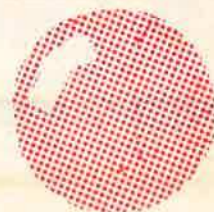


modellflyg nytt

- Rutinerad kämpe tvåa i friflyg-VM -83
- "Blippen" Nordisk mästare i F3B
- Börja inomhusflyg – börja linflyg



Extra-
tjockt julnummer



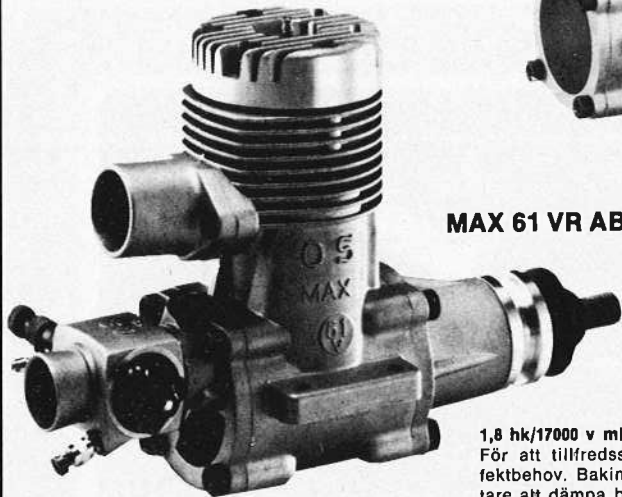
O.S. POWER TO THE PEOPLE

O.S. motorsortiment är överträffat när det gäller utbud, kvalitet och prestanda. Det ger dej också möjligheten att tillfredsställa just dina effektbehov: Lugnt och pålitligt för nybörjaren. Häftigt och spännande för sportflygaren. Brutalt och tillförlitligt för tävlingsbruk. Tillräckligt och tygt för fyrtaktfantasterna. Du behöver bara välja.



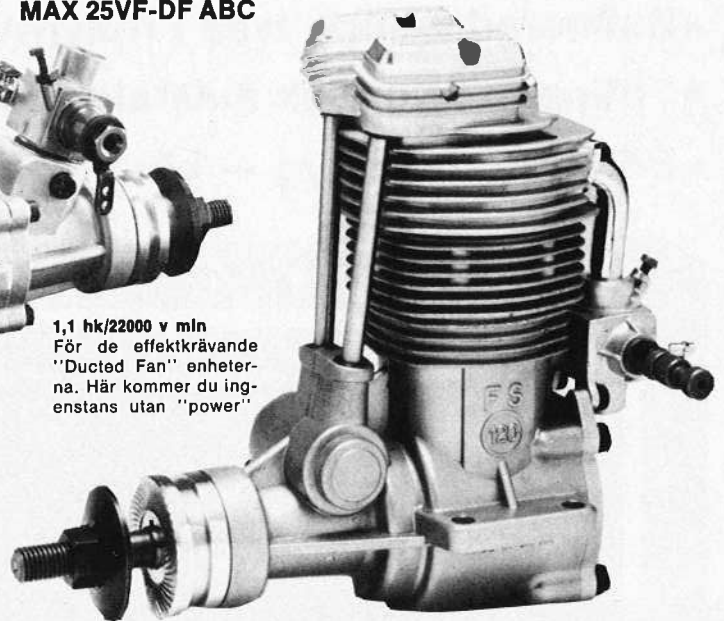
MAX 25VF-DF ABC

1,1 hk/22000 v min
För de effektkrävande "Ducted Fan" enheterna. Här kommer du ingenstans utan "power"



MAX 61 VR ABC

1,8 hk/17000 v min
För att tillfredsställa F3A-flygarnas effektbehov. Bakinsug gör det också lättare att dämpa bullernivån.



FS-120

1,9 hk/11000 v min
Tyst, tillförlitlig råstyrka. Skalaflugarna älskar den. Konstflugarna gnuggar händerna av förtjusning. Varför? Gå igenom Aresti-programmet för nästa säsong's tävlingar!

MARUTAKA

Marutaka har ett av de största urvalen av skalabyggsatser. Synnerligen hög kvalitet på stansningar och förarbete av trämaterial ger en utsökt passform. Ett brett urval av maskiner, från Bleriot till dagens jet-maskiner. Bilden visar en modell på Mitsubishi T-2 i sportversion. Avsedd för en .25-motor och med en spännvidd av 980 mm. Denna maskin kommer inom kort i en större mycket exklusiv variant med panelgjuten glasfiberkropp, avsedd för .40-.46 dragande motorer eller för en "Ducted Fan". Marutaka är den lättaste vägen till seriös skalaflygning.



PILOT

Pilots EZ-serie är definitivt något utöver det vanliga. En helt ny konstruktionsteknik har gett oss ARF-modeller med en verklig superfinish som kan monteras på några timmar. Satserna är helt kompletta med hjul, tank, spinner etc.

Senaste tillskottet i EZ-serien är den fabulösa LASER 200. Har en spännvidd på 1416 mm och är avsedd för .40-.45 tvåtaktmotorer eller .60-.80 fyrtaktare. Flyger FAI-programmet utan problem.

Hos Pilot finner du allt: Från utmärkta, nybörjarmaskiner till magnifika 1/4-skala satser



Generalagent

MODEL-CRAFT

BOX 2074 • RUNDELSGATAN 16
200 12 MALMÖ • TEL 040/714 35

FINNS I ALLA VÄLSORTERADE HOBBYAFFÄRER

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

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

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

Fackredaktör friflyg
Gösta Nilsson
Högåsvägen 15
831 43 Östersund
Telefon 063-11 95 18

Fackredaktör inomhusflyg
Sven-Olov Lindén
Hovstavägen 15
703 63 Örebro
Telefon 019-18 21 79

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

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

Fackredaktör utbildning
Bo Hallgren
Box 30
618 00 Kolmården
Telefon 011-925 97

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

1/1 sida 1.450:—
1/2 sida 800:—
1/3 sida 575:—
1/4 sida 450:—
1/6 sida 350:—
1/8 sida 275:—
1/16 sida 165:—
Därefter 30:—/spaltcm.

Priserna gäller för annonsmaterial inlämnat som helt färdigt positivt original.

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

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

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

Material sändes till fackredaktören eller direkt till huvudredaktören.

Eftertryck tillåten med angivande av källan.

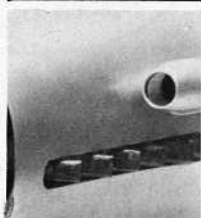
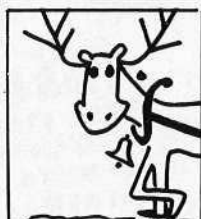
Tryck
Tryckfab, Halmstad 1983

modellflyg nytt



Innehåll nummer 6 1983

Svenskt silver i Friflyg-VM	4
Nordfors-Jersild Aviation	6
VM F3B	10
Elflygåret 1983	12
Inomhus-SM och Blå Hallen	14
Linflygserie II	16
Inomhusserie III	20
SLM-nytt	26
Bagges hörna	27
Skala-hörnet	30
Mera Metervaror	32
Julnötter m m	34
Från klubbarna	38



OMSLAG • Framsidan visar en fin och stämningsfull inomhusidyll från nyligen genomförda SM i Blå Hallen. Foto: Örjan Björkdahl. Julnumrets baksida hyllar vår silvermedaljör vid friflyg-VM i Australien Gunnar Ågren. Foto: S-O Lindén.

Nästa nummer utkommer omkring 15 februari 1984.

Sveriges Modellflygförbund har snart lagt ännu ett år bakom sig. Det har varit ett arbetsamt men samtidigt stimulerande år. Bland klubbar och distrikt har stora insatser gjorts för att vidareutveckla modellflyget. Förbundsstyrelsen vill på detta sätt uttrycka sin tillfredsställelse med det nedlagda arbetet och hoppas samtidigt att även kommande år ska innebära en positiv fas i SMFF:s historia.

Det gångna året har bl a inneburit att flera nya distrikt etablerats vilket är mycket glädjande. Fortfarande finns emellertid några vita fläckar på Sveriges modellflygkartan. Vi måste gemensamt arbeta för att få fungerande distrikt även där. De stigande kostnaderna i samhället gör det nödvändigt att satsa på distriktsvisa aktiviteter både på tävlings- och sportflygsidan.

Det kommande året kommer styrelsen att satsa hårt på en utvidgad ungdomsverksamhet. Bl a kommer information om modellflyg och SMFF att gå ut till samtliga Sveriges elever i låg- och mellanstadiet under våren eventuellt med uppföljning under hösten. Styrelsen har förbundit sig att medverka vid bildandet av modellflygklubbar i de skolor där underlaget finns. Ett stöd för denna verksamhet behövs naturligtvis också av redan etablerade klubbar och distrikt. Styrelsen utgår från att man har detta stöd och att år 1984 ska bli det år då SMFF:s verksamhet slår alla tidigare rekord.

Slutligen vill styrelsen på detta sätt önska SMFF:s medlemmar en verkligt GOD JUL och ett GOTT NYTT MODELLFLYGÅR.



Friflyg-VM

Rutinerad kämpe tvåa i friflyg-VM — Australien

F1A

Under första perioden var vinden svag under den inversion som rådde. Den var ca 30 m i höjled i början och ovanför var vinden omkring 3 m/s vilket gjorde att modellerna sträckte linan ganska bra på topphöjd. Detta uppfattades av många som bra luft och man kopplade i vad man trodde svagt lyft. Färre än hälften av de tävlande gjorde max vilket är anmärkningsvärt. I slutet av perioden kom de första svaga lyften, men då hade dessvärre två svenskar redan missat.

Fint termikväder följde i andra perioden. Vinden ökade och var i början av tredje besvärlig. Vingar knäcktes, modeller gick i backen, modeller kopplades i alla möjliga lägen, linor korsades och släpptes och det hela gjorde slut på både kärror och humör hos de drabbade. Tävlade som normalt räknas som världselit fick stora skälvan och uppförde sig som nybörjare.

De som var snabba i benen och behärskade vädret förflyttade sig snabbt med modellen på linan eller runt startlinjen, det var kännetecknet

för bl a samtliga kineser, engelsmännen, några jugoslaver och Paul Hagan som nu tävlar för Australien.

En annan taktik var att vänta och göra en snabb start och koppling något som bl a blivande världsmästaren Matt Gewain tillämpade. Han gjorde endast några få snurrevarv under hela tävlingen.

Bengt Wendel flög mycket bra denna dag frånsett första starten. Hans tid här var för dålig för en plats högt i prislistan. Desto starkare att där efter flyga sex raka max och sluta på en hedrande 9:e plats. En kämpainsats!

Övre bilderna: visar invigningen — endast 17 nationer kom till start. Anders Persson tränade bort sin modell.

Anders Persson och Inge Sundstadet var inte så lyckosamma och laget slutade på 13:e platsen.

Antalet F1A-flygare som flugit fullt minskade snabbt. Efter sjunde perioden återstod bara två: värdnationens Paul Hagan och Matt Gewain, USA.

I fly-offstarten gick Paul upp direkt på skotten och arbetade sig rutinerat ner i lä där han snurrade skickligt för att hitta termiken och ev få hjälp av amerikanen när denne kopplade i lovert.

Matt fullföljde sin under dagen lyckosamma taktik och väntade på marken. När det så kom de indikationer han väntat på — bl a en markant vindminskning — lät han modellen gå till 45 m höjd, gjorde ett snurrevarv för att få bekräftelse på att luften var OK, varefter han kopplade. Starten såg ut som många andra. Under första minuten då hans modell passerade Pauls höll den knappt höjden, steg sedan något för att återigen sjunka till ca 30 m vid fusningen efter 240 sek.

15-minutersperioden gick mot sitt slut och Paul måste slutligen koppla. Han snubblade nästan bort kopplingen och fick endast 124 sek och återvände med hängande huvud och gratulerade segraren. Paul tog det hårt att bli slagen på mållinjen igen. VM -81 kom han trea i liknande väder efter att ha missat i sista perioden.

Den här gången behärskade han väder och sina modeller utmärkt och hans silverplats är mycket hedrande.

Matt Gewain, världsmästare 83, verkade lätt besvärad av all uppmärksamhet. Han förklarade sin vinnande taktik att invänta termiken på marken med att han inte vågade snurra på grund av att hans modell inte tålde den hårda vinden. Hans modeller var av ordinär typ med pappersklädd vinge och torsionsnäsa. Framkanten är spetsig för att ge turbulens. Kroppen är av balsa med rektangulär tvärsnitt och med underfena.

Stabben är relativt tjock med plan undersida och väl rundad framkant. Modellerna är inte speciellt vackra — helröda men utan dekorationer — och en av reservmodellerna var



Bengt Wendel gjorde en kämpainsats — 9:a F1A! F1A-vinnaren 1983 Matt Gewain, USA.



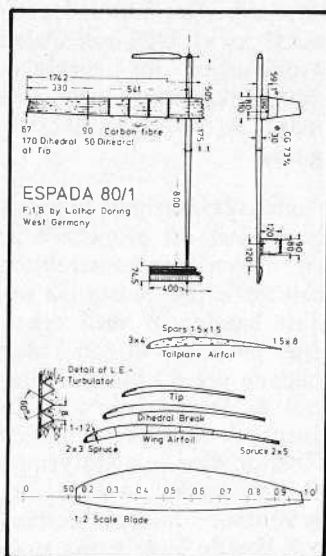
reparerad åtskilliga gånger med mycket lim. Den långvingade modellen Pacer 14 (se Free Flight Plans Handbook 1983) använde han inte när det blåste.

F1B

Tävlingen började med något högre vindstyrka än föregående morgon, men det var lätt att flyga max — något som drygt två tredjedelar av startfältet gjorde. Andra periodens flygningar kom i farlig närhet av en tråddunge, så startlinjen flyttades till tredje. Då hade vinden öka till bortåt 8 m/s och det blev svårt att bedöma den svaga termik som fanns. I fjärde perioden kunde man stundtals notera över 12 m/s i byarna och tävlingen avbröts tills vidare efter denna period. Fjärde tävlingsdagen bestämdes att de tre återstående F1B-starterna och ev flyoff-startar skulle varvas med F1C-flyoff. Först en F1B-start, sedan F1C osv. Det visade sig inte bra för de svenska F1B-flygarna, som ju också utgjorde hämtgrupp för F1C.

Bara Anders H maxade och han flög i slutet av perioden, då man kunde notera $+5^\circ$ och ett regn som gick hårt åt modellerna. Lennart fick ett bottenapp i denna start, vilket berövade honom en bra placering. Efter ett uppehåll för F1C kunde nu sista perioden genomföras. En man med 6 max återstod så långt och det var Lothar Döring (VM-

segrare -81). Han väntade länge i sista starten — en väntan på en långsam minskning av vindhastigheten och en ökning av vinden. Så snart hans registrerande vind- och temperaturmätare givit de önskade värdena startade han. Modellen överstegrades i motorflykten och höjden var inte mer än 50—60 m då propellern falldes. Luften var dock så bra som den skulle och modellen gled hem maxen och segern om än knappt.



Döring hade som försvarande världsmästare en egen startgrupp till sitt förfogande vid sidan om den tyska gruppen. Han varvade sina egna starter med väderbedömning åt det övriga laget. På detta sätt kom Kelmke trea efter en miss i

►► 42

1983 WORLD FREE FLIGHT CHAMPIONSHIPS
GOULBURN, NEW SOUTH WALES.
AUSTRALIA, 28th Sept- 4th October



Friflyg-VM — Australien Bror Eimar

Efter ett röstringsförfarande bland medlemsländerna kunde CIAM hösten 1982 välja Australien som värdland för VM -83.

Australiska Modellflygförbundet, MAAA, och deras motsvarighet i delstaten New South Wales, NSWFFS, hade i sin ansökan till CIAM föreslagit att tävlingarna skulle äga rum i mars/april, dvs under landets sensommar.

SIMA godkände inte detta och tävlingarna flyttades till den mer normala tiden september/oktober. Detta var kanske bäst för oss svenskar. Långtidsplanering inom friflyggrenen är nog inte vad den borde vara. Efter UT visade det sig, att intresset för VM var lika stort som vanligt. En av de kvalificerade kunde inte ställa upp, men hans plats fylldes snabbt.

Grenstyrelsen kunde dock inte finna någon erfaren lagledare ur friflygkretsen. Som administrativ ledare utsågs därför Jan Palmquist, Västerås, en arbetskamrat till Hans Lindholm. Han ställde upp modigt på den svåra uppgiften.

Inget av de gästande lagen har speciellt nära till Australien. Nya Zeeland ligger närmast med ca 250 mil. Svenska laget åkte den långa vägen via Californien och Hawaii — en tripp på ca 2100 mil. Bättre villkor hos flygbolaget fick oss att välja den ruten framför den kortare vägen via Indien och Thailand.

Tävlingsplatsen Goulburn ligger inne i landet ca 20 mil från Sydney på ostkusten. Förläggningen var ordnad på ett college med bra enkelrum, bygglokaler, tvättstuga, butik med försäljning av material, tidningar, souvenirer m m. Matsalen var högklassig med god kapacitet och en trappa upp lär det ha varit trevligt i baren om kvällarna. Allt var ordnat på bästa sätt för att ta emot de långväga gästerna.

Arrangörerna skulle sättas på prov under tävlingen. Redan första dagarna kunde vi konstatera, att den bild av fält och väderförhållanden som förespeglats de tävlande inte var korrekt.

Fältet visade sig vara lätt kuperat med bl a en bäckravin, flera trädräddar och trädkläd-

da kullar inom modellernas "aktionsradie", en stor tråddunge nära startplatsen, en sjö mitt på fältet och en stor väg alldeles intill. Många taggtrådsstängsel fanns också. Beträffande vädret sadades att det skulle vara torrt, svalt och med svaga vindar. Verkligheten under tävlingsdagarna visade sig vara helt annorlunda.

Lokalpersoner och modellflygare sade, att Goulburn är ett av de blåsigaste områdena i hela Australien — enligt väderstatistiken för den här perioden skulle det bara regna några mm.

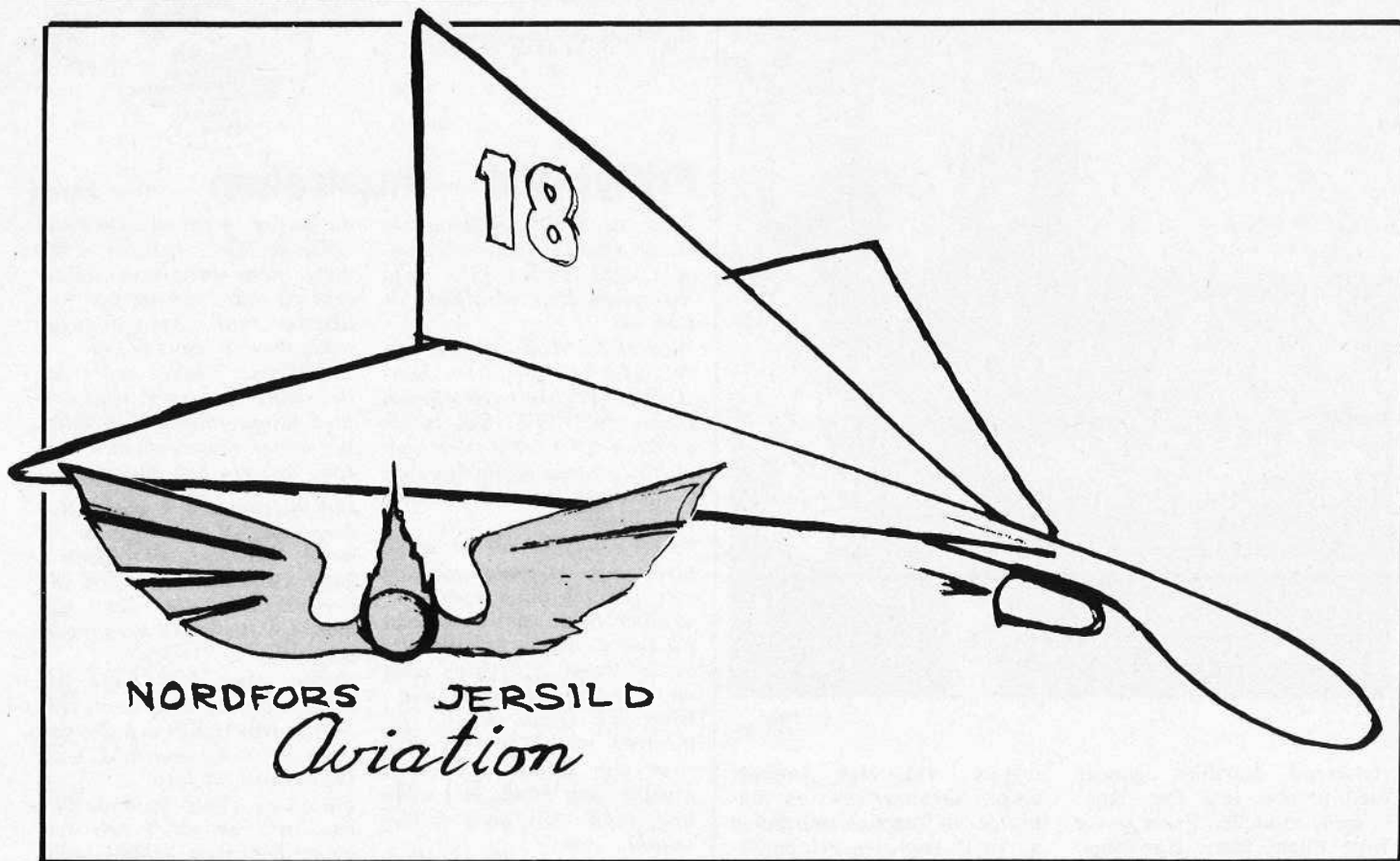
Redan innan VM hade det dock regnat så mycket att fältet var vattensjukt och det var svårt att ta sig fram både med fordon och till fots.

En sjö på några ha hade bildats mitt på fältet och den gummibåt, som arrangörerna skaffat fram efter påtryckningar blåste bort flera gånger — trots att man lade en funktionär i den som ankare.

En festlig detalj värd att notera — och som gång på gång gladdes samtliga på fältet — var de signalraketer som användes för att markera periodernas början och slut. Det var riktiga fyrverkerijäser, sk stjärnfall, i rött och grönt. De gav dessutom kraftiga rök-puffar, som kunde utnyttjas av hämtgruppen för att bedöma vindriktning för varje ny period.

Den svenska äran räddades av Gunnar Ågren, som belade en mycket hedrande andraplats i F1C. Beträffande övriga insatser, så måste de leda till att mer träning och andra förberedelser genomförs. Vädret borde ha passat oss svenskar bra, eftersom det liknar det vi ibland har hemma. Träning innebär inte bara att man går ut och kollar att modellen flyger godtagbart. Det är elementärt. Träning är att systematiskt lära sig att "läsa" och bedöma vädret och göra flygningar som räcker till max. Förmågan att fatta de rätta besluten förbättras också genom systematisk träning. Att tro att träning bl a kan ersättas med dyr och komplicerad utrustning är nog alltför verklighetsfrämmande.

►► 42



Nordfors-Jersild Aviation



Mitt flygintresse fick jag av min äldre bror, men då han låg inkallad under större delen av kriget blev det långa avbrott i undervisningen. Han lärde mig också bygga modellflygplan, men balsabristen gjorde dock att den verksamheten fick vind i seglen först 1945. Men 1944 var det år när jag på allvar tog itu med flyget – innan hade jag hellre sysslat med att hitta på självgående skörde-tröskor och raketdrivna cyklar.

I början byggde jag gummitordrivna balsaplan.

Jag tröttnade snabbt på Wentzels mest använda standardbyggsatser, Tummeliten och Fantom, och gjorde egna konstruktioner. Grabbarna på min gata bildade också en modellflygklubb som existerade i två år och upphörde strax efter det att jag vunnit årets tävling. Vi hade inget begrepp om att det finns reg-

ler både för hur man konstruerar flygplan och hur man tävlar med dem. Den som höll sig uppe längst vann; alla tillägg till den bestämmelsen uppfattades som byråkrati. Hur slår man då en Wentzel Fantom byggd av en flera år äldre kamrat och försedd med en propeller med frigång? Har man inte frigång eller fällbara blad kommer propellern att bromsa flygningen när gummisnodden inte längre har någon kraft.

Jag satsade på vingyta och byggde helt på intuition en barnsligt enkel stavmodell med fast propeller, ett slags Tummeliten med spännvidd som en mindre örn. Fick man bara upp den några meter i luften låg den kvar där och guppade med sin bromsande propeller. Allt mot reglerna, men effektivt. Jag vann till min egen enorma glädje – och till de andras något mera

dämpade. Det mumlades väl också om att jag borde tävla i avdelningen för segelplan med hjälpmotor och inte bland de verkliga motorflygarna.

Andra världskrigets flygplan hade visat att propellern är en stenålderskonstruktion och att bättre prestanda endast kunde nås med raket- eller jetdrift. Till den ändan bildade jag ett bolag, Nordfors & Jersild Aviation. En kusin till mig var nämligen förlovad med en ung styrman i dåvarande ABA. Jag beundrade honom oerhört och lånade hans namn utan att fråga eller våga inviga honom i planerna.

Nordfors & Jersild skulle bygga raketplan. Drivkällan fick bli den enda på civila marknaden tillgängliga: den vanliga festraketen. Festraketen finns i två grundversioner: den som fräser upp i höj-

Firman verkade under efterkrigsåren och sysslade med konstruktioner av modellflygplan. Om firmans uppgång, storhetstid och fall berättar här ena parten, sedermera författaren P C Jersild.

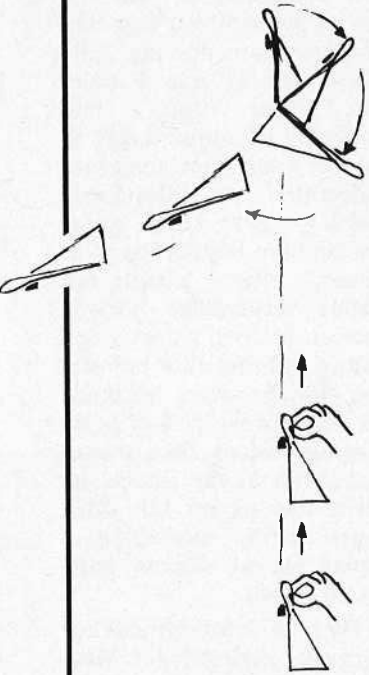
*Text och teckningar:
P C Jersild*

den och sedan exploderar med en slutknall – och den som slutar med ett stjärnfall. Stjärnfall tillhör estetiken och inte aviatiken. Med knallraketen är det tvärtom: slutknallen kunde användas för att få raketerna att spränga bort sig själv från planet som sedan enligt skrivbordsplanerna skulle sväva vidare befriad från alla tyngande motorrester.

Nordfors & Jersilds första konstruktion, NJ-1, bar raketerna på ryggen och hade dubbla fenor som strålen kunde passera mellan. Tyvärr minns jag inget av provflygningen. NJ-2 liknade Lockheed Lightning och hade alltså två motorer under vingarna där raketpinnarna sedan fick sitta kvar som dubbla flygkroppar och bära upp stjärten. Den flygningen minns jag mer än väl:

Firmans andra så att säga ovetande part, Nordfors,

LOOPING
PÅ STÄLLET



HANDSTART

skulle komma hem till oss på kräftskiva. Kräfterna skulle han ta med sig från Helsingfors dit han flög tur och retur den dagen. Efter kräftorna skulle det bli raketuppskjutning. Jag hade i hemlighet byggt en vertikal avskjutningsramp för NJ-2. När de obehövade raketerna avskjutits, smög jag bort bakom krusbärsbuskarna och tuttade på mitt tvåmotoriga raketmonster. Trots att jag var mycket nogga med att antända bägge stubinerna samtidigt, hände förstås det som vem som helst kan räkna ut med rumpan: den ena raketerna tände före den andra och vräkte maskinen åt sidan. Den rullade först iväg bort från bordet med de skräckslagna gästerna under papperslyktorna. Men de hann knappast fatta vad som hände, förrän andra raketerna tände och planet började hjula mot bordet i stället för bort. Under bordet exploderade den första raketerna, medan den andra – nu helt fri – ven bort i körsbärsträdet där den exploderade, inte med en knall, utan med ett stjärnfall som blixtnabbt förvandlade frukträdet till en sprakande julgran. Sedan dess är jag

alltid misstänksam mot varudeklarationer: står det knall kan det lik förbannat vara stjärnfall.

Firman fortsatte dock. NJ-3 och NJ-4 var små, kompakta jaktplan med en raket under kroppen. Bägge förvandlades till konfetti vid provflygningen. Något år senare kom min far hem med presenter efter ett besök i England.

Han visste ingenting om flygning men älskade leksaker. Av en slump hade han fascinerats av en uppfinning som inte skulle nå Sverige på ännu några år, Jetexmotorn.

Jetexmotorn ser ut som en rörstump tilltäppt i ena änden. I andra änden finns ett lock fäst med fjädrar vid själva röret. I locket finns ett litet hål för stubintråden – genom samma hål strömmar sedan de gaser som bildas när bränslet därinne brinner.

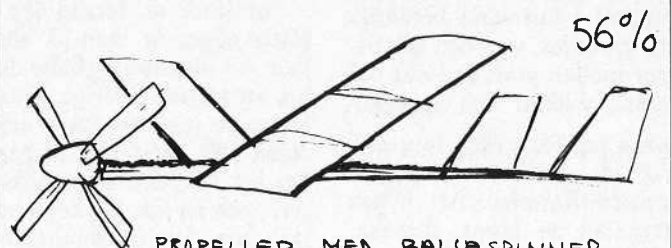
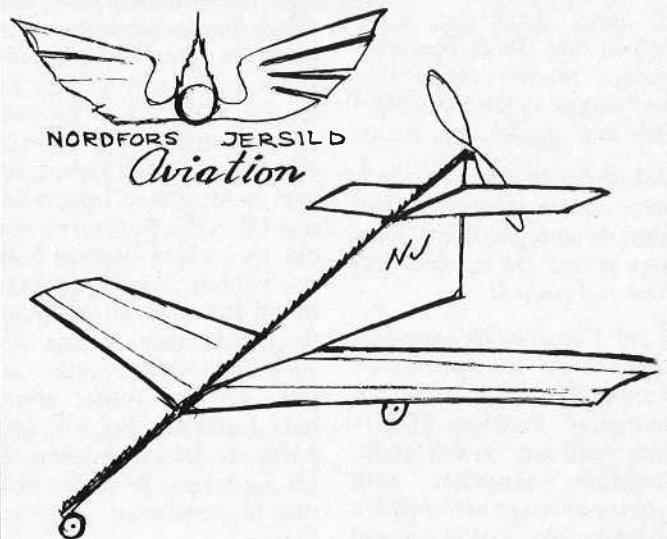
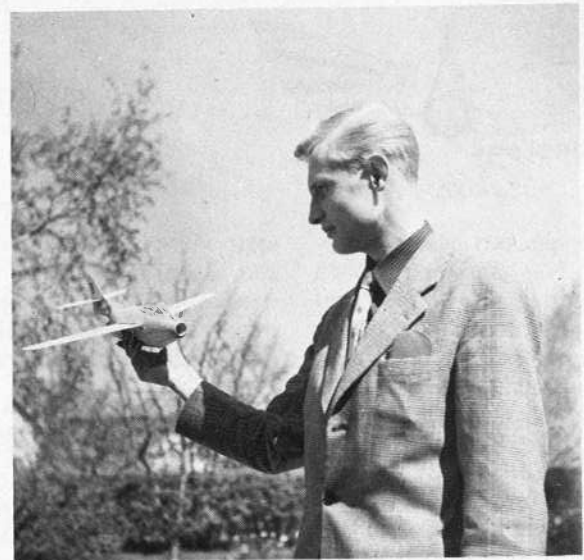
Jetex är en långsambrinnande raket med fast bränsle, en rymdraketmotor i miniatyr. Den är alltså inte vad man dåförtiden kallade reaktionsmotor och numera jetmotor.

Jetex blev givetvis en revolution för Nordfors & Jersild Aviation. Här fanns en liten lätt kraftkälla som kunde återanvändas. Enda problemet var bränslet. Jag vill minnas att jag från början hade 12 bränslesatser. Nya kunde bara fås i England.

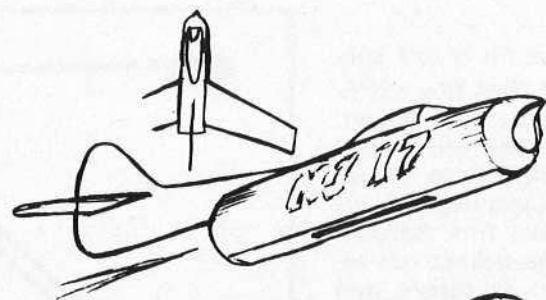
NJ-5 var en konverterad gummimotormaskin med stavkropp. Jag lyfte bort gummisnodd och propeller och monterade Jetexen strax framför vingen omedelbart bakom landningstället. Aldrig glömmar jag den sommarkväll jag provflög NJ-5.

Den som sysslar med lätta balsaplan får antingen palta sig upp i soluppgången, innan solen sätter fart på vindarna eller vänta till den korta stunden mellan solnedgång och daggens fall. Händelsen ägde rum på en hårdsliten fotbollsplan av gräs.

Eftersom jag aldrig sett en Jetexdriven farkost flyga, laddade jag med halv sats,



PROPELLER MED BALSASPINNER
OCH BLAD AV ALUMINIUMBLEK



NJ-17 MED KROPP I
RULLAD Balsa
MOTORN FÄST
I VINGROTEN





tände på och sprang därifrån. När jag stannade och vände mig om hade planet just med ett svagt väsande börjat röra sig över det hårdtrampade målområdet, det lättade ett par centimeter på sporren innan huvudstället släppte och maskinen steg i ganska brant vinkel till fyra fem meters höjd där den lade sig i spikrak planflykt kanske 15 meter innan den bruna strålen dog. Trots konstruktionens relativa tyngd blev landningen så flack att NJ-5 inte ens tippade på nosen.

Det starkaste minnet är dock lukten efter rökstrålen. Det finns de som påstår att Jetex osar svavel. De har inte förstått vad poesi är.

NJ-5 kom att de närmaste åren följas av ytterligare femtontalet plan, en del otympliga, hopplösa kläpar-konstruktioner, andra guda-benådade skapelser som tycktes mäktiga att upphäva naturlagarna. Jag är en usel matematiker. Visst läste jag böcker i hur man beräknar vingprofiler, ytor och relationer mellan ytor; om vikt och kraft, vinklar och spryglar.

Men jag förmådde mig aldrig att använda böckernas standardformler. Att bygga flygplan är konst, återskapandet av en vision ur fantasin. Jag har aldrig sett en uppslagen logaritmtabell lyfta från bordet.

Katastrofen för N & J kom med NJ-7. Den flög nämligen så bra att den flög bort. Jag hade namn och telefonnummer skrivet på vingen och efter några dagar ringde en sköterska från Beckomberga sinnessjukhus och berättade att en patient med frigång kommit hemdragande med ett modellplan med vårt telefonnummer.

Planet fick jag igen men motorn var och förblev borta. Kanske hade patienten för-

stått vilken gudomlig kraft som ligger i en Jetex 100, kanske hade han den gömd under kudden och dyrkade den när dagpersonalen gått.

Jag satsade allt på att komma över en ny motor.

Till slut fick jag veta att en bekant till min far, en småländsk frikyrkopamp, skulle fara till Amerika där man också kunde köpa Jetexmotorer. En Jetex 100 kostade i slutet av 40-talet ungefär 30 kronor, vilket var en närmast enorm summa. Jag sparade och lyckades låna resten, far gav en lapp med instruktioner till Amerikafararen och det blev några veckors hektisk väntan. När jag cyklade ut till Bromma för att möta frikyrkopampen, visade det sig att han haft så mycket att göra att han tyvärr glömt hela historien. Jag vill inte påstå att det var orsaken till att jag ett par år senare bröt med kristendomen – men det bidrog.

Nordfors & Jersild låg i träda något år men så började till min stora glädje Jetex att säljas i Sverige. Först arbetade jag som förut med Jetex 100. NJ-8 blev så pass bra att den kom att byggas i serie och en lokal cykelhandlare tog den i kommission. Två av tre plan såldes. Ytterligare två sålde jag privat till ett lägre pris utan att tala om det för cykelhandlaren.

Under 1950-talets första år gick jag över till den mindre och lättare Jetex 50. Jag vet inte om det stämmer, men min uppfattning var att man fick ut mer dragkraft per gram motortyngd ur Jetex 50, att den kort sagt var effektivare. Planen var under en period byggda med kropp av tunn, rullad balsa, ungefär som man rullar ihop ett skrivmaskinspapper.

Poängen var att motorn låg dold inne i röret och att planet liknade ett riktigt flygplan. Problemet var att det inte sällan tog eld.

Jag byggde också en helikopter med en Jetex-50 i var rotorspets. Centrifugalkraften gjorde den till rena slättermaskinen; jag hade inte förstått att motorerna måste placeras närmare rotorns axel.

Firma NJ Aviation hade sin verkliga storhetsperiod 1952. Då fanns en tvåmotorig NJ-16 med motorerna hängande i gondoler under vingarna. Förebilden var den amerikanska B-47. NJ-17 var byggd som en F-86 Sabre. Den som verkligen flög var NJ-18 inspirerad av SAAB 210, Drakens föregångare. NJ-18 var en extremt lätt delta med en spännvid på cirka 22 centimeter och en något längre kropp (se teckning sid 55). Den kunde startas vertikalt. Man puttade på stubinen och

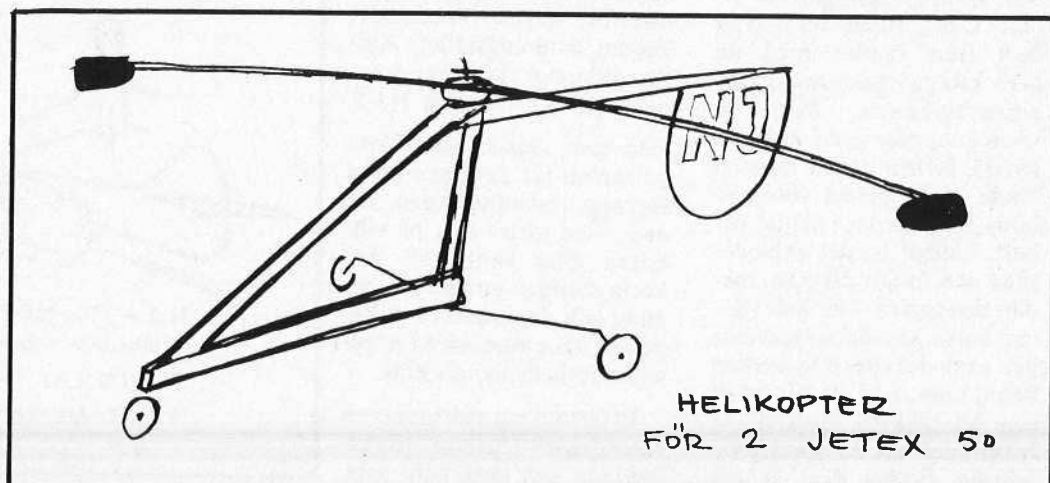
slängde sedan planet med måttlig kraft rakt upp. Under uppfärden på kanske tre fyra meter byggde raketmotorn upp sin kraft. Men inte ens en Jetex 50 har nog med dragkraft att dra sig själv och planet rätt upp. I stället fick planet "tippa", inte ställa framåt, utan bakåt så att det vreds runt vingarnas bakkant i en stillastående looping. Detta kunde göras nästan utan höjdförlust. När planet efter bakåttippen nådde vertikalläge började motorn dra och planet steg i vanlig ordning tills bränslet tog slut. En extra höjdvinst på bara tre meter kan ge en flygtidsvinst på flera sekunder. Man kunde förstås ha klivit upp på ett tak. Men ingen seriös modellflygare ägnar sig åt sådana hästhandlartrick.

De sista Jetexkonstruktionerna var skalmodeller. Mest avancerad var en SAAB J 29 i ungefärlig skala 1:25 driven av en helt inbyggd Jetex 100.

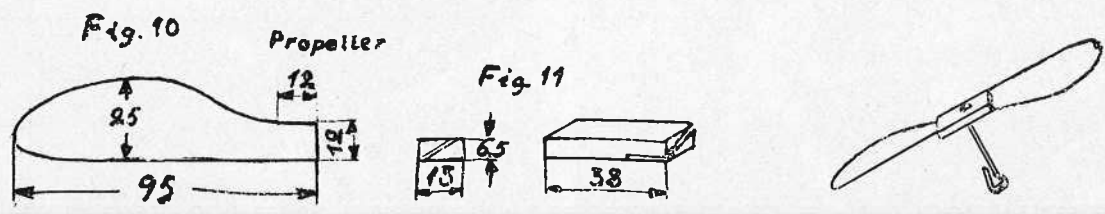
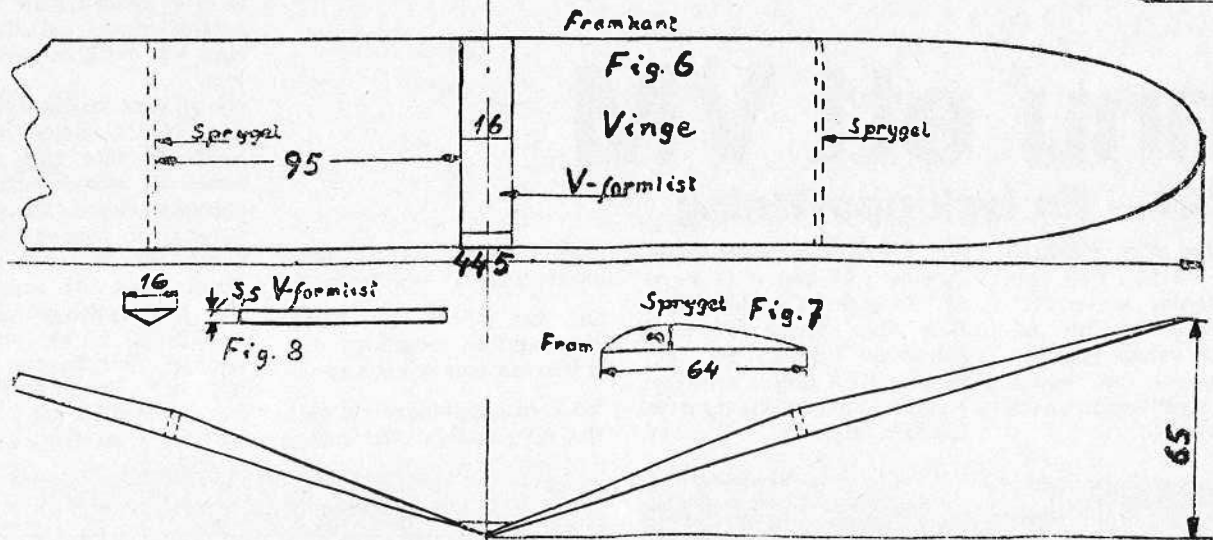
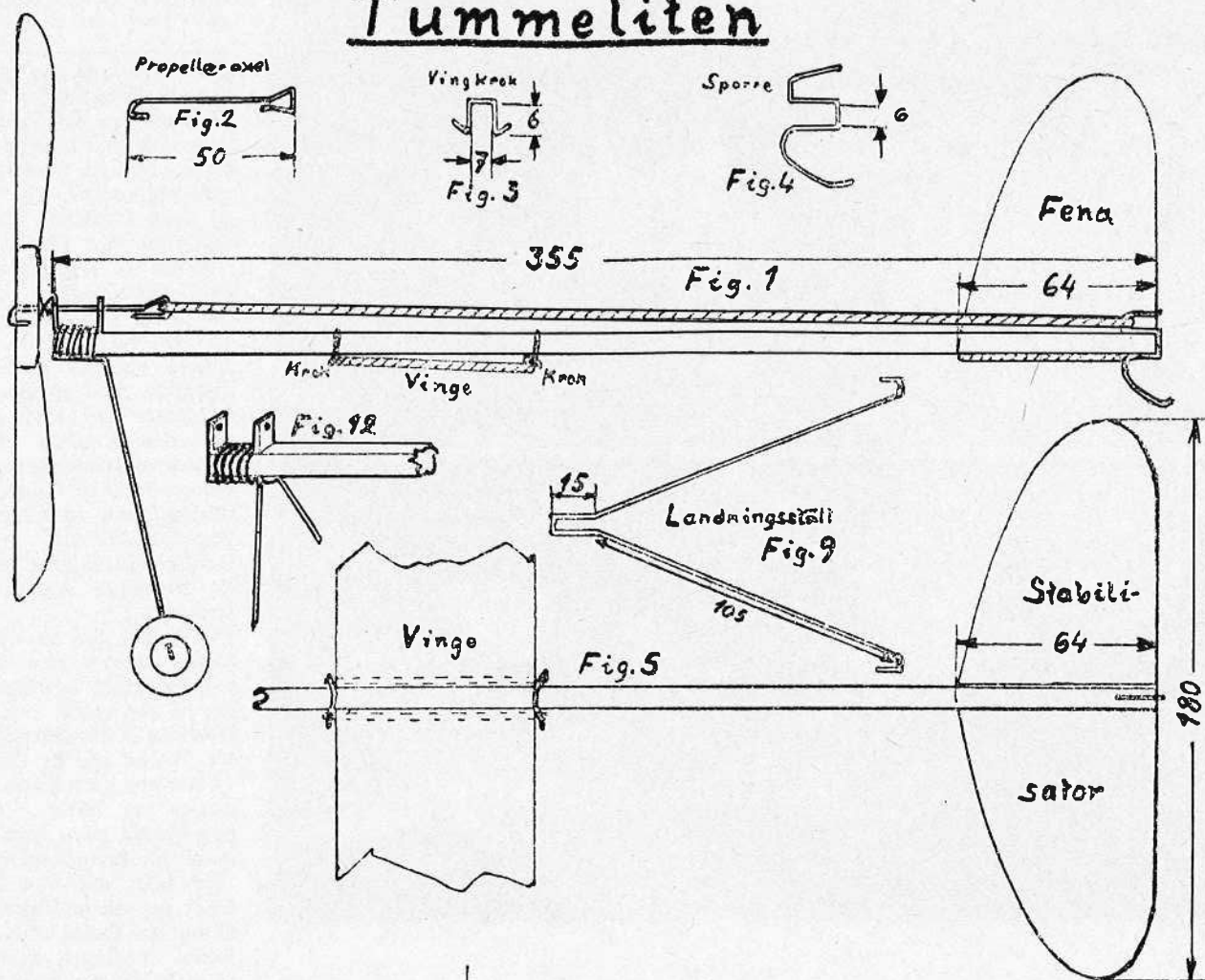
"Tunnan" startades från marken där den vilade i en vagg, ett trepunkts noshjulsställ precis som hos originalet; till och med luckorna fanns med. När planet började lätt var det meningen att vaggan skulle stanna kvar på marken. Det gjorde den – men det gjorde tyvärr också planet.

Vid det laget var jag 18 år och tyckte att det var dags för Nordfors & Jersild att gå i ordnad konkurs. Jag hade bestämt mig för att bli läkare och romanförfattare. Men det är en annan historia.

P C Jersild är f d läkare och författare.



Tummeliten





Hur sjutton ska vi göra nu då? Har vi tid att laga? Bekymrat svenskt lag efter Pers krasch.

fina framträdande på nationella tävlingar under våren. Efter en lugn sjöresa klev det svenska laget i land på engelsk mark utrustade med paraplyer och regnrockar. Det visade sig dock att denna klädinves-tering var helt felaktig då de engelska vädergudarna under hela veckan visade sig från sina bästa sidor. Tack för det! Tävlingsplatsen, York Racecourse, var helt perfekt tävlingsplats med en mycket fin gräsmatta. De första dagarna före den officiella träningen ågnade vi åt att granska våra konkurrenter som bedrev flyg-träning trots att någon frekvenskontroll inte förekom. Denna bristfällighet resulterade att några seglare gick i backen.

Det är lika bra att direkt er-känna att vi nästan satte det engelska teet i vrångstrupen när vi såg tyskar och ameri-kaner träna hastighetsflygning. Vi förstod att de tider som vi läst om i amerikanska tid-ningar var riktiga. Vi hade nog lite till mans trott att det bara var skrämskott före VM med tider ner mot 20 sek. Okey jag vill inte påstå att vi kände oss slagna redan innan första omgången startat men vi insåg ganska snart att san-nolikheten att vi skulle frakta hem VM bucklan var ganska liten.

Aj, aj våra farhågor var rik-tiga. När tävlingen startade kunde vi inte göra mycket annat än beundra de tyska, engelska och amerikanska flyg-fenomenen. Det var bara att konstatera att vi i dag är ganska långt efter toppen. Ty-värr har segelflyget på topp-nivå börjat bli en "material-tävling". Wincharnas utveck-ling och "katapultstarterna" har medfört att det i dag en-dast finns ett fåtal exklusiva

Ännu ett VM

VM F3B – En tysk uppvisning

England stod som värdland för det 4:e VM:et i F3B. Den gamla engelska universitets-staden York skulle under nå-gra mycket varma sommar-dagar i augusti vara mötes-plats för segelflygentusiaster från hela världen.

Här i Sverige hade det svens-ka laget som bestod av Torgny "Sprygeln" Carlsson MFK Blue Max, Bengt "Blippen" Johansson Ludvika FK, Per Nyberg RFK Ikaros samt lag-ledaren Lennart Johansson St. Mellösa, alltsedan UT i okt.

—82 förberett sig för detta internationella framträdande.

Det var således ett laddat gång som en senjulidag star-tade resan mot öriket i väster.

Våra förhoppningar var rela-tivt högt ställda efter många

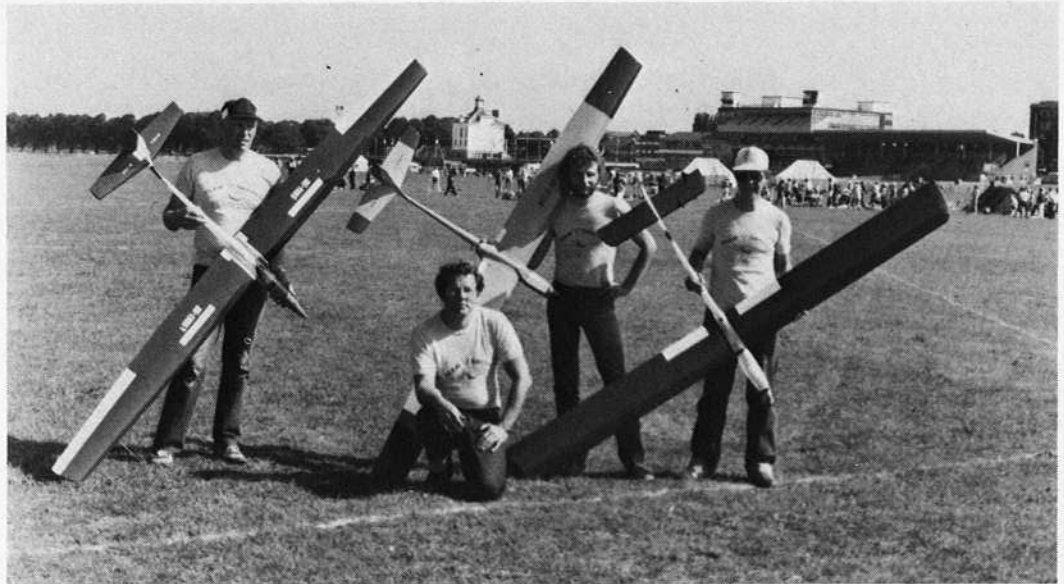


Sean Bannister får autografer av svenska laget.



Per Nyberg i samspråk med Don Edberg, USA.

Vårt VM-lag: Fr v Torgny "Sprygeln" Carlsson, Lennart Johansson, "Blippen" Johansson och Per Nyberg.

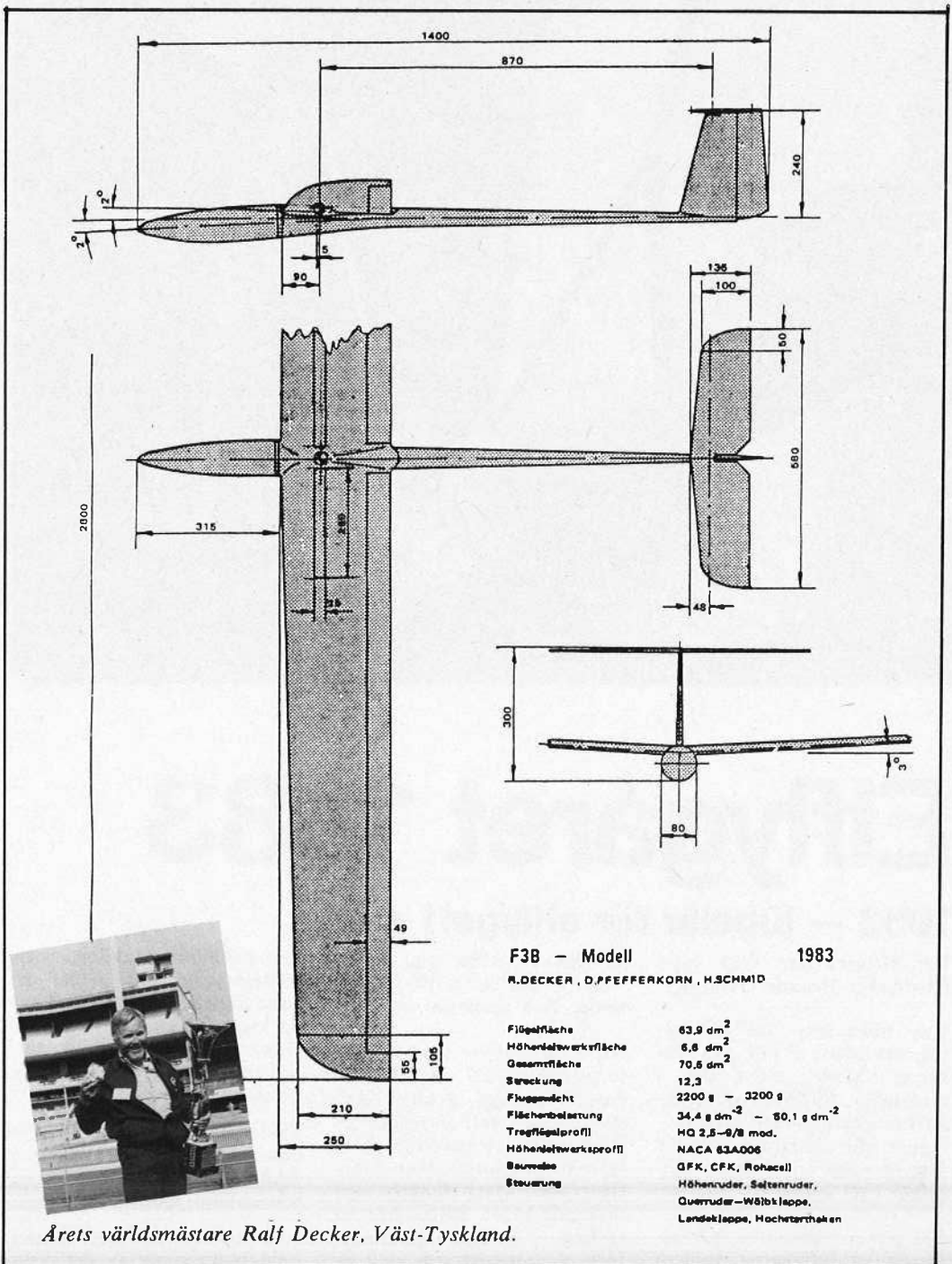


byggsatsmodeller som något så när håller måttet, för övrigt är modellerna specialgjutna i glasfiber. Jag tror att några begränsningar måste införas på wincherna för att det inte skall spåra ur. Detta är en åsikt som deltagarna från de flesta länderna höll med om.

Vi i det svenska laget kämpade trots underlägsenheten vidare. Tyvärr hade Per Nyberg redan första dagen otur att få winchlinan runt flygkroppen vid urkopplingen. Detta resulterade att flygkroppen slets av men Per lyckades ändå med stor skicklighet och mycket tur få ner modellen utan alltför omfattande skador. Flygningen gav givetvis noll poäng. När Per sedan i en hastighetsflygning överskred säkerhetslinjen med en ny nollpoängare som följd var ett misslyckande under detta VM redan klart för Per. Detta medförde också självklart att chansen att få en något så när framskjuten placering i lagtävlingen var utsluten.

"Sprygeln" Carlsson och "Blippen" Johansson presterade under hela veckan mycket jämna resultat, och dessa resultat var ungefär vad de normalt hade presterat vid våra svenska tävlingar. Vad gäller termikflygning och distansflygning hänger vi bra med men tyvärr är vi 7-9 sek för långsamma i hastighetsflygningen.

Under hela veckan visade tyskarna en imponerande flygskicklighet. Det var alltså ingen tvekan om att det var en mycket värdig mästare vi hyllade när Ralf Decker emottog VM bucklan. Inte minst hans fantastiska världsrekord på 18,9 sek i hastighetsflygningen understryker hans storhet. Tyskarna belade också platserna två och fyra genom Helmut Quabeck och Reinhardt Liese. Engelsmannen David Worrall kom på tredje plats. Vi svenskar fick nöja oss med betydligt blygsammare placeringar. "Blippen" blev bäste svensk med en 34:e plats, Torgny blev 51:a och Per 63:a. Men trots de relativt blygsamma placeringarna har detta VM gett oss värdefulla erfarenheter och många tankeställare som vi säkert kommer att ha nytta av i framtiden.



Lennart i Mellösa



Stora bilden i v visar Rudolf Freudenthaler aus Österreich, vinnare av båda elsegelklasserna i Björnstorp.

elflyget och den internationella förbrödnigen.

Lommaklubben Kometen var delarrangör i tävlingarna och hade hand om pylon-avdelningen.

Kringarrangemangen för de tävlande var många enligt europeisk modell. Vad sägs om hummer och potatissallad till lunch på lördagen och avslutning på söndagskvällen på skånsk gästgivaregård med trolleriföreställning av synnerligen skicklige elflygaren Dieter Grupe från Berlin. Eller "ladies tour" i buss runt Skåne med flerspråkig guide. Eller folkdansuppvisning av skånska dansare. Eller det superba vädret. Eller . . . Många tävlande har säkert minnen för livet med sig från Björnstorps-tävlingen och det har också satt spår i entusiastiska referat i europeisk modellflygpress i höst.

En stor hjälp för tävlingsarrangörerna var att tävlingsplatsen ställdes till förfogande av Ture Gabriel Gyllenkrok, ägare till godset Björnstorp.

Mitt bland gyllengula sädesfält på Österlen kunde nu tävlingen hållas, ostörd av övrig samhällelig verksamhet.

Tävlingsmässigt var det hela intressant ur svensk synvinkel eftersom vår egen Nordic-klass mötte stort intresse från europeerna. Inte mindre än tretton man från kontinenten hade satt samman utrustningar som passade Nordic-klassen — några hade t o m byggt speciella plan för ändamålet!

Diskussionerna var livliga kring denna nya trend inom elflyget och tankar finns att göra en Europa-klass med våra Nordic-regler som grund.

Vann vår egen specialklass gjorde nu inte vi svenskar, utan det gjorde i stället populära Rudolf Freudenthaler från Österrike, som också vann FAI-klassen. Denne unge hobbyhandlare är en av de suveränaste elflygare som någonsin skådats i Europa och har också vunnit Europa-cupen i år. Han täcker in alla delar av sitt tävlande med väl skött förstklassig utrustning, flitig träning och en naturlig flygbegåvning.

Pylon-klassen dominerades av

Elflygåret 1983

1983 — jubelår för elflyget!

För elflyget har 1983 varit ett mycket givande tävlingsår.

Två milstolpar var Björnstorps-tävlingen i juli och det första SM:et i elflyg den 4 september. Björnstorps-tävlingen var internationell med deltagare från sju länder och bör nog ha varit en av årets händelser i RC-världen i Sverige.

SM gick i Vallentuna och besöjades att elflygarna numera

är mycket tåliga mot dåligt väder — det blåste 10—15 m/s under hela tävlingen.

Årets elflygfest var Björnstorps-tävlingarna som gynnades av många lyckliga omständigheter och föregicks av ett otroligt intensivt förarbete från stockholmklubben Starflyers med Mats Hendrix som drivande kraft. Sällan har en tävling i Sverige marknadsförts så intensivt och givit så

stor behållning tävlings- och trivselmässigt! Inte heller turistmyndigheterna i Skåne kunde klaga — ett trettiotal tävlande från hela Europa tillbringade någon vecka i Skåne i husvagn eller på hotell!

Tävlingen uppmärksammades också med tioalet artiklar i skånsk lokalpress och även lokalradion gjorde reportage.

Alla artiklar var smått lyriska i sin beskrivning av det tysta

tyskarna med J. Graf på första plats. Alla flög "Schnuppi"-pylon med sju celler och enmetersmodeller. Dessa har nästan helt slagit ut FAI-klassen.

Svenskarna var väl förberedda inför Björnstorp, men måste konstatera att standarden inte räcker till internationellt ändå. Placeringarna mitt i prislisan tycks vara vårt öde än så länge.

Om Björnstorpstävlingarna fann en värdig segrare i Rudolf Freudenthaler så kan man också säga, att SM i Vallentuna också sollade fram en rättvis och populär segrare i Conny Tollet från Starflyers!

Conny har flugit el på ett mycket förtjänstfullt sätt i flera år nu och det var helt logiskt att han kammade hem mästerskapen i såväl FAI som Nordic-klassen.

Conny använder två varianter av samma modell både i FAI och Nordic — en modell som han själv konstruerat och fulländat under flera år.

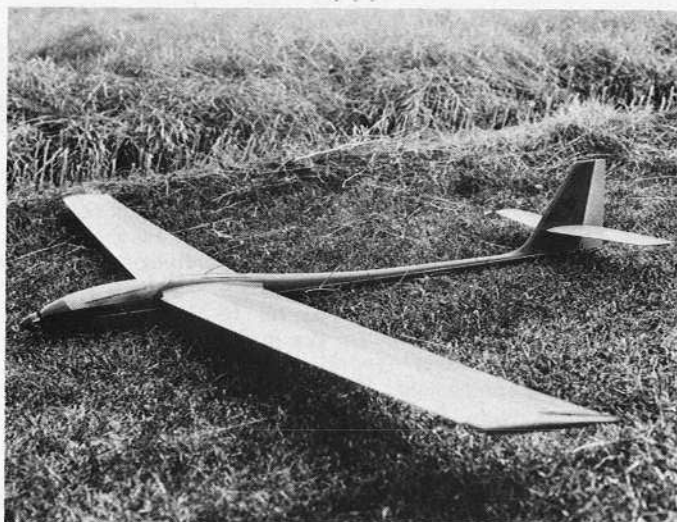
Det blåste ordentligt i Vallentuna, men elseglarna har nu nått långt förbi experimentstadiet. Även Nordic-modellerna med vanlig Mabucchi-motorer gjorde kring tioalet 150-metersvänder i distansmomentet och hade inga problem med att komma in i landningsmomenten.

Sammanlagt fyra tävlingar har hållits i klasserna F3E FAI och F3E Nordic och tre tävlingar har hållits i F3E Pylon.

Dessa var också uttagningstävlingar till EM i Frankfurt, som gick i september. Två svenskar deltog på egen bekostnad, Conny Tollet och Peo Sonden. I EM gick det "mitt-emellanbra" — båda svenskarerna hamnade mitt i prislisan.

Stora bilden överst ger god uppfattning om hur en typisk pylon-modell i "Schnuppi"-klassen tar sig ut. Mitt-

Mitten: En modern elseglare har många likheter med F3B-modellerna. Nertill: Conny Tollet — svensk mästare 83 i både FAI och Nordic.



Nya Nordic-regler

Elflygkommitten har vid sammanträde i september spikat de regler som förhoppningsvis kommer att gälla några år framöver efter det prövoår 1983 har utgjort. Så här ser Nordic-reglerna nu ut:

Tävlingen sker efter FAI-programmet med distans- och termikmoment. Enda begränsningen för modellerna är att drivkraften ska hämtas från maximalt 10 st NiCad-celler med 1,2 Ah kapacitet.

Samtidigt görs stigningen före termikmomentet fri — stigten före distansmomentet var redan tidigare fri. En begränsning på 3 min införs dock av praktiska skäl för att ingen ska kunna ligga och leta ter-

mik i en halvtimme t ex.

Genom dessa regler blir det totalt ovidkommande att använda starka motorer för snabbt stig — en effektiv motor som drar 15 A blir idealet. Mabucchi-motorn blir fortfarande mycket användbar.

Regeln att förbjuda Samarium-Kobolt-motorer tas bort för att den är omöjlig att kontrollera. Viktgränsen 2 kg är också onödig eftersom det inte lönar sig att bygga modeller tyngre än 2—2,5 kg.

F3E FAI-klassen

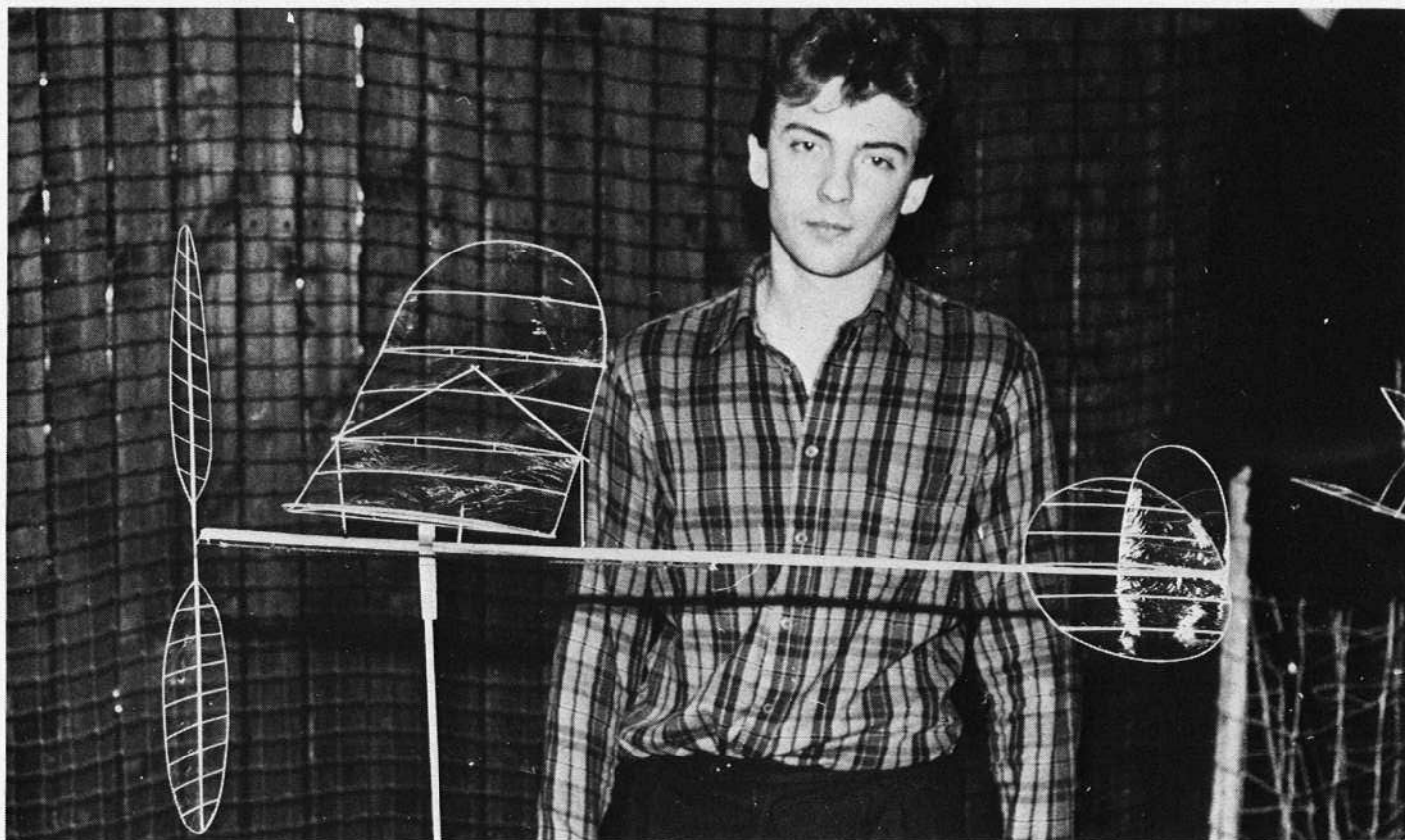
Här används segelmodeller med en vingarea på 50—60 dm² och spännvidd strax under 3 m. De motorer som används är för det mesta Keller 100/35, drivna av 25—30 1,2 Ah NiCad-celler. Flygvikt oftast bortåt 3—4 kg.

F3E Nordic

Modellerna med en flygvikt av ca 2 kg får ha max 10 cellers drivkraft. Motorn är oftast en växlad Mabucchi. Spännvidden kring 2 m med en vingarea 40—50 dm².

F3E Pylon

Tidigare typer av pylonmodeller med bl a Keller-motorer och 20—30 NiCad-celler har nu trängts undan av "Schnuppi"-modellerna med spännvidder kring 1 m — vingarea ca 15 dm². Motorerna är små Keller 25 eller oväxlade Mabucchi 550.



Inomhus-SM i Blå Hallen

Två inomhus-SM och en Comet i peanut

Inomhus SM har i år hållits på två platser. I Örebro tävlades om F1D-microfilm-mästerskapet, medan "25-öres"-klassen och den nya SM-klassen "Peanut" flögs i Stockholm.

Akt I i Örebro!

Idrotts huset i Örebro har genomgått en renovering, som gjort lokalen bättre lämpad för inomhusflyg. Takfönstren är igensatta, det blir mindre drag genom detta. Lysrör-ramperna har höjts, så att de inte hindrar lika mycket som förut.

Det blev sex deltagare i F1D,

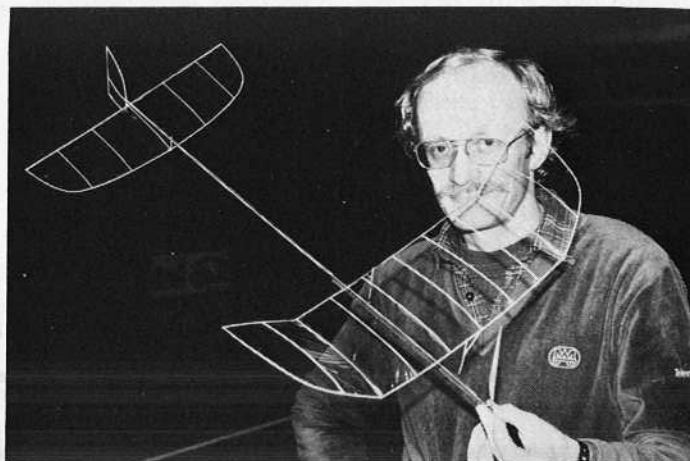
det största antalet hittills i en svensk tävling i denna klass. Göran Åberg och Bengt Blomberg från Gamen var nykomlingar i klassen, och de lyckades riktigt bra. Bengt kallade sitt plan för "Kålhuvet" — det där med "Lapp på lapp..." Sven Pontan hade trimmat kvällen innan i Stadshuset i Stockholm och hade då otur att två modeller fastnade högt upp. Nu flög han med en reserv och den var inte dålig den heller. Örjan Gahm hade samma lilla 50-cm modell som förra året. Lars och S-O Lindén flög också sina fjolårsmodeller.

Rätt hanterade håller de sköra microfilmarna flera år! Lasse tog ledningen med 16,10 min, men det bättrade Sven på till 16,22. Två flygningar ska ju räknas. Lasse fick 13,09 i nästa försök och då gick Sven om med sina 15,45. I Lasses tredje flygning måste han styra undan från lysrören och knäckte då en vingspets. Det blev febril aktivitet i depån. Brottet limmades och lagningsfilm täcktes över hållet. Strax därpå vevade Lasse upp gummimotorn igen — han ökade på med ca 200 varv — och det lyckades. Flygningen blev helt ostörd och då planet

landade hade det flugit 18 min 10 sek, vilket betydde nytt svenskt rekord.

Göran och Bengt med sina nya modeller fick snart trim på dem. Göran klarade 6 min och Bengt kom över 9 min. Örjan Gahm och S-O fick sina modeller att fastna i lysramperna, deras bästa flygningar var 6,49 resp 13,33 min. Samtidigt som de stora microfilmarna flög, tävlade också de små 35-cm-modellerna.

"Essos" lilla "Flimmer" — se ritning i Mfn nr 4/81 — höll undan för Örjans ännu mindre modell. Bengt B och Göran





T v stora bilden: Lars Lindén — mästare i FID — ny rekordhållare.

Åberg startade också i denna klass och fick bra ordning på planen. Men här dök en kommet upp! Det var unge Peter Comet från Helsingborg. Han har snabbt satt sig in i inomhusflygningens konst. Hans största framgång denna dag var seger i "25-öres"-klassen över alla seniorer.

16 Peanuts i år

Det var också "Peanut"-tävling. Domaren Olle Emilsson hade fullt upp att göra med att granska de 16 modeller som ställde upp. Dokumentationen var överlag bättre än tidigare.

Bästa poäng fick Olle Blomberg för sin "Gipsy Moth" — ett biplan där Olle byggt in alla spryglar efter originalet. Det gav massor med poäng. Flygförmågan räckte dock inte lika långt. I seniorklassen tog Lennart Lilienberg tätplatserna med sina "Isaacs Fury" och "SE-5". Peter Comet flög två "Lacey M 10", den ena fick fin skalapoäng, men flög sämre än den andra. "Peanut"-klassen är ju en kompromiss — hög skalapoäng ger oftast en för tung modell, som flyger sämre — och tvärtom. Peter fick samma totalpoäng som Christian Edlund, Nimbus. I deras skiljeflygning vann Chrisian, han också med en "Lacey".

Akt II i Blå hallen!

"Kom och flyg i Blå hallen!" vi trodde det knappt var sant, när Sven Pontan bjöd in till andra delen av SM i inomhusflyg.

15 seniorer och 9 juniorer deltog i "25-öres" och "Peanut"-mästerskapen.

Hallen visade sig vara mycket bra för inomhusflyg — med 23 m upp i tak och utan nedhängande armatur är det en av de bästa hallar vi flugit i. Det enda vi blev betänksam-

Det brukar vara fler flygare i Blå Hallen på Nobel-festen — men inte lika trevliga!

ma över är väggytorna som visade sig nöta håll på microfilmarna om de gled emot dem. En provtävling med microfilmarna innan hallen blir godkänd för ett SM måste nog till.

Deltagarna kom från Helsingborg, Norrköping, Kumla, Örebro, Jakobsberg, Handen, Tullinge och Solna.

Efter allmän trimning lämnades "Peanut"-modellerna in för bedömning. Lennart Lilienberg hade framställt ett formulär som varje deltagare fick fylla i. Därigenom minskade domarens arbetsbörda något. För dagen fungerade Ingvar Ankarlou, som domare och fullgjorde sitt kall med all respekt trots att han måste rycka in i sista minuten.

Ut på Stadshusets tak!

Medan detta pågick flögs en första omgång med "25-öres". I juniorklassen tog Peter Comet direkt hand om ledningen trots att han satte upp sin bästa modell i en gardin högt upp. Genom ivrig hjälp av Lennart Palm och en vaktmästare fick han åter planet, sedan de två gått ut på Stadshusets tak! Då flög han sina sista starter, som överträffade vad seniorerna förmådde! Peters bästa tid blev 9,14 min.

I seniorklassen såg det länge ut som om Lars Lindén skulle försvara sin titel. Han hade ledningen hela dagen ända tills att Sven Pontan gjort tävlingens sista start — och då slog han Lasse med 7 sek.

I seniorernas tävling om det nyinrättade svenska mästerskapet i "Peanut" kunde Lennart Lilienberg säkra segern genom goda flygningar sedan han fått näst bästa skalapoäng. Bästa skalapoängen fick Olle Blomberg för sin "Gipsy Moth" medan Sven Pontan var helt överlägsen i flygning.



Peter Comet raket!

"Lacey M 10" dominerade i juniorernas tävling också. Liksom i Örebro tog Peter Comet ledningen, men denna gång gjorde han det med så stor marginal att han var ohotad. Med den ena modellen var bäst i skalapoäng, med den andra i flygning. Platserna efter honom måste fördelas genom omflygning mellan Johannes Eneborg och Christian Edlund båda från Nimbusklubben.

En nykomling bland "Peanut" flygarna var Anders Sellman från Helsingborg. Hans båda modeller väckte berättigad beundran. Hans typval var så ovanliga som Avro 504 K" i svenska färger, och "Boeing 221 A — Mail Plane".

Fin PR i Blå hallen

Inomhusflygningarna i "Blå

hallen" väckte nog stor undran bland turisterna som ledades genom Stadshuset. Det gav fin publicitet och dagstidningarna hade dagen efter uppmärksammat tillställningen. Sven Pontan och hans klubb Handens Mfk har all heder av ett fint arrangemang.

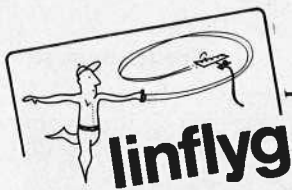
SOL

Nertill fr v: Göran Åberg (t v) och Bengt Blomberg har nu givit sig microfilmflyget i våld. På samma sida t h Sven Pontan — mästare i "25-öres" seniorer.

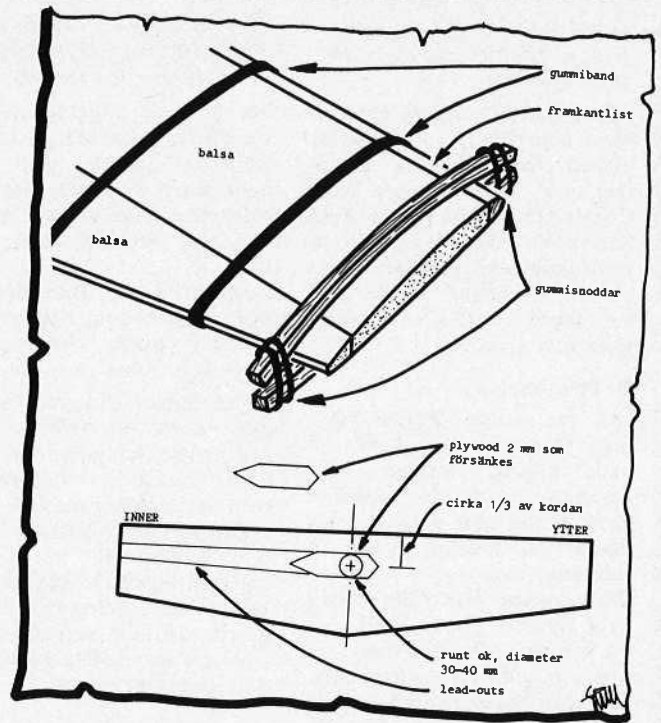
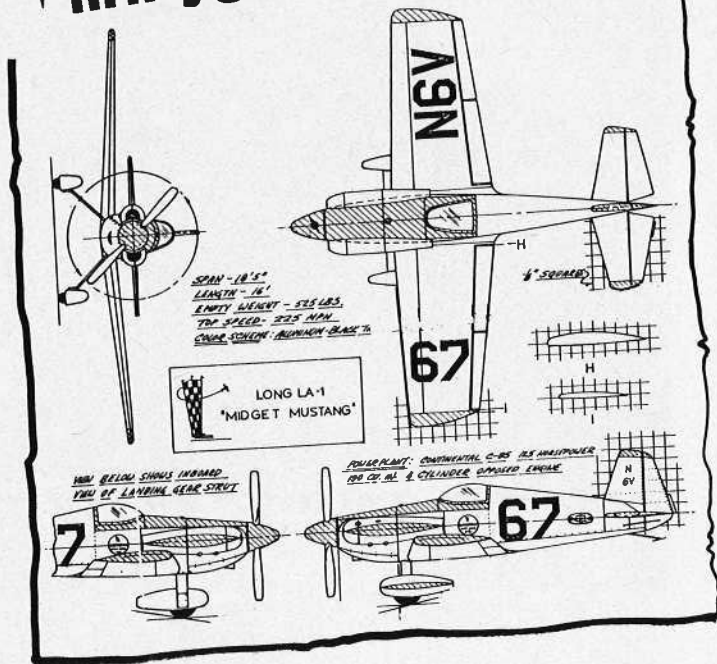
Nertill denna sida: Peanut-domare Ingvar Ankarlou och svensk mästare Lennart Lilienberg (t v) i Blå Hallen.

Peter Comet — årets "komet" och mästare i "25-öres" och Peanut.





linflyg



Börja modellflyg – börja linflyg, avsnitt II

1984 - a very good year

Mer folk till Good Year-cirkeln nästa år!!!!

Så kan temat sägas var för den artikelserie som nu startar i MFN och skall fortsätta tre nummer framåt. Den riktar sig till alla som är intresserade och speciellt till de som funderar på att börja tävla i linflyg. Linflyg, det är alltså klassen med fart, hets och spänning. Det är också tänkt att Ni i läsekretsen ska komma med frågor eftersom vi

kanske inte täcker in allt till 100 %.

Förutom undertecknad kommer också Gösta Bengtsar och Kjell Axtilius att hjälpa till med skrivandet och tyckandet. Ditt frågande och tyckande kan Du adressera till fackredaktören, vars adress finns på annan plats i tidningen. Nu startar vi!

Hilmer

Val av modell

En av de saker man behöver för att flyga Good Year är en modell. På byggsatsmarknaden finns det bara tre stycken att välja på, Shoestring och Buster från en amerikansk till-

verkare samt den engelska Ginny. Själv har jag byggt de två förstnämnda och använt kartonginnehållet sånär som på landningsstället, motorbocarna och kroppssidorna av plywood. De senare byttes ut

mot 0,8 mm ply och modifierades (se längre fram i artikeln). Motorbocarna byttes ut mot dimensionen 10×10 mm och landningsstället blev enhjuligt i stället för det tvåhjuliga.

Ett hjul ger som bekant mindre luftmotstånd än två. Vikten på den i byggsatserna ingående balsan kan variera och vill man vara säker på att få en lätt modell som slutresultat bör man byta ut den tyngre balsan. Den enda erfarenhet jag har av Ginny är att kroppen gärna går av strax framför stabben, allrahelst om man gör lite oömma landningar. För att råda bot på detta gör man en kroppsförstärkning av plywood.

Den byggtipsbeskrivning som följer kan med fördel användas även till byggsatserna. Väljer man att bygga efter ritning finns det ett otal att välja på.

Förutom att det finns flera böcker med gamla Good Year maskiner har t ex Aeromodeller givit ut ett antal ritningar.

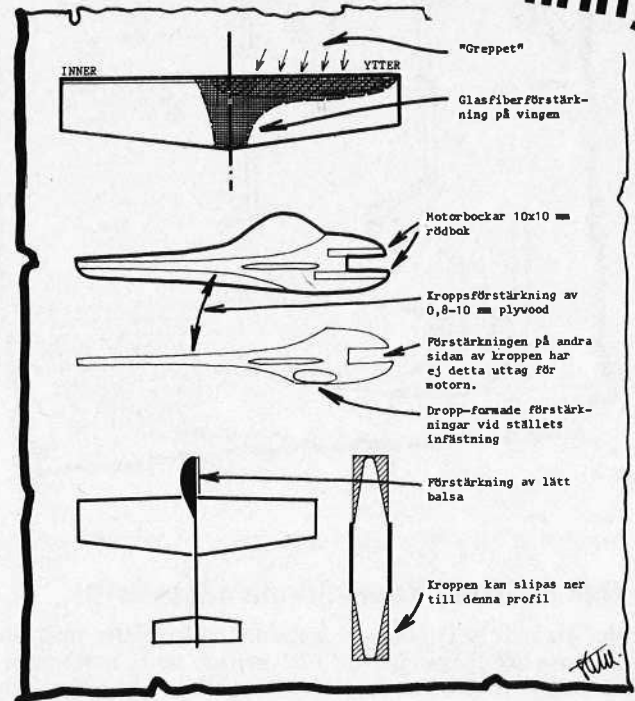
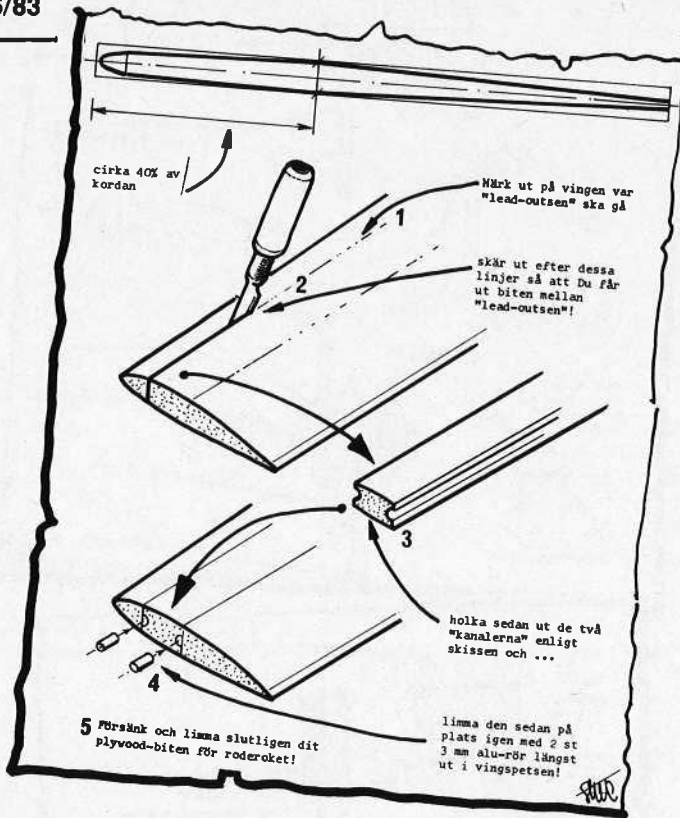
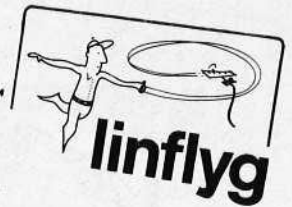
Vill man inte söka sig utomlands har undertecknad Gösta Bengtsars version av "Ol Blue" som ritning med ett otal tips inritade. Den kan köpas för ca 20 kr.

Dessutom har jag profilritningar liknande den på Midget Mustang framtagna i full modellskala. Just nu finns "Mr B", "Swee Pea", "Sky baby", "Stinger", Shoestring-varianter som "Yellow Jacket" och "Rickey Rat", samt "Little Gem". Framigenom kommer förhoppningsvis också Shoestring original, samt varianter som "No Big thing" och "Solution" plus "Midget Mustang" och "Buster" plus några fler att finnas tillgängliga i riktig skala.

Det är ju mycket roligare om man på en tävling ser olika modeller med olika färgsättning i stället för att alla deltagare har lila Busters, med siffrorna 92 i illgrönt på in nervingen. Gott om tips finns också i det kompendium linflyggrenen satt ihop, och som handlar om Speed, TR och



Kjell Axtilius har valt att bygga sin modell med Long LA-1 "Midget Mustang" som förebild. För bygget användes dock lite mer underlag än fig 1 då en ritning i skala 1:8 fanns i en gammal Aeromodeller. Modellen har flugits med en Rossi men numera används en Cipolla Master Combat i diesellutförande. Flygfarten har som bäst varit cirka 23 sek/varv. Ewa Axtilius



for Good Year

Good Year. I slutet på den här artikelserien skall vi också försöka komma med hänvisningar till äldre artiklar som innehåller läsvärda saker för linflygare.

Bygget

Ett gott tips är att först bestämma vilken modell man skall bygga. Det kan vara nog så svårt. Nästa steg är att välja ut material. Genom att ägna lite tanke åt balsaflakens vikter kan man minska vikten på den färdiga modellen högst väsentligt och det ger i sin tur högre flygfart.

Vingen

Vingen görs av 8 mm balsa en furu eller abachilist på 8x8 mm. Skär ut vingformen grovt och limma ihop bitarna med listen. Använd vitlim. En plan byggbräda är bäst men det fungerar också bra om bitarna kläms ihop med hjälp av 4-5 plana ribbpar och gummisnoddar. (Se figur).

Längst ut på yttervingen bör man ha en tyngd på ca 15

gram. Nu bör man bestämma sig för om roderoket ska vara inbyggt eller ej. I det senare fallet räcker det med en bit av 3 mm plywood som försänkes i vingen, och som oket senare fästes i. Inbyggt rodermekanism kräver lite mer arbete men blir i gengäld snyggare och ger mindre luftmotstånd. Hur man gör framgår av figur. Nästa steg är att hyvla och slipa till vingen så att den får en profil t ex enligt figur.

För att vingen ska hålla för påfrestningarna under landningarna behöver den förstärkas med glasfiberväv (20-30 gram/m², dvs den tunna väven).

Först ett lager kring framkanten vid "greppet" och sedan en lite större bit som även täcker på båda sidor om kroppen. (Se figur). Slutligen kläs hela vingen med ett lager väv. Väven fästes med planet eller 24-timmars epoxilim.

Själv använder jag det senare och gör på följande sätt: Efter det att vingen slipats klar lac-

kas den 2 ggr med zaponlack alt. polerlack. Väven fästes sedan med acetone och på de ställen där den går omlott användes lite hobbylim. Epoxilimmet blandas till och spädes med metanol till en tunn konsistens varefter vingen "laccas" med blandningen. Efter ett par dagars torkning ges ett lager till och det är viktigt att inte glömma att slipa både efter första och andra lagret.

Resten av vingen färdigställes efter fastsättning i kroppen men det kommer vi till senare.

Stabilisatorn

Använd 4 mm balsa som inte är för mjuk och slipa till en profil liknande den som ving-

en har. Kläs med siden, nylon eller japanpapper.

Skär sedan ut rodret och det räcker med att göra detta på stabbens yttersida. Sätt fast gångjärn samt limma dit två små tunna plywoodbitar där roderhornet skall sitta.

Fenan

Görs av 1,5 mm plywood eller 3 mm balsa. Om balsa användes bör den kläs.

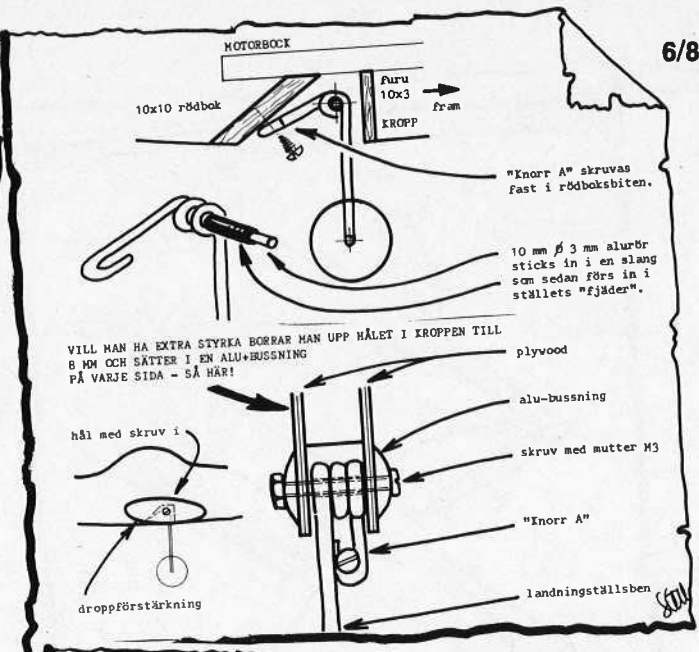
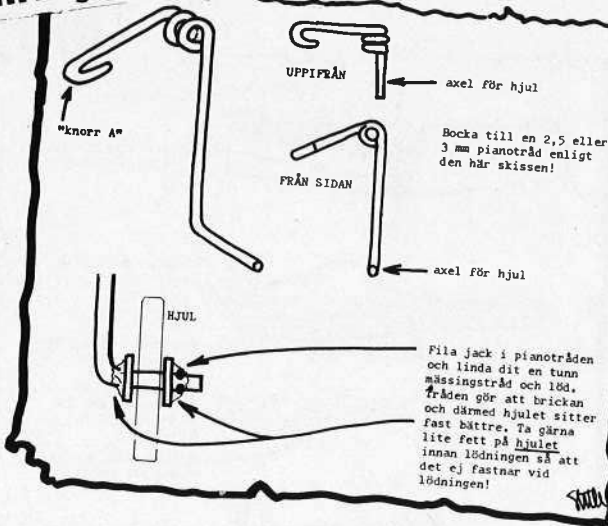
Kroppen

Rita ut kroppens profil på ett 10 mm balsaflak och såga eller skär ut den. Märk ut var vinge, stabbe och motorbockar ska sitta och såga ut. Det



Peter Busch under start av sin modell. Peter är starkt på fram-marsch och bygger fina modeller som har god flygfart. Den använda motorn är en Rossi diesel. Under omstart skall modellens innervinge ha markkontakt för att inte andra landande modeller skall fastna i ens egna linor. Skulle man vara orsak till en sådan "hakning" blir man diskvalificerad från heatet.





Mer folk till Good Year-cirkeln nästa år!!!!

är vetligt att inte låta motorbockarna vara lika långa eftersom det kan ge en brottanvisning på kroppen. Genom att låta den undre vara längre uppnår man också den fördelen att fästet för landningsstället blir starkare. Nu bör man också bestämma vilken typ av ställ man ska ha. (Se figur). För den ovane rekommenderas varmt ett pianotrådsställ då det klarar även mycket hårda landningar.

Ett mjukt hjul hjälper också till att dämpa stötar. I 0,8-1 mm plywood sågar man sedan ut kroppssidor enligt figur. Ett par droppformade bitar limmas dessutom fast vid ställets infästning. Borra hål för motorn och limma dit blindmuttrar (T-muttrar).

I nosen på kroppen limmar man dit en kloss (simulerad motorkåpa) som slipas till en snygg strömlinjeform. Den hjälper till att ta upp mycket av vibrationerna från motorn. Slipa nu kroppen noggrant och fasa av kanterna enligt figur. Kläd sedan kroppen med siden eller nylon.

Ihopsättning

När alla delar är klara kan man börja med att sätta ihop modellen. Limma först fast stabben mot kroppen och genom att trycka hål med ett vasst föremål, t ex en spik, i båda limytorna ger man stabben bättre fäste. Ännu bättre fäste fås om man på undersidan limmar trekantlister av balsa. Fenan limmas dit härnäst och passningarna mot kroppen snyggas till. Sätt fast oket i vingen tillsammans med stötstång och lead-outs. Glöm inte säkerhetsvajern som ska gå till motorn. Med hjälp av

gummisnoddar sätter man nu fast motor, tank, avstängare, landningsställ och vinge och kollar var tyngdpunkten hamnar.

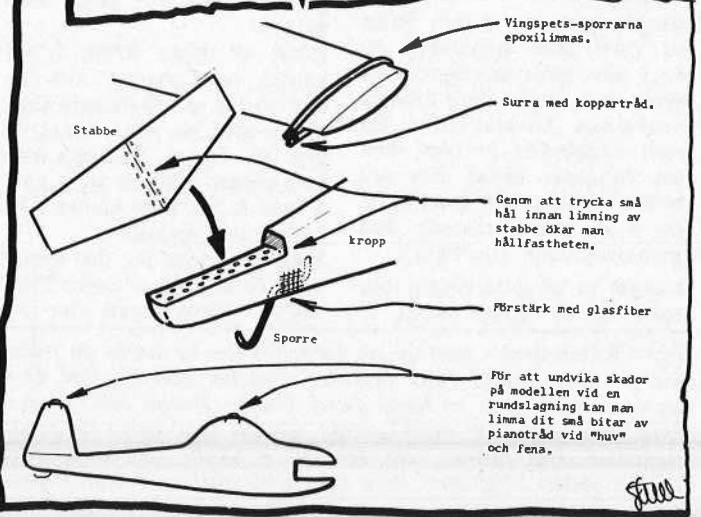
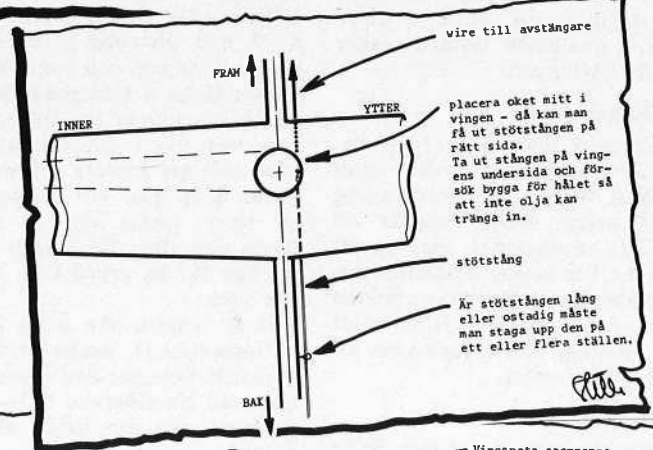
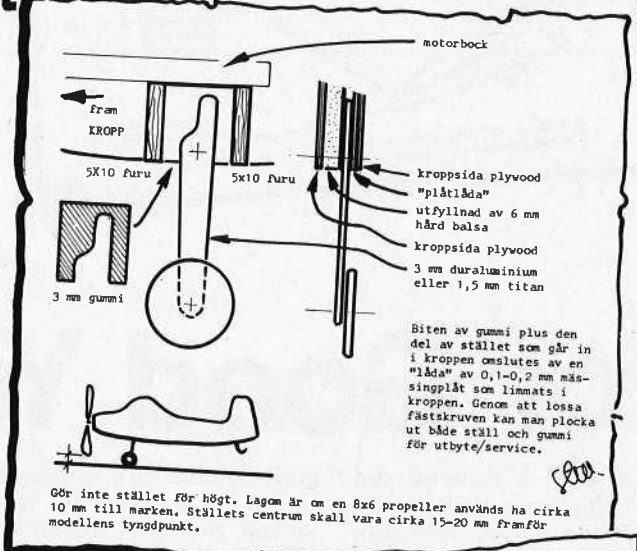
Rätt läge är ca 5-10 mm bakom vingens framkant. Stämmer det ej flyttas vingen framåt eller bakåt tills rätt läge uppnås.

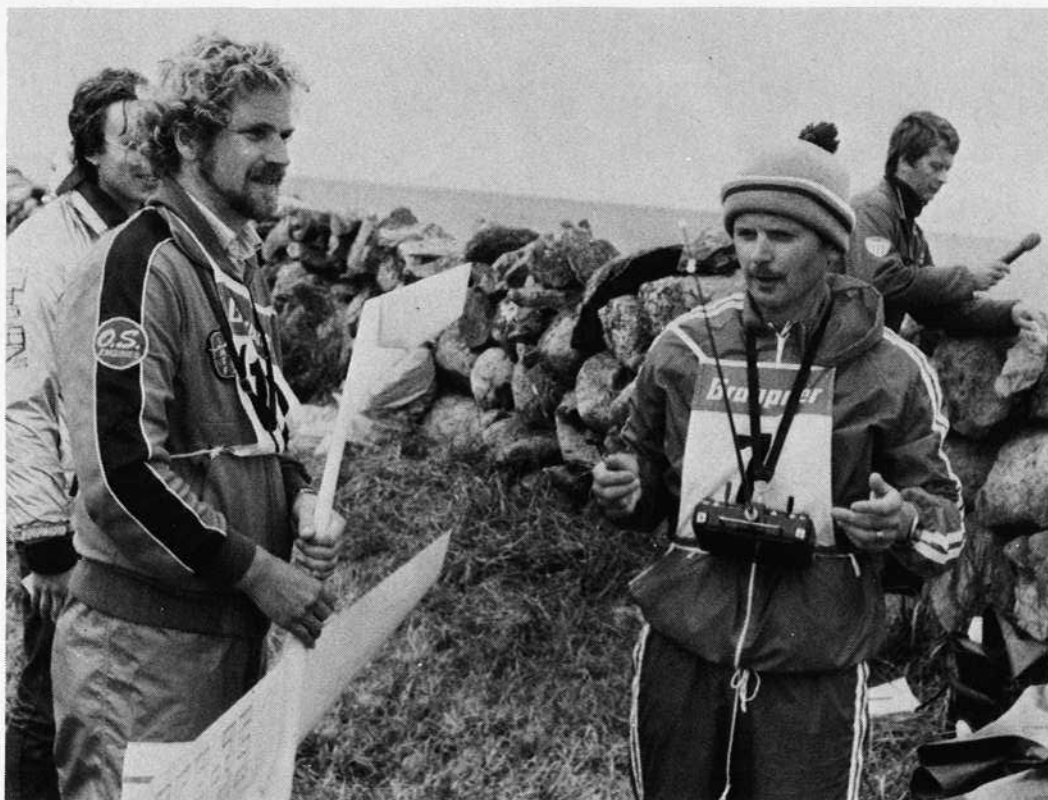
Det kan bli nödvändigt att göra vinguttaget i kroppen större men eventuella hål fylls igen med balsabitlar senare. Limma fast vingen och sätt även dit trekantlister av balsa. Runda till dessa snyggt och kläd med ett lager glasfiber. Böj till en pianotråds-sporre och epoxilimma fast den längst bak på modellen. Likaså ska man böja till två vingspets-sporrar och limma på. Vid landningar får nämligen dessa ta mycket stryk som annars skulle slita ner balsan i vinge och kropp på ett par flygningar.

När man är nöjd med ytresultatet på modellen är det bara att måla den. Används en glödstiftsmotor måste man kanske skyddslacka den, det beror lite på vilken färg man använder. Nästa steg är att sätta dit roderhorn, passa in stötstång samt vajer till avstängare och fixa till lead-outs. Skruva fast stället och tanken samt avstängare.

Som den uppmärksamme läsaren märker har vi inte gått igenom de sistnämnda sakerna än utan det kommer i nästa nummer. Är det något som utlämnats om bygget och som Du vill ha reda på. Skriv då genast till mig så hinner svaret in i nästa nummer. Tills dess, ha det så bra och bygg väl.

Hilmer





Varför?? Jag har ju tänkt flyga mycket fortare! Niilo analyserar med Janne Carlsson.

bestod i år av "Blippen" Johansson, Bengt Johnsson, Thore Gustafsson samt juniorerna Joakim Ståhl och Magnus Johansson. Då fyra omgångar med hastighetsflygning och termik skulle flygas på en dag blev det en mycket stressig tävling. Redan efter första omgången stod det klart att "Blippen" skulle bli en allvarlig aspirant till segern. Vi började misstänka att hans numera fantastiska landningar skulle få en avgörande betydelse. Det är tydligt att hans intensiva landningsträning verkligen ger resultat. Thore och Bengt hade under de första omgångarna inte helt lyckade flygningar men ju längre dagen gick desto bättre gick det.

Bengt hade dock en väldig otur med termiken hela dagen. Av juniorerna lyckades Magnus Johansson bäst även om han inte var nöjd med sin 5:e plats. Joakim Ståhl hade otur att redan i sin tredje flygning slå sönder sin modell och då han under träningen hade kraschat sin reservmodell så tog tävlingen plötsligt slut för sveriges juniorhopp. Efter avslutade fyra omgångar rådde fortfarande en viss osäkerhet om segraren hette Peter Boose eller "Blippen". Vid prisutdelningen var således spänningen på topp, men våra förhoppningar gick i uppfyllelse och vi fick se en lycklig "Blippen" ta emot segerbucklan. Lagpriset gick med mycket knapp marginal till Danmark med Sverige på andra plats.

Lennart i Mellösa

"Blippen" Johansson — nordisk mästare F3B 1983.



NM i radiosegel ^{F3B} _{F3F}

"Blippen" Nordisk mästare i F3B

Årets nordiska mästerskap i F3B och F3F var förlagt till Bryne i Norge. Bryne är en liten plats c:a 3 mil söder om Stavanger. Efter lång resa på de vackra norska vägarna installerade sig det svenska landslaget på Jaeren hotell i Bryne. Det var en utmärkt förläggning med fina rum och bra mat.

Redan första kvällen träffades lagledarna för att dra upp riktlinjerna för de tre tävlingsdagarna. Då väderleksrapporten talade om relativt kraftig vind beslutades att hangtävlingen skulle flygas först.

Fredag morgon bjöd precis som utlovat på fint hangväder. Vindstyrkan var c:a 7 m/s kraftig molnighet och tyvärr ganska täta regnskurar. Hela flygar-shoven begav sig ut till hanget vid Reve hamn. Hanget visade sig vara betydligt lägre än vad vi svenskar var vana vid. Det svenska laget som bestod av Jan Carlsson, Niilo Thulander, Peter Blomdahl och junioren Magnus Andersson såg väl inte helt förtjusta ut när de plockade ihop sina modeller i

hållande regn. Efter en liten stund lugnade sig regnet och vi kunde köra igång med flygningarna. Redan efter ett par omgångar började vi inse att våra danska flygarvänner skulle bli för svåra för oss.

Danskarnas maskiner klarade det sura vädret betydligt bättre än de svenska. Ingen av de svenska flygarna fick riktigt fart på modellerna så länge vingarna var blöta. Troligtvis var de svenska profilerna mer känsliga för vattendroppar.

Att våra misstankor om detta var riktiga visade Jan Carlsson när han i den tionde omgången hade turen att få flyga under torra förhållanden. Efter 10 mycket snabba sträckor kunde vi konstatera att Jan hade dagens snabbaste tid. Peter och Niilo flög mycket jämnt under alla tio omgångarna men deras tider var lite för långa för att riktigt kunna konkurrera med danskarna. Den svenske junioren Magnus Andersson hade ingen lycka i sina flygningar, men med lite mer tävlingsrutin kommer han säkert tillbaka till ett annat år.

Nordisk mästare blev Knud Hebsgaard. För svenskarnas del blev det en 4:e plats för Jan Carlsson, Peter kom på 7:e plats och Niilo kom på 11:e plats. Juniormästare blev Espen Solbacken från Norge. Lördagen skulle ägnas åt F3B. Vi samlades på tävlingsplatsen tidigt på morgonen bara för att konstatera att det mesta gick snett. Vinden var c:a 15 m/s, och tävlingsområdet var dåligt och stenigt och passade bäst som betesmark för ungtjurar. Och mycket riktigt, tävlingsplatsen var också utrustad med ett 20-tal mer eller mindre ilska ungtjurar. Flygarna var missnöjda med vädret och det var tydligen också tjurarna som i stället för att vila sina ögon på NM i RC-segel började en våldsam slickning av de svenska bilarna. Kan detta vara någon ny typ av norsk biltvätt? Tiden gick men någon tävlingsflygning blev det inte. Till söndagen hade en ny tävlingsplats ordnats och vädergudarna visade sig från sin bästa sida. Redan strax efter kl 9 på morgonen var tävlingen igång. Det svenska laget



1 st. 'tjufemöres' godis!

Bygg Örjans "Tolvskilling"

Börja med att rita upp vinge och stabbe i full skala — de runda spetsarna finns på ritningen.

Verktyg

Det är vanliga modellbyggregjor. De Du inte har får Du väl köpa eller låna. En byggbräda — porös treetex är bra.

Plastfolie t ex "gladpack" för att lägga över ritningen, knappnålar, modellkniv, rakblad, pappskiva, tom kaffeburk — den höga 1/2-kilostypen, gasbinda, tänger — rund, platt och avbitare.

Material

Köp de lättaste balsafloken Du finner i hobbyaffären: 2 mm, 1 mm och 0,5--0,8 mm.

Balsalister av dimensionerna 4×7, 2×4 och 2×2 mm. Plåt från en öl/coccolaburk, en glaspärla från mors (?) halsband, lite pianotråd ej tjockare än 0,5 mm och så det tun-

naste papper Du kan finna, helst s k kondensorpapper.

Kroppen

Motorstaven görs av 4×7 mm något hårdare än medelhård balsa, som göres avsmalnande i fram- och bakända och putsas till oval sektion. Använd hellre för hård än för lös balsa, för annars böjes motorstaven vid fullt uppdragen motor och modellen dyker i stället för att stiga mot taket. Stjärtbommen tillverkas av 2×4 mm lös balsa och limmas fast vid motorstaven. Lagerboken för propelleraxeln är av aluminium och limmas med epoxy-lim och lindas med sytråd.

Var noga med att propelleraxeln kommer lika långt från motorstaven som ritningen visar. Vid för litet avstånd kan "knutarna" på gummimotorn ta i och hindra propellern från att snurra. Propelleraxel och bakre motorfäste görs av

0,35—0,5 mm pianotråd. Stödet för bakre kroken 1,5 mm hård balsa.

Vingspets, stabbe och fena formas på mallar, tillverkade av 1,2—2 mm tjock papp. Var noga med att inga ojämnheter finns för annars knäckes lätt listen som skall böjas över mallen.

Vinge

Till mittpartiet användes 2×2 mm medelhård balsa. Spryglarna skäres ut med mall ur 1 mm medelhård/lös balsa.

Vingspetsen bygges av 2 st 2×2 mm lös balsa. För att kunna böja listerna, måste de först blötas i vatten 10—15 min. Sedan de torkat, limmas de ihop med tunnt lim och avrundas försiktigt med fint sandpapper. Nåla därefter upp listerna på en byggbräda och limma fast spryglarna. Vingörönen skall ha 55 mm V-form

när de limmas fast till mittvingen.

Stabbe och fena

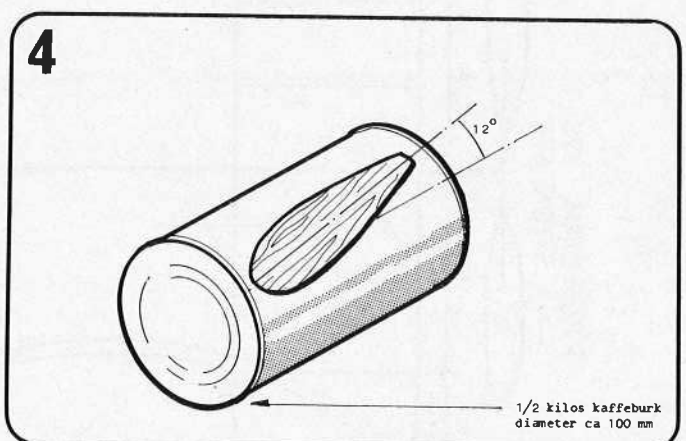
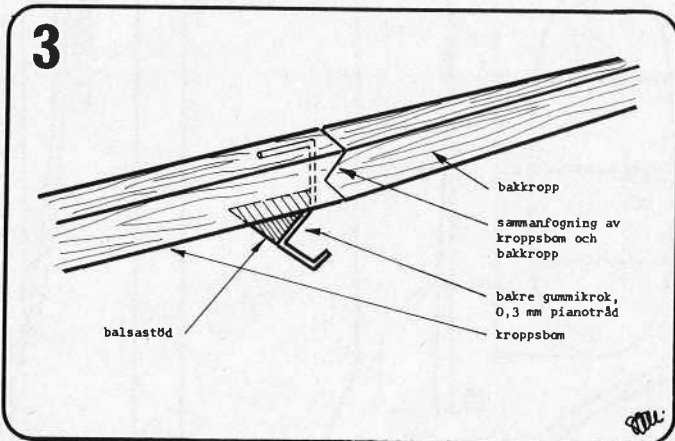
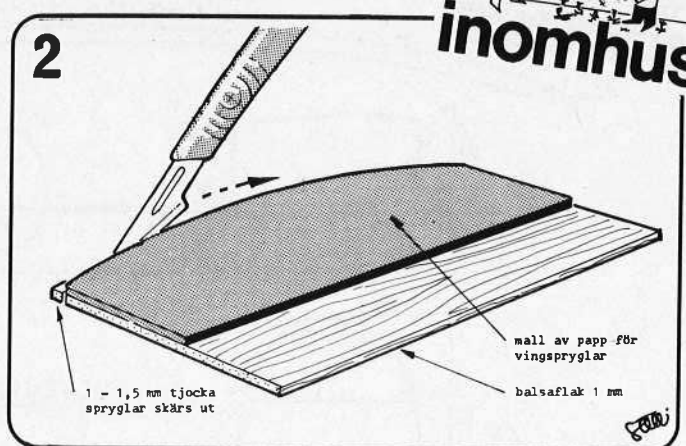
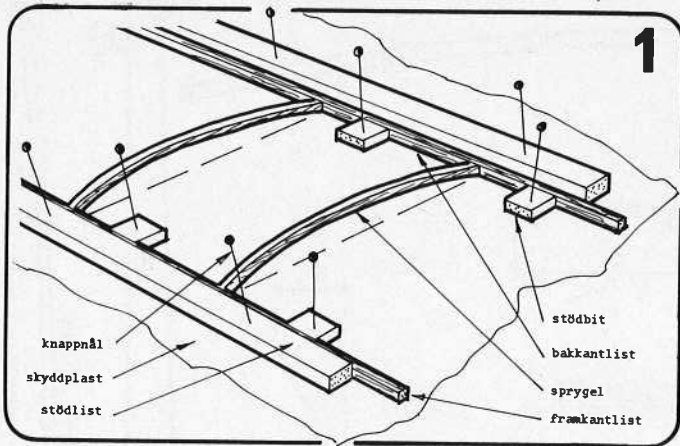
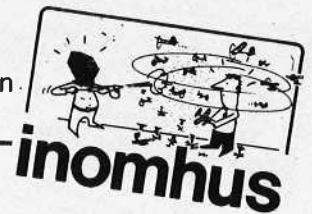
Stjärtpartiet byggs på motsvarande sätt av 1,5×1 mm resp 1×1 mm lös balsa. Spryglarna 1 mm lös balsa.

Klädsel

Vinge och stabbe kläs endast på översidan och fena på vänster sida. Bäst är att klä modellen med kondensorpapper, men även japanpapper kan användas, fast då måste det först klistras upp på en ram och lackas 1 gång med zaponlack. När lacken torkat, skär man ut lagom stora bitar och klär som vanligt. För att fästa klädseln används kondensorpapperscement eller tunnt lim.

Propellern

Propellern görs av ett mycket lätt 0,5 eller 0,3 mm balsa-



flak. Helst skall flaket ha en yta liknande pärlemor — kallat quarter grain eller C-grain.

Det är styvare mot böjning än flak som har tydlig fiberriktning s k A-grain. Skär till ett par bitar 150 mm långa.

Putsa dem tunnare mot den ände som ska bli spets. OBS tag träet i samma riktning till båda propellerbladen. Då har Du större chans att de blir flexibla på samma sätt.

Sedan Du putsat ner spetsarna till ca 0,2 mm ska Du skära ut bladformen och lägga dem i blöt några timmar. Då de är helt genomblöta sätter man upp dem på ett cylindriskt föremål — en 1/2 kilos kaffeburk har rätt diameter. Ritsa in dels en lodlinje och en linje som bildar 12° vinkel mot denna. Propellerns mittlinje skall följa denna vinkellinje därvid får Du en nära nog idealisk stigning. Några varv med gasbinda är utmärkt att hålla bladen på plats medan de torkar. Se skiss 4.

Så formar Du propellerbommen. Tag en 2x2 mm balsalist och gör den 210 mm lång.

Forma den så att den smalnar av i båda ändar och putsa av kanterna så att den blir rund.

På mitten gör Du ett litet hål

genom vilket propelleraxeln ska gå. Böj axeln. Så måste Du göra en liten propellerjigg.

Det tar bara 5 minuter att göra den! Om bladen inte har samma vinkel mot axeln skapar propellern och modellen flyger med en underlig gungande rörelse. Se skiss 5.

Montering

Stabben limmas fast på stjärtbommen "tiltad" för vänstersväng. Det innebär, att när man tittar på modellen bakifrån ska höger stabb-spets varanågot lägre än den vänstra.

Skillnaden ska vara 15—20 mm och det är mycket viktigt för flygförmågan att stabben är "tiltad" så här. Även fenan monteras för vänstersväng genom att framkanten limmas mot stjärtbommen och bak-kanten mot stabbens framkant 6 mm ut från kroppen.

Innan pappersrören som håller vingen på plats kan monteras måste modellen vägas av. Montera på propeller och gummiomotor (60 cm 2x1 mm) och märk ut var modellen väger jämt. Bakre pappersröret limmas fast 50 mm bakom tyngdpunkten och det främre röret 92 mm framför tyngdpunkten. Pappersrören tillver-

kas av japanpapper. Klipp ut en bit på 15x20 mm och linda den runt en 2 mm pianotråd, som smetas in med vax eller tvål. Lägg på lim, så att papperet limmas ihop till ett rör.

Vingstöttorna

Vingstöttorna görs av 2 mm balsa med rund tvärsektion och limmas fast på vingen mitt för midsprygeln. Stadga med 2 st 50 mm långa 1x1 mm balsalister, som limmas fast i 45° vinkel mot vingen.

OBS att vänstra vinghalvan är längre än den högra.

Trimning av modellen sker genom att höja eller sänka

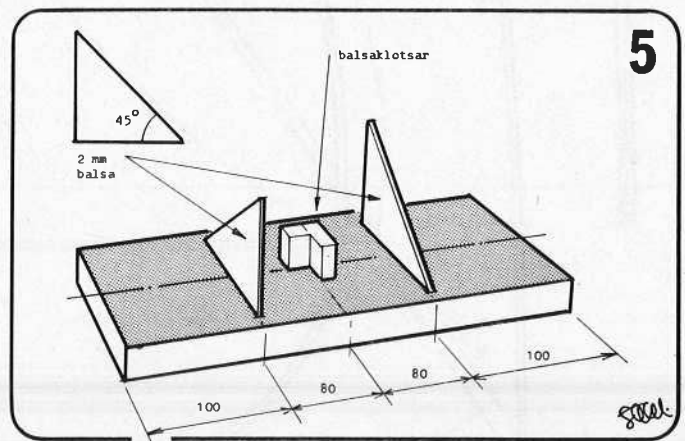
vingens framkant och prova med olika kraftiga motorer.

Dock är 1x2 mm tvärsnitt lagom, om vikten på modellen är max 3,5 g. Har modellen blivit för tung kan man bli tvungen att minska propellerdiametern: kapa bara 2—3 mm åt gången.

En någorlunda välbyggd modell på max 3,5 g bör vara säker för flygtider på 4,5—5,5 minuter.

Örjan Gahm
SOL

Ritning Örjan Gahms Tolvskillingen finns på sid 22.

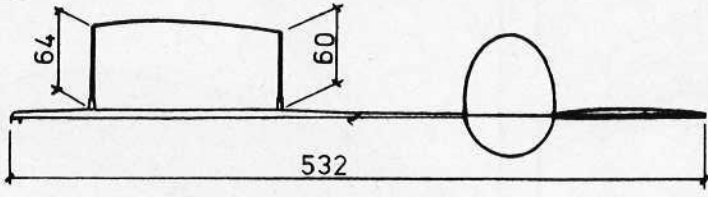




6/83

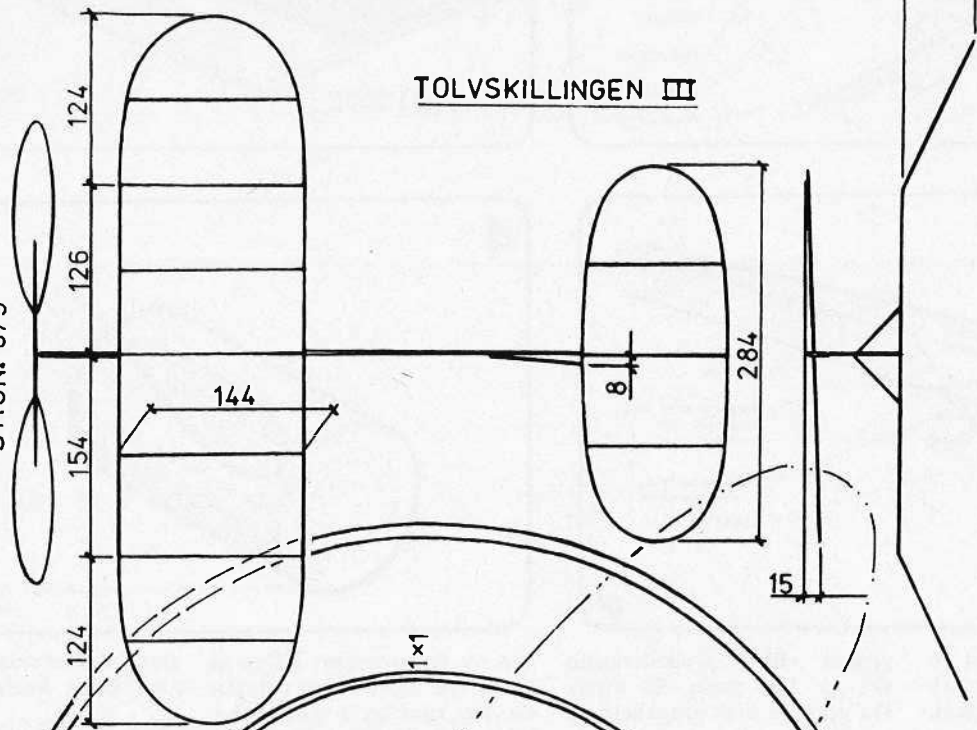
VINGSPRYGEL 1mm

2x2



TOLVSKILLINGEN III

PROP DIAM. 375
-- STIGN. 675



1x1

0,4 mm

1x1

2 st. 1x2

1,5 x 1

PAPPERSRÖR

3,5 x 7

STABSPRYGEL 1mm

4x2

2x1,5



Meddelanden från Förbundet

Material till "mitt"-sidorna insändes alltid direkt till SMFF:s exp, Box 10022, 600 10 Norrköping.

FÖRBUNDSMÖTE 1984

1984 års Förbundsstmöte hålles i Södertälje, Hotell Skogshöjd, 830414-15. Inbjudan kommer att utsändas till klubbarna i slutet av januari 1984.

Enligt Förbundsstmötesbeslut 1983 skall motionerna till Förbundsstmötet och Grenkonferenserna 1984 vara Förbunds-expeditionen tillhanda senast 831201.

1984 ÅRS KLUBBREGISTRERING

Registreringshandlingar för 1984 har utsänts till samtliga klubbar 831115

Registreringsansökan och avgiften (100:-) skall insändas före 840101.

Medlemsavgifterna för 1984 är följande:
10:- (tom det år medlemmen fyller 25 år - född 1959)
75:- (från det år medlemmen fyller 26 år - född 1958 och tidigare)

Två nya medlemslag har tillkommit från 1984

Familjemedlemskap - 75:- (fordras en seniormedlem (förfälder) och minst en junior (>26 år) med samma postadress. Endast ett ex av MFN erhålles. Om båda föräldrarna modellflyger kan de anmälas på samma familjemedlemskap liksom obegränsat antal modellflygande barn (fyllda 7 år).

Gästmedlemskap - kostnadsfri. Gästmedlemmar är dels med i en klubb genom vilken avgiften till SMFF betalas, dels i en eller flera andra klubbar. Om dessa andra klubbar önskar medlemmen upptagen i klubbens medlemsregister som gästmedlem (medlemsnummer i 90.000 serien) anges detta på medlemslistan med ett G.

En klubb måste bestå av minst 5 betalande medlemmar.

AKTIVITETSSTÖDSRAPPORTERINGEN

Rapporterna för redovisningsperioden 1.7-31.12.1983 skall vara exp tillhanda senast 840102.

FÖRSÄKRING

Handlingar för förnyelse resp nyteckning av Brand och stödförsäkringen hos Skandia har utsänts till samtliga klubbar 831115.

OBS! Skall betalas senast 831215.

KURSER

Inbjudningar har utsänts till samtliga klubbar 831115 för följande kurser:

C5/83 Konferens för modellflygdistriktens utbildningsledare
3-4.12.1983 i Västerås

C6/83 Metodik för linflyggrupper
10-11.12.1983 i Västerås

C1/84 Instruktörskurs (linflygare)
1-7.1.1984 i Helsingborg. Sista anmälningdag 831213.

NY KLUBB

D012 Katrineholms Flygklubb hälsas välkommen till SMFF.

MODELLFLYGNITT

Ny fackredaktör för friflyggrenen har utsetts:
Gösta Nilsson
Högäsvägen 15
83143 Österund
tel 063/119518

Förbundsstmöte 1984

Hotell Skogshöjd, Södertälje 14-15 april 1984

LANDSLAGSLIGAN FÖR 1984 F2C Slutställning

	Vårtävl	Solnas P	UT	Limfjord	Galax Op	SM	Oxelö-p	Hösttävl	Summa
Axtillius/Samuelsson	A006 3.43.9	3.49.0	3.49.3 3.45.0	-----	3.56.0	(3.31.6)	3.47.6	3.52.4	11.16.5
Andersson/Pontan	A006 4.16.5	4.15.8	3.53.9 3.52.5	4.21.7	3.52.7	(3.43.0)	3.53.0	4.31.2	11.38.2
Gustavsson/Härne	B256 3.57.8	4.00.0	(3.53.1) 4.27.4	-----	4.29.4	3.57.0	3.55.8	-----	11.50.6
Appling/Hovmark	B081 7.39.0	4.14.5	-----	4.02.7	-----	(3.50.4)	4.05.9	4.15.4	12.23.1
Karlsson/Bengtars	B256 4.25.0	(3.58.7)	4.45.9 4.27.3	-----	4.05.0	4.03.0	-----	-----	12.33.0
Winkler/Höög	B039 -----	4.16.8	-----	-----	(4.15.9)	-----	4.16.6	4.22.5	12.55.9
Johnsson/Larsson	F036 -----	-----	-----	4.39.0	(4.23.7)	-----	-----	-----	24.39.0
Stjärnesund/Fällgren	U044 -----	-----	-----	-----	-----	(4.34.3)	-----	-----	30.00.0
Östman/Fröberg	B273 -----	-----	-----	-----	-----	-----	(5.05.3)	-----	30.00.0

LANDSLAGSLIGA COMBAT säsong 1983

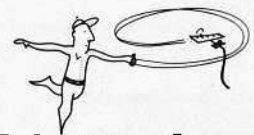
	1	2	3	4	5	6	7	3 bästa
1. Leif Göransson	B273	50	40	00	50	50	20	150 p
2. Håkan Östman	B273	30	50	50	10	10	20	130 p
3. Per Stjärnesund	U044	10	--	40	30	40	40	120 p
Mats Franke	S247	--	--	30	40	50	00	120 p
5. B-Å Fällgren	D103	40	--	10	00	20	50	110 p
Ingvar Abrahamsson	K048	--	30	--	--	50	30	110 p
7. Christian Johansson	K048	--	10	--	--	50	30	100 p
8. Jürgen Finn	B273	30	--	20	--	--	--	50 p
9. Mats Beijhem	B273	--	10	20	--	10	--	40 p
Anders Pettersson	S247	--	--	--	10	--	30	40 p
11. Tomas Rasmusson	S247	10	--	10	10	10	00	30 p
12. Magnus Hedenborg	B253	00	20	--	--	00	00	20 p
13. Mats Franzén	S247	--	--	--	--	10	--	10 p
Daniel Pero	D103	00	--	--	--	--	10	10 p
Magnus Borg	B039	--	--	--	--	10	00	10 p
16. Stefan Lagerkvist	B273	--	00	--	--	--	--	0 p
Pavel Fröberg	B273	--	--	--	--	00	--	0 p
Fernkvist	D103	00	--	--	--	--	--	0 p
Erik Sköldenberg	B253	00	00	--	--	00	00	0 p
Klas Ylandh	O024	--	00	--	00	--	--	0 p

Ingående tävlingar: 1. VT
2. Limfjordstävlingen
3. UT
4. Frida Cup
5. SM
6. Oxelöspokalen
7. Vänersborgspokalen



På förekommen anledning...

Klubbar och tävlande erinras om gällande regler och bestämmelser - det är ej tillåtet att samma år tävla för mer än en klubb i samma gren!



Linflygkursen

SMFF:s linflygkurs förläggs i konferenshotellet VILLA VINGÅRD, Helsingborg. Där bor Du i 3-4-bäddsrum med WC, bad, radio och telefon. 3 måltider/dag.

Kursen kostar 550:-/deltagare + 1/3 av tågbiljetten hemorten-Helsingborg T&R. Biljetten utsänds tillsammans med kurslitteraturen.

Kursen omfattar bl a:

Linflyg för nybörjare, teori, praktik, val av lämpliga motorer, byggteknik, ritningar, flygteknik, klassindelning, regeluttolkning, aerodynamik, föreningskunskap, bidragsansökan, uppgifter för funktionärer i klubbar, film och video, ledarskap mm.

Kursen är upplagd som grupparbete med diskussioner & demonstrationsmodeller och filmer. Danmarks Tekniska Museum i Helsingör besöks. Information om alkoholism och narkotika lämnas också.

Kontakta Din kommuns FRITIDSNÄMND och fråga om deras bidragsbestämmelser för deltagande i en statsunderstödd instruktörskurs! Många kommuner lämnar stora bidrag. Efter kursen får Du ett deltagar-bevis, som styrker totala kurstiden och kostnaden att deltaga i den.

Lokal arrangör är Lennart Palm, MFK Vingarna, Helsingborg, och SMFF:s handledare Björn Lundin, Karlstad.

ANMÄLAN MÅSTE vara SMFF:s exp tillhanda senast tisdagen den 13 december 1983 - kursavgiften betalas in på pg 51 81 65 - 6 senast 13 december!

Övriga upplysningar kan fås från SMFF:s exp 011-13 21 10, 0900-1400 mån-fre.



Meddelanden från Förbundet

Material till "mitt"-sidorna insändes alltid direkt till SMFF:s exp, Box 10022, 600 10 Norrköping.

FRIFLYGMÖTE

Den 5/11 samlades ett 25-tal friflygare i Sundsvall för att diskutera frågor som rör grenen.

Vi höll till i MFK Skvaderns fina klubblokal, som dessutom låg fint till för oss som åkte tåg. Ett par hundra meter från järnvägsstationen. Där vi också intog lunch, som värdarna för mötet, VLM, bjöd deltagarna på.

Först på dagordningen stod FAI-regler, där SMFF:s "utsände" Peter Wanngård presenterade kopior på årets "agenda". Vi diskuterade igenom friflygförslagen och Peter fick klart för sig hur han bör agera i Paris.

Startgruppsplacering.

Där föreslås ändring av regeln så att praxis följs. Dvs tidtagargrupp lottas för 1:a perioden, sedan flyttar man 3 steg. I fly-off lottas deltagarna i varje omgång.

4 modeller tas upp igen, då det trots beslut förra året skapade en del problem ute i världen. Alla nationer har inte folk som Peter, som efteråt talar om vad man verkligen beslutat om. I år föreslår man dessutom 3 modeller i FIG (Coupe d'Hiver) och FIH (motsvarar A1).

Finland vill förbjuda alla elektronisk termiksköning. Detta drog igång den första verkliga diskussionen. Mestadels rörande hur man skall kunna kolla detta. Bo Modéer ville att vad som helst skulle vara tillåtet, men inte att samköra resultaten på en skrivare eller liknande. Det var flygaren som skulle avgöra hur olika informationer skulle tolkas. Till slut enades vid dock om att stödja Finlands motion, men Peter fick fria händer att kompromissa som han ville.

Linan till FIA och FIH får ha en vimpel i vinchånden om förslaget går igenom. Och det tyckte vi alla att det borde göra. Slängda linor är ett faktum och de ligger oftast ivägen medan flygaren letar rätt på änden. Vimpel får heller inte sitta på skvallerlinan. Även detta anpassning till praxis.

Förslag på att standardsoppa liksom dieselsoppa skall finnas tillgänglig för träning tyckte vi var logiskt.

FIG klassen har länge diskuterats. Och till slut var väl alla eniga om att vad som än ändras på, så rör klassen. Men för att försöka breda klassen, framförallt nationellt, föreslås en ändring som inte i någon större utsträckning förändrar klassen. Minsta bärytebelastning i regeln ersätts av bärytor: 30 - 38 dm². Det vill säga, att alla modeller skall hålla sig innanför denna ytgräns. Dagens normala modeller går in direkt, men det är möjligt att sätta ihop en modell med en 1,5:a och då få en modell med ett glid i FIA klass. Modeller som idag har överytor blir däremot regelvidriga. Det blir för min del att ta några mm på bakkanten på några vingar.

Så var det dags för svenska regler, Bo Hallgren inledde med att meddela, att han avgår i den regelkommitté som tillsatts. Detta sedan han och Sture Johansson insett att friflygreglerna är en enda stor gröt, som det i stort sett är omöjligt att få ordning på.

K-A Ericsson tog upp frågan om hur regler bör beslutas om i en annan organisationsform. Grenkonferenser är fel forum, då de flesta där inte är aktiva och då många anser att det är för dyrt för föreningen att delta. En friflygkommitté (K-A:s variant på

dagens grenstyrelse) bör skicka ut regler på remiss och efter det att svar lämnats fatta beslut. Detta är en variant på hur AMA arbetar och på den vägen väljer de även personer till AMA.

Bo Modéer talade då om att med dagens stagar är det fullt möjligt att göra på detta sätt, så det i paragraf 34.1 står att grenstyrelsen är beslutande och verkställande organ i bl a regel-frågor. Kanske ett sätt att slippa en massa onödigt diskuterande på grenkonferenserna.

Diskussionen slutade med att grenstyrelsen, om möjligt, till årsmötet 1984 presenterar ett förslag till svenska friflyg regler. Och helst å någon form av löslbladssystem.

Till Modellflygnytt behövs det en grenredaktör och friflygskribenter. Detta var vi eniga om. Liksom att det idag är alldeles för lite friflyg i tidningen. Men eftersom ingen vill hålla i pennan, så blir det inget. Många synpunkter ventilerades och till slut tillfrågades Gösta Nilsson om han var villig att åta sig jobbet som grenredaktör. Och det var han. Som medhjälpare får han Håkan Gruen.

Förslag till nya uttagningsregler hade Solna MSK tagit fram. Då det mesta var lösa idéer på mängder av punkter och då en av punkterna var ett helt nytt sätt att tävla på, så kunde man inte direkt enas om något i dessa. Varför ändra ett system som visat sig fungera bra under längre tid än något annat?

Rolf Sundin påpekade mycket riktigt, att inget system någonsin kan skapa millimeterriktvisa och att de flesta är nöjda med dagens system. Solnas idéer bör vi titta närmare på och ev skicka ut på remiss, för att läggas fram till årsmötet - 85 eller - 86.

När det gäller nuvarande UT, så var det nästan total enighet om, att förra årets beslut, där laget tas ut ett år i förväg, skall bli tempo tillbaka. Grenstyrelsen uppmanades att lägga fram ett förslag till nästa års årsmöte i frågan. UT samma år som EM & VM alltså. Det var bara "Koala" som med stöd av "Blomma" ville ha 15 månaders förberedelser. Bo Hallgren, som inte delade klubbkamraternas åsikt, blev "mobbad" resten av dagen och kvällen, åtminstone till Ånge, dit vi hade sällskap.

Om gemensamt SM tyckte vi följande. Att i första hand se till friflygintressena. Dvs inte acceptera dåliga fält bara för att vi skall ha ett samlat SM. Men annars var alla eniga om att detta skulle vara bra.

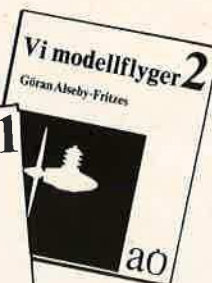
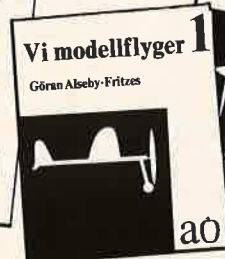
Kvalificerade ämnesträffar behövs. Typ symposium. Kurs för landslagsledare behövs bl a. Bra modellflygare bör utnyttjas som kursledare, bl a genom att åka runt till klubbar och distrikt och instruera. Frågan om en sk rikskonstulent kom upp här och förslag fanns på att dela dessa pengar mellan grenarna och bronmärka dem för utbildning.

Dagens information från SMFF är direkt dålig idag. Och alla var eniga om att månadsmeddelandet bör återinföras.

Slutligen. Ett stort tack till MFK Skvadern och VLM för en givande lördag.

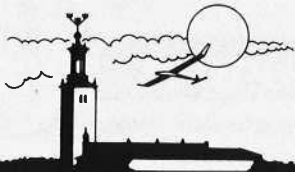
Ellge.

Grip chansen!



BOKPAKET FRÅN SMFF!

I paketet ingår "Att vara modellflygledare" och "Modellflygets grunder" samt två mindre böcker av framlidne Göran Alseby — egentligen avsedda för fritt valt arbete i skolan. Paketet med fyra böcker kostar bara 20:— inklusive porto under förutsättning att beställningen sker via direkt inbetalningskort av valfritt antal paket på SMFF:s förlags postgirokonto 733138-2 och med adress SMFF Förlag.



Ansvärlig utgivare
Peter Wanngård
Aroseniusvägen 35
16135 Bromma
Telefon 08-875670

Redaktör
Lennarth Larsson
Kristinebergsvägen 17
18344 Täby
Telefon arb 08-7133791
hem 0762-50265

SLM:s styrelse önskar alla medlemmar God Jul och Gott Nytt År!

EXPEDITIONSFAKTA

SLM:s expedition har öppet måndag 13—16 och tisdag 15—18. Telefonpassning förekommer även på andra tider sedan Erik Strid erhållit en anknytningstelefon i sin bostad. Om ingen svarar kan besked lämnas via telefonsvarare. Tel. 0760-892 51. Postadress: Box 31, 194 21 UpplandsVäsby

Besöksadress: Hammarbyvägen 36 (källarplanet).
Postgiro nr: 19 71 76 - 1.

Linflyg DM/LM 8 oktober 1983

Klasserna team-racing och Good Year arrangerades av Mfk Galax. Speedknuttarna har gått i ide så här års och vill inte flyga. Tävligen hölls på P-platsen vid Högdalens Bilprovning.

På grund av regeltolkningsproblem meddelas inte resultaten i team-racing (F2C).

Resultat Good Year: LM

1 Mikael Höög, Handen	10.17.00
2 Gösta Bengtsar, Solna	10.29.13
3 Peter Busch, Handen	185 varv

Lennarth Larsson

Friflyg-DM 12 november 1983

Tävlingen arrangerades på Sundbro av Vaxholms Mfk på ett förtjänstfullt sätt. Antalet deltagare följde tyvärr den nedåtgående trend som hela året betecknat friflygtävlandet. Kampviljan och kvaliteten på resultaten var dock inget fel på. Både A1-sen och F1A vanns på 5 maxar och A1-jun hade också kunnat vinnas med full tid men Anders Berglund tappade tid i sista starten. Det var roligt att se Karl-Gunnar Wiberg tävla i F1B även om han denna gång fick paret Johansson före sig. Tom Jonne tog tid på sig att tävla och blev 2:a i HKG efter Gunnar Holm som även vann F1A på full tid. Alla deltagare fick priser.

Vädret var till största delen soligt med svag men sakta ökande vind och två korta snöbyar och temperaturen omkring +3°C.

Lennarth

Vi är mycket angelägna om att ni snarast, efter genomförd tävling eller meeting, sänder resultat/reportage samt ev svart/vita bilder till red för SLM-nytt.

Inomhus i Jakobsberg

I Jakobsbergsskolans sporthall arrangerades 13 november 1983 en inomhus-tävling av orlens klubb med Örjan Gahm i spetsen. Sporthallen har bräd-tak med nedhängande, flygplansätande romerska ringar.

I 25-öresklassen blev det en dubbel vinst för Handens Mfk med junioren Magnus Borg och senioren Sven Pontan. George Törnquist gjorde en stark insats genom att tävla med en belastad Easy B-modell vid namn Fly Rod.

Pea-nut klassen hade tyvärr bara seniordeltagande från SLM. Ryck upp er juniorer! Olle Blomberg, Kumla fick bäst poäng i skalabedömningen med en mycket välbyggd Tiger Moth, men slutade 5:a i flygmomentet och blev total-tvåa. Vann gjorde Sven Pontan, som trimmade ner sin Lacey så att den undvek de romerska ringarna och vann flygmomentet med 52 och 36 sek. George Törnquist deltog med en underbar Demoiselle som dock missgynnas av skalareglerna.

Redaktören

DM i F2B och F2D

9 oktober 1983, Vallentuna stuntcir-kel. Arrangör Vallentuna MFK.

Nya och oväntade segrare i båda klasserna och med en klar dominans från Handens MFK!

Stunt F2B

	poäng
1 Johan Åhling, Handen	757
2 Björn Winkler, Handen	274
3 Erik Skjöldenberg, Djursholm	222
4 Lennart Strand, Handen	190
5 Peter Busch, Handen	137

Combat F2D

1 Erik Skjöldenberg, Djursholm
2 Johan Åhling, Handen
5 Esa Niskanen, Handen
5 Björn Winkler, Handen
7 Peter Busch, Handen
7 Håkan Östman, Väsby

Lon

INOMHUSFLYG

I Stavsborgshallen flyger Red Baron med gummimotordrivna modeller en gång i månaden. Följande tider gäller för säsongen 83/84:

lördagarna 10/12, 17/12, 14/1, 11/2, 25/2, 24/3 kl 15—17
söndagen 25/3 kl 17—21.

Sven Pontan och Lennart Lilienberg deltar ofta.

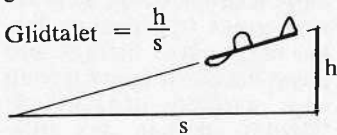


Kerstin Holm A1 och Konsta Lyhnakis 77 cm, Solna MSK (foto Birgitta Holm).



Hallå igen!

Tänk att tändsticksplanen blev så uppskattade. Jag får ännu rapporter om nya byggen med allt från en till tio vingar! Skulle inte förvåna mig om det plötsligt dyker upp tändsticksplan i A1 klassen, gjorda av 1-meters braständstickor eller så. Krister "Kalkyl" i Bollmora har nu i alla fall tagit reda på det där med glidtalet. I boken, Att konstruera modellflygplan, har han luskat ut att glidtalet är förhållandet mellan vertikal höjdförlust och horisontell flygsträcka. Egentligen var det väl så jag skrev. Kalkyl? Fast det kanske låter bättre i din mun än i min, som min mamma brukade säga.



Så nu vet vi det! Den trogne brevskrivaren Freddy i Skinnskatteberg skulle vilja döpa om gummimotorplanet i förra Mfn från Baggejagaren till Baggebombaren. Han förklarar inte närmare, men man kan ju ana. Jag tycker den flyger bra, vad säger ni andra? Symbolen  som fanns på ritningen betyder TYNGDPUNKT. Och det är bland det viktigaste som finns här i livet. Åtminstone vad gäller flygplan. Från tändsticksplan till jumbojättar. Det är den punkt på planet där det väger jämt horisontellt. Enklast (såvida det inte är en jumbojet) är att hålla ett finger under vingen på varje sida av kroppen. På ritningar brukar tyngdpunkten vara visad med den där cirkeln med tårtbitar.

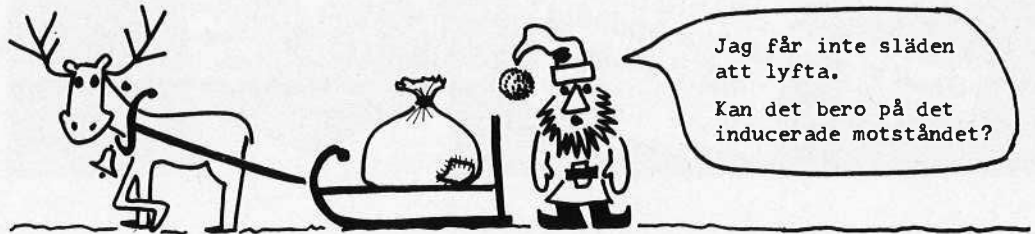
Ibland står det TP. På engelska heter det centre of gravity, CG. Det gäller att bygga planet så att tyngdpunkten kommer där den skall. Annars får man lägga på lite vikt fram eller bak, fast då blir ju planet tyngre. När man skall flytta TP på

det sättet gäller det att lägga blyet, eller vad det nu är, så långt fram eller bak som möjligt så gör det bättre verkan. Annars måste man lägga på onödigt mycket. Ungefär som att Halvan skulle kunna väga upp Helan på ett gungbräde, bara han sitter tillräckligt långt ut i förhållande till Helan. Om tyngdpunkten inte står utsatt på ritningen, eller om du konstruerar egna plan. Ta som regel att planet skall vä-


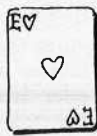


ga jämt någonstans mellan 1/4 och 1/3 av vingens bredd, räknat från framkanten. Robert Ryberg är en av de som hört av sig med brev. Han ser fram mot varje nummer av Mfn nu när "Hörnan" är med säger han. Det låter trevligt, Robert. Hoppas vi kan hjälpas åt att hitta intressanta saker även i framtiden. Bl a om elektriskt linflyg som du efterlyser. Det kommer! Den här gången blir det ingen ritning. Däremot lite annat att

fundera på. Mellan Kalle Anka och tomten t ex. Lös korsordet och skriv på ett papper eller kort vad du får fram för mening ur de skuggade fälten. Du kan ju förresten passa på att skriva lite om vad du pysslar med för modellflyg just nu, eller nåt annat du har på hjärtat. Till de först dragna rätta svaren delar vi ut lite modellflyggrejor. Senast 31 jan vill jag ha ditt svar.

Bagge



			ÖVERSTEGRING	S	T	A	L	L	INTE PÅ
GLÖDSTIFTS-	UNDERHUS		OPP PÅ NORSKA		□	R	U	T	A
AN-TAGA				BÄR-ELLER VING-					U
RÖD SOM TO-		TITTAR DU PÅ NU							⚓
		FILM-FIGUR	FLOD		H	A	R	E	SUGER JÄRN
				ATT SKYLLA PÅ	SOM NOLL		O	INTE MYCKE	
	TEN								
						ALFRED OCH			
FÖRK. FÖR ENGLAND		ENLIGT UPP-DRAG				I DIESEL-BRÄNSLE		E	T
		NUM-MER				EN SORTS FISKE		M	E

$\frac{\text{Rom.}}{5} + \frac{\text{Rom.}}{1}$

 H + A + 
 you + 
 + 
 + 4 × 20 + IV



Kontaktproblem?

Hur ordnar man bra kontakt inom klubben?

Behöver vår förening en tidning som vi själva gör?

Om frågan gäller en SMFF-ansluten förening är svaret nästan säkert JA!

Naturligtvis har vi en och annan klubb som håller på att lägga ner sig själv inom SMFF också, och de må försvinna i stillhet ur registret, men alla föreningar som har livskraft och lust att nå fler hobbyflygare bör ha en egen tidning. Och det är bara raketmodellflygarna i Hallviken (om det nu finns några sådana) som vet vad som hänt och skall hända i just den föreningen. Modellflygnytt och Flygrevyn och Mach och RC Modeller är på var sitt sätt jättebra tidningar, men ingen av dem vet något om vad som skall hända på Hallvikenfältet i februari nästa år.

Föreningen kan förstås skriva en vanlig brevlapp och skicka med B-post och föreningsporto (1:50) till sina medlemmar, men det blir mycket roligare att läsa, om det är en liten bunt papper med fler upplysningar, lite funderingar om vad man gjorde i höstas och kanske också en rapport från någon tävling.

Dessutom kan man ha rent fantastiskt roligt, medan man gör en klubbtidning. Och inte behöver det bli mycket dyrare än det enkla brevmeddelandet

heller, åtminstone inte när det gäller Postverkets taxa. Föreningsbrev får väga upp till 100 gram för en avgift på 1:50. Enda villkoret är att man lämnar in minst 20 stycken på en gång till posten.

Hur gör man sin egen tidning?

Om det handlar om bara sidor och en upplaga på kanske 25 exemplar, kan man enklast lägga de snyggt textade eller maskinskrivna och ritade originalsidorna i en kopieringsmaskin.

Billigare blir det redan med mycket små upplagor, om man använder spritstenciler. Grundskolan brukar kunna ställa upp med tillgång på apparater. Kanske kan man få hjälp med tekniska problem av någon hygglig lärare. Spritstencilen blir tydligast i texten, om man kopplar bort färgbandet på skrivmaskinen, när man gör originalet. Ritade "gubbar" och text som man gör med kulspeppenna går också fram bra, men mer än 100 exemplar kan man sällan göra med grön eller röd färg. Den violetta brukar tåla dubbel så många avdrag i maskinen.

Större upplaga än 100 stycken brukar kräva stencilering. Då skriver man texten (med fränkopplat färgband) på ett japanpapperoriginal och stansar

hål i det vaxade papperet med skrivmaskinstyperna. Genom de hålen kommer sedan vanlig tryckfärg, när man kör stencilen i den lilla tryckpress som kallas stencilmaskin. Det brukar inte gå så bra att rita eller skriva på den här sortens japanpapper. Därför använder man hellre en plaststencil för sådana sidor. Den kallas elstencil, eftersom man här bränner hål i plasten i en särskild maskin, som för över alla streck och punkter från ett snyggt original. Åter är det skolan som brukar kunna hjälpa med tillgång på apparater och kunnande.

Kommersiella skrivbyråer gör också sådana stenciljobb.

Man kan också använda sig av kontorsoffset, och med den tekniken går det att föra över bilder från fotografier också, men då krävs ännu mer behandling, som kallas rastring. Dessutom behövs det mera pengar . . .

Hur ofta skall tidningen komma ut?

Med mindre än tre nummer om året är det egentligen inte lönt att försöka. Ett nummer varannan månad är kanske lagom att satsa på i början, eller åtminstone ett nummer i kvartalet. Orkar man, tycker det är kul och har pengar till

framställning och porto, gör man en tätare utgivning.

Huvudsaken är att tidningen har något väsentligt att meddela läsaren.

Låt inte klubbtidningen bli ett "blad" som bara innehåller skolorliga historier. Sådana hittar man varenda vardag i vilken svensk dagstidning som helst, och historierna blir inte väsentligare av att upprepas!

Vad skall tidningen innehålla?

Först och främst föreningens nyheter, dvs uppgifter om möten, utflykter, tävlingar, meetingarrangemang, gemensamma satsningar på lokaler, fält, utrustning — kort sagt, gemensam verksamhet i klubben.

Dessutom telefonnummer och adresser på klubbens funktionärer av olika slag.

I klubben finns det säkert något tekniskt snille som vill berätta om sin senaste uppfinning. Kalenderbitare som lusläser gamla flygtidningar brukar också gärna bidra med något intressant (glöm inte att ange varifrån originalet är "lånat"). Det kan vara artiklar eller ritningar eller bara tips på detaljer i modellplanets inre. Kanske finns det något värdefullt att berätta ur grannklubbens "blaska", för naturligtvis byter in tidning med varandra. Kanske har någon kommit på en alldeles ny sorts modellplan, som verkar kul att pröva på . . .

Vem skall göra tidningen?

Det är för all del praktiskt att ha en särskild redaktör. Det bör vara en klubbflygare som klarar av att skriva både kort och lättläst. Han/hon får gärna vara säker i bokstaveringskonsten också. Väsentligast är att redaktören tycker om att göra en tidning.

Till en bra klubbtidning hör också en redaktionsgrupp, som under varsam ledning av redaktören plockar hop och skriver artiklar och vad det nu är som behövs av notiser, teckningar, lånta ritningar, annonser m m.

En grupp av det här slaget kan bli en både seglivad och värdefull kamratgrupp inom klubben, som driver på annan verksamhet och hittar på nya saker att göra, så att flygklubben mår bättre och bättre för varje nummer av tidningen de gör.

Vi som inte har någon klubbtidning i dag, skall vi inte samlas och bestämma när vi skall starta? Kan vi inte börja på nyåret . . . ?

Calle



• HAR DU SKAFFAT NY FRUGA?
• NEJ, DET ÄR SÄMMA, SOM JAG
FRÖG MED FÖLLA ÅLET!



FLUGAN cup

PREK

Bakom denna fyrställiga förkortning, som betyder PR- och ReKryteringskommittén, döljer sig fyra hårt arbetande personer. Tre av dem väljs på två år av respektive grenkonferens och representerar sin gren inom PREK. Den fjärde medlemmen väljs av förbundsstyrelsen. För arbetsåret 1983/84 är PREK "besatt" av följande personer.

Kjell-Ake Elofsson, Tibro R/C-grenen

Detta är Kjell-Akes första år inom PREK. Kjell-Ake är mera känd som skalaflygare och har skördat många fina segrar både nationellt och internationellt. Kjell-Ake ingår också i R/C-grenens arbetsgrupp för skalaflyg.

Sven Pontan, Handen FRI-flyggrenen

Också Sven har ett tidigare år bakom sig i PREK. Sven är den store mångsysslaren som förutom ansvar för förbundets inomhusflyg, PREK, Lingrenschej i Stockholms län.

Hans Fällgren, Oxelösund LIN-grenen

Hans har varit med ett år ti-

digare inom PREK och detta är alltså hans andra år. Hans har framför allt gjort sig känd inom linstyrarkretsar och som organisatör i flera stora linflygsammanhang.

Roland Ljungkvist, Järfälla Ordf

Rolands första år i PREK. Söndagsflygare med intresse av skalaflyg och R/C-utbildning. Ordförande i Jakobsbergs Modellflygklubb.

PREK har till uppgift att planera och ansvara för förbundets PR- och Rekryteringsverksamhet. Vi ger stöd åt klubbar och länsförbund i dessa aktiviteter i samråd med grenarna. PR bedrivs på flera plan — dels för att nå allmän kändedom om förbundet och dess verksamhet, dels i rekryteringsammanhang. I våra arbetsuppgifter ingår bl a utställningsmaterial, broschyrer, framtagning och utvärdering av nybörjarplan och för rekryteringsarbete, uppvisningsgrupper, rekryteringsaktiviteter, rekryteringspaket, affischer, Flugebylgget osv.

Flugebylgget

Vi har med hjälp av ett förstärkt PREK avverkat SMFF's första Flugebylgget i Karlsborg. Lägre har avrapporterats i tidigare nummer av Mo-

dellflygnytt och vi nöjer oss här med att konstatera att en enkät som sänts ut och besvarats av 1983 års deltagare visar på att det blev ett mycket omtyckt arrangemang och att Flugebyveckan kan bli återkommande.

Presentationsskärm

PREK har utvärderat och inköpt en presentationsskärm och är i full färd med att utrusta den med text- och bildinformation om SMFF.

Den kommer att finnas för utlåning genom förbunds expeditionen men till dess att allt testats ut med instruktioner och leveranssätt kan du enklast få den genom Roland.

Skärmen skall användas inomhus närhelst vi har utställningar eller liknande. Den är mycket enkel att sätta upp och använda men kräver bevakning på grund av att den lätt kan komma till skada.

Byggsatser

PREK har sänt ut en R/C-byggsats till utvalda klubbar för utvärdering. Målsättningen är att få fram en byggsats som väl lämpar sig för nybörjare. Lättbyggd, med bra instruktioner och ritning samt robust och välflygande. Vår målsättning är att kunna meddela resultatet av utvärderingen i tid för förbundsstyrelsen -84.

Flugan Cup

Inbjudan till nationell posttävling för 4-mannalag med 3 juniorer och 1 senior (över 18)

Efter mycket funderande och telefonerande har vi nu inom PREK beslutat att vi kör FLUGAN CUP så här:

Tävlingstid

Vecka 7, 8 och 9 1984, dvs 1984-02-13—03-06.

Den lokala sporthallen eller gymnastiksalen, BOKA NU!

Modellregler

- 1) Flugan original i byggsatsversion ska användas, och byggas på platsen.
- 2) Den motor som följer med eller en lika lång reservsnodd är vad som får användas.
- 3) Motorn får smörjas, men den måste vevas upp med fingret på propellern.

Lokalregler

Det tidigare förslaget med olika koefficienter för olika takhöjd utgår, dvs alla hallar betraktas i detta sammanhang som-likvärdiga.

Flygregler

Fem flygningar får göras och de tre bästa räknas ihop till lagresultatet. Kollision med annan modell eller person och startförsök under 10 sekunder ger ytterligare ett startförsök.

Tiden tas från det att modellen släpps till dess den ligger still på golvet.

Priser

Diplom till samtliga deltagare och plaketter till varje lokalt segrande lag. För totalsegrarna väntar Flugan Cup!

Anmälan

Så snart som det ordnat sig med lokalen, skicka in ett kort med klubbteckning och namn och adress till kontakman till SMFF expedition. Vi kommer sen att hjälpa arrangörsklubben med startkort - broschyr - affisch - instruktioner - SMFF-plast - pressrelease till lokaltidningarna osv.

KOM IHÅG-LISTA

- 1) Boka lokal nu! - Fritidskontoret
- 2) Anmäl kontakman - SMFF expedition
- 3) Beställ FLUGOR - Modellprodukter

Det är viktigt att vi visar vad vi håller på med i klubbarna, men det är ännu viktigare att försöka aktivera både ung och gammal. Som Konfucius en gång sa:

- Det Du hör glömmes Du
- Det Du ser kommer Du ihåg
- Det Du upplever förstår Du!

PREK

En linbyggsats är på ett förberedande stadium för liknande utvärdering.

Bakrutedekal

PREK har förberett bakrutedekaler som kommer att tryckas upp i början på januari. Dekalerna kommer att distribueras till klubbar och återförsäljare genom förbunds expeditionen i satsen om 10 eller 25. Försäkra din klubb om dekalerna genom att beställa redan nu.

"SMFF-plast"

PREK har också låtit trycka upp "SMFF-plast". Plasten är gul i 80 cm bredd med förbundsmärket och texten "Sveriges Modellflygförbund" tryckt i blått "rullande" på var 60:de cm. Plasten finns för beställning på förbunds expeditionen och skall användas närhelst klubben har en uppvisning, en utställning, en tävling eller liknande. Pl' sten kan användas till skyltar, att sättas upp i skyltfönster.

Affischer

Affischer är under tryckning. Affischen har samma tryck som platen och levereras som "metervara". Trycket kommer att göras i svagare blått som bakgrundstryck. Klubben skriver sedan sitt lokala meddelande om utställning, byggkurs, tävling, uppvisning eller vad det nu kan vara. En i handeln förekommande filt-penna som är lämplig för ändamålet, heter TINTO SUPER 111. Pennan har en extra bred spets och finns i flera färger. Affischens storlek är 60x80 cm och kommer att synas väl.

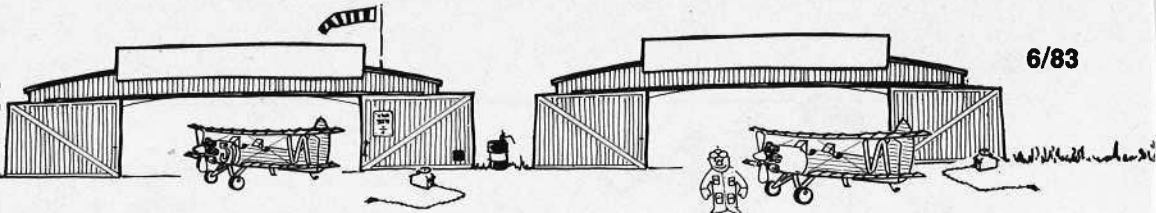
Uppvisningsgrupp

Tanken är att gruppen skall innehålla det bästa vår hobby-sport kan visa upp från alla grenar. Gruppen skall tränas av en kunnig person, ha ett fastlagt program med vältränad speaker och inövad speakertext. Gruppen skall sedan kunna beställas till olika evangemang och ge en god PR för vårt förbund.

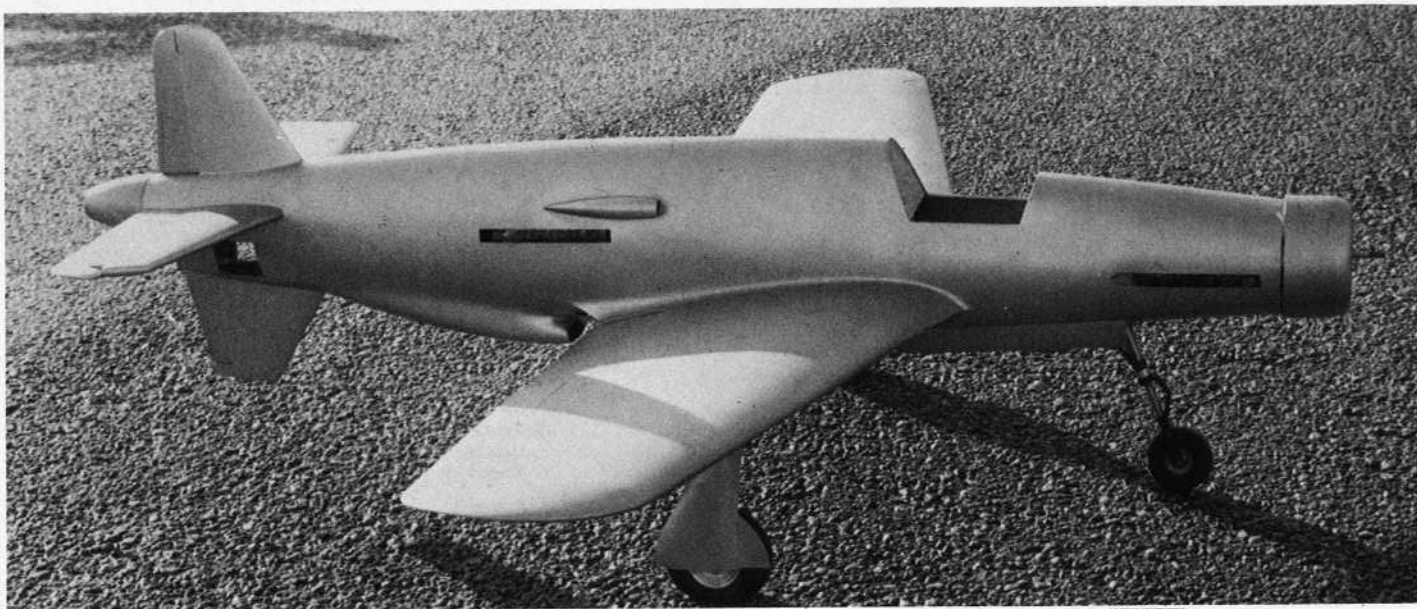
DU som känner att du skulle vilja ingå i en sådan uppvisningsgrupp, har kunskap och framför allt tid att sätta till träning och uppvisning — hör av dig till PREK genom Roland. OBS! Eftersom vi räknar med att uppvisningssäsong och tävlingsssäsong sammanfaller bör du ha lagt tävlandet åt sidan för att kunna ingå i uppvisningsgruppen. HÖR AV DIG.

Flugan Cup

Som du kan se på annat håll i tidningen förbereder PREK som bäst en tävling FLUGAN CUP. Tävligen skall genomföras lokalt, PREK förbereder det material som behövs för genomförandet. FLUGAN CUP stöder helt förbundets målsättning att engagera förälder/barn i vår verksamhet, genom att den tävlande enheten är ett lag om fyra personer med en vuxen och tre juniorer i varje lag. Avsikten med FLUGAN CUP är att engagera personer utanför SMFF i en enkel tävlingsform som är enkel att genomföra för arrangerande klubb. Diskutera FLUGAN CUP inom klubben och anmäl er till PREK för mera information.



Material, frågor m m i anslutning till SKALA-hörnet inlämnades direkt till fackred radio Erik Strid (adress sid 3). I övrigt medverkar Kjell-Ake Elofsson och Bengt Holmer i regel- och livlingsfrågor, medan Bertil Carlsson, Mikael Carlsson och Lars Helmbro bidrar med bygg- och tekniktips.



Med sikte på VM

En Dornier för svenska landslaget?

Så här vintertid byggs det för fullt ute i stugorna i väntan på flygvänligare väder. I en del stugor byggs det med sikte på kommande tävlingar.

I en halländsk stuga på Kärleken utanför Halmstad håller Kurt Lennå på med sitt nästa projekt, som förhoppningsvis skall vara med och representera Sverige vid kommande skala-VM i Frankrike. Men dit är vägen lång.

Det är inte bara modellen som skall bli klar och influgen, det handlar också om kvalificering till skala-laget. Och kvalificeringen kan ju utan vidare

få vara en sak för sig nu, då man skall tävla efter nya regler den här gången.

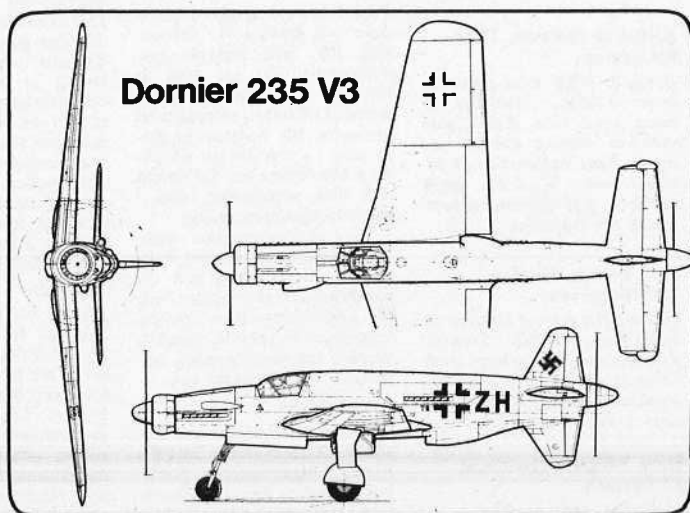
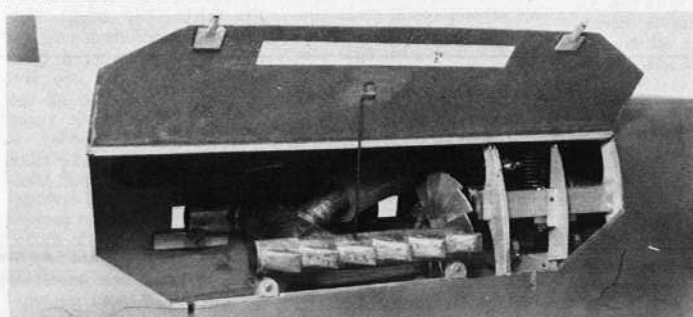
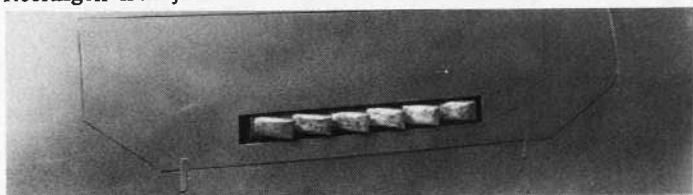
Kurts nya projekt är en Dornier 235 V3 — en tvåmotorig tysk jakt/bomb-maskin. Han började med den nästan direkt efter Canada-VM — och den här gången med speciell vaksamhet på dokumentationen — vis av problemen under den tävlingen. Hans Curtiss SBC-4 väckte stor uppmärksamhet vad gäller detaljering etc, men inför noggranna domare hade modellen svårt att imponera på grund av avsaknaden av tillfredsställande dokumenta-

tion. Det här skall inte bli nån upprepning.

Dornier 235 var ett stort flygplan. Trots att Kurt har valt skalan 1:9 blir det en modell med en spännvidd på 1533 mm och en beräknad flygvikt på bortåt 5 kg — då med all pyntning på plats, förstås. Kurt har valt en tvåmotorig modell den här gången, eftersom det blir lite extra poäng genom detta. Och eftersom de två motorerna på Dorniern arbetar längs kroppssaxeln slipper man alla de sneddragningsproblem som uppstår så snart en vingmonterad motor råkar stanna.

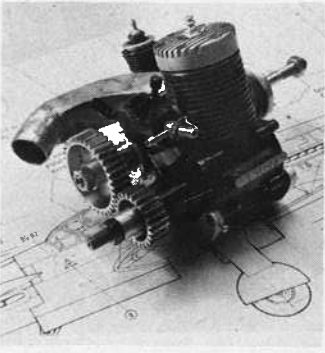
Kurts modell skall drivas av 2 st växlade (1:1,5) HP 40. Den främre motorn driver också en liten kompressor på Arvid Holmbom-vis (en konverterad Cox!) Den skall ge kontinuerligt tryck till det pneumatiska/hydrauliska systemet för drivning av landställsmekaniken, som för ömfattar inte mindre än 18 olika cylindrar, varav 4 hydrauliska för landställsrörelserna.

Den bakre motorn har placerats som på originalet — mitt i flygplanet — allt för att få tyngdpunkten där den skall vara. En stålrohrsaxel förbinder motorn med den aktra propellern. Mitt-placeringen har givit lite kylningsproblem, men en extra fläkt beräknas ge erforderlig kylning. Båda motorerna har fått avgasutblås på "rätt" sätt, dvs genom en invändig ljuddämpare som mynnar ut i de 2x6 st utblåsen på varje sida om flygkroppen.





Dorniern under rulltest av landningsstället. Obs avgasutblås från de två motorerna. Nedan frontmotorn med växeln. Axeln sträcker sig från växeln förbi motorn till propfästet längst t h på bilden.



För närvarande är modellen bestyckad med 5 servon. Det blir förmodligen fler varefter bygget fortskrider, då det finns kylklaffar, bombluckor m fl detaljer som säkerligen inte Kurt kan låta bli att också få rörliga.

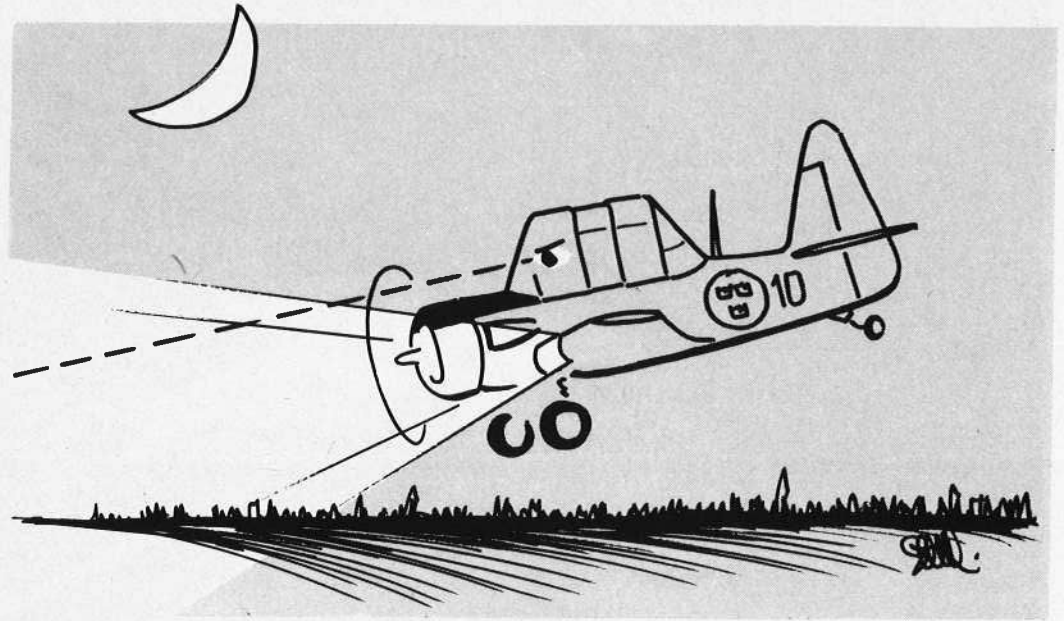
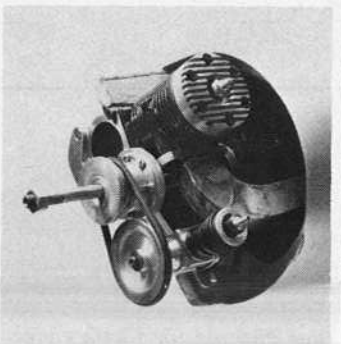
Bilderna här togs i början av november och första provflygningarna kommer att ske i mitten av månaden. Då får vi se om den uppfyller de höga krav han ställer på sig själv och sina modeller. Och om sedan den färdig-detaljerade modellen kommer att få försvara de fina svenska VM-skalafärgerna — det är en helt annan fråga.

Tre F4C-flygare och tre standoffare kommer att avgöra det i en vårlig uttagningstävling. I det gänget ingår Kurt!

Vi får anledning att återkomma till den tävlingen!

Sture Tingwall

Nedan frontmotorn på plats. Cox-kompressorns remdrivning syns tydligt längst fram. T v bakre motorn med bl a fläkt och snygga avgasutblås.



En lysande idé!

Hur skulle det vara med landningsstrålkastare?

1980 — det året då det svenska skala-landslaget vid VM i Canada gjorde stor succés — kunde man i Bengt Holmers referat läsa följande, som saxats ur Allt om Hobby: "Lars Helmbro avslutade med att i skymningsljus genomföra klassens sista flygning med påslagna landningsstrålkastare under landningsvarvet. Till och med domarna stod upp och applåderade."

Men hur bär man sig nu åt att greja till en strålkastare av den här sorten till sin modell. Att få tag på en bra reflektor lämnade mig först ingen ro. Efter att ha sprungit in och ut ur leksaksaffärer med dåligt resultat slog det mig plötsligt, att jag hade sett cigarrer i aluminiumrör — och där botten var rundad.

Jag tågade in i närmsta tobaksaffär och mycket riktigt. Det fanns flera diametrar att välja bland.

Sedan var det bara att välja storlek om "reflektorn" dvs rördiameter, kapa av den runda gaveln och göra hål för lampan. Det är också lämpligt att polera reflektorn med exempelvis Häxan.

Lamporna gav mig nya problem. Var få tag i lampor i passande storlek och rätt an-

passad spänning? Det löste sig vid ett besök i Kungl Huvudstaden. Hos Wentzels i Gallerian fann jag var jag sökte.

Lamporna har E5-sockel och finns för flera spänningar 1,5V, 4,5V osv. Jag fann att 4,5V var passande för inkoppling på mottagaracken, som är på 4,8V. Och sladdarna lödde jag fast på själva lampsockeln.

Jag tände lampan och höll den löst med fingrarna i reflektorn. Ljusbilden bestämdes av lampans läge. Då jag fått fram ett så koncentrerat ljusknippe som möjligt återstod bara att limma fast lam-

pan i reflektorn med epoxilim.

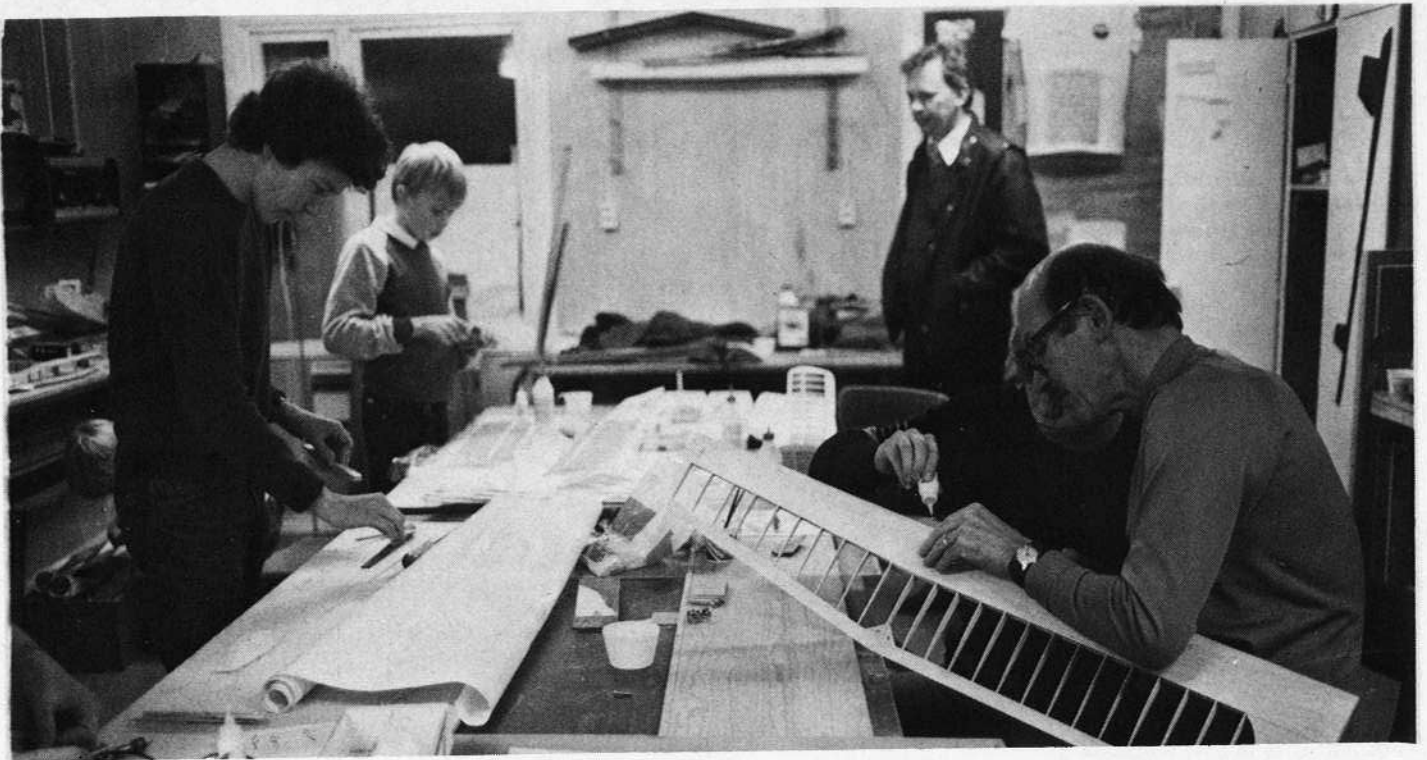
Montering i vingen återstod och här såg jag till att ljusinställningen blev den rätta dvs med två parallella ljuskäglor som lyste i flygriktningen.

Hur stor blev nu förbrukningen av el med två lampor inkopplade? Mätning visade cirka 300 mA och med den förbrukningen vågade jag koppla in dem på mottagaracken. Lamporna är ju dessutom endast påslagna under landningsfasen.

Svårare än så här är det inte att ge ytterligare realism åt flygningen.

Lars Helmbro





Ännu mera

METERVAROR

Till tidigare skänkta projektbidrag kan fogas två som är under byggnad bland juniorerna. En är Goldbergs Gentle Lady och den andra Graupners Amigo.

Ladyn är när detta läses klar och troligtvis flugen också. Mycket p g av att byggaren använt sig av cyanoakrylatlim. Dessa har snabbat på bygget ganska asevårt.

Gentle Lady anses av erfarna flygare vara en mycket bra modell. Men om layouten är bra, så rekommenderas att ev intresserade byggare försöker hitta en som redan byggt en modell och låna ritningen av denne. För om vår byggsats kan bara sägas en sak. Dålig. Dålig stansning av relativt då-

lig balsa. Dålig passform på bitarna. Bättring tack!

En del har även flugit. Det var vi byggleddare vars "snabbbyggsatser" blev först färdiga.

Dvs två av dom. Senior, som LarsOlof med hjälp av cyanolim plockade ihop på nolltid.

Ulf satte nästan lika fort ihop Finikofin. Min High Sierra har lite kvar ännu. Alla tre av oss tycker i alla fall att detta med snabbbyggsatser är inget för nybörjare. Det krävs lite erfarenhet för att få ihop dom ordentligt.

Senior och Finikofi var i luften en lördag. Och Lars-Olof hade verkligen fin uppvisning i termikflygning med senior. Den flög verkligen läckert och

trots liten vingyta gick det fint att starta med det grova WIK-repet. Tyvärr sov Lars-Olof lite vid en landning och gick rakt i en stolpe vid fältet.

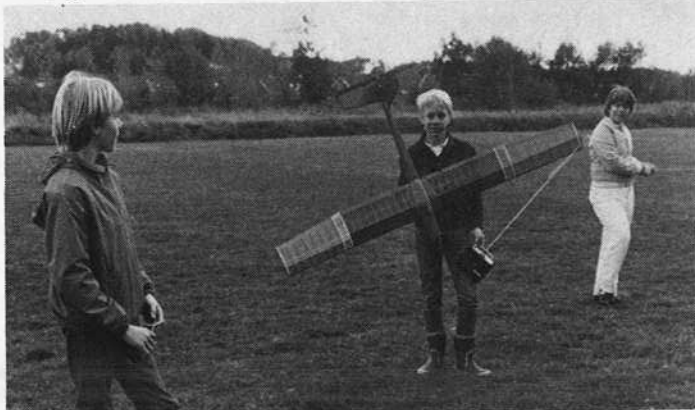
I starten därefter blev det byggsats av modellen igen. Vingspetsen hade fått en knäck och klarade inte av starten.

Finikofin var det mer problem med. Efter två "trimstarter" gick vingen av direkt modellen lämnade handen. Det blev flisor av den också. Ett frågetecken är vingens uppbyggnad i ett skummaterial som mer liknar den typ av svamp som används vid mac-kar för att tvätta bort djur från vindrutor. Denna är sedan plankad med tunn abachi. Vingarna sitter sedan ihop med

ett glasfiberband över roten. Inte är det så jag hade byggt upp en vinge för dom påfrestningarna som en start medför.

Nu är i alla fall båda reparerade och klara för nya drabbningar.

Blue Phoenix är också snart klart för flygning. Klädd med vitt rip-sip nylon och dekorerad med papper. Faktiskt riktigt prydlig. Byggsatsen höll bra kvalitet rätt igenom, men jag rekommendera, att spryg-larna, snyggt stansade i fin balsa, packas ihop så att ur-tagen bättre anpassas till listerna. Enda invändningen annars — kanske att kroppen är väl snålt tilltagen när det gäller plats för servona.



Michael Gudmundsson (t v) och Sven Byfeldt med Blue Phoenix.



Tommy Mogren sätter ihop sin Blue Phoenix för första gången.

T v råder full koncentration i bygglokalen och nertill justerar Ulf Carlsson sin Finikofj och Tommy Mogren klär sin Blue Phoenix.

Nu ligger dom mot botten av kroppen och vingen får lyftas upp 3 mm för att det skall gå fritt. Inte skall man behöva köpa miniservon eller servon av ett visst radiofabrikat för att bygga en bra modell!

Electric Lady är en annan bra byggsats. Rätt igenom. Inte mycket att klaga på, men något kan man ändå hitta. Varför är inte spryglarna infällda några mm i bakkanten? Efter det att dom lossat ett antal gånger limmades 3-kanter till spryglarna och bakkanten. Gör gärna en 3 mm bredare bakkant så att byggaren kan göra dessa spår. Vingspetsutformningen verkar lite knasig. Den ersattes med en bit ronacell, som bättre går att forma till en snygg spets.

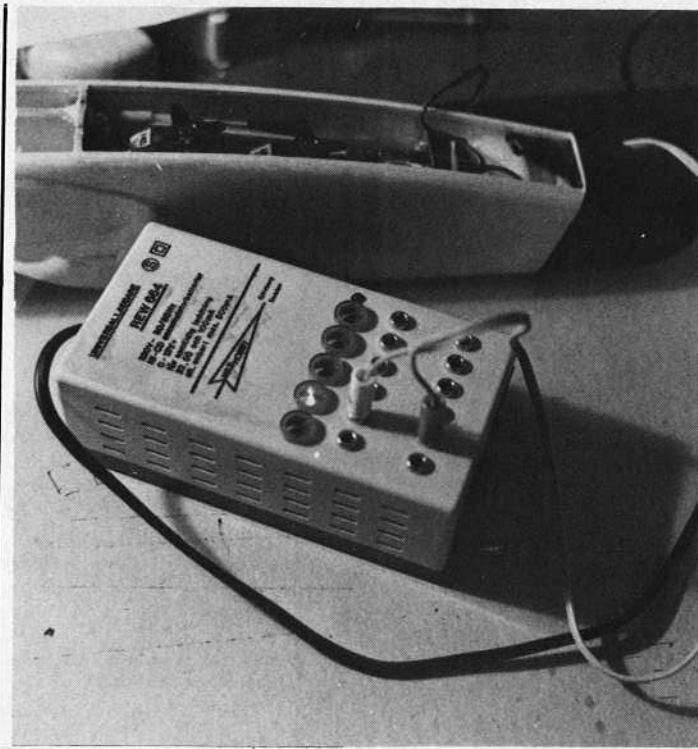
Amigo är ett pilljobb. Gud vad bitar! Kan det löna sig att överhuvudtaget tillverka en sådan byggsats? Dessutom är det en bra byggsats med ytterst få dåliga detaljer. Som tur är, är allt numrerat, men det hindrar inte att det många gånger har ställt till problem med bygget. Om inte annat så fördröjs bygget ganska avsevärt.

Men frågan är om inte QB 1800 står i särklass. Vilken stansning, vilken passform på bitarna. Toppensnyggt! Än så länge har bara vingen och kroppen nyss påbörjats, men det ser fint ut.

Även materialet i Multiplex Scout är bra, liksom stansningen och övriga detaljer. Även här är vi sent igång med bygget.

Mer kommer senare!

Ellge



Universal-laddare från Nils Hobby

Nils har gjort sig besväret att plocka fram en universal-laddare och dessutom fått det godkänd, dvs S-märkt.

1×22 mW, 2×50 mW, 2×100 mW, 1×500 mW kan man plocka ut. De 5 första uttagen kan köras samtidigt om man vill, medan 500 mW-uttaget får bara användas separat.

Laddaren fungerar utmärkt och eftersom det inte finns så många godkända laddare av det här slaget på marknaden, så fyller den ett klart behov. 300:— kostar den och om inte Din hobbyaffär har den, så kan den beställas från Nils Hobby i Göteborg.

Ellge

Gummirepstest

Jag och en mer erfaren RC-segelflygare har provat WIK-repet från Bertil Beckman & Co. Det är av typ gul slang, diameter 8—4 mm och en längd på cirka 30 meter.

Vi passade på när jag skulle flyga 2-metare för första gången. Ett antal modeller av olika storlekar fanns till hands, liksom olika gummirep.

Vi trodde först att repet var för kraftigt för små 2-metare, men det skulle visa sig annorlunda. WIK-slangen drar ihop sig långsammare än dom andra provade vilket gjorde att även 2-metersstarterna blev bra. Liksom naturligtvis dom större, där det kom ännu bättre till sin rätt.

Mina första starter blev t o m riktigt fina, vilket inte kunde

sägas när vi jämförde med ett bomullsinklätt rep, där det krävdes större kärror för att bromsa ner energin.

WIK-repet kommer i en påse och man får själv fixa till linrulle och lina. Jag använde 120 meter 0,90 och en gammal kabelrulle från Televerket. Kopplingarna svarvades ur magnesium: koniska pinnar som träs i slangen och låses med en ring, ett hål i var ände för ringar. En vanlig vimpel fick ersätta fallskärmen. Den som vill ha tillbaka linan mot startplatsen bör dock skaffa fallskärm.

WIK-repet tyckte vi om. Kanske skulle en tunnare variant vara ännu bättre för 2-metare. Priset är enligt Bertil Beckman strax över 200:—!



En 2-metare klädd med Solartex och WIK-repet på Tele-spole.

Solartex

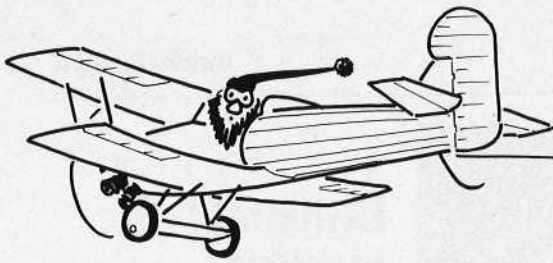
Rykten spreds att Solartex var det bästa som hänt. Enligt reklamen i utländsk press, där tennisbollar kläs med solartex, så skall även nybörjare kunna klä modeller så att resultatet blir "professionellt".

Rykten och reklam är en sak, verkligheten en annan. Ibland stämmer det väl. Som med Solartex t ex. Resultatet av mitt strykjärns arbete och solartex blev verkligen fint. Det smet fint runt alla dubbelkrökta ytor, sträckte fint ut och resultatet blev riktigt snyggt. Det fäster bra även vid relativt låga temperaturer. Ryktena talade sanning med andra ord. Men det finns även nackdelar. Som gör det olämpligt i andra sammanhang. Det är tungt. Min 2-meters-vinge ökade 80 gram i bara klädsel. Och som alla andra värm-på-klädsel, vridstyvheten får byggas in i vingen om man behöver vridstyva vingar.

För nybörjare är det en topenkälsel. Styrkan är enorm. Och efter att ha dundrat in i ett träd med 2-metaren, hängde stabben bara ihop med Solartexen. Den hade gått av innanför klädseln, men hängde ihop tillräckligt för fortsatt flygande ändå. Imponerande.

Solartex distribueras av Model-Craft.

Ellge



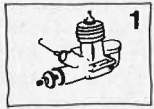
flygjulnötter



■ KNÄCK NÅGRA MODELLFLYGJULNÖTTER OCH VINN FINA PRISER 100 JUNIOR • FUJI 1,5 CC • MINI-ST ■

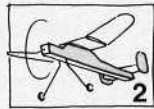
■ KNÄCK NÅGRA MODELLFLYGJULNÖTTER OCH VINN FINA PRISER 100 JUNIOR • FUJI 1,5 CC • MINI-STARTER • LIMPISTOLER •

Vilket år påbörjades den allra första serietillverkningen av en glödstiftsmotor?



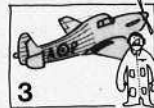
- 1 1927
- x 1937
- 2 1947

Det här är en mycket omtyckt Wentzelmodell från 40—50-talet. Vad hette den?



- 1 Dragos
- x Fantom
- 2 Falken

Keith Park, Nya Zeeland, var lite speciell som jaktpilot under världskriget. Vid varje flygning medförde han



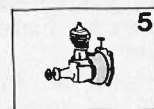
- 1 biblar på tre språk
- x stål hjälm över huvan
- 2 en pekingsertik

Vad hette mannen bakom det berömda och mycket lyckade Spitfire-flygplanet?



- 1 R Vickers
- x R Mitchell
- 2 R Supermarine

Cox Babe Bee har varit en populär modellmotor under många år. Vad — ungefär — kostade den 1965?



- 1 25:—
- x 35:—
- 2 45:—

Alphonse Pénaud var en av flygpionjerna även om han aldrig själv kom i luften — men väl hans lilla modellplan. När?



- 1 1821
- x 1851
- 2 1871

För att fortsätta med några årtal — när började man lancera linflyget på allvar egentligen?



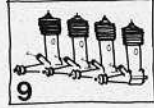
- 1 1920
- x 1930
- 2 1940

Det fanns en liten stavmodell på 40-talet som hette Kadett. Vem saluförde den?



- 1 Isacsson
- x Alga
- 2 Brio

Vad hette en av de allra första serietillverkade modellmotorerna över huvud taget?



- 1 Brown
- x Smith
- 2 Cox

Ofta talar man om "quarter grain" balsa. Varifrån själva stocken tar man den biten?



- 1 A
- x B
- 2 C

Ibland kan det bli aktuellt med att späda ut epoxi-limmet en aning. Men med vad?



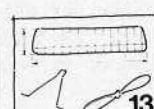
- 1 bensin
- x rödsprit
- 2 vatten

SMFF:s Flugan kommer ursprungligen från USA, där den har ett annat namn. Vilket då?



- 1 AMA-Cup
- x AMA-Fly
- 2 The Fly

På engelska ritningar finner man ofta beteckning SWG. Vad brukar det då handla om?



- 1 vingytan
- x pianotråd
- 2 propellerstigning

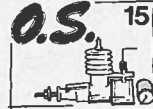
Box-Fly kommer från PILOT-fabriken. Men i vilken stad snickras dessa byggsatsar fram?



- 1 Osaka
- x Tokyo
- 2 Kyoto

julflygnötter

OS-motorerna är kända över hela världen. När kom den allra första fram?



- 1 1936
- x 1946
- 2 1956

Vem konstruerade RC-planet Boxer — en annorlunda Bulldog?



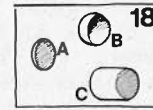
- 1 Bo Gårdstad
- x Tage Berggren
- 2 Pär Lundquist

Flight är en engelsk flygtidning — bra för skaladokumentation bl a. När kom dess första nummer ut?



- 1 1899
- x 1909
- 2 1919

Vilken av de tre avbildade detaljerna orsakar mest luftmotstånd då den förs genom luften?



- 1 plattan A
- x halv-sfären B
- 2 cylindern C

SMFF:s expedition ligger idag i Norrköping. Det vet vi. Men var har den inte legat tidigare?



- 1 Lammhult
- x Limhamn
- 2 Lidköping

Hur får egentligen en s k direktansluten SMFF-medlem tävla i modellflyg?



- 1 Nationellt
- x Internationellt
- 2 Med sig själv

Så här års brukar varje tidning med självaktning bjuda sina läsare på s k "julnötter". Så även Modellflygnytt! Våra "julflygnötter" omfattar två enkla tävlingar — självfallet med anknytning till flyg och modellflyg.

Den ena är en helt vanlig tipstävling med inte mindre än tjugo delfrågor. En del av frågorna kan tyckas vara lite "vid sidan om", men kom ihåg att flygkonsten är både gammal och "bred"! Den andra tävlingen är av typen "finn fem fel". Som framgår av de två teckningarna här till höger så har vi bakat in en stor

Julnöt 1

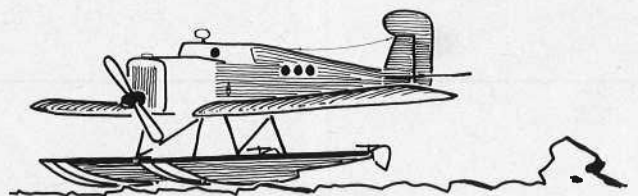
Den går till på "vanligt" tipsvis — Du skall alltså välja ett av de tre svarsalternativen. Skriv ner Ditt tips svar på baksidan av ett svartvitt fotografi (med modellflyg-anknytning förstås!). Ange på kortets baksida också Ditt namn, klubb, SMFF-nummer och adress och sänd det till vår redaktion poststämplat före 15 januari 1984.

Julnöt 3 Ahrenberg och Junkerskidor

Vinterhalvåret är modellflygarens flitiga byggtid. För väder och vind gör det inte så angenämt att flyga. Då är det skönare att sitta inne och göra sina nykonstruktioner och bygga allt som skall vädras till våren och sommaren. Men man kan ju inte bara bygga! Om inte annat så kan det ju bli vissa utrymmesproblem hemma då.

En annan trevlig vintersysselsättning är att läsa. Läsa böcker. Och flygböcker naturligtvis.

Albin Ahrenberg har skrivit en mycket trevlig bok om sitt flygarliv. Och här intill är beskriven en av de dräpliga episoderna, som det berättas om i hans bok. Vi passar på att göra historien till en liten julnöt att knäcka för läsarna.



1

Det var på Grönland det hände. Eller på Spetsbergen. Man hade kommit dit med ett flottörförsett flygplan, en Junker förstås! Det var ju Ahrenberg. Det blev kallt och sjön frös och man måste byta från flottörer till skidor. Men sådana hade man ju med sig!

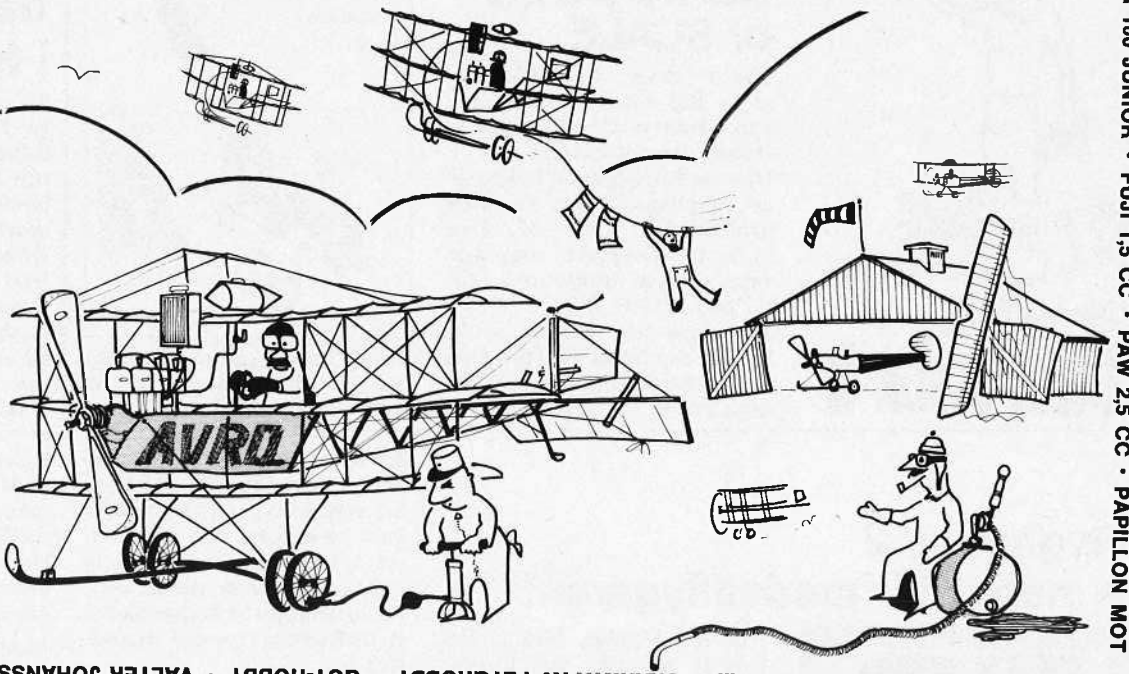
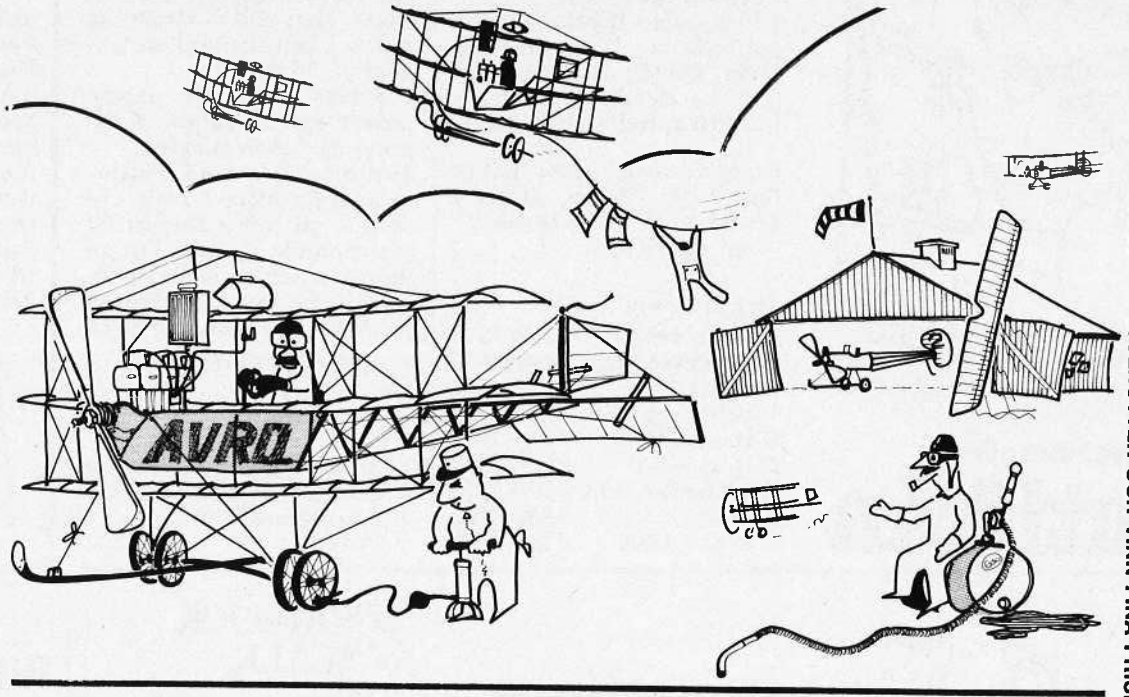
• julflygnötter



FINA PRISER 100 JUNIOR • FUJI 1,5 CC • MINI-STARTER • LIMPISTOLER • PAW 2,5 CC • PAPILLON M

KNÄCK NÅGRA MODELFLYGLJULNÖTTER OCH VINN FINA PRISER 100 JUNIOR • FUJI 1,5 CC • PAW 2,5 CC • PAPILLON MOT

mängd fel — hur många det egentligen är, har vi inte hållit ordning på. Det gäller alltså för Er som tävlar att finna så många fel som möjligt! Svaren på de två tävlingsuppgifterna kan Du stoppa i samma kuvert, så spar Du porto. Sänd in det till Modellflygnytt, Päärps Kattegattväg 14, 305 90 Halmstad. Ange noga Ditt namn, klubb och SMFF-nummer och adress och se till att Du har kuvertet poststämplat före 15 januari 1984 — annars är det för sent! Var snäll och ange på utsidan av kuvertet hur många fel Du funnit på teckningarna.



Julnöt 2

Här gäller det att jämföra de två teckningarna här till höger. Notera var felen eller olikheterna finns. Klipp ut en av teckningarna och markera på denna platsen för varje "fel" med en ring. Notera också på framsidan av kuvertet hur många fel Du funnit. Skriv Ditt namn, klubb, SMFF-nummer och adress på baksidan av teckningen.

ORSEGLARE • STARTACKE • M M • SKÄNKTA AV FLYGHOBBY • GÖT-HOBBY • VALTER JOHANSSON

2 Med hjälp av eskimåbefolkningen fick man ihop virke (det var visst ett utedass som strök med!) till två stadiga bockar, som man placerade under vardera vingen. Sen var det bara att ta av flottörerna och montera dit skidorna i stället. Enkelt jobb!

3 Sen kom det! Hur i allsin dar skulle man få ner flygplanet på isen igen? Inga domkrafster eller lyftverktyg fanns och de små men många eskimåerna kunde inte rubba planet. Men efter en stund funderande hade Ahrenberg löst även det flygeri-problemet. Hur?

Lösningen på problemet finner Du på sidan 40!



Inomhusglimtar

utifrån

Frankrike

Även i Frankrike flygs det inomhus. 18—19 juni flög man i Orléans sportpalats. I F1D vann Christian Frugoli på 16,35 + 17,48 före Jos Melis, Belgien med 19,14 + 8,15, 3:a blev Michel Frugoli, Frankrike med 13,41 + 10,24.

Christian vann också E.Z.B. före J.-M. Chabot, vilken i sin tur vann "F1D-Beginner" — en fransk klass.

"Världstoppen" i F1D:

J Richmond, USA	52,14	1979
D Kowalski, USA	50,41	1976
L Barr, GB	47,28	1982
J Richmond, USA	47,23	1980
R Harlan, USA	47,13	1980
R Doig, USA	46,24	1983
E Rodemsky, USA	45,50	1974
K H Rieke, V-Ty	45,50	1962
C Redlin, USA	45,17	1962

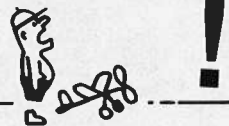
Tjeckoslovakien

I Brno i Tjeckoslovakien flygs varje sommar i början av juli en internationell inomhustävling i klass F1D. Hallen är 120 m i omkrets med en takhöjd på 36 m.

I somras deltog den danske modellflygaren Jørgen Korsgaard med stor framgång. Han blev 3:a i hård konkurrens. Hans bästa tid blev 34 min 53 sek vilket betyder ett nytt nordiskt rekord. Det tidigare officiella rekordet innehades av Esko Hämäläinen på 34,01 min även om S.-O.

Lindén flugit på 34,06 min — det var inte 2 % mer än gällande rekord.

1. S Kujawa, Polen	68,10
2. A Orsivari, Ungern	66,50
3. J Korsgaard, Danmark	65,32



I samband med första delen av **MODELLFLYGNITTS** inomhusserie har vi av förbiseende glömt att tala om, att ritningen på modellen **P-15** kopierats från **danska MODELFLYVENYT**. Vi hade fått tillstånd av Erik Knudsen att publicera modellen, men missade alltså nämna Jørgen Korsgaard,* som är mannen bakom den fina ritningen. I samband med översättning av ritningen försvann hans initialer. Vi beklagar ivrigt det skedd!

Redaktionen

P-15 I SVERIGE — I det nyeste nummer af det svenske Modellflygnyt har man aftrykt Erik Knudsens P-15 indendørsmodel med bygge- og flyvevejledning oversat til svensk uden så meget som at antyde, at dele er taget fra herved en serie om indendørsmodeller i det svenske blad. Vi synes faktisk, at man i det mindste kunne have set pænt ud i stedet for, at man tilsyneladende har camoufleret stoffets oprindelse ved at skrive svenske tekster på tegningen og fjerne Jørgen Korsgaards initialer i tegningens nederste højre hjørne. *

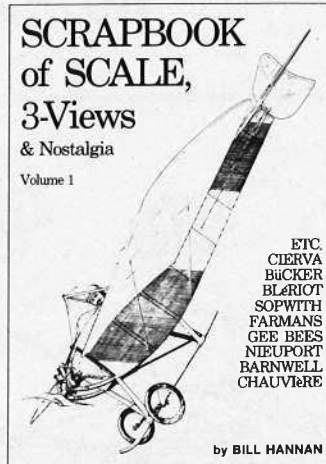


Nya böcker

läsvärt

SCRAPBOOK of SCALE

För de flesta "Peanut"-flygare är Bill Hannans namn bekant. Han skrev för några år sedan "Peanut-Power". Den nu föreliggande boken är en sammanställning av olika artiklar från 1967—82. Den skalmodellbyggare som inte finner något intressant i denna bok är inte född. 17 längre eller kortare artiklar. 13 treplansskisser och fyra konstruktionsritningar bla "Pilatus Porter" i "Peanut"-skala.

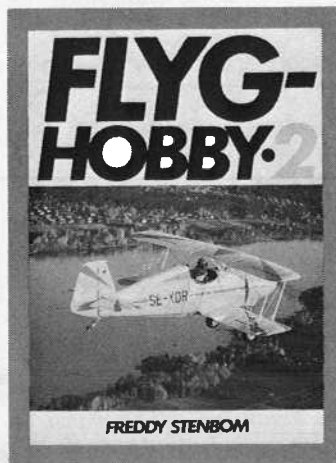


Finns hos "Ackus", Åkersliden 3, 446 00 Älvängen, tel 0303-384 81. Pris ca 50:— kr.

Ritningsbok från EM i friflyg 1982

97 sidor fyllda med ritningar på Europas bästa friflygmodeller i klasserna F1A, F1B och F1C kan du få genom att beställa boken från: "Luftsportclub Zülpich 1956 eV" — Kölnstrasse 52, 5352 Zülpich, Väst-tyskland. Pris DM 15:— + porto 3:—. Skriv bara "Planbuch 1982" och ditt namn och adress till ovanstående, så kommer bok + räkning, som du betalar i banken.

Flyghobby 2 — något för modellflygaren!



Allt om Hobbys förlag med Freddy Stenbom som huvudförfattare har kommit ut med en ny flyghobbybok — Flyghobby 2. Innehållet i den omspanner ett stort område inom flygerihobbyn. Sven-Olov Lindén ger modellflygets historia på nära 20 sidor. Bara där finns mycket kul att hämta under mörka vinterkvällar. Flyghobby 2 presenterar också något som saknats länge: en bokförteckning över svenska böcker om flyg, där den intresserade kan finna mäng-

der av nyttiga eller fängslande böcker: om flygplan i allmänhet, militärflyg, flygareminnen med berättelser och upplevelser, tekniska ordböcker, aerodynamik, flyghistoria etc etc. Förteckningen omfattar också en mängd utgåvor om modellflyg. Med den här listan över flygböcker kan Du antingen via Hobbybokhandeln eller genom Ditt eget bibliotek ordna fram underhållning, förströelse och kunskap för många timmar. En modellflygare skall ju inte bara bygga och flyga — en fördjupad kunskap om ämnet gör det än mer intressant och givande. Är man filatelist så kan Örjan Lünings artikel om Luftpostens Historia ge en hel del råd om en flyganknuten sida av det s k motivsamlandet.

Björn Karlström — vars tecknade och andra alster tänt mängden att gå igång med modellflygeri — porträtteras i ett stort avsnitt, som bör intressera fler än dem, som började räkna varv på 40—50-talet.

Modellflygets Stora Grabbar presenteras av Sven-Olov Lindén och Terje V Löberg skriver om skalaflyg m m.

Boken rekommenderas på det varmaste. Jag fick mitt ex redan i november och kan nu bara beklaga, att jag inte får den i julklapp. För jag kan försäkra att det blir en välvald julklapp till alla flygintresserade — inte minst för modellflygarna.

Se till att Du får den i julklapp! Än är det tid att tala med flygtomten!

S Tingwall

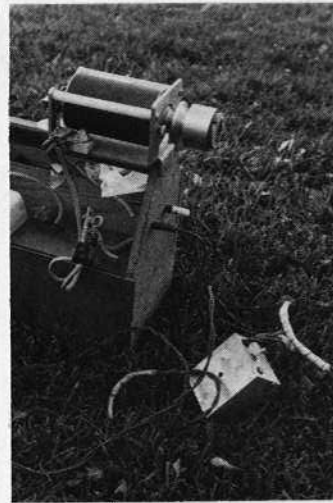


Propeller-balanserare

Att balansera propellrar bör man göra. Egentligen är alla sätt bra, men ju noggrannare man gör det, desto bättre. Även den dyraste prop-balanserare lönar sig i längden. Glödstiftskontot hålls nere och slitaget på motorn minskar. Märkligt att så många använder propellrar "ur asken". Bertil Beckman & Co har plockat hem en liten behändig

balanserare typ spetsig pinne. Priset är runt 25:—. Denna typ är enkel att använda. Bara att skruva fast propellern mellan konerna och hålla det hela mellan två fingrar. Det finns mer exakta sätt, men resultatet är klart godkänt ändå. Jag har alltid en med på fältet ifall någon prop behöver justeras. Just denna balanserare fungerar bättre än dem flesta av samma typ. P g a att även de minsta propellrarna med diam 3 mm hål kan balanseras. Vilket behövs.

Ellge



Transfunkt "glöddrivare"

När jag i augusti beställde en skumsåg från Transfunkt så hade Inge Stendahl passat på att lägga i en lapp i paketet där han talade om att jag hade köpt en glowdriver i augusti 1973.

Att jag överhuvudtaget beställde en "glöddrivare" berodde på att jag ville införa något nytt i F1C-klassen. Jag tyckte att allt velande vid

starten och allt skruvande på nålen bara ökade chanserna till en sjunkstart. Eftersom wakefield-flygandet är det enklaste sättet att sätta en modell i bra luft — bara vänta med uppviden motor tills termiken kommer och släppa modellen i den! Jag ville att mitt C-flygande skulle komma så nära detta som möjligt. Dvs vänta ut termiken, in med modellen i start-motorn, kort varmkörning utan att skruva på nålen och så iväg. Janne Z har klockat denna tid runt 3 sek vid något tillfälle.

1973 fanns det ingen som flög på detta sätt, varken i Sverige eller utanför och det förvånar mig att inga fler har anammat detta. Fördelarna borde ju vara uppenbara.

För att ovanstående skall fungera krävs en "glöddrivare" som fungerar i alla lägen.

Och jag har under dessa 10 år alltid litat på Transfunkt variant. Den har helt enkelt fungerat perfekt i alla lägen.

Så trots att jag har provat andra, som fungerat bra, så när det varit tävlingsdags har det blivit transfunkt drivaren som använts i alla fall.

Ellge

SP-22 "MERLIN"

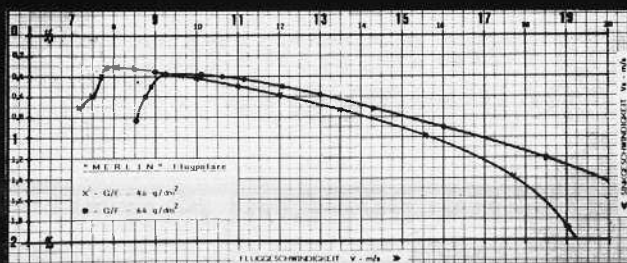
En supermodell helt byggd i glasfiber/epoxy

Spännvidd: 3.300mm
Längd: 1.270mm
Vingyta: 54dm²
Flygvikt: från 2.500gr.

En produkt från



c:a pris 3000:—



Levereras genom
väl sorterade hobbyhandlare



Nytt svenskt rekord!

Svensk Hök gav nytt svenskt rekord i hastighetsflygning för eldrivna flygplan.

I samband med Europacupen i El-pylon som arrangerades tidigt i våras (15/5) nere i Schweiz slog Kometen - Lomma-teamet - till och fixade det nya rekordet. Teamet utgjordes av pilot Gert Zaar, som också byggt planet, mekaniker Göran Olsson samt

starter Anders Olsson (fr vänster t höger på bilden).

Flygplanet som var utrustat med endast 7 celler 1,2 Ah har döpts till "Swedish Hawk" och nådde 97,63 km/tim under internationell kontroll.

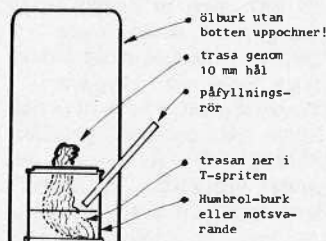
Foto Johannes Legradi,
Text Gert Zaar,
MFK Kometen



Runnmaffians hand- och motorvärmare

Runnmaffian, Falu RFK, ger inte upp flygningen trots vinterkylan! Med "istappar" till fingrar är det en tjuvning att se sin kärra i gnistrande solsken, säger man. Och visst ligger det mycket i det påståendet?

Men man har också konstruerat en enkel finger- och motorvärmare. En ölburk, en mellanstor humbrol-burk, en trasa och T-sprit är grundmaterialen för deras värmare, som alltså fungerar enligt fotogenlampsprincipen. Skissen här visar uppbyggnaden.



Kampen om slutsegern och klubbmästerskapet blev intensiv in i det sista. Junioren Lars-Olof Andersson med sin Viking vann totalt med Hans Nygren, som flyger Carat (konstruerad av "gamle" friflygaren Ingvar Sares (5). Greger Sares och Lars Nygren belade platserna före honom.

Det gav tre juniorer bland de fem bästa — ett resultat som lovar gott för framtiden.

Gösta Cerenius

Hedemora RFK:s serietävling

igen

I Modellflygnytt 3/83 rapporterade Hedemora RFK om sin serietävling i segelflyg.

Det hela var upplagt som sju serietävlingar vardera omfattande 3 starter/idealtid 6 min och landningspoäng enligt F3B-mallen — de två bästa försöken räknades.

Man började då snön fortfarande låg djup och våren och sommaren har sedan bjudit fina flygdagar.

Så här på senhösten kan man konstatera, att allt varit mycket lyckat — det har aldrig flugits så mycket i klubben som den här sommaren.

HOBBYCENTRALEN

Oslovägen,
452 00 STRÖMSTAD
Tel 0526-114 20

Öppet vardagar 9—18, lördagar 9—13

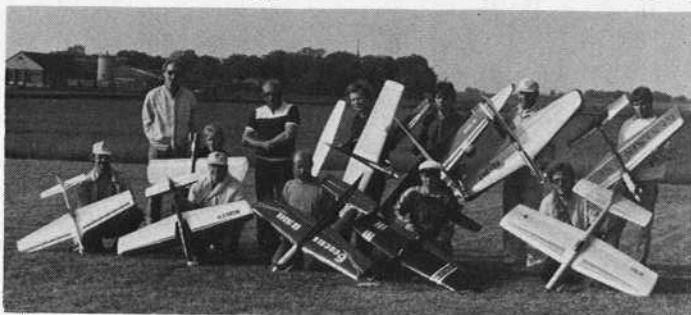
ELFLYGPAKET "FUJI 101"
komplett med 540-motor,
6 volt acke och timer-
laddare 450:— ~~1.195:—~~

NU SKALL VI FÖRSÖKA ATT FÅ ORDNING PÅ
ops -DISTRIBUTIONEN I SVERIGE!

PRISLISTAN PÅ MOTORER OCH DELAR
FINNS NU KLAR. RING SÅ SKICKAR VI!

PÅ FLYGSIDAN FINNS ETT BRA SORTIMENT
AV PILOT, ROBBE, SIG, GRAUPNER M M

MÅNGA KALLAR OSS FUTABA-SPECIALISTEN!



Windmill Cup 83

Succéstunttävlingen Windmill Cup i Trelleborg avhölls planenligt den 11 juni i ett strålande väder. Här en något sen rapport.

En stor del av stunteliten i Sverige hade mött upp. Efter genomgång och lottning drogs tävlingen igång med en domaruppvärmningsrunda av Staffan Ekström — han har vanan inne från Oxelösunds-VM, där han varje morgon kl 07.45 var uppvärmare åt domarna!

1/2 omgångar F2B och semistunt kördes före lunchuppe-

hållet. När tredje och sista omgången med 5—6 m/sek var till ända visade det sig att Ove Andersson återigen hade lagt beslag på förstaplatsen följt av Johan Rasmussen och Kauko Kainulainen. I semistunt kom hemmasonen Erling Linné etta tätt följt av nykomlingarna Karl-Gunnar Eklund, Hallstahammar, och Stellan Åström, AKMG.

Nästa år blir det en ny stunttävling här nere — Windmill Cup 84 — alla välkomnas dit!

Lars Roos

SM_{F3B-T} hos Clippern

Clippern, Landskrona arrangerade landets första SM i F3B-T, som flögs på Saxtorp 27 augusti.

Svag vind, sol och TERMİK bidrog till att göra SM:et till en spännande tävling, där Vikings Bengt Norman ledde efter de första flygningarna.

Clippers egen rutinerade räv John Knudsen kom så och tog hem segern, följt av Gösta Lövgren och Henry Åkermark.

Bland juniorerna lyckades Magnus Andersson, Blippern bäst — resultatet hade givit en sjätteplats bland seniorerna. Patrik Nilsson och Mikael Knudsen, båda från Clippern, kom tvåa resp trea.

P Nilsson



Dala-loopingar hos Falu RFK

Falu RFK genomförde i höstas sin första flygtävling på Gringsbofältet. Domare Bengt Källström fick bedöma start, rakflygning, liggande åtta, procedursväng, looping, wing-over samt inflygning och landning — alla nyttiga moment i den "dagliga" träningen. Ett stort antal tävlande från tre klubbar deltog. Segrade gjorde Tomas Nyholm, Ludvika, (mitten) följt av Per Carlsson, Falu RFK (t h) och Krister Gustavsson, Ludvika.

B Carlsson

NYHET!

WILD CAT

"Det roligaste som hänt på hobbyfronten". En farkost som är så enkel att även dom yngsta grabbarna kan vara med. Påminner om ett flygplan, utmärkt som träningsobjekt för blivande flygare.



Sjöversionen

Toppfart på isen med OS 25 FSR i nosen ca: 100 km/tim.

Byggsats med färdigformade balsa och plywooddetaljer. Piano-trädsställ, låsringar, gångjärn, roderhorn, skruv, roderstänger, linor, ritning i full skala med bygganvisning. Du bygger en WILD CAT på några kvällar. Svensk tillverknig. Lämplig motor 2,5—4 cc. WILD CAT kan köras med eller utan radio. Linstyrning eller 2 kanals radio. Tag med en WILD CAT till flygfältet och låt dom yngsta prova på radiostyrning. Ingen kan misslyckas med en WILD CAT.

WILD CAT Byggsats med skidor Pris 375:—

WILD CAT Byggsats med pontoner Pris 395:—

Is o Snöversionen

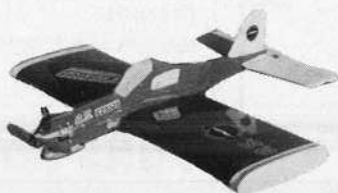


Sverige-Skidan



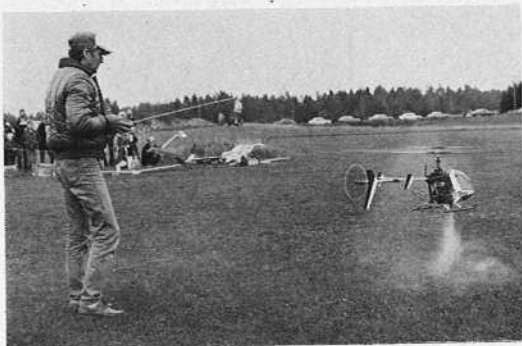
i lättmetall passar alla RC-plan. Pris 125:—/par

COSMOS linplanet som du limmar ihop på en timme. Perfekt kursmodell. Byggsats med alla delar utsågade, färdig vinge, ritning m. m. Pris 105:—



Skicka 10 kr så får du vår katalog
HOBBY-TEKNIK

Box 167
151 22 SÖDERTÄLJE
Butik: Jovisgatan 4
Tel. 0755-630 70



sering av modellsegelplan och bogsering av banderoll. Också det fungerade perfekt. Det var Lars Nilsson från Sunne, som svarade för detta. Penty Hagelberg hade lite besvär med att få sitt F 5-plan i luften. Efter att ha klarat ett propellerhaveri kom hon emellertid upp och bjöd på en mycket vacker och perfekt genomförd flygning.

Perfekt uppvisning på modellflygets dag

Det var en högtidsstund för modellbyggare och flygentusiaster när Karlstads modellflygklubb på lördagen den 17 sept. bjöd på Modellflygets Dag på klubbens fält Bredlanda i Skattkärr. En stor publik kom, över 200 personer, och den fick se mängder av eleganta modeller, skickligt manövrerade i hisnande uppvisningar

Ett 20-tal flygplansmodeller kunde den nöjde klubbordföranden Gert Borén räkna in. Det var till övervägande delen specialbyggda modeller för radiomanövrering och avance-

rad flygning men också en rad eleganta modeller i skala. Bland de senare var en mycket vacker Spitfire, en Kavanichi George och en F 5, känd som eskortplan för de amerikanska rymdfärjorna. Men här fanns också dubbeldäckare som man känner igen exempelvis från Röda Baronens dagar och från Biggles farofyllda färder österut och västerut.

Allt fungerade perfekt. De ettriga metanolmotorerna surrade som ilska bin och drog maskinerna i de mest hisnande manövrer, skickligt dirige-

rade per radio från backen. En tillfällig jordvall i fältets kortända tvingade planen till ganska branta landningar men också det klarade man utan större missöden.

Bert-Erik Stövling från Vansbro, en av landets skickligaste på att hantera radiostyrd modellhelikopter, bjöd på några bejublade uppvisningar. Att köra modellhelikopter kräver sin man fullt ut, det rör sig här om en enorm reaktions snabbhet och en helt annan teknik än den som vanliga modellplan kräver.

Programmet upptog även bog-

Klubben bjöd också publiken att "spaka" själv. En och annan tog också chansen, men man klarar inte första gången att flyga ett modellplan utan dubbelkommando. Det kräver säkert öga och säker hand.

Det blev en fin propaganda-dag och det kliade nog i fingrarna lite varstans i publiken när modellflygarna i snabbt tempo utförde hela långa raden av Halsbrytande manövrer. Sist på programmet stod en uppvisning med Stunt och Combat-flygning, den var verkligen uppskattad av publiken.

Karlstads Modellflygklubb

Text: Gert Borén

Bilder: Lennart Larsson

RCC

Radio Control Center AB

Upplandsg 10, Stockholm Lönngatan 46 E, Malmö
Öppet mån—fred kl 14—18

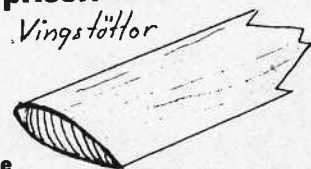
Byggsatser, Motorer, Radioanläggningar till rätt pris,
från: Futaba, Pilot, MK, Enya, HP, Veco, Saito, IM,
m m.

Tel butiker 08-11-84 34, 040-96 41 40

Allt för MODELLBYGGARE i trä, även till EAA

Max kvalitet, till rimliga priser.

Bakkantlister även i ABACHI
Abachiflak från 0,75 mm
FURUFLAK från 1,5 mm
Mahognyflak från 1 mm

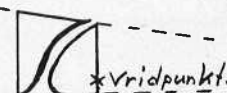


VINGSTÖTTOR I FURU profillhyvlade

Skalaprofillist i balsa

Till alla skevroder

Typ 1



Typ 2



Monteras bäst med pingångjärn

Det övriga sortimentet i balsa som vanligt + Quater Grain.

LISTER: Spruce, Abachi, Honduras Mahogny, Furu. Rödbokstav, JELUTONG, Planotråd, Mässingrör, osv.

ROTORBLAD till KAVAN & SLÜTER, beställ direkt från oss.

HIROBO hittar du hos Modell & Elektronik. Återförsäljare antages. Postorder.

Prislista mot brevporto. Specialbeställningar.

Kontantförsäljning: Fagersta Skola, Hofors.

PeAs Rotorblad

Källarvägen 13, 810 10 Torsåker
Tel.order 0290-851 37, 407 32



Jodå, Ahrenberg kom på en mycket listig lösning på problemet. Öl fanns det gott om och genom att bjuda hela eskimgänget på öl, så blev det snart varmt vatten (!) nog för att sakteliga få bockarna att smälta ner i isen och Junkern tog "mark". Smart!

4

Superpriser i december!

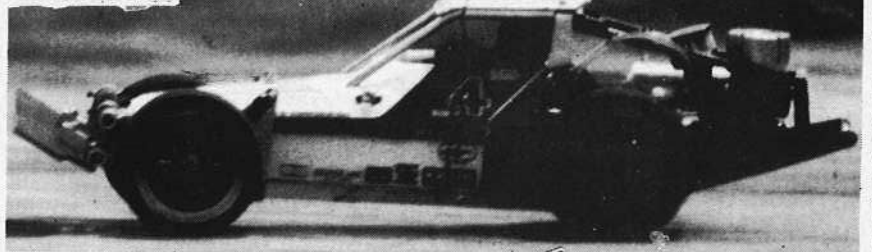


BEETLE BUGGY-PAKET!

Beetle, Radio, Ackpaket och Snabbladdningskabel.

NU 1495:-
ord.1975:-

ROWDY RACING BAJA
ord.1995:- **NU 1795:-**



Vid köp av en **ASTRO** 2-kanals radio ... får Du köpa en **GARDEN HILUX BUGGY** för end. **100:-**



BOKA DITT EX. REDAN NU!!!!
-kommer i mitten av dec. 120 sidor hobbykatalog. pris: **20:-** +PORTO

Vi för helikoptrar från HIROBO!

FALCON 808EX



ORD. 4100:-
NU 3800:-

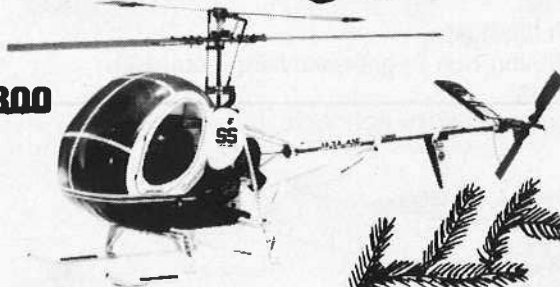
DU FÅR GRATIS HJÄLP MED INTRIMNINGEN AV INKÖPT HELIKOPTER HOS OSS!

FALCON 555



ORD. 2625:-
NU 2425:-

mini-star HUGHES 300



25 CLASS B C HELICOPTER mini-star-o25



ORD. 1625:-
NU 1550:-

SUNDBYBERGS LEK-o.HOBBY
HOBBY LAND

VI ÖNSKAR ALLA GAMLA SOM NYA KUNDER EN GOD JUL OCH ETT GOTT NYTT ÅR!!!
-VI TAR DE FLESTA KONTON!

JÄRNVÄGSGATAN 38
172 35 SUNDBYBERG, 08-2878 68



Rutinerad kämpe tvåa...

näst sista perioden. Tyska laget slutade på 4:e plats. Svenska laget fick ingen framgång utan hamnade på 8:e plats. Kina vann FIB-lagtävlingen med stor marginal.

F1C

Det hade regnat natten före första tävlingsdagen och en hög, blöt klöver hade snart fått vätan att gå genom skor, strumpor och byxben. Dis och låga molnslöjor gjorde det svårt att se modellerna. Redan i början av andra perioden steg modellerna upp i molnbasen i lyckade starter. Siktförhållandena varierade dock snabbt och alla blev inte lidande. Man beslöt göra uppehåll. Efter en timmes uppehåll kunde resterande 40 minuter av perioden flygas. Då hade molnbasen höjts avsevärt. Lars fick dubbla övertider i första perioden. Den andra

var tveksam då andra modeller steg samtidigt och kunde ha stort tidtagarna. I och med detta var tävlingen i praktiken slut för hans del. Han ågnade sig sedan åt att hjälpa till i depån. Hans och Gurra Ågren notera max fram till sista perioden, där Hans modell var så vattensjuk efter allt regn och våta landningar att stigmönstret ändrades. Gurra lade sin sjunde max till handlingarna och det visade sig att han var en av fyra, som klarat det. Det visar att tävlingen var svår trots F1C-modellernas prestanda. I flyoffen gjorde Achterberg, USA, och italienaren Venuti dåliga starter och placerade sig som 4:a resp 3:a. Venutis lagkamrat Lustrati och Gurra klarade lätt 4 minuter. Molnbasen var dock inte alltför hög och Lustratis start såg inte särskilt bra ut. Svenska laget var nu mycket optimistiska — om de båda finalisterna gjorde likadana starter igen skulle utan tvekan Gurra vinna.

Lustrati skulle få göra sin start först med chans att bli nervös, medan Gurra avvaktade. Den taktiken fungerade så långt att Lustrati gjorde en mycket bra start med god höjd. Taktiskt var detta en miss och modellen försvann i diset under molnen efter 254 sek — precis som svenskarna räknat med. Gurras start blev dock inte bra. Modellen skar ut och fick inte sin vanliga utgångshöjd. Trots mycket bra glid blev det bara 177 sek. Gurras chans till förstaplatsen gled honom ur händerna, men han förklarade sig nöjd ändå. Han kan nu räkna in sig bland friflygvärldens stora namn: Bob White, Andreas Lepp, Eugenie Verbitsky, Per Quarnström, Alain Landeau och Paul Lagan — ingen av dessa har nått längre än till en andraplats. Nu är Gurra bland dessa giganter! Hasse tillmättes en stor chans ända fram till missen i sista perioden. Han är på väg uppåt och de stora framgångarna kommer säkerligen om något år. Det svenska laget kom på en åttondeplats. Vann gjorde Italien före USA och Kina.

Bror Eimar

Friflyg-VM...

Den avslutande banketten ägde rum på Workers Club, där festandet pågick hela natten med avbrott för prisceremonierna, som delades upp i tre omgångar — först arrangörernas priser till medaljörerna, sedan CIAM:s officiella priser och diplom och slutligen vandringsprisen. Gurra Ågren var i sitt livs form och fick massor av bifall från svenskar, finnar och alla andra som tyckte han gjort en bra insats. Senare fick han också möjlighet att visa att han även behärskar dansgolven på den södra hemisfären. Lothar Döring lät traditionsenligt den stora Lord Wakefieldpokalen gå runt med champagne. Utanför var det regn och rusk, men det kan inte en aldrig så duktig VM-arrangör rå för. Förläggning, invägning, transporter, funktionärer och organisation var av högsta klass och viljan att lösa ev problem var imponerande. Och Sverige drog sig hemåt med en välförtjänt silvermedalj den här gången.

Bror Eimar

Byggsatser från SMFF



CIKADA

Segelmodell i klass A:1
Spännvidd 120 cm

En mycket populär modell som vunnit många junior- och seniortävlingar.

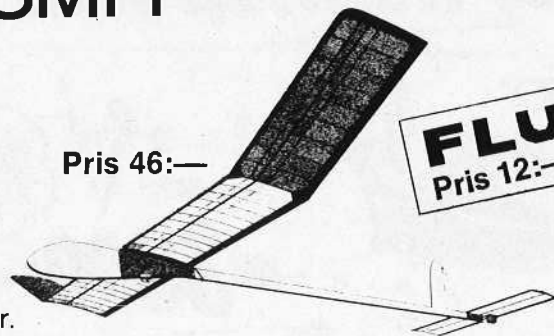
Lämplig för alla över 12 år.

Cikada är lättbyggd och lättflygen.

Byggsatsen innehåller ritning och byggbeskrivning samt alla delar färdiga för montering.

Pappersklädsel medföljer men ej lim och lack.

Pris 46:—



FLUGAN
Pris 12:—

EMIL

Linkontrollmodell

Spännvidd 50 cm

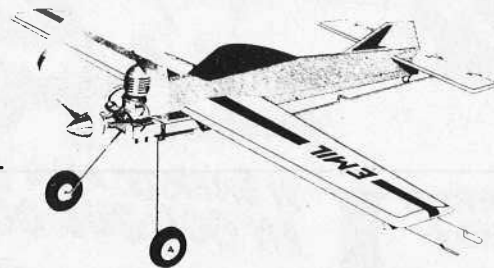
Lämplig motor 1,5 cc Pris 48:—

En mycket bra modell för linkontroll.

Lämplig för alla nybörjare över 12 år.

Byggsatsen innehåller färdiga delar. Vingen profilfräst. Även hjul och alla roderdetaljer medföljer byggsatsen.

Motor, tank och lim ingår ej.



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

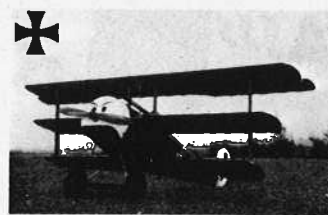
— The new generation ...



Magnattila
Efter Fokker monoplane, kan flygas med 2 eller 3 kanaler. För 5–6,5 cc tvåtakt eller 6,5–10 cc fyrtakt. Spännvidd: 1 524 mm.



Puppeteer
Efter SOPWITH Pup. för 5–7,5 cc motor eller 6,5–10 cc fyrtakt. Spännvidd: 1 524 mm.



Baronette
Klassikern Nr 1
För 4–7,5 cc fyrtakt.
Spännvidd: 1 244 mm.



Legionaire
Efter Nieuport 17. Spännvidd: 1 320 mm. Lämplig för 4–6,5 cc motor eller 5–7,5 cc fyrtakt

Magnattila, Poppeteer, Baronette och Legionaire har: trycksvarvad motorkåpa i aluminium, alla tillbehör (exkl hjul) som tank, motorbock, linkar, mm. Utsökt balsamaterial och bra ritningsunderlag.

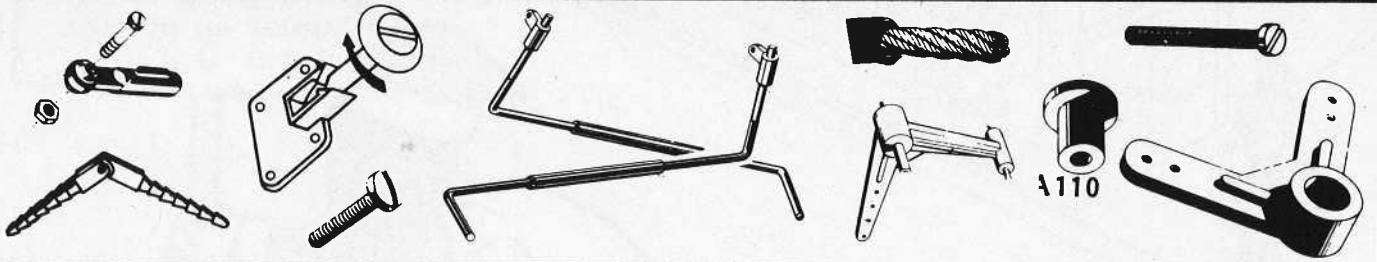


Nu är den klar!

Bac Hawk, Ducted fan

Utvecklad tillsammans med Boss 602- gänget. Flyger som en pärla, Demokasett på VHS-video finns. Lev med glasfiberkropp, färdigplankade vingar, Boss 60R aggregat, fjädrande skalaställ samt svensk instruktion. De flesta småtillbehör ingår också. (Begär ytterligare info.)
Kan även erhållas utan fjädrande ställ. Flygning 4 000–4 5000 gr. Avsedd för 61–65 motorer.

Vi distribuerar bl a Slec – tillbehören i Sverige, mer än 140 olika prisbilliga tillbehör i lager:



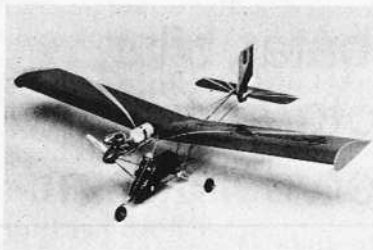
Cranfield A1 (Finns även som 1/4 skala!) Aerobaticmaskinen för alla. Perfekt för 40 fyrtakt eller 19–30 tvåtakt. Färdigplankade vingar, allt trämaterial förarbetat samt de flesta tillbehör. Spännvidd 1 295 mm.

Produktkatalog

Katalog över följande artiklar kan du beställa i din butik eller från oss! Slec tillbehör, Flair model Products, Velleman elektronik, PFM, LMC, Flexifoil int.
Pris 10:- (+ porto 6,50)

LMC Microlight

Trainern som kombinerar lättbyggd och stark konstruktion med extremt goda flygegenskaper. Lev med färdigplankade vingar, färdig kropp, samt de flesta tillbehör som tank, hjul, spinner, stötstänger, kort sagt det mesta. För 2,5–5 cc motor. Spännvidd: 1 317 mm.



Se våra produkter
hos
DIN
Hobbyhandlare!

Generalagent och distributör: (F.D. Beckman Electronic)

VELLEMAN ELECTRONIC AB

Box 69, 172 22 SUNDBYBERG. Tel: 08-98 46 00



Allt för RC-entusiasten:

Flygplan, helikoptrar, båtar, bilar,
radioanläggningar, motorer, trä-
material, tillbehör, reservdelar, m. m.

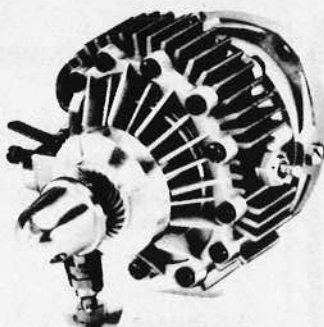
Pröva oss!

Göt-Hobby

Roslagsg 25, 113 55 Stockholm, tel 08-15 68 63
öppet vard 10—18, lörd 10—14



(Hkp-katalog med motorer, radio och tillbehör skickas mot 10:— i frimärken eller sedel)



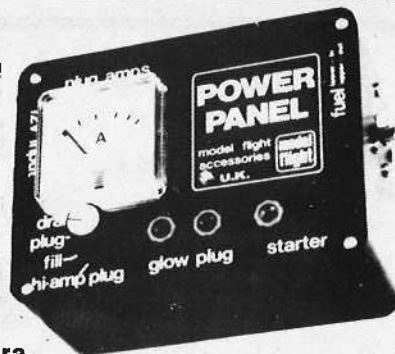
Nya Wankelmotorn
från Graupner/OS
Nr 1801 1456:—



IC-panel i nytt ut-
förande
Nr 650 229:—



Snabbladdningsbara
NC-celler 1,2/500
Nr 3617 12:—



Power Panel m. pump
Nr 518 275:—



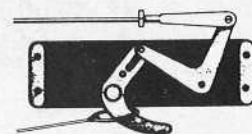
Elstarter även för
stora motorer
Nr 670 395:—



6V-bränslepump
Nr 656 155:—



2V-glödack.
Nr 620 82:—



RC-styrd segelkrok
Nr 628 46:—

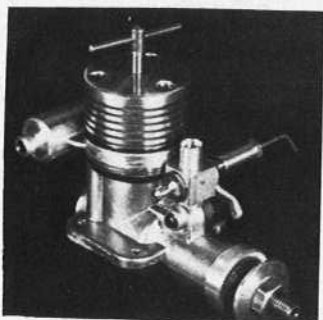
Julklappar från Hobby Borgen

Vill Du se ännu mer av vårt stora sortiment, Sveriges bredaste, beställ då vår katalog på 100 sidor. 15:— ska bifogas beställningen (sedlar eller frimärken)

HOBBYBORGEN AB • Box 31 • 360 71 NOTTEBÄCK • Tel. 0474-405 10

PAW-Kvalitets-dieselmotorer

NYA INTRESSANTA LÅGPRISER!



- ★ Kör billigt, kör diesel
- ★ Inga dyra "pluggar"
- ★ och batterier etc

Linkontrollbyggsats värd 75:—
lämnas GRATIS vid köp av 1,5
cc eller 2,5 cc motor — gäller
dock så långt lagret räcker!

PAW-motorerna finns i nedanstående versioner:

Standard (ej RC)	RC-utförande	Special
0,8 cc	2,5 cc	0,8 cc RC
1,5 cc	3,2 cc	2,5 cc RC
		3,2 cc RC
		4,8 cc RC
		Trimmad extra vass
		1,5 cc

För samtliga RC (utom 0,8 cc) ingår ljuddämpare!

CENTO

C E TRUEDSSON

Fack 541
200 10 Malmö, Sweden
Postgiro 47 65 00 - 4

Telefon 040-15 51 98
040-15 16 43

Telefontid

Mån-Tor 10-12, 16-18
Fre 10-12, 16-17



FÖR ALLA SAMLARE

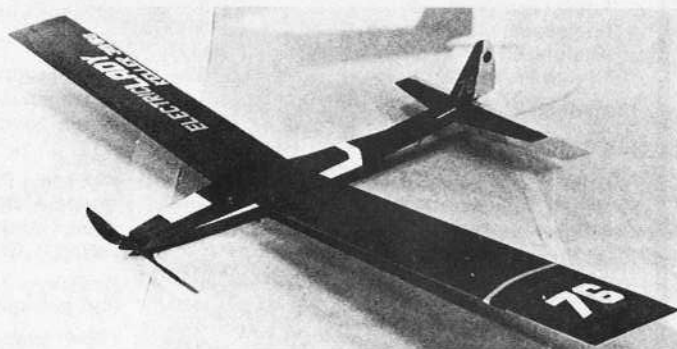
Ritningar från 1940-60

Båt och flyg.

BEGÄR PRISLISTA!

Nytryck av J21, J22 m fl.

ELECTRIC LADY



NY, MÅNGSIDIG RC-MODELL!

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

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

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

Pris för komplett byggsats (ej klädsel och lim) 285:—

RC-flyg —
hobbyn du har råd med!

Övriga byggsatser

SK 78 Nybörjarmotor 445:—

Kompis Nybörjarm segel 225:—

Lill-Johanna Oldtimer 445:—

Plums flottörer SK 78 155:—

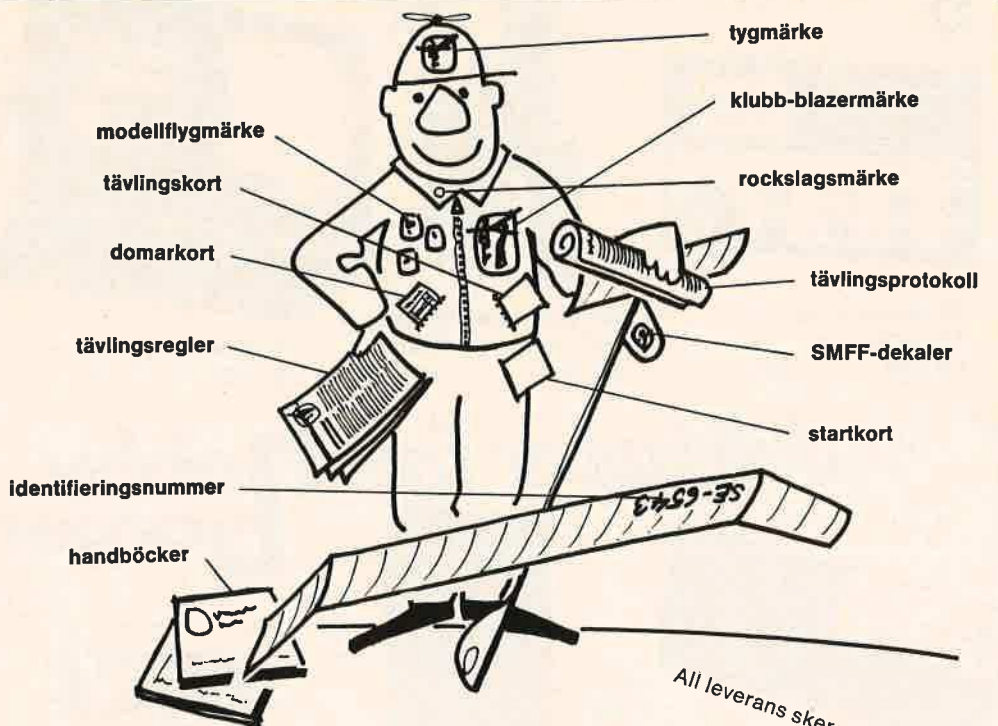
Lill-Plums flott Lill-Joh 135:—

Alfa 20 399:—

TOMTMORA SNICKERI

760 10 Bergshamra
0176/623 73 även kvällar

Återförsäljare av våra produkter i Norge: Scala Hobby, Oslo



All leverans sker mot postförskott.

KÖP HÄR

Köp från Förbundsexpeditionen grejor, som är lämpliga för Dig själv, Dina modeller och Din klubb. Köp märken och plaketter — fina priser till tävlingar, som också blir trevligare med tävlingsregler, tävlingsprotokoll m m från SMFF:s exp.

Förbundsmärke

Rockslagsmärke, nål	5:—
Rockslagsmärke, brosch	5:50
Klubbblazermärke, broderat	SLUT
Tygmärke, sys fast	5:—

Modellflygmärke

Brons	17:50
Silver	19:—
Guld	20:—
Elit	21:—

Föreskrivna prov skall avläggas och kontrolleras av ansvarig klubbledare.

SMFF-dekaler, 2-färgs

1 st 12×12	3:50
2 st 7×7	3:50
8 st 3×3	3:50

Identifiering

60 mm 8 st SE-	10:—
20 st 0—9	10:—
30 mm 15 st SE-	10:—
35 st 2, 0—9	10:—
50 st 1	10:—
10 mm 60 st SE-	10:—
150 st 0, 2—9	10:—
230 st 1	14:—

Färger: svart, vitt och rött.

Startkort, tävlingskort, tävlingsprotokoll, heatkort, matrikelblad, klubbparmar etc — uppgifter via



SMFF:s expedition
Box 10022
600 10 Norrköping
Telefon 011-13 21 10

Tävlingsregler

Allmänna bestämmelser	3:—
Friflyg	
Klasserna F1A, B, C, D, E, G, A1, B1, C1, motorseglare, 77 cm, HKG, FAI-35 cm, 25-öres, Peanut	6:—
Linflyg	
Klasserna F2A, B, C, D, Minispeed, Speed-A, Speed-B, Speed-C, Semi-stunt, Good-Year racing, Team-racing B, Combat-open	6:—

Radioflyg

F3A och sport populär	6:—
F3B-N segel, höjdstart, populär A & B, F3F hang	6:—
F3D pylon, Quater Midget pylon	6:—
Helikopter, internationella & svenska & populär	6:—

Raketflyg

Raketflyg	4:—
-----------	-----

Elflyg

Elflyg	6:—
--------	-----

Handböcker

"Att vara modellflygledare"	6:50
"Modellflygets grunder"	15:—
"Modellflygning"	SLUT

SVERIGES MODELLFLYGFÖRBUND

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

Ordförande

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

Vice ordförande

Björn Lundin
Östra Torggatan 17
652 24 Karlstad
Telefon 054-10 11 06

Sekreterare

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

Kassör

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

PR och rekrytering

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

Suppleant

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

Utbildningsledare

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

Grenchef Friflyg

Bo Modéer
Hökbursvägen 39
147 00 Tumba
Telefon
0753-377 45 bost
0753-657 79 arb

Grenchef Linflyg

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

Grenchef Radioflyg

Hanns Flyckt
Prästgården
564 00 Bankeryd
Telefon 036-721 10

Förbundsexpedition

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

Expeditionsföreståndare

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

Norrköping

KNEIPPBODEN

Modellflyg för nybörjare och experter.

RC, friflyg, lina, material och tillbehör.

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

HB Bagge & Ernvist
Lokegatan 24
602 36 Norrköping

Falun

Lek & Hobby

Holmgatan 30, 791 71 Falun
Tel 023/221 80

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

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

Gävle

**MOLANDER
HOBBY**

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

har Allt om hobby

Modellflyg — båt — bil —
motorer

Radioanläggningar

Tillbehör m m

Gävle

500 m² HOBBY + 500 m² LEK
R/C-, BIL, BÅT, FLYG
stor sortering
350 hyllmeter plast-
och balsamodeller
Sveriges största utställning
av bil- och tågbanor

FULLSORTIMENT MÄRKLIN



Box 95 801 02 Gävle Tel 026/10 33 60

Göteborg

**WETTERGRENS**

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

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



Göteborg

**HOBBYCENTER**

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

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



Välkomna in!



Helsingborg



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

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

Karlstad

ELL-AIR

Box 77, 660 60 Molkom
Telefon 0553/211 17

RC-Flyg

Motorer, radioanläggningar
och tillbehör

Lidköping

Flyghobby

Silverskjöldsgatan 7
531 00 Lidköping Tel 0510/262 34

Västsveriges mest välsorterade affär för RC-flygaren.

Radio: JR, Sanwa.

Motorer: Webra, OS.

Byggsatser: Av bästa och kända fabrikat.

Tillbehör: Ca 500 olika artiklar.

Välkomna
Bo Nylund

Linköping

BORGS hobby

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

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

Modelljärnvägar — Bilbanor
Plastbyggsatser —
Experimentlådor — Tillbehör

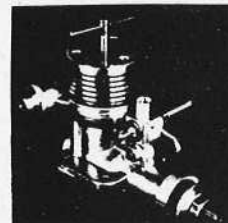
Vi är representant för SIG i USA
— en av världens största tillverkare
av byggsatser. SIG har även massor
av detaljer för alla typer av modell-
flyg. Vi har dem i lager.



En stor konstflygmodell i
en liten kartong. Flyger
som Du vill. En byggsats
i Din smak.



En modell med mycket go-
da flygegenskaper. Användes
av AMA vid deras upp-
visningar. En toppenmodell
med färdig cellplastvinge.
LÄTTBYGGD. LÄTTFLUGEN.

**PAW diesel**

Vi är generalagent för PAW-
dieselmotorer som finns
från 0,8 cc — 4,8 cc.
Även med RC-trottel.
Fråga oss om priset.



Vi är Skandinavien ledande producent av
balsa i flak och lister — även furu, flygply-
wood och byggsatser. Fråga efter vår pris-
lista.

BYGGSATSER från SIG, Goldberg, Top Flite,
Marutaka, Pilot, Precendt m. fl.
tillverkare.

MOTORER från OS, Cox, Fuji, Enya, PAW,
Fox m. fl.

DETALJER från Kavan, Sullivan, Du-Bro,
Ishipla, Ripmax, Micro-Mold,
Williams, Goldberg m.fl.

Fråga först i Din hobbyaffär — eller ring
oss — 0611-16500. Telefontid alla vardag-
ar 10.00—17.00.

**MODELL
Produkter**

SKANDINAVIENS
LEDANDE INDUSTRI
FÖR MODELLFLYG

Box 2060, 871 02 Härnösand, Sverige, Tel. 0611-165 00

modellflygnytt



00023
L023

c/o Nilsson Tore
Mellangatan 1
29500 Bromölla

TIDNING



1983
6

Annonsera i
modellflygnytt!

