

modellflyg nytt



- Fint Förbundsmöte i Södertälje
- MODELLFLYG OCH LAGAR, I
- Nordisk skalakurs



- Utbildning av ungdomsledare av 1983 och 1984
- Preparera din pipa inför speed-säsongen
- Nya regler för F4B, linskala och F4C, RC-skala

1983
2

Byggsatser från SMFF

KNARREN

Gummimotormodell
Spännvidd 70 cm

Mycket bra och välflygande gummimotormodell för alla över 10 år. Byggsatsen innehåller ritning och byggbeskrivning samt alla delar färdiga för montering. Propeller, gummimotor och pappersklädsel medföljer men **ej** lim och lack.

Pris 42:—

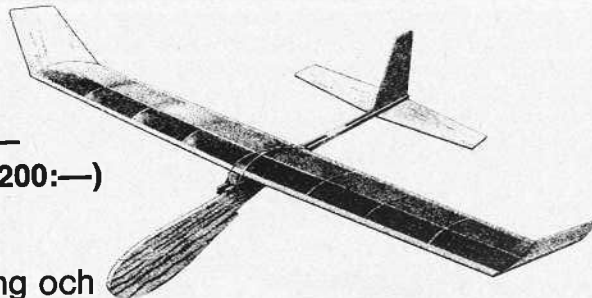


SPARVEN

Segelmodell i klass A:1
Spännvidd 60cm

Mycket lämplig modell för nybörjare över 7 år. Byggsatsen innehåller ritning och byggbeskrivning samt alla delar färdiga för montering. Pappersklädsel medföljer men **ej** lim och lack.

Pris 22:—
(10 sats 200:—)

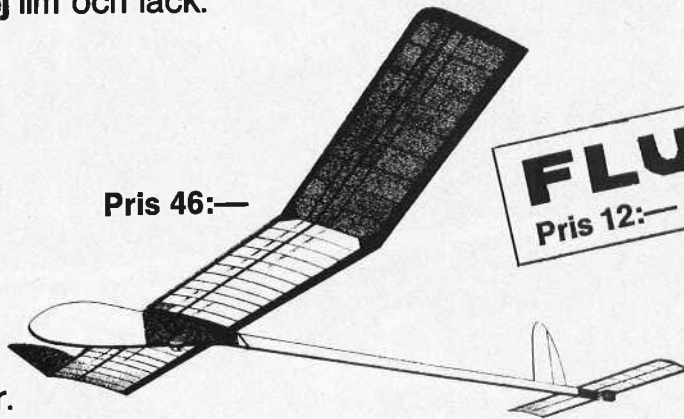


CIKADA

Segelmodell i klass A:1
Spännvidd 120 cm

En mycket populär modell som vunnit många junior- och seniortävlingar. Lämplig för alla över 12 år. Cikada är lättbyggd och lättflugan. Byggsatsen innehåller ritning och byggbeskrivning samt alla delar färdiga för montering. Pappersklädsel medföljer men **ej** lim och lack.

Pris 46:—



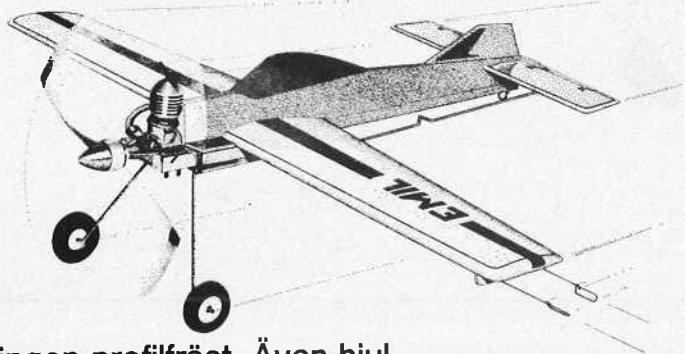
FLUGAN
Pris 12:—

EMIL

Linkontrollmodell
Spännvidd 50 cm
Lämplig motor 1,5 cc

Pris 48:—

En mycket bra modell för linkontroll. Lämplig för alla nybörjare över 12 år. Byggsatsen innehåller färdiga delar. Vingen profilfräst. Även hjul och alla roderdetaljer medföljer byggsatsen. Motor, tank och lim ingår **ej**.



SMFF:s byggsatser beställes direkt från MODELLPRODUKTER, Härnösand, 0611-165 00

MODELLFLYGNytt är ett organ för Sveriges Modellflygförbund och utsändes till prenumeranter och förbundets samtliga medlemmar.

Ansvarig utgivare

Bo Bring
Stora Nygatan 15
411 08 Göteborg
Telefon 031-13 18 13 arb
0302-220 32 bost

Redaktör

Sture Tingwall
Påarps Kattgattväg 14
305 90 Halmstad
Telefon 035-404 45

Fackredaktör frilflyg

Bo Modéer
Hökbursvägen 39
147 00 Tumba
Telefon 0753-377 45

Fackredaktör inomhusflyg

Sven-Olov Lindén
Hovstavägen 15
703 63 Örebro
Telefon 019-1 21 79

Fackredaktör linflyg

Ingemar Larsson
Lejdaregatan 8
462 00 Vänersborg
Telefon 0521-112 10

Fackredaktör radioflyg

Erik Strid
Dragonvägen 74
194 33 Upplands Väsby
Telefon 0760-845 35

Fackredaktör utbildning

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

Annonser

Sture Tingwall
Påarps Kattgattväg 14
305 90 Halmstad
Telefon 035-404 45

1/1 sida 1.325:—

1/2 sida 725:—

1/3 sida 525:—

1/4 sida 400:—

1/6 sida 325:—

1/8 sida 250:—

1/16 sida 150:—

Därefter 30:—/spaltcm.

Priserna gäller för annonsmaterial inlämnat som helt färdigt positivt original.

Annonsavdelningen och redaktionen kan ge viss service för annonsutformning, sättning m m — till självkostnadspris.

Distribution

SMFF Förbundsexpeditionen
Sandbergsgatan 4, Box 10022
600 10 Norrköping
Telefon 011-13 21 10

Prenumeration 60:— per år, som insättes pg 51 81 65 -6, SMFF, 600 10 Norrköping

Material sändes till fackredaktören eller direkt till huvudredaktören.

Eftertryck tillåten med angivande av källan.

Tryck

Tryckab, Halmstad 1983



SMFF bildades 1957 och har klubbar, klubbmedlemmar och enskilda personer som medlemmar.

SMFF:s 26 årsmöte/förbundsmöte är nu över. Det var ett möte som präglades av många gånger intensiv men alltid konstruktiv debattlusta. Både under och efter mötet uttryckte många ombud sin tillfredsställelse med den positiva anda som råder inom förbundet. Ett synbart bevis för detta var att mötet, trots förslag om motsatsen, beslutade att avhålla förbundsmöte varje år. Man delade också generöst ut en mängd uppdrag till styrelsen och beställde sålunda flera mycket omfattande utredningar. Förbundsstyrelsen har därmed fått en mycket stor arbetsbörda och har ett arbetssamt år framför sig. Det känns dock som en stor stimulans att förbundets medlemmar ställer krav på förbundsledningen och vittnar också om ett intresse för SMFF. Detta bådär gott inför framtiden och förbundets fortsatta expansion.

En väsentlig punkt under förbundsmötet var frågan om distriktsbildning. Det konstaterades att denna fortgår för långsamt. Förbundet behöver snabbt få igång denna verksamhet. De hemvändande klubbombuden fick också i uppdrag att på hemmaplan söka få fram initiativtagare till att bilda distrikt. Mötet fastslog att tidigare regler om ett årligt bidrag på 3.000 kronor till distrikt som inte erhåller landstingsbidrag även i fortsättningen skall utgå. Här ställs alltså ekonomiska medel till förfogande så nu saknas bara övergång från tanke till handling. Så låt oss alla hjälpas åt att klara denna idé som visat så otroligt många positiva effekter där distrikt redan kommit till stånd.

På mötet informerades också om PREK:s planerade lägervecka på Flugebyn den 4-10 juli. Det är tänkt att förbundets samtliga aktiviteter ska finnas representerade där. Så passa på att redan nu boka denna vecka. Information kring detta SMFF arrangemang kommer via tidningen Modellflygnytt.

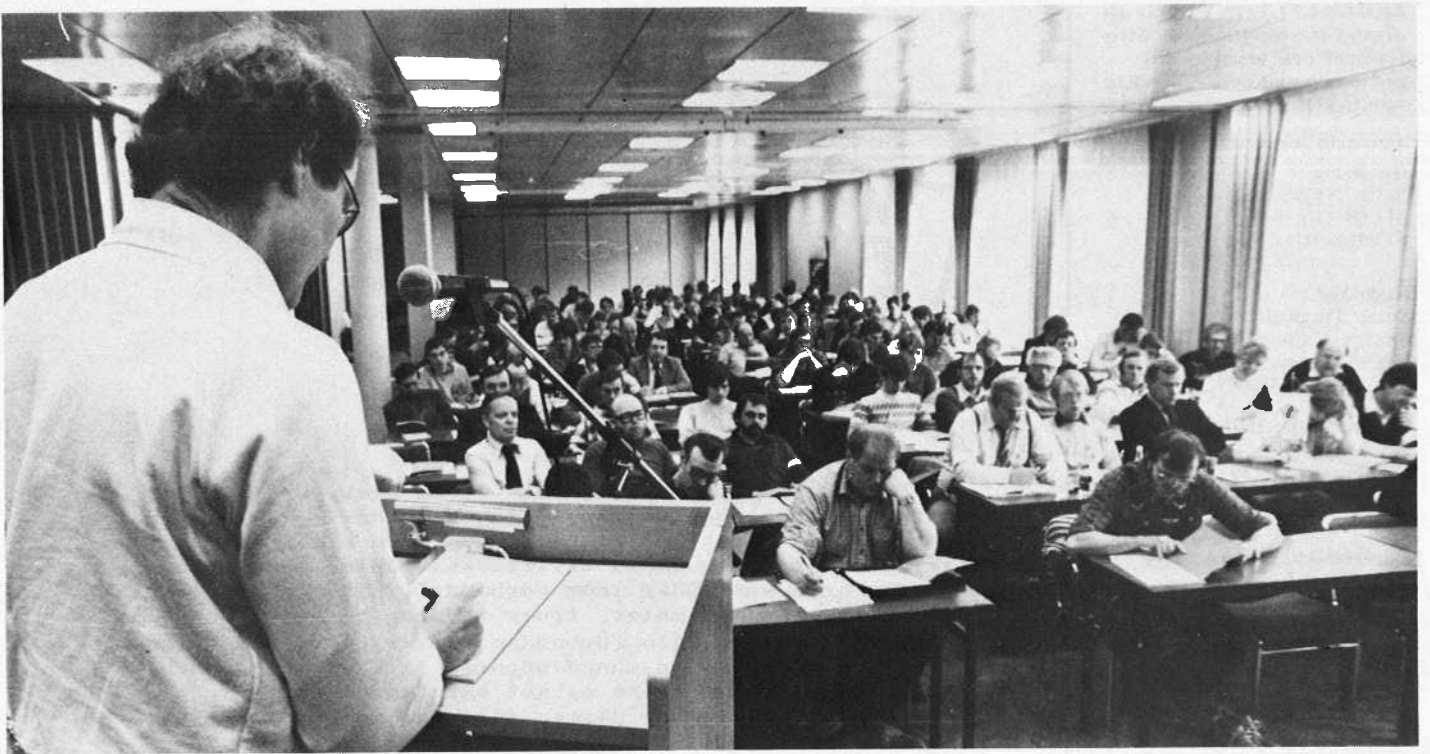
Omslagsbilder

På framsidan en bild från alltmer vanliga arrangemang för modellflygklubbar — man injuder allmänheten för att sprida lite information om vad modellflyg innebär och kanske också få föräldrar att "satsa" på modellflyghobbyn för sina ungdomar. Bilden här är från invigningen av Startlanda, MFK Vikings nya fält. (Foto Bengt Norman)

Baksidesbilden. Det är alltså så här det börjar för oss alla. Frans-Lennart Andersson vevar sina första propellervarv sittande i lugn och ro på klubbstugans trappa. MFK Gripen, Klippan, är adressen. (Foto L-O Andersson)

I enlighet med Förbundsmötesbeslut kan nu Frans-Lennart bli fullvärdig medlem inte bara i MFK Gripen utan också i SMFF — läs mer om det s k familjemedlemskapet på sid 4.

Modellflygnytt 3/1983 utkommer 27 juni 1983.



Ett fint Förbundsmöte

Årets Förbundsmöte — nu förlagt till trevliga Skogshöjd, i Södertälje — blev ett bra möte med välgrundad framtidstro. Det var omdömet bland de flesta av den 106 närvarande klubbombuden.

Efter vissa startproblem med högtalarsystemet var man snart inne i en intressant debatt, som föranletts av resultatet av den Ericsson/Olofssonska kommittén. Det av de välkända kommittéledamöterna framlagda förslaget innehåller många intressanta och i viss mån också omvälvande idéer, som man nu ville undersöka och värdera ytterligare, innan man tar slutlig ställning. Ordf. Gunnar Kalén — fören av

förbundsmötets mest framträdande profiler — kunde med stöd av församlingen tacka kommittén för nedlagt arbete och hänskjuta hela frågan till styrelsen för vidare bearbetning.

Den ekonomiska sidan i form av utfall för -82 och budget för -83 granskades med sedvanlig noggrannhet av bl a Bo Hallgren, som inte kunde acceptera ändringar i framlagd och fastställd budget, något som dock revisorerna inte fann så anmärkningsvärt. Förbundsstyrelsen fick också ansvarsfrihet för sitt handlande under det gångna räkenskapsåret.

Avdelning "förslag och mo-

tioner" gav genast från början goda debattinlägg — om än vida avvikande från varandra. Det handlade naturligtvis om medlemsavgifterna. I år ville styrelsen införa två avgiftsklasser för medlemmar under 25 år med en något högre avgift (25:—) för gruppen 19—25 år. Det verkade för många vara ett bra förslag ("nog har en 20-åring råd att lägga 25:— på SMFF!"), men voteringen gav 53—50 mot förslaget. Alltså även i fortsättningen en grupp med 10:—.

Förbundsstyrelsens förslag nr 2 om s k familjemedlemskap rönt bättre öde och geniförklarades av bl a L-G Hansson, Lars-G Olofsson och några

till. Efter lite surrande fastställdes medlemsavgiften 75:— för en familj om minst 1 senior + minst 1 junior med samma hushåll. Lars-G kunde rättframt och med trivsam göteborgska ge sin syn på förslaget: "för sjuttifem spänn får man in både grabben och tösen i SMFF — förutom en själv!"

Innan grenstyrelsen/friflyg återkallade sitt förslag nr 6 fick mötet veta att Calle Sundstedt på 50-talet konstnärligt sig till en bronsmedalj i SM. Han ställde upp som tredje man bara för att därmed bidra till att tävlingen fick SM-status. Sagt som kuriosum. VLM:s förslag om att hålla



SMFF-ordf. Bo Jansson fick ligga i även i pauserna.



Calle Sundstedt kvitterar arvode. Ann Wahlberg håller.



Förbundsmötena endast vartannat år blev nästa höjdpunkt. VLM:s store man K A Ericsson försvarade förslaget med att arbetet och verksamheten måste koncentreras på "hemmaplan". Med möten vartannat år skulle man inte bara spara cirka 175.000:— utan Förbundsstyrelsen skulle också få bättre möjligheter att jobba i lugn och ro och göra det dom ska, menade han.

Gunnar Kalén vilade klubbhanden med ett inlägg i debatten, där han försvarade den gällande ordningen. "Vi ska va glada för dom här träffarna, som samlar bortåt 150 personer. Vi är ett ideell förbund med ideell verksamhet och det skulle innebära en utarmning för oss, om förslaget gick igenom. Och skulle en Förbundsstyrelse stå pall för en tvåårskritik", slutade han.

Bengt Holmer var inne på samma linje liksom Johan Bagge, som inte trodde att man kunde spara in några

större summor med detta. Och VLM med Förbundsstyrelsen, som också ställt sig bakom det här förslaget, kunde bara konstatera, att något sådant ville man inte vara med om. Avslag!

VLM:s förslag nr 2 och 3 ville skapa underlag för en mer "demokratisk" utformning av SMFF-stadgarna, som enligt förslagsställarna inte främjar en praktisk verksamhet utan mer tvingar oss att prassla med en massa papper. Här brände det till ett slag i debatten och KA hade svårt att förstå de "bromsklossar" som inte ville förändra Förbundet till det bättre. Sedan Sven Bäckman — en annan duellant med blanka vapen — föll klubban för ett avslag även här.

Karlstads MFK med pågående SMFF-vice ordf Björn Lundin talade för sin motion om en riksinstruktör i SMFF. Ska man döma av inläggen, så har vi nog en heltidsanställd riksinstruktör inom något år. Calle

Sundstedt — vår utbildningsminister — konstaterade, att vi är heltäckande vad gäller organisationen, men lider brist på verkställande funktioner. Calle förordade ett stöd för motionen, som styrelsen nu fick i uppdrag att gå vidare med.

En motion från Vingarna ville skapa mer utrymme för centralproducerat och aktuellt PR- och reklammaterial för SMFF. Som "svar" fick man veta, att man i budgeten för 1983 avsatt 12.000:— för PREK:s totala verksamhet, vilket borde ge möjlighet till en önskad uppryckning inom det här området.

Som ett annat svar att saker är på gång kunde mötesdeltagarna avnjuta Karl-Erik Lundins utomordentliga film från härliga linflyg-VM i Oxelösund. Filmen visar VM-et på ett trivsamt sätt, men den är också instruktiv och kommer att göra stor nytta ute i klubbarna, då den kommer ut i kopia- och videoform.

VLM hade flera punkter på dagordningen, som KA fick "dra" (ovan) och efter fullgjort värv blev det dags för votering (t v). Korridorssnack med Berne Gunnarsson, K A Eliasson, Mats Ljungberg och förmanande Bengt Holmer.

Vid en kort paus orsakad av ett filmskarvbrott gav linflygarnestorn P A Eliasson, Starflyers, spontant oss en fin möjlighet att känna historiska linflygvingslag genom att berättat om 50-talets EM-tävlingar i Rom och Paris.

På funktionärssidan kan nämnas att Bo Bring lämnar över viceordf-posten till Björn Lundin — f d linflyggrenchef. Ledamot Roland Ljungkvist lämnar styrelsen, men poppar upp igen i samma beslutande organ som PREK-ordförande, som numer skall ingå i Förbundsstyrelsen. Peter Kelloff går in som suppleant.

Forts nästa sida



Berne Gunnarsson och Nye PREK-ordf. Roland Ljungkvist



Två som styrde: Bo Bring, bisittare, och Ordf. Gunnar Kalén.

Utbildning av ungdomsledare 1983 och 1984

Efter ett par års uppehåll i verksamheten återkommer de centrala kurserna för klubbarnas ungdomsledare.

Tanken är att det skall bli möjligt för klubbarna att skicka sina ledarämnen på en intensiv utbildningsvecka utan att de skall behöva resa ett helt dygn med tåg. Därför ser planeringen ut så här:

- 1983/juli — central kursvecka lördag—lördag i Östersund
 1983/avg — central kursvecka lördag—lördag i Norrköping
 1984/jan — central kursvecka lördag—lördag i Helsingborg

På den här kurserna jobbar man mest med metodik, d v s lär sig hur man bäst arbetar med grupper av ungdomar. Dessutom blir det mycket lågfartsaerodynamik och ung-

domspsykologi, så ledaren förstår sig på både flygplan och blivande elever hemma i klubben bättre. Något slags billig och snabbtillverkad modell för nybörjare hinner man också bygga och kursdeltagarna får många tillfällen att studera ritningar och göra egna konstruktioner gruppvis.

Utbildade ledare skall fungera i Grundskolans Fria Aktiviteter också, och därför får man många tips om hur sådana saker läggs upp och genomförs. Ledare inom linflyget får i vår en dag teknisk gnuggning, speed- och team-raceaktiva för sig, stunt- och combataktiva på en annan intensiv dag. I oktober kallas alla samman till en veckoslutskurs, där metodik och planering står överst på schemat.

Slutligen vill utbildningsavdelningen försöka samla klubbfolk till Ålleberg i Västergötland ett veckoslut för att där

Det kom ett brev med funderingar kring den ungdomsverksamhet som SMFF bedriver. Eller inte bedriver. Calle Sundstedts rader om utbildningsprogrammet 1983 visade sig ge bra svar. Läs om det, men också brevet här intill!

göra en kurs om hangsegelflygning med RC-modeller.

Förutsättningen för denna kurs är att Västhanget är avröjt från skog så att man kan modellflyga säkert där.

Du som läser det här och vill gå en kurs under aktuell tid, skriv och tala om Dina önskemål för SMFFs utbildningsledare Calle Sundstedt. Adressen är Vindhemsgratan 32, 752 27 Uppsala.

Telefon (kvällstid) 018-1081 57. Prata också med Din klubbledning och se till att den kontaktar Fritidskontoret i klubbens hemort och försäkras sig om att det går att få kommunala stödpengar för ungdomsledarutbildningen. Två tredjedelar av alla kostnader står staten genom SMFF för, resten måste komma från klubben eller kommunen — eller i värsta fall från deltagarnas egen kassa.

Några reflektioner

I samband med att jag som klubbkassör får in medlemsavgifterna för det nya året, konstaterar jag — liksom tidigare — att genomströmningen bland juniorerna är stor. Medlemsantalet har också sjunkit bland såväl seniorer som juniorer.

Jag hoppas att jag har fel då jag helt pessimistiskt antar att antalet kan komma att sjunka ytterligare under 1983. Det gäller kanske främst för seniormedlemmarna. Och det är väl knappast något som SMFF bryr sig om, då ju seniorerna för dem är rätt värdelösa (dom är ju inte bidragsberättigade!) samt utgör en administrativ belastning.

De höjda medlemsavgifterna för seniorer utgör säkert en dämpande verkan på benägenheten att vara medlem i SMFF. De som eljest skulle kunna tänka sig att vara supportermedlemmar, t ex föräldrar och de som inte längre flyger alls, tycker det blir för dyrt. De nöjer sig i bästa fall med att stödja klubben. Tyvärr kan det också medföra, att de försvinner helt från modellflygverksamheten.

Det vore intressant att veta om det är ett rent lokalt fenomen eller om strukturen är likartad för hela landet. Det kan kanske SMFF lämna upplysning om. Ifall tendensen skulle vara ett stadigt sjunkande medlemsantal är det kanske hög tid att göra någonting åt det.

Nedgången bland juniorerna har säkert andra orsaker. Ingen lär kunna klaga på att det blir för dyrt i SMFF. Men vad är det för vits med SMFF? Det är säkert många som inte har en aning om vad det innebär och varför man skall vara med där även om det är nästan gratis. SMFF presenterar sig inte för ungdomen tillräckligt uttryckligt. Man MÅSTE vara med om man vill flyga, men vad finns det mer? Tidningen, förstas, som nu har blivit i tiden och fått nytt utseende. Men finns det egentligen något för juniorerna 10—18 år i tidningen?

Ett annat problem är att hålla de nya juniorerna kvar i aktiv verksamhet under tillräckligt lång tid, så att de skall kunna hinna bilda sig en riktig uppfattning om de tycker modellflyget är roligt och vilken gren de föredrar. I praktiken kan det tyvärr vara så att medlemmen deltar i verksamheten bara några gånger, ett par månader eller kanske en termin mer eller mindre sporadiskt. Det redovisade medlemskapet blir dock aldrig mindre än ett år.

Forts från sid 5

Fint Förbundsmöte i Södertälje

"Nya" PREK, som nu förväntas åstadkomma mycket fick sammansättningen Kjell-Åke Elofsson (RC), Hans Fällgren (lina) och Sven Pontan (fri) med nyss nämnde Roland Ljungkvist som ordförande — en god samling "tunga" namn med garanti!

Grenkonferenserna blev stundtals "täta" även om mötesordf kunde harangera linflygaren för "sedvanlig kost och väl genomförd konferens".

Det kan finnas skäl att minnas Bo Hallgrens rekommendation till samtliga grenar, att snegla på RC/segels kommittémöte i Örebro, där de flesta frågor och problem löstes.

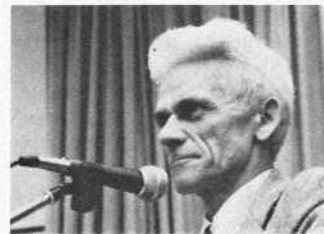
Med den typen av möten inom varje gren före grenkonferenserna skulle man få grenkonferenserna att löpa smidigt och så gott som helt utan långvariga och ibland också heta meningsutbyten.

Några minuter över fyra på söndagseftermiddagen — dvs helt enligt uppgjort program — kunde så Gunnar Kalén konstatera inte bara att man lyckats hålla ett möte där "norrlands"-bänken kunnat närvara tiden ut, utan också att 1983 års Förbundsmöte genomförts i god stämning och trevnad i såväl sessionsal som vid fikaraster och bakom kulisserna.

S Tingwall

Några debattörer: uppi från Calle Sundstedt, Sven Bäckman, Bengt Holmer och Roland Ljungkvist.

Tv budgetsynare och debattör Bo Hallgren.



Forts sid 30



Per-Olof Kippel, friflyg



Kristian Ljungkvist, RC-flyg



Anders Markström, RC-flyg



Anders Larsson, friflyg



Marina Malmesäter, RC-flyg



Johan Rasmussen, linflyg

Magnus Hedenborg, linflyg
och Per Jonasson, RC-flyg

Fint Förbundsmöte i Södertälje

Vad tycker juniorerna då?

SMFF är ett ungdomsförbund och skall alltså verka för ungdomarna. Vi kunde glädja oss åt ett förhållandevis stort antal ungdomar vid årets Förbundsmöte. De medverkade inte i debatterna — det fick de äldre kamraterna göra. Men det kan vara intressant att veta vad de tyckte om mötet och "de storas" sätt att genomföra det.

Här några röster:

Per-Olof Kippel (15), friflygare, från Fladdermusen, Lund, var på sitt första Förbundsmöte och tyckte det var intressant — dock var det för mycket tjafs med bl a dagordningen. Per-Olof fann friflygkonferensen viktigast av naturliga skäl. Och några höjningar av medlemsavgifterna kan han inte godkänna. Vi ungdomar tillför mycket till Förbundet och ska absolut inte betala de vuxnas verksamhet.

Anders Larsson (15), friflygare, Härnösands MSK, ansåg att en del frågor var svåra att få grepp om, bl a budgeten (det är nog inte bara juniorerna, som har sådana problem, reds anm!) Anders skulle gärna se att fler ungdomar kom till årsmötet. Då kunde fler viktiga junior-frå-

gor tas upp och verkligen kommenteras av just juniorer. Medlemsavgifterna är lagom, tycker även Anders.

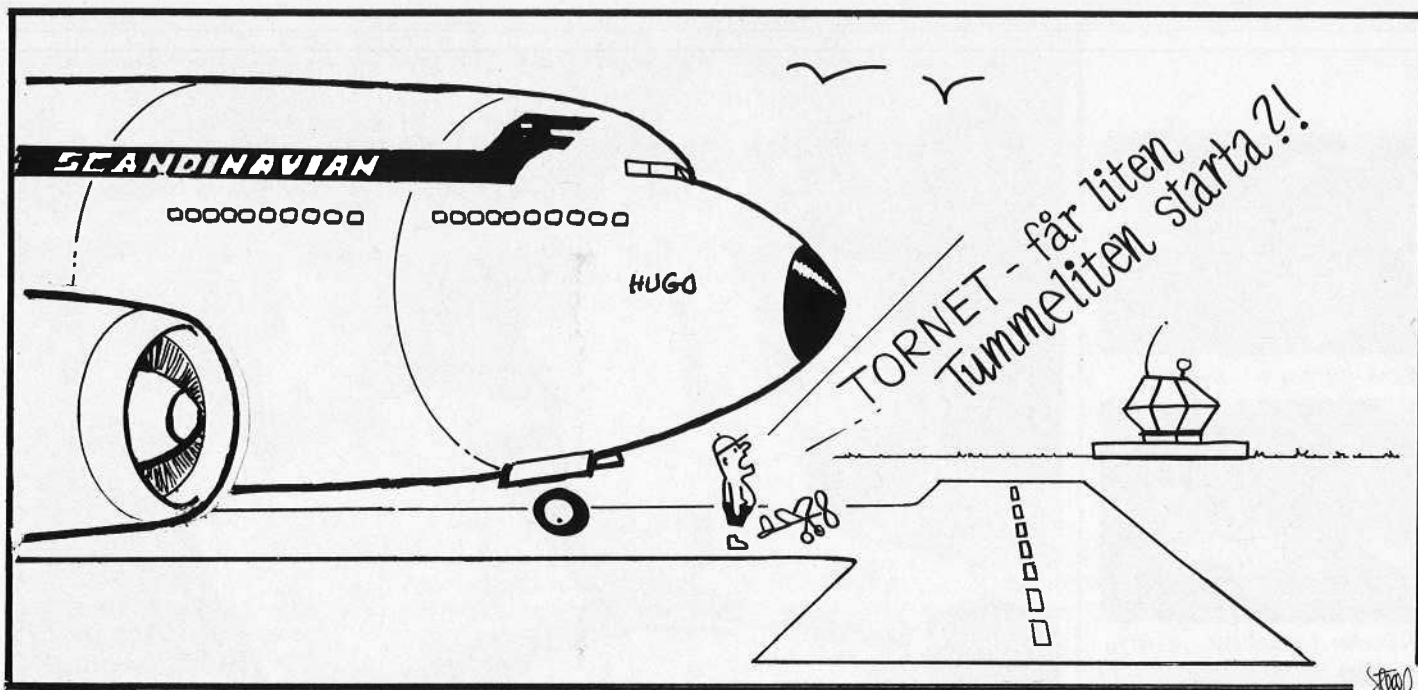
Anders Markström (17), ÖFSK, tyckte att mötet var bra, men rätt jobbigt på grund av alltför mycket "skitprat" av rätt många delegater. Han kan godkänna medlemsavgifternas nivå, och som radioflygare tyckte han att grenkonferensen radio var höjdpunkten på mötet.

Marina Malmesäter (16), RC-seglare, MFK Flygarna, var också på sitt första årsmöte och konstaterar att det är för få juniorer på mötet. Även om det är tråkigt, så är det mycket lärorikt, anser Marina, som dock skulle vilja höra mindre spydigheter "från det gäng gubbar, som många gånger gagnar emot varann bara av principskäl". Hon tycker, att mötet tagit upp bra frågor, även om en del varit oväsentliga för henne. Men allting berör alla i Förbundet, säger Marina, och mötet angår alla åldrar. Hon anser vidare, att avgiften inte är för hög, men man får inte glömma bort, att ungdomar idag kan vara utan arbete ända upp i "hög" ålder.

Kristian Ljungkvist (13), RC och skala, Jakobsbergs MFK, tyckte frågorna kring medlemsavgifterna och familjeavgifterna var viktiga. De fastställda avgifterna finner han inte vara för höga jämfört med vad han totalt får betala till sin klubb. Junior-frågor anser han ha tagits upp i rätt omfattning. Mötet som helhet betraktar Kristian som utdraget och tjafsigt, men förmodligen helt nödvändigt för att man ska fatta vettiga beslut.

Magnus Hedenborg (16), F2D-lina, Djursholms MF, tycker som de flesta ungdomarna, att mötet var långt med många diskussioner om rena principfrågor. De väsentligaste frågorna under mötet var utan tvekan medlemsavgifterna (som han inte tycker är för höga), rekryteringsproblem och allt om PR, som han tycker diskuterades för lite.

Per Jonasson (18), RC, Djursholms MF, har i stort samma uppfattning som Magnus, och tillägger, att inga ungdomar i gruppen 18—25 år slutar på grund av för höga avgifter. I stället kan studier och andra intressen vara orsaker. PR-verksamheten måste aktiveras mer för att bli en ge modellflyg/modellbygge högre status hos skolans högstadiel elever.



MODELLFLYG OCH LAGAR, I

Pelles Glada luftfartyg?

PELLES GLADA

Pelles pappa hade ett modellflygförflutet. Han kunde därför inte motstå frestelsen att ge Pelle en byggsats till en enkel A 1:a i födelsedagspresent, när Pelle fyllde 13 år. Pelles pappa valde en Wentzels "Glada", eftersom han själv byggt och flugit den modellen på 40-talet.

De byggde modellen tillsammans. Och de trimmade och flög den tillsammans. De hittade en åker i närheten att flyga på. Efter några utflykter flög kärran riktigt bra. Det blev flera utflykter.

Fjärde gången de var ute på åkern med Pelles Glada flög kärran länge — en fem, sex minuter — tills den fusade och ställade ner. Just då kom fru Svensson i sin Volvo på landsvägen, som gick några åkrar bort, 300—400 meter från modellens startplats. Fru Svensson körde för att hämta sin treåring hos dagmamman och höll ungefär sjuttio knutar.

RAKT IN I VINDRUTAN

Pelle och hans pappa såg, att modellen träffade Volvons vindruta. Fru Svensson blev vettskrämd av smällen, panikreagerade och körde i diket. Bilen blev väldigt bucklig och

fru Svensson knäckte ett par revben och slog upp ett fult sår i ansiktet. Efter omplåstring på läkarstationen blev hon sjukskriven. Bilen hamnade på verkstad för utbuckling och omlackering.

SKADESTÅNDSKRAV

Fru Svenssons förlorade arbetsförtjänst och kostnaderna för reparation av bilen gick tillsammans på 8.700 kronor. Därtill kom de 2.000 kronor, som fru Svensson ville ha för sveda och verk. Hon gick till Pelles pappa med skadeståndskraven.

VAD TÄCKER EN HEMFÖRSÄKRING?

Efter en del letande fick Pelles pappa fram familjens hemförsäkring. I försäkringsvillkoren läste han: "Försäkringsbolaget åtar sig gentemot försäkrad — med de förbehåll som framgår av villkoren i övrigt — att ifråga om person- eller egendomsskada, som tillfogas annan person på grund av handling, företagen under försäkringstiden - - - betala det skadestånd, som den försäkrade på grund av gällande rätt kan bli skyldig att utge - - -."

Detta lugnade Pelles pappa tills han läste vidare: "För-

säkringen ersätter inte skada, som försäkrad är ansvarig för i egenskap av ägare, brukare eller förare av - - - luftfartyg, ång-, motor- eller segelbåt."

GLADAN ETT LUFTFARTYG?

Inte kunde väl Gladan vara ett luftfartyg? Pelles pappa ringde försäkringsbolaget, som till hans glädje sa, att nej, det var det inte. Försäkringspraxis var enligt försäkringsbolaget, att modellflygplan betraktades som leksaker och bolaget skulle betala det skadestånd fru Svensson var berättigad till, utom 200 kronor i självrisk. Skönt, tänkte Pelles pappa, då är den saken klar.

Varken Pelle eller hans pappa hade gått med i någon modellflygklubb och var därför inte heller medlemmar i SMFF. När Pelles pappa på ett party följande lördag berättade om den otäcka händelsen, visade det sig att en av gästerna var medlem i SMFF, till på köpet en modellflygare, som varit med på SMFF:s årsmöte i Helsingborg 1980. Och han sa: "Det var ett konstigt besked du fick från försäkringsbolaget. Vid årsmötet i Helsingborg talade en kille — jag tror att han var representant från någon myndighet — och han sa att modellflyg var

luftfart. Och då skulle du ju inte få ut något på hemförsäkringen och inte heller skulle det ha någon betydelse om du och Pelle flugit värdslost eller inte. Du skulle bli tvungen att punga ut med skadestånd, även om det hela bara var en olyckshändelse. Jag tycker förresten, att Pelle och du skall gå med i en modellflygklubb, som är ansluten till SMFF, för då blir ni skyddade genom förbundets grupp-försäkring. Och då blir det inte något snack om det är luftfart eller något annat ni sysslar med."

REGLERINGAR, REGLERINGAR

För Pelles pappa verkade det hela rörigt och svårbegripligt. Och han gissade, att hans barndoms älsklingshobby, modellflyg, nu hade drabbats av en massa konstiga regleringar, förbud och föreskrifter. Han tänkte längtansfullt tillbaka till 40-talet, då man kunde modellflyga utan juristutbildning.

Pelles pappas gissning var inte långt från sanningen. En del modellflygklubbar har redan upptäckt detta "the hard way", när hälsovårdsnämnden kommit ut till klubbens fält för att mäta bullernivån efter klagomål från grannar. Eller

när irriterade grannar förbjudit flygning över sin mark. När vi går ut en söndag för att flyga några timmar, är vi nog i allmänhet ganska omedvetna om att det vi sysslar med inte undgått paragrafskrivarnas intresse. Det heter att "Kunskap är styrka". Därför skulle det nog inte skada om fler av oss fick ett hum om vilka lagar och förordningar, som kan bli tillämpliga i olika situationer av modellflygverksamheten.

Det här är tänkt som en första artikel i en liten serie om modellflyget och lagarna. Om man skall börja från början, måste man först ställa frågan: "Vad är det vi sysslar med?" Leker vi eller bedriver vi luftfart? Eller är det något annat vi håller på med?

Gäller samma regler för en handluns som för en DC 9:a?"

VAD ÄR LUFTFARTYG?

I BCL (Bestämmelser för civil luftfart) — M (materialbestämmelser), utgivna av Luftfartsverket 1979, definieras luftfartyg så här:

"Anordning som kan erhålla bärkraft i atmosfären genom luftens reaktioner med undantag av dess reaktioner mot jordytan."

Under sådana anordningar faller allt från papperssvalar till jumbo-jets.

STRIKT SKADESTÅNDS-ANSVAR

Nu är det så att det finns en lag från 1922 med det skönt klingande namnet "Lag ang. ansvarighet för skada till följd av luftfart". Enligt denna lag är ägare till ett luftfartyg ansvarig för skada, som orsakas person eller egendom på grund av luftfartygets begagnande, även om han inte vållat skadan, d.v.s. oavsett vem som begagnat luftfartyget och även om begagnandet inte i något avseende skett på ett vårdslöst sätt. Ägaren till luftfartyget blir alltså skadeståndsansvarig också om skadan uppkommit genom en ren olyckshändelse. Den här sortens skadeståndsansvar brukar i juridiken kallas "strikt ansvar".

CIKADA OCH DC 9:A — SAMMA BESTÄMMELSER OM ANSVAR FÖR SKADA

Artikelförfattaren ställde i mitten av sjuttio-talet följande fråga till en jurist på Skandia och till en tjänsteman på Luftfartsverket: "Är modellflyg

luftfart?" Skandias jurist gav då samma besked som Pelles pappa fick från sitt försäkringsbolag. Tjänstemannen på Luftfartsverket förklarade, att inget europeiskt land dittills velat klassa modellflyg som luftfart. Med luftfartyg menade man enligt praxis en flygande anordning, avsedd för transport av personer eller gods.

Efter ikraftträdandet av ovan citerade BCL är svaret på frågan ett annat. Nu tycks det vara luftfart vi sysslar med.

Och som ägare till luftfartyg är vi strikt ansvariga för den skada, som våra kärror kan orsaka, när vi eller någon annan begagnar dem. I det avseendet gäller samma bestämmelser för flygandet med en handluns som för begagnandet av en DC 9:a.

STORA MODELLER

Utvecklingen inom modellflyget och framför allt inom radioflyget har de senaste åren gått mot allt större modeller. I tidningarna presenteras ibland mastodonter till R/C-kärror med en flygvikt på 30—40 kilo eller däröver.

SMFF har hittills varit mycket tveksam till den typen av

modeller. Luftis' intresse för att få till stånd en reglering också av modellflyget bör nog ses mot bakgrunden av de stora modellernas uppdykande.

ÄR NUVARANDE REGLER RIMLIGA?

I dag synes allt modellflyg vara klassat som luftfart. Det för med sig strikt ansvar enligt 1922 års lag och också att normala hemförsäkringar inte säkert täcker sådana skador, som orsakats av modellflyg.

För mig verkar det orimligt att klassa allt modellflyg som luftfart. Det verkar inte vettigt att i t. ex. skadeståndshänsenande jämställa en Cikada med en DC 9:a. Det synes mig rimligt, att man sökte finna en undre gräns för begreppet luftfartyg och satte gränsen så, att flygning med "normalt" stora modeller, d.v.s. modeller vilkas farlighetsgrad måste bedömas som ganska ringa, även i framtiden ur skadestånds- och försäkringsynpunkt betraktades som icke-luftfartyg.

Bo Bring



SMFF:s Modellflygläger 83



4-10 juli

Flugebyn, Karlsborg

Vi kampar — tält eller husvagn — och kommer att flyga, tävla (mest på skoj) och lära oss om samtliga flyggrenar. Framför allt ska vi ha det trevligt med hela familjen — vi kan ordna utflykter, kanalturer, vildmarksturer, fiske och bad, gemensamma aftnar och mycket mer.



Men för att vi överhuvud taget ska kunna planera riktigt, så måste vi veta om Du är intresserad. Sänd därför Ditt svar NU, så får Du snart mer information om årets modellflygläger!

Jag är intresserad av att vara med på SMFF:s modellflygvecka 4—10 juli 1983.

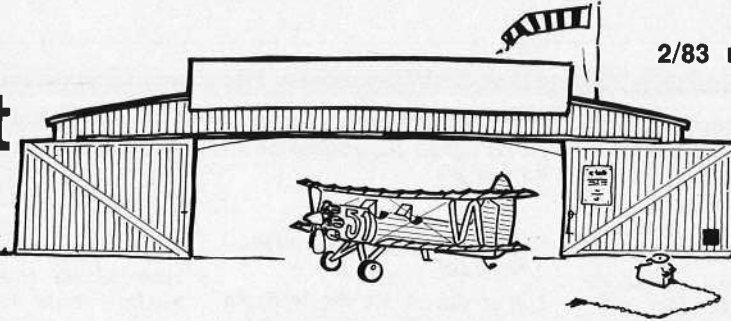
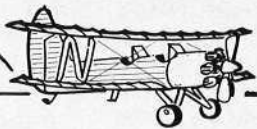
Namn

Adress

Klubb

Antal medl. i familjen _____ Flyger Friflyg Linflyg Radio

Sänd talongen till SMFF:s exp, Box 10022, 600 10 Norrköping



Nya regler för F4B, linskala FAI och F4C, RC-skala FAI

Under de senaste två åren har arbetsutskottet i skalaflyg inom CIAM (Modellflygorganisationen inom FAI) varit i febril verksamhet. Man har tänkt och tyckt och slutligen bestämt sig för att det ska bli en ändring av skalareglerna.

Kraven på ändring har orsakats bl a att trenderna gått mot allt större modeller och motorer och inte minst har stand-off mer och mer tagit intresse från F4C-klassen, som med åren blivit så sofistikerad att endast ett fåtal byggare har tid att ägna sig åt bygge av dessa musei-modeller.

Det första som skett är att man från och med i år tillåter större slagvolym för flermotoriga plan och för fyrtaktsmotorer enl följande:

2-takt	1 motor	10 cm ³
	2 motorer	15 cm ³
	3 eller fler motorer	20 cm ³
4-takt	1 motor	15 cm ³
	2 eller fler motorer	30 cm ³

Maximal vikt för otankad modell är fortfarande 6 kg.

Vid CIAM:s årliga möte i Paris i december 1982 antogs nya regler för klasserna F4B (linskala) och F4C (RC-skala) att gälla fr o m 1 jan 1984.

Varför man forcerat fram detta är svårt att säkert uttala sig om. Det kan beror på trycket från stand-off, men också på det faktum att man endast vill ha en klass vid VM i Paris nästa år.

De nya reglerna presenterades officiellt första gången vid en internationell domarekurs i Finland i feb i år av ordföranden i CIAM:s skalautskott, Dennis Thumpston.

Ändringarna gentemot de nuvarande reglerna redovisas nedan. Även tidigare beslutade och redan gällande ändringar

kommer att presenteras i nedförminkat skick, så att Du kan klippa ut dem och lägga dem i regelboken Sporting Code.

För överensstämmelsens skull är ändringarna och tilläggen där på engelska.



Att de nya reglerna som beskrivits ovan påverkar uttagningssystemet till landslag är givet. Uttagningstävlingarna i 1983 års tävlingskalender hålls med nu gällande regler i F4C resp stand-off.

De tre första från uttagningstävlingarna i resp klass möts under våren 1984 i en nomineringstävling till lag och individuella representanter för Sverige vid VM 1984. De nya reglerna kommer då att tillämpas.

Dessa uttagningstävlingar under våren 1983 är:

- KLASS F4C**
 14—15 maj Malungs RFK
 13—14 aug Trollhättans MFK
 3—4 sep Hökaklubben, Halmstad

Två tävlingar räknas.

KLASS STAND-OFF

- 14—15 maj Malungs RFK
 18—19 jun Malmö RFS
 30—31 jul Lidköpings MFK
 13—14 aug Trollhättans MFK
 3—4 sep Hökaklubben, Halmstad

Observera ändrade dagar för tävlingarna i Trollhättan, som utgör SM.

Sveriges representanter vid NM i Finland 4—5 juni i år blir Kjell-Åke Elofsson, Mikael Carlsson och Benny Carlsson — de önskas lycka till!

I kommande nummer av Mfn skall det spridas ljus över vad som gäller tiderna man har på sig vid en tävlingsstart. På återhörande.

Bengt Holmer



Domarteamet Bergström, Löberg, Ahremsmark och Holmer från nu nya regler att döma skala efter . . .

Ändring regler för F4B och F4C

1. STATISKA BEDÖMNINGSGRUNDER

De nuvarande statiska bedömningsgrunderna för F4B (linskala) och F4C (RC-skala) samt stand-off skall för samtliga ersättas med:

- | | | |
|-------------------------|---------------|------------|
| 1. Skalenlighet | | |
| — sidoprojektion | 10K | |
| — frontalprojektion | 10K | |
| — horisontalprojektion | 10K | |
| 2. Målning | 6K | |
| 3. Märkning | 6K | |
| 4. Ytbeskaffenhet | 6K | |
| 5. Hantverksskicklighet | 10K | |
| 6. Skaladetaljer | 7K | |
| | Totalt | 65K |

Punkt 1—3 skall bedömas från minimum 3 meters avstånd från modellen.

Punkt 4—6 skall bedömas från minimum 1 meters avstånd.

2. SKALADOKUMENTATION

Kraven under denna rubrik har förenklats och omfattar nu följande:

- a) Godkänd 3-plansritning alt färgritning av förebilden med en minimal skala på 1:72 eller minsta ritningsspännvidd på 150 mm samt maximal skala på 1:24. Ett antal fotografier kan ersätta 3-plansritningen när det gäller tidiga flygplan på vilka inga ritningar kan erhållas.
- b) Färgritningar från officiella källor — t ex Profile Publications (inkluderande 3-plansvy) accepteras som bekräftelse på målning och märkning. Även officiellt skrivna eller tryckt beskrivning accepteras. Hemmagjord ritningar accepteras endast om ritningen godkänts av nationell skalakommitté, byggaren av originalförebilden eller annan erkänd bedömare. Uppgift om originalplanets hastighet skall uppges.
- c) Minst 3 foton eller tryckta reproduktioner av plantypen uppvisas, varav minst ett skall visa det plan man byggt modell av.
- d) Den tävlande skall bifoga en förteckning över de komponenter på modellen som han ej tillverkat själv samt intyga skriftligen, att han själv är den som byggt modellen. (observera, att skalstav erfordras numera ej!)

3. FLERMOTORIGA PLAN

Detta kan ej längre visas som fri manöver (6.3.8a) men gäller fortfarande för att erhålla extra bonus.

4. MOTORSTORLEKAR FÖR RC-MODELLER

Maximalt tillåtna slagvolym är:

- | | | |
|--------------|----------------------|--------------------|
| a) kolvmotor | | |
| 2-takt | 1 motor | 10 cm ³ |
| | 2 motorer | 15 cm ³ |
| | 3 eller fler motorer | 20 cm ³ |
| 4-takt | 1 motor | 20 cm ³ |
| | 2 eller fler motorer | 40 cm ³ |

b) jetmotorer och raketmotorer är ej tillåtna.

5. MODELLER MED IMPELLER-DRIFT (DUCTED FAN)

Under paragraf 6.1.6c skall följande tillägg göras:

Extra luftintag är tillåtna under förutsättning att de är täckta av rörliga luckor för den statiska bedömningen.

Dessa luckor får skjutas eller öppnas före flygning alternativt under flygning med hjälp av radio. Modellens utseende under flygning får ej påverkas av ovanstående.

(Observera bestämmelsen enl ovan gäller även för plan försedda med konventionell propellerdrift).

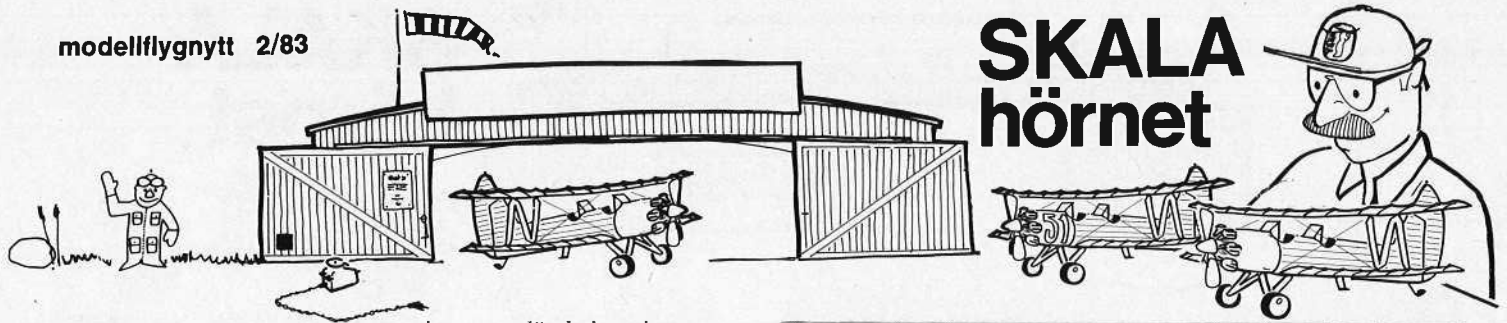
6. FRIA MANÖVRER FÖR LINSKALA

Maximalt kan två fria manövrer med någon form av fällning av föremål väljas. Flaps som fri manöver. Om originalet använde flaps under start skall även modellen visa detta. För att erhålla max poäng skall flapsens funktion visas som separat manöver där flapsen sänks, var efter minst ett varv skall flygas innan flapsen åter tages in. Modellens fart skall minska under denna demonstration, innan flapsen sänks. En förändring av planetes flygkaraktär skall tydligt synas samtidigt som farten ytterligare skall sjunka sedan flapsen sänkts.

7. RC-SKALA FLYGNING

a) Moment 6.3.7.2 — rakflygning. Modellen skall utföra rakflygning mot vinden under ca 10 sekunder på en linje som passerar över landningscirkeln. Manöver skall börja ca 5 sek innan planet når cirkeln.

b) Moment 6.3.8.0 — vingglidning. Modellen skall fortsättningsvis utföras antingen åt höger eller åt vänster.



Nya regler för populärskala

Sedan många år har i Sverige tävlat i skala med regler som haft för avsikt att göra tävlandet mindre dramatiskt och mer lättåtkomligt. Man har velat sänka de krav på detaljrikedom och måttriktighet, som präglar de internationella tävlingsskalerna. Som ett ytterligare mål i denna strävan

har populärskalareglerna modifierats för att i princip överensstämma med F4 stand-off. Detta för att göra en övergång till stand-off och F4C lättare för de tävlande, samtidigt som det blir enklare att arrangera en tävling med flera klasser, då dessa nu kan köras samtidigt.

Populärskalareglernas nuvarande utformning antogs av SMFF:s förbundsmöte 1981 att gälla fr o m 1 jan 1982. Då osäkerhet om dess innehåll förekommit vill vi här nedan presentera dem i sin helhet.

Bengt Holmer



... och de nya reglerna kommer nog att sätta igång häftiga diskussioner i stuga, på fält och i depåer.

Regler för populärskala

Den tävlande måste själv ha byggt sin modell och måste själv styra den.

Modell som deltagit i nationell eller internationell tävling i klasserna F4C eller F4 stand-off får ej ställa upp i klass Populärskala om vid samma tävling arrangeras klass F4C och/eller F4 stand-off.

Modeller med av SMFF erhållen dispens avseend vikt och motorslagvolym får delta.

MAXIMAL MOTORSTORLEK

Gäller t o m 31/12 1983

2-takt	1 motor	10 cm ³
	2 motorer	15 cm ³
	3 eller fler motorer	20 cm ³

4-takt	1 motor	15 cm ³
	2 eller fler motorer	30 cm ³

Gäller fr o m 1/1 1984

2-takt	1 motor	10 cm ³
	2 motorer	15 cm ³
	3 eller fler motorer	20 cm ³

4-takt	1 motor	20 cm ³
	2 eller fler motorer	40 cm ³

Maximal vikt för otankad modell oförändrad 6 kg.

Tävlingen skall omfatta två moment, statisk resp. flygbedömning. I flyg bedömningen räknas poängen från den tävlandes bästa omgång. Bedömning av båda momenten bör ske av tre domare. Deras sammanlagda poäng divideras med antalet domare. Detta gäller både statisk bedömning och flygbedömning. Poängen i flygmomentet skall multipliceras med faktor 1,35 (detta för att få rätt förhållande mellan statistiska momentet och flygmomentet i jämförelse med F4C och stand-off.

1. POÄNGBERÄKNING

Tävlingsskalare tilldelas poäng inom en poängskala 0—10 för var och en av moment 3.1—3.5 (statisk bedömning) och momente 4.1—4.9 (flygbedömning). Tilldelad poäng skall multipliceras med de svårighetskoefficienter (K) som anges vid varje flygmoment.

2. ERFORDERLIG DOKUMENTATION

Fotografier, publicerade bilder och/eller ritning som tydligt visar förebildens färgschema (gäller även i beskriven form) beteckningar och konfiguration avseende: a) kropp, b) vingar, c) stabiliseringsplan. Maximalt tre foton och bilder utöver ritning alt. skiss är tillåtna.

3. STATISK BEDÖMNING

Bedömningen av flygplanet skall göras på ett avstånd av 6 meter. Detaljer som ej syns på 6 meters avstånd får ej påverka poängsättningen. Följande koefficienter skall tillämpas:

Skalenlighet:	K-faktor:
3.1 sidoprojektion	10
3.2 horisontalprojektion	10
3.3 fronalprojektion	10
3.4 hantverksskicklighet	15
3.5 färg & markeringar	20

4. FLYGBEDÖMNING

Varje tävlingsskalare skall själva flyga sitt flygplan. Flygare skall ha genomfört minst en godkänd flygning för att få tillgodoräkna sig flygpoäng. Som godkänd flygning räknas den, då planet varit luftburet minst 1 minut eller genomfört figur 8 (mom. 4.3). En flygning är ej godkänd om flygplanet ej blivit luftburet inom 5 minuter från signal om motorstart.

För två eller flera motorer gäller ett tids-tillägg på 1 minut/motor. Maximal tid för flygning är 12 minuter (1 minuts tillägg/extra motor) från signal för motorstart. Ingen poäng tilldelas manöver, som avslutas efter maximaltiden.

Flygning utanför anbefallt flygområde medför avdrag för pågående manöver eller närmast påföljande manöver.

Flygprogram som skall utföras och de koefficienter, som skall tillämpas är:

4.1 START från marken	Om	10K
4.2 RAKFLYGNING	Om	4K
4.3 LIGGANDE ÄTTA	Om	3K
4.4 FRI MANÖVER nr 1	Sp	4K
4.5 FRI MANÖVER nr 2	Sp	4K
4.6 FRI MANÖVER nr 3	Sp	4K

Om — obligatorisk manöver

Sp — en skriftligt förannmält program

4.7 Inflygning på rektangulär inflygningsbana 4K

4.8 Landning inom 25 m cirkel utanför 25 m cirkel 9K
4K

4.9 Realistisk flygning 9K
Bedömning av modellens uppträdande i luften jämfört med originalets.

5. SPECIELLA ANMÄRKNINGAR

5.1 För helikoptrar gäller samma flygprogram. Segelplan skall startas med lina eller med flygbogsering.

5.2 FAI-reglernas gränser på motorvolym och maxvikt gäller. Gäller ej flygmodell med dispens.

5.3 Obligatorisk manöver får ej upprepas som fri manöver. Manövern får ej dubblas.

5.4 Fria manövrer får utföras i den ordningsföljd som den tävlande önskar.

5.4.1 Fällning av bomber, bränsletankar el dyl.

Om bomber transporteras inne i flygplanet skall bombluckor öppnas, bomberna fällas och luckorna stängas för erhållande av maximal poäng.

5.4.2 Stall turn (ange riktning)

5.4.3 Immelman
Halv looping och därefter halv roll.

5.4.4 Split S (reversal)
Halv roll och därefter halv looping.

5.4.5 En looping

5.4.6 Kubansk åtta (se regler för F3A).

5.4.7 Spinn — 3 varv

5.4.8 En roll — ange typ

5.4.9 Fallskärm
Om förebilden användes för fallskärmshoppning eller för att släppa ned last med fallskärm får den tävlande visa detta under flygning.

en. Använde flygplanet bromsfallskärm vid landning får detta också demonstreras.

5.4.10 Touch and go
Flygplanet skall landa normalt men utan att stanna och därefter omedelbart starta igen.

5.4.11 Overshot
Landningsanflygning med lågt motorvarv till under tre meter utan att sätta, därefter fullt motorpdrag och fortsatt flygning.

5.4.12 Vingglidning
Får ske till vänster eller till höger.

5.4.13 Triangelbana
Flygning på konstant höjd i triangelbana. Sidornas längd ca 100 meter — en sida parallell med vindriktningen.

5.4.14 Rektangulär bana
Flygning i rektangulär bana. Rektangelns långa sidor ca 100 m, dess korta parallellt med vindriktningen och ca 50 m.

5.4.15 Chandelle
Sväng 180° med samtidig höjdvinst.

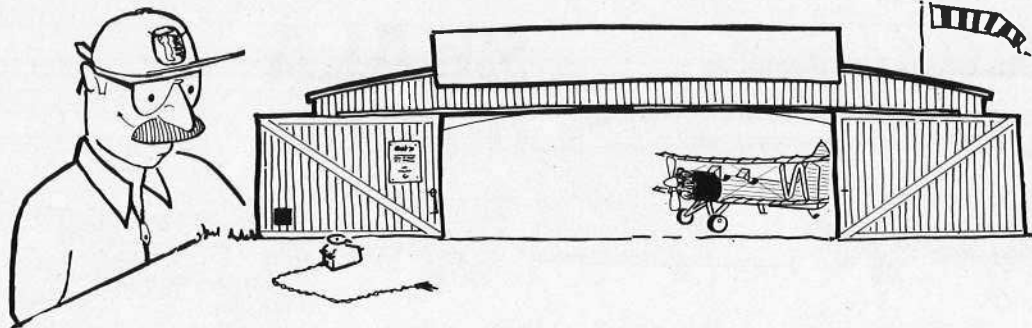
5.4.16 Annan manöver
Annan manöver som t ex besprutning skall kunna dokumenteras.

5.5 Observera att de fria manövrerna skall bestå av sådana som kan eller kunde utföras av förebilden till flygplanet. 5.4.13 och 5.4.14 får ej utföras av aerobaticflygplan!

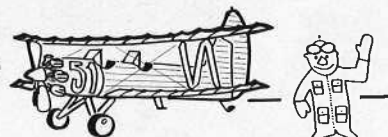
6. TÄVLINGSPLACERING

Den flygare vinner som tilldelats högsta totalpoäng. Vid lika totalpoäng för flera flygare vinner den som fått högst poäng vid sin bästa flygning. Vid lika poäng på bästa flygning för flera vinner den som har högst poäng på sin näst bästa flygning. Placering av övriga flygare sker efter samma principer.





SKALA hörnet



Nordisk skalakurs

Sent på torsdagskvällen kom vi fram till Kapellskär och den färja som skulle transportera oss till Finland. Vi det var ett gäng glada skalaflygare som var på väg till en Nordisk kurs för skaladomare. Utöver oss själva var det Lars Helmbro och Kjell-Åke Elofsson namnkunniga skalaflygare sedan flera år, Per Hedström från Åkersberga med långvariga erfarenheter från både "fullvuxen skala" och den i 1 till någonting. Dessutom fanns i bilen Bengt Holmer, från skalakommittén. Bengt skulle leda en föreläsning om "Realism in Flight". Så var det också vi själva — Kristian och Roland Ljungkvist. Vi hade kommit med helt beroende på att Bengt under ett telefonsamtal hade talat sig varm för kursen samt vårt eget stora intresse för skalaflyg.

När vi kommit i land på den finska sidan var vårt första mål ett flygmuseum vid flygplatsen i Helsingfors. Nu tillstötte också Peter Källoff från Boden till gruppen. Peter hade åkt tåg genom Finland ner till Helsingfors. På museet gick det upp för oss vilken stor mängd med olika flygplan det Finska flygvapnet

har haft i sin tjänst under åren. Vi fick se bl a Fieschler Storch och en del för oss okända finska konstruktioner som t ex PIK 20. Märkbart var även det stora antal skalamodeller som fanns utställda i museet, resultatet av ett nära samarbete mellan museet och modellflyget.

Men målet för vår resa var inte detta museum, inte heller Helsingfors utan Räyskälä — ett segelflygsentrum ca 18 mil nordväst om Helsingfors. Här hade Finska Modellflygförbundet bjudit in till en Nordisk Skalakurs med föreläsare från både USA och England. Art Schroeder redaktör för Model Airplane News, höll en föreläsning om skaladokumentation och Dennis Thumpston ordförande i FAI's skalautskott talade om de nya reglerna för F4C skala.

Räyskälä Segelflygcentrum är en mycket fin anläggning med sovrum, konferensrum, bastu och samlingsrum samt restaurang. Utöver detta har man naturligtvis flygfält och hangarer. Vi skulle nu bara utnyttja inomhusfaciliteterna. Orsak till detta var dels vårt program, dels kylan som för helgen hade slagit till, och vi

upplevde för första gången denna vinter temperaturer under 20 grader.

Föreläsningarna hölls på engelska eftersom både Art och Dennis inte är så bra på våra nordiska språk. Dessutom så tror vi nog att kursen inte blivit så intressant för oss svenskar om den gått på finska.

Den första föreläsningen hölls av Dennis Thumpston och behandlade dom nya reglerna för F4C. Som ni kanske redan vet så har man inom FAI beslutat ändra reglerna eftersom F4C inte har så många deltagare längre. Resultatet har blivit en slags "Super standoff" där man under den statiska bedömningen, precis som i Stand off först bedömer från tre meters avstånd. Sedan går man fram till en meters avstånd och kollar detaljer i cock-pit. Vi fick mycket information om hur man från FAI ser på dessa nya regler som också framkallade mycket diskussioner bland deltagarna.

Om den mycket viktiga delen i skalasammanhang — dokumentationen — handlade nästa ämne presenterades av Art

Schroeder, USA. Art visade många exempel på både god och dålig dokumentation samt gav oss många tips om hur man får tag i den dokumentation man behöver.

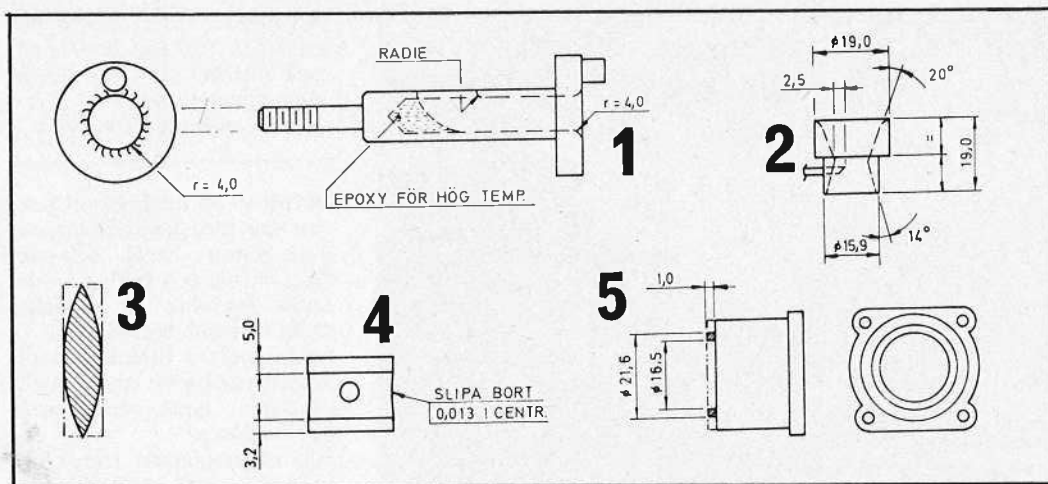
Efter ytterligare diskussioner var det dags för middag, video och slutligen naturligtvis sauna. Söndagen började med en föreläsning om "flight realism" av Bengt Holmer, Sverige. Det var en intressant föreläsning innehållande bl a mycket djupa filosofiska uttalanden som t ex "Concrete is concrete, but grass isn't grass" när Bengt förklarade hur man efterliknar taxningen med gamla plan från första världskriget på betongunderlag. På den tiden det begav sig fanns ju inte detta underlag. Bengt gav oss också många värdefulla tips om hur ett plan skall uppföra sig skalamässigt i luftrummet för att vinna domarnas gillande under en skalatävling.

Efter "General discussions" var det så dags att åka hem. Vi tycker att det var en mycket angenäm och värdefull kurs med tillfälle till meningsutbyte med många trevliga människor och där vi fått genomgående trevliga föreläsningar. Vi tackar det finska Modellflygförbundet för initiativet till denna kurs. Vi ser fram emot nästa kurs i ämnet, nämligen skalakursen i Karlsborg.

*Kristian och Roland Ljungkvist
Jakobsbergs
Modellflygklubb*



Här en fin landningsbild från en sydlig skalatävling. Tommy Christiansson är på finalen med sin 1/4-skala DH 82 Tiger Moth.



Trimma en K&B...

Den amerikanske speedflygaren Scott Newkirk beskriver i nr 3 av tidskriften Speed Times hur han brukar öka effekten på sina K&B 6,5 cc motorer, som han använder i Formula 40-klassen. Denna klass är närmast att jämföra med en speedklass, där max 40 % nitro får användas i bränslet. Och man får endast förse motorn med en halvpipa.

Dessa små tips han ger är naturligtvis också användbara på även andra motorstorlekar.

Dock måste då hänsyn tas till dimensioneringen av dessa motorer och modifieringar.

Scott Newkirk skriver så här: Jag har använt K&B 6,5 cc i över 6 års tid och har kommit fram till vissa modifieringar, som har hjälpt mig sätta nuvarande rekord i Northwest

Form 40-klassen med 245,1 kmh. Jag utgår ifrån en frontinsugsmotor. Varför just frontinsug? Det är flera skäl till detta. Först och främst har bänktester visat att en frontinsugsmotor är ca 400 varv/min snabbare än en med bakinsug. Dessutom är det möjligt att kunna utnyttja ramm-effekt-insug i förgasaren (dvs propeller och fartvind pressar in extra luft). Slutligen är det också möjligt att använda större förgasaröppning än vad som kan komma ifråga vid en bakinsugsmotor, vilket visar mycket goda löften under flygningarna.

VEVAXEL FÖR FRONTMOTORN (bild 1)

Först och främst använd den nya axeln, då den inte är utsett för axelbrott som de äldre var. Jag bryr mig inte om

att borra upp den ytterligare, då jag är rädd för att vevaxeltappen kan lossna. Dessutom är det en stor axel som inte behöver ha större innerdiameter. Jag gör en stor radie på 4,0 mm i axelns öppning. Detta minskar gasströmningens hastighet genom axeln eftersom gaserna inte studsar tillbaka in i vevaxeln efter att ha träffat baklocket.

Motorn har 35/75-tider, dvs axeln öppnar vid 35° efter övre dödläge och stänger vid 75° efter undre dödläget.

Jag brukar också underlätta gasströmningen genom att runda portarnas insida och fylla ut vevaxelns främre del med epoxy — som måste tåla höga temperaturer!

FÖRGASAREN (bild 2)

Jag använder en egentillverkad förgasare med invändigt

hål diameter 10,8 mm gjord av nylon. Aluminium och plast går också bra. För det mesta försöker jag välja de lättaste materialen och därigenom spara vikt på motorn. Kom ihåg att Form 40 är en accelerationstävling. Jag använder en separat bränslenål placerad bakom motorn.

Därifrån justeras bränslet, som via ett rör går fram till förgasaren. Förgasarens originalbränslerör förses med en 45° spets som får sticka in 2,5 mm i förgasaren.

VEVSTAKEN (bild 3)

Jag formar vevstakens tvärsektion enl bild genom att fila den för hand till det symmetriska utförande med skarpa kanter, som framgår. Därefter putsas och poleras den mycket nog.

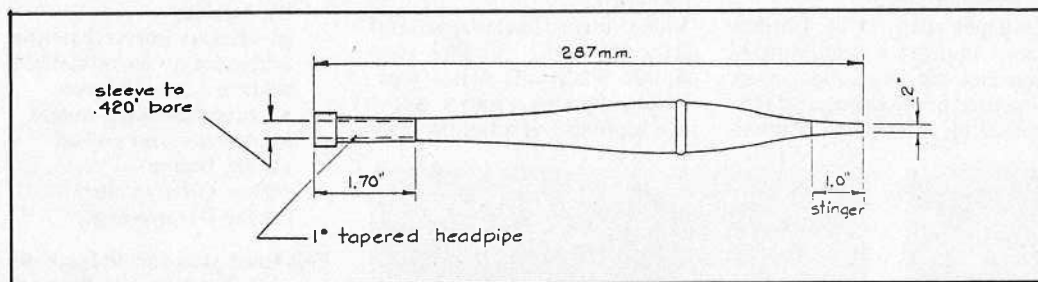
KOLV/FODER (bild 4)

Jag ändrar inte på porttiderna men fodrets konicitet ändras från 0,18 mm till 0,20 mm. Kolven utformas enl bild — obs ett annat vanligt sätt att ändra kolvens profil är det s k "tunnformade" utseendet, där kolven fasas upp till och ned till men får vara störst däremellan — se AoH nr 1/83. Toppen jag använder är den nya 2-delade med utförande för lösa glödstift (ej en gemensam enhet, som justeras med brickor till ett spel av 0,10 mm mellan topp/kolv).

BAKLOCK (bild 5)

För att öka vevhusvolymen så svarar jag bort material enl bild. Den kvarvarande ringen sitter i centrum av vevaxeltappens rotationsrörelse, varigenom vevstakens storända bibehålles utan ändrat axiellt spel.

Ewa Axtelius



..och pipan

Chuck Schuette, USA, förbättrade AMA:s FAI-rekord till 272,42 kmh i oktober 1982. Han hade sitt normala "skräp",

dvs exakt samma motor och modell, som på VM i Oxelösund. Enda skillnaden var en modifierad pipa och insug.

Motorn, en Rossi, från 1976 försedd med ABC-kolv/foder, samt 138° boosttid och 192° avgastid. Vevaxeldiametern är

12 mm och hålet i denna, 8,6 mm.

Förgasaren hade också 8,6 mm diameter, men var längre än standard.

Glödstiftet var en gammal nr 7 topp (Lika nr 2) som gav 0,686 mm spel topp/kolv. Propellern han använde var hans "popsicle stick" 6,5 x 5,8 och bränsletanken var typ "pen bladder" (gummi blåsa) med regulator. Chuck uppgav att han en vecka tidigare flugit 276,7 kmh och den fartökning han fått, ansåg han var den "nya" pipans förtjänst. Det är en modifierad Rossi-pipa nr 2. Se fig.

Ewa Axtelius



Modellsportutställning i Härnösand

Gå på biblioteket!

Härnösands Modellsportklubb diskuterade under ett klubbmöte i februari förra året om man skulle genomföra en utställning för att visa modellhobbyn för allmänheten. Man siktade in sig på perioden november eller december 1982. Man tillsatte en speciell utställningskommitté, som fick till uppgift att försöka få använda Härnösands Stadsbibliotek som lokal under den tid då bl a julskytningssöndagen inföll.

Stadsbiblioteket liksom Kommunens kulturnämnd tyckte idén var bra och utlovade klubben allt stöd. Och man fick också disponera bibliotekslokalerna den tid man önskade. Till utställningen inbjöds även båt- och bilåkare,

men tyngdpunkten skulle vara modellflyg.

Under täta sammankomster med utställningskommittén diskuterades utformningen av den affisch, som kulturnämnden lovat ta fram, vilka modeller som skulle visas, hur montrar skulle placeras i den anvisade lokalen, vilka övriga hjälpmedel som behövdes etc.

Biblioteket svarade för småbildprojektor, medan Ågrens Radio lånade ut en komplett videoutrustning. Modellprodukter bidrog med bl a diverse modellmotorer.

Söndagen den 21/11 började man uppföra utställningen, som fick sin högtidliga invigning med pressvisning tisdagen den 23/11, varvid såväl lokal-

radio som ortens lokaltidningar var närvarande. Det resulterade i ett fem minuter långt inslag i lokalradions tolv-sändning samt artiklar i de båda lokaltidningarna. Klubben och dess medlemmar fick ett fint erkännande från kulturnämnden och bibliotekets personal för en väl arrangerad utställning. Varje kväll fanns minst fyra medlemmar från klubben närvarande för att under utställningstiden informera om klubbens verksamhet. Samtidigt pågick också instruktivt modellbygge vid ett byggbord i lokalen.

Videofilmen "Skaladagarna på Barkarby 1982" visades (den lånade VLM ut) och i småbildsprojektorn visades bilder om klubbens verksamhet. Oli-

T v montern med friflygande modeller. Vid byggbordet pågick instruktionsbygge under hela utställningstiden. Nertill visas andra montrar.

ka former av modellsport visades upp med båtar, bilar, radio-, motor-, segel- och sjöflyg, linflyg och friflyg — det fanns omkring 70 modeller totalt i utställningslokalen! Under de tre timmar utställningen var öppen under skyltsöndagen inräknades bortåt 600 besökare.

Här några punkter från klubbens noggrant uppställda planering:

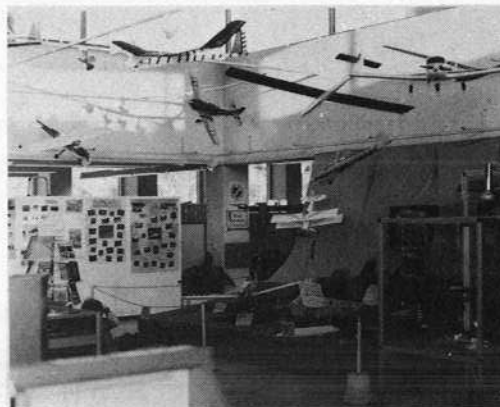
- utställningskommitté bildas 9 månader i förväg
- inventering av lämpliga modeller för utställningen
- kontakt med kulturnämnd och bibliotek
- framtagning av utställningsmaterial (film, litteratur)
- informationsblad för utdelning
- slutkontroll 2 veckor före öppningsdagen
- uppbyggnad (behövs mycket tid)
- personal vid utställningen (passlistor o dyl)
- presskontakter
- demonstrationsbygge
- nedmontering
- utvärdering av utställningen
- dokumentation m m.

Efter den väl genomförda utställningen, som gav positiva omdömen från många håll kunde klubben sammanfatta vad den givit:

- ett stimulerande arbete för många klubbmedlemmar
- kontakt med många icke anslutna "hemma"-byggare
- PR-spridning av hobbyn i press och radio
- 25—30 nya medlemmar till klubben
- en utökad kursverksamhet
- bildandet av en modellbåtsektion inom klubben
- att modellhobbyn numer accepteras som en fullvärdig hobby
- planer för nya utställningar i framtiden.

Det finns skäl för andra klubbar att fundera på liknande arrangemang. Den här artikeln stimulerar inte bara till aktiviteter av det här slaget, utan den ger utmärkta tips för att inga väsentligheter skall glömmas bort vid planeringsarbetet.

*Text och bild:
Härnösands Modellsportklubb och dess utställningsgrupp*



Meddelanden från Förbundet

Material till "mitt"-sidorna insändes alltid direkt till SMFF:s exp, Box 10022, 60010 Norrköping.

2/83



FÖRBUNDSMÖTET 830326-27 I SÖDERTÄLJE

Från kl 12 på lördagen till strax efter kl 16 på söndagen ägde SMFF:s 26:e årsmöte och grenkonferenser rum på hotell Skogshöjd.

De viktigaste besluten sammanfattas nedan. Ett fullständigt protokoll utsänds till klubbar och förtroendevalda i mitten av april.

- Den av förra årsmötet tillsatta kommittén för utredande av förenklade anslutningsformer och valfri MFN i medlemsavgiften befriades av årsmötet från fortsatt arbete i frågan. Årsmötet beslutade låta styrelsen utvärdera utredningen och utarbeta ett fullständigare förslag. Detta skall sändas till klubbarna på remiss senast under september.

- Klubbregistreringsavgiften beslutades vara oförändrad 100:- kr.

- Beslutade avslå styrelsens förslag till olika junioravgifter och med 53 röster mot 50 beslutades om oförändrad junioravgift, 10:- kr.

- Senioravgiften beslutades vara oförändrad 75:- kr.

- Beslutades införa familjemedlemskap med samma avgift som för seniorer.

- Beslutades enligt styrelsens förslag införa sk gästmedlemskap och med 55 röster mot 42 göra registreringen i förbundet kostnadsfri.

- Beslutades att ordföranden i PREK skall ingå i styrelsen. Antalet styrelsemedlemmar blir konstant då någon ny ledamot ej väljes.

- På styrelsens förslag skall SMFF:s distriktsgränser följa länsgränserna där lokala avtal mellan landstingen ej lägger hinder i vägen.

- Grenstyrelsen i friflyg tog tillbaka sitt förslag om SM endast i FAI-klasserna.

- Mötet beslutade med stor majoritet avslå VLM:s förslag till stadgeändringar och tillsättande av ny stadskommitté.

- Beslutades med 45 röster mot 44 att distriktsbidraget skall vara oförändrad 3.000:- kr per år till de distrikt som ej har landstingsbidrag.

- Beslutades att styrelsen får i uppdrag att utreda frågan om riksinstruktör och lägga förslag till nästa årsmöte.

- Beslutade överlåta åt PREK att ta fram PR-material, vilket gärna får vara filmer, för anvisade medel.

- Ingen konstruktionstävling skall hållas för modeller enklare än Flugan.

- Beslutade att sista inlämningsdag för motioner från klubbar och enskilda i fortsättningen skall vara 1:a december året innan årsmötet.

Fortsättning nästa sidal

LANDSLAGSLIGA TEAM-RACE 1982-1983

Ligan avslutas med UT-83

	1	2	3	4	5	6
M Böhlin						
G Bengtsar	P036	3.46,1	3.47,0	3.49,4	4.02,9	3.54,8
B-O Samuelsson	A006	-	3.52,0	3.59,2	3.54,6	3.41,1
K Axtelius						11.45,8
H Andersson	A006	-	3.51,2	3.51,7	4.10,2	3.51,5
S Pontan						11.53,4
B Winkler	B039	-	-	4.44,3	4.25,9	4.26,1
M Höög						19.10,4
J Gustavsson	B256	-	-	4.02,9	3.53,3	-
G Härne						24.02,9
I Larsson	P036	-	4.40,6	-	-	-
D Johnsson						30.00,0
J Sandström						5.06,6
P Stjärnesund	U044	-	-	-	-	30.00,0

LANDSLAGSLIGA SPEED 1982-1983

Ligan avslutas med UT-83

	1	2	3	4	5	7
N Björk	B256	247,2	250,6	244,7	243,5	742,5
G Fällgren	D103	-	217,5	235,6	153,7	102,8
M Böhlin	P036	-	-	244,0	236,6	-
O Kjellberg	B256	-	217,5	224,5	-	442,0
B Martinelle	E021	-	-	215,6	184,6	-
L Kärrman	O024	-	-	218,8	-	-
H Öhlund	O024	0	205,1	0	-	-

LANDSLAGSLIGA COMBAT 1982-1983

Ligan avslutas med UT-83

	1	2	3	8	9	7
1 H Östman	B273	20	40	50	40	10
2 L Göransson	B273	20	10	30	30	30
3 M Franke	S247			40	30	10
4 P Stjärnesund	U044	0	10	10	10	40
C Johansson	K 48			10	10	40
6 I Larsson	P036			40		40
T Rasmussen	S247			10	20	10
8 I Abrahamsson				20	10	0
P Frberg	B273	20	10			30
B-Å Fällgren	D103		0	10	10	10
11 S Olsson	O 35					20
12 M Beijhem	B273		10	0	0	10
M Franzén	S247			10		10
J Holm	B273			10		10
T Schmidinger	U044			10		10
K Ylandh	O024				10	10
17 M Borg	B039			0	0	0
J Karlsson	B273			0		0
S Lagerkvist	B273		0			0
A Pettersson	S247			0	0	0

1	Limfjordstävlingen
2	Oxelöpkalen
3	SM
4	Galax Open
5	Höttävlingen
6	4 bästa - bästa
7	3 bästa
8	Väsby-klippet
9	Vänersborgspokalen

Förklaringar till använda spalt-nummer

TÄVLINGAR & MEETINGS

Anmälningar till tävlingar göres alltid på SMFF:s blankett som kan rekvideras från SMFF:s expedition. Anmälningsblanketten sändes direkt till klubbens kontaktperson, medan startavgifter betalas per postgiro.



SKALAFLYGDAGAR/A028/STOCKHOLMS

RADIOFLYGLUBB
83-0528-29 0900
F8 Barkarby
Populärskala enl SRFK:s regler 100:-/modell
Pg 503268-5, Stockholms RFK
Sista ann 83-05-06
Stockholms RFK, c/o Olle Ericsson, Pörrvaltarvägen 25, 15147 Södertälje
Olle Ericsson 0755-88923
Arne Berggren 08-894662
OBS Dispens för "Stora Modeller"

F3A/F180/VÄRGÅRDA
RADIOFLYGLUBB
83-05-28-29
Värgårda flygfält 0900
F3A
80:-

Pg 845375-5, Värgårda RFK
Sista ann 83-05-22
Värgårda RFK, c/o K-Å Björklund
Pl 1061, 44700 Värgårda
K-Å Björklund 0322-21529
Genomgång 0830
Camping i anslutning till fält.

LIMHAMNS MAJTÄVLING/M331/LIMHAMNS MFK
83-05-29 0800-1700
Revingehed
FAI jun/sen, F1B, F1C, A1 jun/sen, C1, 77 cm jun/sen
Senior 35:-/klass
Junior 15:-/klass
Pg 535248-9, Limhamns MFK
Sista ann 83-05-19
Limhamns MFK, Tycho Brahegatan 35, 216 12 MALMÖ
Claes Andersson 040/270138

FRIDA CUP/P036/VÄNERSBORGS MK
83-06-04-05 0900
Brätelund
Combat-int-open Stunt int-semi 35:-/klass senior
25:-/klass junior
Pg 34653-6, Vänersborgs MK
Sista ann 83-05-24
Vänersborgs MK, c/o Ingemar Larsson, Lejdaregatan 8 46200 Vänersborg

SPORT POP/P182/BORÅS MFK

83-06-04
Samling 08 00 Start 09 00
Borås modellflygfält
Sport Populär 50:-
Pg 896382-9, Borås MFK
Sista ann 83-05-27
Borås MFK, c/o Christer Sigurdsson Utmarksbacken 10, 50250 Borås
Christer Sigurdsson 033/157975

SOLSTADPOKALEN/S228/KARLSTADS

MFK
Ändrat datum till 830423
Tid och plats oförändrad
Sista ann 83-05-27
Sista dag för inbetalning av startavg: samma som ovan
Ingen efteranmälan
Anmälan utan i tid inbetalad startavgift kan returneras.

VINTERTÄVLINGEN/0024/AKMG
83-04-23-24 Genomgång 09 30
Start 10 00
Torslanda

23/4 - F2B, Semistunt
24/4 - F2A, Good-Year
25:- sen
25:- jun
Pg 526366-0, AKMG
Sista ann 83-04-18
AKMG, c/o Lars-Åke Andersson, Hembyggarevägen 9, 41676 Göteborg.
Lars-Åke Andersson 031/262537
Hans Öhlund 031/457549
Klubblökalen 031/475647

GÖTEBORGS F3A TÄVLING/0024/AKMG

83-05-07 09 00
(83-05-08)
Fd Torslanda flygfält
F3A
80:-
Pg 526366-0, AKMG
Sista ann 83-05-01
AKMG, c/o Colin Fairall, Bildstensgatan 61, 42300 Torslanda
Colin Fairall 031/563516
Bertil Böhlin 031/312753

UT FRIFLYG 1983

83-05-12-15
Revinge hed
FAI, F1B, F1C
Separat kallelse har gått ut till de berörda

UT LINFLYG 1983/U044/VÄSTERÅS

FK, MFS
83-05-28-29 09 00 båda dagarna
Johannisbergs Flygplats
28/5 - F2C Team face, Good-Year
29/5 - F2D Combat int, F2A
Speed + övr speedkl enl kaffepetterregler (UT gäller F2A, F2C, F2D)
45:- sen
25:- jun
Pg 131265-1, Västerås FK, MFS
Sista ann 83-05-17 (poststämp)
Ingen efteranmälan
Västerås FK, MFS, Flygplatsen
Johannisbergs, Lundby, 72591 Västerås
Ingen efteranmälan
Ove Andersson 021/131742
Per Stjärnesund 021/114234

QM-PYLON/H096/RFK UTVANDRARNA

83-06-04 09 00
F17K (F12) Kalmar
Quarter Midget Pylon
50:-
Sista ann 83-05-30
RFK Utvandrarerna, c/o Ingvar Larsson, Ö Vägen 30, 38803 Vassmolåsa
Ingvar Larsson 0480/32056

EL-PYLON FAI/M008/MALMÖ RADIOFLYGSÄLLSKAP

83-06-04 10 00
(83-06-05)
LV4 (nya flygfältet)
FAI EL-pylon
75:- sen
25:- jun
Pg 791446-8, Malmö RFS
Sista ann 83-05-28
Malmö RFS, c/o Gert Zaar, Johannesluetg 2, 21228 Malmö
Gert Zaar 040/292300
30 min mellan heaten
2 frekvenser



Meddelanden från Förbundet

2/83

Material till "mitt"-sidorna insändes alltid direkt till SMFF:s exp, Box 10022, 60010 Norrköping.

OLDTIMER-SM/R153/AXVALLA FFT
83-06-04-05
Trimning från kl 15 00
Start lörd 19 00 - sönd 07 00
Axvalla hed
Gummimotormodeller före 1943
A2 - 0 - 50 cm
B2 - 50 - 75 cm
C2 - 75 - 100 cm
D - Wakefield
samt Gint senast 1953
Segelmodeller senast 1953
S1 - 0 - 100 cm
S2 - 100 - 250 cm
Motormodeller
F - senast 1953 max 2,5 cm3
Handkastglidare, HKG
Tävlingsregler - (detaljregler utdelas på tävlingen)
Markstart för klass D och Gint.
Segelmodeller max 100 m lina:
3 starter. Maxtid 3 min.
Avgifter - 1 klass 30:-, ytterligare klasser 10:-
Enbart HKG 10:-
Pg 550916-1, S-0 Lindén
Sista ann 83-05-30
Sven-Olov Lindén, Hovstavägen 15, 70363 Örebro.
S-0 Lindén 019/182179
N-0 Gustavsson 0500/18282 el 18010
Övernattning kan ske på STF:s Vandrarhus, Skara

ROMMEHEDSTÄVLINGEN/W128/RFK VIGGEN
83-06-04-05
Dala Airport, modellflygfältet F3B-A
50:- sen
30:- jun
Pg 281153-7; RFK Viggen
Sista ann 83-05-25
RFK Viggen, c/o Aulis Lehtinen, Gränsögratan 1, 78300 Sätra
Aulis Lehtinen 0225-51790
Camping vid flygfältet

VALLENTUNAPOKALEN/B272/ VALLENTUNA MFK
83-06-11 10 00
Gullbrofältet mitt emot Canada Bygg, väster om Vallentuna
Längs vägen mot Upländs Växjö
F3E Glider, F3E Nordic
30:- resp 20:- betalas vid start
Sista ann 83-06-11
Vallemtuna MFK, c/o Bo Gårdstad
Norrgränd 26, 18600 Vallemtuna
Bo Gårdstad 0762/77757

QUARTER MIDGET/G114/VÄXJÖ RC KLUBB
83-06-11 09 00
Uråsa flygplats ca 2 mil söder Växjö
Quarter Midget pylon
70:-
Pg 578768-4, Växjö RC klubb
Sista ann 83-06-06
Växjö RC klubb, c/o Börje Ragnarsson, Tallvägen 3, 36044 Ingeletad
Börje Ragnarsson 0470/30577

WINDMILL CUP/M134/TRELLEBORGS MFK
83-06-11 08 30
(83-06-12)
Klubbstället
F2B, Semistunt
F2B 40:-
Semistunt 20:-
Pg 441409-0, Trelleborgs MFK
Sista ann 83-05-28
Trelleborgs MFK, c/o Lars Roos, J Wulfsgatan 11, 23100 Trelleborg
Lars Roos 0410/12539
Logi ordnas fred-lörd/sönd
Medtag sovsäck, blåsvädersmodell gott humör m m
Flygunderlag; kortklippat gräs

ÖLANDTÄVLINGEN/P184/HERRLJUNGA MFK
83-06-11 0900
(83-06-12)
Ölanda ca 6 km från Herrljunga mot Annelund.
F3B-termik
50:-
Pg 432876-4, Herrljunga MFK
Sista ann 83-06-06
Herrljunga MFK, c/o Kent Johansson, Vetevägen 13, 52030 Ljung
Kent Johansson, 0513/50413

NILS HOLGERSSON CUP-UT F3F/M338 VILLIE RADIOFLYGLUBB
83-06-11 09 00
(83-06-12)
Samling hamnen Kåseberga kl 9
F3F
55:- sen
35:- jun
Pg 348520-8, Villie RFK
Sista ann 83-06-03
Villie RFK, Box 5, 27012 Rydgård
Startavg insättes på pg i samband med anmälan
Per Viklund 040/939211 eller helger 0411/33234

NATTÄVLINGEN/Y058/MFK SKVADERN
83-06-11-12
Genomgång 21 00 Start 21 30
Midlunda flygplats
A1 jun o sen, F1A jun o sen, F1B, F1C, F1G, HKG, 77 cm
40:- sen 1 klass därtöver 20:-
20:- jun
Pg 139274-5, MFK Skvadern
Sista ann 83-05-30 (poststämp)
MFK Skvadern c/o Anders Ericsson, Mogatan 61 A, 85241 Sundsvall
Anders Ericsson 060/126304

AKM SOMMARNÖJE FÖR FRIFLYGARE/MO10/AKM MFS MALMÖ
83-06-11-12
11/6 - 16 00 - 20 00
12/6 - 08 00 - 15 00
Ängelholm eller Rinkaby, plats meddelas till anmälda i god tid
11/6 - Oldtimer
12/6 - FAI klasser
F1A, F1B, F1C, A1 Jun

Oldtimer gummimotormodeller 4 klasser, segelmodeller 1 klass, motormodeller 1 klass
Senior 40:-/klass
Junior 30:-/klass
Oldtimer 30:-/klass
Pg 434042-8, AKM MFS
Sista ann 83-06-03 (poststämp)
AKM, MFS, c/o Lennart Hansson, Sigurdsgatan 15, 21465 Malmö
Lennart Hansson 040/193790
1 juni är det varma vindar från sydväst.

MODELLFLYGHGELG/S246/EDANE MFK
83-06-11-12
Arvika Westlanda
Kontaktman: Sven Johansson
tel 0570/50304

JUNITÄVLINGEN/B267/SÖDERTÄLJE MFK
83-06-18 09 30
(83-06-19)
Påldalen Nykvarn
F3A
80:-
Pg 405755-0, Södertälje MFK
Sista ann 83-06-08
Södertälje MFK, c/o Yngve Lindholm, Bergsäter, 155 00 Nykvarn
Yngve Lindholm 0755-46186

SKALA SYD/MO08/MALMÖ RADIOFLYG SKÄLSKAP
1983-06-18-19 09 00
Plats ej fastställd Malmö alt Skanör

F4c o Populärskala
70:-
Pg 791446-8, Malmö RFS
Sista ann 83-06-12
Malmö Radioflygsklubb, Finlandsgatan 20, 21432 Malmö
Stig Bergström 040/162902

GALAX OPEN/A006/MFK GALAX
1983-06-18-19
Högdalens Bilprovning
Speed (K-P regler), TR-int, TR-B och Good-Year
Junior 20:-
Senior 40:-/deltagare o klass
Pg 229449-4, MFK Galax
Sista ann 83-06-15
MFK Galax, c/o Kjell Axtelius, Huldrestigen 9, 14173 Huddinge
Kjell Axtelius 08/7744915
18 juni - Speed + B-team
19 juni - TR-int + Good-Year

VÄNGSÖ OPEN/BO81/ÖSTRA SÖRLANDS FLYGKLUBB MS
1983-06-23-26
Vängsö flygplats, 10 km nordväst om Gnesta
F3B-FAI enl 1983 års regler
175:-
Pg 378270-3, ÖSFK, MS
Sista ann 83-05-20
ÖSFK, MS, c/o Ulf Andersson, Getingstigen 5 III, 15160 Södertälje
OBS särskild anmälan, blankett Ulf Andersson 0755-30595
Christer Källroos 0755-12445

MIDSOMMARSKALA/W078/SILJANS-BYGDENS RADIOFLYGLUBB
83-06-24-26
Start 12 00 24/6
Dragsängarna Leksand
F4 Stand off, Populärskala, 1/4 skala
25:-/klass
Pg 714333-2, Siljansbygd RFK
Sista ann 83-06-10
Siljansbygdens RFK, Box 1729, 79100 Falun
John Lyrsell 023/21500, 023-21442

ÅTORPSTRÄFFEN/S238/ÅTORPS MFK
83-07-2-3 10 00
Sunds gård Åtorp
F3B-N
Seniorer 50:-
Juniorer 30:-
Pg 466724-2, Åtorps MFK
Sista ann 83-06-18
Åtorps MFK, c/o John Eriksson, Vägåsa, 69010 Åtorp
Mats Fredriksson 0551/60130, 0551/30022
Övernattning: egen husvagn el luftmadrass i SMU-gården, Åtorp
Mat: SMU-gården

SKALATÄVLING/L132/RFK GRIPEN
1983-07-2-3 10 00
Havgård Klippan
Pop-skala, Stand-off, 1/4 skala
50:-/modell
Pg 231998-6, RFK Gripen
Sista ann 83-06-27
RFK Gripen, c/o Berne Gunnarsson, Box 23, 26051 Ekeby
Berne Gunnarsson 042/76709
Campingmöjligheter finns på fältet. Modellerna ska vara provflugna innan tävlingens början.

GRÄNSKUPPEN/R148/TIDAHOLMS MFK
1983-07-2-3-4
Stacklanda
F3A
150:- ev kr
Pg 718689-7, Tidaholms MFK
Sista ann 83-06-18
Tidaholms MFK, c/o Anders Gustavsson, Erikabergsg 10, 52200 Tidaholm
Tommy Kjellgren 0502-11470
Camping vid fältet

- Inomhusflyget skall fn ej vara separat gren bl a beroende på antalet utövare och att bättre ekonomiska förutsättningar finns som arbetsutskott inom friflyggen.

- Mötet beslutade enligt styrelsens förslag till budget med tillägget att styrelsen enligt egna övernattningen får använda ett ev överskott.

På valberedningens förslag valdes:

- Björn Lundin nyval som vice ordförande
Lennarth Larsson omval som sekreterare
- Peter Källroff nyval som suppleant
- Roland Ljungkvist nyval som ordförande i PREK
- Bengt Holm och Bengt Johansson omval som revisorer
- Kaj Johansson och Lars-Gunnar Lindblad omval som revisorsuppleanter.

Mötet omvalde valberedningen med Morgan Andersson, sammankallande, Nilserik Hollander och Erik Sund.

Inget beslut fattades om tid och plats för nästa årsmöte men mötesdeltagarna var mycket nöjda med hotell Skogshöjd.
Inget beslut fattades om någon form av resekostnadsutjämning.

Styrelsen anmodades att inför nästa årsmöte till klubbarna utsända så många exemplar av verksamhetsberättelsen som antalet ombud.

Material till den sk PR-tidningen finns nu klart och överlämnas till PREK för åtgärd.

Referat från grenkonferenserna redovisas av resp grens protokollsekreterare.

Förbundasekreterare
Lennarth Larsson

KORT SAMMANFATTNING AV BESLUT VID FRIFLYGETS GRENKONFERENS

- Tävlingsavgifterna oförändrade.

- Maxtid 1-klasser seniorer 120 sekunder

- Landslag uttages året före aktuell tävling.

- I Pea-nut klassen får tre modeller användas.

- Poäng från UT-NM-EM-VM räknas på sju starter omräknat till 5/7.

- En särskild konferens skall sammankallas för diskussion av nya internationella regelförslag.

Styrelse: Ordf Bo Modeér
V ordf H Lindholm
Sekr L-G Olofsson

AU fri Led Ulf Carlsson
Suppl Håkan Nilsson

AU inomh Led Bengt Blomberg
Suppl Sven Pontan

PREK Led Sven Pontan

Utb Led Bo Hallgren

Budgetförslaget godkändes.
Grenstyrelsen beviljades ansvarsfrihet.

Meddelanden från Förbundet



Material till "mitt"-sidorna insändes alltid direkt till SMFF:s exp, Box 10022, 60010 Norrköping.

2/83

SAMMANDRAG AV BESLUT FRÅN RADIOGRENKONFERENSEN 1983

Grenstyrelse:
Grecnhef Hans Flyckt 2 år
Harry Fransson
Ragnar Åhman

Vid genomgång av verksamhetsberättelsen togs protesterna av F3B tävlingarna upp och grenkonferensen beslutade upphäva sanktionen av Gråbo och Falköpingstävlingarna.

Grenstyrelsens berättelse godkändes och budgeten för 1983 godkändes.

Justeringar ska göras i Stora Grabbars lista, några DM-resultat har av misstag ej blivit medräknade.

1 Oförändrade tävlingsavgifter beslutades alltså 10:- och 5:- för juniorer.

2 Grenkonferensen beslutade att domarlicenser har begränsad giltighetstid.

3 Ändrad sista anmälningssdag för anmälan av tävling från 15 oktober till 1 januari.

4 3 nya SM-klasser beslutades i el-flyg F3E Glider, F3E Nordic och F3E Pylon.

5 Modifierade regler i QM pylon.

6 Beslut om landslagsliga i F3B.

7 Vid mer än 30 deltagare i F3B tävling räcker det med 2 hela omgångar.

8 Regler för debutantklass återremitterades till segelkommittén för komplettering.

9 Landningspoäng ändrad i F3B Termik.

10 Förslag om att få använda 3 modeller avslögs.

11 Förslag om kvaltävlingar återtogs.

12 Förslag om arbetstid, depå och sammanställning av startfält godkändes.

13 Beslutades att omedelbart efter VM 1983 tävla enligt 84 års regler.

14 Alla regeländringar som grenkonferensen beslutar gäller först efter årskonferensen.

15 Segelkommittén ska ta fram förslag om ändring av F3B reglerna vad gäller antalet starter.

16 F3B-N reglerna ang antalet starter bör ändras vid nästa Nordiska konferens.

17 Förslå CIAM att radioreglerna inte ska få ändras med kortare perioder än 3 år.

18 Gummirestart tillåtet i F3B termik.

19 Förslå CIAM att det beviljas omstart vid linkörning.

20 F3F reglerna ändrade när det gäller rätten att avlysa eller uppskjuta tävling.

Portföljning nästa sida!

HÖKATERMIKEN/NO02/HÖKAKLUBBEN

HÄLMSTAD
83-07-16 10 00
(83-07-17)
Klubbens modellflygfält vid Pilkington
F3B-termik
30:-
Pg 832495-6, H8kaklubben
Sista anm 83-07-09
H8kaklubben, c/o Lennart Olsson
Onsdagsgränd 3, 30253 Halmstad
Lennart Olsson 035/128649
Start med löplina eller klubbens gummirep

SOLNAS 10-STARTERS/B256/SOLNA

MSK
83-07-16-17
07 15 tävlingsgenomgång där-
efter gemensam inpassering.
Efter det tillåts inget inträde
på F18.

F18 beläget i Tullinge söder om
Stockholm. Fotoförbud råder,
kamera får ej införas på F18.

F1A, F1B, F1C sen o jun
Sen 40:-/klass
Jun 25:-/klass
Pg 228633-4, Solna MSK friflyg
Sista anm 83-06-23, Solna MSK,
Släggbacken 9, 17157 Solna
Ingen efteranmälan
Sture Johansson Nybodagatan 1,
171 42 Solna 08/276387 bost
08/7307449 arb

OBS Vid anmälan skall person-
nummer uppges, även på med-
hjälpare, som måste lämnas till
F18. Vi vore tacksamma om med-
hjälpare ville ställa upp som

tidtagare, om så är fallet ange
det på anmälan. Solna MSK tack-
ar på förhand. Utländska med-
borgare kan ej beredas till-
träde till F18.
Camping eller bäddplatser samt
mat kan erhållas på Lida Fri-
luftsgård i Tullinge ca 4 km
från F18. För närmare upplys-
ning tel 08/7787008, 08/7787018

EL-PYLON FAI/M144/RFK KOMETEN

LOMMA
83-07-23 10 00
(83-07-24)
Björnstorps flygfält
FAI El pylon internationell
75:- seniorer
25:- juniorer
Anmälan 1 timme före start
RFK Kometen, c/o Gert Zaar,
Johanneslustgatan 2, 21228
Malmö
Gert Zaar 040/292300
Max 30 min mellan heat
2 frekvenser

EL-FLYG/"EUROPA-MEETING"/A301/

MFK STARFLYERS
83-07-23-24
(83-07-25)
Björnstorps/Genarp
F3E + F3E Nordic
75:-/klass
Pg 514028-0, MFK Starflyers
Sista anm 83-07-01
MFK Starflyers, Box 27002,
10251 Stockholm 27
Ev efteranmälan = dubbel avgift
Curt E Lundvik, Strandliden 39,
16238 VÄLLINGBY 4 08/385430
"samtidigt" arrangerar RFK
Kometen EL-pylon i samma
"Europa-meeting"

SEMESTERTÄVLINGEN/M015/

ACROFLYERS
83-07-23 10 00
(83-07-24)
Kåseberga
F3F
50:- sen
35:- jun
Pg 235793-7, Acroflyers
Sista anm 83-07-15
Acroflyers, c/o Lennart Olsson
Furuatigen 5, 24013 Genarp
Lennart Olsson 040-480689
Sailing Kåseberga hamn kl 09 00

SKALA WEST (UT)/R011/LIDRÖPINGS

MFK
83-07-30-31 0830
Lidköpings flygplats Hovby
Populärskala, F4 Stand off, F4C
60:-
Pg 201141-9, Lidköpings MFK
Sista anm 83-07-25
Lidköpings MFK, c/o Agne Engman
Lunnelidsvägen 29, 53153
Lidköping
Agne Engman 0510/25566
Camping på fältet möjlig
Cafeterian öppen

F3B-N UNBYN CUP/BDO41/MFK

JUPITER LULEÅ
83-07-30-31 0830
Unbyns flygplats
F3B-N
40:- sen
20:- jun
Pg 60124-5, MFK Jupiter
Sista anm 83-07-22
MFK Jupiter, c/o Juris Wiklands
Landbovägen 6, 95017 Södra
Sunderbyn
Juris Wiklands 0920-41468
Ange telefonnr i anmälan

RESULTAT & TABELLER

Tävlingsarrangörerna ombedes insända resultat till SMFF:s expedition omedelbart efter avslutad tävling, så att de kan publiceras i MODELLFLYGNytt. Resultat äldre än 4 månader kommer icke att införas.



DM FRIFLYG VÄSTERNORRLAND 29/1 83

Al Jun yng
1. O Burland Y105 597
2. H Jenegård Y105 586
3. C Pekkala Y105 553

Al Jun
1. M Dahlin Y058 574
2. S Lundkvist Y105 519
3. J Solvander Y105 514
4. U Månsson Y108 511
5. E Dahlén Y108 504
6. N Martin Y108 425
7. K Ekholm Y108 420
8. S Pettersson Y058 71

Al Sen
1. H Jenegård Y105 600
2. S Lindell Y108 591
3. L Pekkala Y105 571
4. H Nyberg Y108 562
5. U Lejdetrand Y058 544
6. K Fagerlund Y108 536
7. S Burland Y105 500
8. J Bohman Y100 457
9. L Nyberg Y108 364

F1A Jun
1. A Larsson Y100 667
2. M Dahlin Y058 368
3. N Martin Y108 8

F1A Sen
1. L Ericsson Y100 888
2. U Lejdetrand Y058 786
3. L Nyberg Y108 760
4. E Andersson Y108 610
5. H Nyberg Y108 607
6. S Lindell Y108 570
7. J Bohman Y100 460

F1B
1. L Ericsson Y100 890
2. R Sundin Y058 874
3. P Green Y100 756
4. P Andersson Y058 743
5. O Green Y100 705
6. M Holmbom Y058 702
7. J Bohman Y100 116

HKG Jun
1. C Pekkala Y105 154
2. A Larsson Y100 150
3. H Jenegård Y105 54
4. J Solvander Y105 24
5. S Lundkvist Y105 18

HKG Sen
1. L Ericsson Y100 257
2. H Jenegård Y105 118
3. H Nyberg Y108 49

F1G
1. R Sundin Y058 453
2. L Ericsson Y100 359
3. P Andersson Y058 205

77 Jun yng
1. O Burland Y105 162
2. P-F Boman Y100 81

NORRLÄNDSKA VINTERTÄVLINGEN 12/2

Härnösands MSK Y100
Al Jun yng
1. C Pekkala Y105 348
2. O Burland Y105 297
3. H Burland Y105 294

Al Jun
1. H Nyberg Y108 481
2. C Pekkala Y105 463
3. M Kjellson Y105 385
4. S Lundkvist Y108 381
5. N Martin Y108 282
6. K Ekholm Y108 246
7. U Månsson Y108 209

Al Sen
1. H Jenegård Y105 596
2. L Pekkala Y105 536
3. S Burland Y105 466
4. J Bohman Y100 384
5. U Lejdetrand Y058 374
6. L Nyberg Y108 360

77 cm Jun
1. O Burland Y105 198
2. H Burland Y105 129

77 cm Sen
1. R Sundin Y058 264
2. G Nilsson Z052 255
3. S Ericsson Y100 236

HKG Jun
1. C Pekkala Y105 114
2. A Larsson Y100 65
3. C Pekkala Y105 33
4. U Månsson Y108 31

HKG Sen
1. L Ericsson Y100 184
2. H Jenegård Y105 136
3. G Nilsson Z052 81

F1B Sen o Jun
1. R Sundin Y058 852
2. L Ericsson Y100 829
3. M Holmbom Y058 827
4. P Green Y100 772
5. P Andersson J Y058 761

F1A Jun
1. J Ekeröth Z052 879
2. A Larsson Y100 865
3. N Martin Y108 464
4. K Ekholm Y108 294
5. M Dahlin Y058 124
6. H Nyberg Y108 115



Meddelanden från Förbundet

2/83

Material till "mitt"-sidorna insändes alltid direkt till SMFF:s exp, Box 10022, 60010 Norrköping.

FIA Sen		
1. L Ericsson	Y100	900
2. G Nilsson	Z052	828
3. A Eriksson	Y058	793
4. L Nyberg	Y108	766
5. U Leijdststrand	Y058	753
6. J Bohman	Y100	655

SLÄNDAN CUP 12/2 1983

MFK Sländan P186

FIA		
1. L Larsson	P186	894
2. B Ehn	R153	878
3. P-O Persson	P186	720
4. U Carlsson	0024	591
5. L Strannegård	P071	447
6. N-O Gustavsson	R153	433
7. L-G Olofsson	0024	331

FIB		
1. N Wallertin	P186	169

Al		
1. M Höwing	J	P071 507
2. P Almhagen		P071 473
3. P Hakemyr	J	P071 438
4. G Persson	J	P186 321
5. M Andersson	J	P186 240

77 cm		
1. L Larsson	P186	320
2. G Wivardsson	P071	239
3. S Wivardsson	P071	214
4. T Wiktorsson	P186	6

SIGTUNATRÄFFEN 12/2 1983

Sigtuna MFK B038

FIA Jun		
1. T Andersson	D016	658
2. P Fındahl	U284	632
3. A Piirhonen	U284	452
4. P Nemeth	D016	148

FIA Sen		
1. H Nilsson	Z052	900
2. B Wendel	U284	840
3. I Sundstedt	W064	821
4. A Persson	M010	807
5. O Sandahl	B296	716
6. T Rehnström	E021	680
7. G Holm	B256	661
8. H Åhlström	W064	645
9. B Holm	B258	635
10. H Sundberg	C092	317

FIB		
1. B Eimar	B256	822
2. J Zetterdahl	B256	783
3. L Lindén	T007	695
4. B-O Törnkvist	U284	644
5. J Åkerman	C092	585
6. S-O Lindén	T007	370

FIC		
1. O Sjöman	C092	881
2. L Karlsson	E021	718
3. G Ägren	C092	688

VÄSBY MF VÄRTÄVLING 5/3 1983

Väsby Modellflygare B273

F3B pop (28 deltag)		
1. K Källros	B081	1030
2. G Johansson	B274	996
3. S Engberg	B253	872
4. S Gustavsson	A028	835
5. A Husman	B273	804
6. A Hurtig	A302	745
7. U Andersson	B081	741
8. J Karlsson	B273	740
9. O Sköldenberg	B253	724
10. P-A Eliasson	A301	721

GAMENS LAGTÄVLING 12/3 1983

FK Gamen E021

Al Jun		
1. D Lundgren	E021	567
2. C Edlund	T007	566
3. S Nilsson	T007	436
4. L Tolktam	T007	370
5. P Blomqvist	B290	358
6. L Benze	B290	292
7. M Bagge	E021	133

77 cm		
1. B Hallgren	E021	264
2. O Blomberg	T007	258
3. L Gerdin	J	T007 175
4. G Blom	J	T007 148
5. J Bagge	E021	91

FIA Jun		
1. T Andersson	D016	852
2. S Larsson	P186	795
3. M Bagge	E021	725
4. J Pettersson	E140	474

FIA Sen (24 deltag)		
1. B Eimar	B256	900
	240+250	
2. A Persson	M010	900
	240+234	
3. H Nilsson	Z052	900
	240+163	
4. H Sundberg	C092	900
	231	
5. G Franzén	C092	900
	144	
6. B Ehn	R153	900
	142	
7. O Sandahl	B296	896
7. K Magnusson	C092	896
9. T Alm	D016	867
10. R Svensson	U044	842

FIB		
1. B Eimar	B256	900
2. C Högberg	E140	899
3. J Åkerman	C092	874

FIC		
1. H Lindholm	U044	900
	240	
1. L Åhman	E021	900
	240	
3. N-E Hollander	S228	847
4. G Ägren	C092	749
5. Å Andersson	E021	720

Lag 6-manna		
1. C092 Uppsala FK MS	5154	
2. E021 FK Gamen	4743	
3. E140 MFK Linköping	3391	

VLM:S VÄRTÄVLING 12/3 1983

VLM

Al Jun yng		
1. C Pekkälä	Y105	469
2. H Jenegård	Y105	364
3. A Bohman	Y100	32

Al Jun		
1. H Nyberg	Y108	419
2. U Månsson	Y108	417
3. M Dahlin	Y058	337
4. K Ekholm	Y108	225
5. N Martin	Y108	183

Al Sen		
1. H Jenegård	Y105	464
2. L Pekkälä	Y105	422
3. G Nilsson	Z052	335
4. U Leijdststrand	Y058	316
5. L Nyberg	Y108	30

77 cm Sen		
1. R Sundin	Y058	220
2. L Ericsson	Y100	78

FIA Jun		
1. J Ekeröth	Z052	616
2. A Larsson	Y100	604
3. H Nyberg	Y108	394

FIA Sen		
1. L Nyberg	Y108	570
2. G Nilsson	Z052	494
3. L Ericsson	Y100	460
4. U Leijdststrand	Y058	203
5. J Bohman	Y100	85

HKG Jun o Sen		
1. G Nilsson	Z052	103
2. C Pekkälä	J	Y105 97
3. H Jenegård	J	Y105 75
4. H Jenegård	J	Y105 45

FIB		
1. L Ericsson	Y100	900
2. R Sundin	Y058	732
3. M Holmbom	Y058	635

VINTERTÄVLINGEN 19-20/3 1983

Västerås FK MFS U044

FIA Jun		
1. T Weber	B256	852
2. J Ekeröth	Z052	818
3. T Andersson	D016	799
4. P Persson	U284	780
5. P Fındahl	U284	688
6. A Piirhonen	U284	571
7. P Nemeth	D016	536

FIA Sen (16 deltag)		
1. A Persson	M010	896
2. B Eimar	B256	891
3. J Backman	D016	884
4. T Ekendahl	D016	866
5. H Åhlström	W064	861
6. O Sandahl	B296	833
7. B Wendel	U284	828
8. G Holm	B256	823
9. H Nilsson	Z052	816
10. R Svensson	U044	808

FIB		
1. B Eimar	B256	900
	+240	
2. B Söderström	B256	900
	+50	
3. J Zetterdahl	B256	882
4. B-O Törnkvist	U284	863
5. P-O Bergström	B256	762
6. I Johansson	B256	720
7. S Johansson	B256	605

FIC		
1. L Åhman	E021	900
	240+247	
2. Y Waltonen	Fin	900
	240+238	
3. G Bohman	B256	900
	240+202	
4. H Lindholm	U044	900
	240+0	
5. Å Andersson	E021	827
6. N-E Hollander	S228	825
7. G Ägren	C092	818
8. L Karlsson	E021	755

Lag FAI klasser		
1. B256 Solna MSK I	2623	
2. B256 Solna MSK II	2502	
3. E021 FK Gamen	2482	
4. U284 Norbergs FK MFS	2471	

Al Jun (16 deltag)		
1. Å Wendel	U284	537
2. T Andersson	D016	502
3. P Fındahl	U284	500
4. F Fındahl	U284	489
5. A Piirhonen	U284	487
6. H Bohman	B256	483
7. P-E Olsson	U284	468
8. L Karlsson	C092	452
9. T Säfström	C092	421
10. L Eriksson	U284	413

Al Sen		
1. G Holm	B256	600
2. G Nilsson	Z052	592
3. H Åhlström	W064	575
4. H Nilsson	Z052	502
5. L Fındahl	U284	481
6. O Blomberg	T007	477
7. H Olsson	U284	409
8. Rolf Svensson	U044	376
9. Å Fernstedt	C092	345

Bl		
1. T Ekendahl	D016	553
2. P Högberg	J	C092 487
3. B-O Törnkvist	U284	461
4. S Rosenqvist	J	C092 457

C1		
1. G Bohman	B256	589

HKG Jun		
1. K Edlund	T007	90
2. S Nilsson	T007	77
3. L Gerdin	T007	36
4. J Enebog	T007	13

HKG Sen		
1. B-Å Pällgren	D103	233
2. J Åkerman	C092	321
3. R Svensson	U044	182
4. P Pettersson	C092	73

Lag 1-klasser		
1. B256 Solna MSK	1675	
2. C092 Uppsala FK MS	1365	
3. U284 Norbergs FK MFS	1338	

21 Motion nr 3 från ST Mellösa

MFK återtagen.

Val i kommitteerna:	
Helikopter	
Led Leif Engblom	omval 2 år
Supp Ulf Johansson	nyval 2 år
Konstflyg	
Led Harry Nilsson	nyval 2 år
Segelflyg	
Led Lennart Johansson	ny 2 år
Supp Per Nyberg	nyval 2 år
Utbildningsstyrelsen	
Led Bengt-Erik Bengtsson	2 år
PREK	
Led K-Å Elofsson	nyval 2 år
Valberedning	
Samk Bengt Lindgren	1 år
Berne Gunnarsson	1 år
Sten Larsson	1 år

Örnenchefen radioflyg

MEDDELANDE FRÅN GRENSTYRELSEN

LINFLYG

EM-laget 1983 i F2A, F2C och F2D tas ut efter tävling 8 (UT) Stunt-laget till EM togs ut efter SM 1982.

Uttagning av VM-laget 1984 i F2A, F2C och F2D kommer att ske på basis av 1983 års tävlingar. Stunt-laget tas som vanligt ut efter SM 1983.

Uttagning av ev EM-lag 1985 i F2A, F2C och F2D kommer att ske på basis av tävlingar under 1984 plus våren 1985.

Obs att det i stort sett är helt nya regler i combat gällande fr o m 1983 års första tävling. Vill Du ha information om regeländringarna skall du kontakta Ingemar Larsson tel 0521/11210.

LIN-EM I UTRECHT HOLLAND

För de som är intresserade av att följa EM under tiden 13-17 juli, har vi följande c:a priser.

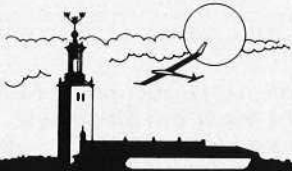
Startavgift	DFL 190
Hotel (5 nätter+frukost)	DFL 200
Mat	DFL 80
Bankett	DFL 60
Supporteravgift	DFL 40
Campingavgift	DFL 20

Varför inte kombinera EM med att tävla helgen därefter i Genk, Belgien eller Pechs, Ungern.

Här följer några internationella tävlingar:

8-9/5	Breitenbach, Schweiz, F2A, F2B, F2C
14-15/5	Genk, Belgien F2D
11-12/6	Utrech, Holland F2A, F2B, F2C
18-19/6	Marville, Frankrike F2A, F2B, F2C, F2D
13-17/7	EM, Utrecht, Holland
23-25/7	Mecsek-Cup, Ungern F2A, F2C
23-24/7	Genk, Belgien F2A, F2B, F2C
20-21/8	Brno, Tjeckoslovakien F2D
3-4/9	Rixensart, Belgien, F2D
10-11/9	Breitenbach, Schweiz F2B, F2D
13-16/9	Sofia, Bulgarien F2A, F2B, F2C, F2D

Ewa Axtelius



SLM fyller 10 år — en kort historik

I maj 1973 bildades SLM. Ett tiotal klubbar hade mött upp och den första styrelsen bestod av Per Södersten ordf, Lennarth Larsson sekr, Lars Candell kassör. Grenchefer blev Erik Sund friflyg, Lars Ohlsson linflyg och Björn Alfer radioflyg. Av dessa återstår nu i styrelsen Erik Sund, som nu är utbildningsansvarig.

De första årens arbete inriktades på att få SLM bidragsberättigad och man erhöll sitt första bidrag 1975. Man kunde nu hyra lokal i centrala Stockholm. Snart vågade man också anställa en hjälp på expeditionen.

Bland SLM:s större evenemang räknas utställningen på Tekniska Muséet vid KSAK:s 75-årsjubileum 1977 bl a med besök av kungen. Vidare kan nämnas Modellflygets Dag på Gärdet 1981 och 1982.

Tidningen SLM-nytt startades 1975 med Peter Meurling som redaktör. 1976 efterträddes han av Lennarth Larsson, som fortfarande är redaktör.

De senare åren har en speciell klubbledartreff hållits strax före SMFF:s årsmöte. Man diskuterar då verksamhetsberättelsen, ekonomin, förslag och motioner för att försöka få fram gemensamma åsikter.

För att stimulera ungdomsverksamheten har bl a tävlingar för juniorer upp till 15 år hållits: Knarren Cup, Flugan Cup, A1-Cup. Som ett arv från "Juntan" (en legendarisk och självutskatt grupp som styrde länets modellflygare på 60-talet: Christer Söderberg, Bo Modéer, Kjell Rosenlund, Jan Levenstam och Lennarth Larsson) övertogs juniorstipendiatfonden. Varje år utdelas stipendium och plakett till länets mest förtjänste junior vad klubbarbete o dyl avser. Tävlingsframgångar ska i detta fall komma i andra hand. Genom träget arbete av främst Erik Sund och Gunnar Rydergren har SLM nu en permanent utställning av modellflygplan på Tekniska Muséet.

Det krävdes mer än enbart styrelsemöten för att driva verksamheten. En planeringskonferens hålls under ett veckoslut i november varje år. Då förbereds budgeten och diskuteras utbildningen och kommande års verksamheter av större format.

Uppvisningar och PR hade visserligen gjorts tidigare men fick en fastare form då årsmötet 1981 utsåg Gunnar Rydegren till PR-ansvarig. Samtidigt valdes Erik Sund till utbildningsansvarig. Han ska i samråd med bl a grencheferna planlägga kursverksamheten — en mycket viktig befattning i ett distrikt.

Från och med 1978 är Peter Wanngård ordförande. På kassörsplatsen har efter Lars Candell suttit Bengt Svensson och nu innehas den av Birgitta Holm (gissa vem som har hand om mest pengar i modellflyg-Sverige!) Sekreterarposten har haft störst omsättning. Efter Lennarth Larsson kom Vanja Sund, Mats Westin och nu Carin Hansson. Friflyggrenen har haft Erik Sund i o m årsmötet 1981 då Anders Sund tog över.

Linflyggrenens Lars Olsson efterträddes av Willy Blom som sedermera ersattes med nu sittande Sven Pontan.

Radioflyggrenen hade först Björn Alfer sedan Jan Levenstam, Olle Bergqvist, Gunnar Rydergren och nu Lars-G Hansson.

SLM:s vice ordförande blev Per Björklund med nuvarande Karl-Gunnar Viberg som efterträdare.

SLM har i första hand gjort en insats för modellflyget genom att starta en långsiktig utbildning av ungdomsledare. Under ledning av SMFF:s utbildningsansvarige C-G Sundstedt har utarbetats material för kurser i två nivåer inom lin- och friflyg och inom olika klasser för radiostyrt flyg. Erik Sund har här varit arrangör och pådrivare.

SLM har betytt oerhört mycket för modellflyget i länet såväl genom utbildning som tävlingsarrangemang och uppvisningar.

Jag hoppas att alla SLM-medlemmar instämmer i min förhoppning om att fortsättningen blir ännu bättre.

Lennarth Larsson

SLM:s tionde årsmöte 9 mars 1983

Mötet hölls i Vilundaskolan och var mycket välbesökt. Jag uppskattar antalet till ca 40 klubbrepresentanter från 13 klubbar. Ordf. Peter Wanngård ledde mötet i gemytlig ton. SLM bjöd på smörgåstårter, drycker, bullar m m och stämningen var trevlig hela kvällen. Verksamhetsberättelsen lades till handlingarna och styrelsen beviljades — på revisorernas förslag — full ansvarsfrihet för 1982. Deras förslag till budget godkändes också utan särskilda ingrepp.

Resp. grencheferns förslag till DM och LM var lika med föregående år och godkändes liksom det oförändrade tävlingsbidraget.

SLM:s klubbledarmöte 16 mars 1983

Tyvärr hade inte alla delegater som tänkte närvara på SMFF:s förbundsmöte hörsammat kallelsen. De närvarande fick dock en välbehövlig genomgång av de olika ärenden som skulle avhandlas. Speciell vikt lades vid avgiftsfrågan och Förbundets ekonomi och framtida inriktning.

Den utredning, som gjorts för att undersöka förenklade anslutningsformer till SMFF och valfrihet av Modellflygnytt i medlemskapet genomgicks noga. Därvid konstaterades dels många oklarheter, dels många rena felaktigheter, vilket lett kommittén till delvis felaktiga slutsatser. Man kunde konstatera att utredningen var behäftad med så många brister att den ej kunde leda till beslut på detta årsmöte. De närvarande hoppades att en kommande styrelse skulle kunna få möjlighet att göra en utförligare utredning, som även borde sändas på remiss till klubbarna så att dessa fick god tid på sig att gå igenom allt material.

Lon

SLM:s styrelse 1983

Ordförande
Peter Wanngård
Aroseniusvägen 35
16135 Bromma
Telefon
08-875670 bost
0760-92000 arb

Vice ordförande
Karl-Gunnar Viberg
Sommarvägen 10
18600 Vallentuna
Telefon 0762-74052

Kassör
Birgitta Holm
Hamngatan 9
18500 Vaxholm
Telefon
0764-32866 bost
0764-30246 arb

Sekreterare
Bo Nägling
Kopparvägen 33
17572 Järfälla
Telefon 0758-57850

PR-ansvarig
Gunnar Rydergren
Rimbovägen 14
19400 Upplands-Väsby
Telefon 0760-87534

Studieorganisatör
Erik Sund
Romansvägen 14
14200 Trångsund
Telefon 08-7715501

Grenchef linflyg
Sven Pontan
Idunvägen 33
13642 Handen
Telefon 08-7773711

Grenchef friflyg
Anders Sund
Rindövägen 103
18502 Oscar Fredriksborg
Telefon 0764-36607

Grenchef radioflyg
Lars Hansson
Malungsvägen 135
19171 Sollentuna
Telefon 08-7546358

Suppleanter
Lennarth Larsson
Kristinebergsvägen 17
18344 Täby
Telefon
0762-50265 bost
08-7133791 arb

Åke Nyström
Norrgården 37
18600 Vallentuna
Telefon 0762-78878

FRÅGOR?? och svar

Från Lars Johansson i Boden har följande kommit till MFN:

"Ärade storfräsare!

Jag har sedan i juni -81 en Gieseke Nobler och har med den lärt mig köra nästan hela stuntprogrammet utan nämnvärda smällar. Planet vägde som nytt runt 1300 gram, 100—200 gram över idealvikten. I skrivande stund väger den aningen under 1400 gram på grund av småreparationer och påbättring av skrapad och nitrometanfrätt lack (servalack). Jag kan inte längre ha motorn på stungång utan måste köra fullt spjäll, cirka 9300 rpm. Jag anser den därför snart pensionsfärdig. Då blir det dags att bygga en ny modell. Valet av modell var inte svårt: Naturligtvis en Gieseke Nobler till. Byggsatsen (den sista jag köper av denna modell) är redan inhandlad för dyra pengar.

På VM:et såg jag vad alla hobbytidningar länge skrivit: 35:orna är ute i VM-sammanhang. Bara två deltagare hade modeller i den storleksklassen, en norrman med en Giesekevariant och en irländare med en Nobler-modifiering. Norrmannens Ubler, som den råkade heta, flög i mitt tycke mycket bra. Jag tänker nog i alla fall hålla mig till denna storleksklass ett slag framöver. Här i Sverige är det ju många som fortfarande tävlar med G-Nobler och klara sig mycket bra.

Till saken nu! Jag tänker inom kort börja byggandet av min "Lurkblér" (I min bekantskapskrets är jag också känd under namnet Lurke). Det vanliga problemet är då att få modellen lätt. Jag skulle gärna vilja ha nosstället på Lurkblér. Att denna viktökande detalj inte möjliggör byggandet av en välflygande Nobler-variant anser jag vara bevisat av Ingolf Jonsson. Vad har han för material i huvudstället?

Duraluminium eller vad?

Ulf Selstam rekommenderade löstagbar tank i AoH nr 7/79. Idén verkar bra, men den ökar ju vikten. Jag skulle också vilja ha möjlighet att variera vingspetsstygngen. Jag vet även ha en attraktiv och tålig finish (målning alltså), men en så-

dan bidrar ju inte heller till att minska vikten.

Är det omöjligt att få en modell med ovannämnda detaljer och med idealvikt? Vad råder ni mig till beträffande lim, byggt teknik, färgval osv?

Vore också tacksam för råd om målningsteknik. Ger sprutmålning en lättare och lika

Nya Modellflygnytt skall naturligtvis ge plats för en FRÅGESPALT, där vi kan komma med frågor och funderingar. Sänd frågorna direkt till fackredaktören (adress se sid 3!) — men skriv kort. Lars Johanssons brev var långt, och Ulf Selstams svar likaså, men första gången var vi inte riktigt beredda!

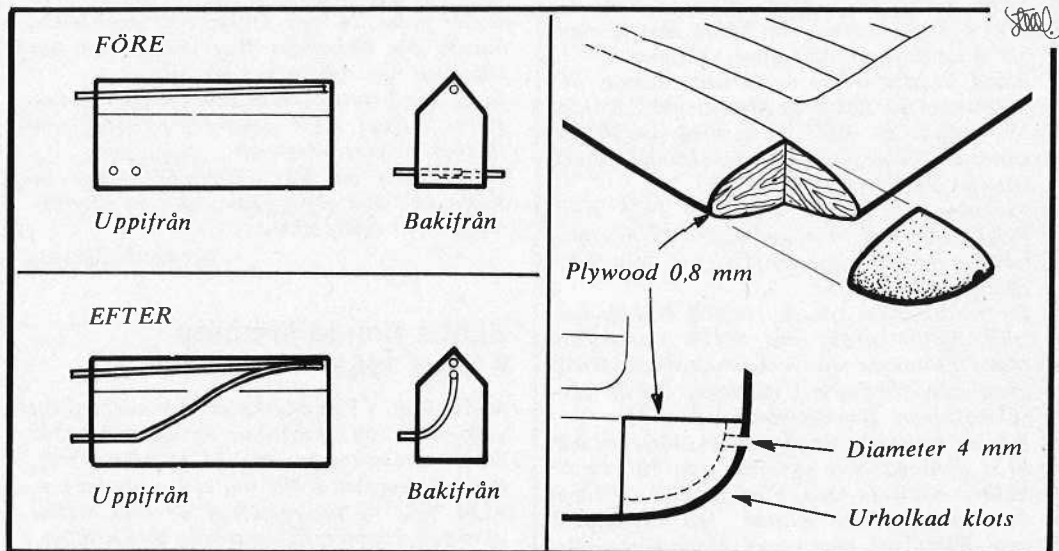
tålig finish som en traditionell penselmålning?

Vad gäller klädsel undrar jag om japanpapper är att rekommendera till modeller av denna storlek. I VM:et hade bl a irländaren med Noblern och McDonald klätt sina modeller med japanpapper. Går det inte lätt sönder? Är det lättare än siden?

En som provbyggde en Sig Akrobat för AoH:s räkning använde dessa. Är de resistenta mot nitro? Det väger ju mer om man måste skyddslacka ovanpå.

Lars Johansson

PS. Hur har Ingolf Jonsson fäst sitt huvudställe i kroppen?"



ULF SELSTAM svarar så här:

"Lars Johansson tar upp sex huvudfrågor i sitt brev och jag skall försöka besvara dem i tur och ordning."

1. Material i huvudställe. Jag har varit i kontakt med Ingolf Jonsson, som berättar att den variant av Gieseke-Nobler, som avses, är en specialkonstruerad version för att kunna förses med noshjul. Huvudstället är bockat av duraluminium (Dural) och försedd med lätthål. Nosstället av \varnothing 3 mm pianotråd har bockats och fästs mot ett plywoodspant i nosen.

2. Fast eller löstagbar tank. Jag har nu sex Gieseke-byggen bakom mig. Samtliga så när som det sista har haft fast monterad tank enligt konstruktörens avsikt. Min mening var att integrera tanken i noskonstruktionen dels för att hålla vikten nere och dels för att få en stabilare konstruktion. Mina byggen följde helt instruktionerna och i kombination med Fox 35:a fungerade detta till 100%. I min senaste version använde jag mig av en OS Max S-35 och eftersom jag visste att Gieseken har en tendens att bli baktung, tänkte jag pröva metoden med löstagbar tank av klunktyp. Motorkåpan förlängdes bakåt, så att tanken frilades, då kåpan avlägsnades. Med denna kombination har jag ännu inte fått en tillfredsställande motorgång. Jag vet ännu inte om detta beror på tankarrangemanget eller motorn.

Använder man fast tank bör man noga se till att den är ordentligt lödd och av s k inflow-typ. Som utgångsmaterial använder man lämpligast en Fox 816-tank, vars bakplatta avlägsnas, rör bytes ut och skvalpskott installeras. Se skiss. Tanken limmas sedan fast med epoxy enligt ritningen. Över och under tanken brukar jag lägga skumgummi för att minska vibrationerna, som kan ge skumbildning i tanken.

3. Justerbar vingspetsstygng. Innan den tunna plankningen av den yttre vingspetsen påbörjas, är det lämpligt att montera in en liten box mellan de två balsaklotsar, som utgör vingspetsens främre bit. Se skiss 2. Framtill i boxen borrar ett \varnothing 4 mm hål, som gängas upp med en M5-skruv. Droppa lite Hot-Stuff, när skruven avlägsnats, så hårdnar gängorna och skruven kan åter gängas in. Vanliga blyhagel vägs upp (ca 25 g eller mer) och plockas in i boxen.

4. Finish. Detta är inte min starka sida men den metod jag lyckats bäst med är att genomgående använda Randolph-doper. Dessa lacker är av s k cellulosaacetat-typ och saluförs av Duells Aero i Göteborg. Dessa doper används till "riktiga" flygplan och är helt bränslebeständiga. Alla färger finns snart klarlack. Speciellt de mörkröda färgerna är mycket lätta och täcker bra men bör sprutas eller penslas flödigt.

Eftersom Randolph-lackerna torkar mycket snabbt kan man inte "gå tillbaka" med penseln utan får korrigera missar med ett nytt lager. Lämplig metod kan se ut så här: Hela den träfärdiga modellen stryks två gånger med utspädd (50% dope, 50% aceton) klarlack. För spädning har Randolph en speciell förtunning, som kan användas. Slipning mellan varje lager med 400 vatslippapper. Modellen kläds med siden av tunn och tätmaskig kvalitet. Även här används klarlacken i samma utspädning. Eftersom modellen impregnerats med två lager är det en fördel att använda sig av "våtmetoden" vid klädseln, oavsett vad andra auktoriteter anser! Den färdigklädda modellen lackas ytterligare tre gånger med klarlack. Lätt puts på klädda trätytor — se upp så att inte sidenet skadas! I sista lagret kan talk blandas upp för att ordentligt fylla de porer, som finns. Detta lager skall då förseglas, efter det att all överflödigt talk putsats bort, med ett nytt lager klarlack. Använd 600 vatslippapper torrt vid putsningen.

Lägg ett lager silverfärg för att dölja spacklingar och skarvar och gå sedan på med två till fyra lager av den färg du har valt som bas på planet. Dekoren avmaskas med tät maskeringstape. Lacka med klarlack alla maskerade kanter så att dekorfärgen inte kan krypa under tapen. Måla dekoren och avlägsna tapen snarast efter det sista lagret. Ett

tunt lager klarlack över hela modellen kan sedan sprutas försiktigt för att "lösa" dekalerna och ge en djupare lyster åt färgen.

5. Japanpapperfinish. Avrådes varmt ifrån. Experterna använder detta, eftersom dom till 99% landar en modell på rätt sätt. Vi vanliga dödliga får nog hålla oss till siden, som är mycket kraftigare men obetydligt tyngre.

6. Vikter och val av lim. En träfärdig G-Nobler behöver inte väga mer än 800—1000 g inklusive motor, tank och hjul.

Eftersom det är lönlöst att bygga planet så starkt att det håller för en krasch är det bättre att koncentrera sig på att bygga så att det håller att flyga. Ett stuntplans svaga punkter är vingens infästning, motorns fastsättning, infästning av landställ och styrmekanik. Här limmar man med epoxy för styrkans skull. Allt övrigt klaras med Hot Stuff.

Men man kan använda vitlim, typ Casco, vid t ex limningen av vingens torsionsnäsa. Detta lim bör dock aldrig användas i skarvar, som vetter utåt på modellen, då det är nästan omöjligt att slipa efteråt. Urholka alla balsaklotsar maximalt. Man skall kunna se ljuset från en 100-wattslampa genom träet — en tjocklek på c:a 2 mm.

Lycka till!

HÄRNÖSANDS MODELLSPORTKLUBB

Ordförande
Janne Bohman
Ankarvägen 10
871 00 Härnösand
Telefon 0611-193 02

Sekreterare
Leif Eriksson
Viktorigatan 51
871 00 Härnösand
Telefon 0611-234 52



Härnösands MSK

Härnösands Modellflygklubb bildades 1969 och bedriver modellflyg i Härnösands kommun och är ansluten till Västernorrlands läns Modellflygförbund. Klubben har ett eget modellflygfält och en egen klubblokal, där ett 75-tal medlemmar bedriver sin verksamhet.

Klubblokalen är belägen vid Högslättens idrottsanläggning och fasta bygglidare leder byggverksamhet två kvällar i veckan. I övrigt tillämpas fri byggverksamhet. I klubblokalen pågår för närvarande ombyggnationer och en min-

dre ventilationsanläggning inmonteras. I lokalen, som består av byggrum, instruktionsrum och styrelserum sker också försäljning av material till medlemmarna, som också kan koka fika och använda klubbens bearbetningsmaskiner.

Klubbfältet, beläget i Vängstaldalen 2 km från bygglokalen på vägen till Smitingens havsbad används för all flygverksamhet. Man har en klubbstuga vid fältet och väl tilltagen parkeringsplats, där man kan ta emot besökande modellflygare med husvagn — dock efter kontakt med någon i klubbstyrelsen.

Under 1983 kommer en utökning att ske från nuvarande 70×80 m till det tredubbla.

HMSK bedriver en stor tävlingsverksamhet i både radio och friflyg med egna tävlingar och deltagande i tävlingar såväl inom som utom landet (VM, NM).

Klubbens interna radiosegeltävling "Vangstafaxet" samlade ett 15-tal deltagare som kämpade i 5 omgångar om ett nyuppsatt vandringspris.

Ute vid fältet bedrivs också radioflygskola i motor- och segelflyg.

Klubben har arrangerat en egen utställning i månadsskiftet nov/dec 1982 på Härnösands Stadsbibliotek med cirka 2000 besökare. Tidpunkten valdes med anledning av att skyltsöndagen inföll under perioden. I övrigt deltog klubben vid "Udda klubbars utställning" på Mellanholmen i Härnösand under försommaren och även med uppvisningar vid ett flertal fotbollsmatcher inom kommunen.



SPACEA

VÄRLDENS MEST PERFEKTA SEGELMODELL
Alla delar - även vingarna - helt byggda i glasfiber/epoxy.
En aerodynamisk juvel. Med pat. Spacer-wing-control-systemet, modellflygets Rolls-Royce i design och prestanda. Begär information.

Segelflygplan - strax under den absoluta toppen - helt eller nästan färdigbyggda:

eismann
ROEBERS

Och dessutom de berömda
KELLER & **MOTOREN**
el-motorer för flyg, bil och båt.

Textron AB
Junkervägen 12A
S-183 40 Täby Sweden

PRO HOBBY

Sänd kr 25:- i frimärken, så får Du 70 sidor info.



Modelflygklubben Nimbus

Modelflygklubben Nimbus bildades redan 1948 och kan i år blicka tillbaka på en 35-årig verksamhet. Klubbens huvudsakliga inriktning har varit friflyg även om en del lin- och radioflyg förekommit.

Något eget flygfält har aldrig funnits, utan man har åkt till Gustavsviksfältet i Örebro för såväl vardaglig trimning som för tävling. Klubblokalen ligger i västra delen av Kumla nära industriområdet mot gamla E3.

Byggverksamheten är livlig de

tre kvällarna mån-tis-onsdag mellan kl 18—20, då någon av de äldre medlemmarna svarar för handledning och försäljning av material.

SOLHEMSGATAN 20

Hur många kumlapojkar som byggt modellplan under årens lopp i källaren på Solhemsgatan 20 vet ingen. Det kan säkert räknas i hundratal. Som byggleddare har en av klubbens initiativtagare, Olle Blomberg, fungerat nästan alla år. Många av de äldre medlemmarna

står kvar i klubben trots att de flyttat från orten eller att de ej längre är aktiva.

OLDTIMERFLYG . . .

Genom Nimbus-klubben kom Oldtimerflyget igång för cirka 15 år sedan. De närmaste åren efter starten var Örebrofältet samlingsplats för Oldtimertävlingen.

Nu är flygfältet nedlagt och bebyggelsen tränger på, varför klubben tvingats söka nya platser för flygverksamheten.

. . . OCH INOMHUSFLYG

Inomhusflyget omhuldas av

MODELLFLYG- KLUBBEN NIMBUS

Ordförande
Lars Lindén
Hovstavägen 15
703 63 Örebro
Telefon 019-18 21 79

Sekreterare
Thomas Dahlström
Kiselvägen 6
703 74 Örebro
Telefon 019-20 13 55

klubben. Ibland kan Kumlahallen, som håller handbolls-mått lånas och dessutom har Idrottshuset i Örebro kunnat hyras för större tävlingar typ SM. MFK Nimbus och RFK Ikaros i Örebro har då samarbetat för att göra detta möjligt.

Under årens lopp har 17 individuella SM-tecken hemförts till klubben och nio gånger har klubbmedlemmar deltagit i svenska landslag.

INBJUDAN!

Inbjudan att söka stöd för alkoholinformation och drogförebyggande verksamhet för år 1984.

Om riksdagen följer regeringens förslag i budgetpropositionen kommer socialstyrelsen att ge stöd till drogförebyggande verksamhet.

Klubb eller förening kan alltså söka detta stöd. Och aktiviteterna Ni söker detta stöd för bör om möjligt vara inledningen till fortsatta insatser inom klubben eller föreningen med drogförebyggande arbete. Det är viktigt att nå människor som står utanför föreningslivet liksom också att projekten genomförs lokalt. Undersök om det går att samarbeta med andra klubbar eller organisationer. Stöd ges för ett år och avser verksamhet under 1984. Endast i undantagsfall kan bidrag ges för flera år.

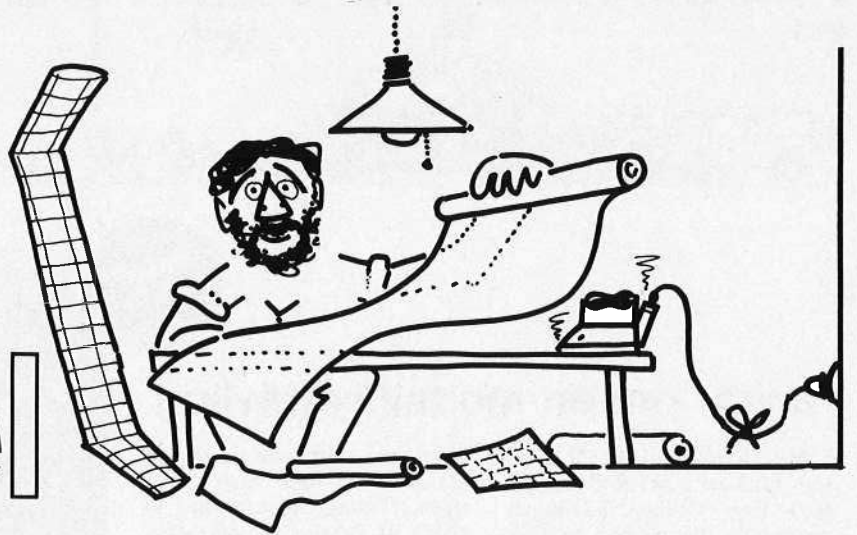
Ring eller skriv till nedanstående byrå och beställ ansökningsblanketter och observera, att ansökningstiden går ut 20 juni 1983.

Vill Du ha upplysningar om redan genomfört projekt kan Du kontakta Björn Lundin, telefon 054-13 39 14.

 Socialstyrelsens nämnd
för alkoholfrågor

Byrån för alkohol- och narkotikafrågor • 106 30 Stockholm
Telefon 08-14 06 00

Lars-G testar klädse



BEKLÄDNADSMATERIAL

Först 2 produkter från Bertil Beckman & Co.

Den ena har snabbt blivit min favorit bland nylon. Det är ett s k rip — stop nylon, med ett tydligt ruttmönster. Vilket skulle kunna sägas vara den enda nackdelen. Efter det att nylonet lackats, så kan man se svaga rutor, men det flesta försvinner.

Fördelarna är desto fler. Detta nylon är relativt tunnt, mycket mjukt, lättarbetat och ruttmönstrets fördelar märks när man skall skära till det och när det skall fästas vid modellen. Det blir lätt att få rätt riktning på materialet.

Prova det. Jag är övertygad om att du blir lika förtjust i det som jag har blivit. Pris 15—18,—/m.

Det andra är en polyesterväv av Top Flites tillverkning som kallas Fabrikote. Med lim på ena sidan och färdigt att värma fast på modellen med strykjärn eller dom speciella järn som finns för ändamålet. För testen tillverkades ett antal provbitar, så att jämförande prov med dubbelklätt papper kunde göras angående vridstyvhet och vikt.

Provvingen var 150×600 mm med plan profil. 10×10 fram-

kant, 2 st 2×10 med 2 mm webber fram och bak som huvudbalk och 5×25 bakkant. Sprygelavstånd, 40 mm. Ena spetsen rundad för att kolla hur materialet fungerar över dubbelkrökta ytor.

Många modellflygare har ont av att sitta i byggrummet med lack och lösningsmedel omkring sig. För dom är det kanske en lösning att prova strykjärnsmetoden att klä.

Fabrikote är en väv. Detta gör att strukturen ser en aning trevligare ut än dom plastfilmer som fästs enl samma metod. Enligt reklamen i modellflygpresen från USA, så skall dessutom modeller klädda med väv flyga bättre. Mycket troligt, då helt släta blanka ytor inte är det bästa på vingar. Min egen erfarenhet på området är 10 år gammal. En F1A modell kläddes med Solarfilm. Resultatet blev en katastrof vad flygegenskaperna beträffade, men efter omklädning med papper fungerade den bra.

Trots att jag provat en gång, så betraktar jag mig som nybörjare när det gäller denna typ av klädsel.

Beskrivning på engelska medföljer varje rulle. Och den följde jag till 100 %. Och si,

det gick bra. Men det skulle inte skada med en liten lapp på svenska. Alla är inte hemma i dom knastemperaturer som kallas Fahrenheit. Eller har omräkningstabeller hemma.

Provbiten blev fin. Lätt att få bra över dubbelkrökta ytor och utan veck. Jag var nöjd så långt. Men i jämförelse med dubbelklätt papper, så är vikten högre och vridstyvheten sämre. Men alla jagar ju inte vikt eller extrem vridstyvhet som vi friflygare gör. Från BL Ljud & Hobby provades 2 nyheter från Coverite. Coverite startade ju det hela med "värmpåväv" av polyester.

Det första materialet är en polyesterväv kallad Supershrink Coverite. Detta skulle tyda på att man kunde sträcka det hårdare och få ett mera vridstyvt resultat. Vilket stämde ganska bra, då provbiten blev en aning bättre på denna punkt än Fabrikote. Men ändå långt ifrån papper. Vikten låg i samma klass som Fabrikote.

Det mesta som sagts om Fabrikote gäller också Coverite, men gradtalet anges även i Celsius, bra.

Men nästa nyhet från Cove-

rite var annorlunda. En polyesterfilm utan lim och med en blank och en matt sida. Som lim fungerar Coverites Balsarite. När detta torkat, tar man fram strykjärnet som med dom andra. Resultatet blev fint. Den blanka sidan på undersidan vingen och den matta på ovsansidan.

P g a att limmet inte ligger på filmen kan vikten hållas nere på uppbyggda vingar. Vilket märktes, i klass med papper. Men även här är inte vridstyvheten tillräcklig för friflygändamål.

Pappersvingen var klädd med ett lager Esaki Medium-Flite och ett lager Lite-Flite och lackad 5 gånger med förtunnad dope.

På helplankade vingar blir skillnaderna inte så stora. Åtminstone inte om glasfiber och epoxy används som ytfinish. Här blir Micafilmen lättast, då Balsarite får ersätta lack innan klädseln och faktiskt kan konkurrera med ett lager papper.

Resultatet blir överlag snyggt på helplankade vingar och kan vara ett bra alternativ för dom som inte tål lösningsmedel. Men glöm då Micafilm. För Balsarite innehåller lösningsmedel.

Lars-G

KOBRA 20

EN VASS RC-MODELL FÖR .20-.40 MOTORER
OCH RADIO MED 4-5 KANALER

297:-

SPÄNNVIDD 1065 MM
LANGD UTAN MOTOR 790 MM
VINGFYTA 225 DM²
FLYGVIKT 1100-1800 G



LIM FARG KLÄDSEL, DEKALER OCH LANDSTALL INGÅR EJ I BYGGSATSEN

DEN ÄR HÄR! .20- .40-VERSIONEN AV ÅRETS SUCCÉMODELL!

Helt fantastiska flygegenskaper! Klarar alla manövrer! Beställ redan idag!
SEMO HOBBY, Storgatan 25, 211 41 Malmö. Tel 040-797 00, 23 73 40

FRÅN KLUBBARN

2/83



Tankar om en modellflygtävling

I början av 60-talet åkte vi som juniorer i MFK Örnen på en tävling i Örebro. Tävlingen kördes på hösten och vi höll till på ett litet privatflygfält söder om Örebro.

Efter ett uppehåll på nära 10 år började jag med modellflyg igen och fick till min glädje höra, att samma tävling fortfarande kördes. Nu också som en DM-tävling.

De personer, som håller i trådarna för den här tävlingen är — så länge jag minns — Vailet och Sven-Olov Lindén samt Olle Blomberg. Och det hela är upplagt som en klubb-tävling mellan Örebro, Kumla och Norberg. DM-tävlingen, som ju ingår, blir då en affär mellan Örebro och Kumla för Närke-distriktet. Vandringspriser är uppsatta för varje klass och 3 in-teckningar behövs innan man erövrat den för gott och en ny sätts upp.

Tävlingen körs som en vanlig nationell tävling men utan stress. Tidtagningen sköter vi själva åt varann. Tävlingsformen gör att juniorerna får en fin "mjukstart" i sin nya hobby. De får känna på hur en tävling fungerar med väntan mellan starterna, köra några trimstarter, titta på andra och samtidigt ha roligt.

Många av våra juniorer i klubben har fått sina första erfarenheter på denna tävling. Idéen att köra en liten tävling mellan några klubbar är absolut något att ta efter: sätt upp några pokaler och bjud in ett par grannklubbar, det är allt som behövs!

Vi behöver den här sortens umgänge mellan alla stressiga poängtävlingar. Nimbus-tävlingen har alltså pågått i många år nu och är ett bra bevis för att lite samarbetsvilja och frejdigt humör ger mycket.



För att bli lite personlig också vill jag berätta, att min dotter Åsa deltog i den här Nimbus-tävlingen 1982. Det var hennes första tävling. Hon är åtta år och var bland de allra yngsta i juniorklassen. Strålände av lycka fick hon hämta ett pris — hon belade en mycket hedrande 6:e plats bland 14 tävlande.

Den första kontakten för våra

ungdomar med vår fina hobby och sport måste vara positiv och lättsam — det är mycket viktigt!

Vailet, Sven-Ove och Olle ska veta, att Nimbus-tävlingen är mycket populär i vår klubb.

Vi kommer igen i höst 1983!

Bengt Wendel
Norbergs FK/Modellflygs.

Ällebergstävlingen 1983

Allra först bör påpekas att tävlingsdagen blivit ändrad. Nu gäller lördagen den 30 april kl 08.00 som tidpunkt för tävlingen — 1 maj är reservdag! Och som vanligt går den av stapeln på Axevalla hed.

Tävlingen har blivit så populär att man tvingats begränsa antalet deltagare till ca 100 för att kunna genomföra tävlingen på en dag.

Reglerna är de gamla vanliga: Termik 6 min i fyra omgångar varav den sämsta strykes, samt 30 poäng extra för landning i cirkel. Problemet med så många deltagare blir frekvenserna och arrangörerna MFK Blue Max ber om anmälan med så många alternativa frekvenser som möjligt.

Då kan man välja dem som passar bäst för att hålla så många plan som möjligt i luften samtidigt. Så anmälan skall göras i enlighet med de nya frekvensnumren — se MFN nr 1, 1982!

På prisbordet finns som vanligt vandringspokalen, guld- och silverplakett till tätmännen (om nu ingen tjej kommer före!) bronsplaketter delas ut till samtliga deltagare. Den "nya" silverplaketten går dessutom till alla som deltar för tionde gången i Ällebergstävlingen. En modellflygveteran har i år chansen att få denna verkligt fina plakett. Förutom plaketterna delas ett stort antal priser ut — av varierande slag.

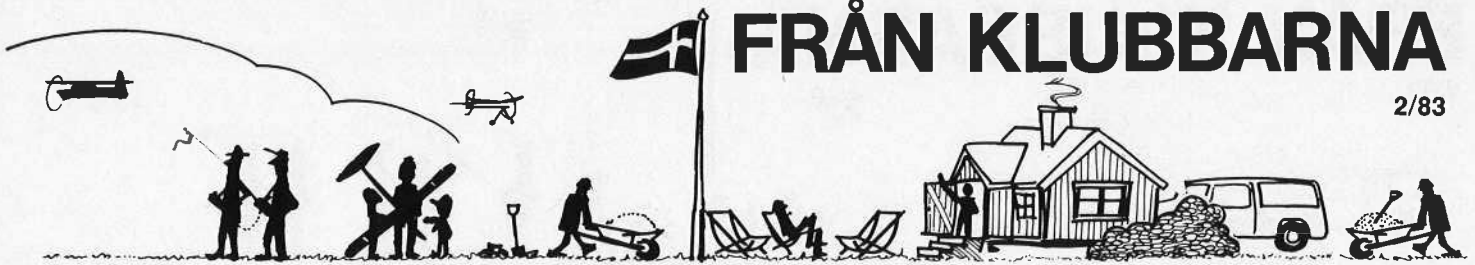
För att man skall få fram de 100 först anmälda har man



Blue Max'Rolf Maier delar ut tioårsmedaljer till Ernst Börjesson och Sture Björn — 10 år i Ällebergstävlingen!

bestämt, att den, som anmäler sig på flera frekvenser har företräde. Man har vidare bestämt, att anmälan måste vara individuell och att första anmälningsdag är den 5 april och att poststämpelns datum gäller. Anmälningar gjorda före den 5 april återsändes. Startavgiften är 50:— och in-

sättes på pg 11 22 37-3, MFK Blue Max, 521 01 Falköping, med uppgifter om namn, adress, klubb och frekvens — stryk under önskad frekvens. Man kan vända sig till Jan Odén 0515-335 87 med ev förfrågningar. Kom och trivs med oss på Axevalla hed hälsar Blue Max!



Vikingar informerar

Modellflygklubben Viking i Löddeköpinge har gjort en fin informationskrift om sin modellflygklubb och sin verksamhet.

TIDLÖS

"Eftersom den med avsikt har gjorts för att vara "tidlös" och särskilt passa nybörjare kan den kanske vara av intresse för andra klubbar", skriver klubbens sekreterare Bengt Norman. Häftet, som har trevlig och lättläst layout har tryckts i offset med bra bilder och artiklar, som många kan gälla som förebild för ett kommande "nybörjarnummer" av Nya Modellflygnytt.

INTRESSANT INNEHÅLL

Innehållsförteckningen till skriften omfattar flera artiklar, som måste intressera nybörjare — eller nytillkomna



medlemmar i klubben. Här ett par exempel: VIKINGATIDER — här ger man en trevlig resumé av uppbyggnadsarbetet sedan klubbens start 1981. Sven Olssons TILL DIG SOM SKA BÖRJA FLYGA liksom Birger Liffners MODELLVAL och MANÖVERFLYGNING FÖR NYBÖRJARE är precis vad man som ny RC-styrare behöver.

Bengt Norman ger några första inblickar i radiosidan med SÅ FUNGERAR RADION och BATTERIER.

Jörgen Davidsson går igenom vad som fordras för det RC-cert, som klubben kräver för ensamflygning på klubbfältet Startlanda. Något så värdefullt som en engelsk ordlista har man också liksom en lite skämtsam test för modellfly-

gare. (MFN kommer nog att "knycka" material från den utomordentligt fint genomförda skriften.) Intresserade klubbar bör kontakta Mfk Vikings sekreterare Bengt Norman, som säkert kan ge tips till andra klubbar, som avser ge ut en motsvarande klubb-skrift. Adressen till Mfk Viking är c/o Norman, Lantvägen 36, 240 21 Löddeköpinge.

Vingarna flyger sin vartävling i 10 dagar!

MFK Vingarna i Helsingborg står bakom rubriken, som utan tvekan låter mycket intressant. Det handlar om inomhusklasserna Flugan, Pea-nut och 25-öres. Och själva tävlingen är upplagd så att man flyger under 10 lördagar under perioden januari—april.

Man disponerar idrottshallen vid Rönnowska Skolan dessa lördagar mellan kl 16.00—18.00, då varje tävlande får genomföra hur många flygningar som helst. Och det är



Här några av de tävlande i Vingarnas 10-dagars: Mikael Brandeby och Patrik Sjö Dahl med Vingarnas evigt pådrivande Lennart Palm.

tiden för varje genomförd flygning som noteras.

Tiderna för de 10 bästa flygningarna som gjorts under hela 10-dagarstävlingen läggs sedan ihop — och det är slutresultatet! Enkelt och problemfritt!

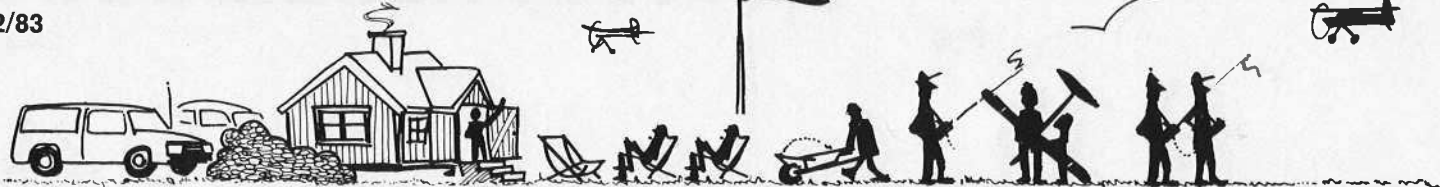
Den tävlingsformen gör, att

man varje tävlingslördag kan förbättra sin placering och många gånger har s k "förhandstippade" segrare sett sig besegrade på slut-tampen av tävlingen.

Flugan-klassen är uppdelad i två grupper: Flugan junior för tävlande upp till 13 år

och Flugan äldre för dem som fyllt 14 år.

Anmälningsavgiften är satt till 30:— för varje klass och man får tävla med valfritt antal modeller — allt för att göra tävlingen populär och intressant, berättar eldsjelen i Vingarna Lennart Palm.



RFK Gripen håller igång!

Kristi Himmelsfärdshelgen är det fullt tryck på Havgårdsfältet söder om Klippan. Det är Skåneklubben RFK Gripen som denna helg (hela 4 dagar!) arrangerar flera tävlingar och andra aktiviteter, som bör intressera radioflygare i vårt land.

Den första dagen har klubben en så kallad MODELLFLYGETS DAG, där man siktar in sig på att informera allmänheten om vad modellflyg är för någonting. Det blir mängder av olika uppvisningar och naturligtvis "spaka själv" för de intresserade. Hela den dagen är vikt för att göra reklam för RFK Gripen och modellflyg, så det är fritt för vem som helst att flyga och delta i uppvisningen.

Fredagen den 13 (!) har inget speciellt program utan det blir som en vanlig flygdag med lite flyg blandat med mycket samvaro och flygprat. Och om intresse finnes, så kommer nog

någon slags liten tävling att anordnas i gemytlig anda.

På lördagen går sedan den årliga F3B-termik-tävlingen, där man räknar med bortåt 30-talet tävlande — och under nattens tidiga timmar flygs också lite "nattsegel" om vädrets makter tillåter. Den som aldrig provat på denna lite annorlunda form av segelflyg har verkligen gått miste om något, anser många. Så varför inte utnyttja Gripens inbjudan?

Sista dagen av den här Gripen-satsningen har vikts för skalagrenen. Skalabyggandet har ökat avsevärt i södra Sverige och man låter därför söndagen gå i skala-tecknet med en enkel tävling, som egentligen bara går ut på att man provar sin nya skalakärra under ordnade förhållanden. Alla skalaflygare vet ju hur det känns att provflyga sin snygga skalamodell för första gången.



Radioflygklubben Gripens gemytliga klubb-stuga belägen vid Havgårdsfältet i Klippan.

Den här lilla tävlingen tar inte så hårt på statiska bedömningen utan man flyger ihop poängen. Allt bygger på den erfarenhet man fick förra året, då man också konstaterade att speciellt de nya skalaflygarna uppskattade den här tävlingsformen och hade stor nytta av den.

RFK Gripen och Havgårdsflygfält hittar Du cirka 3 km söder om Klippan. Kör NYA väg 21 tills den tar slut vid

Krika, där Du ser en skylt MODELLFLYG, som visar sista biten till fältet, där det finns goda möjligheter till camping.

Det bör nog nämnas, att samma helg arrangeras ett EAA-möte på Silver Hill — nära 1 km norr om Klippan. Det tycks bli en fin flygerihelg i Klippan — med modellflyg och fullskalaflyg i lämplig blandning!



Helsingborgsklubb & nytt fält

Helsingborgs Mfk har nu löst sitt fältproblem genom att man av kommunen fått arrendera ett nära 100 tunnland stort fält, där man nu "flyttat in" och lagt ner mängder av arbetstimmar och dagsverken och röjt för bana, byggt klubbstuga m.m. Till den högtidliga invigningen som sker 4 juli planerar man ett stort uppvisningsprogram, där bl.a. Svenska Flygvapnet deltar och många

andra aktiviteter med modellflyguppvisning etc.

Det nya fältet ligger vid Österleden — sväng in lilla vägen österut vid Österleden nr 101 och Du finner fältet efter 400 m.

Man inbjuder alla att komma och fira helsingborgsklubbens lyckliga tilldragelse! Mer upplysningar kan fås av Lars Pettersson 042-13 18 44.

Stunta i Windmill Cup!

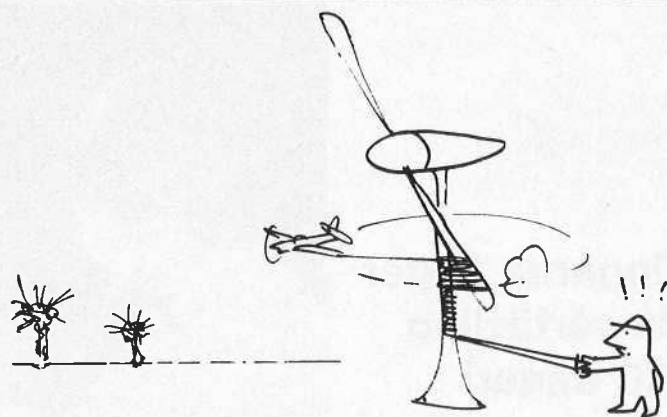
Stuntens vänner struntar inte i att stunta i Windmill Cup — Trelleborgs MFKs första stunttävling den 11/6 (12/6).

Man kommer att köra F2B och semistunt på landets sydligaste modellflygfält — av många också ansett som ett av de tjugigast belägna, mitt ute i den skånska rågåkern!

Namnet på tävlingen syftar

givetvis på det välkända (?) och jättelika vindkraftverket som står härnere ca 2 km från vårt fält. Ett studiebesök där är ett måste för alla som kommer hit. Det är ingen 10x6 precis som sitter där och snurrar!

Arrangörerna hoppas på en trevlig tävling med många deltagare. Övrig info om tävlingen på "mitt-sidorna".





29 maj 1983 Flygets dag — vilken dag!

Jönköpings flygklubb firar 50-årsjubileum och drar till med en stor flygdag med flyguppvisning där allt som flyger deltar.

Medverkar gör bl a Flygvapnet med 37 Viggen, Vertol helikopter, Sk 60 och Hercules. Det blir också fullskala-aerobatic, segel- och fly-in för

motorsport och EAA-flyg. Hela den härligheten sedan garnerad med fallskärmshoppning, ballongflygning och — naturligtvis — stimulerande modellflygning.

Flygets Dag, vilken dag? Jo just söndagen 29 maj kl 10.00 — 16.00! Alla är välkomna!

Uppvisningstävling och gräncupen F3A

Gräncupen går i år för 3:e året i följd. Tidaholms MFK arrangerar och årets tävling går 2—4 juli. Man hoppas på fortsatt stort intresse från norska, danska och svenska F3A-flygare.

Nytt för i år är en uppvisningstävling den 3 juli och då skall det flygas av alla, som har något att visa upp — flygas i rent uppvisnings syfte för publik och övriga tävlande. Domare i tävlingen är alla deltagare i Gräncupen och bedömningen är enkel. Varje domare ger 5 poäng till den

han anser bäst (=bästa bygge + bästa uppvisningsflygning), näst bäst får 4 poäng etc. Deltagarna i Gräncupen får givetvis också vara med i uppvisningstävlingen, men får då inte vara domare.

Campingmöjligheter och servering finns vid fältet, som ligger mitt emot Folkets Park i Tidaholm. Anmälan med startavgift 10:— sändes till Tidaholms MFK, c/o Anders Gustafsson, Eriksbergsgat. 10, 522 00 Tidaholm + pg-konto 71 86 49 - 7. Sista anmälningsdag är 20 juni.

Vängsö open 1983

Vängsö Open 1983 — Sveriges första internationella tävling i F3B enligt FAI-reglerna.

Vängsö Open 1983 — en tävling, som skall vara till nöje så för dem, som vill se tävlingsflygning när den är som bäst? En av huvudarrangörerna i Östra Sörmlands FK, Ulf Andersson, har svårt att hålla igen med superlativen inför årets upplaga av Vängsö Open. Man hoppas att tävlingen ska få ett stort deltagarantal. Och man förväntar att många svenska modellflygare anmäler sig för att mäta sina kraf-

ter mot de tjugotal utländska deltagare, som kommer från hela Europa.

Vängsö Open gick förra året som nationell tävling och samlade då ett 30-tal flygare som då också gjorde upp om SM-titeln.

Tävlingen i år kommer att flygas på två banor under speeden och distansen och under termik-momentet flygs minst 6 åt gången. Nya banor håller nu på att tillverkas och ingen kommer att missa banorna för att de inte syns. En ny signalanordning kommer också att finnas. Hela ÖSFK:s modellsektion är i full gång med tillverkning av utrustning, som också skall prövas i ett par tävlingar innan Vängsö Open.

Tävlings- och funktionärsintresserade ombedes ringa, kontakta Ulf Andersson 0755-305 95 eller Christer Källroos 0755-124 45.



Edane fortsätter...

Efter den lyckade invigningen av sitt nya fält inbjuder man till Flyg-meeting 11—12 juni. Alla som har något som lättar från marken är välkomna — och mycket goda möjligheter till camping finnes.

För att komma till fältet kör väg 61 mellan Karlstad och Arvika. Strax utanför Arvika tar Du av mot Gunnarskog (skylt FLYGPLATS 2) så finner Du fältet Westlanda.

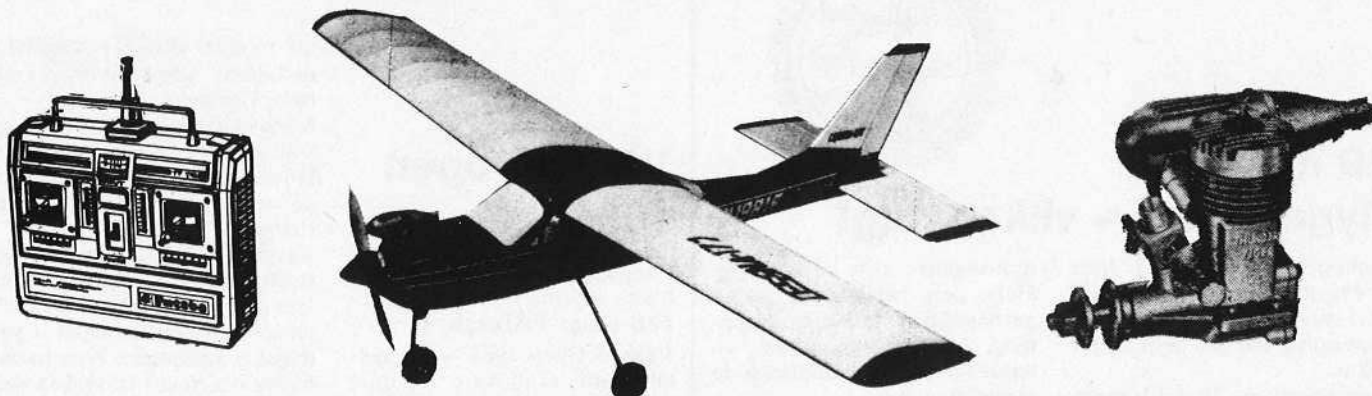
Det är vår!

Nu kommer en ny modellflygvår. Vinterns byggen ska snart få möta vårsolens glans. Må nu alla tyngdpunkter ligga där dom ska, anfallsvinklar vara riktiga och rodren gå åt rätt håll!

Svarta, fuktiga jordar blir snart gröna, varma. Termiklunder, lincirklar och landningsstråk inbjudande. Modellflyg! Depåsurr, cyano, tävlingar, kamratskap, meetings, ricinolja, acke, K-faktor, klipp . . .
Oj, vad som väntar!



ENDAST 1.195:-



RC/Center

Valter Johansson

360 30 LAMMHULT

Ordertel. 036/14 53 60

Mera kostar inte vårt radioflygpaket som innehåller:

Radiostyrningsanläggningen Futaba FP-4L, 4-kanalare med 3 servon i torr batteriutförande.

Modellen Cessna 177 (semiskala) i monteringsfärdig sats. Spännvidd 128 cm.

Motorn Thunder-Tiger 15 R/C med ljuddämpare.

Ordinarie pris för detta är 1 650:— kr

Vårt paketpris just nu är endast 1 195:— kr + porto

“HOT STUFF” & SUPER ‘T’™

LIMMET FÖR ALLA BEHOV, TUNNT ELLER TJOCKFLYTANDE - VALET ÄR DITT. NU LEVERERAS HOT STUFF I EN ÄNNU BÄTTRE FÖRPACKNING ÄN TIDIGARE. HOT STUFF FINNS I FÖLJANDE STORLEKAR, 7, 14 ELLER 56 GRAM.

1. SUPERTUNN SPETS.
Ger lättkontrollerat limflöde.
2. LANG OCH SMAL SPETS.
Lätt att komma åt överallt.
3. EFFEKTIV SPETSDRÄNERING.
Hindrar "igenkorkning".
4. FJÄDERBELASTAD HATT.
Håller hatten borta från limstället.
5. DROPPKANT.
Hindrar limspill att nå fingrarna.
6. INBYGGD SLANGHÅLLARE.
Slangen finns när den behövs.

Generalagent:

B Beckman & Co

Box 86, 172 22 Sundbyberg Tel 08-98 38 00



Det nya hobbycentrat i centrala Sundbyberg!

Fredag 29 april öppnar ÖPPET
Under invigningen } **FREDAG 10-19** **LÖRDAG 9-17**

HOBBY LAND

RC-HOBBY, SKEPPSBYGGGE

Under invigningsdagarna kan du vinna modeller, motorer, radiostyrningar m.m. - Du finner svaren i butikken. - Vinnarna publiceras i nästa nr. av A.O.H.

TÄVLING!



O.S. ENGINES FS-80

Den nya motorn från O.S. arbetar med propellrar i storlek 11x7-13x6. Cyl. volym 13 cc. ord. pris 180:- **NU 124:-**

gäller end. inv. dag.

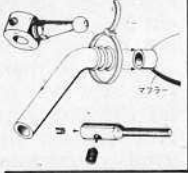


FJÄDRANDE SKALASTÄLL

Skjutet över befintligt 4 mm. planördställ och löses med insex-skruv. Lev. exkl. tvål. Enkelben: 67:- 3-punktsats: 170:- Lämpl. till de flesta 40-60 maskinerna

TETTRA TILLBEHÖR:

Ett komplett sortiment lite ovanliga tillbehör som kompletterar vårt ord. fr. DU-BRO och KAVAN



375:-

F-4 PHANTOM

En mycket snabb och manövrerbar modell från MARUTAKA för 1,5 cc. motor och 2-3 kanalers radio. Högklassig balsabyggsats med svåra parter färdiga i ABS-plast. - En kul modell för den som lärt sig skevroderflygning. (ord. pris 425:-)



Järnvägsgatan 36 172 35 Sundbyberg

ÖPPETTIDER:
månd-fred. 9.30-18.00
lördagar 9.00-14.00

Ordertel. dygnet runt

180m² HOBBY LAND i Sundbyberg

ELEKTRONIK

du kan göra årets klipp hos oss

ÖPPET även sönd. under invigningen 11-16



NYBÖRJARPAKET MOTORFLYG

Safari 2000 en av de mest sålda trainer-modellerna. Färdiga vingar mm. + Sanwa FM-4 modul. PRIS: 2.140:-

VID KÖP AV MODELL + RADIO WESPA 20 R/C GRATIS MOTOR 123000RMP. VÄRDE 525:-



HIGH SIERRA FRÅN MFA

Muycket välflygande seglare i 2-metersklassen från engelska MFA. Sierra är desutom lämplig som nybörjarmodell. - Lättbyggd då satsen innehåller glasfiberkropp, färdiga vingar, tillbehör mm. - Avsedd för 2-kanalers radio.

ord. pris 625:- NU 575:-

NYBÖRJARPAKET SEGELFLYG PAKETPRIS 1450:- DU SPAR 395:-
ORD. PRIS 1845



HELIKOPTERFLYGPAKET!

Vid köp av Schüter miniboy system 80 med kolektiv dirch + Sanwa FM-4 modul + radiostyrning + 1st. 4-e servo och helikopter-ljuddämpare... PRIS: 3.750:-

FÅR DU EN MOTOR GRATIS VÄRDE 780:-

PS. Köper Du helikoptern hos oss så hjälper vi dig med intrimningen.

NU HAR VI DET MESTA INOM MODELL-RAKETER I LAGER!

KLIPPET
ETT STORT PARTI MODELLER SOM RENSATS UT VID FLYTTNINGEN. samtliga säljes med **50-75% rab.**

BUXTSNABB POSTORDERSERVICE

28 78 68 Hos oss handlar utlandsresenärer Tax-free

O.S. Årets nyhet för skalaflygare

EN FYRTAKTARE FÖR ".60-KÄRRORNA"



FS-80 FYRTAKT

FS-80 är konstruerad med O.S. erkänt höga kvalitet och stora erfarenhet av fyrtaktare. Motorn har samma monteringsmått som FS-60 men är försedd med ventilkåpa och kapslade ventilstötstänger. Arbetar med propellrar i storlek 11x7-13x6. Cyl.volym: 13 cc. Vikt: 605 gr. Varvtalsomr 2000-11000 v/min

MARUTAKA

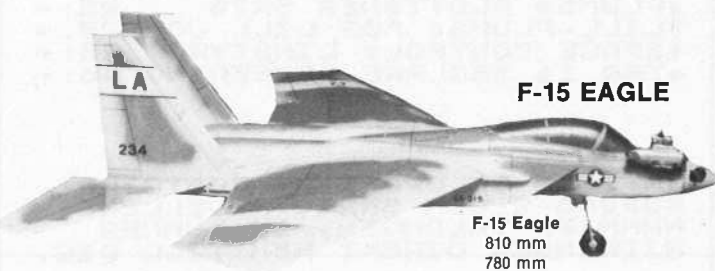
Det tuffaste som hänt "Småflyget på länge"

F-4 PHANTOM



F4 Phantom
Spännvidd: 795 mm
Längd: 810 mm

F-15 EAGLE



F-15 Eagle
810 mm
780 mm

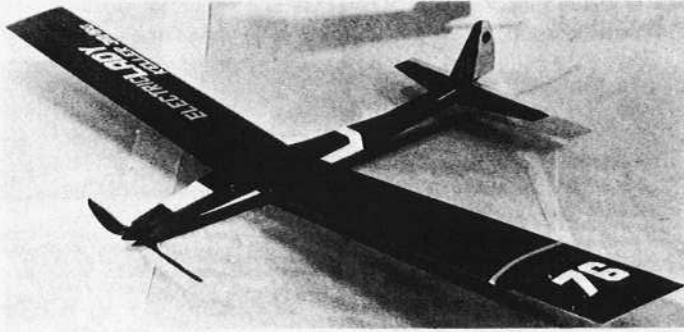
Båda maskinerna är avsedda för en 1,5 cc motor och 2-3 kan radio. Konventionellt uppbyggda med mycket fin stansning och passform på delarna. För att underlätta bygget är vissa sektioner, som t ex kroppsöverdelar och huvar, färdigformade i ABS-plast. Maskinerna har utmärkta flygegenskaper.

FINNS I ALLA VÄLSORTERADE HOBBYAFFÄRER



Generalagent
MODEL-CRAFT
BOX 2074 • RUNDELSGATAN 16
200 12 MALMÖ • TEL 040/714 35

ELECTRIC LADY



NY, MÅNGSIDIG RC-MODELL!

som **RC-SEGELMODELL** i "tvåmetersklassen". Högvärdig, modern segelmodell med E193 vingprofil, högt glidtal och styrka för hård flygning i alla väder. Tvåkanalsstyrd, lättflugan.

som **ELSEGLARE** för Graupner 550 FG3 motor eller Robbe EF 76. Förstärkt vinge, plats för ackar — konstruerad för elflyg redan från början.

Spännvidd 197 cm, **vingarea** 40,1 kvdm, **flygvikt** med elmotor ca 1700 gram, segelmodell ca 1000 gram.

Pris för komplett byggsats (ej klädsel och lim) **249:—**

RC-flyg —
hobbyn du har råd med!

TOMTMORA SNICKERI
760 10 Bergshamra
0176/623 73 (även kvällar)

Övriga byggsatser
SK 78 Nybörjarm motor 350:—
Kompis Nybörjarm segel 178:—
Lill-Johanna Oldtimer 350:—
Plums flottörer SK 78 122:—
Lill-Plums flott Lill-Joh 110:—

Återförsäljare av våra produkter i Norge: Scala Hobby, Oslo

BYGG MODELLER EFTER RITNING

-BILLIGARE, GER KUNSKAPER

RITNINGAR TILL RC-MODELLER DESIGN BO GARDSTAD

SK 78 LOW SPEED TRAINER	45:—
LILL-JOHANNA OLDTIMER	45:—
KOMPIS 2-KANAL TRAINER	45:—
JOHANNA STOR OLDTIMER	60:—
LISA TERMIKSEGLARE	50:—
ELECTRIC LADY ELSEGLARE	45:—
A4 DELTAMODELL	35:—
COMBAT LIFT COMBAT RC	35:—
BINGO AEROBATIC TRAINER	45:—
JOSEFIN BIPLAN 4-6.5 CC	45:—
PLUMS FLOTTÖRER SK78	25:—
LILL-PLUMS FÖR LILL JOH	25:—
SPACE CONTROL LINSTYRD	25:—
TBG 1 SEGLARE BOGSERING	45:—

SATT IN BELOPPET PÅ POSTGIRO
432946-2 OCH SKRIV MODELLENS
NAMN PÅ TALONGEN, SÅ KOMMER
RITNINGEN DIREKT HEM TILL DIG.

BO GARDSTAD
186 00 VALLENTUNA

0762/77757

RC-FLYG -EN UPPLYFTANDE HOBBY..

Forts från sid 6

Reflektioner

Man får givetvis tolerera ett visst bortfall, då det i ungdomsåren är naturligt att pröva sig fram bland olika aktivitetsområden för att förhoppningsvis hitta något av bestående intresse. Jag tycker dock att det rimligen bör bli ett något större antal kvar som "fastnar" för modellflyget och hinner vara med tills de blir seniorer. De som fastnar idag är ganska få. Verksamheten behöver både juniorer och seniorer. Det är viktigt att vi har bredden. Som det nu är tenderar det att i det krympande medlemsantalet blir allt färre och färre som får mer och mer att göra. Det går inte att sitta på hur många stolar som helst och tro att det skall bli något meningsfullt resultat. Hur skall det bli när staben av gamla entusiaster inte kan hålla igång längre? Hur skall nyrekryteringen ske?

Det är mycket angeläget att få tid till kreativt tänkande för utveckling av verksamheten och att förmedla detta till juniorerna för att få dem motiverade att bli kvar i klubben och inom modellflygverksamheten. Hur skall nu detta gå till? Ja, ett sätt som är gammalt och beprövat är **UTBILDNING**. Det gäller bara att hitta de mest lämpade formerna. Egentligen är det väl just denna del som utgör grunden för den fortsatta verksamheten i framtiden. Snålheten bedrar ofta visheten och det är förstärkt att SMFF inte kan satsa så stort då ekonomin är svag. Men man kunde kanske satsa mera inom det området än inom ett abstrakt regelproducerande, som ingen blir gladare av.

Klubbarna sköter väl mer eller mindre sin utbildning av juniorer själva f n med mer eller mindre gott resultat. Och har väl så gjort tidigare också. Det finns säkert klubbar, som inte klarar av någon utbildning alls och de har säkert ovärderlig nytta av att få utbildningshjälp från annat håll för att kunna utvecklas och framöver kunna sköta sig själva lättare. Även i de klubbar som har utbildning kan behövas nya och andra idéer samtidigt som klubbarna kan dela med sig av sina erfarenheter. Alla dessa kunskaper måste dock utarbetas, sammanställas och läras ut.

Rom byggdes inte på en dag och inte modellflyget heller. Båda är dessutom uppbyggda. Man får bara inte låta dem förfalla, det behövs reparationer och modernisering för att man skall trivas och stanna kvar. Annars flyttar man till något annat.

Alltså, klubbarna behöver hjälp att kunna utbilda sina juniorer och seniorerna behöver uppmuntras så de tycker det är roligt att vara med i SMFF.

En klubb-kassör.

SVERIGES MODELLFLYGFÖRBUND

SMFF bildades 1957 och har klubbar, klubbmedlemmar och enskilda personer som medlemmar.

Ordförande

Bo Jansson
Spånehusvägen 57—59
214 39 Malmö
Telefon 040-780 56

Vice ordförande

Björn Lundin
Jakthornsgatan 34
654 70 Karlstad
Telefon 054-13 39 14

Sekreterare

Lennarth Larsson
Kristinebergsvägen 17
183 44 Täby
Telefon 0762-502 65

Kassör

Birgitta Holm
Hamngatan 9
185 00 Vaxholm
Telefon 0764-328 66

PR och rekrytering

Roland Ljungkvist
Stellavägen 16
175 61 Järfälla
Telefon 08-89 85 03

Suppleant

Peter Källoff
Grytvägen 37
961 42 Boden
Telefon 0921-513 77

Utbildningsledare

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

Grenchef Friflyg

Bo Modéer
Hökbursvägen 39
147 00 Tumba
Telefon
0753-377 45 bost
021-10 29 18 arb

Grenchef Linflyg

Johan Rasmussen
Fjällvägen 3
186 00 Vallentuna
Telefon 0762-770 83

Grenchef Radioflyg

Hanns Flyckt
Prästgården
564 00 Bankeryd
Telefon 036-721 10

Förbundsexpedition

Sveriges Modellflygförbund
Sandbergsgatan 4, Norrköping
Postadress: Box 10022
600 10 Norrköping
Telefon 011-13 21 10
Postgiro 51 81 65 - 6
Öppettider:
Måndag—Fredag 08.00—14.00

Expeditionsföreståndare

Ann Wahlberg
Värnaregatan 9
603 62 Norrköping
Telefon 011-14 16 66

Norrköping

KNEIPPBODEN

Modellflyg för nybörjare och experter.

RC, friflyg, lina, material och tillbehör.

Öppet månd—fred 12—18
tel. 011-13 36 47 (äv kväll)

HB Bagge & Erqvist
Lokegatan 24
602 36 Norrköping

Falun

Lek & Hobby

Holmgatan 30, 791 71 Falun
Tel 023/221 80

Specialaffär för hobby och leksaker
Byggsatser från bl a Graupner, Billing Boats, Wentzels, Semo, Goldberg, Top Flite, Carrera, Pilot, Svensson, Multiplex.

Tillbehör från Kavan, Graupner, Goldberg, Webra, OS och Cox motorer. **RC-anläggningar:** Multiplex, Sanwa, Simprop. **Modelljärnväg:** Märklin, Lima, Minitrix och Liliiput. **Tillbehör från Heljan. Plastmodeller:** Airfix, Revell, Tamiya, A.M.T.

Gävle

MOLANDER HOBBY

Butik: Södra Kungsgatan 15, Gävle
Postadress: Box 469, 801 06 Gävle
Tel 026/12 60 55

har Allt om hobby

Modellflyg — båt — bil —
motorer

Radioanläggningar

Tillbehör m m

Gävle

500 m² HOBBY + 500 m² LEK R/C-, BIL, BÅT, FLYG

stor sortering
350 hyllmeter plast-
och balsamodeller

Sveriges största utställning
av bil- och tågbanor

FULLSORTIMENT MÄRKLIN

Box 95 801 02 Gävle Tel 026/10 33 60

Göteborg

**WETTERGRENS**

Hobbyavd
Frölunda Torg
Box 99
421 21 V:a Frölunda
Tel 031/45 09 90

- * RC-Flyg, RC-Bil, Båt
- * Stor sortering av tillbehör
- * RC-anläggningar o Motorer
- * Tåg, olika märken
- * Bilbanor
- * Plastbyggsatser
- * Rep.service på tåg o RC-anläggningar
- * Vi skickar gärna material per post
- * Personlig service



Göteborg

**HOBBYCENTER**

Karl Johansgatan 7
Box 4021 Tel 031-12 62 20
400 40 Göteborg

Här hittar Du:
Tåg, nytt o beg. Flyg Båt Bil
RC Plastbyggsatser
Massor av annat
smått o gott



Välkomna in!



Helsingborg



Rååvägen 38, 253 70 Helsingborg
Tel 042/26 20 26

- RC-Flyg, -Bil, -Båt
- Modelljärnväg H0-N, miniclub
- Dremelsågar A-Justo-Jig
- Stor Leksaksavdelning
- Vi påstår inte att vi har Sveriges största sortering av hobbyträ men vi har i alla fall över 200 dim i lager

Karlstad

ELL-AIR

Attkantsgatan 3 (i Haga)
652 20 Karlstad
Tel 054/18 80 73

**RC-Flyg
RC-Bil · RC-Båt**

Motorer, radioanläggningar
och tillbehör

Lidköping

Flyghobby

Silverskjöldsgatan 7
531 00 Lidköping Tel 0510/262 34
Västsveriges mest väl sorterade affär för RC-flygaren.

Radio: JR, Sanwa.
Motorer: Webra, OS.
Byggsatser: Av bästa och kända fabrikat.
Tillbehör: Ca 500 olika artiklar.

Välkomna
Bo Nylund

Linköping

BORGS hobby

Apotekargatan 7, 582 27 Linköping
Tel 013/12 39 81

Modell -flyg, -båt, -bil
Motorer — Radioanläggningar

Modelljärnvägar — Bilbanor
Plastbyggsatser —
Experimentlådor — Tillbehör



Roa Er med en av världens äldsta sporter.

Direktimporterade drakar (ej att förväxla med drakflyg) för alla åldrar.

Bästa tänkbara kvalitet i spinnakernylon — ej plast.

40 olika modeller från 0,85 m upp till 4,5 m spännvidd. Levereras helt flygfärdig.

Sveriges största sortering.

Betalning sker mot postförskott.
10 dagars returrätt.

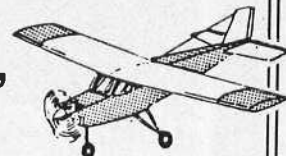
Begär färgbroschyr och prislista.

DRAKSPECIALISTEN

Malmövägen 4 · 560 13 HOK
Telefon 0393-210 58

SVERIGE
— de'e modellen

"LÅGPRISBUTIK"

**MODELLFLYG**

en fantastisk sport för både gammal och ung.

Vi lär dig flyga.

Egen tillverkning av lättbyggda nybörjarmodeller. Vi har allt för modellflyg.

Beställ vårt 20-sidiga broschyrmaterial, det får du mot 10 kr. Dessa 10 kronor dras av vid din första order.

HOBBY-TEKNIK
Nedre Bruket

155 00 NYKVARN

Tel 0755/400 83 Postgiro 68 32 42-2

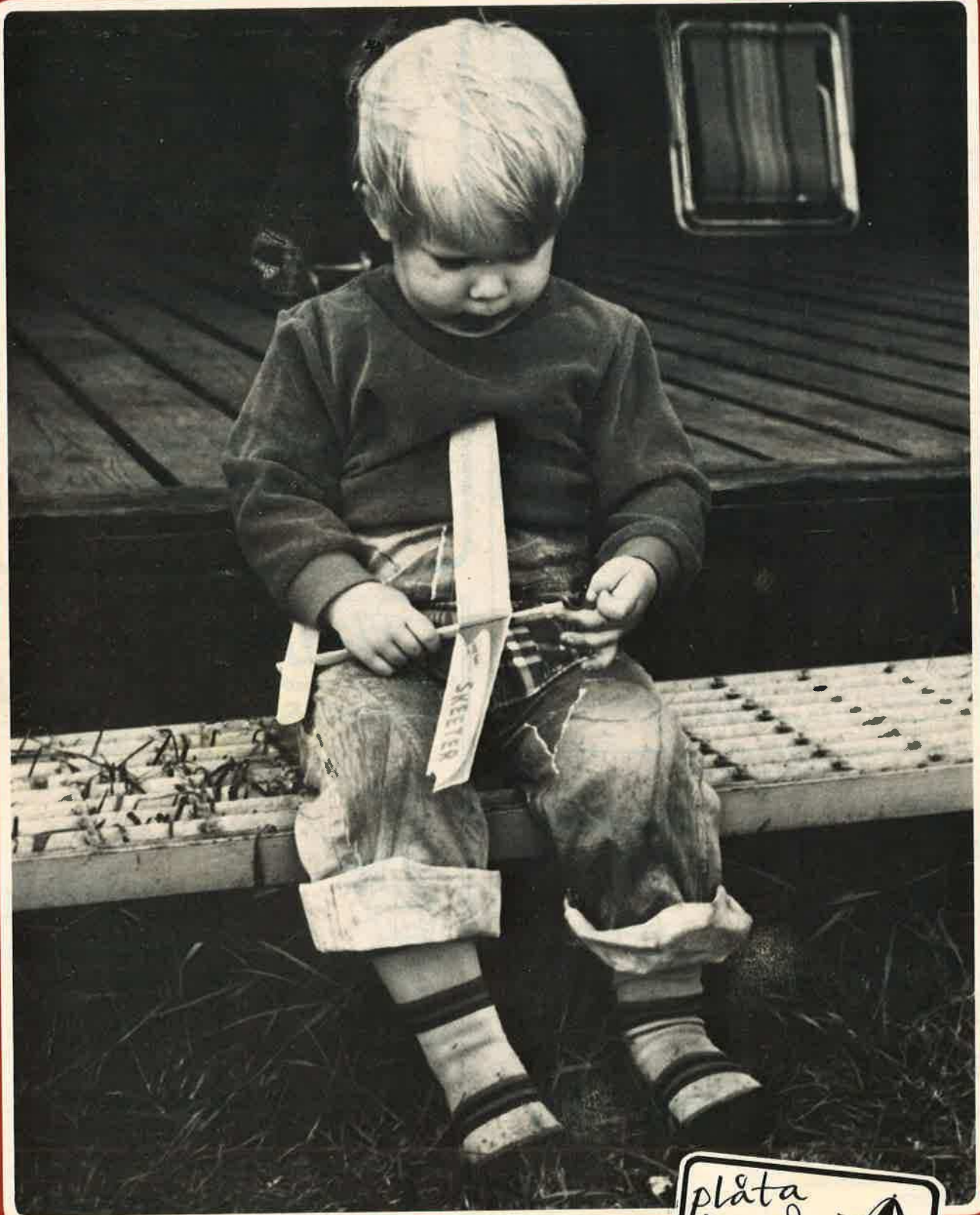
modellflygnytt



01715
L023

ANDERSSON EVERT
BOKVÄGEN 22
29500 BROMÖLLA

TIDNING



1983

2

Annonsera i
modellflygnytt!

