

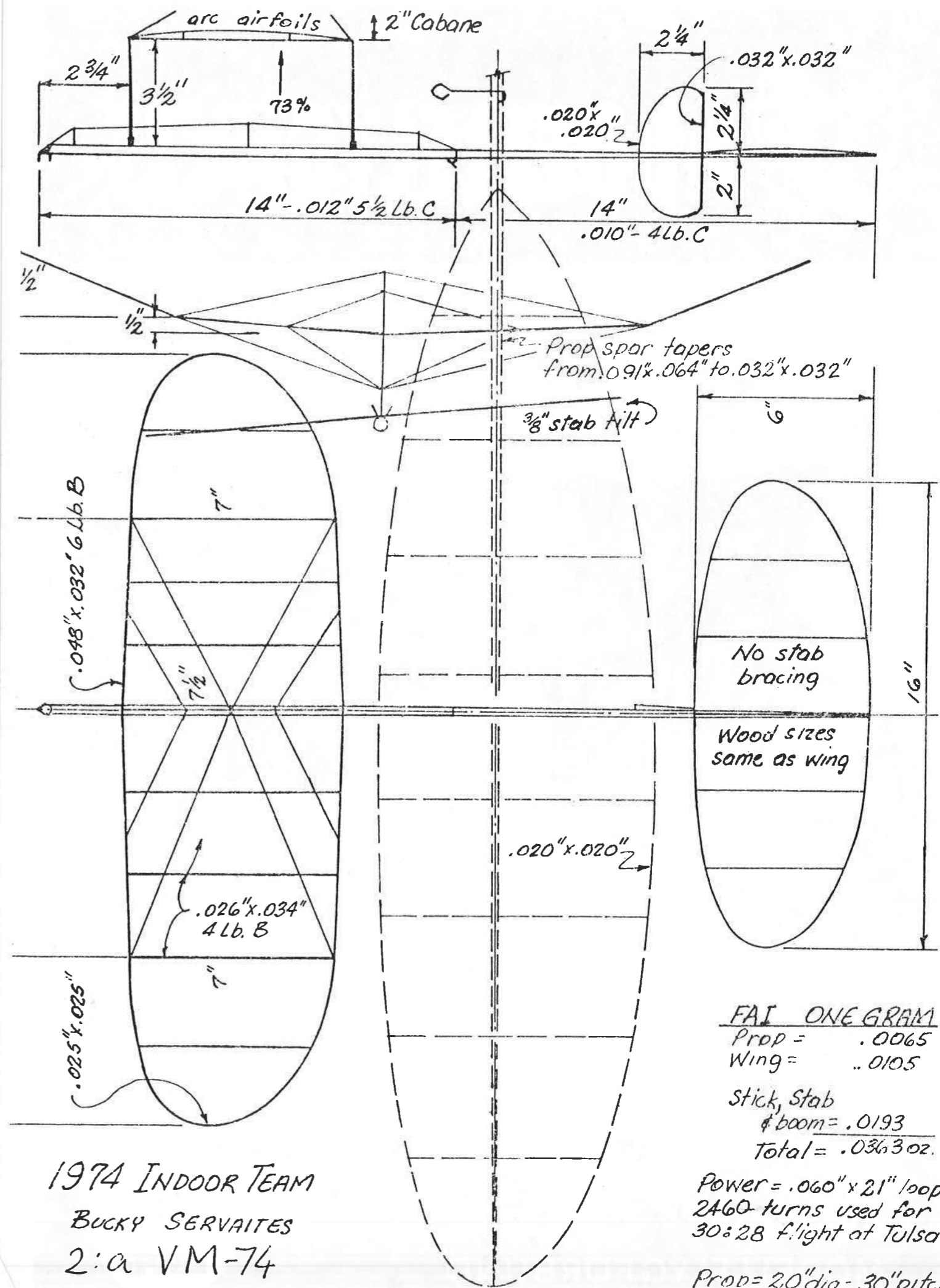


MODELLFLYGNYTT



ORGAN FÖR
SVERIGES
MODELLFLYGFÖRBUND

3
1975



1974 INDOOR TEAM
 BUCKY SERVAITES
 2: a VM-74

FAI ONE GRAM
 Prop = .0065
 Wing = ..0105
 Stick, Stab
 & boom = .0193
 Total = .0363 oz.
 Power = .060" x 21" loop
 2460 turns used for
 30:28 flight at Tulsa
 Prop = 2.0" dia - 30" pitch

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
Box 8044
421 08 V.Frölunda. Tel.031/493055

FAKREDAKTÖR linflyg:

Anders Ahlström
Järingegränd 19
163 63 Spånga. Tel. 08/761 15 82

FAKREDAKTÖR raketflyg:

Peter Meurling
Flottiljvägen 18
146 00 Tullinge

FAKREDAKTÖR radioflyg:



FAKREDAKTÖR friflyg:

Lars-G Olofsson
Box 8044
421 08 V.Frölunda. Tel.031/493055

FAKREDAKTÖR utbildning:

Carl-Göran Sundstedt
Vindhemsgränd 32.
752 27 Uppsala. Tel. 018/1081 57

ANNONSER

Förbundsexpeditionen, Sandbergsg. 4
Box 10022, 600 10 Norrköping 10,
Tel. 011/ 132110 mellan kl. 09.00 –
13.00.

DISTRIBUTION

Förbundsexpeditionen, Sandbergsg. 4
Box 10022, 600 10 Norrköping 10

PRENUMERATION

Pris 20 kr per år. Per postgiro
51 81 65 - 6, 600 10 Norrköping 10

LÖSNUMMER

Säljes i mån av tillgång för 4:- per st.

Direktanslutning till SMFF 20 kr per år.

Material sändes till fackredaktörerna
eller till förbundsexpeditionen

EFTERTRYCK FÖRBJUDES

MODELLFLYGSOMMAR

Vi är nu inne i den ljuvliga årstid när vi modellflygare känner oss mest tillfreds med tillvaron. Långa ljusa lugna sommarkvällar kan vi utöva vår härliga modellflygsport under många timmar.

Aktiviteten är också mycket stor bland våra medlemmar. Tävlingsflygare och landslagsmän tränar för fullt och sportflygarna trivs när de träffas och flyger oberoende av vilken modellflyggren de utövar. Underhållet av de alltfler klubbägda modellflygfälten kräver medlemmarnas arbetsinsatser, vilket bidrager till klubbgemenskapen.

För de som vill tävla finns nu många arrangemang att välja på, både nationellt och internationellt.

Trots att allt talar för utomhusaktiviteter måste dock den administrativa sidan fungera. Våra klubbar har bland annat aktivitetsrapporteringen till förbundet att klara av. Denna del av verksamheten är inte den minst viktiga med tanke på klubbekonomin.

På förbunds nivå pågår arbetet med klubbparmen och den länge efterlängtrade handboken "Modellflygets grunder". Klubbparmen kommer att utsändas i höst och handboken är klar för försäljning under juli månad.

Förbundsledningen har också beslutat om en ändring av tävlingsorganisationen. Denna innebär bland annat satsning på en bättre planering samt mera preciserade uppgifter för befattningshavarna. Vidare kommer arbetsgrupperna inom respektive specialområde att få klara direktiv för sitt arbete.

Som Du själv kan se så är detta nummer det MFN det tunnaste vi haft på länge. Orsaken till detta är att vi helt enkelt inte har mera material att ta med. Vi saknar ju också grenredaktör i radio vilket framgår av frågetecknet i redaktörsförteckningen. Nu hoppas vi få flera medarbetare som bidrager till tidningens innehåll. Gärna med artiklar om klubbar, om hur Din klubb ordnat ungdomsverksamheten, hur Din klubb löst fältfrågan, vad Din klubbs medlemmar har för erfarenhet av den stora floran byggsatsmodeller, ja det finns ju mycket att skriva om som vi alla är intresserade av.

Problemen är många, men låt oss se framåt med all den optimism som kännetecknar en sann modellflygare och som denna årstid ytterligare ger skäl till.

Alla SMFF:are önskas en verkligt trevlig modellflygsommar!

Gunnar Kallén

Omslag 1: Lasse Larsson fixar tenan.
Foto: Lars-G Olofsson

Omslag 2: Så kan det gå när man slarvar med bygget, eller hur Floda?
Foto: Lars-G Olofsson

ÅRSMÖTE '75

Den 5-6 April samlades ett stort antal klubbombud i Örebro för att vara med och bestämma lite om hur vi skall ha det i framtiden. Årsmöte alltså.

Men redan dagen innan tjuvstartade man med en klubbfunktionärskurs. Den var bra.

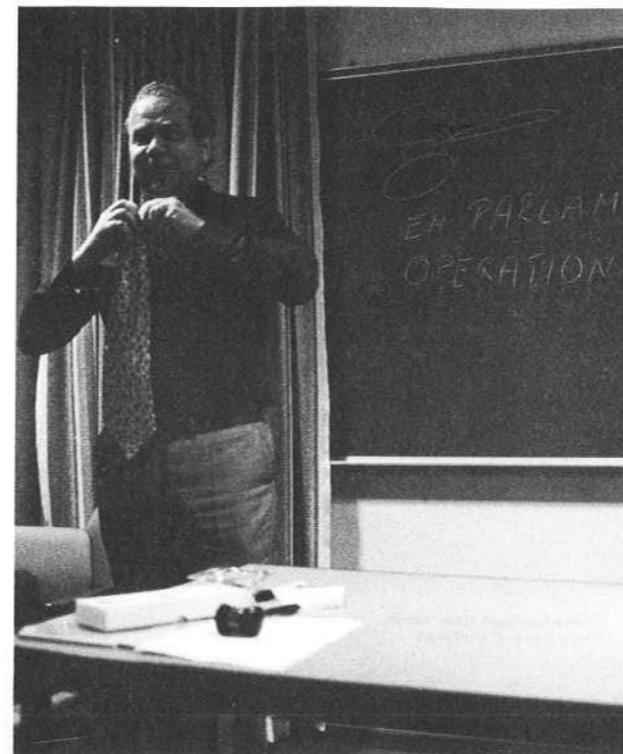
Det kanske inte funkade som alla hade tänkt sig, tidsplaneringen sprack bl.a, men det var ju första gången, och även från förbundsledningen och utbildningsavdelningen borde man ha lärt sig något av det hela.



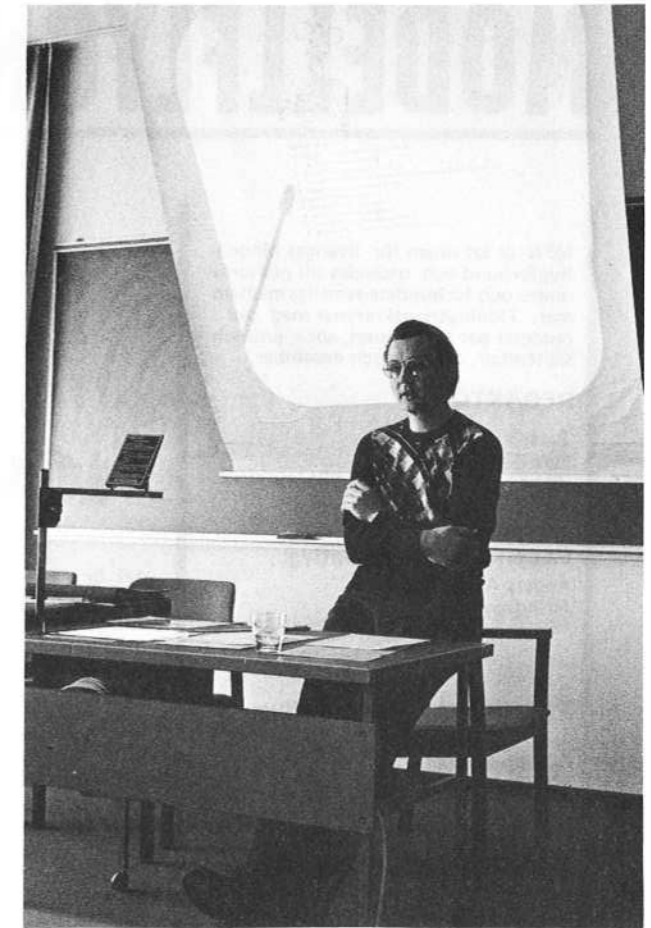
En del av kursdeltagarna
Foto: Lars-G Olofsson

Som instruktörer hade man plockat fram folk från SÖ och SMFF men så här efteråt minns åtminstone jag mest Uppsala FK:s kassör Frideman och Sune Persson. Dessa båda behärskade inte bara det dom instruerade om, utan fick det att fastna hos kursdeltagarna.

I diskussionen efteråt menade många av deltagarna att liknande kurser bör läggas lite runt om i landet. Och då bör Frideman och Persson anlitas som instruktörer + någon som berör en sekreterares arbete inom klubben. Detta missades tyvärr vid denna kurs.



Perssons Sune förbereder en parlamentarisk operation.
Foto: Lars-G Olofsson



Frideman undervisar
Foto: Lars-G Olofsson

Vad fick vi nu gå igenom då?

Jo, hur SMFF, KSAK och FAI fungerar samt samverkan mellan dessa. Lite historia om SMFF och vad som var innan. Hur man ordnar pengar till klubbarna, ungdoms och bidragsfrågor, modellflyg-regler 1975, information inom klubben, hur man håller bättre möten om hur man håller ordning på klubbens ekonomi. Det kanske inte låter mycket, men det tog ca 2 timmar längre tid än beräknat. Men alla var nöjda med kursen och tyckte att mera sånt skall vi ha.

Lars-G Olofsson

Så blev det lördag och dags för årsmötet och de olika grenarnas konferenser. Eftersom Sune Persson fanns där, så tyckte mötet att han skulle få göra lite nytta, och satte honom som ordförande för mötet. Det skötte han så bra att vi för en gångs skull var klara tidigare än beräknat, allt var väl inte Sunes förtjänst, men det mesta.

Kunde vi få det lika snabbt i fortsättningen kunde vi kanske få en hel eftermiddag på oss för diskussion enl. nedan.

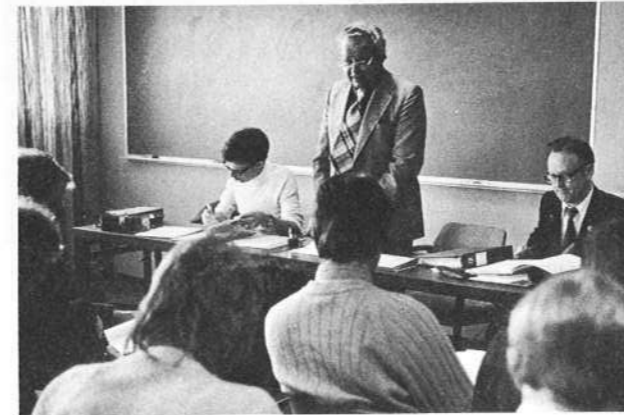
1. Grenkonferenserna klara på lördagen.
2. SMFF:s årsmöte klart på söndag förmiddag.
3. Diskussionen under ordnade förhållanden på söndag eftermiddag.

En framtida dröm kanske.

Lars-G Olofsson



Deltagare
Foto: Lars-G Olofsson



Södersten, Persson o Kaldén
Foto: Lars-G Olofsson

Linflyg började grenkonferenserna

Men då inget material inkommit från han som skulle skriva om det, så ber jag dom som är intresserade att ringa eller skriva till Anders Ahlström.

Lars-G Olofsson

Friflyg sedan.

Det gick ovanligt snabbt att gå igenom förslag och annat, trots att uttagningsregler fanns med. UT-kommitténs förslag ändrades på en del punkter där delar av AKMG FFT:s och Solnas motioner togs med.

I klass F1C skall vi som flyger använda godkända hörselskydd.
I samma klass (F1C) slipper vi prova 3 mm insug. Tävlingsavgiften före 1976 höjdes till 2,00 och 4,00 kronor för junior resp senior.
Handlansreglerna var på gång att ändras igen. Denna gång ville Solna och Uppsala ändra. Båda förslagen liknade varandra, men Solnas gick igenom. Det innebär att tävlingen flygs i 8 starter, där de 5 bästa resultaten räknas. 60 sek max. Vid fly-off höjs maxtiden 30 sek. för varje fly-off start. Gamens motion om skyldighet för deltagare i tävlingar att ta med funktionärer avslogs. Men vi kan kanske räkna med att det blir en följetong, modell UT, då åsikterna bland klubbarna är olika.
SM kommer fortfarande att bli en turbetonat tävling, då den kommer att flygas i september, med det risiga väder som då brukar råda.
Och så fick vi en ny grenchef-Bo Jansson.

Lars-G Olofsson

Radioflygets grenkonferens

Val av grenstyrelse och arbetsgrupper

Grencheften valdes på två år vid GK i Hudiksvall och alltså inget val skedde där, medan vice grenchefens mandatperiod förlängdes att gälla t.o.m 1975. Det valdes vidare en adjungerad ledamot av grenstyrelsen. Valet föll på Ken Gustavsson från AKMG.

De fem arbetsgrupperna i multi, pylon, segel, skala/helikopter och sport ändrades på ett par punkter. Multikommittén (Christer Gillgren, Jack Strömquist o Kenneth Holm) består, segel (N-H Hofmann, Lennart Sundell o Ragnar Åhman) utökades med Kurt Lennå, pylon (Olle Bergqvist, Ove Fransson o Rune Svenningsson) ändrades så att Ove Fransson ersattes av Greger Mårtensson, Skala/helikopter (Janne Levenstam, Acke Johansson o Göran Kaldéren) ändrades så att Acke Johansson ersattes av Per-Urban Hjärne och sportkommittén (Thore Loodin, Didrik Reuter-sköld o Gunnar Rydergren) kvarstår.
Även valberedningen (Christer Gillgren, Kenneth Holm o Roger Eklund) är densamma för 1975.

Förslag från grenstyrelse

Grenstyrelsens förslag var att tävlingsavgiften för 1974, 100:- per tävling skulle tas bort och ersättas fr.o.m 1975 med en avgift på 10:- per startande i sanktionerade, nationella tävlingar (ej i DM o KM) som betalas genom arrangörsklubben till grenen. Motiveringen var att tävlingsavgiften har varit en stor belastning för klubbar när antalet startande har varit lågt. Förslaget godkändes av grenkonferensen.



Ett radiosegelflygproblem löstes här av en tillfällig kommitté under en paus.
Foto: Lars-G Olofsson

Motioner

- 1) Hökaklubben ville ha en ändring i reglerna för RC-segel, hang. Det gällde tidtagningen. De föreslog att tidtagningen borde tas från det att flygplanet startas tills att det flugit 30 sekunder å 100 meter. Motiveringen är att det nuvarande är orättvist, för ibland går tiden ut strax innan en sträcka fullbordats och ibland strax efter. Mötet beslöt att arbetskommittén skall utreda förslaget och eventuellt ta upp frågan på det nordiska mötet och att tävlingar under 1975 i hang får köras med denna ändring som prov.
- 2) Hökaklubben och arbetskommittén i segel hade var sin motion angående uttagning av landslag i RC-segel. Arbetskommitténs förslag godtogs av grenkonferensen efter ett internt möte mellan ovannämnda parter och skall genomföras som prov under 1975. Förslaget innebär att de sju bästa i SM plus egen bästa tävling plus

senast uttagna landslag går vidare till en uttagningstävling. Poäng på SM och egen bästa tävling beräknas efter antal startande minus egen placering. Sammanlagd platspoäng från båda eller en av dessa gäller som kvalificering för deltagande i en uttagningstävling. Tävligen skall genomföras enligt gällande FAI-regler.

- 3) Arbetskommittén i multi hade motionerat om ett nytt uttagningssystem i F3A. Förslaget innebar att under säsongen hålls fyra fasta uttagningstävlingar, t.ex. Vår- och Hösttävling, SM samt en övrig. Poäng enligt följande:
1:an får 8 p, 2:an får 7 p. osv. Lägsta poäng får strykas. Grenkonferensen beslöt att bordlägga motionen eftersom inget system hittills har fungerat och att det system som beslutades om i Hudiksvall fortfarande gäller.

Övriga frågor

- a) Pylon-VM 1975 som Sverige ansökt om har inställts på grund av att kraftiga regeländringar är på gång för att göra FAI Pylon säkrare. Sverige har emellertid kvar sin ansökan om att få arrangera nästa Pylon-VM som tidigast kan genomföras år 1977.
- b) Stockholms RFK:s skalakommitté föreslog att populärskala skall bli en SM-klass. Inget beslut fattades. De föreslog vidare att deras populärskalatävling skall vara en mönstring som underlag för uttagning av VM-lag.
- c) Tävlingskalendern: Årets SM i FAI Pylon kommer att arrangeras av Malmö Radioflygsällskap i samband med deras Semo Cup. SM i RC-segel, termik kommer eventuellt att hållas på Flatruet sista helgen i juni i ett samarrangemang mellan Härnösands MSK och MFK Skvadern. Inget definitivt beslut om det SM:et kunde fattas på grenkonferensen. Årets SM i F3A hade ingen arrangör meddelade grenstyrelsen.
- d) Janne Levenstam, Starflyers meddelade att det nu kommit definitiva regler för helikopter från FAI.
- e) Christer Gillgren, RFK Micros undrade hur det stod till med domarlicenserna. Gunnar Kalén meddelade att det skulle skickas ut inom den närmaste tiden till de som står upptagna i Månadsmeddelandet nr 13/1974. Samme man frågade angående det kompetensbevis som diskuterats vid grenkonferensen i Hudiksvall. Grenchefen meddelade att ingenting hänt.
- f) Ljuddämparproblemet: Schweiz där årets VM i F3A hålls i september har antagit efter en rekommendation från världshälsoorganisationen en lag som innebär att ljudnivån inte får överstiga 83 dBA inom 10 meter från flygplanet. Acek Johansson svarade att en omfattande test skall göras på en hel del motorer/dämpare och att resultatet skall lämnas innan VM.

Reservation för eventuella sakfel eller feltolkningar

Jonas Kling

Årsmötet

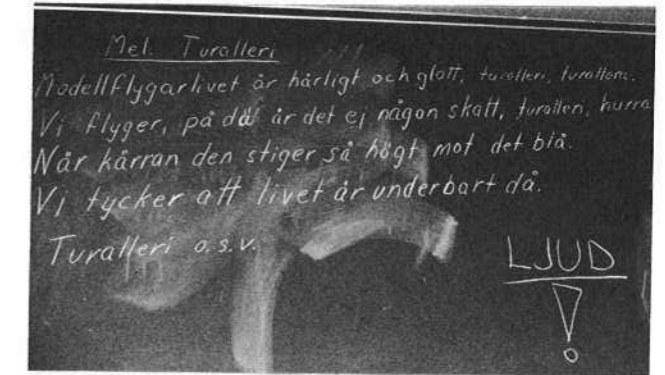
Vad hände egentligen? Jo allt gick enormt fort och vi var klara ca 2 timmar tidigare än beräknat. Trots att Radios grenkonferens drog ut på tiden. Märkligt nog fanns det inga övriga frågor att ta upp. Nya mannar som valdes:
Ny sekreterare - Bertil Nilsson
Ny Suppleant - Ken Gustavsson
Ny Revisor - Ragnar Åhman

Som avslutning

Vad man minns bäst så här efteråt.

- 1 Sune Perssons suveräna sätt att svinga klubban och misshandla bord.
- 2 Linflygarnas grenkonferens gick ovanligt snabbt.

- 3 Friflygarnas grenkonferens gick också fort. Trots att UT var med.
- 4 Radios grenkonferens gick trögt. Mest därför att det togs upp många frågor, som borde tas upp i en diskussion utanför konferensen.
- 5 Kursen före var bra
- 6 Banketten var lyckad med ett undantag. En något överförfriskad farbror som tiggde stryk.
- 7 Maten var bra
- 8 Vi sjöng. Jo då. I kör ledd av Ken Gustavsson-knackig bas.



Texten till den sång, som vi skall lära oss till nästa årsmöte.
Foto: Lars-G Olofsson

Nu kommer jag inte ihåg mer, och skriv-inspirationen är slut. Då är det slut.

Lars-G Olofsson

TÄVLING O RES.

Lennart Sundell, försvarade sitt guld vid Väster-norrlands DM.

MFK Skvadern arrangerade 1975 års Modellflyg-DM i F3B och friflyg på Långsjön i trakten av Matfors. Strålände sol gyrnade tävlingarna som blev en trevlig "modellflygdag". Endast i F1A seniorer blev det sekundstrid, 1 sekund skilde mellan Härnösands Anders Pettersson och Jan Bohman. Lennart Sundell i F3B var som vanligt överlägsen men Bert-Olof Lindberg visade i denna tävling att det kan bli trängsel i toppen inom den närmaste framtiden.

Bertil Nilsson

Vårtävling Vänersborg 13/4-75

Combat

- 1 Jörn Rasmussen, Fredericia MFC
- 2 Ingemar Larsson, Wenersborgs MFK
- 3 Erik Huss, Wenersborgs MFK
- 4 K Rudström, W MFK
- 5 T Schmidinger, VFK
- 6 T Magnusson, WMFK
- 7 B Regnström, WMFK
- 8 K Brobeck, UMFK
- 9 I Norelius, VFK
- 10 D Johnsson, WMFK
- 11 A Dahlöf, WMFK
- 12 A Berggren, WMFK
- 13 K-G Nilsson, VFK
- 14 P Sijärnesund, VFK

Stunt

- 1 Gunnar Carlsson, Handen
- 2 Jan Ljunglöf, Handen
- 3 Erik Huss, WMFK
- 4 Conny Åqvist, UMFK

Semistunt

- 1 Tomas Lindblom, UMFK
- 2 Nils Larsson, Handen

Ållebergs-bucklan den 19/4-75
Arrangör: Tidaholms och Falköpings MFK

F3B Termik
1 Torvald Ahlberg, Lidköping 1.585 p
2 Harry Reker, Blue-Max 1.549
3 K-H Thorsell, Lidköping 1.508
4 Stig Jansson, Karlskoga 1.474
5 Kent Karlsson, Lidköping 1.363
6 Dan Nylund, Lidköping 1.295
7 Benny Kjellgren, Tidaholm 1.264
8 N-H Hofmann, Kristianstad 1.252
9 Lars Qvist, Tidaholm 1.239
10 Ingemar Nabbling, Kättilstorp 1.226
11 Anders Rätzen, Kristianstad 1.214
12 Sture Ekman, Finspång 1.210
13 Johnny Sandström, Kumla 1.206
14 Agne Engman, Lidköping 1.199
15 Leif Johansson, Tidaholm 1.185
16 Lars Johansson, Tidaholm 1.175
17 J-O Larsson, Blue-Max 1.134
18 Kent Svensson, Blue-Max 1.103
19 Ernst Börjesson, Ikaros 1.078
20 Olle Broman, Lidköping 1.050
21 Lars Strannegård, Gråbo 1.004
22 Gusten Björk, Ikaros 984
23 Lennart Askålv, Ikaros 956
24 Håkan Svennesson, Kristianstad 947
25 Anders Robertsson, Ikaros 908
26 Harry Fransson, Lidköping 856
27 Eilert Forsell, Gråbo 841
28 Hilding Ask, Blue-Max 834
29 Alf Olsson, Gråbo 830
30 Åke Flink, Karlskoga 805
31 K-Å Elofsson Tibro 758
32 Peter Pelikan, Ikaros 725
33 Stig Lilja, Jönköping 690
34 N-Å Linusson, Lidköping 662
35 Stefan Nylund, Lidköping 660
36 Bo Nylund, Lidköping 658
37 Torbjörn Skarby, Skövde 634
38 Folke Johansson, Tidaholm 622
39 Bengt Robertsson, Ikaros 571
40 Olle Andersson, AKMG 559
41 Sture Björn, Lidköping 546
42 Conny Ljungberg, Jönköping 487
43 Stefan Andersson, AKGM 435
44 Krister Ask, Blue-Max 317
45 Sören Andersson, Lidköping 232
46 Håkan Oskarsson, AKGM 215
47 Staffan Öst, Lidköping 53

Friflyg UT-75 9-10/5-75

F1B
1 Jan Zetterdahl, Solna 1.248 s
2 Kjell Liwengborg, Solna 1.188
3 Sören-Olov Lindén, Nimbus Kumla 1.153
4 Knut Andersson, Flyggången 1.084
5 Bror Elmar, Nimbus-VI unga 1.058
6 Björn Söderström, Solna 1.055
7 Anders Håkansson, AKM 1.019
8 Lennart Flodström, AKMG fft 990
9 Per Qvarnström, Fladderhusen 987
10 Lennart Hansson, AKM 801

F1B junior
1 Hans Söderström, Härnösand 818 s
2 Dimitris Nikolau, Solna 663

F1C
1 Urban Nygren, Solna 1.260 s
2 L-G Olofsson, AKMG fft 1.260
3 Julie Åkesson, AKM 1.250
4 Gerald Boman, Solna 1.246
5 Nils-E Hollander, Karlstad 1.219
6 Eddy Astfeldt, Eskilstuna 1.180
7 Hans Lindholm, Linköping 1.151
8 L-G Lindblad, Eskilstuna 1.122
9 Leif Zetterlund, Solna 962
10 Rolf Hagel, AKM 485
11 Kjell Johansson, Solna jun 180

F1A
1 Nils Wallentin, AKMG fft 1.102
2 Håkan Broberg, Borlänge 1.069
3 Olle Sandahl, Mysingen 1.066
4 L-G Olofsson, AKMG fft 1.040
5 Henry Åkermark, Axvallåa fft 1.031
6 Lasse Larsson, AKMG fft 1.029
7 Bror Elmar, Nimbus VI unga 1.018
8 Gunnar Holm, Solna 1.012
9 L-O Danielsson, AKMG fft 999
10 Hans Eklund, Skvadern 817
11 Holger Sundberg, Uppsala 807
12 Tommy Eriksson, Härnösand 784
13 C-G Karlsson, Eskilstuna 272

D1A junior
1 Bengt Pettersson, Linköping 895
2 Anders Sund, Waxholm 887
3 Per Johansson, Linköping 846
4 Peo Tidstrand, Härnösand 818
5 Dennis Quick, Linköping 745
6 Anders Larsson, Uppsala 739
7 Bengt Jansson, Norra Uppl FK 514

Västernorrlands DM

HKG
1 Per Sjölund, Härnösands MSK 185 s
2 Per Lang, Skvadern 98
3 Jan Bohman, HMSK 78
4 Mats Nilsson, Skvadern 30

Debutant
1 Peter Nordlund, Skvadern 411 s

A1 junior
1 Bengt Nilsson, Skvadern 454 s
2 Anders Lang, Skvadern 405
3 Lars Berg, HMSK 391
4 Mats Nilsson, Skvadern 388
5 Magnus Hemming, Skvadern 333
6 Håkan Andersson, Skvadern 319
7 Erik Östlund, Skvadern 145
8 Lage Ericsson, HMSK 122

F1A junior
1 Per Sjölund, HMSK 765 s
2 Mats Nilsson, Skvadern 350

A1 senior
1 Hans Eklund, Skvadern 655
2 Per Lang, Skvadern 595
3 Anders Pettersson, HMSK 565

F1A senior
1 Anders Pettersson, HMSK 761 s
2 Jan Bohman, HMSK 760
3 Hans Eklund, Skvadern 726
4 Per Lang, Skvadern 655
5 Bertil Nilsson, Skvadern 569

F1B
1 Leif Ericsson, HMSK 511 s
2 Hans Söderström, HMSK 426
3 Jan Bohman, HMSK 410

F3B
1 Lennart Sundell, Skvadern 1.230 p
2 Bert-Olof Lindberg, Skvadern 1.085
3 Kent Reher, HMSK 1.045
4 Björn Larsson, Skvadern 967
5 Göran Eldfält, HMSK 856
6 Arvid Holmbom, Skvadern 806
7 Bengt Nordlin, HMSK 750
8 Sten Falk, Skvadern 740
9 Bo Sjödin, HMSK 683
10 Bo Sundberg, Skvadern 456
11 Göran Westerfors, HMSK 404
12 Sven-Erik Holmenfeldt, Skvadern 151

10-startskonkurrencen - Hillerød D 26-27/4-75

A2
1 Thomas Köster, DK 1.516 p
2 Steen Kristensen, DK 1.510
3 Steffen Jensen, DK 1.503
4 Peer F Sørensen, DK 1.497
4 Ingvar Sares, S 1.439
6 Per Grunneil, DK 1.381
7 Peter Buchwald, DK 1.310
8 Per Qvarnström, S 1.302
9 Håkan Broberg, S 1.242
10 Per Johansson, S 1.167
11 Olle Rosdahl, S 1.152
12 Eugene Dunkerbeck, NL/DK 1.143
13 Sture Eriksson, S 1.142
14 Palle Jørgensen, DK 1.100
15 Allan Mårtensson, S 1.091
16 Hans Kofod Thomsen, DK 1.011
17 Fritz Wilkening, Ty 961
18 Ingemar Persson, S 936
19 Thorleif Jensen, DK 926
20 Svante Lundquist, S 913
21 Lars-G Olofsson, S 903
22 Svend Grönlund, DK 902
23 Klaus Wetterberg, DK 848
24 Gunnar Nielsen, DK 771
25 Louise Flodström, S 768
26 Jim Prydsø, DK 720
27 Claus Bo Jørgensen, DK 625
28 Dietmar Schröder, Ty 603
29 Finn Bjerrø, DK 483
30 Claus Jensen, DK 410
31 Henrik Iskov, DK 362
32 Harald Andersson, DK 180
33 Håkan Stridsberg, S

C2
1 Peter Rasmussen, DK 1.439
2 Knut Andersson, S 1.370
3 Jörgen Korsgård, DK 1.278
4 Kjeld Kongsberg, DK 1.212
5 Christian Wolfhagen, DK 1.043
6 Lennart Flodström, S 880
7 Per Poulsen, S 670
8 Per Qvarnström, S 157

A1
1 Harald Andersson, DK 920
2 Claus Bo Jørgensen, DK 732
3 Frederik Den Fex, S 299

Chuck-Glider
1 Flemming Dehn Kristensen, DK 441
2 Torleif Jensen, DK 360
3 Mikael Dehn Kristensen, DK 349
4 Fritz Wilkening, Ty 236
5 Hans Wilkening, Ty 60
5 Thomas Köster, DK 60
7 Dietmar Schröder, Ty 31

Norrländska Mästerskapen den 23/3-75

Debutant junior
1 Robert Eriksson, Skvadern 92 s
2 Thomas Hamrén, Härnösand 21

Hkgl
1 Börje Ericsson, N Upplands FK 135 s
2 J Andersson, N Upplands FK 135
3 Per Sjölund, Härnösand jun 115
4 Per Lang, Skvadern 78
5 Mats Nilsson, Skvadern jun 4
6 Ch Melander, Härnösand jun 2

A1 junior
1 Ola Forslund, Östersund 470 s
2 Ch Branheim, Östersund 380
3 Mats Nilsson, Skvadern 249
4 Peter Nordlund, Skvadern 214
5 Lage Ericsson, Härnösand 202
6 H Andersson, Skvadern 191
7 Anders Eriksson, Skvadern 148
8 Bengt Nilsson, Skvadern 101
9 Magnus Roos, Östersund 91
10 Mikael Holmbom, Skvadern 72
11 Lars Berg, Härnösand 60
12 Anders Lang, Skvadern 40
13 Erik Östlund, Skvadern 37

A1 senior
1 Börje Eriksson, N Upplands FK 711 s
2 K.Å. Jonsson, Östersund 597
3 A Pettersson, Härnösand 424
4 Hans Eklund, Skvadern 220
5 Per Lang, Skvadern 109
6 Rolf Sundin, Skvadern 90
7 P O Pettersson, N Upplands FK 25

F1A junior
1 Per Sjölund, Härnösand 540 s
2 Mats Nilsson, Skvadern 273
3 Ola Forslund, Östersund 106

F1A senior
1 A Pettersson, Härnösand 628 s
2 Hans Eklund, Skvadern 570
3 Jan Bohman, Härnösand 421
4 Bertil Nilsson, Skvadern 256
5 Per Lang, Skvadern 27

F1B
1 Leif Ericsson, Härnösands MSK 552 s
2 Rolf Sundin, Skvadern 528
3 Jan Bohman, Härnösands MSK 64

F3B-A
1 Stig Berg, Östersunds MFK 790 p
2 Göran Eldfält, Härnösands MSK 683
3 Leif Jönsson, Stockholms RFK 621
4 Åke Henriksson, Östersunds MFK 581
5 Tommy Axelsson, Sollefteå MFK 577
6 Arvid Holmbom, MFK Skvadern 535
7 Bengt Nordlin, Härnösands MSK 504
8 Sören Sehlén, Sollefteå MFK 465
9 Hasse Brink, Östersunds MFK 453
10 Göran Westerfors, Härnösands MSK 400
11 B O Lindberg, MFK Skvadern 392
12 Kent Reher, Härnösands MSK 392
13 Bo Sjödin, Härnösand 385
14 Björn Larsson, MFK Skvadern 320
15 Ove Sparnman, Östersunds MFK 204
16 Göran Jönsson, Östersunds MFK 166

Tävlingen i radiosegel avhölls ej enligt gällande int.regler.

Sigunaträffen 23/3-75
A1 junior 31 anmälda
1 Claes Svensson, Uppsala FK 823 p
2 Olof Melin, Siljansbygd 808
3 Björn Larsson, MFK Nimbus, Kumla 782
4 Mats Lugnefors, Solna MSK 663
5 Lars Lindén, MFK Nimbus, Kumla 589
6 Jan Backman, Eskilstuna FK 587
7 Jan Svenungsson, Uppsala FK 543
8 Herberl Hartmann, Västerås FK 531
9 Pär-Olov Lång, Uppsala FK 529
10 Hans Svensson, Uppsala FK 527
11 Rolf Karlsten, Sigtuna MFK 527
12 Per Wikström, Eskilstuna FK 496
13 Tomas Esengren, Eskilstuna FK 467
14 T Hammar, Solna MSK 450
15 Mats Damberg, Waxholms MFK 419
16 Mats Eriksson, Solna MSK 390
17 Kjell Johansson, Solna MSK 387
18 Mats Lundgren, Eskilstuna FK 316
19 Gunnar Gunnarsson, Solna MSK 310
20 Klas Asplund, Eskilstuna FK 270
21 J Johansson, Solna MSK 231
22 Bengt Lundin, Uppsala FK 225
23 C Wikström, Solna MSK 190
24 Tom Damberg, Waxholms MFK 176
25 Fredrik Öster, Sigtuna MFK 113
26 Mikael Hamström, Uppsala FK 38

A1 debutanter 3 anmälda
1 Kjell Eriksson, Uppsala FK 360 p
2 Karin Ågren, Uppsala FK 232
3 Magnus Jahnke, Uppsala FK 82

A1 senior 14 anmälda
1 Arne Johansson, Solna MSK 778
2 Göran Larsson, Fagersta MFK 750
3 Tommy Eriksson, Fagersta MFK 663
4 Holger Sundberg, Uppsala FK 662
5 Roger Hägg, Waxholms MFK 652
6 Per Scherdin, Sigtuna MFK 645
7 Leif Andersson, Solna MSK 632
8 Kjell Magnusson, Uppsala FK 597
9 Olle Blomberg, MFK Nimbus Kumla 492
10 Stig Nilsson, Jakobsbergs MFK 451
11 Torslen Eriksson, Uppsala FK 415
12 Per-Arne Svensson, Uppsala FK 370
13 Gunnar Ågren, Uppsala FK 350
14 Nils-Erik Hägglund, Västerås FK 277

F1A junior 24 anmälda

1	Lars Nielsen, Borlänge MSK	839 p
2	Claes Svensson, Uppsala FK	822
3	Dennis Quick, Linköping	810
4	Per Nielsen, Borlänge MSK	797
5	Hans Svensson, Uppsala FK	774
6	Jan Franzén, Uppsala FK	771
7	Johan Luthman, Gladiatorerna	742
8	Leif Sainio, Uppsala FK	729
9	Mats Lundgren, Eskilstuna FK	715
10	Per Johansson, Linköping	705
11	Per Holm, Waxholms MFK	647
12	Bengt Pettersson, Linköping	633
13	Olle Österholm, Eskilstuna FK	625
14	Jan Svenungsson, Uppsala FK	605
15	Rolf Karlsten, Sigtuna MFK	555
16	Ola Persson, Uppsala FK	533
17	Gunnar Norberg, Uppsala FK	514
18	Leif Andersson, Eskilstuna FK	483
19	Anders Holm, Waxholms MFK	459
20	Jan Backman, Eskilstuna FK	359
21	C Wikström, Solna MSK	268
22	Gunnar Nilsson, Uppsala FK	102

F1A senior 27 anmälda

1	Bo Jansson, Linköping	1.140 p
2	Lars-Olof Larsson, Uppsala FK	1.006
3	Torsten Eriksson, Uppsala FK	864
4	Erik Sund, Waxholms MFK	848
5	Gunnar Holm Solna MSK	843
6	Håkan Broberg, Borlänge MSK	838
7	Lars Larsson, AKMG ffi	826
8	Olle Sandahl, MSK Mysingen	822
9	Birgitta Holm, Waxholms MSK	791
10	Bengt Wendel, Fagersta MFK	769
11	Inge Sundstedt, Borlänge MSK	745
12	Vanja Sund, Waxholms MFK	718
13	Gösta Rask Waxholms MFK	715
14	Lars-Erik Larsson, Uppsala FK	711
15	Sven-Olov Lindén, Nimbus Kumla	707
16	Tomas Alm, Eskilstuna FK	695
17	Gösta Franzén, Uppsala FK	672
18	Holger Sundberg, Uppsala FK	633
19	Per-Åke Svensson, Uppsala FK	629
20	Roger Högg, Waxholms MFK	592
21	Carl-Gustav Karlsson, Eskilstuna FK	577
22	Göran Larsson, Fagersta MFK	569
23	Anders Widh, Fagersta MFK	546
24	Peter Meurling, Gladiatorerna	540
25	Leif Andersson, Solna MSK	493
26	Stig Nilsson, Jakobsbergs MFK	446

B1 2 anmälda

1	Jan Zetterdahl, Solna MSK	675 p
2	Tomas Ekendahl, Eskilstuna FK	555

F1B 9 anmälda

1	Kjell Liwenborg, Solna MSK	791
2	Björn Söderström, Solna MSK	776
3	Lennart Backman, Eskilstuna	762
4	Jan Zetterdahl, Solna MSK	761
5	Dimitris Nikolaou, Solna MSK	jun 740
6	Bengt-Olov Törnkvist, Fagersta	685
7	Tomas Ekendahl, Eskilstuna	676
8	Willy Andersson, Västerås FK	553

C1 2 anmälda

1	Roger Hammar, Solna MSK	866
2	Tommy Eriksson, Fagersta MFK	710

F1C 7 anmälda

1	Hans Lindholm, Linköping	1.080 p
2	Olle Sjöman, Uppsala FK	1.079
3	Urban Nygren, Solna MSK	1.036
4	Lars-Gunnar Lindblad, Eskilstuna	992
5	Eddy Astfeldt, Eskilstuna	900
6	Sören Gustavsson, Eskilstuna	870
7	Gerald Bohman, Solna MSK	835

Vintertävlingen 1975 1-klasserna

A1 junior		
1	Jan Anders Nilsson, Bromölla	631 p
2	Per Olof Nilsson, Bromölla	592
3	Bo Persson Kristianstad	574
4	Ken Andersson, AKM	572
5	Tomas Söderström, Limhamn	552
6	Stefan Blomgren, Nymölla	496
7	Henrik Axelsson, Limhamn	493
8	Kent Hammar, Limhamn	447
9	Claes Andersson, Limhamn	207
10	Pontus Hagel, AKM	193
A1 senior		
1	Göran Agrell, Nymölla	795 p
2	Knut Andersson, AKM	763
3	Nils H Hofmann, Kristianstad	687
4	Tore Nilsson, Bromölla	591
5	Bo Söderström, Limhamn	575
6	Claes Mårtensson, AKM	548
7	Bengt Blomgren Nymölla	504
8	Evert Andersson, Bromölla	386
9	Lars Andersson, Limhamn	364
10	Rolf Hagel, AKM	58
B1		
1	Olof Nerud, AKM	892 p
2	Lennart Hansson	723
3	Bo Jansson, Linköping	681
4	Tore Nilsson, Bromölla	423
5	Bengt Pettersson, Linköping	310
6	Bengt Blomgren, Nymölla	189
C1		
1	Tore Nilsson, Bromölla	655 p
2	Bengt Blomgren, Nymölla	369
3	Stefan Blomgren, Nymölla	251

Resultat av Norge Mästerskapen i Friflyg -75

A1 junior		
1	Kai O Berg, Önnen mfk	625 p
2	Ulf J Pettersen, Jeløy sfk	591
3	Einar Henriksen, Jeløy sfk	556
4	Tor Ole Husebo, Forus	554
5	Knud Lunde, Forus	522
6	Petler Lindberg, Jeløy sfk	510
7	Öyvind Langedal, Önnen mfk	479
8	Roar Molstad, Önnen mfk	477
9	Jörrn Odemark, Önnen mfk	438
10	Björn Sirömmen, Jeløy sfk	424
11	Albert Lunde, Forus	413
12	Tom Haugen, Önnen mfk	365
13	Erind Amli, Önnen mfk	356
14	Magnar Danielsen, Jeløy sfk	351
15	Öystein Lien, Önnen mfk	275
16	Tore Hagen, Önnen mfk	88
17	Kurt Odemark Önnen mfk	34
F1A		
1	Per T Skjulstad, Skedsmo	871 p
2	Ole Torgersen, Önnen	856
3	Jörrn Odemark, Önnen	854
4	Tore Hagen, Önnen	842
5	Kjell Bentzen, Skedsmo	836
6	Nils Fauchald, Önnen	813
7	Magnar Larsen, Skedsmo	808
8	Svein Olstad, Önnen	789
9	Tor Borine, Önnen	775
10	Sigurd Børresen, Skedsmo	765
11	Ketil Strømmen, Jeløy	665
12	Thorbjörn Jaspersen, Cirrus	656
13	Kjell Nysäther, Cirrus	644
14	Peter Lindberg, Jeløy	642
15	Roar Mostad, Önnen	637
16	Knud Lunde, Forus	594
17	Magnar Danielsen, Jeløy	568
18	Birger Natvik, O.F.K	541
19	Tom Haugen, Önnen	464
20	Knut Lund, Cirrus	422
21	Ulf Blien, Önnen	374
A1 senior		
1	Ole Torgersen, Önnen	597 p
2	Svein Larsen, Skedsmo	537
3	Svein Olstad, Önnen	502
4	Gunnar Roos, Jeløy	363
5	Thorbjörn Jaspersen, Cirrus	361
F1B		
1	Ole Torgersen, Önnen	870 p
2	Per Thomas Skjulstad, Skedsmo	842
3	Steinar Hesthagen, Önnen	796
4	Svein Olstad, Önnen	765
5	Trond Amli, Önnen	460
F1C		
1	Per T Skjulstad, Skedsmo	818 p
2	Tor Borine, Önnen	687
3	Ole Torgersen, Önnen	432

Svenska modellflygböcker

Sven-Olof Lindén		
Aiseby G		
"Vi modellflyger 1"	Faktahäfte, 13 sid	1972
"Vi modellflyger 1"	Studiehäfte 27 sid	1972
"Vi modellflyger 1"	Lärohandledning 8	1972
"Vi modellflyger 2"	Faktahäfte, 24 sid	1973
"Vi modellflyger 2"	Studiehäfte 16 sid	1973
Dolfus W-Degen A		
"Modellflygboken" (övers)	139 sid, inb	1947
Eriksson N		
"Flygplansmodeller"	45 sid	1921
Flehnsted-Jensen K		
"Bygg själv och lär andra" (övers),	96 sid.	1946
Isacson, S		
"Modellplan konstruktion",	125 sid	1947
"Hur man konstruerar modellflygplan",	110 s	1956
Jangö J		
"Allt om Hobby"	144 sid, inb	1965
"Hobbyboken"	1967, 1968, 1969, 1970	
"Teknik och Hobby"	1971, 1972, 1973, 1974, 1975	
K.S.A.K		
"Svenska modellflygregler",	32 sid	1961
Lundqvist P		
"Radioflygboken"	206 sid inb	1973
Martin H		
"Modellplansflygning" 2 uppl	108 sid inb	1936
Palmgren A		
"Handbok för byggare av gummimotordrivna modellflygplan"	32 sid	1936

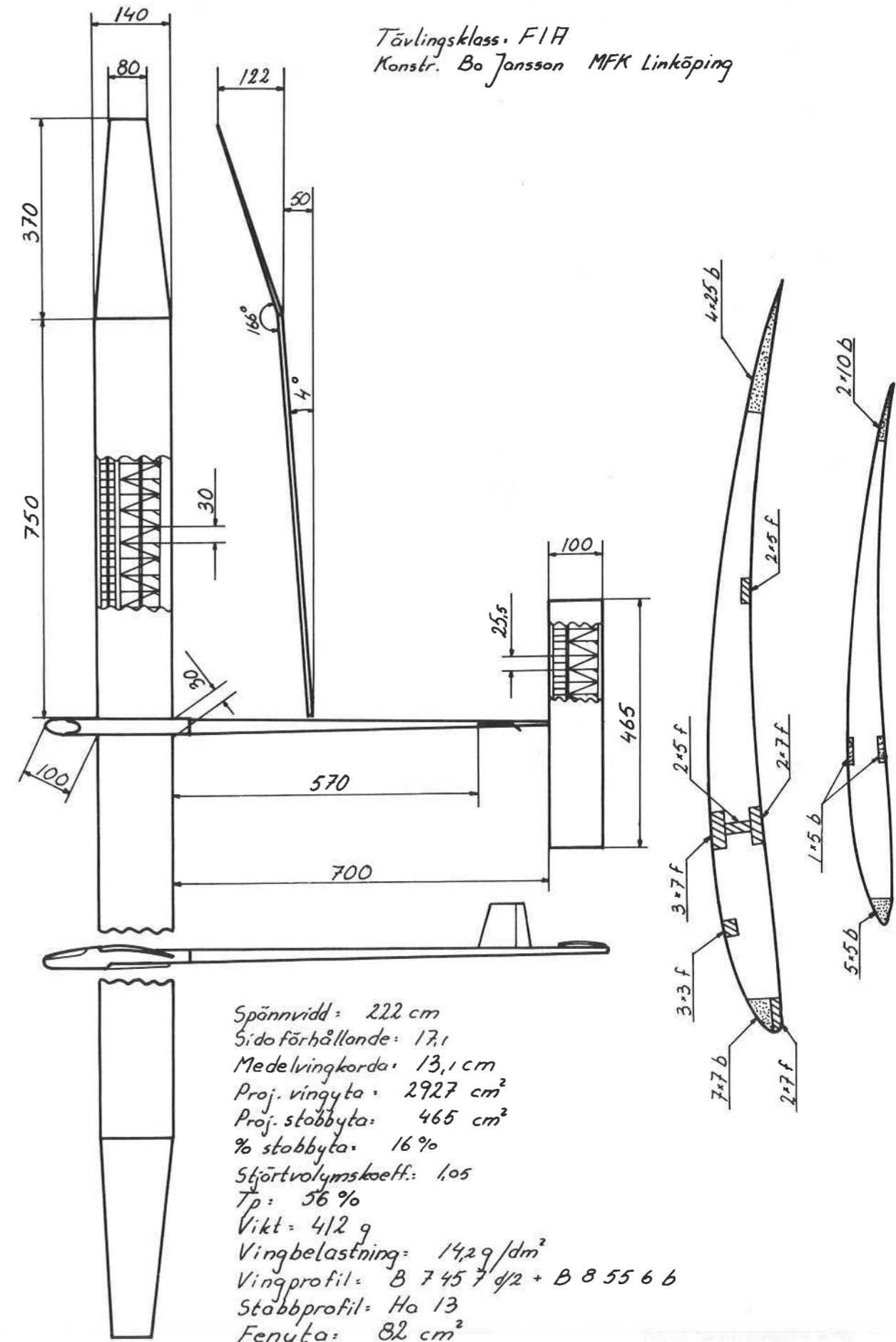
Pettersson K A		
"Gamen 25 år" Jubileumsskrift	9 sid	1967
Rosenberg T		
"Allmänna modellflygstudier"	138 sid	1958
Rydholm Y		
"Hobbyboken"		1966
Sundstedt C G		
"Att vara modellflygledare"	40 sid	1973
Sundström L		
"Hobbyboken"	1943, 1944, 1945, 1946, 1947-48, 1949, 1950, 1951, 1952, 1953, 1954, 1955, 1956, 1956, 1958, 1959, 1960, 1961, 1963, 1964, 1965.	
Sundström-Krause-Valanti		
"Skalamodellbygge"	64 sid	1946
Stark-Sundström		
"Modellflyghandboken"	64 sid	1945
Sundqvist R		
"Modellflyg" 1:a uppl	197 sid inb	1969
"Modellflyg" 2:a uppl	200 sid inb	1973
Wentzel S		
"Modellflygets ABC" 31-40.000 uppl	32 sid	1941
Vingarna		
"1935-1945 Jubileumsskrift"	20 sid	1945
Denna förteckning gör ej anspråk på att vara fullständig. Det är bara det egna bibliotekets svenska avdelning jag räknat upp. Om någon av läsarna har fler titlar att bidra med är jag tacksam. Det lär bli en större bok av Arvid Palmgren. Vad heter den, när och var trycktes den?		

ARGOS 7

1974.02.01

l.e. = 1mm

Tävlingsklass: F1H
Konstr. Bo Jansson MFK Linköping



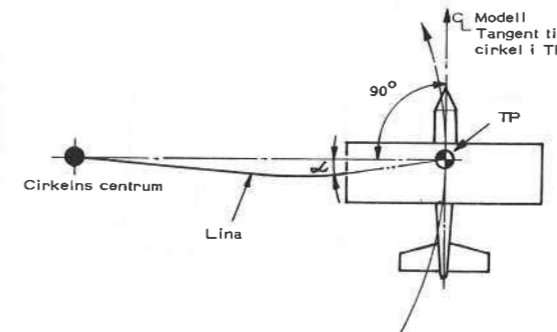
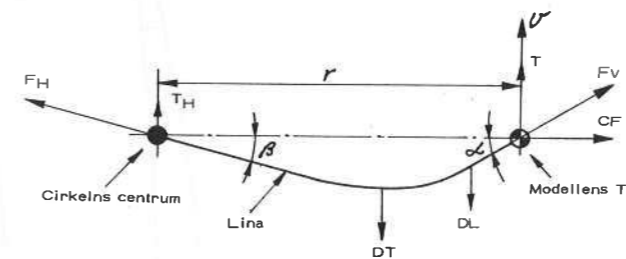
Spännvidd: 222 cm
 Sido förhållande: 17,1
 Medelvingkorda: 13,1 cm
 Proj. vingyta: 2927 cm²
 Proj. stobbyta: 465 cm²
 % stobbyta: 16 %
 Stjörtvolymskoeff.: 1,05
 Tp: 56 %
 Vikt: 412 g
 Vingbelastning: 14,29 /dm²
 Vingprofil: B 7 45 7 d/2 + B 8 55 6 6
 Stabbprofil: Ha 13
 Fenyta: 82 cm²

KONTROLLERADE LINKONTROLLINOR

Närvi bygger en modell är det alltid tillfredsställande att känna, att även de teoretiska faktorerna vilka påverkar modellens egenskaper uppfylls så långt som möjligt. I nedanstående sammandrag av en artikel ur "American Modeler" som skrivits av Bill Netzeband löses problemet om hur modellen konstrueras för att flyga korrekt "tangentiellt" i cirkeln.

Vid framtagandet av underlaget tvingades de till en rad praktiska försök, för att pröva de matematiska teorierna. Problemet var att utnyttjandet av klassisk aerodynamik inte alltid räckte till, eftersom linkontroll är ett vetenskapligt sett utforskat område, med flygning i ett hemisfäriskt (halvklotformat) plan.

Vårt problem är att lösa kurvfenomenet som uppträder i linorna på luftmotståndet. Linornas hastighet antas vara noll vid handtaget (som i pylon) och ökar sedan direkt proportionellt med avståndet från handtaget, för att slutligen nå max. hastighet vid modellen. Innan vi ger oss in i ekvationerna bekantar vi oss först med storheterna i nedanstående figurer.



α = Vinkel mellan linor vid modellen och en linje från modellens tyngdpunkt till linkontrollhandtaget.

β = Vinkel mellan linor vid handtaget och en linje från modellens tyngdpunkt till handtaget.

C_w = Effektiv linmotståndskoefficient (se tabell)

CF = Centrifugalkraft (N)

TP = Tyngdpunkt

d = Lindiameter (m)

DL = Linmotstånd (N) verkar direkt mot modellen

DT = Totalt linmotstånd

F_v = Verklig linspänning (N)

F_H = Linspänning vid handtaget (N) (ej lika med F_v)

r = Linlängd (m)

Re = Reynolds tal

T = Del av dragkraft från motorn, lika med DL

T_H = Sidokraft i handtaget i flygriktningen

v = Flyghastighet (m/s)

m = Modellens vikt (kg)

Ekvationer; (endast de som behövs för att bestämma α)

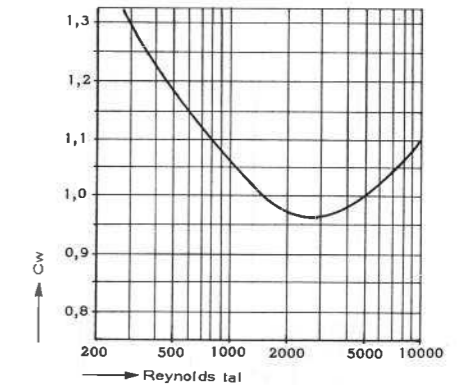
$$CF = \frac{m \cdot v^2}{r} \quad (N)$$

$$Re = 68,5 \cdot 10^3 \cdot v \cdot d$$

$$DL = 0,156 \cdot d \cdot C_w \cdot v^2 \cdot r \quad (N) \text{ Per lina}$$

$$\tan \alpha = \frac{DL}{CF} \quad \text{eller}$$

$$\alpha = 57,3 \cdot \frac{DL}{CF}$$



Exempel: Combatmodell, vikt 400 gram, linlängd 15,92 m, flyghastighet 145 km/h

$$CF = \frac{0,4 \cdot (3,6)^2}{15,92} = 41 \text{ N}$$

$$Re = 68,5 \cdot 10^3 \cdot \frac{145}{3,6} \cdot 0,3 \cdot 10^{-3} = 830$$

$$\rightarrow C_w = 1,09$$

$$DL = 0,156 \cdot 0,3 \cdot 10^3 \cdot 1,09 \cdot \left(\frac{145}{3,6}\right)^2 \cdot 15,92 = 1,32 \text{ N}$$

$$= 57,3 \cdot \frac{1,32}{41} = 3,7^\circ$$

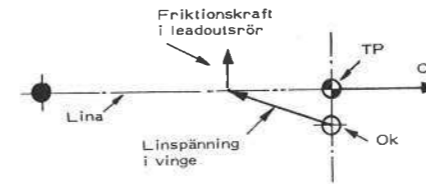
Detta ger att leadoutsen (mittlinje) skall placeras X cm bakom TP på en modell med spännvidden 75 cm.

$$X = \frac{75}{2} \cdot \frac{1,32 \cdot 2}{41} = 2,4 \text{ cm}$$

Studerar ekvationen med CF och DL kan en slutsats dragas att linvinkeln () i stort sett är oberoende av flyghastigheten för en viss modell. Det är tacksamt för stuntflygarna där hastigheten varierar i hög grad. I combat där modellerna flyger relativt fort, märks alltid en kraftig minskning av centrifugalkraften i handtaget när modellen flyger i kraftig motvind. Detta beror på att linmotståndet har ökat kraftigt i förhållande till centrifugalkraften. Linornas kurva styr i detta fall in modellen något mot cirkeln, vilket orsakar den minskade linspänningen. För combatmodeller bör man således kompensera med ytterligare bakåtdragning av leadoutsen.

För att inte äventyra det teoretiska för mycket när modellen flyger i manövrar och de båda linornas spänning ej är lika, skall leadoutsen dras ut över resp. under varandra.

Linorna brukar ju vara förbundna med roderoket, så jag vill passa på att nämna lite om dess läge i modellen. Det råder en klar uppfattning att okets axel skall placeras i TP. Det är inte alls nödvändigt, men större avvikelser ger en viss tröghet genom friktion i leadout-rören. Nedanstående figur kanske förklarar en del. I TR-modeller är det ofta svårt att få plats med oket i TP utan att försvaga vingens framkant. Att i dessa fall placera oket något bakom TP är således lämpligt, eftersom det ej påverkar flygegenskaperna.



Lycka till nu med ert räknande. Återkommer senare med en artikel kring linvinklar i nästa plan, det vertikala.

Bernt Gustavsson
Sk LIN-LEN

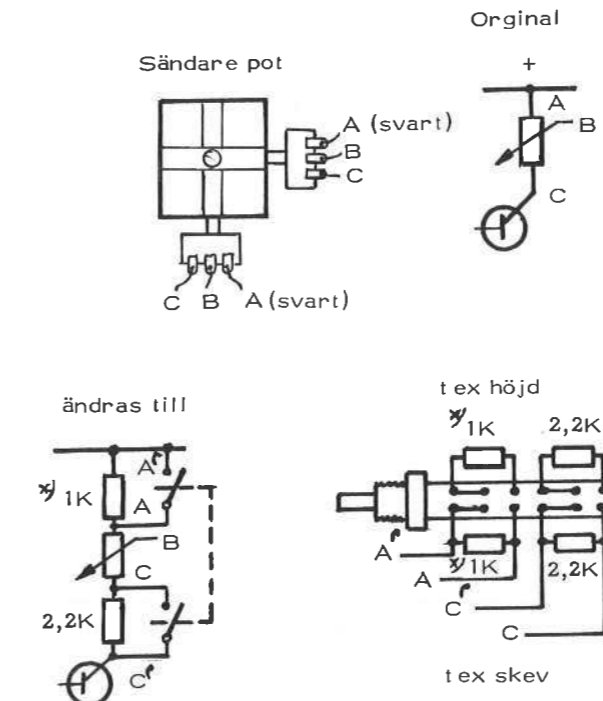
PRYL

Nödvändigt hjälpmedel för att imponera på flygträffar 1975.

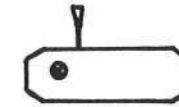
Efter den enastående publicitet som min tidigare artikel om skötsel av Futaba anläggningar fick, (jag vet inte i skrivande stund om den blev publicerad) kommer jag nu med anvisning No 2.

Tvåväxlade roder

Som jag har kopplat "växeln" här får du ung. 50 % utslag på rodret när knappen är släppt, och normalt utslag när knappen är intryckt. Den föreslagna strömställaren kan du göra återfjädrande genom att klippa av spärren! Vill du endast ha växel på ett roder kan du nöja dig med enklare kontakt.



- x) Detta motstånd kan du få öka eller minska för att få samma mittläge för servot. Strömställare: tex Deltron KN 204
Alla motstånd 1/8 -W
Total kostnad ≈ 10:-



Jag är "tumstyrare" och vill därför ha strömställaren på vänster sida enl. fig. Men platsen måste utprovas individuellt.

org.man
Roland Hallberg

SAXAT

Ur tidningen RC-modeller har vi saxat följande brev från hustrun till en amerikansk modellflygare. Kanhända kan det ge våra kära kvinnliga närmaste en mera positiv syn på vår härliga sport/hobby. Litet mera "lycka till" och "happy landings" från det hållet skulle väl vara fint att få uppleva?! Brevet som är skrivet till Don Dewey lyder.

Käre Don!

Jag läser Er tidning för att överhuvudtaget kunna tala med min man. Jag tror att min berättelse kan vara av intresse för Dig, alltså:-

För fyra år sedan bestämde sig min man, som varit modellbyggare från det han var tio år tills nu (45), för att försöka sig på R/C-modeller. Det var straxt före jul och jag visste inte vad jag skulle köpa till julkalpp till honom. Som den toka jag är gick jag till den lokale hobbyhandlaren och köpte en FALCON 56. Litet anade jag då att detta innebär att jag för första gången skulle börja tänka på skilsmässa. Hela vinterns fritid gick åt för att han skulle få sitt "leksaks"-plan färdigt. När det var dags att köpa och installera radioutrustningen kom jag att tänka på den där visan - "Skillnaden mellan en Man och en Pojke är Priset på Deras Leksaker".-. Hur som helst, trots min rynkade panna beträffande kostnaderna blev radion inköpt och installerad och under hela sommaren medan han flög tillsammans med sina vänner, gnällde, skällde och försökte jag mig på alla andra skamliga trick så typiska för oss fruar. Jag kunde inte förstå att hans "leksakssjuka" kunde ersätta vårt tidigare livsmönster.

Till sist kom jag på en lysande idé:- "Om du inte kan slåss mot dem och vinna, var med och lek istället". Jag gjorde alltså helt om och fick min man att hjälpa mig att inhandla en FALCON 56 åt mig också. Samtidigt fordrade jag att få en ny KRAFT 5-kanals radio och en alldeles ny motor.

Eftersom jag själv är hobbyarbetande (brodering, stickning, blomsterskötsel, etc) trodde jag det skulle bli lätt att bygga planet. Men oj, oj, oj och återigen oj! Vilken miss min goda idé var. Det fordras en hel del för att kunna bygga ett plan och en massa vetenskaplig bakgrund. Det visade sig vara väldigt roligt och en verkligt lärorik situation för oss båda.

Medan vi byggde min skapelse röstade hans klubb in mig som flygande medlem om och när jag fick planet färdigt.

Vi slutförde träarbetet på planet och körde in den nya motorn (han fick köpa mig en startpinne sedan jag repat två fingrar på propellern). Sedan var det dags att klä planet. Jag gav samme hobbyhandlare något att tänka på när jag ville ha skär Mono-Kote. Efter mycket diskuterande fick jag tillslut nöja mig med Robins Ägg-blå och Bellis-gul.

Det blev jättetjusigt! Jag var stolt och det var min man också och planet klarade inspektionen av alla grabbarna i klubben. Jag lät en av klubbmedlemmarna provflyga det för jag vet inte vad jag hade gjort min man om han hade kraschat under jungfruflygningen. Det flög underbart! Därmed var det årets flygsäsong slut.

För att göra denna långa historia kort - jag vågade aldrig flyga mitt plan själv. Den julen gav jag min man en Robins Ägg-blå och Bellis-gul FALCON 56 med ny motor och en KRAFT 5 kanals radio i julklapp.

Jag blir fortfarande litet svartsjuk ibland på all den tid min man lägger ned på sin hobby, men nu uppskattar och förstår jag den tid, kunskap, samordning och mod som fordras för att kunna hålla på med denna hobby. Jag tittar på med ökad förståelse och kryper ihop i förtvivlan varje gång någon kraschar, nu när jag vet vad som fordras för att kunna bygga ett av dessa sk "leksaksplan".

Mrs William Seal

Översatt av: Ulf Magnusson, Prästlyckevägen 8
372 00 RONNEBY

Mycket fritt efter M.A.N. April 1975

Sagan om de tokiga Regelmakarna och OM-Sabotörerna

Det var en gång några Regelmakare som bodde i Pylonland. En dag, någon gång på hösten, bestämde de sig, i Pylonland, att göra regler med vilka de tänkte fånga de förslagna och elaka QM-Sabotörerna. De visste fuller väl att det som väntade dem var både vanskligt och svårt, men de hade bestämt sig, ty de var nog lite tokiga.

I Pylonland ryktades att de förslagna Sabotörerna kunde anta mystiska skepnader. En gammal legend visst berättar att Sabotörerna rumlade om i mörka natten med sina svarvar och filar, efterlämnade högar av metallspån. Men i gryningen förvandlades de till till synes vanliga oskyldiga tävlingsdeltagare. Hemligheten att avslöja dem ligger i att upptäcka de mikroskopiska metallpartiklar som de är täckta av. Förgäves, för att undgå upptäckt, plockar sig Sabotörerna oupphörligt för att bli av med dessa partiklar, "smulor" kallas dom. När Sabotörerna blir trängda, plockar dom "smulor" på ett nästan skrattretande sätt.

Ryktet spreds snabbt i Pylonland att Regelmakarna skulle träffas, över berg och genom dal kom de oskyldiga medborgarna för att erbjuda sin hjälp vid regelskrivandet. De kom i skaror från Nybörjarköping, Söndagsflygarstad och till och med från Regelmakarnas egen stad, den avlägsna Formula One City. Till en början välkomnade Regelmakarna hjälpen, men det blev snart uppenbart att var och en ville göra egna regler.

"Vi ska ha en billig klass, bara OS 15, Enya 15 och S.T 15 får användas"

En annan replikerade: "Glöm det, pris och åtkomlighet växlar fort. Det som är godkänt idag blir förbjudet i morgon."

Sen föreslog någon "För att behålla motorerna otrimmade ska motorn gå i min 5 sek på 4000 varv/min."

Ett unisont "Buu" hördes från folket från Nybörjarköping och en ropade: "Det är inte rättvist, det blir en tomgångstävling."

Detta fortsatte i flera dagar, tills slutligen en Regelmakare sade: "Detta verkar inte klokt, ingen blir överens om någonting".

Förvirrade och förtretade lämnade Regelmakarna de grälände och styrde kosan mot Proteststad för att söka tröst och hjälp hos deras kloke vän Pylonlands Tävlingsledare.

På vägen mot Proteststad såg våra vänner många misshandlade. En av dessa många var en knappt medelålders dam, Effa I hette hon, som var nära döden. Hon väste svagt när våra vänner passerade "Lycka till, dårar. Må lyckan stå er bi i ert omöjliga värv".

Regelmakarna tänkte tillbaka och mindes vad hon utsatts för. Tankarna och minnena ökade på deras steg och nu mer beslutsamma styrde de mot Proteststad.

Gatorna i Proteststad var prydda med protestskrivelser och alla inrade omkring med listor, regelböcker, mätstickor och varvräknare. Våra vänner Regelmakarna hade svårt att hitta sin vän i alla oredan. När de frågade blev de bortstötta med orden "Det här är inte min sak". Tillsist med de sin vän Tävlingsledaren i ett eländigt tillstånd. Han hade för en tid sedan varit i det avlägsna Formula One City som tävlingsledare. Olyckligtvis härjades trakten då av en svår epidemi, på engelskt latin kallad Exhaust Extensionitis, besläktad med Gula Febern. Fastän fortfarande svag var Tävlingsledaren, deras vän, förstående och hjälpsam. Han förklarade mycket för våra vänner och hjälpte dom att dra upp regler för att stoppa QM-Sabotörerna.

I sin vishet förklarade Tävlingsledaren "Ni måste förstå, mina vänner, att det är omöjligt att försöka fånga och stoppa Sabotörerna med regler. Ingen har ännu lyckats med detta. Sabotörernas fuskande och "smul-plockande går inte lätt att ändra på eller stoppa. Att fuska ligger i deras natur, är en del av deras karaktör. Det tar många, många år för en Sabotör att utveckla detta, det ändrar man inte med en enkel regel".

"Oh ve oss", utropade då Regelmakarna, "Ack, Ack! Vad ska vi göra? Finns det inget sätt att stoppa dessa Sabotörer?"

Plötsligt fylldes rummet av ett intensivt ljus, det nästan bländade Tävlingsledaren och våra vänner. Inifrån ljuset hördes en röst som sade, "Oh, ni Regelmakare med klant förstånd, hav förtröstan. Gläden Eder ty jag säger Eder, Perfekta regler skall uppenbaras för Eder denna dag i Proteststad."

Förvirrad utropade en Regelmakare, "Vem är Du, röst ur ljuset?" Rösten svarade "Jag är er Vise Regel-Ande, sänd till Eder i Eder nöd. Förresten, tokskallar, regler skrivs inte utan en skyddsande."

"O.K, O.K", sade en Regelmakare, "men vrid ner ljuset, man blir ju blind".

I samma stund tonade ljuset bort och med det försvann Anden. Men vad skådade deras ögon, på väggen var skrivet de utlovade reglerna! Snabbt skrev de av dessa och förbredde sig att presentera dem för folket i Pylonland.

En dag bestämdes att presentera dessa regler. Denna dag kom folk från när och fjärran. Rykten fördes så långt att till och med Sabotörerna kom, naturligtvis förklädda som vilka tävlande som helst. De samlades alla på Protesttorget för att höra regelläsningen. När Tävlingsledaren och Regelmakarna uppenbarade sig på balkongen högt över folket fylldes luften av jubel från folket nedanför. När applåderna utsträckts tillräckligt länge höjde Tävlingsledaren handen och äskade tystnad.

Folksamlingen tystnade och Tävlingsledaren, den kloke, sade, "Kamrater, här är några som ni alla känner".

En kort tystnad följde, därefter steg en av Regelmakarna fram och sade, "Medborgare i Pylonland! Vi, era Regelmakare, har kommit hit att förära er, kära vänner, dessa regler, Dessa regler är ämnade för QM-racing och vi vet att ni kommer att tycka om dem. Naturligtvis finns några som inte kan acceptera vad vi föreslår, men vi hoppas att de allra flesta av er, liksom vi, vill ha roligt när vi tävlar. De som inte vill ha dessa regler och inte vill ha roligt när de tävlar må istället tävla i något annat".

Därefter lästes reglerna för folket och några kommentarer till dessa gjordes av Tävlingsledaren. Folket var förstummat, kanske något förvirrade över detta nya. Till sist sade en av de oskyldiga, "Jo, jag hade tänkt använda en glasfiber-propeller, får man det?"

En av regelmakarna svarade då, "Käre vän och medborgare, reglerna ger tävlingsledaren möjlighet att ingripa och beivra allt som inte följer intentionen i dessa nya regler. Det är, måste Du förstå, käre vän, svårt, nästan omöjligt att i regler få med allt som inte är tillåtet".

De förklädda Sabotörerna mitt i hopen, började skruva på sig. Det kliade i fingrarna och de hade svårt att kontrollera "smul"-plockandet. En av dem kunde inte vara tyst utan sade, "Jo, förgasaren, om den inte passar får man då göra en adapter?"

Ett mummel hördes i folksamlingen och alla vände sig mot den som yttrat sig. Plötsligt pekade en av medborgarna på häcklaren och utropade, "Jösses! Titta! Smulor, över hela kroppen! Och han försöker plocka bort dom! Han är en Sabotör!"

Sedan upptäcktes fler och fler Sabotörer i folkhopen. När de insåg att de var försvarslösa utan sina specialgrejer och dessutom underlägsna försökte Sabotörerna fly, men medborgarna, de oskyldiga, i Pylonland i ett ögonblick av vrede, infångade Sabotörerna och slog ihjäl allihop tills bara en blodig pöl mitt i en spån hög återstod.

Då Regelmakarna såg detta förstod de att det måste ha varit Regel-Anden som givit folket mod att göra sig av med Sabotörerna. De vände sina ansikten mot skyn och sade "Tack, Gode Regel-Ande. Tävlingsledaren är frisk och medborgarna har gjort sig av med Sabotörerna, allt är Ditt och Dina reglers verk".

"Nej, det är inte alldeles sant", sade rösten ur ljuset, "Perfekta regler och Regel-Andar finns bara i sagorna. Det är de som vill ha roliga tävlingar och tävlingar på lika villkor och tävlingar utan fusk, det är bara de som kan få QM-racing att överleva och leva lyckligt".

SLUT.

Olle Bergquist
SKFK

STANDARDRACINGMODELLEN "Musmjölkningmaskinen" av Willy Blom Handens Mfk

Denna standarddracer är konstruerad enbart för att fungera som träningsmodell för en blivande teampilot. Inget arbete har därför lagts ned på elegant utformning utan allt har gjorts så enkelt som det överhuvudtaget varit möjligt.

Från början försågs modellen med en 7 cc team-tank, med möjlighet att lätt byta till större tank lämplig för standardracing (se ritning). Bårytan har gjorts något större (9,4 cm²) än vad reglerna föreskriver för att modellens landningsegenskaper mer skall likna en teamracers. Landningsstället är utbytbar och tämligen långt med tanke på hårda landningar, och för att undvika att propellern tar i marken vid start. Ramen är utformad för att passa en teamracer, vilket inbesparar arbete med att fila en särskild ram. Motorn är placerad upp och ned, vilket ger bästa startegenskaper hos Super Tigre,

och dessutom ger mekanikern rätt träning för teamracing. Tyvärr är denna placering olycklig ur kvadningssynpunkt.

Några byggtips kan kanske vara på sin plats: Vitlim (Casco Cascol) användes till vinge, stabilisator och plywood. Rodergångjärnen av bomullsband limmas med vanligt cellulosalim. Övrigt limmas med araldit eller epoxylim. Observera att landningsställets plywoodplatta endast är skruvad till modellen för att hela landningsstället vid behov skall kunna bytas. Fästhål för landningsstället samborras med hålen i modellen med ramen som borrjigg. Se till att delarna är väl fasttvingade före borrning.

Vingen är limmad mot kroppen för att motstå påkänningarna när mekanikern "greppar" modellen. Observera att vingens mittparti inte är profilerat.

Bränsletanken är fäst med en bygel med samma skruvar som håller ram och landningsställ på plats. Tanken är av undertryckstyp (rördragning se ritning) med en volym på 30 cm³. Med denna tank flyger modellen ca 55 varv.

Brickorna till rodermekanismen är hårdlödda (gasol + silverlod + flussmedel) då tennlödda brickor kan lossna. Muttrar till roderok och roderhorn är låsta med tenn för att inte vibrera loss.

För den som vill ha lång livslängd hos sin modell rekommenderas rodergångjärn av nylon, samt att modellen förses med vingsporre.

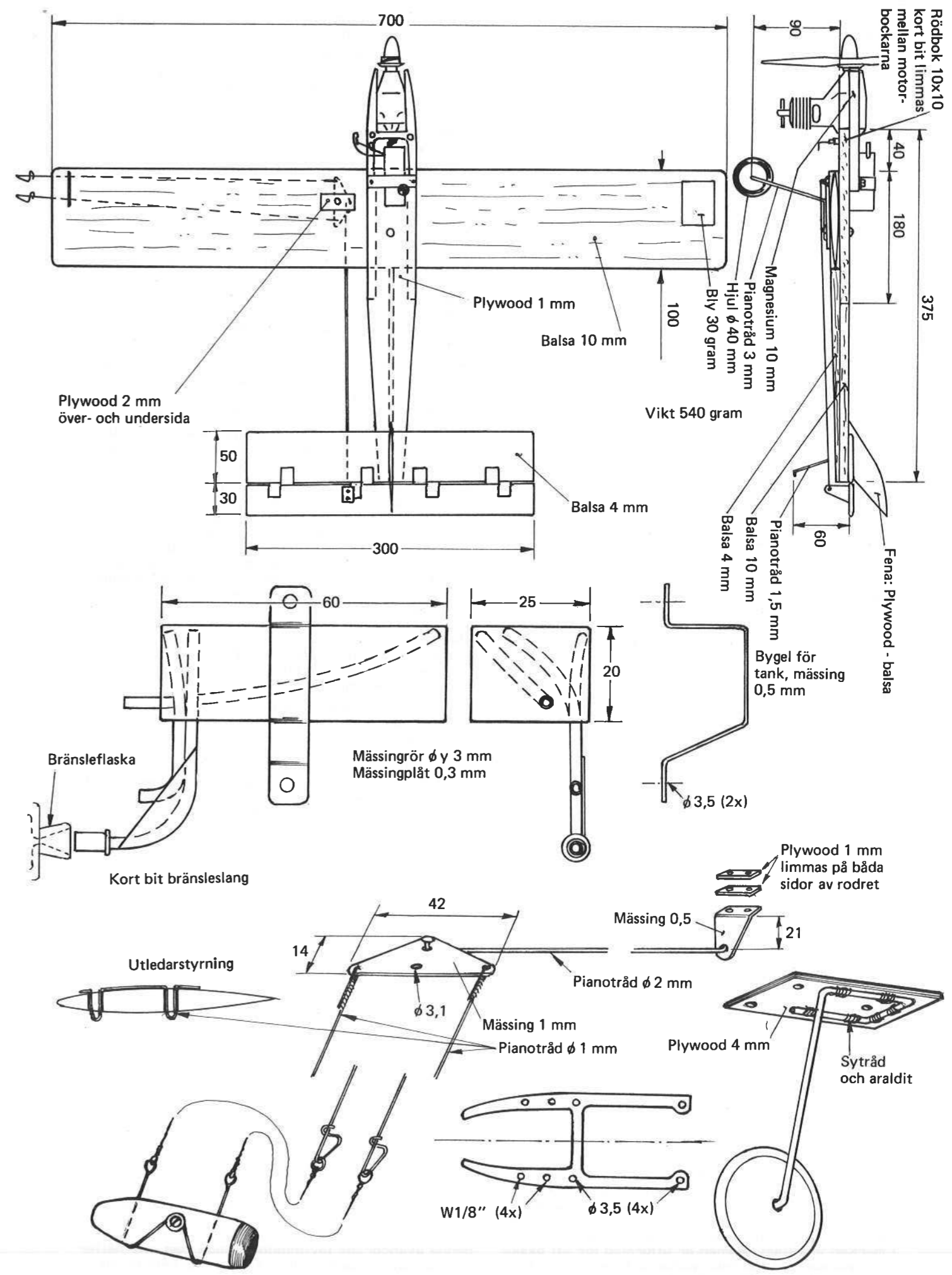
Modellen är lättflugan förutsatt att tyngdpunkten ligger ca 25 mm från vingens framkant, och att avståndet mellan linorna vid handtaget är ca 42 mm. För att den skall landa snyggt är det viktigt att landingshjulet är rätt placerat. Böj landningsstället framåt eller bakåt, för att prova ut bästa placering. En nackdel hos den här modellen (och många andra) är att den har en tendens att vilja gå in i flygciirkeln vid start. Detta torde kunna avhjälpas med en fena, samt vaksamhet hos pilot och mekaniker. 1) Kraftkällan utgöres i mitt fall av en Supertigre RV med uppbordad $\varnothing 3,5$ mm Cox, Tee Dee. 049 förgasare. Hastigheten med 7x8 propeller är 110-130 km/h.

Vid omtankning tankas modellen vilandes på innervingen (ingen risk för att linorna är i vägen för medtävlande). När tanken är full fortsättes tankningen med ett finger mot öppningen för skvaller-röret. Detta tvingar bränslet fram till förgasaren. Startar inte motorn efter ett par slag (varm motor) upprepas proceduren på nytt. "Snapsning" i avgasporten har aldrig behövts tillgripas för varm motor. Kallstart utför jag alltid med stor (9x4) nylonpropeller då det är lätt att slå sönder både fingrar och propellrar om små (7x8) propellrar användes. Vid kallstart använder jag handske eller finger-skydd, dock ej vid varmstart, eftersom detta ger sämre snärt.

1) FOTNOT: eller att roderoket flyttas fram något och/eller linorna dras längre bakåt. Jämför Guffys utredning i MFN 6/74!

Så några allmänna penning- och arbetsbesparande råd. Inhandla i en fiskredskapsaffär en dynamometer för provdragning av linorna och kontrollmekanismen (12 kg). Tvätta linorna med eter, trikloretylen eller rödsprit. Givetvis bör dessa åtgärder utföras hellre en gång för mycket än en gång för litet.

Denna inte särskilt snabba modell har vunnit en standardracertävling (5 min, 34 sek) tack vare att den vid tävlingstillfället fungerade bättre än konkurrenternas många gånger snabbare modeller. Den rekommenderas till dig som har för avsikt att flyga teamracing men inte känner dig mogen för denna avancerade tävlingsform, men som inte heller har lust att lägga ned flera timmars arbete på en simpel standarddracer.



TYCKA UD.

Synpunkter på Modellflygnytt - funktion och målsättning

SMFF ter sig för mig som en organisation som flyter ganska fint utan några större inre problem eller hårddragna debatter. Det är i och för sig bra men nog behövs det lite friska vindar ibland.

Alltså gäller det att starta med något som troligtvis borde engagera de flesta inom förbundet, valet torde inte vara svårt - tidningen Modellflygnytt. Missförstå mig nu inte vad det gäller den här inledningen - ingen debatt för debattens egen skull alltså.

Vad jag främst ställer mig frågande till är avsaknaden vad det gäller officiell missnöjesyttring i denna fråga. Ute på fältet hör man aldrig annat än missnöjda kommentarer beträffande tidningens utgivning, innehåll mm. Varför tog ingen upp denna fråga på stämman? Hade tänkt det själv men tyckte jag ordnat nog i andra ting. För övrigt var det dåligt med tid när vi kom till övriga frågor - en fortsättning påbjöds dock utan någon officiell funktion vad det gällde beslut mm.

Att något måste göras åt denna tidning torde väl varenda "kotte" (läs grässtrå) inom förbundet förstå vid detta stadium. Vad är det som saknas? Är det pengar så får detta ordnas på något sätt - jag är säker på att de flesta betalar en "peng" extra för att få en fungerande tidning. Är det viljan? I så fall är det tid att byta ut folket på berörda poster. Mest av allt tror jag beror på produktionsapparaten, på detta område saknar jag ej erfarenhet och kan betyga att det enligt min mening är rent utav nej det skriver jag inte men helt felaktigt är det i varje fall. Först och främst måste denna apparat rättas till till en vettig fungerande redaktion och produktionsapparat, skulle detta kosta mer pengar så får vi väl lösa detta på något sätt. Som det nu fungerar får de få som sänder in material se detta publicerat minst ett halvt år efter skrivdatum. Inte minst betyder detta att skribenter riskerar publicistiskt "själv mord", detta beroende på att åsikter mm ej är relevanta när de äntligen publiceras. För övrigt blir det ju klent med skrivandet när det tar så lång tid - materialet blir "överspelat".

Ett annat problem med nuvarande ordning innebär att material kommer bort eller blandas fel på vägen - detta har hänt i ett flertal fall. Vad det gäller betalning så är väl detta bra i och för sig, dock skall det ej utgå pengar för en artikel av denna typ - att som det hände för ett tag sedan "få 2:50 för en insändarkommentar på 5 rader verkar rena nippran". Vilken tidning eller tidskrift betalar för sådant material - nämn den och jag skall svara på varenda insändare - det kan ju ge pengar!

Jag har för övrigt hört kommentarer beträffande publicering av tävlingsresultat, många anser dessa skall bort ur tidningen. Min mening är att de skall stå där - hela SMFF går ju ut på tävlande - åtminstone så som RC-flygarna ser det. Dock bör dessa resultat komma in på ett mycket tidigare datum - absolut inte på så sätt som nu.

För övrigt vad har respektive fackredaktörer för funktion? Skall dom inte skriva inom sitt respektive fack - har dom inget att skriva så kan dom låna från annat håll ty så gör de riktiga tidskrifterna.

Kanske borde tidningen delas upp i ett antal sidor för respektive grenar, finns det inget material så får man vissa tomma sidor samt sedan snabbt byta fackredaktör för att få bättring. Som det nu är vet man ej vem som skall skyllas för dåligt material inom respektive gren.

Och till sist - låt nu inte denna debattartikel stå emot eller "försagd" vässa pennan och skriv din mening i denna fråga ty det måste bli en ändring.

Pär Lundqvist
Hökaklubben

Combat-int modellen Knallhatten

Knallhatten är snabb, stark, vändbar, billig och lättbyggd.

Materialet som behövs är följande:

1 st 25 mm medelhårt balsafлак, användes till framkant o noskloss
1 st 10 mm lätt balsafлак till kroppen och ändspryglarna.
2 st 5 mm lätta balsafлак till spryglar, bakkant och stabbe.
1 st ca 70x40x3 mm plywood till mekanismplatta.
1 st 2x5x1000 mm balsalist att fästa klädseln på invid kroppen
1 st konservburk att löda tanken av.
1 mm tjock stålplåt till mekanism
ca 250 mm pianotråd diam 2 mm till stötstången.
1 roderhorn av plast RC typ, köpes komplett med fästskruvar
1 ark nylonväv, räcker till 2 modeller storlek 90x90cm
ca 2 m laystratewire 0,3 mm till leadouts
300 mm 10x15 mm rödbok delas med en sned sågning till 2 motorbockar
1 st M3 bult med 3 brickor och muttrar
1 st 0,5 mm säkerhetswire

Bygge

Skär ut framkanten utan att runda till den, gör 3 mm djupa urtag för de 6 st 6 mm spryglarna. Gör alla spryglar i form av rätvinkliga rektanglar och förse dem med urtaget för bakkanten. Vitsen är att man bygger med raka bitar som man efter limningen, med hyvel, rasp och sandpapper formar till en ving. Observera att mittspryglens-kroppen av 10 mm balsa är 50 mm längre för att stadga stabben. Bakkantslisten vinklas och skarvas mitt i kroppens urtag. Limma på ett plant underlag ihop framkant, mittsprygel, mekanismplattan, tunna spryglar och ändspryglar samt bakkanten. Använd Epoxilim till mekanismplattan och mittdelen övrigt limmas med Cascol.

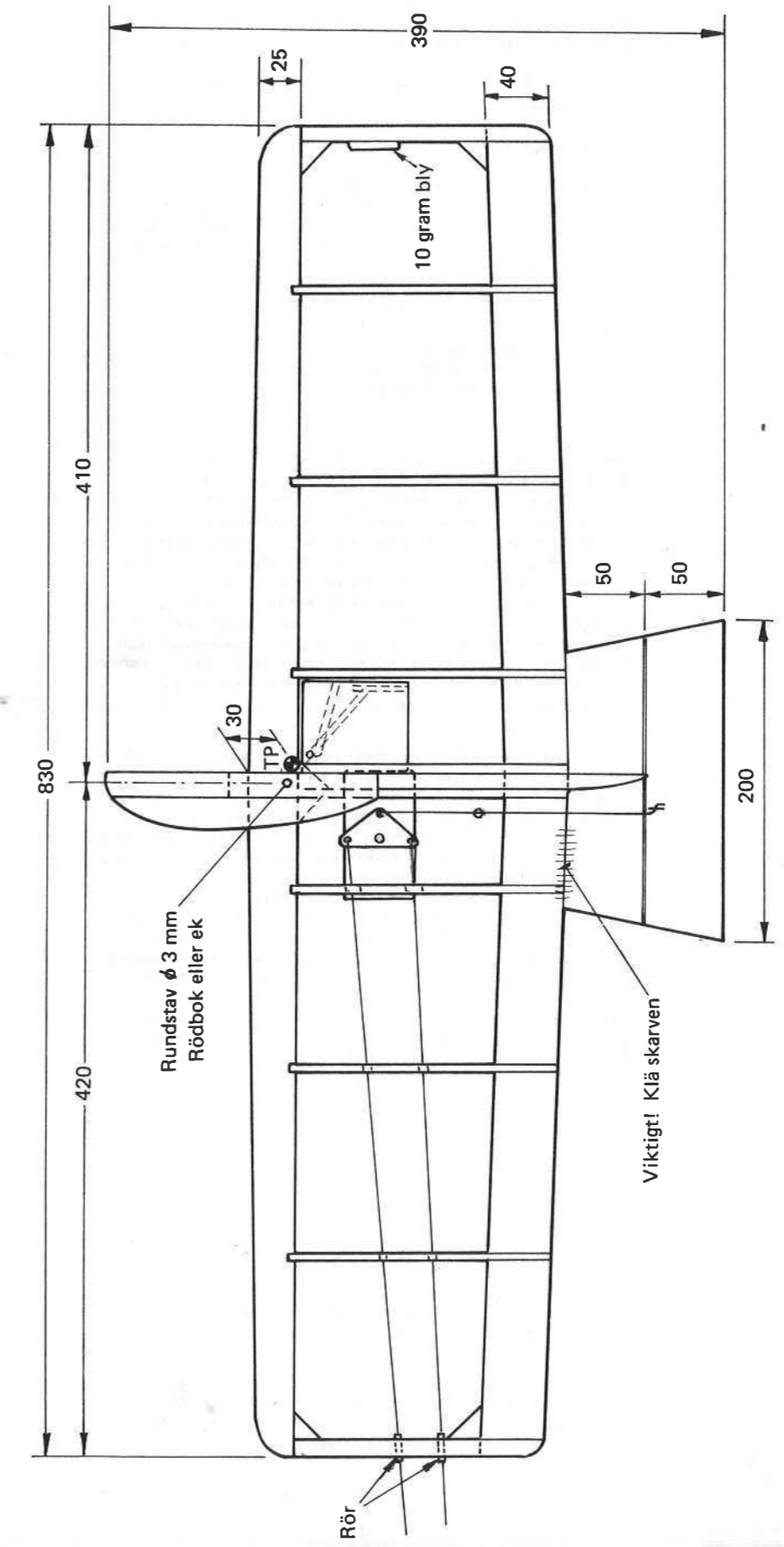
Forma till vingprofilen men lämna framkanten rektangulär där motorbockarna ska sitta. Mittbiten ska inte ha profil utan den är ett slags kropp. Mät upp bredden på din motor och palla under med balsa tills motorbockarna passar, se ritn. Epoxiera fast dem. Limma fast nosklossen och forma till den. Limma på båda sidor om mittbiten fast en remsa balsa att fästa klädseln på. Sätt fast höjdrodret med tygband och limma fast stabben i kroppen och mot bakkanten. Montera mekanismen leadouts av dubbel wire. Tanken, inte tjockare än vingen epoxieras fast, matarröret mynnar ut under framkanten.

Luftröret mynnar på ovansidan och börjar längst ut i tanken så att änden är under vätskeytan under flygning (Mariottes princip). Klä vingen, stabben och höjdrodret med nylon eller siden. Lacka med utspädd Fabi spännlack 3-4 ggr och avsluta med ett lager båtfernissa. Combatsnitelsen fäster man enkelt i mittbiten med en knappnål. Roderutslagen ska vara 25 grader åt båda hållen. Hålen för motorn borras sist och tyngdpunkten passas in i läge enligt ritningen. Jag använder en lite trimmad MVVS d7 motor men jag tror de flesta gillar Super Tigre bäst. Den som inte har för bråttom nöjer sig med en PAW 2,5 cc. Det är en billig och tillförlitlig motor.

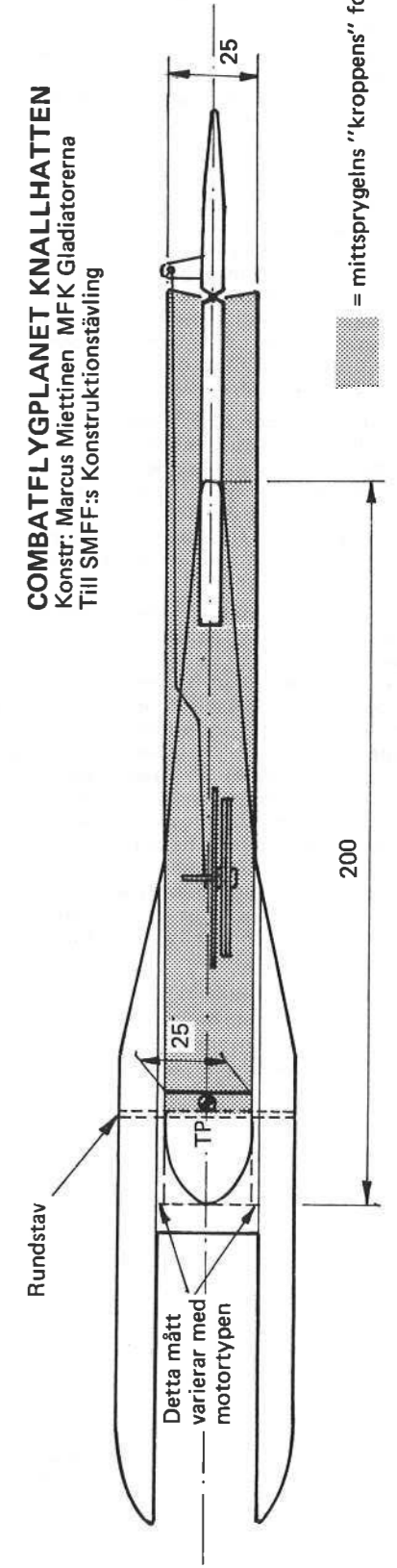
Kärrans vikt bör ligga mellan 350 och 400 gram. Tyngre än 420-430 blir en trög och dåligt flygande modell.

Ett tips för att få styvare stötstång är att göra "sned" roderplatta som på "Nemesis II". (MFN nr 1-75) stötstången kan då göras rak och blir därmed styvare. Gren Reds anm.

Lycka till
Marcus Miettinen

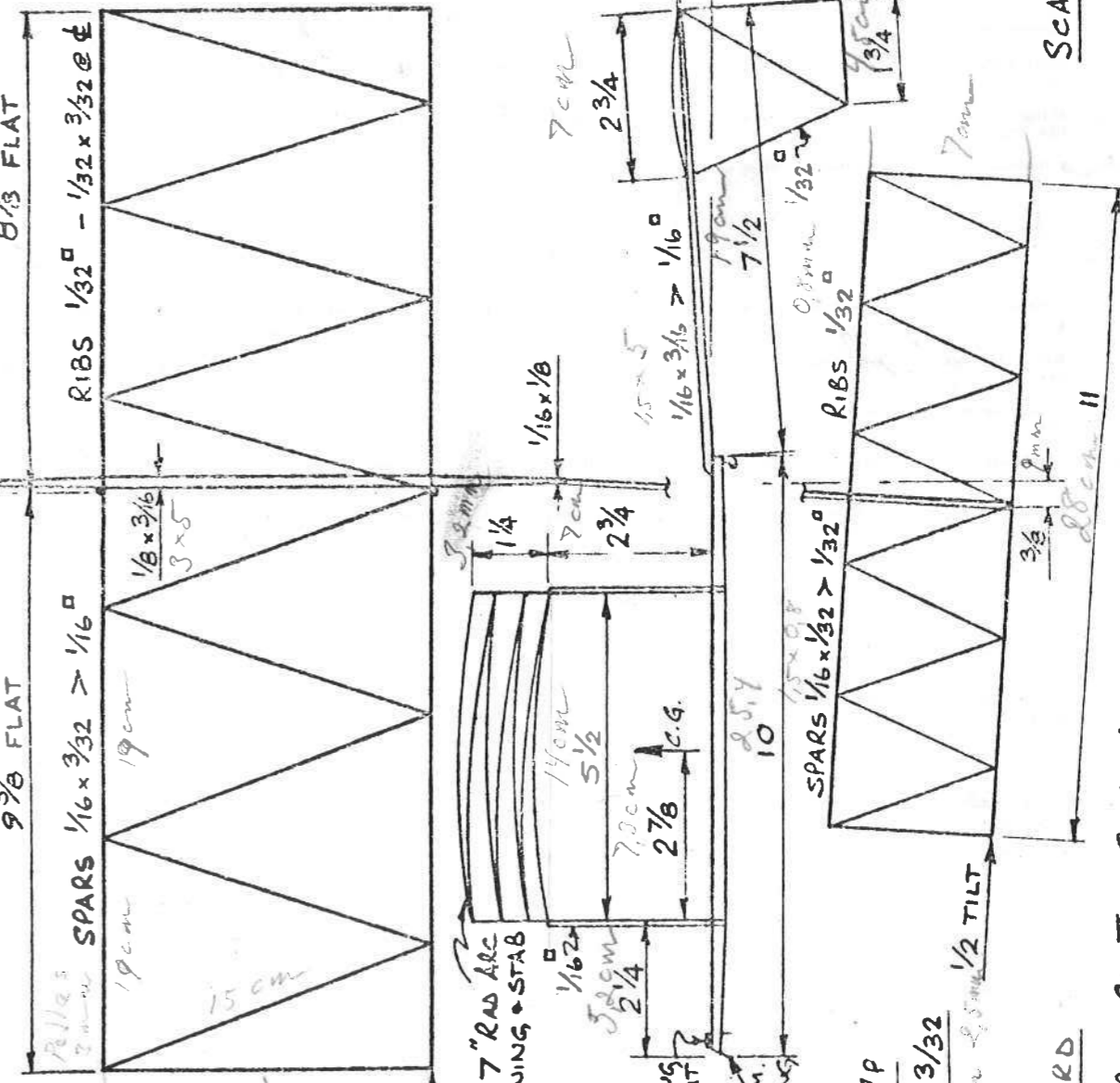


COMBATFLYGPLANET KNALLHATTEN
 Konstr: Marcus Miettinen MFK Gladiatorerna
 Till SMFF:s Konstruktionsstävling

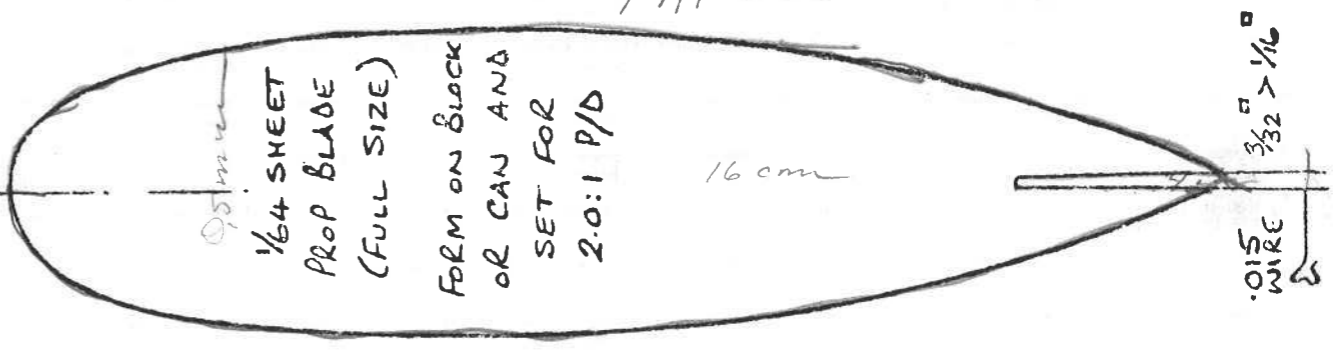


LIGHT THINNED POLYSTYRENE PAPEREMENT APPLIED WITH STICK & STAP

(GRAMS)
 PROP WING 0.920
 STICK & STAP 0.640
 INC. WEIGHT 1.610
 TOTAL 3.170



1/16 = 1.5 mm
 3/32 = 2.5 mm



PROP - 13 1/2 x 27
 POWER - 15 Loop of 3/32
 38 - 40 cm
 2.8 / 8.4

CONTEST RECORD

- 2ND-VGMC '73 SPRNG CAT III - 8:40.4
- 1ST-VGMC '73 INTERNATS CAT III - 7:15.6
- 1ST-NIMAS '73 POSTAL - 20.2' - 410.4 x 1.314 = 539.3
- VGMC CAT I RECORDS - FEB 4 '73 - 6:50.4
- VGMC CAT III @ C.P.A. - MAYS '73 - 8:59.2

'POCO-P' PENNYPLANE

BY AL RICHES NOV '73

LINFLYG F2A	VÄRLDSREKORD enl FAI 1974-12-31	NORDISKA REKORD 1974-12-31	SVENSKA REKORD 1974-12-31
27 Hastighet 0 - 2,50 ccm	Lauderdale och Mc Donald, USA 1963-05-04 273,66 km/t	Ove Kjellberg Sverige 1974-09-15 244 km/t	Ove Kjellberg Solna 1974-09-15 244 km/t
28 Hastighet 2,51 - 5,00 ccm	Mc Donald USA 1964-11-15 288,95 km/t	Ove Kjellberg Sverige 1974-09-15 260 km/t	Ove Kjellberg Solna 1974-09-15 260 km/t
29 Hastighet 5,01 - 10,00 ccm	V. Kouznetsov Sovjet 1962-09-30 316 km/t	R. Ekholm Finland 246 km/t	Sven Pontan Handen 1973-08-26 232 km/t
30 Hastighet Jetmotor	Leonid Lipinsky Sovjet 1971-12-06 395,64 km/t	O. Jovero Finland 211 km/t	
RADIOFLYG F3A Förbränningsmotor	VÄRLDSREKORD enl FAI 1974-12-31	NORDISKA REKORD 1974-12-31	SVENSKA REKORD 1974-12-31
20 Tid	Lars Glertz USA 1974-07-05- -06 141 29m 51s	Gunnar Melvinsson Sverige 1973-09-15 3t 52m	Gunnar Melvinsson Inejön 1973-09-15 3t 52m
21 Distans i rak bana	A. Bellochio Italien 1969-07-25 377,350 km	Ragnar Eriksson Sverige 1974-08-28 76 km	Ragnar Eriksson Västerås 1974-08-28 76 km
22 Höjd	M. Hill USA 1970-09-06 8208 m	Lennart Olsson Sverige 1963-06-15 1530 m	Lennart Olsson Malmö 1963-06-15 1530 m
23 Hastighet i rak bana	V. Goukoune och V. Myakinine, Sovjet 1971-09-21 343,92 km/t	Rune Svenningsson Sverige 1971-07-04 192,7 km/t	Rune Svenningsson Gläslaved 1971-07-04 192,7 km/t
31 Distans i slutna bana	B. Kuncz USA 1968-02-17 338,00 km	O. Abildgren Danmark 97 km	
F3A SJÖflygplan			
48 Tid	Winfried Kaiser Västtyskland 1972-04-15 6t 18m 17s	Arne Hansen Danmark 1973-06-05 42m 20s	
49 Distans i rak bana	Robert D. Reed USA 1972-02-26 133,875 km	Ragnar Eriksson Sverige 1974-09-01 31 km	Ragnar Eriksson Västerås 1974-09-01 31 km
50 Höjd	M. Hill USA 1967-09-03 5651 m	Niels Hasaling Danmark 1973-03-11 918 m	
51 Hastighet i rak bana	V. Goukoune och V. Myakinine, Sovjet 1971-09-25 294,98 km/t		
52 Distans i slutna bana	Winfried Kaiser Västtyskland 1972-05-01 238,00 km		
F3B Segel			
24 Tid	V. Miakinine Sovjet 1973-09-30- -10-01 25t 44m 08s	Einar Myr Norge 1972-06-26 -27 19t 19m 09s	Bo Bergstedt Vansbro 1971-06-28 5t 11m 54s
25 Distans i rak bana	Jerry D. Krahnock USA 1974-09-02 43,77 km	F. Nielsen Danmark 10 km	Nils Henrik Hofmann Kristianstad 1971-07-12 5,95 km
26 Höjd	Raymond Smith USA 1968-09-02 1521 m		
33 Hastighet i rak bana	L. Aldochine Sovjet 1971-09-20 182,25 km/t	Ottar Stensbøl Norge 38 km/t	
34 Distans i slutna bana	L. Aldochine Sovjet 1974-04-01 503 km	Nils Henrik Hofmann Sverige 1973-07-07 101 km	Nils Henrik Hofmann Kristianstad 1973-07-07 101 km
F3C Helikopter			
35 Tid	John E. Burkam USA 1974-06-24 1t 38m 24s	O. Harden Danmark 1973-01-21 9m 56s	
36 Distans i rak bana	Nathan H. Rambo III USA 1974-01-26 2509,87 m		
37 Höjd	Eugène F. Rock Dahlgren, USA 1971-09-06 198 m		
38 Hastighet i rak bana			
39 Distans i slutna bana	Dieter Schlüter Västtyskland 1970-06-20 11,5 km	K. Lautala Finland 5 km	
RAKETFLYG	VÄRLDSREKORD enl FAI 1974-12-31	NORDISKA REKORD 1974-12-31	SVENSKA REKORD 1974-12-31
Höjd			
1 Classe 1	Arnold A. Jacobsen USA 1971-11-14 362,9 m	Lars Andersson Sverige 1966 278 m	Lars Andersson Limhamn 1966 278 m
6 Payload dual	Ivan Ivanco Tjeckoslovakien 1973-05-05 775 m		
7 Open payload	O. Saffek Tjeckoslovakien 1970-06-27 611 m		
11 Scale, Classe 3	Josef Cerny Tjeckoslovakien 1973-05-05 481 m		
Tid			
13 Sparrow class	B. Rambousek Tjeckoslovakien 1973-03-25 6m 22s		
14 Swift class	Vladimir Sabljar Jugoslavien 1972-10-01 7m 46s		
15 Hawk class	Mrs. Elena Ballo Rumänien 1971-05-22 5m 01s		
16 Eagle class	Desimir Kacavenda Jugoslavien 1974-05-31 10m 03s		
17 Condor class	James H. Pommert USA 1972-08-11 9m 21s		
18 Parachute class	Mrs. Elena Ballo Rumänien 1971-05-22 32m 42s		

FRIFLYG	VÄRLDSREKORD enl FAI 1974-12-31	NORDISKA REKORD 1974-12-31	SVENSKA REKORD 1974-12-31
F1B Gumminotor			
1 Tld	V. Flodarov Sovjet	1964-06-19 1t 41m 32s	Ragnar Åhman Sverige
2 Distans i rak bana	G. Tchigiltsev Sovjet	1962-07-01 371,189 km	Ragnar Åhman Sverige
3 Höjd	V. Flodarov Sovjet	1964-06-19 1732 m	D. Thostrup Danmark
4 Hastighet i rak bana	P. Motekaytis Sovjet	1971-06-20 144,9 km/t	N. Haasling Danmark
F1B Gumminotor Sjöflygplan			
40 Tld			K-E. Windell Danmark
41 Distans i rak bana			
42 Höjd			
43 Hastighet i rak bana			
F1C Förbränningsmotor			
5 Tld	I. Koulovsky Sovjet	1952-08-06 6t 01m	Nils Blomé Sverige
6 Distans i rak bana	E. Boricevitch Sovjet	1952-08-15 378,756 km	Lennart Sterner Sverige
7 Höjd	G. Lioubouchkine Sovjet	1947-08-13 4152 m	K. Hansen Danmark
8 Hastighet i rak bana	A. Doubinetsky Sovjet	1973-08-25 173,45 km/t	
F1C Förbränningsmotor Sjöflygplan			
44 Tld			P. Kåe Danmark
45 Distans i rak bana	Miroslav Sulc Tjeckoslovakien	1973-10-04 15,7 km	P. Kåe Danmark
46 Höjd	Miroslav Sulc Tjeckoslovakien	1973-10-04 1960 m	
47 Hastighet i rak bana			
F1F Helikopter Gumminotor			
9 Tld	H. Nazarov Sovjet	1968-06-03 33m 26,7s	B. Jørgensen Danmark
10 Distans i rak bana	Giulio Pelegi Italien	1974-08-03 5237,5 m	
11 Höjd	Giulio Pelegi Italien	1974-08-03 598 m	
12 Hastighet i rak bana	P. Motekaitis Sovjet	1970-06-12 144,23 km/t	
F1F Helikopter Förbränningsmotor			
13 Tld	S. Purice Rumänien	1965-10-01 3t 12m	P. Nore Finland
14 Distans i rak bana	V. I. Titlov Ungern	1963-10-01 91,491 km	
15 Höjd	S. Purice Rumänien	1963-09-24 3750 m	
16 Hastighet i rak bana	A. Pavlov Sovjet	1970-09-20 116,12 km/t	
F1A Segel			
17 Tld	M. Mitutinovic Jugoslavien	1960-05-15 4t 58m 10s	Rune Johansson Sverige
18 Distans i rak bana	Z. Taus Tjeckoslovakien	1962-03-31 310,33 km	Ambjörn Wahlund Sverige
19 Höjd	G. Benedek Ungern	1946-05-23 2364 m	L. Poulsen Danmark
F1D Inomhus Tld			
32.1 Takhöjd till 8 m	Robert J. Platt Jr USA	1972-12-30 22m 10s	Sven Olof Lindén Sverige
32.2 Takhöjd 8 -16 m	Jiri Kalina Tjeckoslovakien	1970-08-26 30m 07s	P. Nore Finland
32.3 Takhöjd 16 -30 m	Edward Clapala Polen	1973-08-19 33m 34s	E. Hämäläinen Finland
32.4 Takhöjd över 30 m	K. H. Riecke Västtyskland	1962-09-22 45m 40s	E. Hämäläinen Finland

Propellrar

Av Anders Ahlström

I en serie på två till tre artiklar tänker jag ta upp de erfarenheter av propellertillverkning och användning av nya material som tex glas- och kol-fiber tillsammans med olika sorter plast. Den Första delen behandlar allmänna synpunkter på propellrar samt hur man filar en snurra och mäter upp den. Den andra och ev tredje delen kommer att behandla olika sätt att göra sina egna propellrar samt på slutet en liten utveckling till hur de nya fibrerna och plasterna bäst kan användas i modellbygget för övrigt.

I linkontroll är det speciellt inom team-racing och speed som propellervalet spelar stor roll. Det gäller att kunna få ut det maximala av sin motor. En rad faktorer påverkar valet av propeller. Det kan vara: motorns effekt varvtalskurva, vridmoment- varvtalskurva, modellens vikt och lyftmotstånd, i team-racing även bränsleförbrukning kontra fart samt ännu mer svårbedömda faktorer som motståndarnas skicklighet att bromsa de andra modellerna etc. Väder och vind inverkar givetvis också fast oftast mera indirekt via motorns och modellens prestanda.

För att beskriva en given propeller är det lämpligt att använda följande parametrar: Diameter, stigning bladytans utformning och bladprofilens utseende och tjocklek. Det finns naturligtvis mycket forskning gjord på området men med alla de faktorer som påverkar och alla parametrar som är varierbara förstår vi att teorin måste bli krånglig och att det blir mycket svårt att hitta några formler som direkt går att tillämpa på modellflyget. Den teknik som vi hittills använt oss av är att prova och se. Med lång erfarenhet kan man lära sig hur mycket olika parametrar påverkar resultatet. Man bör alltså ha ett antal olika propellertyper i sin mekarlåda för att praktiskt kunna prova ut den bästa för varje plan och flygtillfälle.

Givetvis skall alla propellrar man använder vara balanserade. Balanseringen göres enklast med två parallella, horisontella rakblad (nedstuckna i en balsabit tex) och en bit silverstål av lämplig dimension genom propellernavet.

Om man utgår från en "färdig" propeller (ny eller begagnad) går man tillväga på följande sätt. Se till att bladen är lika långa. Trimma till bladytorna så att de får lika form. Putsa framkanten rundad och bakkanten "fyrkantig" eller spetsig-ej rund. Väg därefter av propellern på de två råkbladen. Putsa nu med fint slippapper på ovsidan av det tyngre bladet. Kolla gärna med skjutmått var det är tjockare än det andra bladet.

Glasfiberpropellerarna som har kommit de senaste åren har en rad fördelar framför trä och nylon. Styvhet i kombination med hållfasthet är klart överlägsen andra typer och det är relativt lätt att "baka" sina egna propellrar. En nackdel är det högre priset och att vikten blir högre än för trä. De kräver också förhållandevis mer efterbearbetning (filning).

Till frågan om man skall göra sina egna propellrar i glasfiber återkommer jag, men så mycket kan sägas att gör man av med mer än 10-20 snurror per år kan det löna sig att börja fundera på saken. I alla händelser bör man nog börja med att köpa färdiga propellrar och prova. Det finns ett otal fabriker och modeller. Var får man tag på glasfiber/kolfiberpropellrar? Jag hänvisar till Jürgen Bartels som är pionjär och störste tillverkare av snurror i glas- och kol-fiber. Hans propellrar finns i ett otal modeller. För team-racing har "MVVS Drazek special" varit den vanligaste och den är väl fortfarande konkurrenskraftig. De senaste åren har "Top Flite-speed"-liknande snurror kommit. De ger bättre effektivitet speciellt för motorer med högt vridmoment.

Det var Stockton-Jehlik som började 1966 med kapade 8x8 Top Flite, ryssarna tog snart efter och därefter har utvecklingen gått vidare och de senaste snurrorna av denna typ är Bartels "Bugl-prop" och "Fischer-Nitsche-prop".

Snurrorna kostar 15-20 kr och adressen är Jürgen Bartels, 29 Oldenburg, Kuckucksweg 43, V. Tyskland. Skriv gärna efter prislista (han förstår även engelska).

Nu är det inte bara Bartels som gör snurror, det finns ett otal mindre tillverkare. Rossi tex gör både TR och Speed-snurror. Rolf Öhrell tar hem dom (tel. 08-34 61 27). Tillgången är emellertid ojämn. Det kan löna sig att titta i Aeromodellers annonser där brukar det finnas mindre tillverkare som annonserar. I Sverige finns det en hel del folk som gör snurror för "husbehov" och dessa träffas bäst på respektive tävlingar.

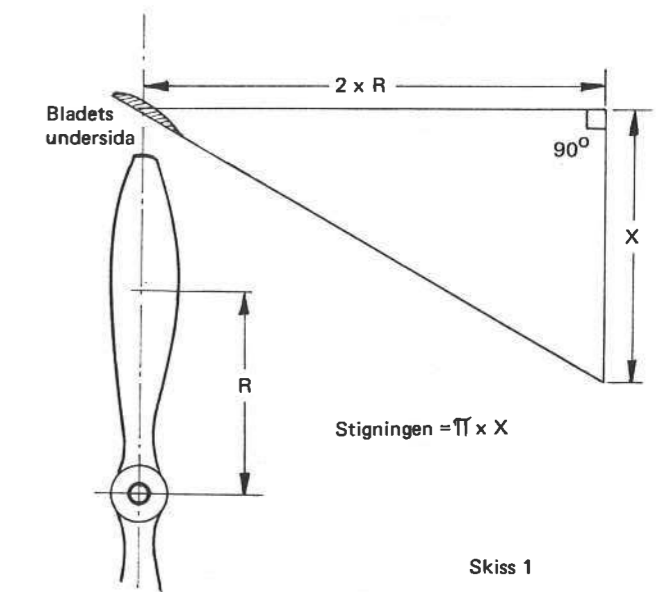
När man nu har en "rå" glasfibersnurra i sin hand förfar man lämpligast på följande sätt:

- 1 Ta bort gjutskägg och gör navets ytor plana och parallella. Navets plana ytor måste vara vinkelräta mot axelhålet, så att stigningen blir lika på bägge bladen. Bäst kontrolleras detta med en stigningsmätare. (se nedan).
- 2 Fila bladens baksidor plana eller något konkava (olika skolor). Har man inte tillgång till stigningsmätare bör man inte röra baksidan alls utan tunna bladen från framsidan.
- 3 Kolla bladformen så att bägge bladen är lika.
- 4 Forma en profil genom att bearbeta framsidan av bladen. Tjockleken bör vara 10-15 procent vid navet och 5-10 procent vid spetsen. Framkanten skall vara rundad och bakkanten spetsig eller "fyrkantig". Mät med ett skjutmått på varje cm längs bladet.
- 5 Trimma till rätt diameter och balansera, lacka och pblera. Eventuellt kan man vaxa också.

Använd en fintandad fil till det mesta av arbetet eftersom grövre filar lätt fransar upp kanterna.

Så några ord om stigningsmätare. På bilden ses en stigningsmätare som är enkel och effektiv.

Stigningen definieras på följande sätt.



Stigningsmätare kan man alltså relativt enkelt tillverka själv. Det finns även att köpa en modell (ganska dyr) som tillverkas av Emil Rumpel. Rolf Öhrell (se ovan) kan lämna upplysningar om pris etc.

Till slut några referenser om propellrar och propellertillverkning.

Aeromodeller may 1972 (tillverkning)

Aeromodeller april 1974 (allmänt)

Aeromodeller Annual 1972-73 (om Jürgen Bartels tillverkning)

Som sagt kommer min nästa artikel att handla om tillverkning, både egna erfarenheter och andras.

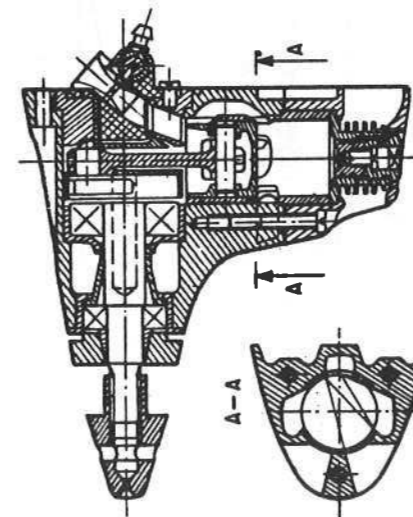
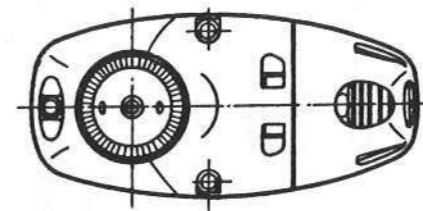
Anders Ahlström

Originell rysk Team-racingmotor

Ur den tjeckiska tidningen "Modelář" nr 7-74 saxar vi en artikel om den senaste ryska TR-motorn. Artikeln är först översatt till engelska från tjeckiska och därefter till svandoliska:

Monolit 2,5-D

De Sovjetiska modellflygarna A och V Samojlenko kallar sin nya motor så. Det är en 2,47 cm³ diesel-motor speciellt avsedd för team-racing. Som man kan se av bilden har den en mycket ovanlig utformning.



Konstruktörernas mål var att förbättra kylningen av motorn under mycket långa gångtider så effektivt som möjligt. Speciellt ville man försöka få värmeutjämning mellan motorns olika delar t ex vid avgasporten. Motorn utformades även så att den skall vara aerodynamiskt riktig att placera i nosen på en modell. Den behöver ingen kåpa och fästes med tre fästskruvar. För att ytterligare förbättra kylningen av vevhus och cylinder har dessa svarteloxerats. Svart färg har nämligen stor värmeutstrålningskoefficient. Avgasportarna är motriktade flygriktningen dvs framåt. Avsikten med detta har dels varit att förbättra kylningen dels att placeringen av överströmningskanalerna underlättas och får större symmetri. Samma motor har testats även med avgasport bakåtriktad och den gick sämre vid långa körtider. Utformningen av cylindertopp och motkolv är också intressant. För att få effektiv kylning av toppen och exakt inställ-

ning av kompressionen är motkolven dubbel med en inre motkolv som har mindre än halva cylinderdiametern. Den yttre är försedd med kylflänsar. Finregleringen sker med en skruv mot den inre motkolven. För att inte få alltför stora förändringar av förbränningsutrymmets form sker den grova kompregeringen genom att byta bricker mellan den yttre motkolven och cylinderfodret. Denna ändring kan ske medan motorn är monterad i modellen.

Vikten på Monolit 2,5-D är 200 gram. Provet exemplaren har i 470-gr modeller (tot.vikt) nått mycket goda resultat i Sovjet under den gångna säsongen. Enligt tidningen "Krylja radiny" (=Landets vingar) har både motorer och modeller gått hela säsongen utan fel.

NRCHA

Vilken vacker förkortning och vad lätt den är att säga, i varje fall i jämförelse med det hela utskrivet National Radio Control Helicopter Association, vad är detta nu då?

Jo, det är en internationell sammanslutning för helikopterflygare, vars målsättning är att uppmuntra till utvecklande sport- och tävlingsflygande. Sammanslutningen avser vidare att vara ett forum för diskussion av idéer, tävlingsregler, säkerhetsföreskrifter mm.

Vid sidan av informationsverksamheten vill NRCHA påverka och utveckla din flygskicklighet, genom att upprättat fem olika nivåer, med stigande svårighetsgrad fås en träning av manövrer som ger ökad skicklighet.

Som medlem får du bära ett vackert märke, som även visar vilken nivå du erövrat, på din flygjacka.

Hur blir man då medlem?

Enklast rekviderar du ansökningsblankett från undertecknad, (bif svarsporto). Efter undertecknande skall blanketten tillsammans med \$4 skickas till USA, där du registreras och får blanketten med kraven för den lägsta nivån.

Jan Levenstam (NIS)
Mövägen 26
163 60 SPÅNGA

Radannonser

KÖPES

RC-helikopter, även defekt.

Telefon: 035/125591
Stig Pihlqvist,

KÖPES

Begagnad 29:a

SÄLJES

Begagnad OS 15. Endast inkörd.

Håkan Meijer
Södra Bergvägen 4
541 00 SKÖVDE

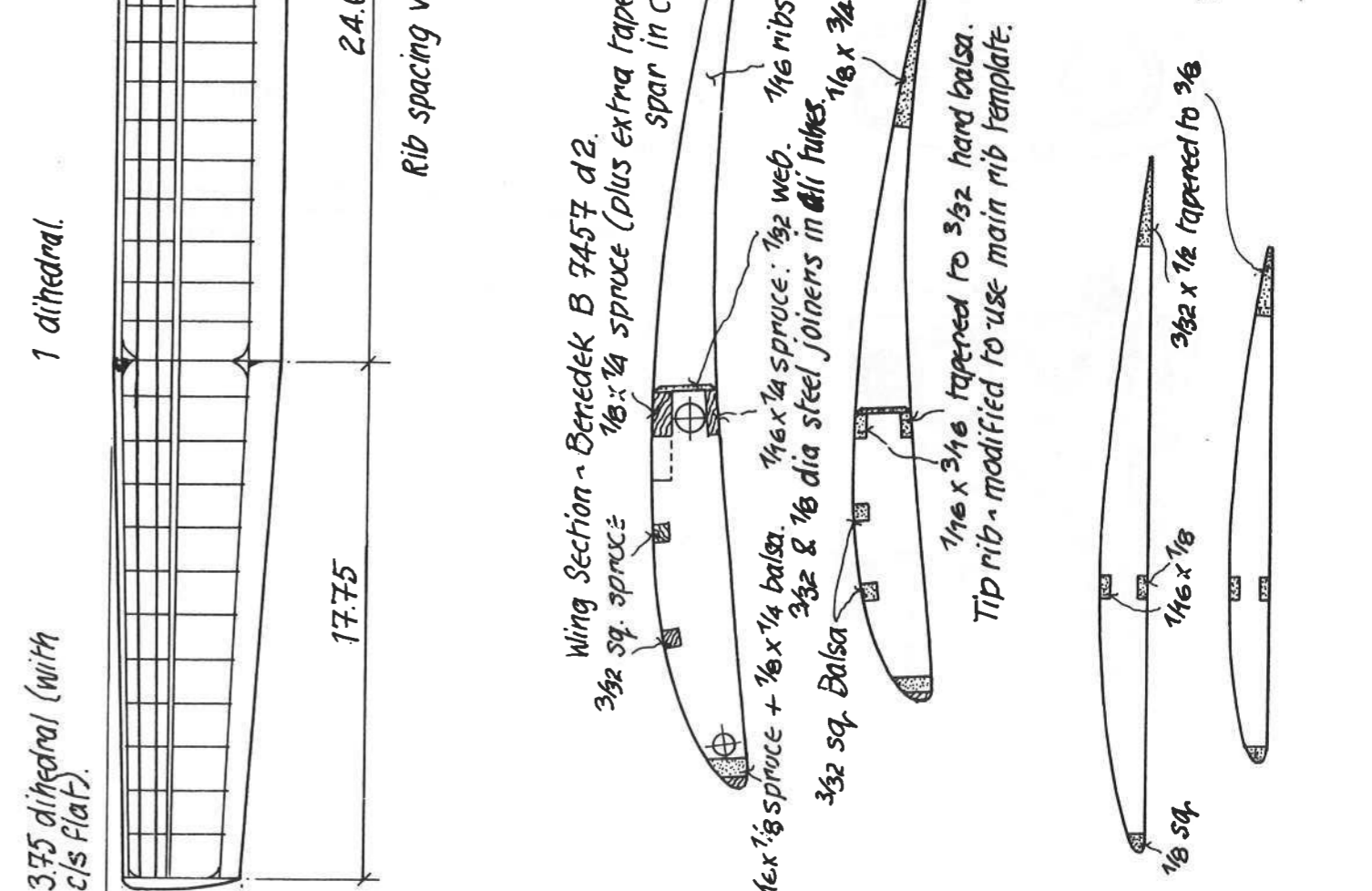
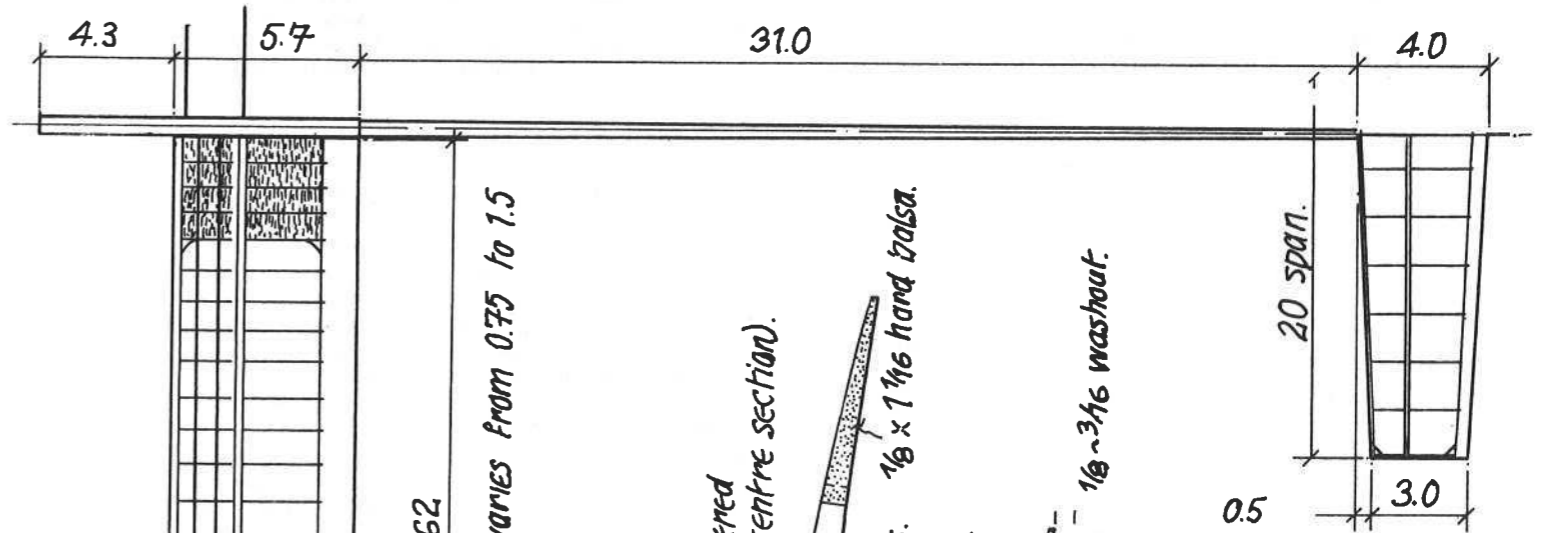
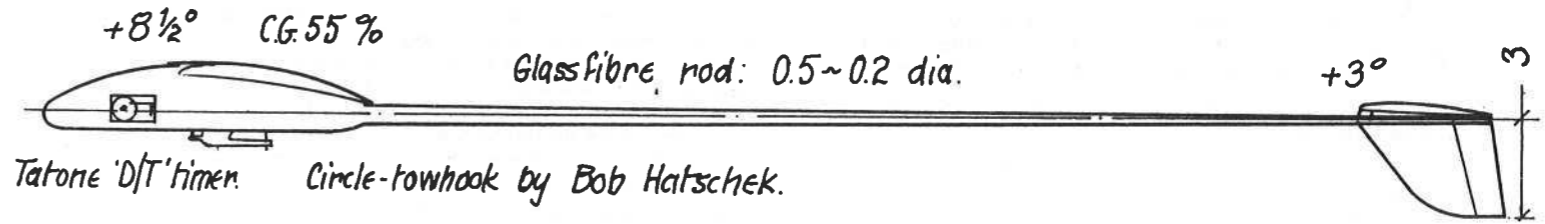
Önskas Köpa

Begagnad 4-kanalare

Ring 08/71 80779 efter kl 18.00
Arne Norman

All dimensions in inches.

Scale: 1 to 6 & full size



Covering: Japanese tissue, with 3 coats Butyrate dope plus one coat 'Hobbyoxy'.

Towing: 30lb breaking strain 'Dacron'.

Courtesy: 'Scatter'.

GO-BIRD, F1A, by Jim Walters

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

Sandbergsgatan 4, Postadress Box 10022, 600 10 NORRKÖPING 10.
Telefon 011/1321 10.
Postgiro 51 81 65 - 6.
Öppet tider: Måndag-fredag 09 - 13.
Exp./Förreståndare Ann Wahlberg,
Värmaregatan 9, 603 62 NORRKÖPING.
Telefon 011/14 16 66.

FÖRBUNDSSTYRELSE

ORDFÖRANDE

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

VICE ORDFÖRANDE

Lars Candell
Sagovägen 13
17570 Järfälla. Tel. 0758/56624.

SEKRETERARE

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

KASSÖR

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

LEDAMÖT

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

SUPPLEANTER

Roger Eklund,
Svarvaregatan 9C,
723 37 Västerås
Bertil Nilsson
Enbacken 4
852 41 Sundsvall. Tel. 060/12 01 17



GRENCHER FRIFLYG

Bror Eimar 383 00 Mönsterås
Kaptensstigen 5 Tel. 0499/11667

GRENCHER LINFLYG

B.-O. Samuelsson, Oskarsgatan 3
951 00 Luleå. Tel. 0920/247 83

GRENCHER RADIOFLYG

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

GRENCHER RAKETFLYG



Mfk Albatross presenterar härmed sitt klubbmärke. Märket har blå bakgrund med svart text i gul ram. Tornet och albatrossen är vit o svart. Storlekar 30 och 90 mm. Det har ritats av Arne Åström.

Jonny Goude



HEJ!

Så kommer då äntligen Sveriges snyggaste klubbmärke, som vi så länge har väntat på. Det tog oss två år att designa, men så går symbolen, den stilistiska fågeln, även att använda som flygplandekor. Varde härmed kungjort att ovanstående märke och nedanstående dekor torde vara denna klubbs exklusiva kännetecken.

Med modellflyghälsning
RFK CRASH
Knivsta



MODELLFLYGNYTT

SVERIGES MODELLFLYGFÖRBUND
Box 100 22
600 10 Norrköping

Ansvarig utgivare: Gunnar Kalén

Tryck: L-Offset, Norrköping

