



MODELLFLYGNYTT



POWER to the PEOPLE

**ORGAN FÖR
SVERIGES
MODELLFLYGFÖRBUND**

**1
1978**

**SKANDIA***Försäkringsbrev***Försäkringstagare**

Sveriges Modellflygförbund

Box 10022

600 10 NORRKÖPING

Utskriftsdatum	Försäkring nr		
78-02-21	F118040-6281-02		
Begynnelse	Avtalstid till	Första premie till	Arlig förfallodag
78-02-17	1982	78-06-01	1 jun
Första premie kronor	Årspremie kronor		
166	2.083		
Ersatta försäkringar			
F118040-6281-01			

Försäkringsställe

Inom Norden

Försäkrad verksamhet (För ansvarsförsäkring, se nedan)

Faromoment och villkor

K 700:2, A 75:3 nr 20, 48, 55 och 60

Ansvarsförsäkring

Personskada tkr	Moment	Försäkrad verksamhet	Till RFV uppgiven lönesumma tkr*	avseende år	Moment	Ränförsäkring	Försäkrbelopp tkr
2.000	1	Modellflygklubb med 7.500 medlemmar samt 5 uppvisningar per år					
Sakskada tkr							
1.000							

Försäkringens omfattning

Försäkringen gäller för alla medlemmar som genom klubbar anslutits till Sveriges Modellflygförbund, vid såväl träning som tävling, under förutsättning att detta sker enligt de regler och bestämmelser som gäller inom Sveriges Modellflygförbund.

Försäkringen gäller vidare för all övrig verksamhet som arrangeras av klubbar och Sveriges Modellflygförbund.

Även icke medlemmar som tillfälligt deltagar i verksamheten omfattas av försäkringen.

Försäkringen gäller även utom Norden för de som uttagits att representera SMFF vid internationella tävlingar.

Vid skada skall anmälan ske till SMFF:s expedition i Norrköping.

FÖRSÄKRINGSAKTIEBOLAGET SKANDIA

A. Lundeborg

Försäkringens omfattning framgår av angivna försäkringsbelopp.

Bolagets ansvarighet inträder på begynnelse dagen dock endast om första premien erläggs utan dröjsmål.

Ändring av årspremie eller försäkringsvillkor kan ske under avtalstiden, se bestämmelser i Allmänna villkoren under rubriken Premie och försäkringstid.

Eventuella anmärkningar mot brevets innehåll skall göras inom 14 dagar.

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.031/49 3055

FACKREDAKTÖR linflyg:

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

FACKREDAKTÖR raketflyg:

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

FACKREDAKTÖR radioflyg:

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

FACKREDAKTÖR friflyg:

Lars-G Olofsson
Box 8044
42108 V.Frölunda. Tel.031/493055

FACKREDAKTÖR utbildning:

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

ANNONSER

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

DISTRIBUTION

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

PRENUMERATION

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

LÖSNUMMER

Säljes i mån av tillgång för 5:- per st.

Direktanslutning till SMFF 30:- per år.

Material sändes till fackredaktörerna
eller till förbundsexpeditionen

EFTERTRYCK FÖRBJUDES

Vad väntar vi oss av 1978?

Många av våra medlemmar och kanske framförallt våra ledare och instruktörer i klubbarna har nog funderingar som gör rubriken berättigad. SMFF:s förbundsledning kan naturligtvis inte infria alla förväntningar, men ledningens uppgift är att förbereda och planera verksamheten så att alla får ut så mycket som möjligt av våra gemensamma intressen.

Vikt, motorstorlek och yta.

I vissa fall måste dock beslut fattas som av några kan ses med missnöje. På grund av att en firma genom en skrivelse till Luftfartsverket begärt deras bestämmelser om vikter, motorstorlekar och bärytor på modellflygplan, har Luftfartsverket nu begärt SMFF:s ställningstagande i dessa frågor. Förbundsrådet har nu fattat det viktiga beslutet att hela SMFF:s verksamhet skall hålla sig inom de bestämmelser som FAI har tagit vad gäller specifikationer av vikt, motorstorlek och bäryta. Dessa specifikationer är: vikt max 5 kg, motorstorlek max 10 cc och bäryta max 150 dm². Några små tillägg finns för tävling i vissa klasser, men dessa berör inte den allmänna modellflygverksamheten. Luftfartsverket har klart sagt ifrån att om SMFF inte håller verksamheten inom de nämnda gränserna, så får vi räkna med att "verket tar över" med allt vad det kan innebära av restriktioner. Vi måste nu med klubbarnas hjälp se till att bestämmelserna efterlevs så att vi inte riskerar ytterligare restriktioner än de nu gällande för vår verksamhet. Det innebär också att vår kollektivförsäkring endast gäller modellflygverksamhet inom dessa gränser.

Utbildning.

En annan mycket viktig fråga för oss är hur vi skall klara utbildningen på alla nivåer inom SMFF. I det budgetförslag som årsmötet skall fatta beslut om har förbundsrådet lagt det

hittills största utbildningsprogrammet i SMFF:s historia. SMFF centralt kan dock inte klara det framtida behovet inom detta område. Planeringen nu är därför inriktad på att ge våra blivande distrikt kursplaner och övrig hjälp för att på sikt kunna ta över en stor del av utbildningen.

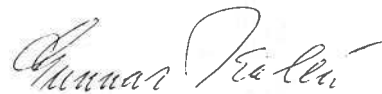
Distriktbildningen.

Då är vi över på distriktsresonemanget igen. Jag har berört vikten av att vi klarar den organisationsbiten tidigare, och återkommer även nu till detta. Vi måste se till att distriktbildningskursen i Norrköping den 22-23 april blir den impuls som kommer att sätta fart på distriktsarbetet. Många har kanske för sig att det kommer att medföra mycket arbete för redan ansträngda klubbledare. Så behöver inte bli fallet. Det gäller att rätta verksamheten efter behovet och de egna i distriktet ingående klubbarnas önskemål. Men vi har inte råd att vänta ty den här biten av vårt förbundsorganisation kommer att få stor betydelse för SMFF:s framtid.

Förlagsverksamheten.

På förlagssidans har också hänt en del saker som vi hoppas skall öka våra möjligheter att hålla framför allt ungdomsverksamheten med material. All försäljning av SMFF-material skall nu ske över SMFF:s expedition. Expeditionen har nu utökats och genomgått reparation och svarar nu upp mot vår verksamhet. Förlagssidan håller också på med planering av ytterligare några handböcker och typmodeller som kommer att ingå i sortimentet.

Vår förhoppning är att alla skall få ut mycket positivt av modellflyg -78.



Omslag 1:

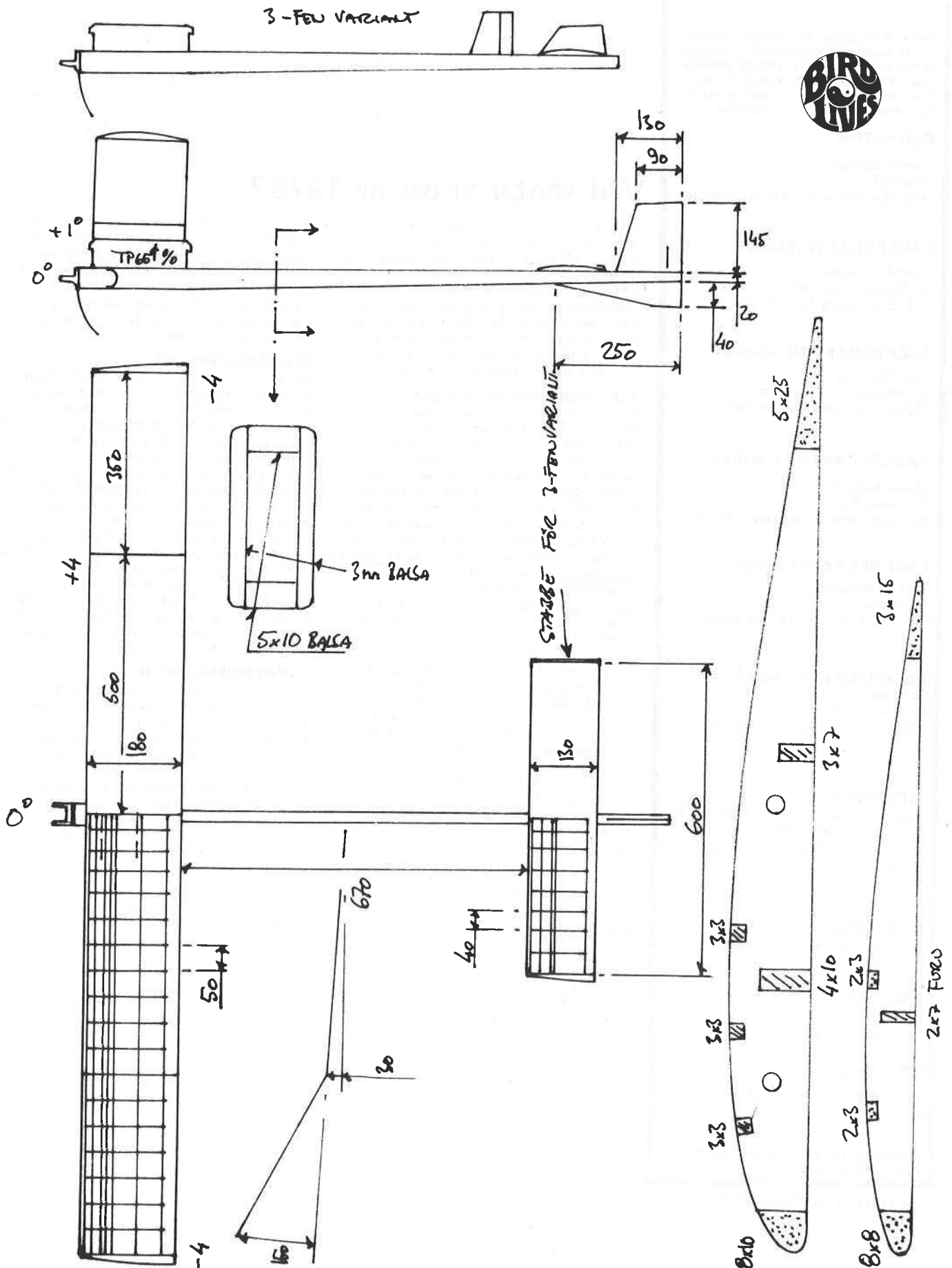
Hasse Lindholm får agera omslagspojke i temanumret. Power to the people = FIC till folket.
Foto: Lars-G Olofsson

Omslag 2:

Här är en som alltid kommer att vara medlem i SMFF. Bara för att få behålla medlemsnumret 1, Gerald Boman. C-flygare från "Sumpen".
Foto: Lars-G Olofsson

POWER TO THE PEOPLE

ENKEL FIC MODELL AV LARS-G. OZOFFSSON, AKTIG FREE FLIGHT TEAM.



POWER to the PEOPLE

Eller fritt översatt, F1C till folket.

MEN HUR?

Först borde man ta reda på varför intresset för F1C-klassen dalar. Sedan göra något åt det. Men än en gång varför? Det snackas om att klassen blivit för svår, för dyr mm. Är det egentligen så? Är F1C en svår klass att flyga? Tänk efter, är den det? Jag tror att det finns en konstig inställning bland dom som flyger klassen. Och som gör det hela svårare än det är.

I klartext. Sluta tala om för folk som vill börja flyga F1C hur svårt det är. Att det är så på en del håll har jag fått reda på. Hjälp dom istället att få färdig en kärra. Och hjälp dom att få ordning på dom prylar som måste fungera till 100%. Autostabben och autorodret bl.a. Dessa prylar har förenklat flygandet. Visst har de det. Innan var det ett enormt trimmande med motorriktningar, skevheter, tyngdpunktsändringar och vinkelskillnader. Nu sätts motorn rakt. Vingen byggs med vissa skevheter och tyngdpunkten fixas till där man vill ha den. Sedan trimmas allt med 3-4 justerskruvar. Eller pallningar. Inte har det blivit svårare med åren. Dyr då? Det beror på vad man jämför med. Visst är det billigare att flyga F1A, men Wakefield är idag ingen billig klass att flyga. Hur länge räcker ett kilo tamp för en bit över hundralappen/kilo? Jag tror inte att det är kostnaden för en F1C-modell som avskräcker. För övrigt tror jag det finns gott om begagnade Rossi att få köpa. En sådan motor kan man få tag i runt 200:-.

Är det svårt att bygga en F1C modell?

Nej.

Har man några andra modeller bakom sig, bör det inte vara några problem. Svårigheterna ligger nog i att inte slarva med dom prylar som inte får fuskas till. Det som på en F1A-modell skulle duga, kanske inte gör det när hastigheterna ökas. Det går mycket fortare upp, men framförallt mycket fortare ner under fusening, och detta ställer speciella krav på hållfasthet i knäckar mm. Men detta är inte några speciella problem, som gör det hela svårare, utan en fråga om att ta det lugnt och inte slarva.

En annan ide för att få igång något är att skapa en enhetsmodell. En enkel modell som är lätt att bygga och som endast får förses med ett motorfabrikat. Exempelvis OS Max 15. Det bör gå att få ner priset på dessa neråt 100:-. Och låta dessa flyga för sig själva på tävlingar. I övrigt samma regler som i F1C.

En sådan kärra går att förenkla något enormt. Kropp enligt profilidén, fyrkantig vinge och stabbe och med enkel uppbyggnad. Om någon senare vill bygga samma kärra för en vassare motor, bör - alternativa uppbyggnader finnas med på ritningen. Här intill ex. på hur den kan se ut. Ritning skall kunna köpas av SMFF.

Är detta en lösning?

Ovan finns många frågetecken. Ni som har åsikter och ev. lösningar, skriv om dom till red. POWER TO THE PEOPLE.

LARS-G

Gerald Bomans modeller

Vinge. Limmas med vitlim. Framkant 10x10, uppbyggd av 3x10 balsa, 2x10 furu och 5x10 balsa. (makalöst starkt). Bakkant 5x30.

Boxen. 1,5x10 furu på över och undersida. Limmas ihop med 1,5 mm balsa. Dessa flak slipas på utsidorna före montering. Bottenflaken monteras först. Sedan sätts diagonalspryglarna på plats. Knäckförstärkningar av 1,5 mm aluminium limmas dit. Skall sitta mellan furulisterna. Vingen har 1,5 mm wash-in vid höger knäck. Höger mittpanel pallas innan locket på boxen limmas. Annars är det o-möjligt att få dit skevheten.

Glasfiberförstärkningar finns vid lådans knäckar och runt fram och bakkant. Webbar mellan samtliga spryglar bildar en mycket vridstyv låda. Vingöronen har inga furulister i lådan, bara webbar i fram och bakkant. Och inga diagonalspryglar.

De sista 150 mm av bakkanten limmas spryglarna efter ovansidan av bakkanten. Undersidan av bakkantlisten formas sedan till rätt profilform. Detta ger 3-4 mm wash-out i bägge vingspetsarna (bra att ha).

Spryglar: 2 mm balsa. Skärs ut mellan 2 mallar. Klädsel: tunnt siden + papper på mittpanelerna. Skyddslack: Dicco Plast (finsk polyuretanlack).

Stabbe. Limmas med vitlim. Framkant 8x8 balsa fasas till 5 mm. Bakkant 3x20 mm. Montera ramen till stabben, ändsprygelns görns hel i 5 mm balsa. Huvudlisten i botten läggs ut, den skärs ut ur ett 1,5 mm flak. Styrpinnarna av 3x3 furu placeras (fälls in i framkanten). Därefter passas spryglarna in på plats. Det blir bäst att göra varje urtag för sig. På bottenlisten mellan var sprygel limmas webbar.

Plankningen i mitten på undersidan sätts på plats. Den skall vara plan, uppsvepningen av profilen börjar vid sidan av plankningen. Detta för att undvika att stabben ligger och vickar i motorflykten.

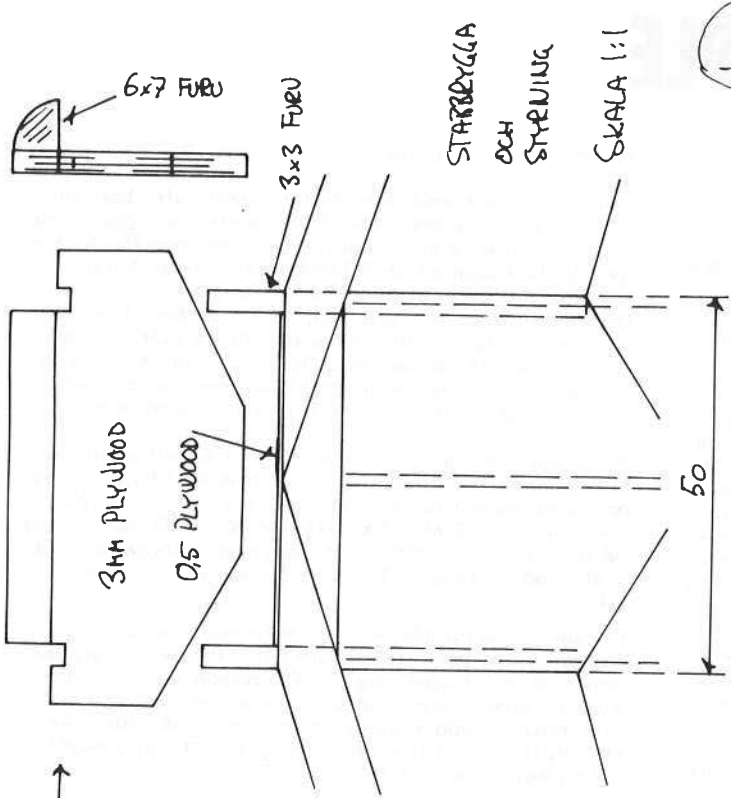
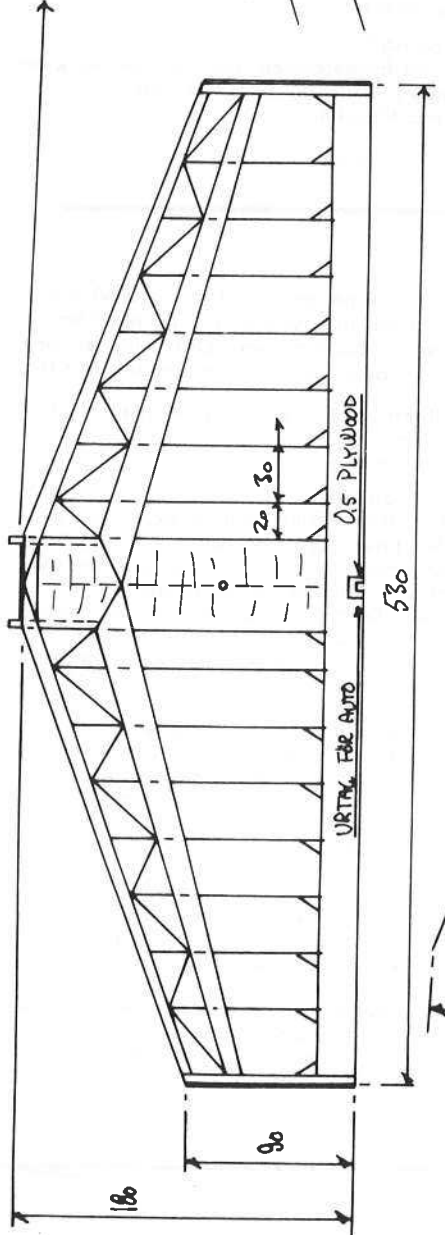
Diagonalspryglarna skärs och slipas in efter det att resten är klart. Klädsel: tunnt siden.

Kropp. Limmas med vitlim. Kroppen är av lådkonstruktion med 3x3 furulister i hörnen. (se kroppsekt.) Sidorna skärs ut i 3 mm balsa, över och undersida i 4 mm balsa eller 4x20 balsalist. Över och undersida fasas ned till 5 mm, jag börjar karva 400 mm in på bakkroppen. Sedan limmas furulisterna på över och undersida. Den 1 mm kant som blir är ett gott stöd när sidorna monteras.

Jag börjar med att montera fast undersidan på byggbrådan. Detta måste göras noggrant, så inte kroppen blir sned. Därefter limmas sidorna och kroppens enda spant. Detta är placerat vid tumgreppet för att inte klämma ihop kroppen. Aluminiumrören till de olika funktionerna fästes. Röret för autostabblina, som samtidigt är fustestopp, skall fästas i ovansidan under stabben. Ovansidan limmas.

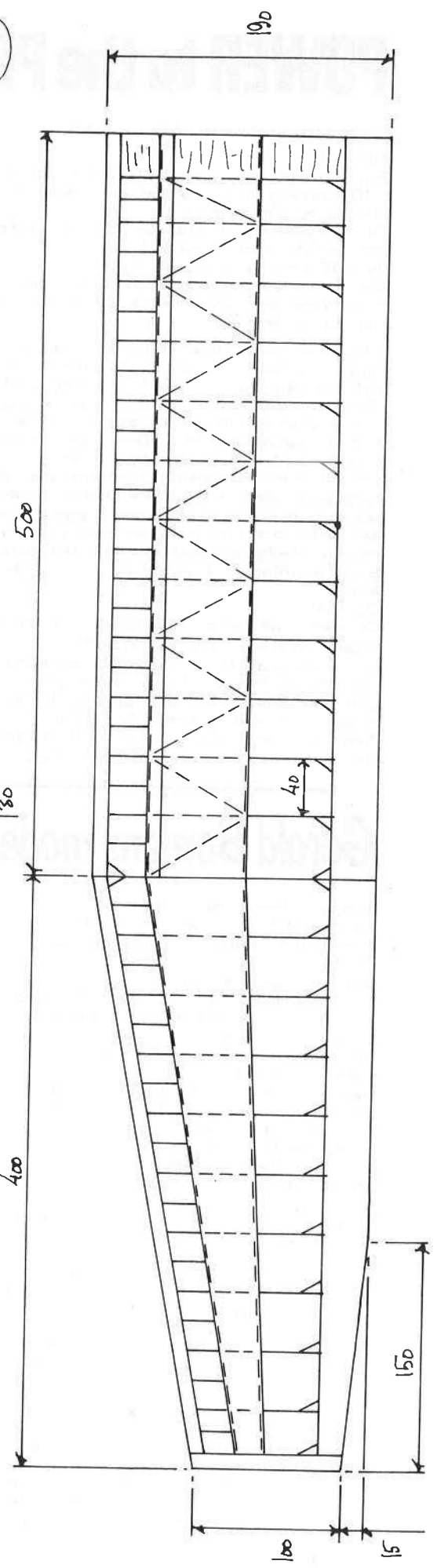
När limmet torkat görs hål för pylon och fena. Mellan pylon och kroppssidorna sätts 4 st lister som stöd för pylon i sidled. Dessa fungerar också som fäste för timern och gavlar i timerboxen. Pylonens främre del limmas med epoxy mot tanken som är av Janne Zetterdahls tillverkning. Kroppen fasas av till 2 mm tjocklek vid stabbens bakkant.

STABBE SKALA 1:4

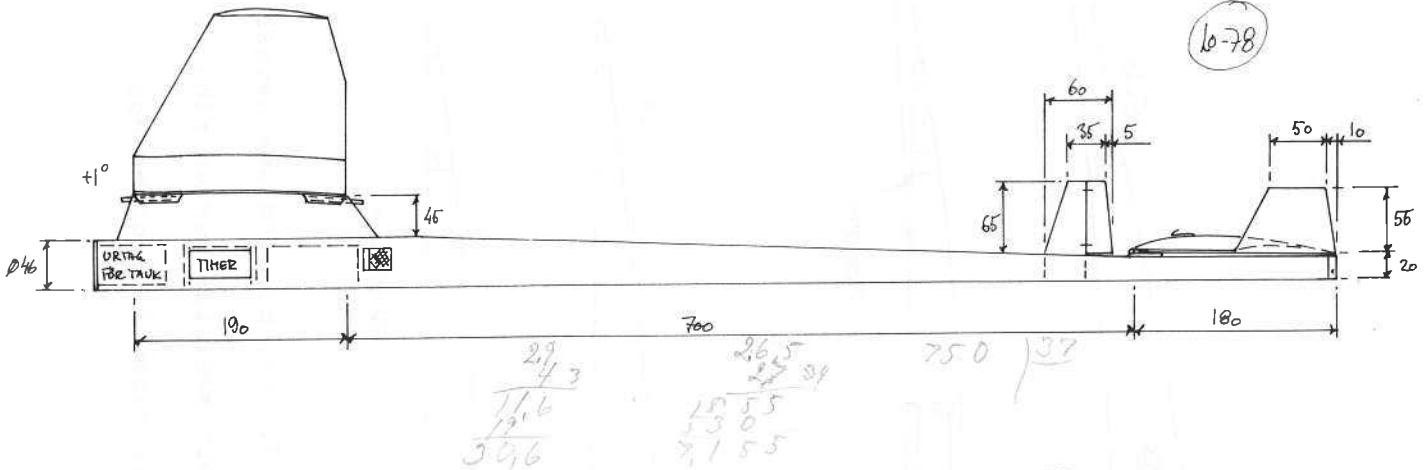
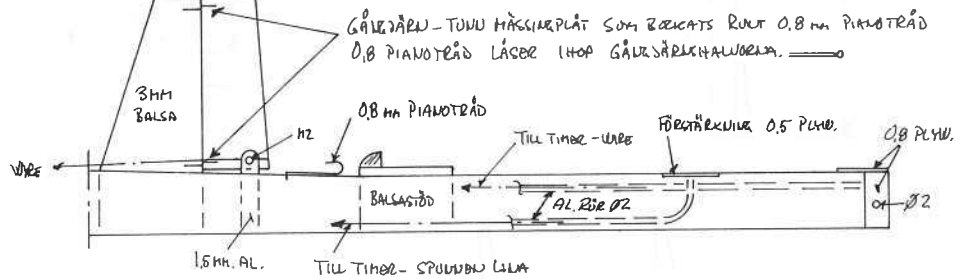
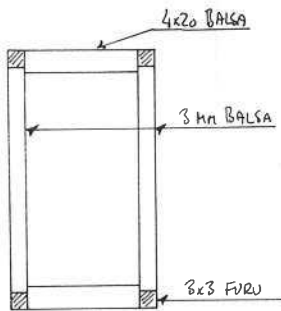
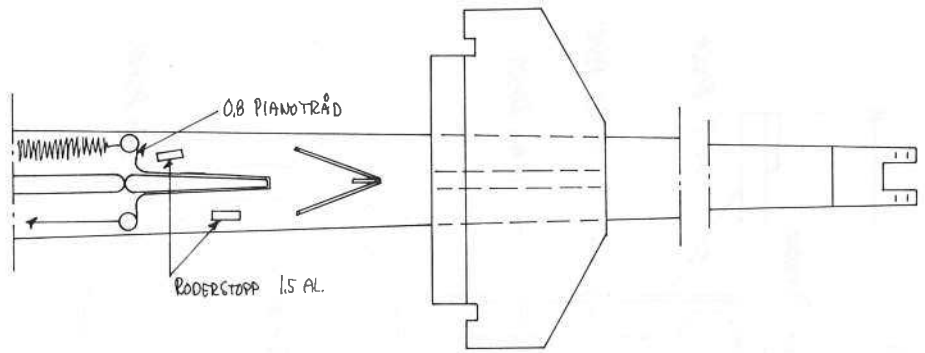
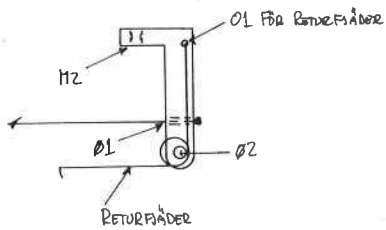


10-18

VINGE SKALA 1:4



HÅKE TILL AVTID 5mm AL.



INBJUDAN

R/C EL-FLYGTÄVLING

Plats: STARLANDA Hässelby-Stockholm Tid: MAJ månad 1978

MFK STARFLYERS, Sveriges äldsta specialklubb för R/C modeller, har glädjen inbjuda till den första R/C tävlingen med "tysta motorer"

Planera och bygg nu en R/C modell med EL-motor för ett deltagande i Sveriges första stora propagandatävling med "tysta motorer" i maj månad 1978. Se SMFF:s kalender

Alla kan deltaga, både nybörjare och "experter", men en säkerhetskontroll av R/C installation blir obligatorisk

Huvudtävlingen är Electro-segelflyg enligt modifierade LSF regler. Tidsprecision med begränsad motortid. (avstängning är nödvändig) och en sammanlagd total flygtid Segelplanen handstartar, och vinner höjd med el-motorn (trolig motortid 2 min) flyger sedan en bestämd idealtid (6 min) och får även poäng för hur nära landningen sker intill "linjen". (30 m) 4 flygningar och landningar

* Klubbanslutna

Exakta motor- och flygtider bestäms av deltagarantalet

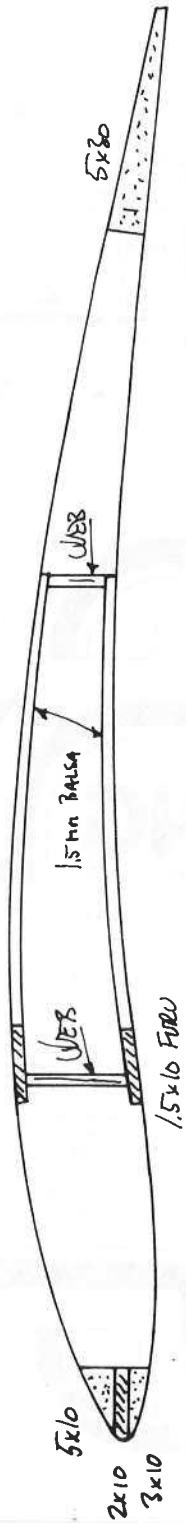
Motorstorlek, antalet roderfunktioner, ev. klaffar och bromsar etc är helt valfritt, endast motor-avstängning är obligatorisk. Inga begränsningar utöver FAI:s allm. regler för modellflygplan. tex. max 5 kg totalvikt.

"Multi"-motorflyg 2 klasser: 1. Populärklass, med enbart sido- och höjdroder. 2. "Expertklass" med obegränsat antal roderfunktioner. För båda klasserna gäller valfri motorkontroll och att handstart blir tillåtet. (gräs) Vikt, storlek begränsas endast av FAI:s allmänna regler Flygprogram, Regler och ytterligare information kan du rekvidrera mot dubbelt svarsporto. (bifoga 2 frimärken)



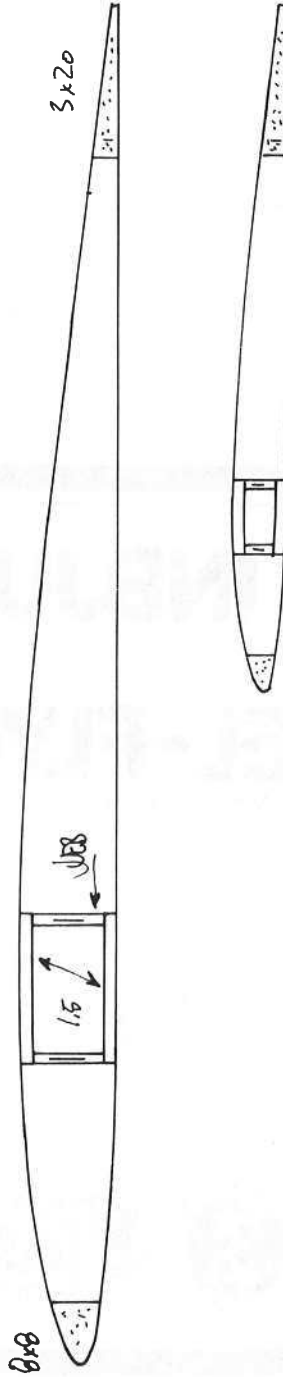
MFK
STARFLYERS
Box 27002 10251 Stockholm 27

VÄNDRIFVÄL

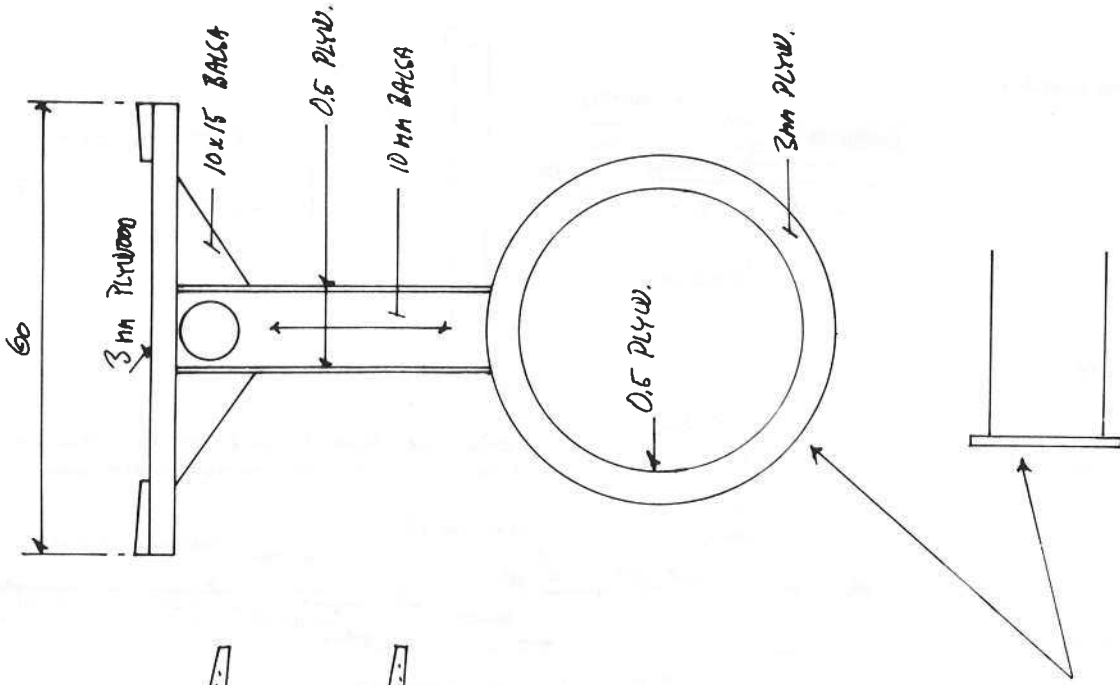


10-78

STÄRS PROFILER



SPETS PROFIL



För att få bra fäste för tank, görs en cylinder av 0,5 mm. plywood som passar runt tanken. Denna limmas in i fronten på kroppen och avslutas med en ring av 3mm. plywood. Detta för att få mågot att fästa utfyllnaden i kroppens nos samt en god limyta för pylon.



Gerald Boman med modell.
Foto: Jan Zetterdahl

Lite tekniska data och trimning.

Vikter: Vinge ca 210 gram
 Stabbe ca 30 gram
 Kropp ca 500 gram
 + bly till 750 gram.

Ytor: Har varierat något.
 Vinge: 30,0-30,7 dm²
 Stabbe: 6,7-7,6 dm²

Trimning.

Det har visat sig att korta nosar är bäst. Jag kör med ett avstånd mellan motorns glödstift - vingens framkant på 55-60 mm. Vingens inställningsvinkel har jag provat från 0-3 mm, (0-1° ungefär). Kombinationen 3 mm på vingen och 0 på stabben i motorstiget har visat sig bäst. Med tyngdpunkten på 68% är 6 mm på stabben bra i glidet. Detta kan man fixa till innan kärnan provflygs. Bra utgångsläge.

Provflygning.

Innan motorn används som kraftkälla provglider jag modellen med stabben både i glidläge och i stigläge.

I stigläge SKALL modellen trycka i en rak linje mot marken. Får absolut inte bära.

När man har kollat detta, så är det dags med en kort motortid ca 3 sek och fuse strax efter.

Modellen skall ha ett rakt stig c:a 75-80° rakt mot vind, med en liten aning högersväng mot slutet.

Vill den gå i vänsterroll får man palla upp stabben lite, ev. ge lite högerroder. Försiktigt.

Lägger den sig i brant högersväng med kurs mot moder jord (liggande looping) får man ta bort pallning samt ev stötta med motroder. Detta är det vanligaste felet. Går kärnan rakt upp över rygg är det också för mycket pallning. För övrigt låter jag Autorodret slå ut strax före motorn stannar, vilket oftast ger en bra övergång mellan stig och

glid. Men vänta med detta tills modellen är färdigtrimmad. En liggande looping med ett autoroder som slår ut före motorn stannat resulterar oftast i en hårdhänt kontakt med marken, Nog om detta. Lycka till
 Gerald Boman



Urban Nygren.
Foto: Lars-G Olofsson



Reinhard Friedrich.
Foto: Michael Borell

KIKO

eller

POWER TO THE PEOPLE, 2.

Eller

Hur man får ihop veden, så att slutresultatet blir en bra F1C modell.

Vad skall man välja att bygga?

Jag tycker att en modern F1C modell skall vara helplankad.

Varför?

Jo. En helplankad kärna går fortare att bygga, är starkare men framförallt vridstyvare. Vilket är viktigt när det går fort. På en helplankad kärna går det mycket bra att bygga in skevheter som sedan sitter där dom skall. Vilket medför att trimmet inte ändras allt för mycket.

Modellen behöver inte ha en spännvidd uppåt 1900-2000 mm, för att vara bra. Visst är dessa kärnor bättre rent prestandamässigt i lungt, fint väder, men hur ofta är det sådant. Inte under dom normala tävlingstarterna i alla fall.

Och varför bygga en kärna för fly-off, när våra svenska tävlingar oftast avgörs innan fly-offen. Jag vill ha en kärna för praktiskt tävlingsflygande som är lite kompaktare, runt 1700 mm. spännvidd och lite kortare. Lite större stabbyta på vingytans bekostnad.

3 fenor eller inte.

Detta är en smaksak. En kärna flyger inte bättre för det att man sätter dit 3 fenor. Jag tycker personligen bättre om 3 fenor, men det är av helt andra skäl. En kortare och inte så otymplig kropp, jag gillar det rent estetiskt (en mycket viktig faktor för mig) och så tycker jag det är lättare att trimma dessa kärnor. Dom blir lite okänsligare på roderutslag.

Här nedan följer lite grann hur jag sätter ihop en helplankad modell. Många tycker att det är svårt att bygga helplankat, kanske mest för att man aldrig provat, eller att första försöket inte blev så bra. Vilket är naturligt. Min första helplankade blev inte vad jag hoppats av den, men jag lärde mig en massa, som jag hade nytta av på kommande modeller.

Jag börjar med att jaga material. Och försöker att hitta flak med följande vikter på flak som är 100x1000 mm.

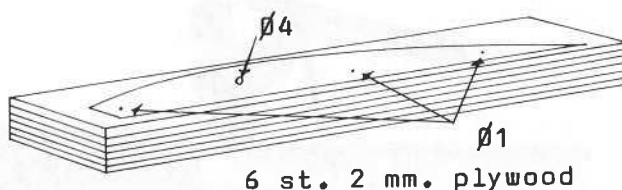
Mittvinge	1,5 mm	15-17 gram
Vingspetsar	1,5 mm	12-14 gram
Stabbe	1 mm	9-11 gram
Vingspryglar	2 mm Q	20-25 gram
Stabbspryglar	1,5 mm Q	15-18 gram
Kropp	3 mm	27-33 gram
Bakkant	4 mm Q	35-40 gram

Som alla märker kan det vara svårt att alla gånger hitta balsa som håller ovanstående vikter. Men dom är beräknade attkläs med glasväv och epoxy. Det går att använda tyngre och klä med vanligt tunnt papper, modelspan, plyspan eller s.k japanpapper.

Lim i olika varianter anskaffas. Jag använder allt i limväg. Epoxy, vitlim, balsalim, kontaktlim och cyanoakrylatlim.

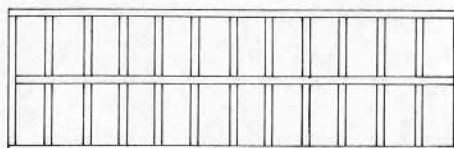
Nu börjar bygget.

Med plywoodspryglar. Om man vill ha delbar vinge. 6 plywoodbitar limmas ihop med balsalim. Profilritning limmas dit överst. Låt torka 4-5 timmar.

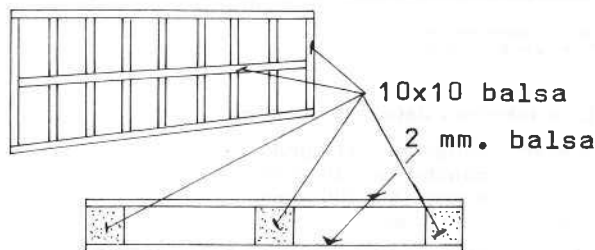


Medan limmet torkar kan man lämpligen göra gigg-ar. Av 10x10 mm balsalist och 2 mm balsaflak. Giggarna på skissen är för vingen på ritningen längre fram i tidningen.

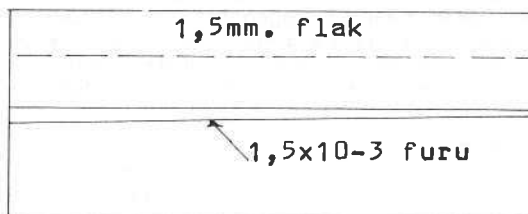
Giggat utan ovansida



Mått anpassas till den vinge som skall byggas.



Så är det dags att limma ihop vingpanelerna. Jag föredrar att ha en furulist i ytan. I så fall fasas den från 10-3 mm, innan den limmas in i panelen.



Nu är det dags för plywoodspryglarna. Borra 1 mm hål för pianotrådarna som håller ihop sprygel-paketet. Borra 4 mm hål för pianotråden som skall hålla ihop vingen. Se fig 1.

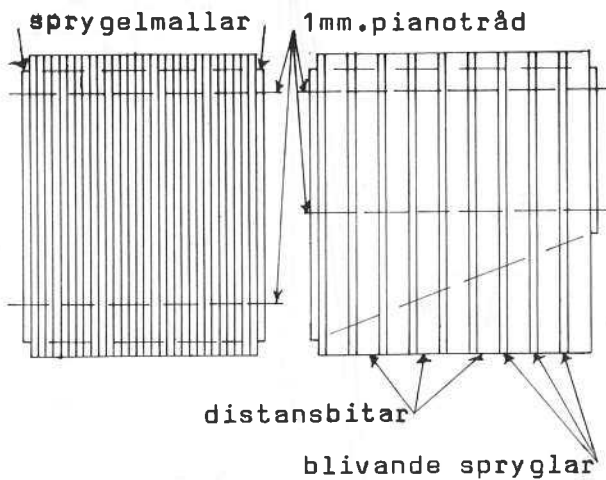
Viktigt att hålen borraras 90°.

Såga ut paketet efter profilritningen. Putsa plywoodspryglarna lika.

Dela på paketet.

Skär ut lika många balsabitlar som antalet spryglar + 4 bitar av 7-10 mm balsa för knäckspryglarna.

Gör ett paket med plywoodspryglarna ytterst. Sammansatta med 1 mm pianotråd.



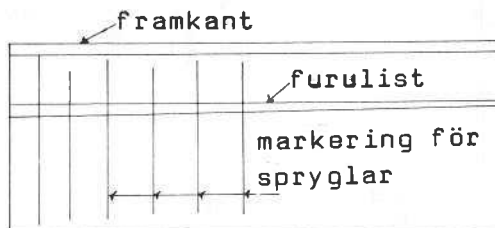
Skär och putsa paketet. Nu är spryglarna till mittvingen klara.

Och så spets-spryglarna.

Gör en spetsprofilmall av 1,5 mm plywood. Borra hål i den som passar till hål i dom andra plywood-spryglarna.

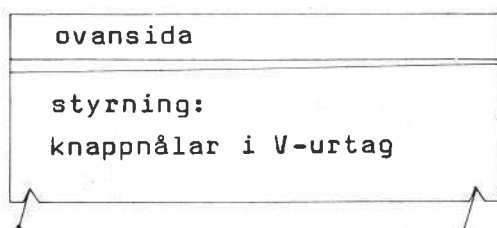
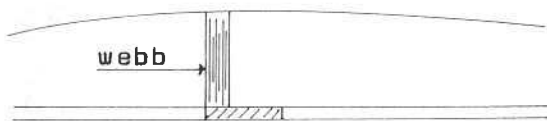
Spryglarna görs på samma sätt som till mittvingen, men jag använder distansbitar emellan för att få dom bättre.

Nu är det hög tid att börja sätta ihop bitarna. Limma fast framkanten. Medan limmet torkar ritas linjer upp där spryglarna skall sitta. Och så limmas dom dit. Medan ena mittvingen torkar, så limmas ena spetsen ihop.



När limmet torkat putsas framkanten. Webbar limmas dit och putsas till. Nu är det dags för ovasidan.

Märk av var VARANNAN sprygel skall sitta. Gör styrningar i form av V i flaket. I dom sätts nålar. Stryk kontaktlim på varannan sprygel och vitlim på dom andra, webbar och framkant. Stryk kontaktlim på den sida som är mot sprygeln. Låter löjligt, men jag har gjort fel 1 gång. Vilket är en för mycket.



Kontaktlimmet strykes på först, då det skall torka. När man sedan lägger på ovasidan passar först styrningarna in, sedan läggs det hela på. Man kan om man har bråttom ta loss denna panel från gigen och låta den torka medan man gör nästa. När skevheter skall byggas in, så fästs 3 hörn av gigen i byggbrädan och det 4:e pallas upp så mycket som behövs.

Nu gör man likadant med stabben.

Bakkant behövs. Görs av 4 mm balsa, som limmas dit direkt mot flaket. En hel bakkant är lite tyngre än om man far av flaken, men vingen blir vridstyvare.

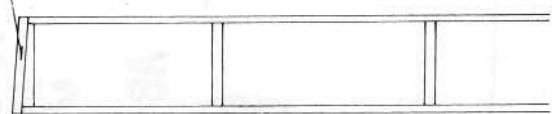
Stabbakkant limmas dit.

Alltihop putsas till rätt profil.

Knäckarna putsas, så att rätt v-form erhålles. Samma görs i mitten.

Balsabitarna i vingspetsen limmas och putsas. Även stabbspetsar eller fenor. En täcksprygel av 1,5-2 mm plywood limmas på var mittpanel. Och slipas.

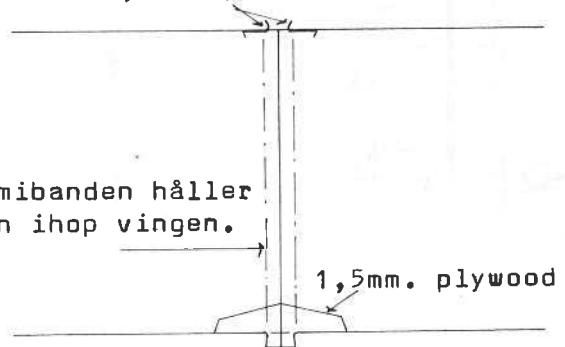
täcksprygel



Knäckarna limmas ihop.

Plywoodförstärkning vid vingbakkant tillverkas och limmas dit.

1,5mm. pianotråds-krokar



Gummibanden håller även ihop vingen.

När detta är klart så kläs vingen och stabben.

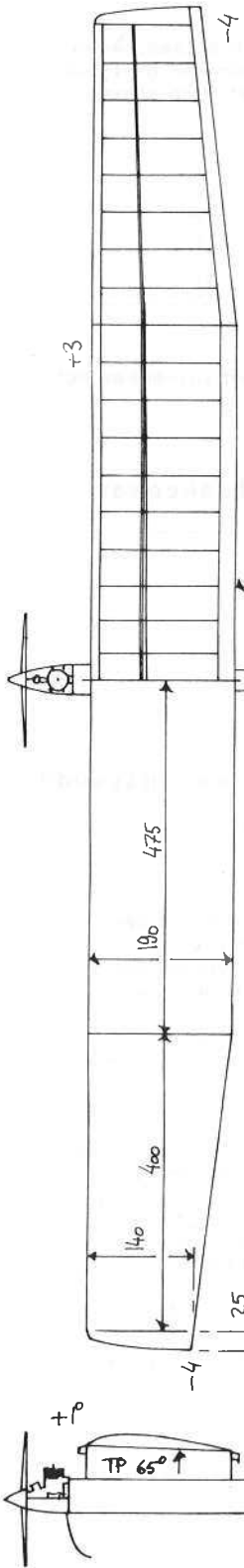
Vilken metod som än används, så bör vingen och stabben lackas 2-3 gånger med förtunnad lack. Och slipas mellan var gång. Förstärkningar i knäcken och vingroten fästs. Glasfiber o epoxy. Tänker man använda papper, så går det bra att fästa detta nu med etylacetat eller aceton. Sedan lackas allt tills man fått en fin yta.

För dom som vill använda glasfiber till vingen så gör jag som följer.

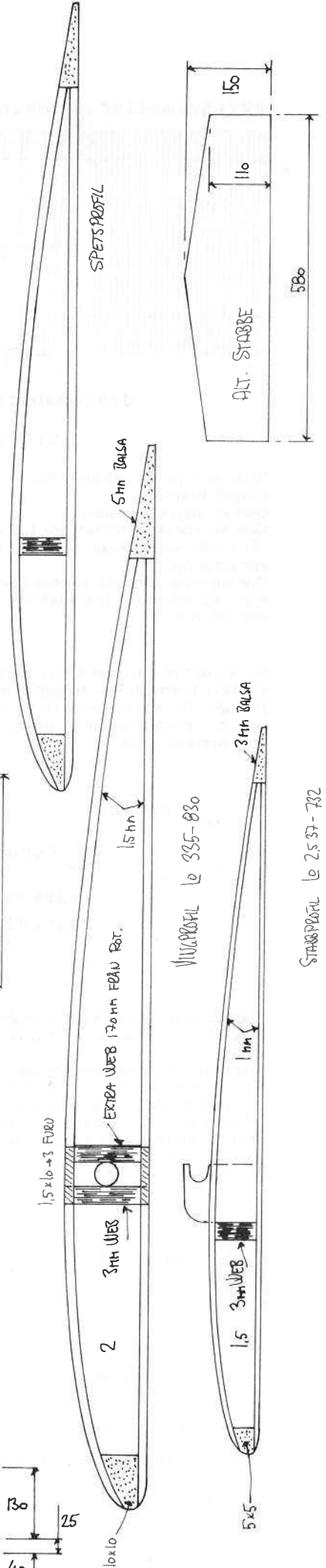
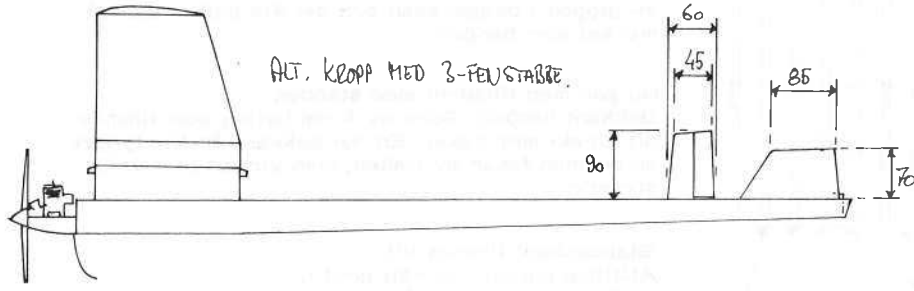
Klipper till 4 lagom stora bitar. 25 g/m glasfiber-väv. Väger upp 10-12 gram epoxy. Araldit Ly 553 och hårdare Hy 951. Förtunnar denna med lika mycket metanol. Läger på väven och penslar på epoxy. Sedan får det hårdas i minst 2 dagar innan jag putsar av det. När det härdat kläs spetsarna med papper och lackas.

Stabben kläs med papper. Krokar, förstärkningar för skruvar, hål och annat fixas till.

Då skulle bara styrningar sättas dit. Det görs efter det att kroppen är färdig.

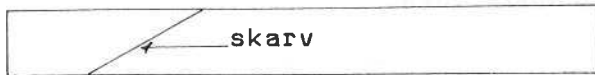


KIKO (MC. GRIFF)
 power av
 Lars-G.
 AKMG fff.



STABSPROFIL le 2.5 37-782

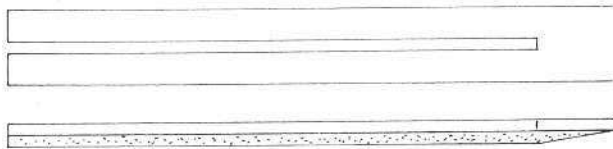
Kroppen.
Först behöver flaken förlängas. Görs enligt skiss.



Sedan skärs kroppssidorna ut - 6 mm för furulisterna. Putsas till så dom blir lika. Hörnlistor 3x3 furu limmas dit. Dom skall också skarvas.



När detta torkat, fasas bakkroppen av från 3 mm till 1,5 mm använd en vanlig liten hyvel (Stanley har en utsökt sådan) och lång puts-kloss. Skär ut under och ovasidan. Limma undersidan på plats. Se till att det hela blir rakt. Tillverka tank. Tillverka timerbox. Limma dit tanken och timerboxen. Placera aluminiumrör för linor i kroppen det går åt 3 st. Slitsa ovasidan för pylon. 3 mm slits. Under slitsen limmas 3 mm balsa med fibrerna på tvären.

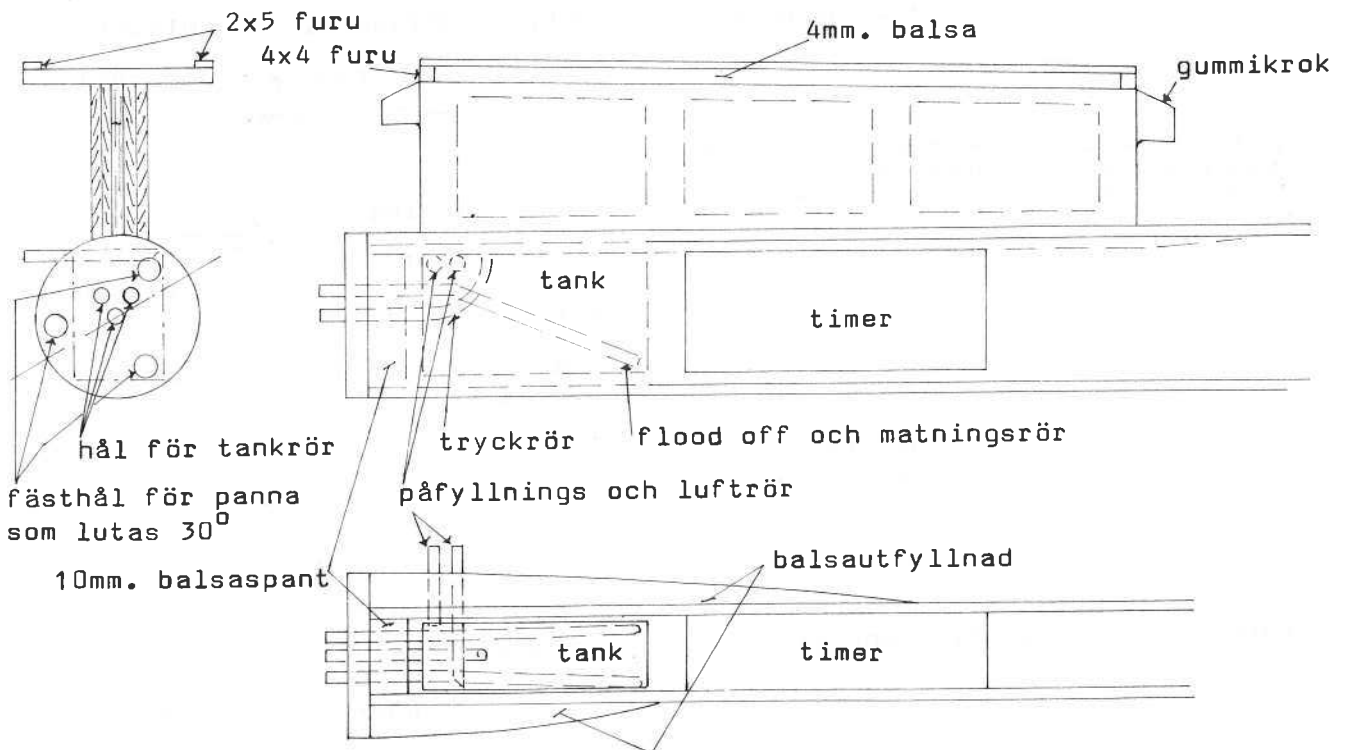


Limma dit ovasidan. Tillverka motorspant. Jag använder 6 mm rödboksplywood. Borra hål som passar för fästbultar. Limma fast blindmuttrar på baksidan motorspantet. Gör ett frontspant av 10 mm balsa som limmas fram-



Martyn Cowley, ritning på dessa båda kärror finns att köpa genom Aeromodeller. Var med i VM fly-offen, vann Pierre Trebod och Engelska Mästerskapen. Foto: Michael Borell

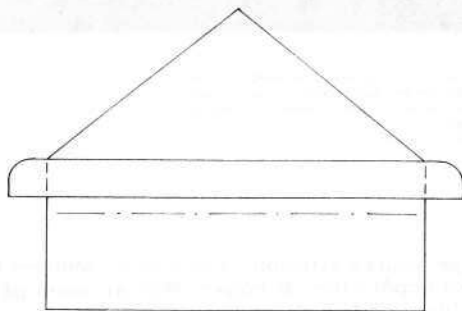
för tanken. Putsa alltihop i rät vinkel. Motorn får inte peka uppåt eller åt höger. För att vara på den säkra sidan, så kan den riktas svagt vänster och neråt. När putsjobbet framtill är klart, så limmas motorspantet. Medan detta torkar, så görs fenan med autoroder, stabbrygga och andra små detaljer. Pylonen höll jag på att glömma. I mitten 3 mm plywood med utsågade lätthål. Denna limmas i slitsen på ovasidan. När detta torkat limmas pylonsidorna av 3 mm balsa. 2 lager på var sida med fiberriktningen i kryss. Gör vingbrygga. Av 4 mm hård balsa, 4x4 furu och lämpliga furulister för v-formen. Limma dit vingbryggan. 3-kantförstärkning mot pylon kan man också klämma dit.



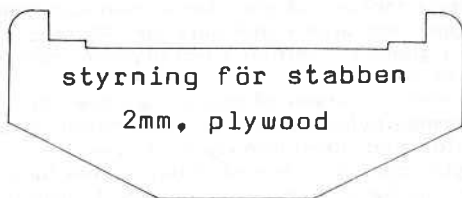
Nu höll jag på att glömma en sak till. Bakkroppen skall fasas på ovan- och undersidan. Görs som ovan.
Bakom motorspantet limmas utfyllnader. Se fig.

Efter putsning av alltihop är det dags att klä kroppen med något. Runt motorspantet 4-5 lager glasväv och epoxy. Resten av fronten till en bit bakom pylon med ytterligare 2 lager. Och 2 lager där stabbryggan skall sitta. Och över alltihop ytterligare ett lager. Jag har också provat med siden som avslutande klädsel. Det funkar. Glasväven väger 50 g/m. Men innan allt detta lackas kroppen 3 gånger med förtunnad lack och putsas mellan var gång.

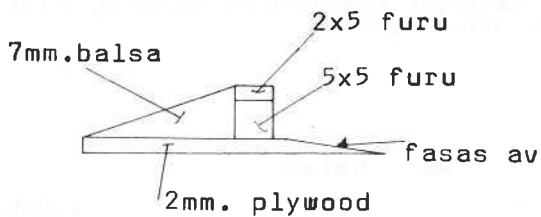
När kroppen härdat, putsas den av och fenan och stabbryggan limmas dit. Gör en slits i kroppen där fenan skall sitta.



stabbrygga för 3-fenstabelle

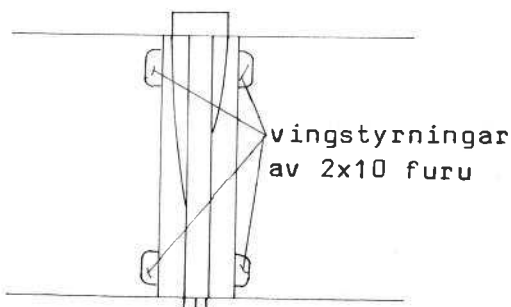


styrning för stabben
2mm. plywood



7mm. balsa
2x5 furu
5x5 furu
fasas av
2mm. plywood

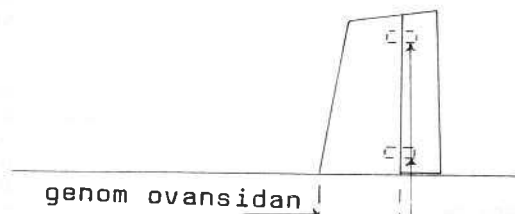
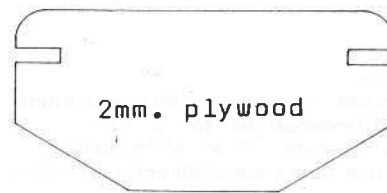
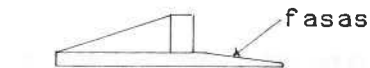
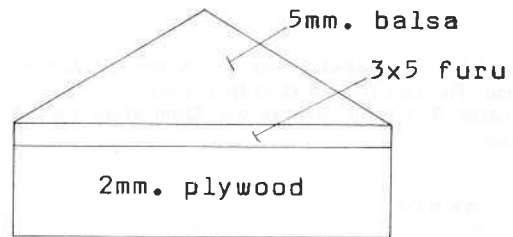
Nu skulle det hela vara färdigt för att få styrningar på plats. Sätt fast vingen ordentligt. Och rakt. Medan den sitter så limmas styrningar fast på undersidan. Jag använder 2 mm furulist.



vingstyrningar
av 2x10 furu

KROPP VID VINGEN SETT UNDERIFRÅN

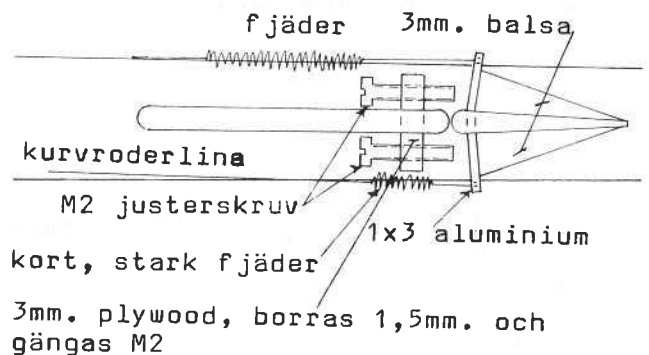
Alternativa stabbryggor när stabbe utan ändfenor används. Styrningar behövs inte.



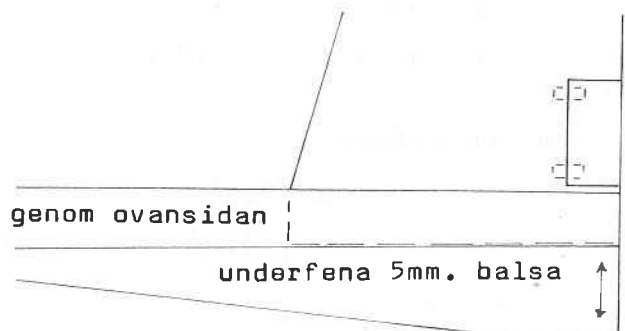
genom ovansidan

Kletts små gängjärn.

DET. AV KURVRODERINSTÄLLNINGEN



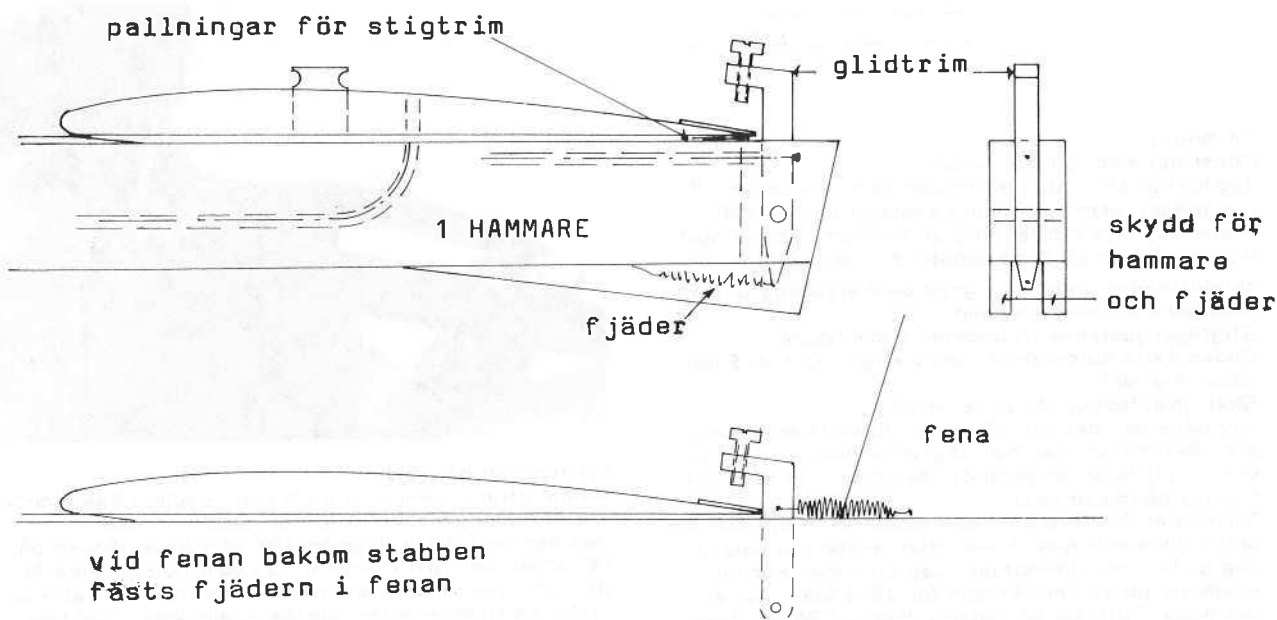
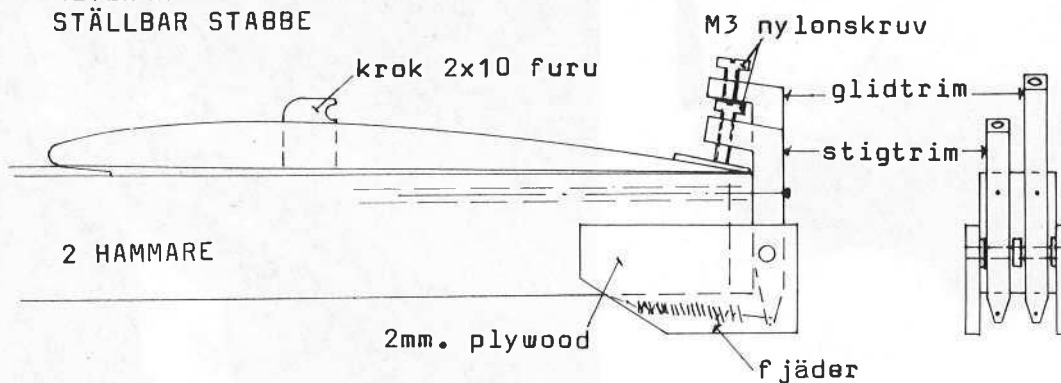
fjäder 3mm. balsa
kurvroderlina
M2 justerskruv
kort, stark fjäder
1x3 aluminium
3mm. plywood, borrar 1,5mm. och gängas M2



genom ovansidan

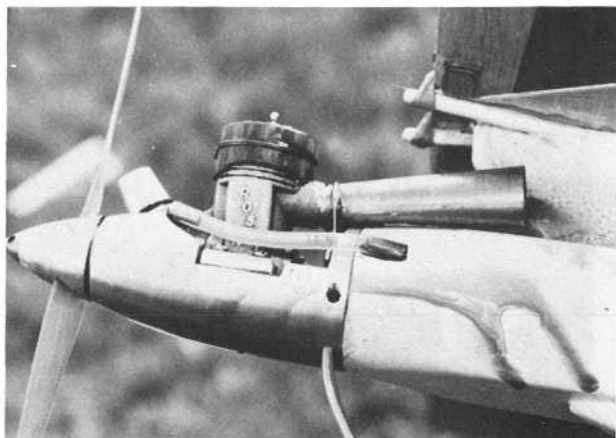
underfena 5mm. balsa

ALTERNATIVA LÖSNINGAR PÅ STÄLLBAR STABBE

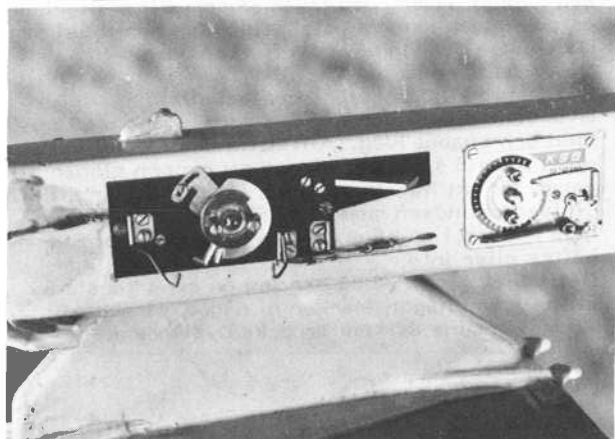
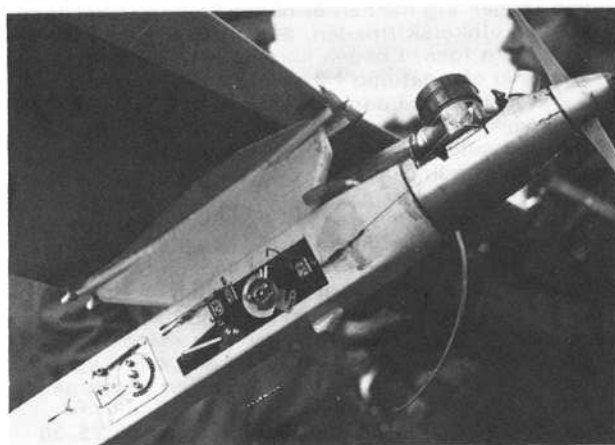


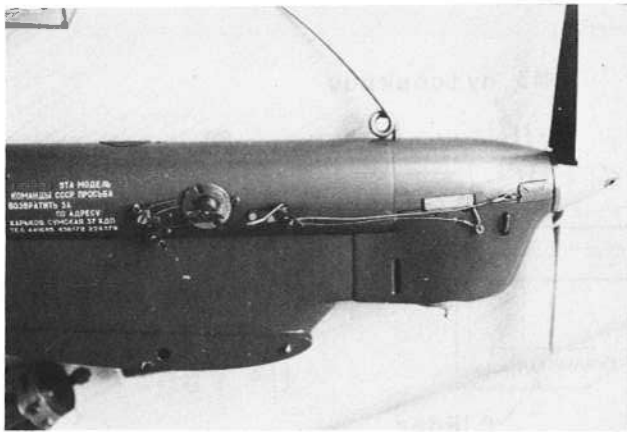
När detta torkat monteras motor, timer och hammare för ställbar stabbe. Linor dras och justeras in. Allt kollas upp gång på gång på gång Detta är den viktigaste biten på en C knarr. Det MÅSTE fungera. Här får det INTE slarvas.

När det funkar tillfredställande, provas allt med motorn igång. Om den stannar som den skall osv. Gör den det är det dags att prova kärnan i luften. Här finns det många varianter på hur man skall göra. Varje C-flygare har sina egna ideer. Kolla upp med klubbkamrater hur dom gör. Här nedan beskrivs hur jag trimmar mina kärror.



Exempel på motor och timerinstallation. Här på Ulf Carlssons "Uncle Remus".
Foto: Hans Lindholm





Mera invecklade varianter.

Evjenij Verbitsky och Rol Andersson.
Foto: Lars-G Olofsson

Trimning

Först det som jag gör hemma.

Jag kollar att vinkelskillnaden blir lite under 1° i stiglåget. Hur? Jo, mina kroppar har en rak ovalsida, $-1,5$ mm fasning av kroppen. Och vingen ligger på 1 grad. Om kroppen är rak, så blir vinkelskillnaden ungefär 1 grad med stabbens undersida parallell med kroppen.

Stiglåget justeras in ungefär 5 mm högre.

Sedan sätts autorodret rakt i stiget. Och 4-5 mm höger i glidet.

Skall man handglida eller inte?

Jag både gör det och låter bli. Ibland känner man sig säkrare om man har några handkast bakom och vet om att inget är hopplöst fel. Men man ser inte mycket på dessa kast.

Timern är inställd på 2 sek motortid, + 0,5 sek för autostabbe och fuse 3 sek efter motorn stoppat. Jag gillar inte direktfuse. Jag tror mer kärror kvaddats på så sätt än med för lång fuse. Nu är det dags. Fullt ös på motorn, Kasta i 70 graders vinkel mot vinden. Det brukar gå upp i 1 sek, sedan lägger sig kärran åt höger i en vertikal loop. Minska vinkelskillnaden. Stabbens bakkant skall ner. På'n igen. Loopen kommer lite senare. Minska igen. Nu går det upp i 2 sek. En ny start, nu med 3 sek motortid. Loopen kommer igen. Minska igen. Nu kommer något annat in. Kärran går vänster. Justera autorodret åt höger. Vid nästa försök blir det bra. 4 sek motortid. Och loop igen. Och mer vänster. Osv, osv

Till slut sitter den där, $\frac{1}{2}$ -1 varv uppåt i snygg spiral. Då det är dags att få till en snygg övergång från stig till glid. Stiger kärran brant upp, kan det vara nödvändigt att autorodret slår ut i glidläge innan motorn stannat. Går den flackt upp kan autorodret slå ut efter motorn stannat.

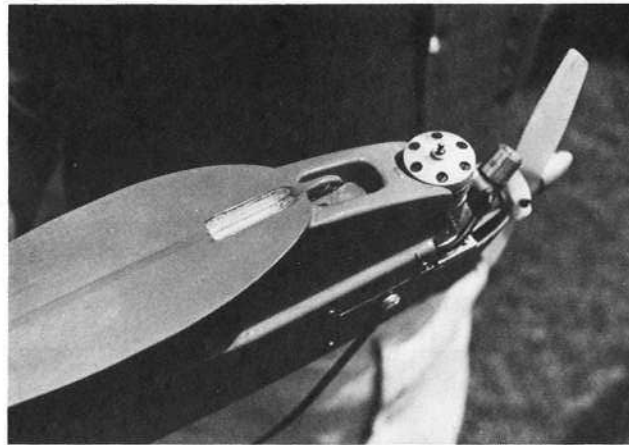
Hur bedöma om det är bra. För den som flyger kan det vara svårt. Är man flera kan någon gå bortåt några hundra meter och kolla.

Glidet då. Mina kärror glider ett varv på 25-30 sek i lungt väder. Jag trimmar dom till stallgränsen och sedan skruvas stabbakanten ner 0,5-1 mm. Då brukar det funka i dom flesta väder. De va de.

Jag flyger F1C ungefär som Wakefield.

Dvs väntar tills det är bra väder, igång med motorn och snabbt iväg. Allt detta skall helst vara gjort inom 5 sek. Det fodrar att motorn hinner bli varm, för att inte tjuvstanna. En lösning är att klä utsidan cylindern med plåt, plywood eller klä in hela motorn i en kåpa. Prova själva om det blir bättre eller inte.

Detta blev långt. Ändå har jag en svag känsla av att ha glömt något. Märker ni något, så skriv. Andra än mina åsikter är också välkomna.



Nu kom jag på något.

Ibland stiger kärran bra i 5 sek. Sedan lägger den sig åt höger, planar ut för att sedan trycka.

Jag har sett detta flygmönster så många gånger på tävlingar och alltid undrat vad dom tänker göra åt det. Och hört många varianter. Vanligast är att öka vinkelskillnaden eller minska wash-inen. Det senaste är att krångla till det för sig. Det finns alltid en vinkelskillnad som passar till den wash-in man valt, liksom ett roderutslag. Det stora felet vid ovanstående flygmönster är för stor vinkelskillnad. Minska, så funkar det bättre.

Jag är inte den förste som påpekar detta i tryck. Lennart Larsson, tror jag, har skrivit om det, liksom Börje Börjesson.

Det verkar som om vi inte tror riktigt på det. Kärran trycker ju. Men i momentet innan fanns en looptendens. Och i dom höga hastigheter som blir i planflykt, bär stabben mer och trycket kommer. Hålls nosen upp hela tiden blir hastigheten inte så hög och tryckendens uteblir.

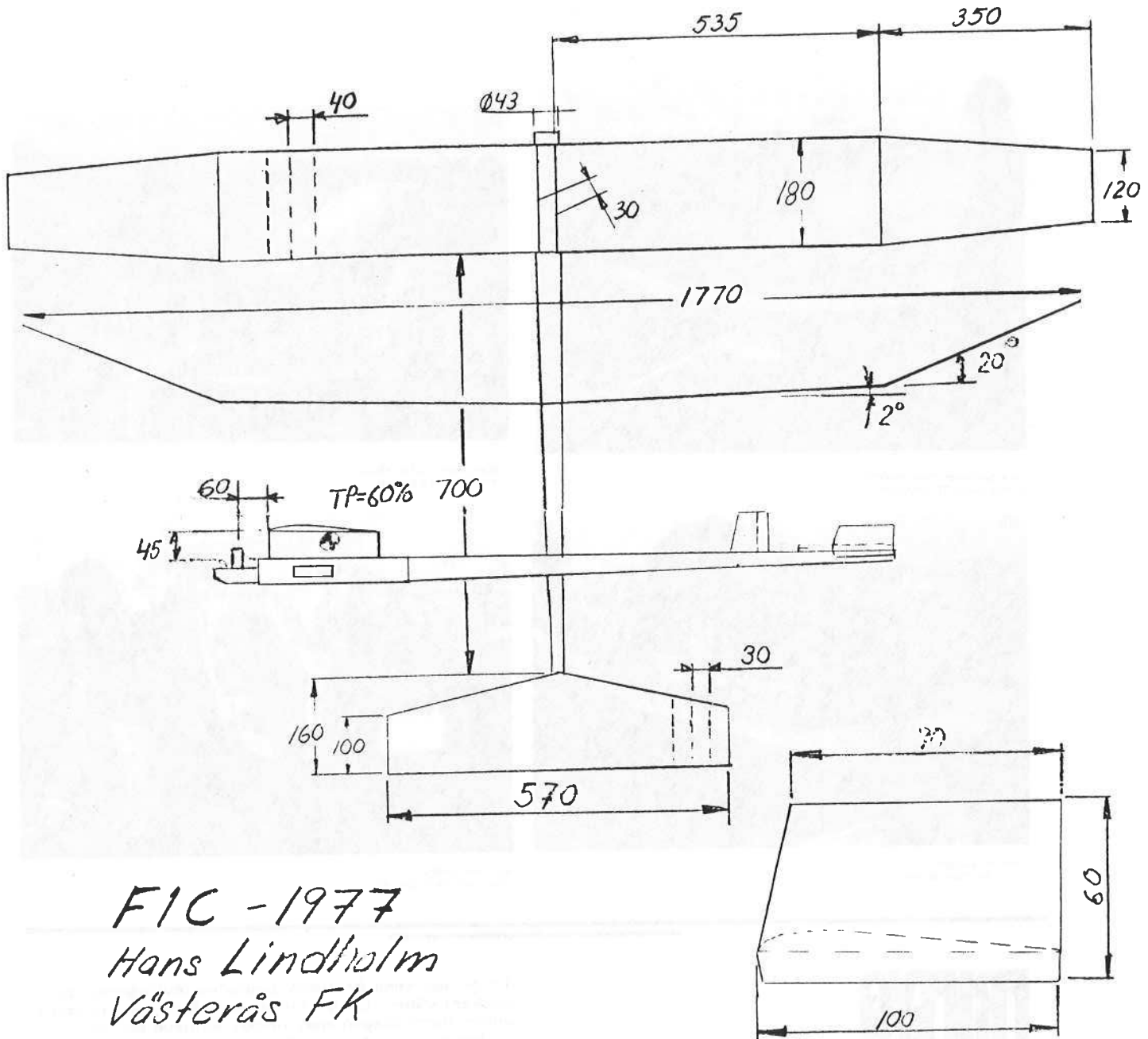
Minska vinkelskillnaden var det.

POWER TO THE PEOPLE.

Lars-G



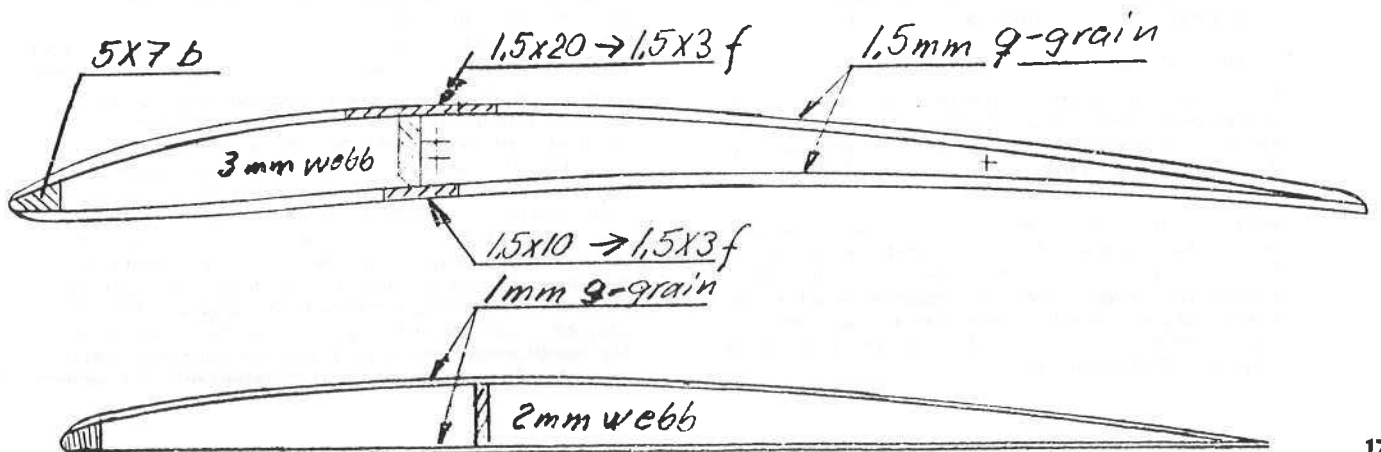
Giancarlo Barbarella.
Foto: Michael Borell



FIC - 1977
 Hans Lindholm
 Västerås FK

Vtor: Vinge: 29.6 dm²
 Stabbe: 7.4 "
 Tot : 37.0 dm²
 Minvikt: 750 gr.

Vikter: Vinge: 200 gr
 Stabbe: 30 gr
 Kropp: 525 gr





Urs Schaller med modell.
Foto: Lars-G Olofsson



Cenek och Vaclav Patek.
Foto: Michael Borell



Tom Mc Laughlin.
Foto: Michael Borell



Michael Jean,
Foto: Michael Borell

FRIFLYG SM

FRIFLYG SM 15-16 oktober

Genom orsaker över vilka inte ens K.A Ericsson råder blev årets SM åter en hösttävling!

Situationen blev sådan genom att samerna i Härjedalen beslöt att ordna extra renskiljning och tjurslakt just det veckoslut, då SM var planerat att hållas uppe på Flatruet.

GAMEN 35-ÅR

FK Gamen med Gunnar och Ingegerd Kalén, C.E Auner och Johan Bagge i ledningen och hela klubben plus goda vänner och bekanta firade, genom att åta sig arrangemangen klubbens 35-åriga tillvaro på detta förnämliga sätt!

Bråvalla flygflottilj, F13 vid Norrköping är en utmärkt tävlingsplats för friflygande modeller. De fria ytorna räcker till för maxflygningar även om vinden tar i något. SM-tävlingarna delades upp på två dagar, som vanligt är sedan deltagarantalet vuxit mer och mer. Detta år blev det rekord-deltagande -260 modeller!

Trots den sena årstiden gynnades tävlingarna av vackert väder. Under lördagen blåste det lite snålt under förmiddagen men vinden mojnade och en strimma sol lyste upp. Söndagens väder var ännu bättre med svag västlig vind och från middagstid njöt de tävlande av en värmande sol.

"3 min-regeln"

Redan vid genomgången före tävlingens början enades de tävlande och ledningen om att 3-min regeln skulle tillämpas. Den tävlande meddelade tidtagarna på förhand om han ville använda två startförsök, annars slogs de tillsammans till ett försök á 6 min. Några få tävlande drabbades av att de överskred tidsgränsen och fick 0 i protokollet.

1-Klasserna

Småklasserna klarades av på lördagen. Junior-skaran var stor i A1. Märkligt är då att de två i toppen var desamma som förra året. Peter Tigér från Eskilstuna och Thomas Dahlström, Ikaros Örebro toppade resultatlistan. Thomas knappade dock in på Peters segermarginal jämfört med förra året. Att skickligheten får sin belöning visade även Göran Larsson, Fagersta då han upprepade fjolårssegern i seniorklassen. Hans snurrekroksförsedda A1:a med en enkel V-form, har chans att bilda skola i klassen. Det kan vara idé att bygga något annat än "Cikada"! Ännu en man försvarade sin mästartitel från -76. Det var Herbert Hartmann, som med sin handluns Nr 45 (Ja, 45 st på två år) tog titeln på nytt! Nästa år får handlungänget från Tierp konkurrens! Under ett antal år har det ju varit "självklart" att segern

i HKG gått till någon av de fyra, Jörgen, Börje, Torbjörn eller Mats! Först drog de härjande fram som juniorer, nu i seniorklassen.

Kvinnlig mästare

En välbyggd orangefärgad B1 av omiskännlig "Zetterdahl-typ" flögs av en ung dam. Den flögs så väl att det räckte till seger i juniorklassen! Lena Johansson heter hon, flickan som gjorde sensation på SM genom att bli svensk modellflygnings första kvinnliga mästare! B1-orna har ett enormt stig, men maken till stighastighet som den Bror Eimar fick till i sin sista B1 start har nog aldrig skådats. Accelerationen var fruktansvärd. En C-modell skulle ha distanserats! Ca 20 m upp kom ett vingfladder à la Hagel på VM-71. Propellern fällde på en topphöjd av närmare 100 m!



Flickan som gjorde det! - Lena Johansson, Solna MSK, som vann B1:jun, visar här glatt sin guldmedalj!

C1 klassen samlade ej så många deltagare bland juniorerna att de kunde bilda en egen klass. Solnas vana tävlingsflygare hade en inbördes kamp, som Rolf Hammar drog sig segrande ur. Lennart Larsson både flög bort och kvaddade, varför han föll från toppen. Jan Z:s "Alba 1 c" gjorde en endaste dålig urtagning, annars hade den varit "Alba 1:a". Denna nya modelltyp som Janne skapat har chans att bilda skola i C1-klassen!

Om B1:orna har raketstig, så smyger -eller velar-Coupe d'Hiver (F1G)-modellerna omkring lite försiktigare. Underligt nog orkar 10 g snodd med att ta upp de relativt stora modellerna på hygglig höjd, bara det inte blåser för mycket!

Bengt Blomgren från "Snobben" måste flyga med sin gamla modell till en början, då en medhjälpare råkade bräcka propellern på hans nya "Big Joke" -Nog såg den modellen ut som ett stort skämt, se foto, men i det två sista perioderna visade den att den flög- och bra dessutom.



Mästare i F1G: Bengt Blomgren, "Snobben", Bromölla. Modellen heter "Big Joke"! Ett roligt namn på en rolig C d'H-modell.



Mästare i HKG? Herbert Hartmann, Västerås. 2:a seger i klassen, Hans 45:e handluns!



Jan Zetterdahl med en Wakefield-inspirerad C:1A. Obs! Vingen med geodetiska spryglar för bättre styrka.



En glad man trots att han ej vann! Gunnar Wivardsson flög små G-modeller. Här en Coupe d'Hiver (F1G).

Ny lagsegrare

Då sammanräkningen av resultaten var klar visade det sig att Fagersta FK lagt beslag på lagsegern i Ett-klasserna, något av en sensation det också. Vi har blivit vana att se något Solna-lag som vinnare, nu blev deras lag II 2:a och lag I 3:a.

Söndagen

Startplatsen tycktes ligga tvärs mot vinden, men enligt SMHI skulle en västlig vind råda under dagen och det stämde i stort sett. Åtta startande i varje grupp radades upp. C-klassernas folk ställdes åt sidan, dock på fel sida ur säkerhetssynpunkt. Nu hände inget tillbud, även om "Gangstern" Lindblad utmanade ödet ett par gånger! Till dessa specialflygare fick också Lennart Flodström, B.O Törnkvist och undertecknad sälla sig. Vi hade även en kvinnlig deltagare i vår grupp. Det var Ewa Arvidsson som flög tillsammans med Per Q från "Fladdermusen". Men hon flyttade till Pers startgrupp. Vi som fick flyga bland C-folket ansåg oss direkt handikappade jämfört med övriga F1B-flygare, som kunde köra "piggy backing" på F1A-modeller.

De två första perioderna var svårflugna, termik förekom sparsamt i det gråmulna vädret. Under tredje perioden klarnade det, solen gjorde livet lättare och det stod klar att tävlingen skulle avgöras med flera omflygningar.

I juniorklassen F1A skrällde Uppsala till ordentligt. Tre av de 5 första placeringarna tog UFK-juniörerna hand om. Att Mats Rosling vann överraskade mycket, han har ju annars specialiserat sig på inomhusflyg! Jan Franzén och Claes Svensson såg till att resp. familjeårar hölls uppe!

Fly-off i senior

Tre man i vardera F1A sen och F1B gick till "fly-off", två man i F1C. För P.A Svensson fattades 6 sek i full tid i F1A, Jan Zetterdahl tappade en enda futtig sekund i F1B och Hans Lindholm var bara 5 sek från omflygning i F1C.

Sedan övrigt folk plockat ihop sina grejor radades finalisterna upp. Först iväg var segelmodellflygarerna. De sökte nå så hög höjd som möjligt genom att utlösa sina modeller med katapultstarter. Bo Jansson fick iväg sin modell först och nådde något av den värme som ännu fanns i luften, Per Qvarnström drog hårdast och vann mycket höjd, men fick fel kurva i utlösningen, varför han tappade värdefull höjd. Sist iväg var Håkan Broberg, som också kom i sämsta luften. Bo Jansson, grenchefen visade ånyo att hans målmedvetna träning gjort honom till landets bästa segelmodellflygare under 1977. Seger i UT, bäst på VM och nu Svensk Mästare! Wakefieldflygarna var strax klara efter A-modellernas start. Både Anders Håkansson och Kjell Liwenborg startade samtidigt. Enl. Anders fanns inget lyft just då, hans termikmätare visade 0! Tredje mannen Bror Eimar sprängde en snodd, bytte, sprängde den också och hann inte veva upp sin tredje snodd innan de 4 min förberedelsetid var utgången.



Mästare i F1B: Anders Håkansson, AKM. Han har deltagit i 32 SM sen 1943. Vann SM i Wakefield f.f.g. 1952. Har 6 SM i klassen. Har varit 2:a i VM 3 ggr!! Skall fortsätta att modellflyga antingen tills han vunnit Wakefieldpokalen eller tills att han definitivt lagt av det här jordiska! Lantbrukare som han är!

Gratulanterna samlades kring Anders, så snart det stod klart att han vunnit! Anders förklarade vid prisutdelningen att detta var hans 25-årsjubileum! Han vann Wakefieldklassen första gången 1952. Årets mästerskap blev hans 6:e i raden. Särskilt roligt var det för Anders att han vann en tävling i lugnväder, han brukar ju annars göra bäst ifrån sig i blåsväder! Kjell Liwenborg fortsätter att vara i topp, årsbäst på VM och nu silver-

medalj i SM. En särdeles glad Solnaflygare var Mats Jansson, som blev bäste junior och för den prestationen belönades med Anders Håkanssons vandringspris. Det finns lite återväxt i klassen i alla fall! Startfältet var ovanligt stort, det är inte ofta B-klassen har 20-talet startande.



Lennart Flodström trimmar på gammalt manér upp sin "Flygande Kyckling". Lagmästare!

C-klassens två omflygare startade i tät anslutning till de övriga. 240 sek resp för Ulf Carlsson och Gerald Bohman. I år har plötsligt allt börjat stämma för Ulf! Det var roligt att han kunde lägga en mästartitel på hyllan tillsammans med årets NM-seger! Gerald vann ju förra året, så han kan vara nöjd ändå! I många tävlingar har Gerald varit 2:a detta år. Prestandan i klassen är förvånande god trots att man nu har bara 7 s motortid, 7 man hade över 800 s. C-flygarna har blivit mer och mer termikkunniga, det lönar sig inte att bara köra, man måste skaffa sig kännedom om vädret även i den klassen.

Sekretariatet jobbade snabbt och tävlingsledaren C.E Aunér kunde förnäta prisutdelning. Göteborgsklubbens laganmälan hade tappats bort varför många trodde resultatavlans besked att Solna (som vanligt) vunnit lag-guld. Men så kom AKMG:s resultat upp och det visade sig att Lasse Larsson, Lennart Flodström och Ulf Carlsson tagit mästartiteln för klubb-lag!

Grenchefen, Bo Jansson framförde de tävlandes tack till 35-åriga "Gamen". Vi hurrade för segrare och för jubilerande arrangörsklubben.

Sven-Olov



Mästare i F1C: Ulf Carlsson, AKMG IIIIIka årets Nordiske Mästare i klassen!



Gerald Bohman startklar. 2:a i F1C.



Anders Enström pustar ut med en "Ljusa". "Nitro Express" ville gärna ställa, blev nr 10.

lite

Om Friflyg SM 1977

Fint väder, många deltagare, men 3 min regeln. Måste något så idiotiskt som denna regel finnas i en så fin sport som modellflyg?

Först och främst har vi inom modellflyget inte tillräckligt skickliga funktionärer, som kan tillse att regeln efterlevs på ett för alla rättvist sätt. För det andra förstörs en av finesserna med tävlingsverksamheten inom friflyget, nämligen att så fritt som möjligt få välja den "luft", som man flyger i.

Vid SM i Norrköping påpekade jag för "min" tidtagare att vi måste få rulla ut linan innan han börjar ta tid. Han svarade att han hade fått instruktion om att tidtagningen skulle igångsättas från det vi började rulla ut linan. Tävlingsledaren tillkallades, och han bekräftade att tidtagaren har rätt. OK, då gör vi så. Till min förvåning får jag sedan se, hur man på andra tidtagargrupper står med startlinan utdragen utan att tidtagningen har påbörjats. Jag kollade detta. Hur skulle det se ut om 82 F1A-flygare står med startlinan utdragen samtidigt?

När man studerar resultatlistan i F1A, ser man att, med hänsyn till det fina vädret, alltför många har streck i vissa perioder. Jag vet att flera av dessa tillkommit pga att man överskridit 6 min i startförsöket. Louise Flodström t.ex tävlade i samma startgrupp som undertecknad. I andra perioden hörde hon inte, i den svaga motvinden, hur maken Lennart skrek att det var dags att koppla ur. Det blev en nolla i protokollet. Hon hade åkt från Stenungsund till Norrköping får ihop 675 sek på fyra starter och så drabbas hon av den här regeln. Detta är vansinne!

Själv höll jag på att råka illa ut i en start, då linan råkade haka upp sig i timern. Detta hade samma verkan som startkroken satt 10 cm framför TP, alltså var det bara att ta ned modellen. Vad hände nu? Jo, där står man helt plötsligt, i en så viktig tävling som SM, med 3 min tillgodo att rull ut startlinan, starta modellen och leta termik. Detta är inte tävling, det är lotteri.

Varför har dessa regler blivit till?

Jo, förmodligen genom påverkan av några som inte lärt sig vad snurrekroken kan användas till. Förre, jag var inte med då, stod man förmodligen och lurpassade på "bra luft". Säkert fanns problem med tiden även på den tiden. Jag har läst om SM 1972 bl.a. Eller rättare sagt, jag tror det var före snurrekrokens tillkomst som problemen fanns. Jag har deltagit i de flesta tävlingar sedan 1973, utom i Norrland tyvärr, och jag har aldrig varit med om att någon missat en start pga att någon annan tävlande snurrat för länge. Jag vet att Håkan Broberg snurrar länge. Men jag vet också att om han inte kopplar ur finns det ingen termik och då vill inte någon annan heller försöka. Finns det termik, då snurrar inte Håkan Broberg längre!

Vad skall man göra för att tävlingsarrangörer inte få stora darren då lugnt och fint modellflygväder råder?

Mycket enkelt!

- 1 Aldrig mera än 6 tävlande i samma startgrupp.
- 2 Resten sköter de tävlande själva, förutsatt att de kommer i tid, packar upp modellerna och in-finner sig på startplatsen före tävlingens början.

Sex man i var startgrupp. Javisst, det kräver fler tidtagare! 1977 års SM samlade enligt resultatlistan 113 deltagare i int-klasserna på söndagen. Det betyder 18-20 tidtagare, eftersom det tydligen har blivit vedertaget med 1 pr startgrupp. Skall det vara så svårt att få 20 tidtagare? Jak kan inte låta bli att titta på listan över registreringar pr 31 dec 1976. Där har FK Gamen, Norrköping som arrangerade 1977 års SM, 67 medlemmar i åldern 12-25 år och 53 st över 25 år. Summa 120 st. Skall inte åtminstone 20 st av dessa kunna ställa upp då den egna klubben arrangerar ett SM, eller "ställer de bara upp" när det är frågan om anslagsåskande?

Tävling med friflygande modeller är en helskön idrott, det är vi nog alla överens om, som sysslar med det. Men vi får inte förstöra tävlingsmomentet med svensk hemslojd i regelboken. Att dessutom tillämpa eländet i SM är inte bra. Blir 3 min regeln, som vi tillämpar den i Sverige, internationell, får vi givetvis tänka om, men så illa tror jag inte det skall gå.

För att en tävling skall vara poänggrundande till UT-listan måste den flygas i tidsbestämda perioder. Det är bra. Därför ifrågasätter jag om tävlingar, där 3 min regeln tillämpas skall få vara poänggrundande. Det är inte att flyga på lika villkor. (Jämfört med andra tävlingar).

Vi gjorde oss av med funktionärstvånget på bortaplan och jag hoppas verkligen att 3 min regeln går samma väg. Tävlingsarrangörerna bör ta det som ett måste att skaffa tidtagare i tillräckligt antal. Se över medlemsmatriklarna, där måste finnas en hel del att hämta, stryk dököttet. Tag kontakt med andra grenar inom modellflyget, Linkontroll-RC- och Skalflygare är utmärkta tidtagare, och ställ upp på deras tävlingar om de behöver hjälp. Så gör man inom andra idrotter, så bör även vi göra inom modellflyget. Var heller aldrig rädd för att tala om vad modellflyg är för arbetskamrater, släktingar och vänner, det finns väl alltid några kvar, även om man varit modellflygare i många år. Vi skall inte bedriva vår sport i skymundan. Den är sannerligen inget att skämmas för.

Nils-Olof Gustavsson
Axxvalla Friflyg team

SM - - inomhus

INOMHUS-SM 1977

För femte året i rad samlades inomhusflygarna hos Gladiatorerna strax innan jul. I år var man färre än vanligt, man flög bara en dag och arrangörerna hade därför beslutat sig att bara flyga SM-klasserna. dvs 25-öres och F1D (eller FAI-65 som de flesta säger).

I F1D var 8 man anmälda, 3 av dem juniorer. Sex kom till start, om än med nöd och näppe. Per Södersten hade nämligen oturen att tappa sin modellåda utanför hallen och hade stora problem att pussa ihop något flygbart. Örjan Gahm flög en 50 cm modell, den enda av det slaget som sågs till. Vann gjorde, inte för första gången, Sven-Olof Lindén från Nimbus i Örebro. S-O var desto gladare då detta också var hans 200:e tävling. Den första var visst 1945. Han var en av de få som hade turen att slippa hänga upp sin modell i väggarna eller i taket. Till skillnad från Sven P, som hängde i alla flygningar utom en. Trea trots det.

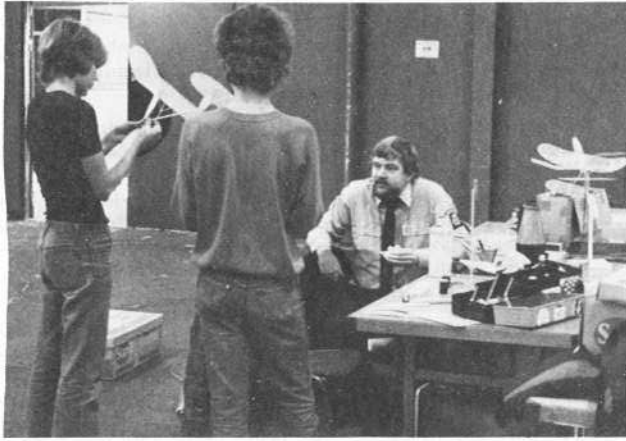
Två juniorer flög, Anders Jonsson och Mats Rosling. Oerhört duktiga bägge två, med snygga modeller. Anders (som alltså kom tvåa) har flugit knappt ett år och aspirerar redan på en landslagsplats. Mats är lite äldre i gamet, han hade oturen att hänga upp kärnan i ett par annars fina flygningar.

Överhuvudtaget var det dragigare och besvärligare i A-hallen i år, trots att samma fläktar var på/av som i fjol. Ute var det kallt och klart (sas det) Många flygningar slutade i hallens låga del, med modellerna kryssande mellan byggbord och pelare. Idealet är nog att ha hallen på sommaren, svårt men inte omöjligt.

I 25-öres kom 19 man till start, av dessa bara 3 seniorer. Klassen tycks alltså passa perfekt som inkörssport till inomhusflyget.

Även här var familjen Nimbus, förlåt Lindén, framgångsrik. Lasse Lindén vann nämligen för andra året i rad. Han hade vunnit efter två flygningar men blev lite nervös och gjorde en flygning till, som f.ö var tävlingens längsta.

Tätt bakom kom Örjan Gahm. Med en annan gummi-krok på modellen hade han vunnit. Motorn krokade nämligen av i slutet på ett par av flygningarna och detta gjorde att modellen "fusade" ner, vilket nog inte var meningen. Det skiljde bara 12 sekunder mellan Lasse och Örjan.



Alf Ärligh med två av sina Metronomer.
Foto: PM



Jan Zetterdahl, Solna med sin assymetriska modell. Obs Fenans plac.
Foto: PM



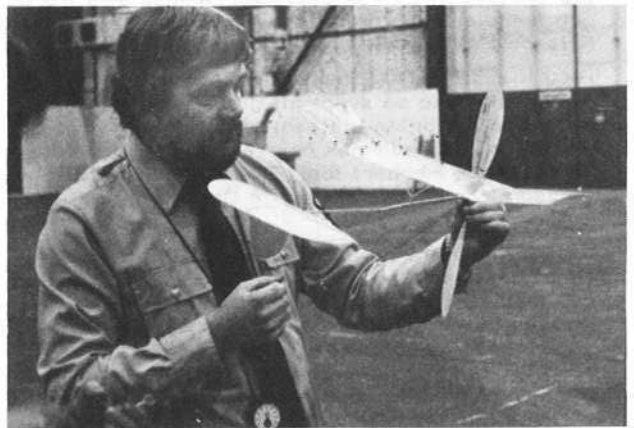
Fluganbygge Foto: Peter Meurling



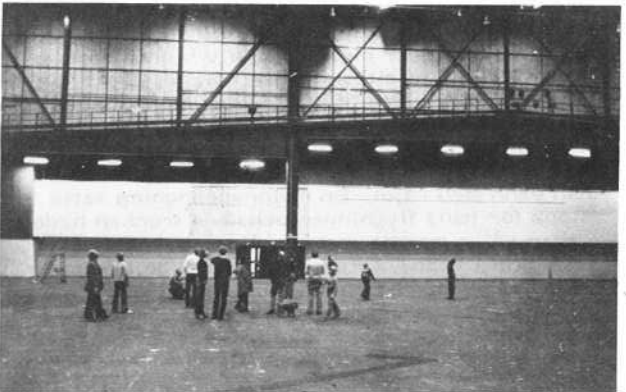
SLM's Fluganfinalister.
Foto: PM



Svenne Pontan höll verkstad åt i stort sett alla.
Foto: PM



Alf Ärligh, stans schysstaste kvarterspolis.
Foto: PM



Typisk tävlingsplats på en inomhustävling.
Foto: PM

28 sekunder efter kom nästa Jakobsbergare, Anders Appring Höga jämna tider där också. Det var genomgående hög standard, med många duktiga killar (inga tjejer-tyvärr) från många klubbar. Bäst var Jakobsbergarna, med tre bland de sex främsta. Nyaste klubben, Metromerna, visade goda taktik och med det intresset man har i den klubben blir man snart lika farliga inom- som utomhus.

Hela tävlingen flöt bra, det värsta missödet var att en ballong gick sönder i försöken att få ner en 25-öring. Så det blev tidigt som deltagare och arrangörer kunde spridas över landet för att odla sina julkatarrer.

Tack för oss,

Peter Meurling
Mfk Gladiatorerna

Junior och Nybörjartävlingen i Eskilstuna 771105.

Nu har vi åter igen kört en junior o nybörjartävling efter ett års eller drygt ett års stiltje, det är ju tyvärr så att fler och fler av våra flygfält försvinner och blir bostads- och industriområden eller åkermark. Sorgligt nog reduceras våra tillfällen till trimning och tävling, nog om detta och till tävlingen.

Denna gång samlade tävlingen ett ganska bästast startfält. För anmälda var 70 modeller varav A1 44 st, SPARV 16 st och HKG 10 st från fem klubb- ar. Vilka är då klubbarna? Jo, Nimbus Kumla, IKAROS, Västerås, Gamen och Eskilstuna.

Till denna tävling hade IKAROS klubben satt upp ett nygg lagvandringspris i klass A1. Ikaros lade nämligen beslag på det förra vandringspriset genom tre på varandra raka lagsegrar.

Hur var nu de yttre förhållandena?

Gissa om vi hade tur med väder och vind, toppenfint flygväder lagom vind och till och med solen tittade fram, hela veckan innan var det regn och halv orkan, vilket det var även dagen efter tävlingen.

Tävlingen genomfördes i två omgångar med 3 starter före lunchpaus och 2 starter efter, ingen periodindelning för att inte hetsa på dem som inte tidigare har någon tävlingsvana. Det är en fröjd för ögat att se med vilken iver alla tävlingsflög och trimmade och trimmade precis hela dagen. Nå, hur avlöpte det hela då? Jo segrade i klass A1 gjorde Krister Lindblad Eskilstuna ivrigt påhejad och frammatchad av pappa Lars-Gunnar, som två placerade sig Peter Tigér också Eskilstuna, tredje man blev Anders Jönsson IKAROS som fjärde man placerade sig Magnus Karlsson Gamen och Femte man blev Torsten Nederman IKAROS. Tidsskillnaden mellan dessa fem var endast 27 sekunder.

Maxtiden hade vi satt till 2 min.

I den rena nybörjarklassen Sparv sjöd det av aktivitet och iver. Segrade i denna klass gjorde Jonas Rundström Eskilstuna som tvåa och trea placerade sig Göran och Leif Gustavsson Nimbus som fjärde och femte man placerade sig Torbjörn och Hans Nilsson Eskilstuna.

HKG klassen då? Efter som Västerås var med är det kanske inte så svårt att gissa vem som lade rabarber på första platsen, alldeles rätt Herbert Hartmann, en enda max noterades i klassen och den svarade Herbert för. Tvåa blev Mikael Petersson Nimbus och trea Olle Österholm Eskilstuna.

Lagtävlingen vanns denna gång av Eskilstuna Lag I bestående av Leif Wolter, Krister Lindblad och Peter Tigér med totaltid 1346 sek. Tvåa i lagstriden blev Nimbus Lag I sammansatt av Rolf Gustavsson, Björn Larsson och Per-Ola Öberg på tiden 1328 sek och som tredje Lag placerade sig Gamen med Fredrik Hallgren, Magnus Karlsson och Pär Wittsäter med tiden 1226 sek.

Tävlingen var över och prisutdelning kunde ske, där samtliga tävlingsdeltagare i resultatordning fick komma fram till prisbordet och välja ut ett minne av denna junior och nybörjartävling.

L Backmann

DM för Närke den 25 sept 1977

Mfk Nimbus, Kumla kallade till DM för Närke. Antalet friflygklubbar i länet minskar och framtiden ser inte ljus ut för grenens framtid. Chanserna till flygning på Örebrofältet är inte så stora, och de kommer att upphöra, då fältet bebyggs om två år.

35 modeller från de båda klubbarna Nimbus och Ikaros tävlade i 7 klasser. Största klassen var som vanligt A1 jun med 12 deltagare.

En strålende sol och måttlig vind skapade fina väderförhållanden. Termiken var under förmiddagen lättfunnen men allt eftersom instrålningen minskade, också de vertikala vindrörelserna. Då fältet inte fick utnyttjas i hela bredden hamnade alla maxflygningar i det närbelägna industriområdet, där modellerna var svåra att finna bakom stängsel och staket.

Björn Larsson, Nimbus tog redan från ledningen i A1 jun med Thomas Dahlström och Thomas Karlsson knappade in på hans försprång. Thomas K hade faktiskt ledningen i fjärde start, men missade för mycket och hamnade på 4:e plats. Allra yngste junioren Anders Lindström knep DM-tecknet före sina mer rutinerade medtävlare i FIA jun.

Gamle tävlingsräven Jan Hafström kommer då och då ut och flyger. Oftast gör han det så bra att han vinner, så hände på detta DM, då han helt överraskande vann HKG sen. Ikaros tog ännu en medalj genom Lennart Asklöf som med tre maxflygningar distanserade sina medtävlare.

Lindéns Flying Circus" var ivrigt sysselsatt i flera klasser, resultatet blev sammantaget tre DM-tecken.

Genom de tävlandes egen medverkan kunde tävlingen genomföras. Funktionärsfrågan är alltid svår att lösa, då alla vill tävla. Genom samarbete i tidtagargrupperna klarades de fem tävlingsperioderna.

SOL

OLDTIMERTÄVNINGEN 1977

Årets "Oldtimer-tävling" flyttades från Örebro Flygfält till Axvalla hed i Västergötland, "Axvalla fält"-med Nisse Gustavsson och Åke Engström bland "oldtimerflygarna, samt Arne Nohlberg som tävlingsledare - var medarrangörer tillsammans med "Nimbus".

Söndagen den 21 augusti var en vacker varm sommarsöndag med svag vind. Idealiskt väder för de gamla modellerna. Tävlingsplatsen tillhör inte de största, men under en stor del av dagen blåste vinden i gynnsam riktning. I sista perioden ändrade sig vindriktningen så att en del modeller drev in i en närbelägen tallskog.

En del nya modeller luftades, men många var välbekanta ärrade knarrar från tidigare möten.

Bland nyheterna märktes Nisse Gustavssons "Magnussons Wakefield", som han trimmat tidigare i veckan, men nu inte ville som Nisse, utan dök så illa att nosen knäcktes. Ove Pettersson hade också en gammal stor modell "Dyn V", originalet från 1937-års Wakefieldtävling i England. Det blev bara en start för Ove, då motorn brast vid uppdragningen till 2:a starten. Örjan Gahm kom med sin egen gamla "Landegren Spec." från 1949, en modell som han reparerat upp -alltså ej den nya, som han vann med i fjol. En motorsprängning satte stopp för hans flygningar också. I trunken hade Örjan så en modell ursprungligen byggd av Per Bendelin i Visby. Örjan flög proxy för Per med "Kolibri" som modellen heter. Lars Lindén hade byggt en "Landegren" - en liten G1:a med krax efter den ritning Örjan gjort med ledning av ett foto. Bland gummimotormodellerna hade jag en nyhet, som dock ej fick flyga - en liten detalj fattades, ett propellerstopp -. Det var "Victory", en dansk modell från 1940 konstruerad av Jørgen M. Larsen.

Nyheten bland segelmodellerna var "Monira" en byggsatsmodell från 40-talet, den här modellen hade Agne Engman - han med "Flyg-Hobby" i Lidköping - byggt 1949. Modellen är en S:3a med ca 180 cm spv. Vingen har negativ pilform - alltså framåtsvepta spetsar. Nu fick inte Agne modellen att följa med på linan i tävlingsstarterna, men efter tävlingen gick den fint, alldeles för fint, den tog termik och flög bort efter ca 10 min! Sture Björn flög KSAK:s nybörjarmodell "Vargen" från 1943 så bra att han slog Agnes stora modell!

Utom tävlan flög Ove Pettersson med sin "Humlan" försedd med bensinmotor "Ohlsson 23". En flygning som slutade i en vägg inne på militärt område. Ove hade också en liten kolsyremotorförsedd skalmodell "R.E.P. Mod B," från 1910, flygförnådan var anmärkningsvärt god. En liknande motor hade Kurt Kaspersson satt i en vanlig Truedsson helbalsmodell "Cessna" - Den flög mycket bättre än vad väl byggsattstillverkaren kunnat ana!

Som vanligt dominerade de gamla "Kordorna". Gul-svarta skramlade de sig uppåt, Åke Engströms, Nisse Gustavssons och "Essos". Ove hade inte sin med sig - hans är den enda som har korrekta färger. Vit-svart. Men mot "Flodas" "G.B.3" förmodade de inte ta upp kampen. Som vanligt hade Lennart trubbel och besvär med sin fina modell. Propellerbrott i trimningen. -Nå, det ordnades med "Hot Stuff" och glasfiber. (Fy, det var inte oldtimermässigt!) En tappad stabbe -konstflygning och kort flygning på 20 sek höll på att göra slut på modellen. Två snygga starter räckte dock för seger. Olle Blomberg sprängde också en motor och rensade rent på tvåarpinnar i den stora kroppslådan på "Magnusson"- alla de otursdrabbade kan dock reparera sina modeller och kommer väl åter. Riktigt "oldtimer-mässigt" var "Floda" dock i sin sista start med "Laban" i klass B2-C2. Han hade redan gjort en termikflygning på nära max 5 min. 41 sek innan han klämdes till med nytt svenskt oldtimerrekord, 21 min 46 sek! Lennart hade "lovat" att flyga bort en modell. Och då tar man förstas den som saknar namnlapp! Övriga hugade spekulanter vet nu att en "Laban" flyger bra!

Lasse L kunde inte delta, varför han överlät åt Olle B att flyga segelmodellen "Prince" och åt mig att flyga "Landegren" -

I den minsta klassen tilläts handstart. Tre modeller av Curry Melins konstruktion "Trim II" fanns med. Örjans modell går nu fint och var nära att slå min. Ove fick problem och fick bara 5 sek i protokollet. Olles gamla "FIB" - den är 11 år nu! flyger bättre för varje år. Skall man tro att den är fulltrimmad nu?

Efter tävlingens slut var alla tävlande och funktionärer inbjudna av Nisse G och hans fru Ingrid till deras hem på te och smörgås. Alla vi som var med vill passa på att tacka så mycket för undfågningen. Det var inga små kvantiteter hembakat som inmundigades av hungriga flygare.

Mätta och belåtna satte vi oss till och tittade på "Oldtimer-filmer". De tidigare årens tävlingar har ju förevigats av "Esso".

Familjen Gustavsson bestod med andra bedrifter också. Sonen Anders har en otrolig förmåga att klättra i träd. "Hade jag inte varit far till honom, skulle jag ha trott att han var en apa! "sade en smått chockad men stolt fader, sedan sonen plockat ner min "Landegren Spec", som satt i skogens högsta tall. Även Örjan fick hjälp av Anders, då hans "Kolibri" drev in i skogen.

VM

Friflyvnings-Unionen i Danmark har gett ut ett häfte i A4 storlek som handlar om VM. Det innehåller kompletta resultatlistor och 62 bilder. Priset är 10 Danska kronor och kan beställas från:

Friflyvnings-Unionen
Ålborggade 17,4.th.
DK-2100 Köpenhamn Ö (Ø)
DANMARK



MODELL MOTOR
BRÄNSLE
MR 8020

Standardbränsle med 20 vol % ricinolja och 80 vol % metanol. Förpackas i 5 liters dunkar. Vi kan även leverera andra förpackningsstorlekar. Lagervara. Beställ direkt från fabriken.

VINGPAC AB
643 00 VINGÅKER 0151-120 40

RADIO

JAG TROR PÅ RADIOFLYGANDET

Fast bara om vi ändrar utvecklingen radikalt.

För 10-15 år sedan var modellerna betydligt långsammare med motorer som var hälften så starka. Det fanns bara 1/10 så många som flög. Detta betydde att:

- Motorns ljudnivå var lägre
- Hastigheten var lägre
- Risken för skador på folk och omgivning var lägre.
- Kravet på flygfältets storlek och läge var lägre

Sedan dess har allmänhetens krav på sin omgivning ökat väsentligt. Man finner sig inte i att folk skadas av trafiken eller i sitt arbete. Fan tar den koltrast som inte håller godkänt lågt dB(A)-värde.

Samtidigt har modellerna utvecklats till betydligt snabbare, mer komplicerade, högljuddare, större och farligare apparater. Även flygandet börjar bli besvärligt. Det senaste F3A-programmet har blivit mycket komplicerat att administrera för arrangörer, domare och tävlande. Jag hoppas man får en välutvecklad sekreterare som extra assistent för att hålla reda på alla intressanta figurer i fortsättningen.

Jag anser att vi går mot en synnerligen farlig utveckling i F3A och även pylon, skala och segelklasserna; Modellerna blir större och större och farligare och farligare. En enda olycka i Sverige av den typ som numera förekommer flera gånger om året i Tyskland kan tänkas ge krav på totalstopp av det mesta av vår verksamhet. Ändrar vi inte själva kommer någon myndighets stora stövel att ändra vår verksamhet på ett mycket bryskt sätt.

Man gör det endast för lätt för sig på ett mycket kortsynt sätt när man försöker klara alla sina flyg- och byggproblem med att bygga större modeller med större motorer. Vist kan man få tystare motorer med större slagvolym och lägre varvtal och litereffekt. Men jag vill se den segersugne som inte börjar trimma den större motorn till högre effekt för att få det där lilla extra för att vinna. Och den högre effekten ger högre oväsen och ger större risk för omgivningen.

Och visst flyger en större modell lite lugnare men varför ge efter för den mest lättfångade lösningen och den samtidigt har en rad nackdelar. Med moderna radioapparater kan man flyga både F3A och pylon med 0,8 cm³-motorer med bra resultat om man accepterar vissa begränsningar. Man kan aldrig konkurrera med modeller med 10 cm³-resp. 6,6 cm motorer enligt FAI-reglerna och det är tyvärr så att det tävlingsflygaren har i dag det använder söndagsflygaren om två år.

Jag anser att man inte ens ska behöva diskutera att:

Det måste bli mindre oväsen med en mindre motor i samma trimningsgrad

Det måste bli en lägre hastighet med en mindre motorstorlek i samma typ av modell

Det måste bli ofarligare med mindre och långsammare modeller

Mindre modeller betyder sedan möjligheter att använda mindre flygfält närmare bebyggelsen. Och mindre byggtid, lättare transport och förvaring samt lägre kostnad.

Har du tänkt på att en av dagens super 10 cm³ F3A-modeller har samma träffenergi som 15-20 stycken 0,8 cm³-modeller. Som alltså måste komma störtande:

Mot samma offer
Mot samma punkt på offret
På samma sekund

Den stackare som drabbas av denna svärm har stor otur. Men om det händer skulle det vara intressant att titta på. För samma resultat skulle det behövas 5-7 stycken 2,5-cm³-modeller på en gång vilket också skulle vara sevärt men ganska osannolikt.

Hur kan elefant-utvecklingen ändras?

Uppenbarligen inte av den samling äldre, konservativa och troligen emellanåt lätt sovande samling herrar (se Calle Sundstedts rapport från FAI mötet. Red anm.) som utgör FAI och dess olika underkommittéer. Och dessa avgör i stort sett allt modellflygande i framtiden. Med hjälp av sina nationella förbund.

FAI's CIAM-möte styrs åt rakt motsatt håll. Varje år läser man minst ett allvarligt menat förslag om större motorer än 10 cm³ slagvolym.

Man stiftar också en rad nya regler av vilka vissa är riktigt bra. Men man är inte speciellt angelägen om att genomdriva dem i tävlingsverksamheten. Det har i två VM och ett EM i F3A funnits hårt formulerade krav på ljudnivån. Och de dumsnälla svenskar har försökt klara dessa krav. Många av utlänningarna har haft väsentligt högre ljudnivå med högre effekt och därmed övertag. Och i endast en tävling har man mätt ljudet (oljudet).

Ingen tävlande har någonsin fått någon erinran av något slag. Som lett till att han måst sänka ljudnivån. Trots hårresande överskridande emellanåt. På djävulskap lät jag testa min krutiga reservmodell med Ops Speed 60 i VM-77. Hemma gav den 91-95 dB(A). Enligt det officiella protokollet i USA gav den 84,6 dB(A) och godkändes, liksom alla andra.

När Sverige 1977 begärde hårdare tag i ljudfrågan fick man på huden, för sådan oförsämdhet. I vilken annan sportgren kan sådant här tillåtas förekomma? I t.ex segling har man regler med millimeterrättvis-krav. Och ingen blir förvånad om nå-

gon lägger in en protest mot ett litet obetydligt överskridande. Jag anser att Sverige som man hotat med skall utebli från VM i F3A i Sydafrika i F3A 1979. Det finns inget hopp om bättring i ljudfrågan. Situationen i Pylon har hittills varit ännu mycket värre. Men pylon är numera ingen FAI-klass längre.

Vad kan vi då göra? Vi måste uppenbarligen göra det själva.

Vi kan åtminstone lite på försök pröva hur det går att tävla F3A i 2,5 cm³ och 0,8 cm³ storlek. Jag har gjort ett litet förslag nedan. Av förstaeliga skäl döpt till

"HJÄLP" -


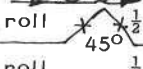
programmet. Om intresse finns kommer det att prövas i "sport-pop-tävlingen i F3A i Falkenberg 6-7 maj 1978.

Bengt Lundström

"HJÄLP"-programmet i F3A

syftet har varit:

- A 0,8 cm³- och 2,5 cm³-klasserna, 2,5 cm³ är en gammal och väl etablerad FAI-storlek. I sinom tid tror jag på att en 2,5 cm³ klass kommer internationellt.
- b En populärklass 2,5 cm³, som använder den enklare första halvan av programmet. Det blir då naturligare att sedermera utveckla sig och fortsätta till stora programmet. Genom att helt enkelt göra fler manövrer.
- c Alla klasserna kan flygas med gemensam "blandad" startordning. Figurerna kommer alltid i samma ordning på samma protokoll. Populärflygarna blir inte diskriminerade genom att förvisas till att flyga i paus etc. Nackdelen är att populär-programmet blir en aning svårt.
- d Enklare att hantera för arrangörer och domare genom ett fast program med få olika K-faktorer.
- e Lägre krav på motorstyrka genom att höga manövrer saknas.
- f Tomgång behövs endast i begränsad omfattning i 2,5 cm³. Motorn får stå stilla i spin. I 0,8 cm³ behövs inte tomgång men en stoppanordning hjälper (på fullt sida med fullt sidtrim)
- g Endast 2,5 cm³ behöver landningsställ. Kommer infällbara ställ i framtiden kanske de behöver förbjudas.
- h Relativt svåra manövrer för att kunna skilja de tävlande åt.
- i Figurerna har hämtats från det nya F3A-programmet (FAI). Man kan då ha en viss nytta av detta program och man senare vill växa till sig och bli stor, duktig och förståndig. Och flyga i 10 cm³-klassen.
- j I alla detaljer runt tävlingen "gäller" det stora nya FAI-programmet.
- k Eftersom programmet är höst lokalt svenskt är de det enkelt att ändra om någon så önskar.

Nr Manöver	Riktning	x K faktor	2,5 cm ³	0,8 cm ³	Populär max 2,5	Poäng x K	Anmärkning
1 Start	Mot vind	1	-	-	-	-	Till 2 m över marken
- Förbiflygning	med	-	-	-	-	-	Att trimma och lugna sig
2 Kubansk 8	mot	1					
3 Horisontell 8	med	1					
4 Kobra roll	mot v	1					$\frac{1}{2}$ roll \times 45° \times $\frac{1}{2}$ roll
5 Ryggflygning	med	1					$\frac{1}{2}$ roll \times 3-5 sek \times $\frac{1}{2}$ roll
6 Avalanche	mot v	2					en snap roll
7 Långsam roll	med	2					4-6 sekunder
8 Dubbel inmelman	mot v	2			-		$\frac{1}{2}$ r \times (max 1s) \times $\frac{1}{2}$ r rättvänt upptill
9 Åtta punkt roll	med	2			-		4-6 sekunder
10 M med 1/4 rollar	mot v	2			-		$\frac{1}{4}$ rollar
11 Två hor. snap rollar	med	2			-		1 snap \times 1 snap \times Åt olika håll
12 Tre varv spin	mot v	2			-		horis. ingång
- förbiflygning	med	-	-	-	-	-	Att andas ut.
13 Landning	mot v	2					Landning börjar 2 m över marken.
Totalt							Buklandning ok för 0,8 cm ³ och Populär

Vilka radioapparater? 0,8 cm³-klassen helst sådana med Dunham D5-servo (Cannon, Ace, Nicro, Os). Skaffa Ace katalog, Acke 100-175 mAh. I 2,5 cm³-klassen inga problem.

Vilka motorer? För 0,8 cm³ endast Cox TD, 049-051. För 2,5 cm³ t.ex. Rossi, Super Tigre X15, Cox Xonquest.

Vilka modeller? För 0,8 cm³ finns i USA och England en hel hop. 3 kanaler behövs. Köp Ace Katalog. Spännvidd 75-85 cm, Vikt 600-650 gram (aldrig över 700 gram). För 2,5 cm³ är det sämre. De flesta är för 3-3,5 cm³ motorer. Med en krutig 2,5 cm³ motor bör man klara "Super Pacer", "Blue Angel" eller "Atlas". Spännvidd 100-120 cm, vikt 1,2-1,5 kg med 4 servo och 225-500 MAH ACKE.

Böcker

Jag läste en artikel i MFN häromdagen om bra böcker, som utbildningsavdelningen hade läst. Nu är det faktiskt så att det var nog lite gamla uppgifter i den artikeln. Radio Modeller har hunnit med att flytta två gånger sedan R/C Soaring trycktes första gången. Jag var faktiskt över där just som dom skulle flytta. Deras nya adress är som följer:

RADIO MODELLER
High Steet, Sunningdale
Berkshire, SL5 ONF
England

R/C Soaring finns i en färsk upplaga för i år och kostar 2.95 i engelskt mynt, dvs ungefär 30 kronor + flygfrakten 17 kronor. Hör man till det mera tålmodiga och (och snåla) släktet kan anlita "yt-post" och klara sig undan med åtta och femtio. Radio Modeller ger dessutom ut en tidning (som kanske är lite dyr), har flera böcker i ämnet och ett stort ritningsprogram.

Om någon skulle ha besvär med att få tag i någon av de här böckerna eller vilja veta mer om dem, så kontakta Radio Modeller eller mig så skall jag nog kunna hjälpa till.

Eders,

Håkan Nilsson
Vallingatan 6B
722 16 VÄSTERÅS

LINKONTROLLERAT

Senaste nytt om 1978 års VM i lina och skala.

Första bullentinen har just anlänt och den förtäljer att mästerskapen går av stapeln på RAF Woodvale utanför Liverpool i England den 4-10 augusti 1978. Det kommer att finnas campingmöjligheter på flygfältet och på Liverpools universitet kommer de som önskar en egen säng att inkvarteras. Nytt för i år är nämligen att man delat upp anmälningsavgiften i följande:

Startavgift för tävlande och lagledare inkl. bankettbiljett £ 35
(Obs ingen mat och logi inräknad)
Supporteravgift inkl bankettbiljett (men ingen mat & logi) £ 15
(Ger i princip tillträde till tävlingsplatsen)
Mat & Logi avgift (Liverpool University) £ 40
Campingavgift inkl. lunch. (Camping vid tävlingsplatsen) £ 10

Funderar du på att åka dit som supporter så vore det fint om Du tog kontakt med mig (tel 031/187271) och gjorde en föransökan. Detta därför att om vi blir tillräckligt många kan det gå att ordna gruppbiljett på Engelskfärjan vilket förbilligar resan avsevärt.

Ingemar

I det här numret blir det ovanligt lite om lina eftersom mesta sidorna går åt till ritningar på C2:or. En berättelse har vi dock med, om tidsflygningsrekord med linmodeller. Finns det något som har flugit längre än Karlstadskillarna? I nästa nummer av MFN blir det desto mer lina då det blir ett temanummer om stunt. Motto: Det är sunt att stunta.

Ingemar

FRIDA CUP - Lite tankar så här efteråt.

Vänersborg 2/10-77

1977 års Frida Cup hade samlat fyra (4) Storstuntare och sex semistuntare. Några av dom mer kända namnen saknades men i gengäld var det några nya. Årets stunttävlingar har ju mer eller mindre blivit inställda pgr av deltagarbrist. Det är något vi måste ändra på till 1978.

Tävlingen började med semistuntent. Som jag sa ti digare, var det en del nya förmågor. Åke Nyström från Vallentuna Mfk flög med en ritningsbyggd Stilletto. Åke hade svårigheter med att få kärnan i luften. Var det start i fel vindriktning eller satt landningsstället för nära tyngdpunkten? Willy Blom (Red BARon) flög en liten Shark 15, snabbt men ändå stabilt i luften. Bo Pettersson från Vallentuna lyckades inte riktigt med sin snygga Mustang. Bättre tur nästa gång!

Debutanter var även Jan Bjernby och Klas Jansson från Norra Hallands Mfk. Båda flög Cosmic Wind. Något som många "stuntare" syndar med är att flyga för små manövrar, vilket inte ser så prydligt ut.

Vinnaren i semistunt blev Bo Hansson från Nossebro. Han flög Truedssons "Thunderbird". Rena och snygga manövrar, men fort gick det.

Till "Storstuntent" hade denna gång en norrman dykt upp. Nämligen Björn Baltzersson. Även han flög för små manövrar, vilket ger ett negativt intryck. En del hade verkliga bekymmer med vinden, som stundtals byade på rätt hårt.

Karl-Eric Börjesson N,H,M,F,K. tar sig från tävling till tävling. Men det fyrkantiga behöver mer träning.

Mikael Palm N,H,M,F,K. hade verklig otur med motorinställningen, så kärnan sträckte inte linorna riktigt. Med den farten och den vinden, går det inte att konstflyga snyggt.

Ove Andersson flög som vanligt säkert och rutinerat. Domare var Raimond Lake och Alf Eskilsson.

HT 1977

Hösttävlingen 1977 avhölls 3-4/9. På Lördagen var vädret normalt för årstiden. Lite blåsig, halvmulet med solsen emellanåt och mitt på dagen några regnstänk. Söndagsvädret var toppen och deltagarna sken ikapp med solen.

Combat flögs på Lördagen. Tolv tävlande hade mött upp, de flesta från Västerås och Upp.Väsby. Hemmaklubbens för närvarande ende aktive combatflygare kunde tyvärr ej ställa upp, då han gick på kryckor med ena foten i paket. (Så kan det gå när man spelar fotboll. Flyg mera combat istället). Vidare saknade vi grannarna från Red Baron.

Första omgången hände inga större sensationer men anmärkningsvärt var att Johan Sandström lämnade wo på grund av att plastvingarna hade tagit slut. Vidare fick Erik Huss på moppe av Jürgen Andersson.

Den andra omgången bjöd på underhållande och fin combat och emellanåt kunde man trots motorernas vrål höra hur publiken skrek av upphetsning. Detta gällde även i fortsättningen, dvs semifinaler och finalen. Till semi gick tre Västeråsflygare samt L-E Johansson Uppl.Väsby. Nu hade alla

blivit varma i kläderna och stundtals var det rena sluggerfestivalen. I heatet om tredje platsen fick Stjernesund lämna wo till kompisen Norelius. Plastvingarna hade tagit slut även för Stjernesund. Finalen var hård, tuff och oviss in i det sista, men när poängen hade räknats ihop visade det sig att Toni Schmidinger idag hade haft 40 poäng bättre kilerinstinkt än L-E Johansson.

Stunt hade samlat fem tävlande i semistunt med för mig idel nya namn, med undantag för Willy Blom från Red Baron och tidigare mångårigt uppskattad kassör hos arrangörsklubben. Förhoppningsvis kanske några av dessa lovande stuntflygare kan ta upp kampen mot Ove Andersson så att det blir riktiga stunttävlingar även i Mellansverige i framtiden. Efter semistuntent gjorde Gunnar Carlsson och Jan Ljunglov några bejublade uppvisningar i storstunt, som jag hoppas var inspirerande för både publik och semistuntare.

Samtidigt flögs på asfaltbanan speed enl. Kaffe-petter-regler och team-racing. Speed vanns av Ulf Nygren. Han flög 155 km/tim i 1,0 cc klassen med en 0,8 cc Cox i en mycket prydlig liten speed-kärna som vittnar om fin känsla för modellbygge. Hastigheten bevisar att Ulf verkligen behärskar även motorer. Det skall bli intressant att se vad som händer den dagen han börjar flyga 2,5 cc speed. En gammal ringräv, som är känd under namnet Nils Björk, har det senaste året setts smyga omkring på linflygtävlingar. Nu uppenbarade han sig med en liten speedkärna och han flög lika säkert som i fornstora dagar. Flygplanet var egentligen avsett för sonen, men klådan i fingrarna var tydligen för svår. Välkommen åter.

Slutligen team-racing där förlutom de vanliga lagen, även ett lag från Västerås och ett från Finland infunnit sig. Dagens första heat var mycket jämnt och vanns av Guffy-Härne för Ekholm-Ekholm med Norelius-Schmidinger 2 sek. efter. Att Ralf Ekholm kan flyga vet väl de flesta, han har vunnit EM tillsammans med Pentti Nore för några år sedan, men att hans fru var så duktig mekaniker kom som en överraskning för samtliga. Många bävade kanske när de vilda combatflygarna Norelius-Schmidinger skulle flyga team-racing, men det blev inga incidenter, ty det fanns inga separer och tiden 4,56 i andra tävlingen är alldeles utmärkt. Dessutom med en gammal Super-Tigre G15 RV. I andra omgången klämdde Böhlin-Bengtzar till med 3,59. Maskinen flög "som ett spjut över mörka vatten". Finalen var Pontan-Winkler från värdklubben ofina nog att vinna med 2 sek tillgodo före team B-B i ett rafflande heat, där även det strävsamma gamla paret Guffy-Härne var med, men de kunde tyvärr ej göra sitt bästa på grund av div. motorbekymmer.

Björn Winkler

REKORD

Tidsflygningsrekord i lina

Fredagen den 12/8 i nådens år 1977 så gjorde 4 kända gossar ett försök att sätta rekord i tidsflygning. Tiden blev 12 timmar 1 min 18 sek och 4 tiondelar. Denna prestation utfördes av de eminenta gossarna: Anders Pettersson, Björn Lundin, Henrik Skogsund och Håkan Karlsson. Varifrån kom idén till detta?

Det hela började med att två av oss ville pröva varsin konstruktion. Den ena ville pröva en ny vingprofil och den andra en ny kroppsbyggnad. Det föreföll då lämpligt att förena de två projekten till en gemensam modell. Kroppen var en omkonstruktion av en annan linkärna. Konstruktionen gjordes i syfte att få en lättare modell.

Modellen provflögs, men vingprofilen visade sig inte na någon särskild fördel vid normal linkontrollflygning, däremot så utmärkte den sig vid ett tillfälle då motorn var extremt dåligt inställd. Modellen lyckades då hålla sig kvar i luften då en modell med vanlig vingprofil troligtvis skulle ha sjunkit igenom.

Efter provflygningen hade vi dock ingen nytta av modellen, vi satte då i en tank på 90cc. Med den här tanken gjordes en flygning på 26 minuter. Tiden var kanske inte så imponerande men den sporrade till fortsatta försök.

Det glada gänget utökades samma kväll med ytterligare två man. Denna skara upptog emellertid redan dagen efter försöken med en 300 cc clunk-tank fastsatt på vingen med hjälp av en hög gummi-snoddar(-band). Tanken såg dock rätt skrymmande ut i förhållande till planet i övrigt. Vi räknade ändå med att planet skulle orka lyfta tack vare den kraftigt bärande vingprofilen.

Efter 3/4 varvs startsträcka lyfte modellen utan några större problem. Flygningen varade i 42 minuter, då det hela slutade med att vinden tog modellen så att den gick i backen. Modellen totalhavererade vid nedslaget. Det enda som fortfarande kunde användas var vingen.

Men nu kunde inte ens sådana motgångar stoppa oss längre. På kvällen, samma dag, byggdes en ny kropp till vingen och dagen efter gjordes ett nytt försök att förbättra rekordet.

Den här gången så kom vi inte ens upp i luften, beroende på att vi lyckades knäcka den "gediget" uppbyggda kroppen då tanken skulle sättas fast med gummiband.

Efter ytterligare ett stärkande nattskeft vid byggbrädan, var modellen "fit for fight". Nästa dag gjordes återigen ett försök att komma upp i luften, men eftersom vi hade utrustat modellen med en 400 cc tank den här gången, innebar det vissa problem. Efter ett antal varvs rallykörning på backen, hoppande och studsande upp och ned, lyfte modellen under stort jubel. Flygningen gick sedan enligt planerna, dvs efter planerna i 43 min och 55 sek. Efter den tiden gav motorn upp, troligtvis på grund av "skit" i förgasaren, eftersom det vid kontroll efteråt visade sig att tanken var halvfull. Men det väsentliga var att vi lyckades slå det gamla rekordet med 1 min och 55 sek.

Efter det sista rekordet hade vi dock inga planer på att fortsätta, om det inte hade varit för att vi i Model Aeroplan News hittade en artikel om en amerikan som hade flugit i 5 tim 8 min och 30 sek ensam! (vi hade varit fyra!) Kort efter att vi läst den artikeln fick vi tag på något som lät intressantare, - nämligen att fyra engelsmän hade flugit 34 timmar och 34 min i sträck. Det var då idén föddes till att göra den verkliga långflygningen.

Planeringen för projektet inleddes i slutet av juni, då vi samlades för ett första gemensamt möte och diskuterade igenom några av de problem som vi redan då visste skulle vänta oss. Frågorna var först av allmän karaktär såsom val av flygplats, lämplig tid för flygning, motor, lämplig flygplans-typ o dyl.

Till vårt förfogande hade vi en äldre Webra 3,5 cc Glo Star. Eftersom denna motor befanns vara i någorlunda skick, bestämde vi oss för att försöka använda densamma och därigenom hålla kostnaderna på en rimlig nivå.

Vi hade alltså att utgå ifrån denna motor när det gällde att bestämma modellens storlek. Vad vi ville ha var en stabil modell med ganska stora utrymmen. Vi utgick från att vi skulle ha ett stort moment och tog approximativt ett ganska tilltaget värde, kroppen gavs därefter formen av en Box Fly, vilken är en för oss ganska välkänd modell i fråga om uppbyggnadssätt, hållfasthet och även andra egenskaper.

Modellen är alltså nästan helt uppbyggd som en radio-Box Fly, de tre första spanten i plywood och de två sista i balsa. Kroppssidorna är av balsa utom delvis på undersidan där den är förstärkt med plywood. Fenan är måttligt tilltagen och utåtriktad, stabben har också en normal storlek för en tre-halva. Stället sitter fast på den del av undersidan som är klädd med plywood. (se fig 2).

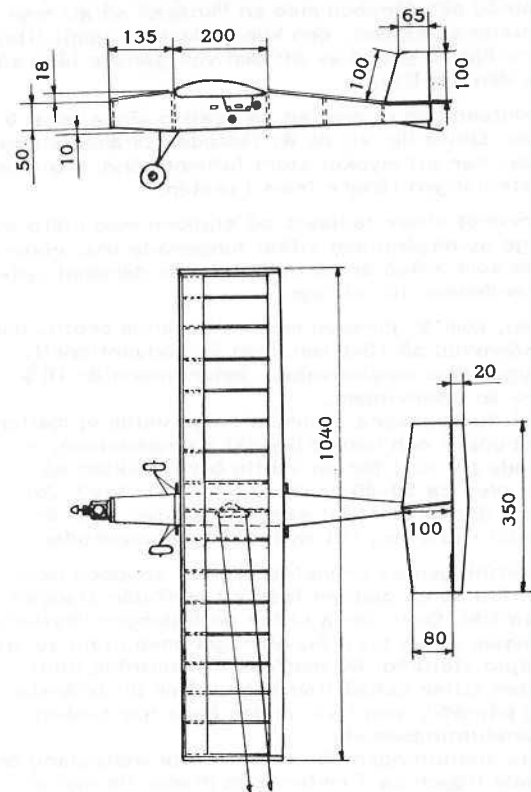


Fig. 2

I främre delen av kroppen, mellan motorspant 1 och nr 2, ligger tanken som är skraddarsydd efter nosformen på kroppen, sånär som på att den är 2 cm kortare, ett utrymme för tankens matarrör och bränslefilter.

Tanken i sig själv är lödd av 0,2 mm mässingsplåt, inuti kan man till att börja med säga att det finns 4 st skott som två och två är lika stora. I det fjärde, som inmatningen till motorn går ifrån, är indelat i tre skott för att skydda den elektroniska bränsleavkännaren (omtalad senare i texten), som sitter strax under taket på tanken, från skvalp. För att påverka motorn minimalt vid tankning så användes ett mässingsrör med en diameter på 2 millimeter som matningsrör, till tankningsrör användes ett 3 mm rör och som skvalprör två st 4 mm rör. (Tanken illustrerad på fig 3).

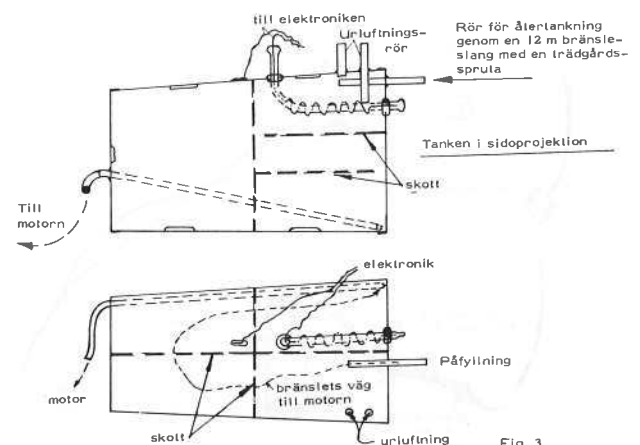


Fig. 3

Motorn sitter fast på "radiovis" med en motorbock av nylon. Alla skruvar till motorns fastsättning i motorbocken, och bockens fastsättning i kroppen är relativt hårt dragen, först med vanliga muttrar och därefter låst med ny-look muttrar.

Roderoket sitter på en bit tvärgående plywood och är "hemmagjort" av två mm aluminium, bussat med mässing i alla lagerytor. Något slitage kunde efter flygningen inte påvisas. Stötstängningen är av 2,5 mm pianotråd och försedd med en "knäck" så att man kan justera längden, den kunde dock ha varit litet grövre för på grund av att den var ganska lång så böjde den sig lite.

Leadoutsen går ut med en så kraftig vinkel som 9 grader. Detta för att de är fästade i bränsleslangen, som har ett mycket stort luftmotstånd. Mera om bränsleslangen längre fram i texten.

Höjdrodret sitter fastsatt på stabben med hjälp av vanliga nylongångjärn vilket fungerade bra, roderhornet som också är av nylon visade däremot tydliga tendenser till slitage.

Vingen, som är försedd med en bärande profil, har en spännvidd på 1040 mm. Den är konventionellt uppbyggd med torsionsnäsa. Innervingen är 10% större än yttervingen.

För att kompensera linornas tyngd valde vi mellan "skevroder" och vanlig blyvikt i vingspetsen, vi fastnade till sist för en vanlig blybit, vikten på denna blev ca 50-60 gram. Varför just bly? Jo! För att det är bekvämt samt för att det även är effektivt i starten, till skillnad från skevroder.

Fastsättningen av bränsleslangen i kroppen sker med hjälp av en gediget fastsatt muff där slangen är påträdd. Över detta sitter en åtdragen "hylsa", bestående av en bit plåt, åtdragen med hjälp av en bit najad ståltråd. På muffens fortsättning inuti kroppen sitter också (lämpligtvis) en bit bränsleslang påträdd, som i sin andra ända har tanken som anslutningsobjekt.

Första anslutningen där linor och bränsleslang är samlade ligger ca 3 meter från planet (in mot cirkeln). Före detta är bränsleslangen fritt hängande, vilket går bra. Efter detta är visserligen bränsleslangen fritt hängande mellan anslutningarna, men det är bara ca 1,5 m mellan varje. Och så pågår det hela linlängden (12 m) ända fram till handtaget.

Men dessa omtalade förbindelser, vad är det för idé nudå? Jo, det är helt enkelt en ca 3 cm lång bit rör (d 2 mm) som är najad och limmad till bränsleslangen, och under den ligger de båda linorna helt fria. Det är alltså inte fråga om någon typ av låsning utan enbart för att hålla linorna lika långa detta är nödvändigt ty eftersom slangen har största tyngden och i särklass största luftmotståndet så skulle det medföra att planet drogs innåt ända tills centrifugalkraften blev lika stor som slangens motstånd. Vid det laget skulle linorna vara ganska mycket för långa, detta vore högst olämpligt då det är fråga om linkontrollflygning. (Om du önskar det förtydligt se fig 4).

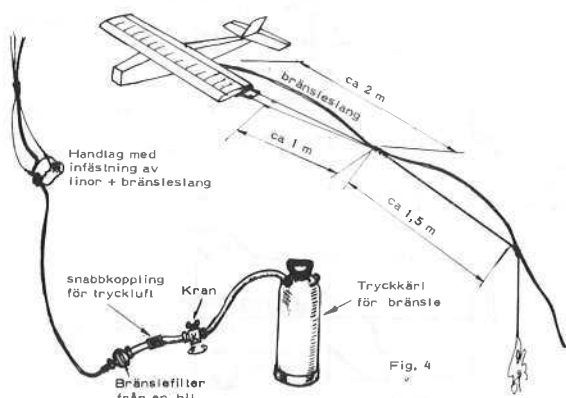


Fig. 4

Om vi skall ta upp tråden igen så har även (ja, vi vet att det börjar bli lite tjatigt om den här bränsleslangen) denna en förbindelse med handtaget, för att det inte skall dra i något roderutslag (det blir för trötsamt att hålla emot) ligger infästningen i linje med handtagets centrumlinje.

Nu har vi gått igenom hela planet och krupit längs linorna ända fram till handtaget, det måste ha varit en prestation att följa med i texten ända fram hit antagligen ett rekord det också. Vi har emellertid avsiktligt förbisett några detaljer. För att veta när tanken var full använde vi oss av en signalgivare i form av en elektronisk avkännare som fungerade med hjälp av två elektroder i tanken. Som elektrod nr 1 fungerade tanken av mässingsplåt, och som nr 2 fanns en bit plastslang omlindad med koppartråd som gick i en både genom två hål (tätade med gummibussningar) strax under tankens överdel. Koppartrådarna var endast lindade kring nedre delen av bågen och isolerades på så sätt från tanken i övrigt. Uppdragningen av tråden ur tanken skedde genom ett härfing hål i bränsleslangen. Sedan tråden dragits ut genom någon av ändarna, smältes dessa samman så att systemet blev helt tätt. För att sedan ytterligare täta det hela göts lim över hela härligheten.

Elektroniken fungerar så, att när bränslet når upp till elektrod nr 2 går en liten ström genom bränslet som sedan elektroniken känner av och ger signal. Kopplingschema se fig 5. Signalen ges med hjälp av en lysdiod som placerats på planets sida. Denna lysdiod syntes mycket klart och tydligt i mörker. På dagen däremot syntes den otydligt, varför vi hade en parallellt kopplad lysdiod på handtaget som gav signal. Teoretiskt sett kunde det ha räckt med att se denna även på natten, men då man nattetid inte kunde släppa planet för ögonen så nödgades vi även att ha en diod på planet. Sammanlagt resulterar detta alltså i två lysdioder, varför just lysdioder nu då och inte vanliga glödlampor undrar kanske någon dum jäkel, svaret är enkelt! Lysdioder är mycket mera strömsnåla.

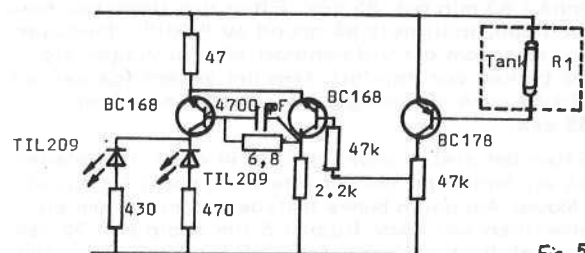


Fig. 5

Vi hann emellertid inte få någon erfarenhet av systemet eftersom en strategiskt placerad ledning slets av när bara några timmar var tillryggalagda i nattmörkret.

För att få en fungerande lysdiod på handtaget var vi tvungna att ha två ifrån varandra isolerade ledningar från planet till handtaget som den ena var det lämpligt att använda en av kontroll-linorna från roderoket till handtaget, och som den andra föll det sig utmärkt att använda den vajer som vi (under här ej återgivbara utfall) hade trätt igenom den 12 meter långa bränsleslangen med stor möda och stort besvär. Vi hade gjort detta för att hålla ordning på bränsleslangen så att den inte töjde sig och utsattes för någon stor belastning.

När vi nu hade hela härligheten med tank och bränsleslang klart så här långt behövde vi något med vars hjälp vi kunde få ut bränslet till tanken. Eftersom 12 meter bränsleslang har ett kraftigt inre motstånd som måste övervinnas använde vi oss av ett tryckkärl från en växtspruta av gammal hederlig modell. Detta kärl är försedd med en handpump som vi får upp trycket med, dock högst 4 kg/cm². Detta räckte emellertid till bra. Efter-

som tryckkärlet var alltför tungt för att "piloten" skulle orka släpa det med sig under flygtiden så fick någon med jämna mellanrum springa ut till centrumcirkeln och med hjälp av en snabbkoppling för tryckluft ansluta kärlet till bränsleslangen. Den atlet som hade till uppgift att springa ut till centrum cirkeln med tankningsapparaten fick, sedan denna ikopplats, ranta runt tillsammans med piloten under den tid (ca 2 minuter) som tankningen varade.

Vid provningen började vi med att pumpa upp ett tryck på 3 kg/cm² i tryckkärlet, efter detta fortsatte vi med en liten bönestund, dvs rullade ut bönemattan mot norrköping och bad till den store Gunnar Kalén om att den lilla lysdioden skulle sprida sitt ljus över landskapet. Efter denna starkande meditationsstund, och när vi hade stoppat tillbaka nerfverna på sina rätta ställen samt samlat allt mod som kunde uppåddas, så tog en av oss ett hårt grepp omkring tankningsventilen och följde första milliliterarna så långt ögat nådde och sedan väntade och väntade...

För att förkorta det hela något skall vi redan nu tala om vad som hände. Efter ca 1 minuts väntan tändes lysdioden på handtaget, den som vi hade suttit och tittat på hela tiden, när man sedan lyfte blicken och tittade på planets lysdiod så fann vi att även denna lyste friskt, dessa två var då antagligen de mest bejublade lysdioder som vårt kära fosterland kunde uppbringa för tillfället. När det visat sig att bränslesystem och dylika finesser fungerade klanderfritt, var det dags för den stora provflygningen!

Vid det första startförsöket (vi använde handstart) gick modellen helt utan problem rakt i "backen". Nytt försök, kick omstart av motorn och så iväg. Efter ett kast fullt värdigt en olympisk guldmedaljör i spjutkastning så lyckades vi att hålla modellen i luften några varv innan den sjönk igenom. Ingen tid för nya försök eftersom det då endast var ca en halvtimme kvar innan den från klubben rekviderade chauffören skulle anlända. Men med den förhoppningen om att med lite bättre fart på motorn så skulle det nog gå bra, packade vi våra saker och åkte till platsen för det stora evenemanget.

När vi till sist kom upp till "flygplatsen" så blåste det ganska kraftigt. Men vi sa som alla sanna modellflygare att "det lugnar sig framåt kvällen" (klockan var då ungefär 20.00). Under den tid av väntan som sedan följde gjorde vi det mest av det som skulle ha gjorts mycket tidigare bland annat pratande med kringboende om de hade något emot att ha ett ilsket surrande modellplan inärheten hela natten! Otroligt nog hade ingen något att invända. Vi fick även tid till att ställa in motornågorlunda. När detta var avklarat hade klockan hunnit bli 21.30, och då hade vinden snarare tilltagit än avtagit. Vi beslöt oss då för att vänta till klockan 22.00 och starta då, oberoende av vinden och det alltmer tilltagande mörkret.

Klockan 22.00 så blåste det lika friskt som tidigare och för att ytterligare förvärpa situationen hade det under tiden hunnit mörkna såpass att man kan knappt kunde se handen framför sig. Eftersom vi befann oss på en hed, hade vi ingen belysning som gatljus och dyl. Den enda ljuspunkten(-erna) var två varselljus som vi placerat på varsin sida om flygcirkeln, och fick på så vis två referenspunkter som talade om var marken befann sig.

Det första startförsöket slutade med en krasch, beroende på att piloten överhuvudtaget inte såg modellen! Ett nytt försök gjordes omedelbart, men även det fick samma resultat dvs en krasch. Vi kunde dock trösta oss med att vi byggt en stark modell, för trots alla "mark-känningarna" så var den fortfarande hel. Efter enstunds funderande fick vi den verkliga ideén! Om man skulle försöka att lysa med en strålkastare på modellen för att på så vis få reda på vart den befann sig. En lampa

+ reflektor från en moped uppbringades snabbt, samt anslöts till ett bilbatteri. Med detta hjälpmedel så gick nästa start perfekt och vi hade därmed påbörjat rekordflygningen.

Förutsättningarna för att vi skulle orka flyga någon längre tid verkade inte vara särskilt stora, hård vind i kombination med en tung modell och en relativt stor motor + 12 m linlängd gjorde att man nästan var tvungen att hålla i handtaget med två händer, för att orka flyga någon längre tid (medelflygtiden var ca en halvtimme, det förekom alltså både längre och kortare flygtid). Till alla dessa svårigheter kom det kompakta mörkret som varade från flygningens början kl 22.10 till kl 03.00. Under hela den tiden så var alltså någon tvungen att följa modellen med strålkastaren, och om man "tappade" den så tog det oftast ett ½ varv innan piloten återigen fick se på vilken höjd och i vilket läge som modellen befann sig i. Nu har vi nämnt några av de svårigheter som vi råkat ut för.

För att få en lättfattlig överblick över flygningen, följer här ett timme för timme-schema.

- 22,10 Efter ett lyckat startkast lyfter modellen och flygningen påbörjas.
- 23.00 Det tidigare rekordet är slaget med 6 min och 5 sek.
- 24.00 Ny dag. Modell och motor hänger fortfarande med bra.
- 01.00 Ser mörkt och hopplöst ut, enda ljuspunkten (!) är att tankningen fungerar utmärkt i mörkret trots att lysdioden har lagt av.
- 02.00 Man börjar hoppas på gryning om ca 1 tim.
- 03.00 Börjar kunna urskilja silhuetten av planet mot den mycket långsamt alltmer ljusnande himmelen.
- 03.30 Gryningen är nu så långt framskriden att man tydligt kan se silhuetten av planet, detta är mer till nackdel än fördel då ögonen vänjer sig av det omgivande ljuset samtidigt som detta ej är tillräckligt för att se modellen, till detta gör sig då strålkastaren inte lika mycket längre.
- 04.00 Allt ser ljusst och bra ut, motorn fungerar utmärkt.
- 05.00 Nu dyker den fjärde medlemmen av gänget upp efter att ha kommit hem från England 24.00 fredag kväll. Hittills har vi bara varit tre som flugit.
- 06.00 Inget särskilt att notera.
- 07.00 Två av oss tar sitt första sov-pass medan de två andra inleder det första två-mans flygpasset.
- 08.00 Motorn börjar att gå mycket dåligt (troligtvis på grund av överfyllnad i tanken, vilket gjorde att motorn gick för rikt), vi befara- de att den kunde stanna närsom helst. Men den repar sig dock och kommer igen.

Sedan hände ingenting anmärkningsvärt under de närmaste två timmarna, utom att vår tredje pilot kl. 09.30 inte kunde hålla sig vaken längre utan var tvungen att ta sitt sovpass, efter att ha gjort en beundransvärd insats genom att hålla sig vaken och flyga hela natten då han egentligen enligt de första uppgjorda planerna skulle ha sovit sin skönhetsömn. Men vid omtankning kl 10.10 så trycks för mycket bränsle in i motorn och den börjar fyraktta. Den kraftiga fyraktningen i kombination med ovanligt kraftig vind gör att modellen till sist sjunker igenom och tar mark. Kl 10.11 avslutas därmed rekordflygningen.

Vi har emellertid planer på att fortsätta våra rekordförsök vid annan tidpunkt nämligen vid mid-sommars nästa gång, detta för att det (oss veterligen) är den ljusaste tidpunkten på året. Nästa gång tänker (skryt!) vi dock se till att vissa detaljer blir åtgärdade. Bland annat så behöver

själva organisationen kring det hela en ordentlig uppräckning. Med det menas att som det nu var så befanns 4 (5) man ute i fält, Ulf Bergqvist som tjänstgjorde som kontrollant + piloterna Björn, Anders och Håkan. Detta medförde att vi var tvungna att köra med tre man ute hela natten, en som flög, en som lyste på modellen och den som sist hade flugit, han fick då springa och tanka samt låta återhämta sig mellan varven.

Eftersom vi blev tvugna att köra med tre man ute på natten hade vi aldrig orkat hålla ut i två dygn, som det först var uträknat skulle vi nämligen bara köra med två man ute på natten och att de två andra skulle avlösa "nattens riddare" fram på morgonen, två sover medan två flyger alltså! För att få det att fungera på så vis måste någon utomstående sköta strålkastaren varje gång som planet skall tankas. Men alternativt för att slippa det problemet och även det i sig tråkiga arbetet med att hela tiden följa modellen med strålkastaren, hade vi tänkt att anordna en fast belysning bestående av en cirkel med lampor (strax utanför centrum-cirkeln) som riktas utåt och snett uppåt mot modellen (se fig 6). Vi har även tänkt att förbättra belysningen på modellen. Vi upptäckte att så länge lysdioden på modellen fungerade gav den en ypperlig vägledning om var planet befann sig, så nästa gång placeras vi en lysdiod fram och en bak på modellen. Och får därmed vetskap om i vilket läge planet befinner sig i. Med detta system (dvs belysning på modellen och på marken) så elimineras behovet av många "hjälpredor", dessa kan då omplaceras till de inte heller alltför omtäckta kontrollantjobben.

Något som förvånade oss var det utmärkta samarbetet inom gruppen, att alla solidariskt ställde upp och utförde sina arbetsuppgifter på ett mycket "beundransvärt" sätt.

Gällande alla äldre årgångar av klubbmedlemmarna fanns några som med all heder vänligt hjälpte till med uppfraktandet av materielen, och härbärgande av dito. Vi passar därför på att här även rikta vårt tack till alla övriga som hjälpt till av bästa förmåga. Ett särskilt omnämnande förtjänar dock firma Ell Air som, när vi saknade glödstift, omedelbart ställde upp med ett sådant fastän klockan då hade hunnit bli halv tio på kvällen. När vi ändå befinner oss mitt i allt tackande så måste vi även tacka vår kontrollant Ulf, som utförde den enastående bedriften att stå ut med oss i 12 timmar och 11 minuter.

Om nu någon skulle ha varit så energisk så att han har orkat släpa sig igenom hela den här avhandlingen, kommer han snart att upptäcka att det även finns en ände även på den här torra texten. Vi har därför bara en sista fråga att komma med till dig som läser det här, - FINNS DET NÅGON I DETTA AVLÅNGA LAND SOM VET ATT DET HAR FLUGITS LINKONTROLL LÄNGRE AV NÅGRA (NÅGON)???

I så fall: HÖR AV DIG!!!

Till:

Björn Lundin
Jonsbolsvägen 19
663 00 Skoghall
054/27633

Anders Pettersson
Margårdsvägen
653 42 Karlstad
054/16 07 82

Håkan Karlsson
Storsvängen 24
654 68 Karlstad
054/13 37 31

Henrik Skoglund
Hälltorpsvägen 1
663 00 Skoghall
054/29292

KARLSTAD MFK
Box 83
651 03 Karlstad 1

Mfn.

Stoppdatum för artiklar m.m till Modellflygnytt

MFN	nr 3	1 April
"	4	1 Juni
"	5	1 Augusti
"	6	1 Oktober

Datumen har tidigare lagts för att bättre kunna hålla bestämda utgivningsdatum. Det ger också mer tid till redigering och utskrivning.

FAI/CIAM

Kort referat från FAI/CIAM-mötet december 1977.

Sveriges representant vid CIAM-77 var Calle Sundstedt, vilket troligen medförde att de svenska synpunkterna fick ökad tyngd tack vare Calles engagemang i moderorganisationen FAI. Här nedan följer en sammanfattning av vad som beslutades inom de olika grenarna.

FRIFLYG

- 1 Beslutades ändra startlinjens utformning vid VM så att avståndet mellan startgrupperna i klass F1A ska vara 7-10 meter och i klass F1B och F1C 4-5 meter. Dessutom skall startpunkten inför varje ny period flyttas ett fixerat antal positioner (antalet startgrupper dividerat med 7).

- 2 Infördes en nybörjarklass för segelmodeller kallad F1H.
Tekniska begränsningar:
Bäryta max 18 dm²
Totalvikt min 220 g
Linlängd max 50 m
Fem starter med maxtiden 2 min (120 sek)
- 3 Beslutades anta ett förtydligande beträffande omstart vid inomhustävlingar. Reglerna säger nu entydigt att: "omstart skall göras före nästa officiella flygning".
- 4 Antogs ytterligare ett förtydligande beträffande flygtiden vid inomhustävling som stadgar att den flygtid som gäller är medelvärdet av de två tider som registrerats av tidtagarna, avrundat till närmast lägre hela sekundtal, under medelvärdet.
- 5 Infördes en nybörjarklass i inomhusflygning.
Tekniska begränsningar:
Spännvidd max 460 m, monoplan
Vikt utan gummimotor min 3 g
Gummivikt max 1,5 g
Klädsel-valfritt dock ej mikrofilm
Flygning som varar mindre än 60 sek medger omstart. En omstart medges för var och en av de sex tävlingsflygningarna.
Ingen styrning med ballong eller pinnar är tillåten.
I övrigt se klass F1D.

Senaste regelnytt:

Det har ju varit FAI och CIAM möte i Paris och lite nya regler har vi fått. Här kommer en snabbgenomgång:

Speed

Bestämmelsen om 75% metanol + 25% olja utgår (4.1.3)

Linorna får inte tvinnas eller på något sätt hållas ihop från den punkt de lämnar handtaget till där de går in i modellen. Linornas infästning i handtaget skall ha ett minsta avstånd av 25 mm och där linorna lämnar modellen skall de vara separerade med 5 mm. (4.1.7)

Stunt

Manöver flugen i fel ordning ger inga poäng. (4.2.11 eller 4.2.12).

Team

Varje lag skall ha tre tidtagare som också räknar varven. (4.3.7.a, 4.3.12.b och 4.3.12.c)

Ett straff på 5 sekunder skall ges till lag som startar för tidigt. (4.3.13.c)

Combat

Arbetsgruppen jobbar vidare med ljuddämparförslag Rekommendation att kräppapper med en gramvikt av 50 gr/kvadratmetern användes till serpentiner. Varje sekund på marken under ett heat ger en minuspoäng. (4.4.11.g)

Om man släpper handtaget medan modellen är i luften blir man diskad. (4.4.16)

Medhjälpare i combat vid VM o likn. tävlingar, får bara hjälpa ett lag under en och samma tävling. En mekaniker kan alltså inte meka flera olika landslag. (4.4.4)

Det var allt som gällde lina. Vårt eget förslag om säkerhetsvire i combat röstades ner men det är bara att komma igennästa år.

Ingemar

Kort om FAI-mötets i december 1977 beslut i radiogrenfrågor.

F3A. Helt nytt program antogs att gälla officiellt från 1979. I Sverige kommer vi troligen att köra efter de nya reglerna även under 1978. Programmet är roligare att flyga men ställer något större krav på domarna (35 manövrer): vi kommer att arangerade domarkurser snarast. För modellen gäller i fortsättningen att den får väga högst 5 kg utan bränsle, inga begränsningar för bärytebelastningen.

Manövrer: Samtliga tävlande flyger program A 2 ggr och B 2 ggr. Den bästa flygningen enligt A adderas till den bästa enligt B. De bästa går sedan vidare till en final där de flyger ett egenhändigt komponerat program med 14 manövrer från listorna A, B och C med en koefficientsumma av högst 45.

A-lista:

Start	K=1	Hor. 8	2
Dubbel Immelman	2	Fig M 1/4 roll	5
3 omv. inv. loopar	3	3 utv. loopar	2
Rollande 8	2	Spin 3 varv	2
Långsam roll	3	3 hor rollar	3
Top hat	3	Landning	1

B-lista:

Start	1	4 p roll	4
Omv D Immelman	2	3 omv utv loopar	3
Kubansk 8	2	2 roll mots håll	3
3 inv loopar	2	Fig M 1/2 roll	5
Ryggflygn	2	Kobra roll	2
Vertikal 8	2	Landning	1

C-lista:

Avalanche	3	Fyrk loop m. 4 1/2 rollar	5
Inv spin	3	2 kvickr mots håll	5
Fyrk hor 8	4	Omv knivegg	4
8 p roll	4	Inv top hat	4
Vert roll uppåt	3	Omv kubansk 8	2
Vert roll neråt	3	Omv momentroll	4
Fig M	3	Triangel rollande loop	4

Avalanche: Looping med kvickroll på toppen.

De nya reglerna kommer snarast att översättas till svenska. Kommer att meddelas i månadsmedd.

F3D. Pylonracing. Ett amerikanskt förslag att återföra F3D till provisorisk status gick igenom. Detta innebär att reglerna tas ur Sporting Code och att det inte kan bli något VM i pylon förrän tidigast 1983. Vi kör dock Sopwith Trophy i år efter de senast gällande internationella reglerna.

F3B. RC segel, termik.

F3F. RC segel, hang.

F3G. RC motorsegelare. Dessa regler blev ytterligare tillrörda den här gången vilket visar att klassen fortfarande befinner sig på experimentstadiet. SMFF:s arbetskommitte för RC segel föreslår att vi i samarbete med övriga nordiska länder tar fram gemensamma regler och senare med väl underbyggda förslag påverkar FAI.

F3E. Elmotordrivna RC-modeller. Nya provisoriska regler från tyskland antogs. Tre tävlingsformer:

1 Specialprogram a la F3A. 6 av nedanstående 14 manövrer flygs.

Handstart	K=0	Löpande 8	2
Markstart	1	Åtta (?)	2
2 inv loopar	2	3 hor rollar	2
2 utv loopar	3	4 p roll	3
D Immelman	2	Långsam roll	3
Sväng (?)	1	Rekt landinfl	2
Kubansk 8	3	Landn 30 m cirkel	1
Spin 3 varv	2	Landn 15 m cirkel	2

2. Juniorprogram a la F3A pop. Program:

Handstart	K=0	Spin 2 varv	2
2 utv loopar	3	Landningsflygn	2
Sväng (?)	2	Landning 30 m cirkel	1
Ryggfl 1/2 loopar	2	Landning 15 m cirkel	2

3 Elektromotorglidare a la sträckflygningen i F3B. Under en flygning görs 3 moment: a) Under totalt 200 sek efter handstart skall den tävlande i glidflykt göra så många 150 m sträckor som möjligt (vid återstart av motorn inom dessa 200 sek avslutas sträckräkningen), b) flygning genom en port omedelbart varefter motorn startas och under nästa 300 sek skall så många som möjligt göras under glidflykt, c) precisionslandning. Reglerna kommer att översättas så snart fullständig text föreligger.

F4. Skala. Maxvikten höjdes till 6 kg + bränsle. Observera att SMFF:s gräns 5 kg gäller generellt i Sverige (försäkringssskäl). I fortsättningen måste prototypen till en modell ha flugit. En landningscirkel med 25 m diameter skall användas, koefficienten = 9 innanför och 4 utanför. Man antog även ett förenklat system för skalensbedömningar och ett bonussystem för modellens komplexitet. Detaljer senare. De provisoriska reglerna för fri-flygande skalamodeller och skalasegelmodeller avlivades.

F3C. Helikopter. Ett tyskt förslag om nytt program hänvisades till subkommitten för vidare behandling.

Rekordbestämmelser. För hastighetsrekord med RC-modeller skall banan vara 200 m lång. Vid hastigheter över 300 km/h är inte manuell tidtagning tillåten.

Radiofrekvenser. Ett försök att samordna dessa internationellt skall göras. SMFF bevakar detta.

Kommande VM

F1D	1978	Rumänien (troligen)
Linst & Skala	1978	England, Woodvale 4-10 augusti
Raket	1978	Bulgarien, Jambol 1-5 sept.
F3A	1978	Sydafrika
F3B	1979	USA
F1A, B, C	1979	Jugoslavien maj-juni
Skala	1980	Kanada, Ottawa (troligen)
Linstyrning	1980	Belgien
EM i F1A, B, C	1978	i Ansbach i Bayern 22-24 september

kurs

2 Januari Instrukörskurs i Norrköping 2/1-6/1.

Kl 7.45 stod tre stöddiga killar från KMFK på plattform 7 och väntade på platsbiljetter som Åke W skulle köpa.

Kl 8.15 lämnade vi perrongen på väg mot Katrineholm med 2:a klass fullsatt kupé. Under resan läste vi igenom de hemliga dokument (ännu en gång), innan kursen, dvs de 125 sidorna vi skulle kunna utantill.

Kl 11.49! Vi rusar in på SJ:s upplysningar i Katrineholm, och kollade efter var och när tåget skulle gå. Jodå, vi fick reda på att tåget skulle gå om tre minuter, alltså kl 11.48 från spår 3 dvs 3:de spåret från stationsbyggnaden. För övrigt stod det en trea på skylten ovanför spåret.

Kl. 11.50 Vi har nu kommit ombord på tåget, men åkte 1:a klass utan platsbiljett. Istället för 2:a klass med platsbiljett, vilket räknas som helt olagligt av Lars Pettersson men ej av oss. (Vi hade 2:a klass-biljetter och platsbiljett erfordrades) Kl 12.18 Tåget stoppar plötsligt.--Va! Ge fn i att hänga jackan i nödbromsen!! Jasså... Vi är redan framme i Norrköping.

Kl 12.25 Vi stog vid taxihållplatsen och såg broar och Drottningstagen över allt, vilka vi hade fått order att följa för att komma till hotell Regina, som låg 2 trappor upp och hade 16 rum och centralt bad, dusch, toalett.

Kl. 13.00 Vi hade äntligen kommit fram till hotellet efter mycket om och men. En något kraftig Norrländska tog emot oss med ett enkelt "stig in".

Alldeles före oss kom ett ungt par från Solna: Mats Jansson (15 år) som flyger B1 och B2 samt Lena Johansson (17 år) svensk mästarinna i B1 junior. Snart kom även killar från Uppsala och Lilla Edet. Dessa bekantade vi oss också med.

Kl 15.15 Vi satte högsta fart mot klubblokalen som låg antingen åt ena eller åt andra hållet.

Kl 16.00 Vi hade äntligen kommit fram och det serverades Kallops med rödbetor och dyl. tillbehör.

Kl 16.45 Vi mjukstartade programmet med en nattläxa på extremt komplicerad aerodynamik på sex blad. A4-format som dessutom handlade om själva veckan.

Kl 21.00 "Därefter gick" vi till hotellet och spelade kort hela kvällen.

3 Januari

Kl 7.10 Hotellvärden knackar på dörren och skriker: Väckning!!, men bara på vissa rum, så jag gick in till rummet intill och väckte Fredrik och Mats "Mad" Jonsson. Sedan gick vi våra 2 km till bygglokalen, (tomma i magen) för att äta frukost.

Kl. 8.10 Vi slängde oss äntligen över maten som vi väntat på hela morgonen. Den bestod av Cornflakes och mjölk el. fil med macka, ost, korv, salt rulle el. kalvsylta på. Därefter slängde vi oss över tidningarna (hobbytidningar) och inget annat, som låg i styrelserummet intill.

Kl 8.40 Vi kör ett lektionspass om och kring FAI och deras styrelse, och de olika ländernas representanter. Vi snackade även om Sopwith Cup i Pylon, de ev. nya reglerna i termikflygning. Vi fick även veta att FAI är en förkortning av Federation, Aeronautique, Internationale, vilket betyder ungefär: Internationella Flygfederationen. Därefter tog vi lunchrast mellan kl 12.00-12.50.

Kl 12.10 Mmmm, Biff i sås med potatis, saft el mjölk och bröd till.

12.50 Vi kör igång ytterligare ett lektionspass och snackar om reglerna för F1A, F1B, A1, B1, F1H (Coupe d'Hiver, bl.a mm).

Kl 16.30 Vi får ett redigt mål mat igen och till maten bröd, smör, mjölk saft, prickig korv och ost. Efter middagen fortsatte vi med ett lektionspass till. Vi snackade om olika ritningar av Wakefield-modeller, och råkade komma in på hur man startar, bygger, trimmar och flyger dessa modeller.

Kl 21.00 Vi är på väg till hotellet igen, men råkar gå förbi ett hamburgerkök så Fredrik och jag tar oss varsin Hamburgare för att cola ner magen och därigenom få bättre sömn.

Kl 24.00 Hotellvärdinnan kom in på Johans rum där vi alla höll till. Hon använde alla sina röstresurser för att få oss i säng.

4 Januari

Hotellvärden slår nästan in dörren för att få liv i oss. Vilket han lyckades med till slut. Han glömde dock att väcka Fredrik och Mats vilka jag fick liv i efter lite kittlande under deras fötter. (kanske berodde på hamburgaren). Sedan skedde det gamla vanliga: Gå till klubblokalen med tom mage. Duka bordet, och slänga sig över Cornflakesen och mjölken först.

kl 8.40 Det gamla vanliga: Vi kör igång ett lektionspass fullsmockat med aerodynamik. Vi snackade om TC-vandringen vid större α , lyftkraft, anfallsvinkel mm.

Kl 12.00 Vi tog lunchrast och det blev fisk och potatis med smält smör (som smakade... pga allt de hade lagt i för att få bort den ruttna smaken. Den ende som gillade detta var Michael Palm som nästan drack av den.)

Kl 12.50 Vi kör igång ytterligare ett lektionspass där vi gick in för ämnena: Mindre släpppunktsyta med konstgjord turbulens?

Spets-turbulens vad är det? Hur undvika detta? Vi började med ämne 1 och snackade om att klä en vinge med olika ämnen på olika ställen, för att undvika att luften släpper profilen för tidigt. Och det utbröt diskussion både för och emot detta.

Sedan gick vi in på ämne 2 och 3 och kom fram till att man skall bygga långa smala vingar, vilket Calle förklarade grundligt. (Detta är inte nödvändigt men man kan komma ifrån lite spets-turbulens genom detta).

kl 16.30 Middag serverades med mjölk, saft, macka med ost, prickig korv, saltrulle, och så oxstek. Efter detta gick vi igenom klubbens ekonomi, och alla sätt att lura kommunen på bidrag, och att det är inte lite det.

Vi fick ledigt resten av eftermiddagen och kvällen. Vi gick därför till hotellet. På vägen dit råkade vi komma förbi det välsignade Hamburgerköket.

Kl 21.00 Under Onsdagen han vi också med att bygga handlunsar av olika slag, som vi provade på hotellet senare på kvällen. Vi hade en tidstävling "The Hotel Cup" med dessa, tills Hotellvärden sa till oss att hålla käft och gå och lägga oss en och en. Fredrik, undertecknad och Johan gjorde inte detta utan gick till klubblokalen och hämtade balsa, samt lim, för att senare under natten kunna producera flera handlunsar på hotellet.

5 Januari

Detta medförde att det var nästan omöjligt att få liv i oss.

kl 7.15 Vi vaknar till slut av hotellvärdens hårda slag på dörren. När vi kom till bygglokalen så satte vi igång som vanligt med frukost osv. Gunnar Kalén snackade om SIA-skolan, Modellflyget i grundskolan.

Kl 12.00 KÄK Lunch serverades även denna dag. På eftermiddagen gick vi igenom byggbeskrivningen till Knarren. Denna byggde vi på Onsdag eftermiddag, kväll, natt och lite på Torsdagen också. En del byggde en annan modell. En svårbyggd stavmodell.

Kl 16.30 Middag: Köttgrotta m ägg och grönsaker inuti. Vi fick även efterrätt som bestod av krämer och fruktsoppor av olika slag. Någon typ av soppa eller kräm serverades som dessert dagligen. Dock ej idag som desserten bestod av blandad frukt. Vi fortsatte sedan att bygga vidare på "Knarren", under tiden undertecknads Hot Stuff krympte i rask takt. Jag kom snart på att det enda raka var att låsa in det i Fredriks skåp, tills att någon ville låna det mot en avgift på 50 öre per limning.

Kl 21.00 Den obligatoriska närvaron upphör och de "verkliga entusiasterna" får chans att utöva sin hobby i fred (dvs att få ha sitt Hot Stuff ifred). Efter två timmar hade de flesta "entusiasterna" hittat hem, men fortfarande fanns några kvar i lokalen.

Kl 24.30 Det hade äntligen "tystnat" på Hotellet ty alla hade kommit hem, till hotellet.

6 Januari

Vi vaknade i rätt tid av att hotellvärden nästan slår in dörren för att få liv i oss vilket lyckades till slut. Han glömde dock att väcka Stefan och Peter på andra sidan oss. Vilka vi andra lyckades få liv i till slut, efter många om och men. Sedan skedde det gamla vanliga: Gå till klubblokalen med tom mage, duka borden och slänga sig över Cornflakesen och mjölken först. Vi körde igång ett lektionspass inneh. profilsnack. Hur olika profiler beter sig i luften.

Kl 12.00 Lunch med Korv Stroganoff. Macka med ost, korv, saltrulle eller kalvsylta och mjölk.

Kl 12.50 Vi kör igång ytterligare ett lektionspass. Vi snackade om de nya reglerna i F3A, som träder i kraft fr.om 1/1-79. Calle Snackade om de olika benämningarna på klasserna i modellflyg. Därefter byggde vi en hel del på Knarren, fortfarande med underteknads Hot Stuff.

Kl 16.30 Vi tog middagsrast och käkade middag med macka, smör ost, prickig korv, kalvsylta, saltrulle, mjölk och saft. Efter rasten fortsatte vi bygget och därmed även jakten på Hot Stuff, vilken var inlåst denna gång (ett tack till Fredrik som lånade ut sitt skåp för detta ändamål).

Kl 21.00 Den obligatoriska närvaron upphörde och därmed sorterades entusiasterna ut för sig igen (som föregående kväll).

Kl 23.00 Vi förberedde oss för flygning. Dvs kapade till extra snodd, smorde motorerna, balanserade snurrorna, förberedde fuse, tiltade för höger- eller vänster-kurv. (Vi skulle samma kväll flyga i Vasaparken, som låg bredvid lokalen).

Kl 23.30 Vi stod mitt i Vasaparken och "drog" upp motorerna för flygning. Vi hade 5 (fem) plan tillsammans och bestämde oss för att släppa dessa nästan på samma gång. Detta för att kunna se vilken som flög bäst. Detta gjorde Johans modell. Den var uppe i hela 45 minuter!! Den fastnade i toppen av en Pil. Vi började med att kasta snöboll mot den stackars Knarren. Efter ett tag insåg vi dock att detta var en omöjlig uppgift och började tänka på att klättra upp i den hala Pilen. Först anmälde sig Fredrik som tog sig upp på mina axlar och vidare upp i trädet. Han lyckades ej få tag i modellen ensam, så vi skickade upp Johan också, som även han fick slita på mina axlar. Fredrik var uppriktig och erkände att han ej kunde klara detta, inte ens med Johans hjälp. Johan vågade ej försöka. Fredrik gick ned och upp kom Anders Pettersson från Karlstad Mfk. Han hade erfarenhet av modeller i trätoppar. När han kom upp kastade han av sig platådojorna, sedan.... CENSUR. Med hjälp av sina armar hävde han sig upp till nästa gren, och därifrån skakade han ner modellen.

Kl 00.30 Vi beslöt att ej flyga mer i Vasaparken, utan gick hem till hotellet.

Kl 00.55 Hela gänget sitter inne på Göteborgarnas rum. Plötsligt upptäcker vi att en kille fattas! Vi skickar ut en sökarpatrull på 2 pers som snart kom tillbaka med killen som bara hade tittat lite på sta'n, en sista gång!??

Kl 01.20 Hotellvärden kom in på Lars-Åke & Co rum och skällde ut oss. Han mumlade något om att han skulle anmäla oss. Så va "Sista natten med gänget" slut, så vi gick in på våra rum och la oss.

7 Januari

Kl 07.00 Vi vaknade av att Hotellvärden nästan slog in dörren, för att få liv i oss, vilket han lyckades med till slut. Vi slängde ned allt i resväskorna för att ha allt klart. Sedan gick vi till klubblokalen med tomma magar, för sista gången som tur var. Vi dukade borden, och slängde oss över Cornflakesen och mjölken.

LINSTYRARE! FREGUS HOBBY

satsar på Dig

Här är ett explock
ur vårt sortiment -----



 TWISTER Mot: 5,6 cc 83:-	 NOBLER 139:-
 SUPER CHIPMUNK Mot: 5,6 cc 137:-	 JUNIOR NOBLER 78:-
 AKROMASTER Mot: 2,5 cc 59:-	 SHARK "15" 73:-
	 FOX 35 145:-
	 FOX 15 115:-

 E-Z-JUST 13:65	 SIG 3" 5:35
 STYROK 9:45	 SIG FLAPSHORN 3:15
 FOX FLAPSHORN 4:70 6:90	 LINANSLUTN. 4 sty/pkt 1:80
OBS PRISERNA ÄR INKLUSIVE KLUBBRABATT	
VÅR KATALOG ÄR GRATIS	

**GÖR DIN BESTÄLLNING IDAG
SKRIV ELLER RING TILL:**



TEL: 0302 412 75 17-18
412 85 09-17

VALDUS HANSSONS V. 10
440 06 GRÄBO

Kl 8,30 Vi kör igång ett sista lektionspass, fullsmockat med mera aerodynamik, mm.
 Kl 9,30 Gunnar Kalén snackade lite om hur SMFF arbetar. Tråkigt nog så sov halva gruppen.
 Kl 10,10 Lars-Åke Andersson från AKMG höll ett föredrag om SLIS (Sveriges Linflygares Intressefrämjande av Stunt). Samt gjorde reklam för var man kunde köpa Hot Stuff billigt.
 Kl 10,20 Vi kryssade genom folkmassorna i hög fart, till Hotellet.
 Kl 10,32 På hotellet: Det tog 3 min att plocka med sig allt.
 Kl 10,35 Vi rusar med all packning till Norrköpings Centralstation.
 Kl 10,40 Vi är framme vid Centralen och hinner precis med tåget till Katrineholm.
 Kl 11,14 Ett gäng trötta killar står på perrongen i Katrineholm och väntar på tåget till Göteborg som skall gå kl 11,29 från spår två.
 Kl 11,35 Vi har äntligen fått plats i andra klass, emedan Göteborgarna och Lilla Edet åkte första klass.
 Kl 14,45 Va f-n, va det inte nå'n blind J-I som hängde jackan på det röda handtaget, som det står nödbroms på. Nej, vi är ju redan framme i Göteborg. Där stod redan Leif tillsammans med Göteborgarna som åkt första klass. Därefter kom Åke W. för att transportera Thomas hem.
 Kl 14,50 Vi sitter i en orange Hisingetraktor dvs Leifs bil, på väg hem. Ett hjärtligt tack till Calle Sundstedt och Gunnar Kalén som stått ut med oss en hel vecka samt gjort kursen trevlig.

Dan Nyby

köpes

Beg. ACE Pulse Commander med magnetservo köpes, svar till G. Östberg, Backrundan 28 803 59 Gävle.
 Telefon: bost. 026/18 47 03
 anst. 026/11 53 00 ankn. 248

TYCKARE

ÄR MODELLFLYG (RADIOFLYG) EN LÄMPLIG UNGDOMSHOBBY?

Visst är det det! Om man ser till de normer som Bo Gårdstad skissar upp i MFN nr 4. Jag skriver helt under på hans grundprinciper - de leder med all säkerhet till en meningsfull hobbyverksamhet. Bravo Bo!

Men i övrigt ...

Men om man ser på andra yttringar blir man betänksam, är en hobby där bli vissa klubbar är helt avstängda från flygning på grund av miljökärl meningsfull? Är en hobby där man måste ha bil och färdas flera mil utanför stan ungdomsvänlig? Är en hobby där man (till en början i annat land) ingripit från luftfartsstyrelsen och börjat omgärda hobbyn ifråga med förbud, är en sådan hobby en ungdomshobby, eller ens en hobby lämplig för någon? Det finns fler frågor, våra försäkringsvillkor och eventuell ändring av dessa, de ekonomiska villkor hobbyutövandet på känt maner kräver osv.
 Nej givetvis inte ...

Nej givetvis är vår radioflyghobby mycket olämplig för ungdom något annat kan man inte komma fram till efter en genomgång av ovanstående frågor. Den passar för dem som har bil, gott om pengar, som struntar i miljön osv.

Går det att ändra på hobbyn...
 Går det möjligen att ändra på vår hobby så att den passar då? Jo det kan man kanske tänka sig eller är det möjligt? Då måste man ju använda mindre och tytare motorer, mindre och lättare modeller. Dom motorerna orkar ju inte, modellerna blåser ju bort! Det måste till häftiga grejor för att klara figurerna, dessutom måste ju grejorna hålla - tåla lite stryk vid taskiga landningar alltså osv.

Jo, så brukar det låta...
 Ja, så brukar svaren bli, så snart man för in snacket på "riktigt" modellflyg, dvs modellflyg som beter sig som förebilderna.
 Att mina ideer fungerar, ja det vet jag, men förespråkarna för den andra sidan tycks ha väldigt svårt att fatta detta - jag har provat båda alternativen.

Efter ett par år av försök med lätta, mycket motor-svaga modeller vet jag att dessa kan radiostyras med mycket högre säkerhet! Med mycket bättre flygmässighet! Med mycket större säkerhet i så blåsig väder som "multiflygarna" vågar sig!
 Till betydligt lägre kostnader än övrigt RC-flyg!
 Ett modellflyg som med god miljöanda, god säkerhet kan fungera i vår närmiljö!

Dvs ett modellflyg med radiostyrning som är ungdomsvänligt.

Nu är det på tiden ...

Nu är det dags att sätta igång! Hör ni det - ni herrar i tävlings och förbundsstyrelsen. Detta är faktiskt "ert bord". Det har ni förbisett länge nog nu, det är er sak att se till så att vår hobby får ett attraktivt ansikte utåt och även har det - åtminstone för ungdomarna, ty dom har vi svikit kapitalt hitintills.

Sätt igång nu ...

Vänta inte tills vi börjar få förbud även här i vårt land, vänta inte tills andra myndigheter ifrågasätter det meningsfulla i vår hobby, Vänta framför allt inte på att någon annan skall göra något! Det är ni som skall göra det, nu! Med en gång!

Pär Lundqvist

Ps. Visst hjälper vi till, vi är fler än ni tror som insett och förstår.

Utbildningsledarens kommentar:

Pär Lundqvist utmanar SMFF:s ledning i sin engagerade artikel, utmanar till aktion för ett billigare och för tredje part ofarligare radioflyg. Mellan raderna ligger dessutom ett underkännande av vad som hittills gjorts från förbundsledningen.

Varför har SMFF inte förbjudit flygning med tunga och motorstarka RC-plan? Jo, helt enkelt därför att tävlingsverksamheten hos oss har samma konstruktionsbestämmelser som alla andra FAI-länder (maxvikt 5 kg - från 1979 5 kg plus bränsle - motorstyrkan ospecificerad, men slagvolymen maximerad till 10 kubikcentimeter - bärytan högst 150 kvadratdecimeter). Det är fullständigt fritt att tävla med mindre maskiner än vad max-måtten anger, men det duger inte att komma till tävling hos oss med en sextonkubiks motor, fastän sådant är möjligt i några andra länder efter deras nationella bestämmelser.

För den unge radioflygaren betyder ändå dessa mått betydligt mindre än det faktum att hobbyhandeln erbjuder mängder av materialsatser till RC-plan som kräver starka motorer och som flyger fort. SMFF har ingen anledning att lägga sig i vad små och stora företagare i hobbybranschen erbjuder sina kunder, särskilt som vårt land har en väl hävdad näringsfrihet. Hittills har förbundet inte heller haft resurser att i eget namn gå ut på hobbymarknaden med alternativ. Förbundet har inte heller funnit anledning att ingripa mot den rådgivning och idolbildning som förekommer i

klubbarna. Det är varje enskild SMFF-förenings sak att bestämma för sina ungdomars räkning - förbundsledningen kan möjligen försöka ge impulser till nytänkande, men för sådant fordras väl underbyggt förarbete, gärna i någon/några av RC-grenens arbetsgrupper.

Tänk, om 1978 skulle bli det år då Pär och några andra erfarna RC-flygare slår sig samman och konstruerar saker som vänder RC-flyget åt ett håll som är bättre för ungdomarna! Tänk, om man också tog så mycket hänsyn till söndagsnöjesflygarens begränsningar i flygerfarenhet och plånböksinnehåll att han/hon själv vågade göra provflygningar med nybygget!

SMFF:s utbildningsavdelning skulle med största glädje ta hand om resultat från en framgångsrik arbetsgrupp och presentera dem för blivande klubbinstruktörer. Med en landstingsstödd ledarutbildning i SMFF-distrikten kan man också effektivt nå många klubbinstruktörer med nyheter för ungdomsverksamheten. Utbildning behövs, utbildningstillfällen för några har vi råd med i dag, fler kan det bli, om distriktsverksamheten kommer i gång - men allra först fordras ett alternativt, väl utprovat material inom SMFF - annars blir aldrig så goda idéer bara grå teori.

Calle Sundstedt

Resultat

SM 1977 i Norrköping 15 oktober 1977

B1 jun

1 Lena Johansson, Solna	655
2 Lars Lindén, Kumla	600
3 Mats Jansson, Solna	509
4 Jan Johansson, Solna	409

F1A jun

1 Mats Roslind, Uppsala	841
2 Jan Franzén, Uppsala	811
3 Per Sjölund, Härnösand	809
4 Claes Svensson, Uppsala	801
5 Ulf Sälde, Skövde	763
6 Magnus Sterner, Solna	759
7 Rune Liljegren, Täby	732
8 Peter Tigér, Eskilstuna	685
9 Sven Berglund, Dala-Järna	681
10 Stefan Lagerqvist, Solna	667
11 Herbert Hartmann, Västerås	666
12 Kjell Eriksson, Uppsala	657
13 Jan Backman, Eskilstuna	647
14 Kjell Ottosson, Uppsala	636
15 Kenneth Roos, Solna	635
16 Mikael Pettersson, Kumla	609
17 Christer Brantheim, Östersund	568
18 Ola Forslund, Östersund	552
19 Jan Johansson, Solna	548
20 Henrik Sandsten, Eskilstuna	541
21 Johan Luthman, Tullinge	511
22 Anders Lindström, Örebro	506
23 Lars Lindén, Kumla	500
24 Johan Åkerman, Uppsala	451
25 Kurt Illar, Dala-Järna	438
26 Olle Österholm, Eskilstuna	424
27 Björn Larsson, Kumla	421
28 Jocke Mällinen, Solna	369

F1A sen

1 Bo Jansson, Linköping	900+210
2 Per Qvarnström, Lund	900+163
3 Håkan Broberg, Borlänge	900+146
4 P.-A. Svensson, Uppsala	899
5 Lars Larson, Göteborg	887
6 Ingvar Sares, Borlänge	865
7 Bror Eimar, Mönsterås	852
8 Gösta Franzén, Uppsala	835
9 N-O Gustavsson, Skövde	829
10 Lars Flodin, Tullinge	813
11 Rune Olsson, Norrköping	812
12 Bengt Wendel, Fagersta	811
13 Lennart Widh, Göteborg	810
14 Olle Sandahl, Nynäshamn	805
15 Peter Wanggård, Tyresö	786
16 Hans Eklund, Härnösand	785
17 Tomas Ekendahl, Eskilstuna	783
18 Inge Sundstedt, Borlänge	778
19 Kjell-A Jonsson, Östersund	776
20 Mats Jansson, Tierp	771
21 Per Digrell, Solna	757
22 Bengt Johansson, Skövde	753
23 Göran Larsson, Fagersta	740
24 Håkan Nilsson, Östersund	738
25 Thorsten Eriksson, Uppsala	738
26 Bengt Jansson, Tierp	717
27 Gösta Rask, Vaxholm	715
28 Harald Sälde, Skövde	711
29 Börje Eriksson, Tierp	707
30 Olle Rosendahl, Malmö	697
31 Holger Sundberg, Uppsala	695
32 Michael Borell, Östersund	686
33 Peter Meurling, Tullinge	679
34 Louise Flodström, Göteborg	675
35 Urban Lindström, Örebro	672
36 Göran Åberg, Norrköping	661
37 Bo Hallgren, Norrköping	659
38 John Pettersson, Malmö	655
39 Birgitta Holm, Vaxholm	650
40 Lorenz Björklund, Täby	642
41 Per Björklund, Täby	603
42 Arne Friberg, Trelleborg	586
43 Bengt Blomgren, Nymölla	582
44 Olle Blomberg, Kumla	566
45 Lars Roos, Trelleborg	564
46 Kjell Dalsheim, Dala-Järna	552

47 Carl-G Karlsson, Eskilstuna	537
48 Gunnar Kalén, Norrköping	532
49 Anders Sund, Vaxholm	526
50 Anders Persson, Malmö	520
51 Jan E Andersson, Malmö	516
52 Allan Mårtensson, Malmö	513
53 Sture Johansson, Solna	480
54 Lars Åkerman, Borlänge	456

C1 sen o jun

1 Rolf Hammar, Solna	796
2 Jan Zetterdahl, Solna	752
3 Torbjörn Berggren, Fagersta	574
4 Agne Hammar, Solna	573
5 Stefan Lagerqvist, solna	J 406
6 Lennart Larsson, solna	338

F1C sen

1 Ulf Carlsson, Göteborg	900+160
2 Gerald Boman, Solna	900+130
3 Hans Lindholm, Västerås	895
4 Jan-O Åkesson, Malmö	880
5 Urban Nygren, solna	845
6 Tore Hedqvist, Eskilstuna	838
7 Kjell Johansson, Solna	J 823
8 Eddy Astfeldt, Eskilstuna	747
9 Nilserik Hollander, Karlstad	742
10 Anders Enström, Härnösand	J 698
11 Lars-G Lindblad, Eskilstuna	270

HKG jun

1 Herbert Hartmann, Västerås	248
2 Mikael Pettersson, Kumla	183
3 Lars Lindén, Kumla	154
4 Tomas Eklund, Oxelösund	142
5 Göran Svensson, Oxelösund	92
6 Magnus Sterner, Solna	87
7 Göran Rydqvist, Örebro	86
8 Anders Lindström, Örebro	83
9 Paul Crnic, Oxelösund	83
10 Staffan Sundberg, Uppsala	80
11 Jocke Mällinen, Solna	19

A1 jun

1 Peter Tigér, Eskilstuna	800
2 Tomas Dahlström, Örebro	751
3 Gerl Friberg, Trelleborg	736
4 Magnus Karlsson, Norrköping	692
5 Jan Franzén, Uppsala	632
6 Mats Höwing, Gråbo	606
7 Per Sjölund, Härnösand	567
8 Anders Jönsson, Örebro	561
9 Björn Larsson, Kumla	560
10 Ola Forsberg, Östersund	555
10 Karin Ågren, Uppsala	555
12 Mikael Pettersson, Kumla	543
13 Lars Karlsson, Kumla	533
14 Tomas Karlsson, Kumla	529
15 Magnus Holke, Jönköping	516
16 Per Hafström, Kumla	507
17 Henrik Sandsten, Eskilstuna	503
18 Rune Liljegren, Täby	496
19 Per Johansson, Linköping	494
20 Joachim, Alling Kumla	485
21 Jan E Eklund, Härnösand	479
22 Krister Lindblad, Eskilstuna	476
23 Christer Brantheim, Östersund	458
24 Fredrik Hallgren, Norrköping	439
25 Anders Lindström, Örebro	437
26 Tage Nederman, Örebro	428
27 Lars Å Pettersson, Eskilstuna	408
28 Stefan Henriksson, Kumla	387
29 Erik Johansson, Kumla	382
30 Peter Björklund, Solna	342
31 Åsa Backman, Eskilstuna	365
32 Mats Eriksson, Jönköping	325
33 Torsten Nederman, Örebro	318
33 Johan Sanerö, Uppsala	318
35 Per Wittsäter, Norrköping	307
36 Tomas Hammar, Solna	302
37 Anders Rydell, Jönköping	274
38 Susanne Backman, Eskilstuna	264
39 Jan Backman, Eskilstuna	249
40 Anders Grönholm, Kumla	214
41 Mats Lugnefors, Solna	246
42 Tommy Pettersson, Kumla	194
43 Peter Bergljung Norrköping	185
44 Lars Bergfelt, Kumla	171
45 Magnus Sterner, Solna	156
46 Peter Belé, Solna	95
47 Rolf Gustavsson, Kumla	93
48 Kent Lundberg, Jönköping	77

B1 sen

1 Bror Eimar, Mönsterås	860
2 Bo Jansson, Linköping	846
3 B O Törnkvist, Fagersta	648
4 Jan Zetterdahl, Solna	618
5 Olof Nerud, Malmö	612
6 Inger Johansson, Solna	603
7 Bengt Blomberg, Norrköping	413
8 Tomas Ekendahl, Eskilstuna	180
9 Gunnar Wivardsson, Gråbo	60

HKG sen

1 Jörgen Andersson, Tierp	297
2 Börje Eriksson, Tierp	278
3 Torbjörn Weinstål, Tierp	277
4 Mats Jansson, Tierp	257
5 B Å Fällgren, Oxelösund	195
6 Staffan Främling, Oxelösund	141
7 Bengt Blomgren, Nymölla	125
8 Göran Fällgren, Oxelösund	38

FIG

1 Bengt Blomgren, Nymölla	375
2 Magnus Andersson, Malmö	245
3 Gunnar Wivardsson, Gråbo	192
4 Herbert Hartmann, Västerås	114

A1 sen

1 Göran Larsson, Fagersta	813
2 Per Digrell, Solna	759
3 Peter Wanggård, Tyresö	744
4 Torbjörn Weinstål, Tierp	669
5 Jan Hafström, Kumla	657
6 Holger Sundberg, Uppsala	650
7 Hans Eklund, Härnösand	642
8 Bo Hallgren, Norrköping	629
9 Bengt Jansson, Tierp	624
10 Börje Jönsson, Norrköping	616
11 Urban Lindström, Örebro	594
12 Lennart Backman, Eskilstuna	557
13 Arne Friberg, Trelleborg	536
14 Agne Hammar, Solna	486
15 I-M Backman, Eskilstuna	479
16 Gunnar Ågren, Uppsala	453
17 Kjell-Å Jonsson, Östersund	444
18 K-E Widell, Norrköping	412
19 Göran Åberg, Norrköping	382
20 Olle Blomberg, Kumla	375
21 Sture Johansson, Solna	352
22 Ernst Börjesson, Örebro	294
23 Hans B Trygg, Örebro	203

F1B

1 Anders Håkansson, Malmö	900+164
2 Kjell Liwenborg, Solna	900+152
3 Bror Eimar, Mönsterås	900
4 Jan Zetterdahl, Solna	899
5 Lennart Hansson, Malmö	882
6 Örjan Gahn, Jakobsberg	826
7 S O Lindén, Kumla	801
8 Bengt Blomberg, Norrköping	770
9 Lennart Flodström, Göteborg	768
10 Olof Nerud, Malmö	764
11 K E Widell, Norrköping	740
12 Lennart Backman, Eskilstuna	713
13 Björn Spens, Norrköping	710
14 Knut Andersson, Malmö	707
15 Peter Wanggård, Tyresö	700
16 Mats Jansson, Solna	J 694
17 Eva Arwidsson, Lund	J 672
18 Tomas Ekendahl, Eskilstuna	670
19 B-O Törnkvist, Fagersta	667
20 Björn Söderström, Solna	663

Lagtävling (F1A, F1B och F1C)

1 Göteborg	2555
2 Solna Lag 1	2466
3 Malmö	2300
4 Solna Lag 2	2293
5 Eskilstuna	1668

Lagmedlemmar

Göteborg:
Lars Larsson, Lennart Flodström och Ulf Carlsson.

Solna 1:
Stefan Lagerqvist, Jan Zetterdahl och Gerald Boman

Malmö:
Anders Persson, Anders Håkansson och Jan-Olle Åkesson

Solna 2:
Jan Johansson, Kjell Liwenborg och Urban Nygren
Eskilstuna:
Peter Tigér, Lennart Backman och Lars-Gunnar
Lindblad,

Lagtävling (A1, B1, C1)
1 Fagersta 2035
2 Solna Lag 2 1657
3 Solna Lag 1 1442

Lagmedlemmar
Fagersta:
G Larsson, T Berggren och B O Törnkvist
Lag 2 Solna:
S Johansson, M Jansson, och R Hammar
Lag 1 Solna:
A Hammar, J Zetterdahl och L Larsson

Junior och nybörjartävlingen 771105, Eskilstuna
A1

1 Krister Lindblad, Eskilstuna 502
2 Peter Tigér, Eskilstuna 492
3 Anders Jönsson, IKAROS 490
4 Magnus Karlsson, Gamen 484
5 Torsten Nederman, Ikaros 475
6 Per-Ola Öberg, Nimbus 466
7 Tomas Dahlström, Ikaros 459
8 Björn Larsson, Nimbus 434
9 Lars Karlsson, Nimbus 433
10 Rolf Gustavsson, Nimbus 428
11 Susanne Backman, Eskilstuna 421
12 Mikael Pettersson, Nimbus 420
13 Pär Willsäter, Gamen 408
14 Olle Österholm, Eskilstuna 400
15 Jyrki Laine, Eskilstuna 387
16 Stefan Nilsson, Eskilstuna 384
17 Per Hafström, Nimbus 383
18 Tommy Pettersson, Nimbus 366
19 Leif Wolter, Eskilstuna 352
20 Fredrik Wallin, Ikaros 336
21 Fredrik Hallgren, Gamen 334
22 Stefan Henriksson, Nimbus 331
23 Tomas Karlsson, Nimbus 321
24 Pär Schyberg, Eskilstuna 311
25 Lars-Åke Pettersson, Eskilstuna 304
26 Erik Johansson, Nimbus 297
27 Per-Arne Lindberg, Eskilstuna 291
28 Kjell Karlsson, Nimbus 273
29 Tage Nederman, Ikaros 250
30 Kurt Lindström, Eskilstuna 242
31 Anders Grönholm, Nimbus 206
32 Tommy Samuelsson, Gamen 199
33 Peter Selg, Ikaros 120
34 Jürgen Richter, Eskilstuna 113
35 Åsa Backman, Eskilstuna 104
36 Kent Lygdman, Eskilstuna 103
37 Kjell-Åke Ahlgren, Eskilstuna 48

SPARV

1 Jonas Rundström, Eskilstuna 189
2 Göran Gustavsson, Nimbus 171
3 Leif Gustavsson, Nimbus 154
4 Torbjörn Nilsson, Eskilstuna 139
5 Hans Nilsson, Eskilstuna 112
6 Peter Källkvist, Eskilstuna 111
7 Johan Bergman, Ikaros 90
8 Per-Arne Lindberg, Eskilstuna 59
9 Lars Olsson, Ikaros 56
10 Andreas Rundström, Eskilstuna 45
10 Kjell-Åke Ahlgren, Eskilstuna 45
12 Joakim Källkvist, Eskilstuna 43

HKG

1 Herbert Hartmann, Västerås 184
2 Mikael Pettersson, Nimbus 137
3 Olle Österholm, Eskilstuna 99
4 Torsten Nederman, Ikaros 91
5 Anders Jönsson, Ikaros 90
6 Fredrik Wallin, Ikaros 85

LAG

1 Eskilstuna I 1346
Leif Wolter, Krister Lindblad, Peter Tigér
2 Nimbus I 1328
Rolf Gustavsson, Björn Larsson, Per-Ola Öberg
3 Gamen 1226
Fredrik Hallgren, Magnus Karlsson och Pär Willsäter
4 Ikaros I 1199
Anders Jönsson, Tage Nederman, och Tomas Dahlström
5 Nimbus II 1124
Per Hafström, Tomas Karlsson, och Mikael Pettersson
6 Eskilstuna II 1098
Jyrki Laine, Olle Österholm och Per Schyberg
7 Eskilstuna III 1096
Per-Arne Lindberg, Stefan Nilsson och Susanne Backman
8 Nimbus III 970
Stefan Henriksson, Lars Karlsson och Anders Grönholm
9 Ikaros II 931
Torsten Nederman, Peter Selg och Fredrik Wallin

Jakobsbergs Mfk
Inomhustävling 13 nov 1977

25-öres

1 Jörgen Andersson, Uppl. Väsby 482
2 Anders Appring, Jakobsberg 475
3 Jan Zetterdahl, Solna 429
4 Tomas Lindqvist, Sigtuna 407
5 Roger Sjöblom, Jakobsberg 375
6 Lars Lindén, Nimbus 342
7 Sven-Olof Lindén, Nimbus 340
8 Tommy Hallberg, Sigtuna 253
9 Johan Lindqvist, Sigtuna 134
10 Jens Kronvall, Sigtuna 47
11 Jörgen Finn, Jakobsberg 21

FA1 65 cm

1 Sven Pontan, Handen 1193
2 Sven-Olof Lindén, Nimbus 1060
3 Anders Johansson, Red Baron 1044
4 Ulf Nygren, Jakobsberg 742
5 Per Södersten, Handen 364

Solna MSK: JUBILEUMSTÄVLING den 30/10-77

A1 deb

1 Henning Danielsson, Solna MSK 515
2 Rolf Forsberg, Källhälls MSK 435
3 Rolfe Bohman, Solna MSK 434
4 Ulf Skoglund, Sigtuna Mfk 203
5 Johan Lindqvist, Sigtuna Mfk 157
6 Göran Hjältn, Källhälls MSK 129
7 Daniel Lantz, Mfk Metromererna 121
8 Joakim Salin, Källhälls MSK 102
9 Magnus Candell, Källhälls MSK 101
10 Mikael Illiminsky, Mfk Metromererna 89
11 Anders Helander, Mfk Metromererna 72
12 Henrik Hultkvist, Mfk Metromererna 72
13 Stefan Mellberg, Mfk Metromererna 59
14 Mikael Lindblad, Mfk Metromererna 51
15 Johan Lindberg, Mfk Metromererna 36
16 Stefan Söderman, Källhälls MSK 19

A1 jun

1 Madeleine Ärligh, Mfk Metromererna 547
2 Rune Liljegren, Täby Sfk 536
3 Rolf Sass, Waxholms Mfk 460
4 Johan Sannerö, Uppsala FK ms 390
5 Fredrik Hallgren, FK Gamen 385
6 Peter Belé, Solna MSK 329
7 Tommy Hallberg, Sigtuna Mfk 280
8 Per Bergfeldt, Solna MSK 255
9 Stefan Östergren, Solna MSK 216
10 Mats Almlöf, Mfk Metromererna 155
11 Peter Björklund, Solna MSK 136

A1 sen

1 Kjell Magnusson, Uppsala FK ms 670
2 Bengt Lindqvist, Sigtuna Mfk 592
3 Gunnar Ågren, Uppsala FK ms 485
4 Per Dignrell, Solna MSK 441
5 Per Björklund, Täby Sfk 393
6 Agne Hammar, Solna MSK 92

HKG jun

1 Tomas Lindqvist, Sigtuna Mfk 199
2 Johan Åkerman, Uppsala FK ms 195
3 Herbert Hartmann, Västerås FK 156
4 Stefan Lagerqvist, Solna MSK 154
5 Johan Lindqvist, Sigtuna Mfk 78
6 Peter Björklund, Solna MSK 57
7 Stephan Björklund, Solna MSK 41
8 Tommy Hallberg, Sigtuna Mfk 38

HKG sen

1 Gunnar Holm, Solna MSK 220

B1 jun

1 Mats Jansson, Solna MSK 524
2 Lena Johansson, Solna MSK 396
3 Stefan Lagerqvist, Solna MSK 310
4 Magnus Nordqvist, Solna MSK 226
5 Jan Johansson, Solna MSK 139

B1 sen

1 Jan Zetterdahl, Solna MSK 698
2 C-G Sundstedt, Uppsala FK ms 560
3 Siure Johansson, Solna MSK 515
4 Inger Johansson, Solna MSK 332

C1

1 Agne Hammar, Solna MSK 798
2 Lennart Larsson, Solna MSK 796
3 Jan Zetterdahl, Solna MSK 715
4 Gunnar Holm, Solna MSK 579
5 Johan Åkerman, Uppsala FK ms 459
6 Lars Westfält, Täby Sfk 59

F1A jun

1 Kjell Ottosson, Uppsala FK ms 718
2 Jan Franzén, Uppsala FK ms 672
3 Magnus Nordqvist, Solna MSK 463
4 Rune Liljegren, Täby Sfk 424
5 Claes Svensson, Uppsala FK, ms 393
6 Kjell Eriksson, Uppsala FK, ms 110

F1A sen

1 Anders Sund, Waxholms Mfk 778
2 Gösta Franzén, Uppsala FK ms 717
3 Gösta Rask, Waxholms Mfk 712
4 P-A Svensson, Uppsala FK ms 698
5 Torsten Eriksson, Uppsala FK ms 674
6 Kjell Magnusson, Uppsala FK, ms 645
7 Birgitta Holm, Waxholms Mfk 642
8 Per Björklund, Täby Sfk 637
9 Lorentz Björklund, Täby Sfk 601
10 Per Dignrell, Solna MSK 340
11 Bo Hallgren, FK Gamen 304

Inomhus-SM 1977 Mässan Älvsjö 18/12

25-öres 19 delt. 22 anmälda.

1 Lasse Lindén, Nimbus J 11.51
2 Örjan Gahn, Jakobsberg 11.39
3 Anders Appring, Jakobsberg J 11.11
4 Kjell Ottosson, Uppsala J 10.43
5 Jan Zetterdahl, Solna J 10.19
6 Roger Sjöblom, Jakobsberg J 8.20
7 Johan Åkerman, Uppsala J 8.12
8 Alf Ärligh, Metromererna 7.12
9 Daniel Fredholm, Handen J 6.23
10 Tomas Lindqvist, Sigtuna J 6.19
11 Jens Kronvall, Sigtuna J 5.29
12 Mikael Pettersson, Nimbus J 5.25
13 Ronny Möller, Metromererna J 5.09
14 Tommy Hallberg, Sigtuna J 5.08
15 Johan Lindqvist, Sigtuna J 4.08
16 Mats Almlöf, Metromererna J 3.49
17 Robert Lundgren, Metromererna J 3.19
18 Claes Larsson, Handen J 1.49
19 Mikael Hyttanus, Metromererna J .59

F1D (FA1 65) 8 anmälda

1 Sven-Olof Lindén, Nimbus 27.15
2 Anders Jonsson, Red Baron J 24.13
3 Sven Pontén, Handen J 17.59
4 Mats Rosling, Uppsala J 17.32
5 Örjan Gahn, Jakobsberg J 17.03
6 Per Södersten, Handen .35

Oldtimer

A2-Gummimotor 0-50 cm

1 S-O Lindén, Nimbus "Trim II" 181
2 Örjan Gahn, Jakobsberg "Trim II" 170
3 Olle Blomberg, Nimbus "FIB" 65
4 Ove Pettersson, AKMG "Trim III" 5

D-Wakefield

1 Lennart Flodström, AKMG "GB3" 303
2 N-O Gustavsson, Axvalla "Korda" 280
3 S-O Lindén, Nimbus "Korda" 245
4 S-O Lindén, Nimbus "FI, Minutes" 243
5 Åke Engström, Axvalla "Korda" 191
6 Per Bendelin, Visby "Kolibril" 149
7 Olle Blomberg, Nimbus "Magnuss" 101
8 Ove Pettersson, AKMG "Dyn V" 68

B2-C2 Gummimotor 50-100 cm

1 Lennart Flodström, AKMG "Laban" 765
2 Lars Lindén, Nimbus "Landegr." 300
3 Ove Pettersson, AKMG "Landegr." 249
4 Lennart Flodström, AKMG "Tip Top" 173
5 Örjan Gahn, Jakobsberg "Termik" 120

S-Segelmodellier

1 N Gustavsson, Axvalla "Tranen" 332
2 Siure Björn, Lidköping "Vargen" 221
3 Agne Engman, Lidköping "Monira" 157
4 S-O Lindén, Nimbus "TA" 154
5 Lars Lindén, Nimbus "Prince" 101

HKG

1 Olle Broman, Axvalla 237
2 Ove Pettersson, AKMG 208
3 Olle Blomberg, Nimbus 202
4 Mikael Pettersson, Nimbus 123
5 S-O Lindén, Nimbus 117
6 Rolf Gustavsson, Nimbus 22

DM för Närke den 25 sept. 1977

A1 jun

1 Björn Larsson, Nimbus 701
2 Tomas Dahlström, Ikaros 690
3 Anders Jönsson, Ikaros 671
4 Tomas Karlsson, Nimbus 649
5 Tage Nederman, Ikaros 556
6 Anders Grönholm, Nimbus 515
7 Anders Lindström, Ikaros 485
8 Fredrik Wallin, Ikaros 478
9 Christer Göransson, Nimbus 405
10 Karin Hillerström, Nimbus 306
11 Gunnar Hillerström, Nimbus 280
12 Lars Karlsson, Nimbus 272

F1A jun

1 Anders Lindström, Ikaros 697
2 Mikael Pettersson, Nimbus 578
3 Lars Lindén, Nimbus 510
4 Björn Larsson, Nimbus 438

HKG jun

1 Lars Lindén, Nimbus 215
2 Mikael, Pettersson, Nimbus 188
3 Anders Lindström, Ikaros 138
4 Gunnar Hillerström, Nimbus 18

A1 sen

1 Lennart Asklöf, Ikaros 668
2 Jan Hafström, Nimbus 586
3 Ernst Börjesson, Ikaros 517
4 Olle Blomberg, Nimbus 476
5 Urban Lindström, Ikaros 439
6 Ove Gustavsson, Ikaros 389

F1A sen

1 S-O Lindén, Nimbus 665
2 Olle Blomberg, Nimbus 453
3 Lennart Asklöf, Ikaros 428

F1B

1 S-O Lindén, Nimbus 853
2 Lars Lindén, Nimbus 591
3 Olle Hillerström, Nimbus 558

HKG sen

1 Jan Hafström, Nimbus 161
2 Olle Blomberg, Nimbus 139
3 S-O Lindén, Nimbus 134

SVERIGES MODELLFLYGFÖRBUND

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



FÖRBUNDSEXPEDITIONEN

Sandbergsgatan 4, Postadress Box 10022,
600 10 NORRKÖPING 10.

Telefon 011/1321 10. Postgiro 5181 65-6
Öppettider: Måndag - fredag 09 - 13

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

FÖRBUNDSSTYRELSE

ORDFÖRANDE

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

VICE ORDFÖRANDE

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

SEKRETERARE

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

KASSÖR

K-A Ericsson
Saltvik 1849, 870 10 Ålandsbro
Telefon 0611/201 02

LEDAMOT

Göran Kalderén
Skogsviksvägen 52, 18235 Danderyd
Telefon 08/7556 245

SUPPLEANTER

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

Bo Hallgren
Box 30, 61023 Kolmården
Telefon 011/9259 7

GRENCHEF FRIFLYG

Bo Jansson, Spånehusvägen 57-59,
214 39 Malmö. Tel. 040/78056.

GRENCHEF LINFLYG

Ingemar Larsson
Dr Forselius gata 50, 41326 Göteborg
Telefon 031/1872 71

GRENCHEF RADIOFLYG

Mikael Nabrink
Oslovägen 23A, 45200 Strömstad
Telefon 0526/100 79

Solna FAI-Cup den 4 december 1977

F1A jun

1 Peter Tigér, Eskilstuna	894
2 Mats Rosling, Uppsala	888
3 Stefan Lagerquist, Solna	733
4 Jan Franzén, Uppsala	726
5 Klas Svensson, uppsala	704
6 Johan Åkerman, Uppsala	689
7 Robert Almén, Solna	682
8 Olle Österholm, Eskilstuna	665
9 Lars Lindén, Nimbus (K)	630
10 Mikael Pettersson, Nimbus (K)	601
11 Jan Johansson, Solna	572
12 Jan Backman, Eskilstuna	557
13 Leif Wolter, Eskilstuna	536
14 Fredrik Hallgren, Gamen	531
15 Magnus Nordquist, Solna	506
16 Göran Österholm, Eskilstuna	438
17 Per Schejberg, Eskilstuna	392
18 Rune Liljegren, Täby	325
19 Mats Lugnefors, Solna	260

F1A sen

1 Bror Eimar, Stranda	900+214+213
2 Per Arne Svensson, Uppsala	900+214+199
3 Håkan Broberg, Borlänge	900+212
4 Bengt Wendel Fagersta	900+189
5 Björn Söderström, Solna	900+143
6 Gösta Franzén, Uppsala	893
7 Michael Borell, Östersund	877
8 Rune Olsson, Gamen	865
9 Göran Larsson, Fagersta	846
10 Olle Sandahl, Mysingen	840
11 Holger Sundberg, Uppsala	827
12 Kjell Magnusson, Uppsala	823
13 Anders Persson, AKM	809
14 Ingvar Sares, Borlänge	793
15 Tomas Ekendahl, Eskilstuna	785
16 Gösta Rask, Vaxholm	764
17 Anders Widh, Fagersta	753
18 Gunnar Kalén, Gamen	745
19 Bo Jansson, Linköping	743
20 Bo Hallgren, Gamen	729
21 Peter Wanngård, Nimbus (V-U)	721
22 Anders Sund, Vaxholm	678
23 Ing-Marie Backman, Eskilstuna	662
24 Lorentz Björklund, Täby	657
25 Birgitta Holm, Vaxholm	463
26 Åke Fernstedt, Uppsala	282

F1B

1 Björn Söderström, Solna	961
2 Tomas Ekendahl, Eskilstuna	859
3 Sven-Olov Lindén, Nimbus (K)	850
4 Jan Zetterdahl, Solna	809
5 Örjan Gahn, Jakobsberg	789
6 Kjell Liwenborg, Solna	774
7 Lennart Backman, Eskilstuna	757
8 Peter Wanngård, Nimbus (V-U)	707
9 Mats Jansson, Solna	J 706
10 Bengt-Olov Törnkvist, Fagersta	623
11 Bengt Blomberg, Gamen	609

F1C

1 Gerald Bohman, Solna	900+208
2 Urban Johgren, Solna	900+180
3 Kjell Johansson, Solna	J 900+ 62
4 Lars-Gunnar Lindblad, Eskilstuna	698
5 Eddy Astfeldt, Eskilstuna	452
6 Anders Persson, AKM	109

Lag

1 Uppsala I	2681
P-A Svensson, G Franzén, M Rosling	
2 Solna I	2609
B Söderström, J Zetterdahl, G Bohman	
3 Fagersta	2499
B Wendel, A Widh, G Larsson	
4 Solna II	2356
R Almén, K Liwenborg, U Nygren	
5 Solna III	2339
S Lagerquist, M Jansson, K Johansson	
6 Gamen	2125
R Olsson, B Hallgren, F Hallgren	
7 Uppsala II	2119
J Franzén, K Svensson, J Åkerman	
8 Eskilstuna	2103
P Tigér, L Backman, E Astfeldt	
9 Uppsala III	1932
H Sundberg, Å Fernstedt, K Magnusson	
10 Vaxholm	1905
A Sund, G Rask, B Holm	

SM 8/10 Hökaklubben o Lidköpings MFK

F3B-B

1 Bo Nylund, Lidköping	1996
2 Stefan Andersson, Gråbo	1971
3 Anders Rältsén, Nymölla	1946
4 Göran Karlsson, Micros	1936
5 Curt Lennä, Gråbo	1932
6 Curt Jansson, Micros	1918
6 Christer Gillgren, Micros	1918
8 Jan Carlsson, Malmö RFK	1905
9 L Strannegård, Gråbo	1896
10 Jan Eric Svensson, Gråbo	1855
11 Jan Knudsen, Gråbo	1809
12 Per Lundqvist, Hökaklubben	1808
13 R Hansson, Gråbo	1796
14 Lars Olsson, Acroflyers	1732
15 Gösta Andersson, Jönköping	1705
16 Staffan Kruse	1701
17 Benny Kjellgren, Tidaholm	1700
18 B Liffner, Gråbo	1684
19 K Malmqvist, Gråbo	1674
20 Agne Engman, Lidköping	1635
21 Jan Strannegård, Gråbo	1601
22 B Hallin, Gråbo	1539
23 Kjell Åke Elofsson, Tibro	1458
24 Tommy Kjellgren, Tidaholm	1453
25 Conny Ljungberg, Jönköping	1344
26 R Henriksson, Gråbo	1278
27 A Robertsson, Gråbo	821
28 Sture Björn, Lidköping MFK	0

AKMG's FAI-pylon tävling 770806 vid Säve Depå

1 Göran Karlsson, A302	bästa tid 1,34,5	24 p
2 Stig Danielsson, F96	1,40,0	22 p
3 Leif Karlsson, A28	1,51,2	21,5 p
4 Allan Hägg O24	1,49,5	20 p
5 Börje Ragnarsson, G114	1,40,5	16 p
6 Kjell Sarda O24	2,09,2	13,5 p
7 Bengt Lundström, O24	2,14,5	13 p
8 Rune Svenningsson, F87	1,38,0	11 p
9 Bertil Lundin, M144	1,54,0	9 p
10 Christer Söderhäll O24	1,54,5	9 p
11 Tore Loodin, A28	2,14,5	7 p
12 Roland Nilby, M114	-	0 p

150

Profil Gö 417

X	o	1,25	2,5	5	7,5	10	15	20	30	40	50	60	70	80	90	100
Yo	o,6	2,5	3,7	5,0	6,2	7,0	8,1	8,8	9,3	9,1	8,5	7,5	6,2	4,5	2,4	o
Yu	o,6	o	o,2	o,7	1,1	1,5	2,2	2,5	3,6	3,9	3,6	3,2	2,5	1,7	o,8	o

MODELLFLYGNYTT

SVERIGES MODELLFLYGFÖRBUND

Box 100 22

600 10 Norrköping

Ansvärlig utgivare: Gunnar Kalén

Tryck: L-Offset, Norrköping

