



# MODELLFLYGNytt

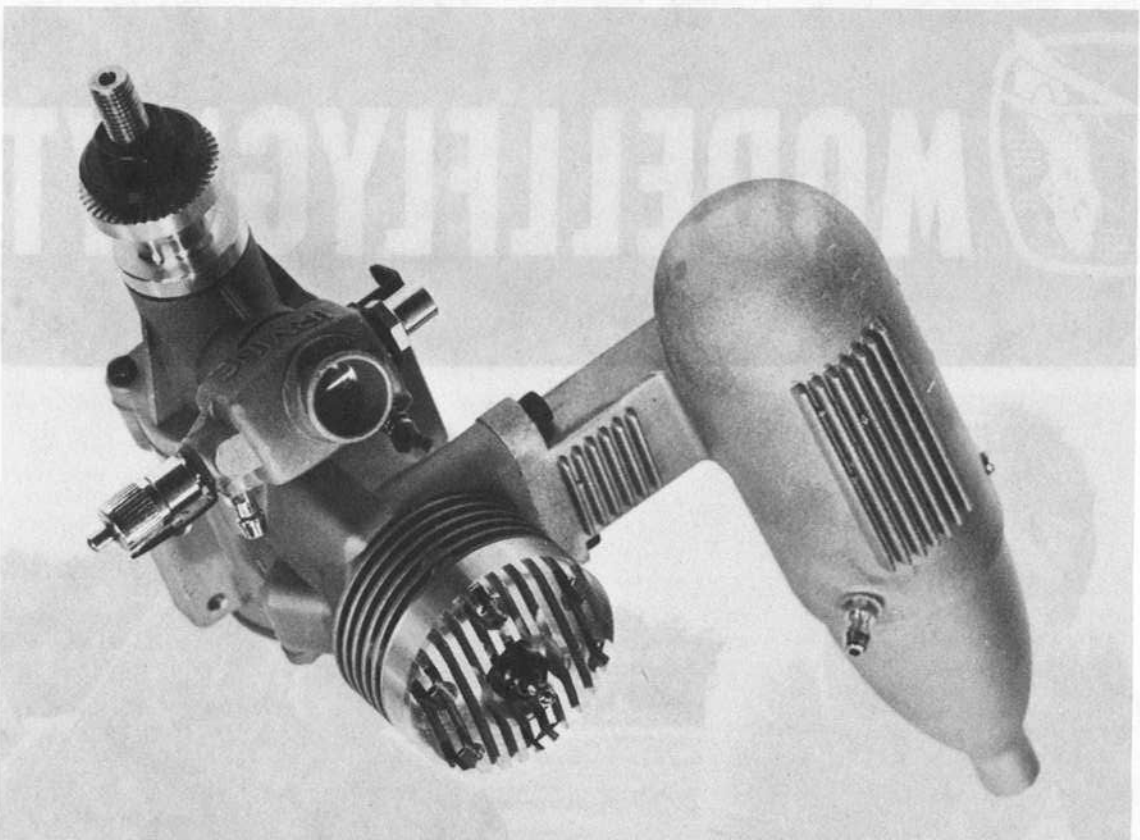


ORGAN FÖR  
SVERIGES  
MODELLFLYGFÖRBUND

3  
1977

# HOBBY CENTER

BOX 1006, TEL. 042/131848  
251 02 HELSINGBORG



HOBBY CENTER presenterar först i den nya flyggenerationen från IRVINE ENGINES

## **IRVINE 40 SPORT R/C (6,5 cm<sup>3</sup>)**

Fabriken har tagit det bästa från de Japanska och Tyska topp-motorerna och gått vidare med förbättringar.

Här har Ni 5 goda skäl att välja IRVINE 40 SPORT R/C:

1. Schnuerleportning
2. Dubbla kullager.
3. Utbytbar kannring som gör att motorn får ett riktigt långt liv.
4. En ny typ av förgasare som utformats mycket noga så att den fungerar perfekt även vid tryckmatning.
5. HOBBY CENTER satsar verkligen hårt på ett ordentligt reservdelslager.

Gör ett besök i vår butik på Norra Kyrkogatan 10 i Helsingborg (ca 100 m från färjorna till Danmark). Stor sortering R/C artiklar.

IRVINE 40 SPORT R/C inklusive ljuddämpare och glödstift.

Pris: **389:-** (inklusive moms).

Jag beställer ovanstående motor mot postförskott:

Namn .....

Gatuadress .....

Postnr. .... Postadress .....

# MODELLFLYGNYTT

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

## REDAKTÖR

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

## 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.  
752 27 Uppsala. Tel. 018/108157

## ANNONSER

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

## DISTRIBUTION

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

## PRENUMERATION

Pris 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 FÖRBUDES

## Modellflyget i den moderniserade grundskolan

Vår grundskola ändras ganska ofta så att den skall bli bättre för eleverna. Vi som tävlar med modellplan tycker att vi känner igen ändringslusten från t.ex. combatreglerna, som också ändrats många gånger. Den senaste skolreformen börjar på försök nästa läsår och har fått namn efter en mycket diskuterad men litet läst utredning om skolans inre arbete (SIA). Bland annat har man tänkt att alla skolbarn mellan ungefär sju och femton-sexton år skall ha någonstans i skolan att ta vägen på frukostraster, håltimmar och lediga eftermiddagar. Naturligtvis kan inte alla elever i en skola ha samma uppehållsrum, utan det behövs åtskilliga ställen för skilda åldersgrupper, där man kan hålla på med meningsfyllda samsättningar.

Vi som har modellflygning till hobby tror att just den är en bra sysselsättning långt ner i skolåldrarna. Den behöver ju inte heller kosta dyra materialpengar, om man håller sig till snabbgjorda och enkla plan som som flyger fint på begränsat utrymme utan att gå sönder. Särskilt elever i årskurserna 2 - 4 måste helt enkelt ha modellplan som blir fort färdiga, annars försvinner både tålmod och lust att fortsätta. I detta avseende slarvar nog modellflygklubbarna, kanske också en del familjefäder, som blivit besvikna på att barnen aldrig får något flygfärdigt. SMFF har satt till en arbetsgrupp som skall färdighets- och åldersgradera modeller som redan finns så att man inte försöker gå för långt ner i levnadsåren med Sparven eller Cikada till exempel. Gruppen skall också skyndsamt hitta på sådant material som fattas i dagens serie av standardkonstruktioner och på så sätt fylla de luckor som annars finns.

Man kan gissa att SMFF-materialet för SIA-skolan börjar med anvisningar om hur man gör och använder papperssvalar och små balsaglidare av 1 mm trä, fortsätter med någon helträmodell med plana vingar och gummisnoddsdriven propeller, går vidare med t.ex. Flugan och någon annan stavmodell med pappersklädd vinge och först därefter hamnar bland de "nybörjarmodeller" vi använder i klubbarna, dvs handkastglidare, arvtagare till gamla Vargen och (längre fram i utvecklingen) Cikada och andra tävlingsredskap.

Det är nog rätt viktigt att SIA-skolans material är billigt. Staten lägger nämligen inte ut några extramiljoner på grejor i den här reformen. I stället får kommunerna lite friare händer att själva disponera om en del pengar som redan förut är skolans på något sätt. En del kommuner tycks satsa resurserna på fritidspedagoger för de yngre eleverna och resurserna för de äldre eleverna finns redan i Fritt valt arbete, som skall organiseras om på bästa sätt. Våra modellflygklubbar gör mycket klokt i att ta direkt personlig kontakt med lämplig studierektor, rektor eller skoldirektör så snart det går och berätta om SMFFs och klubbens intressen, gärna överlämna ett exemplar av handboken "Modellflygets grunder" och få tid för fortsatt resonemang, sedan boken blivit läst och klubben kanske hunnit producera några lämpade demonstrationsmodeller för den del av skolan som är mest intressant. Förbundsledningen inbillar sig nämligen att de flesta skolmänniskor inte kommer ihåg annat modellflyg för tioåringar än det man ser i annonser och leksakskataloger, dvs plastbyggsatser med ganska litet spelrum för fantasin - och inte särskilt billigt för den som kanske behöver femhundra satser om året. Bara det faktum att man kan få ner virkeskostnaden till några tioåringar per plan gör kanske att rektor allvarligt börjar fundera på att specialutbilda någon fritidspedagog eller att leja bort en elevgrupp då och då till modellflygklubben, som kanske har tid med barn på eftermiddagarna i så kallade fria aktiviteter. . . . Kanske blir det också så att modellflygklubben måste snabbutbilda SIA-skolans fritidsfolk, oberoende av om de kommer från skolan eller från någon annan ungdomsorganisation. Det finns faktiskt sådana som har ledare med arbetsfria dagtimmar, och sådant skall utnyttjas. Vi i SMFF har fackkunskaperna om flygning med modeller. Vi får inte sitta och ruva på dem för oss själva genom den här skolreformen, vi måste se till att skolans barn får tillgång till vår fina hobby, även om vi måste använda mellanhänder. När barnen inte kan utveckla sitt flygarintresse längre med skolans hjälp, kommer de till klubben med en bra start, bara vi ser till att de hittar till föreningen.

### Omslag 1:

Göran Karlsson och Göran Ridderström,  
Foto: Lars-G Olofsson

### Omslag 2:

Sista flygningen för "Dinah Moe Humm" Gösta  
Franzen här tagit över linan från Claes Svensson,  
Foto: Lars-G Olofsson



# ÅRSMÖTE 77

Den 16-17 april samlades ett stort antal klubbombud i Norrköping för att närvara vid SMFF:s 20:e årsmöte.

Som vanligt uteblev dom stora diskussionerna, trots att man bland förslagen kunde hitta en del som borde diskuteras, eller?

Det som skiljde detta 20:e årsmöte var väl dom tal som hölls i inledningen av höjdarken från Norrköpings kommun och KSAK. Höjdarken från KSAK delade dessutom ut KSAK stora plaketter till Gunnar Kalén, K-A Eriksson och Sune Persson för lång och trogen tjänst m.m.

Förslag fanns, som antogs eller spolades. Oftast följde man dom uttalanden som tävlingsstyrelsen och förbundsrådet rekommenderat, bl a:

Nya tävlingsavgifter för 1978. Seniorer 10:-/klass. Juniorer 5:-/klass.

QM-pylon blir inte SM-klass, inte heller inomshushandluns.

Avgifterna till förbundet är oförändrade för 1978 utom prenumeration på MFN inom Norden, som sänktes till samma som inom Sverige.

Och så bytte man folk i styrelsen.

Ken Gustavsson blev Vice ordförande.

Göran Kalderén blev Ledamot.

Bo Hallgren blev Styrelsesuppleant

Så var det ett förslag från grenledningen i Fri-flyg som antogs.

En kommitté skall tillsättas för att granska dom olika kemiska produkter vi använder. Och ta reda på giftrisker m.m.

Lämpligt med folk från alla grenarna.

De Va De.

Vill Ni veta mer. Kolla protokollet.

Lars-G

## RADIOFLYGETS GRENKONFERENS

Grenkonferensen började som sig bör med verksamhetsberättelsen. Under 1976 bestod grenstyrelsen av grenchef John Lyrsell samt vice grenchef Bo Nylund.

Två radioflygare har under året uppnått erforderligt antal poäng för erhållande av utmärkelsen "Stora Grabbars Märke". De två var Benny Kjellgren och Kenneth Holm. Märkena delades ut vid banketten senare under lördagen.

Förslag nr 1 angående säkerhetsföreskrifter och tävlingsregler för helikopter antogs. Likaså antogs förslag nr 2 ang. förslag till tävlingsprogram för helikopter. Förslag nr 3 ang. förslag till tävlingsregler för helikopter föranledde ej heller några diskussioner. Den antogs alltså.

Från arbetskommittén multi hade inkommit två förslag. Det ena gällde ändring av populärprogrammet, vilket grenkonferensen antog, och det andra gällde förslag på lagledare under 1977 års internationella tävlingar. Förslagen tävlingsledare för VM 1977 var Kenneth Gustavsson. Han meddelade emellertid att han ej har någon möjlighet att kunna ställa upp som lagledare, vilket gjorde att Kaj Johansson antogs istället.

Arbetskommittén segels förslag lockade däremot fram debattlusten hos de församlade radioflygombuden. När det gällde förslag nr 1 ang. tävlingsledning på F3B tävlingar, diskuterades det om tävlingsledaren skall få tävla eller ej. Så småningom beslutades det dock att tävlingsledaren ej skall få

tävla. Vidare när det gällde förslag nr 1 ströks hela första raden. Förslag nr 2 ang. införande av junior-klass på F3B-tävlingar klubbades i sin helhet. Ragnar Åhman redogjorde dock för vissa ändringar som framkommit på kurserna i Sundsvall och Lidköping. Han redogjorde även för vissa ändringar i förslag nr 4 och 5 som även de så småningom antogs av grenkonferensen. Jag tänker inte ta upp plats med att redogöra för de nya reglerna, eftersom SMFF kommer att tillhandahålla dem.

Arbetskommittén skala hade lämnat in ett förslag till konferensen. Det gällde regler för populärskala, även de antogs.

Efter alla dessa olika förslag från arbetskommitteerna behandlades de motioner som framlagts, Motion nr 1 från Djursholms modellflygare ang. Junior-klass i F3B Termik och motion nr 2 från MFK Skvadern ang. kvalificeringsregler till SM i F3B-A antogs, medan grenkonferensen yrkade avslag på motion nr 3 från aeroklubben i Malmö angående gemensamt SM för alla RC-klasser.

Därefter förrättades val av grenstyrelse. Till ny grenchef efter John Lyrsell, som av sagt sig fortsatt engagemang inom förbundet pga tidsbrist, valdes på två år Mikael Nabrink, Strömstad.

Som nr 5 på föredragslistan stod val av arbetskommitteer. Resultatet av valet ser ut på följande sätt:

### Helikopter

Jan Levenstam

Ulf Johansson

Jan-Erik Lundgren

### Multi

Kenneth Holm

Benny Kjellgren

Hans Flyckt

### Pylon

Göran Karlsson

Rune Svenningsson

Kjell Sardahl

### Segel

Ragnar Åhman

Kurt Lennå

Robert Krockmar

### Skala

Göran Kalderén

Esbjörn Strömquist

Lars Carlsson

### Sport

Gunnar Rydegren

Lars Andersson

John Ekström

Valberedningen, bestående av Acke Johansson, Göran Eldfält och Kenneth Holm, valdes om.

Om det olyckligtvis skulle vara så att jag glömt att nämna någon väsentlig detalj eller att något sakfel har smugit sig med i detta kanske lite torra referat, ber jag att få återkomma med en komplettering eller en rättelse.

Mikael Nabrink

## Grenkonferensen i LINFLYG

Efter att ha suttit och lyssnat till radioflygarbabbel i ett par timmar på lördagseftermiddagen (Därmed inget ont sagt om radioflygare) kom dagens höjdpunkt nämligen vår egen konferens.

En titt i verksamhetsberättelsen gav vid handen att vi fått tre Stora Grabbar; Rolf Hagel, Göran Ryllin och Bengt Martinelle. Ove Kjellberg hade satt nytt svenskt rekord (och nordiskt) i speed 2,5 cc med 257 km/h. 11 nationella tävlingar hölls under året 1976. Tillsammans med att grenen har haft en arbetskommitte har det hållits SM, NM i Danmark och VM i Holland.

För att gå över på det viktigare, nämligen motionerna så fick Vänersborg inte igenom sin om att Standard-racer reglerna skall ändras till Good-Year reglerna. Tokigt beslut av stämman och frågan kommer med största sannolikhet upp nästa år igen.

Klipp i snöret blir tillåtet i år och belönas med 100 poäng så länge det sitter någon tejp eller serpentinbit kvar.

Det blev inte obligatoriskt för tävlingsarrangörer att utse referatskrivare utan bara rekommendabelt att arrangerande klubb utses någon skrivare. Någon combatlandslag på 6 man vid NM o dyl blir det heller inte, men grenstyrelsen kommer att arbeta med frågan för att försöka finna en lösning. Ej heller blir det någon ny combatklass. En försöksverksamhet skall dock hållas så att grenstyrelsen får utvärdera vikten av det. Finns det stort intresse av en ny klass kan man ju ta upp saken nästa år igen.

En ny speedklass har vi iallafall fått men den har inget namn ännu. Förslag? Max motorstorlek blev: 1,0 cc. Annars regler enligt förslaget. Solnas motion om linlängd i speed, nationella klasser, gick också igenom medan däremot motionen om linlängd i 1,5 cc speed rann ut i sanden liksom. Hansens förslag till lagberäkningssystem gick ej heller igenom men det hade det positiva med sig att grenstyrelsen skall ta en titt på det till nästa år. Sedan var lördagen slut ur konferenssynpunkt. På söndag morgon, när de flesta verkade ligga och sova, valdes det ny grenstyrelse. För att göra det enkelt:

Bengt-Oloph och Ingemar bytte plats. Arbetskommittén fick ett nytt namn och består av Ove Andersson, Jan Gustavsson och Mats Böhlén (Sammankallande). Vi får hoppas att dessa valda kan komma överens och åstadkomma något konstruktivt tills nästa år.

Kilroy was there

#### FRIFLYGETS Grenkonferens

Här hände inte mycket, diskussionerna handlade mest om olika sätt att tolka 3-minutersregeln. Där några tydligen inte läst igenom grenledningens förslag ordentligt.

Förslagen från grenledningen gick igenom bl a. Punkt 8 i UT reglerna ändras, så att kvaltävlingar till UT skall vara inbokade året innan. Dessa tävlingar skall flygas i 5 perioder och 180 sek max.

Ändring av tävlingsdatum skall kungöras minst 1 månad före det nya tävlingsdatumet. I praktiken blir det ännu längre tid om det skall hinna med i månadsmeddelandet.

Funktionärsregeln slopas.

3-minutersregeln blir en sak för tävlingsarrangören att besluta om. Vid genomgången före tävlingen.

Säkerhetsregler spikades vilket innebär att ...

- 1 Vid tävling är trimningsstarter ej tillåtna närmare än 100 meter från folksamling, depå, bilparkering eller liknande. Överträdelse medför automatiskt diskvalifikation för tävlingen i fråga.
- 2 Vid tävling skall den tävlande vid start befinna sig inom ca 5 meter från startpölen.
- 3 Tävlände i klass F1C skall vid tävlingsstart bära hörselskydd av godkänd kåptyp. Överträdelse medför automatiskt diskvalifikation av den aktuella starten.
- 4 Funktionär i F1C-grupp skall bära hörselskydd enligt ovan. Arrangören tillhandahåller hörselskydd.

5 Vid tävling där klass F1C flygs samtidigt med andra klasser skall tidtagargruppen (-erna) placeras på betryggande avstånd från övriga tidtagargrupper. Lämpligt avstånd ca 200 meter och om möjligt till höger om övriga startgrupper.

UT-system för inomhus klubbades.

- 1 Uttagning grundas på de sanktionerade tävlingar, som ingår i tävlingskalendern.
- 2 Uttagningen sker med ett poängsystem. Segraren i en tävling erhåller jämförelsesiffran 100. Övriga tävlandes poäng beräknas i procent av segrarens tid. Resultaten skall vara de två bästa flygningarna av sex försök.
- 3 Poäng beräknas på den tävlandes resultat i de tre bästa tävlingarna under tidsperioden.
- 4 Poäng beräknas under tiden 1/5-30/4 året före och samma år som VM hålles.
- 5 Vid ev. Nordisk landskamp eller liknande internationell tävling sker uttagning efter samma principer. Beräkning av poäng sker med slut två månader före tävlingen och tolv månader bakåt i tiden.
- 6 Ett landslag skall bestå av tre tävlande samt en lagledare.
- 7 En reserv skall utses. Reserv blir den som kommer närmast efter de tre först kvalificerade.
- 8 Uttagna till landslag skall ställa upp med minst fyra användbara modeller.
- 9 Bindande svar skall insändas 14 dagar efter det att kallelse till landslag mottagits.
- 10 Ev tolkningar vid oklara punkter i dessa regler samt uttagning av landslag, uttagning av lagledare samt upprättande av tävlingsbudget utföres av grenstyrelsen enl. ramar, som fastläggs av tävlingsstyrelsen.

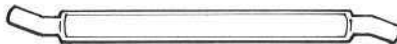
Resten av förslagen spolades.

Lars-G

## Tips

Till klubbar och andra som vill ha ordning på hålstansade papper.

Det finns en liten plastbit som ser ut så här.



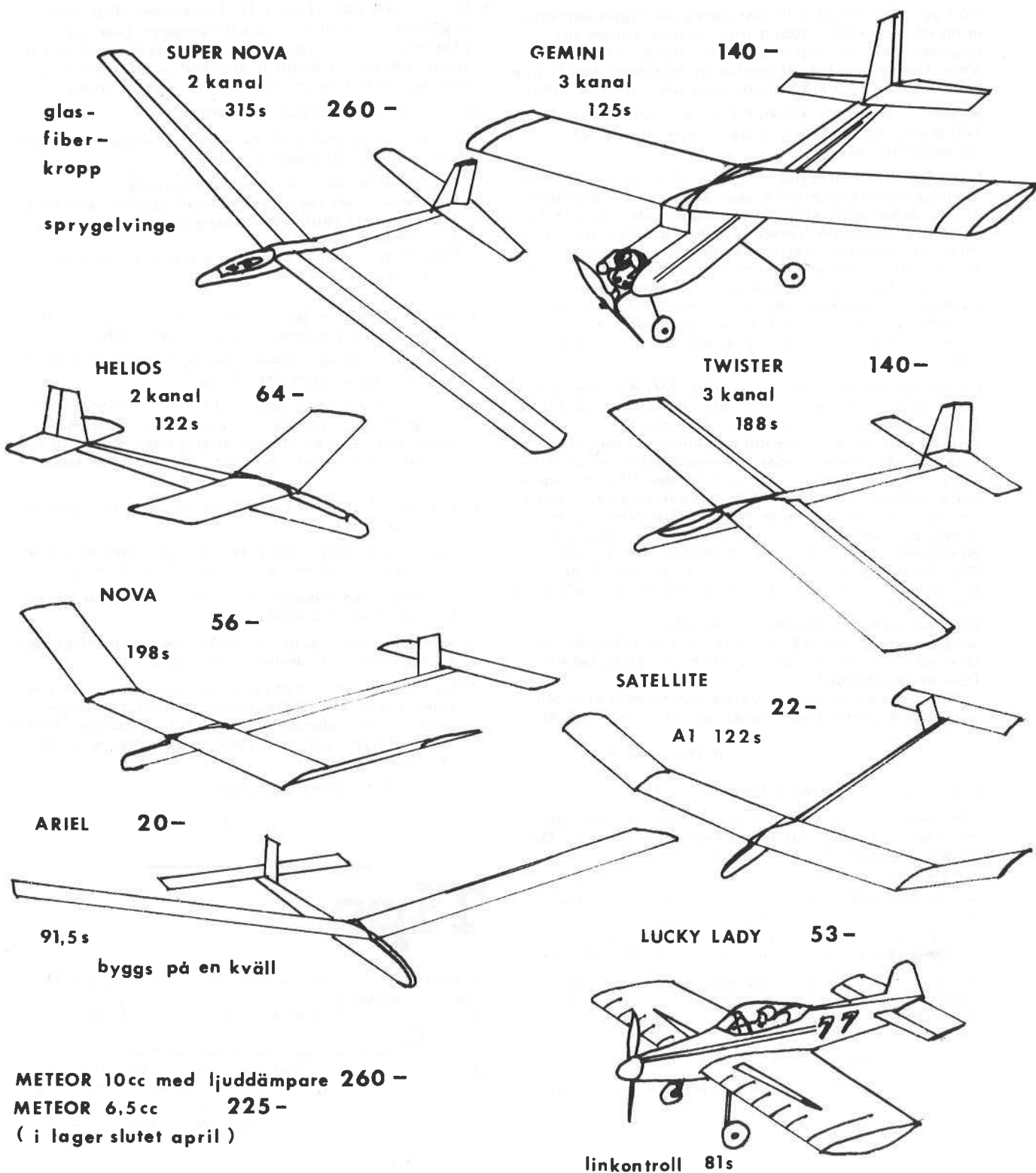
Den kallas för Meg Papperssamlare. Med den kan man hålla ihop upp till 25 lösa papper. Bara sticka in tungorna i hålen, så sitter det där. Tillverkas av Malmö Pac och kostar 55:- för 1.000 st. Ring 040/94 22 60 och prata med Otto Jönsson, så kanske han kan övertalas att skicka prover. Dom har annat också för att hålla ordning på pappersbuntarna.

Lars-G

#### ANNONS

Trampsymaskin ombyggd till lövsåg bortsänktes mot hämtning. Per Södersten, Sleipnervägen 3 136 42 HANDEN tel: 08/777 61 21





**MASSOR MED RADIOKOMPONENTER**

motstånd 0,25 ; 0,5 W 7st 1-  
BC 108 st 0,75  
BC 109 1-  
IN4148 7st 1-

( samma värde e 24 )  
tantal-lyt 2,2uf 6V st 0,50  
skjut-omkopplare sats 5st 5-

**SPECIAL ELEKTRONIK HB**

tel 0499 20055

Box 50 384 00 BLOMSTERMÅLA

17<sup>30</sup> - 19<sup>30</sup>

# Mfn. o framtiden

I samband med årsmötet i Norrköping den 16-17 april i år, hade vi som arbetar med denna tidning ett litet eget möte, där vi diskuterade 1976 års upplaga av MFN samt tidningens framtida utformning.

När det gäller 1976 års upplaga konstaterade vi att radioflyggrenen varit för lite representerad i tidningen. Det samma gäller den totala barn- och ungdomsverksamheten inom förbundet.

Förutom att det framkommit vissa klagomål om att det varit för lite radioflyginslag har några av klagomålen gällt själva uppläggningsen av tidningen. Det har tex gällt rubrikerna och resultatlistorna. När det gäller rubrikerna kommer fortsättningsvis större bokstäver att användas. En rubrik är ju till för att synas! Därmed rådde inga tvivel. När det gällde alla resultatlistor som finns placerade på ett ställe i tidningen, rådde det emellertid delade meningar. Min personliga uppfattning är att det är både trevligare och lättare att läsa dem om de finns placerade tillsammans med respektive referat. De som ej delade min uppfattning på denna punkten menade att ej för stor plats skall tas i anspråk för resultatlistorna. Dessutom saknar de flesta resultatlistor tävlingsreferat att placeras tillsammans med. En kompromiss vore ju att placera de större tävlingarnas resultatlistor tillsammans med referaten.

Det troligen svåraste problemet som vi har kvar att lösa, är att få upp intresset för tidningen hos radioflygarna. Det har under de senaste åren varit ganska svårt att förmå radioflygarna att bidra med material till tidningen. Vissa kategorier inom förbundet menar att tidningen drivs på ett alltför ideellt sätt. De menar att nuvarande honorar på 25 kr per tidningssida är för lågt tilltagen för någon skulle vara intresserad av att skriva i tidningen.

Men att det går att driva en tidning på ett ideellt sätt finns det faktiskt belegg för. I Danmark ger danska RC-Unionen ut en tidskrift för just radioflygare, där hela idén med tidningen är att radioflygare runt om i Danmark ställer upp och skriver om sin hobby utan tanke på att få betalt för sin insats. Låt mig göra ett litet citat ur tidningen: "Gage: Tillfredsställelsen att vara med och framställa en tidning för radioflygare. (Den är skattefri)" Slut på citat. Detta gäller i högsta grad även MFN:s medarbetare.

Men vi skall naturligtvis inte bortse från problemet att få folk intresserade av att skriva. Jag miss-tänker att frågan om ökat honorar kommer att dyka upp på något rådsmöte inom den närmaste framtiden.

Min främsta uppgift som fackredaktör är ju att få radioflygarna att skriva reportage av olika slag. Och jag försäkrar att jag kommer att göra så gott jag kan på den punkten.

Om det finns någon som vill kommentera ovanstående rader, så skulle jag uppskatta om Du ville skriva eller ringa till mig.

Mikael Nabrink

## KURSER

Kommittén för radiosegel arrangerade under mars månad 2 kurser för ledare i F3B.

Första kursen hölls i Sundsvall 5 och 6 mars och samlade 23 deltagare.

Andra kursen hade lagts i Lidköping och 31 st hörsammade kallelsen. Kursprogrammen var lika i Sundsvall och Lidköping. Information lämnades om senaste FAI-mötet i Paris, Nordisk regelkonferens i Helsingfors och några skrivelser från grannländerna.

FAI-programmet i F3B-A som nu kompletterats genomgicks grundligt, likaså kommitténs förslag till nya F3B-B regler.

Kommitténs olika förslag till grenkonferensen för-anledde inga längre diskussioner men för-anledde vissa ändringar bl.a i Cup-förslaget. Vidare bestämdes att ett danskt förslag till enklare F3B-A regler skulle prövas i samband med UT F3B-A i Lidköping.

Det framkom önskemål om en enklare form av F3B-termik-regler som skulle locka andra än de som flyger FAI programmet F3B-A. Denna fråga har varit aktuell ända sedan FAI:s program kom till.

Kommittén skall nu utreda frågan och lämna förslag till nästa grenkonferens.

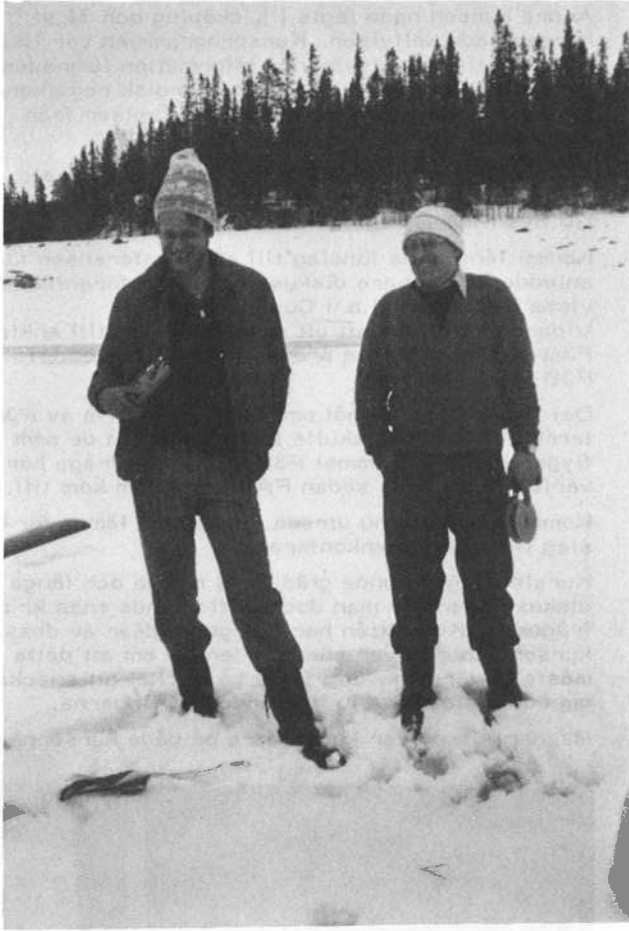
Kursledningen kunde glädjas åt många och långa diskussioner där man dock alltid kunde enas kring frågorna. Kommittén har fått goda idéer om dessa kurser och alla var rörande eniga om att detta måste vi göra om. Det finns så mycket att snacka om och detta hinns ju inte under tävlingarna.

Ragnar Åhman var kursledare på båda kurserna.



## RC i norr

I Gäddede har under vintern under en lärares ledning ett tiotal RC seglare byggts. Initiativtagare har varit Hans Björkquist Östersunds FK och Hasse har lyckats skapa ett stort intresse för just RC seglare genom sin enkla konstruktion "Kursglidaren".



Jag har själv haft nöjet att i Gäddede se dessa modeller och grabbar på deras första flygning och jag blev mycket imponerad över resultatet.

Hasse och Östersunds FK är värda en eloge för sitt ungdomsarbete.

Ragnar Åhman

## cellplastvingar

Som alternativ till vingar byggda på vanligt sätt med sryglar, har jag provat mig fram till olika metoder att bygga cellplast-vingar för RC-seglare. Dessa vingar blir mycket hållbarare och mycket mera lättreparerade än vanliga srygelvingar. Kombinationen Roofmate - gråpapper blir dess-

# Europe Trophy 77

Europe trophy 1977

För den som är intresserad av RC segelflyg och svängarna förbi nere på kontinenten, kan om de tar med sig sina modeller i en tävling som går sex länder med sju tävlingstillfällen. Därav räknas de sex tävlingar som går i skilda länder in i en tävling som kallas Europe trophy 1977 european soaring league. Av dessa sex tävlingar som ingår i tävlingen räknas de tre bästa resultaten ihop.

Följande regler gäller för tävlingen:

- a. De bästa resultaten från tre olika länder räknas ihop.
- b. Följande tävlingar ingår i Europe trophy 1977
  - 1 Nederlands International
  - 2 Coppa Caproni, Italy
  - 3 Eole Trophy, France
  - 4 Belgium International
  - 5 United Kingdom International England
  - 6 Ludwig Kramel Pokal, Tyskland
  - 7 Oktoberfest pokal, Tyskland
- c. F3B segel och inte motorglidare får användas.
- d. Varje segrare erhåller 1000 poäng och övriga erhåller prop. neråt enligt erhållen poäng.

1976 års tävling vanns av tysken Rolf Decker, som erhöll 2926 poäng av 3000 möjliga poäng. Ett fantastiskt resultat. Fjolårets tävling deltog 214 deltagare från 11 länder. Dock ingen från skandinavien, Kanske ett semester mål för någon i semester tankar.

Ante

utom billiga i framställning (ca 30 kr) och mycket snabbbyggd. Dessutom blir profilen ytterst exakt och vingens prestanda blir helt i klass med andra konstruktioner, vilket har visat sig vid försök jag gjort under de senaste åren.

### MATERIALBESKRIVNING

- I Det vanligaste materialet är den vita cellplasten (typ Frigolit), som finns att köpa i alla virkesaffärer. Välj en skiva med låg volymvikt ca  $12 \text{ kg/m}^3$ .
- II Skäres med glödtråd (beskrives nedan).
- III
  - a Kläs med balsa (beskrives nedan) + krympplast (Solarfilm).
  - b Kläs med plywood 0,4 mm + färg eller krympfilm.
  - c Kläs med gråpapper som målas (beskrives nedan).
- B I En annan cellplast är Roofmate, som används till isolering i betongbjälklag och till isolering i kylrum. Detta material saluförs av Rockwools återförsäljare. Den sort som är lämplig har en volymvikt på ca  $33 \text{ kg/m}^3$  och kostar omkr. tre gånger så mycket som Frigolit. Ur ett block som är  $6 \times 60 \times 120$  och kostar ca 45 kr får du ut tre par vingar, det ena paret 180 cm och de båda andra 300 cm. Denna plast ger en mycket fin yta när man skär med glödtråd, den går dessutom att putsa och den är inte så känslig för tryck.
- C I Vid båtframställning och som isolering i kylskåp används en plast av hårdare typ vilken också går att framställa vingar av. Detta material, vilket är avsevärt dyrare än Roofmate, saluförs av Pär Lundqvist under benämningen Flycell.
- II Profilen arbetas fram med verktyg



III Kläs som A och B, men metoden med plywood tycks vara att föredra enl. Pär Lundqvist.

#### VERKTYG

Transformator som ger 5-24 volt.

Glödtråd: 0,5 mm kantahltråd är bäst (Claes Ols-son). Pianostråd går att använda.  
Pilbåge ca 150 cm av tex en kraftig list att spänna skärtråden i.

Absolut plan skiva att arbeta på.

Tyngder att hålla plastskivan på plats.

2 st vinkelhakar

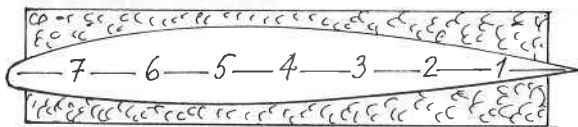
2 mm plywood att tillverka ändspryglar av.

#### FÖRBEREDELSE

Tillverka sryngelmallar (hela sryngeln inkl. fram- och bakkant), putsa väldigt noga, borra hål i sryngeln för de spikar som skall hålla sryngeln på plats när du skär. Märk sryngeln i åttondelar, markera 1, 2, 3 bakifrån. Rita upp med tuschpenna på cellplasten vingens ytterkonturer minus fram- och bakkant.

Placera skivan på bordet så att snittet kommer ut- anför bordskanten, så att den bit du skär bort kan falla till golvet. Använd vinkelhake, när du med hjälp av kompisen, skär ut bitarna.

Rita en linje på plastens kortändor. Efter denna linje fäster du sedan upp sryngelmallen. Om du skall ha skränkning på vingen, skall du höja bakspetsen på yttersryngeln.



Om varje vinghalva är längre än 90 cm, bör du dela vingen i två delar, för det kan vara svårt att skära rakt med längre glödtråd.

#### "SKÄRNING"

Placera skivan med påsatta srynglar på arbets- brädan, lägg på tyngderna. Sätt tråden ovanpå den utskjutande bakre delen av sryngeln. Slå till ström- men. Den som har den längsta sryngeln, för tråd- en framåt så fort det går samtidigt som han "räk- nar" högt, den andre följer noggrant med på sin sryngel. Det är viktigt att man håller jämn takt, och att båda kommer till slutet samtidigt.

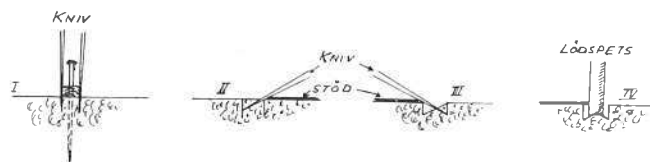
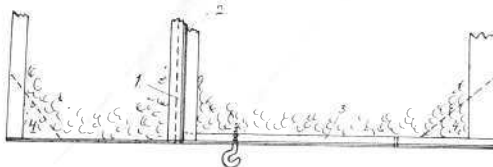
Vänd på plastskivan, skär andra sidan på samma sätt som den första. Har du haft rätt värme, väl putsad sryngel och ej tryckt för hårt, då har du fått ett fint ämne att fortsätta arbeta med.

#### INFÄSTNING OCH LISTER

Limma med vitlim fast fram- och bakkant. Bakkant behövs ej om du klär vingen helt med balsa, då räcker det att du lägger glasfiberväv i epoxy i bakkanten. Om du gör en vinge klädd med gråpapp- er, behöver du en vingbalk. Det starkaste du kan göra är en I-balk, vilken du gör på följande sätt: Skär med kniv och lödspets eller med glödtråds- både ut ett spår 4x8 mm på båda sidor, absolut just mitt för varandra. Limma fast, men ej ihop lister- na, klyv sedan vingen med en mycket vass kniv mel- lan listerna.

Skär eller smält in röret för vinginfästningen (de- lad vinge) mellan listerna, 1 limma fast röret (Graupners fyrkantsrör 1x10 mm) med epoxylim. Limma båda vinghalvorna samtidigt och kontrollera att rören sitter lika (limma med stålet i båda rör- en).

Limma fast 0,8 mm plywood mellan listerna, tvinga ihop halvorna med gummiband. ② Fäll in en furu- list 10x4 mm mellan vingbalk och bakkant vid ving- roten ③. Såga in plywoodförstärkningar i hörn- en. ④



Skär till en rotsryngel av 2,0 mm plywood, skär ut hålet för vingstålet, limma därefter fast sryng- eln.

Limma på en vingtopp. Om du gör den tunn, för- stärk den då i mitten med plywood.

Hyvla och putsa bort allt trä som bildar kanter mot plasten.

#### KLÄDSEL

Balsaklädsel: Profilerar inte framkantslisten, låt den följa plastens vinkel. Du behöver bara kortare vingbalk av 3 mm plywood som du skär in röret i eller limmar det på sidan av. Det bästa lim du kan använda är Epoxylim (finns att köpa i kiloburkar), som strykes ut med tandad spackel. Pressa sedan med plana skivor, skruvtvingar i de bitar du fick över när du skar vingarna. Du kan också limma med Casco textillim eller vattenbaserat kontakt- lim. Då behöver du inte pressa.

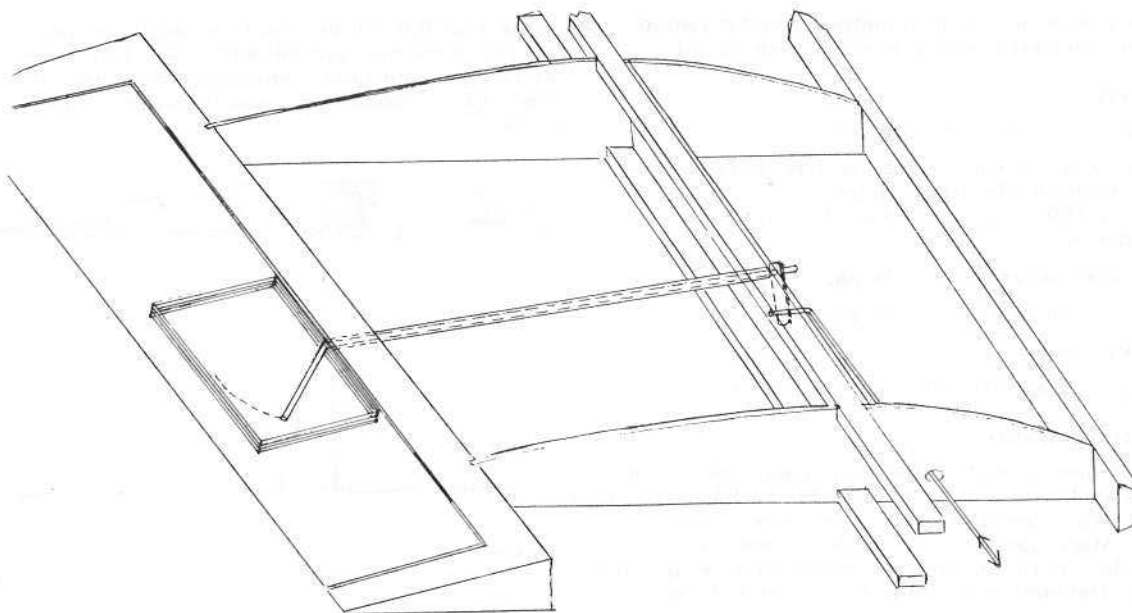
Gråpappersklädsel: Du börjar med att klippa till ett papper till varje sida. Stryk lim (tapetlim för vinyltapet) på ett papper, stryk sedan undersidan på en vinge. Lägg vingen på pappret, stryk för- siktigt ut eventuella luftbubblor. STRÄCK ALDRIG PAPPRET FÖR DÅ BLIR VINGEN SKEV. Skär bort överflödigt papper vid framkanten, vik ca 1 cm papper runt bakkanten. Limma ett nytt papper, limma översidan av vingen, fäst pappret och vik runt framkanten ca 1 cm.

HÄNG upp vingen till tork. Efter en natt är den mycket stark. Vill du ut kvickt kan du bara lacka den med Zaponlack ett par gånger. Därefter kan du, när du provat den, stryka den med slipstryk- ningsfärg och vattenslipa den lätt. Sedan stryker du den med tex Servalack (rikligt) med en mjuk pensel.

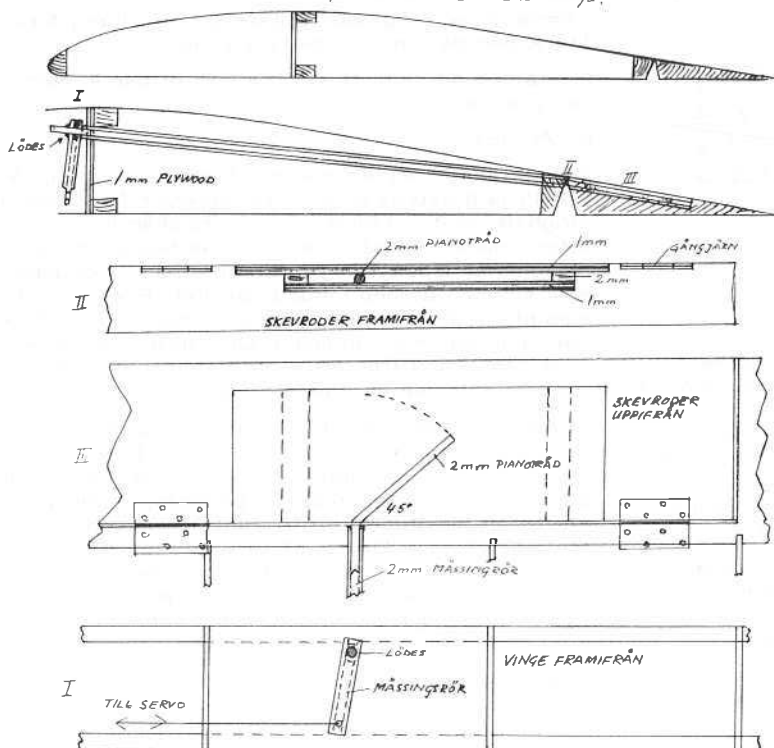
#### LAGNING

Skär ut den trasiga biten, limma eller tejpa dit en ny bit och flyg på nytt.

Lasse Strannegård  
Gråbo



FLAPS- OCH SKEVRÖDERLINKAGE  
FÖR SPRIGEL-ELLER CELLPLASTVINJE.



MATERIAL:  
MÄSSINGSRÖR INV. 2mm  
PIANOTRÅD: 2mm  
PLYWOOD: 1mm, 2mm

A. HEL VINJE: LÄGG SERVOT I CENTRUM.  
B. DELAD -A-: LÄGG ETT SERVOT I VARJE  
VINJE (OM PROFILEN ÄR TJOCK NOG),  
SÅ SLIPPER DU MEKANISK ÖVERFÖRING  
FRÅN KROPPEN.

LASIE STRANNEÅRD  
GRÅBO 770310.

# RESULTAT

Norrländska Vintertävlingen i RC klass F3B-A  
3 april 1977, Årlandsfjärdens is, 4 km norr om  
Härnösand.

Vädertyp Syd-syd-västlig vind 2-8 m/sek, låg  
termikaktivitet Molntäthet ca 60%, mindre snö-  
byar.

Härnösands Modellsportklubb

F3B-A

1	T Ruud, Skvadern, Sundsvall	2826
2	A Forssén, Stockholm RFK	2377
3	A Söderholm, Ludvika RFK	2321
4	S Selin, Sollefteå RFK	2156
5	A Holmbom, Skvadern, Sundsvall	2097
6	B Johansson, Ludvika RFK	2087
7	S-E Holmfelt, Mfk Flygarna-Njurunda	1944
8	B Larsson, Skvadern Sundsvall	1838
9	G Eldfält, Härnösands Msk	1817
10	L Sundell, Skvadern Sundsvall	1707
11	B Nordin, Härnösands Msk	1511
12	R Krockmar, Östersunds Mfk	1452
13	T Julander, Flygarna Njurunda	1429
14	N Renfors, Stockholm RFK	1403
15	O Sparrmann, Östersunds Mfk	1358
16	S Sundström, Sollefteå RFK	1327
17	G Peltersson, Sollefteå RFK	1323
18	G Westerfors, Härnösands Msk	1190
19	L Wikman, Östersunds Mfk	1163
20	H Lindkvist, Stockholm RFK	901
21	T Axelsson, Ludvika RFK	797
22	S Bäckman, Stockholm RFK	292
23	B Thorhus, Östersunds Mfk	221
24	H Björkvist, Östersunds Mfk	2

AKMG:s Vintertävling 6/3-77

F1A

1	Niils Wallentin, AKMG	844
2	Per Abrahamsson, Storcken Vårg. jr	759
3	Gunnar Westerlund, AKMG	731
4	Lars-G Olofsson, AKMG	674
5	Lars Larsson, AKMG	674
6	Lennart Kernald, Storcken, Vårg. jr	647

A1

1	Lennart Kernald, Storcken, Vårgårda jr	691
2	Ronnie Isaksson, Gråbo MFK	680
3	Fredrik Gustavsson, AKMG	609
4	Mikael Olofsson, AKMG	590
5	Lars Åke Andersson, AKMG	515
6	Gunnar Vivaldsson, Gråbo MFK	303
7	Erik Muhl, Gråbo MFK	255
8	Stefan Svensson, AKMG	228
9	Peter Ellerström, AKMG	74

MFK Nimbus & RFK Ikaros inomhustävling i Örebro den 13 mars 1977

3-"25-öres"

1 Örjan Gahn, Jakobsberg	11.16
2 Jan Zetterdahl, Solna	11.13
3 Anders Appring, Jakobsberg	10.07
4 S-O Lindén, Nimbus	9.35
5 Jörgen Finn, Jakobsberg	7.34
6 Lars Lindén, Nimbus	6.54
7 Herbert Hartmann, Västerås	6.31
8 Robert Lundgren, Metromerna	-

4 - HKG

1 S-O Lindén, Nimbus	.42
2 Holger Sundberg, Uppsala	.36
3 Lars Lindén, Nimbus	.31
4 Tommy Pettersson, Nimbus	.28
5 Rolf Gustavsson, Nimbus	.27
6 Mats Almlöf, Metromerna	.26
7 Thomas Karlsson, Nimbus	.23
8 Jan Zetterdahl, Solna	.14

"Pea-nut"

1 Holger Sundberg, Uppsala, P51D Mustang	Skalapoäng 21, flygtider .18, .15, -
2 Dan Björk, Ikaros, BA 4	Skalapoäng 20, flygtider .08, .08, .09

5 - "Flugan" senior

1 Jan Zetterdahl, Solna	107
2 S-O Lindén, Nimbus	69
3 Mats Hellberg, Västerås	62
4 Kurt Pettersson, Karlskoga	56
5 Olle Hillerström, Nimbus	47
6 Lennart Backman, Eskilstuna	44
7 Ing-Marie Backman, Eskilstuna	43
8 Björn Hjelm, Lindesberg	27

5 "Flugan" junior

1 Johan Sandström, Västerås	79
2 Anders Axelsson, Ikaros, Örebro	73
3 Mikael Pettersson, Nimbus	70
4 Thomas Dahlström, Ikaros	62
5 Dan Björk, Ikaros	53
6 Lars Karlsson, Nimbus	53
7 Gunnar Hillerström, Nimbus	52
8 Christer Göransson, Nimbus	52
9 Rolf Gustavsson, Nimbus	50
10 Robert Lundgren, Metromerna, Skärholm.	50
11 Tony Andersson, Nimbus	47
12 Jan Backman, Eskilstuna	45
13 Lars Lindén, Nimbus	43
14 Håkan Pettersson, Nimbus	41
15 Johnny Gustavsson, Lindesberg	40
16 Kjell Karlsson, Nimbus	40
17 Björn Larsson, Nimbus	40
18 Herbert Hartmann, Västerås	37
19 Anders Grönholm, Nimbus	37
20 Johan Mollitor, Lindesberg	37
21 Thomas Karlsson, Nimbus	36
22 Göran Israelsson, Lindesberg	36
23 Roger Andersson, Eskilstuna	35
24 Stefan Henriksson, Nimbus	35
25 Anders Lindgren, Lindesberg	33
26 Mats Hjelm, Lindesberg	33
27 Staffan Sundberg, Uppsala	33
28 Åsa Backman, Eskilstuna	32
29 Susanne Backman, Eskilstuna	32
30 Tomas Hronek, Eskilstuna	27
31 Fredrik Öhman, Lindesberg	27
32 Hans Eriksson, Lindesberg	25
33 Tommy Pettersson, Lindesberg	25
34 Lars Bergfeldt, Nimbus	24
35 Björn Larsson, Lindesberg	23
36 Anders Helgesson, Nimbus	21
37 Erik Johansson, Nimbus	19
38 Kenneth Åhmar, Lindesberg	18
39 Jan Magnusson, Lindesberg	16

Hkg

1 Leif Eriksson, HMSK	204
2 Per Sjölund, HMSK	189
3 Håkan Andersson, Skvadern	76

FIG

1 Hans Söderström, HMSK	265
2 Leif Ericsson, HMSK	116

FIB

1 Hans Söderström, HMSK	219
2 Leif Ericsson, HMSK	209

AI jun

1 Per Sjölund, HMSK	680
2 Lars Dellblad, Skvadern	612
3 Sören Nordström, ÖFK	425
4 Håkan Andersson, Skvadern	422
5 Magnus Hemming, Skvadern	391
6 Patrik Fröjd, ÖFK	246

AI sen

1 Kjell-Åke Jonsson, ÖFK	572
2 Håkan Nilsson, ÖFK	454
3 Ingvar Fröjd, ÖFK	375
4 Arne Berglin, ÖFK	263

F1A jun

1 Per Sjölund, HMSK	771
2 Patrik Fröjd, ÖFK	482
3 Lars Dellblad, Skvadern	69

F1A sen

1 Kjell-Åke Jonsson, ÖFK	641
2 Håkan Nilsson, ÖFK	611
3 Arne Berglin, ÖFK	590
4 Michael Borell, ÖFK	473
5 P-O Tidstrand, HMSK	377
6 Mats Nilsson, Skvadern	253

Axvallträffen 77.04.24

F1A sen

1 Kjell Magnusson, Uppsala	900+240	+300
2 Svein Larsen, Norge	900+240	+152
3 Jan Backman, Eskilstuna	900+208	jr
4 Gösta Franzén, Uppsala	900+201	
5 Per-Arne Svensson, Uppsala	900+106	
6 Håkan Broberg, Borlänge	885	
7 Lasse Larsson, AKMG	874	
8 Inge Sundstedt, Borlänge	810	
9 Kjell Eriksson, Uppsala	791	jr
10 Olle Blomberg, Nimbus	791	
11 Jan Andersson, AKM	790	
12 Siure Eriksson, AKMG	786	
13 Torsten Eriksson, Uppsala	771	
14 Fredrik Hallgren, Gamen	766	jr
15 Niils Wallertin, AKMG	761	
16 Jan Franzén, Uppsala	753	jr
17 Bo Jansson, Linköping	748	
18 Bengt Wendel, Fagersta	732	
19 Herbert Hartmann, Västerås	730	jr
20 Mikael Pettersson, Nimbus	725	jr
21 Niils-Olof Gustavsson, Axvalla fft	725	
22 Bo Hallgren, Gamen	719	
23 Bror Eimar, Stranda Mfk	688	
24 Björn Larsson, Nimbus	676	jr
25 Olle Österholm, Eskilstuna	673	jr
26 Lars Lindén, Nimbus	669	jr
27 Jörn Ödemark, Norge	582	jr
28 Ulf Säide, Axvalla fft	554	jr
29 Peter Tigér, Eskilstuna	515	jr
30 Claes Svensson, Uppsala	422	jr
31 Kurt Ivar, Västerdalarnas FK	408	
32 Sven Berglund, Västerdalarnas	391	jr
33 Lennart Kjernald, Mfk Storcken	280	jr
34 Magnus Lööf, AKMG	110	jr
35 Svein-Olav Olstad, Norge	60	

AI jun

1 Rolf Gustavsson, Nimbus	730
2 Mats Höwing, Gråbo	668
3 Magnus Lööf, AKMG	663
4 Henrik Sandsten, Eskilstuna	596
5 Peter Tigér, Eskilstuna	593
6 Fredrik Hallgren, Gamen	549
7 Helge Kittilsen, Norge	432
8 Magnus Holke, Superflyg Jönköping	427
9 Ulrika Höwing, Gråbo	413
10 Thomas Karlsson, Nimbus	387
11 Mikael Olofsson, AKMG	375
12 Mikael Nordin, Västerdalarnas FK	306
13 Anders Helgesson, Nimbus	294
14 Erik Muhl, Gråbo	247
15 Mats Eriksson, Superflyg Jönköping	218
16 Johan Hallengren, Gråbo	216
17 Lars Hallengren, Gråbo	189
18 Anders Rydell, Superflyg Jönköping	160
19 Olle Österholm, Eskilstuna	154
20 Kent Lundberg, Superflyg Jönköping	93
21 Per Witsäter, Gamen	71
22 Bengt Rosengren, Mfk Storcken, Vårg.	25
23 Stefan Henriksson, Nimbus	4

F1B sen

1 Jan Zetterdahl, Solna	832
2 Per-Thomas Skjulstad, Norge	823
3 Sven-Olof Lindén, Nimbus	816
4 Bror Eimar, Stranda Mfk	810
5 Ole Torgersen, Norge	808
6 Björn Söderström, Solna	727
7 Knut Andersson, AKM	704
8 Lennart Backman, Eskilstuna	649

F1C sen

1 Tor Bortne, Norge	896
2 Gerald Boman, Solna	840
3 Ulf Carlsson, AKMG	833
4 Eddy Astfeldt, Eskilstuna	776
5 Lars-G Lindblad, Eskilstuna	428

Frida Cup 24/4 77

Combat

1 Toni Schmidinger, Västerås FK mfs	
2 Erik Huss, Skara LFK	
3 Johan Sandsiröm, Västerås FK mfs	
4 Ingemar Larsson, Vänersborgs MK	
5 Lennart Nord, Nimbus	
6 Jörgen Andersson, Väsby	
7 Anders Dahlöf, Vänersborgs MK	
8 Mikael Olsson, Skara LFK	
9 Gunnar Carlsson, Skara LFK	
10 Lars Svensson, MFK Sparvarna	
11 Per Gelang, Vänersborgs MK	
12 Anders Jonsson, MFK Red Baron	
13 Bo Sundesirand, MFK Sparvarna	
14 Dan Johansson, Vänersborgs MK	
15 Anders Appring, Jakobsbergs MFK	
16 Johan Norelius, Västerås FK mfs	
17 Lars-Erik Johansson, Väsby	
18 Lennart Magnusson, MFK Red Baron	
19 Björn Regnström, Vänersborgs MK	
Mats Göransson, Väsby	
Peter Brattsel, Väsby	
Kenneth Persson, Skara LFK	
Jörgen Finn, Jakobsbergs MFK	
Ulf Nygren, Jakobsbergs MFK	

Storstunt

1 Ove Andersson, Västerås FK mfs	3408
2 Alf Eskilsson, NHMFK	2993
3 Lars Helmbro, Trollhättans MFK	2629
4 Tomas Lindblom, Uddevalla MSK	2572
5 Karl-Erik Börjesson, NHMFK	1786

Semistunt

1 Bo Hansson, Nossebro	1319
2 Mikael Palm, NHMFK	1030
3 Ulf Ponner, Uddevalla MSK	598
4 Gösta Lindblom, Uddevalla MSK	523
5 Stefan Olsson, Uddevalla MSK	155

Fladder-musen-Cup

Sleek-Sireek

1 Anders Håkansson, AKM	43
2 Martin Lundqvist, Fladder-musen	36
3 Peter Karlsson, Fladder-musen	33
4 Daniel Qvarnström, Fladder-musen	33
5 Yngvar Wallengren, Fladder-musen	31
6 Per Paulsson, Fladder-musen	28
7 Björn Svärd, Fladder-musen	23
8 Jesper Bristol, Fladder-musen	22
8 Pontus Hagel, AKM	22
10 Martin Olsson, Fladder-musen	20
11 Anders Persson, AKM	17
1 Julie Åkesson, AKM	52
2 Ingemar Petersson, Fladder-musen	48
3 Anders Håkansson, AKM	43
4 Martin Lundqvist, Fladder-musen	35
4 Per Qvarnström, Fladder-musen	35
5 Jesper Bristol, Fladder-musen	32
6 Daniel Qvarnström, Fladder-musen	32
8 Peter Nilsson, AKM	31
9 Pia Håkansson, AKM	30
10 Peter Karlsson, Fladder-musen	27
1 Per Qvarnström, Fladder-musen	55
2 Ingemar Petersson, Fladder-musen	54
3 Yngvar Wallengren, Fladder-musen	45
4 Svante Lundqvist, Fladder-musen	35
1 Svante Lundqvist, Fladder-musen	487
2 Per Qvarnström, Fladder-musen	442
3 Martin Lundqvist, Fladder-musen	202

# Radioflyghörnan

Det är nöjsamt att göra en jämförelse mellan olika länders modellflygtidskrifter. Titta tex på den amerikanska RCM: snygg brud i flerfärgstryck med behag som framhäver den radiokärra hon håller i famnen. Glättat tryck. Lättläst och läsvärt innehåll. En myckenhet informativa och dyrbara annonser. Så har vi den engelska lite krisdrabbade varianten: Liten och tättryckt text som nästan måste läsas med lup. Avskräckande fula men förmodligen fungerande konstruktioner. I den tyska tidningen träffar vi på artiklar av typen "Kurze Einleitung. . ." med en lång och grundlärdd artikel, som ger läsaren alla fakta i saken, Så över till den svenska tidningen: Inga fakta, inga snygga brudar knappast något radioflyg men pikanta inslag av författare som klär av varandra heder och ära för åsikters skull.



Hon, han och hobbyn.

Av förbundets meddelande ser jag att vi även har abonenter bland bibliotek och skolor. Därför tycker jag att vi skall vara lite snällare mot varandra i sandlådan så att omgivningen uppfattar oss som trivsamma och välartrade lekkamrater.

Det amerikanska RCM, som fö går ut över hela världen i åttiotusen exemplar per lösnummer gör vartannat år en enkät bland sina läsare i syfte att ta reda på hur gammal läsaren är, vad han har för yrke, vad han har för inkomstförhållanden, vilken modellflygbranch han ägnar sig åt och vad han helst vill läsa i sin tidning. Dessa enkäter har en mycket hög svarsprocent från modellflygare i hela världen. Inte överraskande har det visat sig att den genomsnittlige modellflygaren är mellan 30 och 40 år gammal, har välordnade inkomst och familjeförhållanden, ägnar sig åt radioflyg, lägger ned ca 300 kr per år på sin hobby och, naturligtvis tittar på snygga brudar. Jag tror inte att den svenske modellflygaren avviker mycket från detta internationella genomsnitt. Kanske är det någonting för Modellflygnytt att dra lärdom av. Om vi betvivlar att svenska modellflygare är säregna, så låt oss då göra en egen undersökning!

Under tidigare år kunde man få en fingervisning om hur många radio-, lin-, och friflygare som fanns registrerade i förbundets kader av antalet tävlingslicenser för respektive gren. På sluttampen hade radioflygarna licensmajoritet. Jag skulle gissa att majoriteten anslutna även i dag är radioflygare, ett förhållande som tyvärr på intet sätt avspeglar sig på innehållet i Modellflygnytt. En av anledningarna härtill kan vara att man sätter sig i blåsväder genom att skriva i tidningen eftersom originella åsikter har visat sig varit illa tålda och får skarpa mothugg. Ett annat förhållande kan vara att skrivaren inte får någon ekonomisk uppmuntran eller att han inte ens kan förvänta sig att bidraget i rimlig tid om ens någonsin flyter in i tidningens spalter. En tredje omständighet kan vara att redaktionen inte förmått till sig knyta intresserade grenspecialister. Hur tar egentligen tidningen hand om alla nybörjare som registreras i förbundet varje år? Den nyregistrerade ungdomen som läser Modellflygnytt hoppas nog att få en för honom lämplig vägledning i sin sport. Istället möts han av mängder av tävlingsreferat, specialiserade artiklar om olika spryglars företräde och allmän pajkastning. Är Ni överens med mig så låt oss hjälpa tidningen till en välbehövlig ansiktslyftning både utseendemässigt och stilistiskt.

Sedan jag nu pensionerat mig från ledarskapet för den stora klubben så kanske det blir lite tid över för ett och annat kåseriliknande inslag i Modellflygnytt och det här är första försöket.

När jag ser tillbaka på klubbens mer än tioåriga "historia" så häpnar jag över den utveckling som radioflyget undergått såväl vad beträffar materiel- en som antalet utövare. På den tiden var vi inte särskilt många som brukade frekventera Skarpnäck för att uppleva veckans krasch. Vi körde med dåtidens såsom fantastiskt säkra ansedda reedapparater, vars servon då och då behagade fastna i ytterläge, med den oundvikliga störtspiralen som följd.

Vi som var blåbär ville ju gärna tävla och därför måste vi tillhöra en klubb. Dåförtiden fanns det bara en klubb i Stockholm. För att få vara med i den måste man förutom att man såg någorlunda snäll och trevlig ut besitta ett visst mått av flygkunnande. Inget passade in på oss. En gång stod ett SM för dörren någonstans ute i landet, jag tror det var Västerås, och det ville vi ju gärna åka till. Men man fick ju inte tävla utan att vara med i en klubb så vad göra? Jo naturligtvis, sju av blåbären startade en ny flygklubb, Stockholms Radioflygklubb. Vi bestämde redan från början, visa av vår bittra erfarenhet, att klubben skulle vara öppen för alla, som ville betala den tia som medlemsavgiften då var.

I Västerås ställde jag upp i dåvarande enkanalsklassen. Jag hade åtminstone tio medtävlare. Den gången låg det en permanent störvåg som sedermera skulle visa sig utgå från vattentornet i Västernås. Alla flygplan, som hade dåtidens vanliga superregenerativa anläggningar, girade antingen av startbanan eller lyfte och satte rak kurs mot horisonten och försvann. Jag och två andra hade dåtidens nymodighet, superheterodyn-mottagare. Följaktligen kom jag trea i detta SM, men inte alldeles utan hjälp. Tommy Bennvik startade motorn på min Taurus. Bosse Oldenburg skötte gasspaken och Tommy sidorodret. Självt stod jag i mitten och höll i sändaren med skakande knän och med blödande högerhand efter en misslyckad motorstart. Domarna hotade med diskning, men jag protesterade vilt. Inte kunde jag hjälpa att folk rusade till från höger och vänster och lade sig i mitt flygande! Tredje priset blev en plastbakad enkanalskärna som hette Caravelle, nu tillhörande relikksamlingen.

Detta med den öppna klubben har belönat oss på många sätt. Tillväxten har varit så kraftig att vi nu med över tvåhundra medlemmar har blivit landets största modellflygklubb överhuvudtaget. Därför är det lättare att komma till tals med myndigheter och flygorganisationer. Det ger ekonomiska resurser att genomföra våra projekt. Å andra sidan skall vi inte blunda för nackdelarna. Administrationen har tidvis varit påfrestande så att vi nu blivit tvungna att temporärt låsa klubben, åtminstone tills dess vi kan överarbeta våra administrativa rutiner. Vi har gott hopp om att kunna öppna klubben så småningom.

Planeringsverksamheten är i full gång. Förutom våra tävlingar enligt tävlingskalendern kommer vi under våren med tre tävlingar för enbart medlemmar. Det blir både segel-, skala och pylonflyg. Arrangemangen skall vara de enklaste tänkbara och ha sådana former att den vanlige klubbmedlemmen inte drar sig för att delta.

Killarna i skalakommittén är i full verksamhet med arrangemangen kring den årliga skalaflygtävlingen som inträffar den 4 och 5 maj under vanliga solenna former. Årets nyhet är att tävlingen köres i två klasser: Populärskala och Stand-off scale. Stand-off scale skiljer sig från populärskala i huvudsak genom större krav dokumentation. En kärna som har tävlat i Stand-off scale får inte ställa upp i



Populärskala, Däremot får en populärskalamodelld även uppträda i Stand-off scale. Meningen är att vi skall få slippa se samma modell år efter år vinna populärskalatävlingen utan att den därför betas möjlighet att framföras i större och kanske internationella sammanhang.

Den i klubben beslutade inskolningen för kompetensbevis kommer att ta tid och krafter i anspråk.

Vår målsättning är att våra aktiva flygare före halvårsskiftet ska flyga upp för "certifikat". Utan certifikat får man inte flyga utan övervakning på de av våra flygfält där det finns konfrontationsrisk med "vuxenflygplan".

Med tanke på de fältproblem, som alla modellflygklubbar förr eller senare hamnar i, förvånar det mig att inte sjöflyget har tagit större omfattning. Med så många sjöar som det finns i detta avlånga land borde det inte finnas några som helst problem av detta slag. Jag känner till en klubb i USA där allt radioflyg sker sjöledes. Både aerobatic, pylon och skala. Ett nytt fritidsområde planeras på nedlagda Roslagens sjöflygflottilj, F2, Hägernäs. Täby har till följd av kommunalpolitisk ommöblering fått ett fritidskommunalt råd som heter Folke Kinnander, flygdirektör vid Försvarets Materielverk. Det är en person som är välvilligt inställd till radioflyg. Buss på honom, så får vi en sjöflygplats!

Apropå Materielverket så har dess huvudavdelning för flyg nyligen genomfört en spektakulär affär. Verket har för de Flygmuseiala samlingarnas å Malmens räkning inköpt en st Sk60 Saab Safir av icke okände herr Esbjörn Strömkvist. Flygplanet har flugit VM både i Lake Hurst, USA, och Rommehed, Sweden. Det kommer nu att få njuta sitt Otium Cum Dignitate i en monter på Malmen. Via knappar skall den intresserade allmänheten kunna operera landstills- och klaffsystem. Sådana inköp kanske är ett sätt att nedbringa försvarets allt högre kostnader för flygplan och flygplanssystem.



God mek är guld värd,

## Tjusigt,

Tjusigt, men på väg att förgubbas!

Modellflyg, det är en verkligt tjusig sport det. Tänk bara på en varm, stilla sommardag med lagom termik. Tänk dej att du lastar bilen och drar iväg med trunken på taket. Efter en stunds mekande står du där färdig att med hjälp av spaden veva upp en vältrimmad wakefield. Den stiger brant och får god höjd. En minut senare har modellplanet hiskelig höjd och fusar lite sent. Allt slutar väl med en mjuk sättning i det knöhöga gräset.

I verkstan står en ny Club Twenty-racer träfärdig. Flygplanet skall utvärderas i och för ev införande av ytterligare en pylonklass. Man frågar sig om det inte räcker med nu befintliga FAI- och Quarter Midgetklass. Det har dock visat sig att båda dessa klasser blivit mer eller mindre "förstörda" av de specialister som ryckte in på arénan. Quarter Midget blev inte den nybörjarklass man hade hoppats på, eftersom flygplanen är ganska små och svårflugna. De 2,5 cc motorer som man måste ha för att kunna hävda sig har blivit alldeles för dyra.

Club Twenty klassen har många fördelar. Flygplanen är något större än QM-kärror och därför mer lättflugna. De borde därför också kunna användas till ren sportflygning mellan tävlingsvarven. De skall flygas med 3,5 cc motorer av vanlig standardklass. Det finns en uppsjö bra sådana motorer på marknaden. Någon trimning är givetvis inte tillåten. Klassen är originell såtillvida att den kan köras med handstart i de fall där tävlingsanordnaren inte kan ställa upp med betongbanor. De byggsatser som finns är relativt billiga, ca 175:- och det finns bra motorer att få för 135:-. Klassen har sitt ursprung i England och vi skall till en följande artikel försöka ta fram de regler som används där.

Nu börjar nyhetskällan att sina. Flyg försiktigt!

Tore Loodin



Gammal man gör så gott han kan.

Detta är idealbilden. Man är sig själv och modellen är en leksak och just då, en huvudsak.

Man är sig själv ja. Men hur blir det när man inte är ensam? Försämras eller förbättras känslan och stämningen med hobbyn? När vi är ute med några andra från vår egen klubb som vi känner väl fungerar hobbyn fint. Man hjälps åt och har kul. Resultatet blir därefter.

Det tragiska med många modellflygare i Sverige för närvarande är dock att hjälpsamheten och öppenheten avbryts i samma stund som många modellflygare från olika delar av landet slås ihop. (Oftast i samband med tävling, vilket inte förbättrar saken alls, tvärtom).

Detta är en tendens som endast är på ont och på mycket ont.

Det har vid ett flertal tillfällen klagats på den svenska lagandan i olika sammanhang. Det är inte alls konstigt att lagandan inte infinner sig på tävlingar i utlandet när den inte ens går att få fram på hemmaplan. Man kan inte bara tro att lagandan är någonting som bara, liksom bara blir till när det verkligen "gäller". Det som fodras är träning här hemma. Träning i att umgås med andra på ett skapande och positivt sätt.

Nu tänker nog många som läser detta att den här träningen han skriver om, det är ju den på tävlingsplatsen och den är så svår att genomföra. Det är här knuten sitter i den svenska modellflyghärvan, Just tron att det är tävlingsplatsen och tävlingen som är viktigast är så felaktig och inkrökt. Det är ju helt omöjligt att ändra på rådande förhållanden genom att enbart angripa den punkt och det tillfälle när det står klart för alla närvarande att det inte fungerar så bra. Lagandan och känslan av att inte vara ensam uteblir.

Jag upplever inte sällan i modellflygsammanhang en lite kylig och egenkär stämning. Var och en sköter sig och därmed punkt.

Någon har sagt att modellflygare är utpräglade individualister. Det är dags att ta död på den myten nu. Den finns och gör det lättare för ett fåtal utpräglade men svårare för dom allra flesta.

Att dela med sig av vad man har, inte bara som modellflygare utan som hel människa, det är det det gäller. Känslan av att man gör andra glada genom att hjälpa dom eller glädjen i att få fin hjälp själv, kan vara det allra bästa med modellflyget. Att inrikta sig på enbart sitt eget håller inte i längden.

Per Q

## Linkontrollerat

Hej igen! Nu har tävlingssäsongen startat igen på allvar och referat från första tävlingen hittar ni i det här numret. Vi skall försöka täcka upp det på så sätt att alla svenska lintävlingar kommer att nämnas och kommenteras i efterhand i MFN. På ett eller annat vis. Naturligtvis kommer det också att bli en del material från årets utländska tävlingar.

SMFF fyller som bekant 20 år i år och årets Riksstämman blev en jubileumsdå. Vad som behandlades på grenkonferensen finns att läsa på annan plats i tidningen. Lite finns också kommenterat längre fram.

Vidare har vår flitige medarbetare Willy Blom kommit med mer material och så kan du läsa om hur man bygger en TR-modell efter Uffe Larssons smak. Hoppas det smakar!

Hilmer

Några ord från Grenchefen

Det är väl brukligt att man som ny grenchef presenterar sig, men det tänker jag inte göra. Istället ska jag tala om lite väsentligheter:

- 1 Det är OBLIGATORISKT och ett ABSOLUT måste att man har säkerhetswire på sina combatmodeller i år. Om någon ses använda en modell utan säkerhetswire finns det bara ett svar. DISKVALIFIKATION från tävlingen ifråga.
- 2 De nya regelhäftena är snart klara för försäljning. Likaså kommer snart hjälpredemappen för tävlingsarrangörer snart att vara klar. När kommer att meddelas i månadsmeddelandet.
- 3 Det är snart EM och NM. Vill du följa med som supporterer till någon av dessa tävlingar så kan du kontakta exp eller undertecknad för mer information. När du håller detta numret i din hand har förmodligen anmälningstiden för EM gått ut, men är du intresserad kan du ändå ringa. Det kanske går att ordna!!
- 4 SM kommer inte att gå i Trollhättan som det angavs i tävlingskalendern utan förmodligen i Stockholm. Slutligt besked senare.

Hilmer igen

## Motorvård

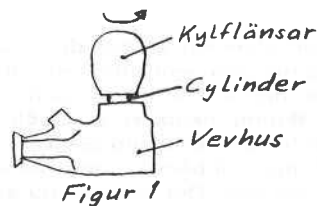
Isärtagning av Webra Record

Webra Record är en av de vanligaste nybörjarmotorerna bland yngre modellflygare och har därför här valts som exempel. I princip är tillvägagångssättet för isärtagning ungefär detsamma även för andra liknande motorer.

Först och främst skall man göra klart för sig att man aldrig skall ta isär en modellmotor i onödan. Emellertid kan det bli nödvändigt om motorn blivit sotig eller om förroreningar, grus eller dylikt kommit in i motorn. Vill inte motorn hålla jämnt varvtal kan man misstänka att vevstakslagren är slitna och att vevstaken därför ställer sig snett och således bör utbytas mot en ny. I sämsta fall är kol och cylinder slitna, och då blir det en dyr reparation.

Börja isärtagningsarbetet med att se efter hur många gånger du kan se på kompressionskruven. Notera antalet synliga gånger varefter kompressionskruven gängas loss från motorn.

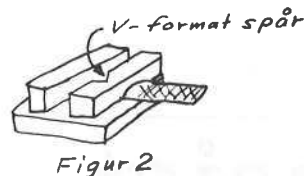
Därefter gängas kylflänsarna bort från vevhuset se figur 1.



Kylflänsarna brukar vanligtvis kunna gängas loss för hand, men om detta inte är möjligt måste slangklämma eller i sämsta fall polygrip användas för att få bort kylflänsarna.

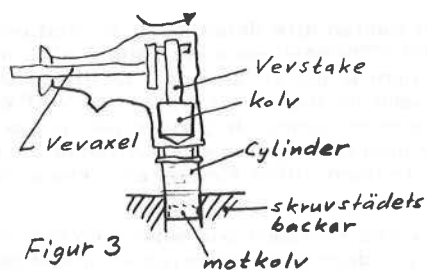
Förhoppningsvis sitter cylindern fortfarande kvar i vevhuset efter det att du gängade loss kylflänsarna. Gör den inte det så får du stora problem med risk att förstöra cylindern om du skall få loss den från kylflänsarna, då måste nämligen cylindern fästas i ett skruvstöd i den nedre gängade delen. Troligtvis minskar risken om skruvstödet förses med backar i mjukt material t ex aluminium, mässing eller koppar, samt att kolven insättes nedtill i cylindern för att minska risken att trycka ihop cylindern.

Nu skall cylindern gängas loss. För detta ändamål krävs ett skruvstycke med ett eller två v-formade spår. Se figur 2. Man jobbar betydligt säkrare med ett sådant skruvstöd än med en polygrip vilket innebär mindre risk att förstöra motorn.



Tvätta såväl cylinderns övriga del som skruvstödet backar med aceton eller dylikt så att allt fett försvinner. Härigenom minskar risken att förstöra cylindern eftersom man inte behöver dra åt skruvstödet lika hårt som skulle behövas med en oljig cylinder.

Nu placeras motorn upp och ned med cylinderns övre del i skruvstödet. Se upp så att gängorna för kylflänsarna inte når ned till backarna. En sak som kanske bör nämnas är att motkolven (kompressionsbrickan) måste sitta kvar i cylindern när du drar åt skruvstödet. Annars förstörs cylindern. Se figur 3.

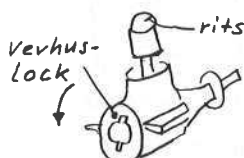


Figur 3

Nu provar man att gänga loss cylindern, För säkerhets skull vrids vevaxeln dessförinnan så att kolven kommer så långt från motkolven som möjligt annars kan kolven klämmas fast i cylindern och vevstaken brytas vid vridningen av vevhuset. Slirar cylindern i skruvstället är man tvungen att dra åt bättre. Visar det sig att cylindern sitter hårt kan det bli nödvändigt att dra åt ganska hårt. Här krävs det givetvis en viss känsla för att man inte skall förstöra cylindern. Erfarenhetsmässigt kan man vid vridningen av vevhuset ta i allt vad man orkar utan att cylindern går av på mitten. Är man väldigt stark eller extra försiktig bör man om cylindern sitter hårt ta loss motorn och värma den ca en halvtimme i ugnen vid ca 110°C. Detta brukar underlätta lossningsarbetet. (Använd handskar av läder eller annat material som ej smälter av värmen.)

När cylindern lossats är det dags att ta loss kolv och vevstake med kolvbult. Dessa tre delar tas loss samtidigt och eventuell särtagning av dessa sker senare. Innan kolven lossas bör man märka den så att den kan monteras på samma sätt som tidigare. Glömmer man märka kolven är det stor risk att man vrider kolven ett halvt varv vid montering av motorn, vilket innebär att de tidigare inkörda ytorna mellan kolv och cylinder ej längre får rätt kontakt vilket kan resultera i en kärv eller otät motor.

Märkning av kolven kan givetvis göras på olika sätt. Det viktiga är att man inte får märken på sidorna av kolven. Själv brukar jag göra en mycket liten rits framtill på kolvtoppens ovsida innan kolven lossas. Se figur 4. En kniv eller dylikt kan användas.



Figur 4

För att få loss kolven måste vevhuslocket lossas. Detta göres säkrast genom att spänna fast ett passande mynt i skruvstället (själv har jag sparat den gamla typen av 5-öringar för detta ändamål) och ställa motorn med vevhuslockets spår mot myntet varefter locket kan lossas. (Eventuellt lossas locket innan cylindern borttages, fast då riskerar man att kolv och vevstake hoppar loss innan kolven hunnit märkas).

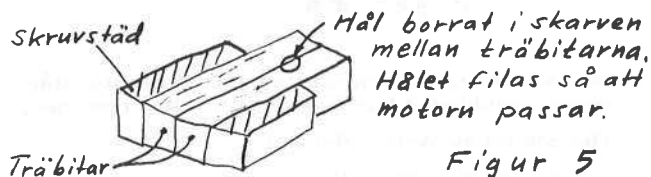
För att få loss kolv med vevstake skall det nu räcka att vrida vevaxeln så att kolven kommer så långt ut ur vevhuset som möjligt.

Nu är motorn isärtagen med undantag för kolv-vevstake och vevaxel-vevhus. Dessa delar behöver vanligtvis ej tas isär och man bör därför ej göra detta om det inte är absolut nödvändigt.

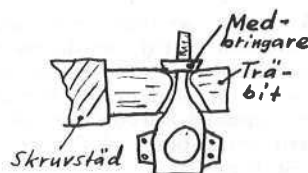
Vill vi av olika anledningar fortsätta att ta isär motorn förfäres enligt följande:

För att lossa vevaxeln måste motorn fästas på något sätt i medbringaren och backar

För att lossa vevaxeln måste motorn fästas på något sätt i medbringaren. Se figur 5. Detta är besvärligt då ett vanligt skruvställe ofta inte passar. Det kan bli nödvändigt att göra speciella backar. Det man är ute efter, är att få stor anliggningsyta mellan medbringaren och backarna som möjligt eftersom man skall slå på vevaxeln.

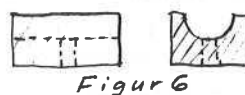


Figur 5



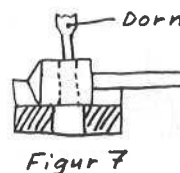
Nästa moment blir att slå på gängorna på vevaxeln varvid vevaxeln går ned genom vevhuset och hamnar på golvet. (Lägg en trasa på golvet). Gängorna skyddas på lämpligt sätt tex genom att använda plastklubba, gänga på en mutter eller att ha en bit plywood mellan hammare och gängor. Man får räkna med att det blir märken i medbringaren när man lossar vevaxeln om man inte gjort speciella backar av mjukt material.

Att lossa kolven från vevstaken är ett tämligen riskabelt arbete om kolvbulten sitter hårt fast. Först måste man tillverka ett stöd som kolven kan ligga i utan risk för att sidorna på kolven skadas. Detta stöd tillverkas av hårdträ på så sätt att ett hål med samma eller något större diameter än kolven borrar varefter träbiten halveras på längden. Ett hål ca 1-2 mm större än kolvbulten borrar i den ena av halvorna. Färdigt ser stödet ut som i figur 6.



Figur 6

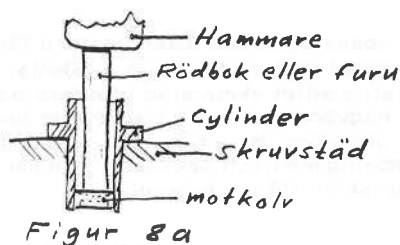
Vad som ytterligare behövs är en dorn helst av mässing eller annat material mjukare än kolv och kolvbult. Dornens diameter måste vara aningen mindre än kolvbultens diameter. Med hjälp av dornen slås kolvbulten ut. Se figur 7.



Figur 7

Eventuellt värmes kolv med vevstake till ca 110°C om kolvbulten verkar gå trögt.

Isärtagning av motkolven ur cylindern görs på så sätt att cylindern spänns fast försiktigt upp och ned i skruvstället med mot kolven nedåt varefter man med hjälp av hammare och en bit furulist eller rödbok av lämplig dimension slår ut motkolven. Se figur 8 a. Man kan även hålla cylindern i handen när man slår ut motkolven så slipper man få onödiga märken av skruvstället.



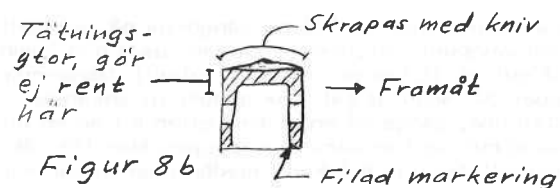
Nu skall motorn vara isärtagen, och nu återstår endast problemet hur man skall få ihop den igen.

Rengöring av Webra Record

Låt oss nu rengöra delarna.

De delar som brukar vara mest smutsiga är kolv och motkolv.

Ovansidan på kolven skrapas rent med en vass kniv. Var mycket försiktig när du närmar dig sidorna av kolven så att du inte skadar kanten på kolven. Se figur 8 b. Är du rädd för att din markering du gjort uppe på kolven inte skall synas när du skrapat rent kolvtoppen så fila en liten markering nedtill. Se figur 8b,



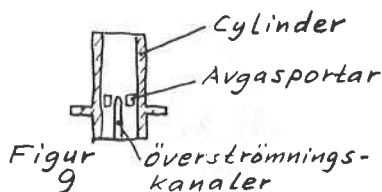
Sidorna på kolven skall normalt ej rengöras, men om kolven går kärvt i cylindern kan sidorna rengöras med en sliten "Scotebrite" (används normalt för rengöring av kastruller). Gör ej rent kolvsidor- nas övre parti.

Motkolven rengöres på samma sätt, normalt rengöres dock ej sidorna.

I själva cylindern brukar det upptill bildas en sotring i förbränningsrummet. Även denna sotring kan skrapas bort med en vass kniv men här gäller det att vara om möjligt ännu mer försiktig så att cylindern inte repas i onödan.

Kontrollera om olja har klibbat fast i överströmningskanalerna, i såfall skrapa bort det.

En del sot brukar även fastna i själva avgasportarna, skrapa försiktigt bort även denna, se figur 9. Det viktiga är att man hela tiden är mycket rädd om kontaktytan mellan kolv och cylinder eftersom passningen mellan kolv och cylinder är den viktigaste detaljen hos hela motorn.

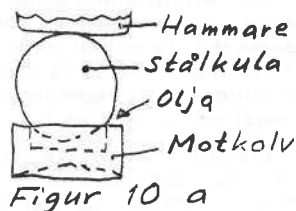


Även övriga delar skrapas försiktigt rena vid behov. Här efter läggs delarna i bensin, aceton eller dylikt och avtorkas därefter med hushållspapper och förvaras på ett rent ställe.

## Montering

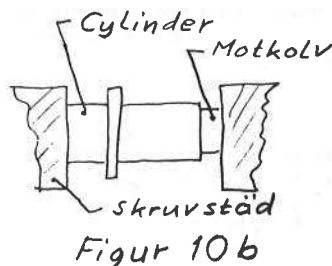
Nu skall nästan alla delar smörjas med en lämplig olja helst "Three-in-one household oil", men även symaskinsolja går att använda. De delar som det är tveksamt om man skall smörja är kylflänsarnas gängor och motsvarande gängor på cylindern, smörjer man här kan kanske kylflänsarna bränna fast i cylindern vilket försvårar senare isärtagning.

Det är också tveksamt om motkolven och motsvarande del av cylindern skall smörjas eftersom det då finns risk för att motkolven kommer att röra sig väldigt lätt, vilket innebär att kompressionsskruven lättare skruvar upp sig när motorn går. Om man har en motkolv som tidigare rört sig väldigt kärvt kan man givetvis smörja denna för att den skall röra sig lite lättare. Har motkolven däremot rört sig väldigt lätt, kan man få den att gå kärvare genom att slå ut den med hjälp av en stålkula, men då är det stor risk att den spräcks varvid ny kolv/cylinderenhet måste anskaffas. Detta är således endast en nödlösning när motorn inte kan köras på grund av att motkolven rör sig upp och ned i cylinderloppet. Se figur 10a.



När delarna är smorda så är det bara att montera ihop motorn på samma sätt som den togs isär fast i omvänd ordning.

Det enda svåra momentet vid montering är att få motkolven på plats inne i cylindern. Detta sker enklast med hjälp av skruvstället se figur 10b.



En annan viktig sak att tänka på är att kolvbulten inte sticker ut utanför kolvsidorna. Detta skulle kunna förstöra cylindern.

Har du nu inte glömt några delar så bör motorn nu förhoppningsvis fungera lika bra eller bättre än vad den gjorde tidigare.

tävlingar



## Frida Cup 24/4 1977

Stor Fest, stor spänning, lite regn många deltagare. Ungefär så kan man beskriva årets första lin-kontrolltävling, nämligen Frida Cup i Vänersborg. Hela 10 stycken Stockholmare kom det i combat vilket resulterade i ett deltagarantal på 24 stycken. Inte sedan SM i Skara 1974 har en combattävling haft så många deltagare i Sverige. Dagens enda regn kom under matpausen, i övrigt var det mulet hela dagen. De som använde dieslar hade ett övertag då de verkade lättare att starta i väderleken som var. Annars kan det ju vara så att glödflygare är för dåligt tränade, eller... Detta var den första tävlingen där klipp i snöret räknades som klipp och det resulterade i att det blev många protokollförda klipp. Skeptikerna till denna regel kommer nog även att få upp sina kisande ögon och se att det är en bra regel. Än har man inte behövt "ruta" in höjdrodret!

Till semifinaler gick förra årets landslag och så Lille glödflygaren från Västerås, Johan Sandström. I finalen möttes Erik och Toni där Toni vann ganska klart. Johan vann över Ingemar i en flygning om tredjeplatsen som egentligen inte var mycket till flygning. Glädjande är dock att så många nya letat sig hit till Vänersborg. Vi får hoppas att det håller i sig i framtiden.

Stunt blev det också fluget. Fem man i varje klass så konkurrensen var inte så hård. Det verkar dock som vi kommer att få två nya Stuntess i Tomas Lindblom och Karl-Erik Börjesson. De behövs verkligen för att klassen ska få nytt liv och för att det ska bli lite konkurrens om landslagsplatserna igen. I semistunt gick nu Bo Hansson och vann sin första (?) tävling klart före tvåan Mikael Palm från Kungsbacka. Månde det bli en ännu ett tillskott här till storstuntens om något år. Vi får hoppas att så blir fallet.

Välkomna tillbaka i höst då vi håller Vänersborgs-pokalen i september.

Team Ratfink

## FLADDERMUSEN-CUP

Lördagen den 5/2-77 anordnade MFK Fladder-musen sin årliga inomhustävling, den tredje i ordningen. Det var litet mer folk i år än tidigare, man väntade några ifrån Bromölla men dom infann sig tyvärr inte på tävlingen.

Arrangemanget var mycket bättre i år än tidigare, man hade till sitt förfogande högtalare, anslags-tavla, mackor ("mack Adams") och öl. Det funkade bra och smakade gott. Dessutom hade Åke Q fixat heliumballonger, vilket är en fin grej att styra undan 25-öres och 50-cm, från lamporna

Tävlingen började som vanligt med Sleek-Streek. Fjölårssegraren hade kommit för att försvara sin titel, men det gick inte så bra för Anders "Skinkan" Persson, han blev sist. AKM vann ändå genom Anders Håkansson med sin modell med "lätt hottat gummi sk doping. Anders fick ihop 43 sek. Självt kom jag tvåa med något sämre pirelli, sammanlagt 36 sek. Sex-årige Daniel Qvarnström kom på delad tredje plats tillsammans med Sleek-veteranen Peter "Fritte" Karlsson, 33 sek vardera.

I Flugan vann Julle från AKM med tiden 52 sek. Julle kom ganska sent till tävlingen, den mest tro-liga anledningen var nog att bilen hade pajat, han ville dock inte uttala sig om saken. Tvåa var Inge-mar Petersson Fladder-musen, han lyckades flyga ihop 48 sek. Tredje man på tur var Anders Håkansson med 43 sek. På delad fjärde plats kom Per Q och jag.

Nästa klass som brakade loss var Handluns. Där vann Per Q helt enligt planerna med tiden 55 sek. Snuddande nära segern var Ingemar Petersson vilket var en stor överraskning, tiden 54 sek var kanske inte helt enligt planerna. Yngvar Wallen-gren kom trea 10 sek efter täten.

25-öres tävlingen samlade tre stycken deltagare, där Svante Lundquist upprepade segern i följd med något sämre tid än tidigare, sammanlagt 487 sek. Per Q hade tre fina modeller med sig, men de flög bara till en andra plats, sammanlagt 442 sek. Trea och klassen under kom jag själv med ynkliga 202 sek.

Till sist gjorde man några uppvisnings-flygningar där bl.a Svante flög med sin läckra 50-cm modell med banana-form på vingen.

Ulf Marksten och Per Q, flög några starter med sin peanuts. Tävlingen slutade inte förrän framåt kl 24, men det var en fruktansvärt rolig kväll enligt mitt och andras tycke. När det funkar så bra som det gjorde nu, vill man hemskt gärna att det kommer mer folk till nästa års-CUP.

Vi kommer igen det lovar vi, MÖT UPP!

Martin Lundquist, MFK Fladder-musen, LUND

## NORRLÄNDSKA VT-77

Jojomennsan! Det blev tävling i år också trots cirka en månads uppskjutande, då DM också var uppskjutet kördes dessa tävlingar i "klump" allt för den dumma isens skull.

Vädret började bra med sol och lugnväder, men senare fram på dagen drog snömolnen ihop sig till attack men så mycket snö blev det ändå inte desto mer vind blev det, 7-9 m/s. Det flögs i alla klasser utom C1, F1C och B1.

Deltagarantalet var ju inte imponerande precis, det var bara HMSK, ÖFK och Skvadern som ställde upp och tampades om plaketterna, folk från Njur-unda klubbarna var också anmälda men varför dessa uteblev vet jag inte. Nog svammlat, över till tävlingen.

I A1 jun, visade Per Sjölund från HMSK att han hade en bra modell och med den vann han på 680 sek, 2:a var Lars Dellblad, Skvadern på 612 sek men med en nolla i sista perioden, 3:a Sören Nordström, ÖFK på 425 sek. Seniorerna i A1 flög påtagligt sämre, hur som helst vann K-Å Jonsson, ÖFK på 572 sek 2:a Håkan Nilsson 454 sek, 3:a Ingvar Fröjd 375 sek båda ÖFK.

Gummibandspöjka hade det inte lätt idag i blåsten, särskilt om man inte har flugit sedan SM heller, det var också bara hemmaklubbens Hans Söderström och Leif Eriksson som flög.

I F1B som blev rena stuntflygningen vann Hans på fruktade 219 sek tio före Leif, dessa flög också Coupe d'Hiver eller vad det heter, här vann Hans också på 265 sek före vår svenske mästare Leif Eriksson vars vinge blåste av i tredje starten, modellen såg i övrigt hemskt trevligt ut. HKG 1:a Leif "Sune" Eriksson HMSK på 204 sek,

2:a Per S 189 sek. Och så var det då F1A, juniorerna först. Ännu en plaket till sin samling kunde Per Sjölund vifta med efter en överlägsen seger på 771 sek, 2:a var Patrik Fröjd ÖFK 482 sek, resten var bara rena "natta". Seniorerna då? JO där vann K-Å Jonsson igen på 641 sek, 30 st före Håkan Nilsson och på 3:e återfinns Arne Berglin 590 sek, alla ÖFK.

Dom som misslyckades var Michael Borell och P-O Tidstrand. Slutligen: Juniorerna var bättre än seniorerna, dagens ros går till dubbelsegrarna Per Sjölund och K-Å Jonsson. Dagens ris till P-O Tidstrand som visade "ryss-form" på trimningen men flög bedrövligt på tävlingen, bättre upp nästa år.

Anders Enström

SEMO

**ÄNTLIGEN  
kommer dom!**

## LAGER- RENSNING

är nödvändigt ibland.  
Rekvirera prislstan,  
som omfattar allt från  
plastbyggsatser till  
radiokontroll, historiska  
fartyg, tillbehör m m.  
**FYND** — ända till 50 %  
nedsatta priser!

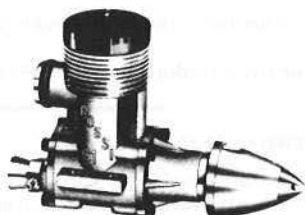
# SPÄNNANDE NYHETER!



**MRC 772**  
MRC 2-kanalare  
med 2 servon (ex-  
klusive batteri).  
Ring oss eller  
skriv, så får du  
veta mera om  
dessa fina radio-  
aggregat!

## ROSSI

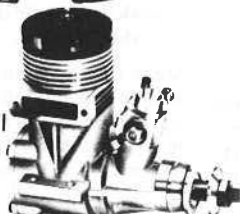
ROSSI-motorer för flyg  
och båt, 2,5 och 10 cc.  
**Ring för närmare besked!**



### Super Tigre-nyhet

Nyss inkommen **X-21 CAR**, **X-29**  
och **NYA X-40**

ROSSI



**Fråga efter MRC 772  
och 774!**

### MRC 774

Alldeles ny är MRC  
774, en 4-kanalsanlägg-  
ning för båt, bil och  
flyg. 2 servon inkl.  
ackumulator.

**Kr 875.-**  
(laddn-aggr exklusive)



### Till svenska importörer, detaljister och konsumenter!

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

**Ny sändning JAPANPAPPER.**

**Prima SIDEN** i olika färger i metervara.

**Nytt tävlingsgummiband för G-flyg inkommet!**

## H.G.K.

Finns i två versioner.

H.G.K. — 15S-RC med ljuddämpare (för QM).

H.G.K. — 15R med pipa.

Mycket välgjorda motorer i tävlingsklass — 2,5 cc.

### Reservdelar finns på lager till samt- liga motorer

I vår katalog finns  
mängder av tips om  
flyg, båtar och radio-  
styrning. Vi har massor  
av all slags tillbehör!  
**Hos hobbyhandlaren —  
eller skriv direkt till oss!**



En tusen A2-modell.  
Byggsats med rit-  
ning och  
byggmaterial av  
yppersta kvali-  
tet. Spänn-  
vidd ca 2000  
mm.

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

**SVEN E. TRUEDSSON MODELLFLYGINDUSTRI AB · MALMÖ**

Årets första tävling i klass F3B-A arrangerades av Härnösand MSK den 3 april.

Tävlingarna bjöd på ett stort deltagarantal som var något större i inledningen men av vädret sållades som agnar från vetet.

Otränningen drabbade många sköna skapelser med hårda ord ut över den vidsträckta fjärdens is, som tursamt betäckts med snö dagarna före tävlingen. En och annan radiosändare fick besöka den mjuka snön från någon som misslyckades med flygningen och istället utövade kringkastning av radion. Anm. Kringkastning behöver inte nödvändigtvis vara ett norskt påhitt utan kan mycket väl vara en uppfinning av modellflygare med dåligt humör.

En annan deltagare försökte redan i inledningen förstöra alla skärmar för arrangörerna genom att endast koppla i skärmens ring, men det dög ju till ingenting i den hårda blåsten.

En och annan visade dock att målmedveten energi och träning ger önskat resultat.

Tryggve Ruud (se där, norsk igen) från Skvadern i Sundsvall flög överlägset bäst av alla -- man tom hörde honom tralla-- då andra lade upp en min så besviken - träffade han alltid prick på termiken.

Tryggve är verkligen en kille som vet hur en segelmodell skall flygas. Hans konstruktion var av enkel "hembyggetyp" utan extra finesser. Synbarligen mycket lämplig för alla moment.

Anders Forssén från Stockholm RFK fick verkligen lön för sin långa Norrlandsresa och var dag- en jämnaste flygare i de båda omgångarna.

Om Alf Söderholm från Ludvika kan sägas att ryktet om hans duglighet kom före honom själv till Härnösand. Utan att alls flyga i första omgången, tydligen i avvaktan på bättre väder?? ?--- belade han en hedrande tredje plats.

Sören Selin från Sollefteå RFK är en kille som alltid flyger med huvudet på skaft --- andra flyger ned en kaffepanna.

Sören är alltid jämn och gör aldrig några större avlor på tävlingarna. Hans modell är ett under... gammal som stryk... men vilken flygare.

Den oftast Mustangprydda (Arvid har ingen mustash) Arvid Holmbom kan även denna gren och med tungan vätt i mun flög han hem en femte plats.

Allmänt kan sägas att det brister i taktik och o- träning vid dessa tidiga tävlingar. När det gäller taktiken måste andra medel än själva modellen användas under flygningen. Bl.a ögon, näsa och öra. Det gäller således att noggrant studera terrängen och dess omgivning så att man har klart för sig före start var termikavlösningar kan förekomma. In't va de många som flög mot t.ex det stora plåt- förrådet mot vilket solen lyste.

Å in't va de många som med näsan kände de vär- liga varma vindarna som ibland under flygningen strömmade mot dem.

Å in't va de många som hörde på mina kunskaper om var man skulle flyga för att få lite termik å hur en skulle flyga på en distansbana och hur en skulle dyk för att fu upp hastigheta. Men ji lär er nok ti e aen år.

Men RC-segelflygning är en fin och härlig sport vilket också arrangörerna tycker som alltid har en fin prissamling och gärna får göra om detta -som någon sade.

Resultat: Nödrim  
Kallt va de ute så snorn den rann  
men grattis till Ruud från Sunds-  
vall som vann.  
Ante

#### Axvallträffen

Många modellflygare hade samlats på Klagstorp den 24/4. Bland dessa 7 Norrmän, som tog chansen att flyga på bra fält. Många av svenska eliten hade också letat sig dit. Kanske mest för att kolla fält- et inför UT senare i år.

Dystra väderrapporter för söndagen, men tydligen så har Axvalla FFT tumme med SMHI, eller väder- gudar, eller?? ? Det blev fint flygväder, vind mel- lan 0-4 m/sek och så där lagom med fällor (sjunk) att ramla i. Regnet började när prisutdelningen var över.

Det blev Juniorernas och Norges dag. Juniorernas för att dom sprang hit och dit och försökte dra upp Cikador och liknande i vindstilla och lera och så flög dom bra. Norges pga 1 seger och två 2:a pla- ceringar.

A1 juniorer dominerades från början av 3 man. Rolf Gustavsson, Nimbus, Magnus Lööf, AKMG fft och Peter Tigér, Eskilstuna. Dessa kollade re- sultatlistan efter varje start och räknade sekund- er. Peter gjorde en helflopp i sista start och ras- ade ner i prislstan. Men Mats Höwing Gråbo, hade efter två risiga starter börjat röra på sig. Tre max på slutet gjorde att han till slut hamnade på 2:a plats, Rolf vann och Magnus 3:a.

I denna klass bör dock något göras för dom yngre juniorerna. Det är dags att flyga två A1-junior- klasser. En upp till 13 år och en över. Som nu hade dom yngre ett enormt handikapp i leran, dom tävlar inte på lika villkor liksom. Vi börjar få många från 7-8 år och uppåt.

A2 blev en bra tävling, där en man dominerade täv- lingen, Svein Larsen från Norge. Han drog upp termik för i stort sett alla. Detta skulle senare visa sig vara ett stort misstag. Lasse Larsson var näste man som drog för sig själv hela tävling- en, han missade i första men satte sedan 4 max. Han slutade 7:a. Håkan Broberg flög bra i 4 start- er men missade en Piggbacking i 5:e och missade 15 sek, 6:a. Dom som var bättre hade 5 max. 3 av dom kom från Uppsala. Per-Arne Svensson, Gösta Franzén och Kjell Magnusson. Svein Larsson Norge och Jan Backman Eskilstuna. Jan är junior och flög alldeles förbaskat fint hela dagen.

I första flyoffen startade Gösta först och lade sig bakom övriga för att försöka hitta en egen blåsa. Efter en stund startade Per-Arne och gick ner bakom övriga även han. Det verkade dött, men Per- Arne trodde något var på gång och kopplade, flopp och 106 sek. Så startade Svein, han gick framåt och letade, efter ett tag så hittade han blåsan. Kjell och Jan gick rätt upp och kopplade under. Även Gösta drog sig dit. Kjell och Svein klarade 240 sek, medan Jan fick 208 sek och Gösta 201 sek.

I andra flyoffen startade Svein först och lade sig framför Kjell. Klar taktisk miss, när han kopplade i lyft gick Kjell rakt upp. Efter ett tag såg man vart det lutade. Kjells modell var rätt i blåsan, medan Sveins låg i kanten och till slut halkade ur. Svein fick 152 sek och kjell 300 sek. Ett klart bevis för att man måste tänka på taktiken också.

Wakefield. Det blev en riktigt rolig tävling. 5 man slutade inom 24 sekunder och placeringarna väx- lade. Per-Thomas Skjulstad Norge tog ledningen med 2 max det var han ensam om. Sedan tog max- flygandet slut och övriga hämtade in. Janne Zetter- dahl Solna hämtade in mest och gick förbi och vann med 9 sek. Sven-Olof Lindén Nimbus missade i för- sta start men sedan satte han 4 max och gick upp till 3:e plats 7 sek efter Per-T. Bror Eimar-Stran- da var 6 sek efter "Esso" och 2 sek efter Bror kom Ole Torgersen Norge.

Power, och Norsk seger genom Tor Bortne, helt rättvist, Han flög klart bäst. Startade när det kändes bra i luften och ett säkert trim på kärnan lite överdrivet säkert tom det fanns mer att ta ur den knarren. Skall försöka få fram ritning till MFN. Tor missade enast 4 sek, 2 av dom var för tidig fuse och dom andra 2 på för låg utgångshöjd, 2:a kom Gerald Boman Solna som flög som vanligt dvs bra men otaktiskt. Det hjälper inte att komma högt, är det sjunk så kommer det ner inom 180 sek. Detsamma gäller även 3an Ulf Carlsson AKMG fft.

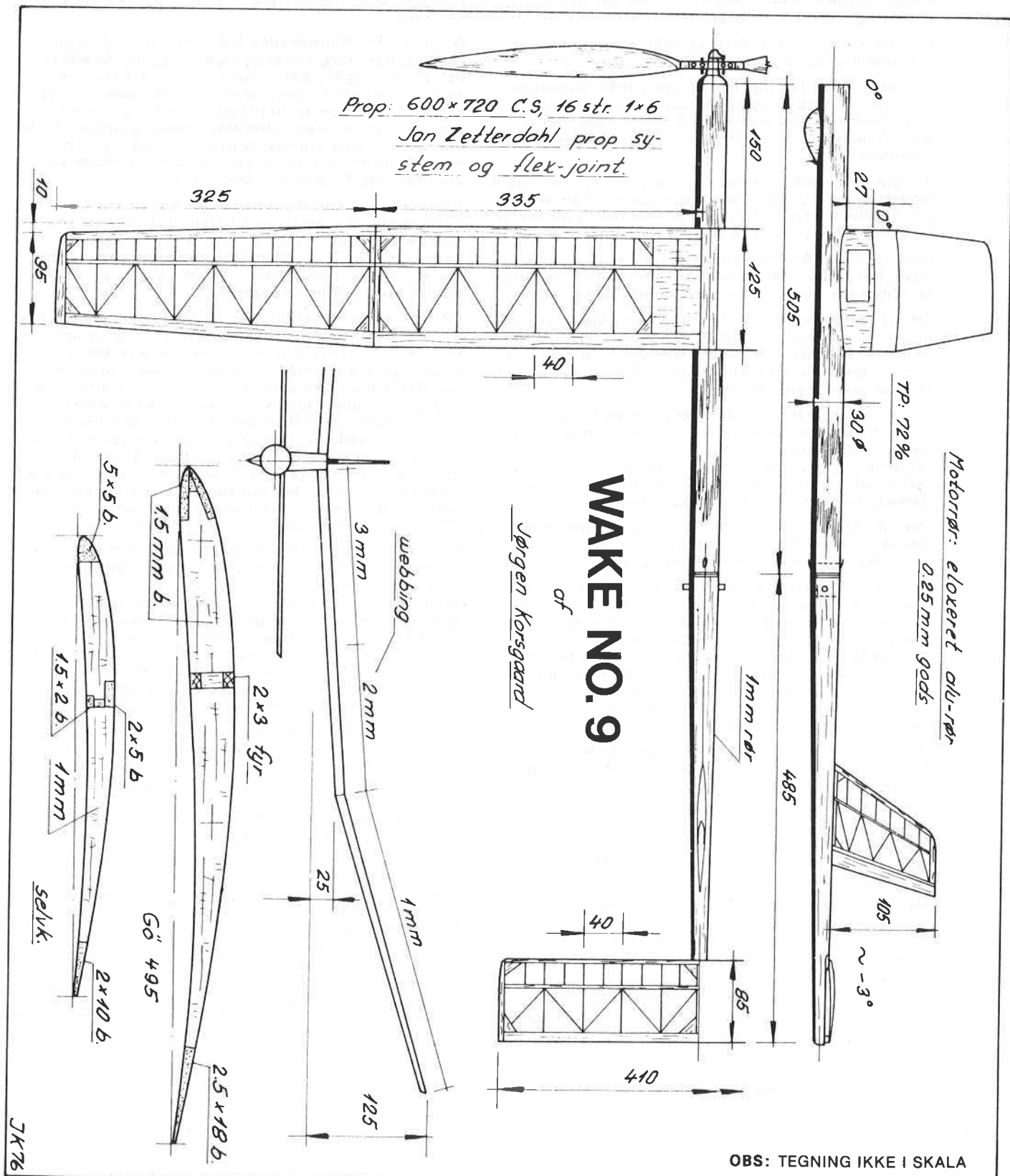
De va de om tävlingen. Men runt omkring fanns Axvalla fft:s hoppraggade funktionärer, som såg till att det hela flöt ordentligt, och det gjorde det. Maken till välarangerad tävling får man leta efter, allt funkade fint.

För första gången användes dom nya säkerhetsbestämmelser som spikades vid SMFF:s årsmöte. Motorklassen startade ca 200 meter från övriga tom Wakefield hade man flyttat åt sidan, vitsen med detta har jag dock svårt att förstå. Trimningarna hade också en plats för sig, och allt fungerade bra.

Tack för denna gång Axvalla fft, vi kommer igen.

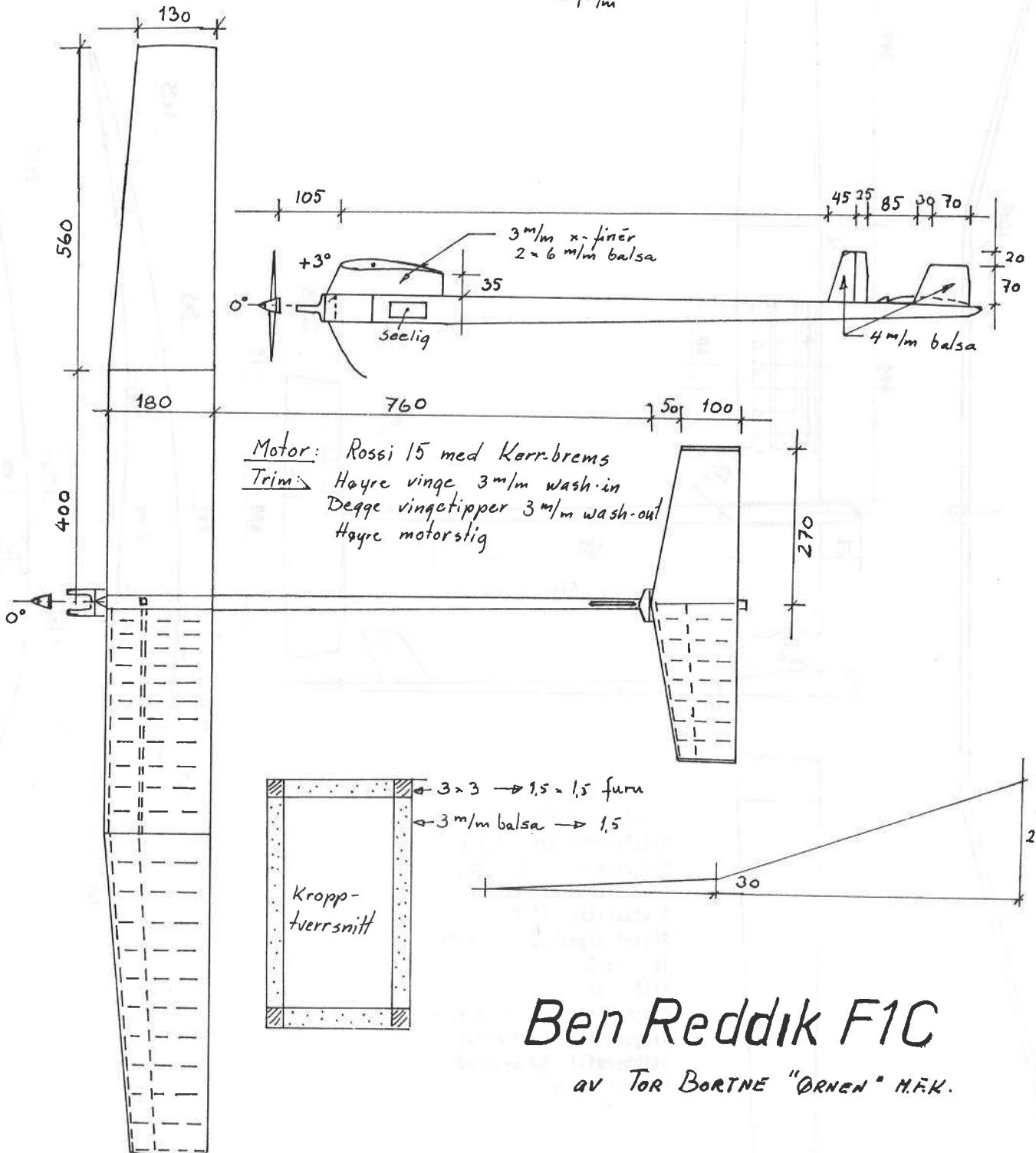
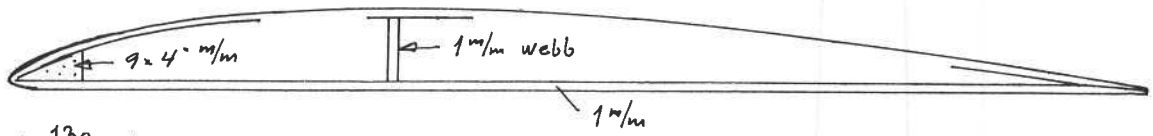
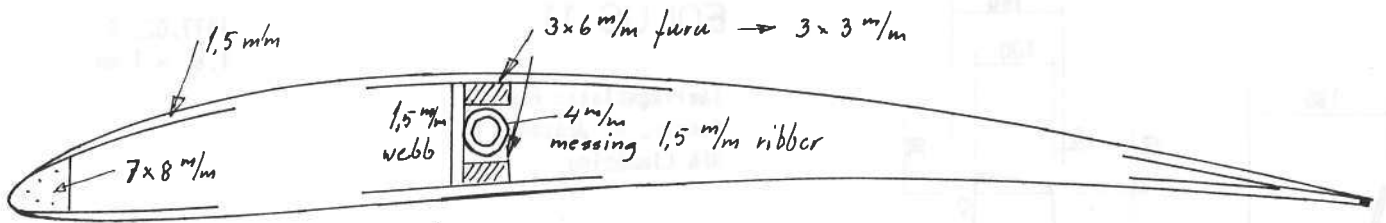


Lars-G



OBS: TEGNING IKKE I SKALA





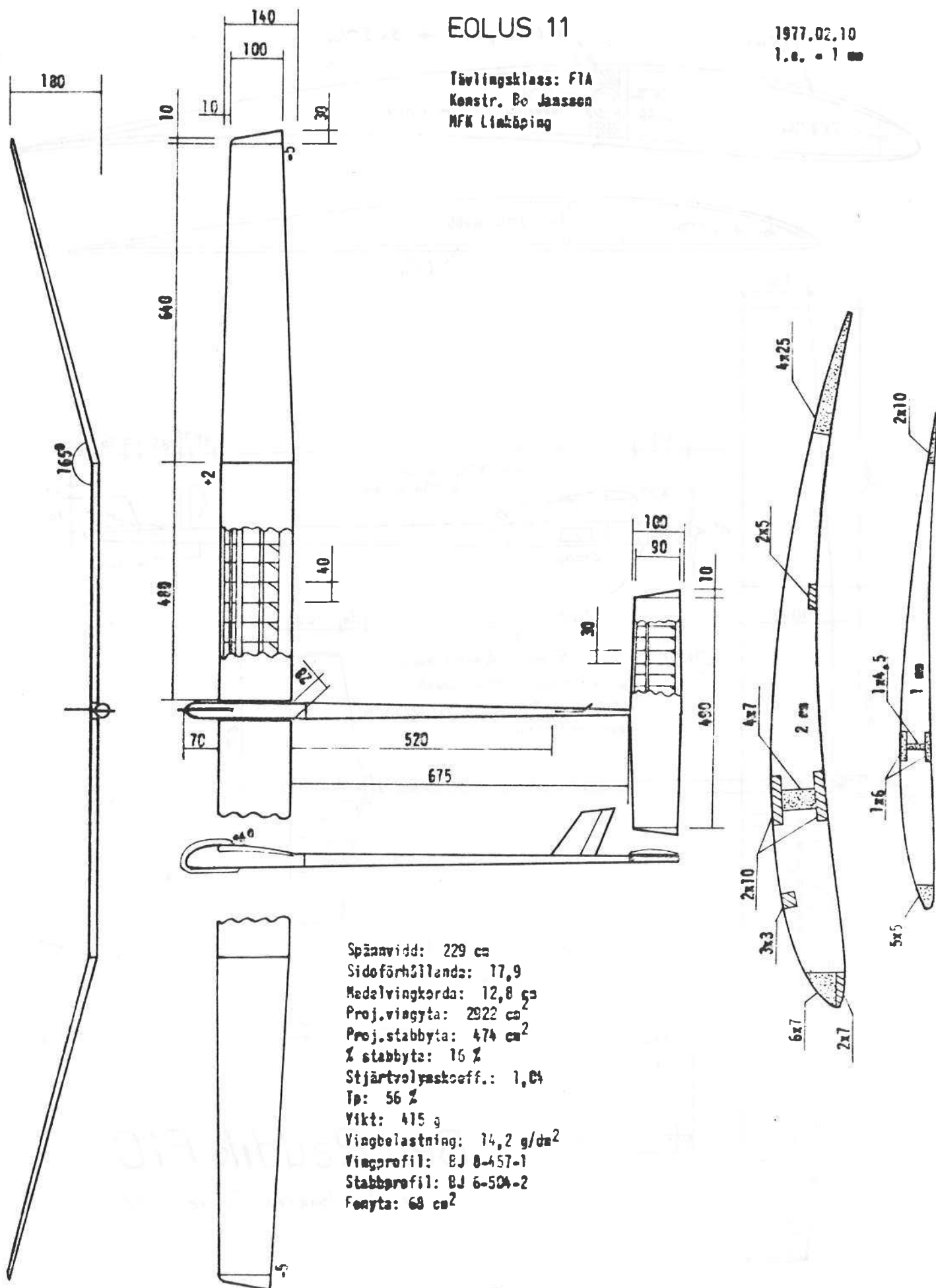
# Ben Reddik F1C

av TOR BORTNE "ØRNEN" M.F.K.

# EOLUS 11

1977.02.10  
l.o. = 1 mm

Tävlingsklass: F1A  
Konstr. Bo Jansson  
MFK Linköping



Spännvidd: 229 ca  
Sidoförhållande: 17,9  
Medelvingörda: 12,8 ca  
Proj.vingyta: 2922 ca<sup>2</sup>  
Proj.stabbyta: 474 ca<sup>2</sup>  
% stabbyta: 16 %  
Stjärtvolymkoeff.: 1,04  
Ip: 56 %  
Vikt: 415 g  
Vingbelastning: 14,2 g/dm<sup>2</sup>  
Vingprofil: BJ 8-457-1  
Stabprofil: BJ 6-504-2  
Fenyta: 68 ca<sup>2</sup>

## 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 011/132110. Postgiro 51 81 65-6  
Öppettider: Måndag – fredag 09 – 13

Exp.föreståndare Ann Wahlberg,  
Värmaregatan 9, 60362 Norrköping.  
Telefon 011/ 14 1666

## FÖRBUNDSSTYRELSE

### ORDFÖRANDE

Gunnar Kalen  
Svarvaregatan 9, 60360 Norrköping  
Telefon 011/140136

### VICE ORDFÖRANDE

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

### SEKRETERARE

Bertil Nilsson  
Enbacken 4, 85241 Sundsvall  
Telefon 060/120117

### KASSÖR

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

### LEDAMOT

Kenneth Gustavsson  
Tvillinggatan 3C, 431 43 Mölndal  
Telefon 031/27 2527

## 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, Haraldsbovägen 20  
79100 Falun. Tel. 023/21500

SMFF ligger väl framme bland flera andra ungdomsorganisationer med grejor för SIA-skolan. "Modellflygets grunder" (10:-/ex för klubbar) är nämnd. Dessutom kommer det att finnas förberedda materialsatser för mycket enkla flakmaskiner för dem som inte kan eller vill arbeta med lösvirke. En ny liten gummimotormodell med plastpropeller och bara 10 grams motor är under upplagring. Idéblad och broschyrer kommer att spridas över landet och till och med en utställning har ordnats på Tekniska Muséet i Stockholm med prov på hobbyns tekniska framsteg och en del material för SIA-skolan. Bakgrunden finns alltså. Nu är det Du som ordnar i just Din klubb som har bollen!

*Calle Sundstedt*

## MODELLFLYGARE

SMFF, SLM, VMF anordnar den 13 augusti 1977

### MODELLFLYGETS DAG

i Upplands Väsby, som ligger 2 mil norr om Stockholm efter E4:an. Det är meningen att vi skall träffas i gemytlig samvaro och mycket hänger på Dig. Ta med några modeller så att vi verkligen får mycket att titta på. Det finns gott om plats att ställa upp modeller på och mellan kl. 12.00 – 15.00 ska det vara modeller i luften hela tiden.

Om Du har något fint eller roligt flygplan som flyger säkert och bra så kanske andra vill se det flyga. Ett krav vi måste ha är att modellen provflygs före kl. 11.00.

Vi hoppas på stor publik och den skall inte minska på grund av dålig kontroll. För den som vill campa finns det möjligheter till mycket enkel camping vid fältet. Husvagnar kan ställas upp på Motorcrossbanans parkering ca 400 meter från fältet.

Vi behöver några duktiga uppvisningsflygare framförallt olika linflygare (combat finns) och helikopterflygare.

Friflyg är troligen svårt att visa flygande men vi hoppas på Dig att det kommer många modeller.

Före kl. 11.00 och efter kl. 15.00 kommer det att vara tillåtet att flyga under klubbens normala föreskrifter.

Det blir kaffeservering, varm korv, glass och läsk till humana priser. Lotterier kommer att säljas, vi hoppas på några utställare och framförallt på Dig och Din modell.

Välkomna till Upplands Väsby den 13 augusti då Modellflygets Dag går av stapeln.

Väsby Modellflygare

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



# MODELLFLYGNYTT

SVERIGES MODELLFLYGFÖRBUND

Box 100 22

600 10 Norrköping

Ansvarig utgivare: Gunnar Kalén

Tryck: L-Offset, Norrköping

