



MODELLFLYGNYTT



ORGAN FÖR
SVERIGES
MODELLFLYG FÖRBUND

6
1970



FLYGSTABEN

Datum

1970.11.18

FS beteckning

844:125

Sveriges Modellflygförbund
Herr Gunnar Kalén
Svarvaregatan 9
603 60 Norrköping

Eri tjänsteställe, handläggare

Gunnar Kalén

FS tjänsteställe, handläggare

FS/MVC/S Stabsmet Folkinger

Eri datum

1970.11.12

FS föregående datum

Er beteckning

FS föregående beteckning

— Statistiska väderuppgifter för Säve flygplats 30/6-7/7

Tiden 30/6-7/7 domineras i statistiken av två väder-typer som förekommer med ungefär samma frekvens.

Typ 1: Varmt och vackert väder med lätt molnighet 30/6-4/7; varmt väder med regnskurar, ev åska, spec under eftermiddagen, 5-7/7.

Under tidigare delen av perioden blir eftermiddags-temperaturen 25-30°C, nattemperaturen 15-20°C, under senare delen 20-25 resp 15-20°C.

Vindarna är svaga, 2-5 m/s, och ofta från en östlig riktning. Sjöbris under eftermiddagen ger dock vanligen SW-W-vind.

Sannolikhet 1971: 60 %.

Typ 2: Vindar från väst för in relativt sval luft från Atlanten. Över land under dagen termik och bildning av cumulusmoln. Under senare delen av perioden brukar cumulusmolnen växa till skurmoln och under eftermiddagen ge regnskurar. Eftermiddagstemperatur omkring 20°C, nattemperatur omkring 12°C.

Vindarna når ofta en hastighet av 6-8 m/s.

Sannolikhet 1971: 40 %.

På uppdrag av inspektören för vädertjänsten

Egon Folkinger

Egon Folkinger

Tjfv chef för statistikavdelningen

8

Postadress
104 50 STOCKHOLM 80

Gatuadress
Banérgatan 62

Telefon
67 95 00
08-67 96 00

Telegram
Flygvapnet

MODELLFLYGNYTT

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

REDAKTÖR

Carl Gustaf Ahreemark
Valkebogatan 18B
582 47 Linköping. Tel. 013/14 03 54

FACKREDAKTÖR friflyg:

Svenolof Lindén
Hovstavägen 15
703 63 Örebro. Tel. 019/18 21 79

FACKREDAKTÖR linflyg:

Ulf Larsson
Kopparvägen 21
170 20 Kallhäll. Tel. 0758/510 73

FACKREDAKTÖR radioflyg:

Jan Levenstam
Movägen 26
162 20 Vällingby. Tel. 08/36 18 32

FACKREDAKTÖR raketflyg:

Gert Ericsson
Skyttevägen 4B
730 50 Skultuna. Tel. 021/707 22
FACKREDAKTÖR utbildning:
Carl-Göran Sundstedt
Södra Stapeltorgsgatan 27
802 24 Gävle. Tel. 026/18 73 90

ANNONSER

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

1/1-sida	171 x 248 mm kr 250:-
1/2-sida	171 x 122 mm kr 160:-
1/1-enkelspalt	78 x 248 mm kr 160:-
1/2-enkelspalt	78 x 122 mm kr 90:-

Förbundsmedlemmar får kostnadsfritt införa radannonser av icke kommersiell natur.

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

DISTRIBUTION

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

PRENUMERATION

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

LÖSNUMMER

Säljes i mån av tillgång för 2 kr styck.

INNEHÅLL

VM-krängel	Sid 4
FAI-mötet 1970	8
Snoopy med Fräs	11
Inomhusflygare se hit	16
Glada funktionärer	19
Tävlingsresultat	21
Klagomuren	22

NÄSTA NUMMER

Material skall sändas till förbundsexpeditionen i Norrköping

VM-funktionär... vad innebär det?

Ovanstående fråga ställs i dagarna ofta till SMFF med anledning av vår inbjudan till VM-funktionärskap i friflyg. Frågan är mycket väl berättigad ty det är helt annorlunda än att vara tidtagare på exempelvis SM.

Det kanske är på sin plats att titta lite närmare på den planerade tävlingsorganisationen först. Denna består av av de tre huvuddelarna, sekretariat, tidtagning och hämtning. Omkring 15 personer kommer att sysselsättas i sekretariatet, cirka 100 personer går åt till tidtagning och hämtning samt dessutom ytterligare ett tiotal till flygspaning och radiokommunikation.

Meningen är att tidtagare också skall tjänstgöra som hämtare enligt schemat: Två dagar tidtagare, en dag hämtare. Orsaken till detta är att ingen skall behöva befinna sig utanför tävlingsområdet mer än en dag.

Hur fungerar då tidtagningen vid VM och vad ställs för krav på en funktionär?

I tidtagargrupperna ingår två man och dessa utrustas med tidtagarur, kikare, kompass, kylbox (eller liknande) samt ett gruppnummer. Varje grupp tilldelas ett lag som sedan gruppen ska följa hela tävlingsdagen. Lagledaren bestämmer sedan när start skall ske. Tidtagargruppen har hand om lagets kontrollerade utrustning, t.ex. startvinschar, extra gummimotorer och standardbränsle. En tidtagare måste kunna reglerna ordentligt och kunna hantera tidtagarur och kikare på rätt sätt. När start

pågår måste han vara skärpt och inte låta sig påverkas av "snack" eller andra störande moment.

Vid tjänst som hämtare är kikaren och kompassen "huvudvapen". Till denna viktiga del av funktionärsjobbet har vi radiokontakt med startplatsen och spaningsflygplanen. Hämtningsgruppernas antal blir fyra med fem man i varje. I grupputrustningen skall också ingå stolpskor, nylonlinor samt centralt tillgång till en "expert" med motorsåg.

Av ovanstående framgår att det är en hel del som funktionären måste kunna. För att klara av uppgifterna är alltså de fem veckoslutskurserna nödvändiga för utbildningen. Genom den geografiska placeringen kommer ingen att få alltför lång väg till sin kurs. Vi återkommer med tider och kursplatser när utbildningsprogrammet är klart.

Låt oss till sist se vad VM-veckan kommer att innehålla för tävlande och funktionärer.

Onsdagen den 30 juni är ankomstdag till Säve. Torsdagen den 1 juli är anslagen till modellkontroll och trimning. Den officiella invigningen sker kl 1800 samma dag. Fredag, lördag och söndag är tävlingsdagar och på måndag åker alla på sightseeing med buss och båt. Bankett och prisutdelning blir på kvällen i Rondo vid Liseberg.

Tisdagen uttågar så de tävlande och funktionärerna från Säve, efter vad vi hoppas väl förrättat värv.

Gunnar Kallén

Omslagsbilder: Framsidans bild visar SMFF:s enhets-A2, Vråken i luften. Baksidan överst två bilder av Bengt-Ove Bengtsson och hans Sea-Cat. De minner verkligen om sommaren. Underst ses Delphin vars ritning finns på mittuppslaget.

VM i krångel

Från Danska aeroklubben anlände en kopia, se sid 6, i slutet av november till SMFF:s expedition. Kopian var av ett brev adresserat till FAI, och innehållet gällde vårt VM arrangemang 1971.

När man tar del av innehållet i brevet är det inte utan att man blir både förvånad och arg. Utan att från tävlingsarrangörens sida begära några uppgifter, uttalar sig här danskarna om flygfältet och övriga detaljer kring VM.

Frågan man ställer sig är: var har dessa ofullständiga uppgifter kommit ifrån? I ledaren av MFN nr 5 berörde jag just faran av sådan här upplysningsverksamhet över gränserna utan att lämna alla fakta.

Av innehållet i brevet framgår också att Per Weishaupt inte är säker på att "informationskällorna" är helt tillförlitliga. Eftersom mig veterligt icke några danskar haft tillfälle att tävla på Säve, måste jag anta att uppgiftslämnarna finns här i landet.

Oavsett var informationerna kommit ifrån så tycker jag att det är väl starkt att "på vägnar av alla länder som ämnar deltaga i nästa års VM, uttala sig om våra bedömanden och beslut i samband med VM. Här anser sig danskarna tvungna att be FAI undersöka om Sävefältet duger till VM-arena. Mig veterligt har någon sådan undersökning aldrig verkställts trots att VM hållits på små fält förut. Bland de platser jag själv varit med och tävlat på var varken Florens 1956, Mlada Boleslav 1957 och Leutkirch 1961 några "stora" VM-fält. Jag har i den förut nämnda ledaren också sagt att vädret är mycket avgörande när man flyger på små fält. Om vi helt kunde lita på de statistiska väderprognoser, se sid 2, som vi fått, kunde vi känna oss helt lugna. Statistik är nu en sak och tävlingsväder en annan, men håll med om att uppgifterna för de senaste tio åren ser bra ut.

När det gäller omsorgen om de tävlandes modeller, så har vi också här i vår FAI rapport sagt ifrån att det kan bli besvärligt och rekommenderat alla tävlande att utnyttja regeln om tre tävlingsmodeller för att gardera sig. Fältets storlek är ner till några hundra meter enligt brevet, men kvar står faktum att en cirkel med två kilometers diameter kan inskrivas enligt befintliga kartor.

Även här i landet vet vi att det finns bättre flygfält, mycket bättre till och med. Förutsättningarna att få låna dessa till en VM-tävling tror jag mig dock kunna uttala mig bättre om än Per Weishaupt. Det är helt utslutet att komma in på en flygflottilj för ett arrangemang av denna storlek. Vi har alltså inget alternativ, utan om vi skall ha VM-71 måste det bli Säve.

Konstaterandet att endast ekonomiska grunder ligger bakom valet av Säve är alltså fel. Slutklämmen i brevet att alla kan få flyga på en bra flygplats måste alltså bli ett bedömande för alla inbjudna nationer, även Danmark, efter de informationer vi officiellt lämnat.

Till sist några egna reflexioner om detta prov på "Nordiskt samarbete" som Per Weishaupt nu satt sitt namn under. 1968 försökte samme man minska det nordiska tävlingsutbytet i modellflyg genom ett förslag som gick till beslut vid ANA-mötet i Oslo. Jag fick den gången, efter mycket parlamentarande och livlig diskussion med Per, ändring på beslutet som fattats utan modellflygarnas kännedom. Vi fick åter bestämma över våra modellflygfrågor och har som vanligt våra VM-tävlingar varje år. Jag hoppas att Per Weishaupt framdeles diskuterar sådana här saker med berörda organisationer innan FAI anropas.

Gunnar Kalén

Ett försök till porträtt av VM-fältet

Säve flygplats består av fyra startbanor i varierande riktningar, mycket gräs däremellan, lite träsk och vass, en å, några kullar och träd här och var. Se kartskissen på nästa sida.

Den längsta banan som ligger i nord-sydlig riktning är 2200 meter lång, men flygbar ytterligare 100 m söder om och 300 m norr om banändan. Den näst längsta banan i sydvästlig-nordostlig riktning, är 1800 meter och flygbar ytterligare 100 m i varje riktning. De bägge kortaste banorna är vardera 800 meter långa och går i väst-östlig och nordväst-sydöstlig riktning. Den nordvästliga-sydöstliga banan slutar vid en kulle ca 100 m i diameter åt sydost, med ett fält på ca 500 m bakom. Åt nordost är det ett par hundra meter fält. Till sist den bana används flitigast, den i väst-östlig riktning. Åt väst är det cirka 200 m gräs och sedan 300 m åker, åt ost 200 m gräs, 100 m högre gräs och vass, en å, 100 m gräs till, 50 m berg + skog (ej tät), samt ett fält på några hundra meter.

Alltså ej så dåligt som rykten har gjort gällande. Fältet räcker faktiskt till för en max 18 m/sek. vindstyrka. Terrängen öster ut är heller inte så farlig, visst har vi en tornkulle som inte är för fager, men bakom den är det öppna fält och det är alltså inte så svårt att hitta modeller där. Värre är det då vid östlig vind, då kärrorna driver åt havet. All skog åt detta håll är tät, det som ser ut som gläntor är massvis med enbuskar och dessutom finns det lagerbyggnader i området. Nu händer det sällan att man behöver leta i detta område då vindstyrkor över 6 m/sek från ost är så ovanliga under sommaren.

Till Er som tycker att det låter som om fältet var dåligt vill jag som slutord säga.

Problemen med fältet är inte större än att man med välorganiserade hämtnings- och sökningsgrupper övervinner dem ganska lätt. Man får nämligen mycket god överblick både från trafikledartornet och från luften. De som spritt de illvilliga ryktena, både svenskar och danskar, borde själva ha konstaterat hur fältet var innan de öppnade sin mun och förde det vidare.

Lars G. Olofsson

Översättning av brev på sidan 6.

Beträffande VM för friflygande modeller.

På vägnar av alla länder som ämnar deltaga i nästa års VM i Sverige, känner sig Danmarks modellflygare - på grund av deras kännedom om Svenska modellflygets angelägenheter, tvungna att be FAI att undersöka om den valda flygplatsen nära Göteborg är av tillräckligt god standard.

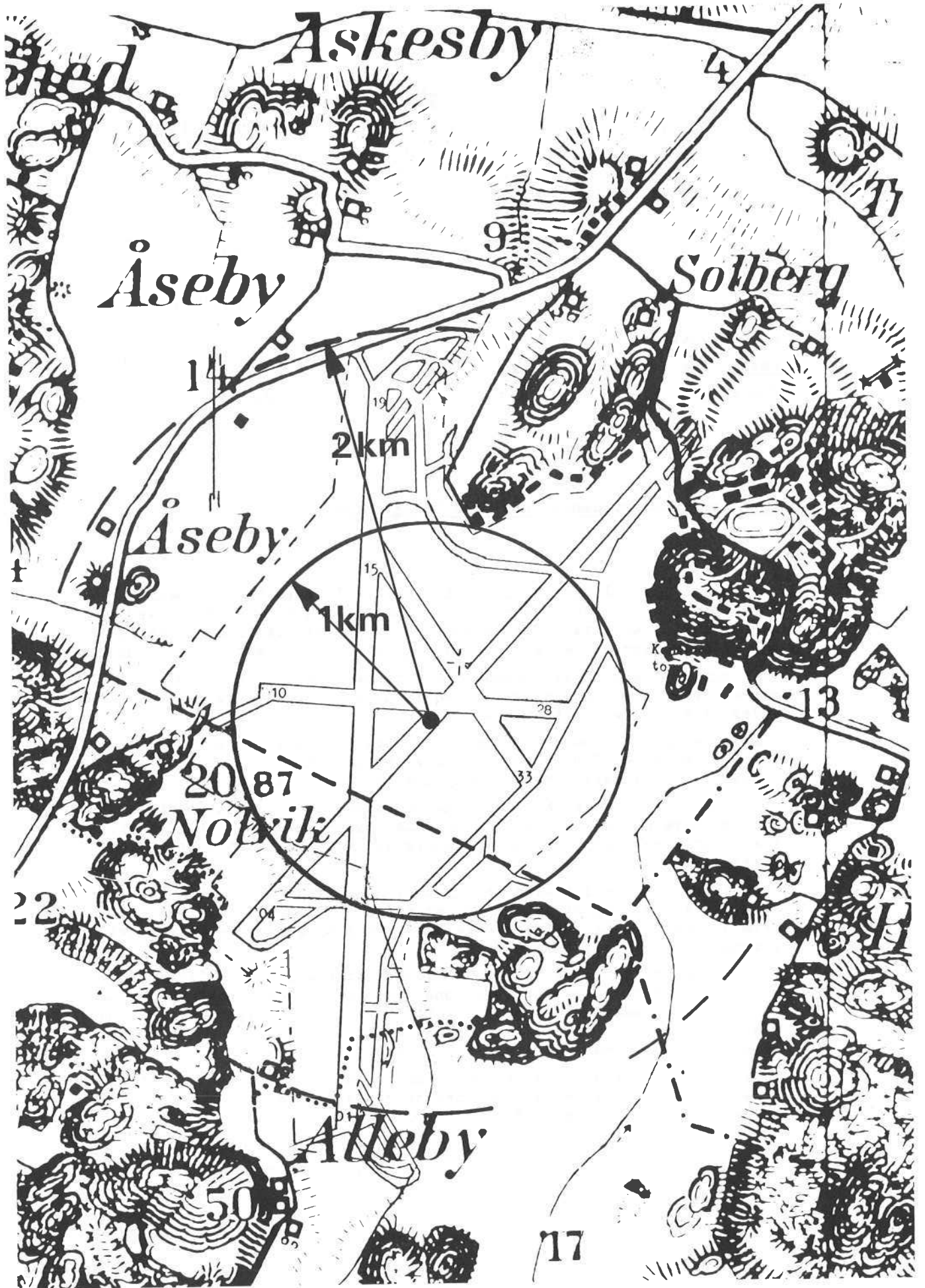
Om våra informationer är korrekta är det avsedda fältet omkring 3,5 kilometer långt, men mycket smalt, ner till några hundra meter. Utefter dess sidor är en skog med höga träd. En vind, tvärs över fältet resulterar i många landningar i träden. En avsedd återhämtningsservice av personer tränade i att få ner modeller från träd är inte tillfredställande, då många modeller kommer att bli skadade. I fältets längdriktning består landningsområdet av många kala klippor, vilka också kommer att förstöra landande modeller, på grund av termikbromsarna, och motormodellerna kommer troligen ofta att knäcka kropparna.

Det har tänkts att flyga under morgon- och kvällstimmar för att undvika för starka vindar. Danska erfarenheter, bara 2-300 kilometer från Göteborg, är att man har absolut ingen garanti för att inte få starka vindar vid dessa tider också.

Det finns bättre flygplatser i Sverige, men det tänkta fältet har valts på ekonomiska grunder. Vi har inga tvivel på att den arrangerande klubben skall göra ett fint arrangemang i alla andra hänseenden, men fältet är det mest viktiga och måste vara passande för evenemanget även om det blir till förfång för andra saker.

Vi hoppas FAI vill undersöka hela problemet så att modellflygare från alla länder kan åka till Sverige säkra på att få flyga VM på en bra flygplats.

Er tillgivne
Kongelig Dansk Aeroklub
P Weishaupt





KONGELIG DANSK AEROKLUB

GENERALSEKRETARIATET

RØMERSGADE 19 - 1362 KØBENHAVN K

TLF.: (01) 14 46 55 & 14 68 55 - POSTKONTO 2 56 80 - TELEGRAMADR.: AEROKLUB

SMFF	
FORBUDT	INDTAK
Ankom 23 NOV 1970	
Handl av	Sjæl
Klart den	D.-nr.

F. A. I.
 6, Rue Galilée
Paris (16e)
 Frankrig.

20. 11. 1970.

Re.: World Championships for Free Flight Models.

Dear Sir,

On behalf of all nations intending to participate in next year's championships in Sweden Denmark - because of its knowledge of Swedish aeromodelling affairs - feel compelled to ask FAI to investigate if the selected aerodrome near Gothenburg is of sufficient good standard.

If our information is correct the intended field is about 3½ kilo- metres long, but very narrow, down to a few hundred meters. Along its sides is a wood with high trees.

A crosswind will result in many landings in trees. An intended re- trieving service of people experienced in getting things down from trees is not satisfactory, as many models will be damaged.

In the direction of the field the probable landing area consists of many bare rocks which will also damage models landing because of their dethermalizers, and power models will probably often break their fuselage.

It is said to be intended to fly during morning and evening hours to avoid too strong winds. Danish experience, only 2-300 kilometres from Gothenburg, is that you have absolutely no guarantee not to get strong winds at this time also.

There are better aerodromes in Sweden, but the intended field has been selected for economical reasons. We have no doubt that the arrang- ing club will make a fine organization in all other respects, but the field is the most important thing and must be suitable for the event even to the detriment of other facilities.

We hope the FAI will investigate the whole matter so that aeromodel- lers from all countries can be sure to go to Sweden in order to fly the championships on a good aerodrome.

Yours sincerely,

ROYAL DANISH AERO CLUB

P. Weishaupt.

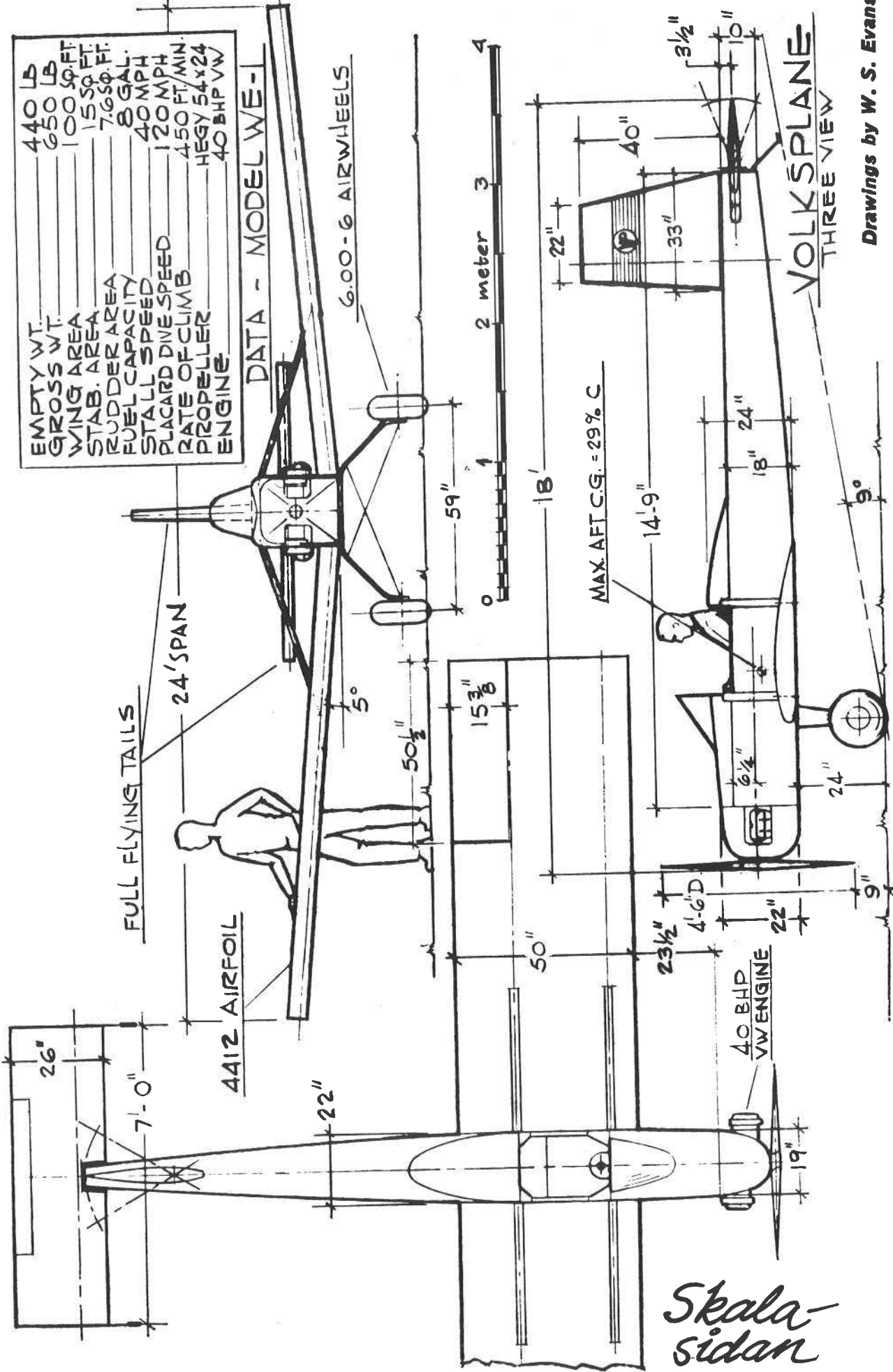
cc: Mr. Pimenoff

SMFF

FFU.

EMPTY WT.	440 LB
GROSS WT.	650 LB
WING AREA	100 SQ. FT.
STAB. AREA	15 SQ. FT.
FUEL CAPACITY	7.65 GAL.
STALL SPEED	40 MPH
PLACARD DIVE SPEED	120 MPH
RATE OF CLIMB	450 FT. / MIN.
PROPELLER	HEGY 54x24
ENGINE	40 BHP VW

DATA - MODEL WE-1



VOLKŠPLANE
THREE VIEW

Drawings by W. S. Evans
AIR PICTORIAL

Skala-
sidan

FAI-MÖTET 1970

FAI:s internationella modellflygkommitté, CIAM, höll som vanligt årsmöte i Paris, denna gång den 3-4 december. Delegater från 24 nationer deltog. Svensk delegat var Hans Friis. Kjell Rosenlund deltog i egenskap av ordförande i subkommittén för linflyg. Närvarande från Sverige var dessutom Gunnar Hofmann såsom ledamot av subkommittén i radioflyg.

ALLMÄNNA FRÅGOR

CIAM-presidenten Sandy Pimenoff informerade om att FAI:s huvudstyrelse helt nyligen vid ett möte i New Delhi beslutat att alla regler som fastställs av FAI:s underorganisationer, i modellflygsammanhang CIAM, i fortsättningen skall äga tillämpning under en 4-årsperiod. De regeländringar som står nämnda i följande rapport kommer alltså att gälla under 4 år.

FRIFLYG

Tre frågor av betydelse var aktuella, nämligen

1. startplatsens utformning vid VM-tävlingar
2. kikaninstruktion
3. fly off-regler i klass F1C

1. Startplatsens utformning

I princip förelåg två förslag. Det ena innebar att startplatsen delas upp i 7 rektanglar, vilkas storlek skall vara minst 50 x 25 m. Det andra förslaget innebar att man upprättar en s.k. startlinje vinkelrätt mot den rådande vindriktningen. Utmed startlinjen placeras tidtagargrupper med ett visst avstånd sinsemellan. Varje tidtagargrupp skall under tävlingen vara placerad på samma plats utmed linjen och försedd med bord. Genom lottnings bestäms på förhand vid vilken tidtagargrupp resp. nationer börjar tävlingen. Dock skall en jämn fördelning ske i första perioden mellan de olika tidtagargrupperna. Varje nation skall sedan under tävlingen cirkulera runt till de olika tidtagargrupperna efter ett visst system.

Det sistnämnda förslaget, som i olika former redan tillämpats vid vissa internationella tävlingar, segrade i omröstningen med knapp majoritet. Beslutet träder i kraft fr. o. m. den 1:e januari 1971 och kommer följaktligen att tillämpas vid VM i Göteborg.

2. Kikaninstruktion för tidtagare.

Ett svenskt förslag till instruktion fastställdes efter en ganska lång diskussion. Diskussionen gällde huruvida en av tidtagarna eller båda skulle vara försedda med kikare. Österrike hade nämligen föreslagit att antingen skulle bägge tidtagarna vara utrustade med kikare eller också skulle ingen av dem få använda kikare. Debatten resulterade i en rekommendation att vid världsmästerskap bör om möjligt bägge tidtagarna vara utrustade med kikare. Ovanstående skall tillämpas fr.o.m. den 1 januari 1971.

3. Fly off regler i klass F1C.

Förslag till ändring av fly off-reglerna förelåg från Österrike, Jugoslavien och Frankrike. Förslagen var föranledda av vissa svårigheter som tydligen uppstått under Europamästerskapen i Zagreb 1970. Samtliga förslag var likartade till sin utformning och innebär i princip två saker:

- A. Under fly off får endast en tävlande starta i taget. I stället för nu gällande 4 minuter skall tiden för förberedelser och att få modellen i luften reduceras till 2 minuter. I praktiken innebär detta att en fly off med 10 deltagare kommer att ta 20 minuter och att var och en av deltagarna således får 2 minuter på sig att starta.
- B. I stället för att succesivt öka maxtiden med 1 minut skall motortiden reduceras med 2 sekun-

der i varje fly off. I den första fly off gäller därför 8 sekunders maximal motortid, i den andra fly off 6 sekunder osv.

Max-tiden däremot skall hela tiden vara 3 minuter.

Efter en intensiv debatt fastställdes ovannämnda förslag och träder därmed i kraft fr.o.m. den 1:e januari 1971.

VM I GÖTEBORG

Följande rapport presenterades vid mötet och återges här nedan i sin helhet.

1971 FAI VÄRLDSMÄSTERSKAP FÖR FRIFLYGANDE MODELLER.

Att äga rum mellan den 30 juni och 6 juli i närheten av staden Göteborg, Sverige.

Arrangörer: Sveriges Modellflygförbund
Svenska Flygsportförbundet
Kungliga Svenska Aeroklubben
Göteborgs Stad

Förhandsinformation

Tävlingen kommer att äga rum på ett militärflygfält beläget ca 9 km från Göteborgs centrum. Staden firar 1971 sitt 350-årsjubileum och kommer därför att stå som värd för ett flertal stora evenemang. Det är således inte bara en tillfällighet att vi valt just Göteborg som tävlingsplats.

Preliminärt program

30.6	Ankomstdag Trimning Kontroll av modeller
1.7	Trimning Kontroll av modeller Invigning av VM (18.00-20.00)
2.7	Tävling klass F1C
3.7	Tävling klass F1A
4.7	Tävling klass F1B
5.7	Sightseeing Bankett med prisutdelning
6.7	Avresedag

Tävlingarna kommer att delas upp i två omgångar. Den första omgången omfattar starterna 1-5 och äger rum på morgonen mellan kl. 04.30-10.00. Den andra omgången omfattar starterna 6-7 plus fly off och äger rum på kvällen mellan kl. 16.30-20.00. Vid denna tid på året går solen upp omkr. kl. 03.30 och ned omkr. kl. 21.00.

Fält och väderleksförhållanden

Orsaken till att vi vill dela upp tävlingen i två delar, en på morgonen och en på kvällen, är bl.a. att vi önskar utnyttja de vanligtvis utmärkta väderleksförhållanden som råder vid dessa tider på dygnet. Dessutom är luften i varje fall på kvällen nästan helt fri från termik, vilket gör att vi hoppas kunna genomföra eventuella fly offs under de mest rättvisa väderleksförhållanden. Under dagen mellan kl. 11.00-16.30 brukar dessutom sjöbriserna sätta in med vindhastigheter mellan 6-8 m/s. Vi vill i möjligaste mån undvika tävling under sådana förhållanden.

Vi vill emellertid understryka att fältet är relativt litet för ett VM i friflyg. I vissa riktningar är fältet dessutom omgivet av skogsdungar och kala bergknallar. I ogynnsamma fall kan detta följaktligen leda till svårigheter för de tävlande att finna sina modeller. Det är därför

viktigt att varje deltagare på förhand är införstådd med ovanstående förhållanden och har åtminstone tre modeller med sig på resan till Sverige.

Vi hoppas kunna erbjuda en effektiv stab av funktionärer vilkas uppgift enbart skall vara att hjälpa de tävlande när det gäller hämtning av eller sökande efter modeller. I den händelse väderleksförhållandena visar sig mycket besvärliga under någon av tävlingsdagarna kan måndagen den 5:e komma att användas som reservdag.

Statistiska väderleksobservationer för perioden 30 juni - 6 juli ger följande informationer:

Perioden domineras i statistiken av två väderlekstyper som uppträder med ungefär samma frekvens.

Typ 1. Varmt och vackert väder med lätt molnighet. Eftermiddagstemperaturen mellan 25-30°C, nattemperaturen mellan 15-20°C. Vindarna är svaga 2-5 m/s och ofta ostliga. Sjöbris under eftermiddagen ger vanligen högre vindhastigheter. Sannolikhet 1971: 60%

Typ 2. Vindar från väst för in relativt kylig luft från Atlanten. Över land under dagen bildas cumulusmoln och stark termik. Eftermiddagstemperaturen omkring 20°C, nattemperaturen omkring 12°C. Vindstyrkan når ofta 6-8 m/s. Sannolikhet 1971: 40%

Avgifter

Startavgiften, som inkluderar mat och logi fr.o.m. onsdagen den 30 juni kl. 10.00 t.o.m. tisdagen den 6 juli kl. 10.00, är 50 US dollar för tävlande, lagledare, proxy-deltagare, press och officiella representanter för aeroklubbar.

Mat och logi

Tävlande och lagledare kommer att förläggas inom flygfältets område. Samma sak gäller press och officiella personer. En campingplats kommer att arrangeras inom flygfältets område.

Inbjudan

Slutlig inbjudan med närmare detaljer kommer att distribueras under januari månad till alla berörda aeroklubbar. Anmälan skall vara oss tillhanda senast den 1:e april 1971.

Korrespondens rörande VM skall sändas under följande adress:

Sveriges Modellflygförbund
Box 10022
600 10 Norrköping
Sweden

LINFLYG

De viktigaste regeländringarna.

Tillåtet antal modeller/tävling: Sp, TR och St: 2 st. Combat: obegränsat, dock högst 2 modeller/heat. Senast en timme före tävlingens början får en tredje modell vägas in om särskilda skäl föreligger (t.ex. kvadd). Mer än två modeller (enl. ovan) får dock ej användas under tävlingen.

Speed:

Endast lagmedlemmar (och lagledare) får ställa in (resp. starta) motorerna.

Stunt:

Nya definitioner av: start, fyrkantlooping, inverterad d:o, triangellooping, liggande fyrkantåtta, stående åtta, timglas, fyrklöver och landning.

Team-Racing:

Startapparat tillåtes ej, motorerna måste startas för hand. Arrangör bör ge lagen möjlighet att varmköra

motorerna omedelbart innan de går in på banan. Reglerna har omskrivits och förtydligats. Omskrivningen är fullständig, men några större ändringar har ej införts.

Combat:

Den tävlande får starta sin egen motor, men skall bära skyddshjälm så snart han lämnar centrumcirkeln. Serpentin som lossnar från modellen bestraffas med 100 poängs avdrag.

Tolerans på linlängd: \pm 40 mm.

Motorn måste startas för hand, startapparat tillåtes ej. Det är tillåtet att flyga mer än två varv på lägre höjd än 1,5 m. Efter kollision skall heatet fortsätta som om båda modellerna hade landat.

Pilot som uppenbarligen förorsakat luftkollision eller lintrassel som medför att motståndarens modell kvaddas, skall diskvalificeras om tvivel på hans skuld ej föreligger. Beslutet skall vara omedelbart. Pilot som anfaller ej flygande modell skall diskvalificeras.

Reservmodellens linor skall läggas omedelbart utanför centrumcirkeln.

Pilot som lägger linor till icke flygande modell i centrumcirkeln skall diskvalificeras.

Alla skall ges möjlighet att flyga 2 gånger/tävling. Detta skall möjliggöras genom att de som förlorar i första omgången lottas mot varandra. Segrarna i dessa heat räknas som likvärdiga med första omgångens segrare och går tillsammans med dessa vidare till andra omgången.

De internationella combat-reglerna har erhållit provisorisk status

Kjell Rosenlund

RADIOFLYG

VM i USA 1971

För första gången sedan 1954 kommer ett världsmästerskap i modellflyg att hållas i USA. Plats är staden Doylestown i Pennsylvania ca 100 km sydväst om New York City.

VM-tävlingen kommer att flygas i klass F3A. Dessutom kommer en särskild tävling att flygas i RC Pylon. Utställning och uppvisningar hör också till programmet. Eftersom de flesta som deltagar i ett RC-VM är bosatta i Europa har AMA organiserat ett speciellt researrangemang för dem som önskar resa till USA. Arrangemanget kallas Operation Friendlift och är avsett att reducera resekostnaderna till ett minimum för tävlande och deras familjer, vänner, medhjälpare och observatörer. Nedan följer en översättning av det PM som USA:s delegat vid FAI-mötet presenterade:

" The Academy of Model Aeronautics, AMA, som är FAI:s modellflygorganisation i USA, tar för närvarande emot beställningar och avgifter för platser på ett jetplan som chartrats för att transportera tävlande och supporters till 1971 års världsmästerskap i radioflyg. AMA tar också emot beställningar och avgifter för mat och logi på ett hotell i närheten av tävlingsplatsen. Flygresan med Boeing 707 eller Douglas DC-8 kommer att arrangeras med hjälp av ett amerikanskt flygbolag. Avresan planeras äga rum från Paris tisdag morgonden 14 september. Därefter mellanlandning i London för hämtning av ytterligare passagerare och sedan fortsatt resa direkt till New York dit ankomst sker samma dag. Återresan sker följande vecka med avresa från New York på kvällen onsdagen den 22 september och ankomst till London och Paris tidigt på morgonen den 23 sept. Tävlande eller officiella lag som begagnar sig av flygresan får betala en speciell resekostnad på 50 dollar per person gällande tur och retur New York med avresa från London eller Paris. Platser finns också tillgängliga för supporters såsom mekaniker, vänner, familjemedlemmar eller modellflygpress. Resekostnaden för dessa kategorier är 150 dollar per person.

De tävlandes reserveringar för flygresan skall ske genom resp. aeroklubbar i samband med tävlingsanmälan medan

övrige reserveringar måste göras direkt till AMA och dessutom inkludera en depositionsavgift av 25 dollar som skall betalas senast den 1 juni. Reserveringar från icke tävlande kommer att tas emot och prioriteras i den ordning de kommer AMA tillhanda. Bekräftelse på alla beställda platser meddelas omkring den 1 juli. De som därvid ej kan erbjudas plats kommer att återfå erlagd depositionsavgift.

Förläggningen under världsmästerskapen är av absolut bästa klass och omfattar 6 nätter samt måltider. Startavgiften för tävlande inkluderar automatiskt mat och logi. Icke tävlande som utnyttjar charterresan erhåller under motsvarande tidsperiod mat och logi till en kostnad av 60 dollar. Denna avgift skall också betalas före den 1 juni.

Anmälningssblanketter för supporters inklusive kartor och hotellbroschyrer kan erhållas från respektive nationella aeroklubbar eller genom att skriva direkt till följande adress:

FAI RC/WC Forms Air Mail
Academy of Model Aeronautics
806 Fifteenth Street, N.W.
Washington, D.C. 20005

De som begagnar sig av charterresan kommer att transporterats kostnadsfritt från flygplatsen till tävlingsområdet-förläggningen och åter.

Utöver själva tävlingen innebär vistelsen i USA två och en halv dag utan speciellt program. Under den tiden kommer sight-seeing att ordnas för de som är intresserade. Kostnaden för uppehållet under den överskjutande tidsperioden måste dock betalas av resenärerna själva (gäller även tävlande). Räkna med max 20 dollar per dygn. AMA erbjuder sig även att ordna inkvartering hos amerikanska familjer i begränsad omfattning men till minimala kostnader.

Givetvis kommer AMA att hjälpa till med alla praktiska arrangemang kring hela vistelsen i USA, dvs även den tid som ligger utanför VM-programmet.

AMA räknar med att ca 100 platser blir tillgängliga för supporters. Även barn kan självfallet följa med på resan men till samma kostnader som för vuxna.

Högsta tillåtna bagagevikt är 20 kilo per person. Därutöver får tävlande medföra en trunk avsedd för modeller och med maximimåtten 2 x 1 x 0,3 meter.

En speciell service med inriktning att bistå vid eventuella personliga problem under vistelsen i USA kommer också att upprätthållas av AMA:

Kort efter nyår kommer ytterligare informationer rörande detaljer om tävlingsförhållanden och andra aktiviteter kring själva tävlingen att distribueras till respektive aeroklubbar.

Det har gått sexton år sedan ett modellflyg-VM hölls i USA (1954 friflyg) och det är första gången ett RC-VM går utanför Europa. AMA hoppas kunna göra 1971 års RC-VM till en verkligt stor händelse i modellflygets historia."

INTERNATIONELLA TÄVLINGAR I RADIOFLYG 1971

Världsmästerskap

15 - 22.9 Doylestown, Pennsylvania, USA (10 mil sydväst New York) F3A

Öppna internationella tävlingar

29 - 31.5	Dornbirn, Österrike	Rheintal Cup F3A, RC-3 RC-multi
30.7 - 1.8	Piestany, Tjeckoslovakien	RC-multi
7 - 8.8	C.Budejovice, Tjeckoslovakien	RC-multi-hydroplan
12 - 15.8	Kratwiesen, Österrike	Igo Etrich Cup F3A, RC/MS
19 - 22.9	Lesce Bled, Jugoslavien	Bled Cup F3A
23 - 26.9	Lienz, Österrike	Dolomiten Cup F3A, RC-4
2 - 3.10	Bendern, Liechtenstein	F3A

INTERNATIONELLA TÄVLINGAR I FRIFLYG 1971

Världsmästerskap

30.6 - 6.7 Göteborg, Sverige F1A, F1B, F1C

Öppna internationella tävlingar

6 - 7.3	Helsingfors, Finland	F1A, F1B, F1C
8 - 9.5	Arnhem, Holland	Coupe D'Amsterdam F1A, F1B, F1C
20 - 23.5	Wr.Neustadt, Österrike	Hans Kratky Cup F1A, F1B, F1C
12 - 13.6	Västtyskland	Eifel Pokal F1A, F1B, F1C
3 - 4.7	München, Västtyskland	F1A, F1B, F1C
3 - 4.7	Brno, Tjeckoslovakien	F1D, (inomhusmod)
17 - 20.8	Debrecen, Ungern	Hajdu Cup F1D (inomhusmod) F1A, F1B, F1C
21 - 22.8	Seximovo Usti, Tjeckoslovakien	
28 - 29.8	Österrike	Kolibri Cup F1A, F1E, (magnetstyrda segelmodeller)
26 - 28.9	Győr, Ungern	Raba Cup F1B

INTERNATIONELLA TÄVLINGAR I LINFLYG 1971

Europamästerskap

9 -13.7 Ungern F2A, F2B, F2C

Öppna internationella tävlingar

11 - 12.4	Hradec Kralove, Tjeckoslovakien	F2A, F2B, F2C, F2D, Skala
April - Maj	Brno, Tjeckoslovakien	Combat
10 - 12.6	Wien, Österrike	F2A, F2C, F2C/500, F2D
25 - 26.9	Bochum-Harpen Västtyskland	F2A 1 o 2, F2B, F2C

INTERNATIONELLA TÄVLINGAR I RAKETFLYG

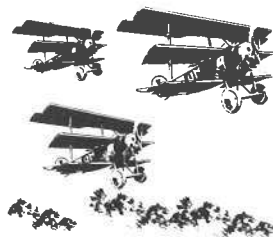
Öppna internationella tävlingar

22 - 23.5	Dubnica n. Váhom	Europakriterium samt. klasser
alt 29-30.5		"rockets w. parachute, boost gliders scale rockets"
10 - 11.7	Osijek, Jugoslavien	

FRAMTIDA VM-ARRANGEMANG EFTER 1971

Följande preliminära åtaganden framfördes:

Linflyg	1972	Frankrike
	1974	Sovjet
Friflyg-Inomhus	1972	England
Radioflyg	1973	Italien



**FLYG . RADIO
BÅTAR . RAKETER**

Flygkatalog 2:25
Raketkatalog 1:75

Tordmulev.7c, 222 35 LUND
Tel. 046-13 0545, 9⁰⁰- 20⁰⁰

Jeri hobby

SNOOPY med FRÄS

SÅ HÄR VILL JAG HA DEM.

två linmodeller av Bo Gårdstad, Färila

Ett års byggande i fritidsgrupper och eget experimenterande har drivit fram de här två modellerna. Nybörjarmodellen heter Fräs och träningsmodellen för stunt heter Snoopy.

Urvalet av stuntmodeller på marknaden är bedrävligt. "Stunty" är en svårbyggd och antik konstruktion och "Looping" har ingen plats för tank och har för liten vingyta. Större modeller finns inga alls men där konstruerar de flesta själv, så det gör inte för mycket. Men hur i fridens namn ska det bli några stuntflygare när det inte finns några modeller att köpa, det undrar man.

FRÄS

På nybörjarmodellen ställer jag tre krav. Den ska vara lättbyggd, krashsäker och i flygningen långdstabil.

Fräs är lättbyggd. Inte många detaljer behöver skäras, putsningen kan bli ett minimum och plywooden kan klippas med sax. Nybörjaren har få verktyg till sitt förfogande, men om modellen tillverkades i byggsats vore det bara att limma samman delarna.

Motorfästet är ytterligt stabilt. Inte ett enda har gått sönder på ett tiotal försöksmodeller, trots otaliga markkontakter som det så vackert heter.

Kroppen är också som helhet stark och går inte av i första taget. Vingen har vi till och med gjort i plywood, men 10 mm balsa är trevligare att jobba i. Vingfastsättningen är de flesta nybörjarmodellers akilleshäla. Här har vi förstärkt med limmade lister och skruv.

En nybörjarmodell ska tåla att slå flera kullerbyttor vid landningen. Stor sporre, på ett par av experimentmodellerna dragen i en störbåge runt höjdrodret, och kraftigt material i stabilisator och fena, kombinerat med pianotrådsförstärkning av fenan gör den här kärnan till en verklig gräshoppa om det behövs.

Ett rent elände för nybörjare är att bränslenål och bränslerör bryts vid de första flygförsöken. Webra, som annars är en bra nybörjarmotor, är en verklig skurk i sammanhanget med bränsleröret gjort i någon slags mässing-legering som är mycket spröd. Även andra motorer har dålig hållfasthet på de så utsatt placerade förgasarrören.

Lösningen är en störbåge som bockas av pianotråd och sätts på motorns fästskruvar. En billig plastpinne gör också bra nytta.

Flygegenskaperna hos en nybörjarmodell behöver inte vara så strålande, men den måste vara långdstabil så att den ligger stadigt och inte gör oberäkneliga dyk- och stigningar. Därav den långa stjärten på Fräs. En modell som en flicka byggde, och i misshugg gjorde lite för långstjärtad, visade sig kunna flyga med linorna låsta och rodret i neutralläge. Visserligen i lugnt väder, men i alla fall! Monoline för nybörjare! ?!

Fräs har flugits med 1,5 cc diesel, 2,5 cc diesel och 3,5 cc glödstiftsmotor. Den är förhållandevis stor, och bör ha en 2,5 - 3,5 kubikare. Därmed kommer jag in på en tes som jag hyllar:

Köp gärna en lite större nybörjarmotor än de förr så vanliga 0,8 - 1,5 cc dieselarna! Då kan man nämligen använda samma motor på

SNOOPY

Som är avsedd att tränas med i stunt och eventuellt tävlas med i semistunt.

Bakom modellen ligger en del tankar om hållfasthet och

flygegenskaper. På de byggsatsmodeller som finns går följande saker sönder när de körs i backen:

1. Motorfästet bräcks loss från den uppbyggda kroppen som i sin tur ofta splittras till stickor. Därför valdes i princip samma profil kropp som på "Fräs".
2. Landningsstället slås bakåt och bryter ut det spant som det är fäst vid. "Snoopys" landningsställ böjs bara bakåt eller utåt och kan bockas tillbaka.
3. Fastsättningen av roderoket rycks loss innuti vingen och drar sönder spryglar och vingklädsel. Jättesvårt att reparera. Utseendemässigt tycker jag inte det gör så mycket om leadouts ligger utanpå vingen och praktiskt är det en jättestor fördel att tex kunna justera roderstången.
4. Fenan rycks av när man måste landa på rygg på grund av att motorn till exempel stannat. Om man har en störbåge för förgasarnålen tål "Snoopy" väl att landas på rygg.
5. När man kör kärnan i backen rakt framlänges så bryts vingarna av intill kroppen och faller framåt. Snoopy har en innerförstagning i vingen som gör detta omöjligt. Vid en uppvisning körde jag en Snoopy rakt i en betongplatta. Yttervingen gick helt av i lister och plankning. Men klädsel och innerförstagning gjorde att vingen hängde kvar, och med denna glatt flaxande gjorde vi uppvisningen färdig! Inklusive inverterad flygning och bunt.

Inte vet jag varför, men "Snoopy" flyger faktiskt bra. Jag har lagt stabilisator och roder uppe på fenan och säkert gör detta mycket till för att göra roderrörelser och flygning exakta och lugna. Turbulensen från vingen har ju föga inverkan på höjdrodret med detta arrangemang. (Ser för övrigt att en del andra konstruktörer, tex dom på Douglas, stulit min idé, men det är väl inget att göra åt?)

Arrangemanget är inte så svårt att bygga som man skulle tro - Aralditlimning och trekantförstärkningar räcker.

"Snoopy" har byggts i tre exemplar i originalstorlek och flugits med 2,5 cc diesel och 3,5 cc glödstift.

Så har den tillverkats i en krympt version för 1,5 cc diesel, (mini-Snoopy) och en stor apparat för en OS stunt 35:a på 1300 mm spännvidd. De små versionerna flyger utmärkt, den större försågs med "Skylark" vinge och har väl inte velat sig så bra. En förstora originalmodell ligger nu på byggbänken.

OBS

Ritningar i fullskala kan fås av Millert Järverud. Molinsgatan 3. Ljusdal

Kostar 5:- som lämpligen kan skickas på postanvisning och beställningen kan skrivas på talongen. Millert Järverud tillhandahåller också materialsatser. Pris ännu ej bestämt. Något större vinstintresse ligger inte bakom Millerts verksamhet.

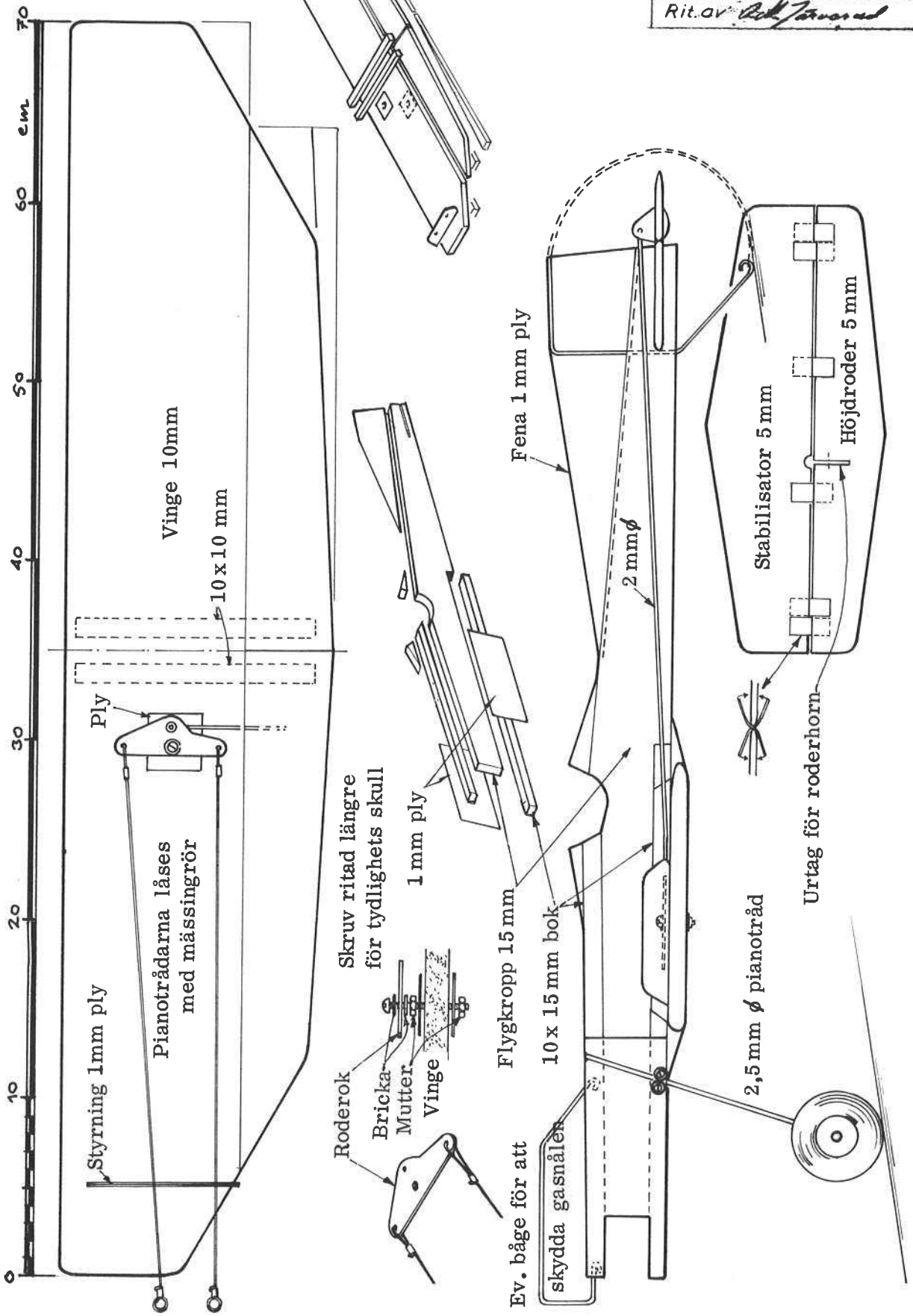
Några funderingar kring en haveristatistik.

För ett år sedan började jag att linflyga, och samtidigt startade vi en linstyrningsmodellflygplansfritidsgrupp i skolans regi här i Färila. Sammanlagt har det byggts 30-talet modeller här av alla typer och storlekar, men naturligtvis mest nybörjarmodeller. Det var ju katten också om man skulle behöva göra samma dumma erfarenheter igen som man gjorde på 50-talet, tänkte undertecknad, men ack vad man körde huvudet i väggen!

Otaliga modeller har förvandlats till tändved åt brasan. Med tjutande motor har andra grävt sig ner i gräsmat-

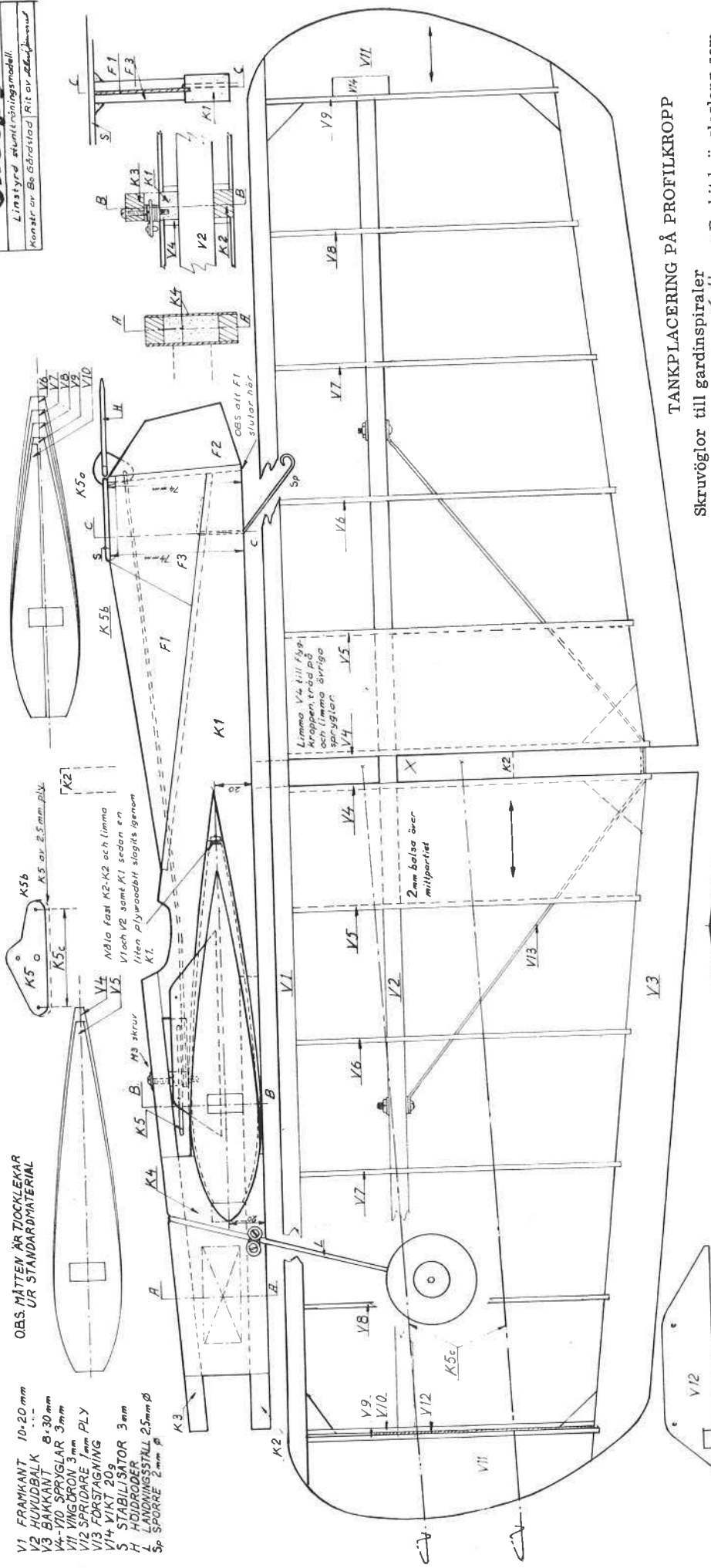
Forts. 16

— Fräs —
 Linstyrd nybörjarmodell
 Konstr av Bo Gårdstad
 Rit. av *Per Jönvall*



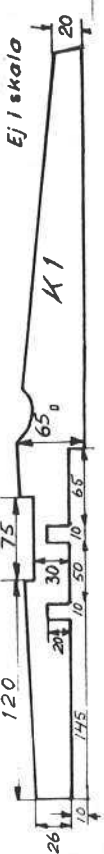
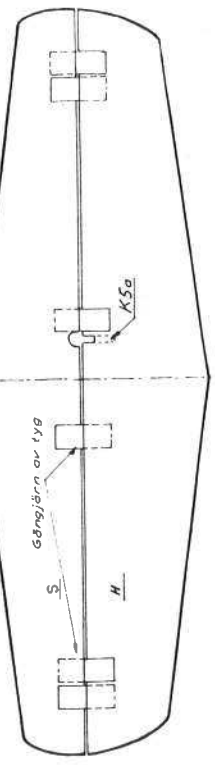
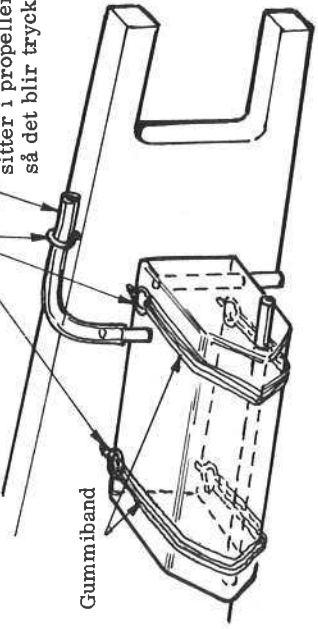
OBS. MÄTTEN ÄR TIOCKLEKAR
 UR STANDARDMATERIAL

- V1 FRAMKANT 10-20 mm
- V2 HUVUDBALK 8-30 mm
- V3 BAKKANT 8-30 mm
- V4-V10 SPRYGLAR 3 mm
- V11 VINGORON 3 mm PLY
- V12 SPRIDARE 1 mm PLY
- V13 FÖRSTÄGNING
- V14 VIKT 20g
- S STABILISATOR 3 mm
- H HOJDRÖDER
- L LÄNDRINGSSTÄLL 2,5 mm Ø
- Sp SPORRE 2 mm Ø

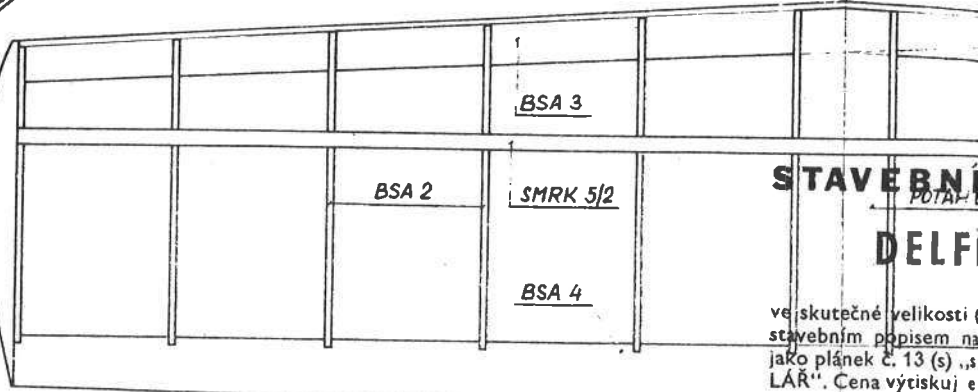
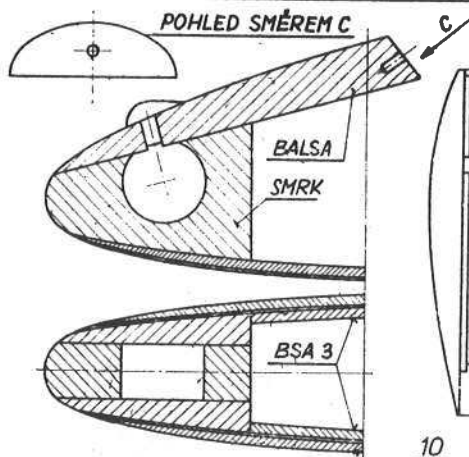


TANKPLACERING PÅ PROFILKROPP

Skruvöglor till gardinspiraler
 En bit bränsleslang som sitter i propellervinden så det blir tryck i tanken



- K1 FLYGKROPP 15 mm
- K2-K3 MOTORBOCKAR 10-15 Bak
- K4 SIDOR 2 st PLY 1 mm
- K5 RÖDEROK PL 2 mm
- K5a HORN PLY 2 mm
- K5b STÄNG 2 mm Ø
- K5c LEAD OUT 075 mm Ø
- F1-F2 FENA-RÖDER PLY 1 mm
- F3 STÖD 5 mm

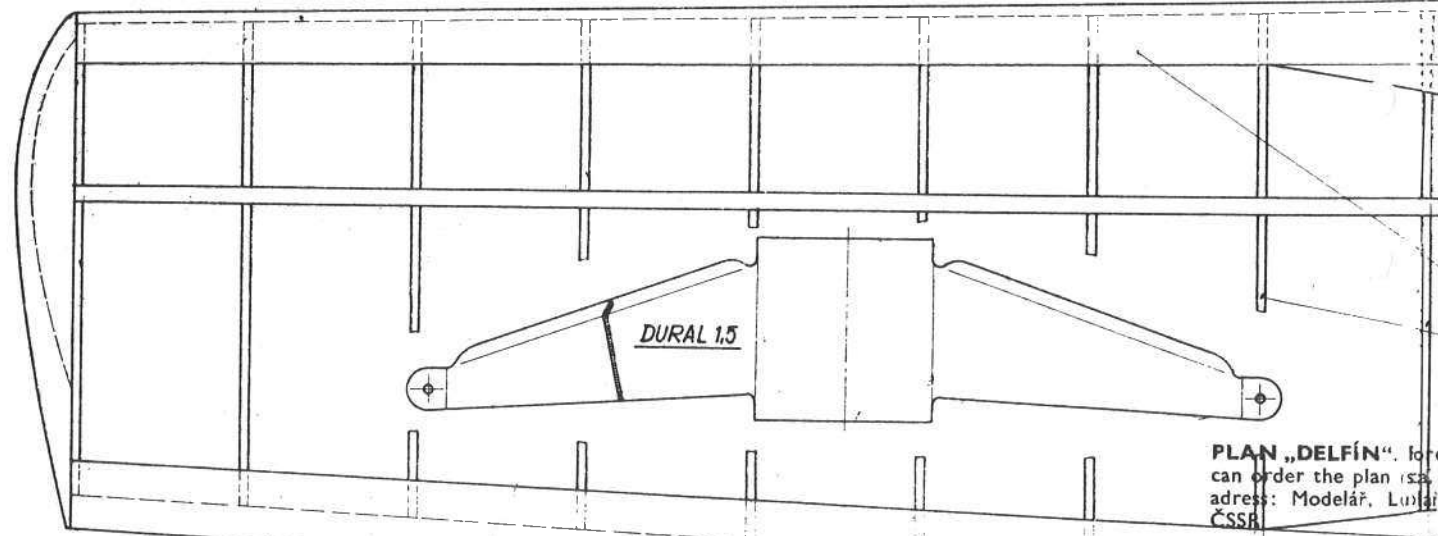
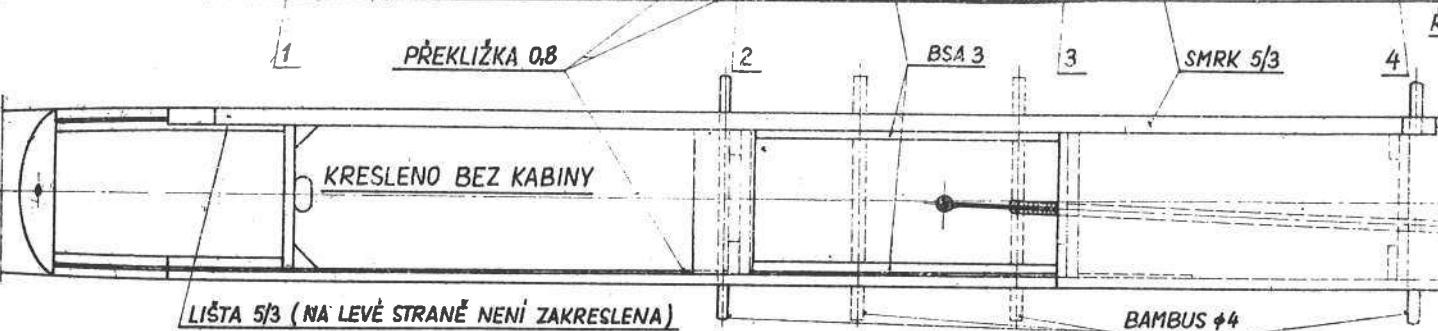
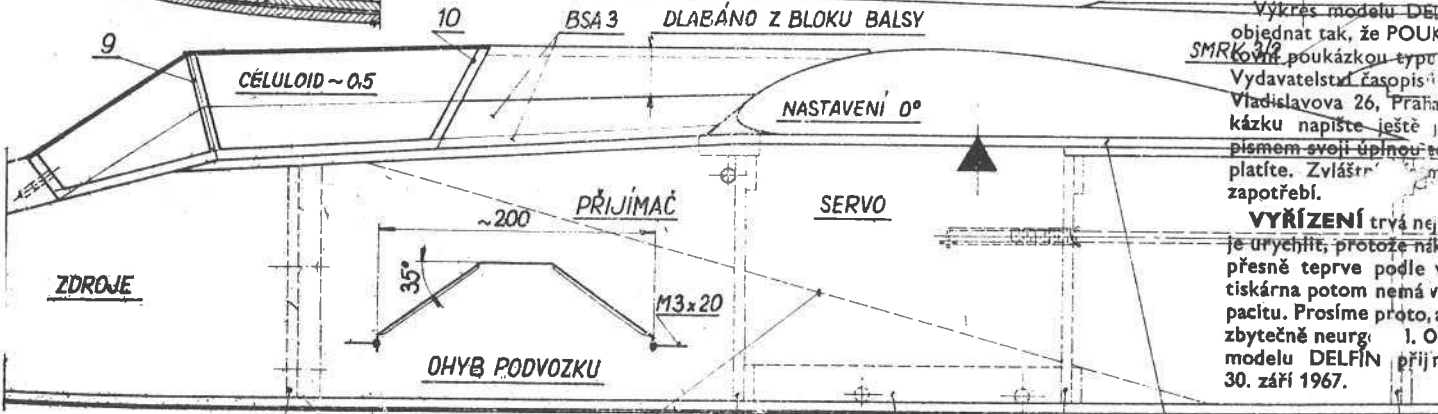


STAVEBNÍ DELFIN

ve skutečné velikosti
stavebním popisem na
jako plánek č. 13 (s) „
LÁR“. Cena výtisků je

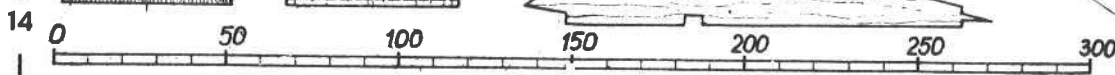
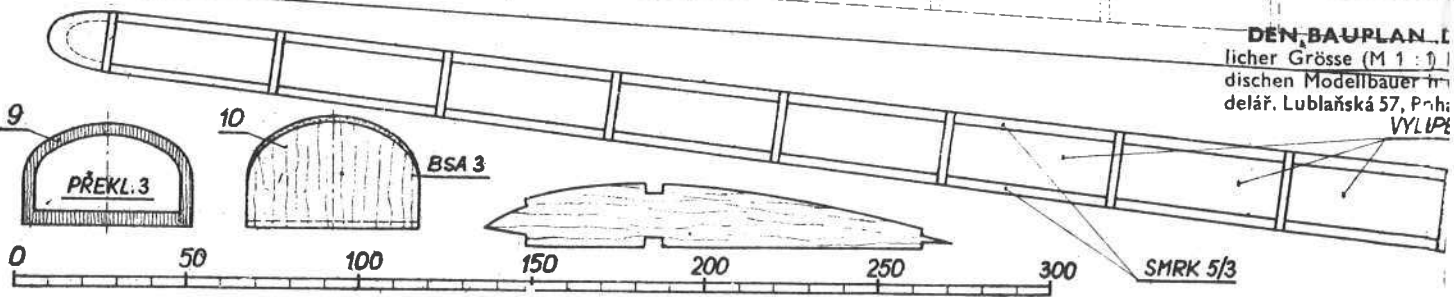
Výkres modelu DELFIN
objednat tak, že POUK
SMRK 3/2
koupit poukázkou typu
Vydavatelství časopisů
Vladislavova 26, Praha
kázku napište ještě j
písmem svojí úplnou te
platíte. Zvláštní m
zapotřebí.

VYŘÍZENÍ trvá nej
je urychlit, protože ná
přesně teprve podle v
tiskárna potom nemá v
pacitu. Prosíme proto, a
zbytečně neurg. 1. O
modelu DELFIN přijm
30. září 1967.



PLAN „DELFIN“. For
can order the plan (sa
address: Modelář, Lubla
ČSSR

DEN-BAUPLAN I
licher Grösse (M 1 : 1)
dischen Modellbauer tr
delář. Lublaňská 57, P-h
VYLIP



VÝKRES N II

den (formát A1) se
truhé straně vyjde
ciální řady MODE-
50 Kčs.

N si můžete hned
ŽETE předem poš-
peníze na adresu:
NO. administrace,
. Dožadů na pou-
nou HŮLKOVÝM
esu a uvěďte, za co
a et návka není

ěně 6 týdnů. Nelze
id plánek se určuje
šich objednávek a
ly hned volnou ka-
yste zaslání plánek
edů výkres
i administrace do

REZ A-A

REZ B-B

BSA 2,5

SMRK 8/3

REZ D-D

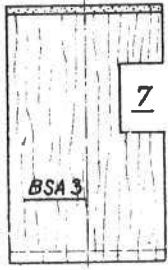
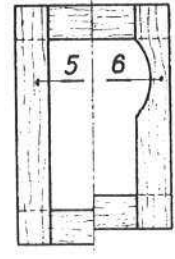
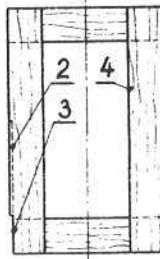
PŘEKL. 3

PŘEKL. 4

BSA 2

BSA 2,5

PŘEKL. 3



sign aeromodellers
e 1 : 1) on editor's
ská 57, Praha 2,

DELFIN" in natur-
können die auslan-
der Redaktion Mo-
s 2, ČSSR, bestellen
ENO BALSOU 3

SMRK 3/2

BSA 5

PŘEKL. 5mm

NASTAVENÍ -3°30'

±1,5

A

BSA 3

SMRK 5/2

BSA 4

BSA 3

BSA 8

BAMBUS 4/4

7

8

BSA 3

BSA 4

PŘEKLIŽKA 0,8

LOŽE VÝŠK. BSA 3

BALSA 3

8

1

2

3

4

5

6

BSA 3

DELFIN II

SPORT MOTOR RC MODEL

SPÁNNV. 1060 mm VÍKT 1000 g

VINGYTA 18,2 dm² MOTOR 1-1,5 cm³

KONSTRUKTÖR JAR. BILÝ, LMK MĚLNÍK

tan med ett otäckt ploffande ljud. Trots alla lustiga kommentarer man faller, är det märkligt nog inte så att man tycker det är särskilt kul att gå hem och torka av det oljiga eländet och börja limma och måla. Är det då med naturnödvändighet så att det måste vara en krasch som avslutar varje flygning? För, försök inte säga nåt annat, alla ni som är nybörjare eller "halvskickliga" - krascharna är många och inte särskilt lustiga alls!

En sak har jag emellertid gjort annorlunda den här gången, jämfört med när jag brottades med Webror på de ständigt orkan-hemsökta ängarna runt Malmö. Med hjälp av spridda anteckningar och ett exellent (?) minne har jag sammanfört en slags "haveristatistik" som slår luftfartsverkets med flera hästlängder ifråga om dramatik. Resultatet av siffrorna och minnena har blivit:

1. En nybörjarmodell - FRÄS.
 2. En träningsmodell för stunt - SNOOPY
 3. Goda råd enligt nedanstående.
- A. Endast en tiondel av krascharna beror på "bristande skicklighet" i styrningen av planet! En tröst för alla tigerhjärtan som tror att ni inte "kan" flyga! Ack nej, huvuddelen av haverierna beror på så löjliga ting som att motorn stannar. Motorn går ojämnt, drar inte i en kritisk manöver. Någon teknisk detalj är slarvigt byggd eller för klen dimensionerad.
- B. Den första orsaken, att motorn tvärstannar, kommer man åt genom att:
Köra motorn på fet blandning första halvtimmen så att den inte kärvar. (Det går däremot utmärkt att köra in motorn i modellen, tycker jag). Inte köra Webra motorerna på motorolja utan ricinolja. Filt-rera bränslet genom en Melitta-påse i en tratt.
- C. När motorn går ojämnt och hotar att stanna är det bara en sak att göra - ÅK RUNT tills bränslet är slut och LÅT BLI ATT GÖRA MANÖVRER!
INTE MINDRE ÄN 60 % av de kraschar som jag själv gjort eller sett andra göra har berott på att man försökt flyga avancerat med en motor som inte drar ordentligt! Det är bara att landa och ställa in förgasaren (för det är i de flesta fall den som behöver justeras) utan att bry sig om alla de åskådare som står och glor och som förmodligen hoppas på att få se en dramatisk krasch! Tankens placering är oerhört viktig! Röret som bränslet suges genom måste vara i samma nivå som förgasarröret. Rent vansinnigt är att i 90 % av alla byggsatser överläts tankplaceringen åt byggaren själv.
- D. Har man byggt slarvigt blir också flygningen slarvig. Målning och yifinish betyder ingenting i krasch-hänseende, men slarvigt limmade motorbockar, gångjärn av tyg som inte limmats tätt till träet, roderhorn som lossnar, leadouts som hakar i varandra och roderstänger som är för klena är ett sattyg. När det gäller stora modeller skadar det inte att kolla linorna ofta. När linan till höjdrodret går av så förvandlas en kärra till kaffeved på 1,5 sekunder om den går med 80 km/tim på två meters höjd, och har en motor på 0,5 hkr. Det senare är vetenskapligt utexperimenterat av

Bo Gårdstad.

PS. Göm den här listan, så kan du kryssa för när du själv gjort misstagen som finns uppräknade . . . DS.



Inomhusflygare... se hit!

Skall det verkligen komma till stånd en inomhustävling i Sverige? Ja med 90 % säkerhet! Aeroklubben i Göteborg har lyckats med att få disponera en lokal för detta ändamål, det gamla ärevärdiga exercishuset på heden. Vi får använda det på lördagkvällar mellan 18.00 - 24.00, så tävlingen kommer att gå av stapeln någon lördag i februari. Vi skall försöka att få ut meddelande så fort som möjligt.

Men redan nu är det dax för dig att tänka på bygget. Med tanke på att det är den första tävlingen som avhålls, och vi alla är lite oerfarna så siktar vi först på flygning och samvaro och tar tävlingsmomentet i andra hand.

Vi hade tänkt oss följande klasser.

Microfilmmodeller

Modeller med max 65 cm spännvidd (FAI)
Modeller med max 35 cm spännvidd

Pappersklädda

Modeller med max 65 cm spännvidd
Modeller med max 45 cm spännvidd
(25 öresmodeller se ritning och regler i detta nr).

Denna klassindelning hindrar ju inte att du tar med dig något annat tex "Skalamodeller", ornitopter, helikopter, autogiros, flygande vingar och dylikt, bara de är avsedda för inomhusflygning.

Det är ju som redan nämnts för att komma tillsammans och flyga och diskutera ett mera utökat inomhusflygande vi skall träffas.

Ett stort problem för många är att få tag i gummimotor. Undertecknad har köpt från Valter Johansson, han har Pirelli 1 x 1 mm. För övrigt kan jag för en billig penning tillhandahålla handskuren i olika dimensioner på tävlingsplatsen.

Sätt i gång och bygg. Vi garanterar en tävling utan blåst, regn och kyla.

Väl mött

Ove

25 - öresflygning

Ja tänk ett flygplan som bara kostar 25 öre utan moms och som flyger omkring 3-4 minuter. Vad är nu detta frågar sig väl många. Inomhusflygning förstås, men flygning på lika villkor för alla. Detta är en variant på den inomhusflygare som börjat i USA (var annars) och som kallas "pennyplane". Det är den nu så aktiva klubben Chicago Aeronuts som börjat med dessa flygplan som skall väga minst lika mycket som en ny kopparpenny.

Jag provbyggde ett par med utgångspunkt från vikten av ett öre men fann det vara rätt svårt för en nybörjare med vanligt material att klara den vikten. Jag ville nämligen ha en vikt som gjorde det möjligt för vem som helst att bygga en modell med hjälp av vanlig balsa som man har hemma, och så korresponderar ju vikten bra med priset på modellen. Jag har tagit mig friheten att utforma reglerna efter svenska förhållanden. Här är dom.

Regler för 25 - öresflygning.

Modellen.

Modellen utan gummimotor skall väga minst lika mycket som en ny svensk 25-öring. Man får givetvis bygga lättare men då belasta modellen.

Max längd och spännvidd - 45 cm.

Max längd på motorstaven - 25 cm.

Motorn får ej byggas in.

Modellen får endast ha en motor och en propeller.

Flygregler.

Antal flygningar.

Den tävlande har rätt till 6 starter. Tidtagning börjar när modellen startas och avslutas när modellen landar på golvet.

Om modellen under flygning kommer i kontakt med någon del av lokalens väggar eller tag eller på något annat sätt all rörelse upphör, skall tidtagningen upphöra 10 sek, efter det sådan kontakt inträffat.

Kollisionsregel.

Om en kollision mellan 2 modeller inträffar under flygning har båda tävlande rätt att omedelbart välja, antingen en att låta tidtagningen fortsätta för en godkänd flygning eller starta om.

Antal modeller - obegränsat.

Placering.

Den sammanlagda tiden för de två bästa flygningarna är avgörande för varje tävlandes slutliga placering. Det var allt.

För att ge er en liten föreställning om hur en modell av det här slaget kan ta sig ut, se på ritningen till 25-an. Det var den första modellen jag byggde för denna klass. Om du väljer ut något så när lätt balsa så bör du kunna klara vikten. Tänk bara på att inte slösa med limmet.

Vinge och stabbe och fena.

Listerna till vinge, stabbe och fena skäres ut ur ett 1 mm balsaflak. Till vingen 1x1,2-1,5, till stabbe och fena 1x1 mm. Spryglarna skäres också ut ur 1 mm balsa, de bör vara 1x1 mm. Bygg först upp vingen plant, limma med vanligt balsalim. Obs. Vänster Vinghalva är 4 cm längre än höger. När vingen torkat knäcker du upp örönen och limmar i knäcken. Bygg stabbe och fena på samma sätt. Till klädsel användes vanligt tunt modelspan eller japanpapper som har försträcks. Det går till så att man gör en ram av lister (ta till så stor yta att det räcker till alla delar som skall klädas). På denna ram limmar du fast papperet. Lacka det sedan med förtunnad lack, - 40 % lack och 60 % förtunning. Lacka en gång och låt torka. Alla delar klädes endast på en sida. Det är lite bökligt att klä mittvingen, men om du gör ett par urtag i papperet för vingörönen, så får du mittvingen att ligga plant.

Papperet skall nu fästas med ett lim som inte spänner. Jag har använt AGES speciallim. Det är ett lim av typ Movik trälim, men det torkar fortare och är helt färglöst när det torkat. Börja med att limma fast papperet vid bakkanten och en bit på varje sprygel. När limmet torkat skär du försiktigt upp papperet där du limmat, och det går sedan att trycka ned det till framkanten och limma där. Skär sedan loss resten av vingen. Spetsarna klädes var för sig. Stabben kläs på samma sätt. Fenan kläs på vänster sida. Limma sedan dit vingstöttorna av 1,5x1,5 mm balsa, se till att de kommer i rätt vinkel med vingen. Staga med små lister av 1x1 mm balsa, och se till att vänster vinge får 2-3 mm. wash-in (högre anfallsvinkel).

Kroppen

För att få en så lätt och stark motorstav som möjligt utformas den som ett rör. Putsa ned ett balsaflak till omkring 0,3 mm. (Putsa försiktigt åt ett håll). Tag ett mässing- eller aluminiumrör med omkring 6-7 mm diameter och fukta fast en bit japanpapper (papperet bör räckas 5-6 varv runt röret). Skär rent flaket till rätt dimension och blöt det en stund i varmt vatten, lägg sedan flaket på papperet och rulla upp det på röret mot ett plant underlag. Fukta papperet ytterligare om det behövs och släta ut det så att det inte rullar upp sig. Placera röret i en ugn med omkring 150° värme omkring 30 min. Använd inte högre värme då balsa förkolnar. Lossa sedan papperet och balsa från röret. Skarven limmas med något lim som inte spänner (tex

AGES speciallim). Hemlagat lim på cellulid och aceton går att använda i nödfall. Se till att skarven blir rak. Förse röret med vertikala förstärkningar i båda ändar, och förse den främre ändan med ett lock av 0,3 mm balsa.

Till stjärtbom användes 2x2 mm balsa som fاسas ned till 1x1 mm. Den kan också utformas som ett koniskt rör av 0,2 mm balsa. Lite svårare, men det blir mycket lätt och starkt.

Limma fast axelbocken av 0,3 mm dural eller aluminium. Användes aluminium stagas den med en bit balsa annars viker den sig vid full uppdragning. Sedan limmas bakre motorfästet och stjärtbommen.

Propellern.

Skär propellerbladen ur 0,2 - 0,3 mm balsa. Blöt dem i varmt vatten och lägg dem diagonalt 12-15° på något runt föremål med omkring 9-10 cm diameter. (tex en 1-liters mjölkflaska). Linda med en bit gasbinda och låt det stå och torka. När bladen är helt torra limmas de fast på Centrumlisten av 2x2 mm balsa. Se till att bladen får samma vinkel mot propelleraxeln. Till lager användes en glaspärla eller ett par teflonbrickor.

Vingmontering

Limma nu fast stabbe och fena, sätt på propellern och en bit gummimotor, balansera av det hela och märk ut tyngdpunkten. Vingfästena är av pappersrör. På en bit pianotråd av samma diameter som vingstöttorna rullas en bit japanpapper som dränks in med lack. Lossa det från tråden och låt det torka. Borra hål för vingfästena så att tyngdpunkten kommer på 60 % av kordan (60 mm från framkanten). Limma fast rören även i botten på motorröret.

Gummimotorn

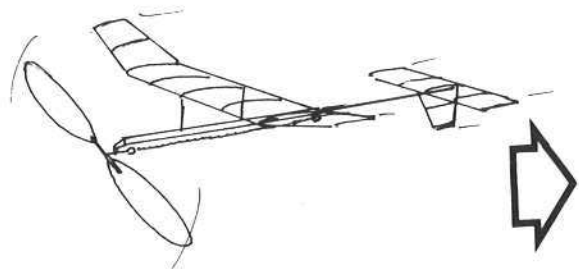
Har du lyckats att hålla vikten (25 öre) och har du en bra propeller bör det räcka med en slinga 1x1 mm. Pirelli (finns hos Valter Johansson). Skulle det vara för lite så prova med att göra en ögla i varje ända på gummit och lägg upp 3 strängar.

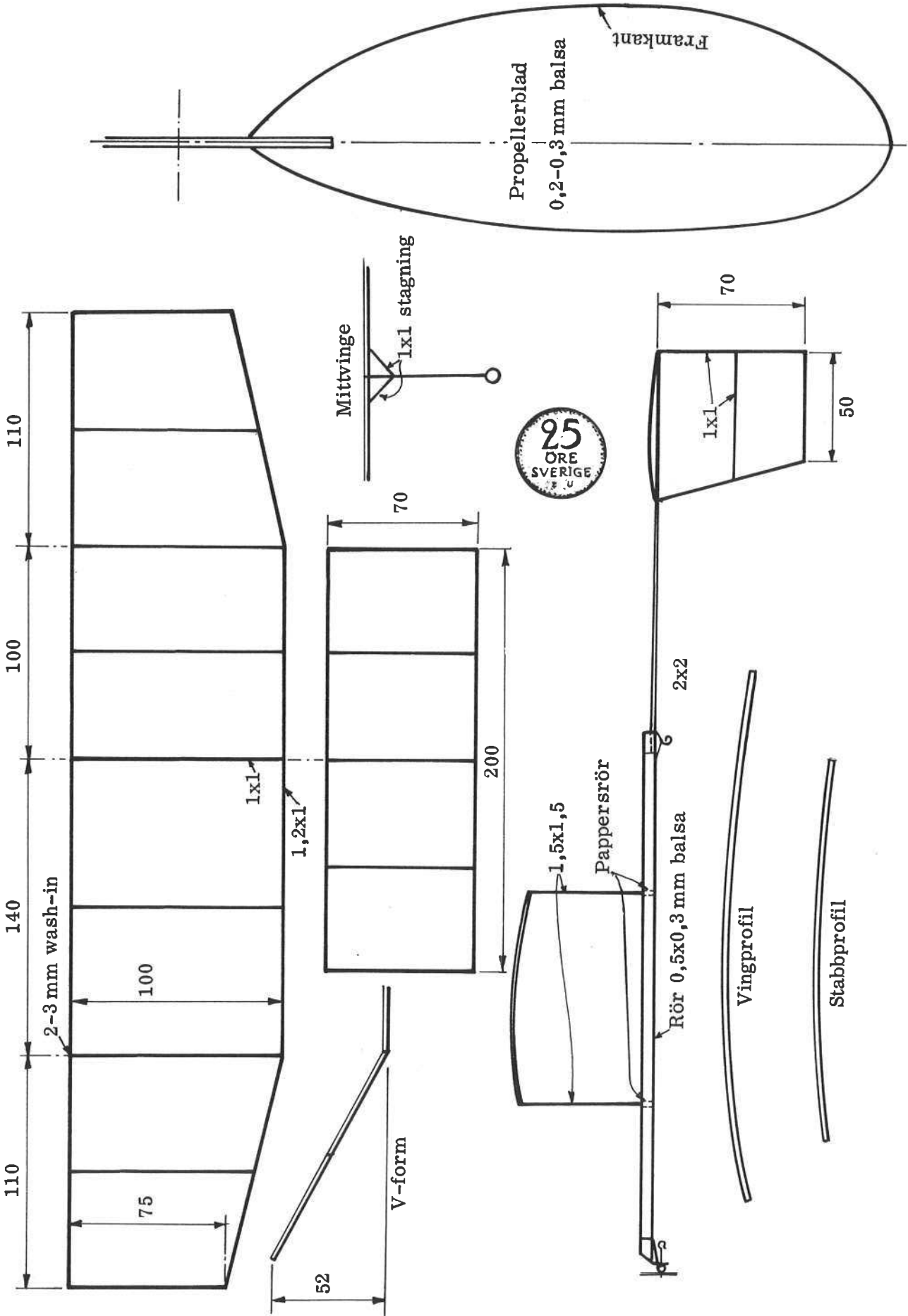
Motorn skall vara ett par cm längre än krokavståndet. Drag upp motorn med en drillborr. Håll försiktigt i främre delen (krok och axelbock) och drag opp motorn bakifrån. Kroka sedan på gummit på bakre kroken.

Trimma sedan genom att ändra anfallsvinkeln på vingen och rikta fenan så att modellen stiger i svagt vänsterkurv. Rätt motorstyrka har du när modellen först stiger svagt upp till full takhöjd och efter en stunds planflykt sänker sig sakta och landar med nästan fullt utgången motor.

Sedan är det lokalproblemet. Men det bör inte möta något hinder när du kommit så här långt. En gymnastiksal med 5-6 m. till tak räcker gott till att börja med. Är det någon som har sådana kontakter att han kan få disponera någon lokal för tävlingsbruk till hyfsat pris? (Under en natt mellan lördag och söndag tex). Den bör ha en takhöjd av 6-10 m. Jag är tacksam för alla tips. Till slut vill du veta mer om inomhusare och microfilm? Det finns fortfarande några ex av "Inomhusbygge och flygning" (se Modell-Nytt nr 1 1970). Du kan beställa den från SMFFs Exp. Pris 3 kronor.

Ove Pettersson





GLADA FUNKTIONÄRER



Västeråskursen --- en kurs för föreningsfunktionärer 14 - 15 november 1970.

Inbjudan till denna kurs gick ut till klubbarna i slutet av oktober och 19 deltagare anmälde sig. Dessa 19 män (varför inga kvinnor?) kom från Ålandsbro, norr om Härnösand till Malmö i söder. 7 klubbar var representerade. Man frågar sig varför det inte var fler. Vet man inte om att de flesta kommuner lämnar bidrag med upp till 2/3 (enstaka tom 100 %) av kurs- och resekostnader som stipendier eller kursbidrag? Eller är det bara bristande intresse?

Nåväl, man anlände lite "pö om pö" till kursgården Lövudden på morgonen den 14 november. Där vankades frukost. Äta bör man ... och där träffade vi kursledaren, Calle S och Ragnar Åhman, som är expeditionsföreståndare (till årsskiftet).

Vi förflyttade oss till kurslokalen och förbrödringen tog sin början. Calle orienterade om sambandet mellan Riksidrottsförbundet -- Flygsportförbundet och å andra sidan KSAK -- SMFF. En utomstående människa, som bara kan yttra sig som förståsigpåare har ju lite svårt att förstå att man måste ha två organisationer med samma personer i styrelserna. Calle informerade också om att SMFF övergått från att ha varit en tävlingsorganisation till att vara en ungdomsorganisation.



Längre fram på dagen dök SMFF:s förre ordförande, Sune Persson, upp. Han visade sig vara en supermänniska i föreningsteknik. Han eldade upp församlingen ordentligt och när vi hade sammanträdesspel och Sune satt ordförande, hettade det till i en och annan när han gick för hårt fram med oss. En friskare förmåga på detta område får man leta efter. Jag måste också nämna om hans fantastiska förmåga att hantera klubban (hammare var det enda som kunde anskaffas). Klubban skall hanteras hårt. Vi fick också lära oss att möten skall påbörjas exakt på utsatt tid, om så bara ordföranden är närvarande.

Ragnar skulle fotografera Sune, likväl som andra deltagare, men Sune hade alltid "blir-det-bra-så-här-leendet" ända tills någon sade: "Vad sa du då Sune?" (Detta är bara roligt för den som var med) Nåja, Sune lär-

de oss massor om hur man stöttar och leder ungdomar i en klubb och hur man alltid kan få alla att göra något. Om inget annat så kan man vara med i möteslokalsordningställningskommitten.

På lördagseftermiddagen blev det tid över för att flyga för de som hade flygtyg med sig.

Kvällen ägnade vi åt att utbyta klubbfareheter. I Katrineholmsklubben har vi under några år smalformat verksamheten. Denna film visades som ett exempel på något som kan göras och som stimulerar medlemmarna. Vi tittade även på en film från radiobåt-SM.

Efter detta var det skönt att krypa till sängs. Och vilka sängar! Det var annat det än logementet i Norrköping under veckokursen i somras!

Söndagen ägnade Calle åt föreningsteknik och åt en genomgång av gällande bestämmelser. Jag anser nog att ett återgivande här i tidningen av de gamla bestämmelserna, som gäller tom våren -71, är bortkastat och att återge de nya, som ännu inte är formellt beslutade, vore att sälja skinnen innan björnen är skjuten. Men låt oss konstatera att detta kommer att kosta pengar ur statskassan.

Arbetsfördelningen mellan de olika klubbfunktionärerna blev föremål för analys och jämförelse klubbarna emellan.

En stor del av söndagen ägnades åt förbundsexpeditionen och dess organisation. Vi fick veta hur viktigt det är att registrering och årsrapport skickas i tid. Varför skall genom ofullständigt arbete i klubbarna ge expeditionen merarbete? När man får höra vad som görs där blir man bara imponerad. Det vore nog lämpligt att tidningen Modellflygnytt gjorde ett reportage därifrån.

Det klagas ofta, även i tidningen, på bristen i information nedåt till medlemmarna. Denna angelägenhet diskuterades och förslag till förbättringar kom: Telefonkedja, väggtidning i klubblokalen, skyltskåp ute på orten, papper kan gå runt med cirkulationslista (detta förslag rönste svagt intresse), klubbarna kan prenumnera på SMFF-meddelanden till vissa nyckelmedlemmar, ett aktivt medlemsblad.

Många av läsarna tycker nog nu att lördagen var intensivare än söndagen. Ja, Sune kom på lördagen.

Här skall jag nu bara tillägga att inkvarteringen var av hög klass och maten ... maten! Ragnar skulle banta när han kom hem! Fortsätt med sådana här och andra kurser, snälla SMFF!

Inge Stendahl
Katrineholms MFK



Förbundsstyrelsen har haft möte...

Våra läsare tycker nog att det finns intressantare läsning än referat från ett styrelsemöte.

Här är heller inte meningen att ett sådant referat skall följa, utan snarare en rapport åtföljd av några bilder från styrelsens möte den 28 - 29. 11. 70. Som vanligt var föredragningslistan diger och totalt 12 sammanträdestimmar gick åt innan den var genomgången.

Utom styrelsen var även "PR-chefen" Per Södersten, Hans Friis, som skulle till FAI-möte, och revisorerna Rune Olsson och Bengt Blomberg kallade att närvara liksom expediteschefen Ragnar Åhman som också tog bilderna.

Förbundsexpeditionen var möteslokal för dessa arbetssamma timmar. Verksamheten inom förbundet skall ju planeras genom, som vi alla hoppas, kloka beslut så att "SMFF-skutan hålles ...", förlåt, vi sysslar ju med flyg. Låt oss i stället säga så att "SMFF ligger rätt i terminen".



Hans Friis, längst till höger, i livlig diskussion om FAI-rapporten.



Calle Sundstedt lägger fram utbildningsprogrammet för 1971 med Rune Olsson och K-A Ericsson som intresserade åhörare.



Lars Candell som ser till att besluten kommer på pränt.

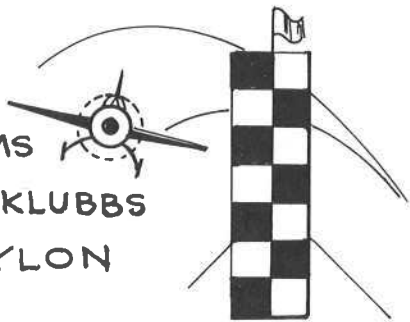


Rune Olsson, Per Södersten, med ryggen mot kameran, Calle Sundstedt, K-A Ericsson lyssnar på Gunnar Kaléns rapport om VM-läget.



TÄVLINGSRESULTAT

STOCKHOLMS RADIOFLYGKLUBBS HÖST-PYLON



Stockholms Radioflygklubbs Höst Pylon blev stor succé.

Under helgen den 17-18 oktober hölls den årliga Höstpylon på Barkarby flygfält utanför Stockholm. Som vanligt stod Stockholms Radioflygklubb för arrangör.

Trots att detta var säsongens sista RC-tävling, då ju de flesta brukar vara "kärrfria" slogs ett nytt deltagarrekord. Totalt ställde 20 st kämpasugna piloter upp, fördelade på 16 st i Formula 1 och 2 samt 4 st i Open Pylon.



Första tävlingsdagen bjöd på det bästa tänkbara flygväder: jämn vind och moln. Under denna dag gjorde varje pilot 4 starter.

Ytterligare 2 starter gjordes under söndagen då det hade blivit omslag i vädret med regn, regn och regn.

Av de 6 starter man gjort räknades sedan de tre bästa tiderna.

Rune Svenningsson erövrade ytterligare en inteckning i SRFK's vandringspokal. Hans försprång har dock knappats in och det finns många som kommer att försöka visa Rune stabben under nästa år.

Kampen om andra, tredje och fjärde platsen var ytterst hård, eller vad sägs om sammanlagt en sekunds skillnad på totala tiden i tre heat mellan dessa platser? Det var glädjande att se platserna efter Rune beläggas av helt nya ansikten: Ingmar Sares med en välbyggd Cassutte, Kurt Jansson med Fiberlin Minnow samt Hans Andersson med Goldbergs Shoestring.

Ytterligare premiärpiloter var Sören Schmidt från Götet med en Rivets, smålänningen Stig Lilja med Mustang, Uno Svensson från Starfighters med en välflygande Shoestring samt Risto Baltzar från Dalarna med en Shoestring. Risto hade tyvärr trassel med sin radio och fick betrakta tävlingen från marken.



Två kvaddar inträffade, dels då undertecknad under träningen gjorde kaffevad av sin Mustang samt dels då Tore Loodin försökte flyga under den bortre pylonen med sin mörkblå Mustang.

I open pylon hade Bosse Oldenburg ingen svårighet att med sin Rossi 60 slå Mats Ljungbergs OS 19 sedan Aulis Lehtinens och Jan Björklunds kärror stämt träff vid 3:e pylon.

Resultat:

FORMULA 1 och 2.

Namn	Modell	Motor	Tider		
1. R. Svenningsson	Pokey	KB 40	2.23	2.23	2.26
2. I. Sares	Casutte	OS 40	2.30	2.35	2.38
3. K. Jansson	Minnow	KB 40	2.25	2.39	2.40
4. H. Andersson	Shoestring	KB 40	2.33	2.34	2.38
5. S. Sörensson	Shoestring	KB 40	2.37	2.38	2.46
6. G. Ridderström	Bonzo	OS 40	2.34	2.45	2.50
7. T. Bennvik	T-Rivets	KB 40	2.38	2.45	2.50
8. S. Schmidt	T-Rivets	KB 40	2.35	2.55	2.57
9. S. Lilja	Mustang	KB 40	2.42	2.54	2.59
10. B. Lundström	Slashas 3	Super Tigre	3.01	3.10	3.24
11. U. Svensson	Shoestring	OS 40	3.11	3.14	3.15
12. S-O. Nilsson	Brigande	KB 40	3.12	3.12	3.37
13. T. Loodin	Mustang	KB 40	3.16	3.31	4.11
14. I. Sjöberg	Pokey	OS 40	4.13	-	-
15. R. Baltzar	Shoestring	OS 40	-	-	-
16. G. Mårtenson	Mustang	KB 40	-	-	-

OPEN

1. B. Oldenburg	3.07	3.15	3.19
2. M. Ljungberg	4.36	5.10	-
3. A. Lehtinen	3.18	-	-
4. J. Björklund	-	-	-

Mac Greg

UDDEVALLA-POKALEN DEN 25.10.1970

Denna söndag arrangerade Uddevalla Modellflygklubb sin första Linkontrolltävling i semistunt.

Till tävlingen hade inbjudits Wänersborgs och Norra Hallands Modellflygklubbar. Tolv stycken tappra och glada ynglingar trotsade det typiska höstvädret, med blåst och hotande regnmoln.

Av deltagarantalet att döma, verkar det som om en ny generation lingubbar är på väg, vilket vi ser med glädje. För att mer bredda intresset för tävlingsverksamheten tror vi att klubbarna ute i landet borde satsa mer på rena juniortävlingar. Där de inte känner sig så underlägsna, och rädda för dom stora rävarna. De flesta flög 2,5:or och en o annan 35:a.

Det var alltifrån flygande vingar till en stor Nobler. En stor positiv överraskning var segraren Conny Å-



Domaren Alf Eskilsson i samspråk med vinnaren Conny Åquist.

quist, som dök upp ur "intet" eller rättare sagt från Kungshamn. Endast sexton år gammal, men ett stort löfte för mer avancerad stunt, Välkommen! Men vi skall väl inte glömma de andra Kämparna, som skötte sig med den äran. ALLA hade kärror som fungerade. Med andra ord tjugofyra flygningar, (jobbigt för domarna). Något, som uppskattades var att ingen blev lottlös, alla fick pris. Så nu uppmanar vi andra klubbar att följa vårt exempel. Det är väl ungdomen vi satsar på.

Lars Helmbro/Alf Eskilsson

Resultat:

- 1) Conny Åquist, Uddevalla mfk, 894 p, 2) Richard Scholin, N. Hallands mfk, 595 p, 3) Claes-Göran Holmström, N. Hallands mfk, 538 p, 4) Anders Andersson, Uddevalla mfk, 411 p, 5) Dick Jonefeldt, Uddevalla mfk, 409 p, 6) Michael Svensson, Uddevalla mfk, 401 p, 7) Peter Lindström, N. Hallands mfk, 277 p, 8) Ingemar Larsson, Wärnersborgs mfk, 237 p, 9) Lennart Bergfalk, N. Hallands mfk, 210 p, 10) Stefan Bednarek, Uddevalla mfk, 201 p, 11) Thomas Andersson, N. Hallands mfk, 197 p, 12) Göran Emanuelsson, Wärnersborgs mfk, 53 p.

Fotografier:

Domaren Alf Eskilsson i samspråk med vinnaren Conny Åquist.

INTERNATIONELL HAND-KAST-GLIDAR-TÄVLING.

Modellflygklubben "Thermikschneffler" e.V.D. - 6901 Altenbach (nära Heidelberg) Abtsoreg 26, arrangerar en internationell posttävling för hand-kast-glidare. Avsikten med tävlingen är 1) att ta initiativ till och att utöka kontakten mellan modellflygare i olika länder. 2) att utse ett vinnande lag.

Modellerna måste flygas någon dag under mars månad 1971.

Modellerna får ha valfri konstruktion. Ett lag består av 4 modeller från en klubb. Om det är mindre än 4 modellflygare som flyger HKG-modeller i klubben kan 2 klubbar slå sig samman för att bilda ett lag.

Tävlingen genomföres på följande sätt: 10 försök med 60 sek max. De 6 bästa läggs samman för slutresultat. Tiderna för de 3 bästa flygarna läggs samman för lagets resultat. Om ett lag har flugit 1080 sek. skall ytterligare starter göras med ökning av maxtiden med 15 sek oavsett om en av lagmedlemmarna flyger mindre än fly-off tiden.

Resultaten skall vara organisationen till handa senast 1 Maj. Bilagt skall vara - (textat eller maskinskrivet) lagmedlemmar och resultat, datum för flygningarna, kort beskrivning av flygfält och väder returadress, 7 cm x 10 cm foto av laget. Fullständig resultatlista kommer att sändas till klubbarna.

De 10 bästa lagen får diplom. Lycka till!

"Thermikschneffler"

KLAGOMUREN

Det är med ett visst beklagande jag kunnat notera att referenten för Solnas Hösttävling-70 helt förbigått att referera den största klassen A:1 juniorer. Allt för ofta förkommer de "stora pojkarna" i spaltmeter efter spaltmeter med bilder och allt. Detta måste betraktas som en för tävlingsverksamheten olycklig tendens vilket bör kunna rättas till av våra fackredaktörer. Som ansvarig klubbedare för Härnösands MSK beklagar jag att vår medlem som segrade i juniorklassen för A:1 icke med ett ord omnämndes i vår "fackpress". Det är inte glansen jag söker utan mer den psykologiska positiva effekt som därmed uteblivit. Att upptaga hela referatet med de "stora grabbarna" står i skarp kontrast till den diskussion som fördes om tävlingen skulle räknas som VM-kvalificerande eller ej, allt medan juniorerna förberedde sig för tävlingen! Hur blir det om VM i Göteborg får samma väderkaraktär? En önskan för framtida referat vore att respektive fackredaktörer granskar dessa så att juniorprestationerna blir omnämnda. Ett för juniorerna mera positivt referat i vår tidning - vårt främsta medel för intern Pr, blir till ett stöd för de klubbedare som förstått juniorverksamhetens betydelse för modellflygets bevarande och förstärkande inom klubbar och på tävlingsplatser för ett starkt SMFF. En vädjan till de "stora pojkarna"! Delge oss dina erfarenheter om modellflyget i såväl skrift som skisser och ritningar e.d. Därmed blir du till hjälp för klubbar som bedriver juniorverksamhet. Så kan du bäst tjäna modellflyget för dess framtid. Icke som ett arv utan mer som en hjälp för framtidens tävlingsverksamhet.

Till Solna-klubben vill jag rikta ett varmt tack och främst då till John Hagdahl för hans egenartade självuppofterande vilja att genomföra arrangemangen. Den kritik du kanske vederfarits hoppas jag icke skall göra dig tveksam till påtagande av förnyade arrangemang. Vi kommer gärna igen. När svårigheter uppkommer med arrangemang blir det inte bättre av att skrika på tidtagare. Försök istället att hjälpa till med tidtagningen genom att låna upp tidtagarur eller att begagna egna. Härnösands MSK ber därför att få tacka Nimbus, Stockholm liksom Östersunds FK för deras medverkan att hjälpa tidtagarna.

Till Nils Hollander som på sitt sätt uppfattat arrangemangen skulle jag vilja säga att den uppfattning du presenterade i nr 4 av MFN angående Solna-arrangemanget klart deklarerar hur självupptagen Du var med Dina egna problem. När får vi tävla mot juniorer från Karlstad? Som upplysning till Dig kan nämnas att medlemmar från vår klubb fungerade som tidtagare i klassen handkastglidare förutom att vi givetvis deltog i tävlingen. Fråga de tävlande i HKGL. Till sist en slutkommentar:

Referatet från Solna-tävlingen kan liknas vid en sjukrapport. För att belysa detta citerar jag därför olika rader ur referatet.

Citat 1. "Inget ville sig, men då man har fel på gallan"

Citat 2. "att vinna A:1 senior trots magplågor och opasslighet"

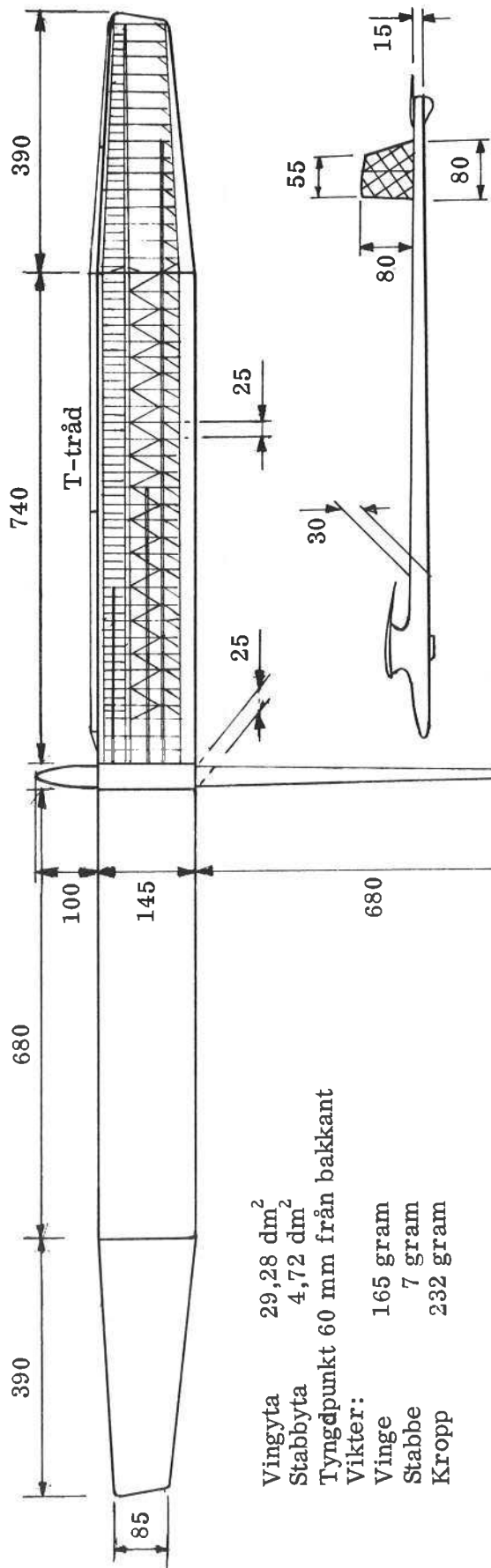
Citat 3. "för dagen hemflugan från Beirut önskade sig åter till sol och värme".

Citat 4. "Vi hoppas att doktorn ordnar fram det breda leendet"

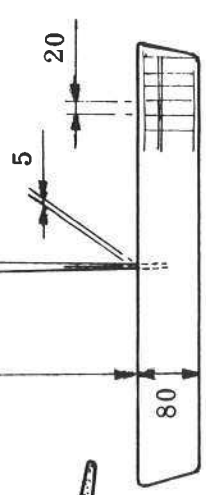
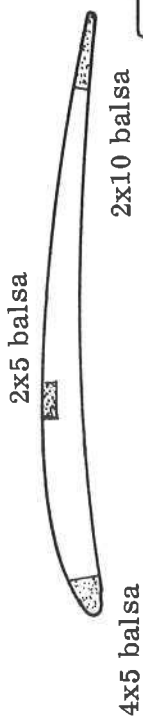
allt det när man istället kunnat skriva . . .

Tävlingens bästa prestation svarade Göran Vesterfors för genom sin fina seger i A:1 juniorer. Medan kråkorua satt på marken visade Göran ingen förskräckelse för det hårda vädret, utan kunde på endast 4 starter kamma hem första platsen. Grattis Göran och Härnösands MSK Tvåan, Per Sherdin från Sigtuna var mycket nära att lugga Göran på segern. men på Pers miner är att förstå

Forts. 25

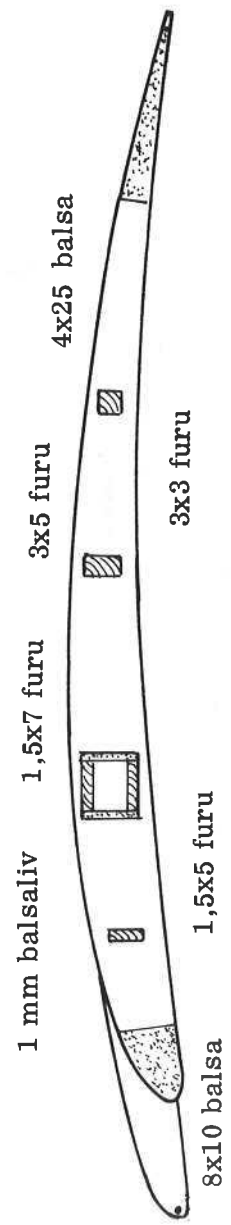


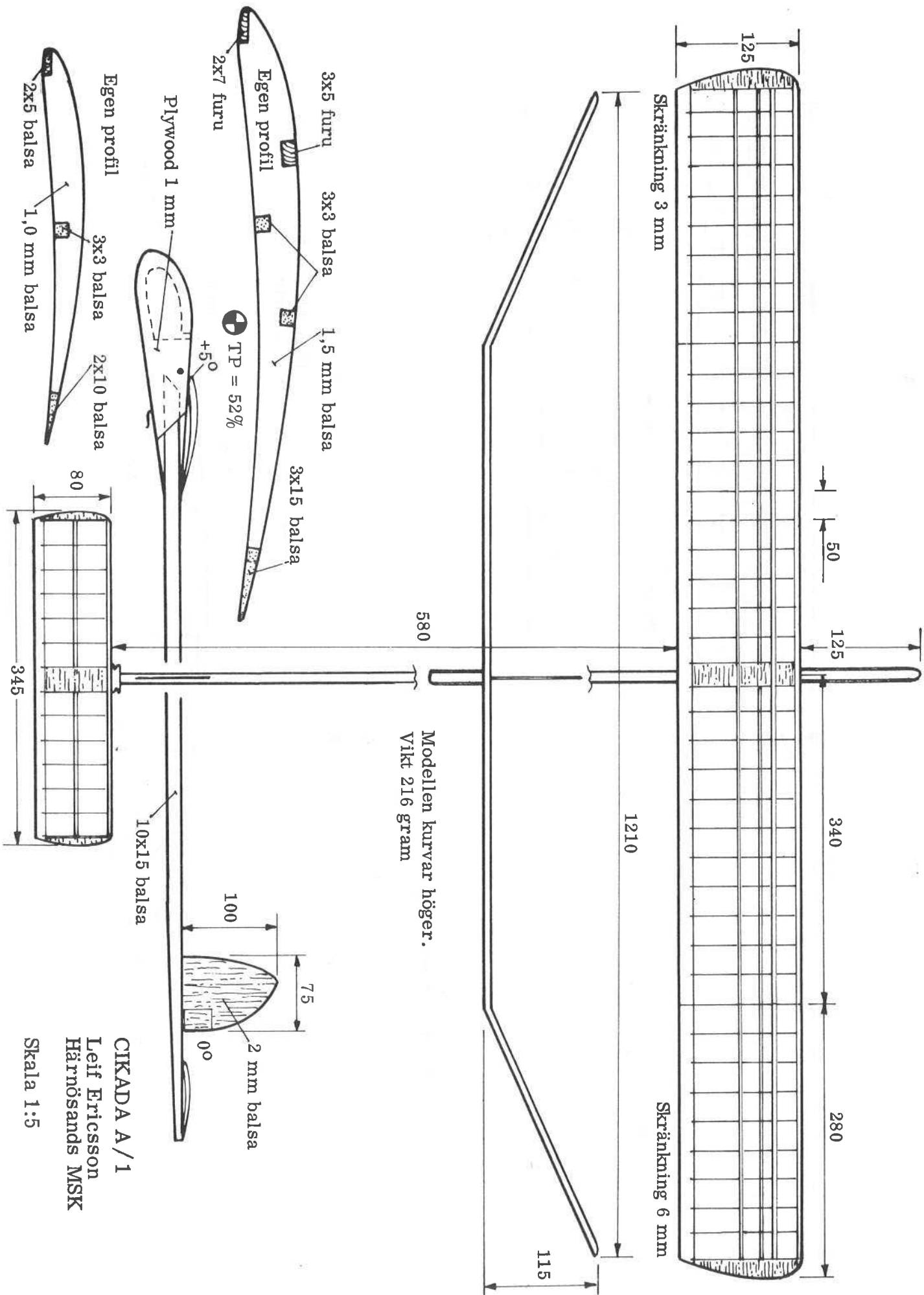
- Vingyta 29,28 dm²
- Stabbyta 4,72 dm²
- Tyngdpunkt 60 mm från bakkant
- Vikter:
- Vinge 165 gram
- Stabbe 7 gram
- Kropp 232 gram



A/2
Claes Mårtensson
SM-vinnare 1969

Kärran kurvar höger





Modellen kurvar höger.
Vikt 216 gram

CIKADA A/1

Leif Ericsson
Härnösands MSK

Skala 1:5

att revanch måste tagas. Från Waxholm placerade sig Jan Matti på en fin 3 plats. Klubbarna från Härnösand, Sigtuna och Waxholm, -- typiska klubbar med stor juniorverksamhet är att räkna med på framtidens tävlingsarenor. I det hårda vädret kämpade Nils Hallerström men fick denna gång bita i grädet men, visst var Din fjärde plats fjäder i Din hatt.

Till sist en God Jul och Ett Gott Nytt År önskar jag er alla.

K-A.

CIKADA

"Cikada", (en vackert spelande insekt i Afrikas djungler) konstruerades för Skvaderns Natt-tävling 1969. Redan vid provflygningarna visade modellen fina flygegenskaper. Men efter förslag från min fader "Ka" ökades momentarmen varefter en förbättrad längdstabilitet och en mindre känslighet för tyngdpunktjustering uppnåddes. Så kom då natt-tävlingen där modellen skulle sättas på sitt första hårda prov. I det mycket lugna och tämligen termikfria vädret segrade "Cikada" i juniorklassen med 691 sek. Efter denna seger blev modellen upptagen i Härnösands Modellsportklubb som klubbmodell för de medlemmar som trampat ur "debutant-skorna". Den har sedan byggts i ett 30-tal exemplar varvid vissa modifierats i korda, vingprofil, momentarm, o.s.v. Den ordinarie modellen har dock visat sig vara den bättre. "Cikadan" bygges med byggsatser som tillverkas inom klubben. För intresserade kan ritning i full skala erhållas. Vid de tävlingar som Cikada deltagit i kan noteras följande placeringar:

Skvaderns Natt-tävling	1969	1. jun.kl.
SM	1969	3. jun.kl.
Solnas Hösttävling	1969	6. jun.kl.
Norrl. Vintertävlingen	1970	1.6. jun.kl.
Uppsala Majtävling	1970	2.8. jun.kl.
Skvaderns Natt-tävling	1970	1.2.4.5. jun.kl.
Skvaderns Natt-tävling	1970	3. sen.kl.
Wentzel-pokalen	1970	4.5.6.7.8. jun.kl.
Wentzel-pokalen	1970	3.6. sen.kl.
SM	1970	10. jun.kl.
Solnas Hästtävling	1970	1. jun.kl.

Från Skvaderns-Natt-tävling 1969 som gick i ett absolut lugnt och tämligen termikfritt väder till Solnas Hösttävling som hade det hårdaste väder Cikada upplevt har den visat sig var att lita på varför vi inom Härnösands MSK gärna rekommenderar "Cikada" -- landets f.n. bästa A:1.

Insändaren

Amatörradio - modellflyg, en jämförelse.

Jag har nyss lämnat en hobby för en annan - övergett verksamheten som licensierad sändareamatör för modellflyget, som jag i en grön ungdom redan provat på. Certifikatet och sändareamatörsignalen har jag ännu kvar och tänker behålla, men modellflyghobbyn ger mer av skapande med händer och hjärna och mer av utövning.

Intressant är att göra jämförelser mellan två hobbies som man utövat eller utövar intensivt. Lika intressant är jämförelsen mellan sändareamatörernas tidning QTC och Modellflygnytt.

Sålunda finner man att både inom amatörradion och modellflyget hänger allt på ledarbegåvningarna. Varhelst det finns en entusiast, en som vill lägga ner lite tid på att jobba med ungdom, där frodas verksamheten. Man skulle tro att i vår tid med fostran till självverksamhet i skolorna och allt tal om ungdomars engagemang i samhällsfrågor det skulle vara annorlunda. Men ack nej, däruti har världen inte förändrats sedan 40- och 50-talen!

Maningarna att "ställa upp" (tex på tävlingar) och att sända in artikelbidrag är också märkligt lika i båda tidningarna. Tydligt en företeelse som har hög grad av allmängiltighet!

Vad som förvånar mig är den oerhört låga årsavgiften för att få anslutning till SMFF och för att få tidningen. Sändareamatörerna betalar 50:- om året och får då en tidning som utkommer med 8-10 nummer per år och fri distribution av sina QSL-kort. Detta en service som inte torde kosta mycket mer än modellflygets tidning och övriga service. Skulle en dubbling tex av avgiften inte ge bättre tidning och tätare utkomsttider med åt-följande bättre PR?

SMFF gör mer för nybörjarna än amatörradion (där man dock nu har fått löfte om en TV-serie om hobbyn). Ganska lika är däremot ointresset för att få fram nykonstruktioner i radio respektive flygplan, som snabbt kan bli tillgängliga i handeln. Det är trots allt oftare genom modellflygaffären som de första kontakterna med hobbyn görs, sedan ungdomarna fått impulser via en uppvisning eller tävling. Dåliga nybörjarmodeller är som ett smygande gift! Många provsmakar, men de flesta är inte så envisa att de överlever dem!

Bo Gårdstad

Sveriges Modellflygförbund och Flygsportförbundets Modellflygsektion inbjuder härmed medlemmarna i SMFF till deltagande i Friflyg-VM den 30 juni - 7 juli 1971 som funktionärer.

Reskostnad från hemorten till Göteborg samt mat och logi under tiden betalas av förbundet.

Den som anmäler sig förbinder sig att delta i en av de veckoslutskurser för funktionärer, som kommer att arrangeras under våren 1971 på olika platser i landet.

Anmälan skall vara SMFFs expedition tillhanda senast den 1 februari 1971.

Efter detta datum kommer meddelande från förbundet till de som uttagits.

FUNKTIONÄRSANMÄLAN TILL VM 1971.

Insändes till :

Sveriges Modellflygförbund
Box 100 22

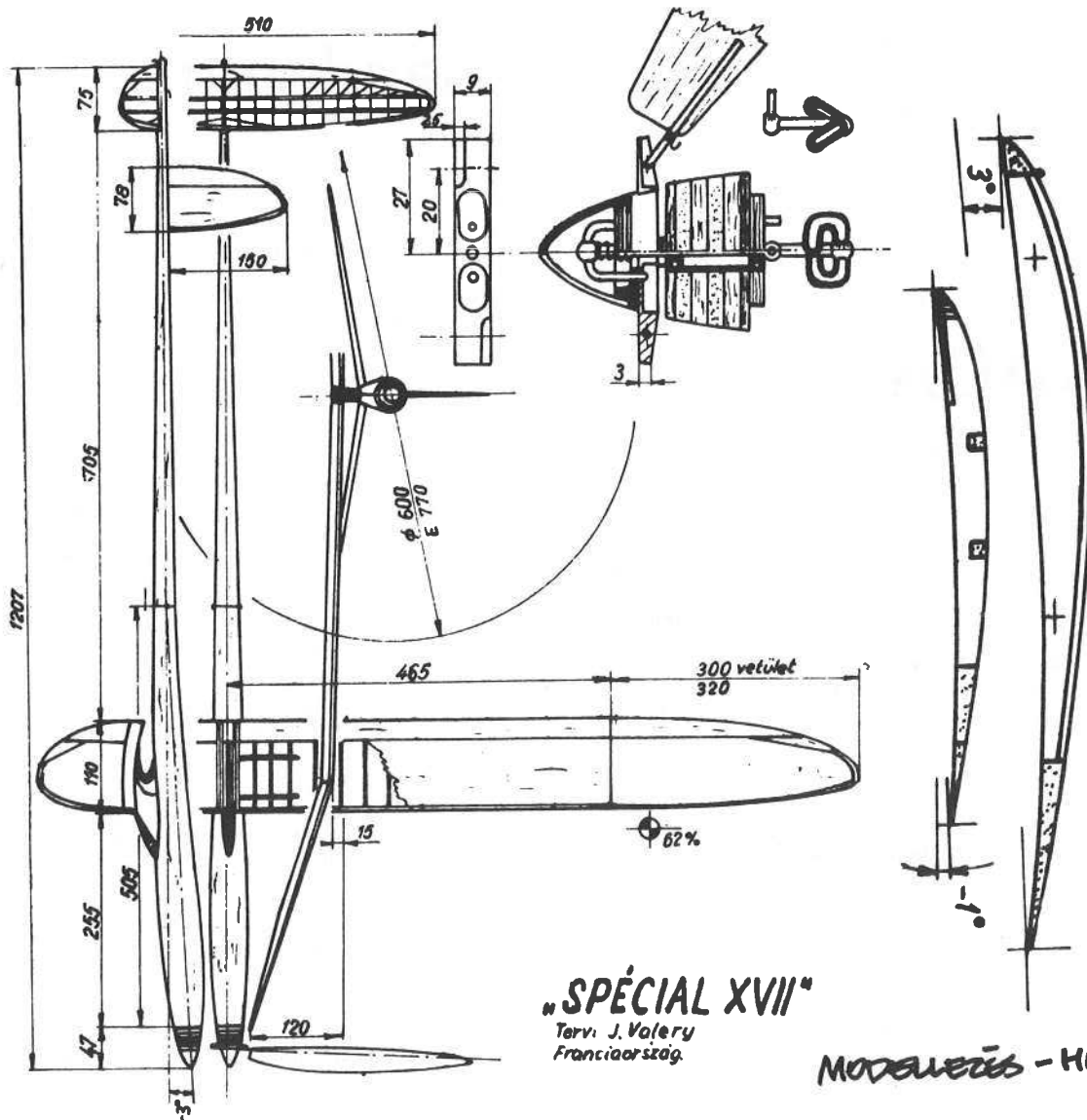
600 10 NORRKÖPING

Namn:

Född den:

Adress:

Tillhör klubb:



"SPÉCIAL XVII"

Terve: J. Valery
Franciaország.

MODELLEZÉS - HONGARY



SVERIGES MODELLFLYGFÖRBUND

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

FÖRBUNDSEXPEDITION

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

FÖRBUNDSSTYRELSE

ORDFÖRANDE

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

VICE ORDFÖRANDE

C.-G. Sundstedt
S. Stapeltorgsgatan 27
802 24 Gävle. Tel. 026/18 73 90

SEKRETERARE

Lars Candell
Bågevägen 41 A
852 54 Sundsvall. Tel. 060/10 05 71

KASSÖR

K.-A. Ericsson
Pl. 1849, 870 10 Ålandsbro.
Tel. 0611/201 02

LEDAMOT

Acke Johansson
Box 1721
791 00 Falun. Tel. 023/111 66.

SUPPLEANTER

Inge Sundstedt
Arlestigen 20
781 00 Borlänge. Tel. 0243/13295

Arne Berglin
Kronrikesvägen 46 A
831 00 Östersund. Tel. 063/139 06



GRENCHEF FRIFLYG

Hans Friis, Bodastigen 15 4 tr
151 45 Södertälje. Tel. 0755/12670

GRENCHEF LINFLYG

Roger Holmberg, Opphemsgatan 5
582 37 Linköping. Tel. 013/133647

GRENCHEF RADIOFLYG

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

GRENCHEF RAKETFLYG

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

TILL SALU

MICRONIC 1970-års modell 6-kanal med fyra st Logitrol servon, accar och laddaggregat säljes billigt. Greger Mårtenson tel. arb 08/24 68 45 hem 08/715 58 71

Två st servo Duramite. Oanvända. Per st. 50:-
Ola Sahlenmark, Blixtgatan 16 nb. 754 31 Uppsala

10-kanals reed, F o M komplett med 4 servon.
Ulf Malmqvist, 0241 / 20361 Mockfjärd.

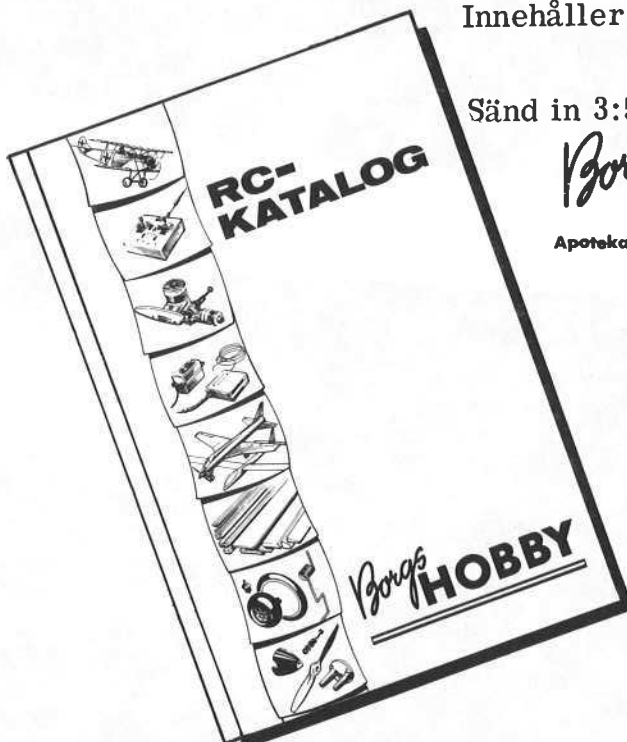
RC-RADIO-RC-RADIO-RC-RADIO-RC-RADIO-RC

Radiostyrningsanläggningar både begagnade och nya t. ex. MICRONIC proportional presenterad i Allt om Hobby nr 5/70 samt motorer, byggsatser och tillbehör köper man förmånligen genom:

RC-Importen Älvsjö. 8.125 34 Älvsjö. 08/997642.



Innehåller allt för
RC- flygaren
Sänd in 3:50 i frimärken.



Borgs
HOBBY
Apotekaregatan 7, 582 27 LINKÖPING

MODELLFLYGNYTT

SVERIGES MODELLFLYGFÖRBUND

Box 100 22

600 10 Norrköping

Ansvarig utgivare: Göran Alseby

Tryck: L-Offset, Norrköping

