



MODELLFLYGNYTT

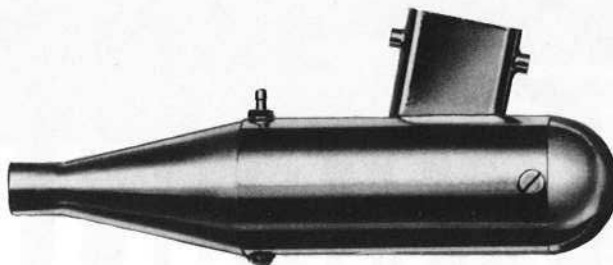


ORGAN FÖR
SVERIGES
MODELLFLYG FÖRBUND

2
1976

MINIVOX Super-Silent

Din LJUDDÄMPARE!



Den nya men redan beprövade ljuddämparen från Minivox. Används av huvudparten av de europeiska tävlingsflygarna inklusive världsmästaren och vicevärldsmästaren.

Ger minsta förlust och bästa ljuddämpning av alla kända dämpare, kan dessutom p.g.a. adapter-systemet användas till nästan vilken motor som helst, bara adaptorn byts.

Erhålles med kolfiberinlägg (som används i rymdtekniken). För alla som sätter värde på låg ljudnivå och små förluster.

För alla som anser att de behöver mer effekt än vad en normal motor kan ge, har vi också något:



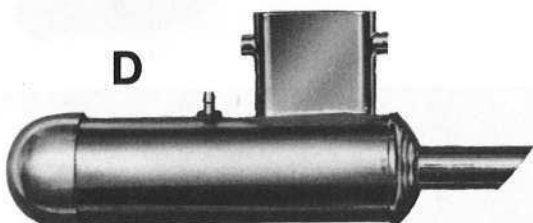
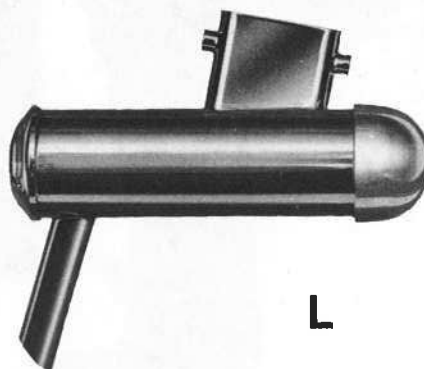
SONEX - Resonansljuddämpare

Ger motorn högre effekt än när motorn inte har någon ljuddämpare alls men ändå bättre ljuddämpning än de flesta andra ljuddämpare. Ca. 75 db (A) 10 m bakom ljuddämparen. Väger endast 138 g.

Dämparen kostar förstås mera än andra modeller, men den högre effekten kan vara värd priset.

Därutöver hela Minivox-programmet med Sport S, Sport L, Sport D, Sport Q och Super II. S= Stående och L= Liggande motor, D= deltaplan, Q= skalamodeller.

Samtliga ljuddämpare finns i Din modellaffär. Skulle de inte finnas där, kan Du skriva eller ringa till oss.



Vemako

TELEFON 0758/725 48

BOX 2044

196 02 KUNGSÄNGEN 2

Verktögs- och Maskinkonstruktioner Aktiefbolag

MODELLFLYGNYTT

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

REDAKTÖR

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

FACKREDAKTÖR linflyg:

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

FACKREDAKTÖR raketflyg:

Peter Meurling
Roslagsgatan 57:2
11354 Stockholm. Tel. 08/300197

FACKREDAKTÖR radioflyg:

Tommy Axelson
Krokvägen 1B
88 100 Sollefteå. Tel. 0620/15492

FACKREDAKTÖR friflyg:

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

FACKREDAKTÖR utbildning:

Carl-Göran Sundstedt
Vindhemsgratan 32.
75227 Uppsala. Tel. 018/108157

ANNONSER

Förbundsexpeditionen, Sandbergsg. 4
Box 10022, 600 10 Norrköping 10,
Tel. 011/ 1321 10 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

Årsmötesresumé.

SMFF:s nittonde årsmöte blev sina föregångare ganska likt. Det innebär två dagar av intensiv debatt och genomgång av verksamheten inom vårt förbund. Glädjande nog fortsätter antalet deltagande klubbar och ledamöter att öka. 125 delegater representerande 40 klubbar deltog denna gång. Med tanke på kontakten mellan förtroendevalda och medlemmar är den årliga gemenskapen vid årsmötet mycket värdefull.

Bland de frågor som kom att dominera årets förhandlingar kan nämnas tävlingsverksamhetens organisation, förslaget till bullerdämpning och den ideologiska inriktningen av SMFF:s verksamhet.

Den alltmer omfattande verksamheten inom SMFF gör att det är nödvändigt med en uppdelning av grenarnas arbete i specialkommittéer. Genom detta förfarande hoppas vi att få en effektivare behandling av varje tävlingsgrens frågor. Vidare innebär den nya ordningen en bättre och längre planering av tävlingsarrangemangen. Grenchefernas uppgifter blir att leda och samordna kommittéernas arbete samt att vara föredragande för dessa i tävlingsstyrelsen. Inom tävlingsorganisationen finns nu 32 ledamöter engagerade på förbunds-nivå.

Det allt större problemet med buller från våra motorer gör att vi nu måste satsa helhjärtat på att få ned ljudnivån. Utvecklingen med allt fler klubbägda fält, ofta i anslutning till bebyg-

gelse, gör att klubbarna också får ett större ansvar för samlevnaden med omgivningen. Allmänheten är nu medveten om att det går att stoppa en alltför bullrig verksamhet genom miljövårdande myndigheter. De på årsmötet antagna normerna för vår verksamhet skall nu prövas och värderas under det närmaste verksamhetsåret. Vi hoppas nu att alla klubbar hjälper till i denna för oss alla så viktiga fråga. Risken är att om vi nonchalerar bullerproblemet kommer vi kanske att åläggas normer som vi inte kan klara.

Den ideologiska diskussionen om SMFF:s verksamhetsinriktning och arbetsformer, som väntades med anledning av ett antal motioner uteblev nästan helt. Anledningen till detta var att ingen representant för motionerna var närvarande vid behandlingen. Alla var ense om att SMFF:s nuvarande verksamhetsinriktning skall fortsätta. Enigheten i denna fråga var verkligen glädjande med tanke på den fina ungdomsverksamhet som bedrivs i flertalet av våra klubbar. Vi har också haft glädjen att få detta bekräftat genom uttalanden från många kommunala fritidsnämnder.

Slutomdömet är att vi i traditionellt god SMFF-anda fortfarande har den intensiva friska debatten kvar. Så länge den andan är rådande är jag säker på en fortsatt gynnsam utveckling av SMFF.

Gunnar Kalén

Omslag 1:

Lagledare i F1B Lennart Flodström,
Kjell Liwenborg, Väilert Lindén, Jan
Zetterdahl + Jannes modell.
Foto: Björn Söderström

Omslag 2:

Håkan Broberg Nordisk Mästare i F1A
1976.
Foto: Björn Söderström

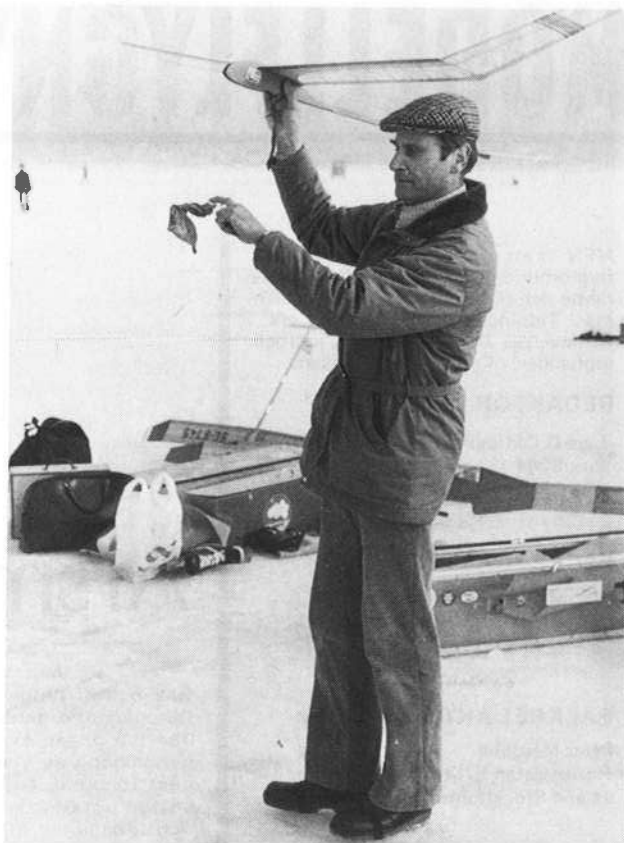
FRIFLYG

NM

Nordiska Landskamp i friflyg 6-7 mars i Lilleström, Norge.

Årets landskamp gick för första gången på 10 år i Norge, för övrigt på samma plats som då, sjön Svullet i Lilleström. Att tidpunkten blev så tidig beror på att det endast finns ordentliga fält i Norge på vintern. På det här sättet hade inga nya möjlighet att kvalificera sig då inget UT har körts till tävlingen. Det var ingen bra lösning då laget inte motsvarade styrkeförhållandet i Sverige just nu, men tyvärr den enda praktiska. Norrmännen hade verkligen ansträngt sig att ordna en bra tävling och lyckades bra.

Tyvärr blev det lite meningsskiljaktigheter om reglerna för tävlingen. I inbjudan till tävlingen stog det att den skulle hållas efter FAI-reglerna och alldeles till årsskiftet har dessa ändrats när det gäller linkorsningar i F1A och för flyoffen. Detta kände knappast några deltagare till och inte heller arrangörerna. Nu hade norrmännen intresserat sina tidtagare efter en egen tolkning som låg ungefär mitt emellan nya och gamla reglerna. Anledningen till detta påstod de själva var deras bristande internationella rutin och att tidtagarna nästan helt bestod av RC-flygare utan kunskap om friflyg. Dessa skäl godtog av alla utom danskarna som bråkade väldigt och till och med hotade att gå till FAI vid eventuella protester och besvär under tävlingen. Ganska onödigt att ställa till en sådant bråk vid en liten trevlig tävling som den här som främst är till för att stärka samhörigheten inom nordiska friflyg. Nu lyckades inte det här största tävlingen som tur var men det var nära. Över till flygningen:



Nils Wallertin med Håkan Brobergs ryssinspirerade modell
Foto: Björn Söderström

På lördagsmorgonen var flygplatsen täckt av dimma och man undrade om den skulle lätta till tävlingsstarten. Det gjorde den och då samtidigt vindstyrkan var mycket svag såg man fram mot en fin tävling. Underlaget var besvärligt att gå på, det var blandat knallhård blankis och porös vit is. Detta gjorde att speciellt A2 och B2 starten blev knepiga att genomföra. Tyvärr hade bara Sverige fullt seniorlag så spänningen i den totala lagtävlingen uteblev helt. I stället kunde lagtävlingarna i A och B bli spännande. I F1A inledde svenskarne starkt, endast Olle hade problem att få maxen men Olles modell vill ha mera vind för att flyga bra. Ett genomgående drag var att norrmännen på kort tid har blivit mycket bra i både A och B och deras starter på det här underlaget imponerade. Efter första dagen ledde Håkan och Nisse A-tävlingen tillsammans. Håkan hade byggt en ny modell, starkt inspirerad av Echtenkov, som flög mycket bra. Problemen med linkorsningar uteblev naturligtvis helt med tanke på antalet deltagare och fältets storlek. Juniorerna hade det lite svårare och de norska juniorerna flög helt logiskt bäst.

C-tävlingen hade egentligen bara 4 deltagare, övriga tävlande hade inget med täten att göra. Köster såg ut som blivande segrare redan från början, han imponerade starkt. Urban kastade sin modell lite flackt i första start med missad max som följd. Resten av tävlingen flög han exemplariskt. Även Gerald hade fin ordning på sitt material och ledde efter första dagen tillsammans med Köster. Julle hade stora problem med sin timer och fick ingen start noterad i första perioden. Bygg nytt Julle. Bland juniorerna hade Kjell Johansson ingen konkurrans och ledde också han efter första dagen. En fin middag avslutade första dagen.

På den andra tävlingsdagen hade vädret ändrats något, lite kallare och gråare och lite mera vind. Det svenska A-laget flög hela dan mycket bra och gick mot en fin lagseger, endast Nisse tappade tid på söndagen. Håkan segrade på den enda fulla tiden och det var helt rättvist, han hade stått i abso-

Holger Sundberg var lagledare i F1A.
Här med Olle Sandahls modell.
Foto: Björn Söderström



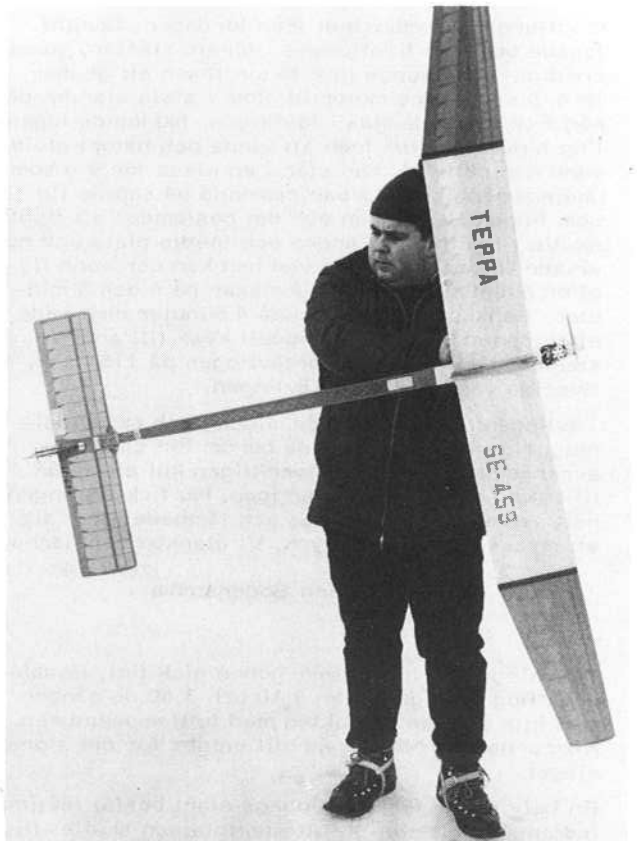
NM vinnare 1976, i F1C junior Kjell Johansson - Sverige
Foto: Björn Söderström



Tor Bortne-Norge med F1C
Foto: Björn Söderström



Denne Boman fusade bort 7 maxar och chansen att spöa Thomas.
Foto: Björn Söderström



Urban Nygren kom 2:a
Foto: Björn Söderström



Svenska F1C laget
Fr v Urban Nygren, Julle Åkesson,
lagledare Björn Söderström, Gerald
Boman och juniorvinnaren Kjell Johans-
son.
Foto: Björn Söderström

lut särklass hela tävlingen igenom. Fyra man hade över 1200 sekunder och det är mycket bra under sådana här förhållanden. Juniorernas tävling vävns av norrmanen Tore Hagen på 1132 sek. Bra gjort. Tyvärr missade norrmanen genom Ödemark en hel start, snurrekroksproblem, och nu blev den svenska lagsegern kanske lite för stor.



Thomas Köster tog hem NM Titeln i F1C
Foto: Björn Söderström

C killarna höll mönstret från lördagen, Gerald fusade bort sin flyoffchans i första starten, ganska onödigt. Julle kunde inte få sin timer att ge mer än 4-5 sekunders motortid utom i sista starten då han fick sin enda max i tävlingen. Nu kunde ingenting hindra Köster från att vinna och naturligtvis vann han rättvist, han står i en klass för sig som tävlingsmänniska. Urban hamnade på samma tid som finnen Sankkonen och det bestämdes att flyoff skulle tillgripas om andra och tredje plats och nu visade Urban verkligen vad han kan och vann flyoffen övertygande med två maxar på 4 och 5 minuter. Sankkova gjorde också 4 minuter men hade efter den starten ingen modell kvar till andra starten. Kjell vann juniortävlingen på 1164 sek. Sverige vann också lagtävlingen.

Tävlingen avslutades med middag och prisutdelning. Norrmännen skall ha beröm för sina fina arrangemang och det är verkligen kul att de är tillbaka i friflyg på allvar igen. Nu fick tävlingen rätt segrare i varje klass och lämnade efter sig ett mycket trevligt intryck. Vi återkommer gärna.

Björn Söderström

Trimningen på lördagsmorgonen gick fint. Grabbarna flög stadigt mellan 3,10 och 3,40 de gånger man inte släppte kontakten med lufttemperaturen. Kärrorna med Niestoj-profil valdes för det stora slaget.

En halv timme före tävlingens start beslöt tävlingsledningen helt riktigt, att startplatsen skulle flyttas ett par hundra meter mot lovert. Fyllda av tillförsikt ställde Janne och lagledaren upp för första start.

Full fart på drillen. Kolla kurvroder, timer, alla delar rakt. - Vi väntar på en A2-a! OK!

Alla segelkärror formligen ramlade ner. Efter en stund konstaterade vi, att vi fick flyga helt på eget bevåg. Vädret kändes bra. Iväg med brädhögen!



Kjell Liwenborg vevar, Floda håller.
Bättre dubbat än danskarna
Foto: Björn Söderström



Esso Lindén redo för start.
Foto: Björn Söderström

Ack Ack, Snodden hade mist orken, och det bra vädret var ett svagt men dock sjunk. Lite över två minuter. Måste vara en olycklig omständighet av tillfällig natur. Sven-Olov till startgruperna. Samma som för Janne. A2-orna föll igenom. Upp med kärnan i tillsynes bra luft, och miss igen, dock inte fullt så dåligt som för Janne. Det gick åt rätt håll i alla fall. Kjelle hade chansen att flyga lagets första max. Men då skulle vi inte låta snodden tappa orken utan skicka iväg kärnan vid första bästa tillfälle. Det gick åt pipan igen. Sämre än Janne. Det var inte bara vi som hade problem. Hela första perioden var mer eller mindre urusel för samtliga lag utom Sveriges A2-flygare, och så förstås motorknuttarna.



All veva Wakefieldtamp på blankis kan vara problem. Här är det Eric Jacobsen-Danmark som får hjälp. Bromsklossar är Gerald Boman och Julle Åkesson.
Foto: Björn Söderström



Peter Rasmusen-Danmark
Foto: Björn Söderström

Resten av lördagen var rena villrådigheten. Tre wakeflygare och deras lagledare var helt borta med vinden. Vi flög på vinst och förlust. Sven-Olov fortsatte med nästan maxar, Janne med en max och en till dålig och Kjell med bara botten. Trots detta låg vi efter första dagen på tredje, femte och tror jag sjunde plats och ledde laget. I täten fanns Ole Torgersen som använde 12 strängar (55 sek motortid) till en extrem John Gard-kärra. Den passade precis i det vädret. Finländaren Kilpeläinen hade tappat en sekund!

På söndagen var vädret lite blåsigare, och termikaktiviteten var lite bättre. Janne kom igång på allvar och maxade glatt, men han kom inte ikapp Sven-Olov, som fortsatte att tappa några sekunder här och några där. Kjelle fortsatte att tappa många sekunder här och där. Inte förrän i sjätte perioden (dagens tredje) fick han en max och det från ganska låg utgångshöjd.



Ole Torgersen flög helt perfekt = 7 max i F1B och vann.
Foto: Björn Söderström

Torgersen fortsatte att maxa, och det fortsatte han för övrigt med hela tävlingen ut. Enormt bra under dessa förutsättningar. Även de övriga norrmännen och danskarna hade kommit igång, och före sista perioden ledde Sverige F1B-laget med bara ca 20 sekunder före Norge och ca 100 före Danmark. Kilpeläinen tappade 41 sekunder till men sedan var det slut på hans välvilja också, och han hamnade slutligen på andra plats.

Sista perioden. Sven-Olov, för tillfället på tredje plats, fann inget lämpligt tillfälle att flyga och beslöt byta snodd. Janne hamnade lika illa. Sekunderna efter det S-O och Janne låtit motorn gå ut flög norrmän och danskar och finnar maxar så det stod härliga till, men då hade vi ingen som kunde vara med.

Nu drog veckans svartaste moln in framför solen, och det blev kallt och eländigt. Vi beslöt vänta på lite mer värme. Det dröjde länge, och till slut måste vi få iväg någon. Sven-Olov var pigg på ett försök. Alla andra hade flugit färdigt, och vi chansade på en liten temperaturhöjning. Det kanske hade gått vägen, men nu hände något med modellen. Ett våldsamt stall rakt fram, och kärnan ner på lite över minuten. Möjligen var det kurvrodret som krånglade. Vi kunde inte komma på felet.

Ännu mer tidsnöd. Vi raggade upp lediga tidtagare. Kjelle drog och därefter Janne. Medan Janne vevade för fullt flög Kjelle. Efter fem sekunder lade kärnan ner höger vingpets och vertikalsvängde resten av motortiden på 20 meters höjd. En och en halv minut. Gonatt! Det hjälpte inte, att Janne avslutade med en säker max. Dagen var förstörd, och lagets bidrag till totala lagsegern var väl inte att skryta med.

Skyll inte på grabbarna. Alla tre hade bra kärror och vevade för fullt. Jag har ännu kännning av att stå och hålla emot. Normalt bör det finnas lite tur med när man gör 21 starter, men den såg vi inte röken av.

Floda



Sture Eriksson väntar på rätt väder,
Foto: Lars-G Olofsson



Lars-Olof Danielsson monterar C1:a
Foto: Lars-G Olofsson



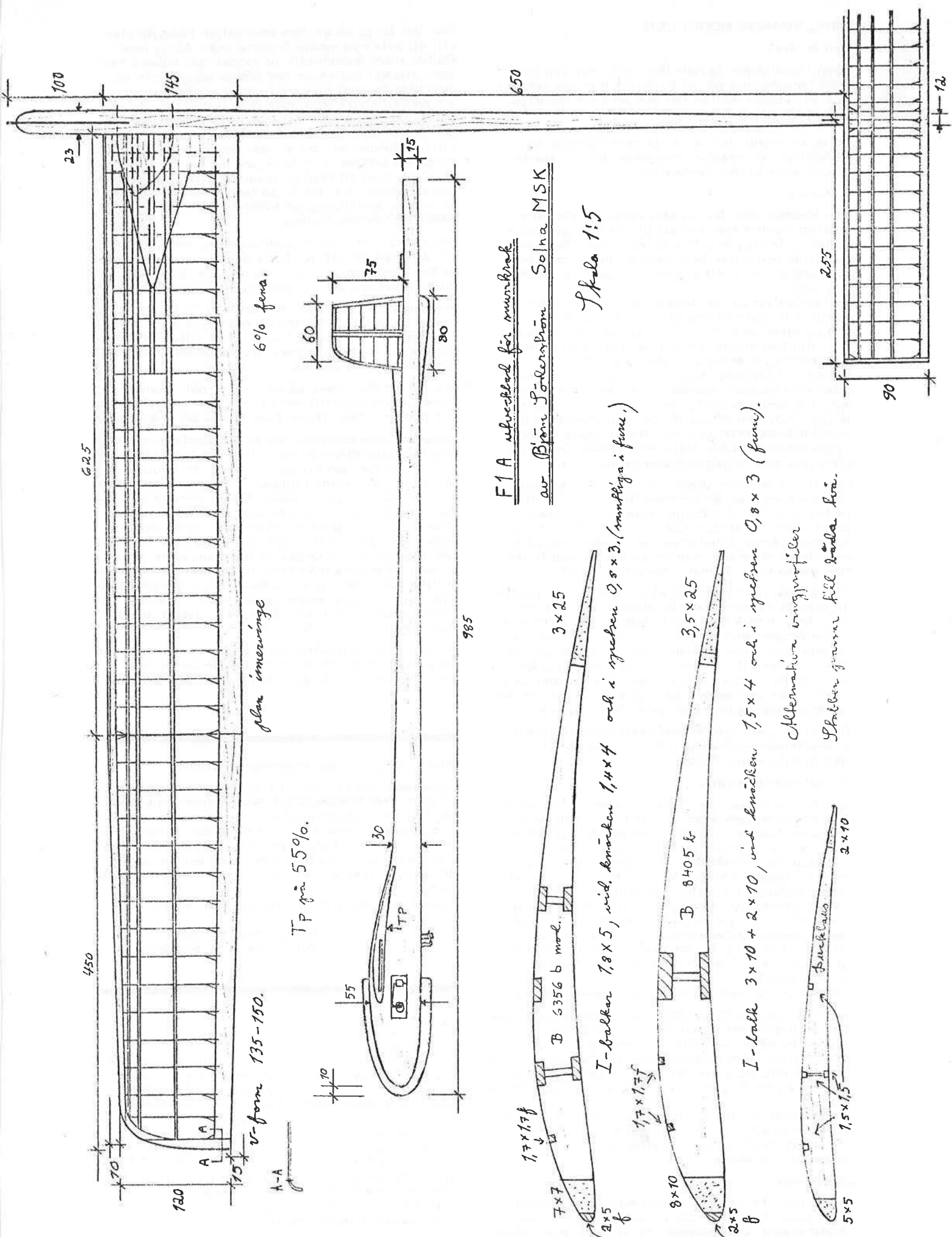
Janne Zetterdahl packar,
Foto: Lars-G Olofsson



Gerald Boman med C2:a
Foto: Lars-G Olofsson



Eddy Astfeldt mekar,
Foto: Lars-G Olofsson



6% fena.

plan inmering

TP på 55%.

v-form 135-150.

F1 A utskedd för murbruk
 av Björn Förlänholm Solna MSK
 Skala 1:5

I-balkar 1,8x5, vid knäcken 1,4x4 och i spetsen 0,8x3, (småttiga i fura.)

I-balk 3x10 + 2x10, vid knäcken 1,5x4 och i spetsen 0,8x3 (fura.)

Alternativa vingprofiler
 Skallen gagnar till stöda lin.

FRIFLYGANDE MODELLER

Vad är det?

Egentligen säger ju rubriken allt, men jag skall ändå försöka mig på att beskriva hur jag ser det. Och skillnaden mellan det och annat modellflyg.

1. Hobby

Detta är egentligen det enda gemensamma för allt modellflyg. Vi sysslar med något för att kunna koppla av från det vardagliga.

2. Sport

Här kommer dom första skillnaderna. Det krävs otroligt mycket mer för att bli en bra tävlingsflygare i friflyg än i Radio och Lina. Ramaskri och vilda protester från dessa väntas, men dom som satt sig in i olika grenar ordentligt håller nog med.

Vad krävs för att bli toppflygare i Radio och Lina? Förutsättningar naturligtvis, som i alla sporter och idrotter, men det viktigaste är tid, tid och åter tid. Det mesta rör sig där om motortrimning och träning, träning och åter träning. Mycket tid behöver även Friflygaren, men Hon eller Han behöver också kunskaper i aerodynamik, (lågfarområdet, som är mycket svårare att få tag i och som oftast får bevisas med praktiska prov) och material och Hon (Han) måste kunna bygga modeller både lätta och starka. Detta har nämligen med flygegenskaperna att göra.

Hon (Han) behöver dessutom vara fysiskt stark, (Bättre kondition än genomsnittet) inte för att tävlingarna är så jobbiga, utan för att kunna tänka klart i viktiga situationer. Det är viktigt att inte hjärnan blockeras när mjölksyran bubblar ur öronen eller när man är stressad. Uppfyller man dessa krav är man i Svenska eliten.

För att nå internationell elitnivå krävs dessutom att man är taktiker. Att kunna det här med väder och vind, termik och sjunk, kunna läsa av hur termiken är där andra modeller ligger och bedöma om ens egen eller lagkamraternas modeller kan flyga i samma lyft eller inte. Det här sista är svårt det. I Sverige finns idag endast 5-6 sådana taktiker. Dom som seglar båt märker kanske att det fordras samma saker som av en bra seglare.

En del av Lin- och Radioklasserna går bitvis in i ovanstående resonemang. Ex.vis combat, Team, Radioseglare och Pylon.

3. Det odefinierbara

Vad katten menar han frågar sig en mängd läsare. Det är egentligen svårt att förklara. Det är en fråga om känsla eller på innesvenska - Feeling. Den känsla av frihet som åtminstone jag har när jag studerar rovfåglar som ligger och cirklar i termik. Samma känsla får jag när jag ser en eller flera modeller i termik hundratals meter upp i luften. Denna syn är något visst. Det är som god konst eller att lyssna på bra musik. Lyssna på Jan Johansson, George Duke eller Frank Zappa så kanske ni förstår. Men lyssna. Inte som bakgrundsmusik till maten eller bygget. Svensktopp är inte musik. Förstår ni nu vad jag menar med denna känsla.

Friflyg säger allt. Linstyrt och Radiostyrt också. Det är frågan om frihet och styrning. Idag är vi styrda av både samhället och framför allt prylproducenter som skapar konstlade behov av prylar. Jag vill inte vara styrd när jag kopplar av. Därför är jag Friflygare och hatar svensktoppsdravlet.

Det är omöjligt att ha denna känsla av frihet när man också måste styra sin modell. De va om Friflygande modeller de. Nedan några andra.

Synpunkter

Dom som inte satsar på tävlingar utan har börjat med modellflyg som hobby kanske kan finna punkt 3 intressant. Dom kanske har valt fel gren, eller blivit styrd att välja fel gren.

För det är ju så att han som säljer Hobbyprylar vill att alla nya modellflygare skall börja med Radio. Förtjänsten blir ju störst då. Säkert har dom snackat truten ur led många gånger för att övertyga (styra) folk om tjusningen med att styra sin modell med radio. När dom sedan försökt sig på flygandet kanske det inte är så roligt längre. Då lägger dom flesta av. Dom har nämligen aldrig blivit informerade om att det finns annat modellflyg. Att affären inte talar om det är kanske förklarligt, men att Radioklubbarna inte tycks göra det är värre. Att det är så bevisas av att det är en enorm omsättning på främst radioflygare inom SMFF. Ettårsmedlemmar.

Jag tycker att även radioklubbarna borde informera dessa om att det finns andra alternativ. För ju fler medlemmar som stannar inom förbundet, desto starkare blir vi gentemot myndigheter osv.

Men det verkar som om Radioflygarna tycker att passar dom inte som Radioflygare, så skall dom ta mig fan inte syssla med modellflyg alls. För då förändras ju det inbördes styrkeförhållandet mellan dom olika grenarna inom SMFF.

Jag vet att det tänks så på en del håll i landet. Tänk om för modellflygets bästa och för ett starkare förbund. Det tjänar även Radio på i längden.

I ovanstående kan man lätt få den uppfattningen att alla Radiohandlare är egoister som bara tänker på förtjänsten. Undantag finns men är i minoritet. Det finns även Radioklubbar och flygare som gör allt för modellflygets bästa. Dessvärre finns det dom som är ännu värre än som ovan beskrivits. Som anser att Radio är en utveckling av modellflyget och allt annat tillhör forntiden. Det enda som stagnerat hos dessa är hjärnan, eller också är dom så dumma från födseln att dom inte kan se skillnad på olika typer av modellflyg. Kanske dom tillhör prylproducenternas skara och snackar för sina prylar och sin förtjänst, eller något annat. Hur som helst dumt är det.

Modellflyget innehåller en mängd flygetyg som har ett gemensamt. Det är en hobby för den som sysslar med det. Och det är det viktigaste:

Lars-G

Skärholmspolisens ungdomsverksamhet

Onsdagen den 11 februari anordnade modellflygklubben "METROMERNA" Skärholmen en klubb-tävling för fluganmodellen.

Tio deltagare kom till start och bäst lyckades Per Josephsson han fick tiden 43 sek på de två bästa flygningarna. Tvåa blev Christina Engström på 38 sek och tredje man blev Torbjörn Karlsson 34 sek.

Inga drömtider men vi hade mycket roligt.

Hälsningar, polisman
Alf Ärligh - klubbledare

DM 1975 för Södermanland

Den 7 mars 1976 kunde så äntligen DM för Södermanland avgöras på Eskilstuna sportflygfält, Ekeby, den ordinarie tävlingsdagen var annars den 21 december 1975, tävlingen måste då inställas pga alltför stark bläst. Tyvärr var deltagarantalet ganska skralt men vi hoppas på bättring till nästa gång. Tävlingsvädret var dock ganska bra denna gång lite mulet med en och annan lätt snöby, vindstyrka 5-6 m/sek och gott om kraftiga termikblåsor. I och med att fältet är så pass litet tillämpades 2 minuters maxar. Denna tävling innehöll även klubbmästerskap för Eskilstuna Flygklubb Modellflygsektionen.

I klass F1A segrade C-G Karlsson E-tuna efter att ha tagit ledningen direkt från början, glädjande eftersom han inte visat sig på tävlingsarenan på ganska länge, vi hoppas att detta sporrar till nya tag. Tvåa blev Peter Tiger E-tuna en junior som är starkt på uppgående, trea Gunnar Holmberg Strängnäs, vilken oturligt nog blev av med en modell i sin tredje start, orsak en jätteblåsa, och fjärde man Janne Backman E-tuna.

A1 klassen vanns suveränt av Janne Backman E-tuna med 100 sek tillgodo på tvåan L-G Lindblad E-tuna, trea blev Göran Lidenvik Strängnäs och fyra ytterligare en Strängnäsbo Magnus Wetterberg och femma Göran Fällgren Oxelösund.

Sparvtävlingen var länge en spännande affär mellan de 4 deltagarna där slutligen Leif Forslund drog det längsta strået genom en bra sista start. Två blev Christer Ilar och trea blev Christers bror Patrik samt fjärde man Krister Lindblad, mellan dessa tre skilde endast 12 sek i sluttiden. Alla fyra deltagarna i denna klass var från E-tuna HKG tävlingen var nästan en affär mellan Oxelösundsborna så när som på en E-tunabo. Segrade gjorde Göran Fällgren Oxelösund med broder Bengt-Åke på andra plats. Trea Tomas Eklund fyra Tomas Toft femma Jörgen Svensson alla Oxelösund och sexa Jan Backman, HKG killarna kastade och stod i så det stog härliga till om det, men de hade rätt mycket ved med sig hem.

Vi tackar alla deltagare för en rolig tävling och hoppas på ett större deltagande på DM 1976.

Lenart Backman

RESULTAT

Nordiska Mästerskapen 6-7 mars 1976

F1B

1 Ole Torgensen, Norge	1260
2 Ossi Kilpeläinen, Finland	1218
3 Jan Zetterdahl, Sverige	1182
4 Peter Rasmussen, Danmark	1134
5 Bjarne Jørgensen, Danmark	1111
6 Sven-Olov Lindén, Sverige	1104
7 Erik Jacobsen, Danmark	1092
8 Per Skjulstad, Norge	1085
9 Matti Soiminen, Finland	1077
10 Svein O Olsstad, Norge	1053
11 Kjell Liwensborg, Sverige	978
12 Kalevi Koskinen, Finland	917

F1A

1 Håkan Broberg, Sverige	1260
2 Svein O Olsstad, Norge	1229
3 Jukka Sillgren, Finland	1204
4 Nils Wallertin, Sverige	1202
5 Svein Larsen, Norge	1149
6 Olle Sandahl, Sverige	1114
7 Kyösti Karhila, Finland	1108
8 Heikki Tähkäpää, Finland	1106
9 Peer Sørensen, Danmark	1106
10 Jörn Odemark, Norge	1009
11 Peter Buchwald, Danmark	968
12 Peter Otte, Danmark	962

F1C

1 Thomas Köster, Danmark	1260
2 Urban Nygren, Sverige	1250+240+300
3 Reijo Saukkonen, Finland	1250+240
4 Gerald Boman, Sverige	1244
5 Tor Bortne, Norge	980
6 Jan-Olle Åkesson, Sverige	895
7 Reima Luostarinen, Finland	575
8 Palle Jørgensen, Danmark	244

F1B jun

1 Kimmo Liesto,	1094
-----------------	------

F1A jun

1 Tore Hagen, Norge	1132
2 Kim Henriksen, Finland	1102
3 Einar Henriksen, Norge	1032
4 Lasse Karhila, Finland	1015
5 Anders Sund, Sverige	978
6 Roar Molstad, Norge	963
7 Bengt Pettersson, Sverige	916
8 Kim Köster, Danmark	905
9 Claus Jørgensen, Danmark	650

F1C jun

1 Kjell Johansson, Sverige	1164
2 Esko Niemi, Finland	244

Lag totalt

1 Sverige	10229
2 Finland	8455
3 Danmark	7877
4 Norge	7765

Lag F1A

1 Sverige	3576
2 Finland	3418
3 Norge	3387
4 Danmark	3036

Lag F1B

1 Norge	3398
2 Danmark	3337
3 Sverige	3264
4 Finland	3212

Lag F1C

1 Sverige	3389
2 Finland	1825
3 Danmark	1504
4 Norge	980

Siglunaträffen 22/2 1976

A1 jun 25 anmälda

1 Thomas Hammar, Solna MSK	763
2 Lars Lindén, MFK Nimbus, Kumla	756
3 Jan Backman, Eskilstuna FK	741
4 Annika Hallgren, FK Gamem, Norrk.	741
5 Fredrik Hallgren, FK Gamem, Norrk.	736
6 Rolf Karlsten, Sigtuna MFK	734
7 Karl Ågren, Uppsala FK	673
8 Mats Lugnefors, Solna MSK	578
9 Herbert Hartmann, Västerås FK	474
10 Magnus Karlsson, FK Gamem Norrk	474
11 Tomas Lindqvist, Sigtuna MFK	468
12 Mats Jansson, Solna MSK	420
13 Magnus Sterner, Solna MSK	390
14 Robert Almén, Solna MSK	283
15 Magnus Nordqvist, Solna MSK	283
16 Rasmus Tibell, Eskilstuna FK	193
17 Mikael Hjelm, Sigtuna MFK	151
18 Kjell Johansson, Solna MSK	150
19 Björn Katzén, Solna MSK	4

A1 debutanter 5 anmälda

1 Ralf Sass, Waxholms MFK	465
2 Kenneth Hansson, Sigtuna MFK	355
3 Jens Kronvall, Sigtuna MFK	343
4 Per Strömberg, Solna MSK	307
5 Ulf Skoglund, Sigtuna MFK	165

A1 sen 8 anmälda

1 Bo Hallgren, FK Gamem Norrk	796
2 Bengt-Olov Törnkvist, Fagersta MFK	777
3 Börje Jonsson, FK Gamem, Norrk	667
4 Agne Hammar, Solna MSK	590
5 Kjell Magnusson, Uppsala FK	537
6 Arne Johansson, Solna MSK	508
7 Gunnar Ågren, Uppsala FK	449

Antal max = 10

F1A jun 28 anmälda

1 Per Nielsen, Borlänge MSK	900+125
2 Thomas Hammar, Solna MSK	900+72
3 Claes Svensson, Uppsala FK	885
4 Jan Elfstedt, Waxholms MFK	858
5 Kjell Eriksson, Uppsala FK	817
6 Jan Sundberg, Waxholms MFK	800
7 Anders Sund, Waxholms MFK	796
8 Jan Blomqvist, FK Gamem, Norrk	738
9 Rolf Karlsten, Sigtuna MFK	725
10 Robert Almén, Solna MSK	716
11 Jan Svenungsson, Uppsala FK	703
12 Herbert Hartmann, Västerås FK	698
13 Peter Frode, Waxholms MFK	672
14 Mats Lugnefors, Solna MSK	655
15 Hans Svensson, Uppsala FK	644
16 Pär Wiltsäter, FK Gamem Norrk	632
17 Björn Katzén, Solna MSK	624
18 Janne Johansson, Solna MSK	484
19 Mats Jansson, Solna MSK	408
20 Olle Österholm, Eskilstuna FK	330
21 Magnus Nordqvist, Solna MSK	180

Antal max = 42

F1A sen 32 anmälda

1 Per-Arne Svensson, Uppsala FK	900+240
2 Nils Wallertin, AKM Göteborg	900+136
3 Gunnar Holm, Solna MSK	871
4 Nils-Olof Gustavsson, Axvall FFT	865
5 Ingvar Sares, Borlänge MSK	838
6 Lars Nielsen, Borlänge MSK	827
7 Birgitta Holm, Waxholms MFK	820
8 Bengt Wendel, Fagersta MFK	815
9 Torsten Eriksson, Uppsala FK	808
10 Gunnar Kalén, FK Gamem Norrk.	805
11 Håkan Broberg, Borlänge MSK	803
12 Bernd Sund, Waxholms MFK	795
13 Gösta Franzén, Uppsala FK	795
14 Roger Hägg, Waxholms MFK	794
15 Erik Sund, Waxholms MFK	756

16 Börje Jonsson, FK Gamem Norrk	736
17 Gösta Rask, Waxholms MFK	728
18 Bengt-Olov Törnkvist, Fagersta MFK	708
19 Olle Sandahl, Msk Mysingen, Nynäsh.	693
20 Kjell Magnusson, Uppsala FK	692
21 Vanja Sund, Waxholms MFK	686
22 Jan Lindqvist, Sigtuna MFK	684
23 Leif Andersson, Solna MSK	658
24 Mats Vestin, Waxholms MFK	621
25 Agne Hammar, Solna MSK	420
26 Fredrik Blomqvist, FK Gamem Norrk	111

Antal max = 67

B1 2 anmälda

1 Jan Zetterdahl, Solna MSK	698
2 Bengt Blomberg, FK Gamem, Norrk.	239

F1B 8 anmälda

1 Sven-Olov Lindén, MFK Nimbus, Kumla	806
2 Karl-Erik Widell, FK Gamem Norrkö	777
3 Jan Zetterdahl Solna MSK	754
4 Lenart Backman, Eskilstuna FK	726
5 Bengt Blomberg, FK Gamem Norrk	692
6 Tomas Ekendahl, Eskilstuna FK	570
7 Willy Andersson, Västerås FK	569

Antal max = 12

F1C 5 anmälda

1 Lars-Göran Olofsson, AKM Göteborg	898
2 Olle Sjöman, Uppsala FK	838
3 Hans Lindholm, MFK: Linköping	809
4 Urban Nygren, Solna MSK	669
5 Lars-Gunnar Lindblad, Eskilstuna FK	589

Antal max = 11

HKG jun 5 anmälda

1 Mats Rosling, Uppsala FK	272
2 Herbert Hartmann, Västerås FK	194
3 Lars Lindén, MFK Nimbus Kumla	179
4 Lars Göran Svensson, Västerås FK	112

HKG sen 3 anmälda

1 Gunnar Holm, Solna MSK	293
2 Kjell Magnusson, Uppsala FK	175

Tack för att ni ställde upp så många från när och fjärran! Det var så rent och snyggt ute på isen efteråt att vi knappast kunde återfinna startplatsen. Vi hittade bara fem gummiband! Edra resultat är förmånliga och vi är tacksamma för att ni visat oss hur det går till i modellflyg. Vi hoppas kunna bjuda på en tävling nästa år också men det gynnsamma väder, som vi alltid brukar välkomna med, törs vi inte garantera.

Med modellflyghälsning
Sigtuna Modellflygklubb

Resultat distriktsmästerskap, DM, för Södermanland och Klubbmästerskap för Eskilstuna Flygklubb Modellflygsektionen för 1975

F1A

1 Carl-Gustaf Karlsson, E-tuna	567
2 Peter Tiger, Jun, E-tuna	535
3 Gunnar Holmberg, Strängnäs	517
4 Jan Backman, Jun, E-tuna	433

A1

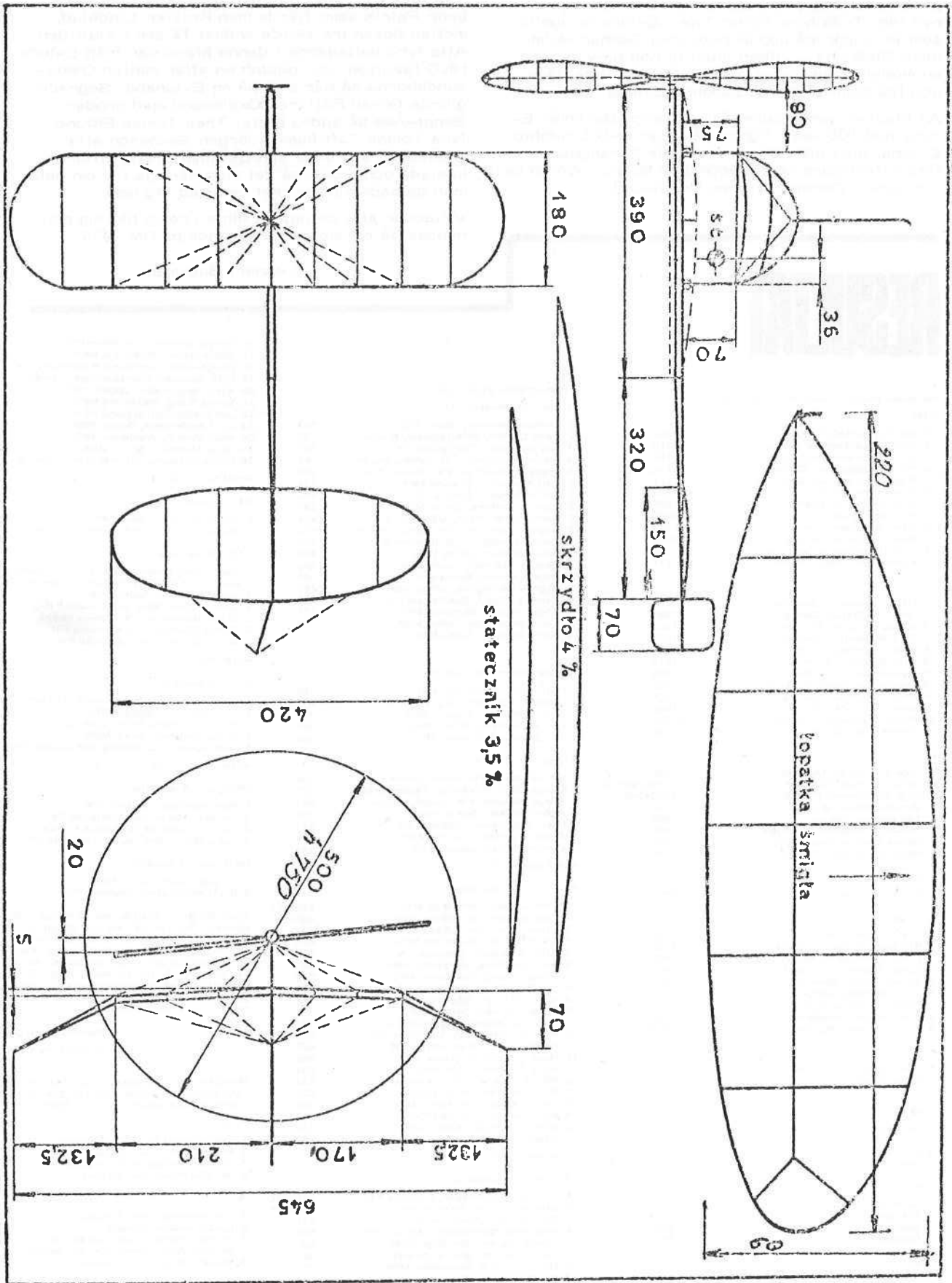
1 Jan Backman, Jun, E-tuna	483
2 L-G Lindblad, E-tuna	383
3 Göran Lidenvik, Jun, Strängnäs	337
4 Magnus Wetterberg, Jun, Strängnäs	329
5 Göran Fällgren, Oxelösund	105

Sparv (Endast klubbmästerskap)

1 Leif Forslund, Jun, E-tuna	181
2 Christer Ilar, Jun, E-tuna	149
3 Patrik Ilar, Jun, E-tuna	139
4 Krister Lindblad, Jun, E-tuna	137

HKG

1 Göran Fällgren, Oxelösund	171
2 Bengt-Åke Fällgren, Oxelösund	160
3 Tomas Eklund, Jun, Oxelösund	97
4 Tomas Toft, Jun, Oxelösund	77
5 Jörgen Svensson, Jun, Oxelösund	69
6 Jan Backman, Jun, E-tuna	42



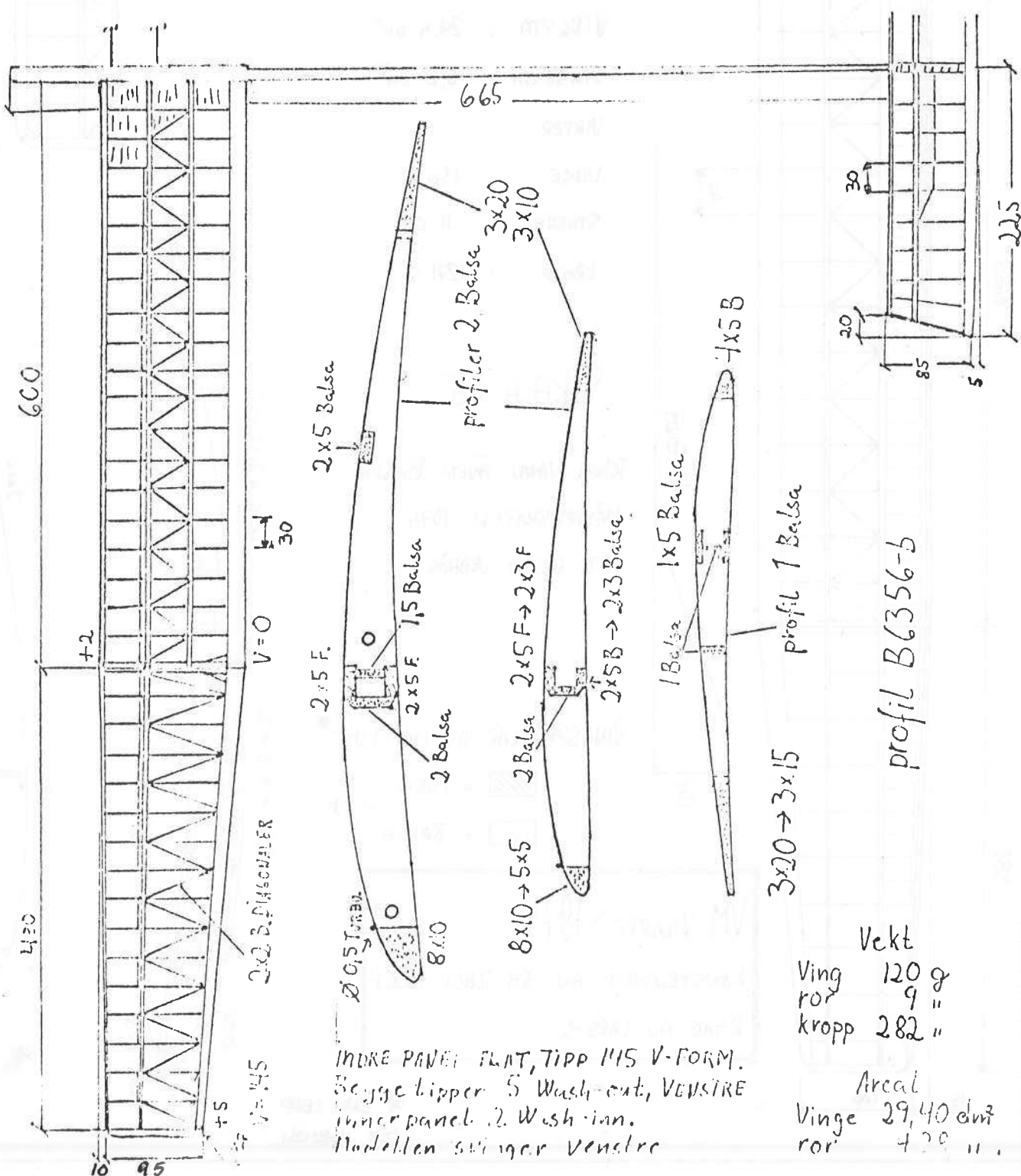
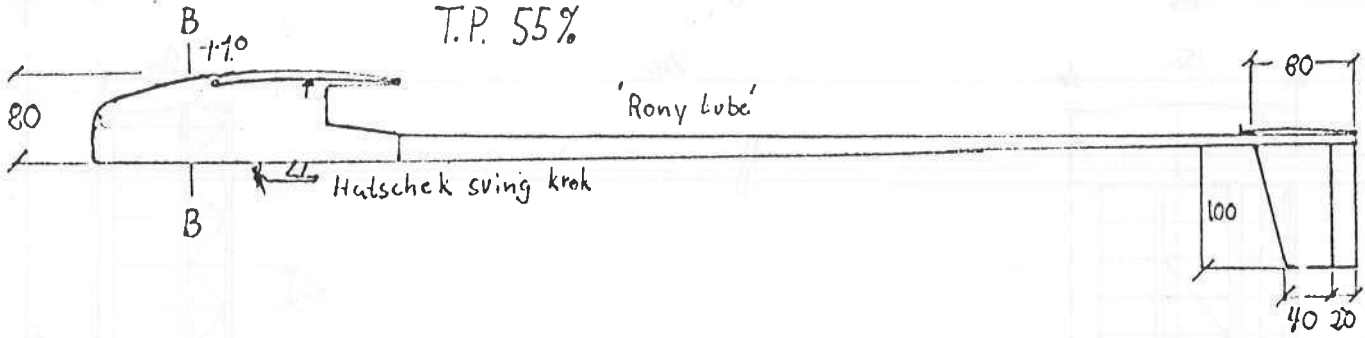
Ritning på världsrekordmodell i Cat. III .Edward Ciapa a, Polen satte förra året det nu gällande rekordet i Debrecen i Ungern. Tiden var 33 min 34 sek.

1x4
1x5
S Balsas
H Balsas
1-Affiner

Champion F1A, J.H. Ødemark.

Snitt B-B

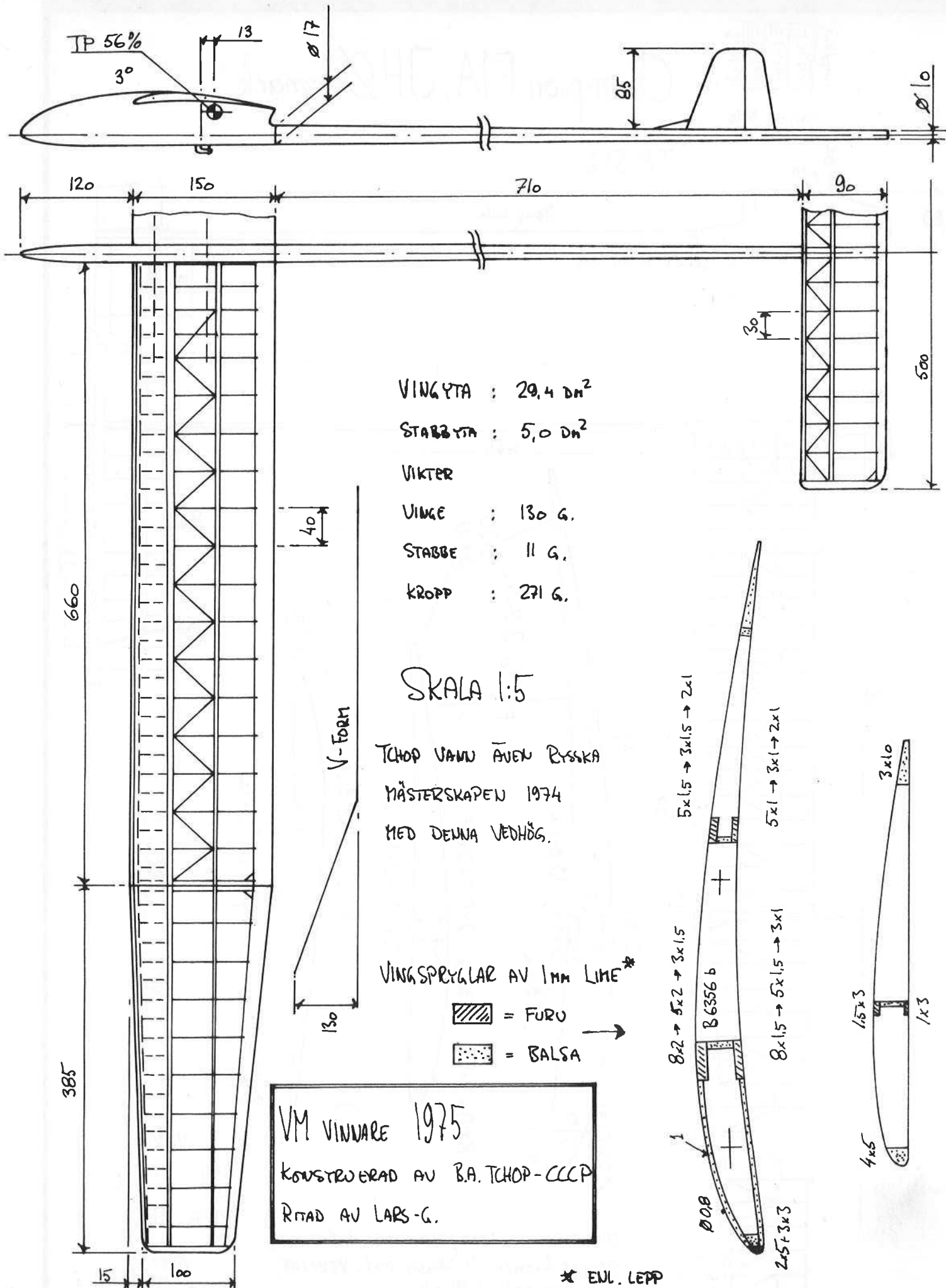
T.P. 55%



INDRE PANNE FLAT, TIPP 115 V-FORM.
 Begge lipper S Wash-out, VENSTRE
 inner panel 2. Wash-inn.
 Modellen svinger Venstre

Vekt
 Ving 120 g
 rør 9 "
 kropp 282 "

Area
 Ving 29,40 dm²
 rør 420 "



VINGYTA : 29,4 dm²

STABBYTA : 5,0 dm²

VIKTER

VINGE : 130 g.

STABBE : 11 g.

KROPP : 271 g.

SKALA 1:5

TCHOP VANN ÄVEN RYSKA
MÄSTERSKAPEN 1974
MED DENNA VEDHÖG.

VINGSPRYGLAR AV 1mm LIME*



= FURU



= BALSA

VM VINNARE 1975

KONSTRUERAD AV B.A. TCHOP-CCCP

RITAD AV LARS-G.

* ENL. LEPP
OCH HÖRENSI

AKMG:s tävling 1976-02-15, Säve depå

A1 jun	sek
1 Magnus Lööf, AKMG	528
2 Thomas Hammar, Solna	519
3 Mats Höring, Gråbo	479
4 Peter Sundberg, Gråbo	368

A1 sen	sek
1 Lars Strannegård, Gråbo	614
2 Agne Hammar, Solna	550
3 Gunnar Westerlund, AKMG	488
4 Lars Larsson, AKMG	442
5 Maria Fridén, Gamen	393

F1A jun	sek
1 Olle Österholm, Eskilstuna	862
2 Thomas Hammar, Solna	712
3 Magnus Lööf, AKMG	557

F1A sen	sek
1 Nils Wallertin, AKMG	873
2 Henry Åkermark, Axvall	860
3 Tony Ribbås, Gamen	813
4 Nils-O Gustafsson, Axvall	807
5 Åke Karlsson, Axvall	795
6 Agne Hammar, Solna	780
7 Bengt, Johansson, Axvall	618
8 Louise Flodström, AKMG	607
9 Åke Engström, Axvall	541
10 Lars Larsson, AKMG	360
11 Thomas Alm, Eskilstuna	175

F1B	sek
1 Ulf Carlsson, AKMG	829
2 Lennart Flodström, AKMG	821
3 Thomas Ekendahl, Eskilstuna	771
4 Göran Einarsson, Eskilstuna	77

FK Gamens 6-mannatävling den 25.1.1976

F1A sen	poäng
1 Gösta Franzén, Uppsala FK	900
2 Per-Arne Svensson, Uppsala FK	842
3 Bengt Wendel, Fagersta MFK	840
4 Gunnar Holm, Solna MSK	815
5 Holger Sundberg, Uppsala FK	805
6 Björn Söderström, Solna MSK	803
7 Gunnar Kalén, FK Gamen	792
8 Olle Sandahl, MSK Mysingen	765
9 Erik Sund, Waxholms MFK	731
10 Ingvar Sares, RFK Vlggen	725
11 Tomas Alm, Eskilstuna FK, MFS	711
12 Tony Ribbås, FK Gamen	710
13 Torsten Eriksson, Uppsala FK	709
14 Bernt Sund, Waxholms MFK	699

15 Olle Blomberg, MFK Nimbus	694
16 Fredrik Blomqvist, FK Gamen	624
17 Göran Åberg, FK Gamen	616
18 Rune Olsson, FK Gamen	614
19 Agne Hammar, Solna MSK	590
20 Håkan Broberg, Borlänge MSK	578
21 Börje Johnsson, FK Gamen	572
22 Vanja Sund, Waxholms MFK	525
23 Gösta Rask, Waxholms MFK	459
24 Bo Jansson, MFK Linköping	443
25 Arne Johansson, Solna MSK	180
26 Lars Nilsen, Borlänge MSK	145

F1 jun	poäng
1 Kjell Eriksson, Uppsala FK	885
2 Anders Sund, Waxholms MFK	795
3 Thomas Hammar, Solna MSK	749
4 Jan Sundberg, Waxholms MFK	686
5 Bengt Pettersson, MFK Linköping	667
6 Jan Svenningsson, Uppsala FK	604
7 Jan Elfstedt, Waxholms MFK	604
8 Peter Tigér, Eskilstuna FK	577
9 Jan Blomqvist, FK Gamen	567
10 Mats Lugnefors, Solna MSK	556
11 Herbert Hartmann, Västerås FK	553
12 Pär Wiltsäter, FK Gamen	545
13 Jocke Malinen, Solna MSK	487
14 Dan Björk, RFK Ikaros	437
15 Thomas Esergren, Eskilstuna FK, MFS	432
16 Peter Bergljung, FK Gamen	398
17 Robert Almén, Solna MSK	382
18 Kent Arne Jonsson, FK Gamen	241
19 Olle Österholm, Eskilstuna FK, MFS	13

A1 jun	poäng
1 Magnus Karlsson, FK Gamen	668
2 Dan Björk, RFK Ikaros	637
3 Jan Backman, Solna MSK	606
4 Mikael Pettersson, MFK Nimbus	598
5 Mats Lugnefors, Solna MSK	564
6 Herbert Hartmann, Västerås FK	513
7 Per-Olov Lång, Uppsala FK	512
8 Lars Lindén, MFK Nimbus	502
9 Rolf Gustavsson, MFK Nimbus	499
10 Fredrik Hallgren, FK Gamen	495
11 Lars Karlsson, MFK Nimbus	463
12 Anders Jönsson, RFK Ikaros	470
13 Tomas Dahlström, RFK Ikaros	403
14 Tomas Karlsson, MFK Nimbus	382
15 Anders Grönholm, MFK Nimbus	377
16 Jocke Malinen, Solna MSK	336
17 Karl Ågren, Uppsala FK	316
18 Mats Jansson, Solna MSK	303
19 Per Träff, FK Gamen	262
20 Manne Rytman, Uppsala FK	120
21 Annika Hallgren, FK Gamen	26

LAG	
1 Solna MSK	4866
2 Uppsala FK	4776
3 Waxholms MFK	4040
4 Eskilstuna FK, MFS	3773
5 FK Gamen 1	3688
6 FK Gamen 2	3636
7 MFK Nimbus	3395
8 RFK Ikaros	2614

F1B	poäng
1 Kjell Liwenberg, Solna MSK	858
2 Sven-Olov Lindén, MFK Nimbus	840
3 Björn Söderström, Solna MSK	793
4 Lennart Backman, Eskilstuna FK, MFS	790
5 Ragnar Åhman, FK Gamen	772
6 Thomas Ekendahl, Eskilstuna FK, MFS	701
7 Jan Zetlerdahl, Solna MSK	638
8 Bengt Blomberg, FK Gamen	546
9 Karl-Erik Widell, FK Gamen	348
10 Willy Andersson, Västerås FK	36

F1C	poäng
1 Urban Nygren, Solna MSK	900
1 Gerald Boman, Solna MSK	900
3 Hans Lindholm, MFK Linköping	894
4 Kjell Johansson, Solna MSK	871
5 Eddy Astfeldt, Eskilstuna FK, MFS	716
6 Olle Sjöman, Uppsala FK	635
7 Lars-Gunnar Lindblad, Eskilstuna FK,	423

DM 1975

A1 jun	sek
1 Fredrik Hallgren, FK Gamen	687
2 Sverker Pettersson, MFK Linköping	657
3 Bengt Pettersson, MFK Linköping	494
4 Mats Lundberg, MFK Linköping	408
5 Jan Blomqvist, FK Gamen	354
6 Mikael Andersson, MFK Linköping	352
7 Mats Friberg, MFK Linköping	322
8 Magnus Karlsson, FK Gamen	307
9 Jan Wilen, FK Gamen	56
10 Sven-Erik Phil, MFK Linköping	15

A1 sen	sek
1 Hans Lindholm, MFK Linköping	613
2 Bo Hallgren, FK Gamen	582
3 Börje Jonsson, FK Gamen	498
4 Anders Hermansson, FK Gamen	434

F1A jun	sek
1 Bengt Pettersson, MFK Linköping	770
2 Per Nordgren, MFK Linköping	697
3 Per Johansson, MFK Linköping	672
4 Dennis Quick, MFK Linköping	529
5 Mats Lundberg, MFK Linköping	330
6 Mats Friberg, MFK Linköping	188

F1A sen	sek
1 Gunnar Kalén, FK Gamen	797
2 Bo Jansson, MFK Linköping	720
3 Börje Jonsson, FK Gamen	694
4 Göran Åberg, FK Gamen	574
4 Fredrik Blomqvist, FK Gamen	574
6 Tony Ribbås, FK Gamen	379

B1	sek
1 Bo Jansson, MFK Linköping	526
2 Bengt Blomberg, FK Gamen	155

LINFLYG

DET VÄRAS FÖR LINKONTROLL

När det här läses har tävlingssäsongen redan börjat, sipporna slagit ut och den fantastiska SMAKA OPEN-tävlingen gått av stapeln.

SMAKA OPEN äger rum på Gärdet i Stockholm vid tekniska museet (om vi inte kan vara där blir det på annan offentlig plats). Tävlingen har redan rönt intresse ända borta i Finland och den blir därmed extra spännande.

Den definitiva tävlingskalendern finns här intill och den har i år utformats för att det skall gå att åka till vissa utländska tävlingar. Kontaktmännen lämnar närmare upplysningar om dessa.

Grenstyrelsen har haft sammanträde och korat vinnarna i SMFF:s konstruktionstävling för lin-kontroll. Alla de belönade förslagen får en mindre ersättning från SMFF plus att ritning och beskrivning renskirves och trycks. Med början någon gång i sommar kan ritningarna rekvireras från SMFF. Eventuellt kommer byggsatser att göras med Combat som första modell.

Klass	Vinnande	Konstruktör
Speed F2A	"Ume-pilen"	Mats Böhlin, Solna
Stunt (semi)		O Andersson, Västerås
Team-racing F2C	"SWE-TR"	U Larsson, Solna
Standard racing		B-O Samuelsson, Galax
Combat F2D	"Holken"	E Huss, Wänersborg

Grenstyrelsen har också diskuterat reglerna och de kommer att ges ut så snart de senaste ändringarna införts efter årsmötet i Linköping i början av april.

Vi beklagar dröjsmålet. Årets förslag från grenstyrelsen gäller Team-B där vi föreslår att tävlingar med den nya linlängden 17,65 meter (144 varvs heat) får flygas om arrangören kan ordna utrymmet. Vidare föreslår ett ändrat UT-system i Team-racing int där man nu får räkna de tre bästa tiderna inte semifinaltider i ligan. Två av tiderna får vara från UT.

Från och med nästa säsong föreslås att endast 3-mansheat räknas i ligan.

Vi tar också med de nyaste FAI-ändringarna i vårt förslag. Där är det bara Combat som kommit till redax kännedom, (via den amerikanska tidningen MACA och inte via SMFF). I Combat föreslås bli följande (redan beslutade FAI regler)

- 1 Combat får VM-status (fr om 76 men i år flygs endast ett inofficiellt VM av byråkratiska skäl, dvs anmälan kom visst för sent),
- 2 Modellerna skall vara åtskilda $\frac{1}{2}$ varv före striden (1/4 förut),
- 3 Klipp i snöret om det finns serp kvar ger 100 p.
- 4 Man måste reda upp lintrassel innan reservmodellen får släppas.
- 5 Man måste flyga planflykt medsols då den andre är på backen.
- 6 En extra yttercirkel med 22 m diameter för mekning införes.
- 7 Om serpen lossar eller planet flyger iväg kan man undvika disk genom att omedelbart starta med en ny serp.

Vi konstaterar att vi fått en ny stor grabb i år Ulf Larsson Solna MSK.

SM BILDER



Clas-Göran Nilsson VFK, SM-ivåa 1975.

SMAKA-redax kan rapportera om ett gott första år med fn ca 80 medlemmar. Vad är då SMAKA? Det är en linkontrolltidning med kort pressläggning = färskt material som utkommer ca 10 ggr per år. Trycket är i öffset och den kostar därför bara 15:- per år. Avgiften kan inbetalas till Anders Ahlström P G 297968-0 SMAKA är en sammanslutning som inte bara sysslar med information, syftet är också att popularisera linkontroll i allmänhet och Combat i synnerhet genom uppvisningar och tävlingar i stil med SMAKA-OPEN. Vi skall också vara ett forum för debatt och kritik samt ritningar och ideer. Alltså välkommen med bidrag. Ambitionsnivån för teknisk kvalitet är mindre än för MFN och bidrag i form av "brev" snarare än artiklar är välkomna. Finner vi att ett material är tillräckligt intressant för en bredare läsekrets kommer det att publiceras i MFN också. Välkomna med synpunkter till redaktörerna: under-tecknad och Ingemar Larsson Belfragegatan 33 Wänersborg, tel: 0521/14247

Till sist något om materialet till detta nummer av MFN. Bildsidorna har fotograferats av Sven Pontån, Handen vid förra årets tävling i Engelska "Nationals". Eftersom det just nu är lite materialtorka kommer lite godbitar om linkontroll från tidigare årgångar av MFN i repris - Ett nytt drag som jag gärna vill ha synpunkter på. Min motivering är att SMFF får ca 2000 nya medlemmar varje år (av 6000). Många av dem är linkontrollöften.



Erik Huss Skara MFK vinnare i combat SM-75 Oxelösund.



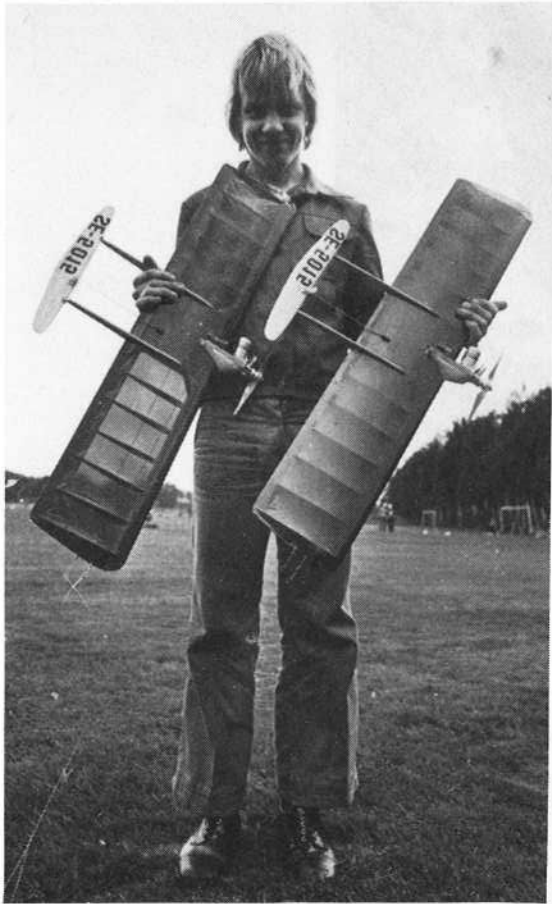
Göran Fällgren gör åter ett försök att få en bättre tid. Det blev 190,4 km



En del av Wenersborgsgänget, från vänster, Dan Johansson, Leader of the pack Ingemar Larsson och Anders Dahlöf.



Från vänster Tony Schmidinger och Johan Norelius VFK.



Bengi-Åke Fällgren OMFK. Bygga kan du men träna är det lite sämre med. Träna mer kanske man kan hitta dig på pris-pallen här och var.



Ett uppmärksamt domar-learn.



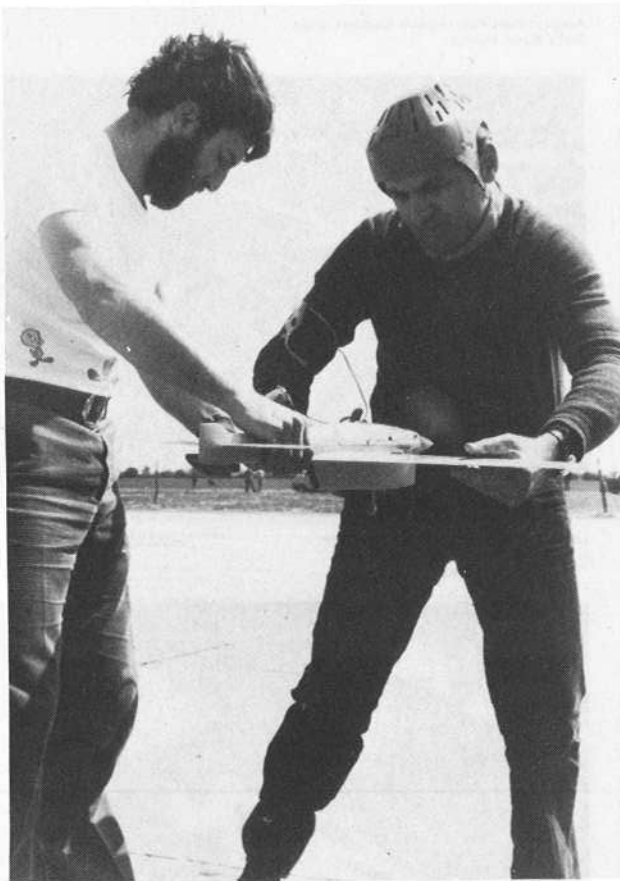
K-E Enqvist och Bengt Martinelle letar efter nya prylar för bättre tider.

Gunnar Carlsson han var mycket nära att slå Ove A.

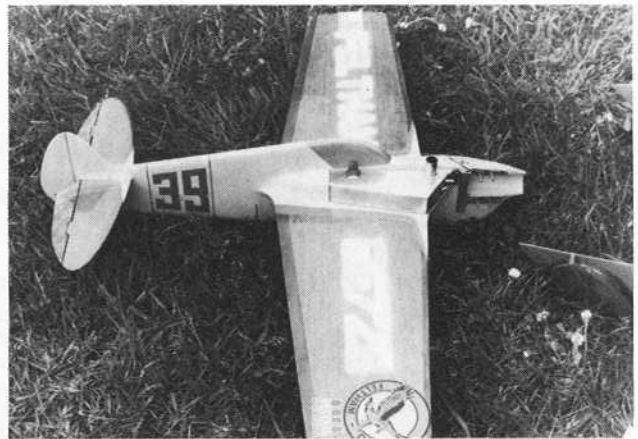


Ove Andersson, med sitt välbygge. Hur många SM-tecken har han?

BILDER FRÅN ENGL. OCH NATS..



Surugue/Magne
Foto: Sven Pontan



Den mest välbygda Good-Year modell som skådats (Rossi-driven)
Foto: Sven Pontan



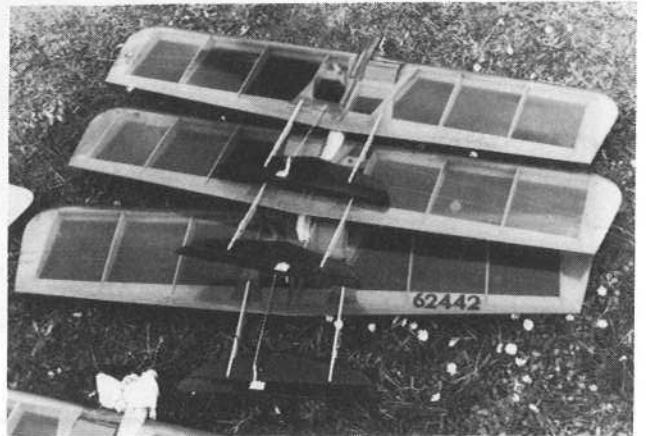
Engelsk linracings största centralgestalt i alla kategorier; Dave Rudd (v) med meken Richard King
Foto: Sven Pontan



Team B-B värmer upp B-kärnan (motor: nedfodrad K&B .40 med kortare slag)
Foto: Sven Pontan



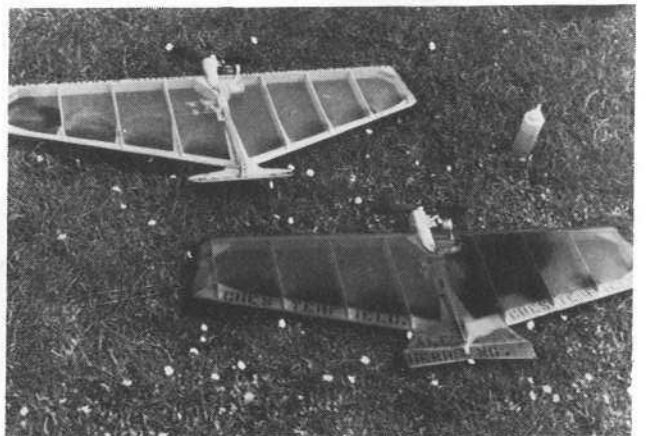
Good-Year med MVVS
Foto: Fotvo



Amerikanskinspirerade Combat-plan
Foto: Sven Pontan



B-TR- segermodellen
Foto: Sven Pontan



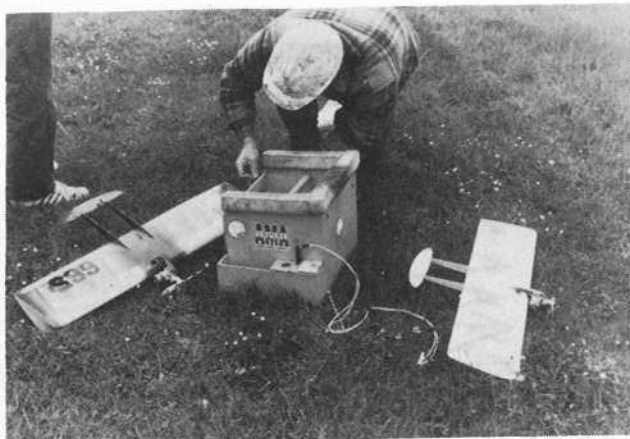
Ungefär så här såg alla engelska
combat-plan ut
Foto: Sven Pontan



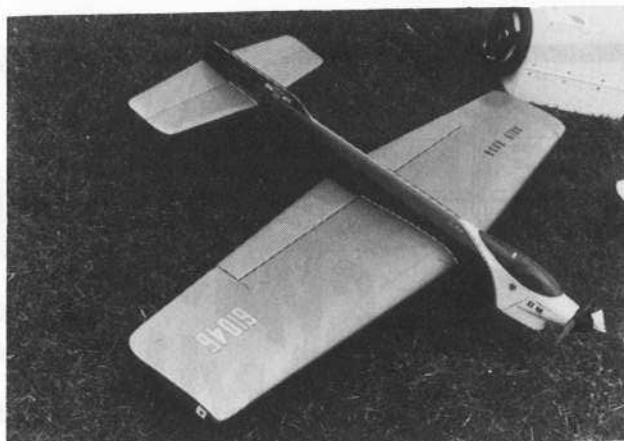
B-TR á la France. Stockton/Jehlik-tank
användes och Bartels 8x8" glasfiberprop.
Foto: Sven Pontan



Skala- eller . . . Jo, faktiskt en stuntmodell,
som dock inte flögs i blåsten; förständigt!
Foto: Sven Pontan



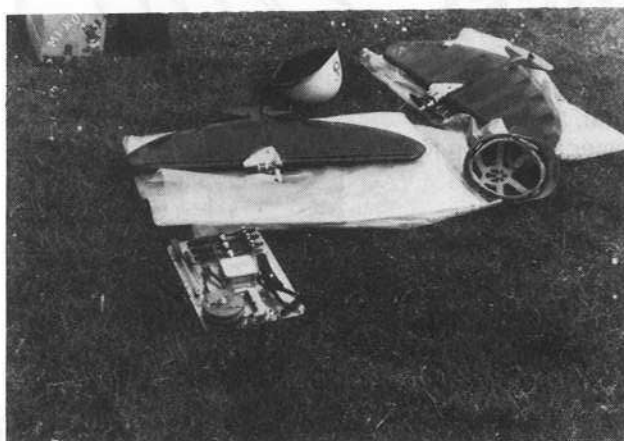
Gary Frost, San Diego (Macá Pres) gör i ordning sina linor för en testflygning.
Foto: Sven Pontan



Super Tigre .46 är numera en av de populäraste stuntmotorerna
Foto: Sven Pontan



Heaton/Ross med sin 1/2A-TR modell.
Foto: Sven Pontan



Verktögsplattor var mycket vanliga i combatcirkein
Foto: Sven Pontan



Kärnor radas upp och träningen börjar redan innan sömnen hunnit gnuggas ur ögonen.
Foto: Sven Pontan

TILL SALU:

Nya artiklar: Cox 049 speed pan 15:00; S.T. S.15 dämpare 30:00; Roberts 3-linehandtag + ok 50:00; 3 Cox 15. Medaillon glödtoppar 25:00 tills; 3 1/4" tändstift 15:00/st; 50 cm fällbar Wake propeller, japansk 30:00. Beg Glo Star R/C förg 30:00.

KÖPES

Beg men kompletta ex av Oliver, ETA och E.D. alla storlekar, även defekta E.D. och Frog. Sten Persson, Hemmansv, 27 302 52 Halmstad
Tel 035/104 943

TILL SALU

MICRONIC 6-kanaler, 4 servon och laddningsaggregat. OBS! Ej begagnad.

Tel 060/1222 57

TILL SALU

Mach 1 byggsats + Violettt infällbara (nya) 450:-

Dan Näsman
tfn 08/89 92 18
vard. 16.00-20.00

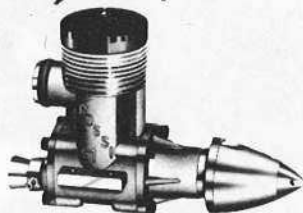
SE MO

SPÄNNANDE NYHETER!



ROSSI

Nytt i Sverige!
ROSSI-motorer för flyg
och båt, 2,5 och 10 cc.
Kommer i vår! Ring för
närmare besked.



ROSSI

Super Tigre-nyhet

Nyss inkommen, X-15-FI-RC.
Lämplig för QM!

Till svenska importörer, detaljister och konsumenter!

Vi är generalagenter för Super Tigre motorer och reservdelar. Skriv till oss eller ring, så sänder vi vår senaste prislista på motorer och reservdelar.

H.G.K.

Nyintroduceras nu i Sverige av oss.

Finns i tre versioner:

- H.G.K.-15S-RC med ljuddämpare (för QM).
- H.G.K.-15R med pipa. • H.G.K.-15-FAI

Mycket välgjorda motorer i tävlingsklass — 2,5 cc.

Reservdelar finns på lager till samtliga motorer



Jetco "TALON" MODELS

En tjugig A2-modell.
Byggsats med ritning och byggmaterial av yppersta kvalitet. Spännvidd ca 2000 mm.

TOP KICK friflygande A1:a, spännvidd ca 800 mm.
En känslig "termikjägare", med svepande sköna former. Byggsats av mycket hög klass.



Two katalog finns mängder av tips om flyg, båtar och radio-styrning. Vi har modeller av all slags tillbehör! Hos hobbyhandlaren - eller direkt

SVEN E TRUEDSSON Modellflygindustri AB,
Storgatan 25 · 211 41 MALMÖ (Pg. 14 82 07-4)

Sänd mig 1976 års upplaga av stora modellkatalogen, 5,- i förvärra bifogas

Namn _____

Gata _____

Postnr./Adr. _____

SVEN E. TRUEDSSON MODELLFLYGINDUSTRI AB · MALMÖ

RADIO

DUBBELKOMANDO FÖR RC-ANLÄGGNINGAR Inge Stendahl

De flesta nya RC-anläggningar är försedda med dubbelkomando som passar anläggningar av samma fabrikat och årgång. Tekniskt är det dock möjligt att ordna dubbelkomando mellan anläggningar av vilket fabrikat som helst bara de har samma pulslängd och pulslängdsvariation. Det här beskrivna dubbelkomandot kan anslutas till vilka anläggningar som helst bara pulslängd och - variation är desamma. Prova med en provisorisk uppkoppling.

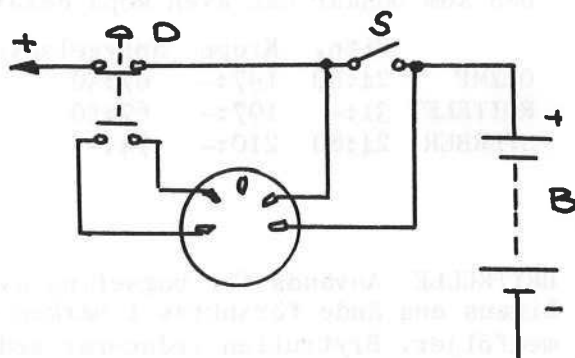
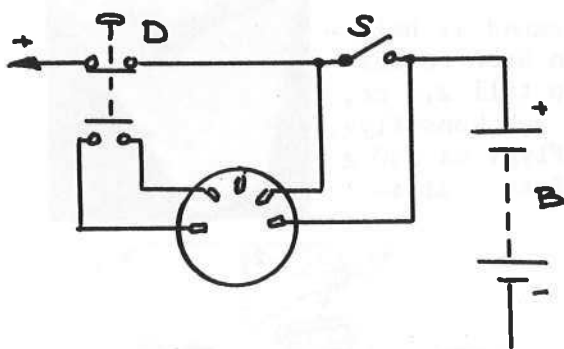
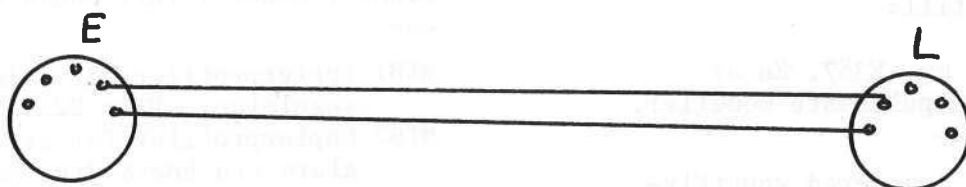
Figuren visar hopkopplingen. På sändarna bygger man in ett paneluttag, sk 5-pol, DIN, samt en återfjädrande 2-pol omkopplare D. I fig visas kopplingen på kontakten sedd från lödsidan, dvs kontaktens baksida. S är sändarens ordinarie strömbrytare. På en del sändare bryter man båda anslutningarna till acken och för att kopplingen skall fungera måste då brytarektionen till ackens minuspol kortslutas.

En kabel förbinder elevens sändare (E) med lärarens (L). Även dessa kontakter har ritats som man ser dem från kopplingsidan. Kopplingen på E-proppen och L-proppen är olika och det är alltså inkopplingen av kabeln som bestämmer vilken sändare som är elev respektive lärare.

D är omkopplaren som läraren trycker in för att elevens sändare skall arbeta.

Dubbelkomandots funktion: Båda sändarna förses med samma frekvens och båda körs med fullt utdragen antenn. Sändarna kopplas ihop med kabeln. Pluggen L ansluts i lärarens sändare! Lärarsändaren slås till. Läraren styr nu modellen. När läraren trycker in knappen D bryter han strömmen till sin sändare och sluter strömmen till elevens och eleven kan styra modellen - så länge läraren har knappen intryckt. I ett kritiskt läge släpper läraren knappen och tar över.

En finess med uttaget är att det kan användas som ladduttag också. Sändarackern är normalt förbunden med sändarlådan och därför drar man en ledning från paneluttagets metallhylsa till ackens minuspol och från det återstående lödstiftet i mitten till ackens pluspol. Pluggen för laddning måste givetvis ha rätt koppling. Till detta uttag kan man även ansluta ett yttre stort 12V batteri när extra lång drifttid önskas.



Från 1975 års uttagningstävling F3B-B

Tävlingen hölls den 26/10 å Hammars Backar. Deltagarantalet var åtta flygare, Jan Levenstam samt Kent Carlsson var frånvarande. Tävligen innehöll 5 omgångar varav 4 räknades. Det flögs 40 sträckor på tid. Väderleken var synnerligen ogynsam med stundtals mycket tät dimma samt vindavikelser mellan ca 60-80 grader. Vid få tillfällen var vindavikelserna endast ca 30 grader.

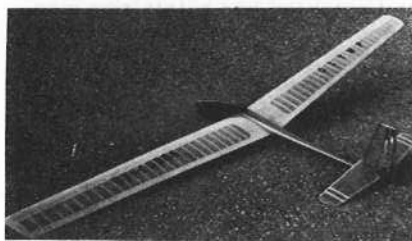
Anledningen att tävlingen inte flögs i 6 omgångar beror på protester. Dessa gick ut på att det skulle ta för lång tid med tanke på de som hade lång resväg. Vid omröstning blev resultatet att dessa protester skulle bifallas.

Dagens snabbaste flygningar svarade Kurt Lennå för, 298 sek samt 307 sek. Närmast därefter Jan Karlsson samt Pär Lundqvist med 309 sek. Anders Wahlström med 311 och 313 sek.

Dessa tider kan jämföras med NM i Norge då bästa tid var 255 sek, detta dock under betydligt bättre förhållanden.

Pär Lundqvist Hökaklubben

UT F3B-B	poäng
1 Anders Wahlström	3923
2 Kurt Lennå	3823
3 Bo Nylund	3820
4 Pär Lundqvist	3780
5 Mats Strömberg	3619
6 Jan Karlsson	3618
7 Kurt Jansson	3331
8 Håkan Svennesson	2525



NU åter i Sverige:
Den framgångsrika OLYMP
Spv 2950 mm
Area 54dm²
Flygvikt ca 1,4 kg
Sprygelvinge E385,
epoxykropp, ritning
tillbehör. Sats 420:-

För hang- och konstflyg ROITELET av världsrekordinnehavaren R Brogly, Frankrike. Pröva konstflygning med denna modell, av tidskr FLUG ansedd som en av de bästa.



Sprygelvinge, spv 2070mm
epoxykropp, ritning, tillbehör. Sats 385:-

Vi kan även leverera satser med sprygelvingar, epoxykropp, ritning och tillbehör till:

ASW17 spv 3000 mm, E387. En av Europas populäraste modeller.
Sats 456:-

Lo190 SPERBER. Avancerad konstflygare. Spv 1890 mm, E374.
Sats 421:-

Den som önskar kan även köpa delar:

	Ritn.	Kropp	Sprygelsats
OLYMP	24:80	197:-	67:50
ROITELET	31:-	197:-	67:50
SPERBER	24:80	210:-	74:-

BRYTRULLE Används för bogsering av segelmodeller. Linans ena ände förankras i marken med sprinten som medföljer. Brytrullen reducerar sedan springhastigheten till hälften. Enkelt att lägga på linan.

Pris 21:65

STARTKATAPULT Komplet med 30 m gummilina, rund 25 mm² 100 m nylonlina \emptyset 0,7 mm samt fallskärm. Upplindad på trumma \emptyset 30 cm. 170:-

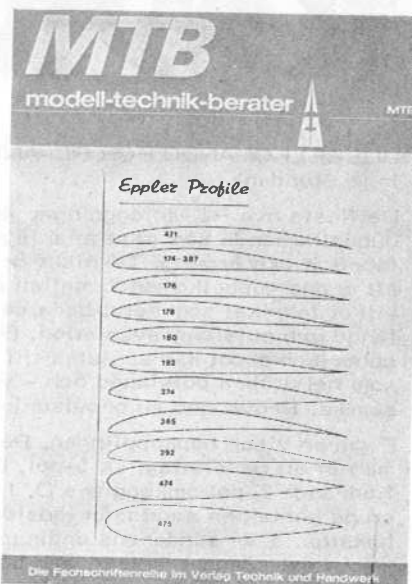
HÖGSTARTGUMMI Omspunnen vit lina 25 mm², 30 m lång.

HÖGSTARTGUMMI Gummirep 5x5 mm. Längder om ca 30 m.

NYLONLINOR 200-300 m, \emptyset 0,7-0,9 mm.

FALLSKÄRM av nylon

FÖR FRIFLYG: Tempovinch, starthandtag, timer 6 min.



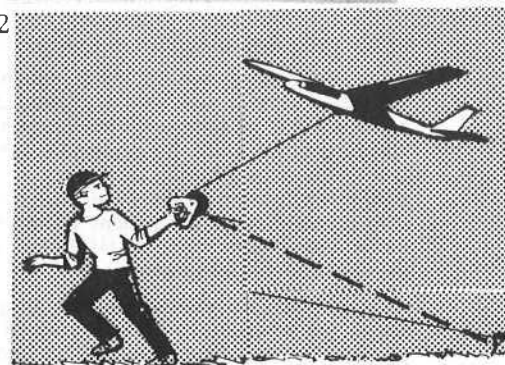
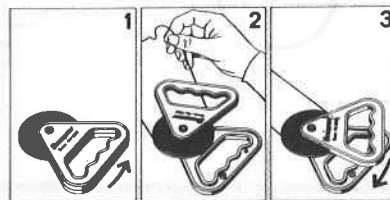
PROFILHÄFTEN. Koordinattabeller, uppritade profiler, beräknings-exempel, översiktsritningar som finns i lager i full skala hos oss.

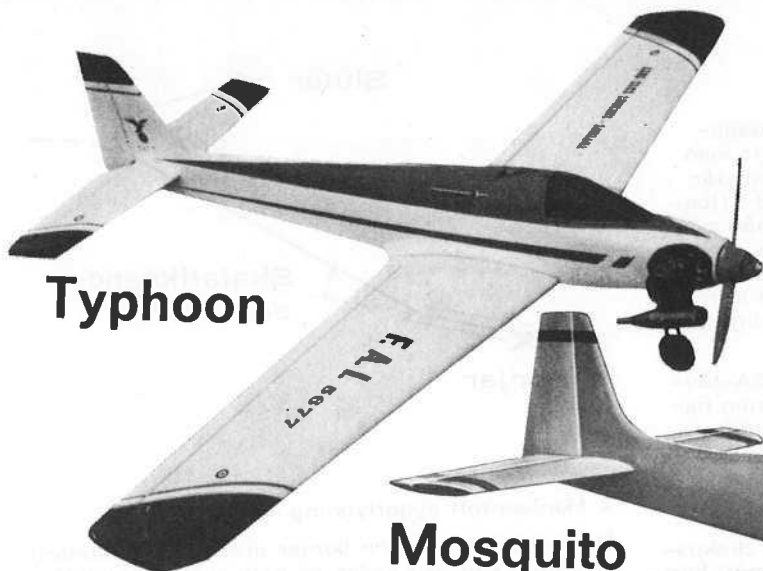
MTB1 Eppelerprofiler för allmänna segelplan. Pris 22:-

MTB2 Eppelerprofiler för storseglare och högvärdiga segelplan.

RC-deltavinge HOSTESS

Stabil uppbyggnad av balsapuracell. Kan även förses med motor upp till 2,5 cc. Hang, termik och konstflyg. Spv 1220 mm Flygv ca 850 g
Sats 245:-

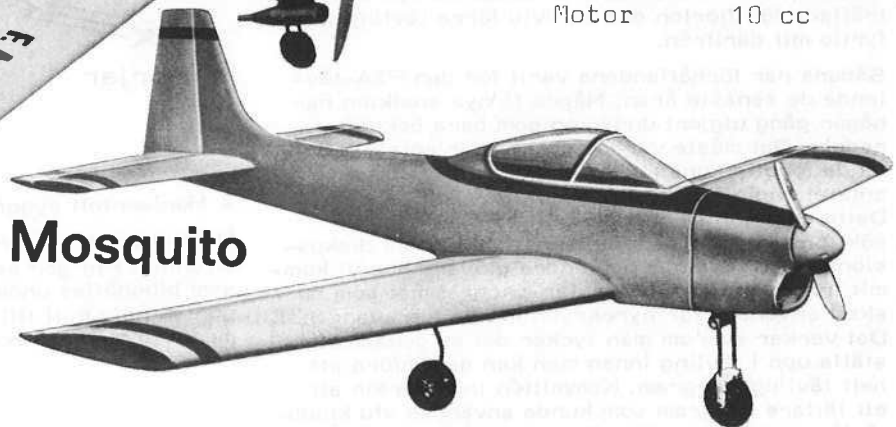




TYPHOON Spännvidd 1620 mm
 Längd 1305 mm
 Flygvikt ca 2,8 kg
 Motor 10 cc

MOSQUITO Spännvidd 1640 mm
 Längd 1290 mm
 Flygvikt ca 2,8 kg
 Motor 10 cc

Mosquito



Vidare den legendariska

Spitfire

Spännvidd 1500 mm
 Längd 1210 mm
 Vikt ca 2,6 kg
 Motor 10 cc

Satserna innehåller:

Glasfiberkropp med fena och motor-
 kåpa. Balsaplankade och putsade
 cellplastvingar, stabilisator och
 höjdroder. Landställ (styrbart nos-
 ställ), bygganvisning.

SEGELFLYG 4,2 - 4,5 m spv

Byggsatser innehållande:

Epoxykropp, kabinhuv, huvram, sidroder,
 sprygelbyggd vinge med skevrodertill-
 behör, stabilisator. Smådelar såsom:
 vinglås, bowdenkablar, vingfasteättning,
 roderhorn, gångjärn, dekaler pendelroder-
 arm, kabinlås.

ASW 17	Spv 4,5 m	695:-
ASW 19	Spv 4,2 m	695:-
LS-1b	Spv 4,2 m	755:-
LS-D	Spv 4,3 m	795:-

EPOXYKROPPAR till: (kabinhuv ingår ej)

CIRRUS (3 m)	197:-	
ASW17, ASW19	235:-	Huv 31:-
LS-1b, LS-D	267:-	Huv 39:-

Vingbyggsatser 4,2 m till ovanst 227:-
 Vingbyggsatser 4,5 m till ovanst 274:-
 Kabinhuvar, tillbehör, luftbromsar
 BOWDENKABEL 1,5 meter för roderöverföring



ASW 19 i luften

TRANSFUNK

Bergsgatan 2 A, 641 00 KATRINEHOLM
 Tel 0150-188 66. Postgiro 16 48 16-1

Beställ vår nya katalog nr 11 eller nyhetsprospekt

SPORT POP..

När man som tävlingsflygare tidigt på lördagsmorgonen anländer till tävlingsplatsen möts man vanligen av samma bild. De flesta bilar som står där känner man igen. När maskinerna med tillbehör plockats ut och man knallar ut till depån möter idel kända ansikten. Tävlingsplats och arrangör är desamma sedan fler år tillbaka. Tävlingsmodeller och tom domare är desamma som man träffade för fjorton dar sen vid förra tävlingen fyrtio mil därifrån.

Sådana har förhållandena varit för den F3A-tävlande de senaste åren. Några få nya ansikten har någon gång utgjort undantag som bara bekräftat regeln. Det måste vara något fel när antalet tävlingsflygare förblir konstant år ut och år in trots att antalet radioflygare flerdubblats. Detta anser vi i arbetskommittén F3A och har sökt orsaken till denna stagnation. Genom diskussioner med tävlingsledare och andra utövare har vi kommit fram till att F3A populär-programmet som nu skall användas för nyrekrytering är för avancerat. Det verkar som om man tycker det är genant att ställa upp i tävling innan man kan genomföra ett helt tävlingsprogram. Kommittén tror därför att ett lättare program som kunde användas vid klubb-tävlingar och "meetings" skulle kunna ge radioflygare kurage nog till tävlingsdeltagande - så småningom också i mer avancerade klasser. Vi vet också att ju fler flygare som klubbarna kan förmå att tävla och träna efter föreskrivna mönster ju bättre blir säkerheten och diciplinen på klubbfältet.

RFK CRASH i Knivsta har utarbetat ett tävlingsprogram som kallas "Sport populär". Det har provats på klubbnivå och sedan tillställts arbetskommittén med förslag att sanktioneras av förbundet.

"Sport populär" består av elva manövrer som alla utgör delar eller förenklingar av F3A manövrer. Bedömning och tävlingsorganisation överensstämmer i huvudsak med F3A:s tävlingsföreskrifter.

Arbetskommittén tycker det är ett utmärkt förslag och har motionerat till 1976 års grenstämma om sanktion för den nya tävlingsformen.

Arbetskommittén F3A
Christer Gillgren

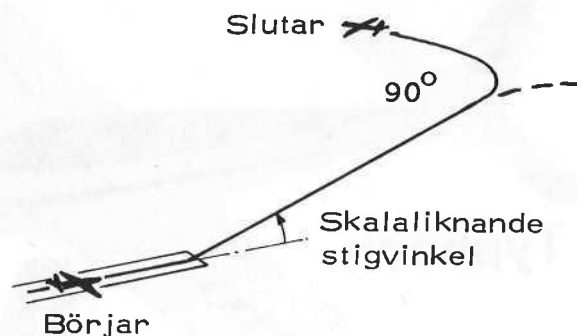
Flygprogram för SPORT POPULÄR

Manövrer:

- 1 Start
- 2 Horisontell ryggflygning rakbana
- 3 Stående invändig looping
- 4 Kubansk åtta
- 5 Hängande utvändig looping
- 6 Stigande vertikal roll
- 7 Spinn tre varv
- 8 Rektangulärt landningsvarv
- 9 Studs och gå
- 10 Rektangulärt landningsvarv
- 11 Landning

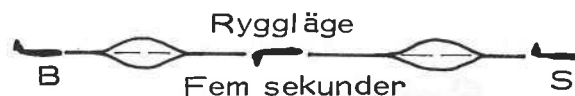
1 Start

Utförande: Före manövern börjar modellen, utan att hållas av person eller föremål, stå stilla med motorn gående. Därefter börjar manövern med rak markrullning till lättningss fart. Modellen skall lungt lyfta från marken och gradvis stiga i en och samma skalaliknande vinkel. Manövern är avslutad när modellen svängt ut ungefär 90° från startriktningen.



2 Horisontell ryggflygning rakbana

Utförande: Manövern börjar med rak horisontell flygning. Fpl gör sedan en halv roll till ryggläge som bibehålles under fem sekunder varefter fpl gör en halv roll till rättvänt läge och avslutar manövern med rak horisontell flygning.



BYGG SVENSKT I ÅR! RITNINGAR TILL HELSVENSKA RC-PLAN med bygganvisningar.

JOHANNA-blir bara bättre med åren! Hon var med långt före "Telemaster" och "Big Lift". Nu med 196 eller 220 cm spännvidd. 6-10 cc motor. Flöttörflyg, fotoflyg, bogsering m.m. plus ett charmigt utseende.
Ritning 35:-

LILL-JOHANNA - planet som Don Dewey tände på! Kommer i RCM i år. Mindre, lättbyggdare version av Johanna. 2,5-5 cc motor. 160 cm spännvidd. Extremt lättflugan, mycket väl användbar som nybörjarplan.
Ritning 30:-

LISA är en av de få renodlade termikseglarna. Oslagbar i lätta vindar. För två kanaler, spännvidd 326 cm, vingyta 73 kvdm, vikt 1500 gram. Etta, trea och fyra i Micros hösttävling 1975.
Ritning 30:-

KOMPIS är planet som du kan flyga som segelplan och sedan ändra om till motorkärra. Ett bra sätt att börja flyga på. Robust byggd. 182 cm spännvidd, lämpligt för tvåkanalstyrning först och trekanals motormodell sedan.
Ritning 26:-

FRÄS - linkontroll modellen som du får mycket svårt att undgå att lära dig flyga med.
Ritning 12:-

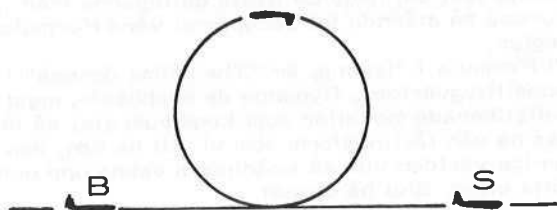
COBRA - det enda stunträningsplanet som du kan köra rakt i marken utan skador, landa upp-och-ner med o s v. Liksom Fräs avsett för 2,5-3,5 cc motor.
Ritning 14:-

Beställ enklast ritningarna genom att sätta in beloppet på postgiro 43 29 46-2 och skriv då beställningen på talongen. Även postförskott.

Bo Gärdstad, Fornminnesvägen 13, 186 00 Vallentuna
Telefon 0762/277 57

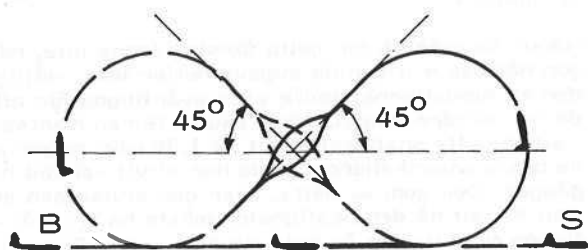
3 Stående invändig looping

Utförande: Manövern börjar med rak horisontell flygning. Därefter sker en looping stående vertikalt med urgång på samma kurs och höjd som ingång och avslutas med rak och horisontell flygning.



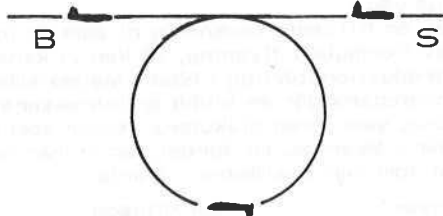
4 Kubansk Åtta

Utförande: Manövern börjar med rak horisontell flygning. Därefter göres en 5/8-dels invändig looping som avslutas i 45° dykande vinkel då en halv roll till rättvänt läge följer. Genast efter halvrollen börjar en 6/8-dels invändig looping som avslutas när modellen befinner sig i 45° dykvinkel varefter ny halv roll till rättvänt läge följer. Manövern avslutas med 1/8-dels invändig looping till rak och horisontell flygning.



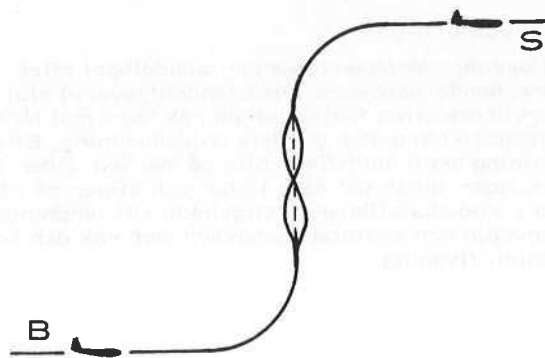
5 Hängande utvändig looping

Utförande: Manövern börjar med rak horisontell flygning. Därefter sker en utvändig looping nedåt med urgång på samma kurs och höjd som ingång och avslutas med rak och horisontell flygning.



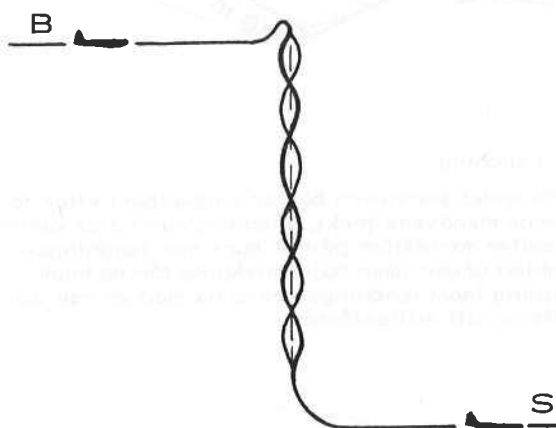
6 Stigande vertikal roll

Utförande: Manövern börjar med rak horisontell flygning. Därefter en 1/4-dels invändig looping till vertikalt läge följt av en stående roll 360°. Manövern avslutas med 1/4-dels utvändig looping till rak och horisontell flygning.



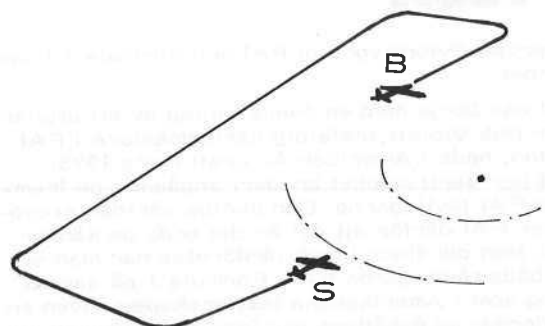
7 Spinn tre varv

Utförande: Manövern börjar med rak horisontell flygning. Fpl bringas till överstegrad läge rakt fram och därefter omedelbart i spinn tre varv följer urgång till rak och horisontell flygning på samma kurs som början.



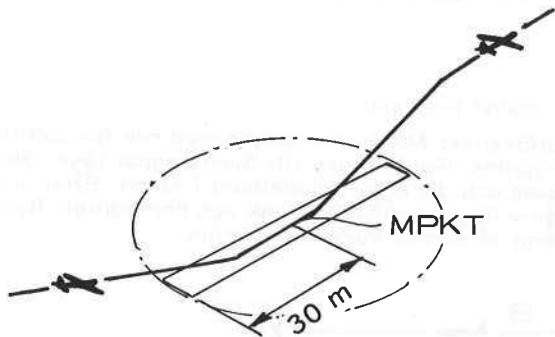
8 och 10 Rektangulärt landningsvarv

Utförande: Manövern börjar med rak horisontell flygning mot vinden och utgör en omedelbar fortsättning på föregående manövers (spinn/studs-och-gå) slut. Därefter utföres en kursändring på 90° i planflykt till sidvindlinje varefter höjden gradvis minskas tills landning. Efter det önskat parallellavstånd uppnåtts görs nästa 90° kursändring åt samma håll till medvindslinjen. Sedan önskad finallängd uppnåtts görs nästa 90° kursändring till andra sidvindslinjen i motsatt riktning till den första. Slutligen görs en sista 90° kursändring upp mot vinden och landningspunkten. Manövern anses avslutad strax utanför yttre cirkeln.



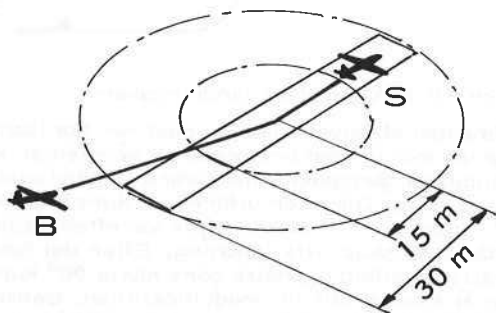
9 Studs-och-gå

Utförande: Manövern börjar omedelbart efter föregående manövers (rekt. landningsvarv) slut varvid modellen fortsätter på rak kurs mot landningspunkten under gradvis höjdminskning. Efter sättning skall modellen rulla på marken under två sekunder innan det åter lättar och stiger på rak kurs med skalaliknande stigvinkel till landningsvarvhöjd och avslutar manövern med rak och horisontell flygning.



11 Landning

Utförande: Manövern börjar omedelbart efter föregående manövers (rekt. landningsvarv) slut varvid modellen fortsätter på rak kurs mot landningspunkten under jämn höjdminskning för en mjuk sättning inom landningscirkelarna med en rak utrullning till stillastående.



PYLON

Appropå Pylonflygning: FAI och Formula 1 i synnerhet.

Låt oss börja med en översättning av ett uttalande som Bob Violet, trefaldig världsmästare i FAI Pylon, hade i American Aircraft mars 1975: Det har varit mycket bryderi angående de framtida FAI tävlingarna. Den övriga världen accepterar FAI därför att det är det enda de känner till. Men det finns ingen jämförelse när man ser de båda tävlingarna FAI- Formula 1 på samma gång som i Amerikanska Mästerskapen. Även en oinformerad åskådare har inga problem med att bestämma vad han vill se. De vackra semiskalamodellerna, hastigheten är vad som tjuvar honom, i Formula 1.

De flesta deltagarna i FAI klassen ser på den som ett sätt att värma upp fingrarna före den verkliga tävlingen i Formula 1. Man kunde lika gärna göra detta med en hög Quickie 500, som byggs på bara halva tiden av en FAI modell. Som en demonstration till detta, vid Världsmästerskapen i Lakehurst, N.J flög jag runt pylonbanan med FAI Bobcat på 60% nitro på tiden 1,21. Om en röstning hållits just då, hade de flesta deltagarna från Europa på stående fot accepterat våra Formula 1 regler.

Vi Formula 1 flygare, är "The prima donnas" i modellflygvärlden, flygande de snabbaste, mest sofistikerade modeller som konstruerats, så låt oss ha vår tävlingsform som vi vill ha den, den övriga världen vill så småningom vakna upp och följa efter. Slut på citatet.

Vid det senaste pylonmötet i Stockholm framlades ett förslag att låta de amerikanska Formula 1 modellerna vara med i leken igen. Förslaget var, att man skulle låta dessa modeller vara med på försök en säsong, och flyga samtidigt med FAI modellerna och på samma villkor som dessa, det vill säga försedda med ljuddämpare och på standardbränsle. Hastighetsskillnaden mellan FAI och Formula 1 modellerna skulle bli obefintlig och flygskickligheten avgörande.

Eftersom Formula 1 modellerna är semiskalamodeller, kanske många som föredrar den typen av modeller ville vara med och prova på tävlingsformen. Skulle man med detta kunna öka intresset för pylonflygning har man allt att vinna och inget att förlora.

Någon förståelse för detta förslag fanns inte, någon hållbar motivering avgavs heller inte, möjligen den att modellerna skulle vara svårflugna för att de har mindre vingyta, men skulle Göran Karlsson i sitt hittills snabbaste heat på 1,30 mött någon av de bästa amerikanerna, hade han blivit varvad två gånger. Den som av detta, drar den slutsatsen att man för att nå den hastigheten måste ha en svårflugan modell, han är helt ute och reser. För att nå de höga farter som amerikanerna flyger på, använder man sig av minst 60% nitrerat bränsle, något som man i Europa helt betackar sig för, om inte annat så för kostnaden. När nu pylonmötet har tagit avstånd från Formula 1, så får väl vi som är intresserade av dessa modeller försöka på egen hand. I motsats till FAI finns byggsatser att få tag i tex Little Tony, Miss Dara, Lrl 100, Ricky Rat mfl, likaså ritningar, tillbehör mm. Sven E Truedsson i Malmö har lovat att vid sin nästa inköpsresa till USA beställa hem ett urval av dessa modeller, så när detta läses är byggsatser på väg.

Så hör av er till undertecknade, ni som är intresserade av Formula 1 flygning, så kan vi kanske ha en introduktionstävling i höst i Malmö eller någon annanstans där en klubb är intresserad av att försöka, samt även diskutera regler som passar oss här i Sverige, en fördel som vi har gentemot FAI som helt bestäms i Paris.

Lars Olsson	Tom Nilsson
Fridhällagatan 16 B	Bragegatan 25 A
212 30 MALMÖ	214 46 MALMÖ
tel: 040/49 50 33	tel: 040/92 35 69

Bo Jansson
Vällingbyvägen 16 B
162 21 VÄLLINGBY
tel: 08/37 50 63

Till styrelsen för Pylonkommiten!

Några förslag att behandla.

- 1 Låt de modeller som idag finns flyga vidare nationellt tills de av ålderdomssvaghet eller kvaddar försvinner ur bilden och de nya regelriktiga modellerna tar över. Det tar nog på sin höjd en säsong.

Övriga frågor

- 2 Låt Formula I modellerna vara med i nationella tävlingar.
De bör till en början förslagsvis, ett år, kunna flygas gemensamt med FAI.
Försedda med ljuddämpare av FAI modell och standardbränsle, blir de ej snabbare än en FAI modell.
Det är färdiga modeller inget hysch hysch, reglerna spikade, bara tacka och ta emot.

Det finns ju ingenting som säger vad man kan tävla med i Sverige, och de få som är intresserade av internationella tävlingar bör ej stå ivägen för en sådan förändring. Resonemanget om att modellerna är svårflugna kommer nog från "skrivbordsflygarna", ty kan amerikanarna klara av dem i hastigheter på över 300 kt, så inte pekar det på dåliga flygegenskaper utan snarare tvärt om.
Byggsatser finns att få (men var FAI modeller) men ingen hobbyaffär tar hem modeller utan efterfrågan. Alla som har lagt av tävlandet på grund av att man ej tycker om "hybriderna" utan föredrar semiskalamodeller kan ju nu komma igen. Jag tror att det vore värt ett försök, för som det nu är kommer det snart bara att vara en fyra-fem aktiva kvar.

- 3 Ett bättre teamtänkande måste till. Alla vet att mekanikern är minst 30% av flygningen.
När man anmäler sig till en tävling skall även mekanikerns namn uppges.
Har man ingen att tillgå, utan skaffar en mekaniker på tävlingsplatsen skall startlistan kompletteras med dennes namn.

ex.

Bengtsson	4	3	3	4	2
mek					
Torsson					

Låt även de tre första vinnarnas mek få pris.
Det sporrar.

- 4 Sluta räkna bara en tävling för att kora Svensk Mästare.
Samtliga tävlingsresultat under året sammanräknas, mest poäng Svensk Mästare.
Kanske kan man på detta sätt få mer folk till tävlingarna.
En överhoppad tävling ger ju sämre vinstchans.

- 5 Tillåt kolfiber-epoxipropellrar på tävlingarna.
Vi har möjlighet att ta fram sådana, så att alla kan få. Fördelarna är många. De gjuts i form blir alltid lika. Starkare än träpropellrar, lätta att balansera enbart våtslipning behövs, vi blir oberoende av Top-Flite, Rev-up osv samt att man kan behålla sina träpropellrar till de internationella tävlingarna.

- 6 Resultaten från föregående heat måste finnas på resultatavslutningen innan nästa heat får släppas iväg.

Annars kan man göra mot andra som skedde gentemot mig. Iväg fort som fan med nästa heat innan resultaten blir officiellt bekräftade. Då när man får se att man blivit felbehandlad, protesterar man, men då stöder man sig på att protesten är inlämnad försent. Hur ska man kunna protestera innan man vet resultatet och att fel är begånget?

En av de absolut löjligaste regler som någon har kommit på. Undrar av vem??

- 7 Någon form av expert-novisindelning bör ske. Förslagsvis novis under första tävlingsåret. Man anmäler sig som novis-expert, men man tävlar i samma heat.
I den slutgiltiga prislisan för noviserna får man poängsätta efter tiderna, lite krångligt kanske, men med lite god vilja går det att lösa.

- 8 Varför inte på prov försöka med en gemensam tävling för Quarter och FAI. Hälften av båda tävlingarna på lördagen resten på söndagen. Man har då möjligheten att utnyttja de som ej tävlar till funktionärer.

Bör gå, och alla får en chans att träffa något som nu ej sker.

- 9 En bättre säkerhetskontroll av modellerna. Det måste till. Tidsbrist får ej innebära slarv med säkerheten.
Sporten har inte råd med en svår olycka, något som kunde hänt på den internationella tävlingen i Stockholm.
Två kvaddar på grund av konstr- byggfel.

För AKM
Lars Olsson

MODELLER

Några nya intressanta RC-modeller

Jag pysslar regelbundet med testjobb av RC-plan för en annan hobbytidning här i landet. Väl vetande att inte alla Modellflygnyttas läsare avnjuter den publikationen också, så ska jag här be att få redogöra lite för de modeller som jag byggt och flugit det senaste året. De täcker många kategorier, och jag måste säga att man får verkligen lite perspektiv på RC-planen när man flugit kanske hälften av de plan som går att köpa hos hobbyhandlarna. Uttryck som "världens bästa" och "passar till nybörjarmodell" lär man sig se på med lite skepsis lite oftare...

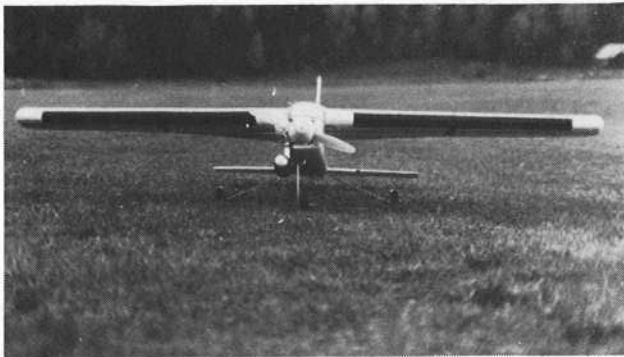
Mina åsikter om planen färgas naturligtvis av hur jag gillar att flyga. Jag är sålunda utpräglad söndagsflygare, men flyger säkert mer i timmar räknat än de flesta. Jag kan flyga multiflyg, men inte F3A-programmet. Jag gillar också att göra nya saker med modellflygplan, saker som ingen gjort förr och jag är mycket intresserad av nybörjarproblemet.

Nåväl, till planen. De är inte upptagna i någon speciell ordning.

STRIKEMASTER

Det här är den enda multikärna som jag verkligen har gillat helt och fullt! Planet är konstruerat i USA av Jim Newman och Midwest gör byggsatsen. Modellsport säljer den här och tar 345 kr för den.

Som varande "normalförbrukare" när det gäller multiflyg så strävar jag förståss efter ett plan som man kan göra manövrer med, men är inte alls intresserad av de höga farter och knife-edge prestanda som tävlingsplanen erbjuder. Jag vill ha så breda marginaler som möjligt när jag flyger mina roller och loopingar, och det har verkligen Strike-mastern. Så får man då på köpet en massa roliga egenskaper hos det här planet, som få andra har. Alltsammans kommer sig av vingprofilen och den pilformade framkanten. Vingprofilen är enormt tjock - förmodligen är den hämtad från linkontrollstunt. (AI Rabe?) Man kan flyga enormt sakta och planet går att hålla med skevrodden långt in på vinkningsgränsen. På det sättet kan man ägna sig åt en massa hyss runt fältet. Som tex att låta planet flyga runt buskar och träd och åka in över landningsbanan med hög nos i simulerad jet-stil. Detta med en hastighet som ett nybörjarplan med liten motor. Så drar man plötsligt på full gas och planet sticker upp i skyn som en raket.



Jet-looken är påtaglig hos Strikemastern. Här syns den tjocka vingen bra.

Det här gör jag med en WEBRA 40 speed i nosen, och så har jag för att ytterligare bygga upp lågfartsegenskaperna gjort om skevrodden till flaperons, med hjälp av ett femte servo. Dom är dessutom förstorade. Man kan göra planet mycket snyggt med hjälp av lämplig dekor, och den balsa som kroppen är byggd av är perfekt för den som vill skära och putsa till runda och mjuka linjer.

Strikemastern är en multikärna för show och söndagsflyg! Det tycker jag man kan säga som sammanfattning. Visst borde man kunna tävla också, tex i populärklassen, men jag känner i alla fall mer för att rekommendera det här planet till en som vill ha något att ha roligt med.

LITTLE JOHN

Valter Johansson har länge slagit för plastkärorna av ABS-plast, och jag har sett en del av dem ute i drift, men egentligen inte varit så positiv själv. Jag tycker att de varit ömtåliga i kyla, haft dålig tätning från motorn till kroppen och ofta varit trånga och besvärliga att montera grejor i.

Nu tycker jag utvecklingen har hoppat ett kliv framåt med "Little John", en multiträningskärna med en hel del av felen eliminerade. Planet har en genomgående ram av plywood, och provexemplaret har flugits i ner till 10 graders kyla med en hel del hårda marktörnar inkluderade, utan problem. Ramen gör också att planet tål hög fart. Jag hade en 40:a i "Little John" och det var egentligen alldeles för mycket. Storlek 30 på motorn borde ge bästa flygegenskaperna.

Tätningen till kroppen var perfekt, och motorinstallationen går smärtfritt tack vare att motorhuv- en sättes på efteråt.

Little John är utmärkt som multiträningsplan och flyger snabbt och prydligt som en nybörjarmodell om man så vill. Skevroderytan måste emellertid förstoras - en klar konstruktionsmiss. Originalskeven orkar inte ens dra planet runt i en roll!

Det har sina fördelar med ABS-plasten, det fick jag erfara efter några flygningar. Det blev läcka på tanken - men bränslet rann bara längs "golvet" och ut genom ett hål i bakkroppen. Man behövde knappast ens torka rent efter lagningen av tanken!

260 kr kostar Little John, och då är planet nästan färdigt när man får det. Ett par kvällar klarar man färdigställandet på om man är lite flitig.

DRACO

Ni som tröttnat på Cirrus och Cumulus - ta en titt på Draco-serien från Carrerra. Det västtyska företaget som länge spottat fram miniracingutrustning med påtaglig framgång ska nu slå sig in på RC-marknaden, har man tänkt. Agel-agenturer heter den svenska representanten, och jag har fått förmånen att bygga och flyga "Draco 3001". Den som kommit bäst igång med försäljningen är Leksakshuset i Stockholm.

Draco 3001 är en segelmodell med helplankad vinge, närmast jämförbar med Cumulus. Det borde lämpa sig för hangflyg i inte alltför starka vindar och för hastighets- och längdmomenten i FAI-segelprogrammet. Planet klarar också termikflyg i blås-



Little John, här i skogarnas djup, är en bra plastkärna!



Birgitta heter ljejen, Draco 3001 heter planet

väder bra. Hur bra det är i jämförelse med det etablerade stallet av Super Alphon, LS-1:or osv får framtiden utvisa.

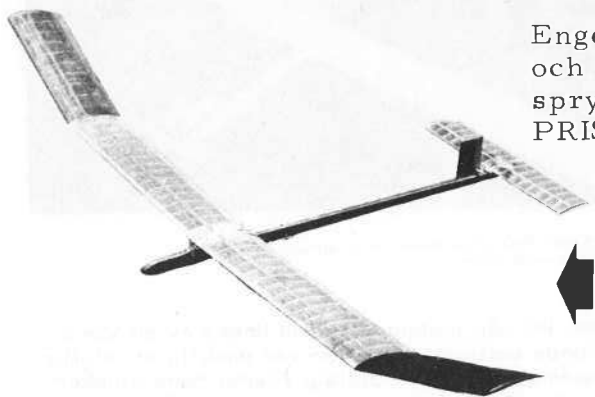
Jag har inte hunnit flyga planet i ordentligt segelflygväder ännu när detta skrives i februari, men har hunnit testa flygegenskaperna en del.

Förvånansvärt bra är sidorodervaret. Annars brukar man få vänta länge innan det händer något hos flygplan av den här konfigurationen. Man kan göra ovanligt snäva svängar utan höjdförlust, och det är bra precision på flygningen.

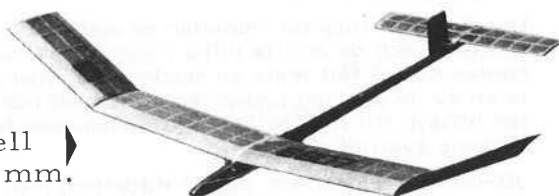
Byggsatsen har en synnerligen hög grad av färdighet och slår lätt Graupners därvidlag. Ingenting alls behövde ens putsas på 3001:an, och till och med gummibanderna var insatta i den färdiga vingsadeln. Kroppen är glasfiber och även stjärtplanen är färdiga.

ST. LEONARDS MODELS

Engelska byggsatser för friflyg, linkontroll och RC-segel. Förarbetade med bl. a. utsågade spryglar. Utvald balsa av hög kvalitet. PRISVÄRDA!



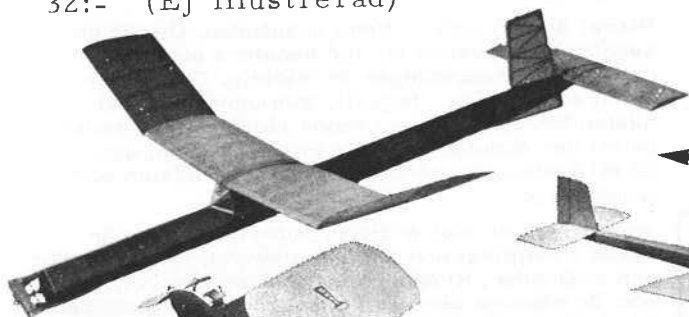
NOVA Tävlingsmodell
klass A 2. Spännv. 1.950 mm
65:-



ASTEROID Tävlingsmodell
klass A 1. Spännv. 1200 mm.
34:-

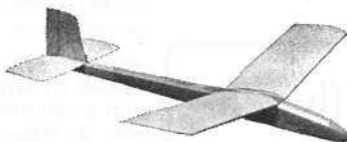
SATELLITE Nybörjarmodell
i klass A1. Spännvidd 1200 mm.
32:- (Ej illustrerad)

Handkastglidare (ej illustrerade):
ATOM 12 300 mm spv. 9:75
ATOM 18 450 mm spv. 12:75



EXCALIBUR FAI-combat
Spännv. 850 mm 67:-

PERFORMER Gummimotormodell
spännvidd 900 mm. 36:-



HELIOS RC-seglare.
Lämplig första-modell.
Spännv. 1200 mm 125:-

SPITFIRE link.för 0,5-1 cc
motor. Spv. 45 cm 40:-
TWISTER "aerobatic" RC-
seglare m. skev. Glasf. 285:-

NYTT!! Servoreglerad start-
krok. Koppla ur när du vill!
Egen tillverkning. 64:-



270:-

CORBIEN SUPER-ACE

Våra varor finns hos välsorterade hobbyaffärer.
Återförsäljare välkomna. TEL. 08-867900

AERO-HOBBY

BOX 16163 - S-103 24 STOCKHOLM 16 Tel. 08/867900

Namn
Adress
Postadress



Draco 3001 ingår egentligen i ett helt system, som är något unikt på den här fronten. Till Draco-kroppen finns således ytterligare två par vingar att köpa. Ett termikpar med sprygeluppbyggnad och ett par vingar för hangflyg med inbyggda skev-roder. Likaså finns det också stjärtplan med sprygeluppbyggnad.

Draco 3001 kostar 650 kr, och spännvidden på planet är 2800 mm. Leksakshuset står gärna till tjänst med upplysningar om Draco-systemet.

KAMCO KADET

Om nybörjarmodeller kan man skriva spaltkilometrar. Det tänker jag inte göra, utan bara fastmerkonstatera att för den som vill börja med motordrift, så står sig den klassiska nybörjarmodellen ännu.

Den ska ha "sportplansutseende", väga 1500-2000 gram, ha en spännvidd på 130-160 cm och drivas av en motor på 2,5 - 5 cc. Styrningen ska ske med sida, höjd och trottel.

Det finns ett tjugotal modeller på marknaden som fungerar och de är lite olika i egenskaperna. I höstas har vi fått testa en mycket bra typmodell - ja en av de som jag tycker är allra bäst när man tar hänsyn till hållfasthet, flygegenskaper byggsatsens kvalitet och priset.

JB-hobby i Stockholm säljer Kadetten, men den finns också lite varstans i hobbyaffärerna. Kring 250 kr kostar byggsatsen, och då får man något av det fullständigaste i den vägen som går att leta upp. Bokstavligen talat alla delar är utsågade och avkapade, lim och alla smådetaljer ingår, ja till och med kniv finns med. Bra, tycker jag, för nybörjare, som inte alltid har klart för sig vad det behövs för verktyg eller hur man ska använda lister och flak om de inte är förarbetade.

Kadetten har extremt bra flygegenskaper, och ännu bättre blir de om man flyttar fram tyngdpunkten



Kamco Kadet, med 3.5 cc motor, är en attraktiv nybörjarkombination.

1-2 cm. På vår testmodell, som drevs av en Veco 19, gjorde detta att modellen var omöjlig att ställa med normalt höjdroderslag. Planet bara sjunker igenom framåt och dalar mot marken i något vinglig, men dockglidflykt. Likaledes reagerar planet närmast fjärilslikt och mjukt på rodren, och gräver inte ner vingen i svängarna så utpräglat som många andra plan. Det är också lätt att på ögonblicket få ur den klassiska nybörjarfelmanövern - störtspiralen när man givit för mycket sidoroder.

HOBIE HAWK

Det här planet var och är fortfarande en försäljningssuccé i sitt hemland USA, och Valter Johansson har tagit in byggsatser till Sverige som kostar kring 500 kr.

Planet är helt unikt i flera avseenden. Det är en segelmodell, avsedd för två kanalers styrning, och redan förpackningen är märklig. Det består av en avlång låda i frigolit, som innehåller det nästan färdiga planet. I denna låda kan man sedan på ett par minuter packa in Hobie Hawken, och på ett fantastiskt sätt ta den med sig, nästan som handbagage.

Även materialvalet är hypermodernt. Vingen är bakad i cellplast och lövtunn plywood, liksom stabbe och sidoroder. Kroppens framdel är i polyetylen som är närmast okrossbar, mellandelen i glasfiber och stjärtpartiet i ABS-plast. Bärande ytor kläds lämpligen med plastfilm. Resultatet blir ett plan som är otroligt hållfast. Vid en kollision i luften så skär "Höken" som en kniv genom den andra modellen, har man sagt i USA, och jag tror dem!

Flygegenskaperna är utan tvivel mest lämpade för hang, där man kan utnyttja den svagt välvda och tunna vingprofilens stora hastighetsområde. Styrkan i vingar och vingfastsättning är stor - jag har trots våldsamma dykningar och upptagningar aldrig lyckats höra ens en knakning i de delarna.

I termik är planet sämre. Den elliptiska V-formen gör planet lite "vaggigt" och oroligt. De lite för tunga vingarna gör också att man inte får den där mjuka vänderheten som behövs för att fånga en blåsa. Däremot tror jag inte den vind finns som kan knäcka Hobie Hawk! Jag har gjort linstarter i närmast halv storm, när ingen annan har vågat gå upp, och ändå kunnat genomföra flygningar.

Ja, det här var två segelmodeller med nya och delvis unika egenskaper, en multikärna som skiljer sig från de flesta andra, en så gott som perfekt ABS-plast modell och en nybörjarmodell som borde passa de flesta. Jag tycker att just de här modellerna var de roligaste bland de som jag testat under det senaste året, men givetvis fanns där fler intressanta plan som man kunnat nämna. Marknaden börjar dock bli lik TV-marknaden på 60-talet... Fabrikanterna spottar ut nyheter på löpande band - som dock inte alltid är verkliga nyheter, utan

Nu kan du köpa modellflygtillbehör även i Falköping.

Vi lagerför Kavans tillbehör till så låga priser att du häpnar.

Vi fixar även fram motorer och modeller till lågpris.

Välkommen in eller skriv.

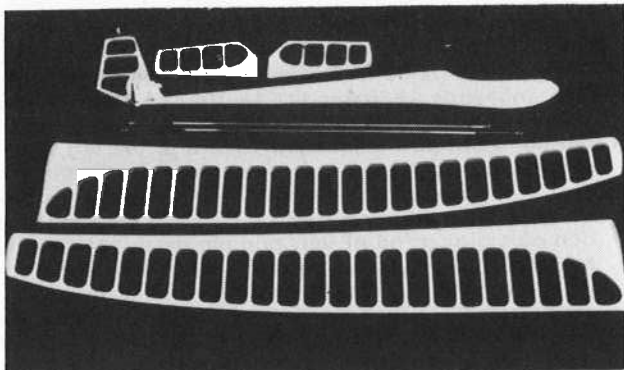
TH HOBBY & ELEKTRONIK
Järnvägsg. 30 · 521 00 Falköping

ÖPPET:

Måndag - Fredag 18.00-20.00

Lördag 9.30-13.00

Onsdagar stängt, eller efter överenskommelse.



Så här pass färdig levereras en Hobie Hawk.

bara gamla flygplan med lite annorlunda yttermått och en ny kabinruta. Nybörjarmodeller i 3,5 cc - klassen går således inte att variera så särskilt mycket och de flesta som håller sig till grundreglerna som jag nämnde i inledningen går bra att både bygga och flyga med. De skiljer sig lite i fråga om hållfasthet och flygegenskaper, men man kan säga att om man inte hittar på att sätta i större motorer än som anges på kartongen eller bygga mycket slarvigt så är många användbara.

Jag har själv flugit och varit med att bygga Channy, Westerly, True Line Senior, Taxi, Yamamoto, Snoopey, Falcon 56, Tyro Major, Robbe Charter och Box Fly. Alla dessa är användbara om man som sagt använder rätt motor. Det vanligaste felet är att man sätter på för stor. Själv tycker jag rätt motorstorlek är:

Channy: 2,5 cc
 Kamco Kadet, Westerly, True Line Senior, Taxi Box Fly: 3,5 cc.
 Snoopey, Falcon 56, Tyro Major, Robbe Charter: 5 cc.

Detta om modeller som jag själv provat. Som sagt det finns fler!

Bland icke-nybörjarmodeller finns tex Robbes "Jumbo" ACE:s "Pacer", Dodgsons "Todi" eller "Maestro" och Svenssons "Wind Puff" som alla representerar nyskapande bland RC-planen.

Likaledes har vi fått en hel del förnämliga byggsatser för skalabyggen, och där är utbudet numera synnerligen rikhaltigt med en väldig flora av märken. Breddningen av marknaden är påtaglig - det är faktiskt jobbigt till och med för de amerikanska RC-tidningarna att hinna med att testa annat än de allra mest påtagliga nyheterna!

Text o Foto: Bo Gårdstad

TYCKARE

Svar till Rossihatare Flodström

Vad är det för smörja du ritar ner?

Jag började flyga C (eller F-int som klassen då kallades) 1957.

Men ganska snart upptäckte jag och andra att det inte var så roligt längre. Orsak.

Oliver Tigre

Dåtidens "Rossi", som kostade en smärre förmögenhet och dessutom fick man vänta upp till 1,5 år för att få hem den.

Nåväl. Jag beställde 2 st á C:a 160:-/st och väntade.

Under tiden flög man med allt annat och beundrade Rolf Hagel och Måns Hagbergs Oliver-försedda knarrar som gick som spjut medan vi vanliga dödliga mer eller mindre tröttnade på klasskillnaden. Då var det klasskillnad Floda.

Inte idag när man kan köpa en Rossi för 330:-, och vara med och slåss. För att jämföra vad 160:- var då mot 330:- idag, så tjänade en brandman 1958 ca 700-800 kr/mån, idag 3600-4100 kr/mån. plus det att ungdomen idag har bra mycket bättre ställt än 1958.

Ställbara stabbar och autoroder har bara gjort klassen lättare att trimma. Man bygger sin knarr, placerar tyngdpunkten där man vill ha den, bygger in skevheter. Sedan trimmas stig för sig och glid för sig. Borta är tyngdpunktvelandet, ändringar av skevheter efter en trimdag osv.

Orsaken att vi inte har fler C flygare idag är nog inte Rossi och auto hit och dit. Nej vi saknar en nybörjarklass. C1 är en mycket svårare klass att flyga än C2.

Inför motorseglare.

Om en Rossi är 200 varv bättre eller sämre spelar inte så stor roll som du tror. Jag har troligtvis dom slöaste Rossina i Sverige idag. Men det går att vinna tävlingar med dom också.

Du slutar med att man än i dag kan vinna F1A utan snurrekrok osv.

Man kan faktiskt vinna F1C idag utan Rossi.

Detta pga att C-modellernas prestanda ligger långt över maxen, även med 7 sek motortid är dom bästa kapabla att flyga nära 5 min.

Även en icke Rossiförsedd modell gör 3 min.

Men varför skall man köpa annat än Rossi? Priset skiljer inte mycket idag. Och när man ser vad man får för dom extra tiorna, bla överlägsen kvalitet, så lönar det sig att köpa dyrt.

Men hur är det i Wakefield?

Försök vinn F1B med dålig tamp. Där är skillnaden större.

Lars-G

PS. Märkligt nog så är det äldre garvade modellflygare som slänger iväg mordvapen i 120 knut. Inte dom nya. Nonchalans kanske?

PAMPAR

inom SMFF - Finns dom?

Jo tydligen. Allt enligt Anders Ahlström. Det är ju inne för tillfället att slänga ordet "pamp" lite vårdslöst omkring sig, och Anders tillhör ju dom vackra innepojkarna inom linstyrningen.

Anders, jag skiter i vad du skriver om mötet. Det är ju din syn på det hela. Men jag blev både förbannad och ledsen att bli kallad "pamp". Mest ledsen.

Varför?

Jo, för att jag så länge jag kan minnas har motarbetat det jag kallar "pampar". Inom klubben, SMFF fackföreningen och politiken. I korta ordalag är min "pamp" följande figur:

Han jobbar sig till en hög befattning, eller blir tillsatt utan att göra ett smack på vägen. När han sedan kommit upp sig så blir hans främsta uppgift att få stanna kvar på denna befattning.

Ingen av de närvarande vid MFN-mötet stämmer på ovanstående beskrivning. Men väl många fackföreningsgubbar och politiker.

Finns det någon inom SMFF som skulle passa in?

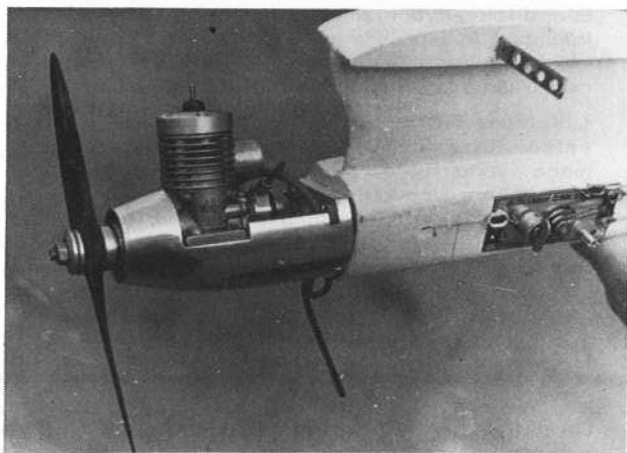
I så fall är det dags att få väck dem.

Till sist ett tips till Anders.

Släng inte ut en massa dumheter som är obefogade.

Ordet "bamp" är idag efter Hans Erikssons idiotiska Spanienresa en dumhet när det inte är befogat.

Lars-G Olofsson



Så här ser den senaste MVVS motorn ut. I Zdenek Malinas F1C-modell. Propellern är svensktillverkad av Olle Sjöman.
Foto: Zdenek Malina

Från en tyckande friflygare som frågar er sportmän angående 1976 års UT tävling på Revingshed, som skulle gälla för två tävlingar EM+NM. Som alla vet körs NM nu i mars med 1975 års VM lag, det har jag personligen inget emot men att det fattas en tävling på grund av detta, det är säkert en bevisning för alla som kämpat på 1975 års tävlingar och nått placering ni vet, nog om detta NM. Förra NM som undertecknad deltog i, flögs på Pori flygplats som för Sveriges lag gick mycket bra, på ett på tok för litet fält, för övrigt fattas 9 st danskar, som säkert inte gillar små fält, Kan man inte tänka sig att flyga NM som vintertävling, då finns det fält, eller hur? På sommaren skulle denna tävling bytas ut, för den ger inte mycket internationellt, och istället satsa respengarna söderut, för att komma de stora nationerna närmare behövs det tävlingar mot dessa, jämför med annan idrott. Vore det inte intressant att flyga för en plats i en 8-nationstävling. Tex Sverige, Norge, Finland, Danmark, V.Tyskland, Holland Belgien och Frankrike m fl skulle inte detta gå att genomföra? Vad skulle nu denna tävling heta, Nordeuropa FAI cup det kan bli en väckarklocka för friflygning. Tävlingsplats Ölands alvar vore mycket passande, tävlingsplatsen kan flyttas varje år inom dessa länder. Finns det någon mer som vill ha "Lilla EM"?

Bästa hälsningar Lars Larsson
AK modell
Göteborg

Tillägg till Ovanstående.

Undertecknad har länge önskat ett Baltic cup i Modellflyg. Med samma länder som NU tävlar om B C i tyngdlyftning, handboll, osv.

Lars-G



VM

VM-INFORMATION

SMFF kommer den 18-24 juni att arrangera VM-tävlingar i de lin-och radiostyrda skalaklasserna F4B och F4C. Samtidigt hålls internationella tävlingar i Stand-off skala och Helikopter. Tävlingarna hålls på Dala Airport i Borlänge, där i det närmaste idealiska förutsättningar finns för ett arrangemang av den typ det här gäller. Programmet är upplagt så att tävlingar och aktiviteter kommer att hållas varje dag mellan kl 12-22. Fjorton länder har hittills anmält deltagare. Totalt 73 tävlande i de olika klasserna är anmälda. Uttagningar för de svenska deltagarna kommer att hållas på VM-arenan den 22-23 maj. VM-märket, som kan ses över denna information, kommer att återfinnas i affischerna, på VM-programmet och som dekaler som säljs under tävlingarna. Möjligheterna till camping är mycket goda för besökare som önskar övervara tävlingarna. Vidare undersöker VM-kommittén om möjligheter till billig inkvartering för SMFF-medlemmar kan ordnas på Dalaregementet. Inträdeskort för SMFF-medlemmar till ett billigt pris kommer också att säljas. Närmare information om dessa frågor kommer att utsändas via SMFF:s månadsmeddelande. Håll kontakt med Din klubb om Du är intresserad.

**SVERIGES
MODELLFLYGFÖRBUND**

SMFF bildades 1957 och har klubbar, klubbmedlemmar och enskilda personer som medlemmar. SMFF är genom Kungl. Svenska Aeroklubben med i FAI, Federation Aeronautique Internationale.



FÖRBUNDSEXPEDITIONEN

Sandbergsgatan 4, Postadress Box 10022, 600 10 NORRKÖPING 10.
Telefon 011/1321 10. Postgiro 51 8165-6
Öppettider: Måndag - fredag 09 - 13
Exp.föreståndare Ann Wahlberg, Värmaregatan 9, 60362 Norrköping. Telefon 011/ 141666

FÖRBUNDSSTYRELSE

ORDFÖRANDE
Gunnar Kalen
Svarvaregatan 9, 60360 Norrköping
Telefon 011/140136

VICE ORDFÖRANDE

Lars Candell
Sagovägen 13, 17570 Järfälla
Telefon 0758/56624.

SEKRETERARE

Bertil Nilsson
Enbacken 4, 85241 Sundsvall
Telefon 060/120117

KASSÖR

K-A Ericsson
Saltvik 1849, 87010 Ålandsbro
Telefon 0611/20102

LEDAMOT

Acke Johansson
Box 1721, 79100 Falun
Telefon 023/11166

SUPPLEANTER

Roger Eklund
Svarvaregatan 9C,
72337 Västerås
Kenneth Gustavsson
Tvillinggatan 3C, 431 43 Mölndal
Telefon 031/272527

GRENCHEF FRIFLYG

Bo Jansson, Spånehusvägen 57-59,
21439 Malmö. Tel. 040/78056.

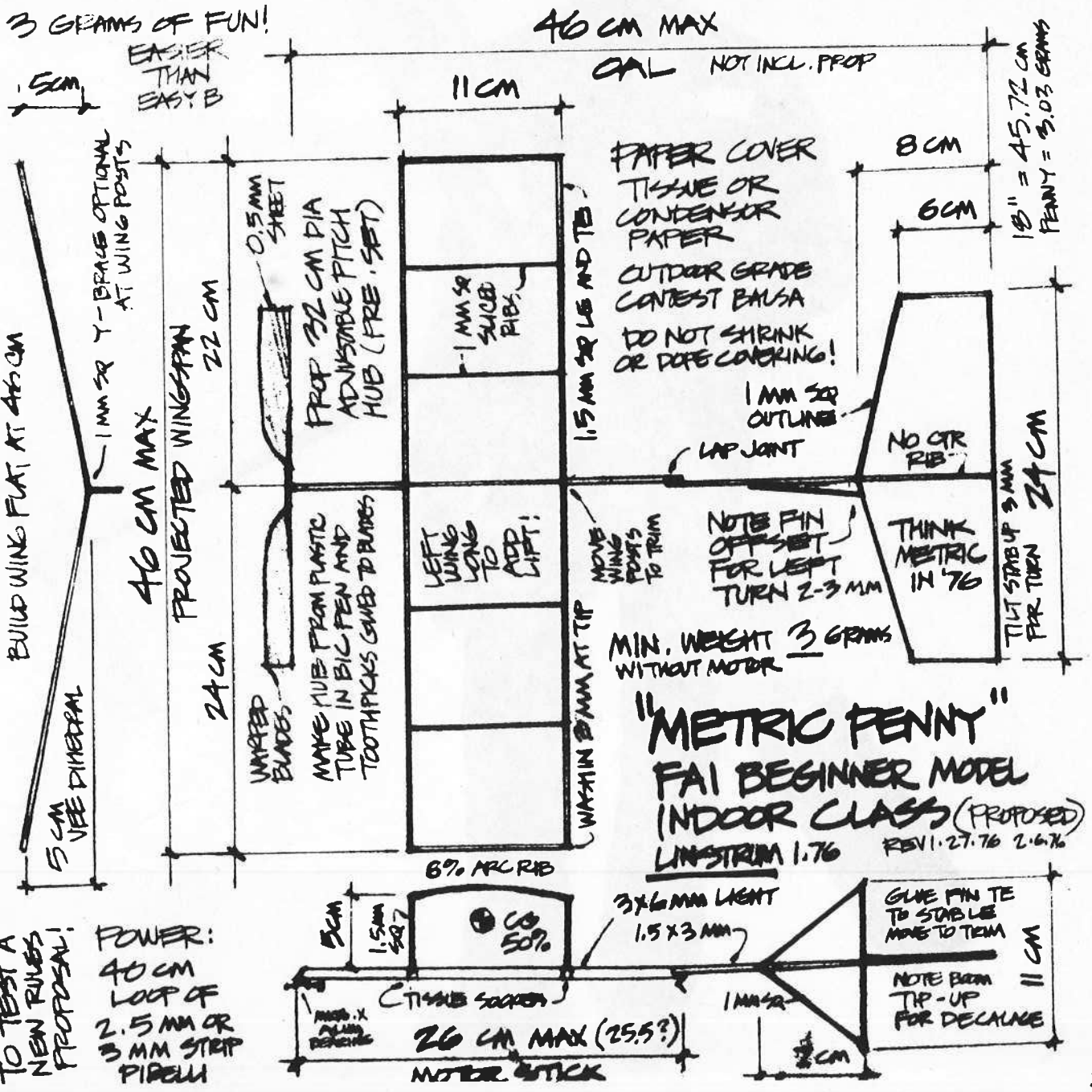
GRENCHEF LINFLYG

Bengt-Olov Samuelsson, Alvik 7909,
95190 Luleå. Tel. 0920/80364

GRENCHEF RADIOFLYG

John Lyrsell, Haraldsbovägen 20
79100 Falun. Tel. 023/21500

GRENCHEF RAKETFLYG



MODELLFLYGNYTT

SVERIGES MODELLFLYGFÖRBUND

Box 100 22

600 10 Norrköping

Ansvarig utgivare: Gunnar Kalén

Tryck: L-Offset, Norrköping

