



MODELLFLYGNYTT



NY ARTIKELSERIE!

Den första artikeln är en historisk återblick på radioflyget i USA och i Sverige.



ORGAN FÖR
SVERIGES
MODELLFLYGFÖRBUND

1
1969

Radioflyg på 50-talet



Överst t.v.: Arne Sundin med sonen Lasse som mekaniker. I mitten Hasse Martinelle. Platsen är Skarpnäck. Planet och radion är av egen konstruktion.

Överst t.h.: Bertil Beckman, Ragnar Åhman och Per-Axel Eliasson med en Piper Cub. Radion är en svensk konstruktion. T.h.: Den populära Sky-scootern. Obs, rörmot-tagaren!

Nedan: Per-Axel Eliasson, Sky-scootern och en intresserad skara blivande modellflygare. Obs. marksändaren!



Se
mer
om
RC
på
sid.
fem
!!!

MODELLFLYGNYTT

EA

MODELLFLYGNYTT

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

REDAKTION

REDAKTÖR
Nils-Olof Roslund, Holbergsgatan 83,
161 57 Bromma. Telefon
08/37 34 47.

FACKREDAKTÖR friflyg:
Sven Olof Lindén, Hovstvägen 15,
703 63 Örebro. Telefon 019/18 21 79.

FACKREDAKTÖR linflyg:
Ulf Larsson, Kopparvägen 21,
170 20 Kallhäll. Telefon 0758/510 73.

FACKREDAKTÖR radioflyg:
Jan Levenstam, Movägen 26,
162 20 Vällingby. Telefon
08/36 18 32.

FACKREDAKTÖR raketflyg:
Gert Ericsson, Skyttevägen 4B,
730 50 Skultuna. Telefon 021/707 22.

FACKREDAKTÖR utbildning:
Carl-Göran Sundstedt, Södra Stapel-
torgsgatan 27, 802 24 Gävle. Telefon
026/18 73 90.

ANNONSER

Heloriginal i skala 1:1 skall vara tidningens redaktion tillhanda 1 månad före tidningens utgivning. Annonssformaten överensstämmer med svensk standard för facktidsskrifter.

1/1-sida	171 x 248 mm	kr 250:--
1/1-dubbelspalt	112 x 248 mm	kr 200:--
1/2-sida	171 x 122 mm	kr 160:--
1/1-enkelspalt	54 x 248 mm	kr 120:--
1/2-dubbelspalt	112 x 122 mm	kr 120:--
1/2 enkelspalt	54 x 122 mm	kr 75:--

Förbundsmedlemmar får kostnadsfritt införa radannonser av icke kommersiell natur.

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

DISTRIBUTION

Karl-Erik Lundin, Gribbyvägen 46,
163 59 Spånga. Telefon 08/36 20 66

PRENUMERATION

Pris 10 kr per år. Per postgiro
51 81 65, 600 11 Norrköping 11.

LÖSNUMMER

Säljes i mån av tillgång för 2 kr styck.

INNEHÅLL

Aeronautisk ouvertyer.....	4
RC-69, ny artikelserie.....	5
A2-konstruktion.....	8
Hängflyg.....	12
Teamracing i Italien.....	14
Ritning.....	18
Getingsnurren.....	24
Klubbstatistik.....	26
Amerikansk pylontävling.....	28
Motor testen.....	31

NÄSTA NUMMER

beräknas utkomma i mitten av april månad. Manus bör sändas till redaktionen före den 15 mars.

SMFF - de stora möjligheternas förbund

Rubriken kanske förefaller en del av våra läsare väl optimistisk. Varför har SMFF så stora möjligheter? Låt oss titta lite närmare på vårt förbund och se om rubriken kan anses motiverad.

För att få något bättre bakgrund skall vi se tillbaka i tiden till de första åren av vår verksamhet. Uppgiften som SMFF fick ta sig an, var att försöka hålla liv i tävlingsverksamheten med de små ekonomiska medel som återstod av det statliga bidraget, vilket indragits året före förbunds bildningen. Utvecklingen inom tävlingsgrenarna gjorde dock att en specialisering av styrelsefunktionärerna visade sig nödvändig och begreppet grenchefer tillkom. Fortfarande hade dock de klubbstimulerande åtgärder som var önskvärda icke kunnat realiseras.

Denna del som kanske är den viktigaste i ett förbunds verksamhet, skulle visa sig vara mycket svårloft. Det som växte fram under åren var att vi fick en bra tidning efter många vedermödor samt att instruktörskurserna kunde återupptas efter några års uppehåll. Vidare fick den administrativa delen av verksamheten en allt fastare utformning.

Genom hela utvecklingsprocessen var dock de ekonomiska problemen mycket stora. Höjda avgifter för klubbar och medlemmar kunde inte finansiera en så stor verksamhet. Trots stora ekonomiska insatser av dåvarande ordf. Sune Persson, blev de ekonomiska svårigheterna orsak till många slitningar mellan funktionärer och förbundsmedlemmar, vilka ansåg SMFF växt sig för stort. Det hade dock länge stått klart för styrelsen, att utan statligt stöd, kunde utvecklingen inte fortsätta i den omfattning som planerats.

Sedan många år tillbaka hade inom SMFF diskuterats anslutning till Riksidrottsförbundet. En sådan anslutning skulle, förutom ekonomiskt stöd, ge modellflyget den sportsliga status vi ansåg oss behöva. När så Flygsportförbundet bildades och en gemensam ansökan från Motor, Segel, Fallskärm och Modellflygsport inlämnades till R.F. fick anslutningsfrågan en bra lösning. Därmed var vår tävlingsdel i SMFF i rätt "fälla".

Resultatet av styrelsens arbete med att få bidrag till ungdomsverksamheten från staten belönades med framgång 1968. Detta medförde att SMFF kunde upprusta förbundsexpeditionen samt anställa personal för ökad klubbsservice. De nya stadgar som antogs 1967 gjorde, att vi fick ytterligare förbundsfunctionärer engagerade i SMFF-arbetet. Enligt många hade vi nu fått en administrativ del som inte svarade mot den verksamhet som SMFF representerar. Året som gått med den nya organisationen, har väl också kännetecknats av en hel del osäkerhet om hur den stora organisationen bäst skulle utnyttjas.

Vi är nu åter framme vid den optimistiska rubriken och dagsläget. Här är några av "de stora möjligheterna".

Förbundsrådet har nu, genom de pengar som staten bidrager med, möjlighet att planera och arrangera regionala instruktörskurser samt den årliga centrala kursen. Detta är, rätt utnyttjat, en mycket stor hjälp åt klubbarna för deras räkning av ungdomsverksamheten. Klubbarna kan också förbättra sin ekonomi genom fritidsgrupper samt de övriga kommunala bidragsmöjligheter som medföljer en god ungdomsverksamhet. Vårt

Forts. på sid. 34

AERONAUTISK OUVERTYR

Teckningar: C - G Ahremark

Mångsysslaren CALLE SUNDSTEDT har provat på något nytt inom modellsporten – varmluftballonger. Här redovisar han på sitt trivsamma sätt för Uppsalaklubbens experiment med dessa "termikblåsor". Eftersom det är både intressant och billigt att flyga med modellballonger hoppas vi att det blir fler intresserade ute i klubbarna. Kanske kan det så småningom anordnas tävlingar i denna historiska sport – och vem vet, en dag kanske det kan bli den femte grenen på SMFF:s modellflygträd!

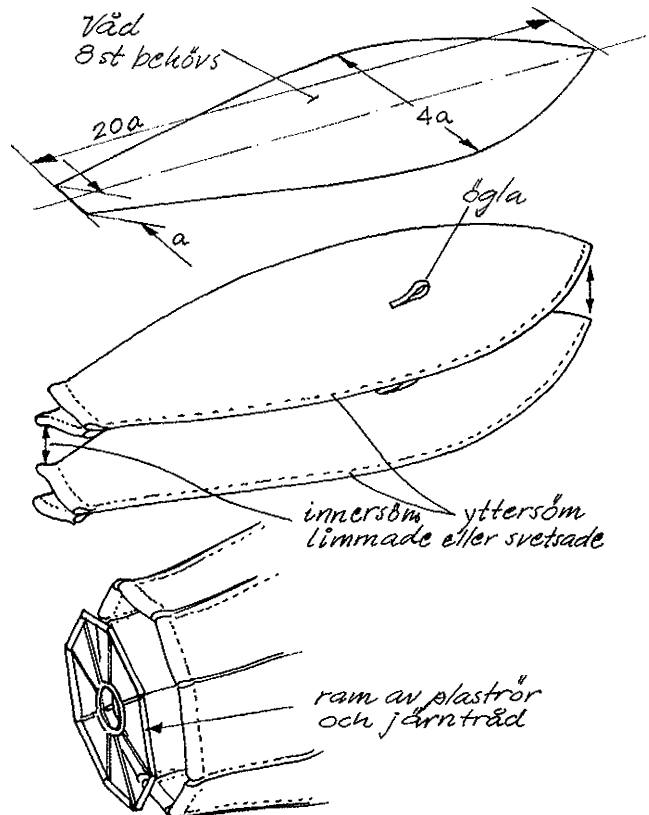
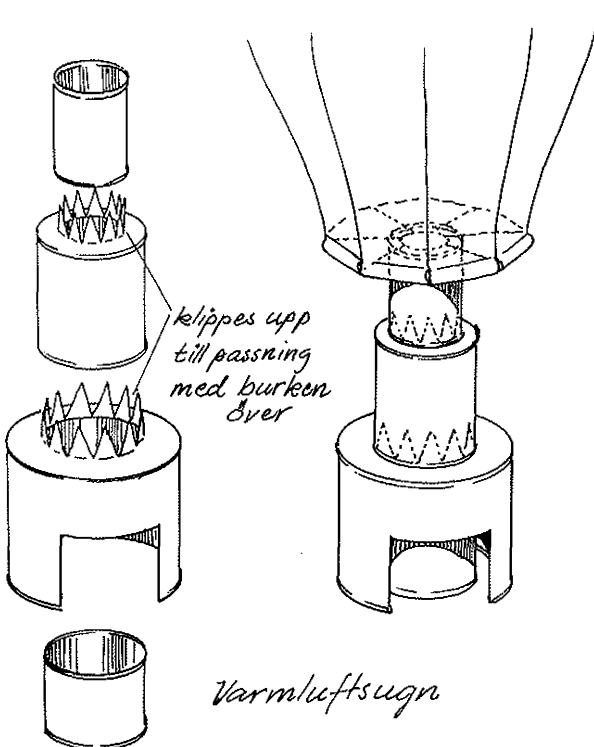
Sommaren 1968 kom aeronauterna – ballongfararna – tillbaka till Sverige. Ballongfarandet har varit obetydligt, för att inte säga obefintligt, alltsedan Svenska Aeronautiska Sällskapet (SAS) dagar, men i år har det till och med flugits med en inhemsk varmluftballong. Ballongklubbar från Schweiz och Västtyskland har turnerat med uppvisningar i Karlstad och på andra platser. Deras fantastiska sidenkolor har dragit mer vätgas än de egentligen vågat beställa från Salpeterverken. Det går nämligen åt en hel långtradarlast till en fyllning!

Ballongexperiment i Uppsala

Inom Uppsalaklubben, där avståndet mellan tanke och praktik är kort, har en grupp entusiaster satt i gång med en serie modellförsök kring systemet varmluftballong. I gruppen finns folk som anser att vätgasballong inte bara är ett runt utan dessutom ett fullt ord.

Försökens början blev eldfängd, eftersom det handlade om halvkubikmeterstora saker av silkespapper. Eldstaden var en vaddtuss indränkt med T-sprit och alltsammans gick till väders. Ungefär samtidigt lyckades man även flyga med den där sortens plastpåsar man får i tvättinrättningar. Ett korsliknande stativ av aluminiumtråd i påsens öppna ände räckte som fäste för eldstaden. Problemet är bara att anlägga så stor brasa att man får lyftkraft utan att smälta ned den övre delen av påsen.

En tre kubikmeters ballong av plastfolie (tunnaste sorten) visade sig vara så bra, att den flög bort redan under jungfruturen. Närmare eftersökningar har ansetts lönlösa.



Plastbunden termikblåsa

Det hittills mest omfattande experimentet har gjorts med en tio kubikmeters ballong, som eldas med gasol. Höljet är gjort av plastfolie och är i fyllt tillstånd praktiskt taget klotrunt. De åtta våderna till höljet beräknades som vid den värsta skräddarmästarekurs, klipptes till rätt fason och svetsades samman till en termikblåsa med omkring tre meters diameter. Till svetsning av skarvarna användes en termostaterad loddolv. För att plasten inte skall fastna på denna lägger man en bit teflonduk emellan på svetsstället.

Överst i höljet finns en platt cirkelrund kalott (kallad calvaria av dem som förstår sig på anatomi) och i nederkanten en åttkantig ram av järntråd och plaströr, ungefär en kvarttum grova. Finessen med den kranen är att man lätt kan montera isär och sätta ihop den. Plaströren löper i tunnlar av plastfolie i höljets underkant. I trådkransen finns hållare för gasolbrännare eller andra värmekällor. Strax ovanför mitten – dvs. där ballongen blir som fetast vid fyllningen – sitter några öron av plast, som man kan använda till fästen för stödkäppar, medan luften i höljet värms upp.

Utanpå den genomskinliga kulan sitter ett ballongnät, som knutits under obeskrivliga trassligheter. Materialet är 0,2 mm nylontråd.

Forts. på sid. 33

RC 69

Ny artikelserie!

För att tillgodose behovet av information om radiokontrollerat modellflyg kommer vi under året att införa en serie artiklar under den gemensamma rubriken RC-69. Artikelserien kommer att omfatta dels de elementära grunderna inom radio respektive radioflygning, dels mera avancerade artiklar med aktuellt innehåll. Det alltmer tilltagande intresset för radioflyg gör att allt fler behöver veta mer om vad som finns att välja på när det gäller radioutrustningar och lämpliga modellplan. Naturligt är då att tyngdpunkten läggs på artiklar som vänder sig till dem som ännu är noviser på RC-området.

Planerade artiklar är bl.a. "In- och utländska radiostyrningsutrustningar på den svenska marknaden", "Lämpliga modellflygplanstyper för RC", "Glasfiberkroppar och cellplastvingar — gör dem själv".

Årets inventering av radioutrustningar som finns att tillgå i landet kommer att omfatta såväl de enklare typerna — 1-kanals reed- och pulsaggregat — som de mer avancerade proportionalanläggningarna. En icke djupgående jämförelse mellan de olika anläggning-

arna omfattande bl.a. storlek, vikt och pris kommer att serveras.

Artikeln om lämpliga modeller för radiostyrning vill visa vad man kan använda för typer av modellplan till en viss typ av radioutrustning. Bra GG-kärror och liknande för den försiktiga 1-kanalsflygaren, skalamodeller för olika utrustning, segelmodeller för 1- eller flerkanalsradio samt trainers och stuntkärror för flerkanals reed- och proportionalutrustningar.

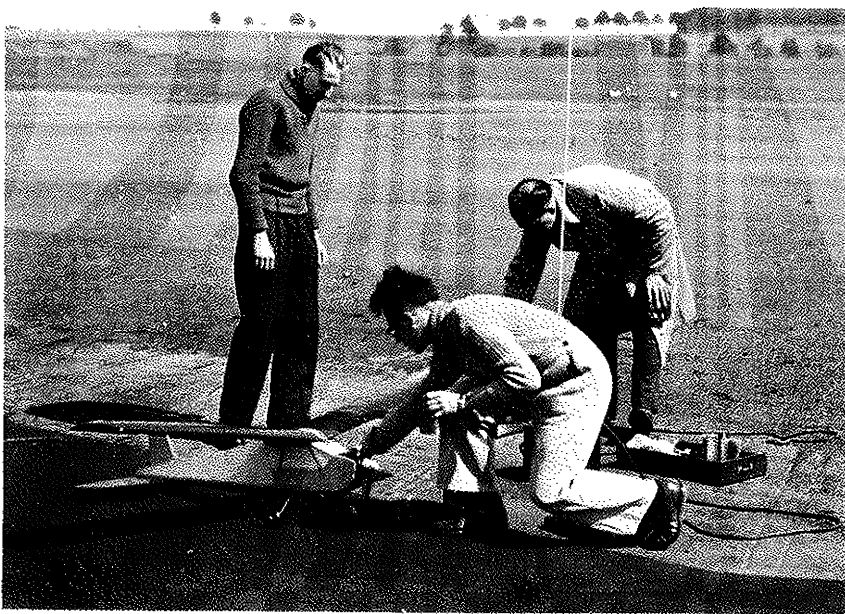
Olika sätt att tillverka glasfiberkroppar demonstreras i en artikel som också vill visa hur man på ett snabbt och enkelt sätt kan göra lätta och starka vingar i cellplast.

Vi börjar artikelserien med en tillbakablick på utvecklingen inom RC-sporten. Denna utveckling har naturligtvis i första hand skett i USA men vi har även i Sverige haft — och har — modellflygare som arbetat på en vidgning av denna sport. Namn som Bertil Beckman, Ragnar Åhman (ja, faktiskt), Gerhard Westerberg, Erik-Göte Berglund, Per-Axel Eliasson och artikelförfattaren Svante Hellström är bara några av pionjärerna här i landet.

Radioflyg - ingen ny gren inom modellporten

Så vitt jag känner till byggdes den första radiostyrda modellen, en båt, 1910. Flygning med radiostyrda modeller togs först upp i Amerika. RC-flygning som vi känner den i dag började med segelflygplansmodeller och tog på allvar fart under 30-talet. 1934 kom den första med framgång tillverkade förbränningsmotorn för modeller, "Brown Junior". Tack vare denna motor blev det möjligt att konstruera motormodeller som kunde ta "nyttig last". De amerikanska radioamatörtidskrifterna började 1937 publicera lämpliga schemor för radiostyrningsanläggningar. De frekvenser som användes låg på 5-, 80- och 160-metersbandet. Myndigheternas bestämmelser, som för övrigt var oförändrade till långt efter andra världskriget, lade emellertid stora hinder i vägen för en snabbare utveckling av denna hobby. Varje utövare av den nya hobbyn måste nämligen ha amatörsändarcertifikat. Detta förde med sig att många modellbyggare avskräcktes, men de verkliga entusiasterna arbetade vidare.

Första radioflygkursen på Alleberg år -55. Bertil Beckman och Per-Axel Eliasson fungerade som kursledare. KSAK bidrog ekonomiskt.



Året är 1954. Far och son Berglund med modellplanet "Robot" utrustad med en 2,46 cc ED dieselmotor. Radion är av egen konstruktion - blivande Telepilot.

1937 började en grupp inom AMERICAN RADIO RELAY LEAGUE med experiment på 56 MHz-bandet och kom med två verkliga förbättringar, som visade sig betyda mycket för radiostyrningens utveckling. Den första var stegreläet för roderkontroll, och den andra den lätta enrörmotagaren. År 1938 visades den första kommersiellt byggda utrustningen för modellstyrning. I början på 40-talet kom flerkanalsystemen, som möjliggjorde flera separata kontroller. Efter krigsåren i Amerika kännetecknades på RC-området av en febril aktivitet, först och främst inriktad på att söka omplantera alla nyheter som kriget frambringat vid styrning av robotar etc.

Lätta kommersiella utrustningar

Antalet typer av kommersiella utrustningar ökade kraftigt och nyheterna om lättare och pålitligare aggregat duggade tätt. Den typ av mottagare som kom att dominera och som i slutet av 40-talet förde fram till för

den tiden ultralätta enheter var den superregenerativa mottagaren, uppbyggd kring RK 61, ett tyratronrör med dittills ouppnådda data. Något senare kom den engelska gasfyllda subminiaturtrioden XFG 1, vilken kom att revolutionera radiostyrningen i England. Mer eller mindre lyckade konstruktioner för roderkontroll med enkanalsmottagare gjordes under de efterföljande åren. Här var fältet verkligen fritt för den påhittiga hemmabyggaren. Många försök gjordes att med en kanal åstadkomma flera roderkontroller. Pulstekniken utvecklades och här bör amerikanen Dr Walt Good nämnas. Hans pulssystem beskrivs i många modelltidningar i olika varianter.

Parallellt hade också ett flerkanalsystem utvecklats, det s.k. "reed"- eller tonfrekvensreläsystemet. Detta system byggde på att olika toner separerades i mottagaren genom ett tonfrekvensrelä. I en del system skedde separationen i stället med filterkretsar. I praktiken medgav dessa system upp



Svante Hellströms Hagi Auster — en typisk enkanaiskärre. Nedan visar Jan Levenstam sin Smog Hog utrustad med en 6-kanals ED-radio. Längst ned till höger, Gunnar Pettersson, Tibro med "Radio Queen. Planet hade 240 cm spännvidd och flög med en 2,46 cc ED-diesel! Nedan till vänster Bertil Beckman med den då vanlig Sky-scootern.

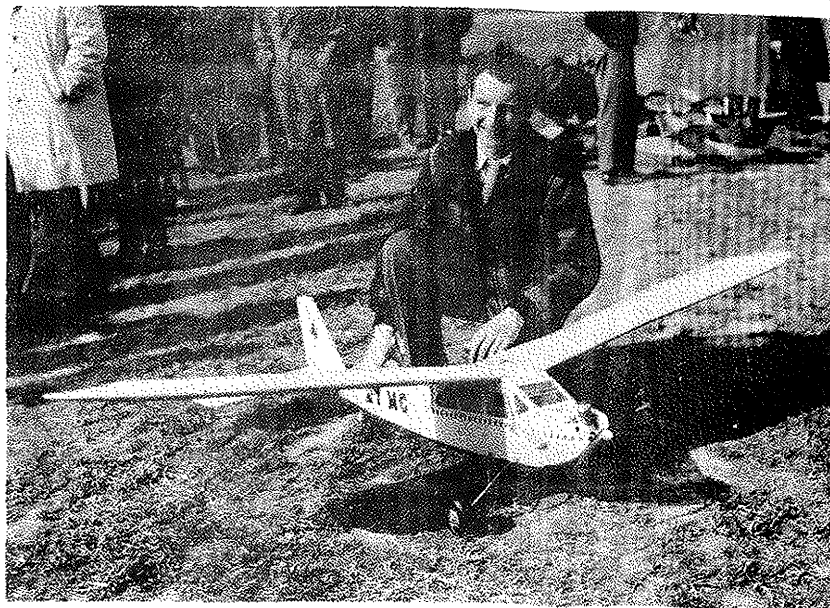
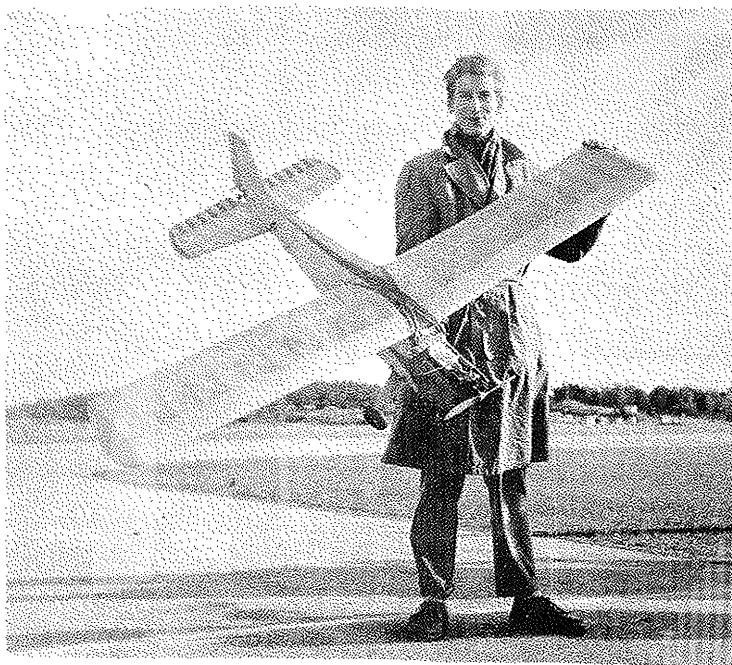
till sex (6) av varandra oberoende elmotordrivna roderservon. Dessa system nådde sin fulländning i början av 60-talet.

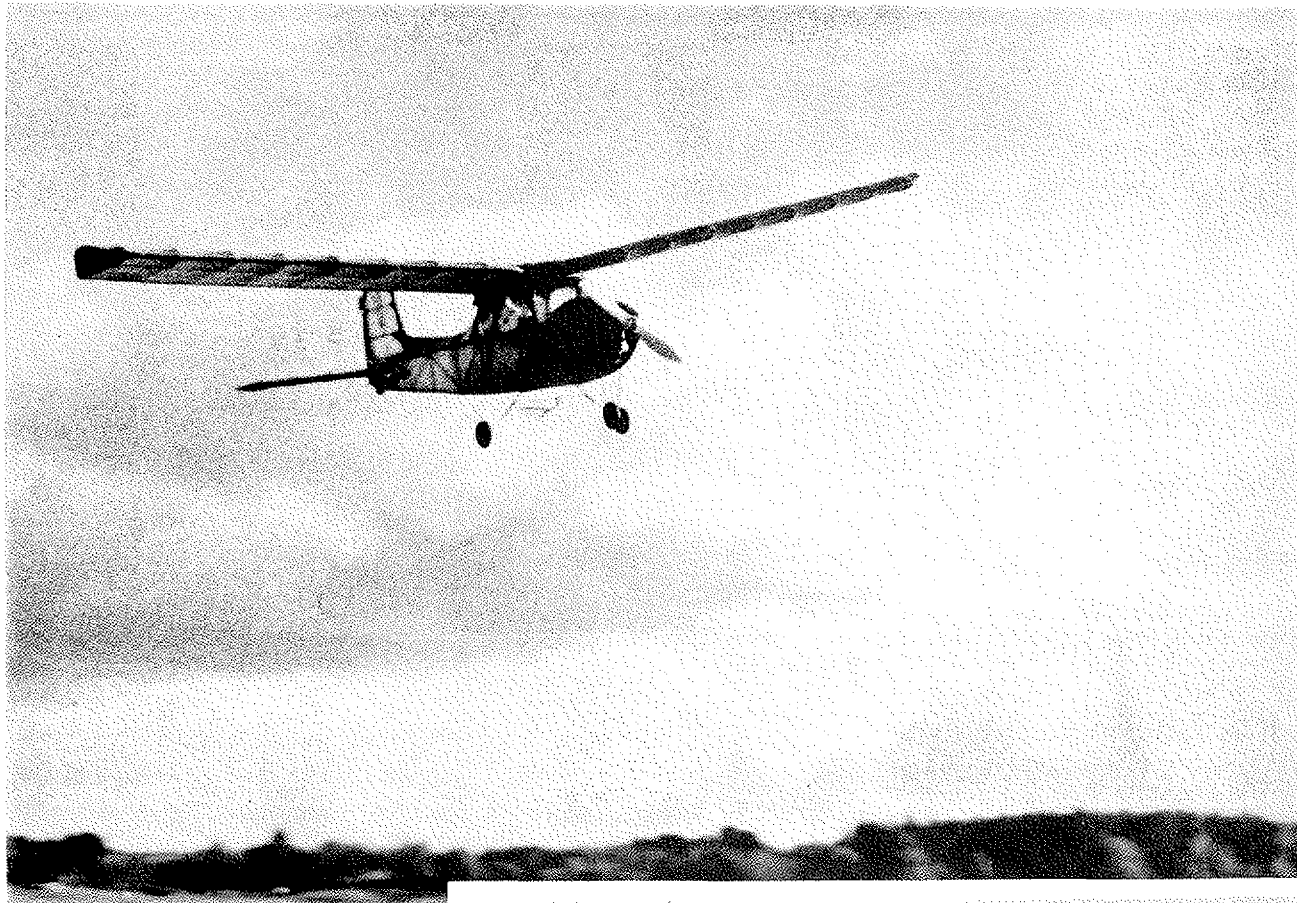
Transistorn revolutionerar RC-tekniken

Radorören hade undan för undan ersatts av transistorn, en uppfinning gjord av amerikanaren Shockley i slutet av 40-talet. Transistorn innebar minskat format, lägre vikt, mindre strömförbrukning och större drift-säkerhet.

En länge närd dröm hos "radio-styrarna" hade varit att få utrustningar som medgav proportionella roderutslag, dvs ett givet utslag på sändarspaken skulle motsvaras av samma utslag på rodret. Detta hade delvis lyckats genom pulsteknik men i början av 60-talet kom de första verkliga proportionalradioanläggningarna.

Den första kommersiella anläggningen av detta slag var den amerikanska Space Control som arbetade efter ett sk analogt system. Den följdes snart av ytterligare typer och snart kom det





Överst går Gunnar Söderbergs Skyscooter in för landning. T.h. Per-Axel startar sin modell av Skyscootern.

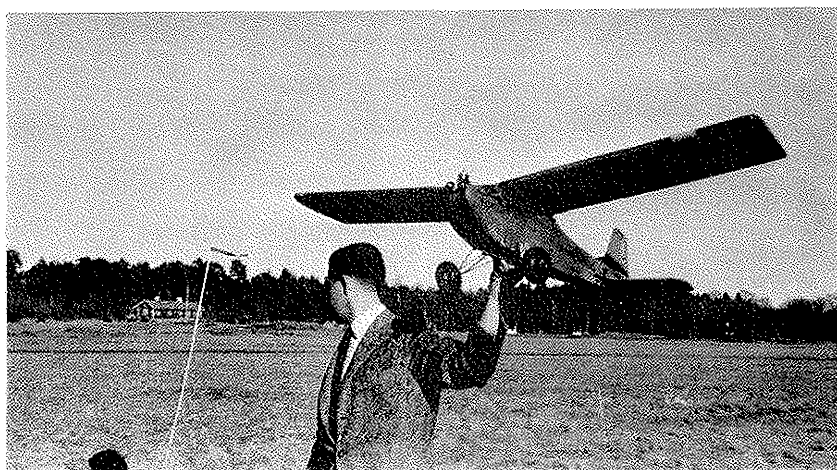
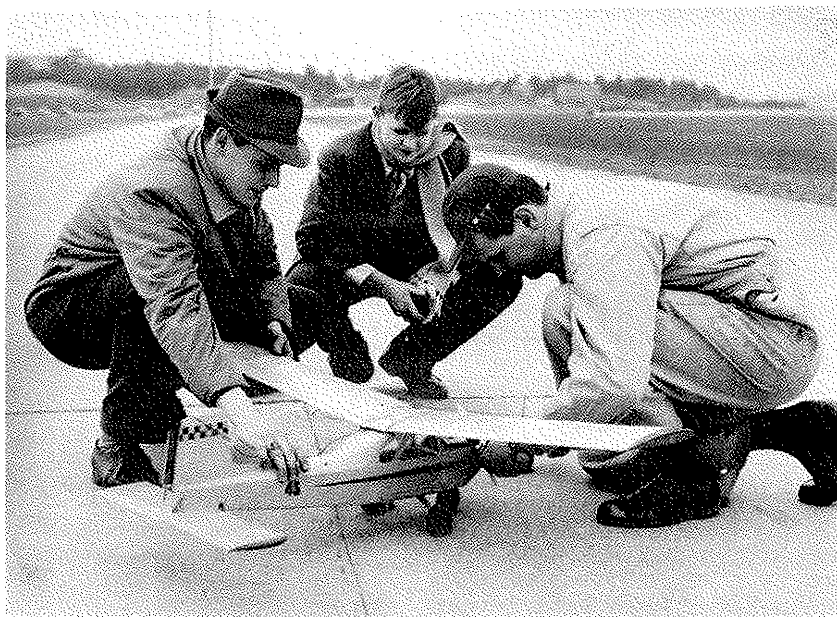
Nedan Bertil Beckman med Per-Axels Smog Hog. Microton mottagare med 2 st Vari-komp för sida, höjd och motor. Modellen ansedd som den första kontrollerade RC-stunt-modellen.

sk digitalsystemet och då är vi framme vid de utrustningar som används i dag. Den avancerade radiostyrningsutrustningen i dag är en sofistikerad elektronisk enhet med hög driftsäkerhet. Man kan likna den vid en liten datamaskin. Men även om vi nu har dessa utmärkta propotionalanläggningar så skall vi inte glömma bort att dom små enkanalsutrustningarna också har utvecklats enormt och mycket väl räcker för att få ett flygplan i luften.

När började vi flyga radio i Sverige då? 1949 gjordes de första flygningarna av Bertil Beckman och sedan var det hänt.

Det första tillståndet för innehav av radiostyrningsutrustning beviljades av Telestyrelsen i augusti 1953.

Hur kommer det att sluta? Vi som var aktiva redan 1950 flyger fortfarande även om vi blivit något äldre, i varje fall till åren. Och jag hoppas att intresset aldrig kommer att avta. Att sia om den tekniska utvecklingen överlåter jag till någon som kan det bättre men jag tänker i alla fall fortsätta med att vara radioknutte och ha roligt av det. ■





Det handlar om A2 - konstruktion

(ÖVERSATT OCH BEARBETAT FRÅN MODEL AIRPLANE NEWS AV SVEN-OLOV LINDÉN.)

Mike Des Jardin i Denver, USA, gjorde nyligen en mycket detaljerad studie av konstruktioner i A2 klassen. Han jämförde parametrar av olika publicerade A2 modeller.

Sammanställningen blev så omfattande att MAN ej kunde upplåta sina spalter, men från Dave Linstrum har jag kunnat få en kopia av tabellen. Med reservation för vissa räknefel - ställ in 6,4516 cm² på en 15 cm räknesticka - så tror jag ändå att siffermaterialet är så pass korrekt att konstruktörer in spe kan ha nytta av det.

"Konstruktionsproblem:

Avsikten med denna studie är att sammanföra och analysera ytfördelning, profiler, momentarmar, sidoförhållanden, kroppskonturer, vingmontage, tyngdpunkt m.m. för att kunna summera de mest önskvärda egenskaperna hos moderna A2-konstruktioner.

De ganska restriktiva A2-reglerna ställer hårda krav på förmågan hos den som bygger och flyger. Konstruktionerna har närmast sig ganska begränsade normer då genomsnittsflygaren försöker finna en modell som passar de vanliga väderlekstyperna. Begränsningarna för A2-modeller är både generella och specifika. De mest utmärkande av dessa är minimivikten på 410 gram och maximala linlängden 50 meter vid 2 kilos belastning. Maximal bäryta 34 dm² och minimal bäryta 32 dm². Inget krav på kroppsvärsnitt finns.

Maximal topphöjd vid starten är ca 52 m. (50 m lina + 2 m modellflygare) vilket betyder att en max. flygning på 180 sekunder utan lyft kräver en

sjunkhastighet av något under 0,3 m/sek. Det är min bestämda åsikt att ingen konstruktion idag är kapabel till denna prestanda, i varje fall ingen som är lämplig för normal tävlingsflygning. Den mest betydelsefulla konstruktionsprincipen blir därför modellens förmåga att utnyttja all slags termik. Detta kräver att flygaren har kopplat modellen i något slags lyft. Det är inte särskilt upplyftande att konstatera beträffande nuläget att några av de mest tekniskt avancerade konstruktionerna utvecklades före 1960. Inflytandet från Hacklinger, Thomann, Sokolov, Hyvärinen och Ritz för att nämna några är fortfarande tydligt i många moderna konstruktioner.

Strävan har under åtskilliga år varit att uppnå jämna flygtider i de flesta, för att inte säga alla väderlekstyper och goda startegenskaper för att tillåta att modellen hålls kvar i linan tillräckligt länge för att finna lyft.

Hirschels VM-vinnare 1967 och Van Nests "Sleeper" är goda exempel på denna konstruktionstyp, vilken har tillräckligt sidoförhållande för hygglig glidförmåga i stilla luft men ändå besitter normal stabilitet i turbulent luft.

För att lättare kunna tolka och tyda olika konstruktionsparametrar, som använts i många konstruktioner genom åren, har en tabell sammanställts, där jämförelser görs mellan olika dimensioner, vingprofiler o.s.v.

Med undantag av beräkningarna för stjärt-volym-koefficient (Tv₀) har alla dimensioner, profiler m.m tagits från treplanskisser i olika tidskrifter och nyhetsblad, uppmätningar av modeller eller genom upplysningar från konstruktörerna.

Stjärt-volym-koefficient och tyngdpunktsplacering

Stjärt-volym-koefficienten har beräknats på modifierade formler för användning på modeller härledda av Bogart och Rhodes.

$$Tv_0 = \frac{As}{Aw} \cdot \frac{Lot}{(MCW)}$$

Där

$$\frac{As}{Aw} = \% \text{ Stabilisator} = \frac{\text{Stabilisatoryta}}{\text{Projicerad vingyta}}$$

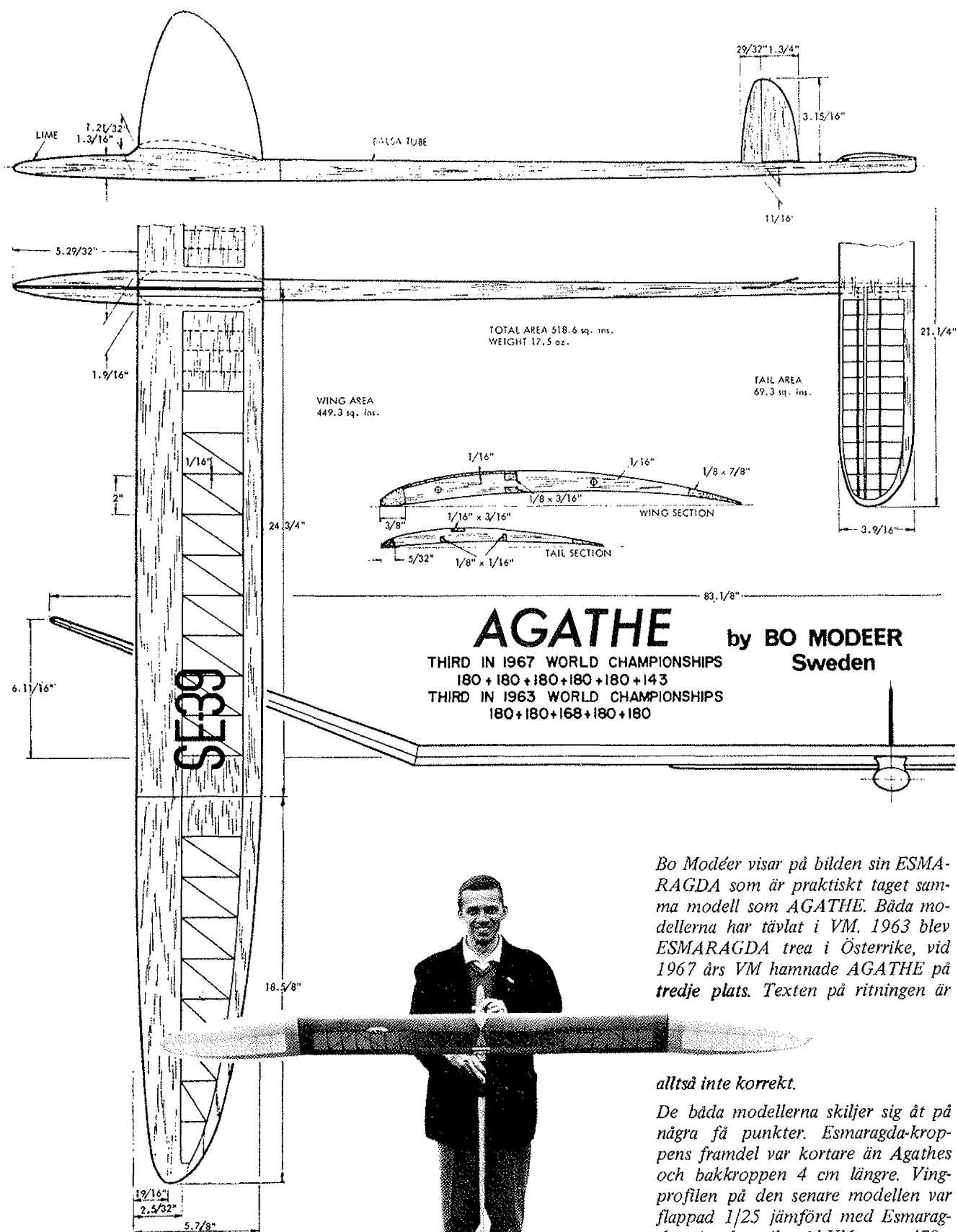
$$Lot = \text{Vingens framkant till } 1/4 \text{ av stabilisatorns korda}$$

$$MCW = \text{Medelvingkordan} = \frac{\text{Projicerad yta}}{\text{Projicerad spännvidd}}$$

Lot mätes vanligen från vingens tryckcentrum till stabilisatorns tryckcentrum. Detta innebär dock många variabler som inte är så lätta att mäta. Den metod som använts ger normer, som räcker för användning i modellsammanhang.

Sambandet mellan stjärtvolymkoefficienten och det optimala läget för tyngdpunkten är inte lika tydligt då det gäller segelmodeller som vid konstruktion av förbränningsmotormodeller. A2-modeller har huvudsakligen en och samma flyghastighet varför ving- och stabilisatorprofiler och ytor är konstruerade för att uppnå bästa prestanda vid denna flyghastighet. I C-modellkonstruktioner är tyngdpunkten vanligen placerad alldeles framför neutralpunkten för att ge maximal prestanda under vitt skilda

Texten forts. sid 34
ritn. och tabell sid 10 och 11



Bo Modéer visar på bilden sin ESMARAGDA som är praktiskt taget samma modell som AGATHE. Båda modellerna har tävlat i VM. 1963 blev ESMARAGDA trea i Österrike, vid 1967 års VM hamnade AGATHE på tredje plats. Texten på ritningen är

alltså inte korrekt.

De båda modellerna skiljer sig åt på några få punkter. Esmaragda-kroppens framsida var kortare än Agathes och bakkroppen 4 cm längre. Vingprofilen på den senare modellen var flappad $1/25$ jämförd med Esmaragdas. Agathes vikt vid VM var ca 470 g – något i överkant, alltså.

Om de båda modellerna kunnat flygas mot varandra i bästa trim hade säkert Esmaragda visat sig vara den bästa tävlingsmodellen enligt Bo.

A2 – Konstruktionsstatistik
 Sammanställd av Mike Des Jardins
 Bearbetad av Sven-Olof Lindén

Konstruktion – Konstruktör	Proj. ving- spv.	Ving- rot- korda	Proj. ving- yta	Proj. stab- spv.	Stab- rot- korda	Proj. stab- yta	Nos- längd	Avst. vingbakk- stabframk.	x) L ₀ t	x) M.C.W.	% Stab	x) Tv ₀	% TP	Sido- förhåll- ande	Vingprofil	Stabprofil	Vingmontering
Floridian – Bell	1650	165	27,2	560	120	6,7	172	650	840	165	25,6	1,29	61,5	9,9	6409	Orig. Flat bott.	Skuldra
Nor' Easter – Daley	1750	168	28,4	510	102	5,2	260	635	830	165	17,8	.89	50	10,6	Orig	Orig. Flat bott.	Skuldra
Patriot – Colson	1740	162	28,5	512	102	5,3	197	660	850	163	18,1	.94	56	10,7	Orig	Orig. Flat bott.	Skuldra
Stratos – Hagel	1920	157	29,0	500	100	4,5	137	685	868	150	15,4	.89	56	12,9	7457 d	Orig	Skuldra
Tern V – Ritz	1840	187	29,4	660	89	4,5	195	790	1000	138	15,4	1.11	45	11,6	Ritz	Ritz	Skuldra
Sans Egal – Hyvärinen	2020	155	29,2	510	95	4,6	152	710	890	145	15,6	.96	56	13,9	7457 d	Orig	Skuldra
Talon – Simpson	1970	152	28,7	620	102	5,2	102	685	860	145	18,0	1.07	58	14,1	7457 d/2	Orig	Skuldra
M.P.12 – Hacklinger	2160	140	28,0	650	89	4,6	127	610	770	131	16,6	.95	62	16,4	Ha-12	Hacklinger	Skuldra
M.P.12 – Des Jardin Mod.	2210	140	29,2	650	89	4,6	76	650	812	133	16,0	.98	56	16,7	Ha-12	Hacklinger	Låg pylon (Thomann)
Des Jardin – 1967	2210	140	29,2	650	89	4,6	89	750	910	133	16,0	1.10	62	16,7	E-59	Hacklinger	Pylon
Harbinger – Ingersol orig.	1950	158	28,3	610	110	5,1	114	690	898	145	17,9	1.11	56	13,5	7457 d/2 Mod	Hacklinger Mod.	Skuldra
Harbinger – 1963 VM	2050	156	29,5	550	102	4,4	114	690	875	145	15,1	.91	57	13,5	7457 d/2 Mod	Hacklinger Mod.	Skuldra
Auld Ougley – Ed Collins	1900	153	28,4	583	89	5,2	121	675	850	149	18,2	1.04	55	12,8	7457 d/2 Mod	Likn. vingprof	Pylon
Auld Ougley II – Ed Collins	2000	146	28,6	583	89	5,2	114	700	870	143	18,1	1.10	55	14,0	7457 d/2 Mod	Likn. vingprof	Pylon
Art Frost – 1964	2030	146	29,2	508	89	4,5	108	770	940	144	15,4	1.00	60	14,1	7457 d/2 –	7457 d/2	Pylon
Ayala – Van't Rood	2100	160	29,3	495	90	4,5	100	660	850	140	15,4	.92	69	14,0	TVR 64.42.64	TVR 45.43.68	Pylon
Continental – 1959 VM	2120	143	29,3	610	89	4,7	121	908	1070	138	15,9	1.23	70	15,2	6,5% Ritz	Ritz	Skuldra
Quest – Langenberg 1967 VM	1980	153	29,1	610	89	4,6	127	675	850	145	15,9	1.01	60	13,6	6356 b	6356 b	Skuldra
Sleeper – Cusick 1967 VM	2020	153	29,4	620	92	4,5	127	762	885	149	15,4	.97	56	13,9	Ha-13	Orig	Skuldra
Osprey – Langevin 1967 VM	2040	165	28,6	610	102	5,2	114	635	830	147	18,0	1.08	98–100	14,5	7457 d	6407.5	Pylon
Egret – Langevin	2295	140	28,6	635	96	4,8	127	795	955	126	16,8	1.27	50–75	18,2	Thomann Mod	Orig	Pylon
Kekkonen – 1959 VM	2070	150	28,0	520	95	4,9	120	680	850	136	17,6	1.10	53	15,2	7% orig	Orig	Skuldra
Thäkäpää – 1959 VM	1940	160	27,9	490	94	4,6	85	670	850	149	16,4	.94	60	12,6	7% orig	Orig	Mod pylon
Sokolov – 1959 VM	2000	160	29,62	570	114	4,25	200	620	910	144	16,8	.94	52	13,1	5,5% orig	Orig	Pylon
Aquila – Thomann	2060	145	29,0	445	102	4,4	127	830	1000	142	15,1	1.12	60	14,5	6% orig	Orig	Låg pylon
Averjanov – 1961 VM	2100	150	29,7	530	100	4,25	185	800	970	142	14,3	.99	57	14,8	Sokolov	Sokolov	Mod pylon
Miss Molly – 1963 VM	2140	136	29,0	480	93	4,28	114	615	780	136	14,7	.84	55	15,7	Mederer	Böjd platta	Pylon
ST-3 – Bucher 1965 VM	2100	147	29,34	500	90	4,5	144	783	950	140	15,3	1.04	60	15,0	Thomann Mod	Thomann	Låg pylon (Thomann)
Hirschel – 1967 VM	2000	143	28,9	525	89	4,6	100	650	820	144	16,2	.92	?	13,9	6356 b	Orig	Skuldra
Agathe – Modéer	2120	150	29,0	540	92	4,5	150	700	880	137	15,4	.99	?	15,4	Orig	Orig	Skuldra

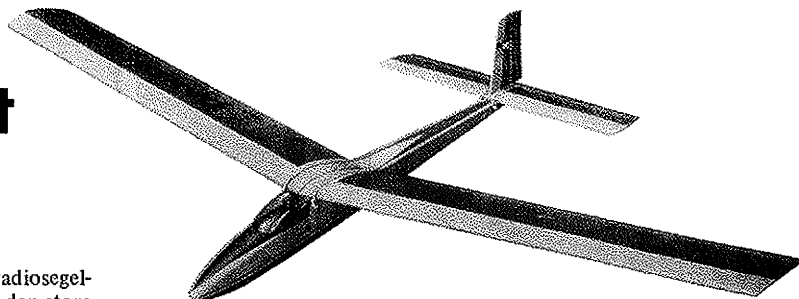
Hangflyg, javisst -men var?

Med glädje konstaterar man det stigande intresset för radiosegelflyg och att denna gren är en mycket tjugig variant visar den stora popularitet den fått särskilt i Tyskland men även på många andra håll. Den tyska modellflygtidningen "FLUG modell-technik" publicerar nästan varje månad utförliga ritningar till nya segelmodeller, nu senast i oktober en mycket vacker skalamodell av "Diamant". Glasfiberkroppar finns även att köpa från olika håll.

Sign. Jol frågade i nr 4 av Modellflygnytt efter lämpliga hang och eftersom jag var med något litet under segelflygningens hangepok i början av 40-talet vill jag gärna dra mitt strå till stacken.

För att börja med Älleberg så skulle detta i skick som då det började användas för segelflygning år 1940 varit idealiskt, med vid ett besök i sommar visade det sig att det tidigare ganska kala västhanget liksom största delen av den vackra platan, med undantag för segelflygarnas landningsstråk, täckts av tät björkskog. Älleberg tycks alltså numera knappast vara lämpligt för RC-segelflygning.

Nere på Skånes sydkust något öster om Ystad finns den s.k. Käsebergaåsen, ett upptill 40 m högt, slätt, gräsbevuxet kushang av nästan 1 mils längd med en ofta jämn fin havsvind. Vi befinner oss på klassisk segelflygterräng. Redan på 30-talet fanns det verksamhet här vid Hammars backar med hängglidare och andra roligheter och namn som Pelzner och Hamilton. Förste Ällebergschefen, Stig Fägerblad, slog här svenskt rekord. Någon gång i början av 40-talet i ett mycket litet segelplan, en H-17, med vill jag minnas ca 10 timmar.

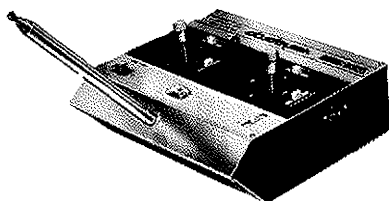


Liknande kushang av ungefär samma höjd finns även på Ven i Öresund, de s.k. backfallen med flickan och ollonborren. Ön har den fördelen att hang finns i olika väderstreck inom ett litet område. På fastlandet mitt emot Ven finns även hang som nog kan användas. Vårt sydligaste fjällområde, Transtrandsfjällen, i närheten av Sälens Högfjällshotell är med sina mjuka linjer väl lämpade för RC-segelflygning ovanför trädgränsen. Nivåskillnaderna är stora och hang finns i olika vindriktningar. Den gamle Rhön-veteranen Rolf Bergvik huserade här på 30-talet och 1938 hade KSAK ett läger här under ledning av Stig Fägerblad. Det visade sig därvid att terrängen var bra och att det någon gång gick att landa utan skidbrott. Med segelmodeller torde det dock inte vara något problem. Ungefär en mil från Högfjällshotellet finns ett underbart hang "Hundfjället" 1 km långt och 300 m högt i den förhärskande vindriktningen.

Ett RC-segelflygläger i Sälens skulle säkerligen kunna bli en upplevelse både på grund av goda flygmöjligheter och vacker natur. Förläggningsskillnaderna sommartid behöver nog inte heller stöta på några problem då bl.a. Skidfrämjandet har stugor i trakten.

Bertil Dahlqvist

VARIOPROP

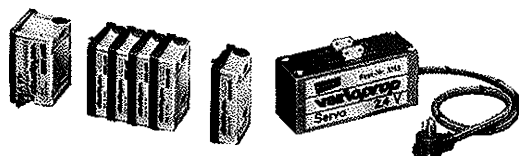


Digital-proportional radiostyrningsanläggning

Helt simultan och proportionell

SÄNDAREN

har mycket låg vikt. Den kan användas som hand-sändare eller förses med nackrem. 10-kanalsändaren har två självneutraliserande och helt trimbara fyrvägsspakar. Neutraliseringen kan upphävas genom en mekanisk omställning i sändaren, varvid antingen den vänstra eller den högra spaken kan användas som gasreglage utan utbyte av spakenheten. 6-kanalsändaren kan byggas ut till en 10-kanalsändare med en modulationstillsats som med en plugg ansluts inuti sändaren. Anslutningar till laddningsaggregat och kristallhållare är åtkomliga från utsidan.



GRUNDIG

Grundig

NY!

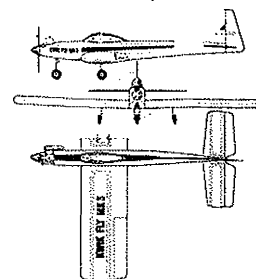
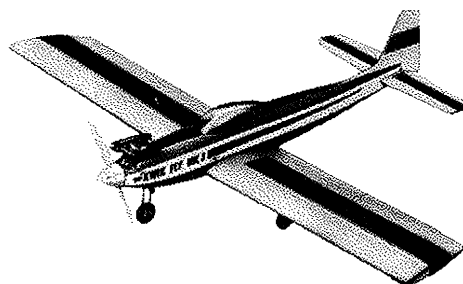
KWIK FLY MK 3

Phil Krafts vinnande VM-modell 1967
Spännvidd: 1510 mm
Längd: 1280 mm
Vikt: 2700 g

Lågvingad multimodell för ca 10 ccm motorer.

LYXBYGGSATS med förarbetat material som t.ex. utsågade och fräste trädetaljer, stansad balsa och flygplywood. Förkortad byggtid tack vare de förlimade och basade främre kroppssidorna.

Art.nr 4629, pris ca kronor 167:-



MOTTAGAREN

består av en superheterodyn-grundsten till vilken de påstickbara kanaltillsatserna ansluts. Alla kanaltillsatserna är sinsemellan lika. Deras inbördes ordningsföljd kan lätt ändras genom skiftning av anslutningskontakterna i sändaren.

SERVONA

innehåller inga transistorer. De är små och lätta. Arbetar snabbt och med kraftigt rodertryck. Goda startegenskaper tack vare den fempoliga motorn.

Cirkapriser:

VARIOPROP sändare, best.nr 3717, 6-kanals	kronor	593:-
VARIOPROP sändare, best.nr 3718, 10-kanals	kronor	675:-
Påstickbar tillsats för utbyggnad från 6 till 10 kanaler	kronor	157:-
VARIOPROP mottagare, best.nr 3738, grundsten	kronor	345:-
Kanaltillsats för 2-kanalsservo, best.nr 3742	kronor	169:-
VARIOPROP 2-kanalsservo, best.nr 3765	kronor	60:-
Kompl. anl. : 6 kanaler kr 1.900:-, 8 kanaler kr 2.200:-, 10 kanaler kr 2.500:-		

Generalagent: A. HERMELE AB, Lindvallsplan 6, Stockholm 9, tel. 69 19 19

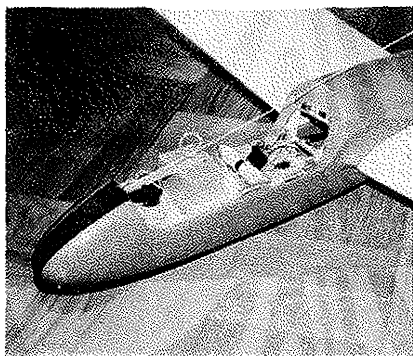
EMIR

Floran av byggsatser till radiostyrda segelmodeller ökar för var månad som går. Ett av de senaste tillskotten är en tysk modell från Hegi kallad "Emir". Modellen är troligen den hittills största i byggsatsform. Den har en spännvidd på 2800 mm och en baryta på 72,5 dm². Med en ordinär radioutrustning torde den få en vingbelastning av 20-25 g/dm² vilket borde ge goda förutsättningar även för termikflygning.

JAN LEVENSTAM har byggt denna modell och ger i artikeln råd och anvisningar till dem som tänker pröva den eleganta segelmodellen.

Byggsatsen är som sagt tysk och har epitetet superschnellbaukasten. Vad det nu kan innebära. Allt material är bra stansat, såväl plywood som balsa, så att få alla delar utsorterade och fördelade går mycket snabbt. Vad som för övrigt kan motivera superschnell vet jag ej.

Vinge, stabbe och fena byggs enl. konventionell metod medan kroppen är uppbyggd av plastskal på en träkonstruktion. Kroppen byggs så att man först bygger upp de två kroppshalvornas list- och spantverk. På dessa limmar man sedan de färdiga plastskal. Innan halvorna fogas ihop skall vingfästen och stötstänger monteras. Inpassning av vingfästen är troligen det svåraste momentet i bygget efter-



som man saknar säkra referenspunkter. Man får provisoriskt limma och prova och justera tills man lyckats få rätt läge på fästena. Då man är nöjd är det "bara" att limma ihop halvorna sedan fena och stabbe har riktats in. Resultatet blir en relativt lätt och mycket stark kropp. Vinge, stabbe och fena skall sedan kläs. I byggsatsen medföljer papper, men monocote nylon, eller siden är dock att föredra.

Allmänt om byggsatsen kan sägas att det är förvånande att då tillverkaren kostar på stora pengar för att leverera bra plastskal till en modell, han inte samtidigt kan bifoga en fullständig ritning och byggbeskrivning. Dessa enheter är de sämsta med byggsatsen på något sätt i klass med resten. Beskrivningen, som är avfattad på flera språk är mycket kortfattad och enl. min uppfattning ofullständig, vilket för orutinerade byggare kan vålla problem. Vidare är samstämmigheten mellan ritning och beskrivning ej fullständig.

Om materialbearbetning och material kan sägas att stansningen är bra men formriktigheten hos vissa spant är undermålig. Medsamt material i de

 **RADIOFLYG**

byggsatser jag sett har varit utan större anmärkning.

Resultatet av nerlagt arbete blir en mycket stor modell som till största delen är lättbyggd.

Jag har i min Emir plockat in en Bonner Digimite och lite extra bly i nosen, för att få rätt tyngdpunkt och modellen väger då 1950 g vilket ger en belastning på 27 g/dm². Jag har nu gjort några enkla flygningar med den och man blir förvånad över det ypperliga glidet.

PS

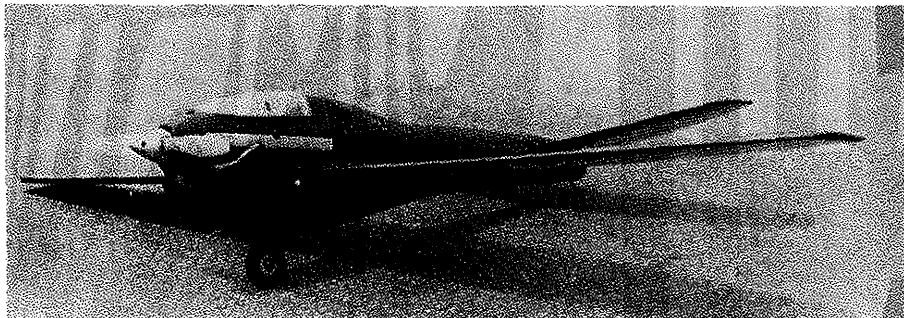
Om man skall ge kommande byggare av "Emir" några små råd skulle det kanske vara att vid uppbyggnad av kroppen först justera alla urtag för lister, så att inga spänningar byggs in. Vidare att vid limmning av plastskalen inte använda kontaktlimmet utan nyttja Araldite, eller annat långsamt härdande lim, som fått lite överskott av härdare. Vitsen med det långsamt härdande limmet är att man då får möjlighet att passa in plasthalvorna noggrant och få dem fästa utan spänningar i den färdiga kroppen. Innan kroppshalvorna limmas ihop

Forts. på sid. 34

TEAM RACING I ITALIEN

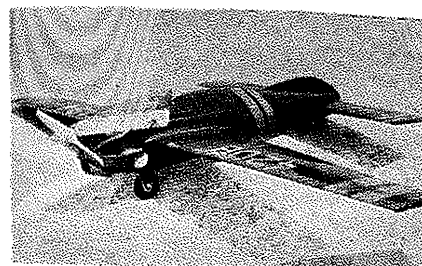
Foto: Håkan Larsson och Modelli

Sammanställt av Göran Alseby.



Panizzi och Villani har den snygga modell med butterfly-stjärt. Bartels glasfiberpropeller.

Ferroni/Bernabé vid VM.



Det italienska modellflyget har ofta visat framfötterna. Inom linflyget gäller det speciellt i speed där Grandesso, Ricci och Prati firat många triumfer men Garofalis gubbar trycks ha tappat stinget - eller rättare sagt varit för beroende av färdigtrimmade motorer.

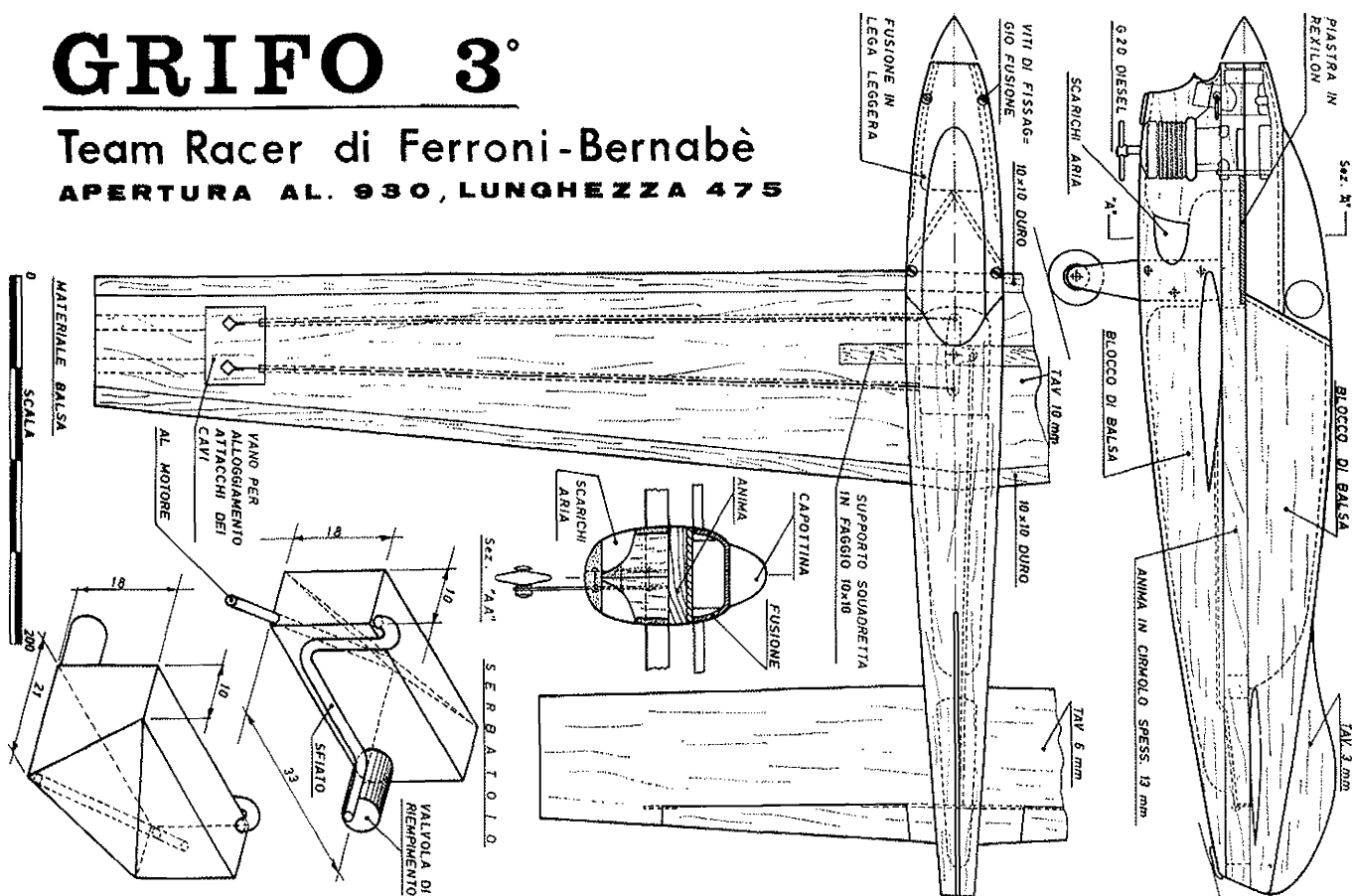
I TR har Fontana/Amodio varit de stora namnen. Bakom sig har de både triumfer och lancerande av uppmärksammade tekniska finesser som oljekylning och ett ovanligt väl fungerande infällbart landningsställ.

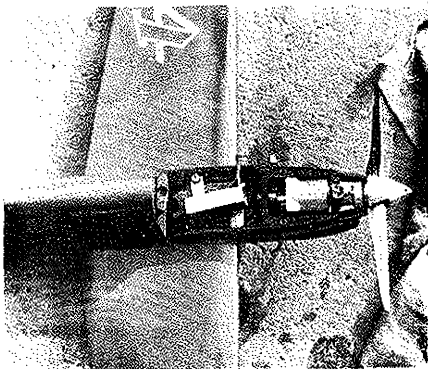
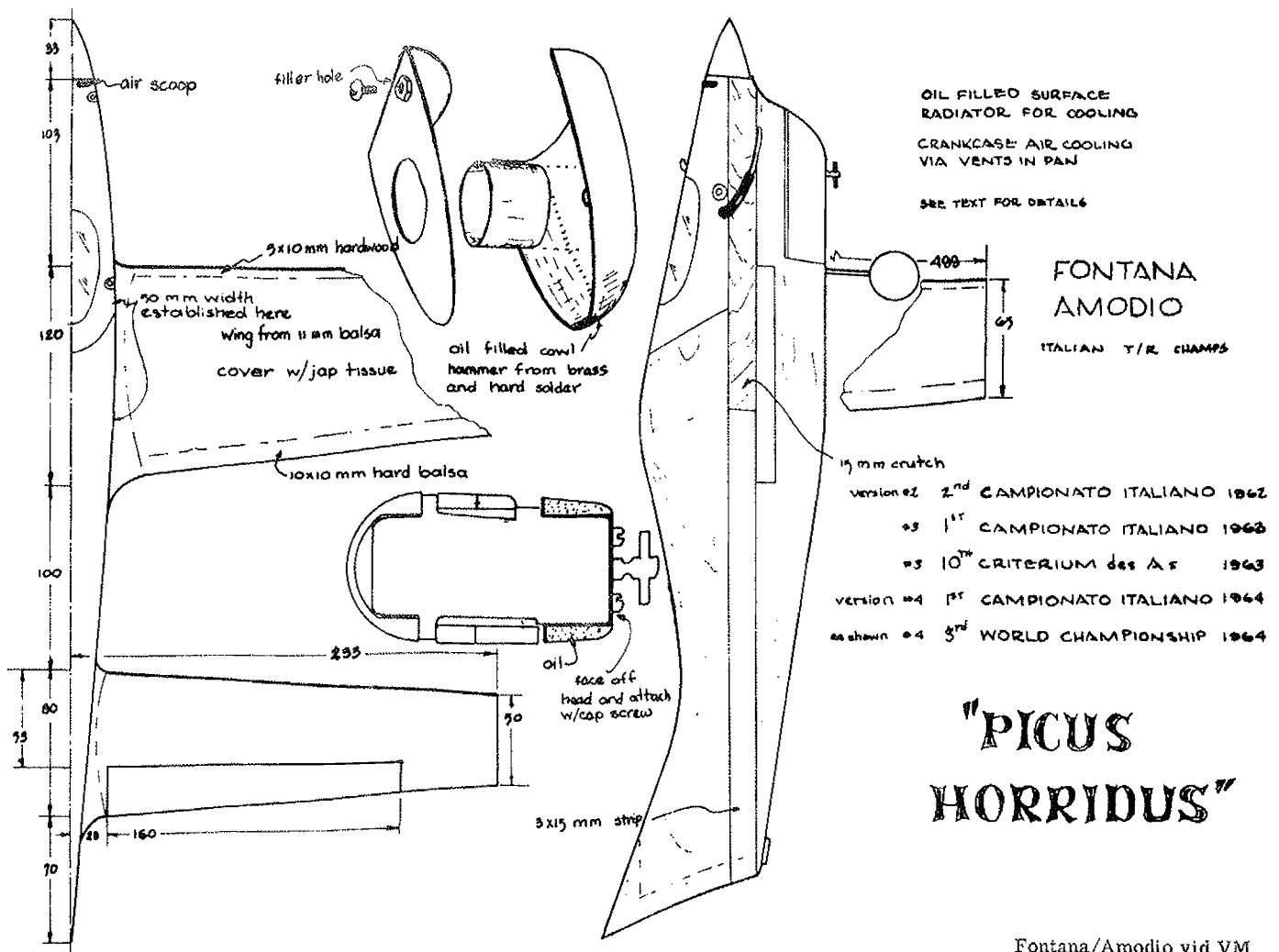
Griffo III, med japanpapperbelagda ytor i stället för målning

GRIFO 3°

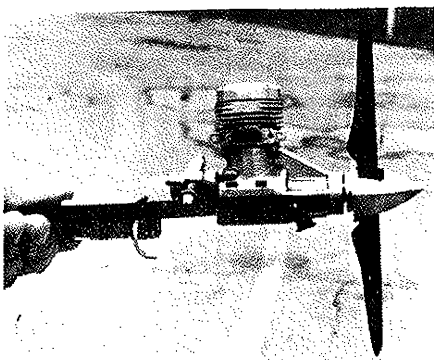
Team Racer di Ferroni-Bernabè

APERTURA AL. 930, LUNGHEZZA 475





Fontana/Amodios installation med Super Tigre G15 diesel. Oljekylningens tid är tydligen förbi.



Motorinstallationen för det italienska stjärnlaget Piero Fontana och Franco Amodio. Aluminram.

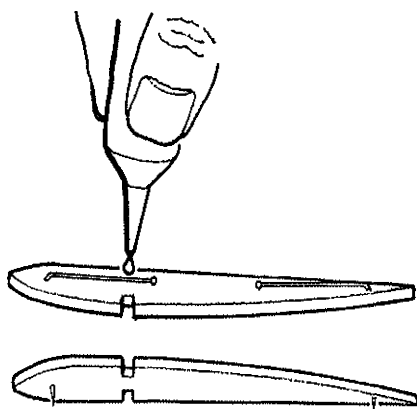
V och M Magli vid VM



TIPSRADEN

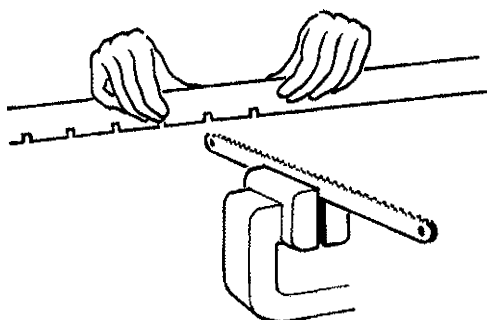
Under denna rubrik skall vi försöka att då och då presentera en del praktiska tips för modellbyggaren, och då i första hand nybörjaren. Alla har vi väl våra små knep när det gäller att lösa byggtkniska eller andra problem (t.ex. trådrullen som handtag på dasslocket).

Har du något tips av vad slag som helst, skriv en rad eller två till MFN:s redaktion (se adressrutan, sid. 3. Instruktionerna teckningar skall vi fixa som illustration till respektive tips.



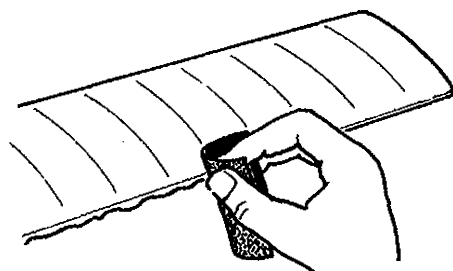
Att skära ut spryglar anses av många, särskilt nybörjare mycket besvärligt och tidsödande. Det går alldeles utmärkt om man gör på följande sätt:

Tillverka en sprygehnall i 1 mm dural eller liknande. Borra ett 1 mm hål i var ände av sprygeln. Bocka ett par knappnålar och stick med spetsen genom hålen och limma fast. Mallen är färdig, och man kan nu trycka fast den på flaket man skall skära ur. Som "skärbräda" används ett tjockt halvhårt balsafalak eller en skiva cellplast. Använder man hårdare underlag, slits kniven fortare och dessutom är det lättare att skära fel genom att kniven vill följa fibrerna i den hårdare träet.



Att göra urtag för spryglar i bakkantlister är ganska tidsödande och tråkigt. Man kan dock klara sig undan ganska smärtfritt, om man gör på följande sätt:

Tag ett eller flera bågfilblad (beroende på sprygeltjockleken) och spänn fast i ett skruvstycke med tändarna så många millimeter över backarna som man vill ha urtaget djupt. Sedan är det bara att dra några tag med listen, så är urtaget klart. Var bara försiktig så inte listen kommer i svajning och bryts av.



För att få bort överflödiga klädsel (japanpapper eller siden) vid t.ex. bakkanten på en vinge, är det bäst att använda ett fint sandpapper, eller hellre ett vattenslappapper och putsa bort klädseln.



För att få starkare spryglar kan man lämpligen lacka fast tunt japanpapper på flakets båda sidor (görs det endast på en sida slår det sig) innan man skär ut spryglarna. Lacket kan lämpligen blandas med utspätt lim.



Det är enklare att få exakt den form man önskar på t.ex. ett landställ av pianotråd om man först bockar en mall i önskad form av t.ex. glödgad järntråd eller annan mjuk tråd. T.o.m. lödtenn är användbart.



När man ritar upp en detalj på balsa använder man med fördel kulspetspenna. Dock måste man se till att alla linjer sedan putsas bort, eftersom kulspetsfärgen löses av lack och lim.

Tipsare: Dick Wiklund, Åkersberga

GLÖM INTE ATT FLYGA !

INSTRUKTION FÖR FSF MODELLFLYGSEKTION

Modellflygsektionens styrelse, även benämnd tävlingsstyrelse, består av ordförande, kassör och fyra ledamöter. Grencheferna för de fyra tävlingsgrenarna friflyg, linflyg, radioflyg och raketflyg ingår automatiskt i styrelsen. Dessa fyra väljes vid resp. grenkonferens som hålles en gång om året. Ordförande och kassör tillsättes av SMFF:s förbundsrad. Sektionsstyrelsen sammankallas av ordföranden. Inom ramen för de beslut och direktiv som förbundsstyrelsen och sektionensstyrelsen lämnat, leder sektionens ordförande och grencheferna verksamheten. Modellflygsektionens administrativa del är förlagd till SMFF:s förbundsexpedition.

Det åligger sektionstyrelsen

- att leda tävlingsverksamheten inom modellflygsporten.
- att samordna och sanktionera de nationella tävlingarna i respektive grenar.
- att uttaga de landslag som skall representera Sverige i internationella tävlingar.
- att övervaka att all tävlingsverksamhet bedrivs enligt FSF, FAI och SMFF:s bestämmelser.
- att planlägga och organisera arrangemang av NM, EM och VM karaktär som beslutas av förbundsstyrelsen.
- att utarbeta regler och bestämmelser inom modellflyggrenarna samt besluta om eventuella förslag i regel frågor till FAI.
- att kontrollera rekord inom modellflygsporten samt förelägga dessa för förbundsstyrelsen.
- att besluta i tvister som berör tävlingsverksamheten.
- att inom sektionen fördela tillgängliga medel.
- att före den 1 januari varje år till FSF inlämna kostnadsberäkning för tävlingsverksamhet, instruktörsutbildning, träningsverksamhet och FAI-representation för det budgetår som börjar nästkommande år.
- att organisera utbildning av funktionärer och domare för tävlingsverksamhet.
- att planera, föreslå och leda de propagandaåtgärder i olika former, som erfordras för att vidga och utöka FSF modellflygsektionens verksamhet.

Rapport om linflyg 1968

Den här rapporten skulle ha kommit tidigare, men jag anser mig ursäktad då jag tillträdde min post så sent som i december och har därför lidit brist på både tid och framförallt informationer.

1968 skall vi minnas som det år då Stockholms-dominansen definitivt bröts och som de små tävlingarnas år. Båda dessa orsaker torde ha sin grund i att Stockholmsflygarna fn saknar träningsplatser. LEN-flygarna visade även i år sin klass då de för 3:e året i rad vann både lagtävlingen på SM och VT. Årets mest glädjande händelse var Ove Anderssons 2:a plats i stunt på VM.

Årets sorgligaste händelse var att Göran Alseby definitivt avsåg sig modellflyget efter sina 4.44 i team-race på VT, den bästa tid som noterats av en svensk enligt nuvarande regler.

Bernt Gustavsson framstod som vårt nya stora hopp i team-race. Ahlström -Fransson och Eklund-Svedling behöll sin gamla klass utan att vara lysande.

Ove Andersson står nu i absolut världsklass i stunt. Efter honom kommer först ingenting, sedan ingenting och sedan Erik Björnwall och Alf Eskilsson.

Rolf Hagel och Leif Cernold tycks ha fått fart på sina motorer. Men det hjälper ändå inte mot de internationella halvproffsen.

I combat turas fortfarande Roger Holmberg, Staffan Larsson och Bernt Gustavsson om att komma 1:a, 2:a och 3:a. Ulf Larsson är ännu inte tillräckligt driftsäker. Peter Evers fortsätter då och då att visa sin goda klass.

Låt oss hoppas att 1969 skall bli året då:

1. Nybros combatflygares enorma bredd och tävlingsvillighet skall ta ut sin rätt.
2. Det nystartade "MVVS-gänget" i Stockholm ger resultat i team-race.
3. De många AKG-stuntflygarna visar sig på fler tävlingar.

De inbördes placeringarna i resultatlistorna nedan grundar sig på addition av placeringarna på de tre bästa tävlingarna, vilket visade sig ge det mest rättvisa resultatet. I combat visar sig dock metoden direkt olämplig då stjärnor som S. Larsson och P. Evers skulle ha hamnat i listans botten.

"Grenchefen"

Forts. på sid. 20

STUNT

Tävl.nr	1 = Motalafatet	5 = Filbyter
	2 = Ostkusträffen	6 = Oxelöträffen
	3 = VT	7 = SM
	4 = UT	

	Namn	Klubb	1	2	3	4	5	6	7
1.	Ove Andersson	Västerås FK	1	1	1	1	—	—	1
2.	Erik Björnwall	LEN	2	2	2	3	1	1	2
3.	Alf Eskilsson	AKG	3	—	3	2	—	—	—
4.	C.O Kall	AKG	4	—	4	4	3	—	3
5.	Peter Evers	Nimbus	—	—	—	—	—	2	5

COMBAT

Tävl.nr	1 = Motalafatet	5 = Filbyter
	2 = Ostkusträffen	6 = Oxelöträffen
	3 = Vårtävlingen	7 = SM
	4 = UT	Resultaten från 1 och 5 ej fullst.

	Namn	Klubb	1	2	3	4	5	6	7
1.	B. Gustavsson	LEN	2	—	2	2	—	—	1
1.	R. Holmberg	LEN	4	—	1	1	—	—	—
1.	S. Larsson	LEN	1	—	—	—	1	—	—
4.	U. Larsson	Solna	—	1	3	7	2	—	4
5.	P. Evers	Nimbus	—	2	—	—	—	1	—
6.	A. Leimalm	AKG	3	—	—	3	3	—	6
7.	T. Andersson	ÖSFK	—	3	6	4	—	—	2
8.	S. Andersson	LEN	—	5	8	6	—	—	3
9.	B. Araskog	LEN	—	4	7	5	—	—	—
10.	J. Franzén	Nybro	—	—	—	—	4	—	8

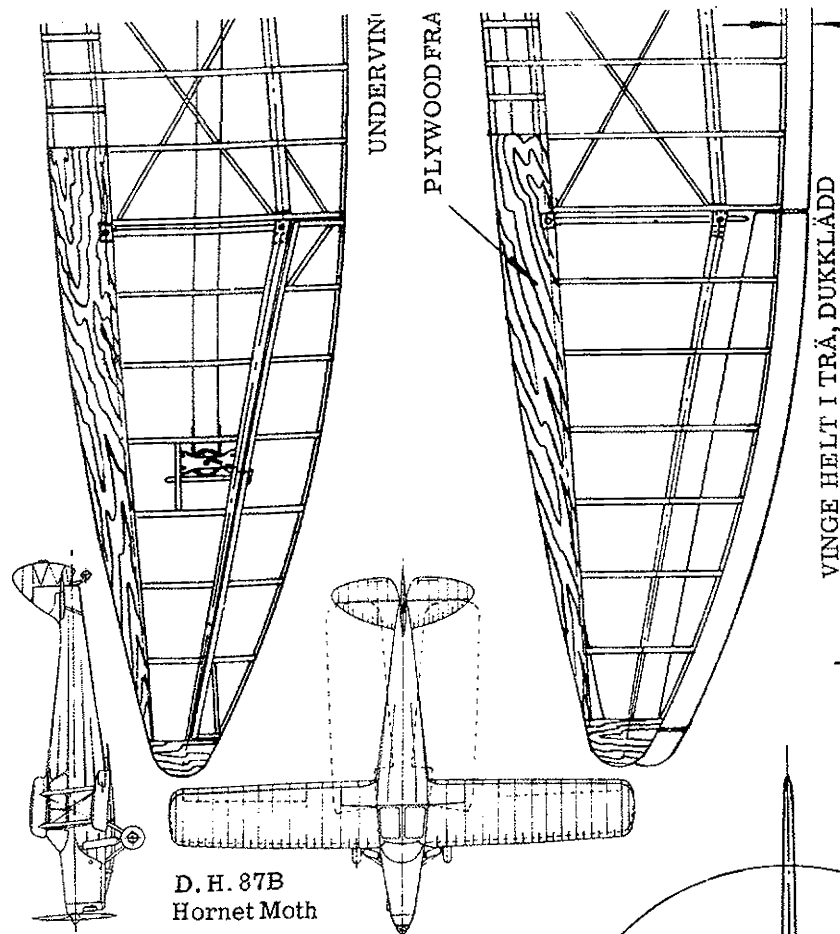
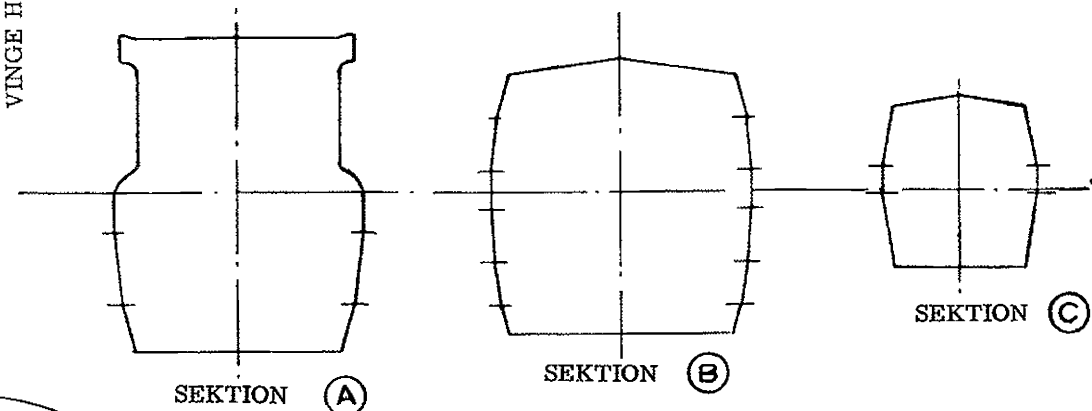
SPEED

Namn	Klubb	Kaffe-petter		Solnas Pokal		Vårtävlingen		UT		(VM)	(NM)
		Högsta hast.	Plac	Högsta hast.	Plac	Högsta hast.	Plac	Högsta hast.	Plac	Högsta hast.	Högsta hast.
1. L. Cernold	Solna	213	1	208	1	204	1	198	2	220	225
2. B. Martinelle	Örnarna	210	2	207	2	—	—	197	3	185	—
2. R. Hagel	AKM	200	3	204	3	—	—	204	1	218	225
4. C.E. Enqvist	Örnarna	195	4	180	4	185	2	—	—	—	—

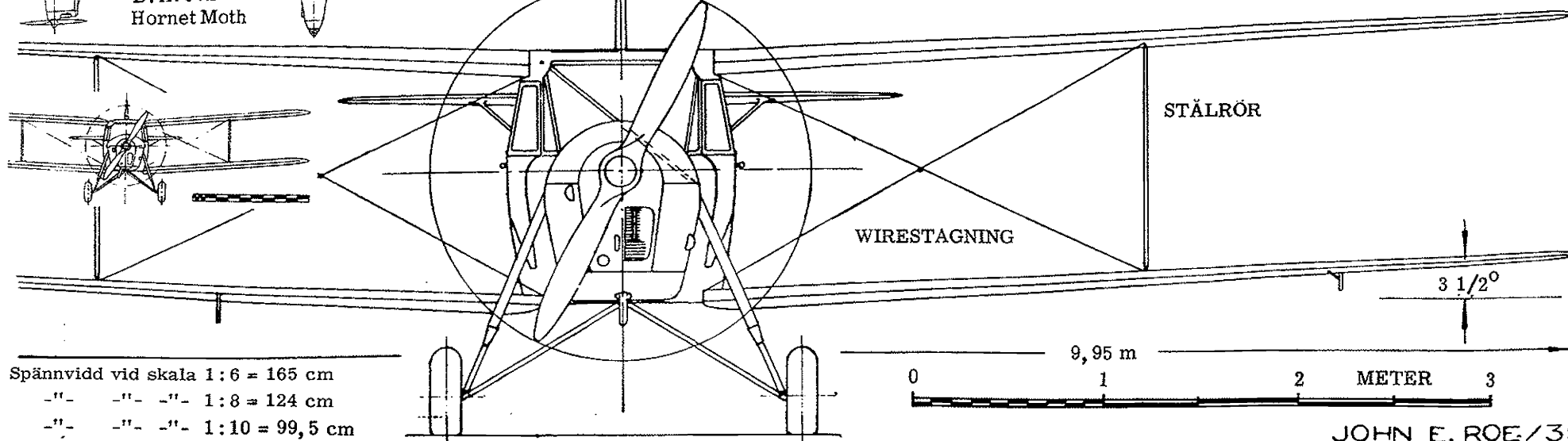
DE HAVILLAND 87 HORNET MOTH byggdes 1934 som ett försök att få fram en modern ersättare för den gamla öppna Gipsy Mothen. Den första maskinen lämnade fabriken 1934 och den sista blev färdig tre år senare. Då hade 165 tillverkats varav hälften exporterats. Av dessa hamnade flera exemplar i Sverige och två av dem var SE-AEK och SE-AGE tillhöriga Norrköpings Automobil- och Flygklubb. En Hornet Moth levererades 1935 till Malayan Aero Club med registreringen VR-RAI, den kom sedan till Danmark som OY-DEZ och stannade där till 1942 då den såldes till Sverige och registrerades som SE-ALD. Den såldes 1954 tillbaka till England och flygs nu där.

Det tillverkades två versioner, 87 A och 87B med olika vingplanform.

FAI har i år fastställt de slutliga reglerna för radiostyrda skalamodeller och man kommer med stor sannolikhet att ha en försökstävling med denna klass vid radio-VM i Tyskland 1969. USA bland många andra tänker delta, antingen med ett speciellt skalalag eller också låter man sitt ordinarie VM-lag proxyflyga de skalamodeller man sänder dit. Vore inte den här Hornet Mothen något för en svensk multiflygare att ha med till VM?



D. H. 87B
Hornet Moth



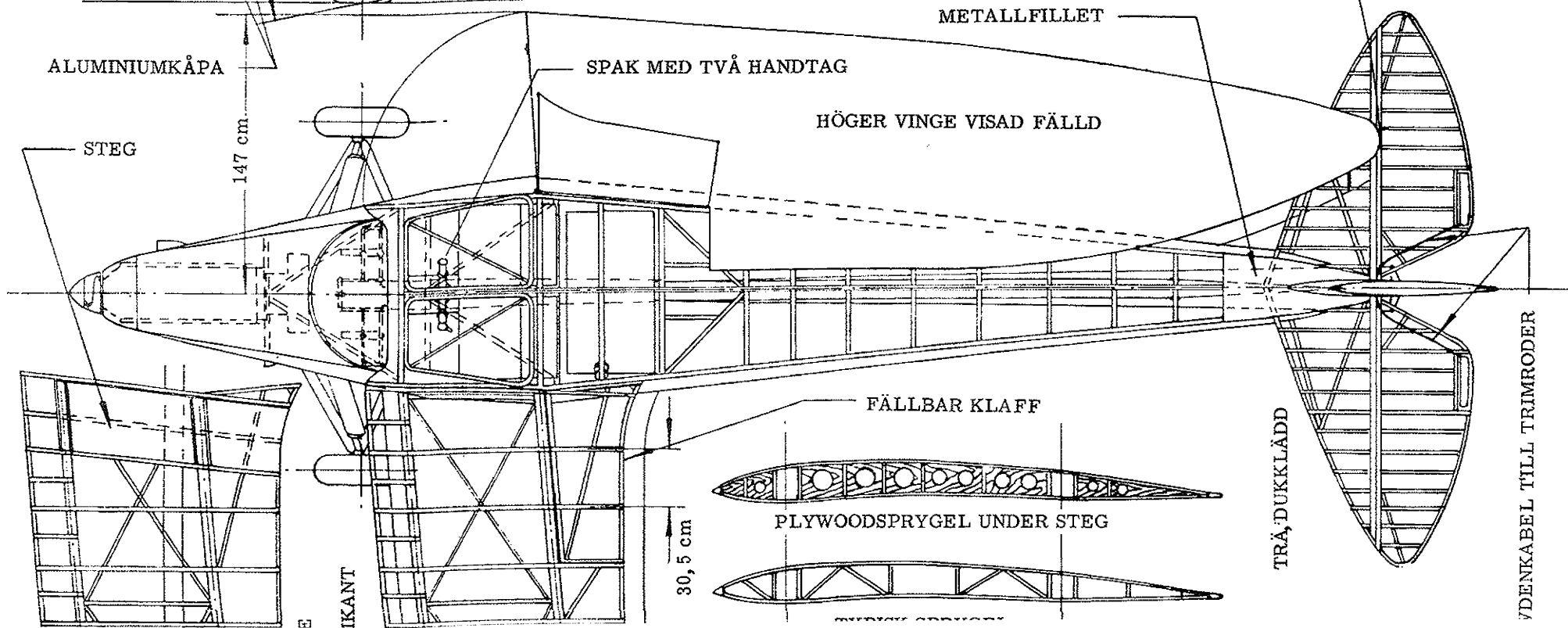
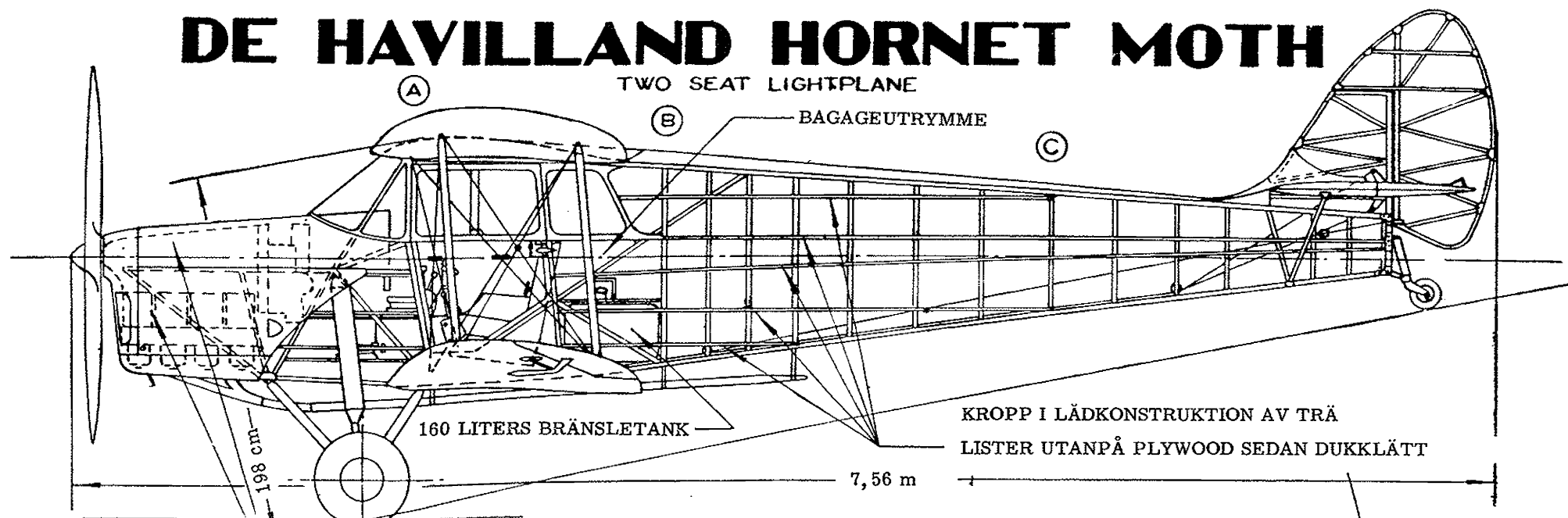
Spännvidd vid skala 1:6 = 165 cm
 "- " " " 1:8 = 124 cm
 "- " " " 1:10 = 99,5 cm

0 1 2 3
 9,95 m
 METER

JOHN E. ROE/35

DE HAVILLAND HORNET MOTH

TWO SEAT LIGHTPLANE



Ytterligare elitmärken i LIN (LEN) flyg

Följande linflygare har visat sig ha uppnått den erforderliga poängsumman för elitmärket: Anders Ahlström, Per-Arne "Pekka" Fransson, Bernt Gustavsson, Roger Holmberg och Staffan Larsson. Samtliga är medlemmar i LIN-LEN, dvs. LEN:s UC-sektion från Lenköping, förlåt Linköping.

Staffan har samlat 40 poäng (rekord för linflyg?), alla i combat. Han var klar redan 1966. Ett år efter hade Roger rätt att bära det förträffliga märket. Han har samlat 36 poäng, också han samtliga i combat. I år (68) överskred Bernt, årets meste Svenske Mästare, 25-poängsgränsen och har nu sammanlagt 32 poäng i combat och team-race. Lika många poäng har "Pekka" samlat i team-race och hans mekaniker Anders har 27. Båda blev klara 1968.

Det mest anmärkningsvärda är dock

att Rogers och Staffans combat-int, "Ruter Ess", dvs en och samma konstruktion har med hjälp av Staffan, Roger och Bernt samlat hela 98 poäng. Det torde vara rekord alla kategorier.

En allmän utbredd missuppfattning tycks vara att det är grenchefens jobb att räkna poäng åt elitmärkeskandidaterna. Detta är ingalunda fallet. Det hänskjuts med varm hand åt klubbledarna, vilka bara har att fylla i matrikelbladen och sända dem till förbundsexpeditionen.

Förslag på några linflygare som borde räkna sina poäng: Ove Andersson, Västerås MFK, Anders Eklund och Hans Svedberg, Solna, samt Kjell Rosenlund(!) Nimbus-LIN.

Någon att tycka synd om: "Den eviga tvåan" Erik Björnwall, LEN. Trots sin höga standard tycks han aldrig få poäng på sina andra platser, då det är för få deltagare i stunt-klassen.

"RH+"

Nytt nummer av Modelflyvenyt

Den danska motsvarigheten till MFN tidningen Modelflyvenyt har kommit ut med sitt andra nummer som innehåller en del intressanta artiklar. En artikel ger tips till wakefield-flygarna. Den är skriven av Danmarks mest erfarna Wakefield-flygare, Erik Nienstaedt. Radiostyrning för nybörjare behandlas i en annan artikel av Ole Meyer Larsen. Man ger kloka och värdefulla råd till dem som tänker pröva på RC — men varför har inte artikeln illustrerats?

I referatet från Köpenhamns-mästerskapet i linstyrning finner vi ett svenskt namn: Leif Cernold, nordisk mästare i speed. Han vann även denna gång speedklassen.

Vi vill gärna ge en ros till den danska MFN för de synnerligen eleganta ritningarna de presenterar.

Ni som ännu inte prenumererat på Modelflyvenyt — gör det nu genom att skicka in 15:— till Modelflyveklubben Hurricane, c/o Michael Vaeth, Hegnsvej 60, 2850 Naerum.

TEAM-RACE

			1		2		3		4		5	
			Kaffe-petter		Solnas Pokal		Vårtävlingen		Uttagn.tävl		SM	
			Bästa Tid	Plac	Bästa Tid	Plac	Bästa Tid	Plac	Bästa Tid	Plac	Bästa Tid	Plac
LAG	KLUBB			Fin.tid		Fin.tid		Fin.tid		Fin.tid		Fin.tid
1.	Ahlström	LEN	5.28	1	4.56	2	5.13	2	5.50	3	—	—
	Fransson	LEN				11.40		11.25				
2.	Kjellberg	Solna	5.41	2	5.52	8	71 v.	7	5.31	2	5.02	3
	Sannes	Solna										12.53
3.	B. Gustavsson	LEN	—	—	—	—	5.44	11.05	Disk	6	4.55	1
	U. Larsson (304)	Solna										10.17
	Fransson (5)	LEN										
4.	Eklund	Solna	6.00	6	4.57	3	—	—	4.51	1	—	—
	Svedling	Solna				173 v						
5.	Alseby	LEN	5.44	4	5.23	5	4.44	3	7.16	5	—	—
	Rosenlund	LEN-Nimbus										
6.	Andersson	ÖSFK	5.26	3	5.33	6	—	—	5.50	4	5.57	6
	Andersson	ÖSFK		Disk								
7.	Johansson	Solna	6.12	7	6.17	9	5.50	4	—	—	5.15	5
	Larsson	Solna										
8.	Bengtson	Orion	5.59	5	5.34	7	59 v	8	—	—	—	—
	Eriksson	Orion										
9.	Andersson	Solna	6.18	8	6.50	10	6.05	5	—	—	—	—
	Larsson	Solna										
10.	Olsson	ÖSFK	—	—	40 v	11	—	—	—	—	4.58	2
	Söderberg (2)	ÖSFK										11.33
	Evers (5)	Nimbus										

DU är försäkrad !

Flera läsare har önskat upplysning om de försäkringar som SMFF har tagit för sina medlemmar. Det är dels en kollektiv olycksfallsförsäkring och dels en ansvarighetsförsäkring. Här är ett sammandrag av försäkringsbrevens innehåll.

KOLLEKTIV OLYCKSFALLSFÖRSÄKRING

Sveriges Modellflygförbund har träffat överenskommelse med Folksam om en kollektiv olycksfallsförsäkring gällande från den 1.2.1965.

Genom denna försäkring har förbundet önskat skapa ett grundläggande försäkringsskydd för samtliga sina medlemmar.

Försäkringen gäller för olycksfall som inträffar under träning och tävling med modellflyg samt under arbete med byggande eller trimning av modellplan, allt i förbundets eller till förbundet anslutna klubbis regi. Försäkringen gäller också under resor till och från sådan tävling och träning.

Försäkringen gäller med följande ersättningsbelopp.

Invaliditetsersättning
vid fullständig invaliditet..... 30.000 kr

Dödsfallsersättning..... 5.000 kr

Ersättning för tandskador

Invaliditetshjälpmedel

Läkekostnader

Invaliditetsersättningen utbetalas med det angivna beloppet vid 80 - 100% invaliditet. Vid lägre invaliditetsgrad, dock lägst 5%, lämnas en ersättning som svarar mot den uppkomna invaliditetsgraden.

Dödsfallsersättningen utbetalas vid dödsfall till följd av olycksfall.

Ersättningen utbetalas till förmånstagaren.

Tandskador, som orsakats av olycksfallsskada, ersättes med hela kostnaden för nödvändig behandling, som godkänts av Folksam före behandlingens början.

Invaliditetshjälpmedel ersättes vid sådan invaliditetsskada, som berättigar till ersättning från försäkringen. Följande hjälpmedel ersättes: ögonproteser, kryckor, stödjebandage, hälftösinlägg och ortopediska skor, anskaffade vid vanförestalt eller ortopedisk klinik.

Läkekostnadsersättning lämnas för nödvändiga läkekostnader i samband med olycksfall med det belopp som överstiger den ersättning den skadade är berättigad att erhålla från försäkringskassan.

Vid inträffad olycksfallsskada skall medlem kontakta förbundet för erhållande av nödvändiga blanketter.

ANSVARSFÖRSÄKRING

Förbundet har också tecknat en särskild ansvarsförsäkring som gäller för förbundets samt till förbundet anslutna föreningars verksamhet. Försäkringen gäller också för förbundets ansvarighet som ägare eller förhyrare av samlingslokal, som arrangör av tävlingar med modellflygplan eller utbildningskurser och samkväm. Självrisk 300:-.

Allt fler modellbyggare använder

GLASFIBERPLAST

Starkt - Lättarbetat - Snyggt

Hör efter med specialisten,
företaget som lanserade glas-
fiberplasten i vårt land



AB SERIEBÅT

Maria Skolgata 40-42, 116 52 Stockholm Tel 08/84 32 00

"MYGGAN"

sp.v. 780mm

Välflygande helikoptermodell,
för Cox 08cc motor.

Stiger till ca 150 m höjd för
att sedan "hovra" sakta mot
marken. Kräver ej flygfält och
flyger sällan bort.

HOBBY - TEKNIK

Box 5020

86024 Alnö

V.g. översänd 1 st byggsats på
"MYGGAN" Pris: 34:-

namn :
adress:

INTERNATIONELLA TÄVLINGAR I LINFLYG 1969

Nr	Datum	Tävling	Klasser	Plats
1	6-7.4		TR, speed, combat	Hradec Kralove, Tjeckoslov
2	12-13.7		TR, speed	Pecs, Ungern
3	14-20.7	"Nationals"	TR, speed	Willow Grove Naval Air-Station, P.A., USA
4	21-25.8	"EM"	TR, speed, stunt, combat	Liege, Belgien
5	20-21.9		TR, speed, stunt	Bochum, Västtyskland

Något datum för NM i Norge har ännu inte meddelats

SNOOPY

— SEMISKALA-TR I GOODIE STIL

"SNOOPY" Semiskala TR

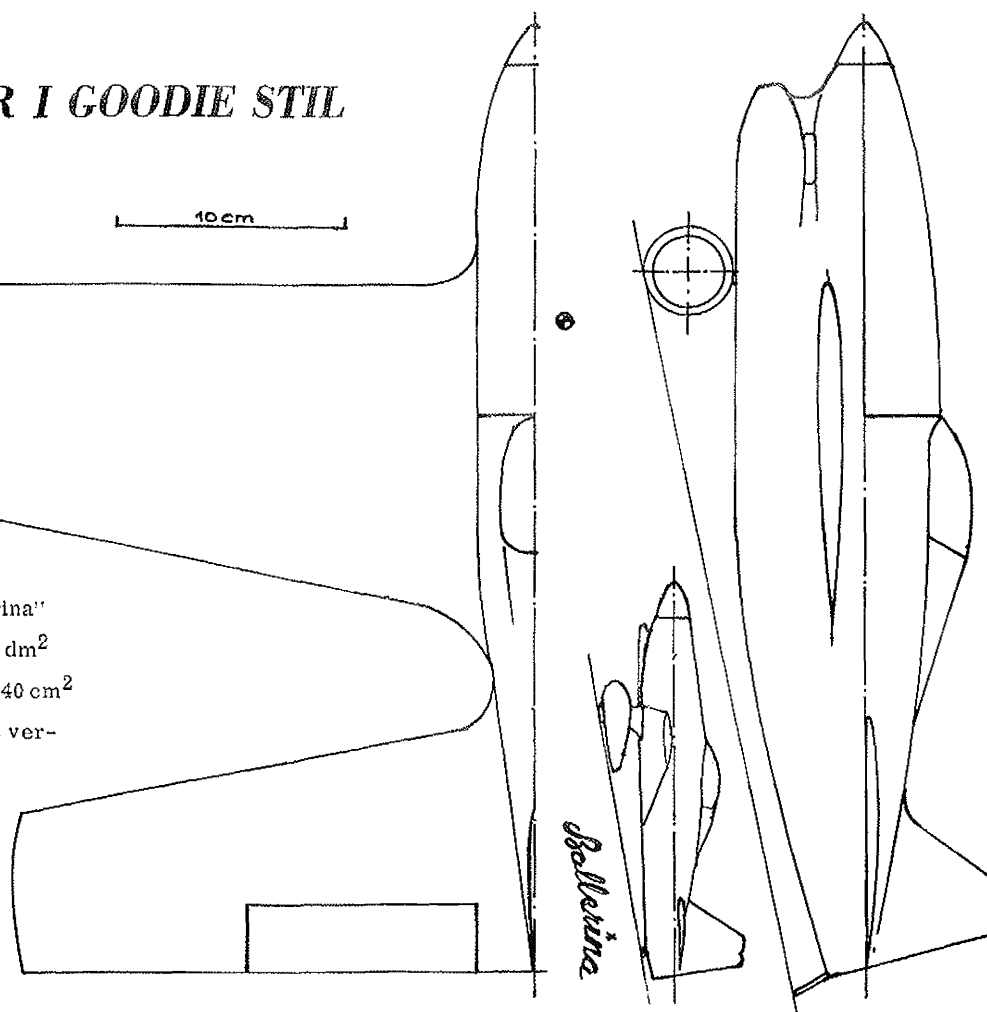
baserad på Cosmic Wind "Ballerina"

Spännvidd 700 mm, vingyta 8.15 dm^2

stabyta 4.1 dm^2 , tvärsnittsarea 40 cm^2

Ny, förhoppningsvis något bättre version under byggnad.

ae-68

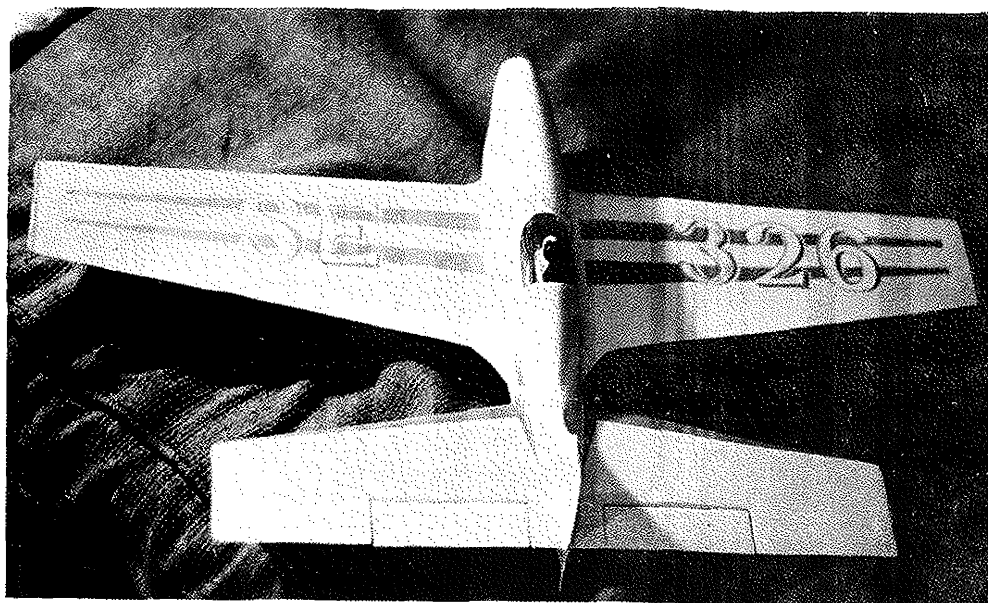


Text och

SNOOPY
beträffa:
de väl si
Kärrans
klumpig
10-
kaler i våras kommenterade en av våra mesta TR-kändisar designen lite ironiskt med orden "Tror Du att det ska gå fortare med DET DÄR?" Ock si, det gjorde så. Efter att ett (ej namngivet) lag på Solnas pokal startat in i vår

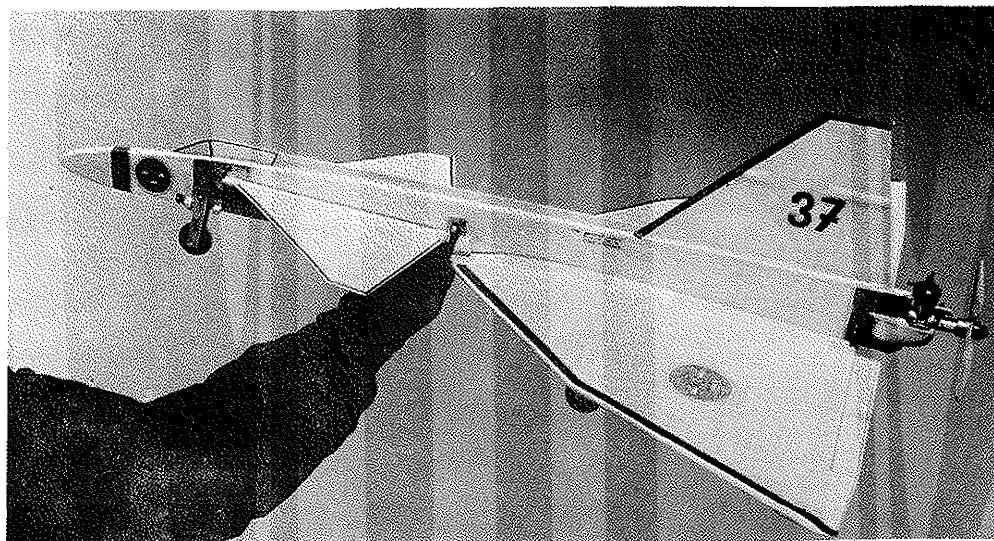
SM-tvåa från förra året, plockades den ännu ej provflugna Snoopyn frn med hast och hela motorenheten (motor, tank, fästram) flyttades över till den utan några åtgärder. Tro det eller ej, men farten ökade ca 5 knutar och varvantalet steg från med nöd 33 till över 40. ?? Då mitt bygande legat i träda ett par år, visade det sig dock snart att vissa detaljer inte riktigt höll för påfrestningarna, bl a låg roderoket och skramlade i Snoopys mage efter finalen i Solnas pokal (middagsdags?). I alla fall fick den

hänga med till Helsingfors efter en övertygande insats på UT, men där trivdes den inte alls utan jäklades mest hela tiden (kom in vid start, ej under träning men väl i heat). Följden blev att sinnet rann på konstruktören vid hemkomsten, Snoopy dödförklarades och obducerades på det att man till hans yngre broder skulle kunna ge egenskaper överlägsna föregångarens. Brodern befinner sig nu i det närmaste i förlossningstadiet, och den lovar att bli lättare, starkare och snällare, på det att den med framgång skall föra släktens traditioner ärofyllt vidare.



Saabs Viggen och Thelins Spiggen inspirerar tjecker

I föregående nummer av MFN visade vi en bild av en tjeckisk Viggen. Här är ännu en tjeckisk variant. Jaroslav Jiskra och hans klubbkamrat Kolátko har byggt den friflygande motordrivna Viggen vi ser härintill. Spännv. 700 mm. Vikt 470 g. Ytor 18,3 plus 4,4 dm². Motor Jena 1 cc. Foto Jaroslav Jiskra.



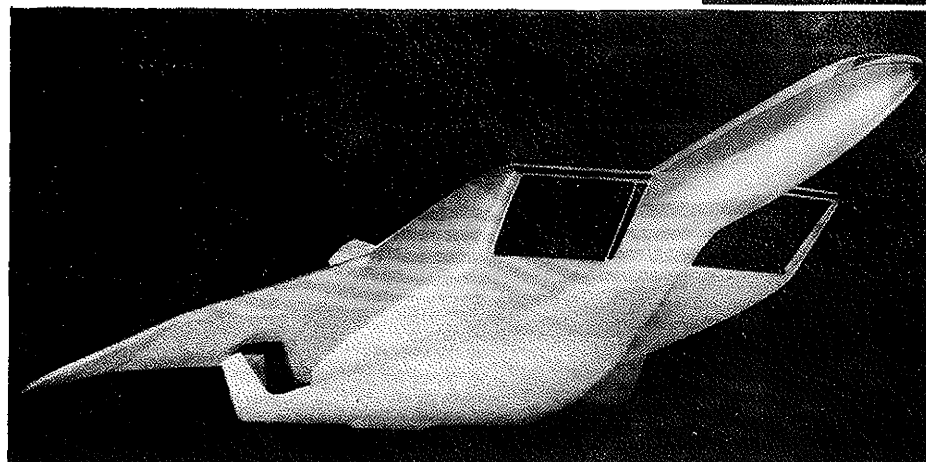
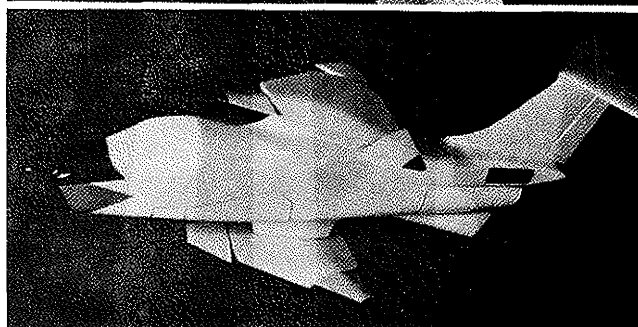
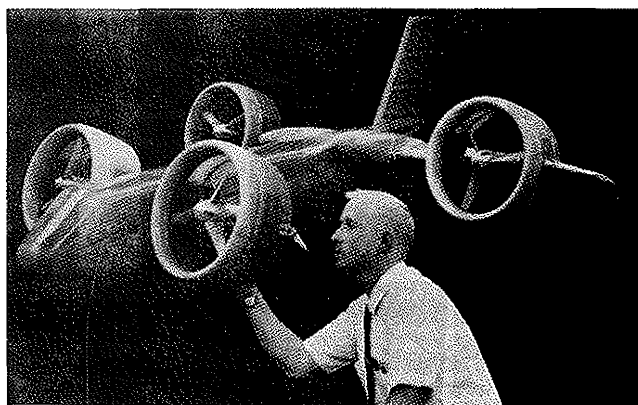
Kommande underligheter i lufthavet

Fullskalaknuttarna har minst lika livlig fantasi som vi modellflygare. Dessutom större resurser så många av deras projekt genomförs.

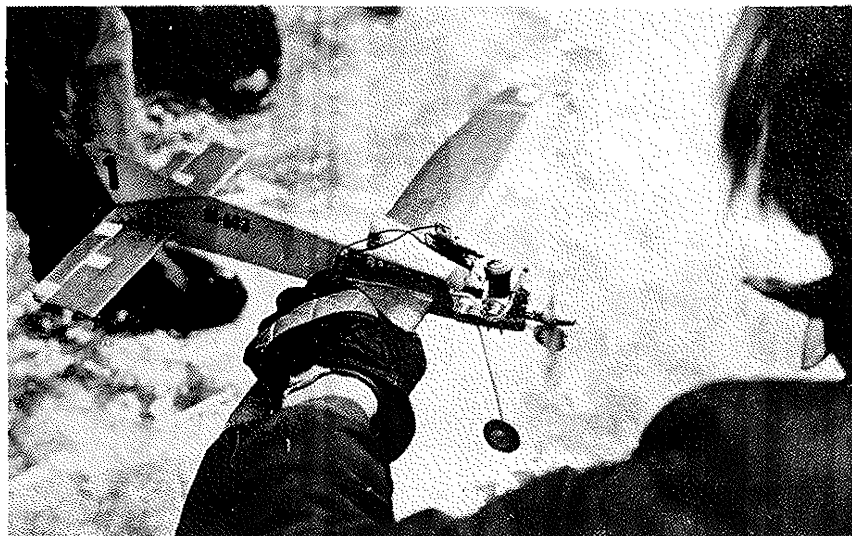
I vår serie om förebilder från fullskalaflyget presenterar vi nu modeller av eventuellt kommande fullskalaprojekt, som kanske kan intressera våra mest experimentlystna läsare.

Atkins & Merrill, Inc, USA byggde denna friflygande modell av Bell X-22A inom ramen för ett forskningsprogram vid Princetonuniversitetet. Den är byggd i plast och glasfiber i skala 1:6.88. Vikten är 19 kg.

Ryan Heliplane har två deltaformade rotoror med rörliga spetsar. Framdriften sköter en jetmotor och rotorerna stoppas i planflykt d v s fungerar som helikopterrotorer i start och landning samt vid långsam flygning och hovring men som fasta deltavingar vid flygning i hög fart. Mannen bakom idén heter Pete Girard.



Flyg upp rymdfarkosterna i stället för att skjuta upp dem som nu föreslår Franska Nord Aviation och ger här ett utkast i modellform hur en sådan atmosfär/rymdtransportör ska se ut. Vikten sägs bli 120 ton och fyra fotogenmatade ramjet/jetmotorer ger en total dragkraft av 72 ton. ERNO i Västtyskland och SNECMA i Frankrike har också bidragit till idén.



Roger Berg, Solna segrade i 1,7 cc-klassen. Motor: Cox TD09

GETINGSNURREN - ny tävlingsform

Handens MFK utmanade på trettondagen Solna MSK i en jippobetonad linkontrolltävling.

Tävlingen avhölls på Torvalla idrottsplats, före detta Motorstadion i Handen. Termometern visade -20°C, men den utfärdade stormvarningen märkte man mycket lite av tack vare att idrottsplatsen är belägen i ett skogsparti.

För att ge nybörjare tillfälle att göra sig gällande tävlade man efter synnerligen enkla regler. Endast Getingen eller Snurren fick användas. Man tävlade i två klasser: max 1,7 cc, linlängd 13,27 m och max 2,5 cc, linlängd 15,92 m. Tävlingsmomentet bestod i att på kortaste tid flyga 10 varv.

Efter diverse provflygningar igångsattes tävlingen, vilken hade samlat 22 modeller. Man kunde se många blåfrusna fingrar och höra många hårda ord om svårstartade motorer, ty vintertävlingar hör ju inte till linkontrollflygarnas specialitet. Trots allt genomfördes tävlingen med stor gläntighet och hjälpsamhet där speciellt nybörjarna fick sina problem lösta. Spänningen var stor in i det sista, om vilken klubb som skulle få första inteckningen i det av Handens MFK uppsatta vandringspriset, men till sist stod arrangörsklubben som segrade.

"Papuan"

Klass 1,7 cc 10 varv, linor 13,27 m

1	R. Berg	Solna	24,7 sek
2	B. Winkler	Handen	28,0
3	M. Hummerhielm	Handen	30,0
4	D. Ekenberg	Handen	31,0
5	P. Södersten	Handen	36,3
6	L. Berggren	Solna	37,4
7	M. Blisjö	Solna	38,8
-	A. Hansson	Handen	

Klass 2,5 cc 10 varv, linor 15,92 m

1.	S. Pontan	Handen	25,2 sek
2	K. Rosdahl	Solna	27,0
3	L. Johansson	Solna	29,0
4	A. Svensson	Handen	29,1
5	L. Bergros	Solna	29,3
6	L. Lindh	Handen	29,9
7	L. Karlsson	Solna	30,3
8	L. Larsson	Solna	32,1
9	L. Berggren	Solna	33,5
10	L. Karlsson	Handen	35,3
-	N. Larsson	Solna	
-	T. Berg	Solna	
-	T. Fahlman	Handen	
-	M. Hollari	Handen	

Lag. De tre bästa från varje klubb och klass

1	Handens MFK (B Winkler, M Hummerhielm, D Ekenberg, S Pontan, A Svensson, L Lindh)	173,2 sek
2	Solna MSK (R Berg, L Berggren, M Blisjö, K Rosdahl, L Johansson, L Bergros)	186,2 sek

"Ovanstående tävlingsform tycks vara lämplig för att aktivisera nybörjare, vilka är intresserade av linkontroll, men ej vågar sig ut på tävlingsbanan. Jag vill varmt rekommendera alla klubbar att sätta fart på sina medlemmar genom en sådan tävling. Ett lämpligt sätt är att utmana en annan klubb. Varför inte en riksomfattande "Getingsnurren" med uttagnings tävlingar på klubb-, distrikts- och landsdelsnivå och sedan en riksfinal med pomp och ståt? Vad säger linkontrollgrenchefen?"

sönder mot en ladugård. AKG:s gamle C:2 flygare Ulf Carlsson har gått över till B:2. Debuten var inte så lyckad. Han kvaddade båda modellerna.

C:2

Denna tävling inställdes på grund av "fel" vindriktning. Ny tävling den 2/2.

A:1

Skulle ha varit en match mellan Knut Andersson och Claes Mårtensson. Men Knut var för bra. Han hade genomgående bättre tider. Knut vann på 4 starter, då han kvaddade i 5:e.

C:1

Kul klass med fina tider. Tiderna var ofta mycket bättre än på papperet, då sikten inte var den bästa en bit uppåt-bortåt. Två Fladdermöss bäst. Åke Qvarnström tog en ledning på 50 sek. över Yngvar Wallengren i 1:a perioden. Den ökade han till 104 sek. när tävlingen var slut. Pelle Liden, AKM, flög bättre desto längre tävlingen pågick.

Avslutningsvis kan jag säga, att det var en trevlig tävling. Helt i min smak, som AKM skall ha all heder av.

Sedan var det något mindre trevligt på Eslövs flygfält också, några så kallade radioflygare. Har dom så svårt att acceptera att det finns modellflygare som faktiskt tycker det är roligt att låta modellen flyga fritt, för att när flygningen är slut, gå någon kilometer för att hämta tillbaka dem. Dom på Eslövs flygfält bar sig åt som om dom ägde flygfältet. Dom parkerade sina bilar mitt på vägen till startplatsen, och när man bad dom flytta bilarna, tittade dom upp med en "vad fan har du med det att göra"-min, men några bilar flyttade dom inte. Vi fick köra halvvägs upp på en åker för att komma förbi. YNKILIGT.

Lars-G. Olofsson

Första specialdistriktsförbundet i Sverige

SFSF, Stockholms Flygsportförbund håller årsmöte lördagen den 22 mars 1969 kl. 10.00 i KSAK:s lokaler vid Skeppsbron i Stockholm. Två ombud från varje klubb i stockholmsområdet har rätt att delta. Kallelse kommer att utgå separat.

friflyglandslag

Till grund för uttagning av landslag ligger en poängberäkning, som närmare beskrivs i kommande paragrafer.

§ 1.

Till landslaget uttas de som i respektive klass uppnått högsta poängsumma.

§ 2.

Poäng erhålles i av grenstyrelsen sanktionerade tävlingar. Sanktion beviljas om följande förutsättningar är uppfyllda.

- Inbjudan ska utgå till samtliga registrerade klubbar.
- Tävling ska vara preliminärt kungjord minst två månader före planerat tävlingsdatum. Dock kan tävlingsdatum ändras p.g.a. speciella omständigheter efter den första kungörelsen även om detta sker mindre än två månader före den slutgiltiga tävlingsdagen.

§ 3.

- Den vid en tävling uppnådda poängen uppdelas i en tidsdel och en placeringsdel. Summan av dessa utgör slutpoängen.
- Tidpoängen baseras på att segraren alltid får 900 poäng. Övriga tävlandes tidpoäng beräknas genom att till deras sluttider addera skillnaden mellan 900 och segrarens sluttid.
- Platspoängen beräknas enligt formeln: $4(S - P)$ där S = antalet tävlande som uppnått minst 60% av segrarens tid. P = den tävlandes egen platssiffra.
- Om flera tävlande får samma sluttid och omflygning mellan dessa sker, räknas platspoäng efter den inbördes slutplaceringen. Utan omflygning ger samma sluttider samma poäng, räknad på den bästa platssiffran. Platspoängen för efterföljande uträknas då med den verkliga platssiffran.
- Om tävling omfattar 7 perioder räknas tillsvidare 5/7 av sluttiden som underlag för poängberäkningen.
- Senior- och juniorklasser sammanslås vid beräkningen.

§ 4.

- Poäng tillgodogöres för de fyra bästa resultaten under en tolv månadersperiod.
- Tolv månadersperioden slutar tio veckor före den tävling till vilken landslag ska nomineras.
- Antingen SM eller VT måste ingå i de fyra tävlingarna under förutsättning att båda genomföres under tolv månadersperioden.
- Minst en av de fyra tävlingarna måste vara från vardera hälften av tolv månadersperioden.

§ 5.

- En gång årligen arrangeras en elitävling, ET, som om möjligt skall gå vid en tidpunkt som ligger under senare delen av den tolv månadersperiod, som föregår den viktigaste internationella tävlingen.
- Till ET inbjudes de som på sina tre bästa tävlingar under en tolv månadersperiod uppnått en poäng som är minst 80% av den ledandes. Tolv månadersperioden slutar tredje söndagen före ET. Till ET inbjudes dock högst femton och lägst sex deltagare i varje klass.
- Minst en av de tre tävlingarna skall vara från första hälften av tolv månadersperioden. Dessutom måste antingen SM eller VT ingå under förutsättning att båda ägt rum under tolv månadersperioden.
- ET skall om möjligt flygas som 2 x 5 starter. Om så är fallet multipliceras den uppnådda poängen med faktorn 1,1. I annat fall räknas poäng på vanligt sätt. Tidsfaktorn beräknas enligt formeln $T = \frac{\text{total tid} \times 5}{\text{antal perioder}}$
- ET-resultat räknas högst tolv månader. Om flera ET ordnas får endast den senaste räknas in bland de fyra tävlingarna enligt paragraf 4. ET får ej heller räknas in i underlaget för kvalificering till nästa ET.

§ 6.

Grenkonferensen skall i samband med beslut om start och liknande ärenden varje år ta ställning till huruvida reseersättning skall utgå eller reskostnadsutjämning tillämpas vid ET.

§ 7.

Grenstyrelsen ansvarar för beräkning och publicering av poängtabellen, som på lämpligt sätt skall delges registrerade klubbar och på tabellen upptagna personer.

§ 8.

Grenstyrelsen skall inom fjorton dagar efter den sista poänggivande tävlingen meddela vilka som kvalificerat sig till landslaget. Grenstyrelsen skall dessutom förvissa sig om att de som kvalificerat sig är beredda att delta i landslaget. Om så inte skulle vara fallet uttas den eller de som uppnått närmast lägre poängsumma.

§ 9.

Om flera tävlande uppnått samma slutpoäng när landslag skall tas ut, skall den femte bästa tävlingen under tolv månadersperioden vara avgörande för uttagningen.

§ 10.

En person kan inte uttas till mer än en klass.

§ 11.

Ansaret för att landslag tas ut i enlighet med dessa regler åligger grenstyrelsen.

§ 12.

Grenstyrelsen handlägger ensam frågor om tolkningen av dessa regler.

Poängberäkningsexempel

Plats	Tid	Tidpoäng	Platspoäng	Totalpoäng	Anm.
1	900 + 190	900	16	916	$\frac{60 \cdot 900}{100} = 540$
2	900 + 150	900	12	912	
3	850	850	8858		
4	700	700	4	704	Alltså S = 5 D = 0
5	600	600	0	600	
6	500	500	0	500	
1	875	900	20	920	$\frac{600 \cdot 875}{100} = 525$
2	800	825	16	841	
3	700	725	12	737	
5	600	625	4	629	Alltså S = 6 D = 25
6	550	575	0	575	
7	500	525	0	525	

Poäng = $T + D + 4(S - P)$ T = sluttiden D = sluttiden för segraren. S = antal startande med min. 60% av segrartiden. P = den tävlandes egen platssiffra.

GLÖM INTE TIMERN !

Skånes Flygsporfförbund bildat

Torsdagen den 30 januari 1969 bildades Skånes Flygsporfförbund vid ett möte i Malmö.

Förbundet blir ett specialdistriktsförbund (SDF) under Skånes Idrottsförbund (DF = distriktsförbund under Riksidrottsförbundet).

Till mötet hade kallats ombud från samtliga klubbar inom Skåne (22 klubbar) som bedriver motorflyg-, segelflyg-, modellflyg- eller fallskärms-hoppningsverksamhet.

Närvarande vid mötet och vald till mötesordförande: Tore Lundberg från KSAK och Svenska Flygsporfförbundet.

Från Skånes Idrottsförbund var distriktsombudsmannen Rolf Johansson närvarande och informerade om distriktsförbundets verksamhet.

Insp. E Dahlstedt, Luftfartsverket hade rest ner och han gav en färsk analys över det kommande luftvägs-systemet över Skåne.

En av de första uppgifterna som Skånes Flygsporfförbund får att ta hand om blir en översyn av de olika bidragsmöjligheterna inom flygklub-barnas skilda hemortskommuner.

Ordförande: Pentti Ljunggren
Sekreterare: Lars Andersson
Kassör: Gunnar Hofmann

Styrelsrepresentation, modellflyg
Lars Andersson, Lennart Hansson



FRIFLYG

AKM bästa klubb

Klubbarnas tävlingsresultat 1968 redovisas här av LENNARTH LARSSON. Poängberäkningen är olympisk, d.v.s. 7, 5, 4, 3, 2, 1 för de sex första placeringarna. Endast individuella resultat har räknats. Juniorresultat inom parentes.

Klass	AKG	AKM	Borlänge	Enköping	Eskilstuna	Fagersta	Fladdermusen	Gamen	Karlstad	Kättlilstorp	LEN	Nimbus Stockholm	Sandviken	Silverhökarna	Skvadern	Snapphanarna	Solna MSK	Strömsund	Tofsen	Trelleborg	Uppsala	Östersund		
A2	Sydv. Vintermäst. AKG-träffen Norrländska Vt VT-68 Jämsböcken Runn-täv. Solnas Vårtäv. Majpokalen Skvadernas "natt" SM-68 Snapphanarnas ht Solnas hösttäv. Hjelmérs-pokalen Länslagstäv. AKG-hösttäv.	1 3 4 (7) 1 1 6 11 5 5	12 8 4 (7) 7 11 18 2 10 4 (7) 11 1 (11) 3 5 6	7 11 18 3		2		(4) 12 5 8 4 5	5 11 3 4 2 1	3 2 1 (3) 5 1 (3) 3 4 4 6	1 1 (3) 1			(3) 8 (4)	5 6 3 6 5 9	6 6 1 3 6 6 5 9			5 (6) 4 5			21 4 (20) (11)		
	Summa p A2	26	52 (25)	51	-	(5)	2	29 (4)	6	26	16 (10)	2	-	(3)	13 (4)	41	10	-	9	5	(6)	28 (42)		
	B2	Sydv. Vintermäst. AKG-träffen VT-68 Runn-täv. Solnas Vårtäv. Majpokalen Skvadernas "natt" SM-68 Snapphanarnas ht Solnas hösttäv. Länslagstäv. AKG-hösttäv.	8 10 10 (5) 1 5 5 11 3 (5) 11 12 5 7	9 10 10 (5) 5 5 3 (5) 6 5 11 12 5 11					7 (10) 15 15 8 7 (6) 8 16		2 (3) 1				4 4 3 11 (4)	6 4 3 4 1	4 6 3 11 (4)							
		Summa p B2	38	76 (10)	-	-	-	-	76 (16)	1	-	2 (3)	1	-	-	4	16	25 (4)	-	-	-	-	-	
		C2	Sydv. Vintermäst. AKG-träffen VT-68 Jämsböcken Runn-täv. Solnas Vårtäv. Majpokalen Skvadernas "natt" SM-68 Snapphanarnas ht Solnas hösttäv. Länslagstäv. AKG-hösttäv.	9 12 6 5 (9) 4 5 1 (4) 1 (5) 4 11 7 9 2	6 6 5 (9) 4 5 1 (4) 1 (5) 2 4 6 7 (6) 10 3			(6) (2) 1 2 1 4 2 6 (11) 7 (6) 3		3 (9) 6 (9) 8 15 3 6 (11) 7 (6) 10 3	19 5 3 6 3 5	3 2 1 2 4 21 (4)	6 2 1 2 4 21 (4)	-	2 2 (3)	-	4 4 5 5 5 9	-	56 (6) 90 (10) 13 9 5 (6) 28 (42)	13 5 3 5 5 9	-	-	-	-
			Summa p C2	21	50	-	1 (9)	11 (9)	1 (8)	61 (35)	19	-	6	-	2	-	4	-	56 (6)	13	-	-	-	-
			Summa A2, B2, C2	85	178 (35)	51	1 (9)	11 (14)	3 (8)	6	166 (55)	26	24 (13)	3	2	(3)	21 (4)	57	90 (10)	13	9	5	(6)	28 (42)
			Placering tot.	4	1	6				2	8	8	10					5	3					7

Den minnesgode läsaren minns ovanstående rubrik i nr 6/67. Den gäller 1968 också. Antalet klubbar med någon placering bland de sex bästa har ökat från 18 till 22. Poängen har räknats 6, 5, 4, 3, 2, 1. Bland seniorerna är rangordningen bland de tre främsta oförändrad. Skvadern som låg 4:a förra året har fallit tillbaka hårt. AKG tog tydligen ett sabbatsår 1967 men kom tillbaka starkt och hotar i år Solna MSK. Det är också glädjande att se att Snapphanarna är så bra. Försök att få igång C2 också i klubben.

Bästa klubb i A2 är AKM men endast 1 poäng före Borlänge, som ligger före Snapphanarna och ett hopp på fyra klubbar med Gamen, Östersund, Kättilstorp och AKG. I B2 är bredden dålig men toppen fruktansvärd och AKM och Gamen delar i år första platsen före AKG, Solna MSK och Snapphanarna. Dessa fem klubbar dominerar klassen totalt. Är B2 så svårt? Motorklassen C2 har i år en annan toppklubb sedan Gamen förpassat Solna MSK till andraplatsen. AKM ligger trea men mycket närmare än förut. Ganska långt efter kommer AKG och Karlstad men sen tycks ingenting finnas i sikte. Ytterst få klubbar tycks vara "allround" inom friflyget och klubbar med en huvudklass dominerar.

Totalt har i de olika internationella friflygklasserna tävlat 144 personer, varav 89 i A2, 23 i B2 och 32 i C2. Den individuella "10 i topplistan" ser ut som följer:

1. Rolf Hagel 32 (C2)
2. Hans Friis 31 (C2)
3. Lennart Hansson 30 (B2)
4. Lennarth Larsson 30 (C2)
5. Knut Andersson 29 (A2)
6. Uno Axelsson 28 (B2)
7. Rune Johansson 26 (B2)
8. Lennart Flodström 21 (B2)
9. Anders Håkansson 21 (B2)
10. Nils-Erik Hollander 19 (C2)
11. Claes Mårtensson 19 (A2)
12. Jan Zetterdahl 19 (B2)

Juniörer:

1. Ray Pramberg 26 (C2)
2. Robert Nordberg 24 (A2)
3. Michael Borell 23 (A2)
4. Lars Karlsson 23 (C2)
5. Hans G Andersson 21 (B2)
6. Kjell Eriksson 21 (A2)
7. K-G Modin 16 (A2)
8. Tony Håkansson 15 (A2)
9. Anders Hagson 13 (C2)
10. Anders Hansson 10 (B2)

VT i friflyg 1969

Den blivande olympiastaden Östersund svarar för vintertävlingen 1969. Den jämtländska metropolen, som utsetts till årets stad, hälsar modellflygarna från hela landet välkomna under påsken. Det är tillika den finaste tiden på hela året för den som vill kombinera utflykten åt norr med några semesterdagar i fjällen.

Vintertävlingen omfattar både "ett- och int-klasserna". Påskaftonen den 5 april körs de internationella klasserna och på påskdagen ett-klasserna. Skulle det blåsa för hårt — vilket skedde då Östersund senast skulle ordna vintertävlingen — blir påskdagen reservdag för int-klasserna.

Tävlingsplats blir Storsjön, där isen i början av april brukar vara halvmeter tjock, och dessutom snöfri. Skulle den ändå inte hålla finns F4 som reservfält.

Förläggning kan ordnas enligt flera alternativ. Enda villkoret är att beställningarna eller de preliminära anmälningarna görs i god tid. Före 1 december vill Arne Berglin (tel 063/139 06) ha besked för att kunna boka stugor enligt önskemål. Campingstugor i Östersund kan hyras för 25 kr/dygn, vinterbonade och med fyra sängplatser i varje. Sportstugor i Lit 2 mil norr om staden kostar 280 kr för åtta dygn. De är utrustade för självhushåll, endast sänglinne behövs. Stugorna i Lit ligger vid slalombacke med lift. Dessutom är det inte många mil till fjällen varken från Lit eller Östersund. Efter bara någon timmes bilfärd når man Åre, Bydalen, Åkersjön, Vålådalen, Edsåsdalen o.s.v. Sammanlagt 10–15 skidliftar upp på kalvfjället ligger inom bekvämt räckhåll. För den som "bara" vill bo i barack finns bra sådana platser för 5 kr dygnet disponibla 4–7 april.

Därtill har hotellen i Östersund speciella påskabonnemang för 3–7 dagar till priser från 66 till 182 kronor med frukost.

Arrangerande Östersunds flygklubbs mfl-sektion hoppas att 1969 års vintertävling i "Årets stad" ska bli en verklig familjefest med vintersport, nöjen i mängd för den som vill, och så modellflyg förstås!

Gösta Nilsson

T I L L S A L U

TILLFÄLLE FÖR DEN SERIÖSA RADIOFLYGAREN!

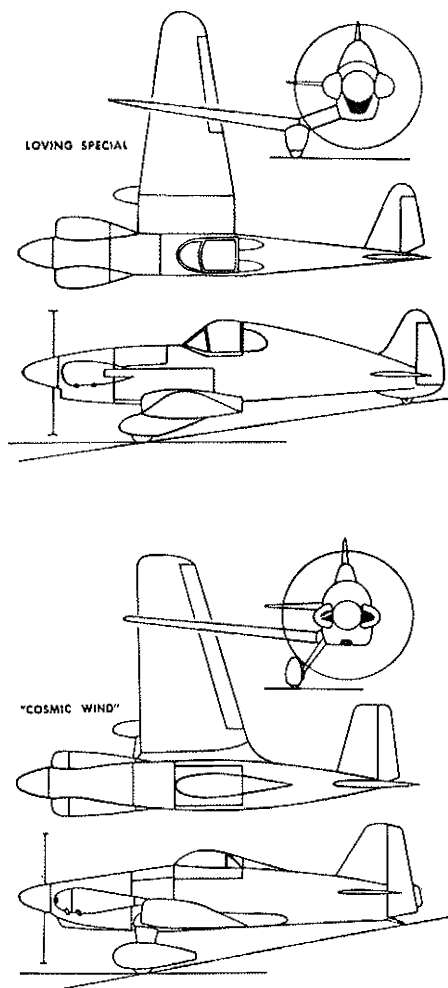
Proportional R/C-anläggning Bonner, Digimite 4 (den lilla mottagaren, med mikroretsar), med dubbla uppsättningar servos (8 st) och batterier (2 st).

Säljes p.g.a. USA-resa, även med flygplan, till lågt pris. Avbetalning kan diskuteras. Ring Per-Axel Eliasson tel. 08/96 26 96.

MICRONIC proportionalradio med liten mottagare och 4 små servon. Komplet anläggning av senaste modell. Göran Ridderström tel: 60 62 05 .

RADIOSTYRNINGSANLÄGGNINGAR: 7-kanals digital m. 6 Orbitservon. 12-kanals reed, F & M, m. 7 servon. 6-kanals reed, Arcon, m. 3 servon. Div. motorer och flygplan för multi.

Kurt Ekroth, Bruno Liljeforsgatan 67, 754 29 Uppsala. Tel. 018/10 43 27.



Amerikansk pylontävling

ÄNNU EN PYLONTÄVLING I STOCKHOLM I VÅR

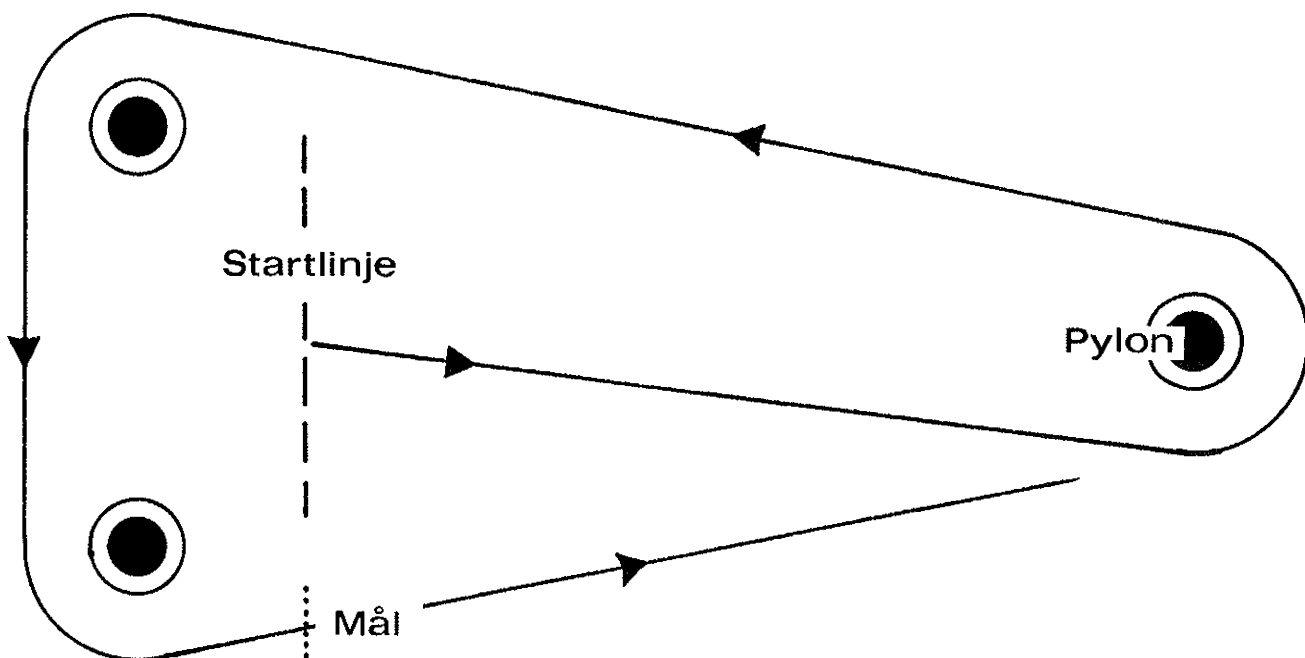
I Stockholm har under 1968 anordnats pylontävlingar. Dessa har genomförts på ett gemytligt och anspråkslöst sätt i experimentsyfte. Tävlingarna har visat att stora krav ställs på arrangörerna, framför allt i fråga om den ganska stora funktionärsstab som fordras och tävlingsledningens planering av tävlingens genomförande. Många är det tabbar och förbiseenden som förekommit, men "av misstagen lär man" som vi alla vet. Slutsummeringen är ändå positiv både från tävlande, arrangörer och inte minst publiken som har lättare att följa tävlingar av det här slaget.

Stockholms Radioflygklubb har därför beslutat att stå som arrangör för en ny pylontävling i vår. Definitivt tävlingsdatum kommer att meddelas i MFN nr 2/69. Till skillnad från de

tidigare två tävlingarna som indelats i klasserna, "Goodyear" och "Open" pylon, kommer denna tävling endast att omfatta klassen "Goodyear". Detta för att fler skall få tävla under samma förutsättningar. Vi hoppas att så många som möjligt sätter fart med att bygga en pylonkärre eller rustar upp sin eventuellt kvaddade Goodyear pylon racer till detta evenemang.

Klassen har (för den som mot förmodan inte hört det förut) som det mesta i radiostyrningssammanhang grundats i Staterna. Den är en förminskning av de tävlingar, som anordnades av Goodyear Tire and Rubber Company i slutet av 40-talet. Planen skall vara skalamodeller av de ensitsiga racermaskinerna, som deltog i dessa tävlingar.

Reglerna för SRFK:s pylontävling kommer att överensstämma med de amerikanska med några få undantag.



Regler för flygning

De tävlande startar i heat om 3 st. med 1 sek. intervall och flyger 10 varv runt en triangelformad bana som markeras av 3 st. s.k. pyloner.

Piloten bör ha en medhjälpare som talar om när planet passerat bortre pylonen vilket signaleras av flaggman. Tid tages på varje tävlandes flygningar och sammanlagda tiden, när sämsta heat borträknats, gäller som placering.

För flygplanet gäller

Motor

Cylindervolymen max. 0.40 kubiktum ($6,5 \text{ cm}^3$), utrustad med en av radion kontrollerad trottelt samt försedd med ljuddämpare.

Motorn får inte trimmas genom bearbetning. Trimning får endast ske med trottelt- och/eller avgassystem.

Kroppen

Min. bredd 3,5" (89 mm) vid piloten.
Min. höjd 7,0" (178 mm) vid piloten.

Spinner

Min. diameter 2" (50 mm).

Landningsställ

Ej infällbart. Min. hjuldiam. $2 \frac{1}{4}$ " (57 mm)

Vingar

Min. vingyta 450 kvadrattum (29 dm^2). Min. profiltjocklek vid vingroten 1 tum (25,4 mm).

Vikt

Min. vikt utan bränsle 5 lb. (2.300 g).
Max. vikt utan bränsle 6,5 lb. (2.950 g).

Skalabedömning: Flygplanet skall ha en förebild bland de riktiga Goodyearplanen, men någon form av handicap skall inte förekomma.

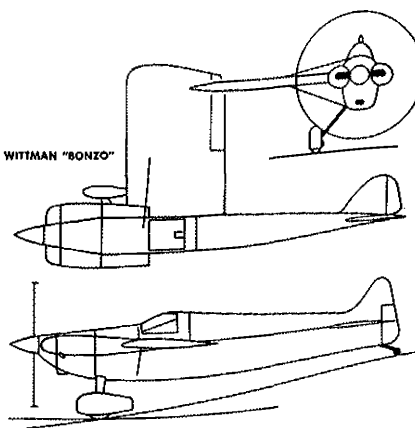
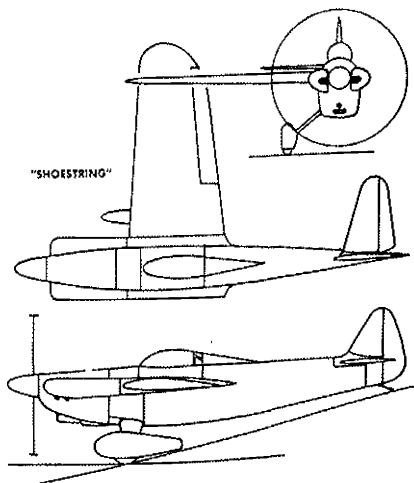
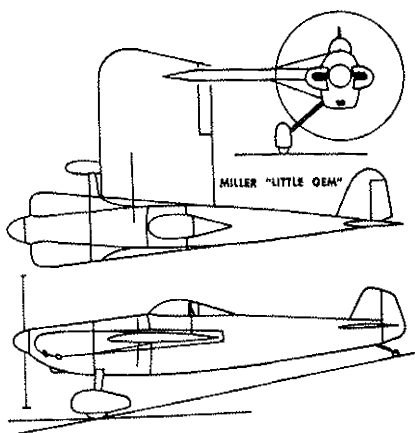
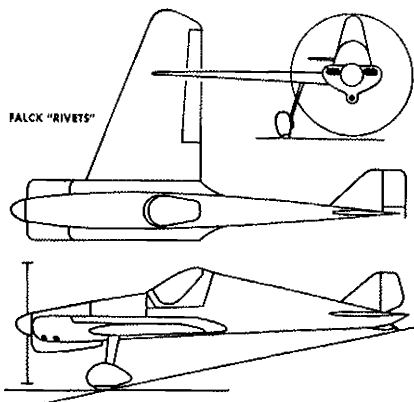
Övrigt: Tävlingsnummer tillhandahålls av tävlingsledningen.

För de som tänker sig en modell i den nya klassen med 600 kvadrattums vingyta kan konstateras att denna typ mycket väl går in i Goodyearklassen. Frågan är om den inte har en del fördelar med sin större manövrerbarhet.

Tävlingen kommer förmodligen att genomföras i mitten av maj, alltså återstår god tid för bygge. Gott om byggsatser och ritningar finns att tillgå hos hobbyhandlarna.

För förfrågningar ring gärna: Christer Gillgren 08/67 79 77, 41 74 24.
Göran Ridderström 08/60 62 05

SRFK. Tävlingskommitten.



KLAGOMUREN

Får vi be om lite objektivitet, grenredaktörn?

Nu är vi arga i Linköping. Vi är arga på vad grenredaktörn i linflyg skriver (märk väl: inte som person och den goda kamrat han är).

Jag citerar ur referat från UT-68 (MFN 4/68):

"Man blev litet förvånad över de combatflygare som kom från Linköping. De gjorde, tycktes det, allt de kunde för att förhåla tävlingen. De var också dåligt utrustade om man betänker att det gällde landslagsplatser. En man stod t.ex. och knöt ihop sina linor medan domaren väntade på att få starta heatet."

De försenade ankomsterna berodde helt och hållet på en gammal och ändamålsvidrig tävlingspraxis att Team-race skall gå före combat, vilket är gallet då combat har flest deltagare och formen för tävlandet är sådan att den alltid tar längst tid. Roger Holmberg och Bernt Gustavsson tvingades helt enkelt av en såligt ledd TR att komma för sent, då de var beroende av varandra som mekaniker.

Vad det gäller "han som knöt ihop linorna" och "dålig utrustning" är detta skrivet på ett sådant sätt att det tycks syfta på ovan namngivna personer. "De som knöt linor" var två s.k. blåbär, som för en gångs skull kom från LEN, och torde ännu inte vara alls landslagsaktuella, vilket grenred. borde veta eftersom han sitter med i UK för combat.

I referatet från NM-68 (MFN 5/68) konstaterar grenred. kort att Holmberg och Gustavsson "blev" utslagna i första heatet, men inte hur. Gustavsson vann sitt heat, men blev avrättad av lagledningen av inlämna en protest mot en domartabbe, eftersom combat inte skulle räknas i lagtävlingen. Holmberg förlorade på att hans mekaniker Ulf Larsson inte kunde starta någon av Holmbergs två motorer under ett helt heat, fastän Holmberg omedelbart efter heatet startade båda på "nolltid" själv.

Jag ställer mig följande två frågor:

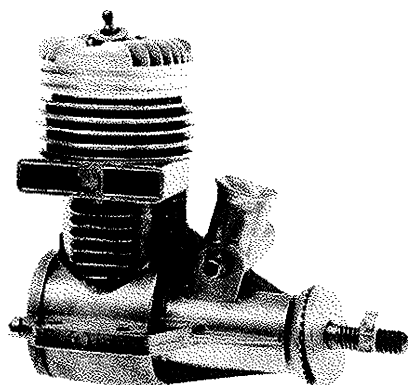
1. Varför nämner inte grenred. hur Holmberg förlorade?

Forts. på sid. 31

MOTORTESTEN:

FOX 15x

RAGNAR ÅHMAN



Fox 15X

Det var icke utan en viss skepsis som jag började testen av denna motor.

En motor till lågt pris och enkelt utförande ökade denna skepsis men ju längre testen pågick dess bättre blev intrycken.

Nu måste påpekas att Fox 15x ingalunda kan jämföras med våra hög-effektiva glödare men den är väl värd sitt pris och mycket driftsäker och dessutom lämplig för nybörjare.

Motorn har testats i tre exemplar. Ett har utsatts för hård körning som nästan gränsar till misshandel. De två andra har efter inkörning varvtals-testats.

Efter 20 timmars körning plockades motor nr 1 isär och den uppvisade inga onormala slitage.

Fox 15x är uppbyggd på konventionellt sätt med vevhus och front i ett stycke. Vevaxeln är glidlagrad i en bronsbussning.

Vevhuset är pressgjutet i aluminium med ganska god ytfinish. Under utblåset finns 6 st kylflänsar.

Motorfästena är kraftiga men fästhål är endast 2,4 mm.

Bakstycket av pressgjuten aluminium har 2 fästhål och tätas med en tunn packning av papper.

Fodret har i övre änden en fläns 1,2 mm tjock. Ytterdiametern är 17 mm och innerdiametern är 14,9 mm.

Överströmskanalen är 14,6 x 3,8 mm. Utblåset har 2 kanaler 8,8 x 3,8 mm med ett mellanrum på 5,8 mm. Under denna mittstolpe ett 4 mm hål.

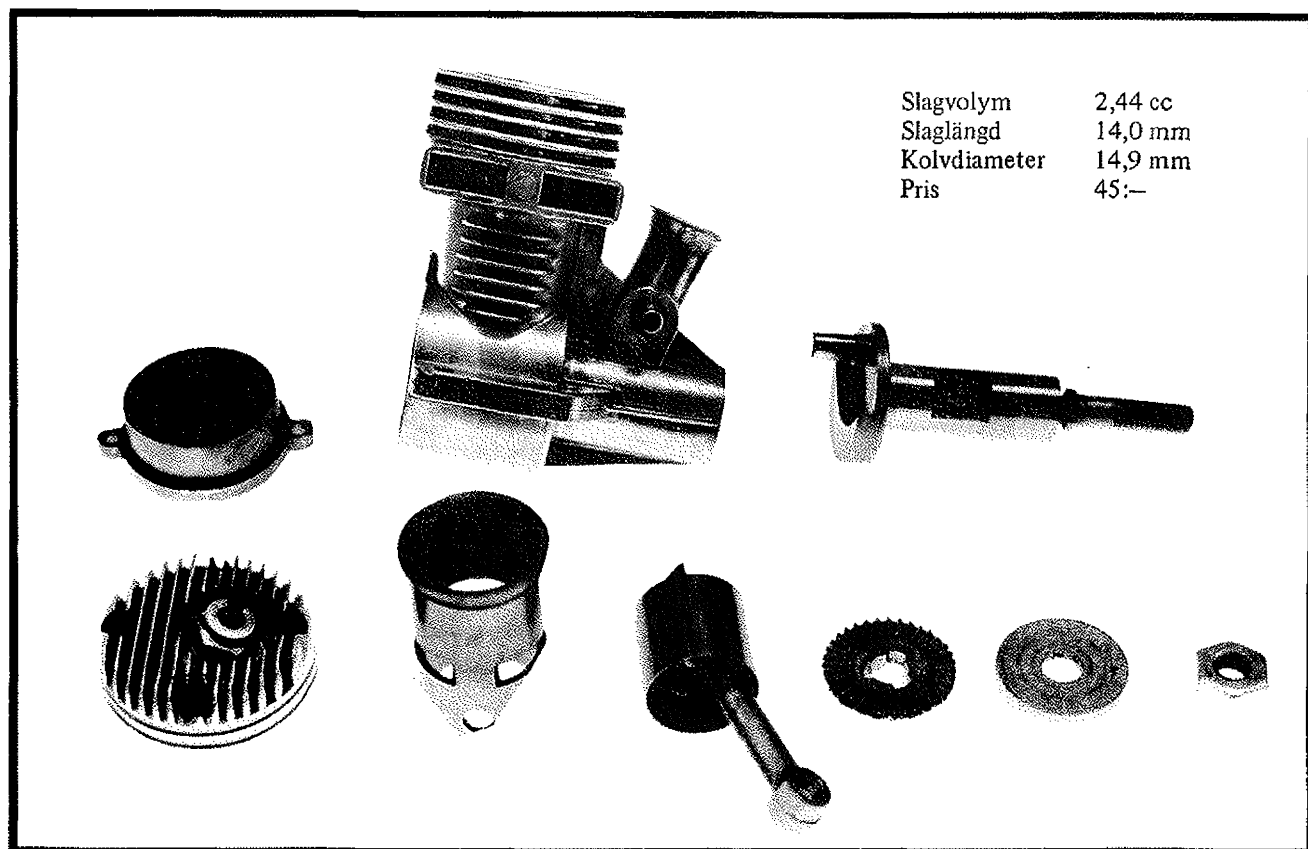
Fodret är tillverkat av relativt mjukt stål med god passning och ytfinish.

Kolven är försedd med en 3 mm hög rak baffel. Kolvbulten är lös och har diam. 3,2 mm.

Vevstaken är pressgjuten i al.legering och saknar bronslagringar.

Topplocket fästes i vevhuset med 4 skruvar, har ett förbränningsrum som formats efter baffeln. Detta gör att

Forts.



Slagvolym	2,44 cc
Slaglängd	14,0 mm
Kolvdiameter	14,9 mm
Pris	45:—

glödstiftet placerats i ca 15° lutning mot baffeln.

Vevaxeln av seghärdat stål är tillverkad i ett stycke. Den har en yttre diameter på 9,5 mm. Insugningshålet är rektangulärt 6,2 x 8,3 mm samt i vevaxeln O 6,7 mm. Balansen håller en ytterdiameter av 20,5 och är försedd med motvikt. Vevtappen är 8 mm lång och har O 3,8 mm. Propelleraxeln är 21 mm lång och försedd med splines för medbringaren. Diametern är 4,7 mm. Propelleraxeln är 21 mm lång, försedd med splines för medbringaren. Diametern är 4,7 mm och gängad för 3/16" mutter.

Förgasarröret är pressat fast i vevhuset och invändigt gängat för nålen som hålles i läge av en fjäder.

Luftintaget är långt och har en inre diameter av 7 mm.

Vid varvtalstesten användes 7" x 4" Super Sonic plastpropeller samt FAI standard 80/20 bränsle. Vid testen i augusti uppnåddes 19.700 varv i kvällsluft medan vid -8° i början av januari nåddes 19.300 varv. Som glödstift användes i somras originalstiftet men under januaritesten Fireballs röda.

Som jämförelse kan nämnas att Super Tigre G 15 på samma snurra och varvmätare når 1200-1500 högre varv. Varvmätaren har jag som vid tidigare tester fått låna av FK Gamen.

Motorerna har ställts till MFN:s förfogande av Firma Hobbyimporten, Skärblacka.

Klagomuren

forts. från sid 29

2 Hur kommer det sig att grenred. förklarar Holmbergs seger på UT-68 (referat MFN 4/68) med en walk-over, men inte nämner att synnerligen landslagsaktuella Ulf Larsson på UT-68 lätt slogs ut av ett av ovan nämnda lintrasslande "blåbär" från LEN.

Svaret på båda frågorna är: Grenredaktör'n heter Ulf Larsson.

Låt oss också slippa detta med "Åssä combat, som vanligt en lessam historia" i fortsättning:n. Vi har hört det nu. I 5 år. Om grenred. nu tycker att combat är så "lessam" varför slutar han inte själv med det då?

"LIN-LEN"



FRIFLYG

Årets första tävling

SYDSVENSKA VINTERMÄSTERSKAPEN

Jag skall börja med ett råd till sveriges modellflygare. LITA INTE PÅ vad vädergubbarna säger när ni tittar på dumburken på lördagarna före tävlingarna. Vi göteborgare slutade med det vid SM-68. Därefter har 3 tävlingar avhållits, med betydligt bättre väder än vad väderlekstjänsten sagt. Den 19/1 hade Vinga 17 m/sek. medan Eslöv hela tävlingen hade omkring 6 m/sek. Visserligen regnade och snöade det ibland, men inte längre stunder än att man kunde sätta sig i bilen och vänta tills det hade gått över. SÅ TAG LÄRDOM. TAG CHANSEN. ÅK TILL TÄVLINGARNA ÄVEN OM NI HAR BUSVÄDER PÅ ER HEMORT. Ni kan bygga en stormkärra så slipper ni vara orolig för inställda tävlingar. Per Fredrik Nilsson sade en gång för länge sedan något om, att det är kul att brottas med elementen. Jag håller med honom. Det är det faktiskt. Så till tävlingen.

Resultat:

A:2

1. John Pettersson	Snapphanarna	126+159+123+157+162 = 727 sek
2. Knut Andersson	Snapphanarna	126+129+159+106+ 87 = 607
3. Tony Håkansson	AKM	76+100+154+127+ 72 = 529
4. Lennart Friberg	Trelleborg	120+ 89+130+ 72+ 86 = 497
5. Arne Friberg	Trelleborg	50+177+ 58+147+ 46 = 478
6. Lars-G. Olofsson	AKG	105+118+ 87+ 98+ 63 = 471
7. Robert Nördborg	AKM	122+ 67+ 91+118+ 72 = 470
8. Jan Andersson	Snapphanarna	113+ 95+ 27+ 82+124 = 441
9. Leif Persson	AKM	84+ 23+ - + - + - = 107
10. Rolf Andersson	Barkåkra	- + - + - + 21+ - = 21

B:2

1. Anders Håkansson	AKM	180+134+108+145+133 = 700
2. Lennart Hansson	AKM	84+100+140+180+136 = 640
3. Ove Pettersson	AKG	133+119+ 80+149+ 98 = 579
4. Thomas Johansson	Snapphanarna	180+ 96+ 62+138+ 60 = 536
5. Olof Nerud	AKM	102+133+109+105+ 81 = 530
6. Ulf Carlsson	AKG	127+108+ - + - + - = 235

A:1

1. Knut Andersson	Snapphanarna	122+167+ 78+127+ - = 494
2. Claes Mårtensson	AKM	80+ 59+ 51+ - + - = 190
3. Lars-G. Hansson	Barkåkra	- + - + - + - + 9 = 9

C:1

1. Åke Qvarnström	Fladdermusen	155+180+ 83+161+129 = 708
2. Yngvar Wallengren	Fladdermusen	105+153+ 80+144+122 = 604
3. Pelle Liden	AKM	90+100+105+ 96+107 = 498

A:2

Dagens suverän var Snapphanen John Pettersson. Med 5 bra starter mellan 123-162 sek var han helt överlägsen. Knut Andersson låg ganska jämt t.o.m. 3:e perioden, men gjorde 2 halvknackiga starter på slutet. Det räckte dock till en 2:a plats, då även 3:e man, junioren Tony Håkansson missat 2 starter. I övrigt missades det till höger och vänster. Inte en enda max noterades.

B:2

Anders Håkansson och Thomas Johansson startade hårt med var sin max. Sedan kom Ove Pettersson med 133 sek. Lennart Hansson missade. Anders gjorde ingen direkt dålig start, så han vann. Lennart tog sig mot slutet och blev 2:a. Ove Pettersson blev 3:a, efter att ha flugit de sista 4 starterna med en otrimmad reservmodell. Den ordinarie kärran maldes

Forts. på sid. 24

Ett litet urval av vårt sortiment:

Fabrikat Sterling:

Fokker D 7	279:75
Stearman PT 17	279:75
Spitfire	227:50
Super Cruiser	188:75
Piper Cub J3	89:75
Fairchild PT 19	83:75
Li'l Roughneck	34:75
Mustang	227:50
King Cobra	227:50
Tri Pacer	104:75
Cessna 180	69:75
Royal Coachman	83:75
Wizard	102:--

Fabrikat Graupner:

Kwik Fly MK 3	149:50
Foka	109:50
Caravelle	142:50
Taxi	97:--
K 10	83:50
Floride	108:75

Förutom dessa för vi hela sortimentet i byggsatser, radiostyrning och tillbehör.

Fabrikat Hegi:

Cessna 210	125:--
Fokker D VIII	76:--
Starlet	82:--

KAVAN R/C Detaljer:

Flexrod med kwik-link	1 mtr.	pr. st.	4:--
" " ny-	1 "	" "	2:50
Stötstångsända		" par	3:50
Ny-link enbart		" st.	1:--
Nylonpropeller 11 x 7 3/4		" "	4:--
Glasfiberpropeller 11 x 7 3/4		" "	7:--
Glödstiftsklämma med kabel		" "	8:--

WILLIAMS spinnrar från 1 3/8" - 2 3/4". Piloter 1" - 2"
skalahjul " 1 7/8" - 5"

DUBRO hjul från 2" - 3 1/4". Slicks från 2 1/4" - 3 "
gångjärn, kwik-link m.m.

ROCKET/CITY hjulbromsar, kontrollhorn, Missing-Link m.m.

RAND gångjärn. **Deans** Connector. MG hjul.

ARALDIT, HOBBYPOXY och **STABILIT EXPRESS** lim.



MODEL-CRAFT

FACKMANNEN I HOBBY

Skolgatan 5 - MALMÖ - Tel. 040/1206 54

Nätet är nödvändigt att ha, eftersom ballongen annars blir ännu mera vindkänslig och den har gjorts för att prova lyftförmåga m.m. i tjudrat tillstånd.

Flygning med detta underverk börjar med hopmontering och aptering av nätet. Fyra man håller upp höljet med var sin pinne — ballongkäpp —, medan en man går i ryggsin under öppningen och eldar. Vanliga små gasolbrännare ger för liten låga, varför man borrar upp kalibern till det dubbla. Lika fullt brukar det ta drygt en kvart att värma upp luften i höljet, så att eldaren — chauffören — kan inta ett normalare läge. Ballongen är tjudrad med en lina från kalotten eller nätet övre kant och en lina från den undre kransen.

Kvalificerade nattuglor

Om man låter värmekällan följa med upp, kan ballongen stiga praktiskt taget hur högt som helst, och om den får gå med bara den uppvärmda luften i sig, stiger den, till dess att omgivande luft avkylt det hela till balans. Den beskrivna ballongen lyfter ett till ett och ett halvt kilo last med variationer för vind, lufttemperatur, luftfuktighet och avstånd till vintersolståndet. Med vind förstås i detta sammanhang allt som går fortare än 0,25 meter per sekund. Följaktligen är det kvalificerade nattuglor som sysslar med dessa experiment. Efter ett desperat försök att elda med butyratedope-förtunning har ballongen automatiskt försetts med invändigt nattcamouflage. Detta har den olägenheten, att hanteringen blivit något lortaktig, och ballongsektionens medlemmar känns igen på sina sotiga händer och svartrandiga anleten.

Nästa led i experimentkedjan blir en betydligt större ballong, som skall kunna lyfta ordentligt med last. MFN kanske får anledning att återkomma...

Uppsalagruppen under "kapten" Fredrik Möhl (känd för sina Afrikaflugningar i Klemm 35) vitsordar att man sällan haft så många mysiga kvällar till så billig penning som under de aeronautiska modellförsöken. En silkespappersballong är dessutom så enkel att göra, att vem som helst kan klara av det. Om man gör en eldstad av gamla kaffe- och konservburkar, som blir kvar på marken, har man dessutom eliminerat all brandrisk. Skisser och ideförslag till en sådan kamin finns i American Aircraft Modeler sept. 1968.

Bestämmelser för SMFF:s modellflygplaketter

- Vid SM-tävlingar skall utgå plaketter i guld, silver och brons i av SMFF godkända SM-klasser samt lagtävlingar.
Undantag: I de av Riksidrottsförbundet erkända SM-klasserna samt lagtävlingarna utbyts guldplaketten mot Riksidrottsförbundets SM-plakett i silver.
- Vid VT-tävlingar skall plaketter i silver, brons och brons utgå i av SMFF godkända SM-klasser samt lagtävlingar.
- Till alla övriga svenska tävlingar kan SMFF:s plakett i brons utgå.
- Speciella bestämmelser.
 - Vid tävlingar i team-racing skall plaketter utgå till två lagdeltagare.
 - Vid lagtävlingar skall 1 st. plakett utgå till laget.
Kompletterande plaketter till lagdeltagarna kan rekvideras från förbundet.
 - Plaketter kan ej erhållas utan gravyr. Gravyrtexten för SM- och VT-plaketter är fastställd av förbundet.
Text å övriga plaketter enligt arrangörens önskemål.
- Vid i Sverige anordnade VM-, EM- och NM-tävlingar kan plaketter i guld, silver och brons utgå.
- Vid i Sverige anordnade VM-, EM- och NM-tävlingar kan minnesplaketter i blåoxiderat utförande utgå till tävlingsdeltagare, lagledare och speciella funktionärer enligt arrangörsönskemål.

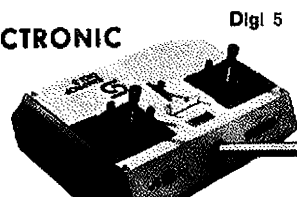
Bestämmelser för Riksidrottsförbundets SM-plaketter.

Till segraren i av Riksidrottsförbundet godkända SM-klasser och SM-lagtävlingar skall Riksidrottsförbundets SM-plakett i silver utgå.

Lagdeltagarna erhåller dessutom personliga miniatyrer.

SIMPROP-ELECTRONIC

DIGITAL

ANLÄGGNINGARNA =
SOM VINNAR

Digi 5

SIMPROP är något extra i proportional — toppkvalitet till bottenpris.

- Digi 2+1 Funktionsfärdig anläggning (inkl. kristaller) med sändare, mottagare, batterisats och 1 servo kr. 985:—
varje ytterligare servo " 175:—
tillägg för större batteribestückning i sändaren (DEAC 500DKZ) " 25:—
- Digi 5 Funktionsfärdig anläggning (inkl. kristaller) med sändare, mottagare, powerpack och 1 servo kr. 1.295:—
varje ytterligare servo " 175:—
tillägg för större batteribestückning i sändaren (DEAC 500DKZ) " 25:—

SPECIALERBJUDANDE AV R/C-ANLÄGGNINGAR

- SIMPROP Digi 7+1 = komplett med 4 servos kr. 2.670:—
komplett med 8 servos kr. 3.475:—
- SIMPROP Digi 4 = komplett med 4 servos och specialväska kr. 1.630:—
- GRUNDIG DIGITAL 14 = komplett med sändare mottagare och 7 servos (exkl. DEAC) kr. 2.975:—

Rekvirera omgående eller kontakta oss för upplysningar!

SVEN E TRUEDSSON

Modellflygindustri AB

Storgatan 25 211 41 Malmö C

tel. 040/708 15

GLÖM INTE FUSEN!



NY MODELL KATALOG

Modellflyg • Modellbåtar
Radiokontroll • Motorer
Modelljärnvägar • Miniracing
Plastmodeller • Byggmaterial

Ett fantastiskt hobbysortiment

Årets special-kataloger
Se kupongen!

Utöver jätteprogrammet av Modellflyg och Båtmodeller finner Ni i KATALOG Nr 15 ett intressant urval av det bästa marknaden bjuder i PLASTMODELLER — MINIRACING, exklusiva MODELL-LOK och VAGNAR — BILMODELLER för samlare och mycket mera.

Köp katalogen hos modellhandlaren eller skriv efter den idag!

Stora Modellkatalogen No 15	3:50
SCALEXTRIC 1/32	1:25
SCALEXTRIC SUPER 1/24	1:—
FROG Plastmodeller	1:—
MINIC HO Bilbanor	1:—
TRIANG/HORNBY HO tåg	1:50
PYRO Plastmodeller	1:50
RUSSKIT slotracing 1/24	1:50
STROMBECKER slotracing	1:50
Arnold Rapido tåg 1:160 "N"	1:—
FLEISCHMAN Tåg HO	1:—
POCHER Tåg HO	1:—
FULGUREX/TENSHODO Tåg HO	5:75

SVEN E. TRUEDSSON
MODELLFLYGINDUSTRIB
STORGATAN 25 MÅLMÖ C

Betala med frimärken.

Namn:

Adress:

Postadress:

förbunds styrka hänger på om vi kan blåsa liv i klubbarbetet. Studierådet, som tillsattes vid riksstämman, skall genom olika åtgärder hjälpa våra klubbar till ökad aktivitet.

På tävlingssidan har våra grenstyrelser fått ett digert arbetsprogram. Vi har redan sett exempel på aktivitetsökning därifrån genom tävlingskalendrar som kommit i god tid, tävlingsinbjudningar som distribuerats utan kostnad för klubbarna samt regler och bestämmelser som äntligen kommit i samlad form. Vi kommer vidare, genom pengar från R.F., att komplettera tävlingsutrustningarna, betala startavgifter och lämna resebidrag till våra landslag samt arrangera kurser för domare och tävlingsfunktionärer. En kursvecka är också inbokad på Bosön 1970.

Vi har i vårt förbund nu nått de mål som liknade hägringar för tio år sedan. Vägen har varit mödosam, men vårt förbund har visat livskraft och framåtanda. Det gäller nu att ta vara på "de stora möjligheterna". Förbundsstyrelse och råd kommer att satsa hårt på framtiden och hoppas på ett gensvar från klubbarna. Utan klubbarnas stöd och entusiasm i arbetet kan inte förbundsrådet fungera tillfredsställande. Låt oss alla hjälpa till så att SMFF kan ta vara på "de stora möjligheterna"!

Gunnar Kalén

EMIR

forts. från sid 13

måste man besluta sig för hur radioinstallationen skall vara, för att få rätt läge på stöttängerna.

Vid utskärning för stabben: var hellre lite frikostig med utrymme än att tränga in stabben, för balsaskalet är så tunnt att det tål endast lätt putsning. Springor fylls ju lätt igen med lim.

Om man i alla fall efter ihoplimmning av halvorna får små differenser kan dessa filas ned (om plastjockleken tillåter så mycket) och slipas. Gropar kan fyllas ut med Araldite. Plastskalet kan sedan poleras till full glans med t.ex. Interlux båt rubbing.

För vingbygget vill jag rekommendera ifyllning mellan huvudbalkarna med ca 1,5 mm balsa hela vägen till spetsen så att man får en sluten lårkonstruktion.

flyghastigheter.

Eftersom segelmodellerna inte har något problem med kraftig stigning i hög fart, kan tyngdpunkten flyttas framåt för att ge större statisk stabilitetsmarginal under sämre väderleksförhållanden.

Stark betoning av lugnväderprestanda på konstruktionsstadiet tillåter en mycket tillbakaflyttad tyngdpunkt. Emellertid tillåter inte de små stabilisatorerna på A2-orna att Tp placeras lika långt tillbaka som på C-modeller eller Wakefields. Glidegenskaperna vid sådan extremt bakåtplacerad Tp blir också sämre utom i alldeles lugnt väder. Om Tp placeras alltför långt fram blir den statiska marginalen överdrivet stor.

Stjärtvolymkoefficienten är också mycket användbar då det gäller att fastställa momentarm för en given stabilisatorstorlek och ett givet sidoförhållande. Ju mindre stabilisatoryta i procent desto längre kroppslängd för en given stjärtkoefficient.

Å andra sidan tillåter stort sidoförhållande ganska kort momentarm. Kombinationen stort sidoförhållande - överdriven längd minskar potentiell prestanda utom i mycket stilla luft. Ritz' "Continental", 1959 års VM-segrare, är ett typiskt exempel. Å andra sidan skapade Max Hacklinger en modell med extremt sidoförhållande, MP. 12, vilken är kapabel till utomordentlig prestanda även i blåsväder, förutsatt att tyngdpunkten är placerad långt fram. Detta beror på att en ytterligt kort momentarm används i förening med vingens stora sidoförhållande. Många andra problem som vanligtvis förknippas med högt sidoförhållande har inget att göra med konstruktion och beräkningar utan beror på otillräcklig stabilitet i uppbyggnaden av vingen. Med några få undantag är det tydligt att den bästa "all-round" konstruktionen har en stjärtvolymkoefficient mycket nära 1,00. På grundval av mina egna konstruktioner, som varit mycket varierade, tror jag att en bakkropp med tillräcklig längd för att uppnå en T_v av 1,00 - 1,02 är nära nog optimal för ett moderat sidoförhållande av 14,0 - 15,0. Detta ger tillräcklig längdstabilitet utan att skapa för stelt glid men ger även bra "studs" i lätt lyft och turbulent luft."

SVERIGES MODELLFLYGFÖRBUND

SMFF bildades 1957 och har klubbar, klubbmedlemmar och enskilda personer som medlemmar. SMFF är anslutet till Kungl. Svenska Aeroklubben och Svenska Interplanetariska Sällskapet samt genom vissa klubbar till Svenska Flygsportförbundet.

FÖRBUNDSEXPEDITION

Klingsbergsgatan 40, Postadress Box 10022, 600 10 Norrköping 10, Telefon 011/13 21 10. Postgiro 51 81 65. Tel 011/13 21 10. Öppet tider: Måndag, tisdag, onsdag och fredag 09.00 - 13.00 samt 18.00 - 21.00. Exp.föreståndare Ragnar Ahman, Ledungsgatan 10, 602 28 Norrköping. Telefon 011/13 58 07.

FÖRBUNDSSTYRELSE

ORDFÖRANDE

Gunnar Kalén, Svarvaregatan 9, 603 60 Norrköping. Telefon 011/13 31 36.

VICE ORDFÖRANDE

C.-G. Sundstedt, S. Stapeltorgsg. 27, 802 24 Gävle. Telefon 026/18 73 90.

SEKRETERARE

Lennart Larsson, Dalvägen 56, 183 41 Täby. Telefon 08/758 36 10.

KASSÖR

K.-A. Ericsson, Pl. 1849, 870 10 Ålandsbro. Telefon 0611/607 88.

LEDAMOT

Åke Johansson, Box 1721, 791 00 Falun. Telefon 023/111 66.

SUPPLEANTER

Olof Hansson, Torbjörnsleden 3, 417 29 Göteborg H. Telefon 031/22 30 26. Nils-Olof Roslund, Holbergsgatan 83, 161 57 Bromma. Telefon 08/37 34 47.

FÖRBUNDSRÅD

(utom ovanstående ledamöter): Lennart Hansson, Limhansvägen 10 C, 217 59 Malmö V. 040/91 47 10. Lars Candell, Bågevägen 41 A, 852 54 Sundsvall, 060/10 05 71. Erik Björnvall, Trestegsgatan 69, 603 63 Norrköping, 011/16 52 91. Olle Blomberg, Box 6130, 692 00 Kumla, 019/703 07. Kjell Rosenlund, Dianavägen 21, 115 43 Stockholm No, 0753/518 67.

GRENCHEF FRIFLYG

Hans Friis, Dagsbergsvägen 2, 602 31 Norrköping. Telefon 011/18 12 17.

GRENCHEF LINFLYG

Roger Holmberg, Skogslyckeg. 5 A, 582 56 Linköping. Telefon 013/13 36 47.

GRENCHEF RADIOFLYG

John Lyrsell, Haraldsbovägen 29, 791 00 Falun. Telefon 023/215 00.

GRENCHEF RAKETFLYG

Lars Andersson, Tycho Braheg. 35, 216 12 Limhamn. Telefon 040/516 62.

RIVSTART för Täby Sjöflygklubb

I ett tidigare nummer av MFN har det berättats om bildandet av Täby Sjöflygklubb. Hittills har verksamheten inskränkt sig till ett antal sammanträden inom interimstyrelsen, tillsättande av några arbetsgrupper för olika uppgifter samt ett förhoppningsfullt planerande för framtiden, bl.a. har beslut fattats om bildande av en modellflygsektion. Allt detta resulterade i en informationsafton i Tibble skola i Täby den 28 jan. Annonser och artiklar i lokalpressen och flygblad i skolorna har informerat om vad som komma skulle. Programmet omfattade flyg i alla former:

F2-historik, modell-, segel- och motorflyg, filmvisning (bl.a. den nya Viggen-filmen) och en modellflygutställning. De intresserade hade möjlighet att få informationsmaterial, att ställa frågor och att bli medlemmar i klubben.

För modellflygsektionen ställde fritidsnämnden lokaler till förfogande för den fortsatta verksamheten.

Ca 250 intresserade i alla åldrar hade hörsammat kallelsen. Av dessa anmälde sig ett 60-tal skriftligen som medlemmar i modellflygsektionen och ungefär lika många ville syssla med annan flygverksamhet.

Kommunalrådet Stigstedt höll ett hälsningsanförande och önskade samtliga välkomna till träffen. Chefen för F2, överste Sjöling pratade om sjöflyg och visade en film om den nu museala Catalinan. Tore Loodin, SMFF-ordförande 1968, presenterade förbundet och herrarna Modeer, Eliasson, Nygren och Rosenlund svarade för genomgången av de fyra flyggrenarna.

Flyguppvisningen sköttes av Jan Zetterdahl som gjorde ett startförsök med en s.k. ormicopter (flaxare). Publikens föreföll synnerligen road vilket tydligen inte var fallet med flygmaskinen som ganska snart återvände till fast mark. Jan flög också en inomhusmodell, men inte heller den ville göra någon verklig PR för modellflyget. Synd!

SMFF:s linflygningsfilm med Peter Evers visades och även en radioflygfilm rullades för besökarna. Per-Axel Eliasson kommenterade. Göran Eriksson, KSAK, pratade om segel- och motorflyg och visade en tjugusig segelflygfilm.

Mälarhöjdens Sjöflygklubb hade sänt en PR-delegation. Man visade ljusbilder och pratade sjöflyg.

Den satsning som här görs måste ses som ett resultat av det utomordentligt

goda samarbete som förekommit mellan ledningen för F2, kommunalrådet Stigstedt, Täby, överstelöjtnant Gösta Eriksson, KSAK och SMFF:s representanter.

MFN önskar den nya flygklubben och (självklart) dess modellflygsektion lycka till.

Nya klubbar

K-45 Sölvesborgs MFK samt L-19 Barkåkra MFK, Skälderviken hälsas välkomna till SMFF.

OMSLAG

Den stora bilden på framsidan är från mitten av 50-talet och illustrerar förträffligt den historiska återblicken i vår nya artikelserie RC-69. Det är Bertil Beckman som justerar kompskurven på 2 1/2-kubikaren (ED-diesel) i det radiostyrda Loopingplanet. Radion, en ED, har marksändare och mjukrörmottagare. Den senare enheten kallades "Cigarren" därför att den var inbyggd i ett cylindermat hölje.

På den lilla bilden flyger far och son Sjögren, Karlstad med okänt plan men med välkänd radio. Det är en tidig Telepilot 1-kanalare. Både sändare och mottagare var försedda med radiorör. Lätt märke till sändarhöljet - smörgåslåda med köktsnredningshandtag!

2100
1500
600
900
900
2400

TÄVLINGSPROGRAM FÖR LINFLYG 1969

Nr	Datum	Tävling	Plats	Klasser	Arrangörs klubb	Kontaktman	Telefon	Adress	Ort
1a) b)	22.3	Vårtävlingen	Södertälje	a) TR & speed b) Comat & stunt	ÖSFK	Lars Ohlsson	0755/11928	Österg. 21B	Södertälje
2	6.4	Motalafatet	Motala	Combat & stunt	Motala MFK	Mats Ekberg	0141/15927	Kräkrisv. 7A	Motala
3	13.4		Stockholm	Speed	MFK Örnarna	Bengt Martinelle	075344293	Nils Löparens g. 29	Sorunda
4	20.4	Solnas pokal	Stockholm	TR	Solna MSK	Dan Johansson	08/364587	Ekvägen 14	Barkarby
5	27.4	Västkustträffen	Göteborg	Combat & stunt	AKG	Alf Eskilsson	0300/11766	Ringgatan 17	Kungälv
6	4.5		Malmö	Speed	AKM	Rolf Hagel	040/126132	Grang. 7B	Malmö
7	11.5	TR-kaffepetter	Stockholm	TR	MFK Galax	Kjell Axtilius	08/462324	Sastingg. 34	Hägersten
8	15.5	DM	ALLT SOM FLYGER!	ALLA LINKONTROLLDISTRIKT	SKALL ARRANGERA O RAPPORTERA RESULTAT!				
9	24-25.5	SM	Västerås	Samtliga klasser	Västerås MFK	Ove Andersson	021/131742	Ångatan 2C	Västerås
10	8.6		Linköping	Combat & stunt	LEN	Roger Holmberg	013/133647	Skogdyckeg. 5A	Linköping
11	8.6		Stockholm	Speed	MFK Örnarna	SE TÄVLING NR 3!			
12	15.6		Stockholm	TR	Solna MSK	SE TÄVLING NR 4!			
13	31.8	Speed-kaffepetter	Stockholm	Speed	MFK Galax	SE TÄVLING NR 7!			
14	31.8	Filbyter	Linköping	Combat & stunt	LEN	SE TÄVLING NR 10!			
15	7.9		Stockholm	TR	MFK Nimbus	Björn Green	08/694350	Lundag. 44, upg 4	Stockholm Sö
16	21.3	Hösttävlingen	Norrköping	Samtliga klasser	MFK Gamen	Björn Larsson	011/111210	Byamang. 22	Norrköping
17	5.10	Nybroträffen	Nybro	Combat & stunt	Nybro MFK	Jan Franzen	0481/12959	Samaritg. 5	Nybro
18	12.10		Göteborg	Speed & TR	AKG	SE TÄVLING NR 5!			

PM FÖR TÄVLINGAR

1. Tävlingarna 10, 11 och 12 gäller bara landslagskandidater samt övriga för landslaget aktuella personer
2. SM och RHT avser bara de internationella klasserna
3. Lagtävlingar vid VT och SM.
4. Speed Int-klassen i tävling nr 3 gäller som 1968 års SM enligt gamla reglerna. Övriga klasser tillämpar de nya reglerna.

MODELLFLYGNYTT

SVERIGES MODELLFLYGFÖRBUND

Box 100 22

600 10 Norrköping

Ansvarig utgivare: Göran Alseby

Tryck: SMHI - Rotaprint, Stockholm

EN SM - START ÅR 1957

