



MODELLFLYGNYTT



ORGAN FÖR
SVERIGES
MODELLFLYGFÖRBUND

1
1973

En flygande succes världen över!

SKYLEADER RADIOCONTROL

Har använts bl. a.

1. Av segraren vid FAI Pylon Racing SM 1972
2. Vid nytt nordiskt rekord i hastighet för RC-modell (192 km/h)
3. Av andrepristagaren i VM i Pylon Racing 1972

Nu introduceras det fantastiska

SKYLEADER SLX - systemet i Sverige!



SLX-serien är byggd för de RC-flygare, som kräver extra mycket. Mottagarens decoder och servoförstärkare har integrerade kretsar och exceptionellt hög upplösning. Mottagare + servon + deacs väger endast 340 gram.

NYHET! OPTAC

bedömd av experter som världens förnämsta varvräknare. 3 områden
0 - 25000 varv, 10 - 15000 varv,
15 - 20000 varv. Inkommer snart.

Övriga upplysningar
försäljning, auktoriserad Skyleaderservice

RUNE SVENNINGSSON

Clubman 4 + 4

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)

Temperaturstabil från - 20°C — + 65°C

OBS!

 Sänkt pris för 1973

1700 kr (inkl. moms)

Kan köpas med mindre antal servon.

Leverans från lager.

SÖDERGATAN 1
33 200 GI SLAVED
Tel. 0371/10 11 19

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

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

FACKREDAKTÖR friflyg:

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

FACKREDAKTÖR linflyg:

Ulf Larsson
Rum 242. Körbärsvägen 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

Direktanslutning till SMFF 15:-/år.

Material sändes till fackredaktörerna eller till förbundsexpeditionen

Nordiskt samarbete.

Helsingfors var värd för årets Nordiska modellflygkonferens. Samarbetet i modellflygfrågor har gamla anor. Redan på 40-talet förekom kontakter mellan dåvarande huvudmännen i dessa frågor inom de nordiska aeroklubbarna.

Det mest påtagliga beviset för den tidens samarbete är den nuvarande F1A klassen. Till och med i officiella sammanhang, som VM-tävlingar, kallas klassen Nordic A-2. Bakgrunden till detta är det gemensamma regelförslag från Nordens modellflygdelegater som antogs i FAI, Per Weishaupt, Nils Kjeldsen och Georg Derantz var några av den tidens förespråkare för samarbetet.

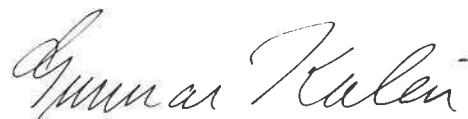
Konferenserna hölls under 50- och 60-talet i samband med NM-tävlingar. Från och med 1970 har konferenserna hållits fristående från tävlingar under februari månad. Det visade sig nödvändigt med tanke på samordningen av det allt större utbytet inom tävlingsgrenarna.

Möjligheterna att inom Norden prova nya förslag till regler har utnyttjats många gånger. Bland de påtagliga resultaten kan nämnas förbundet mot så kallad "pipa" i motorklassen friflyg, införandet av standardbränsle i samma klass samt införandet av kikare vid tävlingar i friflyg. På linstyrningssidan har utformandet av reglerna haft intim nordisk kontakt. Där har Kjell Rosenlund, som ordförande i CIAM:s linflygkommitté gjort ett gott arbete.

Samarbetet har också givit utslag i de övriga grenkommittéerna där ett flertal nordiska delegater ingår. Tar man sedan i beaktande att Sandy Pimenoff, Finland, är ordförande i Internationella modellflygkommittén, så förstår alla säkert möjligheterna att matcha bra och provade förslag från de nordiska länderna.

Vid årets konferens beslöt bland annat delegaterna anta gemensamma säkerhetsbestämmelser i F3A, att utöka landslagstävlandet i friflyg med en junior i varje klass vid NM samt att tävla i F3B efter ett norskt förslag. Förslagen till tävlingsregler i klassen som kommit under 1972 har vållat livlig debatt. Meningen är att det förslag till regler som antogs skall provas i Norden under -73. Erfarenheterna skall sedan läggas till grund för förslag till FAI om VM-regler i klassen.

Låt oss slå vakt om våra unika samarbetsformer i Norden även i fortsättningen. Det finns många områden som vi ännu bara börjat på. Instruktors och domareutbildning samt enhetsmodeller är några blivande områden där mycket kan göras.



Omslagspojke 1: Claes Mårtensson med A1:a.

Omslagspojke 2: Ove Pettersson med Handluns.

DOLDIS

eller

Vår mest okände kändis

INTRODUKTION

Hans namn har tryckts i nästan varje nummer av MFN. Nämn namnet till flygintresserade svenskar och anmärkningsvärt många ler igenkännande (även åtskilliga utlänningar). Men mycket få vet egentligen något om honom! Det är Carl-Gustaf Ahremerk jag talar om. Tom när han blev MFN:s redaktör undgick han en närmare presentation. Nu när han lämnar ifrån sig redaktörssysslan ska han dock inte slippa undan!

C-G Junior föddes i Malmslätt på denna välvalda plats 25 m från Flygkompaniets grind (grunden placerades där på 14/15:s tid)! så Herr Flyg växte upp bland flygplan. Flygkompaniet blev östgöta Flygflottilj F3 1926 och C-G gjorde sin första förmögenhet (kanske oxå sista eftersom han med ideella motiv åtar sig arbetskrävande men dåligt betalda jobb som MFN:s redaktörssyssla) genom att leta sporrskopor på fältet som upphittade belönades med 50 öre styck!

JAG SEGRADE

Som människa segrar C-G alltid, men framgångarna som tecknare är stora också! Då amerikanska modellflygtidskrifter dök upp igen 1946 vaknade modellflygintressen på nytt, Herr Flyg fastnade naturligtvis i Air Trails medarbetarstab (se tex skissen av Sune Starks segermodell i Wakefield V M 1951),

C-G byggde en flygande skalamodell av Fletchers armekärna, Air Trails köpte ritningen för 140 dollar och Fletcher modellen för 100 dollar! Air Trails hade en spalt från Sverige i varannat nummer och C-G visade redan då slagsida åt skalahållet, Bl a presenterade C-G en skalamodell av Fiesler Storch som sedan dök upp och vann en skalatävling i USA i slutet av sextiotalet! Detta amerikanska engagemang höll i 6 år då jobbet på Saab och extraknäck som tecknare tog överhand.

C-G:s teckningar har setts i många tidningar sedan dess tex ett mittuppslag om Lanser i Expressen, holländska Avia, Popular Mechanics etc, etc och MFN förståss!

En tecknare får ofta designuppgifter. Herr Flyg har bl a gjort lay-outen till Flygvapnets 50-årssten (1912-62) i Malmslätt (Han har själv valt stenen oxå), SMFF:s märke är ett annat av hans verk. På gränsen mellan teckning och design ligger utformning av omslag. Inte bara MFN:s förstasida är C-G:s utan tex oxå Ett år i luften 1957 och 1960. Tro förresten inte att MFN är den enda tidskrift C-G fn ägnar sin uppmärksamhet! Tex redigerar han TIFF (Teknisk information, Underhållsavdelningen, Flygmaterieförvaltningen),

I Flygtekniska föreningen berättade Börje Fondén, som är systemsamordnare inom Saab-Scania's Flygplanssektors utvecklingsavdelning, att C-G har den goda egenskapen att komplettera sina teckningar med sådant som saknas i det tekniska underlaget. Börje påminde sig ett fall där konstruktionen inte var klar men C-G:s förslag på teckningen var så bra att det utförandet beslutades! Det förvånar då inte att Herr Flyg tillsammans med Olle Ljungström och Gert Larsson 1960 tog fram en preliminär projektspecifikation för höghöjdsraketsystemet Aurora. Pengar till så stora projekt fanns förståss inte att uppbringa i Sverige.

Av platsskäl berättar vi inte om Herr Flyg och flygplan som Dront, Phönix, Albatross, Tummelisa Neuportjagaren SE-5, Fiat BR 1, Udet Flamingo Tigerschwalbe (som blev SK10 när ASJA köpt licensrätten), Focke Wulf Stieglitz (senare SK12) Klemm 25 och 35, Bücker, Jungmeister, Jungmann, Student som passerade F3 under åren före kriget.

C-G undgick inte heller modellflyget som bekant, 10 år gammal klippte han ca 20 m gummisnodd ur en cykelslang (längsled), Morfar byggmästaren sågade tunna lister av gran, morbror propellersnickaren på CVM (alla yttre omständigheter stämmer för Herr Flyg! Kvar som minne har Carl-Gustaf en modell av Albatrossens snurra i valnöt) gav goda råd och ur Flight hämtades idén att modellen skulle bli en dubbeldäckare. Allt gick bra och den flög trots att undervingen aldrig blev färdig.

1933 byggde han en Kwei Racer med överdriven spännvidd.

Modellerna byggdes av hårdträ och kläddes med smörpapper. Första klädda kroppen gjorde C-G 1935. Den hade cirkulära spant med ett otal 1,5 x 1 mm stringers, Samma år byggde C-G den tyska hangmodellen Grosse Winkler med rottingfena, bambu i vingspetsar och vingbakkanten, furu samt plywood, Spännvidd 2200 mm, Grabbarna i Linköping hade nämligen börjat med segelmodeller, 1936 kom japanpapperet, 1937 byggde C-G i balsa tex en kordaliknande modell och en segelmodell med pod och bom enligt tysk förebild som drogs upp på F3 med 20 m lina varefter modellen flög bort, Dags att leta efter termikbroms. C-G började experimentera med gummibandsförspant sidroder som låstes med isolerband, Rodret slog ut efter en stund, kanske aldrig eller kanske redan i starten! 1938 gav fototimer bättre resultat dvs spiral och flatspinn vid avsedd tidpunkt.

HOTFULLT MELLANSTICK

16 år gammal och kriget börjar i Europa. Vad gör man då? Läser vidare? Nej, inte. Han börjar på Flygvapnets Centrala Verkstäder i Malmslätt (CVM) Jobb 06,00 till 22,00 från hösten 39, ibland oxå lördagar och söndagar, 1942 ryckte C-G in i lumpen för 13 månader, på F3 förståss, och blev fallskärmspackare pga erfarenheterna från CVM. Sedan till -baka till CVM:s lab till 1946 då C-G blev tecknare (på dåvarande Svenska Aeroplan AB), vilket han fortfarande är på Saab-Scania.

MODELLFLYG IGEN,...

I arbetssvackan mellan Fpl 35 och 37 (1963-65) försökte han lancera Coupe d'Hiver så intensivt att han hade tävlingsframgångar även i Wakefield-klassen. C-G beklagar att Coupe d'Hiver som han betecknar som en av modellflygets trevligaste klasser inte vill bli populär i Sverige.

En idé till nöjesflygning är Wakefield med RC (Kanadensisk Otarion, 12 g mottagare, 12 g hick/hack och 2 penceller) som har fint stigmönster med sidroder och ger minst 25 % extra höjd se MFN nr 5 72,

...MEN OXÅ FULLSKALAFLYG IGEN

Ett av Herr Flygs större fritidsintressen fn är Östergötlands Flyghistoriska Sällskap, Han samlar till Flygmuseet i Linköping intressanta handlingar och materiel, Samlandet har gett underlag till ritningar tex för Tummelisa efter originalskisser av Henry Kjellsson från 1916 som sedan kompletterats med uppmätning av flygplanet i museet.

KORT FINAL

Inom flyget blir piloter kändisar och inom modellflyget ger tävlingsframgångar berömmelse. En man som Carl-Gustaf, som sällan tävlar och som ogärna framträder i egen sak. (Enligt honom har det därför inte under senaste året funnits plats för den här artikeln. Att den nu tas in beror på S MFF:s ordförande Gunnar Kalén) förblir okänd! Dags för ändring!

Människan Carl-Gustaf ska jag beskriva kort och lättfattligt. Herr Flyg är en av de mest vänliga, generösa och ideellt inriktade människor jag mött.

Sist en reflexion. Carl-Gustafs mångsidiga flyg-erfarenhet och vana som RC-domare borde göra honom till en självklar skaladomaraspirant både nationellt och internationellt. Eller hur, SMFF?

Göran Alseby

NU ÄR DET SLUT

VAD DÅ?

Jo, materialet till Modellflygnytt.

Allt har gått åt.

Jag har till och med fått rita och skriva som en tokig för att få ihop detta nummer.

HJÄLP

till med att skriva i Modellflygnytt.

Allt material är välkommet.

Även sådant som Du tror inte intresserar andra, och

ni tävlingsarrangörer.

Skicka in resultatlistor.

Och se till att få någon som skriver referat om tävlingen.

Jag

har alla möjligheter att göra om Modellflygnytt till friflygtidning.

Om inte radio och linstyrning bättrar sig.

Det fanns inte ett spår av sådant till detta nummer.

Och skicka in bilder.

Men skicka inte in mängder liknande.

Det ser nästan likadant ut när en team mekaniker fångar, startar och släpper modellen.

Oavsett vad mekanikern heter.

TILL SLUT

Gå in och leta igenom ert förråd av material och skicka in det.

TACK

Lars-G.

DET HANDLAR OM TAMP

FÖRBEREDELSE OCH ANVÄNDNING AV GUMMI-MOTCRER

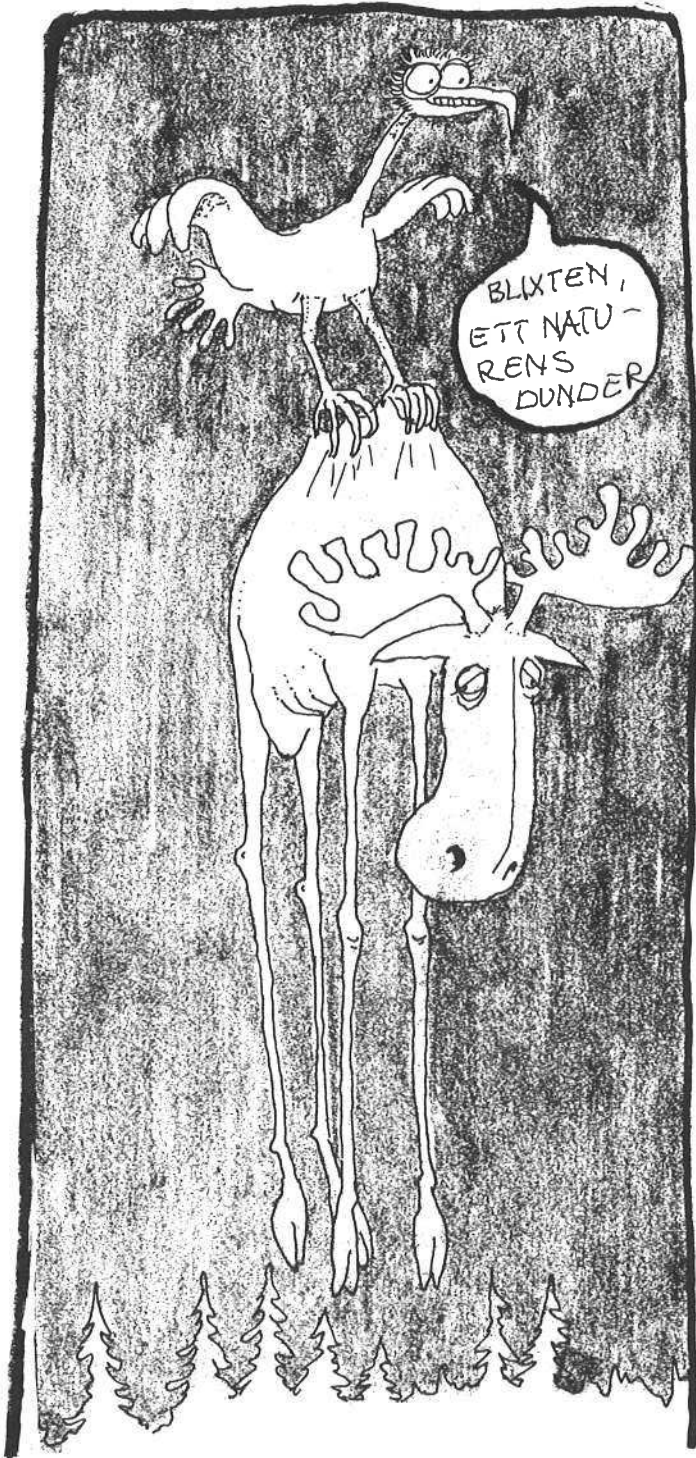
En översättning av en artikel i "Free Flight News" av John Mabey.

Vid den sista engelska VM-uttagningen utdelades ett frågeformulär till de "tio i topp". Man försökte täcka allt från inköp till slit och släng. Fem tävlande kommer från samma klubb som författaren och använder likartade metoder. Formuläret delades i tre huvudrubriker.

1. Urval, inköp och förvaring.
2. Uppvägning, smörjning inkörning och prov.
3. Användning

1. Urval, inköp och förvaring.

Alla tillfrågade skaffade sitt gummi från FFN även om Mike Woodhouse söker andra inköpskällor för att få så stort urval som möjligt. Ingen har möjlighet att välja någon speciell härva. Alla använder Pirelli. Alla svar tyder på ringa tilltro till teorin att gummits kvalitet förbättras med åldern. Ingen har sysslat med kontrollerad lagring. De flesta köper gummit i små kvantiteter och använder det alla eftersom det inköps. Alla förvarar gummit mörkt och svalt.



2. Uppvägning, smörjning, inkörning och prov

Mike Woodhouse och Ian Kaynes väger först ett halvt kilo för att kunna bestämma antalet motorer de kan dela härvan i. Mike påstår att det sällan skiljer i tjocklek i början och slutet av samma härva, varför man får motorer med tillräcklig noggrannhet på detta sätt. De andra utom Jim Baguley, skär en motor från härvan och väger av den till 38-39 gram osmord. Sedan skär de av liknande längder av resten.

Jim Baguley skär upp sitt gummi i 21 fots längder. Alla utom Jim kontrollväger varje motor, så att den håller 38-39 gram.

Sätten att knyta hänger ihop med smörjmedlet. Alltså: smörjning.

Ron Pollard och Mike Woodhouse liksom Ian Kaynes använder ricinolja. De andra sju en blandning av såpa/glycerin. Brian Spooner har nyligen övergått till Såpa/glycerin. Den ena "smörjan" verkar inte vara bättre än den andra. Kanske ricinolja är enklare att handskas med medan såpa/glycerin är lättare att tvätta bort.

Recepten för såpa/glycerin är lite olika.

Ett par av dem ser ut så här:

Flytande såpa 25 % glycerin 25 % vatten 50 %.
Flytande såpa 20 % glycerin 60 % vatten 20 %.

Bryan Spooner, Ian Kaynes och Mike Woodhouse smörjer innan de knyter, dock sköljer Bryan av smörjmedlet innan han knyter. Vanligaste sättet att knyta är att först göra små enkla knutar i var ände, sedan knyta samman ändarna med en råbandsknop som dras ända in till de små knutarna. En enkel råbandsknop är tillräcklig för speciellt dem som använder ricinolja. Bryan fann att råbandsknopen räckte då han smorde med ricinolja men att den ej håller han övergått till såpa/glycerin.

Mike Woodhouse är den ende av tio, som ej kör in motorerna. Fem använder olika sträckmetoder:

Mabey & Elliot:

Sträckning 67-87 ggr ursprunglig längd i ca 15 min.

Spooner:

Sträckning 7-8 ggr ursprunglig längd ingen tid angiven.

Kaynes:

Sträckning 5-6 ggr ursprunglig längd i ca 5 min.

Greaves:

Sträckning 3 ggr ursprunglig längd ingen tid angiven.

De andra använder uppdragning som sin inkörningsmetod.

Baguley:

Uppdragning till 50 %, 60 %, 70 % och 80 % av max. varvtal med 15 min interv.

Punter:

Uppdragning till 60 %, 75 % och 90 % av varvtalet

Pollard:

Uppdragning till 50 % och 70 % av max varvtal med motorn sträckt 5-6 ggr.

Hipperson:

Uppdragning till 60 % av max varvtal och förvarad i uppdragnings/laddningsrör i 24 timmar. Varven utsläppta kvällen före tävlingen.

Alla nio smörjer sina motorer innan någon form av inkörning sker. Den tid som förflyter mellan inkörning och tävlingsbruk varierar mellan ögonblicket före start upp till ett år!

De flesta föredrar att sköta inkörningen ca 3-4 dagar före tävlingen.

Till förvaring använder de flesta små plastpåsar, en för varje motor, alla förvarade i en plåtburk. Jim Punter använder bara en burk medan Jim Baguley använder förseglade plastaskar (Tupperware). Dave Hipperson laddar tillräckligt många motorer för en tävling i uppdragnings/laddningsrör (10 st) kvällen före tävlingen. Rören transporteras i en särskild låda med hål för rören i isolerande expanderad polystyrene. På det viset behöver Dave aldrig vidröra gummit under en tävling. (Bryan Spooner, Ian Kaynes och John Mabey avser att göra sig sådana lådor för nästa säsong.)

Endast Ian Kaynes och Bryan Spooner testar en av motorerna ur samma härva med en vridmomentmätare. De andra lutar på "känslen". Alla håller räkning på hur många tävlingsstarter de använt motorerna till.

3. Användning

Flertalet svar visar att en motor håller för ca tre tävlingsstarter innan den degraderas till trimnings-snodd. En och annan hoppas dock på ytterligare användning. Sättet man begagnar motorerna på beror på tävlingens betydelse. I en viktig tävling använder ingen en motor för mer än en start, medan man i en mindre viktig tävling kan använda samma motor upp till fyra starter efter varandra.

Antalet gånger som en motor fått knytas ihop är också en indikation på gummits kvalitet och livslängd. Säkraste beviset på att en motor inte längre är användbar är då den brister!

De flesta av de tio ställer sig inte och knyter en snodd på fältet, utan tar en ny snodd. Några anser att en motor ej längre kan användas i tävling, då en sträng har brutit.

Hälften i enkäten begagnar 16 strängar, två använder 14 strängar och resten antingen 16 eller 14, beroende på tvärsnittet i de speciella härvan. De som kör med 16 str. räknar med att få in 300-350 varv på motorn, utom David Greaves som drar mellan 280-300 varv. 14-strängarsmännen hoppas på 350-400 varv. Graden av sträckning i samband med uppdragningen tycks mer hänga samman med medhjälparens "motståndskraft" än någon annan uppmätbar funktion. Min (Johns) erfarenhet av att hålla andras modeller visar att Bryan S och Ian K är "hårdingar" och Dave H drar lite mindre medan Ray E ger sina medhjälpare en ganska behaglig tillvaro.

Alla tio drar sina motorer till omkring hälften eller två tredjedelar av fullt varv i helt utdraget skick de återstående varven vevas medan gummit kortas av. Sex använder en modifierad "Laytool" handdrill med utväxling 3,33:1 - två har drillborrskaft med utväxling 3,6:1. De andra har liknande grejor med utväxling 3,65:1.

Sex använder laddnings/uppdragningsrör av en typ som beskrevs i FFN nr 11 -1970. Ron Pollard använder ett enkelt rör, Jim Punter och Jim Baguley lutar på sina metallkroppar och har inga rör medan David Greaves, som inte sprängt någon motor på två år anser alla skyddsanordningar onödiga!

De som har uppdragningsrör har inga problem att ta ut en sprängd motor medan de, som inga har får "gräva" ut snodden. Endast David Greaves drar upp motorn med propellern påsatt, men han drar upp motorn bakifrån.

(Översatt-något avkortat- av S.O. Lindén)

TILL SALU

Kompl. Micro Avionic proportional med sändare, mottagare, 5 servon, laddaggr. och läderväska. I skick som ny, end 5 flygn. Sölve Fash, Oxenstjernas väg 14, 184 00 Åkersberga.



RADIOSTYRNING FÖR ALLA

Radiokomponenter är en av de få artiklar som har sjunkit i pris de senaste åren och detta tillsammans med en långt rationaliserad serieproduktion har gjort att FUTABA nu kan sänka sina priser.

Några säkra siffror på världsproduktionen av radiostyrningsanläggningar finns ej, men troligen har storindustrin FUTABA tillverkat flera RC-anläggningar än alla andra fabriker tillsammans. 3 000 proportionalanläggningar lämnar varje månad fabriken i Tokyo och distribueras till radiostyrningsentusiaster runt om i världen.

FUTABA har vunnit erkännande främst för sin stora driftsäkerhet. Genom sitt förhållandevis låga pris har den ofta varit FÖRSTA radiostyrningsanläggning och detta, att kunna överleva nybörjarnas ofta hårdhänta misstag, är den mest krävande test som någon radiostyrningsutrustning kan utsättas för. FUTABA har klarat det med glans.

Om Du skaffar en FUTABA, blir det ett köp som Du länge kommer att bli belåten med. Ta gärna god tid på Dig och jämför FUTABA med andra anläggningar, även med sådana som kanske kostar 2—3 gånger så mycket. Du skall finna att FUTABA på alla punkter är jämförbar med eller bättre än dessa.

RÅD FÖR VAL AV ANLÄGGNING

Vilken typ av anläggning skall jag välja? Det går inte att ge ett generellt svar på den frågan, för behoven är så olika. Om man köper en FP-2-anläggning med 1 servo får man en funktion som är överlägsen de tidigare så populära 1-kanals anläggningarna. Detta är det billigaste alternativet och kan mycket väl användas både till flyg, båt och bil. Alla anläggningar är utbyggbara på så sätt att man kan börja med ett servo och sedan utöka efter hand som behovet växer till det maximala antalet styrfunktioner för respektive anläggning.

Vilken typ av batterier skall jag välja? För den som använder sin anläggning intensivt blir laddbara akkumulatörer i längden billigast. För den som använder sin anläggning mera sporadiskt är torrbatterier bättre, man behöver inte tänka på skötseln av akkumulatörerna. Vad gäller funktionen är båda alternativen lika. Kostnaden för torrbatterier, som räcker 10×10 min, är nära jämförlig med bränslekostnaden för en större modellmotor. Ett tips: Börja med torrbatterier, det är mycket enkelt att installera akkumulatörer senare vid behov.

Tva typer av servon finnes: rundgående och linjära. Bada är lika bra och har numera samma pris.

De nedan angivna priserna gäller för kompletta driftsklara anläggningar med sändare, mottagare, önskat antal servon och alla kopplingar m m. Givetvis ingår mervärdesskatt i priserna. Avbetalningsköp kan diskuteras.

FP-4 Fyra styrfunktioner (förberedd för fem)

Flera alternativa utföranden finnes, man kan antingen välja 2-spaks sändaren som synes på bilden eller en ny 1-spaks sändare. Priset är detsamma.

FP-4 med 1 servo	635:—
FP-4 med 2 servon	755:—
FP-4 med 3 servon	875:—
FP-4 med 4 servon	995:—

FP-3 Tre styrfunktioner. En anläggning för de flesta behov.

FP-3 med 1 servo	485:—
FP-3 med 2 servon	605:—
FP-3 med 3 servon	725:—

FP-2 Två styrfunktioner. Många användningsområden.

FP-2 med 1 servo	425:—
FP-2 med 2 servon	545:—

Extra servon, rundgående eller linjära, samma pris, 130:—

Batterisats, torrbatterier 10:—, akkumulatörer 140:—

S-märkta laddningsaggregat finnes.

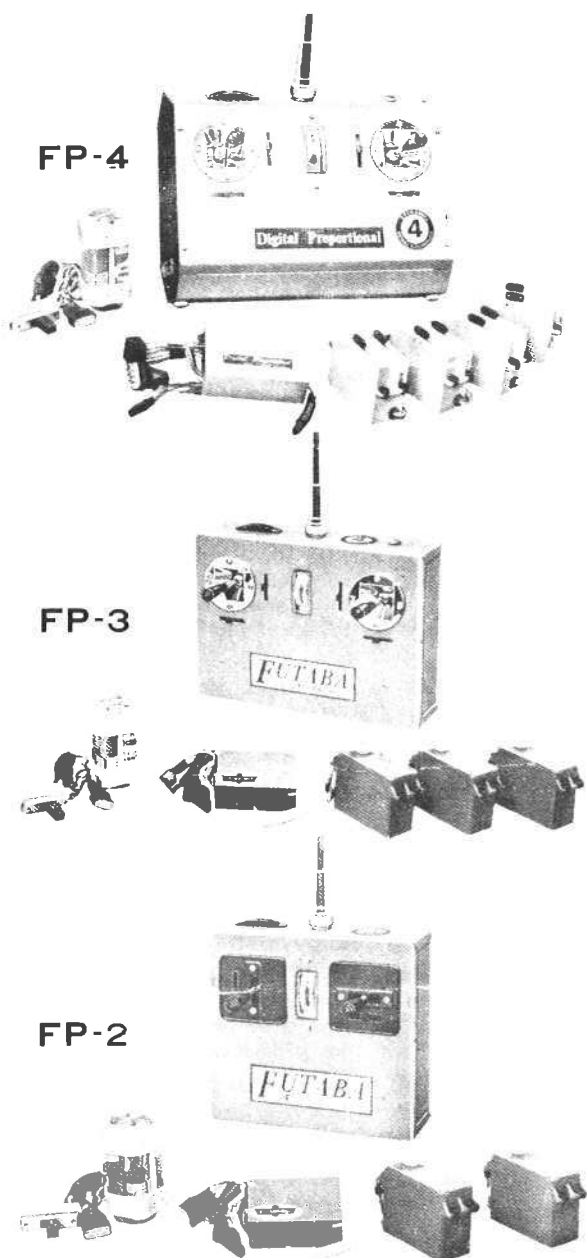
Garanti: Futaba ger numera 12 månaders garanti mot material- och fabriktionsfel.

Generalagent för Sverige:

Firma Valter Johansson

360 30 Lammhult. Tel 0472/650 46

Udda proportionalanläggningar från olika mindre fabrikanter, t ex Hinode, Logitec och Micro Avionics inkommer ständigt. Enhetspris för 4-kanals anläggning med 4 servon endast 895:— kr. Du vet väl att vi har Sveriges största sortering av **modellmotorer**, **byggsatser** och **tillbehör**. Tyvärr är vår katalog slut, men beställ vad du önskar, vi har det säkert i lager.



Aterförsäljare antages.

VART ÄR F1C PÅ VÄG?

Ja man kan undra det ibland.

FAI har gjort den ena ändringen efter den andra utan att förbättra klassen, bara försämra den.

Snart flyger vi med 7 sekunders motortid. Vad skall då FAI hitta på, om det med en gång visar sig att bättre motorer gjort, att det blir mass fly-offer i alla fall.

Sänka motortiden en gång till? Eller försämra kärornas prestanda genom att öka vingbelastningen? Eller vad?

Jag tycker FAI redan är på gång att mörda klassen genom att minska motortiden. De som flyger C2 (F1C) håller på att bli en klubb för inbördes beundran. Inträde i denna exklusiva klubb kostar ett par Rossi + Timers. Sedan kan man vara med ett tag. För snart kommer Rossi eller någon annan motortillverkare med någon ännu vassare innemotor, och då är man ute igen.

Varför har inte FAI försökt sig på den enklaste vägen till prestandasänkning kanske inte med en gång, men på längre sikt.

Att helt enkelt förbjuda autoroder, autostabbe och autovinge.

Då skulle prestandan sjunka så mycket att vi kunde ha 10 sek motortid.

Motorerna skulle inte vara direkt avgörande som nu, men framför allt, det blev en modellflygklass igen.

Där kanske alla dom som vill flyga C2 kunde få en chans.

För det är många som backar ur på dagens villkor.

Lars-G



Än hänger de gamla kärorna med Lennart Larsson kom 2:a vid SM-72 med gammal Near Miss.

OLE

De ska ju ändå va nått slut, va.

Och för min del är denna modell slutet på en handlunsutveckling, som jag sysslat med under 6 år, Orsaken är att jag inte lägger ner mer tid på att prova nya modeller, när jag har en kastarm som går sönder när som helst. Jag tycker också jag provat tillräckligt. Från småknubbiga - till stora modeller. Detta är dock var jag hamnat efter varje utflykt. Detta beror på att en modell med denna storlek och mått har visat sig vara en suverän kombination av bra prestanda och stabilitet i alla väder. Kärans storlek är såpass stor att man kan få fram ett bra glid, men samtidigt så liten att den går att kasta högt. Det senare inte minst viktigt när man jagar termik. Sedan är den stabil till 1000. Handlunsar har ju en viss förmåga att ligga och vaggva, småstalla och ha andra hyss för sig. Och sådana lunsar vill gärna, på något sätt, ta sig ur termik.

Till vingen användes 7 mm balsa, som slipas ner till 6,5 mm. Detta för att det, av någon underlig anledning, går lättare att få tag i bra balsa i udda-tjocklekar. Mina flak väger 55-60 gram och är Quarter-grain flak. Bara det sista är mycket sällsynt under 6 mm. Att profilen är så tjock beror på att glidet blir bättre, men utgångshöjden ungefär samma.

Kroppen görs av 5x20 stenhård balsa, om man inte får tag i sådana lister går furu bra. Utfyllnaden är en utseendesak.

Profilerna är olika beroende på vilket väder man flyger i. Lugnvädersprofilerna kan man nästan spola då det nästan aldrig är så lugnt att man kan utnyttja dem.

Blåsvädersprofilerna är mest användbara, nosupphöjningen gör att glidet blir sämre, men höjden bättre. Att stabbprofilen är helt plan är en praktisk fråga. Man tjänar inte mycket på att profilera stabben, när minsta smäll fördärvar profilen. Kärnan blir dock tyngre då tyngpunkten får flyttas fram en aning.

Ytan på mina kärnor är blank till tusen. Att få ytan på en luns är inte att lacka mycket, utan att slipa mycket. Lacken skall slipas bort mellan varje gång, utom i ojämnheter. Sista ytfinishen får man av bilvax.

Detta var lite om och varför OLE ser ut som den gör.

Handluns i övrigt.

1. Bygg många modeller av samma sort. Om man bygger 3 lika kärnor, så blir en toppen, en halvbra och en helt omöjlig.

2. Träna in en viss kastteknik. Lunsarna skall trimmas efter modellflygaren inte tvärtom. Vill dom inte, glöm dom.

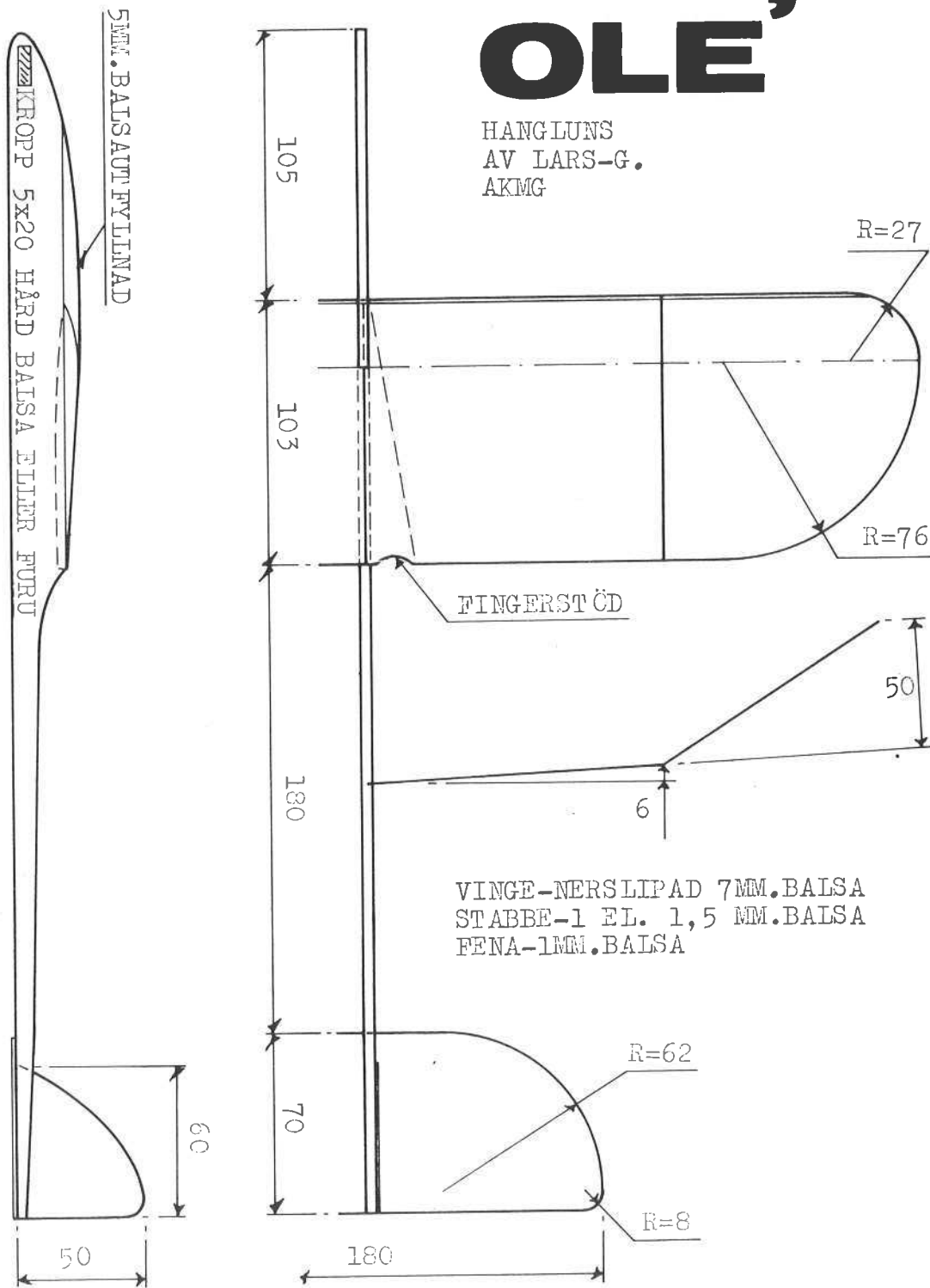
3. Ta fram rätt vikt på modellerna. Det är inte säkert att en lätt superluns är den bästa för varje modellflygare. Vissa kan kasta enormt mycket bättre med tyngre lunsar. Jag själv vill ha dom att väga mellan 33-37 gram. Prova gärna med en lätt luns som belastas i tyngdpunkten med modellera.

De va lite om de

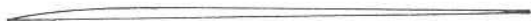
Lars-G

OLE'

HANGLUNS
AV LARS-G.
AKMG



LUGNVÄDERSPROFILER



BLÄSVÄDERSPROFILER



TAKT OCH TON

IKAMPEN MOT BATTERIERNA

Av Bengt Lundström

Det mesta i en radioanläggning kan orsaka och orsakar kvaddar. Man brukar skylla smällen både på det ena och det andra. Men den vanligaste orsaken är glöms lätt. Nämligen nickel-kadmiumackumulatör och inte minst dess vårdare.

Ettapp 1.

Några enkla råd till dem som inte vill fördjupa sig i ämnet för mycket.

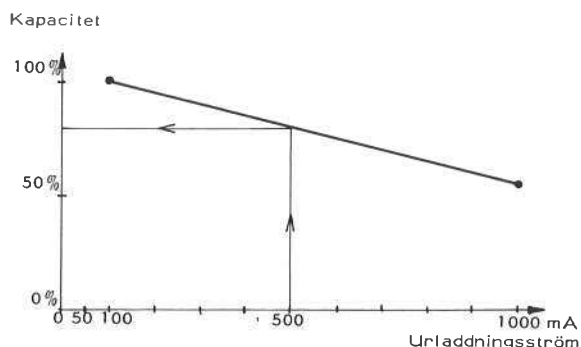
1. Ladda ALLTID natten före en flygning.
2. Risken för skada genom överladdning är obetydlig jämfört med faran av för lite energi i acken.
3. Se till att acken ALDRIG kortsluts.
4. De flesta laddaggregat behöver omkring 15 h för full laddning. Skulle det bli 5 h för mycket skadar det inte, men det gör ingen nytta.
5. Acken självurladdar sig, speciellt om den förvaras onormalt varmt. Har den legat 3-5 veckor så är den tom.
6. Om du flugit på lördag och skall flyga på söndag, så ladda minst 1,5 h per flygning.
7. Om du har en normal anläggning, så gör ALDRIG mer än 6-8 starter per laddning. (500 mAh).
8. Det finns inget enkelt sätt att kontrollera att acken är laddad. Det går INTE att mäta spänningen ens under belastning. Ackarna varierar mycket inbördes.
9. Märker du att roderreaktionen blir trög så landa GENAST. Du har högst 10-30 sek på dig. Gör inga plötsliga roderutslag under landningen.
10. Se till att ej motorservon i ändlägena förtvivlat strävar att flytta trottellarmen mer än trotteln till låter. Du hör det genom att det surrar i servon hela tiden. Surrar det i den drar den 200-400 mA hela tiden mot kanske 5-20 mA om den får vila. Man kan då bara göra 2-3 starter innan acken är tom.
11. Använd gärna större ackar än 500 mAh.
12. Använd endast ackar med beteckningen "High Rate" eller "sintrade". Detta betyder tex att man måste ha 500 DKZ och EJ 500 DK, som inte tål så mycket misshandel.

Ettapp 2.

För den som skrämts upp tillräckligt av ovanstående kan följande ha intresse.

Den vanligaste europeiska acken är tyska 500 DKZ. Den har följande egenskaper:

1. Man får ut 500 mAh om man urladdar med 50 mA under 10 h. Detta är definitionen på kapaciteten. Tar man ut mer än 500 mA så får man ut mindre än 500 mAh enligt följande kurva.

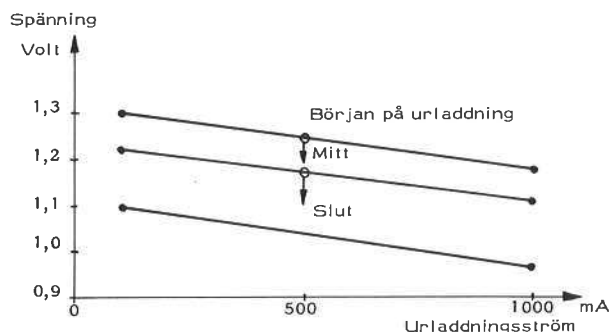


Exempel

1. Urladdning med 500 mA ger 80 % av kapaciteten vid 50 mA. Ur en fulladdad acke får man ut 400 mAh i stället för 500 mAh.

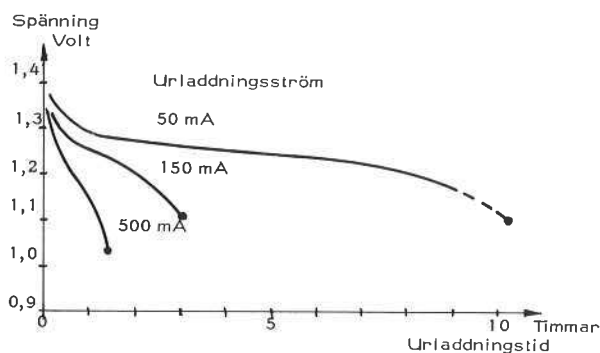
2. En mottagare drar 10-50 mA. Varje servo drar 20-200 mA beroende på om den vilar eller arbetar. Hela anläggningen drar då mellan 100 - 1000 mA.

Så här ungefär varierar ackens spänning under urladdningsförloppet.



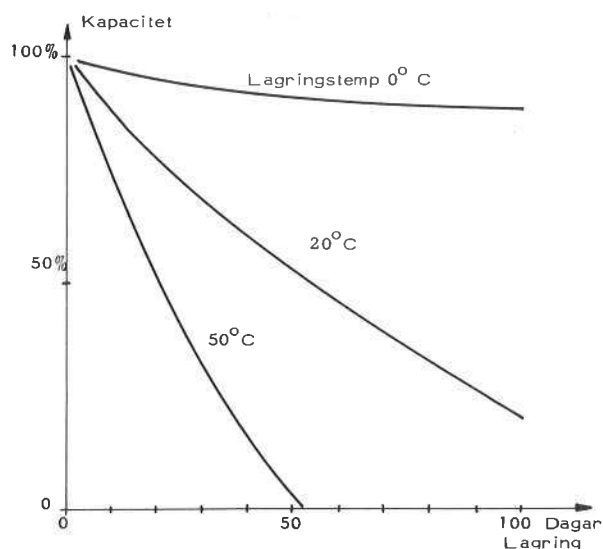
Undvik att urladda längre ner än till 1,1 v/cell som enkel regel. Kör ALDRIG ur en acke helt.

Sambandet ovan beskrivs bättre i detalj enligt följande kurva.



3. General Electric anser att man kan låta deras 500 mAh cylindriska celler överladdas utan skada i flera veckor. (50 mA laddningsström). Däremot bör man inte i onödan överladda deras 500 mAh "knappceller" över 14-16 h vid 50 mA. Anledningen är att de platta "knappcellerna" inte tål övertryck så bra som de avlånga cylindriska cellerna.

4. General Electric anger självurladdningsförloppet sålunda:



Luta inte sändaren mot värmeelementet därhemma. En acke självurladdar snabbare om den är gammal och i dålig kondition.

Etapp 3.

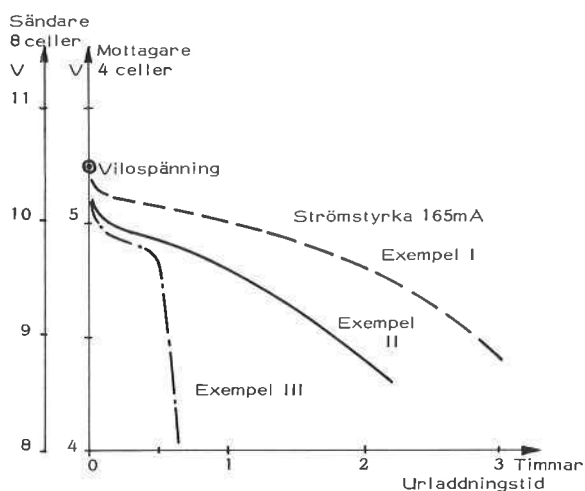
Det finns inget sätt att kontrollera hur mycket ström det finns i en acke, men man kan kontrollera hur frisk den är på följande sätt. Metoden rekommenderas INTE för den som är ovan att handskas med elektricitet. Om acken inte har använts under lång tid är risken mycket större att den blivit dålig än om du använder den regebundet.

Utrustning:

1. Ett mätinstrument, som klarar 200–250 mA, 0–5 volt och 0–10 volt.
2. Ett fast motstånd på 25 Ohm och minst 1 W. Ett fast motstånd på 50 Ohm och minst 2 W.
3. Lämpliga sladdar och kontaktdon.
4. Ackar av 500 mAh.

Metod:

1. Ladda acken fullt.
2. Låt den vila 20 h omkring.
3. Ladda ur acken på skrivbordet med motstånden: 50 Ohm på 9,6 v ger 150–180 mA urladdningsström. 25 Ohm på 4,8 v ger 150–180 mA urladdningsström. Man får kurvor som ser ut så här ungefär. Observera att kurvan kan ligga olika högt för olika fabrikat och individer och de kan ändå vara helt friska. Man kan inte vara säker på att acken är bra om spänningen är hög.



Mät spänningen hela tiden och tag stickprov då och då på strömstyrkan. Gå aldrig under 1,1 v/cell.

Exempel:

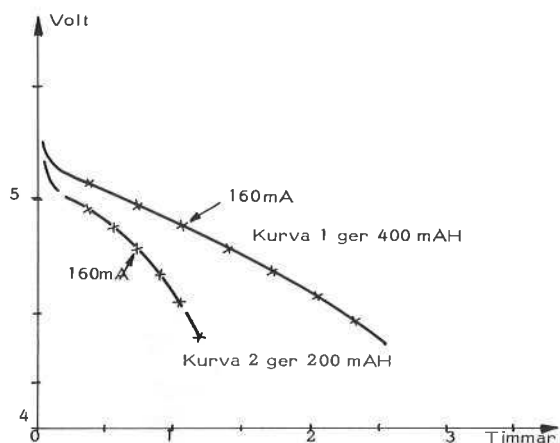
1. En perfekt acke. Man får ut ca 165 mA under 3 h, vilket ger ett energiinnehåll på 450–500 mAh. Enligt DKZ-kurvorna skall man få ut 450 mAh. Tyvärr ser man sällan så bra ackar.
2. En lite trött acke, som bör pensioneras. Man får ut 165 mAh i 2 h vilket ger ca 350 mAh. Gör inte mer än 5 starter per laddning. Gör gärna en kontroll med 500 mA urladdning eftersom en cell kan ge sig först då.
3. En acke där en cell rasar ihop efter en halvtimme medan de övriga kan vara ok. Acken är ej användbar. Är det bara en cell som ger sig kan det i luften märkas på att:
 - a. Om det är i sändaren, så minskar räckvidden och ibland flyttar sig trimläget för servona. I allmänhet klarar man sig från kvadd, men byt ut cellen eller helst hela paketet.

- b. Om det är i mottagaren som acken pajar, så blir servona mycket trötta åt ena hållet. Ev åt båda hållena men i mindre grad på EK Pro-Serie, Pro-Line, nya Kraft och Controlaire. Hinner du inte landa på 10–30 sek är du en kärna fattigare. Chansa ALDRIG med en dålig mottagaracke. BYT GENAST.

Etapp 4.

Hur många starter kan man göra på en laddning. Man kan ta reda på hur många starter man klarar på en laddning så här. Ungefär.

1. Gör en urladdningskurva efter full laddning och 1 dygns vilotid.
2. Ladda fullt igen.
3. Flyg 4 starter efter samma vilotid som för 1.
4. Gör ny urladdningskurva.
5. Har du nu tex kvar hälften så mycket energi som för kurva 1, så kan du flyga max 8 starter.



TILL SALU

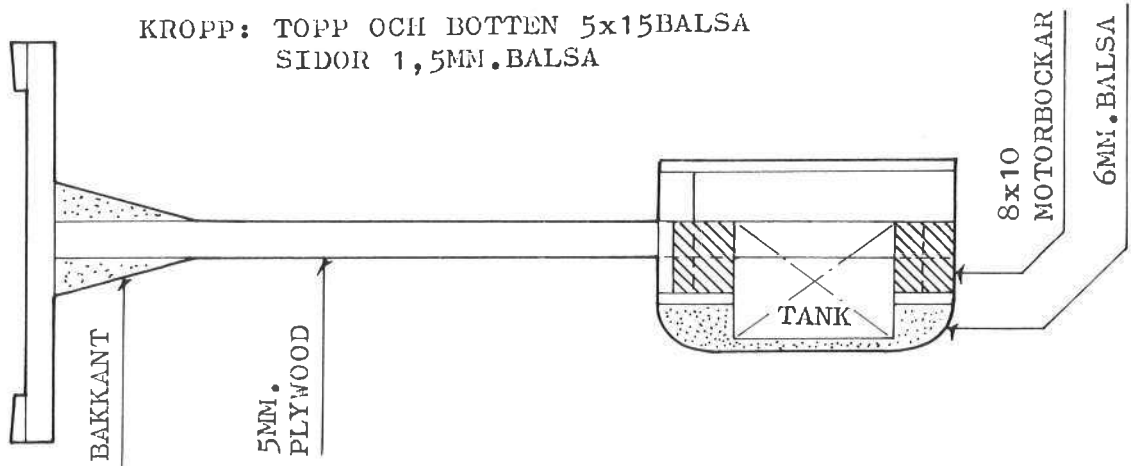
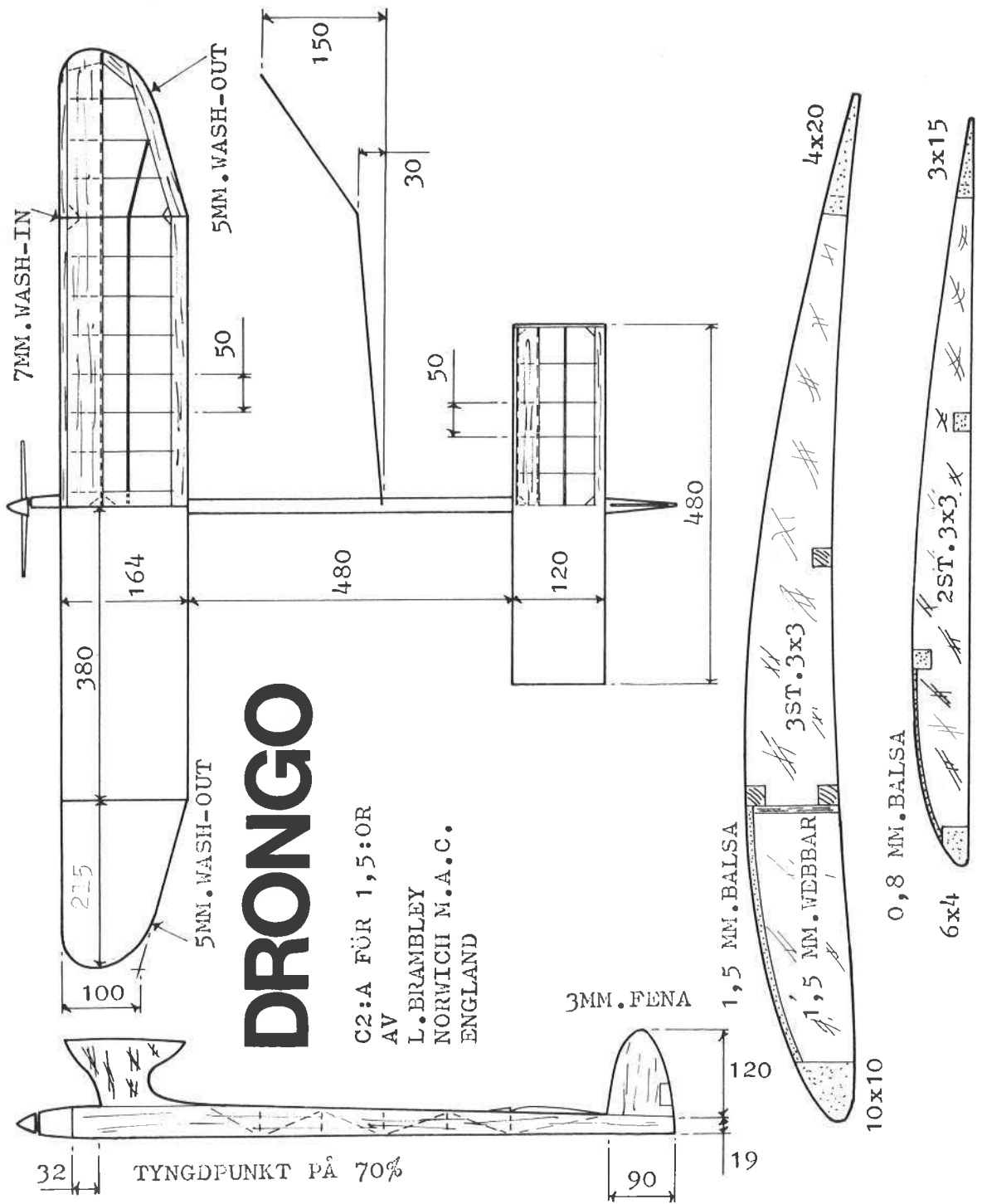
EK LOGITROL PRO SERIES i mycket gott skick med en extra acc. säljes billigt.
Greger Mårtenson Tel. arb. 08/24 68 45
Bostad. 08/715 58 71

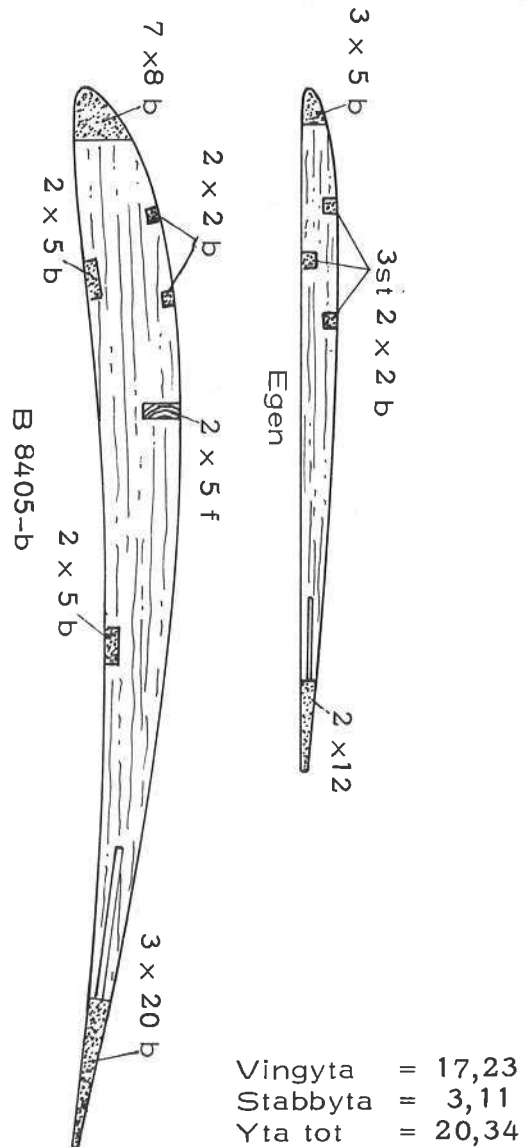
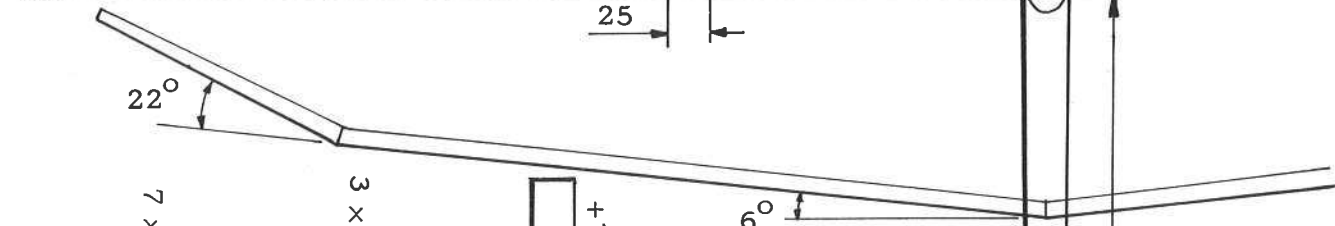
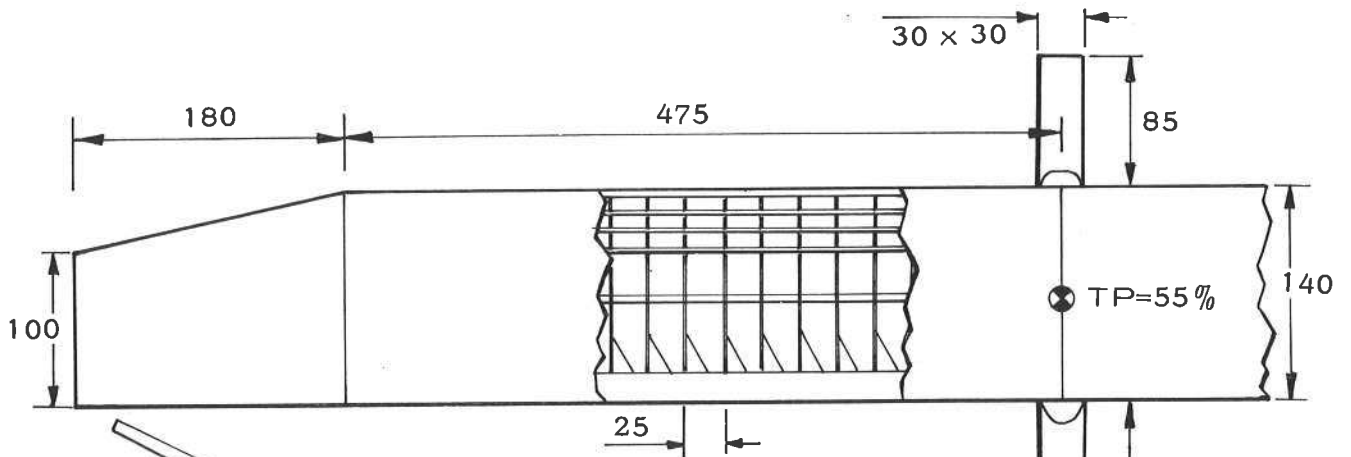
RC-plan sp. 140 cm, OS Max 29 med ljudd. (ej körd) samt mek-låda i trä.
Ing. L-Å Gunnarsson, Frövägen 12, 352 41 Växjö (kvällstid)

MICRONIC den svenska proportionalanläggningen. Ledande märke sedan 1965. Dvs 8 års erfarenhet av radiostyrning. Högsta kvalitet, modern teknik, snabb service. Säljes genom: RC-Importen, Älvsjövägen 8, 125 34 Älvsjö, 08/99 76 42 9–11, 16–18. Allt för RC-modeller snabbt billigt säkert genom oss. Även be-gagnade RC-anl. obs. Ingen katalog, ring oss i stället.

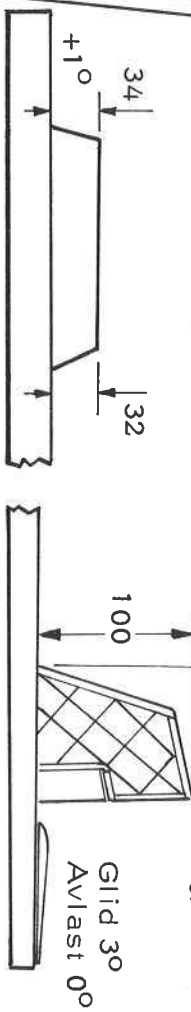
Arcon SL 12 kanals reedanlägggn. med servon och Ni-Cad. Kraft KP4B Gold Medal Series 4 kanals propor-tional. Kwik Fly med OS 60, Denight Special Pylon Racer OS 40, Fighter 400 multitrainer, segelplan Emir 2,80 Enya 09. Rolf Lausen, Lagerlundav 23, Malmslätt. Tel 013/99 776.

2 st Micronic proportional komplett med laddaggregat och servon tel. 0521/21 160 efter kl 20.00

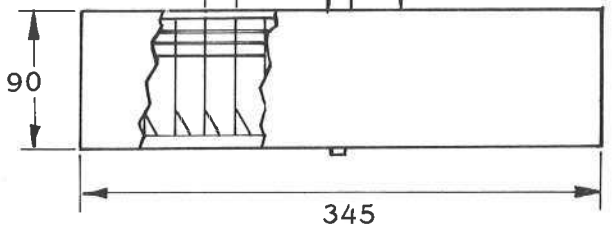




B 8405-b



C:1
EXCALIBUR X
Konstruerad:
Hans Lindholm
MFK LEN Ffs
1:a VT 1972
1:a SM 1972



Vingyta = 17,23 dm²
Stabbyta = 3,11 dm²
Yta tot = 20,34 dm²

Min.vikt med Cox Tee-Dee 0,51
252 gram

NORRLÄNDSKA VINTERTÄVLINGEN 1973

Härnösands Msk arrangerade sin traditionella vintertävling söndagen den 28 januari. Årets tävling var verkligen i farozonen pga den milda vintern som även drabbade Norrland. Men ett par minusgrader på nätterna före tävlingsdagen gjorde att isen på Älandsfjärden kvarhölls vid sina 30-40 cm tjocklek. Väderleksrapporterna dagen före lovade nordlig vind med stormstyrka, men med de tidigare erfarenheter klubben har av att Älandsfjärden vid nordlig vind skyddas av stora bergskedjor förelåg ej heller någon risk för tävlingens genomförande.

Anmälda från Solna MSK och Uppsala FK uteblev möjligen pga lördagens väderleksrapport.

Vädret tävlingsdagen var mullet med ca 5 minusgrader. Vindstyrkan mellan 4-5 m/sek. Alltså ett relativt gott förhållande, vilket också gav många fina flygtider.

Nytt för årets NVT var klassen F3B-termik med 9 deltagare och fina resultat.

Årets arrangemang följde tidigare mönster, utan periodindelningar, fasta tidtagargrupper, tidsrapporter till ett varmt ombonat sekretariat, och med frusna uppoffrande tidtagare på tävlingsplatsen. För att inte decimera tidtagarstallet pga köldskador osv kommer förmodligen klubben att förlägga sitt arrangemang till en senare del av vinter under mars-april, då solen börjar ge värme till fröjd och trevnad för alla.

Efter prisutdelningen tackade Bertil Nilsson, Skvaderns ordförande för ett fint arrangemang med ett särskilt tack till de blåfrusna funktionärerna och de tre kvinnorna i sekretariatet som hade slutresultaten klara när sista flygningen var gjord.

I debutantklassen segrade överlägset Lars Åsén från Härnösand med sin "Lärka".

1 Lars Åsén, Härnösands Msk	321 sek
2 Dan Ola Ekberg, Östersunds FK	164 sek
3 Bengt Nilsson, Mfk Skvadern	138 sek
4 Magnus Hemming, Mfk Skvadern	123 sek

Till tävlingen hade även inbjudits klass B:1 som dock fick avlysas pga endast en anmälan.

I klass Coupe D'Hiver blev tiderna inte så bra beroende på det gråkalla vädret som gjorde tamparna ömtåliga. Segrade överlägset gjorde Hans Söderström junior från Härnösand över den "gamle" landslagsmannen Rolf Sundin från MFK Skvadern.

1 Hans Söderström, Härnösands Msk	336 sek
2 Rolf Sundin, MFK Skvadern	276 sek
3 Leif Ericsson, Härnösands Msk	197 sek

Klassen handkastglidare verkar bli populärare med åren och hade denna gång samlat 19 anmälda.

Grabbarna från Norra Upplands FK var som vanligt suveräna och fick in fyra bland de fem bästa. Nog måste NUFK vara landets bästa handlunsarklubb. Värt att vidare notera var att fjärde platsen delades broderligt mellan tvillingbröderna Jansson från NUFK som båda fick 176 sek.

1 Börje Ericsson, Norra Upplands FK	199 sek
2 Torbjörn Weinestål, N Upplands FK	190 sek
3 Leif Ericsson, Härnösands Msk	182 sek
4 Mats Jansson, N Upplands FK	176 sek
5 Bengt Jansson, N Upplands FK	176 sek

Elva kämpande juniorer ställde upp i klass A:1 som var och en slet så mycket linorna höll. Bäst slet ändå Anders Pettersson, Härnösands Msk, som segrade överlägset med 55 sek. Anders flög "naturligtvis" med "CIKADA" förbundets nya A:1a.

Christer Brantheim från Östersund är Norrlands nya stora löfte vilket han visade med att bli tvåa i denna klass och senare även vinna klass F1A för juniorer.

1 Anders Pettersson, Härnösands Msk	555 sek
2 Christer Brantheim, Östersunds FK	494 sek
3 Ola Forslund, Östersunds FK	457 sek
4 Per Lang, MFK Skvadern	442 sek
5 Per Jölund, Härnösands Msk	362 sek
6 Örjan Paulsson, Östersunds FK	308 sek
7 Anders Jonsson, Härnösands Msk	280 sek
8 Bo Johansson, Östersunds FK	233 sek

Det var alla i den klassen

Favorit i seniorklassen för A:1 var Tommy Ericsson som vann SM 1972 i denna klass. Men här fick han stryka på foten för Kjell-Åke Jonsson från Östersund och ett par till. Kjell-Åke började dåligt men kunde med 3 fina flygningar på slutet gå loss och säkra en seger med bred marginal.

1 Kjell-Åke Jonsson, Östersunds FK	659,sek
2 Arne Berglin, Östersunds FK	534 sek
3 Rolf Sundin, MFK Skvadern	493 sek
4 Tommy Ericsson, Härnösands Msk	453 sek
5 Bo Lindahl, Östersunds FK	402 sek
6 Birger Sahlin, Mfk Skvadern	300 sek

8 st var anmälda.

Att det finns gott om juniorer i klass F1A råder ingen tvekan om. Inte mindre än 18 var anmälda varav 15 kom till start.

Det var hårt och spännande in till sista start då Östersunds tidigare omtalade Norrlands-löfte klämde till med en max i sista flygningen och därmed säkrade segern. Heder åt den pojken. Men heder åt er alla, det var verkliga kämpa insatser som visades - - - - många löften för framtiden.

1 Crister Brantheim, Östersunds FK	740 sek
2 Mats Nilsson, Mfk Skvadern	682 sek
3 Bengt Jansson, Norra Upplands FK	670 sek
4 Anders Jonsson, Härnösands Msk	631 sek
5 Per Lang, Mfk Skvadern	613 sek
6 Torbjörn Weinestål, N Upplands FK	611 sek
7 Anders Enström, Härnösands Msk	605 sek
8 Per-Olof Tidstrand, Härnösands Msk	593 sek
9 Mats Jansson, Norra Upplands FK	542 sek
10 Göran Westerfors, Härnösands Msk	527 sek
11 Örjan Paulsson, Östersunds FK	500 sek

Dagens bästa totaltid i friflyggrenen uppvisade Tommy Ericsson som i F1 A seniorer flög 803 sek. Det var tydligt att Tommy efter en dålig start i A:1 gick in för att åtminstone vinna F1A. Och det lyckades ju. Arne Berglin var i början tätt efter Tommy men när Tommy sedan i de tre sista starterna gjorde 3 max, var saken klar.

1 Tommy Ericsson, Härnösands Msk	803 sek
2 Arne Berglin, Östersunds FK	712 sek
3 Jan Bohman, Härnösands Msk	706 sek
4 Birger Sahlin, Mfk Skvadern	695 sek
5 Göran Jönsson, Östersunds FK	550 sek

samt 4 till

Klass F1B blev en uppgörelse mellan de tre deltagande hemmapågarna då inga fler anmält sig. Men när en av deltagarna som flög i en annan klass observerade att man flög "Wakefield" blev tävlingsledningen förfrågad om varför inbjudan inte utgått till denna klass. Jo visst hade den det. För i inbjudan stod faktiskt klass F1B. Jasså är det så klassen heter nu blev svaret.

1 Hans Söderström, Härnösands Msk	472(junior)
2 Leif Ericsson, Härnösands Msk	313(junior)
3 Jan Bohman, Härnösands Msk	77(ej junior)

I klassen för radioseglare var det ingen som kunde hota landets bästa??? radiosegelpilot, Lennart Sundell från Mfk Skvadern. Han var helt suverän men sen blev det kamp om platserna. Lennart var den enda som i det termikfattiga vädret lyckades presera en max 10 minuter vilket han åstadkom genom att på ett skickligt sätt utnyttja den omkringliggande terrängen. Samtliga 9 anmälda gjorde sina tre starter med mycket fina jämna tider.

1 Lennart Sundell, Mfk Skvadern	1535 sek
(bästa tid)	617 sek)
2 Arvid Holmbom, Mfk Skvadern	1130 sek
3 Karl-Ivar Karlsson, Östersunds Fk	1030 sek
4 Hans Björkkvist, Östersunds Fk	1025 sek
5 Jan-Ove Sparrman, Östersunds Fk	1001 sek
6 Göran Westerfors, Härnösands Msk	973 sek
7 Göran Eldfäldt, Härnösands Msk	849 sek
8 Bo Vängfält, Östersunds Fk	832 sek
9 Kjell Edlund, Mfk Skvadern	640 sek

flygminne

Det är ett flygarminne som vi har kallat Ingen kan hindra oss att flyga (i dimma och i mörker).

Vi är två modellflygare (15 år).

Dagen började med att jag och min store (ca 190 cm) bror skulle flyga. Vi packade in Middle Sticken och seglan i den lilla rödmålade FIAT:en. När vi väl kom i väg hade vi inget flygfält, men "man tager vad man haver" tyckte vi, så vi ställde upp maskinerna på huvudleden mellan Vetlanda och Sävsjö. Det var en raksträcka med åkrar på båda sidorna. Visserligen var det dimma cirka 10 m till taket, men det hindrade inte våran flyglust.

Brorsan startade upp Middle Sticken, och jag bröt av vingörat (adjös med den kärnan, tänkte jag). När han flugit ett par varv landade han Middle Sticken på vägen utan missöde (underligt nog). När vi skulle starta upp igen stannade en POLIS-BIL mitt på vårat sk flygfält. (Aj tänkte vi, det här blir nog FLYGFÖRBUD). Poliserna kom fram och de ville att vi skulle flyga (helt oväntat). När polisbilen åkte packade vi ihop och åkte hem.

Sen hände inget förrän på kvällen då min kompis kom. Vi började med lite modellflygdiskussion om en nykonstruerad radioseglare ELECTRO CIRRUS närmare beskrivning kommer i senare nummer om konstruktionen blir lyckad. Sen spelade vi pingis. Helt plötsligt fick vi lust att flyga och ingen kunde hindra oss, visserligen var klockan 21.30 och det var kolsvart och dimma. Offret för nattens flygning blev en SVENSSON. Vi sprang upp modellen på gatan (lite riskabelt med gatlyse förståss). När modellen släppte linan for den runt ett hus och vi väntade på smällen. Efter en stund small det till bakom oss. Vi sprang in i garaget och där låg modellen i bordtennisnätet (hemlängtan förståss). Nu var vi trötta efter språngmarschen, men hade ju mopen. Vi band fast linan på mopeden. Min kompis höll modellen och jag tog mopeden. Modellen lyfte bara ca 4 meter och startkroken låste sig. Min kompis sprang efter mopeden med modellen hängande efter och skrek FORTARE, HAN SJUNKER, SE UPP FÖR LYSESTOLPEN, FORTARE och så fortsatte det kvarter efter kvarter och folk tittade i fönstren och undrade vad det var för idioter som körde moped med en modell efter och en annan som sprang efter och skrek FORTARE, FORTARE och den flygnatten slutade med att SVENSSON kom hem i spetor.

Kurt-Åke Ottosson, MFK APOLLO
Lars-Evert Nilsson, MFK VIKING

KOSMIC K 15 FAI

Är en 2,5 kubiks glödstiftsmotor avsedd för fri-flyg. Jag skall här försöka mig på en enklare presentation av motorn + de varvtal som mättes upp.

Vitsen med försöket var att försöka reda ut om det är ett lämpligt alternativ till övriga motorer på marknaden. Ser man till priset är Kosmic definitivt ett alternativ. 142:- hos generalagenten Bertil Beckman o Co.

När jag öppnade kartongen och tittade på motorn utvändigt, slog det mig hur välgjord den verkade vara. En mycket snygg gjutning.

När jag sedan plockade isär motorn, kunde jag konstatera samma sak. Jag blev mycket förvånad över att inte finna den minsta lilla grad eller spåna. Bakförgasarmotorer brukar ha problem med smörjning av vevaxelns främre del, Kosmic har här ordnat med en smörjkanal till främre delen som verkade fungera bra.

Fodret är svagt konat och kolven urlättad, ganska mycket tom. Kolvbulten låses av säkringar tätning- en kolv-foder var superb.

Toppen är utformad som en klocka, fast med standardplugg, det går dock lätt att svarva till Cox-toppar och sätta dit utan att behöva svarva om topplocket, då själva toppen är en insats.

Inkörningen gjordes enligt fabriken anvisningar, 15 min på 8x4, 30 min på 7x4 och 1 timme på 6x4 prop. Som soppa användes hela tiden SMFF:s standard-soppa 75/25.

Motorn var mycket lättstartad och snäll. Lite soppa genom avgasporten, några slag, på med ström och så gick den. Ja man fick slå förstås.

Efter inkörningen gjordes varvtalsmätningar. Varvräknaren var en mekanisk, som hämtats ut samma dag efter justering. Motorn fick själv suga i sig bränsle under körningarna. Med lite större öppning i förgasaren och tryck hade varvtalen säkert varit högre. Jag får komma till det någon annan gång.

Följande varvtal uppmättes.

Prop	varv
Top Flite 7 x 4 nylon	19,400
Rew-Up 7½ x 3 3/4 McCann kolfiber	19,000
Cox 7 x 3 3/4 McCann kolfiber	21,000
Qvarnström 7" glasfiber	23,000

Vad tycks?

Om man jämför med de tester som gjorts i utländska tidningar, så hänger Kosmic gått med. Sedan är det ju inte många som kör omkring med en standardmotor idag. Men nog tycker jag ovanstående siffror + priset talar för att Kosmic kan ha en framtid. Det finns ju juniorer som i första hand vill ha en snäll motor istället för en vass motor.

TILL SALU

BYGG I GLASFIBERPLAST! Enkel metod - ej svår-tillverkad form. Sänd efter material + arbetsbeskrivning. (1,2 kg epoxiplast, 2 m² glasfiberväv samt form-material) 50:-. Endast arbetsbeskrivning 15:-. Moms + Porto tillkommer. RC-Konstruktioner/Pär Lundqvist Vasagatan 15, 310 22 VEINGE. 0430/18 590

HALF--A PYLON

En tävlingsform som blir allt populärare är "Half-A Midget Pylon Racing" där man använder sig av små modeller med 0,8 cc motorer och flyger 10 varv på en förenklad pylonbana. Modellerna når en maximal hastighet av omkring 90 km/h. För att ytterligare stimulera intresset återges nedan en översättning av de amerikanska reglerna publicerade i RCM maj 1971.

1971 Officiella regler för HALF-A MIDGET PYLON RACING

Ändamål

Avsikten med Half-A Midget Pylon-tävlingar är att låta ett flertal radiostyrda modellflygplan tävla mot varandra med särskild hänsyn tagen till att få en enkel och ofarlig tävlingsform där tyngdpunkten är mera lagd på flygskicklighet och relativ hastighet mellan olika modellflygplan, än ernående av högsta möjliga absoluta hastighet.

Allmänt

Alla regler som AMA och FCC (motsv. Modellflygförbundet och Telestyrelsen) har uppställt angående RC-piloten, hans modellflygplan och utrustning i övrigt, gäller för denna tävlingsform såvida inte annat anges här. Det råder inga begränsningar vad avser radioutrustningen i modellflygplanet, dock får endast 2 kontrolllytor vara manövrerbara, tex höjd- och skevroder eller höjd- och sidoroder. Varje tävlande tillåtes ha 2 modellflygplan anmälda. Det andra eller alternativa modellflygplanet får användas endast om det första inte kan flygas utan risk. Endast den tävlande som anmält modellflygplanet får flyga detsamma i tävlingen såvida inte en alternativ pilot godkänts av tävlingsledaren. Den alternativa piloten måste inneha gällande AMA och FCC-licenser.

Beaktande av åskådare, tävlingsfunktionärens och tävlandes säkerhet är av avgörande betydelse i denna tävlingsform. Allt osportsligt uppträdande såsom upprepade osäkra flygningar, avsiktliga försök att vinna ojust överlag eller brott mot reglerna skall förorsaka diskvalificering av både pilot och modellflygplan efter tävlingsledarens avgörande. Beslut fattade av tävlingsledaren eller av honom utsedd funktionär angående tolkning av dessa regler är slutgiltiga och bindande för samtliga tävlande.

Fordringar på modellflygplanet

Modellflygplan som anmäls till en tävling enligt ovan skall ha ett skala-liknande utseende från ett fullskala propellerdrivet flygplan som deltagit i tävling på slutan bana eller tävling i orienteringsflygning.

Specifikationer för modellflygplanet

Motor

Maximal total nominell slagvolym skall vara 0,0519 kubiktum (0,8505 cc). Motorerna måste vara producerade enheter sammansatta av fabriksstillverkade delar. Motor och alla dess delar måste ha producerats i mer än 500 exemplar och måste vara tillgängliga via normala återförsäljare eller från motortillverkaren.

Gasreglage

Inget gasreglage erfordras i denna tävlingsform.

Ljuddämpare

Efter tävlingsledarens avgörande och angivande i samband med lokala förhållanden och föreskrifter.

Propeller

Trä- eller plastpropeller med fast stigning tillåtet.

Vikt

Vikt med all utrustning utom bränsle får ej understiga 20 oz, eller överstiga 32 oz, (567 resp. 907 gram).

Kropp

Kroppen skall ha en största tvärsnittsytta av minst 8,5 kvadrattum (54,8 kv.cm).

Vinge

Vingytan, den del av vingen som döljs av kroppen medräknad, skall vara minst 200 kvadrattum (1290 kv.cm). Vingen skall ha konstant korda. Avsmalning vinge är ej tillåten. Vingens tjocklek skall vara minst 7/8 tum (22,2 mm).

Bränsle

Inga inskränkningar i bränslets sammansättning skall finnas i denna tävlingsform.

Identifikationsmarkeringar

Modellflygplan som deltar i denna tävlingsform skall ha identifikationsmarkeringar minst 1 1/4 tum (32 mm) höga. Identifikationsmarkeringarna skall bestå av bokstaven N följt av de 2 eller 3 sista siffrorna i den tävlandes AMA-nummer följt av första bokstaven i den tävlandes efternamn. Markeringarna skall vara belägna antingen på båda sidorna av kroppen mellan vingens bakkant och stabilisatorns framkant eller på övre högra samt undre vänstra vingytorna. Inga andra identifikationsmarkeringar behövs.

Material och utförande

Det finns inga restriktioner vad gäller material i modellflygplanet. Modellflygplanet måste vara utfört med tillräcklig noggrannhet. Tävlingsledaren är berättigad att diskvalificera varje modellflygplan som enligt hans åsikt är av otillräckligt hög standard med avseende på material, utförande, radioinstallation eller kondition som resultat av krasch eller skada.

Krav på överensstämmelse med reglerna

För att kvalificera för denna tävlingsform måste varje modellflygplan uppnå minst 6 poäng sammanlagt beräknade som följer:

skalalikt utseende	- max 8 poäng
finish	- max 2 poäng
utförande	- max 2 poäng
inbyggd motor	- max 2 poäng
detaljutförande	- max 1 poäng
pilotdocka	- max 1 poäng
TOTALT	16 poäng

Föreskrifter för "Half-A Midget"-lopp.

Maximalt 4 modellflygplan flyger i varje heat. Startordningen bestäms med lottning. Tävlingsledaren har att bestämma om start skall ske med markstart eller med handstart. Modellflygplanen släpps med 1 sekunds mellanrum. Varje heat består av 10 fullständiga varv på pylonbanan enligt figuren ovan.

Funktionärer kommer att stå i närheten av pyloner-na och de tävlande och på lämpligt sätt meddela en missad pylonrundning till den tävlande ifråga.

Motorerna måste vara startade inom maximalt 1 1/2 minut från det att startsignal givits.

Alla varv flyges moturs med vänstersvingar. Ingen minimihöjd behöver hållas under loppet. Om en pylonrundning missas kommer varvet ifråga ej att tillgodoräknas den felande tävlingsdeltagaren. Startpositionerna i alla loppen skall bestämmas medelst lottdragning ur en hatt. Modellflygplanen skall flaggas av med 1 sekunds mellanrum.

Alla tävlande måste ges tillfälle att flyga samma antal lopp i en tävling.

Poängberäkning

Efter varje lopp utdelas poäng enligt: 4 poäng för första plats, 3 poäng för andra plats och 2 poäng för tredje plats. Segrare är den tävlingsdeltagare som efter det att alla loppen körts har flest poäng sammanlagt.

RC--SKALA--FLY--IN

Hallå alla skalaflygare!

Stockholms Radioflygklubbs Skalakommitté vill meddela att vi satt igång förberedelserna för årets stora RC-evenemang.

Den 16-17 juni är bokade för vårt årliga RC-SKALA - FLY-IN i Stockholm. Vi hoppas i år på en ännu större succé än förra året med massor av flyg och modeller att titta på.

Med detta upprop vill vi väcka ditt intresse att vara med, och naturligtvis även flyga med. Tag chansen redan NU och markera dagarna i almanackan innan någon annan gör det! Du får helt enkelt inte missa detta.

Cubar, SE-5or, Mustangar och Viggas kommer att slåss om luftrummet tillsammans med andra flygande apparater. Rotorflyg är ju på modet nu och helikoptrar mm kommer också att vara i farten. Ja som du redan förstår kommer dagarna att bli fyllda av allt i flygväg du kan tänka dig, nästan.

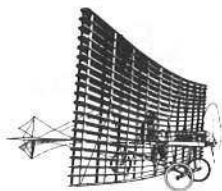
Vi återkommer i april-maj med närmare detaljer, programinslag, anmälningstalong mm.

Till dess, putsa lagom!

SRFK:s Skalakommitté

Om du redan idag har något att fråga oss om, ring gärna kvällstid till:

Per-Olof Hagberg 08/99 11 87 eller
Ingemar Sjöberg 08/39 46 74



PEANUT SCALA

De flesta som läser Engelska och Amerikanska modellflygtidningar har nog märkt att en ny skalamodellklass har blivit mycket populär. I USA har den till och med fått mästernämningsstatus.

Det var några nostalgiska modellflygare i USA som 1967 lanserade dessa dimmutiva modeller (John Pond, Bob Thompson, Dave Stott, Bill Hannan med flera) som en motvikt till dagens supermodeller.

De flesta av oss som nått mogen ålder mins nog att varje modellflygtidning med självaktning hade fullskalaritningar i varje nr till små lätta modeller som kunde byggas med ett minimum av material, och inte krävde mer än ett par kvällar i byggtid.

En Peanut är just en sådan modelltyp. Materialet kostar endast några kronor (2 lätta balsaflak 1 och 1½ mm räcker till flera modeller). Den byggs på ett par kvällar beroende på hur mycket tid man vill lägga ned på detaljarbetet

Många detaljer höjer ju modellens skalapoäng, men i gengäld blir den tyngre och en massa bomber och kanoner ökar luftmotståndet och ger kortare flygtid.

Reglerna för denna klass är mycket enkla, max spännvidd 13 tum (33 cm). Man kan sedan kombinera detta med ett poängsystem för skalenslugheten + flygtid. Detta system har en nackdel. En modell byggd helt med tanke på god flygtid kan trots att den får mycket låg skalapoäng, vinna på sin bättre flygförmåga. Därför bör man nog eftersträva ett system som gynnar välbyggaren (i skalenslughet) mest. Att modellen liknar originalet är ju det vitala i skalasammanhang. Är det någon som vill hjälpa till att få fram ett bra system.

Hursomhelst med tävlingsmomentet, man kan ju bygga en sådan här modell endast för nöjet att flyga med den.

Som en första modell bör man nog välja en med relativt enkla linjer. Helst högvingad och med relativt stor stabbe Piper Cup tex. Man får ofta öka landningstilläts längd och stabbens yta något (stabbens bör vara 25-30 % av vingytan).

Låg vikt är A och O för en sådan här liten modell, 6-7 gr låter nog omöjligt för de flesta. Men för varje gram du ökar vikten måste du ha kraftigare motor, som ytterligare ökar vikten. Med detta följer hög flyghastighet vilket gör modellen mycket känslig för skevheter och ökar kvaddningsrisken. De delar som utsätts för störst påfrestning är kroppen mellan nos och bakre motorfäste. Vingens framkant, landningstilläts och nosen. På de flesta modeller kan man göra nosen rätt kraftig utan att öka modellens vikt i onödan. Man måste ju balansera stjärten och det är bättre att göra det med material på rätt ställe än att sedan få tynga nosen med en vikt av något slag. Alla övriga delar görs så lätta som möjligt till spryglar kan man använda mycket tunn balsa omkring 0,4 mm.

Balsa bör väljas med mycket stor omsorg, med tanke på vikt och styrka. Ett lätt Quartergrainflak är värt sin vikt i guld när det gäller peanutschala. (Quartergrain har en yta som ser ut som pärlemor tyvärr är det svårt att få tag i flak som är verkligt lätta).

Till klädsel använder man extra tunt japanpapper eller condensorpapper.

Japanpapperet bör ej spännas med vatten. Tag istället en bomullstuss doppad i T-sprit och stryk försiktigt över klädseln. (T-spriten avdunstar fort och spänner inte så hårt). Du kan sedan lacka en gång med mycket tunn lack 50/50 Zaponlack förtunning. Tag några droppar ricinolja i lacken för att minska spänningen. Se upp för skevheter. Dekorationer kan göras med en fin filtpenna eller med färgat japanpapper.

Condenserpapper (finns ej i Sverige) lämpar sig endast för inomhusbruk. Det fästs med vanligt vitt trälim (tex movik) som tunnast 50 %. Eventuella skrynklor kan tas bort med vattenånga.

I detta Nr har vi publicerat en ritning till en enkel modell, som byggs i helbalsa. Det kan ju vara lämpligt att börja med så man får det rätta handlaget.

Det enda som behövs är ett lätt balsaflak och en tub lim och så ett rakblad förståss. Spara på limmet, tänk på vikten! Efter det här får du kanske lust att bygga flera av den här typen. I Aeromodeller Nov 69 och Juli 71 finns ett par trevliga ritningar. Du kan också köpa ritningar från en del firmor i USA.

Den som har mest är nog

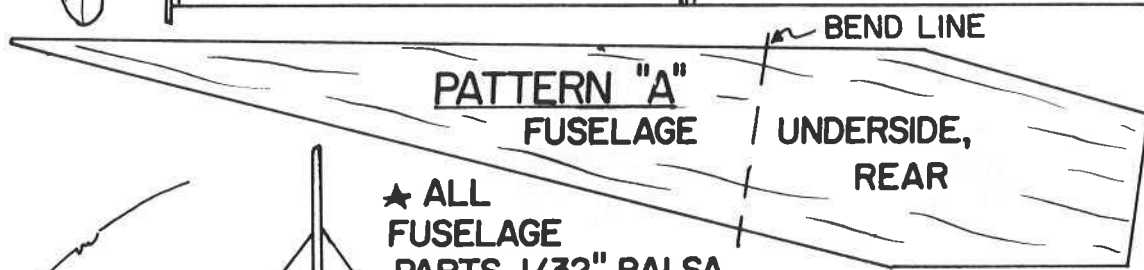
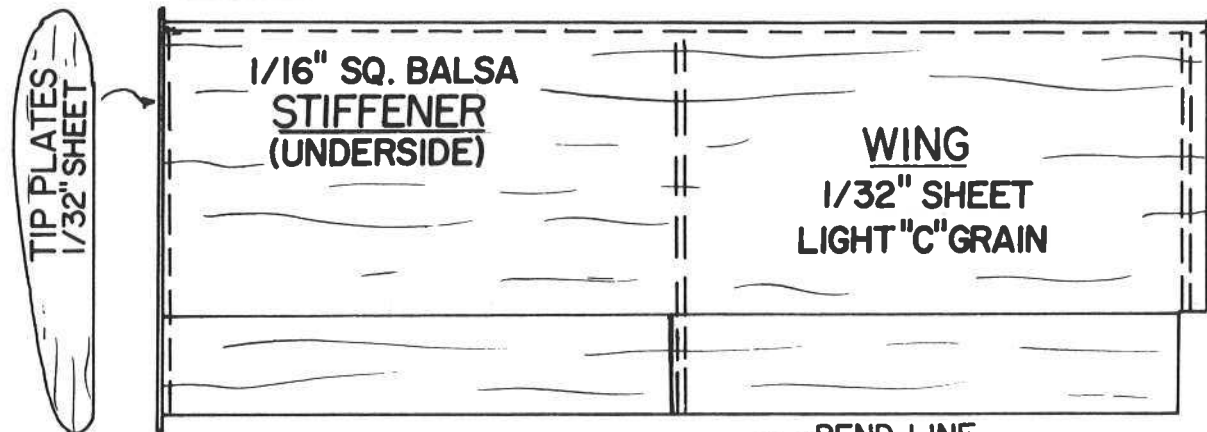
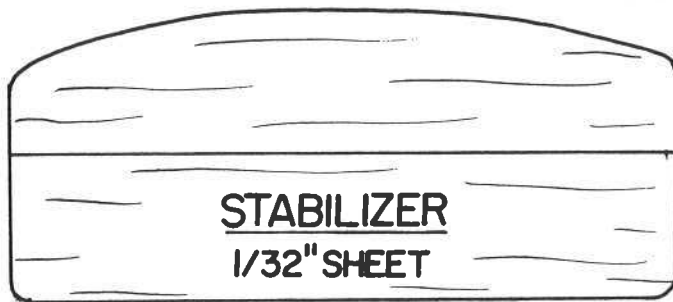
W.C Hannan Graphis
Box A
Escondido
California 92025
USA

Bifoga två internationella svarskuponger så får du hans katalog med massor av ritningar och tillbehör.

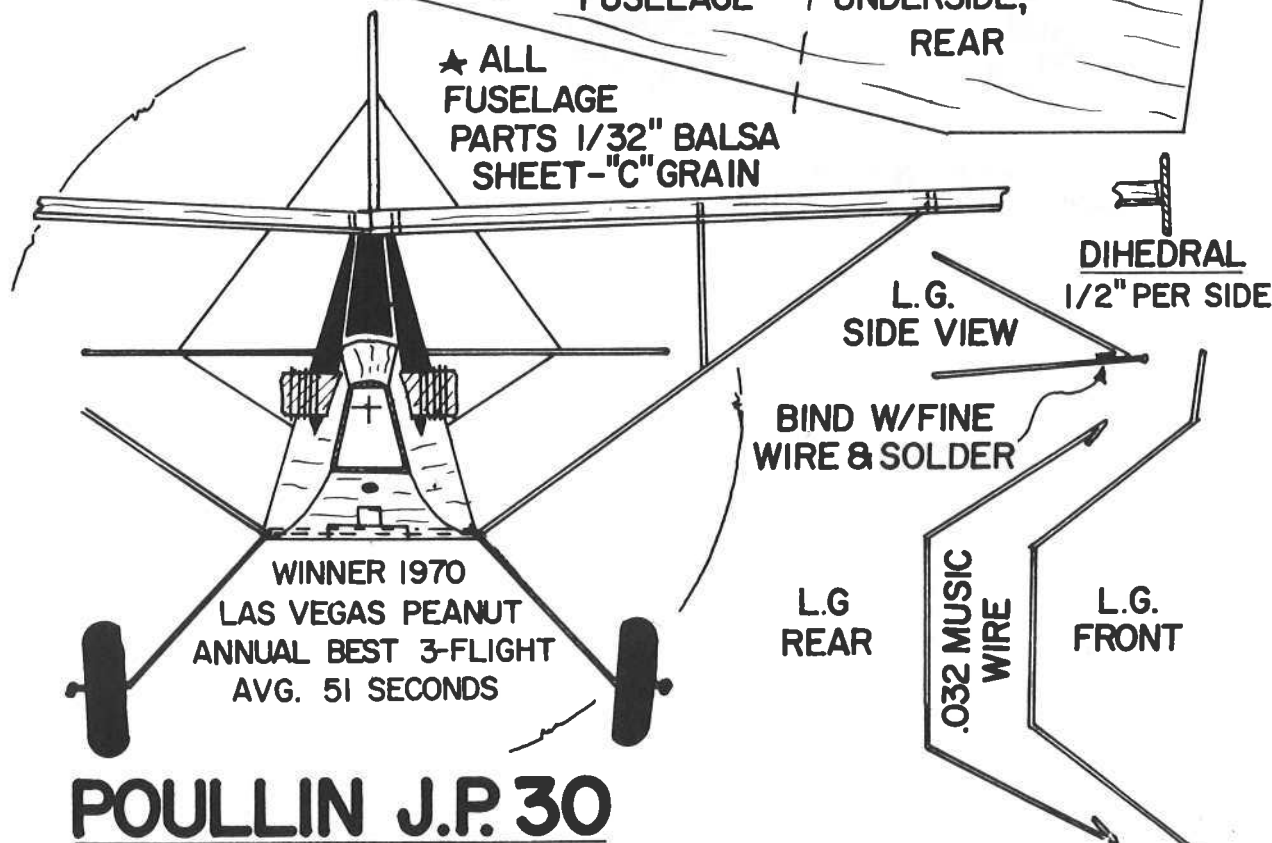
Condensorpapper och mer inomhusbetonat material kan köpas från

Micro-X Products
Po Box 1063
Lorain
Ohio 44055
USA

Vi återkommer med mer om modellbyggarflyg i nästa Nr.



★ ALL FUSELAGE PARTS 1/32" BALSA SHEET - "C" GRAIN



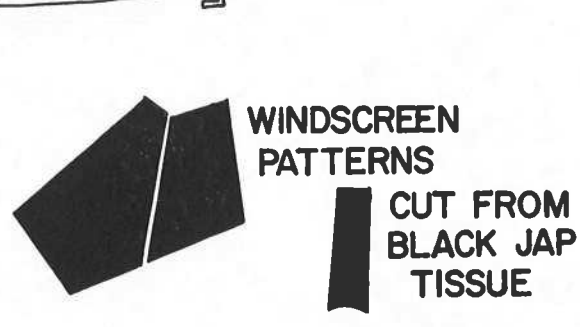
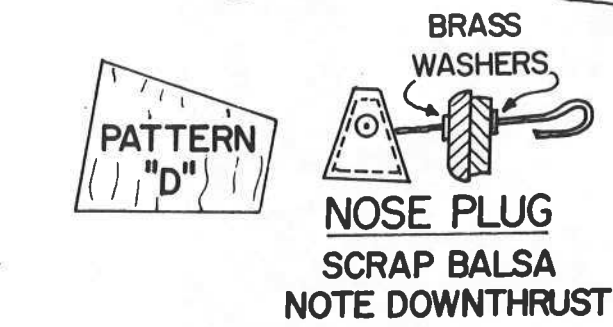
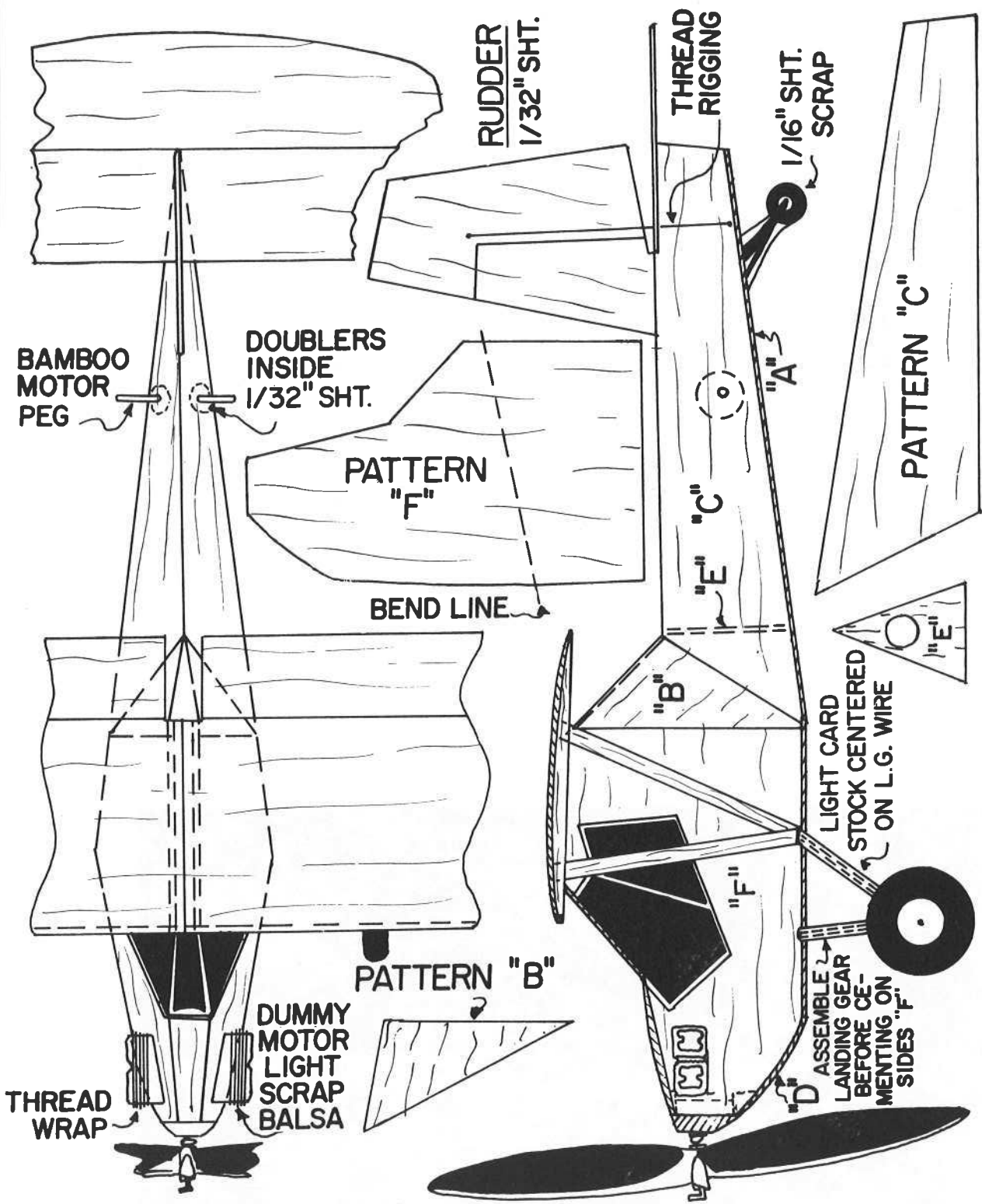
WINNER 1970
LAS VEGAS PEANUT
ANNUAL BEST 3-FLIGHT
AVG. 51 SECONDS

POULLIN J.P. 30

PEANUT SEMI SCALE
BY BILL WARNER

MODIFIED FROM M. GARSALT - LE MODELE
REDUIT D'AVION MARCH 1959

POWER:
ONE LOOP 8" LONG
OF 1/16" PIRELLI (2mm)

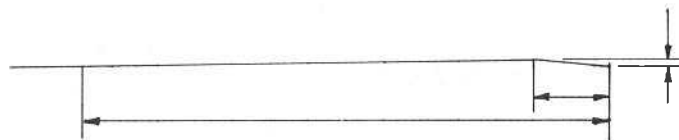
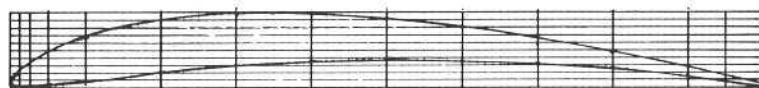


VINGE Profil av Yasou Ohkohosi Japan

%	0	1,25	2,5	5	10	20	30	40	50	60	70	80	90	95	100
Yö	0,625	2,50	3,50	5,08	6,66	9,00	9,91	9,91	9,16	8,12	6,58	4,91	2,83	1,66	0,58
Yu	0,625	0	0,16	0,50	0,83	2,12	3,00	3,41	3,71	3,62	3,33	2,79	1,58	0,79	0

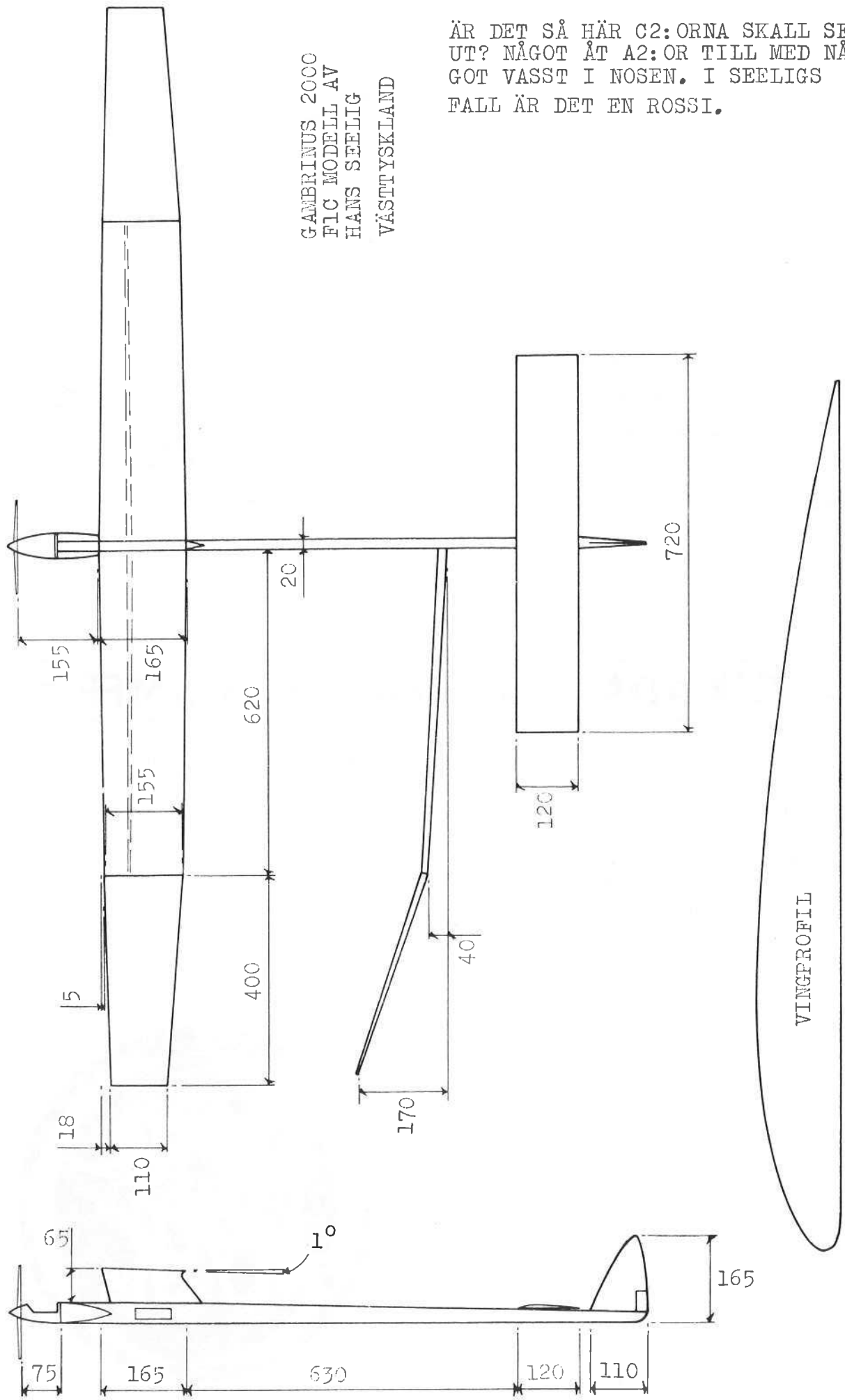
STABBE Profil av Yasou Ohkohosi Japan

%	0	1,25	2,5	5	10	20	30	40	50	60	70	80	90	95	100
Yö	0,625	2,18	3,37	4,25	5,62	7,25	8,12	8,25	7,81	7,00	5,81	4,37	2,62	1,81	0,93
Yu	0,625	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0



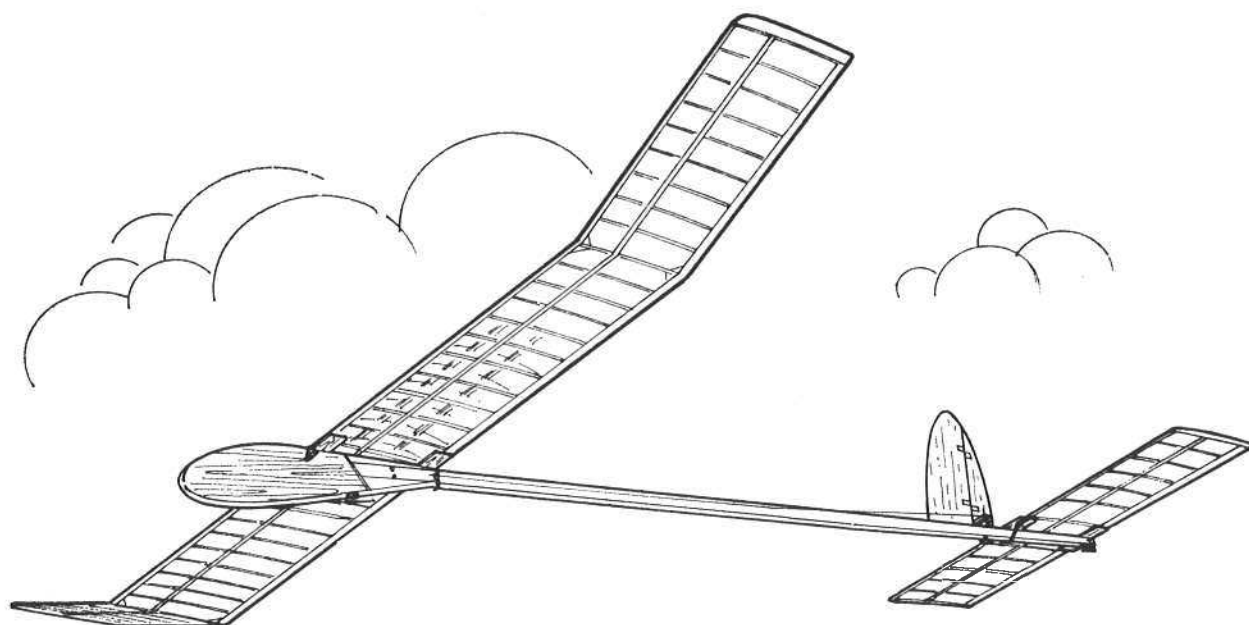
Vid en korda på 80 mm, flappas profilen
1,0 mm 10 mm från profilens bakkant.
Profilen har plan undersida.





GAMBRINUS 2000
 FIC MODELL AV
 HANS SEELIG
 VÄSTTYSKLAND

ÄR DET SÅ HÄR C2:ORNA SKALL SE
 UT? NÅGOT ÅT A2:OR TILL MED NÅ-
 GOT VASST I NOSEN. I SEELIGS
 FALL ÄR DET EN ROSSI.



Total bäryta: 17,7 dm²
Spännvidd: 1200 mm

= CIKADA - en modell från SMFF =

som nu finns i byggsats med kontursågade delar, ritning i full skala med byggbeskrivning och beklädnadsmaterial.

CIKADA har vunnit många juniortävlingar i klass A:1 och är mycket lämplig för den som tidigare byggt någon enklare modell t. ex. förbundets "Sparven".

PRIS FÖR CIKADAS BYGGSATS: 20:- kronor.

Beställ CIKADA hos; Sveriges Modellflygförbund, Box 10022
600 10 NORRKÖPING

Vi får härmed presentera vårt klubbmärke.

Det var hösten 1970 som en uttagningskommitté enades om Acroflyers klubbmärke. Bland tiotalet förslag utsågs märket som ritats av klubbens PR-man Torsten Blomdahl.

På grund av klubbstugebygge m m blev det ej aktuellt med anskaffning av märkena förrän i slutet av 1972. I samband därmed gjorde Niilo Thulander en justering av rökslingan, vilket gav märket ett mera realistiskt utseende. Märkena äro tillverkade av självhäftande plast i storlek 110 mm diameter. Färgerna är: blå botten, gul rökslinga samt röd text.

Acroflyers
Lennart Olsson



SMFF EFTERLYSER

medarbetare till den handbok som förbundet planerat kunna påbörjas under våren 1973.

Handboken kommer att bestå av en serie separata häften för modellflygets olika ämnesområden och stadier.

Varje separat häfte kommer att omfatta ett 40-tal sidor i A-4 format. Medarbetare kan medverka i helt häfte eller delar därav.

För varje fylld A-4 sida med textmaterial, ritningar, skisser eller bilder, kommer ersättning att utgå enligt förbundets fastställda normer.

Om Du är intresserad att medverka i denna handbok, skriv då till förbundet med uppgift inom vilket ämnesområde och i vilken omfattning Du kan medverka.

Adressen är: Sveriges Modellflygförbund, Utbildningsavd.
Box 10022
600 10 NORRKÖPING

För närmare informationer, kontakta K.A Ericsson tel: 0611/20102

För att utöka förbundets utbildningsmaterial av modeller, önskas förslag på lämpliga modeller avsedda att främst kunna användas inom klubbarna och skolornas utbildningsverksamhet.

Varje förslag skall omfatta ritning i full skala med kortare beskrivning i minst 3 ex.

För varje antaget förslag kommer ersättning att utgå efter samråd med förslagsställaren.

Förslagen insändes till Sveriges Modellflygförbund, Utbildningsavd. Box 10022, 600 10 Norrköping.



Lite Rc-Skala, Janne Levenstams SE-5

för tyckare

Friflyg-SM 1972

I referatet från ovanstående tävling påstår Lars-G att första perioden på söndagen (tävlingdagen för de internationella klasserna) "skulle varit 1 timma, men var mellan 5-10 minuter kortare".

Detta är ju för gallet. Enligt tidsprogrammet i den skriftliga information om tävlingen som samtliga tävlingsdeltagare (alltså även Lars-G) fick vid ankomsten till tävlingsplatsen började söndagens tävlingar 8.15 och pågick till 10.15 med paus för frukost 9.00 - 9.45. Detta ger en första period som omfattar 75 minuters tävlingstid och icke 1 timma som Lars-G påstår.

Trots denna långa periodtid (vartill kan läggas 45 minuters frukostrast som kunde användas till provflygningar och andra eventuella förberedelser om så var behövt) lyckades tre tävlarare icke göra sina första starter i rätt tid och blev givetvis diskvalificerade för första periodens flygningar.

Dessa tre tävlarare gjorde genom sina klubbledare gällande att tävlingen startat senare än föreskrivnen tidpunkt. Det kan hända att för Sverige gällande tid icke var 8.15 när tävlingen gick igång men tävlingsklockan, som användes för signalangivelserna för varje periodsbörjan och slut, ställdes på detta klockslag. Samtliga tävlingsperioder var alltså helt enligt programmet, varken kortare eller längre.

Det kan kanske tyckas att det är onödigt att ta upp värdefull plats i Modellflygnytt med polemik i ett ärende som detta, Lars-G:s referat förmedlar emellertid felaktiga uppgifter om första periodens tidslängd, vilket kan föra med sig att läsare som icke var med på Friflyg-SM 1972 kan få uppfattningen att arrangörerna icke ägnade så viktiga ting som tävlingsregler och rättvisekrav tävlarna emellan tillbörlig uppmärksamhet. Det är för mig angeläget att framhålla att just dessa element i tävlingsorganisationen var det som hela tävlingen grundade sig på.

Detta torde även framgå av den information till tävlingsdeltagarna som omnämns tidigare i detta inlägg.

Jag hoppas att Lars-G i framtiden bättre vinnlägger sig om att förmedla fakta om vad som sker eller inte sker på våra friflygtävlingar än vid detta tillfälle, både läsarna, tävlarna och tävlingsarrangörerna till gagn och glädje.

På tal om glädje, förresten, hade det inte varit trevligt med en resultatlista från den traditionsrika och för många mycket intressanta SM-tävlingen?

Lennart Hansson

svar till Lennart

Jag ber så mycket om ursäkt. Det är kanske så att även min dinka visade gällande svensk tid och att även flertalet andras gjorde det. Det är naturligtvis helt ok om tävlingsledningen vill ställa om klockan för att bättre passa in jämna kvartar, halvtimmar eller timmar. Men varför då inte göra klart för de tävlande att så sker?, eller tidtagarna. Den grupp jag startade i hade inte "tävlingstid". Vad beträffar resultat, är det bedrövt. Förna riksstämman beslöt(?) vi att tävlingsarrangörerna skulle skicka ut 4 resultatlistor, 1 till grenchefen, 1 till grenredaktören och 2 till SMFF. En av de 2 skall gå vidare till redaktören för publicering i MFN. Att det har blivit så dåligt med resultat beror på SMFF eller tävlingsarrangören. Om SMFF inte skickar en kopia vidare så blir det inget, och om SMFF inte får några blir det lika lite.

Lars-G

KRITIK AV KRITIK

Den kritik, som nuvarande uttagningssystemet av friflyglagslag har rönt, anser jag vara felaktig. Lars-G Olofsson påstår att det inte är det bästa laget som blir uttaget. Visst är det bästa laget! Om vi ser till det senaste VM-laget, kan väl ingen påstå annat än att det är rätt personer som har kommit med, även om det är flera jämgoda modellflygare som har krigit om platserna. Jag kan inte förstå annat än att laget skall bestå av våra individuellt bästa flygare. Det är ju ingen lagsport av typ fotboll där individerna måste passa in i ett visst system. Jag anser också att uttagning skall ske året före. De som skall representera i landslaget skall ha vintern på sig till förberedelser. Att uttagningen skall ske som nu genom en serie tävlingar tycker jag också är riktigt. Den som visar en hög jämn standard under flera tävlingar tycker jag definitivt är den bästa tävlingsflygaren. Att räkna tre tävlingar av fyra är väl också vettigt. Det befrämjar ju deltagarantalet på tävlingarna eftersom ingen behöver känna sig utslagen vid ett enstaka misslyckande. En modellflygare skall heller inte ställas åt sidan om han vid ett av tävlingstillfällena råkar vara sjuk, göra repövning e.dyl. Att basera uttagningen på enskilda personers godtycke genom UK, lagkapten eller liknande tycker jag är botten. Vi har ju ett tävlingssystem som klart och tydligt talar om vem som är bäst.

Jag tycker det är mera värt att diskutera UT-tävlingarnas uppläggning i övrigt. Skall vi ha små tävlingar med enbart VM-klasser och många tidtagare eller skall vi ha alla klasser tillsammans och tävla under tids- och stresspress eller något annat sätt? Om vi ser till hur det är och har varit, så kan vi väl konstatera att de stora tävlingarna (VT, Uppsalas majtävling, SM, Solnas hösttävling) har börjat svälla ut och bli så stora att det numera endast finns ett par klubbar som kan ställa upp som arrangörer. Visst är det roligt med dessa stora tävlingar där alla Sveriges tävlingsflygare träffas. De är emellertid mindre lyckade som UT-tävlingar. Blä är det alltid problem med tillräckligt antal kvalificerade tidtagare. Idealet är naturligtvis om vi kan ordna tävlingar som liknar en VM-tävling så mycket som möjligt. Att det rent praktiskt är svårt det förstår väl alla. Solnas hösttävling UT 3-72 var väl en bra kompromiss. En tävling koncentrerad till VM-klasserna med tillräckligt många fasta tidtagargrupper. Lars-G Olofsson skriver i nr 6-72 att vi måste ta hand om våra juniorer och låta dem vara med och tävla. Självfallet skall vi det, men det får inte gå ut över elitflygarna allt för mycket. Vi måste värna om alla kategorier. Det stora felet med dagens tävlingsflygning är att klubbarna till största delen inriktar sig på nationella tävlingar. Det måste ordnas lokala och regionala tävlingar där våra nybörjare och juniorer skall få tävla flitigt. Vid dessa tävlingar har ju elitkillarna mera tid att hjälpa och undervisa än vad de har på de nationella tävlingarna.

Det är väl inte så roligt att som ung entusiastisk nybörjare bli mer eller mindre lämnad åt sitt öde på en stortävling. Grunden måste läggas på klubb-tävlingar tillsammans med andra nybörjare under ledning av erfarna ledare. Om intresse då finns har vi ganska snart fått fram en tävlingsflygare som är tillräckligt rutinerad att deltaga i våra nationella tävlingar. (Nu börjar jag visst komma vid sidan av ämnet). Vad jag vill komma fram till är att vi skall ha ett uttagningssystem som är enkelt och tävlingsmässigt rättvist samt ger de uttagna god tid att förbereda sig för sina uppgifter. Det system vi har nu är bra, möjligen kan tävlingsformerna förbättras.

Medan jag ändå är igång och skriver är det ett par saker jag skulle vilja ha framfört. Det i övrigt utmärkt arbetande Modellflygförbundet har missat något väsentligt, nämligen resultatredovisning från tävlingarna under året. Man kan väl begära att åtminstone de deltagande klubbarna får kompletta resultatlistor?

Och så en fråga till vår fackredaktör, som i övrigt har gjort ett fint arbete under året. Hur gick det egentligen på Nordiska mästerskapen i Finland?

Skötseln av de två sistnämnda frågorna närmar sig botten. Det är dock ännu inte för sent att reparera skadan.

Olle Sandahl

SVAR PÅ OLLES KRITIK

Jag påstår fortfarande att nuvarande UT-system är käpprätt åt h...e. Orsakerna är flera. Dom 9 modellflygare som nu är uttagna är inte dom bästa. Vilka det är, och vilken klass de flyger, som jag inte anser kvalificerade går jag inte in på. Sedan är det så att om vi satsade 100 %-igt på att vinna lagsegern i varje internationell tävling, så får vi automatiskt in alla 3 på bra platser. Men om varje deltagare uteslutande tänker på sig själv, så blir någon i laget lidande. Vem går alldrig att förutse. Att uttagningen sker efter 1 tävling måste vara bättre än en serie. Vissa grabbar kan skärpa sig och prestera bättre resultat vid större enstaka tävlingar, ex.vis Lennart Widh och Bengt Blomberg. Orsakerna varför de inte lyckas vid mindre tävlingar är ofta att de hjälper juniorer, och klubbkamrater. Det blir ofta resultaten lidande på, även om de själva inte tycker det. De som misslyckas vid enstaka större tävlingar skall jag inte nämna. När SMFF betalar ut en viss reseersättning, så borde förbundet kunna fodra att deltagarna representerar landet och inte sig själva. Sedan är det en fråga som jag alltid hänger upp mig på, Ungdomsverksamhet, den är beroende på tävlingar. Att gå och hoppas på att klubbarna skall arrangera mer mindre tävlingar av regionaltyp är att drömma. De 2 sista åren har visat att så inte är fallet. De flesta modellflygarna idag åker bara på de tävlingar som är betydelsefulla ur någon synpunkt. Som, VT- och UT-tävlingar. När nu UT och VT-1 slås ihop är det verkligen dags att tänka om. De klubbar som ligger i mellansverige har det bra, med många tävlingar inom bekvämt räckhåll. Men inte katten är det bara inom den delen det flygs, Skåningar, Västkustbor, Värmlänningar, Masar och Lappar modellflyger också. Och vår enda chans att få regionala tävlingar är att ha varje sanktionerad tävling som kvattävling till UT-tävling. Även våra juniorer vill tävla. Så för juniorverksamhetens bästa, BYT UTTAGNINGSSYSTEM. Juniorverksamhet är viktigare än landslagsuttagning.

Om det nu inte blir något nytt UT-system, så har du alldeles rätt i hur UT-tävlingar skall köras. BARA int-klasser och med gott om tid för var och en att flyga.

Att ha klart landslaget på hösten är inte bra. För hur har förberedelserna skötts hittills, inge vidare. En riktig förberedelse innebär mycket tävlande och byggande. Fram till den tävling man skall delta i. Inte konservera gamla arkar och ta ut dom bara när vädret är toppenbra.

Angående resultat från tävlingar är det så att arrangerande klubben skall skicka 4 ex av resultatlistan, 1 till grenred, 1 till grenchefen, och 2 till SMFF. 1 av SMFF:s kopior skall sedan skickas vidare till redaktören. Oftast ligger felet hos klubbarna.

Angående NM väntar jag fortfarande på ett referat från "en som var där".

Lars-G

TRIMNING

AV RC-FLYGPLAN AV TYP F3A

Av Bengt Lundström.

A. Skrivbordstrim.

Kontrollera

1. TP-läge. Det får aldrig ligga bakom det på ritningen angivna, medan någon centimeter framför brukar gå bra om du vill ha kärnan hel mer än en start.

Vikten på kärnan bör vara så liten som möjligt i normala fall. Kärnan blir lugnare ju tyngre den är men motorerna brukar ofta vara för svaga för att orka med onödig vikt. Lägg också märke till en underlighet i FAI-reglerna där man fortfarande tillåter max total ytbelastning 75 g/dm för F3A, max 100 g/dm för skalakärror. Detta betyder att åtskilliga F3A-kärror inte får väga över 3,5-4 kg.

2. Vingens anfallsvinkel i förhållande till stabben. Normalt från 0-2 grader uppåt.

3. Motorns vinklar i sid och höjddled. Låt aldrig motorn vara riktad uppåt, normalt från 2 grader nedåt till i linje med stabben=0. Midvingade kärror (Eye-Ball, Bumling, Hyvelbänk) brukar ha motorn rakt medan lågvingade och högvingade behöver 2-3 grader åt höger.

4. Att alla roder är neutrala och exakt lika på höger och vänster sida när sändartrimspakarna står i mitten. Höjd och skevroderutslag bör vara relativt små, medan sidrodret kan få ha större utslag utan fara. Tag bort eventuell spalt mellan roder och tex vinge.

5. Kontrollera att höger och vänster vinge är lika långa (± 2 mm) och att de väger lika mycket om man balanserar kärnan på någonting. En kärna med motorn lagd på sidan behöver oftast 10-20 gram i motsatt vingspets. Missar du avvägningen med mer än ± 5 gram i vingspetsen blir kärnan klart sned i spännviddsled. Se till att stabben är parallell med vingen.

6. Kontrollera att alla roderstänger och servo löper som dom skall utan att kunna haka fast någonstans ens om tex något skulle trycka på dom. Inga roderstänger får vara så veka att dom kan krökas.

7. Se till att antennen går direkt ut från mottagaren och aldrig är närmare någon annan kabel än 20-30 mm, helst mer. Vid antennfästet får du inte vika tillbaka antennen mer än 20 mm om den skulle vara för lång, låt den hellre hänga lös bakåt eller vik den i 90 graders vinkel ut till stabben. Använd aldrig metallstänger hela vägen ut till höjdrodret eller sidrodret eftersom det kan påverka antennen. Tag bort allt som kan ge "glitchar" genom elektriskt "noise". (glitch = kort och snabbt ryck i en eller flera servo. Oftast på skevrodret åt höger på "normala" utrustningar.

noise = elektrisk störning ofta från metall mot metall kontakt i rodret som kan ge glitchar).

8. Skölj ren tank och förgasare.

9. Se till att inget servo får stänga mot ett ändläge, vilket hörs som ett surrande. Detta händer lätt på trottelein. Står den och snurrar på full trottel ex. så laddar batteriet ut mycket snabbare än normalt förutom att servon kan skadas.

10. Ladda alltid före flygning. Ackarna tål överladdning.

B. Marktrim på fältet.

1. Gör räckviddsprov enligt anvisningarna i utrustningen. Vissa sändare tål inte att köras utan antenn.

Gör det också med motorn igång och på fullt varv. Minskas räckvidden med mer än 20-30 % har du för mycket "electrical noise". Tag bort det före flygning.

2. Kontrollera att du kan få ner motorn på låg tomgång. Går inte det så låt den hellre få dö på tomgång än att ha för hög tomgång i första starten.

3. Kontrollera att alla roder fungerar när motorn går på olika varvtal utan tex slammer från roderstänger.

4. Stå aldrig så att propellern träffar dig när den går av, för det gör den då och då.

5. Är du ovan vid typen av kärria, hugg någon förståsigpåare som testflygare första gången.

C. Flygtrim.

1. Gå upp på säker höjd.

Känn efter om roderutslagen verkar rimliga och trimområdet räcker till utan att göra någon manöver. Gå ner direkt om det inte stämmer och trimma roderutslagen.

2. Höjdroderutslagen skall vara så små som möjligt och ge lika stor loop och inverterad loop. Ibland kan man tvingas till olika stora utslag nedåt och uppåt för att få samma radie.

Skevroderutslagen skall vara så små som möjligt och ge max 3 rollar på 4-6 sek under fullt utslag. Sidoroderutslagen kan få vara ganska stora. Kontrollera att dom räcker till åt båda hållen för att ge acceptabel "knife-edge" flygning på fullt utslag. Ibland kan kärrior som har svårt att spinna behöva ännu mer utslag.

3. Tyngdpunkten bör ligga så långt bakåt som möjligt för att ge bli snygga långsamma rollar och ryggflygning. Men inte längre bak än att landningen är lätt att utföra utan att kärria självant börjar "galoppera" upp och ner. Kärria spinner lättare med tyngdpunkten långt bakåt. Med en stor stabbe kan man ha tyngdpunkten längre bak.

4. Motorriktningen i höjdled skall vara sådan att modellens flygbana och läge inte påverkas i planflykt om motorn slås av på tomgång och tvärt om. Stiger modellen när motorn dras av skall motorn riktas uppåt (och tvärt om). Samma skall gälla i inverterat läge i princip men kan vara svårt att uppnå. Skulle den stiga kan det hjälpa att flytta fram tyngdpunkten.

Motorriktningen i sidled provas först i sidled som ovan. Drar kärria åt höger på tomgång så rikta motorn åt höger. Förflyttar sig kärria i sidled vid looping utan att vrida sig i rollplanet skall motorn riktas åt motsatt håll och tillfälligt kan sidorodret riktas åt motsatt håll. Det är mycket svårt att entydigt ange hur alla olika fall skall lösas eftersom v-formen inverkar och kan ge utslag åt ena eller andra hållet i rollplanet vilket i sin tur får tas bort på annat sätt. Se nedan. Midvingade kärrior utan v-form är enklare att trimma i detta fall.

5. V-formen påverkar beteendet i långsamma rollrörelser på så sätt att rollhastigheten blir olika beroende på vilken sida som är neråt i "knife-edge" läget och åt vilket håll man rollar. Om kärria är trög i första halvan av en långsam roll och snabb i andra halvan, så sänk v-formen (det är så lätt så), även om det skulle betyda ingen eller även negativ v-form på en högvindad kärria.

TP-läget i höjdled samverkar med v-formen och andra lateralytor i en långsam rolls beteende. Är kärria trög i första halvan av rollen så försök att höja tyngdpunkten, genom att tex flytta upp acken eller byt till lättare hjul.

Tappar kärria nosen i "knife-edge", kan TP ligga för långt fram, sidoroderutslaget är för litet eller lateralytan för liten framtill. Tag inte till för stora sidoroderutslag eftersom kroppen till slut står 30 grader uppåt när kärria rör sig horisontellt och får knyckiga övergångar. Rollar kärria självant åt ettdera hållet i "knife-edge"-läget kureras det på samma sätt som beträffande långsam roll. Går kärria åt höger eller vänster i knife-edge förfaras tex sålunda: Går den åt fena till så flytta tillbaks tyngdpunkten och tvärt om. Ev kan man snedställa sidorodret. Det är mycket känsligt att korrigera och det kan räcka med en lätt ändring på höjdrodertrimmet, som i och för sig är acceptabelt i planflykt. Eller kan det räcka att tanken börjar bli tom. Skäl et till att kärria söker sig åt höger eller vänster är ett mycket diskuterat ämne. En syn är att i normal planflykt krävs en viss anfallsvinkel och lyftkraft på vingen för att motverka tyngdkraften (eller jordaccelerationen). Skevas kärria 90° försvinner tyngdkraften men vingens lyftkraft finns kvar och kärria drar sig åt "fena till". Tyvärr lyder inte alla kärrior denna enkla förklaring och förloppet är komplicerat.

6. Har modellen lagom roderkänslighet i hög fart men för dålig i låg fart kan det vara för stor spalt mellan roder och tex vinge. Tag bort ev. spalt helt. Även för små roderytor kan ha denna effekt. Svarar kärria dåligt i början av ett roderutslag för att sedan öka kraftigt i verkan så öka roderytan. En del kärrior har avsiktligt denna egenskap för att ge bättre "dosering" runt neutralläget. Jag gillar det inte eftersom det också påverkar roderverkan i låg fart till det sämre.

7. Tunnelroll får man om man förutom skevroder ger lite höjd (och ev sidoroder). Ibland får man tunnelroll ändå när man inte vill ha det. Orsaken kan vara att skevarna är differentierade eller stort vertikalt avstånd mellan tyngdpunkt och vingens centrum eller att vertikala avståndet mellan vinge och stabbe är väl stort.

8. "Fish Tailing" eller enligt elakingarna "The Kwik-Fli Dance" är en rörelse en kärria kan få om den störs av tex kytt eller plötslig roderrörelse. Kärrias stjärt "ormar" sig som en fiskstjärt (gick det hem?). Orsaken tycks vara lite oklar och komplicerad men anses bli kunna finnas i ett växelspel där en vingpets i taget ändrar strömningssätt och ökar resp minskar motstånd och lyftkraft i en takt som råkar överensstämma med det egensvängningstal, som bestäms av stjärtens lateralyta och kärria masströghetsmoment. Man bör kunna kureras detta med tex en annan spetsutformning, där tvärt avskurna tycks vara gynnsammare ibland än vackert ellipsformade sådana. Även större stjärtytor och lättare stjärtparti bör hjälpa. Teoretiskt kan även tyngre stjärtparti och vingpetsar hjälpa men från detta avrådes då kärria blir trögare i reaktionen och får en flykt som kanske med lätt överdrift kan liknas vid gråstenens vackert parabelformade. Allmänt bör man för att få en kärria som svarar snabbt och stannar distinkt när rodren neutraliserar hålla stjärt och vingpetsar lätta.

9. Spinner kärria dåligt så har bli följande faktorer inverkan. Höjdroderutslaget för litet. Undvik helst att öka det, flygningen blir ryckig. Tomgången är för hög. Tyngdpunkten för långt fram. Sidorodrets utslag för litet. Kroppen kan skugga fena i överstegrat läge och sidorodret "tar" först vid mycket stort utslag. Hjälp till med skeven åt samma håll som sidorodret. Tyng kärria.

Vill man inte ändra roderutslagen så kan följande hjälpa:

a. Flyg normalt på fullt dyktrim och trimma till fullt höjdtrim + fullt höjdroder för att få spin.

b. Man kan acceptera mer sidoroderutslag åt höger än vänster och spinna åt höger. Rollar man åt höger i långsam roll gör det inte så mycket eftersom de flesta behöver korrigera obetydligt med sidorodret åt höger i sista knife-edge läget. Det ökade sidoroderutslaget kan t ex åstadkommas med att flyga med neutralt sidoroder och trimspaken långt åt vänster (gäller endast med roterande skiva på servot).

10. Vrider sig kärnan i rollplanet när man t ex gör inverterad looping så trimma skeven åt höger om kärnan rollar mer och mer åt höger i det övre läget. Vrider den sig åt höger i looping i nedre läget så ge vänster skevtrim. Detta påverkar givetvis trimningen för övriga flyglägen och grundfelet kan vara att den ena vingen är för tung. Många anser att inverterad looping är svår att korrigera under flygning och därför trimmas denna exakt rak medan man ibland accepterar feltrim i övriga lägen. Detta bör man inte nöja sig med utan leta upp grundfelet. Rollar kärnan åt höger i planflykt i rättvänt läge och lika mycket åt vänster i inverterat läge, så är troligtvis vänster vinge för lätt. Prova med 3-5 gram i spetsen. Lägg märke till att detta kan betyda att avvägningen på skrivbordet inte stämmer vilket kan bero på att ena vingen är några promille större än den andra.

Rollar kärnan åt höger, lika mycket i både rättvänd och inverterad planflykt, så är skeven trimmad för mycket höger medan vingarnas avvägning kan vara riktig. Orsaken till skevrodertrimningen åt höger kan t ex vara den att den inverterade loopen lagts rak på detta sätt.

11. Propellern bör för en tävlingskärna väljas så att man övervarvar lätt om man ger fullt i dykning och planflykt och att inte motorn tappar varvet när det går tungt i toppen av en inverterad looping. Således t ex 11 x 7 på en HP 61 eller Webra Blackhead.

12. Bränslet är för mig 20 % Castrol M, 5-15 % Nitrometan, 65-75 % Metanol. Nitrometanet ger en viss effektökning men framförallt blir motorn allmänt snällare och går t ex renare i det lägre pådragsområdet utan att spotta och fräsa. Öka nålen kraftigt med mera nitro i soppan. Castrol M ger mycket sot i ljuddämparen men går annars bra. Den har ganska lika viskositet vid låg som hög temperatur vilket gör att man inte behöver röra bränslenålen. Ricinolja blir mycket tjock i kyla. Castrol MssR är en ny olja som ev kan bli överlägsen.

Kör alltid motorn på gränsen till fyrtakt.

D. Kommentar.

Ovanstående råd i punktform leder till, i en del fall, att man måste kompromissa och avgöra vilken av 2 motstående egenskaper man vill gynna. Man är tvungen att tänka sig in i hela problemet eftersom en lösning för ett problem kan förvärra ett annat.

För att ge prov på hur man mer systematiskt löser ett av de svåraste problemen, nämligen att få kärnan rak i loop och inverterad loop samt i rättvänd och inverterad rakflygning, ger jag följande exempel som gäller en midvingad kärna utan v-form.

Ex. Prov med en otrimrad kärna:

1. Inverterad loop läggs rak med skevrodertrimmet och kärnan sidoförflyttar sig ej.
2. Loopingen rollar svagt åt vänster utan nämnvärd sidoförflyttning. Motoraxeln bör vara ganska rätt riktad i sidled.
3. Skevar åt vänster i rättvänd planflykt.
4. Skevar svagt åt vänster i inverterad planflykt.

Åtgärd:

Tynger höger vingspets 4-5 gram. Då blir resultatet.

1. För att få rak inverterad looping nu måste man ge höger skevtrim.
2. Kärnan vandrar och rollar svagt åt höger i looping.
3. Planflykten blir rak. Vikten i höger spets och höger skevtrim rättar upp den.
4. Inverterad planflykt vill gå mer åt vänster på grund av vikten i höger spets men detta motverkas av höger skevtrim. Nästan rakt.

Slutsats:

Detta trim var acceptabelt eftersom olägenheterna endast märktes i helt lungt väder. Ev kunde man prova med svag vänsterriktning på motorn.

E. Finns det andra tyckare?

Åsikterna hur man skall trimma en F3A-modell varierar åtskilligt och ovanstående är mitt förslag. Att andra har andra åsikter framgår bl a av RC Modeler mars 69, Radio Models & EI juli 68, Radio Models & EI sep 68, Radio Models & EI mars 69, Radio Models & EI feb 70, Radio Models & EI feb 72, Flug maj 70.



Det var då det, Roald Olsson med enormt välbyggd Wake.

Upprop till söndagsflygare i alla åldrar:

SATSA PÅ QUARTER MIDGETS

- RC-modeller för trivsamt tävlande

1968 lanserade tidskriftskollegan R/C Modeler Magazine i Amerika en tävlingsform för små radiostyrda modeller som kallades Quarter Midgets. Idén till denna tävlingsklass var då flera år gammal, men förverkligandet dröjde beroende bl a på att den tidens radioutrustning fortfarande var tung och mycket platskrävande. När så Kraft och de andra "radioproducenterna" lyckades att, steg för steg, krympa mottagarna och framförallt servona blev det fritt fram för de första tävlingarna.

Modellernas storlek och konstruktion anpassades så att de med en 2,5 ccm motor uppnådde en relativt stor hastighet och därmed blev lämpade för sk pylontävlingar. Ett krav var att modellerna skulle ha en viss likhet med helskalaplan som deltog eller hade deltagit i hastighetstävlingar. Kravet på skalafullkomlighet var inte stor utan mening- en var (och är fortfarande) att dessa modeller skulle kunna byggas relativt snabbt och till en ringa kostnad. Hastigheten skulle hållas inom måttliga gränser för att man skulle uppnå största möjliga säkerhet under tävlingarna. Detta ledde till att endast standardmotorer med tomgångsförgasare av standardtyp blev tillåtna. Någon trimmning av motorer eller förgasare fick inte förekomma.

Ovanstående regler bidrog till att vidmakthålla grundidén till dessa QM-tävlingar: modellflyg- evenemang för genomsnittsflygaren där tävlingsmomentet inte skall ta överhand över säkerheten och trivseln.

QUARTER MIDGET-TÄVLINGAR I SVERIGE.

Under år 1972 kommer QM-sporten att, med största säkerhet, blomma upp i Sverige. Intresset för Quarter Midgets har ökat stadigt i USA sedan starten och man tävlar nu regelbundet. Vi brukar ju ligga några år efter landet i väster när det gäller nya RC-aktiviteter och sommaren -72 bör logiskt vara tidpunkten för genombrottet här hemma.

Flera klubbar har börjat bygga modeller som kommer att provflygas under våren. Som exempel kan nämnas att Radioflygklubben UTVANDRARNÄ i Kalmar vid sitt senaste möte i slutet av januari kunde mönstra in 5 QM-modeller i olika "färdigstadier". Ytterligare två eller tre karrör planeras för provflygning i april. Några av medlemmarna i STOCKHOLMS RADIOFLYGLUBB, bland vilka kan räknas in välbekante Tore Loodin, har också QM-modeller i det närmaste färdiga. I Malmö finns redan flygande Quarter Midgets och förmodligen finns ytterligare några på andra håll i landet.

Du som ännu inte tagit upp QM-sporten på ditt program - dags att sätta igång nu! Du behöver inte vara någon särskilt avancerad söndagsflygare då modellerna är relativt lättflugna.

Börja tävlingsträna inom klubben under försäsongen så kanske vi kan ordna någon nationell tävling redan i sommar. Och ta inte så högtidligt på tävlingarna i början. Efterhand som skickligheten ökar och det blir allt fler deltagare kan man också skärpa kravet på att följa reglerna.

SÄKERHETEN I FRÄMSTA RUMMET

Quarter Midget-tävlingarna kan genomföras med färre funktionärer än vad som fordras vid pylon-tävlingar i de större klasserna. Man får dock räkna med att sysselsätta minst åtta funktionärer om tävlingen körs med tre plan i varje heat. Tre enkla pyloner behövs och avståndet mellan pylonerna är så kort att tävlingsbanan säkerligen kan läggas in på de flesta klubbväggar.

I samband med tävling (och naturligtvis även vid all annan flygning) måste man tänka på säkerheten för såväl deltagare som åskådare. Flygning över eventuella åskådare får inte förekomma och vissa avstånd skall hållas till parkering och depå. Funktionärerna kan utrustas med skyddshjälm som gärna målas i respektive startplatsfärg dvs plats 1 gul, plats 2 grön, plats 3 vit och plats 4 orange. Dessa färgmarkeringar underlättar vid genomförandet av en större tävling men är inte nödvändiga vid de mindre klubb-tävlingarna. Alla personer som inte deltar i eller har någon funktion i tävlingen skall hålla sig utanför tävlingsområdet.

MODELLERNA

Det finns idag ritningar på flera olika Quarter Midget-modeller. De kan rekvideras från R/C Modeler Magazine och kostar ca 3 US-dollar + porto. Från USA kan man också köpa byggsatser i olika utförande tillverkade av balsa eller av glasfiber med cellplastvingar. Kostnaden blir ganska stor - runt 200:- kronor.

Modellerna är konstruerade för att flygas med fyra servon, dvs de är försedda med skevroder. Du bör alltså ha haft tillfälle att flyga med skevroder tidigare. Vissa modeller kan flygas med tre servon, men då bör skev- och sidoroderna kopplas samman för att underlätta själva starten.

Det är lämpligt att modellerna förses med hjul av sådan storlek (min. ca 55 mm diam.) att de kan starta från gräsfält. Sporrhjul är bättre än en sporre av pianotråd.

Roderutslagen bör hållas moderata. Varje roderutslag medför ökat luftmotstånd och därmed reducerad fart. Ca 6 mm total rörelse kan vara lämplig vid strips-skevroder.

Höjd- och dykrodrets utslag avpassas så att modellen vid rundningen av en pylon tål fullt höjdroder utan att hamna i ett okontrollerbart läge. Utprovningen bör naturligtvis ske på hög höjd. Sidrodrets utslag kan vara väl tilltaget eftersom detta ju normalt inte utnyttjas vid flygningen.

Att modellen skall byggas så att den motstår de påfrestningar den kan utsättas för under tävlingsflygning är väl egentligen onödigt att påpeka, men det har med säkerheten att göra och bör därför nämnas.

REGELFÖRSLAG

Tidningen R/C Modeler Magazine presenterade i samband med introduktionen av Quarter Midget-klassen en samling regler för efterföljelse. Dessa regler reviderades år 1971 och med dem som grund har flera olika tävlingsregler vuxit fram vid olika klubb-tävlingar i Amerika under 1972.

Nedanstående svenska regelförslag följer i stort sett de amerikanska reglerna som ju syftar till att Quarter Midget-tävlingarna skall hållas på en sådan nivå - vad gäller modellernas hastigheter, deras uppbyggnad och deras kostnadsläge - att de lämpar sig för genomsnittsflygaren. De modellflygare som vill tävla med extremt snabba plan hänvisas till de större pylonklasserna med .40 cu.in. motorer.

1. Allmänt

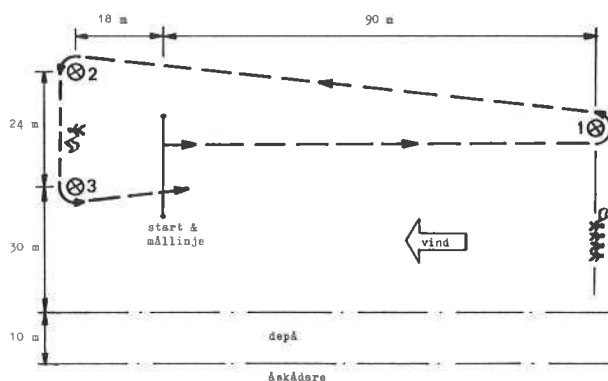
1.1. Tävlingarna skall hållas på sådan nivå att de utgör en avkopplande kraftmätning mellan modellflygare i alla åldrar. De skall framförallt bidra till att ge "söndagsflygaren" en känsla av tävlingsanda och samtidigt lägga en grund till ett eventuellt senare tävlande i de större pylonklasserna. Tävlingsmomentet får inte ta överhand över trivseln och säkerheten.

1.2. SMFF:s regler och säkerhetsbestämmelser för pylontävlingar skall följas i tillämpliga delar.

- 1.3. Alla typer av kristallstyrda radiostyrningsanläggningar är tillåtna. Antalet funktioner obegränsade.
- 1.4. Varje tävlande får delta med två modeller, men den andra (den alternativa) modellen får användas endast om den första modellen inte kan flygas.
- 1.5. Föreligger ovisshet om en tävlandes kvalifikationer när det gäller flygning, kan tävlingsledaren beordra kontrollflygning.
- 1.6. Den tävlande får låta någon annan, som inte deltar i tävlingen, flyga sin modell om han så önskar. Deltagaren registreras då som team. Hjälpflygaren får flyga endast åt en och samma tävlande.
- 1.7. Varje överträdelse av säkerhetsbestämmelserna, tex flygning över depå eller åskådare, medför att den aktuella flygningen inte räknas. Vid upprepade överträdelser kan den tävlande avstängas från vidare deltagande i tävlingen.
- 1.8. Tävlingsledaren, eller hans ställföreträdare, dömer enväldigt.
2. Modellflygplanet
- 2.1. Modellen skall vara av vedertagen konstruktion och uppvisa likheter med något propellerdrivet fullskalaplan som har deltagit eller deltar i hastighetstävlingar. Deltaformade eller stabilisatorlösa modeller är inte tillåtna.
- 2.2. Motor: Standardmotor om 2,5 ccm (0,159 cu. in.) med standardförgasare skall användas. Förgasaren behöver inte vara av samma fabrikat som motorn. Motorn och dess delar, inklusive förgasaren, skall ha tillverkats i minst 500 exemplar och finnas tillgängliga hos återförsäljare inom landet. Någon bearbetning = trimning av motorn eller dess delar får inte förekomma. Motorn skall vara försedd med ljuddämpare som effektivt sänker ljudnivån. Motorn skall kunna köras på tomgång i 10 sekunder.
- 2.3. Propeller: Endast trä- eller nylonpropeller i standardutförande med fast stigning får användas. Bearbetning tillåten endast av ena bladet i balanseringssyfte.
- 2.4. Kropp: Kroppen skall ha en bredd av minst 70 mm (2 3/4") på det bredaste stället. Kroppens höjd måste vara minst 127 mm (5") inklusive vindruta, kabin eller nackstöd. Vid högvingade eller parasollvingade modeller räknas vingsjockleken in i kroppshöjden. I kroppsbredden räknas inte kindkåpor eller liknande utbyggnader. Höjd- och breddmått- en behöver inte tas vid samma tvärsektion.
- 2.5. Landningsställ: Infällbara landningsställ är inte tillåtna.
- 2.6. Vingar: För monoplan gäller en minimiyta av 19,35 dm² (300 sq.in.) inkluderande den del av vingen som sammanfaller med kroppen. Utfyllnader mellan vinge och kropp, sk fillets, och eventuella stallningslister skall inte räknas in i vingytan.
- För biplan gäller en minimiyta för båda vingarna tillsammans av 19,35 dm² (300 sq.in.) inkluderande de delar som sammanfaller med kroppen. I övrigt lika som för monoplan. Har planet vingar med olika dimensioner skall den mindre vingens yta vara minst 2/3 av den större vingens.
- Klaffar skall alltid räknas in i vingytan.

Vingens tjocklek vid kroppssidan får inte understiga 22 mm (7/8") för monoplan och 16 mm (5/8") för biplan. För biplan med olika stora vingar gäller att den mindre vingen skall ha en tjocklek av minst 13 mm (1/2"). Vid friliggande vinge (parasollvinge) mäts tjockleken där kroppssidan träffar vingen vid plan projektion. Utfyllnader mellan vinge och kropp (sk fillets) skall inte räknas in.

- 2.7. Vikt: Modellen får inte understiga vikten 1130 g (2 1/2 lbs.) med all utrustning för flygning exklusive bränsle. Maxvikten är 1810 g (4 lbs.).
- 2.8. Utförande: Modellen skall vara byggd så att den uppfyller normal byggstandard, dvs den skall tåla normal hantering under tävling. Tävlingsledaren har rätt att diskvalificera modeller som kan utgöra risk för tävlande och publik beroende på felaktigheter i material, uppbyggnad eller radioinstallation. Modell som är i dåligt skick efter tex en kraftig markkänning får inte starta.
- 2.9. Bränsle: Nitreringen av bränslet får uppgå till max 15 %. Tävlingsledningens rekommenderas att tillhandahålla bränsle.
- 2.10. Märkning: Varje tävlande bör på tävlingsplatsen förse sin (sina) modell(er) med sitt kodnummer. Kodnummer och självhäftande siffror tillhandahålls av tävlingsledningen före tävlingen. Inga andra siffror bör finnas på modellen. Märkningen placeras tvärs över vänster vinges översida eller på vänster kroppssida bakom vingen. Siffrorna bör vara minst 60 mm höga.
3. Tävlingsbanan
- 3.1. Tävlingen sker på en triangelbana av nedanstående utseende.



Total flygsträcka är 2.400 meter (1.5 miles) fördelade på 10 varv.

De angivelser på avstånd till åskådare etc. som finns angivna i skissen bör följas om man inte vill kompromissa med säkerheten.

4. Tävlingens genomförande
- 4.1. Kvalificeringsheat: Om fler än 12 deltagare anmälts till start kan man, om tävlingsledningen så anser, tillämpa kvalificeringsheat. Tiderna delas så att hälften - de snabbaste tiderna - bildar expertgruppen, resten tävlar i en novisklass.
- 4.2. Sändarekontroll: Alla sändare skall förvaras på en bestämd plats och hållas under kontroll av tävlingsledningen. All otillåten verksamhet med sändare under tävlingen skall resultera i omedelbar diskvalifikation av den skyldige.

- 4.3. Startordning: Maximalt fyra tävlande per heat är tillåtet. Startplaceringen avgörs genom lottdragning. Modellerna placeras på startlinjen med minst 6 meters luckor. Starten är gemensam för de i heatet ingående modellerna. Tävlingsledningen skall se till att alla deltagare ges tillfälle till lika många möjligheter att tävla.
- 4.4. Start: Motorn skall vara startad senast 90 sekunder efter det att motorstart beordrats. Vid tomgångssignal, som ges senast 90 sekunder efter motorstartordern, skall samtliga modeller på startlinjen strypa motorn till tomgång och behålla tomgången under 10 sekunder. Kan motorn inte gå på tomgång under föreskriven tid utesluts modellen från heatet. Sedan tomgångssignalen givits får modellerna inte vidröras. Motorns tomgångsvarv skall vara så lågt att modellen inte rullar på slät yta (betongbana eller träfiberskiva). Hjulen får inte bromsas. Efter de tio sekunders tomgång startas heatet omedelbart. Ett heat skall alltså startas senast 100 sekunder efter det att motorstart beordrats.
- 4.5. Flygning: Modellerna flygs moturs med vänstersvingar. Ingen minimihöjd är stipulerad. En flaggfunktionär för varje deltagare i heatet flaggar av modellerna när dessa är i jämnhöjd med pylon nr 1. Flaggfunktionärerna är placerade i linje med pylonen och ca 30 m till höger därom sett från startlinjen. När den tävlandes medhjälpare ser avflaggningen (den som flyger har inte möjlighet att se flaggfunktionärernas signaler) ropar han omedelbart "Vänd". Först då kan svängen genomföras och kursen sätts mot pylon 2. Endast en flaggfunktionär finns vid de båda pylonerna nr 2 och nr 3. Modellerna behöver inte runda pylon nr 1, det är tillräckligt att de passerar jämnhöjdslinjen. Å andra sidan är den kortaste vägen runt pylonen!
- Om en modell skär en pylon (icke rundar eller icke passerar jämnhöjdslinjen) markerar flaggfunktionären detta med att svänga flaggan fram och åter upprepade gånger. Vid pylonerna nr 2 och 3 skall flaggfunktionären dessutom ropa ut vilken modell som skär. Tävlingsledaren skall vara uppmärksam på flaggfunktionärernas signaler och vidarebefordra dem till de tävlande. Om en pylon skärs räknas inte detta varv. Tre skurna pyloner medför förbud för fortsatt flygning i det aktuella heatet.
- En funktionär för varje deltagare i heatet sköter varvräkningen med hjälp av någon manuell markering.
- Flaggfunktionärerna vid pylon nr 1 bör ha förbindelse med tävlingsledningen via telefon eller radio om detta kan ordnas.
- Startern (som kan vara någon av varvräkarna) tar tiden på den snabbaste modellen i varje heat.
- 4.6. Landning: Modellen skall landas med motorn igång. Detta har med säkerheten att göra men medför också poängavdrag om regeln inte följs, dvs om modellen landar med avstängd motor.

5. Poängsättning

- 5.1. Varje heat poängsätts enligt följande: Den snabbaste modellen erhåller lika många poäng som startande i heatet, den näst snabbaste 1 poäng mindre osv. Exempel: I ett heat med tre startande får segraren 3 poäng, den som kom på andra platsen 2 poäng och siste flygaren 1 poäng. Tävlare som diskvalificerats får 0 poäng.

Tävlande som landar sin modell med motorn avstängd får 1 minuspoäng som dras av från den samlade poängen.

Vinnare av tävlingen är den som samlat flest poäng vid sammanräkningen av samtliga heat.

Har två, eller flera, tävlande samlat lika många poäng när tävlingen är avslutad skall skiljeflygning ske. Kan denna inte genomföras på grund av frekvenskollisioner hänvisas till de tider som tagits på den snabbaste modellen i varje heat. Om dessa tider inte kan avgöra vem som blir segrare får separat flygning med tidtagning ske.

Detta är det regelförslag som kan ligga till grund för ytterligare diskussion. Kommer tävlandet med Quarter Midgets igång i Sverige kan vi säkert räkna med stöd från SMFF och i det sammanhanget kan också de slutgiltiga reglerna fastställas.

Till sist: Ta inte det här med regler så allvarligt i början. Sätt igång och flyg på klubbfältet och kolla på reglerna succesivt. Det är meningen att vi skall trivas med modellflyget, inte tvingas in mellan hårda bestämmelser. Men dessa regler är nödvändiga vid tävlingar mellan klubbarna och i större nationella sammanhang. Och de främjar grundtanken om trivsamma tävlingar för genomsnittsflygaren.

Är du intresserad och tänker satsa på Quarter Midget-modeller, hör av dig till Radioflygklubben Utvandrarna, c/o Nils-Olof Roslund, Två Systrars väg 3 C, 381 00 Kalmar. Du kan ringa till Nils-Olof under kvällstid på telefon 0480/27 962 om du vill. Väl mött!

TILL SALU

1 st RC-plan "Bolly" komplett med Webra 61. 1 st Radioanläggning. Skyleader Clubbman kompl. Tel. 040/48 06 89 efter kl 17.00.

Specialerbjudande: 6-kanals proportionalanläggning med 4 servon, ackumulatorer och laddaggr. för 1.395,- inkl. moms. BERGMARKS MODELLFLYG Sotingeplan 74, 163 61 Spånga. Tel 08/760 23 10 eft. kl 18.00.

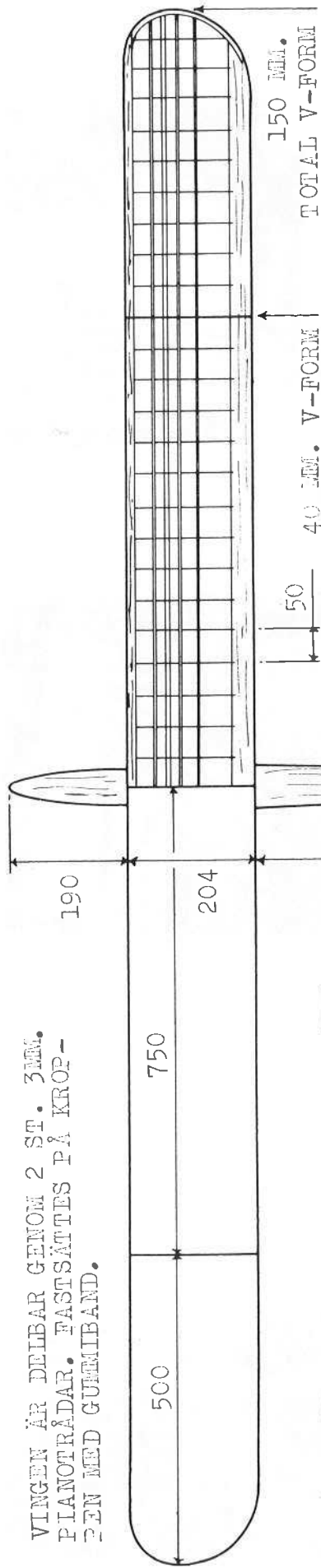
BEHÖVS

MATERIAL

TILL DENNA TIDNING

LARS-G.

VINGEN ÄR DELBAR GENOM 2 ST. 3MM.
 PLANOTRÅDAR. FASTSÄTTES PÅ KROPP-
 PEN MED GUMMIBAND.



TRAINER

R/C TERMİKSEGELMODELL
 AV BARRY HALFORD
 NORWICH MODEL AERO CLUB
 ENGLAND

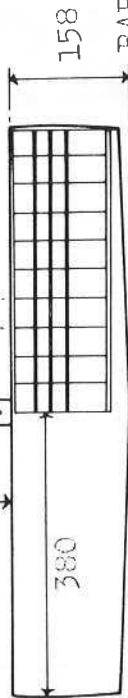
BARRY HALFORD ÄR OCKSÅ EN MYCKET
 BRA A2-FLYGARE. HAN FLYGER DÅ
 WICHITA. ÄVEN DENNA MODELL HAR
 TYDLIGA DRAG AV WICHITA



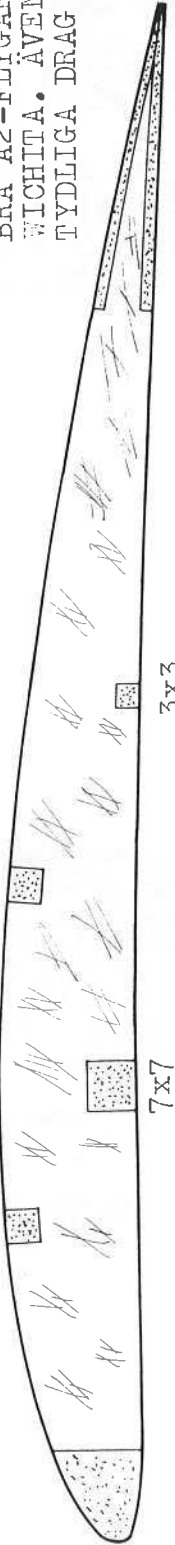
TYNGDPUNKTEN PÅ 50%.

3 MM. BALSALÅDSKROPP MED 0,8 MM.
 PLYWOODFÖRSTÄRKNING KRING NOSEN.

VINGLISTERNA ÄR AV FURU I MITT-
 VINGEN OCH Balsa I SPETSARNA



12x12 Balsa 5x5 5x5 5x5

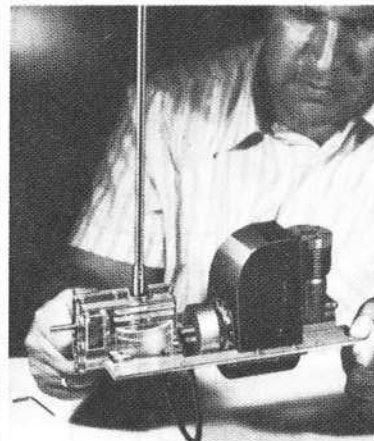
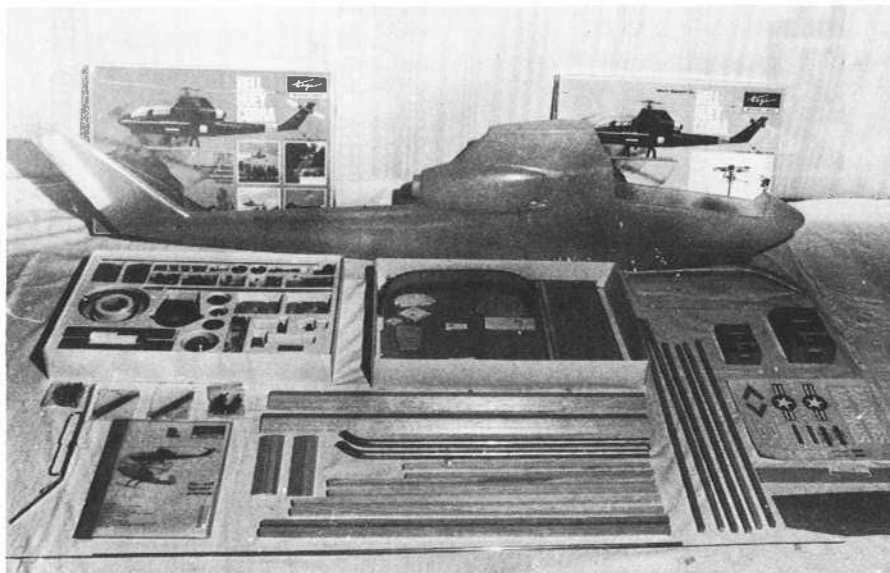


1,5 MM. BALSABAKKANT

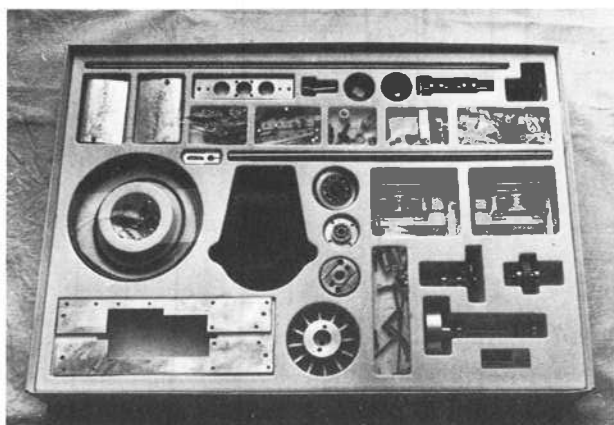
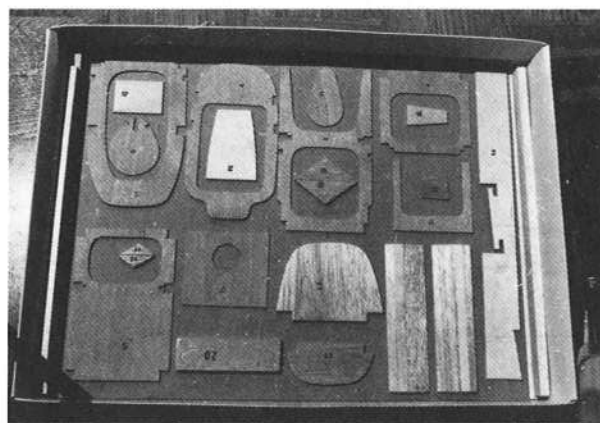
6 MM. HÖJDRODER

HELA MODELLEN KIÄDD MED DUBBELT
 TUNNT JAPANPAPPER

Bell Huey Cobra



De första byggsatserna för radiostyrda helikoptrar har nu kommit ut på den svenska marknaden. Det är inte den tidigare presenterade, Bell JetRanger från Kavan utan Bell Huey Cobra. Helikoptern är konstruerad av Ing Schlüter, som flög prototypen vid VM i Doylestown, och byggsatsen är gjord av Hegi. Byggsatsen består av tre kartonger. Den största rymmer förutom den mycket välgjorda glasfiberkroppen diverse större trämaterial. Den andra innehåller övrigt trämaterial i form av stansade plywoodspant och diverse småbitar. Om träbitarna kan sägas att stansningen är "typisk Hegisk" (stansa plywood är svårt). Rotorblad för såväl huvudrotorn som stjärtrororn är färdig profilerade och borrade. Landningsstället för normal flygning (då man lärt sig) är färdigformade, såväl själva stället som medarna.



I lådan för mekaniska delar ligger alla delar i separata fack, vilket ger en mycket bra överblick. Satsen är så förbearbetad att alla drev och kullager är påträngda på sina axlar, så att själva det mekaniska bygget består huvudsakligen i montering av färdiga delar.

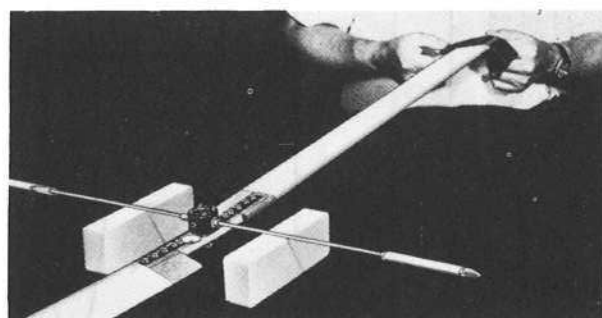
Till byggsatsen hör också en ritning i full skala samt en ypperlig bygganvisning med ett stort antal illustrativa bilder från olika stadier av bygget, varför bygget inte torde innebära några som helst svårigheter för den normalt noggranne modellbyggaren.

Modellen har konstant stigning på huvudrotorn varför modellen flyges med ändring av motorns varvtal, varför det är mycket viktigt att man har en motor, där man verkligen kan lita på motorn i hela varvtalsregistret.

Om byggandet går fort torde själva flygträningen ta desto längre tid då det inte finns något gemensamt mellan vanlig RC-flygning och helikopter.

Generalagent för Hegi i Sverige är B Beckman & Co.

Jol



Samtliga **ELITE**-- ritningar från Dennis Bryant finns nu i lager,
bl. a. den efterfrågade Fiesler Storch, spännvidd 1780 mm. 39:50

Nya byggsatser och ritningar från **Complete - a - Pac**, bl. a.
Douglas Dauntless. Ritning till Fairey Firefly.

NYLONVÄV med en svag rutmönstring som försvinner efter
dopning och målning. Mönstringen underlättar en trådrak upp-
fästning utan dragningar. 35 gram/m². Begär prov. 6:40 met.

NEW KWIK COTE i längder från 1 till 10 meter. Finns i nio
färger – fler kommer inom kort. Filmen har bättre täckför-
måga än tidigare sorter. 7:75 met.

FIREBALL GLÖDSTIFT – alla typerna 4:35 st.

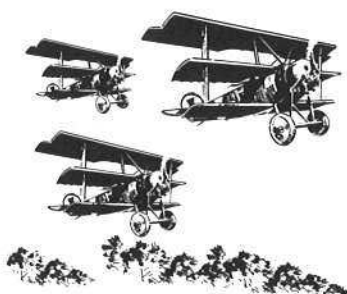
STARTBATTERIER, Sonnenschein blyackum. 2V, 7,5aH, 1 cell. . . 54:50 st.

Burgess Bandsåg En liten behändig bandsåg för hobbybruk.

Sågar allt – trä – tyg – plast – metall – fiberplatta 560:00

Säljes även på avbetalning med upp till 12 månaders kredit.

1973 års katalog sändes mot 5:- kr i förskottslikvid – ej frimärken!



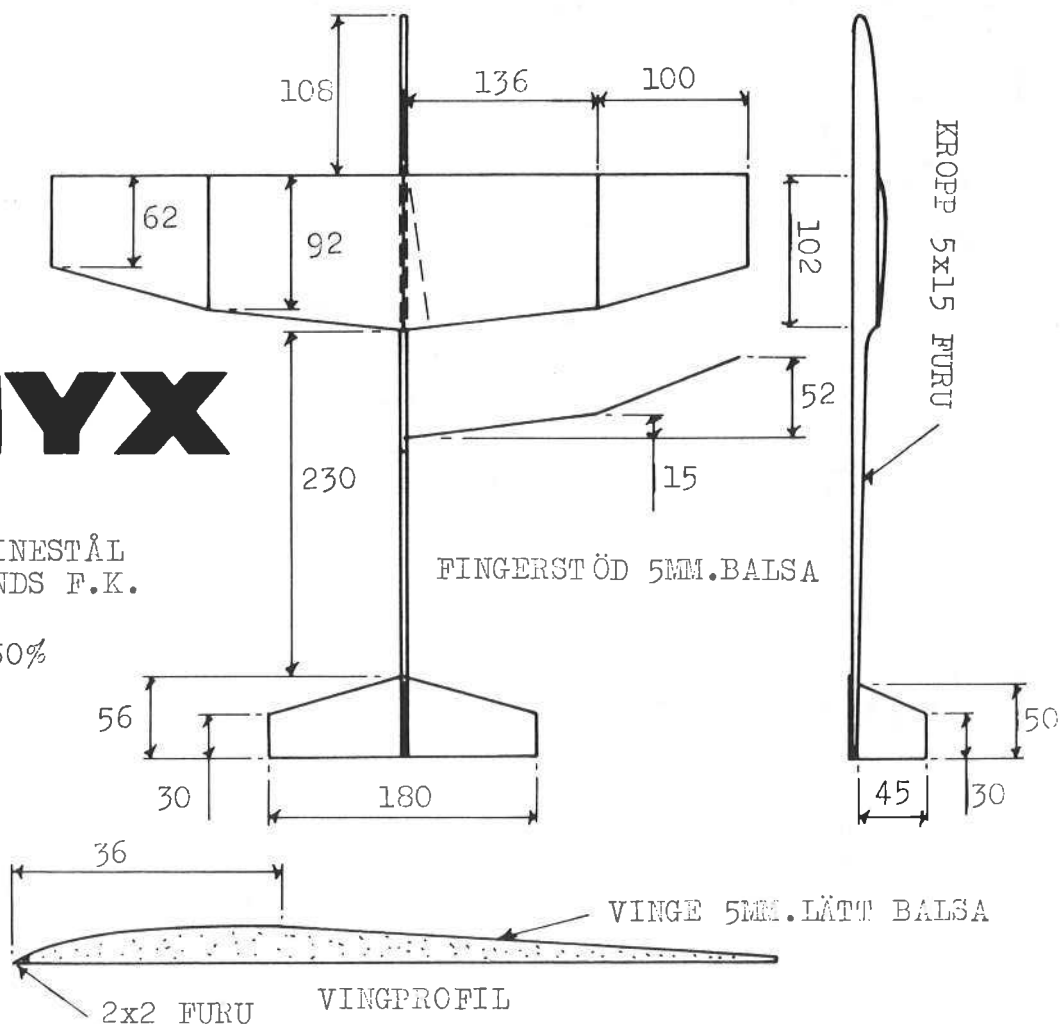
ab Jeru' hobby

Gässlingavägen 13 A, 222 35 LUND
Tel. 046/13 05 45 -till klockan 20⁰⁰

ONYX

HANDELS AV
TORBJÖRN WEINSTÅL
NORRA UPPLANDS F.K.

TYNGDPUNKT 50%



SVEN E TRUEDSSON • SEMO HOBBY

Modellflygindustri AB, Storgatan 25, 211 41 Malmö

HOBBY I MASSOR – större urval finns ej i Skandinavien
 Vår långa erfarenhet står till Ert förfogande.
 Vi tillverkar de välkända SEMO-modellerna sedan 1938
 och en ökande försäljning visar att vi har kundernas förtroende.
 – Även Ni kan bli en av våra nöjda kunder – VALKOMMEN!



30 m skyltfönster

nu har ni

Läst mitt första nummer av MFN. Jag skall nämna lite om hur MFN blir till. Först får jag in material i maklig takt. När manusstoppet är, finns det knappast något alls. Sedan börjar folk ringa och fråga om dom kan få skicka lite i efterhand. Så gör dom det. Sedan letar jag överallt efter mer material. När jag tycker mig ha fått ihop tillräckligt, skickas alltihop för utskrivning och nerminskning till spaltbredd. Under tiden ringer en viss G.Kalen och frågar hur långt jag kommit. Får besked. Därefter kommer alltihop nerdiopande i brevlådan. G.K. ringer igen och stressar mig. Och så börjar nattarbetet med att sätta ihop tidningen. När allt är klart skickas det till G.K. för tillverkning av plåtar, därifrån sedan distribueras den. Några veckor senare än beräknat. Bara för att material kommer in för sent. Ni får gärna höra av er med synpunkter om och hur ni vill att MFN skall vara. Och än en gång (med risk för att bli tjattig), kom med material. Med den takt det kommer in nu, så kommer det inget nytt nummer förrän till hösten.

Lars-G.

MOTORER

D.C.	64
DART d. 0,5 cc	39
WASP g. 0,8 cc	49,50
MERLIN d. 0,8 cc	64
SABRE d. 1,5 cc	89
WEBBA	96
RECORD d. 1,5 cc	98
RECORD R/C d. 1,5 cc	85
WINNER d. 2,5 cc	129
Sport Glo 1,7 cc	360
Glo Star 3,5 cc	
61 RC m. ljud	69
ODK	88
Babe-Bee 0,8 cc	58
Pea-Wee 0,3 cc	
OS-PET 099	

FYND EXTRA

MERCO Mk III	225
61 R/C	210
49 R/C	125
MERCO Bi Str. 29 RC	150
Super-Tigre G15/19	170
ENVA	170
458B sid	215
60 III sid	150
35 III RC	

LÅGRIS

MANTUA historiska fartyg

- lyxbyggsatser
- Golden Star lgd 520 mm 75
- Galarskepp lgd 620 mm 98
- Albatross lgd 700 mm 125
- Astrolabe lgd 1100 mm 395
- Black-Falcon lgd 455 mm 115
- Endevour lgd 770 mm 185
- HMS. Victory lgd 1100 mm 450

OBS! Dessa satser är inkl. tillbehör med manglar av fina detaljer.

GUMMIMOTOR-MODELLER

Semo Junior Serie	7,50
Spitfire spv. 400 mm	7,50
Mustang spv. 400 mm	7,50
Auster Alpha spv. 400 mm	7,50
Piper Super Cub spv. 400 mm	7,50
Semo Speed Serie	8,75
Cessna L-19 spv. 510 mm	8,75
Luscombe spv. 450 mm	
Frog File	9,50
Hawker Fury spv. 380 mm	9,50
Gl. Gladiator spv. 380 mm	
DH Tiger Moth spv. 380 mm	9,50
SEMO bra nybörjarmod.	7,50
Lull-Klas spv. 460 mm	14,50
Duett spv. 570 mm	

ELMOTORER

MARK-LÖDER	
Microperm Spec. 6v.	31
Monoperm Spec. 6v.	28,50
Decaperm Spec. 6v. - utvalk. 1,2/75	53,50
Hecloperm Spec.	59
Neptun utomb. 4,5v.	32,50
MABUCHI	
RE14 1,5v.	5,25
RE26 3,0v.	5,75
RE36 3,0v.	7,25
RE58 4,5v.	9,50
RSS4K 9,0v.	38,50

FRILYKTMODELLER

Tempo spv. 980 mm	45
Max-Master spv. 1280 mm	21,50
Tiger-Moth spv. 840 mm	63,50

MERCURY

Picador spv. 610 mm	35,50
Midge spv. 305 mm	13,75
1/2 A Team Racer spv. 470 mm	29,75

SEGEL-MODELLER

Pilot spv. 1010 mm	21
Bantam 2 A-1 spv. 1120 mm	27,50
Stratos A-2 spv. 1913 mm	39,50
Skymaster A-2 spv. 1690 mm	39,50

LINKONTROLL

SEMO	
Vespas spv. 440 mm	23,50
Mustang spv. 400 mm	18,50
Snurren spv. 580 mm	30
Stunty spv. 820 mm	36
Thunderbird spv. 890 mm	37,50
Biel spv. 430 mm	18,50
Cetingen spv. 600 mm	29,50
Humlan spv. 600 mm	37,50
KEIL KRAFT	
Gazelle spv. 710 mm	39,75
Phantom Mite spv. 405 mm	27,50
Phantom spv. 525 mm	49,50
Marquis spv. 760 mm	63,50
Spectre spv. 1040 mm	76,50
Ranger spv. 600 mm	33

STERLING

Monocoupe spv. 915 mm	75
Mr Mulligan spv. 810 mm	75
Ringm. Jr. Flash spv. 760 mm	45
Ringmaster Jr spv. 760 mm	38
Spitfire spv. 520 mm	23
Mustang spv. 520 mm	23
Flying Fool spv. 860 mm	63
Berkley Interceptor "15" spv. 850 mm	19,50
Gullows PA10 Thunderbolt spv. 780 mm	79
Mantua Focke Wulf spv. 500 mm	25
RE2005 spv. 500 mm	25

BÅTBYGGSATSER

SEMO 6 Patrol lgd. 335 mm	12,50
SEMO 7 Holiday Cruiser lgd. 340 mm	12,50
SEMO 8 Sword Fish lgd. 330 mm	12,50
Motorsats till SEMO 6, 7, 8	10,50
SEMO 1 Riwera lgd. 380 mm	25
Motorsats till SEMO 1	10,50
T-48 Torpedbåt lgd. 450 mm	24,50
Motorsats T-48	11,25
Day-Cruiser lgd. 430 mm	24
Cabin-Cruiser lgd. 430 mm	26
Polspatrollbåt lgd. 430 mm	26

Tigre

G15 g FI	190
G15 g RV-Rac.	235
G20/23 RC	195
G21/35 RC	240
ST60 RC	220
G60 FI RC - Blue Tigre	385
G60 RV ABC	445
G15 RV Marine	260
G60 RV Marine	515
HP 60	185
HP 40	185
ljuddamp. d.o	34,50

FLYGMOD. R/C

SEMO	
Vagabond spv. 1500 mm	125
Musflara spv. 1720 mm	65
Auster Avulocrat spv. 1320 mm	229
Mantua	
Athos spv. 1070 mm	85
Mini Super spv. 1160 mm	98
Cardinal spv. 1500 mm	135
WIK	
Fourmier spv. 2200 mm	145
Kestrel spv. 2840 mm	220
Cherie spv. 1300 mm	90
Mikado spv. 1060 mm	70
Commander spv. 1460 mm	185
Piper Super Cub spv. 1540 mm	230
GRAUPNER	
Amateur spv. 1100 mm	105
Taxi spv. 1500 mm	170
Cessna Cardinal spv. 1550 mm	325
Cirrus spv. 3000 mm	260
Cumulus spv. 2800 mm	525
Topsy spv. 820 mm	44
Terry spv. 1050 mm	120

SEMO

Windy II segelbåt lgd. 415 mm	25
Cindy segelbåt lgd. 730 mm	57,50
Cindy tillbehörssats	39

SEMO

För radiostyrning:	
SEMO 5 Commander lgd. 630 mm	75
el-motorsats Semo 5	50
T-42 Torpedbåt lgd. 930 mm	89
el-motorsats T-42	67
ALFA lgd. 730 mm	75
el-motorsats ALFA	68
LL17 Trälare lgd. 660 mm	79
el-motorsats LL17	67
Flamingo lgd. 820 mm	72,50
el-motorsats Flamingo	68

STERLING

Minnie Mamba spv. 915 mm	55
Cessna 180 spv. 1140 mm	82
Rudder Bird spv. 1320 mm	130
Piper Tri-Pacer spv. 1490 mm	149
PT19 spv. 1220 mm	115
BERKLEY	
Privatær spv. 1520 mm	62

KRICK

Grunau Baby spv. 2262 mm	125
Klemm L25D spv. 1300 mm	175

FYLL I KUPONGEN ▶ FYLL I KUPONGEN ▶

**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.före- ståndare Ann Wahlberg, Värmareg.9 603 62 Norrköping. Tel. 011/14 16 66.

FÖRBUNDSSTYRELSE

ORDFÖRANDE

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

VICE ORDFÖRANDE

Lars Candell
Legendvägen 5
175 70 Järfälla. Tel.

SEKRETERARE

Per Södersten
Sleipnervägen 3
136 42 Handen. Tel. 08/777 61 21

KASSÖR

K.-A. Ericsson
Pl. 1849, 870 10 Ålandsbro.
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, Oskarsgatan 3
951 00 Luleå. Tel. 0920/247 83

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

SVEN E TRUEDSSON · SEMO HOBBY
Modellflygindustri AB, Storgatan 25, 211 41 Malmö

BÅTBYGGSATSER

- | | |
|-----------------------------|-------|
| GRAUPNER | |
| Pamir lgd. 640 mm | 140.- |
| Pamir tillbehör | 50.- |
| Gorch Fock lgd. 595 mm | 110.- |
| Gorch tillbehör | 27.- |
| Carine lgd. 520 mm | 37.50 |
| Commodore lgd. 717 mm | 140.- |
| STRILING | |
| Catalina lgd. 790 mm | 120.- |
| American Scout lgd. 1270 mm | 180.- |
| tillbehör | 115.- |
| Catalina lgd. 1480 mm | 195.- |
| tillbehör | 69.- |
| Lumba-Lumba lgd. 965 mm | 175.- |
| BILLING BOATS | |
| Wasa lgd. 600 mm | 54.50 |
| Wasa tillbehör | 73.- |



- | | |
|-------------------------|-------|
| Lilla Dan lgd. 680 mm | 51.- |
| Lilla Dan tillbehör | 62.- |
| Bluenose lgd. 880 mm | 55.- |
| Bluenose tillbehör | 87.- |
| Cutty Sark lgd. 1100 mm | 93.- |
| Cutty Sark tillbehör | 210.- |
| Zwarte Zee lgd. 780 mm | 75.- |
| Zwarte Zee tillbehör | 83.50 |
| Bohuslän lgd. 880 mm | 75.- |
| Bohuslän tillbehör | 96.50 |

- | | |
|---------------------------------|-------|
| SEMO NYLON | |
| 7x4 7x8 | 2.50 |
| 8x4 8x6 8x8 | 3.- |
| 9x4 9x6 | 3.75 |
| KAVAN | |
| 6x4 7x4 | 2.50 |
| 8x4 8x6 | 4.75 |
| 9x4 9x6 | 4.75 |
| 10x4 10x6 | 5.25 |
| 11x6 11x7 1/2 | 6.50 |
| glasfiber metalliserade | |
| 9x4 9x6 | 9.50 |
| 10x4 10x6 | 10.50 |
| 11x6 11x7 1/2 | 11.50 |
| NYLON-prop. , 3-bladdiga | |
| 8x6" 12" — 9 1/2" 15" 14.50 | |

- | | |
|-----------------------------|-------|
| MOTORTILLBEHÖR | |
| Tankar: | |
| Stunt (tvågeltyp) | 5.75 |
| 15, 20, 30, 50 cc | 6.75 |
| Frillykt & R/C, rekt. 40 cc | 7.- |
| 100 cc | 5.50 |
| rund 10, 20, 30 cc | 7.25 |
| Båt tank 50 cc | 3.50 |
| Snöbåtkärlska | 4.75 |
| m. pip & lock 500 cc | 5.50 |
| SEMO Glödstiftkoppling | 6.50 |
| COX Glödstiftkoppling | 16.50 |
| Motorprovbank | |

- | | |
|------------------------|-------|
| GLÖDSTIFT | |
| MERCO 1.5 v. 2 v. kort | 5.50 |
| 2 v. lång | 7.25 |
| 2 v. lång RC | 7.25 |
| FIREBALL | |
| stl. kort & lång | 7.25 |
| hol. kort & lång | 7.25 |
| COX Bebe Bee | 11.50 |



- Likvid i firmärken eller till postg. 14 82 07-4
- MODELLKATALOGEN** — utan kölnad
 - Flyg och båtar — byggsatser, tillbehör
 - Sjöra SCALEXTRIC-katalogen 1971 — kr 1.-
 - Världens ledande minisrcsystem
 - FROG plastmodeller — kr 1.50
 - Intr. flygplan skala 1/72 — bilar, fartyg
 - ATLAS modelltag skala N 9 mm — kr. 1.-
 - Prisvärda lok, vagnar, tillbehör
 - RIVAROSI HO — kr 2.-
 - Elegantia, detaljerade modelltag
 - PYRO plastmodeller från USA — kr 2.50
 - Mc. bilar, fartyg, vapen etc.
 - PÖCHER HO Tågagnar och lok kr 1.-
 - Fantastiskt detaljrika bilbyggs sk. 1/8
 - TENSHODO/PULGUREX — kr 6.75
 - Exklusiva HO-lok för linsmakaren

Fråga Din hobbyhandlare efter SEMO-modellerna, eller skriv till oss idag!

- | | |
|---------------------------------------|-------|
| KAVAN R/C och modelltillbehör | |
| Stötstång 13 cm, svart | 2.- |
| Stötstångsända, svart par | 2.50 |
| Stötstång 1 m, plast/stål | 4.75 |
| Bränslafilter | 4.- |
| Gummiband 40, 60, 80 mm | 4.- |
| Klukntank 100 cc | 8.50 |
| Klukntank 150 cc | 9.- |
| Klukntank 250 cc | 9.50 |
| Klukntank 300 cc | 10.50 |
| Klukntank 400 cc | 11.50 |
| Gängjärn, nylon (8 st) | 2.50 |
| Röderhorn, mindre, medium, större par | |
| M.B./3 Skruv & T-mutter | |
| 3 mm, för motorfäste, sats | 2.50 |
| 3 mm, med låsmutter, sats | 4.- |
| Hjul, luftfylde, 45 mm par | 9.- |
| Hjul luftfylde, 50 mm par | 9.50 |
| Hjul luftfylde, 56 mm par | 10.50 |
| Hjul luftfylde, 62 mm par | 11.50 |
| Hjul luftfylde 68 mm par | 12.- |
| Hjul luftfylde, 75 mm par | 12.75 |

- | | |
|-----------------------------|------|
| PUMPBARA HJUL | |
| Super-Ballon 60 mm par | 15.- |
| Super-Ballon 90 mm par | 19.- |
| — med Hjulbroarna 90 mm par | 25.- |
| Plaststång pr. mtr. | |
| 2 mm 1- 3 mm 1.25 | |
| 4 mm 1.50 5 mm 1.75 | |
| 6 mm 2.- 8 mm 3.- | |

- | | |
|---------------------------------------|------|
| MOTORBRÄNSLEN | |
| Powa-Mix diesel 1/4 l. | 5.75 |
| Powa-Mix diesel 1/2 l. | 8.75 |
| Red-Glow glödst. 1/4 l. | 6.50 |
| Red-Glow glödst. 1/2 l. | 9.75 |
| Klubbförpackning 5 lit. | |
| WiK G-standard | 39.- |
| WiK G-med Nitrometan | 57.- |
| Länkrollhandtag | 4.75 |
| Perlon-lina 100 mtr. | |
| 0.30 mm 3.50 0.40 mm 4.- | |
| Laystrate-wire, tvinnad förtent. lina | |
| 3-tråd ca 21 mtr. | 5.50 |
| 3-tråd ca 21 mtr. | 7.50 |
| 3-tråd ca 30 mtr. | 8.- |
| 3-tråd ca 30 mtr. | 9.75 |
| STARTWINSCH "Tempo" | 50.- |
| 1.5 mm ytterdiam. 8 mm | 6.25 |
| 2.0 mm ytterdiam. 8 mm | 6.25 |
| 3.0 mm ytterdiam. 8 mm | 6.50 |

- | | |
|---------------------------------------|-------|
| BÅTTILLBEHÖR | |
| AXEL-SET axeldiam 4 mm | |
| axel 200 mm, rör 150 mm | 5.25 |
| axel 250 mm, rör 200 mm | 6.25 |
| axel 300 mm, rör 250 mm | 7.- |
| — för el-motor, med prop. axel Ø 2 mm | |
| axel 150 mm rör 120 mm | 4.50 |
| axel 200 mm rör 165 mm | 5.25 |
| axel 250 mm rör 215 mm | 6.25 |
| RODER SEMO R/C | 4.- |
| RODER RIP-MAX mindre | 10.50 |
| RODER RIP-MAX större | 11.50 |
| RODER K-K, större, mindre | 12.50 |
| Kylvattenstag S450 | 6.25 |
| Kylvattenstag 6x55 | 7.- |
| Fläderkoppling lgd. 35 mm hål 4 mm | 2.75 |
| Propellerar: — plast | |
| 3-blad, hål M4 40 mm | 3.50 |
| 3-blad, hål M4 50 mm | 4.25 |
| 2-blad, hål M4 40 mm | 3.25 |
| 2-blad, hål M4 50 mm | 3.75 |
| — speed, med rak bakkant | |
| 2-blad, hål M4 35 mm | 2.50 |
| 2-blad, hål M4 40 mm | 2.50 |
| 2-blad, hål M4 50 mm | 2.75 |

- | | |
|--|-------|
| KAVAN trollförsare med tryckanslutning | 112.- |
| SUPER-TIGRE MAG II förgasare | 58.- |
| — angiv motor typ | |
| RESONANS-LJUDAMPARE Super-Tigre | 47.- |
| — för G15 | 58.- |
| — för G21/29 ABC | 75.- |
| — för G50 ABC | |

SVEN E. TRUEDSSON Modellflygindustri AB
Storgatan 25, 21141 Malmö. Tel. 040/70815. (Pg 14 82 07-4)

TINTOMARA

ljustig motormogelare i skala 1:15.
längd 670 mm

EL-STARTER för motorer. 12-6 v.
KAVAN M.LUDER

175.-
135.-

HUMBROL

HUMBROL-Spruttaggregat

Behandling aerosol driven färgspruta för hobby, hem, skolor m.m. Kompl. sats

Extra aerosolpatron

— Se HUMBROLA stora färgprogram i vår huvudprislista.

29.50
13.-

LADDNINGSSAGGREGAT
SIMP/PROP

85.-
100.-

VATSK-ACKUMULATORER

Fulgreus:

FX28 2 v. 6 amp. 57x30x110 mm 28.-

FX41 4 v. 1.5 amp. 42x41x41 mm 15.-

FX64 6 v. 4 amp. 83x45x59 mm 35.-

GRAUPNER

721 6 v. 4 amp. 95x85x71 mm 67.25

JETEX 50 (MINIJET)

JETEX 50 "rea-motor" 8.50

Bränslesats 20 tabl. 3.25

Tanddråd 7.50

Högintressant amerikansk handbok om JETEX med ritningar i mm (engelsk text) 1.50

BEKLADNADSMATERIAL

Siden — bredd 90 cm vitt, rött, blått, gul, orange pr. mtr. 15.75

Nylon — bredd 90 cm vitt, rött, blått, gul, orange pr. mtr. 8.50

Super-Monokote 66x180 mm vitt, svart, rött, orange, ljusblå, mörkblå, olivgrön, metallisgrön, aluminium Solarfilm bredd 66 cm rött, gul, orange, blått, vitt, svart, silver pr. mtr. 8.75

SVEN E. TRUEDSSON

SUPER 2 med DEAC och 1 servo 995.-

— med 2 servos 1070.-

SUPER 4 — med 2 servos 1680.-

ALPHA 2007/5 — med 4 servos (IC) 2635.-

ALPHA 2007/7 — med 4 servos (IC) 2820.-

Gem 1 Proportional 1+1 med 1 servo 385.-

1+1 med 2 servos (Gris utan batterier) 495.-

Mac Gregor 1-kanal — kompl. med 1 servo 375.- (Gris utan batterier)

ZIGOR-2

— med rättsvymning: Mycket lämpligt för bil, båt m.m. 1.5 W utg effekt!

Kompl. med 2 servos (exkl. batterier) 950.-

med DEAC-celler 1085.-

INFÄLLBARA LANDNINGSTÄLL

BILLIGARE BALSABALLA

Gräupner

Huvudställ per 160 — 1,0x75x915 mm 1.50

Nosställ 105 — 1,5x75x915 mm 1.75

Simprop — 2,0x75x915 mm 2.-

Huvudställ per 130 — 3,0x75x915 mm 2.50

Nosställ 97 — 5,0x75x915 mm 3.25

Posta denna order för snabb leverans. Angiv gärna reserv om bestådd vara tillfälligt tagit slut. Alla priser inkl. moms!

Antal	Beskrivning	Pris

Namn _____

Address _____

Postnr/Address _____

MODELLFLYGNYTT

SVERIGES MODELLFLYGFÖRBUND

Box 100 22

600 10 Norrköping

Ansvarig utgivare: Göran Alseby

Tryck: L-Offset, Norrköping

