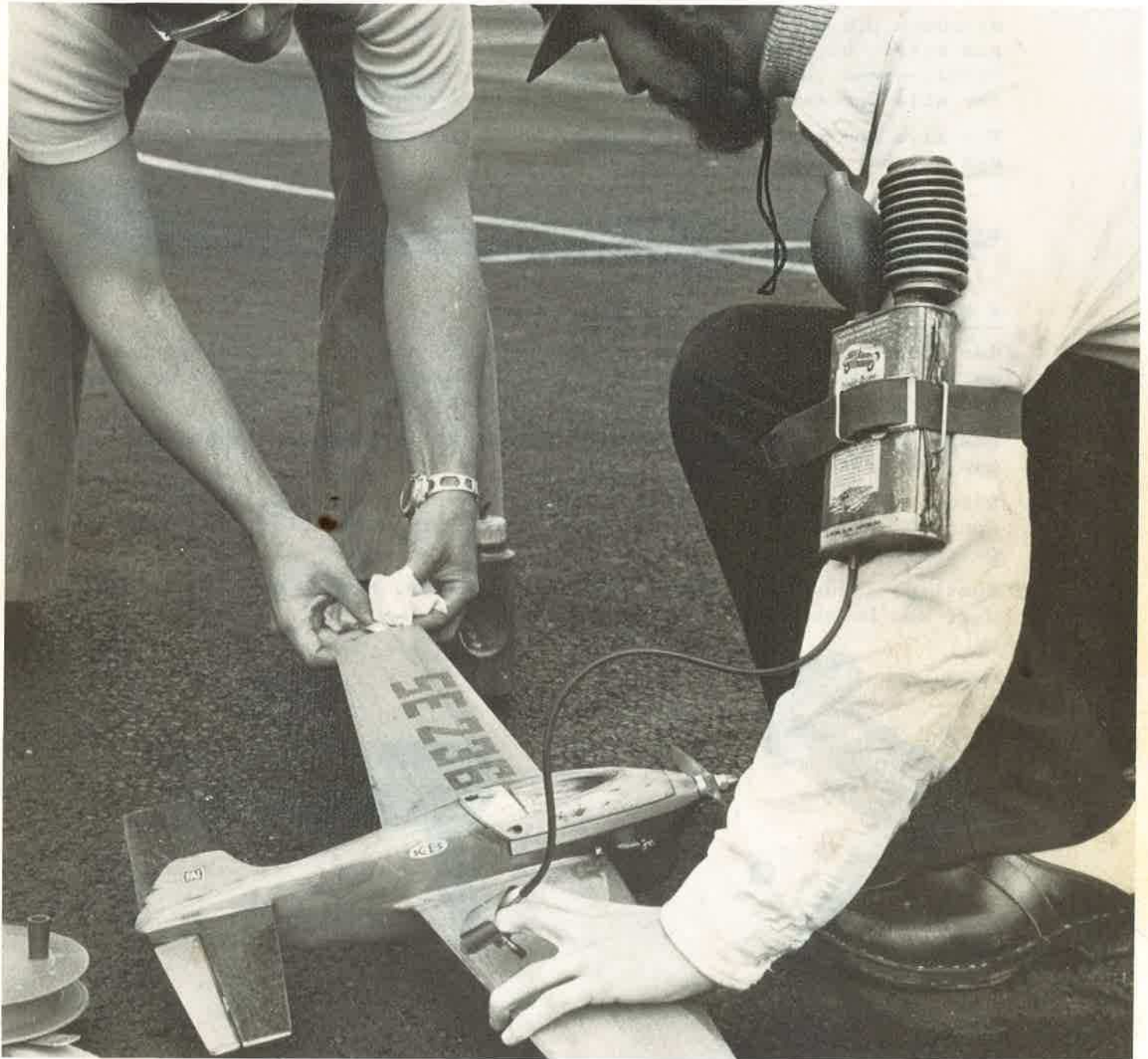




MODELLFLYGNYTT

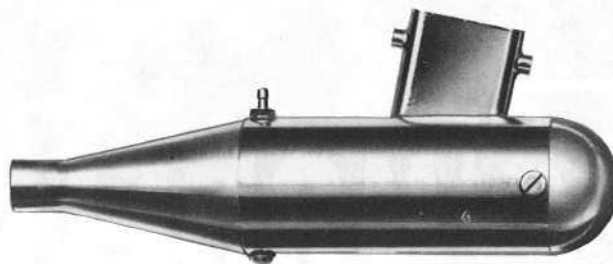


ORGAN FÖR
SVERIGES
MODELLFLYGFÖRBUND



M I N I V O X Super-Silent

Din LJUDDÄMPARE!



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

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

Erhålles med kolfiberinlägg (som används i rymdtekniken).

För alla som sätter värde på låg ljudnivå och små förluster.

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



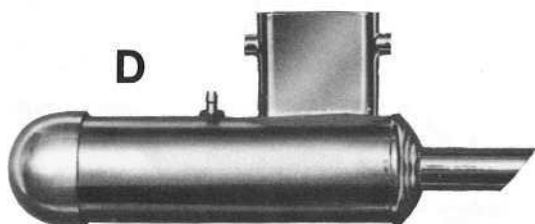
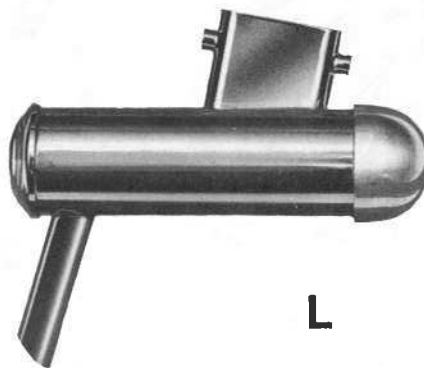
S O N E X - Resonansljuddämpare

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

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

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

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



Vemako

TELEFON 0758/72548

BOX 2044

196 02 KUNGSÄNGEN 2

Verktögs- och Maskinkonstruktioner Aktieföretag

MODELLFLYGNYTT

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

REDAKTÖR

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

FACKREDAKTÖR linflyg:

Anders Ahlström
Järingegränd 19
163 63 Spånga. Tel. 08/761 1582

FACKREDAKTÖR raketflyg:

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

FACKREDAKTÖR radioflyg:

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

FACKREDAKTÖR friflyg:

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

FACKREDAKTÖR utbildning:

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

ANNONSER

Förbundsexpeditionen, Sandbergsg. 4
Box 10022, 600 10 Norrköping 10,
Tel. 011/ 1321 10 mellan kl. 09.00 -
13.00.

DISTRIBUTION

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

PRENUMERATION

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

LÖSNUMMER

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

Direktanslutning till SMFF 20 kr per år.

Material sändes till fackredaktörerna
eller till förbundsexpeditionen

EFTERTRYCK FÖRBUDES

WM-dags igen

SMFF står inför ett nytt VM-arrangemang 1976. Denna gång är det de lin- och radiostyrda skalamodellernas tur att komma in i SMFF:s "VM-arrangemangslista". Anledningen till att vårt förbund kom att åta sig detta VM är att Västtyskland fränsagt sig arrangemanget.

Normalt planeras ett evenemang av denna storlek flera år innan tävlingsåret. SMFF har sedan några år tillbaka ansökt att få hålla det första officiella Pylon-VM:et. På grund av att regelfrågorna i denna klass inte är helt klara, har detta arrangemang måst skjutas på framtiden.

När nu förfrågan om detta VM kom ansåg förbundsrådet att vi skulle acceptera ett åtagande under vissa villkor. I dessa villkor ingår bland annat ett visst antal deltagare och supporters. Av den anledningen, samt att göra VM-veckan mera händelserik för publiken i form av flygtävlingar varje dag, beslöts att ta med en internationell tävling i Standoffskala samt Helikopter.

För att klara ett VM-arrangemang anser vi att tre viktiga förutsättningar skall vara positiva för vår del. De ekonomiska beräkningarna måste göras så grundligt att ett större bakslag kan uteslutas.

Ett arrangemang av denna storlek budgeteras idag till belopp på 6-siffriga tal. Man kan emellertid inte helt utesluta att ett underskott kan bli följden av arrangemanget. Det är i detta sammanhang viktigt att en viss säkerhetssumma finns tillgänglig i SMFF:s totala budget. Vidare har kommunstyrelsen på tävlingsplatsen lämnat besked om att en garantisumma kommer att utbetalas i händelse av underskott.

Vidare måste en tävlingsort finnas där myndigheter och för arrang-

emanget viktiga samarbetsinstanser är "tända" på tävlingen. Dessa förutsättningar har hittills helt uppfyllts av representanterna för Borlänge, där arrangemanget skall hållas på Dala Airport.

Den tredje och inte minst viktiga punkten är att ha tillgång till kunniga organisatörer och funktionärer. Med erfarenhet från SMFF:s hittills största åtagande, friflyg-VM 1971, kan vi vara säkra på att den kapaciteten finns.

Av vad jag hittills framhållit är det alltså förenat med mycket arbete att hålla ett VM.

Är det då värt insatsen? SMFF:s förbundsråd anser det. Bedömningen från vår sida grundar sig på tre saker. PR-mässigt har ett VM på rätta platsen stor betydelse för SMFF. Med rätta platsen menar jag en ort där arrangemanget inte drunknar i andra aktiviteter. Även internationellt ger ett bra arrangemang god PR vilket vi har haft glädjen att konstatera vid våra tidigare VM.

För det andra anser vi att alla nationer som deltar i det internationella tävlingsutbytet också har ett ansvar, att efter förmåga åta sig de stora arrangemanget.

Det tredje slutligen, gäller våra egna medlemmar. Nu har alla som vill en möjlighet att på "hemmaplan" följa ett VM. Denna gång har ju till exempel våra sportflygare ett tillfälle att se världens bästa "finsnickare" presentera sina alster.

Låt oss hoppas att detta arrangemang kan ge stimulans och ökat intresse för vårt förbunds verksamhet, både bland medlemmar och övriga.

Gunnar Kallén

Omslag 1:

Guffy-Härne med Teamracer.
Foto: Lars-G Olofsson

Omslag 2:

3/4 av svenska C2-laget vid NM-74
Foto: Lars-G Olofsson

FRIFLYG

NOMHUS

Världsmästarens trimningskonst.

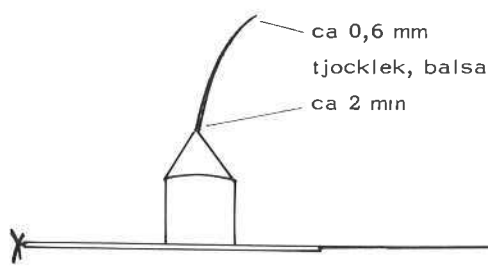
Ryszard Czechowski berättar själv hur han går till väga för att flyga in sina modeller.

- 1 För att bestämma motortjockleken för min modell använder jag en vridmomentmätare vilken ger ett mått på gummimotorns styrka.
- 2 Då jag skall flyga min modell i en hall som jag ej är bekant med, vrider jag upp gummimotorn lite och avläser skalan på vridmomentmätaren och noterar också varvtalet. Sedan för jag över gummimotorn till modellen och släpper den. Nu ser jag efter hur den stiger och hur högt den når upp. Om modellen inte når upp till taket vrider jag upp fler varv för den andra flygningen och avläser nu också vridmomentet. Om modellen når takhöjd drar jag upp mindre antal varv. Därefter väljer jag min gummimotor så, att jag får ut den största antalet varv och tillräckligt vridmoment. Detta är egentligen hela hemligheten!
- 3 Vid senaste världsmästerskapstävlingarna i USA var mina modeller fem gånger uppe i takhöjd, men ca 1-2 m under takbalkarna.
- 4 Om taket är fritt från balkar och relativt slätt monterar jag en antenn på min modell. Om modellen når taket touchar den bara med antennen, därvid minskar modellens hastighet och den faller nedåt men återtar sin flygning igen tills den på nytt når taket. På så sätt kan jag flyga med starkare motor. Jag använder den metoden i hallen i Debrecen i Ungern.
- 5 Om hallen har liten höjd men stor area kan det vara bra att låta antenn och propeller snudda taket samtidigt. Det är bättre därför att då minskas propellerrotationen och motortiden förlängs i motsvarande grad.

S-O Lindén

ca 0,6 mm

tjocklek, balsa ca 2 mm



BYGGTIPS FRÅN USA

Manny Radoff beskriver metoden så här:

Jag gör inte längre mina vingbalkar-mittedel och spetsar i ett stycke, sedan min vän Ernie Kopeck berättade sin idé. Om man bygger i ett stycke, så måste vingen skäras och knäckas för att få fram V-formen. Om bladet slinter, så har man ett strax

C1 ???

Vad skall vi med nuvarande C1 klass till?

Vad har den för funktion i svenskt modellflyg idag?

Idag fungerar C1 som någon slags klubbävling mellan Solna och Fagersta. Plus Hans Lindholm. Någon nybörjarklass är det intellängre. Det kanske var det en gång när motorerna var trötta, men idag är det en svårare klass att flyga än C2. Vilket väl bevisas av att dom som sysslar med klassen är erfarna modellflygare. Det är med andra ord en klass för "inbördes beundran", om uttrycket tillåts.

Svenskt modellflyg behöver en Nybörjarklass med motor!

Där är största orsaken till att C2 klassen blir mindre och mindre. Inte Rossi, Floda. En vass Tee Dee i en liten modell är svårare att flyga än en C2:a med en Rossi. Detta mest pga att en liten modell är så mycket känsligare på roder och skevheter, och därmed är det större risk att det går åt pipan.

3 C2 flygare har nu tänkt på detta lite grann, och funderat över vad som skall göras åt det. De 3 är Olle Sjöman, Lars-Gölofsson och Hans Lindholm. Funderandet har resulterat i en motion till grenkonferensen 1976.

Det hela går ut på att ersätta nuvarande C1 reglerna med dom som tillämpas på kontinenten i vad dom kallar motorseglare.

Bäryta	32-34 dm ²	(A2)
Minvikt	410 gram	(A2)
Max motortid	15 sek	
Max motorstorlek	1 cm ³	
Maxtid	180 sek	

Det går ju bra att kalla den C1 ändå, eller CM.

När klassen introducerades i Europa blev den snabbt populär. På 1/2a klassens bekostnad (mot-svarar C1). Idag är det en av dom populäraste klasserna i Europa och många C2 flygare har börjat sitt motorflygande i den klassen.

Varför inte ta chansen att byta. Det kan ju inte bli sämre än det är nu.

För det finns ett intresse för att flyga med motor i dom friflygande klasserna. Men för juniorer idag är både C1 och C2 lite för svåra.

Låt oss ta chansen.

Här en ritning på hur jag vill ha en C1:a (CM)

Lars-G

ett hål, som flyter iväg. Eller om är lite oförsiktig kan det lätt hända att man petar hål, då man ska bryta listen till V-formen. Med Ernie's metod lägger man skarven kant i kant och lägger på lim ovanpå, som visas i Fig 1. Det räcker för att hålla listerna tillsammans. Sedan vingen klätts är det lätt att böja upp spetsen varvid limmet fungerar som ett gångjärn se Fig 2. Erv Rodemsky använder sina stagningsstöd som utfyllnad av fogen, vilket förhindrar att limmet drar och krymper, se Fig 3. Jag flyger med ostagade spetsar och använder små triangelformade bitar som utfyllnad så som visas i Fig 4. Dessa trianglar kan också användas att fästa fast stagningstrådarna vid,

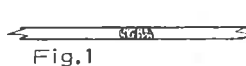


Fig.1



Fig.2

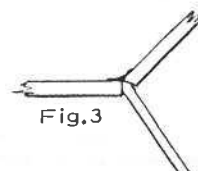


Fig.3



Fig.4

NIMBUSTÄVLINGEN

Nimbustävlingen 1975 samlade ett betydligt större antal deltagare än tidigare. Förutom klubbarna från Fagersta, Västerås, Örebro och Kumla deltog även Axvalla ftt. Tävligen gällde vandringspokalerna och DM-tecknen för Närke. Sammanlagt 77 modeller var anmälda. Tävligen gynnades av ett utomordentligt vackert väder. Tack vare den svaga vinden, som följde landningsstråket kunde maxtiderna hållas till 3 min.

De tävlande indelades i fem grupper inom vilka de tävlande själva klarade tidtagningen. Att systemet utan funktionärer fungerade så bra som det gjorde får nog i första hand tillskrivas väderleken. Det blev inga långa hämtningar och genom det kunde de tävlande uppehålla sig vid startplatsen största delen av tiden. Tävligen flögs i entimmesperioder. Det var endast i första perioden som tiden visade sig knapp, som vanligt blir man ju inte färdig med trimstarterna förrän en bit in på första perioden.

Maxflygningarna duggade tätt särskilt i F1A, där även ett par snurrekrokförsedda modeller skådades. För juniorerna, av vilka några nu gjorde sin första flygning, betydde det vackra vädret att de lyckades bättre än vad de kanske vågat hoppas på.

En ovanlig syn på en sådan här småtävling var att se så mycket taktikflygning. Det hände att 6-7 modeller samtidigt var i luften.

När summeringen av de 5 ordinarie perioderna gjordes visade det sig att inte mindre än 4 man hade alla max i F1A. För första gången i Nimbus-tävlingens historia ordnades en fly-off. De 4, Åke Engström, Nisse Gustavsson, Villy Andersson och Göran Larsson ställde upp på linje. Efter tävlingsledarens visselsignal hade de 4 minuter på sig att påbörja flygningen. Nisse G kom först iväg men fann inget lyft. Han drog ner sin modell i hopp om att kunna göra en omstart, men se det tillåter inte reglerna. Då hade redan Villy A och Göran L påbörjat sina flygningar medan Åke E väntade till sista halvminuten. Göran fann tydligen den bästa luften, Åkes modell landade visserligen sist men han hade ju startat senare än Göran, och därmed hamnade vandringspokalen i Fagersta.

RFK Ikaros tog de flesta DM-tecknen. Särskilt bör unge Dan Björk omnämnas som förutom DM-tecknet i HKG jun också tog hem mästerskapet i F1A före sina betydligt äldre konkurrenter.

S-O Lindén

Junior och nybörjartävlingen i Eskilstuna den 75.11.30.

Söndagen den 30 november körde kretsen Eskilstuna, Örebro, Kumla, Västerås för tredje gången den tävling där enbart juniorer o nybörjare får komma till tals. Inbjudna var även Strängnäs och Fagersta, men några anmälningar inkom ej från dessa två klubbar, men vi hoppas på er nästa gång. Meningen med våra tävlingar av det här slaget är att de yngre pojkarna, även flickor är välkomna, skall få tampas med varandra under tävlingsmässiga former och inte minst viktigt få hjälp av oss äldre, denna hjälp får grabbarna inte under de vanliga större tävlingarna, då är vi bara upptagna av oss själva. Nog om detta.

Tävlingsvädret, var mot alla odds, denna dag det bästa tänkbara. Våldigt svag vind till att börja med, men ökade lite grand efter lunch-uppehållet. Till och med solen tittade fram under nästan hela förmiddagen.

Klasserna var den här gången A1, Sparv, HKG och lagtävling i A1. Nationella regler med 180 sek max, 50 m lina etc. tillämpades. I lagtävlingen kämpas det om en tennpokal, vilken Nimbus Kumla satt upp som vandringspris, i den har Eskilstuna två inteckningar men denna gång knep Ikarosklubb en pokalen efter fina insatser.

I den individuella tävlingen gjordes det många fina flygningar, sämre sådana förekom det också men pojkarna trivdes och tyckte det var roligt. Segrade i A1 klassen gjorde Jan Backman, Eskilstuna tätt följd av Tomas Asklöv Ikaros, Dan Björk Ikaros, Lars Karlsson Nimbus, i nämnd ordning för att nämna några, klassen hade samlat 21 startande.

I klassen Sparv, vilken samlat 4 deltagare segrade Anders Helgesson, Nimbus med klubbkamraten Lars Nykvist stax efter, tredje och fjärde man blev Joakim Ahlin, Eskilstuna och Lars-Åke Pettersson dito. Sparven går mycket bra att flyga, det noterades tider på både 62 och 64 sekunder.

Handlunsar kastades det också hej vilt med, där segrade Herbert Hartman, Västerås, efter sig hade han Dan Björk Ikaros, Lars Lindén Nimbus, Lars-Göran Svensson Västerås och Rolf Gustavsson Nimbus, här tävlade 8 man.

Den här formen av tävlingar borde fler klubbar ta upp, det är faktiskt nödvändigt för juniorerna och i synnerhet för nybörjarna, det är dem vi måste värna om, bredden måste växa fram, en elit har vi och den klarar sig bra ändå.

Lennart Backman

Inofficiellt inomhus SM 22-23 november 1975

I Mässans A-hall pågick under veckoslutet en aktivitet som kallades "Tvärkontakt". Om sjuksköterskorna där inne hade kommit in i B-hallen hade de fått se massor av "tvärkontakter", då inomhusplanen fastnade i takbalkarna!

Mässans B-hall är ganska bra att flyga i, det skulle vara intressant att få flyga där, då yttertemperaturen ej ligger så lågt. Då skulle man kunna undvika värmefläktar och drag.

Tävlingsdagarna var i år två. På lördagen flögs enbart med microfilm-modeller, FAI och 35-cm. Onekligen blev det avstressande för oss tävlande, även om väl arrangörerna blev extra belastade av att ha verksamheten igång två dagar. Vi som tävlade hade gott om tid och rum, vi hann trimma litet och fann avdriften vara mindre än väntat. FAI-modellerna höll sig svävande mitt i lokalen. Visst råkade några ut för upphängningar, men det får man räkna med. Det hör ju till konsten att avväga motorstyrka och varvtal, så att man ej når till taket.



Per Södersten med FAI-65 cm
Foto: Hans Bäckman



Jan Zetterdahl kastar sin handluns
Foto: Hans Bäckman

Per Södersten och Sven Pontan började starkt med ett par 8 min. flygningar. Ove Pettersson och jag hade problem med upphängningar. Ove kvaddade ett par modeller och det dröjde långt fram på dagen innan han började flyga på allvar, men då kom han starkt och förvisade säkre Per till andra plats, Dimitris, som lyckats bra tidigare hade trimningsproblem, som han sökte lösa genom styrningsför-sök. Lars Flodin och Jan Zetterdahl deltog i denna klass med sina 25-öres modeller. Ja, det går bra! De är ju mindre än 65 cm och väger mer än 1 g!

I 35-cm klassen var startfältet ej så stort. Det minskades ytterligare då Björn Söderström kvaddade sin modell. Jag började dagen med att göra två tävlingsstarter med min lilla modell, för att sedan övergå till FAI-klassen. Då jag sedan tänkte fortsätta med 35-cm modellen upptäckte jag att tävlingen i stort sett var över. "Dimman" hade hakat fast i taket. Gunnar Holm hade flugit färdigt och åkt hem, liksom Björn. Då avstod jag från ytterligare flygning med den lilla sköra modellen.

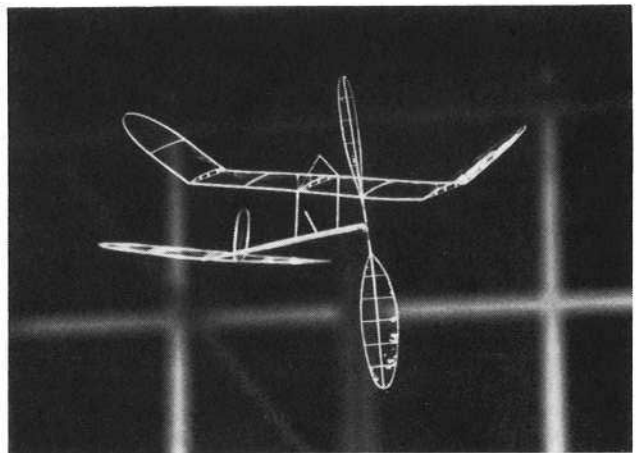
På söndagen "invaderades" lokalen av uppsala-flygare. Flera av dem hade 25-öresmodeller klädda med microfilm. Uppsalaklubbens främste inomhus-flygare är Mats Rosling, som kommit fram senaste året.



Ove Pettersson med sin 25-öres modell
Foto: Hans Bäckman



Några av Ove Petterssons många Peanuts-modeller som han hade med sig.
Foto: Peter Meurling



FAI-modell i luften
Foto: Peter Meurling

Influensasjuka Örjan Gahm hade kurerat sig under lördagen, så att han kunde ställa upp på söndagen. Efter flera fina flygningar med sin, i detta sammanhang vackra modell, för han hem igen och visste då ej om att han segrat. Det glädjande beskedet bör ha fått febern att sjunka flera grader! Jan Zetterdahls "Aunt Penny" en Dave Lindstrum-konstruktion har varit med i flera tävlingar nu. Sven Pontan har sin stora nära nog tandemartade modell kvar. Lars Lindén flög en ny modell - se ritningen i detta nummer - som tyvärr hängde upp sig i alla start-er utom en. Samma otur hade Ove Pettersson, som ej fick ner sin modell i annat än flisor. Deltagarantalet var stort, inte mindre än 18 tävlande ställde upp.



Martin Miettinen med sin Fokker D VII i
Peanutklassen.
Foto: Hans Bäckman

I Peanut-klassen dominerade Ove Pettersson helt. Det gäller såväl modellernas antal, utförande och flygförmåga. Visst var det fascinerande att se dessa små skalamodeller markstarta, flyga några varv och sedan landa, ja tom taxa in mot fötterna på ägaren! Många var det som fick inspiration till liknande byggen!

Att Ove är vår skickligaste inomhusflygare visade han dessutom genom att vinna handkastklassen. Det var många promenader fram till prisbordet den dagen!

Som sista tävlingsgren var "Flugan"/Sleek Streek" upptagen. Egentligen borde det vara en uppdelning i senior-juniorklass. Det är litet snett när landslaget i gummisnoddstvinning ställer upp i samma grupp som nybörjare! Moralisk segrare: Lars Lindén!

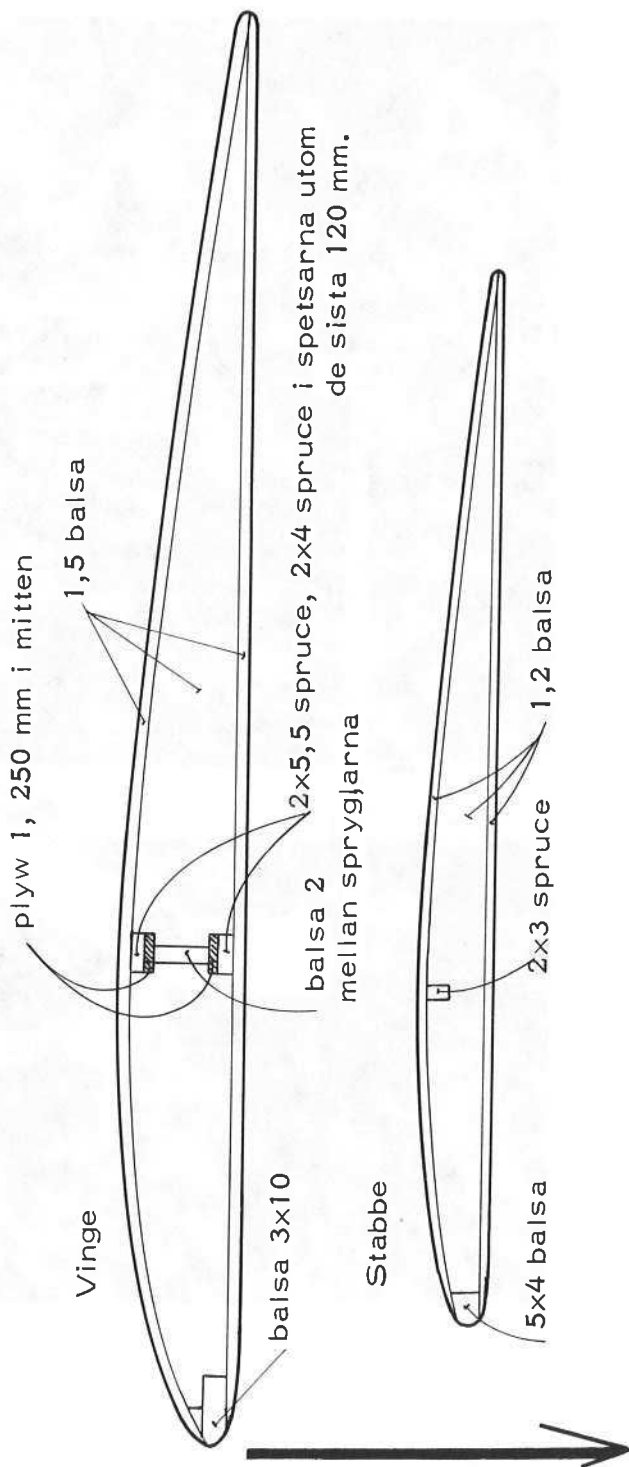
Medan sekretariatet summerade alla övningarna till ett slutprotokoll utfördes en del uppvisningsflygningar. Så visade Jan Zetterdahl hur man flyger en "Fluga", hans modell flög 1 min 15 sek. Ove Pettersson visade upp flera av sina Peanut-modeller och i microfilmklasserna flög Per Södersten och jag med FAI-resp 35-cm modeller.

Arrangörerna hade låtit göra några verkligt snygga plaketter, en FAI-modell på svart bakgrund, F.ö efter ett foto av min modell från 1973!

Nöjda och glada tävlande och pristagare hurrade för "Gladiatorerna"! Tack för denna gång!

S-O L

RESULTAT



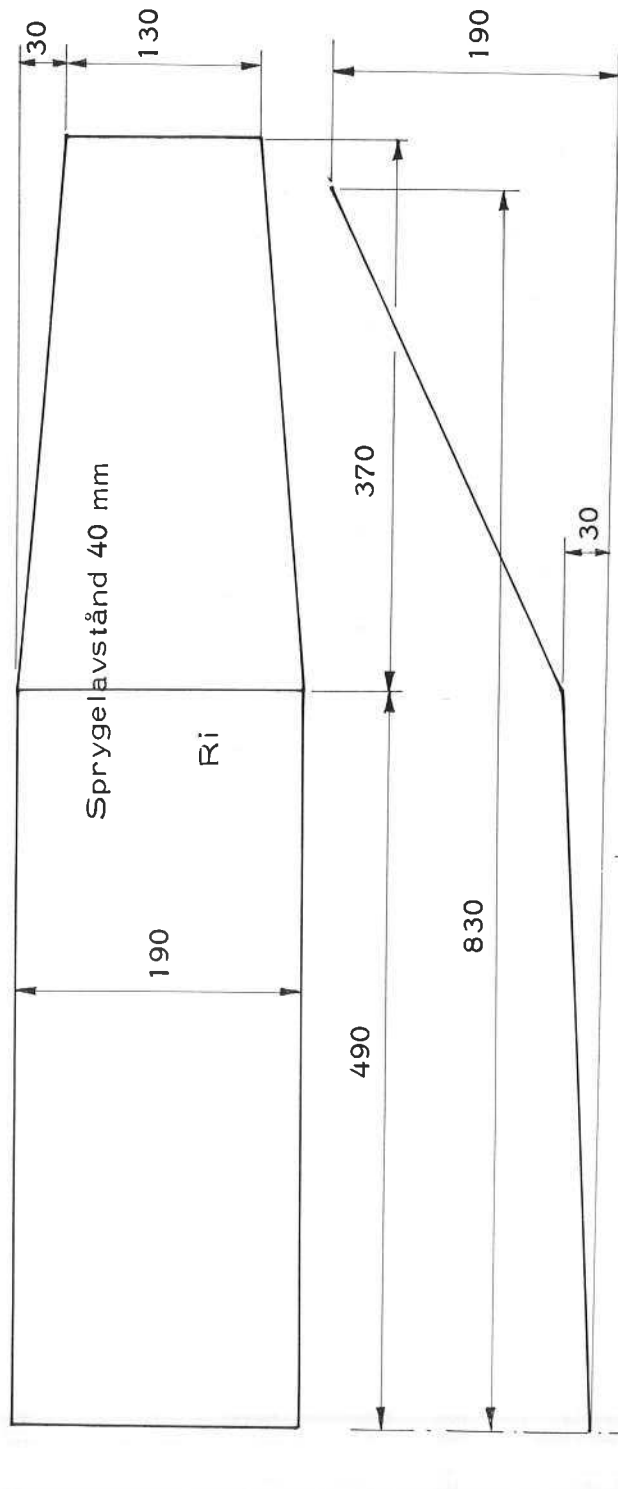
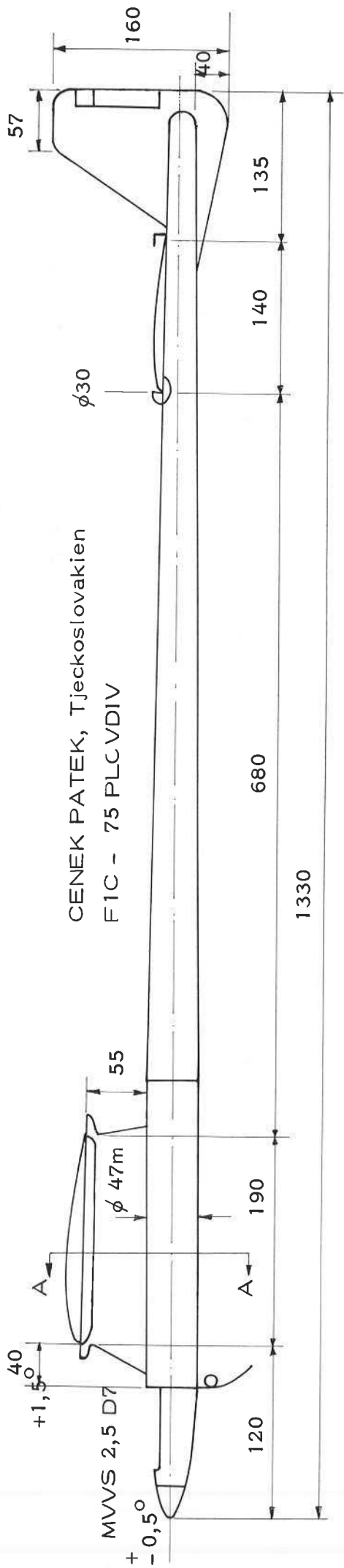
AKMs Novemberträff 1975

FIA sen

1	Holger Sundberg, Uppsala	847
2	Gösta Franzén, Uppsala	845
3	Lasse Larsson, AKMG fft	815
4	Björn Söderström, Solna	772
5	Per-Arne Svensson, Uppsala	698
6	Nils-Olof Gustavsson, Axvallia	696
7	Bengt Blomgren, Snobben Nymölla	669
8	Tomas Alm Eskilstuna	661
9	Lars Andersson, Limhamn	647
10	Louise Flodström, AKMG fft	616
11	Nils Wallertin, AKMG fft	611
12	Bo Söderström Limhamn	581
13	Siure Eriksson, AKMG fft	403

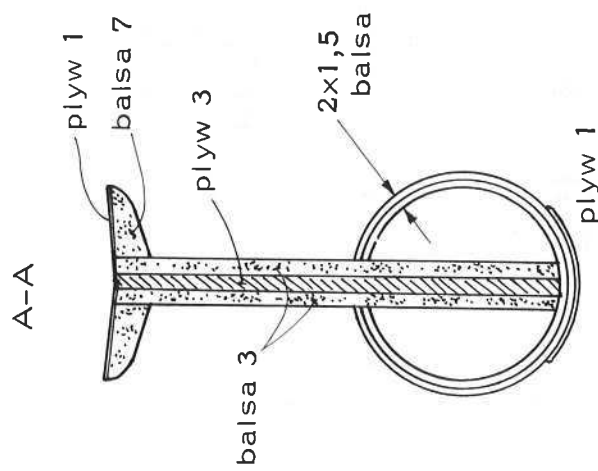
FIA jun

1	Ingemar Pettersson, Fladderhusen	750
2	Stefan Måsbäck, Fladderhusen	616
3	Anders Persson, AKM	570
4	Claes Andersson, Limhamn	531
5	Magnus Löf AKMG fft	493
6	Henrik Axelsson, Limhamn	452
7	Tomas Söderström, Limhamn	372
8	Ola Kristoffersson, Limhamn	328
9	Olle Österholm, Eskilstuna	176
10	Martin Lundqvist, Fladderhusen	10



Vingyta: 29,5 dm² Vikt: 205 gram
 Stabyta: 8,5 dm² -"- 35 gram
 Totalvikt 780 gram

Vingarna är kopplade med 5x7 duraluminium "V" mellan balkarna



FIB

1 Olof Nerud, AKM	800
2 Anders Håkansson, AKM	756
3 Knut Andersson, AKM	712
4 Lennart Flodström, AKMG ffr	675
5 Björn Söderström, Solna	640
6 Lennart Hansson, AKM	621
7 Svante Lundqvist, Fladderhusen (jun)	107

Coupe d'Hiver

1 Olof Nerud, AKM	225
2 Sven Eriksson, Snobben Nymölla	211
3 Lennart Flodström, AKMG ffr	200
4 Ulf Eriksson, (jun) Snobben Nymölla	191
5 Bengt Blomgren, Snobben Nymölla	171
6 Stefan Blomgren, (jun) Snobben Nymölla	140
7 Conny Öunpuu, (jun) Snobben Nymölla	75
8 Ken Persson, (jun) Snobben Nymölla	45

A1 jun

1 Svante Thorell, Limhamn	631
2 Claes Andersson, Limhamn	503
3 Ken Andersson, AKM	382
4 Stefan Blomgren, Snobben Nymölla	367
5 Henrik Axelsson, Limhamn	285
6 Ola Kristoffersson, Limhamn	283
7 Tomas Söderström, Limhamn	117

Landslagsligan 1975

FIA 154 tävlande

1 Gösta Franzén, Uppsala FK	2636
2 Lars-Olof Larsson, Uppsala FK	2611
3 Gunnar Holm, Solna MSK	2606
4 Holger Sundberg, Uppsala FK	2600
5 Ingvar Sares, RFK Viggen	2599
6 Lasse Larsson, AKMG ffr	2596
7 Olle Sandal, Mysingen	2587
8 Bo Jansson, MFK Linköping	2568
9 Tomas Alm, Eskilstuna FK	2555
10 Torsten Eriksson, Uppsala FK	2548
11 Per-Arne Svensson, Uppsala FK	2542
12 Nils Wallerlin, AKMG ffr	2522
13 Björn Söderström, Solna MSK	2490
14 Håkan Broberg, Borlänge MSK	2475
15 Erik Sund, Waxholms MFK	2435
16 Svante Lundqvist (jun) Fladderhusen	2432
17 Leif Zetterlund, Solna MSK	2422
18 Nils-Olof Gustavsson, Axvalla ffr	2420
19 Leif Andersson, Solna MSK	2417
20 Claes Svensson (jun) Uppsala FK	2402
21 Inge Sundstedt, Borlänge MSK	2397
22 Anders Pettersson, Härnösands MSK	2395
23 Bengt Pettersson (jun) MFK Linköping	2377
24 Per-Olof Tidstrand (jun) Härnösands	2371
25 Per Johansson (jun) MFK Linköping	2344
26 Johan Luthman (jun) Gladiatorerna	2329
27 Per Sjölund (jun) Härnösands MSK	2329
28 Håkan Nilsson, Östersunds MFK	2328
29 Gösta Rask, Waxholms MFK	2319
30 Lars Nilsson, (jun) Borlänge MSK	2303
31 Per Qvarnström, Fladderhusen	2288
32 Hans Svensson (jun) Uppsala FK	2287
33 Jan Franzén (jun) Uppsala FK	2279
34 Ingmar Pettersson (jun) Fladderhusen	2253
35 Hans Eklund, MFK Skvadern	2240
36 Bror Eimar, Nimbus-Vi unga	2235
37 Per Nilsson (jun) Borlänge MSK	2229
38 Bengt Blomgren, MFK Snobben	2190
39 Anders Sund (jun) Waxholms MFK	2173
40 Lars-Olof Olofsson, AKMG ffr	2164
41 Vanja Sund, Waxholms MFK	2116
42 Lars Andersson, Limhamn	2099
43 Louise Flodström, AKMG ffr	2034
44 Rune Olsson, FK Gamem	2009
45 Carl-Gustav Karlsson, E-luna FK	1984
46 Dennis Quick (jun) MFK Linköping	1969
47 Jan Boman, Härnösands MSK	1966
48 Åke Karlsson, Axvalla FFT	1893
49 Anders Larsson (jun) Uppsala FK	1891
50 Birgitta Holm, Waxholms MFK	1886

FIB 33 tävlande

1 Björn Söderström, Solna MSK	2685
2 Jan Zetterdahl, Solna MSK	2679
3 Kjell Liwenborg, Solna MSK	2656
4 Olof Nerud, AKM	2654
5 Bror Eimar, Nimbus-Vi unga	2551
6 Lennart Flodström, AKMG ffr	2540
7 Lennart Hansson, AKM	2534
8 Per Qvarnström, Fladderhusen	2493
9 Lennart Backman, Eskilstuna FK	2431
10 Anders Håkansson, AKM	2418
11 Knut Andersson, AKM	2416
12 Thomas Ekdahl, Eskilstuna FK	2360
13 Willy Andersson, Västerås FK	2337
14 Bengt Blomberg, FK Gamem	2328
15 Thomas Alm, Eskilstuna FK	1880
16 Svante Lundqvist, (jun) Fladderhusen	1631
17 Sven-Olof Lindén, Nimbus	1617
18 Leif Eriksson, Härnösand	1466
19 Örjan Gahn, Jakobsberg	1252
20 Bengt-Olof Törnqvist, Fagersta	1235
Per Pålsson, (jun) Fladderhusen	1009
Dimitris Nikolau (jun) Solna MSK	849
Hans Söderström (jun) Härnösand	642

FIC 18 tävlande

1 Hans Lindholm, MFK Linköping	2707
2 Olle Sjöman, Uppsala FK	2703
3 Lars-Gunnar Lindblad, Eskilstuna FK	2653
4 Gerald Boman, Solna MSK	2636
5 Eddy Astfeldt, Eskilstuna FK	2612
6 Ulf Carlsson, AKMG ffr	2584
7 Sören Gustavsson, Eskilstuna FK	2551
8 Urban Nygren, Solna MSK	2450
9 Lennart Larsson, Solna MSK	2344
10 Lars-G Olofsson, AKMG ffr	2229
11 Nils-Åke Hollander, Karlstad	1554
12 Kjell Johansson (jun) Solna MSK	1482
13 Claes Mårtensson, AKM	1440
14 Leif Zetterlund, Solna MSK	861
15 Tore Nilsson, Bromölla MFK	666
Anders Enström (jun) Härnösands MSK	542

Nimbustävlingen den 19.10 1975

FIA

1 Göran Larsson, Fagersta	900+201
2 Åke Engström, Axvalla	900+183
3 Villy Andersson, Västerås	900+146
4 N-O Gustavsson, Axvalla	900+ 0
5 Bengt Wendel, Fagersta	857
6 B-O Törnqvist, Fagersta	816
7 Henry Åkermark, Axvalla	813
8 Dan Björk, Ikaros	789(DM)
9 S-O Lindén, Nimbus	764
10 Anders Widh, Fagersta	761
11 Åke Karlsson, Axvalla	730
12 Ulf Sälde, Axvalla	725
13 Olle Blomberg, Nimbus	531
14 Herbert Hartman, Västerås	498
15 Tommy Eriksson, Fagersta	427
16 Björn Larsson, Nimbus	360

B1/FIB

1 S-O Lindén, Nimbus	869(DM)
2 Villy Andersson, Västerås	762
3 Olle Hillerström, Nimbus	529
4 Olle Blomberg, Nimbus	415
5 Per Sjöström, Fagersta	168
6 Thomas Norström, Fagersta	117

A1 sen

1 Lennart Asklov, Ikaros	671(DM)
2 Anders Widh, Fagersta	668
3 Bengt Wendel, Fagersta	667
4 B-O Törnqvist, Fagersta	634
5 Göran Larsson, Fagersta	626
6 Ove Gustavsson, Ikaros	606
7 Gusten Björk, Ikaros	558
8 N-O Gustavsson, Axvalla	535
9 Ernsi Börjesson, Ikaros	533
10 Jan Eriksson, Västerås	500
11 Tommy Eriksson, Fagersta	448
12 H-B Trygg, Ikaros	331
13 Urban Lindström, Ikaros	306
14 Olle Hillerström, Nimbus	256

HKG sen

1 H-B Trygg, Ikaros	279(DM)
2 Gusten Björk, Ikaros	240
3 Lennart Asklov, Ikaros	193
4 Olle Blomberg, Nimbus	143
5 Urban Lindström, Ikaros	136
6 S-O Lindén, Nimbus	80

C1

1 Tommy Eriksson, Fagersta	711
----------------------------	-----

A1 jun

1 Tomas Dahlström, Ikaros	612(DM)
2 Dan Björk, Ikaros	547
3 Anders Jönsson, Ikaros	537
4 Joachim Alling, Nimbus	495
5 Rolf Gustavsson, Nimbus	491
6 Lars Karlsson, Nimbus	421
7 Tage Nederman, Ikaros	410
8 Anders Grönholm, Nimbus	406
9 Lars Lindén, Nimbus	400
10 Bengt Lindström, Nimbus	399
11 Jonas Karlsson, Axvalla	389
12 Anders Lindström, Ikaros	363
13 Mikael Pettersson, Nimbus	350
14 Gunnar Hillerström, Nimbus	307
15 Lars Grönholm, Nimbus	292
16 Bengt Norström, Fagersta	268
17 Björn Larsson, Nimbus	198
18 Karin Hillerström, Nimbus	33

HKG jun

1 Herbert Hartman, Västerås	200
2 Dan Björk, Ikaros	197(DM)
3 Lars Lindén, Nimbus	146
4 Tomas Dahlström, Ikaros	133
5 Lars Karlsson, Nimbus	103
6 Anders Jönsson, Ikaros	94
7 Anders Lindström, Ikaros	74
8 Torsten Nederman, Ikaros	57
9 Björn Larsson, Nimbus	5

Junior- o Nybörjartävlingen 75.11.30 i Eskilstuna

A1

1 Jan Backman, E-luna	543
2 Tomas Asklov, Ikaros	497
3 Dan Björk, Ikaros	484
4 Lars Karlsson, Nimbus	466
5 Mikael Pettersson, Nimbus	452
6 Herbert Hartman, Västerås	450
7 Anders Jönsson, Ikaros	421
8 Tage Nederman, Ikaros	408
9 Klas Lindvall, E-luna	406
10 Tomas Dahlström, Ikaros	401
11 Peter Tigér, E-luna	361
12 Lars Lindén, Nimbus	349
13 Björn Larsson, Nimbus	327
14 Joachim Alling, Nimbus	315
15 Mats Lundgren, E-luna	263
16 Rolf Gustavsson, Nimbus	248
17 Anders Grönholm, Nimbus	236
18 Torsten Nederman, Ikaros	206
19 Stefan Nilsson, E-luna	187
20 Tomas Karlsson, Nimbus	81
21 Peter Melin, E-luna	5

Sparv

1 Anders Helgesson, Nimbus	167
2 Lars Nykvist, Nimbus	152
3 Joakim Ahlin, E-luna	135
4 Lars-Åke Pettersson, E-luna	92

HKG

1 Herbert Hartman, Västerås	196
2 Dan Björk, Ikaros	167
3 Lars Lindén, Nimbus	149
4 Lars-Gunnar Svensson, Västerås	127
5 Rolf Gustavsson, Nimbus	126
6 Anders Grönholm, Nimbus	111
7 Lars Karlsson, Nimbus	60
8 Björn Larsson, Nimbus	34

Lag

1 Ikaros I (D Björk, T Dalström, T Asklov)	1382
2 Nimbus I (L Lindén, M Pettersson, I Alling)	1116
3 Ikaros II (T Nederman, T Nederman, A Jönsson)	1035
4 E-luna I (I Backman M Lundgren, S Nilsson)	993
5 Nimbus II (A Grönholm, L Karlsson, R Gustavsson)	950
6 E-luna II (P Tigér, P Melin, K Asplund)	366

SOLNA FAI-CUP och VT 75

FIA jun

1 Johan Luthman, Gladiatorerna	680
2 Bengt Pettersson, Linköping	650
3 Jocke Malinen, Solna	630
4 Anders Sund, Waxholm	597
5 Hans Svensson, Uppsala	596
6 Lars Nielsen, Borlänge	562
7 Claes Svensson, Uppsala	516
8 Jan Svenningsson, Uppsala	486
9 Per-Olof Tidstrand, Härnösand	480
10 Per Sjölund, Härnösand	425
11 Thomas Hammar, Solna	408
12 Mats Lugnefors, Solna	383
13 Herbert Hartman, Västerås	350
14 Jan Franzén, Uppsala	329
15 Klas Asplund, Eskilstuna	312
16 Per Holm, Waxholm	288
17 Thomas Esergren, Eskilstuna	203
18 Jan Backman, Eskilstuna	195
19 Ola Persson, Uppsala	193
20 Jan Johansson, Solna	161
21 Kjell Eriksson, Uppsala	106

FIA sen

1 Olle Sandahl, Mysingen	837
2 Gunnar Holm, Solna	790
3 Lasse Larsson, AKMG	778
4 Torsten Eriksson, Uppsala	765
5 Björn Söderström, Solna	702
6 Holger Sundberg, Uppsala	636
7 Gösta Franzén, Uppsala	598
8 Agne Hammar, Solna	592
9 Lars-Olof Larsson, Uppsala	591
10 Kjell Magnusson, Uppsala	587
11 Erik Sund, Waxholm	584
12 Louise Flodström, AKMG	573
13 C G Karlsson, Eskilstuna	570
14 Ingvar Sares, Borlänge	568
15 Bo Jansson, Linköping	564
16 Per-Arne Svensson, Uppsala	497
17 Vanja Sund, Waxholm	471
18 Leif Andersson, Solna	475
19 Thomas Ekdahl, Eskilstuna	440
20 Gösta Rask, Waxholm	319
21 Birgitta Holm, Waxholm	297
22 Lars Flodin, Gladiatorerna	169
23 Arne Johansson, Solna	105
24 Karl Johan Eiroff, Uppsala	491
25 Bengt Wendell, Fagersta	94

FIB

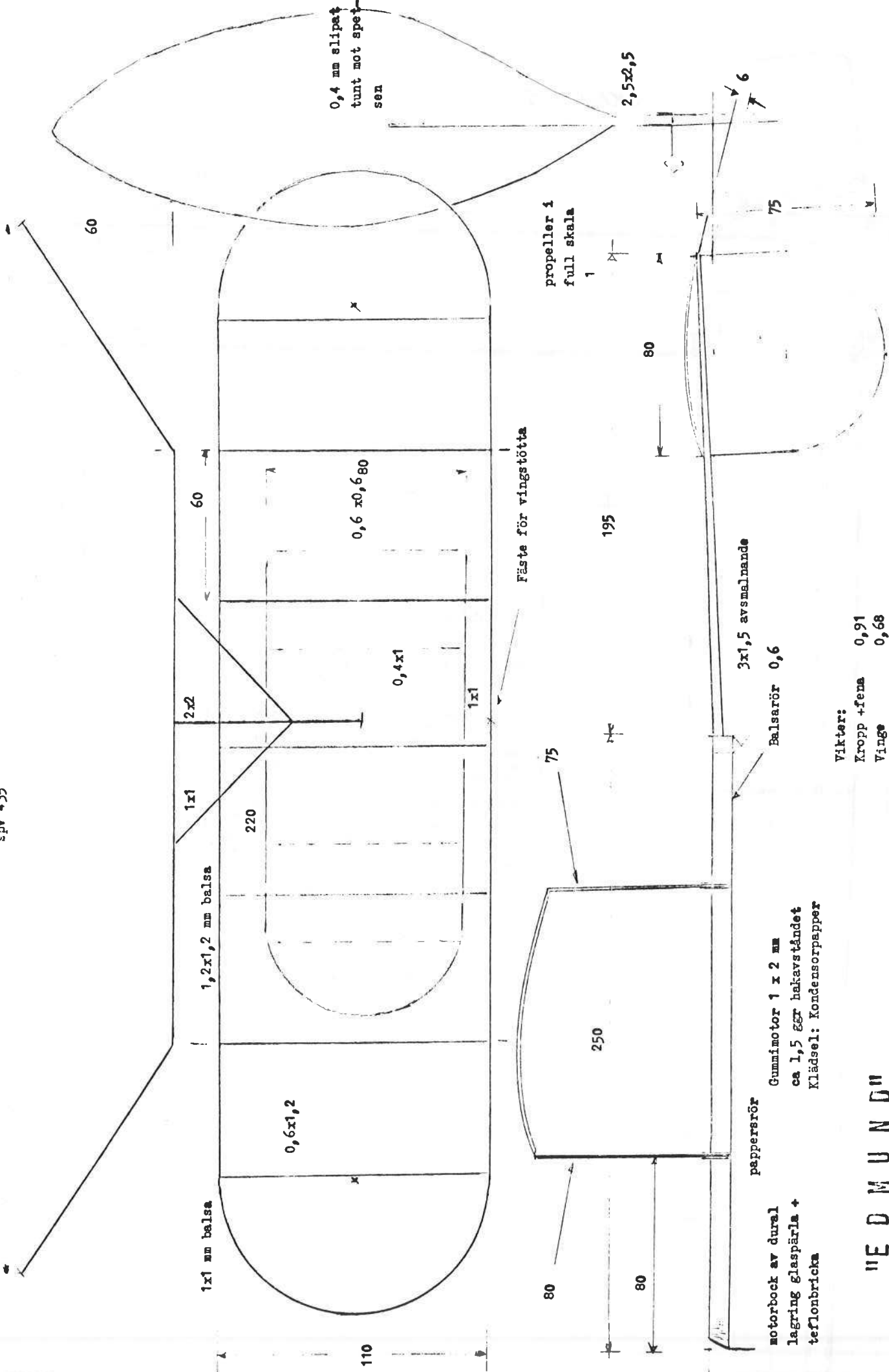
1 Jan Zetterdahl, Solna	779
2 Willy Andersson, Västerås	749
3 Sven-Olof Lindén, Nimbus Kumla	714
4 Lennart Flodström, AKMG	669
5 Kjell Liwenborg, Solna	649
6 Thomas Ekdahl, Eskilstuna	442
7 Björn Söderström, Solna	368
8 Lennart Backman, Eskilstuna	320

FIC

1 Ulf Karlsson, AKMG	894
2 Nisse Hollander, Karlstad	849
3 Olle Sjöman, Uppsala	720
4 Urban Nygren, Solna	678
5 Eddy Astfeldt, Eskilstuna	674
6 Kjell Johansson, Solna	120
6 Hans Lindholm, Linköping	180
6 Lars-G Olofsson, AKMG	180
9 Gerald Boman, Solna	47

Lagtävling

Solna FAI-Cup	VT-75	
1 Solna I (G Holm, J Zetterdahl, U Nygren)	2247	2247
2 Solna III (G Holm, B Söderström, J Malinen)	2122	
3 Uppsala I (T Eriksson, G Franzén, P-A Svensson)	1860	
4 Uppsala III (K Magnusson, L-O Larsson, H Sundberg)	1814	
5 Waxholm, (V Sund, E Sund, A Sund)	1652	
6 AKMG (L Larsson, L Flodström, L-G Olofsson)	1627	1627
7 Solnd II (B Söderström, K Livenberg, K Johansson)	1531	1531
8 Uppsala II (J Franzén, C Svensson, H Svensson)	1441	
9 Eskilstuna II (T Esergren, L Backman, E Astfeldt)	1197	1197
10 Eskilstuna I (C-G Karlsson, T Ekdahl, L-G Lindblad)	1192	1192
11 Linköping (B Pettersson, L Mirow, H Lindholm)	830	830



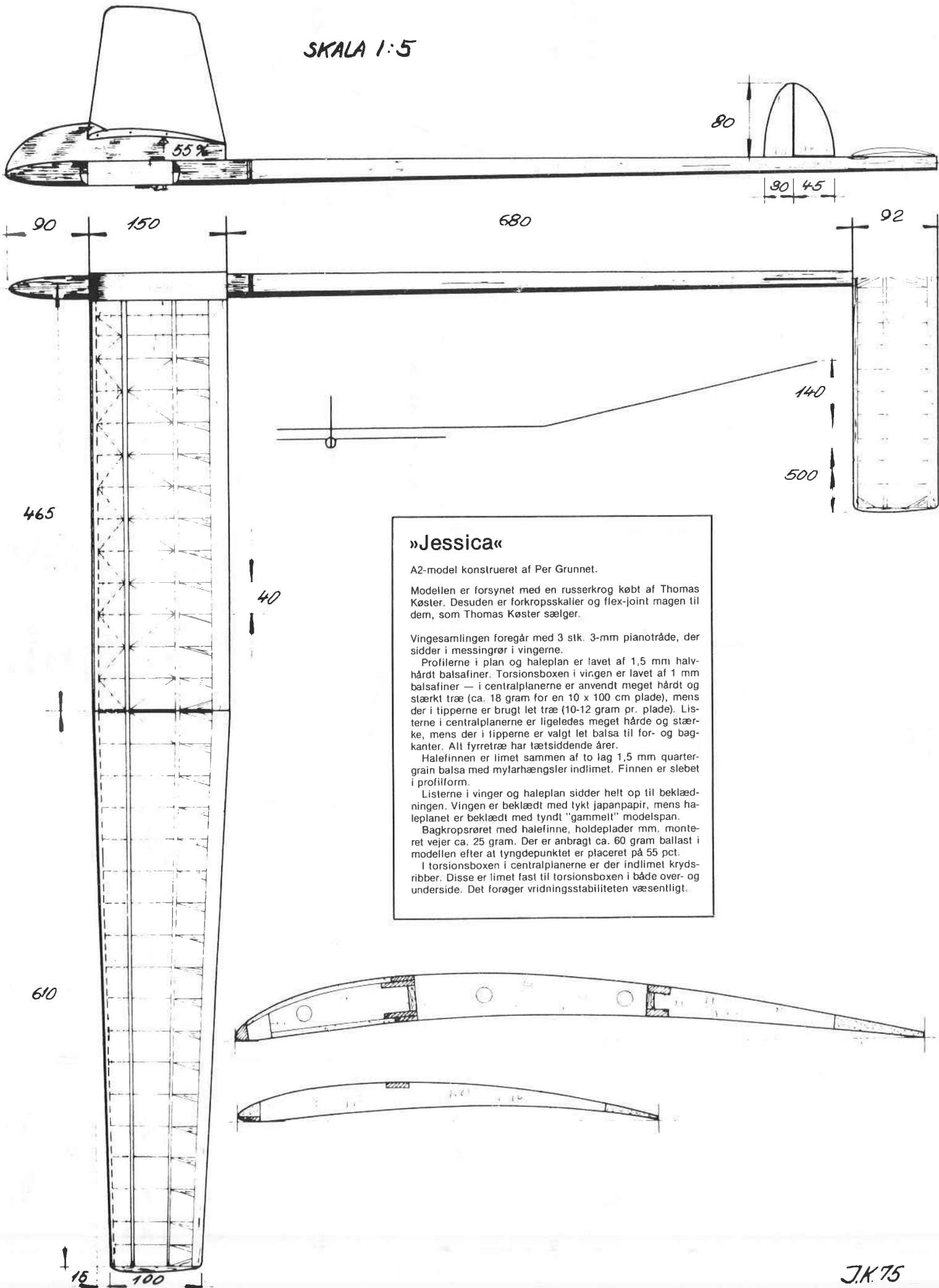
Vikter:

Kropp +fena	0,91
Vinge	0,68
Stab.	0,18
Propeller	0,42
Totalt	2,29

"E D M U N D"

Inomhusmodell, klass "25-öres"
Konstr. S.-O. Lindén, Mik Finbus

SKALA 1:5



»Jessica«

A2-model konstrueret af Per Grunnet.

Modellen er forsynet med en russerkrog købt af Thomas Køster. Desuden er forkropsskaller og flex-joint magen til dem, som Thomas Køster sælger.

Vingesamlingen foregår med 3 stk. 3-mm pianotråde, der sidder i messingrør i vingerne.

Profilerne i plan og haleplan er lavet af 1,5 mm halv-hårdt balsafiner. Torsionsboxen i vingen er lavet af 1 mm balsafiner — i centralplanerne er anvendt meget hårdt og stærkt træ (ca. 18 gram for en 10 x 100 cm plade), mens der i tipperne er brugt let træ (10-12 gram pr. plade). Listerne i centralplanerne er ligeledes meget hårde og stærke, mens der i tipperne er valgt let balsa til for- og bagkanter. All fyrretræ har tætsiddende årer.

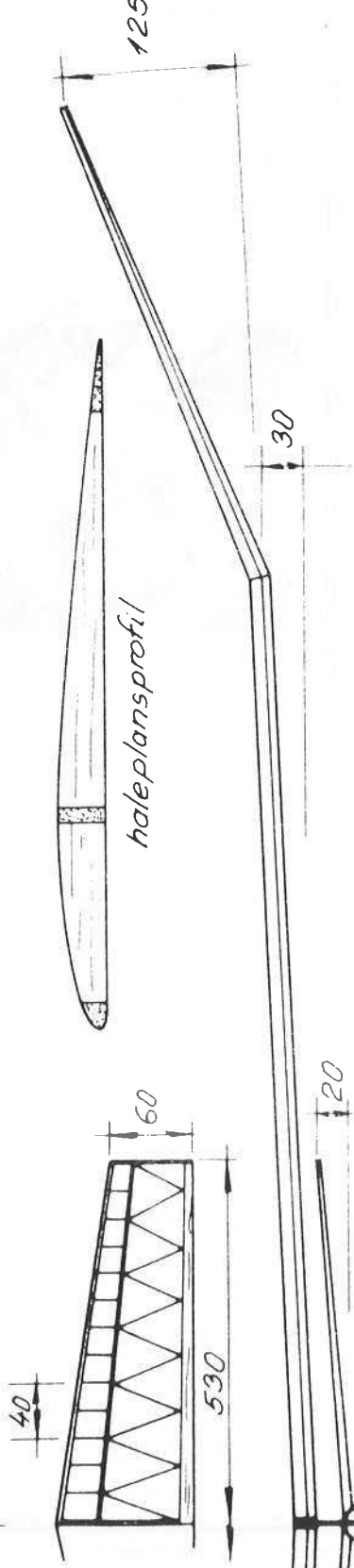
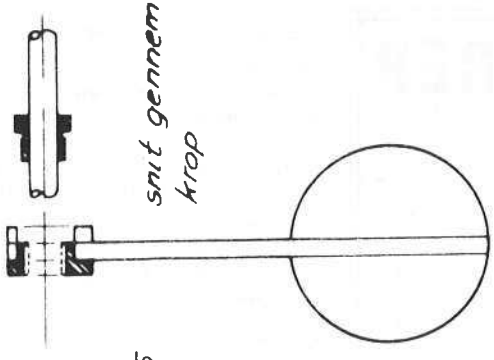
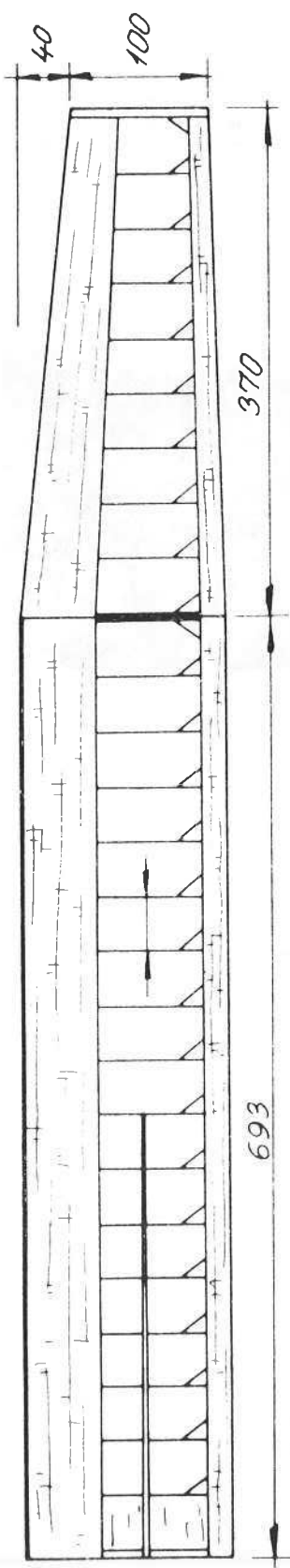
Halefinnen er limet sammen af to lag 1,5 mm quarter-grain balsa med mylarhængsler indlimet. Finnen er slebet i profilform.

Listerne i vinger og haleplan sidder helt op til beklædningen. Vingen er beklædt med tykt japanpapir, mens haleplanet er beklædt med tyndt "gammelt" modelspan.

Bagkropsrøret med halefinne, holdeplader mm, monteret vejer ca. 25 gram. Der er anbragt ca. 60 gram ballast i modellen efter at tyngdepunktet er placeret på 55 pct.

I torsionsboxen i centralplanerne er der indlimet krydsribber. Disse er limet fast til torsionsboxen i både over- og underside. Det forøger vridningsstabiliteten væsentligt.

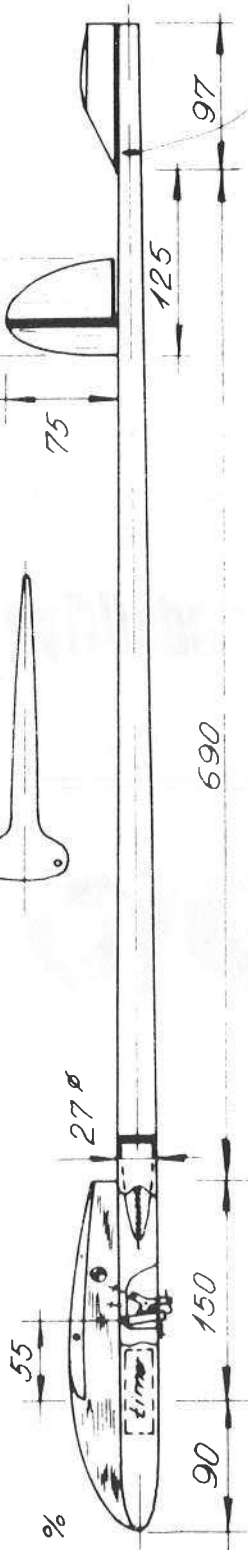
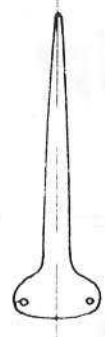
pianotråds som
 ling: 4 mm med
 bøsninger af mes-
 sing 6 M gevind.
 Lodder og arol-
 dtes fast



A-2 af J. Køster

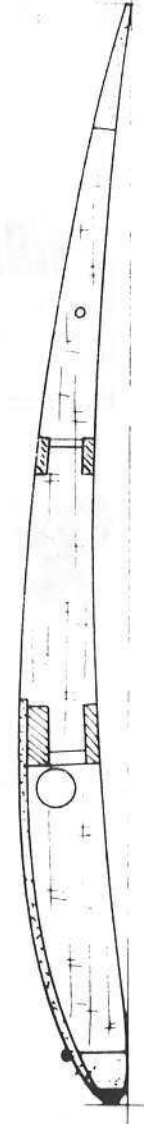
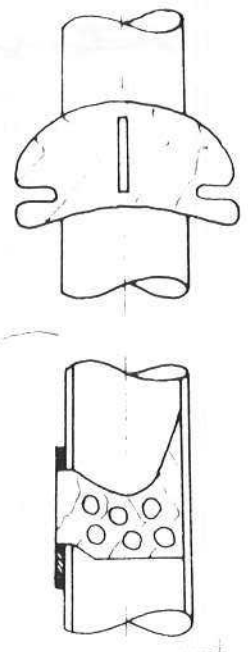
T.P. 51-55 %

siderørshorn 1 mm dural



hængsel af 4 stk fyr
 med dobbelt-sticking Mylar

fjeder til flex-joint 1 mm
 pianotråd rullet over 3 mm
 kerne



Rossi MOTORER

R 15 FI Normal	330:-
R 15 FI Normal ABC	366:-
R 15 FI Speed med pipa	399:-
R 15 FI Speed ABC m. pipa	436:-
R 15 FI RC m. ljuddämpare	395:-
R 15 FI RC ABC m. ljudd.	430:-
R 15 RV Normal	366:-
R 15 RV Normal ABC	399:-
R 15 RV Speed med pipa	436:-
R 15 RV Speed ABC m. pipa	472:-
R 15 RV RC m. ljuddämpare	420:-
R 15 RV RC ABC m. ljudd.	455:-
R 15 FI Combat Diesel	366:-
R 15 RV Team Race Diesel	399:-
R 60 FI RC Ring	578:-
R 60 FI RC ABC	615:-
R 61 RV ABC Normal	593:-
R 61 RV ABC med pipa	659:-
R 61 RV ABC RC Normal	659:-
R 61 RV ABC RC med pipa	725:-
R 65 RV ABC RC Marin Norm.	725:-
R 65 RV ABC RC Marin pipa	790:-

Roffes modellflyg

Rolf Örell, Norrtullsgatan 9
113 29 Stockholm, tel U8/346127
Postgiro 19 76 55-4

RADIO

RADIO IGEN!

Som ny fackredaktör inom radio, är det mycket sorgligt att upptäcka den stora brist på material som råder. Den största delen av radioflygare finns inom sport-flyget och det är inom detta område jag saknar artiklar från klubbar runt om i landet, om deras utveckling, problem, flygplan och personligheter med ett annorlunda flygande eller byggande. För att få större utbyte rent praktiskt så är alla välkomna med tips om bygge, motorer, radio och flygning. Sänd gärna in skisser eller ritningar till originella lösningar av problem, och jag vänder mig inte till tävlande i första hand, utan mest till nybörjare och söndagsflygare. Jag vill framförallt vända mig till den som slår ifrån sig och säger att de inte kan skriva. Det är dina rader jag väntar på. Låt inte skrivandet bli det viktiga, utan det utbyte vi kan få av att skriva och fota för varandra. Välkommen med allt material!

Tommy

"En dag i en av VRC-s medlemmars liv"

Modellflyghobbyn öppnar som bekant många möjligheter. Man kan vara intresserad av att med stor noggrannhet, efterlikna ett visst flygplan eller med stor energi arbeta för att motverka vindens störning av flyktmönstret på en modell, man föredrar att flyga tyst osv.

Vår ordf. Åke Sjöström har under gångna året arbetat med ett projekt "Lillen", vars yttersta mål var att slå längd- och tidsrekord. Jag återger här hans första "lägesrapport".

Långt o länge

Vid konstruktionen av Lillen lades tonvikten på långt. Efter år av tankar och ingående diskussioner med klubbmedlemmar började Lillen ta form. Eftersom målet var långt och länge krävdes garanterat fullgott material, i form av en specialpreparerad radio och motor.

Lillen blev 270 cm i spännvidd. Totalvikt fulltankad strax under 5 kg.



Under Tidsrekordförsöket på Svanholm

Första provflygningen på vårt modellflygfält Svanholm, blev inte särskilt lyckad. Slutade med osynlig landning. För stor propeller!

Det första allvarliga försöket på Svanholm gav en flygtid på 3 tim.

Allt fungerade bra "Lillen flög perfekt. Dags för första längdrekordförsöket. Start från Växjö's Nya Flygplats en gråkall söndagsmorgon i April. Målet var landning på Jönköpings modellflygfält Mosslanda. Efter en dryg halvtimmes flygning passeras Lammhult. Allt går bra, och en tim senare landar vi på den förutbestämda platsen. En mycket kall och psykiskt påfrestande flygning. Sitt och stirra på en flygplanssilluett i 1,5 tim vissa stunder tar den form av Frankensteins Monster, vissa stunder liknar den frugan brudklädd!

Vid flygtillfället blåste det motvind snett från höger. Sträckan landvägen blev 10,5 mil. Nytt rekord! Nästa prov: hur länge kunde Lillen flyga på en tankning? Teoretiskt minst 6 tim. Vi gjorde ett försök. Ett stadigt mål mat, besök på toaletten (6 tim i luften utan att släppa sändaren Hemskt!!) In med grejorna i bilen och ut till Svanholm.

Planet kastas iväg. En stor propeller sparar bränsle, men ger dåligt lyft. Skogen kommer snabbt närmare, men vi kommer upp. Sedan kretsar planet runt i 4 tim och 52 min, därefter stannar motorn! Överflygning.

Det var ett bra försök, planet flyger stabilt. Radion fungerade oklanderligt, men motorn verkar gå för varmt. De intryck jag fått under dessa flygningar, skall jag nu använda vintern till att bearbeta och, vem vet, kanske ses vi på ditt fält under nya rekordförsök till sommaren. Väl mött!

Åke Sjöström



Efter Landning i Jönköping

Vår ordförande Åke är flerbarnspappa med en flygentusiastisk familj. Vi inom klubben passar på att säga grattis till hans stimulerande längdrekord.

Roland Hallberg

BLANDAT

Vi i Sölvesborgs MFK har den stora glädjen att presentera vårt klubbmärke vilket är ritat utav den forne medlemmen Peter Åström. Märket finns upptryckt på självhäftande plast och på en T-shirt. Färgerna är svart fågel på vit botten.

Modellflyghälsningar
Sölvesborgs MFK



Sedan flera år tillbaka har MFK BLUE MAX försökt att få fram ett klubbmärke. Det har varit många ritningar och förslag uppe på klubbmötena men de har aldrig blivit godkända på grund av för hård kritik. Då började det att kärva till sig i klubben, medlemmarna ville absolut ha ett klubbmärke men inget var godkänt. Vad fanns att göra? Jo vi utlyste en liten teckningstävling med en del givna direktiv att utgå ifrån. Resultatet blev att vi fick in cirka femton förslag. Dessa märken blev utställda i klubblokalen ett par veckor och medlemmarna fick lägga sina röster på det märke de bäst gillade. När sammanräkningen gjordes vann ett märke med god marginal. Det hade ritats av Per Dåvik, Falköping. Märkets dim. är 120 mm diam Rött flygplan mot en blå bakgrund, svart text och en röd och en svart yttre ring. Dekalen är av självhäftande folietyp.

Bo Nyström

MFK BLUE MAX,
Falköping



VISSTE DU

att SMFF:s Flugan nu också flyger i USA, jo det är faktiskt sant. Härom dagen damp det ned på redaktörens bord ett par bilder på den 7 år gamle Brian Edmonson som han byggt av byggsatser som SMFF skickat över Atlanten.





Brian är kompis med Dave Lindstrum... den duktige skribenten och konstruktören hos Model Airplane News.

För Brian var det den absolut första modell han någonsin byggt. Toppen tycker Brian som nu också vill pröva fler av SMFF:s modeller. En Sparven kommer därför att skickas till honom.

Visst är det väl underligt att en amerikansk konstruktion konstr. av Frank Ehling, ges en svensk design och blir poppis i USA. Modellflyget behöver utbyte över alla gränser och Brian är ett fint exempel på detta.

SMAKAS utsände på möte med SMFF-pampar

Söndag den 26/10 var jag på möte med Kalén, Olofsson samt Ahremark och grenredaktörerna för Modellflygnytt. Mötet hölls i Norrköping i SMFF:s trevliga men trånga lokaler.

Mötet var planeringsmöte för 1976 hette det och det hade kommit till stånd efter ett brev som Sven Pontán; Per Södersten och undertecknad hade skrivit till SMFF:s arbetsutskott. I brevet ställde vi en del förslag av vilka de flesta visade sig o-möjliga att genomföra av ekonomiska orsaker. Vi fick i alla fall igenom att allt insänt material skall bekräftas och som sagt att planeringsmöten skall hållas inom red samt att samarbetet skall bli bättre. Det gavs också en grundlig genomgång av Modellflygnytt's historia och framställningssätt samt givetvis ekonomin.

Jag delade ut SMAKA och vi diskuterade lite. Det var mitt intryck att de andra grenarna är avundsjuka men att det inte kommer att bli något stöd från SMFF. Det visade sig inte heller vara möjligt att inom den givna ekonomin förkorta utgivningstiden för MFN. SMAKA kvarstår alltså troligtvis ett år till minst och kommer att vara ett fint komplement till Modellflygnytt. Dubbelpublicering kommer det att bli till en viss del liksom nu. Större ritningar etc kommer bara i MFN medan skvaller och visst högaktuellt material kommer bara i SMAKA.

TIPS från Red.

Ni som skickar in bilder till MFN bör iakttaga följande:

- 1 Om Ni vill ha tillbaka bilder, så skriv namn och adress på baksidan av varje bild. Det är nästan hopplöst att leta reda på rätt bilder annars. En lös lapp med namn o adress har en märklig förmåga att hamna där den inte skall. Det kanske tar lite tid att få igen dom, men är dom märkta så kommer dom.
- 2 Bildformatet vill jag ha minst 6x9 liggande eller 9x12 stående format. Detta för att spaltbredden är 82 mm och att varje förstoring försämrar skärpan.
- 3 Omslagsbilder. Här är ett Tips, tillverka bilderna i följande storlekar:

Omslag framsida	173 x 185 liggande
Omslag baksida	173 x 198 stående

 Som alla märker är det lite mindre än omslagen. De skall sedan förstoras lite. Men man slipper kopiera på 24x30 papper, vilket jag tycker är en fördel.
- 4 Skicka inte in negativ. Jag har ingen möjlighet att plocka fram förstöringsapparaten när som helst, och då kommer dom bilderna inte in.
- 5 Färgbilder. Helst inte, Ni som skickat märker att en hel del blir sämre när dom blir omgjorda i svartvitt. Men har ni inget annat så går det också, men räkna med kvalitetsförlust.

Så lite till Er som skriver.

Ordna till texten i lite fler stycken. Det är svårt att få ordning på sidorna när man får klippa mitt i raderna. Dessutom blir alltför långa stycken svårästa.

De om detta.

Lars-G (Red)

Till sist några punkter för dig som skickar in material till SMAKA eller till MFN. Allt material kommer i fortsättningen att bekräftas av grenred skriv därför fullständig adress på materialet. OBS, Om du önskar något material eller foto tillbaka så måste du skriva namn och adress på varje sida respektive foto samt ordet "returneras".

I nummer 1 av MFN varje år kommer det att finnas introduktionsartikel för varje gren. Den kommer ev att vara samma med små modifieringar. Anledningen är att vi kom på att de flesta artiklar och annat material som publiceras i MFN innehåller väldigt mycket fackuttryck och saker som vi erfarna flygare tycker är självklart. Därför uppmanas alla som skriver att så långt som möjligt inte använda kryptiska namn och uttryck utan skriva och förklara så långt som möjligt. Grenred kommer också att hålla ett öga på sänt i fortsättningen.

Till sist något om det tekniska: Skriv gärna manuskriptet på maskin (bäst för SMAKA) om ni skriver för hand skall det vara linjerat papper ej rutat. Bilderna kan vara av valfritt format (ej färg) - begär helst ej tillbaka dem det är bra för red att ha ett litet lager. Ersättning kommer för varje bild från MFN (5 kr per bild fn). Varje sida text som du skriver i MFN ger dessutom 25 kr. SMAKA ger än så länge ingen ersättning mer än att ditt bidrag publiceras dubbelt så snabbt.

Anders Ahlström

ANGÅENDE BÖCKER!

Påminner mig Sven-Olof Lindéns boksammanställning i MFN 3/75 sid 8.

Där saknas:

- Roland Sundqvist, Lennart Larsson:
Modellflygmotorn, 1960.

- Ove Pettersson: Inomhusbygge och flygning, 1969

I Sven-Olofs lista ingår Hobbyboken 1966 men den handlar inte alls om modellflyg.

Göran Alseby

Flygfält

Grupper i samhället organiserar sig och demonstrerar. Det har blivit populärt att skriva på protestlistor. Nu drabbas vi modellflygare av detta också. Väsby modellflygare hade ett flygfält av god standard i Märstrakten. Fältet dömdes ut av hälsovårdsnämnden på grund av dessa protestlistor. En familj stördes och ljudvärden på 58 DBA uppmättes. Normalvärde torde ha varit strax under 50 DBA. Arlandaflyget som har inflygning över platsen bullrar med värden på 65-70 DBA. Dessa kan man dock inte flytta på. Vi hade bara att försvinna. Upplands Väsby kommun studerades kartvägen och så vidtog många resor och fält studerades. Vi hittade en plats som är synnerligen lämplig. Fältet ligger mellan en motocrossbana och en gokartbana och i närheten av en planerad pistolskyttebana. Enda nackdelen var att Micros flygfält låg så nära, ca 3 km från vår plats.

Nu startades försöksverksamhet för att utforska räckvidden på radioanläggningarna. Vid vårt gamla fält gjordes åtskilliga prov. Först helt försiktigt med en sändare kopplad till 5:e servokontakten på mottagaren i flygplanet. Enligt denna metod var räckvidden på utsignalen ca 1 km. Nu vidtog nästa moment av kontroll.

En patrull utrustad med PR-radio och en sändare skickades ut 3 km från fältet. Så startades provflygningar under det att vi hade radiokommunikation med varandra. Patrullen fick förflytta sig närmare och närmare flygfältet. Vid 2 km kom de första störningarna. Flygplanet befann sig då ca 500 m från fältet och var alltså 1,5 km från störsändaren och 500 meter från pilotens sändare. Flyghöjden var ca 200 meter. Störningarna försvann då modellen kom ner på ca 50 meters höjd.

Av detta kan vi försiktigtvis säga att 3 km mellan modellflygfältet inte torde vara riskabelt om viss försiktighet iaktages. Om flygningen sker i riktning från varandra och att flyghöjden inte är för hög i riktning mot varandra.

Vi kontaktade Micros Christer Gillgren och talade om våra problem och provflygning gjordes på deras fält. Patrullen sändes iväg till vårt fält och flygningen startades igen. Vid 2 km avbröts övningarna på grund av störningar. Vår marginal är alltså 1 km.

Nu hoppas vi på vårt nya fält. Efter som jag under fyra år varit ansvarig för fälten först för Panter i Södertälje och nu Väsby modellflygare och under samma tid ordnat fyra fält vill jag beskriva hur man bör gå till väga.

Tro inte att någon ordnar ett fält åt er. Först kontakta Fastighetskontoret. Kolla vilken mark som kommunen äger. Be att få titta på deras ekonomiska kartor som är exakta och stora. Åk ut och titta på marken. Tänk på kraftledning, bergsknallar och skog.

Om du hittar ett bra fält, kontakta Fritidsnämnden och meddela skriftligen ditt intresse. Hyran kan ordnas på flera sätt.

1. Fastighetsnämnden upplåter marken kostnadsfritt.

2. Fastighetsnämnden vill ha betalt. Då måste Fritidsnämnden blandas in för att hyran ska bli låg. Fritidsnämnden kan då subventionera hyran.
3. Fastighetsnämnden skriver kontrakt med Fritidsnämnden som hyr ut till klubben. Många kommuner helt utan kostnad, andra tar 30% av kostnaden. Somliga kommuner tar mer.

Om kommunen inte har någon lämplig mark återstår privat mark. Kontakta Lantbrukaren och tala om hur bullriga vi är och övertyga honom om att det är enda möjligheten som finns att han släpper den biten ni vill ha. Hyran får ni göra upp om. Riktvärde torde vara 200-300 kronor per tunnland. 2 tunnland är 1 ha som i sin tur är 10 000 m².

Tänk på skadeståndskrav som kan uppstå om ni har för litet fält. Nybörjare behöver större ytor än de försigkomna. 5 tunnland är en lämplig yta. Innan kontrakt skrives kontakta fritidsnämnden och kolla deras möjlighet att bidra med pengar. En viktig sak är att ha tålmod. Flygfält tar oftast flera år att ordna på grund av grödor och arrendekontrakts tider.

Ingen sportstuga kan ligga närmare än 1 km från fältet. Kontakta dem som bor närmast. Gör bullermätningar. Kontakta hälsovårdsnämnden för provflygning och bullermätning. Gör upp om största tänkbara buller för modellerna. Bestäm inom klubben det DBA värde som kan accepteras. Närmaste hus får inte störas med större buller än 50 DBA enligt lag som kommer.

Gunnar Rydergren



SÄLJES

Beg. EMCO-UNIMAT
med tillbehör (nypris 2.000:- kr)
säljes för 900:- kronor.

Rune Johansson
tel: 0303/384 81

Till SALU!

1 st EK-Logictrol-Champion, 6-kan. 3 servo
och laddaggregat köpt i slutet av 1973.

Jan Malele
Hagvägen 11
633 69 Eskilstuna
Tel: 010/258 86

V.g. sänd inbetalningskort om avgift erfordras.

Radannons:

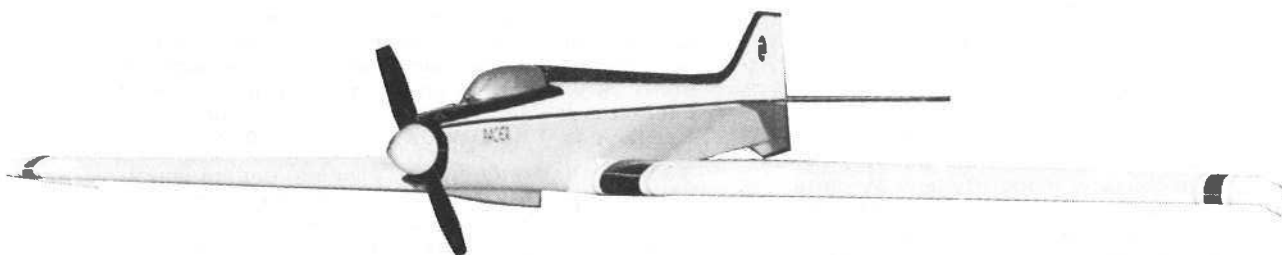
Enya 19 årgång omkring 1955 sökes. Hel motor
eller vevaxel. Även vevaxel till Oliver Tiger mk
II, III eller IV. Svar till Björn Winkler telefon:
08-776 22 87.

ACE R/C, Inc.

PACER

A UNIQUE 1/2A PATTERN SHIP

Designed by Owen Kampen



13L107 PACER är en avancerad 1/2A Racing flygplan, som på grund av sin storlek blir mycket billig. Planet erbjuder mera spänning och möjligheter till avancerad flygning än vad som tidigare funnits på marknaden i sin klass. Fördelarna med ett litet plan finns kvar: Det byggs snabbt, låg bränsleförbrukning, lätt att transportera och kan flygas på ett litet fält.

Alla bitarna är bandsågade och vingarna är färdiga.

Spännvidd: 100 cm Motor: Cox Tee Dee .049/.051

Längd: 75 cm Funktioner: Höjd och sidoroder.

Pris: 132:-

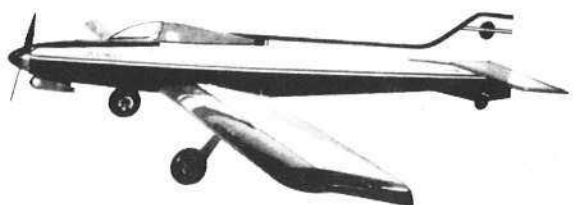
MACH-NONE

Span: 40"
Weight: 20-23 oz.
Engine: Tee Dee .049/.051
Functions: Ailerons/Elevator



13L108 MACH NONE är av samma typ som Pacer. De är lämpliga till minst två små servon. Pris: 132:-

Lämplig radio till Pacer och Mach None är den nya Mini-2:an från Sanwa. Totala priset för plan, radio och motor blir enbart c:a 650:-.

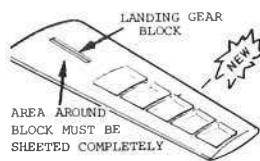


13K109 SUPER PACER. Först kom Pacer med en helt ny typ av modell flygplan. Sedan önskade många ett större plan med samma fina egenskaper och här är den Super Pacer. Spännvidd: 115 cm. Motor: c:a 4 ccm. Radio: 3 eller 4 kanaler. Pris: 240:-

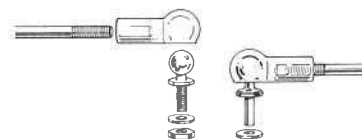
Sullivan Starter



Sullivan starter
Pris: 222:-



Sullivan vinge
Pris: 60:-



Du-Bro kulleder

minicars hobby ab



SANWA

BILLIGA MODELLMOTORER



- 6535 61RC (9,91 ccm) med Perry pump och förgasare Kr 360:—
- 6525 61RC (9,91 ccm) med Perry förgasare Kr 295:—
- 9001 40SR11 (6,5 ccm) Schneurleportning och ABC .. Kr 395:—
- 8011 40RC (6,5 ccm) med Perry förgasare Kr 189:—
- 6712 Veco. 19 RC (3,12 ccm) Kr 220:—
- 6711 Veco. 19 BB (3,12 ccm) Avsedd till linkontroll .. Kr 190:—

Glödstift och ljuddämpare tillkommer.

- Ljuddämpare till 6i Kr 29:50
- Ljuddämpare till 19 Kr 16:50



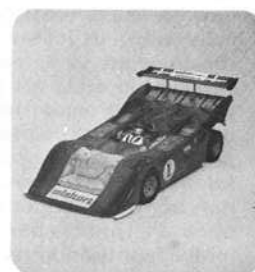
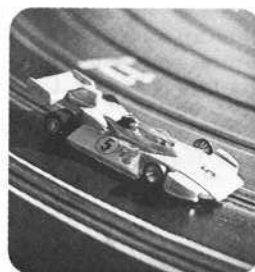
SANWA digitala proportionalanläggningar finns i 6-, 4, 3- och 2-kanals utförande. Utan överdrift så har SANWA radion blivit en succé över hela världen, med mycket hög kvalitet och välgenomtänkt design. Servona är mycket snabba och exakta.

Anläggningarna levereras med 4,8 volts mottagarack och 9,6 volts sändarack.

- 6-kanals med 4 servon Kr 1.350:—
- 4-kanals med 4 servon Kr 1.200:—
- 2-kanals med 2 servon Kr 730:—

MINI 2-kanals med 2 servon (torrbatteri utförande).
Kan även fås med en eller två elmotorkontroller, lämplig till elflyg-bilar och båtar Kr 375:—

Hobbykatalog 76



minicars hobby ab

Jag beställer 1976 års katalog, mot 5:— i frimärken. Vid beställning erhålles katalogen utan kostnad.

Namn

Adress

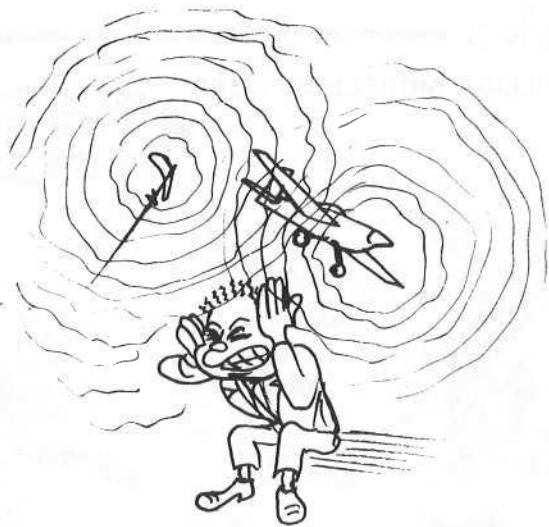
Postnr Postadress

minicars hobby ab

Butik: Bergsbrunnagatan 18
Postorder: Box 464, 751 06 Uppsala 1

Tel. 018-11 20 15
eller 13 21 15

Finns hos välsorterade Lek- & Hobbyhandlare



BULLER FRÅN MODELLFLYGPLAN

Provisoriska riktvärden för denna sorts aktiviteter anges i Statens Naturvårdsverk Publ. 1975:6, "Riktlinjer för buller från motorsport- och bilprovningsbanor". Man anger här gränser för den maximala tillåtna ljudnivån (alltså ej något slag av medelbuller som i fallet trafikbuller) att gälla under frifältsförhållanden utomhus. Inom område för bostäder gäller vardagar kl 07-18 max 60 dBA och vardagar kl 18-22 samt söndagar och helgdagar kl 07-18 max 55 dBA. Övriga tider får ingen bullerande verksamhet förekomma. Inom områden för vårdlokaler, fritidsbebyggelse och rörligt friluftsliv (där naturupplevelsen är en viktig faktor) ligger maximalvärdena 5 dBA lägre, alltså 55 respektive 50 dBA.

Vissa internationella förbund har utfärdat bestämmelser för fordonens bulleremission. Sålunda gäller för Kartingbilar att ljudnivån vid max belastad motor ej skall överskrida 90 dBA på avståndet 22 meter. För motocrossmaskiner och snöskotrargäller 92 dBA maximalt på avståndet 15,2 meter.

Allmänheten har på senare tid blivit starkt medveten om sina möjligheter att bli via hälsovårdsnämnder hindra aktiviteter som kan upplevas som störande och "onödiga". Härvid anses modellflygsporten vara typiskt onödig, mycket på grund av den "leksaks"-attityd som är förhärskande hos allmänheten. Vi måste inför allmänhet och myndigheter visa att vi är medvetna om våra bullerproblem och är beredda att göra något åt det. De två senaste åren har modellmotorfabrikanterna tvärt emot ovanstående resonemang i hästkrafternas namn minskat sina ljuddämpares effektivitet för att erbjuda köpta effektvinster. En tillnyktring i detta avseende har börjat skönjas hos de mera framsynta tillverkarna av ljuddämpare och i viss mån även hos modellmotorfabrikanterna. Det gäller nu för alla modellflygare att vara vakna för utvecklingen och verkligen anstränga sig att minska sitt bullerutsläpp så mycket som möjligt och samtidigt uppmuntra de tillverkare av ljuddämpare som satsar på och lyckas med att ta fram effektiva dämpare (det finns ingen som helst anledning att tro att originalljuddämparen är bäst).

Inom "Pylon Racing" (F3D) har man de senaste tre åren med stigande förvåning kunnat konstatera grenens fullständiga oförmåga att ta itu med sina enorma bullerproblem. De som vistas i närheten av ett pylonlopp utsätts för en direkt skadlig bullernivå.

F1C har liknande problem. Dock har C-flygarna möjlighet att avlägsna sig från de övriga samt använda hörselskydd, vilket gör att skador på hörseln kan undvikas. Under motorflykten befinner sig modellen över ett relativt begränsat område varför området där bullernivån överstiger tillåtet maxvärde blir mindre än vad gäller för F3D. Observera dock att bullrets korta varaktighet inte medför att tillåten bullernivå kan sättas högre!

För att få en uppfattning om vad bullergränserna enligt ovan medför för modellflygarna kan vi anta att vi låter modellflyget "bullerbelägga" ett område lika stort som en motocrossbana gör. Detta är en vettig början men vi måste ha klart för oss att detta i framtiden är långt ifrån en tillräcklig bullerbegränsning. Med hänsyn tagen till att modellen befinner sig i luften och ej kan tillgodoräkna sig någon markdämpning blir bulleremissionskravet att ljudnivån på 10 m avstånd ej får överstiga 87 dBA (motsvarar 90 dBA på 7 m). Praktiskt innebär detta att de värsta ljuddämpartyperna försvinner i fallen F3A och sportflyg. Pylonutövarna däremot måste finna sig i att angripa problemen från grunden och genomföra extensiva bullermätningar och med dessa som utgångspunkt utveckla tillräckligt effektiva ljuddämparanordningar. De nuvarande reglerna för utformningen torde knappast vara tillfyllest. Arbetskommittén för pylon borde vara lämplig samordnare av arbetet.

Till sist. Den förhärskande strutspolitikerna måste överges om vi skall komma tillrätta med problemen innan det blir försent. Du vet inte när någon i närheten av Ditt flygfält anmäler Er aktivitet för hälsovårdsnämnden. Har väl myndigheterna fått upp öronen för Ert buller erfordras en synnerligen omfattande insats från klubbens sida om inte motordrivna modellflygplan skall bli förbjudna på fältet. En lämplig grupp modellflygare att börja arbetet med är tävlingsflygarna. Tävlingsarrangören borde åläggas att kontrollera att de tävlandes modeller uppfyller bullernormerna. Detta förutsätter i sin tur att SMFF införskaffar bullermätare som arrangerande klubbar får låna eller hyra. Givetvis måste även ingå en utförlig anvisning för bullermätningarna.

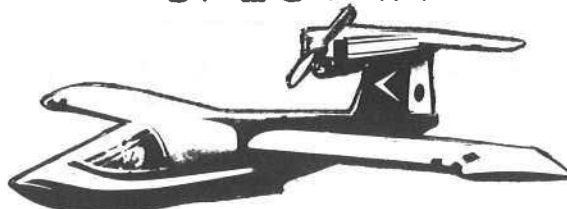
Det är betydligt allvarligare än Du tror!

BLI BULLERMEDVETEN!

Q-MIDGET

Mustang Star Fighter 2
Ny modell lättare, smäckrare
snabbare. Glasfiberkropp (100 gr)
OBS porfri yta.
Plankad vinge. Pris 200:- kr.

SPECTRA



Flygbåt exklusiv modell,
glasfiberkropp-motorgondol, plankad
vinge stabbe. spv 1500 mm 10 cc
motor. Pris 450:- kr.

Kroppar, vingar till ovanst. modeller även separat.

Börje Ragnarsson

Tallvägen 3

360 44 Ingelstad

Tel 0470/30577 efter kl 17.00

HREK

Lördagen den 1/11-75 bildades Hedemora Radioflygklubb. De flesta av klubbens f.n 30 medlemmar har tidigare tillhört Radioflygklubben Vigen, men då denna klubb haft ett för stort verksamhetsområde blev det naturligt att en delning kom tillstånd.

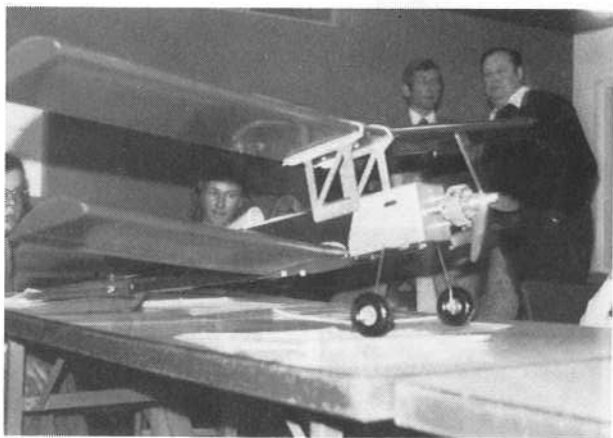
Då medlemmarna i Hedemoraklubben har en känsla av att fritidsnämnden o fullmäktige i Hedemora har en positiv inställning till klubben och dess arbete råder det en optimistisk stämning inom klubben.

Således har klubben av staden fått arrendera ett mycket fint område till flygfält. Detta ligger ca 1 km utanför staden fritt från bebyggelse och bilväg ända fram.

Ett tiotal medlemmar har i höst lagt ned ett omfattande arbete på fältet och detta är nu grovplanerat o dränerat för att slutarbetas och sås i vår. Fältet ligger vid en öppen slätt och kommer att få måtten 80x50 meter. Då stadens snart nedlagda sopstation ligger en liten bit ifrån fältet får även segelflygarna fina hang där. I vår skall även parkeringsplats iordningställas.

Klubben ligger även i underhandlingar om inköp av en iordninggjord stor buss med kök, garderober och bänkar med skåp o lådor samt 5 st bord med bekväma stolar samt med kamin. Vidare håller medlemmar på att iordningställa en gräsklippare av ett omgjort folkvagnschassi och som kommer att klippa 1,5 meter brett.

Detta var en liten redogörelse av vad som hänt i den nystartade klubben och vi ser fram mot en ny sommar och vår första inbjudan till flygmeeting.



I sin Pitts S2 brukar G Rosén ligga över Ulricehamnsbygden men liknar inte på något vis hans modell typ D-D med Wankel av eget märke.
Foto: Ingemar Lindström

Ulricehamns MFK har existerat i ca 2 mån, men tisdagen den 18 november skulle vi göra ett försök att "lyfta från marken".

Med hjälp av lokalpressen o skolinfo fick vi till vår överraskning men stora glädje ta emot över 40 högtintresserade besökare från vår stad.

Uppvisning av olika typer av plan, två filmer, kaffe o läsk väl uppblandat med diskussioner höll vi på till långt in på natten! Vårän sekr Åke diskade undan, kassör Svenne lyste som en sol och besökarna påstod att det hela var jättekul,

Så ock jag, Ingemar Lindström

BÖCKER

RADIO FLYGBOKEN



PÄR LUNDQVIST

Rätt illustrerad handbok i radiomodellflyg. Behandlar ingående modern byggtäknik, olika byggmaterial, motorer, radioutrustning, aerodynamik, meteorologi och flygtiära.

Inb. ca 40:—

FÖR DIG

AMATÖR RADIO

-vägen till amatörcertifikat



KURT FORSHÄGER

Hur blir man radioamatör? Har för man certifikat? Vilken grundutrustning behöver man? Frågorna är svåra och i denna bok ger en rutinerad radioamatör svaren och berättar utförligt om amatörradio, telegrafi, trafikbestämnelser, teknisk utrustning, antennproblem, kortvägslösning m.m.

Inb. ca 38:—

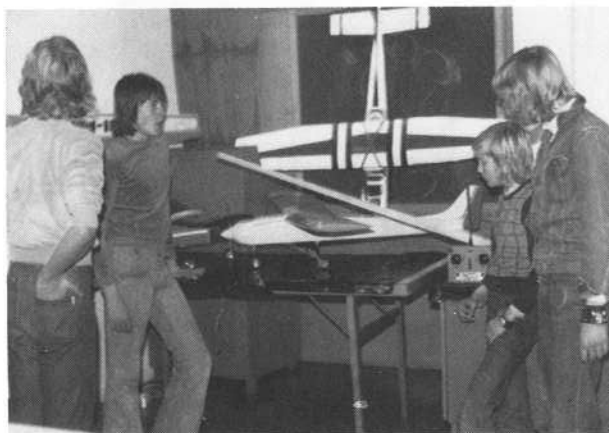
OCH DIN KLUBB

Spektra

Box 7024 300 07 Halmstad 7



Trots dystra uttalanden om termikegenskaper var Göran Roséns Hobbie Hawk en skön sak för ögat.
Foto: Ingmar Lindström



Per Åke (RC) till v. och Arkku(lina) höger diskuterar vid Gulingen, i bakgrund Executive.
Foto: Ingmar Lindström

TYCKARE

F3Ö, som i övning

1 Allmänt

Under några år som söndagsflygare har jag gjort en del upptäckter, och därur dragit en del slutsatser.

Dessa vill jag nu förmedla.

Min bestämda åsikt är att den som kan klara av F3A programmet, kan klara av det mesta i RC flygväg. Jag kan det inte. Oavsett specialintresse, är det bästa sättet att utvecklas som flygare, att träna på de knepigheter, som ryms i F3A programmets olika manövrar.

Om man bara låter kärnan flyga bäst den vill, lite hit och dit, utvecklas man inte alls, och flygandet har mist en värdefull trivsel-komponent.

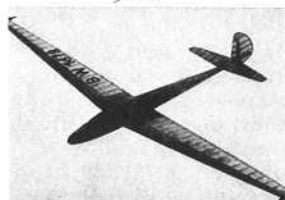
Det känns lite smålarvigt att träna "knife edge" utan egentlig anledning, speciellt som man vet att kärnan man råkar äga, aldrig kan ha skuggan av en chans i en F3A-tävling.

Skalaritningar till segelflygplan

En serie trevliga segelflygplan har presenterats i AoH under åren. Vi har ritningar till en del av dem. Alla våra ritningar är avsedda att byggas efter. Traditionellt med trä.



DFS OLYMPIA (AoH 7-74)
spv 3000 mm. Pris 37:—



DFS KRANICH (AoH 8-74)
Vår ritning visar varianten Kranich III
spv 3260 mm. Pris 37:—



DFS WEIHE (AoH 3-75)
spv 1800 mm. I samma sats ingår Lo100 spv 1500 mm. Pris 24:80



GRUNAU BABY (IIb/III)
spv 2700 mm. Pris 24:80



SCHLEICHER KA-6E
spv 3124 mm. Pris 37:—



MÜ13E BERGFALKE
spv 3200 mm. Pris 37:—



ZÖGLING Skolglidare (SG-38)
spv 1020 mm. Pris 13:60



LUFTSKEPP. Säg Ni artikeln i AoH 6-75 om ZEPPELINARE? Vi har översiktsritning och beskrivning (på tyska) att bygga efter. Längd 4500 mm, diam 700 mm

Beställ vår ritningskatalog som innehåller 100-talet ritningar med bilder. Vi är även distributör av Graupners modellbyggsatser och tillbehör.

TRANSFUNK

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

2 Förslag

Genast slås man av tanken: Var tog RC-populärklassen vägen? Jo den dog på grund av sin egen orimlighet.

Men, jag vill gärna ha en populär klass! Förslaget blir då att vi skapar en populär klass, som är lämpad för det stora flertalet flygare - söndagsflygaren.

3 Andan bakom

Jag behöver kanske ett år på mig att bygga en fullvuxen F3A kärna, medan jag förmodligen bara behöver halva tiden för en .40 kärna med skevroder. Skulle jag flyga Machettor eller hyvelbänkar, kommer med nödvändighet min hobby att växa, på ett för mig oacceptabelt sätt. Förmodligen är så fallet för väldigt många söndagsflygare.

Jag har noterat med tillfredsställelse att vi blivit ganska många ute på det fält jag brukar använda, med plan i mellanklassen. De flesta har en hög flygstandard och skulle om de bara försökte, klara flera manövrar i det "stora" programmet.

Tanken är att alla skulle kunna tävla, med ett program som man klarar av med ett plan med 2.5 cc motorer och uppåt, med skevroder. Dessutom skulle "Bengt o Kenneth o Christer o Benny o grabbarna" också kunna vara med, på klubbnivå med någon gammal häck om de tyckte det var roligt.

Huvudsaken är att det inte blir blodigt allvar. Man ska inte vara med för att skörda lagrar på någon prisvall, utan man ska vara med för att ha skoj en söndag med polarna, och utvecklas som flygare. Man ska kunna beundra den kompis som presterat en manöver som han/hon (!) inte kunde förra gången, oavsett om man blev först eller sist i listan.

4 Manövrar, grundtankar

Manövrarna i F3A är suveränt bra, men svåra, så vi behåller så mycket som möjligt av dem. Man ska kunna tävla med sportplan med relativt små motorer, med skevroder. Då motorn inte ska fälla utslag, bör sådana manövrar, som kräver mycket Power bort. Då i främsta hand vertikala roller. Manövrar som behöver en god korrelation av vänster och höger hand bör försvinna, då detta är tröskel-kunskapen för att ta steget till det stora programmet. Långsam och momentroll försvinner.

Vad finns då kvar av F3A programmet, jo ett antal manövrar, som jag tror 90% av söndagsflygarna kan klara, med lite träning. Dessutom kan de flygas med Box-fly, Falcon, Snoopey, 1/4 pylonkärnor osv. Vilka klubb tävlingar det kunde bli!

5 Förslag till manövrar

- 1 Start
- 2 Rak förbiflygning
- 3 Rak ryggflygning
- 4 Kubansk åtta
- 5 Dubbel Immelmann
- 6 Tre utvändiga loopar
- 7 Tre invändiga loopar
- 8 "Running eight"
- 9 Tre horisontella roller
- 10 Avalange(?) (En loop med en snaproll på toppen)
- 11 Tre varv spinn
- 12 Rektangulärt landningsvarv
- 13 Landning

6 Utförande och bedömning

I princip bör anvisningarna från F3A programmet rörande utförande behållas. Jag tycker dock att storleken på manövrarna inte bör vara så hårt styrda. De bör få vara anpassade till storleken på planet man flyger. En liten modell gör små manövrar, men nära.

Angående bedömningen bör även här principerna från storebror behållas, men värderingsfaktorerna kanske bör tas bort, och förenklingar införas.

Min tanke är att domaren ger 1-10 poäng utgående från en viss norm. Men styrningen så att exempelvis en icke rund looping nödvändigtvis ger avdrag med två poäng, punkt slut, bör försvinna. Domaren ska bedöma manövrer som helhet.

Vem ska döma? Varför inte allihop? Våra "professionella" domare har nog att göra ändå, men de, och övriga med grundliga kunskaper, kan nog informera och ge råd om hur normmanövern ska se ut.

Förslaget är att 5 söndagsflygare får ett block med tio siffror visar sin poäng, ta bort den högsta och den lägsta, anteckna. Ni har väl sett Ulrika Knappe (Ung dam från Sveriges framsida)? De 5 kan vara tillfälligt kraschade, tävlande, eller om någon enda betrodd, ställer upp.

Egentligen är riktigheten av domsluten ointressant, då man egentligen tävlar mot sig själv.

7 Till sist

Tycker ni jag är vansinnig, smart, dum, naiv, osedvanligt klarsynt, eller har andra synpunkter. Kläm fram med det, så det blir någonting. Tro inte att andra gör något det gör dom uppenbarligen inte. Tyck till, i MFN, klubbtidningar, till SMFF. Annars tycker jag vi ordnar en tävling någongång i april. Man ska visst tävla i en ny rolig klass, som heter F3Ö, som i övning.

Lars Strömberg
Söndagsflygare, AKMG

UPP TILL KAMP EMOT ROSSI

Nu tänker jag verkligen reta gallfeber på en del modellflygare och på Rossi-försäljarna. Modellflygarna är av kategorin F1C-specialister, och det är bara ett fåtal, så jag tar chansen att bli hudflängd.

C-klassen var riktigt rolig en gång i tiden. I början av 60-talet drällde det av förhoppningsfulla ungdomar som med Oliver Tiger, Webra, Cox m fl. halvbra motorer kastade sig in i leken och som faktiskt hade vissa berättigade förhoppningar att kunna blanda sig i tätstriden.

I mitten på 60-talet kom mer sofistikerade grejer in i bilden. Super Tigre G20, MVVS, diverse andra motorer, dyrare och vassare. Det gick dock fortfarande att hänga med. Begagnade Super Tigre gick att få tag i till hyfsade priser, och i slutet på 60-talet kan man nästan tala om en höjdpunkt för klassen. Med Seelig's seger i VM 1967 började kräftgången. Det tog några år innan det märktes, precis som alla andra smygande sjukdomar. Med Seelig kom autostabbe och rakt stig in i bilden, för nu började det gå rent in i bomben fort. 1969 kom piporna och sorterades snabbt ut igen av CIAM-mötet samma år.

Det hjälpte inte. 1971 kom Rossin och dödsstöten åt motorklassen. I dag finns det bara två klasser av F1C-flygare:

1. Den som har några Rossi och vet tillräckligt mycket om modellflyg för att kunna behärska en modern modell. Flyger 900 lätt som ögat och deltar sedan i en fly-off där motorn betyder allt. I dag ca 10 personer i Sverige.
2. Den som inte har några Rossi. Gruppen är i dag nere i 5-6 personer och blir allt mindre.

Den nya 7-sekundersregeln kommer att accentuera problemet ytterligare. Nu kommer man snart att börja skilja Rossi-motorerna åt, plus 200 eller minus 100 varv.

Problemet är inte löst för att det kommer ut fler Rossi på marknaden. De flesta får smak för F1C i yngre år, då motorer dominerar tänkandet i hög grad. Även om dessa yngre grabbar har tre eller tio motorer blir det inte bättre. Det blir kanske fler F1C-flygare igen efter några torra år, men det blir inte så mycket fluget. Det går för fort, helt enkelt. Jag fasar vid tanken på 20 juniorer med Rossi, autoroder och autostabbe. 20 potentiella dråpare som skickar ut sina livsfarliga redskap åt alla håll med 120 km i timmen.

Missförstå mig inte. Jag tycker själv att det är en viss tjusning med en vältrimmad kärna som går spikrakt uppåt med hög hastighet och sedan går över i glidflykt med en perfekt urtagning. Jag har den högsta respekt för Rossi-motorerna ur teknisk synpunkt. Men det är precis som i andra, mer uppmärksammade sporter där tekniken firar triumfer.

Bilarnas Formel 1, seglingens America's Cup, segelflygningens öppna klass. Alla har blivit en allt exklusivare lekplats för allt färre specialister. F1C är på väg åt samma håll, även om det inte ger samma rubriker i Expressen.

Än så länge kan man vinna en F1A-tävling utan snurrekrok. Än så länge kan man vinna F1B utan autoroder. I dag kan man inte vinna F1C utan alla manicker och Rossi. Det finns faktiskt bara två vägar att välja i dag: DÖD ÅT ROSSI ELLER DÖD ÅT F1C.

FLODA

Parallellfritt översatt från USA (Del 2) eller ibland får man svar på tal...

RCM's artikel i augustinumret (se översättning i MFN 5/75) är ett högst genomträngande stycke av stor förståelse för AMA's och modellflygets nuvarande ställning. Det speglar många tankar jag erfarenit under de år som jag varit sysselsatt med AMA-arbete. På det hela taget håller jag med om att AMA behöver finna vägar till att ge en bättre service till sportflygarna och lösa balansgåtan mellan tävlings- och fritidsflygarna.

Jag kallar det en gåta då det inte finns någon klar skiljelinje mellan de två intressegrupperna. Båda behöver varandra. Sportflygaren har vunnit enormt på tävlingsflygarens utveckling: bättre produkter, många frekvenser, förbättrade försäkringsprogram och bättre PR. Olyckligtvis så har tävlingsflygarnas antal inte ökat i samma takt... procentuellt sett så har dessa inom AMA varit relativt få det senaste åren. Det är därför riktigt att säga att sportflygarens medlemsdollar har använts till tävlingsaktiviteter men som i sin tur givit sportflygaren fördelar tillbaka. Nettoresultatet har blivit bra för alla, vilket har bidragit stort till AMA's fenomenala tillväxt de sista tio åren.

Vad som varit bra hittills behöver dock nödvändigtvis inte vara tillräckligt i framtiden. Det var oundvikligt att sportflygaren, som alltmer fått betala aktiviteter som dock indirekt hjälpt honom, skulle komma att begära mera direkt hjälp och service. Problemet är emellertid inte lätt att lösa och blir i så fall rätt kostsamt. Till exempel: rättshjälp till att lösa lokala problem drar kostnader långt utöver vad nuvarande medlemsavgifter kan klara. Samma sak gäller den typ av PR som skulle behövas för att ge någon effekt på det lokala planet. Båda dessa områden förutsätter enorma ekonomiska tillgångar. Och varje form att genomdriva lokala säkerhets- och/eller bullerregler är ännu mer omöjligt. Det har ingen betydelse vilka initialer en organisation har, AMA eller någon annan, så är framtvingande en sak som inget nationellt förbund kan göra om det inte har en lokal representant överallt.

Inom dessa områden är användandet av frivilliga, som ju utgör ryggraden på AMA, inte genomförbart. Endast ett nät av betalda sakkunniga kan väntas bli effektiva och skulle då få kostnaderna att nå helt andra världar. Detta inte sagt för att vi inte skulle sträva i den riktningen men förutsätter förståelse för vad det innebär och kostar.

Under tiden har AMA gjort ett fantastiskt jobb på en relativt mager budget, huvudsakligen beroende på hundratals frivilliga insatser. Utan dessa skulle vi aldrig vara där vi är idag. Och att ersätta dem med någonting annat skulle kosta mer, mycket mer.

Ändå vad AMA-medlemmen får för sin avgift är en hel del, som följande av mig tidigare publicerade rader klargör: AMA föddes ur kriser på trettio-talet då flera stater förbjöd flygning med explosionsmotor drivna modeller. Genom organisation och enande lyckades modellflygare utöva sådant inflytande att bannlysningen upphävdes. Sådana här saker sker i perioder, man går från en kris till en annan. En sådan var det för två år sedan då luftfartsverket hotade att helt dra ner gardinen för allt modellflygande. Det blev två år av förvirring och osäkerhet tills AMA lyckades ändra synsättet på en del nyckelpersoner inom verket och avvärja hotet. Situationen på den fronten är relativt lugn nu men hotet kan komma tillbaka när som helst ändå. Det kräver tålmod, envishet och arbete för att få korken att sitta kvar. Olyckligtvis måste det ske i tysthet för att det skall fungera varför AMA inte får omkring och skryter om det arbete som man gör dagligen. Likaledes arbetar AMA kontinuerligt med televerket, inte bara för att få nya frekvenser till vår alltmer ökande verksamhet, utan för att även skydda de som vi redan har från andra som mer än gärna skulle vilja ha dem. Det är ständiga och målmedvetna ansträngningar som rättfärdigar vår existens. Och detta har otvetydigt varit framgångsrikt och skett utan en massa ståhej.

Under tiden så gör AMA's försäkringsprogram det möjligt för flertalet medlemmar att flyga, därför att markägarna vet att de är skyddade i händelse av en olycka. Detta skydd är ofta taget för givet utom av de som är engagerade i det oändliga sökandet efter fält. De vet att försäkringen är en första förutsättning för förhandlingar.

Det ovan sagda är nyckelorsakerna till varför de flesta modellflygare behöver AMA. För andra betyder medlemskapet tävlingar, rabatter och andra mindre betydelsefulla saker. Men oavsett vilken orsak som anses viktigast för var och en så är den allra viktigaste den att enighet ger styrka. Och för varje hot mot verksamhet så är medlemsantalet vårt grundskydd.

Av samma anledning går modellflygare med i klubb- ar för att de tjänar mer på det än att vara ensamma. Likadan är det på det nationella planet där tusentals klubbar betyder mer än en enda. Detta är grundstenen för AMA. Den duger för de flesta. För de ännu kritiska, för att de inte gillar sättet eller anledningen till att AMA arbetar som det gör, finns det alltid möjligheten att engagera sig i arbete att göra saker och ting bättre. Behovet av frivilliga är alltid konstant. Sammanfattningsvis så kommer förmånen att kunna modellflyga idag från det faktum att AMA funnits till i över trettio år och dess representanter fortsätter att arbeta för alla medlemmars bästa. Jobbet dag för dag är vad AMA har gjort och fortfarande gör för sina medlemmar för att undvika eller mildra negativa effekter från utomstående. Avgiften för medlemskapet är en av de få saker väl värt sitt pris i dagens inflationssamhälle.

Dessa likaledes tänkvärda rader återfanns i RCM Oct-75 och var skrivna av AMA's Executive Director John Worth som ett svar på Peter Bullas gästartikel i RCM Aug-75.

Avsikten från översättaren var först att publicera denna andra del i MFN 6/75 (Den första kom i MFN 5/75) men inför den tänkbara möjligheten att vi alla då kanske hade gått miste om "storebron" Gunnars syn på SMFF, så senarelades del två till MFN 1/76.

Björn S(undlöf, bättre så?)
översättare

PS... Beklagat att även denna gång ett fel har insmugit sig, står: AMA, skall vara SMFF eller skall det inte det när man översätter....

LINFLYG

Linkontroll ett sätt att leva?

Tillhör du dem som fick ett linstyrt modellplan i julklapp? Eller har du en gammal "Geting" i halvbyggt skick i källaren? Har du en gammal stuntbyggsats som du inte vågat pröva? Är du kanske en av dem som redan har flugit massor av linflyg men lagt av och glömt hur roligt det var?

Gillar du fart, fest och spänning?

Då är denna artikel om linkontroll något för Dig. Syftet är att ge en kort presentation av de olika klasserna, litet historik och tips om linkontroll. Vi börjar med historiken.

Det hela började nån gång på 40- och 50-talen i USA. Sedan motorer och plan blivit så pass lätta och bra att de flög med någorlunda styrfart, började några uppfinningsrika herrar med "U-Control" förkortat U.C. Från början hette det "You-Control" syftande på att det är Du som styr. Det fina i kråksången var rodermekanismen som till och med patentsöktes i början. Den gjorde det möjligt att direkt överföra pilotens handrörelser till planetets roder.

En av de första och mest uppmärksammade uppvisningarna gjordes på offentlig plats i New York. Som vanligt kom polisen och började bråka. Efter en stund blev hans försök till avvísning allt mindre bestämda och snart hade han erbjudits att köra en provtur. Polisen blev så begejstrad att han inte ville sluta flyga ens när han vänligt men bestämt bortfördes av sina kollegor.

Sedan den här polisen och andra gjorde sina första upptäckter av linkontrollens tjustring har utvecklingen gått fort och sporten har sedermera kommit även till Sverige (50-talets mitt).

Vi lärde oss relativt snabbt och redan 1960 ungefär var Sverige bland de bästa nationerna på VM. Antalet utövare i Sverige är svårt att uppskatta men varje modellflygare har säkert någon gång prövat att hålla i ett linkontrollhandtag och det betyder åtskilliga tusen. De aktiva tävlingsutövarna är ungefär ett par hundra.

Det går alldeles utmärkt att flyga linkontroll med i stort sett alla tillgängliga byggsatser som saluförs. SMFF har utvecklat en egen nybörjarmodell som kan beställas i byggsats genom expeditionen. Den kostar ca 29 kr.

Nybörjarmodeller är intressanta tills det att man lärt sig hålla reda på linorna och inte trassla samt starta motorn. När man har varit i luften ett tiotal gånger samt i backen lika många - då har man i allmänhet skaffat de erfarenheter som behövs för lite mer avancerat flyg.

Den första tjustringen att själv flyga sin egen modell är mycket stor och ofta har det kostat åtskilliga blodiga fingrar och limklickar innan mästerverket håller sig uppe i luften.

Själv minns jag vilken lycka jag kände då min "Bee-Bop" (konstr. av G Alseby) för första gången flög 50 varv i ett streck efter otroliga misslyckanden och haverier.

Så snart man har lärt sig hur man styr sitt plan i planflykt och känner sig säker på start och landning brukar man försöka söka sig vidare mot alltmer avancerade former. Tävlingsmomentet lockar. Man vill flyga fortare eller göra loopings och andra konst. Nybörjarmodellen blir då otillräcklig och kanske också nybörjarmotorn.

I det följande presenterar jag kort de fyra tävlingsklasserna.

Fullständiga regler ges inte, de kan man beställa genom SMFF. De håller just på att färdigställas av grenstyrelsen. Vad gäller material som ritningar, byggsatser etc håller vi i grenstyrelsen på med en genomgång av vad som är bra och vad som vi skall distribuera genom SMFF. Hittills finns bara EMIL men vi strävar efter att ha åtminstone en bra modell i varje klass som vi verkligen kan rekommendera till de som just har lämnat nybörjarstadiet men ändå vill ha en fullt konkurrenskraftig modell. Målet är att till varje modell skall finnas utförlig byggbeskrivning och ritning.

Speed eller hastighetsflygning heter den första klassen. Tävlingsmomentet går ut på att flyga en viss sträcka (1 km) på minsta möjliga tid (=högsta hastighet). Klasserna är indelade efter motorns cylindervolym. Den internationella klassen är 2,5 cm³ och där är linlängden 15,92 meter vilket ger 1 varv = 100 meter. I Sverige flyger vi enligt sk "Kaffepetterregler" vilket innebär att resultatet räknas i procent av respektive svenska rekord. Världsrekordet i den internationella klassen (kodbeteckning F2A) är fn 279 km/tim.

Stunt eller konstflygning är den andra tävlingsklassen. Det gäller att utföra ett visst konstflygprogram så snyggt som möjligt. Flygningen poängsätts av speciella domare. Flygplanet, motorn resp linlängd är valfri inom vissa gränser 5-10 cm³ är vanligast. Bland de manövrar som den tävlande utför under en tävlingsomgång märks wing-over, Looping, Åtta, Tinglas, Fyrkantlooping, Bunt och Fyrklöver. I Sverige finns även en speciell nybörjarklass - "semistunt" med förenklat program. Den internationella kodbeteckningen är F2B.

Team-racing är den tredje tävlingsgrenen. Liksom i Speed skall man genomföra ett hastighetslopp men här flyger tre piloter samtidigt. Distansen är 10 km i den internationella klassen F2C (2,5 cm³) vilket innebär 100 varv. Betydligt fler begränsningar gäller för modellen och flygningen än vid Speed. Tävligen skall motsvara "pylon-racing" som flygs med riktiga plan i USA.

Modellen skall ha semiskalautseende och dessutom medföra pilot med vissa minimimått. Motorn måste vara inbyggd och vingytan är begränsad nedåt. Tankvolymen är max 7 cm³ i den internationella klassen vilket innebär att de flesta måste mellanlanda minst 2 gånger under ett heat. Mekanikern har därför också en viktig funktion - därav namnet "team".

Modellerna flyger ca 150 km/tim och i den större klassen (5 cm³) ca 200 km/tim. En omtankning med start av motorn tar ca 2 sek för en snabb mekaniker. Världsrekordet ligger strax under 4 minuter för 100 varv och det svenska på 4.08. I Sverige finns också precis som i stunt en nybörjarklass med enklare regler som kallas "standard-racing".

Combat är den mest spännande grenen inom linkontrollen. De flesta faller förr eller senare för den. Combat betyder strid och i striden möts man två och två i en turnering med flygplan som är mycket enkla, snabba och vändbara. Det går ut på att med propellern kapa en kräppappersserpentin av ca 3 m längd som varje tävlande har fäst efter sitt plan. Ett heat varar 4 min och varje klipp ger 100 poäng. Dessutom får man 1 poäng för varje sek ens modell befinner sig i luften.

I Sverige tävlar vi i två klasser för närvarande. Den internationella "F2D" med 2,5 cm³ motorer och "Combat Open" med max "40"-motor (6,5 cm³).

Skala är den minst flugna klassen i Sverige och där är inte bara flygningen utan mest bygget det som räknas mest.



Du som nu blev inträdderad av linkontroll läs de följande artiklarna. Vill du veta mer kontakta din klubb eller grenred resp grenchefen. Läs också SMAKA den speciella nyhetstidningen för linkontrollörer. Snabb och utförlig information är mottott! Beställ från undertecknad, Postgiro 297968-0. 15:- är avgiften/år. Till sist välkommen att titta på någon tävling, Se tävlingskalendern!

Anders Ahlström

Stunt-Combat-träningsmodellen

PLANKAN avsedd för 1,5 cm³ motorer.
Spännvidd 660 mm.

Denna modell har tillkommit för den lite äldre nybörjaren som nyss lärt sig flyga Emil, Getingen eller liknande modeller och som snabbt vill lära sig avancerad flygning.

Det viktigaste kravet som ställts på modellen är att den skall vara mycket stark. I övrigt har det eftersträvat att få den så lättbyggd och lättflygen som möjligt utan att fördenskill kompromissa när det gäller hållfastheten. Modellen har utprovats praktiskt och i stort uppfyllt de ställda kraven. T.ex har fyra unga linflygare lärt sig looping och åttor på en och samma dag med en enda modell. Antalet markkänningar som modellen fått utstå under utprovnigen torde hittills ha uppgått till ca 25, varav minst ett tiotal skulle ha tagit knäcken av de flesta andra modeller. Även den här modellen börjar nu bli lite "mosig", men mycket starkare än så här är det nog svårt att bygga en modell eftersom den inte får bli för tung.

Konstruktionen är tämligen enkel, bortsett från tanken som man måste löda själv. Bygganvisningen har ändå gjorts mycket utförlig för att hjälpa nybörjaren att undvika onödiga misstag. Fullskaleritning och bygganvisning kan erhållas från författaren (se adress i slutet på artikeln). Byggsats kan än så länge ej erhållas, möjligen så småningom ifall intresset blir stort. Ring gärna och berätta dina erfarenheter.

(Bygganvisningen som omfattar 7 sidor har utelämnats pga platsbrist. Grenreds anm).

Utrustning

För att modellens egenskaper skall komma till sin rätt måste propeller, linor, bränsle etc avpassas väl.

Den enda lämpliga propellern för dieselmotorer 1,5 cm³ är 7x6. (författaren saknar erfarenhet vad beträffar glödstiftsmotorer).

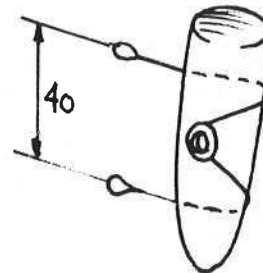
Lämpligaste fabrikat hållbarhetsmässigt verkar vara Topflite och Tornado nylonpropellrar. Propellrarna kokas när de känns styva i en kastrull med vatten ca 10-30 minuter, varigenom de blir extra hållbara. Undvik glasfyllda nylonpropellrar. T.ex Kavan blå, Taipan grå. De har mycket låg hållbarhet vid markkontakt.

Linor av 3-trådig Laystrate wire är de lämpligaste. De är tämligen okänsliga för kinkar men bör rullas upp på ordentliga rullar för att få lång livslängd.

Linlängden väljes lämpligtvis i enlighet med reglerna i lilla combatklassen till 13,27 m mätt från mitten på handtaget till motorns vevaxel.

(Klassen har utgått som officiell tävlingsklass Grenreds anm).

Kontrollhandtaget bör inte ha större avstånd mellan linorna än 40 mm för att modellen inte skall bli svårflugan. Lämpligen tillverkar man handtaget själv enligt figur



Bränsle för dieselmotorer som verkar lämpligt är knyckt från Staffan Larssons recept nämligen: 25% olja (Castrol M, ML70 eller ricinolja), 30% lysfotogen, 44% teknisk eter samt 1% amylnitrat.

Med angiven utrustning flyger modellen utrustad med en 1,5 cm³ BX-motor drygt 90 km/h. Flygtiden med den angivna tanken blir ca 4-5 minuter.

Flygning

Modellen flygs över gräs, ju mjukare underlag desto bättre. Faktum är att underlagets beskaffenhet är av minst lika stor betydelse för modellens livslängd som hur den är byggd.

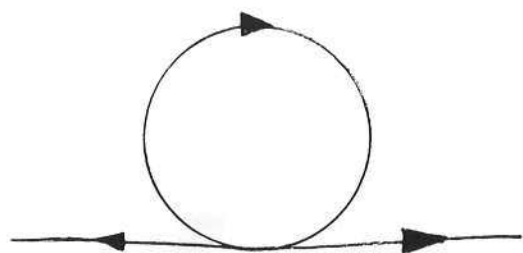
Start sker i medvind med tanke på att linorna inte skall slakna i starten. Före start tvättas linorna med fotogen för att de inte skall klämma ihop. Är man riktigt noga tvättar man med sprit, aceton, tri el. dyl varefter linorna torkas.

När tanken tankats full så hålls skvallerröret för samtidigt som bränsle via påfyllningsröret trycks fram till förgasaren. Snapsa i avgasporten samt eventuellt även i insuget, drag runt propellern några varv innan du börjar slå, det brukar underlätta starten.

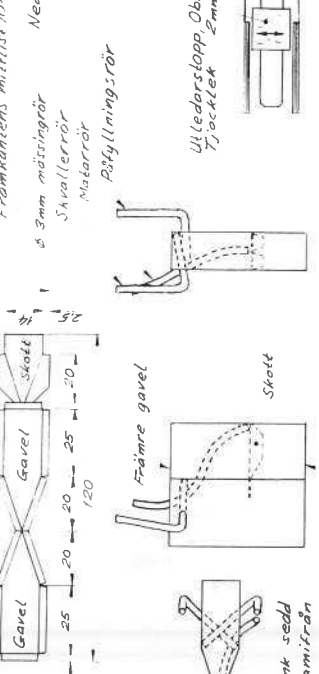
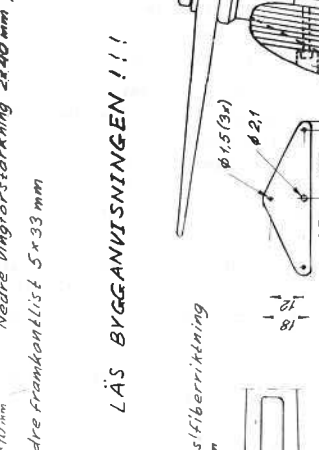
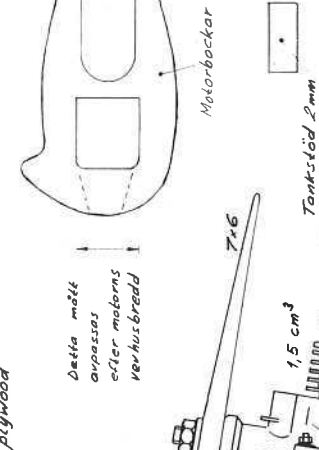
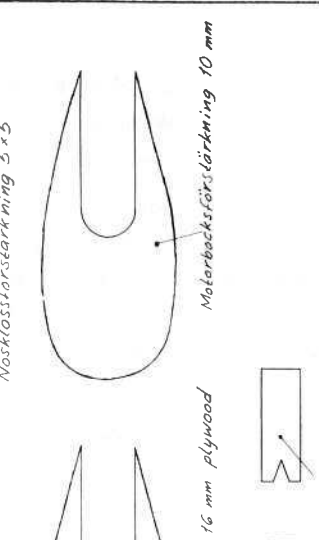
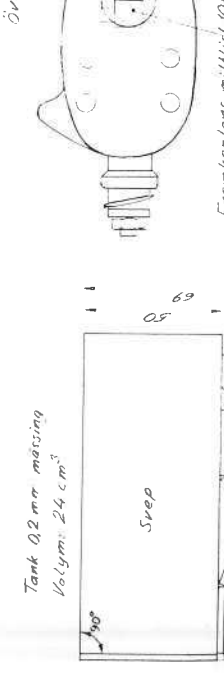
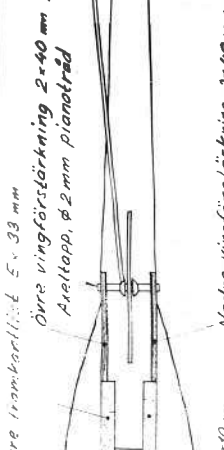
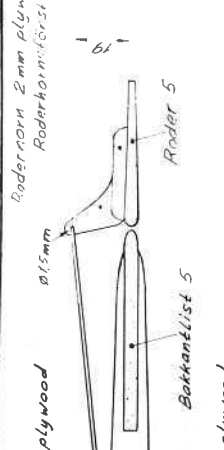
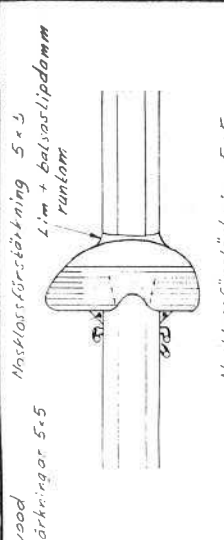
När motorn gått igång, så ha inte för bråttom att få upp modellen i luften. Ta god tid på dig att ställa in och justera motorn, den hinner då även komma upp i rätt drifttemperatur innan du släpper upp modellen. Vid start är det viktigt att höjdrodret hålls neutralt då modellen annars omedelbart gör en looping som vanligtvis slutar med markkontakt.

Första flygningen ägnas åt att bli bekant med modellen och för eventuella motorjusteringar.

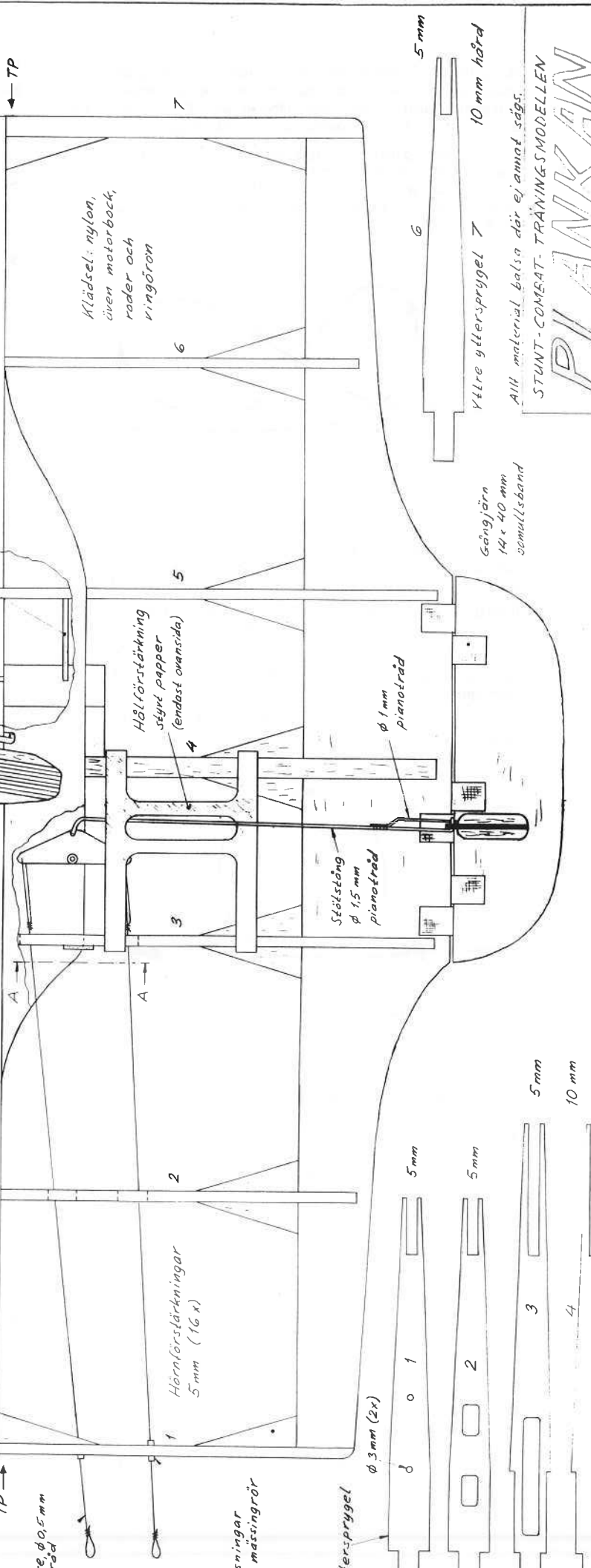
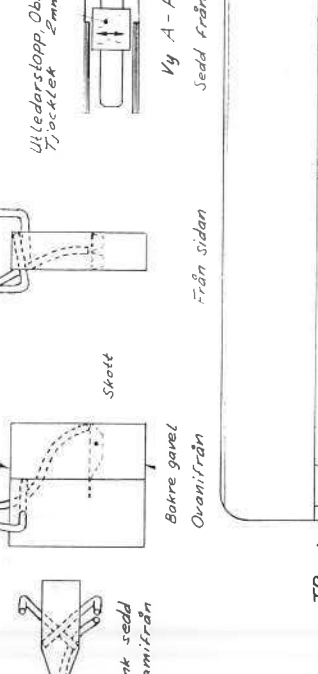
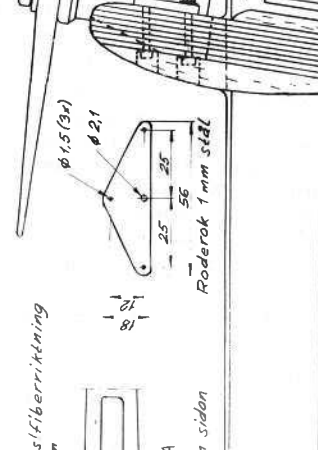
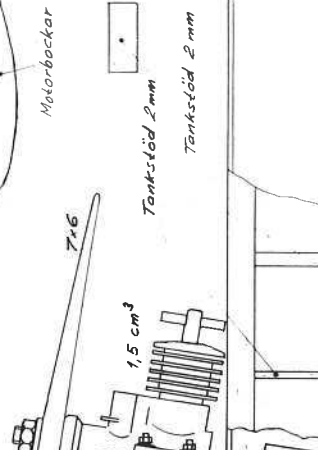
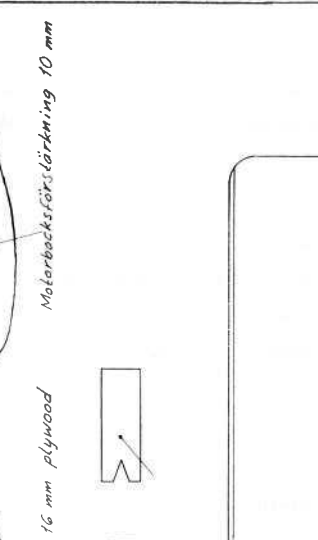
När motorn går bra och du blivit varm i kläderna kan du prova på din första looping. Se figur 8 som visar hur planet skall flygas. sett ur pilotens synvinkel. Looping och de flesta andra manövrar utföres på medvindsidan så att vinden hjälper till att spänna linorna. Lämplig utgångshöjd är 4-6 m.



Figur 8, Looping



LÄS BYGGANVISNINGEN !!!



Tank 0,2 mm mässing
Volym: 24 cm³

Övre framkanalist 5x33 mm
Övre vingförstärkning 2x40 mm plywood
Axlstopp, 2 mm pianotråd
Bakkanalist 5
Nedre framkanalist 5x33 mm
Nedre vingförstärkning 2x40 mm plywood
Framkanalens mittled 10-10 mm
3 mm mässingrör
Skvalterrör
Motorrör
Pöfyllningsrör
Utledderlöpp Obs/fiberriktning
Tjocklek 2 mm
Vy A - A
Seed från sidan
Från sidan
Överifrån
Bohrrör
Tank seed
framifrån

Motorbäcksförstärkning 10 mm
Motorböcker 16 mm plywood
Motorböcker 2 mm
Tankstöd 2 mm
Tankstöd 2 mm
7x6
1,5 cm³
Roderok 1 mm stål
Hölderförstärkning styvt papper (endast ovanpå)
Stöstång 1,5 mm pianotråd
Hörnförstärkning 5 mm (16x)
Inre ytterprygel
Yttre ytterprygel 7 10 mm höjd 5 mm

Utleddare, 0,5 mm pianotråd
Styrbusningar 3 mm mässingrör
Inre ytterprygel
Yttre ytterprygel 7 10 mm höjd 5 mm

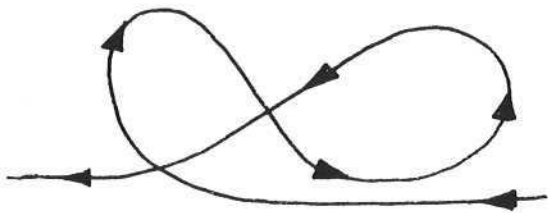
Övre framkanalist 5x33 mm
Övre vingförstärkning 2x40 mm plywood
Axlstopp, 2 mm pianotråd
Bakkanalist 5
Nedre framkanalist 5x33 mm
Nedre vingförstärkning 2x40 mm plywood
Framkanalens mittled 10-10 mm
3 mm mässingrör
Skvalterrör
Motorrör
Pöfyllningsrör
Utledderlöpp Obs/fiberriktning
Tjocklek 2 mm
Vy A - A
Seed från sidan
Från sidan
Överifrån
Bohrrör
Tank seed
framifrån

Allt material balsas där ej annat sägs.
STUNT-COMBAT-TRÄNINGSMODELLEN
PLANKKAN
Avsedd för 1,5 cm³ motor

FLYG ALDRIG NÄRA KRAFTLEDNINGAR !!

Räta inte upp modellen för snabbt när du gjort looping utan se till att den hinner hela varvet runt. Antalet looping som kan utföras per flygning är ca 5-10 st varefter linorna börjar gå trögt.

Efter looping följer liggande "fusk-åtta" eller "lazy eight" som amerikanerna brukar säga. Den går till så, att när modellen flugit drygt en halv looping så ges roderutslag åt andra hållet. Se figur 9.



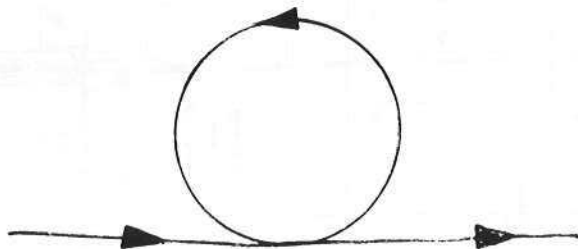
Figur 9. "Lazy eight"

Det gäller att följa modellen med hela armen och att ge roderutslag med handleden för att undvika oavsiktliga roderutslag när modellen ändrar kurs.

Fördelen med åttor jämfört med looping är att linorna inte snurrar sig runt varandra.

En dag när det inte blåser kan åttorna avsiktligt göras längre och längre, så småningom har du därigenom lärt dig flyga inverterat (på rygg).

Första inverterade loopingen (bunt) bör påbörjas från ryggläge. Se figur 10.



Figur 10. Inverterad looping

Ja, nu har du faktiskt lärt dig allt som en stunt- eller combatflygare behöver kunna. Resten är träning, fantasi och finslipning av flygtekniken.

Den här modellen flyger ganska bra, men den är väl tung för att anses vara en helt och hållet välflygande modell. När du slutat flyga i marken kan det vara dags att prova på en spinkigare modell med smalare vingkorda och större spännvidd, gärna även med en större motor.

Glöm inte att det är både billigare och mindre arbetsamt att bygga en modell noggrant så att den håller än att bygga två stycken slarvigt som genast går sönder.

Inköpskällor

Idag kan det vara svårt att få tag i bra materiel för linflyg. Bäst är att din klubb står för inköp eftersom viss materiel endast säljs i onödigt stor och kostsam förpackning. Nedanstående inköpskällor är de jag själv anlitar utan att ha ingående granskat marknaden.

Mässingsplåt:	Gränges Essem
Mässingsrör:	Wentzel
Vitlim:	Casco Cascol i färghandel, Titebond glue hos Modellsport AB
Zaponlack:	färghandeln
Topflite nylonpropellrar:	Modellsport AB
Tornado -"- -"-	Firma Lars Golbe
3-trådig, 100 ft, Laystrate wire:	Thors Hobby, Wentzels
Nylon:	PUB Domus eller Hobbyborgen
Eter:	Kebo
Castrol M:	Castrol
ML-70:	Ital-American Motor Import
Lysfotogen:	färghandeln
Amylnitrat:	Valter Johansson

För ritning, kontakta

Willy Blom, Bollmoravägen 40, 13012 ÄLTA
Telefon: 773 32 72.

Pris ej fastställt, troligtvis ungefär porto+kopieringskostnad.

HOLKEN

är resultatet av ett par års experimenterande inom Skara Linflygklubb. Konstruktionen har ändrats ett flertal gånger och den som finns på ritningen har visat sig i det närmaste idealisk.

Flygegenskaperna påminner om "Supermonger" med en påfallande stabilitet vilket är viktigt vid eventuell lågflygning men framför allt i själva klippögonblicket. (Holken klarade i ett heat under senaste SM att göra hela 7 klipp!). (Piloten var absolut inte medskyldig, redax anmärkning). Skillnaden mot "Supermonger" märks mest på att Holken vänder betydligt tvärare, vilket kan utnyttjas till att flyga kantiga manövrar istället för runda och därigenom göra det betydligt svårare för motståndaren att klippa (se Bild).

Troligen beroende på sin relativa litenhet bromsas farten upp efter ett flertal snäva manövrar (läs loopingar) i följd. Detta är dock av mindre betydelse därför att sådan flygning i stort sett aldrig förekommer åtminstone inte på svenska tävlingar. (Jaså, inte? redax anm). Dessutom kan man träna att inte utnyttja modellens maximala vändbarhet varvid uppbromsningsproblemen reduceras avsevärt.

Byggandet torde inte innebära några problem. Observera att frambalken är mer kraschsäker än en vanlig 25x25 mm balk. Holkens balk ger också möjlighet till en gynnsammare nosprofil. Montera till sist en snabb diesel med trycktank så att ekipaget får upp den rätta farten.

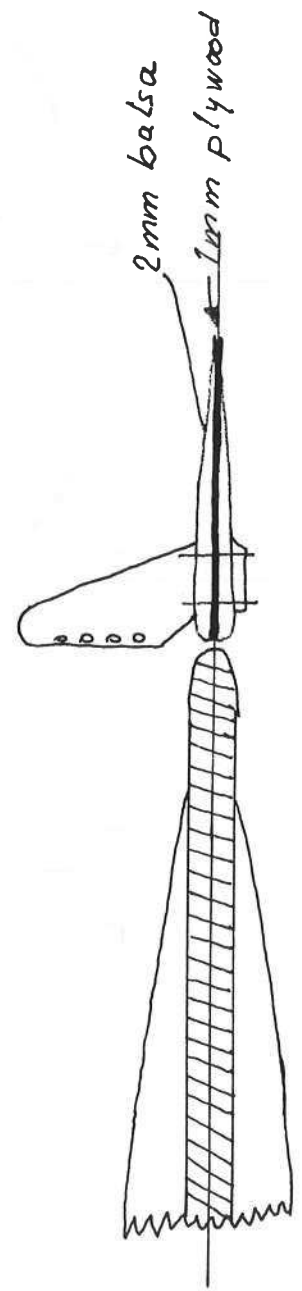
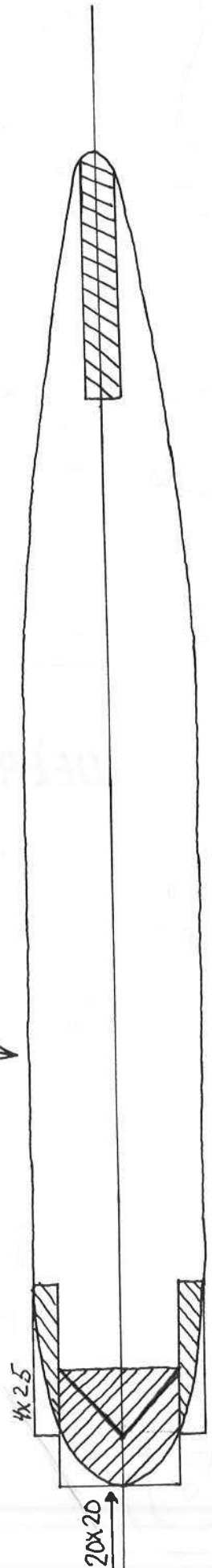
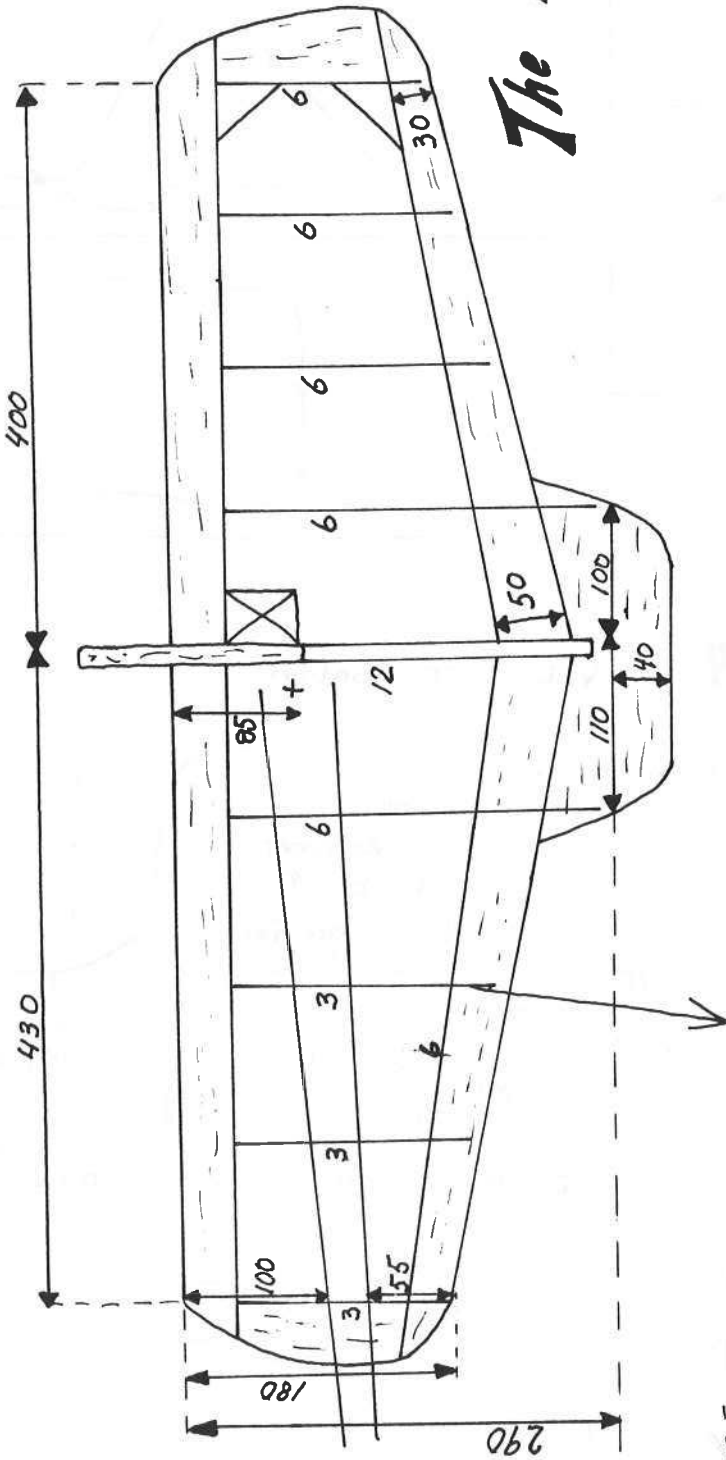
Erik Huss

Det bör påpekas att om man inte har en snabb motor i holken så är möjligheterna att utnyttja den snäva vändbarheten mindre. Dvs om den går sakta med en slö motor så tappar den farten helt vid tvära manövrar, och man kan förlora styrförmågan innan den åter nått högre fart. Vilket ger motståndaren chans till klipp.

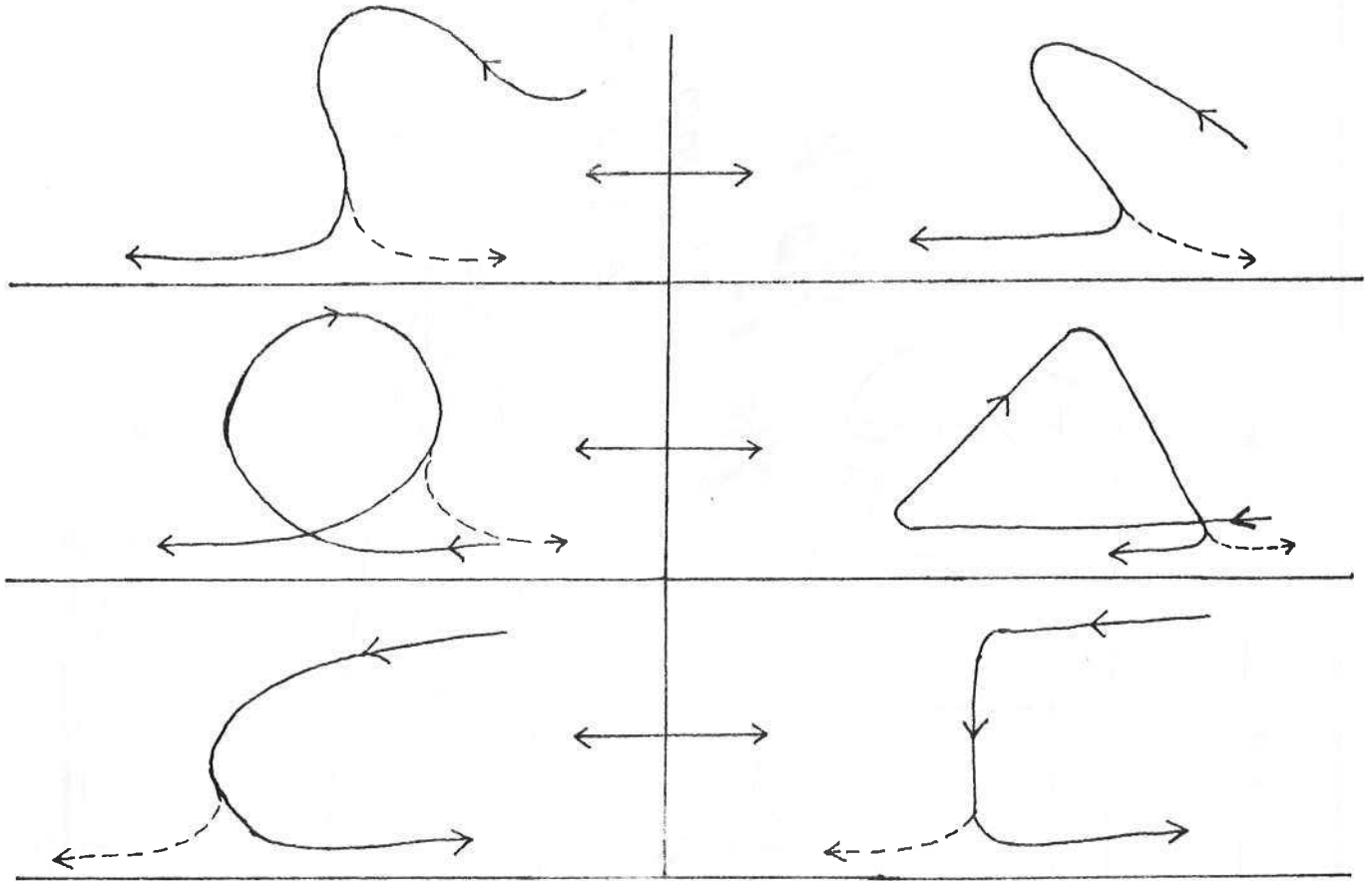
redax,

The Holk

1:5 mm
E. Huss-75

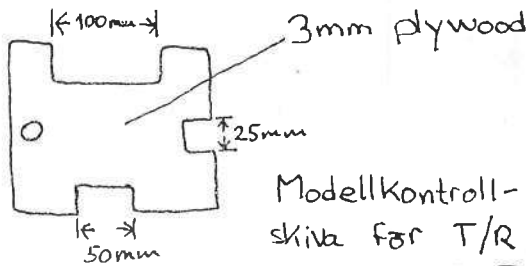


400 mm
650
650
CIA 350 mm

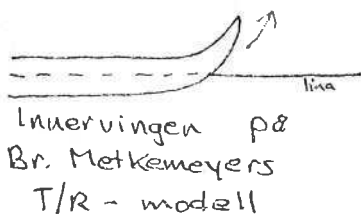
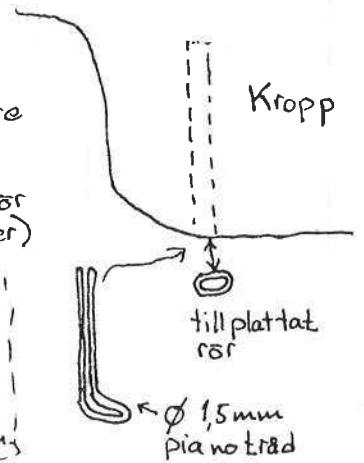


IDEÉR

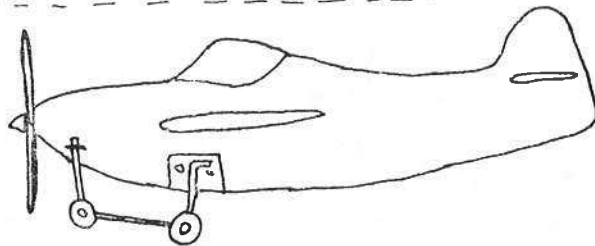
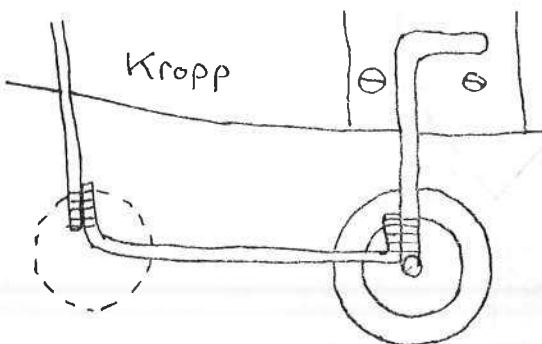
via Sven Pontan



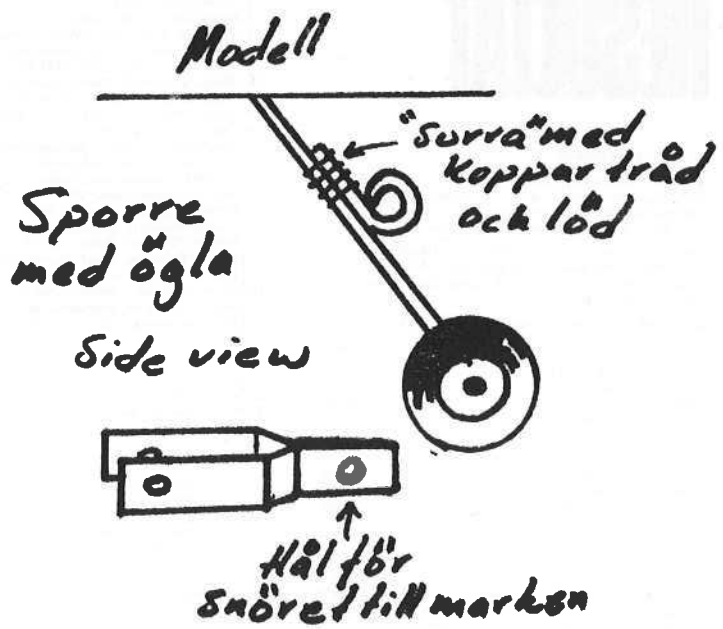
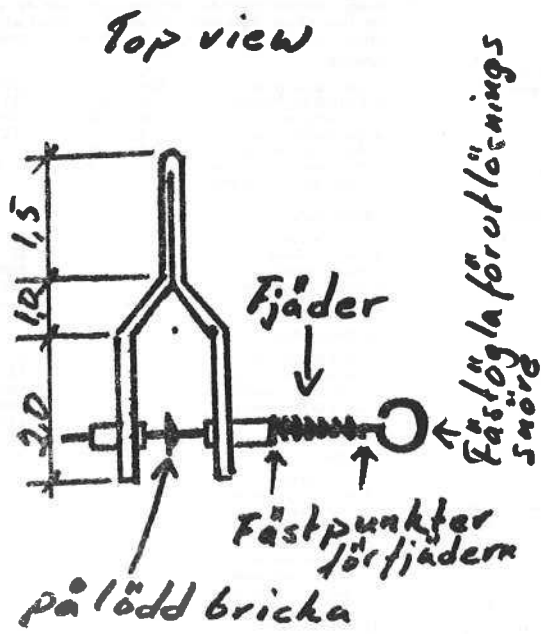
Fransk idé för nossporre på B-T/R (användbar för alla klasser)



Dekaler kan ordnas billigt av engelsmannen Dave Rudd. ca 35/1000 st
Kontakta STAKA-red för mer info.



Landningsställ för både gräs och asfalt till Good-Year och Standardracer.



Självstart för Stunt och Sportflygning

För den som har långt till flygkompisar eller för dem som vill prova nyskapelser utan att behöva skämma ut sig är en självutlösningssmekanism (puh!) oombärlig. Följande självstart är avsedd för start av stunt och andra modeller av sporttyp. Principen är enkel, en metallbygel med en fjäderbelastad sprint är fästad i marken med ett snöre och en spik. Sprinten fästes i en ögla eller ett hål på modellen och i sprinten är ett utlösningssnöre med samma längd som linorna fästas (gärna någon meter längre). Då piloten rycker i utlösningssnöret med sin andra hand, EJ flyghanden frigöres modellen från marken, ett sk "Take Off".

Konstruktion: En aluminiumplåtbit bockas och borrar enligt figur, två mässingsrörbitar "aralditas" som bussning för utlösningssprinten på ömse sidor och bygel. Bocka till sprinten av 2 mm pianotråd, löd fast en dragfjäder vid sprintens ögla, bestäm sprintens längd (Obs för lång ritad på fig). För igenom sprinten i bygelns ena ben, träd en bricka på sprinten mellan bygelbenen, löd fast fjädern vid bygelns. Bestäm var stoppbricken ska lödas, dvs så att sprinten tillåts öppna tillräckligt för att lossöra modellen och löd så fast den. Fäst ett starkt ca 30-50 cm långt snöre till bygelns bakre hål, och fäst en kraftig spik i andra ändan av snöret. Löd också fast en tillbockad ögla på sporrhjulet för utlösningssprinten att löpa igenom.

Flygning: (utlösning): Bygelns fästes i marken med spiken, träd så igenom sprinten i sporrhjulet och anslut ett utlösningssnöre till fästögla på sprinten. Läg ut utlösningssnöret parallellt bakom linorna, snöret får naturligtvis ej korsa eller ligga över linorna. Starta motorn och kolla att allt är okay före du går ut och tar upp handtaget. Ryck till i utlösningssnöret och iväg som ett spjut över snöklädda fjäll far modellen. Konstruktionen har används vid ett hundratal flygningar och har alltid funkade bra.

TR-Landslagsligan och UT

UT verkar ha mist sin funktion som uttagningstävling. Det är tid för en omprövning och göra UT betydelsefull, kanske helt utslagsgivande för uttagningen av landslaget!

Nu när det presteras goda tider av olika TR-lag får lottningen av heat stor betydelse för goda sluttider. Ett tremansheat där ett lag drar sig ur på ett tidigt stadium eller ett tvåmansheat är en

stor fördel, liksom att möta lag med snabba modeller. Sluttiderna i landslagsligan kan således bli svåra att utvärdera rättvist.

Holländare och Engelsmän har en uttagningstävling där 5 resp 4 heat flyges och sedan räknas bästa och sämsta tiderna bort. En propeller kan ju gå sönder, man kan få flyga solo en stor del av heatet ... osv. Sådant beror på tur och otur och blir alltså struket.

Nåå, grenstyrelsen och andra tryckare och tävlande?

Gösta Bengtsar

ps. från grenred

Ideen verkar vettig tycker jag. Man bör även ha en kvalgräns för UT (som fanns tidigare) så att så jämna heat som möjligt kan flygas. Tidigare hade vi 5:30 men den tiden är väl överspelad idag? 5:00 verkar rimligare eller hur? Vi bör också diskutera när den här UT skall gå. Det bör ju vara i god tid innan EM och VM. Hur är det med de övriga klasserna? Hör av er till SMAKA med synpunkter!

Rykande färsk USA rapport om Combat

Amerikanska NATS avhölls i år i söderns träskmarker och djungeltrumorna i form av senaste numret av MACA har nyss nått red. med en rapport. Observera att de tre första i FAI-combat blir det lag som skall representera USA i VM 76. Om det nu blir något av. Det hänger på Holländarna. Lägg märke till att segrare blev den smått legendariske Howard Rush som ju bl a har konstruerat "Nemesis II".

FAI COMBAT

- 1 H Rush, Virg
- 2 J Segal III.
- 3 M Guthomson, Tex
- 4 L Driskill Tex
- 5 R Wilkins Engl

För övrigt kan jag rapportera att man bygger mycket i cellplast just nu i USA och att FAI (2,5 cc) är den kommande flugan vid sidan av "fast combat" "open combat" och slow combat" vilka alla flygs med 35:or. I vinter hoppas SMAKA kunna komma med lite referat av just de amerikanska reglerna i olika linkontrollklasser speciellt "slow combat" verkar vara intressant i Sverige som nybörjarklass.

Anders

RESULTAT

Hela Ryska resultat

Från SMAKA-medarbetaren bakom jännridån kommer följande rapport som via Sven Pontån har nått redax. Rapporten har smugglats ut med flinstyrt plan ända från Estland - vilka linor!?

Lägg märke till att Jogi/Pihel (estland) blev 7:a på 4:58!!!! Det finns tydligen inte så många lag i toppen som vi förut trott. Finalen borde man ha sett - kolla tiderna!

Sovjetiska mästerskapen 13-23/8 1975

Speed	km/h
1 Tumanov, RSFSR	232,25
2 Meskov, Ukraina	232,25
3 Baljan Armenia	227,84
7 Penari Estland	211,76

Stunt

1 Eskin, RSFSR	(2 flygn)	2092
2 Petrov, Moskva		1997
3 Konratenko, Ukraina		1969
4 Salumäe, Estland		1685

Team

1 Maslov/Efremov, Moskva	7:58,2
2 Krasnoroutskij/Kramarenko, Ukr	7:59,13
3 Barkov, Surajev, Ukraina	7:59,3
7 Jogi/Pihel, Estland	4:58

Estländska mästerskapen 26-30/6- 1975

Speed	km/h
1 Penari,	193
2 Loos	163
3 Vorobjev	144

Stunt

1 Salumäe	2018
2 Uslov	1887
3 Sermjagin	1521

Team

1 Jogi/Pihel	10:11
2 Vorobjev-pensa	14:47

Combat

1 Skobelev-Malajev
2 Penari-Laos
3 Botenko-Limasin

VT 75-05-11

TR-int

1 Larsson/Rylin, Solna	8,45
2 Gustavsson/Härne, Solna	9,00
3 Bengtsar/Böhlín, Solna	9,03
4 Axtilius/Samuelsson, Galax	-
5 Pontan/Winkler, Handen	-
6 Engman/Ahlström, Handen	-
7 Evers/Sannes, Solna	-
8 Fällgren/Fällgren, OMFK	-
9 Lind/Asplund, Handen	-

TR-B

1 Bengtsar/Böhlín, Solna	5,52
2 Pontan/Winkler, Handen	-
3 Fransson/Gustavsson, Sk Lin-Len	-

Standard Race

1 Hans Andersson, Galax	5,08
2 Tony Schmidinger, Västerås	,00
3 Hans Olof Liljebblad, ÖSFK	-

Combat int

1 Berndt Gustavsson, SK Lin-Len
2 Staffan Larsson, Handen
3 Mikael Höög, Handen
4 Johan Norelius, Västerås
5-10 Lennart Nord, Nimbus
Tony Schmidinger, Västerås
K-G Nilsson, Västerås
Per Stjärnesund, Västerås
Jan Ljunglöf, Handen
Bengt Shetz, Nimbus

Combat Open

1 Staffan Larsson, Handen
2 Anders Ahlström, Handen
3-4 Pecka Fransson, SK Lin-Len
G Njurting, ÖSFK

Landslagsligan i Combat!! Tävlningar:

1 SM-75 2 Vänersborgspokalen 1975

1 Klas-Göran Nilsson, VFK	(40+40) = 80
2 Toni Schmidinger, VFK	(20+50) = 70
3 Ingemar Larsson, WMFK	(40+20) = 60
4 Erik Huss, SLFK	(50+10) = 60
5 Mikael Olsson, SLFK	(10+40) = 50
6 Johan Norelius, VFK	(20+20) = 40
7 Björn Regnström, WMFK	(30+0) = 30
8 Per Stjärnesund, VFK	(0+30) = 30
9 Johan Sandström, VFK	(10+20) = 30

Svenska Mästerskapen 1975 6-7/9

F2D

1 Erik Huss, Skara LFK
2 Klas-Göran Nilsson, Västerås FK
3 Ingemar Larsson, Wenersborgs MFK
4 Björn Regnström, Wenersborgs MFK
5 Tonsten Andersson, ÖSFK
6 Anders Dahlöf, Wenersborgs MFK
7 Toni Schmidinger, Västerås FK
8 Johan Norelius, Västerås FK
9 Dan Johansson, Wenersborgs MFK
10 Staffan Larsson, Handens MFK
11 Per Harrysson, Västerås FK
12 Tommy Magnusson, Wenersborgs MFK
13 Johan Sandström, Västerås FK
14 Mikael Höög, Handens MFK
15 Conny Åquist, Wenersborgs MFK
16 Mikael Olsson, Skara LFK
17 B-A Fällgren, Oxelösunds MFK
G Fällgren, Oxelösunds MFK
Sven Pontan, Handens MFK
Hans Ljunglöf, Handens MFK
Per Stjärnesund, Västerås FK

Lag

1 Västerås FK	20
2 Skara LFK	22
3 Wenersborgs MFK	23

F2C

1 Ulf Larsson/Göran Rylin, Solna MSK	4.08,6	8.34
2 J Gustavsson/G Härne, Solna MSK	4.25	8.46
3 B-G Samuelsson/K Axtilius, Galax	4.15,4	9.02
4 G Bengtsar/M Böhlín, Solna MSK	4.16,6	
5 S Pontan/B Winkler, Handens MFK	4.18,4	
6 G/B-A Fällgren, Oxelösund	5.02	
7 R Karlsson/A Nyquist, ÖSFK	5.15	
8 A Ahlström/B Engman, Handens MFK	5.20	
9 K Brobeck/T Hansson, Uddevalla	7.35	
10 I Larsson/C Åquist, Wenersborg	8.02	

F2A

1 Ove Kjellberg, Solna	216,5
2 Bengt Martinelle, Örnarna	211,7
3 Charlie Enquist, Örnarna	210,5
4 Göran Fällgren, Oxelösund	190,5
5 Ingemar Larsson, Wenersborg	-

F2B

1 Ove Andersson, Västerås	1649
2 Gunnar Carlsson, handen	1624
3 Alf Eskilsson, NMFK	1571
4 Erik Huss, Skara	1562
5 Conny Åquist, Wenersborg	1173
6 Jan Ljunglöf Handen	1157
7 Torbjörn Hansson, Uddevalla	1112

Resultat från Utrechi-tävlingen som kördes i september.

TEAM-Racing Int

1 Flores-vd Voort, I/NL	8,40
2 Melkemeyer x 2, NL	-
3 Bugl-Siraniak, AUS	disk
4 Tribe-Broad, GB	-
5 Visser-Buys, NL	-
6 Petersen-Geschweniner, DK	-
7 Smith-Fry, GB	-
8 Güntler-Baumgartner, Aus	-
9 Clarkson-Haycock, GB	-

Galax-open 1975

TR-int

1 Böhlín/Bengtsar, Solna (KB)	9,03,5
2 Ahlström/Engman, Handen (KB)	9,12,6
3 Sannes/Winkler, Handen (ST)	9,26,6
4 Gustavsson/Härne, Solna (Rossi)	-
5 Rylin/Larsson, Solna (Rossi)	-
6 Andersson/Sannes, Galax (ST)	-
7 Karlsson/Nyquist, ÖSFK (PB)	-
8 Samuelsson/Axtilius, Galax (Rossi)	-

Speed-int

1 B Martinelle, Örnarna	212,51
2 O Kjellberg, Solna	211,27
3 C Enquist, Örnarna	200,33
4 G Fällgren, Oxelösund	-

Danska Mästerskapen 1975

Flögs i Aalborg den 6-7/9. Som synes var det ungefär lika många deltagare som på SM, combat undantaget. Lite sämre tider i team, men bättre i speed.

SPEED

1 Leif Eskildsen	208	213	220
2 Leif O Mortensen	0	215	214
3 Olé Poulsen	194	197	206
4 Jan Steffensen	0	0	181
5 Åge Thorhauge	153	180	0
6 Carsten Thorhauge	153	0	0
7 Hans Geschwendtner	0	0	138

SEMISTUNT

1 Jörn Rasmussen	2778
2 Henry Hviid	2517
3 Elmer Nielsen	2388
4 Steen Pedersen	1685
5 Morten Kruse	1146

STORSTUNT

1 Leif Eskildsen	6141
2 Robert Pedersen	5216
3 Christian Iversen	5030
4 Leif O Mortensen	4692
5 Jörn Ottosen	4622

COMBAT

1 John Mau
2 Niels Lyhne-Hansen
3 Jörn Rasmussen
4 Uffe Edslev
5 Asger Bruun-Andersen
6 Jörgen Vejen
7 Lars Henriksen
8 Kurt Siig Jensen
9 Tommy Andersen
10 Henrik Linnel
11 Mogens Thomsen
12 Jörgen Olsen

GOOD YEAR

1 Bjarne Schou/Morten Kruse	10:10,4
2 Jens Geschwendtner/Luis Petersen	10:10,6
3 Jörgen Olsen/Hans Geschwendtner	51 varv
4 Mogens Thomsen/Jörgen Vejen	-
5 Niels Lyhne-Hansen/Kurt Pedersen	-
6 Finn Nielsen/Henrik Nielsen	-
7 Ole Bisgaard/Leif O Mortensen	-
8 Karl-Martin Nielsen/Ulrik Nielsen	-

TEAM

1 Jörgen Bobberg/Palle Rivold	8:48
2 Jens Geschwendtner/Luis Petersen	9:09
3 Ole Hasling/Per Hasling	9:12

4 Peter Seiersen/Palle Edslev
5 Jörgen Olsen/Hans Geschwendtner
6 Ole Poulsen/Ib Rasmussen
7 Ole Bisgaard/Leif O Mortensen
8 Niels Lyhne-Hansen/Kurt Pedersen
9 Jesper Rasmussen/Steen Pedersen
10 Ove Windberg/Ulrik Nielsen

Vänersborgspokalen den 21 september 1975

F2D Combat

1 Toni Schmidinger, Västerås FK
2 Mikael Olsson, Skara LFK
3 Klas-Göran Nilsson, Västerås FK
4 Per Stjärnesund, Västerås FK
5 Johan Sandström, Västerås FK
6 Lennart Nord, MFK Nimbus
7 Ingemar Larsson, Wenersborgs MFK
8 Johan Norelius, Västerås FK
9 Tommy Magnusson, Wenersborgs MFK
10 Erik Huss, Skara LFK
11 Per Harrysson, Västerås FK
12 Dan Johansson, Wenersborgs MFK
13 Gunnar Carlsson, Skara LFK
Anders Leimalm, Aeroklubben Modell i Gbg
Conny Åquist, Wenersborgs MFK
Johan Jonsson, Västerås FK

F2B Stunt

1 Ove Andersson, Västerås FK	3685
2 Erik Huss, Skara LFK	3088
3 Conny Åquist, Wenersborgs MFK	2542
4 Torbjörn Hansson, Uddevalla MFK	2240

Semistunt

1 Mikael Olsson, Skara LFK	1111
2 Tomas Lindblom, Uddevalla MFK	737

VÄNERSBORGSPOKALEN 1975

Tyvärr uteblev årets danska deltagande och vi svenskar fick själva göra upp om de två vandringsprisen. Semistunten som visade sig ha så lite som två deltagare kunde flygas hem av Skaraiten Mikael Olsson 450 p före Uddevallas Tomas Lindblom. Micke tog därmed sin första inteckning i Uddevalla-pokalen.

De större pojkarna i den andra stuntklassen flög och flög och flög och så vann OVE. Erik som kom tvåa låg en bra bit efter poängmässigt, Conny och Torbjörn kom ännu en bit efter. Det verkar behövas mer träning och trimning av de två senare. De har varit med så länge nu att de borde ha bättre häng på de i toppen.

Mest spännande var combaten med 16 deltagare. Pelle Gelang agerade som domare med Klas Brobeck som ringside-domare. Klassen, som visade upp alla tre tidigare innehavarna av vandringspriset (Leimalm, Huss, Larsson) bestod i soloflygningar varvat med spännande heat. När Toni och Ingemar möttes brakade det loss riktigt. Vädret var idealiskt för läside-flygn typ engelsk och båda två visade att de behärskade den tekniken. Sommarens utlandsträning var tydligen nyttig. Teckna er nu för en resa nästa år, alla som vill kan följa med, kontakta SMAKA. Toni, Erik och Nord använde MVVS (+WMFK:s egen Tommy M), Johan, Per STJ. och Ingemar använde Rossi. Sedan sågs en hel massa PAW, ST, OT och ETA. En del av västeråsarna använder också glöd men det är omstart och startproblem med dem. Fast går dom så går dom fort.

Redan på ett tidigt stadium åkte de tidigare pokalinnehavarna ut och det skulle tydligen bli något nytt namn ingraverat på bucklan (Som numera är utbucklad efter innehavare nr2:s framfart).

Till semifinalerna gick det tre västeråsare och Mikael Olsson. Mikael vann över Per och Toni över Klasse. I det senare heatet fick vi se två glödare möt varandra och Toni vann på 2-1 i klipp och mer flygtid. I finalen möttes alltså Toni och Mikael, sorgligt nog gick Mikael's motorer inte lika bra som tidigare utan Toni kunde säkra segern med god marginal.

På förmiddagen var det uppehåll men blåsigt och under eftermiddagen öppnades himlens portar. Oj vad det öste ner tidvis. Heaten fick flygas mellan skurarna och med lackade serpar. Combat-Open inställdes då det bara var två deltagare och dagen ganska sent liden. Istället delades på en prissamling. När alla fått var sin grej fanns det tom priser över. En period i Vänersborgs modellflygarliv är slut. Vi kan ej vara på Sanden mer då det skall byggas väg där utan vi får söka oss en ny tävlingsplats till nästa år.

Kom hit igen nästa år! !

Wenersborgs MFK

SMAKA RAPPORT FRÅN OXELÖSUND

SMAKA's och MFN's utsände denna gång fick också äran att döma combat. Combatklassen börjar nu bli vad den en gång var och kanske ett strå vassare till och med. Inte mindre än 21 deltagare hade mött upp i det lite nyckfulla septembervädret. Solen sken hela tiden nästan då det inte kom regn i skurar. Blåsten varierade mellan frisk och svag. Tävlningen flögs i 2 cirklar vilket gjorde att tidsschemat kunde hållas mycket bra.

Erik Huss var denna gång i toppform. Han flyger bäst när han är bakfull, sägs det. Nu måste det ha varit en rejäl fest på fredagskvällen!

Hans bästa heat blev en orgie i klipp: sju stycken och 870 poäng! Den bästa som uppnått i Sverige? För övrigt var det en utmärkt combattävling med mycket klipp och lite protester. De första fyra platserna belades av Englandstränade grabbar. Recept inför nästa år: Satsa på en Englandsturné till sommaren och du lär dig både språk och modellflyg. Senare i vinter kommer vi i SMAKA med mer information om Engelska, Danska och andra utländska tävlingar. Troligtvis blir det ordnat billiga resor till båda ställena.

Som sagt klassen har blivit fin och stilen driven. De flestas motorer går fort och bra. Man märkte som vanligt Västeråsarnas snabba glödare som tyvärr är något opålitliga ibland. Hans Ljunglöf från Handen imponerade också med snabba super tigre G15 och vändbara modeller typ "Pink Panther" eller "Sven III". I heatet mot Huss var det jämt i alla avseenden utom det att Eriks motorer

startade säkrare. Erik kör f.ö mycket fort med sina trimmade MVVS där maximalt förgasarinnsug och vevhustryck hjälper till att pressa ur det maximala. Det roligaste med combaten är i alla fall att det nu verkar vara väl sört för återväxten igen efter några magra år. Framför allt är det Vänersborg, Västerås och Handen som har många fina ämnen. Men även småklubbar som Nimbus syns ibland i rampljuset (jämför UT).

Det kommer alltså att bli hårt om platserna till landslaget nästa år. (VM-år). För alla som inte visste det kommer landslagsligan att gälla från och med SM. 10 poäng för varje vunnet heat och de tre bästa tävlingarna räknas (varav högst en utländsk får ingå). Ligan publiceras i SMAKA.

STUNT var dramatisk där som vanligt nuförtiden Gunnar Carlsson Handen var uppe och ledde tävlingen i början. Ove A spände alla krafter och lyckades med liten marginal ta hem segern före Alf och Gunnar. Kul att vi nu har tre jämbördiga igen!

TEAM-RACING hade samlat inte mindre än 10 intresserade lag, varav tre ganska färska såna. Verkligen kul att få lite bredd och inte bara topp. Herr grenchefen och hans GALAX-kompis lyckades komma till final tillsammans med Solnas Rossi-gång, 3 Rossi i finalen alltså. Galax körde 35, Guffy-Härne 40 och Uffe-Göran 50 varv per tank. Eftersom farterna var i stort sett lika blev det ännu en seger för titelhållarna sedan fem år tillbaka! Fin prestation att dessutom slå rekordet både i 100- och 200-varvsheten! Det börjar bli allt färre sekunder som putsas nu varje gång, man söker febrilt efter nya idéer som skall ge ännu bättre tider. 50-varvssystem är ett sådant men lite mer fart måste nog till.

Vi får väl se till VM nästa år vad experterna gör. "Groupers"-idén på något annat sätt kanske? Metkemeyer har jobbat med motorer och presterat en bakvänd Rossi à la "Monolit" den ryska motorn. Mitt tips är att det inte blir så mycket nytt till nästa års VM. Är man bara säker på en tid runt 4 minuter och har en "banan-pilot" så blir det nog final. Alltså driftsäkerhet och rutin är ännu bra trumfkort. (Man skall bli ha sån rutin att man inte kör med sina motorer så att de inte tål bromsning som ryssarna gjorde på EM i år).

De svenska uttagningarna blir intressanta då det finns åtminstone sex lag som är goda för tider under 4:20.

SMAKAS utsände
"Paleface"

Tävlingskalendern

Filosofin bakom årets (76) tävlingskalender är att lägga tävlingarna till så stor del som möjligt under den varma årstiden. Vidare skall de gå på offentliga platser i möjligaste mån. Uttagningen av landslaget sker efter hösten-75:s och våren-76:s meriter och om vi finner ett intresse för det efter en speciell uttagning a la Engländerna.

Nytt Svenskt rekord i Speed-B

Den 27/9 i år lyckades Ove Kjellberg från Solna att slå sitt eget rekord i ett försök på Solnabanan. Hastigheten blev 281 km/h och Ove använde sin egen hemmatillverkade motor. Linorna var utrustade med "groupers" dvs hophållare och soppan innehöll en icke obetydlig del av nitrometan. Mängden av denna har Ove succesivt ökat vid varje rekordförsök.

Från SMAKAS holländska kollega "The Missing Link" har vi lånat följande. Vi har medvetet låtit bli att översätta det så ni får lite engelsk träning också! !

Engelskan kan synas lite konstig på sina ställen men kom då ihåg att de kanske inte har så bra språkträning i djungeln.

We have got a letter from a very strange person. Dir Sirs of the Mizzing Link,

I have received your delicious newspaper and I like to react on your request to write somethink.

May I introduce myzelfe? My name is Idy N'Mulumba and I live in a clan in Central Africa. Untill now, no white missionary has discovered us, only you know my post-number. I wonder how.

You might have guessed it yet, Yez, I'm a enthousiastic combat pilot myself, too. And I like to Tell you how we fly combat in the jungle of Central Africa!

The best flying sites are those were the elephants have been lately, they make pleny of space for 15.92 meters. Normally we hold contests against the neighbour clan, and after a combat weekend we have enough protests and enough quarreled to make war for a year. So you see, combat flying over here has a great influense on our social life.

Before every heat we paint ourselvez in horrible colours to square the opponent. The mechanics must wear a protective, chrash-proof amulet. I wonder what you do with your losers. Mostly we cook ours in a big pot. they make a wonderful loo-sers soup, which we bind with streamers and ri-cines-oil. The first prize is a brand new wife, which I prefer over a new engine ore something else.

I enjoyed it to write to you, but unfortunately this must be the first and last letter from me for on the last contest I hav lost my third heat against the voo-doo man from the neighbour clan, but i suspect him he has witched my streamer. I think he will eat me tomorrow, so don't expect me at the World Championships in future. I wisk you all good luck with combat flying and see you in heaven.

yourz sinserellyz,
Idy N'Mulumba

USA har nyss tagit ut sitt lag i team till VM i Holland nästa år. Observera andraplacerade Jim och Sue Plaunt. Man och hustru där hon är mek-aniker!!

- 1 Jolly/Kusik, South California, Rossi 4:32,4
- 2 Plaunt/Plaunt, Texas, Rossi 4:37,7
- 3 Dunkin/Wright, ??, Rossi 4:38,3

(medeltal av 6 flygningar)

Combatflygare som planerar att åka utomlands nästa sommar, HÖR AV ER TILL Ingemar Larsson.

I senaste numret av "The Missing Link" skriver arrangörerna till Öppna Holländska Mästerskapen följande: I Juli 1976 kommer VM att hållas i Utrecht, Holland. Detta evenemang kommer att starta på en onsdag, troligtvis den 7/7. Nu planerar Amsterdamklubben "Daedalus" att arrangera öppna Holländska Mästerskapen i combat helgen innan VM startar. Deras förslag: Lördag och söndag flygs det combat, Måndag och Tisdag titta på Holland, och från onsdag till måndag titta på VM. De tror sig även kunna skaffa biljetter till VM-Ban-ketten. Nu undrar de vad ni combatflygare ute i buskarna tror om den här iden. Det är väldigt viktigt för dem att få veta detta så att de kan planera detta tillsammans med VM-kommitten, och även för amerikanarna som kanske sänder över sitt combatlandslag till denna tävling. Enligt holländarna själva verkar det helt uteslutet att combat kommer att köras på VM som VM-klass. (Tävlingen helgen innan räknas istället som inofficiellt VM).

SOKOLOV

x	0	1,25	2,5	5	7,5	10	15	20	25	30	40	50	60	70	80	90	95	100
yt	0,9	2,5	3,4	4,75	5,8	6,65	7,85	8,9	9,5	9,85	10,4	9,5	8,4	6,9	5,1	3,1	1,9	0,7
ya	0,9	0,1	0	0,15	0,3	0,7	1,3	1,85	2,4	2,9	3,8	4,15	4,2	3,7	2,7	1,5	0,75	0

SOKOLOV

AVERJANOV

x	0	1,25	2,5	5	7,5	10	15	20	25	30	40	50	60	70	80	90	95	100
yt	1,35	3,05	4,2	5,7	6,9	7,7	8,9	9,7	10,3	10,7	10,7	10,1	9,1	7,7	5,8	3,5	2,3	0,8
ya	1,35	0,2	0	0,3	0,7	1,0	1,8	2,6	3,1	3,7	4,4	4,7	4,5	4,0	3,0	1,7	0,8	0

AVERJANOV

**SVERIGES
MODELLFLYGFÖRBUND**

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



FÖRBUNDSEXPEDITIONEN

Sandbergsgatan 4, Postadress Box 10022, 600 10 NORRKÖPING 10.
Telefon 011/1321 10. Postgiro 518165-6
Öppettider: Måndag – fredag 09 – 13
Exp.föreståndare Ann Wahlberg,
Värmaregatan 9, 60362 Norrköping.
Telefon 011/ 14 1666

FÖRBUNDSSTYRELSE

ORDFÖRANDE

Gunnar Kalen
Svarvaregatan 9, 60360 Norrköping
Telefon 011/1401 36

VICE ORDFÖRANDE

Lars Candell
Sagovägen 13, 17570 Järfälla
Telefon 0758/566 24.

SEKRETERARE

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

KASSÖR

K-A Ericsson
Saltvik 1849, 87010 Älandsbro
Telefon 0611/201 02

LEDAMOT

Acke Johansson
Box 1721, 79100 Falun
Telefon 023/111 66

SUPPLEANTER

Roger Eklund
Svarvaregatan 9C,
72337 Västerås

Kenneth Gustavsson
Tvillinggatan 3C, 431 43 Mölndal
Telefon 031/2725 27

GRENCHEF FRIFLYG

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

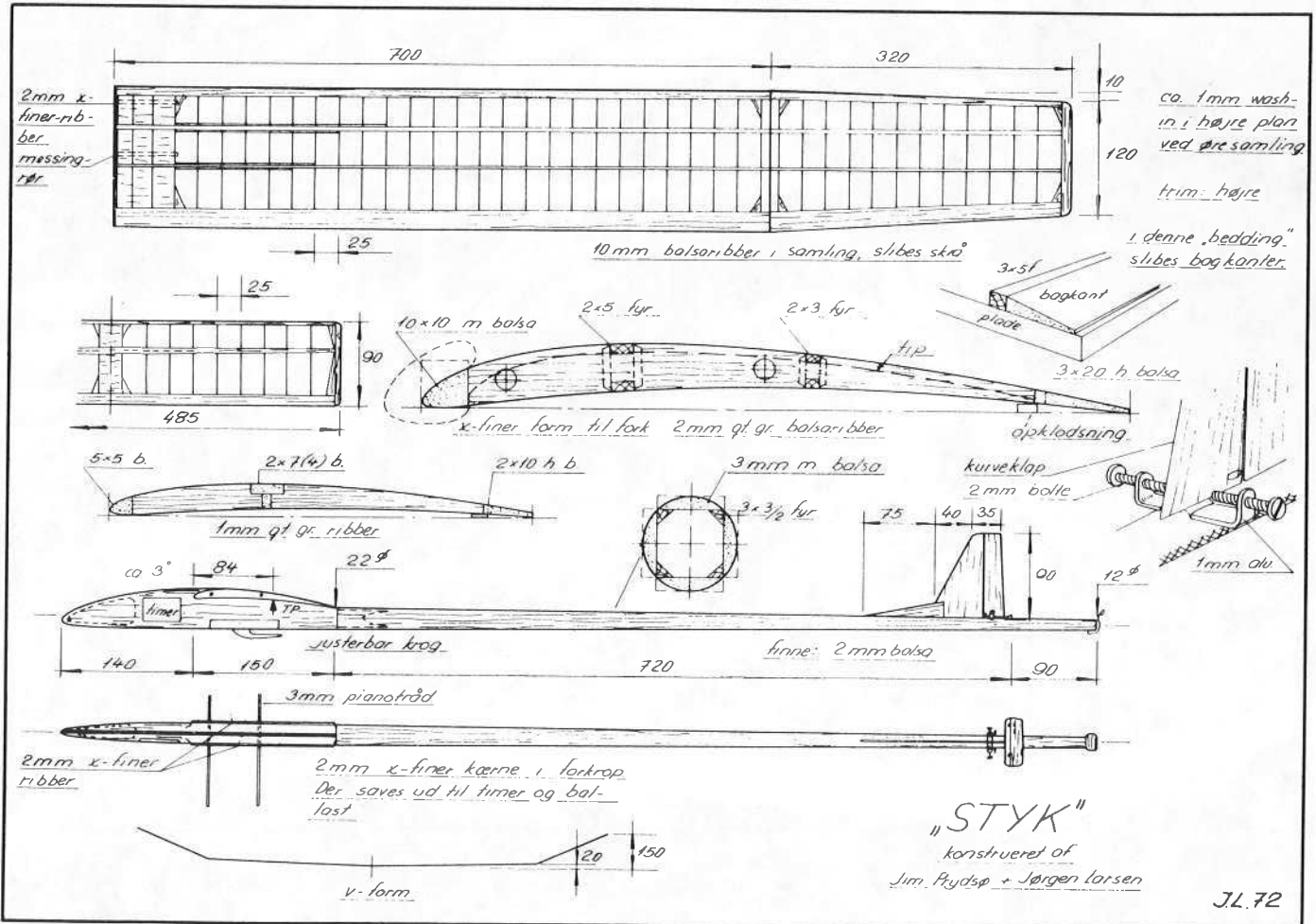
GRENCHEF LINFLYG

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

GRENCHEF RADIOFLYG

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

GRENCHEF RAKETFLYG



MODELLFLYGNYTT

SVERIGES MODELLFLYGFÖRBUND

Box 100 22

600 10 Norrköping

Ansvarig utgivare: Gunnar Kalén

Tryck: L-Offset, Norrköping

