



MODELLFLYGNYTT



ORGAN FÖR
SVERIGES
MODELLFLYGFÖRBUND

2
1982

NYTT FRÅN.... FÖRBUNDS- STYRELSEN

Under två hektiska dagar sammanträdde SMFF:s styrelse i Södertälje.

Mötet kom till mycket stor del att handla om ekonomi och förbundets svåra ekonomiska situation. Orsaken till denna dryftades ingående liksom möjligheterna att reda upp det hela igen.

Styrelsens samlade bedömning är att endast en expansiv satsning kan leda förbundet ur den ekonomiska krisen. Det underströks kraftigt att styrelsen förväntar sig att medlemmarna, klubbarna och distrikten aktivt medverkar till att skapa en positiv atmosfär inom förbundet för att därmed skapa en grogrund för en fortsatt medlemsökning.

Styrelsen gick också igenom verksamhetsberättelsen för år 1981 och enades kring egna förslag liksom budget samt uppdrog åt Au att utforma yttrande över inkomna förslag och motioner.

Tidningen Modellflygnytt diskuterades ingående där styrelsen har för avsikt att göra en genomgripande förändring för att göra tidningen mera läsvärd för förbundets stora medlemskader. Därmed skapas också ett gynnansammare "annonsklimat". Styrelsen tvingades konstatera att den ekonomiska situationen inte ger utrymme för än 6 nummer under 1982 vilket i och för sig är ett mer än under föregående år.

Även förbundsexpeditionen kom att nagelfaras ingående. Det konstaterades att en översyn av expeditionens arbetsuppgifter omgående måste göras och en viss omprioritering kan bli nödvändig för att åstadkomma en effektivare och mer säljande verksamhet.

...GRENARNA, RED.M.M.

INFORMATION FRÅN GRENSTYRELSEN I LINFLYG

REFERAT FRÅN LINGRENSTYRELSESAMMANTRÄDE I STOCKHOLM 1982 01 30

Närvarande: Björn Lundin grenchef
B-O Samuelsson v "
Kjell Axtelius sekreterare
Ove Andersson AU stunt
Jan Gustavsson AU T-R
Göran Fällgren AU speed

Ej -- Ingemar Larsson AU comb

VM 1982

Bengt-Olof redogjorde för den aktuella situationen i VM-planeringen.

Några punkter från CIAM togs upp, då dessa avsåg vissa förslag till nyttillkomna bestämmelser för VM-82 (bullersituation, elektronisk tidtagning i speed baserad på akustisk dopplermätning).

Bengt-Olof redogjorde för FAI-mötet i december 1981. Sveriges förslag ang start av motor med hand i F2B, har försvunnit i FAI:s hantering.

Rapport från VM under 1981 summerades av Bengt-Olof, med hänsyn till de klagomål, som framkommit av dålig tävlingsorganisation.

Bengt-Olof delade ut kopior på de ändringar som genomförts i 1979 års "Sporting Code".

Vid möte i Paris beslöt CIAM att lindiametern ökas till 0,35 mm i Combat från 1.1.1982 (säkerhetsåtgärd, gäller med omedelbar verkan).

Tävlingskalendern 1982

Beslut togs att ändra tävlingstillfällena enl följande:

"Frida Cup, Vänersborg	15-16 maj
UT	22-23 maj
Combat, Stunt Karlstad	22 maj
Speed, T-R, Galax Sthlm	23 maj
Hösttävlingen Solna -Galax	11-12.9
Speed, Good-Year-team, B-team	

Uttagningsregler för F2B säger att UT i Karlstad ej ingår i landslagsligan.

Det hade ej inkommit några motioner till Grenstyrelsen.

Grenstyrelsen har däremot följande förslag till Förbundsmötet:

- Lindiameter ökas till 0,35 mm i Combat i enlighet med CIAM:s regeländring.
Flygcirkelns radie skall vara 19,5 m.
Mekanikercirkel utgår.
- Tävlingsavgifter föreslås bli: 10:- för juniorer och 20:- för seniorer under 1983.
- Förslag till regeländring i Good-Year:
Good-Year racing flygs med tre tävlande samtidigt.
I Good-Year Racing flygs semifinal i en omgång med sex tävlande.
- Förslag till regelförändring i Stunt.
Sub-kommittens ordförande har svarat på vår förfrågan ang att få ha "start-vagga" till stuntmodell.
Reglerna godkänner detta startförfarande under förutsättning att vagnen ej lyfter från marken.
Lyfter vagnen med modellen och sedan ramlar ned, diskas den tävlande från denna flygomgång.
- Förslag till regelförändring i Speed.
Nationell regel:
Tävlingsresultat beräknas som procent av bästa svenska tävlingsresultat i resp klass från föregående år, under förutsättning att resultatet är satt enligt gällande svenska tävlingsregler. Om nya tävlingsregler gäller fr o m innevarande år skall bästa svenska tävlingsresultat i berörd klass vid första nationella tävlingen motsvara 100 % för hela det innevarande året.
- Förslag till regelförändringar i Team-racing.
Tid skall tas på varje lag med minst 2 st tidtagare. Detta för att en strejkande klocka ej skall förstöra ett resultat.

g) I combat skall tiden på varje tävlande tas med minst 2 tidtagarur.

Björn redogjorde för ekonomin under 1981.

Grenen gick med 1.000:- kr i förlust därav var NM bidragande med 576:- kr av förlusten.

Utbildning inom grenen.

Utbildning genom SMFF:s försorg är ej möjligt, dock kan detta kanske arrangeras på distriktsnivå.

Sportverksamheten och breddning av grenen.

Hur skall vi kunna locka fler linflygare och nybörjare till ökad flygverksamhet och tävlingsdeltagande. Intressegrupp typ SLIS har visat sig vara en lyckad lösning.

Bättre information om våra tävlingar ges till aktuella tidningar. Vi bör lämpligen lokalt informera i t ex hobbyaffärer och liknande.

Arbetsfördelning inom styrelsen.

Björn ansåg att t ex en delegering kan göras till resp arbetskommitté av landslagsligans aktuella utseende. Björn skriver underlag för expeditionen hur de skall sända resultat under vårens tävlingar.

Övriga frågor.

- Startavgifter
För att komma tillrätta med det problem som vissa klubbar har när det gäller betalning av startavgifter, skall den tävlande ej få starta om hansomlämningsavgift ej betalts.
Arrangörsklubben skall ej få problem med indrivning av tävlingsavgiften. Det skall vara den tävlandes intresse att han har sin anmälningsavgift betald inom angiven tid i inbjudan.
- Rekorddiplom
Då grenen har svårt att tillämpa rekordnoteringar med hänsyn till gällande regler, avvaktar vi det resultat som SMFF kommer fram till.
- Ove Andersson visade en enhetsmodell, som byggts enligt grenstyrelsens förslag.
Modellen är tänkt som nybörjarmodell (passande som Good-Year-modell) för 2,5 - 3,5 cc motor. Ove skall renrita ritningen för att denna skall kunna sändas ut till olika klubbar. Dessa bygger modellen, för att ev justeringar skall kunna upptäckas.

Ewa Axtelius

REFERAT FRÅN ÖSTERGÖTLANDS MODELLFLYG-FÖRBUNDS ÅRSMÖTE I NORRKÖPING 82 01 13

Rubricerat möte avhölls i lokaler som Luftfartsverket generöst ställt till förfogande.

Vid möte deltog 31 representanter från

FK Gamen, Norrköping
Norrköpings RFK
MFK Linköpingseskadern
MFK Spinn, Söderköping
MFK Linköping
Luftfartsverkets MFK, Norrköping
Finspångs RC-klubb
Valdemarsviks MFK

Forts. sid7

MODELLFLYGNytt

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

REDAKTÖR

Lars-G Olofsson
Box 8044
421 08 VÄSTRA FRÖLUNDA
Tel. 031/49 30 55

FACKREDAKTION friflyg:

Se under rubriken FRIFLYG inne i tidningen

FACKREDAKTÖR inomhusflyg:

Sven-Olov Lindén
Hovstavägen 15
703 63 ÖREBRO
Tel. 019/18 21 79

FACKREDAKTÖR linflyg:

Ingemar Larsson
Lejdaregatan 8
462 00 VÄNERSBORG
Tel. 0521/112 10

FACKREDAKTÖR radioflyg:

Erik Strid
Dragonvägen 74
194 33 UPPLANDS VÄSBY
Tel. 0760/845 35

FACKREDAKTÖR utbildning:

Carl-Göran Sundstedt
Vindhemsgratan 32
752 27 UPPSALA
Tel. 018/10 81 57

ANNONSER

Lars-G Olofsson
Box 8044
421 08 VÄSTRA FRÖLUNDA
Tel. 031/49 30 55

1/1 sida 1.325:-
1/2 sida 725:-
1/3 sida 525:-
1/4 sida 400:-
1/6 sida 325:-

DISTRIBUTION

Förbundsexpeditionen,
Sandbergsgatan 4, Box 10022
600 10 NORRKÖPING

PRENUMERATION

Pris 60:- kr per år.
Per postgiro 51 81 65 - 6,
SMFF, 600 10 NORRKÖPING

LÖSNUMMER

Säljes i mån av tillgång för
10:- kr/st

Direktanslutning till SMFF
90:- kr/år

Material sändes till fackredaktörerna eller till förbundsexpeditionen.

EFTERTRYCK FÖRBJUDES

I nöden prövas vännerna

Fullt så dramatiskt behöver inte SMFF:s situation beskrivas men det är nu viktigare än någonsin att vi håller ihop. Vid det nyligen avhållna Förbundsmötet lämnades en information om förbundets ekonomiska situation och lite fakta kring hur denna uppkommit. Den budget som presenterades bär tydliga spår av åtstramning och visar att styrelsen avser att på två år återhämta det underskott på ca 100000 kronor som förbundet dras med.

Styrelsens filosofi är att SMFF ska expandera sig ur krisen och för att lyckas med detta behöver styrelsen hjälp av distrikt, klubbar och medlemmar. Därav rubriken ovan. Om vi alla hjälps åt kommer vi också att lyckas. Hur ska det då gå till? Låt oss börja med att titta på medlemssituationen i förbundet. Genomströmningen av medlemmar är på tok för hög. Att SMFF varje år får ca 2500 nya medlemmar är ju mycket positivt men att förbundet samtidigt förlorar ca 2000 tyder på att något är gale. Vi måste därför söka analysera problemet på alla nivåer inom förbundet och självkritiskt granska den verksamhet som bedrivs. Det gäller att få stopp på genomströmningen. När det lyckas får förbundet också en stabil grund att stå på.

Vi måste också lära oss att "sälja" den hobby vi sysslar med till allmänheten. Styrelsen menar att modellflyg syns och hörs för lite i press, radio och TV. Här är åter något vi gemensamt kan arbeta för. Styrelsen har börjat ta fram material och avser att åstadkomma en ambulering modellflygutställning som klubbar och distrikt kan låna vid sina olika PR-arrangemang. Erfarenheten visar att det finns ett stort intresse för modellflyg men att allmänheten inte vet vart man ska vända sig för att få den hjälp man behöver. Det måste vi råda bot på.

Något som också vore positivt för modellflyget var att förbundets klubbar breddade sin verksamhet och tog upp alla grenar på sitt program. Erfarenheten från Stockholmsdistriktet där typiska radioklubbar och lika typiska friflygklubbar gått samman och hjälper varandra i kursverksamheten har visat sig mycket positivt och givit stort erfarenhetsutbyte. Liknande arrangemang borde gå att genomföra även på andra håll och skulle säkerligen bidra till en ökad stimulans. Var därför inte främmande för att s.a.s "gå över gränserna".

Styrelsen tror vidare att det måste arrangeras fler verksamheter typ meetings, läger etc där alla verksamhetsgrenar samtidigt deltar. På så sätt skapar vi förståelse och insikt i varandras problem. Det finns annars risk att vi faller in i något slags "kategoritänkande" vilket kan leda till onödiga och söndrande konflikter. Här har SMFF:s olika distrikt en verkligt stor och stimulerande uppgift.

Listan på åtgärder som skulle stärka SMFF kan göras lång. Det viktigaste är ändå att vi alla hjälps åt och bjuder till i en gemensam ansträngning för att klara upp den uppkomna situationen.



Omslag fram: SMFF:s snygga monter på HOBBY-82. Med Gråbo MFK:s klubbprojekt vilande ovanför. En 1/4 skala modell av Charles Lindbergs Ryan. Motor: Jonsered. Foto: Lars-G.

Omslag bak: VM - laget i Skala passade på att göra PR för sig själva och sälja tröjor och dekaler. Snyggt gjort. Här lagledaren Leif Leverin. Foto: Lars-G.

HOBBY — 82

Var namnet på den hobbymässa som hölls i Göteborg under tiden 4-7 Mars. Arrangör var tidningen Allt om Hobby och Svenska Mässan.

Mässan blev en klar framgång för arrangörerna, som kunde räkna in nästan 40000 betalande besökare. Det fattades bara några hundra.

En framgång blev det även för SMFF, som för första gången under sina 25 levnadsår satsade på en centralt placerad PR i mässans snyggast designade monter.

Montern var ett teamwork, där Bengt Holmer fungerade som sammanhållande länk, Stig Björkqvist stog för monterdesignen och Lars-G.Olofsson för 12 st. 40 x 60 cm. bilder av olika typer av modellflyg. Medlemmar ur Gråbo Mfk tog hand om det mesta under dessa dagar, förstärkta av SMFF:s styrelse, representerad av Ordf. Bo Jansson, Vice Ordf. Bo Bring och Kassör Birgitta Holm.



Efter "lite" arbete blev resultatet detta. Snyggt.



Blivande medlemmar.



Blivande medlem, Lars Löfqvist.



Kassör Birgitta Holm och Vice Ordf. Bo Bring ser en aning bekymrade ut. Va då för?

Av allt att döma, så uppskattades SMFF:s monter av många människor och det var nästan alltid en strid ström besökande.

Medlemsvärkning pågick under dessa dagar och c, a 150 st. nya blev det totalt. Som "morot" fungerade FLUGAN.



Roland Ljungqvist bakom ERREL:s disk. Förutom att han demonstrerade radio-produkter, så sålde han SMFF:s byggsatser.



Skalamodellerna studerades ingående dagarna igenom.



FLUGAN blev en jätteframgång. Vilken PR pryl.

"Bli medlem för 10:- och få en FLUGA". Detta slog så bra att på Söndag eftermiddag var Flugorna slut. Och då hade även ett 40-tal av Gråbos åkt med. SMFF:s byggsatser såldes även hos ERREL Elektronik, som sålde slut på sina också.

Det är nu meningen att denna utställning skall vara permanent och kunna sättas upp på olika platser. Närmast blir det Elmia i Jönköping i April.

I övrigt var det en massa av det vanliga på hobbymässor. Bilar, båtar, datorer(?), tåg, lite foto och så modellflyg. I massor. Mängder snygga modeller hade ställts upp på en lång rad, mest skala, och dessa var intressanta ur de besökandes synpunkt. Mitt i allt detta stog VM-laget i Skala och marknadsförde sig själva. Dom 3 VM-modellerna fan-





PR grabben Kjell-Åke Elowsson sålde T-shirts och VM dekalerna.



Så här såg det ut nästan jämnt, packat med folk runt SMFF:s monter.



Lars Höwing demonstrerar en A1:a.



Birgitta Holm skriver in en ny medlem.



Lars Helmbro och VM lagledaren Leif Leverin i en paus under PR matchen.

ns med liksom tröjor och dekalerna till försäljning. Snyggt gjort. Var fanns Lina och Friflyg?

Lite nytt på annat håll fanns också. ERREL Elektronik sålde inte bara SMFF:s byggsatser utan visade laddaggregat



Leif Steen från STEENS RC med OPS nya godbit. En 2,5:a.



Sven Wieck sålde GREVEN:s snabblim.

och Royal radio också. TRANSFUNK var där. OPS nya 2,5:a fanns i fickan på Leif Steen (STEENS RC). IRVINE:s hela motorsortiment kunde man titta på hos RC FLYG i Falköping. HOBBYBOKHANDELN hade en massa godbitar för alla typer av modellflyg. JOSTY KIT, mer känt för elektronikprylar visade små läckra verktyg. I MODELLER & ELEKTRONIK:s monter drällde det av helikoptrar. MmMmMm. Försäljning pågick dessutom, så det var svårt att komma åt att titta på allt. Men nog saknades en del utställare som kanske borde varit med. Modellprodukter och Sven E. Truedsson t.ex.

Efter denna framgång ser vi fram emot nästa hobbymässa.

Lars-G. (även bild)

NYTT PÅ MARKNADEN

En ny rubrik, där de som säljer modellflygprylar har chansen att presentera nyheter.

Ni som har något nytt på gång, skriv en rad (eller flera), med de uppgifter som behövs till redaktören. Som sedan ser till att det hela sammanställs.

Eftersom en stor Hobbymässa just avslutats, så kan vi vänta oss mera nyheter i nästa nummer. Men redan nu har vi något att presentera.

Från Bertil Beckman % Co kommer följande 3 artiklar:

Först ett det förbättrade svenska fläktaggregatet BOSS nu finns för alla jetflygfantaster. Avsett för 10 cc motorer, lättare än föregående modell, 2-delat rotornav och ett fläkthus som gjort installation och service lättare. Ca pris - 295:-.

För de som vill skära sina lister från flak, har Master Airscrew gjort en listskärare. Skär upp till 1/4" (6,35 mm) flak och upp till 1/2" (12,7 mm) breda lister. Kalibrerad rott där varje varv ökar listjockleken med 1/32" (0,8 mm). I detta nummer synas den närmare. Ca pris - 41:50.

Problem att få gängsnitt att styra? Prova SOS gängsnitt med STYRNING och HANDTAG gjutet i ett stycke. Finns från M2 till M12. Synas närmare i detta nummer. Ca pris - 55:- (M2).



IRVINE ENGINES RC FLYG i Falköping har fått agenturen på IRVINE motorer. Hela sortimentet från .20 -.61 finns. Totalt 20 stycken. Priset för 20 stunt är 315:- och 61 RC 697:-. Ny katalog för 82-83 har nyss utkommit.

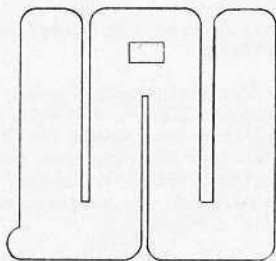
OPS STEENS RC i Ludvika är representant för OPS i Sverige. Nu har dom första exemplaren av OPS nya 2,5:a kommit hit. 3 versioner kommer att finnas. 2 standard och en speed med pipa. Den ena standardversionen med sidutblås. I skrivande stund är priset inte fastställt, men bortåt 800:- lär man få punga ut med.

Sven E Truedssons Modellflygindustri har tagit fram Per Qvarnströms MUSTAFA i byggsats. Per Q har använt den modellen i några år nu och den har öven testats i klubbverksamheten. Är en komplett byggsats. Saknas gör bara

lim och lack. Förberedd för snurrkrok.
Ca pris - 160:- .

För CO2 flygarna finns nu TELCO:s nya modell 3000 hos Truedsson. "Tank", vevhus och påfyllningsnippel i en enhet. Kroppen byggs upp runt "tanken". Rent och snyggt utan en massa rör ringlande runt modellen.

Modellprodukter har tagit fram en byggsats till en radioseglare i den allt populärare 2-metersklassen. Spv 1990 mm. BLUE PHOENIX heter den och Leif Ericsson är konstruktör.
Ca pris - 140:- .



En jigg som håller spryglar på plats medan limmet härdar lanseras nu på marknaden. Den består av en plastskiva med tre spår, 1,5 mm, 2,0 mm och 3,0 mm breda. Dessa mått är de vanligaste tjocklekarna på spryglar, vilket gör att jiggen passar alla. Oavsett vilken gren man inriktat sig på. Tack vare den enkla utformningen är användningen enkel. Genom att sätta jiggen "grensle" över spryglarna hålls denna i 90° mot vingbalken. Med ett tjugotal jiggar kan en hel vinge spryglas upp på mycket kort tid, utan risk för sneda eller lutande spryglar.

Ytterligare information lämnas av:

Nils-Åke Johansson
Herrljunga
Tel 0322/281 22

Mera nytt nästa månad

Lars-G

MFN SYNAR

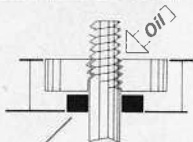
SOS GÄNGSNITT

Har Ni liksom jag kämpat med att få gängor att bli raka vid små dimensioner som M2 och M3? Jag tänkte väl det.

Jag gängar ofta små mässingsrör som används i olika sammanhang. Och brukar för göra många försök innan det blir en acceptabel gänga.

SOS heter lösningen.

Varför i hela friden har ingen kommit på detta förut? Snitt, styrning och handtag i ett stycke. Första gängan blev i ett Ø2 mässingsrör. Toppen. Nästa en bil silverstål, lika snyggt. Aluminium likaså. Jag beställde snabbt ett snitt till i M3. Ø3 mässingsrör med Ø2,1 innerdiameter är normalt nästa hopplöst att få bra gängor i, men även dessa var helt perfekta. Hårdare material än silverstål har jag inte gått på, men det är knappast nödvändigt heller. Pianotrådar bör



glödgas i den ände som skall gängas. När resultatet granskas under lupp upptäcker man att gängorna är fantastiskt fina. Vad som österstår att konstatera är om kvaliteten på snittet håller i längden. Det för tiden utvisa. Rekommenderas varmt till alla som har behov av snygga gängor. Levereras på kartong med gängolja. Finns i M2, M2,5, M3, M4, M5, M6, M8, M10 och M12.

Bertil Beckman & Co har dem.

Lars-G

MASTER AIRSCREW BALSASTRIPPER

Att göra lister själv från balsaflock borde alla egentligen göra. Detta för att kvaliteten på balsan då lättare går att bedöma.

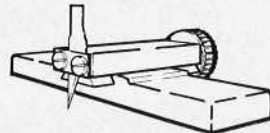
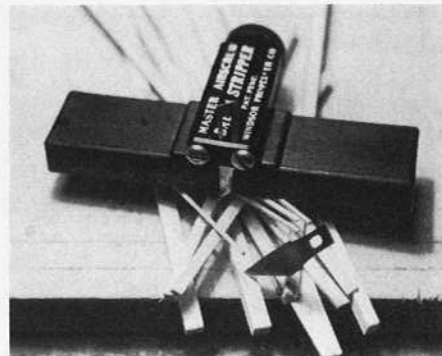
Inomhusflygarna gör sina egna små listskärare av balsa och rakbladsbitar. En för varje dimension. Detta fungerar utmärkt och är klart bästa sättet när dimensionerna blir ner mot 1,5 mm och under.

Men för de som inte är inomhusflygare, vilket är majoriteten av modellflygarna, de köper listerna klara eller skär lister på annat sätt. Själv använder jag en 1-meters stålskala och skalpell.

Bertil Beckman & Co säljer ovan nämnda listskärare. Skissen och bilden visar hur den ser ut. Den är försedd med justerordning som går från 0,8-12,7 mm. Detta är de dimensioner som går att få ut enligt förpackningen. Upp till 6,35 mm flak skall också kunna skäras.

Hur fungerar prylen då? Jo, bra om flaken är bra. D v s att fibrerna är raka och att flaken inte är för hårda, då bladet gärna styr snett. Det är inte heller lätt att skära i ett 6 mm flak om inte balsan är åt det mjuka hållet.

Vid listtillverkning från 1-1,5 mm flak bör man vara försiktig, så att inte kanten på bladet reser sig. Denna bit styr upp det hela och dimensionen blir fel och sned. 1x5 mm list blir bättre från ett 1 mm flak än från ett 5mm. Överhuvudtaget blev resultatet bättre om man håller sig inom 1,5-5 mm. 3x3 lister blev bäst. Max bredd var 21 mm. Det gick fint att skär ut dessa breda lister, så jag begriper inte varför det står 1/2" på beskrivningen.



Bladet som var med fungerade fint. Var bättre än det skalpellblad jag normalt använder (nr 15). Se bild. Bör som alla blad som används i balsa bytas ofta för bästa resultat.

Har man någon glädje av en pryl för 41:50 när det finns färdiga lister att köpa? För den som behöver verkligt hög kvalite på listerna, borde det vara en självklar sak att själv tillverka sina lister. Om han (hon) sedan vill använda en listskärare eller stålskala är upp till var och en att bedöma.

I flakdimensionerna mellan 1,5-4 mm och listbredder från 1,5 mm fungerar apparaten alldeles utmärkt. Större och mindre dimensioner kräver större försiktighet.

Lars-G

TILKA del 1

Bror Eimar har under många år dominerat F1B klassen med en mycket enkel modell. Den döptes först till FLUX och som sådan fanns den med i Modellflygnytt som ritning och med Brors idéer om Wakeflygning.

Modellen döptes senare om till TILKA och föreslogs av Friflyggenstyrelsen som enhetsmodell i F1B. Men några antika farbröder i SMFF:s styrelse sade helt enkelt att "den modellen kan inte flyga". Detta trots Brors resultatssvit och att modellen blivit "enhetsmodell" i Solna MSK, där även nya juniorer nått bra resultat med den.

Men om SMFF:s styrelse sov, så gjorde inte Modellprodukter det. Man kom överens med Bror att ge ut modellen i byggsats.

Jag har byggt, men inte flugit ännu. Väder m.m.

Byggsatsen är av mycket hög kvalite och är till och med lämpad för nybörjare med någon modell bakom sig. Den är inte mycket svårare att bygga än CIKADA. Bra ritning och en bra byggbeskrivning utom på två punkter. Hur man tillverkar en propeller och trimanvisning. Sätt fart med detta Leif. Jag skall senare berätta hur jag tillverkar propellerna. Där finns det troligtvis lika många sätt att karva som det finns Wakeflygare.

Spryglarna är stansade. Jag är ingen större älskare av stansade spryglar, då det kräver mycket hög precision vid tillverkningen av stansarna om spryglarna skall bli lika. Riktigt bra blir de bara om man använder en stans och kör en sprygel i taget. Vilket gör byggsatsen dyrare. Fördelarna med stansning är att priset på byggsatsen kan hållas nere och att kvaliteten på sprygelmaterialet måste vara bra för att man skall få ett acceptabelt resultat. I min byggsats var balsan toppen.

Tillverkare av byggsatser med stansade spryglar skriver alltid i byggbeskrivningen att man ska bunta ihop spryglarna och putsa dem lika. Så ock Modellprodukter. Men inget om hur man skall få ihop denna bunt. Och inget om hur man skall få dem att sitta ihop när man skall putsa. Med över 70 spryglar är det inte så lätt att få ihop ett bra paket. Nu gjorde jag lite annorlunda, men som fungerade lika fint.

Det minst viktiga med en vinge verkar vara om profilen stämmer helt med vad som var tänkt från början. Efter att ha sett Flodström - Sundins profil Skosula 43-45 flyga, toppade jag totalt respekten för Benedek, Göttingen och andra "profilkonstruktörer". Jag har alltid slipat ner spryglarna så det blivit snyggt. Och aldrig märkt någon försämring. En del har t o m betett sig bättre.

På TILKAN justerades balkurtagen så att jag kunde bunta ihop alla spryglarna mellan två lister. Därefter justerades balkurtagen för framkanten och turbulenslistan. Så byggdes vingen klar. När allt var färdigt putsades ovansidan jämn med en plan putsklots 50x250 mm med slippapper fastsatt med dubbelhäftande tejp. Och jag är helt övertygad om att modellen kommer att flyga lika bra för det.

Stabben fick samma behandling.

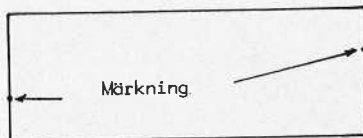
Ving- och stabbspetsar försågs med tjockare ändar, eftersom jag fortfarande inte kan med att pappret spänner in ändspryglarna. Jag lade också till lite plywoodskoningar för gummibandet i vingroten.

Kroppsmaterialet var toppen. Lätt och fiberrik balsa. Slarva inte med klädseln på insidan av motordelen. Dessa kläs med papper och lackas ordentligt innan kroppen byggs. Slarvar man blir det att bygga en ny kropp senare när gummioljan tränger igenom. Men använd gammalt hederligt balsalim när motordelen limmas. Vitlim och cyanoakrylim fäster inte bra på den sida som är pappersklädd.

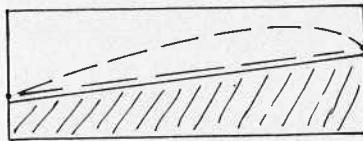
Propellernavet kommer klart. Detta som normalt hindrar många från att bygga Wake. Cörbra. Det är bara att forma de färdisågade och borrarade bladen och bocka axeln för gummi-krok alt bobbin. Hur nosblocket tillverkas står utförligt i anvisningarna.

Så här gjorde jag propellerbladen.

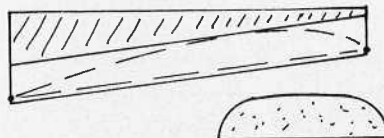
Varje blad är sågade och märkta, så att rätt sida är framåt. Runt om är märkt upp en linje efter vilken man skall karva.



Jag använder alltid en stor morakniv. Helst ny. Det är svårt att få fram samma skärpa igen. Jag börjar med att skära "baksidan" till 1 mm från märkningen.



Därefter skärs "framsidan" parallellt med "baksidan". Tunnare mot spetsen, detta för att undvika att bladen vrider sig.



Nu slipas "baksidan" ner till märkningarna. Jag använder en 10x20 mm balsalist som är "halvrund" på ena sidan. Slippapper fästs på denna sida. Vik runt och fäst med häftor, häftstift eller något annat.

Tjockleken mäts upp på ett blad med 20 mm mellanrum. Jag använder en 6 % tjock profil. Lite tjockare mot roten. Det andra bladet slipas lika.

Efter det att båda bladen är lika tjocka märks högsta punkten upp på "framsidan". 35 % från framkanten. Nu är det dags att slipa bladen till profil. Vill man ha väld profil så för man slippinnen snett över "baksidan."

Bladnavet snyggas till och tunnas ut något. Ett par rörbitar \varnothing 2-3 anpassas och limmas i hålen. Jag surrade runt rörbitarna med tråd och limmade tråden med balsalim.

Dags för ytbehandling.

Där jag provade ett nytt sätt. Ett lager epoxy smetades in på bladen. Ugnen ställdes på 100 grader och bladen placerades där. Efter någon timme plockades två knottiga ljusbruna blad ut. Epoxyn hade då trängt in i balsan.



Byggsats till propeller och nosblock tillsammans med 2 färdiga blad. Dessa delar kan köpas separat hos Modellprodukter.

Foto: Lars-G

Nu vattenslipades dessa tills tröt kom fram igen. Nytt lager epoxy, denna gång för att fästa ett lager 25 grams glasfiberväv. Och så ugnen igen. Och vattenslip. Efter 2 lager tunn dope blev ytan som jag ville ha den. Prova.

Prova TILKA med en gång. För 115:- kr får Du en byggsats till en modell som är klart i klass med det bästa i Sverige.

De enda missarna är det som tidigare nämnts om byggbeskrivningen och trimanvisningar. Jag återkommer i nästa nummer med några ord om trimningen och flygningen. Den kommer förresten att få kurvroder, då jag inte kan med F1B-modeller som flyger höger-vänster.

Lars-G

TIPS

DIETYLETER

Klubbar som vill köpa eter, kan göra det i 25 kg:s dunkar direkt från Billeruds Kemidivision. Det blir billigare än att köpa eter från apotek.

Kontakta: Lennart Höjd
Billerud Uddeholm AB
Kemidivisionen, Skoghäll
Tel 054/272 00

2

Mötesförhandlingarna föregicks av en fräsig och välgjord flygfilm där den engelska uppvisningsgruppen "Red Arrows" i en halsbrytande show tog andan ur publiken.

ÖM-styrelsen fick följande sammansättning:

Ordförande	Johan Bagge
Sekreterare	Palle Jensen
Kassör	Per Johansson
Utbildningsledare	Jan Nyman
Grenchef friflyg	Bengt Blomberg
Grenchef linflyg	Lars Karlsson
Grenchef radioflyg	S-Å Nilsson
Suppleant	Ove Fredriksson
Suppleant	Åke Fransson

Trots att distriktsverksamheten i Östergötland bedrivits inom minst sagt snäva ekonomiska ramor har utbytet varit mycket positivt. Man kan efter de inledande åren konstatera

- en stimulerande och impulsgivande kontakt mellan distriktets klubbar
- samordnad tävlingsverksamhet inom distriktet
- gemensamma ansträngningar vid tävlingar i form av kombinerat arrangörsskap och tillhandahållande av lämpliga tävlingsplatser.

Vid mötet delades plaketter till distriktsmästarna ut.

För 1982 beslöts att genomföra DM i Sport Populär, skala populär, segel-termik och friflyg samt en Läns-Cup i segel termik.

För Östergötlands Modellflygförbund

Avgående sekreterare
Bo Lundberg, LEN

RIPA-LÄGRET 1981

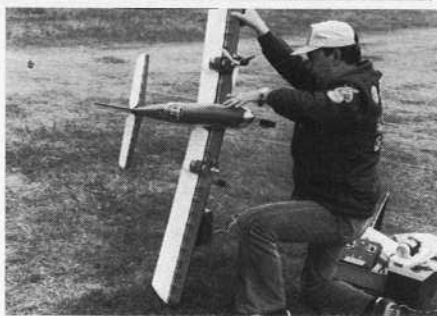


RIPALÄGRET 1981

Vintermörkret har lagt sin kupa över oss. Lampan har tänts över arbetsbordet. Balsadammets lögger sig likt snön utanför fönstret i lätta drivor. De stora visionerna börjar ta form på byggbrädorna. Man har kommit hälften så långt man tänkte sig då planerna för den kommande sommarens flygningar gjordes upp. Men det visste man ju innerst inne redan när man började eller hur? Den där oslagbara modellen som inte hinna blir färdig får stå åt sidan för gamla halvfärdiga projekt som har en rimlig chans att bli klara. Är Du inte sådan - lyckans ost?



Jyll gör sina 10 varv runt flaskan suveränt.



Okänd Ripadeltagare eller ... Bengt Holmer med sin "Falcon Twin Comander".



Siv Kindblad aktiverar de yngre i "Apleken".



Göran Muftigs modifierade Stora-Johanna i dubbeldeckarversion.



Nils Hofmann & Håkan Svennesson tränar för "Linflygning" påhjäjad av Carina.



Två bistra flygdomare. Fr v Berne Gunnarsson & Birger Liffner.



Man diskuterar dagens program Fr v Karin & Lars Andersson, Nils Hofmann & Bengt Blomgren.



Birgitta synar att alla delarna är hela efter resan till Ripa.

Det fina med att sitta i hobbykammaren är för mig bl a det att man glömmet vintermörkret och lever i tankarna i den kommande eller i den gångna sommaren. Som t ex Ripa-lägret i juli, där fruar, män, barn, modeller, husvagnar och tält i en härlig blandning samlas för en veckas avkopplande samvaro.

Jag var där i somras för andra gången. Har tyvärr inte haft tillfälle förr. Många har varit med sedan starten för 10 år sedan, år efter år. Varför har då Ripalägret gjort intryck på mig. Först och främst genom den lugna och avstressade formen av samvaro med modellflygarvänner inte minst med de som utövar den typ av modellflyg man normalt inte sysslar med själv. Att få ta del av kunskap och erfarenhet som kan vara till stor nytta för den del jag utövar. Jag tror att det ligger ett större värde i detta än man anar.

Var ligger då Ripa frågar någon. Mellan Kristianstad och Åhus i Skåne är svaret. Vem står för lägret? Kristianstads MFK med den äran. Hur flygs det då?

Jo, varje dag håller man en eller fler tävlingar i olika klasser. Utan stress och under glada tillrop. Det är det som är finessen.

Man har ju semester. Dessemellan flyger man med vad man vill. Eller tar familjen runt i omgivningarna. Glasbruksbesök är populära, likaså besök på de vackra skånska slotten. Den som vill bada har fina möjligheter till detta på de långa stränderna vid Åhus.

Man har även arrangerat kurser under Ripa-veckan, något som borde utvecklas mer i framtiden enligt min åsikt. På kvällarna samlas de som så vill runt stockelden med grillad korv och i klubbstugan för film- och sångaftnor. Eller hos grannen för en pratstund.

Undrar Du hur det gick på tävlingarna i somras?



Siv Kindblad leder även de vuxna i leken.

Jag skall inte svälla ut i långa resultatlistor utan bara nämna att de som kom först i resp klass vann.

Lägreets damer ordnade en av kvällarna ett tipsrunda i omgivningen. Det blev en nyttig motion. Vet Du att man har kalspadersalt när man bakar? Eller vad det då man tvättar skjortor. Tippa själv får Du se hur lätt det är.

För den statistikintresserade kan nämnas att 142 startande gjorde 472 starter, att 82 st campade inkl några "från orten" som bodde hemma.

Har detta låtit som en lovsång? O K låt det vara det, för mig är detta modellflyg när det är som roligast.

Bengt Holmer

Foto: Birgitta Holm



Göran Muftig i starttagen.



En trogen lägerdeltagare Kjell Kindblad med sin Pilatus Porter.



Det skall sitta en bit till på andra sidan också förklarar Bengt för Birgitta.



Göran: "Här gäller att koncentrera sig".



Inget modellflyg är främmande för Bengt, som vann A1-klassen.



En paus på ljugarbänken i depån.

En myskväll i klubbstugan. Fr v Bengt, Siv, Jill & Ingegerd med barntrio.

Dessa minipipor arbetar efter samma principer som en helpipa. I en helpipa drar man nytta av tryckvågor för att öka bränsleinmatningen som i sin tur resulterar i högre effekt. Men i MM tar man vara på en kombination av tryck- och ljudvåg för att utvidga effektområdet i förhållande till helpipan. Tack vare detta har man fått en kompakt, lätt dämpare som dessutom är lätt att få att fungera. Den är också obetydligt tyngre än en vanlig dämpare, men är mycket lättare än en helpipa.

Den är en mängd olika faktorer som skall stämma då man använder en pipa och därför kan en nybörjare råka ut för en hel del problem. MM är bra därför att även en ovan flygare har alla chanser att få en effekttökning då han monterat den. Beroende på hur noga man är att passa in den till sin motor kan resultatet variera mellan 300 till 3000 varvs ökning. Normalt ger en MM omkring 1500 varvs ökning och det är inte illa med tanke på att man slipper trimning och nitro.

MM dämparna är förstärkta därför skall man vara noga med att hålla det rekommenderade avståndet mellan motor och utblås. En MM är byggd för ett bestämt kraftområde. Normalt för 2,5 ccm och 6,5 ccm ligger detta på ett varvtal mellan 17-30.000 varv. Här har vi nu den vanligaste orsaken till besvikelse. Om jag har en motor som p g a att den har försetts med för stor propeller inte orkar upp till 17.000 varv kommer effekttökningen att utebli.

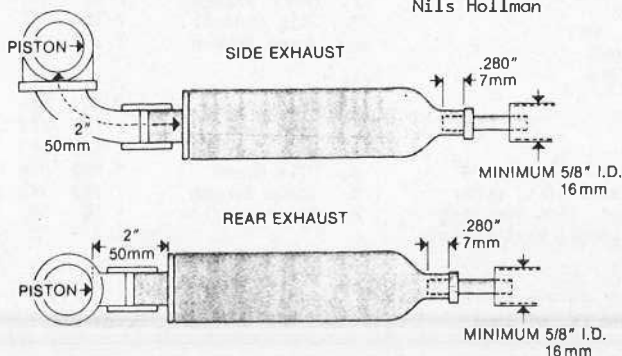
Det är således helt nödvändigt att ha ett flertal olika propor att prova med och se vilken kombination som ger bästa resultat.

OBS! Det är helt förkastligt att använda propeller som INTE ÄR BALANSERADE. En icke balanserad snurra är normalt farlig men i dessa sammanhang blir den rent LIVSFARLIG. Balansera ALLTID för det finns ingen snurra som är i balans då Du köper den.

Nu har vi ytterligare en faktor som kan begränsa effekttökningen och det är motorns portning. Olika motorer har olika porttider som kommer att ge olika varvtalsökningar. Om motorn inte orkar upp till nödvändigt varv för dämparen kan man ha en längre eller kortare slang mellan motor och dämpare. En MM kostar omkring 200:-.

Några av de allra bästa QM-pylonflygarna i Sverige har tagit vara på dessa teorier och utvecklat en egen MM. Den dämparen har i förhållande till vikt och storlek visat sig vara något i hästvåg och går under namnet TURBO DÄMPARE.

Med hälsningar
Nils Hollman



MAGIC MUFFLER

Magic Muffler utvecklades i Australien. Ljuddämparen togs fram för att passa till .40 eller 6,5 cc motorer som användes för pylonflygning. Det var ju viktigt att så långt möjligt få ner ljudnivån men man ville för den skull inte tappa effekt. En man vid namn Ian McCanghey gjorde grundkonstruktionen 1973 och 1981 startade man tillverkningen av Magic Muffler.

En intressant sak är att den här typen av minipipa ger en bra dämpning av ljudet men också en effekttökning på upp till 2000 varv vid användandet av vanligt 20/80 bränsle.

KRUT

EN KÄRRA MED KRUT I

Nu är det skoj att vara friflygare i Sverige. Nybörjarna har flera fina A1-byggsatser att välja på, vi har "Knarren" i 77 cm, i F1A är tillgång- en på byggsatser och ritningar bättre än någonsin (om vi ser till kvaliteten) och F1B-flygarna har tillgång till "Tilka", en utmärkt modell.

Nu kommer grädden på moset. Äntligen är den klar, den av SMFF beställda modellen för nya och gamla F1C-flygare. Ett halvår försenad visserligen - det har vi inga ursäkter för, men i gengäld kan vi säga, att vi inte har lämnat något halvgjort arbete ifrån oss. Vi har tänkt och ritat och byggt och tänkt igen och ritat etc etc. "KRUT" heter den, en lättbyggd F1C-modell som flyger riktigt bra. Vi har byggt och flugit flera stycken sommaren 1981, med flera olika motorer.

Med den här satsningen hoppas vi få en ny generation F1C-flygare. Modellen är avsedd i första hand för nybörjare i klassen. Den är alltså inte lämplig som första modell, utan den som vill bygga den bör ha lite erfarenhet från några andra byggen. (Krut är lättbyggd, men man får inte slarva med en F1C-kärre !). Den är givetvis också lämplig för t ex F1A- och F1B-flygare som vill "prova på" och för hårdade F1C-farbröder, som av någon anledning måste snabbbygga en kärre.

En sådan här modell kostar ca 5-600 kronor att bygga, allt inberäknat, och billigare kan man nog inte bygga en F1C. Ritning och bygg/trimanvisning rekviderar Du från SMFF:s förbundsexpedition i Norrköping, telefon 011/13 21 10.

Du, som sätter igång att bygga "KRUT" finner snart, att allt är väl genomarbetat, både när det gäller ritningar och anvisningar. Läs ritningen nog, så får Du en hel del information. Skulle det trots detta vara något, som Du har problem med, så lyft telefonluren och ring någon av de "gubbar" som lovat ställa upp och hjälpa Dig (även på tävlingar). Namn och telefonnummer finns på baksidan av trimanvisningarna. Ulf Carlsson - F1C-kommittén

Se sid. 12-13

SPORT

FRIFLYGANDE SKALA - ÄRDET NÄT FÖR "SPORTFLYGAREN"?

Här i landet har vi ingen tradition kring friflygande skalamodeller, men det finns det på andra håll. Se här bara vad amerikanen Gordon Allright skriver i AMA-tidningen Model Aviation december 1981:

"Det lilla modellplanet flög i sirliga cirklar högt över huvudena på de fascinerade åskådarna, flög alldeles fritt och utan att utsätta någon för minsta fara, sökte sig upp mot de ulliga molnen som stackade sig i förmiddagssolen. Skulle modellen komma ner någon gång? Hur såg den ut på nära håll? Var det svårt att göra en så'n? Sådana frågor fyllde både unga och gamla som tittade på flygningen.

De här människorna hade tänkt på modellplan som grejor av plast, med tjuriga motorer och elektroniska styrningar, som kostade en hel del pengar. De tyckte att det var svårt att tro på det de såg. Efter flera minuter var planet bara en liten prick på himlen, och så försvann det helt ur sikte, men bilden

av något vackert och något att beundra stannade kvar, och de vetgiriga ögonvittna ansatte modellens ägare (eller snarare före detta ägare) med frågor.

Han höll fram en annan modell, snarlik den första, för en storögd ung man och förklarade att den vägde 25-30 gram och drevs med ett gummiband. Som svar på en annan fråga sade han att den var klädd med japanpapper. Priset? Ungefär samma som för en biobiljett.

En av flickorna pekade ut för sin kompis att man kunde se små instrument inne i kabinen om man kikade genom fönstren. Jodå, den var lättbyggd, men det behövdes tålmod. Ett par lappar med adress och telefonnummer skrevs åt ett par killar som ville köpa grejor och bygga själva. De skulle också vara välkomna till ett möte i flygklubben i närheten.

Jag tyckte att det hade hänt någonting fantastiskt, någonting som var både konst och poesi, skapkraft, för många att dela med sig och tillfälligheternas spel på en gång. Den där känslan hade jag också, när jag gjorde mitt första modellplan för många

Forts. sid 14

THE BEST OF THE
GOLDEN AGE
OF FLYING MODELS

IMAGINE HAVING AT YOUR FINGERTIPS ABOUT 150 OF THE FINEST RUBBER SCALE MODELS OF THE 30s. AFTER TWO YEARS OF METICULOUS RESTORATION GOLDEN AGE HAS REDUCED ALL THEIR FULL SIZE PLANS FOR THIS BOOK. PRICE \$5.50

GOLDEN AGE REPRODUCTIONS
P.O. BOX 15 BRAintree, MASS. 02184

TÄVLINGSINBJUDAN

Tävling: "Majtävlingen"
Arrangör: C 92 Uppsala FK, MS
Datum: Lördag 24 april 1982
Genomgång 08 30
Första start 09 00

Plats: Sundbro
Klasser: F1A, F1B, F1C sen o jun
A1 jun, Lag
Avgifter: Senior 40:-
Junior 20:-
Lag 40:-
Insättes på pg 64 56 67-7.
Uppsala FK, MS samtidigt med anmälan

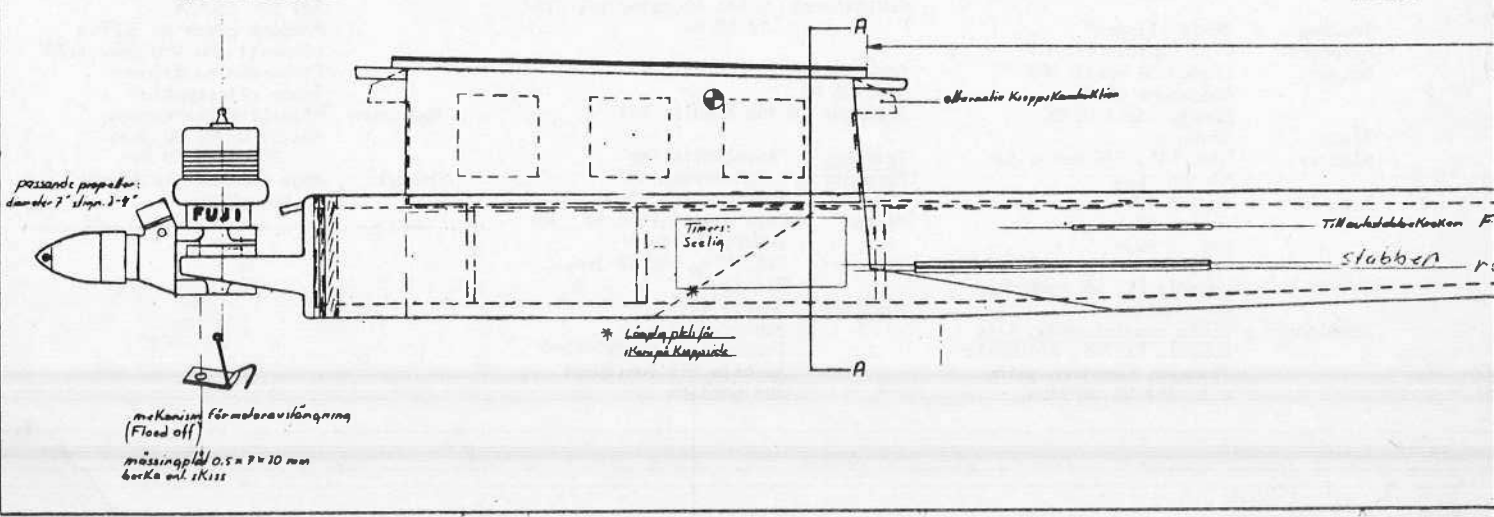
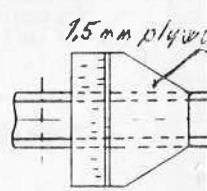
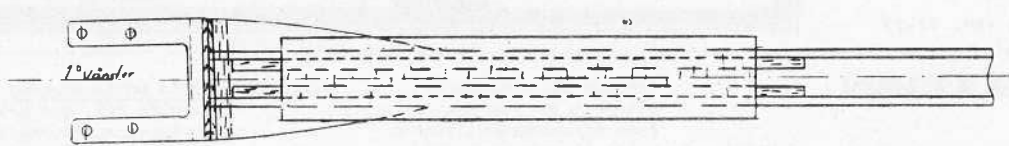
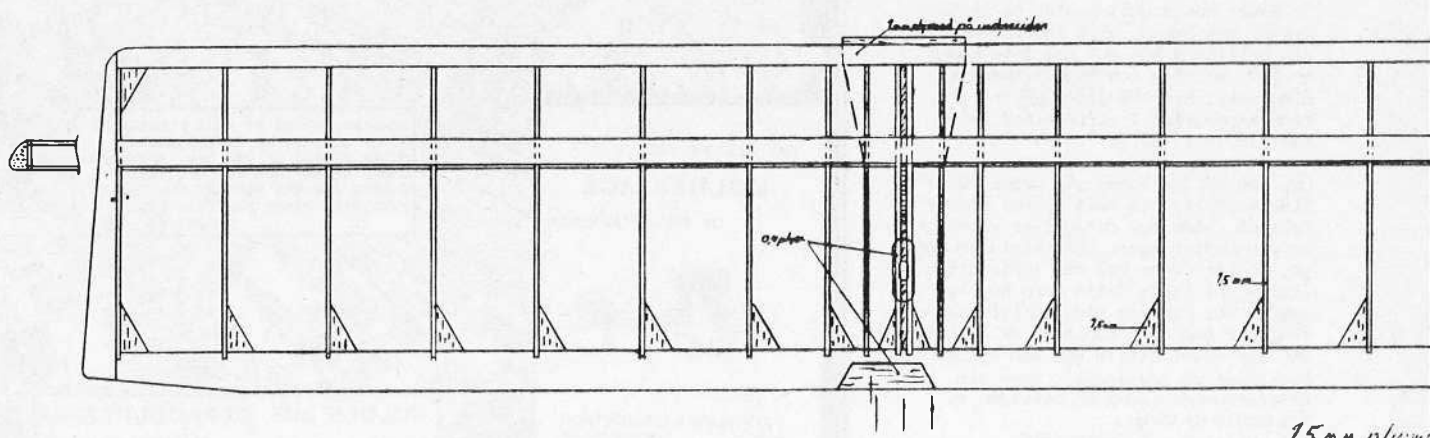
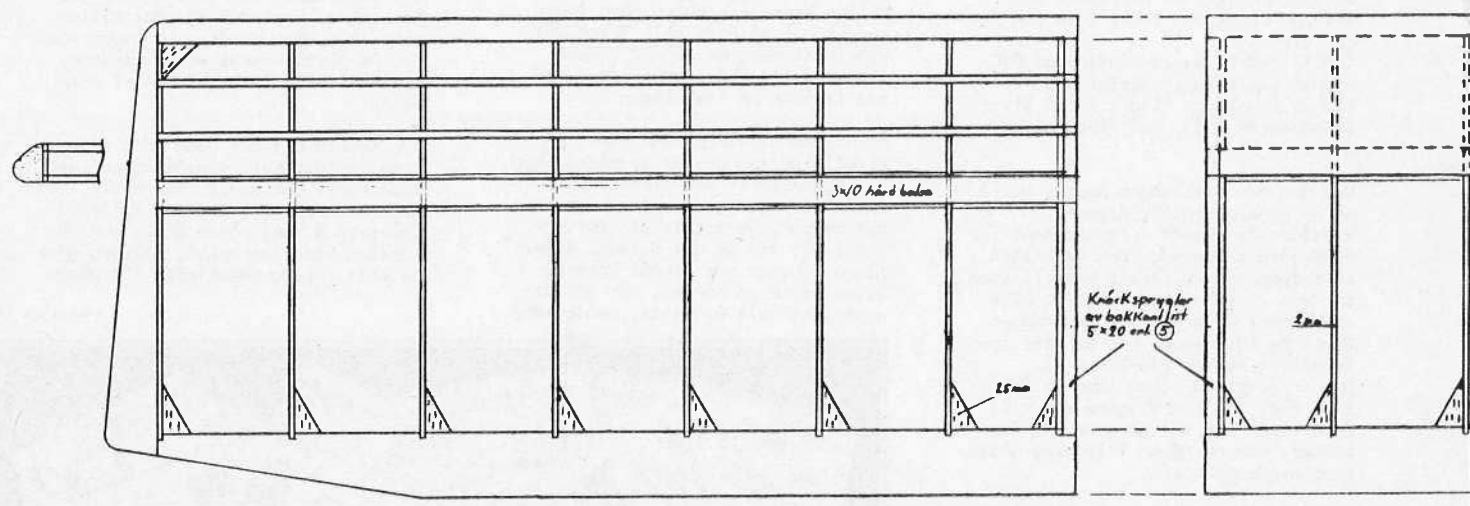
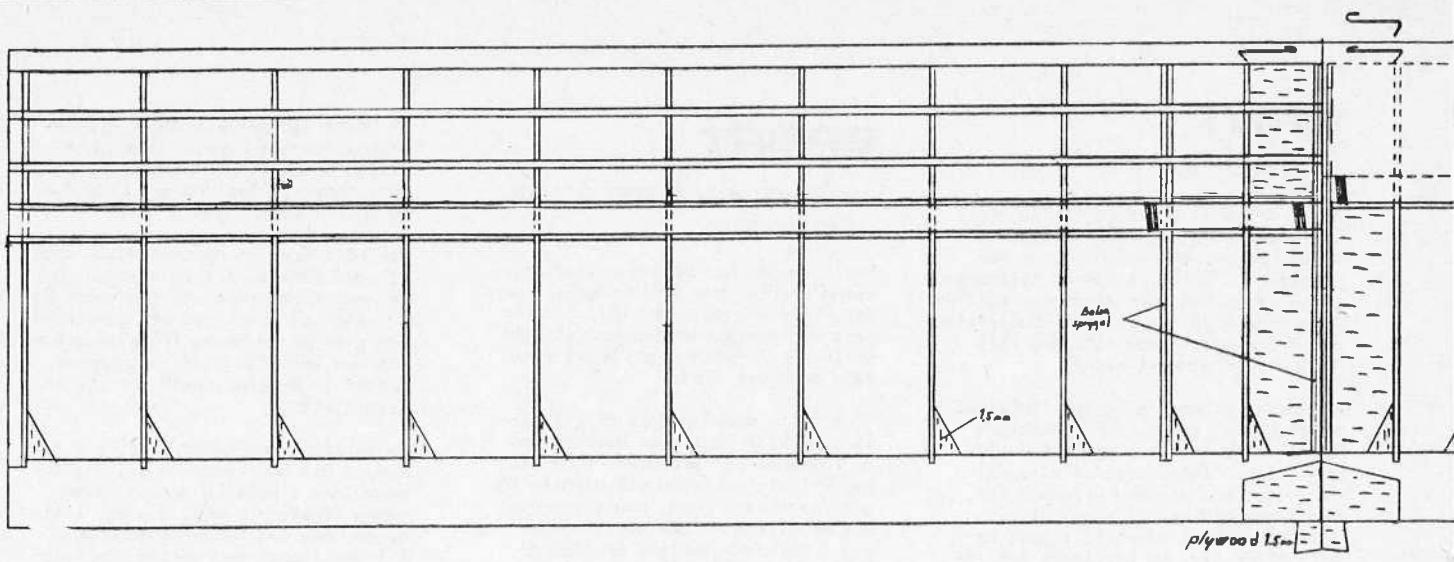
Anmälan: Sista anmälningsdag 9/4,
Uppsala FK, MS, c/o Gösta Franzén, Långjärnsgratan 9 B, 754 20 UPPSALA

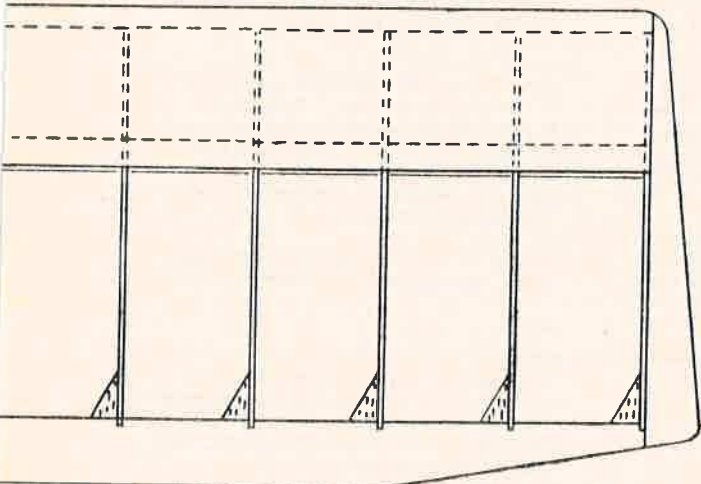
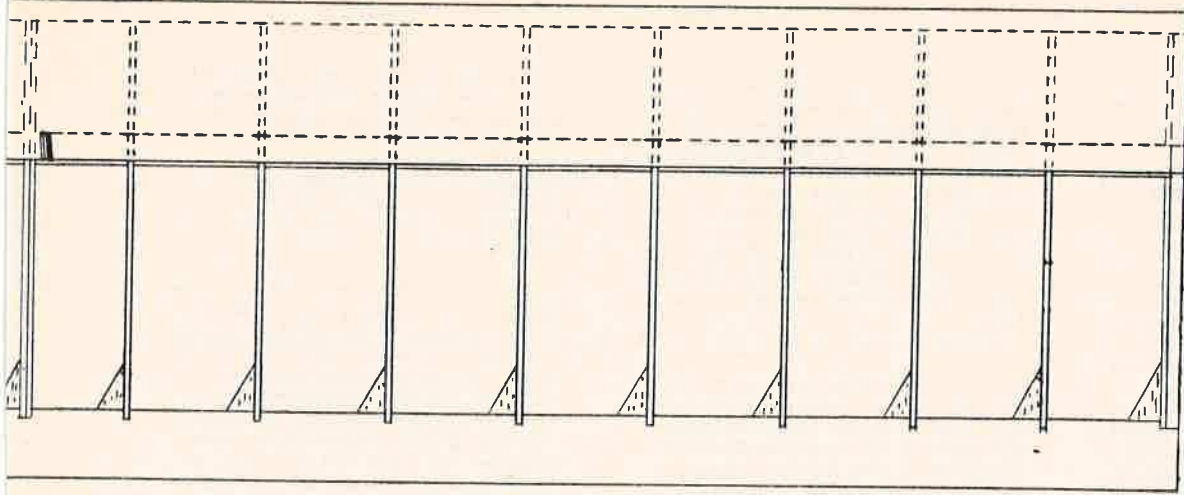
Anmälan göres på SMFF:s blankett som kan rekvas från förbundsexpeditionen.
Kontaktman: Gösta Franzén, tel 018/12 58 94

"AXVALLATRÄFFEN" 1982
1982 05 02
Arrangör: R 153 Axvalla FFT

Tävling: "Axvallaträffen"
Arrangör: R 153 Axvalla FFT
Tid: Söndag 2 maj kl 08 45
Plats: P4:s övningsfält ca 7 km sydost Skövde
Klasser: F1A, F1B, F1C, A1 jun, F1A jun
Avgifter: Senior 40:-
Junior 20:-
Insättes på pg 820495-0 Axvalla FFT samtidigt med anmälan

Anmälan: Sista anmälningsdag 23/4, Axvalla FFT, c/o N-O Gustavsson, Sturegatan 3, 541 50 SKÖVDE
Anmälan göres på SMFF:s blankett som kan rekvas från Förbundsexpeditionen.
Ingen efteranmälan
Kont.man: Nils-Olof Gustavsson, tel 0500/182 82 bost 0500/180 10 arb
Övrigt: Ange namn och telefonnr på kontaktman





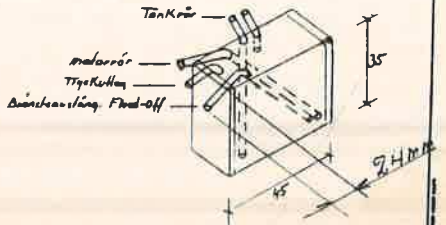
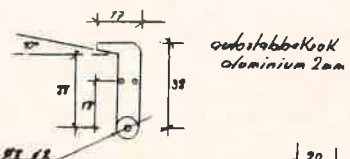
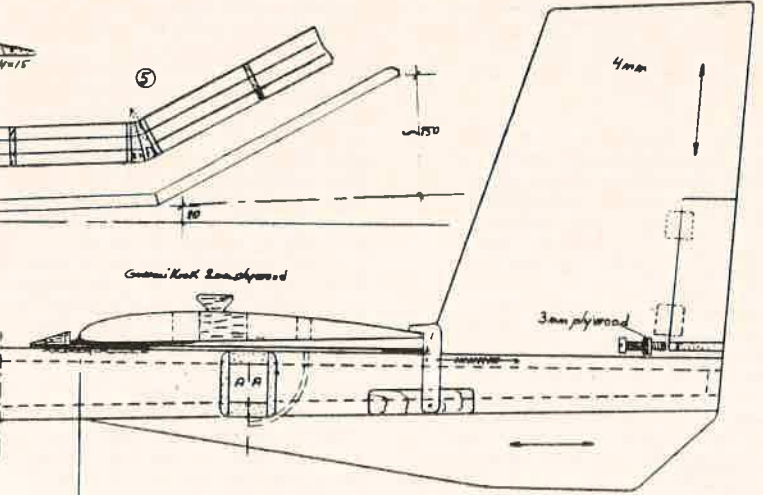
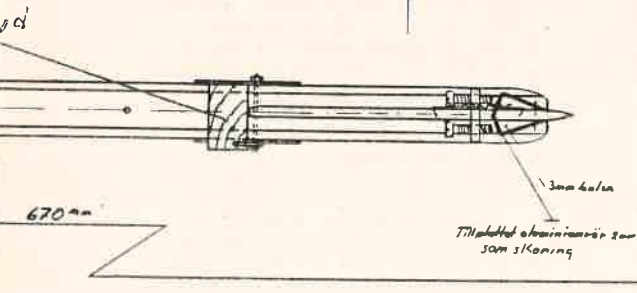
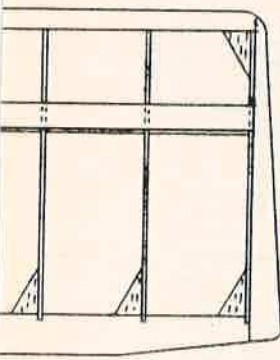
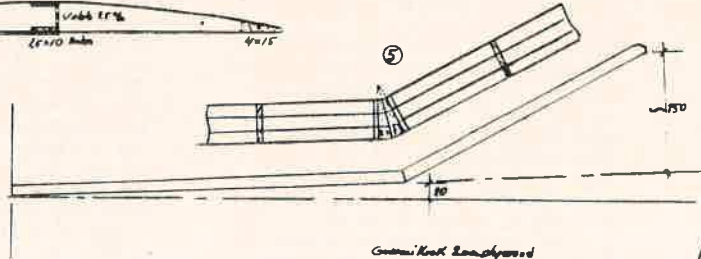
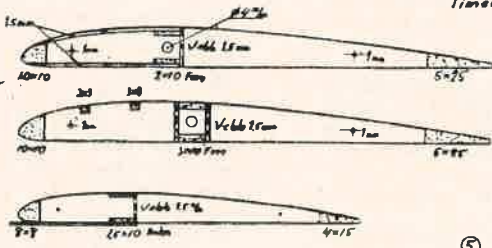
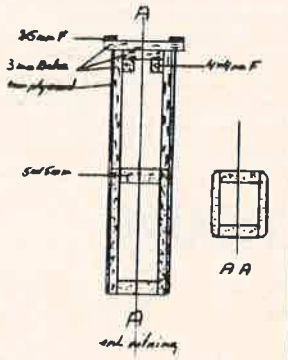
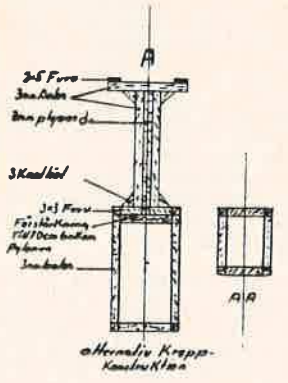
KRUT

"Powder"

Enkel FIC modellfäsedd med autostabbe och autolader framtagna för SMFF
 Konstruktion: FIC-Kommittén

Spännvid: 1640 mm
 Längd: 1230 mm
 Yta: Vinge: Korda 18cm 28,5
 Stabbe: Korda 13cm 9,0
 totalt 37,5 dm²
 Vikt: minimum 750gr 20gr/dm³
 Motor: Fuji-15.
 Timare: Seelig.

hjulav från Kaplan
 efter denna linje



är se'n. På den tiden kunde man också komma igång för priset på en biobiljett ..."

Det här kan ju få vem som helst nyfiken. I sin stående spalt i AMA-tidningen skriver Bill Warner om sådana här skalaplaner:

"Friflygande skala leder inte till annat slags modellflyg. Det är ett självändamål. Det är en konstform. Det ger fantastiska tillfällen till skilda erfarenheter och det är inte fastlåst vid tillgång på pengar, teknologi eller bra försäkringar mot skador för tredje man. Friflygskala kan vara lika invecklat som en Capronitredäckare med tre vingpar (= 9 vingor!) eller lika enkelt som den allestädes närvarande Lacey-modellen på 13 tum.

De här skalaplanen är skojiga att bygga, billiga, kul att flyga med, tillräckligt lite detaljerade för att vem som helst skall kunna uttrycka sig själv i dem och så enkla att vem som helst kan bygga en maskin och vara belöten åt att ha åstadkommit någonting. Det finns fantastiskt mycket kul att göra med fina modeller i linflyg, radioflyg och inomhusflyg, men de modellerna skall inte betraktas som vare sig finare eller sämre än friflygande skalaplan. De

av oss som begriper hur kul utmaningen med den här sortens modeller är kan mycket väl göra en och annan utflykt in på andra modellområden, men vi kommer alltid tillbaka till friflygande skala. Det var med sådana plan som modellflyget startade (i USA åtminstone) och den sortens hobbyflyg har aldrig tröttnat tillbaka för något annat flyg i hjärtat hos dem som blivit bitna. Friflygande skala är till för allä !

Den som vill bekanta sig med den här amerikanska kulturen skall genast skaffa sig en liten ritningshandbok med 150 förminskade ritningar till plan med spännvidder mellan 30 och 130 cm. Den heter The Best of the Golden Age of Flying Models, kostar 6.50 USA-dollar (Förskotts betalning) och beställs från Golden Age Reproductions, P.O. Box 13, BRAINTREE, Massachusetts 02184, USA. De flesta byggritningarna är från 30-talet, kostar 1.50 dollar per styck (plus porto) och har för länge sedan funnits i byggsatser från en massa olika företag.

Den äldsta ännu existerande USA-firman som handlar med ritningar heter Cleveland Model & Supply Co. Där har E T Packard konstruerat, tryckt, ritat om och packat byggsatser sedan

1919. Priserna här ligger på en helt annan nivå, bortåt 8-10 dollar per ritning, men alla som granskat Clevelandritningar tycker att de går utanpå allting annat. Adressen är 10307 Detroit Avenue, CLEVELAND, Ohio 44102, USA. En 32-siders katalog med diverse bilagor kostar en dollar.

För en dollar får man också en liten anspråkslös katalog med helt fantastiska ritningar från Oldtimer Models, P.O. Box 913, WESTMINSTER, California 92683. Här kostar ritningarna mellan 1.25 och 2 dollar. Företaget drevs tidigare av den välkände Jim Noonan, som överlätit affärerna på en Mike Mulligan för drygt ett år sedan, så nu är det två entusiaster som jagar gamla fina konstruktioner att reproducera och sälja, mest skalamodeller av Earl Stahl, Paul Lindberg, Bill Winter m fl.

Från England är det lätt att få fatt i ritningshandbok nr 1 från Model & Allied Publications (förlaget bakom Aeromodeller och Scale Modeller bl a) och där finns massor med fina skalaritningar för gummiomotor i alla storlekar från skala 1:8.

Kanske är det ändå möjligt att själv prova det där med friflygande skala?

Calle

över ett år sedan. Frågan är inte av den arten att den kan ha intresse för SMFF:s medlemmar, utan väl att betrakta som en intern historia, mellan berörda parter.

Per kräver ju dock svar och jag skall fatta mig kort.

För det första kan jag dock konstatera att jag nu har möjlighet att svara samtidigt enligt god journalistisk sed. Det första inlägget i denna fråga kom i tryck utan vår klubbs vetskap vilket är fel.

Nu kommer Per med påståenden om att jag haft till syfte att vilseleda läsarna med mitt svar. Detta är helt fel. Jag har lämnat en redogörelse för händeslefförloppet och svaret på vad Per skrev. Att han nu konstaterar att han genom felstavning lagt in fel innebörd i sin kritik kan jag inte göra något åt. Någon debatt har frågan så vitt jag sett inte åstadkommit. Jag har inte "insinuerat" att Fladdermössen bodde hos oss den sista natt vi kunde upplåta lokalen för logi. Jag har sagt att så var fallet. Anledningen till att grannarna sedan sade ifrån får väl berörda parter själva dra slutsatsen av.

Per påstående att jag inte har begrepp om vad det kostar att åka på tävlingar p g a att jag tävlat sparsamt de sista åren är ett av hans "besserwisseryttrande" som han borde avstå ifrån. Efter fyra decennier av aktivt modellflygutövande vågar jag påstå att de ekonomiska problemen för utövaren och klubbarna nog varit lika stora genom åren.

Till sist vill jag uppmana Per att om han vill fortsätta resonemangen kring de frågor han berört så kan vi väl träffas vid något tillfälle och utbyta erfarenheter och kanske komma fram till något konstruktivt

TYCKARE

Ang Gunnar Kaléns replik till mitt referat i MFN 3/1981.

Bäste Läsare !

Om Du redan låtit Dig vilseledas till att läsa Gunnar Kaléns genmäle till mitt referat förra våren om Gamens lagtävling, bör Du även läsa detta för att ytterligare informera Dig. Dels för att rätta till några missförstånd av grafisk natur och för att klargöra mina avsikter med kritiken !

Det rör sig om övernattnings och attityder i samband därmed. Jag har kritiserat Gunnar Kaléns och några av hans klubbkamraters sätt att bemöta oss i samband med förfrågan om övernattnings i Norrköping. Det väckte tydligen debatt och det var precis vad jag ville ! Konsekvenserna av att Gamen låtit stänga sin klubblokal för övernattnings har jag kallat Asociala. Det är så klart fel. Det ska stå Osociala. Rättstavning är A och O. Bakgrunden till Gamens beslut är klagomål från grannar. Beslutet som sådant uppmäns vi och alla andra att respektera. Som om vi inte gjort det ? Ingen har mig vederligen sovit i deras lokal sedan beslutet togs ! Frågan är hur man följer upp ett sådant beslut. Har man inga som helst ambitioner att försöka ordna ett alternativ åt allt fattigare modellflygande medborgare måste man tåla kritik. Och helst göra nåt åt saken. Formellt har Gunnar ingen anledning att ordna logi. Det har han så riktigt hävdad vid senare samtal !

I genmålet senare hälft insinueras det att vi som var de sista som bodde i lokalen orsakade att grannarna de-

finitivt sa ifrån. Hur ska läsarna uppfatta detta ? Var vänlig utred närmare Gunnar !

Att vi skulle blivit ohövligen bemötta vid telefonsamtal, som Gunnar påstår att jag skrivit, är helt hans egen historia !

Gunnar avslutar sitt genmäle med en förhoppning om att jag skall förstå innebörden av beslutet ! om klubblokalens stängning. Menar Gunnar att jag ska ställa tiga eller ? En förklaring vore på sin plats !

Vad jag är ute efter är en tillmötesgående attityd de tävlande gängen emellan. Vi kan gott anstränga oss och ta hand om gästande modellflygare bättre än i dag. Ekonomin tillåter inte längre att vi bor på hotell. Med det nya tävlingsintensiva programmet vill det verkligen till att vi hjälps åt om vi vill ha juniorer med oss runt halva Sverige. Gunnar Kalén själv är inte längre aktiv och har nog inte riktigt grepp om vilka kostnader en aktiv tävlings-säsong drar med sig !

Fladdermusen ska försöka föregå med gott exempel när tillfälle ges i höst. Även vid andra klubbars tävlingar i grannskapet kan vi erbjuda vår hjälp med övernattnings om än spartansk. Den goda viljan finns här, det kan jag garantera !

Lund 9.1.1982
Per Qvarnström - MFK Fladdermusen
Tel hem 046/14 88 56
mor 046/13 48 18
klubben 046/13 70 40
Martin Hägerdahl, tel 046/14 10 78

YTTERLIGARE GENMÅLE TILL PER QVARNSTRÖM

Tyvärr måste jag konstatera att Per fortsätter att älta inkvarteringsfrågan i samband med vår tävling för

NORDISKT MÄSTERSKAP F3B-N OCH F3F 1981

Årets Nordiska mästerskap i segelflyg hölls i Danmark den 11-13 september 1981. Tävlingsplatsen var förlagd till Hanstholm på Danmarks västkust. Redan vid ankomsten fick vi reda på att vädret för de närmaste dagarna skulle bli grått och mulet med relativt kraftiga vindar. Trots denna lite dystra rapport var humöret på topp på samtliga deltagare från de nordiska länderna. Speciellt roligt var det att se att även islänningarna hade kommit till de långa vägen för att delta i detta mästerskap. Samtliga deltagare var inkvarterade på ett pensionat alldeles i närheten av tävlingsplatserna.

Första tävlingsdagen

Samtliga tävlande och lagledare träffades tidigt på morgonen för den officiella invigningen av årets NM. Efter ett kort sammanträde mellan lagledarna beslutades att dagen skulle ägnas åt F3B-N. Vädret var mulet, fuktigt och blåsig. Det svenska F3B-N laget begav sig ut till tävlingsplatsen. Laget bestod av:

Seniorer:

Thore Gustafsson	Säffle FK
Bengt "Blippen" Johansson	Ludvika FK
Bengt Lundgren	Säffle FK

Juniorer:

Lennart Skoog	Karlskoga MFK
Magnus Johansson	St Mellösa MFK

Lagledare:

Lennart Johansson	St Mellösa MFK
-------------------	----------------

De första starterna gick i nervositetens tecken både för funktionärer och tävlande, men efter en liten stund flöt allt bra. Under fredagen skulle vi flyga 3 omgångar. På den dåliga vädret var termikaktiviteten nästan obefintlig. Av samtliga svenskar var det bara Thore som en gång lyckades få en flygning på 6 min. Att termiken var mycket dålig visar även att ungefär hälften av svenskarnas flygningar var under 4 min. De tävlande hängde dock inte med huvudena utan kämpade tappert för varje sekund. I de första starterna använde vi springstart men då vi insåg att det var omöjligt att

konkurrera med de andra som använde vinsch övergick även vi till denna startmetod.

När 3 omgångar var genomförda sent på fredagskvällen var det som många väntat Thore Gustavsson som med 3:e plats låg bäst till av de svenska flygarerna. "Blippen" låg på 8:e och Bengt på 12:e plats. Thore var dock bara 50 poäng efter omöjliga Peter Frank (Danmark) så hoppet fanns kvar då det återstod 2 omgångar. Men att konkurrera med Peter i hastighetsmomentet var dock omöjligt eller vad sägs om 27,3 sek. De två "Bengtarna" hade ingen tumme med termikguden, så det var hela tiden en hård kamp mellan skärmen och modellen vilken som skulle komma ner först. Det var dock mycket glädjande att se att Bengt "Blippen" Johansson tack vare en intensiv landningsträning hade betydligt bättre landningar än förra året i Norge. Av juniorerna var det Magnus Johansson som något överraskande var bäste svensk efter första dagen. Efter bra flygningar placerade han sig på 2:a plats ca 100 poäng efter ledande Claus Tønnesen. Lennart Skoog hade i likhet med många andra ingen lycka med termiken och hans modell "Pink Lady" hade som regel för bråttom ner.

Andra tävlingsdagen

Lördag morgon visade att vädergubbarna höll vad de lovat. Vindstyrkan låg kring 8 m/sek. Hanglaget som bestod av:

Seniorer:

Jan Carlsson	Malmö RFS
Göran Karlsson	RFK Micros
John Knudsen	RC Clippert

Juniorer:

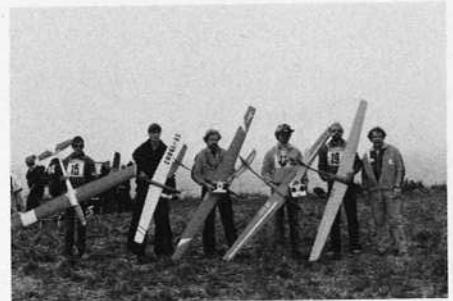
Mikael Persson	Acroflyers
Måns Henningsson	Acroflyers

Lagledare:

Lennart Johansson	St Mellösa MFK
-------------------	----------------

begav sig ut till sydosthanget som låg vid Limfjorden ca 30 min bilväg från Hanstholm. Efter en stunds diskussioner om en nyponbuske som skymde sikten något kom tävlingen igång kring 11-tiden. Lagledarna hade då beskurit den omdiskuterade växten. Vi svenskar blev nog lite till mans chockade av vår danske vän Klaus Untriesers framfart på hanget. Han hade bl a en helt annan vändteknik.

Svängarna var betydligt högre och han flög liksom i en vagga. Detta resulterade i att Klaus tog de tre



Svenska Hanglandslaget
Fr v Måns Henningsson, Mikael Persson,
Jan Carlsson, Göran Karlsson, John
Knudsen och Lennart Johansson
Foto: Lennart Johansson



John gör utkast åt Göran



Svenska F3B-N seniorerna
Fr v Bengt "Blippen" Johansson, Thore
Gustavsson och Bengt Lundgren

första 1000-poängarna. Det visade sig dock att för att hänga med i Klaus hastighet blev de svenska flygarna tvungna att anamma denna nya svängteknik. Den som lyckades bäst med detta var Göran Karlsson. Orsaken till att denna svängteknik var överlägsen den vanliga var troligtvis att "trycket" på hanget minskade mycket kraftigt bara man kom ut 3-4 m från hangkanten. Efter tred-

TILL REDAKTÖREN MODELLFLYGNYTT

Från Roger Söderberg, Bergkvara kommer följande inlägg, av tekniska skäl något avkortat.

Såg Din artikel under saknas och hade till. Fanns det trycksvärta bara till rubriken? Lite elakt sagt av mig men kunde Ni inte trycka upp texten kraftigare? Som den nu är blir den tungläst för både ungdomar och oss andra.

Tycker av vår förbundstidning blivit mycket torrläst med alla resultatlistor upp och ner. För många år sedan fanns både bra byggbeskrivning-

för vårt gemensamma intresse.

För Flygklubben Gamen

Gunnar Kalén

ar och ritningar på linkärror i skala 1-1 samt RC, segel och inomhusflygkärror.

Du saknade stoff till tidningen, hur vore det att starta en RC-skola med en snäll, billig förbundskärre, ja varför inte slå två flugor i en smäll RC-skola med segelkärre/hjälpmotor som förebild, inte svårastade 049 motor utan 1,5 cc diesel eller 2,5 cc glödstiftare. Ren motorkärre 3,5 cc. Ett sådant initiativ tror jag skulle uppskattas även av byggledarna på ungdomssidan som objekt för byggkvällarna.

Ett tips, Skövde MFK bygger en billig kärre som målskjutningsobjekt, Modellprodukter, Härnösand har några modeller, K-A är ju gammal SMFF-are och värd att uppmuntras tycker jag. Undrar om inte Uppsala-Calle S har något att komma med. Inte skall det

behöva vara brist på underlag för en RC-skola. En skola som så väl behövs till alla nya kullar av sugna modellflygare.

TVEKA INTE - SLÅ TILL MED RC-SKOLA I MODELLFLYGNYTT - NU.

Vore bra om Ni kunde göra tester på motorer - RC prylar och U-kontr.matr. Låt andra än kändisar, gärna flera göra testerna, vilka även bör ta hänsyn till kvalitet i relation till priset. Billigt för en kan vara dyrt för en annan. Medel-Svensson vore nog här den bästa testaren, -sämre (dålig) - bra - mycket bra räcker som utlåtande enligt min mening.

Väntar nu på starten för RC-skolan

Vördsammast
Roger Söderberg



Thore Gustavsson släpper Bengt Lundgrens "Flamingo".



De svenska F3B-N juniorerna Magnus Johansson och Lennart Skoog lastar bly i modellen.

je omgången började svenskarna knappa in mer och mer på danskarna. Detta medförde att det blev en mycket spännande och dramatisk hangtävling.

Men när vi räknade ihop poängen efter sex omgångar grinade onekligen

turen oss svenskar i ansiktet. Göran Karlsson missade 1:a platsen med bara 55 poäng. Jan Carlsson belade en 3:e plats och John Knudsen en 6:e plats. Även i lag blev det en knapp förlust mot danskarna, endast 28 poäng. På juniorsidan visade sig Mikael Persson helt suverän och tog fem 1000-poängare, och Mikael belade givetvis förstaplatsen mycket klart. Måns Henningsson som är mindre rutinerad kämpade väl och tog till sist en 6:e plats. Efter tävlingen när vi svenskar åkte hem till pensionatet kunde vi inte undgå att fundera över vårt dåliga samarbete med fru Fortuna.

Tredje tävlingsdagen

Söndag morgon vaknade vi till ljudet av ett kraftigt ihållande regn och tävlingsledningen tvingades uppskjuta de två återstående termikstarterna till kl 12. Men kl 12 var vädret fortfarande lika dåligt så tävlingen avblästes och resultatet från de tre första omgångarna sammanräknades. Jag tror dock att vi svenskar skall vara lite besvikna över detta plötsliga slut, för många av de våra var mycket nära sina framförvarande konkurrenter. Efter många timmars väntan var det så dags för den avslutande middagen och prisutdelningen. Vår resultatrad vid årets NM blev:

F3F

2:a lag 2:a 3:a 6:a
Junior 1:a 6:a



"Blippen" äter en smörgås med leverpastej.

F3B-N

2:a lag 3:a 8:a 12:a
Junior 2:a 3:a

Prissamlingen hem blev inte lika praktfull som förra året men ändå tycker jag att våra resultat och prestationer var väl så goda. Vid förra årets NM hade vi turen att få de sista viktiga poängen, men i år var danskarna förunnade denna tur.

Som avslutning vill jag sända ett varmt tack till alla i svenska laget för de trevliga dagarna i Hanstholm. Jag vill även tacka våra danska vänner för ett mycket fint arrangerat Nordiskt Mästerskap.

Helgonet från Mellösa

Kender du Modelflyve Nyt?

– det danske modelflyvetidsskrift

Her er en chance for dig til at stifte bekendtskab med det danske modelflyvetidsskrift Modelflyve Nyt.

Udfyld kuponen og få tilsendt et gratis prøve-eksemplar!

Modelflyve Nyt bringer artikler om alle slags modelflyvning: Radiostyring, linestyring og fritflyvning. Hovedvægten i bladet ligger på informerende artikler, tegninger, byggetips, nyheder, test af motorer og byggesæt osv.

Bladet er i format A-4 med 48-72 sider pr. nummer. Det er sat pænt op med mange fotografier og illustrationer af høj kvalitet.

Modelflyve Nyt udkommer 6 gange om året, omkring den første i månederne februar, april, juni, august, oktober og december. Et årsabonnement for 1982 koster kun 70,- danske kroner.

Hvis du ikke vil klippe i bladet, så send din bestilling i et brev eller på et postkort!

KUPON

Ja, send mig:

- et gratis prøveeksemplar af Modelflyve Nyt
- et årsabonnement for 1982, pris 70,- danske kroner (6 blade)
- årgang 1981 komplet, pris 65,- danske kroner (6 blade)

Navn: _____

Adresse: _____

Postnummer/by: _____

Send kuponen til: Tidsskriftet Modelflyve Nyt
Mariendalsvej 47, DK-5610 Assens, Danmark



Benyt kuponen!

Hvis du kender bladet og ønsker at abonnere, kan du bestille abonnement ved at udfylde og indsende kuponen. Vi sender dig bladene, efterhånden som de udkommer — og du får tilsendt en regning og et girokort, som du kan bruge, når du betaler.

Nu är det dags igen, för VM i SCALA-FLYG.

Som en del vet var det meningen att nämnda tävling skulle gå i Ryssland men har blivit flyttad till Reno, USA.

Datum för tävlingen är 13-19 juni 1982, och omfattar klasserna: C/L SCALE CATEGORI F4B R/C Scale CATEGORI F4C Int Competition Stand-off scale R/C F4

Som Ni vet hade Sverige stora framgångar i föregående VM i Ottawa, med såväl individuell seger som lagseger i Stand-off klassen. Tyvärr den gången endast en svensk deltagare i F4C.

Denna gång är det meningen att vi skall försöka få ett komplett lag i F4C och likaså i Stand-off. Till dessa lag behövs det ett gäng trevliga supportere, som kan hjälpa till på alla vis, och håller en hög och trevlig stämning i gänget. Redan har några anmält sitt intresse för resan, och är Du intresserad och vill veta mer om priser och liknande är Du välkommen att ringa till undertecknad.

Leif Leverin (lagledare)
Bergkullevägen 484
461 67 TROLLHÄTTAN
tel. 0520/719 23

SNABBT LADDAT

SNABBLADDNING I PRAKTIKEN

om snabbaddning av Nicad-ackumulatorer på fältet.

Att snabbadda Nickel-Kadmium celler kan ha sina poänger. Metoden fungerar mycket bättre än vad många tror, men man kan också "blåsa" ett helt paket á 200 kr om man är slarvig ... Snabbaddning kan emellertid rädda en flygdag då man glömt ladda hemma och för elektroflyg är det en nödvändighet. Här kommer lite regler och konkreta tips från snabbaddning av ackar under fältmässiga förhållanden.

Liksom andra författare i det här ämnet vill jag starkt betona med det samma att det är bara celler av s k sintrad typ som kan snabbaddas. Knappceller kan aldrig snabbaddas, utan det är antingen celler av "pen-celltyp" (har samma utseende som minsta typen av 1.5 v stavbatterierna) eller de speciella Nicad-cellerna med 0.6, 1.2 eller 1.8 A kapacitet som kan snabbaddas. Är Du osäker om typen så snabbadda inte ! I Din instruktionsbok till Din RC-anläggning finns säkert upplysningar om Dina ackar kan snabbaddas.

ELFLYG

Alla elektroflygackar kan naturligtvis snabbaddas. Europeiska ackar är vanligtvis tillverkade av VARTA i Tyskland eller SAFT i Frankrike. De har ofta beteckningarna RS eller RSH - den senare typen är tåligast vid stora strömuttag.

SANYO gör de bästa snabbaddningsackarna om man ska rätta sig efter tävlingsflygandet på kontinenten.

Man har tre typer - vita, gula och röda. Endast de gula och röda är bra för upprepad snabbaddning. Det finns ingen kapacitetsskillnad mellan dem, men de röda är tåliga mot stora laddströmmar och överladdning. De är dock för närvarande svåra att få tag på i Sverige.

GENERAL ELECTRIC:s snabbaddningsackar har enligt min mening en enastående långtidstålighet. En uppsättning ackar som jag köpte 1973 har fungerat perfekt under otaliga laddningscykler sedan dess och i samband med olika elektroflygutrustningar. Japanska celler av olika utförande (omärkta) som jag också använt har laqt av efter ett par säsonger.

VÄRMEPROVET

Att man håller reda på ström och tid är viktigt, men det finns ett tecken på att en snabbaddning är klar som är väldigt påtaglig och som nämnts i de flesta instruktionsböcker och annan litteratur. Få av dem som handskas med snabbaddningsackar tycks vara bekanta med det här i Sverige.

När laddningen närmar sig slutet uppkommer en mycket märkbar temperaturstegring och när ackarna är "handvarma" kan och måste man avbryta laddningen. Temperaturer mellan 40-45 grader brukar anges som lämpliga. Viktigt är att man då startar med någorlunda avkylda ackar - när man tar dem ur planet direkt efter flygningen är de mycket varma, oftast brännheta. Detta är emellertid inget fel men man måste ta ackarna ur planet och lägga dem luftigt. Då kyls de av de första tio minuterna av laddningen, om man inte lagt dem i brännheta solen förstås ! Tar man nu tiden ordentligt och mot slutet av denna kollar då och då med handen så kan man avgöra när ackarna är riktigt fulla.

Speciellt gäller detta för ackar som används till högeffektmotorer (Geist, Keller, Robbe ELT). De kan inte heller monteras i tjocka lager av krympslang, som man ev kan med ackumulatörpaket för Astro, Graupner och Carrerrosystemen t ex.

TOPPLADDNING

Vid tävlingsbruk får man ut kanske 20-25 % mer energi ur ackarna om man först "motionerar" acken med en genomkörning och laddar fullt strax före start. Samtliga toppflygare i EM-80 gjorde på det sättet. Inte heller får man bästa resultat med den laddning som man har haft med sig hemifrån och är inkörd i acken med normalladdning ! Detta är förvånande för enligt all teori får man in maximal kapacitet vid långsam laddning. Men både mina egna erfarenheter och vad vi uppsnappade vid EM berättar att en genomkörd ack som är snabbaddad ger bästa effekten.

RC-ANLÄGGNINGAR

Flera märken av RC-anläggningar som producerats de senaste åren kan snabbaddas. Det gäller t ex Simprop och Multiplex, men märkligt nog inte ett så stort märke som Futaba. Har man glömt ladda på natten så kan man då ladda sändaren, om den har 9.6 volts ackspänning !, direkt från ett 12 volts bilbatteri och mottagaracken från 6 volt - ofta kan man komma

åt halva batterispänningen på bilbatteriet. Koppla bara rätt med polerna ! Och kolla instruktionshäftet så Du vet att Du har snabbaddningsackar.

Du kommer att få ca 1-2 A laddström med det här förfarandet. Helst ska Du ha en amperemeter inkopplad. Om nu ackarna är ordentligt urladdade så kan Du egentligen ladda dem ca 20 min (500 mAH ackar) och har då ungefär en halv till en timmes flygtid att använda. Gör värmeprovtest då och då ! Detta gör att Du åtminstone kan flyga ett par flygningar med den där nya kärnan eller vara med i segelflygtävlingen på söndagen eller någon annan kortare men viktig flygning.

Men snabbaddning av RC-ackar är en nödtvång ! Den får aldrig bli regelbunden utan får bara användas några gånger per år. Som t ex när undertecknad hade rest 17 mil för att visa upp en skalmodell och sändaren var tillslagen i bagageutrymmet ... Då var det skönt att kunna tekniken med snabbaddning !

RODER

KOMMENTAR TILL PER JOHANSSONS ARTIKEL OM RODERKRAFTER (MFN 5/1981).

Det var kul att min artikel fick igång en diskussion om roderkrafter och stora modeller.

Per-Arne Johansson har tydligen liksom många andra drabbats av de problem jag beskrev och vi ser att det behövs krafter för att klara rodrer.

Det går ju tyvärr inte att räkna med att man genom att alltid vara försiktig skall kunna klara kritiska situationer och därför måste vi gardera oss med att ha ordentliga marginaler.

Ett problem som Per-Arne kan ha haft är att servot orkar men att stötstången böjer ut. Detta kan enkelt klaras av med dubbla stötstänger så att man alltid har en som drar. Det ger också fördelen att kunna spänna bort alla glapp som uppstår. Själv har jag använt detta för att få bästa möjliga precision i styrningen.

Betr P-A:s förslag till roderupphängning vill jag säga följande:

Det är riktigt att man med de föreslagna konstruktionerna kan få bättre roderverkan. Man måste emellertid då också se till att täta spalten mellan vinge och roder. En väl utförd tätning här kan hjälpa upp roderverkan till det dubbla om man slarvat tidigare. Tätningen måste dock utföras inne i spalten så att den hindrar luft att läcka igenom från vingens "trycksida" (undersida) till dess "sussida" (översida).

En tätning kan göras på flera sätt. En tunn skumplastremsa av typen fönstertätninglist limmas till vingbakanten framför rodrer i spalten. En förutsättning är förstås att roderframkanten har en konstant radie. Om radien inte är för stor kommer friktionen mot tätningen inte att ha någon betydelse.

En dubbelvikt tape eller remsa av något starkt klädselmaterial kan läggas så att korsdraget i spalten förhindras.

Det är inte heller så lätt att med standardgångjärn åstadkomma en flyttning av roderaxeln bakåt så som behövs i dessa roderkonstruktioner. Jag har själv använt mig av fyrkantiga mässingrör (typ KS) som sticks in i vingbak-kanten framför roderet. Ev förstärks vingen med en kloss här. I mässingsrör, som sticker ut så nära axeln som möjligt, kan sedan ett rodergångjärn av "pinntyp" användas. Gångjärnet limmas eller, om man skall kunna lossa roderet, löses med ett stift i roderet resp vingen. Fyrkantröret har fördelen att kunna hålla axeln i rätt plan och är därför bättre än ett med rund sektion.

Betr P-A:s figur 2 vill jag varna för en sak. Konstruktionen ser ju en "snygg" sida och en sida som sticker ut under vingen. Detta brukar användas i olika former och ett speciellt utförande kallas "Frise ailerons". En egenskap som den här roderotypen har, i mindre eller större utsträckning, är att vid den utskjutande roderframkanten skapas ett sug som drar denna nedåt och hjälper till att balansera roderet. Ett sådant roder kan därför ha jämvikt i en viss utslagsvinkel som beror av utförandet hos framkanten och axelns läge. När då två roder av denna typ kopplas samman till skevroder så hjälper det ena roderet till att dra ut det andra och man har därigenom minskat styrkrafterna. Observera dock att man har kanske inte alls minskat krafterna på roderet, utan endast

styrkrafterna i det sammankopplade systemet. Man säger också att man med denna konstruktion mer eller mindre kompenserar för den s k skevroderbromsen.

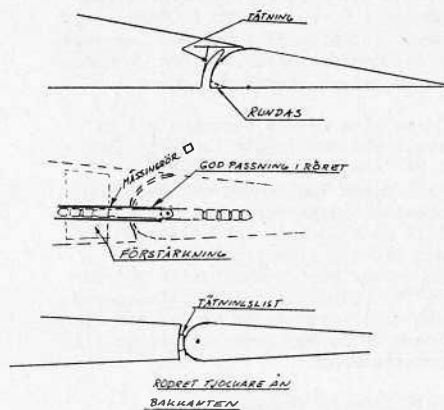
Det finns emellertid en risk med detta system. Om den undre roderframkanten görs för skarp kommer efter en viss utslagsvinkel luften att avlösa från undersidan bakom kanten. Härvid tappor man den balanserande kraften och eftersom det alltid finns en viss fjädring i styrsystemet kommer roderet att fjädra tillbaka. Under vissa förutsättningar i flygfart och elasticitet och massbalansering i styrsystemet kan roderfladder uppstå. När detta börjar hinner man vanligen inte göra någonting och har man tur knäcks stötstängerna innan vingen har gått i småbitar. Förhoppningsvis kan man då landa med de återstående roderfunktionerna.

Detta inträffade för mig under utvecklingen av Mustfire. Jag använde då 2 mm, relativt korta, pianoträdstötstänger skarvade med 3 mm mässingsrör för längdjustering. Fladderfenomenet uppträdde i dykning och innan man visste vad som skett var stötstängerna knäckta så att skevroderet hängde som flaps. Sedan var det bara att styra hem med sidorodret. Efter landning konstaterades att balsaskalet invid kroppen på de helpänkade vingarna var knäckt. Det var inte några svaga vingar. De hade provbelastats med 20

ks på mitten med vingen upplagd på stöd vid halva spännvidden.

LÖSNINGEN PÅ PROBLEMET är att snyggt RUNDA AV DEN UTSTICKANDE UNDERSIDAN så att ingen plötslig avlösning uppstår på roderets undersida (se fig). Det finns också andra saker att iaktta som massbalansering m m för att undvika fladder. Tyvärr är det hela ganska komplicerat att förklara så det får räcka för den här gången.

Hej !
Jesper von Segebaden



ÄNDRING

ÄNDRINGAR I SPORTPOPULÄRREGLERNA

För att spara tid i "Sport Populär" har Konstflygkommittén i samråd med Grenchefen i RC ändrat ordningsföljden i "Sport Populär"-programmet.

Förslaget är framlagt av flera aktiva "populärpiloter" och går ut på att nedbringa antalet förbiflygningar. Förbiflygningar är som tidigare tillåtna och figurerna får göras i vilken vindriktning man själv tycker.

1. Start	K 1
2. Stående inv looping	2
3. Horisontell ryggflygning	2
4. Kubansk åtta	2
5. Hängande utv looping	2
6. Spinn tre varv	2
7. Valfri manöver från F3A	
8. Dito	
9. Dito	
10. Rektangulärt landningsvarv	2
11. Landning	1

resultat

F3B-TERMIKTÄVLING

1981 05 16

Arrangör: L 132 RfK Gripen, Klippan

1. Lennart Olsson	M 15	3000
2. John Knudsen	M 130	2890
3. Christer Gunnarsson	L 132	2554
4. Jörgen Davidsson	M 130	2548
5. Kenneth Pålsson	L 132	2458
6. Stefan Lindahl	N 2	2433
7. Lennart Olsson	N 2	2426
8. Wilhem Siegers	M 130	2417
9. Berne Gunnarsson	L 132	2114
10. Göran Eimir	M 158	1909
11. Kaj Malmkvist	M 158	1892
12. Lars Liffner	M 130	1856
13. Birger Liffner	M 130	1830

14. Arne Brorsson	N 2	1672
15. Bo Hansson	M 15	1494
16. Kurt Lennå	N 2	1389
17. Mickael Knudsen	M 130	1056
18. Ulf Hansson	M 15	984
19. Jan Lindström	L 132	601

Deltagande klubbar:

L 132 RfK Gripen, Klippan
M 15 Acroflyers, Ystad
M 130 RC klubben Clippern Landskrona
M 158 Helsingborgs MFK
N 2 Hökaklubben, Halmstad

"Skånska Mästerskapen i modellflyg"

Söndagen den 28 oktober 1945 på Havgårds flygfält.

Tävlingen hade samla 98 deltagare med ett 140-tal modeller.

Klass S2 vanns av Lennart Olsson från Bjuv numera Acroflyers, som nu efter 36 år på samma flygfält vann vår F3B-termiktävling.

Kenneth Pålsson
Klippan

TÄVLINGSINBJUDAN

Tävling: "SAINT MELLOSA LYFTET"

Arrangör: T 254 St Mellösa MFK

Datum: 24-25 april 1982 kl 09 00

Plats: Rosta Gärde

500 m väster om Esso Motel

Klass: F3B-N

Åvgifter: 50:- kr seniorer

30:- kr juniorer

Insättes på pg 471191-7,

St Mellösa MFK samtidigt

med anmälan.

Anmälan: Sista anmälningsdag 15/4,

(tillhanda), St Mellösa

MFK, c/o Lennart Johanson,

Wallinvägen 13, 715 02

ST MELLÖSA.

Anmälan göres på SMFF:s

blankett som kan rekv från förbundsexpeditionen.
Kont.man: Lennart Johansson, tel 019/454 77.

SPORT POPULÄR TÄVLING

1982 05 08

Arrangör: P 182 Borås MFK

Tävling: Sport Populär

Arrangör: P 182 Borås MFK

Tid: Lördag 8 maj 1982 kl 09 00

Reservdag 9 maj

Plats: Borås MFK:s egna fält

"Kråklanda"

Klass: Sport Populär

Avgift: 60:-

Insättes på pg 896382-9

Borås MFK samtidigt med

anmälan

Anmälan: Sista anmälningsdag 5/5,

Borås MFK, C/o Christer

Sigurdsson, Utmarksbacken

10, 502 50 BORÅS

Anmälan göres på SMFF:s

blankett, som kan rekv

från förbundsexpeditionen.

Kont.man: Christer Sigurdsson,

tel bost 033/15 79 75

arb 033/90 100/237

HELIKOPTERTÄVLING

1982 05 23

Arrangör: X 110 Västra Gästrik

Flygklubb, MFS

Tävling: Helikopter

Arrangör: X 110 Västra Gästrik

Flygklubb, MFS

Tid: Söndag 23 maj 1982

Brefing kl 09 00

Plats: Lemstans Sportflygfält

ca 3 mil väster om Gävle

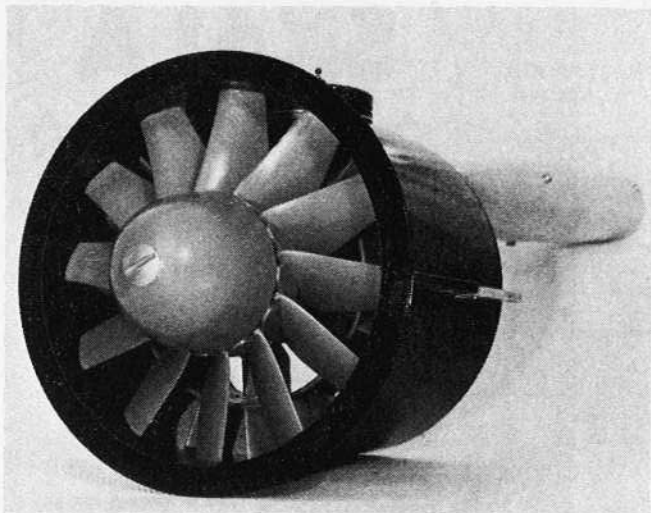
(kör riks 80 mot Falun)

Klasser: Helikopter, Helikopter

Populär

JETÅLDERN ÄR HÄR -

även för oss modellflygare



BOSS 601

den svenska fläktnmotorn —
nu ännu bättre

- Nytt 2-delat rotornav, hållfasthetstestad vid 25 000 v/min
- Nytt fläkthus för enklare installation och service
- 10 % lättare, 40 mm kortare

BOSS 601 kan drivas av alla 10 ccm motorer. Bästa resultat erhålles med motorer som har förgasare och ljuddämpare riktade bakåt.

Motorn monteras på motorbocken av 4 mm tjock duraluminium. Rotornavet med sina 12 blad monteras direkt på motoraxeln. Med den speciella spinnermuttern låses spinnern. Mellan motorn och rotornavet placeras ledskeneringen med sina 24 ledskenor. Fläkthuset gör enheten servicevänlig.

Alla delar, utom motorbocken, tillverkade i formsprutad, glasfiberarmerad, röd, polykarbonat. Fläkthuset av svart nylon.

Data

Största diameter 157 mm
Invändig diameter 136 mm
Längd exkl spinner 123 mm

Cirkpris 295:—

Vikt 400 gram
Dragkraft 30 N (3 kp), beroende av motortyp.

Distributör i Norden:

B BECKMAN & CO AB

Wollmar Yxkullsgatan 1 116 50 Stockholm

Avgift: 40:—
Insättes på pg 4365302-1,
Västra Gästrike FK, MFS
samtidigt med anmälan
Anmälan: Sista anmälningsdag 19/5,
Västra Gästrike FK, MFS,
c/o Bo Svensson, Tolvsjögatan 10, 813 00 HOFORS
Anmälan göres på SMFF:s
blankett som kan rek. från
förbundsexpeditionen
Kont.män: Olle Lindström, tel 0290/
420 28
Bo Svensson, tel 0290/
228 07

Tävling: "Nola-Trofén"
Arrangör: Y 105 Örnsköldsviks RFK
Datum: 15-16 maj 1982 kl 09 00
Plats: Mellansels Flygplats
Klass: F3B-N
Avgifter: Seniorer 60:- Juniorer 50:-
Insättes på pg 871884-3,
Örnsköldsviks RFK samti-
digt med anmälan
Anmälan: Sista anmälningsdag 7/5,
Örnsköldsvik RFK, c/o
Lars Pekkala, Tjärnmyr-
vägen 42, 892 00 DOMSJÖ
Anmälan göres på SMFF:s
blankett som kan rek. från
expeditionen
Kont.man: Lars Pekkala, tel 0660/
529 11

Tävling: SM F3B termik 1982
Arrangör: E 21 FK Gamen, Norrköping
Datum: 8-9 maj 1982
Lördag kl 10 00
Söndag kl 09 00
Plats: Löfstafältet
Klass: F3B termik sen o jun

Avgift: 70:— kr
Samma avg sen o jun
Insättes på pg 143638-5,
FK Gamen samtidigt med
anmälan.
Anmälan: Sista anmälningsdag 30/4,
FK Gamen, c/o Gunnar
Kalén, Svarvaregatan 9,
603 60 NORRKÖPING.
Anmälan göres på SMFF:s
blankett som kan rek. från
förbundsexpeditionen.
OBS! Efteranmälan dubbel
avgift.
Kont.man: Gunnar Kalén, tel 011/
14 01 36.

Tävling: "SRFK:S SKALADAGAR"1982
Arrangör: A 28 Stockholms RFK
Datum: 29-30 maj 1982 kl 09 00
Plats: Barkarby flygfält F8
Norra banändan
Klass: Populärskala
enl SRFK:s regler
Avgift: 60:— kr/modell
Insättes på pg 503268-5,
SRFK samtidigt med anmälan
Anmälan: Sista anmälningsdag 7/5,
Stockholms RFK, c/o E
Johnsson, OA-vägen 6,
178 00 EKERÖ
Anmälan göres på SMFF:s
blankett som kan rek. från
förbundsexpeditionen.
Kont.män: E Johnsson, tel 0756/33229
S Bäckman, tel 08/358261

Tävling: F3A VT
Arrangör: P 76 Marks MFK
Datum: 15-16 maj 1982
Plats: Märklända, Berghem
Klass: F3A

Avgift: 75:—
Insättes på pg 4369441-3,
Marks MFK samtidigt med
anmälan.
Anmälan: Sista anmälningsdag 11/5,
Marks MFK, c/o Lars Nydén,
Rådmansgatan 26 B, 511 02
SKENE.
Anmälan göres på SMFF:s
blankett som kan rek. från
förbundsexpeditionen.
Kont.man: Lars Nydén, tel 0320/319 61
Övrigt: Om logi önskas meddelas
detta på anmälningsblank-
etten.

Tävling: VÄRTÄVLINGEN 1982
Arrangör: P 71 Gråbo MFK
Datum: 8-9 maj 1982 kl 09 00
Plats: Modellflygfältet
"BACKLANDA", Gråbo
Klass: F3B-N
Avgifter: Seniorer: 50:-
Juniorer: 25:-
Insättes på pg 578172-9,
Gråbo MFK samtidigt med
anmälan.
Anmälan: Sista anmälningsdag 28/4,
Gråbo MFK, c/o Lars Stran-
negård, Hultvägen 8, 44006
GRÅBO.
Anmälan göres på SMFF:s
blankett som kan rek. från
förbundsexpeditionen.
Kont.man: Lars Strannegård, tel
0302/403 73
Övrigt: Logi ordnas om Du ringer
eller skriver och talar
om när Du kommer.

Tävling: Populärskala
 Arrangör: R 148 Tidholms MFK
 Datum: Lördag 8 maj 1982
 Genomgång kl 09 00
 Reservdatum 9 maj
 Plats: Stacklanda (mitt emot
 Fokets Park)
 Klass: Populärskala
 Avgift: 60:- kr
 Insättes på pg 71 86 49-7,
 Tidholms MFK samtidigt
 med anmälan
 Anmälan: Sista anmälningsdag 3/5,
 Tidholms MFK, c/o Tommy
 Kjellgren, Glättan,
 522 00 TIDAHOLM.
 Anmälan göres på SMFF:s
 blankett som kan rekvi-
 reras från förbundsexp
 Kontaktman: Benny Kjellgren, tel
 0502/145 59
 Övrigt: Servering

Tävling: "Termikträffen"
 Arrangör: L 132 RFK Gripen, Klippan
 Datum: Lördag 15 maj 1982 kl 9 00
 Reservdatum 16 maj
 Plats: Havgård Klippan
 Klass: F3B termik
 Avgifter: 30:- senior
 15:- junior
 Insättes på pg 23 19 98-6,
 RFK Gripen samtidigt med
 anmälan.
 Anmälan: Sista anmälningsdag 1/5,
 RFK Gripen, c/o Kenneth
 Pålsson, Humlegatan 13,
 264 00 KLIPPAN.
 Anmälan göres på SMFF:s
 blankett som kan rekvi-
 reras från förbundsexp.
 Kontaktman: Kenneth Pålsson, tel
 0435/148 79
 Övrigt: Start med gemensamt gum-
 mirep.



FLYGMEEETING

Arrangör: R 154 Mariestads
 Flygklubb, modell-
 flygsektionen
 Datum: 19-20 juni 1982
 Klockan 11 00
 Plats: Brännebrona
 2 mil söder om Mariestad
 6 km norr om Götene
 Vit och traktor vid in-
 farten
 Kont.män: Rolf Claesson, tel 0511/
 592 64
 Tommy Andersson, tel
 0511/530 03
 Rune Ingemarsson, tel
 0501/146 42
 Övrigt: Allmänheten välkommen på
 lördagen

Tävling: QM-82 Kalmar
 Arrangör: H 96 RFK Utvandrarerna
 Datum: Lördag 5 juni kl 09 00
 Plats: F17 K (Gamla F12)
 Klass: QM pylon
 Avgift: 50:-
 Insändes till RFK Utvand-
 rarerna, c/o Lars-Bertil
 Björkegren, Box 236,
 391 22 KALMAR samtidigt
 med anmälan.
 Anmälan: Sista anmälningsdag 31/5,
 RFK Utvandrarerna, c/o
 Ingvar Larsson, Östra
 Vägen 30, 388 03 VASS-
 MÖLÖSA.
 Anmälan göres på SMFF:s
 blankett som kan rekvi-
 reras från expeditionen.
 Kontaktman: Ingvar Larsson, tel
 0480/320 56

Malmö Radioflygsällskap arrangerar
 och inbjuder till Skalaflygtävling
 i STAND OFF O POPULÄRSKALA 19-20
 juni 1982.
 Tävlingsplats blir Skanör/Falsterbo
 Modellflygklubbs fält.
 Statisk bedömning inleds lördag 19/6
 kl 09 00
 Första flygning samma dag kl 14 00

Avslutningsflygningarna under sönda-
 gen och därefter prisutdelning.
 Möjligheter till övernattnig i eget
 tält eller husvagn finns i omedelbar
 anslutning till flygfältet.
 Goda bad och rekreationsmöjligheter
 för de som så önskar.
 I pauserna uppvisning med allehanda
 flygande och rullande föremål även
 det tysta El-flyget.

Skala Syd är en ny tävling som Malmö
 Radioflygsällskap hoppas kunna arran-
 gera årligen. Boka därför redan nu
 tid i sommarkalendern och kom med
 från början.

Arrangör: M 8 Malmö Radioflygsäll-
 skap

Tävling: "Skala Syd"
 Arrangör: M 8 Malmö Radioflygsäll-
 skap
 Tid: 19-20 juni 1982
 Plats: Skanör
 Klasser: F4 Stand off skala
 Populärskala (för modell-
 er större än 6 kg 10 cc)
 Avgift: 50:-
 Insättes på pg 791446-8,
 Malmö RFS samtidigt med
 anmälan
 Anmälan: Sista anmälningsdag 4/6,
 Malmö RFS, Finlandsgatan
 20, 214 32 MALMÖ
 Anmälan göres på SMFF:s
 blankett som kan rekvi-
 reras från förbundsexpedition
 Kontaktman: Stig Bergström

Vägbeskrivning: Kör mot FALSTERBO,
 vägvisningar med pilar från rondell-
 en strax före Falsterbo.

Närmare upplysningar om tävlingen kan
 erhållas av Stig Bergström, tel 040/
 16 29 02 och Lars Wellander, tel 040/
 11 11 25.

Våra bilder visar Skala Syd dekalen
 och vår glada och arbetssamma tävlings-
 kommitté som består av Kay Olsson,
 Stig Bergström, Sissi Håkansson och
 Lars Wellander.

MRFS
 G. Zaar

sld 21

NYHET



TELCO SYSTEMS
Kolsyremotor

TURBO TURBO
 MODEL 3000

För modeller
 med 40—60 cm
 spv, med
 40—70 gr vikt

The Original Standard
TELCO Motor



- Alla tiders nybörjarmotor
- Startar alltid
- Nästan ljudlös
- Kan användas inomhus
- Lätt att ställas in på olika hastighet
- Miljövänlig

**FRÅGA EFTER TELCO
 HOS
 DIN HOBBYHANDLARE**

SVEN E TRUEDSSON MODELLFLYGINDUSTRI AB
 Industrigatan 14—18 Box 17005 200 10 Malmö Tel 040/18 59 05
 Sänd katalog □ 5:50 bif i frim eller pr postgiro 15 30 35-1
 st TELCO PROSPEKT porto 1:65

Namn

Adress

Postadress



Tävlingsinbjudan till **ALLEBERGSTÄVLINGEN '82** på Axevalla hed, lördagen den 15 maj kl. 8.30. (Reservdag 16 maj)

Ja, så är det snart dags för årets stora begivenhet för alla modellflygare på Axevalla hed. Tävlingen som blivit så populär att vi har tvingats begränsa antalet deltagare till 100, för att kunna genomföra tävlingen på en dag.

Reglerna är de gamla vanliga, termik 6 min, 4 omgångar varav den sämsta strykes, 30 poäng extra för landning i cirkel.

Vi har ett problem och är det frekvenserna. Vi måste därför be er om anmälan på så många olika frekvenser som möjligt så vi kan välja ut de som passar bäst för att vi ska kunna ha många

plan i luften samtidigt. OBS! Gör anmälan med de "nya" frekvensnumren, (finns i Modellflygnytt nr 1, 1982).

På prisbordet finns som vanligt vandringspokalen, guld- och silverplakett till tätmännen (om inte någon tjej kommer före), bronsplaketter till samtliga deltagare och de "nya" silverplaketterna till de som deltar för tionde gången i Allebergstävlingen. Två modellflygsveteraner har i år chansen att få dessa verkligt fina minnesplaketter. Dessutom ett stort antal priser av varierande slag.

För att kunna få fram de 100

först anmälda har vi bestämt att anmälan måste vara individuell, att första anmälningssdag är den 15 april och att poststämpelens datum gäller. Anmälningar gjorda före den 15 april återsändes.

Startavgiften är 50:- som insättes på postgiro 11 22 37-3. MFK Blue Max, 521 01 Falköping, med uppgifter om namn, adress, klubb och frekvens (stryk under önskad frekvens).

Ev. förfrågningar, ring till Jan Odén tel. 0515/335 87.

Kom och trivs med oss på Axevalla hed!

MFK Blue Max, Falköping

QUARTER MIDGET PYLON TÄVLING
1982 06 19
Arrangör: G 114 Växjö RC-klubb

Tävling: Quarter Midget Pylon
Arrangör: G 114 Växjö RC-klubb
Tid: Lördag 19 juni 1982 kl 09 00
Plats: Uråsa, ca 2 mil söder Växjö mot Ronneby
Klass: Quarter Midget Pylon
Avgift: 70:- (50:- + 20:- till fälthyra)
Insättes på pg 57 87 68-4, Växjö RC-klubb samtidigt med anmälan
Anmälan: Sista anmälningssdag 14/6, Växjö RCKlubb, c/o Börje Ragnarsson, Tallvägen 3, 360 44 INGELSTAD
Anmälan göres på SMFF:s blankett som kan rekvas från förbundsexpeditionen
Kont.man: Börje Ragnarsson, tel 0470/305 77
Övrigt: Då tävlingen hålls på en militär flygplats, får endast svenska medborgare deltaga.

A 301 MFK Starflyers, Sveriges äldsta specialklubb för radiostyrda modeller

inbjuder till

DM I ELFLYG F 3 E

ELFLYGMEETING

med skala- och nybörjarklasser

Plats: Starlanda
Datum: 5 juni 1982 kl 09 00
Anmälan: Jan Levenstam
Avgift: Klass F3E 50:-
Övriga 30:-

Upplysningar: Jan Levenstam
Movägen 26
163 60 SPÅNGA

Startavgiften insättes på klubbens pg 51 40 28 - 0, c/o O Hessler, Vickersvägen 10, 175 43 JÄRFALLA

Anmälan skall vara inne senast 28.5

(F3E-klassen medräknas vid uttagning till laget till EM).

Tävling: "Vallentunapokalen"
Arrangör: B 272 Vallentuna MFK
Datum: Lördag 12 juni 1982
Plats: "Gullbrofältet" strax före infarten till Vallentuna på stora vägen från Upplands-Väsby.

Klasser:
1) F3E
2) F3E F10 (endast motorer med magneter av järnmateriale och max tid Nicad-celler/1.2 A tillåtna.

Avgifter: 30:- resp 15:-
Insättes på pg 73 02 99-5, Vallentuna MFK samtidigt med anmälan.

Anmälan: Sista anmälningssdag 12/6, Vallentuna MFK, c/o Bo Gårdstad, Norrgården 26, 186 00 VALLENTUNA
Anmälan göres på SMFF:s blankett som kan rekvas från förbundsexp.

Kontaktman: Bo Gårdstad, tel 0762/277 57

Tävling: "Nils Holgerssons Cup"
Arrangör: M 338 Villie RFK
Datum: Lördag 12 juni 1982 kl 09 00
Reservdag 13 juni
Plats: Käseberga alt Hammars Backar

Klass: F3F
Avgifter: Senior 40:- Junior 30:-
Insättes på pg 348520-8, Villie RFK samtidigt med anmälan
Anmälan: Sista anmälningssdag 4/6, Villie RFK, c/o Niilo Thulander, Box 5, 270 12 RYDSGÅRD
Anmälan göres på SMFF:s blankett som kan rekvas från expeditionen
Kont.man: Per Viklund, tel 040/93 92 11 vard kvällstid tel 0411/332 34 lörd-sönd
Övrigt: Samling i Käseberga (hamnen) kl 09 00 tävlingsdagen för besked om tävlingsplats.



LINFLYG

VM 1982

S Ö K E S

FUNKTIONÄRER TILL LINFLYG VM 1982

I OXELÖSUND 20 - 26 JULI 1982

För att klara av det stora arrangemang som ett VM är behöver vi ett antal funktionärer för olika arbetsuppgifter.

Vi söker:

Funktionärer för information och försäljning

Ingen tidigare erfarenhet av linflyg nödvändig. Dock behövs goda kunskaper i engelska och gärna ytterligare ett språk.

Funktionärer för resultatförmedling mellan flygcirklarna och sekretariatet

Ingen tidigare erfarenhet av linflyg nödvändig.

Tidtagare och dyl till tävlingscirklarna

Samtliga poster vid cirklarna är f n tillsatta men eftersom återbud kan komma behöver vi ett antal reserver till dessa. Någon tidigare tävlingserfarenhet från aktuell klass är nödvändig.

För samtliga funktionärer gäller:

Du får fri kost och logi under VM.

Ingen reseersättning eller annan ekonomisk ersättning utgår.

Det är en fördel om Du är bosatt i Stockholms län.

Vill Du veta mer om vad det innebär för dig att vara funktionär under linflyg VM-82, kontakta Björn Lundin, tel nr 054/276 33 (träffas säkrast mellan 16 00 - 18 00).

Vill Du anmäla dig direkt som sökande till funktionärsuppdrag, fyll i och skicka in kupongen snarast.

Jag anmäler mig som sökande till funktionärsuppdrag under linflyg VM 1982.

Namn

Adress

Postadress

Tel nr

Ålder

BEHÖVER DIN HJÄLP



K Ö P

V M L O G O T Y P E N

(blå botten, svart text och övriga fält i gult, diameter 100 mm)

Nu går det bra att beställa den VM-dekal som framtogs för VM i Oxelösund. Hjälpt SMFF med köp av denna snygga dekal. Vi behöver allt stöd från våra medlemmar och även andra intresserade modellflygare.

Låt denna dekal sprida sig över hela vårt avlångs land samt även utanför dess gränser.

Prist per st 5:-

Paketprist 30 st 100:-

Priset gäller exklusive porto

Kontakta Förbundsexpeditionen för beställning - adress:

Sveriges Modellflygförbund
Box 10022
600 10 NORRKÖPING
tel 011/13 21 10
kl 08 00 - 14 00

E F T E R L Y S N I N G

Du som vill göra en insats för SMFF och VM 1982.

Här har Du din chans att hjälpa till. Vi behöver annonsörer till vårt program för VM. Även till vår tidning, Modellflygnytt också för den delen. Prata med folk Du känner. Dina bekanta eller på ditt arbete. De kanske har intresse av att köpa en annons och därigenom stödja oss.

För att Du skall få lite underlag att visa, har vi tagit fram detta till din hjälp. Kontakta Förbundsexpeditionen, så kan de sända detta underlag till

Tidigare tävlingserfarenhet av linflyg

Ja Nej

Kunskaper i engelska

Goda Mindre bra

Jag vill helst ha uppdrag som:

.....

.....

.....

dig eller den Du uppger är intresserad av att annonsera.

Du gör en bra insats för vårt VM och SMFF. Dessutom kanske också din vän, annonsören får bra PR av sin annons.

Till VM kommer ca 30 länder från hela världen, samt många åskådare för att titta på tävlingen.

Ewa Axtilius

ANG HUSRUM UNDER VM LINFLYG 20-26 JULI

Landstinget i Sörmland
Turist- och Fritidsförvaltningen
611 88 NYKÖPING
Tel 0155/171 60

Oxelösunds Kommun
Fritidsförvaltningen
Box 1300
613 00 OXELÖSUND
Tel 0155/360 00

V M - A K T U E L L T

ENGLANDS landslag till Oxelösund för troligen följande utseende efter deras uttaningstävling i Team-racing och Stunt:

Team-racing - F2C
1:a Smith-Brown bästa tid 3.35,7
2:a Gray-Hatcock 3.34,7
3:a Langworth-Broadhead 3.40,9

Stunt - F2B
Bill Draper
John Newham
Barry Robinson

ÖSTERRIKE har anmält 6 tävlande och lagledare. Det är så vitt vi kan förstå troligen 3 st lag i Team-racing.

USA har givit förhandsinformation om en trupp på ca 36 personer. Detta avser både tävlande och supporters. De har planerat sin ankomst till Oxelösund till 15 juli.

Följande har kvalificerat sig i

Stunt - F2B
Bob Baron
Ted Fancher
Bill Werwage

Regerande världsmästaren Les MacDonald

Combat - F2D
Tom Flucker
Dick Stubblesield
Gary Arnold
Reserver: Gary Frost, Jordan Segal

SCHWEIZ har anmält 18 tävlande och lagledare samt 10 supporters.

Ewa Axtilius

V M - T I P S

Klipp ut nedanstående tabell och klistra den på en kartongbit. Du har då ett mycket bra hjälpmedel för att kunna avläsa hastigheten för en speed-modell. Förutom detta kort behöver Du ett tidtagarur. Klocka tiden för 10 flygvarv. Avläs erhållen tid och avläs i tabellen. Hela sekunder i vänstra vertikala tabellen och tiondels sekunder i övre horisontala delen.

SVERIGES
MODELLFLYGFÖRBUND

SMFF bildades 1957 och har klubbar, klubbmedlemmar och enskilda personer som medlemmar.
SMFF är genom Kungliga Svenska Aero-klubben med i FAI Federation Aeronautique Internationale.



FÖRBUNDEXPEDITIONEN

Sandbergsgatan 4
Postadress: Box 10022, 600 10
NORRKÖPING
Tel. 011/13 21 10
Postgiro 51 81 65 - 6
Öppettider: Måndag-Fredag 08-14

Exp.föreståndare: Ann Wahlberg
Värmaregatan 9, 603 62 NORRKÖPING
Tel. 011/14 16 66

FÖRBUNDSSTYRELSE

Ordförande
Bo Jansson
Spånehusvägen 57-59, 214 39 MALMÖ
Tel. 040/780 56

Vice ordförande
Bo Bring
Stora Nygatan 15, 411 08 GÖTEBORG
Tel. arb 031/13 18 13
bost 0302/220 32

Sekreterare
Lennarth Larsson
Kristinebergsvägen 17, 183 44 TÄBY
Tel. 0762/502 65

Kassör
Birgitta Holm
Torggatan 16 J, 185 00 VAXHOLM
Tel. 0764/328 66

Ledamot
Roland Ljungkvist
Stellavägen 16, 175 61 JÄRFÄLLA
Tel. 08/89 85 03

Suppleant
Sture Tingvall
Kattegattsvägen 14, Päärps Havs-
bad, 305 90 HALMSTAD
Tel. 035/404 45

Utbildningsledare
Carl-Göran Sundstedt
Vindhemsgratan 32, 752 27 UPPSALA
Tel. 018/10 81 57

Grenchef, friflyg
Bo Modéer
Hökbursvägen 39, 147 00 TUMBA
Tel. 0753/377 45

Grenchef, linflyg
Björn Lundin
Jonsbalsvägen 19 F, 663 00 SKOGHALL
Tel. 054/276 33

Grenchef, radioflyg
Hanns Flyckt
Prästgården, 564 00 BANKERYD
Tel. 036/721 10

Kilometer/timme SMFF Hastighetstabell

Tid (sek)	.0	.1	.2	.3	.4	.5	.6	.7	.8	.9
12	300.0	297.5	295.1	292.7	290.3	288.0	285.7	283.5	281.3	279.1
13	276.9	274.8	272.7	270.7	268.7	266.7	264.7	262.8	260.9	259.0
14	257.1	255.3	253.5	251.7	250.0	248.3	246.6	244.9	243.2	241.6
15	240.0	238.4	236.8	235.3	233.8	232.3	230.8	229.3	227.8	226.4
16	225.0	223.6	222.2	220.9	219.5	218.2	216.9	215.6	214.3	213.0
17	211.8	210.5	209.3	208.1	206.9	205.7	204.5	203.4	202.2	201.1

Kilometer/timme = 3600 sek dividerat med tid för 10 varv i sek

Tio varv med 15,92 m linor = en kilometers flygsträcka

Klockas tiden till 13.2 sekunder, har flygfarten blivit 272.7 km/tim.

Du kan själv också komplettera tabellen med det fartområde, som t ex team-racing modellerna rör sig i. Med hjälp av en miniräkne-re kan Du på samma sätt räkna fram värden för hastigheter ned till 160 km/tim.

Normalt är hastigheten i team-racing mellan 19,0-20,0 sek/10 varv (ryssar troligen omkring 18,0 - 19,0 sek/10 varv.

Ewa Axtilius

DANMARKS TÄVLINGSKALENDER 1982

13-14/3 Flyvedagskonkurrens
28/3 1. Vår-Öst Kbh., alle klasser
18/4 1. Vår-Vest, Ålborg, alle klasser undt, diesel-combat
2/5 2. Vår-Vest, Rødekro, stunt beg. + eks., combat
8-9/5 Windy Pokalen, Kbh., alle klasser
16/5 Speed-konk., Gaverslund, speed
29-30/5 Limfjordsstævnet, Ålborg alle klasser undt. diesel combat
6/6 Sydfynsk comat rally, F2D + diesel combat
13/6 Hertu Hans Stævne, Haderslev, alle klasser undt F2A
20/6 Combat Cup, Kbh, alle klasser
27/6 Århus Stævne, Århus, F2B beg + eks, F2D, diesel combat
10-18/7 Sommerlejr, Vandel
31-1/8 VM-revanche, Kbh, alle klasser
15/8 Haderslev Cup, Haderslev, alle klasser undt F2A
11/9 Speed-konk. Gaverslund F2A
19/9 1. Høst-Øst, Kbh aller klasser
26/9 1. Høst-Vest, Ålborg, alle klasser undt diesel combat
17/10 KM, Kbh, alle klasser
24/10 Århus stævne, Århus F2A, F2C, G/Y

VINTERTÄVLINGEN 1982

1982 04 24-25

Arrangör: O 24 Aeroklubben
Modell Göteborg

Tävling: Vintertävlingen
Arrangör: O 24 Aeroklubben Modell Göteborg

Tid: 24-25 april 1982
Samling kl 09 00
Start kl 09 30

Plats: Torslanda
Klasser: 24/4 F2B o Semistunt
25/4 F2A (enligt Kaffe-petterregler)

Avgifter: 25:- kr junior
35:- kr senior
Insättes på pg 526366-0, AKMG samtidigt med armä-lan

Anmälan: Sista anmälningsdag 22/4, AKMG, c/o Lars-Åke Andersson, Hembbyggarevägen 9, 416 76 GÖTEBORG

Anmälan göres på SMFF:s blankett som kan rekvr från förbundsexpeditionen

Kont.män: L-Å Andersson, tel 031/26 25 37
Hans Öhlund, tel 031/45 75 49

Klubbttelefon 031/47 56 47
telefontid onsdag 19-22
fredag 19-24

Tävling: V T

Arrangör: B 81 Östra Sörmlands Flyg-klubb, modellflygsektionen
Datum: 1-2 maj 1982 kl 09 30 resp 10 00.

Plats: 1 maj - Geneta sportfält (vid Wasaskolan, Södertälje)
2 maj - SAAB-Scania's parke-ring vid Granpark i Södertälje.

Klasser: 1 maj - Combat int o open, Stunt o Semistunt
2 maj - TR int o B, Good-Year, Speed enl "Kaffe-petterregler"

Avgifter: Seniorer 35:- kr/klass
Juniorer 25:- kr/klass
Insättes på pg 378270-3, ÖSFK, MFS samtidigt med anmälan.

Anmälan: Sista anmälningsdag 26/4, ÖSFK, MFS, c/o Lars Ohlsson, Jakob Borgmästares väg 15, 151 30 SÖDERTÄLJE.

Anmälan göres på SMFF:s blankett som kan rekvr från förbundsexpeditionen.

Kont.män: Lars Ohlsson, tel 0755/180 83
Staffan Hovmark, tel 0755/106 09

Övrigt: Ange kontaktman i tävlings-anmälan.

MODELLFLYGNYTT

SVERIGES MODELLFLYGFÖRBUND

Box 10022

600 10 Norrköping

Ansvarig utgivare: Lars-G Olofsson

Tryck: Elanders Boktryckeri AB, Kungsbacka, 1982

01715
L023

ANDERSSON EVERT
BOKVÄGEN 22
29500 BROMÖLLA

