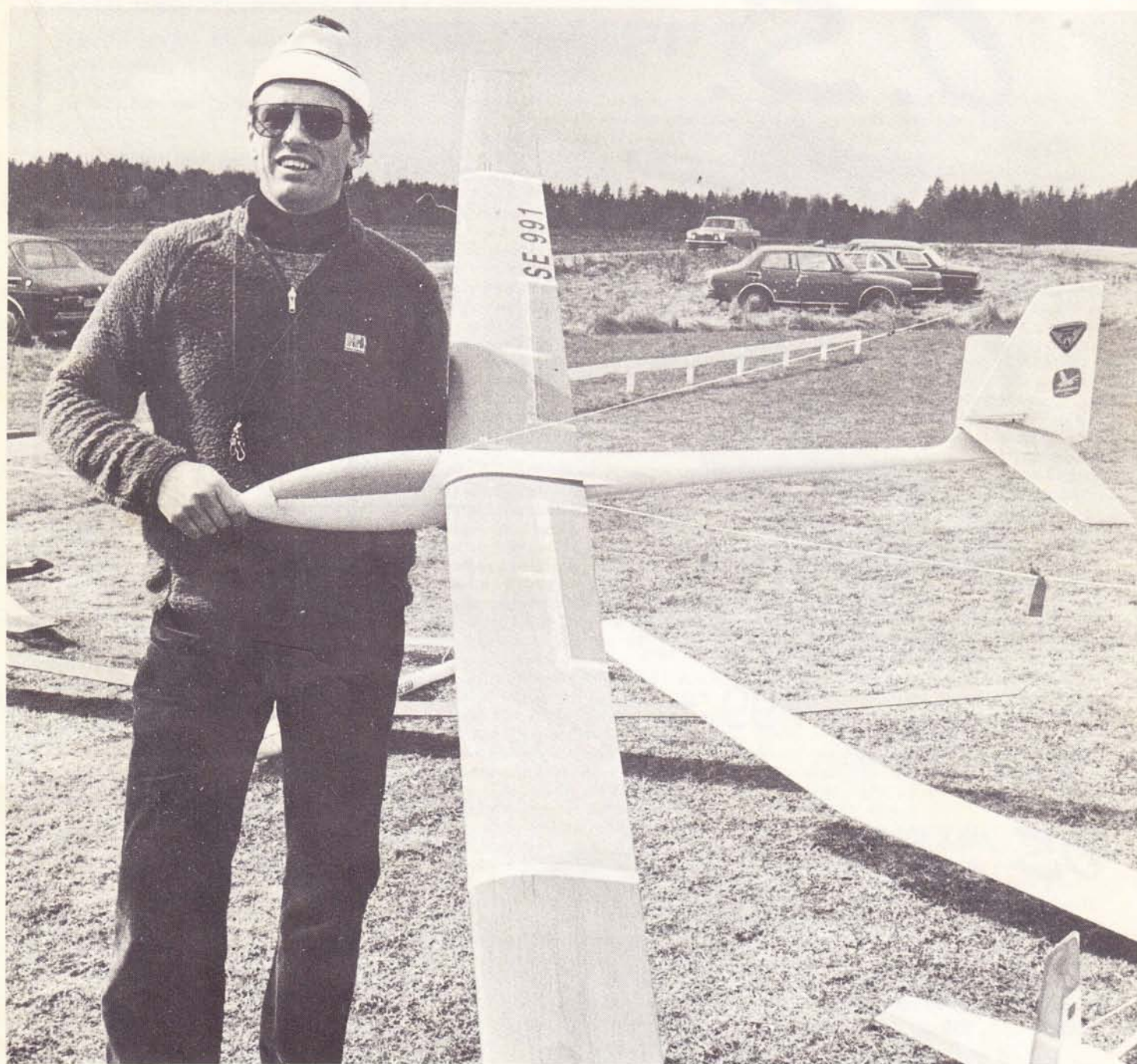




MODELLFLYGNYTT



ORGAN FÖR
SVERIGES
MODELLFLYGFÖRBUND

1
1980

ORDERTELEFON

0660/162 58

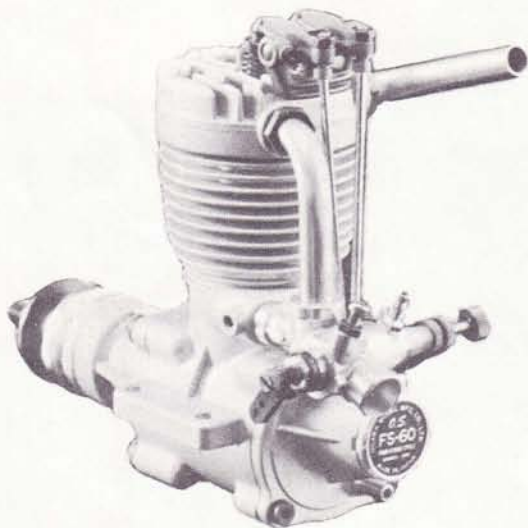
Dagl. 12 - 17.30

BOING

Box 143 891 01 Övik

Drivs av
Hobby Center
Nygatan 35
Ö V I K

O.S.



FS-60 Fyrtakt

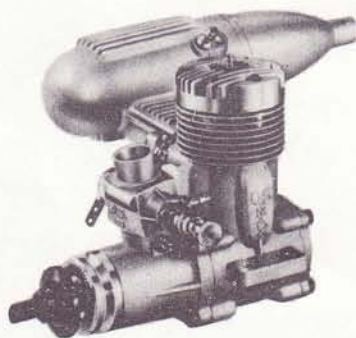
Motorn med skalaljudet. Drar utan problem propellrar med 13-14" diameter. Låg bränsleförbrukning. Den perfekta motorn för de flesta skalamodeller. En njutning att höra och köra.

OS 60 Fyrtakt **799 :-**
Begränsat antal

OS MAX 40F SR

Cyl.volym 6,50 cc
Cyl.diam. 21,20 mm
Slaglängd 18,40 mm
Vikt 320 gr

Effekt: 1,15hk/16.000 v.min.



OS 40 FSR

495 :-

SIDEN

Allt fler byggare går över till SIDEN. Prova även du vårt 20 gr siden.

Pris: 32:50/m

Köp 10m och du får 30% rabatt
10m rulle 229:-

VAJER

Rostfri, nylonöverdragen, Lev på rulle om 7.5m, följ finns
0.65 0.6 0.7 0.8 0.9 1.0

0.6 **10:80**

LÖDPENNA

12 volt 30W 3.5mm spets, en verklig godbit som varenda hobbykille borde ha
Extra lågt pris **36 :-**

KRISTALLER

Brun 26.995 Röd 27.045

Gul 27.145 Grön 27.195

Lev parade sänd + mottagar kristall 48:-/ par

Skaffa dig alla 4 paren för säkerhets skull

4 par **98 :-**

ACCUMULATORER

National 1.2volt 500mA, accar som passar alla RC-anläggningar
National med dubbel livslängd
Pris 14:50/st 10st **99 :-**

MODELLFLYGNYTT

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

REDAKTÖR

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

FACKREDAKTÖR linflyg:

Ingemar Larsson
Kastanjevägen 23, 46200 Vänersborg.
Telefon 0521/11210

FACKREDAKTÖR raketflyg:

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

FACKREDAKTÖR radioflyg:

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

FACKREDAKTÖR friflyg:

FACKREDAKTÖR utbildning:

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

ANNONSER

Förbundsexpeditionen, Sandbergsg. 4
Box 10022, 600 10 Norrköping 10,
Tel. 011/132110 mellan kl. 09.00 -
13.00.

DISTRIBUTION

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

PRENUMERATION

Pris 40:- kr per år, Per postgiro
51 81 65 - 6, 600 10 Norrköping 10.

LÖSNUMMER

Säljes i mån av tillgång för 7:- kr/st.

Direktanslutning till SMFF 40:- kr/år

Material sändes till fackredaktörerna
eller till förbundsexpeditionen

EFTERTRYCK FÖRBUDES

Bedriver vi felaktig PR i SMFF?

Vårt förbunds årsbokslut över vår verksamhet har ett allvarligt resultat att förmedla. Vi har minskat vårt medlemsantal i SMFF. För första gången på tio år har vi alltså inte lyckats öka medlemsantalet, utan vi har 1979 minskat med 459 medlemmar. Det allvarligaste i denna redovisning är att flertalet av minskningen är i åldersgruppen under 25 år. Någon kanske tycker att det inte är något märkvärdigt om SMFF i likhet med flera andra ungdomsorganisationer tappar medlemmar. Ett sådant tänkande är dock mycket farligt och kan äventyra SMFF:s utveckling. Vi behöver absolut en tillväxt av medlemskåren med tanke på det stora verksamhetsområdet som SMFF arbetar inom. Vår tävlingsverksamhet omfattar tre huvudgrenar med 25 tävlingsklasser. Detta är i förhållande till vårt medlemsunderlag ett kollo-salt utbud. De flesta specialförbund har inte tillnärmelsevis en så stor verksamhet trots mångdubbelt flera medlemmar. För SMFF innebär denna del av vår verksamhet att mycket stora resurser, både ekonomiskt och personellt, måste till för att klara av tävlingsverksamheten. Vad beror nu minskningen på? En förklaring kan vara vad jag berörde i min ledare i MFN 6/79. Jag skrev där att vi nu får alltfler av de gångna årens goda ungdomsverksamhetsårgångar som passerar 25-årsstrecket. Genom att antalet klubbar som engagerar sig i ungdomsarbetet inte ökar nämnvärt, kan våra trogna gamla fint arbetande klubbar nu inte själva klara av en ytterligare ökning av medlemskåren i junioråldrarna under 25 år. Nu måste vi alla hjälpas åt att råda bot på det stora problemet med ungdomsrekryteringen. De nya bidragsbestäm-melser som kommit från Statens Ung-

domsråd gör också helt klart att vi måste se över hur våra klubbar arbetar och hjälpa alla klubbar till ett aktivare klubbarbete. I rubriken antydde jag att vi kanske använder fel taktik när vi presenterar oss i massmedia. Vi har nu en längre tid i alla sammanhang visat upp våra radiostyrda modeller och i intervjuer talat om hur dyrt och exklusivt det är att vara modellflygare. Intrycket av oss har blivit att vi sysslar med något som man måste ha mycket god ekonomi för att hålla på med. Följden har blivit att föräldrar rekommenderat sina barn att gå till någon av de vanliga ungdomssysselsättningarna. Nu måste vi ändra på detta och tala om att vi har billiga byggsatser och material som är lämpligt till ungdomssysselsättning även i de lägre åldrarna. Inom vårt förbund har vi i stort varit dåliga på att tillvarata det ungdomsintresse för flyg som onekligen finns. Alltför ofta hör man att det är ingen mening med ungdomsverksamhet, det blir inga modellflygare av de flesta i alla fall. Ett sådant argumenterande kan vi inte acceptera med den syn på ungdomsfrågor som råder idag. Hur många av alla ungdomar som sysslar med andra fritidssysselsättningar blir kvar inom den förening de tillhört? Genomströmningen är ett lika stort problem för alla. Målsättningen skall naturligtvis vara att få så många kvar som möjligt. Det gäller alltså att ta väl vara på de ungdomar som kommer till oss. SMFF måste nu prioritera ledarutbildnings- och rekryteringsfrågorna. Årets medlemsutveckling måste bli en väckarklocka för oss. Låt oss alla rannsaka vår lokala verksamhet och göra allt för att ett liknande resultat inte upprepas.

Årman Feklin

Omslag 1:

Torvald Ahlberg Lidköping
Foto: Lars-G

Omslag 2:

"Totte" Eriksson - Uppsala.
Foto: Lars-G Olofsson.

FÖRBUNDSNYTT

På grund av att en del oklarheter bland våra medlemmar visat sig finnas beträffande allmänna regler och bestämmelser för deltagande i tävlingsverksamhet följer här en redogörelse för de viktigaste.

Tävlande skall tillhöra SMFF registrerad klubb och ha betalat förbundsavgiften för gällande kalenderår.

Tävlande får endast representera en klubb per kalenderår och gren. Om den tävlande deltar i flera grenar kan han representera olika klubbar i Friflyg, Linflyg och Radioflyg.

Tävlingsanmälan göres av klubb på anmälningsblankett som gäller för varje gren. Det är alltså inte tillåtet att anmäla deltagare per telefon.

Den tävlande vars namn står på anmälningsblanketten måste själv ha byggt de modeller som anmäls och används.

Den tävlande skall ha sina modeller märkta med SE- samt sitt medlemsnummer i SMFF. Bestämmelserna för märkningen säger att på vingen skall siffror och bokstäver ha minst 3 cm höjd och på kropp och stabilisator 1 cm höjd. Saknas denna märkning får man ej delta i tävlingen.

Siffror och bokstäver kan beställas från SMFF:s expedition.

Deltagande modeller i tävling får ej väga över 5 kg. Största motorstorlek 10 cc och största bäryta 150dm². I populärskalaklassen gäller tills vidare att de som erhållit dispens också kan delta.

Vid allt tävlingsdeltagande i öppna tävlingar utom Norden skall den tävlande ha giltig FAI licens. Denna licens utfärdas av SMFF. Vidare skall anmälan ske genom SMFF. Detta är ett beslut som tagits av FAI. Vidare är denna anmälningsprincip ett villkor för SMFF försäkringen som också gäller SMFF medlemmar vid tävlingar över hela världen.

Till sist det inte minst viktiga: Anmälande klubb är ansvarig för att deltagarnas modeller uppfyller reglerna.

Klubbregistreringen

Följande klubbar har den 15 februari inte förnyat sin registrering till SMFF.

A 328 MFK Örnarna
B 257 Starfighters
B 264 FK Stardusters
B 271 Gustavsbergs MFK
C 57 N. Upplands FK, MS
C 93 Östhammars RFK
D 18 Nyköpings MK, FS
D 101 Eskilstuna FK, RMS
F 190 Eksjö RC-klubb
G 266 Raketgruppen Pyro
H 162 RK The Moon
M 145 MFK Falken
O 74 Strömstads RFK
P 70 Ale MK
P 72 MFK Sparvarna
P 111 MFK Storcken
P 182 Borås MFK
P 183 Alingsås MFK
P 185 Finnish Air RC
R 154 Mariestads FK, MFS
S 235 Ambjörby MFK
T 62 Linde MK-RC
W 113 S. Dalarnas FK, MFS
Y 106 Kramfors MFK

Om du tillhör styrelsen i någon av ovanstående klubbar så se till att Er registrering snarast insänds. Om Du är medlem i någon av dessa klubbar och vet att Er verksamhet ej fungerar administrativt så var vänlig och kontakta SMFF:s expedition per telefon eller brev så kanske vi kan hjälpa till att lösa Edra problem.

SMFF:s Förlag.

Alla beställningar av SMFF byggsatser från klubbar och medlemmar skall ske till SMFF:s förlag. Förbundsexpeditionen, Box 10022, 600 10 Norrköping.

Utdrag ur bidragsbestämmelserna

Anvisningar till förordning (SFS 1971:388, ändrad senast 1979:274). Om statsbidrag till Ungdomsorganisationernas centrala och lokala verksamhet.

Förordning

4 §

Statsbidrag utgår endast till organisation som bedriver verksamhet huvudsakligen bland barn och ungdom. Organisationen skall ha minst 3 000 medlemmar i åldern 7-25 år och lokalavdelningar i minst hälften av landets landstingskommuner.

Med landstingskommun jämställes vid tillämpningen av denna förordning kommun som icke ingår i landstingskommun.

Anvisning

Åldersgräns: Som bidragsberättigad medlem räknas den som under året fyller 7 år liksom den som under året fyller 25 år.

Då flera organisationer tillämnar en tolkning som utgår från födelsedatum (dvs medlem är bidragsberättigad från den dag han/hon fyllt 7 år till den dag han/hon fyller 26 år) kommer rådet att under en övergångsperiod fram till den 30 juni 1980 att godkänna en rapportering som bygger på denna tolkning för dessa organisationer.

I organisationer som även har medlemmar som är äldre, skall medlemmarna i bidragsberättigad ålder ha ett verkligt inflytande över den verksamhet som bidraget är avsett för.

Spridning: Det finns 23 landstingskommuner, Malmö, Göteborg och Gotland jämställs med landstingskommuner. Sammanlagt blir de 26. I hälften, dvs 13, måste lokalavdelningar finnas.

Förordning

5 §

Med medlem i ungdomsorganisation förstås i denna förordning den som under närmast föregående redovisningsår varit ansluten till lokalavdelning inom organisationen och som därvid haft stadgaenliga möjligheter att påverka beslut rörande organisationens verksamhet och inriktning. När antalet medlemmar under närmast föregående redovisningsår skall bestämmas för en organisation, skall hänsyn tagas till förhållandena den dag under nämnda redovisningsår, då organisationens verksamhetsår upphörde.

Utöver vad som enligt första stycket krävs för att någon skall räknas som medlem i en ungdomsorganisation under närmast föregående redovisningsår fordras att han har enlagt avgift till organisationen för det verksamhetsår som upphörde under nämnda redovisningsår. Statens ungdomsråd får medge att kravet på enlagd avgift ej skall gälla för kristen ungdomsorganisation. När statens ungdomsråd lämn-

är sådant medgivande, skall den ange på vilket annat sätt som organisationen skall styrka medlemskapet. Därvid skall statens ungdomsråd samråda med ungdomsorganisationen.

Anvisning

Ansluten medlem: Att vara ansluten till lokalavdelning innebär att vara registrerad i organisationens medlemsmatrikel.

Inflytande: Det skall vara inskrivet i stadgarna att alla medlemmar har möjlighet att delta i och ta ansvar för beslut som fattas i lokalavdelningen.

Avgift: Medlemsavgiftens storlek fastställs inom organisationen. Medlemsavgiften skall vara individuell och betalas årligen.

Medlemsredovisning: En medlem får räknas endast en gång i en och samma organisation per verksamhetsår.

Organisationernas medlemsredovisning görs vanligtvis för samma period som den ekonomiska redovisningen. Medlemsredovisning får dock göras vid annan tidpunkt under det aktuella verksamhetsåret.

Icke bidragsberättigade medlemmar: Den som endast deltar i sk öppen verksamhet eller i sammankomster utan att betala medlemsavgift är inte bidragsberättigad. Detta gäller också den som är mer tillfällig medlem, typ "bingomedlem" eller "dansmedlem".

Förordning

6§

Med lokalavdelning avses sådan avdelning av ungdomsorganisation som fyller följande villkor, nämligen.

- 1 flertalet av medlemmarna är i åldern 7-25 år.
- 2 det ankommer på medlemmarna och på organ, som utses av medlemmarna, att besluta om avdelningens verksamhet,
- 3 avdelningen är införd i ungdomsorganisationens register över lokalavdelningar,
- 4 avdelningen har genomfört minst 25 sammankomster under det verksamhetsår för ungdomsorganisationen som upphörde under närmast föregående redovisningsår.

8§

Grundbidraget utgör 275 000 kronor, om ej annat följer av 12§.

9§

Det rörliga bidraget utgår för antalet medlemmar över 3.000 i åldern 7-25 år i intervallet 3.001-40.000 med 26 kronor och från 40.001 och däröver med 18 kronor för medlem.

12§

Grundbidrag och rörligt bidrag utgår med sammanlagt högst det belopp som svarar mot tre fjärdedelar av ungdomsorganisationens kostnader för central verksamhet för det verksamhetsår som upphörde under redovisningsåret närmast före det för vilket statsbidraget utgår.

Statens ungdomsråd bestämmer efter samråd med berörda ungdomsorganisationer de normer efter vilka kostnadsredovisningen skall ske.

Anvisning

Kostnadsredovisning: Kostnadsredovisningen som avser den centrala administrationen är en del av de bidragsgrundande uppgifter som lämnas till statens ungdomsråd vid rekvisition av bidrag. Den avser:

- personalkostnader (löner, sociala avgifter, resor och traktamenten),

- lokal- och kontorskostnader (hyra, telefon, porto, kostnader för lokalvårdare, kontorsmaterial, utrustning etc),
- kostnader för utbildning,
- övriga kostnader (information, utvecklingsarbete, internationell verksamhet etc).

Förmedlat statsbidrag för lokal verksamhet (lokalt aktivitetsstöd) skall inte tas upp i redovisningen över intäkter.

Underskrift: Redovisningen skall bestyrkas av ordförande, förbundssekreterare (motsvarande) eller kassör samt två revisorer. Frågan om auktoriserad revisor avgörs av organisationen.

LOKAL VERKSAMHET

Förordning

15§

Statsbidraget för lokal verksamhet utgår med elva kronor för varje bidragsberättigande sammankomst.

Med bidragsberättigande sammankomst förstås en av lokalavdelning planerad och anordnad sammankomst med minst fem deltagare i åldern 7-25 år, vilken varat minst en timme och vid vilken verksamheten varit av sådan art och inriktning att den enligt bestämmelser som meddelas av statens ungdomsråd berättigar till bidrag. Den som samma dag deltagit i mer än en sammankomst inom samma ungdomsorganisation medräknas vid endast en av dessa sammankomster.

Anvisning

Berättigade till statsbidrag för lokal verksamhet är: dels de ungdomsorganisationer som förklarats berättigade att erhålla bidrag under anslaget Bidrag till ungdomsorganisationernas centrala verksamhet, dels Sveriges riksidsrottsförbund och övriga organisationer med organisationsstöd under jordbruksdepartementets huvudtitel, dels de ungdomsorganisationer som erhåller stöd i särskild ordning under anslaget Bidrag till ungdomsorganisationernas centrala verksamhet.

Anordnad av lokalavdelning: Aktiviteten skall genomföras av en ungdoms- eller idrottsorganisationens lokala organisation.

Planerad sammankomst: En sammankomst är bidragsberättigande när den är beslutad och planerad av den lokala organisationens styrelse, sektion, medlemmöte eller motsvarande.

En timme: 60 minuter.

Åldersgräns: Som bidragsberättigad deltagare i sammankomst räknas den som under året fyller 7 år liksom den som under året fyller 25 år.

Flera riksorganisationer tillämpar en tolkning som utgår från födelsedatum (dvs deltagare är bidragsberättigad från den dag han/hon fyllt 7 år till den dag han/hon fyller 26 år). Rådet kommer därför under en övergångsperiod fram tom den 30 juni 1980 att godkänna den tolkningen för dessa organisationer.

Bidragsberättigad aktivitet: Statsbidrag utgår till alla former av aktiviteter som anordnas av lokal organisation och som uppfyller bestämmelserna för lokalt aktivitetsstöd. Exempel på bidragsberättigad verksamhet är sammanträden, föreningsmöten, läger, träning, hobbyverksamhet.

Bidrag utgår även till fritidsverksamhet under icke timplanebunden tid inom den samlade skoldagen. Det innebär att lokalt aktivitetsstöd utgår till alla föreningsledda aktiviteter på annan tid än lektionstid. (lektion = timplanebunden aktivitet). En förutsättning för bidrag är att aktiviteten upp-

yller gällande bidragsbestämmelser enligt denna förordning vad gäller sammankomstens längd etc. Statsbidrag utgår även om kommunen stöder aktiviteten med medel ur förstärkningsresursen.

Ledare: En ledare får medräknas som deltagare under förutsättning att han/hon är i bidragsberättigad ålder. En ledare får ur bidragssynpunkt inte vara ledare för mer än en grupp under samma timme.

Bidrag medges endast en gång per dag och grupp oavsett antalet deltagare och aktivitetens längd.

En grupp får inte delas i mindre grupper för att få fler sammankomstbidrag.

Bidrag beviljas inte:

- Till aktiviteter som anordnas av lokala samarbetsorgan, distrikts- eller riksorganisationer.
- Till entrébelagda tävlingar, kommersiella arrangemang som dans, bingo, basarer etc eller till avgiftsbelagda kurser.
- Till sådana studiecirkelsammanskomster som får statsbidrag i annan ordning.

Närvarokort: Vid varje sammankomst skall närvarokort föras. Gruppledaren eller biträdande gruppledaren skall intyga att uppgifterna på närvarokortet är riktiga. Kortet skall tillsammans med en kopia av ansökningsblanketten förvaras av den lokala organisationen under minst 4 år. Något undantag från kravet på att närvarokort har behandlats i tre JO-utlåtanden (Se JO:s ämbetsberättelse 1974, s 604, 1977/78, s 386 och 1979/80, s 375).

Redovisning: Lokalavdelningen redovisar antalet genomförda sammankomster till riksorganisation (för idrottsrörelsen till distriktsförbund). Från föregående redovisningsperiod får medtagas sammankomster som tidigare inte redovisats men som genomförts de sista 30 dagarna av denna period. Ordföranden och endera revisor eller kassör skall bestyrka att de uppgifter som lokalavdelningen lämnar är riktiga.

För redovisningen används lämpligen en särskild blankett, som är en tresetsblankett. Original (vita blanketten) sänds in till riksorganisationen (för idrottsrörelsen till distriktsförbunden). En kopia (gula blanketten) används för att söka kommunalt aktivitetsstöd och en kopia (gröna blanketten) behålls av den lokala organisationen och förvaras under minst fyra år.

Om en lokalavdelning lämnar oriktiga uppgifter kan den avstängas från bidrag.

Huvudman: Bidragsberättigad riksorganisation (huvudman) skall regelbundet följa den lokala verksamheten, ansvara för att begärda uppgifter redovisas och granskas samt rekvirera och fördela statsbidrag. Förutom riksorganisationens interna kontroll förekommer kontroll genom kommunens och statens ungdomsråds försorg. Bidraget skall i sin helhet komma de lokala avdelningarnas verksamhet till del.

20§

Ungdomsorganisation är skyldig att till statens ungdomsråd avlämna verksamhetsberättelse.

I övrigt är ungdomsorganisation samt sådan annan organisation som avses i 19§ andra stycket skyldiga att på anfordran av vederbörande statliga myndighet lämna de uppgifter och det verifikationsmaterial som fordras för myndighetens granskning.

KLUBBNYTT



För ett tag sedan fick jag ett klubbmärke från Kils Modellklubb för presentation i Mfn. Men så hände det sig att det försvann på vägen någonstans. Så det var bara att be om ett nytt. Vi på den redaktionella delen ber så mycket om ursäkt för förseeningen. Här är det.

Adressen till klubben:

Kils Modellklubb
c/o Sture Andersson
Tegvägen 9
665 00 KIL
0554/12 378

Lars-G



HEJ!

Marks Modellflygklubb presenterar härmed sitt klubbmärke. Efter att vi har varit en sektion i Örestens Fk, så skall vi fr.o.m 1980 stå på egna ben. Eget flygfält med klubbstuga har vi haft i några år och vi hoppas kringgående miniflygare tittar in till oss om de har vägarna förbi.

Fältet är beläget mellan Skene och Berghem uteft-
er R41:an. Från Borås-hållet passeras Skene,
efter ca 2 km dyker en kalksilo upp på höger sidan
(börja bromsa) 100 m till och ta av till vänster
(Daltorpsvägen). Se upp! Just här är det dålig
sikt och en vänstersväng. Från Varbergshållet
passera Berghem, åk ca 2 km genom en lång höger-
böj efter ett par hundra m, ta av till höger, sam-
ma väg som ovan. Fältet kan ni sedan inte missa.

Obligatoriska flygdagar är tisdagar, torsdagar
och lördagar, fr o m Maj t o m Augusti har vi flyg-
förbud med förbränningsmotorer på söndagarna.
Detta är något vi gör för att få behålla den posi-
tiva inställningen hos de kringboende. Vi börjar
inte heller flyga före kl. 10.00 och inte efter
kl. 20.00. Vi följer också behållt ljuddämpnings-
bestämmelserna.

Medlemsantalet är nu ca 50, mellan 7-50 år. En
fin kompisanda försäkrar klubbens utveckling.
Vår ungdomsverksamhet har knutits till SIA och
ett faddersystem där den erfarna hjälper och lär
yngre och nya medlemmar, med bygge och flygning
fram till ett RC cert. Vi har vid flera tillfällen
diskuterat att hyra bygglokal, men alltid erfarit
att de flesta ändå bygger hemma.

Nyligen hade vi en utställning i Kinna där syftet
var att visa vad modellflyg är, presentera klubben
och värva nya medlemmar. Där fanns allt från
Zeppelinare till flygande tefat. Nybörjarplan, multi
och skalaflygplan. Det blev SUCCÉ. En av med-
lemmarna satt under utställningsdagarna och bygg-
de en nybörjarkärna. Resultatet blev ett tjugotal
intresserade nya medlemmar direkt och sen hoppas
vi på alla som måste fundera ett tag, dessutom fick
vi stor uppskattning från allmänheten.

Framtiden ser lovande ut och planer och idéer har
vi på lager. Men bäst att skynda långsamt.

Väl mött under 1980

Jan Svensson

Tänk först och flyg därefter.

Hej

Vill härmed presentera Modellflygklubben BUNTEN
för Modellflygnyttas läsare.

Klubben arbetar inom Norsjö kommun som ligger ca
10 mil väster om Skefteå. Vi bildades hösten
1977 av 9 stycken flygintresserade. Ett litet flyg-
fält blev anlagt den hösten.

Idag har klubben ett 70 tal medlemmar och vi ar-
betar mycket med ungdomsverksamhet. På vintrar-
na har vi byggkurser i kommunens huvudorter Nor-
sjö och Malå, sen då våren kommer blir det trångt
på fältet när skolflygningen börjar. Så i sommars
började vi se oss om efter ett nytt fält. I Augusti
hittade vi ett bra ställe, öppet och fint, så kontakt
togs med markägaren Thorgrens Trä om att få
hyra marken. Det var ett positivt bemötande som
vi fick, ett arrende på 50 år med gratis hyra dess-
utom fick vi disponera den stuga som dom har på
området till klubblokal. Under 4 helger i höst i-
ordningställdes fältet samt såddes med gräsfrö.
(ytan blev 100x40 m). Vi hoppas att kunna utnyttja



fältet i mitten av nästa sommar.

Vårt klubbmärke blev klart i år. Det har ritats
av en klubbmedlem och är tryckt i svart & guld
och finns i 2 storlekar, 90 & 40 m.m.

Med detta vill Modellflygklubben BUNTEN önskar
er alla ett GOTT NYTT MODELLFLYGÅR.

Hälsningar från oss
alla i BUNTEN

Lars Göran Jonsson

LINKONTROLLERAT EM

EM 1979 - Marville, Frankrike

Det blev till sist ett officiellt EM i linflyg. Det
sena beslutet var troligtvis orsak till att endast
tio länder deltog. På vilket sätt Israels medverk-
an kan ha bidragit till minskat deltagarantal, är
svårt att säga, man får dock inte glömma att det
tyvärr kommit politik med i även denna sport.

Nu kom i alla fall bl.a de svenska deltagarna att
uppskatta tävlingen. Då vi här i Sverige haft en
rätt regnig och kall sommar, fick vi en mycket
varm och skön "sommarvecka" i månadsskiftet
Augusti-september.

Deltagarantalet såg ut enl. följande:

	Speed	Combat	Stunt	Team Racing
Belgien	-	3	3	2
Danmark	-	-	-	1
England	1	3	3	3
Finland	3	3	3	1
Frankrike	3	3	3	3
Holland	2	3	-	3
Israel	-	-	3	-
Italien	-	3	3	3
Sverige	-	3	-	3
Tyskland	3	3	3	2
Totalt	12	24	21	21 Lag

Nämnas kan också att tävlingen ej var helt utan kvinnligt deltagande. Kvinnligt pilotarbete i Team-Racing har vi ju sett tidigare, nu fick vi stifta bekantskap med Frankrikes Régine Curt, hon utförde ett mycket gott sådant och visade att det inte alls är något negativt med en sådan lösning.

En ny bekantskap för många var nog Marja Postma från Holland i Combatcirkeln. Vet man sedan att hon är Fred Meijers fästmö, förstår man nog att Combatflygning är helt naturligt.

Tävlingen var som sagt inte av deltagarantalet den allra största, men höll dock ändå resultatmässigt god klass.

Speed - F2A

Vi fick här en liten förberedelse om vad som komma skall under de närmaste åren. Frankrike som visat god Speed-anda det senaste året, slog nu till rejält med sina tre deltagare på medaljplats. De senaste årens mästare Emil Rumpel, Västtyskland kom nu först på 5:e plats.

Jari Valo, Finland visade mycket jämn och god klass med sitt fina resultat på 251,046 km/tim, detta gav honom 4:e platsen. Konsten att flyga i 250 km/tim har nu många lärt sig.

Några direkta nyheter visades inte, utan man hade i stort det normala systemet, d.v.s Rossi med enbladig propeller och en bra modell med mycket assymetriskt utseende.

Fransmännen var de som allra mest visade stort lagarbete. Alla modeller hade samma utförande. Snygga glasfiber-kroppar med aluminiumvingar, pannor och pipor med samma utseende. Man hade också en mycket fin lösning på sin fastsättning av den enbladiga propellern. All balansering var gjord i Rossis standard spinner och propellern hade förutom sitt hål för propelleraxeln, endast ett litet hål för en styrtapp. Denna tapp satt fast i medbrännarplattan till spinnern. Därigenom kom alltid propellern att sitta fast i rätt läge.

Man kan också konstatera att det kanske finns en viss favör för fransmännen med hemmabana. Studerar man resultaten ser man hur jämnt och fint man behärskade sina modeller. De var förutom Västtysklands Helmut Gorczicza de enda som fick tider i alla sina försök. Klart kan dock konstateras att de också behärskar sitt motor-material mycket väl.

Team-Racing

Sverige hade här 3 lag, d.v.s maximalt deltagande. Förhoppningar fanns för rätt hyfsade resultat. Med tanke på vad Ulf Larsson-Hans Andersson och Göran Ryllin-Anders Appring presterat, borde de nog hamna inom semifinaldelen. Bengt-Oloph Samuelsson-Kjell Axtelius var nog inte att ställa alltför mycket hopp till, då de haft mycket problem med sitt Nelsonflygande.

Det skulle säkert bli en bra tävling trots att Danmark ej hade med sina bästa lag, endast Jörgen Bobjerg-Werner Siggard var anmälda. Orsaken var att Danmark hade sitt Danska Mästerskap samma helg. Vad Österrike hade för skäl att utebli var inte känt.

Däremot hade Steve Smith-Colin Brown från England, dagarna innan i Nats gjort 3,40. Detta resultat räknades då som officiellt världsrekord. Holland hade med sina tre mycket bra lag med bröderna Metkemeyer i topp. Italien hade också en mycket stark lagtrio, bestående av 3/6 bröder Cipolla. Dessa bröder är de motortillverkande bröderna Cipolla och har naturligtvis också gjort det nya italienska kraftpaketet för Team-Racing. Det sägs också att man tänker sig en mindre serie till 1980 för troligtvis vissa utvalda representanter.

Då samtidigt drygt hälften av de 21 startande lagen var utrustade med Nelson, de flesta troligtvis också med AAC-varianten, fanns stora möjligheter att uppleva snabba heat. Domarsidan var sig lik sen tidigare tävlingar då Dave Rudd, England höll i trådarna. Riktigt fungerande domarteam är idag något av det mest väsentliga, då blocking, wipping etc. skall upptäckas snabbt. Det kan hända mycket med en rätt inställd motor om piloten råkar ut för en blocking av en långsammare modell. Naturligtvis är det något som ingår i tävlingsmomentet, att försöka anpassa sin inställning av motorn till de heat man kan komma i. Team-racing får nog anses som modellflygets svåraste klass att göra rätt motorinställning i. Hänsyn måste inte bara tas till väderlek, utan också till motståndare och tänkt karaktär på heatet.

Nu gällde det för oss svenskar i varje fall, att hitta inställning för det fina varma vädret. Hemma hade vi provflugit i regn och kyla. Både Uffe-Hasse och Göran-Anders fick till bra träningsfarter. Däremot fick de problem i sina heat, i sitt första heat blev Uffe blockad och kunde endast med svårigheter ta sig förbi. Detta kostade honom varningar och för att inte bli diskad tvangs han fullfölja heatet med en övervarm motor. Hasse hade därför startproblem i omtankningarna samtidigt som kompen måste ändras, de fick nu endast 5,05,2. Det var bara att börja om från början igen för deras del, för att hitta rätt inställning till sitt andra försök att nå semifinalen.

Göran-Anders hade fått en lovande inställning, tillsammans med Görans aptit på comeback i tävlingscirkeln, borde nog en tid under 4 min vara möjlig. Oturen grinade återigen de svenska i ansiktet, det blev lite för varmt för motorn med driftsproblem som följde. Anders lyckades i alla fall mecka in sig på tiden 4,13,5. Det var bara att börja förberedelserna för 2:a omgångens försök att få en bra tid. Mera provflygning. Bengt-Oloph och Kjell hade tillbringat hela tiden med provflygning - skada - laga, provflygning - skada - laga o.s.v. Man hade hunnit att sortera ut bitarna något sänär nu inför första heatet. Det fanns kanske i alla fall en möjlighet att kunna genomföra heatet och få en rätt hyfsad tid. Heatet började bra. Starten gick perfekt och likaså gjorde motorn under hela tanken. Den första omtankningen blev en direkt start, och motorn fortsatte i samma fina takt. Däremot tog turen slut efter det att även den andra omtankningen gått perfekt. När modellen släpptes gick den in i cirkeln. Orsaken visade sig vid kontroll vara att landstället efter en lagning blivit limmat snett innåt. Justering och genomgång av modellen för att få den klar till andra heatet Cipolla-Cipolla visade sin motors förmåga med den snabbaste heattiden på 3,41,6. Smith-Brown använde sig av sin flygande vinge, tävlingens enda, som visade en mycket fin flygstabilitet. Deras motor var en ombyggd Bugl med frontbox från motorspecialisten Flores. Den gick skämtsamt under namnet Flugel men gick otroligt jämnt och fint i hela heatet. De fick 3,47 och blev däri-genom ett av de tre lag som fick en tid under 3,50. Förutom de två redan nämnda så kom Hollands Visser-Buys in på tiden 3,43,4. De imponerade mycket med sitt säkra handhavande av sin Nelson. Visserligen utrustad med ett baklock av egen design i vävbakelit.

Dagen med andra omgångens heat skulle vara lika obeveklig som vanligt. Nio lag skulle vara nöjda med sitt resultat och de övriga lite besvikna. Kanske inte alla men de som i alla fall räknat med att få tillhöra de nio semifinalisterna.

Bengt-Oloph och Kjell fick ett någorlunda hyfsat heat i andra omgången. Vid första omtankningen blev modellen lite felaktigt tankad, så omstarten blev först på 5:e slaget. Slutresultatet blev i alla fall ett personbästa på 3,55,3. Frågan var bara hur långt det skulle räcka.

Göran och Anders hade efter mycket problematiska provflygningar fått ihop en fungerande modell. Man hade haft problem med trasiga tankar, dåliga slangar och trillskande motorer. Nu ville det sig inte riktigt i alla fall, utan överhettning och startsvårigheter dök ånyo upp. Resultatet blev 4,17.

Uffe och Hasse hade nu till sitt sista försök att nå semi satsat mer på säkerhet, man hade valt propeller och inställning för att kunna klara eventuella bromsningar från besvärliga motståndare. Oturen grinade dem i ansiktet, då de tvingades utgå på 24:e varvet på grund av skuret bakre lager. Det var synd, då man troligtvis annars kanske klarat en semi plats.

Det kunde redan nu konstateras att de svenska lagen skulle ha svårt att nå semifinalen. Uffe och Hasse kom med sin enda tid på 21:a plats (d.v.s sist i startfältet).

Göran och Anders skulle inte lyckas nå någon semifinal utan det var bara för dem att ta lärdom och sortera ut de felaktigheter i utrustningen som inte höll måttet. Det är bara att se fram emot nya mål, samtidigt som rutinen kommer mera med i bilden för Anders.

De som kanske skulle kunna nå en semifinalplats var Bengt-Oloph och Kjell. Det förutsatte dock att inte alla skulle få ha en bra dag och bättre sina tider alltför mycket. Bröderna Metkemeyer prövade nu sin FMV-motorförsedda modell och flög in på 3,43,8. Clarkson-Woodside bättre till 3,51,1. Nu började det att se mer och mer kritiskt ut beträffande en svensk semifinalplats.

Voghera-Menozzi, Italien lyckades undgå diskning i sitt andra heat och fick tiden 3,50,5. Turen stod Bengt-Oloph och Kjell bi den här gången. Bobjerg-Siggard, Danmark tvingades utgå p.g.a div. problem. Detsamma hände bröderna Tribe, England. När hela andra omgången avverkats visade det sig att 3,55,3 räckte till en nionde plats, d.v.s sista platsen till semi för Bengt-Oloph och Kjell. Kors i taket, de nio lag som nu kvalificerat sig för semifinal i två nya heat var följande:

1	Cipolla-Cipolla, Italien	3,41,6	-
2	Visser-Buys, Holland	3,43,4	3,52,0
3	Metkemeyer-Metkemeyer, Holland	4,07,1	3,43,8
4	Smith-Brown, England	3,47,0	3,55,6
5	Voghera-Menozzi, Italien	Disk	3,50,5
6	Clarkson-Woodside, England	4,09,5	3,51,1
7	Peracchi-Cipolla, Italien	3,52,3	4,01,5
8	Wakkerman-Van de Keerd, Holland	3,53,1	4,02,9
9	Samuelsson-Axtilius, Sverige	Disk	3,55,3

Det skulle nu bli intressant att se fortsättningen på tävlingen. Hur skulle finalen se ut? Skulle det bli en uppgörelse mellan Italien och Holland, eller skulle Engelmännerna också blanda sig i finalflygningen?

Det kom som vanligt att bli tre hårda semifinalheat, där taktik i form av blockning och wipping var med i bilden. Resultaten blev inte de allra bästa, utan endast tre lag gick under fyraminutersgränsen. Bäst tid fick Cipolla-Cipolla med 3,44,9. Deras Cipolla-motor var mycket imponerande. Driftsäkerheten det mest markanta, samt perfekta omstarter med start på första slaget. Detta hade för övrigt de andra Italienska lagen också. När sedan flygtiden på 10 varv höll sig strax under 20 sek, kunde de inte ungå att göra bra tider. Deras största problem tycks dock vara pilotsidan, det är kanske tur för alla andra. Får ett rutinerat lag en sådan motor, så måste nog Henry Nelson hitta på några extra finesser. Visser-Boys, Holland imponerade också med sin driftsäkerhet och flög in på 3,46,5. De kunde definitivt hantera sin Nelson.

Peracchi-Cipolla visade också att deras Cipolla-motor var i god kondition. Sluttiden 3,51,6 gav dem kanske en finalplats.

Problem hade flera lag. Nämnas kan t.ex bröderna Metkemeyer som nu fick finna sig i en tid på 4,02,6. Bengt-Oloph blev i sitt heat bromsad av Wakkerman-Van de Werd, så att en överhettad motor med därtill startsvårigheter gav 4,22,5 som följd. Det var bara att sikta in sig på det sista försöket att nå final, för dem som nu misslyckats.

Den andra omgången kom nu inte att påverka finalbilden. Endast 3 lag fick sluttid de övriga tvingades utgå av olika skäl. Några blev diskade medan andra fick motor- och modellfel.

Det såg ett tag ut som om Bengt-Oloph-Kjell kanske skulle ha möjlighet till en bra sluttid. Modellen gick mycket fort och stabilt. Turen tog dock snabbt slut då det var dags för första omtankningen. Då Bengt stängde av motorn för landning var han precis efter ett av de Italienska lagen. Landningen blev då för snabb, och när Kjell försökte fånga modellen gick den sönder i de gamla lagningarna. Det var bara att bryta.

Till final hade nu följande kvalificerat sig:

1	Cipolla-Cipolla, Italien	3,44,9	Disk
2	Visser-Buys, Holland	3,46,5	-
3	Peracchi-Cipolla, Italien	3,51,6	3,51,5

Det innebar att Cipolla motorn nu hade möjlighet att ta ett europamästerskap som största trofé.

Finalen kom att bli mycket jämn och samtidigt typisk för en final i dagens läge. Peracchi-Cipolla fick rätt tidigt utgå, då deras modell gick in i cirkeln. Kvar var nu två lag som låg precis lika. Flygfarten blev densamma, då Holländarnas modell var lite långsammare och alltså bestämde farten. Omtankningarna gick perfekt för båda. När sista omtankningen var gjord låg man alltså exakt lika. Italien låg dock precis efter Holländarna och behövde därför göra en omflygning. Bägge lagen hade två varningar var sedan ungefär halva finalen avverkats, detta var bägge piloterna medvetna om därför var Visser tvungen att fortsätta blocka Cipolla, Cipolla var å sin sida tvungen att wippa för att komma om. Cipollas försök till omflygning var därför helt naturlig. Påhejad av sina Italienska lagkamrater genomförde han nu en omflygning med hjälp av wipping. Domarna blev därför tvungna att ge honom den 3:e varningen med diskning som följd. Helt enligt reglerna.

Samtidigt kan man fråga sig om inte Visser skulle ha haft en 3:e varning för blockning tidigare. Det här är ett svårt problem för en jury, då man i finalen på 200 varv liksom i heaten på 100 varv har 3:e varningen = diskning. Man vill ju inte "döma sönder" en final på tidigt stadium, utan låter de tävlande få hålla på. Kommer man då till denna typ av regelfel blir ofta situationen lik denna. Man har mer överseende än i vanliga heat. Nu vann Visser-Buys, på tiden 7,41,5. Det var lika med officiellt världsrekord i final. Det var väl värda vinnare, då de visat mycket god klass i hela tävlingen.

De oturliga svenska placeringarna medförde att även lagtävlingen blev lite sämre än väntat. Sverige kom först på 5:e plats efter Holland, Italien, England och Frankrike.

Det kan trots lite sämre svenska insatser i alla fall konstateras att tävlingen var intressant. Bevis gavs för att utvecklingen går vidare. Nya motorer kommer fram, modeller blir mer tillförlitliga. Piloter och mekaniker behärskar mer och mer sitt materiel. Visserligen händer många oförutsedda saker, men tättstriden är hård och de som har fungerande enheter samt rutin kommer ofta långt. Svensk Team-Racing har nu ställt in siktet på VM-80 i Polen. Vi får hoppas på fina resultat där.

Kjell Axtilius

Stunt; F2B:

Eftersom det inte var någon svensk stuntare med vid detta EM kommer rapporten från den cirkeln att bli högst summarisk. 21 deltagare hade i alla fall vågat sig till Frankrike för att slåss om medaljerna. Av de Nordiska länderna var det bara Finland som ställde upp med deltagare (fullt lag). För att vara lite mer precis så hade alla deltagande lag fulla lag, med fulla lag menas lag med 3 tävlande. Bäst skötte sig hemmalaget då de belade platserna 1, 2 och 4 samt tog lagguldet. En mycket bra prestation. En bra prestation svarade också nämnda finnar för då alla tre kvalade in bland de femton bästa och fick alltså chansen att göra två flygningar till. Dessa två länder var de enda som fick med hela laget till finalflygningarna. Finland höll måttet och belade lagsilverplatsen. Bäst var Elias Mayer med en 5:e plats och sedan följde Lasse Aaltio på 7:e och Kai Karma på 14:e plats. Nämnas skall dock att många "kända" stuntflygare saknades och många av lagen utgjordes av nya förmågor.

Combat; F2D:

Det var med spänd förväntan de svenska combatflygarna flöt in i Frankrike via en smälväg från Luxemburg. Efter att ha irrat omkring på franska landsbygden ett antal timmar fann vi dock resten av denna svenska trupp. Dessa hade redan fått mat emedan vi kom försent och fick gå till kojs med en liten Pain Riche i magen. Tillsammans med engelsmän och italienare delade vi ett litet hotell (typiskt franskt) i Longwy-Bas. Över till tävlingen. 24 startande från 8 länder hade kommit och det räckte till för att det skulle bli tävling. Det på papperet starkaste laget visade England upp innehållande de tre välmeriterade herrarna Vernon Hunt, Mick Tiernan och Dave Wood. Alla deltagande länder hade kompletta lag så det skulle bli riktig fight om lagpriserna också. Från Norge och Danmark kom inga deltagare och vårt svenska lag bestod av Per Stjärnesund från Västerås, Håkan Östman från Väsbys samt Ingemar Larsson från Vänersborg. Det kvinnliga inslaget stod Holland för genom att Fred Meijers fästmo Marja Postma flög Oliver-Tigerbestyckade balsamodeller. Förutom Marja fanns det bara två dieselflygare till i tävlingen, nämligen finske Juha Niskanen och Sveriges Ingemar Larsson. Övriga 21 använde sig av glödare och företrädesvis cellpjustmodeller. Så började då första omgången. Första heatet blev en ren utklassning då Dave Wood, GB klappade dit Marja Postma, NL med 374 mot -68. Första nordiska lyckan kom i heat två då Perri Salerma, SF vann över Gabriel Vernier, F med 312 mot 96. Heat 3 hade svenskt deltagande. Håkan skulle flyga mot Vernon Hunt, GB. Innan heatet trodde väl alla de viste vem som skulle vinna då Vernon är känd för att vara bra, medan ingen nånsin hade hört talas om Håkan. Det är ju vanligtvis så att de flesta som flyger på ett EM känner varandra då man träffats på tidigare mästerskap eller setts vid andra internationella tävlingar och man vet ungefär varandras kapacitet.

Det är därför inte lätt att komma som ny till en sådan här tävling när man inte har någon internationell tävlingsrutin och inte vet vem motståndaren är. I ett fall kan det vara bra, nämligen att man inte har någon respekt för motståndaren. Det kan också vara en nackdel då man kan ha fått en överdriven respekt för någon ryktesvägen. Vi var väl alla lite spända på att se hur Håkan skulle klara det mot Vernon och mycket riktigt så tog Vernon första klippet, men sedan kom Håkan loss och tog två i snabb följd. Vernon var inte sämre utan tog två till så att ställningen var 3-2 i klipp. Vernon hade dock inget mer att klippa utan fick försöka att hålla sig undan. Detta gick nu inte utan Håkan gjorde det näst intill omöjliga och tog tre klipp till så ställningen var 5-3 i Håkans favör. Hela publiken

stod i fullkomlig trance inför detta heat som var tävlingens absolut snyggaste. Båda tävlandes mekaniker skötte sig också helt utan klander och gjorde ett snyggt omstartarbete. Kampen pågick alla fyra minuterna och efter avblåsningen utbröt en vild applåd bland publiken. Håkan hade gjort det ingen väntade sig nämligen vunnit över Vernon med 5-3 i klipp och poängen 718 mot 540. 718 var tävlingens högsta poängsumma så Håkan kan verkligen känna sig stolt. Efter heatet utnämndes Håkan snart till favorit i tävlingen. Heat 4 blev en seger för Maestrelli, I mot Van de Maele, B med 440-290. Juha Niskanen fick stryk i sitt heat mot Jean Claude Janssens (248-402). Per fick visa vad han gick för i heat 6 då han mötte tysken Klaus Martin, och han gjorde det med bravur. 2-0 i klipp och 392-88 i poäng. Hyvä Ruotsi! Fred Meijer vann över Mikael Feger, D med 360-268. Sedan var det dags för Hilmer att visa framfötterna mot Philippe Henry, F. Dieseltaktiken med att flyga inverterat och anfalla i lämpliga ögonblick visade sig lyckat och snart ledde Hilmer med hela 3-0 i klipp ty fransmannen behärskade inte riktigt det där med ryggygning. Då han insåg sin prekära situation ordnade han till ett lintrassel varvid Hilmers modell satt som ett spjut i backen. Det tog ovanligt lång tid att reda ut trasset men till slut var reserven uppe i luften igen och heatet kunde fortsätta. Av någon anledning fick Hilmer en black-out och frångick ryggygningen. Fransmannen kunde då ta två snabba klipp och med bättre flygtid vann Philippe trots mindre klipp. Poängtalet blev 206-392. Gråt. Albrecht Reichle, D vann över Giulio Benincasa, I med 394-212, och sedan var det Kerrko Kehravuos tur att detronisera Bert Gysbertsen, NL med 340 mot -126. Regerande Världsmästaren Mick Tiernan segrade mot Piero Lanfredini med 380-290 och i sista heatet i första omgången vann Jean Close, B över Jean Marc Scherer, F med 264-187. I förlorarmogången fanns det alltså 1 svensk, 1 finsk samt 10 andra hetsiga kämpar. Gabriel Vernier, F vann över Klaus Martin, D med 260 mot -264. Juha Niskanen, SF slog ut den kvinnliga fägringen Marja Postma, NL med 350 mot 276 i tävlingens enda rena dieselseheat. Tredje heatet skulle visa om Hilmer skulle gå vidare då han fick möta Van de Maele, B. Vid startsignalen kom Hilmer upp först men med en urpissig inställning, motorn gick underkompad. Som tur var klantade sig belgaren ännu mer och fick inte i gång sin motor. Hilmer puttrade runt i knappast möjliga styrfart medan Belgaren fick in en 10 sekundersflygning efter en halvminut. Någon minut senare fick Maele mer fart på sin motor och då fann Hilmer det lämpligt att avsiktligt landa för att få en bättre inställning. Medan mekanikern ordnade detta fick belgaren fnatt och satte sin modell. Hilmer kunde sedan gå upp och flyga heatet ut men belgaren visade sig inte i luften mer. Skamligt lätt seger för di svenske med 160 mot -268. En lättnadens suck spred sig i svenskägret. Alla hade gått vidare. Mikael Feger, D blev diskad i sitt heat mot Giulio Benincasa. Piero Lanfredini, I vann sitt heat mot Jean Marc Scherer, F med 440-326. Sist men inte minst var det dags för Vernon Hunt att visa att han inte hade i förlorarmogången att göra. Bert Gysbertsen, NL fick se sig utskåpad med 5-1 i klipp (680-318).

Eftersom det var 18 flygare kvar skulle det flygas två stycken Eliminationsheat. Lotten avgjorde att Hilmer skulle flyga mot Mick Tiernan, GB och Juha Niskanen mot Vernon Hunt, Kul, kul. Här lade engelsmännen in en protest då de ansåg det orättvist att två engelsmän skulle flyga elimination och att detta skulle kunna förstöra deras chanser för en bra lagplacering. Protesten avslogs och första heatet började. Mick och Hilmer kom båda iväg vid startsignalen och snart var kampen igång. Dieseltaktiken var inte så lyckad här då Mick behärskade ryggygningen mycket bra, utan det blev lite mer följa John över flygningen. Mick tog två klipp och sedan var det Hilmers tur att ta ett. Då kom oturen genom att

hela serpen gick av vid knuten trots att klippet var längst bak på serpen. Domaren reagerade inte men en av jurymedlemmarna såg det och propsade på omflygning. Tyvärr var de andra två jurymedlemmarna inte av samma åsikt, så det blev ingen omflygning. Otur. Innan heatet var slut hade Mick tagit ett klipp till medan Hilmer inte hade något attklippa utan fick försöka hålla sig undan så gott det gick. Mick vann med 478-310. Gråt igen.

Juha Niskanen hade inte bättre tur mot Vernon utan förlorade med 340-98. Då var alltså både finska och svenska laget reducerat till två tredjedelar. Nu var dags för andra omgången och först ut var Vernon Hunt och Philippe Henry. I ett mycket jämnt heat vann Vernon med 352-314. Lanfredini blev diskad och Reichle gick vidare. Kerrko Kehravuo, SF vann över Jean Close med 440-238. Håkan skulle nu upp till bevis med Dave Wood, GB. Dave var säkert lite skärnad efter att ha sett Håkans flygning mot Vernon i första omgången och Håkan hade en väldigt stor press på sig. Tyvärr blev Håkans tävlingsnerv helt urballade och heatet blev en riktig antiklimax. Dave fick två klipp och höll sig uppe hela tiden medan Håkan smällde båda sina modeller och kunde inte fullfölja hela heatet. Med mer internationellt tävlande får Håkan också den rutin som behövs för att göra bra ifrån sig i alla heat under en tävling, men tyvärr saknades den nu.

Heat 5 såg Pernti Salerma, SF besegra Mick Tierman med 178 mot 142. Det var ett lintrassel i heatet och detta gick ut över Micks flygtid och gjorde att han förlorade. Fred Meijer, NL slog ut Gabriel Vernier, F med 416-228. Giulio Benincasa, I vann över Jean Claude Janssens, B med 170 mot -62. Sist men inte minst var det dags för Per Stjärnesund att flyga mot Roberto Maestrelli, I. Per flög fint och höll sig uppe hela heatet medan italienaren var nere och hälsade på vid ett par tillfällen och detta föll utslaget då det var 3-3 i klipp, sammanräknat 540-346 i poäng. Per flög verkligen bra och förväntningarna steg inför kvartsfinalen.

Först vann Vernon Hunt över Albrecht Reichle, D med 440-294. Dave Wood, GB blev diskad när han flög mot Kerrko Kehravuo. Dave hade 2-0 i klipp men ett lintrassel ställde till problem och utan att reda upp trasset gick Dave upp med sin reservmodell, varpå diskning följde. Engelsmännen protesterade men det blev avslag återigen. Pernti Salerma, SF fick se sig slagen av Fred Meijer, NL med 358-136. Sist men inte minst igen flög Per mot ytterligare en italienerare. Denna gång Giulio Benincasa. Återigen hade Italien för mycket marktid medan Per höll sig uppe hela heatet. Per hade dessutom 3-1 i klipp. En övertygande seger med 540-66. I semifinalen flög först Vernon Hunt till sig en seger mot Kerrko och sedan fick Per flyga mot Fred Meijer. Två lika i klipp men mer marktid för Fred såg ut att ge Sverige segern, men genom en mekanikertabbe vid en omtankning fick Per minus 50 poäng och det avgjorde heatet. Fred vann. Det var bara att göra iordning sakerna för flygning om tredjeplatsen mot Kerrko Kehravuo och nu skötte Per sig bra och vann heatet klart. En tredje plats var säkrad och det är den bästa placering en svensk någonsin fått vid ett EM/VM. Bra gjort, Per. Mera sådant. Finalen mellan Fred Meijer och Vernon Hunt blev en snygg tillställning. Vernon drog dock det längsta strået och vann.

Lagguldet gick till England medan Finland tog silver. Bra gjort av Pernti Kerrko och Juha. Lagbronset delades mellan Italien och Sverige. Det är för första gången Sverige tar en medalj i lagtävlingen i Combat vid EM/VM. Ett bra prestation av det svenska laget.

Efter en bankett (trevlig) och en sista natt på det urtypiska franska hotellet samt en radiobillandskamp mellan England och Sverige på ett nöjesfält kunde vi på måndag morgon åter tråda färden mot hemlandet. Resan gick lugnt och på tisdag kväll var alla lyckligt hemma, och man började redan längta till nästa års tävlingar ute i Europa.

Hilmer

Oxelöpokalen Årgång 1979

Tävlingen hade i år utökats med två nya vandringspris i klasserna Stunt och Semistunt, dvs totalt sett var det sex (6) stycken vandringspris att tävla om.

Med denna satsning på vandringspriser (som man skall ha tre in-teckningar i oavsett ordningsföljd för att få behålla) så hoppas vi i OMFK att intresset för vår tävling både skall hålla i sig och kanske även öka. Anmälningsskivan såg ut som följer: F2B stunt 8 st, Semistunt 7 st, F2D combat 14 st, Combat-Open 5 st, Speed-Open 8 st, Good-Year 4 st, F2C Team-Race 7 lag och Team-Race B3 lag. Förutsättningarna var som synes goda.

Lördag 8/9:

Det roliga i stuntcirkeln var att vi här i Oxelösund mest såg nya ansikten men Väst kustborna saknades och till dem säger vi: Välkomna nästa år! Hur var det tävlingsmässigt då? Jo, Mr Stunt himself Ove Andersson stod i en klass för sig och behövde aldrig känna sig hotad här men får se upp med "ungtupparna" när de har tränat upp sig. Men å andra sidan har Ove nog inget emot det. Erik Huss kärna höll inte för dagens påfrestningar med påföljd att vingspetsarna höll på att mötas i figurerna och bland annat därför missade han 3000-poängstrecket. Åke Nyström behöver träna lite till för att knäcka Ove. Mats Franke och Mats Franzen från Karlstad samt Hans Mittler från Red Baron behöver också lite mer träning för att vara med i toppstriden. Av åtta anmälda kom alltså sex till start. I semistunt var Johan Rasmussen från Vallentuna helt outstanding och vann med nästan 500 poängs marginal till tvåan Ingemar Larsson från Vänersborg. Den senare flög med en Semistuntlämplig "enhetsmodell" av Erik Huss-konstruktion försedd med dieselmotor och farten var ganska lämplig för klassen. Annat var det när Jörgen Finn beträdde cirkeln och skulle flyga Semistunt med sin Combathäck. Det gick i snabbaste laget för att domarna skulle hinna uppfatta manövrarna, och följden av detta plus dålig stuntträning blev en sistaplats för Jörgen. 500 poäng efter tvåan kom två Rudolf Vallentuno dvs Lennart Helje och Håkan Littke och mellan dessa två skilde det endast 16 poäng till Lennarts fördel. Till start kom 5 av de 7 anmälda. Första in-teckningen i Semistuntpokalen togs alltså av Johan Rasmussen och i Stuntpokalen av Ove Andersson.

Den för dagen mer spännande klassen var Combat där det inleddes med att köras i Int-klassen. 11 av de 14 anmälda kom och till slut var det en som också hade segrat. Men låt oss ta det från början. Först ut var Per Stjärnesund och Ingemar Larsson där det efter fin flygning var 1-1 i klipp men Ingemar vann på bättre flygtid. Sedan var det dags för hemmasonen att slå ut Gösta Bengtsar med 2-1 i klipp och bättre flygtid. Hemmasonen det är Bengt-Åke Fällgren det. Anders Pettersson från Karlstad blev ett lätt (?) offer för Jörgen Finn. Jörgen vann med 2-0 i klipp och full flygtid. I ett jämnt heat vann Erik Huss över Pavel Fröberg med 2-1 i klipp men Pavel hade bättre flygtid så det var nära ögat för Erik. I sista heatet var det dags för Mats Böhlén att få stryk av årets stjärnskott Håkan Öst-

man. 1-1 i klipp men Mats hade både sämre flygtid och mer avdrag. Leif Göransson blev seedad. Förloraronsgången gjorde Per Stjärnesund och Mats Böhlín glada då de vann över Pavel respektive Gösta. Anders Pettersson blev här seedad.

Nästa omgång började med ett eliminationsheat mellan Böhlín och Leif Göransson där Leif förlorade trots 1-0 i klipp. Flygtiden blev avgörande. Då var det alltså 8 kämpar kvar i leken och först ut var Jörgen Finn mot Ingemar. Det var säkert femtielfte gången den här säsongen de möttes och trenden stod sig precis som tidigare. Ingemar vann på bättre flygtid (1-1 i klipp). Jörgen har nog vid det här laget fått ett riktigt Hilmeruskomplex då segermarginalen här var 8 sekunder. Anders Pettersson fick se sig slagen av Per Stjärnesund med hela 3-0 i klipp. 2-2 i klipp var det mellan Håkan Östman och Bengt-Åke Fällgre men Håkan vann på bättre tid. Sist men inte minst fick Böhlín möta Huss. Konstigt nog blev det inga klipp utan Mats vann på bättre tid.

Första semifinalen mellan Ingemar och Per slutade på samma sätt som i första omgången. Ingemar vann på full flygtid trots 2-1 i klipp till Per. 6 sekunders marginal. Mats lyckades inte åstadkomma mer än ett klipp mot Håkan och det räckte inte till final då Håkan både hade bättre tid och ett klipp. Flygningen om tredjepris visade inga nya klipp men däremot hade Per mer flygtid och vann. Le grande Finale var en upprepning av SM-finalen, dvs samma kombattanter men nu vann Håkan med 3-2 i klipp efter lika flygtid. För ovanlighetens skull en riktigt publikvänlig final. Vanligtvis brukar de bästa heaten vara tidigare och finalerna en slags västgötaklimax men alltså icke så nu. Håkan tog sin första inteckning i vandringspriset. Combat-Open såg alla fem anmälda komma till start, tre var från Vänersborg en från Jakobsberg och en från Väsby. Dagens fråga var om Mats Böhlín skulle ta sin andra vinst här i Oxelösund och första i det nya vandringspriset eller om Ingemar skulle ta sin fjärde vinst och första i det nya vandringspriset eller om det skulle bli en outsider. Helt otippad vann Gösta över Ingemar och det var dagens första knall. Sedan hände det inte så mycket förrän i finalen där Mats och Gösta möttes. Här kom knall nummer två då Gösta gick och vann. Både Mats och Ingemar fick se sig blåsta på konfekten (vandringspriset). En tröst är ju iallafall att Vänersborg vann.

Söndag 9/9:

I Speed-Open blev det stort manfall. Av 8 anmälda kom endast 4 st till start. Ove Kjellberg klass B 5 cc och klass C 10 cc, hemmasonen Göran Fällgren samt Solnas Speedentusiast Jan Rosengren. Dessa Kaffepetterregler är verkligen kul då det innebär att en 0,8 cc motor kan tävla mot en 10 cc och vinna till på köpet. Hur går nu då detta till? Jo, var och en i sin klass tävlar mot gällande tävlingsrekord i klassen och resultatet räknas om till ett procenttal och den tävlande med högsta procenttal vinner. Över till tävlingen:

Ove började med att knäcka sin 5 cc-are och blev utan tid. Göran hade också problem och blev utan tid. Janne klämde i med 90,7 % och tog ledningen. Den blev kortvarig ty i andra omgången klämde Ove i med 260,9 km/h (Det är tävlingsrekord här i Oxelösund) vilket blir 101,5 %. Göran hade fortfarande problem då motorn fick för lite soppa. Janne ökade på och satte nu personligt rekord med 211,8 km/h = 93,3 %. I sista omgången hände ingenting förutom att Göran missade att sätta svenskt tävlingsrekord med 0,6 km/h. Han nådde bara 226,4 km/h vilket är 99,8 %.

Team-Race fick bara se 6 lag komma till start och av dessa gick tre stycken under 4-minutersgränsen. Till final kom två Galaxer och en Vänersburgare. Den ena galaxen gick till på köpet och vann.

De fyra Good-Year flygarna kämpade tappert och tapprast var Västeråsarna som nu vann för femtielfte gången.

Det var med glädje man på söndagskvällen såg tillbaka på en trevlig modellhelg i Oxelösund. Vi kommer tillbaka nästa år.

Resultatlistan från Oxelöpokalen hittar ni i Modellflygnytt nummer 6/79.

Hans Fällgren/Hilmer

Den försenade semestertävlingen 27/10 1979

En kall och snövit oktoberlördag hade 15 stuntare mött upp till kamp på Torslanda fd flygplats i Göteborg eftersom AKMG skulle köra sin försenade semestertävling. Det var mest närboende som dykt upp till start. Mest långväga var Karlstadspojkarerna.

I Stunt-Int vann Alf klart före klubbkollegan Jan Bjernby. Sedan följde ett ganska jämnt gäng med Ulf Selstam i spetsen. AKMG:s nya stuntfynd Kagu Kainulainen hade otur att krascha sin egna konstruktion och fick därför utgå. Conny Åquist var tillbaka i cirkeln efter ett par års frånvaro. Han har nämligen varit bosatt i landet norr om Dalälven men nu insett att Västkusten trots allt är västkusten och återvänt hem. Den uppkomna ringrosten torde kunna botas redan i vinter varför nya friska tag väntas nästa år. (läs: i år).

Semistunt var mer oklar om vem som skulle ta hem segern. Inför sista omgången fanns det tre kandidater: Kungsbackaiterna Claes Jansson och Ingolf Jonsson samt Karlstadsäppet Anders Pettersson. Slutet blev att Ingolf vann före Anders och med Claes på tredje plats. Mest otur här hade Tommy Öhlund som inte trodde att det var tjäle i jorden. För er som inte tror det så går det faktiskt att ha Stunttävling när det är minusgrader utomhus. Prova själva får ni se!

Hilmer

Vänersborgspokalen 22/9 1979

En vacker lördag i september kördes årets upplaga av Vänersborgspokalen, i år med ett nyuppsatt vandringspris i Stunt-Int. Därmed finns det vandringspris i alla tre tävlingsklasserna vid denna tävling. Liksom tidigare år var det även i år utländskt deltagande genom 7 danska vänner. Tyvärr kom det inga från Norge.

I Stunt-Int uteblev Ove Andersson och kvar att kämpa om segern var i praktiken bara Alf Eskilsson och Åke Nyström. Den försträmda vann mycket knappast med endast 34 poäng och det har nog givit Åke blodad tand till nästa års (läs: i års) tävlingar, som god trea kom Lars Helmbro, ringrostig som han var. De kommande sju platserna var det mycket hård kamp om. Det vittnar poängen om genom att det bara skiljer 450 poäng mellan 4:e plats och 10:e plats. Bäste dansk blev Leif Mortensen som segade sig upp till en 4:e plats. Störst otur hade Carsten Thorhauge som satte sin modell i vår fina mylla.

Semistunttoppen är jämn och Johan Rasmussen fick verkligen kämpa för segern. Ingolf Jonsson låg tätt bakom hela tiden och i mål skiljde det 24 poäng. Uffe Edslev blev bäste dansk med en femteplats. Trots 11 deltagare i Int och 10 i Semi blev ändå Combat dagens största klass med 12 deltagare varav två danskar, danske mästaren Uffe Edslev samt vinnaren av 1979 års Limfjordstävling Bjarne Schou. Vänersborgs egen slocknande stjärna Lappen alias Dan Johnsson hade lyst upp igen efter ett års frånvaro och visade att lite av de gamla takterna sitter i. Uddevalla visade sig ha två nya ansikten med i leken igen och vi får hoppas

att vi får se dem fler gånger. Första halvan av Combatdagen visade upp en urusel combat men sedan agnarna sållats ifrån steg kvaliteten betydligt. Dan läppen överraskade med att slå ut Uffe Edslev så till semifinal gick förutom Läppen, Anders Pettersson, Mikael Olsson och Bjarne Schou. Bjarne slog ut Läppen och Mikael klämde dit Anders. Finalen skulle alltså avgöra om vandringspriset skulle stanna i Sverige eller förflyttas över polen. Mikael visade dock upp en mycket fin flygning och priset stannade i Sverige. Bjarne fick nöja sig med andra plats. Anders blev trea och Läppen fyra.

Ett tack till alla tävlande och domare samt de klubbmedlemmar som hjälpte till att göra dagen till en lyckad tillställning. Kom igen nästa år!

Hilmer

RC segel



HANGFLYGNING MED RC-SEGLARE - EN UPPLEVELSE MAN INTE GLÖMMER

Under många semesterresor till Danmarks västkust och fiskehamnen Hirtshals har jag funderat på att här vid den härliga sandstranden med de höga klitterna skulle det väl gå bra att flyga hang med en radiostyrd segelmodell.

I år, när jag och min dotter Karin packade för semestern, lade vi också ner min radioseglare "Monterey" bland de övriga modellerna. Friflyggrejorna var med, eftersom vi första semestersöndagen ändå skulle vara med på en så kallad semestertävling på F7 i Sätenäs.

Efter den for vi vidare till Danmark och kom så småningom till Hirtshals.

Andra dagen vi var där, tog vi RC-seglaren och gick mot fyren. Upp bland klitterna bar det av, upp mot högsta punkten i närheten av fyren. Kärran görs i ordning. Lite spännande är det, för den är nylagad efter en markkänning på Sundbro.

Jag kastar ut och försöker nästan genast svänga runt och tillbaka. Det går inte så bra, Kärrans vinge ger Karin ett blåmärke på ena knäet, men det klarar sig i alla fall.

Vi flyttar nu på oss en bit. Nytt utkast - den här gången följt av lite djärvare flygning längre ut över kanten, och se, det gjorde susen! Kärran stiger lite bättre.

Runt och landning bland sanddynerna. Ny start och nu längre ut över kanten och stranden, och här visar det sig att hanget börjar på allvar. Jag flyger fram och tillbaka under några minuter, sedan tillbaka igen och landar - och så ut igen på hanget. Detta är toppen!

Solen skiner över havet. Vinden blåser och allt känns toppen, men efter ungefär en kvart i luften blir jag under en flygning lite för djärv och går för långt ut över havet - och si, där finns nersvep, så jag ropar till Karin att det här blir nog landning i havet...

Med rakkurs in mot stranden hinner jag fram och gör en nittigraderssväng - och ser kärran försvinna under mig! Full fart ner efter klitterna till stranden, och se, där ligger kärran oskadad mellan tre stenar.

Efter ytterligare några hangflygningar avslutade vi mycket nöjda vår första dag på upp vinden. Nästa dag däremot blev det inget flyga av - vindstilla och dimma. Måndag morgon var vi tidigt uppe, för vi skulle resa med färjan från Fredrikshamn 13,15. Efter att ha packat allt klart tar vi hangkärran och beger oss till fyren, en promenad på 5 minuter från tältplatsen.

Det blåser friskt och Karin säger: "Inte går det att flyga i dag". Uppe på hangkanten blåser det ännu friskare, men jag kan inte hålla mig i styr - ut med kärran över kanten mot stranden. Stiget är mycket fint. I dag blåser det rakt in mot hangkanten. Jag flyger fram och tillbaka över havet och strandkanten. Idag går det också fint att gå in över land utan att tappa märkbart av höjden.

Solen skiner, vinden och havet brusar - detta är toppen! Efter 30 minuters flygning börjar det ändå kännas i armar och fingrar att stå och styra och vi måste ju med färjan som vi beställt biljetter till, så runt en sista gång och gör av med höjden över land och ner och landa... en inte alltför snygg landning, men med så många hinder i närheten får man väl vara nöjd ändå.

Du som RC-segelflyger - det här måste du prova på någon gång! Det är helt enkelt fantastiskt.

Gunnar Ågren

tyckare

Då vi nu närmar oss ett nytt årsmöte inom kort, måste jag ställa mig frågan. Vad har hänt med kommittén för stora modeller? Jag har inte under det senaste året lyckats uppmärksamma någon typ av förslag eller över huvud taget något livstecken, varken i Modellflygnytt eller månadsmeddelanden. Jag hoppas detta beror på att man arbetar i det tysta, men vore det inte på sin plats att vi stormmodellflygare fick information av arbetet, det är ju ändå oss det berör vad resultatet blir. Skulle det vara så illa att inget har hänt inom kommittén måste ju luftfartsverket ställa sig frågan. Vad vi är för ansvarsmedvetna modellflygare som inte ens kan presentera ett förslag i stormmodellfrågan, under de två år som gått?

Jag vill också i detta sammanhang påpeka att stormmodellvågen faktiskt sprider ut sig över landet. Jag förväntar mig därför att kommittén på årsmötet kan lägga fram ett resultat på utredningen somkan accepteras av både stormmodellflygare och luftfartsverket, så att vi inte blir tagna på sängen av några förbud från myndigheternas sida.

Göran Muftig

Svar till "TYCKARE" MFN 5/1979

Dan Sprängby begär en förklaring till varför nr 3 av MFN innehåller hela 8 sidor Linflyg och "bara" 4 sidor radioflyg.

Här kommer förklaringen: Du jämför hela linflyggrenen med en klass inom radioflyget.

För att jämförelsen skall bli rimlig måste du således fördela de 8 linflygsidorna till att börja med på de 4 FAI-klasserna: Speed, Stunt, Team, Combat samt ta hänsyn till de nationella klasserna Good-Year, Semi-Stunt, Combat-Open. Dessutom bör de speciella problem som nybörjare, Skala-flygare och sportflygare råkar ut för även tillgodoseas varefter det torde framgå att klassen radiosegelflyg var klart överrepresenterad i förhållande till de olika linflygklasserna trots att det stod ovanligt mycket om linflyg i det nummer du nämnde.

Willy Blom
MFK Red Baron

RIPA

RIPA-lägret 1980

Nu är det dags igen att tänka på sommarens flygningar. Vad det gäller Ripa-lägret kör vi igång andra veckan i juli, alltså lördagen den 5/7. Vi hade tänkt att utöka våra aktiviteter under lägerveckan. Vi har därför gjort ett program, så Du kan plocka med Dig det Du behöver för att delta.

- Lördag: Lägret öppnar, alla är välkomna.
 Söndag: Glidflygning med RC-motormodell, Du "gnetar" Dig upp så högt Du kan inom en viss tid, slår av motorn och glidflyger ner, då tiden räknas. På kvällen lite "sleek streak" som gäller alla åldrar.
 Måndag: RC-segel samt, A-1
 Tisdag: Mest originella modellen. Ta med det tokigaste Du har, som flyger minst 1 minut, sedan röstar vi fram en vinnare. Samt linflyg och friflyg 75 cm:s och Sparven.
 Onsdag: A2 & B2.
 RC-landningstävling med ballongjakt om vädret är lugnt.

Torsdag: Linflyg, combat 2,5 cc, handluns.
 Fredag: Damtävling RC / OBS! Gäller dem som aldrig har fått chansen att hålla i spakarna själv. Tävligen flygs med dubbelkommando och klubbens egen kärna. P.S. Du får träna tills i sommar. "Vem sa jäkla mansgrisar" A1.

Lördag: Populärskalätävling.
 Söndag: Den som har någon modell kvar kan plocka ihop den och åka hem.

En kurs för skaladomare skall även hållas under lägerveckan. Intresserade kan vända sig till förbundsexpeditionen.

Vidare skall vi som vanligt träffas vid lägerelden eller i klubbhuset på kvällarna för prisutdelning och filmvisning och allmän trevnad.

P.S. Du som har en bra Super 8 film, plocka med den i bagaget.

OBS! Ändringar i programmet kan ske om vädret blir dåligt.

Hjärtligt välkomna i sommar

RIPA-KOMMITTÉN

Kontaktmän:

Christer Nilsson	044/12 53 17
Göran Muftig	044/12 20 72
Ulf Håkansson	044/707 51
Tommy Fröjd	044/12 76 39

LEGIONAIR IS NOT JUST ANOTHER WINNER - IT IS A CHAMPION.



LEGIONAIR 140 WINS
SM 1978

Legionair 140

Span 355\$
PRIS 595:-

BIRD OF TIME 275:-

Legionair 100
Span 2540
PRIS 415:-

STEFAN ANDERSSON PL 6085 430 41 KULLAVIK

FAI-REGLER FÖR RC-PYLON, Klass F3D

- 5.2.1. Definition av RC-Pylon tävlingsmodell
- Flygplan, hos vilket drivkraften ombesörjes av en kolvmotor och lyftkraften erhålles genom aerodynamiska krafter verkande på bärande ytor, vilka utom rodren måste vara fast monterade under flygning. Flygplanet måste vara av semi-skala typ och i allmänna drag överensstämma med ett stort flygplan.
- Tävlande kan bli ålagd att försvara sin modell med dokument, som beskriver liknande flygplan i full skala.
- 5.2.2. Motor (motorer)
- Motor måste vara av kolvmotortyp med fram och återgående kolv med en total cylindervolym av max 6,6 kubikcentimeter.
- 5.2.3. Förgasare
- Motorn skall vara försedd med en säkert fungerande, radiostyrd avstängningsanordning. Piloten måste kunna stänga av motorn medelst sin radioanläggning, på marken eller i luften inom 5 sekunder efter tillsägelse, oberoende av flygplanets läge. Tävlände diskvalificeras i heatet om han ej kan landa sin modell omedelbart på uppmaning av funktionär.
- OBS! Denna paragraf kommer att ändras fr o m 1/1 1975.
- 5.2.3.1. Ljuddämpare
- Motorn måste vara försedd med effektiv ljuddämpare. Dämparens maximala längd skall vara 300 mm mätt längs dess centrumlinje från cylinderns medelpunkt (mittpunkt) eller från en punkt på cylinderradiens förlängning så att ljuddämparens centrumlinje bildar rätt vinkel mot cylinderradien. Inom de 300 mm skall rymmas en expansionskammare, minimum 100 mm lång och minimum 30 mm i diameter. Dämparen skall vara tät och endast ha en öppning bak med max diameter 12 mm.
- 5.2.4. Propeller
- Endast träpropeller av tvåbladstyp med fast stigning tillåts.
- 5.2.5. Spinner
- En avrundad spinner erfordras på alla prototypmodeller och modeller av riktiga flygplan om förebilden hade spinner. Modeller av flygplan med stjärnmotor och ringliknande motorkåpa behöver ej använda sådan spinner.
- 5.2.6. Flygplanets kropp
- 5.2.6.1. Tvärsektion
- Kroppen skall ha en minimihöjd av 175 mm och en minimibredd av 85 mm. Båda dessa mått måste finnas vid samma tvärsektion. Fillets anses ej vara del av kropp eller vinge (stabbe).
- Tvärsektionsarean vid denna punkt skall vara minimum 100 cm² exkl. fillets. Tävlände kan åläggas att uppvisa mallar som bevisar detta.
- 5.2.6.2. Motorinbyggnad
- Motorn eller motorerna måste vara inbyggda med undantag för ljuddämpare, cylindertopp och kontroller, vilka måste vara åtkomliga för inställning av motorn. Cylindertopp är i detta fall 1 cm av motortoppen, glödstift eller kompressionsskruv ej inräknade.
- 5.2.6.3. Landningsställ
- Åtminstone två hjul med minimum diameter 57 mm och med minimum tjocklek 12 mm på åtminstone en tredjedel av hjulets diametermått skall användas. Spårvidden i sidled mellan hjulen skall vara minimum 300 mm. Ett tredje hjul av lämplig storlek får användas när detta är lämpligt för modellen. Flygplanet skall vara styrbart på marken.
- Landningsställen skall vara fastsatta så att normal start och landning är möjlig.
- 5.2.6.4. Kabin
- En förarkabin skall finnas med sådant utrymme att ett pilothuvud får plats. Pilothuvudet skall vara minimum 5 cm, mätt från hakan till huvudets översida.
- Piloten skall ha klar sikt framåt och åt sidorna när han sitter i normal upprätt ställning.
- Piloten behöver ej installeras.
- 5.2.7. Bärande ytor

5.2.7.1. Area

Total projicerad area av vinge och stabilisator skall vara minimum 45 kvadratdecimeter. För biplan med olika stora vingar skall den minsta vingens area vara åtminstone $2/3$ av den större vingens area. Flygande vingar och s.k. deltaflygplan äro ej tillåtna i denna klass.

5.2.7.2. Spännvidd

Minimum spännvidd för monoplan 1250 mm och 750 mm för den största vingen hos ett biplan.

5.2.7.3. Vingens tjocklek

Vingens tjocklek vid roten skall vara åtminstone 30 mm hos ett monoplan och 25 mm hos ett biplan. På ett biplan med olika stora vingar skall den mindre vingen vara åtminstone 19 mm vid roten. Vingtjockleken får avtaga mot vingspetsen (rätlinjigt) sett från vingens fram- eller bakkant. OBS! roten definieras som den inre vingsektionen, som kan mätas utan att vingen bortmonteras från kroppen, fillets medräknas ej i vingtjockleken. För helt friliggande vinge, tex hos parasollmonoplan eller övervingen hos biplan är roten den sektion av vingen som projiceras på vingens centrumlinje hos ett flygplan som har 100 mm bred kropp där vingen sitter.

5.2.8. Vikt

Vikt, utan bränsle men inkluderande all annan utrustning nödvändig för flygning, skall vara minst 2200 gram och ej mer än 3000 gram.

5.2.9. Bränsle

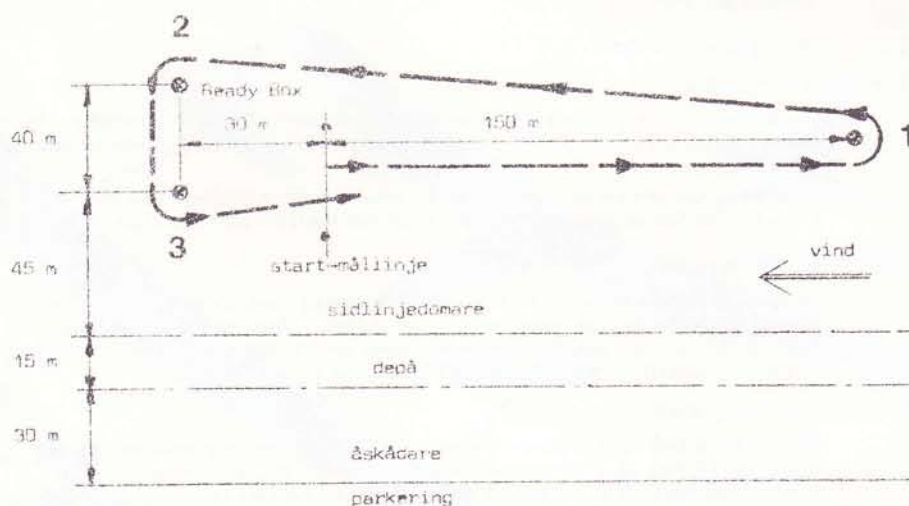
Bränsle för glöd- och tändstiftsmotorer skall tillhandahållas av tävlingsarrangören och bestå av 80% metanol och 20% olja.

5.2.10. Tävlingsbanan

En triangelbana utlägges enligt skiss och instruktioner. Varje varv blir 400 m och tävlingen omfattar 10 varv d.v.s total distans 4 kilometer. Tävlingen startar från startmållinjen. Tävlingen är avslutad 10 kompletta varv senare när start- mållinjen passeras. Alla starter skall vara markstart, mekaniska hjälpmedel får ej användas vid start men påskjut med handen tillåts.

Pylonerna skall vara minimum 4 m höga men ej högre än 5 m.

Tävlingsbanan kan modifieras om fältförhållanden gör att säkerheten annars åsidosätts.



Om vind och fältproblem gör att åskådarplatserna måste vara på andra sidan skall avståndet från en linje genom pylonerna 1 och 2 vara minst 100 m till åskådarplatser.

5.2.11. Organisation av RC-Pylon tävling

Alla sändare som skall användas under tävlingen skall testas och placeras på lämpligt ställe under observation. Under tävlingen måste sändarna förvaras på betryggande sätt och utlämnas av funktionär till tävlande endast när han kallas till start. När den tävlande gjort sin start skall han omedelbart återlämna sändaren till funktionären vid sändarinlämningen. All otillåten sändning under tävlingen kommer automatiskt att resultera i diskvalifikation av den skyldige och rendera honom framtida straff.

Heaten skall placeras med hänsyn till radiofrekvenserna så att samtidiga starter kan erhållas.

Alla funktionärer på tävlingsbanan och alla tävlande måste bära en hjälm med hakband. Hjälmen skall kunna motstå stöten av en flygande pylonmodell.

- 5.2.12.1. Genomförande av tävlingen
Vid pylon 1 skall det finnas en pylondomare och dessutom en flaggman för varje tävlande i heatet. Pylondomaren skall stå i omedelbar närhet av pylonen. Flaggmannen skall stå i rät vinkel mot flygbanan på höger sida om pylonen, sett från den tävlandes placering och inte mer än 5 meter från pylonen.
Varje flaggman skall ha en flagga med skarp färg och tävlingsledaren skall se till att varje modell identifieras av en flaggman före start av varje heat.
- 5.2.12.2. Flaggmännen skall hålla flaggan ovanför huvudet när flygplanet passerar halvvägs mellan pylon 3 och 1. I det ögonblick flygplanet når i linje med pylon 1 på rätt sida pylonen skall flaggmannen snabbt och synligt fälla ner sin flagga. Om en modell ej rundar pylonen eller passerar tillbaka på samma sida om pylonen skall flaggmannen vinka med flaggan ovanför huvudet. Ingen flaggning skall förekomma vid pylonerna 2 och 3 såvida inte tävlande misslyckas att runda pylonen.
- 5.2.12.3. Vid pylonerna 2 och 3 skall den officiella pylondomaren stå i omedelbar närhet av den pylon han har kontrollen över.
- 5.2.12.4. En sidlinjedomare skall vara placerad framför uppställningsplatsen för de tävlande på publiksidan om tävlingsbanan. Denna domare skall signalera för varje flygning över uppställningsplatsen eller åskådarplats genom flaggvinkning. Domare vid pylon 2 och 3 skall signalera med flagga eller signalhorn om pylon ej rundas.
Tidtagaren skall informera den tävlande när tidtagaren fått signal om att ett fel begåtts eller någon pylon ej passerats på rätt sätt.
- 5.2.12.5. Maximum 4 flygplan tillåtes i varje heat.
- 5.2.12.6. Maximum 2 minuter tillåtes för start och inställning av motor(er). Efter 2 minutersperioden får ingen återstarta motorn eller göra ett servicestopp.
- 5.2.12.7. Alla varv skall flygas motsols med svängar åt vänster.
- 5.2.12.8. Ingen minimihöjd fordras för tävlingen.
- 5.2.12.9. Varvet räknas ej om den tävlandes plan skär en pylon eller flyger bakom sidlinjedomaren. Två överträdelser innebär diskvalifikation av den tävlande i den flygning felet gjorts.
- 5.2.12.10. Startordningen i alla tävlingar skall avgöras genom lottning. Startande nr 1 skall placeras närmast pylon 2. Om startbanan är av sådan beskaffenhet att 6 meters avstånd kan hållas mellan de tävlande och dessutom var och en har startbana utan hinder kan alla tävlande flaggas av samtidigt. Om startbanans bredd är otillräcklig skall modellerna flaggas av med en sekunds mellanrum. Alla tävlande skall ges lika många möjligheter att tävla.
- 5.2.12.11. Tävlingsledaren har rätt att fordra att tävlande skall göra en demonstrationsflygning för att visa planets flygegenskaper och pilotens skicklighet att flyga planet runt tävlingsbanan. Tävlingsledaren kan diskvalificera tävlande i något heat eller för hela tävlingen om han anser att flygningen är okontrollerad, farlig eller på för låg höjd och därmed farlig för funktionärer. Tävlingsledaren skall vid sådan omständighet beordra den tävlande att landa omedelbart. Envis flygning under pylonernas topp kan betraktas som farlig för funktionärerna.
- 5.2.12.12. Varje tävlande får ha endast en hjälpare i varje tävling. Hjälparen får släppa modellen vid start och ge piloten muntlig information gällande modellens flygkurs och de officiella flaggsignalerna. Uttrycket tävlande står för en person eller ett lag om max två personer. Belöning eller pris utdelas som om det vore en person.
- 5.2.12.13. Vid kollision eller kontakt mellan två modeller i luften måste båda modellerna landas omedelbart även om de äro i stånd att fortsätta flygningen. Inga poäng ges till de kolliderande modellerna i detta heat och omflygning av detta heat skall ej ske. Modeller inblandade i kollision måste inspekteras av tävlingsledaren och godkännas som flygvärdiga innan de får starta i följande heat. En reservmodell tillåtes. Tävlande får använda någon av modellerna i ett heat.
- 5.2.13. Poängsättning
- 5.2.13.1. Varje modell skall klockas med ett tidtagarur. Tidtagning börjar när den tävlande får startsignal och avslutas när modellen passerar mållinjen. Vinnare i varje heat är den pilot vars modell passerar mållinjen först. Tider skall ej användas för att avgöra vem som vunnit ett heat.

Vinnaren skall flaggas av med en rutig flagga. Resultatet av ett heat skall vara avgjort före start av nästa heat eller inom 5 minuter efter det att vinnaren flaggats av.
Den av dessa två tidpunkter som inträffar först skall gälla.

- 5.2.13.2. Poäng skall ges enligt följande: 4 poäng för första, 3 för andra, 2 för tredje och 1 poäng för fjärde plats. Inga poäng skall ges till tävlande som ej flyger 10 varv eller diskvalificeras.
- 5.2.13.3. Vinnare av hela tävlingen är den som fått flest poäng när alla heat räknats.
- 5.2.13.4. Om tiden tillåter och radiofrekvenser ej lägger hinder i vägen skall avgörande flygning komma till stånd för att få fram en segrare bland tävlande med samma poäng. I annat fall får den bästa tävlingstiden bestämma placeringarna.

Del sex: TEKNISKA REGLER FÖR TÄVLINGAR MED FLYGANDE SKALAMODELLER (F4C),

6.1. ALLMÄNA REGLER OCH STANDARD FÖR STATISK BEDÖMNING AV SKALAMODELLER F4C.

6.1.1. Definition av skalamodell

En skalamodell skall vara en kopia av ett riktigt flygplan, tyngre än luft, transporterande människor. Flygplanet skall ha flugit.

6.1.2. Regelsystem

- 6.1. Allmänna regler och standard för bedömning av skalariktighet.
6.2. Linstyrda skalamodeller
6.3. Radiostyrda skalamodeller

6.1.3. Tävlingsprogram för radiostyrda modeller

Tävlingar skall genomföras enligt reglerna punkt 6.1. och 6.3. Plus de bestämmelser som gäller för varje särskild tävling. Punkt 6.1. skall genomföras före 6.3.

6.1.4. Domare

Arrangör av internationell (nationell) skalatävling skall utse 3 skaladomare, som skall avgöra graden av skalariktighet och yrkesskicklighet, samt åtminstone 3 domare för flygningen. Domarna skall, om så är möjligt, vara av olika nationalitet och utvalda från en lista tillhandahållen av den nationella aeroklubben och godkända av CIAM. Vid världsmästerskap skall domarpanelen bestå av minst 5 och åtminstone en medlem av juryn skall vara från respektive sub-kommitté.

6.1.5. Koefficienter

Där koefficient (K) finns skall poängsättning ske mellan 0-10. Poängen multipliceras med angiven koefficient K. Tiondelspoäng får sättas för skalariktighet och yrkesskicklighet.

6.1.6. Anmärkningar

- a. Alla modeller skall kunna starta och lyfta som förebilden. Handstart tillåtes för radiostyrda modeller varvid poäng ej ges för starten (take off).
- b. Modeller av sjöflygplan, alla kategorier, tillåtes använda hjul eller hjulvagnar för start om lämplig startplats på vatten ej finns. Avvikelser från skalan, genom användande av utrustning enligt ovan skall ej menligt inverka på poängsättningen vid bedömning av flygplanets skalariktighet.
- c. Ingen del av flygplanet, med undantag för propeller och spinner, får tas bort mellan skalabedömning och flygning.
- d. Skalapropellern får för flygning ersättas med en propeller, som har lämplig form och diameter. Spinner får ej bytas mot sådan av annan storlek och form.
- e. Metallbladspropellrar ej tillåtna för flygning.
- f. Att släppa eller lösgöra en startvagn, docka eller dylikt omedelbart efter start skall ej anses som att medvetet kasta något över bord.
- g. Användande av ljuddämpare skall uppmuntras. Utvändiga ljuddämpare får monteras under flygmoment utan poängavdrag. Effektivt dold ljuddämpare inom flygplanets utrymme kan ge extra poäng för utförandet.
- h. Explosiva varor får ej fällas.

- i. Om piloten i prototypflygplanet syns under flygning skall också en "dockpilot" i lämplig skala synas vid flygning av modellen. Om detta ej är fallet skall nedgradering ske med max upptill 20% under punkten 6.3.7.10. "Dockpiloten" skall inte poängsättas enligt punkt 6.1.10, såvida inte den tävlande begär detta och då gäller poängsättning endast för punkt 6.1.10.8.

- 6.1.7. Antal modeller
Varje tävlande får tävla med en modell i varje klass.
- 6.1.8. Antal medhjälpare
Varje tävlande (pilot) får ha en medhjälpare under tävlingen. Tävlade med flermotorigt flygplan får ha ytterligare en medhjälpare.
- 6.1.9. Bevis på skalenheter.
- 6.1.9.1. Skalabevisning åligger den tävlande.
- 6.1.9.2. Namnanmälan
Exakt namn och typbeteckning på flygplansförebilden skall anges på anmälningsblankett och i skalapresentationen.
- 6.1.9.3. Flygplanet får byggas i valfri skala men skalan måste anges i skalapresentationen.
- 6.1.9.4. För att få poäng för skalariktighet måste följande dokument föreläggas domarna:
- En noggrann 3-plansritning av det riktiga flygplanet i minsta skala 1:50.
 - Uppgifter om källmaterial, som använts för framställning av modellen. Sådana källor kan vara tidningar, handböcker, böcker eller fullständiga fabriksritningar över flygplanet i fråga. Som dokumentation för färg och märkning godkänns källmaterial t.ex. av typ "Profile publications" (inkl. 3-plansskiss). Ritningar gjorda av den tävlande eller annan ritare godkänns icke, såvida icke sådan ritning resp. ritare i god tid innan tävlingen godkänts av resp. nationella skalakommitté, tillverkaren av förebildsflygplanet eller annan myndighet. Om de ritningar som presenteras ej innehåller uppgifter om förebildsflygplanets huvudmått (ving- och stabilisatorspännvidd, längd, vingkorda, stabilisatorkorda etc.) måste dessa uppgifter finnas tillgängliga i en bifogad, auktoritativ källa. Uppgift om marschfart skall lämnas.
 - Åtminstone 3 foton eller tryckta reproduktioner av det riktiga flygplanet minst ett avbildande det speciella flygplan som modellen föreställer.
 - Den tävlande skall presentera en lista över de komponenter han ej själv gjort. Den tävlande skall även underteckna en försäkran att han själv byggt den anmälda modellen. Om han befinner sig brutit mot detta, kan han diskvalificeras från tävlingen.
 - Den tävlande är skyldig att tillhandahålla en skalalinjal som medger direkta jämförelser mellan hans ritningar och modellen. Skalalinjalen kan bestå av två separata stickor. Linjalens längd måste vara så stor att man direkt kan mäta halva modellens spännvidd och dess totala längd.

bildtext Sp. C./4 s. 90

I - En centimeter uppdelad i millimeter och halva millimeter som på en normal linjal. Denna sida används för mätningar på ritningen.
L - En centimeter uppdelad i millimeter och halva millimeter multiplicerade med faktorn mellan ritningen och modellen. Denna sida används för mätningar på modellen.
Dvs om modellen är 4x ritningens I = 1 cm, är L = 4 cm.

- 6.1.10. Bedömning av skalariktighet och yrkesskicklighet

Bedömning skall ske punkt för punkt enligt nedan i avseende på skalariktighet, yrkesskicklighet och svårighet (complexity).

1. Flygkropp	K = 10
2. Ving eller motsvarande	K = 10
3. Stjärtytor o stjärtpän	K = 9
4. Landningsställ	K = 9
5. Motorenhet, propeller,	K = 8
6. Sittbrunn eller kabin	K = 4
7. Finish, färg o märkning	K = 11
8. Speciellt fyndigt	K = 4

OBS! Punkt 8 användes som bonusmöjlighet för dem, som uppvisar en modell som är speciellt naturtrogen och byggts skickligt och fyndigt.

6.1.11. Bonus för "Komplexitet":

För att kompensera de radiostyrda modeller vars förebild är av sådan konstruktion att detta medför nackdelar vid flygning, skall följande bonuspoäng ges, räknat i procent av den totala flygpoängen:

Vingar:	% Bonus
Monoplan	0
Biplan	5
Biplan (vingprofil med konkav undersida)	10
Triplan	15
Quadruplan	20

Motorer	% Bonus
Enmotoriga	0
Tvåmotoriga	10
Tremotoriga	15
Fyrmotoriga	20
Fler än fyra motorer	25

Landningsställ	% Bonus
Fast noshjul (fixed tricycle)	0
Fast konventionellt	5
Infällbart noshjul (tricycle)	10
Infällbart konventionellt	10

Allmänt

Flygplan konstruerade före 1914 10

ANM: För att erhålla bonus för flermotorigt flygplan, måste förhållandet mellan motorernas styrka överensstämja med förebilden, och alla motorerna måste fungera. Domarna skall avgöra bonusprocenten i samband med den statiska bedömningen.

6.1.12. Poängsättning

Vid tävlingar för flygande skalamodeller skall poängen skalariktighet och yrkesskicklighet från de tre (5) domarna sammanräknas. Dessa poäng erhålles endast om den tävlande genomfört en tävlingsflygning.

6.3. Klass F4C-radiostyrda, flygande skalaflygplan

6.3.1. Allmän karaktäristik

Max beryta: 150 dm²
Max vikt utan bränsle men med pilotdöcka: 6 kg
Max berytebelastning: 100 gr/dm²
Motor:
a. Kolvmotor-max 10 cm³
b. Jet- eller raketmotorer får inte användas.

6.3.2. Radioutrustning

Valfri radio och (eller) mekanisk utrustning. Flygplan med en eller flera kanaler tävlar i samma klass.

6.3.3. Definition av startförsök:

Startförsök föreligger då:

- flygplanet ej lyft inom 5 minuter (plus 1 min för varje extra motor), som tilldelats startande.
 - flygplanet lyft men ej genomfört ett officiellt flygprogram.
- OBS! Nytt försök får göras, med domarnas tillåtelse, om något utanför den tävlandes eller arrangörens kontroll gör att start ej kunde ske.

6.3.4. Definition av tävlingsflygning

Tävlingsflygning har genomförts när:

- manöver 6.3.7.4. genomförts
- flygplanet varit i luften 60 sekunder

6.3.5. Antal flygningar

Tävlande har rätt till två försök för varje tävlingsstart (flygning). Tre flygningar ingår i tävlingen.

6.3.6. Flygtid

Tävlande skall kallas till start minst 5 minuter innan han måste beträda startområdet.

Tävlande har 12 minuter på sig att genomföra tävlingsflygningen. För varje motor, utöver en, får tävlande ytterligare 1 minut, om flermotorigt flygplan användes.

Tidtagningen skall starta när den tävlande börjar att slå på propellern eller 2 minuter efter det han stigit in på startområdet, beroende på vad som först inträffar.

Flygplanet måste släppas inom 5 minuter (plus 1 minut för varje motor utöver en). Inga poäng skall ges efter 12 minuter, plus 1 minut för varje motor utöver en.

- 6.3.7. Flygning
- 6.3.7.1. Start (take-off) (se paragraf 6.1.6.a.)
- a. Taxning minst 15 m se domarhandledningen denna klass) K = 10
b. Start (take off)
- 6.3.7.2. Rakflygning K = 3
- 6.3.7.3. Procedursväng (90 + 270 grader) K = 3
- 6.3.7.4. Åtta över landningscirkelns mitt K = 4
- 6.3.7.5. Valfri manöver K = 4
- 6.3.7.6. Valfri manöver K = 4
- 6.3.7.7. Valfri manöver K = 4
- 6.3.7.8. Valfri manöver K = 4
- 6.3.7.9. Valfri manöver K = 4
- 6.3.7.10. Realistisk flygning K = 9
- 6.3.7.11. Rektangulär landningsinflygning K = 4
- 6.3.7.12. Landningens kvalitet vid landning i 25 m cirkeln K = 9
utanför 25 m cirkeln K = 4
- 6.3.8. Valfria manövrer (max 5 st 6.3.7.5.-6.3.7.9.)
- Tävlande skall kunna bevisa att förebildsflygplanet normalt utförde de manövrer som han tänker demonstrera med modellen. Valet av manövrer skall skriftligt lämnas till domarna före start. Manövrerna får göras i den ordning den tävlande önskar. De valfria manövrerna q, r, s, får användas endast av modeller av flygplan som inte fick flyga avancerat.
- a. Flermotoriga flygplan
Alla motorer måste vara i gång under start och t.o.m manöver 6.3.7.4. K = 4
- b. In- och utfällning av landställ
Stället får tagas in omedelbart efter start och fällas ut vid landning K = 4
- c. Flaps
Om flygplanet använde flaps för start, får modellen också göra så. Flaps skall vara infällda under flygning. Om flygplanet använde flaps för manövrering, får modellen också göra så. Flaps skall fällas ut vid landning. K = 4
- d. Fällning av bomber eller bränsletankar
Om bomber transporteras inne i flygplanet, skall bombluckorna öppnas, bomberna fällas och luckorna stängas för att erhålla maximal poäng. Om bomber eller bränsletankar äro placerade utvändigt får de släppas som förebildsplanet gjorde. K = 4
- e. Stall turn K = 4
- f. Immelman K = 4
- g. En looping K = 4
- h. Split S (reversal) K = 4
- i. Kubansk åtta K = 4
- j. Spin 3 varv K = 4
- k. Roll K = 4
- l. Fallskärm
Om förebildsplanet användes till att kasta ned last eller människor med fallskärm, får den tävlande visa sådant under flygningen. Använde planet fallskärm under landning får detta också demonstreras. K = 4
- m. Touch and go
Flygplanet skall landa normalt och starta igen utan att ha stannat Precision och mjukhet för landning och start poängsätts K = 4
- n. Overshoot
Landningsanflygning med lågt motorvarv till under 3 m. utan att landa för att sedan med full motorpådrag fortsätta flygningen K = 4
- o. Vingglidning till vänster och höger K = 4

- p. Tävlingsflygare får demonstrera någon annan manöver men måste kunna bevisa att förebildsflygplanet kunde utföra den. Före flygningen måste den tävlande beskriva manövern för domarna K = 4
- q. Flygning i triangelbana. Sidornas längd min 100 m. Ena sidan parallell med vindriktningen K = 4
- r. Flygning i rektangulär bana. Rektangelns långa sidor skall vara minimum 100 m och de kortare sidorna minimum 50 m. De korta sidorna parallella med vinden K = 4
OBS! Manövrerna q och r börjar och slutar över sändaren.
- s. Flygning på rak kurs och konstant höjd max 6 m K = 3
- t. Flygning på rak kurs med en motor avstängd K = 3

6.3.9. Flygpoäng (poängsättning)

Varje domare skall under flygningen poängsätta manövrerna med 0-10. Dessa poäng multipliceras med koefficienten som varierar med olika manövrer. Manövrerna skall presenteras på lämplig höjd och plats för att domarna lätt skall kunna döma i annat fall skall nedgradering av poäng ske. Det skall finnas en funktionär som med flagga eller ljudsignal signalerar om modellen flyger över förbjudet område och åskådare. Sker denna överflygning innan manöver avslutats, erhåller flygaren 0 poäng. Funktionären skall föra anteckning om överflygningar.

6.3.10. Flygpoäng

Flygpoängen är den sammanlagda summan av de tre (5) domarnas poäng plus bonuspoäng.

6.3.11. Organisation av tävling med radiostyrda skalaflygplan:

Alla sändare som skall användas under tävlingen skall kontrolleras och placeras i en speciell depå under uppsikt av en funktionär. Under tävlingen skall denna funktionär lämna ut sändare till tävlande endast när denne kallats till start. Så fort som tävlingsflygningen genomförs, skall sändaren omedelbart lämnas till funktionären i sändardepån. All otillåten sändning under tävlingen resulterar i diskvalifikation av den tävlande för hela tävlingen och kan leda till framtida straff. Under den tid flygningen pågår skall piloten stå på marken inom det område som angivits för detta ändamål. Banchefen skall tala om för piloten, när modellen flyger utanför tillåtet område. Startordningen för de olika tävlande skall avgöras genom lottning innan tävlingen startar.

Tävlande skall kallas till start minst 5 minuter innan han skall gå in i startområdet.

6.3.12. Total poäng (slutresultat)

Lägg ihop poäng erhållna enligt punkt 6.1.12. och poängen för den bästa flygningen enligt punkt 6.3.10.

PROVISORISKA FAI-REGLER FÖR KLASS F 4- STANDOFF SCALE

Först antagna 5/12 1975. Ändrade 30/11-1979
GÄLLER FRÅN OCH MED 1 januari 1980.

Syftet med en klass för Standoff Scale är att ha en tävlingsform för flygande skalamodellflygplan med enkel statisk bedömning utan krav på detaljerad expertbedömning av modellen. Reglerna avser att hjälpa nybörjare inom FAI-medlemmarnas modellflygorganisationer att bekanta sig närmare med FAI:s skalamodellregler och flygprogram och hur dessa regler nyttjas vid tävlingar. Därför används flygprogram och flygbedömning så som de är tryckta i FAI Sporting Code, Sect 4, kap 6 för klasserna F 4 B och F 4 C även för denna Standoff Scale-klass.

Den statiska bedömningen anpassas med K-faktorer till dessa flygprogram så att förhållandet mellan statiska poäng och flygpoäng (maximalt möjliga) förhåller sig som 50 till 50.

Modeller: Varje modell som liknar ett visst flygplan av systemet tyngre än luften och som har sin förare med i sig kan användas för tävling med följande begränsningar:

Maxvikt - linstyrd modell - enmotorig förebild - 5 kg
- linstyrd modell - flermotorig förebild - 7 kg
- radiostyrd modell - 6 kg

Max bäryta - 150 dm²

Max bärytebelastning - linstyrd modell - 150 g/dm²
- radiostyrd - 100 g/dm²

Max slagvolym i motor/motorerna - linstyrd modell - enmotorig förebild - 10 cm³

- linstyrd modell - flermotorig
förebild - 20 cm³
- radiostyrd modell - 10 cm³

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

Dokumentation: Viss dokumentation fordras för att bevisa att modellen liknar en viss förebild.

Minimum av dokumentation skall innehålla en publicerad treplansritning eller skiss tillsammans med högst tre fotografier av förebilden. Ett urval fotografier som visar flygplanet från sidan, i horisontalprojektion och i frontalprojektion kan ersätta treplansritningen eller silhuetten, om det gäller gammalt flygplan till vilket inga ritningar finns.

Spännvidden på ritning eller silhuett (foto) skall vara minst 100 mm. För att få poäng i bedömningsmomentet "Färg och märkning" måste den tävlande visa färgschemat genom färgtryck eller foto eller med en tryckt beskrivning. En "Profile" eller liknande publikation är för detta ändamål idealisk, både för kontur- och för färgbeskrivning. Om ingen dokumentation åtföljer modellen, kan endast flygpoäng och poäng för "hantverksskicklighet" utdelas.

Statisk bedömning: Den statiska bedömningen skall göras på minst 3 meters avstånd från modellen. Detaljer som inte syns under flygning (inkludda motordelar, kabininredningar, smådetaljer på modellens yta) skall inte bedömas vid den statiska bedömningen. Inga mätningar skall göras.

Skalenlighet	a. Sidoprojektion	K = 10
	b. Horisontalprojektion	K = 10
	c. Frontalprojektion	K = 10
Hantverksskicklighet		K = 15
Färg och markeringar		K = 20
	SUMMA	K = 65

(Från 1980 skall inga tilläggs-poäng ges för egen konstruktion/ritning till modellen).

Bedömning av flygning och resultatberäkning.

Reglerna i Sporting Code/4 mom. 6.2 tillämpas för linstyrda modeller. Reglerna i Sporting Code/4 mom. 6.3 tillämpas för radiostyrda modeller. De allmänna bestämmelserna i 6.1 (utom 6.1.9.4) gäller även för Standoff Scale-tävlingar.

Från 1980 gäller bestämmelserna i 6.1.11. (Annex 6 A) "Complexity Bonus" även inom Standoff Scale.

REGLER FÖR POPULÄRSKALA

Flygplansmodeller som icke deltagit i FAI-tävling eller Stand-off tävling kan delta i Populärskala-klassen.

1. Dokumentation

Tävlingsdeltagare skall ha byggt och själv flyga sitt flygplan och skall för domarna presentera:

 - 1.1. Treplan-skiss, som publicerats, i skala minst 1:72.
 - 1.2. Fotografi av flygplansmodellens förebild eller byggsatsetikett eller annan publicerad bild av förebilden, helst i färg. Färgschema och beteckningar bör styrkas genom ovanstående eller kan ersättas av en skriftlig målningsbeskrivning. Underlåtenhet att presentera dokumentation medför reducerad poäng vid bedömningen enl. pkt 3.
2. Poängberäkning

Tävlingsdeltagare tilldelas poäng inom en poängskala från 0-10 för var och en av moment 3.1 - 3.2 (statisk bedömning) och moment 4.1 - 4.7 (flygbedömning). Tilldelad poäng skall multipliceras med de svårighetskoefficienter (K) som anges vid varje moment.
3. Statisk bedömning

Bedömning av flygplanet skall göras på ett avstånd av 3 meter. Detaljer som ej syns på 3 meters avstånd får ej påverka poängsättningen. Följande koefficienter skall tillämpas:

 - 3.1. Likhet med förebilden, konfiguration 3 K
 - 3.2. Hantverksskicklighet, realistisk ytbehandling 2 K
 - 3.3. Färgsättning och beteckning 1 K

4. Flygbedömning

Varje tävlingsdeltagare skall själv flyga sitt flygplan med undantag för landningen som får utföras av en annan flygare, varvid dock poäng för moment 4.7 ej tilldelas.

Flygare skall ha genomfört minst en godkänd flygning för att få tillgodoräkna sig tävlingspoäng.

En flygning är ej godkänd om flygplanet ej blivit luftburet inom 5 min. från signal för motorstart. Begäran om omstart kan göras inom 2 min.

För två eller flera motorer gäller ett tidstillägg på 1 min/motor.

Endast 1 omstart/omgång tillåtes.

En flygning är godkänd om flygplanet varit luftburet mer än 60 sek.

Maximal tid för flygning är 12 min. (1 min tillägg/extra motor) från signal för motorstart.

Ingen poäng tilldelas manövrer som avslutats efter maximaltiden.

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

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

- | | | | |
|------|---|----------------------|-----|
| 4.1. | START från marken | obligatorisk manöver | 2 K |
| 4.2. | LIGGANDE ÅTTA i horisontalplanet | obligat. manöver | 1 K |
| 4.3. | FÖRBIFLYGNING, låg, långsam på konstant höjd | obl. m. | 1 K |
| 4.4. | FRI MANÖVER nr 1 (enligt skriftligt föransmält program) | | 1 K |
| 4.5. | FRI MANÖVER nr 2 (enligt skriftligt föransmält program) | | 1 K |
| 4.6. | FRI MANÖVER nr 3 (enligt skriftligt föransmält program) | | 1 K |
| 4.7. | INFLYGNING och LANDNING | | 3 K |

Rektangulär inflygningsbana. Landning behöver ej ske på märke.

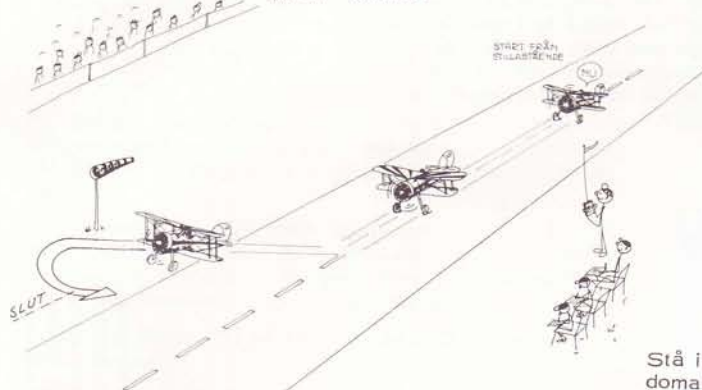
Observera att landning skall ske omgående efter sista manöver även om hela tiden ej utnyttjats.

5. Speciella anmärkningar

- 5.1. För helikoptrar gäller samma flygprogram.
Segelflygplan skall startas med lina eller med flygbogsring.
- 5.2. FAI-reglernas gränser på max 10 cm³ motorvolym och max 5 kg vikt gäller.
- 5.3. Obligatorisk manöver får ej upprepas som fri manöver. Manövern får ej dubbleras.
- 5.4. Fria manövrer får utföras i den ordningsföljd som den tävlande önskar.
- 5.4.1. Fällning av bomber eller bränsletankar eller dyl.
Om bomber transporteras inne i flygplanet skall bombluckorna öppnas, bomberna fällas och luckorna stängas för erhållande av maximal poäng.
- 5.4.2. Wing over. Se bilaga.
- 5.4.3. Topproll
Halv looping och därefter halv roll, Se bilaga.
- 5.4.4. Split S (reversal)
Halv roll därefter halv looping.
- 5.4.5. En looping Se bilaga.
- 5.4.6. Kubansk åtta
För detaljerat utförande se regler F3A.
- 5.4.7. Spinn 3 varv.
- 5.4.8. En roll Se bilaga.
- 5.4.9. Fallskärm
Om förebilden användes för fallskärmshoppning eller för att släppa ned last med fallskärm får den tävlande visa detta under flygningen. Använde flygplanet bromsfallskärm vid landning får detta också demonstreras.

- 5.4.10. Touch and go
Flygplanet skall landa normalt men utan att stanna och därefter omedelbart starta igen.
- 5.4.11. Overshoot
Landningsanflygning med lågt motorvarv till under tre meter utan att sätta, därefter fullt motorpådrag och fortsatt flygning.
- 5.4.12. Vingglidning
Får ske till vänster eller till höger.
- 5.4.13. Triangelbana
Flygning på konstant höjd i triangelbana. Sidornas längd ca 100 meter. En sida parallell med vindriktningen.
- 5.4.14. Rektangulär bana
Flygning i rektangulär bana. Rektangelns långa sidor ca 100 m. Dess korta parallellt med vindriktningen och ca 50 m.
- 5.4.15. Flygning på rak kurs, gäller flermotoriga flygplan,
Flygning på rak kurs, konstant höjd med en motor avstängd.
- 5.4.16. Annan manöver
Annan manöver som t.ex besprutning skall kunna dokumenteras.
- 5.5. Observera att de fria manövrerna skall bestå av sådana som kan eller kunde utföras av förebilden till flygplanet!
6. Tävlingsplacering
Den flygare vinner som tilldelats högst totalpoäng. Vid lika totalpoäng för flera flygare vinner den som fått högst poäng vid sin bästa flygning. Vid lika poäng på bästa flygning för flera vinner den som har högst poäng på sin näst bästa flygning. Placering av övriga flygare sker efter samma principer.

pkt. 4.1 **START**

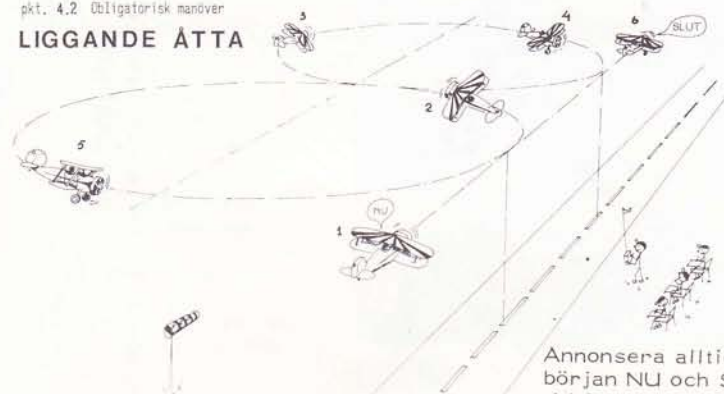


Placering av åskådare mm kan framtvinga att flygningen ej kan ske parallellt med vindriktningen. Detta avgör domarna med hänsyn till de lokala förhållandena.

Stå i närheten av domarna så att de hör vad du ropar!

pkt. 4.2 Obligatorisk manöver

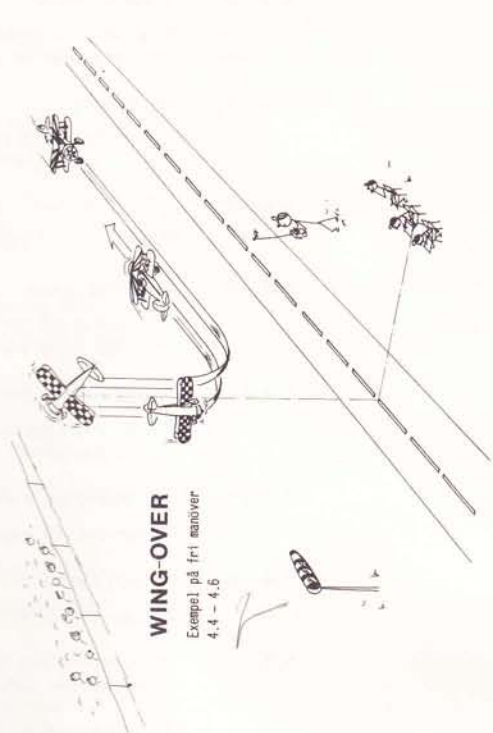
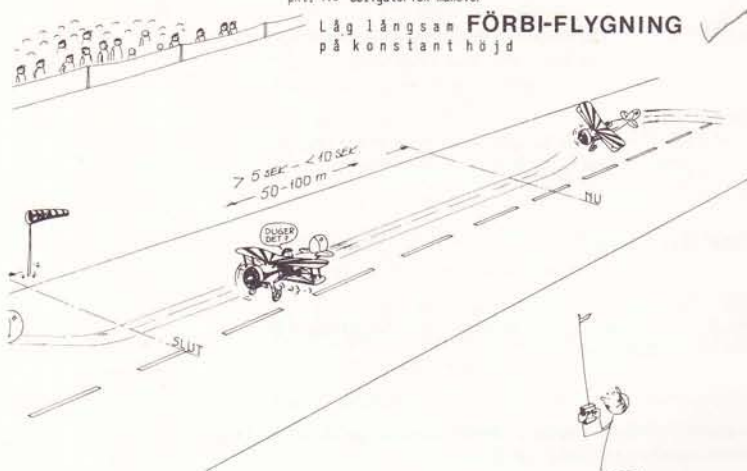
LIGGANDE ÅTTA



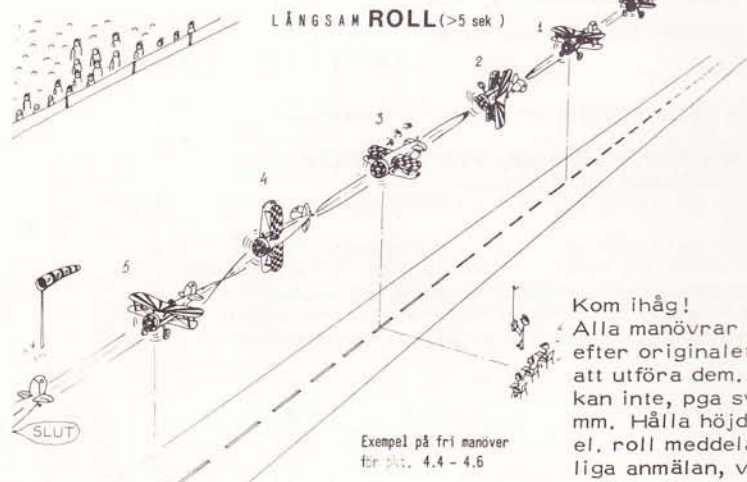
Annonsera alltid manövernns början NU och SLUT i god tid före egentliga manövern resp. en bit efter densamma.

pkt. 4.3 Obligatorisk manöver

Låg långsam **FÖRBI-FLYGNING** ✓
på konstant höjd



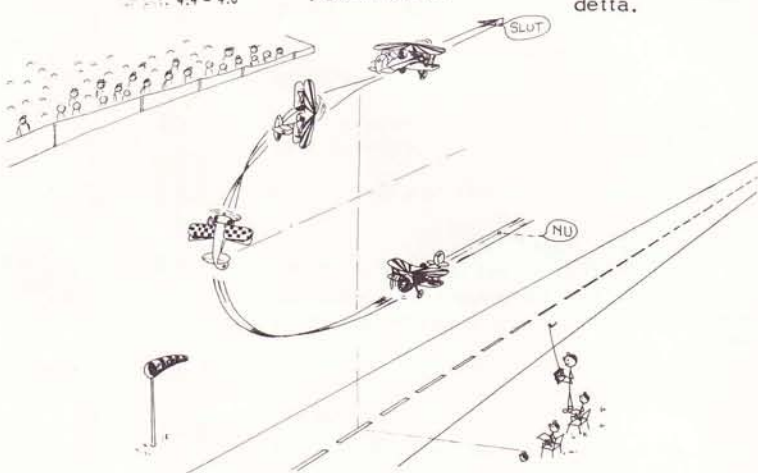
LÅNGSAM ROLL (>5 sek)



Kom ihåg!
Alla manövrar bedöms efter originalets förmåga att utföra dem. Alla kärror kan inte, pga svag motor mm. Håll höjden i looping el. roll meddela i din skriftliga anmälan, vad som är typiskt för din kärra och hur du tänker demonstrera detta.

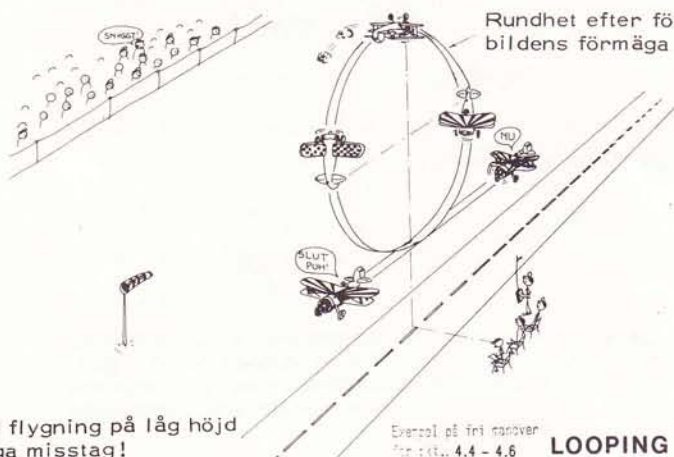
Exempel på fri manöver för pkt. 4.4 - 4.6

TOPPROLL



Rulla rakt till stopp. Därefter får du taxa hem om du vill men bedömningen är inte slut förrän kärren stannat.

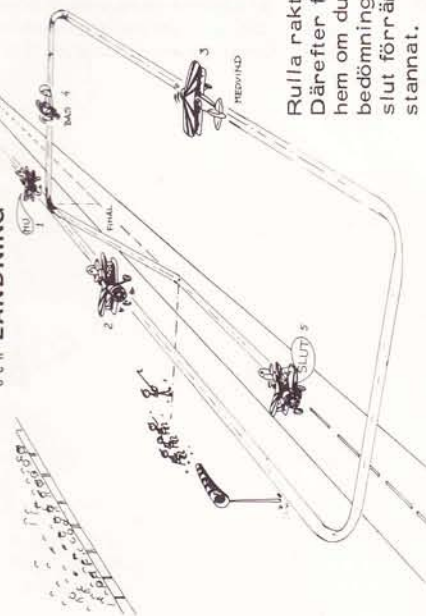
Rundhet efter förebildens förmåga



Exempel på fri manöver för pkt. 4.4 - 4.6

LOOPING

Obligatorisk manöver pkt. 4.7 **Rektangulär INFLYGNING och LANDING**



Kom ihåg!
Avancerad flygning på låg höjd tillåter inga misstag!



Djungel NYTT om **PYLON**

På 70-talets sista skälvande år sattes två svenska rekord inom pylon-racing. Båda gick igenom rekordvallen när SM i Quarter Midget arrangerades av RFK Gripen på Ljungbyhed (F5).

Rekord nummer ett, största antalet deltagare någonsin i en nationell pylon tävling nämligen hela 23 st.

Rekord nummer två, Thord Hylander RFK Kometen ändrade det inofficiellt svenska rekordet till 1,39,0. En halv sekund kapades från Stig Danielssons, RFK Stuten gamla rekord 1,39,5. Planet som användes var Terry Prathers Little Toni med ROSSI 15 snurrande med en Top Flite 6.5 Super M. Det hela styrdes med en Futaba.

Resultatlistan såg för övrigt ut så här i början,

1:a Ingvar Larsson RFK Utvandranerna	24 p	1,50,0
2:a Thord Hylander RFK Kometen	20	1,39,0
3:a Stig Danielsson RFK Struten	20	1,41,0

Rövarheat

På SM:et lanserades också en ny grej ett så kallat "rövarheat", vilket innebär att de fyra snabbaste piloterna för dagen i ett extra heat, gav följande resultat.

1:a Thord Hylander RFK Kometen	1,39,0
2:a Stig Danielsson, RFK Struten	1,41,0
3:a "Cuttaren" Börje Ragnarsson Växjö RC	1,49,0
4:a Rune Svenningsson Jönköping RFK	-

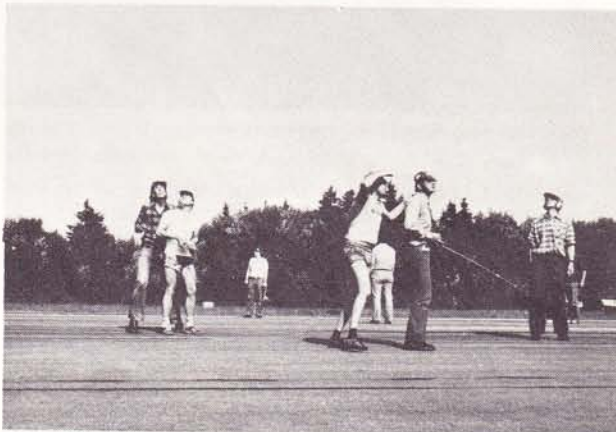
Upphovsrätten till detta har Lars O Andersson RFK Gripen.

Jag hoppas inte att den "intresserade läsaren" tror att detta är någon form av inbördes beundran. Utan därför går vi över till "Skåne Open", tävlingen som alla har möjlighet att vinna till skillnad från presidentskapet i USA. När "Skåne Open" gick 79.09.09, skulle den på försök köras i två klasser "Elit" och "Sport". Men det smög sig, underlaget blev för litet. I "Elit"-klassen fick endast ROSSI och COX användas. Övriga motorer tillhörde "Sport-klassen". Det kom en Taipán "fräsare", de övriga var Rossi "fräsare". Men skam den som ger sig, på pylon mötet 1979 beslöts att den första tävlingen i nästa decenium skall samma provtävling köras om igen, eftersom vi i pylonkommitten vill att alla ställer upp som har en QM-kärna. Motorn skall ej ha någon avgörande betydelse.

Djungeltelegrafan säger att många Quarter Midget modeller har levererats till Boden, Falkenberg, Kristinehamn, Rimbo, Alingsås och Tibro etc, eller för att nämna några mer eller mindre kända namn inom modellflygare-cirkusen, som har studerat eller har blivit trolldundna av pylonflygarnas tävlingsvärld, Anders Rätzén, Janne Karlsson, Pär Lundqvist eller Kjell-Åke Elofsson.



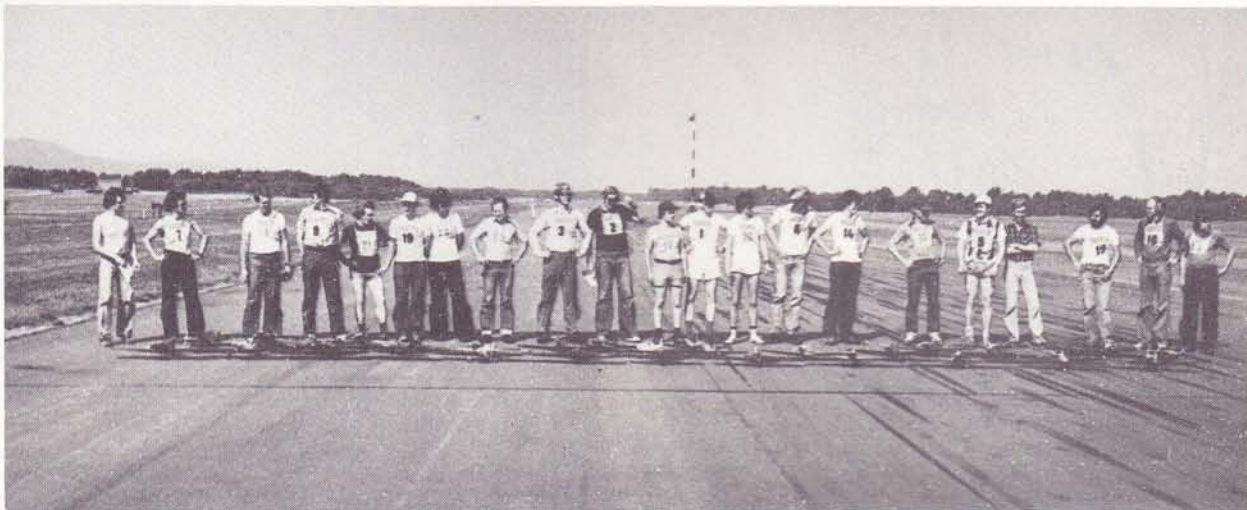
Dubbel SM vinnare. Ingvar Larsson vann både QM och F3D.
Foto: Anne Hylander



Olika stilar av Pylon-"därrar", Växjö QM
Foto: Anne Hylander



Börje Ragnarsson med sin nya F3D-kärna, Emmaboda
Foto: Anne Hylander



SM-gänget poserar, nästan alla 23. Klippan.
Foto: Anders Boström



Glada Skåne Open-vinnare, Mr and Mrs Walström,
Bulltofta.
Foto: Anders Boström

PYLON MÖTE

Nu ska vi försöka komma ner på jorden igen genom att övergå till att referera 1979:s årliga pylonmöte 79.10.27. De inbjudna var de som hade tävlat inom pylon racing de senaste åren. Hoppas att ingen känner sig utanför. Jag börjar med ett av de mest betydelsefulla besluten eftersom alla är lika betydelsefulla.

Följande beslut är förslag till SMFF:s årsmöte 1980.

QM-regler

- §2.3 innehåll utgår, ersätts med:
Ljuddämparen ska ha en maximal längd av 150 mm mätt längs dess centrum-axel från cylindercentrum eller rät-vinkligt mot cylindercentrumlinjen. Utblåsöppningens totala area får ej överstiga 40 mm^2 ($\varnothing 7,1 \text{ mm}$).
- §2.2 får ett tillägg:
Om, pga bristande tillgång, icke original-förgasare används får insugets area ej överstiga originalets insug-area. Den tävlande skall dokumentera detta.
Slid eller venturi får inte användas om inte original förgasare finnes.
- §2.4 får ett tillägg:
Propellern får balanseras genom bearbetning av ett blad. Om ett blad justeras, ändring av stigning, så att vikt obalans-råder får detta icke kompenseras genom bearbetning av det andra bladet. Vikt-balansering får då endast ske genom lackering av det justerade bladet. Endast kommersiellt tillverkade propellrar får användas. Propellern skall vara annonserad i "fackpress".

- §2.1 får ett tillägg:
Kindkåpor och andra klara karakteristiska detaljer får ej elimineras. Kindkåpsutfyllnad får borttagas på den sida som motorcylindern sitter.
- §4.2 får ett tillägg:
Om tävlande i samband med start gör en eller flera rundsvängningar på marken, piruett, skall piloten avbryta starten och betraktas som diskvalificerad i detta heatet.
- §4.6 får ett tillägg:
Den tävlande skall på tävlingsledarens beordran throttila ner sin motor så att landning omedelbart kan göras, ett banvarv plus landningsvarv, om inte skall piloten betraktas som diskvalificerad i detta heatet.
- §4.7 ny regel:
Om kollision sker i start eller landning skall de inblandade omedelbart landa, varefter planen kontrolleras av tävlingsledningen innan de åter får starta. Om skador vid kontrollen upptäcks som kan innebära en säkerhetsrisk får planet ej starta förrän skadan blivit åtgärdad och kontrollerad. Om man vid misstanke till kollision kallat ner de inblandade flygplanen och inga fel eller skador har kunnat påvisats skall omstart ske.
Om tävlande inte landar på tävlingsledningens order blir piloten diskvalificerad och har förlutit sin chans till omstart.

F3D-regler

Angående F3D-reglerna, $6,5 \text{ cm}^3$ pylon racing, togs följande beslut:

Ljuddämpare skall användas enligt FAI-reglerna med följande tillägg. Utsläppets diameter får inte vara mer än 12 mm tidigare 15 mm.

Men i slutet av november 1979 på CIAM, int. modellflygkommissionens möte i Paris beslöts följande nya regler.

§5.2.6.3 Landställ.

Ändra minimitjockleken på hjulen från 18 mm till 12 mm.

§5.2.3.1 Silencer, ny.

The motor(s) shall be fitted with an effective silencer of a minimum length 300 mm measured along its center-line from a point on or at right angles to the cylinder center line. Within this length there shall be an expansion chamber of not less than 30 mm diameter and having a single orifice of maximum diameter 10 mm.

Dessa två ändringar ska införas i nu gällande provisoriska regler. Översättningen från engelska till svenska kan göras med ett ord "PIPA".

Vidare återkallades en hel hop av förslag från Pylon racingutskottet (CIAM) och kommer troligen igen vid plenarmötet 1980.

För övrigt har jag inte några fler kommentarer till F3D-reglerna. Så vi återgår till det svenska pylonmötet.

Tävlingskalender 1980

Den kan Ni titta på i månadsmeddelande nr 12 1979, när ni har läst mina kommentarer.

Tillägg: RFK Gripens QM-tävling 80.08.09 (Öppen Nordisk tävling). Stockholms QM-tävling 80.05.03 blir den så kallade provtävlingen "Ellit" "Sport". Inofficiellt WM för F3D, Sopwith Trophy, 30-31 augusti i Calgary, Alberta, Kanada, med nya F3D-regler.

Sen måste jag få säga att vi ska ha fler arrangörer till F3D nästa år, både gamla och nya t.ex Göteborg, Jönköping eller varför inte nya som Boden för att få en geografisk spridning. Det är en upplevelse att arrangera en F3D-tävling. Pylonkommittén hjälper gärna till med expertråd.

QM-serie

För att återgå till ämnet pylonmötet. Där beslöts också att en serie för Quarter Midget skulle utarbetas av Boris Persson Hökaklubben,

Resultatet blev: Swedish national XXX Cup. XXX står för den firma eller person som "sponsar" trofén. Den ska nämligen bli av "kolossal format". Intressenter får gärna höra av sig till undertecknad.

Poäng räknas i 4 av 5 QM-tävlingar på följande sätt i varje QM-tävling:

1:a-10:de plats 20,16,13,11,10,9,8,7,6,5 - poäng
deltagit 2 - poäng

NM i Quarter Midget

Det har kommit så långt att Sverige skall arrangera en öppen Nordisk tävling 1980. Preliminärt står RFK Gripen i Klippan för arrangemanget vilket jag redan har varit inne på.

Det här var ungefär vad som diskuterades på pylonmötet. Men nu ska vi försöka få det här oårliga mötet årligt genom att redan nu hälsa Er välkomna till någon gång på hösten 1980.

Det sista från Djungeltelegrafan är att vi i pylonkommittén inte har gjort något konstruktivt under 1979. Men det vill jag bestämt sätta mig emot, eller att vi håller på att "fjanta" oss med andra förbund. Därmed inte sagt att vi "fjantar" med SMFF.

I och för sig är vi inte helt renrasiga. Men vi har ett gemensamt ansvar för Pylon Racing och SMFF.

Pylonkommittén
Thord Hylander
040-413339

FRIFLYG



DEN FÖRFÄRLIGA CIRKELN

Av Paul Lagan. Översättning av Lars-G.

Först lite om Paul Lagan.

Nya Zealändare, 38 bast och officer i The Royal New Zealand Air Force. Har flugit friflyg i 29 år. Ger ut South Island News (SIN), en tidning i folioformat och i STABBEN-layout. Läsvärd inte minst på grund av Pauls ideer om modernt friflyg. Sysslar också med joggning, squash och motorcykelåkning. Paul abonnerade på titeln Nya Zealändsk mästare under en lång rad år. Främst genom att han flög FAI-klasserna + A1 och 1/2 A på ett mycket bra sätt.

1971 och VM i Göteborg. Paul kvalade in i laget i alla 3 klasserna. Och han fick chansen att flyga dom själv genom att lifta med ett militärt transportflyg till London. På Torslanda landade han ett par dagar senare med en trunk av ansenliga mått. I den fanns 4 A2:or, 4 wakefieldar och 3 C2:or. Min bil på den tiden var en SAAB 93 och problemen med trunkan var av det värre slaget.

Paul kom att bo hos mig i en vecka före VM. Det blev mycket modellflygsnack och också dagliga turer till Trollhättan, där trimningen var förlagd. Under den veckan, så kom jag underfund med att Nya Zealändskt modellflyg var bra mycket bättre än det som vi normalt såg på VM i form av proxyflugna modeller.

Pauls modeller 1971 tillhörde dom klart bästtred på VM i Wake och C2. Av A2:orna var det en som var klart bättre än dom andra, den kallades KIWI 2b. Resultatet blev inte så dåliga heller, just utanför flygoffen i både Wake och C. I C missades en futtig sekund. Eftersom han hade mycket fin tamp och VM:s vassaste Rossi, så hade det varit kul att se honom i flyg-offen. I A gick det lite sämre.

Ett par år senare, så slutade han med allt friflyg utom Wake och gick över till Radio. Där han på ett år blev bäste Nya Zealändare i dom 3 klasser han flög. Segel, Pylon och F3A. I Wake fortsatte han att utveckla modellerna och sig själv. Och så tröttnade han på att vara bäst i Radio och tog upp A2 igen. Även en gammal C-modell flög då och då.

I A2 gjorde han come back med en snurrekroksförsedd KIWI 2, nu med tillägsbeteckningen C. Och så byggdes det Andres Lepps AL-29:or.

Till 1979 års VM kvalade han in i både Wake och A2. Och på plats visade han än en gång vilken duktig modellflygare han är. 4:a i Wake på VM och 3:a veckan senare i Sacramento. I A2 missades första start och han slutade som 17:e man.

Åsikter har han och ofta vettiga sådana. Här följer några av hans synpunkter på snurrekroksflygning.

F1A är troligtvis den hårdaste klassen att nå internationell standard i. Det krävs mycket träning och tid för att behärska flygandet i klassen.

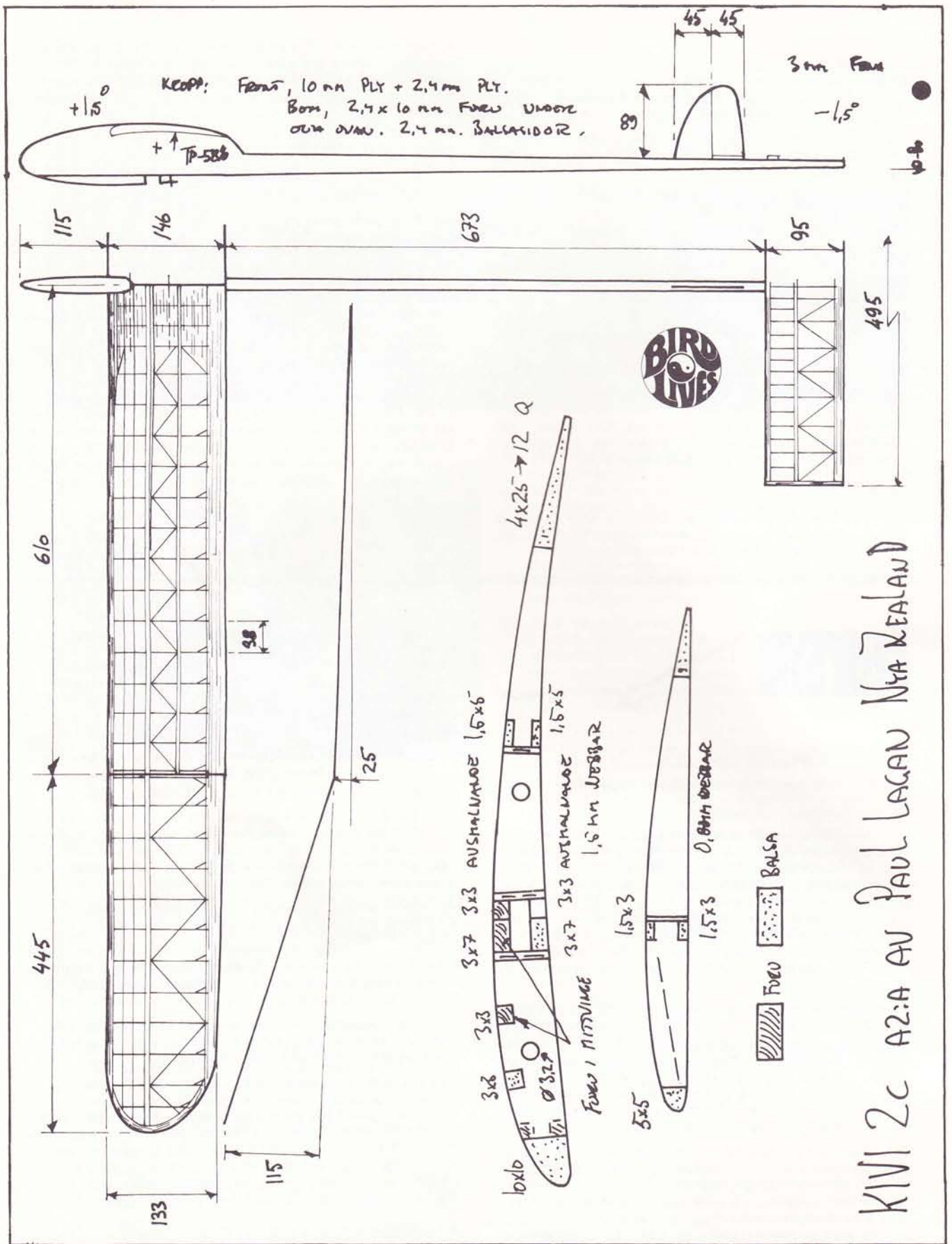
Ingen annan klass kräver så mycket skicklighet i konstruktion av modellen, fysisk kondition och träning under tävlingslika förhållanden.

Layout och konstruktion är mycket prestanda mot stabilitet mot styrkekompromisser. I denna artikel kommer jag inte att diskutera olika konstruktioner, krokar eller vingprofiler. Jag kommer istället att tycka till om en del områden som ytterst få flygare tycks bry sig om. Det jag har plockat ut är inte dom enda ingredienserna för bra A2-flygning, men dom kanske fyller ut några hål.

ATT SNURRA ELLER INTE SNURRA?

Om du vill lyckas i F1A, då måste du flyga med en snurrekroksmodell, MEN om du inte är förberedd eller vill underkasta dig den träning, med eller utan modell, som krävs, kommer fällorna i snurreflygandet att orsaka många missar. Är du en "en gång i månaden" friflygare så håll dig till rakflygning.

Om du tar allvarligt på F1A flygning finns det bara ett sätt att flyga, och det är med en snurrekrok av ryssvariant, med katapult och annat.



DIV. DETALJER: 100 MM NÄRMAST ROSEN ÄR SIDENKÄDDA, MITTVINGARNA DUBBELT TUNNT HOJELSPAN, SPETSARNA EKKELT TUNNT HOJELSPAN OCH STÄBBEN TUNNT JAPAN PAPPER. VINGSPLYLLAR 2,4 MM, RAKA STÄBBSPLYLLAR 1,5 MM OCH HALVSPRYLLAR OCH DIAGONALER 0,8 MM. SKEVHETER: VÄNTER INNERVINGE - PLAN, HÖGER INNERVINGE + 1 MM, HÖ. SPETS - -1,5 MM OCH VÄ. SPETS - -3 MM. STÄBBEN TILTAD 10 MM FÖR HÖGERKURV. RYSSKROK SOM LÖSER VID 2,0 KP I LUGET VÄDER.

ÄR SNURREFLYGNING FÖR ALLA?

För att utnyttja snurreflygandet till max, krävs fysisk kondition och snabbhet. Det är inget för pensionärer eller för folk som inte kan röra sig snabbt. Om du inte gillar att träna, då skall du inte flyga snurrekroksmodeller. Risk för sträckningar, ryggskott och hjärtinfarkt.

Du skall klara av:

- 300-400 meters snabb medvindsflygning för att komma ikapp modeller i termik, eller kanske för att komma bakom övriga startfältet för en bättre piggy-backing position.
- 45 minuters kontinuerlig jogging med en hastighet av 12 km/tim. Detta för att kunna behålla kondition för en hård 7-starters tävling.
- Kunna springa baklänges med bra fart och bibehållen balans. Att springa baklänges är nödvändigt för en bra "timing" i kopplingsögonblicket, speciellt i lungt väder och termik.

STALLSTABILITET

Förr i tiden, innan dom bra zoomstarternas tid, var det lätt. Den "magiska" 55% TP gav en bra stabilitet med en normalstor stabbe (5 dm²) i alla typer av väder.

Men i zoomstarternas tidevarv, så blev saker och ting mer kritiska. Ifall TP är för långt fram, är modellen svår att få fart på under dom avgörande sekunderna innan kopplingen. (För mycket motstånd) Och efter kopplingen blir det lätt ett loopliknande stigmönster brant uppåt och med stall på slutet. Alla som flugit handluns vet botemedlet. TP flyttas bakåt och vinkelskillnaden minskas tills urtagningen blir bra.

Samma sanning gäller i F1A, men ibland vill rätt "stig" ge stall i glidet som det tar lång tid innan modellen rättar till. Lätta vingspetsar och bak-kropp hjälper upp det hela, men bästa lösningen är att flytta bak TP på din "stilla luft" modell för ett "super stig" och justera din termikmodell med TP lite längre fram och med ett zoomsteg med mera loop. På samma layout blir skillnaden i TP inte mer än 5%.

ROLLSTABILITET

F1A modeller behöver lite wash-in på innervingen för att garantera att en modell som glider runt i termik inte går i störtspiral.

Med all den hastighet som byggts upp under slutet av draget, så gör innervingens wash-in att zoomen blir en stigande sväng där innervingen lyfter och bromsar på samma gång.

Problemet är att förhindra modellen att först gå uppåt och sedan neråt igen. Det krävs antingen mycket wash-in eller små roderutslag för detta. Utan något av detta kan en hård zoomstart resultera i störtspiral.

Små roderutslag är bra i stilla kvällsluft, men inte för termikflygning, där det behövs "varvtider" på 20-25 sekunder.

Små roderutslag kan fås genom att stabben tiltas, och en bra zoomstart och 20-25 sek/varv kan således fås med lite wash-in, lite roderutslag och stabbtilt.

En bättre lösning och en som inte skapar problem med skevheter mm, är att använda fördröjt glid-roder. Dom som studerat snurrekrokskonsten vet vad jag menar. Lite roderutslag under zoomstartens 2-3 första sekunder och efter det att modellen lagt sig tillräta på toppen, hoppar roderet ut i glidläge. Men ett sådant system kräver att timern startas via kroken och att det inte slarvas vid installationen. Flerfunktionstimers finns att få tag i, så den biten bör inte skapa några problem.

För att lösa alla problem är det möjligt och önskvärt att en sådan lösning införs på termikmodeller. Medan "stilla luft" modeller kan ha öppnare glid och stabbtilt.

VARNING

För mycket wash-in kan skapa startproblem. En av mina AL-29:or, stillaluftvarianten, har mycket lite wash-in och startar som en dröm i alla väder. Den andra har lite mer wash-in för termikflygning och är mycket svårare på linan. Den reagerar olika vid olika hastigheter och går gärna ut åt sidan.

Bästa sättet att kontrollera skevheter är att ha innervingarna plana och ge spetsarna olika mycket wash-out. Spetsarna verkar vara lättare att ändra med ånga om det behövs.

Lite skevhet på stabben kan också göra nytta. Lite wash-in på insidan av glidet ser ut att förbättra termikegenskaperna.

VINGSTYRKA

De moderna zoom A2:orna gillar ett drag av 3 kp för att öppna kroken. Med den öppningskraften skall zoomroderet börja röra sig vid 2½ kp. Kroken skall gå i botten vid 3½ kp för max zoom utslag.

3½ kp drag betyder att modellen rör sig mycket snabbt och att vingarna böjer sig en bra bit.

Bra, starka furulister i profilkonturen nära roten är ett måste. Dimensionerna som finns publicerade på ryska A2:or kan tjäna som riktlinjer om du samtidigt ser till att vingen inte separerar nära roten. Plywoodspryglar och en stark och bra plywood-webbning nära roten är nödvändig.

Tyvärr så börjar många vingar "fluttra" när dom böjs vid hårda drag. Långt före "bøjmaximum". D-box i framkanten är en nödvändighet för att förhindra "flutter" på tunna profiler och jag har funnit det nödvändigt med krysspryglar innanför D-boxen liksom mellan dom 2 balkparen. Och dessutom glasfiber och epoxy utanpå boxen. Jag använder 27 g/m² glasväv. Klädseln skall vara sträckt. Det innebär lack utan någon form av mjukmedel som ricinolja och liknande.

KOPPLINGSTEKNIK

Naturligtvis är det nödvändigt att träna i alla typer av väder. En fälla som dom flesta snurrekroksflygare ramlar i, är att koppla för sent.

Termiken kommer och flygaren känner den. Han gör ett varv till för att kolla lyftet och sedan några snabba steg i motvind för att få upp fart och så iväg. Under tiden har termiken hunnit med vinden en bit och försvunnit. Det är nödvändigt att jaga ikapp termiken och placera sig bakom så att utskjutningen kommer mitt i blåsan.

Om du vill ha kvar linan i näven vid koppling, måste du ta in några meter lina, så modellen får en chans att höja nosen och stiga i kopplingsögonblicket.

Men bäst är att släppa hela linan vid kopplingen. Men då måste timerstarten ske via kroken och starten ske med lös lina. Jag använder en 4 cm. ögla som krokas över vänster långfinger. När linan tas in för hand ligger ögla vid näven. När det är dags att koppla glider ögla upp till sista fingrleden, så linan lossnar genom att bara räta på fingret. Ögeln hålls mellan pekfingeret och tummen strax innan kopplingen.

Var säker på att kroken har öppnat innan koppling. Om inte, ajöss med den modellen.

Allt runt omkring, trimning, förmåga att inte trassla in sig själv i linan och ta hem lina kräver mycket träning.

Den som är intresserad av South Island News kan kontakta Paul. Här är adressen:

Paul Lagan
8 Bermuda Drive
Christchurch 4
New Zealand

Pris = US \$ 5.00

SM - inomhus

INOMHUS SM I NORRKÖPING 9 dec.

Mässhallarna i Norrköping passade utmärkt som inomhusarenor. Det är två hallar, den ena något lägre i tak än den andra. Den största har ca 8 m till tak, men träbalkar sänker höjden till något under 7 m.

FK Gamen åtog sig arrangemangen och passade på att göra propaganda för modellflyget i stort. Tävligen blev något av "Modellflygets Dag" i Norrköping. Klubben gjorde en hel del propaganda i lokalpressen och i radion. I foajén som sammanbinder hallarna hade man ordnat med utställning av olika typer av modellflygplan. I en mindre lokal visades modellflygfilmer omväxlande med "Hacke Hackspett". Man hade också ordnat för publiken, så att den kunde se modellflygarna jobba i depåerna. I vardera lokalen höll en speaker, Gunnar Kalén och Johan Bagge, åskådarna underrättade om vad som skedde. Egentligen var det synd att vädret var så fint - den riktigt stora publikanslutningen uteblev, men de ca 200 som kom fick nog valuta för entrén. De som ville kunde prova på att själva bygga och tävla med "Flugan".

I den mindre hallen höll "Flugan", HKG och Pea-nut till. För HKG var takhöjden väl låg. Det var svårt att avväga kasten, så att planet inte slog i balkarna. Gunnar Holm vann seniorernas tävling med en serie fina flygningar. Dag Forsén, Gamen var inte mycket efter i resultat och vann junior-klassen.

Genombrott för Pea-nut!

Den hittills största pea-nuttävlingen i Sverige genomfördes. Inte mindre än 9 tävlande ställde upp fördelade på junior och seniorklass. Tillkallad från Linköping ställde C.G Ahremark upp som skalabedömare, ett arbete som han utförde med kunnande och oväld. Bästa skalapoängen fick Lars Lindéns "Thulin K", 26 p följt av Lars Göranssons "Gipsy Moth". Tyvärr satte en avdragen gummimotor stopp för Lars L:s flygningar. I seniorklassen hade Peter Rasset, Gamen bästa skalapoäng, 19 men S-O Lindéns "BA4-B" tog segern genom säkra flygningar. Till dem som funderar på att bygga pea-nutmodeller, kan väl sägas att "Peck Polymer"-satserna är utmärkta att börja med.

Friska fläktar i "Flugan"-flygning.

Kombinationen far-son har vi flera stycken i modellflyget. Nu börjar även lag bestående av far-dotter dyka upp! Alf Ärligh med dottrarna Madeleine och Veronica har vi sett ofta, Gunnar och Karin Ågren, och nu kom Bror Eimar med dotter Kristina! Att Bror vet hur man hanterar gummisnodd det vet vi - bäste svensk på VM i F1B - han kan tydligen lära ut det också, för hans dotter vann "Flugan" junior och själv vann han seniorklassen! Bror kunde pres- sa ut över minuten ur sin "Fluga". Inte mindre än 48 personer deltog i "Flugan"-flygningarna. -Det betyder 288 starter. Tidtagarna hade nog en svettig dag!



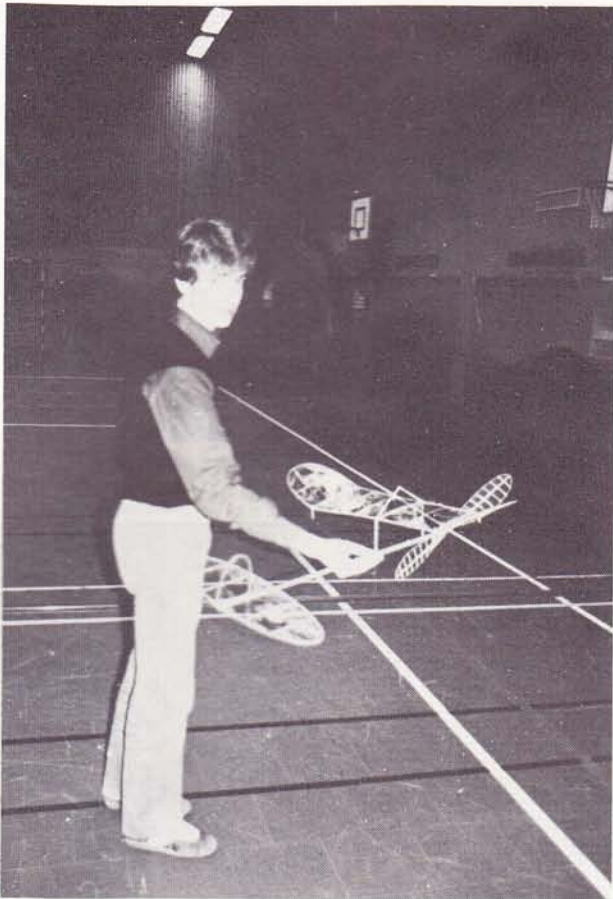
Thomas Dahlström S.M-vinnare i junior-klassen för "25-öres".
Foto: S-O Lindén



Yngsta deltagarna i Fluganklassen, Henrik och Jesper Widell, Gamen. Mamma agerar som hjälpar.
Foto: G Wahlberg



Depån.
Foto: G Wahlberg



Lars Lindén har börjat tävla med F1D-modeller.
Foto: S-O Lindén



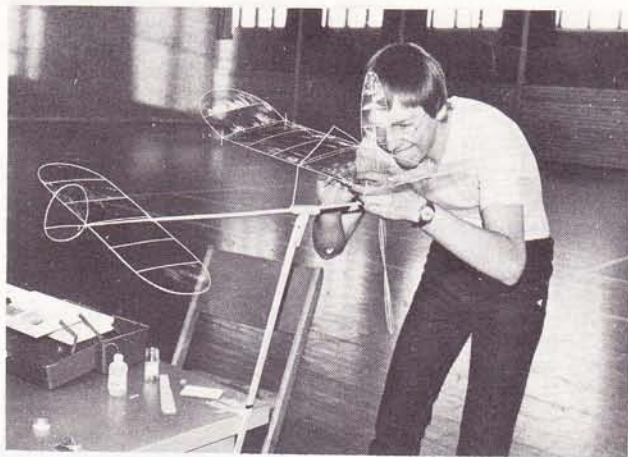
3:an i F1D, Sven Pontan, Handen.
Foto: G Wahlberg



Äldste deltagaren i Flugan, Karl-Axel Pettersson, Gamen.
Foto: G Wahlberg



C.G Ahreback bedömer "pea-nut"-skala. På bordet står "BA4-B" och "Sopwith".
Foto: S-O Lindén



Anders Jonsson, MFK Red Baron, Älta, monterar vingen på sin F1D-modell. Bästa flygning 11,59 min. Blev S.M-tvåa.
Foto: S-O Lindén

Hård sekundkamp i microfilm-klassen.

I den större hallen flögs omväxlande microfilmare, F1D och 35 cm - samt "25-öres". Programmet var lagt så att de tävlande hade 45 min på sig att göra två starter. För F1D-flygarna blev det väl stressigt att vara klara på angivet klockslag.

Endast fyra man ställde upp i F1D, men kampen dem emellan blev hård. Anders Jonsson som ej synt till på tävling sen VM-78 kom nu med ett par fina "Bud Romak"-modeller och utan tvekan har hans plan hög potential. Han har fått ner vikten till 1,15 g - varje tiondel är betydelsefull. Ju tyngre modell, desto kraftigare och tyngre gummi-motor behövs för att flyga den. En tjockare snodd går ej att dra upp lika många varv som en tunn. Där ligger en av "hemligheterna"! Sven Pontan hade byggt nytt sen Jakobsbergstävlingen, men hade otur med två vingbrott. Lasse Lindén som är ganska ny i detta sammanhang har modeller med god förmåga. Viktmässigt är han nära 1 grams-gränsen. Misslyckade styrningar och en oturlig kollision drog ner hans resultat. Att S-O Lindén försvarade titeln sen 1977 - det hölls inget SM 1978 - berodde på tur och kanske rutin. De första flygningarna var s.k säkerhetsflygningar. Sedan Anders visat vad hans modell förmådde tog S-O till den nyaste modellen och beräknade ta ut en flygning på ca 15 min. Anders och Sven passade på att kollidera i vad som tycktes bli fina flygningar. När sen Anders i sin omflygning kolliderade med Lasse, så var det alldeles som givet - det skulle inte gå bra för honom. S-O:s sista flygning slutade uppåt väggarna, trots tre styrningar. Draget i lokalen ökade under dagen genom solskenet utanpå hallen.

Nya mästare i "25-öres".

"25-öres"-klassen samlade 16 tävlande. Tidigare har SM inte delats på junior resp seniorklass. FK Gamen dominerade seniorerna uppgörelse och MFK Nimbus juniorernas. Göran Åberg kunde lägga en ny SM-titel till sin förra - han vann segelmodellklassen 1955 -. Vem av "gamarna" som skulle vinna var en öppen fråga ända till slutet. Deras modeller hade ungefär samma prestanda, dryga 3½ minut. Alla i seniorklassen fick slutresultat över 6 min. Juniorerna har hållit på länge med 25-öres! Bland dem ligger prestandan på 5 min i 7 meters hall. Thomas Dahlström, MFK Nimbus var för dagen säkrast och prickade in flygningar på eller över 5 min. Därigenom slog han förre mästaren Lars Lindén som med sina propellerexperiment - uppbyggda pappersklädda propellrar - hade lite svårt att nå takhöjd. Mycket bra flög också grabbarna från Handens MFK, Johan Åhling och Claes Larsson. De överträffade också seniorerna!

Utom SM-tävlan flögs också 35 cm microfilm. För nybörjare i microfilmbygge kan en sådan modell vara lagom att börja med. Det är betydligt lättare att göra en liten film än en stor. Men man måste ändå kampa mot vikten - varje uns av onödigt lim eller för tjockt trä är av ondo. Segermodellen väger 0,45 g "tom" - det är ändå väl tungt!

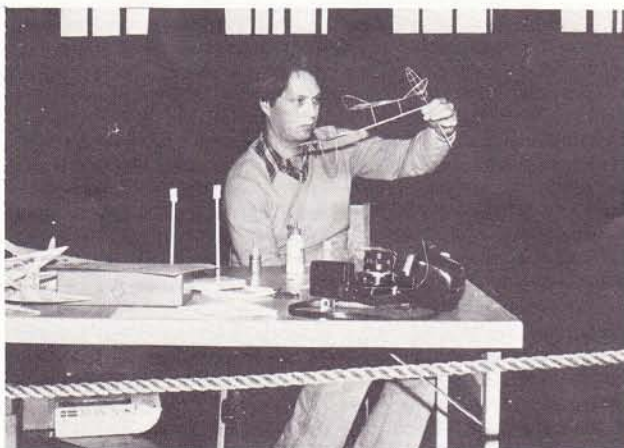
Gunnar Kalén var överledare och var mycket belåten med tävlingarna. En ordentlig känga vill han dock utdela åt de tävlande - anmälan ska ske i tid! Det har slarvats med det både i Jakobsberg och vid SM - Bättring erfordras!

Ett välfyllt prisbord med plaketter, nyttiga och/eller roliga hederspriser fördelades varefter vi hurrade för modellflyg, segrare, arrangörer mm . .

S-O L



Vann 25-öres gjorde Göran Åberg, Gamen.
Foto: G Wahlberg



Sven-Olof Lindén, Nimbus, vann i F1D, 35 cm och Peanut.
Foto: G Wahlberg



Kristina Elmar tog hem juniorklassen för flugor.
Foto: G Wahlberg



TV på plats å allting. Framför kameran Johan Bagge, Gamen.
Foto: G Wahlberg.

Inomhusflyg i Jakobsberg

I november har det blivit vanligt att åka till Jakobsberg på en inomhustävling. Som vanligt är det Örjan Gahm, som står för arrangemangen och i år hade lyckats få med sig några av radioflygarna i klubben som funktionärer och det var bra - vi behöver samarbeta "över gränserna"! Gymnastiksalen vid Jakobsbergsskolan är en helt vanlig stor gymn.sal. Det går utmärkt att flyga inomhus i en sådan. Man får givetvis vara beredd på att modellerna kan hindras av bommar, linor, korgbollsställ m.m, men det brukar sällan uppstå skador på planen. Har man sen någon styrhjälp - stav 2 till 8 m, eller ballong på lina kan man söka styra undan modellerna från hindren. Reglerna tillåter numera

SVERIGES MODELLFLYGFÖRBUND

SMFF bildades 1957 och har klubbar, klubbmedlemmar och enskilda personer som medlemmar. SMFF är genom Kungl. Svenska Aeroklubben med i FAI, Federation Aeronautique Internationale.



FÖRBUNDSEXPEDITIONEN

Sandbergsgatan 4, Postadress Box 10022,
600 10 NORRKÖPING 10.
Telefon 011/132110. Postgiro 518165-6
Öppettider: Måndag – Fredag 08 – 14
Exp.föreståndare Ann Wahlberg,
Värmaregatan 9, 60362 Norrköping.
Telefon 011/ 141666

FÖRBUNDSSTYRELSE

ORDFÖRANDE

Gunnar Kalen
Svarvaregatan 9, 60360 Norrköping
Telefon 011/140136

VICE ORDFÖRANDE

Kenneth Gustavsson
Tvillinggatan 3C, 43143 Mölndal
Telefon 031/272527

SEKRETERARE

Bertil Nilsson
Enbacken 4, 85241 Sundsvall
Telefon 060/120117

KASSÖR

K-A Ericsson
Saltvik 1849, 87010 Ålandsbro
Telefon 0611/20102

LEDAMOT

Arvid Holmbom
Novisvägen 3, 86010 Matfors
Telefon 060/21180

SUPPLEANTER

Lars Carlsson
Fortifikationsgatan 13, 54600 Karlsborg
Telefon 0505/10591

Sven-Olov Lindén
Hovstavägen 15, 70363 Örebro
Telefon 019/182179

GRENCHEF FRIFLYG

Bo Jansson, Spånehusvägen 57-59
21439 Malmö. Tel. 040/78056.

GRENCHEF LINFLYG

Ingemar Larsson
Kastanjevägen 23
46200 Vänersborg. Tel. 0521/11210

GRENCHEF RADIOFLYG

Hanns Flyckt
Dalskogs gård, 56100 Huskvarna
Telefon 036/133806

UTBILDNINGSLEDARE

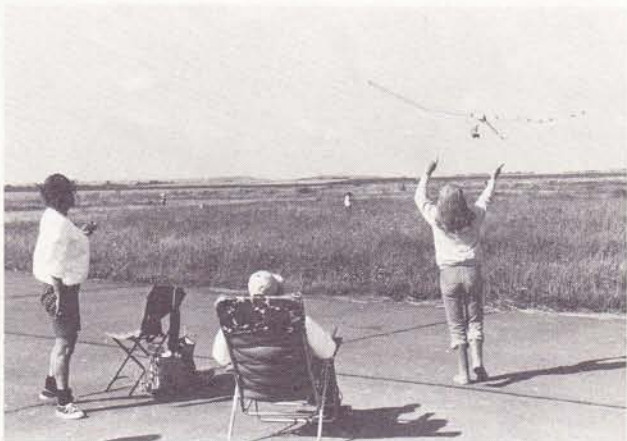
Carl-Göran Sundstedt
Vindhemsgratan 32, 75227 Uppsala
Telefon 018/108157



Dave "Bloody" Barnes gjorde många fina framträdanden på kontinenten förra året. I år bidde det inget. Det tog lång tid innan första maxen kom.



Bosse deppar. I Tyskland kom t,om långvingarna fram. Inget stämde.



Ibland tittade solen fram och det blev lite anständigare temperatur. Fransk A2:a på väg upp. Tidtagerskan t,v bjöd dom tävlande som ville ha på anisette. Även i år fanns det tidtagare som var halvpackade. Bedrövligt.

KOM LOSS MED LITE MATERIAL TILL TIONINGEN I ÅR

LAES-G.

MODELLFLYGNYTT

SVERIGES MODELLFLYGFÖRENINGEN

Box 100 22

600 10 Norrköping

Ansvarig utgivare: Gunnar Kalén

Tryck: L-Offset, Norrköping

W 059 18955

ÖSTLING MAGNUS
BOX 4903 BODA
776 00 HEDEMORA

