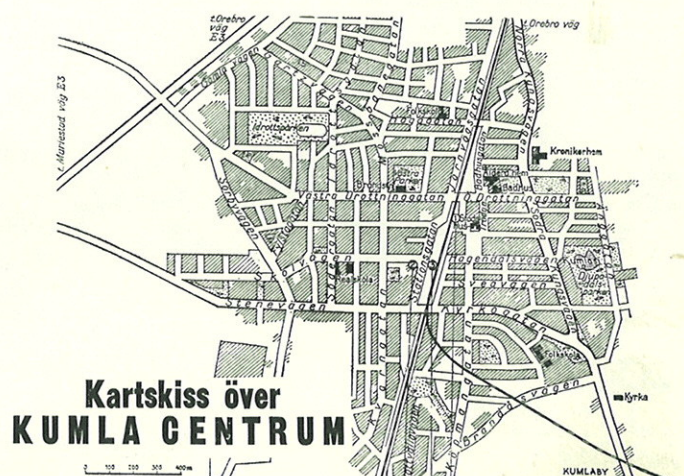
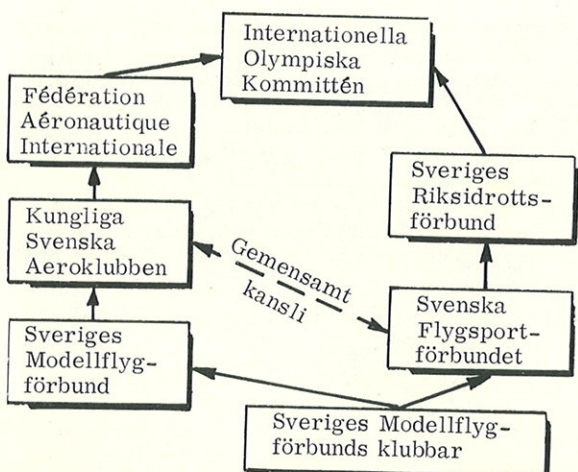
Förslaget om att F2 D2 (combat-int) ej ska inräknas i lagtävlingen vid NL, hänsköts till linflygarnas grenkonferens, liksom att nuvarande praxis för lagpoängberäkning vid nationella tävlingar ska införas i reglerna.

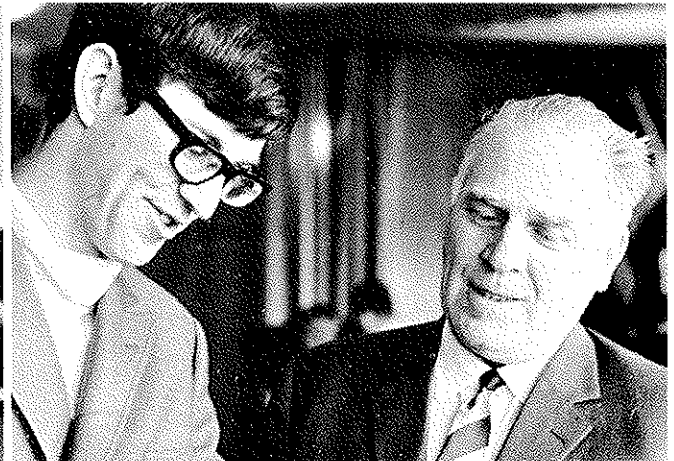
Stämman antog vidare en ny klass, kallad stunt-open, utan att man fick klart för sig vad som ska hända med F2 B1 (stunt-A). Motorstorleken är fri, ingen ålderbegränsning och flygprogrammet begränsas till startförberedelser, start, planflykt, enkel ving over, looping, inverterad planflykt, bunt, liggande åtta, åtta över huvudet, valfri övrig manöver ur AMA-programmet, samt landning. Antal och poängberäkning överensstämmer med F2 B2.

Vidare antogs nya märkesregler för linflyg.

Därefter övergick stämman till frilygförslagen och beslöt att tävlingslicens ej erfordras för tävlingsdeltagande i F1 A1 (A1), F1 B1 (C1) och F1 C1 (D1). Det innebär en chans för exempelvis juniorer till tävlingsdeltagande utan licenskostnader.

Vidare gjordes ett tillägg och en ändring i bestämmelserna för nominering och frilyglandslag gällande att SM eller UT ska ingå i nomineringsunderlaget och hur läget i landskapsligan ska publiceras.





Efter motion från Solna MSK beslöts att VT ska arrangeras i friflygets ett-klasser, eventuellt på separat tävlingsdag. Därvid beslöts att även lagtävling ska flygas i ett-klasserna vid UT och SM, under förutsättning, att minst tre lag deltagar.

Solnas motioner om elitmärkesregler, för internationella insatser, betalningstidpunkt för tävlingslicenser och licenskontroll remitterades till friflygets grenkonferens tillsammans med AKM:s motion om funktionärsuppdrag vid internationella tävlingar.

På rekommendation av radioflygets extra grenkonferens upphävdes enkanalsregeln i RC III, som föregående stämma beslutat. I stället får valfri radioanläggning användas men endast sidoroder och motorkontroll får regleras.

Kronobergs FK motionerade i denna riktning. Om andra roder finns på modellen måste dessa urkopplas.

Efter motion från Tibro FK beslöts att domarkurs i radioflyg ska hållas under 1968 och att en förteckning över lämpliga RC-domare ska delges klubbarna.

Stockholms Radioflygklubbs motion angående radiotillstånd ansågs överspelad, då förbundsexpeditionen ändrat registreringsblanketterna, för att bokföra dessa tillstånd.

Övre bildraden visar fr v Riksstämmans öppningspreludier. Nya revisorn Curt-Erik Schön och återvalde föredragande revisorn "Kaffe-Björn" Wängström ses på andra bilden. Förbundskassören Karl-Anders Ericsson ses tillsammans med före revisorn Morgan Andersson, Karlstad, KSAK och FSF representerades av Sune Stark, världsmästare i Wakefield 1951. FSF-experten i URK, Calle Sundstedt ses lyssnande på sista bilden ses kommunalrådet Holger Hultman hälsa stämman välkommen till Kumla.

Undre raden visar Bo Modeér, Solna MSK i stadgedebatten, ombudet från Limhamns Mfk, Karin Andersson (maken Lars ses längst t h), far och sonkombination Gösta och Kent Petersson, Jönköpings Läns Mfk samt grenchefen i linflyg Harald Sunnes som efterträdde Christer Söderberg 1966. På femte bilden tackar Olle Blomberg och Sven-Olof Lindén varandra för samarbetet i stämmoarrangemangen och slutligen ses avgående korrespondenssekreteraren Lars Andersson med blommorna som ett symboliskt tack för nioåriga insatser i styrelsen.

På vänstra kanten ses uppifrån Gunnar Hofmann ta del av URK-ledamöterna Olle Hansson och Lennart Hanssons försök att förklara SMFF:s situation organisatoriskt sett. Resultatet ses på föregående sida. Gamarna Bengt Blomberg, Rune Olsson och Bertil Westin ses därefter lyssna på debatten, Sigrid Ericsson, Linda Aunér, Ingegerd Kalén (som jobbar i förbundsexpeditionen) och Mona Stark utgjorde en populär fägring vid stämman.

Högra kanten visar valberedningen klar att lägga fram sitt förslag. Fr v ses Kjell Rosenlund, Ragnar Åhman och Stig Lilja. På undre bilden ses vår utmärkte förbundsexpeditör Ragnar Åhman diskutera med välekiperade Kjell-Åke Elofsson från Tibro FK.

På sidan 8 avtackas Sune Persson för sina sex år som ordförande av vice ordföranden Gunnar Kalén. Nederst ses Tore göra sista klubbslaget med Lennarth Larsson bredvid sig.



Starflyers radioflygmotioner om ljuddämpare, expert/novis-klasser, uteslutande av touch-and-go av RC V, fler frekvenser och segelmodeller hänsköts till grenkonferens.

Efter en motion från Silverhökarna beslöts att elever vid Salbohedskolan gratis erhåller personliga tävlingslicenser när tävlingsdeltagande är aktuellt i licensbelagda klasser. Vidare gavs förbundsrådet i uppdrag att utse en kontakttman för ändamålet samt att utreda lämpliga former för avgifter och tidningsdistribution.

Avgifterna för klubbregistrering (25 kr/år), klubbmedlemmar (8 kr/år), direktanslutna medlemmar (10 kr/år) och tävlingslicenser (10 kr/år) beslöts gälla oförändrade. Inkomst- och utgiftstat omslutande 40,500:- kr antogs.

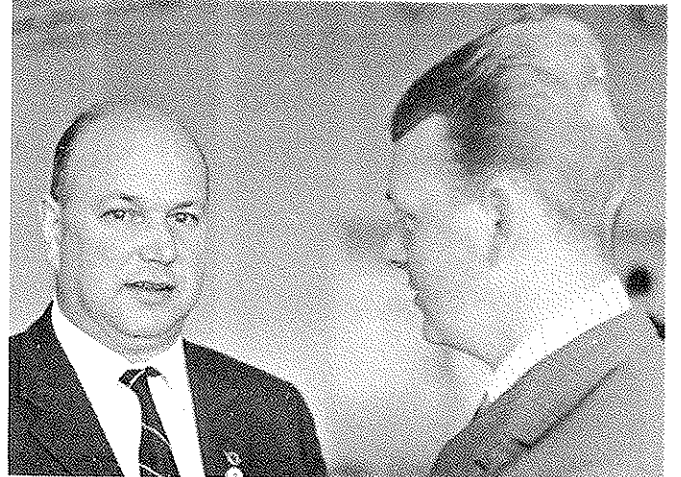
Så var det dags för val. Sune Persson, som varit ordförande sedan Riksstämman i september 1961, d v s mer än hälften av SMFF:s existens-tid, hade trots intensiva övertalningskampanjer i olika delar av landet, av sagt sig återval.

Valberedningen, som bestod av Ragnar Åhman, Kjell Rosenlund och Stig Lilja gjorde följaktligen en utmärkt insats när de lyckades arbeta ihop ett förslag till funktionslista enligt de nya stadgarna inkluderande en ny ordförande. Sedermera återvaldes därför valberedningen.

Stämman valde enhälligt Tore Loodin, Vällingby till ordförande. I egenskap av jurist kommer han säkert att effektivt kunna bidra till förbundets bästa med tanke på den period av förhandlingar med olika myndigheter om statsanslag som SMFF nu står inför.

Till vice ordförande valdes Gunnar Kalén, Norrköping och till kassör Karl-Anders Ericsson, Härnösand. Båda har ingått i styrelsen sedan förbundet bildades 1957.

Till sekreterare valdes Lemarth Larsson, Solna, som vi därmed har glädjen se återkomma till styrelsen. Till ordinarie ledamot utsågs även Carl-Göran Sundstedt, Uppsala, som bl a kommer att ägna sig åt ungdomsarbetet, kursproblemen och rekryteringsfrågorna. Till styrelsesuppleanter valdes Olle Hansson, Göteborg och Nils-Erik Roslund, Bromma. Den senare väntas omhänderta PR-frågorna.



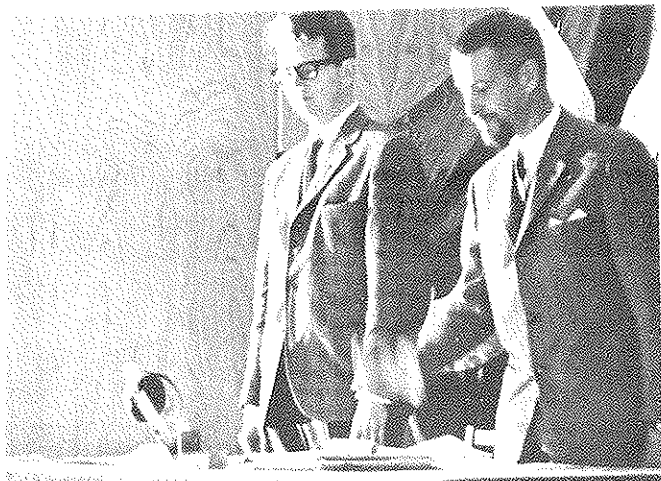
Till extra ledamöter i förbundsrådet valdes friflygaren Lennart Hansson, Malmö, linflygaren Erik Björnvall, Norrköping och radioflygaren Acek Johansson, Falun. Acek är ett intressant namn då han är helt ointresserad av tävlingsverksamhet.

Till revisorer återvaldes Björn Wängström och nyvaldes Kurt Erik Schön, båda från Linköping. Eftersom Kurts hustru är revisorassistent kan vi vänta oss minst lika effektiv revision i fortsättningen som hittills. Bertil Westin, Västerås och Bo Modeér, Hägersten, omvaldes till revisorsuppleanter.



Så var årets Riksstämman slut. Innan klubban sista gången slogs i bordet, gjorde den nyvalde ordföranden Tore Loodin en programförklaring. De avgående styrelseledamöterna Carl-Erik Aumér, ordförande 1961 därefter protokollsekreterare, Lars Andersson, förbundsexpeditör till 1965 och fram till stämman korrespondenssekreterare samt Sune Persson avtackades av Gunnar Kalén.

Därefter föll sista klubbslaget, arbetet går vidare.



SMFF-KLUBBA TILL SUNE PERSSON

Liksom i sedvanlig ordning träffades den avgående styrelsen en timme före stämmans öppnande. Ledamöterna fick information om hur förberedelser gått och vilka inbjudna gäster som tackat jakande. Handläggningen av gemensamma frågor i stämmoförhandlingarna ventilerades.

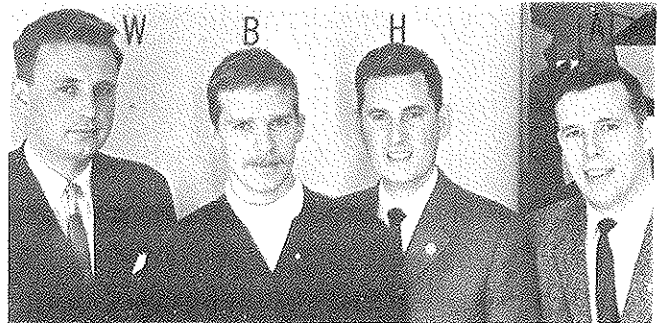
Mötet avslutades med att Gunnar Kalén som styrelsens ålderman i verksamhetsår räknat (10 år liksom Karl-Anders Ericsson) framförde styrelsens tack till Sune Persson för intimt, effektivt och förtroendefullt samarbete. Tacket symboliseras med elegant ordförandeklubba som överlämnades till Sune, i vilken hans ordförandetid ingraverats.

RADIOFLYGET FÖRST MED GRENKONFERENS

Omedelbart sedan årets riksstämman fastställt de nya stadgarna utlyste radioflygarna den första extra grenkonferensen. Den hölls i en av stämmans förhandlingspauser.



Grenkonferensen valde radioflygets interimsstyrelse fram till den första ordinarie grenkonferens. Gunnar Hofmann fick förnyat förtroende som grenchef. Vidare utsågs Tommy Bemvik till vice grenchef vilket också gör honom till Gunnars personliga suppleant i förbundsrådet. Slutligen valdes Björn Wängström till grenstyrelsens tredje ledamot och Bertil Attervik till suppleant.



Förutom valen beslöts att ytterligare en extra grenkonferens ska anordnas i samband med vartävlingen för RC V, som LEN arrangerar. Där ska tid och plats för radioflygets första ordinarie grenkonferens fastställas.

Mötet avslutades med en debatt om de RC-motioner som stämman senare skulle behandla varvid rekommendationer till stämman utformades.

HÖRSELKYDD TILL JEPPE

Antibullerpriset utdelades vid Riksstämman för andra året.

Juryen har bestått av Lennarth Larsson som fristående motorexperter, Carl-Erik Aumér representerande förbundsstyrelsen och Göran Hedren från LEN som uppsatt vandringspriset. Utdelningsreglerna återfinns i MFN 4/65. För att höja spänningen maskade Carl-Erik men fick slutligen fram att Jesper von Segebaden får hysa hörselkydden under det kommande året. Både han och den förste innehavaren Ove Andersson har med användning av ljudämpare vunnit både SM och NL samt erhållit de bästa placerings-siffror i multi resp stunt som någon svensk någonsin presenterat vid VM.

SMFF:s VERKSAMHETSBERÄTTELSE

I sedvanlig ordning utsändes förbundets verksamhetsberättelse för tiden juli 1966 till juni 1967 strax före riksstämman.

Utvecklingen på det ekonomiska området vittnar om sparsamhet och effektiva insatser för medelanskaffning. Föregående års underskott på 21.805 kronor har minskats till 2.792 kronor. Därvid ingår bl a en gåva från KSAK på 10.000 kronor. Insamlingskampanjen som bl a redovisades i MN 1/67 och 3/67 gav 1.016 kr. Värdet av inventarier och varulager uppskattas till 18.675 kronor netto men har bokförts till 1 kr.

Dock återstår ännu mycket i övrigt att önska för att SMFF progressivt ska utvecklas i önskvärd riktning. Därtill erfordras betydligt större ekonomiska insatser. Utan stöd från samhällets sida kommer SMFF att stagnera i sin utvecklingstakt varje medlemsökning inom SMFF, medför ekonomisk belastning.

Förbundets tävlingsutbyte med andra länder kan icke heller utan ökade ekonomiska resurser bedrivas enligt de demokratiska grundprinciperna.

Den uppmärksamhet som SMFF, enskilt eller i samorganisation med FSF glädjande rönt under de senaste åren från såväl SÖ som RF, har av styrelsen uppfattats som förståelse och vilja, att ge SMFF sådant ekonomiskt stöd, att SMFF skall kunna uppfylla de ändamål och verksamhetsinriktningar vi fodrat och beslutat att genomföra.

I friflyg har verksamhetsårets nationella tävlingsverksamhet omfattat 13 sanktionerade tävlingar som avhållits. Tyvärr blev två av årets tävlingar inställda. Den geografiska fördelningen på tävlingsplatserna har varit bättre under det gångna verksamhetsåret, än de föregående. Riksstäm-mobeslutet 1966, om användandet av kikare vid tidtagningen har varit till stor nytta under årets tävlingar och erfarenheterna är mycket goda.

I linflyg uppges det gångna året ha varit ett sabbats- eller ett utvecklingsår för många av utövarna inom grenen. Modellerna har byggts efter mer kontinentala begrepp vilket ställt högre krav på land- och startbanans beskaffenhet. Vissa regeländringar har också hört till problemen att

komma överens med.

I radioflyg har det gångna verksamhetsåret inneburit att flera tävlingar (7 stycken) än tidigare blivit anordnade och att klubbarna varit villigare än förut att ansöka om tävlingar.

Intresset för radiostyrda segelmodeller är i stigande och vår välsignelse ges alla som önskar arrangera tävlingar för de nu befintliga klasserna RC II och IV.

Rekordklasserna för radiostyrda modeller är 10 stycken, tid, distans i rak resp sluten bana samt höjd och hastighet för motor- resp segelmodeller. Ingen förändring har inträffat under året. Det redan tidigare av Lennart Olsson satta höjdrekorde 1530 m, är det enda som är noterat.

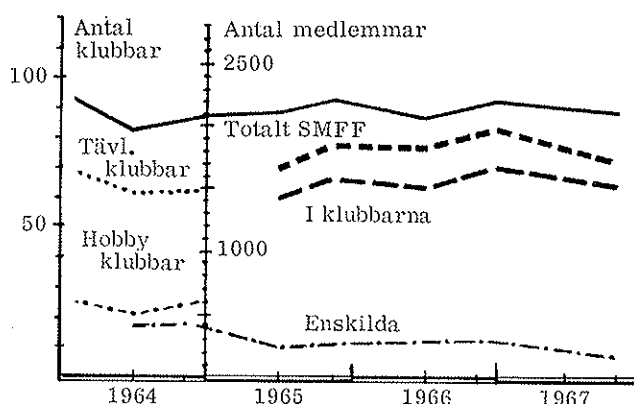
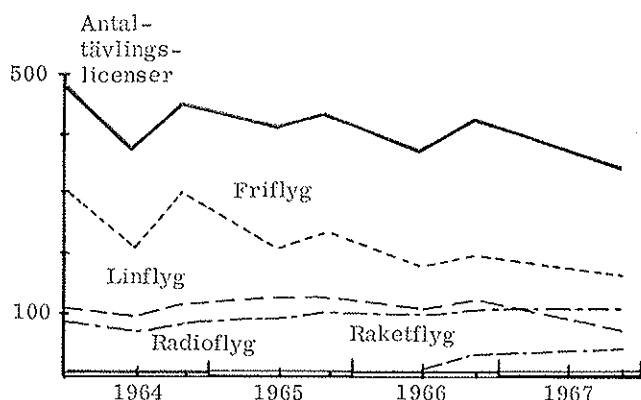
Det mest glädjande för raketgrenen som har hänt under året är att en stabilisering av raketverksamheten har skett genom att en hel del erfarna modellflygare aktivt har börjat att ägna sig åt raketflyg. Standarden på tävlingsresultaten har ökat väsentligt jämfört med tidigare år och det har börjat utvecklas en liten men ganska avancerad elit. Berättelsens grenavsnitt redogör för de viktigare tävlingsresultaten, vilka ju också refererats i MN tidigare.

SMFF har under året fått vidkännas en viss minskning av antalet medlemmar och licensinnehavare. Detta kan kanske till viss del bero på att ett uppehåll i förbundsexpeditionens service uppstod i samband med flytningen.

Även om det gångna året visar gott ekonomiskt resultat, är förbundets ekonomiska resurser fortfarande så ringa att avsevärd ökning av den centrala verksamheten inte varit möjlig. Speciella åtgärder planeras för att täcka uppkomsten förlust och skapa förutsättningar för kommande år.

Ett gott samarbete har rått mellan förbundsstyrelsen, klubbarna och klubbfunktionärerna vilket förbundsstyrelsen vill tacka för, liksom för det goda arbete som många kamrater nedlagt i de lokala klubbarna.

Det är styrelsens förhoppning att modellflyget under kommande år ska kunna föras framåt och styrelsen ber till sist att få tacka för det förtroende som visats under den gångna verksamhetsperioden.



VERKSAMHETSSTATISTIK

Figurerna härintill åskådliggör statistikuppgifterna i verksamhetsberättelsen. I jämförelse med fjolårsiffrorna har antalet klubbar nu minskat med två, klubbmedlemmarna är 97 färre och de direktanslutna medlemmarna 110 färre. 10 friflyglicenser mindre har lösts liksom 43 i linflyg och 26 i radioflyg. I raketflyg har licensantalet ökat med nio. 17 av fjolårets klubbar har ej förnyat sin registrering men 15 nya har tillkommit. Av klubbarna har

Uppsala FK minskat mest (-53) och Solna MSK ökat mest (+32) i antal medlemmar räknat. Stockholms Radioflygklubb har ökat sitt medlemsantal med 90 procent.

Aeroklubben i Göteborg är landets största klubb (127 medlemmar) och har ökat med 12 medlemmar. Därefter kommer Solna MSK (122), Linköpingseskadern (81), Gamen (58) och AKM (54).

I genomsnitt har 22 procent av klubbmedlemmarna tävlingslicens, av linflygarna dock endast 10 procent.

JUBILEUM

10 år kunde SMFF ju inte tillåtas bli utan att en jubileumssupé arrangerades. Så skedde följaktligen i Kumla. Sune Persson hälsningstalade och hade bl a telegram från landshövding Valter Ahman och KSAK/FSF-ordförande Harry Hjalmarsson att stödja sig på. De hade avsett delta i festligheterna men fått förhinder. Kommunrådet Holger Hultman anknöt till den historiska tråden genom att berätta om Kumlas ursprung, om den 16-åring som 1839 vandrade till torget i Örebro och sålde fem par skor, utan att måtttagning var nödvändig. Även om första skofabriken anlades i Vänersborg så sa man kring sekelskiftet om Kumla att alla var skomakare utom länsman och prästen - de halv-sulade. 1900 blev Kumla municip, på 30-talet grävde man sig en badsjö samt blev 1942 stad med 6000 innevånare som nu ökat till 10,300.

Modellflygets historia kunde läsas i den jubileumsskrift som Calle Aunér och Sven-Olof Lindén utarbetat och som tilldelades samtliga gäster.

Lennart Tysklind, SMFF-ordförande 1958, som gästade stämman tillsammans med hustrun Gunhild, ansåg att förbundsverksamheten antagit imponerande proportioner, något som nästa talare, ordföranden i KSAK:s Modellflygkommitté och FSF:s Modellflygsektion, Sune Stark, betecknade som en röst ur det förgångna - men märkbart ung och spänstig. Sune - som enligt Sune Persson betyder fredsstiftare, tittade tillbaka och fann - inte oväntat - 1800-tallets gummimotorvridare sympatiska men noterade att det dåvarande intresset för människans flykt numera i våra kretsar begränsar sig till modellens. Sune Stark ansåg att modellflyget stimulerar till noggrannhet, laganda, flygtekniskt vetande, händighet och friluftsliv. Variationsmöjligheterna är stora. Lekfullheten får sitt lystmäte i combat, radioflygarna är bekväma teletekniker, friflygarna klättrar liksom apor i träd och linflygarna talar engelska och motorerar, konstaterade Sune. Han slutade med att gratulera jubilarerna, men ansåg - eftersom han själv modellflugit i 33 år - inte åldern imponerande. SMFF har dock trampat ur barnskorna och befinner sig måhända i puberteten.

Fritidsnämndens sekreterare i Kumla, Jussi Lassarev, fann Sune Starks talekonst och bildspråk alltför briljant för att locka till konkurrens. I stället valde han respekt och generositet som ledmotiv, förklarade att modellflyget i allmänhet och Nimbus i synnerhet hade stadens fulla för-

10
år



Övre bilderna visar dels segrarna i räckviddsflygning med pappersvalor, hustrun till förbundets kassör Sigröd Ericson och hemmasonen Per Olov Larsson, dels Sune Perssons hustru Anna-Lisa superande tillsammans med avgående protokollsekreteraren och f d förbundsordföranden Carl-Erik Aunér. Tredje bilden visar fr v Sunarna Persson, och ordföranden i KSAK:s modellflygkommitté i FSF modellflygsektionens styrelse m m Stark, Tore Loodin samt Carl-Göran Sundstedt.

troende för sin verksamhet. Därför hade man beslutat tilldela Olle Blomberg ett ungdomsledarstipendium på 300:- kronor. Som synbarligt bevis på detta hade Olle erhållit ett diplom påskrivet av BD-basen Jan Nordlander. Supé-gästerna gratulerade Olle och tackade Kumla stad med en applåd.

När tal och dessert var genomarbetade övergick gästerna till svalflygning med räckvidd som konkurrensfakta. Heatsegrare blev Sigrid Ericsson, Kent Pettersson, Per-Olov Larsson, Robin Lamask, Jussi Lassarev (efter fly off med Bertil Westin), Tore Loodin, Ulf Larsson, Anders Eng och Ove Andersson. Åke Qvarnströms svala flög snyggast, Calle Aunérs sämst och Karl-Anders Ericssons långsamast. Dagens minsta svala hade Seved Lövgren. I finalen vann Kumla genom Per Olov före Ulf och Jussi. Sigrids insats var fullt jämförbar med segrarens, så hon fick gentlemannamässigt första pris.

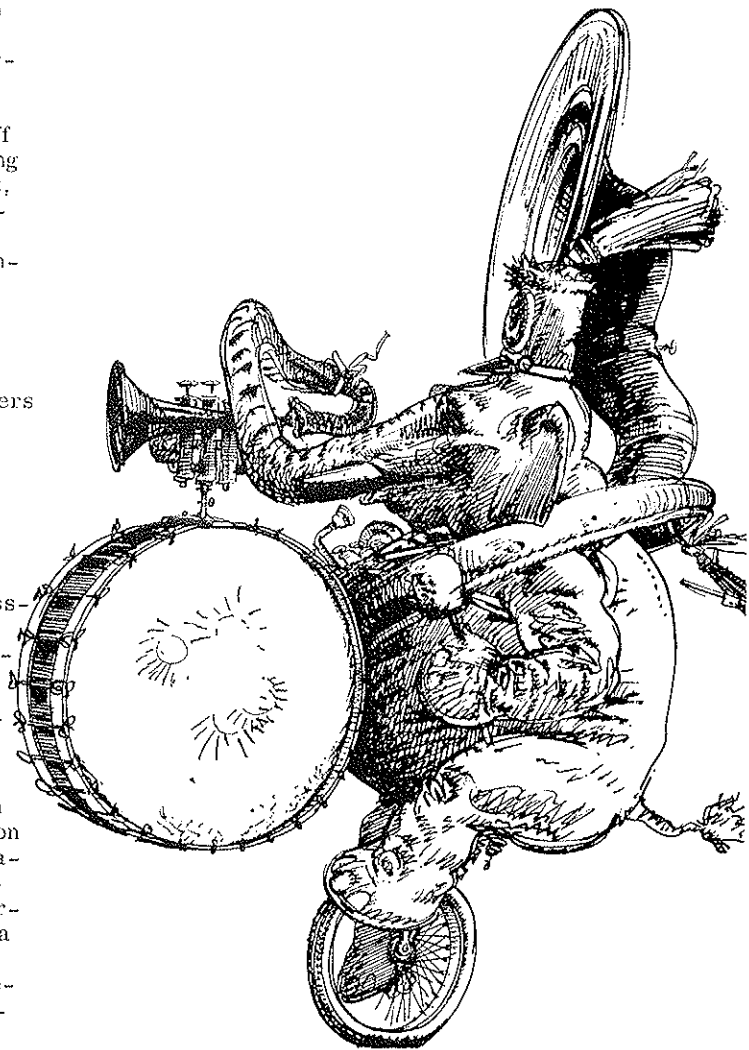
Film visades om Spiggen och Solnas jubileumstävling. Lotterier anordnades men Lennart Tysklind tog en oproportionerligt stor andel av priserna. Slug kille. Karl-Anders sjöng själ smekande.

Priserna till MN:s konstruktionstävling, eleganta portföljer och väskor, utdelades. Lennarth Larsson segrade, som bekant, men även Ragnar Åhman, Hans Lindholm och Gummar Holm räckte priserna till.

En orkester fanns hela kvällen på plats. Showinslagen var många och även gästerna aktiviserades. Olle hade dessutom tagit med sig tre sångarbröder till supén och denna kvartett gjorde flera förnämliga framträdanden under kvällens lopp.

På söndagen besökte de stämmogästande damerna Wadköping.

När förhandlingarna var slut övergick de flesta till flyguppvisningar. Benvik satte Tells P51 i ett träd så att den måste plockas ned av brandkåren. Willy och Ove Andersson gjorde imponerande stumflygningar och Ulf Larsson pilotade en pulsmotormodell under sedvanligt oväsen. Skultunagrabbarna sköt upp raketer till höjder som krävde rökmarkering för upptäckt. Lars Olsson flög multi och gjorde bl a en förnämlig prestation genom att landa på en idrottsplan omgärdad av läktare, stolpar och träd. Speaker var rutinerade Bo Modeér, van även med umbäranden i sådana sammanhang.



Vi presenterar

... vår nye ordförande, Tore Loodin. Han började sin bana vid 0 års ålder 1925, i Karlstad, och har alltså sedan dess hunnit bli 42 år gammal.

Från början var det inte meningen att han skulle bli modellflygare. I späd ålder ville han helst bli lokförare. I mitten av trettioalet lade han loket på hyllan och blev medlem i nystartade Allers Flygklubb. Icke utan framgång försökte han flyga klubbens ankmodell - framlänges. Då för tiden tämligen fet döptes han av flygarvänner till Balbo. Nästa stordåd åstadkom han med hjälp av en Sterling-byggsats: Sveriges skevaste flygkropp till en "Mister Mulligan". Ett lätt men varaktigt missförstånd mellan honom och hans mattelärare hindrade honom från att ägna flygvapnet sina tjänster. Juridik, familjeplanering och faderskap i skön förening förbjöd i många år modellplansutsvävningar. För fyra år sedan gav han sig i radioflygningens våld i akt och mening att uppfostra fru Marianne, sonen Björn och dottern Annika till sanna modellflygare. Därefter anlade han skägg. Eftersom kaka söker maka, startade han i frisk motvind för tre år sedan Stockholms Radioflygklubb och har ständig glädje av denna livskraftiga telning. Som första tävlingsframgång blev han trea i störningsplågade VT-RC III i Linköping år 1964.

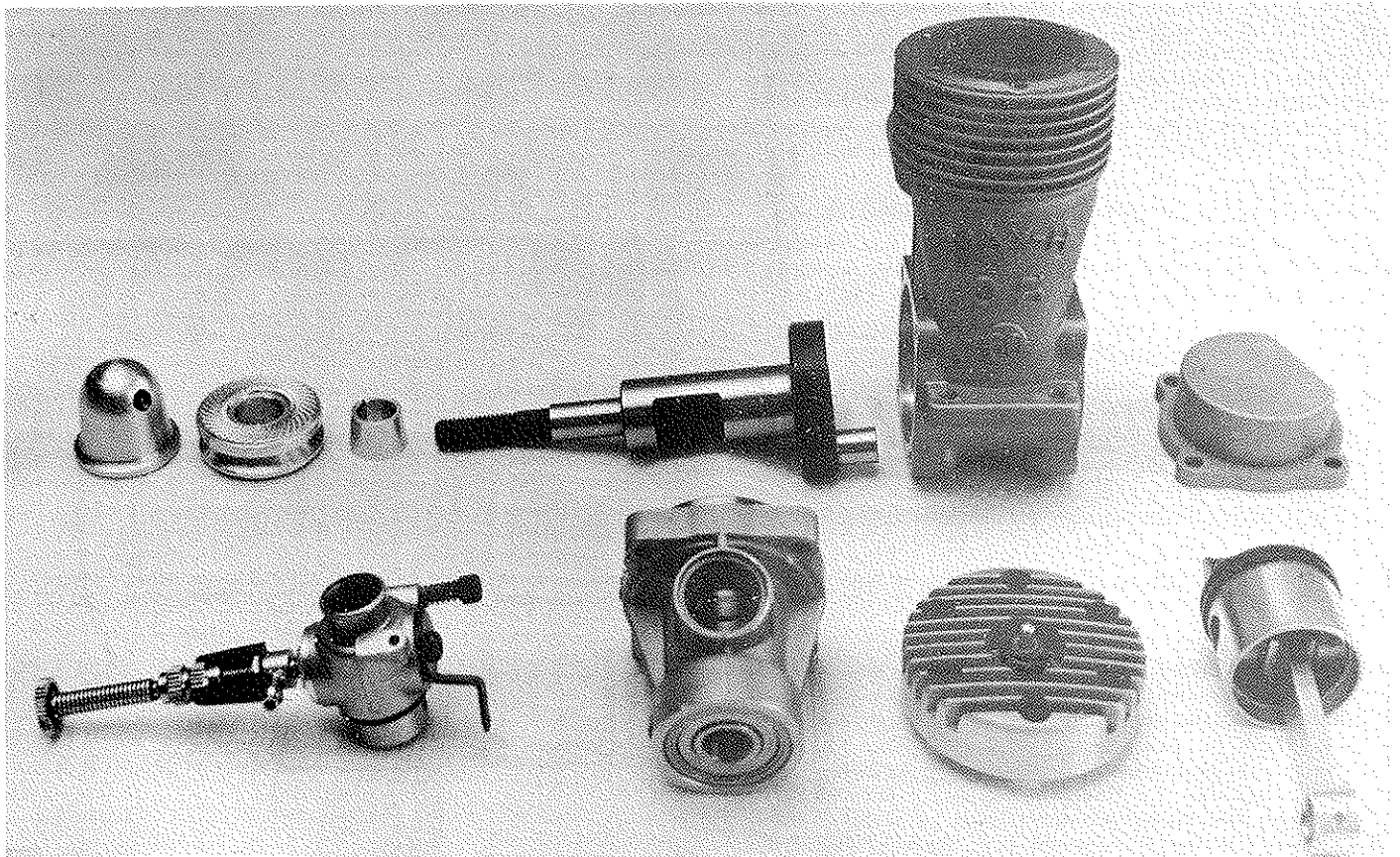
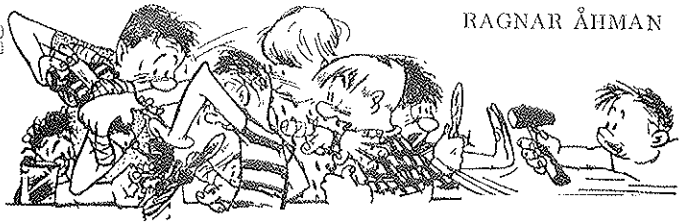
Si han var en av de tre lyckliga superheterodynägare, som deltog. Häromsistens hade han nästan - men inte riktigt - laddat för att klå Jesper von Segebaden, i ett av Starfighters anordnat Good-Year race. Allvarligt talat är han bättre på att anordna tävlingar än att delta i dem. Som uppvisningsflygare demonstrerar han anslående tyngdlagens allmängiltighet. På lediga stunder är han byrådirektör i Kungl Fortifikationsförvaltningen. Ännu ledigare stunder tillbringar han i Småland vid natursköna sjön Bolmen, där han skaffat sommarhus i Summaryd, Smålandsbygdens ryktbara radiosjöflygscentrum. Han är befälhavare på dess hangarfartyg, segeljollen A-28 "Windy". Militär merit: f d vicekorpral m m vid KA 1. Är icke KNO.

Meddelande

1968 års blanketter för klubbarnas registreringsansökan, klubbmedlemsförteckning och tävlingslicensansökan utsändes av förbundsexpeditionen den 1 december. Blanketterna är förbättrade sedan tidigare år. Ragnar Åhman har exempelvis försett blanketten för licensansökan med kolumner, för Televerkets tillståndsbevis, varigenom kontrollen på denna punkt underlättas (Se MN 4/67 sid 23).

Blanketterna ska återsändas ifyllda till förbundsexpeditionen senast den 15 januari. Om medlemskap ej förnyas i tid dras MN in och försäkringskyddet bortfaller.

OS Max H60F RC



I detta nr av Modell-Nytt testas OS nya 10 km-motor OS Max H 60F RC. Denna motor är en överraskning såväl till det yttre som vad avser dess prestanda och egenskaper. OS Max H 60F RC är en öglespolad glödstiftsmotor med frontförgasare.

Vevhuset är pressgjutet i aluminium. Finishen utvändigt är ovanligt bra och de maskinbearbetade ytorna såväl ut- som invändigt är av högsta kvalitet.

I motsats till tidigare modeller har denna motor lös front, som fasthålls av 4 st 3,5 mm Phillips-skruv.

Vevhusfronten har 2 kullager, ett främre 8x22 mm och ett bakre 15x32 mm. Det främre kullagret (enkel Z-lager) har en skyddsring mot smuts.

Ytterringsen på det bakre kullagret tjänstgör som frontboxens styrning i vevhuset.

Cylinderfodret är krympt in i vevhuset.

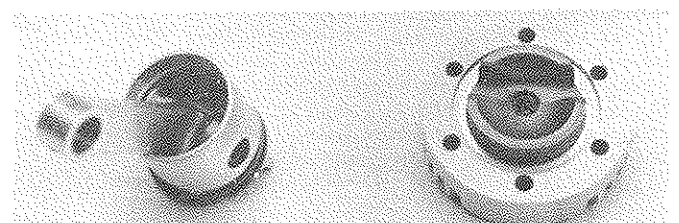
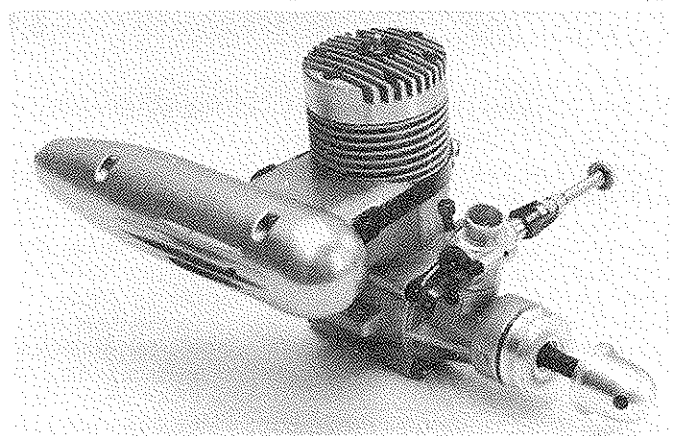
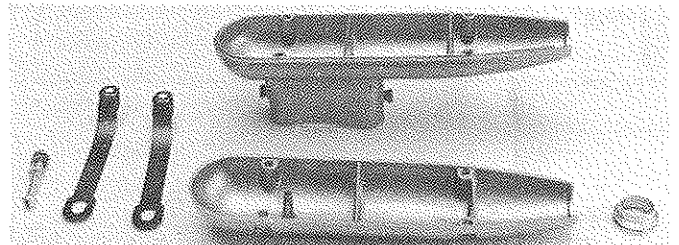
Bakstycket har en urfräsning för överströmningskanalen och fästes i vevhuset med 4 st 3,5 mm Phillips-skruv. Packning finns mellan bakstycke och vevhus.

Vevaxeln har en yttre diameter av 15 mm, lagerytan är 35 mm lång. Framför denna är vevaxeln klenare, yttre diameter 8 mm och 15 mm lång. Propellerfästet, diameter 6,3 mm, har en längd av 24 mm.

Motvikten är kraftig och vevtappen 8 mm lång med 7,3 mm diameter. Tappen är borrarad, diameter 4,0 mm.

Insugningshålet är 9x14 mm och vevaxeln är borrarad, diameter 11 mm.

Cylinderfodret har 24,0 mm inre diameter och är 45 mm långt. För att ge fodret korrekt läge vid inpressningen i vevhuset har fodret försetts med en fläns i överkant.



Avgasporten och överströmningskanalen har vardera 4 st hål 3,4x5,4 mm. Avståndet mellan hålen är 1 mm utom mittavståndet på avgasporten, som är 6 mm. Framför denna stolpe finns fästhållet för avgasbegränsaren.

Lättmetallkolven har 2 st 1 mm breda kolvringar och toppen är försedd med svängd kam.

Kolvbultens lagringar är väl dimensionerade och försedda med 2 oljehål.

Kolvbulten är flytande med 6,7 mm diameter. I ändarna finns låsringar.

Vevstaken av dural har lagerbrons i båda ändar samt 2 smörjhål.

Cylindertoppen är pressgjuten i aluminium med ingjuten mässingsbussning för glödstiftet. Toppen har hemisfärisk utformning med urtag för kolvtoppen. Glödstiftet är osymmetriskt placerat på toppen mittöver kammerna. Toppen är festsatt med 6 st 3,5 mm Phillips-skruv.

Förgasarhuset är pressgjutet i aluminium. På dess högra sida är förgasarröret fäst och röret går genom trottelein in i förgasarhusets mitt. Trottelein är fäst på husets vänstra sida av en 1,7 mm fjäderbelastad skruv. Denna skruv tjänstgör som justerskruv för tomgången. Genomgående hålet i trottelein har 6,7 mm diameter vid fullvarv. Vid tomgång, när trottelein är nästan helt stängd, används ett tomgångslufthål på förgasarhusets framsida. Detta hål är justerbart med en 1,7 mm fjäderbelastad skruv.

Under vår inkörning, som varade en timme, stannade motorn helt oförklarligt två gånger. Motorn är lättstartad och ljuddämparen ganska effektiv. Inställningen av tomgången var enkel och redan efter en halv timmes körning trottade motorn bra.

Efter en timmes körning testades snabbheten. Med 12x6" Tornado visade varvtalsmätaren 11.200 varv/min på fullgas och vid tomgång 2.400 varv/min. Därefter byttes till en Rev Up 1x8" som sänkte varvet till 10.800 resp 2600.

Tomgångsvarvet hölls i ca 3 min varefter trottelein öppnades fullt och motorn svarade ögonblickligen.

Efter denna körning plockades motorn ner. Cylinder, kolv och vevaxel utan anmärkning däremot hade vevstakens nedre bussning vridits ca 15°. Här kom förklaringen till stoppen. Bussningen hade skurit men varför. Vid en första inspektion av motorn före inkörningen fanns spel i denna bussning. En närmare undersökning visade att främre kullagret var insvarvat 0,9 mm för djupt. Hela vevaxeln försköts 0,9 mm inåt varvid en brytning uppstått i vevstakens bussning.

För att utvärdera om detta var en vanlig förekomst plockades ett antal motorer ner och det visade sig att vår testmotor var den enda med detta fel.

Vevhusfronten uppvärmdes och främre kullagret trycktes till rätt läge. Oljehålet borrades upp i vevstaken och motorn plockades ihop för ny test.

Samma jämna gång som tidigare och ingen förändring i varvtal.

Bränslekonsumtionen var 100 kcm på 5 min 40 sek.

Sammanfattning av denna test visar en lättstartad motor med relativt bra varv- och låg, säker tomgång. Inga synbara slitage efter 1 1/2 timmes körning. Samtliga prov med 75/25 bränsle.

DATA	volym	9.95 kcm
	cyl diam	24.0 mm
	slaglängd	21.0 mm
	vikt	410 gr

Pris ca 250:- kr exkl ljuddämpare.

Testmotorn har ställts till MN:s förfogande av Borgs Hobby, Linköping.

Stockholms

RADIOFLYGKLUBBS HÖSTTÄVLING

Den 28-29/10 anordnade Stockholms Radioflygklubb sin hösttävling som inledning till klubbens vinterverksamhet. Radioflygarna i Stockholmsområdet hade inbjudits att delta i denna "avstressade övningstävling". Meningen var naturligtvis att locka fram nya förmågor till tävlings-sammanhang. Det höstruskiga vädret bjöd på årstidens alla specialiteter: regn, dimma, halv storm och som dessert på söndagseftermiddagen en kyligt leende höstsol. Trots vädret blev tävlingen givande. Sålunda kunde man se elegant flygande Göran Ridderström kämpande om en tätplacering i multiklassen med sin Crusader. Göran kommer säkert att bli en man att räkna med efter ytterligare finslipning av tekniken. Två hjältomodiga gossar, som aldrig tävlat förr, vågade ställa upp i det miserabla flygvädret: Ulf Egelberg och Sven Hydén. Svens prestation får sin speciella relief av det förhållandet, att han gjorde sin första soloflygning för knappt en månad sedan. Heder åt sådana män.

På söndagseftermiddagen, då vädret turligt nog bättrat sig, tävlades det i "galopp"-klassen med ett program, som konstruerats med tanke på enkanals pulssystem. Det var i huvudsak det vanliga enkanalsprogrammet med den förändringen, att störtspiralen utbytts mot tre Loopingar. Greger "Mac" Mårtensson loopade bäst och vann.

ToLo

Resultat för multi i poäng:

1) Jesper von Segebaden, Starflyers, 6.887, 2) Tommy Bennwik, SRFK-Starfighters, 6.447, 3) Göran Ridderström, SRFK-Starfighters, 5.645, 4) Roland Ortschaft, Starfighters, 3.070, 5) Ulf Egelberg, SRFK-Starfighters, 1.987, 6) Sven Hydén, SRFK, 1.329.

Resultat för enkanals puls

1) Greger Mårtensson, SRFK, 2) Tore Loodin, SRFK, 3) Jan Björklund, SRFK

NLI MULTI

Resultat i poäng

1) Jesper von Segebaden, Sverige, 9428, 2) Bo Oldenburg, Sverige, 9285, 3) Leif Thelin, Sverige, 9065, 4) Sandy Pimenoff, Finland, 2915, 5) Juhani Sederholm, Finland, 1471.

Rapport från FAI

CIAM-mötet i oktober i Budapest gav följande regeländringar.

Radioflyg: Varje tävlande är berättigad till ett försök per officiell flygning

Friflyg: Om modellen försvinner bakom något hinder eller i moln tillåts tidtagarna vänta i högst 10 sek. Om modellen inte åter ses avbryts tidtagningen och de 10 sek avdras från flygtiden.

Antalet flygningar höjs från 5 till 7.

Deltagaren ska dra upp sin modell eller vrida upp gummi-motorn eller starta motorn och kasta sin modell inom 4 min.

Vid VM ska startplatsen vara minst 250 m i vindens riktning.

Förutom regeländringar framkom följande:

Ett internationellt domarcertifikat ska inrättas för radioflyg och stunt. Första kursen för RC-domare blir i Hirzenheim, Västtyskland 13-15/4.

Ny utgåva av FAI Sporting Code, Section 4 utkommer vid årsskiftet.

Hela styrelsen återvaldes bestående av Rudi Beck, Ungern (ordf), Sandy Pimenoff, Finland (v ordf), Cerny, Tjeckoslovakien och Roussel, Belgien.

Till ordförande i underkommittéerna valdes för friflyg Pimenoff, linflyg Ziegler, Schweiz, radioflyg Hill, USA, skalaflyg Weber, USA och raketflyg Stine, USA.

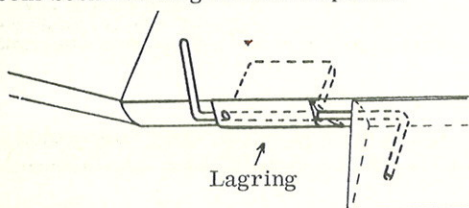
Nästa möte hålls i Frankfurt 11-12/4.

Vi skall den här gången intressera oss för det stora sortiment av gångjärn, stötstångsändar, roderhorn m m som nu har blivit tillgängligt i våra hobbyaffärer. De är huvudsakligen avsedda för radiokontrollmodeller men vi undrar om de inte med fördel skulle kunna användas även för linkontrollmodeller. Även där är man ju intresserad av snygga installationer med minsta möjliga glapp i rodersystemet.

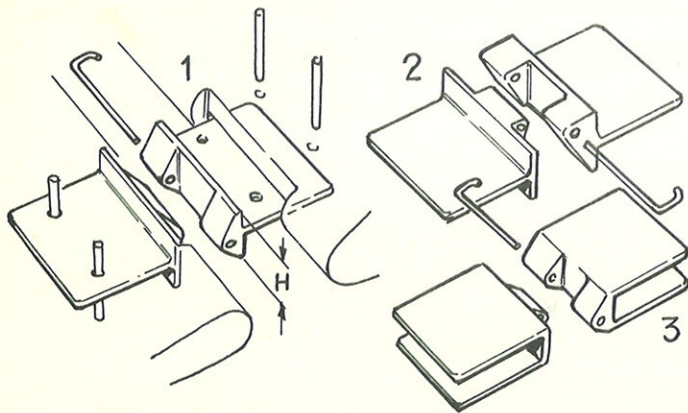
Med hjälp av skisserna tror vi utseende och användning skall framgå tydligt nog.

Rand Take Off Products är en amerikansk firma, mest känd för sina Galloping Ghost-servon (Enkanals pulsad radio), som också har en omfattande tillverkning av smådetaljer av ovannämnda typ.

Nedan ses en lagring för höjd- och skevroderhorn och varför inte flaps på en stuntmodell. Lagringen infälls i bakbalken på vinge eller stabilisator och ger en enkel, snygg och friktionsfri installation, fri från den för radioflygare så förhatliga metall mot metallkontakten. Denna detalj kan med fördel kombineras med Rocket Citys Aileron Links som beskrivs längre fram i spalten.

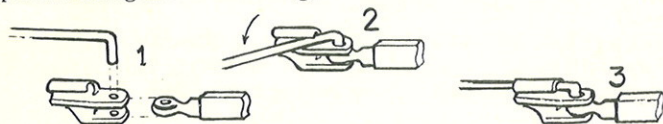


Bland Rand-detaljerna finns även fyra typer av gångjärn, i plast med stålaxlar, som gör anspråk på att fylla alla de behov en modellflygare kan ha.



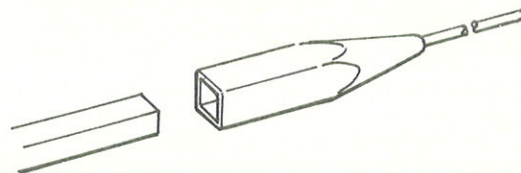
Nr 1 ovan visar ett gångjärn med vridningsaxeln neutralt eller symmetriskt placerad. Denna typ finns i två storlekar, en med måttet $H=4$ mm för roder med tjocklek 5 mm, den andra med $H=6$ mm för roder med samma tjocklek eller mera. Nr 2 är avsett för skevroder där man vill ha en skalaliknande upphängning av rodret med gångjärnslinjen vid dess överkant. H är här 6 mm. Nr 3 slutligen är avsett för mindre modeller med roder och stabiliseringsytor av 3 mm material. Det har dubbla flänsar.

Nedan visas en smått genialisk snabbkoppling (swing-in keeper) för stötstångar som har den fördelen att den kan monteras (utan verktyg) även efter att man har böjt änden på stötstången till rätt längd.



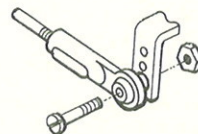
Rocket City R/C Specialties, också det en amerikansk firma, har på sitt program en hel del detaljer värda en liten beskrivning.

Deras "INSTANT" stötstångsände eliminerar det gamla sättet att linda och limma fast pianotråd på stötstångar av hårdträ eller balsa. Här tar man en stötstång 6x6 mm av balsa eller hårdträ passar till den för lätt press-passning

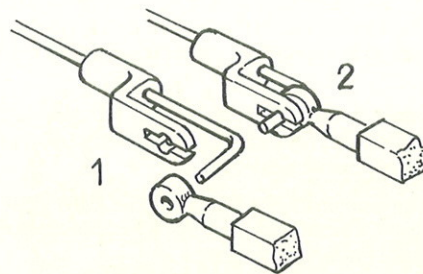


i plasthylsan, doppar änden av stötstången i aceton 5 till 15 sek, samt skjuter in den i plasthylsan. Efter torkning sitter den sedan permanent.

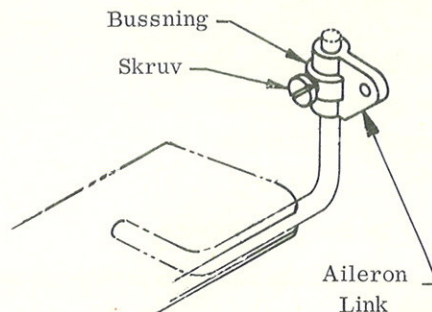
The Missing Link (Den felande länken) är en kullänk som medger en sidorörelse på 15° åt vardera sidan samt 360° i det andra planet. Den kan alltså användas vid t ex svepta roder utan att införa några spänningar i stötstångar eller servon. Den eliminerar också praktiskt taget allt glapp genom att kulan kan låsas fast med skruv vid roderhorn eller throttlearm. Monteras genom självgångning på stötstång eller cykeleker.



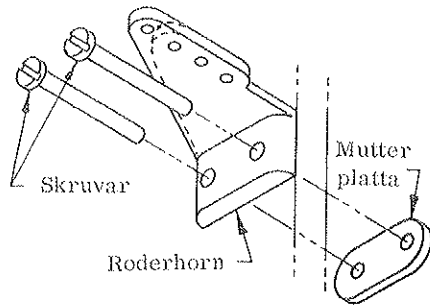
Även Rocket City har en snabbkoppling som kan användas vid både servo- och roderhornsändan på stötstången. Den skiljer sig från Rands genom att man här måste skjuta på kopplingen innan man bockar stötstångsändan.



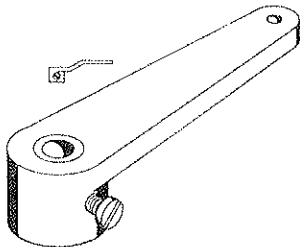
Aileron Links är avsedda att användas på skevroder för att genom hela roderrörelsen hålla sig parallella med ex. vis en kvick-clip på stötstången. Den kan naturligtvis också användas vid roder med svepta vridningsaxlar för att slip-pa spänningar.



Roderhorn med en självgående mutterplatta har Rocket City i två storlekar med resp 3 och 4 hål som alltså tillåter något olika utväxlingsförhållande mellan servo och roder.

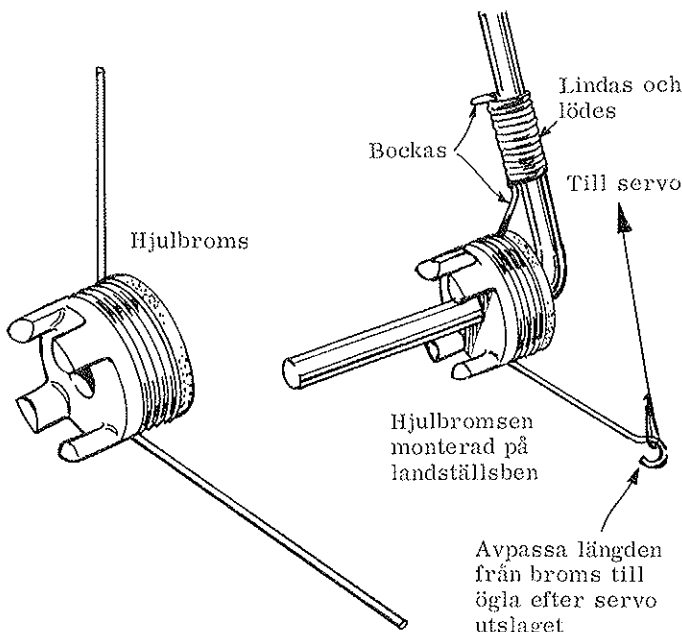


Nedanstående bild visar en arm för styrbart nosställ med extra lång hävarm för att reducera styrutslaget. Den är pressad i nylon med bronsbussning för 4 mm tjocklek på tråden i landstället.



Rocket City har också en hjulbroms av mekanisk typ passande DuBro hjul. Den består av en bromstrumma som trådes på hjulaxeln innanför hjulet. Lindad runt denna bromstrumma är en fjäder vars ena ände fästes till landställsbenet medan den andra påverkas av höjdroderservot som alltså drar till fjädern runt bromstrumman så att denna ej kan rotera och därvid också låser hjulet.

Den ger en positiv bromsverkan med ett minimum av vikt och rörliga delar och till ett pris som är väsentligt lägre än för andra bromsar.



OLIVER TIGRE Mk IV har äntligen kommit. Frågan är om den inte i stället borde heta Mk IIIB, då likheten med Mk III är genomgående. Mk IV skiljer sig från sin föregångare bl a genom att vevhuset är betydligt kraftigare, speciellt dess frontparti, vilket borde glädja combatflygarna. Cylinderfodret har gjorts tjockare för att minska risken för distortion. Vevaxelns vevskiva är helt rund vilket förvisso höjer dess hållfasthet men också ger en sämre balansering. Vevhuskompressionen har höjts, motorns inre är betydligt kompaktare än tidigare. Cylindertoppens flänsarea har ökats något. Portningssystemet är oförändrat. Enligt uppgift är motorn lättstartad och bränslesnål. I Norge har man utan svårighet flugit TR i 40 varv på 7 km bränsle med en något strypt motor. Flyghastigheten var då 140-145 km/tim. Motorn säljes som standard eller modifierad och cylinderfodret levereras härdat eller hårdkromat enligt kundens önskemål. Leveranstiden lär nu vara ca 8 veckor och försäljning sker genom J.A. Oliver (Engineering), "Four Acres", Ferndown, Dorset, England.

REDS UNDRINGAR

Henry J Nicholls sade en gång att det i hela världen finns 7000 klubbar, 240 tusen tävlingsaktiva och 4,5 miljoner sportflygande. I Sverige har vi ju 90 klubbar, mindre än tusen tävlingsaktiva och kanske mer än fem tusen sportflygande, varav ungefär en tredjedel är med i SMFF. Det låter inte så mycket, eller hur. Tänk då på hur många modeller det innebär, hur många byggtimmar det kräver. Man frågar sig givetvis hur lång tid det genomsnittligt tar att bygga ett modellplan, hur mycket fritid som åtgår att flyga modellerna.

En gallup gjord vid sista styrelsesammanträdet för Riksstämman. 14 förbundsfunctionärer var närvarande. De började modellflyga mellan 1930 (Ragnar Ålman) och 1957 (Björn Wängström). Endast två hade helt upphört med modellbygge (Sunarna Person och Stark).

Tillsammans har de under denna tid byggt ungefär 2450 modeller. Under de första tio månaderna 1967, hade de byggt 47 modeller, varav Lasse Andersson 18 stycken. Ett bygge har tagit mellan 15 (Olle Hansson) och 150 timmar (Sune Stark) att bygga. Flygningen av dem har i genomsnitt krävt mellan 12 (Karl-Anders Ericsson) och 250 timmar (Lennart Hansson). I oktober hade dessa 14 personer 94 flygdugliga modeller hemma, bl a hade Calle Sundstedt 20 stycken. Calle Aunér låg närmast genomsnittssiffrorna genom att börja modellflyga 1940 och sedan dess ha byggt 200 modeller, varav en 1967 på 100 timmar. Modellerna har normalt tagit honom 170 timmar att flyga. Han hade en flygduglig modell hemma.

En vuxen aktiv förbundsmedlem representerar alltså omkring 20 tusen timmar bygge och flygning, dvs all vaken fritid i 10 år eller i Calle Aunérs fall mer än en tredjedel av hans fritid sedan 1940.

Följaktligen är detta en nationalekonomiskt intressant fråga. SMFF betyder tydligen mer än fem tusen manårs samlade insatser. Med konventionella årslöner innebär det mer än 50 miljoner kronor.

Då undrar man ju om det är vettigt att hålla på med modellflyg.

Ett svar är kanske att får vi inte stimulans under fritiden så orkar vi inte heller samla ihop de 200 miljonerna som den ordinarie arbetstiden kan ge.

Ett annat svar är att människan handlar ju irrationellt.

Barn i nöd
— hjälp i dag!
RÄDDA BARNEN
pgnr 900 100, Sida 5

Norrköpings-Gamarna fyller år

Det var en novemberkväll 1942 som några Norrköpings-grabbar samlades på ett vindslum i S:t Olai Ungdomsgård och beslöt att bilda en modell-flygklubb. Man valde förstas en styrelse och där återfanns bl. a. Carl-Eric Aunér och Gunnar Kalén.

Flygklubben Gamen har under det gångna året firat sin 25-åriga tillvaro med diverse arrangemang. Den verkliga jubileumshögtiden anordnades fredagen den 3 november på Riks-City.

Kallelse till högtiden hade hörsammats av medlemmar och f d sådana från när och fjärran och det blev en kväll, som säkert kommer att minnas av deltagarna. Det berättades minnen och historier från gångna tider.

Vid middagen fick varje deltagare ett exemplar av den dagen till ära skrivna jubileumsskriften. Talens rad inleddes av Gunnar Kalén, som uppehöll sig vid en del av de viktigaste händelserna inom klubben under de gångna åren. Borgmästare Sven Lutteman framhöll i sitt tal klubbens stora insats för att skapa meningsfylld fritidssysselsättning för ungdom och Carl-Erik Aunér påpekade i sitt anförande den goda anda som råder inom klubben.

(Endast 4 starter på grund av dimma)

A2 seniorer

1) Knut Andersson, AKM, 633, 2) Bertil Westin, Gamen, 573, 3) Gunnar Kalén, Gamen, 513, 4) Ingemar Wikander, MSK, 511, 5) J-O Åkesson, AKM, 449, 6) Inge Sundstedt, Borlänge MSK, 444, 7) Stig Kilsmark, Karlstads Mfk, 431, 8) Claes Mårtensson, AKM, 430, 9) Olle Blomberg, Kumla, 421, 10) Bo Modéer, SMSK, 410, 11) Hans Andersson, Borlänge, 376, 12) Hans Åhström, Borlänge, 359, 13) John Hagedal, SMSK, 356, 14) Hans Nilsson, Karlstad, 332, 15) John Pettersson, Hässleholm, 315, 16) Rune Olsson, Gamen, 315, 16) Alfons Davidsson, Hässleholm, 314, 17) Hans B Andersson, Gamen, 277, 18) Börje Svensson, SMSK, 186, 19) Leif Persson, AKM, 182, 20) Gunnar Holm, Sandviken, 173, 21) Per Södersten, SMSK, 158, 22) Bo Jansson, LEN, 141, 23) Walter Bornhauser, SMSK, 73,

A2 juniorer

1) Hans Kalén, Gamen, 358, 2) Kjell Eriksson, LEN, 353, 3) Robert Nordborg, AKM, 197, 4) Eddie Karlsson, SMSK, 194, 5) Anders Remar, LEN, 185.

C2 seniorer

1) Bengt Johansson, AKM, 596, 2) Uno Axelsson, Gamen, 584, 3) Ragnar Åhman, Gamen, 573, 4) Bengt Blomberg, Gamen, 503, 5) Jan Helleberg, Karlstad, 450.

Klubbens nyinstiftade förtjänstmärke utdelades av borgmästare Lutteman till Stig Gustafsson, Anders Hermansson, Rune Johansson, Ove Karlsson, Lars-Gunnar Larson, Hans Friis, Göran Åbergh, Rune Olsson, Bengt Blomberg, Ragnar Åhman, Karl-Axel Pettersson, Sven-Erik Lundin, Carl-Erik och Gunnar.

Borgmästare Lutteman erfors samma hedersbevisning för det stora intresse han visat för klubben och dess verksamhet under de gångna åren och då var Gunnar utdelare.

Klubbens förtjänstmärke tilldelades också Lennart Peterson och Hans Thomann, som inte hade tillfälle att delta i jubileumshögtiden. Efter märkesutdelningen blev de bägge veteranerna Gunnar och Carl-Erik speciellt hyllade: Starka armar hissade dem upp mot taket under ljud av det stora "Gamen-vrålet", som är välkänt från så många tävlingar.

Under kvällen anlände en hel del telegram och bland gåvorna märktes pengar till ungdomsverksamheten och en ordförandeklubba.

I festlokalen var en förnämlig fotoexposé anordnad. På en del av bilderna var ett gissningsmoment inlagt och de som gissade (eller kom ihåg bäst) belönades med fina priser. Så fortsatte kvällen under trivsamt samvaro och dans till långt fram på småtimmarna och på söndagen arrangerades en Jubileumstävling med nedanstående resultat i sekunder:

KAP

6) Thomas Johansson, AKM, 447, 7) Bertil Oldén, Karlstad, 412, 8) Jan Zetterdahl, SMSK, 258, 9) Olof Nerud, AKM, 140, 10) Karl-Erik Lundin, SMSK, 71.

D2 seniorer

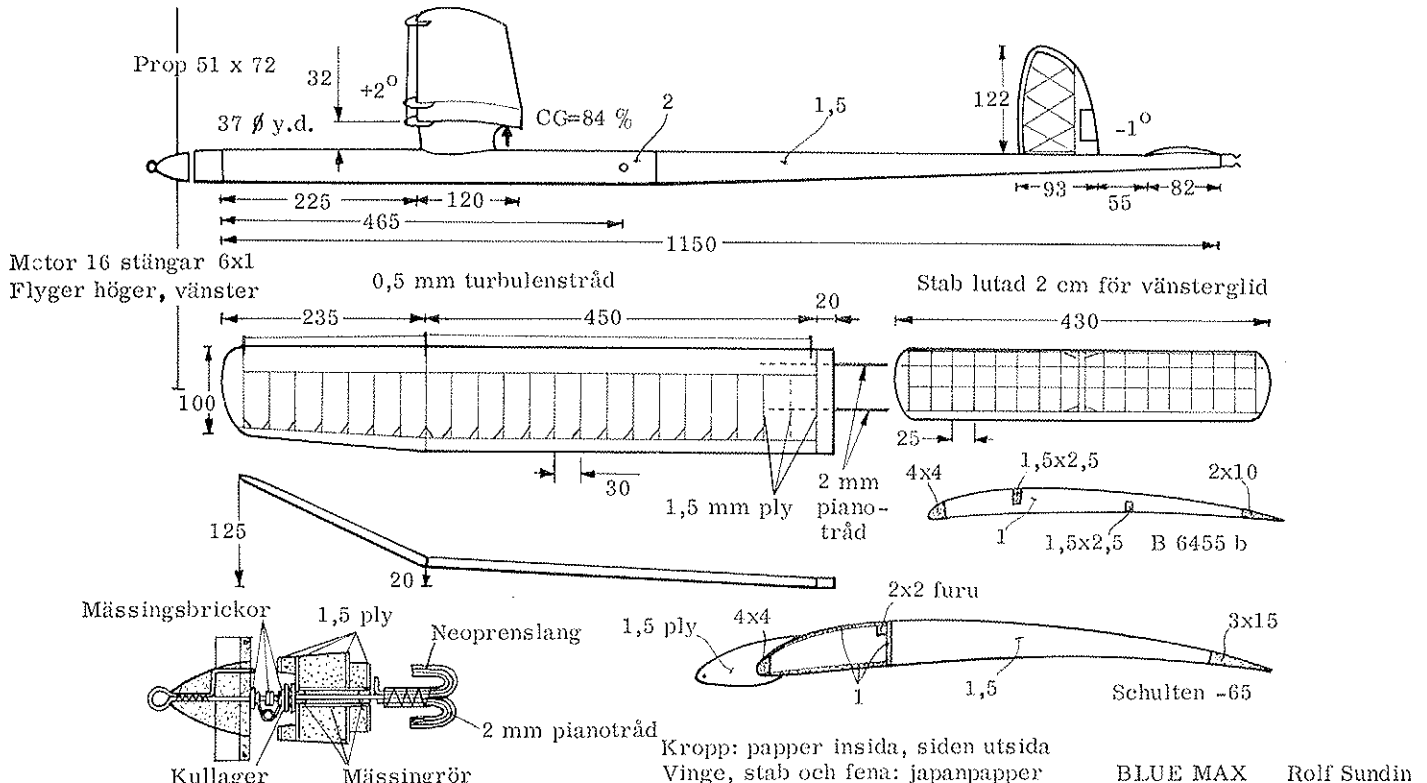
1) Urban Nygren, SMSK, 718, 2) Rolf Hagel, AKM, 680, 3) Lennarth Larsson, SMSK, 675, 4) Bo Wall, Uppsala, 598, 5) Jan Zetterdahl, MSK, 551, 6) Håkan Gallon, SMSK 530, 7) Lars Åhman, Gamen, 499, 8) N-E Hollander, Karlstad, 496, 9) Hans Friis, Gamen, 488, 10) J-O Åkesson, AKM, 347

D2 juniorer

1) Lars Karlsson, Gamen, 574, 2) Ray Pramberg, Gamen, 344, 3) Bernt Wickman, Kumla, 150

Lagtävlingen 6-mannalag

1) Gamen lag I (Kalén, Westin, Åhman, Axelsson, Friis, L Åhman)	3230
2) AKM (Andersson, Mårtensson, T Johansson, B. Johansson, Åkesson Hagel)	3133
3) Karlstads Mfk (Kilsmark, Nilsson, Helleberg, Hollander, Wall)	2719
4) Solna MSK (Modéer, Wikander, Zetterdahl, Lundin, Larsson, Nygren)	2643
5) Gamen Lag II (Olsson, Andersson, Blomberg, L Karlsson, Pramberg)	2013



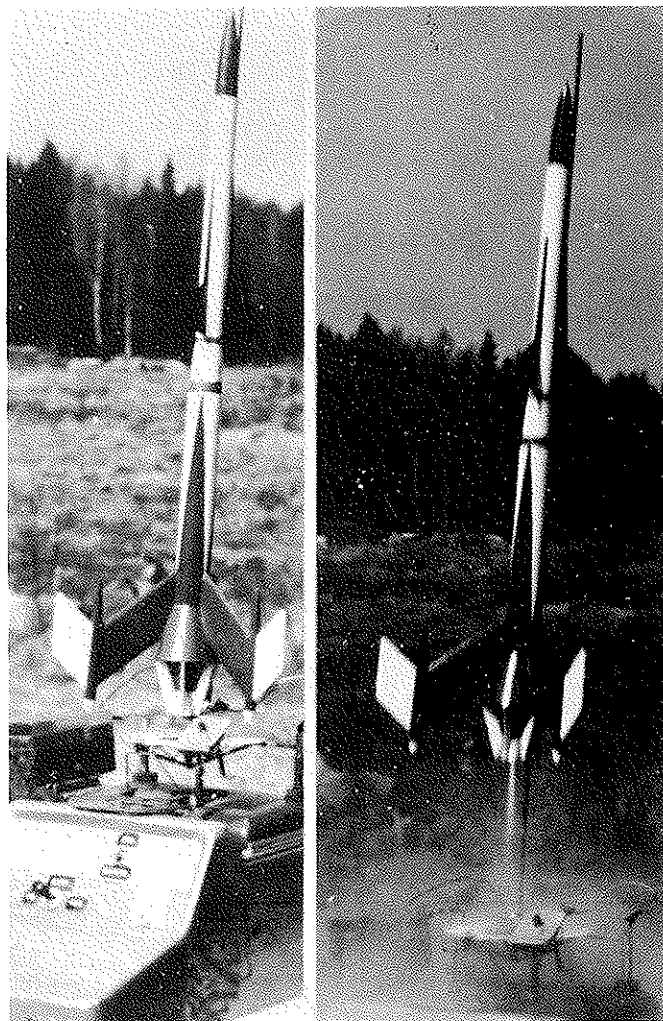
Spinnrockar

Den senast tillkomna tävlingsgrenen inom vår sport är ju modellraketer, även om vi ibland bygger raketmodeller, d v s skalenliga efterbildningar av sådant som tömmer andra länders försvarskassor.

Alla vet vad en modell är. För språkforskaren har ordet en knepigare innebörd, för det betydde från början ett medel eller ett mått. Överfört till vårt nutida språkbruk kunde man alltså säga att vi använder pinnar och flak för att få fram ett medel för vår leklust, men vi måste hålla oss till bestämda mått. Återstår då vad ordet raket betyder.

Vi har fått ordet från italienskan eller möjligen engelskan. Italienarna kallade redan tidigt sina fyrverkeripjäser rocchetta och därifrån har ordet vandrat ut till de brittiska öarna i formen rocket, till tysktalande områden som Rakete, till danskan med samma stavning men svårbegripligare uttal.

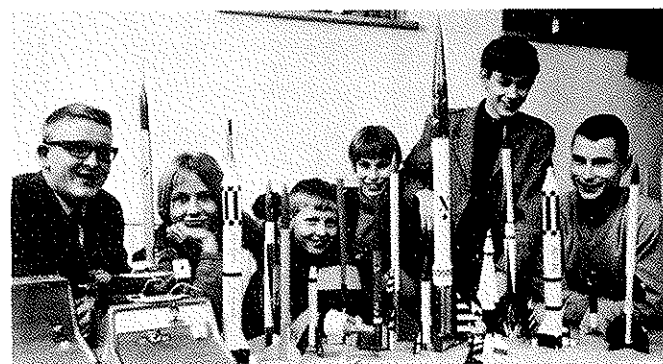
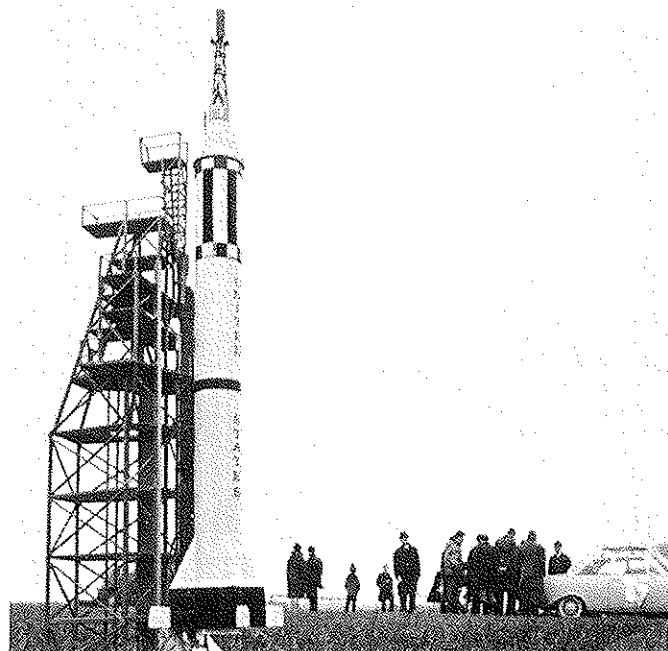
Italienarnas rocchetta är en så kallad diminutivform av rocca (=slända) och skulle alltså betyda en liten pinne med ull eller lin på, som man använder när man spinner garn.



Vi har precis samma ord i äldre svenska. Bland genuint dialekttalande människor i Västergötland, Östergötland och Småland har forskare upptecknat orden Friggerocken och Marierocken som namn på de tre ljusstarka stjärnorna i Orions Bälte. Att dessa namn är ohyggligt gamla visas inte bara av att den förkristna Frigg eller Frigga ersatts med Maria, Jesu moder, utan även av att den hemmaspinnmaskin som uppfanns i början av 1500-talet med ett stort drivhjul som teknisk nyhet länge fick heta spinnvagn och inte spinnrock.

Det väsentliga på leksaksraketen har alltså i alla tider varit pinnen, inte drivsatsen. Skall vi ta det som en programförklaring för modellraketsporten.

C-G S

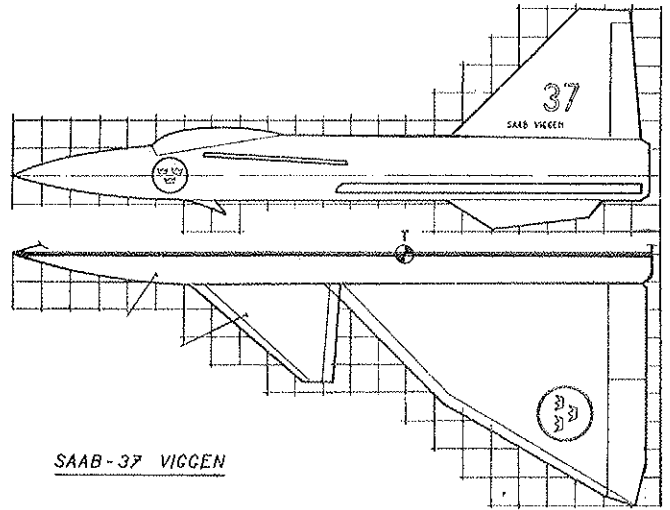


Vänstra spalten visar överst Erik Böös, Ystad, medlem i Limhamns Mfk. Han vann årets SM i Klass AC-2, Bilden tagen vid SM 66 då Erik blev trea (Allfoto, Kristianstad). Övriga bilder visar modeller från Skultuna Raketsällskap. T v Gert Ericssons skalaraket, som var ett fint PR-blickfång vid årets SM (UNT-bild). Ovan ses en modifierad Mars Snooper gå till väders. Gert. Sten, Åke O. Lars, Åke P och Anders visar slutligen upp en del av sina alster (Vestmanlands Läns Tidnings AB).

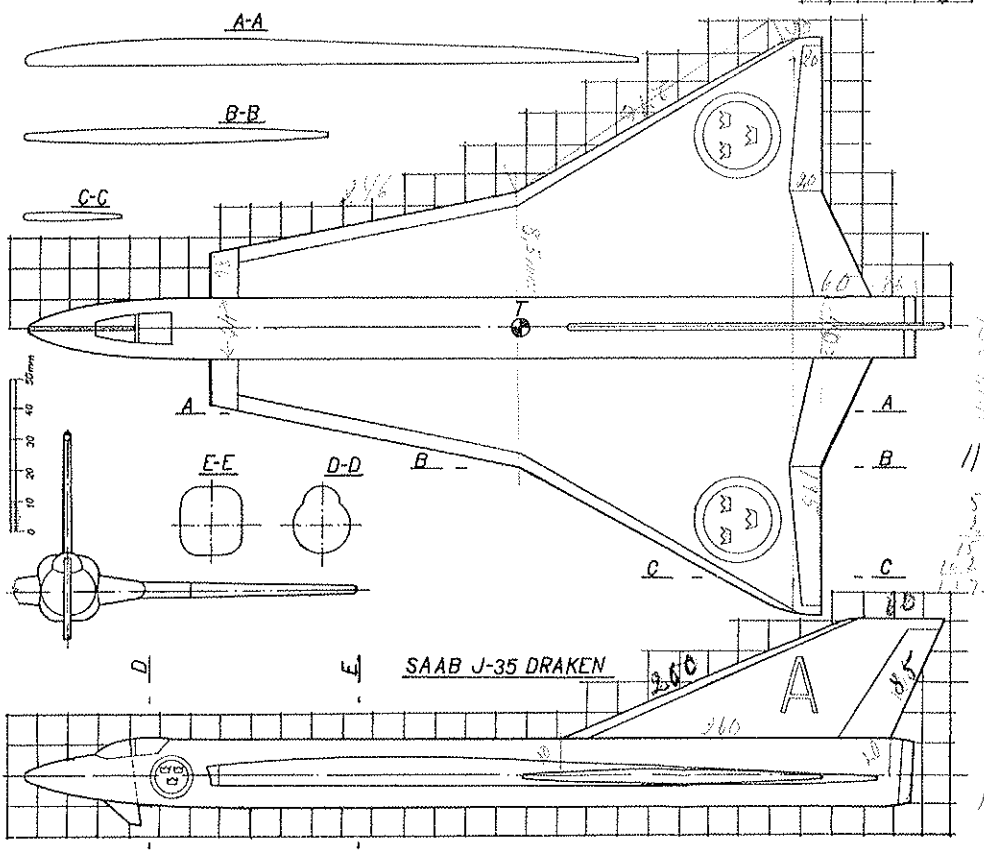
JUL

Knåp

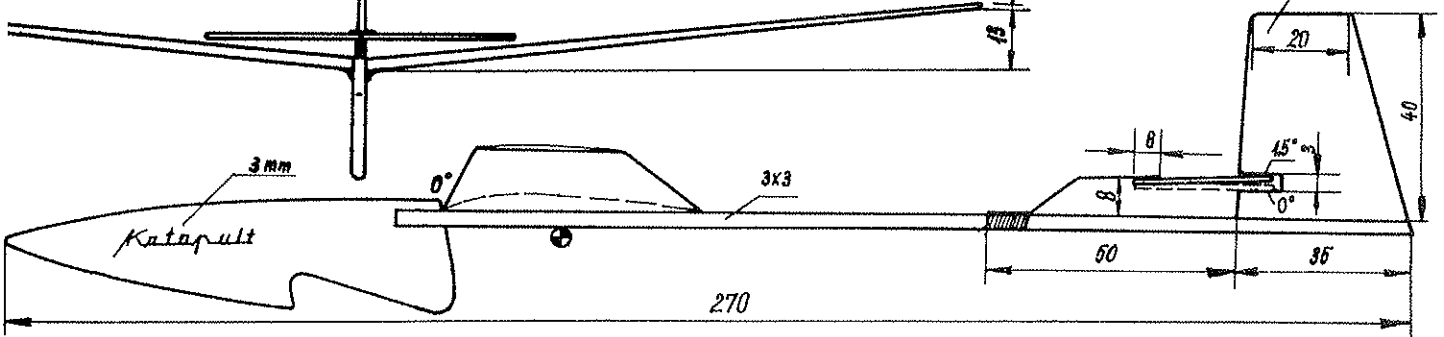
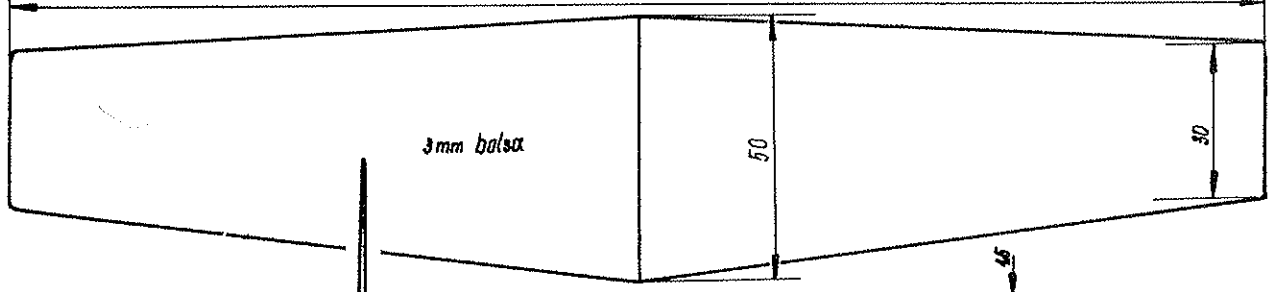
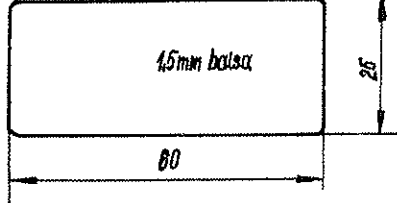
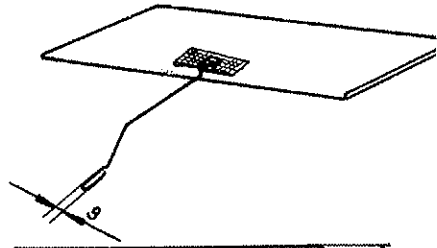
Leklynet måste få fritt utlopp ibland. Med gummisnodar, balsabitar och lite färg kan Du snabbt komma till start med en modell t ex moderna svenska stridsplansmodeller. Sätt igång.



SAAB-37 VIGGEN

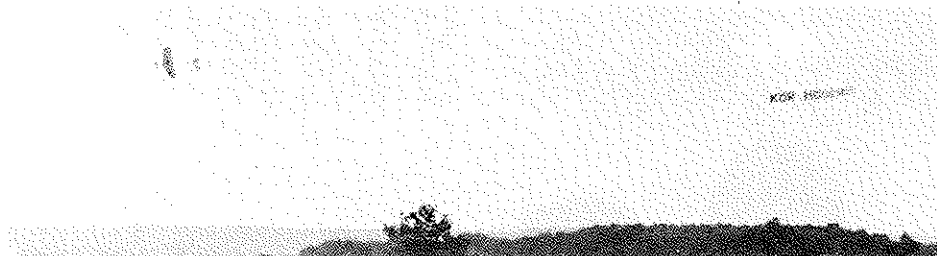


SAAB J-35 DRAGEN



Text Lennart Olsson
Foto Torsten Blomdahl

8,7 km 6,0 km
24 km 21 km
0,25
3,00



Då första tävlingsdagen av SM i RC V var avslutad, satt vi i tältet och diskuterade radioflyg, härvid framfördes idén om att flyga med högermärkta släp, dagen II. Släpet tillverkades men den 3 september var det litet tveksamt om det gick att flyga eftersom vindhastigheten var 12-14 m/sek och byig, vilket gjorde det svårt att plocka upp släpet.

Flygningen utfördes på Sövdefältet, där AKM:s segelflygare, YFK:s motor- och modellflygare bedriver sin verksamhet. Invid fältet går en väg som är ganska trafikerad,

och många bilister brukar stanna där för att se vad vi har för oss i det blå. Dagen H, var dessvärre grå.

Kopplingsanordningen består av krok i aktern på Crusadern, denna krok är kopplad till 5:e kanalens servo. På kroken fästes draglinan som är ca 5 m lång och försedd med tre krokvar i andra ändan. Släpet är 30 cm högt och ca 5 m långt samt försett med en linögla med ca 5 m diameter. Öglan hängs i två tvättklämmor som i sin tur är fästa på 2 st ca 2 m höga stolpar. Tvättklämmorna gör att linan lätt rycks loss när trekroken fått tag i öglan.

Radioflyg i Skåne

Pileträffen - 67

		I	II	III	Tot.
3	L. Olsson MRF	2757	2622 7746	2794	817
6	T. Bennwik Starfighters	2566	2350	2024	6940
8	R. Ortschütz Starfighters	2098	1948	1818	5864
4	C. Gillgren Starfighters	2000	1529	1871	5400
7	L. Sundström MRF	2315	2100	690	5105
5	N. Thulander YFK	1618	1687	1409	4714
1	R. Svenningsson Jänk. L. MFK	1916	1746		3662

Deltagarnas modeller och resultat i poäng:

1) Lennart Olsson, Thunderstormer, Micro-Avionic, 8173, 2) Tommy Bennwik, Top-Hat, Micro-Avionic, 6940, 3) Roland Ortschütz, Crusader, Micronic, 5864, 4) Christer Gillgren, Top-Hat, Micronic, 5400, 5) Lennart Sundström, Crusader, Min-x prop, 5105, 6) Niilo Thulander, Mustfire, Min-x 10 reed, 4714, 7) Rune Svenningsson, Crusader, Digitron, 3662

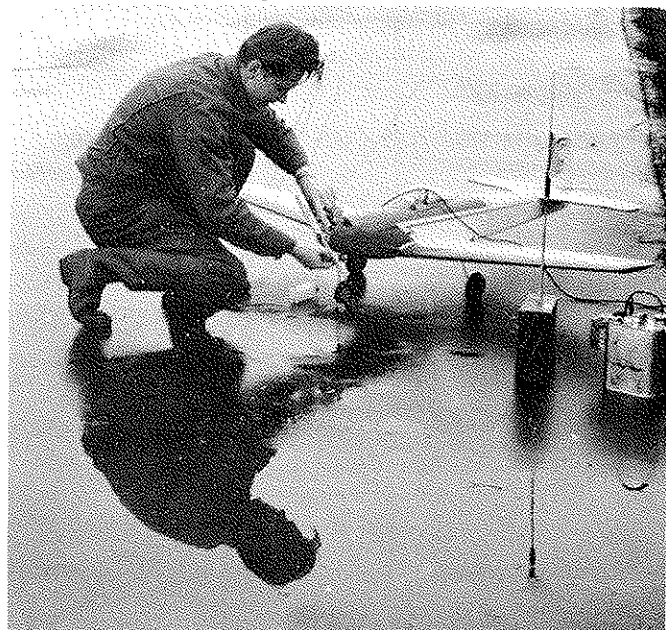
YFK:s modellflygsektion stod den 21-22/10 som arrangör för sin andra RC-tävling, denna gång i RC-1 och under namnet "Pileträffen".

Tävlingen avhölls på Everöds flygplats d v s Kristianstads Flygstation. De två första omgångarna flögs på lördagen i perfekt väder. På söndagen drabbades endast Tommys flygning av regn i omgångens början. Eftersom han använder glasögon så var det ju inte så trevligt för honom. Rune Svenningsson råkade ut för haveri under träningsflygning på lördagskvällen och kunde därför inte fullfölja.

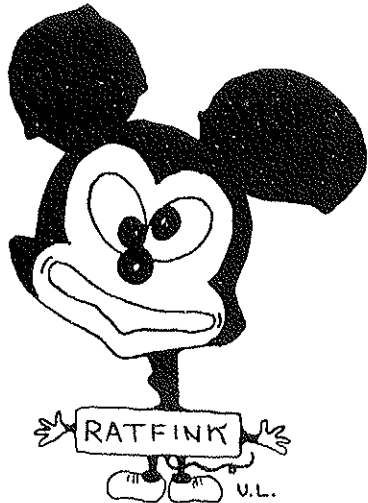
Deltagareantalet var tyvärr ganska litet, men det var ju glädjande att Starfighters piloter hade kört den långa vägen, från Stockholm till Malmö.

Tävlingen är planerad att återkomma årligen men litet tidigare på året.

Överst ses H-släpet draget av L Olssons Crusader och närmast ses Niilo Thulander, som är svensk mästare i RC V men har fortfarande mycket att lära i RC I.



Vi presenterar STANDARDRACING



Och härmed övergår vi till att försöka förklara hur man lyckas i SR utan att anstränga sig. Under alla förhållanden gäller att den bästa modellen är den som är lättflugan, snabb, lättstartad, hållbar och måttligt tung. Det är som synes stora fordringar som vi ställer på vår standardracer, men ändå enkla att uppfylla.

För att börja med motorn, man måste ju börja någonstans så varför inte i nosen, så har redan en del synpunkter vädrats. Ett urval bra motorer är: Super Tigre G 20 diesel och glöd, G 15 glöd, Cox Special, K & B 15 series 61 och 64, Oliver Tiger, Eta 15, Enya 15 diesel och glöd samt Webra Mach II.

Om man skall välja en diesel- eller en glödstiftsmotor är naturligtvis mycket en smakfråga. En diesel är oftast mycket lättstartad och relativt snabb, medan en glödare är lättare att ställa in (bara en kran) och utvecklar som regel mer effekt, en egenskap som yttrar sig i form av högre fart på modellen.

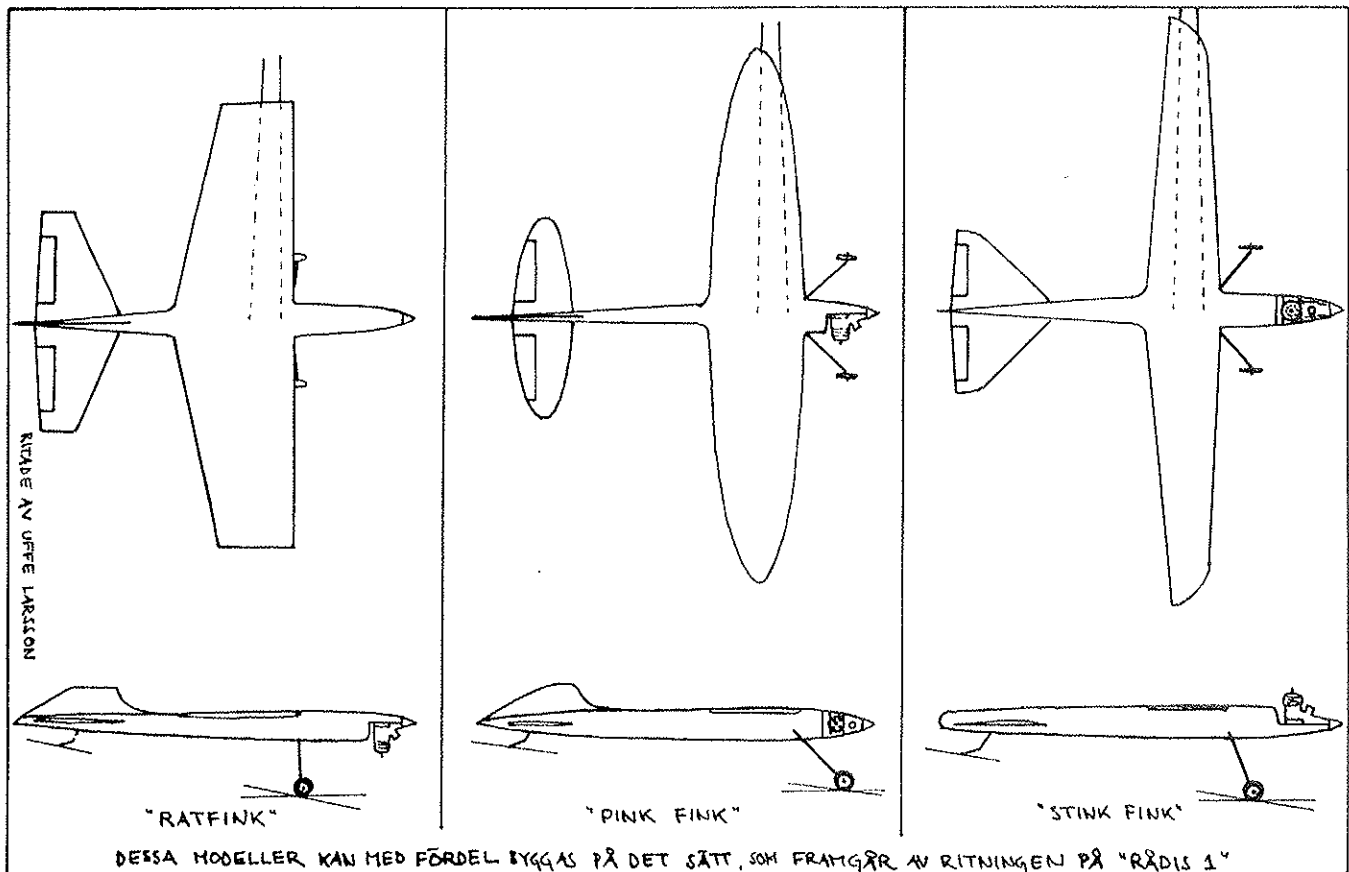
Använder man en glödare kan man få stor glädje och fruktansvärda bekymmer av en trycktank. På plussidan står också jämnare motorgång. Ytterligare effekttökning erhålls genom att fila upp förgasaren ganska mycket. Motorn får ju bränslet matat under tryck och är alltså inte beroende av sugkraften, som bildas i förgasaren. På minussidan står att startproblem kan uppkomma när motorn flödas med bränsle av trycket i tanken. Tanken måste också vara absolut tät, eftersom en läckande tank eller slang ger upphov till ojämn gång, och det vill vi ju undvika, eller hur.

För att kunna tanka en trycktank snabbt brukar amerikanska rättasare göra påfyllningsröret ganska grovt, 10 mm eller mer. Genom ett så grovt rör kan tanken snabbt fyllas, och när tankningen är klar sätter man bara en gummipropp i hålet. En annan snabbtankningsvariant är att i stället för gummiproppen sätta en uppochnedvänd gummiblåsa från en ögondroppsfaska i röret. I botten på blåsan skär man en skåra, som tanken fylls igenom. När motorn startar och det blir tryck i tanken stängs automatiskt skåran i blåsan.

Storleken på tanken beror helt på motorn. Någonstans mellan 15 - 40 cc blir aktuellt. En glödare fordrar i regel en större tank. Det enda säkra sättet att komma underfund med hur stor tanken skall vara är förståss att prova. Tanken skall åtminstone räcka för 55 varvs flygning.

Vad modellens konstruktion beträffar finns det stora möjligheter att vara originell och/eller praktisk.

De flesta amerikanska rättisar, och det är ju dom som vi har sneplat på, består av en mittsektion av hårdträ, t ex löm eller rödbok, som motor, tank, landställ, vinge och stabbe är fästade på. Detta enkla förfarande resulterar i en mycket stark och lättbyggd konstruktion. Här har man två möjligheter till variation på den så kallade konfekten. Man kan antingen placera brädan så att den befinner sig på högkant och motorn alltså pekar ut från sidan av modellen. Man kan också placera brädan så att motorn inte gör det.



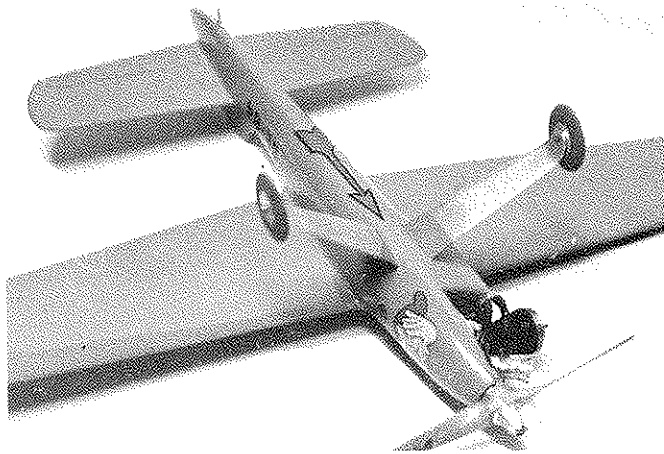
I detta fall finns det som den snabbtänkande läsaren säkert börjat ana, ytterligare två motormonteringsmöjligheter, nämligen att motorn kan sitta upprättstående eller att motorn kan sitta inverterad. Nu frågar sig förstås läsaren oroligt vilket som är bäst.

En upprättstående motor går alltid bra, och alla reglage är lättillgängliga. En olägenhet är att motorn lätt får för mycket bränsle genom förgasaren vid omtankning, och alltså blir svårstartad. En lösning är då att montera motorn inverterad. Nu blir motorn emellertid onödigt utsatt för skador vid en eventuell krashlandning. En kompromisslösning är således att montera motorn sidledes, men somliga motorer blir då svåra att snapsa, eftersom avgasporten pekar mot marken.

I övrigt rekommenderas den så kallade smörgåsvingen (smörgås = sandwich på engelska för den som ej förstår svenska), som består av två balsaflik, som mellan sig har inlimmat ett plywoodflak. Smörgåsvingar blir mycket starka och inte alltför tunga.

Landstället ska vara av minst 3 mm diameter pianotråd, och glöm inte att det skulle vara två ben och hjul också för den delen. Stora hjul, underlättar landningarna. Stället skall sitta ordentligt fast. Det behövs.

Om man vill kosta på sig lite extra jobb kan man bygga in kontrollmekanismen i vingen, strömlinjeforma kroppen och bygga in tanken. Alltid retar det någon. Fler små finesser kan säkert den finurlige själv hitta på, och skulle inte det lyckas får han väl ta och kika litet på den bifogade ritningen över undertecknads egenhändiga konstruktion.

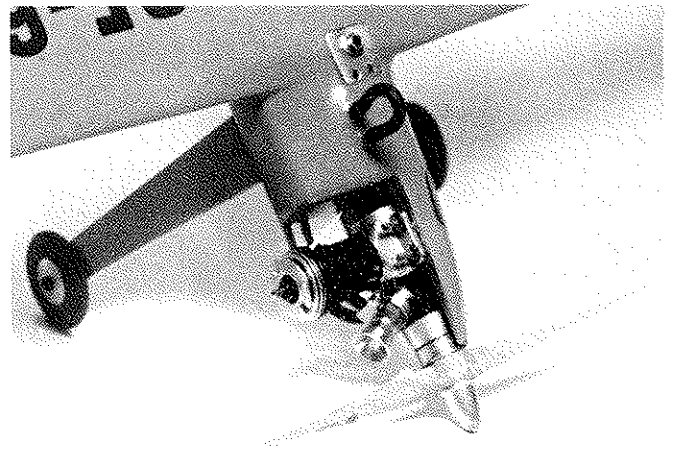


Av en händelse upptäckte vi vid bläddring i denna tidnings annaler att Erik Björnwall (säkerligen helt omedvetet) konstruerat en standarddracer som lämpar sig utmärkt för nybörjare.

Denna potentiella racer döljer sig bakom det oskyldiga namnet "Tjorven II". Vad "Tjorven I" är för något avslöjar han emellertid inte. (Red. anm: Alla andra barn mellan 7 och 70 vet). För ritningar och byggbeskrivning hänvisar vi till nr 4-5-6 1966 och nr 1 1967. Några små modifieringar och påpekanden är emellertid på sin plats. Originalets vingyta är onödigt stor, hela 11 dm². Minska stabbens spännvidd till 25 cm och vingens till 60 cm. Minska också vingens bredd på mitten (=kordan) till 13,5 cm och vingens bredd vid spetsarna till 7 cm. Tillverka vingen av minst 10 mm balsa. Den skall ju hålla att ta i. Gör landstället av 3 mm pianotråd och fäst tanken på något annat sätt än med gummiband, t ex genom att löda fast plåtöron på tanken och skruva fast den i motorbockarna. Gör inte roderoket av aluminiumplåt, utan istället av t ex stål, dural eller plywood. Så enkelt var det. Försök själv får Du se.

Fotnot: Den mycket populära anrättning, som går under namnet Sandwikare, uppfanns i Sandwiken år 1886 av Docent Kent Patent (även känd för sitt patentlås) alldeles lagom till jubileumsutställningen i Gäfve föregående år. Där blev anrättningen en stor succé, och efter export till England omdöptes den av de humoristiska engelsmännen till Smorrگاasbord.

Ulf Larsson



OM F18 I TULLINGE OCH RELATIONERNA MELLAN SVENSSON OCH MODELLFLYGAREN

Sedan några år tillbaka har Stockholmsdistriktets modellflygare haft möjlighet att bedriva sin flygiska verksamhet på F18. Den berömda "Juntan" har i samarbete med flottiljledningen utarbetat ett system med inpasseringskort- och listor varigenom fältet har gjorts tillgängligt för modellflygarna.

Utanför flygfältsområdet bor det människor. Dessa har öron. Med hörselorganens hjälp kan ljud uppfattas, t ex motorljud. En människa, t ex Svensson, som bor i närheten av en 35-flottilj blir väldigt glad när det blir veckohelg och därmed tyst i luften. Trodde Svensson ja. Men på lördagar och söndagar kommer det modellflygare. De har motorer med sig. Motorerna låter, surrar, bullrar, dånar eller dundrar. Då lider Svensson. Stackars Svensson.

För att undvika dessa problem bestämdes det att modellflyg bara fick äga rum i vissa områden. Radioflygarna fick en gränslinje som ej fick överskridas, eftersom deras motorer sprider ljudet över stora områden under lång tid. Sedan infördes också bestämmelser om obligatorisk ljuddämpare på motorer större än 2,5 cc.

I och med dessa åtgärder utbröt en intensiv tystnad i trakten. Det enda som kunde höras var fåglarnas dödsrosslingar efter kvicksilverdieten och knakandet då det betade utsädet grodde.

Då visade det sig emellertid att det finns hänsynslösa individer även inom SMFF. Vissa radiokontrollörer kände ett behov av starkare motorer, och fann att ljuddämparen stal viss motoreffekt. Råa och hänsynslösa till sin natur satte de sina egna behov före Svenssons. Helt utan dämpare kunde de inte flyga, men nästan. Det som utanpå såg ut som en fullgod ljuddämpare kunde vara ett tomt skal, ibland dessutom försett med extra hål för fritt gasutsläpp.

Men Svensson märkte att något hänt, klagomålen började strömma in. För Svensson hade lärt sig att det gick att flyga tyst om man ville.

Situationen blev kritisk. F18 övervägde att förbjuda allt modellflyg på flottiljen, men fann att vissa utövare av denna ädla sport då skulle bli orättvist drabbade. I stället görs nu en undersökning av vilken verksamhet som ger upphov till klagomål. Var och en, som vill flyga på F18, måste i flottiljvakten ange vilken sorts modell han avser att flyga. Om det visar sig att t ex radioflyg är störande, kommer all sådan flygning att förbjudas.

Det är ont om disponibla modellflygområden i Stockholms-trakten. Fiffla därför inte med ljuddämparen utan iakttag gällande bestämmelser. Visa hänsyn mot Svensson, så kanske Svensson visar hänsyn mot modellflyget.

Slut på bullret!

Å Juntans vägnar
KR

OM ATT KLÄ MODELLFLYGPLAN

Text BO MODÉER

I den brokiga skaran av modellflygare frodas ett otal metoder när det gäller klädselpåläggningen, men nästan samtliga har det gemensamt att det är fråga om japanskt siden eller japanpapper. Det är de mest använda materialen.

Tabellen nedan ger exempel på de olika materialens vanligaste användning och några data om dem.

Den dominerande byggprincipen i vår hobby är att få delarna på en gång lätta och starka. Det utesluter vanligtvis alla möjligheter att dölja ett dåligt bygge med ett snyggt skal. Därför måste man lära sig att bygga ordentligt, om slutresultatet ska bli helt bra.

Hur ska man då göra för att lägga på en klädsel så att det verkligen ser snyggt ut. Som exempel kan vi ta en stabilisator med välvd (konkav) undersida på profilen, välhvædd och välputsad med fint sandpapper. Och vi ska använda papperet klosett. Gör det efter det här schemat, så blir det bra.

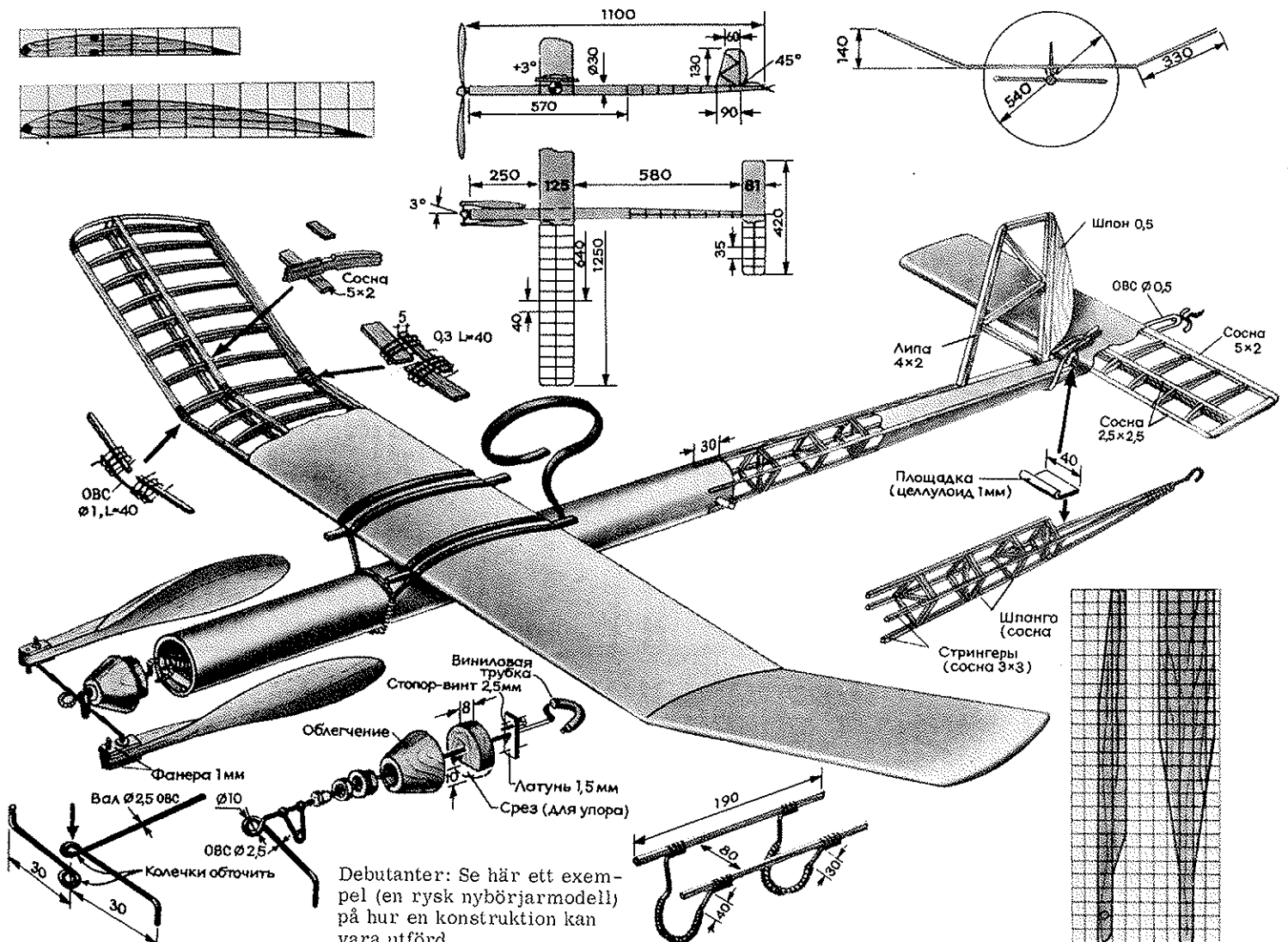
Lacka sryglarnas undersida samt fram- och bakkant med tjockt zaponlack eller limlösning.

När det torkat, putsa lätt med fint sandpapper (000), så det blir en fin yta igen. Lacka två gånger till och låt det torka emellan.

Börja med att klä undersidan. Klipp till ett stycke papper så stort att det räcker till både under- och översida och lägg det på stabben med den blankaste sidan utåt och med fiberriktningen i stabbens längdriktning.

Papperet fästes mot träet genom att man stryker ovanpå det med en mjuk pensel eller tygbit (som inte färgar av sig.) doppad i acetone (det löser lacken snabbare än thinner). Börja med ena ändsprygel och fäst sedan i den andra. Se noga till att papperet ligger jämt och fint sträckt mellan dem. Fäst sedan utefter hela bakkanten och se till att det inte blir några blåsor.

Fäst papperet noga mot varje srygel. Det får inte släppa när Du senare spänner det med vatten och lack. Vik papperet över framkanten och fäst det ovanpå bakkanten på samma sätt. Sist fäster man det också på ändspryglarnas översida. Det ska inte fästas på de andra sryglarna, för där ligger det ändå på plats på grund av sin egen spänning. Det är svårt att direkt fästa klädseln helt perfekt. Om Du ser några allvarliga skrynklor så rätta till dem nu.



Debutanter: Se här ett exempel (en rysk nybörjarmodell) på hur en konstruktion kan vara utförd

Material	Hållfasthet	Nödv. antal lackningar ¹	Vikt m. lack g/dm ²	Användning i klasser		
				Kropp	Vinge	Stab
Siden, tjockt	Mycket bra	4-6	0,4 - 0,5	C,RC	(A),C, RC,Lin	RC
Siden, tunt	Bra	4-6	0,35-0,4	A,C,(B)	A,C,RC,Lin	(A),C,RC,Lin
Japanpapper, tjockt (Modelspan)	Bra	2-4	ung 0,4	A,B,C	A,C,Lin	(A),C,Lin
Japanpapper, tunt	Mindre bra	2-4	0,3-0,4	A,B,(C)	A,B,(C)	A,B,C

1) Egna erfarenhetsvärden som hänförs till A-modeller, zaponlack och spännlack, mycket försiktig påstrykning.

C-modeller måste lackas betydligt fler gånger, upp till 10, för att klädseln ska bli ordentligt tät.

Beteckningarna betyder: A=segelmodeller, B=gummimotormodeller, C=kolvmotormodeller, RC=radiomodeller, Lin=linstyrda

Låt den klädda detaljen gärna torka ordentligt (15-20 tim) mellan varje lackning. Det går också bra att stryka på efter en halvtimme igen, men det bästa resultatet får man med långa torkperioder. Stabben ska sitta i spänn på byggbräda hela tiden mellan lackningarna, annars blir den hur skev som helst.

ATT KLÄ MED SIDEN

Om Du i något annat sammanhang ska klä med siden så går det bra att göra det på samma sätt, men Du ska då tänka på att:

Till skillnad från papper går det lätt att töja siden i olika riktningar och därför är det extra noga att man ger det en jämn spänning när man fäster det. Men dra inte för hårt i det. Då kan konstruktionen spännas sönder när krympningen börjar med vatten och lack. Sträva efter att få trådarna i tyget att korsa varandra vinkelrätt.

Siden ska läggas så att stadjkanten ligger parallellt med bakkanten, annars kommer klädseln att sjunka ner för mycket mellan spryglarna på ovansidan.

Lossa försiktigt med aceton och lägg tillrätta papperet på bästa sätt.

Fukta klädseln med vatten. Den ska inte dränkas. Det går bäst med en fixerspruta. Peta inte på papperet innan det torkat, för det är då mycket skört. Om det inte går sönder så blir det lätt gropar efter fingrarna.

Nåla fast stabben på en plan byggbräda eller dylikt och låt den sitta där tills den torkat. Om det fortfarande finns skrynklor efter det vattnet dunstat beror det på ojämn spänning från början, och man får försöka rätta till det så gott det går. Lossa klädseln med aceton och lägg den rätt. OBS. Det går bara att spänna en gång med vatten.

Som impregnerings- och spännlack använder man lämpligen zaponlack eller liknande. Börja med undersidan.

Använd en mjuk pensel (vattenfärgspensel) och tunnflytande lack, nästan som vatten. Späd med thinner till lagom konsistens. Första lagret måste läggas på mycket försiktigt. Ta lite lack i penseln och arbeta med lätt hand på ett litet område i taget. Försök inte täcka ytan, då rinner det bara och blir fult och dåligt.

För om andra lagret skall lacken däremot läggas på flödigt. Sträva efter att inte stryka ett område mer än en gång med penseln. Då flyter lacken ut bättre ovanpå klädseln och man får den fortare tät. Arbetar man ytan med penseln tränger lacken igenom och rinner på insidan.

Slutligen några allmänna råd och synpunkter:

Det går att klä dubbelkrökta ytor, t ex på kroppar, med siden. Lacka träet fler gånger, fukta siden något med vatten så blir det mycket följsammare, lägg det på träytan och lacka fast det medan det ännu är fuktigt. Det låter kanske tokigt att blanda lack och vatten, men det går faktiskt alldeles utmärkt.

Hål och revor i klädseln går bra att laga snabbt om man lägger kanterna mot varandra och försiktigt täcker revan med lättflytande lim. Kanterna dras då ihop när limmet torkar och det är inte nödvändigt att sedan göra någon ytterligare lagning om inte skadan är mycket ful och omfattande.

Zaponlack spänner måttligt och behöver lång tid för att spänna färdigt, särskilt på siden.

Särskilda spännlackar (t ex Fabi spännlack) spänner mycket kraftigt och torkar ur snabbt.

En liten inblandning av ricinolja (omkring 3 droppar till 10 gram lack) i lack gör den smidigare och den spänner då inte så hårt. Många använder det i zaponlack för att få ett bättre skydd mot väta eller för att inte spänna sönder en extra lätt konstruktion.

Använd inte färgade täcklackar i onödan ovanpå klädseln. Det väger alldeles för mycket och spricker. Kläd i stället med papper och siden i den färg Du önskar. Följande finns fin att välja på i handeln:

Tunt siden: Vitt, gult, orange, rött, chockrosa, ljusblått, mörkblått, grönt, lila, svart.

Japanpapper: Rött, gult, orange, blått.

Bra japanpapper ska ha tät struktur, vara glansigare på ena sidan och inte vara alltför hårt och prassligt. Tyvärr är många ersättningsmaterial olämpliga att klä vingar och stabilisatorer med.

På motormodeller används ofta färgade lacker för att få önskat färgschema, fin yta och skydd mot bränsle. I de sammanhangen tillgriper man speciellt lämpade lacker och det kan vara på sin plats att påpeka följande:

En modell med glödstiftsmotor måste målas med ytlack som tål bränsle och då duger vanligen bara tvåkomponents plastlack (t ex Interlux). De går att lägga ovanpå alla andra lacker.

Butyratlackerna tål i viss mån glödstiftsbränsle men först efter mycket lång torktid (veckor).

Måla inte omväxlande med cellulosalack och butyratlack på samma yta. De trivs definitivt inte tillsammans.

AKM bäst i friflyg

Poängberäkningen har gjorts Olympisk, dvs 7,5,4,3,2,1 för de sex första placeringarna. Endast individuella resultat räknas. Avsikten med denna sammanställning var bl a att se om några klubbar dominerade någon speciell klass eller hade god standard på juniorverksamheten. Om man betraktar tabellen klass för klass ser man att A2 seniorer domineras av AKM med Gamen som god tvåa före en fyrgrupp bestående av Hässleholm, Skvadern, Borlänge och Solna MSK. A2 junior domineras helt av Östersund och sedan kommer praktiskt taget ingenting utom spridda insatser från AKM eller Gamen. Wakefieldklassens seniorer har en gigant i AKM. Långt, långt efter kommer Gamen och Skvadern. Gamen är bäst bland Wakefieldjuniorerna och AKM tvåa. Övriga klubbar tycks sakna Wakefieldjuniorer och till stor del även seniorer av god standard.

D2 seniorer domineras av SMSK överlägset före Gamen. Sedan följer en grupp bestående av AKM, AKG, Karlstad, Strömsund och Skvadern. Juniorernas motorklass tycks nästan bara bestå av Gamen men goda insatser har gjorts av Köping och Nimbus i Kumla. Sammanlagt är alltså AKM bästa klubb i seniorklasserna före Gamen. SMSK och Skvadern. Bland juniorerna har visserligen Östersund 2 poäng mer än Gamen men personligen anser jag Gamens juniorverksamhet bättre då den har större bredd.

Det tycks tyvärr finnas alldeles för många klubbar som saknar juniorer eller är det bara svårigheter att få ut juniorerna på tävlingsplatsen. Man frågar sig också vart Uppsala-klubben tagit vägen och var AKG:s friflygare håller hus.

En individuell poängplockarlista med samma poängberäkning som tabellen får följande utseende och visar "stjärnornas" fördelning i klubbarna. Lennarth Larsson

Seniorer

1) Rolf Sundin, Skvadern, C2, 34. Lennarth Larsson, AKM, C2, 34. 3) Knut Andersson, AKM, A2, 33. Lennarth Larsson, SMSK, D2, 33. 5) Anders Håkansson, AKM, C2, 31. 6) Bengt Johansson, AKM, C2, 29. 7) Rolf Hagel, AKM, D2, 26. 8) Ragnar Åhman, Gamen, C2, 24. 9) Urban Nygren, SMSK, D2, 23. Lars Åhman, Gamen, D2, 23. 11) Nils-Erik Hollander, Karlstads FK, D2, 22

Juniorer

1) Michael, Borell, Östersunds FK, A2, 35. 2) Lars Karlsson, Gamen, D2, 29. 3) Robert Nordborg, AKM, A2, 21. 4) Hans G Andersson, Gamen, C2, 18. Ray Pramberg, Gamen, D2, 18. Bernt Wickman, Nimbus, Kumla, D2 18. 7) Anders Hansson, AKM, C2, 17. Hans Kalén, Gamen, A2, 17.

Nya regelhäften klara

En ny utgåva av modellflygreglerna är till större delen framtagen. Reglerna är uppdelade i sex häften omfattande allmänna bestämmelser (Häfte A), friflyg (B), linflyg (C), radioflyg (D), skalaflyg (E) och raketflyg (F). Priset är en krona för A,C och D, 50 öre för övriga. Alla är klara utom D och E.

Regelutgåvan innebär en hel del ändringar mot tidigare. Grennamnen har gjorts enhetliga enligt texten ovan. Klassbeteckningarna följer de internationella reglerna och är:

F1	Friflygning	F2 B	Stuntmodeller
F1 A	Segelmodeller	F2 B1	Tidigare stunt-A Junior
F1 A1	Tidigare A1 (S1)	F2 B2	Tidigare stunt eller stunt-int
F1 A2	Tidigare A2 (S-int)	F2 B?	Stunt-open
F1 B	Gummimotormodeller	F2 C	Teamracingmodeller
F1 B1	Tidigare C1 (G1)	F2 C1	Tidigare TR-A Junior
F1 B2	Tidigare C2 (G-int)	F2 C2	Tidigare TR-int
F1 C	Förbränningsmotormodeller	F2 C3	Tidigare TR-B
F1 C1	Tidigare D1 (F1)	F2 D	Combatmodeller
F1 C2	Tidigare D2 (F-int)	F2 D1	Tidigare C-A Junior
F1 D	Inomhusmodeller	F2 D2	Tidigare C-int
F1 E	Helikoptermodeller	F2 D3	Tidigare C-35
F1 F	Hangsegelmodeller	F3	Radioflygning
F2	Linflygning	F3 A	Motormodeller, multikontroll
F2 A	Speedmodeller	F3 B	Segelmodeller, multikontroll
F2 A1	Tidigare Speed-A Junior	F3 C	Motormodeller, monokontroll
F2 A2	Tidigare Speed-int	F3 D	Segelmodeller, monokontroll
F2 A3	Tidigare Speed-B		
F2 A4	Tidigare Speed-C		

För friflygreglernas del innebär nyutgåvan att inomhusregler och hangsegelmodeller preciseras för första gången på svenska.

Linflygreglerna har omarbetats mycket kraftigt varav stunt och combatreglerna är helt omskrivna.

Häfte F är den första officiella utgåvan av våra raketflygregler.

Tabell över klubbarnas tävlingsresultat i friflyg under 1967. Juniorresultat anges inom parentes.

	AKG	AKM	Borlänge MSK	Enköpings FK	Eskilstuna FK	Gamen	Hässleholms MK	Karlstads FK	Karlstads FK	Karlstads FK	Köping FK	MfK Nimbus Kumla	MfK Nimbus Stockholm	LEN	Skvadern	Solna MSK	Strömsund	Östersund	Uppsala
Norrländska Vt	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11	-	5	3	-
Sydv. Vintermäst VT-67	14	7	-	-	-	3 (9)	-	7	-	-	(5)	-	-	-	-	7	-	-	-
Järvsöbocken	3	7	-	(7)	-	10 (11)	-	7	-	-	-	(5)	-	-	-	2	5	-	-
Vingarnas Vt	-	-	-	-	-	11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7	-	-	-
Majpokalen	-	-	3	-	-	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-
Skvaderns natt-tävling SM 67	2	5	-	-	-	4 (9)	-	1	-	-	(10)	(2)	-	-	4	8	9	-	-
Solnas Jubileums	-	-	-	-	1	4	-	7	-	-	4	-	-	-	5	10 (1)	-	-	-
AKM hösttävling	4	2	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7	-	-	-
Gamens Länslag	-	5	-	-	-	(12)	-	-	-	-	-	(4)	-	-	-	16	-	-	3
Klasspoäng	23	26	3 (7)	1	39 (41)	-	22	-	-	9 (16)	5 (12)	-	-	20	73 (1)	22	3	3	
Norrländska Vt	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11	-	5	3	-
Sydv. Vintermäst VT 67	3	12 (5)	-	-	-	3 (11)	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-
Järvsöbocken	-	1	-	-	-	11	-	-	-	-	-	-	-	-	5	2	-	3	-
Vingarnas Vt	4	13	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-
Majpokalen	-	16	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	1	-
Skvaderns natt-tävling SM 67	-	-	-	-	-	6 (10)	-	-	-	-	-	-	-	-	12	3	2	4	-
Solnas Jubileums	-	7	-	-	-	2	-	-	-	-	-	5	-	(4)	5	-	-	-	-
AKM hösttävling	5	16	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7	-	-	-
Gamens Länslag	-	18	-	-	-	14	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-
Klasspoäng	12	104 (10)	-	-	-	42 (21)	-	-	-	-	-	5	-	(4)	41	13	7	11	-
Norrländska Vt	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9	5	-	7 (2)	-
Sydv. Vintermäst VT 67	6	6 (8)	-	-	-	7 (4)	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(10)	-
Järvsöbocken	-	7	-	-	-	8 (5)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	(14)	-
Vingarnas Vt	-	4	-	-	-	8	7	-	-	2	4	1	-	-	-	3	-	-	-
Majpokalen	-	1	-	-	-	3	-	-	-	-	7	-	-	-	-	-	-	-	-
Skvaderns natt-tävling SM 67	-	9	-	-	-	4	-	4	-	-	-	-	-	-	5	-	-	2	-
Solnas Jubileums	2	12 (5)	-	-	-	4 (1)	1	2	3	-	-	3	-	(6)	8	-	-	5 (1)	(10)
Hjelmerospokalen	-	12	-	-	-	13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-
AKM hösttävling	3	14	-	-	-	5	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gamens Länslag	-	3 (4)	1	-	-	9	-	-	-	-	-	-	-	(7)	-	3 (3)	-	-	-
Klasspoäng	11	76 (17)	18	-	-	54 (10)	19	7	7	2	12	3	-	(13)	22	18 (3)	-	14 (74)	-
Totalpoäng	46	206 (27)	18	3 (7)	1	135 (72)	19	29	7	11 (15)	17 (12)	8	-	(17)	83	104 (4)	29	28 (74)	3



Solnas fullträff i D2 vid AKM:s Hösttävling ses här representerad av Håkan Gallon, Lennarth Larsson och Jan Zetterdahl.



HJELMERUSTÄVLINGENS segrare Julle Åkesson bär stolta priser och jättebuckla från platsen.

AKM:s Hösttävling

Första perioden (22/10) föll det något regn men vinden höll sig kring 3 m/s och temperaturen över +10° C. Vinden svängde något i andra perioden och ökade en aning men fortfarande hamnade modeller inom inhängnaden. En röd lada skymde sikten och minskade flygtiden ca 30 sek/start för vissa potentiella maxflygningar. Vinden ökade i tredje perioden till 7 m/sek och i fjärde ytterligare något för att i femte mojna igen. Regnet upphörde efter första perioden och som vanligt sken solen lagom till prisutdelningen.

I D2 hade Rolf Hagels enda modell ett sagolikt glid men stigmönstret lämnade mycket att önska. I tredje perioden steg den inte alls utan fortsatte nästan rakt fram. Vid landningen knäcktes kroppen.

Jan Zetterdahl hade också ett oroligt stigmönster och för tidigt utslag på autorodret vilket minskade utgångshöjden. Aceke Sjöström körde genomgående med korta motortider och för rakt stig och Håkan Gallons tidtagare somnade visst i tredje perioden och missade en solklar max som klockades till 2.19. Dansken Nils Cristian Kristiansen havererade sin vana trogen men hans landsman Palle Jörgensen skötte sig mycket bra utom i sista start då motorn inte var samarbetsvillig. Självt glömde jag ställa om autorodret för den ökande vinden och stallade ner i en start.

Att "gamle gubben" Håkansson kommit tillbaka i C2-toppen för att stanna är alldeles tydligt. Nu vann han så överlägset, med dagens oavsett klass bästa tid, att medtävlarna knappast har nytta av denna tävling i "ligan". De danska tävlande trivdes tydligen inte alls och flög mycket ojämt.

Danskarna tog emellertid gruvlig revansch i A2 där de vann dubbelt och hade fyra man bland de åtta främste. Knut Andersson skötte sig som den svenske mästare han är. Han har chans till landslagsplats. AKM:s unge Robert

A1

1) Knut Andersson, AKM, 451, 2) Per Grunnet, Danmark, 418, 3) Ulf Marksten, Fladderhusen, 311.

C1

1) Jan Zetterdahl, Solna MSK, 456, 2) Lennart Flodström, AKG, 282, 3) Olof Nerud, AKM, 191.

D1 Lennarth Larsson, SMSK, 319.

A2 (17 deltagare)

1) Per Grunnet, Danmark, 779, 2) Hans Hansen, Danmark, 778, 3) Knut Andersson, AKM, 739, 4) Thomas Kongsted, Danmark, 713, 5) Robert Nordborg, AKM, 694, 6) John Pettersson, Hässleholm, 572, 7) Ove Pettersson, AKG, 508, 8) Peder Oste, Danmark, 494, 9) Claes Mårtensson, AKM, 466.

C2 (9 deltagare)

1) Anders Håkansson, AKM, 837, 2) Lennart Flodström, AKG, 691, 3) Lennart Hansson, AKM, 656, 4) Anders Hansson, AKM, 643, 5) Erik Nienstedt, Danmark, 601, 6) Thomas Kåster, Danmark, 592.

D2 (9 deltagare)

1) Lennarth Larsson, SMSK, 813, 2) Jan Zetterdahl, SMSK, 786, 3) Håkan Gallon, SMSK, 749, 4) Aceke Sjöström, AKG, 694, 5) Palle Jörgensen, Danmark, 649, 6) Rolf Hagel, AKM, 373

Lag (7 deltagande)

1) Sverige III (Knut Andersson, Anders Hansson, Jan Zetterdahl)	2168
2) Danmark I (Thomas Kongsted, Thomas Kåster, Palle Jörgensen)	1954
3) AKG (Ove Pettersson, Lennart Flodström, Aceke Sjöström)	1893

Sven Hjelmérus minne

Söndagen den 15/10 samlades ett gäng salta A2-flygare på F3 Malmslätt för att tävla i LEN:s Friflygsektions årliga tävling till minne av Sven Hjelmérus. Vädrets makter var inte på arrangörernas sida vilket märktes i friska vindar och tidvis duggregn. Alla var dock överens om att göra sina fem starter.

I första perioden lyckades Ingemar Wikander (SMSK), Claes Mårtensson (AKM) samt Jan-Olle Åkesson (AKM) uppnå 180 sek. Ingen kunde då ana att vinnaren skulle återfinnas bland dessa tre. Fjölårssegraren John Pettersson (Hässleholm) fick finna sig i att redan från början känna sig borta från segerfighten.

I andra perioden fortsatte Ingemar med en max, vilket tyvärr resulterade i att hans andra kärra flög bort. "Mårten" missade bara 3 sek medan "Julle" fick 75 sek.

I tredje perioden gick Mårten upp till ledning med 75 sek till godo på närmaste man som då var Hasse Nilsson (Karlstad) och i fortsättningen blev det en kamp mellan Malmö och Karlstad.

Femte perioden blev mycket rafflande, där Hasse fick max men det hjälpte inte mot Julles 117 sek, som gav seger med endast 1 sek till godo.

Resultat i sekunder (28 anmälda)

1) Jan-Olle Åkesson, AKM, 670, 2) Hasse Nilsson, Karlstads MFK, 669, 3) Claes Mårtensson, AKM, 624, 4) Bertil Westin, Gamen, 550, 5) Gunnar Kalén, Gamen, 539, 6) Knut Andersson, AKM, 491, 7) Rune Oleson, Gamen, 478, 8) Stig Killemark, Karlstad, 470, 9) Olle Blomberg, Mfk Nimbus, Kumla, 464, 10) Björn Söderström, UFK, 397, 11) Ingemar Wikander, SMSK, 360, 12) Peter Wangård, Nimbus, Stockholm, 335, 13) Inge Sundstedt, Borlänge, MSK, 311, 14) Ingemar Nabbning, Kättilstorp, 258, 15) Olle Broman, Kättilstorp, 239, 16) John Pettersson, Hässleholm, 227, 17) Stig-Inge Johansson, Tibro, 193, 18) Hans Andersson, Borlänge, 180, 19) Henry Åkermark, Kättilstorp, 153, 20) Bengt Johansson, Tibro, 59, 21) Hans Kalén, Gamen, 32, 22) Lars Olov Larsson, UFK, 29, 23) Per Erik Lundin, UFK, 4

Nordborg håller sig väl framme och låg bara 7 sek efter ledande Per Grunnet efter fjärde perioden. I femte tappade han dock både modellen och koncepterna.

Knut Andersson tog revansch på Per Grunnet i A1 som endast flög fyra starter. Eftersom Knut hade en start på 5 sek så jämnar det väl ut sig.

C1 blev en lätt match för Jan Zetterdahl sedan Lennart Flodström fått kroppen avbruten på sin modell i andra perioden.

I D1 flög jag bara två starter då jag upptäckte att jag var ensam i klassen. Vad är det för fel på D1 eftersom ingen vill flyga. Jag tycker det är en utmärkt liten klass med små lättskötta modeller och dessutom finns det en uppsjö på bra ritningar från USA och England samt ett flertal bra byggsatser i modellhandeln. Bygg en D1 till nästa år och ge mig lite konkurrens.

För att göra tävlingen extra spännande hade AKM lagt in en inofficiell landskamp i form av lagtävling. Den vanns av Sveriges tredje lag, något överraskande, före Danmarks lag 1 och AKG. Eftersom Lennart Hansson komponerade lagen får han väl ta en del av äran liksom för den fint genomförda tävlingen i övrigt. Den är definitivt betjänt av ett större deltagarantal nästa år

DET ÄR DE SMÅ, SMÅ DETALJERNA SOM GÖR DET...

Från Rand Take Off Products kan vi erbjuda

Lagring för skev- och höjdroderhorn nr 1020	4 st	4:85
Gångjärn lagring i centrum för 5 mm roder nr 1023	} 6 st	8:10
Gångjärn lagring i centrum för 6 mm roder nr 1024		
Gångjärn lagring i övre kanten 6 mm roder nr 1025		
Gångjärn dubbla flänsar 3 mm roder nr 1026		
Swing-in-keeper snabbkoppling nr 1021	4 st	3:90

Från Rocket City RC Specialties:

Roderhorn med självgående mutterplatta	per par	3:85
Styrarm för nosställ	per st	3:85
Länk för skevroderhorn (Aileron Links)	per par	5:25
Kullänk (The Missing Link)	per st	5:25
Stötsångsändar (Instant)	per par	3:85
Snabbkoppling (Push Rod Retainer)	4 st	3:85
Hjullbroms (Positive Action)	per par	12:85

För detaljernas utseende se "SKYLTFÖRNSTRET"

Vid mindre köp sänd gärna likviden i 45-öres frimärken + porto 90 öre.

Representant för Sverige. Återförsäljare antages.

Vgorgys
HOBBY
Apotekaregatan 7, LINKÖPING. Tel. 123981

Innehållsförteckning:

- Ledare: Arbetsprogram
- Riksstämman
- Verksamhetsberättelsen
- Nöjen vid RS
- Motortesten: OS 60
- Skyltfönstret
- Gamen 25 år
- Rolf Sundins Blue Max
- Raketer eller spinrockar
- Julknåp: Katapultmodeller
- Radioflyg i Skåne
- Standardracing
- Modellplanets klädsel
- AKM bästa friflygklubb
- Friflygtävlingar
- Hur man blir mästare i D1/D2

För undanröjande av missförstånd vill vi angående artikeln om friflyg-VM i föregående nummer tala om att tävlingsreferatet skrevs av Lennart Hansson (sid 8 och 9) medan Karl-Anders Ericsson beskrev A2-modellerna (sid 10 och 11). Vi beklagar att vingprofilerna av trycktekniska skäl inte kunde presenteras i full skala.

FÖDDE

En dotter

Monika och Erik Björnwall
Norrköping 21.11.67

Hurra

FÖRLOVADE

Måns Hagberg har återgått till borgerligheten genom att i Dagens Nyheter utannonsera sin förlovning den 11.11.67 med KARIN.

KÖPES

Vi är en modellflygklubb i Lundatrakten som har många olika strängar på lyran. Ofta vill vi få tag i begagnade eller äldre saker som är svåra att hitta på annat sätt än just genom ett brev som det här. Inte sällan har folk glömt att dom har gamla motorer, ritningar, några radio- eller bara delar som ligger och samlar damm - eller också tror dom inte det lönar sig att sätt in annons på läsarnas annonsmarknad. - Om Du har nånting till salu eller om Du känner någon som har så vore vi ÖVERLYCKLIGA att få höra av Dig. Och har Du själv önskemål så blir vi lika glada. Skriv till Fladdermusen, c/o Yngvar Wallengren, Solhällvegatan 10 SÖDRA SANDBY för detaljupplysningar.

SÄLJES

RC-plan Veron Robot flygklar till OS 19 eller OS 29. Åke Gunnarsson, Nydalavägen, Värnamo. Tel 0370/12389 (lörd).

INTERNATIONELL TÄVLINGSKALENDER

18/2	Vintertävlingen, Helsingfors, Finland. Friflyg
/2	Vintercupen, Chavenay, Paris, Frankrike. Coupe d'Hiver
13-14/4	Prag, Tjeckoslovakien, F2 A2. Teamracing
23-26/5	Salzburg, Österrike, Linflyg
/5	Herborn, Tyskland, F3A
25-26/5	Prag, Tjeckoslovakien, Friflyg
25-26/5	Dubnica, Tjeckoslovakien. Rakettflyg
2-3/6	Nordtävlingen, Maubeuge, Frankrike. Friflyg F3 A
23/6	Pierre Trebod-tävlingen Peronne, Frankrike. Friflyg
28-30/6	Alptävlingen, Wienneustadt, Österrike. Friflyg
6-7/7	München, Västtyskland. Friflyg
6-7/7	Brno, Tjeckoslovakien. F1 D
/7	Mecsektävlingen, Pecs, Ungern. F2 A F2 C
20-21/7	Hradec-Kralovy, Tjeckoslovakien. F2 A-Skalaflyg
29/7-4/8	Olathe, Kansas, USA. Nationals. Alla klasser
/8	EM. Zagreb. Jugoslavien. F1 C
15-18/8	Spitzerburg, Österrike. Magnetstyrning
15-18/8	Etrich Challenge-tävlingen. Salzburg, Österrike. F3 A, F3 C
/8	VM. Helsingfors, Finland. Linflyg. Skaflyg
24-25/8	Kolibritävlingen. Vöhtendorf, Österrike. F1 A, Magnetstyrning
7-8/9	Kralovy-Vary, Tjeckoslovakien, F3 A
14-15/9	EM. Hamburg. Saar, Västtyskland, F1 A, F1 B
27-29/9	Dolomitt-tävlingen. Lienz, Österrike. F3 A, F3 C
/7- /8	Radioflyg VM 1969. Västtyskland
	Friflyg-VM 1969. Spanien eller Italien
	Rakettflyg-VM 1969 Jugoslavien
	Linflyg-VM 1970 Sovjetunionen
	Inomhus-VM 1970 Polen



Omslagsbilden visar den framgångsrike A1-flygaren Hans Kalén med modellen Eva $\frac{1}{2}$ 6. Ritning ingick i MN 5-6/66.

MODELL-NYTT, Box 11060, NORRKÖPING, Postgiroadress Pg 518165, NORRKÖPING. Redaktion Västra Strandv. 11, HJULSBRO. Organ för SMFF och tillsändes förbundets samtliga medlemmar med 6 nummer per år (10 febr., april och juni, 1 sept. samt 10 okt. och dec.). Prenumerationspris 10 kr/år. Nuvarande upplaga 2500 ex. De åsikter som framförs 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. Annonsspriser: 1/1-sida 200 kr, 1/2-sida 125 kr, 1/4-sida 75 kr (Tillägg för flerfärg och speciell placering, rabatt för flera sidor upprepat införande och icke kommersiella ändamål. Tag kontakt med red, tel 013/598 35 för närmare upplysningar). Radannonser: Kostnadsfritt för SMFF:s medlemmar (Red förbehåller sig rätten att förkorta och ändra i manus), för övriga 2 kr/rad.

Nästa nummer utkommer omkring

1.2

Manus bör vara redaktionen tillhanda senast 1 månad före utgivningsdagen.

Så här blir Du Mästare i D1 och D2

Text: Lennarth Larsson

Välj ut en välkänd modell och skaffa den bästa motor Du har råd med. Bygg modellen exakt efter ritningen. Se varningar nedan.

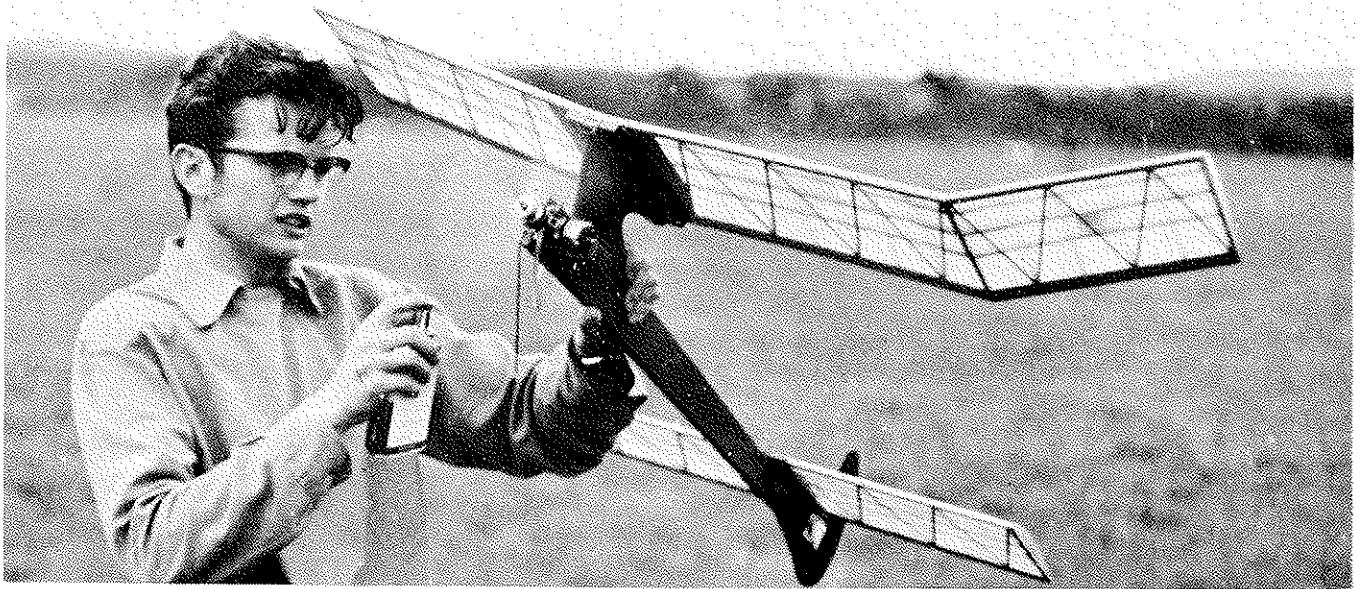
Provflyg och trimma den nya modellen såsom konstruktören anger. Olika modeller behöver olika justeringar och han vet vad som är bäst för hans modell. Använd alltid funktionsduglig termikbroms, även i trimflygningar med kort motortid. Termiken kan ju inte veta att Du bara trimmar. Hundratals fina modeller har förlorats under trimning utan termikbroms med efterföljande kommentarer av typ "Jag hade bara bränsle i för några sekunders motortid..." eller "Jag var säker på att det inte fanns termik så sent på kvällen".

Trimma modellen tillräckligt mycket så att Du är säker på justeringar för både lungt och blåstigt väder. Dessutom skall Du veta timerläget för maximal motortid. När Du anländer till en tävlingsplats skall Du kontrollera omgivningen för att se hur vägarna går, bekanta Dig med alla möjligheter att komma ut från flygfältet. Du har inte tid att göra

det när Din modell snabbt driver utom synhåll. Klargör Dina modeller så snart som möjligt efter att Du anlänt till tävlingsplatsen. Kontrollera bränsletimern och se till att den fungerar tillfredsställande. Lagg märke till var termiken finns (exempelvis där någon modell flyter i en uppåtgående luftström) och när Du ser det, skaffa en tidtagare och skicka upp Ditt plan så fort som möjligt. Försök att starta planet så att det stiger in i området där de andra modellerna flyger i termik. Så snart Ditt plan är släppt, kontrollera hos tidtagaren att motortiden var godkänd och spring sedan omedelbart efter Ditt plan för att hämta tillbaka det. Du behöver kompass och kikare är också användbart. När Du springer efter Din modell bör en kamrat stå hos tidtagaren och hjälpa denna att känna igen Din modell i luften och ta reda på vilken flygtid Du fått. När samtliga flygningar är gjorda, plocka isär modellen och torka av den noga och lägg den på ett säkert ställe.

Om Du är med i en fly-off (skiljeflygning) så gör precis som ovan beskrivits.

Lennarth Larsson är en gammal "motormodellräv". Här ses han vid samlade SM:et i Jönköping 1957 (foto G Alseby).



KOM IHÅG

Du kan bara flyga så bra på tävlingar som Du flyger när Du trimmar. Om Du inte vinner tävlingen betyder det att Du förmodligen behöver trimma mer. Sådana flygningar behöver inte vara långa, full motortid med högsta varv och kort "fuse" räcker fint. Om Du lyckas göra startproceduren till en vana kommer Du att flyga bättre.

VARNINGAR

Ändra inte motorriktningen från vad som visas på ritningen.

Ändra inte vingens V-form, det betyder att Du måste ändra rodrets storlek.

Ändra inte anfallsvinklar på stabbe eller vinge (utan att trimma efteråt). Se till att tyngdpunkten är enligt ritningen.

Ändra inte propellerdiameter eller stigning - det kan förorsaka ändrade stigeegenskaper. (Om Du måste byta till annan propeller skall Du trimma mycket försiktigt efteråt).

SAMMANFATTNING

Bygg planet exakt som konstruktören visar på ritningen. När Du har flugit modellen då är det dags att ändra och förbättra modellen - om Du kan.

Gör följande punkter till en naturlig procedur före varje flygning.

Kontrollera att vinge, stabbe och andra känsliga delar sitter rätt.

Tänd fusen (eller vrid upp den mekaniska termiktimern) samt se till att fusen är tillräckligt lång - längre än vad som behövs för flygningen.

Fyll bränsletanken och se till att timern är inställd på rätt värde.

Starta motorn och om det behövs skall bränsleinställningen justeras med modellens nos uppåt.

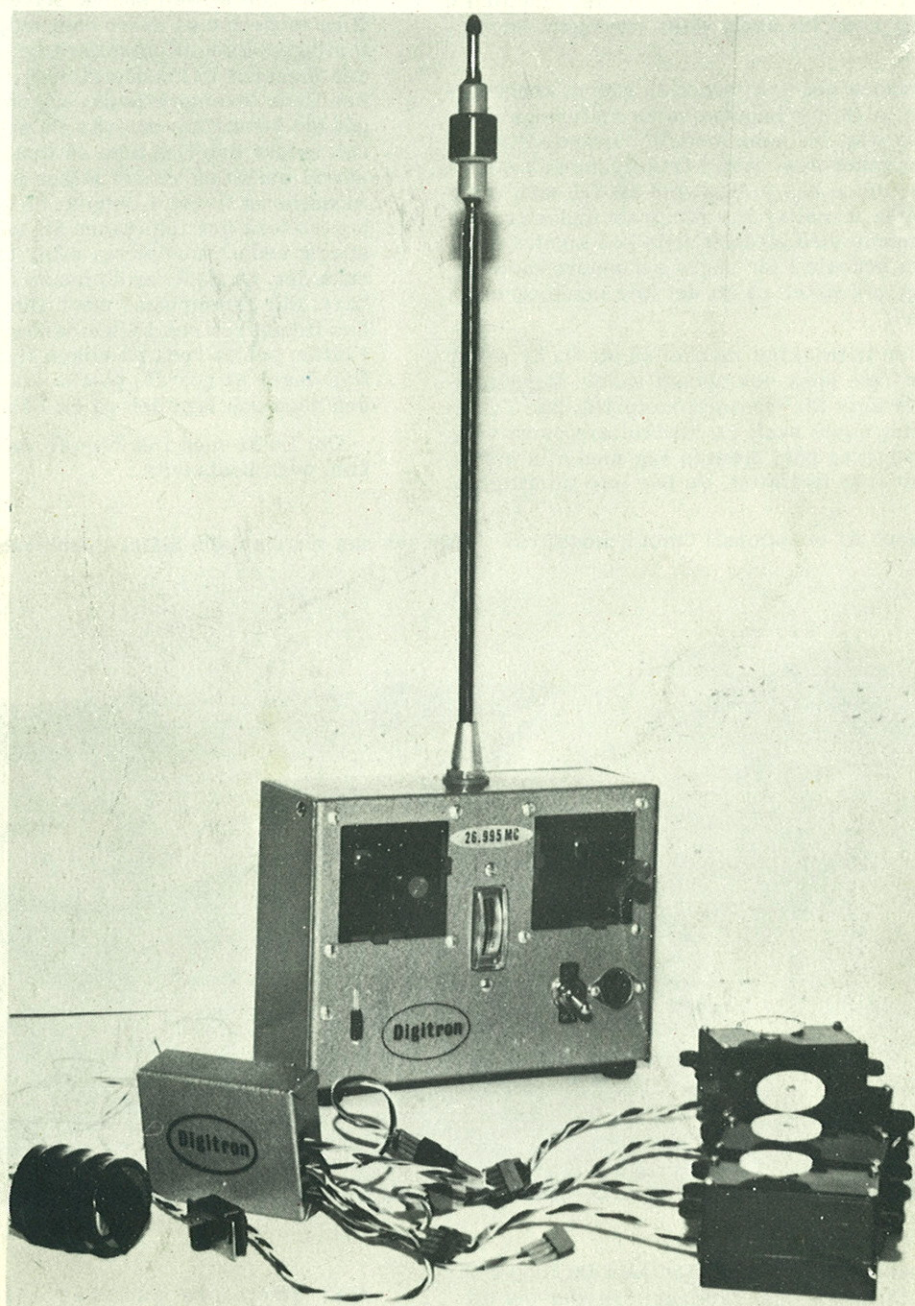
Justera fusens längd så att den är lagom för flygningen, eller kontrollera att fusetimern står i rätt läge.

Sätt igång motortimern och kontrollera att den går.

Starta modellen med ett hårt kast och se till att Du släpper den i rätt vinkel i förhållande till marken och vindriktningen.

För tävlingsflygare är endast det bästa gott nog

Gör som så många andra svenska radioflygare, flyg med



RUNE SVENNINGSSONS ***DIGITRON***

Högmodern helsvensk proportionalanläggning

FÖRSÄLJNING:

F:A VALTER JOHANSSON

TELEFON 0472/65046

POSTGIROKONTO 583673

HÄNGERYD, LAMMHULT