



MODELLFLYGNYTT



ORGAN FÖR
SVERIGES
MODELLFLYG FÖRBUND

2
1979

FÖRBUNDSNYTT

Förtydligande med anledning av felaktig SRI - information.

Försäkringar

SRI = Sveriges Radioflygares intresseförening sprider falska rykten om SMFF för att hävda behovet av sin organisation.

BL.a har man meddelat att SMFF beslutat att allt modellflyg måste ske på klubbens modellflygfält.

Detta är fel. Se ledaren i Modellflygnytt nr 3/1978.

Av denna framgår klart att SMFF har beslutat "att försäkringen gäller endast under villkor att all modellflygning sker på platser som klubben beslutat om".

Beslutet innebär således att modellflygning får ske på platser som t.ex insjöar, havsvikar, klubbens flygfält, annat flygfält, fotbollsplan, åker, lämpliga fjällplatåer eller fjällsluttningar och andra hangområden m.fl områden under förutsättning att platsen godkänns av den egna klubben. Se ytterligare information i Modellflygnytt nr 4/1978 om detta.

Så till Dig som är tveksam var Du får flyga, kontakta Din klubb och begär tillstånd där Du tycker att det är lämpligt för Din verksamhet. En viktig förutsättning är givetvis att skälig hänsyn tas till den omgivande bebyggelsen, vilket särskilt gäller motormodeller.

För Dig som vill informera Dig ytterligare om SMFF:s beslut finns en fullständig information i Modellflygnytt nr 4/1978, sid 24-25.

SRI har meddelat sina medlemmar med flera att den försäkring man tecknat för sin verksamhet är bättre än SMFF:s.

Även detta är fel och lögn.

SRI:s försäkring gäller endast under förutsättning att Du inte har en egen hemförsäkring. SRI:s försäkring gäller endast mot s.k tredje man, dvs inte för skada på annan medlem inom SRI dvs kanske vid skada på Din egen kompis.

SMFF:s försäkring gäller oavsett om Du har egen hemförsäkring eller ej. Den gäller vidare vid skada på Din klubbkompis och personer utanför SMFF, samt vid skada som uppkommit på Din klubbkompis material om skadan skett pga slarv eller ovarsamhet.

Försäkringen gäller vidare för alla som tävlar för Sverige vid tävlingar utomlands och för utländska gäster vid tävlingar som SMFF arrangerar.

Det är angeläget att information ges på rätt sätt. Du bör därför så mycket som möjligt sprida denna information till alla Dina kamrater i Din klubb.

Tävlingar

SRI har även sänt ut en tävlingskalender som omfattar bl.a DM-tävlingar i Stockholms län och andra arrangemang som har SMFF-sanktion.

Vi vill lugna alla som blivit villrådiga av denna information med att denna lista inte har någon betydelse för deltagarna i tävlingar som tillkännagivits i månadsmeddelanden eller genom distriktslednings försorg.

CIAM-mötet december 1978

Ciam-mötet tilldrog sig den här gången 30 delegater. Sverige var inte representerat. Följande beslöts:

Allmänt

Man noterade att flera arrangörer ej kontrollerat deltagarnas FAI-sportlicenser vid ett flertal internationella FAI-sanktionerade tävlingar: VM-78 i Woodvale, England samt diverse Pylon-tävlingar för Sopwith Trophy. Man uppmanade med skärpa att tävlande skall inneha dylik och att tävlingsarrangörerna måste kontrollera dessa.

I ett brev som föredrogs "hotade" schweizarna att dra sig ur framtida FAI-arrangemang om man inte vidtar åtgärder för att effektivt minska bulleremissionen från modellerna. Subkommitteerna fick i uppdrag att ta hand om problemen (!)

Friflyg

Kanadas förslag att linkorsning ej skulle vara skäl för omstart avslogs. Deras förslag att förbjuda losskoppling av flaggan (fortfarande F1A) innan den egentliga kopplingen godkändes i princip men överlämnades till subkommitteerna för omarbetning. Inomhus §3.4.4 tillägg från 1/1-79: "En flygning får avslutas med vilket hjälpmedel som helst inom 60 sek". §3.4.6 from -83; Vid kollision måste den tävlande inom 2 min efter flygningens avslutning bestämma om omstart. §3.4.7 from -79 om styrning: Endast styrning i horisontalplanet för att undvika kollision, oskäliga höjdvinster skall påtalas av tidtagaren och kan medföra att tidtagningen avbryts.

Linstyrning

Stunt: handsignalering av varje manöver behöver ej göras efter 1983. Combat: usas förslag om att tidtagare och varvräknare ska betrakta modellen, "cirkeluppsyningsmannen" endast kontrollera uppförandet hos de tävlande i cirkeln, jurymedlemmar ska dela upp sina uppgifter så att hela tiden minst en kontrollerar vad som pågår i centercirkeln.

RC

F3A: Subkommitteens vansinniga bullerförslag fick dom dra tillbaka (136 dB på 2 m avstånd!!). Deras andra förslag rönste ett bättre öde (godkändes): Domarna ska sitta i två rader (5 domare) med 2 m avstånd, domarna skall inte diskutera manövrer under flygningen. Likaså rekommenderas VM arrangörer att ha alternativa flygriktningar 90° skilda. Man beslöt också att rekommendera att man för mindre tävlingar skall köra program C.

F3B: Från 1/1-79 gäller följande klarlägganden:

§5.3.1.5 "...must not make any signalling from forward of base A to.."

§5.3.1.6.b "...at the end of the task if:..."

§5.3.2.1 "...tasks A & C. At the discretion of the organizer either task may be flown first in a scheduled round. Any single..."

§5.3.2.5.g "...the task but are flying on the course within...."

§5.3.2.2, a b ändras till "A means must be provided to prevent the unreeling of line during launch. " Behöver alltså inte sitta på vinen.

MODELLFLYGNYTT

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

REDAKTÖR

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

FACKREDAKTÖR linflyg:

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

FACKREDAKTÖR raketflyg:

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

FACKREDAKTÖR radioflyg:

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

FACKREDAKTÖR friflyg:

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

FACKREDAKTÖR utbildning:

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

ANNONSER

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

DISTRIBUTION

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

PRENUMERATION

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

LÖSNUMMER

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

Material sändes till fackredaktörerna
eller till förbundsexpeditionen

EFTERTRYCK FÖRBJUDES

REKORDÅRSMÖTE

SMFF:s 22:dra årsmöte, som hölls i Skövde den 7-8 april, blev det hittills mest välbesökta i vårt förbunds historia. Inte mindre än 232 deltagare var förhandsanmälda och dessa representerade 68 klubbar. Läger man sedan till de närvarande från närliggande orter kommer siffran att ligga på ungefär 250 deltagare.

Det är mycket glädjande att konstatera det stora intresset för vårt förbunds verksamhet som avspeglas i dessa siffror. Ett välbesökt årsmöte ger också tyngd åt besluten som fattas, vilket är nödvändigt i vissa frågor. Några sådana frågor hade också hög prioritet vid detta årsmöte. Det tråkiga bestraffningsärendet mot några av våra medlemmar, modellspecifikationsfrågan och förhållandet till SRI var de mest kontroversiella frågorna.

Många mötesombud har säkert med stor undran följt den följetongsliknande hetspropagandan mot SMFF i Allt om Hobby under det gångna året. Anledningen till dessa skrivelser som förts av SRI har just varit de nämnda frågorna. En del av våra medlemmar har också tagit intryck av propagandan. Stämningen var väl också ganska spänd i början av årsmötet hos de grupper som tagit ställning innan föredragningarna av respektive ärende börjat. Som vanligt i sådana sammanhang började mötet med diverse mindre väl genomtänkta ändringsförslag på dagordningen. Den föreliggande dagordningen följdes dock till slut.

Genom de tidigare under lång tid pågående skrivelserna med ensidiga påståenden och lögner, blev det nödvändigt med en uttömmande föredragning och återblick på tidigare fattade årsmötesbeslut. Nonchalerandet av dessa beslut från de av bestraffningar nu drabbade var upptakten till de tråkiga handlingar som kommit att dominera modellflygåret -78 för vissa radiomodellflygare. Den under mycket ståhej bildade organisationen SRI var

ju också en följd av missnöjesyttringarna. Vid genomgången, som begärdes av en mötesdeltagare, konstaterades att de bulletiner som utsänts från SRI mest bestämt av ovederhäftig kritik mot SMFF, till stor del rena lögner.

Debatten efter föredragningen blev ganska blek, och ingen riktade kritik i sakfrågan mot förbundsrådet. I sådana här sammanhang kommer alltid stadgarna och tolkningen av dessa upp till diskussion. Genom att vi inte tillfört SMFF:s stadgar en paragraf för bestraffningar vid överträdelse av tävlingsregler kom förbundsrådet i den situationen att behöva gå på Riksidrottsförbundets bestämmelser, vilka vi för övrigt hade att rätta oss efter fram till 1975 i tävlingsärenden. I de nya stadgarna som nu skall utarbetas kommer bestraffningsparagrafen in. Förbundsrådet fick årsmötets godkännande av behandlingen av ärendet vilket innebär att de fattade besluten av bestraffningarna och förhållandet till SRI står fast.

Den komplicerade modellstorleksfrågan löstes så att en arbetsgrupp fortsätter arbetet med ett förslag till Luftfartsverket på ett BCL bestämmelser för civil luftfart, för modellflyg som skall utfärdas. Under tiden erhåller de som har "stora modeller" dispens efter ansökan genom klubben till SMFF.

Slutintrycket av två dagars handlingar är att luften nu rensats och att alla nu har möjlighet att bidra till den gemenskap och det goda samarbete som behövs för att föra svenskt modellflyg framåt inom ett starkt SMFF

Gunnar Kallén

Omslag 1:

Bertil Lundin väntar på startflaggan.
Foto: Lars-G Olofsson

Omslag 2:

Oldtimer + Nils-Erik Hollander - Karlstad.
Foto: Lars-G Olofsson

MODELLFLYG,

SPORT ELLER HOBBY?

Behöver vi vara fysiskt starka inom modellflyget? Vill man göra det enkelt för sig, så säger man att modellflyg är en hobby.

Då kan man avfärda i stort sett all kritik med orden "men det är ju bara en hobby".

Visst är modellflyg en hobby, men när tävlandet kommer med i bilden så är det en form av sport. Det kan fortfarande vara en hobby för många tävlande (jämför korpídrott) som inte tar så blodigt på dom uppnådda resultaten.

Sedan har vi dom som går in för tävlandet på allvar. Då är det sport. På internationell nivå dessutom stor sport.

Dom tävlande för en sportslig prestation.

Den sportsliga prestationen är dock ganska liten i vissa klasser även internationellt. Det är sådana klasser där modellens prestanda och utförande avgör resultatet. Resultaten görs vid "byggbordet" och där det inte hjälper om man är aldrig så duktig modellflygare om inte redskapen man tävlar med håller hög klass.



Exempel på dessa är Inomhus, Speed och Skala. När blev det sport att vara duktig hantverkare? Det finns visserligen VM i finmekanik, kallas filar-VM, men det är mest ett jippo för att få reklam för vissa produkter. Ex. Öbergs filar.

Men i dom flesta klasserna inom modellflyget så är det så, att dom bästa modellflygarna också är dom som är i toppen på tävlingarna. Även om deras redskap (modellen) inte är den bästa. För är man bra, så kan man också sortera ut en dålig modell, så att man kan nå acceptabla resultat.



Modellen är ett redskap. Det är vårt tävlingsredskap. Det är med den vi gör våra resultat. Enda skillnaden med andra sporter är att vi skall tillverka redskapet själva. Tyngdlyftaren behöver inte tillverka stång och skivor, spjutkastaren behöver inte tillverka sitt spjut o.s.v.

Jag tycker detta är toppen. Man kan ha modellflyg både som hobby, om man gillar att bygga, och som ren sport, sätta ihop nödvändiga bitar som behövs för ett tävlingsredskap. Eller kombinera ihop dessa, vilket dom flesta av oss gör.



Sport ja.

Vi är inom modellflyget hopplöst efter andra sporter. Det är årtionden sedan andra som tävlar i tekniska och taktiska grenar (modellflyg är en sådan) kom på att det går inte att nå toppresultat om man bara tränar det som rör tävlandet direkt. En tyngdlyftare från förr tränade bara press, ryck och stöt. Med en sådan ensidig träning nåddes bara en bit på väg. Seglaren satt bara i sin båt och tränade. Idag är det helt annorlunda. Tyngdlyftaren delar upp rörelserna i olika bitar och kör dom var för sig enkelt uttryckt. Han springer dessutom, gör gymnastik och andra smidighetsövningar och tränar upp snabbhet och spänst. Råstyrka har kommit vid sidan om. Det är väl bara löpare som fortfarande bara springer, men det är inte helt säkert, även dom använder skivstång numera. O.s.v i all oändlighet.

Detta kallas rationell träning.

Men inte modellflygaren. Träning för honom eller henne består i att flyga, flyga, flyga.... Visst ger det resultat, men bara till en viss gräns. Hur många av våra landslagskandidater i friflyg tränar kondition. Hur många landslagskandidater i linflyg gör det och hur många landslagskandidater i radio gör det? Inte är det många inte. Vi lever kvar i ett rosenrött skimmer från den tiden då svenskt modellflyg (friflyg) hävdade sig på internationella tävlingar.



Jag tror att jag är den ende här i landet som verkligen lagt upp en säsong med rationell träning. Jag gjorde det före VM-75. Började planera för VM redan hösten -74. Fastän vi inte hade uttagningar förrän i Maj-75. Satte in tävlingar som där jag skulle vara på topp räknat från VM och bakåt. Det var dom tävlingarna som skulle vinnas. Resten fick bli träningstävlingar, där resultaten spelade mindre roll. Mellan dessa 3 tävlingar tränades konditionen upp med att cykla och springa.

Flygträningen lades upp så, att en dag tränades utkast, nästa att plocka termik o.s.v Detta gav resultat.

Nästa VM, 1977, gick åt he. . . . Detta för att jag inte haft en chans att lägga upp säsongen som jag ville, Ändrade arbetstider ryckte sönder hela upp-läggningen. Missen på VM var en miss p.g.a för LITE träning. Både fysisk och flygträning.

Vad skall vi då med fysisk träning till?

Modellflyg är ju en sport där vi inte behöver bli trötta. Detta gäller för segling också, om man inte seglar jolle och det blåser, eller är kränggast på en Stare m.m. Men dom tränar ändå.

Varför?

Och varför skall modellflygare träna?

Jo för att bli psykiskt starka också. Detta hänger ihop mer än dom flesta tror. Är man bra fysiskt förberedd, så har självförtroendet ökat inte så litet. Och att ha bra självförtroende är väl dom flesta överens om att man bör ha inför en viktig tävling. Visst går det bra att skaffa sig det om man vinner dom flesta tävlingarna, men i ett fall här i Sverige har det funkat tvärt om. Då den hårdaste konkurrenten om segern inte flög på topp vid dom tillfällena dessa möttes.

Jag är helt övertygad om att ex. våra radioflygare skulle nå bättre placeringar internationellt med bättre planering av säsongen och rationell träning. Detta fastän dom "bara" står still med en sändare.



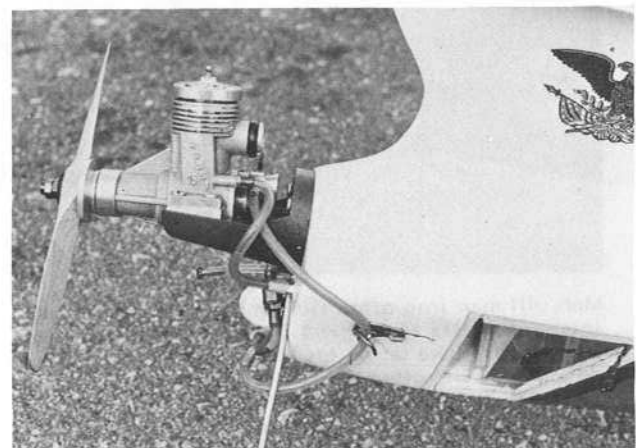
Men vid en stressituation behövs bra fysik för att kunna tänka klart och kunna koncentrera sig. En internationell tävling är stress till 1000 och jag tror det är viktigt att kunna tänka och koncentrera sig.

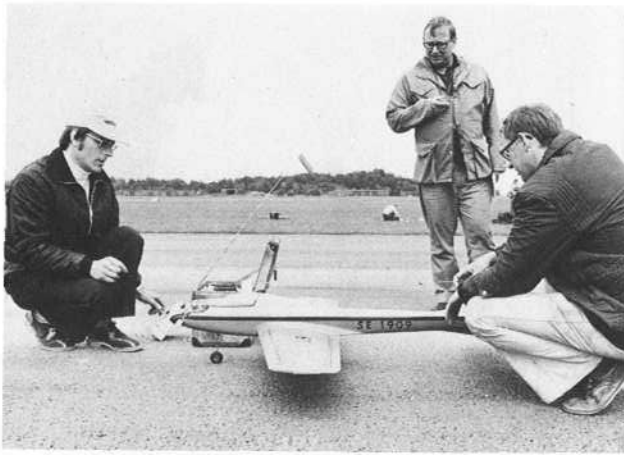
I friflyg hände något vid 1971 års VM i Göteborg Öststaterna dominerade helt. Det var en markant skillnad från föregående VM. Dom har sedan dess helt dominerat VM tävlingarna. I Bulgarien kunde dom springa omkring i 15-20 minuter med A2:or och i 38° värme och verka helt oberörda. Svenskar på samma VM tog slut inom 3 minuter, t.om. under minuten. Bosse Jansson hade lagt upp sommaren -77 på ett vettigt sätt och var den ende av svensarna som hade förberett sig något så när. Det gav resultat.

I friflyg är vi akterseglade. Om vi dömer efter resultaten så är vi det i dom andra grenarna också.

Jag bara väntar på Öststaterna i radio nu. Dom kommer, var så säkra. Men dom kommer inte för att lära mer än något år, sedan finns dom i toppen av prislistorna.

Rationell träning.





Men då skyller vi väl som i andra sporter på att dom är proffs. Det är ju en enkel förklaring. Och långt ifrån sanningen. Att utöva idrott i öst är en rättighet som medborgarna där har. Allt enligt deras grundlag. Dvs den som vill idrotta bereds möjlighet att göra det med allt det innebär, ledigt från jobbet osv. Och på alla plan. Från korp-idrott till elitidrott. Modellflygaren i öst får den ledighet som behövs för att förbereda sig på ett rätt sätt. Vi får offra vår ledighet. Men vi kan bli lika bra eller bättre. Det beror helt på oss själva.

Det beror alltså på oss själva om vi vill hävda oss internationellt. Jag anser att SMFF borde ställa krav på bättre förberedelser av landslagskandidater. Men det kostar ju något. Jo då.

Tid, Tid, tid.....



Men vill man inte offra tid för bättre resultat vid internationella tävlingar? Inte. Ja då tycker jag man skall backa ur på ett tidigt stadium och låta någon som vill offra tid ta den platsen. För inte åker vi väl till VM, EM och NM bara för att träffa gamla kompisar från öst eller väst, eller för att byta tröjor, decaler och nålar.



Eller? Hur är det?

En som pluggar, har han eller hon tid att förbereda sig riktigt? Inte, nå men spola VM, EM eller NM då. Han eller hon har ju hela livet på sig att komma med efter plugget, Eller va?



En nybörjarelev med sitt linstyrningsplan i klubblokalen.

Vad jag vill ha sagt är att den som VILL till något av våra landslag, oavsett grön eller klass, kan med all säkerhet komma dit med rationell träning. Men det skall göras i tid. När detta läses är det i stort sett försent för VM-79 i friflyg (kanske inte ändå, VM går ju i Oktober) men till kommande internationella mästerskap skall det gå.

Vintertiden är toppen för att bygga upp en god grundkondition. Lämpligast genom att åka skidor på längden om snö finnes. Skidåkning ger en mera allsidig träning än vad löpning ger. Ett annat sätt är snöpulsning. Det tar inte lång tid förrän mjölksyran står upp över öronen. (Solnas FAI-Cup 1978). Bra träning alltså, men grymt. Finns ingen snö så går det ju bra att springa eller cykla. Tänk på ovanstående stycke när säsongen är slut i höst.

Ut och träna.

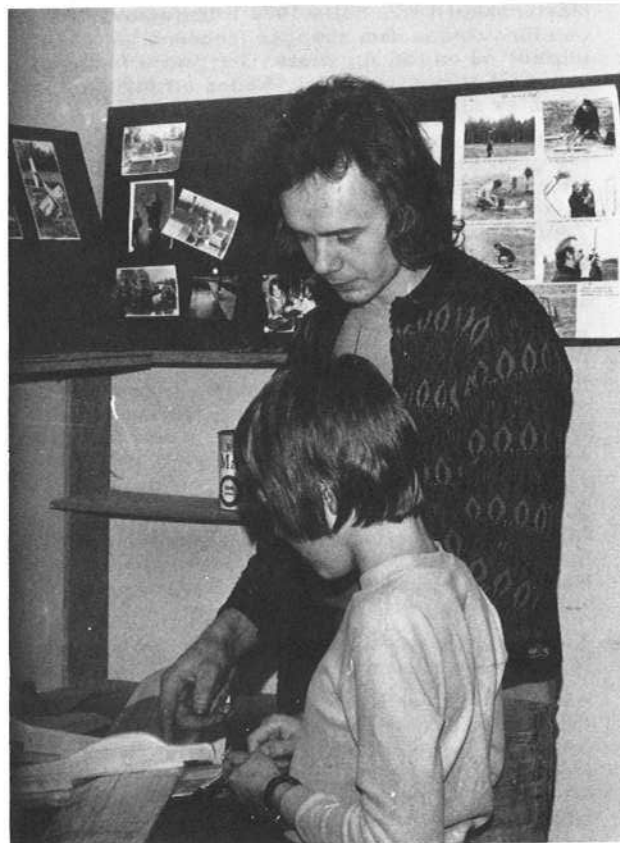
Är modellflyg fortfarande "bara" en hobby?

Lars-G

KLUBBNYTT

Klubbpresentation MFK Blue Max - Falköping

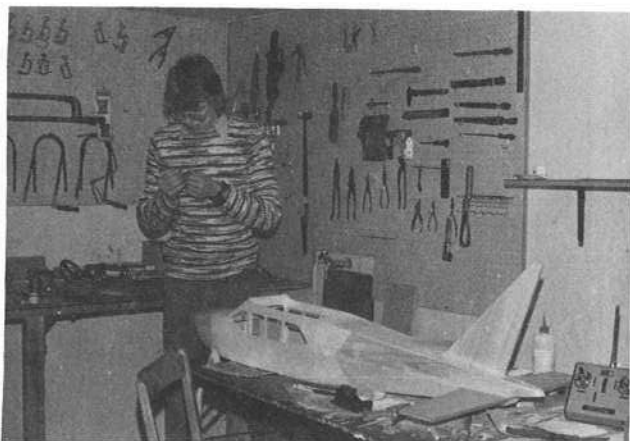
För många modellflygintresserade är Falköpings Klubben MFK Blue Max ett mycket känt begrepp. För hur många har inte hört talas om Sveriges största och populäraste RC tävling: **ÄLLEBERGS-TÄVLINGEN**, som hålles varje år i ovan nämnda klubbs regi. (Se separat reportage i denna tidning). Klubben f.ö bildades 1967/68 som en sektion till Falbygdens Flygklubb/Redberga utav 1:e poliskonst. Fritz Johansson. Där dom första modellerna bestod av linstyrningsplan. Medlemsantalet första året var 8 st, som idag har växt till 56 st medlemmar.



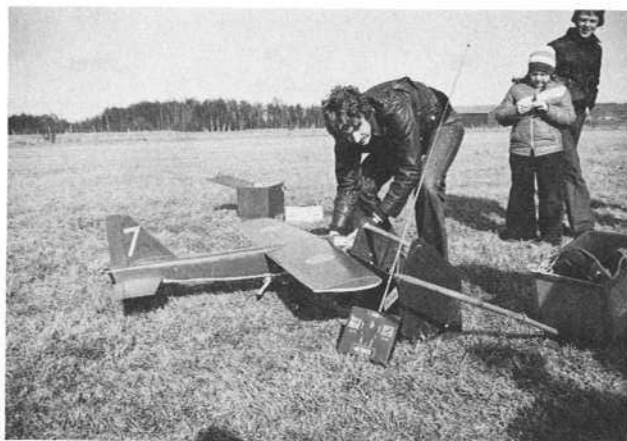
Conny Johansson undervisar en elev i modellbygge i klubblokalen

Följande fem medlemmar har varit med ända sedan starten och är än idag mycket aktiva:

Kent Svensson, Tord Backlund, Tomas Lindblad, Jan Olof Larsson samt Bo Nyström.



Lennart Bramstäng i klubblokalen under arbetet med en "JUMBO" som är klubbens egen skol och vingsmodell.



Förre ordf. Leif Johansson med åskådare. Förbereder sig för en flygtur på klubbens eget fält, "Maxlanda".

Namnet "BLUE MAX" tog klubben 1969 efter att man varit på biografen och sett krigsfilmen med samma namn. Just vid denna tidpunkt var man förtokig i forna krigsplan.

Första RC planet kom till klubben 1969 där Per Erik Ericsson får idag räkna sig som något av en pionjär. Annars fanns det i Falköping redan sedan 1965 en RC anläggning som Jan Oden hade och lekte med i en båt, som sedermera fick byta plats med ett flygplan, och som fö fungerar än idag.

Två av klubbens medlemmar var med i Sveriges första officiella RC-segelflygtävling 1971. Det var Jan Olof Larson, som kom 3:a och blev nominerad till landslaget för tävlingar i Nordiska Mästerskapen som hölls 1972 i "Ellestova/Norge". Jan försvarade dom svenska färgerna väl och slutade på en tot. 4:e plats. Den andra tävlande var Kent Svensson som lyckades att bli siste man och blev självfallet inte uttagen till NM.

Året 1972 arrangerade klubben, tillsammans med två grannklubbar, Sveriges första officiella SM i termik för RC seglare. En tävling som klubben sedermera arr. själva under namnet **ÄLLEBERGS-TÄVLINGEN**. En tävling som f.ö inte ansågs av SMFF håller tillräckligt hög kvalite för ett SM-tecken. Trots detta har den idag blivit Sveriges största och populäraste segelflygtävling.

På senare år har klubben börjat arr. motortävlingar, där **HÖSTTÄVLINGEN** för F3A (utt. tävl. för landslaget) och sport populär är dom största och viktigaste. I år är f.ö sport populär landets första sanktionerade motortävling som hålls den 12:e Maj arr. av klubben.

Klubben fick förra året en SV. Mästare i Conny Johansson i grenen Sport Populär. Hemmasonen Gunder Carlsson vann 1978 års upplaga av Ällebergstävlingen. Förra året vann klubben **"KOMMUNMÄSTERSKAPET"** över Kätilstorps Maffian i termik/segel med mycket god marginal.

Klubben är idag väl repr. i RC flyg (95%) med bl.a många tävlingsflygare.

Klubben förfogar över en klubbstuga med 4 rum där man bl.a bedriver ungdomsverksamhet samt bygge av en klubbmaskin för tillfället. Klubbens flygfält, **MAXLANDA**, beläget mellan Älleberg och Mösseberg är på 44.000 kvadrater meter landningsbana med perfekta förhållanden för såväl motor som segel. I år planerar man att inhandla en lokal för uppställning vid fältet där man kan fika och träffas och ha det gemytligt i största allmänhet.

För intresserade är klubbens kontaktmän följande:

Rolf Maier (Ordförande)	Tel. 0515/14380
Tommy Hermansson (Skr)	0515/14140
Kent Svensson	0515/12870

Rolf Maier för
MFK BLUE MAX
Falköping



Bo Magnusson och Conny Johansson i klubblokalen, i fullfärd med bygge av vingarna till "JUMBO"n.

Äntligen kan vi sända över vårt efterlängtrade klubbmärke.

Hälsningar från klubben.

Gustaf Ad, Pettersson
Blomstervägen 6 C
881 00 Sollefteå

Forts. sid 29



TYCKARE

STOPPA "ELEFANTERNA"! - TILL DE SOM KÄNNER SIG TRÄFFADE

Utvecklingen emot allt större RC-modeller framstår som verkligt oroande. Mönstret står dock allt mer klart, RC-marknadens stora utbredning, fler och fler satsningar på "billiga" leksaksbetonade RC-modeller till den allt mer växande skaran RC-flygare. Plötsligt framstår behovet att profilera sig "det här är ingen lek - vi kan flyga nästan på riktigt". Man tillverkar allt större motorer, det började med 15 cc, är nu uppe i 30 cc. Byggsats och färdigmodellfabrikanter följer upp "köp en Pitts i skala 1:3 och du är nästan "riktig flygare".

Ja visst, flera modeller som varit större än de minsta riktiga flygplanen har flugit, länkarna modellflyg, fullskalaflyg har länkats samman - nu skall vi bara stiga i också.

Men där är det stopp! Fullskala flygning övervakas synnerligen noggrant för att en "sund" utveckling skall följas. RC-modellflyg saknar denna övervakning fullständigt. Att saklöst sprida ut dispenser till modellflygare som inte ens kan flyga en enkel nybörjarmodell är verkligen ansvarslöst!

Nej du som inte kan flyga vanliga modeller - måste bygga mastodonter - du borde ta steget över till fullskala flygning. Där blir du övervakad, måste följa regler för att överleva. Och jag vågar påstå att du inte under några förhållanden skulle göra dig skyldig till dagens "felaktiga beteenden" flygmässigt sett om du skulle sitta i din modell. Missförstå mig nu rätt - gör gärna dina misstag - dem lär man sig av! TRAPPA DOCK INTE UPP DEM TILL ÄNNU STÖRRE DIMENSIONER!

Nej lös problemen i den skala du tidigare försökt, gör skala 6-modellen flygriktig. Endast i mycket sällsynta fall är 10cc motorn behövlig till dessa modeller. I de flesta fall flyger du med 1000 hästkrafter istället för de 200 originalflygplanet hade. FATTAR DU INTE ATT DU MISSLYCKATS DÅ?

Försök att rätta till det misstaget istället för att göra om samma dumhet i ännu större storlek. Tycker du att jag är stöddig? Kommer med pek-pinnar, ger mig in på områden jag inte förstår - jag har ju inte flugit "superskalamodeller".

Ja vad det gäller det senare har jag svaret - dessa modeller kan ju inte flyga - på riktigt! I övrigt, jag har provat, andra har provat, en hel klubb flyger lätta - flygriktiga modeller! Varje dag får jag brev, telefonsamtal från de som provat och förstått. Alltså jag vet därför jag har provat.

Exempelvis Klemm 25, ett utpräglat lättflygplan, spännvidd 1800 mm, vikt 2,2 kg. Motor en mycket nedbantad 20-motor - varvade knappt 9000 med en 9x4-propeller. Den som provar torde få ut detta varvtal från vilken standardmotor kring 2,5 cc och mer därtill! Modellen flög verkligen riktigt, jag med flera fick även detta bevisat när vi såg en variant av originalflygplanet flyga i vind: 8m/sek för några månader sedan. Jag har flugit flera ännu mindre skalamodeller - en skala 8 modell spännvidd 1400 mm med motor 1,7 cc (även den nedbantad). Mycket sällan flög jag med fullt pådrag på dessa nämnda motorer - endast vid verkligt avanserade flygrörelser!

Alltså har jag provat och vet, HAR DU PROVAT?

Jag vågar för övrigt påstå att jag skulle bygga skala 1 - 6 modeller med ännu lättare vingbelastningar men det finns ingen anledning. Att sätta i 10 cc motorer i flygplan omkring spännvidder 1600-1800 mm pekar bara på att dessa modeller inte är riktiga, uppfyller inte de aerodynamiska lagar som ÄVEN gäller modellflygplan. Detta om man vill MODELLFLYGA.

Låt oss därför stanna vid FAI:s gällande regler för tävling 5 kg och 10 cc motorstyrka. Att man trappat upp skalaregeln till 7 kg anser jag suspekt men den gruppen är så liten att den stör knappast. Den regeln ger vingbelastningar som överstiger originalflygplanen med minst 4 gånger - ger det verkligt skalamässig flygning tror du?

Förresten har du jämfört 5 kg med den största tillåtna vingytan? Kan det finnas något vettigare samband mellan dessa storheter? $5 \text{ kg}/150 \text{ dm}^2$. Jo, det ger vinbelastning $33,333 \dots \text{ gram}/\text{dm}^2$. vingyta - kan det betyda något tro?

Pär Lundqvist
Södra Hallands Modellflygsällskap.

Funderingar kring Modellflygnytt

I ledaren till nr 6/78 av Modellflygnytt framgår att man från förbundets sida i stort sett är nöjd med tidningen med hänsyn till tillgängliga resurser och förutsättningar. Man är medveten om att framtagningsstiden för varje nummer är lång, men anser att detta är av mindre betydelse, eftersom det mesta av innehållet är av mera tidlös natur.

Personligen tror jag att tidningen med lite nytänkande och fräscha idéer skulle kunna göras betydligt bättre än idag utan att de samlade resurserna skulle behöva utökas i särskilt hög grad.

Jag tror att det viktigaste kravet på tidningen är att den verkligen ger skäl för namnet, och att alla tänkbara åtgärder vidtas för att förkorta framtagningsstiden. Kan det möjligen inte vara på det viset att tidningens tidlösa karaktär beror på att medlemmarna anser tidningen oanvändbar för nyhetsinformation?

Här är mina förslag till åtgärder:

- 1 Utge tidningen varje månad. Självklart innebär detta mer arbete och högre kostnader. Hur detta löses hoppas jag framgår nedan. Finessen med att utge tidningen varje månad är givetvis att innehållet härigenom kan göras mer aktuellt.
- 2 Förenkla lay-outen. Jag har en känsla av att den eleganta inramningen med fram- och baksida i färgtryck och med helsidesfotografier alldeles i onödan fördyrar och komplicerar tidningen. I stället bör även dessa sidor användas för text.

Man kan även tänka sig en ytterligare förenkling genom att varje blad trycks för sig, samt att bladen hopnitas med en häftklammer i övre vänstra hörnet.

Renritning av ritningar och figurer bör undvikas eftersom det är tidskrävande och ofta blir fel.

3 Slopa månadsmeddelandena

SMFF:s månadsmeddelanden går endast ut till ett fåtal medlemmar i varje klubb, vanligtvis någon eller några i styrelsen. Tyvärr är det mycket svårt för dessa att informera övriga medlemmar vad som står att läsa i månadsmeddelandena och resultatet blir att majoriteten av medlemmarna inte får veta vad som händer inom modellflyget.

Genom att istället använda de resurser som idag används för månadsmeddelanden till Modellflygnytt borde alla medlemmar kunna bli informerade om vad som händer.

4 Låt andra tidningar ingå i modellflygnytt.

Idag utges det på olika håll enkla tidningar av länsförbund, klubbar samt vissa intressegrupper.

Skälet till detta är givetvis att de inblandade människorna anser att de kan uppnå sina mål bättre med egna tidningar. Ofta innehåller dessa tidningar sådant material att det bör vara av intresse för flera av SMFF:s medlemmar.

När det gäller Stockholms läns Modellflygförbund som utger tidskriften SLM-nytt varannan månad, så borde pengarna och resurserna som det kostar att utge denna tidning överföras till Modellflygnytt samtidigt med att SLM-nytt integreras med Modellflygnytt.

För att klubbar och intressegrupper skall vara intresserade av att integrera sina alster i Modellflygnytt krävs att material som inskickas en viss tid, låt säga 14 dagar före utgivning garanteras utkomma i nästa nummer.

5 Ställ högre krav på fackredaktörer - utöka antalet fackredaktörer.

Jag har en känsla av att redaktören för modellflygnytt får redigera allt material själv. Om fackredaktörernas material var redigerat skulle endast sidnumrering återstå, varigenom framtagningstiden nedkortas.

Genom att införa fler fackredaktörer dvs en för varje klass istället för gren, borde mer bli skrivet till tidningen. En grenredaktör kan ju omöjligt känna till eller vara intresserad av alla klasser i sin gren, i synnerhet som verksamheter för olika klasser ofta utförs på olika tider och platser.

6 Låt klubbarna använda Modellflygnytt som klubbtidning.

Många klubbar som idag har planer på att starta en egen klubbtidning men som avskräcks av kostnaderna och den administrativa apparaten kring det hela borde tillställas utrymme för att ge information om klubbverksamheten t.ex beträffande klubbävlingar, städning av klubblokaler etc.

Vill man ha materialet snabbt infört måste krav ställas på att materialet är renskrivet och redigerat för att passa in på en hel, halv, fjärdedel etc sida för att underlätta lay-out arbetet för redaktören.

Återigen ställs här ett krav på att modellflygnytt utkommer inom rimlig tid efter det att material skickats in.

Hälsningar Willy Blom, Älta 1978-02-01

LINKONTROLLERAT

Dags för ännu ett nummer till samlingen, denna gång innehållandes lite för linflygaren. De tappra stuntflygarna har haft vintertävling och så har det börjat strömma in material från "Over there". Material ja. Det saknas alltid material till MFN:s linstyrningssidor. Varför?

Jag ställer samma fråga nu som jag ställt i tidigare nummer: Varför skriver ni inget? Man behöver faktiskt inte ha examen från journalisthögskolan för att få medverka. Alla bidrag mottages tacksamt. Skriv om bygge, flygning, nya modeller, egna funderingar och allt annat i linstyrningssvåg. Inför nästa nummer kan jag redan nu utlova ett par intressanta artiklar om Combat-Open. Lite olika motorer kommer att presenteras, och Sveriges framgångsrikaste Open-kärra den senaste åren kommer att presenteras. Den sägs heta "Lasse Liten" om nu någon undrade.

Vid pingsthelgen är det som vanligt tävling i trevliga Aalborg. Är du intresserad av denna bör Du redan nu anmäla ditt intresse till grenchefen (tel 0581-11966). Det är osäkert om det blir gruppreisa och gruppanmälan då vi inte nu vet hur stort intresset är. Tävligen är i alla fall jättetrevlig.

Vad vill Du läsa om linstyrning i MFN? Har du några önskemål så hör av dig (samma tel som ovan) Kanske går det att få fram en artikel som ger svar på dina frågor.

Angående andra utrikes tävlingar så är det osäkert om det blir något EM i år. Inget land har åtagit sig arrangemanget än. British Natz är sista helgen i maj). I Utrecht, NL, blir det vid pingst tävling i Speed, Team och Stunt, i Amerongen, NL, blir det Combat första helgen i augusti. Bochum i Västtyskland är värd för en Speed, team och stunt-tävling första helgen i september.

Mer information om dessa tävlingar kommer.

Tills nästa nummer:
Flyg väl
Hilmer

"VINTERTÄVLINGEN" I GÖTEBORG

I Göteborg, lördagen den 24 februari, flögs årets första SMFF-sanktionerade tävling i Stunt. Frågan är om inte detta var den mest tidiglagda tävling någonsin inom Stunt i Sverige.

Initiativet togs av AKMG till denna "vintertävling" för att, på detta sätt, bredda tävlingssäsongen vilken tidigare endast brukade omfatta månaderna Maj-Augusti. Ett lovvärt initiativ som föll ut att bli en succé.

Endast semi-stunt flögs då för få Stunt-Int piloter hade anmält intresse. Startfältet på 9 man samlades på ett snöigt men nyplogat Torstlanda där en generös sol lyckades pressa upp temperaturen till strax över 0-strecket.

Vid 12-tiden startade första man: Ingolf Jonsson, Kungsbacka MFK, med sin Banshee och utförde en lugn, säker flygning som emellertid drog ut över de tillåtna 7 min. med bortdömd landning som följd. Otur, och dessvärre en otur som skulle hålla i sig för Ingolf, Claes Jansson, samma klubb och likadan modell kom i tur och genomförde även han en bra flygning med tävlingens kanske tystaste motor. Relativt hög flyghöjd och aningen studs i landningen drog dock ner poängen något.

Anders Lundgren, Gråbo MFK, visade att man inte nödvändigtvis måste kunna flyga hela programmet för att få tävla i semistunt. Hedersamma 332 poäng trots strukna manövrar blev 1:a omgångens resultat. Hans Öhlund med ärrig Nobler hade problem med bränsletillförseln och kunde inte fullfölja hela flygningen. En av 1:a omgångens snyggaste landningar hjälpte dock upp poängen något till 284. Jan Bjernby, Kungsbacka MFK, visade segertakter redan från början med sin Colonel. Säker 623-poängsflygning med tävlingens snyggaste landning som avslutning. Ulf Selstam, Gråbo MFK, hade även han problem med bränsletillförseln i sin Banshee. En tjutande motor som lade av innan sista manövern gav 377 poäng och en 5:e placering efter 1:a omgången.

Jan Berntsson, AKMG fick motorbortfall efter sista loopingen med sin snygga Twister men kom igen senare under dagen. Mats Franzén, tävlingens mest långväga deltagare från Karlstad Mfk ställde upp med finessrik Banshee - både utledare och ving-spetsstyngd var justerbara, och Mats placerade sig på fjärde plats efter en omgång med 394 poäng.

Efter en kort paus startade 2:a omgången med Ingolf som presterade tävlingens kortaste flygning - motorn dog omedelbart efter take-off. Därmed inledde han tävlingens sämsta omgång - endast 4 man lyckades förbättra sina resultat. Genomgående var det problem med motorernas bränsletillförsel med flera ryggländningar som resultat och vild mekning i depån blev av nöden för flera inför sista omgången.

Tredje och sista omgången innebar poängförbättringar för många, bl.a Ulf Selstam som nu fick allt att fungera med tävlingens högsta delpoäng (686) som belöning. Sämre lottad var Anders Lundgren som fick motorbortfall i motvind. Hans Banshee gick spikrakt i marken från 6 m höjd. Trots att Anders "enpunktslandning" var helt utan studs vägrade domarna: Alf Eskilsson och Gunnar Grahn att godkänna denna. Lika otursförföljd var Ingolf då han fick en så riklig motorgång att han fick hålla sig i planflykt tiden ut. En överraskande vindkantring ställde till förtret för Jan Bjernby som dock förblev ohotad till slutet.

Sammanfattningsvis kan sägas att "Vintertävlingen" -79 var en trevlig upplevelse som man hoppas blir årligen återkommande, och att flera deltagare från övriga Sverige kan ha tillfälle att delta. Denna tävling var dessutom kvalificerande för att avlägga prov för SMFF:s märke i linflyg. Samtliga deltagare lyckades här att avlägga godkända prov för bronsvalören.

Slutresultat

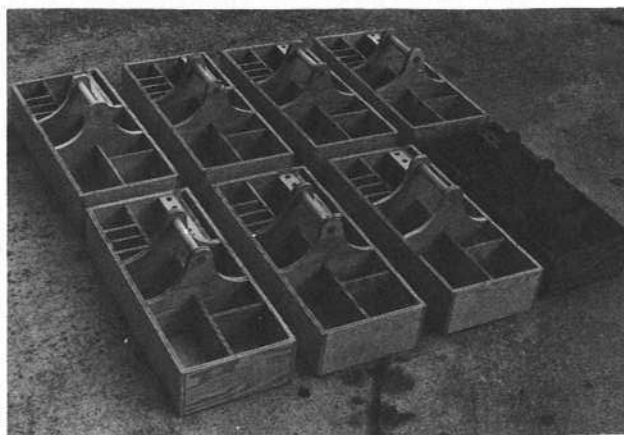
1 Jan Bjernby, Kungsbacka Mfk	1279
2 Claes Jansson, Kungsbacka Mfk	1227
3 Ulf Selstam, Gråbo Mfk	1063
4 Mats Franzén, Karlstad Mfk	836
5 Jan Berntsson, AKMG	824
6 Hans Öhlund, AKMG	706
7 Anders Lundgren, Gråbo Mfk	617
8 Ingolf Jonsson, Kungsbacka Mfk	567
9 Ronnie Isacsson, Gråbo Mfk	439

combat

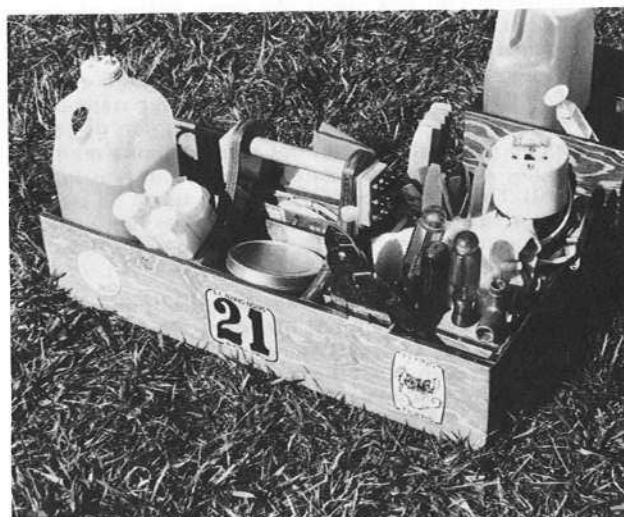
Funderingar kring Combatflygning i allmänhet och mek-box i synnerhet,
av Rich von Lopez, San Francisco, USA
översatt av Ingemar Larsson.

För att vara väl förberedd inför tävlingar, måste utrustningen man använder vara i toppskick och alla behövliga verktyg och reservdelar snabbt åtkomliga. Man måste också känna sin egen utrustning och veta vad den tål vid tävlingar. Min design till mek-box har plats för allt som kan behövas vid en combattävling. Naturligtvis skiljer kraven på utrustning från pilot till pilot, men den här mek-boxen är ändå en bra utgångspunkt för nybörjaren eller för den nu erfarna piloten som inte har tid att sätta sig ner och tänka ut en box för sina egna krav. Förhoppningsvis kommer ni att anse detta som en intressant och värdefull artikel kring detta ämne.

Det nödvändiga i ett fullgott mekanikerarbete har sedan länge varit välkänt hos bl.a racerbilförare, då dessa tävlingar utgång ofta avgörs i depån. I Combat vinnas många heat med hjälp av ett bra mekanikerteam. Den bästa chansen att vinna en tävling får man genom att träna, och då inte bara flyg och klippträning. Utan lika mycket genom att träna mekanikerarbetet.



Efter en kvälls arbete med bandsåg. Kanske hela gängel har varsin låda.
Foto: Rich von Lopez



Närbild på en utrustad låda.
Foto: Rich von Lopez

Själv har jag tävlat i Combat sedan 1965, och då inte helt utan framgång. Dessa framgångar beror till stor del på användning av tillförlitlig utrustning samt att jag känner den utrustning jag använder. Jag har försökt att minimera felfrekvensen i utrustningen som tex urladdade batterier, "slitna" glödstift, verktyg som inte passar, inte tillräckligt med propellrar, inga reservföregasare och många andra små men viktiga detaljer. Många gånger har jag sett piloter eller mekaniker mitt under ett heat ge sig av till depån för att hämta glödstift, skiftnycklar och napptankar, mm, som borde ha funnits i mekaniker-boxen.

Avsaknaden av rätt utrustning vid rätt tidpunkt har varit orsaken till många förlorade heat. Detta är inte bara motbjudande, utan också frustrerande för piloten som kanske lagt ner många timmar på bygge och på att resa till en tävling. Resultaten för den piloten kan bli att han aldrig återvänder till tävlingscirkeln och på så sätt minskardeltagarantalet, något som är tråkigt för en tävling.

Meningen med Combatflygning är ju att ha roligt men det kan vara svårt att ha om man både måste slåss mot sin egen utrustning och motståndaren, så därför behövs förberedelser även på utrustningssidan. För att ha roligt behöver man också vara konkurrenskraftig och med det i minnet ska vi nu se på lite nödvändig utrustning som behövs för att bli skicklig.

Först det första så behövs ett antal combatplan i bra skick, dvs combatvingar som är lätta, intrimmade och fria från skevheter. Varje pilot bör välja den modell som passar honom själv och hans flyg-

stil bäst. Sedan behövs det åtminstone två väl inkörda motorer av något fabrikat. Valet är upp till piloten. Nu när den här delen är avklarad kan vi titta på vad som behövs för att använda modeller och motorer.

Linor och handtag är naturligtvis viktiga för linflyg. För FAI Combat kan det behövas 4-6 par linor tex Laystrate 3-trådig, medan det för Combat-Open kan räcka med 2-3 par i tex Laystrate 7-trådig. Mycket viktigt är att linorna har rätt längd så att man slipper bli diskvalificerad för detta vid tävlingen. Kolla linorna ofta, speciellt då att inga kinkar, eller andra skador finns. Finns det skador så kassera linorna omedelbart. Det spar mycket obehag.

Nu har vi alltså modell, motor, linor och handtag. Nästa steg är bränsle till motorn. Blandningen är också helt upp till varje pilot, inom vissa gränser förstås. I min mek-box får det plats ca 4 liter vilket bör räcka vid en tävling. På bränsledunken sitter ett filter samt två rör förenade med en slang (se foto). Det ena röret går ner i botten på dunken och det andra slutar just under korken. Detta arrangemang gör att man inte behöver lossa korken var gång tankflaskan skall fyllas. Mindre risk för skräp i dunken. När man använder nappar eller pen-bladders som tankar, vilket jag gör då jag använder glödmotorer, är det bra att tanka med en spruta. Av de olika fabrikat jag testat har jag funnit Tatones 60 cc-spruta vara bäst, då packningen håller länge i den. Mek-boxen har ett fack för tre eller fyra sprutor, beroende på vilket fabrikat man använder.

För att köra motorn behövs ett antal nappar, pen-bladders, eller surgical bladders. Detta problem bortfaller för Dieselflygaren eftersom man har metalltank i en dieseltank. Napparna tål nämligen inte dieselsoppan. Pen bladders tillverkas tex av Tatone. Många piloter och däribland jag själv föredrar surgical bladders, som tex de från Midwest. Man kan också köpa latexslang i metervara om man hittar rätt dimension. Mina latexslangar har en innerdiameter på 4 mm (5/32") och en vägg-tjocklek på 1,2 mm (3/64"). Nappar kan köpas på en mängd olika ställen, bla varuhus. Till bränsleklämma kan man använda mycket, alltifrån klumpiga dyra kirurgklämmor till små billiga pappersklämmor. Prova ut vad du själv trivs med.

Nästa steg är propellrar. Utprovning av vilken propeller som är bäst för just din kombination av motor, modell och flygvikt ska ske vid träningen hemma och inte vid tävlingen! Skall Du vara väl förberedd inför tävlingen bör Du ha sju till åtta balanserade propellrar. Vanligtvis nylonprop till FAI Combat och träprop. till Open-klassen. Det viktigaste med propellrar är alltså att prova ut den som passar bäst för att man skall få ut maximum ur sin egen utrustning.

För glödflygare är nästa viktiga detalj ett batteri, anpassat till om man använder 1,5 V eller 2 V glödstift. I batteriväg kan man välja mellan torr-batteri (ej laddningsbara) eller uppladdningsbara "torra" (Ni-Cd) eller våta (bly). Det finns många olika typer på marknaden. Nått slag av voltmeter/ohmmeter för att se stiftets kondition är ett måste vid tävlingar. Antingen bara en enkel voltmeter eller något slag av glow-driver. Glödstiftsklämmor finns det också ett otal märken av och här får man prova vilken som håller bäst.

Glödstift är förbrukningsmaterial och en god regel är att sätta ett nytt stift i motorn inför varje heat. De använda, ej trasiga, stiften kan med fördel användas vid träningsflygning. Väl förberedd är man inför tävlingen med ett nytt stift i varje motor plus ca 9 reservstift. Också här gäller det att prova ut det stift som passar bäst till ens egen motor och bränsleblandning. På mek-boxen bör det finnas en hållare för stiften så att de är lätt åtkomliga men samtidigt skyddade från smuts o.d.

Färdigt att flyga. Modellen Samurai och en komplett mek-box.
Foto: Rich von Lopez

När man ska starta motorn är det bra att använda en handske eller "gummitumme" (Tex Kavan) för att undvika blåmärken eller skärsår på fingrarna. Som bekant är ju propellerbladen ganska vassa. Att använda något slags skydd för fingrarna är en billig försäkring.

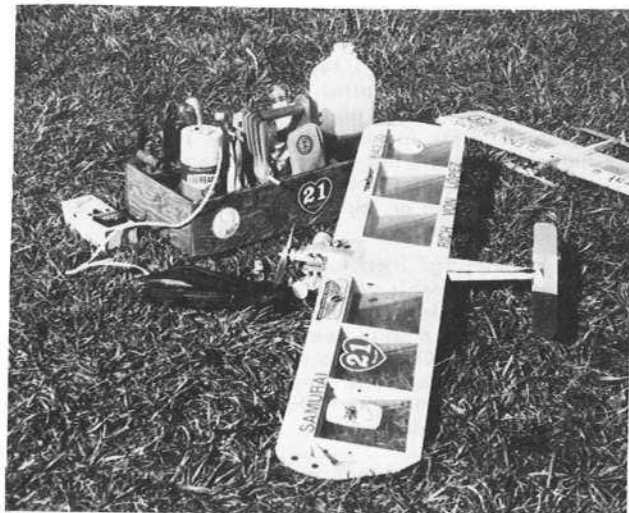
Så över till verktyg i mek-boxen. Ett "fälg-kors", modell mindre, är bra och vettigt att ha. Flera fabrikat finns av dessa små kors som passar till glödstift, propeller-mutter och kanske motorbultar. Muttermejslar går också bra att använda. I Mek-boxen finns det plats för tre skruvmejslar, liten mellan och stor. En hobbykniv av något slag är mycket användbar i ett långt fack i mek-boxen får man plats med flackstång, avbitartång och kombinationstång. Någon sorts tuschpenna får man inte glömma.

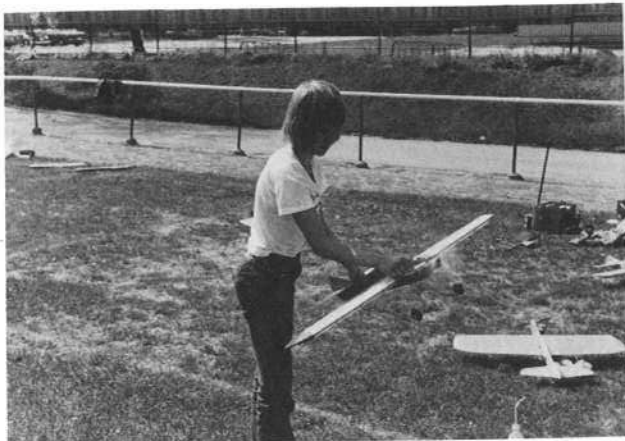
För reparationer behövs Snabb-epoxylim och cyanoakrylatlim plus något att blanda till lim på. Det värsta som kan hända är att limmet tar slut, så ta med en extratub. En skicklig och planerande pilot bör också ha med sig: strykjärn för solarfilm, (förutsatt att modellen är klädd med film, annars siden/nylon), bitar av solarfilm samt en sax. Dessa detaljer behövs inte i mek-boxen och knappast under en endagstävling. Hushållspapper för att torka av modellerna med är mycket viktigt. Vem vill komma hem med kladdiga modeller eller starta en dag med en oljig modell. Till lintvättning behövs också aceton el-dyl. Alltså, ha alltid hushållspapper i mek-boxen! På modellflygtävlingar knyter man ofta nya kontakter och därför är ett litet anteckningsblock värdefullt för adresser, intressanta iakttagelser, tips och mycket annat. Många är intresserade av att börja med combat men de har oftast ingen som kan hjälpa dem igång. Ett gott råd: Hjälp dem! Fler tävlande gör combaten roligare. Oftast lär man sig ganska fort att tävla i combat, att bli bra kräver dock en större insats. Detta att hjälpa nybörjare igång har många goda sidor, Kanske får du någon att tävla med och du känner kanske en egen tillfredsställelse när din lärling börjar visa upp resultat.

Låt oss gå tillbaka till mek-boxen igen efter denna utveckling. För att hålla ordning på alla småsaker som motorskruv, förgasare, knappålar, bränslefilter, gummiband mm behövs något låda med fack tex en draglåda för fiske. Extra bränsleslang skall man också ha med.

Meningen med den här artikeln har varit att ge Dig en liten handledning i vad som behövs för att flyga och tävla i Combat. Kanske har Du egna ideer om verktyg, eller tycker att ovanstående passar bra! Det viktigaste är dock att man själv trivs med sin egen utrustning och vet att den fungerar. På vidstående fotografi kan Du se hur min mek-box är uppbyggd och det kanske är till hjälp när du gör din.

Materialet i lådan är plywood som limmats och spikats ihop varefter hela boxen har lackats. Lycka till med Combaten!





Peter Hollner MFK Red Baron varmkör sin semistuntmodell - modifierad Shark 15 med PAW 2,5 cc motor
Foto: Willy Blom



Thomas Petterssons välbyggda modell, tyvärr något tung. Lägga märke till förstärkningarna vid vingen på båda sidor av profil-kroppen.
Foto: Willy Blom



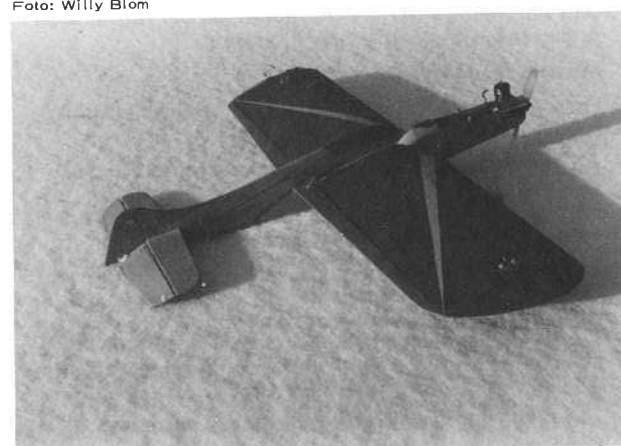
Hollners modifierade Shark 15 i närbild. Lägga märke till den pilformade vingen som ger förbättrade flygegenskaper.
Foto: Willy Blom



10:e februari -79
Träningsflygning i klubben
Hans Mittler 13 är från MFK Red Baron med sin modifierade Banshee, Fox 35-motorn har ställts upp för att förbättra motorgången.
Foto: Willy Blom



Lennart Magnussons semistuntmodell - original Shark 15 förutom att kroppen ändrats något. Drivkällan består av en avlagd team-racingmotor typ Oliver Tiger utrustad med Iråsnurra. Flyger väl fort.
Foto: Willy Blom



Ytterligare en bild på Bansheemodellen. Modellen har gul kropp och "fartränder". Vingen är klädd med grön solartfilm. Vikt 1000 g inklusive 50 g barlastbly i stjärten för rätt tyngdpunktsläge.
Foto: Willy Blom

FRIFLYG



**självkritik
träning
modeller**



SJÄLVKRITIK

Inom friflyget idag saknas självkritik nästan totalt. Om någon missar, så hör man ibland härresande varianter på varför.

I 75-80% av missarna beror det direkt på en miss av modellflygaren. Ex. missar blåsan, klantig piggy-backing, tappar linan, övertid, sölv osv.

I 18-23% på modellen, eller indirekt på modellflygaren. Ex. wirers som går av, skit i startkroken, dålig modell, dåligt utsorterad modell, fel trim osv.

Max 2% tur eller otur. D.v.s Sådant som under inga omständigheter kan lastas på modellflygaren eller modell. Ex. bra koppling i termik, kärnan stiger till 70-80 meter, sedan går botten ur och kärnan landar på 2 minuter. Eller omvänt, självkopplar på 20 meters höjd och modellen ligger kvar där i 3 minuter.

I snacket runt missarna så kunde man tro att dom flesta låg åt oturshållet till. Håller man på och ljuger för sig själv tillräckligt länge, så tror man på det till slut.

Jag har många gånger funderat på om jag är den ende med självkritik här i landet.

Missar är ju det man lär sig på.

Dom skall man analysera ärligt för sig själv åtminstone.

Av alla missar jag sett svenska landslag göra sedan 1971, så anser jag att bara 1(en) miss beror på otur. Det var Bror Eimars miss vid EM-1978.

I klasser där prestandan är under 3 minuter är det relativt enkelt. Om man glömmer turen, så är alla maxar bra flygningar. Missarna bör man analysera närmare och lägga på minnet varför. De klasser det gäller är 75(77)-cm, CdH, Handluns, A1, A2, B1, vissa Wakefieldmodeller och C1:or.

I klasser där prestandan är högre än 3 min är det svårare. Det gäller bra Wake och C1:or och alla C2:or. Man får analysera maxarna också. För mig är alla flygningar i C2, där kärnan inte fusar från 75-100 meter en miss. En miss som jag har gjort.

Även trimflygningarna bör man hålla koll på. Om dom yttre omständigheterna är som på Majtävlingen -78, kan man hålla på och flyga maxar dan i ända. Helt meningslöst ur träningsynpunkt. Det har inte gett ett dugg i den vägen. Oftast har man också fått ett falskt självförtroende på köpet. Man har dessutom fått uppleva en skön flygdag där man trivs och har det mysigt. Men som träning är det värdelöst.

TRÄNING

Flyg under lite svårare förhållanden också. "Men det är ju tråkigt". Är det riktigt sant egentligen. Är det inte så istället att vi är rädda om våra nya ryssinspirerade modeller. Gäller A2.



1978 års tävlingar gav ett klart besked. Vi flyger bedrövligt när det är lite turbulent, OBS! LITE. Det behöver inte vara mycket luften rör sig förrän superbyggarna flyger som kryckor. Inte alla, men alldeles för många.

I övrigt se artikeln SPORT eller HOBBY i detta numret.

Att lägga upp en säsong rätt och rationell träning är ingen garanti för bra resultat. Internationella tävlingar går på för oss helt främmande platser och med yttre förhållanden som vi inte är vana vid. Så även om vi tränar aldrig så mycket, finns alltid chansen att missa.

Men den chansen minskar med bra träning. En av dom värsta stressfaktorerna vid internationella tävlingar är just bristen på kunskaper om vädret och fältet. Bästa botemedlet mot stress heter fysisk träning. Och vetskapen om att dom egna modellerna fungerar i ALLA typer av väder. Den vetskapen får man om man tränar flygning i ALLA väder.





MODELLER

Stoppa undan superkärorna tills ni behärskar dom i alla väder. Eller om ni är rädda om dom, bygg nytt och enklare. Som ni inte behöver sörja så grymt över om ett vingöra knäcks eller ännu värre.

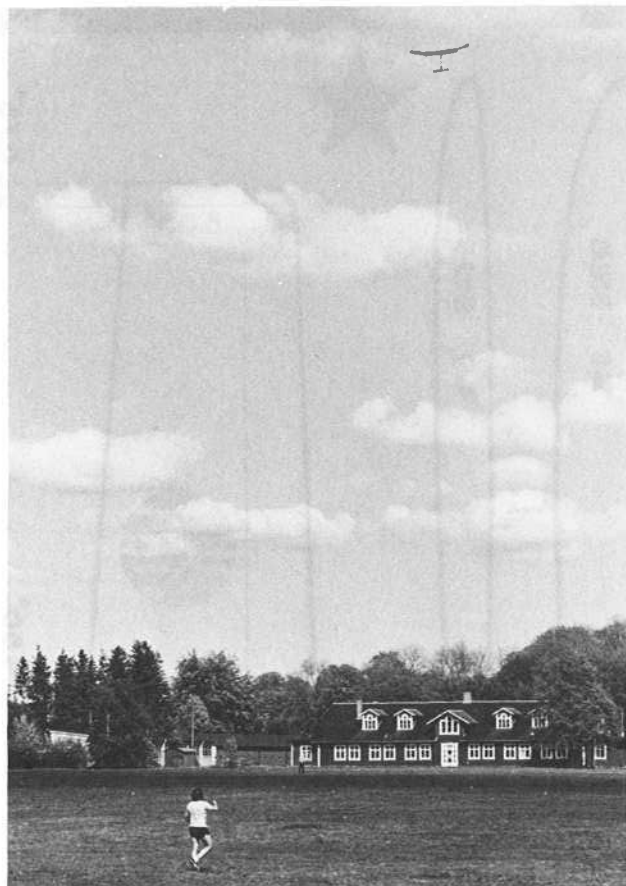
T.o.m på stilla fina tävlingar under 1978, kunde dessa enklare varianter hävda sig. För det är än en gång så att det viktigaste för ett bra resultat är modellflygaren. Och är man inte bra modellflygare, ja då hjälper det inte vilket redskap man har i händerna. Om inte dom yttre förutsättningarna är sådana att bara man får upp veden så blir det bra tid. Men det är ju inga rättvisa tävlingar heller.

I F1A så har ryssarna dominerat klassen dom senaste åren. "Naturligtvis" p.g.a att deras modeller är bättre än andras.

Så för att nå bra resultat så bygger vi rysskärnor.

Men resultaten uteblir.

Varför?



Jo, vi är inte lika bra modellflygare som dom öst-erut. Dom har lärt sig att ta ut max ur en modell och utvecklat en modelltyp mot fulländning. Men då krävs det mer av flygaren för att nå bra resultat på tävlingar.

Knut Andersson är ett bra exempel på detta. När Knut var som bäst, det var på 60-talet det, så hade han utvecklat några A2:or som var enorma i lungt väder. Men Knut lyckades allt som oftast med att flyga dessa alster även när det var turbulent. Han hade helt enkelt lärt sig hur.

Som ni sett så har det varit ritningar på A2:or från USA i dom senaste numren av MFN. Detta för att visa att en liknande utveckling är på gång även där. Med många likheter mellan dom olika konstruktörernas vedhögar. Allt för att nå fram till toppkärnan.

Men även jänkarna har förstått att det krävs träning för att flyga dessa skapelser bra.

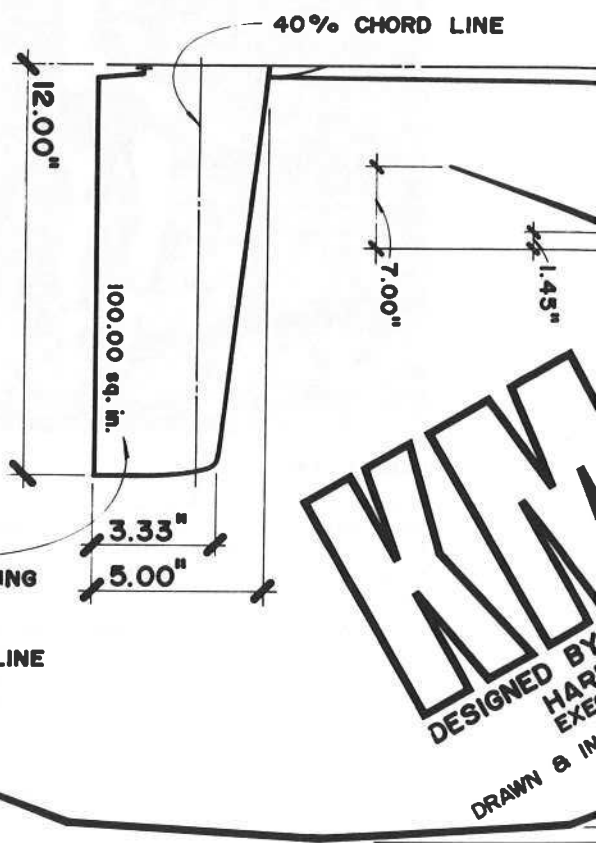
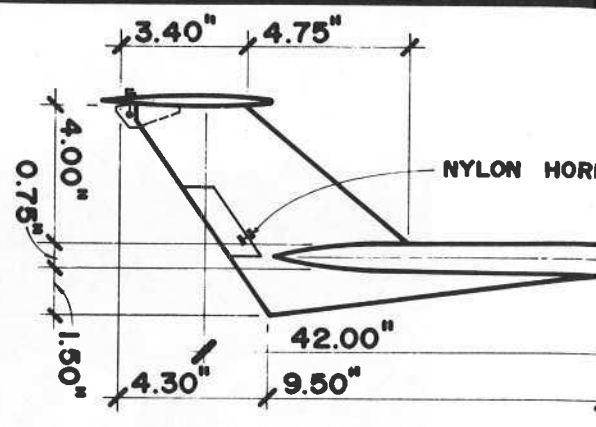
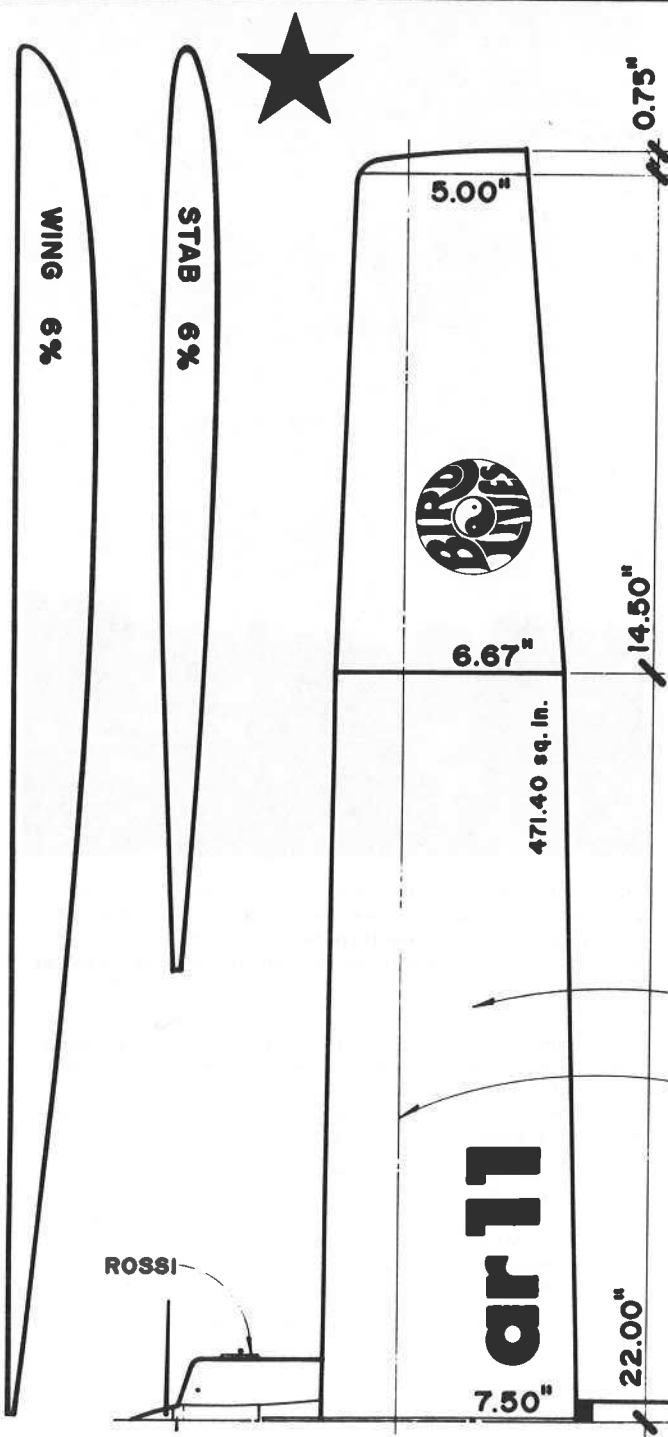
Skall vi nu haka på modeller utifrån, så tycker jag det är bättre att satsa på USA modeller IN-NAN dom kommit för långt i utvecklingen. Då är det upp till oss själva att hänga med sedan också. Både på modellfronten och på träning. Men ~~amars~~ kan man göra som Bob Hatschek och Bob Stalick. Stanna vid en enklare lösning som ändå fungerar bra i 95% av tävlingarna.

Men varför gå över ån efter vatten. Det finns idag bra konstruktioner även i Sverige. Men vi lider av "måstekonstruerasjälvsjukan" lite för ofta.

Inte är det bättre i Wake.

Prestanda är inne av någon underlig anledning. Stabila modeller är ute. VIT och DPR är inne. Enkla lösningar är ute.

VIT = ställbar stabbe kan vara bra och behöver inte nödvändigtvis göra kärnan onödigt komplicerad. Det är inte nödvändigt att göra prylar så små att det är svårt att handskas med dom.

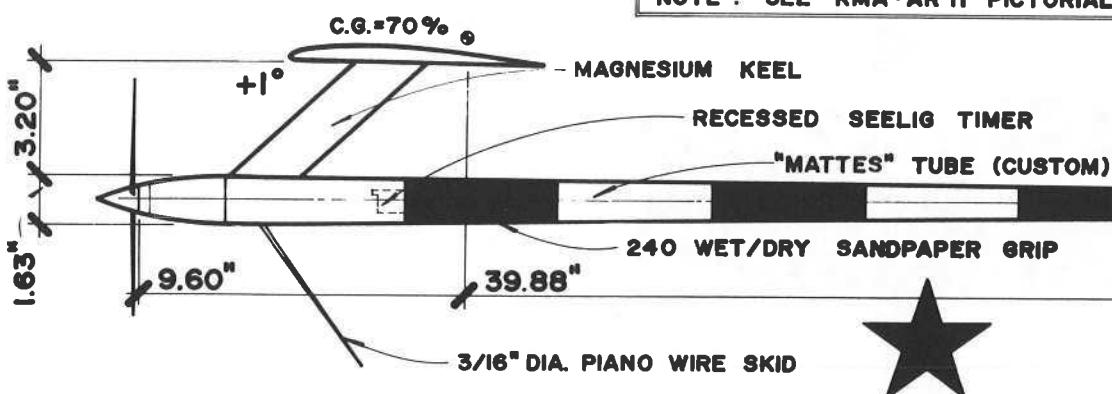


6 LB./CU. FT. Balsa SHEETING

30% CHORD LINE

DIHEDRAL

NOTE : SEE KMA · AR II PICTORIAL IN JUNE · JULY 1978 DIG





8 TOMBSTONE

"MATTES" TUBE

MAGNESIUM & BALSA
END GRAIN LAMINATION

C.G. = 50%

+1 1/2°

3.80"
1.75"

9.00"

MAGNESIUM ROOT RIB

"ANDERSON"
7.0 X 2.75 PROP

FIBERGLASS COWL

DIHEDRAL

7.19"
ar 12

30% CHORD LINE

5.11"

3.63"

6 LB./CU.FT.
BALSA SHEETING

104.20 sq. in.

480.54 sq. in.

6.34"

40% CHORD LINE

1.25"

7.00"

12.00"

15.30"



0.75"

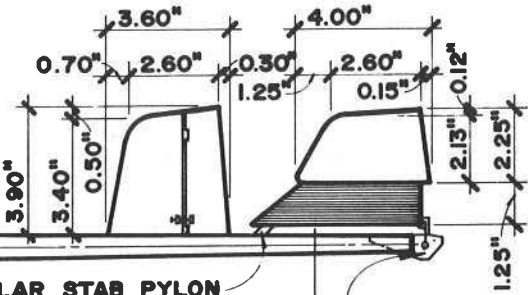
STAB 8%

WING 9%



AA
BY G. BRODERSEN
DIRECTOR NFFS
FOR NFFS BY
BILL BOOTH JR.

EST



8" POPLAR STAB PYLON

"FRAMAS" V.I.T. SYSTEM

- 1/8" MAGNESIUM CHASSIS
- DELRIN BODY
- ALUMINUM HUB
- .040 SPRINGS
- ROSSI NEEDLE VALVE ARMS

DPR = Fördröjd propellerstart är rent löjligt. Dom 5 meter man kan tjäna i utgångshöjd kan snabbt bli 40 meters förlust om man missar utkastet något. Och så kräver det ännu mera träning. För utkastet får inte missas. Av alla dumma ideer i klassen är detta det klart dummaste, INTE TÄVLINGSMÄSSIGT. För stora chanser att missa. Och vägen till en ev. fly-off handlar i stort sett bara om att inte missa.

I wake behöver vi inte gå utomlands för att hitta bra förebilder. Sveriges bästa kärror, och samtidigt bland dom enklaste, är Bror Eimars FLUX och Lennart Hanssons WAKE UP. Det är verkligen hög internationell standard på dessa kärror.

Bror har idag VIT, medan Lennart kör utan. VIT behövs inte. Det beror på om man kan sortera ut en modell eller inte. Lennart tillhör dom som kan.

Men kurvroder anser jag är en nödvändighet. Allt för många maxar missas i övergången mellan stig och glid. Höger-Höger alltså.

I F1C är det värst.

Här konstrueras kärror friskt till höger och vänster av folk som inte verkar begripa ett dugg. Ibland flyger det, ibland inte.

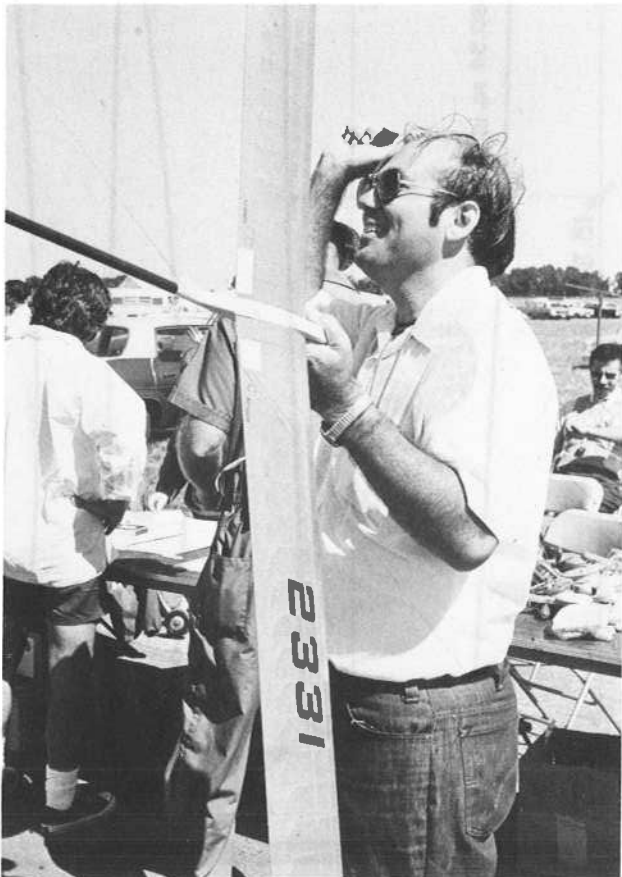
Kan man inte begära av åtminstone landslagskandidater att kärrorna håller en viss klass?

Ulf Carlsson och Gurra Ågren har fattat vad det handlar om. Båda flyger med andras konstruktioner. Ulf med min UNCLE REMUS och Gurra med Olle Sjöman-kärror.

Kanske det är här vi har bromsen i F1C. Något osynligt tvång att göra något eget istället för att hoppa på en utvecklad modell.

Om man fortfarande envisas med att konstruera själv, varför ta intryck av det svåraste. Varför konstruera extrema apparater.

Thomas Köster är ingen bra förebild, 0-0-0-0 överallt, inga skevheter o.s.v. Det klarar Thomas oftast men inte alltid. Hans kärror kommer inte högre än andra, det är bara vad Danskarna tror, men det ser imponerande ut på nära håll.



Det går utmärkt att flyga med 1^o vänster, 3^o neråt, vinge på 2^o, wash-in vid höger knäck och wash-out på båda öronen. Och kärrorna behöver inte vara så extrema. Det blir säkrare flygningar så.

Ett passande ordspråk: Man får lära sig krypa innan man kan gå.

Slutligen. Det viktigaste är att ha tävlingsmässiga modeller. Allt onödigt som inte markant förbättrar flygens egenskaper, men som gör det krångligare, skall man ta sig en funderare på om det behövs.

HUR TRÄNAR ANDRA?

Amerikanen Jim Wilson var i Roskilde för att studera Ryssarna.

Det gjorde han så bra att han efter VM tog vara på det han lärt sig och parkerade sig i toppen av resultatlistorna vid tävlingarna. Inklusiva VM uttagningen.

Han studerade deras modeller, hur dom flög dom och deras taktik vid tävlingen.



Han skrev en artikel i Model Aviation om sina intryck. För mig som sprang med dom svenska A2 flygarna var det intressant läsning. Vi flög ju piggybacking på just ryssarna och låg mesta tiden "bakom" var sin ryss. Våra iakttagelser stämmer mycket bra överens.

Jim hade också intervjuat dom ryska A2 flygarna för att få reda på hur dom tränade. Här är receptet.

5 km löpning/dag.
Intervallträning för att öka på snabbheten.
Gymnastik.
Flygträning i olika varianter.

RATIONELL TRÄNING

Intressant är också hur USA:s lag tänker förbereda sig inför VM.

Lee Hines har i flera år kört med fysisk träning, men intensifierar den fram till VM.

Jim Wilsson följer ryssreceptet. Har gjort det sedan VM-77.

Bob Isacson lär få tillräckligt med träning i jobbet som coach för ett fotbollslag. (Amerikansk fotboll). Syns på honom förresten.

Intressant är att wakelaget tränar på liknande sätt. 2/3 av laget har gjort det under 1978.

Vad som skiljer CCCP:s flygare och USA:s i uppläggningsen är, efter vad jag kan få ut, det att ryssarna tar inte alla tävlingar på fullt allvar. Vissa viktiga tävlingar skall helt enkelt vinnas om möjligt, medan andra verkar vara träning. Resultatlistor som jag fått genom utländska tidningar tyder på detta. USA:s flygare försöker vinna allt. Jag ser detta som en nackdel. Det går då inte att jobba fram en formtopp när man själv vill ha den. Och den som kan spika en formtopp är bättre än den som jämnt tillhör toppen. Ut och träna.

Lars-G

rekord

Nu är det ta mej tusan dags att göra något åt dom löjliga rekorden vi har i friflyg. Dom kanske finns i dom andra grenarna också. I så fall ta en titt på dom också.

Rekordnoteringar som inte är någon prestation att utföra men som belönas med poäng till Stora Grabbars märke.

Statusen på detta märke urholkas ju totalt när man får poäng för bortflygningar och andra missar. För det är ju det de handlar om.

ÄNDRA FÖR KATTEN.

Gör om rekorden så att bara inomhus ger poäng till SG, men övriga rekord får finnas kvar som kuriosas.

Dom är antika till 1000.

Varför skall vi följa FAI:s rekordbestämmelser när det gäller Stora Grabbars märke?

Den som kan ge ett vettigt svar är välkommen.

Nämnan kan att jag utan svårighet skulle kunna gå ut och slå Nordiskt Rekord i en och samma klass 10 Söndagar i följd. Jag slår gällande rekord varje gång jag är ute och flyger. Det som fattas är att anmäla rekordförsök, skaffa kontrollanter och fylla i 10 st rekordansökningar.

Sen blir jag Stor Grabb.

DETTA ÄR INTE SPORTSLIGT

Och jag kan inte fatta dom som finner någon tillfredsställelse av att bli Stor Grabb på detta sätt.

Hur Göra?

Enkelt. USA har ett system som är ganska vettigt. Det är bara att modifiera det så det passar oss.

Jag hade ett förslag till årsmötet för 6-7 år sedan. Men några höjdare vräkte ur sig en massa dravel om varför nuvarande system skulle få vara kvar. Som årsmötet tyvärr gick på.

Tänk om. Här nedan ett bättre förslag, där man får poäng till Stora Grabbars märke för en PRESTATION.

I dom 3 klasserna F1A, F1B och F1C flygs 7 starter med 180 sek max. Om alla är max, fortsätter man med förlängda maxar som vid fly-off. 240, 300, 360, 420 osv. plus den sista tiden där man missar maxen.

Ex. $7 \times 180 = 1260 + 240 + 300 + 360 + 257 = 2417$ sek.

Dessa 2417 sekunder står då som Svenskt Rekord och ger poäng till Stora Grabbars märke. Borde kanske ge ett poäng mer än ett Svenskt Rekord gör i dag.

TÄNK på det och spola poängen i resten av FAI:s tabeller.

Kan avslutningsvis nämna att jag 1970 flög Nordiskt Rekord i klass F1A - tid. Det var en start där timern pajade och där kärnan låg ovanför F9 i över 3 timmar innan den mycket sakta drev iväg utanför fältet. Och inga som helst problem med att följa modellen. Nuvarande tidsrekord är 1 tim 41 min 59 sek.

Jag skulle skämmas att lämna in en rekordansökan för en MISS.

Det gäller även andra löjliga rekord som man utan ansträngning kan slå.

Tips till dom som vill bli Stora Grabbar på rekord. I följande klasser är rekorden så dåliga eller saknas helt, så ni kan lungt bli Stor Grabb utan att anstränga er det minsta och utan att prestera något. Risker är väl att bara det blir ni själva som betraktar er som Stora Grabbar. Jag gör det inte.

I F1A krävs det en bortflygning för att slå något av dom rekord som finns idag.

I F1B saknas helt höjd och hastighetsrekorden. Det nordiska höjdrekordet är 8,28 meter. F1B sjöflygplan saknas det mesta. Även världsrekord i vår tabell.

I F1C saknas i praktiken höjd och hastighetsrekord. Där saknas en del på sjöflygsidan också.

På helikoptersidan saknas det mesta. Både för gummimotordrivna och förbränningsmotordrivna helikoptrar.

Nu har ni fått tipsen. Gå ut och slå dom och bli Stor Grabb, och jag lovar att göra ett utförligt reportage i denna tidning om "prestationen".

Lars-G

NYTT FÄLT

I dessa dagar när friflyget mister det ena fältet efter det andra, så lyckas AKMG fft med att ragga upp ett nytt fält för sina tävlingar under 1978. Om vi skall kunna ha det efter årets slut vet vi inte ännu, men vi hoppas att kunna arrangera Stora VT inom dom närmaste åren. Det verkar lovande idag.

World Free Flight Review

Volume 1

A Pictorial Record of International Free Flight Aeromodelling



WORLD FREE FLIGHT PRESS

William R. Hartill

WFFR

Ovanstående bild är hämtad från omslaget till World FREE FLIGHT Review, volym 1.

Utgivare av boken är World Free Flight Press. Bakom det namnet döljer sig en av friflygvärldens s.k kändisar, Bill Hartill.

Alla typer av friflygande modeller behandlas på dom 416 sidorna. Det handlar om i stort sett allt som hänt under åren 1975,-76 och -77.

Dessa 416 sidor är i storlek 215x279 mm. Tryckta på dessa finns 109 ritningar, 52 färgbilder och 622 svartvita bilder.

Är ni intresserade så beställ. Men den kostar flis, US \$ 30,00 + porto, US \$ 8,50 för flyg och US \$ 1,00 för yporto.

Det blir nästan 170:- det. Något för klubbar?

Kan beställas från:

World Free Flight Press
7513 Sausalito Ave.
Conoga Park
California 91307
U.S.A

Fundera på om det inte kan vara värt det. Jag tycker det.

LARS-G

I år kommer vi att prova det för 2 klubbtävlingar i Mars. Klubbtävlingar? Inbjudan går ut till samtliga klubbar i Västergötland och Göteborg med omnejd.

Fältet ligger ca 10 mil från Göteborg. Intill Vänern. Inte långt från Grästorps. Namnet är Sätenäs, eller enklare F7.

Vintertid är fältet enormt stort. Det klart största vi har i Sverige. Sjöar är inte inräknade. Hur det ser ut sommartid är för tidigt att uttala sig om ännu, men enligt kartan borde det flygbara området vara 1,5x2,5 km. Och bönderna har ännu inte lagt rabarber på marken mellan bansystemen. Klart är att AKMG fft:s Semestertävling kommer att flygas på F7. Tyvärr gäller tillståndet bara Söndagen, men vi är idag tacksamma för det som går att få. Framtiden för AKMG fft ljusnar.

Lars-G

A2 FLYGNING

A2 FLYGNING

Tävlingar i FAI klasserna kan bli stora besvikelser på grund av den extra uppoffring som krävs för att vara med i toppen. Men dom kan å andra sidan ge väldigt mycket och vara verkligt roliga tävlingar. F1A är min favoritklass och jag har lärt mig mycket från dessa tävlingar. Artiklar i ämnet publiceras då och då i tidningarna, men det är lätt att förlora perspektivet över vad som krävs för att vinna lokala tävlingar och vad som krävs på tävlingar av internationell nivå. Här nedan mina synpunkter på A2 flygning.

På grund av reglerna, så har alla A2:or i grunden samma prestanda (???). Det spelar ingen roll vilken kärna du flyger med, så länge det är rätt modell för dom rådande yttre omständigheterna. Första önskemålet är att ha en modell som är stabil, inte ändrar sig, vältrimmad och har ett skapligt glid. Dessa önskemål måste uppfyllas om man skall ha en sportslig att vinna. Allt annat är förbättringar av ovanstående. Dom flesta bra profiler som används idag är omkring 25 år gamla (CH-407, MP 12, B 6356 b osv.). Det är fortfarande väldigt få konstruktioner som har ett bättre glid än Gerry Ritz Continental, konstruerad för omkring 20 år sedan. Ändå är jag övertygad om att dagens medelgoda A2 flygare skulle "utklassa" (blow the wings off) en hel del av tidigare världsmästare. Varför? På grund av utveckling och förbättringar.

KONSTRUKTION

Näst snurrekrokens införande är det troligtvis här den största utvecklingen skett. Effektiv konstruktion är nyckeln. Alla kan bygga starkt (och tungt), eller lätt (och svagt), men det handlar om att bygga lätt OCH starkt. Varje komponent skall bara vara så stark som den behöver vara. Vingarna t.ex skall avta i styrka från max vid roten till nästan 0 i spetsen. Balkarna skall ligga i ytan, avsmalnande och nära pianotrådarna, 2 pianotrådar är bättre än 1. Vridstyvhet är nödvändigt för att behålla den form man vill ha på vingarna och för dagens "hög-hastighetskopplingar". D-box och diagonalspryglar är bra, helplankat är bättre ifall lätt balsa används. Mina sista vingar är plankade med 0,8 mm balsa, med 4 st. 0,8x6,5-0 plywoodlister i ytan. Mellan listerna balsavebbar. Totalvikt 145 gram.

Stabbvikten bör inte vara över 10 gram för en 4,5 kvadrats stabbe och noslängden 100 mm eller mindre.

En bra våg öppnar ögonen för hur man bygger. Ohaus 311 är en bra våg. (Detta är en balansvåg som väger på 1/10 gram. Ett annat fabrikat på liknande vågar är Welch. Red.)

SNURREKROK

För inte så länge sedan var jag lika skeptisk som många andra till nymodigheten. Nu är det svårt att förstå hur man kan låta bli att använda den. Det är roligt att flygamed den och den ger klara fördelar. Med TRÄNING så är det relativt lätt att flyga med den. Rörlighet är största fördelen. Man kan stå stilla på samma plats, eller förflytta sig med vinden eller i sidled. Undvika linkorsningar och andra problem. Och så piggybacking. Finns ingen termik eller något problem uppstår, så är det bara att låta den landa med linan för ett startförsök. Med vanlig krok är man tvungen (???) att koppla varje gång.

STIGANDE SVÄNG

Detta är det MINST viktiga. Det är en fördel under helt "döda" tävlingar. Mina uträkningar visar att det krävs minst 3,5 kp dragkraft i linan för att vinna 10 meters utgångshöjd. Och 5 kp för att vin-

na 13 meter. (Detta är optimisten i egen hög person, 5 kp är under normalt drag när kroken öppnar vid 3 kp. Och att då göra höjdvinster på 13 meter är att drömma. Red.)

Testa hur mycket draget är nån gång, så får du en uppfattning om hur mycket vingarna måste tåla.

Det är mycket viktigare att finna termiken och placera modellen rätt i denna, än en aldrig så bra zoomstart ut ur blåsan. (Leep VM-77 i sista start. Red.)

För att både centrera modellen och göra en koppling med höjdvinst krävs det en expert. (Även dom missar. Lepp igen. Red.).

TYPER AV SNURREKROK

Detta handlar om vilken typ man personligen föredrar. Nästan allt fungerar bra med träning. Gör den så enkel som möjligt. Av dom 3 typer som idag förekommer föredrar jag fjäder och ring varianten (dansk) därför att den tillåter koppling var och när som helst. I hård vind skall 50-70 punda dacronlina användas. Sådan typ som inte töjer sig. (Enda riktigt bra dacronlinan i Sverige idag är Berkleys. Den finns dessutom i 50 meters rullar. Normalt 50 yards. Red.)

TERMIKSÖKARE

Man väljer en man tror på och har tränat med. Dessa är ett hjälpmedel till ens egen känsla för temperaturförändringar och luftrörelser. (Tänk på detta. Red.)

Jag föredrar en lång mylarremsa på en 6 meters stång. Såpbubblor fungerar bra, men kan ibland bli för känsliga. Piggybacking fungerar bara om det finns tid till att göra en riktig bedömning. Viktigast är känslan i linan.

TÄVLINGSTAKTIK

Det finns ingen ersättning för bra luft. Trots alla nya prylar och höjprestandamodeller. Det minsta lilla "bra luft" kompenserar mer än väl några sekunders prestandafurlust i "stilla luft".

Försök att hitta "luften". Koppla aldrig förrän det känns rätt. Även om andra modeller, prylar och annat på marken drar iväg uppåt i termik, så låt den egna känslan avgöra.

VÄDER

Din modell skall fungera under dåliga yttre omständigheter. Vad är dåligt? Saker som hård vind, regn, kyla, dimma, landning i höga träd, taskig buskvegetation, träsk som kryllar av krokodiler och fusening 1 meter över banan är inte dåliga yttre omständigheter. Men däremot allt som är värre.

GRISAR

(Pigs = en modell som BARA fungerar i termik. Red).

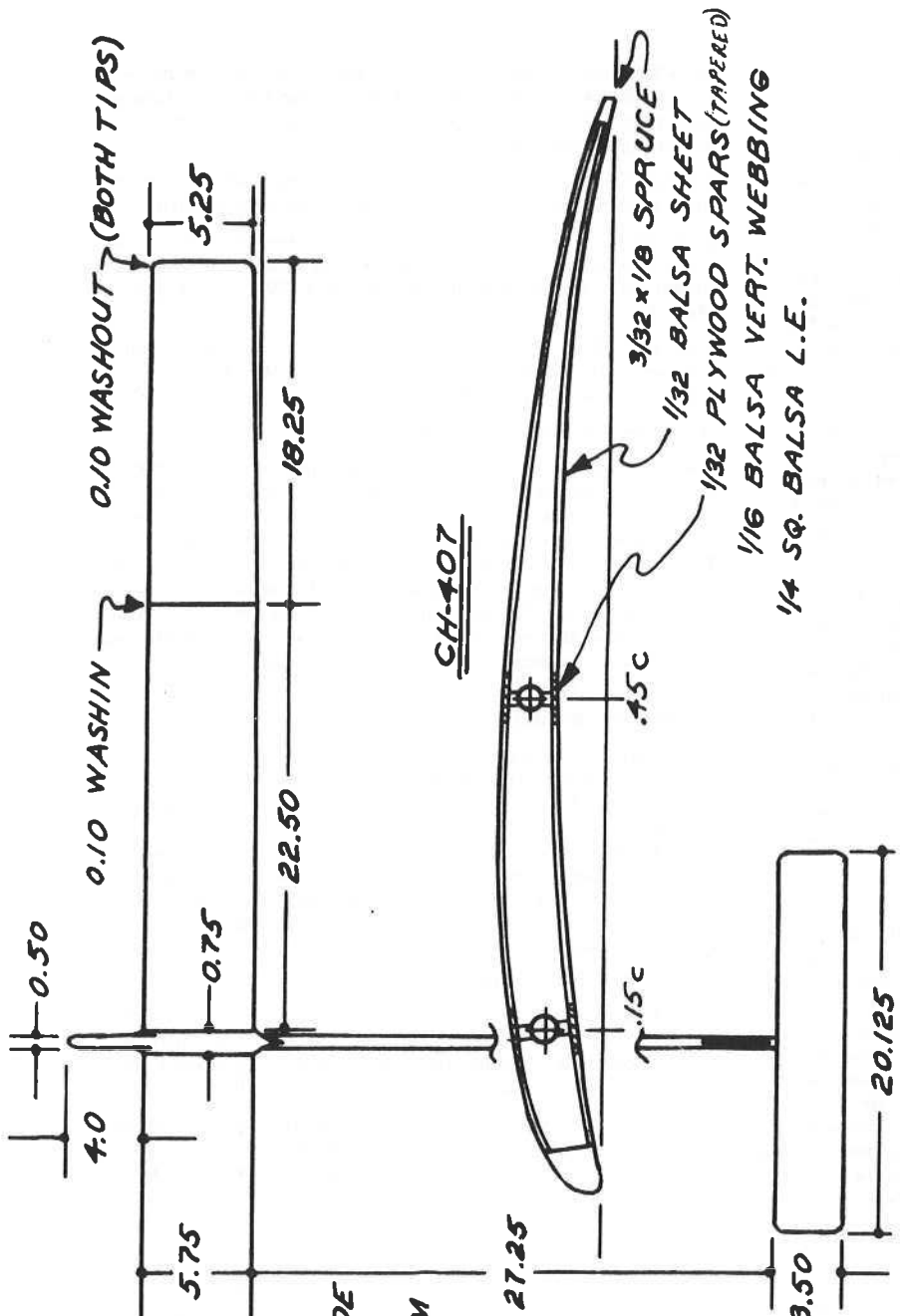
Det finns ingen ursäkt att bygga en termikgris med övervikt för dom få tävlingar där en sådan skulle fungera. Under mer normala omständigheter blir man pinsamt medveten om skillnaden mellan en modell med CH-407 profil i vingen och en ritad runt en Adidas 45:a med filtpenna.

FLYGTRÄNING

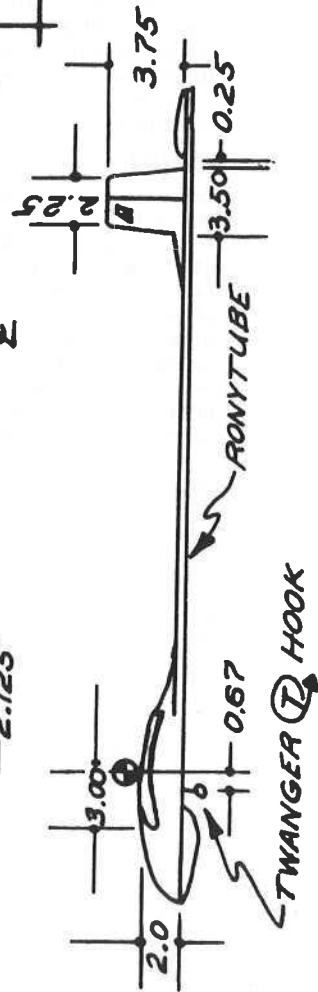
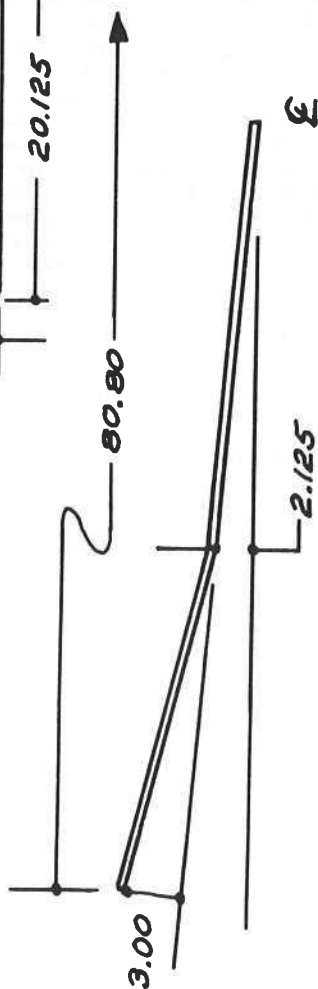
Det finns ingen ersättning för detta. Låter som en utsliten klyscha, men är i högsta grad sanning. Trimning av en ny modell under tävling rekommenderas inte. Fastän vi gör det lite till mans.

FYSISK TRÄNING

Ihop med flygträning är det nödvändigt. Dessutom bra för hälsan och psyket. Jogging, tennis, simning och liknande aktiviteter är att föredra framför glasrörelsen med högerarmen och stolridning framför TV:n.



- ★ WING TWIST APPLIES TO RH GLIDE
- ★ ALL DIMENSIONS IN INCHES.
- ★ STAB AIRFOIL : 8.5% FLAT - BOTTOM
- ★ WING INCIDENCE : +2°
- ★ WING WIRES : 1/8 DIA. - 9.75 LONG



"STD-8" F1A GLIDER
 - HARRY GROGAN

PROJ. WING AREA : 455.80
 PROJ. STAB AREA : 70.44
526.24
 ASPECT RATIO : 14.92
 CENTER OF GRAV. : 53%

Det bygger upp en bra psykisk styrka som t.ex. Efter allt detta $\$E\% = +?$ slitande och offerande så är det ta mig $\$E\% = +?$ bäst att vinna.

MER TÄVLINGSTAKTIK

Friflyg är liksom många andra individuella sporter en tävling mot sig själv. Låt inte andra tävlande störa din koncentration. Att vinna är oftast att göra minst misstag. Lär av dom och låt dom inte hända igen. Det är lätt att låta misstag bli OTUR. Tur och otur är en faktor som finns med. Men försök att minska den, var glad åt turen, men räkna inte med den.

Harry Grogan

Fritt översatt Lars-G

Ovanstående uppsats har varit publicerad i Model Airplane News, Dom som läst den där kanske har en del att invända mot min översättning. Men mycket i uppsatsen är av lokal karaktör och slanguttryck. Det var först efter brevväxling med Harry som vissa saker klarnade. Dom bitarna är "översatta så att alla skall fatta vad karln menar.

Lars-G

SIGNALFLAGGA

Denna typ av vimpel är idag standard på linor för F1A flygning. I en eller annan variant, Populärast är "ryssvarianten", där hela vimpeln fungerar som signalflagga på linan. Och det är runt den här varianten det "stormar".

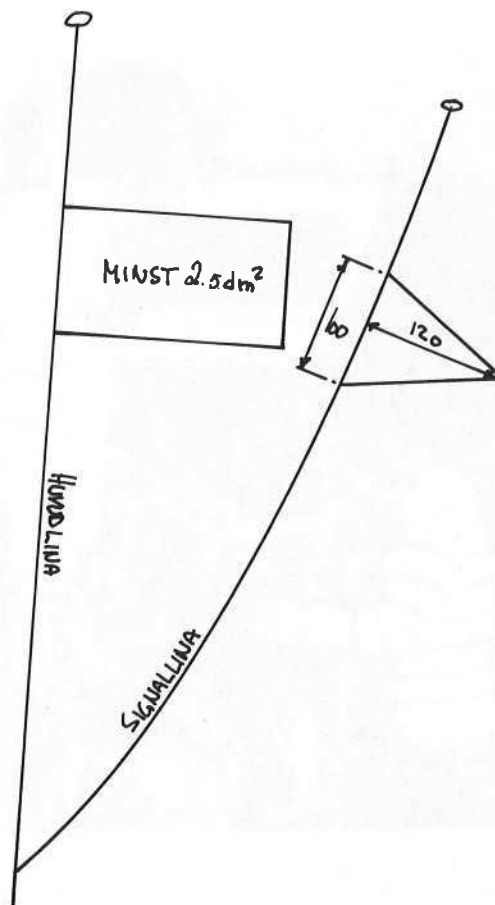
Flaggans vara eller inte vara var uppe till debatt i FAI efter förslag från Canada. Då detta inte ledde till något beslut, så är det fortfarande fritt fram.

Men det ligger en del i Canadas kritik av "ryssflaggan", BL.a regeltolkningar som ibland verkar hårresande. Ex. SM-78.

För att inte i framtiden få ett helt vansinnigt beslut i denna fråga, så vill vi i friflygkommitten att svenska F1A flygare provar en enhetlig typ av signalflagga.

Förslaget kommer från Hans Eklund och är mycket bra. Så bra att vi bör lägga fram denna typ av signalflagga i motionsform till FAI. Om vi dessutom har kört med den hela säsongen, så borde det gå lättare att få igenom den. Och om den fungerar som vi tänkt att den skall fungera. Inga framtida problem med tidtagare bl.a.

Skillnaden mellan denna typ av signalflagga och "ryssvarianten" är en extra vimpel och att huvudvimpeln sitter på startlinan. Inte på signallinan. Flygmässigt har det ingen som helst betydelse. Det är mer fråga om vad som är inne. Så här ser den ut, Hasses förslag:



Huvudvimpeln SKALL vara rektangulär röd i någon mellanvariant. Inte ljus- eller mörkröd. Signalflaggan SKALL vara en triangel, Svart och måtten är maximimått.

Slutligen tycker jag att vi skall följa detta förslag i år. Det är inget tvång, men tänk på att det FAI kommer fram till kan vara något helt vansinnigt som inte passar dom aktiva det minsta. Dom som drabbas av felaktiga regler är dom länder med hög aktivitet. Länder som förslagsställaren Canada har idag inte fler F1A flygare än vi inom AKMG. Dessutom flyger deras 2 (två) flygare av internationell klass med danskkrok och behöver ingen signalflagga alls. Uppgifterna hämtade från en tidigare medlem i Canadas VM lag.

GÅ OCH FIXA TILL ERA SIGNALLINOR. Synpunkter på detta vill jag ha. Hellst skriftligt till:

Lars-G Olofsson
Box 8044

421 08 VÄSTRA FRÖLUNDA

ric segel



ÄLLEBERGSTÄVLINGEN

Den 5 Maj är det åter dags för Sveriges största och populäraste RC segelmodellflygtävling, ÄLLEBERGSTÄVLINGEN.

Årets upplaga är den 8:e i följd och med samma tävlingsplats som tidigare år, Axvalla Hed. Belägen mellan Skara och Skövde i Skaraborgs län.

Historik

Våren 1972 startades den första Ällebergstävlingen och var då Sveriges första officiella SM tävling för RC segelmodeller i grenen Termik. Avsikten med detta första SM var att en komb. tävling skulle arrangeras där Hang momentet skulle avverkas på vackra Älleberg/Falköping och Termik delen på den stora öppna heden utanför Axvalla samhälle. Tyvärr fick dåvarande arr. klubb- ar, Kätilstorps MFK, Tidaholms Mfk samt Mfk Blue Max-Falköping nobben av segelkommitten på Älleberg. Det var deras berg och så skulle det förbli. Därför blev det ett nedbantat SM med enbart Termik. Namnet, Ällebergstävlingen, fick dock leva kvar. Den första tävlingen kördes i fem omgångar, tre på lördagen och två på söndagen.



Rune "Termik-Johan" Johansson, segrare 1977 överlämnar vandringspriset och gratulerar 1978 års segrare Gunder Carlsson i Ällebergstävlingen.
Foto: Rolf Maier

Ällebergstävlingens yngste deltagare Magnus Lundberg/Ätvidberg (10 år) mottager pris av tävlingsledaren Leif Johansson MFK Blue Max.
Foto: Rolf Maier

Segraren i Ällebergstävlingen 1978 "Hemmasonen" Gunder Carlsson-MFK Blue Max med bl.a vandringspriset.
Foto: Rolf Maier

Efter första dagens flygningar var Agne "Långben" Engman/Lidköping i klar ledning med Jan Stern/Kolmården som god tvåa. Publik trycket blev emellertid för mycket för dessa herrar under söndagens flygningar och dom kunde inte försvara sina ställningar. Vinnaren och Sveriges första SM vinnare blev Nils-Henric Hoffman/Kristianstad som svarade för en smått sensationell flygning under söndagen och vann totalt med 80 poäng före Benny Kjellgren/Tidaholm.

Samtliga deltagare fick då, liksom senare år en minnesmedalj. Kuriosa från denna första Ällebergstävling är att siste mannen i prislistan, Harry Reker/Falköping fick ett tröstpris skänkt av grabbarna ifrån Lidköping, 12 flaskor öl.

Deltagarantalet första året var 33 st.

Följande år, 1973 på hösten var deltagarantalet 37 st. Segrade gjorde även detta året N.H Hoffman.

1974 hölls tävlingen i Sept.månad i höstrusk med en kraftig vind och besvärande regn. Detta året avverkades tävl. för första gången på en dag, kanske mest beroende på att endast 29 st tävlande trotsade det dåliga vädret. Vann gjorde Benny Kjellgren/Tidaholm.

Ällebergstävlingen 1975 kördes i April med ett betydligt större deltagarantal (47 st) än året innan. Tävlingen började växa ut allt mer till den stortävling som den har blivit av idag. Tack vare dom enkla reglerna 6 min, flygning med 1 poäng för var flugen sek. upp till maxtiden och sedan 1 minuspoäng för var överskriden sekund, vidare får man 50 poäng för pricklandning i en cirkel om 25 meters diameter. Dessa regler är så enkla och kräver inga speciella maskiner, utan alla, nybörjaren såväl som novicen, som har en seglare kan ställa upp.

Segrare 1975 var Torvald Ahlberg/Lidköping med hemmasonen Harry Reker på 2:a plats.

Arr.klubbarnas vandringspokal som uppställdes 1972 var fortfarande kvar i klubbarnas ägo. 1976 var det åter dags för T Ahlberg andra inteckning. Det krävs tre inteckningar i pokalen för att den skall erövras. Efter 5 upplagor av tävlingen var det nu två starka aspiranter till pokalen då 1977 års tävling inleddes. Nämligen N.H Hoffman och T Ahlberg.

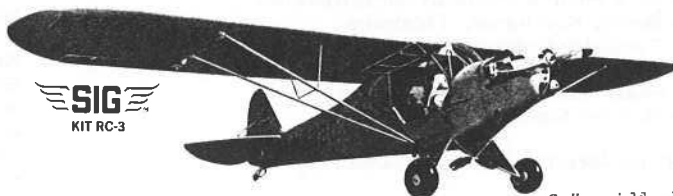
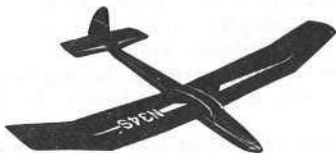


1977 hade tävlingen expanderat (40 st) på så sätt att deltagarna kommer ifrån hela landet. Segrare detta året blev Rune "Termik-Johan" Johansson ifrån Norrköping. Rune segrade endast 10 poäng före Sture Ekman/Finspång. Framgångarna för arrangörsklubben, MFK Blue Max/Falköping (som numera är ensam arrangör av tävlingen) har inte varit så lysande på tävlingsfronten. Först 1978 kunde hemmasonen Gunder Carlsson visa var segern skulle hamna. 1978 års vinst måste vara den mest svår vunna genom årens lopp då hela 62 st deltagare ställde upp och fältet bestod av idel garvade flygare. Yngste deltagaren var endast 10 år gammal.



Wanderer 72

Spännvidd 183 cm
Pris 102:00

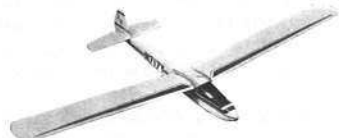


SIG
KIT RC-3

PIPER CUB J-3

Spännvidd 180 cm
Motor 19-40
Radio 4 kan
Pris 201:50

En av de finaste byggsatser vi har i sortimentet.
Ett utmärkt grundmaterial för populärskala.



Windward

Spännvidd 183 cm
Pris 168:00



CLIPPED WING CUB

Spännvidd 142 cm annars identisk med J-3 Cub
Pris 201:50

Spännvidd 252 cm
Pris 230:00



Windfree

KADET

BUILT-UP WING



En lättbyggd nybörjarmodell
Spännvidd 145 cm
Motor 19-35
Radio 3 kan
Pris 178:75

KOUGAR

FOAM WING



En av våra populäraste satser
Spännvidd 128 cm
Motor 35-50
Radio 4 kan
Pris 227:50

CITABRIA



För den som tycker att
Piper J-3 Cub är för vanlig
Pris 292:50

RYAN STA



En toppenfin modell för skala-
byggaren
Pris 377:75

Här är bara ett axplock ur vårt
stora sortiment. Hela sortimentet
finner Du i vår katalog som Du får
om Du skickar in 3 kr i frimärken
tillsammans med namn och adress.
Alla angivna priser är netto.
Prishöjningar väntas under våren.



SUPER CHIPMUNK

Designed by MIKE STOTT

Linkontrollmodell för 29-40 motor
Utmärkt modell för tävlingsbruk
Pris 152:75



Valdus Hanssons väg 10
440 06 GRÄBO
Tel. 0302-41285

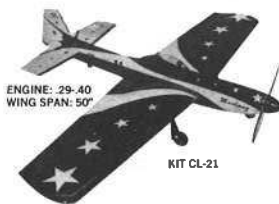


AKROBAT

Designed by MIKE STOTT

SEMI-SCALE CONTROL LINE STUNTER

Linkontrollmodell för 29-40 motor
Förnämlig byggsats med sprygelvinge
Pris 147:55

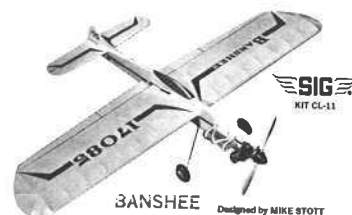


ENGINE: 29-40
WING SPAN: 50"

KIT CL-21

MUSTANG STUNTER

Linkontrollmodell för 29-40 motor
Suverän byggsats med skumvinge
Pris 142:35



BANSHEE

Designed by MIKE STOTT

Lättbyggd linmodell för 29-40 motor
Pris 86:45

Här nedan presenteras tidigare segrare:

1972 - Nils Henrik Hoffman, Kristianstad
1973 - Nils Henrik Hoffman, Kristianstad
1974 - Benny Kjellgren, Tidaholm
1975 - Torvald Ahlberg, Lidköping
1976 - Torvald Ahlberg, Lidköping
1977 - Rune Johansson, Norrköping
1978 - Gunder Carlsson, Falköping

VEM BLIR ÅRETS CUPVINNARE?

Nyheter:

Nyheter för årets och framledes tävlingar är först och främst att antalet deltagare är maximerade till 100 st. Detta för att tävlingsmässigt och administrativt kunna hållas på en dag, liksom senare år. Förhoppningsvis till allas glädje.

Nyhet nr 2 - I år har arrangörerna tagit fram en vacker T-shirt med Allebergs-medaljen avbildad som säljes till det fascinerande priset 30:- exkl frakt.

Nyhet nr 3 - Tidningen Allt om Hobby är sponsor för årets upplaga och kommer att föra en noggrann uppföljning tävlingsdagen.

Nyhet nr 4 - Förhandlingar pågår med Sv. Radio och TV om en bevakning.

Inbjudan till denna tävling har gått ut till samtliga 200 anslutna klubbar i SMFF-förbundet, och det vill vi noggrant påpeka än en gång att MAX 100 tävlande tas emot. Anmälan göres genom att sända in tävlingsavgiften 40:- på postgiro 11 22 37 - 3. Uppge: Namn, adress, tel, klubb samt 2 alt. frekvenser (färg) Stryk under ditt önskade alt.

Senaste anm.dag är: Lördagen den 28 April 1979. Till samtliga tävlande delas en snygg bronsmedalj ut. Efter 10 års deltagande (behöver ej vara i ordningsföljd) erhålles en silverplatin jubileumsmedalj.

Utöver detta så blir det mängder med vackra priser att fightas om.

Vem blir vår första utlandsgäst?

Med denna lilla presentation av vår tävling hoppas vi att intresset har väckts hos dig att deltaga. Vi hälsar dig välkommen till Axvalla Hed och till Sveriges största och populäraste RC segelmodellflygtävling: ALLEBERGSTÄVLINGEN.

Rolf Maier
Ordf. MFK Blue Max
Falköping

FÖRBUNDSNYTT

§5.3.1.7 f "(...cable with or without a device of maximum 5 cm³ and 5 gr.) ..." from 1/1-83
§5.3.2.4 d ersättes med: "Before the beginning of the working time, the model must be presented for identification at base A. After starting of the working time, the model can be released anywhere on the field, provided it happens outside the course. The pilot must stay at base A until the task is completed." Gäller from 1/1-83.

§5.3.2.5 e ersättes med "After the beginning of the working time, the model can be released everywhere (löa) on the field, but the pilot must remain at base A until the task is completed." Gäller from -83.

F3F hang: det skandinaviska förslaget antogs som provisoriska regler.

F3D pylon: §5.2.13 poängberäkning. För varje modell tas tiden för 10 varv. Denna tid i sekunder dras från 200 och detta tal blir den tävlandes poäng för detta heat. Vid skärning av pylon e dyl skall inte extra varv köras utan tidsstillägg med 10% görs istället. Den som samlat på sig flest poäng (alla omgångar räknas) anses ha vunnit.

F3F helikopter §5.4.12 Den tävlande tillåts starta motorn och sedan bära (ej flyga) modellen till reddebåcksen. De 5 min för start skall räknas från anslutande av glödstift till strömkälla. Sex nya valfria manövrer: Enkel piruett, Stall turn, Skyffel, Immelman, Inverterad immelman, Belgisk stall turn. Ändrade koefficienter: Looping K=2, Dubbel piruett K=3, Sann självrotativ höjdförlust K=5. Landningsinflygning står 20 m skall vara 30 m eller mer.

Skaja: From -83 nya motorgränser för RC skala 10 cc för enmotoriga, 15 cc för tvåmotoriga och 20 cc för övriga.

Tävlingskalender: för 1980 Raketmodeller Lakehurst USA i sept. SkalaKanada, Ottawa 3: veckan i juli; Lina F2ABCD Polen; För 1981: F3A prel Mexico.

INFORMATION ANGÅENDE FÖRHANDLINGAR MELLAN LUFTFARTSVERKET OCH SMFF I MODELLSPECIFIKATIONSFRÅGAN.

Den 21 mars hölls ett möte mellan representanter för LfV och SMFF. Från LfV deltog Gunnar Berggren och Kjell Franzén, normsektionen samt Palle Jensen från trafikledningssektionen. SMFF representerades av Carl-Gustaf Ahremark och Gunnar Kalén.

En ingående diskussion om säkerhetsfrågorna fördes och de olika förslag som framförts i modellstorleksfrågan diskuterades.

Gunnar Berggren framförde att tiden nu var mogen för LfV att utfärda BCL (Bestämmelser för Civil Luftfart) för modellflyget i Sverige. Han informerade också om att frågan skall tas up i Nordiskt sammanhang.

Enligt Gunnar Berggren bör frågan nu behandlas på följande sätt.

SMFF tar fram underlag till bestämmelser angående modellspecifikationer och säkerhetsfrågor vid utövande av modellflygverksamhet.

Förslaget granskas och utarbetas av LfV med tanke på juridiska bestämmelser m.m.

När förslaget är klart delegerar LfV efterlevnaden av bestämmelserna till SMFF som med LfV:s stöd handlägger Modellflygets BCL med myndighetsansvar.

DIREKTIV FÖR SMFF:s ARBETSGRUPP FÖR FLYGSÄKERHETSFRÅGOR ANTAGNA AV SMFF:s ÅRSMÖTE 1979.

Syftet med tillsättandet av denna arbetsgrupp är följande.

På grund av utvecklingen inom radioflyget har frågor avseende modellernas storlek och flygsäkerhet aktualiserats i Sverige. De potentiella problemen har uppmärksamats av myndigheterna.

Syftet med arbetsgruppens verksamhet skall vara att i samarbete med berörda myndigheter utforma bestämmelser för reglering av modellflygverksamheten i Sverige ur säkerhetssynpunkt. Arbetsgruppens verksamhet skall således omfatta bl. a. frågor om s.k. stora modeller, uppföljning av certifikatfrågor, frekvensfrågor, rekommendationer i säkerhetsfrågor till anslutna klubbar o.s.v.

Arbetsgruppens uppdrag skall mot denna bakgrund vara

att snarast genom kontakter med Luftfartsverket (LfV) ta fram riktlinjer för dispensförfarande för stora modeller;

att i förhandlingar med LfV sträva efter att själv få handlägga dispensärenden;

att fortlöpande informera SMFF:s verkställande organ och till SMFF anslutna klubbar om sitt arbete;

att snarast i månadsmeddelande publicera de riktlinjer efter vilka dispenser kommer att ges;

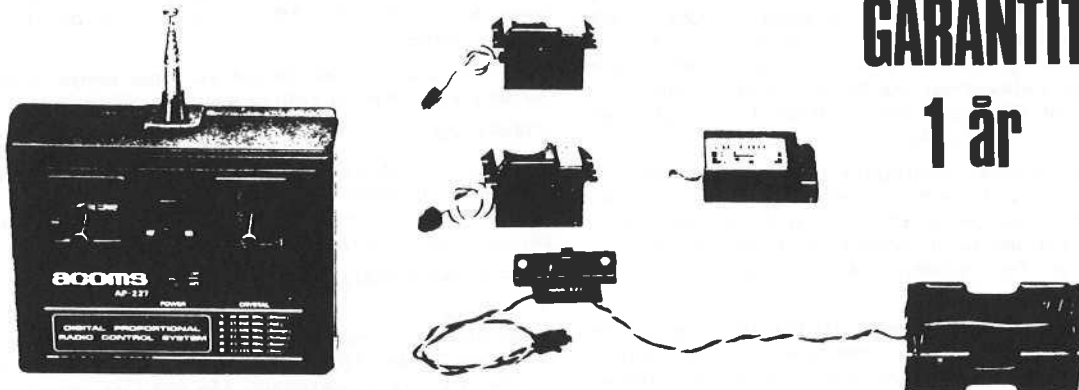
PRISRAS

PÅ
RC

MARKNADEN

ACOMS 2-kanals RC-anläggning

GARANTITID
1 år



EN KOMPLETT RC-ANLÄGGNING SOM INNEHÅLLER FÖLJANDE:
2-KANALS SÄNDARE OCH MOTTAGARE, 2 SERVON (DRAGKRAFT
2,4 kg), BATTERIHÅLLARE MED STRÖMBRYTARE, KRISTALLER,
FREKVENSLAGGA, EXTRA SERVOARMAR OCH SPAKKNOPPAR,
FÄSTSKRUVAR OCH GUMMIBUSSNINGAR FÖR SERVOMONTAGE.
FÖR DEN SOM SÅ ÖNSKAR KAN TORRBATTERIERNA BYTAS MOT
LADDNINGSBARA ACCAR.

ENDAST: **498.-**

BATTERISATS
27.-

EXKL. BATTERIER

*Beställ omgående ditt exemplar av denna otroligt
prisivärda rc-anläggning*

REKVIRERA VÅR STORA HOBBYKATALOG (104 SIDOR).
SÄND OSS 7:- I FRIMÄRKEN SÅ KOMMER DEN OMGÅENDE.

Lek & Hobby

FALUGATAN 3 · FALUN · Tel. 023/22180

att följa utvecklingen, nationellt och internationellt, och med utgångspunkt härifrån och i förhandlingar med LFV ta fram ett väl underbyggt och väl motiverat förslag till BCL för modellflyg;

att under hösten 1979 remittera förslaget till alla SMFF-anslutna klubbar med en remisstid av minst 2 månader;

samt att vid årsmötet 1980 lägga fram ett förslag till BCL för modellflyg för årsmötets ställningstagande.

På årsmötet lämnades dessutom en rapport om våra förhandlingar med Televerket angående tilldelning av nya frekvenser för radioflyg i Sverige:

Televerket skall ge ut nya regler för radiostyrning av modeller. Detta omfattar dels tekniska krav på anläggningarna och dels upplåtandet av nya kanaler. Utredningsarbetet är inte helt klart ännu (79-04-02) men skall under första halvåret -79 resultera i ett förslag som remitteras för utlåtande till SMFF, båtåkare, bilåkare, tillverkare och importörer. De nya reglerna skall gälla från och med 1 juli 1980. Handläggaren på Televerket kunde ge följande upplysningar om hur förslaget ser ut (Obs! Förslaget kan komma att se annorlunda ut):

Varje sändare eller mottagare måste vara godkänd av Televerket, antingen typgodkännande eller individuell provning. Detta innebär att hembyggda anläggningar för att få användas måste testas och godkännas av Televerket, kostnad några hundra kronor.

De nya frekvenserna kommer att bli ett tjugotal kanaler i 35-MHz-bandet och dessa kommer att vara reserverade för modellflyg. Kanalavståndet kommer att vara 10 kHz, modulationsart smalbands-FM och möjligen även "smalbands-AM". Det lilla kanalavståndet ställer höga krav på "smalbandigheter" hos sändarna, varför kravet på testning och godkännande är en klar fördel ur flygsäkerhetssynpunkt. Samtidigt måste de som reparerar eller på annat sätt ger sig in i en anläggning ha klart för sig att han riskerar att störa ner andra modeller om han inte trimmar anläggningen på korrekt sätt. Det går inte att härvidlag trimma för "max uteffekt" utan komplicerad och dyrbar mäturustning erfordras varför detta arbete måste överlämnas till kompetent reparatör.

På Televerket studerar man de tyska bestämmelserna men man kommer troligen inte att ta dessa ordagrant, varför det finns en liten men dock möjlighet att de anläggningar som f n tillverkas ej kommer att godkännas direkt. Viss eftertanke rekommenderas därför inför köp av nya anläggningar.

Under en övergångstid av 10 år (från juli 1980) kommer vi att få använda våra nuvarande kanaler på 27-MHz-bandet. Härutöver kommer ett antal kanaler att öppnas på 40-MHz-bandet för fjärrstyrning överhuvudtaget (båt och bil bland annat).

Från Televerkets sida påpekar man att man inte kan ge några dispenser för att använda 35-MHz-bandet innan reglerna träder i kraft.

När förslaget kommer från Televerket, kommer det snarast att publiceras i Modellflygnytt.

ÅRSMÖTE

ÅRSMÖTE 1979

Detta blir inget referat. Bara vad som antogs och avslogs. Boken "Årsmöte i Skövde" bör finnas framme vid läsningen.

Det hela började med en lång diskussion ang. avstängningarna. Årsmötet antog Förbundsrådets linje i frågan.

FÖRSLAG FRÅN TÄVLINGSSTYRELSEN.

- 1 Antogs.
- 2 Antogs med tillägg + märkesregler
- 3 Avslogs

MOTIONER

- 1-6 Avslogs.

Beslut fattades i frågan "stora modeller" enligt nedan.

För modeller som överskrider 5 kg eller 10 cc gränsen skall tillämpas ett dispensförfarande för att ge arbetsgruppen full insyn i utvecklingen. Dispensernas godkännande delegeras till nämnda arbetsgrupp för snabb behandling.

Godkänd dispens publiceras i månadsmeddelande och utgör en förutsättning för att SMFF:s försäkring skall gälla.

I tävlingsklassen "populärskala" skall modeller överskridande 5 kg-10cc få starta om beviljad dispens finnes.

Arbetsgruppen skall bestå av 5 personer utsedda av årsmötet med direktiv satta av årsmötet.

FRIFLYG

Tillägg till verksamhetsberättelsen. Leif Eriksson Härnösands MSK har slagit svenskt rekord i klassen friflygande helikopter. Tillägg även i förteckningen över stora grabbars märke. 3 st.

FÖRSLAG FRÅN GRENLEDNINGEN

- 1 Antogs
- 2 Antogs med ändring. 120 sek max för juniorer under 13 år. 180 sek max i övrigt. Detta innebär att alla ett-klasser får göra en uppdelning efter ålder.
- 3 Antogs.
- 4 Avslogs.
- 5 Antogs utom på punkterna 9 och 15 som kvarstår i nuvarande utformning.
- 6 Antogs.
- 7 Antogs.
- 8 Antogs på prov.

FÖRSLAG FRÅN INOMHUSKOMMITTEN

- 1 Avslogs.
- 2 Avslogs.

MOTIONER

- 1 Avslogs.

GRENSTYRELSE

Grenchef	Bo Jansson
Vice grenchef	Lennart Backman
Arbetskommitten	
Lars-G Olofsson	sammankallande
Hans Lindholm	
Jan Zetterdahl	

Inomhuskommitten
Sven-Olof Lindén
Sven Pontan
Bengt Blomberg

RADIO

FÖRSLAG

- 1 Antogs med vissa ändringar.
7:e att-satsen. Stickas istället för sticka.
SM och UT. Efter räknas skall stå om möjligt.
Efter dagar skall stå om det behövs.
Sista att-satsen skall vara. Motordriven vinsch kan av tävlingsledningen förklaras officiell.
- 2 Antogs med vissa ändringar.
Modelldata. Spännvidd skall vara 2540 mm och sista stycket landningspoäng ändrades till att gälla enl. nordiska regeln med startlinje.
- 3 Antogs.

MOTIONER

- 1 Antogs på försök.
- 2 Avslogs.
- 3 Avslogs.

GRENSTYRELSE

Grenchef Hans Flyckt
Vice grenchef Bo Nylund

ARBETSKOMMITTEER

KONSTFLYGNING

Mikael Nabrink sammankallande
Kenneth Holm
Benny Kjellgren

SEGEL

Kurt Lennå sammankallande
Björn Larsson
Lars Strannegård

SPORT

Göran Muftig sammankallande
Gunnar Johansson
Arvid Holmbom
Lars Andersson

HELIKOPTER

Ulf Johansson sammankallande
Robert Mark
Göran Aldenby

PYLON

Göran Karlsson sammankallande
Thord Hylander
Stig Danielsson

SKALA

Lars Karlsson sammankallande
Esbjörn Strmqvist
Kjell-Åke Elofsson

LINFLYG

FÖRSLAG

- 1 Antogs.

MOTIONER

- 1 Ändrades av motionären så att det överensstämde med grenledningens yttrande och antogs i den formen.
- 2-4 Avslogs.

GRENSTYRELSE

Grenchef Ingemar Larsson
Vice Grenchef Bengt-Olof Samuelsson
Materialförvaltare Kjell Axtelius

ARBETSKOMMITTEN

Mats Böhlin sammankallande
Jan Gustavsson
Ove Andersson

FÖRBUNDETS VERKSAMHET

Ansvarsfrihet beviljades.

FÖRSLAG

- 1 Antogs.
- 2 Antogs.
- 3 Antogs med ändring av första Att-satsen. Skall vara "att årsmötet tillsätter en stadge- och organisationskommitte.
- 4-5 Överlämnades till stadge- och organisationskommitten.

MOTIONER

- 1-3 Överlämnas till stadge- och organisationskommitten.
- 4 Antogs.
- 5-6 Överlämnas till stadge- och organisationskommitten.
- 7 Avslogs.
- 8 Avslogs.
- 9 Antogs.

- 10 De 3 första att-satserna överlämnas till stadge- och organisationskommitten.

De 2 sista antogs.

- 11 Överlämnas till stadge- och organisationskommitten.

- 12 Avslag.

FÖRBUNDSRÅD

Ordförande Gunnar Kalen
Vice ordförande Kenneth Gustavsson
Sekreterare Bertil Nilsson
Kassör K-A Eriksson
Ledamot Arvid Holmbom

SUPPLEANTER

Sven-Olof Linden
Lars Karlsson

UTBILDNINGSRÅD

Utbildningsledare Carl-Göran Sundstedt
Ragnar Åhman
Holger Sundberg
Lennart Larsson

GRENCHEFER

Se annan plats.

REVISORER

Rune Olsson
Ragnar Åhman

REVISORSUPPLEANTER

Hans Lindholm
Kaj Johansson

VALBEREDNING

Bengt Holmer sammankallande
Hans Lindholm
Arne Berglin

STADGE- och ORGANISATIONSKOMMITTEN

Bo Bring sammankallande
Gunnar Hoffman
Roland Ljungqvist
Bengt Holmer
Bengt-Olof Samuelsson

FLYGSÄKERHETSKOMMITTEN (stora modeller)

Gunnar Hoffman sammankallande
Carl-G Ahremark
Kenneth Gustavsson
Arvid Holmbom
Jesper von Segebaden

De va De - Lars-G



Vi har härmed nöjet att presentera vårt klubb-
märke för landets modellflygare.
Märket har ett blått flygplan i förgrunden och
texten BMFK i svart, texten betyder naturligt-
vis Bodens MFK (inte Borås eller Bergnäsets
MFK) och den röda "ruinen" i bakgrunden är en
borg eller fästning och är Bodens stadsvapen.

Stig Hjorth sekr.
Bodens MFK

Från Ann på förbundsexpeditionen kommer en
bön om klubbdekaler att sätta upp där. Det sak-
nas många från klubbarna i landet och det skulle
vara roligt att få samlingen så komplett som möj-
ligt.

Efter 4 års klubbverksamhet ber vi att få presen-
tera vår klubb med ovanstående dekal. Platsen
ligger i västra Värmland inte långt från Årjäng.
Vi känner oss litet säregna i den mening att vi
har medlemmar både från grannlandet Norge och
från grannlandet Dalmland, detta gör vår verksam-
het något krånglig men även trivsam. Antalet med-
lemmar är för dagen 28 st. Vi har med tur och
vävilja fått ett eget flygfält och hoppas få utveckla
os för kommande tävlingar och trivselträffar.

Karlanda Modellflygklubb



Hej,
Vi är ett antal modellflygare i Halmstad-Laholms-
trakten som bildat en ny modellflygklubb. Samtli-
ga är gamla SMFF-medlemmar och har valt att
bli en mindre sammanslutning för att därmed få en
mer enhetlig verksamhet och därmed förbättrad
gemenskap.

Vår målsättning är att fortsättningsvis satsa på
hang- och skalaflygning. Även old-timer modell-
flyg står på programmet. Flygriktigt modellflyg
på RC-området är en mycket viktig detalj i vår
verksamhet. Vi satsar även mycket hårt på mö-
ten med kvalitetsmässig programverksamhet.
Eftersom vi har god erfarenhet på arrangörsplan-
et skall vi även försöka dra vårt strå till stacken
inom SMFF. Första steget blir antagligen en hang-
tävling på Hammars Backar.

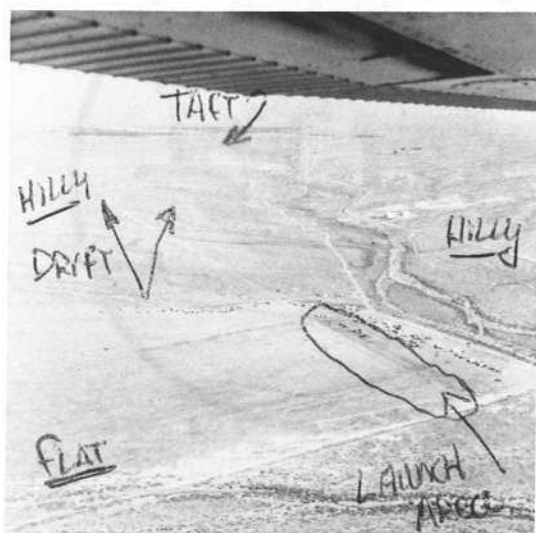
Vi saknar för övrigt skalasegelflyg i Sverige -
1980 lär bli det första nationella storsteget - då
ordnar vi säkerligen en träff på Hammars Backar
för RC-skalasegelflygare. Det blir troligtvis i
början av sommaren, börja därför med Ditt pro-
jekt nu så Du är rustad när det bär åstad.
Vi hjälper gärna till med info kring segelflyg så
långt vi förmår, skriv till undertecknad så skall
vi svara på ett eller annat sätt.

Vårt klubbmärke och vår klubb är härmed presen-
terade, vi hoppas att Du får se vårt märke i många
sammanhang. Det är för övrigt skapat av Torbjörn
Johansson, Laholm.

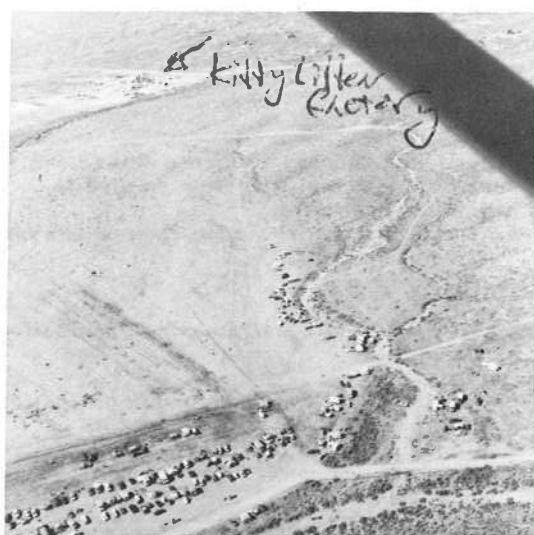
SÖDRA HALLANDS MODELLFLYSÄLLSKAP

RC-skalasegelflyginformation från

Pär Lundqvist, Vasagatan 29, 31203 VEINGE.



TAF



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 08 – 14
Exp.föreståndare Ann Wahlberg,
Värmaregatan 9, 60362 Norrköping.
Telefon 011/ 141666

FÖRBUNDSSTYRELSE

ORDFÖRANDE

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

VICE ORDFÖRANDE

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 Älandsbro
Telefon 0611/2010 2

LEDAMOT

Arvid Holmbom
Novisvägen 3, 860 10 Matfors
Telefon 060/211 80

SUPPLEANTER

Lars Carlsson
Fortifikationsgatan 13, 546 00 Karlsborg
Telefon 0505/105 91

Sven-Olov Lindén
Hovstavägen 15, 703 63 Örebro
Telefon 019/18 21 79

GRENCHEF FRIFLYG

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

GRENCHEF LINFLYG

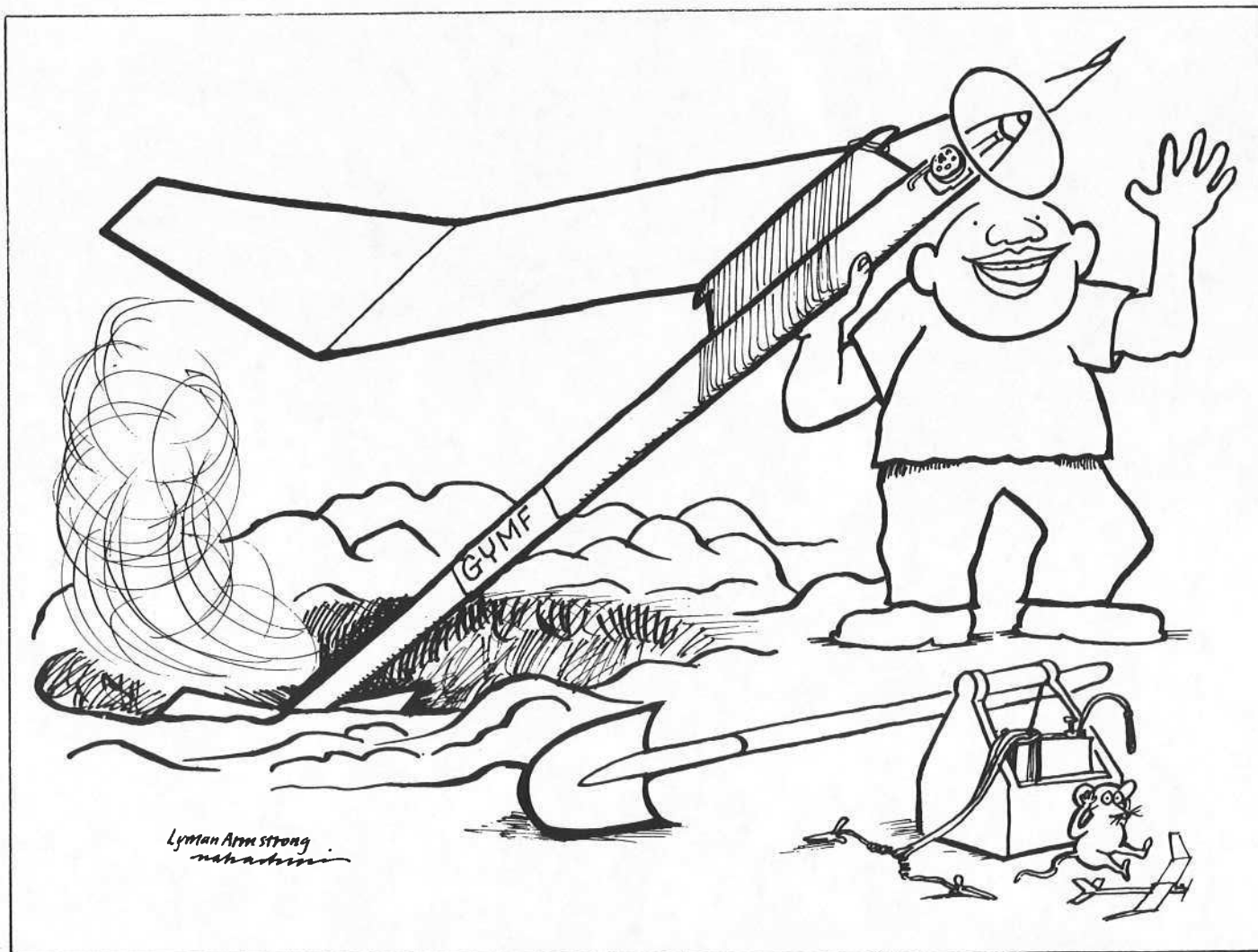
Ingemar Larsson
Skinnarbacken 32B, 711 00 Lindesberg.
Telefon 0581/ 119 66

GRENCHEF RADIOFLYG

Hanns Flyckt
Dalskogs gård, 561 00 Huskvarna
Telefon 036/13 38 06

UTBILDNINGSLEDARE

Carl-Göran Sundstedt
Vindhemsgratan 32, 752 27 Uppsala
Telefon 018/10 81 57



MODELLFLYGNYTT

SVERIGES MODELLFLYGFÖRBUND

Box 100 22

600 10 Norrköping

Ansvarig utgivare: Gunnar Kalén

Tryck: L-Offset, Norrköping

L 023 1715

ANDERSSON EVERT
FJÄLKINGEGATAN 12 A
295 00 BROMÖLLA

