



MODELLFLYGNYTT



ORGAN FÖR
SVERIGES
MODELLFLYGFÖRBUND

1
1977



VARIOPROP

TRANSFUNK



SPECIALPRIS PÅ KOMPLETTA ANLÄGGNINGAR
Sändare för 4 eller 6 servon, ackar, mottagare, kristaller, samt de-
koder för 4 eller 6 servon.

TRANSFUNK-radion som man bygger själv. Kan förses med vilken
spakkombination som önskas. Bilden är endast ett exempel.
Ställer krav på lödskicklighet och komponentkännedom. Vidgar
kunskapen om radio och elektronik. Fördelaktig service (klarar
man själv).

VI REPRESENTERAR



Helikoptrar flygplan båtar
Tillbehör



Krigsfartyg skala 1:200 för RC
Flygplan, Stand-off scale, motor och segel

VI ÄR ENSAMREPRESENTANT FÖR



Segelflygplan, skala, spv 4 - 6 meter



Motorflygplan, semiskala, F3A-modeller



Motorflygplan, skala, FAI-pylon, bogseringsplan

LENGER-MODELLBAU Segelflygplan, spv 2 - 3 meter, delta spv 1,2 meter



Motormodeller, skala (jet), kabinbåtar



MODELLFLYGNYTT

MFN är ett organ för Sveriges Modellflygförbund och utsändes till prenumeranter och förbundets samtligamedlemmar. 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:

Ingemar Larsson
Dr. Forselius Gata 50
413 26 Göteborg. Tel. 031/187271

FACKREDAKTÖR raketflyg:

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

FACKREDAKTÖR radioflyg:

Mikael Nabrink
Oslovägen 23
452 00 Strömstad. Tel. 0526/10079
eller 11297

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

LÖSNUMMER

Säljes i mån av tillgång för 5:- per st.
Direktanslutning till SMFF 30:- per år.

Material sändes till fackredaktörerna
eller till förbundsexpeditionen

EFTERTRYCK FÖRBJUDES

20 år med SMFF

Den 16 februari 1957 bildades SMFF. Platsen för födelsen var Barkaby flygflottilj där detta års Vintertävling i friflyg arrangerades. Anledningen till förbundsbildandet var det stora missnöjet med KSAK:s sätt att sköta modellflyget. Under flera år hade krav ställts på KSAK från landets modellflygklubbar att få vara med och bestämma om modellflygfrågorna. Alla sådana ansträngningar hade dock varit förgäves intill riksdagsbeslutet att dra in det ekonomiska stödet som utgick till KSAK för att handlägga modellflyget i Sverige. Dessa pengar räckte till en heltidsanställd instruktör och kontorspersonal samt en hel del andra aktiviteter. Som en jämförelse kan nämnas att SMFF idag inte har mer än hälften av de personella resurserna trots den enorma utveckling som modellflyget genomgått. Det var alltså inte med några lysande förutsättningar som det nya förbundet började arbeta. Visserligen skulle SMFF slippa själva administrationen av klubbarna, men någon möjlighet till ekonomiskt bidrag för styrelsearbete fanns inte. Styrelsemötena fick ordnas i samband med tävlingar och alla kan ju förstå att det var under mycket svåra förhållanden som förbundet drevs de första åren. Relationerna till KSAK var hela tiden mycket kärva och det gav utslag i att SMFF under de första fyra åren hade lika många ordföranden. Trots dessa svårigheter fanns hela tiden en målsättning för SMFF:s utveckling och organisation. Under dessa år kom uppdelningen av förbundsarbetet till stånd med bland annat grenarnas or-

ganisation, Klubbadministrationen hade också överflyttats till SMFF och sköttes hemma hos sekreteraren. Samarbetssvårigheterna mellan SMFF-styrelsen och KSAK gjorde att ett initiativ togs att försöka få en ordförande som inte var direkt bunden till modellflyget. Sune Persson kontaktades och han åtog sig uppdraget och valdes 1961 till ordförande. Sune kom att betyda mycket för SMFF:s utveckling under de sex år han var ordförande. Han lyckades förbättra relationerna med KSAK och få till stånd en uppgörelse om att SMFF övertog allt materiell i form av handböcker och regler. Vidare fick han loss de fonderade "Tempomedlen" som blev en grundplåt till den medlemsdrive vilken föregick ansökan till SÖ om organisationsbidrag. Resultaten av de första tio årens tunga arbete började komma i och med att SMFF upptogs av SÖ som bidragsberättigat ungdomsförbund och medlemsskapet i Flygsportförbundet. Vad som sedan hänt med frågor rörande organisationstillhörighet, utbildning, VM-arrangemang och liknande vill jag här inte gå in på då de ligger så nära i tiden. De senaste åren har styrelsen arbetat på att utveckla den egna organisationen och förbereda nästa steg som är bildandet av distriktsförbund. När man ser tillbaka är det glädjande att konstatera hur de bärande idéerna, som präglade SMFF redan från början, hållit för de påfrestningar som utan tvivel funnits under åren. Det finns all anledning att se ljus på framtiden för SMFF, nu när de kanske tyngsta och slitsammaste åren är avklarade.

Gunnar Kallén

Omslag 1: Urs Schaller Schweiz

Omslag 2: Bedrich Kryžer, Tjeckoslovakien. Modellen var med på VM-71 i Göteborg

FRIFLYG

EM-76 F1C



EM i F1C i Jugoslavien

Text o Foto: Björn Söderström

Årets EM för F1C hölls som vanligt i Jugoslavien, denna gång på Lücko-flygfältet utanför Zagreb i Kroatien. Det svenska Laget bestod av Kjell Johansson, junior och debutant i stora landslaget, Olle Sjöman, också debutant samt Hans Lindholm med en tidigare EM start bakom sig. Som lagledare fungerade under tecknad med några tidigare liknande uppdrag bakom sig. Den här tävlingen har tyvärr inte särskilt hög status i Västeuropa och Sverige, och det är mycket beklagligt då den verkligen är bra. Perfekt organisation både på tävlingen och runt omkring, kontinentalt klimat mitt i högsommaren, högt och mycket kvalificerat deltagarantal och som regel bra flygfält.

Vi anlände i god tid före tävlingen för att kunna träna in oss på fältet och förhållandena, det brukar nämligen vara svårt att få både kärrorna och motorerna att gå som man har tänkt sig. Till vår besvikelse var vädret inte speciellt bra utan det blåste och regnade en hel del dagarna före tävlingen. Fältet var heller inte så speciellt stort och omgivet av ett militärläger och majsfält. Hemmalaget fanns på plats och tränade, vi blev dock inte imponerade av deras material och flygning. Jugoslavien är heller inte någon större nation i F1C. Ett speciellt intressant förhållande med den här tävlingen var att det var den första stora F1C tävlingen med 7 sekunder motortid och den gamla sortens fly-off igen. Det har definitivt varit alldeles för lätt att flyga max i klassen tidigare och flygoffen har varit alldeles för stora och sega tillställningar. Skulle tävlingen bli svårare och mera spännande än tidigare?

Dagen före tävlingen blev vädret bättre och man anade att det skulle bli ungefär som vanligt igen! De flesta lagen anlände under dagen och visade upp sig. När det gäller modeller och annan teknik sågs inga större nyheter. Det var 33 man från 12 länder och det var mycket blandat när det gäller kvalitén. På papperet verkade Tjeckoslovakien, Österrike och Västtyskland starkast. Den som hade de överlägset bästa modellerna var naturligtvis Thomas Köster. De övriga hade betydligt måttligare modeller. Utgångshöjden har drastiskt minskat med motortiden och det har blivit nästan lika svårt att maxa som i Wakefield, Missar man termiken blir det cirka 2 minuter eller under som resultat. Detta innebar naturligtvis att tävlandet blev ändå svårare taktiskt än tidigare.

På tävlingsmorgonen var vädret mycket lovande med värme och nästan ingen vind, men redan före första perioden fick vinden en markerad riktning, tyvärr den sämsta tänkbara, enligt arrangörerna blåser det så kanske en gång per år. Nu var fältet definitivt för litet och modellerna landade i majsen och i en liten by med en massa klåfingriga ungar, det försvann tyvärr några modeller under konstiga omständigheter bla för Olle. När första perioden startade verkade alla väldigt osäkra om de skulle starta eller ej, och det dröjde 20 minuter innan Thomas startade som första man, en mycket bra start men modellen sjönk ganska snabbt igenom från hög höjd och planade ut bara en bit ovan marken och klarade maxen med mycket liten marginal. Nu syntes det att vädret var otroligt svårfluguet. Det fanns inga termikblåsor och nylonbanden bara hängde hela tiden. Istället verkade det som om hela fältet sjönk lite svagt och enda chansen att flyga max var att komma högt och ha ett öppet kurv så att modellerna kom långt ner på fältet medan de hade någon höjd kvar. Över majsen flöt det ut något bättre, men alla hade små marginaler. För våran egen del började det inget vidare. Kjell började med en bra start men med alldeles för kort motortid för att komma upp någonting. Både Hasse och Olle ställade ner ur bra luft. Nu fick vi istället koncentrera oss på att ta tävlingen som ren träning för framtiden, en av de uppgifter vi hade åkt dit för. Väldigt många missade i de första tre starterna och man undrade nästan om det skulle bli fly-off eller inte. Från och med fjärde start blev det något lättare och maxarna blev vanligare igen, även för oss.



Thomas Köster, Danmark

För Thomas del blev heller inte dagen lyckad, tack vare den konstiga luften hade han inte någon absolut fördel av sin höga utgångshöjd utan det verkade nästan som om modellen kom på fel ställe i luften och missade flyten, och när han dessutom startade vid två dåliga tillfällen hjälper inte prestandan. Istället verkade det som om de utpräglade termikflygarna med kompakta modeller skulle lyckas bäst.

Tjcekernas modeller är bra men de kommer inte att räcka till längre med MVVS diesel, dieseln kommer inte till sin rätt på 7 sekunder, och de hade ganska dåliga höjder mot i Bulgarien. Däremot är de bra termikflygare, speciellt Ćenek Patek som är suverän. Till fly-offen kom endast 3 man, den stora och tunga Alexander Denkin från Bulgarien, Barbellina från Italien och den fruktansvärda tävlingsmänniskan och termikflygaren Werner Kraus från Österrike.

Både Denkin och Kraus flyger med samma filosofi, små modeller med ordentlig V-form på öronen och lägre i mitten, fenan bakom stabben och nästan i varv spiral upp. I den här luften är det en av de bästa tänkbara lösningarna. Våra egna modeller är faktiskt helt värdelösa här nere och det beror på flera orsaker. Hemma kör vi i allmänhet med välvda profiler i F1C och då blir modellen långsammare i stiget och framförallt i glidet och det är en katastrof i lätt termik med en modell som är långsam och inte reagerar på små nyanser som det hela tiden är fråga om. Dessutom har modellerna ofta mycket olämplig lateralytefördelning, dvs V-formen har fel utseende. Det är helt nödvändigt att ha samma V-form som på F1A och F1B modeller av kontinental typ. Den största delen av V-formen måste sitta i vingöronen och inte i mitten som nu och orsaken till detta är att modellerna inte kan svänga rent utan börjar vingglida om man inte hindrar detta med vingöronen. Rent praktiskt innebär det att våra modeller samtidigt som de svänger eller går rakt fram i stiget oftast förflyttar sig i sidled också. Med ett sådant trim går modellen ganska sällan dit man har tänkt sig och den blir opålitlig rent taktiskt. På profilsidan är det endast platta och ganska tunna profiler som är bra i sådan här luft, de är dom enda som flyger tillräckligt snabbt och lätt. Oftast är modellerna på kontinenten också mindre både i yttermått och ytor än våra och det innebär många praktiska fördelar.

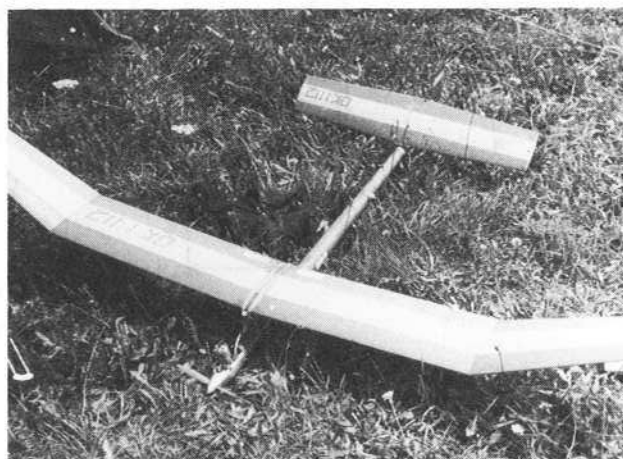
I flyoffen var vädret dåligt med vinden in mot militärförläggningen och lite gråkallt och nästan regn på gång. Alla tre gjorde ganska dåliga starter och Kraus kom dessutom inte iväg inom sina två minuter men han noterade den sämsta tiden så det saknade betydelse. I stället vann Alexander Denkin från Bulgarien, en mycket skicklig modellflygare med fina meriter, hans utmärkta kärna kommer i MFN, bygg den och kasta bort Pladuskorna istället, ni kommer inte att ångra er.



Reinhard Truppe, Österrike



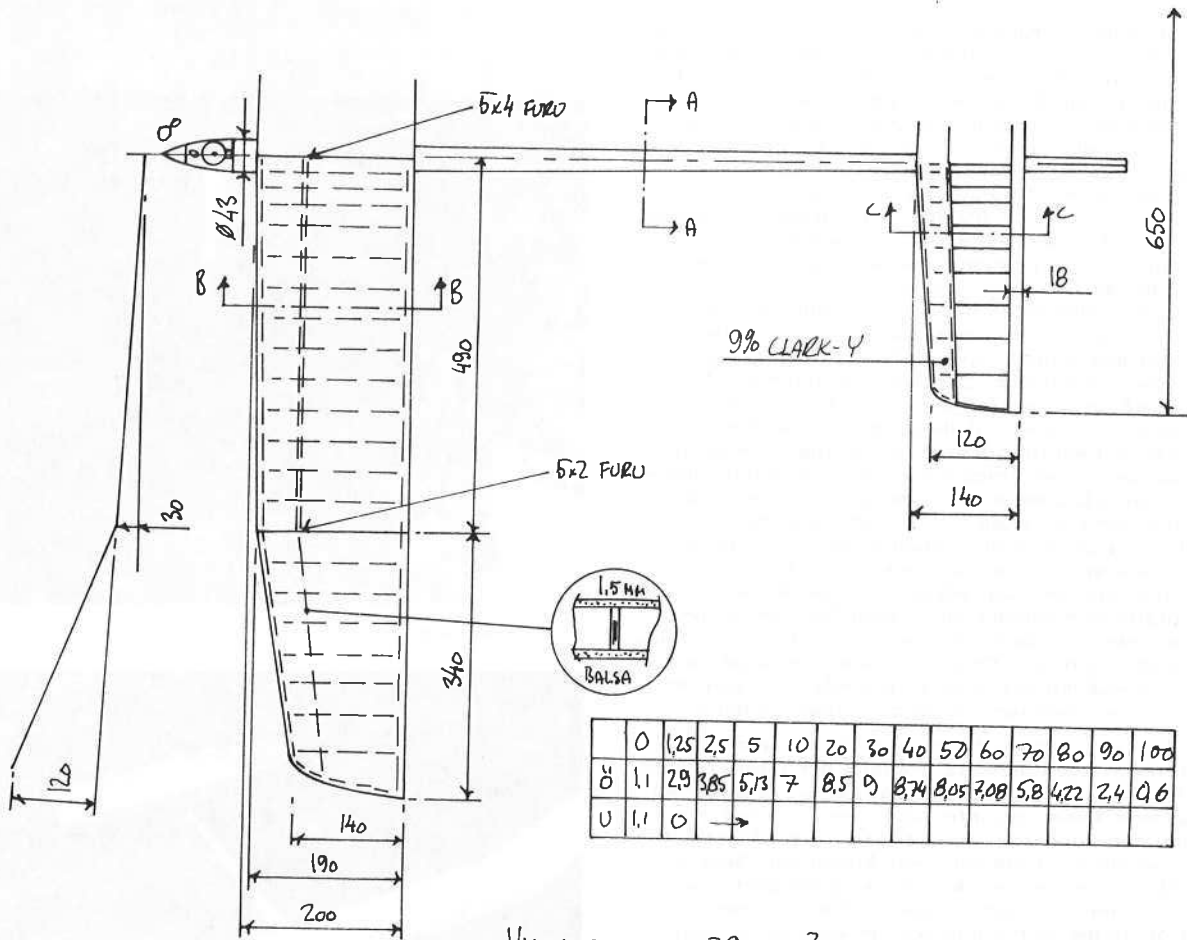
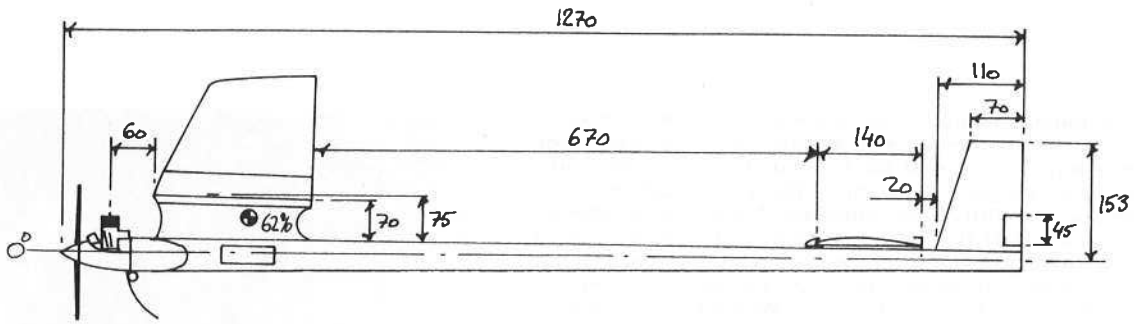
3:a Werner Kraus Österrike startar.



Ćenek Pateks modell är från Tjeckoslovakien



Och motor

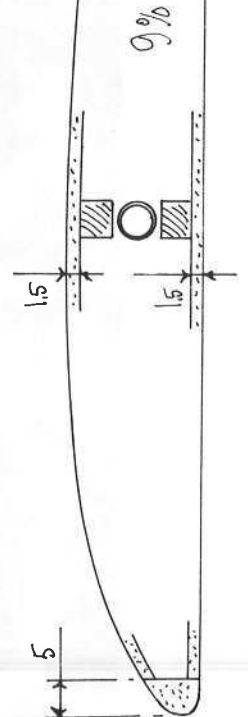
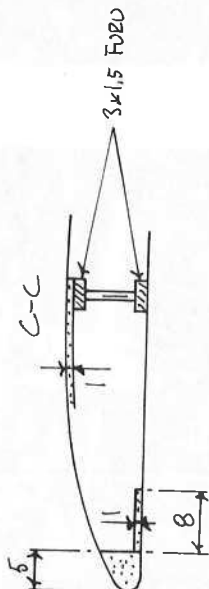
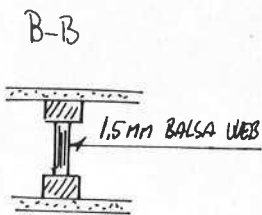
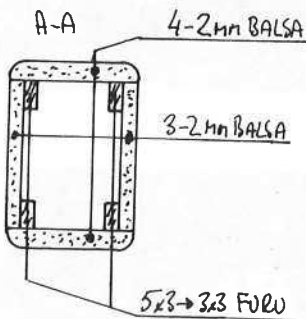


	0	1,25	2,5	5	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
δ	1,1	2,9	3,85	5,13	7	8,5	9	8,74	8,05	7,08	5,8	4,22	2,4	0,6
U	1,1	0												

- VINGVITA - 29,2 DM²
- STABBYTA - 8,3 "
- VIKT - 755 G.
- MOTOR - ROSSI
- PROP - 180-75

- VINGVIKT - 210 G.
- STABBIKT - 23 G.

TRYCKPUNKT - 62%



EM-VINNARE - 1976
 KLASS FIC
 ALEXANDER DENKIN
 BULGARIEN



En av de nya östtyskarna Gerhard Fisher



Och den gamle Klaus Engelhart



Den andre Günter Schmeling



Tidigare EM vinnare, Michel Jean, Frankrike



Alain Landeau, Frankrike, VM-2:a 1973 med denna modell.



Otto Velunšer, Jugoslavien



Kjell Johansson, Sverige



Silvio Lustrati, Italien



Med åren har han blivit tämligen rund.
Andreas Meczner, Ungern



Vaclav Patek, Tjeckoslovakien och EM-vinnaren Alexander Denkin, Bulgarien.
Denkin till höger.

NIMBUSTÄVLINGEN

40 modellflygare med ett 60-tal modeller möttes till den årliga kampen om Nimbuspokalerna och DM-plaketter, söndagen den 3 oktober på Gustavsviks fältet.

Vädret var förhållandevis bra, trots att det var gråmulet. Ett obetydligt regn störde knappast. Vinden var måttlig vilket betydde att max flygningar på 180 s skulle ha kunnat betyda uteländningar bortom fältet, varför de tävlande kom överens om att begränsa maxtiden till 150 s. Termikaktiviteten var mycket svag och inga bortflygningar förekom.

I övrigt sågs det en hel del nya namn i de olika lagen, t ex östtyskarna hade två nya yngre killar som komplement till Engelhart, och de verkar bli allt bättre i F1C. Tyvärr drabbades de av några bortflygningar som förstörde deras lagresultat. Annars håller de gamla namnen fortfarande, Metzner t ex är mycket bra efter över 15 år i världseliten. Reda visade upp en ny jättestor modell som han inte flög med utan byggt som rent experiment. Hans gamla modeller har alltid tillhört de bästa däremot Baumann tycker jag har blivit mycket sämre än förr, både själv och modellerna. Nu vann västtyskarna i alla fall på Redas och Friedrichs jämnhet lagtävlingen före Ungern som troligtvis kommer igen i F1C toppen. Själva kom vi sju vilket motsvarar våran klass ganska bra, vi har långt kvar innan vi kan hävda oss i lagtävlingen under dessa förhållanden.

På kvällen var vi på en rolig och jobbig bankett och skaffade oss en massa nya informationer och bekanta inför framtiden. Vi som deltog i den här tävlingen lärde oss väldigt mycket på ett ganska hårdhänt sätt, vårat tävlingsresultat var inte bra, men inget fiasko i alla fall. Jag själv kände det som om man helt plötsligt såg hela lösningen till kontinentflygningen glasklart framför sig. Efter tävlingen åkte vi på badsemester på adriatiska kusten och sedan åkte vi hem och byggde nya kärnor och jag har åtminstone för mig själv bevisat att de nya ideerna är riktiga.

För första gången i tävlingens historia hade vi problem med annan flygverksamhet. En flyglärare i en 2-motorig Piper tyckte sig behöva hela flygfältet. Efter litet parlamentering löste sig dock problemen till belåtenhet.

Liksom föregående år genomfördes tävlingen utan särskilda tidtagare. De tävlande indelades i grupper inom vilka deltagarna tog tid på varandra. Sakkunskapen finns ju! Uppriktigheten och ärligheten tror vi på!

Dagens suverän blev Dan Björk. Klasseger och DM-tecken i A1 jun. DM i HKG och F1A jun. Bästa tid i klassen med största deltagarantalet gav honom dessutom Närkes Flygsportförbunds vandringspris!

Herbert Hartmann har skaffat sig skicklighet och rutin, två segrar i juniorklasserna F1A och HKG vittnar därom.

I seniorklasserna blev det hårda sekundstrider. Årets SM-segrare i segelmodellklasserna visade var pokalerna på skåpet skulle stå - i Fagersta hos Göran Larsson! Olle Blomberg var honom nära, ett par sekunder till i sista start hade givit Olle vandringspriset förutom den DM-plakett han äntligen tog.

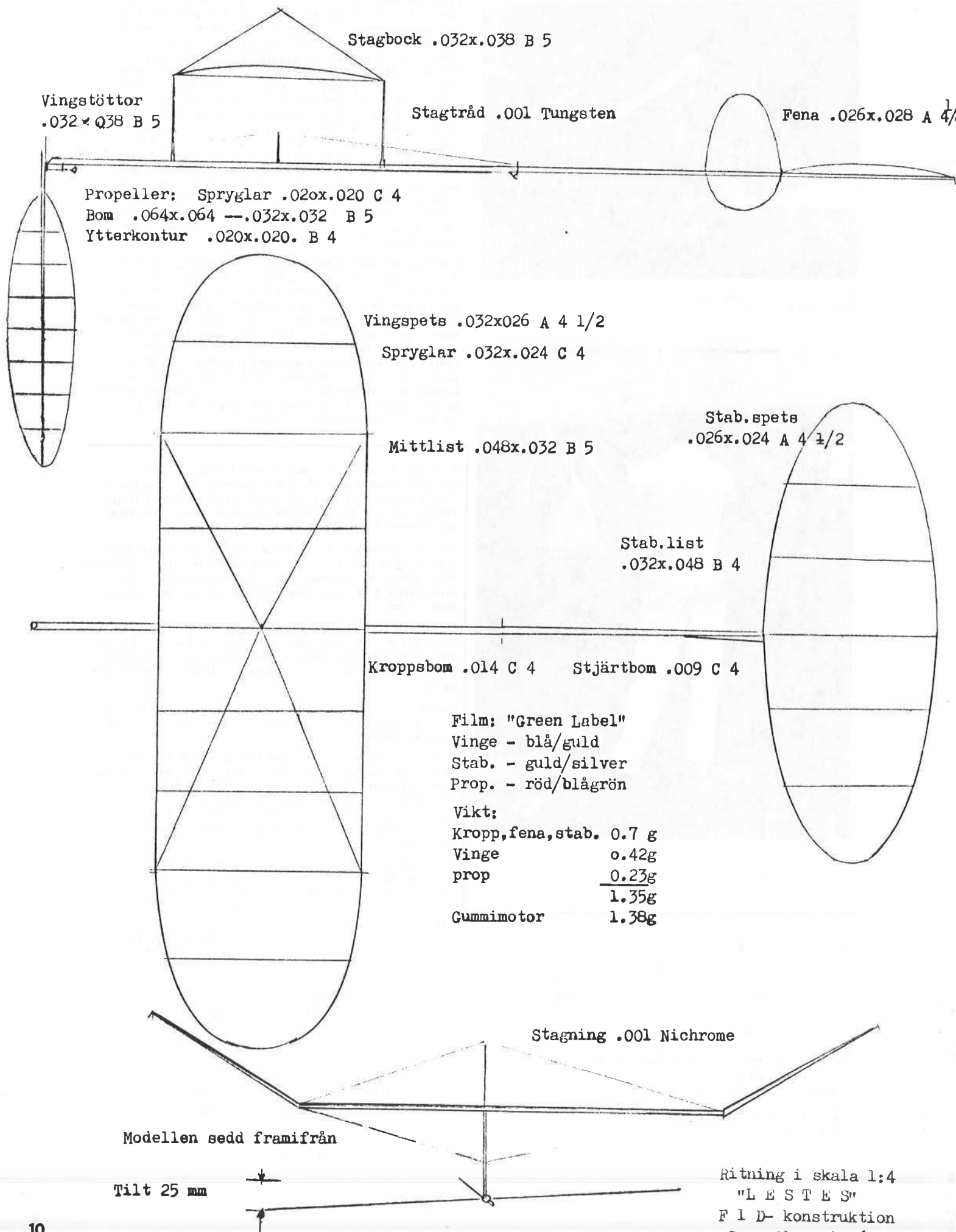
I Wakefieldklassen tog Lennart Backman ledningen men en dålig start i tredje omgången gjorde att B-O Törnkvist knappade in på försprånget. Lennart kunde dock behålla ledningen med 1 s. Törnkvist upplyste mig om att en maxflygning i min sista start skulle betyda seger. Det fick lov att bli ett par extra varv i uppdragningen och en noggrann koll av mylarremsan. Tiden räckte, gamla "Birdie" flög riktigt långt.

Till stor överraskning för honom själv kunde Urban Lindström hemföra en DM-plakett. Ove Gustavson som blev trea flög en trevlig A1 modell. Vingen hade cellplastkärna och helplankad över och undersida.

Någon tävling i C-klassen blev det aldrig. En tävling om DM-plaketten kommer ev senare i höst.

Efter prisutdelning avslutades kampen med att fyrfaldigt hurra.

S-O Lindén



JUNIORTÄVLINGEN

Modellflygklubben Nimbus, Kumla stod på söndagen den 21 november som arrangör för årets sista juniortävling. Det var som vanligt klubbar från Örebro, Eskilstuna och Västerås som deltog och tävlingen hölls på Gustavsviksfältet. Vädret var inte bra, det blåste alltför hårt och det var åtskilliga modeller som kvaddades.

Klass A1 hade samlat 31 deltagare och där segrade Eskilstunas Jan Backman före Thomas Dahlström, Ikaros och arrangörsklubbens Lars Lindén.

"Sparven", den lilla nybörjarmodellen, hade det svårt i det hårda vädret. Då det dessutom var första tävlingen för många i den klassen så blev resultatet inte så bra. Även där vann en Eskilstunabo, Torbjörn Nilsson före Joachim Alling, Nimbus.

Handkastglidarna var de som klarade vädret bäst och där stod striden hård mellan årets svenske mästare Herbert Hartmann, Västerås och Dan Björk, Ikaros. Dan vann på utmärkta 281 s.

I lagtävlingen för 3-mannalag i klass A1 segrade Ikaros för tredje gången i rad och tog därmed för alltid hem det av Nimbus uppsatta vandringspriset.
S-O Lindén

Referat DM Södermanland 1976

Till söndagen den 7 november hade Eskilstuna Flygklubb modellflygsektionen inbjudit Södermanlands klubbar till distriktsmästerskapstävling. Av Södermanlands sju klubbar hade tyvärr endast Oxelösunds MFK och arrangörsklubben anmält intresse, så hela tillställningen liknade mer en klubb-tävling än ett DM. Vi hoppas på större anslutning till nästa år, kom igen i övriga Sörmlands klubbar DM är en kul tävling.

Tävlingsvädret var väl inte det allra bästa, det småregnade mest hela tiden, vinden var dock lagom 2,4 m/sek ungefär. De fem starterna var uppdelade i två omgångar, två starter före lunch och tre efter. Maxtiden satte vi till två min i övrigt gällde vedertagna regler utom för Sparven, i denna klass fick omstart göras om tiden blev under 10 sek i första startförsöket.

AKM:s HÖSTTÄVLING 1976

Söndagen den 10/10 anordnade AKM sin årliga Hösttävling. Vädret var som vanligt bra när de anordnar något i tävlingsväg, det var bara en smula kallt.

Det var ganska lite termik och ganska knepig att pricka, de som missade hissen kom ned ganska fort.

Tävlingen gick på F10 Ängelholm, det är ju inte det bästa flygfältet, men när inte Revinge står till förfogande får man ta vad man har. Anledningen att inte tävlingen gick på Revinge är att fotgängare kan bli träffade av planen, de har dom dumma militärerna bestämt. Men de ymjar ju inte när man trimmar där, vad är det för skillnad?

Nu till flygningarna. Juniorer och seniorer var blandade tävlingen igenom.

I F1A kneps glasfatet av Lars Andersson från Limhamns Mfk med tiden 798 sek. På andra plats finner vi Nisse Gustavsson Axvalla FFT han skrapade ihop 777 sek. Slagen med endast en sekund var Per Quarnström Mfk Fladdermusen med tiden 776 sek. Fyra var AKM:s egen Anders "Skinkan" Persson med 773 sek. Jämt som synes, endast 4 sek skillnad mellan 2:an och 4:an,

Det var väldigt roligt att se med vilken iver och tävlingslust alla småtingar som flög Sparven gick in för sin uppgift. De trimmade och tävlade precis hela tiden, vissa svårigheter hade dessa unga tävlingsmännskor att få upp sina modeller på hygglig höjd, dels för regnets skull och dels på grund av den för Sparven dåliga vinden. Vann gjorde emellertid en tös vid namn Åsa Backman på en jämn och fin serie, sluttid 96 sek. Två blev Roger Andersson på tiden 90 sek, trea Tomas Kronek hans tid blev 67 sek, dessa två pojkar började i klubben och sitt byggande veckan innan tävlingen. Fyra blev Per-Arne Lindberg tid 45 sek, femma Patrik Ilar, tid 28 sek, sexa Jörgen Richter tid 24 sek, sju Kjell-Åke Ahlgren tid 17 sek och åtta Krister Lindblad tid 9 sek. Samtliga tävlande i Sparv var från Eskilstuna.

Hur gick det då i A-1 klassen? Jo där tävlade både juniorer och seniorer tillsammans. Vann gjorde här den andra av tävlingens två anmälda töser, Ing-Marie Backman, hon gjorde en utmärkt serie med sluttid 542 sek. Som tvåa placerade sig en av E-tuna klubbens nya juniorer Juri Huotari med tiden 337 sek. Trea blev vår svenske mästare i A1 Peter Tigér sluttid 282 sek. Fyra blev unge Krister Lindblad med tiden 272 sek han slog pappa Lars-Gunnar med 75 sek bra gjort. Lars-Gunnar blev femma på sluttid 197 sek.

F1A klassen samlade endast fyra man till start. Klassen vanns av Peter Tigér efter fly-off med Olle Österholm. Sluttiderna blev 322 sek + 56 sek för Peter och 322 sek +0 för Olle.

HKG killarna lunsade ganska friskt som vanligt. Segrade där gjorde Bengt-Åke Fällgren Oxelösund på tiden 166 sek Eddy Astfeldt tvåan endast en sek efter tid alltså 165 sek. Därefter har vi två stycken treor Olle Österholm E-tuna och Tomas Toft Oxelösund deras tid blev 97 sek. Femma blev Leif Forslund E-tuna med en alldeles nybyggd modell och relativt otrimmad, hans sluttid 91 sek.

Tiderna hade nog blivit bättre över lag om vi sluppit regnet men det är som alltid att om inte om varit...

Alla kämpade bra och ingen gav sig så lättvindigt. Roligt med flickor i tävlingarna det ser vi mer än gärna fler av, modellflyget är väl en av de få sporter där samma villkor gäller för både pojkar och flickor, med andra ord jämlikhet som det nu pratas varmt för.

L Backman

I F1B blev det triss i AKM. Det såg länge ut som Lennart Hansson skulle upprepa segern från i fjol med 900 sek. Han flög fyra raka max mycket säkert, då plockades den bästa snodden fram, 26 kg vid två m. utdragning, alla lager smordes in... osv Men vad hjälper det när man sätter i sjunk 127 sek. som resultat och 847 sek sammanlagt räckte till en andra plats. När man klantar sig så får man släppa förbi sig Anders Håkansson, med tiden 858 sek slog han Lennart med 11 sek. Knut Andersson kom trea med 797 sek. Fyra kom Tore Nilsson Bromölla Mfk som gjorde två taskiga starter, till slut blev det 654,sek.

I F1C blev den enda klassen där det blev en fly-off, då både Julle Åkesson AKM och Ulf Carlsson AKMG fft. flygit fullt. Först iväg var Uffe, det såg bra ut till en början men det blev bara 211 sek. Uffes kärna är definitivt ingen flyoff-modell. Men Julle satt sin kärna rätt i "smöret", Svante L som var tidtagare tappade modellen i kikaren efter sex och en halv minut. En helt överlägsen seger! Trea var Klas Mårtensson AKM med 820 sek.

Även i A1 kneps segern av Limhamn och än en gång var det Lars Andersson på-passligt framme han vann med tiden 489 sek. Tvåa kom junioren Per-Olof Nilsson från Bromölla med 459 sek. Lennart Olsson AKMG fft kom trea med 457 sek jag sa tidigare att det var jämt i A2 men desto jämnare i A1, det skillde endast 10 sek mellan 2:an och 6:an.



Sveriges vackraste modellflygare!
Fladdermöss! Kallt!
Foto: Martin Lundqvist



Tore Nilsson -Bromölla MFK, vann B1 och kom 4:a i Wake.
Foto: Martin Lundqvist



Julle vann dagens enda Fly Off.
Foto: Martin Lundqvist.

I B1 blev det mycket fina tider av de två första, det var Bror Eimar Nimbus och Tore Nilsson Bromölla. Båda började med två max i tredje missade

Tore endast en sekund, Bror flög 158 sek och avslutade med två max men det hjälpte inte, Tore vann med 885 sek och Bror slutade som säker andra man med 878 sek. Lennart Hansson kom trea med 688 sek och fyra var Bengt Blomgren Mfk Snobben med 406.sek.

I övrigt talar resultat-listorna bäst. Lars Anderssons seger i A1 var nog mer väntad än segern i A2, men så hade han också en duktig fru som hämtade hans modeller och till det kan man inte neka till, kort sagt: duktigt gjort!

Per Q drog av linan i sitt första försök och modellen tappade massa höjd efter urkopplingen, hade inte detta hänt hade Per säkert vunnit. Men så hade han ingen duktig fru som hjälpte honom. Per flyger en Etenkow-kärna med skevroder i vingörat och detta resulterar i att modellen skär ned efter urkopplingen, dessutom flyger kärnan fantastiskt i lätt termik.



Det var ju inte så svårt!
Kursdeltagarna begrundar "Mäster Pers" förklaring.
Foto: Sven-Olof Lindén

Den 9 och 10 oktober anordnades genom SLM:s försorg en kurs i inomhusmodellbygge i Handen.

Enligt notering på kurshäftet var kursen "Avsedd för folk med viss kunskap om friflyg(helst)", men trots detta borde nog häftet kompletterats med ritning på en inomhusmodell där lämplig kvalitet, dimension och vikt på material till lister, spryglar och kropp fanns angivna, samt med vilken sorts tråd ving och kropp bör stagas. Detta fick vi nu reda på av läraren Sven-Olof Lindén, som verkligen har intresse för och behärskar denna gren av modellflygning, landslagsman och svensk rekordhållare som han är sedan inomhus-VM i Cardington i somras.

I övrigt var kursen väl upplagd och deltagarna fick undervisning i vilka verktyg, mallar och jiggar som erfordras, och hur viktigt det är att använda dessa. Vi fick även tillfälle att själva prova på flera moment i bygget av en "inomhusare" bla att "lyfta mikrofilm", något som visade sig vara verkligt knepigt, ja nästan omöjligt trots fullmåne och rätt lufttryck.

Som avslutning på lördagen visades film från årets inomhus-VM och söndagen gjorde Sven Pontan uppvisningsflygningar med sin 65 cm-modell.

Kursen avslutades med en uppmaning från läraren: "Gå nu hem och bygg åtminstone en 25-öresmodell till nästa tävling", och det får vi hoppas att eleverna just nu är i färd med.

Ö Ga



Ju fler kockar! ?
Försöker lyfta Microfilm gör fr.v Birgitta Holm, Herbert Hartmann, Per Södersten, Robert Lundgren, Örjan Gahm och Sven Pontán.
Foto: Sven-Olof Lindén

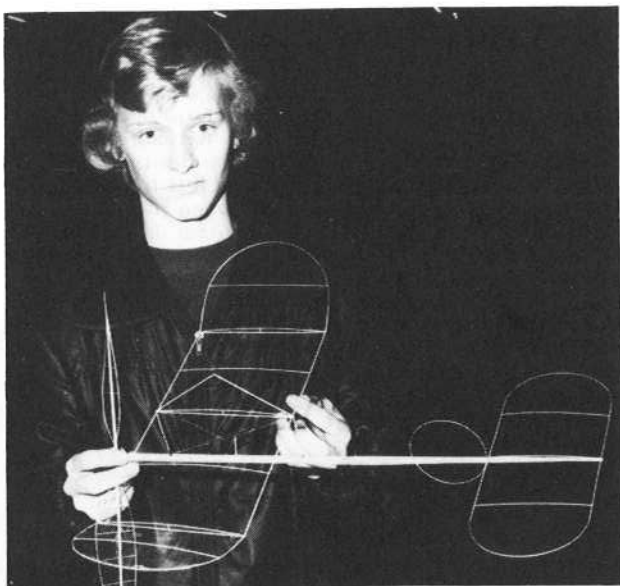
Anders Persson flög ovanligt säkert, snurrningen och kopplingarna funkade så gott som hela tävlingen, endast i första och fjärde perioden missades det lite vilket resulterade i avancemang nedåt i prislistan. Det var ganska mycket om en fin tävling.

Martin Lundquist, MFK Fladdermusen Lund

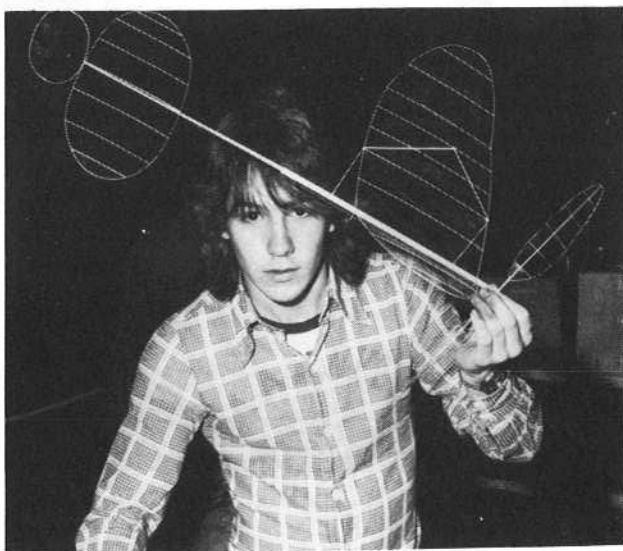
INOMHUS SM 18-19 december 1976

För första gången har det avhållits ett SM för inomhusmodeller. Denna specialitet inom modellflyget får väl därmed anses stadgad etablerad osv. Vilket ju är helt riktigt, då verksamheten de senaste fyra åren varit mycket stor.

Arrangörer var som sig bör Mfk Gladiatorerna och man höll till i Mässan i Älvsjö. Denna gång i A-hallen, som är ca 40x80 meter och har en fin takhöjd på 20 meter. Det sista en sanning med modifiering då det på ena sidan av hallen hängde ner trådar ett par meter förmodligen rester av något popfestival eller sjukhusutställning. Tävlingen gick under två dagar, något som speciellt F1D flygarna uppskattar. Man kan då ägna den ena dagen åt denna klass som ju tar lång tid att genomföra. Nu räckte de fem timmarna på lördagen till ganska precis, men man frågar sig hur en sådan här tävling skall genomföras när flygtiderna går upp och deltagarantalet ökar. Det finns i dagens läge ett tiotal F1D flygare i landet, men många fler lär vara på gång. Vi får se till vårens tävling i jumbo-hangaren på Arlanda!



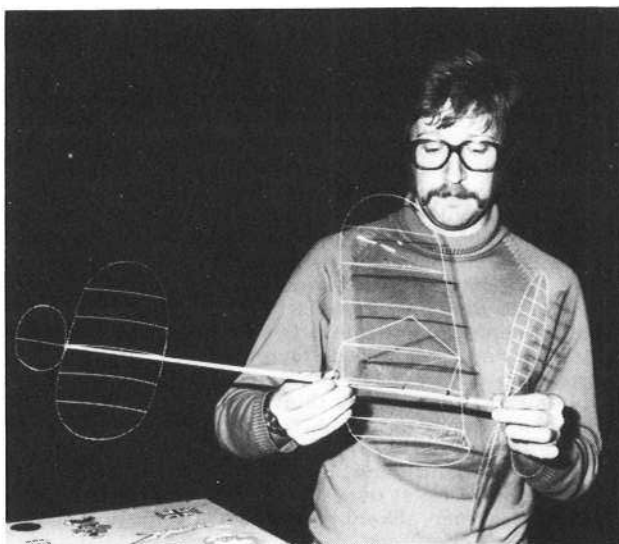
Mats Rosling, Uppsala 4:a i F1D, 2 flygningar över 10 min, på första tävlingen.
Foto: Sven Pontán



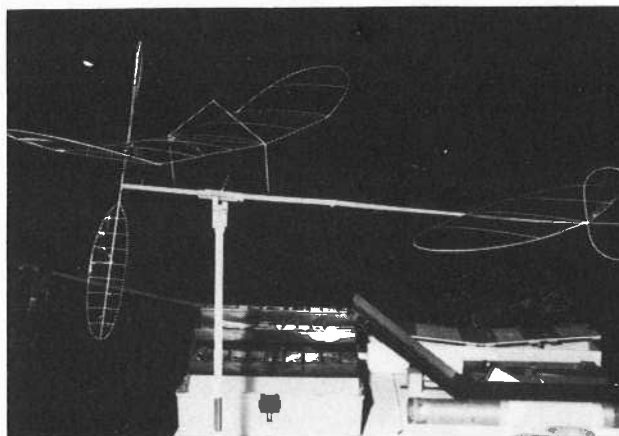
Dimitris Nicolau, Solna MSK
Foto: Sven Pontán

I F1D dominerade från början de tre VM-fararna Sven Pontán, S-OLindén och Per Södersten. Per lyckades egentligen bara i första flygningen och flög sedan en bra bit sämre än han borde ha gjort. Sven och S-O fortsatte att flyga bra. Sven hade mycket otur och hängde upp två modeller i de tidigare nämnda trådarna i taket efter bara ett par minuters flygning. Han klarade segern med sin tredje modell, ca 40 sek före S-O. Sven är en mycket metodisk man, han har kopierat upp speciella blanketter där han för in viktiga data för varje flygning. Propeller, gummimotor, antal varv, vridmoment osv. Därigenom får han en mycket bättre koll på trimningen av modellerna och ska väl så småningom kunna förutsäga sina flygtider under olika takhöjder ganska exakt!

På tredje plats kom en annan duktig allroundflygare. Björn Söderström. Han hade byggt en 50-cm modell enligt FAI:s nybörjarregler och fick på denna sin första tävling i denna klass tider över 10 min. Mats Rosling junior från Uppsala hade en liknande modell, byggd av "vanlig" balsa och flög också över 10 minuter. Han debuterade f.ö med att vinna Flugan för två år sedan!



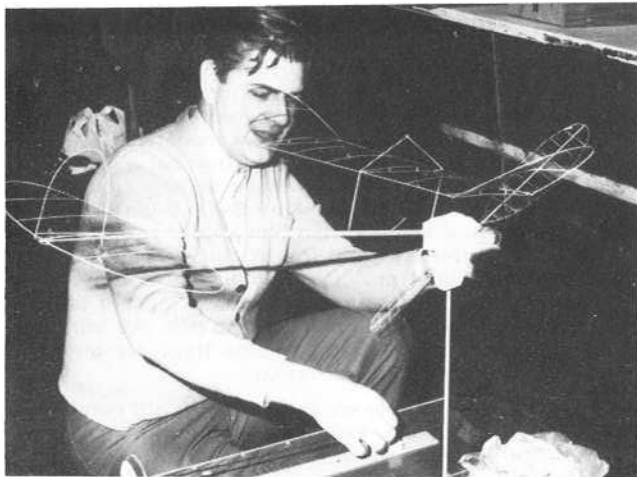
Björn Söderström, Solna MSK, 3:a i F1D
Foto: Sven Pontán



SM-ettan i klass F1D.
Konstruerad av Rumänen Aurel Popa 1973
Vikt: 1,25 gram
Foto: Sven Pontán

Janne Z slutligen flög med en 25-öres och hade aldrig någon chans att hävda sig. Fast för att vara 25-öring flög modellen bra.

Örjan Gahm var anmäld men kvaddade modellen kvällen innan. Lundensare, Göteborgare m fl lyste med sin frånvaro. Synd.



Sven-Olof Lindén lyfter över en färdigvevad motor.
Foto: Sven Pontan

Så blev det då söndag. Dagen inleddes med ett försök att få ner Svennes modeller som hade hängt i taket över natten. Detta skedde med en stor teleskopstige och gick bra i varje fall för den lägre modellen. Sedan kärvade stegen ihop och vi fick ställa den åt sidan, för det skulle flygas 25-öres.

Där flög Lasse Lindén och Örjan Gahm bra. De låg mycket jämnt hela tiden och det var inte förnån i sista start Lasse kunde avgöra, med dagens längsta flygning. Mycket bra gjort. Örjan flög med samma modell som i fjol, en mycket trevlig sådan. Både Lasse och Örjans modeller var byggda enligt de gamla reglerna men det visade sig inte göra något. Bröderna Lindqvist från Sigtuna kom härnäst, men som sagt inte alls så bra som de första två. Herrar Appring och Nygren från Jakobsberg hade nya Örjan Gahm konstruktioner men solade för mycket i början av tävlingen och lyckades inte få trim på kärrorna itid. Fram på eftermiddan, när tävlingen var klar, flög de desto bättre. För övrigt gick det inget vidare, Janne Z satte sin modell och en ballong i taket osv. Mikael Hattanus från Metro-merna kommer säkert igen till nästa tävling med nya modeller.



Robert Lundgren, Metronomerna
Foto: Sven Pontan



Far och son Laget!
Sven-Olof och Lars Lindén, Nimbus, Kumla
Lars vann 25-öres efter en hård kamp med Örjan Gahm.
Foto: Sven Pontan

Handkastglidare härnäst. Här stod Jan Zetterdahl helt i en klass för sig med sina Super-Sweep modeller. Med starter kring 40 sekunder låg han långt före resten av de tävlande. Janne var också den ende som utnyttjade hallens höjd ordentligt, modellen tog varje gång ut bara halvannan meter från balkarna. Har man dessutom det bästa glidet är man ohotad. Sedan kom i alla fall idel kända namn, följda av vad som måste vara närmare hälften av Solnas befolkning. Alla utom Janne Hagedahl flög. Efter det kom en modig Metrom, Kenneth Björkman heter han.



Jan Zetterdahl, Solna MSK, helt överlägsen i handluns. 40+41 sek!
Foto: Sven Pontan

Propagandaklassen då, Flugan med andra ord. Det börjar bli en viss specialisering även här, många tävlande skruvade ängsligt på sig när man tittade på deras gummisnoddar! Här vann återigen Lasse Lindén, med Robert Lundgren, Metrom och Janne Z på andra plats. Ingen flög över 1 minut i år men resultatet var mycket jämnare än de var i fjol tex Arrangörerna delade i denna klass ej ut några plaketter till seniorerna utan de som skall ha dem dvs juniorerna fick dem.

Prisutdelning ja. Där får vi från arrangörshåll be om ursäkt. Anledningen till vår återhållsamhet var att vi en vecka innan tävlingen fått reda på att vi måste betala för den Securitas-vakt som vaktade oss vilket spräckte alla ekonomiska kalkyler.



Claes Larsson, Handens MFK.
Foto: Sven Pontan



Stefan och Per Södersten, Handens MFK
Foto: Sven Pontan

Vad mer?
Vi lyckades få ner stegen igen. Svens F1D modell ramlade ner av sig själv. Hallen är nog den bästa vi har flugit i hittills även om taket inte är så rent. Det drog nästan ingenting i alla fall. Inga tävlande i Peanut, Martin Miettinen är i Malmö och Ove P kom inte. Borde inte detta vara en idealisk klass för ett litet höstbygge mellan combathäckar och F3A-modeller? Gott om ritningar finns det och så svårt är det inte. Man behöver ju inte börja med ett Triplan utan man tar det lugnt och bygger ett Blackburn monoplane, Focke Eindecker eller nåt sånt. Per Södersten hade med sig en tub ballonggas som visade sig nyttig 90:- för 1,5 m³ kostar det om någon undrar.

Till nästa år, full rulle kanelbulle Peter

SM-76 INOMHUS

25-öres (klass 3)

1	Lars Lindén, Nimbus	12.11
2	Örjan Gahrn, Jakobsberg	11.46 DM
3	Jan Lindqvist, Sigtuna	6.51
4	Tomas Lindqvist, Sigtuna	6.44
5	Anders Appring, Jakobsberg	3.48
6	Ulf Nygren, Jakobsberg	3.07
7	Per Södersten, Handen	2.14
8	Jan Zetterdahl, Solna	.34
9	Mikael Hatlénus, Metromerna	.12

F1D (klass 1)

1	Sven Pontán, Handen	29.20 DM
2	S-O Lindén, Nimbus	28.41
3	Björn Söderström, Solna	21.15
4	Mats Rosling, Uppsala	20.46
5	Per Södersten, Handen	17.48
6	Jan Zetterdahl, Solna	11.45

Handkastglidare (klass 5) ej SM-klass

1	Jan Zetterdahl, Solna	1.21
2	Sven Pontán, Handen	.59
3	Lars Lindén, Nimbus	.50
4	S-O Lindén, Nimbus	.43
5	Kjell Johansson, Solna	.39
6	Gunnar Gunnarsson, Solna	.34
7	Mats Jansson, Solna	.33
8	Jocke Malinen, Solna	.29
9	Magnus Stenner, Solna	.27
10	Robert Almén, Solna	.25
11	Robert Grafford, Solna	.22
12	Anders Carsbring, Solna	.22
13	Magnus Nordqvist, Solna	.16
14	Kenneth Björkman, Metromerna	.15

Flugan (klass 4)

1	Lars Lindén, Nimbus	1.33
2	Jan Zetterdahl, Solna	1.20
3	Robert Lundgren, Metr.	1.20
4	S-O Lindén, Nimbus	1.17
5	Gunnar Gunnarsson, Solna	1.10
6	Claes Larsson, Handen	1.06
7	Robert Grafford, Solna	1.06
8	Magnus Stenner, Solna	1.02
9	Alf Årñigh, Metromerna	1.02
10	Mats Lagnefors, Solna	.57
11	Jocke Malinen, Solna	.47
12	Kenneth Björkman, Metromerna	.44
13	Torbjörn Karlsson, Solna	.42
14	Robert Almén, Solna	.38
15	Guy Lundin, Metromerna	.35
16	Per Josefsson, Metromerna	.35
17	Anders Carsbring, Solna	.34
18	Stefan Södersten, Handen	.33
19	Mikael Lindblad, Metromerna	.32
20	Magnus Nordqvist, Solna	.31
21	Mikael Hultaus, Metromerna	.30
22	Mats Almlöf, Metromerna	.24

Nimbestävlingen och 1976 års DM för Närke

A1 jun

1	Dan Björk, Ikaros	645 DM
2	Mikael Pettersson, Nimbus	564
3	Lars Lindén, Nimbus	547
4	Bengt Fjällman, Fagersta	541
5	Thomas Dahlström, Ikaros	503
6	Tomas Karlsson, Nimbus	483
7	Rolf Gustavsson, Nimbus	446
8	Lars Karlsson, Nimbus	444
9	P-O Öberg, Nimbus	437
10	Anders Jönsson, Ikaros	436
11	Björn Larsson, Nimbus	414
12	Torsten Nederman, Ikaros	378
13	Tage Nederman, Ikaros	376
14	Anders Lindström, Ikaros	304
15	Anders Grönholm, Nimbus	281
16	Jan Backman, Eskilstuna	267
17	Karin Hillerström, Nimbus	260
18	Anders Axelsson, Ikaros	235
19	Gunnar Hillerström, Nimbus	216

F1A jun

1	Herbert Hartmann, Västerås	706
2	Bengt Fjällman, Fagersta	549
3	Dan Björk, Ikaros	542 DM
4	Tomas Dahlström, Ikaros	518
5	Peter Tigér, Eskilstuna	462
6	Lars Lindén, Nimbus	453
7	Jan Backman, Eskilstuna	281

HKG jun

1	Herbert Hartmann, Västerås	245
2	Dan Björk, Ikaros	225 DM
3	Mikael Pettersson, Nimbus	165
4	Lars Lindén, Nimbus	146
5	Björn Larsson, Nimbus	134
6	Anders Lindström, Ikaros	110
7	Anders Jönsson, Ikaros	92

A1 sen

1	Göran Larsson, Fagersta	598
2	Urban Lindström, Ikaros	577 DM
3	Ove Gustavsson, Ikaros	521
4	Lennart Asklöf, Ikaros	503
5	Ernst Börjesson, Ikaros	483
6	Gusten Björk, Ikaros	481
7	Bo Gustavsson, Fagersta	466
8	Ing-Marie Backman, Eskilstuna	380
9	Bengt Wendel, Fagersta	204
10	Bengt Pettersson, Nimbus	170
11	Tommy Eriksson, Fagersta	53

F1A sen

1	Göran Larsson, Fagersta	739
2	Olle Blomberg, Nimbus	738 DM
3	Bengt Wendel, Fagersta	708
4	Eddy Astfeldt, Eskilstuna	572
5	S-O Lindén, Nimbus	542
6	Tommy Eriksson, Fagersta	177
7	Lennart Asklöf, Ikaros	99

B

1	S-O Lindén, Nimbus	650 DM
2	Lennart Backman, Eskilstuna	648
3	B-O Törnkvist, Fagersta	647
4	Olle Hillerström, Nimbus	494
5	Bengt Pettersson, Nimbus	0

HKG sen

1	Eddy Astfeldt, Eskilstuna	200
2	Olle Blomberg, Nimbus	183 DM
3	Gusten Björk, Ikaros	175
4	Urban Lindström, Ikaros	169
5	Lennart Asklöf, Ikaros	97

Säve depå den 14/11-76

F1A sen

1	Nils-Olof Gustavsson, Axvallia	822
2	Nils Wallertin, AKMG	777
3	Lars Larsson, AKMG	770
4	Andur Persson, AKM	753
5	Louise Flodström, AKMG	738
6	Ulf Sälde, Axvallia	727
7	Slure Eriksson, AKMG	680
8	Gunnar Westerlund, AKMG	532
9	Bengt Johansson, Axvallia	431
10	Per Qvarnström, Fladderin.	138

A1

1	Lars Åke Andersson, AKMG	668
2	Lennart Kerneld, Storcken	521
3	Stefan Larsson, AKMG	496
4	Per Abrahamsson, Storcken	424
5	Lennart Olsson, AKMG	422
6	Lars-Olof Danielsson, AKMG	414
7	Fredrik Gustavsson, AKMG	401

F1B

1	Ulf Carlsson, AKMG	722
2	Lennart Hansson, AKM	592
3	Lennart Flodström, AKMG	570

FIA jun

1	Herbert Hartman, Västerås FK, MFS	756
2	Jan Johansson, Solna MSK	735
3	Jocke Malinen, Solna MSK	698
4	Claes Svensson, Uppsala FK, MS	693
5	Bengt Pettersson, MFK Linköping	667
6	Jan Svenungsson, Uppsala FK, MS	653
7	Johan Luthman, MFK Gladiatorerna	609
8	Mats Lugnefors, Solna MSK	599
9	Jan Blomquist, FK Gamem	549
10	Peter Tigér, Eskilstuna FK, MFS	541
11	Robert Almén, Solna MSK	519
12	Dan Björk, RFK Ikaros	494
13	Per Olov Lång, Uppsala, FK MS	485
14	Mats Jansson, Solna MSK	481
15	Lars Lindén, MFK Nimbus	463
16	Jan Backman, Eskilstuna FK, MFS	433
17	Per Sjölund, Härnösands MSK	428
18	Bengt Fjällman, Fagersta MFK	390
19	Kjell Eriksson, Uppsala FK, MS	361
20	Magnus Nordqvist, Solna MSK	349
21	Olle Österholm, Eskilstuna FK, MFS	-

A1 jun

1	Dan Björk, RFK Ikaros	641
2	Fredrik Hallgren, FK Gamem	545
3	Jan Franzén, Uppsala FK, MS	484
4	Hans Norén, Borlänge MSK	467
5	Kenneth Hagström, Solna MSK	414
5	Anders Helgesson, MFK Nimbus	414
7	Karin Ågren, Uppsala FK, MS	403
8	Bengt Fjällman, Fagersta MFK	400
9	Rolf Gustafsson, MFK Nimbus	396
10	Per Hafström, MFK Nimbus	367
11	Robert Almén, Solna MSK	338
12	Tomas Karlsson, MFK Nimbus	337
13	Magnus Karlsson, FK Gamem	334
14	Per Ola Öberg, MFK Nimbus	321
14	Henrik Sandsten, Eskilstuna FK, MFS	321
16	Mats Lugnefors, Solna MSK	282
17	Kim Hagström, Solna MSK	265
18	Mats Jansson, Solna MSK	230
19	Magnus Sterner, Solna MSK	177
20	Jocke Malinen, Solna MSK	26
21	Annika Hallgren, FK Gamem	-
22	Peter Bergljung, FK Gamem	-

F1B

1	Sven-Olov Lindén, MFK Nimbus	873
2	Jan Zetterdahl, Solna MSK	835
3	Lennart Flodström, AKMG	785
4	Bengt-Olov Törnqvist, Fagersta MFK	760
5	Johan Bagge, FK Gamem	744
6	Björn Spens, FK Gamem	742
7	Karl-Erik Widell, FK Gamem	732
8	Kjell Liwenborg, Solna MSK	706
9	Lennart Backman, Eskilstuna FK, MFS	653
10	Bengt Blomberg, FK Gamem	527

F1C

1	Urban Nygren, Solna MSK	900
2	Gerald Boman, Solna MSK	869
3	Kjell Johansson, Solna MSK jun.	801
4	Nils Erik Hollander, Karlstads MFK	789
5	Lars-Gunnar Lindblad, Eskilstuna FK,	576
6	Anders Enström, Härnösands MSK jun.	434

LAG

1	Solna MSK (Gunnar Holm, Jan Zetterdahl, Gerald Boman)	2526
2	Solna MSK II (Robert Almén, Kjell Liwenborg, Urban Nygren)	2125
3	FK Gamem (Gunnar Kalén, Bengt Blomberg)	1218

DM Södermanland Ekebyflygfält 76.11.07

Sparv

1	Åsa Backman, Eskilstuna	96
2	Roger Andersson, Eskilstuna	90
3	Tomas Kronek, Eskilstuna	67
4	Per-Arne Lindberg, Eskilstuna	45
5	Patric Ilar, Eskilstuna	28
6	Jörgen Richter, Eskilstuna	24
7	Kjell-Åke Ahlgren, Eskilstuna	17
8	Krister Lindblad, Eskilstuna	9

A1

1	Ing-Marie Backman, Eskilstuna	542
2	Juri Huotari, Eskilstuna	337
3	Peter Tigér, Eskilstuna	282
4	Krister Lindblad, Eskilstuna	272
5	Lars-Gunnar Lindblad, Eskilstuna	197
6	Olle Österholm, Eskilstuna	103
7	Christer Ilar, Eskilstuna	57
8	Lars-Åke Pettersson, Eskilstuna	23
9	Leif Forslund, Eskilstuna	21
10	Peter Sjerau, Eskilstuna	18
11	Bengt-Åke Fällgren, Oxelösund	14

F1A

1	Peter Tigér, Eskilstuna	322+56
2	Olle Österholm, Eskilstuna	322+0
3	Carl-Gustaf Karlsson, Eskilstuna	211
4	Jan Backman, Eskilstuna	26

HKG

1	Bengt-Åke Fällgren, Oxelösund	166
2	Eddy Asifeldt, Eskilstuna	165
3	Olle Österholm, Eskilstuna	97
3	Tomas Toft, Oxelösund	97
5	Leif Forslund, Eskilstuna	91
6	Peter Tigér, Eskilstuna	85
7	Jörgen Svensson, Oxelösund	62
8	Tomas Eklund, Oxelösund	49
9	Jan Backman, Eskilstuna	46

Novemberträffen 28 november 1975 Revinge friflyg

F1A sen

1	Lars Larsson, AKMG fft	616
2	Bo Söderström, Limhamn	607
3	Louise Flodström, AKMG fft	578
4	Lars Andersson, Limhamn	576
5	Svante Lundqvist, Fladdermusen	546
6	Jan Andersson, AKM	545
7	Per Qvarnström, Fladdermusen	379
8	Evert Andersson, Bromölla	340
9	Bengt Blomgren, Snobben	339
10	Bertil Andersson, Limhamn	302
11	Bror Eimar, Nimbus VI Unga	163

F1A jun

1	Ingemar Pettersson, Fladdermusen	829
2	Håkan Stridsberg, Fladdermusen	385
3	Tomas Söderström, Limhamn	284
4	Kalle Lundqvist, Fladdermusen	157

F1B

1	Knut Andersson AKM	779
2	Lennart Hansson, AKM	778
3	Lennart Flodström, AKMG fft	770
4	Tore Nilsson, Bromölla	554
5	Steinar Hesthagen, Norge	351

F1C

1	Ulf Carlsson, AKMG fft	768
2	Jan-Olle Åkesson, AKM	705
3	Anders Persson, AKM	504
4	Tore Nilsson, Bromölla	133

Solna FAI-Cup den 5 december 1976

F1A jun

1	Claes Svensson, Uppsala	637
2	Lorenz Björklund, Täby	470
3	Robert Almén, Solna	386
4	Jan Svenungsson, Uppsala	303
5	Kurt Ilar, Västerdalarna	275
6	Jan Johansson, Solna	242
7	Sven Berglund, Västerdalarna	238
8	Rune Liljegren, Täby	167
9	Per-Olov Lång, Uppsala	98

F1A sen

1	Torsten Eriksson, Uppsala	525
2	Mikael Borell, Östersund	409
3	Håkan Nilsson, Östersund	343
4	Gösta Franzén, Uppsala	310
5	Ingmar Pettersson, Fladdermusen	294
6	Göran Larsson, Fagersta	277
7	Per-Arne Svensson, Uppsala	216
8	Holger Sundberg, Uppsala	149
9	Kjell Dalsheim, Västerdalarna	87
10	Kjell Magnusson, Uppsala	39

F1B

1	Jan Zetterdahl, Solna	454
2	Björn Söderström, Solna	445
3	Kjell Liwenborg, Solna	59

F1C

1	Gerald Bohman, Solna	522
2	Kjell Johansson, Solna	369

LAG (8 anmälda)

1	Solna (Robert Almén, Jan Zetterdahl, Gerald Bohman)	1362
---	---	------

Novemberträffen 28 november 1975 Revinge friflyg

F1A sen

1	Lars Larsson, AKMG fft	616
2	Bo Söderström, Limhamn	607
3	Louise Flodström, AKMG fft	578
4	Lars Andersson, Limhamn	576
5	Svante Lundqvist, Fladdermusen	546
6	Jan Andersson, AKM	545
7	Per Qvarnström, Fladdermusen	379
8	Evert Andersson, Bromölla	340
9	Bengt Blomgren, Snobben	339
10	Bertil Andersson, Limhamn	302
11	Bror Eimar, Nimbus VI Unga	163

F1A jun

1	Ingemar Pettersson, Fladdermusen	829
2	Håkan Stridsberg, Fladdermusen	385
3	Tomas Söderström, Limhamn	284
4	Kalle Lundqvist, Fladdermusen	157

F1B

1	Knut Andersson AKM	779
2	Lennart Hansson, AKM	778
3	Lennart Flodström, AKMG fft	770
4	Tore Nilsson, Bromölla	554
5	Steinar Hesthagen, Norge	351

F1C

1	Ulf Carlsson, AKMG fft	768
2	Jan-Olle Åkesson, AKM	705
3	Anders Persson, AKM	504
4	Tore Nilsson, Bromölla	133

Solna FAI-Cup den 5 december 1976

F1A jun

1	Claes Svensson, Uppsala	637
2	Lorenz Björklund, Täby	470
3	Robert Almén, Solna	386
4	Jan Svenungsson, Uppsala	303
5	Kurt Ilar, Västerdalarna	275
6	Jan Johansson, Solna	242
7	Sven Berglund, Västerdalarna	238
8	Rune Liljegren, Täby	167
9	Per-Olov Lång, Uppsala	98

F1A sen

1	Torsten Eriksson, Uppsala	525
2	Mikael Borell, Östersund	409
3	Håkan Nilsson, Östersund	343
4	Gösta Franzén, Uppsala	310
5	Ingmar Pettersson, Fladdermusen	294
6	Göran Larsson, Fagersta	277
7	Per-Arne Svensson, Uppsala	216
8	Holger Sundberg, Uppsala	149
9	Kjell Dalsheim, Västerdalarna	87
10	Kjell Magnusson, Uppsala	39

F1B

1	Jan Zetterdahl, Solna	454
2	Björn Söderström, Solna	445
3	Kjell Liwenborg, Solna	59

F1C

1	Gerald Bohman, Solna	522
2	Kjell Johansson, Solna	369

LAG (8 anmälda)

1	Solna (Robert Almén, Jan Zetterdahl, Gerald Bohman)	1362
---	---	------

Junior tävlingen 21.11.1976

1	Jan Backman, Eskilstuna	510
2	Tomas Dahström, Ikaros	489
3	Lars Lindén, Nimbus	458
4	Anders Lindström, Ikaros	409
5	Per Hafström, Nimbus	385
6	Krister Lindblad, Eskilstuna	382
7	Anders Jönsson, Ikaros	375
8	Stefan Nilsson, Eskilstuna	358
9	Peter Tigér, Eskilstuna	341
10	Lars Karlsson, Nimbus	339
11	Per-Ola Öberg, Nimbus	327
12	Rolf Gustavsson, Nimbus	283
13	Torsten Nederman, Ikaros	265
14	Tage Nederman, Ikaros	264
15	Mikael Pettersson, Nimbus	259
16	Olle Österholm, Eskilstuna	217
17	Herbert Hartmann, Västerås	199
18	Gunnar Hillerström, Nimbus	147
19	Jens Immonen, Eskilstuna	120
20	Dan Björk, Ikaros	72
21	Christer Göransson, Nimbus	52
22	Juri Huotari, Eskilstuna	26
23	Anders Helgesson, Nimbus	14
24	Björn Larsson, Nimbus	12

Sparven

1	Torbjörn Nilsson, Eskilstuna	183
2	Joachim Alling, Nimbus	150
3	Åsa Backman, Eskilstuna	117
4	Mikael Hellgren, Nimbus	108
5	Kjell Karlsson, Nimbus	90
6	Anders Helgesson, Nimbus	88
7	Per-Ivar Berglund, Nimbus	77
8	Tommy Pettersson, Nimbus	67
9	Per Hafström, Nimbus	60
10	Jens Nilsson, Nimbus	54
11	Peter Gustavsson, Nimbus	44
12	Mats Everstsson, Nimbus	36
13	Gunnar Hillerström, Nimbus	4

HKG

1	Dan Björk, Ikaros	281
2	Herbert Hartmann, Västerås	257
3	Mikael Pettersson, Nimbus	152
4	Peter Tigér, Eskilstuna	147
5	Anders Lindström, Ikaros	113
6	Per Hafström, Nimbus	99
7	Lars Lindén, Nimbus	79
8	Olle Österholm, Eskilstuna	66
9	Gunnar Hillerström, Nimbus	54
10	Jan Backman, Eskilstuna	53
11	Anders Axelsson, Ikaros	22

Lagtävling

1	Ikaros Lag 1	1273
2	Eskilstuna Lag 1	1209
3	Nimbus Lag 1	1182
4	Nimbus Lag 2	869
5	Ikaros Lag 2	601
6	Eskilstuna Lag 2	528

Inköpstips

Det har kommit ut en ny typ av amfibieplan i Amerikanska Spratt Aircraft som borde bli den ideala sjuomodellen.

Det är en flatbottnad hullkonstruktion - motor midships och propellern bak - med en "automatisk" vinge - upphängd i lyftcentrum. Maskinen har inga roder och ingen "sticka" - enda kontrollen är en ratt för svängar - genom att skeva ena vingen i förhållande till den andra - samt gaspådrag för kontroll av fart o höjd. Kompletta ritningar finns - men det räcker med ett informationspaket à 4 doll för att bygga en modell.

Adr: Spratt Aircraft Co
Box 351
MEDIA Penns
USA

Sveriges modellbyggare - dom som bor i södra Sverige bör passa på tillfället att köpa en metall-svarv till hobbyverkstaden nu när pundet är billigt - en svarv Myford som i Sverige kostar 4 000 kr får man i England för hälften - och man kan ofta köpa beg svarvar med en hel del tillbehör för ca tusenlappen. Åker man båt - kostar frakten ingenting - och det är ingen tull att betala.

Bengt Nilsson
Box 5029
900 05 UMEÅ 5

tävlingsskalender

DATUM	TÄVLING	KLASS	ARRANGÖR	PLATS
VÄRLDSMÄSTERSKAP				
28.3-2.4	VM, segelflyg	F3B	Sydafrika	Johannesburg
29.6-4.7	VM, RC-multi	F3A	USA	Springfield, Ohio
6-12.7	VM, friflyg	F1A, F1B, F1C	Danmark	Roskilde
EUROPAMÄSTERSKAP				
6-11.7	EM, segelflyg	F3B	Belgien	Wegnez-Verviers
INTERNATIONELLA TÄVLINGAR				
FRIFLYG				
21-22.5	Holland International	F1A, F1B, F1C	Holland	near Arnhem
9-12.6	Kratky Cup	F1A (on 11), F1B, F1C (on 10)	Österrike	Wiener Neustadt
11-12.7	9th Intern. Eifel Pokal Contest (Eifel Trophy)	F1A, F1B, F1C	Västtyskland	Drover Heide
13-15.8	Internat. Criterium	F1A, F1B, F1C	Frankrike	Assais par 79200-Parthenay
18-20.8	Hajdu Cup	F1D	Ungern	Debrecen
19-21.8	Internat. Competition	F1A, F1B, F1C	Tjeckoslovak.	Sezimovo, Usti
25-28.8	12th Kolibri Cup 1977	F1A & F1E	Österrike	Herzogenburg W/ Neustadt
25.8-3.9	Balkan Games of Aeromod.	F1A, F1B, F1C (även F2 och F2)	Bulgarien	Plovdiv
7-9.10	Indoor Coup	F1D	Rumänien	
LINFLYG				
9-11.4	Internat. Competition	F2A, F2B, F2C, F2D (även F3D, F4B)	Tjeckoslovak.	Hradec Králové
23-24.4	3rd Internat. Combat Contest	F2D	Västtyskland	Oberhausen
1.5	Internat. Contest	F2D	Belgien	Namur
20-22.5	Internat. Competition	F2A, F2B, F2C	Schweiz	Breitenbach
22-24.7	Mecsek Cup	F2A, F2B, F2C (även F3A)	Ungern	Pécs
6-7.8	Dutch Combat Internat. C. Combat	F2D	Holland	Amerongen
25.8-3.9	Balkan Games of Aeromod.	F2A, F2B, F2C (även F1 och F3)	Bulgarien	Plovdiv
27-28.8 or 3-4.9 (accord. to the dates of the Bochum Contest)	Internat. Contest	F2A, F2B, F2C, F2D	Belgien	Genk
10-11.9	Internat. Contest	F2D	Belgien	Rixensart
11.9	Coppa d'Oro F.A.	F2C	Italien	Lugo
25.9	Trofeo Supertigre	F2A	Italien	Treviso
29.9-2.10	Internat. Cup Sofia	F2A, F2B, F2C, F2D	Bulgarien	Sofia
1-2.10	Criterium Midden Nederland, IX	F2A, F2B, F2C	Holland	Utrecht
7-9.10	Nyírség Cup	F2A, F2C (även F3A, F3B, F3D)	Ungern	Nyíregyháza
17-18.10	Internat. Control Line Contest	F2A, F2B, F2C	Västtyskland	Bochum
RADIOFLYG				
9-11.4	Internat. Competition	F3D (även F2 och F4B)	Tjeckoslovak.	Hradec Králové
20-22.5	Internat. Freundschaftsfliegen um den "Beveria Cup"	F3A	Västtyskland	Fürstenfeldbruck III
28-30.5	11. Rheintal Internat. Cup	F3A	Österrike	Koblach
5.6	"Coppa Caproni"	RC Gliders (F3B)	Italien	Vizzola
18-19.6	Internat. Wettbewerb	F3A	Schweiz	Altmatt
26-27.6	R/C Soar Together	F3A Slope ?	Norge	Pellestova, Lillehammer
2-3.7	1st Summer Soaring Criterium	F3B	Belgien	Aney
8-10.7	Internat. Competition	F3B	Tjeckoslovak.	Poprad
14-17.7	Internat. Competition	F3A	Tjeckoslovak.	Stratšov
15-17.7	Internat. Contest	F3C (Helicopters)	Belgien	Genk
22-24.7	Border-Line Cup (Gränscupen)	F3A	Sverige	Strömstad
22-24.7	Mecsek Cup	F3A (även F2)	Ungern	Pécs
6-7.8	UK Internat. Thermal Competition RC Glider	F3B (Thermal Soaring)	England	near Oxford
11-14.8	13th "Igo Etrich Wanderpokalfliegen"	F3A	Österrike	Salzburg
25.8-3.9	Balkan Games of Aeromod.	F3A, F3B (även F1, F2)	Bulgarien	Plovdiv
25-28.8	4th Internat. Contest (Ludwig Kraemer Cup)	F3B	Västtyskland	Dortmund
27-29.8	Sopwith Internat.	F3D Pylon Racing	England	Little Rissington (Glos.)
3-4.9	"Challenge Graupner für Helikopter"	Helikopter	Schweiz	Lausanne
3-4.9	10th Sled Cup	F3A	Jugoslavien	Blud
4.9	Trofeo GPS	F3D	Italien	Milano
8-11.9	Internat. Competition	F3A, F4C	Polen	Lodz
16-18.9	2nd Internat. Octoberfest-Trophy	F3B	Västtyskland	Münich
17-18.9	Internat. Competition	F4C	Tjeckoslovak.	Karlovy Vary
17-18.9	"Internationales Freundschaftsfliegen"	F3A	Liechtenst.	Bendern
1-2.10	Internat. Contest (Part. Contest of European Trophy)	F3A	Västtyskland	Langenzenn-Fuerth/Bav.
7-9.10	Nyírség Cup	F3A, F3B, F3D (även F2A, F2C)	Ungern	Nyíregyháza

RAKET

25-29.5	Internat. Competition for Model Rockets	S3A, S4B, S5F	Polen	Torun
25.8-3.9	Balkan Games of Rocketmodelers	S3A, S4D, S7	Bulgarien	Plovdiv
23-26.9	Internat. Cup "Europa"	S3A, S4C, S4D, S5A, S7	Bulgarien	Yambol

TÄVLINGSSKALENDER FRIFLYG

1977

NR	DATUM	TÄVLING	ARRANGÖR	PLATS	KONTAKTMAN
1.	5.2	Fladderhusen Cup Flugan, HKG, 25-öres, Peanut	MFK Fladderhusen	Lund	Åke Quvornström 046/13 48 18
2.	13.2	Gemens lagtävling F1A, F1B, F1C, A1 Jun	FK Gamen	Norrköping	Bengt Blomberg 011/13 37 17
3.	19-20.2	Inomhustävling, x) F1D, FAI-50cm, HKG, 25-öres	Handens MFK	Handen	Sven Pontan 06/777 3711
4.	26-27.2	VT F1A, F1B, F1C, F1G, A1, B1, C1, HKG	Västerås FK	Västerås	Herbert Hartman 021/18 35 60
5.	6.3	AKMG:s Vintertävling F1A, F1B, F1C, A1	AKMG	Säve Depå	Ulf Carlsson 031/19 51 14
6.	13.3	Inomhustävling Flugan, HKG, 25-öres, Peanut	MFK Nimbus RPK Ikarus	Örebro	S-O Lindén 019/18 21 79
7.	13.3	Norrländska Vintertävling. Hjärnäsands MSK F1A, F1B, F1C, F1G, A1, HKG		Hjärnäsand	Loif Ericsson 0611/201 02
8.	20.3	Sigtunaträffen F1A, F1B, F1C, A1 Jun	Sigtuna MFK	Sigtuna	Arne Karlsten 0760/515 41
9.	27.3	Inomhustävling F1D, 25-öres	Handens MFK	Arlinda	Sven Pontan 08/777 37 11
10.	24.4.	Axvallsträffen x) F1A, F1B, F1C, A1 Jun	Axvalla FFT	Skövde	N-O Gustavsson 0500/182 82
11.	8.5	Majtävlingen F1A, F1B, F1C	Uppsala FK	Uppsala	Gösta Franzén 018/12 58 94
12.	19-22.5	UT 1977 F1A, F1B, F1C	Axvalla FFT	Skövde	N-O Gustavsson 0500/182 82
13.	29.5	Skånes Vårtävling x) F1A, F1B, F1C, F1G, A1, B1, C1	AKM	Revinge	Lennart Hansson 040/19 37 90
14.	4-5.6	Semestertävlingen samtl.friflygklasser	AKMG	Säve Depå	Lars-G Olofsson 031/49 30 55
15.	11-12.6	Nettävlingen x) F1A, F1B, F1C, A1, HKG	MFK Skvadern	Midlands	Bertil Nilsson 050/12 01 17
16.	23-24.7	SM F1A, F1B, F1C, F1G A1, B1, C1, HKG	Norrlandsklubbarna	Flatruet	K-A Ericsson 0611/201 02
17.	14.8	Hjelmerus Memorial F1A	Bromölla MFK	Rinkaby	Tore Nilsson 0456/270 70
18.	20-21.8	Öldtimertävlingen Gummi-Motor-Segel HKG	MFK Nimbus Axvalla FFT	Skövde	S-O Lindén 019/18 21 79
19.	28.8	Wentzelpokalen F1A, F1B, F1C, F1G, A1, B1, C1, HKG	Östersunds MFK	Östersund	K-Å Jonsson 053/12 02 29
20.	9.10	AKM:s Hösttävling F1A, F1B, F1C, A1, B1, C1	AKM	Revinge	Lennart Hansson 040/19 37 90
21.	23.10	Gemens Hösttävling F1A, F1B, F1C, A1 Jun	FK Gamen	Norrköping	Bengt Blomberg 011/13 37 17
22.	6.11	AKMG:s Hösttävling F1A, F1B, F1C, A1	AKMG	Säve Depå	Ulf Carlsson 031/19 51 14
23.	13.11	SM Inomhus F1D, 25-öres	Arrangör: EJ utsedd		
24.	20.11	Novemberträffen F1A, F1B, F1C	AKM	Revinge	Lennart Hansson 040/19 37 90
25.	4.12	Solna FAI-Cup F1A, F1B, F1C	Solna MSK	Uppsala	Jan Zetterdehl 08/36 66 97

x) tävlingen spec. rekommenderad för nordiskt tävlingsutbyte.

TÄVLINGSSKALENDER LINFLYG

1977

NR	DATUM	TÄVLING	ARRANGÖR	PLATS	KONTAKTMAN
1.	23-24.4	Stunt, Combat, x) Stenderdracing	Vänersborgs MK	Vänersborg	Ingemar Larsson 031/18 72 71
2.	8.5	Stunt, Combat	Västerås FK	Västerås	Ove Andersson 021/13 17 42
3.	14-15.5	"Solnas Pokal" TR, Speed	Solna MSK	Stockholm	Ove Kjellberg 08/89 81 63
4.	28-29.5	"Vårtävlingen" Alla klasser	ÖSK	Södertälje	Lars Nilsson 0755/611 02
5.	4-5.5	UT alla int. klasser	Handens MFK	Handen	Sven Pontan 06/777 37 11
6.	20-21.8	SM alla int. klasser	Uddevalla MFK	Trollhättan	Lars Holmro 0520/168 62
7.	27-28.8	"Oxelöppokalen" alla klasser	Oxelöunds MFK	Oxelöund	Göran Fällgren 0155/328 47
8.	10-11.9	"Galax Open" TR, Speed	Galax	Stockholm	Kjell Aktelius 08/774 49 15
9.	17-18.9	"Vänersborgspokalen"x) Stunt, Combat	Vänersborgs MK	Vänersborg	Ingemar Larsson 031/18 72 71

x) Tävlingen spec. rekommenderad för nordiskt tävlingsutbyte.

TÄVLINGSKALENDER RADIOFLYG F3A

NR	DATUM	TÄVLING	ARRANGÖR	PLATS	KONTAKTMAN
1.	7-8,5	F3A och F3A Pop	Tidaholms MFK	Tidaholm	Leif Johansson 0502/111 14 Benny Kjellgren 0502/114 70
2.	21-22,5	"Vårtävlingen" F3A och F3A Pop	Jönköpings RFK	Jönköping	Hanns Flyckt 036/13 38 06 Sture Per- 036/701 97
3.	11-12,6	"Delahästän" F3A och F3A Pop	Siljansbygdens RFK	Leksand	John Lyrsell 023/215 00 Risto Baltzar 023/204 17
4.	2-3,7	F3A och F3A Pop	MFK Skvadern	Sundsvall	Per Högberg 060/11 51 35 Björn Larsson 060/12 53 56
5.	22-24,7	"Gränscupen" F3A	Strömstads RFK	Strömstad	Mikael Nabrink 0526/100 79 0526/410 48
6.	13-14,8	SM F3A	Arrangör sökes		
7.	17-18,9	F3A och F3A Pop	Tidaholms MFK	Tidaholm	Leif Johansson 0502/111 14 Benny Kjellgren 0502/114 70

TÄVLINGSKALENDER RADIOFLYG F3B

NR	DATUM	TÄVLING	ARRANGÖR	PLATS	KONTAKTMAN
1.	3,4	F3B-A	Härnösands MSK	Härnösand	K-A Ericsson 0611/201 02
2.	23-24,4	F3B-B x)	Hökklubben	Hövs Hallar	Kurt Lennå 035/12 10 89
3.	1,5	F3B-A Vårtävling	RFK Ikaros	Örebro	Ernst Börjesson 019/22 62 90 Gustav Björk 019/14 38 07
4.	14-15,5	F3B Termik	Falköpings och Tidaholms MFK	Axevalla	Bo Nyström 0515/195 72 Kent Svensson 0515/128 70
5.	21-22,5	F3B Termik	SFFK	Stockholm	Olle Bergqvist 08/760 10 85
6.	28-30,5	F3B-A	Gräbo MFK	Axevalla	Lars Stranngård 0302/403 73
7.	11-12,6	F3B-B UT + öppen tävling	Acroflyers	Hammers Backar	Jan-Eve Svensson 0411/124 05
8.	18-19,6	F3B-A SM	MFK Skvadern	Sundsvall	Bertil Nilsson 060/12 01 17
9.	2-3,7	F3B-A UT	Lidköpings MFK	Axevalla	Agne Engman 0510/262 34 0510/255 66 Harry Fransson 0510/269 89
10.	20-21,8	F3B-A x) "Korg-olle trofä"	Östersunds MFK	Östersund	Arne Berglin 063/11 39 06 Sten Kristianson 063/11 56 37
11.	27-28,8	F3B-B	Malmö RFS	Hammers Backar	Bertil Nilsson 040/47 14 49
12.	3-4,9	F3B-A	SFFK	Stockholm	Olle Bergqvist 08/760 10 85
13.	10-11,9	F3B-B SM	Arrangör sökes		

x) Tävligen spec. rekommenderad för nordiskt tävlingsutbyte.

TÄVLINGSKALENDER RADIOFLYG

SKALA (STAND OFF OCH POPULÄR) HELIKOPTER MEETING

1977

SKALA (STAND OFF OCH POPULÄR)

1.	4-5,6	Stand off och populär	SFFK	Stockholm	Olle Bergqvist 08/760 10 85
2.	30-31,7	Stand off och populär x)	Siljansbygdens RFK	Leksand	John Lyrsell 0247/119 97 Risto Baltzar 023/204 17

x) Tävligen spec. rekommenderad för nordiskt tävlingsutbyte.

HELIKOPTER

1.	7-8,5	Helikopter	RFK Ikaros	Örebro	Peter Pelikan 019/20 18 27
2.	11-12,6	Helikopter	Lidköpings MFK	Lidköping	Agne Engman 0510/255 66
3.	27-28,8	Helikopter x)	Starflyers	Stockholm	Jan Levenstam 08/36 18 32

x) Tävligen spec. rekommenderad för nordiskt tävlingsutbyte.

MEETING

1.	24-26,6	Midsommermeeting	Siljansbygdens RFK	Leksand	Risto Baltzar 023/204 17
2.	20-21,6	Surströmmingsmeeting	MFK Skvadern	Sundsvall	Per Högberg 060/11 51 35

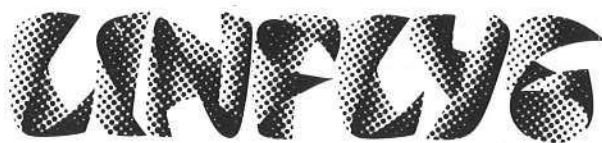
TÄVLINGSKALENDER RADIOFLYG PYLON (F3D o QU)

NR	DATUM	TÄVLING	ARRANGÖR	PLATS	KONTAKTMAN
1.	23-24,4	F3D-pylon	AKMG	Östeborg	Kjell Serdah1 0822/217 64
2.	7-8,5	F3D-pylon	SFFK	Stockholm	Olle Bergqvist 08/760 10 85
3.	14-15,5	QM-pylon	RFK Kometen	Malmö	Bertil Lundin 040/41 32 10
4.	28-29,5	F3D-pylon	Jönköpings RFK	Jönköping	Hanns Flyckt 036/13 38 06
5.	11-12,6	QM-pylon x)	AKMG	Östeborg	Kjell Serdah1 0822/217 64
6.	20-21,8	QM-pylon	SFFK	Stockholm	Olle Bergqvist 08/760 10 85
7.	3-4,9	SM F3D-pylon	RFK Kometen	Malmö	Bertil Lundin 040/41 32 10

x) Tävligen spec. rekommenderad för nordiskt tävlingsutbyte

Kalender 1977 FRIFLYG.

- 2/1 Distriktskonkurrens, Trollesminde, Hillerød
- 6/2 Flyvedagskonkurrens
- Distriktskonkurrens, Trollesminde, Hillerød
- 20/2 Själlandsmesterskab
- 6/3 Distriktskonkurrens, Trollesminde, Hillerød
- 20/3 Vårkonkurrens, Øst og Vest
- 3/4 Distriktskonkurrens, Trollesminde, Hillerød
- 16-
- 17/4 10-startskonkurrens, Trollesminde, Hillerød
- 15/5 Vårkonkurrens II, distrikt Vest, Vandel
- 6-
- 12/7 VM for fritflyvende, Tune, Roskilde
- 23-
- 24/7 Jyllandsslaget, Vandel
- 23-
- 31/7 Sommerlejr, Vandel
- 4/9 Dansk-Svensk Landskamp, Trollesminde, Hillerød
- 17-
- 18/9 Danmarksmesterskaber, Skjern
- 2/10 Høstkonkurrens, distrikt Øst
- 9/10 Høstkonkurrens, distrikt Vest
- 6/11 Høstkonkurrens II, distrikt Vest
- Distriktskonkurrens, Trollesminde, Hillerød
- 13/11 Landsmøde
- 4/12 Distriktskonkurrens, Trollesminde, Hillerød



Linkkontrollerat

Gott Nytt år på er alla linflygentusiaster. Ni har väl varit ute och mött det nya året med en flygtur. Själv har jag deltagit i den sedvanliga nyårsdagsflygningen i Grimsö, i år i full snöstorm, men även det har sin tjusning.

Snart är det dags för SMFF:s Riksstämman och då ska ju regeländringar och förslag till sådana behandlas. Har din klubb lämnat in några motioner? Det har varit lite motioner de sista åren och knappast beror det väl på att allt är perfekt. Nåväl, här kommer lite som vi i Vänersborg och Skara tycker borde ändras.

1. Reglerna i standardracing borde ändras så att de blir likadana som de engelska och de danska. Detta skulle underlätta tävlande utomlands, samtidigt som modellerna skulle bli snyggare. Skillnaden i reglerna är nu inte så stor och det skulle nog vara ganska smärtfritt att införa Good-Year Racing, här i Sverige. Standard har visat ett sjunkande intresse de sista åren och dessa ändringar av reglerna skulle kunna stimulera många nya tävlande. Största skillnaden ligger däri att modellerna ska mera verklighetsutseende.

2. Inför en ny combatklass för 2,5 cc!! Kallad Slow Combat. Enda restriktioner jämfört med int-klassen skulle vara: Propellern skall vara en okopad 8x6 och trycktank skall inte vara tillåten. Vad blir nu summan av detta. Jo, farten bringas ner, combaten blir roligare då det intelängre kommer att likna speedtävlingar och förhoppningsvis blir det inte lika mycket spånor. Framförallt är det mera nybörjarvänligt. Dagens int-klass håller på att flyga sig själv i sank med allt högre hastigheter och vändbarare modeller. En nybörjare har väldigt svårt att få ut något nöje av combattävlingarna då man behöver satsa så enormt mycket för att det ska bli resultat. Ser vi inte upp kommer klassen att urarta till en specialishobby liksom Team och Speed.

Denna nya klass tycker vi skulle vara ett steg i rätt riktning mot en vettigare och roligare combat. Naturligtvis skall "klipp i snöret" vara tillåtet och räknas som 100 poäng.

3. Combatlandslaget skall utökas till 6 man. Detta ska gälla vid alla tävlingar utom EM och VM (Där det är 3 man). Om vi tillsammans med Danmark, Finland och Norge kunde enas om att utvidga laget vid NM skulle vi få roligare tävlingar, ty alla som tävlat vet att en tävling med 7-8 personer inte är vidare rolig. När laget skickas iväg till öppna tävlingar (ex. Spaarndam International) är det ju ock-så vettigare med 6 man. Chansen är ju då större att fler personer från samma klubb blir uttagna och detta är en stor fördel ty de känner oftast varandras utrustning bättre vilket medför bättre mekningar, och bättre resultat.

4. Det ska vara obligatoriskt för tävlingsarrangörerna att skriva referat från sina egna tävlingar så att det slipper vara så att fackredaktören får skriva allt själv eller att det inte blir något alls.

Ja, det var vad vi tyckte i våra klubbar. Här kommer nu tips på hur man gör en lätt och billig tank för combat, samt olika sätt att förfärdiga stunttankar.

Hilmer

TANKAR

Tankar om tankar för stuntmodeller

Nedanstående artikel visar tankkonstruktioner som används av amerikanska stuntflygare. Materialet är knyckt från den amerikanska tidskriften "Stunt News" som utges av PAMPA (Precision Aerobatics Model Pilots Association).

1. Synpunkter på tankar av Arlie Prezler Fig 1.

Matarrör: Använd 3 mm rör så att en kort anslutning med bränslefilter till motor erhålls, snedsåga röret i den ända som ska sitta i tanken. Löd fast denna ända ca 3 mm från bakre gaveln. Påfyllnings/Matar-rör: Detta rör är hemligheten med systemet. Använd 3 mm rör som dras in i vinkeln på tanken med änden ungefär 19 mm framför öppningen på matarröret. Ju längre fram desto mer märks det om bränslet håller på att ta slut. Luftningsrörets yttre ända vänds vanligen framåt mot luftströmmen. Det är viktigt att en liten rörbit, ca 2 mm, löds fast i änden annars kommer motorn att få för mycket bränsle så snart modellen släppts upp. Experimentera med lämplig utformning för att få motorn lätt inställbar på marken.

Skvallerrör: kan se ut hur som helst. Avstänges vid flygning.

Combat-tank

Denna tank uppvisar många fördelar: snabbgjord, lätt att få tät, låg vikt, billig, fungerar lika bra med eller utan tryck och hållbar.

Nackdel: Fungerar ej för glödbränsle (Epoxilimmet håller ej).

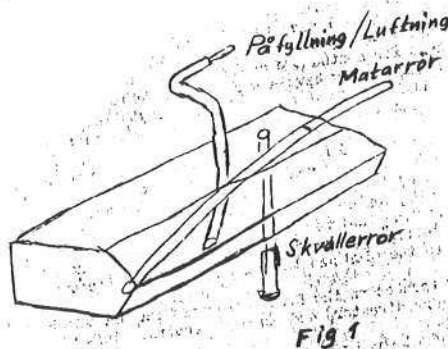
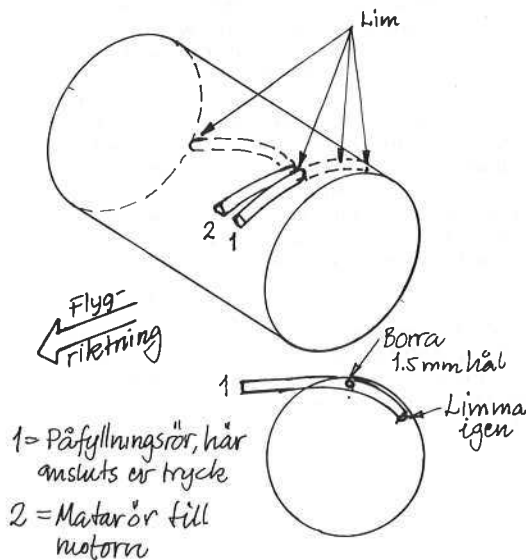
Gör så här:

Skaffa en lämplig aluminiumburk (diameter 3-4 cm, längd 4-8 cm) helst med skruvlock, 3 mm aluminiumrör samt 5 minutersepoxilim. Kapa eventuellt burken till rätt längd så att rätt volym erhålles (40-60 cc). Gör hål för rören så att locket senare går på. Limma sedan dit rören enligt figur. Där rören går ut ur burken måste man limma både från insidan och utsidan. OBS påfyllningsrörets inre ända måste limmas igen så att det blir tätt. När limmet har härdat skall istället ett 1,5-2 mm hål borras i rörets högsta punkt. På utsidan av tanken gör du ett märke med en tuschpenna just där matarrörets ände ligger. Detta märke ska du sedan ha för att se till att matarröret kommer i rätt höjdläge i modellen. Utan märket är det mycket svårt att få tanken rätt placerad eftersom den är rund. Limma till sist på locket och kontrollera att tanken är tät.

Montering:

Limma tanken i vingen mellan mittsprygel och framkanten. Tanken blir troligare högre än vingprofilen men det är bara bra ty då hjälper även nylonklädseln till att hålla fast tanken.

Erik Huss
Skara Linflygklubb



2. Från förrre världsmästaren Bob Gieseke Fig 2.

Tanken är avsedd för FOX 35 med tryckmatning från ljuddämparen. Tankstorlek 118 cm³ (4 oz), 3 mm kopparrör, renskrapad vid lödningarna. Påfyllnings och skvallerrör snedfilas 45° Matarrörets inre ända snedsågas 45°. LÖD FAST ändan mot tanken så att den inte vibrerar. Låt ändan sluta ca 0,8 mm från bakre gaveln på tanken. I övrigt är det viktigt att tankar är lätta och rättvinkligna. Skeva tankar ger ojämn motorgång vid övergång från planflykt till ryggläge. Mina tankar går ej att ta loss ur modellen. Min erfarenhet är att nosen på modellen försvagas med löstagbar tank. Jag använder ljuddämpartryck och har inte haft några problem med detta. För tankrengöring använd "sudsy ammonia" (troligtvis utspädd ammoniak). Låt tanken ligga i denna lösning ca 4-6 timmar. Skölj med vatten. Därefter sprit för att få ut vattnet, därefter lite bränsle som rostskydd. För FOX 35 skall bränslet innehålla ca halva mängden ricinolja. FOX går ej bra på enbart syntetisk olja.

3. Bill Simons, tank för Super Tigre .46 Fig 3.

Jag tillverkar tanken av 0,2 mm stålplåt. Matarröret snedsågas intill kanten. Skvalpskott erfordras ej. Kritiska punkter är: Matarrörets läge i förhållande till förgasarröret. Perfekt tät tank. Använd kopparrör. GÖR RENT TANKEN INVÄNDIGT. Jag använder löstagbar tank och har inga problem. Jag använder också bränslefilter och har inga problem med ljuddämpartryckmatning.

4. Les McDonald, årets världsmästare Fig 4.

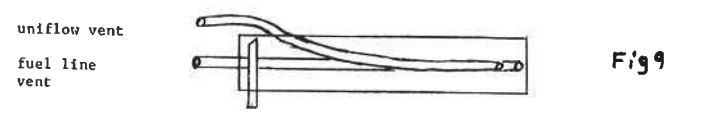
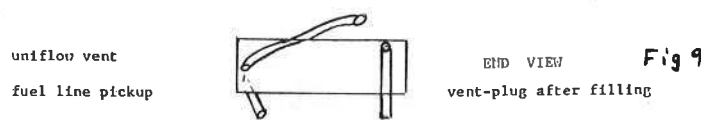
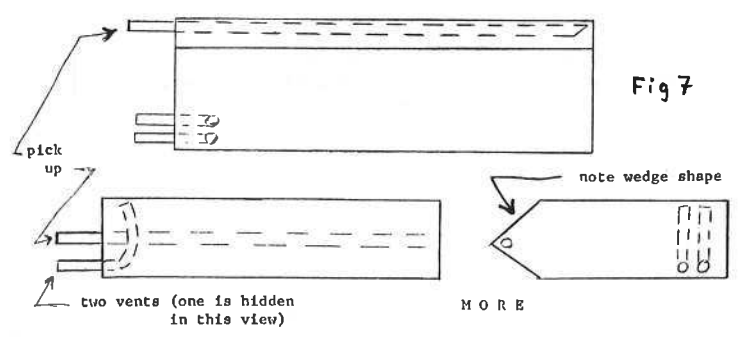
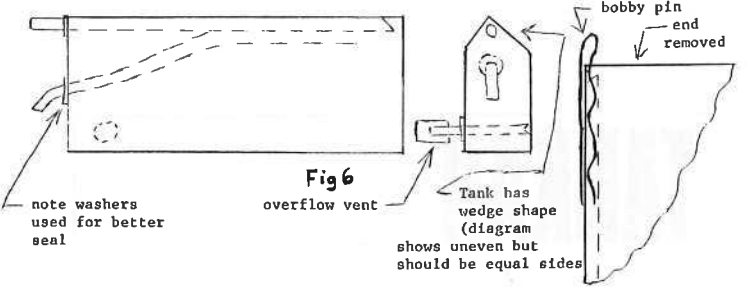
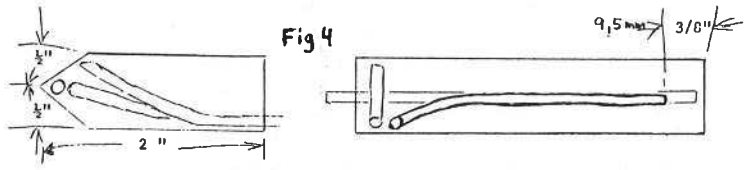
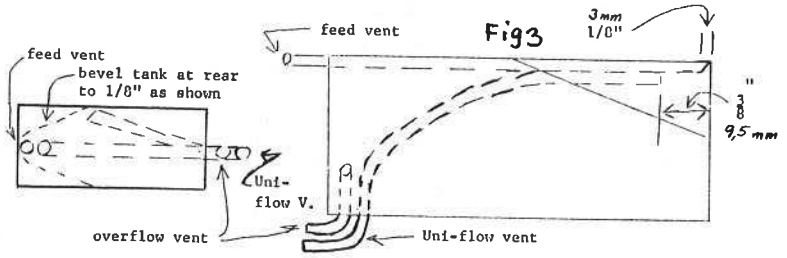
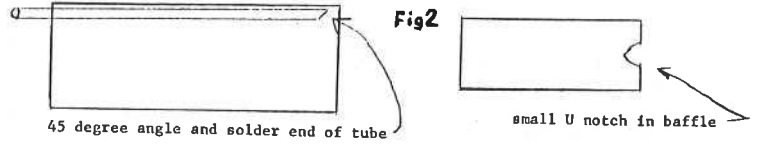
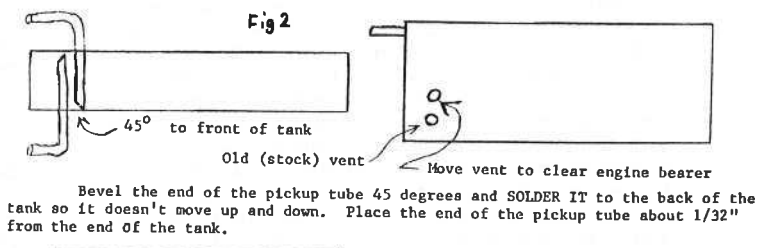
Mina tankar är hemgjorda av tunn mässingplåt. För min Super Tigre .46 använder jag 162 cc tank med ljuddämpartryck. Tanken är av "uniflow"-typ. Jag använder "Sullivan EZ bend tubing" för bockar i luftnings- och skvallerrör. Använd styvt rör för matarröret, och snedfasa ändan. Använd ej skvalpskott i "uniflow" tankar. Kritiska punkter är: Inget läckage. Matarröret placerat långt bak i tanken. Renlighet. Bränslet skall inte rinna ur tanken via sughåvertverken efter tankning. Min tank är löstagbar. Jag använder "small Dynamic" bränslefilter. När det gäller ljuddämpartryck: håll anslutningstappen på ljuddämparen ren.

5. Bob Whitely, Fig 5.

Vi behöver en jämn motorgång, vanligtvis en snabb 4-taktning (8400-8800 r/min) som i manövrarna ersätts av en relativt långsam 2-taktning (9000-9400 r/min). Motorer som går på så låga varvtal suger inte bränsle lika bra som motorer som går på toppvarv. Därför måste vi hjälpa motorn suga bränslet. Placera alltid tanken så nära motorn som möjligt Till att börja med placeras matarröret i nivå med förgasarröret. Se till att tanken kan justeras i höjdlid eftersom vissa motorer ändrar varvtal i ryggläge, vanligtvis går de rikare på rygg. Trycktesta alltid tanken innan den placeras i modellen. Ljuddämpartryckmatning verkar vara till hjälp vid bränslematningen. Experimentera med olika anslutningsdiameter från ljuddämparen. Gör tanken löstagbar. Många bra plan har fungerat dåligt pga att tanken inte kunnat justeras.

6. Kent Rogers Fig 6.

Vid lödning av matarröret kan en hårnål vara till stor hjälp ("bobby pin") Som de flesta känner till snedfasas änden på matarröret. Detta förbättrar sugningen av bränslet när detta rusar bakåt. De flesta föredrar att ha öppning på matarröret innåt i tanken men jag har lagt märke till att motorn stannar mjukare om öppningen vänds mot tankens utsida. Min senaste modell har löstagbar tank. Eftersom tanken monteras framifrån så blev rördragningen enligt figur 6. Om du haft problem med lödning av rören, prova att löda uppborrade mässingbrickor mot tank och rör.



7. James A Paul Jr, Fig 7.
visar senaste rördragningen som visat sig fungera bra.

Från de främre rören dras svart silikon slang. Dels till ljuddämparen, dels för påfyllning. När tanken är full ("skvallerbränsle till ljuddämparen") avtätas slangen till påfyllningsröret med en skruv. Eventuellt kan ett av de främre rören dras in i vinkeln på tanken för att få "uniflow-effekt". Detta rör blir då påfyllnings- och ljuddämpartryckrör. Skvaller-slangen dras nedåt.

8. Al Rabe

"Uniflow" tankar har följande egenskaper: De verkar ge jämnare motorgång. De har en tendens att rika motorn något allteftersom tanken töms. Detta är det rakt motsatta förhållandet med en konventionell tank och olyckligt eftersom en snabbare motorgång vanligtvis hjälper till i de vertikala manövrarna i slutet av stuntprogrammet. Denna tendens kan minskas genom att minska lufttillflödet till "uniflow"-röret.

"Uniflow"-tankar får inte ha långsgående skvalpskott placerade så att luftbubblorna från "uniflow"-röret till tankens inre sida blockeras. Det förefaller som den bästa placeringen av "uniflow"-rörets ända är ungefär 12,7 mm framför matar-rörets öppning. (jämför med 9,5 mm enligt McDonald).

Anslutning av "uniflow"-röret (efter det att tanken fyllts) till en tryckanslutning på ljuddämparen verkar hjälpa upp situationen något. Ytterligare förbättring påstås kunna erhållas genom att prova ut olika håldiametrar i anslutningen.

9. George Lieb

Fig 9.

Jag tror att de flesta tankar fungerar, bara man tänker på vad man gör. Jag använder inte bränslefilter, då jag har fått dem igensatta, läckage och även påverkan av motorgången om de inte ligger i nivå med förgasarröret. Ett filter innebär ytterligare två anslutningsställen för slangar som kan läcka. Det är bättre att filtrera bränslet innan modellen tankas. Fyrkantiga tankar (utan spetsig vinkel) är inte så kritiska när det gäller intrimning i höjd med förgasarröret.

Enligt min uppfattning är "uniflow"-rör onödigt för tankar med ljuddämpartryck. Jag tror att ett bra sätt att placera påfyllnings- och skvaller-rör, är att ha ett rör på konventionellt sätt, och ett

draget som "uniflow". Härigenom möjliggörs experiment med vilket rör som skall anslutas till ljuddämparen utan att man behöver byta tank. (anm. Redax för Stunt News är kritisk mot ovanstående).

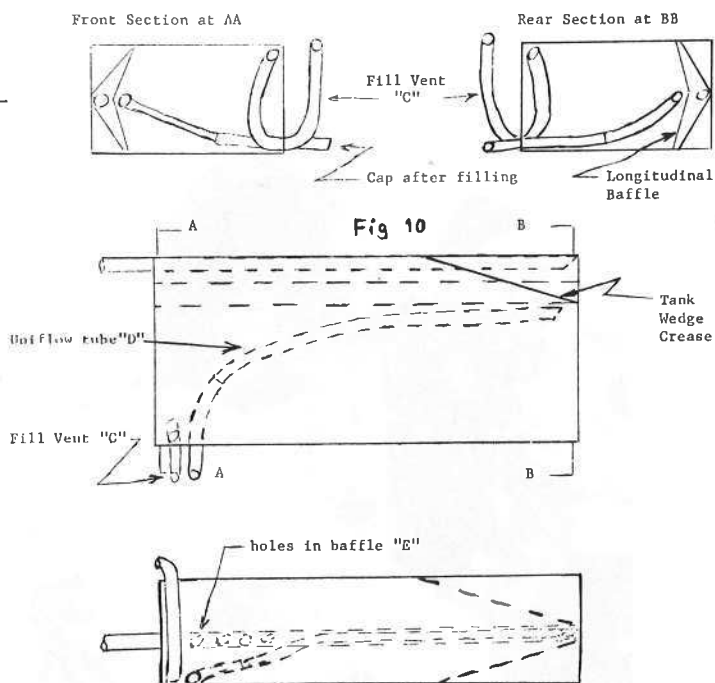
10. Doug Stout

Fig 10.

Tank för FOX 35. Volym 110 cc (3,75 oz). Skälet till det långsgående skvalpskottet är att jag har provat FOX 35 utan skvalpskott med en "uniflow"-tank och fått ojämn motorgång vid dykning. Med skvalpskottet har jag ännu inte haft någon ojämn gång trots att jag inte använder ljuddämpartryck. Bränsle: 10% nitro, FOX Long Idle Bar Plug.

Stuntslutstulet för denna gång

Willy Blom, Handens MFK



TEAM BILDER YM



Larsson-Rylin på VM-76 efter lyckad Semifinal-flygning. Tiden 4,02 gav finalplats.
Foto: Ulf Larsson



Svenska supportrar vid Ringside i Utrecht VM-76
Foto: Ulf Larsson



Snabbaste liden med 3,56 gjorde Petersen-Geswendtner, Danmark med denna modell. Det blev final
Foto: Ulf Larsson



Krasnorutsky-Kramarenko, Sovjet flög på 3,59 i Semifinalen, men förlorade finalplatsen pga för stor tank.
Foto: Ulf Larsson



Efter att Krasnorutsky blivit diskad mätte övriga ryssar noggrant sina tankar. Här Barkov-Surajev, som slutligen vann.
Foto: Ulf Larsson



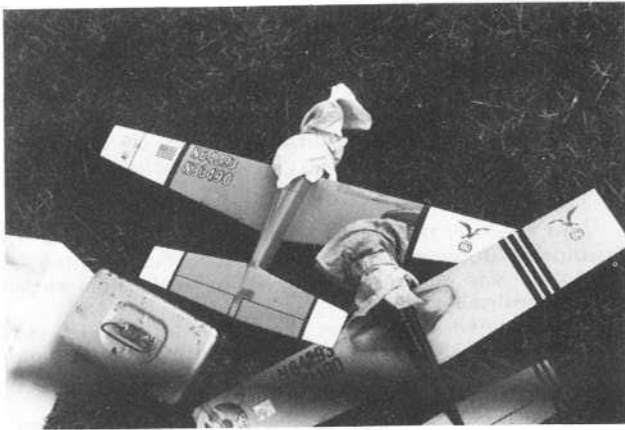
Denna TR-Rossi mekades av Sue Plannt-USA
Enda kvinnliga TR-mek på VM.
Foto: Ulf Larsson



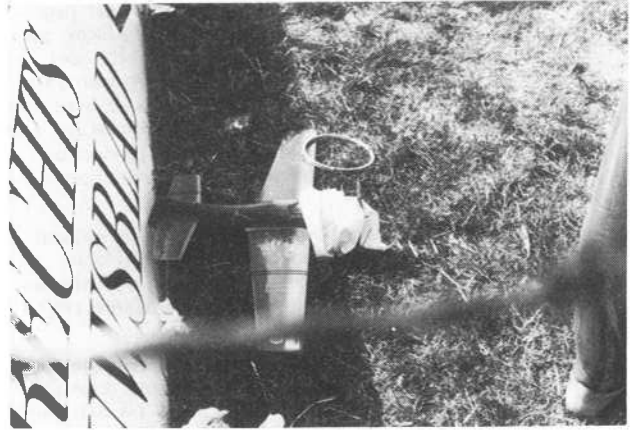
Larsson-Rylin laddar inför Semifinal.
Foto: Ulf Larsson



Amodio från Italien. Mekarhanden ser trött ut
Foto: Ulf Larsson



Jolly-Kusik-USA, Överraskade sig själv och andra genom att gå till semifinal på 4,08 med dessa modeller.
Foto: Ulf Larsson



Fontana-Amodios senaste Bugl drivna T-R 4,10 gav Semifinalplats
Foto: Ulf Larsson



Österrikaren Paul Bugls "Moskito" utrustad med P B-15 motor, Kom till Semifinal med 4,05.
Foto: Ulf Larsson



Krasnorutsky-Sovjet, väger sina 2 TR-modeller Modellerna nr 30 och 31 till vänster tillhör -74 års världsmästare, Onofrienko-Sovjet.
Foto: Ulf Larsson



Efremo V- Sovjet med 400 grams modell med infällbart landställ, kom till Semifinal med 4,12
Foto: Ulf Larsson



Starten går! Kramarenko-Sovjet och Rylin, längst till vänster, en aning efter.
Foto: Ulf Larsson

RADIO

Nye Fackredaktör'n för radioflyg har ordet

Från och med detta nummer av Modellflygnytt har undertecknad blivit ny fackredaktör för radioflyg. Det är min förhoppning att kunna sköta uppdraget på ett tillfredsställande sätt. Låt mig börja med att tala om vem jag är och hur jag tänker lägga upp mitt jobb som fackredaktör. Jag har varit aktiv modellflygare i ca 15 år och har under de åren hunnit att pröva på det mesta inom modellflyghobbyn. På senare år har jag dock koncentrerat mig på sk multimodeller och har tävlat i konstflygning, F3A, sedan 1972. I min hemmklubb, Strömstads Radioflygklubb, fungerar jag som ordförande.

Eftersom jag är mest aktiv inom F3A skall jag försöka att bevaka de tävlingar som jag åker på och de nyheter som dyker upp i multi. När det gäller pylon, skala, segel och sportflyg har jag knutit kontakter med flygare i respektive klass som skall rapportera från tävlingar av olika slag, samt senaste nytt från resp. klass. Det är ju nästan omöjligt för mig att kunna skriva om alla radioflygklasserna.

Något som jag personligen tycker är intressant att läsa om, är test av motorer, flygplan och spännande tillbehör. I mån av tillgång på intressanta radioflygprylar skall jag skriva små test i MFN.

Men nu är det ju inte meningen att bara några få skall stå för allt material till tidningen. I grund och botten bygger ju tanken med MFN på att SMFF:s medlemmar skall stå för materialet. Jag hoppas därför att vi i fortsättningen kommer att få fler som skickar in bidrag till tidningen. Som alla säkert har märkt, har det ju varit dåligt med det den sista tiden. Du som vill hjälpa till att skriva i Modellflygnytt är alltså hjärtligt välkommen som medarbetare! Jag är mycket tacksam om du som tänker skriva, vill skicka ditt material till mig. Det blir lättare för mig att planera kommande nummer då!

Med gemensamma ansträngningar skall vi säkert kunna få en bra modellflygtidning bättre!

Mikael Nabrink
Oslovägen 23

452 00 STRÖMSTAD

Tel: 0526/100 79

"RÄTT SKALL VARA RÄTT"

Efter dom övningar i "långt och länge" som skedde våren och sommaren 1975 kom frågan upp, under hösten och vintern, om vad jag gjort åt detta. Ingenting!

Ulf Hamle, "gammal" multiflygare drev på hårdast. "Du har gjort en prestation som bör skrivas om". Klubbstyrelsen beslöt att Roland Hallberg skulle skriva några rader.

Nu till rubriken!

Vid "resan" till Jönköping var Ingar Boye (vår tidigare klubbordförande) chaufför. Två av mina pojkar var också med. Skriftligt besked om sträckan var insänt. OK?

Vid "länge"-flygningen var Aineskog, Hamle, Hans-Otto, Levi Loby, min hustru Kerstin med. Tidtagarur fanns med. (Båtåkarna i klubben har gott om tidur). Allt enligt bestämmelserna.

Beträffande specialpreparering av Futabaradion så bestod detta i inmontering av kontakt i sändaren för att kunna använda MC-batteri som strömkälla. Detta är allt som "ändrats" på radion.

"Futabaunderstödet" bestod i att jag fick köpa radio, motor, m m till återförsäljaris! Valter ger inte bort någonting, han är också smålänning.

Ett för mig personligen viktigt förhållande är följande. Jag tycker att radiostyrt modellflyg är den finaste hobby som finns. Det viktigaste för mej då, och även nu, var att jag tyckte rekord eller ej var mindre viktigt. Jag vet att många modellflygare förstår min inställning.

Kanske försöker jag igen. Nya, omkonstruerade, lättare modeller är färdiga. Hur flyger dom? Jag tycker om min hobby, men den får aldrig bli ett tvång.

Åke Sjöström
Växjö RC-klubb

Model-Craft Cup F3B-B 25/9, 1976

I år hölls MODEL-CRAFT CUP för första gången som nationell tävling. Cupen samlade deltagare ända från Stockholm, Göteborg, Lidköping, samt en massa kända ansikten från sydligare nejder. Av 23 anmälda deltagare anlände 20 stycken vid 9-tiden, Hammar bjöd på stiltje och strålände sol. Efter incheckning ägnade sig alla åt solen och Hammars underbara natur detta varade till cirka klockan elva, då vinden stadigt passerade 3 m/s. Efter ett par staket nådde vi fram till ett utmärkt inlandshang med utsikt över slätten. Första omgången föregicks av en häftig blydiskussion, där vägorna gick höga över frågan, om kåpor för barlast fick skruvas på "kärrorna" eller ej. Efter ett tag beslutades att inga sådana fick användas vilket Bertil Nilsson med flera andra tyckte var en något konstig regeltolkning. Nog om detta. Vinden låg nu stadigt på 4m/s, och tävlingen började. Någon större dramatik bjöd inte denna omgång på fränsett att den nykorade svenske mästaren, Håkan Oskarsson, ramlade ner efter ett misslyckat utkast. Som tur var höll "kärran". Efter första omgångens slut hade Anders Retzén, MFK Snobben fått bästa tiden. När andra omgången startade hade vinden ökat till 7-8 m/s.

Här kom Christer Gillgren (välkommen i hanggänget)! verkligen till sin rätt med sin starkt modifierade Rige Racer. Han slog omgångens tvåa, "Janne Carlsson, med hela 22 sek. Detta skulle visa sig ödesdigert för "Janne", när tävlingens slutresultat fastställdes. I denna omgången hade Anders Wahlström oturen att få markkontakt efter ca 10 vändor, och var därmed ur toppstriden. Pär Lundqvist, som till allas förvåning dök upp med sitt senaste bygge en, byggsats-Salto?! började nu få stil på denna i den lite hårdare blåsten.

När tredje omgången flögs hade vinden mojtat något och detta ställde till lite problem för de sista i startfältet. "Janne Carlsson" vann denna omgång med Nilo Thulander på andra plats och den tappert kämpande Bo Nylund fullkomligen pratade in sin

Ridge Runner på tredje plats. När dammet hade lagt sig och resultaten blivit framräknade stod Bo Nylund som segrare tätt följd av "Janne Carlsson" och med Nilo Thulander på tredje plats. Fyra blev den lovande Anders Retzén och Saltoflygande Pär Lundqvist kom på femte plats.

Hoppas vi ses till nästa år igen
Malmö Radioflygssällskap

STOCKHOLMS LÄNS MODELLFLYGFÖRBUND

DM-tävlingen i F3A och LM F3A populär den 11/9 1976 på Gullbrofältet i Vallentuna.

Tävlingen samlade lite deltagare. I F3A var det bara G Ridderström som ställde upp, då Tetland som visade sig vara en mycket duktig RC-flygare från Norge ej var medlem i någon Sthlms klubb. Ingen DM-mästare kan utses i F3A.

Kanske våra stränga ljudbestämmelser avskräcker en del att komma? Men alla maskiner som startade var godkända vid 84 dBA, en del efter lite ändringar.

Karl-Gunnar Viberg

Till Salu

MUSTANG P51B standoffska R/C avsedd för 6 funktioner, fullt flygklar med infällbara ställ. RC-segelmodell avsedd för hang. Super Tigre G15 en st. ny en st. beg.

Tel: 013/11 38 44

METEOR 10cc R/C

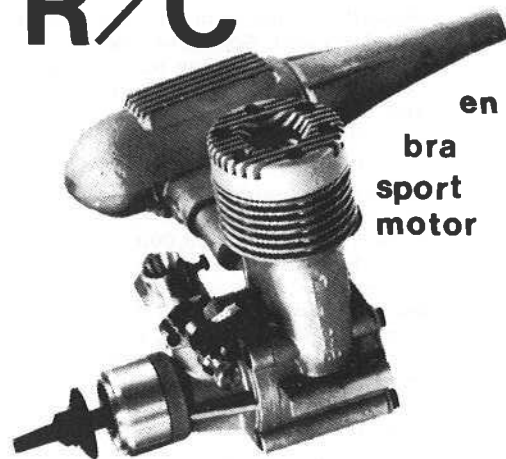
MED LJUDDÄMPARE

KLUBBPRIS

260:—

VID 5 ST 245: // 10 ST 230:-

METEOR 6,8cc ETT KRAFT -
PAKET KOMMER SOM VÅR - MOTOR,
PRISLÄGE 225:- FÖRBESTÄLL VI VILL VETA INTRESSET FÖR MOTOREN



en
bra
sport
motor

SUPER NOVA



SEGELFLYGPLAN SPAN. 330 cm

glasfiber kropp 1 st 260 / 5st 245 / 10st 230

sprygelvinge

GEMINI span 132 cm högvingad lättbyggd kärra

3 kanl

2,5 - 5cc motor passar 140:-

GEMINI MAJOR

spännvidd 157 cm

högvingad, lättbyggd

3 alt 4 kanl

bra 1:a modell

3,5 - 6,8 cc

3kanal 170:- 4 kanal 190

KOMMER: aerobatic models europa span 125cm 220:-
europa major 6 - 10cc span 160cm 290:-

Vi har naturligtvis; halvledare, motstånd, kondensatorer, m m
för hembyggaren av tx och rx

SPECIAL ELEKTRONIK

handelsbolag

BOX 50

384 00 BLOMSTERMÅLA

TEL. 0499 / 200 55 med tur
er tid 1800 - 19,30 dagtid lör.
o söndag

Test: ROSSI R60 FI RC RING

Rossi!!! I mina öron klingar det lika vackert som t ex Ferrari! Som alla säkert vet är Rossi en italiensk modellmotor och Ferrari en italiensk racerbil, De har alltså inte mycket gemensamt så sett. Men ett har de gemensamt, De är båda italienska fullblod. Det är därför som de båda namnen klingar så vackert i mina öron.

Rossis 2,5 kubikare har den senaste tiden visat sig vara en utomordentlig tävlingsmotor i QM-pylon. 0,70 hp vid 25.000 rpm på en Rossi 15 FI talar för att det är fråga om en mycket potent racermotor. För inte så längesedan har Rossi-fabriken lanserat en ny 10 kubikare för tävlingsflygare i konstflygning, eller F3A som det heter. Det är inte utan stor spänning som jag ser fram emot att få pröva denna motor. Roffes Modellflyg, som säljer Rossi, har låtit mig pröva den nya motorn för ett utlåtande i Modellflygnytt.

Det har den senaste tiden annonserats om två varianter av Rossi 60 FI RC. Dels en med kannring och dels en ABC version. Nu har det meddelats att ABC versionen inte kommer att tillverkas. Det har visat sig att en ABC-motor är lite känsligare för temperaturförändringar än vad en vanlig ringmotor är. Men R 60 FI RC med ring skäms absolut inte för sig. Fabriken uppger en effekt på 1,9 hp (1,4 kW) vid 16.000 rpm. Jag tycker inte det finns någon anledning att tvivla på dessa uppgifter.

Det första intrycket jag fick av motorn när jag plockat fram den ur kartongen, var att det är fråga om en robust motor. Kraftig propeller-mutter och kraftiga insexskruvar som håller ihop motorn är några av intrycken jag fick. Motorn är frontmatad och försedd med sidutblås. Alltså enligt samma mönster som de flesta andra tio kubikare. Vid isärtagning av motorn visade det sig att de skruvar som håller fast avgas adaptern var för mjuka. Det sexkant hål som finns i skruven för insexnyckeln, som för övrigt följer med motorn, blev efter några åtdragningar runt. I övrigt finns det inte mycket att klaga på när det gäller motorns precision.

Har man, som jag haft en Webra Speed i sin modell blir man tyvärr tvungen att borra två nya hål i motorbocken. Man måste även fila upp bredden mellan fästytorna på motorfästet eftersom Rossin är lite bredare än de flesta andra 10 kubikare.

När jag till slut fått motorn på plats i min kärra, var det bara att invänta hyfsat flygväder. Det bör poängteras att motorn var körd ca 1 tim innan jag monterade den i modellen. Eftersom jag fick motorn bara några dagar innan jul och presstoppet för detta nummer var 1 januari, hade jag alltså inte så många dagar på mig att köra motorn. På självaste julaftonen gjorde jag en kort provflygning med den nya motorn i nosen på maskinen. Vädret var kanske inte det bästa tänkbara. Det var ca 8 minusgrader och lite vind ifrån norr. De flesta vet troligen hur det känns att flyga under sådana förhållanden.

Det skulle alltså bli intressant att se hur lätt- eller svårstartad motorn är när det är kallt ute. Jag lät modellen stå ute i det friska vintervädret medan jag skottade en liten startbana. Efter några vispande på propellern startade motorn, faktiskt. Jag lät motorn gå en stund innan jag ställde in bränslenålen. Min far, som förövrigt blivit bestraffad med en modellflygande son, placerade jag bakom modellen för att hålla i den när jag testade toppvarvet. Det bränsle jag använde mig av bestod av 20% ricinolja och 80% metanol. Alltså vanligt standardbränsle. Med Rossis ljuddämpare/pipa monterad och en 11x8 glasfibersnurra mätte jag upp 13,500 rpm. På grund av det kalla vädret nöjde jag mig med att mäta toppvarvet en gång. Vid ett senare tillfälle mätte jag upp varvet med olika propellrar. Tomgången kollade jag dock noga. Jag kunde utan vidare få ner tomgången i 2.000 rpm, utan att motorn hostade till när jag drog på gas. Fantastiskt med tanke på att det här rör sig om en så pass trimmad motor. Det är naturligtvis av stor vikt att en tävlingsmotor har bra tomgångsegenskaper. Att Rossin har det fick jag alltså goda be-lägg för.

När det gäller motorns egenskaper i luften kan jag konstatera följande. Att det är fråga om en mycket stark motor råder inga tvivel. Jag kunde utan vidare göra mycket stora loopar och buntar från en mycket låg ingångshastighet. Och ifrån stallfart dra på fullgas och stiga rätt upp var inga problem. Eftersom jag gjort dessa manövrer med andra motorer monterade i samma modell och under ungefär samma väderleksförhållanden fick jag den uppfattningen att Rossi ligger i en klass för sig. Trottlingsegenskaperna i luften var som sig bör mycket goda. Har man tanken rätt placerad och motorn rätt inställd behöver någon kritisk situation i motorns gång aldrig inträffa.

Slutomdöme:

Rossi R60 FI RC Ring är utan tvekan ett mycket intressant alternativ för den som vill ha en utomordentlig tävlings- eller träningsmotor. Jag blev enormt imponerad av motorns fina tomgångsegenskaper, dess höga effekt och höga toppvarv med stora propellrar och dess goda trottlingsegenskaper. Däremot är det mycket svårt att uttala sig om motorns slitstyrka eftersom detta skrivs när motorn gått endast mellan 1 och 2 timmar. Men Rossis 2,5 kubikare har ju visat sig vara bra i det avseendet, så det är väl bara att hoppas att deras 10 kubikare håller måttet även när det gäller slitstyrkan.

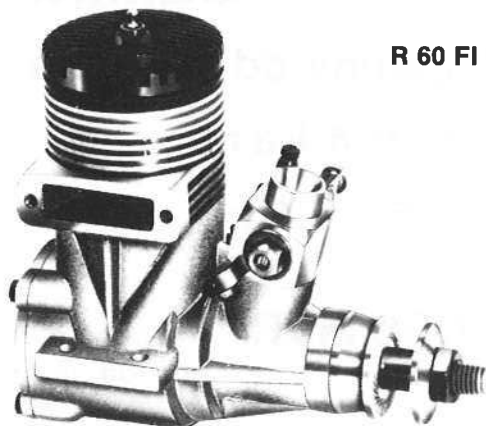
Testresultat:

Bränsle:	20% ricinolja och 80% metanol	
Glödstift:	Rossi R5	
Propeller	Max varv	Min varv
Glasfiber 11x8	13,600	2,000
Kolfiber 11x7 3/4	14,100	2,200
Trä Top Flite 11x8 Super M	13,100	2,000

Mikael Nabrink

Rossi

R 60 FI RC



R 60 FI RC Ring 1,9 hp (1,4 kW)/16 000 rpm

NU ÄNTLIGEN I LAGER

R 61 och R 65 kommer i början av 1977

Roffes modellflyg

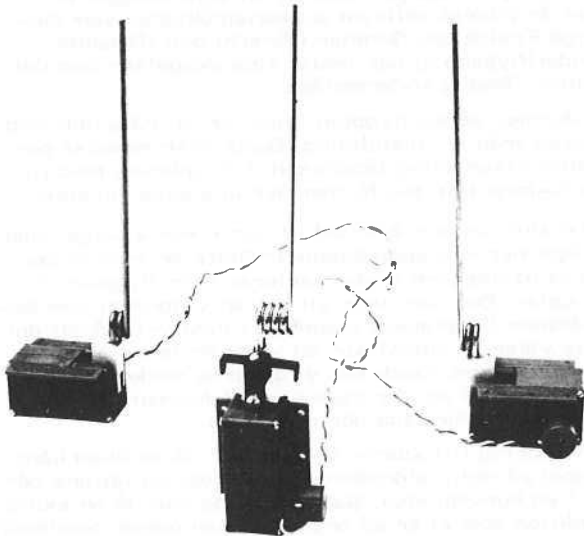
Norrullsgatan 9, 113 29 Stockholm. Tel 08/34 61 27

Rolf Örell

Elektriskt infällbart landningsställ

Konstruerad av dubbla RC-1-världsmästaren B. Giezendanner.

Varje landningsställ är en enhet för sig med egen motor. Mycket enkel inbyggnad. Landningsstället byggs in på lämplig plats utan hänsyn till mekaniska överföringar. Inga kraftförluster genom mekaniska överföringar och stötstänger. Säker och tillförlitlig låsning i in- och utfällt läge. Landningsställen tål start och landning från gräsfält. Lugn och jämn in- och utfällning. Inget slående som vid pneumatiska ställ. Landningsställen har inbyggda ändlägesbrytare.



Funktionsbeskrivning, elektrisk installation:

Ledningarna från landningsställen (2 från varje ställ) kopplas parallellt till en polomkopplare. Från polomkopplaren går ledningarna till ett batteri. Styrts polomkopplaren om, fälla landningsställen in resp. ut. När landningsstället nått sitt ändläge, slår den inbyggda ändlägesbrytaren ifrån och landningsstället sätts i rörelse igen först när polomkopplaren styrt om på nytt. I RC-anläggningar med inbyggda tillsatsförstärkare behövs inte polomkopplaren.

H E L F E H E L I - T R A I N E R för RC-helikopter

Skall Du lära Dig att flyga helikopter? Är Du trött på att ligga på magen när Du skall justera helikoptern? Här är svaret:

HELFE HELI-TRAINER och STARTER ett redskap för både nybörjaren och experten.

Du justerar in motorn och alla reglagen utan risiko för Dig själv, omgivningen och modellen. Du lär Dig alla de livsnödvändiga reflexerna utan att riskera den dyrbara modellen. Med adaptorn lossar Du lätt modellen från tränern och går lika enkelt tillbaka när Du skall lära Dig svårare manöver.



Som expert kan Du öva det svåra momentet att flyga modellen emot Dig, och under resan till och från flygfältet står modellen stadigt på Heli-trainern.

På Heli-Trainer typ Senior kan modellen vrida sig fritt kring sin egen axel, lyfta upp till 20 cm (inställbar), luta sig över 20° (dubbla kulleleder) och förflytta sig framåt, bakåt och sidledes. Heli-Trainern har verktygsmaskinkvalitet och kostar faktiskt åttskilliga hundralappar, men den är billigare än en enda krasch med modellen.

Har Du råd att undvara H E L I - T R A I N E R N ?

Säljes genom fackhandeln.

OBS!

Under januari, februari och mars paketpris på Trainer+Helikopter BO 105

Vemako

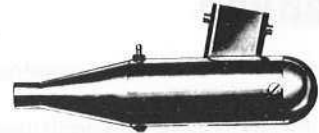
TELEFON 0758/725 48
BOX 2044
196 02 KUNGSÄNGEN 2

Verktögs- och Maskinkonstruktioner Aktiebolag



M I N I V O X 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:



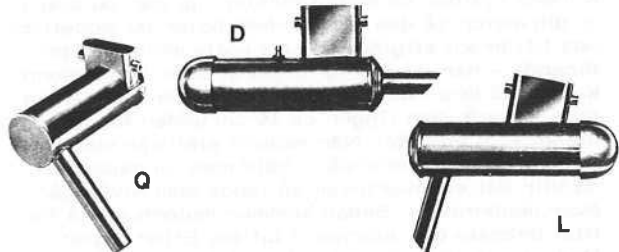
S O N E X - Resonansljuddämpare

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 förstas 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= skalmodeller.

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



S I P A - R O W A N

Modeller: Byggsatser och nästan färdiga modeller, även helikoptrar och segelbåtar.

Radio: Allt från byggsatser till FM-anläggningar med "open gimbal" med underflygningen omställbara utslag för höjd- och skevroder.

Visste Du att SIPA-ROWAN var den första tyska tillverkare som kom med en FM-anläggning? Först nu kommer andra efter.

Omfattande tillbehörsprogram med snabbfästen för servon, sändarpult, glödstiftsdrivare och servotestare.

Samtliga radiodetaljer kan köpas separat, både sändaren, mottagaren och servon, även byggsatser. Byggsatserna har samma uppbyggnad och samma komponenter som SIPA:s färdiga AM-anläggningar inkl. borrade krets-kort.

1977 års katalog kan Du få hos Din hobbyhandlare eller mot 8:-- kr. i frimärken direkt från oss.



V E M A K O A B
Box 2044
196 02 Kungsängen 2
tel. 0758/72548.

tankar

Tankar kring V-form, lämpliga hangmodeller och tankplaceringar.

Vi modellflygare är egentligen rätt underliga kusar, även om vi kanske innerst inne är medvetna om att vi gör något felaktigt, så inte kan vi erkänna detta, utan fortsätter som vanligt och lider under gisslet. Jo faktiskt kommer jag även på mig själv med sådana här detaljer ibland!

Nåväl nu gäller detta placering av bränsletank i förhållande till motorns bränslerör i förgasaren. De flesta konstruktörer av modellflygplan är medvetna om effekten av tryck (ni vet det där med våra vattentorn som ligger högt för att kunna trycka upp vatten i våra hus) och sugverkan. Motorn är en sorts sugpump och kan därför suga i sig bränsle när den väl startat. Jo konstruktören som vet allt det här placerar motorbockar så att man bör få bränsletankens övre nivå i höjd med tidigare nämnda förgasarrör. Detta gör han för att hans fina skapelse inte skall bli ett "badkar" som står fullt av bränsle så snart kranen (bränslenålen) öppnas. Nu finns det ändå dom som påstår att nämnda konstruktörer har fel?

Kanske hjälper då denna förklaring, när du ställt in din motor så den går perfekt höjer du modellens nos till brant stigläge för att kolla motorns uppförande - har du aldrig funderat över hur motorn kan gå så bra i detta läge? Den suger ju bränsle från en tank som ligger ca 10 cm under förgasarnålen. Och det här: När motorn ställs in med full tankvolym - (medelnivån i höjd med förgasarnål) då blir det ett övertryck så länge som nivån går över medelnivån. Sedan kommer motorn att få för litet bränsle och stannar i luften. Eller detta: Med samma tankplacering (den felaktiga) går motorn på tomgång en längre stund, sedan drar du på motorn kväver sig direkt varför? Jo i regel därför att den fått för mycket bränsle som stannat i vevhuset och sedan kastas upp på glödstiftet.

För mycket bränsle beroende på övertryck. Nej rätt tankläge är alltså när högsta tanknivån ej kan överstiga förgasarrörets nivå - då fungerar allt bäst och modellen hålls betydligt renare. Och tro mig nu när jag skrivit detta - prova så får du se att jag har rätt. (Detta även om jag inte anses vara motorflygare.)

Och om jag får reta en del motorflygare i det här sammanhanget så skall jag uttrycka det så här, jag motorflyger ganska mycket numera, dock kan jag inte förstå det här med starter, glodriver samt speciell rengöringsvätska för modellen. För att ta det senare så flyger jag som sagt (skrivet) var ganska mycket motor - dock torkar jag inte särskilt ofta av min modell - det behövs inte! Oljan tappar jag ur extraljuddämparen när jag kommer hem efter flygningen och från motorn för övrigt kommer inget överflödsbränsle - dels för att tanken är rätt placerad och dels för att motorn har tätats mot läckage. Vi försöker efterlikna riktigt flyg men har inte kommit halvvägs ännu - varför?

Lämpliga hangmodeller

Jag får ofta förfrågan om lämpliga hangmodeller och detta framför allt till tävlingsbruk. Svaret på denna fråga är att det finns endast ett fåtal lämpliga modeller. Salto är en av dessa, det borde ni förstå av tävlingsframgångarna för denna modell.

Av en bra hangmodell krävs det först och främst en mycket fin kursstabilitet! En modell som är ostabil i kurs och kan knuffas ur en helt vanlig termikblåsa saknar förutsättningar för att bli en tävlingsmodell på hang! Skevroderstyrning eller helt rörlig vinge är ett måste! Enbart sidroderstyrda modeller göra sig inget besvär - detta även om de har hökvingar!

V-formen är synnerligen viktig, en modell med överdriven V-form blir enormt ostabil i svängarna. En sådan modell blåser i regel alltid in över hanget i okontrollerade rörelser - detta i synnerhet när den saknar skevroder!

Tyngdpunkten är också enormt viktig - felaktigt avvägd tyngdpunkt betyder oftast mycket svårflugna modeller på hang. Man mäter inte tyngdpunkten med linjal eller håller några fingrar under vingen! Modellen hängs upp i taket medelst nålar som spikats in exakt i tyngdpunkten på var sida om kroppen. Något framåtlutad har modellen rätt tyngdpunkt.

V-form på nybörjarmodeller av alla kategorier. Det är ytterst sällsynt att konstruktörer som George Freidrich, Gunther Obrecht och liknande modellflygare ej har testat sina skapelser vad det gäller lämplig V-formsläge.

V-formen på ett flygplan finns för att räta upp flygplanet från en sidolutning. Detta sker medelst pendelrörelser kring längdaxeln i flygplanet. Med liten V-form blir det få men mer utbredda rörelser.

Med stor V-form blir det en serie korta vagnningar (något nervöst uppträdande). Detta är mycket generella påståenden ty det varierar från flygplan till flygplan. Den som tror att det är V-formen som bestämmer flygplanets stabilitet i rakflykt (så att det inte viker åt sidan) har fel - det är fenan som har den uppgiften. Dock kan vi påverka modellen med sidrodret så att den tack vare V-formens självupprätande förmåga går rakt fram.

En ändring till större V-form ger då en ökad känslighet på detta sidroder så att modellen lättare går in i en kurvrörelse. Samma ökning har då en extra funktion som ej är så bra - den kan genom omständigheter vilka ej här skall utredas stabilisera kurvläget så att sidroderkraften ej räcker till för att ta ur modellen ur svänglägget. För att så skall ske bör även tyngdpunkten vara något felplacerad (något som tyvärr ofta är fallet).

METEOR



10 cc sportmotor med ljuddämpare. KLUBBPRIS:
1 st 265:- 5 st 245:-

KOMMER INOM KORT:

Meteor 6,8 cc, extrem motor, lämpliga modeller.

Dessutom: motstånd, kondensatorer, halvledare, torioder m m för den som bygger TX och RX själv

SPECIAL ELEKTRONIK HB
Box 50
384 00 BLOMSTERMÅLA
Telefon 0499/200 55

RING GÄRNA, SKRIV HELLRE!

Till sist ändring av V-form för att göra en modell kursstabil vid linstart är en då och då återkommande uppmaning. Det är dock fel - vid rätt tyngdpunktspacering (30% från framkanten vid rak vinge) skall startlinan anbringas vid en punkt nedanför och framför vingen. Denna punkt mäts ut med vinkelmått - 30° vinkel framför och nedan tyngdpunktsläget är rätt läge för att nå stabil start.

Allt här ovan är sagt i enlighet med regler att fabrikant/konstruktör uppgivit rätt (bästa) v-formsvinkel vilket vi måste förutsätta att de gjort.

Pär Lundqvist

PS: Ni friflygare som läser detta, jag vet att ni ser det annorlunda, ni styr ju med lina i starten - vi styr med radio.

Öppet svar på brev från Linde Modellflygklubb RC

Att jag väljer denna metod beror på att frågan kan ställas av alla som använder sig av Radiostyrning.

Min uppfattning är att det är omöjligt att kontrollera alla innehavare av RC anläggningar. Det stora problemet är inte de klubbanslutna utan alla som bara går ut och flyger, kör bil, eller båt. Sedan har vi en kategori som flyger helikopter och inte behöver så stora utrymmen. Alla dessa är livsfarliga om vi inte kan få kontakt med dem. Bil och båtklubbar kan vi nå och resonera med. Helt klart är att vi tillhör samma gemenskap genom Radion och det måste vara uteslutet att begära att dessa inte ska få använda alla frekvenser. Bil- och båtåkarna kör oftast i tävling med 6-8 startande i varje heat och alla skall möta alla varför antalet frekvenser egentligen är för litet.

Det måste gå att lokalt förhandla med klubbarna och att rita in cirklar på kartor och bestämma inom vilket område all träning och tävling får förekomma och vilka områden som är förbjudna. Vid mätning och kontroll av störningar har vi i Upplands Väsby kommit till att 3 km mellan flygfälten är tillräckligt. 3 km bör vara helt betryggande och har man dessa avstånd mellan platserna kan verksamheten pågå med full trygghet.

Vi har nu begärt fler frekvenser hos televerket och jag kommer att bevaka frågan till den är löst. Jag tror inte på särskilda frekvenser för flyg eftersom det inte går att kontrollera. Det är farligt att tro att man är säker. Vi måste kontrollera att inte störningar av någon art finns inom det område vi flyger.

Ta kontakt med era hobbyaffärer, rita en karta och tala om var ni flyger så kanske vi kan få förståelse för våra problem.

Gunnar Rydergren
Sportkommittén



Benny Kjellgrens dagbok från en mycket angenäm USA resa.

Lördagen den 6 november

Första dagen till vårt stora äventyr började mycket tidigt. Vi startade vår långa resa från Axamo i Jönköping kl 7.50 lördagen den 6 november. Med oss hade vi 39,5 kg bagage, innehållande 35 kg nödvändiga modellflygplan med nödvändiga tillbehör.

Resan över till Köpenhamn tog ca 35 minuter. Därefter fick vi vänta till 12.15 på att en DC 10:a kunde flyga oss över Atlanten till USA. Efter 14 timmar gjorde vi en lyckad landning på flygplatsen i Los Angeles. Efter någon timme gick färden vidare till spelhålan Las Vegas. Klockan 20,32 amerikansk tid på lördag kväll, landade flygplanet på Las Vegas ökenområde. Från flygplatsen åkte vi i taxi till hotell Cirkus Cirkus. Vi hade då en 24 timmar lång resa bakom oss utan sömn, så vi slocknade ganska snart i det magnifika lyxrummet.

Söndagen den 7 november

Denna dag ägnade vi åt att plocka upp modellflygplanen och att ta tillbaks förlorad sömn.

Måndagen den 8 november

Vi började dagen med en "Cowboy-stek". På restaurangen träffade vi Sam Crawford och Art Schroder som är ägare till tidningen Model Airplane News. Sam meddelade mig att Krafts reparatör anländer i morgon för att byta frekvens i min radio. Detta pga att det ej är tillåtet att flyga med 27 mc här i USA.

På förmiddagen reste vi med buss till Hoover Dam vid Colorado River, beläget ca 2 mil söder om Las Vegas. Där finns troligen ett av världens största vattenkraftverk. Med 214 meters fallhöjd! Dammens rymd var 2,5 miljoner kubikmeter.

Efter en tupplur åkte vi in till Down Town i Las Vegas centrum. Där var det upplyst som på dagen av neonljus. Antalet enarmade banditer var säkert 100 000-tals. På hotellet vi bodde fanns 2 000 enarmade banditer och 1 800 anställda. I Las Vegas uppträder många världsartister. Paul Anka var där när vi var där och Elvis skulle komma några veckor senare.

Tisdagen den 9 november

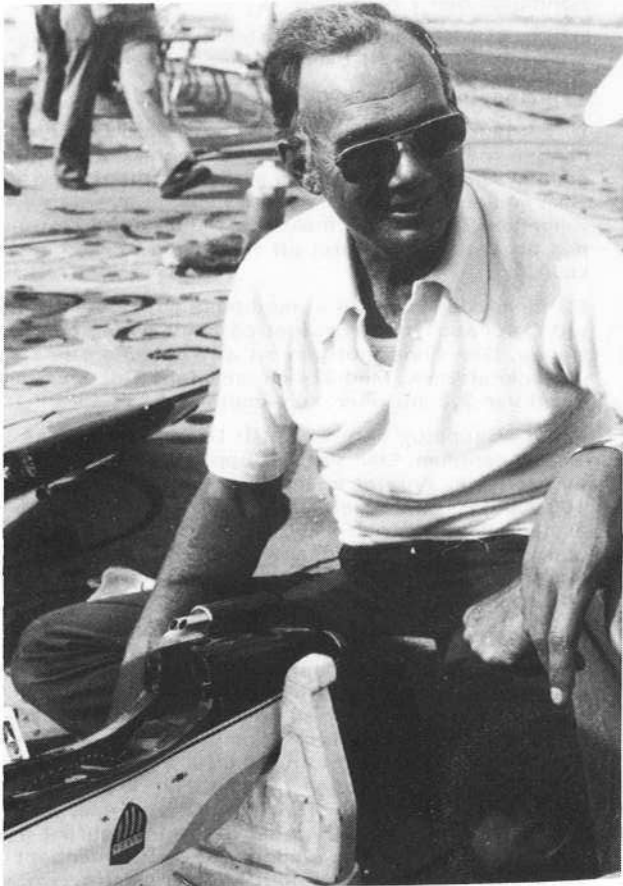
Kl. 7.00 ringde Sam Crawford till vårt rum och undrade om vi ville äta frukost med honom. Efter frukosten fick vi åka med honom i hans nya "Cadillac" till modellflygfältet, som förövrigt är specialbyggt för denna tävling. Fältet ligger en halv mil söder om Las Vegas i öknen. När vi kom till fältet var i stort sett alla tävlande samlade. Jag kunde ännu inte provflyga då Steve inte anlät från Kraftfabriken i Vista. Vädret var helt underbart 25 grader varmt och absolut helt vindstilla.



Phil Krafts Pitts Special som vi fick flyga med.
Foto: Benny Kjellgren



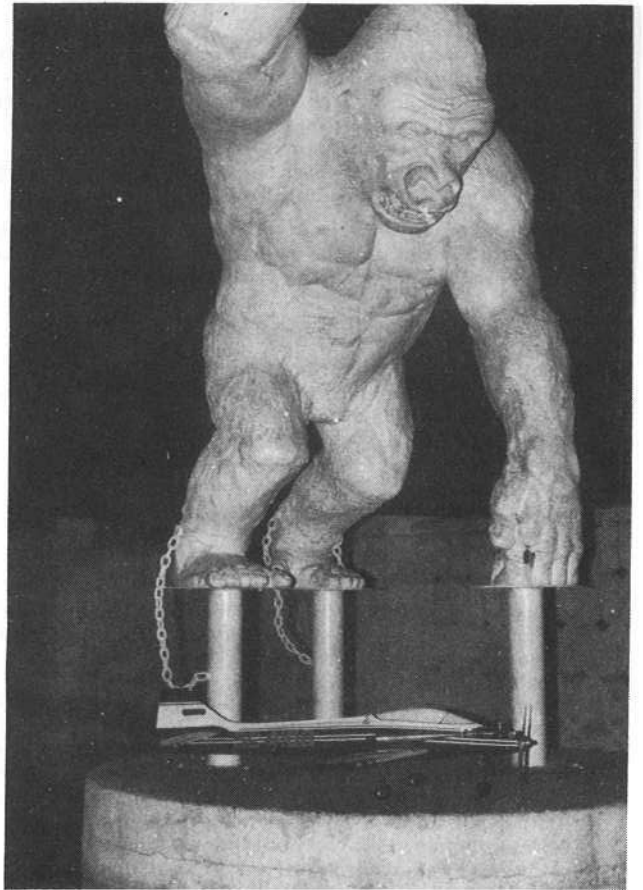
Joe Bridi har byggt denna jättefina Dirty-Birdy som hotellägaren Bennet fick som tack för att han sponsat tävlingen.
Foto: Benny Kjellgren



Don Lowe mekar sin Phoenix 6
Foto: Benny Kjellgren



Depån
Foto: Benny Kjellgren



Min modifierade Mach 1 under en staty av King Kong
Foto: Benny Kjellgren

Kl. 18,00 var vi inbjudna till det första pilotmötet där det diskuterades mycket om hur de nya manövrerna skulle utföras. Senare på kvällen kom Steve Helms, han som fixade min radio till 53 mc.

Onsdagen den 10 november

Kl. 6,00 ringde klockan ilsket för att väcka oss till den första provflygningsdagen. Jag gjorde två starter den dagen för att testa motor och intrimning efter den långa resan.

På kvällen var det ytterligare ett pilotmöte. Där fick vi startnummer och ytterligare information. Efter detta bjöd hotellet på party.

Torsdagen den 11 november

Första tävlingsdagen kl. 9,00 startade Norbert Matts blå-gula Atlas från det asfaltbelagda ökenflygfältet. Jag gjorde en ganska dålig start som gav 207 poäng. Hanno Prettnier tog ledningen tätt följd av Wolfgang Matt.

Efter första omgången var det tid för en av de många uppvisningarna. Bob Violette, känd pylonflygare från USA, gjorde en mycket imponerande uppvisning med en "Ducted fan jet".

Min andra start tyckte jag gick bättre, men det tyckte tydligen inte domarna. 210 poäng fick jag. Placeringarna i toppen var fortfarande lika.

Fredagen den 12 november

Vi tog en av de stationerade bussarna till fältet.

Varje dag flögs 2 starter och tävlingen före finalen bestod av sex starter, 3 efter ett A-program och 3 efter ett B-program. I dag flög vi sista starten i A-programmet och första i B-programmet. Min tredje flygning gick ganska hyfsat, 230 poäng.

Tävlingen flöt fint och efter en timmas middagsuppehåll fyllid av uppvisningar, började tävlingen igen med första starten i B-programmet. Jag lyckades få 233 poäng den flygningen, efter ha haft tur och gjort ett lyckat stjärt-glid,



Bob Violette med sin välbyggda Jet-modell.
Foto: Benny Kjellgren

På kvällen var alla tävlande bjudna till Art Schroders lyxrum, som var det lyxigaste vi någonsin har sett. Priset för rummet var 475 dollar (2 100 kr) per dygn. Alltså inget för oss fattiga modellflygare.

Lördagen den 13 november

Detta blev den sista tävlingsdagen för mig. Mina poäng den dagen blev 212 respektive 236.

Uppvisningarna denna dag var imponerande. En känd amerikansk konstflygare flög avancerat med Phil Krafts Superfli (Skala 1:1). Det gjordes också en uppvisning med en skalamodel av ett fyrmotorigt amerikanskt bombflygplan. Den var utrustad med två st. Ross 60 och två st 40 motorer. Som avslutning kvaddade den i 15 poängs cirkeln.

Tävlingen var över för mig och de andra 15 som kom under fem-strecket. De fem finalisterna blev Prettner, Matt, Rhett Miller, Gunter Hoppe och Isau Matsui. På kvällen var det prisutdelning och bankett.

Söndagen den 14 november

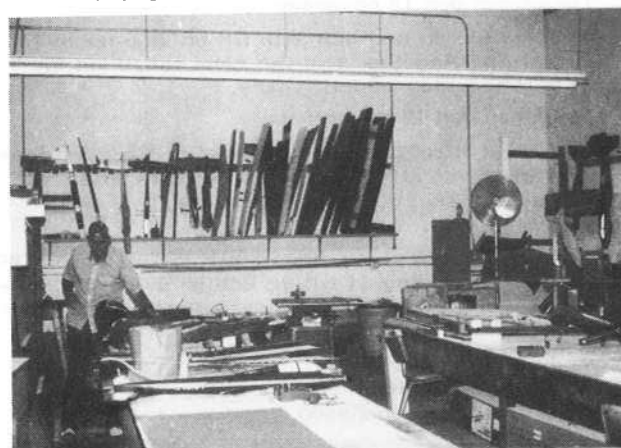
Denna dag skulle finalisterna slåss om prispengarna. Prettner tog även ledningen här och höll den till tävlingens slut. Vålförtjänt tvåa blev Wolfgang Matt. På tredje plats kom Rhett Miller, som för övrigt hade lite problem med kniveggsflygningen eftersom hans kärna Compensator har ganska lång kropp. Fyra blev Gunter Hoppe från Tyskland. Han flög en ganska stor kärna. Och på femte plats hamnade japanen Matsui. Efter finalens slut fick segraren mottaga en check på 10 000 dollar!

Det var inte utan en viss saknad som vi lämnade det underbara modellflygfältet.

Kvällen ägnade vi åt att packa ner kärnan och ta en sista promenad i den neonupplysta ökenstaden.



Denna Jättemodell av en B-18 bombare totalkvaddade tyvärr.
Foto: Benny Kjellgren



Mannen på bilden är anställd av Phil Kraft för att bygga hans modeller.
Foto: Benny Kjellgren



Phil Krafts Super Fly, som han själv konstruerat.
Foto: Benny Kjellgren

Måndagen den 15 november

På morgonen åkte vi från hotellet. Vi fick skjuts av David Brown till flygplatsen. Vid middagstid landade vi i Los Angeles. Efter en överenskommelse i Las Vegas med Dick Penro och Joe Bride blev det bestämt att dom skulle visa oss runt i Los Angeles.

Tisdagen den 16 november

På morgonen kom Dick Penro och hämtade oss vid hotellet. Första målet var Vista, där Krafts industrier ligger. Vi fick se tillverkning av motorer, RC-anläggningar samt tillbehör. Det var mycket intressant. På eftermiddagen bjöd Phil Kraft oss ut till flygfältet för att få vara med i en flygtur i hans Pitts Special. Det var en flygtur man sent glömmer! Han flög mycket avancerat, kvick-roller och kubanska åttor var några av manövrerna. Vi fick även flyga i ett av hans andra flygplan, nämligen en motorseglare. På kvällen bjöd Phil på en fin middag i hans hus. Vi var inte tillbaka på hotellet förrän vid midnatt.

Onsdagen den 17 november

Under onsdagen var Disney-land vårt mål. Det var en ofattbart stor anläggning, där man utan vidare skulle kunna tillbringa flera dagar. Efter som vi var bjudna till Joe Bride på kvällen, fick vi nöja oss med att under sju timmar studera Disneys fantastiska sagoland.

Torsdagen den 18 november

Vi beställde en taxi och åkte till en stor hobbyaffär i Los Angeles som var rena paradiset för en prismedveten modellflygare.

Fredagen den 19 november

Universal filmstudio stod närmast på vårt program. Där är nästan alla deckare och kriminalare, som går på svensk TV, inspelade. Vi såg bl a "Hajen" i verkligheten.

På kvällen åkte vi till flygplatsen för att lämna USA. Så småningom kom vi till ett snöigt Sverige, övertygade om att de svenska vädergudarna inte tycker om oss modellflygare.

Med vänliga hälsningar
SE-4108 Benny Kjellgren
SE-7470 Lena Johansson

Resultatlista 3rd Annual Tournament of Champions

1 Hanno Prettner	2,902
2 Wolfgang Matt	2,789
3 Rhett Miller	2,668
4 Gunter Hoppe	2,622
5 Isav Matsui	2,452
6 Steve Helms	969
7 Donald Lowe	968
7 Mark Radcliff	968
9 Ivan Kristensen	964
10 Ron Chidgey	960
11 David Brown	959
12 Mike Mueller	940
13 Phil Kraft	930
14 W Salkowski	917
15 Bruno Giezendanner	916
16 B Bertolani	909
16 Benny Kjellgren	909
18 Norbert Matt	904
19 James Oddino	889
20 Tony Bonetti	887
21 Jeff Tracy	855
22 Mike Birch	761



Segraren Hanno Prettner med sin välflygande Curare. Hans far (till vänster) är mekaniker. Foto: Benny Kjellgren

EM F3A 7-12/7 1976 Koksijde Belgien

Individuella resultat

1 Wolfgang Matt, Liechtenstein	13,600
2 Hanno Prettner, Österrike	13,295
3 Günter Hoppe, V-tyskland	12,700
4 B Bertolani, Italien	12,435
5 B Giezendanner, Schweiz	12,345
6 H Neckar, V-tyskland	12,100
7 R Pasqualini, Italien	11,900
8 G Metterhausen, V-tyskland	11,460
9 S Brambilla, Italien	11,420
10 G Cappuyns, Belgien	11,175
11 G Werlon, Belgien	11,090
12 D Fritz, Österrike	10,930
13 F Schaden, Österrike	10,745
14 BENNY KJELLGREN, SVERIGE	10,695
15 R Schumacher, Schweiz	10,490
16 D Hardaker, England	10,405
17 E Giezendanner, Schweiz	10,220
18 K Schnyder, Schweiz	10,140
19 R Beretta, Italien	10,095
20 KENNETH HOLM, SVERIGE	9,995
21 D Chabert, Frankrike	9,860
22 J Van Vliet, Holland	9,775
23 T Tubee, Holland	9,640
24 A Lafitte, Frankrike	9,635
25 BENGT LUNDSTRÖM, SVERIGE	9,615
26 KJELL DALSHJEM, SVERIGE	9,535
27 J Van Beek, Holland	9,500
28 R Lefebvre, Belgien	9,280
29 R Van Rennes, Holland	9,250
30 J Bersch, Luxembour	9,135
31 E Toft, Danmark	8,925
32 C Bossard, Frankrike	8,900
33 Y Van Gompel, Belgien	8,335
34 J Rojo, Spanien	7,860
35 M Bone, England	7,835
36 J Tonnar, Luxembour	7,770
37 L Widenborg, Danmark	7,675
38 T Jemtgaard, Norge	7,480
39 B Hedegaard, Danmark	6,335
40 J Olsen, Danmark	6,135
41 K Binks, England	4,140

Nationsresultat

1 Västtyskland	35,930
2 Italien	35,280
3 Österrike	34,445
4 Schweiz	32,750
5 Belgien	30,385
6 SVERIGE	29,985
7 Holland	28,635
8 Frankrike	28,090
9 Danmark	22,855
10 England	21,955
11 Luxembour	16,750
12 Liechtenstein	13,600
13 Spanien	7,860
14 Norge	7,480

Model Craft Cup Hammars backar den 25/9-76

F3B-B

1 Bo Nylund, Lidköpings MFK
2 Jan Carlsson, Malmö RFS
3 Nilo Thulander, Acroflyers
4 Anders Rättzen, MFK Snobben
5 Per Lundqvist, Hökklubben
6 John Knudsen, Clippenn Landskrona
7 Lennart Olsson, Acrofl
8 Christer Gillgren, Micros
9 Lasse Strandegård, MFK Gråbo
10 Keni Karlsson, Lidköpings MFK
11 Rolf Hansson, Clippenn Landskrona
12 Stefan Nylund, Lidköpings MFK
13 Sven-Olof Schedvin, Malmö RFS
14 Karl Henrik Thorseff, Lidköpings MFK
15 Bertil Nilsson, Malmö RFS
16 Erik Helsing, Micros
17 Markus Miettinen, Malmö RFS
18 Anders Wälhström, RFK Gripen
19 Håkan Oskarsson, Norra Hallands MFK
20 Urban Mören, RFK Gripen

FK Gamens Hösttävling den 24,10 1976

F1A sen

	poäng
1 Olle Blomberg, MFK Nimbus	879
2 Lars-Olov Larsson, Uppsala FK, MS	842
3 Gunnar Holm, Solna MSK	822
4 Kjell Magnusson, Uppsala FK MS	797
5 Bengt Wendel, Fagersta MFK	769
6 Gösta Franzén, Uppsala FK, MS	767
7 Lars Larsson, AKMG	758
8 Ingvar Sares, Borlänge MSK	712
9 Inge Sundstedt, Borlänge MSK	704
10 Per-Arne Svensson, Uppsala FK, MS	696
11 Göran Larsson, Fagersta MFK	691
11 Gunnar Kalén, FK Gamen	691
13 Börje Jonsson, FK Gamen	650
14 Olle Sandahl, MSK Mysingen	648
15 Håkan Broberg, Borlänge MSK	645
16 Fredrik Blomqvist, FK Gamen	617
17 Bo Hallgren, FK Gamen	604
18 Eddy Aşfeldt, Eskilstuna FK, MFS	538
19 Göran Åberg, FK Gamen	531
20 Louise Flodström, AKMG	499
21 Arne Johansson, Solna MSK	490
22 Per Digrefl, Solna MSK	479
23 Lars Flodin, MFK Gladiatorerna	61

DM Stockholms län

F3A

1 Ernst Totland (start utom tävl.)	9270
2 Göran Ridderström, Micros RFK	8925

F3A populär

1 Åke Karlsson, SRFK	5195
2 Josef Toth, Åkersberga RFK	4335
3 Karl-Gunnar Viberg, VMFK	4110
4 Stefan Northman, VMFK	3830
5 Dan Näsman, SRFK	3720
6 Gunnar Karlsson, Handens RFK	2915
7 Peter Westerberg, SRFK	2880
8 Per Eriksson, SRFK	2165

Snabb och lätt byggsats, vilken är komplett, och har det lägsta priset.

Kroppen är av glasfiber, vingarna är klädda med bränslebeständigt material. Stabilisator har pålaminerad glasfiberväv, vilket ger en mycket stark konstruktion.

Alla detaljer som ingår i byggsatsen ser Ni här nedan på bilden, vilket betingar ett pris av e n d a s t 395:- !



Delar som ingår i SAJO - 2 kan köpas separat med full garanti.

Tekniska data:

Spännvid	..... 1450 mm	Motor	..... 6.5 till 10 ccm
Längd	..... 1340 mm	Vingyta	..... 41.0 dm ²
Flygvikt	..... 3300 g	Stabilisatoryta	..... 4.5 dm ²

Vi säljer även andra artiklar med starkt reducerat pris:

Motorer:

S E O C H H Ä P N A

Veco 19 RC-flyg- med dämpare	.....	135:-
Veco 19 RC-bil -	.....	130:-
Veco 61 RC med Perry pump och dämpare	.....	385:-

Byggsats samt motor:

Box Fly spv. 133 cm med Veco 19 RC	.....	300:-
SAJO - 1 med Veco 61 RC med Perry pump	...	700:-

Byggtillbehör:

Plastfolie (kontaktlimmas på vingens frigolit kärna, bränslebeständigt)	Bred: 550 mm	
Pris per Lm	.....	15:-
Glasfibermattan MK 19 325g/m ²	Bred 1000 mm	
pris per Lm	.....	20:-
Polyester harts med härdare	1 l	25:-

Vi kan anskaffa RC bilar, flygbyggsatser, motorer m. m. till starkt reducerat pris.

Vi har ej butik, följaktligen låga priser

Ring gärna följande tider: jämna veckor: 10-12
Lördagar stängt udda veckor 18-20

Firma HOBBY SERVICE Ulvabäcks g. 4 341 00 Ljungby 0372/ 14843

BLANDAT

MODELLFLYGARMÖTE I FAI

När den internationella modellflygkommittén hade sitt årliga huvudmöte i början av december 1976, representerades Sverige av Calle Sundstedt, som ändå fanns åt det rätta hållet i världen på andra FAI-uppdrag. I Paris fanns också Hans Friis, som hjälpte till med bevakningen av friflyggrenens möten.

Det har ju diskuterats häftigt runt om i världen ifall vi skall gå över till att hålla VM bara vart tredje år, men det här mötet satte punkt för alla sådana funderingar med en omröstning som visade en förkrossande övervikt av länder som anser att vi skall fortsätta som förut med VM vartannat år i princip.

Ett svenskt förslag om att göra en rullande tioårs-planläggning av VM-arrangemangen skall provas. De länder som vill ordna något slags modellflyg-VM framöver skall alltså meddela FAI-redan nu, så att ett presidiummöte i mars kan börja göra en långtidskalender. Sverige har preliminärt anmält intresse av att ordna för linflygarna 1982 och för friflygarna 1985.

Danskarna får sitt friflyg-VM i Roskilde 6-12 juli 1977. Tävligen kommer att likna våra arrangemang i Göteborg på så sätt att flygplatsen är stängd för modellflygare mellan klockan 9 och klockan 16. I stället stiger man upp vid soluppgången och tävlar fem perioder före 9, vilar medan Roskilde Airport fungerar för allmänflyget och fortsätter med de två återstående flygningarna plus skiljeflygningar fram till mörker. Parismötet beslöt begära att få ändra på skiljeflygningsbestämmelserna så att även F1C får en chans att avsluta alla omgångar samma dag. FAI:s nye verkställande direktör samt ett par man ur Flygsportkommittén var med på detta avsteg från reglerna, och det återstår egentligen bara protokollföring vid möte i mars för att bekräfta den praktiska ändringen.

Radioflygets VM i figurflygning går i Springfield, Illinois första dagarna i juli 1977, och den tävlingen går exakt efter regelboken. Man kan tänka sig att det blir en pampig avslutning på detta VM, eftersom 4 juli ju är USA:s nationaldag...

VM för RC-segelmodeller går 1977 26 mars-3 april vid Johannesburg i Sydafrikanska Republiken. SMFF har redan beslutat att inte skicka något landslag till detta VM. Landslag reser emellertid till Danmark och USA.

Sverige och SMFF fick ett hedrande eftermäle till skala-VM i Borlänge förra sommaren. Det enda man ville anmärka på var att resultatavlan inte visade hur varje enskild domare poängsatt var och en av de tävlande - men den här finessen finns å andra sidan inte med i reglerna. Ingen ville nu, efter Borlängeveckan, klaga på alltför höga kostnader för deltagarna. Nu hade man nämligen sett vad man fick för pengarna!

Sverige fick igenom en rekommendation om just VM-deltagaravgifter den här gången. Arrangören rekommenderas att dela upp avgiften i dels en ren startavgift, dels en inackorderingsavgift, så att den som vill bo billigt i husvagn eller tält kan göra det- och kanske dryga ut landets bidragspengar till förmån för andra landsmän som åker till andra VM.

Vi drev också igenom en regeländring som gör det omöjligt att tävla med proxy i team-racing från och med 1979.

Däremot var vi alldeles för tidigt ute med ett förslag om hur man skall beräkna och mäta motorernas slagvolym. I stället för vårt förslag antog man något som ser ut nästan exakt som bilsportens mätregler. Eftersom de inte passar för så stora mo-

torer, blir de inte mera lämpade för oss, där det handlar om hundradels kubikcentimetrar. Vi ville ha skilda mätmetoder för motorer med kolvringar i konade eller mittgrova cylinderlopp, skilda från cylinderlopp med inslipade kolvar.

Västtyskland försökte än en gång ta bort den regeln som fastslår att alla som ställer upp i tävlingar med modellflygplan själva måste ha byggt modellen. Röstsiffrorna talar sitt eget språk, 20 röster mot förslaget och bara 3 för. Därmed torde frågan vara omöjlig att väcka igen på många år, och det retar antagligen leksaksindustrin.

De flesta regeländringar som diskuterades och beslutades kommer inte att träda i kraft förrän 1979, dvs ungefär då alla FAI-ländernas modellflygare just lärt sig vad den nya regelboken från 1975 egentligen innehåller! Det kan vara gott för oss svenskar med vårt "lilla" språk att veta att fransmännen fortfarande arton månader efter att den engelska regelboken börjat säljas ännu inte ens har ett manuskript klart på sitt eget språk.

De provisoriska regler som fastställdes med verkan från 1977 var följande:

Klass F1G (Coupe d'Hiver)
Inga ändringar i modellspecifikationen (dvs minst 70 gram modell+högst 10 g gummimotor och minst 20 cm² största kroppstvärsnitt), men flygtiden för förnyat startförsök höjdes från 10 till 20 sekunder, och är därmed i nivå med alla andra friflygklasser.

Klass F1H (som blir namnet på en internationell A1-klass)

Regelförslag skall diskuteras och bearbetas, så att man har ett definitivt förslag färdigt för omröstning i december 1977.

Arbetsutskottet för F3B (RC-segelflyg) hade gjort ett komplett förslag till provisoriska regler i F3B-b, dvs hangflygningstävlingar. Tre moment skall ingå i tävlingarna, nämligen distansflygning, hastighetsflygning och konstflygning. (två loopingar, två hjulningar, en roll, en fyramomentroll, fem sekunders flygning på rygg inklusive halvroll vid början och avslutning, två buntar, en "åtta" enligt Flygvapnets terminologi, dvs "Kubansk åtta") samt trafikvarv och landning.) Minimikraven på hang för tävlingen är en höjdskillnad på 200 m vid internationella arrangemang, så här behövs verkligen krafttag i vår svenska flygplatsinventering! Förslaget gick nämligen igenom utan märkbar opposition i röstsiffrorna och kan börja tillämpas nationellt redan i år, eftersom det inte handlar om någon VM-regel.

Samma sak gäller radiostyrda helikoptrar, där maxvikten nu sattes till 5 kg inklusive bränsle. Vid rekordförsök under närmaste åren blir alltså startvikten högst 5000 gram, medan man får köra tävlingar med modeller som väger 5 kg utan bränsle också, åtminstone under 1977 och 1978. Följande obligatoriska manövrer ingår (engelsk terminologi i avvaktan på omarbetning): Hovering M, Hovering Circle, Horizontal Eight, Rectangular Approach Flare and Landing.

Dessutom skall fyra av följande fria figurer utföras: Swiss Hovering Circle, Double Pirouette, Stall Turn with 540° Rotation, True Loop, Slow Roll, Cuban Eight, Top Hat, Steep Approach and Landing, True Autorotative Descent and Landing.

En hel del småändringar i regeltexter skall granskas inom utskott och arbetsgrupper för skilda grenar och specialiteter, innan de kommer upp till slutlig behandling, och mycket av detta tar så stort utrymme att berätta att det får stå över till grenkonferenserna vid SMFF:s årsmöte. Protokollet från mastodontmötet i december har f.ö. inte kommit vid mitten av januari, så det finns flera skäl att dröja med detaljredovisningarna.

Sverige hade också ett par inte helt färdigutredda protester från VM i linflyg och EM ifrilyg, som gav upphov till resonemang i Paris. Vårt snabbaste Team-Racing-lag blev diskvalificerat i VM på grund av att motorns slagvolym ansågs vara för stor. Juryn höll ett extramöte under Parisdagarna och gav det slutliga beskedet att man på SMFF: s mätkort på modellen angett slagvolymen till 2,503 cm³, och att redan detta vore skäl till diskvalificering. Mätningarna visade också för stor slagvolym.

Beträffande vår protest mot tidtagarutrustningen vid EM i frilyg går uppgifterna så ordentligt isär, att man kan anta att det hela beror på språksvårigheter. Lagledaren anser sig ha protesterat mot bristen på kikare hos tidtagarna, medan tävlingsledningen anser att han protesterat mot felaktiga klockor! Protesten har inte behandlats, eftersom det är tidtagarnas klockor det gäller, även om de till äventyrs behöver fyra-fem sekunder mer än alla andra för att masa sig runt tre minuter.

De som vill veta närmare detaljbesked om regler och liknande kan vända sig till SMFF:s expedition eller till utbildningsledaren, som har rapporter och anteckningsmaterial lätt tillgängliga.

Flygfältutredningen 1976

Ett varmt tack till alla klubbar som visat den goda viljan att svara på våra frågor.

Det kom in 66 svar. Av dessa har 50 klarat sig från klagomål, 16 klubbar har man klagat till och 8 av dem har gått vidare till någon myndighet.

Ett klubbfält har fått läggas ned under tiden och några väntar på hälsovårdsnämndens beslut. Det är rätt märkligt att av fält som ligger endast 200 m från närmaste hus, har 2 fått klagomål medan 6 har klarat sig undan.

Resultat

	Klagomål	Utan klagomål
200 m	2	6
300 m	5	8
400 m	2	5
500 m	1	9
600 m	2	4
750 m	1	1
800 m	1	2
1000 m	0	2
1500 m	1	1
2000 m	1	3

Som jag ser det hela, så är det ofta slumpen som avgör. Troligen har personliga kontakter och verksamhetens mäktighet avgörande betydelse. Spordiska flygningar på bra tider går tydligen bra.

Några villaföreningar har tillfrågats av klubbmedlemmar och de tycker sig inte vara störda men det räcker med att få en enda person med skrivklåda emot sig, så är hela cirkusen igång.

För att vara helt säker, bör avståndet till närmaste sportstuga vara ca 1000 meter. Skogsdungar tycks inte ha så stor betydelse men det kan hända att en bergknalle reflekterar ljudet och skickardet vidare i en annan riktning som blir störande. Ofta klagas inte de som bor närmast, utan det kan vara folk som bor längre bort som uppfattar bullret som mer störande.

Vi har inte fått några dBA-värden och att få fram ett sådant arbete till användbart material tror jag

inte är möjligt då varje fält har sina problem.

Om ni ska skaffa ett nytt fält så bör man leta länge, kolla upp all bebyggelse. Räkna med att få åka någon mil för att klara bullret. Tänk på att ett fält kostar pengar att iordningställa och en enda mätning av buller kan göra slut på hela härligheten.

Att så många klubbar skulle ha fält som inte stör någon är en överraskning för mig. Jag är rädd för att det beror på okunnighet hos ordsbefolkningen och att dessa kommer att klaga längre fram då den nya lagen träder i kraft. Att införa restriktioner vad gäller flygtider, sommaruppehåll och dylikt anser jag inte vore någon lösning. Vi ska kunna flyga när vi vill och vädret tillåter. Däremot måste bullerproblemet lösas med effektiva ljuddämpare och minst årsmötets beslut om 85 DBA på 10 meter uppfyllas.

Några klubbar norr om Stockholm har på eget initiativ var för sig gått ännu längre och beslutat om 84 DBA på 7 meter. Det är en halvering av bullret. På årsmötet fick jag inte gehör för detta men det måste anses vara en framgång att bullerbegränsning inom SMFF skall genomföras. Beslutet som fattades betyder att alla klubbar skall klara 85 DBA på 10 m, så snabbt som möjligt, dock senast till årsskiftet 1976-77. SMBF (båtåkarna) beslutade på sitt årsmöte att 80 DBA på 10 m skall gälla från 1980. Nuvarande 90 DBA måste anses ligga på tok för högt. Vi måste känna ansvar för vår omgivning och bullra så lite som möjligt. Det är tråkigt att tillverkarna av motorer bara har höga effekter för ögonen och inte satsar sitt kunnande på riktigt bra ljuddämpare. Båtfolket uppfyller gott och väl nuvarande normer. Deras avstämda pipor med ljuddämpare ligger på nivån 83-86 DBA. Klart under bestämmelsen. Då ska vi ha klart för oss att dessa motorer oftast varvar 20-24 000 varv medan vi modellflygare kan nöja oss med 10-14 000 varv.

Jag hoppas slippa se någon motor utan dämpare och att alla genomströmningsdämpare blir pluggade i framändan. Det går rätt bra att svetsa de flesta aluminiumdämparna men det kräver lite försiktighet och känsla.

Nästa sak som sänker bullret är att köra med ett nummer för stor propeller. Där finns några DBA att hämta. Effekten sjunker något men frågan är om inte de moderna motorerna ändå har stort effektöverskott för sportpopulärflygarna. Vi klarar oss bra. Värre är det för F3A grabbarna. Kanske går det att ändra i flygprogrammet så att effektuttaget kan minskas. Förgasaren är också en allvarlig bullerkälla. Insugningsdämpare typ skumplast sänker också bullret något samtidigt skyddar det motorn från småskräp.

Pröva nya alternativ på ljuddämpare, propellrar, insugsdämpare inbyggnad av motor och ljuddämpare. Försök med avstämda pipor med ljuddämpare inbyggda i flygkroppen. Om Du lyckas, hör gärna av dig till mig så att vi får publicera användbara förslag.

Sköt om dig, bullra mindre, flyg och ha det så bra.

Kennet Gustavsson

Gunnar Rydergren

SMFF har nu köpt in en bullermätare av god kvalitet. Mätaren finns hos undertecknad och det är meningen att klubbarna ska kunna låna den. Den bör handhas med förstånd för den kostar 1,800 kronor. Mätaren är inte ömtålig vid rätt behandling, men bör skyddas mot slag och stötar. Den tål inte regn och fukt.

Det är enkelt att mäta med den. Rikta bara mätaren mot flygplanet. Ställ in rätt skala och läs av. Klubben bör tillverka en ställning för flygplanen som är vridbar hela varvet. Modellen skall monteras 120 cm över marken. Det bör vara fritt utrymme minst 30 meter runt modellen.

Högsta varvantal ställs in på motorn och modellen vrids ett helt varv under mätningen. Inga personer i mätområdet får störa mätvärdena. För protokoll på modell, motor, ljuddämpare, propeller, trä, plast, storlek och stigning. Efter godkännande får inte propellrar av mindre storlek eller typ användas utan ny mätning.

85 dBA mätt 10 meter från modellen får inte överskridas. Om det visar sig svårt att uppnå detta byt till större propeller så går motorvarvet ner. En större propeller gör 1-2 dBA lägre buller. Träpropellrar bullrar något mindre än plast. Man kan också minska bullret några Decibel genom att minska utblåshålet något. Förmodligen kommer ni att konstatera att 10 400 varv på motorn är högsta möjliga om bullret skall hållas under 85 dBA.

Mätaren lånas ut mot att klubben betalar portot både till klubben och returen till mig.

Beställes skriftligt eller per telefon. Räkna med några dagar på posten. Sändes i retur snarast på måndag så att nästa klubb hinner få den till fredag, så att den kan användas på lördagar och söndagar.

Var rädd om mätaren!

Gunnar Rydergren
Rimbogränd 14
194 00 Upplands Väsby
Tel 0760/875 34 (vard. mellan 18.00-18.30)

Bästa modellflygnytt!

Jag är en svensktalande 18-årig studerande modellflygbyggare från Tjeckoslovakien, som skulle gärna brevväxla med en svensk modellbyggare. Jag vore tacksam om ni kunde förmedla kontakt med en intresserad kille.

Skulle det intressera er, kan jag skicka er tjeckiska ritningar på raketplan eller annat.

Hjärtliga hälsningar från Prag
Jan Nováček

JAN NOVÁČEK
NA LÁNECH 29
145 00 PRAHA 4
TJECKOSLOVAKIEN



Hejsan!

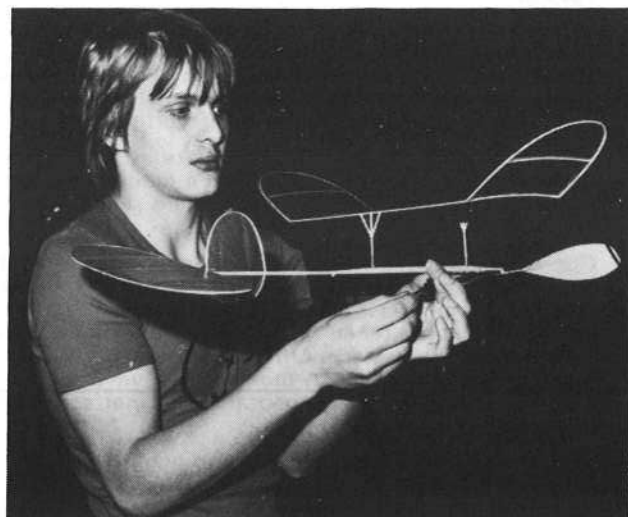
Liksom alla andra BRA MFK håller sej även vi i MK STENBOCKEN oss med ett eget klubbmärke. Givetvis föreställer det en vingförsedd Stenbock i startögonblicket, givetvis har vi de SKÅNSKA färgerna i märket, alltså gult och rött, och givetvis har vi en dansk-skånsk ordförande. Du vet den skäggprydda danskfödde Per Larsen - mannen utan komplex! För det en radiomodell kan prestera i luften!

Vill Du köpa några dekalerna sätt in 5:- på vårt giro det mindre kostar 2,50! Till våren kommer vi med en T-shirt som enligt experterna blir jätteball! Även den kan Du köpa, den finns i storlekarna små, medel och stora. Priset ännu en klubbhemlis.

Storlekarna på dekalerna är 125x125 mm, det mindre 50x50 mm. Sätt in pengarna på postgiro 82 71 92-6 och snart får Du en fin nyhet till Din samling.

Hej! Lennart Palm

Modellflygklubben STENBOCKEN
N:a Stenbocksgatan 9 A
252 42 HELSINGBORG
Tel: 042/14 55 88



**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 5181 65-6
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 011/1401 36

VICE ORDFÖRANDE

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

SEKRETERARE

Bertil Nilsson
Enbacken 4, 85241 Sundsvall
Telefon 060/1201 17

KASSÖR

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

LEDAMOT

Kenneth Gustavsson
Tvillinggatan 3C, 431 43 Mölndal
Telefon 031/272527

SUPPLEANTER

Gunnar Rydergren
Rimbogränd 14, 194 00 Upplands Väsby
Telefon 0760/875 34

Holger Sundberg
Malma Ringväg 22, 752 45 Uppsala
Telefon 018/30 98 34

GRENCHEF FRIFLYG

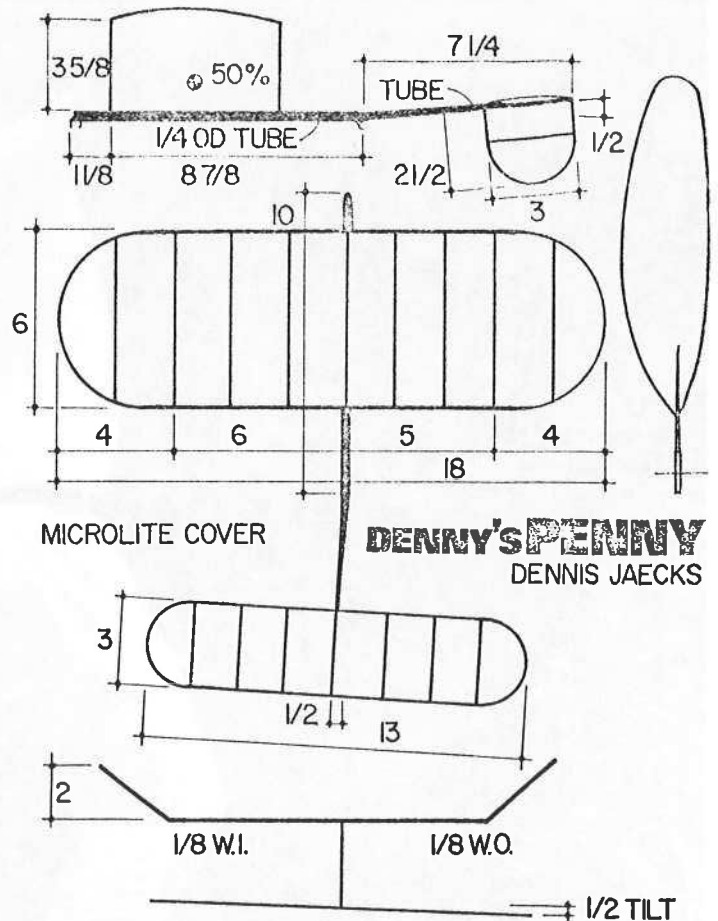
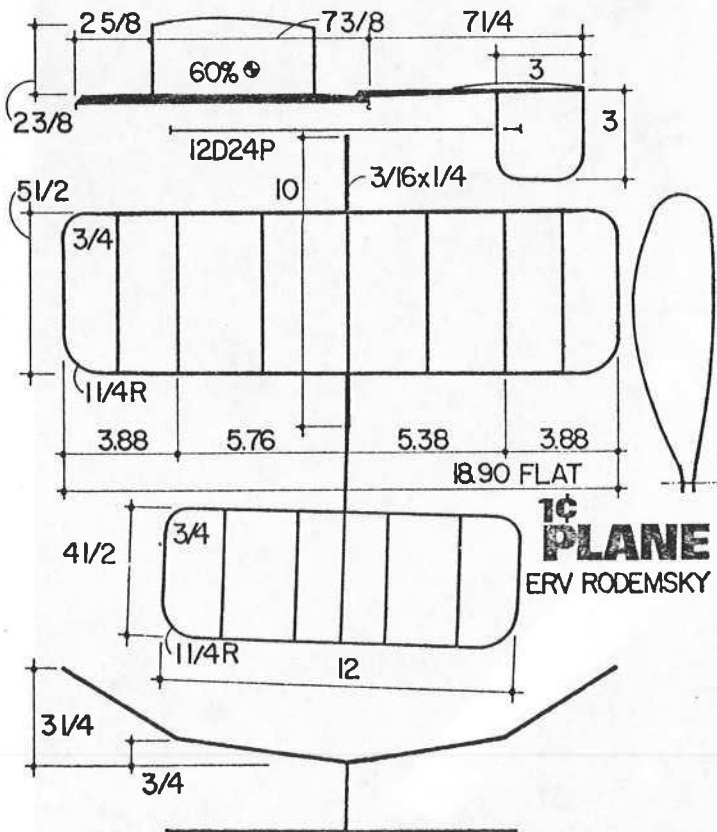
Bo Jansson, Spånehusvägen 57-59,
21439 Malmö. Tel. 040/78056.

GRENCHEF LINFLYG

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

GRENCHEF RADIOFLYG

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



MODELLFLYGNYTT

SVERIGES MODELLFLYGFÖRBUND

Box 100 22

600 10 Norrköping

Ansvarig utgivare: Gunnar Kalén

Tryck: L-Offset, Norrköping

