

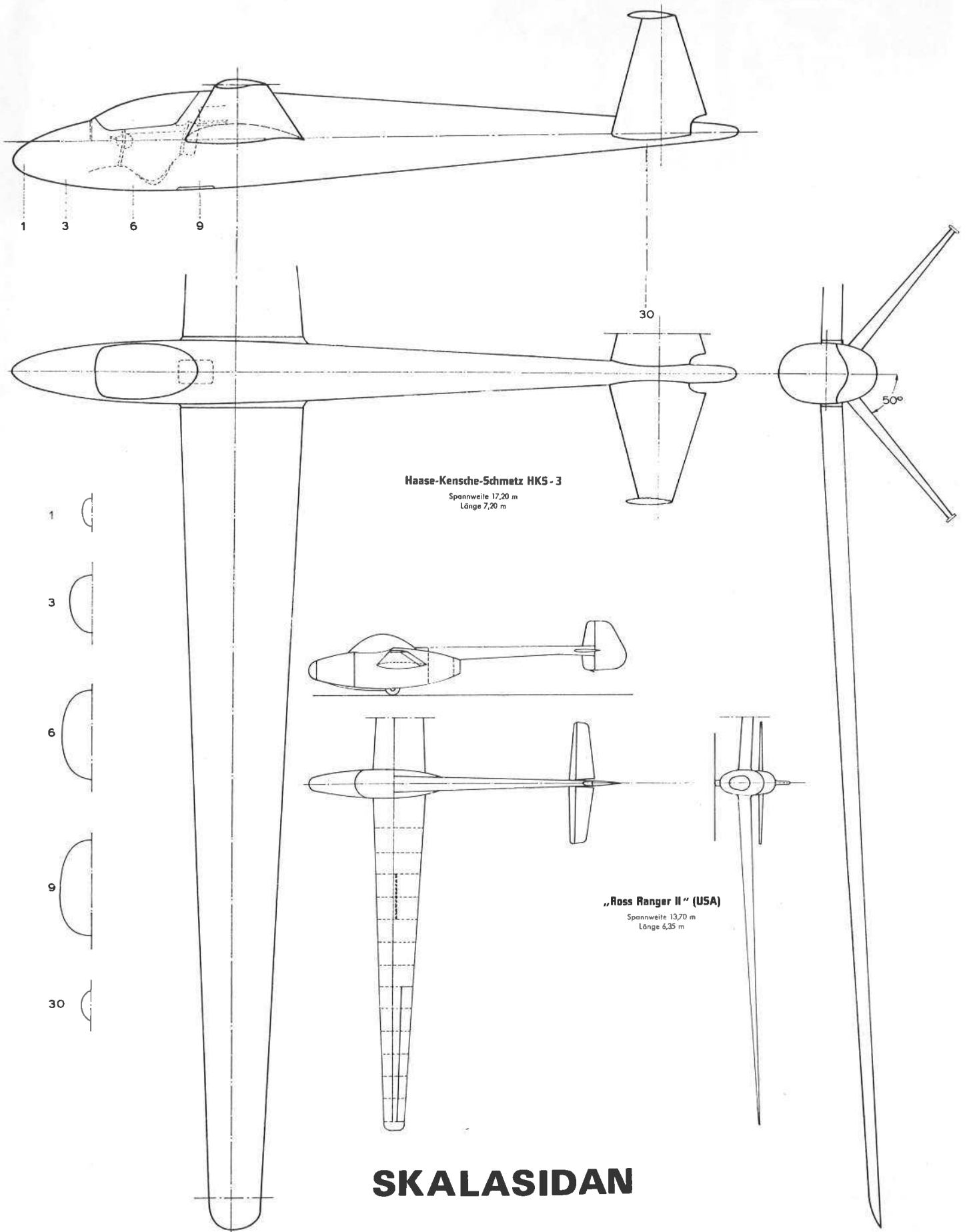


MODELLFLYGNYTT



ORGAN FÖR
SVERIGES
MODELLFLYGFÖRBUND

2
1972



SKALASIDAN

MODELLFLYGNYTT

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

REDAKTÖR

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
Norrlandsgatan 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

RIKSSTÄMMAN	_____ sida 4
Friflygets grenkonferens	_____ 7
Från Utbildningsledaren	_____ 9
Nordiska Rekord	_____ 11
Pylon-meeting	_____ 12
Johanna	_____ 13
Piluff	_____ 18
Tävlingsresultat VT	_____ 21
RC-SKALA	_____ 30

NÄSTA NUMMER

Material sändes till fackredaktörerna eller till förbundsexpeditionen i

MODELLFLYGETS RIKSDAG

SMFF:s 15:de riksstämma blev en värdefull mätare på vårt förbunds parlamentariska styrka. Sammanläggningen av riksstämma och tävlingsverksamhetens årsmöte med grenkonferenser gör att man verkligen kan tala om modellflygriksdag.

Glädjande nog var över en fjärdedel av förbundets klubbar representerade med ombud. Med tanke på reseavstånd omkring 100 mil för de längst ifrån kommande ombuden kan man konstatera att intresset för vårt förbund och underlaget för beslutet var mycket bra.

Grenkonferenserna kom naturligtvis att uppta stor del av förhandlingstiden. Radioflygverksamheten har just nu många nya regelfrågor som orsakade lång diskussion och synpunkter på tolkning. Linflygverksamhetens grenkonferens tog den kortaste tiden denna gång. Friflyget hade de flesta motionerna som bland annat gällde landslagsuttagningen, vilket naturligtvis för- anledde lång debatt.

Riksstämmans största fråga, förslaget om SÖ som bidragsgivande huvudorganisation, blev grundligt debatterad. Saklighet och sans präglade hela debatten som kom att belysa frågan ur alla upptänkliga synvinklar. Ett enhälligt beslut i förslagets riktning blev resultatet.

Slutintrycket av årsmötet är alltså mycket gott. Samvaron under de två dagarna mellan representanter för alla intresseriktningar inom vårt förbund är mycket värdefull. Den tid som åtgår är därför väl motiverad och för styrelse och förbundsfunctionärer är det av största vikt att få träffa klubbar- nas ledare.

Vi har alltså all anledning att se ljus på framtiden för SMFF, det har inte minst riksstämman -72 bekräftat.



Omslagsbilder: Framsidan, Jan Zetterdahl startar sin B2
Baksidan, Torvald Håkansson startar en B1:a
under pappa Ulfs överinseende. Foto: M. Borell.

SMFF riksstämma 1972

1972 års Årsmötesförhandlingar ägde rum på Esso Motorhotel i Mölndal den 4-5 mars. Själv kom jag med tåg till Göteborg och hade turen att bli hämtad med bil. Hur andra tågresenärer tog sig till hotellet förstår jag inte riktigt, men omkring 100 representanter från 28 klubbar hade letat sig dit.

Efter den klassiska akademiska kvarten, som i modellflygsammanhang tydligen är omkring en halvtimme lång, kom så lördagens förhandlingar igång. Första dagen gällde Svenska Flygsportförbundets modellflygsektions årsmöte. Med andra ord talade vi om modellflygarnas tävlingsangelägenheter. Obligatoriska punkter, som val av ordförande och sekreterare för mötet, val av justeringsmän, fastställande av röstlängder osv, klarades av mycket snabbt.

Sedan kom punkten sektionsstyrelsens förslag. Man hade tre förslag och två rekommendationer. Allt gick igenom efter korta diskussioner. Det viktigaste beslutet och rekommendationerna finns att läsa på annan plats i tidningen.

Tävlingsledare och/eller -domare skall ha bifogenhetsatt avstänga eller avvisa tävlingsdeltagare som kan anses vara fysiskt eller psykiskt påverkad på sådant sätt att hans omdöme och reaktionsförmåga blivit så nedatt att säkerheten för personer och föremål i omgivningen äventyras.

Tävlingsstyrelsen vill inskräpa vikten av att BCL D 5.3. efterlevs vid flygning med åskådare.

Ur Bestämmelser för Civil Luftfart, D5.3.:
4.1.6. "Vid uppvisning med linstyrda modellflygplan skall avståndet till åskådare vara minst 10 meter, räknat från den cirkelbåge flygplanet beskriver i luften.

Området skall dessutom vara så avspärrat eller bevakat att åskådare inte kan uppehålla sig inom detsamma.

För fritt flygande modellflygplan skall för vederbörande flygplanägare påpekas vikten av att avståndet till åskådare skall vara betryggande. (med "fritt flygande modellflygplan" menas naturligtvis alla slags modellplan utom de linstyrda. Flygning över eller i riktning mot åskådare skall undvikas.

Modellflygare som under tävling eller uppvisning framför sitt flygplan på för omgivningen vådligt sätt skall omedelbart beordras landa,

Tävlingsstyrelsen rekommenderar att hörselskydd om möjligt användes vid all körning med modellmotorer. Gjorda prov har visat att exempelvis en 2,5 cm³ motor vid 19000 v/m på 3 meters avstånd har en ljudnivå på ungefär 100 decibel. Bestående hörselskador inträffar redan vid ljudnivåer på 80 decibell. Smärtgränsen ligger vid ca 120 decibel.

Funktionärer som vid pylontävling befinner sig inom tävlingsområdet bör vara försedda med skyddshjälm.

Ett fjärde förslag fanns. Det gällde penningafördelningen. Här beslutade man om ökade medel till tävlingsverksamheten med 5000:- till 19000:-. Detta bör ge oss möjligheter att skicka kompletta och kanske, genom träningsläger, mer kvalificerade landslag i år. De 19000:- skall användas till grenstyrelsernas omkostnader, porto, telefon o.dyl, anmälningsavgifter och resebidrag till NM, EM och VM och ev., träningsläger för landslagen. Anmälningsavgiften för en deltagare till ett VM är idag omkring 250:-. Kostnader för central tävlingsutrustning och nationell tävlingsverksamhet dvs framtagning och utsändning av inbjudningar osv tas ur andra penningpottor.

Stämmedeltagare





Ragnar Åhman, Gunnar Kalén, John Lyrzell och Acke Johansson.

De fyra grenarnas konferenser följde härefter. På grund av friflygarnas många spörsmål eller stora talträngdhet kunde man inte avsluta FSF:s modellflygsektions årsmöte förrän kl 11.00 på söndagen.

Mötet ajournerades vid sjutiden på kvällen för den sedvanliga banketten, Vi befann oss på västkusten, och västkustsallad blev det, bland annat gott. Mellan tuggorna, eller var det före kaffet, delade ordf. Gunnar Kalén ut diplom på uppdrag av Göteborgs stad till personer, som kämpat i spetsen för friflyg-VM därstädes. Dessutom fick vi se en **STOR GRABB**, nämligen Nils-Erik Hollander, prydas med medalj. Bo Modeer skulle också få motta sitt märke, men han kunde tyvärr inte komma. Eller var det så att han inte hittade från Göteborgs central till Esso i Mölndal. I så fall förstår jag honom. Efter kaffet vidtog dans och de få damer, som vågat följa med till stämman, befann sig ständigt på dansgolvet. De män, som inte var tillräckligt snabbfotade, så att de han bjuda upp, ägnade sig åt ofta djuggående diskussioner om modellflygplanens konstruktioner och aerodynamik. Det gjordes skisser och beräkningar på servetter. Man gesticulerade, tänkte djupt och talade högt. Stämningen var på topp och alla stortrivdes. Efter dansens slut fortsatte man med historieberättande på hotellrummen. För egen del dök jag ner mellan lakan vid tvåtiden, men många höll sig nog vakna till både tre och fyra.

Väckning halvåtta. Frukost och sedan var mötet åter igång. Tävlingsfrågorna fann alltså sina svar vid elvtiden och efter en kort paus öppnades SMFF:s riksstämma.

De obligatoriska punkterna inledde förhandlingarna. Därefter kom man fram till styrelsens förslag. Åtta förslag fanns. Vi skall ta de viktigaste.

Avgifter till förbundet för år 1973 beslutades till, registreringsavgift för klubbar 25:-/år, medlemsavgift för klubbmedlemmar tom fyllda 18 år 5:-/år över 18 år 10:-/år, medlemsavgift för direktanslutna medlemmar 15:-/år, licensavgifter juniorer 5:-/år, seniorer 10:-/år. Prenumeration på tidningen Modellflygnytt ingår ju i medlemsavgiften men kan av övriga fås för 15:-/år.

Stämmans stora fråga gällde SMFF:s organisations-tillhörighet. Genom en rad tråkiga omständigheter hade inte diskussionsunderlaget, ledaren i MFN nr

1,72 nått ut till klubbarna i tid före mötet. För att på något sätt råda bot mot detta, visades artikeln och gavs information av ordf. Gunnar Kalén om frågan under lördagens förhandlingar. Han meddelade bl.a att förbundsrådet vid åtskilliga möten stött och blött denna fråga, och det kan jag sannoligen intyga. Till slut hade rådet kommit fram till att man borde välja SÖ (Skolöverstyrelsen) som bidragsgivande myndighet. Frågan gäller endast bidragen. Således skulle man inte separera från FSF, utan om möjligt kvarstå där utan att göra några ekonomiska anspråk. Diskussionens vågor gick höga och till slut kunde stämman enhälligt besluta att välja SÖ-linjen.

En utbildningskommitté kommer att bildas. I spetsen skall en central utbildningsledare stå. Varje gren utser sin utbildningsledare. Gemensamt skall de ansvara för ungdomsledarutbildningen på olika nivåer, framtagandet av enhetsmodeller och instruktioner samt svara för kontakterna med andra ungdomsorganisationer i likartade frågor.

Vi kommer att ge KSAK i uppdrag att genom FAI verka för att tanken på ett införande av modell-



Nils Hollander får Stora Grabbars Märke.



Diskussionerna var intensiva.

flyget i Olympiska Spel väcks och underbyggs hos Internationella Olympiska Kommittén. Varför nu detta? Jo, man vill bli rikta folks uppmärksamhet på den stora internationella utbredning, som modellflyget har. Det förekommer modellflygtävlingar i minst 50 länder över hela jordklotet. Det skall bli kul att se hur det går.

Sex motioner från klubbarna hade kommit. Två avslogs i avvaktan på kommande stadgerevidering. En handlade om dekaler och här beslutades att förbundet skall anskaffa 90 mm:s beteckningar för försäljning.

Katrineholms MSK föreslog att förbundet skulle utreda frågan om möjligheten att utvidga verksamheten till att omfatta alla modellverksamheter (bilar, båtar m.m). Detta beslutades också, och vi får se vad utredningen kommer fram till.

Efter motionerna presenterades förbundets budgetförslag, vilket klubbades utan ändring. Styrelse och revisorer valdes och vilka det blev framgår i denna tidning. Ytterligare några punkter förekom och därefter avslutades stämman.

KSAK:s generalsekreterare Kjell Rasmusson, som speciellt inbjudits till årsmötesförhandlingarna, tackade avslutningsvis och tyckte att diskussionerna varit intressanta och givande. Han sade sig sakna denna glöd vid KSAK:s sammanträden.

En fråga, som man ställer sig så här efter årsmötet, är, vad gjorde medföljande damer under sammanträdena? Jag tror mig också veta svaret. Ingenting. Man hade inte ordnat någon förströelse alls, utan de var hänvisade till hotellets rum. Jag hoppas att man i framtiden tänker om i detta. Om man inte kan ordna med mannekänguppvisningar eller något i den stilen, kunde man åtminstone lägga årsmötena på hotell i centrum av städerna, och inte som här i utkanten. Personer, som inte deltog, skulle då ha möjlighet att förströ sig på ett helt annat sätt. Titta i skyltfönster osv. Händer inte något, kommer det om några år att heta om banketten, herrmiddag med dans (ringlekar?).

Per Södersten



Expeditionsföreståndare Ann Wahlberg och Ragnar Åhman inleder dansen.

Fru Rasmusson, Per Södersten och Gunnar Katén



Friflygets grenkonferens

Efter en lång grenkonferens i Radio och en ovanligt kort i Linflyg, blev det dags för Friflygets. Förhandstipsen var att det skulle dra ut på tiden, inte minst med tanke på att B1-klassen och 4 nya förslag om uttagningsregler var på tapeten.

Härnösand hade föreslagit att klass B1 skulle ersättas med Coupe D'Hiver. Här gaggades det friskt för och emot. Man sade bl.a att det är lättare att få tag i bra ritningar i CD'H, då det finns mängder att välja på bland utländska tidningar. I B1 finns det inga ritningar publicerade och då blir det inga som bygger klassen. Där har alltså tävlingsflygarna bromsat B1-utvecklingen. Man talade också om reglerna för CD'H och att man kan utnyttja även små fält genom 2 min,max. B1-flygarna lovade att lämna ut ritningar för publicering och grenkonferensen beslöt att CD'H skall flygas parallellt med B1 under året.

Personligen tycker jag att båda klasserna skall flygas och att även CD'H skall få SM-värdighet. Först då blir klassen accepterad och man kan bedöma vilken klass som är värd att satsa på. Nästa motion gällde när friflygarna skall hålla sin grenkonferens. AKM ville ha den under SM. Vitsen med det hela var att det är mer friflygare samlade då. Vi fick reda på att orsaken till att grenkonferenserna hålls i samband med riksstämman är att vi skall lära känna varann och våra problem. Det sades också att vid sista grenkonferensen i samband med SM, föredrog modellflygarna att trimma. Någon trodde att sammanhållningen friflygare emellan skulle bli bättre om grenkonferensen hölls vid SM. Till slut fick votering tillämpas och vi har fortfarande kvar grenkonferensen i samband med Riksstämman.

Lite personligt tyckande igen. Det har en gång gått ut en rekommendation om att ett möte skall hållas i samband med SM för att diskutera problem. Vilket är en mycket bra ide. Låt oss få ett sådant möte vid årets SM. Och så var lördagen slut.

Söndagen började med en motion från Gamen om att UT, SM och VT, skall tävlingen periodindelas och att de startande får göra en start i varje period, plus att laganmålningar skall göras före första start.

Det första var alla överens om, men att anmäla lag före första perioden är svårt. Det gaggades om att det hela var frågan om resväg, disposition av tiden m.m. Man ville ändra det hela till före 1:a periodens slut. Någon undrade varför man skall sanktionera att tävlande kommer försent till varje tävling, och att det är den tävlandes skyldighet att vara i tid före 1:a periodens början. Nåväl mötet antog motionen i sin helhet.

Motion 4 kom från Härnösand och gällde tävlingssekretariatets utformning. Motionen föranledde inte något beslut, utan rekommenderade att tävlingsarrangörer provar förslaget.

Motion 5 kom från AKG och gällde VM-uttagning i inomhusflygning. Grenstyrelsen ställde sig positiv till att AKG:s inomhustävling 25-26 mars gäller som VM-uttagning.

Någon undrade vem som är kapabel att bedöma om tiderna i Göteborg är konkurrenskraftiga. Bl.a med tanke på skillnaden i takhöjd. Man ville se resultatet innan SMFF backade upp VM-deltagande ekonomiskt. Det sades också att vi är i en unik situation genom att så få flyger inomhus, men att vi har en man (Ove Pettersson), som vill åka ut och mäta sina färdigheter. Det sades också att det inte finns underlag i klassen som SM-klass

och att detta inte är en tävlingsfråga utan en utbildningsfråga. Samme man sade att om svenskt modellflyg vill göra något av inomhusflygning, så måste vi åka ut och lära oss.

Mötet beslöt att remittera motionen till tävlingsstyrelsen. Jag tycker att SMFF skall betala anmälningsavgiften till VM för den eller de 3 som flyger FAI-klassen i Sverige. Om dom vill åka över. Kan förbundet skicka över Team-Racing och Speed flygare till VM och EM, så dåligt som dom flyger, så kan man skicka folk till inomhus VM.

Och så till stora gagget. Landslagsuttagningen.

4 olika motioner fanns att diskutera. AKM och Östersunds var nästan lika och gällde en serie UT-tävlingar Gamen ville ha en UT-kommité och Härnösand en UT-kapten. Man började med att ställa de 2 första mot de 2 sista. Diskussionen började med att spola UT-kommité och förbundskapten, med motiveringen att liknande funnits förut och att det var den verkliga kaphästen när det gällde kritik. Någon tyckte att Friflygarna tycker bäst om ett resultatsystem, någon tyckte att UT-kommitéer bara fungerar i idrotter där resultatet inte kan mätas, och friflyget har mätbara resultat.

Fördelarna med en UT-kommité var bl.a att de som tagits ut får flyga mot varandra på en tävling, eftersom VM, EM och NM inte är någon serietävling. Man får fram de som kan samla sig inför en uppgift och där flyger bra. Och att en hel del mygel kan undvikas, hålla tidtagare o.s.v dessutom får inte tävlingsverksamheten baseras på UT-tävlingar och att många av våra toppflygare inte kan komma till 3 tävlingar. Vidare sades att en UT-kommité har personligt intresse i att få fram ett starkt landslag. Dessutom har de som har lång väg till tävlingar värre att flyga flera UT-tävlingar. Dessutom är det problem att blanda UT-tävlingar med vanliga tävlingar. Det sades också att en förbundskapten har större möjligheter att arbeta ihop ett starkt landslag.

Efter att mötet beslutat att UT-kommité respektive Förbundskapten skule spolas gick man in för att diskutera igenom de andra förslagen. Det diskuterades om SM som UT-tävling, regler för inställande av tävlingar, antalet starter, poäng-beräkning, vilka som skall flyga i vilka landslag o.s.v. vilket fick någon att säga "att det ser ut som om mötet vill ha en UT-kommité i stället". Resekostnadsutjämningen försvann och tävlingarna skulle placeras geografiskt istället. Bl.a på grund av att utvecklingen stoppats i mellansverige.

Jag skall tycka lite till. Och jag tycker inte om en serie UT-tävlingar. Bl.a därför att det redan en månad efter grenkonferensen kommit fram problem med tävlingsarrangörer. Och att alla tävlingar som ligger mellan UT-tävlingarna får mindre deltagare. Och inte får vi några bättre landslag. Bara vem som är bäst i en serietävling. Det sades något om att friflyget har mätbara resultat. Inte katten har vi det. Vist är sekunder mätbara, men inte kan vi sätta upp en kvalgräns på ett visst antal sekunder. Nä se till och byt UT-system nästa år igen. För nog är svenskt modellflyg på hemmaplan viktigare än VM.

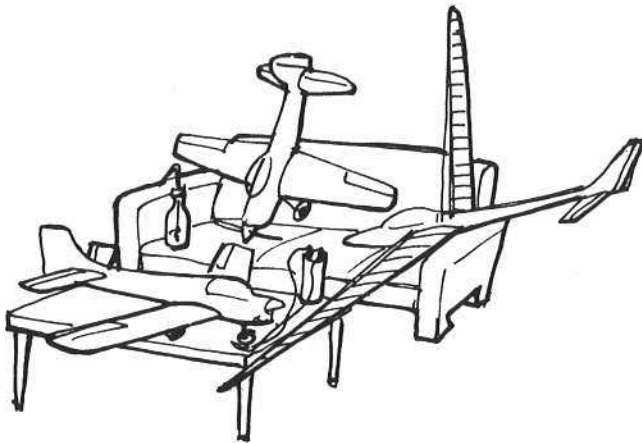
I motion nr 7 föreslog AKM att UT-tävlingarna skulle hållas som separata tävlingar, så att icke FAI-klasser flygs på intilliggande dag. Problemet med att flyga UT-tävling med ett-klasserna drogs fram. Efter lite gagg hit och dit så fick grenstyrelsen förtroendet att ordna tävlingfrågan. Och så var motionerandet slut.

Lars-G Olofsson

kåseriet

Våren är snart här och det är ju bra! Men hemma hos oss tar det sig i minst sagt märkliga uttryck. Att tussilagon blommar på våren, det visste jag, men att den yngre medelåldern av det svagare könet gjorde det, var en nyhet för mig. I sanningens namn måste genast tilläggas att det inte är fråga om några vanliga vårkänslor. O nej, modellflygarens kinder blomma barnaröda med tanke på alla kommande tävlingar och skymningens senare ankomst. Hemma hos oss märks detta främst genom att huset bokstavligen belamras av manicker. Det brinner i knutarna, ty här gäller det att fixa kärror (som bekant går det åt några stycken under en säsong).

Oinsatta gäster på besök ser smått skräckslagna ut. Familjefadern, som ser manickerna som helt nödvändiga för detta jordeliv, överlåter åt en annan, vilken har haft fullt sjå att förklara att det varken är fråga om en amatörkirurgverkstad eller



en tortyrkammare. Utan det är en av vårens nya modeller som skapas, efter skalpelling, skrapning, slipning och solarfilmning. Om det är en Ole Tiger eller en skär Maxi med stabbe gjuten i cellplast eller en linblomsgrön Crusader med V-profil, det har jag ingen aning om. Vad jag däremot vet är, att det finns lättare saker att förklara för en förvånad besökare än att denna orgie i balsa skall upp i det blå. Och att den där skall utföra diverse manövrar med hjälp av en korvlådeliknande apparat med spakar som petas hit och dit för att balsabiten skall göra de önskade figurerna. Piloten själv står kvar på asfalten utan några som helst akrobatiska övningar.

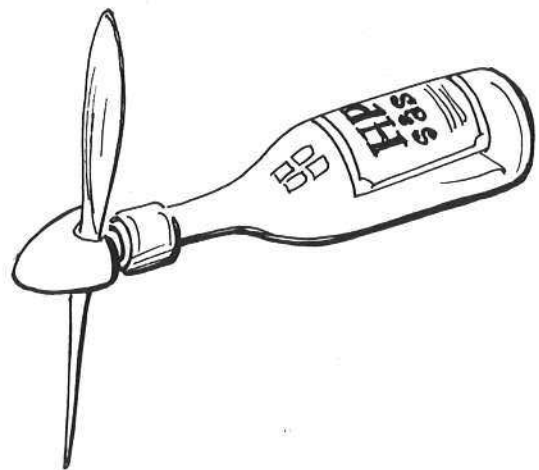
Anledningen till den enorma verksamheten är det digra tävlingsprogram, som lockar den entusiastiske modellbyggaren-flygaren. Nåväl han är ej direkt fastklistrad under denna flygplansalstrande period, ibland är det faktiskt luktfritt. Entusiasten är då på flygmöte, årsträff, kommittémöte eller flygmöte. Vid försynt förfrågan av vad som avhandlas på dessa sammankomster har jag dragit den slutsatsen, att det är förklädda syjuntor, utan nål och tråd förallidel, men i övrigt med de vanliga ingredienserna av småprat, skvaller och tårtätande.

All denna aktivitet av byggande och mötesgående, resulterar så småningom i någon av dagarna D. Husets anhopning av balsaspån, klisterfläckar, storögda gäster är ingenting, jämfört med den re-severksamhet som nu skall börja. Målet av resan kan vara var som helst i vårt avlånga land. Detta



förutsätter införskaffande av bil modell större. Vingarna måste ju få plats! Dessvärre är det inte bara dessa som inpackas, utan ett helt flyttlass bestående av tänger, ackar,..... och kroppen till det senaste underverket tillika kroppen av en annan jämte barnens, som emellertid ej får samma omsorgsfulla inplacering i bilen. De får sin respektive hörna och bör även hålla sig där enligt husets tyrann tills målet har nåtts.

Sedan följer urpackning, ihopmontering och taktiksnack med de övriga entusiasterna. Enligt någon tyst överenskommelse överlämnas fruar och barn åt sitt öde, ty vad vet dessa om servon som skakar, står stilla, hoppar jämfota eller vad slags rörelser dessa "underbara" frykanter uträttar. Inflikar exempelvis en annan lite alert att man trodde HP



var en sås, erbjuds man ett hånfullt leende och en blick som innebär: Var tyst, håll dig helst på behörigt avstånd.

Man har bara att hoppas på att man hamnar på någon tävling, som kan fresta den mest likgiltige med något att titta upp på. Fastän jag får väl ändra min världsbild något. Allt gott kommer nämligen ej från himlen, ty därifrån kommer även ett och annat modellflygplan.

skriver
Fr X Co-pilot

från utbildningsledaren

Vårens och sommarens ledarutbildning ser i kort-
het ut så här:

- 29/4 - 1/5 Utbildningsledarkurs III, troligen i Västerås. Särskild kallelse kommer till dem som varit med i tidigare ledarkurser.
- 27 - 28 maj Veckoslutskurs kring fritt valt arbete, informationsfrågor och klubbarnas långtidsplanering.
- 3 - 4 juni Dito kurs i annan landsända. (Dessa två veckoslutskurser förläggs en i söder, en i norr i landet och har kommit till som svar på önskemål från flera klubbar. Vid kurserna skall all SMFFs undervisningsmateriel gås igenom, färdiga och planerade enhetsmodeller m.m.).
- 16 - 22 juni Modellflyginstruktörskurs 2 - 72 i Norrköping.
- senare delen
av juli Modellflyginstruktörskurs 3 - 72 på Älleberg eller i Norrköping. Kursen pågår från söndag till lördag.
- 2 - 3 sept Veckoslutskurs för SMFFs regionala instruktörer. Kursplats: Sundbro flygplats vid Uppsala.

Dessutom skall SMFF försöka ordna ett modellflygarläger en semestervecka i juli, troligen på Flatruet i Härjedalen. Under veckan kommer mycket tid att ägnas åt flygning och teoriutbildning i anslutning till denna. Utbildningen kommer att ligga på en ganska hög nivå och i första hand vända sig till dem som har rätt mycket erfarenheter och fall-enhet för instruktörsjobb. Vi hoppas få tillfälle att praktisera vunnna kunskaper direkt på platsen tillsammans med inte fullt så erfarna modellflygare... Alla grenar och specialiteter får plats!

Som man förstår av de ännu rätt flytande datumangivelserna, måste klubbar och intresserade medlemmar noga hålla ögonen på posten från förbunds-expeditionen närmaste veckorna. Inbjudan till kurser och arrangemang skall vara hos klubben allra senast tre veckor före aktuellt tillställning.

Instruktörskurs - vad är det?

SMFF blir aldrig bättre än sina föreningar. Flygklubbarna blir starka och levande föreningar, om de har duktiga ledare. Duktiga ledare blir bättre ledare med kompletterande utbildning. Utbildningen av klubbens instruktörer sköts av SMFF centralt. SMFF får pengar av statsverket för att kunna göra det billigt för klubbarna.

Alltså: Klubben får ett ordentligt hjälpande handtag genom att utnyttja platserna på SMFFs instruktörskurser. Allt klubben behöver göra är att skicka sådana medlemmar som varit med i hemmaföreningen och blivit bra flygare och som visat lust för att hjälpa sina kompisar till rätta.

Om du som läser den här beskrivningen tycker att den passar på dig - säg till i klubben att du tror att en vecka i Norrköping eller på Älleberg i sommar är vad du behöver. Antagligen kostar klubben på den där hundralappen till deltagaravgift och kanske också en tredjedel av reskostnaden för att komma till kursen. Annars kan klubben nog få pengarna från kommunen. Bidraget kallas i så fall "ledarutbildningsbidrag" eller "stipendium till ledarutbildning" eller något annat vackert.

Under kursveckan blir det jobbigt värre. Lågfarts-aerodynamik, tips om hur man undervisar i bygglokalen och på flygfältet, bygge av enkla modeller, flygning med egna och andras plan, tips om hur man skaffar klubben pengar, hur man lockar fler medlemmar, hur man håller kvar gamla medlemmar i föreningen, hur man använder film och ljudband bra och billigt och hur man gör en planläggning av klubbens jobb på två - tre år - alltsammans behandlas under den jobbigaste modellflygarvecka du varit med om. Arrangörernas bästa ursäkt för att köra så hårt med dig är att du antagligen efter veckan blivit en mycket skickligare modellflygare. (Det finns faktiskt statistik från tidigare kurser som pekar åt det hållet).

Framför allt kommer du under kursen att lära dig så mycket nytt att du knappast kan låta bli att dela med dig av vad du lärt till kompisarna där hemma!

Håll reda på förbundets post till klubben, så att du inte missar chansen att komma med i någon kurs.

Calle

SMFF kommer i år att försöka organisera en stab av instruktörer runt om i landet, som kan ställa upp vid blivande, nybildade och etablerade klubbars möten och tala om förbundets organisation, tävlingsgrenarna, bidragsbestämmelser, lämna byggtips m.m. Dessa personer kommer att utbildas på en veckoslutskurs i augusti - september.

Parallellt med detta kommer vi att ragga upp modellflygare i olika grenar, som är villiga att ställa upp vid uppvisningar o.dyl.

Gemensamt för instruktörerna och uppvisningsflygarna kommer förbundet att utarbeta ekonomiska regler, som skall ge personerna en rimlig ersättning för gjorda utlägg som reskostnader, motorbränsle, mat osv.

Dessa avgifter skall betalas av de, som engagerar dem.

Meningen är att om någon klubb eller annan vill ha hjälp enligt ovan, skall man kunna kontakta expeditionen och framlägga sina önskemål. Sedan kan antingen exp.-personalen kontakta "PR-männen" och komma överens med dem, eller också skickas en förteckning till klubben med "PR-männens" namn, adress och kvalifikationer och man låter sedan klubben komma överens med vederbörande.

Exakt hur det hela skall gå till kommer att beslutas och informeras om i god tid före starten av denna PR-giv. Vi räknar med att vara i gång i september.

Vi hoppas att detta skall vara till hjälp för alla, som vill sprida modellflygets idéer. Dessutom tror vi att många klubbar kommer att ha stor nytta av de regionala instruktörerna, som kan ge tips om hur man får pengar till verksamheten, hur man ökar den osv.

För att ge idén en verklig chans, vädjar vi till alla modellflygare, som känner för instruktörsjobbet eller tror sig kunna medverka i en uppvisningsgrupp att kontakta förbundsexpeditionen. Känner du någon, som skulle passa, ge oss ett tips så skall vi bearbeta honom. Skriv namn och adress och eventuell uppvisningsgren.

SMFF:s Styrelse

mera utbildning

Sveriges Modellflygförbund har genom Skolöverstyrelsen tilldelats 20.112:- kronor i statsbidrag för de sammankomster som klubbarna till förbundet redovisade för perioden juli-december 1971.

Antalet godkända sammankomster varom tidigare meddelats var totalt 2.514 st. För varje sammankomst erhålles 8:- kronor vilket motsvarar vad alla föreningar utanför vårt förbund erhållit för sina sammankomster.

I nedanstående sammanställning framgår de totalbelopp som tilldelats klubbarna för ovan nämnda period.

Samtliga klubbar som till förbundet redovisat godkända sammankomster kan dessutom genom sin kommun erhålla ca 50% av dessa summor i kommunalbidrag. Klubben bör därför till Fritidskontoret eller annan bidragsgivande instans i hemkommunen inlämna kopiorna av tidigare till förbundet inskickade rapporter samt i en del fall som bevis medsända den postgirotalong för utbetalningen som klubben erhållit från SMFF.

Vi uppmanar samtidigt våra klubbar att ta vara på denna möjlighet till ekonomisk förstärkning av kassan. Rekvirera blanketter från exp. och rapportera er verksamhet enligt tidigare utsända informationer. Utnyttja möjligheterna att börja sammankomster på olika tider med kurser och nybörjare samt övrig verksamhet så Ni kan rapportera flera sammankomster per kväll. Sänd gärna in fullskrivna blanketter löpande till SMFF:s exp.

Klubb	Samman- komster	Summa kr.
B-38 Sigtuna MFK	8	64:-
B-39 Handens MFK	120	960:-
B-81 ÖSFK, Södertälje	13	104:-
B-126 Jakobsbergs MFK	38	304:-
B-254 Jordbro MFK	20	160:-
B-256 Solna MFK	70	560:-
B-258 Waxholms MFK	72	576:-
B-261 Täby Sjöflygklubb	18	144:-
B-263 Gladiatörerna, Tullinge	25	200:-
C-92 Uppsala FK	33	264:-
C-93 MFK Siälmyggorna, Söderfors	9	72:-
D-14 Katrineholm MSK	29	232:-
D-16 Eskilstuna FK	268	2.144:-
D-17 Villåtinge FK, Malmköping	1	8:-
D-103 Oxelösunds MFK	36	288:-
E-21 FK Gamen, Norrköping	77	616:-
E-46 MFK Linköpingseskadern	108	864:-
F-89 MFK Mercurius, Landsbro	13	104:-
H-97 Nybro MK	134	1.072:-
H-98 MFK Cirrus, Virserum	20	160:-
I-49 Gotlands FK	14	112:-
L-20 Kristianstads MFK	140	1.120:-
L-22 MFK Snobben, Nymölla	24	192:-
L-23 MHF:s Ungdomsavd., Bromölla	77	616:-
M-8 Malmö Radioflygsällskap	31	248:-
M-10 Aeroklubben i Malmö	30	240:-
M-102 MFK Fladdermusen, S.Sandby	18	144:-
M-132 RC-klubben Gripen, Klippan	72	576:-
M-134 Trelleborgs MFK	69	552:-
O-24 Aeroklubben i Göteborg	11	88:-
O-35 Uddevalla MFK	40	320:-
P-36 Wänersborgs MFK	28	224:-
P-37 Halle-Hunnebergs FK, Trollhättan	33	264:-
R-11 Saleby MFK, Lidköping	57	456:-
R-146 MFK Blue Max, Falköping	52	416:-
R-147 Töreboda MFK	29	232:-
R-148 Tidaholms MFK	96	768:-
R-150 Karlsborgs MFK	18	144:-
S-228 Karlstads MFK	9	72:-
T-7 MFK Nimbus, Kumla	26	208:-
U-40 Fagersta MFK	29	232:-
U-44 Västerås FK	20	160:-
U-180 Salaortens FK	60	480:-
W-66 Västerdalarnas FK, Dala-Järna	10	80:-
W-67 Ludvika RFK	12	96:-
W-113 Ävesta Båt och MFK	5	40:-
X-117 Gävlebygdens FK	57	456:-
X-118 Ljusdals FK	15	120:-
X-129 Järvsöbygdens MFK, Bollnäs	20	160:-
Y-58 MFK Skvadern, Sundsvall	52	416:-
Y-100 Hännösands MSK	148	1.184:-
Z-52 Östersunds FK	40	320:-
BD-41 MFK Jupiter, Bergnäset	51	408:-
L-19 MFK Snapphanarna, Skälderviken	9	72:-

Hjälp SMFF - få hjälp tillbaka

De klubbar som tänker skicka deltagare till kurser i vår och sommar ombeds att i god tid skaffa fram hemkommunens bestämmelser om bidrag till ungdomsorganisationer och sända dem i avskrift eller kopia till SMFFs utbildningsledare.

Han har ett stort material från många kommuner redan förut, men det är inte dagsaktuellt och många kommuner har ändrat sina bidragsregler just i år. Gå alltså till ungdomsstyrelsen, fritidsnämnden, idrottsstyrelsen eller vad det heter och be att få deras regler. Skicka ett ex. till C-G Sundstedt, Norrlandsgatan 34 B, 752 29 UPPSALA, så får klubben en extrahjälp med att på bästa sätt utnyttja möjligheterna av en av SMFFs experter.

Flygsportare på Bosö-vecka

Till den vanliga kursveckan på Bosön i mitten av mars kom 30 flygsportare. De var ungefär jämt fördelade på motor-, segel- och modellflyg.

Modellflygarna: Anders Cederlund, Kristianstad, Kenneth Flybrand, Harry Fransson, Anders Rundqvist och Stefan Åström, samtliga från Lidköping, Roger Hedmark, Avesta, Jan-Olov Johansson, Uppsala, Leif Johansson och Erik Åkesson, Motala samt Stig Turesson från Sparreholm. Huvudlärare i regler och annat modellflyg-special var Calle Sundstedt, Uppsala och FSF.

Kursen blev en grundutbildning av domare särskilt för linstyrning och radiostyrning. Den imponerade visning av F3A-programmet som Christer Gillgren och Göran Ridderström gav en solig eftermiddag på isen strax intill folkhögskolan lockade både skoladministratörer och chefer utom väggarna. Övriga flygsportare fick på fritid en ordentlig dos modellflygkunnande och inte så lite lust att börja eller återupptaga vår sport. Kjell Rosenlund, Ove Kjellberg och Harald Sannes visade lockande bildsvep från de internationella linstyrningstävlingarna senare år medan Tore Loodin och B-O Samuelsson var sin kväll gick in på sina specialiteter Pylon- resp. Team-racing.

Kursdeltagarna efterlyste flera gånger möjligheter att demonstrera alla FSF-grenarna så att modellflygarna skall få veta lite mera om segel- och motorflyg osv. osv. Antagligen är detta en väsentlig fråga för kursplanerarna - och Bosön kanske inte riktigt rätta kursplatsen. Flygsporten är väldigt beroende av passande idrottsplatser och Lidköping fattig på flygfält.



Gällande NORDISKA REKORD (enl. FAI)

Record class	Result	Name	Country	Date
<u>F1 B Extensible motor (Free flight aeroplane or seaplane)</u>				
N:o 1) Duration	47 min	R. Åhman	Sverige	1957
N:o 2) Distance	35 km	R. Åhman	Sverige	1954
N:o 3) Height	8,28 m	Donald Thestrup	Danmark	1.1.1950
N:o 4) Speed	55,4 km/h	Niels Hassing	Danmark	21.7.1939
<u>F1 C Piston motor (Free flight aeroplane or seaplane)</u>				
N:o 5) Duration	1 h 47 min	N. Blomé	Sverige	1949
N:o 6) Distance	26,4 km	L. Sterner	Sverige	1952
N:o 7) Height	828 m	Kai Hansen	Danmark	1.1.1950
N:o 8) Speed				
<u>F1 F Extensible motor (Helicopter)</u>				
N:o 9) Duration	58 sek	Bjarne Jørgensen	Danmark	25.4.1952
N:o 10) Distance				
N:o 11) Height				
N:o 12) Speed				
<u>F1 F Piston motor (Helicopter)</u>				
N:o 13) Duration	4 min 46 sek	Pentti Nore	Finland	31.8.1969
N:o 14) Distance				
N:o 15) Height				
N:o 16) Speed				
<u>F1 A Glider</u>				
N:o 17) Duration	1 h 41m49s	R. Johansson	Sverige	1946
N:o 18) Distance	190 km	A. Wahlund	Sverige	1963
N:o 19) Height	600 m	L. Poulsen	Danmark	1951
<u>F3 A Radiocontrolled flight</u>				
N:o 20) Duration	3 h 25min	Gunnar Melvinsson	Sverige	10.10.1971
N:o 21) Distance	7,1 km	Hans Peter Hansen	Danmark	14.4.1963
N:o 22) Height	1,53 km	L. Olsson	Sverige	1963
N:o 23) Speed	192,7 km/h	Rune Svenningsson	Sverige	4.7.1971
<u>F3 B (Radiocontrol glider)</u>				
N:o 24) Duration	6 h 14 min	Einar Myr	Norge	1.7.1971
N:o 25) Distance	10 km	Frits Nielsen	Danmark	10.7.1966
N:o 26) Height				
<u>F2 A (Control line, 27: 0-2, 5-5 ccm, 29: 5-10 ccm, 30: Jet Motor)</u>				
N:o 27) Speed	223 km/h	Kari Jässkeläinen	Finland	1967
N:o 28) Speed	241 km/h	Jouni Valo	Finland	8.9.1963
N:o 29) Speed	246 km/h	Ralf Ekholm	Finland	4.10.1969
N:o 30) Speed	211 km/h	Olli Jovero	Finland	1959
<u>F3 A or F3 C (Radiocontrolled flight) Distance in a closed circuit</u>				
N:o 31) Distance				
<u>F1 D (Indoor model) N:o 32 Duration</u>				
Under 8 m				
8 - 15 m	23min 03sek	Esko Hämäläinen	Finland	9.8.1970
15 - 30 m	19min 11sek	Esko Hämäläinen	Finland	27.6.1964
Over 30 m	34min 05sek	Esko Hämäläinen	Finland	22.9.1962
<u>F3 B or F3 D (Radiocontrol glider) Speed and Distance in a closed circuit</u>				
N:o 33) Speed	38 km/h	Ottar Stensbøl	Norge	21.6.1969
N:o 34) Distance	21,2 km/h	Bjarne Aasbø	Norge	1.7.1971
<u>F3 C (Radio controlled helicopter)</u>				
N:o 35) Duration				
N:o 36) Distance				
N:o 37) Height				
N:o 38) Speed				
N:o 39) Distance in a closed circuit				
<u>F1 B Free Flight Seaplane - Extensible Motor</u>				
N:o 40) Duration	2 h 0 min	Karl-Erik Windell	Danmark	26.2.1956
N:o 41) Distance				
N:o 42) Height				
N:o 43) Speed				
<u>F1 B Free Flight Seaplane - Piston Motor</u>				
N:o 44) Duration	45 sek	Peter Kåe	Danmark	13.12.1959
N:o 45) Distance	182 m	Peter Kåe	Danmark	14.11.1959
N:o 46) Height				
N:o 47) Speed				
<u>F3 A Radio Controlled Flight - Seaplane - Piston Motor</u>				
N:o 48) Duration				
N:o 49) Distance				
N:o 50) Height				
N:o 51) Speed				
N:o 52) Distance in a closed circuit				
<u>Rocket, Flight, Height</u>	278 m	L. Andersson	Sverige	1966

PYLON-MEETING i Stockholm 19.2.1972

1. Närvarande:

Tore Loodin, Sven Olof Nilsson, Rune Svenningsson, Ingvar Sares, Jan Lundgren, Aulis Lehtinen, Leif Eriksson, Uno Svensson, Göran Ridderström, Nils Hollman, Göran Karlsson, Kurt Jansson, Bertil Attervik, Christer Gillgren, Finn Drape samt Greger Mårtenson.

2. Mötet valde Tore Loodin till mötesordförande samt Greger Mårtenson till sekreterare.

3. Mötet fastslog följande dagordning:

- Regeltolkning
- Organisering av tävling
- Poäng eller tid bedömning
- Uttagningsregler
- 1/4 midget
- Goodyear
- Fester i samband med tävling
- Övriga frågor

4. Regeltolkning: a. Skalaregeln: Efter åtskilligt diskuterande fram och åter beslöts: 1) Greger skriver till NMPRA, FAI och Brittiska pylonförbundet och ber om deras synpunkter på skalaregeln. 2) Att utlämna skalaregeln till frågan blivit utredd av FAI. Således godkändes alla typer av modeller så länge de innefattade regler 5.2.2-5.2.13.4, enligt FAI.

5. Organisation av en tävling

Attervik föreslog att arrangerande klubb håller flaggmän samt att överdomaren väljes, om möjligt från neutral klubb.

Mötet fastslog att den nya flaggningen enligt FAI 5.2.12.2 skall gälla för kommande tävlingsår.

Önskvärt är att överdomaren vid pylon 1 skall ha kontakt medelst t.ex trådtelefon till tävlingsledaren.

Tidtagaren skall meddela den tävlande om extra varv skall flygas.

Lottning till startplats skall ske före varje heat.

Jan Lundgren fick i uppgift att undersöka läget med pylonnummer. Pylonnummer gäller ett år och under detta år måste innehavaren ha deltagit i minst en tävling.

6. Tid eller Poängbedömning

Trots hårt motstånd från Kurt Jansson och Göran Karlsson beslöt mötet att prova poängräkning vid en kommande pylontävling.

7. Uttagningsregler. SRFK's motion till grenstyrelsen om uttagningsregler i Pylon.

Mötet enades om att stödja SRFK's förslag mot Grenens rekommendation.

8. 1/4-Midget

Attervik redogjorde för de önskemål som Göteborgarna hade om 1/4 midget. Således utlovades en demonstration av denna tävlingsform till Hösttävlingen.

9. Goodyear

Ett pessimistiskt möte fastslog att tack vare FAI-klassen, Goodyear så småningom kommer att dö ut av sig själv. Så länge det finns kärror kvar kommer dock tävlingar att anordnas.

10. Fester i samband med tävlingar

Sares framförde synpunkter på att slopa festande före tävling. Mötet enades om att piloter vid tävlingar bör hålla sig nyktra.

Vad gäller arrangemang av fester vid tävlingar är det upp till arrangörsklubben att anordna sådan. Något krav att anordna fester kommer ej att ställas.

11. Övriga frågor

RC-frekvenser. Det diskuterades om de problem som finns med befintliga frekvenser. Uppdrag åt Tore Loodin och Rune Svenningsson att utarbeta en skrivelse till Televerket.

Kontakt skall tagas med Björn Alfer för gemensamt besök hos Televerket för att söka nya frekvenser samt förklara våra problem.

Kontrollmätning. Fastslogs att FAI's regler under 1972 noggrant skall följas.

Motortrimning. Rune Svenningsson önskade att motortrimning skall förbjudas. På grund av nuvarande utformning av FAI-reglerna kunde inget beslut fattas.

Efter åtta timmars sammanträde avslutades mötet med en förhoppning om ett gott pylonår 1972.

Stockholm den 2 mars 1972

Greger Mårtenson

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. 046/130545 - till klockan 20⁰⁰

Pris 5:- gärna frimärken

PROJEKT

JOHANNA

eller Min Bästa Fotomodell

Av Bo Gårdstad.

Johanna är min enda kärlek utom äktenskapet, ett förhållande som visar vilken renlevnadsman den sanne modellflygaren är. Hon uppträdde i sin första skepnad i höstas, och var min första RC-modell. Det var lite trubbel i början, innan jag lärde mig hur hon skulle styras, men nu är det bara frid och fröjd. Nu har hon dock en ny kropp då den gamla började bli skraltig av all hantering - en operation som ytterligt få verkliga fotomodeller klarar.

Till saken! Johanna är en modell som i sin slutliga utformning kan göra en hel del konst. Hon kan

1. Släppa ner fallskärmar, stenar, toppluvor, papperslappar och andra prylar.
2. Bogsera upp segelplan.
3. Släppa ut rök.
4. Utföra enklare konstflygning (inga skevroder).
5. Se snygg ut och imponera på åskådare vid föreläsningar. (Semiskala).
6. Fotografera eller filma från luften.

Det primära med Johanna var faktiskt att lära mig flyga. Hon konstruerades därför som en stabil, högvingad tingest med stora stabiliserande ytor. Det målet uppfyllde hon också i höstas och första versionen av henne fick nära 20 timmars effektiv flygtid. Efter hand visade hon utvecklingsmöjligheter och den som jag har nu är egentligen Johanna 2. Hon flyger stabilt och är omöjlig att ställa till spin. Då sjunker hon bara igenom och börjar på ny kula om man envisas med att ha spaken i magen. Hon är härlig att starta med för lite gaspådrag - då kilar hon fram på en lång startsträcka och lyfter efter ett tag elegant stjärten och man kan försiktigt lyfta henne från banan. Utan ljuddämpare är hon en perfekt vision av ett arméplan från tiden kring första världskrigets slut. Man byggde flygplan med personlighet på den tiden och flygplan med dekor och färg som gjorde dem till skönheter. Eländigt bara att det skulle till ett världskrig med kulsprutor, bomber och annat skräp för att de skulle byggas.

Johanna drivs av en OS 40 motor eller en Webra 10 cc. Med den lilla motorn är hon faktiskt bäst,

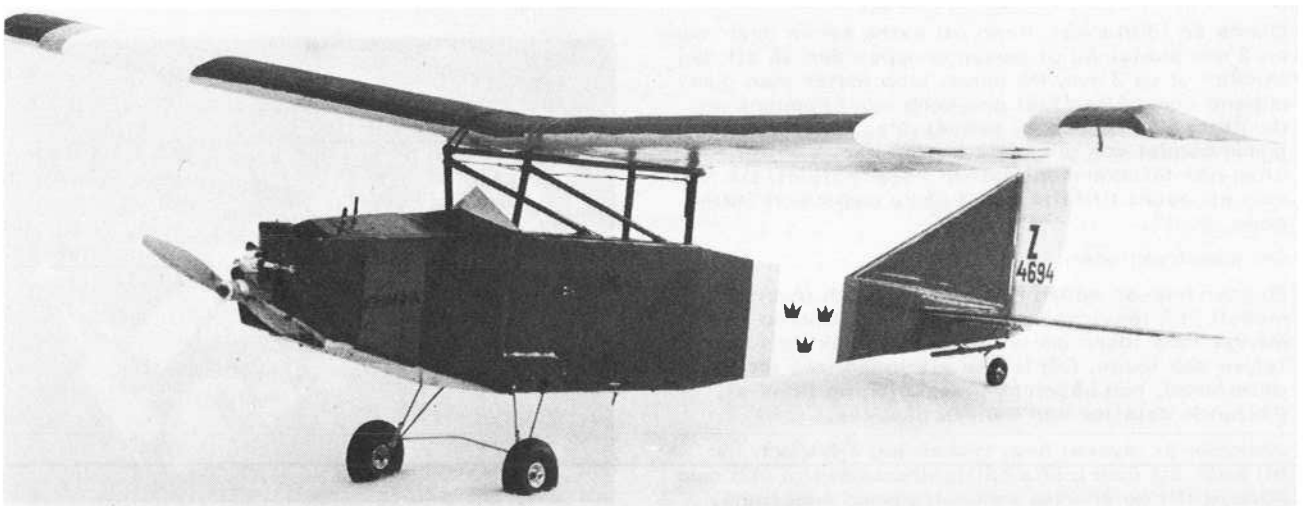


har en lugn gång och blir mycket lättstyrd. Då lyfter hon ledigt 1 kg nyttolast, och något tyngre har jag ännu inte behövt sätta i.

Alla servon och accumulatorn sitter på en löstagbar platta i lastutrymmet. Under dessa sitter kamerautrustningen när jag så vill. Den är också utförd som en löstagbar modul - ska det bli något resultat och inte grejorna ska krångla för jämnan så måste man bygga grejorna som dom gör på moderna jaktplan. Allt som sätts fast med klister, tuggummi och snören är dömt att lyckas bara om man har jättetur.

Fotoutrustningen

Kameran är en Canon Dial som är exceptionellt väl lämpad för det här ändamålet. Den ger bilder med kvalitet på grund av ett bra objektiv och är själv-uppdagande. Problemet med att få den att ta bilder

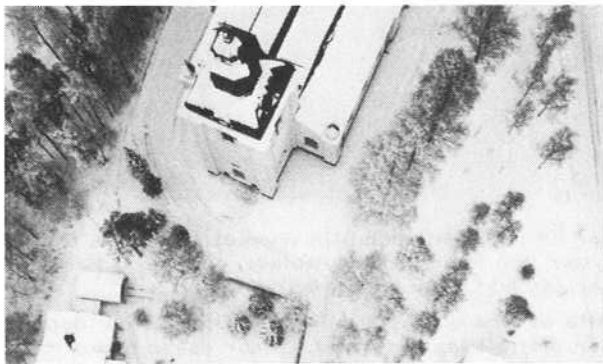


är att avtrycket är hårt. Detta är för övrigt den punkt som jag gissar att många stupar på när de försöker sig på flygfoto. Problemet löstes med en enkel mekanisk anordning som drivs av en elmotor. Servot behöver alltså inte trycka in avtryckaren på kameran, utan sluter bara en elektrisk kontakt.

Kamerainstallationerna är känsliga för vibrationer och de motorer som vi modellflygare använder är inte så särskilt bra i det avseendet. Jag föreställer mig att en OS-Wankel skulle vara idealet i det här sammanhanget, men kassan räcker inte till för sådana fulländningar av experimenten. Det gäller istället att hitta ett varvtal som är bra i luften och knäppa med trotteln i det läget. Skumplast är jättebra som isolering nästan överallt.

Kameran tar 20 bilder åt gången och sedan kan man landa, dra upp fjäderverket och börja på nytt tills man har tagit ut de 72 bilder som en film ger. Med hjälp av ultrafinkornframkallare får man hyfsad kvalitet, trots formatet 18x24 på filmen. Exponeringen klarar kameran bra själv för den är automatisk.

Det tar lite tid innan man lärt sig bedöma avståndet i luften. Mina första flygbilder tog jag av Järvsö kyrka - trodde jag. Framkallningen gav vid handen att jag fotograferat en bro, halvvägs fram till kyrkan.



100 m ovanför Järvsö kyrka

Innan man startar första gången bör man se till att ha en driftsäker modell. Med kamera och radiostyrning så har man gott och väl en tusenlapp surrande där uppe i det blå! Jag ser med förväntan fram emot det första RC-meetinget i år som det finns möjlighet att besöka för en norrlänning. En bild av ett fält fullt med modellflygare och plan, fotograferat från ett modellplan måste vara en rolig plog!

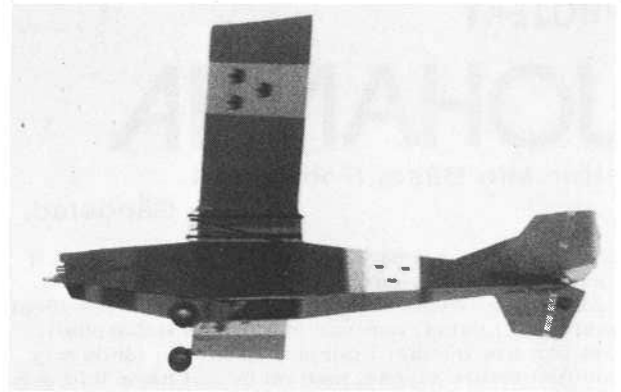
Nedsläppningsanordningen

Denna är idiotenkel. Från ett extra servo drar man en 2 mm pianotråd ut genom kroppssidan så att den sticker ut ca 3 mm. På denna tapp fäster man gummiband som håller fast grejorna mot kroppens undersida. När tappen av servot dras in, lossnar gummibandet och grejorna trillar ner. Lustigt, utom när fallskärmen fastnar i sporrhjulet. Då får man ett osökt tillfälle att studera manövern "fallande lövet".

Om konstruktionen:

Bygger man en sådan här rätt stor och ovanlig modell "på lösvirke" så har man i allmänhet rätt många egna ideer om ur vissa konstruktionsdetaljer ska lösas. Därför är ritningen inte alltför detaljerad, och någon byggbeskrivning finns ej. Följande detaljer kan kanske påpekas.

Kroppen är mycket bra, tycker jag själv och lär bli svår att överträffa hållfasthetsmässigt och med hänsyn till de enorma innerutrymmen som finns.



Det fyrkantiga utrymmet under vingen har jag dessutom förstärkt med fyra 10x10 mm hårdträlistor och fått ett "krocksäkert" utrymme för kameran á la Mercedes, med främre delen av kroppen som kollisionsupptagande element.

Att jag är en varm beundrare av trekantförstärkningar syns kanske, och dom kan man ju utesluta om man vill. Däremot ökar hållfastheten väsentligt om man limmar de förstärkningar av 1 mm plywood som finns här och var i själva kroppssidornas konstruktion. De ska sitta på insidan och gör att de längsgående listerna förenas ordentligt med tvärpinnarna.

Stabilisator och roder kan kanske göras med mer intelligent placerade listor om man vill göra sig besvär med att tänka över konstruktionen. De har visat sig en smula benägna att bli skeva, en egenkap som de dock delar med otaliga andra konstruktioner.

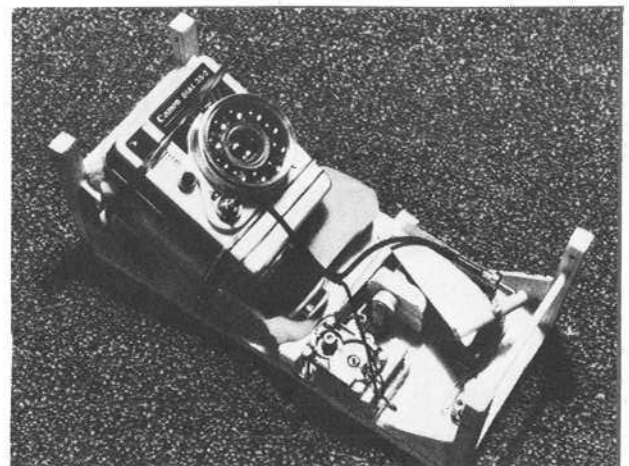
Landningsstället bör absolut göras löstagbart. Den här modellen kommer säkert att användas för tunga laster av ägaren med åtföljande hårda landningar. Då är det underbart att slippa landningsställ som bräcker sönder spant och annat.

Om man vill ha en mindre motor (Johanna är avsedd för Webra 10 cc) är det bäst att förlänga nosen eller att flytta accumulatorn fram under tanken. Försök tynga ner Johanna så lite som möjligt med ballastvikt - då blir den nyttiga lasten så mycket större.

Tyngdpunkten bör ligga något framom huvudbalken i vingen. Vingen läggs på de två rundstavarna och tjocka gummiband håller den på plats.

Öppningen undertill för insättning av servon och placering av last kan täckas med en lucka, men märkligt nog blåser det inte in olja här om man

Kameramodulen som sätts in underifrån i karran





Allt fotografera sig själv går bra, jag står i cirkeln. På den andra bilden ses en av grannarna begrunda vad det är i luften som surrar.

flyger med den öppna. Kameran har sålunda kunnat sitta här under halvtimmeslånga flygningar utan att bli nedstänkt.

Rundstavarna till vingbädden aralditlimmas mot plywoodspanten 2 och 3. Det har visat sig räcka i praktiken. Man kan också borra hål i spanten och surra med tråd före om man vill.



Vad myndigheterna säger om flygfotografering

Här i Sverige – liksom i de flesta länder – är flygfotografering omgärdad av rätt stränga bestämmelser. Allt fotografering är sålunda förbjuden, utom från trafikplan i linjefart.

Det finns två sätt att göra sina experiment med modellflygfoto lagliga. Det ena är att ha s.k permanent flygfototillstånd, men detta tilldelas endast firmor, pressfotografer som är egna företagare och liknande yrkesgrupper.

Det andra är att på en särskild blankett ansöka om tillstånd för fotografering ett visst tillfälle. Denna får man från Försvarsstaben, Säkerhetsavdelningen, Stockholm.

I bägge fallen måste man sända in film och två kopior på alla de bilder man önskar få godkända för publicering till Försvarsstaben. Handläggningen där är ganska snabb och det material man sänder in behandlas mycket väl. Man är inte heller särskilt kitslig vid granskningen är min erfarenhet.

Det förekommer säkert en hel del experimenterande "utanför lagen" på det här området, eftersom det är förhållandevis enkelt att t.ex fotografera från ett privatplan. Enkla kameror, som dock ger en otroligt dålig kvalitet på bilderna, finns också att köpa för inmontering i modellraketer. Tekniken har här hunnit förbi lagstiftningen.

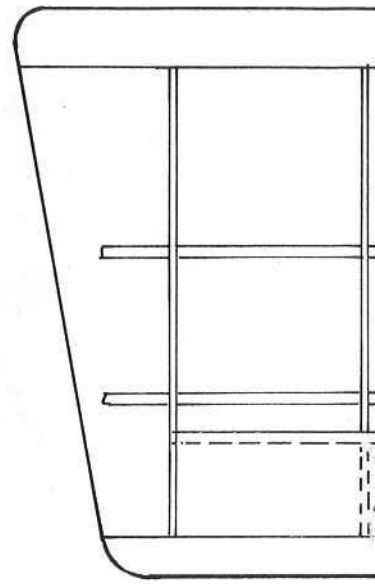
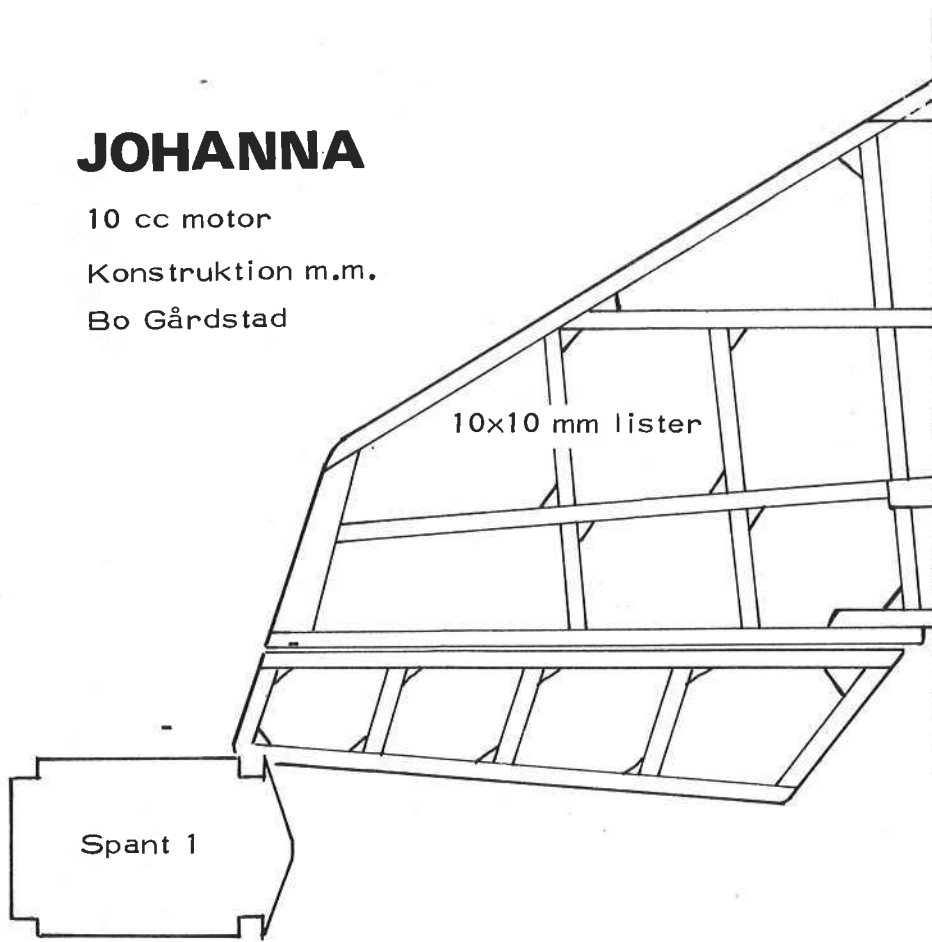
Straffsatserna för olaglig fotografering – man kan ju ha otur och råka fotografera en flygplats eller ett repförband t.ex när någon myndighet ser det – är jag inte så helt säker på, men i bestämmelserna av år 1968 talas det i olika sammanhang om böter och att utrustningen kan beslagtogs av kronan.

JOHANNA

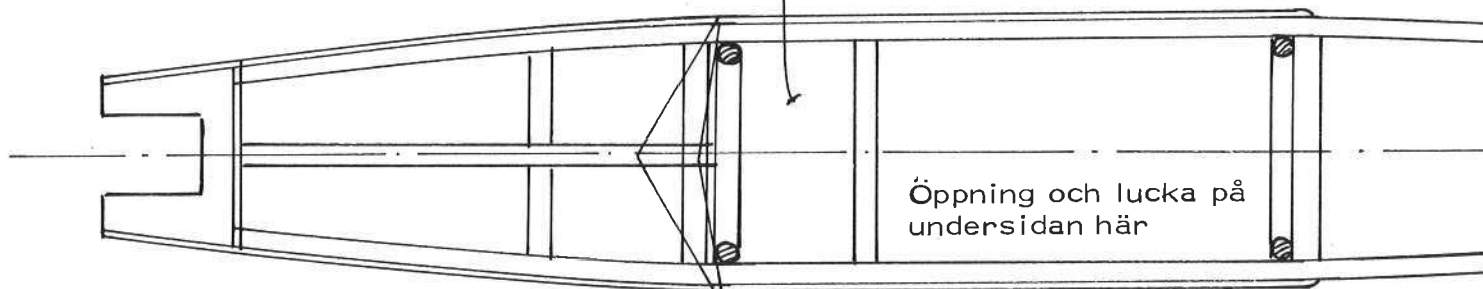
10 cc motor

Konstruktion m.m.

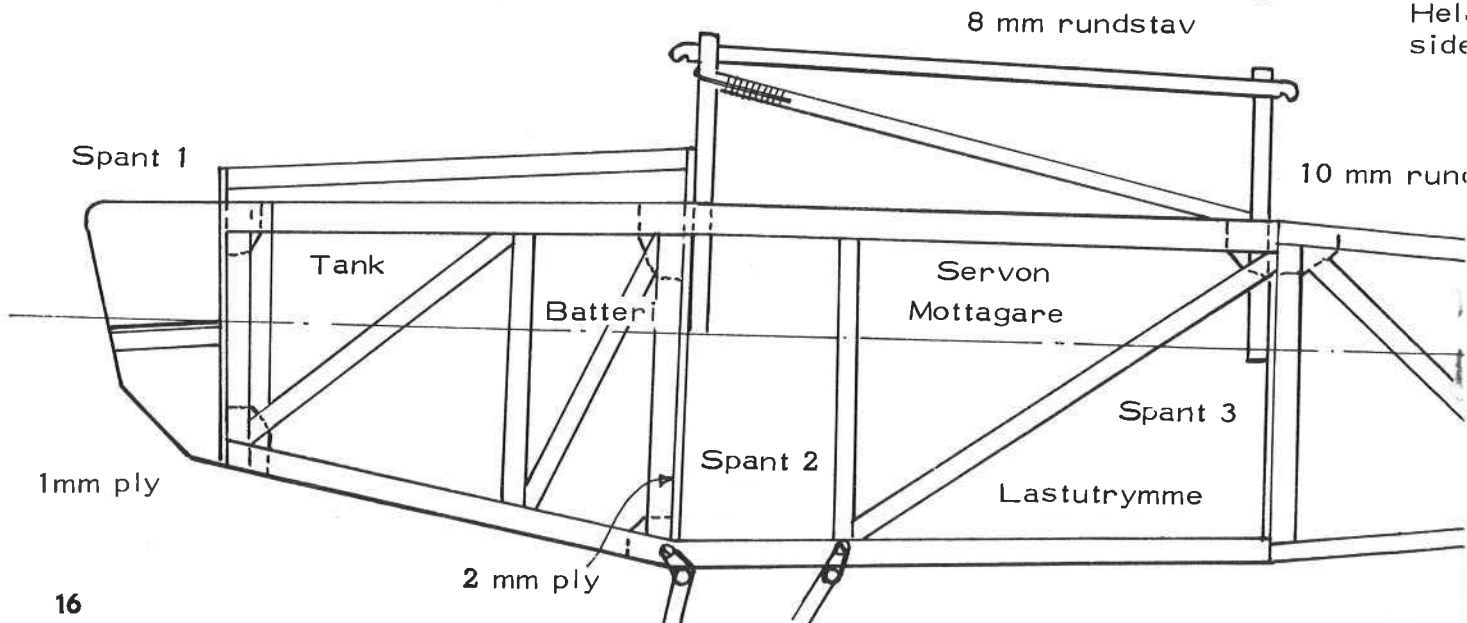
Bo Gårdstad

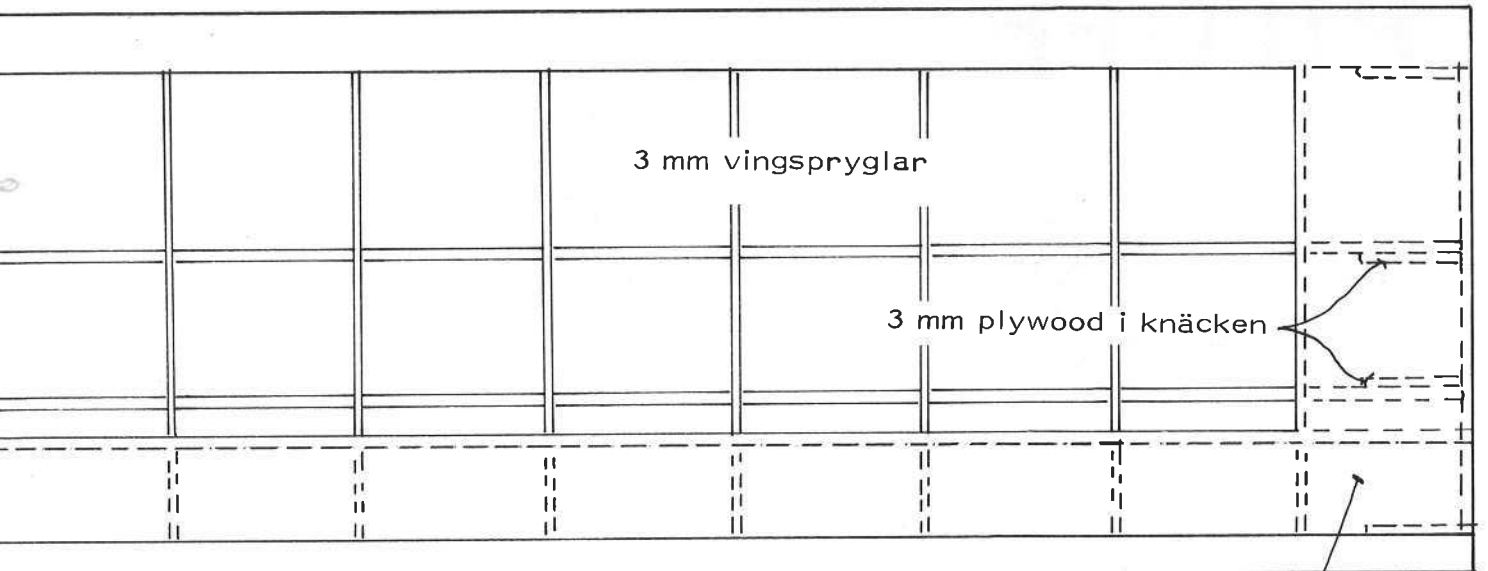


Undersidan klädes här med 1mm plywood

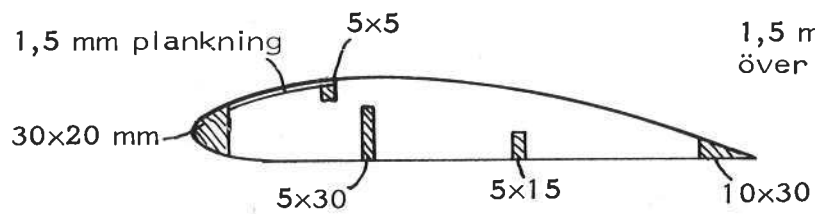


OBS. Fra Hel. side

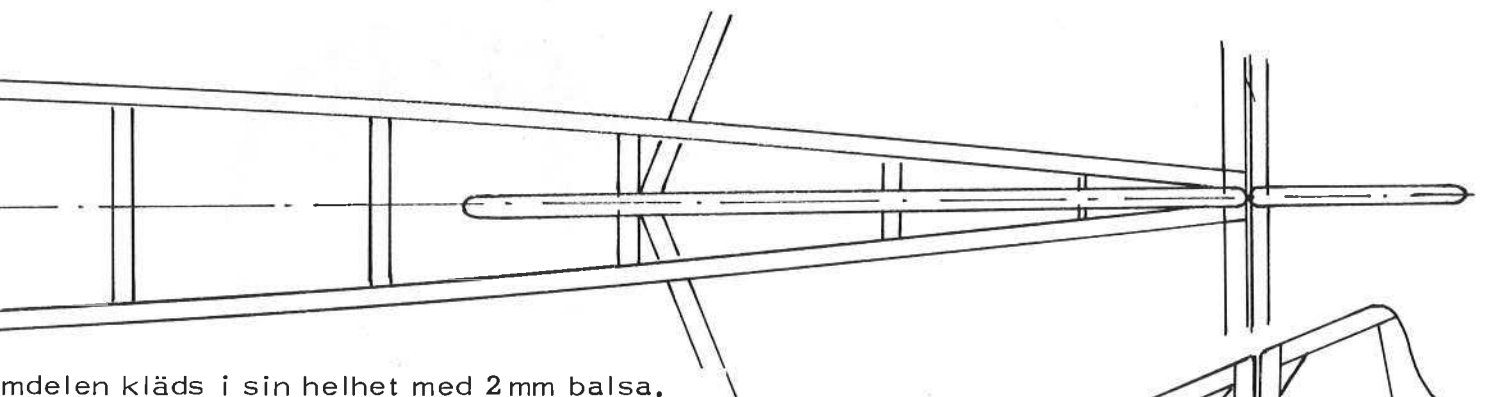




Spant 2
(spant 3 har
samma mått men
är utan den
streckade delen)

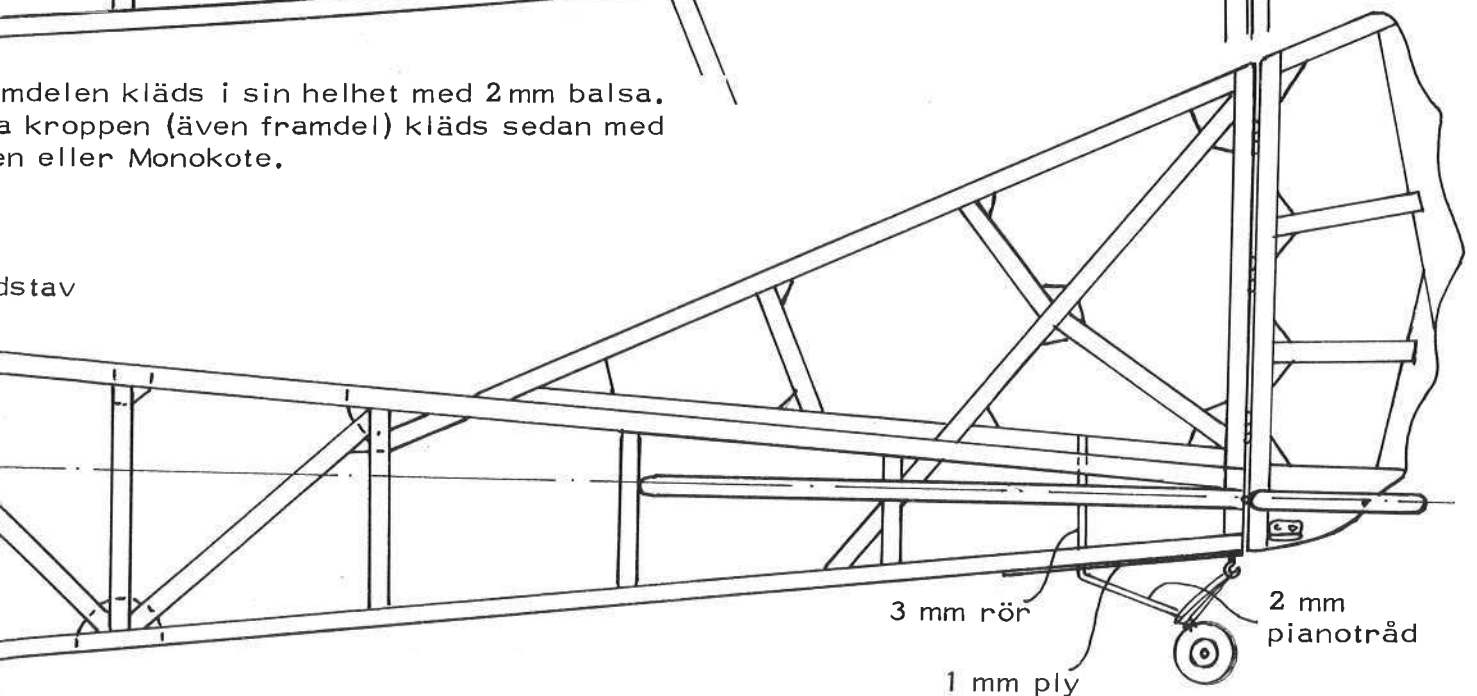


3 st 5 mm
mittspryglar
1,5 mm plankning
över och under



mdelen kläds i sin helhet med 2 mm balsa.
a kroppen (även framdel) kläds sedan med
en eller Monokote.

dstav



PILUFF

Beskrivning på Piluff

B1-klassen har de senaste åren blivit mycket populär. Det är en charmig klass som ger mycket flygglädje. En B1:a har 30 g motor som ger ordentlig skjuts och god topphöjd, 80-100 m vid en lyckad start. Sjunkhastigheten kan hållas något under 0,5 m/s och flygtider mellan 3 och 4 minuter är inte svåra att uppnå i termikfritt väder. Trots detta har ännu ingen flugit 5 max på tävling. Vem blir den förste att lyckas med det?

Varför inte göra ett försök i år? För dig som inte tidigare flugit gummimotormodeller är B1 en utmärkt klass att börja med. För dig som tidigare flugit små gummimotormodeller är B1 klassen som ger fullvärdig flygglädje och för dig som redan flyger B1 kanske en ny propeller eller vinge kan ge bättre resultat under året. Min modell och trimning beskrivs här nedan.

För att få en pålitlig modell rekommenderas högerkurv i motorflykten och vänsterglid. Detta uppnås med motroder, dvs kurvroder utslag åt vänster.

Propelleraxeln riktas ca 4° åt höger och ca 2° nedåt. Palla stabben så att kordans förlängning tangerar kroppens underkant vid vingens framkant. Vingen pallas sedan för att ge bra glid. Jag brukar tejpa fast pylonen till dess modellen är färdigtrimmad. På så sätt kan vingens vinkel och läge lätt ändras. Tyngdpunktsläge på 65% ger bra stigvinkel och tvärstabilitet. Kurvradien i glidet regleras med stab-tilt.

Om modellen reagerar med motorstall eller trycker vid små pallningar av nosblocket sänkes vingens och stabbens framkanter något. Propellerns nedåtriktning måste då ökas något och det hela resulterar i ett säkrare trim. Grundtanken är att propellern inte ska blåsa på stabbens undersida. Som vanligt gäller dock att ökad stabilitet ger sämre prestanda.

Stall i glidflykten är den vanligaste orsaken till misslyckade starter. Trimma därför något framtungt. En måttlig tryckning ökar inte sjunkhastigheten nämnvärt. Detta beror förmodligen på att inverkan av en ökning i Reynolds tal är stor för modeller med liten korda.

Utkast ska ske rakt fram med nosen 45° upp. Utkastet kan även ske svagt åt vänster och ger brantare stig men kräver bra motor. Utkast åt höger avrådes. Det medför hög fart och risk för tryckning.

Motorn är väl sträckt mellan krokarna vilket ger större vridmoment, särskilt på toppvarv.

Det svåra på modellen är propellern. Den karvas av 10 mm hårt balsafлак som salas på närmast centrum där flaket inte är nog tjockt.

Lövsåga ut bladformen efter propellermallen. Därefter finputsas kanterna så att fram- och bak-kantlinjerna kan ritas upp. Överför dessa linjer från ritningen till bladet med nålstick genom papperet. Rita därefter med spritpenna eller kulpets.

Bladen karvas och putsas innan hårdträförstärkningen fälles in. Till den väljes en furulist ca 10 x 18 mm som spetsas enligt ritningen. Nåla därefter fast bladet på listen i rätt läge och skär med ett rakblad urtag i bladet. Fila sedan urtaget till bra passform. Rita därefter av bladets kantkontur på spetsen och skär och putsa innan du limmar. Där rörbussningen ska gå genom lämnas en liten bulle på var sida så att röret får stöd. Slutligen

formas bladets avslutning innan det skäres loss från furulisten.

Bussningen monteras när bladen är klädda och lackade. Montera bladet i giggen med tejp. Borren, 3 mm, förses med en knopp av tejp el. dyl, så att den kan vridas med fingrarna. Håll emot med ett finger på baksidan medan du borrar. Röret göres ca 7 mm och förses med grader så att limmet fäster. I röret på giggen placeras en rörbitt av samma dimension som bussningen och i denna en 2 mm pianotråd som styrning för bussningen. På så vis blir vinkelriktigheten god.

På propelleraxeln bockas den främre vinkeln först och rörets mynning konas så att axeln kan vrida sig även under dragbelastning. För bockarna

vid bobbinen kan man göra en mall av lödtenn. Det är viktigt att bobbinen centrerar.

Övriga delar av modellen är inte svåra. Bygg dock starkt så att modellen håller länge. En övervikt på 10 g märks nästan inte på prestanda.

Ring gärna om du får problem 021/356401.



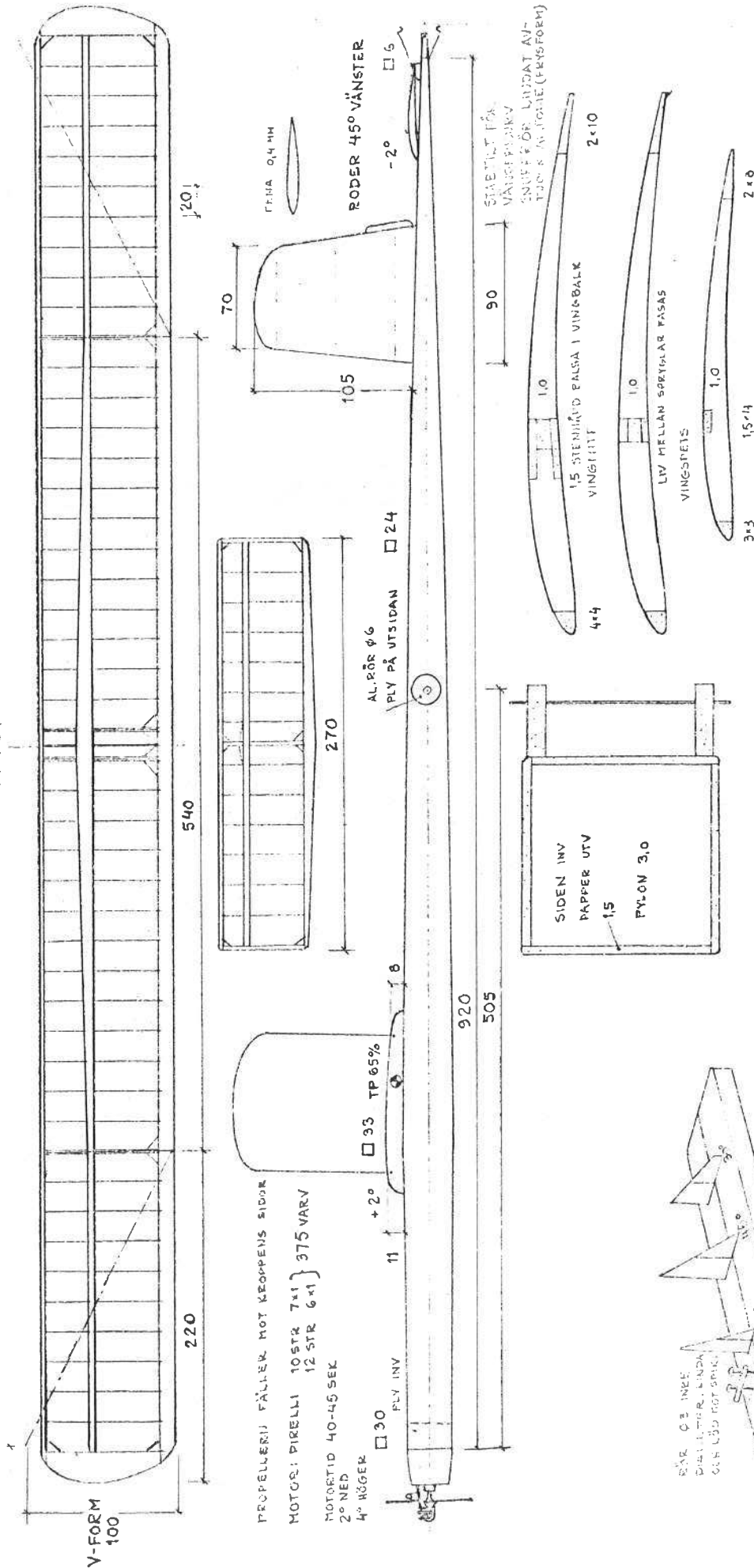
Hej!

Vi här uti "Björkarnas Stad", Umeå har äntligen enats om ett klubbmärke och vi översänder här ett ex till Er. Det är undertecknad som har ritat märket med benäget bistånd av ett flertal klubbkamrater

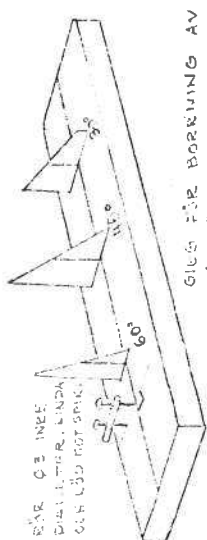
För Umeå Radioflygklubb

Bertil Brännström/Sekr.

SIY 024



GÅS FÖR BORGNING AV
HÅL FÖR BORGNING



VINGBYTA	8,2 DM ²	VINGLÖRDA	90
STÄBYTA	1,7 --	STÄB	65
TOTVIKT	95 G	FLYGVIKT	124

PILUFF B1-MODELL
 BROR EIMAR MFK NIMBUS
 SKALA 1:14,1:1
 RITAD 1.12.1971. BE

Stora NT

Arrangerad av Eskilstuna FK och mycket bra gjort, Det flögs på Mälarens is. Ovanligt nog så fanns det inget vatten på isen, utan bara så där lagom med snö, så man fick fäste att springa. Vädret var mullet med lite lätt snöfall ibland, vindstyrkan höll sig mellan 2-4 m/sek. Och termiken var relativt svag och trång. Det var med andra ord ganska svårflugnet. Tidtagningen med fasta tidtagaregrupper fungerade perfekt. Den grupp jag flög i var den största, men ingen hade några problem med att tiden inte räckte till. 94 startande i 4 klasser, därav 22 i A2-jun, 36 i A2-sen 21 i B2 och 15 i C2.

Juniörerna kommer, Dom flesta håller god klass. Anders Pettersson Härnösand tog hem A2-jun klassen. Det gjorde han förra året också. Han hade 4 bra starter, men en dålig start drog ner resultatet. 14 sek efter kom Rolf Karlsten Sigtuna och ytterligare 10 sek efter, Peter Meurling Gladiatorena. SM vinnaren i klassen, Ove Engström från arrangerande E-tuna kom 4. Men finns det inga juniorer från AKM, Gamen och andra klubbar, som en gång i tiden hade en bra ungdomsverksamhet. Juniorklasserna domineras ju helt av de nya klubbarna.

I A2 sen missade Bo Jansson LEN minst 12 sek fram till 5:e start där han bara 4 sek före Nils Wallertin AKG. Men Bosse maxade i sista och Nisse fick bara 120 sek, och då smet Inge Sundstedt Borlänge förbi. Karl-Erik Pelve Waxholm överaskade med att ta 4:e plats före näste AKG:are Lasse Larsson Dagens bästa Sundare var Fru Sund Vanja. 12:a kom hon och från Waxholm är hon.

Wake togs hem av Ragnar Åhman Gamen. Han flyger inte ofta nu för tiden men varje gång är han med i toppen. Jan Zetterdahl Solna slog Anders Håkansson AKM med 1 sek. Därefter näste skåning Lennart Hansson, Kalle Lundin Solna, Kjelle Liwénborg samma klass och Olle Nerud AKM. Idel gamla namn. Det verkar som om detta är den svåraste klassen att få fram nya grabbar i. Kanske mycket beroende på att det saknas lämpliga nybörjar modeller.

I C2 var det också gammalt folk i topp. Visserligen har det väl inte lyckats för Tore Hedqvist förut, men han har varit med och kämpat rätt länge. Hann vann fly-offen före Nisse Hollander Karlstad och Rolf Hammar Solna. 4:an Gerald Boman Solna fusade bort 10 sek på en start som borde blivit en av dagens klaraste maxar. Ulf Carlsson missade 12 sek. Detta var toppen. 6:an Julle Åkesson var 99 sek, efter. Det är roligt att se att det finns någon som tar efter modeller från övriga europa. Tore Hedqvist flög med en Rieke modell. Helplan-kad och med stabben ovanför fenan, och bra flyger den.

Lagtävlingen vanns av Solna lag 1, Denna gång med Lennart Larsson som A2-flygare. Dessutom bidrog Jan Zetterdahl och Gerald Boman till Segern. 9 sek efter var västkustens friflygteam AKG med Lars-G Olofsson, Lennart Flodström och Ulf Carlsson, därefter följde 8 lag.

Lars-G Olofsson



Segraren i A2 sen, Bo Jansson LEN.



Gerald Boman, Solna, 4:a i C2.



Segraren i C2, Tore Hedqvist, Eskilstuna, Modellen influerad av K-H. Rieke.



3:an i A2, Nils Wallertin, AKG.



Två "Wake"-flygare: Uno Axelsson Gamen, och friflygredaktören själv, L-G Olofsson AKG.



Hans Lindholm, LEN, kastar en nybyggd C2:a.

Lilla VT

Lilla VT gick i år av stapeln lördagen den 19/2 alltså dagen innan stora VT. Arrangör var med den äran Eskilstuna FK och tävlingsplatsen Mälarens is vid Sundbyholm. Vädret var på morgonen mulet med låga moln som sedan lättade på allteftersom tävlingen gick. Vinden höll sig omkring några m/s och temperaturen var ca 0 grader.

Som vanligt tävlade det stora flertalet i A1 men trots detta saknades inte spännande uppgörelser i de andra klasserna. I A1 sen, kunde Håkan Broberg inkassera sin andra seger för säsongen, men tvåan Per Björklund var bara 15 sek efter. Per Björklund var tävlingens överraskning och han inledde chockartat med fyra raka maxar. Mer än två minuter efter ovan nämnda kom Arne Berglin efter en sekundstrid med Hans Ålström. I A1 jun fick familjen Björklund sin andra stora framgång för dagen genom Lorenz som lyckades slå hemmasonen Ove Engström med 15 sekunder. I A1 jun var det jämnare än i seniorklassen och trean Janne Fröjd kom 24 sek efter tvåan med en ny otrimmad modell.

I B1 tävlade idel kända märken men tyvärr tycks klassen inte vara populär bland juniorerna. Olof Nerud bröt i B1 Bror Eimars monopolartade segerrad och hemförde segern i sin "huvudklass". Olof lyckades också plocka hem segern i HKG före Lennart Widh som missade i en start.

Angående C1 kan man ställa frågan: Var höll alla människor hus? Visserligen är en Tee-Dee rätt dyr och visst var det VM i skridsko i TV, men frågan måste trots allt ställas. En verkligt svettig duell utkämpades mellan Hans Lindholm och regerande svenske mästaren Lennart Larsson.

Inför sista starten ledde Hasse med 4 sek. och var tvungen att maxa i sista eftersom Lennart hade gjort det. Efter en del nervösa mekningar fick Hasse iväg sin Super Monokote-klädda kärra och gjorde dagens snyggaste max. Undertecknad hade inget att göra med tätstriden efter att ha gjort ivriga försök att erövra bronsmärket i stunt, dels i en trimstart, dels i andra starten.

Allt detta var subjektivt ihoprafsat av lagtävlingen vanns av Solna med Britt Larsson, Janne Zetterdahl och Lennart Larsson.

Michael Borell

Foto: M. Borell.



...och fick äntligen vinna en C1-tävling.



Per Björklund, Täby, var tävlingens "dark horse",
2:a i A1 sen.



Bror Eimar, Västerås.



Lennart Hansson, AKM, får assistans
av Olof Nerud.



Håkan Broberg, Borlänge seger i A1 sen.



Björn Spens, Gamen, vevar B1, Bengt Blomberg
fr. öröken.



Lennart Larsson, Solna, blev 2:a i C1.

VT STORA LILLA

HKG jun.

1) Torbjörn Weinståhl, N.Upland 212 sek, 2) Börje Eriksson, N.Upland 180, 3) Lars Flodin, Gladiat. 153, 4) Bengt-Åke Fällgren, Oxelösund 85, 5) Johan Bönnermark, Oxelösund 65, 6) Staffan Främling, Oxelösund 40.

HKG sen.

1) Olof Nerud, AKM 193 sek, 2) Lennart Widh, AKG 189, 3) Jan Zetterdahl, Solna 182, 4) Göran Fällgren, Oxelösund 158, 5) Jörgen Andersson, N.Upland 140, 6) Bengt-Olof Samuelsson 137, 7) Tore Hedqvist, E-tuna 127, 8) Sven-Olof Lindén, Nimbus, Kumla 126, 9) Björn Söderström, Uppsala 86,

Eddy Astfeldt och L-G Olofsson ställde ej upp!

A1 jun.

1) Lorentz Björklund, Täby 626 sek, 2) Ove Engström, E-tuna, 611, 3) Janne Fröjd, Östersund 587, 4) Nils af Uhr, Sigtuna 572, 5) Kjell-Åke Jonsson, Östersund 565, 6) Göran Westerfors, Härnösand 554, 7) Rolf Karlsten, Sigtuna 529, 8) Anders Pettersson, Härnösand 511, 9) Jari Tarvainen, Gladiatorena 479, 10) Johan Zetterberg, Sigtuna 469, 11) Jyrki Suikkanen, Sigtuna 439, 12) Britt Larsson, Solna 431, 13) Tomas Ekendahl, E-tuna 383, 14) Christer Björklund, Täby 210.

Christer Andersson, Magnus Bäverrot och Pertti Andersson ställde ej upp.

A1 sen.

1) Håkan Broberg, Borlänge 847 sek, 2) Per Björklund, Täby, 832, 3) Arne Berglin, Östersund 683, 4) Hans Åhlström, Borlänge 679, 5) Lennart Widh, AKG 669, 6) Tomas Lilja, Len 667, 7) Mats Westin, Waxholm 647, 8) Willy Andersson, Västerås 635, 9) Silj Jakobsson, Östersund 574, 10) Peter Wanngård, Nimbus Sthlm 521, 11) Nils-Erik Hägglund, Östersund 505, 12) Sven-Olof Lindén, Nimbus Kumla 483, 13) Arne Karlsten, Sigtuna 480, 14) Lennart Larsson, Solna 447, 15) Bo Jansson, Len 440, 16) Bo Lindahl, Östersund 397, 17) Robert Hägg, Waxholm 316.

Kjell Eriksson, Ingvar Fröjd och L-G Olofsson ställde ej upp!

B1

1) Olof Nerud, AKM 849 sek, 2) Bror Eimar, Nimbus Sthlm 829, 3) Björn Spens, Gamen 743, 4) Rune Johansson, Gamen 703, 5) Jan Zetterdahl, Solna 676, 6) Peter Wanngård, Nimbus, Sthlm 664, 7) Bengt Blomberg, Gamen 651, 8) Örjan Kvist, Len 641, 9) Lennart Hansson, AKM 586, 10) Ulf Håkansson, E-tuna 449.

Peter Meurling ställde ej upp!

C1

1) Hans Lindholm, Len 812 sek, 2) Lennart Larsson, Solna 808, 3) Michael Borell, Östersund 704, 4) Ingemar Johansson, Gamen 636, Michael Söderkvist ställde ej upp!

A2 jun.

1) Anders Pettersson, Härnösand 790 sek, 2) Rolf Karlsten, Sigtuna 776, 3) Peter Meurling, Gladiat. 766, 4) Ove Engström, E-tuna 754, 5) Per Qvarnström, Fladderhusen 738, 6) Börje Eriksson, N.Upland 731, 7) Bernt Sund, Waxholm 726, 8) Kjell-Åke Jonsson, Östersund 721, 9) Peter Uhrby, E-tuna 717, 10) Göran Westerfors, Härnösand 630, 11) Torbjörn Weinståhl, N.Upland 624, 12) Lars Flodin, Gladiatorena 620, 13) Hans Svensson, Solna 601, 14) Leif Österberg, E-tuna 600, 15) Jan Lindqvist, Sigtuna 584, 16) Tomas Ahlm, E-tuna 557, 17) Kjell Svensson, E-tuna 554, 18) Janne Fröjd, Östersund 532, 19) Anders Sund, Waxholm 524, 20) Anders Remar, Len 502, 21) Kalle Karlsson, E-tuna 337, 22) Lars-Gunnar Segerlind, AKG 208.

Per Johansson ställde ej upp!

A2 sen.

1) Bo Jansson, Len 888 sek, 2) Inge Sundstedt, Borlänge 849, 3) Nils Wallertin, AKG 817, 4) Karl-Erik Pelve, Waxholm 808, 5) Lasse Larsson, AKG 795, 6) Mats Westin, Waxholm 794, 7) Claes Mårtensson, AKM 770, 8) Arne Karlsten, Sigtuna 764, 9) Michael Borell, Östersund 761, 10) Hans Åhlström, Borlänge 760, 11) L-G Olofsson, AKG 756, 12) Vanja Sund, Waxholm 739, 13) Lennart Widh, AKG 738, 14) Bror Eimar, Nimbus, Sthlm 735, 15) Arne Berglin, Östersund 728, 16) Gunnar Kalén, Gamen 719, 17) Peter Wanngård, Nimbus Sthlm 705, 18) Rune Olsson, Gamen 704, 19) Henry Åkermark, Kättilstorp 696, 20) Lennart Larsson, Solna 695, 21) Anders Widh, Fagersta 688, 22) B.O.Törnkvist, Fagersta 683, 23) Nils-Erik Hägglund, Östersund 670, 24) Sven-Olof Lindén, Nimbus Kumla 651, 25) Erik Sund, Waxholm 650, 26) Willy Andersson, Västerås 648, 27) Gösta Rask, Waxholm 611, 28) Karl-Erik Lundin, Solna 605, 29) Birger Sahlin, MFK Skvadern 581, 30) Bo Lindahl, Östersund 578, 31) Håkan Broberg, Borlänge 536, 32) Bengt Wendel, Fagersta 521, 33) Hans B Andersson, Gamen 487, 34) Robert Hägg, Waxholm 484, 35) Mona Pelve, Waxholm 427, 36) Janne Lindholm, E-tuna 349.

Lars-Olof Larsson, Kjell Eriksson och Hans Eklund ställde ej upp!

B2

1) Ragnar Åman, Gamen 829 sek, 2) Jan Zetterdahl, Solna 817, 3) Anders Håkansson, AKM 816, 4) Lennart Hansson, AKM 789, 5) Karl-Erik Lundin, Solna 778, 6) Kjell Liwenborg, Solna 771, 7) Olof Nerud, AKM 767, 8) Kjell Larsson, Karlstad 756, 9) Lennart Flodström, AKG 749, 10) Björn Spens, Gamen 732, 11) Anders Hagson, E-tuna 717, 12) L-G Olofsson, AKG 708, 13) Pererik Hansson, E-tuna 695, 14) Uno Axelsson, Gamen 665, 15) Rune Johansson, Gamen 642, 16) Bengt Blomberg, Gamen 639, 17) Lennart Backman, E-tuna 618, 18) Per Qvarnström, Fladderhusen 499, 19) Ulf Håkansson, E-tuna 408, 20) Peter Wanngård, Nimbus Sthlm 122, 21) Björn Söderström, Uppsala FK 77.

C2

1) Tore Hedqvist, E-tuna 900+172 sek, 2) Nils-Erik Hollander, Karlstad 900+152, 3) Rolf Hammar, Solna 900+144, 4) Gerald Boman, Solna 890, 5) Ulf Carlsson, AKG 888, 6) Jan Olle Åkesson, AKM 789, 7) Leif Zetterlund, Solna 764, 8) Lennart Larsson, Solna 759, 9) Eddy Astfeldt, E-tuna 720, 10) Åke Andersson, Gamen 589, 11) C-G Lindblad, E-tuna, 380, 12) Hans Lindholm, Len 347, 13) Lars Åman, Gamen 335, 14) Ollie Sjöman, Enköping 324, 15) Birger Sahlin, Skvadern 67.

Lars Karlsson, Hans Friis, Jan Zetterdahl, Urban Nygren, Sven-Erik Pira och Göran Larsson ställde ej upp!

Lagtävligen 1-klasserna

1) Solna 1915 sek (Britt Larsson, Jan Zetterdahl, Lennart Larsson)
2) Len 1893 sek (Bo Jansson, Örjan Kvist, Hans Lindholm)
endast 2 lag anmälda

Lagtävligen 2-klasserna

1) Solna lag 1 2402 sek (L. Larsson, J. Zetterdahl, Gerald Boman)
2) AKG 2393 sek, (L-G Olofsson, L. Flodström, U. Carlsson)
3) AKM 2348 sek, (C. Mårtensson, L. Hansson, J.O. Åkesson)
4) Eskilstuna lag 3, 2334 sek, (P. Urby, A. Hagsson, T.Hedqvist)
5) Solna lag 2 2272 sek, (H. Svensson, K. Livenborg, R. Hammar)
6) Eskilstuna lag 2, 2015 (L. Österberg, Pererik Hansson, E. Astfeldt)
7) Gamen lag 2, 1973 (G Kalén, U. Axelsson, A. Andersson)
8) Gamen lag 1, 1681 (R. Olsson, R. Johansson, L. Åman)
9) E-tuna lag 1, 1552 (K. Svensson, L. Backman, L.G.Lindblad)

RESULTAT FRÅN NORRLÄNSK VT

A:1 jun.

1) Per Lang, Sundsvall 566 sek, 2) Anders Pettersson, Härnösand 565 sek, 3) Kjell-Åke Jonsson, Östersund 464 sek, 4) Mats Nilsson, Sundsvall 455 sek, 5) Rolf Andersson, Härnösand 450 sek, 6) Lars Andersson, Härnösand 437 sek, 7) Thomas Hyttsten, Härnösand 415 sek, 8) Mats Jansson, N. Upland 406 sek, 9) Göran Eidfäll, Härnösand 368 sek, 10) Per Pettersson, Härnösand 363 sek, 11) Mikael Söderqvist, Östersund 350 sek,

A:1 sen.

1) Arne Berglin, Östersund 620 sek, 2) Hans Åhlström, Borlänge 612 sek, 3) KA Ericsson, Härnösand 503 sek, 4) Tommy Ericsson, Härnösand 482 sek, 5) Jan Bohman, Härnösand 461 sek, 6) Kjell Ericsson, Härnösand 445 sek,

Debutant

1) Anders Enström, Härnösand 463 sek, 2) Anders Jonsson, Härnösand 292 sek, 3) Anders Lang, Sundsvall 122 sek, 4) Göran Sjödin, Härnösand 11 sek,

Handkastglidare

1) Jörgen Andersson, N.Upland 256 sek, 2) Torbjörn Weinståhl, N. Upland 192 sek, 3) Tommy Ericsson, Härnösand 187 sek, 4) Mats Jansson, N.Upland 163 sek, 5) Arne Berglin, Östersund 93 sek, 6) Per Lang, Sundsvall 51 sek, 7) Leif Ericsson, Härnösand 8 sek.

Coupe d'Hiver

1) Leif Ericsson, Härnösand 446 sek, 2) Hans Söderström, Härnösand 311 sek, 3) Per Petersson, Härnösand 3 sek.

F1 A jun.

1) Göran Westerfors, Härnösand 891 sek, 2) Anders Pettersson, Härnösand 880, sek, 3) Thorbjörn Weinståhl, N.Upland 662 sek, 4) Hans Söderström, Härnösand 32 sek.

F1 A sen.

1) Håkan Broberg, Borlänge 897 sek, 2) Bo Lindahl, Östersund 886 sek, 3) Hans Åhlström, Borlänge 866 sek, 4) Arne Berglin Östersund 844 sek, 5) Jan Bohman Härnösand 743 sek, 6) Bertil Nilsson, Sundsvall 732 sek, 7) Tommy Ericsson, Härnösand 651 sek, 8) Kjell Ericsson Härnösand 595 sek, 9) K.A. Ericsson, Härnösand 574 sek.

SM F3A

1) G Ridderström, SRFK 14.670, 2) C Gillgren, SRFK 13.380, 3) B-E Stövling, Siljansb. 12.975, 4) B Lundström, Gbg 12.585, 5) J von Segerbaden, Starfly, 11.475, 6) K Holm, Varberg 11.340, 7) J Strömqvist, Gripen 10.530, 8) E Strömqvist, Gripen 10.490, 9) J Levenstam, Starfly, 10.050, 10) A Lehtinen, Viggen 9.715, 11) B Johansson, Karlstad 9.605, 12) H.F. Chiun, Solna 8.550, 13) E Svensson, Gävle 7.100, 14) R Svenningsson, Gislaved 5.475, 15) S-O Nilsson, J-ping 5.040, 16) L Olsson, Katrineholm 3.970, 17) G Mårtensson, SRFK 3.915, 18) T Loodin, SRFK 1.380, 19) U Svensson, Starflight, 665.

RC-I Populär

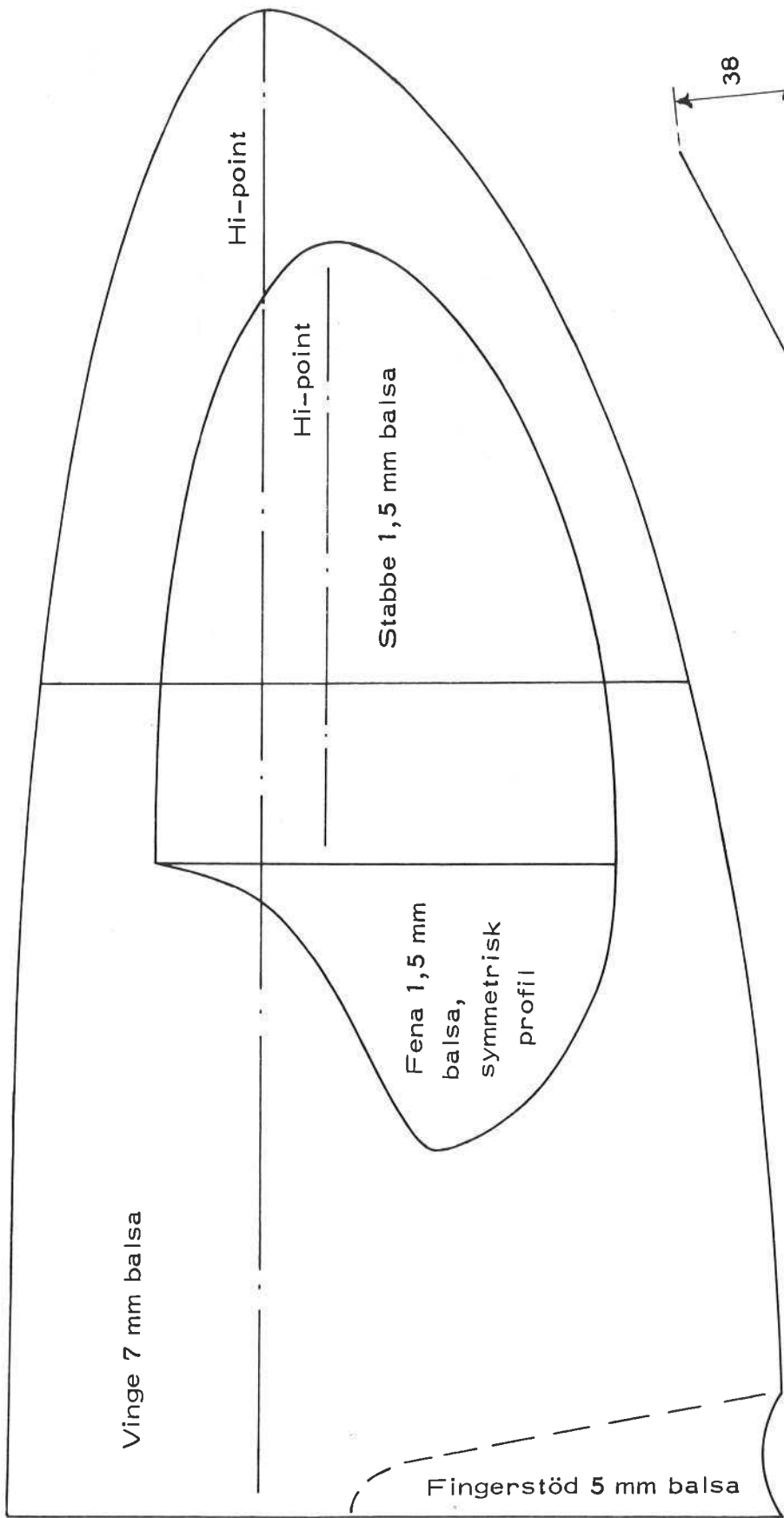
1) B Alfer, SRFK 6.925, 2) B Attervik, Gbg 6.135, 3) G Karlsson, SRFK 5.940, 4) F Drape, SRFK 4.685.

SM Pylon FA1 Sammanlagd tid av 3 heat.

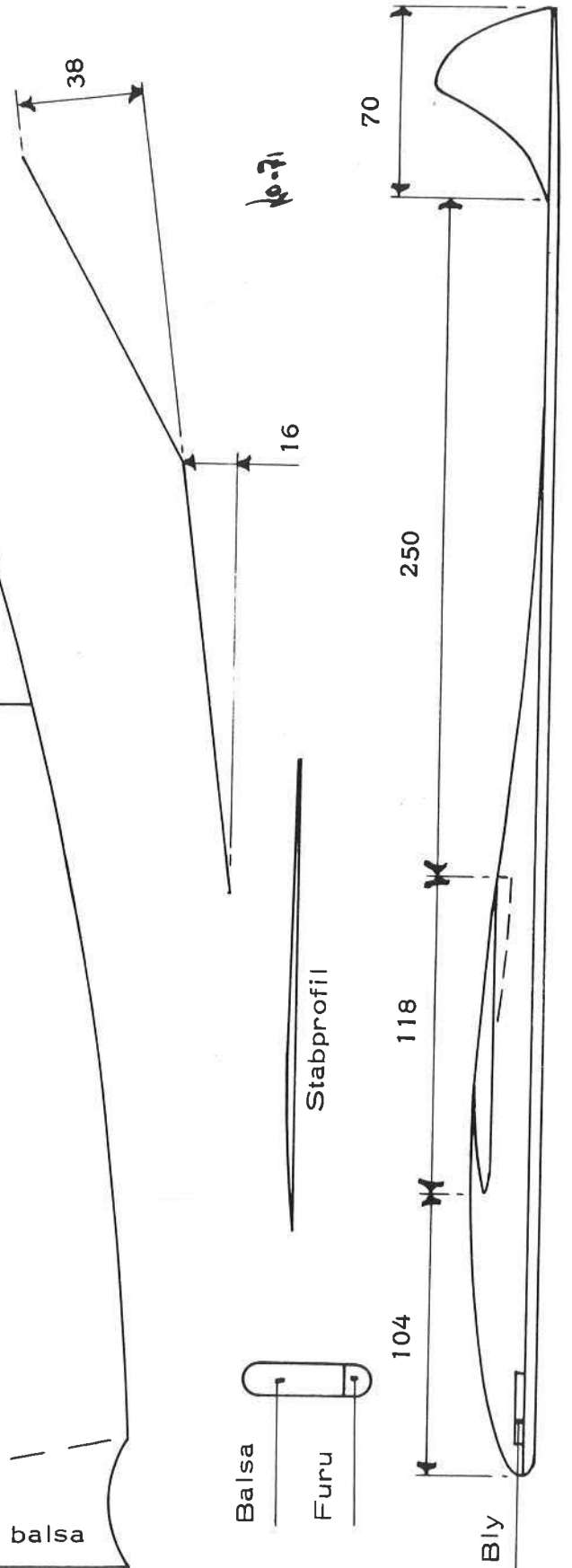
1) A Lehtinen, Viggen 6.20.0, 2) R Baltzar, Siljansb. 6.53.4, 3) J Lundgren, Siljansb. 7.05.1, 4) A Finnström, Siljansb. 7.11.5, 5) S-O Nilsson, J-ping 7.39.6, 6) W Christiansson, Siljansb. 7.47.8, 7) L Olsson, Katrineholm 8.14.6, 8) T Loodin, SRFK 8.24.9, 9) G Mårtensson, SRFK 8.40.9, 10) M Grothenfelt, Finland 10.48.9, 11) R Svenningsson, Gislaved -, 12) G Karlsson, SRFK -.

SM Pylon Goodyear Sammanlagd tid av 3 heat.

1) C Gillgren, SRFK 6.37.1, 2) K Jansson, SRFK 6.57.2, 3) M Ljungberg-G Ridderström, SRFK 7.15.6, 4) I Sjöberg, SRFK 9.02.1, 5) I Sares, Viggen 9.09.5, 6) L Valtersson, SRFK -.

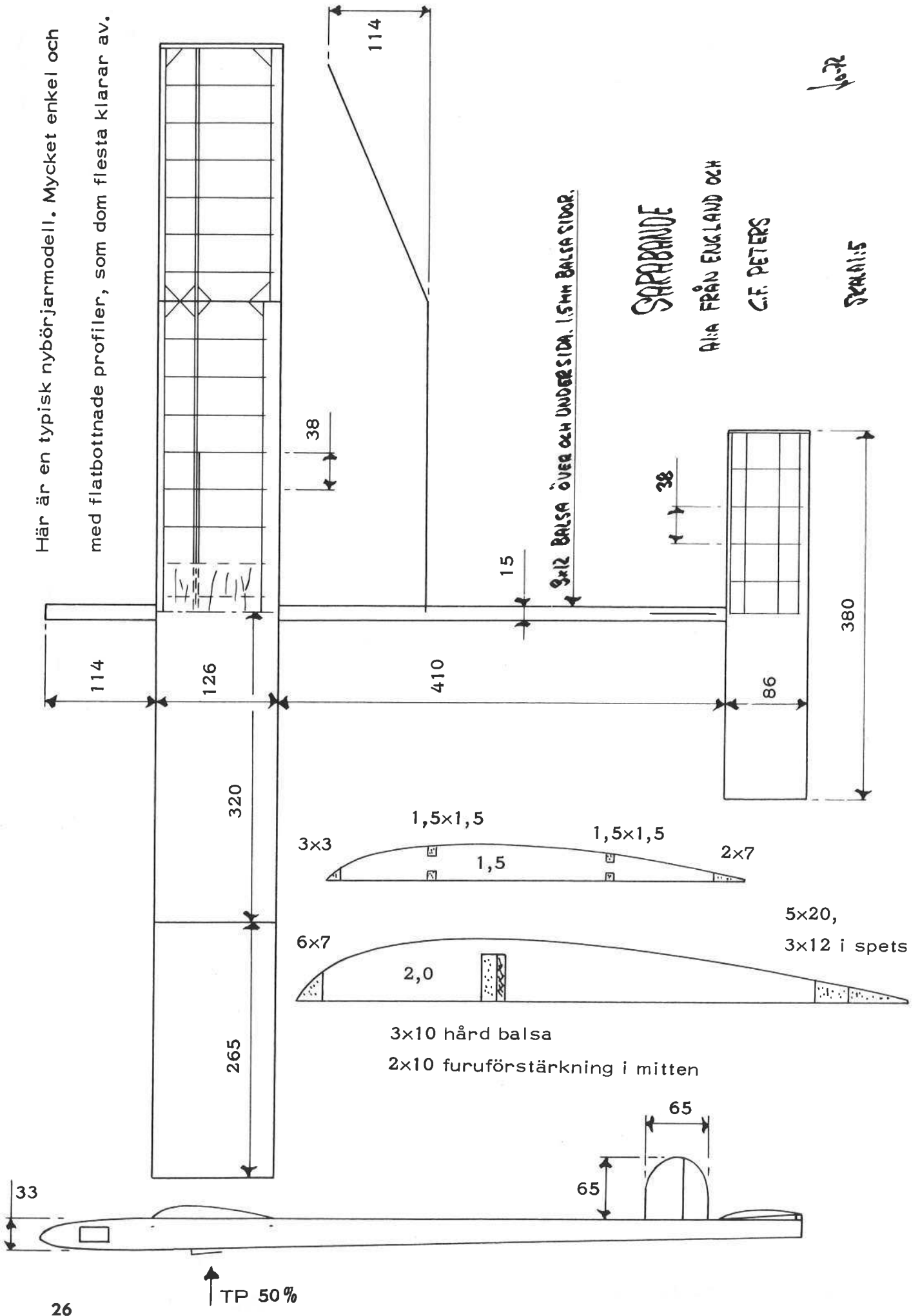


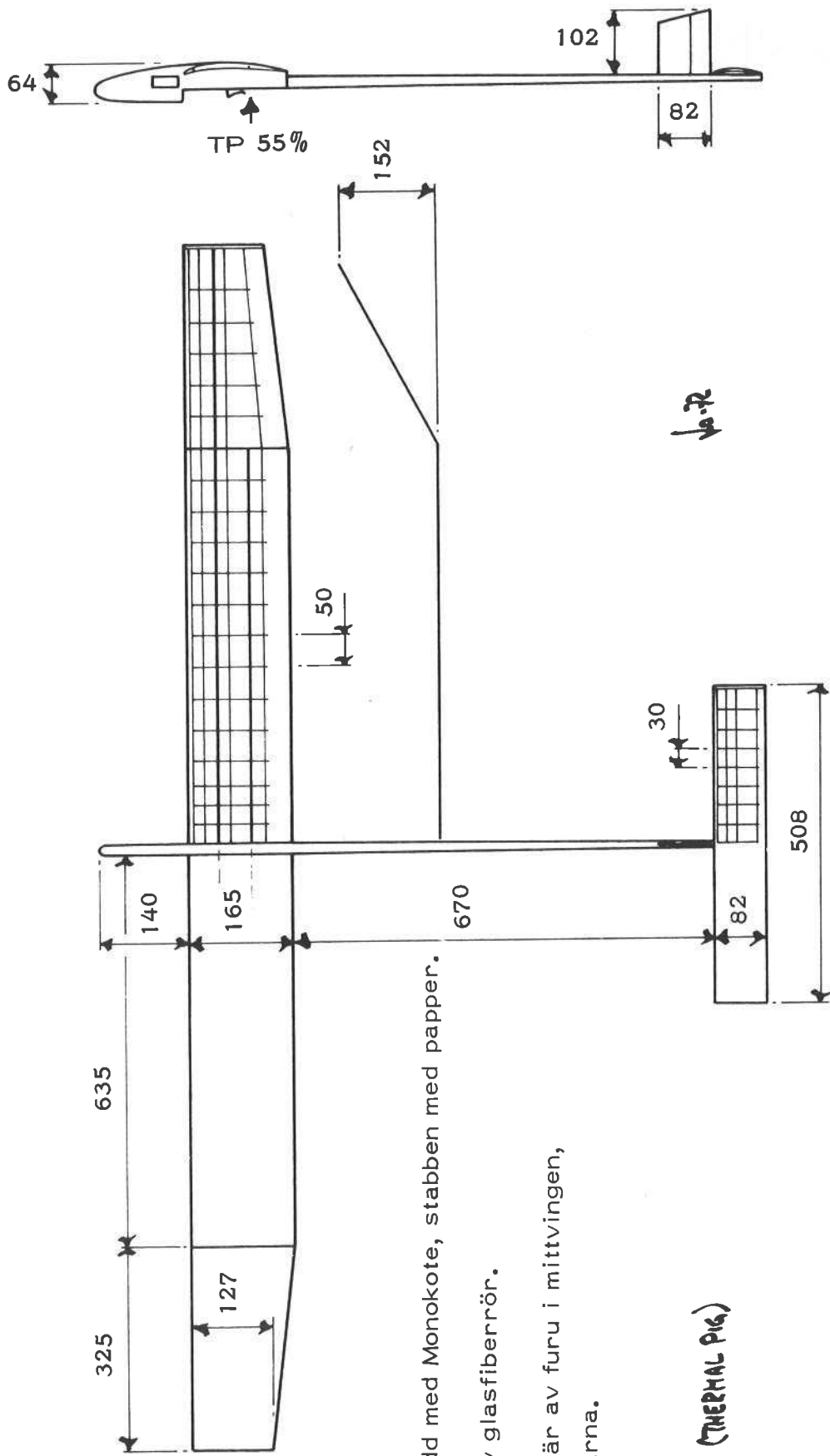
Vingprofil, 1,5 mm uppsvept framkant och 0,5 mm bakkant. Framkantsskydd av bomullstråd.



HAUHLUNS FRÅN
 AUSTRALIEN OCH
 PETER NITSCHKE

Här är en typisk nybörjarmodell. Mycket enkel och med flatbottnade profiler, som dom flesta klarar av.





Vingen är klädd med Monokote, stabben med papper.

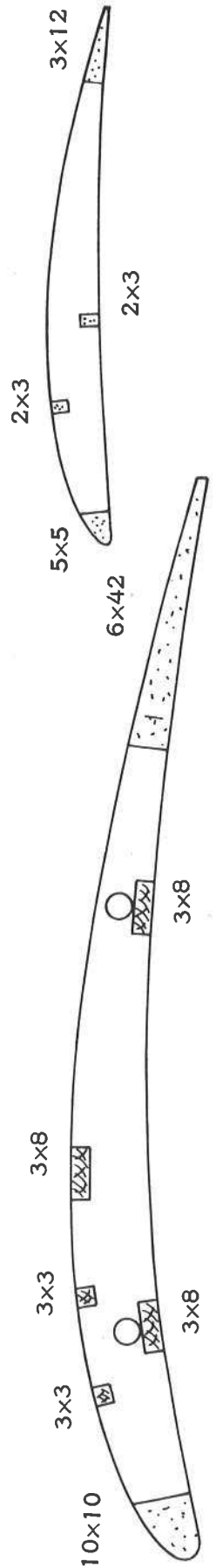
Kroppen är av glasfiberrör.

Vingbalkarna är av furu i mittvingen, balsa i spetsarna.

"THERMIGRISEU" (THERMAL PIG)

DAVE LINSTRUM

U.S.A.



INSÄNDARNA

Jag tycker!

Med anledning av det Lars-G Olofsson skrev i MFN. Nr 1-72 vill jag ytterliggare vidareutveckla hans åsikter (jag tror att de är i denna riktning). Personen som blir förbundskapten ska givetvis vara detta endast i en gren, förslagsvis då grenchefen. Detta vore mycket lämpligt med tanke på tävlingsverksamheten då "eliten" blir tvungen att se om sitt hus i flera tävlingar, då det inte bör vara så att en plats fås genom att göra 3 st tävlingar ett år. Det är i alla fall min förhoppning att så inte ska bli fallet.

Som Lars-G sa. Spola nuvarande B1 och sätt ettiketten på Coupe d'Hiver så har vi i alla fall B1 och alla blir nöjda. Enligt mitt tycke vore det ganska olyckligt att Sveriges internationella status bromsas av gamla B1. Bygg därför Coupe d'Hiver. Jag tror knappast att Coupe d'Hiver ger någon en vinst oförtjänt som gamla B1 många gånger, då det var någon som mer eller mindre promenadflög till sig vinst med bra snodd, för att inte tala om alla dessa som flög mer eller mindre kasserad Wakefieldsnodd.

Tack för ordet
Kjell Eriksson LEN

Herr redaktör!

På sidan 11 i nr 1 av förbundetidningen (den länge efterlängtrade) gör sig K-A Ericsson lustig över KSAKs försteinstruktör och den omständigheten att man inte utnyttjade Flatruet till Wakefieldfinalen 1956. K-A borde veta bättre. Det handlade i inte om mygg och knott den gången - det handlade om charterflyg, hyrda bussar, dåliga inkvarteringsmöjligheter i ett turistiskt U-land, obefintliga pengar och annat liknande som torde vara herr förbundskassören väl bekant från betydligt senare VM-arrangemang.

Man får inte alla skrattarna med sig för att man vidarebefordrar sladder, särskilt inte när det drabbar en man som trots bristande praktiskt modellflygkunnskap offrat sina bästa år för modellflygsportens sak, inte utan framgång för övrigt.

C-G Sundstedt

Jag skulle vilja ha en tolkning utav SVENSKA MODELLFLYGREGLER del B3, 11. 1. definition av modell.

Som alla vet flög dansken Köster under VM med en kärna som var utrustad med flaps. I regeln 3. 11. 1. står det att lyftkraften erhålles från aerodynamiska krafter på ytor som är fasta under flygning.

Kösters vinge var ju utrustad med flaps och var ju ingen fast yta istället var den rörlig.

Nu vill jag ha en förklaring i Modellflygnytt vad som egentligen menas med en fast yta.

Leif Ericsson
Härnösands MSK

Jag överlåter tolkningen på någon, på området mer kunnig person

Lars-G

Låt mig börja med att citera regelhäfte A 2.6.5.:

"Varje huvuddel av en modell skall förses med nationella identifieringsbeteckningar. Bokstäver och siffror skall vara minst 3 cm höga på vingarna och samtidigt minst 1 cm höga på flygkropp och stjärtplan. De modeller som ej är märkta på föreskrivet sätt kommer att förvägras start".

Och så det svenska tillägget:

"Svenska modeller, som deltagar i tävlingar skall på ovannämnda ställen betecknas med den tävlandes SMFF-licensnummer föregånget av bokstäverna Se. Inomhus- och skalamodeller är undantagna. Bokstäver och siffror bör ha en bredd av 1/2-2/3 av höjden".

Anledningen till detta inlägg är en diskussion som uppkom på kvällen i samband med Vintertävlingen. Jag påpekade då att knappt hälften av kärrorna i ett-klasserna hade regelenlig märkning. Jag fick då höra att detta endast gäller de internationella klasserna vilket jag finner underligt då svenska regler väl även bör gälla i de svenska klasserna. Nästa dag var det FAI-klasserna och då gick jag runt lite för att se på olika kärror och fann även då många modeller som helt eller delvis saknade märkning medan andra hade för små märkningar. En ganska onödig regel att bryta emot tycker jag.

Nils Wallertin skrev i MFN 6-71 om "Skandinavian FF Open" och nämner då Flatruet. Det finns dock minst ett jättefält till, nämligen Ölands Alvar som ju ligger ganska centralt och ännu bättre blir det med bron. Visserligen kan man inte plocka hjortron men det finns mycket annat att göra där. Ideer med ett öppet varannatårsmästerskap är utmärkt tycker jag.

4817 Peter M

Pylon i team-racing?

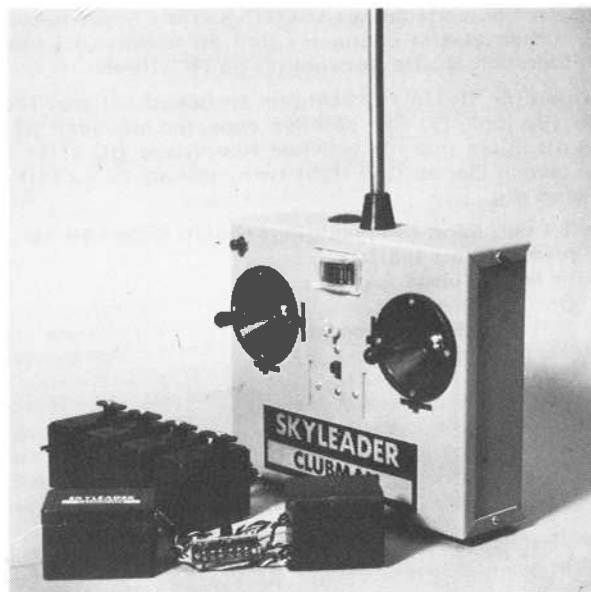
Det nuvarande systemet i Team är inte tillfredsställande för pilotarbetet. Det ger den tuffaste och längsta piloten stora fördelar. Det ger en pilot av en långsammare modell möjlighet att effektivt bromsa sina snabbare konkurrenter. Den pilot som är starkast och längst kan "parkera" i mitten, strunta i att gå runt och därigenom tvinga sina medtävlare att springa runt honom, han kan också "gå bakåt" och därigenom försvåra omflygningar. En möjlighet att komma tillrätta med detta vore att införa en "pylon" bestående av en rund burk ca 1,10 m hög och med en diameter av 1,0 m samt att ändra linlängden till 15,42 m. Den skulle omöjliggöra allt bakåtspringande och bromsande samt försvåra wipping därför att den hela tiden tvingar piloterna att gå runt.

Det är möjligt att ett sådant system skulle innebära nya och större problem, men några praktiska försök skulle nog inte skada. Kommentarer efterlyses.

Jan R Eriksson
Solna MSK

En flygande succes världen över!

SKYLEADER RADIOCONTROL



Clubman 4+4 t. ex.

Mottagarens storlek: 54 x 35 x 35 mm.

Mottagarens vikt: 50 gram

Servostorlek: 47 x 39 x 22 mm.

Servovikt: 50 gram.

Bytbara frekvenser. (tar bara några sekunder)

Dubbelkommando.

Byggbar till 6 kanaler.

Laddningsaggregat, parallelladdning.

DEACS

Vinylklädd sändare. (gul)

Temperaturstab. från - 20°C — — 65°C.

Allt detta för 1800:- (inkl. moms)

Kan köpas med mindre antal servon.

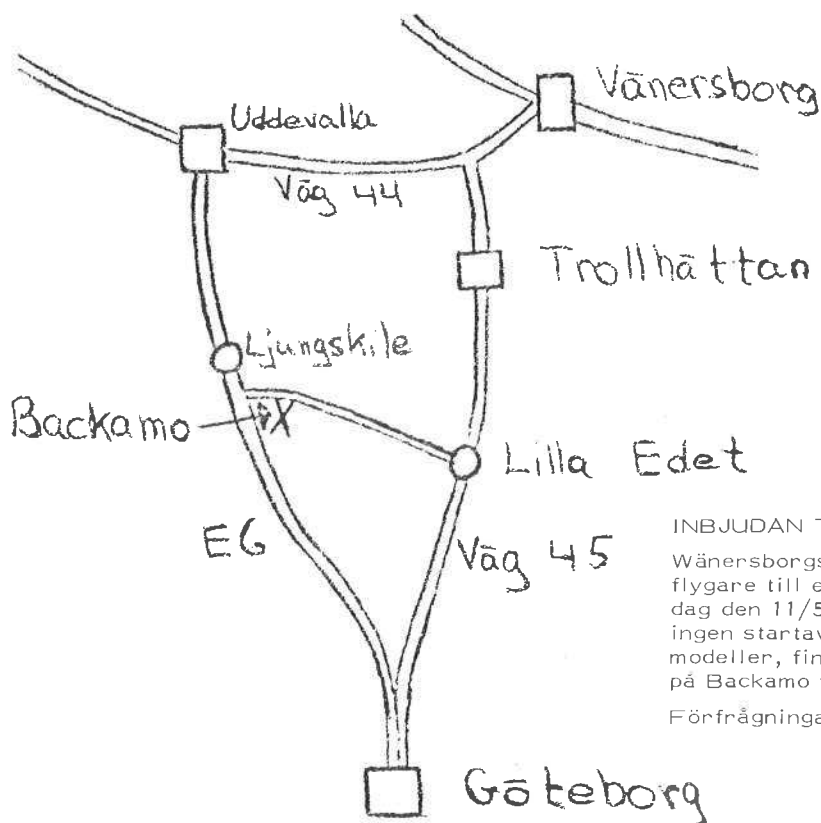
Clubman 6+4 1925:- (inkl. moms)

RUNE SVENNINGSSON

Leverans från lagret. S.L. serien kan också beställas.

Övriga upplysningar, försäljning och service.

STATIONSALLÉN 3. 332 00 GISLAVED. Tel. 0371/101 19



INBJUDAN TILL MODELLFLYGARMEETING

Wänersborgs Modellflygklubb inbjuder alla modellflygare till en modellflygarträff på Kristi Flygaredag den 11/5 med början kl 10.00. Ingen föränmälan, ingen startavgift, men mycket flyg med alla slags modeller, fint väder, god termik och trevlig samvaro på Backamo flygfält (se kartan).

Förfrågningar: Raymond Lake 0521/17624

Ingemar Larsson 0521/14247

Välkoma

RC-SKALA!

stort intresse för RC-skala!

Som Du kanske kommer ihåg gjorde Stockholms Radioflygklubb förra året ett upprop i Modellflygnytt. Vi ville veta hur stort intresset är ute i landet för skalaflyg och vilken inriktning intresset har, vilka kärnor som byggs och vilka som äger klenoderna etc. Vi fick ett mycket gott gensvar från uppropet och nu känner vi oss inte så ensamma längre. Tack ska ni ha alla! Det finns många, det vet vi nu, som gärna skulle ställa upp på ett FLY IN eller tävling i någon form eller bara träffas och jämföra lite grand.

Och vilka kärnor det här byggts! Du som har en fyrmotorig Liberator med servon tickande i alla hörn, eller Du som just kroat upp den där Boeing P12E som du äntligen fått färdig, eller alla ni med gamla kära SE 5or och Fokkrar, NU MÅSTE VI TRÄFFAS OCH FLYGA! Och få ta en titt på var-

andra. Skalakommitten inom SRFK vill satsa helhjärtat på detta och har redan börjat arbeta. Vi ska arrangera ett FLY-IN i Stockholm i juni med allt vad som hör till ett sådant, flygningar, tävlingsinslag, utställning, överraskningar mm. Som du sett i tävlingskalendern 72 kommer det under detta fly-in, även att vara en VM-uttagning. Första veckan i augusti är det VM RC-skala i Frankrike! Så nu har vi alla chansen i juni att komma ut i stora världen och få lite perspektiv på RC-livet.

Helgen för fly-in i Stockholm är bokad till den 17e och 18e juni. Du har således över tre månader på dig att putsa upp din Hawker Hurricane IIC eller din Beach Baron C55 light twin, vilken du nu vill ta med dig.

Fyll i och sänd in anmälningssedeln nedan så ser vi fram mot att träffas. Tills dess, limma lugnt!

Skalakommitten
SRFK

Fokker D7 1918
ENYA 61
Propeller 18" x 3"
Spännvidd 1500 mm



INBJUDAN TILL SKALA FLY-IN

Jag anmäler mig härmed att delta i skala fly-in i Stockholm den 17-18 juni 1972 på senare meddelat flygfält. För fly-in uttages ingen startavgift.

Jag anmäler mig även att delta i nomineringstävlingen till Sveriges representationslag vid VM-tävlingen för skala-modeller i Frankrike, augusti 1972. Startavgift 20:- betalar jag före första start.

På kvällen den 17 juni vill jag gärna delta i "träffen", med dans, förtäring, film osv. Priset för detta blir ca 20:- vilket betalas vid entrén.

Anmälan, som är bindande, skall sändas senast den 1 juni 1972 till

Stockholms Radioflygklubb, Skalakommittén
c/o Bengt Holmer
Rosendalsvägen 2

140 30 UTTRAN

Jag heter

Jag bor

.....
.....

Medlemsnr

Radiofrekvens (er)

Välkommen
Stockholms Radioflygklubb
Skalakommittén

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 10022 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

Lars Candell
Legendvägen 5
175 70 Järfälla. Tel.

SEKRETERARE

Per Södersten
Sörbygatan 71 B
802 20 Gävle. Tel. 026/18 39 01

KASSÖR

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

LEDAMOT

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

SUPPLEANTER

Inge Stendahl
Hällstugevägen 20
641 00 Katrineholm. Tel. 0150/188 66

Bertil Nilsson
Enbacken 4
852 41 Sundsvall. Tel. 060/12 01 17



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, Haraldsbovägen 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

Vevaxlar riktas. Även andra specialarbeten på motor-
delar. Ulf HAMLE, Lillestadsvägen 54 A, 352 42 Växjö.
Tel bost. 0470/26355, arbetet 60600.

ARCON 6-kanal med servo och ackar. Tel 011/91911.

ÖNSKAS KÖPA

Vinsch, gärna begagnad, i gott skick. Viskafors MFK,
Tel 033/943 19 eller tel 033/918 00.

Super Tigre dieslar G.38 (0,5 cc) G.29 (0,8 cc) G.25
(0,95 cc) G.30 (2,5 cc). J.B. Atom 1 cc och 1,5 cc.
D.A. 1 cc och 2,5 cc. Elfin radial och BB. Mills P75
samt alla slags motorer från tiden före 1955. Även
tidningar från tiden före 1950. Alla svar beaktas.
Ove Pettersson, Gångglåten 25, 421 46 Västra Frölunda.
Tel 031/45 96 72

SOM KOMPLEMENT TILL DE RC-FABRIKAT
VI FÖRUT REPRESENTERAR KAN NU
LÄGGAS GENERALAGENTUREN FÖR



ETT AV VÄRLDENS MEST KÄNDA RC-SYSTEM

VI STARTAR MED 72-ÅRS MODELLER SOM HAR
INTEGRERADE KRETSAR, NYA SPAKAR OCH
MÅNGA ANDRA NYHETER. OCH SOM VANLIGT
FULLSTÄNDIG SERVICE VID EGEN SERVICEAV-
DELNING AUKTORISERAD AV KRAFT.

I NÄSTA NUMMER AV MFN KOMMER EN NÄR-
MARE PRESENTATION AV ANLÄGGNINGARNA.

BORGS hobby

APOTEKAREGATAN 7 582 27 LINKÖPING

Tel. 013 - 12 39 81 - Postgiro 20 22 83 - Bankgiro 60 - 8127

MODELLFLYGNYTT

SVERIGES MODELLFLYGFÖRBUND
Box 100 22
600 10 Norrköping

Ansvarig utgivare: Göran Alseby

Tryck: L-Offset, Norrköping

