



MODELLFLYGNYTT

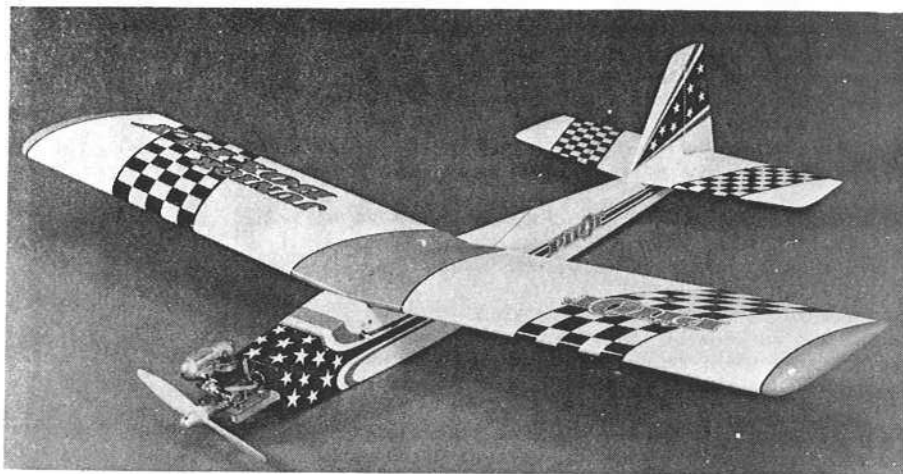


ORGAN FÖR
SVERIGES
MODELLFLYGFÖRBUND

2
1973



FP-2



Något om en snabbt växande sport

Bli radioflygare - men börja rätt

Radioflyg är ganska lätt att lära sig, men en sak är ändå säker, de första planen kommer att få ta emot hårda törnar innan du lärt dig behärska dem till fulländning. Ha måttlig ambitionsnivå i början, låt de tunga och snabba planen vänta tills du lärt dig flygningens grunder.

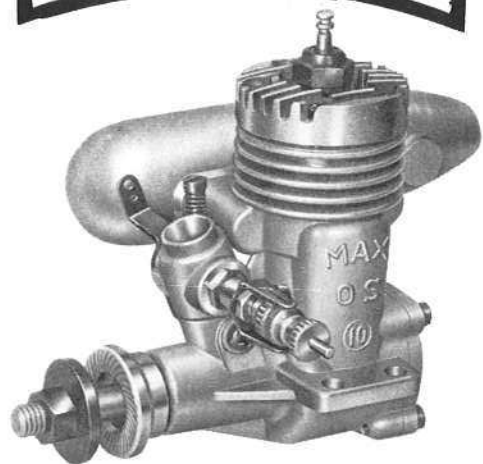
VAL AV PLAN Planet du väljer som första modell bör vara så konstruerat att det kan friflyga d.v.s. vara så självstabil att det mer eller mindre kan flyga sig själv, om du blir trött och behöver slappna av, när modellen är uppe i luften. Det bör ej vara för litet, då får det kritiska flygegenskaper, ej hellre för stort och tungt, för då går det lätt sönder. En spännvidd (avståndet mellan vingspetsarna) på mellan 100 och 140 cm och en motorstorlek på 1,5 till 5 cc är lagom.

VAL AV RADIO Det är ingen idé att från början köpa en för avancerad och dyr utrustning. En del smällar är som sagt oundvikliga i början och tills du lärt dig att flyga ordentligt är det stor risk för att radion blir något "risig", detta oavsett om den kostar 500 eller 3000 kronor.

BYGGTEKNIK Gamla tider med balsadamm och lackdoft, som ofta var så irriterande för familjen, är nu i stort sett ett minne blott. Dagens radioflygare använder i stor utsträckning fabriks-tillverkade plastdetaljer som ger större precision i bygget och därmed bättre flygegenskaper samtidigt som byggtiden blir kortare och flygtiden längre.

På denna sida visar vi endast sådant som vi helhjärtat kan rekommendera till den som vill börja med radioflyg. Modellen överst heter **BOX FLY JUNIOR** är mycket lättbyggd och välflygande och kostar endast 75:-. Nederst till vänster ser vi **OLYMPIA** som är helt färdig bara till att montera ihop. 175:-kr. Lämplig motor till båda dessa är **OS Max 10 R/C**. Pris 80:- kr. När det gäller radioutrustningen har vi två alternativ: Futaba FP-2 för 545:- kr eller OS Miniprop för 495:- kr. Båda är 2-kanalare med 2 servon och ett lika gott val, vilken som.

Beställ redan i dag, så kan du vara i luften om en vecka.



Firma Valter Johansson

360 30 Lammhult. Tel 0472/650 46



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
Bergshöjden 66 nb,
172 45 Sundbyberg

FACKREDAKTÖR radioflyg:

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

FACKREDAKTÖR raketflyg:

Peter Meurling
Flottilljvägen 18
146 00 Tullinge

FACKREDAKTÖR utbildning:

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

ANNONSER

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

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

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

Förbundsmedlemmar får kostnadsfritt införa radannonser av icke kommersiell natur.

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

DISTRIBUTION

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

PRENUMERATION

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

LÖSNUMMER

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

Direktanslutning till SMFF 15:-/år.

Material sändes till fackredaktörerna eller till förbundsexpeditionen

EFTERTRYCK FÖRBUDES

Modellflygriksdag

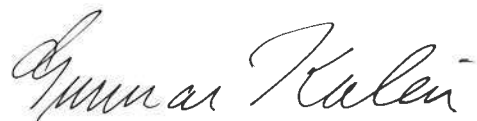
SMFF har hållit sin årliga riksstämma. En riksstämma som blev sina föregångare ganska lik. Därmed inte sagt att stämmorna är några tråkiga tillställningar som klubbas igenom på någon timme. Tvärtom har alltid ombuden låtit sina åsikter komma fram genom livliga debatter i de många frågor som diskuteras. Vårt förbund har ju hela tiden utvecklats, vilket har gjort att nästan varje stämma har haft minst en för SMFF stor fråga att ta ställning till. Vid några av de gångna stämmorna har också skarpa motståndningar om förbundspolitik förekommit. Vi kan dock berömma oss av att alla stämmor hållits på en hög förreningsteknisk nivå, och någon "polsk riksdag" har inte förekommit. Beslutet som fattats har fört SMFF framåt, vilket understryker att de hårda debatterna till slut enat motsättningarna i en positiv riktning.

Det på senare år tillämpade systemet med att ha tävlingsverksamhetens grenkonferenser samlade, har visat sig värdefullt för vår gemenskap inom förbundets olika tävlingsgrenar. Även om många är mycket specialiserade till en viss gren inom modellflyget så har samvaron och diskussionerna ökat förståelsen för andras problem och huvudintressen. På sikt kommer nog lösningar av frågor som nu verkar

vara speciella för varje gren att lösas gemensamt. Ett exempel är uttagningssystem för landslag där det skulle vara en fördel att ha samma regler i alla grenar, vilket också påpekades av ett ombud.

Av de beslut som fattades dessa dagar kan nämnas ändringen av licensförordningen vid tävlingar. Från och med nästa år skall medlemskort gälla även som tävlingslicens. Klubbarna kommer själva att skriva ut korten som registreras hos förbundsexpeditionen. Genom detta system avlastas expeditionen med en hel del arbete vilket är nödvändigt om vi skall klara expansionen inom SMFF. Den nya försäkring som togs av riksstämman ökar också skyddet för våra medlemmar om oturen skulle vara framme. Jag vill dock även här uppmana våra medlemmar att sätta sig in i säkerhetsbestämmelserna som gäller, för att eliminera riskerna så mycket som möjligt.

Våra goda riksstämmoditioner är alltså värda att slå vakt om. För de "folkvalda" i SMFF-styret är det också värdefullt att få personlig kontakt med klubbarnas representanter. Den kontakten stimulerar i arbetet för SMFF.



Omslag 1. Drabant. En motormodell konstruerad av Per Lundqvist.

Omslag 2. VM-71 igen. Denna gång från trimningen. Paul Lagan, Nya Zeeland vevar Wakefield. Hållpojken är från Trollhättan.

Några reflektioner om flygplansgeometri.

I diskussioner om friflygplans egenskaper ges i allmänhet vingprofilerna en avgörande betydelse. Vålvning, tjocklek, nosradie, vålvningsmax och tjockleksmax är parametrar som vi i all oändlighet varierar och debatterar. Särskilda profiltabeller anger profilkoordinater med hundradelsprocents noggrannhet trots att då vi bygger, till följd av sprygelavstånd, putsning och slarv, fel på 10-tals % uppkommer.

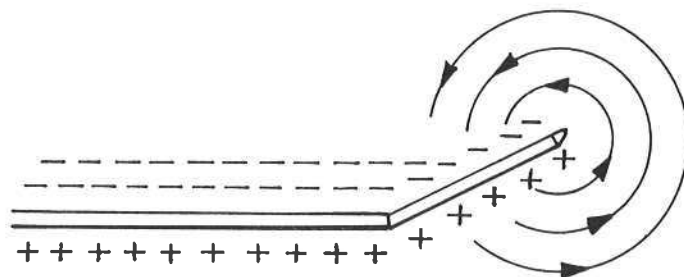
Det är nog riktigt att vingprofilerna har stor betydelse, såväl med avseende på glidtal som stabilitet men det är min uppfattning att teorierna om detta givits alltför stor betydelse i diskussionerna, på bekostnad av ökade kunskaper om andra parametrars inverkan på flygegenskaperna. Hur är det egentligen med V-form, momentarm, sidoförhållande, tyngdpunktspacering, massfördelning, lateralplanscentrum, skränkningar m.m. Vilka effekter uppnår vi tex med en asymmetrisk skränt vinge? Hur påverkar krokens placering en segelmodellens startegenskaper?

Åsikterna i sådana frågor divergerar i allmänhet i högre grad än när det gäller profilt teori som kräver insikter i strömningslära och gasdynamik. "Flygplansgeometriska" spörsmål kan vi ofta bilda oss en uppfattning om genom erfarenhetsmässiga iakttagelser och lite sunt förnuft. Ett sådant spörsmål och tillika tvisteämne gäller just vingskränkning. Att en vings spetsar bör skränkas och ges en mindre anfallsvinkel är vi nog överens om. Detta förfarande har uppenbara fördelar. Lyftkraften i spetsregionerna minskas (i och för sig synd) vilket reducerar den skadliga spetsvirveln (1). Vingens överstegring inträffar inte samtidigt över hela spännvidden utan spetsarna kommer fortfarande att bära då mittvingen har förlorat lyftkraften (normalt inträffar detta vid 15° anfallsvinkel). Hur mycket spetsen ska skränkas är dock en tviste fråga. Exempel på upp till 4° skillnad mellan vingrot och spets har påträffats uti markerna och då flyger alltså spetsen helt utan anfallsvinkel. Observera att en välvd vinge har lyftkraft även vid små negativa vinklar. Vad som är betydligt mer intressant är frågan om asymmetrisk skränkning och i så fall åt vilket håll? Våra strävanden ligger i att förmå flygplanet att stabilt ligga kvar i ett uppvindsområde och helst även kunna uppsöka ett sådant om vi till äventyrs inte skulle ha placerat det i detta. (Strejkkande temistorer, dålig såpa i bubblorna, avrivna termikremsor, korsande motorvägar eller som på SM 70: inhägnat startområde). Två, av mig kända, teorier förekommer. Den ena innebär mindre anfallsvinkel på den vinge som ligger innerst i svängen. Denna skevning ska enligt dess förespråkare, lägga flygplanet i en brantare sväng vid termikkänning. Enligt min mening är denna metod helt förkastlig. Risken för en präktigt störtspiral är så stor att man får ont i själen vid blotta tanken härpå. Dessutom är det tvivelaktigt om metoden ger den önskade effekten i termik. I sväng har ju yttervingen högre fart och därmed större lyftkraft än sin broder innervingen och detta kompenseras med skevning, dvs högre anfallsvinkel på svängens innerving. Så gör man när man styr ett riktigt flygplan och samma gäller ett litet. Vid ingång i en termikblåsa störs flygplanet vilket ger upphov till en mer eller mindre markerad överstegring (stall). Om flygplanet då har större vinkel på innervingen kommer denna att ställa före yttervingen och vi får då en sned vinkning in mot svängen in i blåsans centrum. Visserligen kommer vi att under dyksekvensen i ett stall få en upprätande tendens av svängen men ingen anledning till oro föreligger. Dyksekvensen blir i detta fall mycket kort och hinner inte mota planet ut ur blåsan. Det bör kanske betonas att om denna typ av asymmetri förekommer bör flygplanet ha ganska snäv kurvradie (12 - 20 s/varv) programmerad med stort kurvroderutslag. Betänkligheter må riktas mot startegenskaperna men egna och andras försök har visat att högstarten blir en riktigt angenäm upplevelse med denna skränkning. Den med högre anfallsvinkel utrustade (i mitt fall) högervingen bromsar mer på topphöjd vilket styr planet ut en bit åt höger från mig själv och eftersom jag

Lite ideer

är högerhänt behöver huvudet inte förvridas ytterligare vid ögonkontakten.

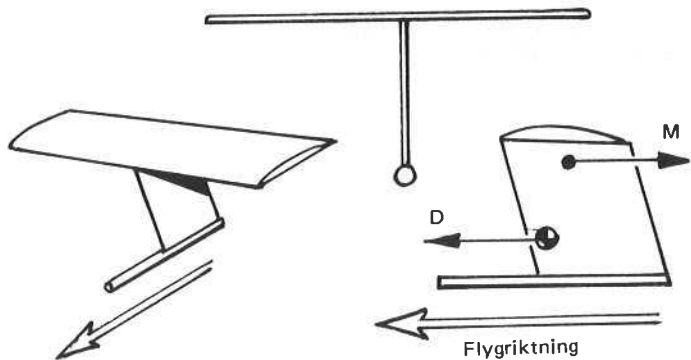
Om planet inte ligger rätt över huvudet slipper man i allmänhet det våldsamma rycket vid termikkänning utan blåsan indikerar lugnare och säkrare. En ökning av draget i linan kan ju dels bero av uppvind och dels av en horisontell vindökning. Dessa två typer är svåra att särskilja om kärnan ligger rakt över ens huvud. Om planet å andra sidan ligger strax bakom och vid sidan om märks blåsan på att flygplanet utan markant dragökning i linan går upp till en position rakt över en var-efter dragökningen följer (det bästa är ju att koppla ur innan dragökningen satt in - det ger ju en lugnare koppling). Beträffande startstabilitet kan V-formens betydelse inte nog poängteras. Hur mycket bättre hade inte "Gladan", "Pilot", "Svensson", "Cikada" gått att starta om örönen hade tagits till ordentligt. 20 cm resp 16 cm spetshöjning för A:2 och A:1 är inga överdrifter.



Ytterligare en sak vill jag tala mig varm för denna gång. T-stabben! Den har tre fördelar och en nackdel. Nackdelen är byggteknisk. Fenan måste göras starkare (och tyngre) för att uppbära stabben och fuselinan måste dras genom ett rör av något slag. Till fördelarna hör att stabben skyddas fint vid landning i ojämn terräng bland stenar och stubbåkrar. Sedan finns två aerodynamiska fördelar. För det första flyger den högt placerade stabilisatorn genom ren luft dvs i stort sett ostörd luft fri från vingens nedsvep och det är bra eftersom även stabben är en bärande vingyta. Dessutom har denna placering en stabiliserande effekt. Förklaringen till detta fås genom att betrakta extremfallet, dvs ett flygplan som består av endast en fena och en stabe (där då stabben är enda bärande yta och då rätteligen borde kallas vinge). Denna anordning flyger stabilt förutsatt att tyngdpunkten och lateralplanscentrum ligger rätt. Anledningen härtill är den marginal som finns mellan dragkraftscentrum (som på ett glidflygplan är tyngdpunkten) och luftmotståndscentrum. Dragkraften är beroende av glidvinkeln medan motståndet beror av farten och tack vare separationen av dessa centra erhålles det upprätande momentet (2). Av ovanstående framgår att ett flygplan med sin vinge på en hög pylon (C-kärna) stabiliseras vilket är bra. För segelmodeller kan emellertid en hög pylon inte tillåtas ty hävarmen mellan lyftkraftscentrum och kroken blir så stor att startstabiliteten äventyras. Det vridande moment som uppkommer underhåller tendensen till skärning i starten. Man kan misstänka att en högt placerad stabe skulle kunna "skuggas" av vingen i överstegring (då den ju som allra bäst behövs) och fördröja urgången ur stall men detta fenomen kan i varje fall inte iaktas på vare sig SAAB 105 eller MFI 15 eller någon segelmodell med dylik stjärtkonfiguration. Problemet togs upp i samband med en haveriutredning i Japan för några år sedan då en Boeing 727 oförklarligt störtat innan landningen i Tokyo.

Detta var några tankar om flygplan gripna ur luften (rolig vits). Delade meningar må råda och då är det önskvärt att dessa ventileras! Adjö!

Nils Hallerström



* * *

TIPS

Några tips till stunt-flygare

av Lars Helmbro

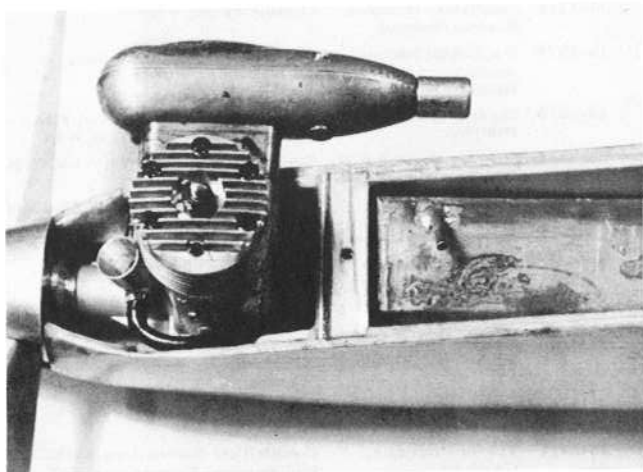
En stunt-kärna kräver som bekant en hel del arbete. Jag skall nedan försöka att göra en redogörelse om några små tips angående rodermekanism och motorinstallation.

När de flesta stuntare har gjort några flygningar har de säkert märkt att det blivit glapp i rodren på den nybyggda kärnan. Det enda receptet mot detta är att bussa rodermekanismen. Skaffa därför lödbrons (användes vid hårdlödning) av 3 mm diameter. Borra därför upp hålen i roderok och roderhorn. Därefter tillverkar du små stumpar av bronset, 3 mm långa. Sätt in bronsbitarna i hålen och nita fast dessa så att de sitter ordentligt fast. När detta är klart körnas och borrar hålen till rätt dimension. Resultatet kan du se på bilden.

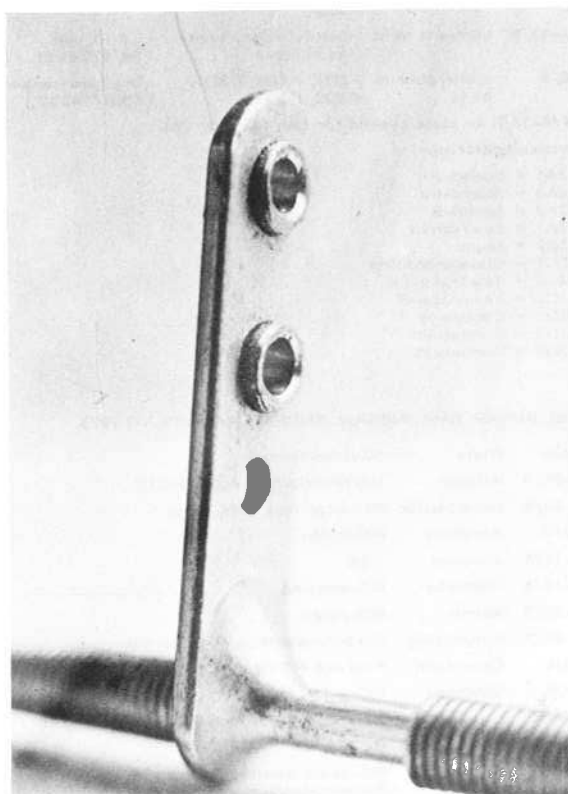
För att motorn skall gå riktigt hela programmet ut krävs att du har förvissat dig om några viktiga saker. Tänk på att ledningar till och från tanken är så korta som möjligt. Dessutom skall tanken ligga så nära motorn som möjligt. Det kanske viktigaste av allt är tankens placering i höjled. De flesta motorer (stuntmotorer) har förgasarröret placerat 12,7 mm över motorcentrum. Det betyder att tankens rör till motorn skall ligga lika högt som förgasarröret, dvs 12,7 mm. Tankens höjd skall då inte överstiga 25,4 mm. I nästa nummer återkommer jag med fler tips angående linflyg (stunt).



Ulf Larsson, Solna MSK.



En enkel motor och tankinstallation i en "Stuntare"



Bronsbussat roderhorn

KOMMANDE TÄVLINGAR

PRELIMINÄR TÄVLINGSKALENDER I FRIFLYG 1973

13/5	Majtävlningen	F 16, Uppsala
20/5	Västkusträffen	Göteborg
27/5	Skånes Vårtävling	Malmö
31/5	DM	
10/6	Hjelméruspokalen	Linköping
17/6	Nattävlingen	Midlanda, Sundsvall
28-29/7	Oldtimertävlingen, med skalaflyg	Örebro
26/8	DM	
2/9	Solnas Hösttävl.	Uppsala
22-23/9	SM	Arrangör sökes
7/10	DM	
14/10	AKM:s Hösttävl.	Malmö

NATIONELL TÄVLINGSKALENDER I LINFLYG 1973

Datum	Klubb	Tävling, klasser	Kontaktman
15/4	AKM	F2A	Rolf Hagel 040/21 21 73
29/4	Västerås FK	F2B1, F2B2, F2D1, F2D2, F2D3	Ove Andersson 021/13 17 42
5-6/5	Galax	Kaffepetter, F2A1, F2A2, F2A3, F2C1, F2C2, F2C3	Kjell Axtelius 08/774 49 15
13/5	Oxelösunds MFK	Oxelöträffen, F2B1, F2B2, F2D1, F2D2, F2D3	Göran Fällgren 0155/328 47
19-20/5	Solna MSK	Solnas Pokal, F2A1, F2A2, F2A3, F2C1, F2C2, F2C3	Ove Kjellberg 08/89 81 63
26-27/5	ÖSFK	Vårtävlingen, samtliga klasser	Lars Ohlsson 0755/611 02
31/5	AKMG	F2B1, F2B2, F2D1, F2D2, F2D3	Anders Leimalm 031/24 79 82
9-10/6	Handens MFK	UT, F2A2, F2B2, F2C2, F2D2	Leif Lindh 08/777 59 51
16-17/6	Oxelösunds MFK	Oxelösundstävlingen, F2A1, F2A2, F2A3, F2C1, F2C2, F2C3	Göran Fällgren 0155/328 47
25-26/8	LEN	Filbyter, F2B1, F2B2, F2C1, F2C2, F2C3, F2D1, F2D2, F2D3	P-A Fransson 013/11 46 25
8-9/9	Västerås FK	Svenska Mästerskapen, F2A2, F2B2, F2C2, F2D2	Ove Andersson 021/13 17 42
22-23/9	Handens MFK	Hösttävlingen, samtliga klasser	Leif Lindh 08/777 59 51
30/9	Wänersborgs MFK	F2B1, F2B2, F2D1, F2D2, F2D3	Ingemar Larsson 0521/142 47

24/6-25/8 är plats avsedd för DM, NL, och DM.

Teckenförklaring

F2A1 = Speed-A
F2A2 = Speed-Int
F2A3 = Speed-B
F2B1 = Semi-stunt
F2B2 = Stunt
F2C1 = Standardracing
F2C2 = Teamrace-Int
F2C3 = Teamrace-B
F2D1 = Combat-A
F2D2 = Combat-Int
F2D3 = Combat-35

PRELIMINÄR TÄVLINGSKALENDER I RADIOFLYG 1973

Datum	Plats	Tävlingsform
28-29/4	Klippan	Vårtävlingen F3A och RC1P
28-29/4	Hovs Hallar	RC-segelflyg F3B, Hang
5-6/5	Stocholm	RC-pylon
12-13/5	Varberg	F3A
12-13/5	Västerås	RC-meeting
19-20/5	Malmö	RC-pylon
26-27/5	Norrköping	SM RC-segelflyg F3B, termik
2-3/6	Östersund	F3A och RC1P
2-3/6	Göteborg	RC-pylon
9-11/6	Leksand	Dalahästen F3A och RC1P
9-11/6	Malmö	RC-Fly-In
16-17/6	Stockholm	RC-skala meetingtävling Förberedande mönstring av modeller för internationella tävlingar.

16-17/6	Sövde	Pileträffen F3A och RC1P
16-17/6	Sundsvall	RC-segelflyg, Nattävling
16-17/6	Uppsala	RC-meeting
23-30/6	Pellestova, Lillehammer, Norge	Internationell RC-segelflyg
30/6-1/7	Sundsvall	RC-pylon
4-5/8	Lidköping	SM F3A och RC1P
11-12/8	Klippan	RC-meeting
11-12/8	Sundsvall	Surströmmingsmeeting
18-19/8	Malmö	F3A
18-19/8	Uppsala	Inbjudningstävling F3A (även DM)
25-26/8	Sundsvall	F3A och RC1P
24-26/8	Hansholm, Danmark	Nordiska Mästerskapen RC-segelflyg
1-2/9	Stockholm	SM RC-pylon
11-16/9	Italien	Världsmästerskapen F3A
22-23/9	Varberg	RC1P
29-30/9	Säter	RC-pylon
6-7/10	Klippan	F3A och RC1P
13-14/10	Göteborg	Hösttävlingen F3A och RC1P

Klubbar som önskar ordna tävlingar av nationell karaktär utöver ovanstående torde snarast kontakta undertecknad per brev eller telefon. De klubbar som åtagit sig ovanstående tävlingar måste i god tid före tävlingen sända inbjudan till SMFF:s exp. så att de kommer med månadsmeddelandet som går ut den 15:e i varje månad med undantag för juli.

Vi saknar bla arrangörer av SM i RC-segelflyg, Hang och SM i RC5.

För RC-grenen
John Lyrseil

CALENDRIER SPORTIF INTERNATIONAL D'AEROMODELISME 1973 INTERNATIONAL AEROMODELLING SPORTING CALENDAR 1973

CHAMPIONNATS DU MONDE - WORLD CHAMPIONSHIPS

14-19/8	Autriche, Austria Wiener Neustadt	CH/M D'AEROMODELISME, VOL LIBRE, WORLD AERO- MODELLING FREE FLIGHT CHAMPIONSHIPS
11-16/9	Italie, Italy Gorizia	CH/M D'AEROMODELISME, VOL TELECOMMANDE, F3A W/AEROMODELLING RADIO CONTROL, F3A CHAMPION- SHIPS

EPREUVES CONTINENTALES - CONTINENTAL EVENTS

13-15/7	Suisse, Switzerland Arosa	Championnat "Europa" Championship, F1
13-15/7	ditto	Coupe "Europa" Cup; "Hang- flug Sonderkonstruktionen"

MANIFESTATIONS DE 1ère CATEGORIE - 1st CATEGORY EVENTS (OPEN)

11-13/5	Roumanie, Rumania Slanic-Prahova	"Indoor 1973", F1D
19-20/5	Pays-Bas, Nether- lands Rooszen Daalse Heide	Coupe d'AMSTERDAM Cup, A2, Wakefield, Power
19-20/5	Suisse, Switzerland Pfäffikon	Compétition Internationale, F3A International Competition, F3A
26-27/5	R.F.A., German F.R. Drover Heide b. Düren	Coupe EIFEL Cup 1973, F1A, F1B, F1C
26-27/5	Tchecoslovaquie, Czechosl. Dubnica nad Vahom	Compétition pour Modèles Spatiaux Space Models Competition
31/5-3/6	Autriche, Austria Wiener Neustadt	5ème Coupe Internationale Hans Kratky F1A, F1B, F1C - 5th International Hans Kratky Cup, F1A, F1B, F1C
9-11/6	France Maubeuge-La Salmagne	"Critérium International du Nord et Challenge Européen de Radio- Commande" F1A, F1B, F1C, F3A
9-11/6	Autriche, Austria Koblach	7ème Coupe Rheintal, F3A, RC III 7th Rheintal Cup
23-24/6	Tchecoslovaquie, Czechosl. Karlovy Vary	Compétition Internationale F4C International Competition, F4C
30/6-1/7	R.F.A., German F.R Münich	6ème Compétition de Vol Libre de Munich 6th Free Flight Comp. Munich F1A, F1B, F1

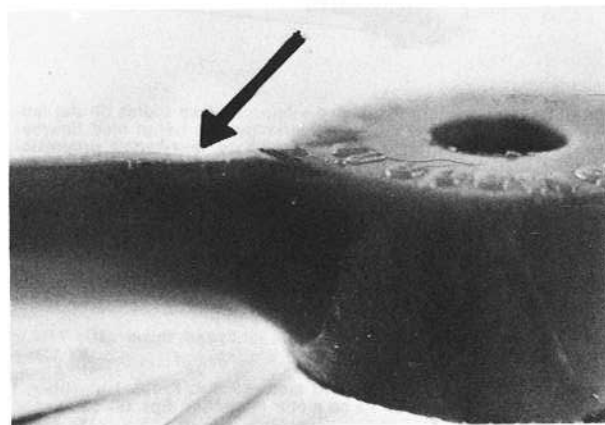
6-8/7	Hongrie, Hungary Pécs	Coupe Mecsek Cup, F2A, F2B, F2C
14-15/7	Tchecoslovaquie, Czechosl, Brno	Compétition Internationale F1D International Competition, F1D
28-30/7	Espagne, Spain Alicante	"Concours Int. de Vol Libre" Free Flight Comp. Planeur A2 F1A Glider, Wakefield F1B, modèles à moteur, F1C
3-5/8	Tchecoslovaquie, Czechosl, Bratislava	Compétition Internationale, F3A International Competition F3A
10-12/8	Autriche, Austria Kraiwiesen	"9. Int. Igo Etrich Wanderpokal- fliegen" F3A, RC/MS
14-19/8	Autriche, Austria Wiener Neustradt	"Freiflugweltmeisterschaften 1973" F1A, F1B, F1C
16-20/8	Hongrie, Hungary Debrecen	Coupe Hajdu Cup, F1D
18-19/8	Pays-Bas, Nether- lands Spaarndam	"AMSTERDAM Combat Criterium"
23-26/8	Autriche, Austria Wr. Neustadt/Herzo- genburg	10ème Coupe Int. Kolibri, F1A, F1E 10th Int. Kolibri Cup, F1A, F1E
24-26/8	France Marigny-le Grand	"Critérium International Pierre Trebod" F1A, F1B, F1C
24-26/8	Tchecoslovaquie, Czechosl, Sezimovo Usti 1 semaine après CH/M Wiener Neustadt W/Ch	Compétition Internationale, F1A, F1B, F1C International Competition, F1A, F1B, F1C Neustadt; 1 week after the Wiener Neustadt W/Ch
26/8	Suisse, Switzerland Dintikon/AG	1ère Compétition Int. de l'Amitié 1st Int. "Friendship" Competition, F1A, F1B, F1C
1-2/9	Suisse, Switzerland Breitenbach/SO	1ère Coupe Int. du Jura, F2A, F2B, F2C 1st Int. "Jura" Cup, F2A, F2B, F2C
1-3/9	Bulgarie, Bulgaria Sofia	Coupe SOFIA Cup, Control Line, Vol Circulaire commandé, F2A, F2B, F2C, F2D
7-9/9	Grande Bretagne, U.K Raf Strubby (Mable- thorpe)	Vol Libre, Open Free Flight, Glider, Rubber, Power, F1A, F1B, F1C
8-9/9	R.F.A., German F.R. Bochum	Compétition Internationale C/L, Vol Circulaire, F2A, F2B, F2C
14-16/9	Roumanie, Rumania Bucarest	"Inter-Aero 73" F2A, F2B, F2C, F2D
20-23/9	Hongrie, Hungary Pécs	Coupe Mecsek Cup, F3A
23/9	Italie, Italy Lugo Di Romagna	"10ème Coupe d'Or F.A."- Team Racing 10th Gold Cup F.A. - Team Racing
Manifestations de 1ère Catégorie - 1st Category Events (suite, continued)		
27-30/9	Autriche, Austria Lienz	14ème Coupe Internationale des Dolomites F3A 14th Int. Dolomiten Cup, F3A, RC/IV
29-30/	Hongrie, Hungary Pär	Coupe Rába Cup, F1B
6-7/10	Liechtenstein Berndern	Réunion Internationale, F3A International Meeting, F3A
COMPETITIONS ORGANISEES SELON LES REGLEMENTS PROVI- SOIRES CONTESTS ORGANISED ACCORDING TO PROVISIONAL RULES		
2-3/6 ou/or 27/5	Italie, Italy Lonate Pozzolo (Milano)	Coupe A S A Cup, F3B
9-11/6	France St-André de l'Eure	Concours International de Vol de Plaine Challenge EDLE, F3B Slope Soaring
16-17/6	France Longuyon-Vilette	"Challenge Européen de Combat Sportif" F2D
22/6-1/7	Norvege, Norway Lillehammer	RC "Soar Together", F3B
11-15/8	France Petit Ballon d'Alsace	Concours International de Vol de Pente Challenge EDLE, F3B Slope Soaring
25-26/8	Tchecoslovaquie, Czechosl, Brno	Combat Int, Comp
8-9/9	Italie, Italy Rieti	"Coupe Europa d'Aéromodélisme" F3B Europa Aeromodel Cup, F3B
8-9/9	Tchecoslovaquie, Czechosl, Rana u Loun	R/C Slope Soaring Vol de Pente Télécommandé
15-16/9	France Wittenheim - 68	CRITERIUM International de l'EST International East Criterium Aero Serie 3, Vitesse, Speed FAL, Team Racing, Combat
5-7/10	Hongrie, Hungary Nyiregyhaza	Coupe Nyírség Cup, F2A, F2C, F3A, F3B
6/10	Suisse, Switzerland Pfäffikon	Compétition Internationale pour Modèles d'Hélicoptères et Elec- triques International Competition for Helicopter and Electric Models

VARNING

av Lars Helmbro

Titta noga på bilden. Med ett skarpt öga kan du säkert se kontraktionen (vid pilen), som bildats mellan roten och bladet. Detta betyder att propellerbladet går av, kanske vid nästa flygning. Man kan förmoda att materialet i propellern är felaktigt, då propellerblad av samma märke, som det fotograferade, har gått av vid flera tillfällen.

Kolla därför alltid dina nylonpropellrar innan du startar motorn. Tänk vad som kan hända om den går sönder när du varmkör motorn.



Nytt från Norr

Radiosegelflyg i Ottsjö

Den 7 april åker som vanligt ett gäng norrlänningar upp till Ottsjöfjällen för att flyga radiosegelflyg. Man kommer därvid att samtidigt prova de nya norska regelförslagen. Rapport om hur verksamheten varit kommer senare.

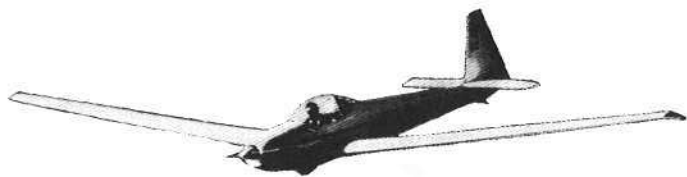
Under nästa år planeras att förlägga en kurs för radiosegelflygare upp till de jämtländska fjällen. För att finna ut en lämplig plats med fina hang kommer kontakt att tagas med en fjällflygare vid namn "Spökis-Andersson", en legendarisk flygare som kan allt och om alla fjäll. Genom honom hoppas man kunna få tag på ett riktigt hang-fjäll dit farbar bilväg är en av förutsättningarna.

NM på Flatruet

NM kommer i år att arrangeras av SMFF, den 30 juni-1 juli. Tävlingsplats blir Flatruet, en fjällplatå på ca 900 m, höjd i Härjedalen. Förbundet svarar för arrangemangen med benägen hjälp av ett flertal norrländska klubbar. För att få funktionärer till tävlingen kommer förbundet att den 28 juni påbörja en funktionärskurs varefter deltagarna i kursens praktiska del får fullgöra uppgifter som funktionärer i NM-et.

Till kursen kommer en eller två deltagare från resp nordiska länder att inbjudas. Årets upplaga av NM-et blir en attraktion för många av landets modellflygare som bör passa på tillfället att komma upp till fjällen och njuta av en natur vars like man sällan har skådat. Nära tävlingsplatsen finns gott om plats för camping och husvagnar. Rika tillfällen till fiske och bad i kristallklara naturliga swimmingpoler med isande kallt vatten. Det finns också gott om stugor med självhushåll, men då bör man vara ute i tid. Kontakta Härjedalsfjälls turist AB tel 0684/21290 i Funäsdalen. Bilvägen den högsta i Sverige går intill tävlingsplatsen.

Motorseglare ASK-14



ASK-14 är en riktig motorseglare med välvd vingprofil, som bidrar till det fantastiska glidet. Byggsatsen innehåller glasfiberkropp och rikligt med förarbetat balsamaterial. Spv 286 cm, lämpl motor 1,7—3,5 cc. 3—4-kanals proportionalradio. **Kr 255:—**

Super-Alpha är en av de mest uppskattade RC-segelmodellerna. En vacker modell i en perfekt byggsats. Färdig glasfiberkropp, rikligt med förarbetat balsamaterial, samtliga tillbehör samt naturligtvis en noggrant detaljerad ritning ingår i satsen. Spv 350 cm. **Kr 350:—**

Alpha — populär RC-seglare. Byggsats med förarbetat balsamaterial, glasfiberkropp och tillbehör. Spv 280 cm. **Kr 249:—**

Fillius är den nya, lilla RC-seglaren. Helt i balsa, lättbyggd, flyger väl. Spv 190 cm. **Kr 103:—**

Sky-Coaster VII — helt ny RC-seglare med motorgondol. Kropp i glasfiber, i övrigt helt i balsa. Motorgondol för 1,5 cc motor medföljer. Spv 191 cm. (Leverans i april) **Kr 265:—**

Och som vanligt har vi en massa andra byggsatser, radiostyrningar, tillbehör, motorer osv. Radioservice ordnar vi i egen verkstad. **Allt för Dig!**

Multiplexkatalogen mot kr 2:— i frimärken.

Öppet: Månd, tisd, torsd kl 19—20.30, lörd 10—13.

ORBO ab

Selebovägen 14
122 48 Enskede
Tel. 08/49 00 82

RAKET

Några plock om raketflyg

Inköpsställen: Mig veterligt finns det bara ett dylikt i Sverige nämligen Ingenjörfirman ATLAS, Box 210 15—200 21 Malmö. Telefon har de också 040/18 23 45. Deras katalog är väldigt utförlig och bra bla korta artiklar om stabilitet och motorer. Man säljer också en serie häften eller blad för 2,35(dyrt) som behandlar olika typer av modeller. Någon rabatt för SMFF-medlemmar har man inte.

Nybörjarmodeller: Vanliga raketer i byggsats från ovanstående: Aerobee-Hi (blir lätt tung), Atlas Rocket Mk I, Atlas Nora, Sky Hook, Alpha Glidraketer är lite bökiga, men har man byggt handluns går det bra. Byggsatser: Swift, Mach 10 och Falcon. Som vid allt annat modellflyg skall man låta bli skalamodeller i början. Bygga efter ritning är genast svårare, helt enkelt därför att det inte finns några ritningar. Inte på vanliga raketer i varje fall. (Jo, förresten i MFN för 6-7 år sedan tror jag det fanns ett par) Glidraketer är det bättre beställt med, MFN 3-72 innehöll 3 st detta nummer en och Aviatikern 6-72 två st. Då och då kan man också hitta ritningar i Modelår och i American Aircraft Modeler, de enda "vanliga" tidningar som kör med raketer.

Tidning: Model Rocketry heter en amerikansk blaska med tekniska artiklar, ritningar osv. Den kan beställas från: Model Rocketry, Box 214, Boston, Mass. 02 123 USA och kostar 6 dollar per år. 12 nummer kommer man ut med.

Film: SMFF hyr ut en 16 mms färgfilm som enbart handlar om raketer. Den har engelskt (amerikanskt) tal och beskriver bl.a en raketävling. Rekommenderas.

Regler: Häfte F, SMFF, Häftet verkar lite föråldrat, man talar om kps istället för Ns. Det innehåller också alla säkerhetsbestämmelser som gäller, följ dem!

SM-73 Enligt bl.a Gunnar Kalén hålls detta i samband med friflyg-SM, preliminärt datum 22-23/9, plats okänd. Som SM klass gäller glidraketer, tror jag i alla fall.

SM-72 Hölls i Uppsala. Ritning på segermodellen saknas i MFN. Borde vara obligatoriskt.

VM-72 Gick av stapeln i Vrsac, Jugoslavien. Man körde tre klasser, Fallskärms, glidraket och skala.

Resultat: Raket-VM72 Vrsac, Jugoslavien.

Fallskärm 23 deltagare 9 nationer

1 Ion Radu, Rumänien	415
2 Elena Ballo, Rumänien	411
3 Ellie Stine, USA	295
Jon Randolph, USA	295
5 Bozo Grubic, Jugoslavien	278
6 Shirley Lindgren, USA	269

LAG

- 1 USA
- 2 Rumänien
- 3 Jugoslavien
- 4 Bulgarien
- 5 Polen

Raketglidare 26 deltagare 9 nationer

1 Orfy Mohamed, Egypten	165
2 Peter Freebrey, England	130
3 Zoran Milicic, Jugoslavien	105
4 Gabriel Magdy, Egypten	99
5 Jerzy Witowski, Polen	96
J C Worthen, USA	96

LAG

- 1 Egypten
- 2 Jugoslavien
- 3 Tjeckoslovakien
- 4 England
- 5 Bulgarien

Skala 17 deltagare 9 nationer

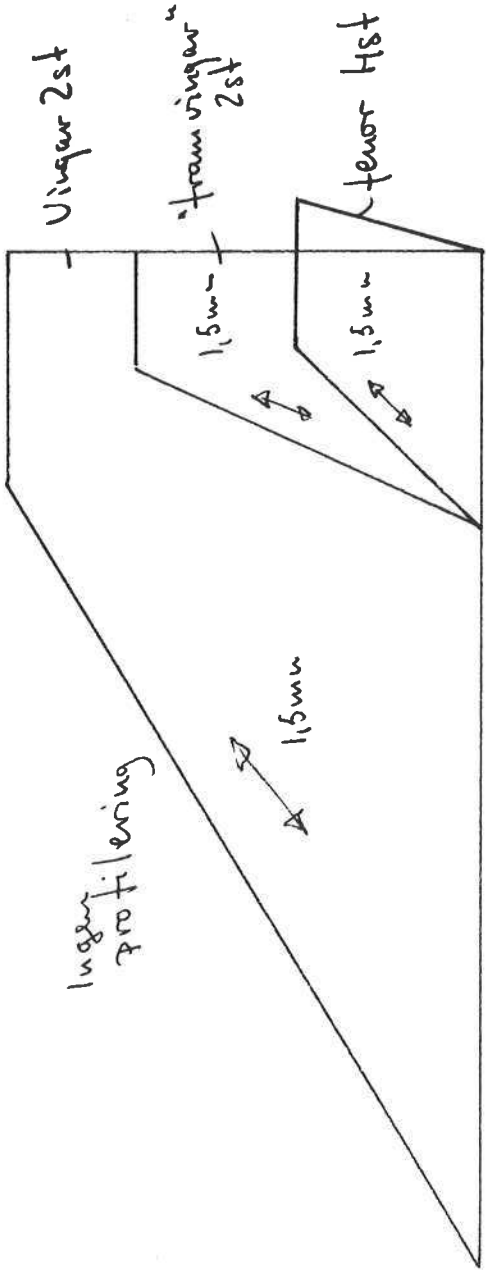
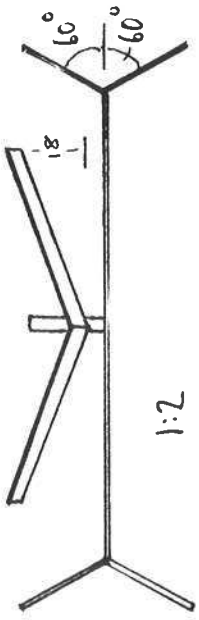
1 Otakar Sattch, Tjeckoslovakien	2945 p
2 Urban Carel, Tjeckoslovakien	2776 p
3 Howard Kuhn, USA	2575 p
4 Divis Jaroslav, Tjeckoslovakien	2574 p
5 Juliusz Jaronczyk, Polen	2354 p

LAG

- 1 Tjeckoslovakien
- 2 Bulgarien
- 3 USA
- 4 Polen

Nog för denna gång

Peter Meurling



luger
profilering

stoppring

Fallskärm eller
streamer

Balsa

Motor

1:1

balsastift

3mm balsa

1,5mm balsa

3x12 hård
balsa

Tp okänd

Delta Katt
konstruerad av
Harry Stine, USA.
Z:a på VM-72 flugen av Peter Freebrey, England.

RC

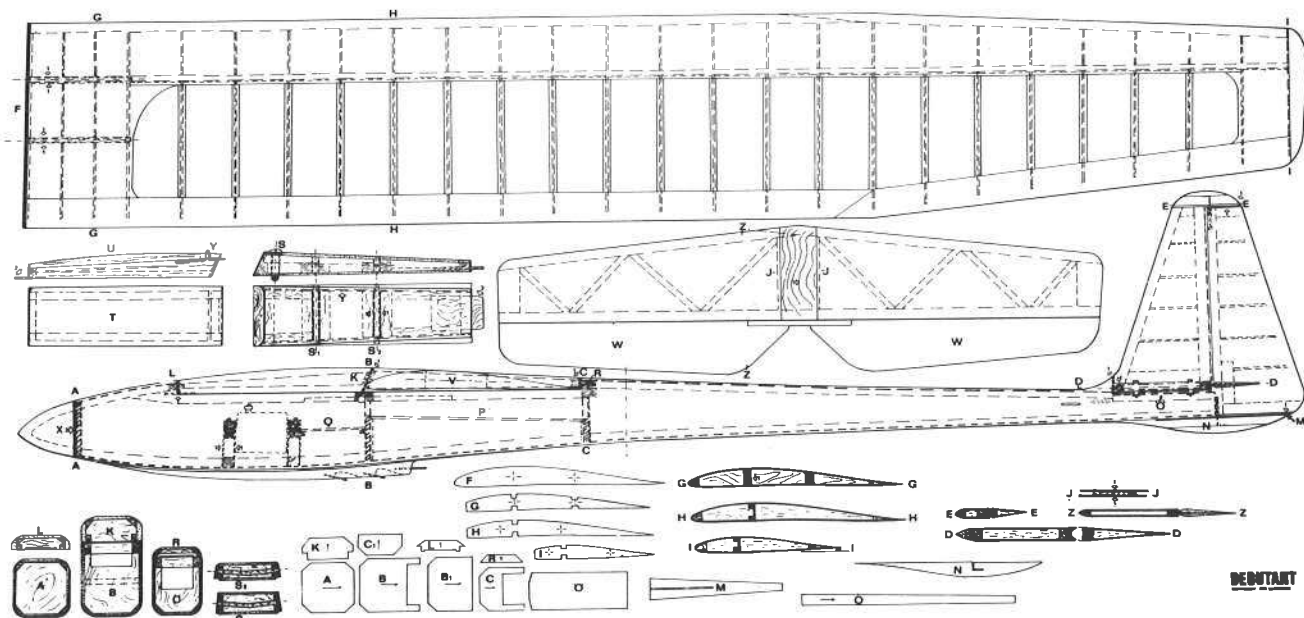
-flygare börja bygga direkt efter ritning

Jag vill här presentera två st RC-flygplan dels segelflygplanet Debutant, och dels motorflygplanet Drabant. Båda dessa modeller är lämpliga för nybörjare, men har även egenskaper som bör tilltala de mer avancerade RC-flygarna. Debutant kan byggas med två olika vingar vad det gäller profilen, den ena är en profil som ger ganska stor hastighet (gör modellen lättflugan beroende på bättre roderkänslighet). Den andra profilen är i första hand avsedd för hangflygning med hög hastighet. Båda profilerna medger avancerad flygning vad det gäller horisontella flygrörelser. Debutant är enormt stabil utan att vara trög i styrningen, den är helt omöjlig att vika under normal flygning och det krävs stor ovarsamhet med rodergivning för att få modellen i vinkning. Den långsamma profilen lämpar sig bra för termikflygning beroende på att det finns hastighetsresurser (utan genomslunkning) när man vill förflytta sig från ett sjunkområde.

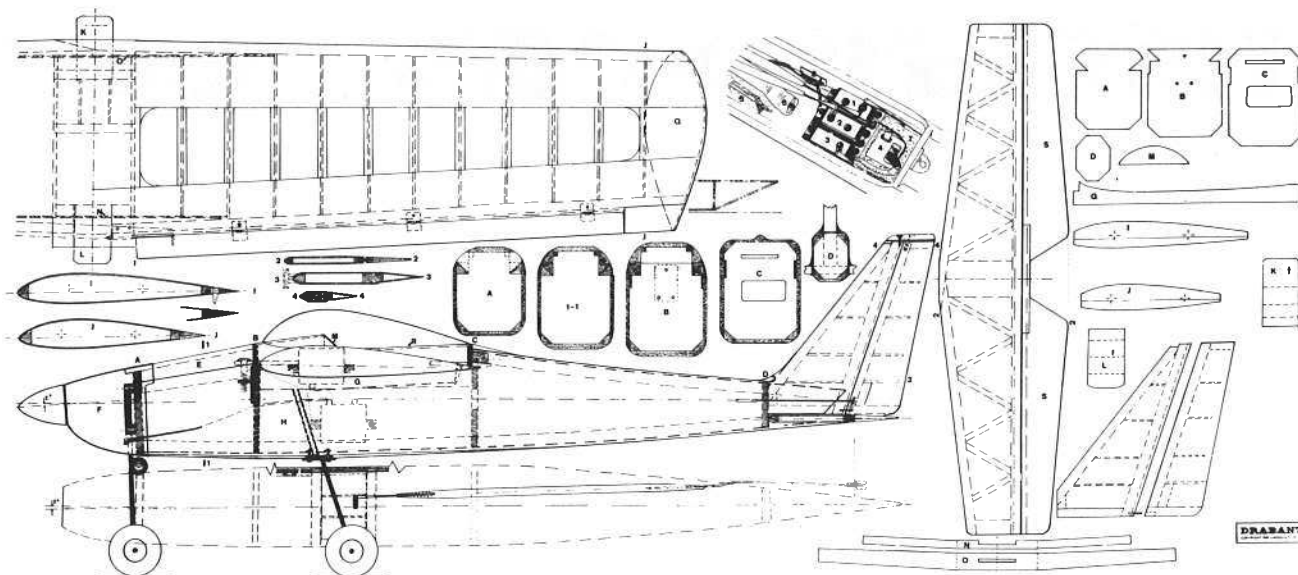
Drabant kännetecknar sig främst för sina lågfartsegenskaper, den kan flyga mycket långsamt med god styrförmåga. Denna egenskap gör den till en bra nybörjarmodell. Den goda lågfartsegenskapen beror på att vingen har samma profiltjocklek trots en något avsmalnande vinge, vingpetsen flyger teoretiskt alltid långsammare beroende på denna konstruktion. En ytterligare faktor utgör vingpetsens fasning som ger en form av ändskiva, denna förbättrar strömningen i spetsen (inducerade motståndet) samt stabiliserar flygplanet i rollplanet. Drabant klarar en mängd konstflygrörelser men är dock ingen F3A-modell - den kan ej gå i spin med normala flygrörelser. Drabant kan flygas med motorer från 3,5-6,5 cc, dock krävs det en vass 3,5:a samt plant startunderlag för att denna motor skall räcka till. Drabant flyger med en 3,5-motor mest skalalikt men en nybörjare bör ha en starkare motor omkring 5 cc för att lyckas bra. Med en 40-motor (6,5) blir Drabant en riktig racerkärna, man kan stiga rakt upp så länge man önskar och roderkänsligheten blir mycket stor vid full fart.

Anledningen till att dessa flygplan blivit till är dels att jag själv bygger alla mina flygplan efter "leget huvud" med råmaterial. Detta blir en ekonomiskt sett betydligt billigare väg än att bygga med byggsats. Man får även en högre kvalite konstruktionsmässigt sett, materialet i de moderna byggsatserna är med några få undantag alltid underdimensionerat. Tex är oftast spryglar till segelflygplan av 1,5 mm balsa och denna är oftast av kvalitet "soft". Kläs sedan en vinge av dessa spryglar med Monokote eller liknande plastfilm tål den knappt en termikblåsa. Använd alltid nylon eller siden till en vinge - konstruktionen stärks betydligt av detta klädselmaterial. En annan detalj i byggsatserna är spanten, dessa är i regel av 2 mm plywood vilket ger ett tunnt spant med små limytor på sidorna. Jag rekommenderar byggda spant av ett laminat bestående av, 2 st 2 mm balsaflak (krysslimmas) på var sida av dessa 1 mm plywood. Detta ger ett lätt och mycket starkt spant med idealisk sidoyta när det gäller limningen till kroppsidan.

Ett motstånd när det gäller bygge direkt efter ritning är oftast behovet av färdiga spryglar mm. Till att börja med krävs det ytterst få färdiga detaljer vid bygge efter ritning - endast några spant samt spryglarna. Resten formas på plats - medelst slipning efter limning av en grovt tillskuren detalj. Det ger dels tidsvinst och dels exakt passning. Spryglarna görs mycket enkelt vare sig det är en rak eller avsmalnande vinge - endast två eller tre mönsterspryglar behöver sågas ut i plywood, resten slipas till i ett sprygpaket. Arbetet med spryglar tar ca 2 timmar till en normal vinge. Ett annat plus för bygge efter ritning är den byggteknik man lär sig - byggsatsbyggaren har ofta problem vid större reparationer av sitt flygplan (han saknar de färdiga delarna) medan den som är van att bygga direkt efter ritning inköper några lister och flak och klarar reparationerna på nolltid.



DEBUTANT



För den som är ovan vid bygge direkt efter ritning krävs det dock en mängd instruktioner – jag har därför gjort upp en mycket omfattande bygganvisning för respektive ritning. Dessa omfattar ca 20 sidor i A4-format och ger förutom många tips om rationell byggteknik även flyganvisningar. Det sistnämnda gäller särskilt för Debutant där jag ger anvisning om hur man själv kan lära sig flyga denna modell. När det gäller motorflygning MÅSTE man ha hjälp av en erfaren RC-flygare – alla andra försök slutar i regel med katastrofala följder. Tilläggas bör att även när det gäller segelflygplan är hjälpen från en erfaren flygare den bästa lösningen för nybörjaren.

Ritning och bygganvisning beställer du från Pär Lundqvist Vasagatan 15, 310 22 VEINGE tel 0430/18 590. Priset för respektive sats är 30:- inkl. moms.

Jag måste ge en kommentar till Pär's skrivelser. Detta är ju egentligen smygkoll. Men Pär skickade mig en byggbeskrivning på Debutant och jag tänkte på den. Detta är BYGGBESKRIVNING jag har aldrig sett något så utförligt någon gång. Plus det faktum att han försöker få in modellbygge i radio också. Bra Pär.



Lars-G

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 ruttmönstring som försvinner efter dopning och målning. Mönstringen underlättar en trådrak uppfästning 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 täckförmåga än tidigare sorter. 7:75 met.

FIREBALL GLÖDSTIFT – alla typerna 4:35 st.

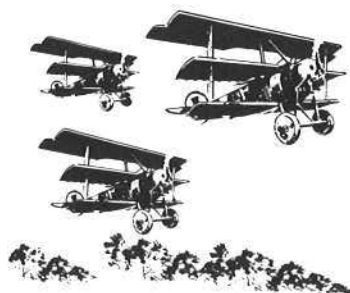
STARTBATTERIER, Sonnenschein blyackum. 2V, 7,5aH, 1 cell. . . 54:00 st.

Burgess Bandsåg En liten behändig bandsåg för hobbybruk.

Sågar allt – trä – tyg – plast – metall – fiberplatta 579:00

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

RIKSSTÄMMAN ~ 1973

Den 24-25/3, alltihop på Malmen i Stockholm. Rikstämman med grenkonferenser är trevliga möten. Så trevliga att inte en enda stödde AKM:s motion om att hålla grenkonferenserna i samband med SM. Det är ju så att det diskuteras en hel del i modellflyg även utanför programmet och det skadar aldrig att lära sig lite om de grenar som man inte själv flyger.

Årets rikstämma gick i stort snabbt. Man var tom klar före den utsatta tiden på söndagen. Överraskande nog var friflygets den kortaste och radio den längsta. Det har ju varit lite annorlunda de senaste åren.

Förslag om tävlingsverksamheten. SMFF:s tävlingsstyrelse ville ha bort tävlingslicenserna. Efter en hel del gaggande försvann dom. Alla får nu tävla, bara dom är med i SMFF. En tilläggsavgift på varje startande skall tas in på varje tävling och sedan skickas in till SMFF. Detta medför att även tävlingsresultaten kan komma in samtidigt som pengarna, och det är ju bra.

Om tävlingsarrangören skall skaffa fram folk som skriver och fotograferar i MFN tyckte många var bra dock blev det inget beslut om det utan en rekommendation, då alla klubbar inte kan få fram folk.

Förslaget om FAI ärenden gick igenom. Där skall intresserade klubbar rekvidrera materialet från SMFF, samtidigt binder man sig att yttra sig i frågan.

Och så skall det bli ordning på våra tävlingar. Genomgång skall ske före varje tävling. Dessutom skall det finnas överledare och tävlingsledare som då presenteras.

SM-plaketter får klubbarna även i fortsättningen stå för. Grenkonferenserna finns kvar i samband med RS. Och en rekommendation om att tävlingsresultat skickas in till SMFF så snart som möjligt. DM får distrikten själva bestämma datum för. Och så rikstämman.

Förbundets förslag om avgift antogs, liksom resebidrag till RS-74.

Vi får en ny ansvarsförsäkring, personskada 2000000 och materialskada 300000.

Nya medlemskort blir det från 1974. SMFF står för tryckning.

Nytt stadgeförslag skall läggas fram på RS-74. En person får inte heller i fortsättningen representera en klubb med hela klubbens röstetal. Vi får inte resultat från tävlingarna med månadsmedeländena. Och vi får hem MFN i brevlådorna som tidigare. Och så grenkonferenserna

Först friflyg.

AKMG:s motion om nytt UT-system gick igenom helt. Och juniorer är vi fortfarande under 18 år. Och så radio.

Det blev inget nytt UT-system för F3A. Men där- emot i pylon, inte underligt då 5 klubbar lämnat in samma motion.

Och det blev heller ingen radioseglargrupp. Och så Linflyg.

Lindiametern ändras till 0,40 mm. Belastningsprov i F2A2 15 kg. Och endast en tank tillåten för bränsle i team.

Team skall ha avstängningsanordning. Standardregelförslaget gick igenom. Combat 35-orna får inte använda nitro länggre, vilket C35 förespråkaren Leimalm tyckte illa om och föreslog Combat 40 istället. För att kunna använda Pylon 40-or, gick dock inte hem. Valfri manöver får användas i semi-stunt. Och UT-avgift tas ut. Team B får lindiam 0,40. Säkerhetswire skall fortsättningen finnas mellan motor och roderokets "fästnanordning" i combat.

Vad hände i övrigt då.

Jo, som vanligt godkändes verksamheten, budgeten och räkenskaperna. Och som vanligt inte mycket nytt folk i styrelserna. Förslaget om arvoden spikades. Efter RS blev det en liten improviserad grenkonferens i Friflyg, där C3-regler diskuterades. Vi sov bra och åt bra på Malmen. Det var bankett också.

Till sist.
Rikstämman och grenkonferenser är trevliga!

Lars-G

Några tankar från en kvinnlig modellflygare.

Sitter och tänker tillbaks på denna trevliga och innehållsrika Riksstämmehelg.

Som jag med flera har tur att få vara med om. Modellflygare är i sanningens namn ett glatt och trevligt sällskap.

Det fick jag verkligen erfara inte minst på kvällen. Hoppas att denna form av stämma även fortsätter i framtiden, så att det blir slut på det eviga tjetet att Grenkonferensen skall hållas i samband med SM. För det är inte bara elitflygare som har nytta och glädje av Konferensen.

Detta var min andra resa till Rikstämman, men hoppas det ej var den sista.

Vi som arbetar hela året med ungdomar, och försöker att hjälpa dem fram på den rätta modellflygbanan, tycker att detta är en ren upplevelse att få komma ut och höra andras åsikter om sina bekymmer. Men har vi så mycket att stå i med som det låter.

Det hänger väl mycket på oss själva, hur mycket tid och arbete vi vill lägga ner på kommande ungdom.

"Men varför i Herrans namn vågar inga andra klubbar satsa på mer kvinnlig fågring som modellflygare.

Är ni rädda för konkurrens!

SNACK... visst går det att få med flickor.

Alla mammor till modellflygare, bygg en modell och kom ut och tävla mot våra gubbar!",

Vi kanske har turen att ha en klubbledare som har sett vilken betydelse en mamma tex kan ha för sina modellflygande ungdomar, inte minst på tävlingarna.

Vanja

DM i Västernorrlands län

Söndagen den 18 mars i ett härligt soligt lugnt väder, med prima is på Ålandsfjärden utanför Härnösand, avhölls 1973 års DM för distriktet.

Tyvärr ställde bara MFK Skvadern och Härnösands MSK upp med sina mannar vilket ändock gav ett stort deltagarantal.

Trots det fina vädret blev inte tiderna så bra som man väntat sig vilket berodde på att det dagarna före varit snöstorm och luften därmed blivit helt utbytt med sämre upptagande termiska egenskaper. Största problemet hade segelklasserna som i starterna hade problem då modellen efter cirka 20 meters höjd plötsligt befann sig i medvind efter att i det tidigare skedet startats i motvind. Den som redan från början vågade starta i medvind lyckades också bäst. I tävlingen tävlade juniorer och seniorer tillsammans utan åldersindelning.

I klass A:1 vann Anders Pettersson överlägset före KA som dammat av sin helbalsammodell "Baltzar" och trimmade sig genom hela tävlingen vilket till slut gav en 2:a plats som resultat. Vinnande modell var Cikada.

I klass F1A var Hans Eklund en av de som vågade starta i motvind och den fräckheten gav honom också ett litet försprång som han behöll hela tävlingen före juniorerna Hans Söderström och Anders Pettersson, Hans Eklund blev tävlingens ende "riktige" DM-vinnare. Till den här tävlingen hade Rolf Sundin lärt sig vad den stora gummi-motorklassen hade för beteckning numera vilket han tydligt visade med en övertygande seger och med fina modeller. Rolf är fortfarande att räkna med i större sammanhang.

Som vanligt fanns det inget intresse för klassen B:1 utan kördes klassen Coupe D'Hiver som Rolf med en max "stal" av juniorerna. Han fick därmed en härlig revansch på pojkarna som klädde honom tidigare i Norrländska Vintertävlingen.

Handkastglidare vanns av Norrlands nya löfte i spjutkastning, Leif Ericsson.

Som vanligt vid Norrländska friflygtävlingar flögs även i radioklassen F3B-B. Lennart Sundell upprepade sin tidigare seger från Norrländska Vintertävlingen. Han visade att det lönar sig att utnyttja strandkanterna vintertid där termiska avlösningar oftare förekommer pga ojämnheter i markytan. Arvid Holmbom ledde efter 2 starter, men fick till sist ge sig för Lennarts finurlighet.

DM Södermanland 18.3.73

Årets DM hade samlat 30 tävlande modeller till Eskilstuna sportflygfält, i klasserna F1A, A:1, HKG samt F3B.

Tävlingsvädret var relativt skapligt hela dagen, vindstyrkan och vindriktningen växlade en aning. På grund av vindstyrkan och fältets storlek minskades maxtiden till 2 min, vilket visade sig vara idealiskt under rådande förhållanden. Termiken var ganska kraftig under hela tävlingen. Tyvärr förorsakade den relativt kraftiga blåsten en del haverier i tävlingens början, speciellt i A:1. En ung man som gjorde väldigt fin i från sig idag, ivrigt påhejad av klubbkamrater, var Jan Backman med överlägsen seger i A:1, Bravo Janne.

F1A var Eskilstuna för hela slanten, Engströms pojk tog hem spelet med full pott, 2 sek före C-G Karlsson, varför Kalle, det hade varit en snygg avslutning med en fly-off. Göran Einarsson, på 3:e plats, flög väldigt snyggt och bra, fortsatt med det Göran. Gunnar Holmberg, Strängnäs, flög till att börja med lite tveksamt, men rättade senare till tiderna med sin mycket snygga och välbyggda Vråk. Strängnäs pojkar fortsatt och tävla mer ni är fint på väg in i tävlandet.

Handlunstävlingen blev även den en Eskilstuna-affär, svenske juniormästaren Tomas Alm visade var skåpet skall stå. Lars Persson 2:an flög bra trots att han bara hade 3/4:s stabbe. Glädjande är att Oxelösundsgrabbarna även idkar friflyg även om de ännu bara håller sig till HKG, fortsatt med det.

Radiostyrda segelmodeller F3B såg jag faktiskt inte så mycket av, då de grabbarna höll sig på en annan del av fältet, men resultaten är dock ganska jämna.



Das Little Stick

Litet annorlunda erfarenheter med "Das little Stick".

Detta annorlunda består i att jag endast använder en OSMax 15 i min kärna. Vikten 135 gr, ingen V-form, profilen helt symetrisk samt körs på 4-kanaler. Det kan tyckas att en OS15 är i minsta laget. Ja det är klart kärnan klarar väl inte hela konstflygningsprogrammet, men looping (från planflykt) bunt, immelmansväng, snabb roll, långsam roll, mejselroll (mindre bra, förmodligen pga min egen ofullkomlighet), ryggflygning och spinn + en del mer eller mindre konstiga krumbukter klaras av tämligen ledigt. De största svårigheterna är väl att komma loss från gräsfält, men undviker man bara den allra tätaste klöver, så brukar det gå ganska skapligt. Fördelarna är den tämligen låga vikten, (gäller tämligen lugnt väder) kärnan är otroligt snäll med motorn på tomgång, eller om den har fimpat. Den är praktiskt taget omöjlig att vika. I lugnt väder med motorn på tomgång, kan man ligga och kasa runt med kärnan med fullt höjdroder och ändå ha tämligen god styrförmåga. Visst sjunker den, men inte speciellt fort. Ja det kan väl tilläggas att jag inte är någon utpräglad tävlingsflygare, utan snarare en så kallad "söndagsflygare" (därför de små motorerna) som tycker det är kul att hålla på att spaka kärnor i allmänhet. Det är alltså inte nödvändigt att ha en 40 eller 60 i nosen för att det skall gå att flyga en RC-kärna. Varför inte dra fram litet mera lättsamma träffar för tex mindre RC-kärnor?

Ulif Håkansson

HUR

MAN STÄLLER IN EN DIESELMOTOR

På alla moderna dieselmotorer för modellbruk kan man förutom bränslemängden också reglera kompressionen, dvs två variabler. Om man tar och ritar upp ett vanligt koordinatsystem med bränsleinställningen efter den ena axeln och kompressionen efter den andra, så ser man att det finns nio olika kombinationer. Se fig.

Speciellt i team racing, där bränsleförbrukningen är en viktig faktor, måste man alltid ställa in motorn precis på gränsen. Ett överskott på bränsle har en kylande verkan och därför märker man vanligen inte, att man har ställt in för mycket kompression. Skulle man då bara minska på bränslet kommer motorn att överhettas. Mycket vanligt!

Det gäller att lära sig skilja på oren (snabba misständningar) och hackande gång. Det sistnämnda yttrar sig även som stigande och sjunkande (pulserande) motorvarv. Då gäller det att bara öka på bränslet. I annat fall får man en rejäl överkompning.

Enkelt uttryckt ska man alltså efter varmkörningen ställa in så lite kompression och bränsle som möjligt. Det kan generellt sägas gälla för alla modell-dieselmotorer. Idealläget med enstaka misständningar gäller för Oliver Tiger i en team-racer. I standardracing och kanske framför allt i combat bör man för säkerhets skull åka med litet överskott av bränsle.

När det kommer till att bedöma hur motorn kommer att gå i luften då man håller på att ställa in den på marken, kommer man in på något mycket svårt. I allmänhet måste det till en provflygning för att se om inställningarna stämmer ihop med vädret. Både lufttryck, temperatur och fuktighet inverkar nämligen.

Det här med inställningar är nog ingen nyhet för alla, som hållit på ett tag, men jag undrar hur mycket som nått utanför team-meckarnas glesa skara.

Sven Pontan

Bränsle lagom	mycket		
	blå rök misständn. få varv	blå rök jämn gång få varv	ansträngd gång, ej full fart, få varv
lite	oren gång låg fart	1 à 2 misständn/varv fort, långt	låg fart varm motor
	stannar	hackar många ggr el.pulserande gång	överkomp låg fart ryker hett ostartbar
	För lite	lagom kompression	för mycket

GLASFIBERVÄV

TUNN GLASFIBERVÄV OCH LÄTTVIKTSEPOXY

Många mer än jag har länge jagat tunn glasväv för att kläda vingar kroppar osv.

Så annonserade en viss Richard Schley i Free Flight News om ovanstående material. Jag skrev och fick hem 2 m² väv och 500 g Epoxy. Den väv jag valde var den lättaste (27 g/m²) och en som vägde 47 g/m². Dessutom finns följande m²-vikter: 52, 54 och 57 g.

Jag tycker väven är helt underbar, allrahelst den tunnaste, lätt att jobba med. Både med Epoxy och Polyesterplast. Priset per m² är DM 5.50 oavsett vikt.

Epoxy är mycket lätt och kan förtunnas upp till 100 %. Förtunnas med Metanol eller Metylalcohol. 500 gram Epoxy kostar DM 12.00. Frakt och övriga avgifter tillkommer.

De som är intresserade kan skriva till:

Richard Schley
FOTO-DESIGN
Kniestrasse 18
3000 HANNOVER 1
VÄST-TYSKLAND

Skriv gärna på engelska

Lars-G

ROSSI 15 NORMALE

Ovanstående Richard säljer också Rossi, pris för den senaste versionen: DM 245:-- -5 % rabatt.

Han har även reservdelar till ovanstående och 1972 års version.

Friflyg pannor för Rossi, där alla hål är borrade och gängade och med "Landningspinne" monterad. Richard förmedlar även trimning av Rossi. Denna utföres av en Mr. A Wamper, han är en bra tysk speedflygare och tycks kunna skrämra ur motorerna lite extra. Pris DM 70:-- Frakt tillkommer.

Lars-G

Läs och TÄNK !

KUNGL. SODERTORNS FLYGLOTTILLI TULLINGE Tgmadrass Flygloftillij Tfn 08-778 0020	Datum 1973-03-29	Antal 1/901
--	---------------------	----------------

Sändlista

Eder rollans	Eder bror	Vår rollans	Vår bror
		1. trafikledare Nyman	

Ordning i samband med modellflygning vid F18.

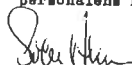
I samband med modellflygning 24 eller 25/3 1973 har skräp kvarlämnats på banan (avbrutna propellerblad, smärgel, duk, papper och cigarettfimpar). Dessutom har försökts ordna öppen eld (pappershög). Båda delarna är mycket allvarliga brott mot utfärdade bestämmelser för denna verksamhet.

Följderna av att ordningsbestämmelserna beträffande nedskräpning ej följs kan bli mycket allvarliga för flottiljens flygplan. Ytterligare överträdelser av denna art kommer därför att medföra förbud mot all modellflygning vid F18.

På förekommen anledning påpekas även att tillträde endast beviljas för person som skriftligen ansökt om och beviljats tillträde. Övriga medföljande kommer i fortsättningen att avvisas.

Vissa besökstillstånd har tidsbegränsats till slutet av löpande kalenderår och är därefter ogiltiga.

I ansökan om besökstillstånd skall efternamn anges först och uppställas i alfabetisk ordning för att underlätta vaktpersonalens kontroll.


Sven Alm
Flottiljchef

o Bilaga: Fljo A angående modellflygning

BI-TEST

Testen avsåg att jämföra sjunkhastighet för min B1-modell Piluff med olika vingprofiler. De profiler som provades var E6406 och E6405 som publicerades i MFN 6/72. Modellen i nr . Testen utfördes den 6.1.72. Vädret var mulet, temperatur -3°C . Lufttryck 1020 MB. Vind ca 1 m/s.

Under kroppen på B1-an sattes en startkrok av ståltråd fast med tape. Kurvrodret ställdes rakt. Modellen startades sedan med en lina med längden 13 m. Utgångshöjden bedömdes till 14 m. Med varje ving gjordes ett större antal starter varav sju bedömdes som representativa och noterades.

Resultat:

E6406	E6405
33 sek	30 sek
35	33
34	28
35	30
34	38
37	27
+33	+26
241,7 = 34,4 (0,41 m/s)	212,7 = 30,3 (0,46 m/s)

Utan att dra för stora slutsatser av testen visar den att E6406 är den klart bättre profilen. Vanliga testflygningar med motor har givit samma resultat.

Jag har även provat profilen MVA301x0,75 med olika nosradier men med mycket dåliga resultat. Sjunkhastigheten bedömer jag till över 0,7 m/s.

Jag är numera helt nöjd med E6406 och tänker bygga ytterligare vingar med den profilen.

Bror Eimar

OM CIKADA

Rapport från en Cikadabyggare

Har någon sett någon bättre billigare byggsats A1:a än Cikada? Troligen inte. Byggsatserna är alltigenom bra. Raka lister, lagom hårda spryglar med rätt storlek på urtagen för listerna samt lätt men på samma gång stark kropp. Allt är så bra förarbetat så man bygger en Cikada på 10-20 timmar. Startkroken är i mina ögon sett idealisk för kroppar av cikadatyp. Min kärna väger komplett med vällackat siden, bly och en tung seelig-timer 216 gr så jag tror ingen nybörjare behöver få sin Cikada för tung. Knäckproblemet var löst på ett för nybörjaren lätt sätt men jag tror att en 1 mm plywoodförstärkning inte skulle skada.

Trimningen av Cikada var mycket lätt men jag tycker den är lite för längdstabil vilket kan medföra problem för en nybörjare om han kopplar kärnan i stall. För att få den att lätt ta ur stall har jag gett den snävt högerkurv. Vidare glider min Cikada något bättre med tp 5 mm längre fram än ordinarie.

Appropå det, Ni har väl inte glömt att köpa TUR-BULENS? Sveriges nyaste modellflygblaska enbart för friflyg! för att återgå till ämnet. Glöm inte att sätta vingen rakt! Jag la min i spiral på grund av den orsaken.

Slutsats: Cikada är en bra nybörjarkärna men korta kroppen åtminstone 4 cm. (Jag har sett en med 10 cm kortare momentarm som flög superb!).

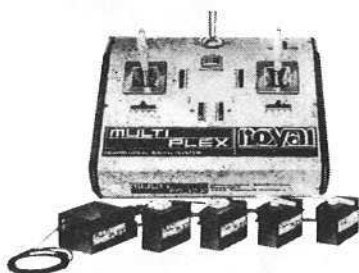
Kjell Svensson



Nordiska Mästare: Christer Gillgren och MULTIPLEX

Christer Gillgren har återigen visat att han hör hemma i den internationella radiostyrningseliten. Som tävlingsflygare måste han ha en radiostyrning han kan lita på när som helst och över allt. Christer Gillgren har valt Multiplex. Och han är nöjd.

Även Du blir nöjd med en Multiplex radiostyrningsanläggning. Pröva!



Multiplex Royal 6-kan kr 2.395:—
med nya miniservo (3-trådig anslutning) och S-märkt laddningsaggregat

med Microservo och S-märkt laddn.aggr blir priset kr 2.465:—

Royal-Custom 4-kan, prisvärd! kr 1.750:—

Mini 2 2-kan med ackar kr 935:—

S-märkt laddn.aggr kr 95:—

Ny 3-kanalanläggning kommer snart!

Multiplexkatalogen får du mot 2:— i frimärken.

Egen verkstad för RC-service.

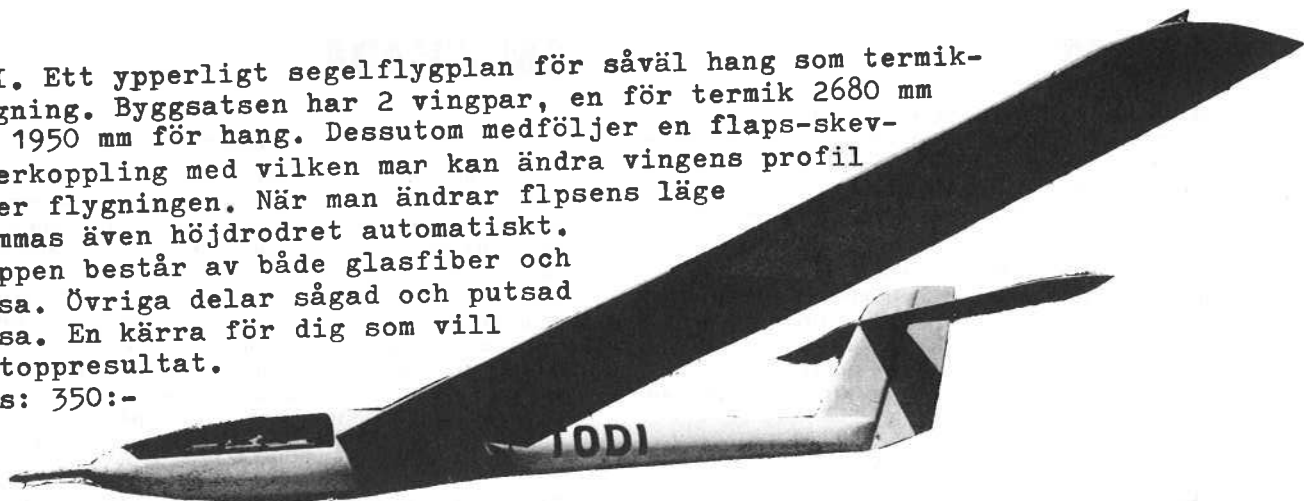
Det vi inte kan om RC-hobby, det kan nog ingen annan heller!

Öppet: månd, tisd, torsd 19—20.30, lörd 10—13

ORBO elektronik/hobby ab

Selebovägen 14 122 48 ENSKEDE Tel 08/49 00 82

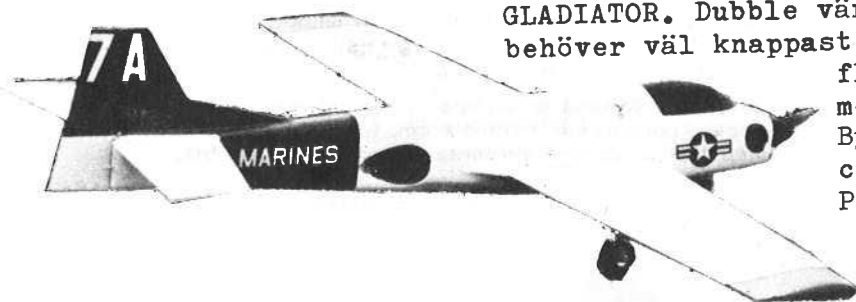
TODI. Ett ypperligt segelflygplan för såväl hang som termik-flygning. Byggsatsen har 2 vingpar, en för termik 2680 mm och 1950 mm för hang. Dessutom medföljer en flaps-skevroderkoppling med vilken man kan ändra vingens profil under flygningen. När man ändrar flapsens läge trimmas även höjdrodret automatiskt. Kroppen består av både glasfiber och balsa. Övriga delar sågad och putsad balsa. En kärra för dig som vill nå toppresultat.
Pris: 350:-



SCHECO R/C SPORT



GLADIATOR. Dubble världsmästaren Ralph Brookes GLADIATOR behöver väl knappast någon presentation för tävlingsflygarna i F3A, då den är en av de mest använda vid tävlingarna i U.S.A. Byggsatsen har glasfiberkropp och cellplastvinge. Spv 1730 mm. Motor 10cc.
Pris: 280:-



FIRECRACKER. En mycket snabb kärra för dig som gillar FAI-pylon-racing. Denna semiskalamaskin som är mycket framgångsrik vid tävlingar i U.S.A. har även nått 1:a plats på SM genom Rune Svenningssons egen version. Byggsatsen innehåller glasfiberkropp, cellplastvinge, kabin, landställ och ritning. Pris: 280:-

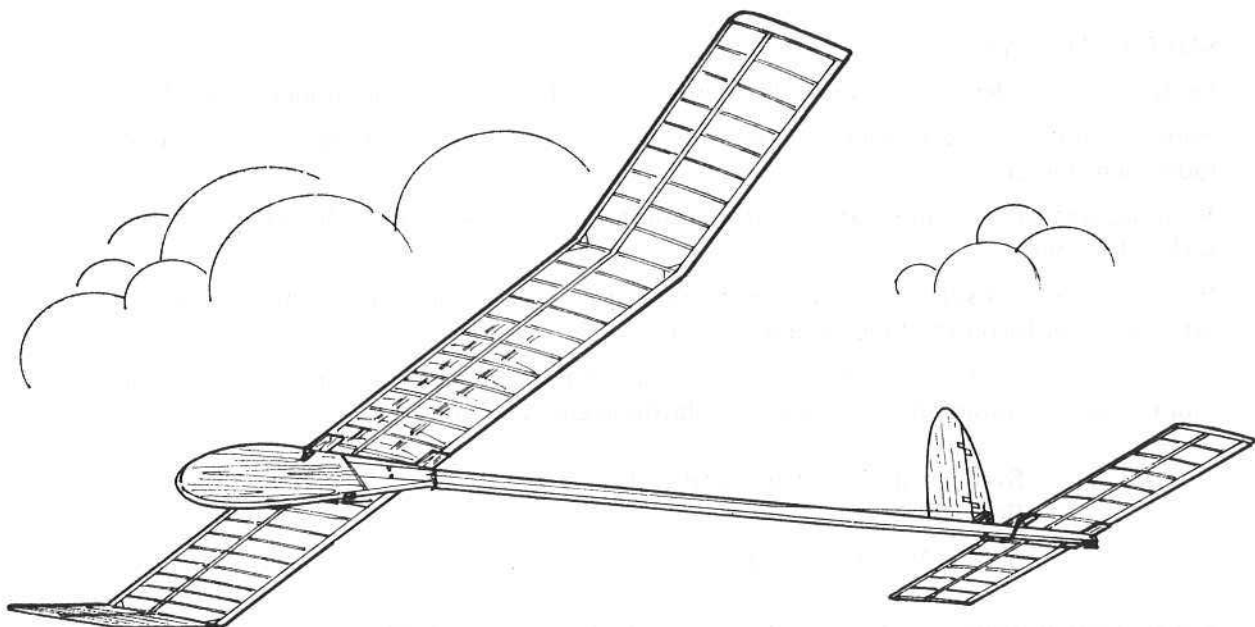


P-51D MUSTANG. En "Stand-off Scale" maskin för finsmakaren som med fördel kan fördes med infällbara ställ. Flaps ingår. Byggsatsen består bl.a. av glasfiberkropp, cellplastvinge och stabilisator, aluminiumspinner, kabin. Spännvidden är 1630 mm och minsta lämpliga motor är 10cc. Pris: 375:-



P-40F WARHAWK. Det här flygplanet är av samma typ som "Mustangen", men det är något mindre spv. 1540 mm. Även denna byggsats har glasfiberkropp och cellplastvinge och stabilisator. En verkligt snygg modell.
Pris: 350:-

SCHECO R/C SPORT, VON ROSENS VÄG 72, 213 68 MALMÖ, TEL: 040/21 72 24



Total beryta: 17,7 dm²
Spännvidd: 1200 mm

== CIKADA - en modell från SMFF ==

som nu finns i byggsats med kontursågade delar, ritning i full skala med byggsbeskrivning 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

Hur klubbmärket kom till inom Waxholms MFK

Att vi skulle ha ett klubbmärke inom klubben var vi ju alla överens om.
Men oj va dyrt det skulle bli. Så tanken på märket flöt ut i det blå.
Men när nöden är som störst, är hjälpen närmast.
En av klubbens medlemmar erbjöd sig att stå för kostnaden av framställning för märket.
Och så blev det.

Vanja



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.



Frank Wolff, Medlem av USA:s VM-lag 1973 i F1C.

3 WAKEAR

Den första av Anders Håkansson, Malmö en enkel lättbyggd modell, utan några finesser utom det att den flyger bra i alla väder. Förra året bevisade han det både i de blåsiga tävlingarna i Uppsala och den vindstilla Skaderns Nattävling. Anders har använt modellen de senaste åren, någon välbyggare är Anders inte, men han är en jäkel på att få de vedhögar han sätter ihop att flyga.

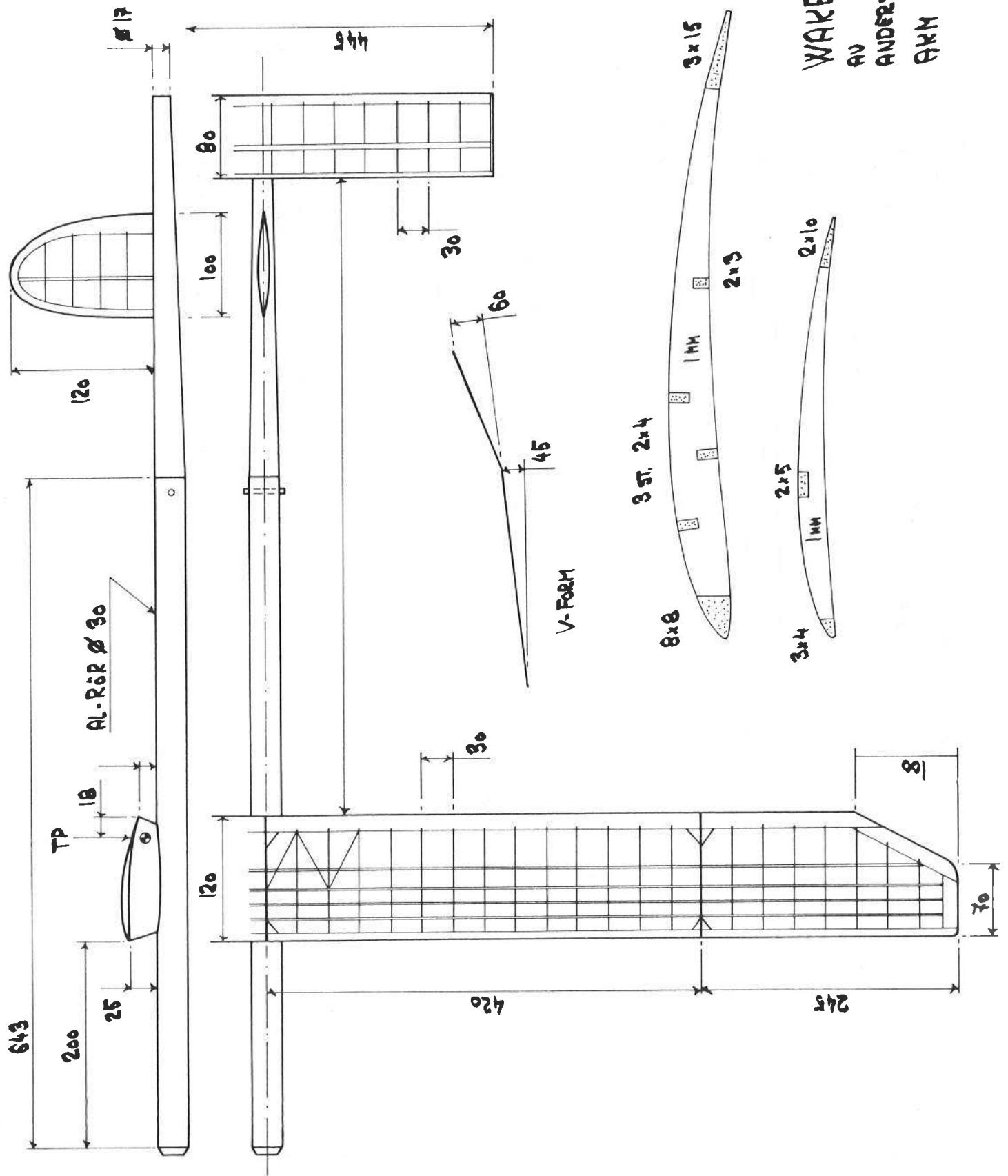
De 2 andra kärrorna har Lennart Backman, Eskilstuna som pappa. De profiler som används är av någon gul typ. Se förra numret av MFN. Denna guling skickade kärror till Lennart för att flygas i VM. Så gjordes, bra också, och hade inte en snurrig spanjor varit hade vi kanske haft en svensk i Fly-offen. Efter det började Lennart mer och mer att blanda sig i toppstriden på övriga tävlingar. Lennart är en snidare på att sätta ihop ved. Fruntimren tycker han är gullig och så har han sånt suuug i blicken. Va katten har detta med modellflyg att göra. Svar Inget.

Nog om detta.
Kolla modellerna och hämta inspiration. Alla ritningarna i skala 1:5

Pylonen är en urholkad klots.
 Propellern är av Lenjart Hansson.
 Bakkroppen i m Balsarör.

Inga skevheter utom lika
 wash-out på båda spetsarna.

WAKE
 av
 ANDERS HÅKANSSON
 AKM



16 strängar 6x1

Seelig-3funktion timer : autokurv 4sek
 avstabelle 16sek
 fuse 180sek
 TP=67%

Fena 8%

Motor del

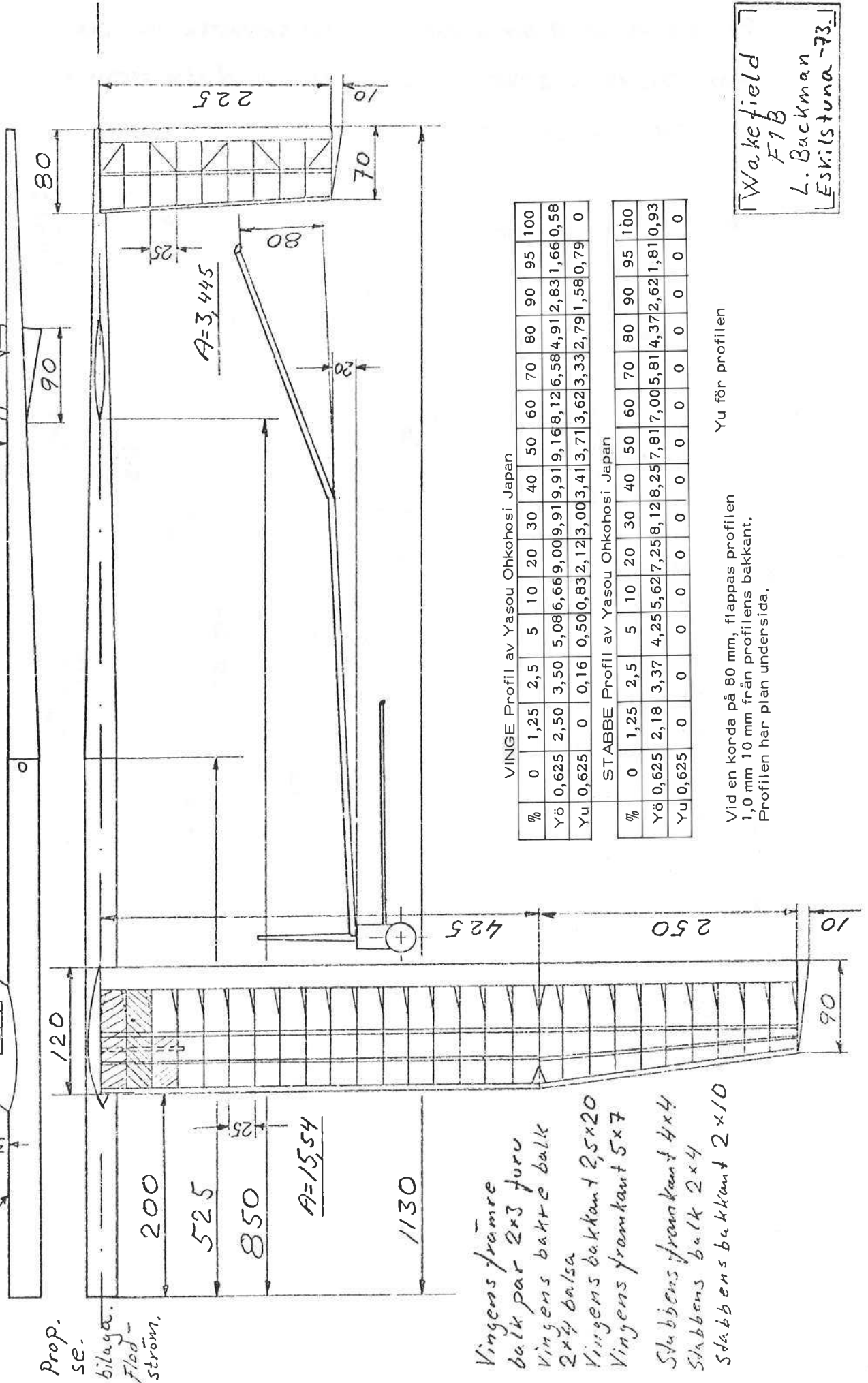
AL-rör $\phi 30$

Prop.

se.

bilaga.

Flod-
ström.



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	1,23	0,00	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

Yu för profilen

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

Vingens främre balk par 2x3 furu
 Vingens bakte balk 2x4 balsa
 Vingens bakkant 2,5x20
 Vingens framkant 5x7
 Stubbens framkant 4x4
 Stubbens balk 2x4
 Stubbens bakkant 2x10

Wakefield
 F1B
 L. Backman
 Eskilstuna -73.

16 strängar 6x1

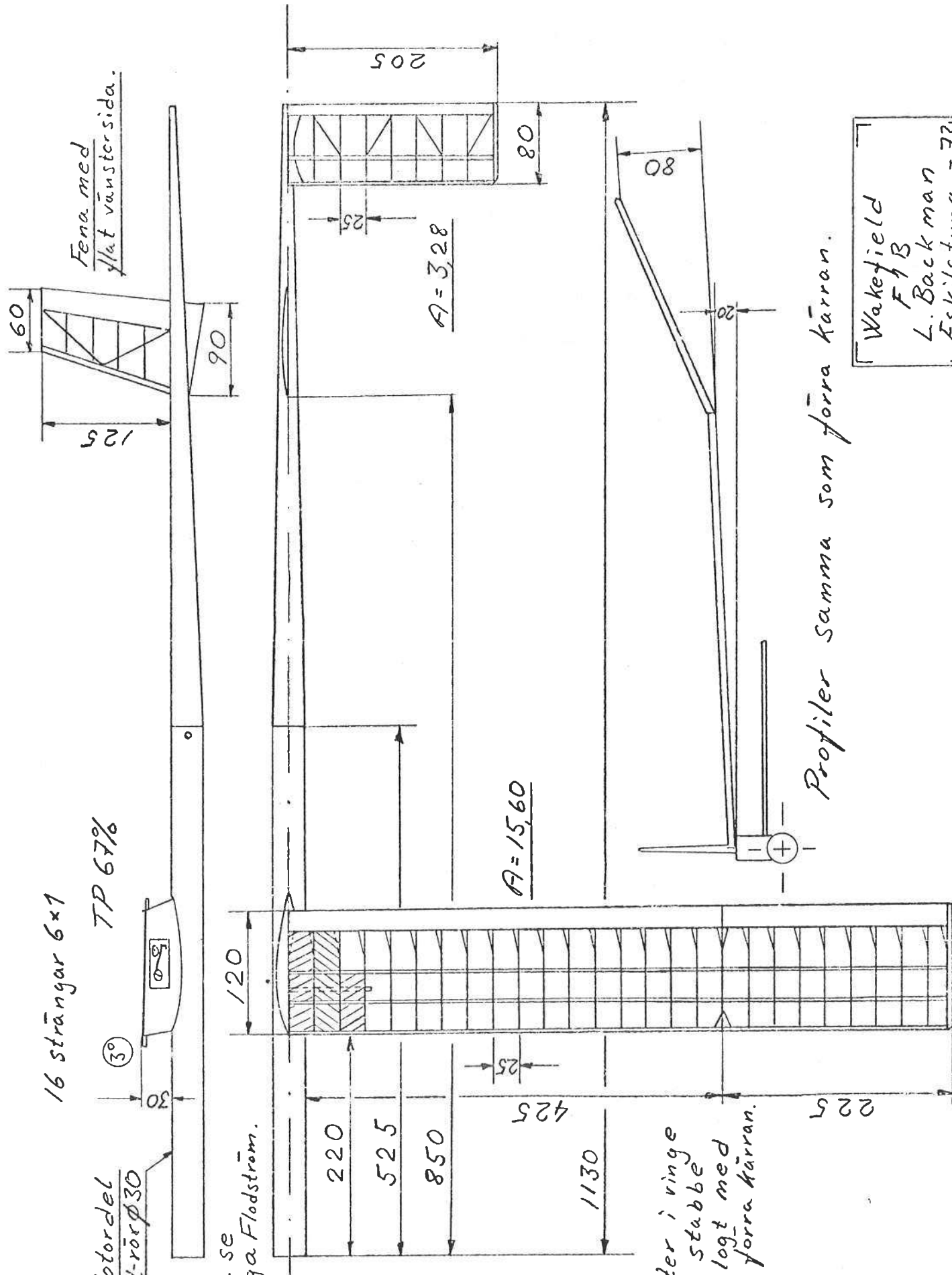
Motor del
Al-rör $\phi 30$

3°

TP 67%

Fena med
slat vänstersida.

Prop. se
bilaga Flodström.



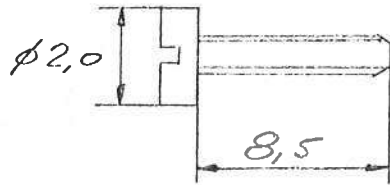
Lister i ringe
och stubbe
analogt med
den förra kärnan.

Profiler samma som förra kärnan.

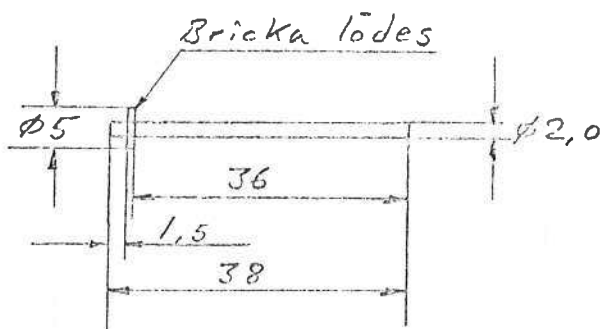
Wakefield
F B
L. Backman
Eskilstuna - 73

Detaljer till nosblock och propeller.

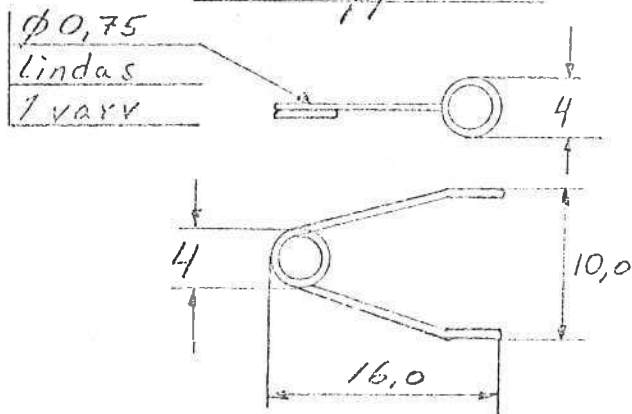
Skruv M2 för nosblock.



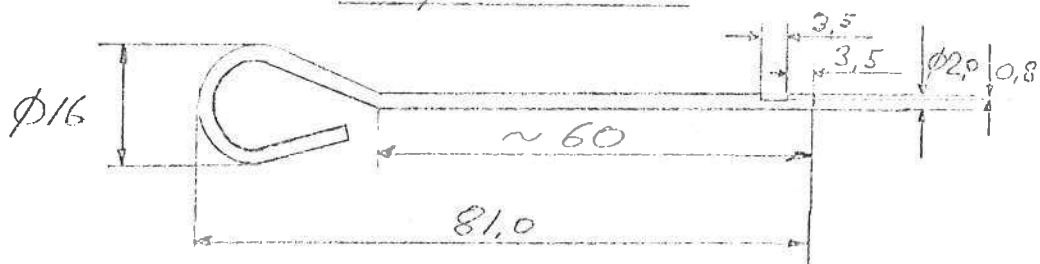
Pinne för medbringare.



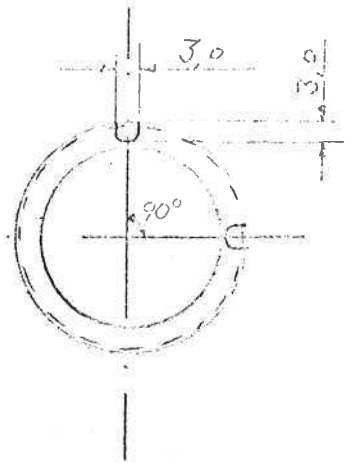
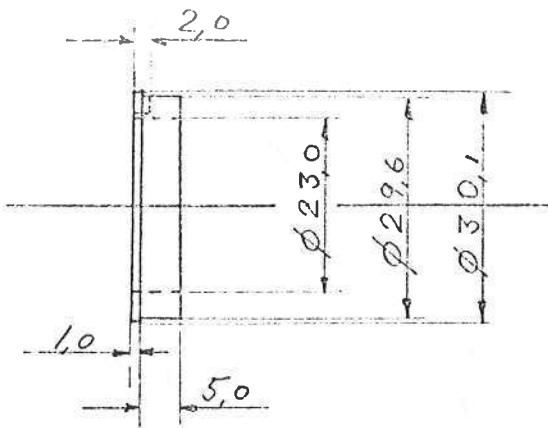
Returfjäder.



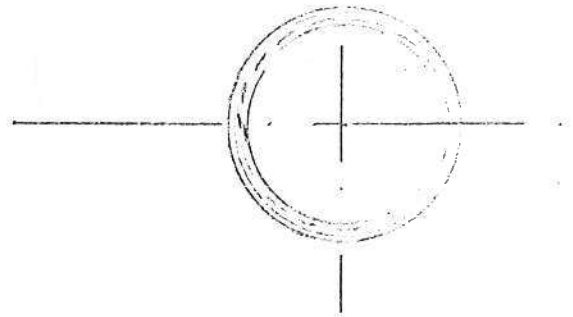
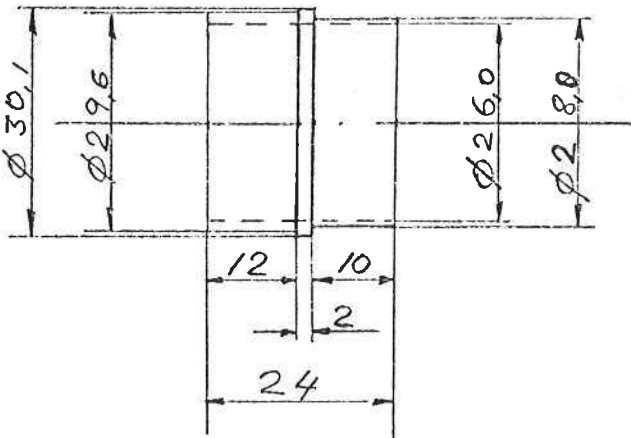
Propelleraxel.



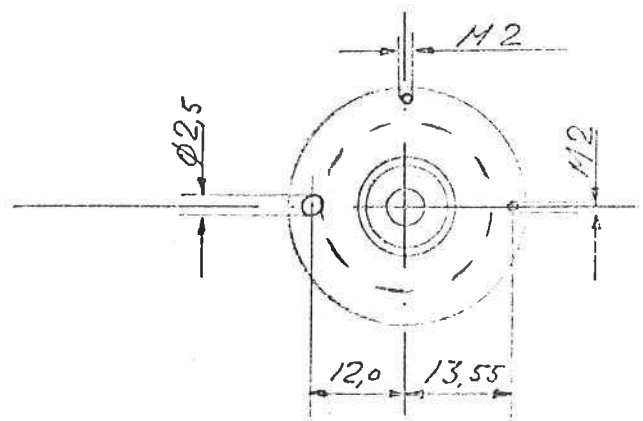
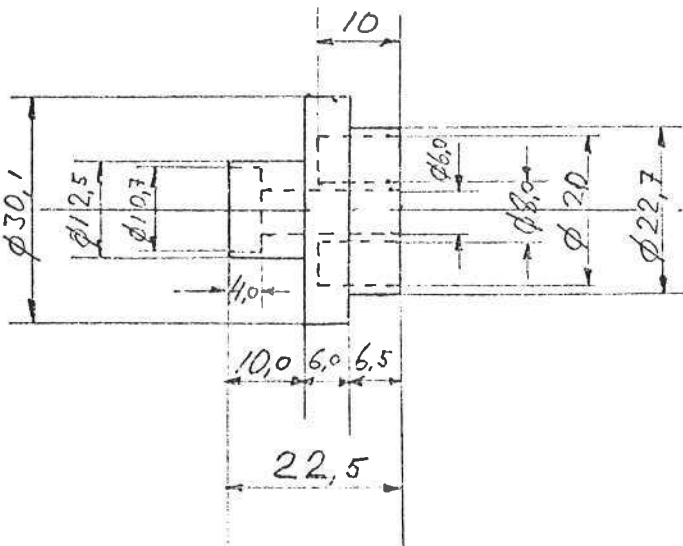
Nosring. Aluminium.

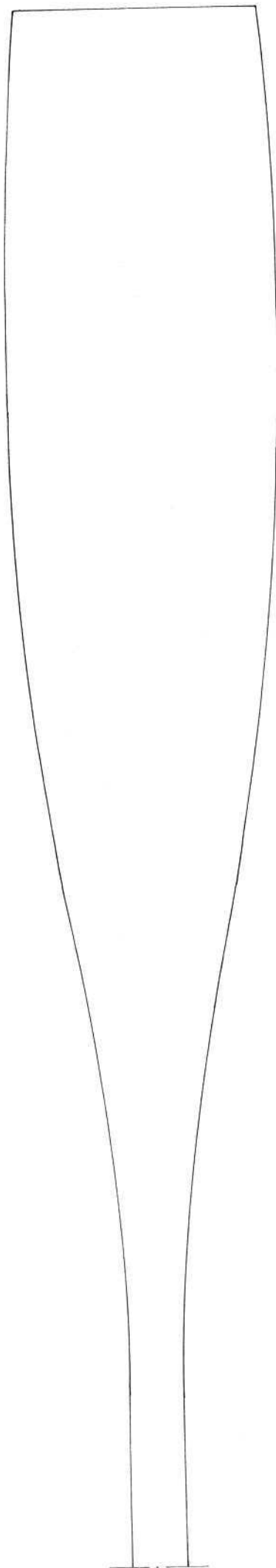


Ring för bak kropp. Aluminium

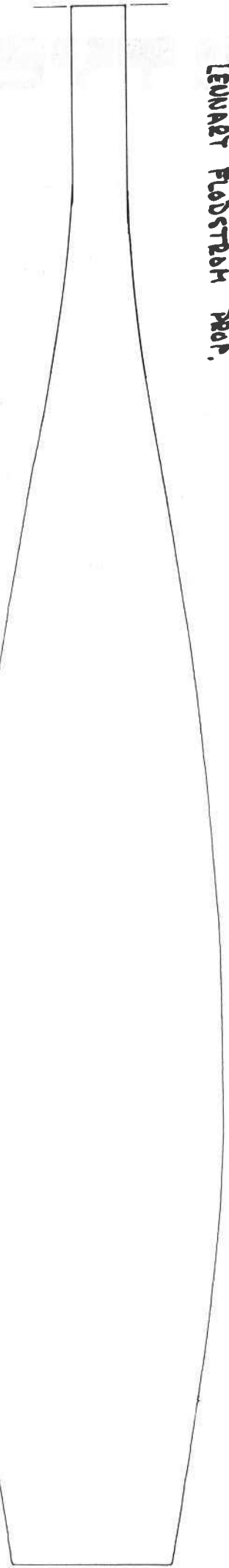
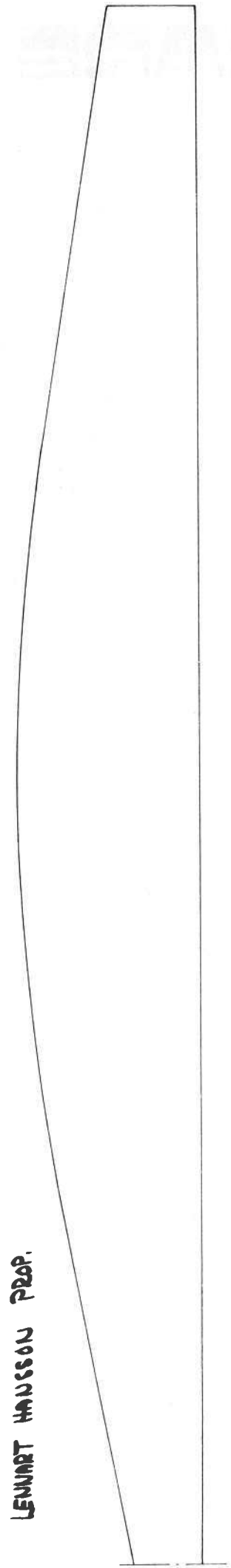


Nosblock för kullager. Aluminium

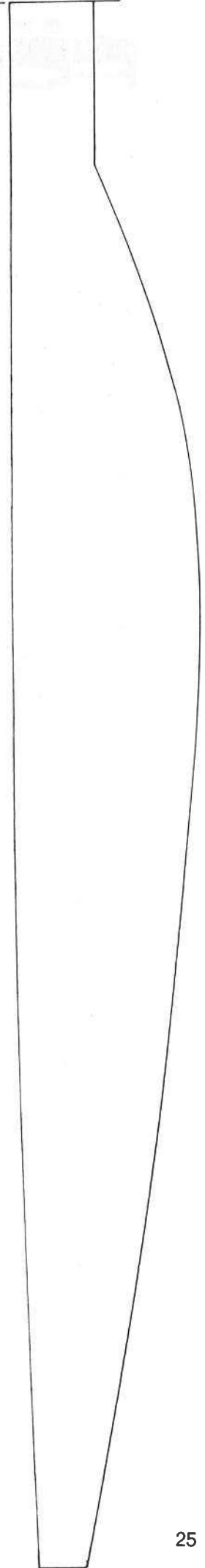




LENNART HANSSON PROP.



LENNART FLÖDSTRÖM PROP.



FÖR TYCKARE

På sjön i vintras.

Två stolta män med tämligen risiga modeller spatserar ut på isen. Det är radioflygare! En intresserad publik samlas snart, ty starten skall ske. Den ena piloten startar sin motor ställer sig med stabben mellan stövlarna och testar trottlet och annat. När han är klar kliver han undan för att släppa iväg modellen. Han råkar då få propellerspetsarna i isen, varvid dom naturligtvis splittras. Detta hindrar dock inte hans start och snart gör modellen eleganta svängar i skyn. Visserligen låter motorn lite konstigt men vad gör det! Rätt vad det är stannar motorn (våldigt tvärt) och modellen går i sin 45-gradiga glidflykt. Den stryker därvid tätt förbi de församlade massorna innan den splittras i en vassrugge.

Man börjar då med nästa modell, för skam den som ger sig. Det går bättre man hinner med en hel del flygningar. Plötsligt inträffar då det förargliga att modellen flyger någonstans "i solen". Piloten berättar för publiken: "Nu krämar jag på ett roder så ser jag var modellen är". Sagt och gjort. Ett ögonblick senare slår ett par kilo modell ner i isen med en oroväckande hög hastighet. Modellen går naturligtvis sönder och alla åker hem.

Som tur är har jag sett en hel del radioflyg och kan utan vidare säga att denna berättelse inte är representativ för den normale flygaren. Tack och lov för det. Men faktum är att dessa båda är medlemmar i en klubb och absolut inte kan få upp-
repa det hela.

Nog med gnäll.

Peter Meurling

Fult, Farligt och fegt?

I Team-racing tillämpas nu allmänt den sk "rysstilen", som går ut på att piloten förkortar linorna genom att hela tiden gå bakåt och på så sätt få centrum av cirkeln mellan sig och modellen. Nu är det så att i internationella sammanhang tillåts inte detta. Det finns ingen regel om det men domaren kan döma efter "otillbörligt sätt att öka modellens fart" eller någon liknande paragraf, så skedde efter vad jag har hört, på VM-72.

Den internationella praxisen är en av anledningarna till att jag anser att vi i Sverige bör komma överens om att stoppa den här metoden på våra tävlingar. Ett annat skäl är att det är ganska fult att springa så där bakåt, speciellt när man flyger ensam. Metoden är ganska effektiv men farlig eftersom det är lätt att snubbla.

Slutligen vill jag bara säga att det finns möjligheter att "förkorta" linor även på andra sätt. Tex kan man bara grabba tag nån meter ut på linorna under flygning och "håva in" en bit, det är enkelt om man har en stabil kärna.

Jag vill därför uppmana alla som brukar döma TR att sätta stopp för all sorts "förkortning av linor" och betrakta det som "ett otillbörligt sätt att vinna hastighet". Det står ju faktiskt i reglerna att modellen skall flyga själv utan annat än "styrhjälp", den här metoden blir otillåten enligt detta även om inte modellens absoluta hastighet ökas.

Är det någon som har avvikande uppfattning i den här frågan så skriv och svara!

Anders Ahlström

Modellflygfirma i Stockholm svartlistar medlemmar.

För kännedom meddelas att Thor Hobby i Stockholm svartlistar medlemmar som vid något tillfälle inte utlöst försändelse från dem.

En av våra medlemmar har drabbats av den något underliga behandlingen. Herr Andersson på Thor Hobby har vid vår direktkontakt med firman bekräftat att de tillämpar sådan metodik och att så skett mot en av våra medlemmar. Som orsak har Andersson uppgivit att medlemmen inte löst ut en försändelse som sänts till honom i oktober 1972. När han sedan beställde 2 st huvar till Cirrus i mars månad fick medlemmen på telefonförfrågan om när varan kunde levereras till svar att han var svartlistad och därför inte fick handla hos dem i fortsättningen. Vår medlem beställde artiklar hos firman i juni månad 1972. Något meddelande att varan var slut i lager och när den kunde levereras underrättade man inte medlemmen om. I oktober eller 4 månader senare ankom från Thor Hobby en försändelse som skulle utlösas mot postförskott. Då lång tid gått sedan beställningen och medlemmen köpt nödiga artiklar från annat håll, löste han inte ut försändelsen från Thor Hobby. I januari beställde vår medlem andra artiklar från firman som levererades på en vecka och utlöstes. När medlemmen sedan gör en beställning i mars, då får han till besked att han är svartlistad hos firman.

Vi anser att firman borde underrättat vår medlem om att varan vid beställningstillfället var slut och att den skulle komma att levereras senare om så önskades. Men något besked därom erhöles inte. Vi har varit i telefonkontakt med herr Andersson på Thor Hobby och därvid påpekat det unika i att kunder hos firman blir svartlistade därför att firman inte vill informera om en tillfällig varubrist. Vi har vidare påpekat att firman tillämpat leveransvägran utan skälig orsak vilket strider mot gällande lagstiftning. Huruvida vi kommer att utnyttja de lagrum som förbjuder dylika affärsmetoder med svartlistning kommer vi att överväga.

Vid vår telefonkontakt med herr Andersson på Thor Hobby, har vi för vår medlem begärt en skriftlig ursäkt för den åtgärd man vidtagit mot honom. Då herr Andersson inte ansåg att de hade skäl därtill vill vi på detta sätt offentliggöra att Thor Hobby i Stockholm tillämpar svartlistning mot medlemmar i vår klubb och SMFF.

Härnösands MSK
Styrelsen
K.A Ericsson
Ordf.

Vart tog reportaget från NM i linstyrning 1972 vägen? Ove Andersson fotograferade och skrev om tävlingen för modellflygnytt. Men inget har varit infört ännu om den tävlingen. Det skulle vara roligt att veta varför?

Alf Eskilsson

Svar.

Jaha Alf, Jag skulle bli enormt glad för sådana reportage men jag har inget sett och jag fick inget av C-G Ahremerk när jag tog över. Så tydligen är det så att det hamnat hos grenredaktören.

Lars-G

ÅSSBONNS VARA ELLER ICKE VARA

Eftersom jag på omvägar fått veta att Arne Berglin tagit mycket illa vid sig av den kritik jag riktat mot beslutet att utse VRÅKEN till SMFF's enhetsmodell i klass F1A, vill jag nu ta tillfället att göra en kommentar. Troligtvis är det i första hand ordvalet i mitt uttalande som Arne reagerat emot - ganska förståeligt och jag beklagar djupt detta. Inlägget var ju heller aldrig menat att införas i MFN (6-71) utan fanns med i ett brev till L-G Olofsson som handlade om Solna MSK's försök med ÅSSBONN. Hade jag överhuvudtaget haft för avsikt att låta publicera inlägget hade formuleringen självklart blivit en annan och med mer eftertanke. Jag ber alltså om ursäkt Arne!

Men i sakfrågan står jag fast. Det är direkt upprörande att ÅSSBONN behandlats så styvmoderligt av höga herrar. Visserligen är VRÅKEN en mycket bra modell som bli fört Arne till en landingsplats men utnämningen till enhetsmodell är svår att förstå. Under instruktörskursen i norrköping 1970 gavs som grupparbete att förfärdiga två ÅSSBONN och två VRÅKEN. Enligt CG Sundstedt skulle en jämförelse mellan dessa ske för att tjäna som underlag vid utvärderingen av en enhetsmodell. Endast ÅSSBONN kom i luften (den tar hälften så lång tid att bygga) och den flög suveränt. ÅSSBONN har flygegenskaper som tål att jämföras med landets bästa A:2-or (den har nått toppresultat i både termikrilliga och termikfattiga vindstilla tävlingar) men det som gör den till en genial maskin är dess enkelhet och totala avsaknad av krussiduller. (Hel vinge tex). Den måttliga spännvidden är viktteknisk så att förstärkningar kan göras friskt. ÅSSBONN är den idealiska kärnan för såväl nybörjare som för garvade kämpar och en byggsats av ÅSSBONN skulle göra det möjligt för dem som inte kan skära spryglar ännu att få en tävlingsmaskin. Det är svårt att få modellflygindustrin att ge ut en ny byggsats och det är därför SMFF borde inse läget.

GE UT ÅSSBONN I BYGGSATS! eller jag skriver till Kurt Waldheim.

Nisse Hallerström

Jag skall fortsätta.

Först skall jag instämma i Nisses ursäkt till Arne Berglin, sedan med att tala om hur ÅSSBONN blev till. Den blev inte till så som Arne sade vid RS-73 att jag hade blivit förbaskad över att ha sett ritning på VRÅKEN (UNCAS-6) och sedan åkt hem och ritat upp ÅSSBONN på en halvtimme. Detta är fel Arne.

När jag såg ritningen på din kärna (den hette fortfarande UNCAS-6 då) var det inte klart att den skulle bli enhetsmodell. Allt enligt Hans Friis.

Då jag frågade Hasse om det inte var bättre att först skaffa en nybörjar A2:a, fick jag detta svar. -"Vi har inte hittat någon!". Då talade jag om att jag skulle konstruera en. Han tyckte det var bra och bad mig ordna ritning och skicka till Calle Sundstedt, vilket gjordes. Konstruerandet började med att jag tänkte mig tillbaka 15 år och försökte komma ihåg de problem jag hade som nybörjare, och sedan att lösa dessa. När detta var klart började själva konstruerandet av modellen. Min dåvarande tävlingsmodell hade 170 mm korda, men andra mått i övrigt. Den flög fint i alla väder och jag satte in lösningarna på den, och förenklade den till 1000.

Arne menade på RS, att ÅSSBONN kommit till i ren ilska och i all hast, så var inte fallet. Jag tror inte jag lagt ner så mycket tid på att konstruera någon annan av mina A2:or som på ÅSSBONN.

Slutligen, ÅSSBONN är under omkonstruktion. Den skall bli ännu enklare, det går faktiskt.

Lars-G

Bäste L-G!

Vid sidan av Riksstämman i Stockholm den 24-25 mars 1973 uppstod bland några F1C-flygare en diskussion angående Din insändare i Modellflygnytt nr 1/73 rörande F1C-klassens vara eller icke vara.

Undertecknade F1C-flygare, tillhörande Solna MSK och Skvadern, har beslutat att stödja Ditt förslag, vilket i princip innebär att alla rörliga delar med undantag av propeller och urverk slopas. Vi reserverar oss dock mot slopandet av auto-roder och anser således att detsamma bör tillåtas för att underlätta trimningen.

För att ovanstående skall kunna vinna gehör internationellt anser vi att F1C-flygare i Sverige (i bästa fall hela Norden) på frivillig basis bör flyga med dessa regler såsom gällande för att få underlag för motion till FAI.

För F1C-klassens framtid hoppas vi att övriga F1C-flygare i Sverige mognant slutar upp bakom Ditt förslag!

Gerald Bohman	Solna MSK
Rolf Hammar	-"-
Leif Zetterlund	-"-
(Jan Zetterdahl)	-"-
Birger Sahlin	Skvadern

Från En i den exklusiva klubben F1C!?

Jag tycker att man från Nordiskt håll skall övertyga Sandy Pimenoff att föreslå en regeländring i F1C.

Låt motortiden vara 10 sek och låt även auto-roder vara kvar, men tag bort auto-stabbar och vingar. Med den utveckling som det nu är måste man snart ha en mindre finmekanisk verkstad. Det kommer i framtiden att bli helt omöjligt att få fram juniorer.

Till Lars-G, skulle jag vilja säga att det inte är bara en Rossi + Seelig timer, det måste komma upp i luften också, för det går fort som bara den!

Lars-Gunnar Lindblad
Eskilstuna Fk
Modellflygsekt.

F1C-problemet

F1C-problemet kan ses ur minst två synpunkter. Vi har dels frågan vart utvecklingen av klassen är på väg och vi har rekryteringsfrågan.

För att på ett meningsfullt sätt kunna diskutera utveckling och regler måste en ny målsättning diskuteras fram. Den målsättning som finns i dag och som tar sig uttryck i dagens regler speglar en teknikdyrkan till döds för klassen. Cylinder-volymer och förbudet mot avstämt avgasrör (sk pipa) är de enda spärrarna mot en effektökning hos drivmotorn.

För att kunna höja effekten hos de kommersiellt erbjudna modellmotorerna i klassen måste man ha tillgång till metallbearbetningsmaskiner och vara en mycket god finmekaniker eller ha råd att betala någon som gör erforderliga förbättringar. För att veta om det verkligen är förbättringar måste grundliga erfarenheter av modellmotorer finnas hos den som bearbetar motorn. Dessutom fordras noggranna mätmetoder och instrument för att verifiera förbättringar.

Många av de bästa F1C-flygarna världen över lägger också ner mängder av tid och ansevärd penningssumma för att hänga med i effektraseriet.

Modellerna blir dessutom mer och mer komplicerade. Det började med "sprutstoppet" på de tryckmatade motorerna, fortsatte med autoroder, autostabbe, rörliga vingar eller delar därav och i de yttersta av dessa dagar tydligen även utfällbara vingar. Ve den som inte hänger med, åtminstone om han har landslagsambitioner och vill ha placeringschans på VM och EM. Vilka har tid och råd att ställa upp under dessa betingelser?

Vad kan nu göras åt denna utveckling? L-G O har ett förslag att förbjuda alla rörliga bärytor, ev. även autoroder. Detta bör kunna vara ett första skede. Ett andra skede skulle kunna vara en minskning av motorns cylindervolym med bibehållande av klassens nuvarande vikt och därmed sammanhängande bärytor. Mot det senare talar den standardisering av motorstorleken till 2,5 cm³ som blivit vanlig i FAI-klasser. En annan möjlighet kanske skulle vara att endast tillåta dieselmotorer. Med tanke på de fina resultat som uppnåtts på EM och VM med dieseldrivna modeller lär emellertid verkan bli kortvarig.

Jag vill föreslå en strypning (jfr mopedmotorn) av motoreffekten genom att exempelvis endast tillåta ett runt lugtintag med max.diam. 3 mm och förbud att ta in luft genom avgasportarna under kolven. Ev kan obligatorisk ljuddämpare också föreskrivas (ej sk pipa). Luftintagets storlek måste gå lätt att mäta med något slags tolk.

Om alltså modellerna blir mindre komplicerade enligt L-G O:s förslag och effekten minskas enligt mitt förslag skulle vi kunna få tillbaka motorflykten igen i motorklassen och troligen minska rekryteringsproblemen till klassen.

Vid den diskussion som fördes efter RS-73 mellan grenchefen, L-G O, diverse F1C-flygare och undertecknad framkastades även förslaget att köra något slags posttävling eller testning av eventuellt framkomna idéer. Finns det några intresserade så skriv till L-G O eller

Lennarth Larsson

Käre redaktör för modellflygnytt!

Endelig har samvitigheta mi sakt STOPP! Dette går jo rett og slett ikke ann! Ett-1-helt år har jeg nå mottatt Deres superbe organ, gratis! Beklaget, det har slett ikke vart meningen fra min side! Hvorfor? Tja! Meningen var at jeg skulle legge all interesse for denne vår hobby, på hylla. Grunnen er at jeg siden 1969 nesten ikke har vart i kontakt med modellflygingen på annen måte enn MODELLFLYGNITT, beklageligvis. Grunnen er stadige forflyttinger fra min arbeidsgivers side, (Widerøes Flyveselskap A/S, Fra Tromsø til Bodø, tilbake til Tromsø, igjen til Bodø, også endelig hit til vår vestligste by, Florø i dette vårt langstrakte land. (Neste år blir det vel vår nordligste, HAMMERFEST, men, men, den tid den sorg!)

Hele tida har svare esker med modellfly forfulgt meg. Dette ble jeg lei av og derfor ville jeg slutte! Men da gjorde jeg ikke regning med MFN som forfulgte meg som en annen samvitighet hele tida. Og holdt motet oppe! Derfor herr Redaktør. Ta imot min lille Takk og betaling for gratisårgang samt fornying av abonnement for 1973. Atter takk for vitamininnsprøyting og måtte SMFF få et godt år i tiden framover!

Med modellflyhilsen

Einar Jensen

Om Open Power och FAI Power (F1C E2 C2)

Det är inte dumt att dra igång diskussioner, det visar bla att vi inte är totalt insomnade. Det här med C2:or och klassens regler. Det är några skumma kufar som bestämmer i FAI. Så fort det blir en Massfly-off på en VM-tävling, så är det fel på reglerna. Är det egentligen så?

Efter VM-71 i Göteborg var det för många i F1C-klassen tyckte FAI, och beslöt att efter -75 så får vi bara flyga med 7 sek motortid. Om vädret blir som på Säve vid VM-75 så är det en lika stor Fly-off igen. Kanske större. Vad gör FAI då? Här började diskussionerna i utlandet och i Free Flight News, Model Airplane Gazette, South Island News och Aeromodeler har det diskuterats flitigt. Kanske ännu mer tidningar. Då skrev jag artikeln i MFN 1-73. Jag har under tiden brevväxlat med många F1C flygare runt jordklotet för att pejla stämningen på andra håll och även lära mig något nytt. De mesta är överens om att minska motorvolymen är inte bra. Det gynnar i ännu högre grad de som har vassa motorer. De vill heller inte slopa automekaniken, då de flesta anser att det hela gör klassen enklare att flyga. Jag fick för övrigt lära mig en del knep att plocka ur samma prestanda som med automekanik, och gör man så, ja då blir det ännu större skillnad än nu. En sak är dock alla överens om. Höj motorstorleken. En dålig 5 kubikare ger inte så mycket sämre modellprestanda än en vass sådan. De flesta är inne på linjen open power, modell England, enda restriktionen där är att max storlek på motorn är 10 kubik. Erfarenheterna från England visar också att det inte alltid är de motorstarkare modellerna i topp, ofta är det 1,5 m³. Fördelen med detta är bla att det blir billigare. Man kan tex få tag i bra combat 35:or i dag till hyfsade priser, en annan fördel man kan välja modelltyp. En långsamt stigande, bra glidande modell eller tvärt om. Finsnickarna kan få vara med och kriga. Vi fick fram en mängd olika och roliga modeller.

Motortiden vill de flesta ha mellan 5-7 sek. Det skulle fungera fint med open power tom dieselfantasterna kunde vara med. För nog skulle en kärna av dagens storlek, vägande 500 gram med en Oliver i nosen hänga med även på kort motortid. Vad tycks?

För är det inget fel på nuvarande regler. Utan dom som kommer. Det är dom som kommer att ta död på klassen.

Hur ofta flygs det 5 max i Sverige?
Hur ofta har vi en fly-off i Sverige?

Inte är det ofta inte, och efter tävlingsresultat i olika tidskrifter flygs det inte fullt så ofta på kontinenten heller.

Att det blir stora Fly-offer på internationella tävlingar och VM är fullt naturligt. Då samlas de bästa från en massa nationer och de flesta flyger mer skärpt än vanligt. Jag tycker det var dåligt att inte fler maxade fullt på Säve-71. Jag hade före tävlingen, tillsammans med Paul Lagan, diskuterat detta, och vi kom fram till att det borde bli en fly-off mellan 30-35 man.

Detta var mera för F1C gubbarna att fundera över. Personligen tror jag idag mest på open power. Inga problem med invägningar o de.

Lars-G

TÄNK FRIFLYGARE!

Jag tror inte i likhet med Lars-G (MFN 6/72) att det är så enkelt att få fler juniorer till friflyget. UT-reglernas inverkan på rekryteringen är som jag ser det av mindre betydelse.

Modellflygets förmåga att attrahera utomstående har alltid legat på det spektakulära planet. Man kan inte komma ifrån att det spektakulära momentet är borta på dagens friflyktsmodeller. Detta gäller framför allt i gummi- o segelklasserna som ligger bäst till för nybörjaren. Lågtflygande orkeslösa modellplan väcker föga uppmärksamhet och förlänar ägaren ringa stolthet. På 40- o 50-talen väckte modellflygplanen avgjort mer intresse och då fanns heller inte så många och billiga tekniskt avancerade leksaker för de yngre tonåringarna.

Ett stort besvär för friflyget är också bristen på modellflygfält på rimligt avstånd från de större städerna. Jag tror exempelvis att friflyget inte har någon framtid här i det överbefolkade sydvästskåne just av denna anledningen. Ett avlägset flygfält omöjliggör meningsfull nybörjarverksamhet.

Ett annat problem är nutidens utdragna ja rentav tråkiga tävlingar om 5 till 7 perioder. Man skulle avgjort tjäna på en mer komprimerad tävlingsform med 3 till max 4 perioder. Detta kräver förstås en vettigare utformning av tävlingsredskapen dvs modellerna. Det finns alltför många ologiska och därför orättvisa inslag på tävlingarna som jag tror nybörjaren reagerar mot. Det är exempelvis klart ologiskt med 1-timmars tävlingsperioder när flygfältens omgivningar varierar så mycket. Det har ju inte med modellflyg att göra om den enes modell landar i ett högt träd och den andres på ett öppet fält. Klart står dock att den förstnämnde kommer i en tidspress som inte är sportsligt motiverad. Skall den tävlande utsättas för tidspress bör detta ske genom tidsbegränsning av startförsöken vilket då blir lika för alla. Men alla måste också ges rimlig tid att återfinna sin modell. Det är också i hög grad ologiskt att tävla med lågflygande modeller som har högt glidtal. Den flacka flygbanan är för svåröverskådlig för tidtagarna. Det händer ofta att tidtagningen måste avbrytas då en modell försvinner bakom ett skogsparti. En annan modell råkar kanske få sista fasen av flygningen förlagd i en skogsglänta varvid maxtid uppnås. Modellernas flygbana skall i princip vara hög och kort. Detta gör det lätt för tidtagarna och ovan nämnda orättvisor försvinner till stor del. Den aerodynamiskt välformade modelltypen är urusel som tävlingsredskap då den är alltför känslig för de yttre opåverkbara betingelserna. Då friflygande modeller närmast är intressanta som tävlingsredskap skall reglerna anpassas för att uppnå rättvisa tävlingsegenskaper. Gällande regler är endast utformade för att uppnå maximal flygtid vid ett minimum av luftmotstånd och effekttillgång eller linlängd. Dessa regler har frambringat modeller vars egenskaper endast kan mätas i lugnt och termikfritt väder. Att äga den bäst konstruerade, byggda och trimmade modellen är ingen tillgång i dag. På grund av modellernas lätthanterlighet påverkar den tävlandes erfarenhet och startteknik inte resultaten i önskvärd grad. Vad jag vill ha är regler, som ökar luftmotståndet, som ger rejäla lateralytor och där man får utnyttja större motoreffekt alternativt längre startlinor. Härigenom skall den tävlande ställas inför problem vid bygge, trimning och hantering som mer direkt påverkar tävlingsinsatsen. Termikjakten är naturligtvis riktig men den skall bara vara ett taktiskt inslag och inte som idag tävlandets huvudsyfte. När de taktiska dispositionerna får för stort inslag i en sportgren så förlorar man alltid en väsentlig del av ursprungsideerna. Jag tror således att dagens friflyg saknar för mycket av det som som tidigare var populärt.

När det gäller UT-reglerna är det säkert väsentligt att ge så många som möjligt kvalificeringschans. Detta uppnås bäst genom en populär tävlingsform. Vill man däremot göra friflygarna till en grupp för inbördes beundran så väljer man en förbundskapten eller UT-kommitté. Detta kommer effektivt att utesluta en grupp aktiva vilka av en "amatörpsykologiserande" förbundskapten (kommitté) kommer att klassas som mindre psykiskt starka med dåliga tävlingsnerver. Idéerna om elitgrupper på exempelvis 10 man i C2 och B2 finner jag smått löjliga. I brist på rejäla resultatlistor i dagens MFN uppskattar jag antalet verkligt aktiva i dessa klasser till 15-20 st. Det kan ju inte vara rimligt att plocka bort 5-10 man på vissa tävlingar speciellt som det ju inte tycks finnas någon nyrekrytering.

Einar Håkansson (AKM)

Svar Till Einar

Jag skall bara svara på en sak, och det är flygfältsfrågan. Vi har i AKMG stora problem med Säve. Det har gjorts att vi tvingats att då och då åka till Trollhättan eller vintertid Genevads mossen. Till en början blev vår verksamhet enormt lidande på detta. Troligtvis pga att vi var lika enormt bortskämda. Men med tiden accepterades den längre resvägen (10 mil) och verksamheten kom igång igen to m nybörjarverksamheten.

Lars-G

Nu får det vara SLUT

Detta nr av MFN är försenat, det med. Och det kommer resten av numren i år att göra också, om inget händer.

Denna gång beror det inte på att material är försent inskickat, Nä då. Nu är det ANNONSERNA som kommer för sent.

För att i fortsättningen få ordning på dessa dumheter måste jag sätta stopp någon gång, och det gör jag från och med detta nr.

Till att börja med kommer följande datum att gälla för manusstopp.

Nr 3 - 1/6
Nr 4 - 1/8
Nr 5 - 24/9
Nr 6 - 19/11

Efter dessa datum tar jag inte emot radannonser och icke färdiga original till annonser. Är annonserna helt klara för att stoppa in i tidningen får annonsörerna ytterligare 10 dagar på sig, sedan är det Stopp. Om annonserna skickas till SMFF:s exp. eller till K.A. Eriksson får annonsörerna skicka dom så tidigt att JAG har dom enligt ovanstående datum.

Dessa datum gäller för övrigt allt material. För det är inte meningen att modellflygarna skall behöva vänta på tidningen eller hur.

Sedan undrar jag om det är redaktörens arbete att sätta ihop annonser, är det inte annonsörens arbete att se till att jag får helt klart original?

Lars-G

SIMPROP 1973

Prisvärda kvalitets R/C anläggningar

Unna dig bland det bästa branschen bjuder av Europeisk tillverkning – Studera nya Simprop-katalogen och jämför – inte nödvändigtvis priser men vad du får för dina slantar!

Prisexempel:

SUPER 2	med 1 Tiny-servo och batterisats	kr 875.00
SUPER 4	med 2 Tiny-servo och accu-sats	kr 1.450.00
SUPER 4	med 4 Tiny-servo och accu-sats	kr 1.700.00
ALPHA 2007/5	med 2 Tiny-servo och accu-sats	kr 1.675.00
ALPHA 2007/5	med 4 Tiny-servo och accu-sats	kr 1.930.00
ALPHA 2007/7	med 2 Tiny-servo och accu-sats	kr 1.825.00
ALPHA 2007/7	med 4 Tiny-servo och accu-sats	kr 2.100.00

Många andra paket-kombinationer till låga priser. Fullständig reservdelsservice – Full garanti.

NYA SÄNDAREN har ökad uteffekt vilket ger mindre risk för störningar. Uteffekt Super-4 = 700 mW Alpha 5 och 7 = 800 mW.

NYA MOTTAGAREN Litet format endast 44 x 76 x 22 mm vikt 65 gram. Vatten-säkra kontakter, liten kristalltyp samma som för sändarna.

Samtliga aggregat kan erh. med 12 olika frekvensband.

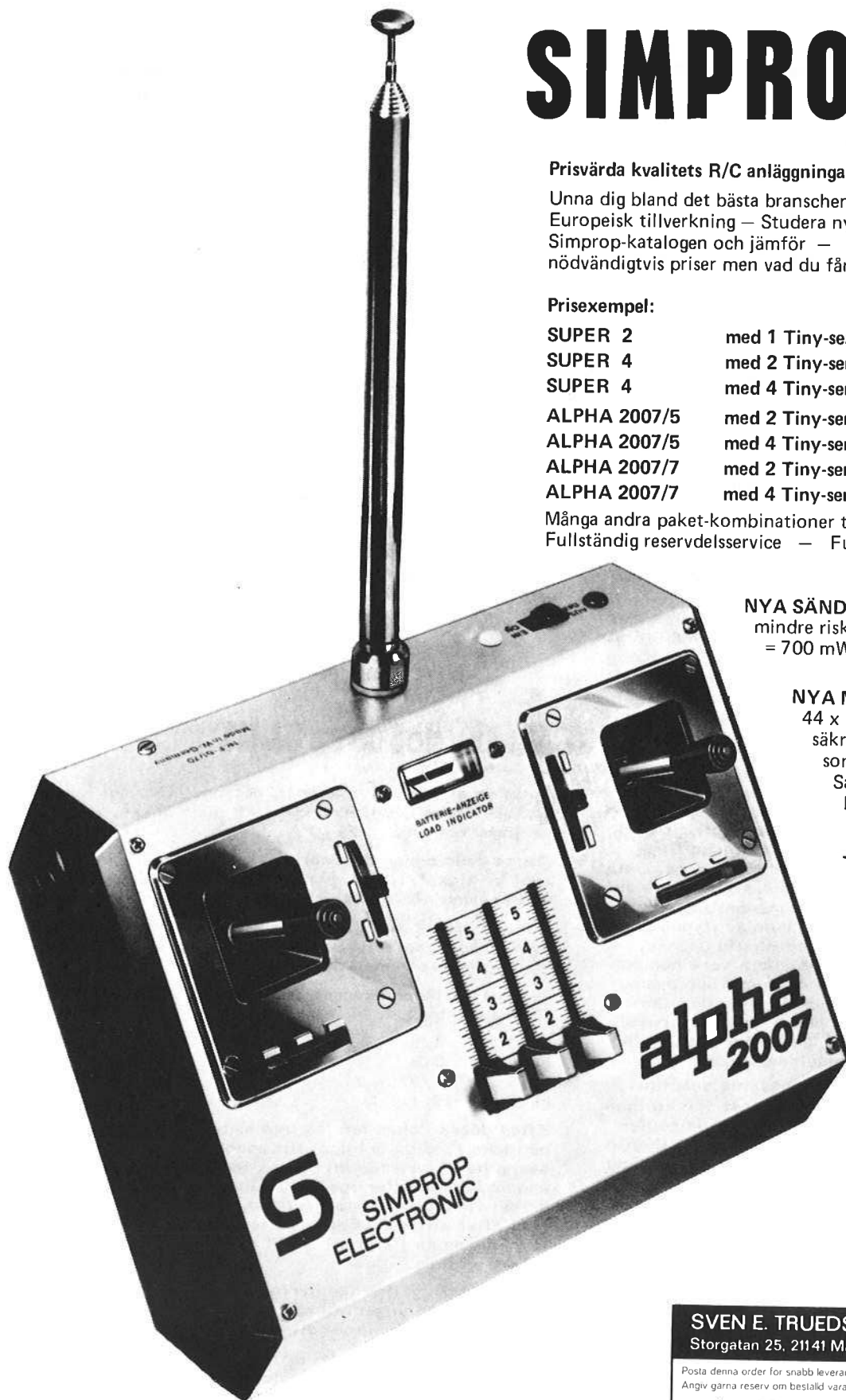
TINY - SERVO Simprops säkra lilla servo, 47 x 19 x 38 mm, vikt 45 gram medföljer samtliga aggregat.

Vid behov finns dessutom två större servon med dragkraft av respektive 3,5 och 10 kg.

SKAFFA DEJ NYA SIMPROP-KATALOGEN – där finns alla övriga detaljupplysningar.

Katalogen sändes mot kr 3,75 i frimärken eller insattes per postgiro.

Priserna äro inkl. Moms.



SIMPROP ELECTRONIC
SVENSK GENERALAGENT
Sven E. Truedsson – Malmö.

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

Posta denna order för snabb leverans

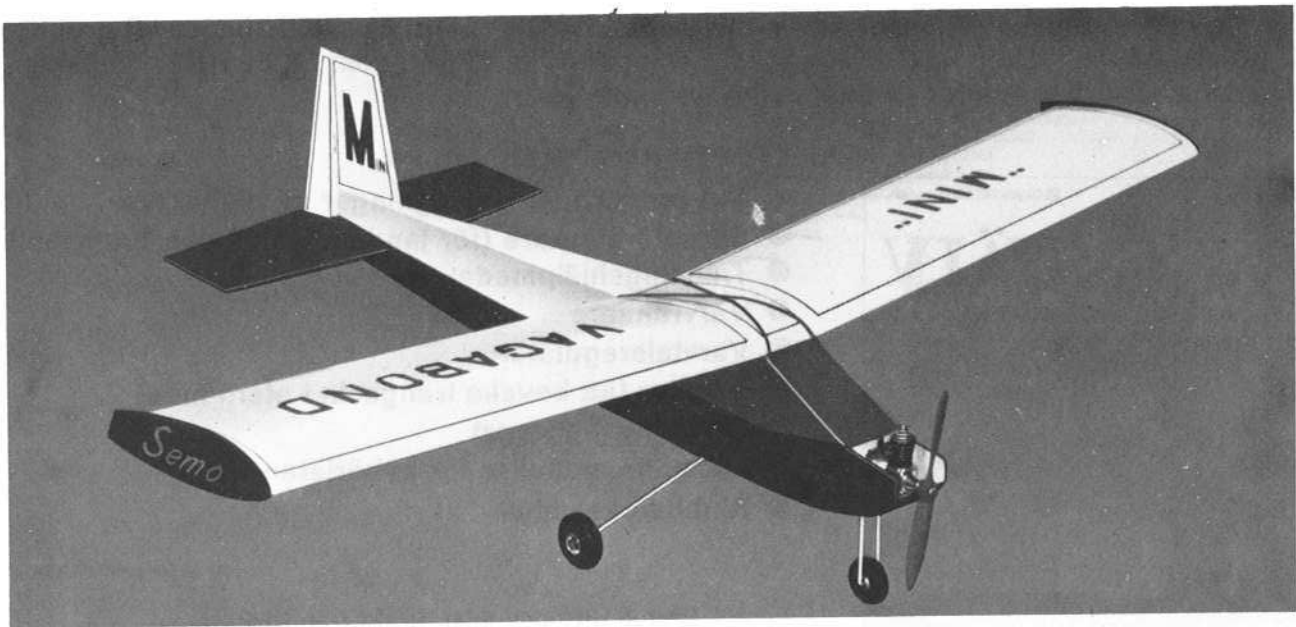
Angiv gärna reserv om beställd vara tillfälligt tagit slut *Alla priser inkl. moms!*

Antal	Beskrivning	Pris

Namn _____

Adress _____

Postnr/Adress _____

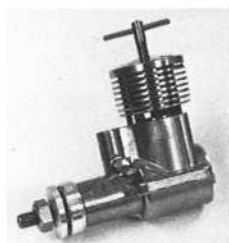
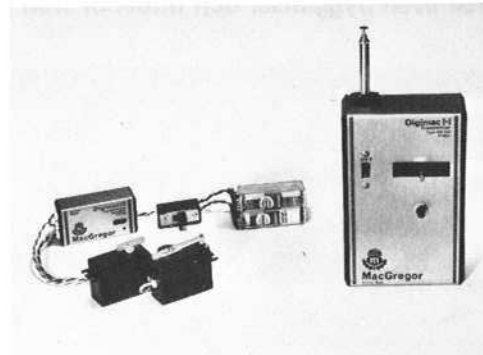


MINI-VAGABOND. Konstruktör " TERMIK-JOHAN".

En ny SEMO modell, grundligen provflugen av konstruktören själv med flera. Spännvidd 970mm, längd 795mm. Speciellt lämpad för 1-kanals RC-utrustning, eventuellt med extra servo för motorkontroll. Modellen kan även flygas utan radio som friflyktsmodell. Passar för 0,8 - 1,5cc glödsticks eller dieselmotor. Materialsatsen innehåller erforderligt byggmaterial, landställ, etc. Lim impregnering och hjul medföljer ej. Ritningen är i full skala med utförlig byggbeskrivning. Finns hos de flesta lek och hobby-affärer.
Pris kr 69.00

LÄMPLIG NYBÖRJAR - RC

Mc GREGOR 1-kanal.
 Kompl. med 1 servo. **kr 375.00** Excl. batterier.
 Extra servo för motorkontroll. **kr 90.00**
 Mc GREGOR 1 - 1
 Komplet med 1 proportional servo samt ett motor servo. **kr 575.00** Excl. batterier.



P.A.W. Dieselmotorer
 Högeffektiva motorer av högsta klass.
 P.A.W. 1,49 cc **kr 75.00**
 Effekt 0,176 hkr vid
 Varvtal 17.200 v/min
 Vikt 99 gram
 Lagring Glidlager

P.A.W. 2,49 Mk 4 kr 87.00
 Effekt 0,34 hkr vid
 Varvtal 15.500 v/min
 Vikt 155 gram
 Lagring Kullager

COX GLÖDSTIFTSMOTORER

Vi är nu distributörer för COX världsberömda kvalitetsmotorer.

Prisexempel:

COX Baby Bee	0,8 cc	kr 54.00
COX Pee Wee	0,2 cc	kr 63.00
COX Golden Bee	0,8 cc	kr 67.00
COX Golden Bee x)	0,8 cc	kr 88.00
COX Tee Dee	.09 - 1,49 cc	kr 133.00
COX Medallion	.15 - 2,5 cc	kr 142.00



x) med throttel

Ovanstående utan throttel som även kan erhållas.
 COX Motorbränsle och div. tillbehör lagerföres.
 Våra priser äro inkl. Moms.

SVEN E. TRUEDSSON Modellflygindustri AB
 Storgatan 25, 21141 Malmö. Tel. 040/70815. (Pg 148207-4)

Posta denna order för snabb leverans
 Angiv gärna reserv om beställt vara tillfälligt lagit slut *Alla priser inkl. moms!*

Antal	Beskrivning	Pris

Namn _____
 Adress _____
 Postnr/Adress _____

BYGG RADIOSTYRNINGSANLÄGGNINGEN SJÄLV

Inge Stendahls mycket uppskattade artikelserie i RADIO & TELEVISION ligger till grund för publikationen, vilken upptar byggbeskrivningar över så gott som all den elektroniska utrustning, som behövs för radiostyrning av modeller.



Ur innehållet bl a:

- Två proportionalanläggningar av digital typ
- Servoförstärkare (för landningsställ och bromsar bl a)
- Trimningshjälpmedel
- Varvräknare
- Varvtalsregulator
- Monitor (att bevaka trängseln i etern med)
- Laddningsaggregat
- Lämpliga modeller för nybörjaren
- Klubbverksamhet

Beställ ditt exemplar direkt från författaren genom att sätta in 19:50 på postgiro 164816-1

Firma TRANSFUNK

Hällstugevägen 20 • 64100 KATRINEHOLM • Tel. 0150/18866

PS. Vi har även byggsatser och tillbehör från Graupner samt OS-motorer.



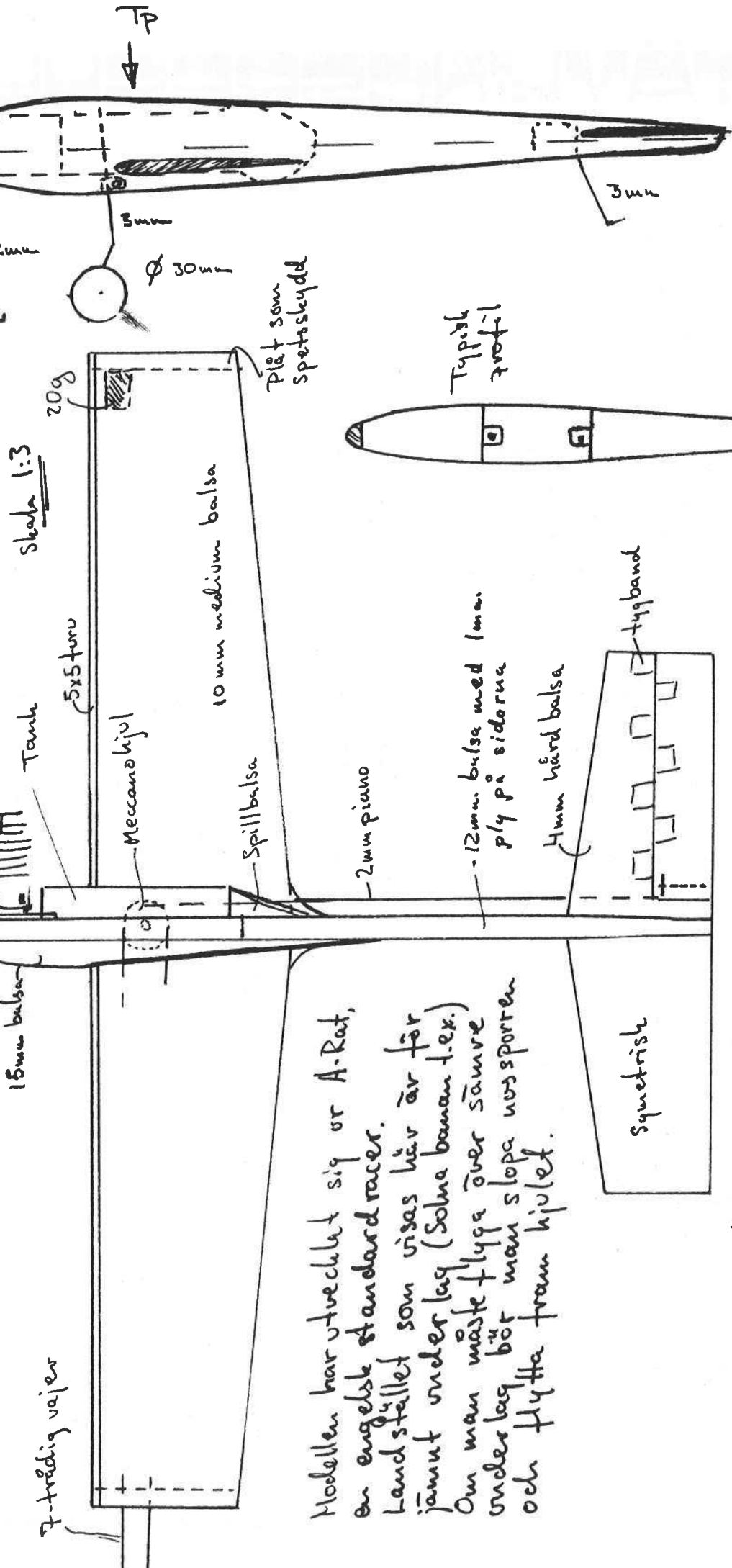
Verbitsky, Sovjet.

BUSTER I

klubbkärna i standard racing hos MFK Gladiatorena konstruerad av Marcus Kietinen och Peter Meurling 1972.

Propeller: Tornado 7x8 Rev UP 7x8

webraspinner
3mm aluminium eller dural
12x12 rödbok
P.A.W.249 el. MVVS i orgjivalen.



Tank
Skala 1:3

Modellen har utvecklats sig ut A-Rat, en engelsk standard racer. Landstället som visas här är för jämnt underlag (Solna banan t.ex.) Om man måste flyga över sämre underlag bör man slopa nossporen och flytta fram hjulet.

Symmetrisk

Yta: Papper + Lack + Bäcklång + ev. Fernissa
Vikt: 400-450 gram komplett w. motor.

TÄVLINGSRESULTAT

NORRLÄNDSKA VT-73

Debutant

1 Lars Åsén, Härnösand	321 sek
2 Dan-Ola Ekberg, Östersund	164 sek
3 Magnus Hemming, Skvadern	138 sek
4 Bengt Nilsson, Skvadern	123 sek

Copee D'Hiver

1 Hans Söderström, Härnösand	336 sek
2 Rolf Sundin, Skvadern	276 sek
3 Leif Eriksson, Härnösand	195 sek

Handluns

1 Börje Eriksson, N Upplands FK	199 sek
2 Torbjörn Weinestål, N Upplands FK	190 sek
3 Leif Eriksson, Härnösand	182 sek
4 Mats Jansson, N Upplands FK	176 sek
Bengt Jansson, N Upplands FK	176 sek
6 Jörgen Andersson, N Upplands FK	141 sek
7 Tommy Eriksson, Härnösand	115 sek
8 Kjell-Åke Johansson, Östersund	83 sek
9 Klas Berglof, Östersund	61 sek
10 Christer Brantheim, Östersund	58 sek
11 Jan Bohman, Härnösand	51 sek
12 Anders Lang, Skvadern	28 sek

A1 Junior

1 Anders Pettersson, Härnösand	555 sek
2 Christer Brantheim, Östersund	494 sek
3 Ola Forslund, Östersund	457 sek
4 Per Lang, Skvadern	442 sek
5 Per Sjölund, Härnösand	362 sek
6 Örjan Paulsson, Östersund	308 sek
7 Anders Jonsson, Härnösand	280 sek
8 Bo Johansson, Östersund	233 sek

A1 Senior

1 Kjell-Åke Johansson, Östersund	659 sek
2 Arne Berglin, Östersund	534 sek
3 Rolf Sundin, Skvadern	493 sek
4 Tommy Eriksson, Härnösand	453 sek
5 Bo Lindahl, Östersund	402 sek
6 Birger Sahlin, Skvadern	300 sek

A2 Juniorer

1 Christer Brantheim, Östersund	740 sek
2 Mats Nilsson, Skvadern	682 sek
3 Bengt Jansson, N Upplands FK	670 sek
4 Anders Jonsson, Härnösands	631 sek
5 Per Lang, Skvadern	613 sek
6 Torbjörn Weinestål, N Upplands FK	611 sek
7 Anders Enström, Härnösand	605 sek
8 Per-Olof Tidstrand, Härnösand	593 sek
9 Mats Jansson, N Upplands FK	542 sek
10 Göran Westerfors, Härnösand	527 sek
11 Örjan Paulsen, Östersund	500 sek
12 Anders Pettersson, Härnösand	490 sek
13 Börje Eriksson, N Upplands FK	459 sek
14 Hans Söderström, Härnösand	328 sek
15 Sören Nordström, Östersund	205 sek

A2 Senior

1 Tommy Eriksson, Härnösand	803 sek
2 Arne Berglin, Östersund	712 sek
3 Jan Bohman, Härnösand	706 sek
4 Birger Sahlin, Skvadern	695 sek
5 Göran Jönsson, Östersund	550 sek
6 Bo Lindahl, Östersund	533 sek
7 Kjell-Åke Johansson, Östersund	504 sek
8 Bertil Nilsson, Skvadern	402 sek

Wakefield

1 Hans Söderström, Härnösand	472 sek
2 Leif Eriksson, Härnösand	313 sek
3 Jan Bohman, Härnösand	77 sek

F3B RC-termik

1 Lennart Sundell, Skvadern	1535 sek
2 Arvid Holmbom, Skvadern	1130 sek
3 Karl-Ivar Karlsson, Östersund	1030 sek
4 Hans Björkqvist, Östersund	1025 sek
5 Jan-Ove Sparrman, Östersund	1001 sek
6 Göran Westerfors, Härnösand	973 sek
7 Göran Eldfält, Härnösand	849 sek
8 Bo Wängfäldt, Östersund	832 sek
9 Kjell Edlund, Skvadern	640 sek

SIGTUNATÄRFEN 11.3.1973

A1 debutanter

1 Klas Svensson, Upsala FK	320 sek
2 Mikael Hjelm, Sigtuna MFK	264 sek
3 Torbjörn Andersson, Solna MSK	261 sek
4 Sterjos Tsampazis, Uppsala FK	230 sek
5 Peter Lundström, Solna MSK	236 sek
6 Manne Rytman, Uppsala FK	165 sek
7 Hans Svensson, Uppsala FK	153 sek

A1 Juniorer

1 Örjan Kvist, LEN	516 sek
2 Per Scherdin, Sigtuna MFK	514 sek
3 Lorentz Björklund, Täby Sjö FK	439 sek
4 Jan Wahlgren, Täby, Sjö FK	413 sek
5 Kurt Pettersson, Solna MSK	376 sek
6 Ulf Andersson, LEN	363 sek
7 Per Johansson, LEN	345 sek
8 Göran Wallinder, Solna MSK	344 sek
9 Owe Engström, Eskilstuna FK	335 sek
10 Pär Sköld, Solna MSK	333 sek
11 Mats Kihlén, Uppsala FK	329 sek
12 Dennis Qvick, LEN	312 sek
13 Tomas Bergqvist, Uppsala FK	302 sek
14 Lars Bokström, Uppsala FK	257 sek
15 Mats Langefors, Solna MSK	217 sek
16 Anders Holm, Vaxholms MFK	214 sek
17 Mikael Lantz, Solna MSK	208 sek
18 Johan Fürst, Solna MSK	208 sek
19 Patrik Hellzén, Solna MSK	195 sek
20 Jan Israelsson, Solna MSK	165 sek
21 Dick Nilsson, LEN	111 sek
22 Bengt Pettersson, LEN	77 sek
23 Sven Erik Lindqvist, Solna MSK	73 sek
24 Henrik Johansson, LEN	63 sek
25 Lars Granlund, LEN	58 sek
26 Tomas Lindqvist, Sigtuna MFK	56 sek
27 Kjell Johansson, Solna MSK	54 sek
28 Johan Luthman, Gladiatorerna	42 sek
29 Kjell Svensson, Eskilstuna FK	34 sek
30 C-G Karlsson, Eskilstuna FK	22 sek
31 Magnus Löfberg, Solna MSK	1 sek

A1 seniorer

1 Hans Lindholm, LEN	752 sek
2 Torsten Eriksson, Uppsala FK	464 sek
3 Göran Larsson, Fagersta MFK	457 sek
4 Holger Sundberg, Uppsala MFK	424 sek
5 Per Arne Svensson, Uppsala FK	413 sek
6 Tommy Eriksson, Fagersta MFK	401 sek
7 Christer Carlsson, Uppsala FK	399 sek
8 Tonny Wärdig, Uppsala FK	326 sek
9 Gunnar Holm, Solna MSK	324 sek
10 Per Björklund, Täby Sjö FK	322 sek
11 Gösta Franzén, Uppsala FK	308 sek
12 Peter Wangård, MFK Nimbus Sthlm	268 sek
13 Bo Jansson, LEN	248 sek
14 B-O Törnkvist, Fagersta MFK	182 sek
15 Arne Johansson, Solna MSK	93 sek
16 Bengt Wendel, Fagersta MFK	58 sek

F1A juniorer

1	Ove Engström, Eskilstuna FK	730 sek
2	Jan Lindqvist, Sigtuna MFK	581 sek
3	Anders Larsson, Uppsala FK	575 sek
4	Mats Jansson, N Upplands FK	554 sek
5	Per Johansson, LEN	537 sek
6	Nils af Uhr, Sigtuna MFK	531 sek
7	Rolf Karlsten, Sigtuna MFK	485 sek
8	Tomas Ekendahl, Eskilstuna FK	398 sek
9	C-G Karlsson, Eskilstuna FK	397 sek
10	Per Scherdin, Sigtuna MFK	373 sek
11	Börje Ericsson, N Upplands FK	340 sek
12	Dennis Qvist, LEN	320 sek
13	Bengt Jansson, N Upplands FK	262 sek
14	Leif Österberg, Eskilstuna FK	240 sek
15	Dick Nilsson, LEN	153 sek
16	Torbjörn Berggren, Fagersta MFK	117 sek
17	Leif Sainio, Uppsala FK	111 sek
18	Kjell Svensson, Eskilstuna FK	74 sek
19	Örjan Kvist, LEN	67 sek
20	Torbjörn Weinestål, N Upplands FK	30 sek

F1A seniorer

1	Rune Olsson, FK Gamen	628 sek
2	Gunnar Holm, Solna MSK	627 sek
3	Bo Jansson, LEN	581 sek
4	Willy Andersson, Västerås FK	569 sek
5	Marcus Miettinen, Gladiatorerna	518 sek
6	Peter Meurling, Gladiatorerna	486 sek
7	Jörgen Andersson, N Upplands FK	466 sek
8	Björn Söderström, Solna MSK	463 sek
9	Tommy Eriksson, Fagersta MFK	457 sek
10	Gösta Rask, Vaxholms MFK	443 sek
11	Lars Flodin, Gladiatorerna	410 sek
12	Torsten Eriksson, Uppsala FK	399 sek
13	Peter Wanggård, MFK Nimbus Sthlm	381 sek
14	Håkan Göthesson, FK Gamen	301 sek
15	Birgitta Holm, Vaxholms MFK	277 sek
16	K-E Pelve, Vaxholms MFK	123 sek
17	Göran Larsson, Fagersta MFK	118 sek
18	Håkan Broberg, Borlänge MSK	100 sek
19	K-E Lundin, Solna MSK	96 sek
20	Per Björklund, Täby Sjö FK	78 sek
21	Gösta Franzén, Uppsala FK	34 sek
22	Hans Svensson, Solna MSK	20 sek
23	Bengt Wendel, Fagersta MFK	17 sek

F1B

1	Örjan Gahm, Jakobsbergs MFK	843 sek
2	Jan Zetterdahl, Solna MSK	695 sek
3	Lennart Backman, Eskilstuna FK	667 sek
4	Anders Remar, LEN	468 sek
5	Kjell Liwenborg, Solna MSK	306 sek
6	Bengt Blomberg, FK Gamen	137 sek
7	Peter Wanggård, MFK Nimbus Sthlm	136 sek

Handluns juniorer

1	Börje Ericsson, N Upplands FK	224 sek
2	Torbjörn Weinestål, N Upplands FK	218 sek
3	Mats Jansson, N Upplands FK	152 sek
4	Rolf Karlsten, Sigtuna MFK	117 sek
5	Bengt Jansson, N Upplands FK	115 sek
6	Kurt Pettersson, Solna MSK	109 sek
7	Jonas Karlsten, Sigtuna MFK	92 sek
8	Pär Sköld, Solna MSK	78 sek
9	Johan Fürst, Solna MSK	78 sek
10	Magnus Löfberg, Solna MSK	75 sek
11	Dimitris Nikolaou, Solna MSK	73 sek
12	Kjell Johansson, Solna MSK	55 sek
13	Mikael Lantz, Solna MSK	35 sek
14	Jan Israelsson, Solna MSK	27 sek
15	Göran Wallinder, Solna MSK	22 sek
16	Mats Langefors, Solna MSK	6 sek

Handluns seniorer

1	Jörgen Andersson, N Upplands FK	222 sek
2	Holger Sundberg, Uppsala FK	167 sek
3	Peter Meurling, Gladiatorerna	160 sek
4	Gunnar Holm, Solna MSK	156 sek
5	Lars Flodin, Gladiatorerna	14 sek

Lagtävling för 5-mannalag

Klass A1

1	Uppsala FK	2012
2	LEN I	1634
3	LEN II	1211

Klass F1A

1	Eskilstuna FK	1869
---	---------------	------

DM SÖDERMANLAND 18.3.73

Resultat

A1

1	Jan Backman, Eskilstuna	524 sek
2	Bengt Sjöbeck, Strängnäs	70 sek

F1A

1	Ove Engström, Eskilstuna	600 sek
2	Carl-Gustav Karlsson, Eskilstuna	598 sek
3	Göran Einarsson, Eskilstuna	569 sek
4	Tomas Alm, Eskilstuna	502 sek
5	Lars Persson, Eskilstuna	461 sek
6	Tomas Ekendahl, Eskilstuna	404 sek
7	Gunnar Holmberg, Strängnäs	397 sek
8	Kjell Svensson, Eskilstuna	179 sek

Handluns

1	Tomas Alm, Eskilstuna	199 sek
2	Lars Persson, Eskilstuna	117 sek
3	Eddy Astfeldt, Eskilstuna	108 sek
4	Tomas Ekendahl, Eskilstuna	73 sek
5	Göran Fällgren, Oxelösund	64 sek
6	Bengt-Åke Fällgren, Oxelösund	46 sek
7	Staffan Främling, Oxelösund	32 sek
8	Hans Carlsson, Oxelösund	3 sek

F3B

1	L Pettersson, Nyköping	1387 poäng
2	U Håkansson, Eskilstuna	1319 poäng
3	B Eriksson, Eskilstuna	1244 poäng
4	P Nordström, Nyköping	1164 poäng

Resultat från DM för Västernorrlands Län 1973

A1

1	Anders Pettersson, Hmsk	563 sek
2	K A Eriksson, Hmsk	421 sek
3	Per Sjölund, Hmsk	336 sek
4	Anders Lang, Skvadern	298 sek
5	Anders Jonsson, Hmsk	273 sek
6	Lars Andersson, Hmsk	229 sek
7	Birger Sahlin, Skvadern	34 sek

F1A

1	Hans Eklund, Skvadern	797 sek
2	Hans Söderström, Hmsk	763 sek
3	Anders Pettersson, Hmsk	753 sek
4	Janne Bohman, Hmsk	666 sek
5	Birger Sahlin, Skvadern	588 sek
6	Bertil Nilsson, Skvadern	580 sek
7	Per Lang, Skvadern	546 sek
8	Göran Westerfors, Hmsk	535 sek
9	Anders Enström,	499 sek
10	Anders Jonsson, Hmsk	483 sek
11	Mats Nilsson, Skvadern	454 sek
12	Per Sjölund, Hmsk	327 sek

F1B

1	Rolf Sundin, Skvadern	795 sek
2	Hans Söderström, Hmsk	506 sek
3	Janne Bohman, Hmsk	374 sek
4	Leif Eriksson, Hmsk	223 sek

Coupe D'Hiver

1	Rolf Sundin, Skvadern	432 sek
2	Leif Eriksson, Hmsk	406 sek
3	Hans Söderström, Hmsk	51 sek

Handluns

- 1 Leif Eriksson, Hmsk 136 sek
- 2 Janne Bohman, Hmsk 45 sek
- 3 P O Tidstrand, Hmsk 14 sek

F3B-B

- 1 Lennart Sundell, Skvadern 1175 sek
- 2 Arvid Holmbom, Skvadern 1034 sek
- 3 Bert O Lindberg, Skvadern 862 sek
- 4 Göran Eldfält, Hmsk 842 sek
- 5 Göran Westerfors, Hmsk 653 sek



180
is
max



A sports meet of an unusual kind - the gathering of some three hundred builders of free-flight model aircraft at Göteborg, Sweden. This twenty-third world championship, held during the summer of 1971, drew teams from thirty-seven countries, including Canada.

There is little or no commentary in the film, and much of what the competitors say is in their own diverse languages, but the viewer is soon caught up in the enthusiasm of the event. Here is a dedicated company with one aim in common - to see their fragile craft, lovingly fashioned by hand, become airborne and perform as intended - a feat demanding considerable skill and attention. Several methods are used, some attempts are successful, others bring disappointment, but there is satisfaction when the simple, refined craft does take to the air in the clear sky of Sweden, effortlessly riding the updrafts with the sureness and grace of a bird. Then there is the glow of success - to be shared in this film by all hobbyists who have ever expressed their own dreams in the work of their hands - topped by a superbly used trophy that would do justice to the most celebrated ace.

Director: Bill Pettigrew
Photography: David De Volpi
Location Sound: Michel Hazet
Editors: Bill Pettigrew, David De Volpi
Sound Editor: Sid Pearson
Music Score: Arthur Phillips, Buddy Fasono
Re-recording: Michel Descombes
Producer: Robert Verrall

35mm and 16mm Color
Screening Time: 16 minutes

Produced by
The National Film Board
of Canada

Distributed by
The National Film Board
of Canada



LEAGUE OF SILENT FLIGHT

RC-segelflygare varför inte göra nöjesflygningen lite mer målinriktad utan att drabbas av tävlingshets eller konkurrenspress. Ett sätt att nå detta är anslutning till LEAGUE OF SILENT FLIGHT.

Vad är då L S F ?

League of Silent Flight är en sammanslutning entusiastiska RC-segelflygare från hela världen. L S F är ingen klubb till vilken man bara ansluter sig, utan för att bli medlem måste man först uppfylla vissa flygkrav, vilka är uppdelade i olika svårighetsnivåer. För att bli antagen medlem måste man ha uppfyllt nivå 1. Förutom de personliga resultaten skall man i de högre nivåerna ha flugit ihop vissa tävlingspoäng. Tävlingsarna skall följa L S F tävlingsprogram.

Hur blir man då medlem?

För att bli medlem krävs först att man undertecknar en blankett i vilken man antager LSF:s filosofi och att man avser att uppfylla kraven i nivå 1. Denna blankett skickas in till LSF:s kansli eller av LSF auktoriserad person. Då ansökan registrerats översändes ett "PDV", Performance Documentation Voucher, på vilken man för in uppnådda resultat. Då alla krav har uppfyllts insändes blanketten till LSF i America för godkännande och registrering. Kansliet i America översänder då ett PDV för nästa nivå.

Vad innebär de olika LSF nivåerna

	Nivå I	Nivå II	Nivå III	Nivå IV	Nivå V
Termik-flygning	5 min	15 min	30 min	1 tim	2 tim
Hangflygning	15 min	1 tim	2 tim	4 tim	8 tim
Precisionslandningar	5 st inom 3 m	10 st inom 1,5 m	-	-	-
Sträckflygning o retur	-	-	1 km	2 km	10 km
Tävlingar	-	6 tävl.	6 tävl.	6 tävl.	6 tävl.

Nivåerna har olika krav på placering och poäng.

I samband med riksstämman visades film, bra sådan.

Jesper von Segebaden hade gjort en (han har väl gjort flera) film om radio. Den var alldeles förbaskat bra. Får vi kopior från SMFF till utlåning kanske?

Den andra handlade om Friflyg, 180 is Max heter den och var inspelad vid VM-71 på Säve av ett filmteam från Canada (The National Film Board of Canada). Grabbarna som toppade teamet består av bra friflygare (A2) när de inte filmar. Bill Pettigrew och David de Volpi heter dom. Filmen var enormt bra. Man fick följa de canadensiska VM deltagarna under förberedelsen före VM och sedan under tävlingen bl.a visades tydligt den röra och det tjatter på olika språk som förekom i varje period, när någon hittat en blåsa, och 30 man försökte maxa på. Filmens längd är 16 min och den är rätt dyr, men nog tycker jag den borde finnas med i SMFF:s arkiv eller här?

Vart vänder man sig för att få de ovannämnda blanketterna? Enklast är att skriva till undertecknad som ombetts sköta dessa två blanketter för Sveriges del. Vid all korrespondens måste svenskt porto medskickas.

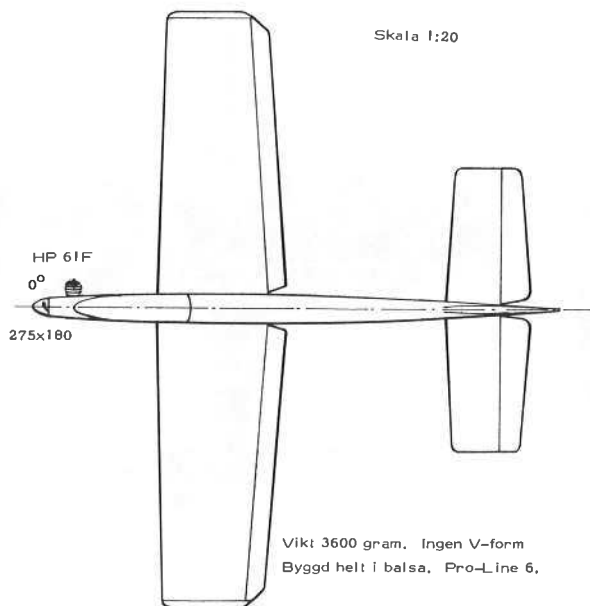
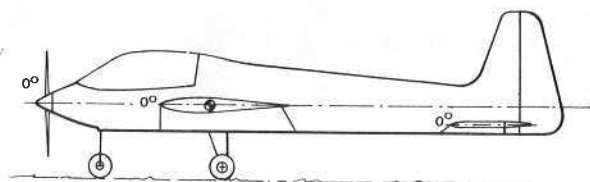
JAN LEVENSTAM
Movägen 26
163 60 SPÅNGA

Då vi blivit 25 stycken som uppnått nivå I kan vi i Sverige starta en egen underavdelning av LSF. Låt oss ha det som första mål

Jol

Lars-G

DEN FLYGANDE HYVEL BÄNKEN 12
Bengt Lundström AKMG



Vikt 3600 gram. Ingen V-form
Byggt helt i balsa, Pro-Line 6.

TIDNINGAR O DE

En gammal klubbtidning glömdes i förra presentationen. Det är Nimbus-Kumla som ger ut den. Nimbus heter den. Om prenumeration och övriga uppgifter står nedanstående till tjänst med.

Sven-Olof Linden
Hovstavägen 15
703 63 ÖREBRO

En gammal tidning har åter uppstått. Det är MFK Skvaderns klassiska "Profilen". Det är meningen att den skall komma ut 4 gånger var år. Intresserade kan vända sig till

MFK Skvadern
c/o Bertil Nilsson
Enbacken 4
852 41 SUNDSVALL

Och så en spritt ny tidning. Turbulens heter den. Gjord av Kjell och Ove, Svensson och Engström. Båda från Eskilstuna FK:s friflygled. Och just friflyg handlar hela tidningen om. Den kostar 1 kr per styck (extrapris) och är värd det. Kan beställas från

Eskilstuna Flygklubb
Modellflygsektionen
Box 206
631 03 ESKILSTUNA

Märk kuvert med "Turbulens".



För Dig och Din hobby

har vi byggt om vår butik och fått en större hobbyavdelning

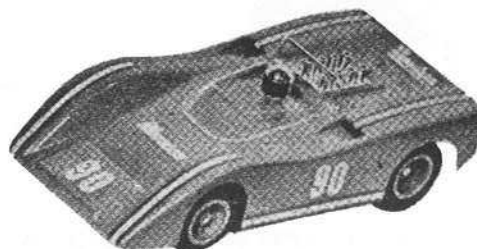
TITTA IN! Eller ring!

Ake Karlsson, välkänd RC-bilåkare och RC-flygare hjälper Dig att hitta rätt bland prylarna och hjälper Dig med Dina hobbyproblem.



Motorer

BOSS Twin, två-cylindrig 10 cc, RC, för den seriöse skalabyggarren! 835:—
HP 61 RC, pop RC-mot, 10 cc 345:—
OS 25 RC, 4 cc 155:—
OS 40 RC 185:—
HP 40 RC RR 245:—
Veco 19 RC 185:—
m fl, m fl. Tillbehör av alla slag.
Byggsatser till linkontroll- och friflygmodeller, båtar.



RC-bilar

Jerobee Commande 1/12 m 2-kan rad kr 780:—
Jerobee Bandero 1/12 m 1-kan radio kr 680:—
Kyosho 1/8 Dash V, kaross bl a March 707 o Ferrari, för experterna: flexibelt duralchassi, justerbar ving, kullagrad runt om, superbreda bakdäck (76 mm), okrossbar kaross kr 545:—
Kyosho Dune Buggy kr 460:—
Kyosho Porsche 917 kr 460:—

Olles

Skytteholmsvägen 22, 171 44 SOLNA Tel 08/27 44 37

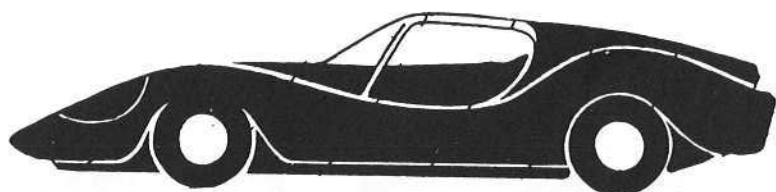
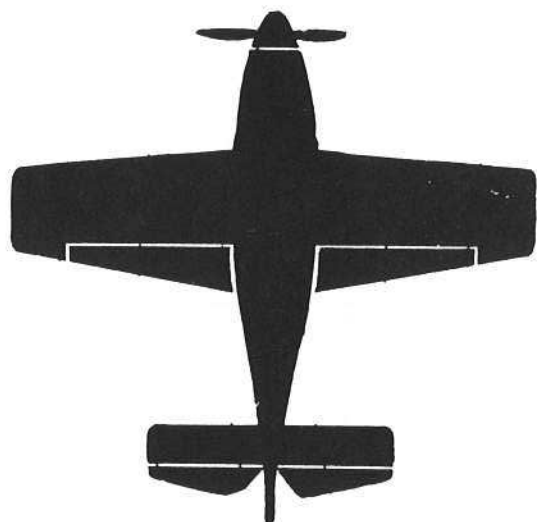
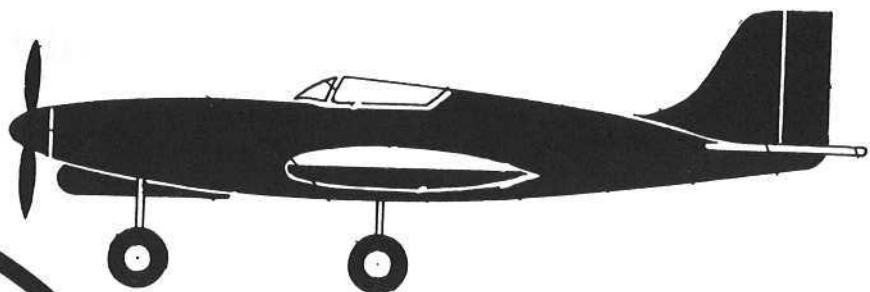
RC-anläggningar

Bell Star 220, 2-kanalsanläggning med 2 servon, batteridrift, utbytbara kristaller kr 595:—
Multiplex Mini 2, 2-kan m ackar kr 935:—
Multiplex Custom, 4-kan kr 1 750:—
Multiplex Royal 6-kan för dem som fordrar kvalitet utöver det vanliga kr 2 395:—

RC-flyg

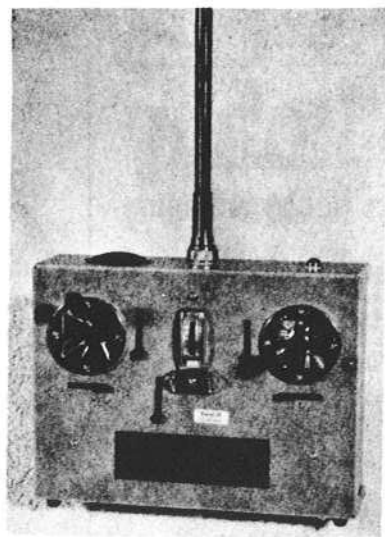
Taxi, nybörjarmodell för RC kr 160:—
Westerly, " 189:—
Minifly, jättefin minimult 154:—
Sly Cat, multitrainer 220:—
m fl, m fl

Katalog -73



BESTÄLL NYA KATALOGEN

Sändes mot 3st 75-öres fri-
märken. 28 sidor RC



FACKLEVERANTÖREN FÖR

Radioanläggningar, motorer, flygplan, bilar och båtar

ESSEN AIR

CENTRUM

HANDEN

Centrum

136 22 Handen

Tel. 08/777 82 34 (08/777 11 96)

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.förestandare Ann Wahlberg, Värnareg.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.0758/17465

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

TILL SALU

Pren. på Radio Control Modeller, 1 år 67:50, 2 år 120:-kr, RCM:s "For what it's worth!" 25:-kr. RCM:s "Flight training course" 75:-kr. Beställning av ritningar från RCM utföres. Glödstiftkabel XXX längd ca 1,25 m silicon., 256x0,05 trådar extra mjuk 12:-kr. Ovanst. kabel med DuBro klämma 15:50 kr. Kabel + klämma + banankontakter, 18:-kr. Insättes enklast på postgiro 47 89 95-4, Antero Hurtig, Stadingeplan 8, 163 63 Spånga.

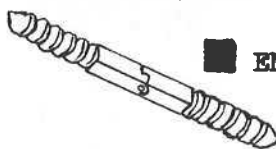
Elfin 1,5 cc, beg. ej originalnål, 45:00; Mk 16 1,5 cc, kullagrad, rysk tävlingsdiesel, 100:00; Cox 049 Spook, ny, 28:00; Cox 049 Strato Bug (metalltank), som ny, 40:00; Cox 049 Strato Bug Jr, 35:00; Cox 049 Thermal Hopper, ny, 40:00; K&B 039, saknar tank, 25:00; K&B 049 (1948), med tank under vevhuset men saknar nål, 30:00; McCoy 049 Duroglo diesel (radial), som ny, 48:00; Diguët 1,5G, franskt hemmabygge, 45:00; Fox 2,5 glow (1957), beg., 35:00; 3 st Cox Medallion glödtoppar, 5:00/st; 50 cm fällbar Wakefieldpropeller (japansk), 17:50; 100 ex av Aeromodeller 1954-1967 samt 120 ex Flygning 1938-45. Sten Persson, St. Sigrådgatan 7, 223 50 LUND.

MICRONIC den svenska proportionalanläggningen. Ledande märke sedan 1965. D.v.s. 8 års erfarenhet av radiostyrning. Högsta kvalitet, modern teknik, snabb service. Säljes genom RC-Importen, Älvsjövägen 8, Älvsjö. 08/997642, 9-11, 19-18. Allt för RC-modeller snabbt billigt säkert genom oss. Även begagnade RC-anl. Obs! Ingen katalog, ring oss i stället.

NU i SVERIGE!

Robart

RODER- GÅNGJÄRN!



■ ENKLAST ATT
MONTERA!

6-pack: 5:70 kr
12-pack: 12:00 kr

Borra 3mm hål,
fyll med lim,
tryck i gångjärnet.

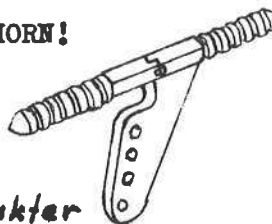
RODERGÅNGJÄRN FÄRDIGT MED

RODERHORN!

4-pack: 5:00 kr

Ring eller skriv!

KIWI produkter



V. Blomstergatan 21 B

Tel:

264 00 Klippan

0435/11378

MODELLFLYGNYTT

SVERIGES MODELLFLYGFÖRBUND

Box 100 22

600 10 Norrköping

Ansvarig utgivare: Gunnar Kalén

Tryck: L-Offset, Norrköping

