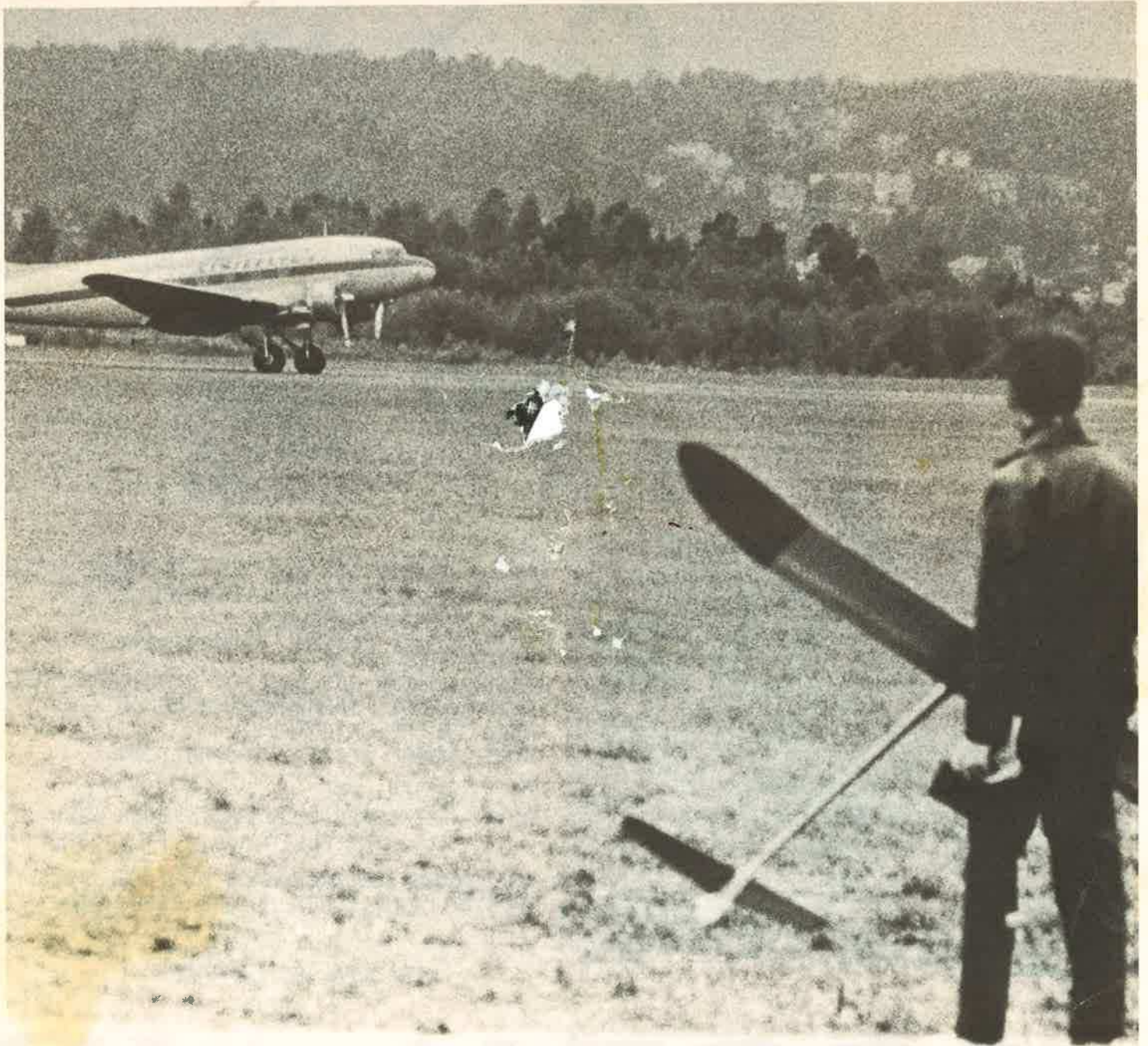




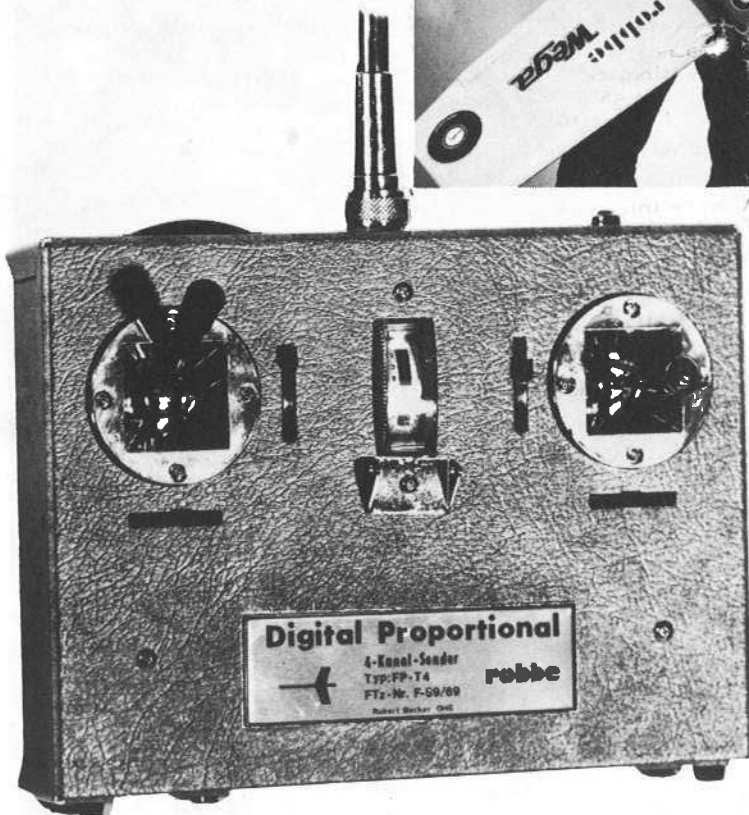
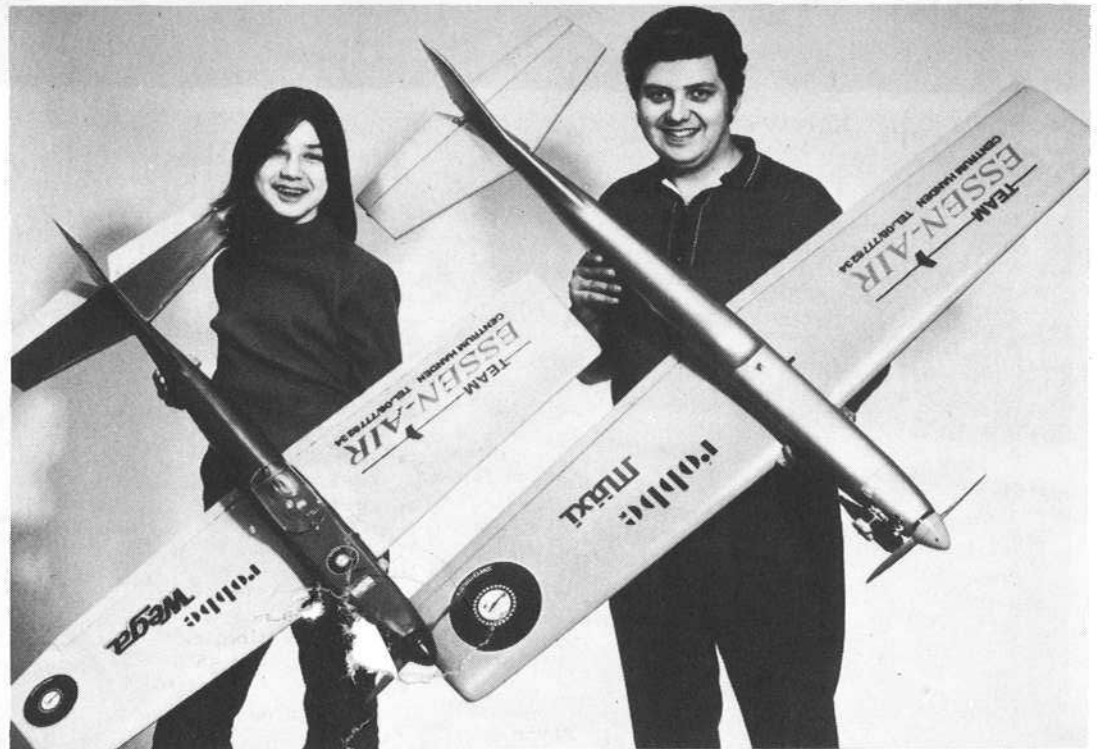
MODELLFLYGNYTT



ORGAN FÖR
SVERIGES
MODELLFLYGFÖRBUND

1
1972

← robbe



ESSEN JUNIOR (13 år) MED SIN ROBBE WEGA
MOTOR: HP 40 F. PROPELLER: ROBBE 10 x 6
ALLA TILLBEHÖR: ROBBS.
RADIO: ROBBE DIGITAL PROPORTIONAL.

ESSEN SENIOR (33 år) MED SIN ROBBE MÄXI
MOTOR: HP 61. PROPELLER: ROBBE 11 x 8
ALLA TILLBEHÖR: ROBBS.
RADIO: ROBBE DIGITAL PROPORTIONAL.

DE E GREJER DET.

ÄR DU INTRESSERAD AV BRA GREJER TILL
RÄTT PRIS, RING ELLER SKRIV TILL OSS.

HÄLSNINGAR: ESSEN, RONALD SAMT FEM TILL
PÅ FÖRETAGET, ESSEN FOTO & ESSEN AIR.

EN DVANLIGT BRA AFFÄR

ESSEN-AIR

HANDEN 08/7778234

MODELLFLYGNytt

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

REDAKTÖR

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

FACKREDAKTÖR friflyg:

Lars-G. Olofsson
Grevegårdsvägen 56
421 61 V. Frölunda. Tel. 031/49 30 55

FACKREDAKTÖR linflyg:

Ulf Larsson
Rum 242. kKörsbärsvägen 1
114 23 Stockholm. Tel. 08/15 92 39

FACKREDAKTÖR radioflyg:

Jan Levenstam
Movägen 26
163 60 Spånga. Tel. 08/36 18 32

FACKREDAKTÖR raketflyg:

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

FACKREDAKTÖR utbildning:

Carl-Göran Sundstedt
Norrländsgatan 34B
752 29 Uppsala. Tel. 018/10 81 57

ANNONSER

Karl-Anders Ericsson
Pl. 1849, 870 10 Ålandsbro
Telefon 0611/201 02

Heloriginal i skala 1:1 skall vara tidningens redaktion tillhanda 1 månad före tidningens utgivning.

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

Förbundsmedlemmar får kostnadsfritt införa radannonser av icke kommersiell natur.

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

DISTRIBUTION

Förbundsexpeditionen, Klingsbergsg. 40
Box 10022, 600 10 Norrköping 10

PRENUMERATION

Pris 15 kr per år. Per postgiro
51 81 65 - 6, 600 10 Norrköping 10

LÖSNUMMER

Säljes i mån av tillgång för kr 3:- per st

INNEHÅLL

Nyårskurs	_____	sid 4
Helikopternytt	_____	5
RC-domare	_____	9
Norrland	_____	11
FAI-kalendern	_____	13
Jag tycker	_____	16
Tävlingskalendrar	_____	20

NÄSTA NUMMER

Material sändes till fackredaktörerna eller till förbundsexpeditionen i

SMFF vid skiljevägen

Den debatt som pågått under 1971 om SMFF:s framtid, när det gäller vilken huvudorganisation som förbundet skall tillhöra, har nu inträtt i ett avgörande skede. Orsaken är den att ett förbund icke kan tillhöra och ta anslag från två håll, vilket SMFF haft möjlighet till genom att ansluta tävlingsverksamheten till Flygsportförbundet.

Genom direkt anmodan har nu besked krävts från S.Ö. och förbundsrådet har nu tagit ställning vid möte den 5-6 febr. Efter grundlig genomgång av de olika alternativen beslöt förbundsrådet enhälligt att välja S.Ö. Förslaget kommer nu att föreläggas riksstämman för beslut.

Vad får nu detta beslut för följder om riksstämman röstar enligt förslaget? Om vi delar upp frågan i de tre delarna administration, ekonomi och tävlingsverksamhet så är det kanske lättare att få en uppfattning om den nya situationen för SMFF.

Administrationen kommer inte att beröras av ändringen i någon högre grad vad gäller förbundsexpeditionen, KlubbserVICen och medlems-tidningen kommer alltså att vara oförändrade. Däremot blir ändringen märkbar i SMFF:s bokföring som blir underlättad av att ha en samlad redovisning utan uppsplätning till S.Ö och FSF.

Ekonomiskt får vi genom SÖ också garanterade anslag efter givna normer till administration och ledarutbildning. Inom detta område ligger det tyngst vägande skälet för SÖ-anslutningen. Genom FSF finns inga möjligheter att få de egna ledarutbildningspengar som vårt förbund nu har så stort behov utav. Vidare sker bidragsgivningen från FSF genom äskanden av anslag och detta har visat sig vara en "dålig affär" för modellflygsektionen. Några siffror kan ytterligare belysa "pengaflödet".

Budgetåret 1972-1973

Bidrag till central verksamhet inom modellflygorganisationen:

genom SÖ	drygt	60.000 kr
genom FSF/Md	omkr.	35.000 kr

Associeringskostnader till KSAK:

SÖ som huvudman	4.000 kr
FSF/Md huvudman	18.000 kr

Behållning för användning centralt i modellflygorganisationen:

Alt 1

SÖ som huvudman	60.000
behålln. i assoc.-avg.	14.000 kr
Summa behållning	74.000 kr

Alt 2

FSF/Md huvudman bidr.	35.000
assoc.-avg.	18.000
nettobehållning	17.000 +
(kompensationsbidrag)	

"Kompensationsbidraget" skulle behöva vara 57.000 kronor eller en ökning av FSF-bidraget från RF på mellan 25 och 30 %. En sådan ökning är mycket osannolik. Vidare krävs att FSF:s tre andra sektioner skulle helt avstå från andel i "kompensationen", vilket knappast är troligt.

Om "kompensationen" kom att bestå i ett bidrag från RF om 38.000 kr till anställning av en ungdomsinstruktör, skulle modellflygarnas insats belöpa sig till mellan 19.000 och 38.000 vid halvårs- resp. helårsutnyttjande inom modellflygsektionen.

Bidrag till central ungdomsledarutbildning

genom SÖ omkr. 40.000 kr

Idrottsrörelsens motsvarande anslag sköts av RF:s idrottsdistrikt (Skånes Idrottsförbund osv.) och det är omöjligt att ange hur litet eller stort belopp som kunde komma modellflygarna till godo. Centralt till FSF torde ett ledarutbildningsbidrag på 3-4.000 kronor utgå (=1.000 kr/sektionen).

Tävlingsverksamheten kommer inte att minska. Tvärtom kommer de ekonomiska möjligheterna att öka när vi nu slipper avgifterna till FSF, som har gjort att tävlingsbudgeten minskat ju flera medlemmar vi fått till modellflygsektionen. Redan i år föreslår förbundsrådet en ökning av tävlingsbudgeten. På minussidan står att vi inte tillsvidare får använda RF:s SM-tecken. Vi har ju dock våra egna plaketter och det väsentliga är ju att tävlingsverksamheten och det internationella utbytet fortsätter. Möjligheterna till detta ökar också eftersom även detta har ekonomisk anknytning.

Förbundsrådet lägger alltså fram ett förslag som är väl genomtänkt och, som vi hoppas, det bästa för vårt förbunds framtid.

Gunnar Kalén

NYÅRSKURS I NORRKÖPING

Söndagen den 2 januari startade 1972 års första SMFF-kurs. Tjugoen deltagare från nio klubbar var denna gång med om de jobbiga men roliga dagarna som en SMFF-kurs innebär. Deltagarna representerade klubbar med fri-, lin- och radioverksamhet jämt fördelade. Utöver det teoretiska programmet, som ju omfattar bland annat aerodynamik, föreningsteknik, ledarpsykologi, bidragsinformation och kursplanering i fritt valt arbete, provbyggdes några blivande enhetsmodeller. Provflygning av två radiokärror kunde av tidsbrist icke ske, men resultat och erfarenheter kommer från de som fick uppdraget att fullfölja testerna i hemmaklubben.

1-3 bilder från grupparbete.

4 Ragnar Åhman diskutererar med några av deltagarna som byggde radiokärran "Ville".





HELIKOPTERNYTT

Vid RC-VM i Doylestown, USA, förra året demonstrerade ett tyskt team från KAVAN denna helikopter och det blev utan tvekan ett av de mest uppskattade inslagen i VM:s uppvisningar.

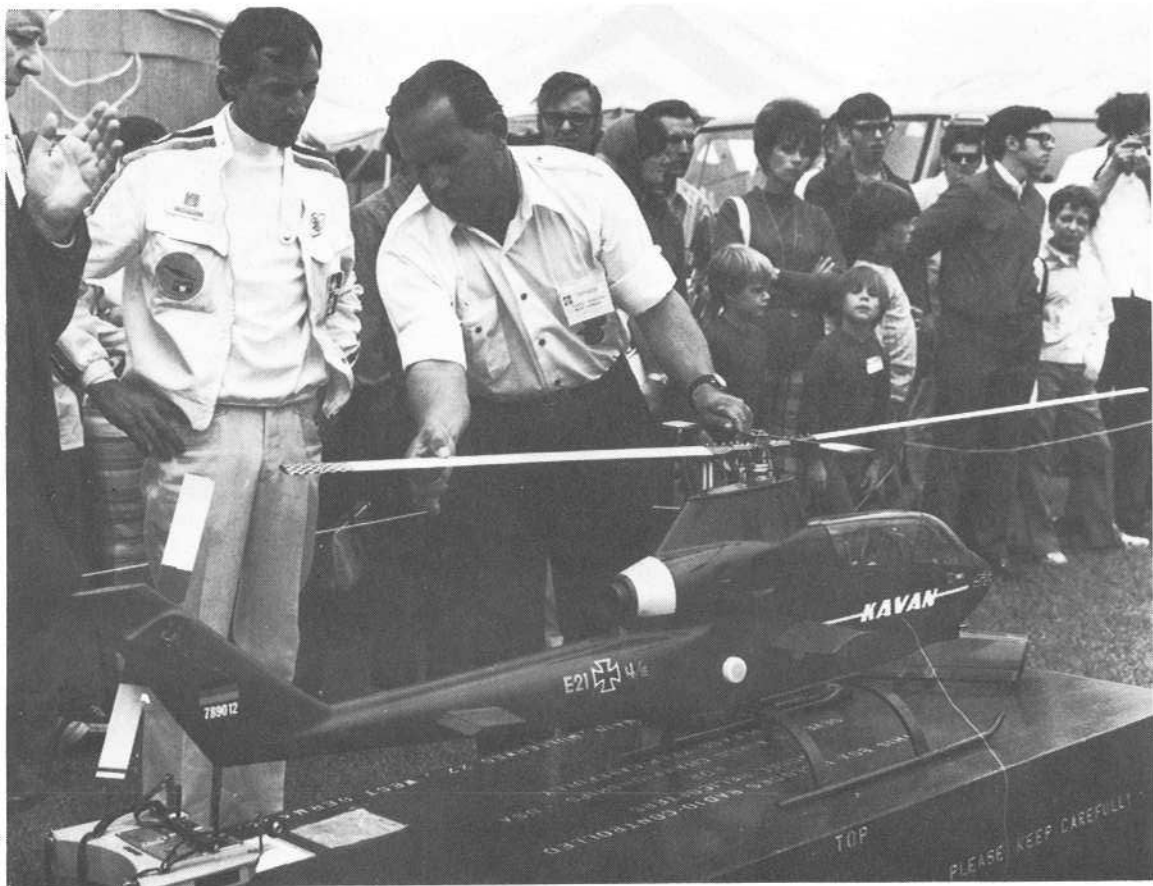
Helikoptern flögs av Dieter Schlüter, som också har konstruerat modellen, och av Bruno Gottfried Bägge flög den under uppvisningarna i manövrer som var otroligt realistiska och med en precision i kontrollen som för ett par år sedan skulle ansetts helt omöjlig att ernå.

Dieter förtjänar all uppmärksamhet för vad som kan betecknas som det här årtiondets förnämsta modellframgång.

Kavan tillverkar nu den här helikoptern i byggsats i första hand för den amerikanska marknaden. Där priset förmodligen också kommer att passa bäst. Den kommer med all säkerhet inte kunna kallas billig.

Vid samma tillfälle demonstrerades också en del amerikanska helikoptermodeller men av pressens uppgifter att döma så var Kavans helikopter helt överlägsen.

Foto Jesper von Segerbaden



Dieter Schlüter demonstrerar sin helikopter för Pierre Marrot från det franska VM-laget. Dimensionerna är som synes imponerande.

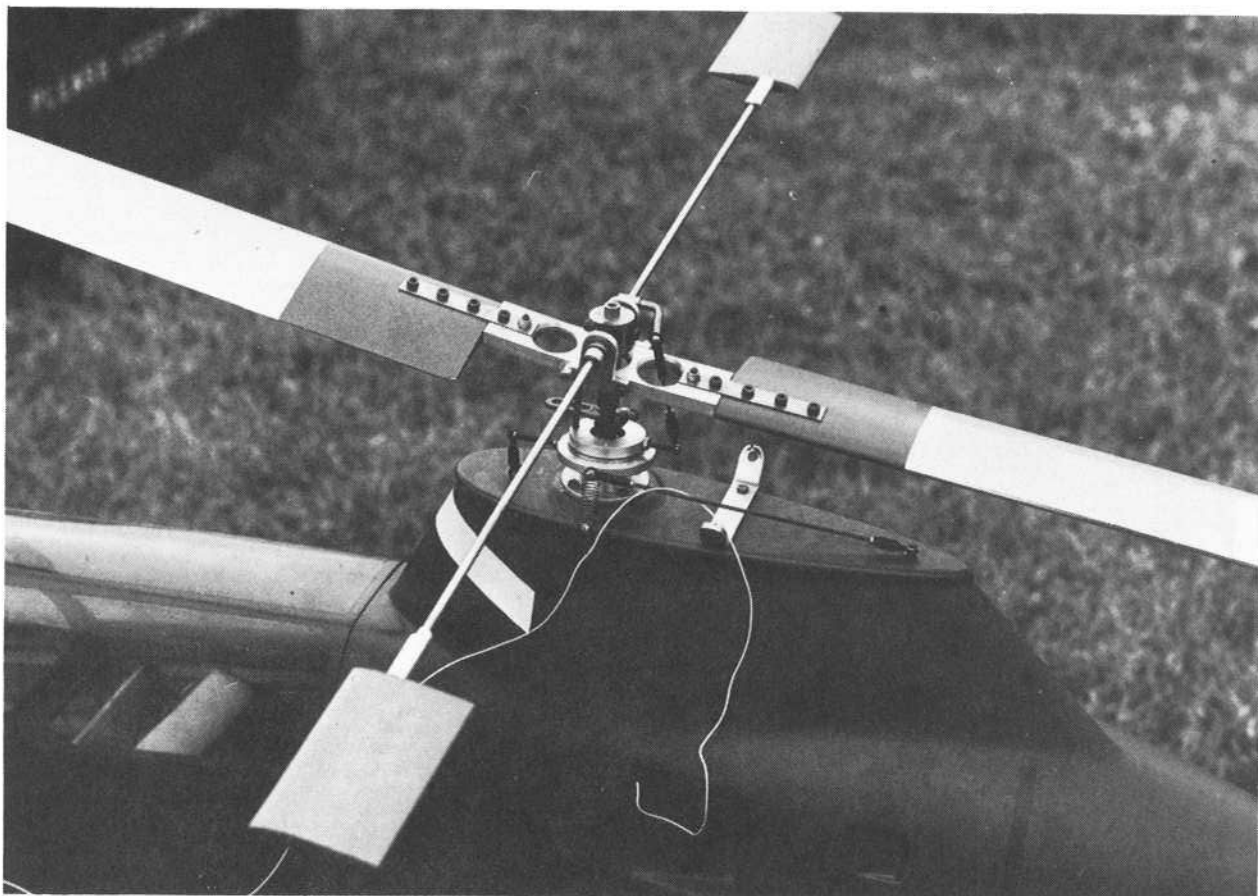


Här syns en av de välkontrollerade starterna.

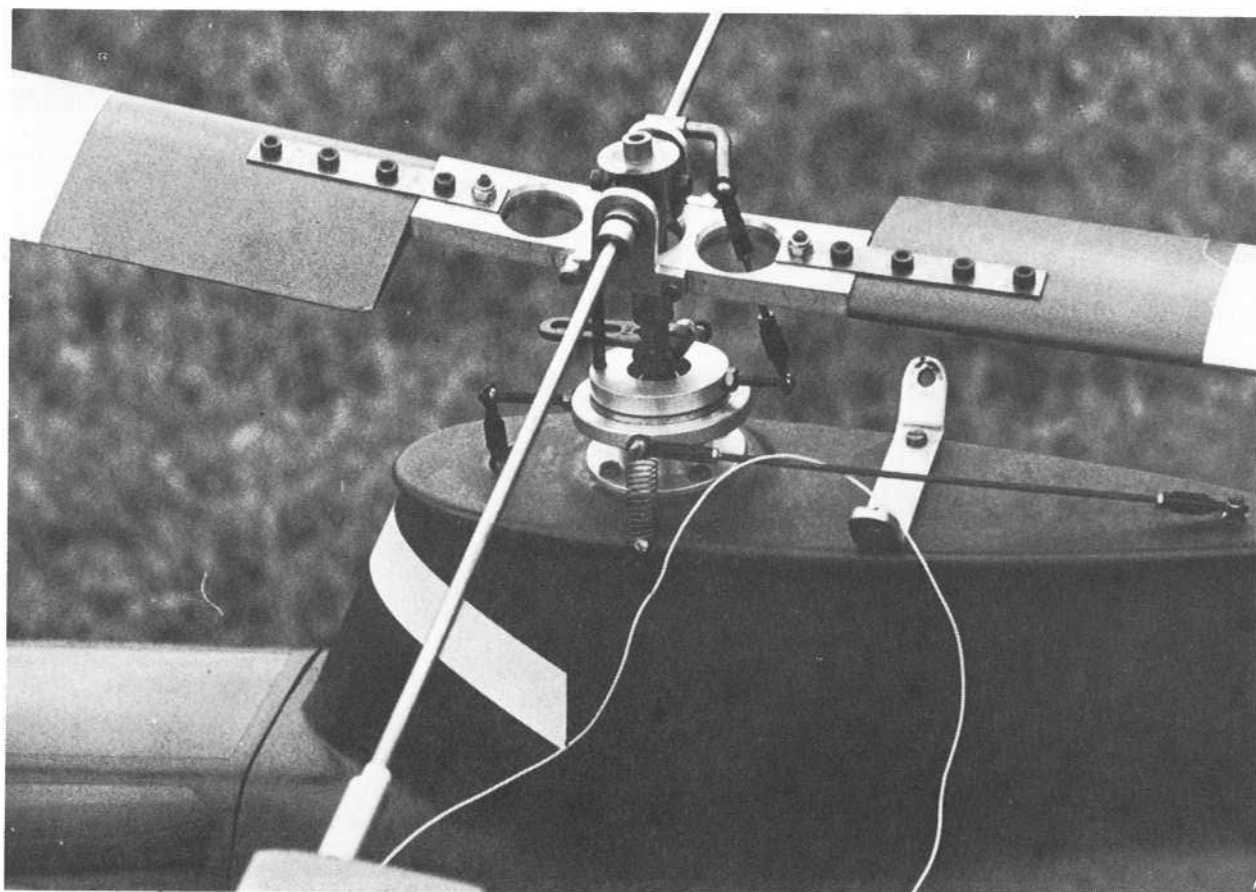


Helikoptern är en semiskalaversion av den amerikanska Bell Huey Cobra. Modellen ses här i en förbiflygning. Ovanför landställsskidan ses ljuddämparen utanpå kroppen, under nosensyns en av skaladetaljerna, ett litet kanontorn med två akan.





Rotorhuvudet är ett mycket snyggt finmekaniskt arbete. Man förstår att det vid en byggsatstillverkning blir dyrbart.



ATT VARA RC-DOMARE

MIN SYN PÅ SAKEN.

Sedan 1969 har SMFF arrangerat domarekurser för utbildning av RC-domare. För att få domarelicens fordras att man har genomgått minst två kurser med godkänt resultat. Licensen gäller i tre år och kan förnyas efter ytterligare kurser eller redovisad praktik. Jag deltog själv i de två första kurserna och har trots mycket liten tidigare erfarenhet lyckats få en av landets ca 25 domarelicenser. Jag har blivit anförtrord att vara domare på tre RC-tävlingar. Mot denna personliga bakgrund vill jag framföra några åsikter om den kontroversiella domaresysslan och ett par förslag inför kommande domarekurser.

Riktigt flygplan

I domarekompendiets allmänna del kan man läsa att alla manövrer så långt som möjligt skall likna vad ett riktigt flygplan, avsett för konstflygning, kan göra. Denna anvisning fungerar som riktlinje för hela domareutbildningen. Manövrernas storlek skall stå i rimlig proportion till flygplanets hastighet och storlek, manövrernas avstånd från domarna skall också bero av planetets storlek osv. Dessutom skall manövrernas läge i förhållande till domarna vara någorlunda enhetligt för alla deltagare. Detta senare har visat sig ha stor betydelse i praktiken.

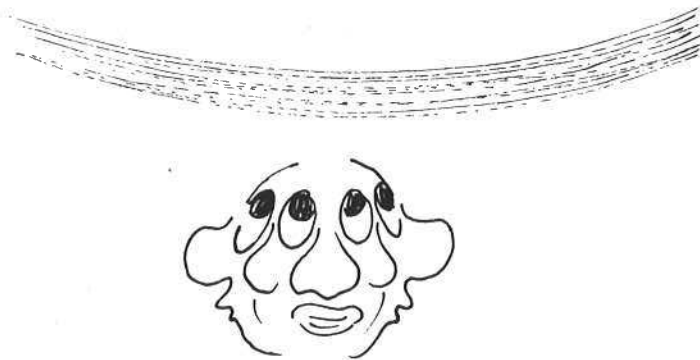
Internationell enhetlighet

En annan målsättning är att utbildningen skall anpassas till internationella förhållanden. I praktiken innebär detta att toppflygarna på VM, EM, NM, osv. fungerar som föredömen vad gäller flygningen, och att de internationellt anlitade domarnas åsikter fungerar som föredömen vad gäller bedömningen. Sverige har i detta sista avseende varit väl representerade vid de senaste årens VM-tävlingar. Gunnar Hoffman, Acke Johansson, eller John Lyrsell har deltagit som domare. Det är därför naturligt att dessa har fungerat som lärare vid de svenska domarekurserna.

Styra utvecklingen

Till sist en faktor som inte klart uttalas men som har stor betydelse, enligt min mening. Radioanläggningarna har utvecklats enormt det sista årtiondet från osimultana reed-anläggningar till helt simultana proportionalanläggningar med trimkontroll på alla roder. Motorernas styrka och tomgångsegenskaper har förbättrats med bl.a. högre hastigheter som följd. Modellerna har utvecklats från "Orion" och "Taurus" till att mer och mer likna tröga projektiler. Det finns svenska toppflygare som tycker att utvecklingen har gått snett. En av dessa har slutat flyga F3A och en annan säger att man får hög poäng om man flyger fort och på långt avstånd från domarna men tycker samtidigt att flygningen i och med detta har blivit tråkig. I reportaget från senaste VM uttrycker Jesper von Segerbaden sin glädje över att "segraren representerar en flygstil som är behagligt lugn och betydligt njutbarare än den motorvrålande-flygande-bombstil som tyvärr många andra toppflygare använder".

Utvecklingen har alltså drivit fram ett nytt flygsätt, som domarna mer eller mindre medvetet accepterat och som naturligtvis leder till förändrat bedömnings sätt. Lite spetsigt kan man säga att flygarna lurar domarna med sitt flygsätt och samtidigt gör flygningen tråkig ur allmän synvinkel. Frågan är nu, om man kan förändra flygsättet så att både flygare, domare och åskådare tycker att RC-tävlingarna blir mera njutbara? Jag skulle helst vilja svara ja på frågan. Jag vill dock inte påstå att RC-tävlingar i sin nuvarande form kan



få någon större bredd pga dyr utrustning och tidsödande träning. Med detta som grund vill jag lägga fram några förslag inför framtiden. Förslagen syftar också till att vidareutbilda den nya kategorin av begränsat erfarna domare som jag tillhör.

Allmän debatt

Först och främst bör man få igång en allmän debatt i denna tidning. De aktiva flygarna, domarna, grenledningen och övriga intresserade bör lägga fram sina allmänna synpunkter. Grenledningen bör formulera mera detaljerade anvisningar med hänsyn till denna debatt, tidigare vunna erfarenheter, internationell anpassning mm. Dessa anvisningar bör redovisas i denna tidning och dessutom ligga till grund för nästkommande domarekurs. Det är viktigt att anvisningarna publiceras så att flygarna kan anpassa träningen därefter.

Offentliga domareprotokoll

På en del av 1971 års tävlingar har domareprotokollen offentliggjorts. Fördelen med detta är att flygarna bättre kan avgöra hur den fortsatta träningen skall läggas upp och att man får en mera öppen attityd mellan flygare och domare. Det har sagts att tiden ännu inte är mogen för offentlighet med protokollen, men jag anser att erfarenheterna från de försök som har gjorts har slagit väl ut och att man i fortsättningen släpper ut protokollen omedelbart efter tävlingarna.

Domarestatistik

Ragnar Åhman har utarbetat ett system för jämförelse av domarnas poängsättning. Denna domarestatistik har tillämpats vid fyra av 1971 års tävlingar (vårtävlingen F3A, SM RC5, Hallands-träffen och SM F3A). Statistiken är i första hand avsedd för de berörda domarna och för framtida domarekurser. Jag anser att systemet i nuvarande eller förbättrat skick bör tillämpas vid alla större tävlingar.

Pågående tävling

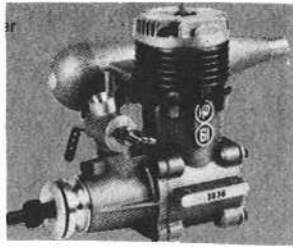
Jag har hittills förordat en större öppenhet i umgänget mellan flygare och domare, men jag vill göra ett viktigt undantag från den regeln. Man bör undvika diskussioner i bedömningsfrågor under en pågående tävling. När en tävling väl har börjat bör domarna ha så fasta referenser som möjligt. Det är nog så svårt att vara rättvis utan duperingsförsök från deltagarna!

Bo Eriksson Karlskoga MFK

ERKÄNN
Det är en



du vill ha



72 Series
Hirtenberger Engines

OM DU TYCKER HP-61 ÄR FÖR VASS, DRA DÅ AV TILL HALVGAS ELLER SKAFFA DIG EN HP-40 F. LYSSNA PÅ DEN DISTINKTA GÅNGEN, DRA PÅ OCH FLYG, EN UNDERBAR KÄNSLA AV KRAFT, FRIHET, OCH FLYG, DET ÄR HP DET.
(HP 40 F 0,9 Hkr. Ersätter motorer 29-60). 6 Mån. Garanti. Reservdelslager finns Service och rep. utföres hos oss av utbildad personal.
Generalagent för Sverige och Finland: Essen Air, Centrum Handen

Castrol

CASTROL MSSR, Oljan för tvåtaktsmotorn. Effektiv smörjning, Viskositetsstabil, Håller motorn ren, Färdigt konserverad efter flygning.
EJ LÄMPLIG SOM MAGMEDICIN !

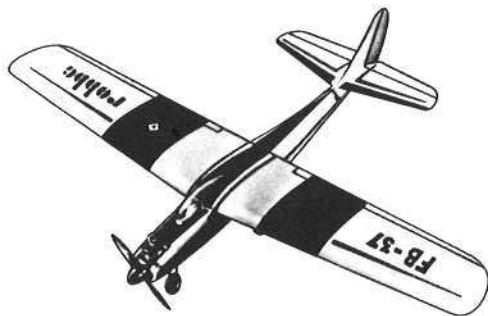
Distributör för Sverige: Essen Air, Centrum 13622 Handen.



Solarfilm

JUST NU: 9⁹⁰

SNABBT, SNYGGT, ENKELT OCH BILLIGT KLÄR DU DITT PLAN MED SÖLARFILM. FINNS I EN MASSA FÄRGER SAMT TRANSPARANT.
1.000 ARK 950 x 650 mm. BORTSLUMPAS. ORDINARIE KVALITET !



robbe

ROBBES STORA SORTIMENT AV BRA GREJER, LÄTTFLUGNA RC-PLAN, ROBBE DIGITAL PROP. KÄND SOM BRA RADIO TILL LÅGT PRIS, MASSOR AV TILLBEHÖR, TÄCKER DE FLESTAS BEHOV. (Radioanl. även på avb.)

EN OVANLIGT BRA AFFÄR

VÄND DIG TILL EN FACKHANDLARE SOM SJÄLV FLYGER. HÄLSNINGAR ESSEN.

ESSEN-AIR
HANDEN 08/7778234

FACKHANDLARE INVITERAS.

VI FLYG DÄR!

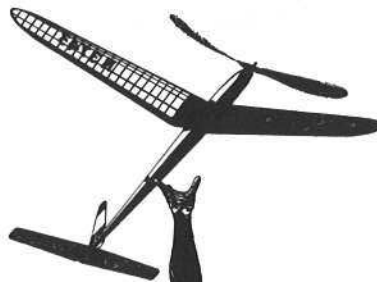
Svar till Nils Wallertin.

Dina ideer angående en tävling på Flatruet är inte alls någon vild ide hos Dig. Snarare är det på det viset att tanken på att använda dessa oändliga vidder till tävlingar har varit uppe till prövning så sent som 1970-71 då förbundet planerade för VM i friflyg 1971. Flatruet fanns då med som ett alternativ bland tillgängliga fält för dylika mammut-tävlingar som VM.

Tidigare har hos KSAK på den tiden den organisationen styrde modellflyget här i landet, även förslag funnits att avhålla ett gummimotor-VM uppe på Flatruet, men avgjordes frågan då möjligen på att någon av beslutsfattarna ansåg att "mygg-faran"-var skäl till att avhålla sig från dylika experiment som att arrangera en tävling för utlänningar där uppe.

Både Du med många flera har säkert kunnat konstatera att myggen inte utgör något skäl till att avhålla sig från tävlingsverksamhet på "högsta nivå".

För VM 1971 föreslogs Flatruet som ett alternativ därest den ekonomiska frågan med merkostnader för transporter och inkvartering kunde lösas på ett tillfredställande sätt. Tyvärr var detta inte möjligt, vilket var det enda skälet för VM-kommittén att avstå från Flatruet, där riskerna för fältets otillräcklighet icke kunde ifrågasättas liksom Sæve.



Man skulle tycka att det borde ligga i norrlänningarernas intresse att tillvarata en sådan fin tillgång som Flatruet ändock är. Inte skall väl AKG eller någon annanklubb från söder behöva arrangera en tävling i Norrland, detta sköna land, eller hur Östersund m fl Norrlandsklubbar?

Planer finnes på att arrangera någon form av modellflygsammankomst på Flatruet i form av kurs träningsläger för landslag eller dylikt. Självklart kan det arrangeras en tävling också, varför då inte årets uttagningstävling i friflyg, som ett första försök. För arrangemanget tror jag mig kunna lova att vi i Norrland skulle kunna klara av detta men givetvis accepteras Ditt erbjudande med husvagn o.dyl.

Fina möjligheter för även radio och linkontroll liksom raket finnes även på Flatruet liksom i den övriga fjällvärlden. En framtidsversion säger mig att modellflyget så småningom kommer att trängas undan av den påträngande behövliga bebyggelsen. Lämpliga områden för modellflygverksamhet saknas redan för många klubbar.

För att i någon mån vara förberedd på dylika händelser, medtogs en A:2 sommaren 1971 upp till ett annat fint ställe i fjällvärlden, nämligen uppe i Stekenjåkk. Starten skedde på den autostrada till väg som finnes däruppe, varefter modellen försvann (ingen fuse) i de fina hangvindarna som förkom däruppe. På Stekenjåkk finnes även mycket stora ytor, lämpliga för alla typer av modellflyg.

Det gäller således för framtiden att "se om sitt hus" - se oss omkring efter nya lämpliga platser för vår fina verksamhet där vi modellflygare kan ostörda få utöva modellflyget i alla dess former. Därtill är Flatruet mycket lämpligt och tiden mogen för ett ordentligt prov av alla som önskar.

Det är min förhoppning att en planerad kurs i Norrland skall kunna förläggas just däruppe vilket skulle vara ett första steg mot kanske en centralort för landets modellflygare, där friflyget har oändliga ytor, där linkontroll kan få bullra bäst dom önskar, där radioflyget har ett färdigt radioflygfält (tidigare omnämnd fotbollsplan med fint gräs) och där raketer kan skjutas upp utan risker för omgivande bebyggelse. Ska vi säga att vi träffas däruppe i sommar?

Till sist Nisse. Det glädde mig personligen med vilken känsla och inlevelse Du talade Dig varm för Flatruet, men Du har rätt att göra och känna detta efter att Du som jag och kanske andra ser hur nära vi är lösningen på en "ljusnade framtid" för landets modellflyg.

K.A.Ericsson

NY FLYG·KATALOG

R/C- och C/L-modeller

Radioanläggningar

100-tals ritningar

Nya tillbehör

Motorer

—•••—

Jeri hobby



Gässlingavägen 13 A, 222 35 LUND

Tel. 046/13 05 45 -till klockan 20⁰⁰

Pris 5:- gärna frimärken

Tävlingskalendrar

PRELIMINÄR TÄVLINGSKALENDER I FRIFLYG 1972

23/1	Norrlands VT	Härnösand
6/2	Hjelméruspokalen	Linköping (ers. 1971 års tävl.)
19-20/2	Vintertävlingen (1- och 2-klasserna)	Eskilstuna
12/3	DM	
19/3	Sigtunaträffen	Sigtuna
9/4	Gemens Vårtävling	Norrköping
16/4	Vår-Ettan	Malmö
23/4	Solnas Vårtävling (endast 1-klasser)	Tullinge
7/5	Majtävlingen	Uppsala
11/5	DM	
21/5	Hjelméruspokalen	Linköping
10-11/6	Västkustträffen	Göteborg
17-18/6	Nattävlingen	Sundsvall
30/7	Oldtimertävlingen	Örebro
26-27/8	SM	Ängelholm
3/9	Wentzelpokalen	Östersund
17/9	DM	
1/10	Solnas Hösttävling	Uppsala
29/10	AKM:s Hösttävling	Skåne

ANM. Tävlingsprogrammet är preliminärt så tillvida att vi kan tvingas göra ändringar p.g.a. orsaker som står helt utanför vår kontroll, exempelvis tillstånd att använda militära flygfält. En strävan är givetvis att programmet skall hållas så långt detta är möjligt. Eventuella ändringar kommer av tidsskäl i första hand att kungöras i SMFF:s meddelanden.

Tävlingsstyrelsen har efter rekommendation av grenstyrelsen beslutat, att utnämningen av 1972 års uttagningstävlingar (1973 års landslag) skall meddelas först efter FSF:s årsmöte som äger rum i Göteborg den 4-5 mars 1972. Anledningen är att vi förväntar oss vissa ändringar i det gällande systemet och att dessa ändringar i så fall kommer att genomföras efter beslut på FSF:s årsmöte.

Grenstyrelsen

PRELIMINÄR TÄVLINGSKALENDER I LINFLYG 1972

Datum	Tävling (arrangör)	Klasser	Kontaktman och tfn
9/4	AKM	F2A	Rolf Hagel, 040/212173
16/4	AKG	F2B1, F2B2, F2C1, F2D1, F2D2, F2D3	Anders Leimalm, 0520/60360
23/4	Kaffepetter (Galax)	F2A, F2C1, F2C2, F2C3	Kjell Axtelius, 00/462324
1/5	Oxelöträffen (Oxelösunds MFK)	F2B1, F2B2, F2D1, F2D2, F2D3	Hans Carlsson, 0155/32041
6-7/5	Solnas Pokal (Solna MSK)	F2A	Ove Kjellberg, 08/098163
12/5	Uddevalla MFK	F2B1, F2B2, F2D1, F2D2, F2D3	Lars Helmbro, 0522/18133
21-22/5	ÖSFK	Vårtävlingen, samtliga klasser	Lars Ohlsson, 0755/61102
3-4/6	Nybro MFK	UT, F2A2, F2B2, F2C2, F2D2	Jan Franzen, 0481/10843
17-18/6	Oxelösunds MFK	F2A1, F2A2, F2A3, F2C1, F2C2, F2C3	Hans Carlsson, 0155, 32041
27/8	Filbyter (LEN)	F2B1, F2B2, F2C1, F2C2, F2C3, F2D1	Berni Gustavsson, 013/149136
9-10/9	Solna MSK	Svenska Mästerskapen F2A2, F2B2, F2C2, F2D2	Ove Kjellberg, 08/098163
23-24/9	Handens MFK	Höstitävlingen, samtliga klasser	Leif Lindh, 08/7775951
18/6-27/8	är tid avsedd för VM, NL och DM.		

Grenstyrelsen

PRELIMINÄR TÄVLINGSKALENDER I RADIO-FLYG 1972

Datum	Plats	Klubb	Tävlingsform
22-23/4	Stockholm	Stockholms RFK	Pylon
22-23/4	Sövde, Skåne	Acroflyers	F3A, RC1P, RC5-vårtävl.
1/5	Varberg	MFK Pegasus	RC-segelflyg
6-7/5	Stockholm	Starflyers	F3A-vårtävlingen
12-14/5	Falun	Siljansbygdens RFK	RC-segelflyg-NM-uttagn.
20-21/5	Frankrike		EM i F3A
21-22/5	Finland		Jämsjärvi-meeting
21-22/5	Lidköping	Saleby MFK	F3A, RC1P
27-28/5	Linköping	Linköpingseskadern	F3A, RC1P, RC5
3-4/6	Leksand	Siljansbygdens RFK	F3A, RC1P, RC5-vårtävl.
10-11/6	Göteborg	Aeroklubben	Pylon
17-18/6	Sundsvall	Skvadern	RC-segelflyg
17-18/6	Stockholm	Stockholm RFK	RC-skala-VM-uttagning
23-25/6	Leksand	Siljansbygdens RFK	Midsommarmeeeting
30/6-2/7	Norge/Lillehammer		NM i RC-segelflyg Hang
8-9/7	Säter	RFK Viggen	Pylon
15-16/7	Klippan	RFK Gripen	RC-meeting
2-7/8	Frankrike		VM RC-skala
5-6/8	Jönköping	Jönköping RFK	Pylon
12-13/8	Sövde, Skåne	Acroflyers	Pileträffen F3A, RC1P, RC5
19-20/8	Sundsvall	Skvadern	Sunströmmingsmeeting
19-20/8	Stockholm	Stockholm RFK	RC-skala Fly-in
26-27/8	Klippan	RFK Gripen	F3A, RC1P, RC5
26-28/8	England		Internationell tävl., Pylon
2-3/9	Karlskoga	Karlskoga MFK	SM i F3A och RC1P
8-9/9	Stockholm	Stockholm RFK	Pylon
16-17/9	Norrköping	FK Gamen	NM i F3A
23-24/9	Varberg	MFK Pegasus	F3A, RC1P, SM-RC5
30/9-1/10	Säter	RFK Viggen	Pylon

Som framgår av tävlingskalendern har vi ej något år haft ett så stort antal tävlingar. I kalendern finns ej tävlingar av lokal karaktär upptagna varför var och en på sin ort får passa in sådana för att ej alltför många kollisioner skall förekomma.

Distriktsmästerskapstävlingarna (DM) bör lämpligen hållas i oktober.

För dem som har för avsikt att delta eller kvalificera sig för internationella tävlingar under året resp. VM i F3A under 1973 är det av största vikt att delta så mycket som möjligt i tävlingarna.

Under 1972 arrangeras i England en internationell tävling i Pylon, som jag ej ännu vet om den kommer att räknas som VM. Anmälningarna till denna tävling måste nog vara arrangören tillhanda senast i mitten av juli varför våra tävlingar i april, juni och juli får räknas som uttagningstävlingar för den internationella Pylontävlingen.

De som har för avsikt att kvalificera sig för VM i RC-skala måste visa sina flygplan senast vid tävlingen den 17-18/6.

Vårtävlingen den 6-7/5 får tillsammans med 1971 års resultat ligga till grund för uttagningen av det lag som skall delta i EM den 20-21/5.

Uttagningen av VM-laget för 1973 i F3A kommer att ske enligt de regler som gällt sedan 1968. Reglerna innebär att resultaten före VM-året räknas och att endast en kollation av de som fått de högsta poängen genomföres samma år som VM arrangeras. Anledningen till detta är bl.a. att VM-arrangör brukar begära namnuppgifter och andra upplysningar redan under mars-april tävlingsåret.

KOM IHÅG TÄVLINGSLICENSSEN!

ETT GOTT NYTT TÄVLINGSÅR
önskar
RC-grenen
John Lyrsell

) se även sidan

FAI-KALENDERN 1972

INTERNATIONAL AERONAUTIC SPORTING CALENDAR 1972

World Championships

Date to be set later	Finland	Control line
2 - 7. 8.	France	Scale F4B, F4C
25 - 28.8.	England Cardington Bedfordsh.	Indoor models F1D "C.S.Rushbrooke Memorial Trophy "
22 - 25.9.	Yugoslavia Vrsac	1st W/Ch Space Models

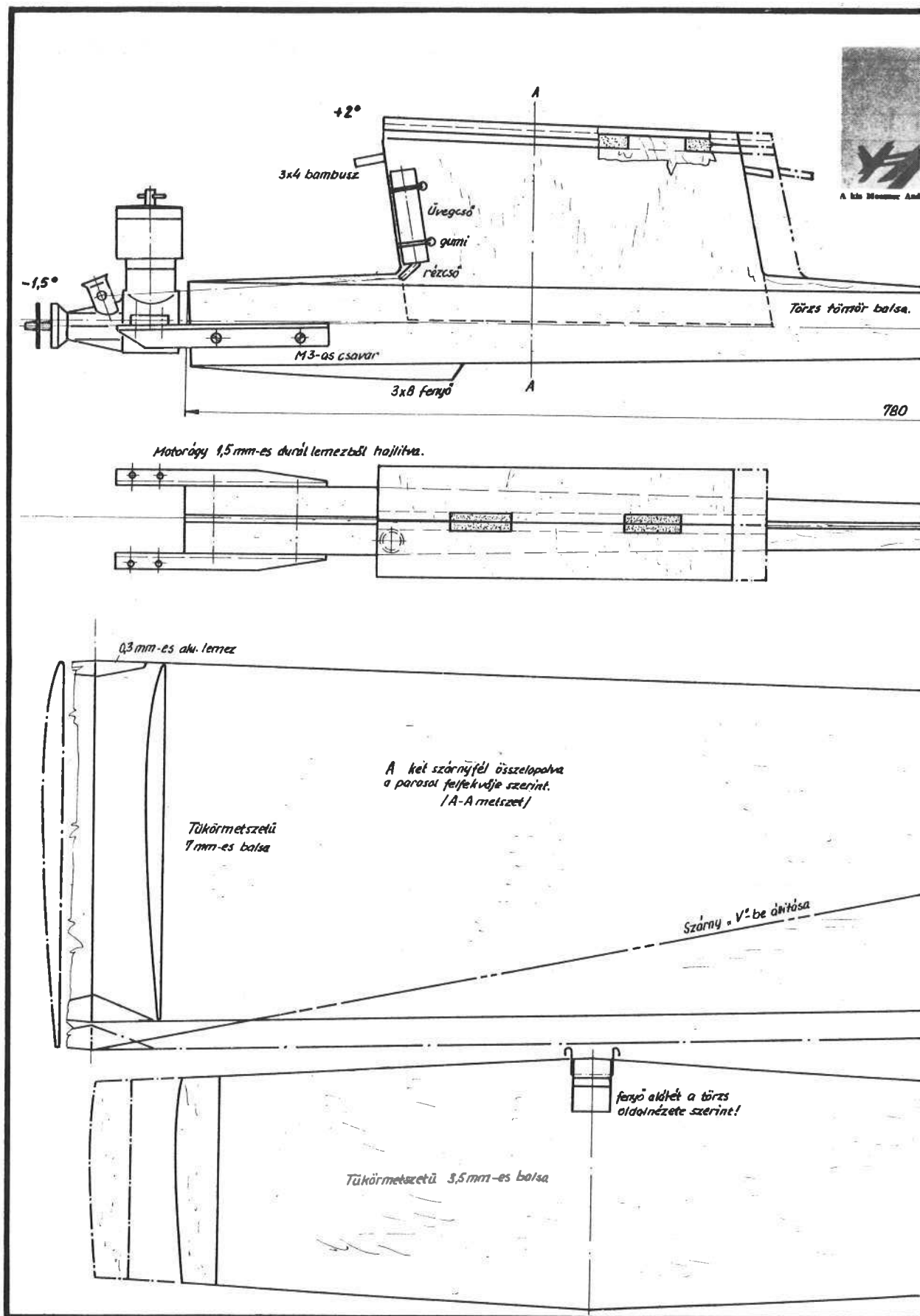
Continental Championships

Date to be set later	Belgium Namur	2nd European C/L Championship
11 - 14.8.	Yugoslavia Otocac	FAI Power F1C
2 - 3.9.	Federal Germany Homburg/ Saar	"Europa" 1972
27.2.	Finland Helsinki	VLK Winter Contest F1A, F1B, F1C
25 - 26.3.	Italy Viotte del Monte Bondone	"G.Fraffer" Int. Meeting F3A Skis
1 - 3.4.	Czechoslo- vakia. Hradec Králové	Control Line F2A, F2B, F2C
14 - 16.4.	Austria Zell am See	Alps. Int. Cup F1A, F1B, F1C
5 - 7.5.	Rumania Prahova	"Indoor Slanic- Slanic Prahova" F1D
11 - 14.5.	Austria Kraweisen	"Fesselflug" F2A, F2C
13 - 14.5.	Netherlands Rozendaalse Heide	Amsterdam Cup F1A, F1B, F1C
20 - 22.5	Austria Koblach	Rhine Int. Cup R/C F3A
20 - 22.5.	France Maubeuge	Crit, du Nord F1A, F1B, F1C, F3A Pylon Racing
27 - 28.5.	Czechoslo- vakia Brno	Comp. Int. Combat
26 - 28.5.	Czechoslo- vakia Dubnica	Scale Rockets
2 - 4.6.	Italy Rieti	Coupe Europa Cup F3B
24 - 25.6.	France Wittenheim	East. Int. Crit, F2A, F2B, F2C
10 - 11.6.	Czechoslo- vakia Karlovy Vary	Int. Comp. F4C

Date to be set later	Czechoslo- vakia Brno	Int. Indoor Model Competition
8 - 11.7.	Hungary Pécz	"Meczek Cup" F2A, F2B, F2C
24 - 27.7.	Spain Alicante	"Comp. Int. Garcia Morato" F1A, F1B, F1C
4 - 6.8.	Czechoslo- vakia Piestany	Intern. Competition F3A
11 - 13.8.	Austria Kraweisen	"Igo Etrich" Cup R/C F3A
19 - 20.8.	Federal Germany Munich	Free Flight F1A, F1B, F1C FAI Gliders etc
26 - 27.8.	France Marigny- le-Grand	Crit. Int. "Pierre Trebod" F1A, F1B, F1C
25 - 27.8.	Austria Wiener Neustadt	"Kolibri Cup" F1A, F1E
27 - 28.8.	England Cranfield Bedfordsh.	FAI Pylon Racing Trophy (Sopwith) F3D Pylon
14 - 18.9.	Hungary Pécz	"Meczek Cup" F3A
15 - 17.9.	Rumania Bucarest	"Inter-Aero" 1972 F2A, F2B, F2C
21 - 24.9.	Austria Lienz	Int. Dolomites Cup R/C F3A
23 - 24.9.	Hungary Pér	"Raba Cup" F1B
date to be set	Switzer- land Pfäffi- kon Zürich	Int. Comp. F3A
23 - 24.9.	Federal Germany Bochum	Int. Comp. C/L F2A, F2B, F2C
29.9-1.10	Yugoslavia Lesce Bled	"Bled Cup" F3A
6 - 8.10	Hungary Nyiregy- háza	"Nyirseg" Cup F2A, F2C, F3A
17.11	Italy Lugo di Romagna	F.A.Gold Cup Team Racing F2C

Second Category Events

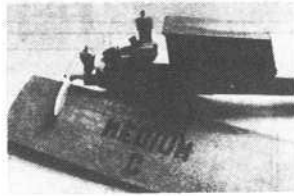
10 - 11.6.	Federal Germany Drover- Heide b/Düren	Eifel 1972 Cup F1A, F1B, F1C
2.3.9.	Federal Germany Homburg/ Saar	"Europa" Cup 1972 F1A, F1B, F1C



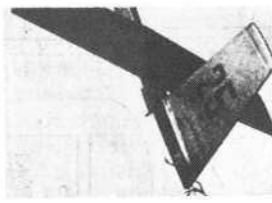
Den här lilla trevliga nybörjarmod ur vår ungerska kollega "MODELL kunskaperna i ungerska inte av det



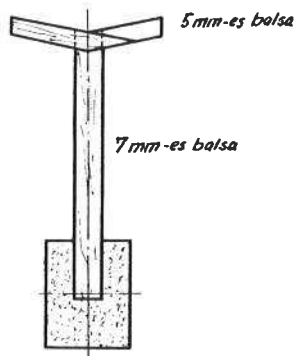
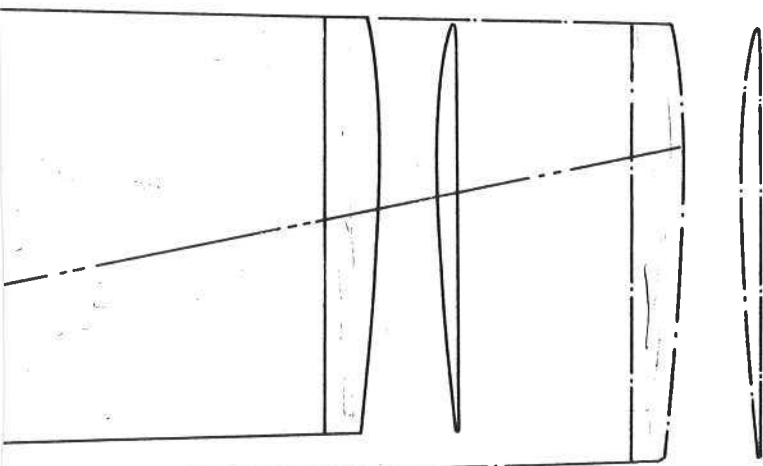
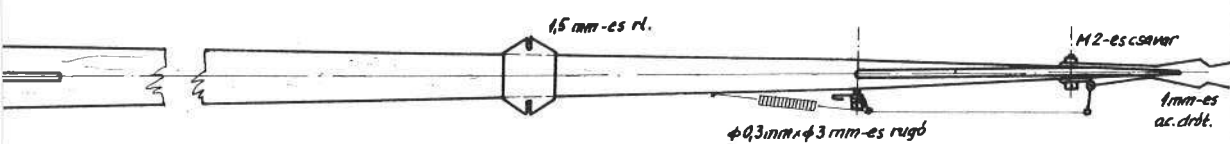
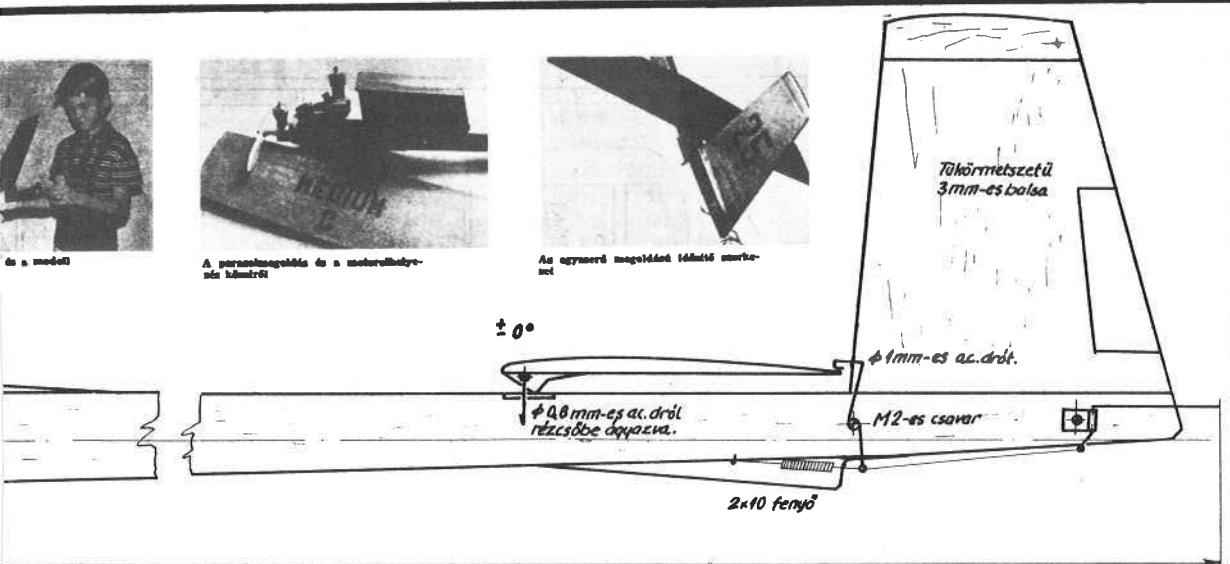
A modell



A perszonálgépkészítés a motoralkotásnál közelebb



Az egyszerű megoldás látható szerkezete



A-A metszet

----- 1 cm³ motorhoz.
 ----- 0,8 cm³ motorhoz.



MÉDIUM-C motoros modell.	
M 1:2	Tervezte: Meczner András. Rajzolta:
MODELLEZÉS tervrajzmelléklete. 112.	

ellen har MFN lánat
 EZES". Tyvärr är
 slaget att vi har

kunnat tyda så mycket av uppgifterna om den men den
 är nästan självförklarande. Skalan är 1:2.

Jag tycker!

Så som varande friflygredaktör, tar jag mig friheten att då och då tycka något i denna tidning. Jag skall börja tycka nu.

Om landslagsuttagning och Coupe d'Hiver.

Nu har nästan alla sätt att ta ut landslag provats. Och inget är bra. Men det finns ett bra sätt kvar. Att det fungerar bevisas av att nästan samtliga idrottsgrenar använder det. FÖRBUNDSKAPTEN. Alltså en man som svarar för uttagningen och som samtidigt är lagledare. Han tar dessutom ut laget ur några i förväg utvalda gubbar. Dessa utvaldas ut på grundval av nationella tävlingar under tiden April - September. Vid vintertävlingar som årets NM, bara vintertävlingar. Som avslutande koll skall en uttagningstävling om 2x7 starter hållas. Platsen för denna tävling skall väljas med tanke på hur fält och väderförhållanden brukar vara på platsen för VM, EM, och NM.

Det kommer ett liknande förslag på årets riksstämma + ett om UT-kommitté + AKM:s förra året inlämnade förslag. Om UT-kommitté tycker jag inte. Det kommer att bli ett otroligt gaggande för de olika landsdelarnas kandidater och lager blir en kompromiss. Att räkna poäng och tid är fel. Man får inte fram det bästa LAGET på detsättet. Bara dom bästa individuella flygarna på hemmaplan. Där trots allt en massa olika faktorer inverkar. Inte bara modellflygarens skicklighet utan även problem att få tidtagare, (där en modellflygare från en stor klubb nästan alltid kan ha en eller flera personer som ser till att det alltid finns tidtagare klara, medan de modellflygare från mindre klubbar får ordna de själva) att få bra tidtagare, att kunna mygla med tidtagaren m.m. Dessutom kan en förbundskapten ta med grabbar med lite GO och förmåga att arbeta i lag. Alltså grabbar som växer med uppgiften. Det är inte meningen att man skall åka till VM, EM och NM som tack för att man flugit bra här hemma, utan för att REPRESENTERA Sverige. Och då SKALL man kunna begära att man presterar flygningar som är bättre än man gör här hemma. Det finns ju ingen tidtagarebrist, man har hela laget till hjälp och oftast är det bara flygningen man behöver tänka på. Därför är det bäst i längden med en förbundskapten.

SPOLA GAMLA B1.

Hårt för alla ni gamla modellflygare som lyckats tygla dom 30 grammen tamp som finns i kärnorna.

Men nu är det faktiskt så att "B1-klubben" är en förening för inbördes beundran. När kom det fram några nya namn senast? Meningen var från frjan att A1, B1 och C1 skulle vara nybörjarklasser. Steget innan FAI-klasserna. Men hur är det med B1? Jo, gamla Wakeflygare bygger några B1-or för att kunna använda den tamp som är för slö för wake.

Några undantag finns dock.

Coupe d'Hiver är svaret. 10 gram tamp, med ett slött stig som liknar dagens wakefieldar. Markstarten kan tas bort. Det har man gjort lite var stans. Kärran får se ut hur som helst, med ett undantag. Kroppens tväryta måste vara 20 cm² på största stället. Kärran får inte vara lättare än 80 gram. (Ny regel! 100 gram, Red). Och så är det 2 min max.

Det har på senare år varit förslag på ändringar, med alla gamla modellflygare har pratat sig varma för ett behållande av B1 med något saligt i blicken. Det är dags att lägga av nu.

Fram för Coupe d'Hiver. Så om några år kanske vi har några nya wakeflygare. Eller ni gamla.

Är ni rädda för att er dominans inom wakefield skall försvinna.

Härnösand har vid det här laget flugit en tävling i Coupe d'Hiver. Och den 19/3 skall klassen flygas i Sigtuna. Så se till att bygg någon Coupe och se till att några nya grabbar gör detsamma.

Lars-G Olofsson

3 Wakefield

1. Kjeld Kongsbergs KK-7101, vilken han använde i alla 8 starterna vid 71-års VM. Kärran är typisk dansk. Lång momentarm, spetsiga profiler och Schwartzbach propeller. Vingprofilen är en för-tunnad Köster-65. Propellern är karvad från ett stenhårt balsablock. Vingen och stabben är byggda på en jigg med profilens undersida.

Motortiden är 28-32 sek beroende på tampen. Kärran går exakt 2 varv i stiget, vilket gör att nosen står mot vinden när propellern faller. Det är en nackdel, då kärran har en tendens att gå ut på baksidan av termiken. (Varför inte flyga höger-höger? Red. Anm.) Det var vad som hände i 5:e start vid VM, där Kjeld fick prick 180 sek.

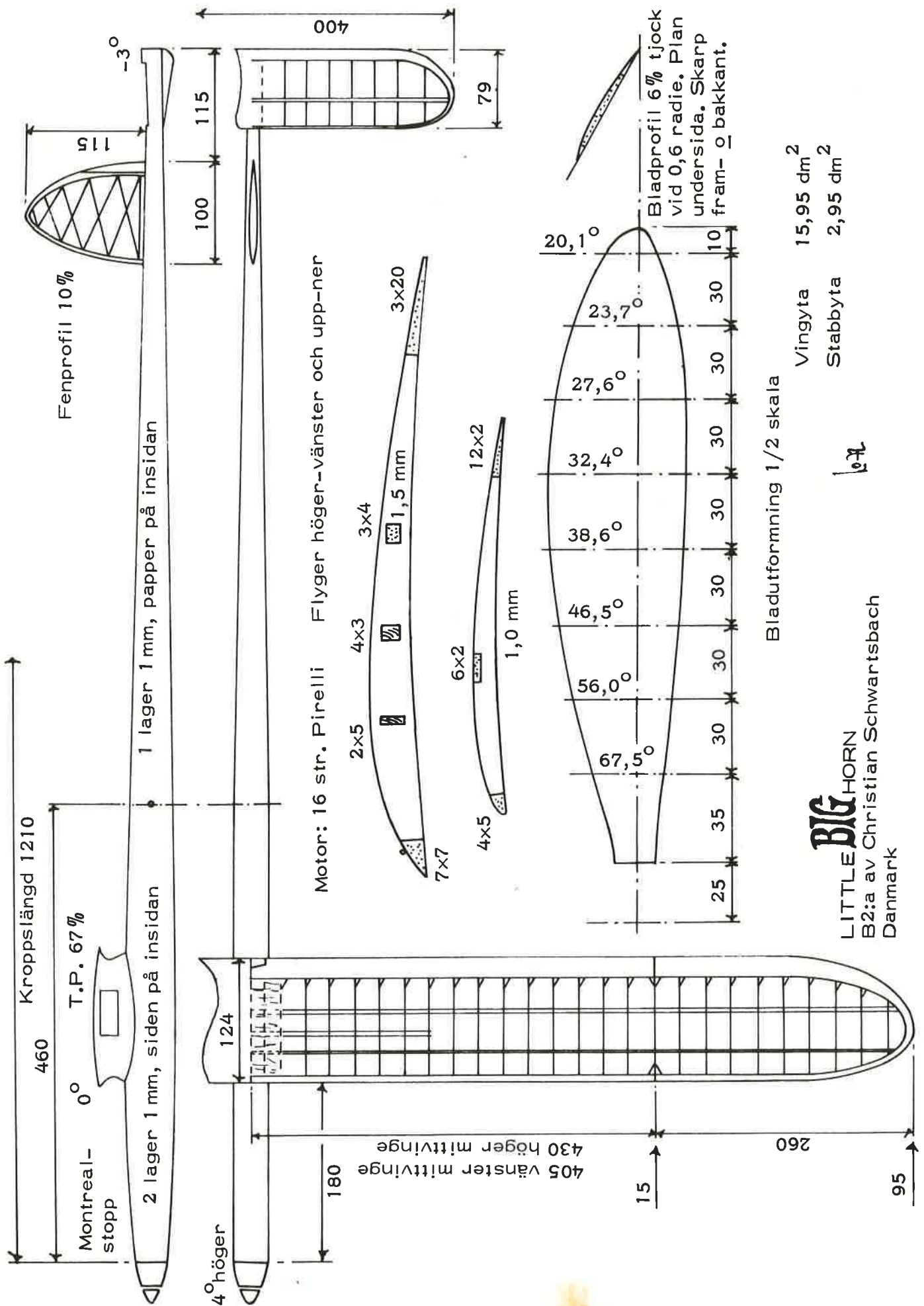
Gummit Kjeld använde var färskt till VM. Det var sträckt 4 x längden i 15 min, och 2 x längden i 2 min. Han drog 400 varv. Var annan motor smällde Han väntade aldrig mer än 2 min med tampen uppvriden. I så fall fick motorn gå ut och han började om igen. Kjeld använde 22 motorer till 8 starter på VM. Han har senare provat en av de motorer som höll, och den tampen orkade inte få upp kärran på mer än 20 meters höjd. Kjeld liknade övriga danskar använder sig av rör och stång vid uppvridningen.

Christan Schwartzbachs Little Big Horn. Christian använde sig vid VM av en modifierad variant av LBH. Modifieringen består i att högerittvinge är 25 mm. längre än vänster mittvinge. Kärran flyger höger-vänster. Även Christian använder sig av en modifierad Köster till vingprofil. Propellern är Christians egen. Den som användes vid nästan alla bra wakeflygare runt om i världen, olika varianter. Tunna blad, tjocka blad, välvd undersida, plan undersida och olika utformning på stabben. Christians original har helt plan profil, 1/4" tjock vid 0,6 av radien. Och så skarp framkant som möjligt. Till detta har han en utökt finish. Så blankt som möjligt.

Lennart Backmans wake. Kärran vet jag inte så mycket om. Men det där om propellern vet jag en del. Flodas pilgrim är utrustad med en Schwartzbachare. Med två bladspetsar.

Jag får väl skriva lite om vad jag tycker om Lennart som flygare istället. Lennart var enligt min mening den bästa svensken på VM (wake). Visserligen inte med sina egna modeller (proxy) och visst hade han Ander Håkansson före sig. Men om han inte hade flugit i samma tidtagaregrupp om den snurrigaste modellflygaren den dagen (spanjor), så är jag säker på att han hade grejat en 7:e maxen också. Den snurrige för som en kadeskjuten kråka över startområdet med tidtagarna i häcken. Det var inte många gånger Lennart fick starta när han ville. Men han visade något som en del av övriga svenskar saknade. Instämdhet, viljan att vinna, jäklar anammat, kallat vad det vill. Så skall man flyga.

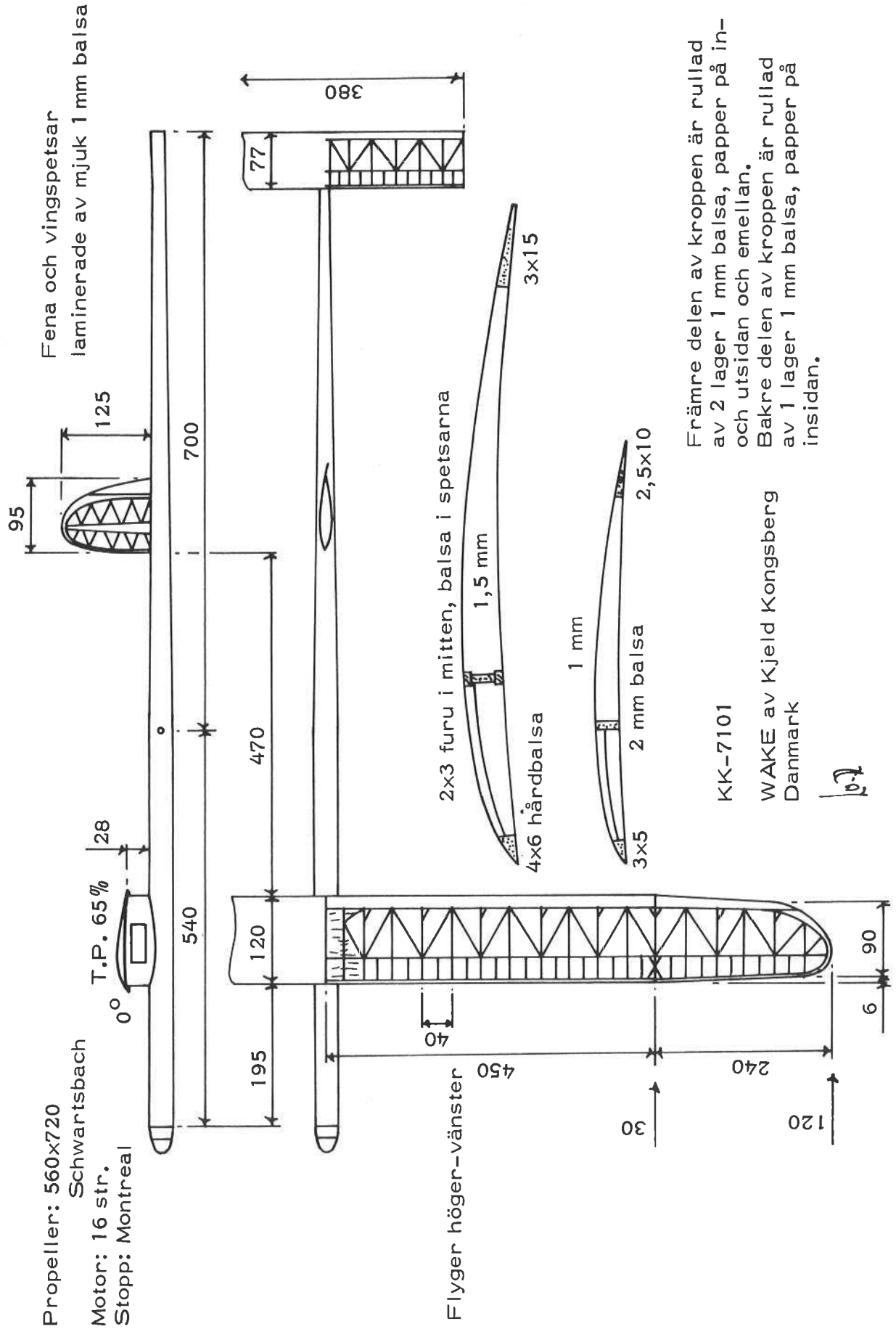
Lars-G Olofsson

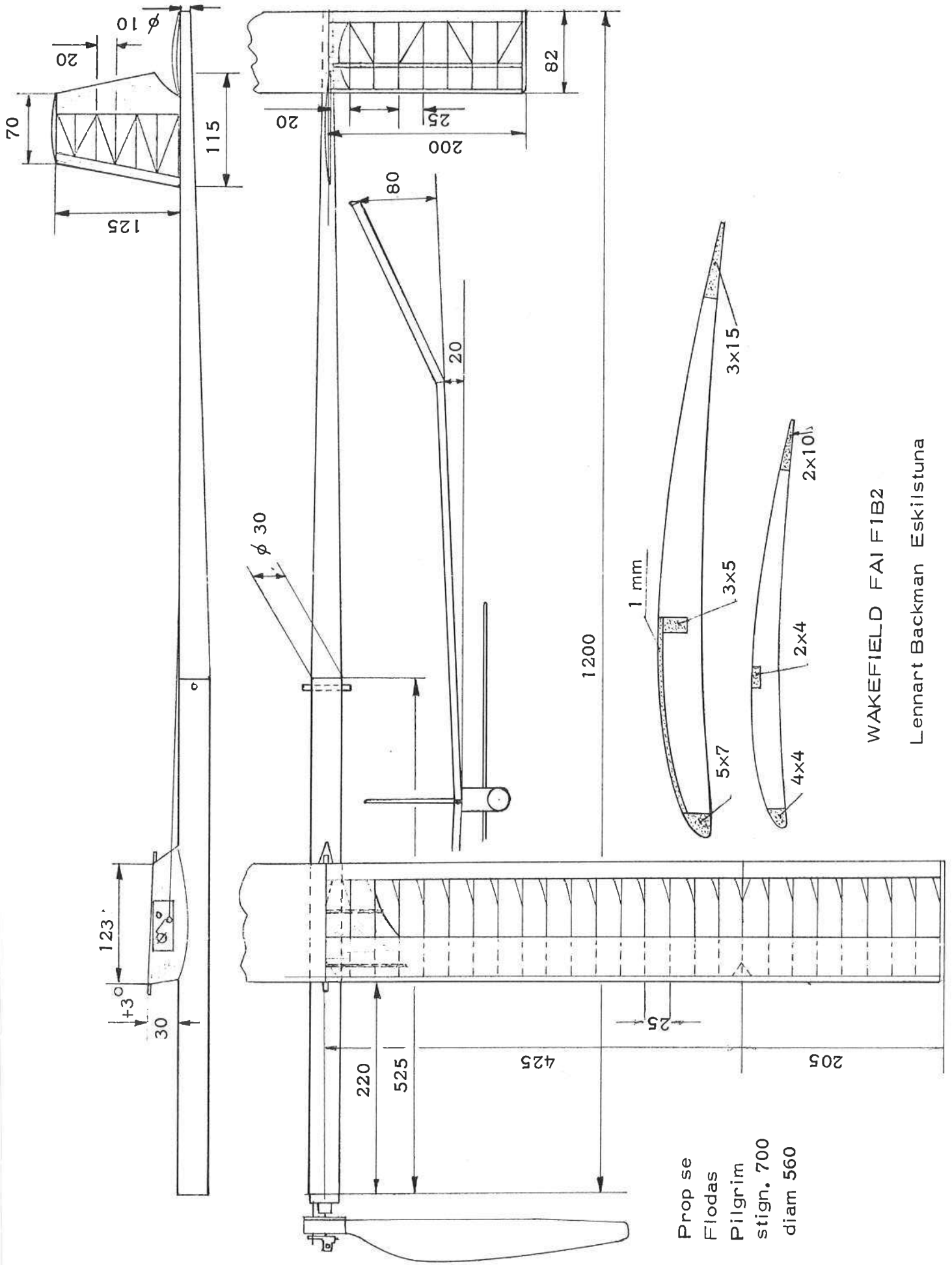


Bladutformning 1/2 skala

Vingyta 15,95 dm²
 Stabbyta 2,95 dm²

LITTLE BIG HORN
 B2:a av Christian Schwartsbach
 Danmark





Prop se
 Flodas
 Pilgrim
 stign. 700
 diam 560

WAKEFIELD FAI F1B2
 Lennart Backman Eskilstuna



TÄVLINGSRESULTAT

Norrländska Vintertävlingen

Arrangör: Härnösands Modellsportklubb

I ett strålande lugnt väder avhölls årets första tävling för de friflygande klasserna.

Mycket goda resultat uppnåddes bl.a i klass F1A Göran Westerfors, Härnösand som är junior noterade tävlingarnas bästa tid med 891 sek. Han flög med en modell av egen konstruktion. Även Anders Pettersson noterade fint resultat med 880 sek. Anders har f.ö. vid samtliga provtävlingar (5 st) alltid flugit över 800 sek. Den modell han nu flög med är en blandning av Norrländsk fin kvallité d.v.s av E-70 och Vråken.

Seniorklassen i F1A blev mycket hård. Med endast 1 sek tillgodo vann Håkan Broberg klassen och visade därmed fin god stil. Hans argaste konkurrent var Bo Lindahl som ledde tävlingen under 4 perioder men i femte flög "endast" 167 sek och därmed var slagen med den enda sekunden. Bo Lindahl blir en mycket god sparringpartner till Arne Berglin som "stilla going strong" belade fjärde platsen efter Hans Åhlström som uppvisade gammal god form.

I juniorklassen för A:1:or blev slutstriden lika hård som i F1A. Anders Pettersson, Härnösand som var favorit i klassen, råkade redan i första starten ut för en dålig flygning (för snålt trim i det fina vädret) och blev därmed ordentligt "kölahalad". Men skam den som ger sig. Anders spurtade och det höll nära på att lyckas. Grattis till Per Lang, Sundsvall som vann klassen med Anders Pettersson endast 1 sek efter. Sundsvall-Skvadern visade genom Per Langs seger att ett nytt fint ungdomligt "stall" håller på att växa upp inom den klubben i friflyg. Vilken modell Per Lang hade kan man fråga vår fackredaktör Olofsson om. Upplysningsvis kan jag tala om att det var "Number Nine".

Seniorklassen i A:1 hemförde "jämt-gubben" Arne Berglin på ett säkert sätt. Jag vet inte om Arne:s modell någon gång presenterats i Modelflygnytt, men nog vore det skäl att delge oss övriga Ditt fina "flygetyg". Hans Åhlström som ledde under större delen av tävlingen, kunde inte motstå Arnes spurt, utan hamnade till sist på en fin andra plats endast 8 sek efter.

Härnösand arrangerade även klassen CoupeDHiver. Tyvärr blev det endast klubbens egna som deltog, vilket kanske berodde på att tävlingen nu gick så tidigt på året och inga planer för denna klass tidigare fanns i klubbarna. Leif Ericsson segrade i klassen med goda 446 sek. Hur vore det om fler klubbar införde denna klass på sina tävlingar?

I klassen handkastglidare hade Jörgen Andersson från Norra Upplands Mfk kommit upp till Härnösand för att sätta de Norrländska armstarka karlarna på plats. Så skedde också. Jörgen visade upp en klass som måste betecknas som toppensvensk. Utan pardon "slog han undan allt motstånd" redan från början. Hans tider var oemotståndliga och sluttiden blev hela 256 sek. Att Norra Uppland är bra på "handluns" bevisade Torbjörn Weinestål som belade plats nummer två med 192 sek. Ritning till MFN? Tack!

I debutant klassen, en "norrlänsk stimulerande aktivitet för förstagångstävlande" vann Härnösands Anders Enström överlägset före klubbkamaraten Anders Jonsson och Sundsvalls fina löfte Anders Lang. Tre Anders i täten.

Till tävlingarna hade Skvadern, Sundsvall anmält ett par i klassen F1B. Dessa uteblev emellertid, varför tävlingen i denna klass fick inställas, efter-

som att endast två av arrangörsklubbens egna medlemmar anmälts till tävlingen.

Deltagarantalet blev inte heller det som arrangörerna väntat sig från sådana klubbar som Östersund vilket kanske berodde på att "skomakaren har sämsta skorna" eller m.a.o att även vissa norrlänningar avskyr tävlingar vintertid. Arrangemangen avhölls med Härnösands-systemet d.v.s med fasta tidtagargrupper med högst 12 deltagande modeller i varje tidtagargrupp samt med radiorapportering till ett varmt ombonat sekretariat som denna gång låg cirka 2 km från tävlingsplatsen. Detta system gjorde att efter tävlingarnas sista start var resultatet klara, kanske något att ta efter av andra klubbar. Tävlingarna som var periodlösa kunde avslutas en timme tidigare än beräknat tack vare detta system vilket i synnerhet glädde de långväga gästerna.

Härnösands-klubbens ungdomsstyrelse m.fl hade framtagit en fin prissamling som de i huvudsak tigt hos ett flertal firmor. För detta och för fina arrangemang tackade Arne Berglin, Östersund å deltagarnas vägnar vid prisutdelningen.

K-A

Resultat:

A:1 jun.

1	Per Lang	Mfk Skvadern	566 sek
2	Anders Pettersson	Härnösands Msk	565 sek
3	Kjell-Åke Jonsson	Östersund Fk	464 sek
4	Mats Nilsson	Mfk Skvadern	455 sek
5	Rolf Andersson	Härnösands Msk	450 sek
6	Lars Andersson	Härnösands Msk	437 sek
7	Thomas Hyttsten	Härnösands Msk	415 sek
8	Mats Jonsson	Norra Upplands Fk	406 sek
9	Göran Eldfält	Härnösands Msk	368 sek
10	Per Peterson	Härnösands Msk	363 sek
11	Mikael Söderkvist	Östersunds Fk	350 sek

A:1 sen

1	Arne Berglin	Östersunds Fk	620 sek
2	Hans Åhlström	Borlänge Msk	612 sek
3	K.A. Ericsson	Härnösands Msk	503 sek
4	Tommy Ericsson	Härnösands Msk	482 sek
5	Jan Bohman	Härnösands Msk	461 sek
6	Kjell Ericsson	Härnösands Msk	445 sek

F1 A jun

1	Göran Westerfors	Härnösands Msk	891 sek
2	Anders Pettersson	Härnösands Msk	880 sek
3	Torbjörn Weinestål	Norra Upplands FK	662 sek
4	Hans Söderström	Härnösands Msk	32 sek

F1 A sen

1	Håkan Broberg	Borlänge Msk	887 sek
2	Bo Lindahl	Östersunds Fk	886 sek
3	Hans Åhlström	Borlänge Msk	866 sek
4	Arne Berglin	Östersund Fk	844 sek
5	Jan Bohman	Härnösands Msk	743 sek
6	Bertil Nilsson	Mfk Skvadern	732 sek
7	Tommy Ericsson	Härnösands Msk	651 sek
8	Kjell Ericsson	Härnösands Msk	595 sek
9	K.A. Ericsson	Härnösands Msk	574 sek

Coupe DHiver

1	Leif Ericsson	Härnösands Msk	446 sek
2	Hans Söderström	Härnösands Msk	311 sek
3	Per Peterson	Härnösands Msk	3 sek

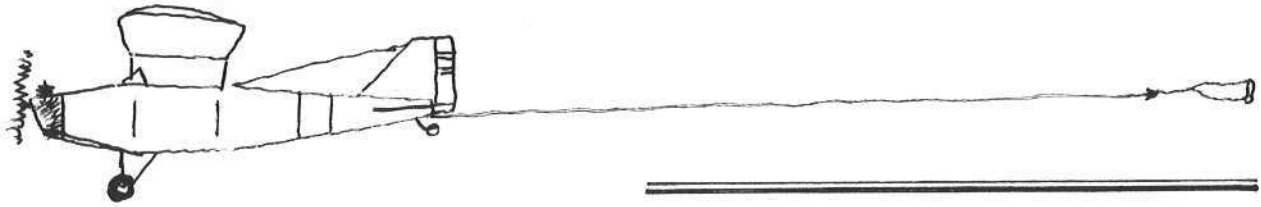
Hkg

1	Jörgen Andersson	Norra Upplands Fk	256 sek
2	Torbjörn Weinestål	Norra Upplands Fk	192 sek
3	Tommy Ericsson	Östersund Fk	187 sek
4	Mats Jansson	Norra Upplands Fk	163 sek
5	Arne Berglin	Östersund Fk	93 sek
6	Per Lang	Mfk Skvadern	51 sek
7	Leif Ericsson	Härnösands Msk	8 sek

Debutant

1	Anders Enström	Härnösands Msk	463 sek
2	Anders Jonsson	Härnösands Msk	292 sek
3	Anders Lang	Mfk Skvadern	122 sek
4	Göran Sjödin	Härnösands Msk	11 sek

Fler var anmälda i denna klass men kvaddade under trimning.



HÄNT!

Liten rapport från Hälsingland

Här i Ljusdalshörnan, men även på andra platser i landskapet, har det hänt en hel del i hobbyväg år 1971. Det är roligt att se att modellflyghobbyn är på väg upp ur en vågdal nu. Det är bara att tacka och ta emot för all den reklam vi får från TV. Själv har jag lyckats missa både familjen Ekblad och programmet Kvällsöppet, men de som såg det tyckte det var fantastiskt.

I Järvsö finns en klubb med traditioner, och här är det nu en fin verksamhet igång med bygge av segelmodeller och linstyrda dito. I Ljusdal finns en likaså aktiv klubb som har haft en bra verksamhet de senaste fem åren.

Vi har fått en affär också i landskapet, som gjort att intresset vaknat i Bollnäs, där Rune Fredholm numera håller till. Han har tidigare varit i Söderhamn och spritt modellflygevangelierna med hjälp av byggsatser och motorer, och när han flyttade därifrån var det säkert med saknad från de som höll igång i den stan.

Det händer en hel del på RC-fronten också, och roligast har vi haft några stycken som lärt upp oss själva i stort sett i spakvrickandets ädla konst. Lasse Björk och Sven Inge Munter heter två polare som sökt slå hastighetsrekord flera gånger med hjälp av "Mini-Cessnor" i plast som är alldeles fantastiskt olämpliga som nybörjarmodeller. Bilar och andra fordon har förskräckt stegrat sig vid åsynen av Lasses 650 cc Honda motorcykel med passageraren stående baktill för att med ekipagehjälpen få upp starthastigheten på kärnan som kastar i ca 60 km/tim.

Lite bättre har det gått sedan vi övergått till mera långsamflygande och högvingade grejor. Min egen "Johanna", byggd som semiskalamodell, har varit en rolig grej som omväxlande använts att jaga kor, kompisar och fåglar med, släppa ner fallskärmar och glidplan och flyga demonstrationer med. Roligt är också att dra upp en åskådarens toppluva och försöka pricka ner den på ägarens huvud. Hittills har det inte lyckats.

Att jag själv satte igång med modellflygandet är mycket en produkt av inspiration från allas vår Erik Björnwall. Erik gnisslar tänder numera vid tanken på det usla deltagandet i stunttävlingarna, och undertecknad tyckte också att det är pyton. Vi hade båda kärror klara inför tävlingssäsongen 1971, och hade anmält oss till tävlingar. Men tävlingar blev inställda eller också var det för få anmälda i stunt, så därav blev intet. Själv har jag övergått till RC, vilket jag ingalunda beklagar men Erik (o ve och fasal!) hotar övergå till modelltåg. Ni skulle bara ana vilket batteri kärror som hänger i hans källare! Kommer de någonsin att flyga, till båtnad för linvärlden?

skrev och teknade Bo Gårdstad, Järvsö.



VEM? HUR? NÄR?

Uttagningsmetoden i F3A.

Hittills har gällt ett poängsystem där varje större tävling ger poängtalet = antalet startande minus egen placering. Sedan graderas tävlingarna enligt formeln

$$STP = 5 \cdot SMP + 3 \cdot VTP + 2 \cdot BÖTP + n \cdot 0,1 \cdot SP$$

där STP = Summa totalt

SMP = Poäng i Svenska Mästerskapen

VTP = Poäng i Vårtävlingen

BÖTP = Poäng i Bästa Övriga Tävligen

n = Antalet övriga nationella utlysta tävlingar (utom SM, VT och BÖTP), som den tävlande deltagit i.

$$SP = 5 \cdot SMP + 3 \cdot VTP + 2 \cdot BÖTP$$

Detta förefaller mig vara ett bra system men det har vissa mindre önskvärda egenskaper:

1. SM har ett mycket kraftigt inflytande.
2. Resultatet i övriga tävlingar saknar helt betydelse bara man startar.
3. Intresset för övriga tävlingar är lågt. Skånetävlingarna t.ex. besöks aldrig av mellansvenskar.

Inflytandet av respektive tävling framgår av nedanstående tabell, som förutsätter lika många startande i varje tävling. SM har flest deltagare och får därför ännu större inflytande!

Antal tävlingar per år	SM	VT	BÖTP	Tävling 1	Tävling 2	Tävling 3	STP
3	50%	30%	20%				100%
4	46%	27%	18%	9%			100%
5	42%	25%	17%	8%	8%		100%
6	38%	23%	15%	8%	8%	8%	100%

Förslag till modifiering av uttagningssystemet:

1. Resultatet från alla nationellt utlysta tävlingar får betydelse. Inte bara att man har deltagit.
2. Inflytandet av SM minskas.
3. Tre andra tävlingar lämpligt utspridda i almanackan och geografiskt ges mer inflytande (Eventuellt kan man tänka sig fyra).
4. Förenkla uträkningen.
5. Poängberäkning i respektive tävling som ovan.

Formel

$$STP = 3 \cdot SMP + 2 \cdot VT1 + 2 \cdot VT2 + 2 \cdot VT3 + T1 + T2 + ..$$

där STP = Summa totalt

SMP = Poäng i Svenska Mästerskapen

VT1, VT2, VT3 = Poäng i tre Viktiga Tävligen.

T1, T2, ... = Poäng i övriga tävlingar

Respektive tävling får då följande inflytande

Antal tävlingar per år	SM	VT1	VT2	VT3	T1	T2	STP
3	42%	29%	29%				100%
4	34%	22%	22%	22%			100%
5	30%	20%	20%	20%	10%		100%
6	28%	18%	18%	18%	9%	9%	100%

Vilket system som än kommer att användas för VM och NM 1973 bör det meddelas före starten av tävlingssäsongen 1972.

Bengt Lundström

FAI-mötet, Paris 71

Nedanstående uppgifter bygger på personliga anteckningar från mötet. Det officiella protokollet får väl så småningom visa om de är riktiga.

Förslag som avslagits eller hänvisats till subkommittéerna har ej medtagits.

Rapporterna från friflyg- och radio-VM behandlades. Mötet uttalade ett särskilt tack till SMFF och KSAK för Sveriges VM-arrangemang.

Beslut:

Allmänna frågor.

Provisoriska regler kan upphöjas till officiella först sedan de varit i bruk på tillfredsställande sätt under minst två åri minst fem nationer. Dessutom måste minst fyra av CIAM sanktionerade internationella tävlingar med deltagare från minst fem nationer ha avhållits och rapporterats.

En konstruktionstävling skall förberedas för att få fram en standardiserad segelmodell för en världsomfattande nybörjartävling.

En formel för beräkning av slagvolym hos Wankelmotorer fastställdes: $V=0,325(C^2-D^2) \cdot B$ där C = vevhusets största inre bredd, D = vevhusets minsta inre bredd och D = rotationskolvens längd.

En regerande världsmästare kan få sändas till nästa VM även om han inte har kvalificerat sig till sitt nationslag. I så fall inräknas inte hans resultat i lagtävlingen.

Det rekommenderas att den FAI-rapport från större internationella tävlingar som skrivs av FAI-juryens ordförande även skall innehålla en bedömning av domare och övriga jurymedlemmars insatser.

Friflyg.

Åskådare tillåts inte inom 25 m från startlinjen.

Vid start av segelmodell skall en tidtagare titta på vimpeln och starta båda klockorna. Den andre skall titta på linan för att kunna upptäcka ev. linkollisioner. Så snart det inte längre föreligger sådan risk skall han taga sin klocka och fortsätta normal tidtagning.

Tidtagarna skall före start inspektera modellen så att de lätt kan känna igen den i luften.

Startlinan för segelmodeller behöver ej kontrolleras före nästa start om den omedelbart efter föregående start har omhändertagits av tidtagarna.

Om startlinan släppes eller går av under start räknas detta som normal flygning från det att vimpeln släpper. OBS: Gäller ej om vinsch eller dylikt släppes.

Starten skall göras inom 5 m från den påle som utmärker startpositionen.

Förslag antogs om max. motortid i F1C på 7 sek. och ytterligare reducerad motortid i omflygningarna, men denna regel kan ej införas före 1975.

Om oavgjort resultat föreligger i F1D skall näst bästa flygning vara avgörande, om fortfarande oavgjort, tredje bästa o.s.v.

Ny minimivikt 100 gram för Coupe d'Hiver fastställdes.

Ett förslag till säkerhetsbestämmelser antogs för vidare bearbetning.

Linkontroll.

I stunt skall vid VM och andra större internationella tävlingar varje deltagare göra två kvalifikationsflygningar. De 15 bästa, räknat på den bästa av de två flygningarna, får flyga två finalflygningar. Finalisterna placeras efter summan av båda flygningarna

Finalisterna placeras efter summan av båda finalflygningarna. Icke-finalister placeras efter sin bästa kval-flygning.

För beräkning av lagpoäng tages för finalisterna summan av de bästa flygningarna av de fyra, och för icke-finalister summan av kval-flygningarna.

En tolerans på 0,011 mm på lindiameterns minmåt infördes.

Stuntomare måste vara av olika nationalitet vid VM och andra större internationella tävlingar.

Jury-medlemmar i team-racing och combat skall ha minst ett språk gemensamt.

En combatmodell måste, under hela tiden den är nere, kontrolleras av minst en domare, så att mekanikerna uppträda korrekt enl. reglerna.

Startförfarandet i combat ändrades till följande: Startsignal - en minuts varmkörning - signal att släppa modellen. Motorn får alltså vara igång då heatet börjar, men om modellen släppes före signal medför detta diskvalifikation från heatet.

Skilje flygning om tredje plats har införts i combat.

Radiokontroll.

Fyrpunktsroll: Kravet på "knife edge flight" har borttagits och ersatts med krav på att modellen skall dröja i de olika flyglägena. Hela manövern skall ta ca 5 sek att genomföra.

Roll: Manövern skall ta ca 5 sek att genomföra. Den nedvärderas om tiden för genomförandet är mindre än 4 sek eller mer än 6 sek.

Landning: Nedvärdering skall ej längre göras för brant inflygning för landning.

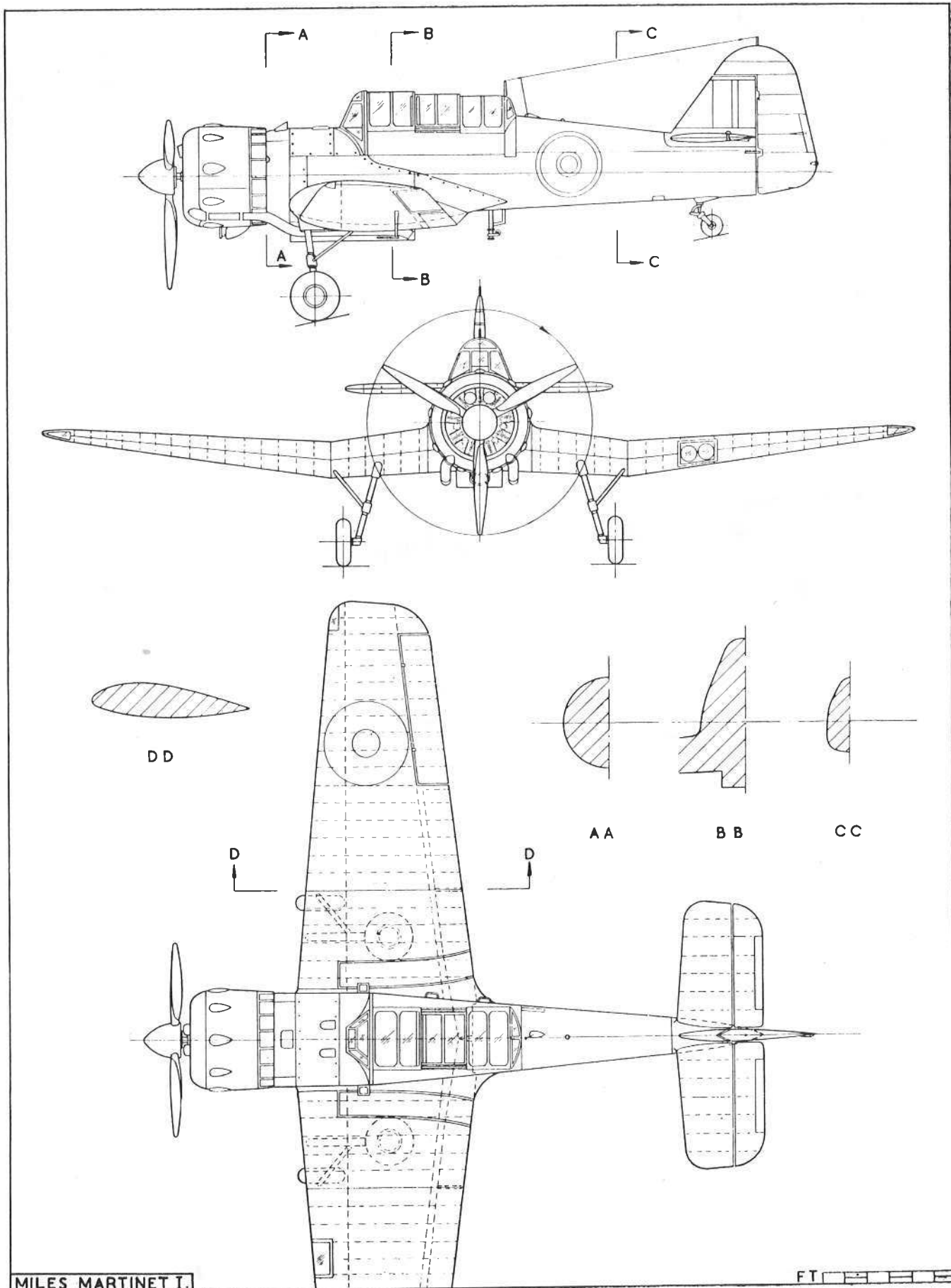
Skala:

Friflygande skalamodeller skall anses ha gjort en officiell flygning om de varit i luften 30 sek, utom om vindstyrkan överstiger 4 m/sek varvid motsvarande tid är 20 sek.

Kjell Rosenlund



SKALASIDAN



MILES MARTINET I.

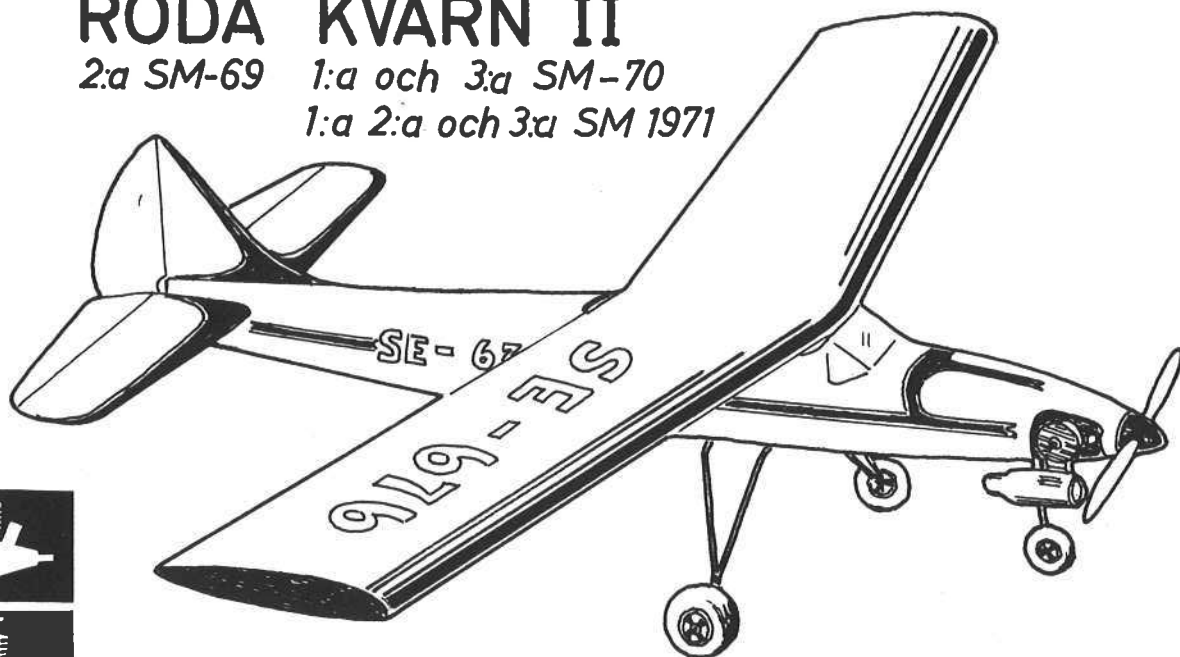
FT 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97 98 99 100

RÖDA KVARN II

2:a SM-69

1:a och 3:a SM-70

1:a 2:a och 3:a SM 1971



Konstruktör
E. Strömqvist
R/C klubben
GRIPEN, Klippan

Glasfiberkroppar och ritningar till den oslagbara R/C-5 kärnan RÖDA KVARN II finnes nu i lager.

Med en rak vinge utan V-form + skevroder är den även toppen i den nya klassen F3a populär.

(Ensamförsäljare i Sverige, VARUHALLEN, Ängelholm.)

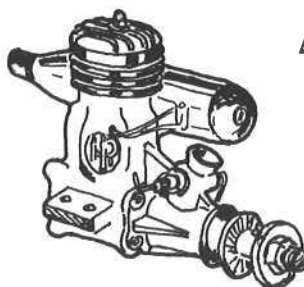
Graupner

robbe

Webra



Bestell-Nr. 3166
Sieglermodell auf Deutscher Meisterschaft RC1 1968. Erfolgreich auf
Weltmeisterschaft 1969 (7. Platz).
Spannweite: 1460 mm



KAVAN
ELECTRIC

O.S. MAX



HP-motorer, 40 • 61 F
samt för övrigt allt för R/C flygaren
finnes hos oss.

VARUHALLEN

HOBBY

MODELLFLYG — RADIO — LINKONTROLL
BILBANOR — MODELLJÄRNVÄGAR
samt allt i hobby.

Storgatan 64

262 00 ÄNGELHOLM

Tel. 0431 - 143 32 — Bost. 163 65

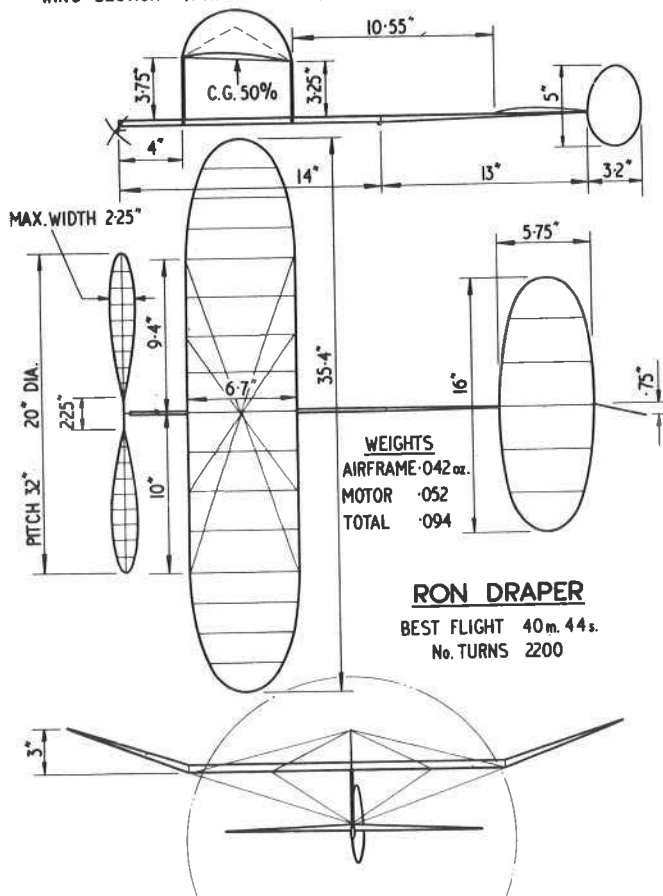
Bankgiro 40-2528

INOMMUS ~ TÄVVLING

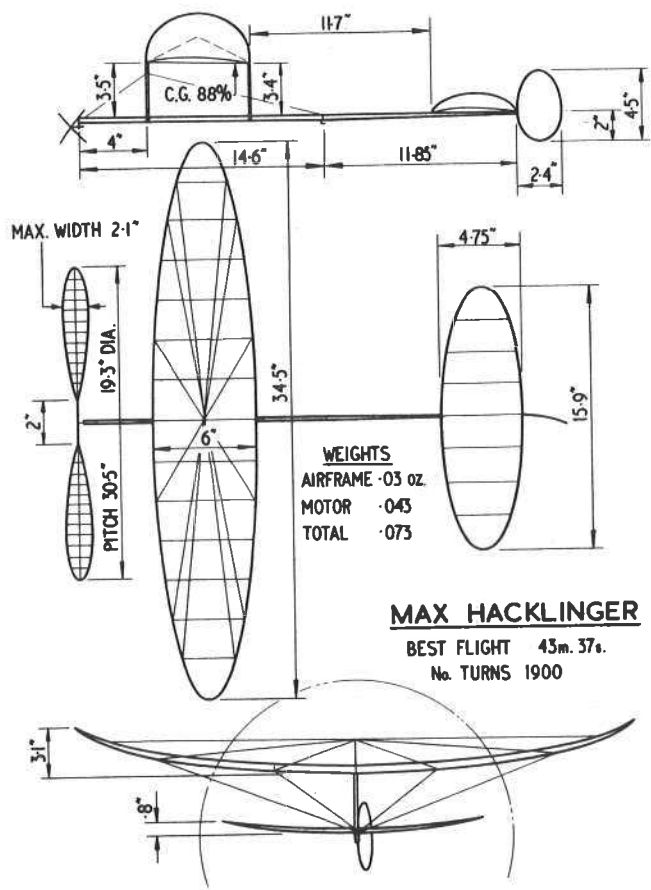
25 - 26 / 3

GÖTEBORG

WING SECTION 4% AT 40% CHORD



WING SECTION 6% AT 50% CHORD



AMERIKANSKA NYHETER Stort urval i lager!

Under hösten 1971 gjorde vi en resa i USA och tittade på en hel del nyheter inom den amerikanska modellflygindustrin. Vi har nu fått in en hel del av dessa nyheter. Ännu mera — som vi tyvärr inte hunnit få med i vår katalog — är dessutom på väg.

För omgående leverans finns bl. a. den fantastiska segelmodellen för avancerad flygning, GRYPHON (se bilden). Dessutom har vi i lager den kände amerikanske modellflygaren Joe Bridis' "KAOS", "DART CART" och "RCM TRAINER".

Dessutom ett stort urval av linkontrollmodeller, segelflygplan och allt i tillbehör för den kräsne modellbyggaren.

Från TOP FLITE: "P-51 MUSTANG", "CONTENDER" och "S.E.5a".

Från DU-BRO: "SEA BIRD", "SKYMASTER 600", SPORTSMAN 600".

Från STERLING: "LANCER", "RIMFIRE", "STEARMAN PT-17" m. fl.

Från MIDWEST: "FLEA FLI", "ARISTOCAT", "SKY SQUIRE" m. fl.



— MIDWEST MICRO CUT BALSA, MONOKOTE, WORLD ENGINES R/C-ANLÄGGNINGAR —

Vi är dessutom de enda i Sverige som levererar byggsatserna med svenska bygginstruktioner.

Modellsport AB

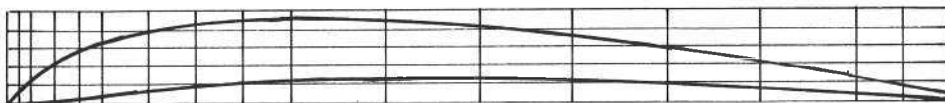
Lundgren & Knight AB

Sänd 4: — i frimärken (eller check) så sänder vi Er vår nytryckta, illustrerade katalog.

Sandviksvägen 48
162 40 VÄLLINGBY
Tel. 08/89 86 87

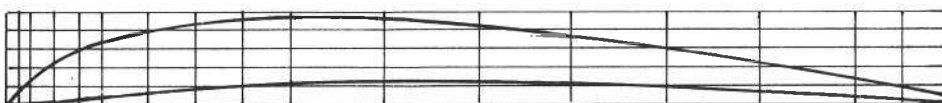
Badstugatan 4
691 00 KARLSKOGA
0586/553 30

SCHWARTZBACH 68



%	0,00	1,25	2,50	5,00	7,50	10,0	15,0	20,0	25,0	30,0	40,0	50,0	60,0	70,0	80,0	90,0	95,0	100
Övre	0,00	1,55	2,70	4,30	5,50	6,50	7,75	8,50	8,70	9,05	8,75	8,00	6,95	5,65	4,20	2,50	1,60	0,75
Undre	0,00	0,05	0,10	0,25	0,50	0,80	1,35	1,80	2,15	2,45	2,65	2,60	2,35	1,90	1,40	0,75	0,40	0,00

KØSTER 66



%	0,00	1,25	2,50	5,00	7,50	10,0	15,0	20,0	25,0	30,0	40,0	50,0	60,0	70,0	80,0	90,0	95,0	100
Övre	0,00	1,60	2,80	4,60	5,90	6,80	8,00	8,80	9,05	9,40	9,20	8,50	7,35	5,95	4,40	2,70	1,75	0,80
Undre	0,00	0,05	0,10	0,25	0,50	0,80	1,35	1,80	2,15	2,45	2,65	2,60	2,35	1,90	1,40	0,75	0,40	0,00

SVERIGES MODELLFLYGFÖRBUND

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

FÖRBUNDSEXPEDITION

Klingsbergsgatan 40, Postadress Box 100022 600 10 Norrköping 10, Telefon 011/13 21 10. Postgiro 51 81 65. Öppet tider: Måndag, tisdag, onsdag och fredag 09.00 - 13.00. Exp.föreståndare Ann Wahlberg, Värmareg.9 603 62 Norrköping. Tel. 011/14 16 66.

FÖRBUNDSSTYRELSE

ORDFÖRANDE

Gunnar Kalen
Svarvaregatan 9, 603 60 Norrköping
Tel. 011/14 01 36

VICE ORDFÖRANDE

C.-G. Sundstedt
Norrländsgatan 34B
752 29 Uppsala. Tel. 018/10 81 57

SEKRETERARE

Lars Candell
Legendvägen 5
175 70 Järfälla. Tel.

KASSÖR

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

LEDAMÖTER

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

Per Södersten
Steipnervägen 33
136 42 Handen. Tel. 08/7776 121

SUPPLEANTER

Arne Berglin
Kronviksvägen 46A
831 00 Östersund. Tel. 063/139 06

Inge Stendahl
Stensättersgatan 12A
641 00 Katrineholm. Tel. 051/188 66



GRENCHEF FRIFLYG

Hans Eklund, Norra Kyrkog. 14E
871 00 Härnösand. Tel. 0611/199 72

GRENCHEF LINFLYG

B.-O. Samuelsson, Örnskölds väg 16A
611 00 Nyköping. Tel. 0155/867 41

GRENCHEF RADIOFLYG

John Lyrsell, Haraldsbövägen 20
791 00 Falun. Tel. 023/215 00

GRENCHEF RAKETFLYG

Lars Andersson, Tycho Braheg. 35
216 12 Limhamn. Tel. 040/ 15 16 62

TILL SALU

Sprengbrook Precision Proportionalanläggning med 4 servon, i bra skick. 975:-, OS 40RC 110:-, OS 50RC 110:-, litet körda. Shoestringbyggsats 125:-. Tel. 035 / 40 417 (kvällar och helger)

SUPER TIGRE beg. G15 och G20 säljes.Hans Friis Bodastigen 15, Södertälje. Tel. 0755 / 12670.

FUTABA Digital Proportional med 3 servon och batterihållare. Använd en säsong. N.-O. Roslund, Två Systrars väg 3C, 381 00 Kalmar.
Tel. arb. 0480 / 22440, hem 0480 / 27962.

Fin proportionalanläggning till salu. 5 kanaler, 4 servon. Till förmånligt pris. Mikael Sundkvist, Slag-gatan 7A, 774 00 Avesta. Tel. 0226/53884 eft.kl. 18.00

Holland Hornet .049 med timertank, 30:- ; Gilbert 1,2 cc och 1,8 cc, fabriksnya, 30:-/st.; Cox Space Bug Jr, 30:- ; Nya motordelar: Enya 35 ljuddämp. 14:- ; McCoy 35 vevhus, 12:- ; OS Max 19 vevhus 12:- ; OS Pet vevhus, 8:- ; OS Pet trottelt, 4:75 ; 3 Cox Babe Bee cylinderenheter, 10:-/st ; 5 Cox Medallion 2.5 cc glödtoppar, 5:-/st ; 126 ex av tidn. Aeromodeller 1951-1968 ; 81 ex av tidningen Model Aircraft 1951-1963 ; 27 ex av tidn Flying Models 1950-1968. S. Persson, St.Sigridsgat.7 223 50 Lund.

Proportionalanläggning, 6-kanals komplett med 4 servon. Tel. 0555/109 33

När det gäller proportionalradio, vänd dig med förtroende till ORIENT-HOBBY som erbjuder förstklassiga K.O.DIGIACE proportional till oslagbara priser, ex. 4-kanal kompl. inkl. laddaggr. för 1648:- inkl.moms. K.O.DIGIACE har gjort sig känd främst genom sin tillförlitlighet, även vid mycket låg temperatur. Anläggning uppbäckas dessutom av snabb och fullständig service samt garanti. Leverans omgående. Dessutom: UEDA RC-bilar, motorer & byggsatser ORIENT-HOBBY, Mickel Bagares Gränd 75, 123 55 Farsta. Tel. 08/93 43 47

ÖNSKAS KÖPA

1 st FROG 500 eller ev. delar (vevaxel, vevhus) 1 st ED 246 Racer. Skriv till: S Johansson Rosenborgsgatan 26 C. 561 00 Huskvarna.

ENYA 35 II, något beg. med throttle och ljuddämpare. N.-O. Roslund, Två Systrars väg 3C, 381 00 Kalmar.
Tel. arb. 0480 / 22440, hem 0480 / 27962.

Samtliga nummer av 1971 års Radio Control Models. Skriv el. ring till Håkan Oskarsson, Fyrisv.23 Utby. 415 07 Göteborg. Tel. 031/26 75 04

Cylinderfoder (eller komplett cyl.) till Komet 2.5 cc sidportare; Tyska, franska och italienska modell - flygtidningar, S.Persson, St. Sigridsgat.7 223 50 Lund.

VARIOPROP Miniservo till salu, i skick som ny
Tel. 08/93 43 47

MODELLFLYGNYTT

SVERIGES MODELLFLYGFÖRBUND

Box 100 22

600 10 Norrköping

Ansvarig utgivare: Göran Alseby

Tryck: L-Offset, Norrköping

