



MODELL-NYTT

Officiellt organ för
SVERIGES MODELLFLYGFÖRBUND

3
1966



I detta nummer:

Nya tävlingsformer i friflyg, linstyrning och radioflyg..... Lennart Hanssons framgångsrika Wakefield "Nordstjernen"..... Nordiska Mästerskapen i linstyrning och radioflyg..... Radiomodellerna "Fri-delli" och "Winner"..... Monokote..... Profilerna Gö 417 och G610 Skvaderns Nattävling..... Vårtävlingen i linstyrning..... Ankmo-deller..... Modifierad Thunderbird..... Att flyga ensam. m.m.
Omslagsbild: Model Aviation.

Nyheter från Japan



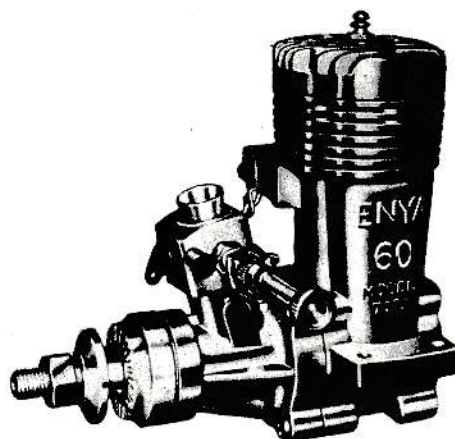
ENYA 60 II-RC

ENYA 60 II RC har snabbt blivit den populäraste motorn bland multiflygarna. Det finns goda skäl till detta för högsta effekt är kombinerad med lättskötthet och goda trottlingsegenskaper.

Bland finesserna kan nämnas lättmetall-kolv, två kolvringar och två kullager.

10 cm³.

Pris 179:-- kr.



"Push-Pull" SERVO

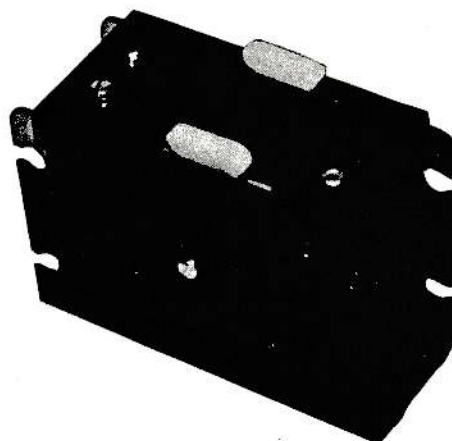
MK MULTISERVO kommer nu i ett ännu bättre utförande som gör dem lättare att montera i alla modeller. Storlek 66x44x28 mm. Vikt c:a 60 gr.

Tre utföranden finns:

Tvåkanalsservo för relämottagare 59:--

Tvåkanalsservo med transistorförstärkare för relälösa mottagare 98:--

Digitalservo för F&M Proportional 150:--



FUTABA SUPERHET

Den ständigt ökade radioflygverksamheten gör det nödvändigt med superheteranläggningar även för dem som flyger med en kanal. Vi erbjuder:

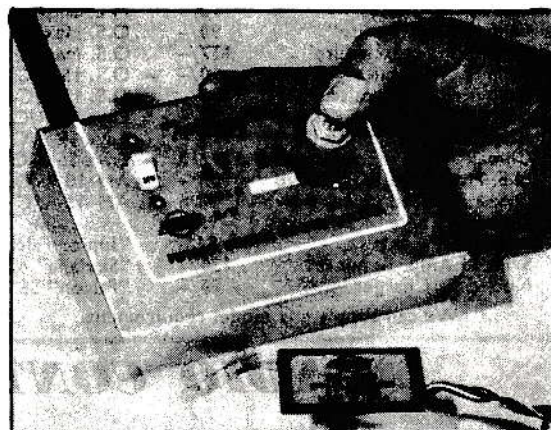
Futaba FT-5C, transistorsändare 161:--

Futaba F6-STR, superheterodyn-mottagare med relä 165:--

Uppkoppling för ovanstående 18:--

Kompl. anläggning, FT-5C, F6-STR och uppkoppling 344:50

Batterisats 10:10



HOBBYTJÄNST

Olofsgatan 7 • Box 3310 • Stockholm 3

Tel. 08/20 23 04

MODELL-NYTT

Organ för
Sveriges Modellflygförbund

SMFF, styrelse 1966

Ordförande:

Sune Persson
Box 105
Köping

Protokollsekr.:

C.-E. Aunér
Bäckgatan 36
Norrköping

Kassör:

K.-A. Ericsson
N. Kyrkogatan 25
Härnösand

Grenchef friflyg:

Gunnar Kalén
Svarvaregatan 9
Norrköping

Grenchef linstyrning:

Christer Söderberg
Torsgatan 39
Stockholm Va

Grenchef radioflyg:

Gunnar Hofmann
Docentgatan 1 A
Malmö S

Grenchef raketflyg:

Olle Olsson
Bokebergsgatan 19
Hässleholm

Korresp.-sekr.:

Lars Andersson
Tycho Brahegatan 35
Limhamn

Från redaktörens synvinkel:

VAD NU DÅ.....?

Vad är det egentligen för en tidning vi får, undrar säkert många modellflygare. Lugn, det är bara den gamla hederliga Modellflyg-Nytt som vi har plockat bort några bokstäver ur namnet på. Vad skall det tjäna till? Bara ett nytt utslag av ändringslust, tänker kanske de konservativa. Riktigt så enkelt är det inte för det har att göra med att vi fått tidningen registrerad och hoppas få sända den som utgivarkorsband i fortsättningen. Det visade sig att det tidigare fanns två tidningar med "modellflyg" i namnet registrerade och därför fick vi på förslag av Justitiedepartementet ändra titeln enligt ovan.

Att sända tidningen som utgivarkorsband är relativt förmånligt och ytterligare ett led i vår strävan att sänka kostnaden för tidningen till en rimlig nivå. Tidningen var på god vär att driva SMFF till konkursens brant och därför får medlemmarna finna sig i att tills vidare få denna enkla blaska som är helt framställd på förbundsexpeditionen.

Genom att förstärka redaktionen hoppas vi att tidningens innehåll skall förbättras. Medlemmar av redaktionskommittén har preliminärt lovat att fr. o. m. nr 4 ta en mer aktiv del i tidningens redaktion och under förutsättning av styrelsens godkännande hoppas vi att vi som alla andra hedervärda tidskrifter skall få olika personer som redaktör, ansvarig utgivare och annonschef. Hittills har ju allt skötts på ett lindrigt sagt amatörmässigt sätt och vi hoppas på en förbättring.

Under mellantiden är vi mycket tacksamma om läsarna vill tala om för oss vad de tycker och tänker om tidningens innehåll och utförande. Glöm framför allt inte att rapportera alla arrangemang som kan vara av intresse för andra.

Slutligen: Tyvärr har vi ännu inte lyckats ta in något av den tid vi förlorade i början på året. Så länge semestern varade var det nämligen omöjligt att få fram vare sig annonser eller andra bidrag.

V. J.



MODELL - NYTT redigeras av:

SMFF:s Förbundsexpedition
LAMMHULT
tel. 0470/23475 eller 0472/65045

Ansvarig utgivare: Valter Johansson

3
1966

MODELL-NYTT har alltid strävat efter att hålla läsarna informerade om de vid varje tid mest framgångsrika modellplankonstruktionerna och det är därför med särskilt nöje som vi här presenterar:

Lennart Hanssons



Nordstjernen

Denna modell är resultatet av experiment och erfarenheter under de senaste årens tävlingsdeltagande och inrymmer i sig åtskilligt av sina föregångare och dessutom åtskilligt av "finesserna" hos de övriga Wakefield-AKMarnas modeller. Om prestandan hos Nordstjernen skall här inte mycket ordas, dock kan nämnas att modellen lyckats vinna de två tävlingar den hittills deltagit i, nämligen Majpokalen i Uppsala och årets UT i Norrköping och att den i "stilla" luft torde kunna åstadkomma de önskade 3 minuterna.

Kort konstruktions och byggnadsbeskrivning:

Kroppen tillverkas av 2,2 mm seg och medelhård balsa i sin främre del och av 1,5 mm dito balsa i bakkroppen. Slipa gärna lite extra längst bak, desto kortare blir nosen. Motortuben rullas runt ett mässingsrör av 35 mm yttre diameter, bakkroppen runt en kon med främre diametern 35,5 mm och diametern längst bak 16 mm. Konens längd är 570 mm. Innan rullningen skall givetvis balsaflaken klädas med japanpapper på insidan och lackas 2 ggr med cellulosalack. Obs! Detta gäller även bakkroppen! Förstärkningarna framtill och vid bakre motorfästet tillverkas av 0,5 - 0,8 mm kryssfanér, nosplattan av 2,5 mm 5-skiktad fanér. Vingbryggan utgöres av 2 st plattor, bestående vardera av 2 st krysslimmade 2 mm balsaflak. I dessa infälles 2 st 3x5x40mm furulister framtill och baktill med 10 mm utskjutande vilket allt utgör en kanske inte så vacker men mycket stabil vingfastsättning. De båda plattorna, som upptill formas efter vingens undersida, limmas fast vid kroppen, varvid noggrannt iakttages att vinkelskillnaden blir den rätta, nämligen 3°.

Innan vingbryggan kan komma på plats återstår att bygga resten av modellen, att den kom med nu beror på att den hör till kroppen, vilket även Fenan kan sägas göra. Denna, som skall vara svagt (mycket) framåtlutad bygger man i "handen" på så sätt att man först limmar ihop en ram av 3x5 mm framkantslist, 10 x 5 mm bottenplatta, 3x6 mm bakkantslist och ovankanten som tillverkas av 6 mm balsa.

Efter torkning av denna ram isättes spryglarna av 1 mm balsa i kryss. Dessa har då icke utformats till sin profil utan detta sker då hela arrangementet har torkat och slipas då fram till en profil som skall vara symmetrisk och cirka 7,5% tjock. Trimrodret tillverkas av 3 mm balsa och passas noga till fenans profil.

Vingen tillverkas på traditionellt sätt med "stark" balsa i spryglarna och för övrigt med iakttagande av hög kvalitet i listerna. Förstärkningarna i mitten utgöres av 1 mm balsa och runt urtaget för timern i mitten skall tillpassningen vara extra noggrann.

Stabilisatorn tillverkas också den på traditionellt sätt, profilen är 7,5% tjock, vilket kanske är nödvändigt att påpeka med tanke på stabilisatorns utformning.

Propellern har en diameter av 550 mm och en stigning av 720 mm. Bladen är elliptiska och har en största bladbredd av 62 mm, 90 mm från spetsen. Undersidan har där en största skålning av 2 mm och bladets tjocklek är där cirka 3,5 mm. Framkanten på bladen skall vara ganska skarp.

Klädseln utgöres av japanpapper, dessutom klädes främre delen av kroppen (runt gummimotorn) med siden.

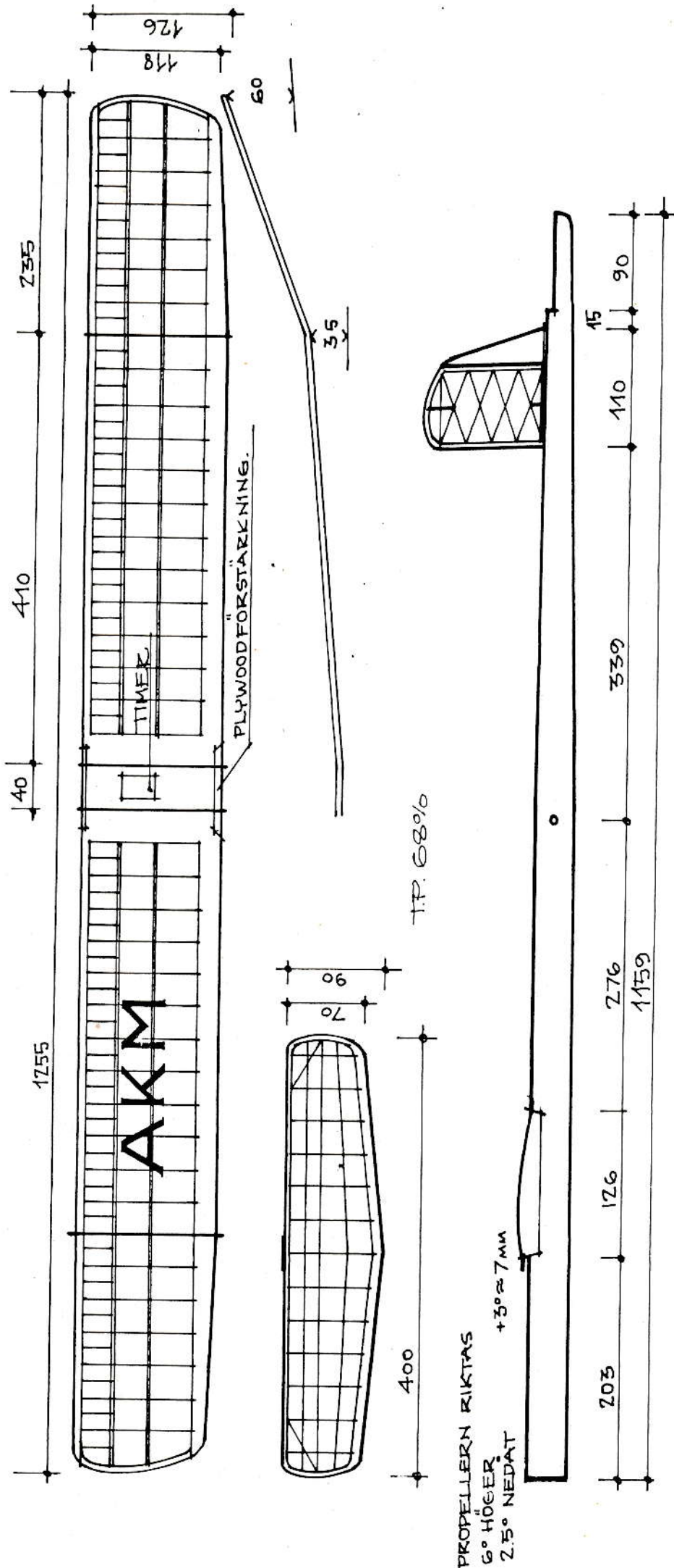
När alla delar av flygplanet är klädda kan vingbryggan limmas på plats. Montera först gummimotor och propeller samt stabilisatorn. Leta sedan fram jämviktsläget och placera vingbryggan så att tyngdpunkten kommer att ligga 68% av vingens korda, räknat från framkanten.

Gummimotorn utgöres av 16 strängar 6x1 mm Pirellisnodd, vilket ger en motortid av 30 sekunder med 50 gr och 25 sekunder med 40 gr. Modellen kan också flygas med 14 strängar 6x1 eller med 24 str. 4x1 i vilka fall motortiden blir något längre men höjden ej fullt så bra. Detta senare arrangemang torde vara lämpligast vid termikflygning, dock tycker jag själv bäst om suset av propellern när den laddas med sina goda 16 strängar.

Så några ord om trimning och flygning. Modellen skall flyga i högervarv i stigningen, som skall vara så brant

forts. på sid. 27

"NORDSTJERNAN" AV LENNART HANSSON AKM 1966.



SPRÄGLAR 15MM Balsa (VIKTIGT)
MOTOR 16 STC MYCKET GOD PRELLI
PROPELLER AV Balsa 55 CM DIAM.
72CM STIGNING 62MM BLADERED
OBS! PROPELLERN ÄR FALLBAR
MODELLEN STIGER I STÅENDE SPIRAL
TILL HÖG HÖJD OCH GLIDER DARETER
OVANLIGT LÅNGE I VÄNSTREDSPIRAL
TILLS FUZEN TRÄDER I FUNKTION.

PROFIL ENL. MURARI (ITALIENARE)
STABILISATORPROFIL
7,5MM TJOCK M. FLAT UNDERSIDA

"Nordisk Landskamp i de tusen sjöarnas land"

Produktion: FFF
Regi: FFF
Ljud: Super Tigre, ETA m. fl.
Dekor: Aska, blix & dunder

I rollerna:

TEAM-RACING

- | | |
|-----------------------------|-------|
| 1. Per och Ole Hasling, DK | 9.29 |
| 2. Rosenknopp-Södergren, S | 10.27 |
| 3. Guy och Olof Sundell, SF | |

SPEED

- | | |
|-------------------------|-----|
| 1. Ralf Ekholm, SF | 213 |
| 2. Leif Cernold, S | 210 |
| 3. Kari Jäskäläinen, SF | 209 |

SÅSOM COMBATFLYGARE SÅGS

- | |
|---------------------------|
| 1. Hans Geschwendtner, DK |
| 2. Roger Holmberg, S |
| 3. Staffan Larsson, S |

STUNTMÄN

- | |
|----------------------|
| 1. Juhani Kari, SF |
| 2. Ove Andersson, S |
| 3. Erik Björnwall, S |
- m. fl.

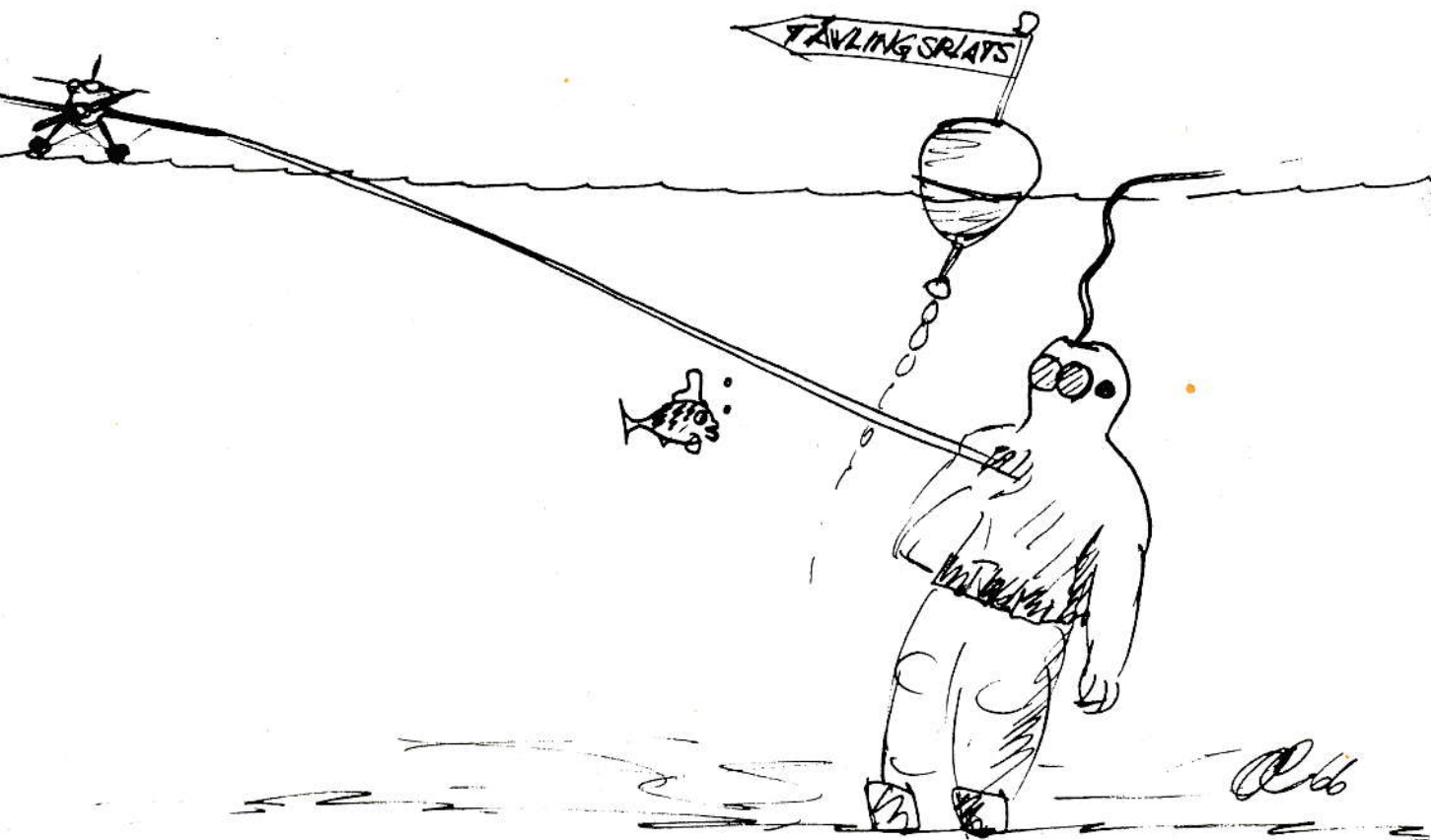
Handlingen utspelas på Sjöskog (Seutula), Helsingfors nybyggda internationella flygplats, ännu ganska anspråkslös men OJ vilka utrymmen för modellflyg.

annons

De medverkande i detta skådespel har bott och förpläcats på

HOTELL OTNÄS

som förutom två restauranger och ett kapell hyser en stor del av Helsingfors Tekniska Högskolas elever (även kvinnliga).



Spelet kan börja!

Så gjordes med handskakningar, huvudskakningar och långa haranger, samt som sig bör ett lagledarmöte. Lagom till första regnskuren var lottning och heat-ordning klara.

LÖRDAG

TEAM-RACING: Plötsligt började första heatet och det var lika plötsligt slut. Under denna korta tid förlöpte 5 min. 19 sek. Det kunde mycket väl ha varit finalen, vart månne detta bära hän?

Rosenknopp-Söderberg visslade runt på bara 4.35.

Hasling-Hasling hade att göra 4.57, men slog i gengäld av propellern i starten. Järvi-Aarnipalo var snabbast i luften men definitivt långsammast att tanka om (startsvårigheter). Tid 5.19.

Andra heatet var mera normalt, d.v.s. det mesta jäklades för de delta-gande. Jens och Hans Geschwendtner diskades medan Eklund-Svedling och Tortilla-Raatikainen höll på och fum-lade i 6.32 resp. 7.15 för att fullborda de futtiga 100 varven. Domarna hade blivit varma i kläderna och utdelade varningar med stor iver.

Sista heatet bestod av endast två man. fel, LAG. Sundell-Sundell hade en för dem medelmåttig tid 4.45. Berglund-Grankvist körde säkert men saknade riktiga gnistan, 5.23.

SPEED: Alltfler moln samlades för att bevittna den tappra skarans kamp och vattennivån på banan steg i en takt som var inte alls så låg. Allas vår Charlie öppnade med en flygning som inte fullbordades, emedean motorn oväntat dök varefter kärran släppte från linan. Kari med alla äina i efternamnet kutade runt i 199 km/t men hade flugit för högt varför flygningen inte kunde godkännas.

Kai Karma var en ny bekantskap som denna dag åtminstone, saknade det riktiga "pipet". Fart: 190.

Ekholm: en liten kille men farlig fortflygare. Noterade blygsamma 198 km/t med en kärra som flyger precis som ett "strykjärn". Påstår själv att han gjort c:a 300 flygningar med den, de flesta över 200 km/t. Så var det då Leffe Cernold, som överraskande alla utom sig själv med att ta ledningen på 203 km/t. Så hade han också fått lite "Hagel" i motorn. Kommentrar på sitt nya personliga rekord: Det går fort,... i morgon.

Regnet vållade en del missförstånd mellan tidtagare och de tävlande vilka gärna ville ha åtminstone 16 meters sikt.

STUNT: Även här hade man svårigheter med såväl regn och blåst som konkurrenser. Klassen verkade ovanligt jämn och samlad. Samlad även så långt bort man kunde från övriga tävlande, kanske för att inte störas av oväsendet från odämpade motorer. Ställningen efter första omgången var i alla fall den att Kari ledde (som vanligt) på 1025 före Ove A. 924 och Björnwall 920. Alf Eskilsson 6:a på 879.

Lugn och ro sänkte sig över Seutula

varför regnvädren snabbt drog iväg till bättre jaktmarker. Med vår finska ciceron åkte vi på sightseeing i Helsinki. Stadsdelen Hagalund visade sig vara icke en motsvarighet utan en bjärt kontrast till vårt eget och Olle Olssons, och kunde väl användas som förebild till kommande befolkningscentra. Titta själva nå'n gång.

Efter middagen var det "open house" hos finske lagledaren Palho, där alla togs synnerligen väl om hand och förplågades rikligen. Det var ett liv och ett kiv och alla trivdes, somliga t.o.m. i överkant.

SÖNDAG

Av en ilsket ringande telefon vaknade nästan hela det svenska laget med supporters. NAGON hade beställt telefonväckning men omtänksamt nog inte till sitt eget rum. Var det manne han Södergren eller vad han heter. Efter frukost hämtades så med milt våld sjusovarna, t.ex. någon icke namngiven combatflygare som i nattens mörker inte hittat rätt utan återfanns på alldeles fel ställe sätt snusande i en soffa.

Till en början såg vädret skapligt ut, men så snart man nalkades SJÖskog utvräktas molnens under natten ackumulerade vattenmassor på skaran.

SPEED: Leffe infriade sitt löfte och satte nytt svenskt rekord med 210 km. Han behärskade fint start och landning trots brist på flottörer. Rolf Hagel, deltog "utom tävlan", flög mono-line, bitvis, dock tyvärr inte 10 varv i stöten.

Jens G. gjorde 194 km i första, medan andra slutade med någonslags mystisk "ubåtsflygning" i c:a 10 knop. Orsak; vatten på banan trots tävlingsledningens ivriga dräneringsförsök. Efter litet taktikflygning lyckades han dock notera 205 km/tim.

Finnarnas ess, "Europas bäste amatör", Ralf Ekholm hade ingen lycka i andra, noterade knappt 200. Tydligen ilsknade han till och hotade motorn med filning ty i 3:e flög han 213, vilket räckte till seger.

Jäskeläinen flög med "Tankekontroll", d.v.s. han hann inte med runt utan lät handtaget hänga i pylon medan han själv satt och tittade på: fart drygt 205.

Efter lunch klarnade det faktiskt upp en smula.

COMBAT var den vanliga visan med regeltolkningar, konferenser och omflygningar om vartannat samt oväntad

Sport-klassen

Det danska 6-kanals programmet

Under några dagars besök vid KDA's modellflygläger på flygstationen Vandel i Danmark kom jag i kontakt med danska radioflygare och fick se deras nya program K 5 som flygs med sidoroder, höjdroder och motorkontroll, en sammansättning som blir allt vanligare även bland de svenska modellflygarna.

K5-programmet är sammansatt av vårt RC-III, vissa RC-I manövrer samt "tough and go".

Efter vad jag kan förstå hade K5-programmet antagits och godkänts vid en nordisk stämma och tävlingar i klassen förekommer i Danmark och Norge. Vid denna stämma var Sverige representerat av vår grenchef Gunnar Hofmann, men vi har ju aldrig blivit informerade om K5-programmet? Inget tycks ha nämnts på Riksstämmorna?

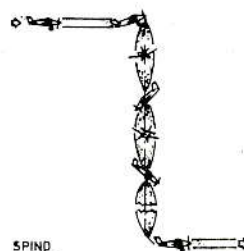
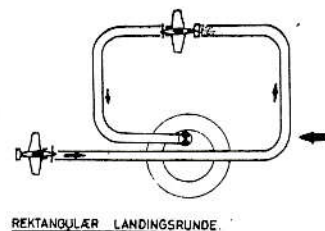
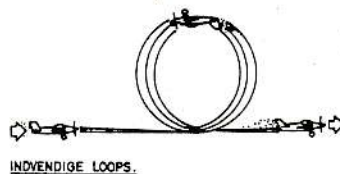
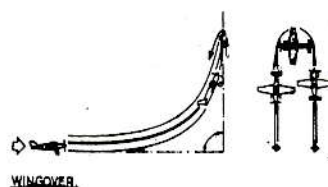
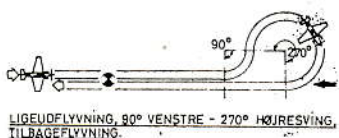
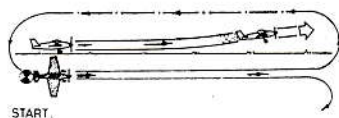
Programmet ger oss nya manövrer är lagom svårt och en bra övergångsklass till RC-I. Enligt mitt förmenande något för oss att ta vara på.

Kent Petersson



Det var något mycket intressant som Kent Petersson kom på, när han som ende svensk deltog i det danska modellflygläget. För den som flugit med "simpla" modeller har det varit ett alltför stort steg att på en gång börja flyga multiprogrammet. Den nya klassen (som i Danmark allmänt benämnes "Sportsklassen") fyller därför ett stort behov och kommer säkert att bli mycket populär. Man kan ju inte komma ifrån att RC-III är något farligt i hårt väder, men får man också använda sig av höjdroder blir det säkert ett större antal av deltagarna som kan fullfölja.

Vi visar på nästa sida det danska startkortet. Det säger det mesta om vad som skall flygas och för att göra det helt klart följer här illustrationer på manövrarna.



INBJUDAN till tävling

För att undersöka intresset för denna nya tävlingsklass, inbjuder Jönköpings läns Modellflygförbund till en tävling på Hagshults flygfält

DEN 1 och 2 OKTOBER 1966

Då detta ännu inte är någon erkänd tävlingsklass i Sverige behövs ej tävlingslicens. Även enskilda modellflygare kan därför delta. Det skall bli en tävling i gemytets tecken. Någon föranmälan behövs ej. Handstart tillåten för dem som så önskar.

Navn:

Klub nr.:

Deltager nr.:

Nr.	Manøvre	K	1.flyvning	2.flyvning	3.flyvning
1.	Start (jordstart og ligeudflyvning mod vinden)	5			
2.	Ligeudflyvning mod vinden i mindst 10 m højde begyndende lige over senderen	5			
3.	Venstresving (90°) efterfulgt af højresving (270°)	5			
4.	Ligeudflyvning med vinden ind over senderen	5			
5.	Wing-over	5			
6.	Indvendige loops, første	4			
6a	Do andet i fortsættelse heraf	6			
6b	Do. tredje i fortsættelse heraf	8			
7.	Rektangulær landingsrunde	10			
8.	Touch and go	10			
9.	Spind, 3 omgange	12			
10.	Rektangulær landingsrunde	10			
11.	Landing: indenfor 25 meter cirklen indenfor 50 meter cirklen udenfor 50 meter cirklen	10 5 0			

Ialt:

Sammenlagte points for
to flyvninger:

Placering:

Dommer: _____

Fridelli

Vad skall man sätta i händerna på den som vill börja med radioflyg? Den frågan blir ofta aktuell i klubbarna. Sorgligt nog överskattar de flesta nybörjare sin förmåga och det är faktiskt ganska vanligt att de som första modell väljer en Sterling Mustang eller något liknande om de har köpt en multi-anläggning.

Andra tänker ekonomiskt och köper en prisbillig japansk enkanalare av typ Futaba eller dylikt och placerar den i någon miniatyrmodell av exempelvis Top Flites tillverkning. På grund av sin ringa vikt bör en sådan modell överleva flera kraschar, men någon flygning att tala om blir det troligen inte.

Den idealiska nybörjarmodellen bör ha en spännvidd på mellan 1 och 1,5 m och utrustas med en 1,5 - 2,5 cc motor. I handeln finns några byggsatser som är lämpliga, t. ex. Radiomaster. Andra är Vagabond, Falcon 56 samt (för större motorer) Jenny.

För den som anser att det är onödigt med en byggsats till en så enkel modell, har vi låtit Kent Pettersson rita av en modell som är mycket populär i Nässjö Mfk. Modellen är lämplig för tävlingsflyg i RC-III och på ritningen har den också utrustats med höjdroder så att den kan användas i den nya "sportklassen" med sidoroder, höjdroder och motorkontroll. Det torde också vara möjligt att utrusta den med skevroder i form av s.k. "strips".

Som motor rekommenderar vi OS15 eller OS 19 som är de bästa RC-motorerna i denna storleksklass.

Modellen är från början utarbetad av Stig Karlsson (numera segelflyglärare i Jönköping). Den har under årens lopp förbättrats allt efter som motorer

och radioutrustningar har blivit modernare. Från början flögs modellen med 1,5 cc dieselmotorer och gyro som rodermekanism.

Den välkände radiodomaren Hagart Fridell i Nässjö har byggt ett flertal Fridelli och har förbättrat den undan för undan. Modellens namn har uppstått av hans efternamn, Fridell, med tillägg av ett i, FRIDELLI.

Många modellflygare har med lyckat resultat byggt denna lättbyggda och lättflugna lilla kärra.

Byggnadsbeskrivningen blir mycket enkel: Kroppen är av lådtype, alltså utsågade kroppsidor, sammanfogade med nospantet och det förväg byggda spannet B. Obs! Plywoodförstärkningar av kroppssidorna. Frampartiet utfylls med balsaklots, varpå motorbockarna limmas. Urtag göres för tanken. Därefter limmas kroppssidorna ihop i bakpartiet. Över och undersidorna limmas fast.

Vingen är uppbyggd av en huvudbalk bestående av 2 st 5x10 lister limmade på varann, samt framkanten av 10 x 10 balsalist. Bakkanten är uppbyggda av 2 st 1,5 mm balsaklaffar.

Stabilisatorn bygges helt av 5x5 och 5x10 mm balsalister. Sist limmas 5x1,5 mm lister för att sidenet ej skall fastna på mittlisten.

Slutligen några ord om radioutrustningen. Fridelli har flugits med allt från Gyron till digital-proportional. För nybörjaren är det lämpligast att börja med sidoroder och motorkontroll, alltså fyra kanaler, eller Galloping Ghost med uteslutande av höjdroderkontrollen.

Ritning i skala 1:1 till Fridelli kan rekvireras från SMFF:s Förbundsexp., Lammhult. Pris 10:-- kr.

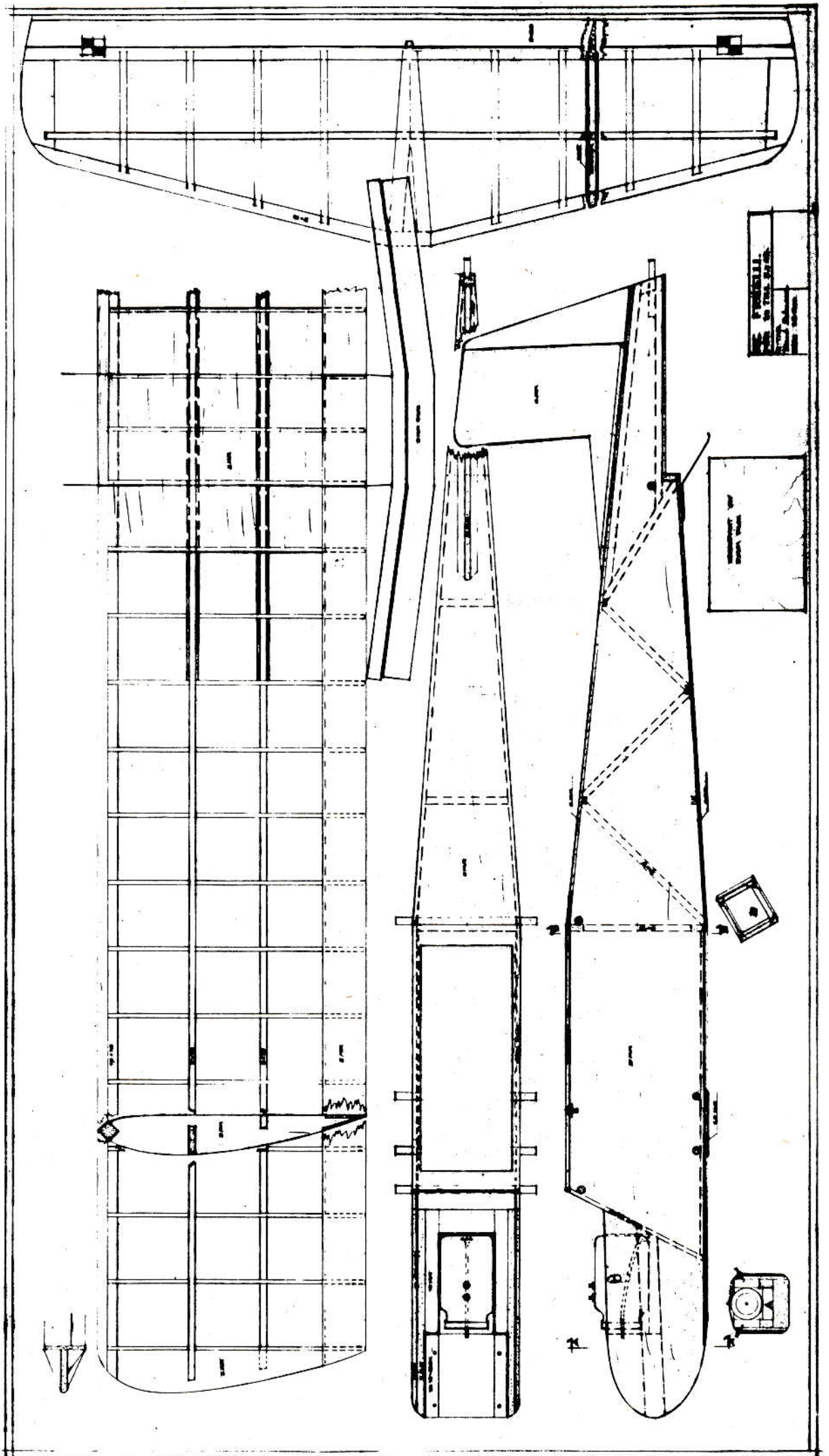
GALLOPIN' GHOST

Att flyga med enkanals proportional eller "Galloping Ghost" som det också kallas, är inte något nytt, men det har hittills varit förbehållet det fåtal som gillar att plocka med invecklade länkar och sådant. Kommersiellt har denna styrmöjlighet inte rönt någon nämnvärd uppmärksamhet förrän på senare tid.

Av radiostyrningsfabrikanterna är det Min-X som har varit föregångare

på området. De har det senaste året erbjudit Pulsmite--sändarna som kan kombineras med både superhet och -regen mottagare. Sändarna finns i två utföranden, Pulsmite S med långsam pulsning för Galloping Ghost och Pulsmite A med snabbare pulsning för s.k. Simpul-Simul. I det senare fallet används också en decoder som sorterar upp pulserna och ger ström till olika

forts. på sid. 27



MONOKOTE-ett nytt sätt att klä modeller

Alla som läser amerikanska modelltidningar har väl sett Top Flites reklam om det "revolutionerande nya" beklädningsmaterialet Monokote.

Jag har nu varit i tillfälle att pröva det på stabilisator och vinge till en deBolt Pursit.

Monokote är en glasklar polyester-film vars ena sida är belagd med ett färgblandat lim, påminner mycket om klebiga sidan på tape. Filmtjockleken ligger vid ca. 0,04 mm och styrkan tycks vara avsevärd. Det är helt bränslesäkert, okänsligt för fukt, färgäkta och kan inte bli sprött. Enligt uppgift är det opåverkat av temperaturer mellan -55° - $+94^{\circ}$. Vidare är det helt luktfritt - en inte oväsentlig fördel för alla som bygger i köket.

Jag följde helt den beskrivning som medföljer Monokotearken. Det uppstod inga problem och resultatet blev alldeles utmärkt. Det kändes naturligtvis lite underligt att stryka flygplansvingar med strykjärn. Strykjärnet är nämligen ett av de verktyg som behövs för att arbeta med Monokote eller varför inte kalla det monokotera. Övriga verktyg som behövs är linjal, kulspets eller filtpenna, sax och rakblad. Strykjärnet måste vara utrustat med termost.

Monokotearken är 650x900 mm och till en normal multimodell räcker fyra st. Vill man sedan ha dekorationer i avvikande färg behövs naturligtvis flera. En märklig egenskap hos Monokote är att det inte sträcker sig hårdare

än att ytan blir slät och fin. Några spänningar som kan orsaka skevhet uppstår inte. För att nå ett gott resultat måste två villkor uppfyllas:

1) Ytorna måste vara så släta som möjligt. Slipa med finaste sandpapper.

2) Ytan måste vara trären. Ingen dope eller lack får förekomma.

När Monokote lägges på träytan fäster inte limmet hårt utan man kan lyfta upp och rätta till hur många gånger som helst. Först vid uppvärmningen blir limmet tunnt och biter in i träet. Drar man nu loss filmen följer träet med. Måste man av någon anledning ta bort en redan fastvärmd film går det om man arbetar före med strykjärnet.

Läggs Monokote på lackat trä fastnar det direkt och kan inte lyftas upp och rättas till. Vidare ger lacken upphov till blåsor när värme tillföres. Glasfiberarmerade ytor går dock utmärkt att klä om man är försiktig med värmen. Dubbelkrökta ytor går fint att klä om man bara följer bruksanvisningen. Viktigt är att man först fäster den raka kanten ordentligt.

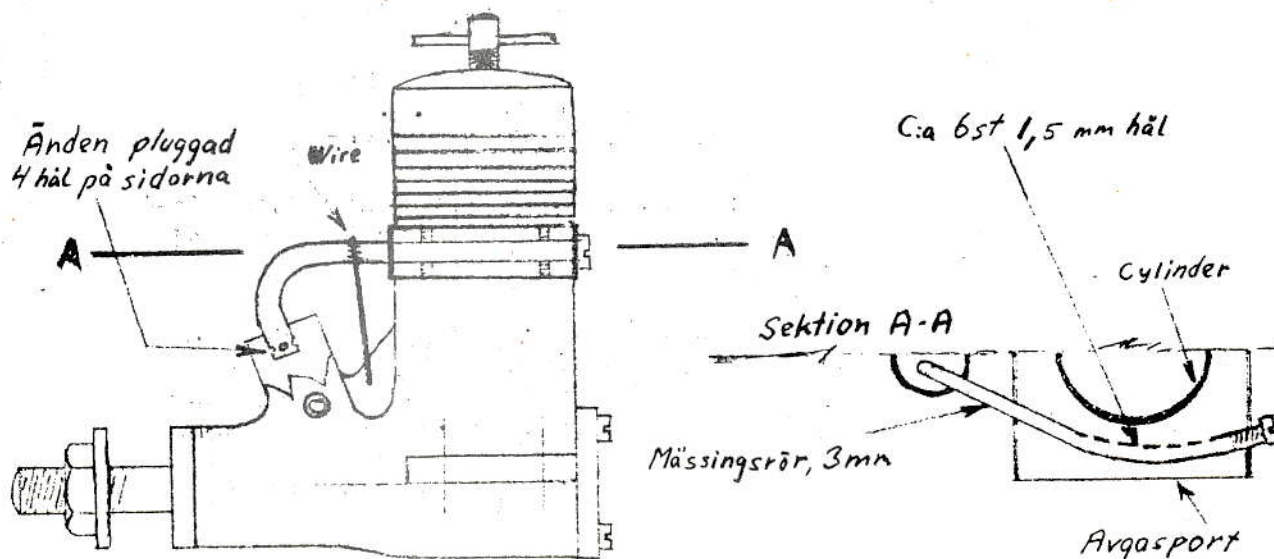
Smala remsor, 2-3 mm breda, går att lägga i måttlig kurvform vid dekoration. Bäst är att klippa eller skära ut formen.

Som slutomdöme kan man säga att Monokote tycks fungera utmärkt och ger ett mycket gott resultat på mindre tid än gängse beklädnadsmetoder.

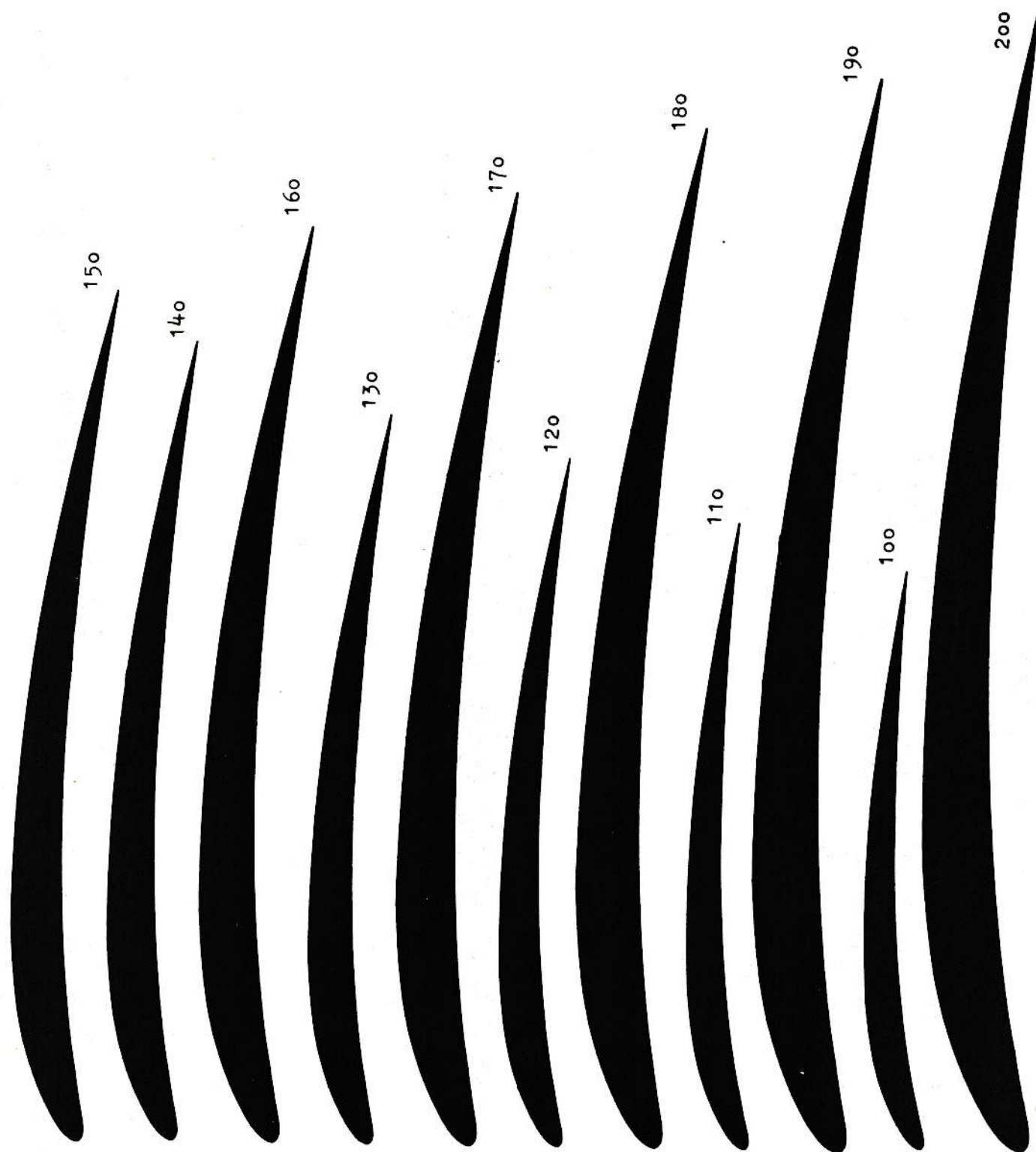
Prova på nästa modell!

Svante Hellström

Varför inte ta vara på avgaserna, tyckte en canadensisk TR-flygare. Resultatet blev över förväntan. Det blev möjligt att kraftigt minska olja i soppan och antalet varv ökades från c:a 45 till 70 utan fartminskning.



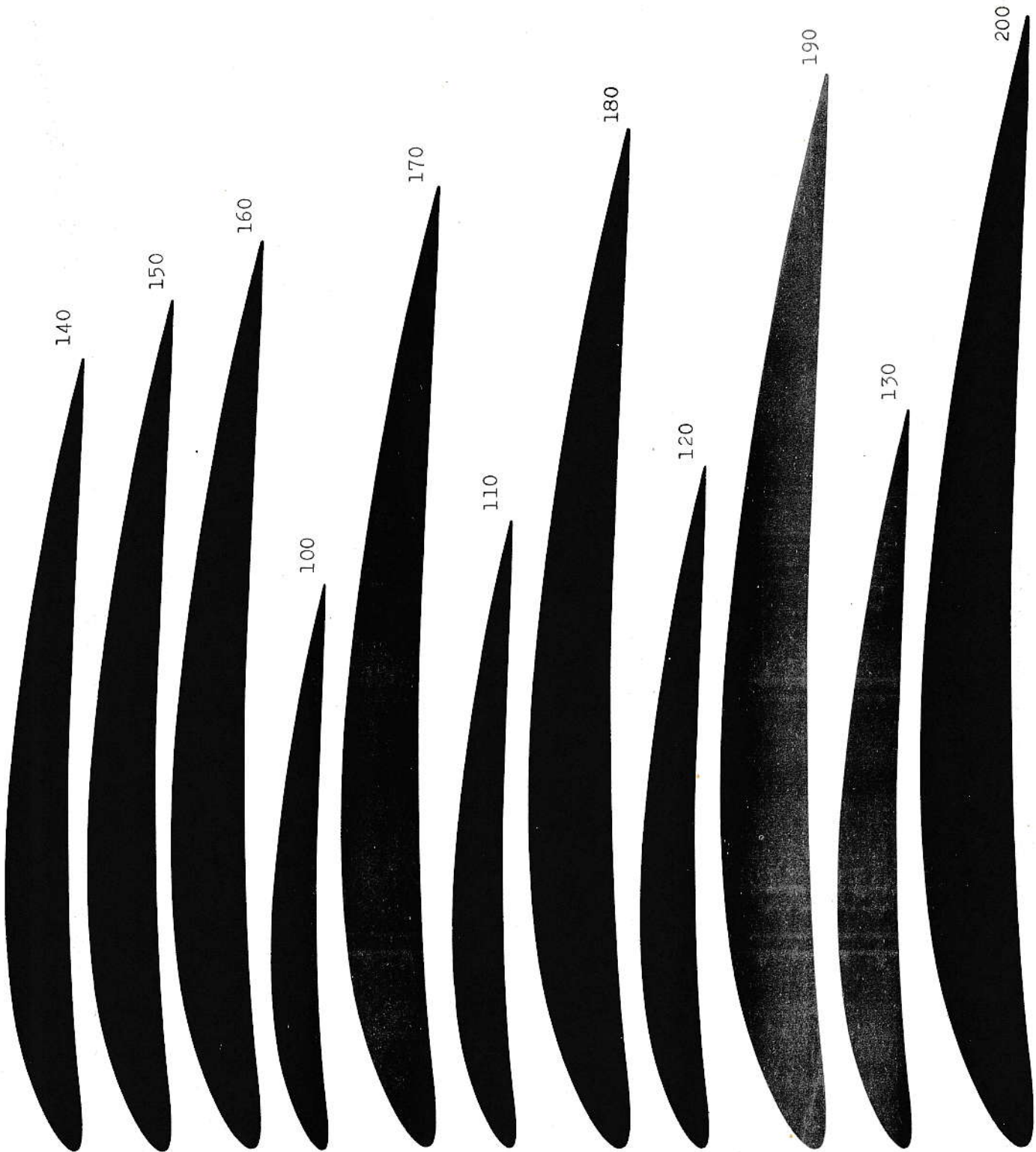
PROFILBLADET



Profil Gö 417

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

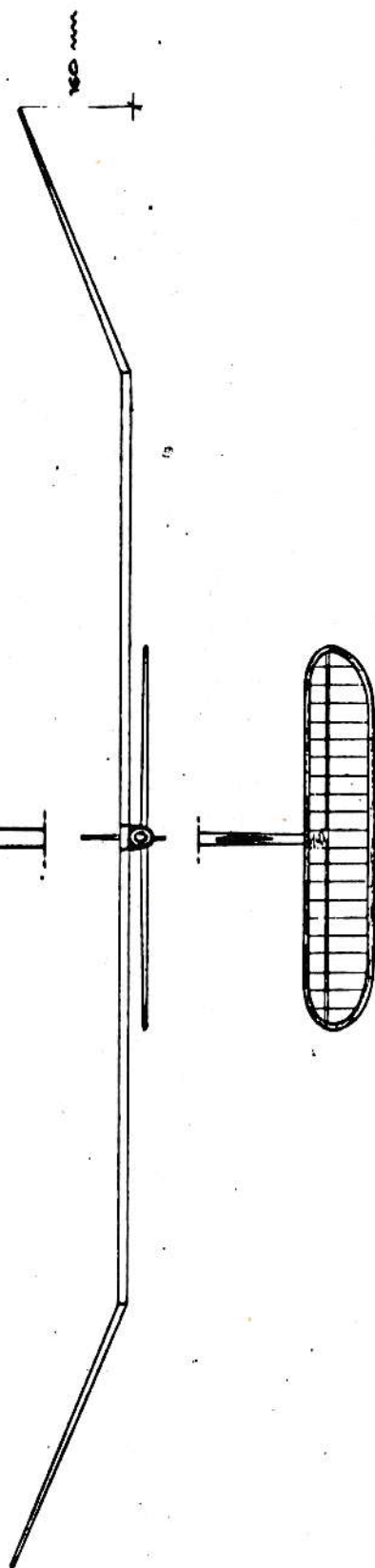
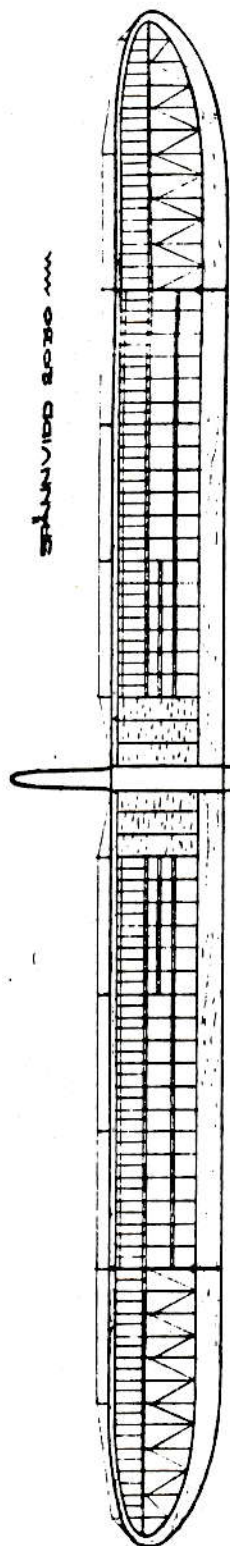
PROFILBLADET



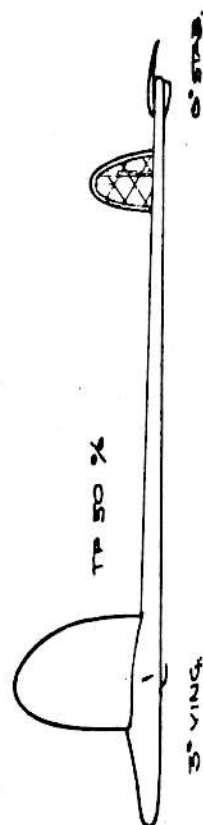
Profil G 610 B

X	0	1,25	2,5	5	7,5	10	20	25	30	40	50	60	70	80	90	95	100
Yo	1	2,7	3,7	4	6	6,7	9	9,5	9,8	9,8	9,1	7,7	6,3	4,3	2,3	1,2	0
Yu	1	0	0	0,1	0,3	0,7	1,5	1,7	1,9	2	1,9	1,6	1,2	0,7	0,1	0	0

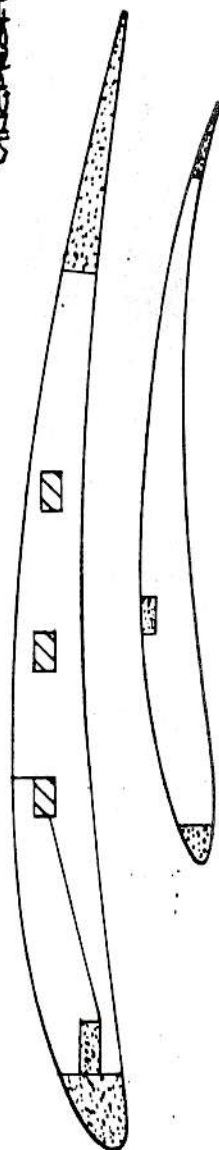
BLÅSÅN NR 5
Klas WÄRTENSSON
AKM



VINGEN 28.97 dm²
STABILITÄT 4.90 dm²
TOTAL FLÖYTA 33.87 dm²
VING. 121 GR
STAB. 10 GR
KROPP 230 GR
TOTAL VIKT 411 GR
RIT. DEN 15.1988
CHRISTER ROSSALL



VINGPROFIL BOKALON



SKALA 1:10



TÄVLINGSRESULTAT

"SKÅNEBLIPPEN" på Ljungbyhed den
13-14 augusti 1966

Klass RC-I

1. Jesper von Segebaden, Starfl.	8334
2. Tommy Bennvik, Starflyers	6259
3. Arne Arvidsson, Malmö Rf	5346
4. Lennart Olsson, AKM	5012
5. Jan Levenstam, Starflyers	4998
6. Lennart Sundström, Malmö	4937
7. Leif Thelin, Kungälv	4839
8. Kurt Jönsson, Malmö Rf	4381
9. Per-Axel Eliasson, Starfl.	3082
10. Bertil Attervik, AKG	2703
11. Lars Olsson, Örebro Radio	1366
12. Karl-Einar Tell, LEN	178

Klass RC-III

1. Arvid Karlsson, LEN	2345
2. Stig Hellquist, Oskarshamn	2150
3. Björn Wängström, LEN	2124
4. Kjell-Ake Elofsson, Tibro	2075
5. Lars Karlsson, LEN	1858
6. Bertil Nilsson, Ystad	1642
7. Eie Nilsson, Oskarshamn	1393
8. Svante Brandting, Oskarsh.	1383
9. Kent Petersson, Nässjö	1282
10. Ulf Hamle, Kronobergs FK	1242
11. Stig Lilja, Jönköpings Mfk	997
12. Kurt Hildingsson, Oskarsh.	896
13. Steve Johansson, Tibro	647
14. Gunnar Didrichson, S. Sandby	286

NYBROTÄVLINGEN

Linkontrolltävlingen i Nybro gick den 12 juni i ett mycket vackert väder. Resultat:

Stunt

1. Ove Andersson, Västerås
2. Alf Eskilsson, Kungsbacka
3. Villy Andersson, Västerås
4. Clas Olov Kall, Kungsbacka

Combat-int

1. Jan Hygren, Vänersborg
2. Ola Abelsson, Nybro
3. Per Gelang, Vänersborg
4. Lars Lenander, Kalmar

Combat 35

1. Holmstam, Motala
2. Arvidsson, Kungälv
3. Lenander, Kalmar
4. Leimalm, Kungälv

Resultatlista från Nordiska Landskam-
pen i RC. Stauning, Danmark 16-17/7.

Multi

1. J. von Segebaden, Sverige	3982
2. H. Nordahl Rasmussen, Da.	3871
3. Bo Oldenburg, Sverige	3298
4. Poju Stephansen, Norge	3143
5. Erik R. Andersen, Danmark	3120
6. Tommy Bennwik, Sverige	3069
7. Jens Jørgensen, Danmark	2640
8. Sigurd Heiret, Norge	1889
9. Jan Rapstad, Norge	1052

Single

1. Bertil Nilsson, Sverige	1312
2. Niilo Thulander, Sverige	1211
3. Stig Hellqvist, Sverige	1119

Resultatlista från Friflyg-UT i Norr-
köping den 18-19 juni 1966.

Klass A2

1. Gunnar Kalén, Gamen	1693
2. Hans Andersson, Gamen	1686
3. John Pettersson, Hässleholm	1567
4. Claes Mårtensson, Malmö	1447
5. Hans Kalén, Gamen	1194

Klass C2

1. Lennart Hansson, Malmö	1653
2. Rune Johansson, Gamen	1650
3. Bengt Blomberg, Gamen	1632
4. Anders Håkansson, Malmö	1600

Klass D2

1. Lars Åhman, Gamen	1766
2. B.I. Svensson, Gamen	1758
3. Hans Friis, Gamen	1612
4. Ray Pramberg, Gamen	1555
5. Åke Andersson, Gamen	1554
6. Urban Nygren, Solna	1480
7. Lennarth Larsson, Solna	1469



Modellflyget fick fin propaganda i samband med flygdagarna vid F4:s 40-årsjubileum på Frösön. En modellflygtävling ingick i lördagsprogrammet, och på söndagen gavs en halvtimmes uppvisning inför publik. Dessutom hade Östersunds Flygklubb ordnat en modellflygutställning i en av de mest välbesökta hangarerna.

Flygvapnets stora uppvisning sågs av 30.000 personer. Så många tittade naturligtvis inte på modellflyget, men det var ändå ett ansevärt antal åskådare vid söndagsuppvisningarna, där radioflygarna Jesper von Segebaden och Jan Lewenstam drog största intresset till sig. Lennart Flodström flög med en wakefield av typ "flygande anka" drygt åtta minuter, vilket måste vara inofficiellt svenskt rekord för denna typ.

F4 med flottiljchefen Kjell Rasmussen i spetsen är värda stort tack från modellflygarnas sida för det utrymme och den hjälp de lämnade. Trots att lördagens tävling i bland avbröts av startande Drakar och landande Tunnor gick den ändå att genomföra utan minsta olyckstillbud tack vare sträng disciplin från trafikledarnas sida. Det visade sig att till och med en ganska livlig flygverksamhet går kombinera med modellflyg på samma fält om bara viljan är god från bägge parter.

Tävlingen bjöd på en kraftig blandning av termik och nersvep och följden blev ganska ojämna tider. Arne Berglin flög hem en säker seger i A2, medan unge järvsögrabben Leif Engman överraskande vann A1. Floda visade sig åter vara bäst norrlänning i C2. Hans klubbkamrat Ake Löfvander missade D2-segern genom för lång motortid i sista starten och det blev i stället hemmaseger genom nordjämten Sven Eric Pira.

Resultat:

Gösta Nilsson

Klass A2

1. Arne Berglin, Östersund	783
2. Rolf Sundin, Skvadern	669
3. Michael Borell, Östersund	618
4. Per Liljeqvist, Östersund	587
5. Ake Persson, Järvsö	573

Klass C2

1. Lennart Flodström, Skvadern	825
2. Rolf Sundin, Skvadern	752
3. Stig Lewin, Östersund	605

Klass D2

1. Sven Eric Pira, Strömsund	651
2. Curt Graveleij, Skvadern	627
3. Birger Sahlin, Skvadern	610
4. Ake Löfvander, Skvadern	580

1. Leif Engman, Järvsö	548
2. Folke Hansson, Järvsö	501
3. Gösta Nilsson, Östersund	463
4. Christer Andersson, Östersund	433
5. Håkan Nilsson, Östersund	424

Rapport från Criterium Du Nord 1966

Den årligen återkommande franska tävlingen fick även i år ett svenskt deltagande, men av göteborgarna. Skåningarna har ju de senaste gångerna varit på plats, men i år deltog Acke och Håkan Sjöström, Morgan Zetterdahl och Ulf Carlsson. Tävlingen gick på samma tid och plats som tidigare år. Efter en lugn trimningskväll på Salamagnes utomordentligt fina flygfält, kom första tävlingsdagen med mycket kyttig och oberäknelig vind på 4-6 meter som senare kom att öka. I A2 ställde cirka 60 man upp, i C2 20 och i D2 13. Med rådande väder kom resultaten att variera stort under hela tävlingen.

A2 blev den verkliga röverklassen med massor av missar trots fördelen att kunna utnyttja tidtagarna under lång tid. Hela fältet kunde sitta och vänta på bra väder och den som inte fick tag på tidtagare i början av perioden fick ha mycket tålamod. Endast en man, Van Nes, Holland, lyckades pricka in full tid 900 sek.

C2 blev den jämnaste klassen med 10 man över 700 sek. Där blev det förresten omflygning mellan Horn från Tyskland och Oskamp, Holland. Horn avgick med segern efter två grandiosa omflygningar på 240 och 300 sek.

D2 slutligen, dagens sämsta tider, de flesta hade svårt att få upp modellen på riktig höjd. Acke Sjöström hade en modifierad Pladuska som klarade blåsten bäst av de våra, han låg god trea ända till sista start då modellen endast gjorde minuten blankt. För oss andra ställde den kyttiga vinden till problem redan i början av tävlingen som vi inte lyckades få bukt med och tiderna blev varierande från max i en start till knappt minuten i nästa. Acke slutade i alla fall som femma, Håkan 7:a, Morgan 8:a och Ulf 9:a. Vinnare i D2 blev A. Landeau med 867 sekunder.

Lite besvikna var vi väl efteråt för att vi inte kunnat göra något bättre ifrån oss, men det är tydligt att man i fortsättningen får lägga ner mer arbete på trimning i lite hårdare väder än vad som hittills har varit. Men tävlingen blev en annorlunda och intressant upplevelse, som vi gärna återkommer till nästa gång.

Ulf Carlsson

MIDLANDA DEN 3 JULI:

SKVADERNS NATTÄVLING

Efter den senaste tidens perfekta sommarväder var det en ödets ironi att regnväder skulle infinna sig just i tid för tävlingens början och sedan fortsätta under de fyra första perioderna. Den intensiva blötan gjorde att många eljest välflygande modeller helt tappade trimmet och orsakade sina ägare stora bekymmer. Tursamt nog var vindstyrkan hela tiden ganska obetydlig, vilket hade det goda med sig att ovanligt få modeller hamnade i Indalsälvens vatten.

Det blev inte arrangörsklubbens Hans Eklund förunnat att vinna sin fjärde raka seger i denna tävling utan segern gick till S.I. Johansson från Tibro med dennes klubbkamrat Bengt Johansson på andra plats. Tibrograbbarna och deras kärror tycktes trivas alldeles förträffligt i det rådande vädret och deras seger och andraplacering var synnerligen välförtjänta.

I C2 överraskade unge H.G. Andersson genom att vinna före sin klubbkamrat och läromästare Ragnar Ahman på goda 896 sek. Samtidigt passade han på att ta skalperna av Lennart Flodström och Bengt Johansson. Dessa slutade nämligen på tredje och fjärde platserna.

Nilserik Hollander och Lars Ahman pressade varandra länge i D2 och följdes åt till fyra maxar. Men så tog rotblötan ut sin rätt och skevade till Ahmans vinge och så blev det bara 116 sek. för honom i femte start medan Nilserik maxade. Att den senare noterade sina 900 sek med vanligt standardbränsle gör förstås inte prestationen sämre.

Beträffande ett-klasserna kan noteras att Sune Bodin, Skvadern, som vann klass D1 på mycket fina 676 sek. började sin modellflygkarriär med en verklig rivstart. Det var nämligen hans första friflygmodell och hans första tävling.

Resultat:

Roffe

Klass A2 (15 del.)

1. S.I. Johansson, Tibro	812
2. Bengt Johansson, Tibro	791
3. H. Eklund, Skvadern	779
4. A. Dickfors, Krylbo	777
5. C. Mårtensson, AKM	737
6. J.O. Åkesson, AKM	730
7. Y. Dickfors, Krylbo	701

Klass C2 (8 del.)

1. H.G. Andersson, Gamen	896
2. R. Ahman, Gamen	891
3. L. Flodström, Skvadern	837
4. B. Johansson, Malmö	762
5. S. Lewin, Östersund	707

Klass D2 (8 del.)

1. N.E. Hollander, Karlstad	900
2. L. Ahman, Gamen	836
3. R. Rämberg, Gamen	704
4. Å. Löfvander, Skvadern	610

Klass A1, sen. (6 del.)

1. S. Lewin, Östersund	582
2. F. Hansson, Järvsö	534
3. A. Berglin, Östersund	459

Klass A1, jun. (6 del.)

1. H. Nilsson, Östersund	496
2. G. Olsson, Järvsö	301
3. Chr. Andersson, Östersund	284

Klass C1 (5 del.)

1. R. Sundin, Skvadern	657
2. S. Lewin, Östersund	582
3. O. Hillerström, Borlänge	204

Klass D1 (2 del.)

1. S. Bodin, Skvadern	676
-----------------------	-----

Lagtävling

1. Skvadern, lag 1	2226
--------------------	------

HJELMERUSPOKALEN

Måndagen den 30 maj höll LEN sin traditionella tävling i A2. Vädret var soligt och varmt med växlande molnighet. Det blåste c:a 2-5 m/sekunden. Två deltagare flög fullt och i den efterföljande skiljeflygningen fick Petersson 157 sekunder medan Wahlund endast uppnådde 84 dylika tidsenheter.

De bästa resultaten:

1. John Pettersson, Hässleholm	900
2. A. Wahlund, Uppsala	900
3. H. Kalén, Gamen	838
4. N. Helgesson, Skvadern	833
5. L-O Larsson, Uppsala	815
6. C. Mårtensson, Malmö	813
7. B. Westin, Gamen	811
8. I. Sundstedt, Borlänge	806
9. J.O. Åkesson, Malmö	802

Från LEN Escadrillen

VÅRTÄVLINGEN I LINSTYRNING

Den svenska sommaren har varit urusel de senaste åren, medan våren i slutet av maj har varit en för modellflygning utomordentligt lämpad årstid. Vårtävlingen i linstyrning har därför haft bra väder, men i år höll ej detta streck: Värre busväder än den 28 maj 1966 får man leta i minnet efter. Regn och vindbyar upp till 13 m/s gjorde att arrangörer och tävlande beslöt att lägga hela tävlingen på den andra tävlingsdagen. För övrigt var tävlingen sig lik: många deltagare, massvis med flygplan och ett "kämpa-arrangemang" av traditionelle arrangören ÖSFK, som även i år klarade hela organisationen utan hjälp av andra klubbar. Den andra tävlingsdagen bjöd till en början på ganska hårt väder, men det blev bättre mot dagens slut.

Stunt

Stockholmsdominansen är nu helt bruten och Västerås tycks börja dominera denna klass. Ove Andersson blir allt säkrare och med sina välbyggda plan stod han ej att hota. Sensationen i tävlingen var dock hans klubbkamrat Villy Andersson som debuterade i större sammanhang med en andraplacing på denna kvalificerade tävling. Han slog bl. a. alla de tre deltagande danska landslagsmännen. Efter anderssonerna och danskarna fanns ej mycket att hänga i julgranen. Aterväxten i stockholmsområdet är dålig, men i övriga landet är den god, varför man ej behöver vara allt för pessimistisk.

Speed

Att flyga monoline när det är svag vind är ej så lätt. Att flyga monoline när det blåser hård vind är modigt. Det fanns en del modiga, och av dessa stod dansken Geschwendtner i särklass. Hans eleganta flygning var som ingen vind existerade: 1 m höjd varvet runt, som ett "strykjärn". I övrigt vill man ge dem, som lyckades få tider noterade en eloge och speciellt Olle Andersson, Tigre i 10 cc, 213 km/tim i säkra flygningar, och veteranen Bengt Martinelle som överträffade sig själv med 211 i 5 cc.

Combat

A-klassen blev så gott som "uttrade-rad" av vädret och även i de större klasserna fanns de som föredrog att lämna w.o. Nåväl, i A-klassen blev det en ren Linköpings-affär där numera ganska rutinerade Roger Holmberg vann över kamraten Gunnar Kempe. Även 35-klassen blev en ren Linköpingsaffär sedan LEN-esset Staffan Larsson i ena

semifinalen lyckades besegra Tigres starke Ulf Larsson. I finalen vann Staffan över kamraten Bernt Gustavsson som går från klarhet till klarhet och tycks bli något att "räkna med".

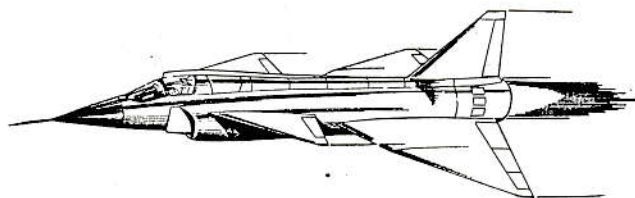
Int-klassen var som vanligt störst och intressantast, men flygningen var ej av så hög klass beroende på vädret. Sensationen här var Per Welanders från Nimbus, som omedelbart slog ut nordiske mästaren Staffan Larsson, LEN, och sedan fortsatte ända till semifinalen, där Vänersborgs Per Gelang blev för svår. Staffan Larsson, som seedats 1:a, underskattade nog nimbusflygaren, som tydligen blivit upplärd av sina klubbälskade Pelle Samuelsson och Peter Evers. I övrigt gick det sin gilla gång och finalen stod de, som seedats 2:a och 3:a, öga mot öga, nämligen Per Gelang och Peter Evers. Man är glad att det i svensk combat finns två så ambitiösa och trevliga combatflygare som sällan gör en dålig insats, ej heller denna gång. Ginalens första hälft visade urstyv flygning från båda håll, en fröjd för ögat, medan den andra halvan grumlades av en del markvisiter. Peter Evers rutin blev avgörande, och han kunde införa ytterligare en seger i sitt protokoll.

Team-racing

A-klassen "raderades ut" liksom i combat. B-klassen hade som vanligt få men goda deltagare. Svedling/Eklund fick inkassera sitt andra nederlag i rad vilket måste svida när de ej förlorat någon B-tävling på de två senaste säsongerna. Den gamlahederliga Tigern är väl aldrig sliten? Nu vann Aero-speeds nya B-lag Samuelsson/Ahlström efter att ha noterat utmärkta 6,39 i ett av uttagningsheaten.

I TR-int vill man ohejdat utbrista: Oh, 1964 års TR-lag, var är ni? Den kvartett topplag vi hade då tycks ej heller återuppstå i år, annat än i blandningar, som resulterat i två lag: Rosenlund/Söderberg och Alseby/Hagel. UT av år 1964 är nu närmast legendrisk, ty det var den tävling där Bea Olsson med 4.42 ej kom med i finalen! Nåväl glädjeämnen saknas ej helt, och man vill gärna nämna Tigre-laget Larsson/Johansson Örn-laget Berglund/Grankvist samt kanske Orionlaget med bröderna Ohlsson, som tycks ha utvecklingsmöjligheter. Till det anmärkningsvärda hörde dock att Aero-speeds båda driftssäkra Oliver-lag hamnade nästan sist utan att få tid noterad. Det

Låt oss pröva något nytt!



En av anledningarna till det tynande intresset för friflygning är säkert att modellerna (Kanske på grund av allt för stor rädsla för regeländringar) har blivit mycket stereotypa och tråkiga. För den som är en riktig friflygare (inte bara pokalsamlare) är konstruktionsarbetet det mest intressanta. Att utnyttja sina teoretiska kunskaper och praktiska erfarenheter och skapa en modell som har överlägsna prestanda och till utförandet skiljer sig från mängden är säkert många dröm.

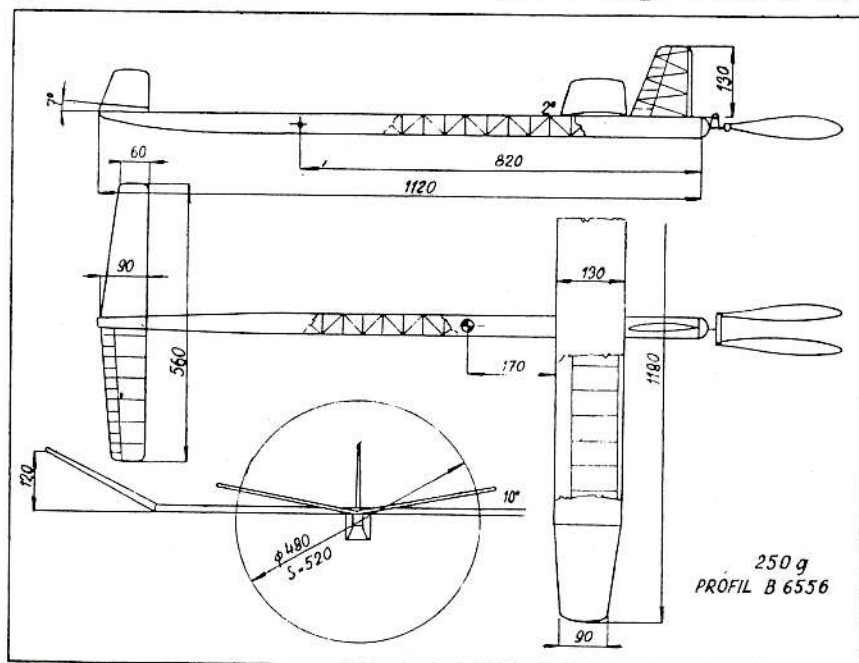
Trots allt är det ganska få som lyckas föra fram sina idéer i praktiken för det kräver mycket mer arbete att lyckas med en helt ny konfiguration än om man bygger efter välkända mallar.

En typ som teoretiskt sett skall kunna bli överlägsen är ankmmodellerna.

För några år sedan publicerade vi en detaljerad ritning till en amerikansk D2:a som var ytterst nära att placera sig i landslaget till VM 1963. En annan expert på denna modelltyp är ryssen V.I. Dorosenko. Vi visar skisser till en C2- och en D2-modell som han har konstruerat. Varför inte bygga en kopia?

Några tumregler för konstruktion av ankm modeller:

Stabilisatorn, lämpligen kallad framvingen, skall ha en yta av 25 - 30% av vingen..... Avstånd mellan bärplanen c:a 4 vingkordor..... Båda bärplanen kan ha vanliga vingprofiler, framvingens profil bör vara tunn och spetsig..... Vinkelskillnad 4-5°..... Tyngdpunktsläge c:a 25% framför vingens TC av avståndet mellan bärplanens TC.... ... LC något bakom TP.



Som första (och enda?) tidskrift i skandinavien har MODELL-NYTT här äran att presentera något så exklusivt som en ny svenskkonstruerad vingprofil, lämplig att använda till A2-modeller. Konstruktör är Kjell Eriksson från Linköping och konstruktören har med växlande tävlingsframgång använt profilen något år.



K4 25-7/67

0	1,35	2,5	5	7,5	10	15	20	25	30	40	50	60	70	80	90	95	100
0,05	2,7	3,8	5,3	6,3	7,2	8,2	8,8	9,0	9,1	9,1	9,4	9,7	9,8	9,9	10,0	—	42
0,65	0,0	0,15	0,45	0,75	0,95	1,15	1,3	1,4	1,5	1,6	1,7	1,8	1,9	2,0	2,1	—	90



LÄSARNAS PARLAMENT

Under denna rubrik får modellflygarna fritt framföra sina åsikter, i de flesta fall helt utan redaktionella kommentarer. Särskilt populärt är det ju att kritisera styrelsen, förbundsexpeditionen och tidningsredaktionen - och var så god, den som har åtagit sig ett uppdrag i förbundets tjänst får givetvis finna sig i att hans göranden och låtanden utsättes för en kritisk granskning.

OM FRIFLYG-SM

Hör på alla friflygande modellflygare! SM i friflyg borde göras om. Den som vinner SM är alltså svensk mästare det året. Jag tycker det är fel för SM är inte större än många andra tävlingar. Ett annat skäl är att inte alla bra (hyfsade) modellflygare kan komma med på grund av för långa resor.

Nej, det går inte att ha det på det här viset!

Om vi skall få fram en riktig svensk mästare så måste vi göra om det hela. Jag har tänkt mig att vi skall göra så här:

En klubb i Norrland, en i mellansverige och en i södra sverige anordnar en tävling samma söndag. De fyra första i varje klass i de tre tävlingarna samlas senare till en final i t.ex. mellansverige, då man skall få fram en verklig svensk mästare i varje klass.

Jag tycker också att ett-klasserna skall vara med så att det kan bli lite fart på dem också.

Det här förslaget gör att så många flera kan vara med. Som det är nu, är det ganska svårt för norrlänningarna att ta sig till Skåne på SM eller tvärs om. Jag hoppas att någon har samma mening om att vi bör göra om SM som jag.

Max

OM SMÅLANDSMÄSTERSKAPET

I mitt referat av Smålandsmästerskapet i Modellflyg-Nytt nr 2, sid. 26 frågar redaktören: "hur var det i Combat?" Det blev ej någon tävling i Combat av den orsaken att det ej anmälde sig några startande till tävling i klassen.

På morgonen innan vi började tävlingen tog undertecknad och tävlingsledaren för friflyg, Sven Olof Nilsson, Jönköping, en rundvandring bland bilar och tävlande modellflygare. Vi fann 1 st A2 och 1 st D2-kärra. Stipulerat var att minst 3 (tre) tävlande skall vara anmälda i varje klass för att mästare skall koras.

Under RC-III tävlingens gång hörde jag en motor surra nere i skogen, men

så mycket som en enda liten serpentinsågs ej till på hela dagen, så mitt konstaterande att radioflyget nu helt dominerar i Småland står sig.

På sidan 38 i samma nummer av Modellflyg-Nytt kommenterar redaktören det svaga tävlingsprogrammet med ett "Ryck upp er tävlingsflygare!".

Jönköpings läns Modellflygförbund har till dato haft en flygträff i maj. Smålandsmästerskapet den 19 maj, och Pingsttävlingen i RC-III den 29 maj. Inom radiosektionen har vi beslutat om 2 st träffar och en Hösttävling. Ansökan ligger inne hos militärmyndigheterna om tillträde till flygfält. Nu försöker vi få fram domare och funktionärer till dessa tävlingar.

Gösta Petersson

OM MEDLEMSVÄRD

Det talas mycket om anskaffande av nya medlemmar till modellflygklubbarna och många förnuftiga åsikter har framlagts, t.ex. Göran Ålsebys artikel i Modellflyg-Nytt nr 2 1966, men ingen har ännu, så vitt jag vet, sagt något om värvande av gamla medlemmar, som flyttat från en ort till en annan. De blir ofta bortglömda och avförda ur sin klubbs medlemsregister och får inte veta något om tävlingar och dyl. Samtidigt är det svårt för den nyinflyttade modellflygaren att veta, vart han skall vända sig för att få kontakt med modellflygare på den nya orten. Följden blir att han lägger av med sin hobby. För att avhjälpa denna "medlemsdöd" skulle jag vilja komma med följande förslag:

När en medlem flyttar, skall hans klubb tillskriva den klubb, som ligger närmast eller i den ort dit han kommer, och meddela den nyinflyttades adress. Den tillskrivna klubben skall sedan ta kontakt med personen i fråga och meddela när, var och hur den bedriver sin verksamhet. Om ovan sagda blev till praxis inom samtliga klubbar, skulle färre modellflygare sluta p.g.a. flyttning. Metoden används inom andra organisationer med stor framgång.

"Papuan"

WINNER

De svenska multiflygarna har ju en viss förkärlek för amerikanska kärror och därför är det inte varje månad som vikan presentera en svenskkonstruerad multimodell. Så mycket mera glädjande är det därför att Steve Johansson i Tibro har ställt WINNER-ritningen till Modell-Nytts förfogande. Byggritning i skala 1:1 kan köpas från konstruktören, Steve Johansson, V. Långgatan 16 Tibro (tel. 0504/12853). Pris 15:- kr. Även utskurna cellplastvingar med stabbe kan erhållas för 40:-- kr. Om tillräckligt intresse finnes tillverkar han också glasfiberkroppar till Winner. Nu över till konstruktörens byggnadsbeskrivning:

Eftersom troligen ändå ingen kommer att följa den, är det lika bra att fatta sig så kort som möjligt.

KROPPEN bygges direkt på ritningen. Börja med att tillverka en ram av 10x10 balsalist, fackverk av 10x8 mm. Vinginfästning av 10 mm flak. Läggs sedan plastfolie över ramen och bygg en likadan ram ovanpå och låt det hela torka över natten.

Sätt sedan samman sidorna med början bakifrån, kolla att inget blir skevt med hjälp av en vinkelhake mot byggbrädan. Limma överdelen av 10 mm flak. Luckan för tanken skall endast punktlimmas så att den efter formning och putsning kan tagas loss. Montera plywoodspanten, motorbockarna samt detaljerna under nospartiet, förbered noshjulfästet, limma listen för DZUS-

lås, kläd sidor och botten med 1,5 mm balsa. Bygg noskåpan av balsa och slipa noga hela kroppen. Lacka 3 ggr med slipning mellan var gång. Kläd hela kroppen med siden.

VINGEN och STABBE-FENA kan naturligtvis byggas med spryglar och klädas som vanligt men här rekommenderas cellplastvingar, som förutom att de är lätta, ej kan bli skeva. Dessutom nedbringar detta förfarande byggtiden betydligt.

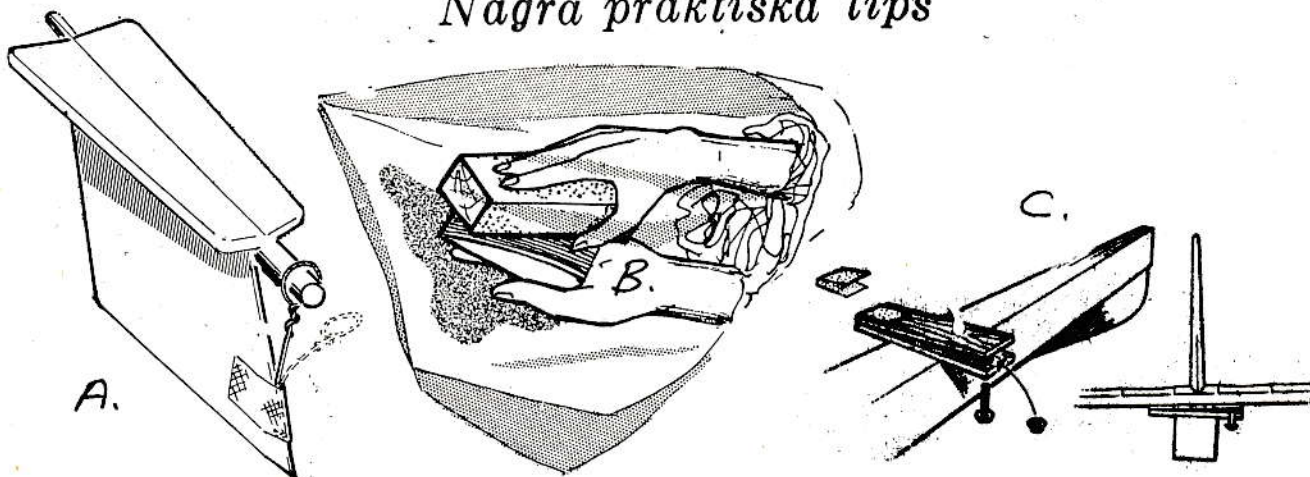
Cellplast kan klädas med 0,5 - 1,5 mm balsa eller 0,4 mm plywood. Det är lätt att nå bra resultat enligt följande beprövade metod:

Lägg upp så många balsaflak som behövs för att täcka en sida på vingen, foga samman flaken med tejp längs hela fogen, vänd på "kakan" limma i alla fogar med vitlim, lägg det hela plant och låt det torka, stryk sedan både cellplast och balsa med CEMENTEX 1014-B (svercoplast) när ytorna känns torra, lägg balsaflaken plant samt passa in vingen noga med början vid bakkanten, pressa sedan framåt. (Obs När ytorna en gång kommit i kontakt med varandra går det ej att taga isär dem. Slipa fram och bakkant och limma listerna för landställfästet och vingtoppar samt stöd för DZUS-lås.

Kläd det hela med papper och vitlim vilket ger en mycket hård yta som efter slipning med vattensandpapper kan målas i önskad kulör.

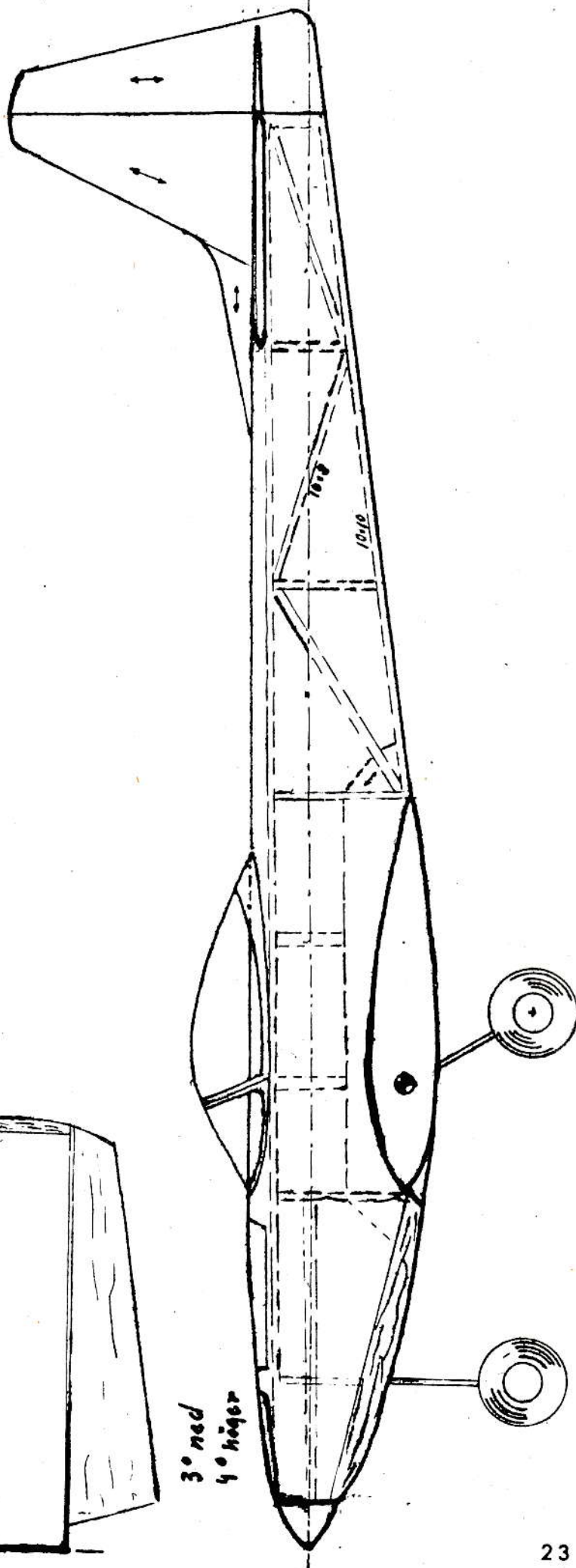
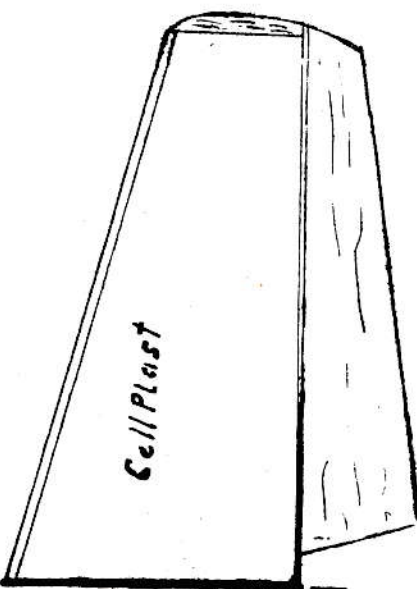
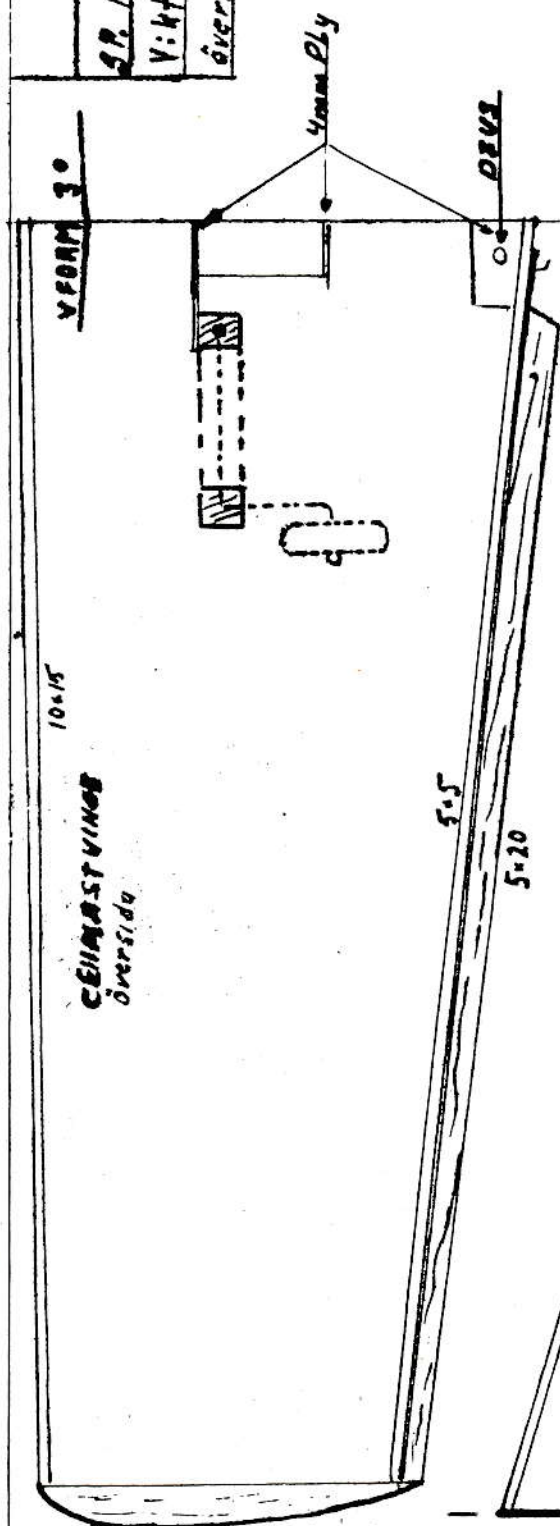
Steve Johansson

Några praktiska tips

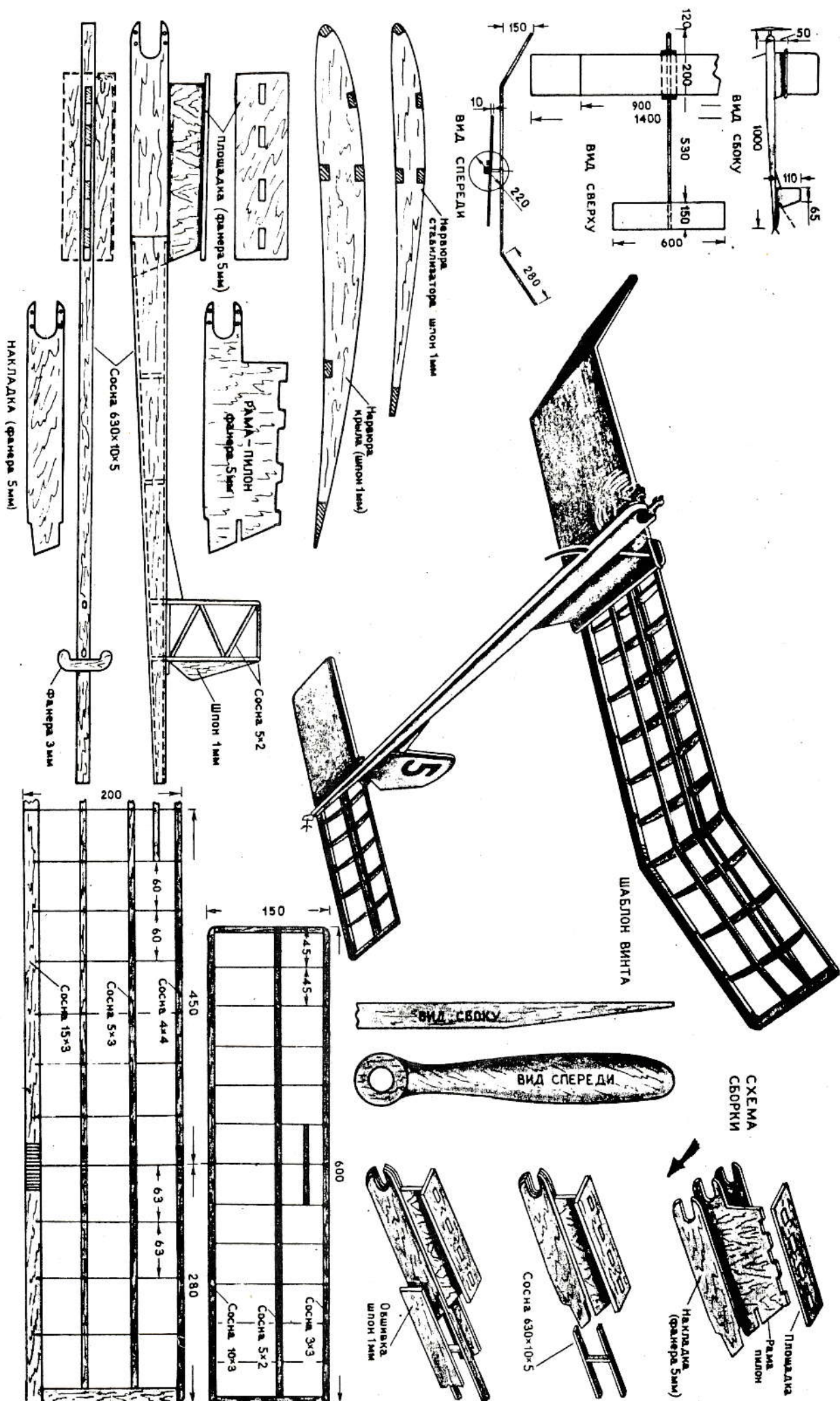


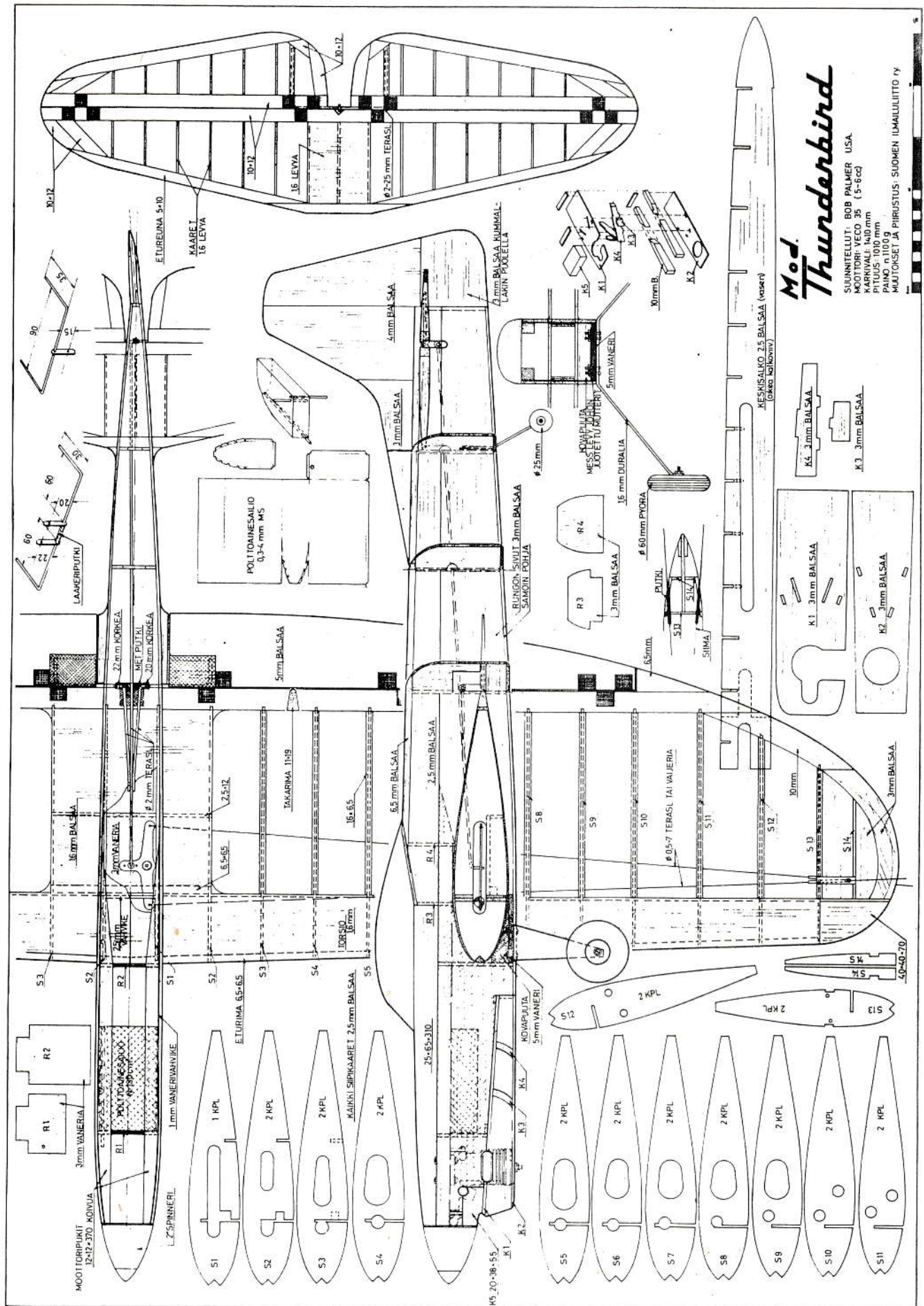
A. Den som har trimmat D-modeller känner väl till hur många gummisnoddar det brukar försvinna på en enda eftermiddag. En enkel hållare av pianotråd hjälper. B. Balsadamm är något ganska otrevligt. Om man utför det grövsta sliparbetet i en stor plastpåse är det större chans att förbli vän med familjen. C. Snedställning av stabben är en vanlig trimningsmetod för C- och D-modeller. Fininställning kan ske på det sätt som visas.

"WINNER" Printed by S. Jönsson
 SR 1640. Längd. 1200 Mot. 35-50.
 Vikt 2-3 kg Vingyta 4000 cm²
 Översiktsskizzen skala 1:40

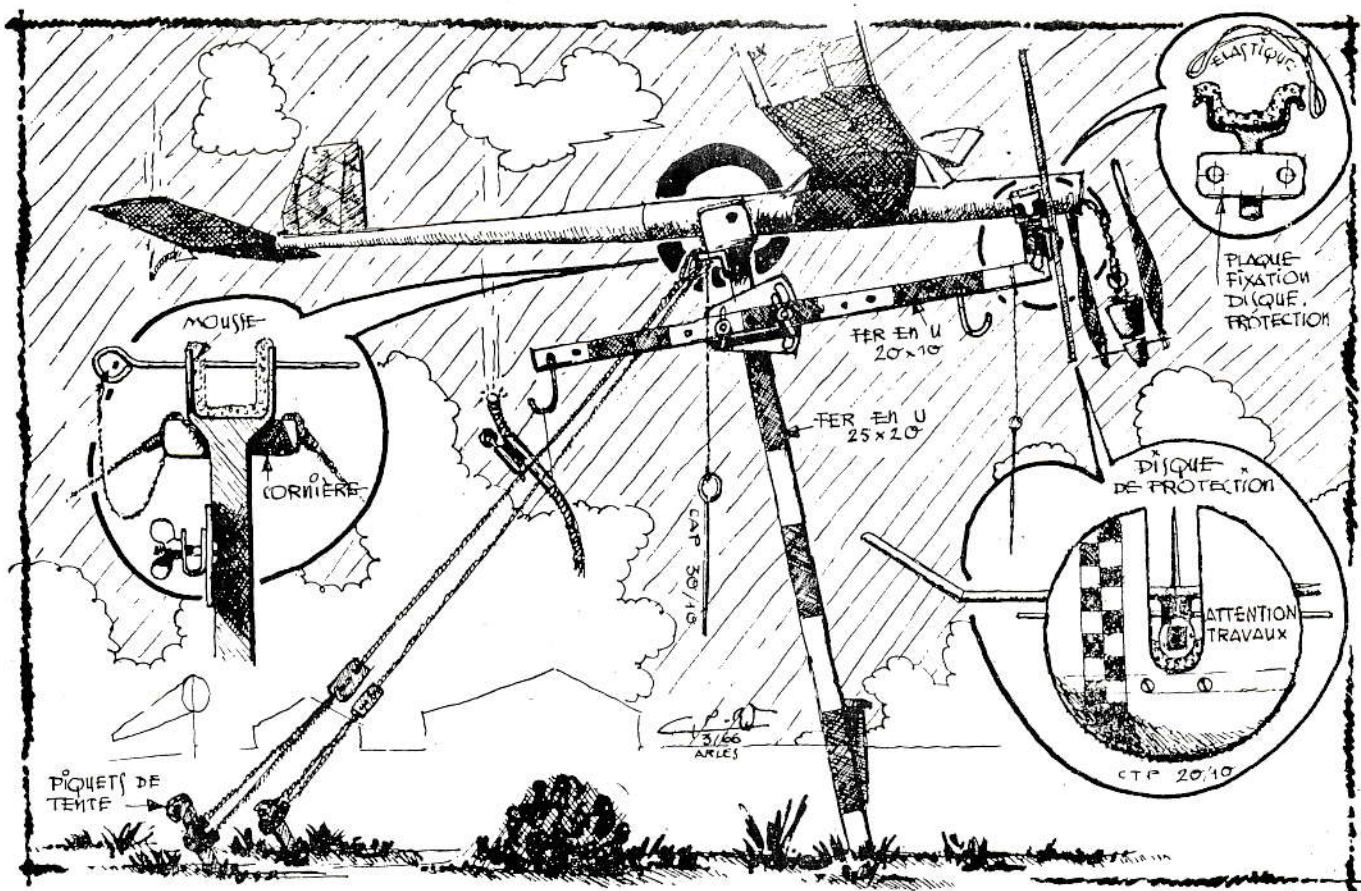


Denna ryska D2-modell är enl. redaktörens förmenande mycket välkonstruerad och kan rekommenderas till kursverksamhet. Propellern finns det givetvis ingen anledning att tillverka av svenska modellflygare.





Fullskalaritning till denna modifierade THUNDERBIRD, i finsk utgåva, finns hos SMFF:s Förbundsexpedition, Lammhult. Pris 14:-- kr.

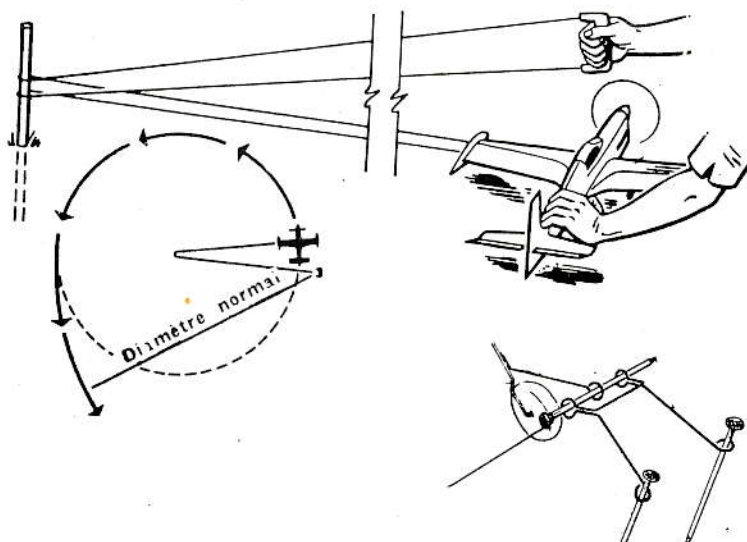
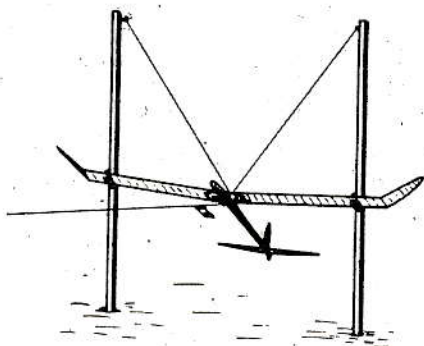
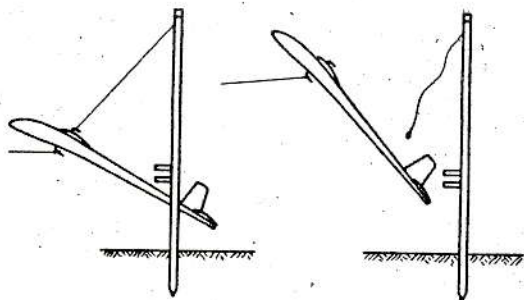
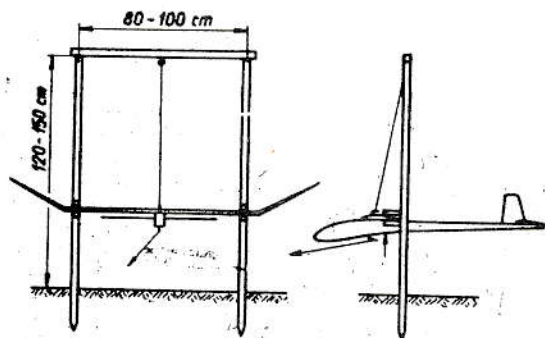


Om att flyga utan medhjälpare

Att flyga utan medhjälpare går fint om man håller sig till D-klassen i friflyg eller radioflygning. Linkontrollflygning blir bra mycket bekvämare om man kan få en hjälpare hand och detsamma gäller vid flygning med segel- och gummimotormodeller.

När hjälp saknas, vad skall man göra då? Vi har studerat vilka metoder modellflygare i olika länder använder och presenterar här några. Den imponerande apparaten ovan är av franskt ursprung och stället för start av segelmodeller kommer från Ungern.

Linkontrollflygarna får två tips om hur de skall klara starten här nedan.



"Nordstjernen" från sid. 4

som möjligt, givetvis. För att underlätta detta skall vingen skränkas 3 mm på vänster innerpanel, vilket bl. a. är avsett att förhindra att flygplanet bankar i första svängen. Skränkningen är är också till fördel då modellen träffar termik eftersom den då lättare lägger sig i lämplig sväng, som i glidflykten skall gå till vänster, förstås! Denna vänstersväng underlättas dessutom av trimrodret och kanske ännu hellre tiltning av stabilisatorn cirka 30°.

Svängen i glidflykten skall vara ganska stor, ungefär 20 sek per varv i flygning utan termik.

Avslutningsvis vill jag säga att ritningen utförts av Olof Nerud, AKM, Hjärtligt tack förresten, och att de värderingar betr. flyghöjd och glidtid som där föres fram, helt får stå för hans räkning och att om någon känner sig manad att bygga flygplanet undertecknad med glädje skall stå till tjänst med alla ev. behövliga upplysningar utöver ovanstående.

Lennart Hansson, AKM

NL i linstyrning från sid. 7

seger för Hans G trots (tack vare?) några mystiska domslut. Roger Holmberg och Staffan Larsson kom 2:a resp. 3:a medan Peter Evers tydligen har börjat gråna så smått och inte hänger med ungdomarna Utslagen i första omgången.

STUNT. Positionerna från lördagen hölls i stort sett oförändrade men spännande poängstrid om tredje plats mellan Björnwall och Pätälä. Eskilson slutade som sexa.

TR gav inte heller någon större förändring i protokollet. Svedling-Eklund döptes raskt till Sveklund p.gr. av sin förmåga att "svika".

Från tidigt på morgonen till start vid 13.30 stod Örnarnas ankare i hällande regn vid "ringside" och nötte, utrustad med paraply, regnrock och sjöstövlar. Resultat standard 5.08. Rosenberg-Södergren stod över då de var säkra på finalplats.

Finalen gick med domarschabbel, endast 30 sek. varmkörning vilket renderade samtliga en varning för överskriden motortid. Finnarna ville protestera då de bara kom 3:a, men danskarna var nöjda, så även svenskarna, ty Miss FAI (59 års modell?) började spricka sönder så smått.

Tillställningen avslutades med en formidabel (tror vi) bankett som just ingen är i stånd att referera.

Ett sista visdomsord. Den Gud hatar gör han till modellflygare. (enl. Ekholm).

Harald och Anders

"Ghost" från sid. 10

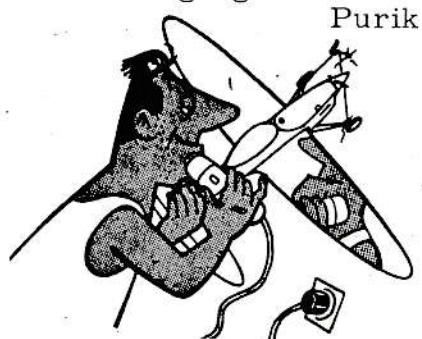
servon, som i allmänhet är av fjäderneutraliserande typ, men också riktiga proportionalservo kan användas även om priset på anläggningen då blir högre. Ett exempel på den sistnämnda typen är Citizen-Ship Analog Proportional, 2+1.

För att återgå till den enklare formen, d.v.s. riktig Galloping Ghost så har utvecklingen hindrats av bristen på lämpliga servomekanismer. En Min-X närstående firma har dock nu kommit fram med en servo som fyller högt ställda krav. Vi har provat Rand LR 3, som mekanismen heter, och är mycket belåtna med resultatet. Det enda negativa är att priset är ganska högt \$ 20.00, vilket med frakt tull och omsättningsskatt betyder att den kostar omkring 140:-- kr. Vårt provexemplar har kommit direkt från USA, men vi förmodar att Min-X representant i Sverige, Arne Arvidsson, kan skaffa den åt dem som så önskar.

Vårtävlingen från sid. 19

är svårt med lätta kärror i hård vind! Tr-finalen blev dock sevärd med jämn och snygg flygning ända tills Tigrelaget fick ge upp, och Örn-laget började tappa varv till laget Rosenlund/Söderberg, som syntes gå mot segern. Men oturen var framme, och "Miss FAI" stannade på 199 3/4 varv med överhettad motor, vilket fördröjde återstarten så att Berglund/Grankvist hann före i mål. Därmed fick Berglund/Grankvist den tredje och sista inteckningen i Aero speeds pokal, som uppsattes 1956 och vars första vinnare var Rolf Berglund med mekanikern "Backus" Grankvist!

Så kunde prisutdelningen förrättas och de sargade modellflygkämparna återvända hem och drömma om bättre väder till nästa gång.



Fördelen med höglanslackering

Visste Du ...

att SMFF säljer en massa trevliga artiklar som modellflygarna kan ha glädje av. Här presenterar vi ett urval.

Ritningar

En massa bra modeller har under årens lopp presenterats i MFN. Byggritningar finns till de flesta av dem. Tyvärr medger inte utrymmet att vi räknar upp dem här, utan vi får hänvisa till tidigare nummer av tidningen. Saknar Du något nummer av MFN, komplettera då samlingen. Aldre nummer kostar 2: — kr/st.

Byggsats

Den välkända "Tempo I". En idealisk nybörjarmodell. Pris per st 8: 50 + oms. I 10-förpackning för kursverksamheten 75: — + oms.

Märken

SMFF-nålen skall alla modellflygare bära. Pris 4: — kr. Till klubbarna säljer vi dessutom prestationsmärken i brons (3: —), silver (4: —) och guld (5: —).

Nållåsar för endast 1: — kr per st. Jättebilligt!

Dekaler

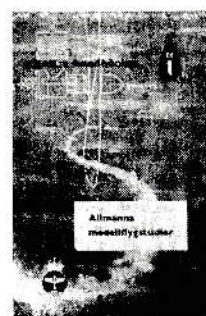
Äntligen har vi fått fram SMFF-dekalen. En stor karta (18×21 cm) innehåller 5 st SMFF-embelm (2 st 3 cm, 2 st 7 cm och 1 st 12 cm) men kostar trots detta inte mer än 3: —.

Modellflyg- handböcker

Handbok nummer 1 är en utmärkt grundbok för nybörjare och ett fint hjälpmedel vid kurser. Pris 11: —

Handbok nummer 2 berättar om hur man konstruerar modellflygplan. En utmärkt handbok för den som själv vill konstruera sina plan och inhämta teoretiska kunskaper. Pris 6: —

RAKETER SOM HOBBY. Särtryck ur Ett år i luften. Pris 4: —



Rekvireras från SMFF:s exp. Hångeryd LAMMHULT

Har du licens?

Vi anser det motiverat att påminna om att alla som använder RC-anläggningar skall ha licens. Licensen är avgiftsfri och kan sökas med nedanstående blankett. Licensinnehavare skall vara svensk medborgare och minst 16 år gammal.

Insändes i 1 ex till
Kung. Telestyrelsens Radiobyrå
Fack, FARSTA 1

A n s ö k a n

Undertecknad, som är svensk medborgare, anhåller härigenom om tillstånd att innehava och utnyttja radioanläggning, avsedd för fjärrkontroll av

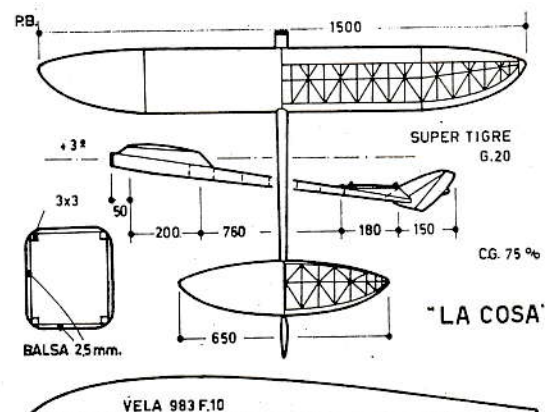
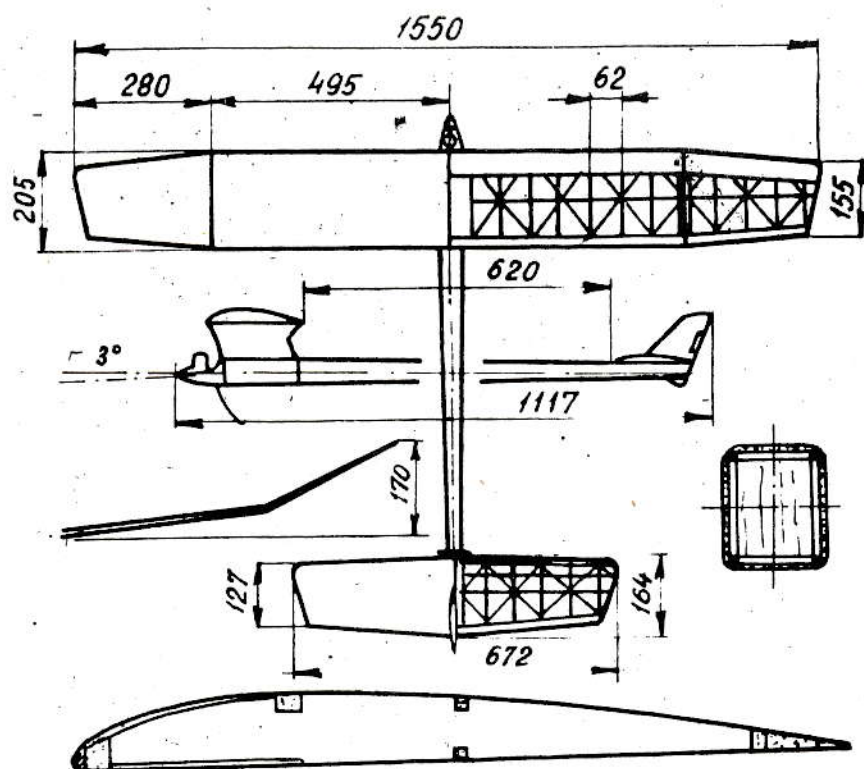
flygplan
modell bilar
båtar

Fullständigt namn
Född den / år
Titel Tel:
Adress

..... den / 196...

.....
(underskrift)

D-2

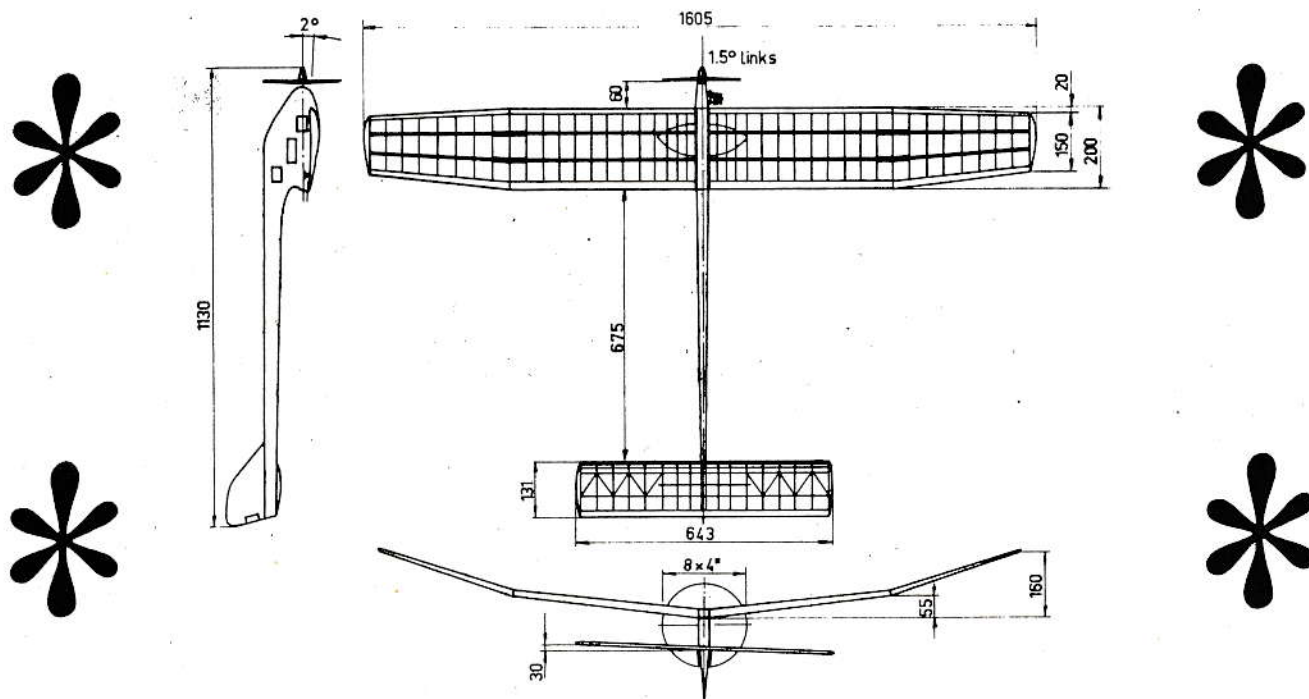


Vad skall vi bygga inför den kommande säsongen? Den frågan gör sig säkert många D2-flygare. Regeländringen blev inte så stor i klassen, det blir endast en viss effektminskning på grund av standardbränsle för glödstiftsmotorer. En genomgripande förändring av konstruktionerna kan därför vänta, men vissa detaljförbättringar är ju alltid aktuella.

Skall vi fortfarande använda glödstiftsmotorer eller blir det en återgång till diesel? Definitivt svar på frågan kan bara framtiden ge, men troligen blir S.T. G.15 fortfarande något överlägsen den bästa diesel. Utvecklingstendenser som vi noterat visar en strävan efter bättre glid. Autoroder och -stabbe ofrånkomliga?

De båda övre modellerna är konstruerade av Al Vela från klubben SCAT i USA. Den till vänster heter "Liberty Belle II" och är en utveckling av den byggsatsmodell som också fanns att köpa i Sverige för något år sedan.

Nedan ser vi österrikaren Vaclav Horcicas "Big Boy II". Ett typiskt exempel på modeller med högt placerad motor.



SAARS EUROPA-CUP 1966

LENNART HANSSON RAPPORTERAR

Årets stora internationella evenemang för friflygarna, Europa-Coupe 1966, avhölls under veckoskiftet 20-21 augusti och tävlingsplats var som vanligt sportflygplatsen vid Homburg, Saar.

Det svenska laget anlände på fredagskvällen i sällskap med ett kraftigt åskväder med ty åtföljande slagregn, som nästan spolat bort den förnämliga Autobahn väster om Mannheim. Nåväl, vi kom fram, och efter utspisning, inkvartering på Gasthaus på skilda håll i staden och en natts vederkvickande sömn var vi redo för första dagens flygningar.

Tävlingen omfattade de tre internationella klasserna, samt A1 och flygande vingar i vilken senare klass dock ingen svensk deltog. I A2 inledde svenskarna John Pettersson, Gunnar Kalén och Hans B. Andersson, utomordentligt med vardera två max. Detta goda resultat hade även Berthe och Bourgeois Frankrike, Keller och Bucher (världsmästaren), Schweiz, Weyrather och Schmidt, Västtyskland samt Van't Rood Holland. Det rådde som envar kan förstå, gott väder med mycket hiss både upp och ner, svag vind 1-3 m/sek, åska i bakgrunden. Knut Andersson som är gift med en danska, dotter till världsmästaren 1953 i A2 Hans Hansen f.ö., deltog för Danmark och inledde med 149+180. Fin svensk segelflygning alltså.

För Wakefieldflygarna som premiärvevade 40 gr-motorer, blev inledningen icke så lyckosam, ty även om Ragnar Ahman fick en max i första, drabbades både Termik-Johan och undertecknad av stabila sjunk, varefter även Ragnar fick se sin modell ta kontakt med terra firma innan de magiska 3 minuterna förlupit. Fem man i denna klass, nämligen världsmästaren Köster, Danmark västtyskarna Czinzal och Horn, Rohrer Schweiz samt franske Berteaux hade full tid efter de två lördagsperioderna.

D2-flygarna hade att mata motorerna med standardbränsle och det hade nog sin betydelse, ty även om modellerna flögs kontrollerat och säkert av samtliga deltagare, blev flyghöjden efter motorstiget icke vad man annars är van vid. Ett strålande undantag skall

dock göras från denna klassificering, nämligen Rolf Hagel, Sverige som åtminstone i undertecknads syn (måhända sett genom blågula s.k. patriotglasögon) fick modellen högre än någonsin. Hans första start kan förvisso tjäna som föredöme, modellen i 80° - 90° stigvinkel i tät högerspiral, efter 9 sek. motorgång perfekt övergång till glidflykt, likaledes i högersväng. Höjd 125-150 meter. 2 max på lördagen. Urban Nygren fick sjunk i första och max i andra medan det var tvärt om för Bengt-Inge Svensson. Ytterligare en svensk, Hans Friis, deltog i klassen, tävlande för Danmark. Han inledde med 2 max.

I A1, som från början inte aviserats av arrangörerna, tävlade för Sverige Jan-Olle Akesson, Bengt Blomberg och Hans Kalén. Den senare inledde bäst, med 180+170, medan Julle nådde 115+180. "Blomman" hade en oturlig första start, 10 sek, medan det gick bättre i andra, 159.

Lördagskvällen tillbringades på "Spaniol", värdshus med hög stämning och lågt i tak. Hela svenska laget trivdes gott tillsammans med främst holländare och engelsmän. Olika slag av pappersflygplan, svalor och deltavingar, flög genom lokalen, alltmedan allsångens ljud allt taktfastare, bringande deltagarna att känna sig än som på gungan-de havet, än som i en gul ubåt.....

Alltnog, snart grydde dagen och det var åter dags att tänka på flygplan och tävling.

De svenska A2-flygarna fortsatte samtliga (således även "Danske Knud") med max i 3e perioden, likaledes max för Ragnar och Termik-Johan i Wakefield och för de tre motorflygarna samt för Hans Kalén och Julle i A1.

Efter 3 perioder hade 7 man i A2 däribland de tre svenskarna, full tid, fem man var i samma läge i Wakefield medan det i D2 var två man, nämligen Hagel från Sverige och Spring från Schweiz som maxat 3 gånger. Litet till mans började man se fram mot en stilig fly-off.

Två perioder återstod dock, och det skulle visa sig att gallringen skulle bli hård. I A2 inträffade sålunda att John P. nådde 165 sek, Gunnar K. 100 och

Hans B. 84 sek. Men det var inte blott de svenske som drabbades. Av de sju i A2 som hade full tid efter 3 perioder, återstod nu endast en, nämligen Berthe, Frankrike, som alltså ledde A2-tävlingen efter 4 starter. På 2:a plats låg John Pettersson med 15 sek back samt på 3e Knut Andersson som maxade i 4e och var 31 sek efter ledande Berthe. Spännande värre för de nordiska kämparna.

Ragnar Åhman noterade ytterligare en max medan Termik-Johan och under-teknad efter en god början av 4e flygningen gled in i sjunk med 146 resp. 174 som resultat.

I D2 fortsatte Rolf Hagel sin uppvisning och nådde 180 liksom Urban Nygren. A1-flygarna flög fint i 4e perioden, Hans Kalén 147, Julle och Blomman max.

Så var vi då framme vid tävlingens avgörande flygningar. Svenske John och "Danske Knud" maxade i hägnet av en annalkande åskfront och så gjorde även de tre wakefieldflygarna och D2-flygarna. Åskfronten hade med sig en våldsam regnskur som vräkte ner vatten under 20 minuter, varefter luften, stilla och klar, endast bjöd på s.k. flyt.

Berthes A2-start avvaktades nu med största intresse i det svenska lägret och glädjen blev stor när det stod klart att han hamnat på 115 sek och John Pettersson därigenom gått upp till förstaplatsen. Knut Andersson blev tvåa och det var ju en extra krydda.

Även i A1 gjorde Sverige fint ifrån sig. Hans Kalén nådde mycket goda 857 och Julle 742, på vilket de blev 3a och 4a i slutprotokollet.

Wakefield såg som segrare Czinzel Västtyskland, efter en fly-off mot landsmannen Horn och Rohrer, Schweiz. Czinzel har en mycket bra glid-Wakefield med helplankad vinge med triangel-turbulator. 12 str. och propeller med under flygning variabel stigning gav reellt god höjd och glidet var som sagt mycket bra, varför hans seger var helt riktig.

Herrar Spring från Schweiz och Hagel från Sverige bjöd på verkligt rafflande slutuppgörelse i D2. Första omflygningen gav Hagel en tid på 4.30 (modellen fusade från cirka 100 m höjd) medan Spring landade på 4.00,0 min!! Ytterligare en omflygning alltså och i denna startade Hagel först. Ett icke helt lyckat utkast gav något lägre höjd än vanligt och då Spring startade cirka en minut och femton sekunder senare kunde man följa båda modellerna i luf-

ten samtidigt. Hagels modell nådde marken efter 4.32, Spring hade då en skillig höjd kvar. Visarna på tidtagaruret tycktes gå med sprinterfart, men hur det var så stannade de på 4.23 för Spring. Ytterligare svensk glädje och beundran för Rolf, som verkligen gjorde en förnämlig prestation, som icke blir mindre av att modellen delvis är 10 år gammal. Det var tredje gången i rad som Rolf tog hem D2-segern och för denna prestation erhöill han nu den ståtliga pokalen som ständig egendom. Vålförtjänt!

Även i lagtävlingen hade Sverige stor framgång. Sålunda vanns lagtävlingen med bäste man i varje FAI-klass vilken tävling gäller den egentliga Europa-Cupen och i den totala lagtävlingen kom Sverige på 2a plats efter Västtyskland.

Om tävlingens organisation och övriga arrangemang är endast gott att säga, liksom om den verkligt imponerande prissamlingen, av vilka de svenske tog hem en avsevärd del. Vid avslutningen utlovades ett nytt arrangemang 1968, glädjande nog, till Saar och Europa-Coupe reser man gärna igen.

Lennart Hansson

Resultat:

Klass A2 (21 startande)

1. J. Pettersson, Sverige	885
2. K. Andersson	869
3. J. Berthe, Frankrike	835
4. Th. Van't Rood, Holland	828
5. F. Weyrauther, Tyskland	824
6. H. Keller, Schweiz	800
14. H. Hansen, Danmark	741
16. H. Andersson, Sverige	735
18. G. Kalén, Sverige	708

Klass A1 (10 startande)

1. H. Schmidt, Tyskland	900
2. W. Hägerling, Tyskland	872
3. H. Kalén, Sverige	857
4. J. Akesson, Sverige	742
9. B. Blomberg, Sverige	550

Klass C2 (22 startande)

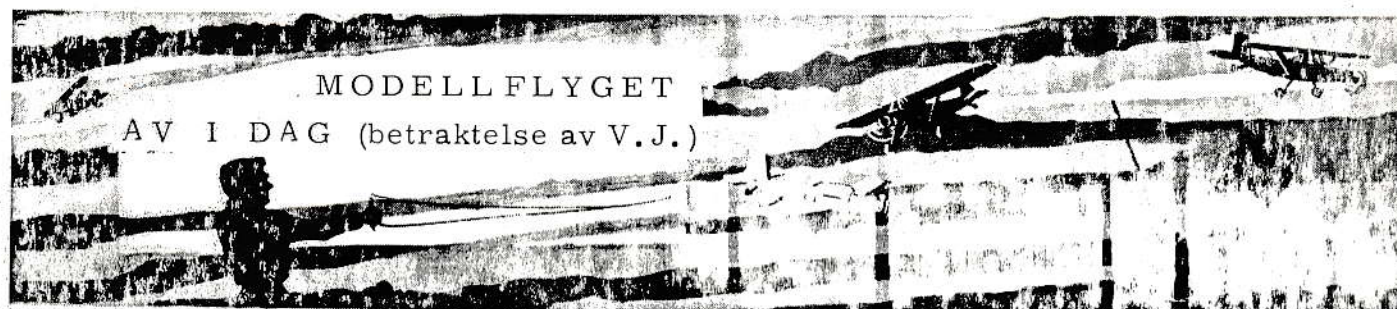
1. W. Czinzel, Tyskland	900
2. E. Rohrer, Schweiz	900
3. J. Horn, Tyskland	900
4. P. Den Ouden, Holland	875
5. T. Köster, Danmark	872
6. R. Åhman, Sverige	871
8. R. Johansson, Sverige	824
12. E. Nienstaedt, Danmark	783
16. L. Hansson, Sverige	703

Vänd!

Klass D2 (14 deltagare)

1. R. Hagel, Sverige	900
2. P. Spring, Schweiz	900
3. C. Zimmer, Frankrike	872
4. A. Landeau, Frankrike	851

5. U. Nygren, Sverige	832
12. B.I. Svensson, Sverige	702
13. H. Friis	675
14. N. Christensen, Danmark	494



Från en av våra klubbar kom för en tid sedan detta brev:

"Får först be om ursäkt för den långa förseningen med insändandet av registreringsuppgifterna. Detta beror på att större delen av styrelsen varit bortrest under början av 1966. Minskningen i antalet registrerade medlemmar beror på att större delen av radioflygarna inte vill ha Modellflygnytt, då de anser att den är av intet värde för radioflygintresserade. Några av de yngre medlemmarna har fallit ifrån. Kärnan som nu är kvar tänker ägna sig åt "fly for fun" och inte intressera sig för någon tidskrävande kurs- och juniorvärning. Då de flesta är familjefäder vill vi ägna fritiden åt att flyga själva".

Detta ger anledning till några funderingar. Modellflyget har på några år helt ändrat karaktär. Det gäller både verksamhetens inriktning som de personer som sysslar med sporten.

För inte så länge sedan var modellflyg detsamma som tävlingsflygning med friflygande modeller. Linstyrning och radioflyg förekom visserligen också, men det var inte så utbrett och verksamheten dränktes länge av det dominerande friflyget. Rekryteringen skedde i allmänhet genom skolor och kursverksamhet. Det var ett allmänt flygintresse som tog sig uttryck i modellflyg. Majoriteten modellflygare var relativt unga och hade ofta en önskan att fortsätta med segelflyg.

Kommersiella intressen uppmärksammade modellflyget och det blev god tillgång på förhållandevis prisbilliga modellmotorer och radiostyrningsutrustningar. En helt ny och stor grupp modellflygare med delvis andra intresseinriktningar kom in i bilden. Motorerna och radioaggregaten är för många intressantare än själva flygningen. En markant förskjutning mot mer nöjesbetonad flygning har skett.

Samtidigt har tävlingsflygarna tvingats till en allt längre gående specialisering. Någon modellflygare som behärskar alla grenar existerar knappast längre. Denna specialisering har fört med sig att många återförsäljare har tappat lusten för modellflygmateriel, som de helt enkelt inte behärskar, och fyller i stället sina hyllor med annat. Rekryteringen av nya hobbyutövare på denna väg har därför börjat sina, vilket är mycket beklagligt.

Radiostyrningens frammarsch har emellertid fört med sig att en helt ny kategori modellflygare tillkommit. Det rör sig ofta om personer i mogen ålder som bedriver modellflyg helt som en hobby, utan någon som helst tanke på att övergå till annan form av flygisk verksamhet. Dessa utgör numera en så dominerande del av SMFF:s medlemmar att det är helt felaktigt att kalla förbundet för en ungdomsorganisation.

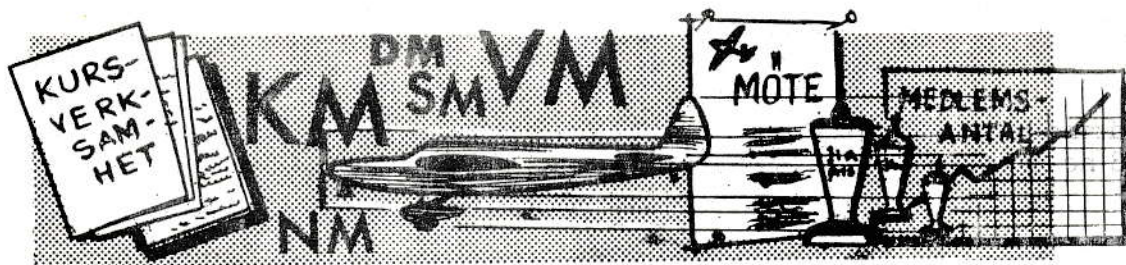
Det finns inget att invända mot att modellflyget av allt att döma går mot något som väl närmast kan kallas för en familjesport och SMFF måste följa med i svängarna. Det går inte längre att bedriva verksamheten på 40-tals vis.

Det duger inte att sticka till nybörjaren en Tempo I om han exempelvis vill flyga combat.

Vad skall då SMFF göra så att medlemmarna blir lyckliga och nyrekryteringen främjas? Något enkelt svar kan inte ges. Först gäller det att ta reda på vad medlemmarna har för önsknin- gar och sedan försöka tillfredställa dem så långt som resurserna medger.

Nyrekryteringen måste skötas med god insikt om de lokala förhållandena och med en viss återhållsamhet. Det bästa resultatet brukar fås genom ett gott förhållande till modellhandlaren på orten som kan hjälpa in personer som redan har intresset i klubben. Att





NÅGOT OM IDEOLOGI

All föreningsverksamhet bygger på någon idé. Gäller det exempelvis nykterhetsrörelsen är den ju uppenbar, men den finns även inom sådan verksamhet som modellflyget, även om idén är svårare att definiera här.

På klubbsidan har behandlats sådana saker som valberedning och kursverksamhet och här vill vi endast tillägga att man måste ta hänsyn till ideologien, även i sådana här sammanhang.

Man kan t.ex. inte gärna tänka sig en högerman i styrelsen för det kommunistiska partiet eller en "fyllo" som ordförande i en nykterhetsorganisation. Likaså bör vi se till så att de ledande posterna inom våra klubbar alltid beklädes av personer som är trogna mot modellflygets idé.

Tyvärr finns det numera runt om i landet en massa "organisatörer" som gärna vill sätta klorna i våra klubbar. Om de inte har varit modellflygare eller på annat sätt engagerade i något som har med modellflyg att göra, kan vi nog förutsätta att de har orena motiv för sitt framträdande och vi måste då vara på vår vakt. Motiven kan t.ex. vara att så snabbt som möjligt slussa

***** försöka propagandera fram ett intresse torde vara dömt att misslyckas. Kursverksamhet? Ja, gärna för att fortbilda de aktiva medlemmarna. Nybörjarkurser är däremot ett slöseri med tid och pengar, avgångsprocenten är alltid för hög.

För övrigt kan sägas att medlemsantalet inte får bli något självändamål. En tillräcklig organisation så att man verkligen kan ta hand om medlemmarna måste finnas. Men alla pengarna då? Ofta är bidrag av olika slag beroende på medlemsantalet. På detta kan vi bara svara med ordspråket att pengar inte gör någon människa lycklig, detsamma gäller i minst lika hög grad om organisationerna.

Slutligen några ord om den nya raketgrenen. En omorganisation av denna måste ske med det snaraste. De raketflygare vi har haft kontakt med säger sig helt sakna intresse för övriga for-

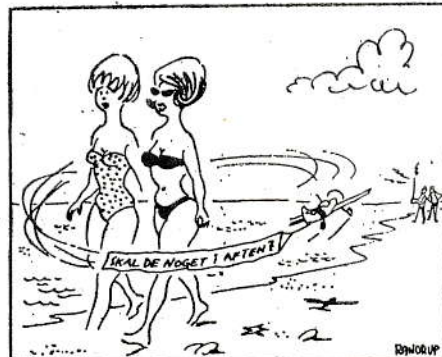
över modellflygarna till segelflyget eller något så diffust som "allmännyttig verksamhet".

Om sådana herrar får kontrollen över en modellflygklubb kommer de omedelbart att försöka skapa om den till något annat. Resultatet blir då att de aktiva modellflygarna sedan kan känna sig hemlösa och överger klubben. Snart får vi kanske på denna ort en stor klubb men inga riktiga modellflygare, och det är ju ändå inte det som är meningen.

Likaså anser jag det motiverat att peka på de faror som en alltför intensiv nybörjar- och kursverksamhet kan föra med sig. Leder det till att de aktiva modellflygarna blir utsparkade från sin bygglokal är priset för de nya medlemmar som klubben eventuellt kan få alltför högt. Nyrekryteringen bör visserligen stödjas, men det bör inte ske genom konstlade medel utan genom att klubbens verksamhet är sådan att de verkliga entusiasterna får full valuta för medlemsavgiften, då behöver vi inte vara rädda för att gå miste om de medlemmar som vi kan få nytta av, de kommer själva att uppsöka klubben.

V. J.

***** mer av modellflyg och detsamma gäller modellflygarna som i de flesta fall är kallsinniga till raketflyget. Att under sådana förhållanden påtvinga raketflygarna SMFF:s organisation och avgifter måste vara felaktigt och utgör troligen en hämmande effekt på raketverksamheten i landet. Någon form av lösare anslutning torde vara det enda raka.



»Lad, som du ikke har set den . . .«
(Radiostyrede modellfly er blevet meget populære, siger Fyns Stiftstidende).

K U N G Ö R E L S E

Härmed kallas till årets Riksstämman, som kommer att avhållas i Malmö den 12-13 november 1966.

Motioner till Riksstämman skall vara förbundsexpeditionen tillhanda senast den 10 oktober.

Enligt stadgarnas § 4, 5 mom. tillkommer representationsrätt varje ansluten klubb, som äger att låta sig representeras med ett ombud. Klubbar med 25 medlemmar eller mera äger att utse 2 ombud. Resekostnadsfördelning kommer att tillämpas (i enlighet med beslut av 1965 års Riksstämman).

Enligt stadgarnas § 4, 6 mom. äger direktansluten medlem rätt att motionera till stämman samt rätt att deltaga och yttra sig i stämmoförhandlingarna (dock ej rösträtt).

Närmare upplysningar om Riksstämman kommer senare att utsändas till alla klubbar.

ODE TILL MODELLFLYGET (från "Solnaflugan")

JANUARI med all sin snö
får oss att längta April och tö

FEBRUARI är verklig vinter
endast skidan är ute och slinter

MARS brukar ruggig och blåsig vara
de flesta modeller är inne bara

APRIL är regnig, blåsig och kall
säg när vi nånsin flyga skall

MAJ brukar locka med vackert väder
men oftast det slutar med plastregnkläder

JUNI skall vara solig och varm
när hörde man senast modellmotorns larm?

JULI bjuder semesterväder
alla vet vad det fordrar för kläder

AUGUSTInatten är mörk och varm
om flickan ligger din motorstartarm

SEPTEMBER börjar bli blåsig och sen

har vi OKTOBER med allt sitt regn

NOVEMBER är kall och oftast kulen

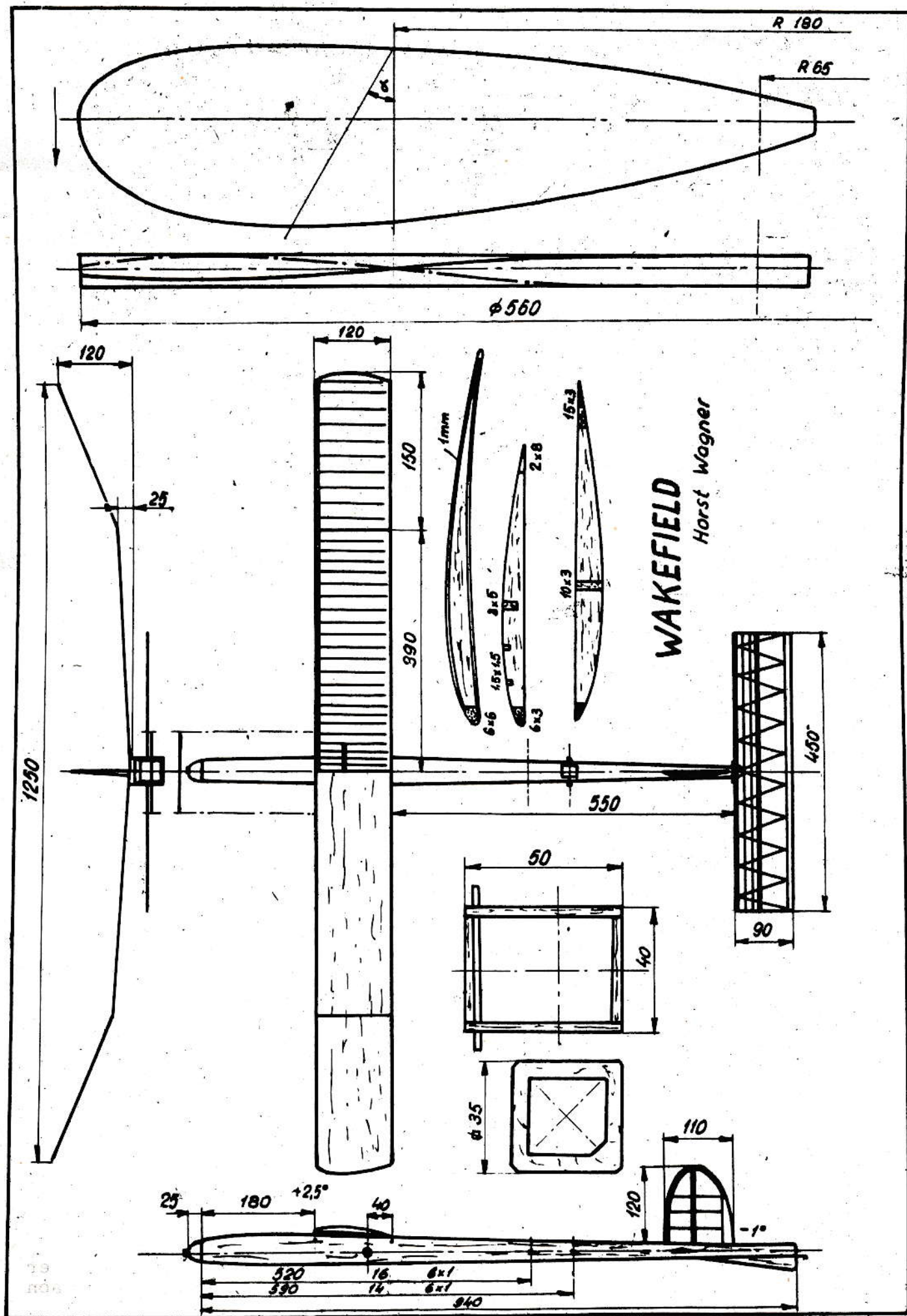
så kommer DECEMBER och därmed julen

varefter vi börjar på nytt igen
och tror och hoppas få flyga sen

SVENSKA TÄVLINGAR I HÖST

3-4/9	SM, Multi-RC, Göteborg
4/9	Hösttävling i linstyrning, A- och B-klasser, Stockholm
11/9	Wentzelpokalen, 1-klasser i friflyg, Östersund
11/9	SM, linstyrning, Stockholm
11/9	SM, modellraketer, Rinkaby
24/9	SM, RC-III, Borlänge
25/9	Solnas Pokal, TR, Stockholm
2/10	Radiostyrning, speciell klass, Hagshult
15/10	Radiostyrning, speciella klasser, Skarpnäck

LÄSARNAS VARUMARKNAD: 1 st kompl. Grundig 4-kanals anläggning med MK
servon, 1 st Varioton kanaldel 3-4, 2 st Bellamatic, 1 st Servo-Auto-Matic.
Åke Gunnarsson, Nydalavägen, Värnamo, tel. 0370/12389.



Graupner

HOBBY

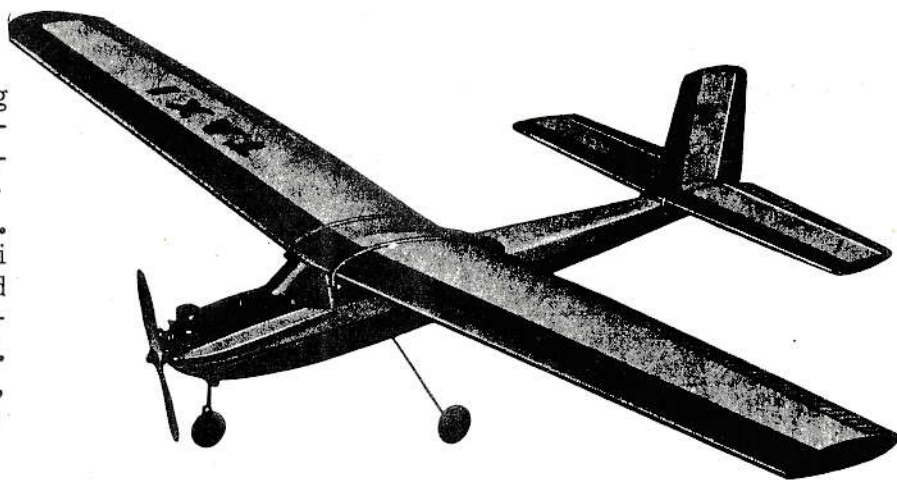
Nyhet 1966

TAXI

En multimodell för träning och tävlingsflygning. 2,5-6 cc motorer och 2-8 kanalers radioutrustning. Förnämlig byggsats med bl.a. kroppsidorna utstansade i balsaplywood. Tvåfärgad explicationsritning och utförliga anvisningar. Spv. 150 cm, längd 102 cm, bärtyta 40 dm², tomvikt c:a 1300 gram.

Art.-nr. 4625

Komplett byggsats kr. 88:-



NY S-T-O-R FLERFÄRGS GRAUPNER-KATALOG NU UTKOMMEN.
OMFATTANDE HOBBY-BIBEL! Sänds mot kr 5:75 i frimärken.

STOPP!

NYA! EIGHT WONDER NU HÄR!



Glasfiberkroppar till:

MUSTFIRE

CRUSADER

SABRE HAWK

EIGHT WONDER

FALCON 56

MONO-KOTE

MOTORER

BYGGSATSER

RC-anläggningar

Tillbehör

Cellplastvingar

Allt detta köper ni förmånligast från F:a Steve Johansson, V.Långgatan 16, Tibro tel. 0504/12893

LÄSARNAS VARUMARKNAD

Under denna rubrik inför vi, i mån av utrymme, kostnadsfritt smärre notiser. Vi förbehåller oss rätten att förkorta och ändra i manus.

Till salu

1 st Telecont 9 kanal med 4 st Duramite och 1 st Telecont 5 kanal med 3 st Duramite. Kompletta m. ackar och laddaggregat. Billigt! Ingemar Kyrk, Butorp, GRUMS. tel. 0555/23025.

1 st Controlaire 10-kanal superhet med 5 Annco servo och ackar säljes billigt. Olle Ask, Fack 26 Grums. tel. 0555/72182

1 st nästan ny 10-kanals superhet med 5 st Controlaire servo säljes förmånligt. Lennart Jägsell Långg. 62, Nässjö. 0380/12831.

1 st Min-X Analog Proportional 2+1, mycket lämplig för tävling i RC-III och den nya sportklassen. Endast 975:-- kr. Plan "Fridelli" med OS 15 RC följer med på köpet. Valter Johansson Hångeryd, Lammhult. 0472/65045